

Préparation de vol : lecture des NOTAM

En Belgique (et presque partout dans le monde), tout pilote est légalement obligé de s'informer sur l'accessibilité de l'espace aérien où il veut voler avant de s'y aventurer en consultant, entre autres, les NOTAM (NOTices To AirMen).

On peut consulter ces NOTAM en ligne et sur une carte très claire via la page FBVL <http://www.fbvl.be/xc-2/> (Espace aérien) ou directement sur la nouvelle carte interactive de Belgocontrol sur leur site <http://www.belgocontrol.be/> pour le jour même ou le lendemain.

Toutefois il est apparu que certains pilotes ne savent pas lire ces NOTAM, ce qui est quand-même nécessaire pour savoir où et quand on ne peut (pas) voler...

Il est vrai que dans le cours FBVL sur la réglementation aérienne (qui est donné en une seule soirée pour ne pas obliger les membres de se libérer pendant plusieurs soirées...) on n'explique que les bases, le « mode d'emploi » si l'on veut, de la réglementation, en mettant l'accent sur certains principes généraux et des choses à savoir pour notre sport, dans un but de s'y retrouver sur des cartes aéronautiques et dans l'AIP.

Dans ce laps de temps il ne serait pas possible d'expliquer en détail l'espace aérien belge, le but est d'ailleurs également de donner des principes généraux pour l'espace aérien en dehors de la Belgique puisque on y vole souvent. En gros on fait confiance aux membres que quand ils démontrent savoir où trouver les informations, qu'ils vont le faire en pratique.

Le cours n'explique pas non plus tous les NOTAM possibles, cela serait également impossible, mais comme il est nécessaire de les comprendre, voici encore un petite reprise d'une explication déjà parue en juin de l'année passée mais que le conseil m'a demandé de remettre dans ce Fly!-ci.

Notez d'abord que l'AIP (le lien se trouve sur la page « Espace aérien » du site internet de la FBVL) comporte une liste d'abréviations (AIP Gen 2.2), en Anglais (l'Anglais étant la langue aéronautique internationale – rien à faire, ils ne veulent pas traduire les NOTAM en Français...).

Mais en gros ces NOTAM sont quand-même assez compréhensibles, prenons donc le fameux NOTAM du 10 avril 2014 (jour de l'incident entre un parapente et un F16), qui a dû apparaître de la façon suivante sur la carte interactive de Belgocontrol (lien sur le site de la FBVL sur la page Espace Aérien) :

B0814/14

Coord : 5009N00455E039

From : 1404081301 Till : 1404101450

Text : APR 08 1300-1350, 09 0800-0850 0900-0950 AND 10 0900-0950 1200-1250 1400-1450 TSA26B-ARDENNES 04 ACT

Lower : 4500FT AMSL Upper : FL095

Décortiquons donc ce NOTAM :

B0814/14 : le n° du NOTAM, la partie après le « / » réfère à l'année du NOTAM.

Coord : 5009N00455E039

Les coordonnées du centre de l'activité (50°09'N – 004°55'E – 39 NM) et le radian de la zone autour de ce centre (dans ce cas 39 miles nautiques = 72 km).

From : 1404081301 Till : 1404101450

La date et l'heure UTC à laquelle ce NOTAM devient actif et s'arrête, dans ce cas le 8 avril 2014 à 13h01 UTC ou 15h01 heure locale et le 10 avril 2014 à 14h50 UTC ou 16h50 heure locale (tous les deux heures d'été).

Text : APR 08 1300-1350, 09 0800-0850 0900-0950 AND 10 0900-0950 1200-1250 1400-1450 TSA26B-ARDENNES 04 ACT

Les TSA 26B ARDENNES 04 est activée le 8 avril entre 13h et 13h50, le 9 avril entre 9h et 9h50, et le 10 avril entre 9h et 9h50, entre 12h et 12h50 et entre 14h et 14h30. Ce sont toutes des heures UTC (heure d'été : rajouter 2 h, heure d'hiver : rajouter 1 h).

Lower : 4500FT AMSL Upper : FL095

Les limites inférieures et supérieures des zones concernées.

Ce NOTAM est donc bien clair, il suffit juste encore d'aller voir dans l'AIP ce qu'est cette TSA et où elle se trouve (notez que la TSA26 se trouve sur la carte « interactive », mais ce n'est pas (encore ?) le cas pour toutes les zones, de même que le fait que la zone apparaît sur la carte ne veut pas pour autant dire qu'elle est activée...).

Dans l'AIP (section EN-Route ou ENR 5.2 : Military exercise and training areas) :

« TEMPORARY RESERVED AREAS AND TEMPORARY SEGREGATED AREAS

In temporary reserved areas (TRA), military activities that are dangerous to civil aircraft take place at specified times. **Restrictions apply to crossing civil aircraft.** A cross-border area (CBA) is a TRA covering airspace of two or more adjacent states.

In temporary segregated areas (TSA), military activities that require the exclusive reservation of the area take place at specified times. **These areas are not accessible to civil users during their activation.** (« Ces zones ne sont pas accessibles pour des utilisateurs civils pendant leur activation »).

Par contre on pourrait trouver d'autres zones comme les **HELICOPTER TRAINING AREAS** :

« Within helicopter training areas (HTA), military helicopters operate at very low altitude. **Civil users should keep a sharp look-out when crossing.**»

Dans ce cas on peut y aller mais on doit faire très attention pour des hélicoptères de combat volant très bas, je ne sais pas si c'est vraiment une bonne idée...

La même chose vaut pour les **LOW FLYING AREAS** (autres que les LFA GOLF) qui sont des

zones de vol à très basse altitude pour avions à réaction (F16), surtout que nous sommes vraiment des « sitting ducks » pour un F16 s'il ne nous remarque pas à temps...

Prenons encore un NOTAM « revenant » :

B1199/14

Coord : 5015N00439E

From : 1405290700 Till : 1406260700

Text : OUTSIDE NML OPN HR OF EBFS AD, A COMPULSORY LISTENING WATCH WITH BRUSSELS FIC FREQ 126.900MHZ HAS TO BE MAINTAINED FOR TRAFFIC CROSSING EBFS TMA, CTR AND EBR06B. TRAFFIC UNABLE TO COMPLY HAS TO REMAIN CLEAR OF EBFS TMA, CTR AND EBR06B.

Lower : GND Upper : FL095

Il s'agit du NOTAM signalant l'état « standby » de la base militaire de Florennes et qu'on retrouve souvent sur la carte interactive. Le texte (le reste vous pouvez maintenant le traduire vous-même) dit :

OUTSIDE NorMaL OPeNing HouRs of EBFS AeroDrome... : « En dehors des heures d'ouverture normales de l'aérodrome de Florennes, une écoute radio obligatoire sur Brussels FIC fréquence 126.900 MHz doit être maintenue pour tout trafic passant dans la TMA et la CTR de Florennes et la zone réservée EBR06B. Le trafic qui n'est pas capable de répondre à cette obligation doit rester en dehors de la TMA et la CTR de Florennes, et de EBR06B. »

Notez que les planeurs donnent une autre fréquence (aéronautique) sur leur page des LFA GOLF, celle de Florennes, il y a moins de blabla dessus (parfois des planeurs volant là)

Maintenant qu'on y est, c'est la deuxième chose à faire, encore via la page Espace Aérien du site FBVL : vérifier les LFA GOLF qui nous permettent de voler plus haut que les 4500 ft/AMSL (1371 m/mer) les heures que la force aérienne n'est plus active (en générale le Week-end, les jours fériés et le jour du roi (le 15 avril), mais aussi certains « ponts » et les jours ouvrables après que les militaires ont arrêté leurs activités aéronautiques.

Notez qu'alors la LFA GOLF 1 (pas la 2) s'active automatiquement après la notification de la force aérienne au contrôle aérien (Brussels ACC). La FBVL a demandé d'automatiquement le signaler dans les NOTAM, mais pour l'instant la seule façon de vérifier si la LFA GOLF 1 est activée les jours ouvrables, c'est de téléphoner le contrôleur principal au 02 206 27 22, c'est comme cela que c'est mis dans... l'AIP !

Notez aussi que pour les zones se trouvant au-dessus de 4500 ft/AMSL et donc qui ne sont pas retrouvables sur la Carte IGN Low-Air, sachez qu'il y a des cartes dans l'AIP (section ENR-6) par type de zone.

Et que Garmin vend toujours le GPSmap196 monochrome avec carte aéronautique pour 600 \$ (update carte 50 \$), mais plus le 96C...

Jean Solon