

# LE MECANICIEN DE L'AVION REMOIS RACONTE SA PASSION

*Les noms d'Holste et d'Oget resteront définitivement associés au célèbre avion " Broussard ". Construit à Reims au tout début des années cinquante, l'un des derniers spécimens du genre vient de prendre sa retraite dans sa ville natale et son mécano favori, Luc Oget, habite toujours à proximité, la Neuville.*

" Le Broussard, c'est toute une partie de ma vie active. J'ai parcouru le monde avec, comme mécanicien. J'ai près de 500 heures de vol à son bord. "

Luc Oget de l'avion " Broussard " ? C'est quelque chose ! Dans sa petite maison de la Neuville, à proximité de Reims, les souvenirs s'amoncellent. Les photos, carnets de bord, les vieux ouvrages et autres objets des différents pays traversés ne manquent pas. Malgré ses 83 ans, ce passionné d'aéromodélisme, de mécanique et de bricolage se souvient encore parfaitement des premières heures de cet avion, de sa rencontre avec Max Holste, l'ingénieur rémois et ne se lasse pas d'en raconter l'histoire !

" Je suis originaire des Ardennes mais je suis venu à Reims pour apprendre la mécanique. Enfant, je me passionnais déjà pour les modèles réduits et le bricolage "

## Une passion de longue date

Mais les maquettes ne comblaient pas son désir de toujours faire plus. A la fin des années vingt, il s'est lancé dans la construction d'une avionnette dans une salle à manger et a même passé les différents morceaux par la fenêtre avant d'achever le montage.

" Je l'ai vendue aussitôt au président des Scouts de France de l'époque pour attaquer la construction d'un " fou du ciel ". Ce spécimen a d'ailleurs été exposé au coin de la rue Thiers "

Lors de son passage sous les drapeaux, il rencontra M. Renaudin qui lui conseille alors d'aller voir Max Holste. " Il voulait construire un avion d'artillerie or je connaissais la mécanique. Nous nous sommes mis à travailler ensemble "

Luc Oget se souvient parfaitement des débuts de la société, devenue aujourd'hui Reims Aviation. " Au départ, nous oeuvrions sous une simple bâche, dans un hangar. Nous étions deux : Max et moi "

Leur premier ouvrage ? le M.H. 152 : " Nous l'avons essayé sur l'emplacement actuel de l'hippodrome mais le modèle n'a pas été retenu par l'armée "

A cette époque, Max Holste a alors établi les plans du Broussard. " Nous cuisions les tôles dans un four. On se débrouillait avec et je devais me lever la nuit pour aller le rallumer. L'année de construction de l'avion, je n'ai pas dû prendre plus de trois jours de congé "

Parallèlement, Luc Oget se chargeait de l'embauche du personnel. La société prenait véritablement son essor et a progressivement fait vivre plusieurs centaines de rémois.

“ Le premier vol a eu lieu en 1952. Il a été effectué par le pilote Henry et a duré une vingtaine de minutes. Nous étions une dizaine sur la piste. Heureux. On avait tous apporté notre savoir-faire. J'étais sûr que nous réussirions mais j'étais tout de même un peu inquiet ”.

Le spécimen a alors été pris en main par le centre d'essai en vol de Brétigny. Jacqueline Auriol l'a même piloté.

“ Notre avion a été pris en compte par le ministère. Nous avons alors décidé de construire le numéro 2 ”

## La Jeep de l'air

L'histoire du Broussard était lancée et bien lancée. Dès lors, des demandes affluaient d'Afrique, d'Inde, du Cambodge, de Madagascar, du Portugal et même d'Australie. La valise de Luc Ogier était prête en permanence.

“ J'étais appelé à tout moment pour partir livrer les appareils. Procéder à leur montage sur place ”.

Des souvenirs ? Il en a bien sur... Il faudrait des journées, nous confie-t-il, “ pour tout vous raconter ”.

Parmi les plus mémorable, la livraison au Portugal, sans aucun doute. “ Je suis tombé en panne d'essence en pleine montagne, avec Clostermann. J'ai dû le démonter pièce par pièce pour le reconstituer et le remonter plus loin, sous la pluie. Nous l'avons remorqué à l'aide de bœufs ”. Luc Oger a également livrés des spécimens au Cambodge, où il est resté trois mois, en Tunisie, au Maroc, en Algérie.

“ J'ai arrêté de voler sur Broussard en 1962. Pendant toute cette période, je ne revenais que temporairement à Reims. J'ai eu la chance de voyager beaucoup et c'est extraordinaire. J'ai quatre passeports et j'ai connu toute sorte de monde ”

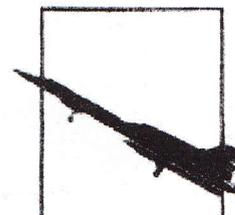
Luc Oger se souvient même avoir ramené une gazelle à bord de l'avion alors qu'il revenait du Niger pour “ en faire cadeau à Max ”. “ Le Broussard, c'était vraiment la jeep de l'air. Il passait partout, pouvait aller en brousse. C'était un avion à tout faire, robuste, doté d'un bon moteur. De plus, il décollait court et son entretien était facile ”.



Et que croyez vous que Luc Oger tente de fabriquer aujourd'hui ? Des maquettes de Broussards, bien entendu !

*Appareil  
de reconnaissance et  
d'observation.*

## Max Holste MH.1521 BROUSSARD



### **Un modèle original**

Dérivé du MH.152, un avion léger de liaison et d'observation destiné à l'armée française et dont le prototype prit l'air le 12 juin 1951, le Max Holste MH.1521 se présentait comme une version agrandie du précédent et disposait d'un moteur plus puissant.

### **Un avion polyvalent**

Ayant effectué son vol initial en novembre 1952, le MH.1521, également connu sous le nom de Broussard, pouvait accueillir un pilote et cinq passagers. Il était aussi susceptible d'être aménagé pour l'évacuation sanitaire.

### **En action en Algérie**

Ses qualités valurent au Broussard d'être employé dans les opérations de lutte antiguérilla en Algérie par l'Armée de Terre et l'Armée de l'Air françaises. L'avion sert encore aujourd'hui dans plusieurs pays africains et en France. Son retrait des unités de l'Armée de l'Air est prévu.

### **Principal pays utilisateur**

France.

### **Principales versions**

MH.1521 (version principale militaire); MH.1521A (travail agricole); MH.1522 (prototype aux capacités de décollage et d'atterrissage courts).

### **CARACTERISTIQUES**

Type: avion utilitaire.

Moteur: 1 Pratt & Whitney en étoile.

Performances: vitesse maximale, 270 km/h; plafond pratique, 5500 m.

Masse: maximale au décollage, 2500 kg.

Dimensions: envergure, 13,75 m; longueur, 8,65 m; surface alaire, 25,20 m<sup>2</sup>.

---

*Le «Broussard» s'illustra surtout pendant la guerre d'Algérie comme appareil d'observation.*

---

Photo SIRPA/AIR  
© 1988, Edito-Service S.A., Genève

Imprimé en Italie  
D2 451 06-18