

	AERO-CLUB DU CE AIRBUS-FRANCE TOULOUSE	 
	CISOA-Commission Interne pour la Sécurité des Opérations Aériennes	
12/2011	Conseil Sécurité du mois	Page 1/4

Rédacteur : Louis-Patrice Bugeat

Le SNOWTAM, un NOTAM venu du froid !

Nous avons tous en mémoire que le NOTAM, de l'anglais *Notice To Air Men*, « avis aux aviateurs », est, à l'instar du Sup AIP, un message d'information temporaire diffusé par les agences gouvernementales d'information aéronautique (en France, le SIA) et que nous devons systématiquement consulter lors de la préparation des vols.

Un NOTAM peut, par exemple, être émis pour signaler la modification d'une installation au sol, la présence d'obstacles à proximité d'un aérodrome ou un quelconque autre danger pour la navigation aérienne, un changement dans l'information aéronautique portée sur les cartes de navigation ou d'approche et d'atterrissage (VAC et IAC) en vigueur, etc.

En cette période hivernale, nous n'avons pas manqué de voir apparaître dans la série des Sup AIP la traditionnelle activation du Plan Neige, mais nous n'y avons probablement porté qu'une attention relative, les chutes de neige étant peu fréquentes ou peu abondantes dans notre secteur d'évolution habituel. Et pourtant l'hiver, qui va bien finir par arriver, le NOTAM en profite parfois pour s'habiller en SNOWTAM, tout comme en de rares occasions dans notre région l'éruption volcanique le fait muter en ASHTAM !

Ce conseil sécurité du mois de décembre porte une attention particulière au **SNOWTAM** qui est un NOTAM relatif aux conditions d'enneigement des pistes d'un aérodrome.

1/ Retour d'expérience

L'hiver dernier, en préparant un vol avec comme objectif un reportage photo sur les gorges du Tarn et une pause déjeuner à MENDE BRENOUX, je trouvais le NOTAM suivant :

-SNOWTAM-

LFNB MENDE BRENOUX

SWLWF0008 LFNB 12050730

(SNOWTAM 0008

A)LFNB

B)12050730

C) 13

E)

F) 6/6/6

G) 50/60/70

H) 25/25/25

K)

N) NO

S) 12060800))

Ce qui est moins évident à interpréter que les NOTAMS habituels !

Je décidais d'aller voir sur place : après avoir réalisé le reportage photo, le contact avec l'AFIS de Mende et la vision d'une piste d'un blanc immaculé lors du passage à la verticale m'ont confirmé que le décodage de ce type particulier de NOTAM pouvait éviter un demi-tour à l'arrivée sur un terrain contaminé.

(cf. un autre témoignage en annexe 1)

Conseil Sécurité 12/2011	AERO-CLUB DU CE AIRBUS-FRANCE TOULOUSE - CISOA	Page 2/4
	Le SNOWTAM, un NOTAM venu du froid !	

2/ Où trouver la clé de décodage de l'information portée dans le SNOWTAM ?

Si la question est toute simple, la réponse ne l'est pas, ou plus exactement elle est difficile à trouver ! Pour vous éviter de chercher trop longtemps, voici quelques points de repère :

- La partie 3 du guide de demande de publication de NOTAM donne des indications sur le format des deux premières lignes et sur les documentations applicables en précisant que le format des SNOWTAM doit être conforme aux instructions de l'Annexe 15 de l'OACI (chapitre 5) et aux recommandations de l'AIP France partie AD 1.2-9.

Si vous avez accès à ces documents tout va bien ! Si ce n'est pas le cas :

- Dans l'instruction n°250 de la DIRCAM au titre III se trouve le Guide de l'informateur local accessible sur internet. Les NOTAM et SNOWTAM y sont décrits avec beaucoup de détails et en particulier dans le chapitre 3 qui donne toutes les précisions nécessaires et les décodages de chaque champ. L'imprimé de dépôt de SNOWTAM inclus dans ce document permet de décoder chaque champ (cf. annexe 2).
- Les publications d'information aéronautique évoluant en permanence, EUROCONTROL a émis des recommandations d'harmonisation des messages NOTAM et SNOWTAM (document EUROCONTROL Guidelines / SNOWTAM Harmonisation Guidelines). On y trouve une description précise des champs du SNOWTAM.

3/ Pour vous dépanner

De manière synthétique, les champs du SNOWTAM, précédés chacun d'une lettre, signifient :

"A" : Code OACI de l'aéroport

"B" : Date et heure UTC de l'observation

"C" : Identification de la piste

"D" : Longueur déblayée (en mètres) si inférieure à la longueur de piste

"E" : Largeur déblayée si inférieure à la largeur de piste publiée en mètres (si décalage à gauche ou à droite de l'axe, ajout de "L" ou de "R")

"F" : Conditions sur toute la longueur de la piste :

"NIL" : piste déblayée ou sèche / 1: Humide / 2 mouillée ou flaques d'eau / 3 givre ou gelée blanche / 4 neige fraîche / 5 neige mouillée / 6 Gadoue / 7 Glace / 8 neige tassée / 9 ornières ou sillons gelés

"G" : Epaisseur moyenne (en mm) sur chaque tiers de la longueur totale de la piste (si "XX", valeur non mesurable ou non significative pour l'exploitation)

"H" : Coefficient de freinage sur chaque tiers de la piste : de 1 (faible) à 5 (bon) quand il est estimé ou de 0 à 100 s'il est mesuré ou calculé

"J" : Bancs de neige critique (hauteur en cm, distance du bord de piste en m suivie de "L" ou "R" ou "LR" si nécessaire)

"K" : Feux de piste s'ils sont obscurcis ("oui" suivi de "L" ou "R" ou "LR" si nécessaire)

"L" : Longueur & largeur du nouveau déblaiement ("Total" si toute la longueur et toute la largeur)

"M" : Heure prévue de fin du nouveau déblaiement

"N" : Voie de circulation ("non" si aucune disponible)

"P" : Présence de bancs de neige sur les voies de circulation ("oui" suivi de l'espacement en m si > 60cm)

"R" : Aire de trafic ("non" si inutilisable)

"S" : Heure de la prochaine observation

"T" : Remarques (en langage clair).

4/ Validité du SNOWTAM

La validité maximale du SNOWTAM est de 24 heures. Un nouveau SNOWTAM est diffusé chaque fois qu'un changement significatif intervient dans les conditions à la surface.

Conseil Sécurité 12/2011	AERO-CLUB DU CE AIRBUS-FRANCE TOULOUSE - CISOA	Page 3/4
	Le SNOWTAM, un NOTAM venu du froid !	

Annexe 1

Témoignage de Thierry Pereira :

Un jour de l'an dernier où la neige tombait sur Paris, j'eus l'idée de regarder ce qu'indiquaient les messages METAR et SNOWTAM diffusés.

Je me souviens avoir dû chercher un long moment ce que signifiaient les termes :

ASFT : American Society for Testing & Materials. Méthode de détermination d'adhérence initiée aux USA.

IMG : Image

LFPG PARIS-CHARLES DE GAULLE

METAR: LFPG 241300Z 02019KT 7000 -SN SCT012 BKN015 M00/M03 Q1010

0829//64 5829//68 09///// 5929//68 NOSIG=

TAF LONG: LFPG 241100Z 2412/2518 01015G25KT 5000 -SN SCT008 BKN013

BECMG 2414/2416 9999 NSW BKN020 BECMG 2420/2422 36012KT CAVOK TX00/2414Z

TNM05/2505Z=

-SNOWTAM-

LFPG PARIS CHARLES DE GAULLE

SWLFF0103 LFPG 12241215

(SNOWTAM 0103

A)LFPG

B)12241200

C)08L F)2/2/2 H)66/62/64 IMG

C)08R F)2/2/2 H)74/68/72 IMG

C)09R F)2/2/2 H)72/68/64 IMG

T)OBSERVATION TIMES

RWY 08L 12241040

RWY 08R 12241200

RWY 09R 12241050

TAXIWAYS WET RWY 09L CLOSED))

LFPO PARIS-ORLY

METAR: LFPO 241300Z 01018KT 350V050 4000 -SN BR SCT015 BKN017 M00/M02

Q1010 062/0063 081/0058 NOSIG=

TAF LONG: LFPO 241112Z 2412/2518 36015G25KT 6000 -SN SCT010 BKN014

TEMPO 2412/2416 NSW BKN018 BECMG 2416/2418 8000 NSW BKN020 BECMG

2421/2424 36010KT CAVOK=

-SNOWTAM-

LFPO PARIS ORLY

SWLFF0052 LFPO 12240601

(SNOWTAM 0052

A) LFPO B) 12240601

C) 08 - E) - F)1/1/1 - G) 0/0/0 - H)58/45/48 ASFT

C) 06 - E) - F)2/2/2 - G) 0/0/0 - H)58/54/63 ASFT

T) THE 2 RWYS ARE USABLE))

Le SNOWTAM, un NOTAM venu du froid !

Annexe 2 : imprimé de dépôt de SNOWTAM

(En-tête COM)	(Indicateur de priorité)	(ADRESSES)				<#
	(Date et heure du dépôt)	(Indicatif de l'expéditeur)				<#
(En tête abrégé)	(SWAA # numéro de série)	(Indicateur d'emplacement)	(DATE/HEURE DE L'OBSERVATION)	(Groupe facultatif)		<#
	S W * * * * *	* * * * *	* * * * *	* * * * *		
SNOWTAM		(Numéro de série)				
(INDICATEUR D'EMPLACEMENT DE L'AÉRODROME)						A) →
(DATE/HEURE DE L'OBSERVATION (heure de la fin des mesures en UTC))						B) →
(IDENTIFICATION DE LA PISTE)						C) →
(LONGUEUR DÉBLAYÉE SI INFÉRIEURE A LA LONGUEUR DE PISTE PUBLIÉE (en m))						D) →
(LARGEUR DÉBLAYÉE SI INFÉRIEURE A LA LARGEUR DE PISTE PUBLIÉE (en m si décalée à gauche ou à droite par rapport à l'axe, ajouter "L" ou "R" après les chiffres))						E) →
(CONDITIONS SUR TOUTE LA LONGUEUR DE LA PISTE (Observées sur chaque tiers de la piste à partir du seuil qui porte le numéro d'identification de piste le plus faible NIL - PISTE DÉBLAYÉE ET SÈCHE 1 - HUMIDE 2 - MOUILLÉE OU FLAQUES D'EAU 3 - GIVRE OU GELÉE BLANCHE (épaisseur normalement moins de 1 mm) 4 - NEIGE SÈCHE 5 - NEIGE MOUILLÉE 6 - NEIGE FONDANTE 7 - GLACE 8 - NEIGE COMPACTÉE 9 - ORNIÈRES OU SILLONS GELÉS						F) →
ÉPAISSEUR MOYENNE (en mm) SUR CHAQUE TIERS DE LA LONGUEUR TOTALE DE LA PISTE						G) →
MESURE DE FROTTEMENT ET APPAREIL DE MESURE DU FROTTEMENT COEFFICIENT CALCULÉ OU MESURÉ ou ESTIMATION DU FROTTEMENT 0,40 et plus BON - 5 entre 0,39 et 0,36 MOYEN/BON - 4 entre 0,35 et 0,30 MOYEN - 3 entre 0,29 et 0,26 MOYEN/MÉDIOCRE 0,25 et au-dessous MÉDIOCRE - 1 9 - douteux DOUTEUX - 9 (Pour le coefficient calculé ou mesuré, utiliser les deux chiffres relevés à l'observation suivis de l'abréviation de l'équipement de mesure utilisé. Pour le freinage estimé, n'utiliser qu'un seul chiffre.)						H) → 2
(CONGÈRES CRITIQUES : Hauteur (cm) Distance (m) du bord de la piste suivis de "L", "R" ou "LR", s'il y a lieu						J) →
FEUX DE PISTE S'ILS SONT OBSCURCIS (Dans l'affirmative, inscrire "OUI" suivi de "L", "R" ou "LR", s'il y a lieu						K) →
(NOUVEAU DÉBLAIEMENT SERA EFFECTUÉ SUR...(long)/(larg.) m (si sur toute la longueur et toute la largeur, insérer "TOTAL")						L) →
QU'ON ESPÈRE TERMINER A. (UTC)						M) →
(VOIE DE CIRCULATION. (Si aucune des voies de circulation appropriées n'est disponible, inscrire "NON"))						N) →
(PRÉSENCE DE BANCs DE NEIGE SUR LES VOIES DE CIRCULATION (si les bancs ont plus de 60 cm de haut, inscrire "OUI" suivi de l'espacement, en m						P) →
(AIRE DE TRAFIC (Si inutilisable inscrire "NON"))						R) →
PROCHAINE OBSERVATION/MESURE PRÉVUE POUR.....(mois/jour/heure en UTC)						S) →
(REMARQUE EN LANGAGE CLAIR (notamment, présence de dépôts et autres renseignements intéressant l'exploitation, par exemple sablage, déglçage))						T) →
NOTES 1 - Inscrire lettres de nationalité (voir Doc 7910, 2 ^{ème} Partie, Indicateurs d'emplacement OACI). 2 - Pour renseignements concernant autres pistes, répondre à nouveau aux rubriques C à P 3 - Les mots entre parenthèses () ne sont pas transmis.						
SIGNATURE DE L'EXPÉDITEUR (ne pas transmettre)						