

# AIR GLACIERS

par Pierre GILLARD



*Les deux principaux types d'hélicoptères exploités par Air Glaciers : le Lama pour le levage et l'Alouette III essentiellement pour le sauvetage en montagne ( photo © Pierre GILLARD )*

Cinq heures trente. Le moteur du 4x4 démarre dans la ruelle encore bien endormie. Une rapide manœuvre, et il s'engage sur la chaussée. Bientôt, le petit tunnel sous l'autoroute est franchi de même que le pont au dessus du Rhône. Dix minutes plus tard, le véhicule arrive à la station d'épuration. Guy descend du Frontera. Il est vêtu d'une combinaison de vol orange. Il prend ses affaires, ferme son auto et s'approche de la pelouse sur laquelle est posé un Lama, le 'Victor Lima', équipé d'un système d'épandage. Quelques mots avec les assistants arrivés plus tôt pour préparer l'hélicoptère, et puis il s'installe, attache sa ceinture 'quatre points' et met son casque Gentex. La turbine Artouste commence à vivre dans un sifflement bien caractéristique tandis que le rotor se met à tourner. Il est six heures moins cinq et il commence tout juste à faire clair dans la Vallée de Sion. Les patins du Lama quittent le sol.

Guy Roh est un enfant du pays. Il est né et a vécu son enfance à proximité des vignobles. Il est donc normal qu'il fasse des études de botanique. Mais il attrape la passion de l'aviation et devient pilote d'hélicoptères chez Air Glaciers après avoir suivi le parcours classique de la maison qui veut que l'on soit d'abord assistant au sol. Aujourd'hui, il est un des quatre pilotes de la base de Sion à être spécialisé dans l'épandage agricole, plus particulièrement dans l'arrosage des vignes qui donneront le Fendant, la Dôle et quantité d'autres spécialités locales.

Contrairement à l'épandage en plaine ou 'il suffit' au pilote de suivre des trajectoires parallèles en effectuant un renversement à chaque bout, dans les coteaux, du fait même de la topographie, ce type de vol est impossible. En effet, les passes d'arrosage sont en général très courtes et jamais plates. Le pilote doit mémoriser absolument chaque emplacement qu'il a traité afin de ne pas passer plusieurs fois au même endroit ou d'en oublier. Ceci n'est vraiment pas simple d'autant plus que les passes ne sont pas toujours parallèles. Heureusement, le pilote est aidé par des balises de formes et de couleurs différentes placées judicieusement dans les vignes afin de marquer les trajectoires. De plus, l'hélicoptère doit toujours rester à une hauteur constante pendant la pulvérisation, ce qui nécessite une machine extrêmement puissante afin de pouvoir à la fois emporter une grande quantité de produit et également de disposer d'une réserve de puissance suffisante pour se déjouer des pièges du terrain. Et actuellement, il n'y a qu'un seul hélicoptère au monde à pouvoir répondre à ses exigences, c'est bien évidemment le Lama.



*Un Lama en manœuvre de renversement durant une opération d'arrosage ( photo © Pierre GILLARD ).*

A six heures, sur un petit parking situé dans un virage d'une route serpentant entre les plants de vignes surplombant Vétroz, le 'Victor Lima' se pose. Sur la DZ improvisée, une équipe composée d'assistants de vol d'Air Glaciers de même que des vigneron attendent auprès d'un camion avec du kérozène et une remorque de produit d'épandage. A peine posé, les assistants se ruent vers l'hélicoptère avec les tuyaux d'essence et de mélasse. Un petit peu moins de cent litres de JET A-1 sont ajoutés de même qu'environ 600 litres de produit. Ceci suffira pour une rotation qui dure environ 15 à 20 minutes. Ainsi donc, à chaque fois que l'hélicoptère se posera, la même opération va se répéter. Et pendant que les cuves se remplissent, les assistants nettoient les Plexiglas de la 'bulle' du Lama.



*Le Lama « Victor-Lima » équipé pour la pulvérisation et piloté par Guy Roh survolant les vignobles de Vétroz dans la région de Sion ( photo © Pierre GILLARD ).*



*Le Lama « Victor Lima » en approche finale pour la petite DZ improvisée dans les vignobles de Vétroz ( photo © Pierre GILLARD ).*

L'épandage s'effectue toujours très tôt le matin dans le but de bénéficier de conditions météorologiques favorables avec le moins de vent possible afin de faciliter le vol et l'application correcte des produits à pulvériser. Les départs en mission s'effectuent d'une station d'épuration située assez loin des habitations ( pour des questions de nuisances sonores ) car l'aéroport de Sion n'est pas encore ouvert à cette heure là. En général, à dix heures, le travail est terminé et les hélicoptères rentrent à Sion pour le nettoyage complet de chaque appareil, ce qui va prendre facilement deux heures à deux personnes ( la propreté Suisse, ici, n'est pas une légende ! ). La vie de rêve, pourraient penser certains à la vue des horaires des pilotes en mission d'épandage. Mais ce serait oublier la concentration sans faille exigée pour mener la mission en toute sécurité et de manière efficace ( Air Glaciers facture à l'hectare ). Un excellent repos est donc de mise. Guy, pour sa part, une fois rentré à Sion, rédige ses rapports et s'occupe des quelques tâches administratives ou autres à effectuer. Ses après-midis sont consacrées à la pratique de sports, ce qui le place ainsi dans les meilleures conditions psychiques et d'équilibre biologique : des atouts pour ce genre de travail.

Mais l'épandage ne représente qu'une partie des activités d'Air Glaciers. Comme la majorité des compagnies d'hélicoptères implantées en zones montagneuses, les Lama et Alouette de la société valaisanne, se partagent essentiellement des tâches de levage et de secours. Il existe, toutefois, une activité originale qui est le sauvetage du bétail.



*Le nettoyage d'un Lama après une mission d'épandage agricole requiert deux heures à deux hommes ( photo © Pierre GILLARD ).*

En effet, les propriétaires de ce bétail, vu la valeur des animaux, peuvent souscrire à une forme d'assurance en cas de problèmes. Ce genre de travail est en fait plus régulier qu'on puisse l'imaginer. Durant mon séjour de trois jours, quatre vaches et veaux ont été ainsi sauvés d'un abattage certain grâce à l'évacuation par hélicoptère. Une de ces vaches s'était retrouvée coincée dans un torrent au fond d'un ravin entouré de hauts conifères. Pour corser le tout, un câble traversait le ravin juste au dessus de l'endroit où se trouvait le malheureux animal. Mais tout cela n'a pas du tout perturbé notre pilote qui a sorti le ruminant à l'aide d'une élingue de trente mètres.

Au contraire d'une charge inerte, l'élinguage d'un animal n'est pas aisé. D'abord, au niveau de la préparation, il faut le placer dans un ensemble de sangles ( genre ceinture de chasteté renforcée ! ) ce qui en général n'est pas facile car il s'effraie vite et a tendance à vouloir beaucoup bouger. Il faut donc le maintenir fermement, surtout lorsque l'hélicoptère arrive au dessus. Ensuite, un fois en l'air, la vache ne se débat que très rarement. Difficile à dire si c'est le fait d'apprécier de pouvoir voler ou d'être paralysée de frousse ! L'arrivée est plus délicate. En effet, le pilote doit poser l'animal le plus doucement possible; lui casser les quatre pattes à ce moment rendrait le sauvetage totalement inutile ! Ensuite, il faut maintenir l'élingue la plus tendue possible avant le décrochage par l'assistant au sol car la vache peut avoir l'envie de s'encourir le plus loin et le plus vite possible. Bref, il s'agit d'un type de mission assez spectaculaire à voir et dont Air Glaciers s'en est fait une spécialité au cours de ses trente et une années d'existence.

La société Air Glaciers n'existerait certainement pas sans le travail acharné et précurseur des pilotes tels que le célèbre Hermann Geiger et Fernand Martignoni ainsi que d'une personne toujours restée dans l'ombre, l'ingénieur Max Kaspar. Bruno Bagnoud, le patron d'Air Glaciers, raconte : « En 1963, je participais au cours de guide valaisan en tant qu'aspirant guide. Lors d'une course dans la région des Aiguilles Dorées, un des participants fit une chute se soldant par une fracture ouverte du col du fémur. Comme il n'y avait pas de téléphone à la Cabane du Trient, deux aspirants-guides sont descendus jusqu'à Champex pour téléphoner à Hermann Geiger et lui demander une évacuation par hélicoptère ... Le temps était splendide, mais il régnait une situation de Foehn avec des vents assez forts. Après trente minutes d'attente à l'endroit où nous avions préparé la place d'atterrissage, le Bell 47G nous survola deux fois et disparut en direction de la Combe d'Orny. Nous avons donc replacé notre ami, qui souffrait beaucoup, sur la luge de secours et sommes partis en direction de la Combe d'Orny-Champex. Dix minutes plus tard, quel ne fut pas notre étonnement de voir Hermann Geiger et son hélicoptère posés, plus bas dans la Combe d'Orny. En l'espace de cinq minutes, notre camarade était placé dans l'appareil et aussitôt l'hélicoptère disparaissait à l'horizon. »



*Le transport de charges à l'élingue est une des spécialités de la société Air Glaciers ( photo © Pierre GILLARD ).*

« C'est à ce moment-là que plusieurs questions me vinrent à l'esprit :  
- Pourquoi n'a-t-il pas posé à l'endroit que nous avions préparé ?  
- Avions-nous mal préparé la place ?  
- Y avait-il trop de vent ?  
- etc ... »

« Comme toutes ces questions me travaillaient profondément, j'ai demandé un entretien à Hermann Geiger pour connaître les raisons qui l'avaient poussé à atterrir dans la Combe d'Orny plutôt qu'au Glacier du Trient. Il m'a répondu qu'en raison des conditions de vent qui régnaient à ce moment-là, le vol stationnaire n'était pas possible à l'altitude du Glacier. »

« Je ne comprenais plus rien; deux semaines avant le cours de guide, j'avais lu que Jean Boulet avait posé au sommet du Mont Blanc avec un hélicoptère de type Alouette III. Ce sommet se situe 1000 mètres plus haut que le Glacier du Trient. De plus, le 6 octobre 1960, il posait avec deux personnes et 250 kg de matériel, sur le Deo Tibia qui culmine à 6004 mètres dans l'Himalaya ( record du monde ). Je demandais donc à Hermann comment cela était possible. Il me répondit : « Mais Bruno, c'est un hélicoptère Alouette III avec une turbine en lieu et place d'un moteur à piston. Son coût est malheureusement de 1 500 000 francs suisses. C'est une machine que nous devrions avoir à Sion, mais jamais personne ne voudra nous acheter cet hélicoptère. Regarde, j'ai l'offre d'Aérospatiale qui est datée du 1er janvier 1962 ».

« Content, mais aussi inquiet de toutes ces réponses, je repartais de l'aéroport de Sion en me disant intérieurement : « Ce n'est quand même pas possible; pour des raisons financières, certains sauvetages ne pourront pas s'effectuer; certaines personnes vont mourir par manque de moyens financiers ». Intérieurement, je savais que le bébé Air Glaciers allait naître et que, par tous les moyens, j'allais trouver une solution pour amener une Alouette III à Sion. Hermann Geiger s'occupera en priorité de l'exploitation vol et moi de l'exploitation commerciale. Je ne vous décrirai pas ici les problèmes qui ont surgi dès ce moment-là. »



*Préparation du Lama « Romeo-November » pour une opération de bétonnage sur un chemin de montagne  
( photo © Pierre GILLARD ).*

« Trouver le financement de 1 500 000 francs suisses pour l'achat de la première Alouette III civile en Suisse s'est avéré une tâche ardue car à cette époque l'hélicoptère était synonyme de danger, de faillite, etc.. C'est finalement une petite banque valaisanne qui nous a prêté la somme de 600 000 francs, le solde de 900 000 francs étant collecté auprès de nos amis. Deux ans après l'accident au cours de guide, la société Air Glaciers S.A. était fondée. »

C'est en effet le 1er août 1965 que la société est officiellement créée par Hermann Geiger, Jacqueline Panchard et, bien sûr, Bruno Bagnoud. Le matériel volant se compose alors de l'Alouette III HB-XCB, mais aussi d'un Pilatus Porter ( HB-FAD ). Depuis le début, donc, Air Glaciers est une compagnie mixte utilisant à la fois des avions et des hélicoptères. En 1965, le personnel est composé de deux pilotes, de deux mécaniciens et d'une secrétaire. Les buts sont à l'époque, outre la recherche et le sauvetage en montagne, le transport à la demande de passagers ou de fret en Suisse et à l'étranger, l'exploitation de lignes régulières ( qui existent toujours actuellement et dont le service est assuré par des Beechcraft King Air et Super King Air ), les vols touristiques, l'écologie tant sur avions qu'hélicoptères et les vols photos.



*Air Glaciers dispose aussi d'une flotte adaptée de véhicules pour assurer le support, notamment l'avitaillement en carburant, lors d'opérations en campagne ( photo © Pierre GILLARD ).*

« De 1965 à 1967, nous avons très vite constaté que le volume de travail se limitait à une période d'environ six mois durant l'été et l'automne », poursuit Bruno Bagnou. « Il était dès lors indispensable de trouver une activité pour la saison hivernale, dans un pays étranger où, durant cette période règne l'été. Grâce à l'obtention d'un contrat pour une mission financée par les Nations Unies, la petite soeur de l'Alouette III HB-XCB, L'Alouette HB-XCM, est née le 10 octobre 1967 et a immédiatement pris l'air, accompagnée d'un nouveau Pilatus Porter HB-FCM, à destination de Kayes au Mali. Cette mission, bien réussie et bien payée, nous a permis de consolider notre société, d'agrandir notre parc d'aéronefs et, surtout, de voir venir tranquillement le développement de multiples activités aéronautiques en montagne, grâce à la présence de l'hélicoptère et de ses possibilités polyvalentes d'engagement. »

« Avec deux Alouette III et deux Pilatus Porter, nous avons dès lors une bonne base de départ qui permettait de faire face aux nouvelles demandes de transport et aux développements touristiques. L'Afrique a été pour nous le bon tremplin et le développement touristique de notre canton a fait le reste ! Malgré son prix de revient très élevé, l'hélicoptère a très rapidement dépassé l'avion dans les vols en montagne par sa polyvalence et son absence d'infrastructure nécessaire au sol grâce au vol stationnaire. »

Au fil des années, Air Glaciers a considérablement pris de l'ampleur. Plusieurs activités annexes ont vu le jour comme l'atelier reconnu par Aérospatiale ( devenu Eurocopter ) pour les révisions des Alouette II, Alouette III et Lama ou, encore, comme l'ouverture de la station de distribution Shell et le handling à l'aéroport de Sion. Actuellement, la flotte comprend 22 hélicoptères ( 7 Alouette III dont deux en attente de reconstruction, 12 Lama dont un en attente de reconstruction et 3 Bell 206 Jet Ranger ) et 10 avions, ce qui en fait la plus importante dans la région. Ces appareils sont répartis sur pas moins de dix bases. De plus, Air Glaciers a des participations en tant qu'actionnaire dans les sociétés Air Grischa, Crossair, Héli Neuchatel, Heliswiss, SOS Assistance et Trans-Héli.

*Une des Alouette III en attente d'un sauvetage en montagne sur l'aire de Sion ( photo © Pierre GILLARD ).*



Mais comme au premier jour, le sauvetage reste une des activités principales. « Le sauvetage, révolutionnaire à l'époque, est devenu d'utilité publique quant à la technique et la facilité d'engagement », nous raconte Bruno Bagnoud. « Il est de ce fait courant que, durant un week-end en saison touristique, 30 à 35 missions de sauvetages s'effectuent. Etant donné que le règlement des sinistres ainsi que le paiement des missions facturées ne sont ni publics ni sociaux, mais privés, il a fallu trouver une solution acceptable pour toutes les parties afin, d'être payés pour nos interventions. La carte de sauvetage, à raison de 30 francs suisses par personne ou de 70 francs suisses par famille, vous met à l'abri de toute surprise lors d'accident, de maladie ou de rapatriement, car vous ne payez pas votre vol de sauvetage. Il est gratuit ! Et ceci non seulement pour le ski ou la montagne, mais également pour les accidents de la route, pour le bétail blessé ou malade. »

« Le sauvetage hélicoptère a pris des dimensions considérables grâce aux transports et travaux en montagne et nul ne peut plus s'en passer », conclut le patron d'Air Glaciers.

Pierre GILLARD,  
Septembre 1996.

*L'auteur tient à remercier Monsieur Bruno BAGNOUD pour la réalisation de ce reportage. Un tout grand merci aussi à Guy ROH et à Stéphanie sans qui cette visite n'aurait pu avoir lieu. Et puis, merci également à tout le sympathique personnel d'Air Glaciers, notamment Monsieur Guy GAUDRY pour l'accueil et toutes les facilités accordées.*

## **LECTURE ...**

**FERNAND MARTIGNONI**, publié aux éditions la Matze.

Ce livre est dû à l'initiative de la commune de Nendaz pour honorer la mémoire du chef pilote d'Air Glaciers tué dans un accident avec l'Alouette III HB-XCM le 27 octobre 1982 dans le massif des Diablerets.

Au travers de la vie de ce formidable pilote au destin tragique ( tout comme pour Hermann Geiger ), c'est finalement le quotidien des pilotes de haute montagne qui transparaît. Ce livre est superbe et est un réel hommage à cet homme discret qui a vécu sa passion jusqu'au bout.

On peut se le procurer, entre autre, à la boutique d'Air Glaciers à l'aéroport de Sion. Vous pouvez également le commander directement chez Air Glaciers à l'adresse suivante :

Air Glaciers, Case Postale 34, CH-1951 Sion, Suisse.

Téléphone : 027/329.14.15.

Fax : 027/329.14.29.