

Portrait d'un aviateur

# Pierre Buhrel

A la poursuite  
d'un seul objectif :

piloter !

10 262 heures de vol  
23 types d'aéronefs

...avant la découverte  
de l'adrénaline !

Réserviste de l'armée de l'air, le Lieutenant-colonel Pierre Buhrel nous relate sa carrière de pilote aux multiples spécialités : moniteur, pilote de chasse, de liaison, d'hélicoptère, de bombardement stratégique, instructeur VSV, chef des moyens opérationnels de base aérienne ; après Nancy, Aulnat, les USA, le Maroc, Cambrai, l'Algérie, il est de retour à Cambrai ...

SMB2 "5-OC" Orange Coll. G. Zimmer

(3<sup>ème</sup> partie)

## 1959 : retour à Cambrai

Après une courte permission et quasi un an d'absence, il faut reprendre sa place au sein de l'escadron 1/12 « Cambrésis » et faire connaissance avec le nouvel avion en dotation, le Marcel Dassault Super Mystère B2. C'est un avion de supériorité aérienne, de vitesse supersonique en palier, avec des performances en montée bien meilleures que celles du Mystère IV A, mais avec seulement 2100 kg de carburant pour une postcombustion gourmande, voire vorace. L'autonomie de vol est restreinte. C'est l'avion à la mode, concurrent en France du Super Sabre sans en avoir ni la puissance, ni l'autonomie. La machine paraît assez facile, la prise en main ne pose pas de grosses difficultés. Quelques missions d'entraînement suffisent. Reprennent alors les missions d'interception, d'assaut, de voltige, de mises en place pour des manœuvres ou exercices sur d'autres terrains en France ou à l'étranger. ►



*Coll. Avions Marcel Dassault*

Au cours de ces sorties apparaissent les défauts et handicaps de cette machine qui se veut être un canon volant et devra pour cela subir de nombreuses modifications. Sur le plan de l'autonomie d'abord. La suppression de la soute de fuselage de trente roquettes, remplacée par un réservoir de 300 kg constitue un gain de 15%, avion ailes lisses. L'emport quasi permanent de deux réservoirs pendulaires sous les ailes augmente la capacité en carburant au détriment des performances. Adieu aux temps de montée courts et aux vitesses supersoniques ! Le montage de becs de bord d'attaque améliore sensiblement la manœuvrabilité, surtout à basse vitesse en approche finale pour l'atterrissement (340 km/h). Mais il n'y a pas de remède à la perte de carburant qui précède l'allumage et suit l'extinction de la postcombustion. En altitude, cela provoque d'énormes traînées qui révèlent notre présence et notre position.

### 1961 : second séjour opérationnel en Algérie

Affecté au Poste de commandement Air principal 20/540 à Constantine (Algérie) pour un second séjour opérationnel. Subordonné au groupement aérien tactique N°1 (GATac 1) le PCAP 20/540 n'est pas, comme je le craignais, un bureau d'état-major où l'on ne s'occupe que de papiers. La mission consiste à coordonner en vol et directement, depuis un hélicoptère Alouette II, l'action de tous les moyens aériens, air, marine, terre, travaillant sur une opération. Guidage et autorisation de feu seront mes responsabilités en liaison directe avec le commandement de l'opération. Ce qui me donne l'occasion d'être, sans être expert, un honnête pilote de voilure tournante ! ►



*Photo : Coll. frenchwingsoveralgeria*

## 1962 : à l'escadron 2/12 « Cornouailles »



SMB2 N°112 Cambrai 1969 P. Lesieutre

carte de service, je me rends à l'avion, explique mon cas aux mécaniciens et effectue le vol demandé sans anicroche. Le surlendemain, mêmes circonstances, le chef du PN me propose un vol de contrôle d'alternateur sur un Canberra, autre biréacteur moyen. Cet avion n'est pas en service dans l'armée de l'air, seul le Centre d'essais en vol dispose de quelques exemplaires. En dépit d'une météo plutôt défavorable le vol se déroule sans problème. Mon expérience en matière de biréacteur moyen, qui s'arrête à ces deux vols, m'a fait sentir la sérénité du vol avec deux moteurs. Deux moteurs, c'est deux fois plus de pannes, mais il en reste au moins un !.

## De la chasse au bombardement



En juin 1963, je rejoins l'escadron de bombardement 1/92 « Bourgogne », à Bordeaux-Mérignac. Affectation temporaire avant le stage de transformation sur Mirage IV A. Bonne occasion de connaître l'ambiance dans les unités de bombardement.

Courant Juillet débute ce stage depuis si longtemps souhaité. Les méthodes n'ont pas changé, les cours au sol sont toujours surabondants avant les vols. Sur Mirage IIIB, il s'agit d'acquérir la connaissance des subtilités et des limites de vol de l'aile delta. La vitesse importante en finale (340 km/h) pour l'atterrissage et l'instabilité d'incidence, entraînent parfois des atterrissages durs. Les déformations des jambes de train, contrôlées par fusibles, sont assez courantes. Sur les avions à ailes delta de l'époque, l'usage du parachute frein est systématique. Pour l'entraînement au ravitaillement en vol, le Mirage IIIB est équipé d'une perche. Les contacts secs préfigurent les exercices de ravitaillement réels à venir en Mirage IV A.

Le 22 septembre 1967, après d'interminables cours au sol, c'est le premier vol sur Mirage IV A. Merveilleuse machine ! L'armée de l'air dispose alors d'un avion qui ne peut effectuer qu'une seule mission mais qui est capable de l'accomplir entièrement. C'est aussi découvrir une autre façon de travailler : préparation de mission minutieuse, rigueur dans l'exécution, respect strict des horaires, etc. Les équipements nouveaux sont surprenants par leurs multiples fonctions et leur grande précision. La découverte du pilote automatique couplé au Système de navigation et de bombardement (SNB), donnant toute la rigueur d'exécution des différentes phases du vol me semble un progrès fabuleux. Le ravitaillement en vol réel et le vol bi-sonique sont les moments forts des missions. ►

Après ce séjour opérationnel, retour à Cambrai. Les Super Mystère B2 et les missions de l'escadron me sont bien connus. Interception, assaut, combat, voltige, en patrouille légère, lourde, la reprise en main ne pose aucune difficulté.

Parallèlement, les missions de liaison au sein de la Section aérienne de liaison et d'entraînement reprennent. On me propose d'effectuer un vol de réception sur un Gloster Meteor NF-13 biréacteur moyen. Mon expérience en matière de biréacteur est limitée ; je tergiverse. « Puisque vous êtes pilote, vous ne devez pas avoir de soucis ». Nanti d'une simple



Le poste de pilotage du biplace Mirage IV A

DR



12 fusées JATO (largables) et deux réacteurs avec postcombustion propulsent le Mirage IV A à pleine charge au décollage. DR

Début janvier 1968, à l'escadron de bombardement 2/94 « Marne », je retrouve bien des visages connus puisque tous sont passés par Mérignac. Mais un accident de la circulation m'éloigne des activités aéronautiques quelques temps. Au retour, je suis un stage de remise au standard. Déclaré apte toutes missions, je reprends, avec, pour quelques semaines encore mes cannes anglaises, ma place au sein du « Marne ». Piloter ne s'oublie pas ! Il suffit de s'entraîner. La mission de l'escadron est unique. Elle consiste à tenir en alerte à 15 minutes, 24 h. /24, 7 jours/ 7, un équipage connaissant par cœur la mission et l'objectif, avec un avion armé d'une arme nucléaire réelle, et avoir en astreinte à 2 h. un autre équipage, avec la même mission, pour assurer une montée en puissance dans les meilleurs délais.

## La mission réelle



La bombe nucléaire AN22 à chute libre (modèle exercice inerte)

rejoindre le ravitaillleur qui livre le carburant nécessaire pour rentrer au premier terrain ami ou allié. ►

Elle a le scénario suivant : décollage avec l'arme et deux réservoirs pendulaires pleins. Navigation à haute altitude vers le point du premier ravitaillement en vol. Rejoindre le Boeing C-135F et remplissage. La quantité à prendre est, en moyenne, de dix tonnes, soit dix minutes de contact. Il importe que le message codé qui permet d'activer l'arme soit déjà reçu ou confirmé par le ravitaillleur. Toujours à haute altitude, mise de cap sur l'objectif. Dès que la ligne de détection radar adverse est atteinte, largage des bidons et accélération pour atteindre la vitesse maximale, Mach 2, et une altitude supérieure à 15 000 mètres. Vol bisonique jusqu'au point de largage de l'arme, évasive et décélération. Enfin,



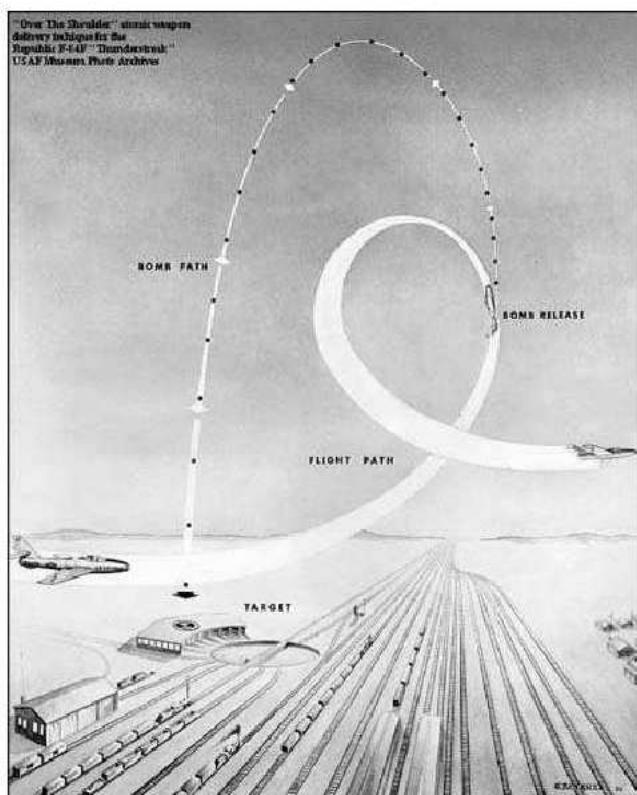
Coll. JJ Lignier DR

## Le plus bas et le plus vite possible

L'évolution des méthodes et les possibilités nouvelles d'interception des bombardiers à très haute altitude, diminuent les chances de réussite de nos missions réelles. L'entraînement au vol bi-sonique est

progressivement abandonné au profit de l'entraînement au vol à très basse altitude et très grande vitesse, surtout de nuit. Nous utilisons les circuits de vol basse altitude qui, de jour, sont encombrés par les chasseurs. C'est, pour tous, la solution bien venue aux nuisances sonores des vols supersoniques et bi-soniques.

*Les trajectoires dites « largage par dessus l'épaule »*



La nouvelle méthode de largage, Low altitude delivery device (LADD), sans être trop acrobatique, n'est pas sans risques. Pour la mission réelle, c'est le plus bas et le plus vite possible, que se fait, vers l'objectif, la course de bombardement, ou « run », pour gagner le point de « cabré ». A ce point, il faut sous une accélération de 4 « G » prendre, sans dévier le cap, une pente de 30° au-dessus de l'horizon. A l'altitude calculée par le navigateur et le Système de navigation et de bombardement, l'arme est larguée. Il faut alors mettre l'avion sur le dos, prendre une pente de 30° à piquer, remettre l'avion en vol normal et redescendre à 1000 pieds ou, en mission réelle, le plus bas possible. De nuit, dans les nuages, c'est angoissant, surtout pour le navigateur qui ne dispose pas d'un horizon artificiel. ■



Nancy-Ochey Flash N°196

(à suivre)