



« Les NOTAM (Notice To AirMen) sont des messages courts constitués uniquement de texte et qui sont utilisés pour communiquer aux usagers des informations à caractère temporaire (qq heures à 6 mois maxi), susceptibles d'exercer une influence sur la sécurité de l'exploitation. Voyons tout d'abord ce qui les caractérise, avant d'aborder ensuite les pièges relatifs à ces messages d'avertissement de danger liés à la navigation aérienne ».

## CARACTÉRISTIQUES DES NOTAM

- ❶ NOTAM = message court, composé uniquement de texte. Les messages longs ou qui contiennent des tableaux, images et/ou graphiques font pour leur part l'objet d'une publication sous forme de SUP AIP.
- ❷ Le seul site officiel français relatif aux NOTAM se nomme [notamweb.aviation-civile.gouv.fr](http://notamweb.aviation-civile.gouv.fr). Seuls les sites du SIA et d'OLIVIA permettent une consultation/impression exempte d'erreurs (algorithme spécifique).
- ❸ Les NOTAM sont classés dans une des 5 séries suivantes : A (*Aerodrome*), E (*Enroute*), AE (association NOTAM A + E, par ex. cas du VOR implanté sur un AD HS), W (*Warning*), AW (association NOTAM A + W, par ex. voltige à proximité d'un AD mais hors de la portée standard de 5 NM).
- ❹ Les NOTAM correspondent à des volumes de forme cylindrique, à l'exception des NOTAM A qui se limitent à une surface, celle du sol (ex : cas du TWY fermé sur l'AD).
- ❺ La portée latérale de certains NOTAM est standardisée : NOTAM d'AD ou de NAVAID (ILS, NDB) sur AD ou d'obstacle = cercle de rayon 5 NM centré sur l'ARP. Obstacle ou NAVAID en route = cercle de rayon 25 NM.
- ❻ NOTAM particuliers : MILNOTAM (NOTAM M émis par et à usage exclusif des militaires), SNOWTAM (NOTAM relatif à l'enneigement des AD), NOTAM TRIGGER (NOTAM de déclenchement émis un certain laps de temps avant la publication d'un AMDT ou d'un supplément à l'AIP (cycle AIRAC)).

## LES PIÈGES LIÉS AUX NOTAM

- ❶ **Méconnaissance de certaines abréviations** : PPR et WIE se rencontrent couramment et signifient respectivement « Autorisation préalable requise » (*Prior Permission Required*) et « À effet immédiat » (*With Immediate Effect*).
- ❷ **Confusion horaire** : autant heures de requête qu'heures figurées sur les NOTAM (heure d'entrée en vigueur/de fin de validité) = **heures UTC** et non heures légales (locales).
- ❸ **Sélection des NOTAM** : toujours vérifier que la sélection par défaut correspond bien à « Général et divers » et « FL min = 0 ». Dans le cas contraire, il existe un risque important de passer à côté de certains NOTAM : par exemple, dans le cas d'un FL min  $\neq 0$ , seuls les NOTAM dont le volume est sécant avec le plancher défini sont présentés et si le vol est ensuite conduit à un FL inférieur, le pilote n'aura pas connaissance des NOTAM relatifs à certains volumes traversés.
- ❹ **Choix de la fonction** : utiliser à chaque vol la fonction « **Route étroite** » à l'exclusion de toute autre. En effet, la fonction « Route standard » ne garantit plus l'obtention de l'intégralité des NOTAM relatifs à un parcours donné et la fonction « NOTAM d'aérodromes » ne donne pas pour un vol local les NOTAM de la série E éventuellement nécessaires en cas de dégivrage.
- ❺ **Restrictions d'utilisation** : les NOTAM pour travaux sur AD ou activités de fauchage ne sont émis que lorsqu'ils entraînent une/des restrictions d'utilisation. Par exemple, si un fauchage est prévu sur un AD doté d'une seule piste en herbe → parution d'un NOTAM mais si l'AD est doté d'une piste en dur en plus, alors pas de NOTAM → importance de la reconnaissance à la verticale.

Un pilote doit **OBLIGATOIREMENT** prendre connaissance des NOTAM dans le cadre de la préparation au vol. Imprimer les NOTAM c'est bien mais les lire, c'est mieux ! Pour finir, faites attention aux applications pour *Smartphones*, susceptibles à requête identique de masquer certains NOTAM.

Références documentaires : guides DGAC « Demande de NOTAM » (V.1.4 du 01/03/2011) et « Consultation des NOTAM & PIB » (V.1.1 du 08/08/2014).

