

A la poursuite
d'un seul objectif :

piloter !

(2^{ème} partie)

Réserve citoyen, chargé de mission de la base aérienne 133,

le lieutenant-colonel Pierre Buhrel fait le récit de sa carrière de pilote aux multiples spécialités (1) dans un recueil de souvenirs, riche en anecdotes, dont nous livrons ici quelques extraits. Trente années de passion au service de l'armée de l'air ...

(1) Successivement moniteur de pilotage, pilote de chasse, de liaison, d'hélicoptère, de bombardement, et instructeur au VSV.

1956-1958 : A l'escadron de chasse 1/12 « Cambresis » à ... Cambrai

C'est la première fois qu'un pilote « ab initio » moniteur arrive dans cette escadre. L'escadron 1/12 « Cambresis » me fait confiance. Le 24 Août 1956, c'est mon premier vol sur Marcel Dassault 454 Mystère IV A, fer de lance de la chasse française, largement transsonique. Que de changement ! Nommé « équipier confirmé », je participe aux missions d'interception ou de raids dans des dispositifs importants au cours de manœuvres ou d'exercices nationaux ou internationaux. Cambrai est bien situé pour nous faire connaître les supériorités des avions de l'OTAN. Nous nous frottons aux Hunter ou Meteor anglais ou belges, aux Sabre canadiens de Marville et Grostenquin, aux B-57 américains de Laon.

Ces exercices nous rendent modestes quant aux capacités de notre matériel. Sous-motorisation, manœuvrabilité inférieure, autonomie restreinte d'où, trop souvent, le handicap de l'emport de bidons pendulaires qui diminuent les performances, sont nos principales lacunes sur le plan opérationnel. Il faudra attendre bien des années pour avoir des avions capables d'égaler les performances réelles nécessaires au combat aérien.

Le but du chasseur est de bien se servir de ses armes : deux redoutables canons de 30 mm, en tir air-sol comme en tir air-air.



Photo : B-57 Laon-Couvron AB en 1957 (DR)

■ Ma première campagne de tir se déroule en août 1957 à Cazaux. Le tir air-sol s'effectue sur des cibles de trois mètres sur trois, distance de tir de 600 à 800 mètres, vitesse 450 nœuds (850 km/h). La rafale, courte, doit être précise, le dégagement franc et énergique, car les ricochets font de jolis trous dans les avions tireurs.



Raymond Legrand, peintre de l'aviation. « Mystère IV A du 1/12 « Cambrais » sur la base aérienne 103 de Cambrai ».

Ses œuvres sont exposées sur : http://www.pbase.com/vv_eagle/image/108567959

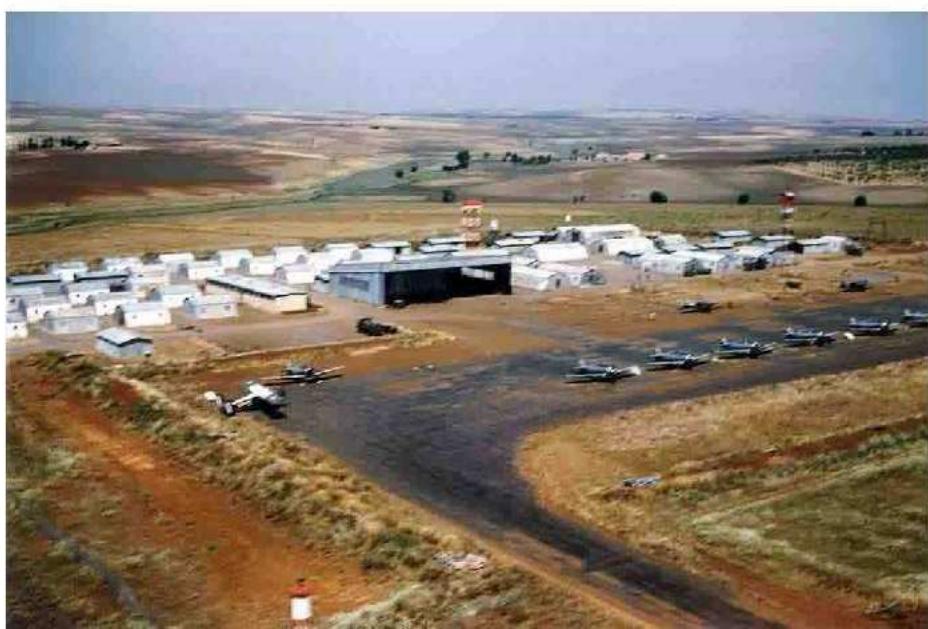
Cinq à six passes sont nécessaires pour tirer 60 coups par canon, soit 120 obus. Le tir air-air s'effectue à 8000 mètres d'altitude, sur un panneau de 3 mètres de haut sur 12 de long, tiré par un avion remorqueur Ouragan qui se trouve 300 mètres devant la cible. L'avion tireur se présente en forte descente, sur le côté du panneau, ouvre le feu à une distance de 600 à 800 mètres puis dégage en remontant. Attention de ne pas heurter le câble de remorquage ou la cible, ce qui provoquerait de sérieux dégâts au bord d'attaque d'une aile.

La restitution des impacts se fait au regard des traces de peinture de couleurs différentes qui revêtent les pointes des obus. Les succès obtenus sont très aléatoires : de 5 à 35 pour cent. En septembre 1958, je suis Sergent, qualifié chef de patrouille, ce qui est très rare.

Séjour opérationnel en Algérie

A Bir Rabalou, 80 km au sud-est d'Alger, l'escadrille 13/72 m'accueille sur NA T-6 Texan. Le terrain de déploiement est une piste en terre, et l'aire de stationnement des dix avions un rectangle protégé par des merlons. La zone vie et des opérations est sous tentes, avec des sanitaires et des toilettes plus que rudimentaires... Les repas, c'est du rata !...

Photo : french-wings-over-algeria





Les missions sont de l'appui aérien au profit des unités de l'armée de terre : protection et appui feu en opérations, protection de convois, reconnaissance à vue, etc. Autant d'occasions de ramener des trous magnifiques, de tous calibres, même de chevrotines, résultats de tirs de rebelles pas toujours observés, et de nos évolutions à très basse altitude. La saison des pluies transforme le terrain en bourbier. Nous portons des bottes en permanence. Assis sur l'aile de l'avion, on les confie au mécanicien avant de chauffer les « pataugas » pour le vol.

Au retour c'est l'opération inverse.
Photo : french-wings-over-algeria



La mutation suivante est pour l'escadrille 10/72 à Orléansville.



Les missions sont identiques, la nouveauté, c'est le vol en équipage. Les navigateurs radaristes de la 30^{ème} Escadre de Chasse Tout Temps effectuent les missions en tant qu'observateurs. Une aide précieuse mais une surcharge pour l'avion. Avec deux membres d'équipage, l'appareil décolle à 120 « statute mile », monte et croise à cette vitesse. Quant à la ressource après une passe de tir, elle n'est que de 150 mètres, au lieu des 300 recommandés dans le meilleur des cas. Performances dérisoires qui expliquent les pertes trop nombreuses dues aux opérations, certes, mais aussi aux accidents, conséquences de la témérité de pilotes qui, à l'occasion d'évolutions « cravate », trompés par l'inertie due au poids, sortent du domaine de vol.



Les missions se succèdent jusqu'au 20 février 1959 lorsque je dois rejoindre l'Ecole de formation de officiers de réserve à Caen. De retour à Orléansville en avril 1959, je suis successivement sergent-chef, aspirant, sous-lieutenant de réserve en situation d'activité (ORSA). La case avancement déborde !



Photo:Collection C. Weygand french wings over algeria

Le 3 juin 1959, de très bonne heure, décollage à deux appareils pour une mission de reconnaissance photo à vue. Numéro 1 de la section, j'ai à mon bord un officier observateur photographe. Cloclo, l'équipier, est seul dans son avion. Rendus sur zone, alors que l'équipier reste en altitude prêt à ouvrir le feu, nous descendons à environ 20 mètres, pour observer d'éventuels mouvements de l'ennemi.

■ Soudain, le moteur s'arrête !

Actions et vérifications vitales : essence, mélange, contacts magnétos, hélice plein petit pas, plus de pression hydraulique pour sortir les volets et plus le temps de les actionner avec la pompe à main, trop bas pour larguer l'armement. Je contrôle la trajectoire afin de ne pas percuter d'obstacle et crashe l'avion droit devant. L'aile droite heurte un rocher, le moteur s'arrache quand l'avion se retourne et passe sur le dos. Quelle poussière !



Un grand silence troublé par les glouglous de l'essence qui s'échappe des bouchons de réservoirs. Ouvrir le gilet pare-éclats, dégrafer le parachute, déboucler le harnais, me glisser dans l'espace restant entre le sol et la verrière... Me voilà dehors. Après avoir guidé et aidé le navigateur, il sort lui aussi de l'avion. Nous sommes indemnes, ramassons notre armement individuel (carabine US, pistolet-mitrailleur MAT 49, pistolets MAC 50) et nous éloignons de l'épave pour nous dissimuler aux regards d'éventuels fellaghas attirés par l'atterrissement forcé.

■ L'équipier, témoin de l'accident, tourne au-dessus pour apercevoir qui sort de cette ferraille. Emu, il entrouvre la verrière pour mieux voir. Le vent relatif lui arrache la carte des mains, et le voilà incapable de communiquer notre position aux secours avec précision. Il la connaît tout de même approximativement et guide l'Alouette II qui arrive sur les lieux une heure plus tard. Il ne sait pas que nous sommes saufs car nous restons cachés. Le ciel voilé ne permet pas d'utiliser les miroirs de signalisation et... des hommes armés s'approchent du site. L'angoisse cesse lorsque nous reconnaissons des occupants du poste voisin qui, ayant observé le crash, ont parcouru des kilomètres au pas de course pour nous porter secours.