

Pierre Buhrel

A la poursuite d'un seul objectif : piloter !

(1^{ère} partie)



Réserviste 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, documenté et 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 vol sans visibilité.

Depuis mon plus jeune âge, je veux piloter des avions. Georges Guynemer, Jean Mermoz, René Fonck, Henri Guillaumet sont pour moi des noms connus, et je sais que Christian Moench n'est pas que fabricant de levure chimique ! Dès 16 ans, la pratique du vol à voile occupe mes loisirs d'apprenti ajusteur outilleur. Le brevet « D » et son insigne en argent, sont la fierté de mes 18 ans.



Candidat au recrutement d'élève pilote de l'armée de l'air, je rejoins le Centre de rassemblement des personnels navigants d'Aulnat (63). Les normes de sélection : USA-Canada-France, conditionnent le pays où seront suivis les cours de pilotage. Le résultat obtenu, normes USA, le top, m'ouvre la route de l'Amérique. Partis du Havre fin Mars 1952, nous apercevons la statue de la Liberté après cinq jours de mer.

1952-1953 : « Aviation Cadet »



Greenville, Mississippi, 1952 (à droite).

Pris en compte par l'US Air Force, nous sommes mis en route vers notre école de début : Greenville (Mississippi). Dans notre promotion (53B), 3 français se mêlent à 120 américains. Je suis quasiment seul ne parlant pas un mot d'anglais.

C'est une école rude. A la barrière de la langue, il faut ajouter la différence entre les âges et les tailles. Les élèves américains sont des sous-officiers de l'US Air Force, d'âge mûr, qui suivent le cours de pilotage pour devenir officier. Avec mon look de gamin (19 ans), mes 55 kg, mes 1m. 66, on me demande souvent si ma mère sait où je suis... Après six semaines de formation militaire à l'américaine avec le titre de « 4^{ème} classe », nous commençons les vols. Ma petite taille impose que je porte une pile de coussins

en plus du parachute. Après neuf heures de vol, c'est le test du lâcher.



Photo : T6 de Joly via APNFA

Le succès à cette épreuve m'attire une considération qui rend la vie plus facile. Le 17 avril 1953 est un grand jour : je viens d'avoir vingt ans et suis breveté pilote moniteur.

Au cours d'une cérémonie intime, nous recevons le « Silver Wings », insigne de pilote de l'US Air Force. Nous rentrons des Etats-Unis pleins d'enthousiasme et d'allant.



1953-1956 : à Marrakech

Après une permission bien méritée, nous embarquons pour Casablanca (Maroc) et rejoignons Marrakech. Pour prendre nos fonctions de moniteur, il faut d'abord nous mettre aux standards français car, venant des USA, nous ne connaissons rien (sic). La Division des moniteurs pilotes nous inculque les méthodes et secrets de l'« école française ». Durant mon séjour de trois années, j'instruis, mais apprend aussi beaucoup.



Photo : via french-wings-over-algeria



T-6G, Marrakech, 1953-1956.

Ainsi commence ma connaissance de l'armée de l'air et de ses misères. Un jour il faut économiser les pneus, un autre les freins, puis les batteries, etc.. Il manque même les ampoules de tableau de bord, ce qui rend l'enseignement de l'atterrissage de nuit assez acrobatique. Après avoir demandé ma mutation dans l'aviation de chasse, j'ai la joie d'effectuer un stage de formation sur avions à réaction à Meknès en avril 1956.

C'est la découverte du vol à grande vitesse et en haute altitude sur biplace Lockheed T-33 Silver Star et monospace De Havilland Vampire V.

Photo : via french-wings-over-algeria



Fin du stage, retour à Marrakech pour encore faire des ronds autour de Sidi Zouïne, en attendant une mutation dans une escadre de chasse. Les exactions anti-françaises commencent au Maroc. Deux avions sont armés de mitrailleuses MAC 42 de calibre 7,5 mm, une sous chaque aile. Avec des chargeurs en forme de camembert contenant soixante cartouches, il n'y a pas de quoi effrayer les rebelles. Ayant effectué quelques missions de tir air-sol au cours de mon stage à Meknès, je suis désigné pour des missions de maintien de l'ordre peu nombreuses et plutôt symboliques. (à suivre)