



BALLON CAPTIF

Un projet gonflé



Avarie de coucous

En vous parlant d'attrition des moyens 3D, soit de chute libre du potentiel en moyens aériens militaires, et de vieillissement du parc d'avions de transport tactiques (ATT), je suis loin de réussir un scoop. Quelques chiffres à l'appui : avec en moyenne 55% du parc en ligne (tous aéronefs des trois armées confondus), la disponibilité a atteint son plus faible niveau historique en 2008 et il n'y a aucune raison de croire que ça va aller en s'arrangeant, du moins à court terme et en tout état de cause avant la mise en service de l'A400M. Certains spécialistes – pas pour autant pessimistes – évoquent l'apparition d'une « cuvette capacitaire » dans les années à venir. Un raisonnement logique à l'épreuve de toute vision utopique : les aéronefs vieillissent, leur disponibilité va aller en se réduisant et leurs remplaçants se font attendre. Pour le cas précis des ATT et malgré toute la bonne volonté que mettent nos camarades de l'armée de l'air pour les maintenir en bon état, la disponibilité des Hercules affleure péniblement les 52%. Pas de quoi sourire. Le demi-dieu grec fils de Zeus, connu pour ses exploits et même immortel doit souffrir d'avoir un tel homonyme !

Inutile de vous rappeler que nous ne sommes pas les seuls à convoiter les créneaux disponibles : la 11^{ème} Brigade Parachutiste compte tout de même pas loin de 9 000 bérets rouges et légionnaires qui doivent aussi passer la portière. Côté hélicoptères, ce n'est pas plus glorieux. Elle va finir par sembler lointaine et révolue l'époque des séances de saut à partir de Super Frelon, un hélicoptère de manœuvre dont les initiales font l'objet d'adaptations malheureusement très réalistes. Dans ce contexte inquiétant, tout saut est bon à prendre.



Le ballon captif : un procédé éprouvé (Photo TRAINING CENTER FOR PARATROOPERS de Schaffern).



Le PTB en service

Mais dans cette affaire, il y a quand même, au delà de l'alignement à 6 sauts, un besoin de maintenir des qualifications opérationnelles et l'absolue nécessité de remplir le contrat capacitaire exigé par le COS, le largage de matériel et de commandos étant un vecteur de mise en place tout particulièrement intéressant, par exemple pour rallier en pleine mer une force navale. Un procédé éprouvé qui présente un double intérêt : pas de personnel et de matériel inutilement prépositionnés et mode de ralliement rapide, efficace et discret. Des cas réels ? Les numéros précédents qui traitent d'opérations de lutte contre le narcotrafic ou de contre piraterie en regorgent ! Par ailleurs, les semaines TAP étant programmées longtemps à l'avance, une fois le très désiré Hercules, Transall ou Casa sur la piste, nous voici à la merci de la météo. Heureusement, nous sommes en Bretagne : tout est relatif.

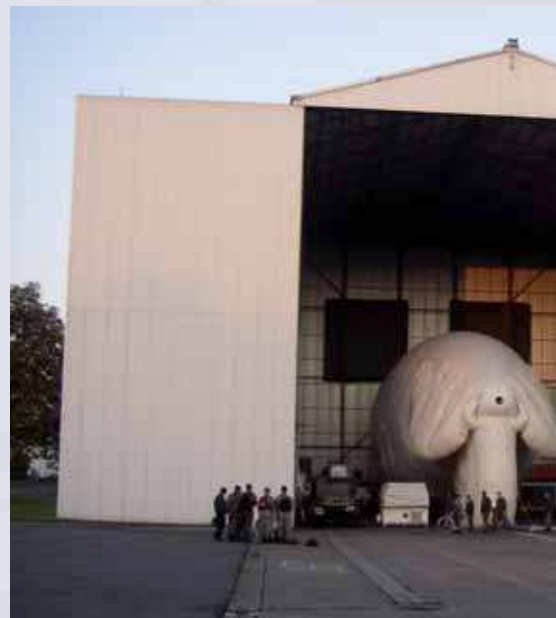
Enfin, avec un volume annuel de sauts en ouverture automatique (OA) avoisinant les 4 000 ouvertures pour la seule plateforme de Lorient, on est loin de l'épicerie fine et bien face à un problème majeur.

Le PTB : la solution rêvée

Face à ces exigences, le ballon captif apporte une réponse qui mérite que l'on s'y intéresse : souplesse d'utilisation, abaissement des seuils météo (notamment les limites concernant les plafonds verticaux et horizontaux), zone de saut réduite, rentabilité

avérée et bien d'autres avantages beaucoup moins terre à terre : absence de nuisance sonore, consommation d'énergie fossile autrement plus faible (on compare un camion-treuil présent sur place à un avion que l'on déplace) et risque de blessure moindre.

A l'image des britanniques, c'est la solution retenue par certaines armées depuis la seconde guerre mondiale. Sans aller chercher outre-Manche, nos camarades commandos belges utilisent le PTB (Parachutist Training Balloon) fabriqué par AIRBORNE SYSTEMS, une société anglaise, aussi bien pour la formation que pour l'entretien et l'entraînement. Ils optimisent ainsi l'utilisation des créneaux d'ATT, consacrés en priorité aux sauts de manœuvre.



Le BTP à la sortie du hangar :
la main dessus !



L'A400M, futur avion de transport et d'assaut
(Photo © EADS)

→ TECHNIQUE PTB

Marque : AIRBORNE SYSTEMS
Dimension : longueur 28,6m x Ø 10,3m
Contenance : 1500m³ Hé
Poids : 520 Kg
Charge utile à 300m : 730 kg
Durée de vie du ballon : Deux ans
Consommation du gaz Hé : ± 2m³/jour
Composition du ballon :
- une enveloppe
- un câble de vol
- un câble de suspension nacelle
- une soupape de surpression
- un indicateur de pression
- une soupape de remplissage
- un lot d'aussières le guidage du ballon

Rien ne se décidant sans calculs savants, place aux statistiques : avec le PTB, les industriels promettent 200 sauts en 6 heures et une fois le système en place, la cadence classique peut atteindre 6 parachutistes (sans gaine) ou 4 (avec gaine) par tranche de 10 minutes. Plus de doute, il faut aller voir sur place pour apprécier le système dans son ensemble.

Une histoire belge

Rendez-vous au TRAINING CENTRE FOR PARATROOPERS de Schaffen pour la délégation de commandos marine en charge du projet. Les problématiques à éclaircir sont nombreuses et

la liste de questions est longue. Mais il en faudra plus pour dérouter nos camarades belges, dont l'accueil, le professionnalisme et l'expérience en la matière sont à l'épreuve de nos interrogations nombreuses et parfois farfelues. Une présentation du matériel et des infrastructures nous permet de rapidement saisir l'ampleur d'une telle acquisition. Si le ballon reste l'objet roi, les à-côtés sont nombreux. Helium, camions, treuils, nacelle, hangar et bien entendu, une zone de saut adaptée et du personnel formé. Le bilan est loin d'être nul, mais le jeu en vaut la chandelle, ou du moins mérite une étude approfondie. Servitudes, formation, consommables, nettoyage et traitement de la DZ, locaux spécifiques : tous les aspects sont étudiés. Pas aussi simple qu'une passe à dix cette histoire de ballon !

Et les parachutes

Domage de venir jusqu'à la Mecque du saut de ballon sans éprouver le procédé. Après les mouvements de sortie du BTP et une formation au sol, c'est parti pour une « parade » de deux sauts sur la « dizette » (comprendre « la DZ ») de Schaffen. Occasion de confirmer l'argument du nombre de blessés réduit : un saut de curé !

A force de parler de ballon, on en oublierait presque nos parachutes... que nous sommes bien contents de voir ouverts au dessus de nos têtes.

Comme il ne s'agit pas de saut à l'élastique mais bien d'OA, comprendre « ouverture automatique », il ne faut pas négliger nos coupoles. Si les voilures sont conçues pour s'épanouir rapidement, dans un laps de temps de l'ordre d'une poignée de secondes, c'est en partie grâce à la vitesse propre de l'avion, généralement calée à 65m/s pour les Transall et 55 m/s pour les Casa. Mais à vitesse nulle, ce qui est le cas de notre nacelle, l'équation n'est plus tout à fait la même. Un essai avec le modèle utilisé par les commandos marine, le 697-29, nous a fait froid dans le dos. Si le siky s'en est bien sorti, une conclusion s'impose : il faut un parachute approprié et conçu pour des sauts à « V0 ».

La suite au prochain numéro

Compatibilité des parachutes, caractéristiques de la zone de saut, projets d'infrastructures et problématiques en personnel et matériel associées... Il faut se résigner à croire que ce n'est pas demain qu'on partira sur la DZ de l'Espérance le guéneau sous le bras pour un « saut de ballon ».

Optimisme à l'épreuve de tout : le dossier gonflé n'est pas enterré. Dans un environnement où l'obstacle est conçu comme une difficulté à surmonter et à dépasser, les dossiers complexes ont la vie dure. D'autres sites sont à l'étude. Affaire à suivre.

EV Allaire

Le PTB stocké sous son hangar
paré à être tracté par le camion treuil

