

[Portrait]

Texte & photos de Ghislain Fournier

Michel Delomez

Je connais Michel depuis plus de 25 ans, nous fréquentons le même terrain d'aéromodélisme. Je ne savais pas à l'époque qu'en le côtoyant, j'adoptais une nouvelle famille ; je veux parler de ma deuxième : l'aéronautique.



Comme dans la chanson "au fil du temps on s'est rencontrés, on s'est perdus de vue et on s'est retrouvés..." A chaque rencontre, nous en profitons pour analyser notre évolution puisqu'en plus d'une passion commune, nous partageons les mêmes terrains de jeux, même si Michel les exploite souvent en professionnel. Vous ne connaissez peut-être pas sa tête mais comme beaucoup vous avez sans doute déjà assisté à ses évolutions professionnelles façon Pearl Harbor sur nos campagnes. Avec Michel, je vous invite à découvrir la vie d'un pilote ULM de traitement agricole, de partager ses joies et ses peines. A l'observer, je l'imagine quelques années en arrière aux commandes d'un SPAD essayant de surprendre l'ennemi en lui faisant face, dos au soleil. C'est avec ce genre d'autodidacte intuitif, futé et persévérant que l'on perpétue la fibre aéronautique. Investi par sa passion rien ne l'arrête !

Ghislain Fournier : L'aéronautique est chez toi une histoire de famille ?

Michel Delomez : Je suis issu d'une famille de 8 enfants, 6 frères et 2 sœurs. Je suis le quatrième et mon frère aîné de 4 ans a appris à piloter dès l'âge de 16. C'est à 12 ans que j'ai commencé à mettre mon nez dans l'aviation ! Comme lui, à 16 ans, j'ai pris mes premières

leçons (en juin 1976). Je finançais mes heures de vol par tranches de 20 mn toutes les 3 semaines, ce qui m'a permis de totaliser ainsi 7 h 30 de vol en un an. J'ai été lâché le 2 avril 1977 après 7 h 40 de leçons. Mais le lendemain, mon frère se tuait en voiture alors qu'il revenait de l'aérodrome. Par la suite, j'ai volé ça et là encore 3 h avant d'arrêter pendant 10 ans.

C'est à cette période que nous nous sommes rencontrés avec nos modèles réduits ?

Tout à fait. Avec mon petit frère, nous nous sommes mis au pilotage de maquettes, faute de pouvoir piloter de plus gros. Dix ans après ma première leçon de pilotage d'avion, je suis retourné voir mon instructeur pour récupérer mon carnet de vol, qu'il avait conservé (nous sommes en 1986). Ce même jour, arrivait un nouvel avion au club, un PA 28 Piper Cherokee que l'on me fit essayer en rendant visite au terrain voisin de Romilly-sur-Seine où comme par hasard commençait une nouvelle session de cours théoriques. Je me suis inscrit sur le champ et j'ai obtenu très rapidement la théorie du pilotage d'avion ! Dans mon élan, j'ai enchaîné sur les leçons de pilotage.

Précisons qu'un objectif te taraudait depuis longtemps !

Dès 1985, je m'étais mis en tête de

pratiquer le traitement agricole aérien. A vrai dire, 3 possibilités s'ouvraient à moi, l'avion, l'hélicoptère et pourquoi pas l'ULM ? Etant agriculteur donc travailleur indépendant, je ne bénéficiais d'aucune aide pour une reconversion dans le pilotage d'hélicoptère. Quand, en 1986, je me suis trouvé à nouveau aux commandes d'un avion pour apprendre à piloter, je savais déjà que, plus tard, je m'orienterai vers le pilotage 3 axes ULM afin d'essayer de m'en servir de façon professionnelle dans le domaine agricole.

Tu pensais à quel type de machine ?

En 1989, la Moto du Ciel m'a tout de suite séduit ; j'en ai achetée une que je possède toujours et avec laquelle j'ai fait 1 500 h (1 100 h avec mon premier moteur un WV et 400 avec mon 912).

Combien fais-tu d'heures de traitement en moyenne par an ?

Avec le WV, je faisais entre 90 et 100 h pour 1000 ha de traitement. Avec le 912, aujourd'hui, je suis descendu à 70 h pour la même superficie.

Combien es-tu payé par hectare ?

J'étais payé 15 € par hectare mais il m'a fallu rapidement adapter mon matériel aux nouvelles technologies en investissant dans un système d'épandage me permettant de

traiter en ultra bas volume, ce qui correspond à 3 litres de produit par hectare. Avec cette nouvelle technique, j'ai dû installer de nouvelles buses ou têtes d'épandage si tu préfères, coûtant à l'époque 8 000 F chacune. Il m'en fallait 6 ! Là, on peut dire que j'ai réellement galéré pour joindre les deux bouts. Si je fais les comptes de tout ce que m'a coûté la Moto du Ciel (entretien, essence, matériel d'épandage, sans oublier un crédit sur 7 ans), j'ai dépensé plus de 100 000 €.

Quel type de culture traites-tu ?

Ce sont avant tout les colzas et le maïs ; il y a ensuite la démolustication de plans d'eau et des berges de la Seine. Il m'arrive parfois aussi de faire quelques pépinières ou encore d'être contacté pour des interventions rares et ciblées comme le rattrapage de poussées d'herbes ou de maladie inattendues dans des cultures localisées.

En ULM, nous pouvons nous déplacer pour un petit chantier de 10 ha là où un hélicoptère ne rentabiliserait pas son déplacement car il lui faut au moins 50 ha. Je développe mon activité en exploitant ce créneau.

Comment arrives-tu à te faire connaître ?

Le fait d'être moi-même agriculteur est un atout. Je travaille avec des techniciens qui me connaissent, il

savent que comme eux je suis conscient de l'objectif à atteindre, de la mission à remplir, nous parlons le même langage. Ce sont surtout les coopératives agricoles qui font appel à mes services et me choisissent. Mais il arrive parfois qu'elles n'apprécient pas que le pilote soit lui-même agriculteur. Elles ont peur qu'un arrangement direct fasse échapper l'agriculteur à leur contrôle. De ce fait, les coopératives ne maîtriseraient plus la gestion du traitement. Elles préfèrent qu'il n'y ait aucun contact entre l'entreprise de traitement et l'agriculteur. Si être de la partie est souvent un avantage, cela peut aussi me retirer des parts de marché.

Pourrais-tu nous faire un comparatif explicite entre le traitement par hélicoptère par rapport au traitement en ULM ?

Techniquement nous sommes plus précis en ULM pour la simple raison que nous travaillons uniquement par de bonnes conditions météo. Si la météo change, que le vent se lève, nous pouvons nous permettre de nous arrêter, non pas que nous ne soyons pas capable de piloter dans ces conditions mais pour éviter que le traitement ne passe à côté du champ ciblé. L'hélicoptère, pour des raisons de rentabilité, finira le travail. De même le vortex en ULM est laminaire, ce qui permet un travail plus précis comparé aux turbulences provoquées par le rotor de l'hélicoptère.

Si l'on compare le prix de l'heure de traitement, il n'y a pas beaucoup de différences entre l'hélico et toi ?

L'hélicoptère coûte plus ou moins 300 € de l'heure mais le rendement n'est pas le même, l'hélico traitera plus d'hectares à l'heure et durant une journée entière, de même, il ne travaillera uniquement que sur un chantier organisé avec assistance, etc. Mon organisation sera plus souple, plus flexible pour être plus adaptable !

Le traitement agricole est à mes yeux l'activité aéronautique la plus dangereuse qui existe car toujours près du sol, entouré d'obstacles (lignes, arbres) dans les rabattants, le tout en virage ! En es-tu conscient ?

Quelle est ta démarche pour pallier à tous ces dangers ?

Tout commence par un bon repérage préalable afin d'analyser et d'intégrer les obstacles que sont les lignes téléphonique et électriques et qui peuvent être cachées sur un fond sombre en périphérie de champ. Pour ce qui concerne les virages, il s'agit de pilotage pur et un virage bien exécuté près du sol n'est pas plus dangereux qu'un virage mal exécuté à haute altitude. Maintenant, tout ce protocole s'apprend, il existe des méthodes de repérage qui s'enseignent dans des écoles spécialisées dans la délivrance de DNC travail aérien. Comme toujours, la cause des accidents lors de traitements agricoles n'est pas due au matériel employé ni aux machines utilisées mais aux facteurs humains. Cela se traduit souvent par une erreur du pilote pour diverses raisons, fatigue, surmenage, excès de confiance, etc. Avec l'expérience, j'ai appris qu'il ne fallait jamais, j'ai bien dit jamais, traiter un champ où passent des lignes électriques ou téléphoniques quand il y a une activité thermique. Tous les ans, j'en apprend encore et cela depuis 15 ans que je pratique cette discipline !

Malgré cette expérience et cet investissement, tu arrives à peine à rentrer dans tes frais ! Pourquoi ?

Le traitement agricole est un travail trop ponctuel qui se résume à 15 jours en mai et 15 autres jours en juillet, auxquels s'ajoutent quelques petites pres-

tations annexes. Nous sommes, à vrai dire, bloqués dans l'acquisition de gros chantiers à cause de la météo qui, dans de nombreux cas, ne nous permet pas de remplir nos missions.

Alors pourquoi dans ce cas continuer à risquer ta vie ?

Peut-être et sans doute pour l'amour du vol, tout simplement. Cette activité me permet la communion entre mes racines d'origine agricoles et le vol, ce que j'adore le plus ! Même si je n'en vis pas, il est bon de nos jours de diversifier ses activités afin d'avoir plusieurs cordes à son arc. Ainsi cette période de traitement, certes courte, me permet de mettre un peu de beurre dans les épinards en me faisant plaisir...

Alors justement, parle-nous de ces différentes cordes que possède ton arc !

Je suis avant tout agriculteur en ayant repris l'exploitation de mes parents mais je suis aussi instructeur ULM, je m'occupe de l'élagage, ce qu'on appelle plus communément parcs et jardins durant les périodes creuses. Je projette d'aménager un gîte rural qui pourrait servir de gîte étape avec possibilité d'atterrir et de garer sa machine sur place.

Si tu avais une devise dans la vie, quelle serait-elle ?

Ma vie tourne autour de deux pôles principaux, la terre

et l'air. Mon but consiste en permanence à : "Joindre la terre à l'air" afin de mener une vie où passion et travail ne font qu'un, joindre l'utile à l'agréable, en quelque sorte !

Tu pratiques aussi la démonstration, ce qui te demande un costume de commandant de bord très particulier ?

Régulièrement on fait appel à mes services pour traiter les berges de la Seine, ses bras morts, des sablières, des marécages ou des peupleraies et autres petits étangs. Là aussi c'est un métier. Il faut surtout connaître la bonne période pour traiter car avant l'heure c'est pas l'heure et après l'heure c'est plus l'heure. La décision repose entièrement sur moi, je dois observer les éclosions de larves à une période où il ne doit pas encore y avoir de feuilles aux arbres afin d'assurer un traitement efficace. Pour cela, j'effectue ces missions fin mars, début avril et la Seine, à cette période de l'année, n'incite guère à la baignade. Quand je pars pour ce type de vol, je m'habille avec une combinaison de plongée au cas où...

Quand tu traites, tu embarques combien de litres de produit par rotation ?

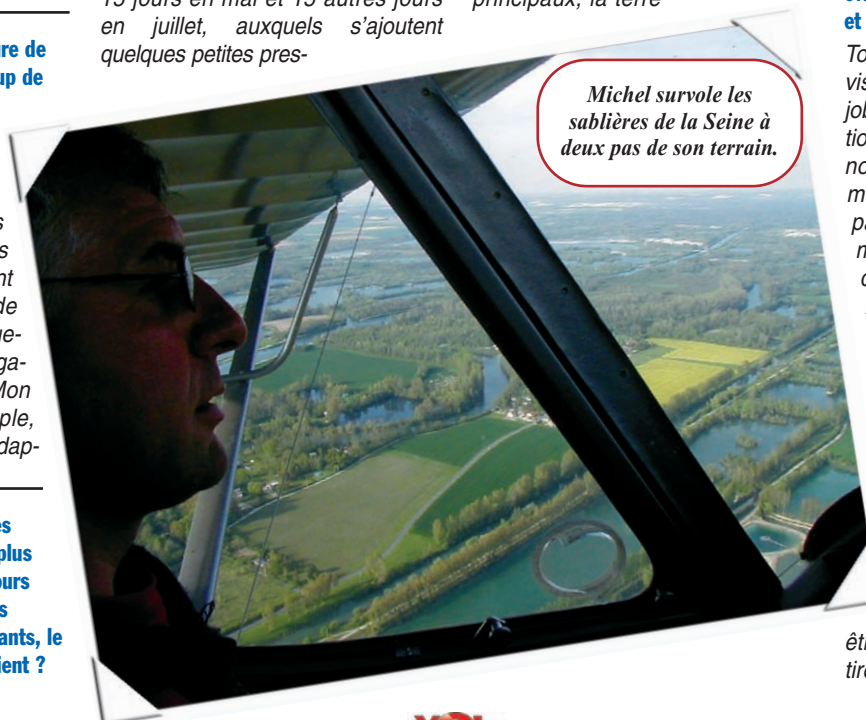
Entre 80 et 100 litres pour environ 8 à 10 ha, je recharge toutes les 20 mn. J'ai toujours un aide au sol pour me faciliter les transvasements.

Le secret de la sécurité repose évidemment sur un entretien régulier et suivi de la machine ?

Tout à fait, toutes les 100 h, je révisé mon moteur, pour ce genre de job, il faut aussi avoir de bonnes notions de mécanique afin d'être autonome en cas de pépin. En traitement agricole, nous ne pouvons pas nous permettre d'attendre un mécanicien à chaque fois qu'un doute s'installe dans le fonctionnement du matériel ! Il faut avoir l'esprit mécanique comme tout bon agriculteur !

Il paraîtrait que l'avenir du traitement aérien serait mis en cause par des textes de loi européens ?

Avec la nouvelle réglementation européenne, le traitement s'apprête à subir des restrictions. L'utilisation peut-être abusive de certains produits attire l'attention des écologistes.



[Portrait]

Simulation
d'épandage pour le
reportage photo.



Nous sommes dans leur collimateur, ils semblent décidés à nous contraindre à un cahier des charges beaucoup plus strict !

Ce qui entre nous n'est pas un mal en soit ! Dans ta famille vous aimez la terre et la nature, ton petit frère, constructeur planeur, est apiculteur et nous savons tous que ces produits sont souvent la cause d'effets indésirables sur certaine faune ! Toi, tu répands par exemple du Gaucho ?

Non, cela n'a rien à voir avec le traitement aérien, ce produit s'incorpore aux semences. Mais tu as raison, il faut travailler intelligemment, en étant conscient des risques que nous pouvons engendrer. C'est pourquoi, je traite toujours sans vent et souvent le soir quand les abeilles sont rentrées à la ruche. Là aussi l'ULM s'avère être l'outil parfait parce qu'il traite de façon précise et ponctuelle sans contrainte de rendement et de productivité.

Ok, mais quand les abeilles reviennent le lendemain matin, elles retrouvent le poison que tu a déposé la veille !

De même, le traitement aérien représente un danger sérieux pour celui qui manipule ces produits ! Il n'y a pas que le danger du vol mais plus insidieusement l'inhalation de produits hautement toxiques et concentrés qui peut déclencher des maladies... J'utilise toujours un masque, des gants et une combinaison jetable ! Le maniement des produits représente peut-être plus de danger que le vol lui-même !

La solution serait le traitement bio ?

Peut-être ! Pour revenir au pilotage, j'aimerais relativiser quand j'en

tends dire autour de moi que je suis un survivant en pratiquant cette discipline. Je comprends que mon pilotage impressionne le pilote averti qui m'observe du sol mais je me sens plus en sécurité en vol au-dessus de mes champs que sur la route. Si les automobilistes étaient aussi attentifs, conscients du danger et respectueux des autres usagers que je le suis à bord de mon ULM, je me sentrais moins mal à l'aise sur les routes...

Quel est ton plus beau souvenir de vol ?

Ce fut le jour où j'ai emmené ma fille en vol pour la première fois ! Il m'est difficile d'expliquer concrètement ce que j'ai ressenti mais ce fut un mélange de joie partagée, de fierté intérieure, plein de sensations de la sorte. Il y a aussi les retours d'une journée de traitement, avoir la sensation du devoir accompli, le soir tombe et le soleil sur l'horizon projette dans l'atmosphère ses couleurs chaudes tirant sur l'orange en passant par la suite au rouge et au violet. Naviguer à cette heure équivaut à voguer sur une mer d'huile, la machine semble voler toute seule comme un cheval qui retourne à l'écurie. Tout autour de moi aspire au recueillement, tout est doux, calme, je suis bercé par le ronron du moteur qui, lui aussi semble mieux tourner que d'habitude... Je pense à l'atterrissage chez moi devant ma ferme avec la famille qui m'attend... C'est magnifique !

Quelle fut ta plus grande frayeur ?

Elle remonte au jour où je me suis pris une ligne de 1 500 volts que je n'ai vue qu'au dernier moment. Dans la manœuvre d'évitement, j'ai coupé le premier des 3 fils avec le

bout de mon aile, si j'en avais coupé deux, je ne serais pas là pour te le raconter... Il fallait voir la scène après avoir sectionné le fil, il a rebondi et a frappé les deux autres. Entre temps, j'avais réussi à me poser et ce que j'ai pu observer, ressemblait à un véritable feu d'artifice, ça pétait de partout, la foudre semblait sortir de la ligne. Il faut savoir que EDF envoie à trois reprises des décharges électriques afin d'identifier la panne. S'il s'était agit, par exemple d'un oiseau, il aurait fondu, carbonisé. Si ce n'est pas le cas, c'est qu'il y a eu rupture ! De mon côté, j'ai rapidement appelé EDF pour les informer du lieu de l'accident ! Ce jour-là, j'ai cru que ma dernière heure avait sonné, je me suis dit "Ça y est je vais mourir !" Je m'en suis sorti indemne avec juste une petite bosse sur l'aile, un miracle en sorte !

Cela t'a coûté quelque chose ?

Non, c'est l'assurance qui a tout pris en charge !

Comment analyses-tu cette rencontre ?

Lors du repérage j'avais bien identifié la ligne mais je la croyais parallèle à ma trajectoire alors qu'elle était oblique, ceci à cause d'une autre ligne qui passait derrière elle, le fond noir et jaune m'a induit en erreur. Un homme averti en vaut deux et c'est ce jour-là que j'ai pris conscience qu'une ligne peut être invisible sur un fond foncé. Avec les lignes, il existe des règles strictes à respecter, comme se méfier des forêts et bois sombres, de même ne jamais voler à 9 m d'altitude car les lignes se trouvent généralement entre 7 et 15 m de hauteur.

Comment savoir à quelle altitude tu te trouves à 5 m près ?

Au feeling, le traitement se fait à 1 m du sol parfois moins, les dégagements se font à 20 ou 30 m du sol, bien au-dessus des poteaux que l'on peut apercevoir.

Quel a été ton plus gros malheur ?

La disparition de mon frère dans un accident de la route, le lendemain de mon lâcher. Il avait su me communiquer l'amour du vol.

Toi-même tu as transmis cette passion à ton petit frère ?

Tout à fait, il est pilote planeur, instructeur planeur et ULM, souvent il nous arrive de travailler ensemble certaines journées de baptême intensives.

J'ai appris que tu étais en train d'apprendre le pilotage pendulaire, quelles sont tes motivations ?

Il y en a plusieurs, la première parce que j'aimerais pratiquer le vol libre en deltaplane. Le concept d'aile rigide m'inspire plus confiance en comparaison du parapente. J'envisage ce type de vol en moyenne montagne dans le massif central, ce sera pour mes vacances. De même, je pense qu'avec le deltaplane nous devons nous rapprocher plus du vol des oiseaux, ce que je recherche avant toute chose. La seconde raison repose sur le fait de pouvoir en tant qu'instructeur reconverter des pilotes pendulaires au multi-axe.

Ainsi cela va me permettre d'être mentalement à la place d'un pilote pendulaire qui découvrira le pilotage 3 axes. Nos échanges seront facilités et je pourrai faire passer des messages clairs et précis simplifiant la communication et la pédagogie. J'ai personnellement vécu cette expérience, c'est une évidence indéniable, j'ai tout de suite su ce que je pouvais apporter à un pilote pendulaire.

Aurais-tu une blague pour conclure ?

Je la tiens d'un ancien instructeur avion qui avait beaucoup barouidé en Indochine : Ray Béguin. Il me répétait sans cesse : "Un avion ça se caresse, une femme ça se tripe..." ☐