



**MINISTÈRE
DES TRANSPORTS**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



AUTORISATIONS DE SURVOL BASSE HAUTEUR

Séminaire national manifestation aérienne du 5 février 2026

Guillaume FROC

Sommaire

1. A/C relevant des règles européennes ou nationales ?

- a. Annexe I à la BR – R(UE) 2018/1139
- b. A/C exploités pour une activité exclue par art. 2.3 a) de la BR
- c. A/C exclus par art. 2.8 de la BR

2. Référentiel réglementaire opérationnel ?

(pour les A/C civils)

- a. AIROPS
- b. Arr. 91 (« OPS-AG »)
- c. Dérogation DSAC.NO/D91/01
- d. Arrêté « OPS-ULM »

3. Dérogation BH ?

- A. Cadre spécifique : MAP (= SAP)
- B. Cadre général : MAA ou entraînement
 - a. Quand et comment la demander ?
 - b. Cas 1 / Cas 2 ?
 - c. NOTAM ou MAJ AIP : plancher + bas ?

1. Aéronefs relevant des règles européennes ou nationales ?

1. Aéronefs relevant des règles européennes ou non?

a. Annexe I au règlement de base (UE) n° 2018/1139

Une catégorisation est disponible dans le règlement de base :

[Annexe I au RÈGLEMENT \(UE\) 2018/1139](#)

La page du site du ministère chargé des transports « [Navigabilité des aéronefs : principes généraux](#) » ne fait que reprendre ce classement pour distinguer les aéronefs relevant des règles européennes, de ceux qui n'en relèvent pas, et précise les différents régimes de navigabilité possibles pour les aéronefs « annexe I » (= qui n'en relèvent pas).

ANNEXE I

Aéronefs visés à l'article 2, paragraphe 3, point d)

1. Catégories d'aéronefs avec équipage auxquelles le présent règlement ne s'applique pas:

a) les aéronefs à caractère historique qui satisfont aux critères ci-après:

i) aéronefs dont:

- la conception d'origine a été réalisée avant le 1^{er} janvier 1955, et
- la production a cessé avant le 1^{er} janvier 1975,

ou

ii) les aéronefs présentant un intérêt historique manifeste, pour les raisons suivantes:

- leur participation à un événement historique remarquable,
- l'avancée importante qu'ils représentent dans l'évolution de l'aviation, ou
- le rôle important qu'ils ont joué dans les forces armées d'un État membre;

ou

- b) les aéronefs spécialement conçus ou modifiés à des fins de recherche ou d'expérience ou à des fins scientifiques, s'ils sont susceptibles d'être construits en nombre très limité;**
- c) les aéronefs, y compris ceux fournis en kit, pour lesquels au moins 51 % des tâches de fabrication et d'assemblage sont réalisées par un amateur, une association d'amateurs à but non lucratif, pour leur usage propre, sans aucun objectif commercial;**
- d) les aéronefs qui ont été utilisés par les forces armées, sauf s'il s'agit d'un type pour lequel une norme de conception a été adoptée par l'Agence;**

- e) les avions dont la vitesse de décrochage mesurable ou la vitesse constante minimale de vol en configuration d'atterrissage ne dépasse pas 35 nœuds en vitesse calibrée (VC), les hélicoptères, les paramoteurs, les planeurs et les planeurs motorisés n'ayant pas plus de deux places et dont la masse maximale au décollage (MTOM), enregistrée par les États membres, n'excède pas:

	Avion/hélicoptère/paramoteur/planeur motorisé	Planeur	Avion/hélicoptère amphibie ou équipé de flotteurs	Système de récupération totale par parachute installé sur la cellule
Monoplace	MTOM de 300 kg	MTOM de 250 kg	MTOM supplémentaire de 30 kg	MTOM supplémentaire de 15 kg
Biplace	MTOM de 450 kg	MTOM de 400 kg	MTOM supplémentaire de 45 kg	MTOM supplémentaire de 25 kg

Lorsqu'un avion/hélicoptère amphibie ou équipé de flotteurs est exploité à la fois comme avion/hélicoptère équipé de flotteurs et comme avion/hélicoptère terrestre, cette masse doit être inférieure à la MTOM applicable.

- f) les autogires monoplaces et biplaces ayant une MTOM n'excédant pas 600 kilogrammes;
- g) les répliques d'aéronefs satisfaisant aux critères du point a) ou d) ci-dessus, dont la conception structurelle est analogue à celle des aéronefs originaux;
- h) les ballons et dirigeables à un ou deux occupants dont le volume maximal prévu à la conception n'excède pas 1 200 m³ en cas d'utilisation d'air chaud et 400 m³ en cas d'utilisation d'autres gaz de sustentation;
- i) tout autre aéronef avec équipage dont la masse structurelle maximale, carburant compris, n'excède pas 70 kilogrammes.

2. En outre, le présent règlement ne s'applique pas:

- a) aux aéronefs captifs dépourvus de système de propulsion lorsque la longueur maximale du moyen de retenue est de 50 mètres, et que:
 - i) la MTOM, y compris la charge utile, est inférieure à 25 kilogrammes, ou
 - ii) dans le cas d'un aérostat, le volume maximal prévu à la conception est inférieur à 40 m³;
- b) aux aéronefs captifs dont la MTOM n'excède pas 1 kilogramme.

—

1. Aéronefs relevant des règles européennes ou non?

b. Aéronefs exploités pour une activité exclue par art. 2.3 a) de la BR

3. Le présent règlement ne s'applique pas:

- a) aux aéronefs et à leurs moteurs, hélices, pièces, équipements non fixes et équipements de contrôle à distance d'aéronefs, lorsqu'ils exécutent des activités militaires, de douane, de police, de recherche et sauvetage, de lutte contre l'incendie, de contrôle des frontières, de surveillance côtière ou des activités ou services analogues sous le contrôle et la responsabilité d'un État membre, entrepris dans l'intérêt général par un organisme investi de prérogatives de puissance publique ou pour le compte de celui-ci, ni aux personnels et organismes prenant part aux activités et services exécutés par ces aéronefs;

- ⇒ C'est le cas notamment des aéronefs militaires, des aéronefs appartenant à l'État et utilisés par les services de douanes, de sécurité publique et de sécurité civile (et donc exclusivement affectés à un service public). Pour eux, des règles militaires ou étatiques sont applicables spécifiquement, selon l'autorité d'emploi.
- ⇒ Mais des avions civils non annexe I peuvent participer à de la lutte contre l'incendie, et relèvent d'autres règles nationales, civiles, vues par la suite ...

2. Référentiel réglementaire opérationnel ?

Les opérations réalisées à basses hauteurs sont considérées comme des exploitations spécialisées ou des activités particulières (selon le règlement opérationnel applicable). Ainsi certaines exigences spécifiques, définies dans les règlements opérationnels, s'appliquent à ces opérations.

2. Référentiel réglementaire opérationnel ?

a. Règlement AIROPS

Pour les aéronefs qui relèvent des règles européennes :

- **Règlement (UE) n° 965/2012 modifié, dit règlement « AIROPS »** déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux opérations aériennes d'avions et d'hélicoptères ;

⇒ Régime sans déclaration préalable (Part NCO) ou déclaratif (Part ORO + Part SPO).

Sur le site du ministère chargé des transports (page [MANIF](#)), il existe une note DSAC explicative :

[Télécharger Note – Mise en application des annexes NCC/NCO et SPO au règlement R\(UE\) n°965/2012 « AIR-OPS » : cas des manifestations aériennes](#)

2. Référentiel réglementaire opérationnel ?

b. Arrêté du 24/07/1991 « OPS-AG »

Pour les aéronefs « annexe I » (hormis ULM), les vols effectués lors d'une manifestation aérienne sont des activités particulières au sens de l'arrêté « OPS-AG », s'ils sont effectués en dérogation aux règles de la circulation aérienne générale (< 150 m ASFC hors « zone peuplée ») :

- **Arrêté du 24 juillet 1991 modifié, dit arrêté « OPS-AG »** relatif aux conditions d'utilisation des aéronefs civils en aviation générale ;

⇒ Régime déclaratif (dépôt de MAP et / ou d'une formation reconnue par un agrément DNC délivré par la DSAC).

En pratique, il n'existe pas d'agrément DNC pour la formation au vol de présentation à basse hauteur.

=> D'où la nécessité de déroger à cet arrêté ! (cf. diapo suivante)

2. Référentiel réglementaire opérationnel ?

c. Dérogation DSAC.NO/D91/01

Pour les aéronefs « annexe I » (hormis ULM), les vols effectués lors d'une manifestation aérienne sont des activités particulières au sens de l'arrêté « OPS-AG », s'ils sont effectués en dérogation aux règles de la circulation aérienne générale (< 150 m ASFC hors « zone peuplée »).

Faute d'organisme agréé DNC pour les évolutions à basse hauteur en vue d'une manifestation aérienne, tout exploitant / pilote relevant du régime opérationnel précité, peut solliciter depuis le 15 mars 2022 la mise en œuvre de la dérogation générique DSAC, vis-à-vis des exigences de dépôt de MAP (opérateur) et / ou de détention de DNC (pour chaque pilote) :

- **Dérogation DSAC.NO/D91/01** à l'arrêté du 24 juillet 1991 modifié relatif aux conditions d'utilisation des aéronefs civils en aviation générale

Source : <https://www.ecologie.gouv.fr/politiques-publiques/travail-aerien>

2. Référentiel réglementaire opérationnel ?

d. Arrêté « OPS-ULM »

Pour les aéronefs « annexe I » (ULM), les vols effectués lors d'une manifestation aérienne sont des activités particulières au sens de l'arrêté « OPS-ULM », si par exemple :

- a) Des substances ou des charges sont relâchées par l'ULM durant le vol (activité dite de largage «LAR»);
 - b) Un parachutiste est largué (activité dite de parachutage «PAR»);
 - c) Des charges ou des biens externes sont remorqués, à l'exception du remorquage d'un planeur (activité dite de remorquage «REM»);
 - d) Un planeur est remorqué (activité dite de remorquage planeur «REP»);
 - e) L'objet du vol est d'effectuer des relevés, observations, surveillance ou prises de vues aériennes (activité dite de prise de vue aérienne «PVA»);
 - f) Un équipement spécial est requis pour remplir la mission et cet équipement affecte la manoeuvrabilité de l'ULM (activité dite avec manoeuvrabilité affectée «MAN»);
 - g) Des manoeuvres de voltige sont réalisées (activité dite de voltige «VOG», y compris le vol à sensation);
 - h) Toute autre activité nécessitant d'évoluer à basse hauteur en dérogation des hauteurs minimales de vol (activité dite à basse hauteur «BAH»);
- **Arrêté du 17 février 2025 modifié, dit arrêté « OPS-ULM »** relatif aux conditions d'utilisation des aéronefs ultralégers motorisés (ULM) ;

⇒ Régime déclaratif (déclaration d'activité par l'exploitant, et délivrance d'un accusé de réception par la DSAC).

3. Dérogation Basse Hauteur ?

1. Dans le cadre d'une MAP (présentations en vol en présence de public ou répétitions sur site sans appel au public), le « volume de présentation basse hauteur » (s'il existe !), permet de descendre en-dessous des hauteurs minimales applicables dans le cadre de la réglementation générale (règles de l'air, survol des agglomérations, etc.).
2. Sinon, le « droit commun » s'applique, par exemple, dans le cadre d'un entraînement (pas nécessairement sur site de la manifestation aérienne) ou dans le cadre d'une manifestation aérienne autre (MAA) comme un défilé aérien civil ou un « sunset », il peut être nécessaire de demander à la DSAC-IR une autorisation de vol à basse hauteur.

Attention : Dès lors que vous sortez du cadre de la MAP, pour voler à basse hauteur, il faut demander cette autorisation à la DSAC-IR !

3. Dérogation Basse Hauteur ?

B. Cadre général : MAA ou entraînement

a. Quand et comment la demander ?

Les vols dits « AGGLOS » sont des vols réalisés « au-dessus des zones à forte densité, des villes ou autres agglomérations, ou de rassemblements de personnes en plein air ».

Les vols dits RASANTS sont des vols réalisés : « ailleurs qu'au-dessus des zones à forte densité, des villes ou autres agglomérations, ou de rassemblements de personnes en plein air » extrait du point (SERA 5005 f) 2)).

Conclusion : Pour déterminer si on est en vol rasant ou aggro il faut regarder ce qui se situe directement en dessous (à la verticale) de l'aéronef

3. Dérogation Basse Hauteur ?

B. Cadre général : MAA ou entraînement

a. Quand et comment la demander ?

Une seule page officielle à consulter, avant tout envoi de formulaire de demande à la DSAC :

<https://www.ecologie.gouv.fr/politiques-publiques/guides-exploitants-daeronefs#exploitations-specialisees-9>

Préavis de **30 jours** minimum, à compter de la réception d'un dossier complet.

Autorisations de survols basses hauteurs

- [Télécharger Formulaire - Demande d'autorisation de survol en travail aérien - R5-AUT-VOL-F1-V9](#) 
PDF – 271.24 Ko
- [Télécharger Form - Overflight authorisation request for aerial work operations - R5-AUT-VOL-F1-V9-EN](#) 
PDF – 293.26 Ko
- [Télécharger Formulaire - Demande de renouvellement d'une autorisation de survol en travail aérien - R5-AUT-VOL-F2-V3](#) 
PDF – 135.38 Ko
- [Télécharger Form - Overflight authorisation renewal request for aerial work operations - R5-AUT-VOL-F2-V3-EN](#) 
PDF – 144.34 Ko
- [Télécharger Contacts dans les préfectures - Autorisation de survols basses hauteurs - version du 2 décembre 2025](#) 
PDF – 228.34 Ko

→ [Guide autorisation de survols basses hauteurs - Ed3 V5 juillet 2025](#) 

Formulaire de demande d'autorisation BH (extraits)

2. Nature de la demande d'autorisation

- ☐ Demande d'autorisation de survol au-dessus des zones à fortes densité, des villes ou autres agglomérations, ou de rassemblements de personnes en plein air – « VOL AGGLO »
 Demande à présenter aux préfets du (des) département(s) concerné(s) 30 jours avant la date des opérations avec copie à la DSAC IR territorialement compétente et la Police aux Frontières (PAF).
- ☐ Demande d'autorisation de survol en dehors des zones à fortes densité, des villes ou autres agglomérations, ou de rassemblements de personnes en plein air – « VOL RASANT »
 Demande à présenter au moins 20 jours avant la date de la première opération, à la DSAC IR :
 - ayant délivré l'accusé de réception de la déclaration SPO ou SAO (commercial),
 - ayant délivré l'attestation de dépôt de MAP pour les exploitants français non AIROPS et non SAO,
 - territorialement compétente pour le lieu où est basé l'exploitant NCO ou SAO français (non commercial),
 - territorialement compétente pour lieu de la première mission en France pour un exploitant étranger.

3. Type d'exploitation de la demande d'autorisation

L'exploitation est soumise à la réglementation européenne opérationnelle (AIROPS ou SAO)

Oui ☐

Non ☐

4. Les opérations

Les opérations correspondent à l'une au moins des opérations listées en page 2 et sont effectuées au moyen d'avions ou d'hélicoptères.

Oui ☐

Non ☐

NOTE : Si vous avez répondu « Oui » à cette rubrique, vous êtes dans le CAS 2 sinon vous êtes dans le CAS 1. Pour pouvoir postuler dans le CAS 2, un exploitant AIROPS SPO d'une opération commerciale doit avoir obtenu de son autorité compétente une autorisation préalable « haut risque » pour le type d'exploitation spécialisée envisagée, conformément aux points ARO.OPS.150 et ORO.SPO.110 du règlement AIROPS.

Voir les définitions de VOL AGGLO et VOL RASANT au § 1.3 du Guide « Autorisations de survols basses hauteurs »

Liste des opérations visées à la rubrique n°4

- Toute opération effectuée, hors d'un spectacle aérien public soumis à autorisation préfectorale par l'article R. 131-3 du code de l'aviation civile, au-dessus d'une agglomération, d'un établissement « seuil haut » ou à proximité d'un rassemblement de personnes :

– à une hauteur à laquelle les performances de l'aéronef, dans l'éventualité de la panne d'un moteur, ne permettent pas d'assurer la poursuite du vol ou un atterrissage forcé, hors de l'agglomération, du rassemblement de personnes ou de l'établissement « seuil haut », et sans risque pour les personnes au sol sans lien direct avec l'activité ;
ou

– à des hauteurs inférieures aux valeurs suivantes :

		Agglomération de largeur moyenne inférieure à 1 200 m ou rassemblement de moins de 10000 personnes ou établissement «seuil haut»	Agglomération de largeur moyenne comprise entre 1200 m et 3600 m ou rassemblement de 10000 à 100000 personnes	Agglomération de largeur moyenne supérieure à 3600 m ou rassemblement de plus de 100000 personnes
Aéronefs monomoteurs	Jour	300 m	400 m	500 m
	Nuit	600 m		
Aéronefs multimoteurs	Jour	150 m		
	Nuit	300 m		

- Transport de charges externes par hélicoptères avec survol d'une agglomération, d'un rassemblement de personnes ou d'un établissement « seuil haut » ;

- Hélicoptage de personnes en charges externes sans que l'hélicoptère utilisé dispose de la capacité à maintenir un vol stationnaire hors effet de sol en cas de panne d'un moteur ;

- Vols à sensations effectués avec plus de deux personnes, équipage non compris, ou à l'aide d'un aéronef complexe au sens du règlement (CE) n° 216/2008 modifié du Parlement européen et du Conseil du 20 février 2008 ;

- Prises de vues d'événements sportifs à une hauteur inférieure à 50 m ;

3. Dérogation Basse Hauteur ?

B. Cadre général : MAA ou entraînement

a. Quand et comment la demander ?

3. Dérogation Basse Hauteur ?

B. Cadre général : MAA ou entraînement

b. Cas 1 / Cas 2 ?

Définition du HR à l'article 17 de l'arrêté du 18 août 2016 :

Exploitations spécialisées commerciales à haut risque.

En complément du 1) du a) du point ORO.SPO.110 du règlement n° 965/2012 susvisé, sont classées à haut risque et soumises à autorisation préalable conformément aux points ARO.OPS.150 et ORO.SPO.110 du même règlement les exploitations spécialisées commerciales suivantes :

a) Toute activité, hors parachutage en manifestation aérienne, effectuée au-dessus d'une agglomération, d'un établissement « seuil haut » ou à proximité d'un rassemblement de personnes :

Définition du rassemblement de personne à l'article 16

b) Rassemblement de personnes : un attroupement de plusieurs dizaines de personnes, notamment public de spectacle ou de manifestation sportive, parcs publics, plages ou sites touristiques en période d'affluence, défilé... Un vol est considéré à proximité d'un tel rassemblement lorsque la distance horizontale entre l'aéronef et ce rassemblement est inférieure à 300 m ;

Conclusion : Pour déterminer si on est en cas 1 ou cas 2 quand on parle de rassemblement de personne il faut regarder si on se situe à moins de 300m de celui-ci ou non

3. Dérogation Basse Hauteur ?

B. Cadre général : MAA ou entraînement

c. NOTAM ou MAJ AIP : plancher + bas ?

Une fois l'autorisation de vol rasant obtenue pour votre site d'entraînement, un constat se dresse : peu de localisations permanentes d'activité de voltige disposent d'un plancher inférieur à 500 pieds ASFC (au-dessus de la surface) !

6635	voltige BORDEAUX LEOGNAN SAUCATS Aérodrome (33)	4500ft AMSL	SR-SS
	44°41'57"N , 000°35'50"W Axe 03/21 de 3200 m centré sur PSN.	330ft ASFC	Activité réservée aux pilotes autorisés et selon protocole. Activité : - connue de AQUITAINE INFO - annoncée sur SAUCATS A/A Activity reserved for pilots authorized and according to protocol. Activity : - known on AQUITAINE INFO - announced on SAUCATS A/A

Source : Publication d'information aéronautique ou « eAIP France » (ENR 5.5) en vigueur, disponible sur le site du service de l'information aéronautique (<https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr>)

=> Il reste possible de modifier temporairement ce plancher par NOTAM, en sollicitant la subdivision navigation aérienne de la DSAC-IR dont vous relevez pour l'opération.

3. Dérogation Basse Hauteur ?

B. Cadre général : MAA ou entraînement

c. NOTAM ou MAJ AIP : plancher + bas ?

LFFA W0626/24 NOTAMN
Q)LFEE/QWBLW/IV/M/AW/000/070/4723N00457E005
A)LFGI
B)2405020800
C)2410251500
D)THU FRI SAT 0800-1500
E)AEROBATIC NR 6461 DIJON DAROIS AERODROME MODIFIED :
- LOWERING OF LOWER LIMIT AT 150FT ASFC RESERVED FOR THE ONLY ACFT
HAVING AN AUTHORIZATION OF FLIGHT WITH LOW HEIGHT.
- PSN : 472313N 0045653E
- INFO FOR USERS :
ACTUAL ACTIVITY KNOWN ON :
DAROIS A/A : 119.555MHZ
BALE INFO : 135.850MHZ
- SPECIAL PROVISIONS :
SLOTS OF 10 MINUTES
DURING ACTUAL ACTIVITY, PAVED AND UNPAVED RWY 02/20 WILL BE CLOSED.
- SERVICES TO BE CONTACTED :
BEFORE AND DURING ACTIVITY : 'ACB COTE D'OR', TEL 33 3.80.35.61.09.
F)150FT AGL
G)FI 070

Source : NOTAM (= message d'avertissement aux navigateurs aériens) publié par la DSAC Nord-Est, consultable par tout pilote dans le cadre de sa préparation du vol, sur le site « SOFIA-Briefing »

(<https://sofia-briefing.aviation-civile.gouv.fr/sofia/pages/homepage.html>)

=> C'est un exemple de modification temporaire d'un plancher d'activité par NOTAM, après sollicitation de la subdivision navigation aérienne de la DSAC-IR dont vous relevez pour l'opération.

Merci de votre attention !

Des questions ?

Quizz : question n° 1

Cas d'un pilote de présentation civil qui veut évoluer en manifestation aérienne soumise à autorisation préfectorale (MAP) à basse hauteur ?

Que lui faut-il au niveau opérationnel, circulation aérienne (et espace aérien) ?

Quizz : réponses à la question n° 1

Cas d'un pilote de présentation civil qui veut évoluer en manifestation aérienne soumise à autorisation préfectorale (MAP) à basse hauteur ?

1. OPS

NCO.SPEC => pas de déclaration, mais évaluation des risques + listes de vérification

SPO (si a/c complexe) => déclaration

TA91 => MAP déposé en DSAC-IR, ou décision individuelle de dérogation générique (% MAP et / ou DNC)

ULM => déclaration à/c 01/04/2026

2. CA

AP pour le SAP (répétitions + spectacle)

3. EA

ZRT par NOTAM ou SUP AIP

Quizz : question n° 2

Cas d'un pilote de présentation civil qui veut s'entraîner à basse hauteur avant la saison, sur son lieu de pratique habituel ?

Que lui faut-il au niveau opérationnel, circulation aérienne (et espace aérien) ?

Quizz : réponses à la question n° 2

Cas d'un pilote de présentation civil qui veut s'entraîner à basse hauteur avant la saison, sur son lieu de pratique habituel ?

1. OPS

NCO.SPEC => pas de déclaration, mais évaluation des risques + listes de vérification

SPO (si a/c complexe) => déclaration

TA91 => MAP déposé en DSAC-IR, ou décision individuelle de dérogation générique (% MAP et / ou DNC)

ULM => déclaration à/c 01/04/2026

2. CA

AP vol rasant valide 4 ans territoire national (en général)

3. EA

Localisation d'activité avec plafond abaissé (en général, par NOTAM, comme peu de localisations permanentes ont un plancher < 500 ft ASFC)

Quizz : question n° 3

Cas d'un pilote de présentation civil qui veut évoluer en défilé aérien civil (= MAA cas 2) au-dessus d'une agglomération (à hauteur dérogatoire) ?

Que lui faut-il au niveau opérationnel, circulation aérienne (et espace aérien) ?

Quizz : réponses à la question n° 3

Cas d'un pilote de présentation civil qui veut évoluer en défilé aérien civil (= MAA cas 2) au-dessus d'une agglomération (à hauteur dérogatoire) ?

1. OPS

NCO.SPEC => pas de déclaration, mais évaluation des risques + listes de vérification

SPO (si a/c complexe) => déclaration

TA91 => MAP déposé en DSAC-IR, ou décision individuelle de dérogation générique (% MAP et / ou DNC)

ULM => déclaration à/c 01/04/2026

2. CA

AP vol aggro restreint à la mission (durée + lieu)

3. EA

Pas de localisation voltige (par définition, pas de voltige en défilé), mais ZRT si besoin, pour ségréguer l'espace aérien. En général toutefois : rien !