



# **SAVEZ VOUS LIRE LES NOTAMS ?**

**Les Ailes Tourangelles**

**Février 2013**

**Avec nos remerciements à E. Vaslin (DGAC)**

# SAVEZ VOUS PRENDRE LES NOTAMS ?

- C'est une belle journée d'été. Un pilote privé décolle d'un aérodrome de la région lilloise pour se rendre dans l'ouest de la région parisienne.
  - Lors de la préparation de son vol, il consulte les NOTAM (NOtice To AirMen) sur le site du **SIA** et, il n'obtient pour seule réponse qu'un laconique « *Il n'existe pas de NOTAM répondant à la demande* ».
  - Méfiant il modifie sa demande en cliquant sur le lien « *Complet* » au lieu de « *Résumé* » mais n'obtient pas d'autre résultat.
  - C'est donc en toute confiance qu'il part.
- Pris d'un doute pendant le vol, il contacte le contrôle militaire d'Evreux.
  - Ce dernier, à la limite de la panique, le prend immédiatement en charge et le fait monter de 200 ft, puis tourner à droite, puis redescendre de 500 ft, tourner à gauche, etc.
  - En fait, **nous sommes le 14 juillet** et notre pilote s'est retrouvé en plein milieu du dispositif de mise en place du défilé aérien militaire, le tout sensé être **protégé par une ZRT** !
- Comment un pilote a-t il pu se retrouver confronté **de toute bonne foi** à une telle situation ?

# INTERNET : LE NOUVEL AMI DU PILOTE ?

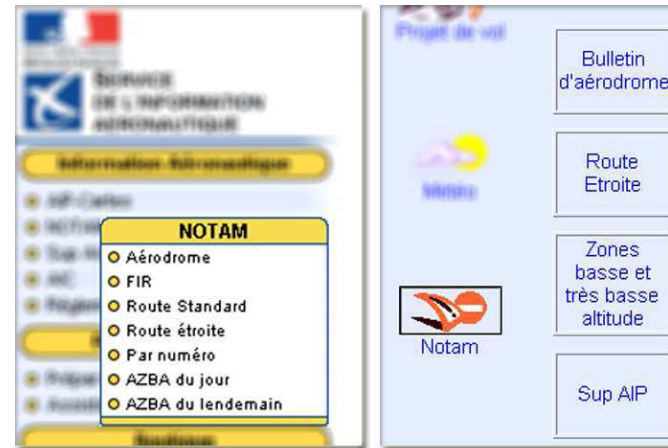
- L'information officielle est disponible en temps réel sur le web
  - En France, c'est le **SIA** (Service d'Information Aéronautique) qui est chargé de la diffusion des NOTAM, AIP, SUP-AIP, etc. Vous pouvez accéder à ses services via son site internet.
  - Parallèlement, le **STNA** (Service Technique de la Navigation Aérienne) a mis en place **Olivia** (son Outil en Ligne Intégré de Visualisation d'Informations Aéronautiques – Olivia pour les intimes) pour palier aux fermetures de divers bureaux de piste.
- Ces deux services fonctionnent sensiblement de la même façon. Ils se composent tous deux
  - d'un serveur internet sur lequel les messages sont stockés
  - D'un moteur de recherche
  - Et d'un formulaire utilisateur pour les trier et les consulter.
- C'est au niveau de l'interface du site du SIA que se trouve le piège qui a entraîné notre pilote dans sa mésaventure.
- **Ce piège s'appelle « la route standard ».**

# PLUSIEURS TYPES DE NOTAM...

- L'information aéronautique c'est large, riche et en perpétuel changement :
  - Une modification provisoire sur un terrain, un moyen de radionavigation en entretien, une fréquence TWR qui change, une Zone Réglementée Temporaire créée à l'occasion d'un meeting
  - et vous obtenez autant de NOTAM aux contenus différents.
- On peut dégager deux types principaux de NOTAM :
  - ceux d'aérodrome
  - et ceux de FIR.
- Ainsi, pour obtenir tous les NOTAM utiles pour votre vol – et rien que ceux-là - il est important de vous rappeler que l'informatique **ne peut pas deviner** ce dont vous avez besoin.

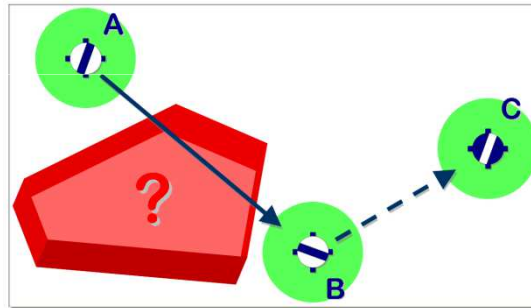
## ... DONC PLUSIEURS TYPES DE REQUÊTES

- S'il y a plusieurs requêtes possibles, c'est parce qu'il y a plusieurs types de vol :
  - de la séance de tours de piste sur son terrain au petit vol local,
  - de la petite navigation tellement connue, au voyage qu'on ne fait qu'une fois l'an...
- Les deux sites ont donc prévu plusieurs types de requêtes pour trier les NOTAM (voir ci-contre).



# LES NOTAM D'AÉRODROME

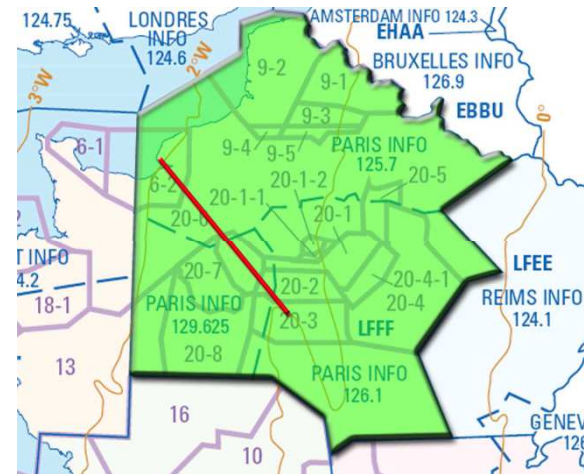
- Le bulletin d'aérodrome vous permet d'afficher les NOTAM d'un ou de plusieurs terrains que vous aurez indiqués... **et c'est tout !**
- Pour mieux vous rendre compte de la faible portée de ce type de bulletin, voici la protection qu'il apporte (en vert) à un pilote qui ne prendrait que les NOTAM d'aérodrome pour aller d'un terrain A à un terrain B avec un dégagement prévu à C :
- Le pilote disposera d'informations à jour ne concernant que les abords immédiats du terrain (infrastructures, circulation d'aérodrome, etc.).



- Les volumes ainsi protégés sont représentés par les cercles verts qui entourent les terrains.
  - Bien entendu, il ignore qu'il va traverser une ZRT (en rouge sur le schéma) entre les terrains A et B,
  - ou bien que le VOR de choisi est en entretien,
  - ou bien encore que un autre terrain de dégagement est actuellement fermé pour travaux.
- La liste des futurs ennuis qu'il risque n'est pas exhaustive.

# LES NOTAM DE FIR

- Comme leur nom l'indique sans doute, ils concernent tout ce qui ne touche pas directement un aéroport :
  - un moyen de radionavigation en route,
  - une zone ou une portion d'espace aérien,
  - un obstacle dans la nature, etc.
- Quand vous demandez les NOTAM d'une FIR, attendez-vous à devoir faire le tri parmi au moins une bonne centaine de messages dont les trois quarts ne vont même pas vous concerner.
  - Si par exemple vous prévoyez d'aller du Havre à Orléans-St-Denis (trait rouge),
  - vous recevrez aussi bien des NOTAM concernant un parachutage dans les zones d'Orléans que ceux décrivant un nouvel obstacle du côté de Lille, à plusieurs centaines de kilomètres de votre route.
- Attention : trop d'info tue l'info.



## LA ROUTE STANDARD (A MANIER AVEC PRÉCAUTION !).

- C'est le piège dans lequel notre pilote du 14 juillet est tombé bien malgré lui.
- La route standard n'est jamais qu'une requête permettant d'obtenir en même temps les NOTAM d'aérodrome et ceux de la (ou des) FIR...
  - **Ceux que vous aurez demandés en tous cas.**
  - Si vous n'indiquez que l'aérodrome de départ et celui d'arrivée, vous n'obtiendrez en réponse que les NOTAM de ces deux terrains.
- Si ce jour là, il n'y a pas de notam sur les terrains demandés, vous vous recevrez le laconique « *Il n'existe pas de NOTAM répondant à la demande* ».
- Alors à quoi elle sert cette « route standard »?...
  - Bonne question !
  - D'ailleurs vous aurez sûrement remarqué qu'Olivia ne dispose pas de cette option.
  - Ce n'est peut-être pas plus mal.

# LA ROUTE ÉTROITE (FORTEMENT RECOMMANDÉE).

- La route étroite est un moteur de recherche qui va vous proposer de calculer **un volume de protection** autour de votre route.
- Vous pouvez spécifier depuis quel terrain il commence, où il se termine, par où il passe :
  - des terrains ou des balises de radionavigation peuvent être utilisés comme points tournants
  - sa largeur, son plancher, son plafond, etc...
- Le formulaire est un peu différent entre le site du SIA et celui d'OLIVIA, mais l'idée générale reste la même.
  - Par exemple, les aérodromes survolés sont systématiquement cochés sur l'un, sur l'autre non ;
  - L'un parle de largeur du couloir, l'autre de demi-largeur...
  - Pas fondamental, mais cela explique pourquoi vous n'obtenez pas le même nombre de NOTAM alors que vous décrivez la même route sur les deux sites.

The screenshot shows a web form for calculating a narrow route. It includes the following fields and options:

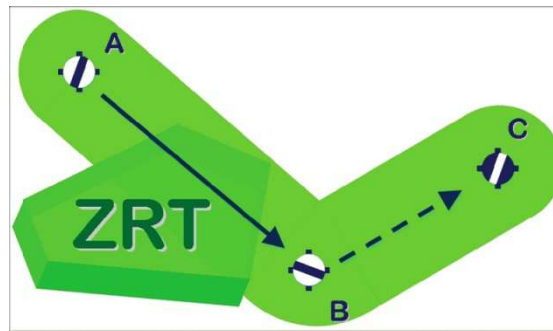
- Date et heure (UTC) de validité: 2013/01/27 18:27
- Durée: 12 Heure(s)
- Règle de vol:  IFR/VFR,  IFR,  VFR
- Sélection des NOTAM GPS:  Oui,  Non
- Type NOTAM:  Général et divers,  Général
- NOTAM sur les aérodromes survolés:  Oui,  Non
- FL min: 0
- FL max: 999
- Aérodrome de départ: [input with search icon]
- Aérodrome d'arrivée: [input with search icon]
- Aérodromes de dégagement: [input with search icon] [input with search icon] [input with search icon] [input with search icon]
- Largeur de couloir: 30
- Points tournants: [input with search icon] [input with search icon] [input with search icon] [input with search icon] [input with search icon] [input with search icon]

Buttons at the bottom: Complet, Résumé, Effacer



# MISE EN APPLICATION DE LA ROUTE ÉTROITE

- Retournons voir notre pilote, vous vous souvenez ?
  - Celui qui va de A à B en dégageant à C.
  - Le schéma suivant vous permet de constater la zone de couverture dont il bénéficie grâce à la route étroite. Cette fois, c'est toute la route qui est protégée (zone verte) et la ZRT apparaît.
  - Il va pouvoir prendre ses dispositions soit pour la traverser, soit pour la contourner.



- Autre avantage de la route étroite :
  - Contrairement au bulletin de FIR, ou à la route standard, vous ne serez pas noyé sous 150 messages à lire.
  - Seuls ceux impliqués par votre route vous seront fournis

# LES SUP-AIP

- Avant de voir ce que sont les Suppléments à l'AIP, un petit rappel de ce qu'est l'**AIP** (Aeronautical Information Publication) pourrait être utile.
- C'est tout simplement le recueil de l'ensemble des informations à destination des pilotes :
  - cartes d'approche à vue (VAC), et aux instruments (IAC), d'arrivée et de départ,
  - cartes des TMA, CTR et AWY, etc.
  - Il est disponible dans son intégralité sur le site du SIA
- Tout comme les NOTAM, les Suppléments à l'AIP sont là pour décrire des modifications :
  - soit parce qu'elles sont provisoires, soit en attendant la mise à jour de l'AIP.
  - La principale différence par rapport aux NOTAM (qui ne sont que des messages écrits), c'est que vous y trouverez des cartes détaillées
- En règle générale, la publication d'un Sup-AIP s'accompagne de celle de NOTAM pour la FIR et les terrains concernés (mais pas toujours).
  - Ce fut d'ailleurs le cas pour notre pilote du 14 juillet : bien que la ZRT s'arrêtait à moins de 3 NM de son terrain de destination et personne n'avait cru bon d'y publier un NOTAM !
  - Par contre, il y avait bien un NOTAM de FIR.



[Publication d'information aéronautique \(AIP\)](#)



Les documents publiés sur le site SIA sont identiques à ceux publiés sous forme papier. Compte tenu du caractère évolutif des éléments de l'AIP, le pilote devra s'assurer, avant d'effectuer son vol, que les documents qu'il a imprimés sont conformes à la documentation officielle en vigueur en consultant les listes de contrôle disponibles sur le site et en vérifiant les dates de validité.

# EN CONCLUSION

- De très nombreux vols sont concernés par une modification de l'environnement aéronautique dans lequel il se sont déroulés :
  - changement d'horaires,
  - de circuit de piste,
  - de fréquence
  - voire d'espace, etc.
- Aussi ne partez jamais en vol sans avoir consulté les Sup-AIP et les NOTAM.
  - Cela prend moins de 5 minutes et vous vous épargnerez une grosse chaleur là-haut.
- Pour optimiser votre recherche de NOTAM sur internet,
  - consultez le bulletin d'aérodrome uniquement si vous envisagez de rester dans la circulation de votre terrain de départ (quoiqu'un déroutement reste toujours possible et doit être systématiquement prévu).
  - Dès lors que vous voulez faire ne serait-ce qu'un vol local – et à plus forte raison une navigation – utilisez le bulletin de route étroite.
- Quant à la route standard,
  - ce n'est pas une route « large »,
  - même si le fait qu'elle soit proposée en parallèle de la route étroite puisse faire croire le contraire.

**Fly Safe**