

Oiseaux de plumes contre oiseaux de fer



Tous à l'atterrissage! C'est la bousculade et les oiseaux naviguent sans radar ni radio.

C'est toujours un régal que d'observer les oiseaux qui peuplent notre ciel, leurs vols gracieux nous enchantent et leurs acrobaties aériennes nous font rêver. Bon nombre d'humains ont imaginé plein de solutions pour les imiter et voler de leurs propres ailes. Certains y ont laissé leur vie, d'autres ont abandonné le projet avant une catastrophe probable et les plus entêtés ont planché sur des engins capables de les emporter dans les airs. De cet entêtement est née l'aviation, qui a évolué au cours du temps. De nos jours, les avions font voyager une grande partie de la population, ils transportent de nombreuses marchandises d'un bout de la planète à l'autre, ils sont aussi malheureusement utilisés à des fins guerrières. Aux abords des grandes villes, on peut assister à un ballet aérien de ces grands oiseaux de fer, qui vont et viennent du lever du jour et pendant une partie de la nuit! La technicité a apporté à l'aviation une sophistication qui laisse parfois le commun des mortels, même s'il a pris l'habitude des vrombissements très sonores de ces tonnes de ferraille qui sillonnent le ciel, habitées par des hommes désireux d'aller toujours plus loin et toujours plus vite.

TRANSPORTS EN COMMUN SOUS HAUTE SURVEILLANCE

Les terriens que nous sommes n'ont aucun moyen personnel pour planer dans les airs ou s'y déplacer à l'horizontale, ils peuvent tout juste «tomber du ciel» d'une certaine hauteur, pour autant que leur réception au sol soit aménagée! Même pour se jeter dans l'eau, l'homme doit respecter des consignes strictes pour ne pas s'abîmer dès son entrée dans l'élément liquide. Alors, l'invention de l'aviation a pris de longues heures, de longs jours, voire de longues années pour arriver à ce que les transports aériens puissent devenir fiables, utiles et sûrs. Il est alors certain qu'en plus de l'étude des engins volants, il faut mettre énormément de moyens en œuvre pour assurer la sécurité de toutes les manœuvres au sol comme en l'air. L'intelligence humaine est parfois inimaginable pour ceux qui n'ont pas la fibre intellectuelle et technique, mais cette intelligence reste tout de même faillible, tout comme la mécanique la plus pointue. L'erreur est humaine, tout engin peut poser problème, il faut donc s'en remettre parfois à son destin. Pour tous

les avions qui décollent d'un aéroport, une prise en charge importante est développée depuis le sol pendant tout son vol. Dès qu'il atterrit, des contrôles techniques sont également effectués et rien n'est laissé au hasard. Du sérieux de ces investigations dépend la sécurité des passagers et de tous les habitants de la terre. En effet, on s'imagine très bien les catastrophes que peut engendrer la chute d'un avion sur un espace habité.

UN PERIL QU'IL NE FAUT PAS IGNORER

A côté de l'erreur humaine, de la défaillance technique et d'une atteinte par des éléments naturels déchainés, la sécurité des avions peut être mise en danger par des «éléments» volants, beaucoup plus petits que ces grands oiseaux de fer! En effet, les oiseaux, même petits, peuvent endommager gravement les très grands avions de notre époque. Le Bureau de travaux et d'études en environnement, BTEE, dirigé par Monsieur Stéphane Pillet, est directement rattaché à l'aéroport de Genève-Cointrin et a la charge de la «prévention du péril aviaire». Un aéroport est presque toujours entouré d'un milieu favorable à la faune, ou si tel n'est pas le cas, la piste d'envol et le gazon qui la borde sont des milieux attractifs pour certains oiseaux et mammifères. Il est possible d'y trouver des chevreuils, des lièvres, des renards, des hérissons et une quantité de petits rongeurs qui deviennent attractifs pour leurs prédateurs. Quant aux oiseaux, des plus petits aux plus grands, ils sont très présents sur l'aéroport de Genève-Cointrin. On peut citer la buse variable, le faucon crécerelle, le milan noir, la corneille noire, la mouette rieuse, le goéland, le héron cendré et les cigognes noires, pour les plus grands. Les petits oiseaux ne manquent

Les rapaces et la fauconnerie est mise à contribution pour dissuader la gent ailée de fréquenter les aéroports.

pas sur la scène aéroportuaire et on les retrouve parfois en grand nombre. C'est le cas des étourneaux, qui, en vols compacts, présentent un gros danger.

En effet, tous ces oiseaux qui côtoient les avions sur la piste, lors de leur atterrissage ou de leur décollage, peuvent être aspirés par les réacteurs et provoquer de très gros dégâts à ces pièces importantes. Il en est de même avec les mammifères, comme les hérissons par exemple, qui sont victimes de ces aspirations.

QUELQUES CHIFFRES

Le BTEE possède beaucoup de renseignements sur le péril aviaire et il faut savoir, entre autres, que les dégâts des avions dus aux oiseaux représentent la deuxième cause d'accidents graves aux abords des aéroports. Depuis 1908, les chocs aviaires sont devenus un sérieux danger pour la navigation aérienne. Historique et statistique des impacts sur le réseau mondial.

Aviation civile: 8458 impacts répertoriés en 2004 (50%), 34 000 impacts estimés par année (100%), 857 moteurs touchés, endommagés ou perdus par année, 30 accidents fatals (entre 1912 et 1959, 55 avions civils perdus (entre 1912 et 1997), 200 morts pour la même période. Coût: plusieurs centaines de millions de dollars par année.

Aviation militaire: 2500 impacts par année (USAF), 1500 chocs par année dans 9 armées de l'air européennes, 175 avions perdus en Europe entre 1959 et 1997, 100 morts en Europe depuis 1950, coût: plusieurs millions de dollars par année.

Les parties des aéronefs les plus touchées sont le réacteur 39%, le radôme (nez de l'appareil) 31%, les bords d'attaque des ailes 11%, le fuselage 8%, le train d'atterrissage 7%, puis la queue et le gouvernail 1%. Les espèces d'oiseaux responsables, en moyenne ces 20 dernières années, sont: les rapaces diurnes 42%, rapaces nocturnes 7%, pigeons 1%, hérons cendrés 5%, mouettes rieuses 2%, martinets noirs et hirondelles 7%, corneilles 14%, autres et indéterminés 22%. Un détail m'a frappé. Dès la maturation des noix, il est parfois nécessaire de balayer régulièrement les pistes bétonnées pour enlever les noix entières ou leur coquille qui, aspirées, présentent aussi un danger!



Un impact qui aurait pu vraiment très mal tourner.

UNE UNITÉ DE SURVEILLANCE.

J'ai eu la chance d'être invité, et extrêmement bien reçu, sur le terrain de l'aéroport par Monsieur Pillet, qui m'a présenté son équipe chargée de mission de surveillance et d'actions de prévention contre le péril aviaire. Un responsable ornithologique, une biologiste et deux agents spécialisés se relaient 24 h sur 24 pour assurer la sécurité. Cette équipe dispose d'un véhicule qui est en constante relation avec la tour de contrôle lorsqu'il sillonne la piste. Ces personnes doivent faire en sorte que les oiseaux ne stationnent pas à des endroits où ils pourraient représenter un danger. Tout un arsenal d'effarouchement est à leur disposition, pistolets lance-fusées, canons à gaz, enregistrements de cris de détresse des espèces les plus présentes.

Les espèces migratrices sont dangereuses lors de leurs passages et c'est ainsi que le

17 août 2006, 110 cigognes blanches volent en formation dans le ciel et se posent au nord-ouest de l'aéroport. Les oiseaux sont effarouchés, mais ils reviendront le lendemain matin se poser au même endroit. Une fois encore, les cigognes seront priées de reprendre leur voyage vers l'Afrique! Lors de la démonstration des générateurs de bruits à gaz (44 sont disposés sur la piste), une buse était posée sur l'un d'eux. Elle s'est envolée à la détonation, mais n'a pas réellement semblé avoir une grande peur! Les corneilles noires, qui résident en permanence sur le site, se sont très bien habituées au va-et-vient incessant des avions et ne craignent absolument pas le bruit assourdissant des réacteurs (elles sont peut-être devenues sourdes?). On n'a pas fini de s'étonner de l'accoutumance de la faune à la vie trépidante des humains! Encore un grand merci à Monsieur Pillet et toute son équipe.