



Sulfatage à Yvorne

Ils se nomment « Fendant », « Dôle », « Chasselas » et tous sont d'excellents vins suisses produits dans les cantons de Vaud et du Valais. Si d'aventure, on vous posait la question de connaître le rapport entre ces crus et les hélicoptères, vous devriez répondre sans hésitation : « le sulfatage ». Cette opération, aussi appelée épandage ou arrosage, consiste à répandre une bouillie de traitement afin de préserver les vignes des agressions de champignons tels que le mildou et l'oïdium. Le raisin peut ainsi atteindre sa maturité et donner un vin d'excellente qualité avec peu de pertes.

Au vu des étendues à traiter, l'usage de moyens aériens est plus que rentable. Si, dans d'autres pays et en plaine, il est possible de faire appel à des avions agricoles, sur les flancs des montagnes

de la vallée du Rhône et du Lac Léman, seul l'hélicoptère peut s'acquitter de ce travail. Par ailleurs, seul un hélicoptère surpuissant est en mesure de déjouer les différents « pièges » que sont les variations brutales des pentes, les lignes d'alimentation électrique ou téléphoniques, les pylônes, les bâtiments et autres obstacles, naturels ou non. Il est donc légitime que cette tâche revienne au SA315B Lama, le « Monsieur Muscle » des voilures tournantes.



Impressionnantes évolutions du Lama « Tango-Oscar » à Yvorne
(Pierre Gillard)

Air Glaciers est une compagnie d'aviation créée le 1^{er} août 1965 par Bruno Bagnoud, Jacqueline Panchard et Hermann Geiger. Elle est établie à Sion dans le Valais, mais dispose de bases situées à Collombey dans le Valais également, à Gampel dans le Haut-Valais ainsi qu'à Lauterbrunnen et Saanen dans l'Oberland-Bernois. Depuis le début de son histoire, cette compagnie a utilisé principalement des hélicoptères Alouette III et Lama de l'Aérospatiale, devenue Eurocopter depuis, avec toutefois l'une ou l'autre infidélité commise sous la forme de Bell 206 Jet Ranger. Depuis quelques années, Air Glaciers utilise aussi l'Eurocopter AS350B3 Ecureuil, successeur probable du Lama. Les spécialités de la compagnie sont le levage, le sauvetage en montagne, l'école de pilotage, le débardage de



Seul un hélicoptère comme le Lama peut se déjouer des différents pièges du terrain (Pierre Gillard).

bois, le ravitaillement de refuges ainsi que les vols de plaisance et de taxi aérien sans omettre, bien entendu, le traitement des vignes.

Pour cette saison 2009, tout comme ce fut le cas pour les précédentes, pas moins de cinq Lama sont équipés en permanence de systèmes de pulvérisation. Quatre appareils sont basés à Sion tandis que le cinquième est mis en œuvre par l'équipe de Collombey. C'est à un traitement de vignes réalisé par cette dernière à Yvorne et à Aigle dans le canton de Vaud auquel je suis invité à assister. L'opération débute vers 6 heures du matin car c'est à cette heure qu'il y a le moins de vent et qu'il fait le moins chaud, critères dont il faut impérativement tenir compte si on souhaite obtenir un rendement maximum de l'opération.

Christian Rosat est aux commandes du Lama. Il est aussi le chef-pilote de la base de Collombey. Sa dextérité à évoluer avec sa machine à environ deux ou trois mètres des vignes tout en évitant les nombreux obstacles, ceci quelle que soit la pente, est absolument remarquable. C'est du grand art ! En partant des vignes situées les plus en

contrebas, progressivement et au gré des différentes passes, le pilote traite systématiquement tous les arpens en remontant le long des flancs de la montagne. Pour réaliser les différentes passes sans traiter deux fois le même endroit ou sans en oublier, il suit des repères au sol constitués par des petit poteaux portant à leur tête une forme géométrique de couleur ou un numéro. À chaque extrémité, il effectue une manœuvre de renversement toujours spectaculaire avant d'entamer un nouveau passage en sens opposé.

Toutes les 20 minutes environ, le Lama se pose sur une petite DZ où se trouvent un véhicule avitailleur ainsi qu'une remorque contenant le mélange à épandre. À peine les patins de l'hélicoptère au sol, le régime du moteur est mis au ralenti et les deux assistants au sol ajoutent le carburant ainsi que le produit

Souvent, les opérations de sulfatage exigent de voler à proximité des habitations (Pierre Gillard).





Les vols de sulfatage ont très souvent lieu le matin lorsque les conditions de vent sont faibles et stables permettant ainsi une application régulière du produit pulvérisé (Pierre Gillard).

nécessaires à la prochaine rotation. Pendant le transfert des liquides, les plexis de la bulle du Lama sont nettoyés par les assistants. Une fois les compléments de carburant et de mélange ajoutés, les deux tuyaux sont enlevés, le régime moteur est remonté à 100% et l'hélicoptère décolle pour quelques nouvelles passes au raz des vignes. Afin d'éviter que des accidents de circulation se produisent sur les routes survolées par le Lama, des signaleurs bloquent le passage des véhicules. Ainsi, les automobilistes, au lieu d'être surpris par l'hélicoptère volant à très basse altitude, peuvent admirer ses évolutions durant les quelques minutes que dure l'opération.

Nous l'avons vu, pour effectuer le travail de sulfatage en toute sécurité,

le pilote doit être un virtuose. Chez Air Glaciers, il s'agit d'une opération spécialisée qui requiert un entraînement particulier. Ce ne sera qu'après avoir effectué au minimum 100 heures de vol en compagnie d'un collègue expérimenté qu'un nouveau pilote pourra être considéré comme qualifié pour effectuer du sulfatage.

En 3 heures et 30 minutes de vol, 80 hectares sont ainsi traités. Claude, un viticulteur, m'explique que six à sept traitements sont nécessaires

avant les vendanges.

Après le travail proprement dit, l'équipe d'Air Glaciers se joint aux viticulteurs pour une petite pause avant de repartir vers la vallée. Lorsque l'hélicoptère sera de retour à sa base, environ deux heures de travail seront encore nécessaires à deux personnes pour le nettoyer de fond en comble. Puis, une fois tout propre, le Lama sera graissé, inspecté et préparé pour la mission du lendemain. Ainsi va la routine du sulfatage.



Le nettoyage du Lama prendra deux heures de travail (Pierre Gillard).

L'auteur tient à remercier messieurs Patrick Fauchère, Christian Rosat ainsi que les sympathiques assistants de vol Nicolas et Maxime, de même que le viticulteur Claude pour leur aimable participation à la réalisation de ce reportage.

Retrouvez toutes les photos de ce reportage sur Internet à l'adresse suivante : <http://pierregillard.zenfolio.com/airglaciers-20090624>