

**ENR 1 REGLES ET PROCEDURES GENERALES****GENERAL RULES AND PROCEDURES****ENR 1.1 REGLES GENERALES****GENERAL RULES****1.1.1 INTRODUCTION**

En matière de circulation aérienne, la France applique les règlements d'exécution de la Commission européenne et les dispositions complémentaires des normes et pratiques recommandées de l'OACI, dont les différences significatives sont spécifiées en partie GEN 1.7 du présent AIP.

**a. Règles de l'air européennes**

Le règlement d'exécution (UE) N° 923/2012 de la Commission du 26 septembre 2012 établissant les règles de l'air communes et des dispositions opérationnelles relatives aux services et procédures de navigation aérienne, dit « SERA » pour « Standardised European Rules of the Air » est applicable en France métropolitaine ainsi que dans les départements d'outre-mer, les collectivités d'outre-mer et en Nouvelle-Calédonie. Il est accessible à l'adresse suivante :

<http://easa.europa.eu/document-library/regulations/commission-implementing-regulation-eu-no-9232012>

Ce règlement européen s'applique aux usagers de l'espace aérien et aux aéronefs relevant de la circulation aérienne générale :

- opérés à destination, à l'intérieur ou au départ de l'Union ;
- portant les marques de nationalité et d'immatriculation d'un État membre de l'Union, et exploités dans tout espace aérien, dans la mesure où les dispositions du présent règlement ne sont pas contraires aux règles publiées par le pays sous la juridiction duquel se trouve le territoire survolé.

**b. Règles nationales supplémentaires**

Le règlement SERA est complété en France par les arrêtés suivants :

- l'arrêté du 11 décembre 2014 relatif à la mise en œuvre du règlement d'exécution (UE) N° 923/2012 (FRA),
- l'arrêté du 10 octobre 1957 relatif au survol des agglomérations et des rassemblements de personnes ou d'animaux,
- l'arrêté du 17 novembre 1958 réglementant la circulation aérienne des hélicoptères,
- l'arrêté du 12 juillet 2019 relatif aux procédures générales de circulation aérienne pour l'utilisation des aérodromes par les aéronefs,
- l'arrêté du 4 mars 2022 établissant des règles applicables aux prestataires de services de la circulation aérienne,
- l'arrêté du 4 avril 2022 relatif au survol de certains aérodromes réservés à l'usage des administrations de l'Etat.

Ces arrêtés sont accessibles sur le site Internet :

<https://www.legifrance.gouv.fr/>.

Certains sont également publiés sur le site du Ministère, sous la rubrique « Réglementation » :

<https://www.ecologie.gouv.fr/reglementation-circulation-aerienne-en-france>

Ces règles nationales s'imposent aux pilotes des aéronefs évoluant en circulation aérienne générale dans l'espace aérien national et les espaces aériens placés sous juridiction française.

**c. Conformité aux règles de l'air**

En vol, sur l'aire de mouvement d'un aérodrome comme sur un site d'exploitation, un aéronef est exploité conformément aux règles générales établies dans le règlement d'exécution (UE) N° 923/2012, aux règles nationales supplémentaires et aux dispositions locales applicables.

Voir la partie ENR 1.2 sur les règles de vol à vue, et la partie ENR 1.3 sur les règles de vol aux instruments.

**1.1.1 INTRODUCTION**

*Concerning air navigation, France applies European implementing rules and supplementary ICAO standards and recommended practices, and the significant differences between which are specified in part GEN 1.7 of this AIP.*

**a. European Rules of Air**

*Commission implementing Regulation (EU) N° 923/2012 of September 26th 2012 laying down the common rules of the air and operational provisions regarding services and procedures in air navigation, known as "SERA" for "Standardized European Rules of the Air" is applicable to France and its overseas territories. This regulation is available following :*

<http://easa.europa.eu/document-library/regulations/commission-implementing-regulation-eu-no-9232012>

*This European regulation applies in particular to airspace users and aircraft engaged in general air traffic :*

- operated to, within or from the Union ;*
- bearing the nationality and registration marks of a Member State of the Union, and operating in any airspace to the extent that they do not conflict with the rules published by the country having jurisdiction over the territory overflown.*

**b. Additional national rules**

*The SERA regulations is supplemented in France by the following decrees :*

- the order of December 11th 2014 on the implementation of Regulation (EU) N° 923/2012 (FRA),*
- the order of October 10th 1957 on overflying agglomerations and gatherings of persons or animals,*
- the order of November 17th 1958 regulating the air traffic of helicopters,*
- the order of July 12th 2019 relating to general air traffic procedures for the use of aerodromes by aircraft,*
- the order of March 4th 2022 on rules applicable to air traffic services providers,*
- the order of April 4th 2022 on the overflight of certain aerodromes reserved for the use of State administrations.*

*All these orders are available on the website :*

<https://www.legifrance.gouv.fr/>

*Some are also published on the Ministry's website under the heading "Regulations" :*

<https://www.ecologie.gouv.fr/reglementation-circulation-aerienne-en-france>

*These national rules are applicable to pilots of aircraft operating in general air traffic in national airspace and airspace under French jurisdiction.*

**c. Compliance with the rules of the air**

*In flight, on the movement area of an aerodrome as well as on an operating site, an aircraft is operated in accordance with the general rules laid down in implementing regulation (EU) N° 923/2012, additional national rules, local provisions applicable.*

*See ENR 1.2 on visual flight rules, and ENR 1.3 on instrument flight rules.*



← **Note importante :** Les règles décrites ci-dessous rappellent les règles nationales supplémentaires, sans préciser les règles européennes qui s'appliquent partout dans l'Union Européenne.

## 1.1.2 HAUTEURS MINIMALES

Selon la règle SERA.3105, sauf pour les besoins du décollage ou de l'atterrissement, ou sauf autorisation des autorités compétentes, les aéronefs ne volent pas au-dessus des zones à forte densité, des villes ou autres agglomérations, ou de rassemblements de personnes en plein air, à moins qu'ils ne restent à une hauteur suffisante pour leur permettre, en cas d'urgence, d'atterrir sans mettre indûment en danger les personnes ou les biens à la surface.

En France, les hauteurs minimales de survol établies par les règles SERA.5005 f), SERA.5015 b), FRA.5005 c) 5) et FRA.5005 f) 2) s'appliquent sans préjudice des hauteurs définies par l'arrêté du 10 octobre 1957 relatif au survol des agglomérations et des rassemblements de personnes ou d'animaux et par l'arrêté du 17 novembre 1958 portant réglementation de la circulation aérienne des hélicoptères.

L'autorité compétente chargée de délivrer les autorisations individuelles de survol en deçà des hauteurs minimales de survol est précisée par l'article R. 6211-4 du code des transports.

Les décrets et arrêtés relatifs aux parcs nationaux et aux réserves naturelles peuvent également établir des hauteurs minimales de survol (voir ENR 5.7-3).

Les tableaux ci-dessous récapitulent les hauteurs minimales à respecter au-dessus d'installations et d'établissements d'une part, et des agglomérations et des rassemblements de personnes ou d'animaux d'autre part.

### 1.1.2.1 Survol des installations et des établissements

### 1.1.2.2 HAUTEURS MINIMALES

*According to the rule SERA.3105, except for take-off or landing purposes, or unless authorized by the appropriate authorities, aircraft do not fly over high density areas, towns or other built-up areas, or gatherings of persons in the open air, unless they remain at a sufficient height to enable them, in the event of an emergency, to land without undue risk to persons or property on the surface.*

*In France, the minimum overflight heights established by rules SERA.5005 f), SERA.5015 b), FRA.5005 c) 5) and FRA.5005 f) 2) apply without prejudice to the heights defined by the order of October 10, 1957 on overflying agglomerations and gatherings of persons or animals, and by the order of November 17th, 1958 regulating the air traffic of helicopters.*

*The competent authority responsible for issuing individual overflight authorizations below the minimum overflight heights is specified in article R. 6211-4 of the French Transport Code.*

*Decrees and orders relating to national parks and natural reserves can also provide with minimum overflight heights (see ENR 5.7-3).*

*The tables below summarize the minimum heights to be met above facilities and establishments on the one hand, and agglomerations and gatherings of people or animals on the other hand.*

#### 1.1.2.1 Overflight of installations and sites

Installations et établissement survolés Installations and sites overflew	Hauteur minimale de survol Minimum overflying height
Usines isolées / Isolated plants	300 m pour les aéronefs monomoteurs à piston et les hélicoptères. 300 m for single-engine piston aircraft and helicopters.
Installations à caractères industriel / Industrial installations	
Hôpitaux, centres de repos / Hospitals, rest homes	
Tout établissement ou exploitation portant une marque distinctive* / Any site or installations having a distinctive mark*	
Vol suivant une direction parallèle à une autoroute et à proximité de celle-ci / Flight following a direction parallel to a motorway and close to it.	1000 m pour les autres aéronefs. 1000 m for other aircraft.

\* Couronne blanche sur fond rouge Carré

\* White annulus on a red square background

### 1.1.2.2 Survol des agglomérations et des rassemblements de personnes ou d'animaux : plages, stades, courses cyclistes, réunions publiques, hippodromes, parcs à bestiaux, etc.

### 1.1.2.2 Overflight of agglomerations and groups of persons or animals : beaches, arenas, cycle races, public meetings, racetracks, stockyards, etc.

Pour les aéronefs motopropulsés :

*Powered aircraft :*

Largeur moyenne de l'agglomération (1) Average town width (1)	Types d'aéronefs Aircraft types	Hauteur de survol en mètres (pieds) Minimum overflying height in meters (feet)
Largeur < 1 200m Width < 1 200 m	Monomoteurs à piston et hélicoptères Single-engine piston aircraft and helicopters	500 (1 700) 500 (1 700)
Largeur < 1 200 m Width < 1 200 m	Multi-moteurs à pistons et turbomachines Multi-engine aircraft	1 000 (3 300) 1 000 (3 300)
1 200 m < Largeur < 3 600 m ou survol de tout rassemblement supérieur à 10 000 personnes 1 200 m < Width < 3 600 m	Tous les aéronefs motopropulsés Any motorized aircraft	1 000 (3 300) 1 000 (3 300)
Largeur > 3 600 m (2) ou survol de tout rassemblement supérieur à 100 000 personnes Width > 3 600 m (2)	Tous les aéronefs motopropulsés Any motorized aircraft	1 500 (5 000) 1 500 (5 000)

(1) Les agglomérations sont représentées sur la carte aéronautique au 1/500 000 OACI éditée par l'Institut Géographique National (IGN), par des symboles traduisant leur largeur moyenne / Towns are represented on the ICAO 1/500 000 aeronautical chart published by the Institut Géographique National (IGN) (National Geographical Institute), by symbols expressing their average width.

(2) Cas particulier : le survol de la ville de Paris est interdit sauf dérogation délivrée à titre exceptionnel / Particular case : overflying of Paris is forbidden except exemption exceptionally granted.

Pour les aéronefs non motopropulsés :

*Non-powered ACFT*

Sauf pour les besoins du décollage ou de l'atterrissement et des manœuvres qui s'y rattachent, les aéronefs non motopropulsés ne voleront pas au-dessus des agglomérations et des rassemblements de personnes en plein air sauf s'ils restent à une hauteur suffisante pour permettre un atterrissage, sans que soient, indûment mis en danger les personnes et les biens à la surface ; cette hauteur ne sera pas inférieure à 300 mètres au-dessus de l'obstacle le plus élevé situé dans un rayon de 600 mètres autour de l'aéronef.

Except for take-off or landing and related maneuvers, non-powered aircraft shall not fly over open-air agglomerations and gatherings unless they remain at a height sufficient to permit a landing without undue risk to persons and property on the surface ; Such height shall not be less than 300 meters above the highest obstacle within a radius of 600 meters around the aircraft.

←

**Note importante :** L'attention des pilotes est attirée sur le fait que durant le jour et au-dessus du territoire français, la plupart des vols d'avion d'armes à basse altitude et grande vitesse sont effectués en-dessous de 1500 ft (450 m) ASFC durant les périodes suivantes : lundi à vendredi (jours fériés exceptés), de LS-30 à CS+30. En conséquence, il est recommandé aux pilotes VFR, pour autant que cela soit possible et permis, de conduire leur vol en croisière à partir de 1500 ft ASFC.

### 1.1.3 PLANS DE VOL

#### Dépôts de plan de vol

Les dispositions des paragraphes c), d) et e) de la règle SERA.4001 ne s'appliquent pas dans l'espace aérien sous juridiction française ou dans lequel la France est chargée de fournir les services de la circulation aérienne, qui ne font pas partie de la région EUR de l'OACI.

Les dispositions qui y sont applicables sont les suivantes (FRA.4001 f) :

- a) Un plan de vol est soumis à un bureau de piste des services de la circulation aérienne avant le départ ou transmis en cours de vol à l'organisme compétent des services de la circulation aérienne ou à la station radio de contrôle air-sol compétente, sauf si des dispositions ont été prises pour permettre le dépôt de plans de vol répétitifs.
- b) Pour tout vol au cours duquel l'aéronef doit franchir des frontières ou tout vol appelé à bénéficier du contrôle de la circulation aérienne ou du service consultatif de la circulation aérienne, un plan de vol est déposé au moins soixante minutes avant le départ, ou, s'il est communiqué en cours de vol, en temps utile afin de parvenir à l'organisme ATS compétent au moins dix minutes avant l'heure prévue du passage de l'aéronef :
  - i. au point d'entrée prévu dans une région de contrôle ou dans une région à service consultatif ; ou
  - ii. au point d'intersection de sa route et d'une voie aérienne ou d'une route à service consultatif.
- c) Toutefois, un plan de vol est déposé au moins trente minutes avant le départ pour les vols VFR intérieurs.

#### Plans de vol obligatoires

En France, en supplément des exigences concernant l'obligation de plan de vol décrites dans SERA, le dépôt d'un plan de vol est requis pour :

- i) les vols effectués conformément aux règles de vol aux instruments, à l'exception des vols d'hélicoptères effectuant du transport inter-hospitalier lorsqu'ils évoluent en espace aérien de classe G ;
- ii) les vols effectués dans ou à destination de régions ou le long des routes mentionnées dans la publication d'information aéronautique comme nécessitant le dépôt d'un plan de vol ;
- iii) les vols VFR qui évoluent au-dessus des étendues maritimes et s'éloignent de la côte d'une distance supérieure à la plus faible des deux distances suivantes :
  - la distance maximale permettant à l'aéronef, un moteur en panne, d'atteindre une terre se prêtant à un atterrissage d'urgence ;
  - la distance égale à quinze fois l'altitude de l'aéronef.

←

#### Renseignements

Lorsque le plan de vol est déposé avant le départ, il est rempli selon les modalités figurant à l'appendice 6 de l'annexe au règlement d'exécution (UE) n° 923/2012 ainsi que celles de la partie ENR 1.10 « Plans de vol ».

←

#### Décollage hors horaires ATS et activation du plan de vol

Lorsqu'un plan de vol a été déposé et en l'absence d'organisme des services de la circulation aérienne sur le lieu de départ, le commandant de bord indique son heure réelle de décollage, dès que possible après l'envol, à un organisme des services de la circulation aérienne.

### 1.1.3 FLIGHT PLANS

#### Submission of a flight plan

The requirements laid down in points (c), (d), and (e) of rule SERA.4001 do not apply in airspace under French jurisdiction or where France provides air traffic services that is not part of the ICAO EUR region.

Instead, the applicable provisions are the following (FRA.4001 f) :

- a) A flight plan shall be submitted, before departure, to an air traffic services reporting office or, during flight, transmitted to the appropriate air traffic services unit or air-ground control radio station, unless arrangements have been made for submission of repetitive flight plans.
- b) A flight plan for any flight planned to operate across international borders or to be provided with air traffic control service or air traffic advisory service shall be submitted at least sixty minutes before departure, or, if submitted during flight, at a time which will ensure its receipt by the appropriate ATS unit at least ten minutes before the aircraft is estimated to reach :
  - i. the intended point of entry into a control area or advisory area; or
  - ii. the point of crossing an airway or advisory route.
- c) However, a flight plan shall be submitted at least thirty minutes before departure for domestic VFR flights.

#### Mandatory flight plans

In France, in addition to the flight plan requirements described in SERA, the submission of a flight plan is required for :

- i) flights under instrument flight rules, except for helicopter flights engaged in inter-hospital transport when operating in Class G airspace ;
- ii) flights to or from the regions or along the routes mentioned in the aeronautical information publication as requiring the filing of a flight plan ;
- iii) VFR flights operating over the maritime areas and moving away from the coast by a distance greater than the lesser of the following two distances :
  - the maximum distance permitting the aircraft, with an engine inoperative, to reach land suitable for emergency landing ;
  - the distance equal to fifteen times the altitude of the aircraft.

#### Information

When the flight plan is submitted before departure, it is filled up according to the instructions of Appendix 6 to the Annex of implementing regulation N° 923/2012 and those of ENR 1.10 "Flight Plans".

#### Take-off off ATS schedules and activation of the flight plan

Where a flight plan has been filed and in the absence of an air traffic control unit at the place of departure, the pilot-in-command shall indicate his actual take-off time, as soon as possible after the flight, to an organism rendering air traffic services.

Modifications au plan de vol

Les dispositions de la règle SERA.4015 ne s'appliquent pas dans l'espace aérien sous juridiction française ou dans lequel la France est chargée de fournir les services de la circulation aérienne, qui ne font pas partie de la région EUR de l'OACI.

Les dispositions qui y sont applicables sont les suivantes (FRA.4015) :

- Sous réserve des dispositions de la règle SERA.8020, point b), toutes les modifications apportées à un plan de vol déposé en vue d'un vol IFR, ou d'un vol VFR effectué en tant que vol contrôlé, sont signalées dès que possible à l'organisme compétent des services de la circulation aérienne. Dans le cas des autres vols VFR, toute modification importante apportée à un plan de vol est signalée dès que possible à l'organisme compétent des services de la circulation aérienne.
- Si les renseignements fournis avant le départ au sujet de l'autonomie et du nombre total de personnes à bord sont devenus erronés au moment du départ, ce fait constitue une modification importante au plan de vol et est, à ce titre, signalé.

Clôture d'un plan de vol

Le plan de vol peut être clôturé par téléphone au numéro indiqué dans les publications d'information aéronautique.

Un plan de vol peut notamment être clos en appelant le numéro du BRIA figurant en GEN 3.1.5.

**1.1.4 POINTS DE PASSAGE AUX FRONTIERES (PPF)**

En application du Règlement (UE) N° 2016/399, l'arrêté du 24 octobre 2017 relatif au franchissement des frontières par les personnes et les marchandises sur les aérodromes précise que, pour tout vol direct en provenance ou à destination d'un Etat ou d'un territoire n'appartenant pas à l'espace Schengen ne doit s'effectuer qu'au départ ou à destination d'un aérodrome ayant la qualité de Point de Passage Frontalier (PPF) et durant les heures d'ouverture du service chargé du contrôle aux frontières. La liste des aérodromes est consultable sur le site du SIA (Partie GEN 1.3 de l'AIP). Reportez-vous à la partie TXT, rubrique « Informations diverses - Douane, Police » associée à la carte VAC ou aux éventuels NOTAM, pour connaître les horaires d'ouverture du service chargé du contrôle aux frontières.

Note : L'espace Schengen est composé de 26 pays européens (dont 22 sont des Etats membres de l'UE) : Allemagne, Autriche, Belgique, Danemark, Espagne, Estonie, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Islande, Italie, Lettonie, Liechtenstein, Lituanie, Luxembourg, Malte, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République tchèque, Slovaquie, Slovénie, Suède, Suisse.

**1.1.5 PROCEDURES COMPLEMENTAIRES LIEES A L'USAGE DES TRANSPONDEURS**

En l'absence d'instructions de l'ATS, le pilote sélectionne :

- dans les régions d'information de vol de la France métropolitaine :
  - le code 2000 lorsque l'aéronef est en vol IFR ;
  - le code 7000 lorsque l'aéronef est en vol VFR ;
- dans les espaces aériens d'outre-mer exploités par l'administration française :
  - le code 2000.

La phraséologie française utilisée en France est annexée à l'arrêté du 11 décembre 2014 relatif à la mise en œuvre du règlement d'exécution (UE) N° 923/2012.

La phraséologie anglaise utilisée en France est définie dans un moyen de conformité alternatif à l'AMC.14001 de la décision EASA « ED Decision 2016/23/R ». Il est consultable dans la version consolidée du règlement SERA sur le site du Ministère, nommée « SERA complet » : <https://www.ecologie.gouv.fr/politiques-publiques/reglementation-circulation-aerienne-france>

Changes to a flight plan

*The requirements laid down by rule SERA.4015 do not apply in airspace under French jurisdiction or where France provides air traffic services that is not part of the ICAO EUR region.*

*Instead, the applicable provisions are the following (FRA.4015) :*

- Subject to the provisions of SERA.8020 (b) all changes to a flight plan submitted for an IFR flight, or a VFR flight operated as a controlled flight, shall be reported as soon as practicable to the appropriate air traffic services unit. For other VFR flights, significant changes to a flight plan shall be reported as soon as practicable to the appropriate air traffic services unit.*
- Information submitted prior to departure regarding fuel endurance or total number of persons carried on board, if incorrect at time of departure, constitutes a significant change to the flight plan and as such shall be reported.*

Closing a Flight Plan

*The flight plan may be closed by telephone at the number indicated in the aeronautical information publications.*

*In particular, a flight plan can be closed by calling the number of the BRIA in GEN 3.1.5.*

**1.1.4 BORDER SEPARATION CLEARANCES**

*Pursuant to Regulation (EU) NR 2016/399, the Decree of 24 October 2017 on the crossing of frontiers by persons and goods at aerodromes specifies that, for any direct flights from or to a State or territory not belonging to the Schengen area shall only be carried out at or from an aerodrome which has the status of a Border Crossing Point (PPF) and during the opening hours of the service responsible for border control. The list of aerodromes is available on the website of the SIA (Part GEN 1.3 of the AIP). Please refer to the TXT.*

*Note : The Schengen area is made up of 26 European countries (22 of which are EU Member States) : Austria, Belgium, Denmark, Estonia, Finland, France, Germany, Greece, Hungary, Iceland, Italy, Spain, Latvia, Liechtenstein, Lithuania, Luxembourg, Malta, Netherlands, Norway, Poland, Portugal, Czech Republic, Slovakia, Slovenia, Sweden, Switzerland.*

**1.1.5 ADDITIONAL PROCEDURES RELATED TO THE USE OF TRANSPONDERS**

*In the absence of ATS instructions related to code setting, the pilot selects :*

- in the flight information regions of metropolitan France :*
  - code 2000 when the aircraft is in IFR flight ;*
  - code 7000 when the aircraft is in VFR flight ;*
- in overseas airspace operated by the French administration :*
  - code 2000.*

**1.1.6 RADIOTELEPHONY PROCEDURES AND PHRASEOLOGY**

*The phraseology in French language used in France is annexed to the order of December 11th 2014 on the implementation of Regulation (EU) N° 923/2012.*

*The phraseology in English language used in France is an alternative mean of compliance to AMC.14001 of the EASA decision "ED Decision 2016/23/R". It can be consulted in the consolidated version of SERA regulation on the Ministry's website, named "SERA Complet".*

Un manuel édité par la DSNA récapitulant la phraséologie française et anglaise est disponible sur le site du Ministère ou sur le site du SIA.

**Note importante 1 :** En France, il est possible d'utiliser la langue française en radiotéléphonie sur tous les aérodromes, y compris les aéroports avec plus de 50 000 mouvements IFR internationaux par an.

**Note importante 2 :** En langue française et en dérogation à la règle de transmission des nombres (SERA.14035), un nombre peut être transmis comme on l'énonce dans la vie courante ou comme une suite de nombres.

Dès que la lisibilité des transmissions n'est pas satisfaisante ou en cas d'ambiguïté, la règle générale s'applique (SERA.14035).

Cette dérogation a été notifiée à la Commission, à l'EASA et portée à la connaissance de tous les Etats Membres.

#### Exemples :

- 45 : quarante-cinq
- 210 : deux cent dix / deux dix
- 1012 : mille douze
- 1217 : douze / dix-sept
- 5643 : cinquante-six / quarante-trois.

#### 1.1.7 PANNE DE COMMUNICATION RADIO (SERA.14083)

Depuis le 1er mai 2025, les procédures à appliquer en cas de panne de communication radio sont celles dont dispose la règle SERA.14083 du règlement d'exécution (UE) n° 923/2012, modifié par le règlement d'exécution (UE) 2024/404.

#### 1.1.8 SERVICES LIES A LA METEOROLOGIE

En France, les renseignements AIRMET sont communiqués sous la forme de cartes de prévisions de temps significatif TEMSI. La carte TEMSI France est une carte schématique du temps significatif prévu à heure fixe, où ne sont portés que les phénomènes importants et les masses nuageuses. Elle est élaborée pour les vols à basse altitude.

#### 1.1.9 NAPPES D'HYDROCARBURES FLOTTANT SUR LA MER

L'instruction du 15 juillet 2002 relative à la recherche et à la répression de la pollution par les navires, engins flottants et plateformes préconise l'information de l'autorité responsable par les moyens les plus rapides de tout rejet constaté par les équipages d'aéronefs.

#### 1.1.10 PHENOMENES AEROSPATIAUX NON IDENTIFIES

a. Le Centre National d'Etudes Spatiales (CNES) a mis en place en son sein le Groupe d'Etudes et d'Informations sur les Phénomènes Aérospatiaux Non identifiés (GEIPAN).

b. Le système de recueil de l'information sur ces phénomènes nécessite la collaboration des services de la circulation aérienne (contrôleur) et des exploitants d'aéronefs (pilotes).

c. Il est donc demandé aux équipages témoins de phénomènes aérospatiaux inexplicables :

- d'en aviser immédiatement l'organisme de la circulation aérienne concerné afin que les enregistrements (radar, radiotéléphoniques et téléphoniques) soient conservés aux fins d'étude par le GEIPAN.

Finally, a guide published by DSNA summarizing French and English phraseology is available on the Ministry's website or on the SIA website.

**Important note 1 :** In France, it is possible to use the French language in radiotelephony on all aerodromes, including airports with more than 50 000 international IFR movements per year.

**Important note 2 :** In the French language, and in derogation from the rule of transmission of numbers (SERA.14035), a number can be transmitted as it is expressed in everyday life or as a sequence of numbers.

Soon as the legibility of the transmissions is not satisfactory or in case of ambiguity, the general rule applies (SERA.14035).

This derogation was notified to the Commission, EASA and brought to the attention of all Member States.

#### Examples :

- 45 : "quarante-cinq"
- 210 : deux cent dix / deux dix
- 1012 : mille douze
- 1217 : douze / dix-sept
- 5643 : cinquante-six / quarante-trois.

#### 1.1.7 RADIO COMMUNICATION FAILURE (SERA.14083)

Since 1st May 2025, the radio communication failure procedures are those set out in rule SERA.14083 of implementing regulation (EU) N° 923/2012, amended by implementing regulation (UE) 2024/404.

#### 1.1.8 SERVICES RELATED TO METEOROLOGY

In France, AIRMET information is communicated in the form of TEMSI significant time forecast charts. The TEMSI France chart is a schematic chart of the significant weather provided at a fixed time, where only important phenomena and cloud masses are represented. It is designed for low-level flights.

#### 1.1.9 OIL SLICKS FLOATING ON THE SEA

The Instruction of 15th July 2002 relating to pollution search and repressive measures about ships, floating tackles and platforms recommends informing the responsible authority by the fastest possible means of any discharge noticed by aircrews.

#### 1.1.10 UNIDENTIFIED AIRSPACE PHENOMENA

a. The National Space Research Centre (CNES) has formed a group within itself for the Study and Information about Unidentified Airspace Phenomena (GEIPAN).

b. The method of collecting data on these phenomena requires the cooperation of air traffic control services (controllers) and of aircraft operators (pilots).

c. Aircrews observing inexplicable airspace phenomena are therefore requested :

- to provide GEIPAN with a report of the observed phenomenon, preferably using the following form which will be supplied to aircraft operators by GEIPAN.

Centre National d'Etudes Spatiales  
18, Avenue Edouard Belin  
GEIPAN  
31401 TOULOUSE Cedex 9  
TEL : 05 61 27 48 01  
E-mail : geipan@cnes.fr

**CENTRE NATIONAL D'ETUDES SPATIALES**  
**Groupe d'Etudes et d'Informations sur les Phénomènes Aérospatiaux non identifiés**

**FORMULAIRE DE COMPTE RENDU / STATEMENT**

Formulaire à utiliser par les pilotes désirant adresser des comptes rendus d'observations de phénomènes aérospatiaux non-identifiés, et par les agents des organismes de contrôle de la circulation aérienne qui constatent ou reçoivent de tels comptes rendus par téléphone, téletype ou radio.

*Statement to be used by pilots intending to transmit observation report of unidentified airspace phenomena and by operator report of unidentified airspace phenomena and by operators in Air Traffic Control Centers who state or receive these reports by telephone, teletype or radio*

A	PILOTE (*) <i>Pilot</i>	CONTROLEUR (*) <i>Controller</i>
B	Grade, nom, prénoms / grade, name, surname	
C	Compagnie ou service de contrôle <i>Company or flight control center</i> Adresse <i>Address</i>	
D	Identification appareil <i>Aircraft identification</i>	
E	Type	
F	Indicatif d'appel <i>Call or flight number</i>	
G	Aérodrome départ <i>Departure airport</i>	
H	Destination	
I	Position estimée et cap au début de l'observation <i>Estimated position and course at the beginning of the observation</i>	
J	Date et heure UTC au début de l'observation (Zoulou Time) <i>Date and time UTC at the beginning of the observation (Zoulou time)</i>	
K	Altitude / Calage altimétrique au début de l'observation <i>Altitude / Altimeter setting at the beginning of the observation (flight level)</i>	Vol horizontal (flight) <input type="text"/> Calage altimétrique m / ft Montée (Up) <input type="text"/> Altimeter setting Descente (Down) <input type="text"/> ... hPa / QFE / QNH / 1013,2 hPa
L	Type de plan de vol <i>Type of flight plan</i>	IFR [ <input type="checkbox"/> ] VFR [ <input type="checkbox"/> ]

(\*) Rayer la mention inutile  
(\*) Delete where inapplicable

Suite du Compte rendu au verso / Statement continued overleaf

VERSO DU COMPTE RENDU / Statement overleaf REF .		
M	Météorologie <i>Meteorology</i>	....m / ft au-dessus / au-dessous des nuages/brouillard / brume sèche over / below clouds / fog / haze ....m / ft distance horizontale des nuages horizontal distance of clouds Entre couches de nuages Between cloud layers <input type="text"/> Volant soleil de face / de dos / Flying in front of the sun / behind Visibilité en vol estimée.....m / NM / estimated visibility
N	Description de l'observation/du phénomène : trajectoire / position relative / durée / forme / couleur / autre  <i>Describe the phenomenon : trajectory / relative position / time / color / other</i>  Croquis : <i>Sketch :</i>	
O	Radar sol <i>Ground radar</i>	Lieu du centre de contrôle radar : Echos [ <input type="checkbox"/> ] Oui / Yes <i>Position of radar control center :</i> [ <input type="checkbox"/> ] Non / No
P	Radar bord <i>Board radar</i>	Echos [ <input type="checkbox"/> ] Oui / Yes [ <input type="checkbox"/> ] Non / No
Q	Détecteur CAT / TAC <i>CAT / TAC Detector</i>	Déclenchement [ <input type="checkbox"/> ] Oui / Yes <i>Starting</i> [ <input type="checkbox"/> ] Non / Nothing

R	Fonctionnement anormal instruments de vol <i>Abnormal functioning of flight instruments</i>	<input type="checkbox"/> Oui / Yes <input type="checkbox"/> Non / No	DESCRIPTION :	
S	L'observation a-t-elle été signalée par radio / téléphone, téletype ? A quel organisme ?  <i>Observation reported by radio / telephone, teletype ?</i> <i>To which unit ?</i>	<input type="checkbox"/> Oui / Yes	Radio Téléphone	<input type="checkbox"/> à / to : ..... <input type="checkbox"/>
T	Date :  Heure UTC du compte rendu : <i>Time UTC of the statement :</i>	<input type="checkbox"/> Non / No	Téletype	<input type="checkbox"/> Organisme civil <input type="checkbox"/> Militaire

← 1.1.11 SURVOL DES INCENDIES DE FORêt ET DE VÉGÉTATION

1.1.11 OVERFLIGHT OF FOREST AND VEGETATION FIRES

1. Les incendies de forêt et de végétation sont susceptibles de remettre en cause la sécurité des aéronefs évoluant à leur proximité.

Outre les dangers dus à l'abaissement de la visibilité par la fumée et à la présence de fortes turbulences, il existe des risques élevés d'abordage avec les aéronefs engagés sur un incendie.

Les aéronefs de la sécurité civile chargés de la lutte contre les incendies, ou affrétés à cet effet, (en particulier les Canadair, les Dash 8, les hélicoptères bombardiers d'eau ou les avions de surveillance et de coordination) sont en effet amenés par la nature de leur mission à survoler les feux à basse et très basse altitude, dans des conditions de visibilité réduite, et les équipages doivent consacrer une attention particulièrement soutenue à la conduite de certaines phases de vol.

2. Pour l'application de SERA.3101, les navigateurs aériens constatant la présence d'une fumée ou d'un feu de forêt :

- s'écartent d'une distance d'au moins 5 NM du contour du feu ou à une hauteur d'au moins 1500 m (5000 ft) ;
- et font preuve de la plus grande vigilance à l'égard des aéronefs engagés sur l'incendie ou évoluant à proximité notamment pour les besoins du ravitaillement sur certains aérodromes, et d'écopage sur les plans d'eau.

3. Tout début d'incendie de forêt ou de végétation peut être utilement signalé par les équipages aux organismes des services de la circulation aérienne avec lesquels ils sont en contact.

1. Forest and vegetation fires may jeopardize the safety of ACFT flying in their vicinity.

In addition to dangers due to reduced visibility by smoke and the presence of severe turbulence, there is a high risk of collision with rescue ACFT called in to fly over the fire.

Civilian Protection ACFT in charge of fire-fighting, or chartered thereof (in particular Canadair, Dash 8, water bomber helicopters or surveillance and coordination ACFT) are, by the very nature of their tasks, called upon to fly over fires at low and very low altitude, in low-visibility conditions, while crews have to pay particular attention to certain phases of the flight.

2. In accordance with SERA.3101, flight crew who notice smoke or a forest fire shall :

- keep a distance of at least 5 NM from the outline of the fire or a height of at least 1500 m (5000 ft) ;
- exercise the utmost vigilance regarding the movements of ACFT in action on the scene of a fire or flying in its vicinity, including for the purposes of refuelling on certain aerodromes or scooping on bodies of water.

3. Any forest fire outbreak may be usefully reported by flight crew to the air traffic services units they are in contact with.

← 1.1.12 ZONES INTERDITES A LA CAPTATION DE DONNÉES (ZICAD)

1.1.12 AREAS WHERE DATA COLLECTION IS FORBIDDEN (ZICAD)

L'article L. 6224-1 du code des transports définit les zones interdites à la captation aérienne de données (ZICAD) comme des zones où sont interdits la captation, l'enregistrement, la transmission, la conservation, l'utilisation ou la diffusion de données recueillies, depuis un aéronef, par un appareil photographique ou cinématographique ou par tout autre capteur de télédétection. Il existe un arrêté fixant la liste des zones interdites à la captation et au traitement des données recueillies depuis un aéronef qui est régulièrement mis à jour. Les ZICAD peuvent aussi être visualisées sur : <https://www.geoportail.gouv.fr>

Article L. 6224-1 of the French Transport Code defines ZICAD (zones interdites à la captation aérienne de données) as areas where the capture, recording, transmission, conservation, use or dissemination of data collected from an aircraft, by photographic or cinematographic equipment or by any other remote sensing sensor, is prohibited. A regularly updated decree sets out the list of areas prohibited from capturing and processing data collected from aircraft, which can also be displayed on the website : <https://www.geoportail.gouv.fr>

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank