Grand vol du 12 février 2012, en détail…

Depuis quelques années déjà j'avais guetté l'occasion de faire une longue distance d'au moins 300 km en ballon vers la France en partant du Luxembourg. Ces derniers temps les opportunités avaient été rares, et trop souvent les prévisions prometteuses s'étaient révélées éphémères ou bien tombaient en pleine semaine quand le boulot ou les restrictions aériennes rendaient l'entreprise impossible

Cette fois-ci l'occasion se dessinait déjà une bonne semaine en avance. Le fameux anticyclone russe, qui nous avait procuré ces trois semaines glaciales, allait finalement battre en retraite, provoquant un basculement des vents d'est vers l'ouest ainsi qu'une diminution du vent au sol. Ce basculement devait justement intervenir le week-end du 11 et 12 février, ce qui faisait pleinement notre affaire, puisque un tel vol vers la France est infiniment plus compliqué en semaine, lorsque le trafic de ligne est dense et que les zones militaires sont actives. Nous avions déjà fait cette expérience en 2010, où notre tentative de grand vol avait échoué aux portes de la ville de Verdun, faute d'avoir pris au sérieux un important exercice militaire sur St-Dizier.

Après avoir étudié les modèles météorologiques le lundi et mardi j'ai contacté Claude, avec qui j'avais effectué la plupart de mes grands vols antérieurs, pour savoir s'il allait être de la partie. Sa confirmation ne s'est pas fait attendre et il s'est à son tour penché sur les prévisions et les trajectoires afin de valider le projet.

Nous avons passé le mercredi et jeudi à observer les modèles qui restaient stable, avec pour samedi une trajectoire au cap 225 avec 40 nœuds à 4000 mètres et de plus de 50 nœuds au-dessus de 5000 mètres. Cette trajectoire en direction de Bourges dépasserait aisément l'objectif des 300 km avec les 5 heures d'autonomie que nous avions prévues, et permettrait avec un peu de chance, de battre le record national de distance de 340 km établi en 1990 par Claude Sauber.

Jeudi soir nous avons préparé le LX-BLU, le ballon du Ministère du Tourisme, qui avec ses 3400m3 est le plus grand des ballons du CLA. La nacelle, qui normalement peut accueillir 5 personnes, a été chargée de 8 cylindres contenant quelques 200kg de gaz, laissant juste assez de place à 2 passagers et l'équipement nécessaire.

Vendredi matin, douche froide et déception lorsque les modèles ont montré que les vents n'allaient finalement pas encore entamer le basculement attendu, et que la trajectoire serait

plutôt au cap 245 ou 250, ce qui nous mènerait directement dans l'espace aérien A de Paris, à l'intérieur duquel aucun vol VFR (règles de vol à vue) n'est permis. S'ajoutait à cela le pronostique d'un vent au sol à Luxembourg de plus de 12 noeuds, rendant une préparation sereine du ballon impossible, et annulant ainsi toutes les chances pour notre vol.

Néanmoins comme je savais que le changement de temps allait se produire d'une manière ou d'une autre, j'ai tout de suite commencé à étudier les modèles et trajectoires pour le dimanche et mon soulagement était immense lorsqu'il s'est avéré que notre créneau s'était tout simplement décalé d'un jour en arrière. Le seul bémol étant qu'un front était annoncé dès le dimanche matin et qu'il faudrait partir avant son arrivée.

Comme le matériel était prêt, et que nos deux équipiers Jean et Jean-Claude étaient également libres le dimanche, le rendez-vous a été fixé pour dimanche matin 6 heures au hangar à Bettembourg.

Finalement ce décalage ne devait avoir que des avantages, puisqu'il nous permettait de finaliser nos préparatifs en toute quiétude, notamment en ce qui concernait les vêtements pour affronter les températures glaciales inférieures à -30° annoncées dans les modèles. J'ai même trouvé le temps de passer chez mon ami Benoît, qualifié au vol aux instruments, pour rafraîchir mes connaissances sur la navigation dans l'espace aérien supérieur, qui en France débute déjà au niveau de vol 115. Cet agencement de l'espace aérien français n'est à priori pas favorable au grand vol en ballon puisque souvent les contrôleurs aériens voient d'un mauvais œil les vols VFR ballon venant croiser les routes du trafic aérien commercial. Au pire une restriction de la part du contrôle aérien aurait pu nous plafonner à une altitude maximale de 3300 mètres où l'on annonçait un vent proche des 40 nœuds (74km/h). Ceci serait toujours bien suffisant pour faire une belle distance, mais certainement trop peu pour atteindre les 340km du record national.

Dimanche matin 6 heures, dernier contrôle de l'équipement dans le hangar, vérification des NOTAM par iPhone, remise du plan de vol par téléphone à l'aéroport de Luxembourg, et mise en route vers Remich, ou le parking illuminé de la patinoire se prêtait à merveille pour le gonflage. Au bout d'une bonne heure de travail pour préparer ballon, radios, logeurs, transpondeurs, GPS, iPad et oxygène, nous avons finalement décollé à 08:05h précises, 5 minutes après l'heure de décollage estimé dans notre plan de vol, et juste avant le front qui s'annonçait à l'horizon.

Après une courte montée à 2000 pieds, ou le GPS affichait déjà 20 nœuds, j'ai pris contact avec Luxembourg Approche pour activer le plan de vol et demander l'autorisation de monter au niveau de vol 95, limite supérieure de l'espace contrôlé par l'aéroport de Luxembourg. Le contrôleur nous a dans une première phase demandé de ne pas dépasser les 3000 pieds, question d'établir tout d'abord un contact radar. Ceci allait s'avérer plus difficile que prévu puisque même si notre transpondeur mode S renseignait bien une contact régulier, le radar au Findel ne captait apparemment pas notre signal, et donc aucune montée ne nous était permise. Heureusement j'avais pensé à embarquer également notre bon vieux transpondeur mode C, avec lequel le contact a finalement pu être établi. Le contrôleur nous a ensuite autorisé à monter au niveau de vol 65, altitude à laquelle nous avons quitté la TMA de Luxembourg vers 08:30.

Nous avons ensuite établi le contact avec Strasbourg Contrôle, qui avant l'ouverture de Reims Info était en charge du secteur. Accueil chaleureux pour notre Lima Lima Uniform, et tout de suite après nous avoir assigné le code transpondeur 4660, le contrôleur nous autorise à monter au niveau de vol 140, limite supérieure de l'espace dont il avait la charge. Peu après il nous demande d'éteindre le transpondeur mode C puisqu'il captait deux signaux clairs et réguliers de notre position. Lors de la montée j'ai mis en place l'oxygène et nous avons enfilé nos masques au passage du niveau de vol 110. Etablis au niveau de vol 140, nous nous sommes tout d'abord réjouis de la vitesse de 47 nœuds qu'affichait le GPS, avant d'admirer pour la première fois en toute quiétude le paysage hivernal qui s'étendait à nos pieds. Le paysage glacé de couleur brune, grise et blanche offrait une vue quelque peu lunaire, bien différente des couleurs vives dont nous avons l'habitude en été, mais tout aussi envoûtante.

Au bout de 70 minutes de vol, nous quittons la FIR Reims juste au Nord de St-Dizier et le contrôleur nous transfère à Paris Contrôle. A notre grand soulagement, on n'y voit pas d'inconvénient à ce que nous continuions notre voyage au niveau de vol 140, et le contrôleur se montre extrêmement accueillant et intéressé par notre aventure. Comme son secteur n'est pas très chargé, il nous questionne sur à la vie à bord et semble ravi du divertissement que lui offre le passage d'un ballon. Après lui avoir révélé que notre but était de parcourir une grande distance et de réaliser éventuellement un nouveau record du Luxembourg, il s'engage à tout faire pour nous aider dans notre pari. Encouragé par cet enthousiasme je lui demande si nous pouvions monter plus haut encore et sans attendre il nous autorise le niveau de vol 165 : « J'ai votre signal, j'ai un contact radio, je connais vos intentions, si vous ne gelez pas pour mois c'est ok ».

Après avoir atteint le niveau de vol 165 (16.500 pieds ou 5.000 mètres), le reste du vol se passe comme sur des rails. Le passage d'un centre de contrôle de Paris au prochain se fait sans problèmes, tous les contrôleurs ayant été avertis de notre par passage leurs collègues. Entre temps nous avions atteints 54 nœuds de vitesse de croisière, avec même une pointe à 56 nœuds, ce qui équivaut quand même à 103,7 km/h ! A cette vitesse le passage à la verticale des villes de Troyes et Auxerre s'est fait en un clin d'œil. Grâce à la couverture GSM au-dessus de ces agglomérations nous avons même réussi à faire rapport de notre position par SMS à nos deux équipiers lancés à notre poursuite.

Au bout d'un peu plus de 4 heures de vol nous avions en vue la ville de Bourges, qui dans nos préparatifs était déjà bien au-delà du point maximal que nous avions espéré pouvoir atteindre lors de ce vol. S'est alors bien évidemment posé la question sur la suite des évènements. Entre temps nous étions très proches de la barre rêvée des 340km, et notre réserve de gaz était largement suffisante pour continuer pendant encore 2 bonnes heures. Cependant, comme les modèles météorologiques consultés la veille avaient indiqué une nette augmentation des vents au sol au sud de Bourges à partir de la fin de la matinée, j'ai jugé utile de contacter l'aérodrome de Bourges qui nous a indiqué un vent au sol de 15 nœuds. Cette nouvelle a calmé net notre ardeur de continuer plus loin encore vers le sud-ouest de la France, ou le vent au sol était annoncé comme étant encore plus fort.

La décision a alors été prise d'attendre le passage des 350km et d'amorcer ensuite, au-dessus de la vallée de la Loire, notre descente vers Bourges. J'ai annoncé notre intention à Paris Contrôle qui nous demande de retarder notre descente de quelques minutes, question d'attendre le passage à un niveau inférieur, d'un avion de ligne en approche sur Nevers. Après avoir obtenu l'autorisation de quitter notre niveau de vol, nous avons remercié l'équipe de Paris Contrôle pour leur formidable soutien et nous sommes descendus en dessous du niveau de vol 115, où Paris Info a pris la relève pour nous accompagner jusqu'au sol.

La descente s'est passée sans encombres, mais le vent n'avait pas vraiment tendance à diminuer à l'approche du sol. A 1000 pieds sol nous étions toujours lancés à plus de 22 nœuds. Manquait alors juste de réussir l'atterrissage, ce qui devait s'avérer comme assez délicat. Compte tenu des températures extérieures toujours négatives, et du peu de lest qui nous était resté, le ballon n'était vraiment pas dans un équilibre stable, ce qui rendait extrêmement difficile les approches au sol et les arrondis. Au bout de la troisième tentative nous avons violemment heurté le sol glacé à plus de 15 nœuds au milieu d'un énorme champs

bien dégagé, et au bout d’une traînée d’au moins 150 mètres le ballon a terminé sa course à 12:55h dans un large nuage de poussière.

Après avoir rangé la nacelle et remballé l’enveloppe, nous avons orchestré un petit déjeuner de campagne et nous avons arrosé notre succès avec une bonne tasse de thé bien chaud. Même pas une heure après notre atterrissage, notre équipe arrive sur les lieux de l’atterrissage et nous finissons de ranger le matériel pour ensuite nous lancer sur le long chemin du retour vers Luxembourg. Alors que nous avons parcouru exactement 392,2 km en vol, Jean et Jean-Claude auront en ce dimanche roulé près de 1100 km en voiture pour nous ramener à bon port…MERCI !

Suite à ce vol j’ai soumis un dossier à la Fédération Aéronautique Luxembourgeoise pour demander l’homologation d’un nouveau record national dans la classe AX-9. En préparant ce dossier m’est apparu un seul regret, … les 7,8 km qui manquent pour atteindre les 400km, … une bonne raison pour se relancer dans l’aventure !

Colin