

Portrait d'un aviateur

Pierre Buhrel

(4^{ème} époque)



Le Centre d'entraînement au vol sans visibilité 338 (CEVSV 338), équipé de biplaces Lockheed T-33, avait pour mission, en temps de paix, la standardisation et l'instruction des procédures de vol sans visibilité pour tous les pilotes de chasse.

(4^{ème} épisode)



Le CEVSV 338 est créé le 1er juillet 1954 à Lahr-Hugsweier (RFA). Le 1er mai 1961, il quitte l'Allemagne pour Colmar-Meyenheim. Le 1er juillet 1967, c'est le départ pour la BA113 de Saint-Dizier. Il déménagera une dernière fois le 16 mai 1973 pour s'installer sur la BA 133 de Nancy-Ochey où il continuera à délivrer les fameuses "cartes vertes et blanches" aux pilotes qualifiés VSV (Chef de Patrouille, ou Sous-chef de Patrouille) et aux jeunes pilotes accoutumés au VSV, jusqu'au 1^{er} juillet 1982, date de sa dissolution.

1975 : à Nancy-Ochey

En 1975, on y enseigne toujours le vol sans visibilité des années 1950. Pourtant les équipements de l'avion sont plus actuels : instruments de vol, moyens de navigation et de finales autonomes modernes. Il n'y a aucun document d'instruction. Tout le savoir est transmis par tradition orale. Le cours est répété en vol par l'instructeur. Il n'y a pratiquement pas d'activité en vol de nuit, ni même de jour si les conditions météorologiques sont un peu mauvaises.



S'écoulent alors pour moi deux années difficiles. Je ne suis plus opérationnel, mais entré dans la grisaille des pilotes de servitude. La mission de base dite « yoyo » (on monte et descend plusieurs fois), n'a rien d'exaltant, sauf si l'on considère le côté pédagogique, lorsque le stagiaire est intéressé et curieux. Cela arrive.

Il y a d'autres missions : liaisons, déplacements et quelques-unes dites « entraînement instructeur », consistant en vols à basse altitude avec attaques d'objectifs fixes. L'exécution de celles-ci amène une critique sévère de ma part. L'avion est utilisé très au-dessous de ses performances et les missions réputées « de combat » ressemblent plus à des promenades d'aéro-club.



Le stagiaire est en place arrière sous capote pendant le vol. L'instructeur à l'avant contrôle la trajectoire et assure la sécurité.

Rappelant que le T-Bird est la version biplace du fameux « Shooting Star » de la guerre de Corée, que sa vitesse à basse altitude est de 920 km/h, donc bien supérieure à celle pratiquée, je ne trouve pas d'appui pour changer les choses et donner aux missions autres que celles d'instruction, un caractère et un profil plus virils. Les vols de contrôle après la sortie de visite aux ateliers sont pour moi l'occasion d'une séance de voltige qui aide à digérer les couleuvres, entre temps avalées. ►



1979 La base de Nancy-Ochey, plate-forme aéronautique avec piste de 2 400m. de long aux normes OTAN.

DR

« Je vous guide et je vous « booste » ! »

Nommé commandant d'unité, je sais que plus que jamais, il me faudra m'occuper d'autres sujets que le vol, mais aussi que conduire une unité à la réussite de sa mission est un but noble. Donc j'agis. Les pilotes et mécaniciens les moins motivés quittent l'unité. L'ensemble du personnel est assujetti à la rigueur du service. Car les pilotes étaient, jusque-là, dispensés des services de base : sports collectifs, semaine, cérémonies, garde, exercices de défense de la base, instruction des jeunes recrues, etc. Je vous guide et je vous « booste ».



19 avril 1980 Exercices AIREX DATEX. Les appareils sont « desserrés » en Lorraine, ici à Damblain (Vosges).

Photo JJL

Sur le plan aéronautique, il s'agit de modifier les règles d'exécution des missions d'entraînement complémentaire et les rendre plus réalistes, alors que le nombre des avions est revenu aux normes et que le potentiel d'heures allouées permet de multiplier les sorties au profit des instructeurs. Deux pilotes instructeurs sont affectés à la 3^{ème} escadre de chasse. Ils voleront aussi sur Jaguar. Un plus pour le moral. ►



Moyens opérationnels

Nommé chef des Moyens opérationnels, me voici responsable de la plate-forme, du contrôle local aérien (tour de contrôle), des transmissions base et de bien d'autres tâches qui vont me tenir éloigné des habitacles des avions. C'est la fin des vaches grasses en matière d'heures de vol et il faut se contenter des quarante heures de vol par an comme abonné, donc de six sorties mensuelles, jusqu'au jour de mon départ en Congé du personnel navigant.

Epilogue

Le 24 mars 1983, lorsque j'effectue mon dernier vol pour l'armée de l'air, sur le Jaguar A N°67, confirmant que toutes les actions vitales sont effectuées, j'annonce à la tour de contrôle « Dernier virage : trois vertes, volets ! ».

C'est fini ! Après 10 262 heures de vol, jamais plus je ne pourrai être prêt, être opérationnel, me voir confier des missions de combat ou d'instruction pour transmettre le savoir voler. Dans le travail, trouver le plaisir de grimper à haute altitude ou de dévaler à grande vitesse les paysages de campagne d'ici ou d'ailleurs, et le régal d'une bonne séance de voltige. Plus jamais !

Lieutenant-colonel P. Buhrel ■

Lieutenant-colonel Pierre Buhrel

1949 : Premier vol école planeur
1951 : Brevet « D » planeur, 1^{er} degré avion, engagement armée de l'air
1952 : « Aviation cadet » aux USA
1953 : brevet de pilote USAF, moniteur BE 707 Marrakech
1956 : EC 1/12 Cambrésis
1958 : brevet de chef de patrouille, 1^{er} tour opérations en AFN
1961 : 2^e tour opérations en AFN
1962 : EC 2/12 « Cornouaille »
1963 : 92^e EB Bordeaux
1967 : EB 2/94 « Marne »
1975 : Commandant CEHSV338 Ochey
1979 : Lt-colonel, chef MO5/133 Ochey
1983-87 : Congé du PN - Retraite



Totalise 10 262 heures de vol sur 23 types d'aéronefs :

NC 853 - Stampe SV4 C-Nord 1101 Noralpha - MH 1521 Broussard
NA T28 Fennec - NC 701 Siebel 204 - MD 312 Flamant
NA T-6 C- D- G- H - Douglas B-26
Lockheed T33 - DH Vampire V - Mystère IV A - Super-Mystère B 2
SE 530 Mistral - Mirage III B - MS 760 Paris - AW Meteor NF-13
Camberra - CM 170 Fouga - SO 4050 Vautour II A et B
Mirage IV A - Jaguar A et E
Languedoc - Ju. 52 - Constellation - Nord 2501 - Alouette II