

Gehen Sie über Frankreich im Zeppelin !⁽¹⁾



Non, il ne s'agit pas d'une phrase belliqueuse prononcée par le commandant du Zeppelin LZ-21 (Z-6) en partance pour sa première mission de bombardement au-dessus de Nancy et Calais, le 5 août 1914. Mais 99 ans plus tard, depuis le 4 août 2013, un autre dirigeable de même provenance survole l'Île-de-France, avec des intentions totalement pacifiques, voire bucoliques...

Tel un gros bourdon blanc, l'aérostat s'approche du sol très lentement, guidé tant par l'action de ses gouvernes aérodynamiques que par l'orientabilité de ses moteurs. Sur les derniers mètres, la descente est verticale, le taux de chute minimum, largement inférieur à celui de n'importe quel « kiss landing » d'aéronef plus lourd que l'air. C'est à peine si quelques brindilles s'envolent de ce champ de blé récemment moissonné : le Zeppelin NT, N-07 n° 2, immatriculé D-LZFN, se pose sur l'aérodrome francilien de Pontoise-Cormeilles.

Quelques aides au sol saisissent les cordes qui pendent du « Bodensee », le petit nom de cet aérostat qui trahit son origine, sur la rive nord du lac de Constance. Jusqu'à

peu, d'ailleurs, il effectuait encore des vols quotidiens au-dessus de cette région du Sud de l'Allemagne, celle-là même qui a vu naître ses illustres ancêtres. D'ailleurs, sa mission en France terminée, il retournera à Friedrichshafen pour son hivernage... mais n'anticipons pas.

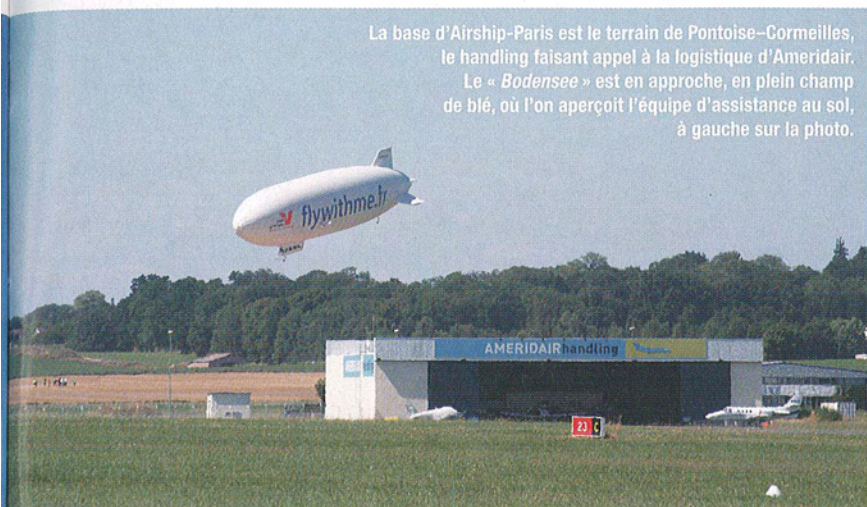
Un petit escalier roulant de quelques marches est mis en place à l'arrière gauche de la nacelle qui semble si petite sous l'impressionnant volume de l'engin. A distance de sécurité, la chef d'escale, radio en main, empêche les passagers suivants de laisser un libre cours désordonné à leur impatience. Ceux qui sortent, plutôt volubiles et avec un large sourire, ne doivent pas croiser de près ceux qui débarquent... Comme à Charles-

de-Gaulle, les mesures de sûreté imposent filtrage, fouille des bagages (qui doivent être réduits au strict minimum – l'appareil photo ou la caméra, par exemple), passage au magnétomètre... Et pourtant nous sommes au point Zoulou de LFPT, c'est-à-dire dans un champ à quelques centaines de mètres dans l'ouest-nord-ouest du moindre édifice. Des navettes climatisées, mais fatalement cahotantes, ont amené les impétrants jusque là. Deux par deux, libérés par la dame en uniforme, les voyageurs sont autorisés à monter



Eric Lopez, dynamique président d'Airship-Paris, qui transforme le rêve en réalité... Sa culture vient du transport aérien.

La base d'Airship-Paris est le terrain de Pontoise-Cormeilles, le handling faisant appel à la logistique d'Ameridair. Le « Bodensee » est en approche, en plein champ de blé, où l'on aperçoit l'équipe d'assistance au sol, à gauche sur la photo.



L'aérogare de Pontoise-Cormeilles, jusqu'à lors sans utilité, a été entièrement aménagée et relookée pour la compagnie aérienne Airship-Paris !



à bord, où ils sont accueillis par l'hôtesse, sourire et tenue impeccables. Ils sont invités à gagner leur siège, deux rangées séparées d'un couloir central, à boucler leur ceinture et à prendre connaissance des consignes de sécurité. Bienvenue à bord d'un vol régulier de la compagnie Airship-Paris.

Sans autre préliminaire toutefois, le pilote fait rapidement décoller sa machine. Il est en place gauche, l'hôtesse, en attendant la hauteur de sécurité (c'est volontairement que je

n'emploie pas le vocable altitude) est en place droite, aux premières loges. Encore que premières loges, tous les passagers y sont, tant les larges baies vitrées laissent pénétrer une grande clarté et libèrent un champ de vision immense, surréaliste, comme en hélico. Bientôt, l'hôtesse va libérer tout ce petit monde qui pourra arpenter en tous sens ce « fuselage », en s'agrippant parfois aux dossiers, surpris par la turbulence bien présente dans les basses couches en cette chaude après-midi d'août. « *Nous ne volons pas au-dessus de 15 Kt de vent* » énonce-t-elle, « *pour le dirigeable ce n'est pas un problème, mais pour les passagers, beaucoup seraient malades* ». Cette fois, le rêve va durer une bonne heure au-dessus du parc naturel régional du Vexin, le point de virage retour est le château de la Roche-Guyon, connu à la fois des historiens (il hébergea le quartier général du Maréchal Rommel à l'été 1944) et des « bédéphiles », puisqu'une aventure culte du célèbre tandem

britannique Blake et Mortimer imaginé par Edgar P. Jacobs s'y déroule partiellement.

Un rêve devenu réalité...

Aviasport l'annonçait dès avril 2012 : une compagnie aérienne allait proposer des vols touristiques au-dessus de Paris en Zeppelin. La « ville lumière » avait connu quelques mois auparavant la silhouette pataude d'un Zeppelin NT, mais Airship-Vision menait alors une campagne de mesure de radiation au-dessus de la capitale. Cette fois, une toute autre entité, dénommée logiquement Airship-Paris, annonçait que des survols avec passagers seraient organisés, sur une base pérenne, à compter de l'été 2013. La presse avait informé que le dirigeant d'Airship-Paris, Eric Lopez, avait signé, le 14 février 2012 avec Thomas Brandt, patron de Zeppelin un contrat de 16,8 millions d'euros pour la location jusque fin 2015 du N-07 n° 2 et la commande d'un



Vision du passé conjuguée au présent, et sans doute au futur, le dirigeable Zeppelin NT N-07 à l'atterrissage « en campagne ».



L'assistance au sol amène la passerelle d'accès à bord, cérémonial champêtre.



A bord. Le dirigeable est évidemment sensible aux turbulences. Dans le poste, à gauche le pilote, à droite l'hôtesse qui sert aussi de guide touristique !



Deux par deux, les passagers sont scrupuleusement accompagnés à l'embarquement.

aéronat neuf (le n° 9), à construire, livrable au printemps 2016.

Cette annonce paraissait alors, pour un pays comme la France, teintée d'optimisme. Et effectivement, de campagne probatoire prévue dès le troisième trimestre 2012, il n'y eut point. « En septembre 2012, nous avions signé un contrat d'espace publicitaire [« réclame » sur l'enveloppe du ballon] avec Samsung. Les vols devaient pousser jusqu'au Parc de Saint-Cloud pour frôler Pa-

ris. Mais la "menace terroriste" a fait que l'administration a annulé les autorisations. Le dirigeable était en route depuis Friedrichshafen, nous avons dû lui faire rebrousser chemin alors qu'il était parvenu à Metz » raconte Eric Lopez. Et le client a été remboursé.

Du point de vue des opérations, tout était prêt. L'aérogare de Pontoise-Cormeilles-en-Vexin, sans utilité depuis Mathusalem au sein des installations d'Ameridair, connaissait une nouvelle jeunesse et avait été transformé en espace à la fois prestigieux, sobre et confortable, pavoisé aux couleurs du sponsor...

Le business-plan prévoyait un lancement de l'exploitation en juillet 2013 ; c'est finalement avec un mois de retard qu'elle a pu débuter, on est loin des délais du programme A-400M.

Ce rêve, cette réalité, ce sont ceux d'Eric Lopez. Un personnage qui visiblement a le sens de l'initiative, et que les défis ne rebutent pas, même s'il confie qu'« il faut quand

même être un peu dingue » ! Le transport aérien, il connaît, le sérieux le vrai – mais pour lui, Airship-Paris, c'est extrêmement sérieux. Il a été le représentant de diverses compagnies aériennes en France, après avoir commencé chez Air-Inter : American-Airlines, Air-Mauritius, Canadian-Airlines lui ont, par le passé, confié leur bureau parisien. Après le 11-Septembre, en parallèle, il a monté Smart-Events, une entreprise spécialisée dans l'événementiel et la motivation : il commercialise alors des prestations sur des simulateurs de vol professionnels, organisant des stages de formation pour des organismes comme l'ESA, l'Agence spatiale européenne, ou diverses sociétés. Le déclic a lieu en 2007, avec la rencontre de Thomas Brandt, « chief executive officer » de Zeppelin, qui lui fait découvrir un monde inconnu, celui de l'aérostation dirigée.

... malgré l'adversité

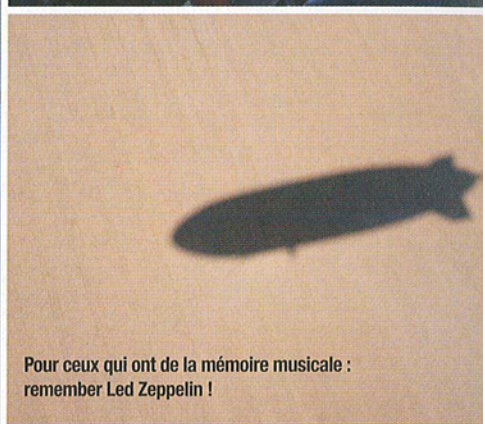
« Paris est aujourd'hui la seule métropole à proposer des vols touristiques en dirigeable » souligne Eric Lopez. « Car les ballons de San-



Vue de la cabine vers l'arrière. A gauche, les toilettes, au fond, le véritable balcon, avec une vision panoramique imprenable.



Le capitaine, l'Allemand Lars Pentzenc, un type plutôt cool qui pas, l'espace d'un instant, à prouver la maniabilité en tanguant de son aérostat après s'être enquis : « everybody is OK ? » !



Pour ceux qui ont de la mémoire musicale : remember Led Zeppelin !

Francisco ou du Japon ne sont plus opérationnels. Nous avons mis au point un concept de croisière aérienne », poursuit-il. Mais ce résultat n'est que la première étape, la première marche d'une ascension maîtrisée dans le domaine du ballon dirigeable. Si l'on évoque périodiquement la renaissance de cette machine volante, c'est un peu l'Arlésienne, dont on parle et qu'on ne voit guère. Depuis la Seconde Guerre mondiale, de nombreux projets ont été dévoilés, quelques matériels ont surgi ça et là, mais rien de véritablement « démocratique » n'a émergé. Avec Airship-Paris, Eric Lopez se pose d'emblée en acteur incontournable de la sphère de l'aérostat.

Ainsi, Airship-Paris inscrit-elle son activité dans la durée, avec trois phases de développement :

- la phase n° 1 débute, c'est tout simplement la réinsertion du dirigeable dans le paysage aéronautique français. Ce n'est pas une mince affaire, il n'y a que très peu de culture (à part dans le domaine sportif et expérimental⁽²⁾) dans ce secteur de ce côté-ci du Rhin ;
- la phase n° 2 est la mise en place d'une opération commerciale faisant appel au

Airship-Paris

Airship-Paris, croisiériste d'un nouveau genre, emploie 23 personnes à plein temps ; Eric Lopez en est le président, Jean-Pierre Bonnaud le directeur commercial et Franck Glaser, qui vient de l'événementiel, est en charge de tout ce qui est technique et organisation.

L'environnement immédiat du Zeppelin NT compte une douzaine de personnes : huit techniciens, agents au sol. Tous employés par DZR (Deutsche Zeppelin Reederei - Zeppelin est historiquement, depuis 1936, divisé en deux entités, le constructeur, ZLT, Zeppelin Luft-Technik, et l'exploitant, DZR), et cette phalange est constituée de passionnés de tous horizons, puisque l'on y trouve Allemands, Américains, Anglais, Français et même Japonais.

Un mécanicien, qui dispose d'un camion-atelier bien garni en rechanges, veille sur le ballon, assurant jusqu'aux visites de 100 heures, menées en extérieur. La visite annuelle, qui va assez loin dans le démontage et les vérifications, est menée par Zeppelin sur son site de Friedrichshafen.

Le personnel commercial est composé de cinq hôtesses et d'une chef d'escalaire. Le PNT présent à Pontoise est fourni par DZR, qui compte dix pilotes dans ses rangs. Airship-Paris bénéficie cette année des services de l'Allemand Lars Pentzenc et de Kate Board, de nationalité britannique et qui plus est instructrice dirigeable. Chacun est titulaire d'environ 7 000 heures de vol, sachant que l'obtention de la qualification ballon dirigeable impose d'avoir préalablement un millier d'heures de vol sur d'autres types de machines volantes.

Airship-Paris table sur l'embauche en 2014 de deux, puis trois pilotes français, avis aux amateurs ! Airship-Paris, 176 avenue Charles-de-Gaulle, 92200 Neuilly-sur-Seine. www.airship-paris.fr.



Vu du « balcon » arrière, le village de Moisson. A sa droite sur la photo (à l'ouest), dans ce qui est un bois aujourd'hui, il y avait, voici un siècle, les hangars à dirigeables Lebaudy. Un musée municipal de la Ballonnière se visite en « centre ville ».



La propulsion du Zeppelin NT est classique au sens où elle fait appel à des Lycoming de 200 ch. En revanche, les hélices sont orientables, conférant à l'aérostat une manœuvrabilité exceptionnelle.

partenariat public/privé, pour aller au-delà du transport de touristes. Ainsi Eric Lopez a-t-il pour projet de monter un véritable bureau d'études pour « faire de la recherche et développement ». Philippe Tixier, chercheur au sein de Dirisolar, fait partie de ses conseillers. Plusieurs axes de recherche ont été définis : la motorisation électrique (moteurs électriques, batteries, alimentation par cellules photovoltaïques), la conception d'un aéronef capable de trimbaler 50 tonnes (en complémentarité de la route - corollaire, la mise au point d'un système de grutage -, Eric Lopez n'a pas la naïveté de croire qu'un dirigeable va remplacer le camion l'année prochaine), et la mise au point d'un nouveau gaz, capable d'être produit industriellement de manière écologiquement responsable ; - la phase n° 3 découle donc des précédentes, c'est « simplement » l'élaboration d'un ballon dirigeable gros-porteur. L'exploitation du « Bodensee » est un moyen de brûler les étapes de la phase n° 1 et de servir de base aux suivantes. Car la machine dispose de

toutes les certifications. La n° 3 passera naturellement par des alliances avec des industriels comme Zeppelin Luft-Technik, envers lesquels l'expérience acquise sera un gage de compétence. Pour l'heure, Eric Lopez se remémore : « la phase de financement a été folklorique ! Le modèle économique est mal connu, cela s'est donc avéré très difficile pour une start-up. » Aucune banque n'a accepté de « banquer ». « J'ai dû faire appel à des "family offices", à des investisseurs privés qu'il a fallu convaincre de croire au projet. On a obtenu 3 millions d'euros au début. » Et maintenant, l'exploitation qui a commencé génère heureusement des flux financiers. Même la phase n° 1 n'a pas été un parcours tranquille. Malgré un accueil enthousiaste d'ADP, par exemple, ou même de Patrick Gandil, le patron de la DGAC, ses services n'ont pas fait preuve du même engouement. L'interlocuteur désigné du côté de l'Aviation civile, la DTI de la DSNA (comprendre : la Direction de la technique et de l'innovation de la Direction des servi-

ces de la navigation aérienne), sise à Toulouse, a appliqué à la lettre le principe de précaution... Bien que le Zeppelin NT soit certifié, bien qu'IFR, etc., la DGAC n'a pas autorisé la moindre « intrusion » dans l'espace aérien de classe A de la région parisienne. Les vols au-dessus de Paris se sont envolés... Un revers, car la majorité des sponsors potentiellement intéressés pour utiliser l'aérostat comme support publicitaire ne jurent que par le voisinage de la Tour Eiffel... Les cheminements VFR qu'emprunte le ballon ont été négociés avec l'administration, qui limite l'altitude à 1 500 ft en classe G. Qu'importe, les excursions aériennes touristiques n'ont pas pour vocation d'atteindre la stratosphère !

Paquebot volant

Le D-LZFN est opérationnel à LFPT jusqu'au 31 octobre. Il faudra patienter jusqu'en mars



La Roche-Guyon, point tournant avant la branche retour. A la hauteur de 250 à 300 mètres, la vue est effectivement fabuleuse !

2014 pour le voir réapparaître. D'ici là, peut-être que le premier bilan (Airship-Paris obéit scrupuleusement aux désirs de l'administration afin de montrer son professionnalisme et sa bonne volonté) permettra de réduire les contraintes de l'exploitation.

Sans hangar, le Zeppelin passe ses nuits et son jour de repos (le lundi, pour laisser souffler le personnel) amarré à son mât, au point Echo de l'aérodrome – remarque : une personne dort à bord pour en assurer la sécurité. Echo est réellement son port d'attache. Le camion qui supporte le mât y côtoie le semi-remorque atelier, les plates-formes pour la maintenance, la citerne d'Avgas et une réserve de tubes d'hélium. L'aérostat réalise jusqu'à une demi-douzaine de vols par jour, et le planning est défini chaque soir pour le lendemain, en fonction de leur durée, pour optimiser l'emploi du ballon. Ce n'est pas une mince affaire, car la DGAC n'autorise qu'un décollage et qu'un atterrissage quotidien au point Echo ! Au motif que le Zeppelin pourrait interférer avec le

Vols de rêve

Airship-Paris n'ayant pas accès à l'espace aérien de classe A, des itinéraires touristiques ont été négociés avec la DGAC, en VFR dans les espaces de classe G, en prenant en compte de l'activité aérienne préexistante. Trois prestations sont proposées :

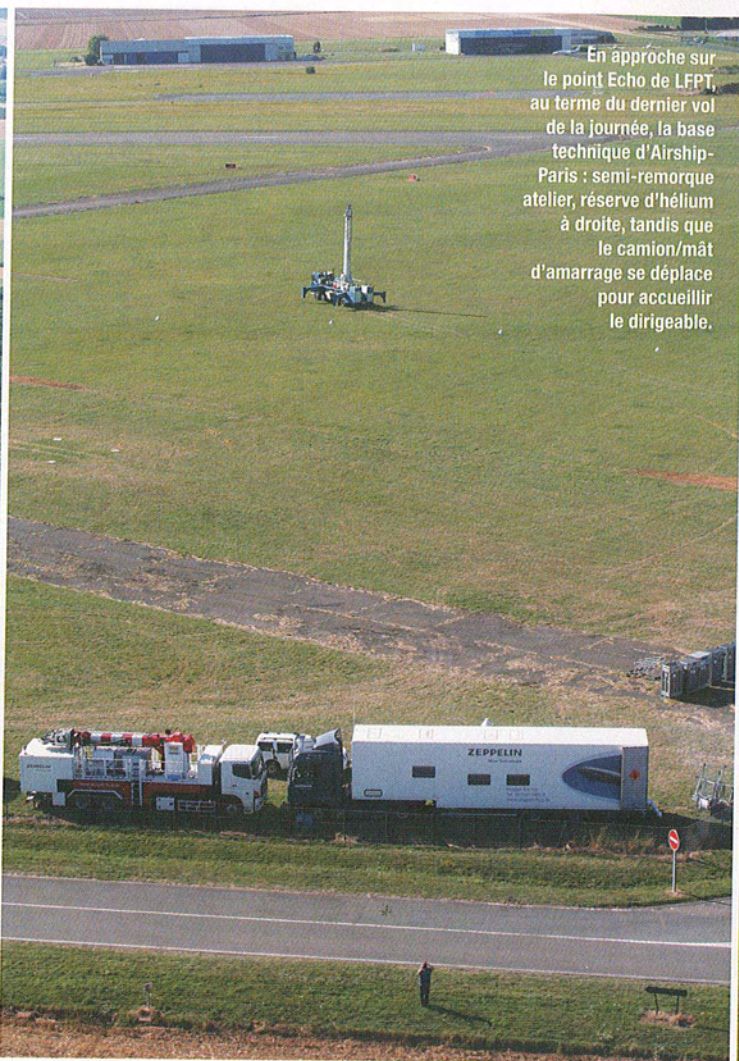
- balade/baptême de l'air au-dessus du Vexin français : durée une demi-heure, prix : 250 € ;
- croisière d'une heure. Deux destinations sont au catalogue, les châteaux de Chantilly ou de la Roche-Guyon. Si la base aérienne de Creil est très active, la verticale du joyau de l'Oise n'est pas assurée à 100 %, mais le passager-spectateur l'admire néanmoins comme jamais. Prix : 450 € ;
- vol « royal », d'une heure et demie. Comme son nom l'indique, la destination est le parc de Versailles, même si le survol de la ville et du palais lui-même sont prohibés. Mais Trianon grand et petit, et Grand Canal sont au programme. Tarif : 650 €.

Le Zeppelin du Val d'Oise est équipé de toilettes, aucun problème d'autonomie à bord... Les vols sont prévus entre fin mars/début avril et fin octobre, se renseigner via le site Internet www.airship-paris.fr, utilisable également pour les réservations.

Les cheminements permettent de survoler de magnifiques curiosités, comme, par exemple, pour ce qui est du vol d'une heure au-dessus du parc naturel régional du Vexin français à destination de la Roche-Guyon, le domaine de Villarceaux, ou le village de Vétheuil cher aux Impressionnistes. A noter pour les passionnés de culture historico-aéronautique, qu'à proximité de la Roche-Guyon, en survolant le méandre de la Seine devant le terrain de vol à voile de Chérence, le Zeppelin passe au-dessus du petit village de Moisson, là même où furent fabriqués les dirigeables français Lebaudy voici un bon siècle. L'occasion de revenir par voie terrestre pour visiter le petit musée de la Ballonnière !



Autre merveille du parc naturel régional du Vexin français, le domaine de Villarceaux.



En approche sur le point Echo de LFPT, au terme du dernier vol de la journée, la base technique d'Airship-Paris : semi-remorque atelier, réserve d'hélium à droite, tandis que le camion/mât d'amarrage se déplace pour accueillir le dirigeable.



fonctionnement du VOR à proximité du seuil de piste 04. Des essais ont été menés, l'ATR-42 de l'Aviation civile est venu, rien n'a été prouvé, mais, principe de précaution encore ?

Au terme du premier vol matinal, « Fox-Novembre » se pose donc dans son champ moissonné, au point Zoulou, jusqu'au dernier vol, qui le ramène au point Echo. Et comme l'avitaillement (même s'il est automobile) n'est pas autorisé en Zoulou, la durée/nombre des vols est bridé(e) par cette impossibilité... Heureusement, pas une ombre ne ternit les rapports avec les contrôleurs de Pontoise. Ces temps-ci, la saucisse est leur plat favori...

L'accueil, la délivrance de la carte d'embarquement, le PIF (point d'inspection-filtrage) se faisant à l'aérogare, des minibus Ameridair véhiculent donc les douze candidats au bonheur jusqu'à leur vaisseau aérien, loin des installations de l'aérodrome.

Airship-Paris, compagnie aérienne spécialisée dans les croisières en ballons, opère sous le Certificat de transporteur aérien de DZR, Deutsche Zeppelin Reederei, l'entreprise qui exploite les Zeppelin au départ de Friedrichshafen (et donc ailleurs si besoin). Aéroport-de-Paris voyant Airship-Paris d'un bon œil, Eric Lopez table sur la construction d'un hangar (une future cathédrale !) sur la plate-forme de Pontoise-Cormeilles (du côté de Zoulou), capable d'abriter deux dirigeables. Car si le n° 9 – qui sera neuf, vous me suivez ? – arrive en 2016, il espère aussi racheter le n° 2, l'actuel.

Eric Lopez est confiant : « au début, nous avions 80 visites par jour sur notre site Internet ; aujourd'hui, nous en avons entre 3 à 4 000 ». Entre les touristes (les prestations d'Airship-Paris sont référencées par les tour-operators, les conciergeries des grands hôtels, etc.), et les entreprises (les



installations de Pontoise permettent aussi l'organisation de conférences, et autres séminaires...) Airship-Paris peut faire connaître un moment inoubliable à quelque 120 personnes par jour.

Voler en Zeppelin au-dessus de la région pa-

Fin des vols, le Zeppelin NT est prêt à passer la nuit. Une personne restera à bord. L'aérostat, libre sur sa roulette arrière folle, se mettra automatiquement dans le lit du vent.

rit



Zeppelin NT N-07

Après la période trouble de la Seconde Guerre mondiale, Zeppelin Luft-Technik est recréé en 1993. Désormais semi-rigide (les Zeppelin, du LZ-1 originel de 1900 jusqu'au LZ-129 « Hindenburg » de 1936 étaient rigides, une structure de poutrelles en dural enfermant les ballonets d'hydrogène), le Zeppelin NT (*Neue Technologie*) fait appel à des poutres longitudinales placées en triangle la pointe en haut et douze cadres en carbone. Les hélices orientables (deux moteurs latéraux, un à la queue) lui donnent pratiquement l'agilité de l'hélicoptère.

Le prototype, le Zeppelin NT LZ N-07 « Friedrichshafen » a effectué son vol inaugural le 18 septembre 1997. Il a été détruit par une tempête en Afrique du Sud dix ans plus tard. Le n° 2 « Bodensee », visible à Pontoise, s'est envolé le 19 mai 2001 et a été vendu au Japon. DZR l'a racheté en 2010. Le n° 3 « Baden-Wurtemberg » (premier vol le 8 février 2003) vole sans relâche durant toute la belle saison au-dessus du lac de Constance. Le n° 4 « Eureka » (21 mai 2008) a opéré un temps à San-Francisco. Récemment, Goodyear a commandé trois NT, qui seront montés dans l'Ohio à partir des éléments fournis par Zeppelin. Et le n° 9, dont la nacelle tolérera l'emport de 14 passagers (et deux membres d'équipage), soit deux supplémentaires, est donc acquis par Airship-Paris, devant être livré au printemps 2016.

A terme, Airship-Paris compte donc opérer de concert les n° 2 et 9.

Le Zeppelin NT est propulsé par trois Textron-Lycoming IO-360 de 200 ch actionnant quatre hélices orientables, deux latérales, deux à la queue.

Gaz : hélium (inerte)

Volume : 8 425 m³

Longueur : 75 m

Largeur : 19,50 m

Hauteur : 17,40 m

Longueur cabine : 10,70 m

Masse maximum au décollage : 8 040 kg

Charge utile : 1 900 kg

Vitesse de croisière maximum : 125 km/h

Plafond : 2 600 m

Autonomie maximum : 24 heures

risienne, croiser à bord d'un balcon volant à 250/300 m/sol et au train de sénateur de 80/90 km/h est encore loin de devenir courant. Alors, un souvenir s'impose. Chaque passager se voit offrir au retour une coupe de champagne et repart avec un beau diplôme. Si le ballon dirigeable en vient dans l'avenir à se banaliser, à faire partie du ciel comme les cumulus, la féérie, elle, demeurera éternelle...

Jean MOLVEAU,

photos de l'auteur

⁽¹⁾ Survolons la France en Zeppelin !

⁽²⁾ Et pourtant ! La première compagnie aérienne a jamais avoir vu le jour, la Delag (Deutsche Luftschiffahrts AG), est née le 16 novembre 1909 à Francfort pour transporter des passagers en Zeppelin... Les opérations ont débuté avec le LZ-7 « Deutschland » le 28 juin 1910.

A la déclaration de la Grande Guerre, la Delag a transporté 33 722 passagers, couvrant 172 535 km en 1 588 vols sans déplorer de victime...