

**François DUBREUIL-RAMBAUD**



*1974, à l'EC 1/12 sur SMB2*

## Les avions sur lesquels j'ai eu le bonheur de voler « tout seul »

Je n'oublie pas le tout premier (mai 1964) avant l'Armée de l'Air : Le Piper Cub 65CV

Et puis par ordre des lâchés :

CM170 Fouga : 905H, l'immense majorité en liaisons.

T33 SF (Tours) et US (12<sup>ème</sup> EC et 91<sup>ème</sup> EB) : 339H, les 2/3 en liaison

Mystère IVA : 92H, premier monoplace dont on n'oublie jamais le 1<sup>er</sup> vol...

SMB2 : 935H, parcours des premières étapes du métier de chasseur.

MH 1521M Broussard : 66H, avion mal aimé des pilotes de chasse, du coup facile de crevarder à la liaison ; jamais de mauvaises surprises si l'on reste conscient de ses limites, de pilote de chasse, justement !

Mirage IIIB (transfo CIFAS & « périodes en EB ») : 371H ; respect admiratif des grands anciens devenus moniteurs, le Major Roland JOULIA, par exemple.

Mirage IVA & IVP : 1990H, dont 307H Mirage IVP ; l'avion sur lequel j'ai le plus volé et qui m'aura émerveillé jusqu'au dernier atterrissage...

Alpha Jet : 105H en missions de liaison et « servitudes » au CEAM.

Mirage 2000B, C, N, D : 739H, dont la grande majorité sur 2000N ; qualités des CdVE, complexité des systèmes (les missions d'expérimentation de nuit du PDLCT par exemple) ; et puis des missions en place AR 2000N & D en tant que navigateur, ou moniteur ravitaillement, ou évaluation par des pilotes RAF du CTTO ...

Mirage F1 B, C, CR, CT : 164H au CEAM en missions de servitude (B & C) et quelques expés en CR et CT ; compréhension de pourquoi les chevrons bleus sont dits être « chasseurs intelligents »...

Morane Saulnier MS760 Paris : 262H, toutes en liaison bien sûr ; les joies de l'IFR, seul pilote, sans PA, en arrivée IMC à Villacoublay, sous le contrôle d'Orly ; mêmes remarques que pour le Broussard...

Et puis pas mal de vols en « invité » back seat ou place avant (CF104, F4E, Tornado GR1, Jaguar, Harrier T4, Sukhoï 22...)

En 25 ans, plus de 6200H (700 de nuit, les plus belles), 526 ravitaillements (école de modestie). Heureuse époque où il était possible sinon facile de *crevarder* sur tout type d'avion. Merci à l'Armée de l'Air qui m'a donné les plus belles années de ma vie, et « à la Chasse, Bordel !!! »

## Quelques souvenirs marquants

### **SMB2 : Des OVNI au coucher du soleil (1971 Cdt Jean-Pierre GONNET)**

Interceptions mutuelles avec comme leader mon Cdt d'Escadron, sous contrôle de « Raki ». Après la dernière mutuelle, patrouille en FMO, surgit à midi une traînée de condensation en rapprochement très rapide. Au moment où le leader commande « Break », ce que nous considérons comme un avion « explose ».

Le leader demande à Raki pourquoi nous n'avons pas été informés de ce trafic, et qu'est-ce qui s'est passé pour lui. Réponse de Raki « aucun trafic détecté... ». Le ton monte, le leader proposant au contrôleur de sortir de sa salle pour constater par lui-même ce qui reste de la traînée...

De retour à Cambrai, cet « incident » est porté en remarque sur le MISREP. Le lendemain nous apprenons qu'il s'agissait du retour d'un corps de lanceur dans l'atmosphère, à plus de 100 nautiques de la côte...

### **SMB2 : Entraînement aux interceptions « par diffusion guet à vue » en vol trop crépusculaire (14 février 1972 Leader Cne François DETRIE)**

Comme chacun le sait, le B2 ne disposait pas d'un radar, mais d'un « super télémètre » qui n'était en rien super... Mais comme les chasseurs tout temps de l'époque ne voyaient pas mieux en basse altitude, il avait été donné comme mission secondaire à nos chers vieux B2 l'interception en basse altitude sur informations diffusées par des guetteurs à vue installés aux sommets de clochers, châteaux d'eau...

L'entraînement courant se faisait en mutuelle, le « Target » annonçant une position et une route « *Sud de St Omer, cap Est...* ». Au chasseur en attente sur hippodrome de calculer un cap d'interception, avec l'aide de règles plexi posées sur la 500.000...

A la fin d'un entraînement de ce type, en vol crépusculaire pour remplir les chiffres de la 5C (10% des atterrissages de nuit), le leader propose « *une dernière* » compte tenu du pétrole et de l'heure du coucher du soleil, passée depuis quelque temp... et puis pour essayer d'avoir un résultat enfin concluant.

Je ne me souviens plus de qui était chasseur et Target, mais je me souviens parfaitement de la réussite de l'interception, nous sommes passés tellement près que j'ai pu voir que mon leader utilisait plutôt l'éclairage rouge, et que je lui préférais les UV. Quasiment pas d'échanges radio jusqu'à l'atterrissage, et puis comme seul débriefing « *ce n'est pas passé loin...* ».

### **MH1521 : Le retour d'Orléans (épreuves orales ORSA) à Cambrai (01 juin 1973 Adj Jean SACREZ & Yvon HUMBERT et au moins un autre candidat...)**

Les candidats de la 12<sup>ème</sup> EC au concours ORSA avaient pu bénéficier du Broussard de l'EELV d'autant plus facilement que j'étais lâché sur la bête, et que la fin des épreuves avait lieu le vendredi après-midi.

Belle météo à l'aller. Prévis pas terribles pour le retour, Orléans IFR, mais un départ en VFR spécial possible, les conditions étant « meilleures » vers le Nord selon le prévisionniste. METAR et TAF de Cambrai un peu limites mais garantissant les 1000 ft et 5 Km. Le plan de vol VFR est déposé.

Décollage et premières minutes de vol conformes aux prévisions, et je remarque que Jeannot (SACREZ) suit la navigation sur sa 500.000 avec grand intérêt, tout comme mes autres passagers qui se partagent une autre carte.

Pas de changement notable des conditions au passage de la Seine, pas possible en VHF d'avoir la météo de Creil. Décision est prise, après consultation démocratique de la communauté pilote embarquée, de poursuivre vers Cambrai... Ce qui ne m'exonère pas de ma responsabilité de Cdt de bord !

Je ne crois jamais avoir vu autant de doigts se poser sur la carte dès qu'un repère sûr était identifié, d'autant plus difficilement que le pare-brise était maintenu bien gras par ce cher vieux Pratt, incontinent mais oh combien fidèle !

Passage de la Somme, recalage sur le pont de l'A1, bois d'Havrincout en vue, presque arrivés, contact radio avec la tour qui, heureusement, ne s'était pas précipitée pour couper l'écoute après la décision de l'OPO de fermer le terrain, compte tenu de la MTO « Rouge » et de l'impossibilité de recueillir la PO. Notre plan de vol VFR avait bien été reçu, mais nous étions supposés nous être déroutés !

L'OPO, Cne Jean-Jacques FLOCH (notre Cdt d'escadrille) m'a passé un sacré savon, surtout pour les difficultés rencontrées pour expliquer au contrôleur de zone la réouverture du terrain pour un petit ¼ d'heure...

### **T33 : Douce torpeur, souvenir du passage au « caisson à dépression » du CEAM (05 janvier 1981)**

Liaison de Marsan à Aulnat pour aller y récupérer notre Chef Ops (Cdt Alain BUTTY). Météo d'hiver, entrée dans la couche vers 1000ft et quasi sortie dans les cirrus vers 32.000.

Trafic radio calme, une douce béatitude s'installe, je remarque à peine qu'il fait de plus en plus froid et qu'une fine couche de givre recouvre pare-brise et glaces latérales... Et puis, d'un coup, souvenir du passage dans le caisson à dépression du

LEMP à Mt-de-Marsan, étape prévue dans la formation à Cognac. Un œil sur l'alti cabine indiquant lui aussi 30.000ft (pas de voyant ni de klaxon associé sur le T33 US).

Passage O<sup>2</sup> 100%, demande de descente (le Hand Over avec Aulnat était proche) et atterrissage sans problème.

Au parking le mécanicien repère tout de suite dans la soute AF qu'une durite s'est démanchée : celle de la pressu cabine bien sûr !

Merci au CEAA de l'époque d'avoir prévu cette démonstration au caisson des effets pernicious du manque d'O<sup>2</sup>...

### **Mirage IVA : MdM Jaune Roméo, les nappes de brouillard au ras du sol (26 novembre 1979)**

Un empêchement tardif du pilote prévu initialement pour une mission de nuit, en bon crevard je saute sur l'occasion. Après décollage de Marsan en crépusculaire, ravitaillement de nuit sur un axe du centre de la France, percée Colmar et 45 min de basse altitude dans le couloir réservé « RFA » amenant jusqu'au lac de Constance, puis remontée HA avec Colmar et retour à la maison.

Tout se passe bien, météo brumeuse dans le Sud-Ouest, les 3 terrains Bordeaux, Cazaux et Marsan sont « Jaune Romeo » 200ft / 1000m. Plus loin, Orange est Bleu, comme d'habitude...

Pendant la percée, les lumières des villes et villages sont bien visibles, mais « floutées » par la brume au sol. Pendant le GCA, même observation pour la rampe et le balisage de piste ; passant les minima (200ft) le balisage latéral et axial est un peu flou mais bien visible, je décide de poursuivre. Touché des roues normal, vers 120kts le nez s'abaisse, tout comme le champ visuel, et d'un seul coup : dans le brouillard, plus de références hormis les balises qui défilent, vite, en vision latérale. Je pense qu'il est trop tard pour remettre les gaz, coupure moteurs, parachute et au moment où je réalise que la sortie de piste est inévitable manche au ventre pour soulager au mieux le train avant.

L'avion s'arrête rapidement sans trop de secousses (les abords de la piste sont sablonneux...), j'annonce « évacuation » à mon navigateur (Cne José CAMPOS) et coupe la batterie. L'un comme l'autre nous sautons à terre, et c'est haut un Mirage IV !

Pas un bruit dans la nuit, seul un petit sifflement provenant des bidons, crevés manifestement. Je réalise que je n'ai pas prévenu la tour de la sortie de piste. En se dirigeant à 90° de l'avion vers le Sud je reconnais le parking Nord du CEAM par les silhouettes des N2501 toujours dans le brouillard. En poursuivant sur le parking on finit par trouver la sentinelle, apparemment armée et très effrayée, que nous rassurons en lui demandant de contacter sa hiérarchie pour lui dire que nous sommes là, pas très loin de l'avion que le véhicule de piste du CLA n'a toujours pas trouvé dans le brouillard...

Le Mirage IV (le N°44), endommagé en quasi-totalité par les clôtures métalliques entre la piste et le parking, sera remorqué le lendemain, puis démonté pour réparation au GERMAS. Il survivra et j'aurai plus tard le bonheur de le piloter à nouveau en lui promettant de ne plus recommencer. Par ailleurs, 25 points négatifs que je ne peux qu'accepter avec sinon avec honte, du moins humilité...

**Mirage 2000N : Vols d'évaluation par l'Air Commodore commandant le CTTO (Central Tactics and Trials Organisation) puis par son chef OPS (11 et 12 décembre 1991)**

En octobre 1991, j'avais eu le bonheur de passer une semaine à Boscombe Down au CTTO (l'équivalent britannique du CEAM) pour comparer le Suivi de Terrain Tornado GR1 versus M2000N, et pour évaluer les systèmes et méthodes de vision nocturne, FLIR et JVN, la RAF étant nettement en avance sur l'Armée de l'Air où l'expérimentation JVN sur avion de combat commençait. Beaucoup de briefings et discussions et plusieurs vols sur Tornado, Jaguar et Harrier, en place arrière.

Deux mois après, c'était le CTTO qui rendait visite au CEAM en la personne de l'Air Commodore John Gerald LUMSDEN et du Group Captain R. J. HOWARD, ce dernier n'étant pas un « Mud ».

Le CEAM m'avait demandé de faire réaliser à chacun d'eux un vol en 2000N pour leur permettre une rapide évaluation de l'avion, du SNA, en particulier des modes SdT. Donc briefing sur l'avion, le SNA ; et en insistant sur les procédures en place avant ne pouvant être mises en œuvre de la place arrière que j'occupais (réacteur, train secours, largages...).

Le vol de l'Air Commodore était prévu pour le 1<sup>er</sup> tour du matin, et la veille au soir il m'a demandé s'il pouvait venir tôt pour un ultime briefing dans l'avion... Je dois avouer avoir été agréablement surpris de cette conscience professionnelle pas toujours observée par certains de nos généraux, arrivant au dernier moment, et pestant en vol sur un système inutilisable, car mal connu...

Quant au vol le lendemain du Group Captain, prévu l'après-midi avec une bien meilleure météo, nous avons outre le SdT qu'il découvrait, fait quelques passes en CCPI et CCPL sur des objectifs d'opportunité ; et comme il restait du pétrole et que l'axe verticale piste était libre, une série de voltige, limitée à 5g5 en configuration RPL 2000L. Bonheur d'avoir fait découvrir à un pilote ne connaissant pas l'aile delta tout ce qu'un Mirage 2000, même peint en vert, peut offrir !

## **Carrière de François DUBREUIL-RAMBAUD**

Né le 23 août 1945 à Lyon 6<sup>ème</sup>

Scolarité à Lyon, Baccalauréat série Philosophie 1963

Faculté de Droit, Diplôme d'Études Juridiques Générales 1966

Engagement volontaire au titre du PN le 3 janvier 1968 (NIA : R92404X)

4 janvier – 4 juin 1968 BA 745 Aulnat EFIPN Escadron de Formation Initiale du Personnel Navigant

5 juin 1968 – mai 1969 BA 709 – GE315 Cognac 3<sup>ème</sup> Escadron « Roumi » 1<sup>er</sup> vol CM170 24 septembre 1968

Juin 1969 – Février 1970 BA 705 GE 314 Tours 3<sup>ème</sup> Escadron « Canaque » T33, 5<sup>ème</sup> Escadron « Recel » Mystère IVA. Brevet Pilote N°40951 du 23 janvier 1970

Février – mai 1970 BA 120 Cazaux EC 1/8 « Nice » Mystère IVA

Juin 1970 – juillet 1975 BA 103 Cambrai EC 1/12 « Cambrésis » SMB2

Août 1975 – janvier 1976 BA 106 Mérignac CIFAS Mirage IIIB et Mirage IVA

Février – juin 1976 BA 103 Cambrai EB 3/93 « Sambre » Mirage IVA

Juillet 1976 – décembre 1984 BA 118 Mont-de-Marsan EB 1/91 « Gascogne » Mirage IVA

Janvier 1985 – mai 1986 BA 118 Mont-de-Marsan CEAM Division Avions 02-118 Pilote expérimentation Mirage IVP

Juin 1986 – mars 1987 BA 118 Mont-de-Marsan EB 1/91 « Gascogne » Poursuite expérimentation CME Mirage IVP

Avril 1987 – octobre 1988 BA 118 Mont-de-Marsan Escadron de Chasse 05/330 « Côte d'Argent » Pilote expérimentation Mirage 2000N

Novembre 1988 – août 1993 BA 118 Mont-de-Marsan Division avion 02/118 Pilote de Marque Mirage 2000N & D.

En congé du PN le 23 août 1993 (limite d'âge grade Cdt, 20 ans d'officier ORSA et quasi 25 ans de carrière.