

**I. 213.300-08**

**Instruction du 24 juillet 1989**

**FIXANT LES RÈGLES SUIVANT LESQUELLES DOIT ÊTRE  
RENDU LE SERVICE DE PRÉVENTION DU PÉRIL AVIAIRE  
SUR LES AÉRODROMES**

*(JO du 19 août 1989, p. 10430)*

NOR: EQUA8900813J

La présente instruction prise en application de l'arrêté du 24 juillet 1989 a pour objet de fixer les règles générales suivant lesquelles doit être rendu le service de prévention du péril aviaire sur les aérodromes permettant de viser à l'éviction des risques de rencontre entre oiseaux et aéronefs.

La présente instruction précise à cet effet:

- la mission de l'administration concernant la prévention du péril aviaire sur les aérodromes;
- le rôle des gestionnaires d'aéroports et des utilisateurs d'aéronefs dans la lutte contre le péril aviaire;
- les conditions techniques d'emploi des personnels et le contrôle de leur aptitude à remplir les tâches qui leur sont assignées pour l'exécution du service;
- les conditions d'emploi des matériels mis en œuvre et le contrôle de leur maintien en état de fonctionnement;
- les directives générales relatives à l'aménagement des infrastructures et de l'environnement de l'aérodrome nécessaire pour faciliter l'exécution du service;
- les dotations minimales en personnels et matériels déterminées en fonction de la protection à assurer sur chaque aérodrome;
- les dispositions à prendre en cas d'indisponibilité des moyens mis en place;
- les procédures et le contenu des informations qui doivent être portés à la connaissance des usagers;
- les règles générales relatives aux interventions des organismes chargés de rendre le service.

La présente instruction annule et remplace l'instruction du 19 novembre 1985.

## **1. ORGANISATION**

**1.1** La mission de la direction générale de l'aviation civile (DGAC) concernant la prévention du péril aviaire sur les aérodromes s'exerce à plusieurs niveaux :

### **1.1.1. Au niveau de l'administration centrale et des services techniques centraux**

La direction de la navigation aérienne (DNA) élabore la doctrine en matière de prévention du péril aviaire.

Le service des bases aériennes (SBA) est consulté lorsque les relations avec les gestionnaires ou la modification de l'environnement aéronautique sont en cause.

Le service technique de la navigation aérienne (STNA) met en œuvre la politique définie par la DNA. Il est particulièrement chargé :

- de la détermination et du suivi des moyens de protection à mettre en place sur les aérodromes ;
- des études ornithologiques et écologiques locales permettant de déterminer les actions à entreprendre sur le milieu et les matériels à mettre en place ;
- des études et expérimentations des dispositifs et méthodes susceptibles de réduire les risques de rencontre oiseaux-aéronefs ;
- de la formation de base de l'ensemble des personnels participant à la lutte aviaire sur les aérodromes (avec le concours de l'École nationale de l'aviation civile [ENAC] pour l'organisation de certains stages) et de la formation spécifique et continue en assistance à l'encadrement local ;
- de l'assistance aux aérodromes pour la mise en place et l'exploitation des moyens ;
- de l'établissement et de la tenue à jour de la liste des matériels qui doivent être utilisés ;
- de la synthèse annuelle des rencontres d'oiseaux enregistrées et de l'analyse statistique des incidents ;
- de participer aux enquêtes de l'inspection générale de l'aviation civile et de la météorologie (IGACEM) relatives aux accidents d'avions résultant d'une collision avec les oiseaux ;
- de l'organisation d'opérations particulières sur les aérodromes, telles que l'empoisonnement d'oiseaux, lorsqu'elles sont jugées indispensables ;
- de la mise à jour des annexes de la présente instruction.

### **1.1.2. Au niveau des autorités régionales de l'aviation civile**

Les directeurs régionaux, le directeur général d'aéroports de Paris, ou leurs représentants sont chargés :

- d'établir les concertations avec les gestionnaires d'aérodrome et les exploitants aériens sur l'évaluation de l'impact financier des moyens définis pour l'aérodrome et de veiller à l'application des conventions liant l'État et le gestionnaire ;
- d'établir les concertations nécessaires avec les autorités administratives sur les actions à mener pour améliorer l'environnement ornithologique des aérodromes ;
- de proposer à l'administration centrale les programmes d'investissement à la charge de l'État, après étude du STNA ;
- de contrôler l'application des dispositions prises en matière de prévention du péril aviaire sur les aérodromes ;
- de programmer la formation des personnels d'encadrement.

### **1.1.3. Au niveau de l'aérodrome ou du district aéronautique**

Les directeurs d'aéroports principaux, les commandants d'aérodromes ou à défaut les chefs de districts aéronautiques sont chargés :

- de l'élaboration des consignes de prévention du péril aviaire sur l'aérodrome ;
- de la définition, du contrôle des conditions de mise en œuvre et de la direction opérationnelle des moyens permettant de rendre le service ;
- du contrôle de la conformité des matériels ;
- de l'habilitation des personnels d'exécution définis au chapitre II de la présente instruction ;
- du contrôle de l'exercice des fonctions dévolues aux personnels participant au service ;

- de la programmation de la formation et du maintien de la compétence de l'ensemble des personnels d'exécution;
- de l'établissement de concertations nécessaires avec les représentants locaux des gestionnaires et des usagers sur les actions à mener pour améliorer le service;
- de l'établissement de concertations nécessaires avec les autorités administratives sur les actions à mener pour améliorer l'environnement ornithologique de l'aérodrome.

## **1.2. Encadrement**

Le service de prévention du péril aviaire est rendu sous l'autorité du directeur de l'aéroport principal, du commandant de l'aérodrome ou, à défaut, du chef de district aéronautique dont dépend l'aérodrome.

Ces derniers désignent un « coordonnateur local prévention du péril aviaire » chargé d'encadrer fonctionnellement les organismes chargés de rendre le service de prévention du péril aviaire sur l'aérodrome.

Le coordonnateur local est un agent de l'État ayant des fonctions d'encadrement au sein de l'organisme de la circulation aérienne de l'aérodrome et ayant acquis la compétence nécessaire. À défaut, l'agent de l'État sous l'autorité duquel le service est rendu exerce les fonctions de coordonnateur local.

## **1.3. Rôle des gestionnaires d'aérodromes**

Les conditions dans lesquelles le gestionnaire est conduit à apporter son concours au service de la prévention du péril aviaire sont fixées dans les documents contractuels établis avec l'État.

## **1.4. Rôle des équipages d'aéronefs et des compagnies aériennes**

### **1.4.1. Informations sur les concentrations d'oiseaux**

Les équipages doivent signaler aux organismes de la circulation aérienne les concentrations et mouvements d'oiseaux détectés ainsi que les impacts d'oiseaux.

### **1.4.2. Notification des rencontres d'oiseaux**

Dans la zone d'aérodrome tout impact d'oiseaux doit être signalé par l'équipage sur une fréquence radio de l'organisme de la circulation aérienne.

En outre, tout impact d'oiseau sur un aéronef doit faire l'objet de la part de l'équipage et des services d'entretien des aéronefs d'un compte rendu de rencontre d'oiseaux (voir modèle en annexe VII).

Le compte rendu est transmis directement au STNA et à l'aérodrome concerné.

Les restes d'oiseaux non putrescibles (plumes, duvets, pattes, becs) récupérés sur l'avion ainsi que les restes d'oiseaux récupérés dans les réacteurs ou sur les cellules lors des inspections d'entretien sont transmis à des fins d'expertise au STNA.

## **2. PERSONNELS**

### **2.1. Catégories de personnels**

Les personnels chargés de rendre le service prévention aviaire comprennent:

- un coordonnateur local, agent de l'État, tel que défini au paragraphe 1.2 de la présente instruction, ayant acquis la compétence nécessaire;
- les personnels des organismes de la circulation aérienne chargés de rendre le service de contrôle ou d'information de vol;
- des personnels (agents d'exécution du gestionnaire ou dans certains cas particuliers agents de l'organisme de la circulation aérienne) chargés des missions de lutte aviaire, sur la plateforme. Ces personnels sont soit affectés exclusivement à la lutte aviaire, soit exercent une activité autre sur l'aérodrome.

### **2.2. Attributions**

#### **2.2.1. Coordonnateur local**

L'agent de l'État désigné pour remplir cette fonction a pour attribution, sous l'autorité du commandant d'aérodrome ou du chef de district:

- d'être le relais et le correspondant technique du STNA pour l'aérodrome;

- de prolonger l’instruction faite par le STNA en organisant la formation spécifique locale et continue des personnels chargés de rendre le service prévention aviaire;
- de s’assurer de la qualité de l’information sur les risques aviaires fournie aux usagers par la tour de contrôle ou l’organisme AFIS;
- de rédiger et de transmettre tous messages propres à l’information des usagers sur la situation ornithologique locale;
- d’élaborer les procédures d’intervention des moyens mis en œuvre pour rendre le service et les consignes détaillées visant à la coordination des actions entre la tour de contrôle ou l’organisme AFIS et les agents d’exécution et d’en vérifier l’application;
- de superviser les actions entreprises;
- d’assurer éventuellement la direction opérationnelle des interventions;
- de suivre le plan d’aménagement de l’environnement de la plate-forme;
- d’effectuer une synthèse annuelle de la situation aviaire sur l’aérodrome.

**2.2.2. Personnels des organismes de la circulation aérienne chargés de rendre le service de contrôle ou d’information de vol.**

Les personnels de la tour de contrôle sont chargés d’assurer la meilleure compatibilité possible entre les clairances données aux pilotes, la situation ornithologique locale et les actions de lutte en cours.

Les personnels des organismes de la circulation aérienne chargés de rendre le service de contrôle ou d’information de vol ont en outre pour mission:

- d’effectuer les observations aviaires dans le cadre de leur fonction de surveillance permanente de l’aire de manœuvre;
- d’assurer en temps réel la direction opérationnelle des actions de surveillance et de lutte;
- de participer éventuellement aux opérations;
- de mettre en œuvre et de vérifier le fonctionnement opérationnel des dispositifs d’effarouchement fixes lorsqu’ils existent;
- de centraliser et de gérer les informations sur la situation ornithologique locale;

- de transmettre l’information utile aux usagers durant les périodes d’activité aviaire significative (cf. annexe VI).

### 2.2.3. Agents d’exécution

Ces agents sont chargés, en coordination avec la tour de contrôle, l’organisme AFIS ou le coordonnateur local, d’exécuter l’ensemble des missions de prévention et de lutte aviaire selon les consignes et les procédures établies par le directeur de l’aéroport, le commandant d’aérodrome ou, à défaut, le chef du district.

Ils sont en particulier chargés:

- de la surveillance de la plate-forme sur le plan ornithologique en coordination avec la tour de contrôle ou l’organisme AFIS;
- d’évaluer les situations dangereuses et de proposer à la tour de contrôle ou à l’organisme AFIS les actions adaptées qui leur apparaissent judicieuses;
- d’informer la tour de contrôle ou l’organisme AFIS des éléments recueillis;
- de mettre en œuvre les divers dispositifs d’effarouchement mobiles en coordination avec la tour de contrôle ou l’organisme AFIS;
- de recueillir les restes d’oiseaux sur l’aire de manœuvre aux fins d’expertise.

### 2.3. Habilitation des agents d’exécution

Les agents d’exécution appelés à participer aux opérations de lutte doivent avoir reçu au préalable une habilitation délivrée par le directeur de l’aéroport, le commandant d’aérodrome ou, à défaut, le chef de district dont dépend l’aérodrome.

Pour obtenir cette habilitation l’agent doit satisfaire aux conditions suivantes:

- être détenteur du permis de conduire VL;
- avoir suivi la formation appropriée.

L’habilitation est délivrée pour une durée de cinq années.

Le directeur de l’aéroport principal, le commandant d’aérodrome ou le chef de district pourra être amené à prononcer le retrait de l’habilitation d’un agent en cas d’insuffisance en la matière.

## **2.4. Formation**

**2.4.1.** La formation de base des coordonnateurs, des personnels de la tour de contrôle ou de l'organisme AFIS est assurée suivant un programme établi par le STNA. Cette formation peut être assurée par l'École nationale de l'aviation civile avec le concours du STNA.

La formation spécifique locale et continue des personnels de la tour de contrôle ou de l'organisme AFIS est assurée localement avec le concours du coordonnateur local et du STNA.

**2.4.2.** La formation de base des personnels d'exécution est assurée par le STNA.

La formation spécifique locale et continue des personnels d'exécution est ensuite assurée par le coordonnateur local désigné pour l'aérodrome.

La formation à l'emploi de la radiotéléphonie est assurée par un spécialiste en la matière.

## **3. MATÉRIELS**

Les équipements et matériels désignés et présentés en annexe V s'inscrivent dans le cadre des connaissances et des techniques déjà testées. Leur nature et leurs caractéristiques sont par conséquent susceptibles d'évoluer dans le temps.

### **3.1. Équipements mobiles**

#### **3.1.1. Pyrotechnie**

Les moyens pyrotechniques dont peuvent être dotés les aérodromes sont désignés en annexe V.

#### **3.1.2. Chasse**

Les fusils et cartouches de chasse utilisés sont ceux que l'on peut trouver couramment dans les armureries. Les fusils basculants sont préférés aux fusils automatiques pour des raisons de sécurité.

#### **3.1.3. Électroacoustique**

Les matériels électroacoustiques mobiles sont embarqués sur un véhicule réservé à la lutte aviaire ou en service sur l'aérodrome et se composent actuellement de :

- lecteur-amplificateur de cassettes;
- haut-parleur associé;

- cassettes de cris de détresse des espèces à effaroucher.

Le lecteur-amplificateur et les cassettes peuvent être remplacés par un synthétiseur de cris de détresse.

### **3.1.4. Véhicules**

Les véhicules destinés à la lutte contre le péril aviaire sont des véhicules légers. Ils peuvent être, en fonction des besoins :

- réservés exclusivement à la lutte aviaire. Ils sont alors en général à transmission intégrale et équipés des moyens électroacoustiques;
- utilisés pour d'autres tâches sur la plate-forme et équipés ou non des moyens électroacoustiques.

**3.1.5.** La liste et les caractéristiques particulières des équipements mobiles existants ou en cours d'étude sont indiquées en annexe V. Elles figurent au catalogue des matériels techniques publié par le STNA qui, en outre, fournit des précisions sur :

- les caractéristiques techniques;
- les conditions d'emploi;
- les coûts d'acquisition;
- les frais de fonctionnement et d'entretien.

### **3.2. Équipements fixes**

#### **3.2.1. Bruiteurs**

Le principe d'utilisation des bruiteurs est de diffuser le long d'une piste un signal non biologique intolérable pour les oiseaux de manière à créer sur la piste et ses abords un volume généralement dégagé de tout « obstacle » oiseau. Ce signal est diffusé automatiquement au moyen d'une ligne de bruiteurs qui comprend :

- un synthétiseur;
- un système de télé contrôle;
- un ou des amplificateurs de puissance;
- des haut-parleurs.

#### **3.2.2. Système électroacoustique télécommandé**

Le principe d'utilisation de ce système est de diffuser tout au long d'une piste ou dans une zone plus localisée (seuil de piste ou milieu de piste) un signal de détresse ayant une signification biologique pour

l'oiseau. Le dispositif est télécommandé à partir de la tour de contrôle lorsqu'une présence d'oiseaux est signalée ou pressentie.

Ce système électroacoustique comprend :

- un synthétiseur ou un lecteur de cassettes ;
- un ou des amplificateurs de puissance ;
- des haut-parleurs.

**3.2.3.** La liste et les caractéristiques particulières des équipements fixes existants ou en cours d'étude sont indiquées en annexe V. Elles figurent au catalogue des matériels techniques publié par le STNA qui, en outre, fournit des précisions sur :

- les caractéristiques techniques ;
- les conditions d'utilisation ;
- les conditions d'emploi ;
- le télé contrôle ;
- la maintenance.

### **3.3. Dotation**

La dotation minimale en équipements de lutte aviaire est déterminée conformément aux dispositions de l'annexe I à l'arrêté.

Les matériels de pyrotechnie et de chasse constituant la dotation individuelle des personnels d'exécution sont acquis conformément aux spécifications STNA. Les modalités d'acquisition sont fixées dans les documents contractuels entre l'État et le gestionnaire.

Les équipements spécialisés tels que les dispositifs d'effarouchement acoustiques, les véhicules affectés exclusivement à la lutte aviaire équipés de moyens acoustiques, les équipements d'effarouchement fixes lourds, sont acquis par l'État.

## **3.4. Entretien et fonctionnement**

### **3.4.1. Équipements mobiles**

Les modalités de prise en compte des charges d'utilisation et d'entretien des moyens mobiles mis en œuvre par les agents d'exécution sont établies contractuellement entre l'État et le gestionnaire.

### **3.4.2. Équipements fixes électroacoustiques**

L'entretien des équipements fixes électroacoustiques implantés sur l'aire de manœuvre relève de la responsabilité de l'organisme chargé de la maintenance des moyens techniques de navigation aérienne.

## **3.5. Gestion**

La gestion des matériels de lutte contre le péril aviaire dont l'État est propriétaire s'effectue conformément au décret relatif à la comptabilité des matériels de l'aviation civile dont l'application fait l'objet d'instructions particulières. Le matériel n'appartenant pas à l'État est pris en compte dans une comptabilité tenue par son propriétaire.

## **4. ACTION SUR L'ENVIRONNEMENT**

### **4.1. Aménagement de la plate-forme**

Des dispositions particulières à chaque aéroport sont prises quant à l'aménagement du milieu aéroportuaire afin de le rendre inhospitalier aux oiseaux et de faciliter les interventions de lutte aviaire sur la plate-forme.

Ces dispositions sont précisées dans les documents contractuels établis avec le gestionnaire de l'aéroport, après avis du STNA.

Une liste non exhaustive de ces dispositions est fournie en annexe II.

### **4.2. Action à l'extérieur de la plate-forme**

Certaines installations publiques ou privées telles que :

- les décharges d'ordures ménagères ;
- les émissaires d'égout, les bassins de rétention ;
- les stations d'épuration, les gravières... peuvent avoir des conséquences importantes sur la situation aviaire sur les aéroports ou à leur voisinage.

Il importe que, dans toute étude préliminaire à leur installation ou à leur modification, les avis rendus par les directeurs régionaux, les chefs de district, les directeurs d'aéroports principaux, les commandants d'aéroport tiennent compte des instructions et des

recommandations qui figurent dans l'annexe VIII (décharges) ainsi que dans celles exprimées par le STNA.

## **5. DÉTERMINATION DE LA DOTATION MINIMALE DE MOYENS**

L'environnement ornithologique local se caractérise principalement par :

- les espèces d'oiseaux rencontrées ;
- les périodes d'activité aviaire pouvant présenter un caractère continu, saisonnier ou épisodique ;
- les densités de population d'oiseaux.

L'analyse des caractéristiques de cet environnement, du volume du trafic commercial et des différents types d'aéronefs conduit à fixer pour chaque aéroport sur lequel il est nécessaire de rendre le service de prévention aviaire une dotation minimale de moyens (personnels et matériels) de prévention et de lutte aviaires.

Lorsqu'il n'a pas été jugé nécessaire de doter un aéroport de moyens et d'équipements particuliers destinés à la lutte aviaire, l'organisme de la circulation aérienne fournit aux usagers les informations dont il dispose portant sur la situation ornithologique de l'aéroport.

Cinq groupes sont définis, les dotations minimales associées sont décrites dans l'annexe I à l'arrêté.

### **5.1. Notification des moyens**

Les moyens affectés à chaque aéroport sont définis en annexe IX à l'instruction.

### **5.2. Information des usagers**

Les moyens de prévention du péril aviaire des aéroports sont portés à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique.

### **5.3. Réduction temporaire de moyens**

Si, par suite d'une indisponibilité de tout ou partie des moyens mis en place pour rendre le service de prévention du péril aviaire, les actions de protection qui auraient été normalement entreprises ne peuvent être assurées, des mesures appropriées, définies dans les consignes locales, sont prises par l'organisme de la circulation aérienne et les usagers en sont informés.

## **6. INTERVENTIONS**

### **6.1. Dispositions générales**

Pour répondre aux objectifs définis dans l'arrêté, des consignes précises, établies en concertation avec les autorités de l'aéroport, sont élaborées par le directeur de l'aéroport principal, le commandant de l'aéroport ou, à défaut, le chef du district aéronautique afin de donner des instructions détaillées :

- a. Sur les tâches de tous les personnels appelés à participer aux opérations de prévention et de lutte contre le péril aviaire sur l'aéroport ;
- b. Sur les mesures à prendre en cas d'activité aviaire particulièrement intense et en cas d'indisponibilité de certains moyens.

### **6.2. Nature des actions à entreprendre**

Les actions engagées dans la prévention des risques aviaires sur et à proximité de l'aéroport sont entreprises conformément aux directives générales énoncées dans l'annexe I et aux instructions détaillées élaborées par chaque aéroport.

## **7. CAS PARTICULIERS**

**7.1.** Cas des aéroports recevant du trafic commercial dont l'affectataire principal n'est pas le ministre chargé de l'aviation civile.

La présente instruction ne s'applique pas à ces aéroports qui font l'objet de décisions (protocoles ou conventions) particulières. Toutefois, les principes qui ont servi de base à l'établissement de la présente instruction devraient être pris en considération dans l'établissement de ces décisions particulières.

### **7.2. Méthodes d'effarouchement particulières**

Des méthodes d'effarouchement particulières ou expérimentales peuvent être exceptionnellement utilisées en lieu et place des méthodes habituellement prescrites. Ces techniques sont appliquées avec l'accord du STNA et sous son contrôle.

Fait à Paris, le 24 juillet 1989.

**NOTA.** — La présente instruction ainsi que les annexes qui y sont jointes sont reproduites dans une brochure qui peut être consultée ou obtenue auprès du service de l'information aéronautique, adresse postale: 91 205 Athis-Mons CEDEX <sup>(1)</sup>.

---

1. Nouvelle adresse SIA : 8, avenue Roland Garros - BP 245 - F-33698 MÉRIGNAC Cédex