

tionne des photos on ne peut plus éloquentes. Mais quand un mécanicien remarque deux plumes collées à l'entrée d'un réacteur, c'est tout l'engin qui passe à l'inspection. »

Pour effaroucher les oiseaux aux abords des pistes, les artifices ne manquent pas et l'imagination reste de mise. Outre les moyens classiques, tels les canons à gaz, les cartouches fusées ou encore les bandes sonores assorties de cris de détresse diffusées par des véhicules en mouvement, il existe un moyen naturel apparemment plus efficace : le lâcher d'un prédateur sur le site. Dans le cadre d'un programme encore expérimental, le BCS teste actuellement cette technique à Beauvechain. Trois superbes faucons et autant de buses de Harris ont été acquis. Munis de leurs bottes, sonnettes et capuchons de cuir, comme à l'âge d'or de la fauconnerie médiévale, ces rapaces ont été dressés à « chasser » sur les pistes. Un apprentissage de longue haleine pour ces oiseaux nés en captivité mais, aussi, pour les deux volontaires formés à cet art. En effet, il ne s'agit pas d'attraper, mais d'effaroucher les proies, en évitant de les rabattre sur les avions. « Pour s'assurer que nos protégés reviennent, le principe de base est de les tenir par le ventre, explique l'un des fauconniers. Il faut nourrir assez nos rapaces pour qu'ils aient "la pêche" et trop peu pour qu'ils reviennent chercher leur récompense. Le tout est aussi d'intervenir au bon moment, au bon endroit, et de profiter de la direction du vent pour permettre à l'oiseau de prendre de l'altitude avant de fondre sur les intrus. »

Si la technique n'est pas vraiment neuve — elle se pratique déjà depuis de nombreuses années aux États-Unis, notamment à l'aéroport Kennedy de New York — il s'agit cependant d'une première pour la Force aérienne belge.

A terme, l'opération pourrait être étendue aux trois autres bases de la Force aérienne (Florennes, Kleine Brogel et Koksijde). S'il n'y a aucun miracle à attendre, l'utilisation combinée de plusieurs méthodes pourrait porter ses fruits. En effet, l'expérience a montré que les volatiles indésirables s'habituent très rapidement aux moyens mis en œuvre pour les faire déguerpir. Endéans les trois ans, le BCS devra donc remettre un avis sur son efficacité ainsi que sur sa faisabilité. « Les pistes sont encore jalonnées de lampes, de signaux, qui sont autant de postes d'affûts, fait observer l'ornithologue ; les terrains dégagés autour de l'aéroport sont par ailleurs trop attractifs. Aussi la *Bird*

*Control Section* mise-t-elle en plus sur tout un travail de prévention au sens large. » A l'avenir, les cultures qui jalonnent l'aéroport ne seront plus laissées au hasard. En octobre, celles-ci doivent être couvertes de betteraves, ce qui les rend de peu d'intérêt pour les migrateurs. Quant aux pelouses, une hauteur de fauche de 20 cm au minimum doit être respectée. Cette lutte inclut aussi la réalisation de « cartes de risques ».

Aux alentours immédiats de Beauvechain, la présence du dépotoir de Mont-Saint-Guibert, par exemple, n'est pas sans danger. Le soir, des dizaines de milliers de goélands et de mouettes se

plancher des vaches. Tout cela sera donc désormais noté et cartographié. Les périodes de migration sont, par ailleurs, au centre de toutes les préoccupations. En corrélation avec les prévisions météorologiques et les observations de la *bird intensity* signalées par le radar de Semmerzake, des interdictions temporaires de vol, pourront éventuellement être transmises aux pilotes. En attendant les résultats, les faucons et les buses semblent très satisfaits de leur nouveaux appartements.

Heureuse coïncidence, les larges volières récemment aménagées se trouvent à l'endroit précis où ont stationné les Falcons (F 16 d'alerte), avant d'être transférés à Florennes et à Kleine Brogel, en 1996. Maintenant que le nid est à nouveau occupé, une question reste en suspens : feront-ils des jeunes ? ●

Marc Fasol



Les rapaces sont drillés, non pas à attraper mais à effaroucher les oiseaux qui menacent les avions.

M. FASOL

rendent au dortoir situé aux portes de Malines, croisant l'approche des supersoniques. A quelle heure et, surtout, à quelle altitude passent-ils ? Curieusement, il y a peu de données sur ces faits.

Les ornithologues effectuent toujours leurs observations depuis le