

Rencontres dans le ciel

Croiser des oiseaux en l'air est chose courante pour les professionnels du vol, qu'ils soient pilotes d'avion, de planeur ou instructeurs de parapente. Pour le meilleur... mais aussi pour le pire, parfois.

Il y a des gens qui passent leur journée au bureau. Et d'autres qui travaillent dans les airs. Instructrice de vol à voile à Montricher (VD), Barbara Küttel fait partie de la seconde catégorie. Le planeur? Elle l'a choisi avant tout pour cet immense sentiment de liberté qu'il lui procure. «Même si, une fois là-haut, on dépend des vents et des conditions météorologiques», précise la Vaudoise. En effet, la discipline n'est pas de tout repos, d'autant que les vols durent parfois de cinq à sept heures. «Composer avec les vents est éprouvant, car cela demande une grande concentration. Cela dit, le plaisir est toujours au rendez-vous!» Mais voler, c'est aussi pénétrer sur le territoire des oiseaux. Ces derniers sont pour les pilotes de planeur des compagnons de vol réguliers, mais aussi de formidables alliés de navigation. «Ils nous donnent de précieuses indications sur les conditions aérologiques. En particulier les buses, qui «spiralent» dans les thermiques, ces zones dans lesquelles un courant d'air ascendant, plus chaud, permet de gagner de l'altitude. Si les oiseaux trichent en donnant des coups d'aile de temps à autre, on peut en conclure que le thermique n'est pas suffisamment puissant!» Lorsque les adeptes de vol à voile rencontrent des

rapaces, ils respectent toujours une certaine distance. «Si l'on percute un oiseau, il n'a aucune chance, rappelle Barbara Küttel. Mais on s'approche parfois suffisamment près pour se regarder, presque les yeux dans les yeux.» Tout récemment, l'instructrice a partagé un thermique avec un couple de faucons. La rencontre d'un groupe de vautours, en Provence, est un souvenir tout aussi mémorable: «Ils planaient autour de mon appareil. Le vacarme de leurs cris était impressionnant!» Les aigles, par contre, réservent un accueil moins chaleureux aux planeurs: «Ils n'apprécient pas vraiment notre présence. Il peut leur arriver »

» **Sigismond Monnet, fondateur de la société Flyz, spécialisée dans la location et le management d'avions privés.**
» **Grégoire Guhl, instructeur de parapente.**



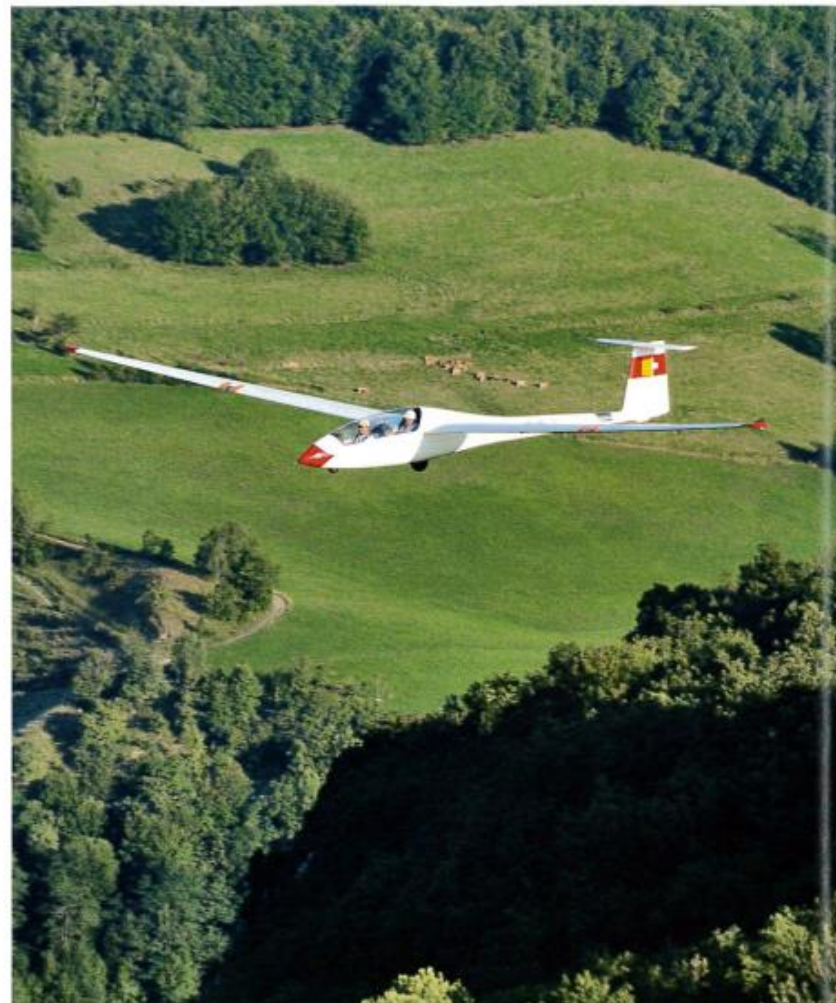
» d'adopter un comportement agressif, voire d'essayer de nous attaquer. Il faut avoir du respect. Nous sommes dans leur élément.»

Planer avec les aigles

Grégoire Guhl passe lui aussi une grande partie de son temps dans l'azur. Qu'il fasse du parapente, du speed-riding, de l'ULM ou de l'avion, ce touche-à-tout vole cinq jours sur sept en moyenne. Après avoir suivi une formation dans la musique – il est d'ailleurs professeur de percussion –, il s'initie au parapente: «C'était le moyen le plus accessible pour réaliser mon rêve de voler.» Ce qu'il ressent là-haut? «Un sentiment presque magique. L'extrême concentration dont on doit faire preuve fait oublier tout le reste. J'échappe à mon quotidien. Les soucis restent à terre.» Aujourd'hui, Grégoire Guhl travaille comme instructeur de parapente. Il effectue surtout des vols biplaces entre Villars et Villeneuve (VD), afin d'initier les curieux à cette discipline. En recherchant des thermiques, il est plus d'une fois tombé nez à nez avec des rapaces. Sa plus belle rencontre? «C'était ce printemps, à Grimentz (VS). Tous les matins, un couple d'aigles empruntait le même thermique que moi. J'ai vécu des moments extrêmement forts, planant côte à côte avec ces oiseaux qui, à quelques mètres à peine, tournaient la tête pour me toiser du regard.»

Collisions redoutées

Si certains s'enthousiasment de ces rencontres dans les airs, d'autres les redoutent. «Lorsqu'on est aux commandes d'un jet, c'est la peur de la collision qui prime, témoigne le Valaisan Sigismond Monnet, pilote de ligne, mais aussi d'essai



pour des avions et des hélicoptères, autant civils que militaires. Et le fondateur de la société Fly7, spécialisée dans la location de jets pour des voyages d'affaires, de préciser: «Le risque aviaire est présent au moment du décollage et de l'atterrissage, surtout lorsque l'aérodrome se trouve en bord de mer ou près d'un marécage. Un choc avec un oiseau peut causer d'importants dommages, principalement au niveau des moteurs.» Un jour, alors qu'il quitte Tripoli, en Libye, son avion percute une nuée de volatiles. «Nous avons été cloués au sol cinq jours, le temps de réparer l'appareil, se souvient le pilote. Il a fallu négocier avec les douaniers et trouver de quoi se loger, ce n'était

« En vol, les planeurs rencontrent régulièrement des rapaces.

» Corbeau posé sur un avion.

» Avion traversant une nuée d'oiseaux migrants.

» Un membre de l'unité de prévention du péril animalier effarouche un oiseau à l'aéroport de Genève.



Unité de choc pour surveiller les oiseaux

Chaque année, les dégâts causés par les collisions entre avions et oiseaux coûtent des centaines de millions de francs aux compagnies aériennes et aux armées de l'air. Selon l'Aéroport international de Genève (AIG), près de 34 000 incidents de ce type sont répertoriés annuellement dans le monde, soit près d'une centaine par jour. Afin de prévenir le danger que ces collisions représentent, l'AIG s'est doté d'une Unité de prévention du péril animalier. De son côté, la Station ornithologique suisse, en collaboration avec l'Agence spatiale européenne, souhaite utiliser le réseau de radars météorologiques répartis à travers le continent dans le but de détecter les déplacements des oiseaux migrants et de pouvoir ainsi avertir les aéroports de leur arrivée.

pas évident.» Fasciné par les oiseaux, Sigismond Monnet préfère les croiser lorsqu'il fait du planeur, dans le cadre de ses loisirs. «Cet engin est idéal, car il permet de voler en silence, de jouer avec les éléments et de monter dans les thermiques avec les rapaces.» Pilote de ligne au sein d'une grande compagnie aérienne européenne, le Vaudois Nils Carrel passe près de six heures par jour dans son cockpit, ralliant une cinquantaine de destinations européennes au départ de l'aéroport de Genève. Ce qui lui plaît le plus dans son métier? «Les manœuvres d'approche qui précèdent l'atterrissage. C'est le moment le plus intéressant, parce qu'il demande

une grande concentration.» Lorsqu'on a comme lui la responsabilité de plusieurs centaines de passagers, il n'y a pas de place pour la distraction, et encore moins pour les observations ornithologiques: «C'est un peu malheureux, mais on pense surtout aux risques de collision, même si pour des avions d'une telle taille, l'impact avec un oiseau a généralement peu de conséquences. Si ce n'est qu'elle implique de vérifier minutieusement l'état du fuselage et des moteurs une fois sur le tarmac. Cela ne m'empêche pas de me sentir très proche d'eux. Mais c'est surtout lorsque je vole en parapente, dans le cadre de mes loisirs, que je les côtoie.»

CLÉMENT GRANDJEAN ■