

République française
Codice dei Trasporti e
Codice dell'Aviazione Civile
Transports Code and
Civil Aviation Code

Parole chiave | Cielo, spazio aereo, legge, navigazione aerea, Francia
Keywords | Sky, airspace, law, air navigation, France

Abstract | Codice dei Trasporti e Codice dell'Aviazione Civile

Traduzione curata da Micol Roversi Monaco di alcuni articoli del *Codice dei Trasporti* e del *Codice dell'Aviazione Civile* della Repubblica francese, versione in vigore il 20 luglio 2022.

Transports Code and Civil Aviation Code

Translation edited by Micol Roversi Monaco of some articles of the *Transports Code* and of the *Civil Aviation Code* of the French Republic, version in force on July 20, 2022.

Daro Sulakauri, *I started to observe the nature, just like I did when I was a kid*, dalla serie | from the series *I was dreaming when I wrote this*, 2020

Università Iuav di Venezia
Department of Architecture and Arts

9 788822 908841
ISBN 978-88-229-0884-1
ISSN 2704-7598 € 18

Università Iuav di Venezia
Dipartimento di Culture del progetto

VESPER No. 7

VESPER No. 7

SKY

CIELO | SKY

VESPER No. 7

CIELO

Fall | Winter 2022
Journal of Architecture, Arts & Theory

Quodlibet

Autunno | Inverno 2022
Rivista di architettura, arti e teoria

Vesper è una rivista scientifica semestrale, multidisciplinare e bilingue, si occupa delle relazioni tra forme e processi del progetto e del pensiero. Ponendo lo sguardo al crepuscolo, quando la luce si confonde con il buio e l'oggetto illuminante non è più visibile, *Vesper* intende leggere l'atto progettuale seguendo e rendendo evidente il moto della trasformazione. Pitagora identificò nel pianeta Venere sia la stella della sera (*Hesperos*) che quella del mattino (*Phosphoros*), i due nomi si riferiscono allo stesso astro ma posto in condizioni temporali differenti. *Vesper* dichiara quindi una posizione più che un oggetto e privilegia il situarsi che ne profila lo statuto. Non è qui accesa la luce tagliente dell'alba, che promette giorni completamente nuovi e alti sol dell'avvenire, ma quella che fa intravedere nella penombra una possibilità nell'esistente.

Richiamando e rinnovando la tradizione delle riviste cartacee italiane, *Vesper* ospita un paesaggio articolato di modalità narrative, accoglie forme di scrittura e stili differenti, privilegia l'intelligenza visiva del progetto, dell'espressione grafica, dell'immagine e delle contaminazioni tra linguaggi. La rivista è pensata nella sua successione di numeri tematici come discorso sulla contemporaneità, nello spazio di ogni singolo numero è articolata in un insieme di rubriche che gettano luci differenti sul tema. Nel procedere delle diverse sezioni – editoriale, citazione, progetto, racconto, lezione, saggio, inserto, traduzione, archivio, viaggio, ring, tutorial, dizionario – mutano i riverberi tra idee e realtà, si accende l'intreccio tra evidenze concrete e loro potenzialità, potenziali trasformativi, immaginari. Le rubriche sono pensate non per aggiornare istantaneamente ma per indagare condizioni progettuali e per fornire strumenti e materiali dall'*ombra lunga*.

Vesper is a six-monthly, multidisciplinary and bilingual scientific journal which deals with the relationships between forms and processes of thought and of design. Gazing into the dusk, when light slowly merges with darkness and the illuminating object is no longer visible, *Vesper* aims to interpret the act of designing through tracing and revealing the movement of transformation. Pythagoras identified in the planet Venus both the evening star (*Hesperos*) and the morning star (*Phosphoros*), assigning the two names to the same star observed in different temporal conditions. *Vesper* thus states a perspective rather than an object, privileging the condition that defines its status. Rather than the sharp light of dawn, heralding a brand-new day and promising a brighter future, it is the twilight that allows you to have a glimpse at the potential of what is already there.

Following the tradition of Italian paper journals, *Vesper* revives it by hosting a wide spectrum of narratives, welcoming different writings and styles, privileging the visual intelligence of design, of graphic expression, of images and contaminations between different languages. The journal is conceived as a series of thematic issues that build a discourse on the contemporary. Each issue is divided into sections that offer a range of diverse perspectives on the theme analysed: editorial, quote, project, tale, lecture, essay, extra, translation, archive, journey, ring, tutorial, dictionary. Throughout the different sections, reverberations between ideas and reality change, connections emerge between tangible facts and their potentials, transformative prospects, collective perception. The principal aim of these sections is not to provide instant news, but to offer an in-depth investigation of different instances of design and to provide tools and materials that have a long-lasting effect.

VESPER No. 7

CIELO



Daro Sulakauri, *Chiatura City. Cable Car System*, from the series | dalla serie *The Black Gold*, Georgia, 2018.

Editoriale | Editorial
8 – 17

Sara Marini
Cielo
Sky

Citazione | Quote
18 – 22

Cedric Price
Flocks

Breve estratto da un testo critico che definisce la rotta o le coordinate di attraversamento del tema. | Brief excerpt from a critical text concerning different perspectives on the topic.

Progetti | Projects
24 – 35

Mark Foster Gage
The Architecture of Ouranos

Contributi che indagano le ragioni, le *mise-en-scène*, le risultanti di progetti realizzati attraverso le voci degli autori e/o di critici. | Contributions that investigate the reasons, the *mise-en-scènes*, and the results of an accomplished project throughout the voices of the authors and/or the critics.

36 – 49

Sandro Marpillero, Patricia Dailey
Terminal Iron Works: Skies in a Room
Terminal Iron Works: cieli in una stanza

50 – 61

Lina Malfona
Interno manierista. Il nuovo Casinò di Venezia
A Mannerist Interior. Venice's New Casino

62 – 79

Alberto Bertagna
Il bivacco evolutivo
The Evolutionary Bivouac

Inserito | Extra
80 – 89

Michelangelo Frammartino
Il buco
The Hole

Forma e modo d'espressione di questa rubrica sono a discrezione dell'autore. | The section consists in the original contribution of an author.

Viaggio | Journey
90 – 96

Alessandro Calefati
L'espressione del cielo. Le interfacce estetiche in Watsuji Tetsurō
The Expression of the Sky. Aesthetic Interfaces in Watsuji Tetsurō

Resoconto di un viaggio fisico o immaginario e delle sue evoluzioni temporali e spaziali. | A physical or imaginary journey in its temporal and spatial development.

Saggi | Essays
98 – 111

Massimo Palma
Lenz e Lesabéndio. Il progetto contro il cielo in Scheerbart e Celan
Lenz and Lesabéndio. Design Against the Sky in Scheerbart and Celan

Saggi critici articolati in citazioni, note, iconografie e una bibliografia. | Essays including quotes, notes, iconography and bibliography.

112 – 125 [Giuseppe D’Acunto](#)
Il cielo in terra: artificio, inganno
e prospettiva nel *Trionfo del Nome
di Gesù* di Giovan Battista Gaulli
Heaven on Earth: Artifice, Deception, and
Perspective in Giovan Battista Gaulli’s
Trionfo del Nome di Gesù

126 – 139 [Luca Lanini](#)
Al di là del cielo. Georgij Krutikov e il
cosmismo nell’avanguardia sovietica
Beyond the Sky. Georgy Krutikov and
Cosmism in the Soviet Avant-garde

140 – 154 [Ludovico Centis](#)
Life and Death in the Clouds. Design
and the Meteorological Obsession
Vita e morte tra le nuvole. Il design
e l’ossessione meteorologica

155 – 156 [Bibliografie | Bibliographies](#)

Archivi | Archives
158 – 169 [Manuel Orazi](#)
Resistenza celeste. Un monumento
di provincia e la sua “forma aperta”
nell’epoca del relazionismo spaziale
Celestial Resistance. A Provincial
Monument and Its ‘Open Form’ in the
Era of Spatial Relations

170 – 178 [Marzia Marandola](#)
Costruire una tenda sotto il cielo
Building a Tent Under the Sky

Racconti | Tales
180 – 182 [Roberto Conte](#)
Il cielo al limite dello spazio
The Sky at the Edge of Space

183 – 187 [Michael Hirschbichler](#)
Dissolves (Sky Pieces)

Testo critico che accompagna una
selezione di materiali d’archivio
presentati con le loro coordinate di
provenienza. | Critical text accompanying
a selection of archival material
presented with its source reference.

Narrazioni testuali o per immagini
attraverso realtà note o ipotetiche. |
Textual or visual narratives exploring
actual or hypothetical worlds.

Traduzione | Translation
190 – 193 [DROIT AU CIEL](#)
[Micol Roversi Monaco](#)
“Diritto del cielo”: il caso francese
‘Right to the Sky’: Air Law in France

194 – 203 [République française](#)
Codice dei Trasporti e
Codice dell’Aviazione Civile
Transports Code and
Civil Aviation Code

Dizionario | Dictionary
204 – 205 [Fred Scharmen](#)
Space

206 – 207 [Ettore Rocca](#)
Timaeus

208 – 209 [Sara Buoso](#)
Universe

210 – 211 [Federico Deambrosis](#)
Australe

212 – 213 [Claudia Pirina](#)
Boreale

214 – 215 [Silvia Dalzero](#)
Città (volanti)

Traduzione inedita di un documento
anticipata da un commento critico che
ne evidenzia rilevanza e attualità. |
Unreleased translation of a document
introduced by a critical comment
highlighting its relevance.

Definizioni critiche di tre lemmi in italiano
e tre lemmi in inglese contribuiscono
alla precisazione del tema. Il dizionario
prosegue con l’evolvere di “Vesper”,
si compone in itinere. | Critical definitions
of three headwords in Italian and three
headwords in English that contribute to
point out the issue’s topic. The definitions
through the issues of “Vesper” will compose
an ongoing dictionary.

*Parte legislativa, Parte sesta: aviazione civile, Libro II: traffico aereo,
Titolo I: diritti di circolazione, Capitolo I: sorvolo del territorio*

Articolo L6211-1. Qualsiasi aeromobile può circolare liberamente sul territorio francese. Tuttavia, un aeromobile di nazionalità straniera può circolare sul territorio francese soltanto a patto che gli venga concesso questo diritto da una convenzione diplomatica o che riceva un'autorizzazione a tal fine alle condizioni stabilite da un decreto del Consiglio di Stato.

Articolo L6211-2. Un aeromobile che effettua un volo internazionale è tenuto a rispettare la rotta aerea imposta per attraversare il confine.

Articolo L6211-3. Il diritto di un aeromobile di sorvolare le proprietà private non può essere esercitato in condizioni tali da ostacolare l'esercizio del diritto del proprietario.

Articolo L6211-4. Il sorvolo di alcune zone del territorio francese può essere vietato per motivi di ordine militare o di sicurezza pubblica secondo le condizioni stabilite con decreto del Consiglio di Stato. L'ubicazione e l'estensione delle aree vietate viene definita dall'autorità amministrativa.

Quando un territorio è dichiarato in stato d'assedio ai sensi degli articoli L. 2121-1 e seguenti del Codice della Difesa e il sorvolo di tale territorio è vietato, qualsiasi aeromobile che abbia contravvenuto a tale divieto verrà sequestrato non appena atterrato in qualsiasi luogo del territorio nazionale e i suoi occupanti saranno processati, davanti ai tribunali ordinari specializzati in questioni militari, con l'accusa di spionaggio, qualora il pilota al comando non sia in grado di giustificare le ragioni che lo hanno indotto a sorvolare il territorio. [...]

Parte legislativa, Parte sesta: aviazione civile, Libro III: aerodromi,

Titolo VI: inquinamento aeroportuale, Capitolo II: procedure di avvicinamento e di partenza

Articolo L6362-2. Per gli aeroporti dei gruppi da 1 a 3, le modifiche alle procedure di avvicinamento e di partenza, al di sotto di un'altitudine stabilita per regolamento, sono soggette a un'inchiesta pubblica previamente organizzata dall'autorità amministrativa, alle condizioni previste dal capitolo III del titolo II del libro I del Codice dell'ambiente. Le modifiche da prendere in considerazione sono quelle di natura permanente che hanno l'effetto di modificare in modo significativo le condizioni di sorvolo. I risultati dell'inchiesta pubblica saranno portati all'attenzione della

*Legislative Part, Part Six: Civil Aviation, Book II: Air Traffic,
Title I: Right of Circulation, Chapter I: Overflight of the Territory*

Article L6211-1. Any aircraft may move freely over French territory. However, aircraft of foreign nationality may operate over French territory only if this right is granted to it by a diplomatic convention or if it receives, for this purpose, an authorisation under conditions set by decree in the Council of State.

Article L6211-2. An aircraft making an international flight shall be required to follow the designated route in order to cross the border.

Article L6211-3. The right of an aircraft to fly over private property may not be exercised under such conditions as to interfere with the exercise of the owner's rights.

Article L6211-4. The flight of aircraft over certain areas of French territory may be prohibited for reasons of military or public security under conditions set by decree in the Council of State. The location and extent of the prohibited areas shall be determined by the administrative authority.

When a territory is declared under siege pursuant to Articles L. 2121-1 *et seq.* of the Defence Code and flight of aircraft over this territory is prohibited, any aircraft that has contravened this prohibition is seized upon landing at any location of the national territory, and its occupants prosecuted before the ordinary courts specialised in military matters on charge of espionage, if the captain cannot justify the reasons that led him to fly over the territory. [...]

*Legislative Part, Part Six: Civil Aviation, Book III: Aerodrome,
Title VI: Airport Nuisances, Chapter II: Approach and Departure Procedures*

Article L6362-2. For aerodromes in groups 1 to 3, changes in instrument flight approach and departure procedures below the flight altitude established by regulation are the subject of a prior public inquiry organised by the administrative authority, under the conditions laid down in Chapter III of Title II of Book I of the Environmental Code. The changes to be taken into account are those of a permanent nature and having the effect of significantly modifying the conditions of the flight of aircraft. The results of the public inquiry are brought to the attention of the Advisory Commission on the Environment and the Airport Nuisance Control Authority, which issue an opinion on the proposed change in air traffic.

Commissione di consulenza ambientale e dell'autorità di controllo sull'inquinamento aeroportuale, che esprimono un parere sulla modifica del traffico aereo prevista.

* * *

Codice dell'Aviazione Civile

République française, versione in vigore il 20 luglio 2022

*Parte normativa – Decreti del Consiglio di Stato, Libro I: aeromobili,
Titolo III: circolazione degli aeromobili, Capitolo I: diritto di circolazione*

Articolo R131-1. Un aeromobile può sorvolare un centro abitato o una città solo a un'altitudine tale da consentire l'atterraggio al di fuori della città o su un aerodromo pubblico, anche in caso di arresto dei mezzi di propulsione.

Articolo R131-2. Qualsiasi volo cosiddetto acrobatico che comporti manovre pericolose e non necessarie per il corretto funzionamento dell'aeromobile è vietato sopra a un'area edificata o sopra alla parte di un aerodromo aperta al pubblico.

Articolo R131-3. I movimenti di aeromobili che costituiscano spettacoli pubblici sono soggetti all'autorizzazione preventiva del prefetto, previa consultazione del sindaco. Un decreto congiunto del ministro dell'Aviazione Civile, del ministro dell'Interno e del ministro della Difesa disciplina le condizioni atte a garantire la sicurezza di questi eventi e stabilisce le procedure per il rilascio dell'autorizzazione necessaria.

Articolo R131-4. Le misure di divieto di sorvolo previste dal paragrafo 1 dell'articolo L. 131-3 sono adottate per ordine del ministro dell'Aviazione Civile e, quando vengono invocati motivi militari, per ordine congiunto del ministro dell'Aviazione Civile e del ministro della Difesa.

Tuttavia, quando hanno carattere di urgenza e, inoltre, l'area vietata non supera i 1000 metri di altezza dal suolo e non interessa le zone di prossimità diretta degli aerodromi, si possono adottare misure di divieto di sorvolo per un periodo non superiore a quattro giorni consecutivi, rinnovabile una volta per un uguale periodo:

- nella Francia metropolitana, per ordine del prefetto o, per quanto riguarda le acque territoriali, del prefetto marittimo, previa consultazione del direttore della regione dell'Aviazione Civile o di un suo rappresentante;
- nei dipartimenti d'oltremare, per ordine del prefetto, dopo aver consultato il direttore regionale dell'aviazione civile o, in mancanza di un direttore regionale, il capo dipartimento dell'Aviazione Civile o i loro rappresentanti; qualora riguardino le acque territoriali al largo di questi dipartimenti, queste misure sono adottate dal delegato del governo istituito con decreto n. 2005-1514 del 6 dicembre 2005,

* * *

Civil Aviation Code

République française, version in force on July 20, 2022

*Regulatory Part – Decrees in the Council of State, Free I: Aircraft,
Title III: Aircraft Circulation, Chapter I: Right of Circulation*

Article R131-1. Aircraft shall not be flown over a city or settlement unless as such a height that will permit a landing to be made, even if the means of propulsion are not in use, outside the settlement or at a public aerodrome.

Article R131-2. Any aerobatic flight involving dangerous and unnecessary manoeuvres for the proper functioning of an aircraft is prohibited over a settlement or the part of an aerodrome open to the public.

Article R131-3. Aircraft aerobatic manoeuvres in public air shows are subject to prior authorisation of the Prefect, after consulting the Mayor. A joint order of the Minister of Civil Aviation, the Minister of the Interior, and the Minister of Defence determines the conditions likely to ensure the safety of these events; it shall also lay down the detailed rules for issuing the authorisation.

Article R131-4. The measures for prohibiting the flight of aircraft provided for in the first paragraph of Article L. 131-3 shall be taken by order of the Minister responsible for civil aviation and, where military reasons are invoked, by joint order of the Minister of Civil Aviation and the Minister of Defence.

However, where they are of an urgent nature and the prohibited area does not exceed a height of 1000 metres above the ground, and does not concern the areas in the immediate vicinity of aerodromes, the measures prohibiting flight of aircraft may be established for a period which may not exceed four consecutive days, possibly renewable once for an equal period:

- in the region of Metropolitan France, by order of the Prefect or, as regards territorial waters, of the Maritime Prefect, after consultation with the Regional Director of the Civil Aviation or their representative;
- in the overseas regions, by order of the prefect, after consultation with the Regional Director of Civil Aviation or, in the absence of a Regional Director, the Civil Aviation Service Chief in the region or their representatives; when they concern the territorial waters off these regions, these measures are taken by the Government Delegate established by Decree No. 2005-1514 of 6 December 2005, prior consultation, in addition to the above-mentioned representatives, of the Chief Officer of the Maritime Zone or their representative;

- dopo aver consultato, oltre ai pareri di cui sopra, il comandante della zona marittima o un suo rappresentante;
- nei territori d’oltremare e a Mayotte, per ordine del Governo delegato, previa consultazione del capo dipartimento dell’Aviazione Civile dello Stato o di un suo rappresentante; qualora riguardino le acque territoriali al largo di questi territori, queste misure sono adottate dal delegato del Governo istituito dal decreto del 6 dicembre 2005, previa consulta del capo dipartimento dell’Aviazione Civile dello Stato e del comandante della zona marittima o dei loro rappresentanti.

Article R131-5. Il pilota di un aeromobile non può, in conformità alle regole del volo a vista, effettuare un volo che comporti l’attraversamento, in entrambe le direzioni, dei confini terrestri o marittimi della Francia metropolitana, a meno che non sia stato preventivamente presentato un piano di volo.

Il pilota di un aeromobile a motore può entrare nello spazio aereo metropolitano secondo le regole del volo a vista solo se il suo aeromobile è dotato di dispositivi di radiocomunicazione. Quando attraversa il confine, deve stabilire un collegamento radiotelefonico con un organo francese di controllo del traffico aereo. Se il collegamento non può essere stabilito al momento dell’attraversamento del confine, il pilota deve cercare di ottenerlo nel corso del resto del volo. Se, per ragioni che esulano dalla sua volontà, non è in grado di farlo, deve contattare, al momento dell’atterraggio, le autorità locali del traffico aereo e i servizi doganali e di polizia competenti.

L’attraversamento della frontiera da parte di un aeromobile in deroga all’obbligo di essere dotato di mezzi di radiocomunicazione può essere eccezionalmente autorizzato dal ministro responsabile dell’Aviazione Civile, che informa il ministro responsabile della Difesa nei casi in cui sia tecnicamente impossibile fornire tali apparecchiature.

Le misure tecniche per l’applicazione del presente articolo sono oggetto di un’ordinanza del ministro dell’Aviazione Civile, adottata di concerto con il ministro della Difesa e previo parere del delegato allo spazio aereo nei limiti delle sue competenze.

Article R131-6. L’autorizzazione speciale e temporanea prevista dall’articolo L. 131-1 [Codice dei Trasporti – art. L6211-1] è rilasciata dal ministro dell’Aviazione Civile.

Quando si tratta di utilizzare aeromobili per lavori aerei, l’autorizzazione speciale e temporanea di cui al paragrafo precedente è rilasciata dal prefetto regionale, alle condizioni stabilite con decreto dal ministro dell’Aviazione Civile. [...]

Parte normativa – Decreti semplificati, Libro I: aeromobili, Titolo III: circolazione di aeromobili, Capitolo I: diritti di circolazione, Sezione 1: regole relative alla navigazione aerea e alla meteorologia, Paragrafo 1: gestione dello spazio aereo, definizione dei tipi e delle regole del traffico aereo

Article D131-1. Il ministro della Difesa e il ministro responsabile dell’Aviazione Civile organizzano e regolano congiuntamente l’uso dello spazio aereo nazionale e dello spazio aereo posto sotto la giurisdizione francese.

- in the overseas territories and in Mayotte, by order of the government delegate after consultation with the State Civil Aviation Service Chief or their representative; when they concern the territorial waters off these territories, these measures are taken by the Government delegate established by the aforementioned Decree of 6 December 2005, after consultation with the State Civil Aviation Service Chief and the Chief Officer of the Maritime Zone or their representatives.

Article R131-5. An aircraft pilot may not, in accordance with visual flight rules, make a flight involving the crossing, in either direction, of the land or sea boundaries of metropolitan France unless a flight plan has been previously submitted.

Any pilot of a motor-propelled aircraft may enter metropolitan airspace by operating according to visual flight rules only if the aircraft is equipped with radio communication systems. When crossing the border, the pilot must contact a French air traffic services unit by radiotelephony. If the connection cannot be established at the border crossing, the pilot must attempt to obtain it during the rest of the flight. If the pilot is unable to do so for reasons beyond his control, upon landing it is necessary to contact the local air traffic services unit and the competent customs and police services.

The crossing of the border by an aircraft in contravention of the radiocommunication equipment requirements may exceptionally be authorised by the Minister responsible for Civil Aviation, who shall inform the Minister responsible for Defence, in cases of technical impossibility to ensure such equipment.

The technical measures implementing this Article shall be the subject of an order of the Minister responsible for Civil Aviation, adopted in agreement with the Minister responsible for Defence and after consulting the delegate for airspace within the limits of his powers.

Article R131-6. The special and temporary authorisation provided for in Article L. 131-1 [Transports Code – art. L6211-1] is issued by the Minister in charge of Civil Aviation.

When it concerns the use of aircraft for aerial work, the special and temporary authorisation referred to in the preceding paragraph shall be issued by the regional Prefect, under the conditions laid down by order of the Minister responsible for Civil Aviation. [...]

Regulatory Part – Simplified Decrees, Book I: Aircraft, Title III: Aircraft Circulation, Chapter I: Right of Circulation, Section 1: Rules on Air Navigation and Meteorology, Paragraph 1: Airspace Management, Definition of Air Traffic Types and Rules

Article D131-1. The Minister of Defence and the Minister responsible for Civil Aviation jointly organise and regulate the use of national airspace and airspace under French jurisdiction.

Articolo D131-1-1. È istituito un Consiglio per lo spazio aereo, i cui ruoli e poteri sono determinati da un decreto congiunto del ministro della Difesa e del ministro dell'Aviazione Civile. Il Consiglio per lo spazio aereo assicura il coordinamento delle azioni dello Stato nel campo dell'organizzazione e dell'uso dello spazio aereo. È composto da un direttore nominato dal ministro dell'Aviazione Civile e dal direttore del traffico aereo militare.

Articolo D131-1-2. I Comitati regionali di gestione dello spazio aereo, la cui giurisdizione geografica, composizione e poteri sono determinati con decreto del ministro dell'Aviazione Civile e del ministro della Difesa, dipendono dal Consiglio per lo spazio aereo.

Articolo D131-1-3. Lo spazio aereo nazionale e gli spazi aerei sotto la giurisdizione francese sono suddivisi in porzioni di spazio aereo che vengono create, modificate o eliminate:

- su base permanente, previo parere del Consiglio per lo spazio aereo, con decreto congiunto del ministro dell'Aviazione Civile e del ministro della Difesa;
- su base temporanea, su decisione del ministro dell'Aviazione Civile o del ministro della Difesa, a seconda che la porzione di spazio aereo in questione sia di responsabilità dell'una o dell'altra autorità.

Nei due casi summenzionati, la categoria, i limiti geografici laterali e verticali della porzione di spazio aereo, nonché le disposizioni relative al suo utilizzo durante periodi definiti, devono essere portati a conoscenza degli utenti del trasporto aereo mediante informazioni aeronautiche.

Queste porzioni di spazio aereo comprendono le regioni di informazione di volo e, all'interno di queste:

- gli spazi aerei controllati;
- le aree riservate;
- le aree pericolose;
- le aree con utilizzo obbligatorio della radio;
- le aree con utilizzo obbligatorio del transponder.

Comprendono anche gli spazi aerei riservati a utenti specifici per un periodo di tempo determinato, noti come aree temporaneamente riservate (TRA), aree temporaneamente segregate (TSA) o aree transfrontaliere temporaneamente segregate (BCA) quando sono istituite sopra i confini internazionali.

Articolo D131-2. Il traffico aereo comprende:

- il traffico aereo generale, che rientra nelle competenze del ministro dell'Aviazione Civile;
- il traffico aereo militare, che rientra nelle competenze del ministro della Difesa.

Articolo D131-3. Il traffico aereo generale consiste in tutti i movimenti di aeromobili soggetti alle norme specifiche di questo tipo di traffico.

Article D131-1-1. An Airspace Directorate is hereby established, the roles and powers of which shall be determined by joint order of the Minister of Defence and the Minister responsible for Civil Aviation. The Airspace Directorate shall ensure the coordination of the State's actions regarding the organisation and use of airspace. It is composed of a director designated by the Minister responsible for civil aviation and the director of military air traffic.

Article D131-1-2. The Airspace Management Regional Committees, whose geographical jurisdiction, composition, and powers are determined by order of the Minister of Civil Aviation and the Minister of Defence, report to the Airspace Directorate.

Article D131-1-3. National airspace and airspace under French jurisdiction shall be divided into portions of airspace which shall be created, modified or abolished:

- on a permanent basis, after consulting the Airspace Directorate, by joint order of the Minister of Civil Aviation and the Minister of Defence;
- on a temporary basis, by decision of the Minister responsible for Civil Aviation or the Minister of Defence, depending on whether the portion of airspace in question is under the control of one or the other authority.

In both cases, the category, the lateral and vertical geographical limits of the portion of airspace, as well as the provisions relating to its use for defined periods, shall be brought to the attention of air users by means of aeronautical information.

These portions of airspace include Flight Information Regions and, within them:

- controlled airspace;
- restricted areas;
- danger areas;
- areas with compulsory use of radio;
- areas with compulsory use of transponder.

They also include airspace reserved for specific use for a fixed period of time, known as Temporary Reserved Areas (TRA), Temporary Segregated Areas (TSA), or Temporary Segregated Cross Border Areas (BCA) when these are established over international borders.

Article D131-2. Air traffic includes:

- general air traffic, which falls under the competence of the Minister responsible for Civil Aviation;
- military air traffic, which falls under the competence of the Minister of Defence.

Article D131-3. General air traffic consists of all the movements of aircraft subject to the regulations specific to this type of traffic.

Article D131-4. Military air traffic consists of all aircraft movements which, for technical or military reasons, are subject to the regulations specific to this type of traffic.

Articolo D131-4. Il traffico aereo militare consiste in tutti i movimenti di aeromobili che, per motivi tecnici o militari, sono soggetti alle norme specifiche di questo tipo di traffico.

Al suo interno, il traffico di prova e di collaudo è costituito da tutti i movimenti di aeromobili sottoposti a prove tecniche, collaudi o voli che, per motivi tecnici e con l'approvazione del direttore del centro di prova di volo, sono soggetti a procedure specifiche stabilite da quest'ultimo.

Articolo D131-5. Le norme applicabili a ciascun tipo di traffico aereo devono essere compatibili con quelle che regolano gli altri tipi di traffico. Il ministro della Difesa e il ministro dell'Aviazione Civile stabiliscono congiuntamente, tramite ordinanza, le regole per garantire tale compatibilità.

Articolo D131-6. Nell'ambito dell'articolo D. 131-5:

- il ministro responsabile dell'Aviazione Civile stabilisce, con decreto adottato previo accordo con il Consiglio per lo spazio aereo, le norme specifiche per il traffico aereo generale;
- il ministro della Difesa stabilisce, con decreto adottato previo accordo con il Consiglio per lo spazio aereo, le norme specifiche per il traffico aereo militare.

Articolo D131-7. Le regole dell'aria nello spazio aereo nazionale e nello spazio aereo sotto la giurisdizione francese si applicano a:

- piloti di aeromobili che operano nel traffico aereo generale;
- fornitori di servizi di traffico aereo.

Le regole dell'aria si applicano anche ai piloti di aeromobili appartenenti allo Stato, da esso noleggiati o affittati, che operano nel traffico aereo generale, tranne quando queste regole risultino incompatibili con l'esecuzione di missioni di soccorso, salvataggio, dogana, polizia o sicurezza civile.

Esse si applicano, al di fuori dello spazio aereo di cui al primo paragrafo, agli aeromobili con nazionalità e immatricolazione francesi nella misura in cui sono compatibili con le norme stabilite dallo Stato o dall'organizzazione internazionale che ha autorità sullo spazio aereo in cui si trovano tali aeromobili.

Articolo D131-8. Le regole del traffico aereo militare sono stabilite in conformità con le regole dell'aria, nella misura in cui queste sono adeguate alle missioni delle forze armate e del centro prove di volo.

Sono imposte nello spazio aereo nazionale e nello spazio aereo sotto la giurisdizione francese:

- ai piloti di aeromobili che operano nel traffico aereo militare;
- ai fornitori di servizi di traffico aereo militare.

Within military traffic, the circulation of tests and type-approval consists of all movements of aircraft in test flights, acceptance flights or flight of a technical nature which, for technical reasons and with the approval of the director of the flight test centre, are subject to specific procedures laid down by the latter.

Article D131-5. The rules applicable to each type of air traffic must be compatible with those governing the other type of traffic. The Minister of Defence and the Minister of Civil Aviation shall jointly lay down, by order, the rules likely to ensure such compatibility.

Article D131-6. Within the framework set by Article D. 131-5:

- the Minister responsible for Civil Aviation shall lay down, by order adopted after agreement with the Airspace Directorate, the regulations specific to general air traffic;
- the Minister of Defence shall lay down, by order adopted after agreement with the Airspace Directorate, the regulations specific to military air traffic.

Article D131-7. The rules of the air shall apply to the national airspace and the airspaces placed under French jurisdiction:

- to pilots of aircraft operating in general air traffic;
- to air traffic service providers.

The rules of the air are also binding on pilots of aircraft belonging to the State, chartered or leased by it, operating in general air traffic, except when these rules prove incompatible with the activities of search and rescue, customs missions, police or civil security missions.

They shall apply, outside the airspace referred to in the first subparagraph, to aircraft bearing the nationality and registration marks of France to the extent that they do not conflict with the rules laid down by the State or international body having authority over the airspace in which those aircraft are located.

Article D131-8. The rules of military air traffic are established in accordance with the rules of the air insofar as they are adapted to the missions of the armed forces and the flight test centre.

They shall apply to the national airspace and airspace under French jurisdiction:

- to pilots of aircraft operating in military air traffic;
- to military air traffic service providers.

