PROCÉDURES D'EXPLOITATION CANADIENNES POUR LES NOTAM

En vigueur le 14 mai 2026 à 0901z
Version 12

Au service d'un
monde en mouvement
navcanada.ca

NAV CANADA

Le contenu du présent document est la propriété de NAV CANADA. Toute divulgation ou usage de cette information, ou toute reproduction du présent document dans un but autre que celui pour lequel il a été créé, est strictement interdit sans l'autorisation écrite de NAV CANADA.

This document contains information proprietary to NAV CANADA. Any disclosure or use of this information or any reproduction of this document for other than the specific purpose for which it is intended is expressly prohibited except as NAV CANADA may otherwise agree in writing.

Approbations

Le présent document doit être passé en revue régulièrement.

Les CNOP décrivent les procédures à suivre et les normes devant être appliquées par les auteurs de NOTAM et le personnel faisant le traitement des NOTAM.

Pour plus d'information concernant les procédures décrites dans le présent manuel, envoyer un courriel à la boîte aux lettres électronique **notam@navcanada.ca**.

Noel Dwyer
Directeur, Normes ATS

2026-05-14
Date

NAV CANADA Proprietary / Propriété exclusive

Modification au présent manuel

Les demandes de modification émanant de NAV CANADA doivent être soumises à l'aide du système de demande « Demandes opérationelles des Normes ATS » sur le **Portail ServiceNow**. Les demandes émanant de parties externes à NAV CANADA doivent être envoyées au gestionnaire, Normes et procédures, AIM et conception IFP ou à service@navcanada.ca.

Toute suggestion doit être accompagnée de justifications et d'explications détaillées.

Les propositions de changements sont soumises aux fins d'examen à différentes parties prenantes, dont les suivantes : le Bureau international des NOTAM de NAV CANADA; et les groupes Normes ATS; Relations commerciales et avec les parties prenantes; Sécurité opérationnelle; Opérations aériennes; Apprentissage ATS; et Technologies de NAV CANADA. Transports Canada (Normes des opérations aériennes, Normes relatives aux aérodromes) et, dans certains cas, des représentants d'aéroports et de transporteurs aériens révisent également le présent manuel.

Le présent manuel fait l'objet d'un examen au moins une fois l'an et est modifié au besoin.

Si une modification urgente et imprévue du présent manuel est nécessaire, une directive opérationnelle nationale sera produite et diffusée au personnel de NAV CANADA concerné par l'entremise de Central. La directive en question pourrait aussi être publiée sur le site de NAV CANADA. Si un changement aux normes des NOTAM doit rejoindre un plus large auditoire, une AIC peut également être publiée. La directive demeure en vigueur jusqu'à ce que les modifications soient apportées au manuel et que l'AIC soit annulée.

Tables des matières

Approbations 3
Modification au présent manuel 4
Tables des matières 5
Description détaillée des changements 14
1 Renseignements généraux 15
1.1 Objectif du présent manuel 15
1.2 Utilisation du présent manuel 15
1.3 Définition et but des NOTAM 15
1.4 Diffusion d'information aéronautique étrangère 16
1.5 Durée d'un NOTAM et préavis 16
1.6 Bureau NOTAM international 17
1.7 Disponibilité des NOTAM 17
1.8 Langues des NOTAM 17
1.9 Diffusion des NOTAM 17
2 Rôles et responsabilités 18
2.1 NAV CANADA 18
2.1.1 Normes ATS de NAV CANADA 18
2.1.2 Bureau NOTAM international (NOF) 18
2.1.3 Centre national de l'exploitation (NOC) 19
2.1.4 Centre national de surveillance et de distribution (NMDC) 19
2.1.5 Centres d'information de vol et stations d'information de vol (FIC/IFSS) 19
2.1.6 AIM 20
2.1.7 Centre de coordination des opérations technologiques 20
2.1.8 Opérations d'inspection en vol 20
2.1.9 Employés 20
2.2 Auteur du NOTAM 20
2.2.1 Transports Canada 21
2.2.2 Exploitant d'aérodrome 21
2.2.3 Ministère de la Défense nationale 22
2.2.4 Organisateur de spectacle aérien 22
2.2.5 Source responsable 22
2.3 Destinataires de NOTAM par l'intermédiaire de l'AFTN 22

NAV CANADA Proprietary / Propriété exclusive

3 Exigences de diffusion 23
3.1 Information à diffuser au moyen d'un NOTAM 23
3.2 Information à ne pas diffuser au moyen d'un NOTAM 24
3.3 Circonstances inhabituelles 25
3.4 Résolution des désaccords sur les demandes de NOTAM 25
4 Création de NOTAM 27
4.1 Configuration de format et identification des champs 27
4.2 Règles générales pour la création de NOTAM 28
4.2.1 Types de NOTAM 28
4.2.2 Champs de NOTAM 29
4.3 Expressions déconseillées 29
4.4 Procédures détaillées 30
4.4.1 Attribution d'une série de NOTAM 30
4.4.2 Numérotation des NOTAM 30
4.4.3 Qualification des NOTAM – Case Q) – Généralités 30
4.4.4 Qualificateur « FIR » 30
4.4.5 Qualificateur « Code Q » 31
4.4.6 Qualificateur « TRAFIC » 32
4.4.7 Qualificateur « OBJET » 32
4.4.8 Qualificateur « PORTÉE » 32
4.4.9 Qualificateurs « limites INFÉRIEURE et SUPÉRIEURE » 33
4.4.10 Qualificateur « RÉFÉRENCE GÉOGRAPHIQUE » – Généralités 36
4.4.11 Qualificateur « RÉFÉRENCE GÉOGRAPHIQUE » – Coordonnées 36
4.4.12 Qualificateur « RÉFÉRENCE GÉOGRAPHIQUE » – Rayon 37
4.4.13 Case A) – Emplacement unique (FIR ou AD) 40
4.4.14 Case A) – Plusieurs emplacements 40
4.4.15 Case B) – Début de l'activité 41
4.4.16 Case C) – Fin de l'activité et de la validité 41
4.4.17 NOTAM valides, en vigueur et actifs 42
4.4.17.1 Case D) – Horaire inclus dans un NOTAM 42
4.4.17.2 Syntaxe de l'horaire 43
4.4.18 Utilisation de EXC (Exception) dans l'horaire 46
4.4.19 Case D) – Exemples Date/Heure 46
4.4.20 Changement aux heures d'opérations ou d'activités publiées antérieurement 48
4.4.21 Case E) – Règles générales et formats du texte des NOTAM 49

NAV CANADA Proprietary / Propriété exclusive

4.4.21.1 Caractères 49
4.4.21.2 Code Q décodé 51
4.4.21.3 Renseignements essentiels 52
4.4.21.4 Nom de l'aérodrome à la case E) 53
4.4.21.5 Coordonnées, lignes et polygones 53
4.4.21.6 Position relative 57
4.4.22 Cases F) et G) – Limites inférieure et supérieure 60
4.5 Création des NOTAMR et NOTAMC 61
4.5.1 Procédures générales relatives à la création des NOTAMR et NOTAMC 61
4.5.2 Procédures relatives à la création de NOTAMC 64
4.6 Production de listes récapitulatives des NOTAM 64
4.6.1 Listes récapitulatives des NOTAM – Généralités 64
4.6.2 Qualification des listes récapitulatives des NOTAM – Case Q) 65
4.6.3 Format des listes récapitulatives des NOTAM (Checklist) – Case E) 65
4.7 Modifications de renseignements permanents ou temporaires de longue durée 67
4.7.1 Modification permanente de l'information publiée dans l'AIP 67
4.7.2 Diffusion de renseignements aéronautiques permanents par NOTAM 67
4.7.3 Incorporation de l'information d'un NOTAM dans un produit d'information aéronautique 68
4.7.4 Modification de renseignements temporaire de longue durée 68
4.7.5 NOTAM et supplément d'AIP 68
4.7.6 NOTAM déclencheur 68
4.7.6.1 Supplément d'AIP 68
4.7.6.2 Modification d'AIP 69
4.8 NOTAM en phonie 70
5 Spécifications des NOTAM 71
5.1 Modification permanente apportée à une information aéronautique 71
5.2 Fermeture d'aménagements et exploitation limitée 73
5.2.1 Aérodrome et héliport (AD) 73
5.2.2 Services d'aérodromes 74
5.2.2.1 Services de sauvetage et lute contre les incendies d'aéronefs (SLIA) 75
5.2.3 Piste 76
5.2.3.1 Fermeture de piste 76
5.2.3.2 Fermeture partielle de piste (sans distances déclarées publiées) 78
5.2.3.3 Fermeture partielle de piste (avec distances déclarées publiées) 79
5.2.3.4 Réduction de la largeur d'une piste 80

NAV CANADA Proprietary / Propriété exclusive

5.2.3.5 Travaux sur piste ... 80
5.2.3.6 Restriction pour décollage et atterrissage (généralités) ... 81
5.2.4 Seuil de piste ... 82
5.2.4.1 Décalage du seuil (avec distances déclarées publiées) ... 82
5.2.4.2 Décalage du seuil (sans distances déclarées publiées) ... 82
5.2.4.3 Décalage du seuil (au-delà d'une fermeture partielle) ... 83
5.2.4.4 Nouveau décalage du seuil (au-delà du seuil décalé publié) ... 83
5.2.5 Dispositif d'arrêt d'aéronef ... 84
5.2.6 Voie de circulation ... 84
5.2.7 Aire d'attente ... 86
5.2.8 Aire de trafic ... 86
5.2.9 Unité de Services de la circulation aérienne (ATS) ... 86
5.2.9.1 Évacuation, fermeture temporaire ou relocalisation d'une unité ATS ... 86
5.2.9.2 Unité ATS, CARS et UNICOM – Heures d'exploitation ... 92
5.2.10 Capacité réduite des systèmes ... 93
5.2.11 Nouvelle identification de piste ... 99
5.3 NAVAID et procédures IFR ... 99
5.3.1 NAVAID et aide d'approche ... 99
5.3.2 NAVAID du MDN à l'usage exclusif des Forces canadiennes ... 101
5.3.3 NAVAID non surveillée ... 101
5.3.4 NAVAID opérant à une puissance réduite ... 102
5.3.5 Aménagement À L'ESSAI (ON TEST en anglais) ... 102
5.3.6 Rotation de NAVAID ... 102
5.3.7 ILS ... 103
5.3.8 Radiophare d'alignement de piste ... 104
5.3.9 TACAN/VORTAC ... 104
5.3.10 VOR/DME ... 105
5.3.11 VOR ... 106
5.3.12 DME ... 106
5.3.13 NDB ... 106
5.3.14 Synchronisme de l'identification de la NAVAID ... 106
5.3.15 Procédures de départ aux instruments ... 107
5.3.16 Approches aux instruments publiées ... 107
5.3.16.1 Procédures d'approche aux instruments ILS CAT II, AS CAT II ou CAT III ... 109
5.3.16.2 Approches aux instruments publiées et changements à la certification d'une piste ... 111

NAV CANADA Proprietary / Propriété exclusive

5.3.16.3 NOTAM de procédures de vol aux instruments pour les incendies de forêt 111
5.3.17 Procédures en conditions de faible visibilité ou de visibilité réduite 112
5.3.18 Capteur RVR 113
5.3.19 MTCU 114
5.3.20 Système de renforcement à couverture étendue (WAAS) 114
5.3.20.1 Avis sur le WAAS par la FAA 114
5.3.20.2 Phénomènes de la météorologie de l'espace touchant les approches WAAS 115
5.3.21 Activité d'interférence GPS 115
5.3.22 Perte du GNSS 116
5.3.23 NOTAM GPS RAIM et procédures basées sur le GNSS 117
5.3.24 Routes aériennes 117
5.4 Espace aérien 118
5.4.1 Restructuration ou reclassification de l'espace aérien 119
5.4.2 Restrictions par arrêté ministériel en vertu de l'article 601.18 du RAC 120
5.4.3 Restrictions en vertu de l'article 5.1 de la Loi sur l'aéronautique 120
5.4.4 Activation ou désactivation de l'espace aérien de classe F publié et des activités connexes 122
5.4.5 Incendie de forêt 123
5.4.6 ESCAT (restrictions de l'espace aérien en vue de la fermeture partielle ou complète du système national de transport aérien civil) 125
5.5 Dangers et activités 126
5.5.1 Obstacle temporaire à un aérodrome ou en route 126
5.5.2 Panne de feux sur un obstacle d'origine humaine 128
5.5.3 Dangers sur une piste ou un aérodrome ou à proximité 130
5.5.4 Hélidébardage et exploitation forestière sur câble-grue 131
5.5.5 Dynamitage 132
5.5.6 Activité volcanique 133
5.5.7 Activités militaires 134
5.5.8 Recherches et sauvetage 135
5.5.9 Spectacle aérien 136
5.5.10 Pièces pyrotechniques et feux d'artifice 138
5.5.11 Source de lumière dirigée à haute intensité 139
5.5.12 Activités récréatives 141
5.5.13 Vols de gros ballons non habités 142
5.5.14 Autres vols de ballons 144
5.5.15 Inspection en vol 145

NAV CANADA Proprietary / Propriété exclusive

5.5.16 Systèmes d'aéronef télépiloté (SATP) 146
5.6 Surveillance et communications 148
5.6.1 Radar en route 148
5.6.2 Radar de surveillance de région terminale (primaire et secondaire) 148
5.6.3 Radar d'approche de précision (PAR) 150
5.6.4 ADS-C, ADS-B et ADS-B satellitaire 150
5.6.5 Multilatération (MLAT) / Multilatération à couverture étendue (WAM) 151
5.6.6 Services de communications radio 151
5.6.6.1 Tour de contrôle, station d'information de vol, unité CARS 151
5.6.6.2 Services de terminal, d'arrivée, de départ 152
5.6.6.3 Services de fréquence d'urgence 153
5.6.6.4 FISE RCO et DRCO 153
5.6.6.5 RAAS RCO et DRCO 154
5.6.6.6 PAL (ACC ou Terminal) 154
5.6.6.7 Fréquences de vol internationales de Gander 155
5.6.7 ATIS 156
5.6.8 Projecteur directif 156
5.6.9 CPDLC 156
5.6.10 Autorisation prédépart (PDC) 157
5.6.11 Autorisation avant de circuler (PTC) 157
5.7 Balisage lumineux 157
5.7.1 Balisage lumineux de piste 157
5.7.2 Balisage lumineux de voie de circulation 159
5.7.3 Balisage lumineux d'héliport 160
5.7.4 Balisage lumineux d'aérodrome télécommandé (ARCAL) 160
5.7.5 Balisage lumineux d'approche 161
5.7.6 Indicateur visuel de pente d'approche 162
5.7.7 Phare d'aérodrome (rotatif ou stroboscopique) 162
5.7.8 Balisage lumineux d'indicateur de direction du vent 163
5.7.9 Phare de danger 163
5.7.10 Balisage lumineux d'aérodrome au complet 163
5.8 Conditions météorologiques 164
5.8.1 Renseignements météorologiques 164
5.8.1.1 Panne complète des METAR, du LWIS et des systèmes AUTO 164
5.8.1.2 METAR ou rapports LWIS en partie non disponibles 165

NAV CANADA Proprietary / Propriété exclusive

5.8.1.3 METAR et LWIS (information additionnelle) 166
5.8.1.4 Système AUTO 167
5.8.2 Services météorologiques privés 167
5.8.3 Indicateur de direction du vent 168
5.8.4 Stations météorologiques hors aérodrome 168
5.8.5 Stations météorologiques non associées à un aérodrome 168
6 Traitement des NOTAM canadiens et étrangers 169
6.1 Traitement des NOTAM canadiens 169
6.1.1 AFS (AFTN) 169
6.1.2 Langue des NOTAM 169
6.1.3 Diffusion des NOTAM canadiens 169
6.1.4 Numérotation automatique des NOTAM 169
6.1.5 Refus de publier un NOTAM 169
6.2 Séries des NOTAM canadiens 170
6.3 Traitement des NOTAM étrangers 170
7 Interrogation / Réponse 171
7.1 Principes généraux 171
7.1.1 Structure, codes et symboles 171
7.2 Demande de répétition de NOTAM (RQN) 172
7.2.1 Un seul NOTAM 172
7.2.2 Plusieurs NOTAM dans une plage donnée 172
7.2.2.1 Plusieurs NOTAM par numéros individuels 173
7.2.2.2 NOTAM avec texte en français 173
7.3 Demande d'une liste de NOTAM en vigueur (RQL) 174
7.3.1 Spécifications générales 174
7.3.2 Exemples 174
7.3.2.1 Demande d'une seule série de NOTAM 174
7.3.2.2 Demande de plusieurs séries de NOTAM 174
7.3.3 Messages de réponse (RQR) aux interrogations (syntaxe correcte) 175
7.3.3.1 Spécifications générales 175
7.3.3.2 Phrases types dans les messages de réponse 175
7.4 Interrogations incorrectes (RQN, RQL) 176
7.5 Interrogation de la base de données EAD pour des NOTAM internationaux d'autres NOF 177
8 Procédures pour les NOTAM RSC 178
8.1 Généralités 178

NAV CANADA Proprietary / Propriété exclusive

8.2 Responsabilités 178
8.2.1 Administration aéroportuaire 178
8.2.2 NAV CANADA 179
8.2.3 Transports Canada 179
8.3 Format de NOTAM RSC – Compte rendu pour toute la longueur de piste 179
8.3.1 Généralités 179
8.3.2 Case E) – Compte rendu RSC pour toute la longueur de piste 180
8.3.2.1 Indicatif du compte rendu RSC 181
8.3.2.2 Descripteurs RSC 181
8.3.2.3 Descripteurs des pistes en gravier et non pavées 181
8.3.2.4 Largeur dégagée et décalage par rapport à l'axe de piste 182
8.3.2.5 Congères, andains ou bancs de neige sur la piste 182
8.3.2.6 Autres conditions localisées 183
8.3.2.7 Agents de traitement 183
8.3.2.8 Largeur restante 183
8.3.2.9 Bancs de neige à proximité d'une piste 183
8.3.2.10 Remarques sur les pistes 184
8.3.2.11 Période de validité du compte rendu RSC 184
8.3.3 Case E) – Compte rendu CRFI pour toute la longueur de piste 184
8.3.4 Case E) – Compte rendu d'information sur les voies de circulation et les aires de trafic et remarques générales pour toute la longueur de piste 184
8.3.5 Comptes rendus pour toute la longueur de piste aux aérodromes à pistes multiples 185
8.3.6 Case E) – Compte rendu RSC pour toute la longueur de piste – Exemple 186
8.4 Format de NOTAM RSC – Compte rendu par tiers de piste 186
8.4.1 Généralités 186
8.4.2 Case E) – Compte rendu RSC par tiers de piste 186
8.4.2.1 Case E) – Surclassement ou déclassement de la valeur du RWYCC 188
8.4.3 Case E) – Compte rendu CRFI par tiers de piste 188
8.4.4 Comptes rendus par tiers de piste aux aérodromes à pistes multiples 188
8.4.5 Case E) – RSC par tiers de piste – Exemple 189
8.5 Pistes glissantes lorsque mouillées 190
8.6 Aéroports effectuant un signalement pour certaines pistes par tiers de piste et pour d'autres pistes pour toute la longueur de piste 190
8.7 Exemples de NOTAM RSC 191
8.8 NOTAM aux héliports 201
8.9 NOTAM fondé sur un compte rendu de pilote 202

NAV CANADA Proprietary / Propriété exclusive

8.10 Système de saisie des NOTAM (NES) 202
8.10.1 Règles de validité du NOTAM RSC 203
8.10.2 Valeurs autorisées 203
8.10.3 Distances 203
8.10.4 Largeur dégagée et décalage 204
9 NOTAM à parties multiples 205
9.1 Procédures pour NOTAM à parties multiples 205
9.2 Indicateur de partie 205
10 Procédures d'urgence ou évacuation du NOF 206
10.1 Procédure de contingence en cas de panne du NES (inclus NOTAM RSC) 206
10.1.1 Procédure de contingence pour la saisie d'un NOTAM (y compris d'un NOTAM RSC) ... 206
10.1.2 Retour aux opérations normales 206
11 Aides de travail NOTAM pour les spécialistes des FIC et du NOF 207
11.1 Aides de travail 207
11.2 Emploi de la fonction de clonage dans le NES 208
12 Documentation connexe 209
13 Sigles et abréviations 210
14 Glossaire 212
Appendice A – Régions NOTAM 218
Appendice B – Séries NOTAM 219
Appendice C – Sélection de la catégorie de diffusion 222
Appendice D – Abréviations et sigles utilisés pour les NOTAM canadiens (décodage) 223
Appendice E – Abréviations et sigles utilisés dans les NOTAM canadiens (encodage) 231
Appendice F – Critères de sélection des NOTAM utilisés dans les NOTAM canadiens 238

Description détaillée des changements

Certaines modifications apportées dans le CNOP ne découlent pas de modifications réglementaires ou aux procédures.

Ces améliorations augmentent la clarté, la compréhension, et l'exactitude des procédures.

Section	Raison du changement
1.4	Dans cette section laissée jusqu'ici vide, on explique que des données étrangères peuvent figurer sur des produits canadiens, mais que le Canada ne les gère pas.
2.2.5, 3.3, 5.5.2, 5.6.6.4, 5.6.6.5, 10.1.2, 13, 14	Correction des sections qui faisaient référence à une FSS plutôt qu'à l'IFSS pour la délivrance des NOTAM.
4.4.9	Portion française des exemples de NOTAMs ajoutée.
4.5.1	Modification d'une procédure unique au Canada. En raison des difficultés de traitement des NOTAMR canadiens par les systèmes et les fournisseurs de services de navigation aérienne d'autres pays, l'entrée en vigueur future des NOTAMR n'est plus autorisée.
4.6.3	Changement aux exigences des listes récapitulatives mensuelles à l'appui des procédures NIL AIRAC.
4.7.6	Ajout de NOTAM déclencheur pour les modification d'AIP.
5.2.11	Mise à jour du numéro de section selon la version anglaise.
5.3.1	Clarification concernant la gestion des NOTAM relatifs à l'indisponibilité du localisateur et du radiophare d'alignement de descente.
5.3.17	Modification de l'objet dans les exemples aux fins de correspondence avec le tableau NSC.
Appendices D et E	Suppression de la note de bas de page associée à l'abréviation CNL et ajout de la description dans le tableau. Ajout de l'abréviation RCL pour les autorisations océaniques.
Appendice F	Note de bas de page pour code Q de LF n'est plus applicable.
Appendice F	Suppression de la phrase indiquant que les codes de NOTAMC sont ombrées.
Appendice F	Alignement avec le tableau NSC de l'OACI pour le code Q FH

1 Renseignements généraux

1.1 Objectif du présent manuel

Les *Procédures d'exploitation canadiennes pour les NOTAM* (CNOP) visent à faciliter la tâche de toute personne qui participe à la création, à la distribution et à la demande de NOTAM canadiens. Les CNOP décrivent les normes et procédures qui n'apparaissent pas dans l'Annexe 15 : *Services d'information aéronautique* – Normes et pratiques recommandées (SARP) – de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI); des *Procédures pour les services de navigation aérienne – Gestion de l'information aéronautique (PANS-AIM)*; et du *Manuel des services d'information aéronautique* de l'OACI (Doc 8126).

Le présent document fournit des renseignements, des conseils et des procédures d'exploitation normalisées à l'intention du personnel de NAV CANADA, des sources responsables externes et d'autres auteurs de NOTAM.

Les auteurs de ce manuel ont pris soin d'illustrer le plus de situations possible à l'aide d'exemples pertinents. Autant que possible, les exemples de NOTAM sont de genre neutres (c'est-à-dire, ne spécifient pas s'il s'agit d'un homme ou d'une femme là où les personnes sont identifiées). Par souci de normalisation, le format et la syntaxe des NOTAM devraient autant que possible être conformes aux exemples. Les exemples ne définissent pas la norme ou la procédure; ils n'illustrent qu'un des moyens de respecter les normes et procédures. L'absence d'exemple pour un cas particulier ne signifie aucunement que ce cas ne doit pas faire l'objet d'un NOTAM. Dans ce dernier cas et lors de circonstances inhabituelles, il convient de solliciter l'assistance du Bureau NOTAM international (NOF) afin que les critères relatifs aux NOTAM soient respectés et que tous les renseignements nécessaires soient obtenus.

Les NOTAM doivent être le plus concis possible, indiquant les faits essentiels seulement[1] et composés de telle manière que leur sens soit clair et non ambigu. La clarté a préséance sur la concision.

1.2 Utilisation du présent manuel

Sauf dans les cas prévus au chapitre 8 (*Procédures pour les NOTAM RSC*), le format NOTAM international conformément à l'*appendice 3* du document *PANS-AIM* de l'OACI constitue la base sur laquelle est fondé ce document; le chapitre 4 (*Création des NOTAM)* présente les spécifications génériques de chaque case des NOTAM dans leur ordre d'apparition dans le corps du NOTAM, tandis que le chapitre 5 (*Spécifications des NOTAM)* décrit les spécificités de divers sujets et états des NOTAM, illustrés par des exemples.

1.3 Définition et but des NOTAM

Un NOTAM est un avis diffusé par télécommunication et donnant, sur l'établissement, l'état ou la modification d'un aménagement, d'un service, d'une procédure aéronautique ou d'un danger pour la navigation aérienne, des renseignements qu'il est essentiel de communiquer à temps aux personnes dont les activités ou les intérêts ont un lien avec les opérations aériennes.

Un NOTAM est créé et émis rapidement toutes les fois que des renseignements à diffuser ont un caractère temporaire et de courte durée ou lorsque des modifications permanentes ou des modifications temporaires de longue durée ayant de l'importance pour l'exploitation sont annoncées avec un bref préavis, c'est-à-dire si l'on ne dispose pas de suffisamment de temps pour appliquer le processus de modification de la publication d'information aéronautique (AIP) ou des suppléments d'AIP. Consulter les

[1] On n'émet pas de NOTAM pour avoir une preuve aux dossiers après que les anomalies ont été corrigées. Par exemple, si aucun NOTAM n'est émis pendant une panne ou une fermeture, on ne doit pas émettre un NOTAM après les faits pour démontrer qu'il y a eu suivi par NOTAM.

NAV CANADA Proprietary / Propriété exclusive

sections 3.1 (*Information à diffuser au moyen d'un NOTAM)* et 3.2 (*Information à ne pas diffuser au moyen d'un NOTAM)*.

1.4 Diffusion d'information aéronautique étrangère

En vertu de l'Annexe 15, *Services d'information aéronautique*, de l'Organisation de l'aviation civile internationale, il incombe à chaque État membre de gérer les données et renseignements aéronautiques couvrant son propre territoire et les régions au-dessus de la haute-mer pour lesquels il est chargé de fournir des services de la circulation aérienne. La délégation du contrôle d'un espace aérien ne change rien à cette obligation.

La Convention relative à l'aviation civile internationale permet à un État de conclure un accord en vertu duquel il publiera des NOTAM au nom d'un autre, comme le fait le Canada avec la France au sujet de Saint-Pierre-et-Miquelon. De plus, Transports Canada peut demander l'émission d'un NOTAM concernant des dangers dans un espace aérien étranger, faisant par exemple état de zones de conflit (sans toutefois modifier les dimensions ou le statut de l'espace aérien en question).

Une procédure de vol aux instruments, y compris une route ATS, peut intégrer des données émanant d'un autre État (point de cheminement, aide à la navigation, etc.). La gestion et la tenue à jour des données associées aux éléments étrangers qui apparaissent sur une carte canadienne incombe toujours à l'État d'où ils proviennent, et non au Canada. Si une entité étrangère influence une procédure canadienne, seule la procédure peut faire l'objet du NOTAM.

Par conséquent, les NOTAM canadiens ne peuvent concerner que des aménagements, des procédures de vol aux instruments, des services ou un espace aérien canadiens.

1.5 Durée d'un NOTAM et préavis

En cas de modifications temporaires de longue durée ou d'événements temporaires de courte durée nécessitant du texte et des graphiques détaillés, il faut tout mettre en œuvre pour en informer le groupe Collecte des données (aisdata@navcanada.ca) de la Gestion de l'information aéronautique (AIM) de NAV CANADA le plus tôt possible en vue de l'émission d'un supplément d'AIP. On peut toujours émettre un NOTAM avant un amendement d'AIP ou un supplément d'AIP mais l'on ne doit pas utiliser un NOTAM pour contourner ces processus.

Un NOTAM devrait être publié suffisamment à l'avance pour que les parties concernées prennent les mesures qui s'imposent, sauf en cas d'événements imprévisibles tels que panne imprévue, activité volcanique ou rejet de matières radioactives ou de produits chimiques toxiques. Pour les NOTAM dont les circonstances sont routinières, le préavis ne devrait pas dépasser 48 heures afin de réduire le nombre de NOTAM devant être examines durant les activités pré-vol. Bien que, dans la mesure du possible, un préavis d'au moins 24 heures soit souhaitable afin de permettre la réalisation du processus de notification et de faciliter la planification de l'utilisation de l'espace aérien :

- un préavis d'au moins six heures est requis pour les événements, les pannes et les activités prévus;
- un préavis d'au moins sept jours est requis, avant l'activation de zones dangereuses, réglementées ou interdites et le début d'activités nécessitant la restriction temporaire de l'espace aérien pour d'autres motifs que des opérations d'urgence;
- le préavis maximum d'un NOTAM est de 14 jours. Pour tout préavis plus long, communiquer avec le gestionnaire du NOF.

1.6 Bureau NOTAM international

Le NOF canadien est établi à Ottawa. Le NOF est ouvert 24 heures sur 24, sept jours sur sept.

Bureau NOTAM international, NAV CANADA
1601, Tom Roberts
CP 9824 Station T
Ottawa (Ontario)
Canada K1G 6R2

Courriel : notam@navcanada.ca

AFTN : CYHQYNYX

Tél. : 613-248-4000

Téléc. : 613-248-4001

1.7 Disponibilité des NOTAM

Les pilotes et autres utilisateurs obtiennent les renseignements NOTAM auprès des centres d'information de vol (FIC) et des stations d'information de vol (FSS). Même si NAV CANADA diffuse sur Internet des NOTAM concernant les opérations aériennes dans l'espace aérien intérieur canadien, il se peut que ce service ne fournisse pas tous les NOTAM pertinents pour un vol. Les pilotes et autres utilisateurs sont invités à communiquer avec un FIC pour obtenir tous les renseignements NOTAM pertinents.

1.8 Langues des NOTAM

Les parties exprimées en langage clair des NOTAM pour diffusion nationale et internationale sont en anglais. De plus, les NOTAM dont l'information se rapporte à une région géographique où les services de trafic aérien sont disponibles en anglais et en français doivent également être disponibles en français pour distribution nationale.

La version française d'un NOTAM doit avoir le même numéro NOTAM que la version anglaise; toutefois, l'adresse de diffusion du service fixe aéronautique (AFS) est différente.

1.9 Diffusion des NOTAM

Les NOTAM sont diffusés aux organismes selon leur demande de souscription en fonction des séries et langues spécifiées. Les modifications aux demandes de souscription doivent faire l'objet d'une entente avec le surveillant du NOF.

Les NOTAM seront produits et diffusés conformément aux dispositions pertinentes des procédures de télécommunication de l'OACI.

La diffusion des NOTAM se fait par Service fixe aéronautique (SFA) (AFTN).

Les séries NOTAM distinguent les NOTAM qui feront l'objet d'une diffusion nationale seulement de ceux qui auront une diffusion à la fois nationale et internationale.

NAV CANADA ne vérifie pas ni ne surveille ou conserve les NOTAM internationaux en provenance d'autres États membres de l'OACI. Les personnes ou organismes canadiens désirant recevoir ces NOTAM de façon permanente s'organisent directement avec les NOF qui les publient. Ceux qui éprouvent des difficultés à accéder aux NOTAM internationaux peuvent communiquer avec le NOF canadien par l'intermédiaire de l'AFTN (CYHQYNYX) ou par courriel (notam@navcanada.ca) pour de l'aide en vue d'obtenir des renseignements du NOF d'origine.

2 Rôles et responsabilités

2.1 NAV CANADA

Aux termes de la Loi sur la commercialisation des services de navigation aérienne civile, NAV CANADA est tenue de fournir les services d'information aéronautique afin de satisfaire aux exigences énoncées dans les Annexes 4 et 15 de l'OACI. NAV CANADA prend les dispositions nécessaires pour satisfaire aux exigences opérationnelles en matière d'émission et de réception des NOTAM diffusés par télécommunication.

2.1.1 Normes ATS de NAV CANADA

Au sein du groupe Soutien opérationnel de NAV CANADA, le groupe Normes ATS élabore et met à jour les CNOP, en consultation et collaboration avec les personnes et organismes concernés. Les modifications des procédures sont autorisées par le directeur, Normes ATS.

2.1.2 Bureau NOTAM international (NOF)

Le NOF assume les responsabilités suivantes :

- analyser et évaluer les NOTAM, déterminer la validité, la clarté et l'exactitude de l'information qu'ils contiennent et prendre des mesures correctives au besoin[2];
- diffuser et conserver en temps opportun les NOTAM;
- diffuser, sur demande, des NOTAM canadiens aux États membres de l'OACI et à d'autres abonnés;
- compiler des listes récapitulatives de NOTAM canadiens valides à distribuer aux destinataires de NOTAM;
- fournir des conseils directs et des précisions sur les procédures des NOTAM aux personnes et organismes concernés;
- donner des directives aux utilisateurs de l'AFTN concernant les procédures d'extraction, le format des données, les critères de diffusion et la vérification des données;
- conserver les archives de tous les NOTAM émis au Canada;
- contrôler la performance du Système de saisie des NOTAM (NES) et du Sous-système de distribution des NOTAM (NDS) en matière de traitement des NOTAM;
- agir comme administrateur du NES et du NDS pour différentes tâches telles que la gestion et le traitement des souscriptions, la distribution des NOTAM, les demandes de renseignements et la modification des mots de passe;
- émettre des NOTAM d'importance nationale sous certaines conditions, à la demande de tiers;
- fournir de l'aide aux personnes et organismes canadiens éprouvant des difficultés à accéder aux NOTAM d'autres États membres de l'OACI.

Lorsque le contenu du NOTAM ne satisfait pas aux critères, le spécialiste NOTAM peut demander à l'unité émettrice des précisions ou d'autres renseignements. Si le spécialiste NOTAM estime que les renseignements disponibles ne sont pas satisfaisants, il communique directement avec l'auteur du NOTAM de façon à régler la question et peut demander l'appui du groupe Normes ATS (consulter les sections 3.1 et 3.2).

[2] Le NOF évalue tous les NOTAM et, si nécessaire, les modifie, à l'exception des NOTAM RSC.

Au moment d'entrer une demande de NOTAM reçue directement d'un auteur (lorsqu'une entente a été conclue), le NOF doit tenter de transmettre le numéro du NOTAM à l'auteur à moins que ce dernier n'indique qu'il peut récupérer cette information par lui-même. Ce numéro doit être transmis parce qu'il s'agit de la meilleure méthode d'identifier le NOTAM avec certitude.

Lorsqu'une demande de révision ou d'annulation d'un NOTAM est reçue directement d'un auteur (lorsqu'une entente a été conclue), le NOF doit demander le numéro du NOTAM actif pour confirmer que le bon NOTAM est révisé ou annulé. S'il est impossible d'obtenir ce numéro, il faut employer d'autres méthodes pour confirmer que le bon NOTAM est révisé ou annulé.

2.1.3 Centre national de l'exploitation (NOC)

Le Centre national de l'exploitation (NOC) est responsable de maintenir une conscience de la situation en temps réel pour l'exploitation à l'échelle du Canada. Le NOC s'assure que les actions de NAV CANADA ayant un impact sur les parties prenantes sont coordonnées et font l'objet de prise de décisions et résolution de problèmes en collaboration. Le NOC fournira au NOF un soutien de gestion au niveau de l'exploitation dans le cas de désaccord concernant les NOTAM relatifs aux restrictions d'espace aérien et/ou zones de danger qui auraient un impact sur les parties prenantes.

Lorsqu'avisé d'un désaccord, le NOC est responsable pour :

- Obtenir de l'information pertinente du NOF;
- Consulter avec les personnes responsables et planificateurs à NAV CANADA ou Transports Canada;
- Coordination avec le superviseur du NOF;
- Donner une directive sur une marche à suivre; ou
- Recommander une marche à suivre à une autorité supérieure, si cela s'avère nécessaire.
- Créer un NOTAM lorsqu'il est prévu que des approches WAAS seront touchées sur une grande superficie par des phénomènes de météorologie de l'espace (consulter l'exemple à la section 5.3.20.2)

2.1.4 Centre national de surveillance et de distribution (NMDC)

Le NMDC exerce un contrôle opérationnel continu du système de messagerie de l'AFTN de NAV CANADA. Le NMDC assure la réception, la conservation et la transmission en temps réel des données aéronautiques au moyen d'un réseau mondial de centres de commutation de messages aéronautiques et de stations aéronautiques fixes. L'AFTN permet d'échanger des données aéronautiques comme les plans de vol, les données météorologiques, les données de navigation aérienne, les bulletins sur la réglementation aérienne, les messages de détresse, les NOTAM et d'autres messages approuvés.

2.1.5 Centres d'information de vol et stations d'information de vol (FIC/IFSS)

Les FIC et l'IFSS sont responsables de l'émission des renseignements NOTAM concernant les aménagements et les services de navigation aérienne se trouvant dans leur zone de responsabilité.

Les FIC et l'IFSS sont aussi responsables d'examiner les renseignements soumis par les administrations aéroportuaires sur l'état de la surface des pistes pour s'assurer qu'ils satisfont aux exigences de format indiquées dans le présent manuel avant leur diffusion par NOTAM RSC.

Les FIC et l'IFSS doivent tenter de transmettre le numéro du NOTAM à l'auteur (notamment en lui laissant un message dans une boîte vocale ou en lui envoyant un courriel) à moins que ce dernier n'indique qu'il peut récupérer cette information par lui-même. Ce numéro doit être transmis parce qu'il s'agit de la meilleure méthode d'identifier le NOTAM avec certitude.

Lorsqu'une demande de révision ou d'annulation d'un NOTAM est reçue, les FIC et l'IFSS doivent demander le numéro NOTAM pour confirmer que le bon NOTAM est révisé ou annulé. S'il est impossible d'obtenir ce numéro, il faut employer d'autres méthodes pour confirmer que le bon NOTAM est révisé ou annulé.

2.1.6 AIM

Le groupe AIM est chargé d'émettre des NOTAM visant la mise en service de nouveaux aménagements, la présence de nouveaux obstacles importants, des modifications permanentes apportées aux publications et des modifications temporaires de procédures d'approche aux instruments. Une coordination avec le NOF est recommandée.

Le groupe AIM vérifie tous les NOTAM relevant de sa zone de responsabilité et en assure l'exactitude.

Lorsque les renseignements NOTAM ont été dûment publiés dans tous les produits pertinents, le groupe AIM annule le NOTAM. Si le NOTAM est encore présent sept jours après que les renseignements qu'il contient ont été publiés, le NOF peut l'annuler en accord avec le groupe AIM.

2.1.7 Centre de coordination des opérations technologiques

Le Centre de coordination des opérations **technologiques** (TOCC) est responsable de l'émission, de la révision et de l'annulation des NOTAM portant sur tous les systèmes électroniques dont les Services techniques assurent l'entretien.

2.1.8 Opérations d'inspection en vol

Le groupe Opérations d'inspection en vol (FIO) de NAV CANADA, à la suite d'une inspection en vol, est tenu d'émettre des NOTAM visant des aménagements non conformes à l'Annexe 10 de l'OACI ou dont l'état n'est pas sécuritaire.

Le groupe Planification de la production AIM SD est responsable de faire le suivi et de tenir à jour les NOTAM qui viennent des FIO jusqu'à ce que le problème soit réglé par le groupe Conception AIM IFP.

2.1.9 Employés

Lorsqu'une situation compromettant la sécurité aérienne est portée à son attention, tout employé de NAV CANADA a le devoir de s'assurer que les responsables appropriés sont avisés sur le champ de façon qu'un NOTAM soit émis ou que d'autres mesures soient prises.

2.2 Auteur du NOTAM

L'auteur du NOTAM est tenu de fournir à NAV CANADA les renseignements pertinents, et notamment les noms des personnes à contacter pour obtenir des précisions au besoin. L'auteur du NOTAM détermine si l'expiration du NOTAM est ferme ou estimée. Consulter la section 4.4.16, *Case C) – Fin de l'activité et de la validité*.

Il incombe à l'auteur d'un NOTAM de réviser ou d'annuler le NOTAM qu'il a émis avant que le groupe date-heure d'un NOTAM comportant une durée approximative « EST » soit atteint. Si le NOTAM à réviser ou à annuler porte sur une modification permanente apportée à une publication, il faut assurer une coordination préalable avec le groupe Collecte des données de l'AIM.

Lorsque l'auteur demande la révision ou l'annulation d'un NOTAM, le numéro NOTAM du NOTAM existant doit être fourni, puisqu'il s'agit de la meilleure méthode d'identifier avec certitude un NOTAM qui doit être révisé ou annulé. Consulter la section 4.4.2 – *Numérotation des NOTAM*. Note : Les instructions sur la façon de récupérer les numéros NOTAM au moyen de l'outil **Services de planification de vol en collaboration (CFPS)** figurent dans les **Formulaires de demande de NOTAM** disponibles à **www.navcanada.ca**.

Lorsque des NOTAM doivent être émis en anglais et en français, il incombe à l'auteur du NOTAM de fournir les versions anglaise et française.

Dans une optique de sécurité aérienne, il est conseillé aux auteurs de NOTAM de confirmer la publication et l'exactitude du contenu du NOTAM demandé dans l'heure qui suit la soumission de la demande. En cas de divergences, il faut contacter le FIC concerné pour faire apporter les modifications nécessaires au NOTAM dès que possible.

2.2.1 Transports Canada

Dans leur zone de responsabilité, les représentants de Transports Canada sont responsables de l'émission, de la coordination et de la présentation des NOTAM liés aux modifications apportées à la réglementation, aux changements apportés à la classification et à la structure de l'espace aérien, l'activation des restrictions de l'espace aérien et la notification de lumières dirigées à haute intensité. Transports Canada sert également de point d'accès aux exploitants d'aérodrome qui demandent des précisions sur les NOTAM liés aux travaux de construction et à d'autres changements temporaires aux aérodromes.

Lorsqu'une situation compromettant la sécurité aérienne est portée à l'attention de Transports Canada, il a le devoir de s'assurer que les responsables appropriés sont avisés sur le champ de façon qu'un NOTAM soit émis ou que d'autres mesures soient prises.

Le texte du NOTAM ne doit pas faire référence au Règlement de l'aviation canadien (RAC) à moins qu'il n'ait été préalablement coordonné avec Transports Canada.

Les représentants de Transports Canada ayant le pouvoir approprié sont responsables de l'émission des NOTAM concernant les risques pour l'aviation liés aux zones de conflits. Bien que l'AIC soit le moyen employé normalement par Transports Canada pour renseigner sur ces situations, un NOTAM peut parfois être émis si l'affaire est urgente, en attendant la publication d'une AIC.

Transports Canada est responsable des modifications aux règles de compte rendu de l'état de la surface de la piste (RSC) et du contenu du formulaire connexe visant le compte rendu de l'état de la surface pour les mouvements d'aéronefs (AMSCR) et le coefficient canadien de frottement sur piste (CRFI).

2.2.2 Exploitant d'aérodrome

L'exploitant d'aérodrome ou son délégué est responsable de l'émission, de la révision et de l'annulation des NOTAM portant sur les circonstances suivantes :

- tout empiètement par un objet sur une surface de limitation d'obstacles de l'aérodrome;
- la présence d'obstacles ou l'existence d'une situation dangereuse compromettant la sécurité aérienne à l'intérieur des limites de l'aérodrome;
- tout changement du niveau de services fournis à l'aérodrome qui sont décrits dans un produit d'information aéronautique et sont pertinents à la sécurité aérienne, à l'exception des procédures aux instruments. Dans le cas des procédures aux instruments, l'exploitant d'aérodrome peut seulement ne pas autoriser (NON AUTH) une procédure d'approche aux instruments et un motif doit être inclus. Tous les autres changements, y compris le rétablissement de la procédure (sauf les approches ILS CAT II ou III qui ont précédemment été non autorisées par l'exploitant d'aérodrome), relèvent de l'unité de conception de procédures aux instruments compétente. Puisque la coordination est nécessaire entre l'exploitant d'aérodrome et l'unité de conception de procédures aux instruments appropriée, un NOTAM qui n'autorise pas une procédure d'approche aux instruments (sauf pour les approches ILS CAT II/III) provenant d'un exploitant d'aérodrome doit préciser une heure de fin estimée pour éviter sa suppression automatique du système;
- la fermeture de l'aérodrome ou de toute partie de l'aire de manœuvre de l'aérodrome;
- la présence d'un contaminant sur l'aire de manœuvre;

L'exploitant d'aérodrome devra s'entendre avec le groupe Collecte des données de l'AIM avant de soumettre un NOTAM visant un changement du niveau de services ou la présence d'obstacles pouvant compromettre la sécurité aérienne.

L'exploitant d'aérodrome est chargé de fournir à NAV CANADA les renseignements sur l'état de la surface des pistes et sur la valeur calculée du frottement. Ces renseignements sont soit entrés à l'emplacement dans une application Web autorisée ou un système informatisé autorisé, soit communiqués sous forme écrite au moyen du formulaire AMSCR/CRFI disponible auprès de Transports Canada ou de NAV CANADA (ou dans un format papier ou électronique semblable), soit communiqués verbalement.

Si les rapports réguliers doivent être soumis au représentant de NAV CANADA de façon verbale, une entente officielle entre l'exploitant d'aérodrome et NAV CANADA doit avoir été conclue. Une telle entente indique qui sont les représentants autorisés, quelles sont leurs responsabilités et quelles sont les procédures qui s'appliquent à l'émission de ces rapports étant faits de façon régulière. Lorsque les rapports sont peu fréquents, ils peuvent être fourni sans qu'une entente ait été établie au préalable.

L'exploitant d'aérodrome est responsable de l'annulation des NOTAM RSC (Exigences de diffusion de rapports – Annulation).

2.2.3 Ministère de la Défense nationale

Le Ministère de la Défense nationale (MDN) est responsable de l'émission, de la révision et de l'annulation des NOTAM suivants :

- ceux conformes à la section 2.2.2 visant les aérodromes qui relèvent de son autorité;
- ceux portant sur l'activation de l'espace aérien canadien publié de classe F, y compris les zones CYR, CYD et CYA qui relèvent de son autorité;
- ceux visant l'activation d'activités de recherches et sauvetage;
- ceux indiquant des conditions nuisant aux aérodromes militaires.

2.2.4 Organisateur de spectacle aérien

L'organisateur d'un spectacle aérien est tenu de fournir tous les renseignements nécessaires concernant les activités liées à ce spectacle.

2.2.5 Source responsable

Dans le contexte du NES, la source responsable est une personne autorisée par NAV CANADA à soumettre directement les NOTAM concernant des éléments de données définis au moyen du logiciel de source responsable (NES) sans l'intervention d'un FIC ou d'une IFSS sauf lorsque incapable d'entrer l'information.

Là où les NOTAM doivent être émis en anglais et en français, il incombe à la source responsable de fournir le texte dans les deux langues.

2.3 Destinataires de NOTAM par l'intermédiaire de l'AFTN

Les organismes qui désirent recevoir des NOTAM canadiens par l'intermédiaire de l'AFTN doivent identifier les séries NOTAM requises auprès du surveillant du NOF. Toute demande de modification de la souscription aux séries NOTAM doit être coordonnée avec le surveillant du NOF. Pour s'assurer de la réception de tous les renseignements pertinents, il convient de sélectionner toutes les séries d'une catégorie de diffusion pour la souscription (voir l'annexe D, *Régions des NOTAM*).

3 Exigences de diffusion

3.1 Information à diffuser au moyen d'un NOTAM

Consulter les sections 1.3, *Définition et but des NOTAM* et 1.5, *Durée d'un NOTAM et préavis*. Un NOTAM est rédigé et émis pour diffuser les renseignements suivants :

a. mise en service, fermeture ou importantes modifications de l'exploitation d'aérodromes ou de pistes;

b. mise en service, retrait ou importantes modifications de services aéronautiques (AGA, AIS, ATS, COM, MET, SAR, etc.);

c. mise en service, retrait ou modification importante de la capacité opérationnelle des services de radionavigation et de communication air/sol, dont : interruption ou rétablissement du service; changement de fréquences; changement des heures de service notifiées; changement d'indicatif; changement d'orientation (aides directionnelles); changement de l'emplacement ou de la capacité de surveillance de tout service de communication air-sol ou aide de radionavigation; ou limitation des stations relais, y compris l'incidence opérationnelle, les services touchés, et les fréquences et zones visées;

d. indisponibilité de systèmes de secours et de systèmes secondaires ayant des répercussions opérationnelles directes;

e. mise en service, retrait ou modification importante d'aides visuelles; y compris la défectuosité des panneaux d'instructions obligatoires sur l'aire de mouvement de l'aérodrome, tels que les panneaux d'identification de piste, les panneaux de point d'attente CAT I, II ou II/III ou les panneaux d'interdiction d'entrée;

f. interruption ou remise en service d'éléments majeurs des dispositifs de balisage lumineux d'aérodrome;

g. institution, suppression ou modification importante de procédures pour les services de navigation aérienne;

h. apparition ou correction de défauts ou d'entraves majeurs sur l'aire de manœuvre;

i. modifications et limitations de la disponibilité de carburant, d'huile et d'oxygène;

j. changements importants des moyens et services de recherche et de sauvetage;

k. installation, retrait ou remise en service de phares de danger balisant les obstacles à la navigation aérienne;

l. modifications apportées à la réglementation et nécessitant des mesures immédiates telles que celles apportées au *Manuel des espaces aériens désignés* (DAH) (TP 1820);

m. existence de dangers qui ne sont pas autrement notifiés et qui affectent la navigation aérienne (y compris obstacles, exercices et opérations militaires, interférences de radiofréquence planifiées ou non, lancements de fusées, manifestations aériennes, feux d'artifice, débris de fusée, courses et activités majeures de parachutisme);

n. zones de conflit affectant la navigation aérienne (doit comprendre, si possible, des informations aussi spécifiques que possible concernant la nature et la portée des menaces que présente ce conflit et la mesure d'atténuation proposée);

o. utilisation de rayons laser, de faisceaux laser et de phares de recherche, si elle risque de gêner la vision nocturne des pilotes;

p. érection, suppression ou modification d'obstacles à la navigation aérienne dans les aires de décollage/montée, d'approche interrompue, d'approche ainsi que dans les bandes de piste;

q. établissement ou suppression (y compris l'activation ou la désactivation) de zones interdites, réglementées ou de service consultatif, ou changement dans l'état de ces zones;

r. établissement ou suppression de zones ou de routes ou de parties de zones ou de routes où une interception est possible et où il faut maintenir la veille sur la fréquence d'urgence VHF 121,5 MHz;

s. désignation, annulation ou changement d'indicateur d'emplacement;

t. modifications apportées à la catégorie des services de sauvetage et de lutte contre les incendies à un aérodrome ou à un héliport;

u. épidémies exigeant la modification des obligations visant les avis de vaccination et de mesures de contrôle sanitaire;

v. modification de l'activité volcanique ayant une incidence sur les opérations aériennes; lieu, date et heure des éruptions volcaniques; et étendue horizontale et verticale du nuage de cendres volcaniques, y compris la direction du mouvement ainsi que les niveaux de vol et les routes ou tronçons de route susceptibles d'être touchés;

w. rejet dans l'atmosphère de matières radioactives ou de produits chimiques toxiques à la suite d'un incident nucléaire ou chimique, lieu, date et heure de l'incident, niveaux de vol et routes ou tronçons de route susceptibles d'être touchés, ainsi que direction du mouvement;

x. déclenchement de missions de secours humanitaires, comme celles qui sont réalisées sous les auspices de l'ONU, avec les procédures et/ou les limitations concernant la navigation aérienne;

y. application de mesures d'exception à court terme en cas de perturbation générale ou partielle des services de la circulation aérienne ou des services de soutien connexes;

z. indisponibilité des données météorologiques;

aa. autres circonstances importantes sur le plan de l'exploitation.

3.2 Information à ne pas diffuser au moyen d'un NOTAM

Même s'ils n'ont pas besoin d'être diffusés par l'AFTN, les renseignements indiqués dans cette section peuvent être diffusés verbalement ou par le biais du service automatique d'information de région terminale (ATIS) ou du service automatique d'information de région terminale par liaison de données (D-ATIS) s'il est jugé approprié de le faire. Les renseignements suivants ne doivent pas faire l'objet d'un NOTAM :

a. travaux d'entretien normaux sur les aires de trafic et les voies de circulation lorsqu'ils n'entravent pas le mouvement sécuritaire de la circulation aérienne;

b. travaux de marquage sur une piste lorsque la sécurité de l'exploitation aérienne peut être préservée grâce à l'utilisation d'autres pistes disponibles ou lorsque l'équipement peut être déplacé en cas de besoin;

c. obstacles temporaires à proximité d'aérodromes, lorsqu'ils ne représentent aucun danger pour la sécurité de l'exploitation aérienne;

d. défaillance partielle des dispositifs de balisage lumineux d'aérodrome, lorsqu'elle ne présente aucun danger pour la sécurité de l'exploitation aérienne;

e. défaillance partielle et temporaire des communications air/sol lorsque d'autres fréquences répondant au même usage sont disponibles et utilisables;

f. absence de contrôle de la circulation sur les aires de trafic et de contrôle de la circulation routière;

g. défectuosité de panneaux indicateurs sur l'aire de manœuvre de l'aérodrome comme les panneaux de position ou les panneaux de destination;

h. activités comme le parachutisme, le vol à voile, la voltige et l'entraînement qui sont publiées dans les produits d'information aéronautique de l'État (*Supplément de vol – Canada* [CFS], *Supplément hydroaérodromes – Canada* [CWAS]) ou sur des cartes aéronautiques;

i. aides à la navigation (NAVAID) électroniques fonctionnant avec ou sans alimentation de secours ou émetteur de réserve, ou sans une telle alimentation ou un tel émetteur, sauf lorsqu'il s'agit d'un ILS CAT II/III;

j. modifications rédactionnelles et administratives dans les produits d'information aéronautique ou dans les manuels (p. ex., AIM de TC) n'ayant aucune incidence sur les opérations aériennes;

k. prestation de services de la circulation aérienne (ATS) en appliquant des plans de contingence transparents (par exemple, réacheminement d'appels, surveillance à distance);

l. demande d'un avis relatif à un aéronef manquant (MANOT);

m. modification des séries de NOTAM;

n. ajout ou suppression dans les produits d'information aéronautique de renseignements visant des élevages de volailles ou d'animaux à fourrure;

o. mise en place, panne ou retrait d'une caméra météo pour l'aviation;

p. panne du système anticollision d'évitement d'obstacle (OCAS)[3];

q. travaux d'entretien, fermetures, indisponibilité et défaillances n'ayant pas d'incidence sur les opérations de vol;

r. activités de formation d'unités au sol;

s. indisponibilité des systèmes de secours et secondaires, si elle n'a pas de répercussions opérationnelles;

t. limitations des aménagements aéroportuaires ou des services généraux sans incidence opérationnelle;

u. règlements nationaux ne touchant pas l'aviation générale;

v. annonces ou avertissements de limitations possibles/potentielles, sans aucune incidence opérationnelle;

w. rappels généraux sur des renseignements déjà publiés;

x. disponibilité de l'équipement pour les unités au sol lorsqu'il n'y a pas d'information sur les incidences opérationnelles pour les usagers de l'espace aérien et des installations;

y. fermeture de parties de l'aire de mouvement en relation avec des travaux prévus coordonnés localement durant moins d'une heure;

z. autres renseignements non opérationnels concernant un événement de nature temporaire.

3.3 Circonstances inhabituelles

En cas de renseignements inhabituels ou douteux, un FIC ou une IFSS devrait communiquer avec le NOF ou s'informer auprès du groupe Collecte des données de l'AIM.

3.4 Résolution des désaccords sur les demandes de NOTAM

Lorsqu'une demande de NOTAM qui provient de Transports Canada ou d'un autre ministère agissant au nom du Canada pour sa défense[4] est contraire aux règles figurant dans le présent manuel, le spécialiste NOTAM doit aviser le demandeur qu'il y a conflit et proposer une solution pour diffuser un NOTAM conforme. Cependant, dans le cas d'un conflit inconciliable, le spécialiste NOTAM doit accepter et diffuser le NOTAM et aviser immédiatement le surveillant et le gestionnaire du NOF.

[3] Certains obstacles ou groupes d'obstacles sont dotés d'un OCAS. Une panne de l'OCAS ne justifie pas un NOTAM. Aux fins de sécurité, lorsqu'il y a panne de l'OCAS, les feux d'obstacles sont allumés continuellement.

[4] Les ministères du gouvernement du Canada, autres que Transports Canada, ne peuvent restreindre ou changer l'espace aérien du Canada. Toute demande en ce sens doit être refusée et redirigée vers les bureaux régionaux de Transports Canada ou vers le Centre des opérations aériennes (COA) de Transports Canada.

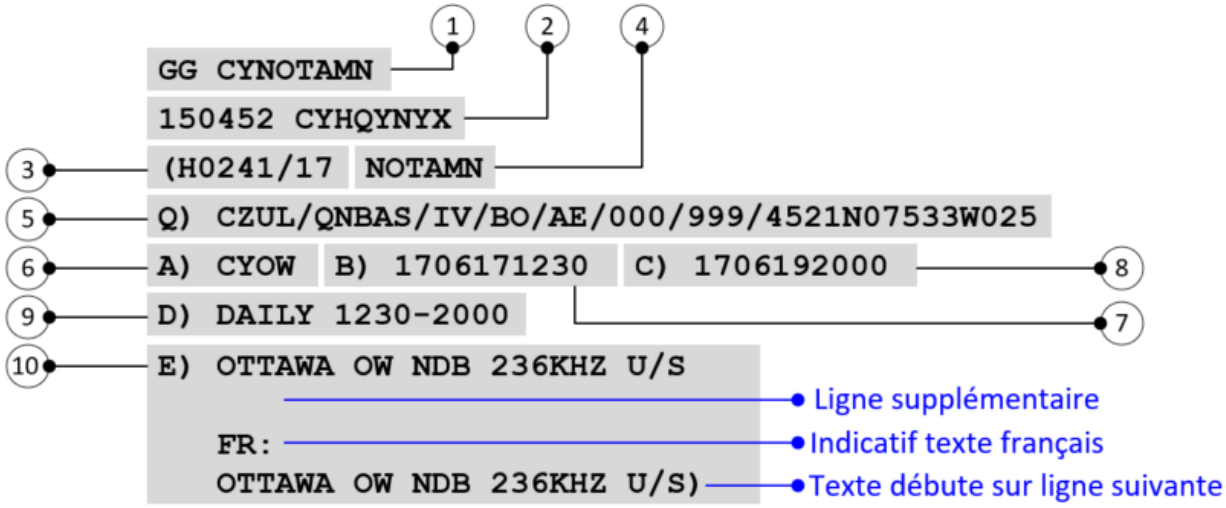
NAV CANADA Proprietary / Propriété exclusive

Pour toute autre demande de NOTAM non conforme aux règles du présent manuel, le spécialiste NOTAM doit tenter de résoudre le conflit efficacement et en temps opportun. Il doit proposer une solution de rechange (un remaniement du texte, une autre série de NOTAM, une inclusion dans l'ATIS ou le Supplément d'AIP, une modification de la durée du NOTAM, etc.). Dans le cas d'un conflit inconciliable qui entraîne le rejet de la demande de NOTAM par le NOF, l'auteur du NOTAM peut communiquer directement avec le spécialiste NOTAM et demander d'aviser la gestion. Le spécialiste NOTAM avisera alors immédiatement le surveillant et le gestionnaire du NOF.

Les désaccords concernant les NOTAM relatifs aux espaces aériens restreints et / ou aux zones de danger, qu'ils soient établis comme class F ou en vertu de la loi sur l'aéronautique section 5.1 (y compris les NOTAM qui s'ensuivent), le NOC doit être consulté avant de décider d'une action. Le NOC a le pouvoir de décider si un NOTAM devrait ou non être publié ou annulé.

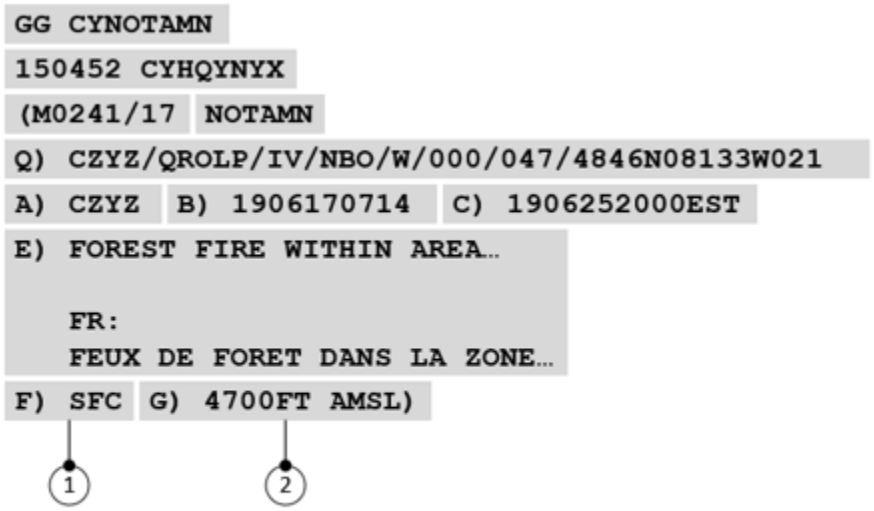
4 Création de NOTAM

4.1 Configuration de format et identification des champs



1. Adresse du groupe de priorités et du groupe de distribution
2. Moment de l'envoi (jour, heure en UTC) et adresse AFTN du lieu d'émission
3. Série NOTAM et numéro séquentiel
4. Type de NOTAM
5. Qualificateurs NOTAM « Case Q » (détails ci-dessous)
6. Case A) Indicateur d'emplacement
7. Case B) Heure de début
8. Case C) Heure de fin
9. Case D) Horaire
10. Case E) Texte du NOTAM

1. Région d'information de vol (FIR)
2. Code Q: Sujet et état
3. Trafic applicable
4. Objet applicable du NOTAM
5. Portée applicable
6. Limite inférieure
7. Limite supérieure
8. Coordonnées géographiques de la zone d'influence
9. Rayon de la zone d'influence



1. Case F) Limite inférieure
2. Case G) Limite supérieure

Remarque : Veuillez noter que tous les exemples du manuel ne contiennent pas la ligne supplémentaire entre le texte anglais et français dans la case E) dans le but de rendre la lecture plus facile. Dans les faits, tous les NOTAM qui sont émis avec du texte en français comprendront une ligne supplémentaire.

4.2 Règles générales pour la création de NOTAM

4.2.1 Types de NOTAM

Voici les différents types de NOTAM :

- NOTAMN (nouveau NOTAM)
- NOTAMR (NOTAM de remplacement)
- NOTAMC (NOTAM d'annulation)

4.2.2 Champs de NOTAM

Le tableau ci-après montre l'utilisation de chaque qualificateur et champ NOTAM selon le type de NOTAM.

Tableau 1 : Champs de NOTAM obligatoires, interdits, facultatifs et conditionnels

Champs de NOTAM	NOTAMN	NOTAMR	NOTAMC	Liste récapitulative
Série de NOTAM	obligatoire	obligatoire	obligatoire	obligatoire
Numéro de continuité NOTAM	obligatoire	obligatoire	obligatoire	obligatoire
Type de NOTAM	obligatoire	obligatoire	obligatoire	obligatoire
NOTAM référencé (série et numéro)	interdit	obligatoire	obligatoire	obligatoire
FIR	obligatoire	obligatoire	obligatoire	obligatoire
Code Q (Sujet et état)	obligatoire	obligatoire	obligatoire	obligatoire
Trafic	obligatoire	obligatoire	obligatoire	obligatoire
Objet	obligatoire	obligatoire	obligatoire	obligatoire
Portée	obligatoire	obligatoire	obligatoire	obligatoire
Limites inférieure/supérieure	obligatoire	obligatoire	obligatoire	obligatoire
Lat/Long/Rayon	obligatoire	obligatoire	obligatoire	obligatoire
Case A)	obligatoire	obligatoire	obligatoire	obligatoire
Case B)	obligatoire	obligatoire	obligatoire	obligatoire
Case C)	obligatoire	obligatoire	interdit	obligatoire
Case D)	facultatif	facultatif	interdit	interdit
Case E)	obligatoire	obligatoire	obligatoire	obligatoire
Cases F) et G)	conditionnel	conditionnel	interdit	interdit

4.3 Expressions déconseillées

Les expressions suivantes (ou semblables) ne doivent pas être utilisées puisqu'inutiles ou importunes :

- FAIRE PREUVE DE PRUDENCE/FAIRE ATTENTION (USE/EXERCISE CAUTION)
- CHANGEMENT TEMPO (TEMPO CHANGE)
- AMENDEZ/CHANGEZ TEMPO (TEMPO AMEND)
- AVBL POUR EMERG (AVBL FOR EMERG) / EXC POUR EMERG (EXC FOR EMERG) – L'expression AIDE HUMANITAIRE (HUMANITARIAN ASSISTANCE) devrait s'appliquer à un aéronef qui apporte son aide en cas d'urgence.
- FAIRE APCH A BASSE ALT AVANT D'ATTERRIR (MAKE LOW PASS PRIOR TO LDG)

4.4 Procédures détaillées

4.4.1 Attribution d'une série de NOTAM

Les séries sont attribuées conformément aux régions NOTAM, aux catégories de diffusion et aux catégories de sujets. Les 18 lettres représentant les séries utilisées au Canada sont : C, D, E, F, G, H, I, J, K, L, M, N, O, P, Q, R, U, et V.

Pour une description détaillée des séries NOTAM, consulter les annexes A et B.

4.4.2 Numérotation des NOTAM

La numérotation des NOTAM est conforme à la série de NOTAM. Le numéro NOTAM se compose des 4 chiffres du numéro séquentiel, suivi d'une barre oblique (/) et de 2 chiffres correspondant à l'année civile.

Exemple : `N0023/19`

Une numérotation spéciale est appliquée aux NOTAM à parties multiples; consulter le chapitre 7, *Interrogation / Réponse*.

Chaque série doit commencer à 0000z le premier janvier de chaque année avec le numéro 0001. Les numéros NOTAM sont attribués séquentiellement, de 0001 à 9999.

4.4.3 Qualification des NOTAM – Case Q) – Généralités

La ligne de qualificateur, case Q), est dérivée des autres champs NOTAM.

Les tableaux des critères de sélection des NOTAM (NSC) (OACI, Doc 8126) constituent la base pour la qualification des NOTAM. Le code Q (également appelé code NOTAM) est une description des renseignements contenus dans le NOTAM. C'est un critère important pour le stockage et la récupération de renseignements, ainsi que pour décider si un élément est d'importance opérationnelle ou non. Il établit aussi la pertinence du NOTAM pour les divers types d'opérations aériennes et détermine ainsi s'il doit faire partie d'un bulletin d'information pré-vol. En outre, il aide à préciser les éléments faisant l'objet de processus de notification immédiate.

Dans les cas où les tableaux ne couvrent pas certaines combinaisons de sujets et d'états, des tableaux NSC canadiens viennent compléter autant que possible les documents de l'OACI. Tous les tableaux utilisés dans la création de NOTAM canadiens se trouvent à l'appendice F, *Critères de sélection des NOTAM utilisés dans les NOTAM canadiens.*

Un écart par rapport aux qualificateurs Trafic, Objet et Portée n'est permis que dans des cas exceptionnels.

Si l'OACI introduit de nouveaux codes Q sans modifier ou ajouter les tableaux NSC correspondants, l'attribution des qualificateurs Trafic, Objet et Portée doit être fondée sur l'expérience opérationnelle et être liée à des sujets similaires.

4.4.4 Qualificateur « FIR »

Ce champ doit normalement contenir l'indicateur d'emplacement OACI de la FIR dans laquelle se trouve la région géographique associée au sujet du NOTAM, ou « CZXX ».

Exemple :
```
Q) CZYZ/QWELW/…..
A) CYYZ
```

Si l'objet concerne plus d'une FIR, l'indicateur d'emplacement CZXX doit être utilisé.

Exemple : `Q) CZXX/QWELW/…..`
`A) CZUL CZQM CZQX`

Pour les aérodromes St-Pierre (LFVP) et Miquelon (LFVM) appartenant à la France mais situés dans la FIR de Gander, la case Q) doit contenir l'indicateur d'emplacement CZQX :

`Q) CZQX/ ….`
`A) LFVP`

4.4.5 Qualificateur « Code Q »

Cette case doit contenir la combinaison d'un code de sujet à deux lettres et d'un code d'état à deux lettres, comme l'indiquent les tableaux NSC. Ces tableaux, qui figurent à l'appendice F, *Critères de sélection des NOTAM utilisés dans les NOTAM canadiens*, sont dérivés du document 8126 – *Services d'information aéronautique* de l'OACI. Ils sont adaptés à l'utilisation canadienne, mais sans contredire les tableaux de l'OACI. On a exclu les codes dont l'application n'est pas prévue au Canada (par exemple, `IW` – Système d'atterrissage hyperfréquences [MLS] ou `NO` – OMEGA). Si le besoin s'en faisait sentir, l'utilisation de l'un des codes « exclus » est à la discrétion du NOF[5].

Le NOF doit s'assurer que le code Q sélectionné dans les tableaux NSC indique l'information - la plus importante à diffuser pour les opérations aériennes. Par exemple, si une piste est fermée en raison de travaux ou de constructions, l'information la plus importante est « piste fermée » et, par conséquent, le code `QMRLC` (piste fermée) est utilisé plutôt que le code `QMRHW` (travaux en cours sur la piste).

Bien qu'il soit souhaitable d'utiliser le code indiquant l'information la plus importante, on peut décider de présenter toute information pertinente. Dans ce cas, un code plus générique est sélectionné pour transmettre l'information pertinente à l'utilisateur final sans répercussions négatives sur les exposés.

Si un code précis n'est pas disponible, on choisit un code générique comme `LA` (feux d'approche) ou le code qui convient le mieux à la situation. En dernier recours, on peut choisir le code `XX`.

Par exemple, `QLAAS` (feux d'approche hors service).

Pour résumer, choisir les codes dans cet ordre :

1. Un code précis
2. Un code générique
3. XX

Chaque NOTAM ne doit porter que sur un sujet (entité, événement) et un état concernant ce sujet. Cependant, si un événement englobe plusieurs pannes, limitations, services, etc. résultant en un volume important de NOTAM, un seul NOTAM peut être émis (évacuation d'urgence, panne totale de courant d'un aménagement ou fermeture temporaire imprévue d'unités ATS).

Le regroupement d'espaces aériens de classe F (zones réglementées, dangereuses et à service consultatif) et le regroupement de restrictions d'accès à l'espace aérien (en vertu de l'article 5.1 de la *Loi sur l'aéronautique* ou du 601.18 et 601.14-16 du *Règlement de l'aviation canadien*) sont interdits.

Dans les situations où plusieurs états semblent appropriées, par exemple `LT` (Limité à …) par opposition à `LC` (Fermé), utiliser l'état qui définit le mieux le sujet du NOTAM. Si l'utilisation ou la destination première du sujet du NOTAM est touchée, utiliser `LC` (Fermé), `AU` (Non disponible) ou `AS` (Hors service) au lieu de `LT` (Limité à …).

[5] Exceptionnellement. On devra consigner et prendre en compte ces événements à l'avenir.

4.4.6 Qualificateur « TRAFIC »

Ce qualificateur relie le message NOTAM à une règle de vol et permet ainsi la récupération d'information répondant aux besoins de l'utilisateur. Le trafic est sélectionné conformément aux tableaux NSC de l'appendice F, *Critères de sélection des NOTAM utilisés dans les NOTAM canadiens*.

Entrées possibles :

- **I** : Trafic IFR
- **V** : Trafic VFR
- **IV** : Trafic IFR et VFR
- **K** : Liste récapitulative

4.4.7 Qualificateur « OBJET »

Ce qualificateur relie le NOTAM à certaines intentions de notification/diffusion et permet ainsi le filtrage et la récupération selon les besoins de l'utilisateur.

Les entrées possibles, par ordre d'importance, sont NBO, BO, B, M et K. Voici la signification de chacune de ces lettres :

- **N** : NOTAM sélectionné pour l'attention immédiate des exploitants aériens en raison de leur importance.
- **B** : NOTAM d'importance opérationnelle sélectionné pour les exposés NOTAM ou les bulletins d'information prévol (PIB).
- **O** : NOTAM concernant les opérations de vol. Le NOTAM figurera dans les exposés NOTAM ou PIB contenant tous les NOTAM pertinents.
- **M** : NOTAM divers ne faisant pas l'objet d'un exposé NOTAM mais disponible sur demande.
- **K** : Liste récapitulative

4.4.8 Qualificateur « PORTÉE »

Ce qualificateur associe le sujet du NOTAM (deuxième et troisième lettres) à une certaine portée. Ce qualificateur sert à déterminer sous quelle catégorie un NOTAM est présenté : « Aérodrome », « En route » ou « Avertissement de navigation ».

Les critères de sélection des NOTAM aident à choisir la portée mais n'indiquent pas si les combinaisons, comme AE, sont conçues pour l'une ou l'autre des catégories ou bien pour les deux.

Les entrées possibles sont :

- **A** : **A**érodrome : associe le NOTAM à la portée « Aérodrome ». La case A) doit contenir un indicateur d'emplacement d'aérodrome de quatre lettres (p. ex., CYUL) ou CXXX[6].
- **E** : **E**n route : associe le NOTAM à la portée « information en route ». La case A) doit contenir au moins un indicateur d'emplacement de FIR.
- **W** : Avertissement (**W**arning en anglais) : associe le NOTAM à la portée des « avertissements de navigation » comme les événements nécessitant une restriction d'utilisation de l'espace aérien. La case A) doit contenir au moins un indicateur d'emplacement de FIR.

[6] Consulter la section 4.4.13, *Case A) – Emplacement unique (FIR ou AD)*.

- Si un avertissement de navigation vise un aérodrome ou des activités aériennes à un aérodrome (notamment un spectacle aérien ou une activité récréative), un NOTAM supplémentaire ne peut être émis qu'avec la portée « A ». (Consulter les sections 4.4.5, *Qualificateur « Code Q »* et 4.4.14, *Case A) – Plusieurs emplacements*.)
- **AE** : **A**érodrome et **E**n route : lient le NOTAM aux portées `A` et `E`.

  On utilise la portée `AE` lorsqu'un NOTAM (concernant des aides à la navigation, des zones de contrôle ou des obstacles) concerne à la fois les opérations d'aérodrome et les opérations en route.

  La case A) doit alors contenir l'indicateur d'emplacement d'un aérodrome, par exemple `CYOW`.

  Exemple :
  ```
  Q) CZUL/QNMAS/IV/BO/AE/000/999/4527N07554W025
  A) CYOW B) AAMMJJHHMM C) AAMMJJHHMM
  E) OTTAWA VOR/DME YOW 114.6MHZ/CH32X U/S
  ```

- **K** : **L**iste récapitulative

Si la portée par défaut est `AE`, il est permis de la remplacer par `A` ou par `E`. Si le sujet du NOTAM est clairement et uniquement les arrivées ou les départs, on doit choisir la portée `A` (aérodrome). Si le sujet du NOTAM est uniquement les survols ou plusieurs aérodromes, on doit choisir la portée `E`.

Pour les cas couverts par les tableaux NSC, si les deuxième et troisième lettres du code Q sont `XX`, le NOF attribue la portée conformément au texte du NOTAM.

Si les quatrième et cinquième lettres du code Q sont `XX`, la portée doit être dérivée du sujet du NOTAM (deuxième et troisième lettres) conformément au NSC.

4.4.9 Qualificateurs « limites INFÉRIEURE et SUPÉRIEURE »

Ces qualificateurs lient un NOTAM à une section verticale d'espace aérien en indiquant ses limites d'altitude inférieure et supérieure. Ceci permet de préciser les limites inférieure et supérieure dans les demandes d'information prévol. Les qualificateurs « limite inférieure » et « limite supérieure » représentent les altitudes ou les hauteurs exprimées en « niveaux de vol » et sont insérés sous forme de trois chiffres (ou nombres) séparés par une barre oblique. Par exemple : `000/090`.

Les qualificateurs « limites inférieure et supérieure » sont toujours inclus, peu importe le sujet du NOTAM. Chaque fois que la portée est AE, E ou W, les qualificateurs « limites inférieure et supérieure » décrivent l'espace aérien touché. Si la portée est A, les valeurs par défaut `000/999` sont appliquées.

Le qualificateur « limite inférieure » doit être inférieur ou égal au qualificateur « limite supérieure ».

Si la limite d'altitude inférieure est à la surface, la valeur du qualificateur « limite inférieure » est 000. Si la limite d'altitude supérieure dépasse 99 900 pieds, la valeur du qualificateur « limite supérieure » est 999.

Pour un espace aérien désigné (classe d'espace aérien, routes ATS, TCA, zone de contrôle, zone dangereuse, etc.), les valeurs des qualificateurs « limites inférieure et supérieure » doivent correspondre aux limites verticales publiées de l'espace aérien désigné concerné.

Lorsque le sujet est un service dans un volume d'espace aérien, insérer les limites verticales de l'espace aérien où le service est fourni. Si les limites verticales d'une organisation de l'espace aérien ne sont touchées que partiellement, ne considérer que les limites inférieure et supérieure de la partie touchée.

Exemples :

```
(N1005/19 NOTAMN
Q) CZUL/QACCH/IV/NBO/AE/000/050/4908N06812W006
A) CYBC B) YYMMDDHHMM C) YYMMDDHHMM
E) DESIGNATED AIRSPACE HANDBOOK (DAH) IS AMENDED AS FLW:
   BAIE-COMEAU, QC CLASS E CTL ZONE IS ESTABLISHED AS FLW: THE
   AIRSPACE WITHIN RADIUS 5NM CENTRE 490756N 0681226W
   (BAIE-COMEAU AD (CYBC)) SFC TO 5000FT AMSL.

   FR:
   MANUEL DES ESPACES AERIENS DESIGNES (DAH) EST MODIFIE COMME SUIT :
   BAIE-COMEAU, QC UNE ZONE DE CTL DE CLASSE E EST ETABLIE COMME SUIT : L'ESPACE
   AERIEN A L'INTERIEUR D'UN RAYON DE 5NM DE
   490756N 0681226W (BAIE-COMEAU AD (CYBC)) SFC A 5000FT AMSL.


(H1006/19 NOTAMN
Q) CZUL/QCTAS/I/BO/E/000/125/4641N07123W081
A) CZUL B) YYMMDDHHMM C) YYMMDDHHMM
E) QUEBEC TAR U/S. FLT WITHIN RADIUS 80NM CENTRE
   464107N 0712309W SFC TO 12500FT AMSL MAY BE DENIED ROUTING
   AND/OR ALT REQUESTS. TFC INFO NOT AVBL.

   FR:
   TAR DE QUEBEC U/S. FLT A L'INTERIEUR DE RAYON
   80NM CENTRE 464107N 0712309W SFC A 12500FT AMSL
   PEUVENT ANTICIPER UN REFUS POUR DEMANDES DE
   ROUTE ET/OU ALT. INFO TFC NON AVBL.
```

Si les limites verticales publiées changent, les qualificateurs « limites inférieure et supérieure » doivent toujours englober, respectivement, la plus petite et la plus grande des valeurs des limites publiées **permanentes ou temporaires**.

Par exemple, les limites verticales d'origine et publiées de la zone de contrôle de Baie-Comeau et de la région de contrôle terminale de Gander sont respectivement de SFC à 3000 FT AMSL et de 2500 FT AMSL à 12500 FT AMSL :

Exemples :

```
(N1006/19 NOTAMN
Q) CZUL/QACCH/IV/NBO/AE/000/030/4908N06812W006
A) CYBC B) YYMMDDHHMM C) YYMMDDHHMM
E) DESIGNATED AIRSPACE HANDBOOK (DAH) IS AMENDED AS FLW:
   BAIE-COMEAU, QC CLASS E CTL ZONE IS ESTABLISHED AS FLW:
   THE AIRSPACE WITHIN RADIUS 5NM CENTRE 490756N 0681226W
   (BAIE-COMEAU AD (CYBC)) SFC TO 2500FT AMSL.

   FR:
   MANUEL DES ESPACES AERIENS DESIGNES (DAH) EST MODIFIE COMME SUIT :
   BAIE-COMEAU, QC UNE ZONE DE CTL DE CLASSE E EST ETABLIE COMME SUIT : L'ESPACE
   AERIEN A L'INTERIEUR D'UN RAYON DE 5NM DE
   490756N 0681226W (BAIE-COMEAU AD (CYBC)) SFC A 2500FT AMSL.
```

```
(H1008/19 NOTAMN
Q) CZQX/QATCH/IV/NBO/AE/025/180/4856N05434W026
A) CYQX B) YYMMDDHHMM C) PERM
E) DESIGNATED AIRSPACE HANDBOOK (DAH) IS AMENDED AS FLW:
   GANDER, NL TERMINAL CONTROL AREA (TCA) CLASS E AIRSPACE ABOVE
   3000FT AMSL TO BELOW 18000FT AMSL WITHIN AREA BOUNDED BY A CIRCLE
   RADIUS 25NM CENTRE 485613N 0543406W (GANDER AD (CYQX)).
```

Chaque fois que les renseignements NOTAM concernent des obstacles, les qualificateurs « limites inférieure et supérieure » seront basés sur la hauteur de l'obstacle et sur l'élévation locale du terrain. La valeur par défaut `999` ne sera pas utilisée pour le qualificateur « limite supérieure ».

Si de multiples obstacles sont mentionnés dans un NOTAM (p. ex., des éoliennes), le qualificateur « limite supérieure » est celui du plus haut obstacle.

Lorsque l'information reliée aux aérodromes touche également l'espace aérien sus-jacent ou adjacent, les qualificateurs « limites inférieure et supérieure » doivent être spécifiés.

Pour les avertissements de navigation (codes Q commençant par `QW` et `QR`), les valeurs spécifiées aux qualificateurs « limites inférieure et supérieure » doivent correspondre aux valeurs spécifiées dans les cases F) et G); voir la section 4.4.22, *Cases F) et G) – Limites inférieure et supérieure*. Le qualificateur « limite inférieure » est arrondi à la centaine de pieds inférieure la plus proche et le qualificateur « limite supérieure », à la centaine de pieds supérieure la plus proche. Par exemple :

Si la case F) est….	La limite inférieure est…
`1400FT AMSL`	`014`
`1380FT AMSL`	`013`
`1320FT AMSL`	`013`

Si la case G) est….	La limite supérieure est…
`1900FT AMSL`	`019`
`2050FT AMSL`	`021`
`2100FT AMSL`	`021`

Lorsque les valeurs pour les cases F) ou G) sont exprimées en pieds AGL, les valeurs des qualificateurs doivent d'abord être converties en altitude en pieds AMSL avant d'être reconverties en niveau de vol.

Si l'élévation précise du terrain est connue, l'ajouter à la hauteur au-dessus de ce terrain afin d'obtenir la valeur de l'altitude à indiquer. Par exemple :

Si la case F) est ….	Élévation du terrain	Conversion en altitude	La limite inférieure sera…
`2000FT AGL`	`574FT AMSL`	`2574FT AMSL`	`025`

Si la case G) est ….	Élévation du terrain	Conversion en altitude	La limite supérieure sera…
`1900FT AGL`	`1250FT AMSL`	`3150FT AMSL`	`032`

L'ajout de « valeurs tampons » à ces qualificateurs pour les scénarios ci-dessus, tant manuellement qu'à partir de logiciels d'exploitation, est fortement déconseillé.

Si les valeurs pour F) et G) sont exprimées en pieds AGL (`FT AGL`) et qu'aucun niveau de vol correspondant ne peut être défini (l'élévation du terrain étant inconnue dans la zone touchée), on peut

utiliser les options suivantes pour établir l'élévation la plus élevée du terrain : la MEF du (des) quadrilatère(s) applicable(s) sur les cartes aéronautiques de navigation VFR de la FIR ou du pays (19600FT).

Exemple : F) 2000FT AGL G) 7500FT AGL

Plus haute altitude du terrain = 9000FT

= LIMITES INFÉRIEURE/SUPÉRIEURE: 000/165.

4.4.10 Qualificateur « RÉFÉRENCE GÉOGRAPHIQUE » – Généralités

Ce qualificateur permet d'associer géographiquement un NOTAM à un aménagement, à un service ou à une zone; il est composé d'un ensemble de coordonnées géographiques et d'un rayon d'influence.

Les coordonnées géographiques, arrondies (à partir de 30 secondes) à la minute la plus près, comprennent 11 caractères : ddmmNdddmmW.

Le rayon d'influence à trois chiffres arrondi au nombre entier supérieur, en mille marin, qui englobe complètement la zone d'influence mesurée à partir des coordonnées géographiques arrondies; par exemple, 10.2NM devient 011.

Exemple : Q) CZUL/QWELW/IV/BO/W/000/125/4713N07326W011

4.4.11 Qualificateur « RÉFÉRENCE GÉOGRAPHIQUE » – Coordonnées

Si la portée du NOTAM est A, insérer les coordonnées du point de référence d'aérodrome (ARP).

Lorsque la portée du NOTAM est AE, E ou W et que l'aménagement peut être défini par un seul ensemble de coordonnées, entrer ces coordonnées.

Sinon :

Si la portée du NOTAM est E ou W et que son sujet renvoie à une zone d'influence, les coordonnées représentent le centre approximatif d'un cercle dont le rayon englobe toute la zone d'influence.

Si un NOTAM fait référence à des FIR complètes situées dans différentes régions NOTAM, émettre un NOTAM pour chaque région NOTAM et insérer les coordonnées du centre de la FIR. Si un NOTAM couvre une région NOTAM, entrer les coordonnées du centre de la région NOTAM. Par exemple :

```
(F0120/19 NOTAMN
Q) CZXX/QXXXX/IV/NBO/E/000/999/6650N11045W999
A) CZVR CZEG B) AAMMJJHHMM C) AAMMJJHHMMEST
E) SERVICES DE L'AVIATION CIVILE AFFECTES PAR UNE SITUATION
   D'URGENCE. CERTAINES PERTURBATIONS PEUVENT AFFECTER ATS, AIS ET
   SVC DE COM: SVC MINIMUM SERONT ASSURES…

(G0120/19 NOTAMN
Q) CZXX/QXXXX/IV/NBO/E/000/999/5245N09040W999
A) CZWG CZYZ B) AAMMJJHHMM C) AAMMJJHHMMEST
E) SERVICES DE L'AVIATION CIVILE AFFECTES PAR UNE SITUATION
   D'URGENCE. CERTAINES PERTURBATIONS PEUVENT AFFECTER ATS, AIS ET
   SVC DE COM: SVC MINIMUM SERONT ASSURES…
```

```
(H0120/19 NOTAMN
Q) CZXX/QXXXX/IV/NBO/E/000/999/5243N05321W999
A) CZUL CZQM CZQX B) AAMMJJHHMM C) AAMMJJHHMMEST
E) CIVIL AVIATION SERVICES AFFECTED BY AN EMERGENCY SITUATION.
   CERTAIN DISTURBANCES MAY AFFECT ATS, AIS AND COM SVC: MINIMUM SVC
   WILL BE ASSURED…

   FR:
   SERVICES DE L'AVIATION CIVILE AFFECTES PAR UNE SITUATION
   D'URGENCE. CERTAINES PERTURBATIONS PEUVENT AFFECTER ATS, AIS ET
   SVC DE COM: SVC MINIMUM SERONT ASSURES…
```

Pour les régions NOTAM, les FIR et les groupes de FIR, les valeurs par défaut ont été prédéfinies afin de normaliser les entrées.

Tableau 2 – Coordonnées centrales régions NOTAM, FIR adjacentes et FIR

Zone	Indicateurs d'emplacements	Case Q – Coordonnées du centre Valeurs par défaut
Région de l'Ouest – NOTAM	CZVR + CZEG	6650N 11045W
Région du Centre – NOTAM	CZWG + CZYZ	5245N 09040W
Région de l'Est – NOTAM	CZUL+ CZQM + CZQX	5243N 05321W
FIR de Vancouver	CZVR	5205N 12506W
FIR d'Edmonton	CZEG	6930N 10811W
FIR de Winnipeg	CZWG	5518N 09358W
FIR de Toronto	CZYZ	4729N 08055W
FIR de Montréal	CZUL	5440N 06941W
FIR de Moncton	CZQM	4517N 06228W
FIR de Gander	CZQX	5454N 04327W
FIR adjacentes	CZUL + CZQM	5340N 06609W
FIR adjacentes	CZQX + CZUL	5500N 05500W
FIR adjacentes	CZQM + CZQX	5102N 04956W

4.4.12 Qualificateur « RÉFÉRENCE GÉOGRAPHIQUE » – Rayon

Le rayon sert à définir la zone d'influence sans valeur tampon.

Si une valeur tampon de cinq milles marins est établie pour une zone de service consultatif, une zone réglementée ou une zone dangereuse, et la limite supérieure verticale est le FL290 ou plus haut, la valeur tampon est incluse dans la zone d'influence de la case Q).

Les rayons par défaut représentent la valeur minimale à utiliser là où un volume d'espace aérien n'est pas décrit. La couverture complète doit être insérée lorsqu'il est reconnu que les valeurs sont plus élevées que les valeurs par défaut.

Tableau 3 : Rayons par défaut pour la création de NOTAM

Code Q	Langage clair	Rayon (NM)
Q---- QL--- QM--- QF--- QI---	Tous les NOTAM qui affichent la portée A seulement	005
QN---	Toutes les aides à la navigation	025
QOB-- QOL--	Les NOTAM qui affichent la portée E (à plus de 5 NM de tout aérodrome) pour une seule structure ou plusieurs structures ayant une zone d'influence d'au plus 2 NM.	002
	Pour les NOTAM qui affichent la portée E (à plus de 5 NM de tout aérodrome) pour les structures mobiles ou multiples ayant une zone d'influence de plus de 2 NM, le rayon réel de la structure entière doit être utilisé.	Rayon de la zone
	Les NOTAM qui affichent la portée AE (à 5 NM ou moins de tout aérodrome) pour une seule structure ou plusieurs structures ayant une zone d'influence d'au plus 5 NM.	005
	Pour les NOTAM qui affichent la portée AE (à 5 NM ou moins de tout aérodrome) pour les structures mobiles ou multiples ayant une zone d'influence de plus de 5 NM, le rayon réel de la structure entière doit être utilisé.	Rayon de la zone
QPH--	Procédure d'attente	025
QPX--	Altitude minimale d'attente	025
QAP--	Point de compte rendu	001
QAX--	Point significatif	001
QWC--	Ballon captif	002
QAR--	Routes de l'Atlantique Nord (NAT)	999
QCA--	FREQ AIR INTL – Cambridge Bay, Iqaluit et Hopedale	100
QCA--	FREQ AIR INTL – St. Anthony, Gander et St. John's	75
QCA--	FREQ HF AIR INTL – Gander	200
QCA--	Service d'information de vol en route de l'installation radio télécommandée (FISE RCO)	70
QCA--	Service consultatif télécommandé d'aérodrome de l'installation radio télécommandée (RAAS RCO)	Rayon de la zone
QCA--	Station périphérique (PAL)	200
QCA--	Services de fréquence tour/sol	Rayon de la zone
QCA--	Services de fréquence de terminal/d'arrivée/de départ	70
QCA--	Services de fréquence d'urgence (121.5MHz/243.0MHz)	70
Q---	FIR ou région NOTAM entières	999

Pour les NOTAM avec portée `E`, `W` et `AE`, le rayon doit être le plus précis possible, tout en englobant l'entière zone d'influence du NOTAM. L'utilisation d'un rayon plus grand que nécessaire entraîne l'inclusion d'un NOTAM non pertinent dans un exposé, comme illustré ci-dessous. (Le NOTAM serait fourni pour le plan de vol de l'aéronef si le plus grand rayon était inscrit dans la case Q.)

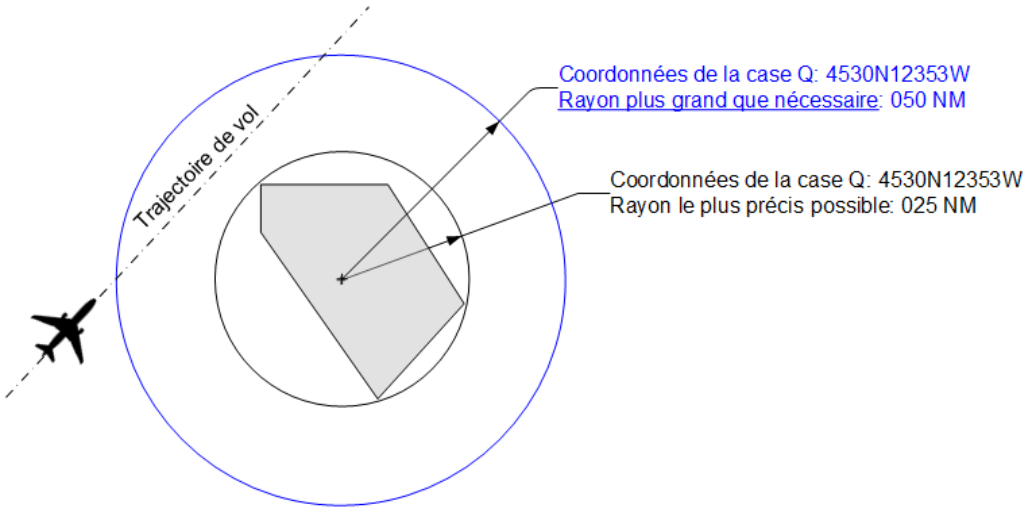


Figure 1 : Rayon plus grand que nécessaire

Lorsque les coordonnées sont arrondies pour inclusion dans la case Q, le centre du cercle est déplacé de sorte qu'il se peut que l'exposé NOTAM ne couvre pas la zone d'influence du NOTAM. Dans pareil cas, le rayon de la case Q doit être accru de 1 (sauf pour les codes Q énumérés dans le tableau 4, *Indicateurs de rayon par défaut pour la création de NOTAM* pour lesquels le rayon par défaut compense pour l'arrondissement des coordonnées)[7].

Dans l'exemple suivant, la zone du NOTAM est représentée par la forme la plus petite et la plus foncée. Les coordonnées réelles sont arrondies, entraînant le déplacement du point central (petit cercle en pointillé). Si le rayon de la case Q restait à 001 (1 NM), l'exposé NOTAM ne contiendrait pas le NOTAM. Par conséquent, le rayon est ajusté à 002 (2 NM).

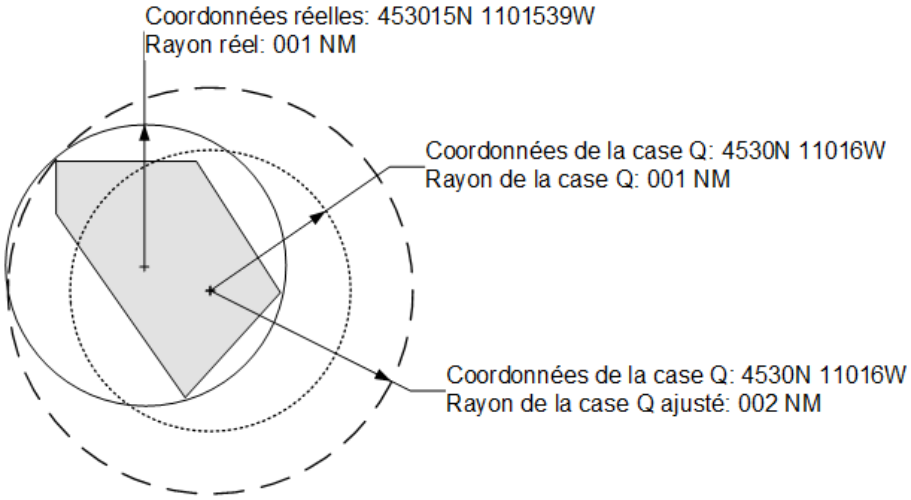


Figure 2 : Ajustement des coordonnées et du rayon de la case Q

[7] Si l'on utilise un rayon ajusté dans le qualificateur afin que l'exposé NOTAM couvre la zone du NOTAM, le rayon fourni à la case E) pourrait différer quelque peu.

4.4.13 Case A) – Emplacement unique (FIR ou AD)

La case A) doit contenir au moins un indicateur d'emplacement d'aérodrome ou au moins un indicateur d'emplacement de FIR.

Si la case A) ne contient qu'une seule FIR, la FIR doit être identique au qualificateur FIR de la case Q).

Si la case A) contient un'indicateur d'emplacement d'aérodrome est composé de quatre (4) lettres, l'aérodrome en question doit être situé dans la FIR indiquée à la case Q).

Si l'aérodrome possède un indicateur d'emplacement composé de trois (3) lettres et un (1) chiffre, il faut inscrire CXXX à la case A) puis l'indicateur d'emplacement alphanumérique et le nom complet de l'aérodrome à la première ligne de la case E). L'aérodrome doit être situé dans la FIR indiquée à la case Q).

Exemples :
```
A) CXXX B) AAMMJJHHMM C) AAMMJJHHMM
E) CCD3 WOODSTOCK
   <le texte poursuit sur une nouvelle ligne>
```

Dans le cas des NOTAM portant sur un obstacle (QOB) ou une panne de feu d'obstacle (QOL), la définition de scénarios de NOTAM (NSD) du NES détermine que la case A) contient l'indicateur d'emplacement d'un aérodrome lorsque l'obstacle (ou le groupe d'obstacles) se trouve dans un rayon de 5 NM de l'un des aérodromes, l'indicateur d'emplacement d'un aérodrome apparaît à la case A). S'il y a plusieurs aérodromes concernés, la case A) donne l'indicateur d'emplacement de l'aérodrome qui appartient à la plus haute catégorie de diffusion. S'il y a plus d'un aérodrome dans la catégorie principale, celui qui se trouve le plus près de l'obstacle est sélectionné. L'ordre des catégories de diffusion pour les aérodromes est le suivant :

- Catégorie internationale
- Catégorie internationale/États-Unis
- Catégorie nationale

Quoi qu'il en soit, la case A) doit toujours contenir l'aérodrome le plus touché par l'obstacle. S'il faut que la case A) contienne autre chose que l'aérodrome sélectionné par le NSD d'obstacle ou de feu d'obstacle, le NOTAM doit être créé à partir du NSD passe-partout.

Quand le sujet d'un NOTAM est « obstacle » (QOB) et « feux d'obstacles » (QOL), si l'obstacle (ou le groupe d'obstacles) est dans un rayon de plus de 5 NM d'un aérodrome, l'indicateur d'emplacement d'une FIR apparaît à la case A). L'emplacement relatif est précisé dans le texte du NOTAM sous forme de distance et d'orientation cardinale par rapport à l'aérodrome le plus près.

4.4.14 Case A) – Plusieurs emplacements

La case A) d'un NOTAM ne devrait inclure que les FIR de la région NOTAM concernée. Par exemple, si un NOTAM doit être émis pour l'ensemble du Canada, il devrait y avoir 3 NOTAM qui au total contiendraient 7 FIR (Voir appendice A).

Si la case A) contient plus d'une (1) FIR :

- les indicateurs d'emplacement des FIR sont séparés les uns des autres par un espace.
- La case Q) contient CZXX.

Exemple :
```
Q) CZXX…
A) CZUL CZQM CZQX
```

Le NOF, en collaboration avec les personnes concernées, analyse le besoin de plusieurs NOTAM, notamment si la zone d'influence d'un NOTAM borde une autre région NOTAM.

4.4.15 Case B) – Début de l'activité

La case B) contient un groupe date-heure de dix chiffres indiquant l'entrée en vigueur du NOTAM; il affiche l'année (AA), le mois (MM), le jour (JJ), l'heure (HH) et les minutes (MM) sous la forme `AAMMJJHHMM`[8].

Exemple : `B) 1907011200` (1er juillet 2019, 12 :00 UTC)

L'utilisation de `WIE` (prend effet immédiatement) ou `WEF` (prend effet à partir de) est interdite.

Le début d'une journée en temps universel (UTC) est indiqué par `0000`.

La case B) doit correspondre à la date et à l'heure de création du NOTAM ou être dans le futur. Des procédures précises s'appliquent en cas de NOTAMR et de NOTAMC. Voir la section 4.5, *Création des NOTAMR et NOTAMC.*

Consulter la section 4.4.20, *Changement aux heures d'opérations ou d'activités publiées antérieurement* pour les NOTAM annonçant des changements aux heures d'opérations ou d'activités publiées antérieurement.

4.4.16 Case C) – Fin de l'activité et de la validité

Si l'échéance d'un NOTAM est connue avec certitude, la case C contient un groupe date-heure de dix chiffres indiquant l'année, le mois, le jour, l'heure et les minutes (`AAMMJJHHMM`). Lorsque la case C) se présente dans ce format, le NOTAM est automatiquement supprimé de la base de données à l'échéance et cesse ainsi d'être accessible aux utilisateurs, sans intervention humaine requise.

La date et l'heure dans la case C) sont toujours postérieures à celles figurant à la case B).

La fin d'une journée en temps universel (UTC) doit être indiquée par `2359`; ne pas utiliser `2400`. L'emploi de 0000 est aussi à proscrire, puisque les systèmes pourraient mal interpréter ce chiffre et changer la date, ce qui pourrait entraîner la suppression du NOTAM la veille de la date voulue.

Si l'échéance d'un NOTAM n'est pas connue avec certitude, le groupe date-heure doit être suivi, sans espace, par `EST` (approximative). Un NOTAM dont l'échéance est approximative (`EST`) demeure disponible jusqu'à ce qu'il soit remplacé ou annulé, bien que sa validité ne puisse être garantie. L'heure `EST` sélectionnée doit être réaliste afin que le NOTAM ne soit pas annulé très tôt, mais offrir assez de latitude, pour éviter la multiplication des révisions. Certains systèmes d'aéronef peuvent parfois être programmés pour présumer que le NOTAM demeurera en vigueur jusqu'à l'échéance approximative. Or une annulation très hâtive du NOTAM par rapport à la date indiquée pourrait empêcher la mise à jour du système d'aéronef.

Les NOTAM dont l'échéance est approximative doivent être remplacés (NOTAMR) ou annulés (NOTAMC) **avant** l'échéance approximative. Le groupe date-heure `EST` doit toujours tomber à un moment où l'auteur du NOTAM peut vérifier ou mettre à jour l'information, soit durant ses heures normales de travail.

Exemple : `C) AAMMJJHHMMEST`

`EST` n'est pas utilisé dans la case C) s'il existe un horaire (case D), sauf lorsque l'horaire utilise la syntaxe « `DAILY` » ou lorsqu'une activité quotidienne utilise des syntaxes avec le lever et/ou coucher du soleil (consulter la section 4.4.17.2 – Syntaxe de l'horaire).

[8] Voir la figure 3.

L'utilisation de UFN ou DURÉE APRX (APRX DURATION en anglais) est interdite.

Si un NOTAM annonce une modification permanente, on entre PERM au lieu d'un groupe date-heure.

Exemple : C) PERM

Des procédures précises s'appliquent en cas de NOTAMC. Consulter les sections 4.5, *Création des NOTAMR et NOTAMC* et 4.4.20, *Changement aux heures d'opérations ou d'activités publiées antérieurement* pour les NOTAM annonçant des changements aux heures d'opérations ou d'activités publiées précédemment.

4.4.17 NOTAM valides, en vigueur et actifs

Un NOTAM est valide à partir du moment où il est publié et entre en vigueur à la date et à l'heure spécifiées à la case B). Inversement, un NOTAM cesse d'être valide et en vigueur à la date et à l'heure spécifiées à la case C).

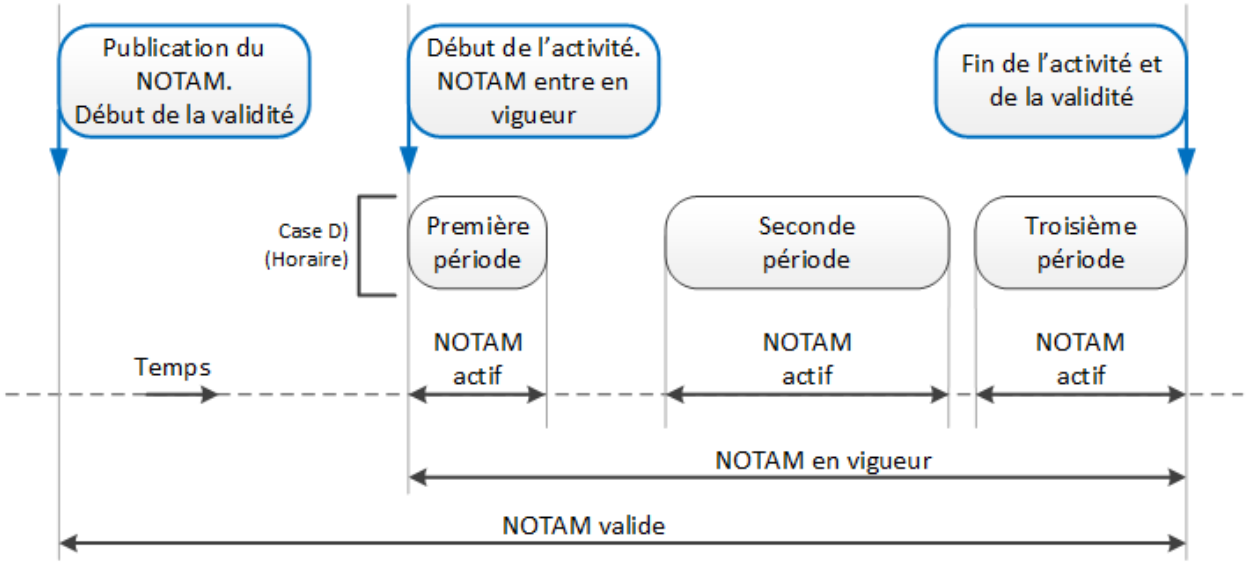


Figure 3 : Horaire du NOTAM en relation avec la validité du NOTAM

4.4.17.1 Case D) – Horaire inclus dans un NOTAM

Si le NOTAM est actif à des moments précis au cours de l'ensemble de la période « d'application », le calendrier est entré dans la case D). Le début de la première période doit correspondre au groupe date-heure dans la case B) et la fin de la dernière période doit correspondre au groupe date-heure dans la case C), à moins que des jours de la semaine soient utilisés et que le NOTAM soit valide pour plus d'une semaine. Consulter les exemples 13 et 14 de la section 4.4.19, *Case D) – Exemples Date/Heure*.

Pour entrer un horaire tel que « tous les vendredis de 1400 à 2200 », (D)FRI 1400-2200), l'écart maximum entre les périodes d'activité ne doit pas dépasser 7 jours. S'il y a un écart de 8 jours ou plus entre des périodes d'activité consécutives, un NOTAM distinct doit être émis.

Les périodes dans la case D) sont toujours en ordre chronologique en fonction des dates.

Tous les jours (MON, TUE, WED, etc.), les dates (OCT 12, DEC 13, etc.) et les heures (1300, 2230, etc.) sont exprimés en temps universel coordonné (UTC). « H24 » commence à 0000Z et se termine à 2359Z.

« DT » (heure avancée) ne doit pas être utilisé dans la case D).

Ponctuation

Un trait d'union (-) signifie « À » ou « DE-À ».

Exemple: `DEC 05-08 1300-1600`

La virgule doit être employée pour la séparation des éléments de l'horaire entre :

- les groupes de dates ou de jours pour lesquels la même période de temps s'applique;
- Exemple: `DEC 05-08 12-14 0900-1000, DEC 16-18 1200-1400`
- les groupes de périodes qui s'appliquent aux dates ou aux jours qui précèdent.
- Exemple: `DEC 12 1300-1500 1700-1900 2000-2200, DEC 14 0800-1000 1300-1500`

La virgule n'est pas employée pour fin d'énumération de jours ou de dates (DEC 08 10 11 13).

Une barre oblique (/) ne doit pas être utilisée pour les heures d'activation des NOTAM.

4.4.17.2 Syntaxe de l'horaire

Différentes syntaxes peuvent être utilisées pour présenter l'horaire :

1. Si l'activité est une succession de périodes identiques de moins de 24 heures sur des jours consécutifs, employer la syntaxe suivante : DAILY [HEURE DEBUT]-[HEURE FIN]

   Exemple 1 :
   ```
   B) AA12241700 C) AA12262230
   D) DAILY 1700-2230
   ```

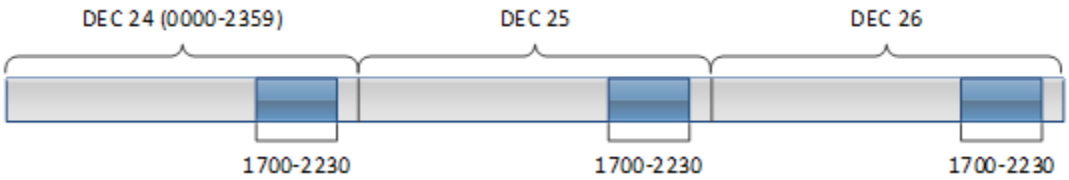


Figure 4 : Périodes quotidiennes

   Exemple 2 :
   ```
   B) AA05142200 C) AA05170900
   D) DAILY 2200-0900
   ```

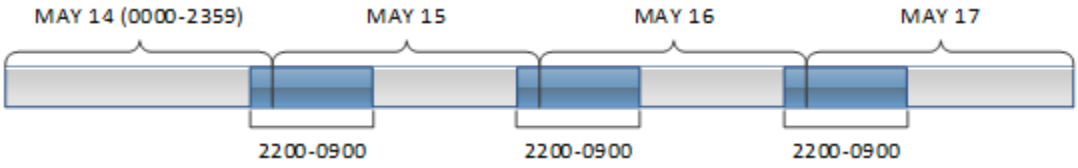


Figure 5 : Périodes quotidiennes s'étendant au-delà de minuit

2. Si l'activité couvre plus de 24 heures, employer la syntaxe suivante :
   [MOIS] [DATE DE DÉBUT] [HEURE DE DÉBUT]-[DATE DE FIN] [HEURE DE FIN].

   Exemple : `AUG 14 1200-16 1730, AUG 17 0100-19 1300`

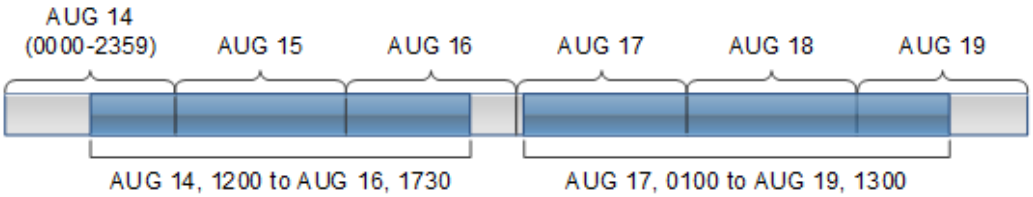


Figure 6 : Périodes de plus de 24 heures

3. Si l'activité couvre des périodes non identiques de moins de 24 heures durant certains jours, employer la syntaxe suivante :
   [MOIS] [DATE] [HEURE DE DÉBUT]-[HEURE DE FIN] [HEURE DE DÉBUT]-[HEURE DE FIN]

   Exemple : `AUG 14 1200-1730, AUG 16 0700-1200 1630-2200, AUG 18 1200-1730`

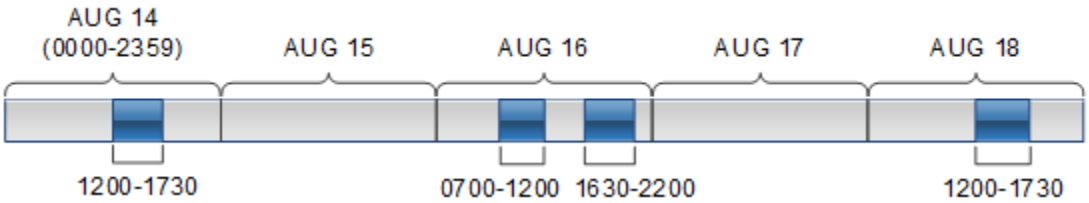


Figure 7 : Périodes qui ne sont pas identiques de moins de 24 heures

4. Si l'activité a lieu pendant des périodes identiques de moins de 24 heures lors de jours consécutifs, employer la syntaxe suivante :
   [MOIS] [DATE DE DÉBUT]-[DATE DE FIN] [HEURE DE DÉBUT]-[HEURE DE FIN]

   Exemple : `AUG 15-18 1000-1900, AUG 19-21 0800-1400`

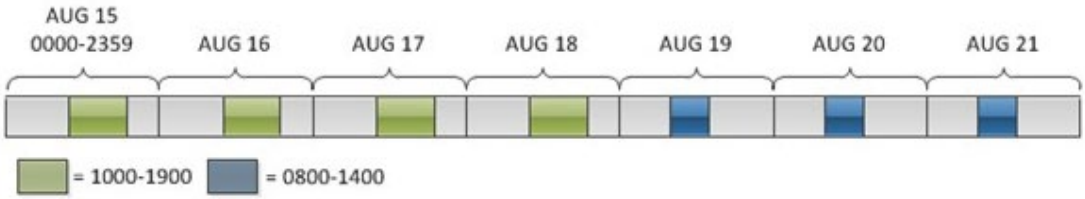


Figure 8 : Groupes de périodes identiques de moins de 24 heures

5. Si l'activité a lieu pendant des périodes non identiques de moins de 24 heures qui s'étendent au-delà de minuit UTC durant des jours consécutifs, la syntaxe ci-dessous est utilisée. Dans le cas de périodes s'étendant au-delà de minuit, les dates inscrites sont celles du début de chaque période.
   [MOIS] [DATE] [HEURE DE DÉBUT]-[HEURE DE FIN] ou [MOIS] [DATE DE DÉBUT]-[DATE DE FIN] [HEURE DE DÉBUT]-[HEURE DE FIN]

   Exemple : `B) AA08112030 C) AA08170430`
   `D) AUG 11 2030-0300, AUG 12 2000-0200, AUG 13-16 2100-0430`

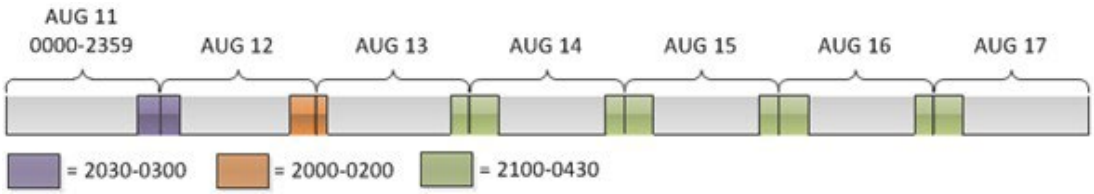


Figure 9 : Série de périodes s'étendant au-delà de minuit

6. Si l'activité est une succession de périodes identiques de moins de 24 heures durant des jours non consécutifs, les syntaxes suivantes doivent être employées :
   [MOIS] [DATE] [DATE] [DATE] [HEURE DE DÉBUT]- [HEURE DE FIN]

   Exemple : `DEC 08 10 11 13 1200-2200`

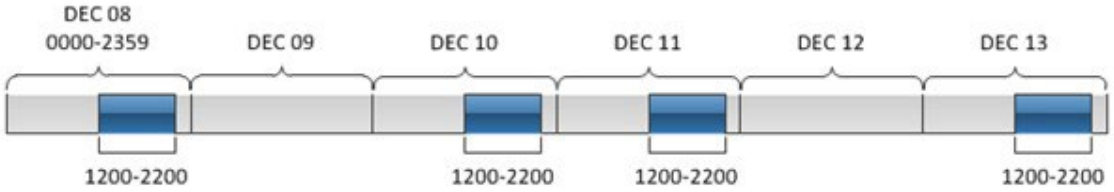


Figure 10 : Périodes identiques, jours non consécutifs (1)

   [MOIS] [DATE DE DÉBUT]-[DATE DE FIN] [HEURE DE DÉBUT]-[HEURE DE FIN] ET [MOIS] [DATE DE DÉBUT]-[DATE DE FIN] [HEURE DE DÉBUT]-[HEURE DE FIN]

   Exemple : `FEB 20-24 1200-1900, FEB 26-28 1300-1900, MAR 02-05 1000-1300`

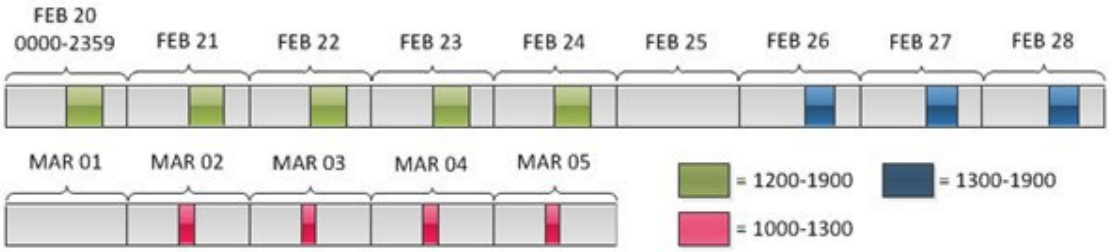


Figure 11 : Périodes identiques, jours non consécutifs (2)

7. Si l'activité couvre un changement de temps de l'heure normale à l'heure avancée ou inversement (c'est-à-dire que la période de validité débute avant le changement d'heure et se termine après celui-ci) et que les périodes ne changent pas au niveau de l'heure locale, utiliser la syntaxe suivante afin de faire la distinction entre les diverses périodes UTC :

   Exemple 1 : Activité qui s'échelonne sur deux mois avec un changement d'heure le 12 mars :
   [MOIS] [DATE DEBUT] - [MOIS] [DATE FIN] [HEURE DÉBUT]-[HEURE FIN],
   [MOIS] [DATE DEBUT]-[DATE FIN] [DATE DEBUT]-[DATE FIN]

   ```
   B) AA02261200 C) AA03191400
   D) FEB 26 – MAR 11 1200-1500, MAR 12-19 1100-1400
   ```

   Exemple 2 : Activité répartie sur un seul mois avec un changement d'heure le 12 mars :
   [MOIS] [DATE DEBUT]-[DATE FIN] [HEURE DEBUT]-[HEURE FIN], [MOIS] [DATE DEBUT]-[DATE FIN] [HEURE DEBUT]-[HEURE FIN]

   ```
   B) AA03031200 C) AA03191400
   D) MAR 03-11 1200-1500, MAR 12-19 1100-1400
   ```

Note : Lorsque l'horaire concerne une modification permanente aux publications et que l'activité concerne à la fois l'heure normale et l'heure avancée, utiliser la syntaxe suivante à la case E) plutôt qu'à la case D) :
[HEURE DEBUT]-[HEURE FIN] (HEURE AVANCEE [HEURE DEBUT]-[HEURE FIN])

Exemple 1 : `E) QUOTIDIENNEMENT 1200-1500 (HEURE AVANCEE 1100-1400)`

Exemple 2 :
```
E) MON-FRI 0500-2200 (HEURE AVANCEE 0400-2100), SAT-SUN 0700-2100
   HEURE AVANCEE 0600-2000)
```

4.4.18 Utilisation de EXC (Exception) dans l'horaire

L'abréviation `EXC` est utilisée pour désigner une journée complète ou une série de jours complets où le NOTAM n'est PAS actif.

Les exceptions liées à des journées complètes ne sont pas autorisées lorsque les périodes s'étendent au-delà de minuit. On doit éviter l'utilisation d'exceptions « répétitives » comme « sauf tous les lundis » ou « sauf les lundis et dimanches ».

Exemple : `D) MON-FRI 0600-1700 EXC DEC 05`

4.4.19 Case D) – Exemples Date/Heure

Temps continu

Exemple 1 :
```
B) AA12252230 C) AA12261700
```

Périodes identiques de moins de 24 heures durant des jours consécutifs

Exemple 2 :
```
B) AA12241700 C) AA12252230
D) DAILY 1700-2230
```

Exemple 3:
```
B) AA01151400 C) AA01312000EST
D) DAILY 1400-2000
```

Exemple 4 :
```
B) AA02082000 C) AA03052200
D) FEB 08-28 2000-2200, MAR 01-05 1800-2200
```

Exemple 5 :
```
B) AA02030800 C) AA02272300
D) DAILY 0800-1015 1100-1430 1945-2300
```

Exemple 6 :
```
B) AA02031100 C) AA02271430
D) FEB 03 1100-1430, FEB 04-26 0800-1015 1100-1430 1945-2300,
   FEB 27 0800-1015 1100-1430
```

Jours consécutifs avec périodes identiques mais comprenant une période différente le premier et le dernier jour

Exemple 7 :
```
B) AA12231700 C) AA12262000
D) DEC 23-25 1700-2230, DEC 26 1400-2000
```

Exemple 8 :
```
B) AA12241500 C) AA12311600
D) DEC 24 1500-2200, DEC 26-29 0700-2230, DEC 31 1300-1600
```

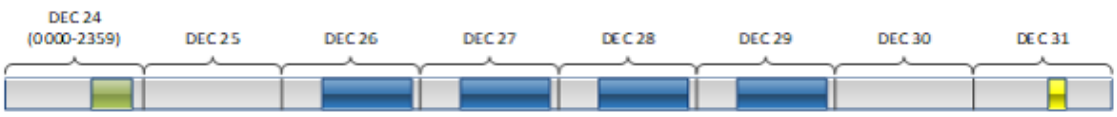


Figure 12: Jours consécutifs avec périodes identiques mais comprenant une période différente le premier et le dernier jour

Activité se déroulant pendant des jours non consécutifs

Exemple 9 :
```
B) AA12081200 C) - AA12122200
D) DEC 08 10 12 1200-2200
```

Exemple 10 :
```
B) AA02081000 C) AA03051700
D) FEB 08 10 12 1000-1600 1800-2000, FEB 13-28 1200-1900,
   MAR 01-05 1000-1300 1500-1700
```

Exemple 11 :
```
B) AA10121200 C) AA10162300
D) OCT 12 1200-1500, OCT 14 1130-1400 1730-1900, OCT 16 1630-2300
```

Activité se déroulant pendant des jours consécutifs (périodes de 24 heures)

Exemple 12 :
```
B) AA12080000 C) AA12202359
D) DEC 08-12 14-20 H24
```

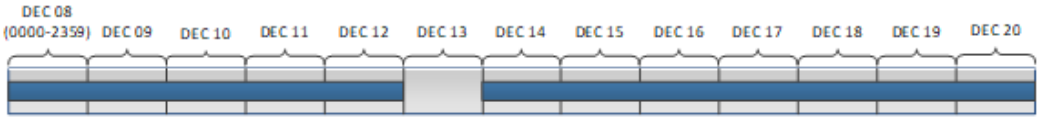


Figure 13: Périodes de 24 heures

Combinaison de périodes d'un jour et d'autres périodes

À moins que des périodes identiques ou des groupes de périodes soient associés aux mêmes jours (comme c'est le cas dans les exemples 11 et 12) et spécialement lorsque ces périodes s'étendent au-delà de minuit, il est préférable d'utiliser des dates au lieu de jours pour éviter toute confusion.

Exemple 13 :
```
B) AA02111000 C) AA02231400
D) WED-SAT 1000-1400, SUN-TUE 1500-1800
```

Combinaison de périodes de 24 heures (H24) avec des périodes durant d'autres jours

L'heure de début et l'heure de fin peuvent correspondre à n'importe lequel des jours et des heures qui figurent dans l'horaire si la période totale en vigueur dépasse 7 jours.

Exemple 14 :
```
B) AA03040000 C) AA03241700
D) MON WED FRI H24, SAT SUN 0600-1700
```

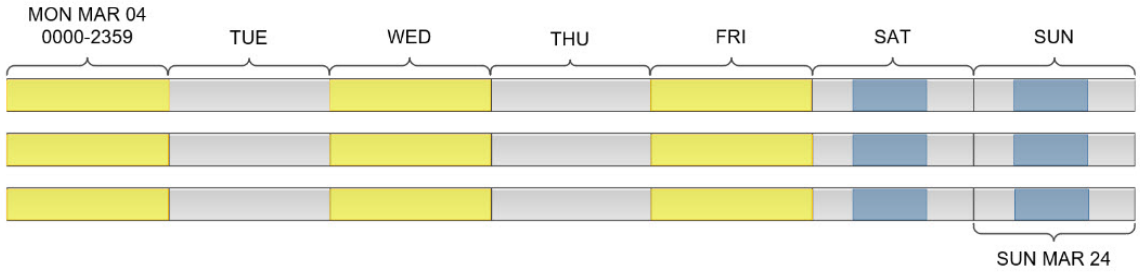


Figure 14: Combinaison de périodes de 24 heures avec des périodes durant d'autres jours

Exemple 15 :
```
B) AA03020600 C) AA03222359
D) MON WED FRI H24, SAT SUN 0600-1700
```

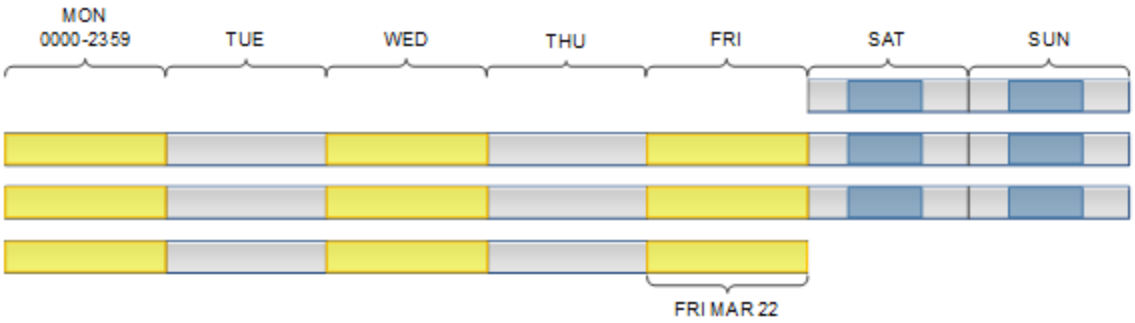


Figure 15: Combinaison de périodes de 24 heures avec des périodes durant d'autres jours

Activité relative à une période diurne (jour), nocturne (nuit), à l'aube ou au crépuscule

Pour le crépuscule civil, le nombre de minutes avant et après le coucher du soleil varie en fonction de la latitude, de la longitude et de l'époque de l'année. Dans l'exemple, `SR MINUS25` signifie « lever du soleil moins 25 minutes » et `SS PLUS25` signifie « coucher du soleil plus 25 minutes ». Les groupes date-heure de début et de fin du NOTAM doivent correspondre à ces calculs.

Exemple 16 :
```
B) AA01062136 C) AA01081242
D) SS-SR
```

Exemple 17:
```
B) AA01062136 C) AA01081242EST
D) SR-SS
```

Exemple 18 :
```
B) AA01062201 C) AA01081217
D) SS PLUS25-SR MINUS25
```

Exemple 19 :
```
B) AA01061217 C) AA01082201
D) SS MINUS25-SR PLUS25
```

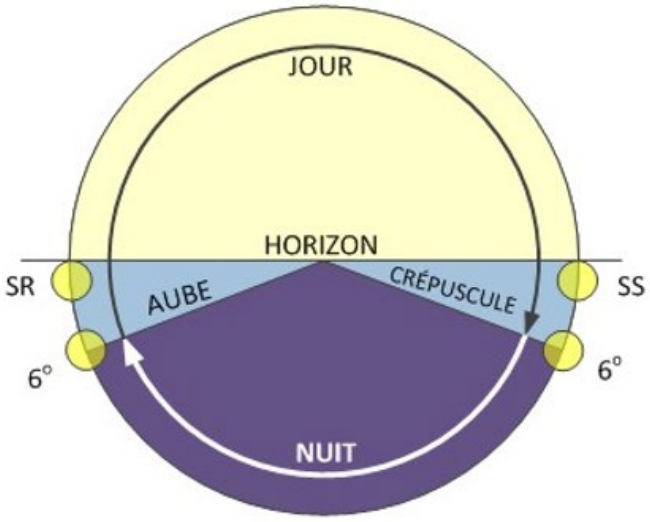


Figure 16 : Aube et crépuscule

4.4.20 Changement aux heures d'opérations ou d'activités publiées antérieurement

Lorsqu'un NOTAM est émis pour signaler un changement aux heures d'exploitation ou d'activités publiées antérieurement, l'intervalle de temps indiqué par les cases B) et C) doit, si nécessaire, combiner

la nouvelle période et la précédente pour couvrir la plus grande période. Le nouvel horaire doit être présenté à la case E) et non à la case D).

Exemple 1 : Les heures d'opérations d'une station radio d'aérodrome communautaire (CARS) sont changées de **1000-2000** à 1200-1900 :

```
B) AAMMJJ1000 C) AAMMJJ2000
E) HR D'OPS DE STATION RADIO D'AD COMMUNAUTAIRE (CARS) : 1200-1900
```

Exemple 2 : Les heures d'opérations d'une tour sont changées de **1000**-1800 à 1200-**1900** :

```
B) AAMMJJ1000 C) AAMMJJ1900
E) HR D'OPS DE LA TWR : 1200-1900
```

Exemple 3 : Les heures d'opérations d'une FSS passent de 1000-1800 à **0800-1900** :

```
B) AAMMJJ0800 C) AAMMJJ1900
E) HR D'OPS DE LA FSS : 0800-1900
```

4.4.21 Case E) – Règles générales et formats du texte des NOTAM

La case E) contient le sujet et l'état du NOTAM, complétés s'il y a lieu par des abréviations OACI, des indicateurs, des identificateurs, des indicatifs, des indicatifs d'appel, des fréquences, des chiffres et du texte en langage clair. La case E) ne doit pas contenir de codes Q.

L'utilisation de `RESTREINT A` (`RESTRICTED TO` en anglais) peut porter à confusion et être interprétée comme « autorisé » ou « non autorisé », ou comme « disponible à » ou « non disponible à ». Il faut donc éviter de l'utiliser dans les NOTAM. Le texte doit clairement spécifier la restriction ou limitation appliquée.

Exemples : `… AVBL POUR ACFT D'UNE ENVERGURE PLUS PETITE QUE 100FT …`
`… NON AVBL POUR ACFT PLUS LOURD QUE 15000 LIVRES...`

Lorsqu'il y a lieu, le NOTAM indique l'incidence du problème sur l'exploitation aéronautique et quantifie les retards prévus. Le délai (ou le préavis ou l'autorisation préalable requise [PPR]) minimal à indiquer dans un NOTAM est de 5 minutes. Si une valeur moindre est indiquée, l'auteur doit être informé que la valeur de 5 minutes sera utilisée.

Dans un NOTAM, on ne fait pas référence à un autre NOTAM à moins qu'il y ait eu coordination préalable avec le NOF.

4.4.21.1 Caractères

Seuls les caractères en majuscule sont permis. Les lettres A à Z (sans accents), les chiffres 0 à 9 et les symboles suivants sont autorisés :

- - trait d'union
- ? point d'interrogation
- : deux points
- (ouvrir la parenthèse
-) fermer la parenthèse
- . point final, point ou point décimal
- , virgule
- ' apostrophe
- = égal
- / oblique

- \+ plus

Les combinaisons de caractères suivantes ne sont pas autorisées :

- ZCZC
- NNNN
- Le caractère « @ » est remplacé par « `(A)` » conformément aux directives de l'OACI.
- Le symbole astérisque « ✱» est remplacé par « `(ASTERISQUE)` ».
- Le caractère « _ » est remplacé par « `(TIRET BAS)` ».
- Le caractère « & » est remplacé par le mot anglais « `AND` » s'il fait partie du nom d'un aérodrome. Le caractère « & » est écrit en toutes lettres « `ET` » s'il fait partie d'un texte autre que le nom d'un aérodrome.
- Lorsque le symbole « ° » est utilisé pour représenter les degrés d'une direction, d'une radiale ou d'un relèvement, il est remplacé par l'expression « `DEG` » puisqu'il représente une unité de mesure. Le terme « `DEG` » n'est pas utilisé pour décrire des coordonnées (consulter la section 4.4.21.5 Coordonnées, lignes et polygones).

Fréquences et canaux

Les fréquences et les canaux de la case E) doivent correspondre aux renseignements publiés dans les produits d'information aéronautique. Il n'y a pas d'espace entre la fréquence et l'unité de mesure (MHZ, KHZ) ou le canal (Y, X).

Exemples de formas :

- 243.0MHZ
- 121.5MHZ
- 114.25MHZ
- 132.850MHZ
- 5598KHZ
- 13306KHZ
- 38X
- 44Y

Dates et horaires

Consulter les sections 4.4.20, *Changement aux heures d'opérations ou d'activités publiées antérieurement* et 5.1, *Modification permanente apportée à une information aéronautique*.

Les dates à la case E) sont présentées avec la séquence jour-mois-année (JJ MMM AAAA) comme suit :

JJ deux chiffres pour désigner le jour du mois : 01, 02….30, 31

MMM trois lettres pour désigner le mois (utiliser l'abréviation à trois lettres apparaissant dans le document 8400 de l'OACI) : JAN, FEB, MAR, APR, JUN, JUL, AUG, SEP, OCT, NOV, DEC.

AAAA quatre chiffres pour désigner l'année : 2019, 2020, 2021, etc.

Exemples : `E) [TEXTE] 06 OCT 2020.`

Les horaires présentés à la case E) doivent être conformes aux spécifications de la case D).

Fractions

Lors de l'insertion de nombres entiers et de fractions, toujours insérer un espace entre le nombre entier et la fraction et ne jamais les scinder sur deux (2) lignes. Par exemple, écrire `1 1/4` et non pas `11/4.`

4.4.21.2 Code Q décodé

Dans la mesure du possible, utilisez les expressions abrégées uniformisées qui correspondent à la signification du code Q.

Exemples :
```
E) ILS RWY 14 U/S
E) LANGRUTH VOR/DME VLR 112.2MHZ/CH59X U/S
E) RWY 10/28 CLSD
E) RWY 07L/25R CLSD
E) TWY A, B ET T CLSD
E) ALS 10 U/S
E) REDL 10/28 U/S
E) LGT CL TWY A U/S
E) VANCOUVER DME IRD 111.95MHZ/CH56Y U/S
```

Utilisation des abréviations

Dans les NOTAM, utiliser les abréviations figurant aux appendices D, *Abréviations et sigles utilisés pour les NOTAM canadiens (décodage)* et E, *Abréviations et sigles utilisés dans les NOTAM canadiens (encodage)* par souci de concision.

La compréhension du texte des NOTAM par le lecteur est primordiale. Les abréviations rarement utilisées ou peu courantes doivent être évitées. Lorsqu'on cite une publication, on peut ajouter entre parenthèses une abréviation peu courante, ne figurant pas aux appendices D et E, à condition d'écrire les mots en toutes lettres[9]. Les unités de mesure sont toujours insérées (`FT`, `NM`, `DEG`, etc.); il n'y a pas d'espace entre la valeur et l'unité de mesure lorsque l'unité de mesure est abrégée (`3000FT`, `2NM`, `170DEG`, …). Le niveau de référence et l'unité de mesure sont séparés par un espace (`3000FT AMSL`). Aucun autre caractère n'est autorisé (« `/` », « `-` »).

Comme un pourcentage n'est pas une unité de mesure mais une valeur sur 100, il doit y avoir un espace entre la valeur et l'abréviation `PCT`.

Les points cardinaux et leurs combinaisons ne doivent pas être abrégés lorsqu'il y a un risque évident de confusion, notamment dans le cas des indicatifs de voie de circulation (`TWY`).

Exemple :
```
E) TWY E SUD DE RWY 10/28 CLSD.
```
Et non pas :
```
E) TWY E S DE RWY 10/28 CLSD.
```

Si l'indicatif de voie de circulation risque d'être confondu avec une abréviation, l'indicatif devrait être épelé.

Exemple:
```
E) TWY ALPHA-DELTA CLSD
```
Et non pas:
```
E) TWY AD CLSD
```

[9] Il y a une exception pour les lettres servant à désigner une procédure de vol aux instruments (IFP) comme l'indicatif « LP ». Dans ce contexte, elles ne sont pas considérées comme des abréviations ou des acronymes.

L'abréviation ACT (activité) utilisée dans un NOTAM fait référence à toutes les étapes associées à l'activité en question. Par exemple, « BLASTING ACT » (« ACT DYNAMITAGE ») inclut l'installation des explosifs, le dynamitage et le démantèlement des matériaux.

4.4.21.3 Renseignements essentiels

Le texte de la case E) doit être court, clair et concis. Les renvois à des publications ne devraient apparaître qu'en cas de modifications permanentes de publications aéronautiques; voir la section 4.7, *Modifications de renseignements permanentes ou temporaires de longue durée par NOTAM*. Éviter les renseignements qui n'ajoutent pas de valeur au message principal.

Exemple 1 :
```
E) MODIFIER LES PUBLICATIONS : BR25 : ENTRE YXK ET CL : MOCA DEVRAIT
   LIRE 4700
```

Exemple 2 :
```
E) MODIFIER LES PUBLICATIONS : DONNEES DE RWY : LONGEUR RWY 04/22
   DEVRAIT LIRE 2495FT,
   PENTE DEVRAIT LIRE RWY 22 MONTE 0.72 POURCENT
   DIST DECLAREES DEVRAIENT LIRE :
   RWY 04 TORA 2495 TODA 2495 ASDA 2495 LDA 2495
   RWY 22 TORA 2495 TODA 2495 ASDA 2495 LDA 2495
```

Exemple 3 :
```
E) MODIFIER LA CARTE EN ROUTE DE NIVEAU SUPÉRIEUR 5 (HI5) : CARREAUX E ET
   F : LETAK A KISUK ET KISUK A VIDGO : IDENTIFIANT AWY DEVRAIT LIRE Q848 AU
   LIEU DE Q824
```

Exemple 4 :
```
E) MODIFIER APCH RNAV (GNSS) PISTE 12, RNAV (GNSS) PISTE 30 ET NDB
   PISTE 12 : VUE EN PLAN : ALT DE SECURITE 100NM DEVRAIT LIRE :
   5700
```

Le code Q décodé Sujet et état (apparait au début de la case E).

Exemple 1 : Inscrire :

```
E) THR 28 DECALE 500FT A CAUSE OBST 1000FT BFR THR 28 SUR
   PROLONGEMENT RCL. 70FT AGL 920FT AMSL. NON LGTD.
```

Et non pas :

```
E) A CAUSE OBST 1000FT BFR THR 28 SUR PROLONGEMENT RCL 70FT AGL
   920FT AMSL. NON LGTD. THR 28 DECALE 500FT.
```

Le texte de la case E) ne porte que sur un seul sujet et un seul état visant ce sujet.

Exemple 2 : NOTAM 1 :

```
D) MON-FRI 1100-2100
E) GRUE 2230FT APRES THR 14 ET 2275FT AU NORD-EST DE RCL,
   140FT AGL 505FT AMSL. NON LGTD, NON PEINTE.
```

NOTAM 2 :

```
D) MON-FRI 1100-2100
E) APCH RNAV (GNSS) Z PISTE 14 : MINIMA LNAV TOUTES CAT
   DEVRAIENT LIRE : 760 (393) 1 1/4
```

Et non pas :

```
E) A CAUSE GRUE 2230FT APRES THR 14 ET 2275FT AU NORD-EST DE RCL,
   140FT AGL 505FT AMSL. NON LGTD, NON PEINTE,
   APCH RNAV(GNSS) Z PISTE 14 : MINIMA LNAV TOUTES CAT
   DEVRAIENT LIRE : 760 (393) 1 1/4
```

Exemple 3 : Piste fermée quotidiennement du 8 au 27 entre 1400 et 2100 sauf le 18 où elle est disponible avec 30 minutes de préavis entre 1400 et 2000 (2 NOTAM sont requis) :

NOTAM 1 :

```
B) AA03081400 C) AA03272100
D) MAR 08-17 1400-2100, MAR 19-27 1400-2100
E) RWY 13/31 CLSD
```

NOTAM 2 :

```
B) AA03181400     C) AA03182000
E) RWY 13/31 AVBL 30MIN PN
```

4.4.21.4 Nom de l'aérodrome à la case E)

Lorsque la case A) contient CXXX, l'indicateur d'emplacement alphanumérique et le nom complet de l'aérodrome ou héliport sont indiqués à la première ligne de la case E); consulter la section 4.4.12, *Qualificateur « RÉFÉRENCE GÉOGRAPHIQUE » – Rayon*.

Insérer un espace entre le nom de l'aérodrome et « (HELI) », ou « (HYDRO) » ou « (WATER) » en anglais.

Exemples :

```
A) CXXX B) AAMMJJHHMM C) AAMMJJHHMM
E) CCK2 ST.JOHN'S (HEALTH SCIENCES CENTRE) (HELI)
   <le texte poursuit sur une nouvelle ligne>

A) CXXX B) AAMMJJHHMM C) AAMMJJHHMM
E) CAM9 VANCOUVER INTL (WATER)
   <le texte poursuit sur une nouvelle ligne>
```

Lorsqu'on fait référence à un aérodrome dans le texte d'un NOTAM, le nom de l'aérodrome et l'indicateur d'emplacement d'aérodrome sont tous deux compris. Le nom de l'aérodrome précède l'indicateur d'emplacement d'aérodrome, et ce dernier est écrit entre parenthèses.

Example:

```
A) CZUL B) YYMMDDHHMM C) YYMMDDHHMM
E) HOT AIR BALLOONS ACT WILL TAKE PLACE WITHIN RADIUS 20NM CENTRE
   452730N 0754137W (APRX 2NM W OTTAWA/ROCKCLIFFE AD (CYRO))
F) SFC G) 6000FT AMSL

FR:
ACT MONTGOLFIERES AURA LIEU A L'INTERIEUR DE RAYON 20NM CENTRE
452730N 0754137W (APRX 2NM W AD OTTAWA/ROCKCLIFFE (CYRO))
F) SFC G) 6000FT AMSL
```

4.4.21.5 Coordonnées, lignes et polygones

À moins qu'elles ne soient modifiées ou qu'elles servent à décrire une zone, les coordonnées publiées des aménagements à indicatif unique (par exemple, une aide à la navigation, un aérodrome, un point significatif, etc.) ne sont pas incluses dans un NOTAM. Si l'on fait référence à une NAVAID dans un NOTAM, mais que cette NAVAID n'est pas le sujet du NOTAM, elle est identifiée à l'aide de l'identificateur de NAVAID suivi du type de NAVAID. Exemple : VLV VOR/DME.

Exemple : Écrire :

```
CYD737
```

Et non pas :

```
4410N 06345W - 4410N 06330W - 4400N 06330W –
4400N 06345W - 4410N 06345W
```

Lorsqu'elles sont insérées dans le texte d'un NOTAM, les coordonnées sont exprimées en degrés, minutes et secondes (ou en degrés et minutes) de latitude et de longitude, ou conformément aux

NAV CANADA Proprietary / Propriété exclusive

données publiées d'aménagements à indicatifs uniques. Si une décimale est requise, les minutes ou les secondes sont suivies d'un point et de dixièmes ou centièmes. Les coordonnées ne répondant pas aux spécifications de résolution de publication doivent être converties en degrés, minutes et secondes.

Exemple : `463542N`

Et non pas :

`4635.7N`

La résolution publiée doit être conforme aux exigences minimales de l'annexe 1 –*Catalogue des données aéronautiques* des PANS-AIM ou telle que publiée dans l'*AIP Canada*.

Les coordonnées multiples sont séparées par un tiret (avec un espace avant et après le tiret). Les coordonnées peuvent être accompagnées d'indicateurs d'emplacement, d'aides à la navigation ou de points de cheminement s'il y a une valeur ajoutée.

Une latitude et une longitude doivent apparaître sur la même ligne.

Exemple :
```
4410N 06345W - 4410N 06330W - 4400N 06330W (XYZ VOR)–
4400N 06345W - 4410N 06345W
```

Et non pas :

```
4410N 06345W - 4410N 06330W - 4400N 06330W – 4400N
06345W - 4410N 06345W
```

Le format de toutes les coordonnées décrivant une zone doit être cohérent, c'est-à-dire qu'il ne faut pas mélanger des coordonnées en degrés et minutes seulement avec des coordonnées en degrés, minutes et secondes.

Si les coordonnées d'une zone ne sont pas publiées dans les produits d'information aéronautiques, les limites latérales doivent être exprimées comme suit :

1. Polygone

   Les points servant à délimiter les limites latérales d'une zone doivent être énumérés dans le sens horaire et séparés par un trait d'union « - ». Les premières et dernières coordonnées sont toujours les mêmes pour « clore la forme ».

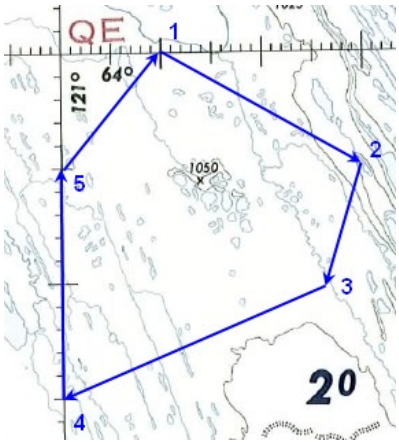


Figure 17 : Décrire un polygone en énumérant les coordonnées en sens horaire

Exemple :
```
E) EVACUATION DE GAZ AURA LIEU A L'INTERIEUR D'UNE ZONE DELIMITEE PAR:
   640000N 1205000W – 635500N 1203000W – 635000N 1203430W -
   634500N 1210000W – 635500N 1210000W - 640000N 1205000W
```

2. Forme circulaire

Une forme circulaire se définit à l'aide du mot `RAYON` (`RADIUS` en anglais), suivi de la valeur du rayon et de son unité de mesure, puis du mot `CENTRE`, suivi-des coordonnées du centre du cercle.

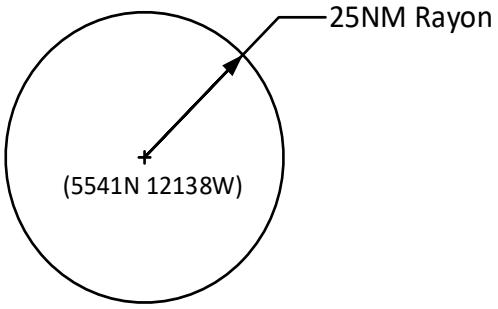


Figure 18 : Décrire une forme circulaire par coordonnées et rayon

Exemple : `E) (…) ACT A L'INTERIEUR DE RAYON 25NM CENTRE 5541N 12138W (position relative)`

3. Secteur entre les radiales

Les limites latérales de toute zone peuvent être définies par deux radiales et une distance par rapport à une aide à la navigation.

Exemple 1 : `E) EXER X AURA LIEU A L'INTERIEUR DE RAYON 15NM CENTRE 455530N 0705046W (VLV VOR/DME) ENTRE VLV RDL 045 ET VLV RDL 090 SENS HORAIRE.`

Exemple 2 : `E) EXER X AURA LIEU A L'INTERIEUR D'UNE ZONE DELIMITEE PAR: 455530N 0705046W(VLV VOR/DME) ENTRE VLV RDL 045 ET VLV RDL 090, ARC INTERIEUR 10NM RAYON ARC EXTERIEUR 15NM RAYON SENS HORAIRE.`

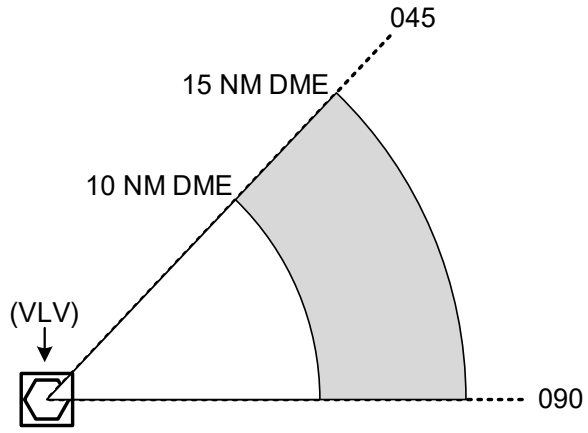


Figure 19 : Décrire un secteur circulaire par coordonnées et rayon

4. Corridor

Un corridor est un type de polygone défini par une ligne joignant des points et une distance latérale de chaque côté de cette ligne. Les limites latérales sont reliées par des arcs de cercle.

Exemple : `E)EXER SAR A L'INTERIEUR DE 5NM DE CHAQUE COTE D'UNE LIGNE : 460400N 0732810W - 460820N 0730440W – 460820N 0725335W - 461300N 0724910W.`

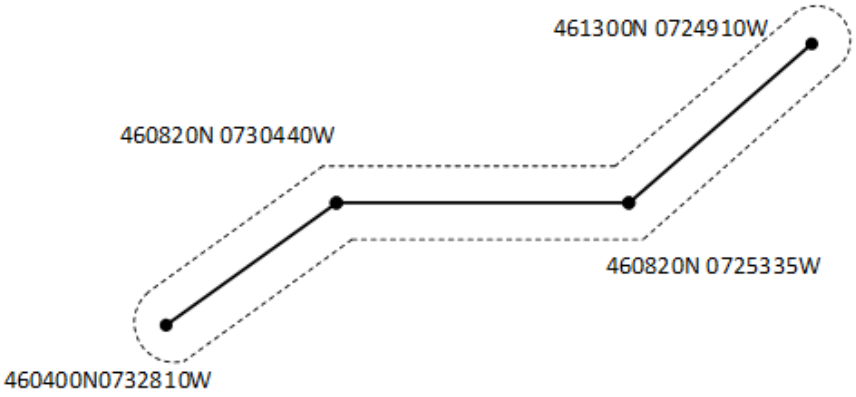


Figure 20 : Définir un couloir avec des points et une distance de chaque côté d'une ligne

La description d'une zone par l'utilisation de caractéristiques géographiques ou administratives (frontières nationales, rivières, rivages, etc.) doit être évitée. Comme solution de rechange, on peut décrire une zone comme un polygone ou un cercle et en exclure une partie précise :

Exemple 1 : H1005/19
Q) CZUL/QWPLW/IV/M/W/000/080/4442N07542W021
A) CZUL B) AAMMJJHHMM C) AAMMJJHHMM
E) ACT PARACHUTAGE AURA LIEU A L'INTERIEUR DE RAYON 20NM CENTRE
444205N 0754200W (BROCKVILLE NDB 3B) EXCLUANT REGION DE CONTROLE
TERMINALE (TCA) D'OTTAWA
F) SFC G) 8000FT AMSL

Exemple 2 : H1005/19
Q) CZQM/QRDXX/IV/BO/W/000/200/4332N06611W005
A) CZQM B) AAMMJJHHMM C) AAMMJJHHMM
E) MANUEL DES ESPACES AERIENS DESIGNES (DAH) MODIFIE COMME SUIT:
YARMOUTH, NS CYD### ESPACE AERIEN DANGEREUX DE CLASSE F DESIGNE A
L'INTERIEUR 4334N 06617W - 4334N 06605W - 4330N 06605W - 4330N 06617W –
4334N 06617W, EXCLUANT ADIZ AMERICAINES. NUL NE DOIT OPR UN ACFT A
L'INTERIEUR DE LA ZONE DECRITE SANS L'AUTH DE L'UTILISATEUR OU DE
L'ORGANISME DE CONTROLE TEL 555-111-2222.
F) SFC G) FL200

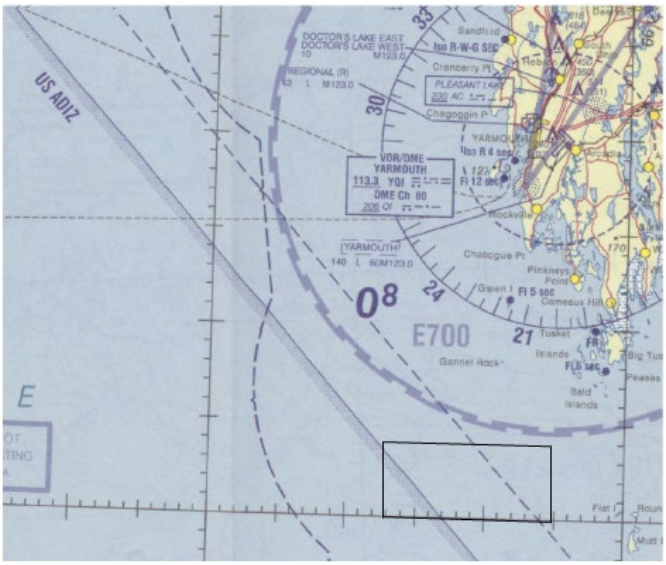


Figure 21 : Zone géographique excluant un espace aérien excessif

4.4.21.6 Position relative

Outre les coordonnées d'un obstacle ou du centre d'une zone (sujets de NOTAM avec les portées AE, E ou W), une position relative détaillée est incluse dans le NOTAM aux fins de visualisation et de conscience situationnelle. La description relative utilise soit les coordonnées (X, Y) d'un seuil de piste exprimé en pieds ou en NM, soit une distance approximative en pieds ou en NM et une direction cardinale basée sur un relèvement magnétique ou vrai[10] en degrés entiers, soit une radiale de NAVAID à partir d'un aménagement connu.

Position relative à un point de référence d'aérodrome (ARP) ou dans un rayon de 3NM de celui-ci

L'emplacement relatif peut être décrit comme étant soit des coordonnées (X, Y), soit un relèvement et une distance par rapport à l'ARP de l'aérodrome. Utiliser la méthode qui fournit le plus de conscience situationnelle.

Le rayon de 3 NM englobe l'aérodrome ayant la plus grande surface.

Lorsque la distance est 50 pieds ou moins du point de référence de l'aérodrome, la position relative est exprimée comme suit : « `A L'AD` » (« `AT AD` » en anglais).

Les coordonnées « (X, Y) » s'appliquent généralement aux dangers. Pour les obstacles tels que les grues situées dans la périphérie de l'aérodrome, les coordonnées (X, Y) peuvent être plus appropriées qu'une position relative par rapport à l'ARP.

Une panne de feux sur une structure existante fait exception à cette règle. Dans pareil cas, la distance est toujours exprimée en NM à partir de l'ARP, quelle que soit la distance.

Position relative à un point de référence d'aérodrome (ARP) ou à plus de 3NM de celui-ci

La position relative est décrite en milles marins par rapport à l'ARP.

Si l'on utilise des distances par rapport à l'ARP, les conditions suivantes s'appliquent.

Tableau 4 : Nombre de décimales à utiliser pour les emplacements approximatifs

Nombre de décimales	Distances par rapport à l'ARP	Unité de mesure dans des NOTAM
AUCUNE	Moins de 0,1NM	pieds
AUCUNE / jusqu'à 2 décimales	0,1 à 1NM	pieds ou NM
jusqu'à 2 décimales	1 à 2NM	NM
jusqu'à 1 décimale	2 à 5NM	NM
AUCUNE	Plus de 5NM	NM

Si le NOTAM décrit une zone ou un groupe d'obstacles, l'emplacement approximatif se mesure à partir du centre de la zone ou du groupe d'obstacles. Plus précisément, dans un tel cas, l'expression de NOTAM doit comprendre le mot « centre » constituant l'expression « `CENTRE APRX___NM` [Cardinal] `AD` [nom] `([indicateur d'emplacement de l'AD])` ». Si la zone est décrite comme étant une ligne, l'emplacement approximatif se mesure à partir du centre de la ligne.

La rose des vents (voir figure 23) décrit l'emplacement relatif par rapport à un ARP. Elle est divisée en 16 directions cardinales constituées de secteurs de 22,5 degrés chacun, arrondis à 23 pour des raisons pratiques. Pour utiliser la rose des vents, placer l'aménagement connu en son centre et tracer une ligne

[10] Relèvements vrais dans l'espace aérien intérieur du Nord.

NAV CANADA Proprietary / Propriété exclusive

vers le sujet du NOTAM (par exemple un obstacle). Si la ligne tombe sur la ligne de la rose des vents, ajouter 1 degré.

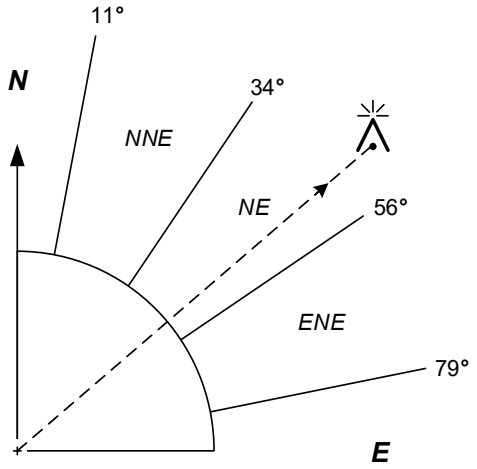


Figure 22 – Position relative d'un obstacle

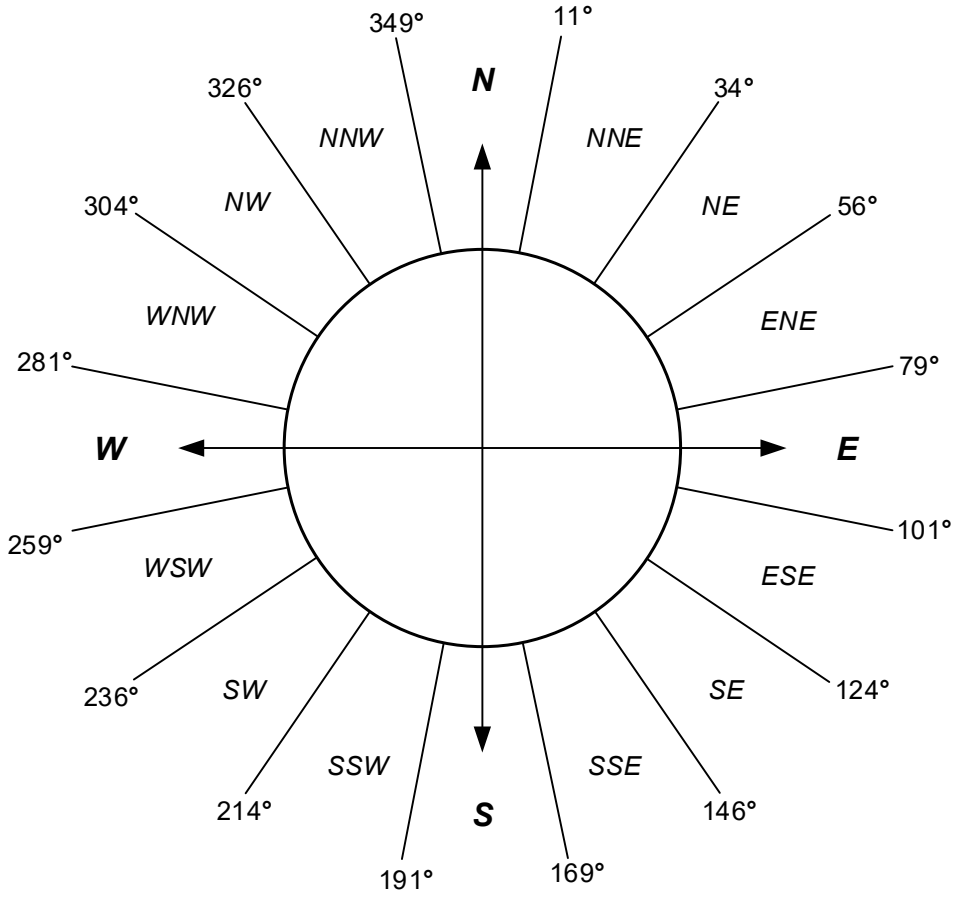


Figure 23 : Rose des vents

Emplacement par rapport à un seuil de piste / coordonnées (X, Y)

Lors de la description d'un obstacle par rapport au seuil de piste le plus proche (ou au seuil décalé de façon permanente) à l'aide des coordonnées (X, Y), on utilise les termes APRES (BEYOND en anglais), BFR (avant) ou PAR LE TRAVERS DU (ABEAM en anglais)[11].

Le graphique suivant illustre la façon d'appliquer cette méthode. La distance est mesurée le long de l'axe de piste (ou son prolongement) entre le seuil et l'intersection avec la perpendiculaire abaissée de l'obstacle sur cet axe. La direction cardinale est déterminée en fonction de l'orientation de la piste (voir la figure 24 et le tableau 4).

Obstacle A : 1000FT APRES THR 27 ET 500FT AU NORD DE RCL
Obstacle B : PAR LE TRAVERS DU THR 27, 700FT AU NORD DE RCL
Obstacle C : 1200FT BFR THR 27 ET 400FT AU SUD DU PROLONGEMENT DE RCL

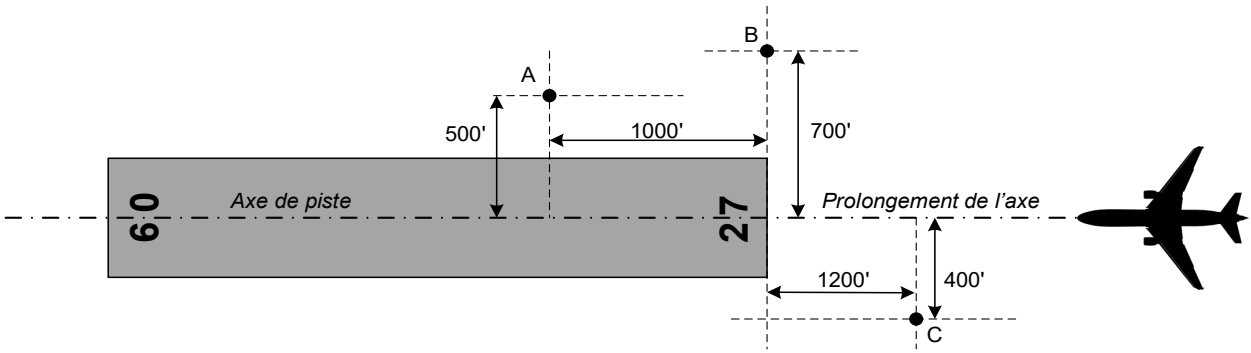


Figure 24 : Emplacement d'un obstacle par rapport à une piste (non à l'échelle)

Tableau 5: Directions cardinales pour tous les seuils de piste

Indicatifs de piste	Direction cardinale à droite[12] de l'axe de piste	Direction cardinale à gauche[16] de l'axe de piste
01 02	E	W
03 04 05 06	SE	NW
07 08 09 10 11	S	N
12 13 14 15	SW	NE
16 17 18 19 20	W	E
21 22 23 24	NW	SE
25 26 27 28 29	N	S
30 31 32 33	NE	SW
34 35 36	E	W

[11] Les termes utilisés sont fonction de ce qu'un équipage d'un aéronef verrait en approche finale.

[12] Tel que vu du seuil, en faisant face à la piste.

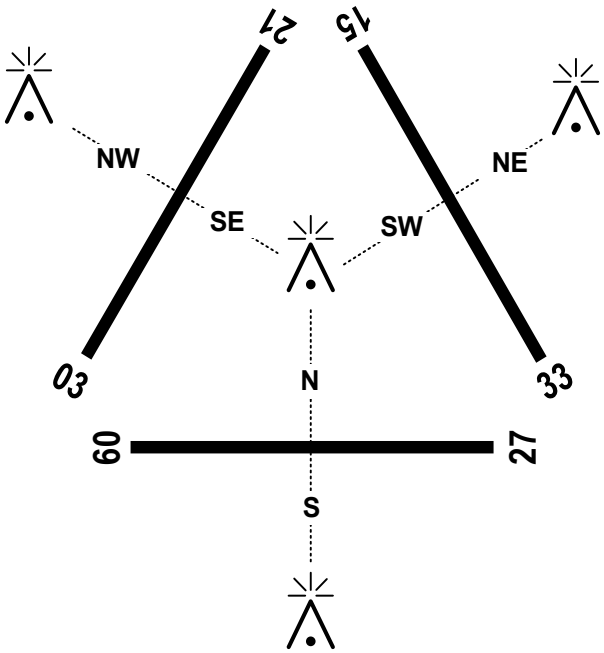


Figure 25 : Représentation graphique des directions cardinales par rapport aux pistes

Position relative utilisant une radiale et une distance

Lorsqu'on utilise une radiale de VOR ou de VORTAC en référence, on emploie cette syntaxe :

([identificateur de NAVAID à trois lettres][espace][type de NAVAID][espace][RDL][espace][radiale à trois chiffres][/][distance à trois chiffres en NM de la NAVAID][NM])

Par exemple : `(YNY VOR/DME RDL 330/012NM)` désigne un point situé à 12 NM du VOR/DME « YNY » sur la radiale 330°.

4.4.22 Cases F) et G) – Limites inférieure et supérieure

Les deux valeurs sont insérées aux cases F) et G) seulement pour les avertissements à la navigation (codes Q commençant par `QW` et `QR`), et elles contiennent :

- une altitude exprimée en pieds au-dessus du niveau moyen de la mer (`AMSL`) (2 à 5 chiffres)
- une hauteur en pieds (au-dessus du niveau du sol, de la mer ou de la surface (`AGL`) (2 à 5 chiffres)
- un niveau de vol (toujours exprimé en 3 chiffres)
- `SFC` ou `GND` pour désigner la surface et le sol respectivement
- `UNL` qui signifie illimité. Illimité est utilisé si la limite supérieure dépasse 99 900 FT.

Le niveau de référence (`FL`, `AGL` ou `SFC` ou `AMSL`) et les unités de mesure (`FT`) sont toujours inclus.

Entrées et formats valides : Noter le manque d'espace entre XX et FT et l'espace entre FT et AGL ou AMSL. Aucun autre caractère n'est autorisé et aucune de ces valeurs ne peut être combinée dans une même case. Le niveau de référence n'a pas besoin de correspondre entre les cases F) et G).

Case F)	Case G)
SFC	UNL
GND	
XXXXXFT AGL	XXXXXFT AGL
XXXXXFT AMSL	XXXXXFT AMSL
FLXXX	FLXXX

Lorsqu'un NOTAM désigne des limites verticales variables comme ACT JUSQU'A FL040, SUITE A AUTORISATION ATC JUSQU'A FL080, la valeur la plus élevée (FL080) doit paraître à la case G). Inversement, si la limite inférieure de l'activité est variable, la valeur la plus basse doit paraître à la case F).

Lorsque l'une des deux limites verticales ou les deux ne sont pas incluses, la case E) contient l'expression de la limite, mais les cases F) et G) contiennent la valeur proprement dite. Des valeurs comme 12501 ou 17999 sont interdites dans les cases F) et G).

Si l'expression dans la case E) est…	La case F) est :
DE ABV 12500FT AMSL	12500FT AMSL
ABV FL180	FL180

Si l'expression dans la case E) est…	La case G) est :
JUSQU'A MAIS EXCLUANT FL180	FL180
JUSQU'A BLW 12500FT AMSL	12500FT AMSL

Exemple : E) CYR888 ACT ABV 12500FT AMSL JUSQUE BLW 18000FT AMSL
F) 12500FT AMSL G) 18000FT AMSL

4.5 Création des NOTAMR et NOTAMC

4.5.1 Procédures générales relatives à la création des NOTAMR et NOTAMC

Les NOTAMR et NOTAMC sont émis dans la même série que le NOTAM qui est remplacé ou annulé.

Un NOTAMR et un NOTAMC remplacent et annulent respectivement un seul NOTAMN ou NOTAMR.

Exemple 1 : C0124/19 NOTAMR C0106/19

Exemple 2 : C0234/19 NOTAMC C4567/18

Un NOTAMR et un NOTAMC traitent exactement du même sujet que le NOTAM remplacé ou annulé. Par exemple, un NOTAMN indiquant RWY 07/25 CLSD ne peut pas être révisé par un NOTAMR indiquant RWY 14/32 CLSD. Ainsi, les deuxième et troisième lettres du code Q à la case Q) doivent être les mêmes que celles dans le NOTAM remplacé ou annulé.

Le NOTAMR et le NOTAMC ont, à la case A), le même contenu que le NOTAM remplacé ou annulé.

Un NOTAMR ou un NOTAMC ne peut pas entrer en vigueur à une date ultérieure. L'heure de début (case B)) d'un NOTAMR ou d'un NOTAMC doit être l'heure de création du NOTAMR ou du NOTAMC. Par exemple, si à 13 :16 le NOTAMN `B)1807011300` est remplacé, l'heure de début du NOTAMR est : `B)1807011316.`

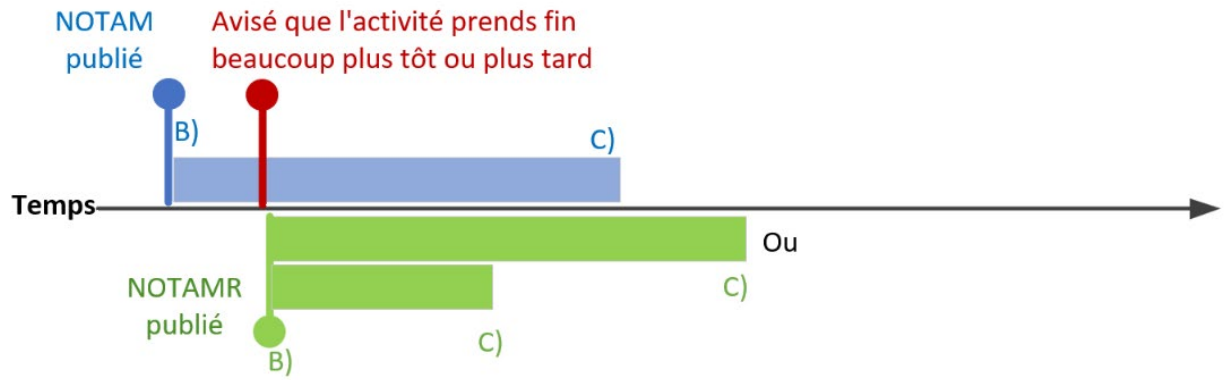
On ne peut utiliser un NOTAMR que si le NOTAM remplacé est en vigueur et reste en vigueur sans interruption pendant la période.

Si un NOTAMR ne peut être utilisé, il faut annuler le NOTAM et publier un NOTAMN. On trouve des exemples dans les figures ci-après.

Selon les exemples 1 et 2, on devrait publier un NOTAMR si une modification au NOTAM est requise **pendant que** le NOTAM (selon la date de début à la case B)) est en vigueur.

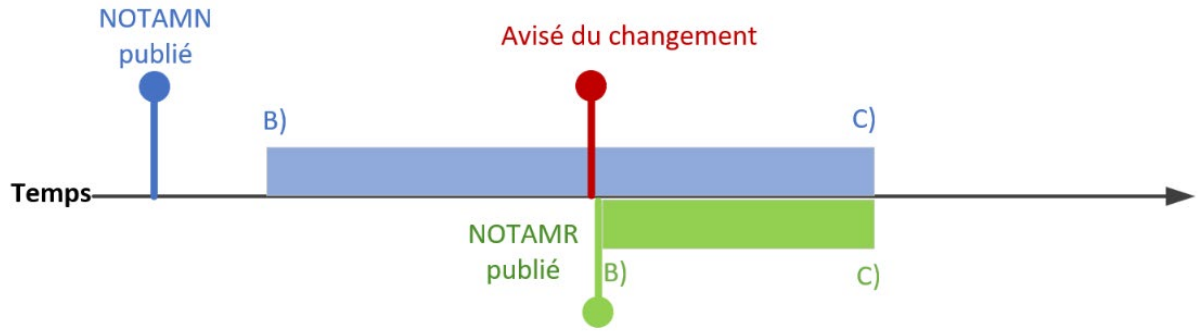
Dans l'exemple 1, l'heure de fin est prolongée ou, devancée de beaucoup. Il faudrait publier un NOTAMR.

Exemple 1 :



Dans l'exemple 2, on a décelé une erreur. Il faudrait publier un NOTAMR.

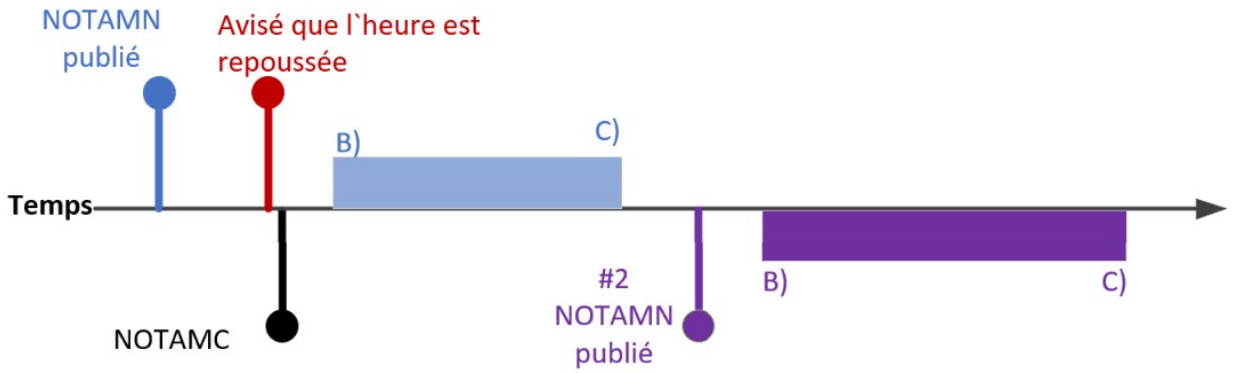
Example 2 :



Selon les exemples 3 et 4, on ne peut pas publier un NOTAMR s'il faut modifier un NOTAM **avant** la date et l'heure de début indiquée à la case B).

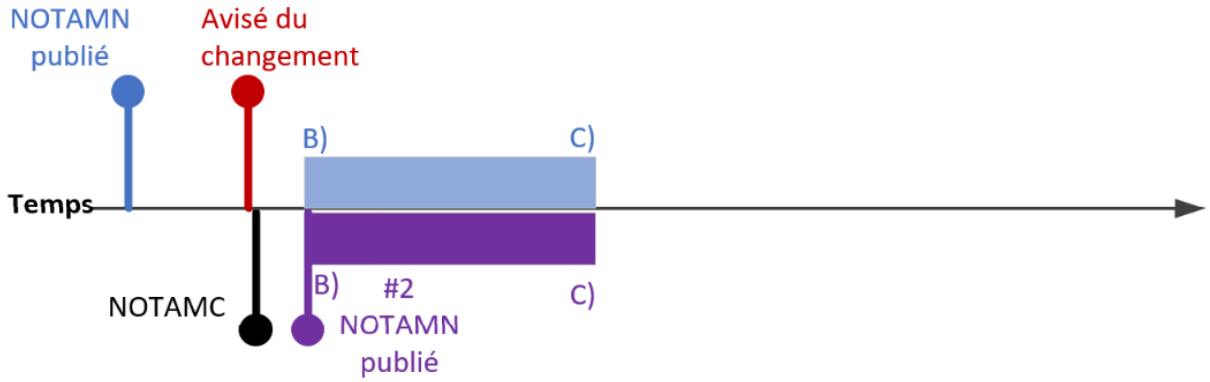
Dans l'exemple 3, l'heure de début est repoussée avant que le NOTAM (selon la date indiquée à la case B)) n'entre en vigueur. Il faut alors annuler le NOTAM existant (NOTAMC) et publier un nouveau NOTAM qui contient l'information révisée.

Exemple 3 :



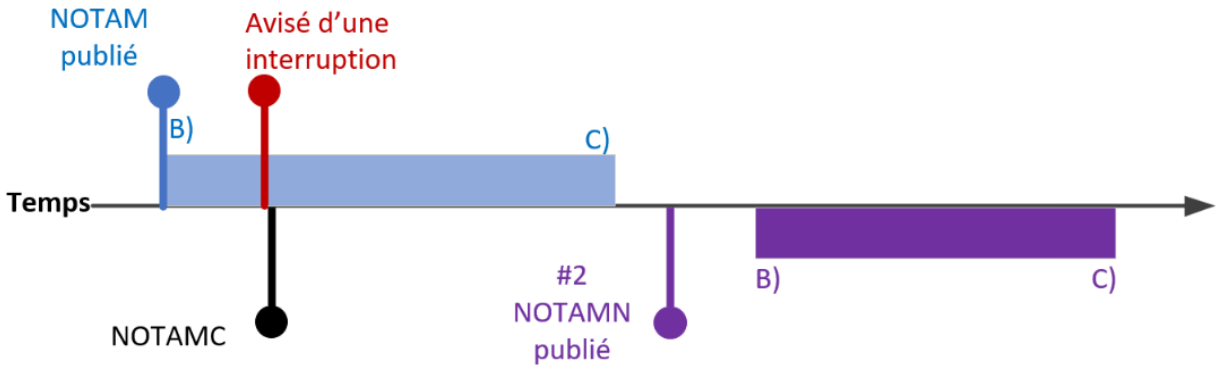
Dans l'exemple 4, on décèle une erreur avant que le NOTAM (selon la date indiquée à la case B)) n'entre en vigueur. Il faut alors annuler le NOTAM existant (NOTAMC) et publier un nouveau NOTAM qui contient l'information révisée.

Exemple 4 :



Selon l'exemple 5, si l'activité prévue par le NOTAM est interrompue **pendant que** le NOTAM est en vigueur et que l'activité en question est **reportée**, on **ne peut pas** publier un NOTAMR. Il faut annuler le NOTAM et publier un NOTAMN au moment propice.

Exemple 5 :



Un NOTAM cesse d'être valide dès que le NOTAMR ou le NOTAMC est émis pour le remplacer ou l'annuler.

Tout NOTAMN ou NOTAMR dont l'heure de fin (case C)) est `EST` (approximatif) doit être remplacé ou annulé **avant** la date finale estimée précisée à la case C).

Tout NOTAMN ou NOTAMR dont l'heure de fin (case C)) est inclut `PERM` (permanent) doit être remplacé ou annulé.

4.5.2 Procédures relatives à la création de NOTAMC

Un NOTAMC ne doit pas contenir de cases C), D), F) et G).

Dans un NOTAMC, les quatrième et cinquième lettres permises du code Q sont les suivantes :

`Q--AK`	RETOUR À LA NORMALE
`Q--AL`	FONCTIONNE (ou FONCTIONNE À NOUVEAU) SOUS RÉSERVE DES LIMITES OU CONDITIONS PUBLIÉES AUPARAVANT
`Q--AO`	EN SERVICE
`Q--CC`	TERMINÉ
`Q--CN`	ANNULÉ
`Q--HV`	TRAVAUX TERMINÉS
`Q--XX`	AUTRE (langage clair)

Pour tous les NOTAMC, afin de s'assurer que le bon NOTAM est annulé, le texte du code Q décodé est inséré à la case E) avec suffisamment de détails sur le sujet du NOTAM. Le sujet de référence est intégré au texte de la même manière que le faisait auparavant le NOF lorsqu'il traitait le NOTAM.

Exemple 1 :
```
Q) QNVAK…
E) BAIE-COMEAU VOR YBC 117.7MHZ RETOUR A LA NORMALE
```

Exemple 2 :
```
Q) QRTCN…

E) FOREST FIRE (CENTRE APRX 11NM SSW PENTICTON AD) ANNULE
```

Si un NOTAM contient des codes Q ou une série erronés, on annule le NOTAM incorrect, sans jamais le remplacer, et l'on ajoute la mention `NOUVEAU NOTAM À SUIVRE` dans le texte.

Exemple :
```
Q) QMRXX…
E) RWY 07L/25R NOUVEAU NOTAM A SUIVRE.
```

L'annulation de NOTAM en excluant le numéro NOTAM dans une liste récapitulative des NOTAM n'est pas permise.

4.6 Production de listes récapitulatives des NOTAM

4.6.1 Listes récapitulatives des NOTAM – Généralités

Une liste récapitulative des NOTAM est émise en tant que NOTAM. Il doit y en avoir une par série.

La première liste récapitulative des NOTAM d'une nouvelle série NOTAM est émise en tant que NOTAMN; les listes suivantes sont émises en tant que NOTAMR. Chaque liste est créée le premier jour de chaque mois et demeure valide jusqu'au premier jour du mois suivant.

La case A) inclut les FIR de la série correspondante.

Le temps de la case B) doit être le premier de chaque mois à 0001 UTC.

La case C) doit coïncider avec la date de début de la prochaine liste avec `EST`.

4.6.2 Qualification des listes récapitulatives des NOTAM – Case Q)

La case Q d'une liste récapitulative des NOTAM est toujours comme suit, à l'exception du qualificateur Coordonnées géographiques de référence qui représente le centre des FIR énumérées à la case A). L'utilisation de K dans les qualificateurs permet l'extraction sélective de la liste récapitulative des NOTAM.

Exemple : `Q) CZXX/QKKKK/K/K/K/000/999/5243N05321W999`

4.6.3 Format des listes récapitulatives des NOTAM (Checklist) – Case E)

Note: La liste récapitulative des NOTAM n'est générée qu'en anglais pour supporter l'automatisation des systèmes qui reçoivent ces listes.

La case E) est divisée en trois sections. La première répertorie tous les NOTAM valides de la série au moment de la création du NOTAM. La deuxième comprend le plus récent amendement d'AIP valide et la date d'entrée en vigueur. La troisième section comprend le plus récent supplément d'AIP et circulaire d'information aéronautique (AIC) valides.

Format de la première section

- La première ligne de la case E) commence par `CHECKLIST` (liste récapitulative des NOTAM).
- La deuxième ligne commence par `YEAR` (année) suivi de l'année la plus ancienne pour laquelle les NOTAM sont encore valides, sans espace. Exemple `YEAR=2016`
- Tous les NOTAM émis la même année sont regroupés. Seuls les 4 chiffres du numéro NOTAM sont énumérés en ordre croissant et séparés par un espace. Exemple `0980 0981 1015`
- Chaque année doit commencer sur une nouvelle ligne. Les années sont énumérées par ordre croissant, du NOTAM le plus ancien au NOTAM le plus récent dans la base de données. S'il n'y a pas de NOTAM valide pour une année donnée, insérer `NIL` (aucun). Par exemple, `YEAR=2017 NIL`.
- La case E) ne contient jamais de numéros de liste récapitulative des NOTAM.

Format de la deuxième section

- La première ligne de la deuxième section commence par `LATEST AIP AMENDMENTS` (modifications de l'AIP les plus récentes).
- La deuxième ligne commence par `AIRAC AIP AMDT` et contient le dernier numéro de l'AIRAC CANADA ainsi que sa date d'entrée en vigueur.

Si le groupe AIM ne produit pas de publication AIRAC hebdomadaire, il faut ajouter une notification « NIL AIRAC » dans la deuxième section. On doit la publier le mois où le NIL AIRAC survient (par exemple, la liste récapitulative des NOTAM du 1er décembre indiquerait qu'un NIL AIRAC aura lieu au cours de ce mois). Elle précisera le ou les numéros de publication AIRAC concernés.

Exemple 1 :

```
LATEST AIP AMENDMENTS
AIRAC AIP AMDT ISSUE 48/2025 EFFECTIVE DATE 22 JAN 2026. NIL AIRAC: ISSUE 52/2025
EFFECTIVE DATE 22 JAN 2026.
CHECKLIST OF AIP SUP AND AIC
[...]
```

Exemple 2 :

```
LATEST AIP AMENDMENTS
AIRAC AIP AMDT ISSUE 48/2025 EFFECTIVE DATE 22 JAN 2026. NIL AIRAC: ISSUES 51/2025
AND 52/2025 EFFECTIVE DATE 22 JAN 2026.
CHECKLIST OF AIP SUP AND AIC
[...]
```

Si un cycle AIRAC complet (56 jours) ne comporte aucune modification, la liste récapitulative des NOTAM indiquera ce qui suit :

```
LATEST AIP AMENDMENTS
AIRAC AIP AMDT ISSUES XX/YYYY TO XX/YYYY EFFECTIVE DATE 22 JAN 2026 - NIL
CHECKLIST OF AIP SUP AND AIC
[...]
```

Format de la troisième section

- La première ligne de la troisième section commence par CHECKLIST OF AIP SUP AND AIC (liste récapitulative du supplément d'AIP et AIC).
- La deuxième ligne commence par AIP SUP et contient le plus récent supplément d'AIP.
- La troisième ligne commence par AIC et contient le plus récent AIC.

Un lien vers la page web peut être ajouté en dernier lieu.

Exemple

```
(V0491/25 NOTAMR V0362/25
Q) CZXX/QKKKK/K/K/K/000/999/5243N05321W999
A) CZUL CZQM CZQX B) 2504302330 C) 2505302330EST
E) CHECKLIST
   YEAR=2023 1125
   YEAR=2024 NIL
   YEAR=2025 0021 0096 0126 0137 0140 0150 0151 0152 0155 0167 0170
   0171 0172 0175 0177 0179 0186 0187 0191 0194 0198 0199 0202 0203
   0204 0207 0217 0222 0223 0224 0229 0232 0241 0243 0246 0251 0252
   0256 0276 0278 0279 0280 0287 0306 0309 0311 0316 0319 0320 0321
   LATEST AIP AMENDMENTS
   AIRAC AIP AMDT ISSUE 16/2025 WEF 7 AUG 2025
   CHECKLIST OF AIP SUP AND AIC
   AIP SUP 037/2025
   AIC 011/2025
   ALL VALID AIP SUP AND AIC ARE AVBL ON OUR WEBSITE AT:
   HTTPS://WWW.NAVCANADA.CA/EN/AERONAUTICAL-INFORMATION/AIP-CANADA.ASPX)
```

4.7 Modifications de renseignements permanents ou temporaires de longue durée

4.7.1 Modification permanente de l'information publiée dans l'AIP

Les modifications de renseignements aéronautiques permanentes sont généralement planifiées et devraient être harmonisées avec les échéanciers et le calendrier de publication du système AIRAC (Régularisation et contrôle de la diffusion des renseignements aéronautiques). Tout doit être mis en œuvre pour prévenir suffisamment à l'avance le fournisseur de services d'information aéronautique (AIS) afin d'éviter la publication d'un NOTAM.

Un NOTAM promulguant une modification permanente peut être émis si le fournisseur d'AIS en est informé dans un court délai, ce qui signifie que les contraintes de temps ne permettent pas de mettre à jour le produit d'information aéronautique.

Les modifications de renseignements aéronautiques permanentes ne doivent pas être diffusées au moyen d'un NOTAM seulement. Lorsque ces modifications sont diffusées au moyen d'un NOTAM, elles doivent aussi l'être dans une autre publication aéronautique (p. ex., le CFS ou le CAP) dans les plus brefs délais pour que le NOTAM puisse être annulé.

4.7.2 Diffusion de renseignements aéronautiques permanents par NOTAM

Pour les NOTAM permanents (PERM), les règles suivantes s'appliquent :

- La case Q) doit être remplie conformément aux NSC.
- La case B) du NOTAM doit contenir la date d'entrée en vigueur de la modification.
- La case C) du NOTAM doit contenir le terme `PERM` seulement pour indiquer que la modification est de nature permanente.
- La case E) doit contenir les modifications opérationnelles, tout comme pour un NOTAM normal. Il importe de veiller à ce que la formulation soit claire sans avoir à consulter les produits AIS. À l'intention des utilisateurs particulièrement intéressés par les NOTAM qui seront ultérieurement transférés aux produits AIS correspondants, l'expression `MODIFIEZ PUBLICATIONS` (`AMEND PUBLICATIONS` en anglais) indiquera que plus d'un produit est touché alors que le terme `MODIFIEZ` (`AMEND` en anglais) suivi du nom d'un produit AIS indiquera qu'un seul produit AIS est touché. Lorsqu'il est nécessaire d'identifier clairement l'endroit précis où la modification de données se situe dans un produit AIS, le numéro de la section, de la sous-section ou du paragraphe peut être spécifié dans le NOTAM.
- Il n'est pas permis d'annuler un NOTAM portant sur la modification permanente d'une publication tant que l'information n'est pas publiée. De temps à autre, AIM peut demander l'annulation d'un NOTAM portant sur la modification d'une publication si l'information visée ne sera pas publiée. En pareil cas, si l'information redevient identique à celle qui a déjà été publiée, on émet un NOTAMR avec la mention `PERM` contenant la bonne information. Environ deux semaines après l'émission, l'auteur doit annuler le NOTAMR en utilisant l'expression `INFO SUFFISAMMENT PROMULGUEE (INFO SUFFICIENTLY PROMULGATED` en anglais). **Tout doit être mis en œuvre pour éviter ces situations.**

On ne se servira pas d'un NOTAM pour modifier le *Supplément hydroaérodromes – Canada* (CWAS) si la modification concerne des renseignements figurant déjà dans le *Supplément de vol – Canada* (CFS).

4.7.3 Incorporation de l'information d'un NOTAM dans un produit d'information aéronautique

Un NOTAM dont la case C) affiche PERM est annulé lorsque l'information est incorporée dans un produit d'information aéronautique.

La case E) du NOTAMC doit contenir l'expression INFO PUBLIEE (INFO PUBLISHED en anglais) avec suffisamment de renseignements supplémentaires pour déterminer que le bon NOTAM est annulé (consulter la section 4.5.2 – *Procédures spécifiques pour la création d'un NOTAMC*).

4.7.4 Modification de renseignements temporaire de longue durée

Les modifications de renseignements temporaires de longue durée devraient être communiquées suffisamment à l'avance pour permettre la publication d'un supplément de l'AIP. Tout doit être mis en œuvre pour prévenir suffisamment à l'avance le fournisseur de services d'information aéronautique (AIS).

Un NOTAM promulguant une modification temporaire de longue durée peut être émis si le fournisseur d'AIS en est informé dans un court délai, ce qui signifie que les contraintes de temps ne permettent pas de publier un supplément de l'AIP.

Lorsqu'un supplément de l'AIP est publié, un NOTAM déclencheur doit être émis pour avertir le lecteur à l'avance. Normalement, ce NOTAM déclencheur est publié dans les 28 jours de la date d'entrée en vigueur d'un supplément de l'AIP, mais il se peut à l'occasion que ce délai soit supérieur à 28 jours pour tenir compte du cycle de publication. Les détails sont décrits ci-dessous.

4.7.5 NOTAM et supplément d'AIP

La publication d'un supplément d'AIP (AIP SUP) pour remplacer ou modifier l'information d'un NOTAM existant peut survenir en tout temps. Les modifications de longue durée ou de courte durée qui contiennent beaucoup de texte ou de graphiques sont diffusées en tant qu'AIP SUP.

Lorsque des informations ont déjà été publiées dans un NOTAM et qu'elles sont remplacées par un AIP SUP, il faut annuler le NOTAM précédemment publié qui contient les informations concernées. Le NOTAMC doit se référer à l'AIP SUP publié.

4.7.6 NOTAM déclencheur

4.7.6.1 Supplément d'AIP

Un NOTAM déclencheur est un NOTAM qui dirige le lecteur vers un supplément AIP et qui est normalement publié dans les 28 jours de la date d'entrée en vigueur de ce supplément. La case B) du NOTAM déclencheur (heure de début) doit correspondre à l'heure à laquelle le supplément de l'AIP entre en vigueur. La case C) du NOTAM déclencheur (heure de fin) ne doit pas dépasser 14 jours après l'heure d'entrée en vigueur (case B). Lorsque la période de validité du supplément AIP est de 14 jours ou moins, la case C) du NOTAM déclencheur doit correspondre à l'heure de fin indiquée dans le supplément AIP. Dans tous les cas, il n'est pas permis d'indiquer une heure de fin approximative.

S'il n'y a qu'une date et aucune heure n'est spécifiée dans l'AIP SUP, le NOTAM déclencheur :

- Commence au début de la journée selon l'heure UTC (0000Z);
- Se termine à la fin de la journée selon l'heure UTC (2359Z).

Lorsqu'un NOTAM déclencheur est émis, la ligne Q doit respecter les directives spécifiées à la section 4.4 – *Procédures détaillées*, sauf que le code de condition doit toujours être « TT ». Seul un NOTAM avec le code de condition « TT » peut dépasser une durée de 90 jours.

Si un sujet précis ne peut être déterminé pour un NOTAM déclencheur, le code de sujet « FA » (aérodrome) ou « AF » (FIR) doit être utilisé à la place. Le code « XX » ne doit jamais être utilisé pour un NOTAM déclencheur.

Le texte du NOTAM déclencheur doit commencer par « NOTAM DÉCLENCHEUR – » et doit faire référence au numéro de l'AIP SUP, suivi des dates de début et de fin et d'une brève description de l'AIP SUP (normalement le titre de l'AIP SUP).

Si un NOTAM déclencheur doit être corrigé en raison d'une erreur dans l'original, un NOTAM de remplacement (NOTAMR) peut être utilisé.

Un NOTAMR ne doit jamais être utilisé pour prolonger un NOTAM déclencheur. Toute modification d'un AIP SUP entraînera toujours la publication d'un nouvel AIP SUP et nécessitera également la publication d'un nouveau NOTAM déclencheur.

Un NOTAM déclencheur peut être annulé en cas de besoin, de la même façon qu'un NOTAM normal.

Exemple :

```
(K1006/22 NOTAMN
Q) CZUL/QMRTT/IV/BO/A/000/999/4908N06812W005
A) CYBC B) YYMMDDHHMM C) YYMMDDHHMM
E) TRIGGER NOTAM - AIP SUPPLEMENT XXX/YYYY WEF DD MMM UNTIL DD MMM. RWY
   10/28 CONSTRUCTION.

   FR:
   NOTAM DECLENCHEUR – SUPPLEMENT D'AIP XXX/YYYY WEF JJ MMM JUSQU'AU JJ
   MMM. RWY 10/28 CONSTRUCTION.
```

Si le sujet de l'AIP SUP concerne un avertissement de navigation (code de sujet commençant par « W » ou « R »), le NOTAM qui dirige vers l'AIP SUP doit avoir une portée de « W » et les cases F) et G) doivent être remplies.

Exemple :

```
(H1006/22 NOTAMN
Q) CZUL/QWETT/IV/BO/W/000/350/4924N07033W50
A) CZUL B) YYMMDDHHMM C) YYMMDDHHMM
E) TRIGGER NOTAM - AIP SUPPLEMENT XXX/YYYY WEF DD MMM UNTIL DD MMM. MIL
   EXER WILL TAKE PLACE.

   FR:
   NOTAM DECLENCHEUR – SUPPLEMENT D'AIP XXX/YYYY WEF JJ MMM JUSQU'AU JJ
   MMM. MIL EXER AURA LIEU.
F) SFC G) FL350
```

4.7.6.2 Modification d'AIP

Un NOTAM déclencheur est publié 14 jours avant la date d'entrée en vigueur de chaque publication AIRAC de NAV CANADA pour diriger les utilisateurs vers une modification d'AIP nouvellement publiée et les produits aéronautiques connexes. Un NOTAM par région de diffusion de NOTAM, avec les indicatifs de FIR pertinents à la case A), est publié. Le code de sujet est OA et le code de condition est TT. La case B) du NOTAM déclencheur doit indiquer la date AIRAC. La date à la case C) du NOTAM déclencheur tombe 14 jours après la date AIRAC.

Exemple :

```
(H1234/26 NOTAMN
Q) CZXX/QOATT/IV/BO/E/000/999/4310N07956W999
A) CZUL CZQM CZQX B) YYMMDDHHMM C) YYMMDDHHMM
E) TRIGGER NOTAM – PERM AIRAC AIP AMDT (AIRAC CANADA) ISSUES 02/2026 TO 10/2026 WEF
14 MAY 2026. AIP CANADA, CANADA FLT SUPPLEMENT (CFS), CANADA AIR PILOT (CAP),
RESTRICTED CANADA AIR PILOT (RCAP), DESIGNATED AIRSPACE HANDBOOK (DAH), TERMINAL,
LOW AND HIGH ENR CHARTS AMENDED.
```

FR:

NOTAM DECLENCHEUR – PERM AMDT D'AIP AIRAC (AIRAC CANADA) NUMEROS 02/2026 A 10/2026 WEF 14 MAI 2026. AIP CANADA, SUPPLEMENT DE VOL - CANADA (CFS), CANADA AIR PILOT (CAP), CANADA AIR PILOT RESTREINT (RCAP), MANUEL DES ESPACES AERIENS DESIGNES (DAH), CARTES DE REGION TERMINALE, ENR DE NIVEAU INFERIEUR ET SUPERIEUR SONT MODIFIES.

4.8 NOTAM en phonie

Les NOTAM en phonie sont utilisés pour décrire des situations imprévues qui sont de nature dynamique, de courte durée et limitées à une zone localisée (c.-à-d. touchant un seul aérodrome). Dans ces cas, l'information n'est pas diffusée par l'intermédiaire de l'AFTN/SFA ou d'un supplément de l'AIP, mais est mise à la disposition d'une unité ATS opérationnelle pour être relayée par communication radio, puisqu'il n'est pas pratique de diffuser l'information par l'intermédiaire de l'AFTN à l'aide d'un NOTAM normal.

Il est important que les NOTAM soient diffusés par l'intermédiaire de l'AFTN dans toute la mesure du possible. Par conséquent, les critères suivants doivent être remplis avant qu'un NOTAM en phonie puisse être diffusé :

a. Il est prévu que la durée du NOTAM en phonie soit inférieure à une heure.

b. Une prolongation de la durée du NOTAM en phonie original ne doit pas dépasser une heure.

c. La durée totale (y compris les révisions) du NOTAM en phonie ne doit pas dépasser deux heures.

Si l'un des critères ci-dessus n'est pas rempli, l'information doit être diffusée au moyen de l'AFTN à l'aide d'un NOTAM normal. En outre, un NOTAM en phonie ne peut être utilisé pour prolonger la durée d'un NOTAM diffusé par l'intermédiaire de l'AFTN.

5 Spécifications des NOTAM

Les spécifications NOTAM suivantes sont soutenues par des exemples NOTAM complets ou des exemples montrant une partie de la case Q) et la case E) correspondante.

5.1 Modification permanente apportée à une information aéronautique

Exemple 1 :
```
Q0001/19 NOTAMN
Q) CZUL/QFAXX/IV/BO/A/000/999/5448N06648W005
A) CYKL B) AAMMJJHHMM C) PERM
E) AMEND PUBLICATIONS:
   SERVICES: FUEL: DELETE 100LL
   RWY DATA AND AD SKETCH: ADD: TURN AROUND BAYS RWY 18 AND 36 75FT
   X 75FT LIGHTING: TO READ: 18(TE HI)AP, 36 AS(TE HI)AP, ARCAL
   123.3 TYPE K PRO: ADD: ACFT OPR WITHIN THE MF ZONE SHOULD KEEP
   THEIR LDG LGT ON. CAUTION: DENSE TFC IN THE REGION OF SQUAW LAKE
   WATER AD TO READ: JUN-SEPT

   FR:
   MODIFIEZ PUBLICATIONS:
   SERVICES: CARBURANT: ENLEVEZ:100LL
   RWY ET AD CROQUIS: AJOUTEZ: AIRES DE DEMI-TOUR 75FT X 75FT RWY
   18 ET 36 BALISAGE: DEVRAIT LIRE: 18(TE HI)AP, 36 AS(TE HI)AP,
   ARCAL 123.3 TYPE K
   PRO: AJOUTEZ: LES AERONEFS ÉVOLUANT A L'INTERIEUR DE LA ZONE MF
   DEVRAIENT GARDER LEURS PHARES D'ATTERRISSAGES ALLUMES.
   ATTENTION: TFC DENSE DANS LA REGION DE L'HYDROBASE DE SQUAW LAKE
   DEVRAIT LIRE : JUIN-SEPT
```

Exemple 2 :
```
Q0001/19 NOTAMN
Q) CZUL/QPICH/IV/BO/A/000/999/4616N07559W005
A) CYMW B) AAMMJJHHMM C) PERM
E) AMEND NDB A APCH:
   REMOTE ALT SETTING SOURCE (RASS): ADD: WHEN USING
   OTTAWA/MACDONALD-CARTIER INTL ALTIMETER SETTING ADD 20FT TO ALL
   PROC ALT.

   FR:
   MODIFIER APCH NDB A
   SOURCE ELOIGNEE DE CALAGE ALTIMETRIQUE(RASS): AJOUTER: EN
   UTILISANT LE CALAGE ALTIMETRIQUE D'OTTAWA/MACDONALD-CARTIER INTL
   AJOUTEZ 20FT A TOUTES LES ALT DE PROC.
```

Exemple 3 :
```
N0001/19 NOTAMN
Q) CZXX/QAACH/IV/BO/E/038/180/5413N06531W059
A) CZUL CZQX B) AAMMJJHHMM C) PERM
E) AMEND PUBLICATIONS : RR23 BTN KR AND UM :
   MOCA TO READ 4200 INSTEAD OF 3800

   FR:
   MODIFIER PUBLICATIONS: RR23 ENTRE KR ET UM:
   MOCA DEVRAIT LIRE 4200 AU LIEU DE 3800
```

Exemple 4 :
```
K0001/19 NOTAMN
Q) CZUL/QFAXX/IV/BO/A/000/999/4551N07224W005
A) CXXX B) AAMMJJHHMM C) PERM
E) CSC3 DRUMMONDVILLE
   AMEND PUBLICATIONS : CAUTION : ADD : POSSIBILITY OF DEER
   ON RWY AT NGT

   FR:
   CSC3 DRUMMONDVILLE
   MODIFIER PUBLICATIONS: ATTENTION: AJOUTER: POSSIBILITE DE
   CHEVREUILS SUR RWY LA NUIT
```

Exemple 5 :
```
Q0001/19 NOTAMN
Q) CZUL/QOBCE/IV/M/E/000/009/4556N07221W002
A) CYDO B) AAMMJJHHMM C) PERM
E) AMEND PUBLICATIONS: NEW TOWER 455531N 0722108W (APRX 9NM SSW
   DOLBEAU-ST-FELICIEN AD) 350FT AGL 900FT MSL LGTD.

   FR:
   MODIFIER PUBLICATIONS: NOUVELLE TOUR 455531N 0722108W (APRX 9NM
   SSW AD DOLBEAU-ST-FELICIEN) 350FT AGL 900FT MSL LGTD.
```

Exemple 6 :
```
V0001/19 NOTAMN
Q) CZUL/QOBCH/IV/M/E/000/011/4923N06729W002
A) CZUL B) AAMMJJHHMM C) PERM
E) AMEND PUBLICATIONS: TOWER 492328N 0672831W (APRX 32NM NNE MATANE
   AD) TO READ 440FT AGL 1090FT MSL INSTEAD OF 390FT AGL 1040FT MSL

   FR:
   MODIFIER PUBLICATIONS: TOUR 492328N 0672831W (APRX 32NM NNE AD
   MATANE) DEVRAIT ETRE 440FT AGL 1090FT MSL AU LIEU DE 390FT
   AGL 1040FT MSL
```

Exemple 7 :
```
Q0002/19 NOTAMC Q0001/19
Q) CZUL/QFJXX/IV/BO/A/000/999/5448N06648W005
A) CYKL B) AAMMJJHHMM
E) INFO PUBLISHED

   FR:
   INFO PUBLIEE
```

Les NOTAM suivants illustrent comment des renseignements ont été retirés définitivement par erreur, puis rétablis.

Exemple 8 :
```
K0011/19 NOTAMN
Q) CZUL/QFAXX/IV/NBO/A/000/999/4725N07247W005
A) CYLQ B) AAMMJJHHMM C) PERM
E) AMEND PUBLICATIONS: DELETE SERVICES

   FR:
   MODIFIER PUBLICATIONS: ENLEVEZ SERVICES
```

```
K0012/19 NOTAMR K0011/19
Q) CZUL/QFAXX/IV/NBO/A/000/999/4725N07247W005
A) CYLQ B) AAMMJJHHMM C) PERM
E) AMEND PUBLICATIONS: SERVICES TO READ:
   SERVICES: 12-21Z (DT 11-20Z) MAY-OCT, 13-22Z (DT 12-21Z) NOV-APR
   CALL OUT CHG MAY BE LEVIED
   FUEL: 100, JA. OIL: ALL

   FR:
   MODIFIER PUBLICATIONS: SERVICES DEVRAIENT LIRE:
   SERVICES: 12-21Z (DT 11-20Z) MAI-OCT, 13-22Z (DT 12-21Z) NOV-AVR
   REDEVANCES POSSIBLES
   CARB: 100, JA. HUILE: TOUTES

K0013/19 NOTAMC K0012/19
Q) CZUL/QFAXX/IV/NBO/A/000/999/4725N07247W005
A) CYLQ B) AAMMJJHHMM
E) INFO SUFFICIENTLY PROMULGATED

   FR:
   INFO SUFFISAMMENT PROMULGUEE
```

5.2 Fermeture d'aménagements et exploitation limitée

5.2.1 Aérodrome et héliport (AD)

La fermeture permanente d'un aérodrome dont la date ne correspond pas à une date de publication est annoncée par NOTAM au moyen du code d'état « AW » (suppression totale) et de l'expression `AD CLSD DEFINITIVEMENT` ou `HELIPORT CLSD DEFINITIVEMENT` (`AD PERMANENTLY CLSD` ou `HELIPORT PERMANENTLY CLSD` en anglais).

Exemple 1 :

```
Q0013/19 NOTAMN
Q) CZUL/QFAAW/IV/NBO/A/000/999/4637N07251W005
A) CXXX B) AAMMJJHHMM C) PERM
E) CTE5 LAC A LA PERCHAUDE
   AMEND PUBLICATIONS: AD CLSD PERMANENTLY

   FR:
   CTE5 LAC A LA PERCHAUDE
   MODIFIER PUBLICATIONS: AD CLSD DEFINITIVEMENT
```

Exemple 2:

```
Q0013/19 NOTAMN
Q) CZYZ/QFALC/IV/NBO/A/000/999/4849N07915W005
A) CXXX B) AAMMJJHHMM C) PERM
E) CSL2 LA SARRE (HELI)
   AMEND PUBLICATIONS: HELIPORT CLSD PERMANENTLY

   FR:
   CSL2 LA SARRE (HELI)
   MODIFIER PUBLICATIONS: HELIPORT CLSD DEFINITIVEMENT
```

NAV CANADA Proprietary / Propriété exclusive

Une fermeture de courte durée d'un aérodrome ou d'un héliport peut être signalée par un NOTAM portant le code d'état « LC » (fermé) et l'expression AD CLSD et comprenant un créneau de temps. La raison de la fermeture peut également être indiquée.

Exemple 2 :
```
Q) CZ../QFALC/IV/NBO/A/000/999/…005
E) AD CLSD

   FR:
   AD CLSD

E) AD CLSD DUE …

   FR:
   AD CLSD CAUSE
```

Exemple 3 :
```
Q) CZ../QFPLC/IV/NBO/A/000/999/…005
E) HELIPORT CLSD

   FR:
   HELIPORT CLSD

E) HELIPORT CLSD DUE …

   FR:
   HELIPORT CLSD CAUSE …
```

Les opérations limitées ou les restrictions d'accès à un aéroport doivent être clairement définies.

Exemple 4 :
```
Q) CZ../QFAAR/IV/NBO/A/000/999/…005
E) AD AVBL 30MIN PN

   FR:
   AD AVBL 30MIN PN
```

Exemple 5 :
```
Q) CZ../QFALT/IV/NBO/A/000/999/…005
E) AD NOT AVBL TO HEL

   FR:
   AD NON AVBL AUX HEL
```

5.2.2 Services d'aérodromes

Lorsqu'un service ou un dispositif tel que la douane, l'avitaillement, le dégivrage ou le groupe de démarrage réacteur à un aérodrome mentionné dans les publications est temporairement non disponible, un NOTAM est émis.

Exemple 1 :
```
Q) CZ../QFUAU/IV/NBO/A/000/999/…005
E) FUEL 100LL NOT AVBL

   FR:
   CARBURANT 100LL NON AVBL
```

Lorsqu'aucun service d'aérodrome n'est disponible, ce qui peut se produire à des aérodromes de plus petite taille avec une dotation limitée, un seul NOTAM peut être émis pour aviser que des services comme les douanes, le carburant, le dégivrage et la signalisation de l'état des pistes ne sont pas disponibles au lieu d'émettre des NOTAM individuels pour chaque service. Un tel NOTAM ne doit pas être utilisé pour aviser de changements apportés aux services de sauvetage et de lutte contre les incendies d'aéronefs, aux services de communication ou aux procédures aux instruments. Le libellé du

NOTAM doit indiquer « TOUS AD SVC NON AVBL ». Les expressions « AD SANS PERSONNEL » et « AD SANS SURVEILLANCE » ne doivent pas être utilisées :

Exemple 2 :
```
Q) CZ../QFALT/IV/NBO/A/000/999/…005
E) ALL AD SVC NOT AVBL

   FR:
   TOUS AD SVC NON AVBL
```

La raison, si elle est mentionnée, peut être incluse :

Exemple 3 :
```
Q) CZ../QFALT/IV/NBO/A/000/999/…005
E) ALL AD SVC NOT AVBL DUE TO STAFFING

   FR:
   TOUS AD SVC NON AVBL EN RAISON DOTATION DE PERSONNEL
```

5.2.2.1 Services de sauvetage et lute contre les incendies d'aéronefs (SLIA)

Comme l'exige le RAC, on émet également un NOTAM en cas de changement de catégorie ou d'heures d'exploitation des services de sauvetage et lutte contre les incendies d'aéronefs (SLIA). Ce NOTAM doit toujours être émis en tant que NOTAM distinct et ne peut être combiné à d'autres renseignements.

Exemple 1 :
```
Q) CZ../QFFAS/IV/NBO/A/000/999/…005
E) ACFT RESCUE AND FIRE FIGHTING (ARFF) NOT AVBL

   FR:
   SERVICE DE SAUVETAGE ET LUTTE CONTRE LES INCENDIES D'AERONEF (SLIA)
   NON AVBL
```

Exemple 2 :
```
Q) CZ../QFFCG/IV/NBO/A/000/999/…005
E) ACFT RESCUE AND FIRE FIGHTING (ARFF) DOWNGRADED TO CAT 5

   FR:
   SERVICE DE SAUVETAGE ET LUTTE CONTRE LES INCENDIES D'AERONEF (SLIA)
   DECLASSE A CAT 5
```

Exemple 3 :
```
Q) CZ../QFFCG/IV/NBO/A/000/999/…005
E) ACFT RESCUE AND FIRE FIGHTING (ARFF) DOWNGRADED TO CAT 7
   CAT 8 AVBL SKED FLT ONLY

   FR:
   SERVICE DE SAUVETAGE ET LUTTE CONTRE LES INCENDIES D'AERONEF (SLIA)
   DECLASSE A CAT 7, CAT 8 AVBL SKED FLT SEULEMENT
```

Exemple 4 :
```
Q) CZ../QFFLT/IV/NBO/A/000/999/…005
E) ACFT RESCUE AND FIRE FIGHTING (ARFF) FIGHTING CAT 8 NOT AVBL

   FR:
   SERVICE DE SAUVETAGE ET LUTTE CONTRE LES INCENDIES D'AERONEF (SLIA) CAT 8
   NON AVBL
```

Exemple 5 :
```
Q) CZ../QFFAR/IV/NBO/A/000/999/…005
E) ACFT RESCUE AND FIRE FIGHTING (ARFF) CAT 8 AVBL 2HR PN

   FR:
   SERVICE DE SAUVETAGE ET LUTTE CONTRE LES INCENDIES D'AERONEF (SLIA) CAT 8
   AVBL 2HR PN
```

Exemple 6 :
```
Q) CZ../QFFAH/IV/NBO/A/000/999/…005
E) ACFT RESCUE AND FIRE FIGHTING (ARFF) HR OF OPS : DAILY 1300-0300

   FR:
   SERVICE DE SAUVETAGE ET LUTTE CONTRE LES INCENDIES D'AERONEF (SLIA) HR
   D'OPS : QUOTIDIENNEMENT 1300-0300
```

5.2.3 Piste

Pour plus d'information sur les changements de certification de piste, reportez-vous à Section 5.3.16.2 – *Approches publiées et changements à la certification d'une piste*.

5.2.3.1 Fermeture de piste

Un NOTAM doit être émis en cas de fermeture d'une piste. La fermeture de la piste est à la discrétion de l'exploitant d'aérodrome. Pour les scénarios où des travaux sont effectués sur une piste qui reste ouverte, veuillez vous référer à la section 5.2.3.5. Si elle est connue, la raison de la fermeture (p. ex., entretien, construction, glace, neige ou aéronef immobilisé) peut être mentionnée[13].

La fermeture d'une piste peut s'appliquer à des périodes données ou encore à certaines opérations ou à certains types d'aéronefs en particulier. Cependant, il est possible que l'utilisation d'une piste fermée soit permise dans certaines situations pour des opérations spécifiques ou des types d'aéronefs (voir les exemples 1 à 10). Il faut donc énoncer clairement toutes les exceptions dans le NOTAM.

Pour éviter toute confusion, le NOTAM doit préciser à quel moment la piste est disponible comme voie de circulation.

Si une piste est fermée, toutes les intersections avec des voies de circulation et/ou d'autres pistes restent ouvertes pour faciliter le mouvement des aéronefs sauf indication contraire.

Exemples :
```
Q) CZ../QMRLC/IV/NBO/A/000/999/XXXXNYYYYYW005
E) RWY XX/YY CLSD

   FR:
   RWY XX/YY CLSD

E) RWY XX/YY CLSD DUE … (CONST, SNOW, MAINT)…

   FR:
   RWY XX/YY CLSD CAUSE … (CONST, NEIGE, MAINT)…

E) RWY XX/YY CLSD DUE MAINT. AVBL AS TWY

   FR:
   RWY XX/YY CLSD CAUSE MAINT AVBL COMME TWY

E) RWY 09/27 CLSD. NOT AVBL FOR TAXI ACROSS AT TWY A, C, D.

   FR:
   RWY 02/27 CLSD. NON AVBL POUR TAXI A TRAVERS TWY A, C, D.

E) RWY 09/27 CLSD. NOT AVBL FOR TAXI ACROSS AT ALL TWY EXC FOR TWY T.
```

[13] Si une piste est fermée en raison de la mise en œuvre du plan opérationnel pour le vol par visibilité réduite (RVOP), la raison de la fermeture n'est pas incluse dans le NOTAM.

```
   FR:
   RWY 07/27 CLSD. NON AVBL POUR TAXI A TRAVERS TOUTES TWY EXC POUR TWY T.

E) RWY 04/22 CLSD. NOT AVBL FOR TAXI ACROSS AT RWY 15/33 INT.

   FR:
   RWY 04/22 CLSD. NON AVBL POUR TAXI A TRAVERS INT RWY 15.33.
```

Les phrases suivantes servent à décrire la disponibilité ou l'indisponibilité d'une piste fermée[14].

Exemple 1:
```
Q) CZ../QMRLC/IV/NBO/A/000/999/XXXXNYYYYYW005
E) RWY XX/YY CLSD. AVBL MIL USE ONLY

   FR:
   RWY XX/YY CLSD. AVBL USAGE MIL SEULEMENT

E) RWY XX/YY CLSD. AVBL CANADIAN MIL USE ONLY

   FR:
   RWY XX/YY CLSD. AVBL USAGE MIL CANADIEN SEULEMENT
```

Exemple 2:
```
Q) CZ../QMRLC/IV/NBO/A/000/999/XXXXNYYYYYW005
E) RWY XX/YY CLSD. AVBL PPR (Tel, freq, ctc info)

   FR:
   RWY XX/YY CLSD. AVBL PPR (Tel, freq, info ctc)

 E) RWY XX/YY CLSD. AVBL [time XXmin] PPR (Tel, Freq, ctc info)

   FR:
   RWY XX/YY CLSD. AVBL [temps XXmin] PPR (Tel, freq, info ctc)
```

Exemple 3:
```
Q) CZ../QMRLC/IV/NBO/A/000/999/XXXXNYYYYYW005
E) RWY XX/YY CLSD. AVBL [time XXmin] PN (Tel, Freq, ctc info)

   FR:
   RWY XX/YY CLSD. AVBL [temps XXmin] PN (Tel, Freq, info ctc)
```

Exemple 4:
```
Q) CZ../QMRLC/IV/NBO/A/000/999/…
E) RWY XX/YY CLSD. AVBL FOR MEDEVAC ONLY

   FR:
   RWY XX/YY CLSD. AVBL POUR MEDEVAC SEULEMENT

E) RWY XX/YY CLSD. AVBL FOR SKED FLT ONLY

   FR:
   RWY XX/YY CLSD. AVBL POUR FLT SKED SEULEMENT

E) RWY XX/YY CLSD. AVBL FOR [aircraft type] ONLY

   FR:
   RWY XX/YY CLSD. AVBL POUR [type aéronef] SEULEMENT
```

[14] Même s'il faut obtenir une autorisation préalable (PPR) à certains aérodromes, des usagers peuvent avoir conclu une entente d'autorisation permanente de sorte que la diffusion d'un NOTAM indiquant qu'une piste est disponible ou non disponible s'applique aussi à ces aérodromes.

Exemple 5:
```
Q) CZ../QMRLC/IV/NBO/A/000/999/XXXXNYYYYYW005
E) RWY XX/YY CLSD FOR CIVILIAN ACFT WHILE
   RAG ACROSS THE RWY. CTC 122.3MHZ FOR STATUS OF CABLE.
   15MIN PN TO REMOVE RAG 867-777-2522 OR 122.3MHZ

   FR:
   RWY XX/YY CLSD AUX ACFT CIVILS LORSQUE LE
   RAG TRAVERSE LA RWY. CTC 122.3MHZ POUR L'ETAT DU CABLE.
   15MIN PN POUR ENLEVER LE RAG 867-777-2522 OU 122.3MHZ
```

Exemple 6:
```
Q) CZ../QMRLC/IV/NBO/A/000/999/XXXXNYYYYYW005
E) RWY XX/YY CLSD FOR[aircraft type]

   FR:
   RWY XX/YY CLSD POUR [type aéronef]

E) RWY XX/YY CLSD FOR [activity type or ops type (for circuits,
   training, …)]

   FR:
   RWY XX/YY CLSD POUR [type activité ou type d'exploitation
   (pour circuits, entraînement, …)]
```

Exemple 7:
```
Q) CZ../QMRLC/IV/NBO/A/000/999/XXXXNYYYYYW005
E) RWY XX/YY CLSD FOR ACFT HEAVIER THAN…

   FR:
   RWY XX/YY CLSD POUR ACFT PLUS LOURD QUE…
```

Exemple 8:
```
Q) CZ../QMRLC/IV/NBO/A/000/999/XXXXNYYYYYW005
E) RWY XX/YY CLSD FOR ACFT WINGSPAN GREATER THAN…

   FR:
   RWY XX/YY CLSD POUR ACFT ENVERGURE PLUS GRANDE QUE…
```

Exemple 9 :
```
Q) CZ../QMRLC/I/NBO/A/000/999/XXXXNYYYYYW005…
E) RWY XX/YY CLSD FOR IFR OPS

   FR:
   RWY XX/YY CLSD POUR OPS IFR
```

Exemple 10 :
```
Q) CZ../QMRLC/V/NBO/A/000/999/XXXXNYYYYYW005…
E) RWY XX/YY CLSD FOR VFR OPS

   FR:
   RWY XX/YY CLSD POUR OPS VFR
```

5.2.3.2 Fermeture partielle de piste (sans distances déclarées publiées)

Un NOTAM doit être émis en cas de fermeture d'une partie de piste. Si aucune distance déclarée n'est publiée, le NOTAM doit contenir le code de sujet (Q23) « MT – Seuil » ainsi que la longueur de la partie de piste fermée et la longueur de piste utilisable restante. Les marques de fermeture de la piste fermée sont aussi décrites si elles sont connues. Le mot LONGUEUR (LENGTH en anglais) n'est pas abrégé.

Exemple : Q) CZ../QMTCM/IV/NBO/A/000/999/XXXXNYYYYYW005
E) THR XX DISPLACED BY 500FT.FIRST 500FT RWY XX CLSD. WITH RWY XX/YY SHORTENED, USEABLE RWY LENGTH CHANGED TO 2300FT. AVBL AS TWY

FR:
THR XX EST DECALE DE 500FT. PREMIERS 500FT RWY XX CLSD. AVEC RWY XX/YY RACCOURCIE, LONGUEUR UTILISABLE DE RWY XX/YY CHANGE A 2300FT. AVBL COMME TWY

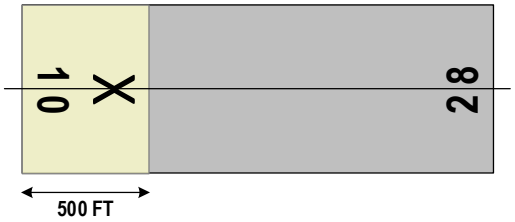


Figure 26: Fermeture partielle de piste (longueur réduite)

5.2.3.3 Fermeture partielle de piste (avec distances déclarées publiées)

Un NOTAM doit être émis lorsque les distances déclarées sont modifiées à cause d'une fermeture partielle de piste. Si une partie de piste est fermée, le NOTAM indique la longueur de piste fermée mesurée à partir du seuil de la partie fermée et les distances déclarées révisées. Le mot LONGUEUR (LENGTH en anglais) n'est pas abrégé. Les marques de fermeture de la piste fermée sont aussi décrites si elles sont connues. Si le décollage ou l'atterrissage n'est pas autorisé dans une direction, il peut être plus pratique de fermer « la dernière partie » de la piste pour une meilleure visualisation (voir exemple 2). La longueur de la partie de piste fermée est indiquée et les distances déclarées applicables sont identifiées par le terme INUTILISABLE (NOT USABLE en anglais).

Exemple 1 : Q) CZ../QMDCH/IV/NBO/A/000/999/XXXXNYYYYYW005
E) THR XX IS DISPLACED BY 1700FT. FIRST 1700FT RWY XX CLSD.
WITH RWY XX/YY SHORTENED, DECLARED DIST CHANGED TO:
RWY XX TORA 7900 TODA 8884 ASDA 7900 LDA 7900
RWY YY TORA 7900 TODA 7900 ASDA 7900 LDA 7900

FR:
THR XX EST DECALE DE 1700FT. PREMIERS 1700FT RWY XX CLSD.
AVEC RWY XX RACCOURCIE, DIST DECLAREES CHANGENT A:
RWY XX TORA 7900 TODA 8884 ASDA 7900 LDA 7900
RWY YY TORA 7900 TODA 7900 ASDA 7900 LDA 7900

Exemple 2 : Q) CZ../QMDCH/IV/NBO/A/000/999/XXXXNYYYYYW005
E) TKOF AND LDG RWY YY NOT AUTH. LAST 1595FT RWY XX CLSD.
FULL RWY XX/YY LENGTH AVBL 10MIN PN.
WITH RWY XX/YY SHORTENED, DECLARED DIST CHANGED TO:
RWY XX TORA 9291 TODA 9291 ASDA 9291 LDA 9291
RWY YY TORA/TODA/ASDA/LDA : NOT USABLE

FR:
TKOF ET LDG RWY YY NON AUTH. DERNIERS 1595FT RWY XX CLSD.
PLEINE LONGUEUR RWY XX/YY AVBL 10MIN PN.
AVEC RWY XX RACCOURCIE, DIST DECLAREES CHANGENT A:
RWY XX TORA 9291 TODA 9291 ASDA 9291 LDA 9291
RWY YY TORA/TODA/ASDA/LDA : INUTILISABLE
RWY YY TORA/TODA/ASDA/LDA : INUTILISABLE

Exemple 3: Q) CZ../QMDCH/IV/NBO/A/000/999/XXXXNYYYYYW005
E) THR 32 IS DISPLACED BY 4400FT
FIRST 4400FT RWY 32 CLSD DUE CONST.
LDG/TKOF RWY 14 NOT AUTH. LDG RWY 32 NOT AUTH.

```
WITH RWY 32 SHORTENED, DECLARED DIST CHANGED TO:
RWY 32 TORA 3300 TODA 4284 ASDA 3300 LDA NOT USABLE

FR:
THR 32 EST DECALE DE 4400FT.
PREMIERS 4400FT RWY 32 CLSD CAUSE CONST.
LDG/TKOF RWY 14 NON AUTH. LDG RWY 32 NON AUTH
AVEC RWY 32 RACCOURCIE, DIST DECLAREES CHANGENT A:
```

5.2.3.4 Réduction de la largeur d'une piste

Un NOTAM peut être émis lorsqu'une piste est fermée sur sa longueur, réduisant ainsi sa largeur. Si elle est connue, la raison de la fermeture partielle (p. ex. réfection du revêtement) est incluse. Toute restriction, s'il y a lieu, concernant notamment la taille ou le poids des aéronefs est également incluse. S'ils sont fournis, des renseignements sur le balisage lumineux et les marques temporaires sont inclus. La locution `LARGEUR UTILISABLE REDUITE A XXXFT` (`USABLE WIDTH REDUCED TO XXXFT` en anglais) est utilisée et le mot LARGEUR n'est pas abrégé.

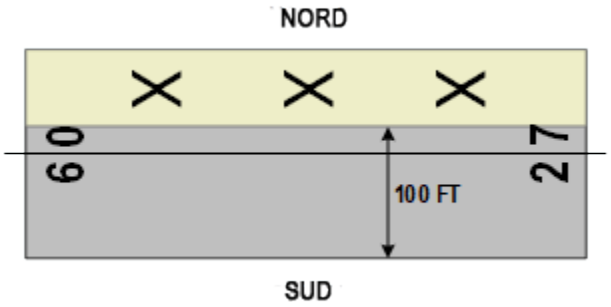


Figure 27 : Fermeture partielle de piste (largeur réduite)

Exemple :

```
Q) CZ../QMRLL/IV/NBO/A/000/999/XXXXNYYYYYW005
E) RWY 09/27 USABLE WIDTH REDUCED TO 100FT. NORTH 50FT CLSD FULL
   LENGTH DUE RESURFACING. REMAINING WIDTH NOT AVBL TO ACFT WITH A
   WINGSPAN GREATER THAN XXFT. TEMPO REDL INSTALLED.

   FR:
   RWY 09/27 LARGEUR UTILISABLE REDUITE A 100FT.
   50FT COTE NORD CLSD PLEINE LONGUEUR CAUSE SURFACAGE DU
   REVETEMENT. LARGEUR RESTANTE NON AVBL AUX ACFT AVEC ENVERGURE
   PLUS GRANDE QUE XXFT. REDL TEMPO INSTALLES
```

5.2.3.5 Travaux sur piste

Un NOTAM peut être émis pour des travaux sur une piste lorsque la piste n'est pas fermée. Identifier la piste où les travaux sont en cours, et décrire la nature des travaux[15]. Si la piste est fermée par l'exploitant d'aérodrome, se référer à la section 5.2.3.1.

Voici des exemples de différents scénarios possibles et des NOTAM qui y sont associés.

[15] Seul un NOTAM RSC doit être émis pour identifier les opérations de déneigement ou de déglaçage. Une remarque peut être incluse dans le NOTAM RSC pour préciser que des opérations de déblaiement/balayage sont en cours.

Pour les aérodromes où un préavis par voie de communication radio peut être fourni au personnel sur la piste, on peut aviser les pilotes par NOTAM du type de travaux effectués. Le NOTAM doit stipuler le moyen par lequel il faut donner le préavis et le temps requis pour libérer la piste.

Exemple 1 :
```
Q) CZ../QMRAR/IV/NBO/A/000/999/XXXXNYYYYYW005
E) PAINTING RWY 02/20. RWY AVBL 15MIN PN UNIVERSAL COM (UNICOM) 123.5MHZ

   FR:
   PEINTURE RWY 02/20. RWY AVBL 15MIN PN COM UNIVERSELLES (UNICOM)
   123.5MHZ
```

Pour les aérodromes sans installations permettant de communiquer par radio un préavis au personnel sur la piste, on peut aviser les pilotes par NOTAM du type de travaux effectués. Un avertissement peut être ajouté au NOTAM pour inciter les pilotes à vérifier que la piste est libre d'obstruction avant de se poser. L'expression `ACTIVEZ BALISAGE LUMINEUX D'AD TELECOMMANDE (ARCAL) xx MIN AVANT LDG (ou) ETA` (`ACTIVATE ACFT RDO CTL AD LGT (ARCAL) xxMIN PRIOR TO LDG (or) ETA` en anglais) peut être ajoutée à l'exemple ci-dessous.

Exemple 2 :
```
Q) CZ../QMRHW/IV/NBO/A/000/999/XXXXNYYYYYW005
E) CRACKFILLING RWY 12/30. VERIFY RWY UNOBSTRUCTED PRIOR TO LDG

   FR:
   COLMATAGE RWY 12/30. VERIFIER RWY LIBRE D'OBST AVANT
   DE SE POSER
```

Exemple 3 :
```
Q) CZ../QMRHW/IV/NBO/A/000/999/XXXXNYYYYYW005
E) MAINT CREW AND EQPT RWY 12/30. ACTIVATE ACFT RDO CTL AD LGT
   (ARCAL) 15MIN PRIOR TO LDG.

   FR:
   EQUIPE DE MAINT ET EQPT RWY 12/30. ACTIVEZ BALISAGE LUMINEUX D'AD
   TELECOMMANDE (ARCAL) 15MIN AVANT LDG.
```

5.2.3.6 Restriction pour décollage et atterrissage (généralités)

On émet un NOTAM si le décollage ou l'atterrissage n'est pas autorisé sur une piste donnée. Le texte du NOTAM indique la piste en cause et, si elle est fournie, la raison de la restriction. L'emploi de cette phraséologie suppose que la piste est toujours ouverte. S'il est interdit de décoller et d'atterrir aux deux extrémités d'une piste, la piste est alors fermée et le NOTAM se lit comme suit : `RWY XX/YY CLSD`.

Exemples :
```
Q) CZ../QMRLT/IV/NBO/A/000/999/XXXXNYYYYYW005
E) TKOF RWY 09 NOT AUTH DUE CONST

   FR:
   TKOF RWY 09 NON AUTH CAUSE CONST

E) LDG RWY 18 NOT AUTH

   FR:
   LDG RWY 18 NON AUTH

E) TKOF RWY 06L AND 24R NOT AUTH WHEN RVR BLW 1200FT

   FR:
   TKOF RWY 06L ET 24R NON AUTH LORSQUE RVR BLW 1200FT
```

5.2.4 Seuil de piste

5.2.4.1 Décalage du seuil (avec distances déclarées publiées)

Si le seuil est décalé, le NOTAM indique la position du seuil décalé, décrit l'obstacle à l'origine du décalage (y compris la position par rapport au seuil et les hauteurs AGL et AMSL) et précise les distances déclarées révisées.

Exemple 1 :
```
Q) CZ../QMDCH/IV/NBO/A/000/999/XXXXNYYYYYW005
E) THR XX DISPLACED BY 2500FT DUE CRANE 500FT BFR THR XX AND 50FT
   NW EXTENDED RCL 60FT AGL 303FT AMSL. LGTD.
   WITH RWY XX LDG LENGTH REDUCED, DECLARED DIST CHANGED TO:
   RWY XX TORA 9000 TODA 9984 ASDA 9000 LDA 6500
   RWY YY TORA 9000 TODA 9000 ASDA 9000 LDA 9000

   FR:
   THR XX DECALE DE 2500FT CAUSE GRUE 500FT BFR THR XX ET 50FT
   NW PROLONGEMENT DE RCL 60FT AGL 303FT AMSL. LGTD.
   AVEC LONGUEUR LDG REDUITE RWY XX, DIST DECLAREES CHANGENT A:
   RWY 06 TORA 9000 TODA 9984 ASDA 9000 LDA 6500
   RWY 24 TORA 9000 TODA 9000 ASDA 9000 LDA 9000
```

S'il n'y a aucun changement aux distances déclarées pour un sens de piste, on indique « AUCUN CHANGEMENT » pour ce sens de piste. Si les distances déclarées changent à une date ultérieure, on doit émettre un nouveau NOTAM (NOTAMN) indiquant les distances déclarées pour les deux sens de piste.

Exemple 2:
```
Q) CZ../QMDCH/IV/NBO/A/000/999/XXXXNYYYYYW005
E) THR XX IS DISPLACED BY 1000FT.
   FULL RWY LENGTH AVBL 30MIN PN 555-111-2222.
   WITH RWY XX LDG LENGTH REDUCED, DECLARED DIST CHANGED TO:
   RWY XX TORA 5000 TODA 5600 ASDA 5000 LDA 5000
   RWY YY NO CHANGE

   FR:
   THR XX EST DECALE DE 1000FT.
   PLEINE LONGUEUR RWY AVBL 30MIN PN 555-111-2222.
   AVEC LONGUEUR LDG REDUITE RWY XX, DIST DECLAREES CHANGENT A:
   RWY XX TORA 5000 TODA 5600 ASDA 5000 LDA 5000
   RWY YY AUCUN CHANGEMENT
```

5.2.4.2 Décalage du seuil (sans distances déclarées publiées)

Le NOTAM indique la position du seuil décalé et décrit l'obstacle causant le décalage (y compris la position par rapport au seuil et les hauteurs AGL et AMSL).

Exemple :
```
Q) CZ../QMTCM/IV/NBO/A/000/999/…
E) THR XX IS DISPLACED BY 500FT DUE OBST 1000FT BFR THR XX ON
   EXTENDED RCL. 70FT AGL 920FT AMSL. NOT LGTD. USEABLE RWY
   LDG LENGTH CHANGED TO 2300FT.

   FR:
   THR XX EST DECALE DE 500FT CAUSE OBST 1000FT BFR THR XX SUR LE
   PROLONGEMENT DERCL. 70FT AGL 920FT AMSL. NON LGTD.
   LONGUEUR UTILISABLE DE LDG RWY XX CHANGE A 2300FT.
```

5.2.4.3 Décalage du seuil (au-delà d'une fermeture partielle)

Si une partie de la piste est fermée et que le seuil de la partie fermée est décalé davantage, le NOTAM doit indiquer :

- la longueur de la partie fermée;
- la position du seuil décalé davantage;
- une description de l'obstacle causant le nouveau décalage (y compris la position par rapport au seuil et les hauteurs AGL et AMSL);
- les distances déclarées (s'il y a lieu);
- le cas échéant, une brève description des marques.

Exemple :

```
Q) CZ../QMDCH/IV/NBO/A/000/999/XXXXNYYYYYW005
E) THR YY FURTHER DISPLACED BY 1000FT DUE
   CRANE ON CLSD PORTION OF RWY 30FT AGL 151FT AMSL. NOT LGTD.
   FIRST 1000FT RWY YY CLSD.
   WITH RWY XX/YY SHORTENED, DECLARED DIST CHANGED TO:
   RWY XX TORA 11675 TODA 11675 ASDA 11675 LDA 11675
   RWY YY TORA 11675 TODA 12659 ASDA 11675 LDA 10675

   FR:
   THR YY DECALE DE 1000FT ADDITIONNELS A CAUSE GRUE SUR PORTION CLSD DE RWY
   30FT AGL 151FT AMSL. NON LGTD.
   PREMIERS 1000FT RWY YY CLSD.
   AVEC RWY XX/YY RACCOURCIE, DIST DECLAREES CHANGENT A:
   RWY XX TORA 11675 TODA 11675 ASDA 11675 LDA 11675
   RWY YY TORA 11675 TODA 12659 ASDA 11675 LDA 10675
```

5.2.4.4 Nouveau décalage du seuil (au-delà du seuil décalé publié)

Si un seuil est décalé au-delà du seuil décalé publié, le NOTAM est rédigé selon l'exemple suivant :

Exemple :

```
Q) CZ../QMDCH/IV/NBO/A/000/999/XXXXNYYYYYW005
E) THR YY FURTHER DISPLACED BY 200FT BEYOND PUBLISHED DTHR DUE CRANE
   500FT BFR THR YY ON EXTENDED RCL 38FT AGL 592FT AMSL (TOTAL DISPLACEMENT XXXFT).
   MARKED BY ORANGE CONES AND LGTD BOTH SIDES RWY. FULL RWY LENGTH AVBL 10MIN PN
   122.5MHZ
   WITH RWY YY LDG LENGTH REDUCED, DECLARED DIST CHANGED TO:
   RWY XX TORA 10775 TODA 10775 ASDA 10775 LDA 10640
   RWY YY TORA 10775 TODA 12104 ASDA 10775 LDA 10090

   FR:
   THR YY DECALE DE 200FT ADDITIONNELS AU-DELA DU DTHR PUBLIE CAUSE GRUE
   500FT AVANT THR YY SUR PROLONGEMENT RCL. 38FT AGL 592FT AMSL.
   SIGNALE PAR BALISES ORANGES ET FEUX DE BARRE DE FLANC DE CHAQUE
   COTE DE LA RWY. PLEINE RWY LONGUEUR AVBL 10MIN PN 122.5MHZ.
   AVEC LONGUEUR LDG REDUITE RWY YY, DIST DECLAREES CHANGENT A:
   RWY XX TORA 10775 TODA 10775 ASDA 10775 LDA 10640
   RWY YY TORA 10775 TODA 12104 ASDA 10775 LDA 10090
```

5.2.5 Dispositif d'arrêt d'aéronef

On émet un NOTAM en cas de panne d'un dispositif d'arrêt d'aéronef. Le texte fait référence au seuil le plus proche de l'endroit où le câble est situé.

Exemple 1 :
```
Q) CZ../QMHAS/IV/NBO/A/000/999/XXXXNYYYYYW005
E) RAG 11 U/S

   FR:
   RAG 11 U/S
```

On émet également un NOTAM en cas d'installation temporaire d'un câble d'arrêt. Le modèle de câble doit être mentionné.

Exemple 2 :
```
Q) CZ../QMHCS/IV/NBO/A/000/999/XXXXNYYYYYW005
E) RAG (TYPE BAK-12) 1500FT FM THR 12

   FR:
   RAG (MODELE BAK-12) 1500FT DU THR 12
```

5.2.6 Voie de circulation

Un NOTAM peut être émis en cas de fermeture totale ou partielle d'une voie de circulation. Lorsqu'une voie de circulation est fermée, les intersections de voies de circulation avec la voie fermée sont disponibles à moins d'indication contraire. Le motif de la fermeture, s'il est connu, peut être inclus.

Les diverses manières de décrire la fermeture de voies de circulation ne se limitent pas aux exemples ci-dessous.

Exemple 1 :
```
Q) CZ../QMXLC/IV/M/A/000/999/XXXXNYYYYYW005
E) TWY A CLSD

   FR:
   TWY A CLSD
```

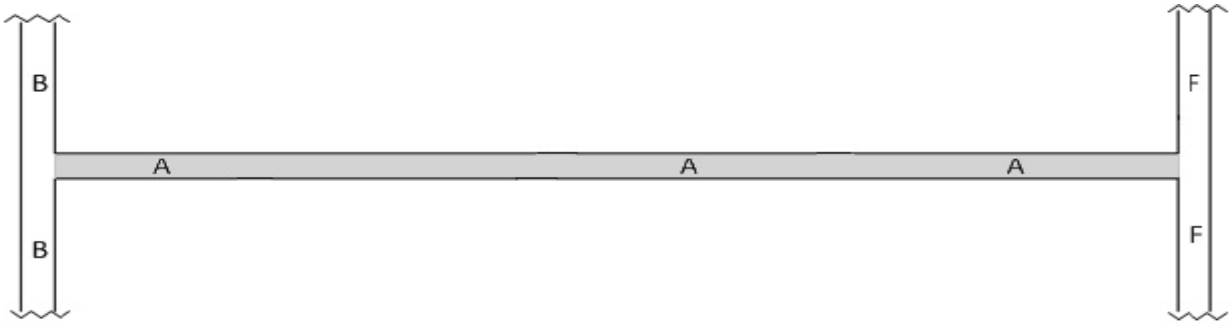


Figure 28 : Représentation graphique du NOTAM pour l'exemple 1

Exemple 2 :
```
Q) CZ../QMXLC/IV/M/A/000/999/XXXXNYYYYYW005
E) TWY A CLSD

   FR:
   TWY A CLSD
```

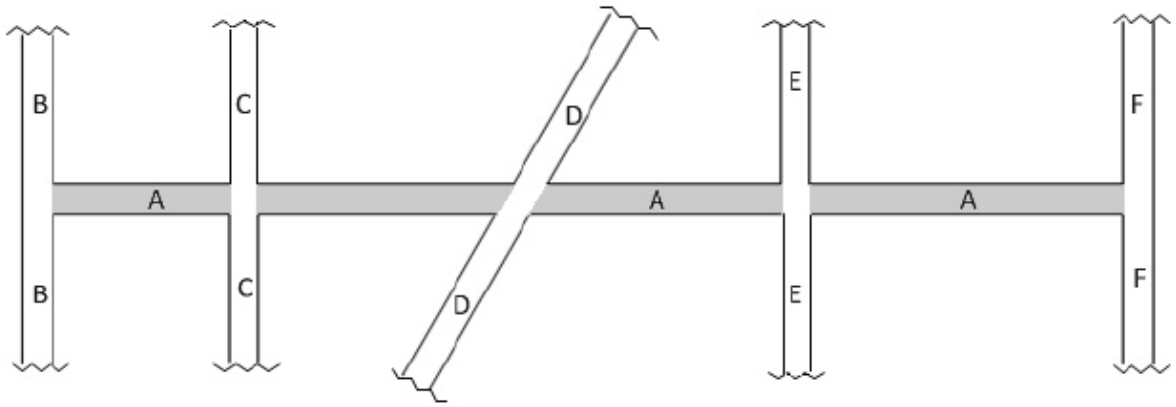


Figure 29 : Représentation graphique du NOTAM pour l'exemple 2

Exemple 3 :
```
Q) CZ../QMXLC/IV/M/A/000/999/XXXXNYYYYYW005
E) TWY A CLSD BTN TWY B AND TWY C.
   TWY A CLSD BTN TWY E AND TWY F.

   FR:
   TWY A BTN TWY B ET TWY C CLSD
   TWY A BTN TWY E ET TWY F CLSD
```

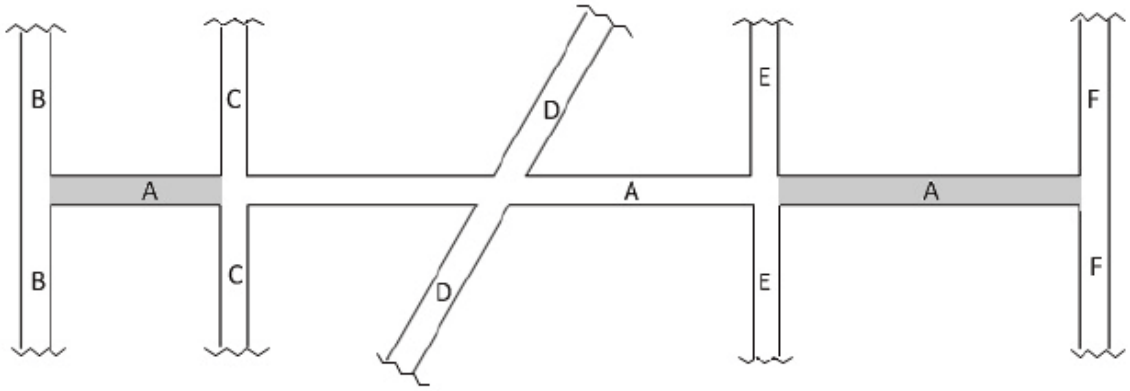


Figure 30 : Représentation graphique du NOTAM pour l'exemple 3

Quand plusieurs voies de circulations et portions de voies de circulation sont fermées pendant la même période, un NOTAM, qui indique les fermetures complètes en premier puis les fermetures partielles, est émis.

ATTENTION : Si plusieurs sections d'une ou de plusieurs voies de circulation sont fermées, le NOTAM peut devenir incompréhensible et porter à confusion. Si les fermetures sont planifiées, on peut envisager la publication d'un supplément d'AIP qui illustre les fermetures sans ambiguïté.

5.2.7 Aire d'attente

Un NOTAM peut être émis en cas de fermeture d'une aire d'attente.

Exemple :
```
Q) CZ../QMULC/IV/NBO/A/000/999/XXXXNYYYYYW005
E) HOLDING BAY 06 CLSD

   FR:
   AIRE D'ATTENTE 06 CLSD
```

5.2.8 Aire de trafic

Un NOTAM peut être émis en cas de fermeture d'une aire de trafic.

Exemple :
```
Q) CZ../QMNLC/IV/NBO/A/000/999/XXXXNYYYYYW005
E) APN CLSD

   FR:
   APN CLSD

E) APN II CLSD

   FR:
   APN II CLSD
```

5.2.9 Unité de Services de la circulation aérienne (ATS)

5.2.9.1 Évacuation, fermeture temporaire ou relocalisation d'une unité ATS

On doit émettre un NOTAM lorsqu'une unité ATS est évacuée, temporairement fermée ou relocalisée, ou pour toute autre circonstance inhabituelle causée par un même facteur. La cause est alors spécifiée dans le NOTAM. S'il s'agit NOTAM d'un pour une unité temporairement fermée ou relocalisée, l'endroit doit être précisée dans le NOTAM. Se référer à la section 11.

Le NOTAM doit faire état de tous les services et aménagements touchés.

Code Q : l'un des codes de sujet suivants doit être sélectionné en function de l'unité concernée :

- ST – Tour de contrôle (TWR)
- SE – Centre d'information de vol (FIC)
- SS – Service d'information de vol (FSS)
- SC – Centre de contrôle régional (ACC)

S'il y a un balisage lumineux d'approche à haute intensité pour une piste donnée et qu'il est hors d'usage ou que le niveau d'intensité ne peut pas être modifié, le NOTAM doit indiquer `APPLIQUER LA PROC POUR LGT APCH HAUTE INTST NON OPERATIONNEL` et se référer à l'article 2.22.4 de la partie AD de l'*AIP Canada* – *Balisage lumineux d'approche à haute intensité non opérationnel* (se reporter à la section 5.7.5 – *Balisage lumineux d'approche* pour obtenir plus de détails).

FSS

Un NOTAM est émis, sous l'indicateur de l'aérodrome où l'unité FSS est située, et les limites inférieure et supérieure et le rayon équivalent à la zone d'utilisation de la fréquence obligatoire à moins qu'il n'y ait des

NAVAID non surveillées (exception faite d'un LOC, d'un ILS et d'un DME associé à un ILS), auquel cas le rayon est au minimum 25 NM. Le code sujet « SS – Service d'information de vol (FSS) » est utilisé.

Des NOTAM supplémentaires sur la perte du RAAS sont émis si les services à ces emplacements sont également touchés (consultez la section 5.6.6.5 – *RAAS RCO et DRCO*). Se référer à la section 11.

Exemple 1 :
```
N1003/19 NOTAMN
Q) CZUL/QSSLC/IV/NBO/ AE/000/040/4812N07850W005
A) CYUY B) AAMMJJHHMM C) AAMMJJHHMMEST
E) ROUYN-NORANDA (CYUY) FSS CLSD.
   ALL AD LGT ON CONTINUOUSLY INTST 3.
   APPLY PROC FOR HIGH INTST APCH LGT INOPERATIVE (AIP AD 2.22.4).
   PRE-TAXI CLEARANCE (PTC) NOT AVBL, IFR DEP CLEARANCE CTC MONTREAL ACC
   1-800-633-1353.
   FREQ UNMONITORED: 122.2MHZ AND 121.5MHZ.
   METAR NOT AVBL. ST-HUBERT RVR 24R NOT AVBL, VAL D'OR RVR 18 NOT AVBL.
   REMOTE AD ADVISORY SVC (RAAS) NOT AVBL:
   MONTREAL/ST-HUBERT (CYHU) 118.4MHZ.
   REMOTE AD ADVISORY SVC (RAAS) AND PRE-TAXI CLEARANCE (PTC) NOT AVBL:
   VAL-D'OR (CYVO) 118.5MHZ.

   FR:
   FSS DE ROUYN-NORANDA (CYUY) CLSD.
   TOUT LGT AD CONTINUELLEMENT ALLUME INTST 3.
   APPLIQUER LA PROC POUR LGT APCH DE HAUTE INTST NON OPERATIONNEL (AIP AD 2.22.4).
   AUTORISATION AVANT DE CIRCULER (PTC) NON AVBL, AUTH DEP IFR CTC ACC MONTREAL 1-
   800-633-1353.
   FREQ SANS SURVEILLANCE: 122.2MHZ ET 121.5MHZ.
   METAR NON AVBL. ST-HUBERT RVR 24R NON AVBL, VAL D'OR RVR 18 NON AVBL.
   SVC CONSULTATIF TELECOMMANDE D'AD (RAAS) NON AVBL: MONTREAL/ST-HUBERT (CYHU)
   118.4MHZ. SVC CONSULTATIF TELECOMMANDE D'AD (RAAS) ET AUTORISATION AVANT DE
   CIRCULER (PTC) NON AVBL: VAL-D'OR (CYVO) 118.5MHZ
```

Exemple 2 :
```
N1009/19 NOTAMN
Q) CZQM/QSSLC/IV/NBO/AE/000/030/4726N06147W025
A) CYGR B) AAMMJJHHMM C) AAMMJJHHMMEST
E) ILES-DE-LA-MADELEINE (CYGR) FSS CLSD.
   AD LGT AVBL WITH ACFT RDO CTL AD LGT (ARCAL).
   PRE-TAXI CLEARANCE (PTC) NOT AVBL, IFR DEP CLEARANCE CTC MONCTON ACC 134.35MHZ.
   FREQ UNMONITORED: 123.15MHZ, 121.5MHZ AND 243.0MHZ.
   METAR AND RVR NOT AVBL.

   FR:
   FSS DE ILES-DE-LA-MADELEINE (CYGR) CLSD.
   LGT AD AVBL AVEC BALISAGE LUMINEUX D'AD TELECOMMANDE (ARCAL).
   AUTORISATION AVANT DE CIRCULER (PTC) NON AVBL, AUTH DEP IFR CTC ACC MONCTON
   134.35MHZ.
   FREQ SANS SURVEILLANCE: 123.15MHZ, 121.5MHZ ET 243.0MHZ.
   METAR ET RVR NON AVBL.
```

Exemple 3 :
```
N1005/19 NOTAMN
Q) CZUL/QSSLC/IV/NBO/ AE/000/032/4837N06812W005
A) CYYY B) AAMMJJHHMM C) AAMMJJHHMMEST
E) MONT-JOLI (CYYY) FSS CLSD.
   ALL AD LGT ON CONTINUOUSLY INTST 3.
   APPLY PROC FOR HIGH INTST APCH LGT INOPERATIVE (AIP AD 2.22.4).
   PRE-TAXI CLEARANCE (PTC) NOT AVBL, IFR CLEARANCE CTC MONTREAL ACC 134.65MHZ OR
   1-800-633-1353.
   FREQ UNMONITORED: 122.1MHZ AND 121.5MHZ.
```

```
METAR AND RVR 06 NOT AVBL. BAIE-COMEAU RVR 10 NOT AVBL.
REMOTE AD ADVISORY SVC (RAAS) AND PRE-TAXI CLEARANCE (PTC) NOT AVBL:
BAIE-COMEAU (CYBC) 118.3MHZ,
GASPE (MICHEL-POULIOT) (CYGP) 122.3MHZ
REMOTE AD ADVISORY SVC (RAAS) NOT AVBL:
LOURDES-DE-BLANC-SABLON (CYBX) 122.0MHZ.

FR:
FSS DE MONT-JOLI (CYYY) CLSD.
TOUT LGT AD CONTINUELLEMENT ALLUMES INTST 3.
APPLIQUER LA PROC POUR LGT APCH DE HAUTE INTST NON OPERATIONNEL
(AIP AD 2.22.4).
AUTORISATION AVANT DE CIRCULER (PTC) NON AVBL, AUTH IFR CTC ACC MONTREAL
134.65MHZ OU 1-800-633-1353.
FREQ SANS SURVEILLANCE: 122.1MHZ ET 121.5MHZ.
METAR ET RVR 06 NON AVBL. BAIE-COMEAU RVR 10 NON AVBL.
SVC CONSULTATIF TELECOMMANDE D'AD (RAAS) ET AUTORISATION AVANT DE CIRCULER (PTC)
NON AVBL:
BAIE-COMEAU (CYBC) 118.3MHZ,
GASPE (MICHEL-POULIOT) (CYGP) 122.3MHZ
SVC CONSULTATIF TELECOMMANDE D'AD (RAAS) NON AVBL:
LOURDES-DE-BLANC-SABLON (CYBX) 122.0MHZ.
```

Exemple 4 :

```
N1025/19 NOTAMN
Q) CZUL/QSSLC/IV/NBO/AE/000/999/5013N06616W005
A) CYZV B) AAMMJJHHMM C) AAMMJJHHMMEST
E) SEPT-ILES (CYZV) FSS EVACUATED.
   ALL REDL AND ALS 09 ON CONTINUOUSLY INTST 5.
   APPLY PROC FOR HIGH INTST APCH LGT INOPERATIVE (AIP AD 2.22.4).
   FREQ UNMONITORED: 118.1MHZ, 121.5MHZ AND 243.0MHZ.
   ATIS U/S.
   RVR 09 NOT AVBL

   FR:
   FSS DE SEPT-ILES (CYZV) EVACUEE.
   TOUTES REDL ET ALS 09 CONTINUELLEMENT ALLUMES INTST 5.
   APPLIQUER LA PROC POUR LGT APCH HAUTE INTST NON OPERATIONNEL
   (AIP AD 2.22.4).
   FREQ SANS SURVEILLANCE: 118.1MHZ, 121.5MHZ ET 243.0MHZ.
   ATIS U/S.
   RVR 09 NON AVBL
```

Exemple 5 :

```
N1025/19 NOTAMN
Q) CZUL/QSSLC/IV/NBO/AE/000/040/4803N07747W005
A) CYVO B) AAMMJJHHMM C) AAMMJJHHMMEST
E) VAL-D'OR (CYVO) FSS CLSD.
   AD LGT AVBL WITH ACFT RDO CTL AD LGT (ARCAL).
   PRE-TAXI CLEARANCE (PTC) NOT AVBL, IFR DEP CLEARANCE CTC MONTREAL ACC
   1-800-633-1353.
   FREQ UNMONITORED: 118.5MHZ, 121.5MHZ AND 243.0MHZ.
   RVR 18 NOT AVBL.
   REMOTE AD ADVISORY SVC (RAAS) NOT AVBL: CHIBOUGAMAU (CYMT) 122.0MHZ.


   FR:
   FSS DE VAL-D'OR (CYVO) CLSD.
   LGT AD AVBL AVEC BALISAGE LUMINEUX D'AD TELECOMMANDE (ARCAL).
   AUTORISATION AVANT DE CIRCULER (PTC) NON AVBL, AUTH DEP IFR CTC ACC MONTREAL 1-
   800-633-1353.
```

```
FREQ SANS SURVEILLANCE: 118.5MHZ, 121.5MHZ ET 243.0MHZ.
RVR 18 NON AVBL.
SVC CONSULTATIF TELECOMMANDE D'AD (RAAS) NON AVBL: CHIBOUGAMAU (CYMT) 122.0MHZ.
```

FIC

Le NOTAM est émis sous l'indicateur de la ou des FIR concernées. Le code de sujet « SE – Centre d'information de vol (FIC) » est utilisé. Les limites inférieure et supérieure et le rayon sont 000/999 et 999 respectivement.

De multiples NOTAM peuvent être requis si plusieurs FIR sont concernées et qu'elles se trouvent dans des régions NOTAM différentes. Se référer à la section 11

Exemple :
```
H9999/99 NOTAMN
Q) CZXX/QSELC/IV/NOB/E/000/999/5243N05321W999
A) CZUL CZQM CZQX B) AAMMJJHHMM C) AAMMJJHHMM
E) QUEBEC FIC EVACUATED. ALL QUEBEC RDO REMOTE COM OUTLET (RCO) AND DIAL-UP
   REMOTE COM OUTLET (DRCO) UNMONITORED. ALL PILOTS ON A VFR FLT PLAN OR
   ITINERARY AND CLOSING WITH QUEBEC FIC SHOULD CTC
   LONDON FIC 1-866-541-4104.
   PILOT BRIEFING SVC IN FRENCH NOT AVBL.

   FR: FIC DE QUEBEC EVACUE. TOUTES INSTALLATIONS RDO TELECOMMANDEES (RCO) ET
   INSTALLATIONS RDO TELECOMMANDEES A COMPOSITION (DRCO) DE QUEBEC RDO
   SANS SURVEILLANCE. LES PILOTES SUR UN PLAN OU UN ITINERAIRE DE VOL VFR ET
   FERMANT AVEC FIC DE QUEBEC DOIVENT CTC
   FIC DE LONDON 1-866-541-4104 EN ANGLAIS.
   SVC D'EXPOSE AU PILOTE EN FRANCAIS NON AVBL.
```

Tour de contrôle

En cas de fermeture imprévue d'une tour de contrôle, une unité doit établir une fréquence obligatoire en communiquant avec Transports Canada (TC).

Lorsqu'une zone de contrôle est désignée comme zone de contrôle de classe C ou de classe D et que l'unité ATS est évacuée, il doit y avoir un énoncé désignant cette zone de contrôle comme espace aérien de classe E.

Le NOTAM est émis sous l'indicateur de l'aérodrome concerné. Le code de sujet « ST – Tour de contrôle (TWR) » est utilisé. Les limites inférieure et supérieure et le rayon équivalent à la zone de contrôle qui s'applique à moins qu'il n'y ait des NAVAID non surveillées (exception faite d'un LOC, d'un ILS et d'un DME associé à un ILS), auquel cas le rayon est au minimum 25 NM. Se référer à la section 11.

Exemple 1:
```
(NXXXX/23 NOTAMN
Q) CZUL/QSTLC/IV/NBO/AE/000/040/4831N07103W005
A) CYRC B) AAMMJJHHMM C) AAMMJJHHMM EST
E) DUE TO <raison> [optional]
   ST-HONORE (CYRC) TWR CLSD. MF PROC APPLY ON 118.4MHZ.
   THE CTL ZONE SURROUNDING CYRC IS DESIGNATED CLASS E AIRSPACE.
   IFR AND VFR ARE USING AIRSPACE.
   IFR DEP CLEARANCE ARE CANCELLED.
   IFR DEP CLEARANCE CTC BAGOTVILLE TERMINAL 1-888-813-8508.
```

```
FREQ UNMONITORED: 118.4MHZ, 121.9MHZ AND 121.5MHZ.
FOR INFO ATIS 124.95MHZ OR 134.8MHZ.

FR: A CAUSE DE <raison> [optionnel]
LA TWR DE ST-HONORE (CYRC) CLSD. APPLIQUER PROC MF SUR 118.4MHZ.
LA ZONE DE CTL AUTOUR DE CYRC EST DESIGNEE ESPACE AERIEN DE CLASSE E.
LES ACFT IFR ET VFR EVOLUENT DANS L'ESPACE AERIEN.
AUTH DE DEP IFR SONT ANNULEES.
AUTH DEP IFR CTC TERMINAL DE BAGOTVILLE 1-888-813-8508.
FREQ SANS SURVEILLANCE: 118.4MHZ, 121.9MHZ ET 121.5MHZ.
POUR INFO ATIS 124.95MHZ OU 134.8MHZ.
```

Exemple 2 :

```
H1009/19 NOTAMN
Q) CZUL/QSTLT/IV/NBO/ AE/000/035/4647N07124W/007
A) CYQB B) AAMMJJHHMM C) AAMMJJHHMMEST
E) QUEBEC/JEAN LESAGE INTL (CYQB) TWR RELOCATED TO 464727N 0712300W
   (AQI ADMINISTRATIVE BUILDING).
   TWR VISUAL SIGNALS AND SURVEILLANCE SVC NOT AVBL WITHIN CYQB CTL ZONE.
   FREQ UNMONITORED: 121.5MHZ, 236.6MHZ, 243.0MHZ AND 250.0MHZ.
   ATIS U/S.
   ALTIMETER, WIND INFO AND RVR NOT AVBL.
   TWY B EAST OF B2, TWY D EAST OF B, TWY A, E, D1, D2, D3 AND RWY 06/24 EAST OF
   RWY 11/29 NOT VISIBLE FM LOCATION.

   FR:
   LA TWR DE QUEBEC/JEAN LESAGE INTL (CYQB) RELOCALISEE A 464727N 0712300W (BLDG
   ADMINISTRATIF AQI).
   SIGNAUX VISUELS TWR ET SVC DE SURVEILLANCE NON AVBL DANS LA ZONE DE CTL DE CYQB.
   FREQ SANS SURVEILLANCE: 121.5MHZ, 236.6MHZ, 243.0MHZ ET 250.0MHZ.
   ATIS U/S.
   RVR, INFO ALTIMETRE ET VENT NON AVBL.
   TWY B EST DE B2, TWY D EST DE B, TWY A, E, D1, D2, D3 ET RWY 06/24 EST DE RWY
   11/29 NON VISIBLE DE L'EMPLACEMENT.
```

ACC

Le NOTAM est émis sous l'indicateur de la FIR pertinente. Le code de sujet « SC » est utilisé. Les limites inférieure et supérieure et le rayon sont 000/999 et 999 respectivement. Se référer à la section 11.

Évacuation possible

```
HXXXX/20 NOTAMN
Q) CZUL/QSCLT/I/NBO/E/000/999/5440N06941W999
A) CZUL B) AAMMJJHHMM C) AAMMJJHHMMEST
E) EVACUATION OF MONTREAL ACC POSSIBLE.
   IFR AIRBORNE ACFT WITHIN MONTREAL (CZUL) FIR EXP ALTERNATE
   RTE AND/OR ALT.
   IFR DEP NOT AUTH WITHIN CZUL FIR.
   ALL OTHER IFR ACFT REQUESTED TO REMAIN CLEAR OF CLASS A, B, C, D, AND E AIRSPACE
   WITHIN CZUL FIR.

   FR: EVACUATION POSSIBLE DE L'ACC DE MONTREAL.
   ACFT IFR EN VOL A L'INTERIEUR DE LA FIR DE MONTREAL (CZUL) EXP RTE ET/OU ALT
   DIFFERENTE. DEP IFR NON AUTH A L'INTERIEUR DE FIR DE CZUL.
   TOUS AUTRES ACFT IFR DEVRAIENT RESTER A L'ECART DE L'ESPACE AERIEN
   DE CLASSE A, B, C, D ET E A L'INTERIEUR DE FIR DE CZUL.
```

Évacuation en cours

```
HXXXX/20 NOTAMN
Q) CZUL/QSCLT/I/NBO/E/000/999/5440N06941W999
A) CZUL B) AAMMJJHHMM C) AAMMJJHHMMEST
E) MONTREAL ACC IS EVACUATING.
   IFR AIRBORNE ACFT WITHIN MONTREAL (CZUL) FIR CONTINUE TO DEST AT LAST ASSIGNED
   ALT AND RTE AND CTC NEXT CTL AGENCY.
   IFR ACFT ARR AD WITHIN CZUL FIR CONTINUE TO DEST
   AT LAST ASSIGNED ALT AND RTE AND CTC TWR OR FSS.
   IFR DEP NOT AUTH WITHIN CZUL FIR.
   ALL OTHER IFR ACFT REQUESTED TO REMAIN CLEAR OF CLASS A, B C, D, AND E
   AIRSPACE WITHIN CZUL FIR.

   FR: EVACUATION DE L'ACC DE MONTREAL
   ACFT IFR EN VOL A L'INTERIEUR DE LA FIR DE MONTREAL (CZUL) CONTINUER A DEST AUX
   DERNIERES ALT ET RTE ASSIGNEES ET CTC PROCHAINE AGENCE DE CTL.
   ACFT IFR ARR AD A L'INTERIEUR DE FIR DE CZUL CONTINUER A DEST AUX DERNIERES ALT ET
   RTE ASSIGNEES ET CTC TWR OU FSS.
   DEP IFR NON AUTH A L'INTERIEUR DE FIR DE CZUL.
   TOUS AUTRES ACFT IFR DEVRAINT RESTER A L'ECART DE L'ESPACE AERIEN DE
   CLASSE A, B, C, D ET E A L'INTERIEUR DE FIR DE CZUL.
```

Utilisation de l'emplacement de contingence – Service aux vols d'urgence ou humanitaires seulement

```
HXXXX/20 NOTAMN
Q) CZUL/QSCLT/I/NBO/E/000/999/5440N06941W999
A) CZUL B) AAMMJJHHMM C) AAMMJJHHMMEST
E) MONTREAL ACC CONTINGENCY OPS IN EFFECT.
   IFR CTL SVC AVBL TO EMERG AND HUMANITARIAN FLT ONLY.
   ALL OTHER IFR ACFT REQUESTED TO REMAIN CLEAR OF CLASS A, B, C, D, AND E AIRSPACE
   WITHIN MONTREAL (CZUL) FIR BLW FL280.

   FR: OPS DE CONTINGENCE EN COURS POUR L'ACC DE MONTREAL. SVC DE CTL IFR AVBL AUX
   FLT D'EMERG OU HUMANITAIRES SEULEMENT. TOUS AUTRES ACFT IFR DEVRAIENT DEMEURER A
   L'ECART DE L'ESPACE AERIEN DE CLASSE A, B, C, D ET E A L'INTERIEUR DE LA
   FIR DE MONTREAL (CZUL) BLW FL280.
```

Utilisation de l'emplacement de contingence – Nombre limité d'arrivées et de départs

```
HXXXX/20 NOTAMN
Q) CZUL/QSCLT/I/NBO/E/000/999/5440N06941W999
A) CZUL B) AAMMJJHHMM C) AAMMJJHHMMEST
E) MONTREAL ACC CONTINGENCY OPS IN EFFECT.
   EMERG AND HUMANITARIAN FLT ARR/DEP AD WITHIN MONTREAL (CZUL) FIR AUTH
   AT FL280 AND BLW.
   ACFT TRANSITING THROUGH CZUL FIR ONLY ARE AUTH FL290 AND ABV AND ON
   CONTINGENCY RTE LISTED IN LATEST ADVISORY.
   ALL OTHER IFR ARR/DEP PPR 555-222-1234

   FR: OPS DE CONTINGENCE EN COURS POUR L'ACC DE MONTREAL.
   FLT D'EMERG OU HUMANITAIRES ARR/DEP UN AD A L'INTERIEUR DE LA FIR DE MONTREAL
   (CZUL) SONT AUTH A FL280 ET BLW.
```

NAV CANADA Proprietary / Propriété exclusive


```
   ACFT TRAVERSANT FIR DE CZUL SONT SEULEMENT AUTH FL290 ET ABV ET SUR LES RTE DE
   CONTINGENCE PROMULGUEES DANS LE DERNIER AVIS.
   TOUS AUTRES ARR/DEP IFR PPR 555-222-1234.
```

Utilisation de l'emplacement de contingence – Nombre limité d'arrivées et de départs et aéronefs en traversée limités au FL290 et plus haut sur des routes de contingence

```
HXXXX/20 NOTAMN
Q) CZUL/QSCLT/I/NBO/E/000/999/5440N06941W999
A) CZUL B) AAMMJJHHMM C) AAMMJJHHMMEST
E) MONTREAL ACC CONTINGENCY OPS.
   IFR ACFT ARR/DEP AD WITHIN MONTREAL (CZUL) FIR AUTH AT FL280 AND BLW.
   EXPECT DLA OF 30MIN OR MORE.
   IFR TRAINING NOT AUTH.
   ACFT TRANSITING THROUGH CZUL FIR ONLY ARE AUTH FL290 AND ABV AND ON CONTINGENCY
   RTE LISTED IN LATEST ADVISORY.

   FR: OPS DE CONTINGENCE EN COURS POUR L'ACC DE MONTREAL.
   ACFT IFR ARR/DEP UN AD A L'INTERIEUR DE LA FIR DE MONTREAL (CZUL) SONT AUTH A
   FL280 ET BLW. EXP DLA DE 30MIN OU PLUS.
   ENTRAINEMENT IFR NON AUTH.
   ACFT TRAVERSANT FIR DE CZUL SEULEMENT SONT AUTH A FL290 OU ABV ET SUR LES RTE DE
   CONTINGENCE PROMULGUEES DANS LE DERNIER AVIS.
```

5.2.9.2 Unité ATS, CARS et UNICOM – Heures d'exploitation

Pour une unité ATS, un NOTAM peut être émis en cas de modification temporaire des heures d'exploitation. Pour une CARS, un NOTAM doit être émis pour indiquer quand elle est exploitée à des heures différentes des heures publiées.

S'il y a risque de malentendu, le texte indique les heures d'ouverture et de fermeture.

Si la modification doit durer une semaine ou plus, ou si le NOTAM fait référence à une modification permanente des publications, le texte n'indique que les heures où l'unité est ouverte.

Si les heures d'exploitation ne sont pas publiées, un NOTAM ne peut pas être émis pour une modification des heures d'exploitation.

Exemple 1 :
```
K1009/19 NOTAMN
Q) CZUL/QSTAH/IV/BO/A/000/030/4518N07317W005
   CYJN B) AAMM030230 C) AAMM032359
E) TWR HR OF OPS EXTENDED

   FR:
   HR D'OPS DE LA TWR PROLONGEES
```

Exemple 2 :
```
N1009/19 NOTAMN
Q) CZUL/QSFLC/IV/B/A/000/999/5918N06936W005
A) CYLA B) AAMMJJHHMM C) AAMMJJHHMM
E) COMMUNITY AD RDO STATION (CARS) CLSD.

   FR:
   STATION RADIO D'AD COMMUNAUTAIRE (CARS) CLSD.
```

Exemple 3 :
```
N1009/19 NOTAMN
Q) CZUL/QSFAH/IV/B/A/000/999/5917N06935W005
A) CYLA B) AA02041300 C) AA02282100
E) COMMUNITY AD RDO STATION HR (CARS) HR OF OPS:
   TUE FRI SAT 1300-2100.

   FR:
   HR D'OPS DE LA STATION RADIO D'AD COMMUNAUTAIRE (CARS):
   TUE FRI SAT 1300-2100.
```

Exemple 4 : Les dates de début et de fin chevauchent le changement de date pour l'heure avancée :

```
N1009/20 NOTAMN
Q) CZUL/QSFAH/IV/B/A/000/999/5632N07631W005
A) CYMU B) 2002250300 C) 2004102359
E) COMMUNITY AD RDO STATION (CARS) HR OF OPS:
   MON-FRI 1400-2000 (DAYLIGHT SAVING TIME 1300-1900).

   FR:
   HR D'OPS DE LA STATION RADIO D'AD COMMUNAUTAIRE (CARS) :
   MON-FRI 1400-2000 (HEURE AVANCEE 1300-1900)
```

5.2.10 Capacité réduite des systèmes

On doit émettre un NOTAM lorsque des limites ou des retards sont prévus en raison d'une réduction de la capacité des systèmes. Les limites ou retards anticipés maximum sont précisés. Se référer à la section 11. Le NOTAM est rédigé selon les principes suivants :

- Les codes de sujet (Q23) suivants sont utilisés :
  - AC – Zone de contrôle
  - AT – Région de contrôle terminal
  - SE – Centre d'information de vol (FIC)
  - AF – Région d'information de vol (FIR), pour les scénarios touchant d'autres espaces aériens contrôlés
- Les noms des zones de contrôles et des régions de contrôle terminal sont alignés sur ceux du Manuel des espaces aériens désignés (DAH).
- Si une zone de contrôle est touchée, les limites verticales et le rayon sont déterminés selon les dimensions de la zone de contrôle.
- Si une région de contrôle terminal est touchée, les limites verticales sont déterminées par les dimensions de la région de contrôle terminal. Le rayon quant à lui est le plus grand rayon de la région de contrôle terminal.
- Les limites verticales et le rayon de l'espace aérien combiné ou de l'ACC sont 000/999 et 999 respectivement afin de faciliter la création des modèles à moins que des valeurs plus précises puissent être établies.

La ligne Q du NOTAM est établie de la même façon qu'à la section 5.2.9.1 - *Évacuation, fermeture temporaire ou relocalisation d'une unité ATS*.

Vous trouverez ci-après certaines des expressions acceptables les plus communes pouvant être utilisées dans la case E) pour les catégories énoncées :

Limites de la capacité du système

EN RAISON DE LA CAPACITE REDUITE DU SYSTEME:

Aéronefs VFR et/ou IFR

ACFT VFR	ACFT IFR	ACFT IFR ET/OU VFR CTL
ACFT VFR CTL	ACFT VFR ET/OU IFR	

Limites et retards

CONTRAINTES EN COURS <spécifiez>	<spécifiez> EXP ACCES REFUSE POUR/AUX A L'INTERIEUR DE <spécifiez>	DLA JUSQU'A <nombre>MIN
LIMITE A <spécifiez>	<spécifiez> DEVRAIT RESTER A L'ECART DE <spécifiez>	DLA JUSQU'A <nombre>MIN POUR ENTRER DANS <spécifiez>
<spécifiez> NON AUTH	<spécifiez public visé> EXP	

Activités dans l'espace aérien

RELEVE/PHOTOGRAPHIE AERIENNE	<spécifiez public visé> TRAVERSANT <spécifiez>	ENTRAINEMENT VFR CTL
REMORQUAGE DE BANNIERE	TOUR DE VILLE TOURISTIQUE <nom>	ENTRAINEMENT VFR ET/OU IFR
SAUTS EN PARACHUTE	CIRCUITS REPETITIFS NON AUTH	POSES-DECOLLES REPETITIFS NON AUTH
ENTRAINEMENT VFR CTL ET/OU IFR	CIRCUITS REPETITIFS NON AUTH. CIRCUIT AVEC ARRET COMPLET SEULEMENT.	POSES-DECOLLES REPETITIFS NON AUTH. CIRCUIT AVEC ARRET COMPLET SEULEMENT.
CIRCUITS ET POSES-DECOLLES REPETITIFS NON AUTH	CIRCUIT AVEC ARRET COMPLET SEULEMENT	CIRCUITS ET POSES-DECOLLES REPETITIFS NON AUTH. CIRCUIT AVEC ARRET COMPLET SEULEMENT.

Descriptions de l'espace aérien

LA ZONE DE CTL ENTOURANT CYXE EST DESIGNEE ESPACE AERIEN DE CLASSE E.	ZONE DE CTL DE <nom> (indicateur d'emplacement)ESPACE AERIEN DE CLASSE <lettre>	CTA TERMINALE DE <nom> ESPACE AERIEN DE CLASSE <lettre>
A L'INTERIEUR DE / QUI ENTRENT DANS / QUI QUITTENT LA ZONE DE CTL D'OTTAWA/MACDONALD-CARTIER (CYOW)	A L'INTERIEUR DE LA FIR DE MONTREAL (CZUL) Après première apparition: A L'INTERIEUR DE FIR DE CZUL.	EXP QUITTER LA ZONE DE CTL D'OTTAWA/MACDONALD-CARTIER (CYOW) EN-DESSOUS DE <spécifiez>FT AMSL
EXP UNE RTE ET/OU ALT DIFFERENTE	CRENEAUX D'ENTRAINEMENT IFR LIMITES	ACFT VFR DOIVENT RESTER BLW <spécifiez>FT AMSL A L'INTERIEUR DE LA ZONE DE CTL D'OTTAWA/MACDONALD-CARTIER (CYOW)
ACFT IFR DOIVENT DEPOSER UN PLAN DE VOL VIA <fixe, route ou nom de procédure>	SVC DE CTL TML AUX ACFT VFR NON AVBL	<spécifiez> DEVRAIENT DEPOSER UN PLAN DE VOL A <spécifiez>FT AMSL OU BLW

Autres Information

POUR INFO CTC <spécifiez> POUR INFO ATIS <fréquence>

Capacité réduite des systèmes dans les zones de contrôle de classe C et de classe D

Lorsqu'une tour de contrôle a une capacité réduite ou doit fermer, vous devez émettre un NOTAM pour indiquer les services, les fréquences ou les NAVAID qui ne sont pas disponibles ou qui ne font pas l'objet d'une surveillance. On devrait aussi communiquer avec les exploitants d'aéroport pour les informer de la fermeture et recommander d'interrompre les vols d'entraînement. Se référer à la section 11.

Exemple 1: NXXXX/20 NOTAMN

```
Q) CZUL/QACCH/IV/NBO/AE/000/030/4517N07317W006
A) CYJN B) AAMMJJHHMM C) AAMMJJHHMMEST
E) DUE TO REDUCED SYSTEM CAPACITY:
   LIMITATIONS IN EFFECT WITHIN THE ST-JEAN (CYJN) CTL ZONE CLASS D AIRSPACE:
   VFR TRAINING EXP DLA UP TO 30MIN.

   FR: EN RAISON DE LA CAPACITE REDUITE DU SYSTEME:
   CONTRAINTES EN COURS A L'INTERIEUR DE LA ZONE DE CTL DE ST-JEAN (CYJN) ESPACE
   AERIEN DE CLASSE D:
   ENTRAINEMENT VFR EXP DLA JUSQU'A 30MIN.
```

Exemple 2: HXXXX/20 NOTAMN

```
Q) CZUL/QACCH/IV/NBO/AE/000/020/4531N07325W006
A) CYHU B) AAMMJJHHMM C) AAMMJJHHMMEST
E) DUE TO REDUCED SYSTEM CAPACITY:
```

```
LIMITATIONS IN EFFECT WITHIN THE MONTREAL/ST-HUBERT (CYHU) CTL ZONE CLASS C
AIRSPACE:
VFR ACFT REQUESTED TO REMAIN CLEAR OF THE CTL ZONE EXCEPT DEP/ARR

FR: EN RAISON DE LA CAPACITE REDUITE DU SYSTEME:
CONTRAINTES EN COURS A L'INTERIEUR DE ZONE DE CTL DE MONTREAL/ST-HUBERT
(CYHU) ESPACE AERIEN DE CLASSE D: ACFT VFR DEVRAIENT RESTER A L'ECART DE LA ZONE
DE CTL, EXC ARR/DEP.
```

Exemple 3: `HXXXX/20 NOTAMN`

```
Q) CZUL/QACCH/IV/NBO/AE/000/030/4528N07344W008
A) CYUL B) AAMMJJHHMM C) AAMMJJHHMMEST
E) DUE TO REDUCED SYSTEM CAPACITY:
   LIMITATIONS IN EFFECT WITHIN THE MONTREAL/PIERRE ELLIOTT TRUDEAU (CYUL) CTL ZONE
   CLASS C AIRSPACE: VILLE-MARIE SIGHTSEEING CITY TOUR, BANNER TOWING, AERIAL
   SURVEY/PHOTOGRAPHY AND VFR TRAINING NOT AUTH. VFR ACFT TRANSITING THROUGH CTL
   ZONE EXPECT DLA UP TO 45MIN. FOR INFO CTC 514-633-3365.

   FR: EN RAISON DE LA CAPACITE REDUITE DU SYSTEME:
   CONTRAINTES EN COURS A L'INTERIEUR DE LA ZONE DE CTL DE MONTREAL/PIERRE ELLIOTT
   TRUDEAU (CYUL) ESPACE AERIEN DE CLASSE C:
   TOUR DE VILLE TOURISTIQUE VILLE-MARIE, REMORQUAGE DE BANNIERE,
   RELEVE/PHOTOGRAPHIE AERIENNE ET ENTRAINEMENT VFR NON AUTH. ACFT VFR TRAVERSANT LA
   ZONE DE CTL EXP DLA JUSQU'A 45MIN. POUR INFO CTC
   514-633-3365.
```

Exemple 4: `HXXXX/20 NOTAMN`

```
Q) CZUL/QACCH/IV/NBO/AE/000/035/4647N07124W007
A) CYQB B) AAMMJJHHMM C) AAMMJJHHMMEST
E) DUE TO REDUCED SYSTEM CAPACITY:
   LIMITATIONS IN EFFECT WITHIN THE QUEBEC/JEAN LESAGE (CYQB) CTL ZONE CLASS C
   AIRSPACE.
   REPETITIVE CIRCUITS AND TOUCH AND GO NOT AUTH. FULL STOP CIRCUITS ONLY.

   FR: EN RAISON DE LA CAPACITE REDUITE DU SYSTEME:
   CONTRAINTES EN COURS A L'INTERIEUR DE LA ZONE DE CTL DE QUEBEC/JEAN LESAGE (CYQB)
   ESPACE AERIEN DE CLASSE C:
   CIRCUITS ET POSES-DECOLLES REPETITIFS NON AUTH. CIRCUIT ET ARRET COMPLET
   SEULEMENT.
```

Capacité réduite des systèmes dans les régions de contrôle terminal

Se référer à la section 11.

Exemple 1: `HXXXX/20 NOTAMN`

```
Q) CZUL/QATCH/IV/NBO/AE/000/999/4647N07124W070
A) CYQB B) AAMMJJHHMM C) AAMMJJHHMMEST
E) DUE TO REDUCED SYSTEM CAPACITY:
   LIMITATIONS IN EFFECT WITHIN THE QUEBEC  TERMINAL CTA CLASS C
   AIRSPACE: VFR ACFT PLANNING TO OPR ABV 2500FT AMSL EXP
```

```
ALTERNATE RTE AND/OR ALT.

FR: EN RAISON DE LA CAPACITE REDUITE DU SYSTEME:
CONTRAINTES EN COURS A L'INTERIEUR DE LA CTA TERMINALE DE QUEBEC ESPACE AERIEN DE
CLASSE C: ACFT VFR QUI PLANIFIENT OPR ABV 2500FT AMSL EXP RTE ET/OU ALT
DIFFERENTE.
```

Exemple 2: HXXXX/20 NOTAMN

```
Q) CZUL/QATCH/IV/NBO/AE/000/999/4519N07540W070
A) CYOW B) AAMMJJHHMM C) AAMMJJHHMMEST
E) DUE TO REDUCED SYSTEM CAPACITY:
   LIMITATIONS IN EFFECT WITHIN THE OTTAWA TERMINAL CTA CLASS C
   AIRSPACE: IFR TRAINING NOT AUTH. VFR ACFT EXP ENTRY DENIED.
   FOR INFO CTC 514-633-3365.

   FR : EN RAISON DE LA CAPACITE REDUITE DU SYSTEME:
   CONTRAINTES EN COURS A L'INTERIEUR DE LA CTA TERMINALE D'OTTAWA
   ESPACE AERIEN DE CLASSE C : ENTRAINEMENT IFR NON AUTH. ACFT VFR PEUVENT
   SE VOIR REFUSER L'ACCES. POUR INFO CTC 514-633-3365.
```

Exemple 3: HXXXX/20 NOTAMN

```
Q) CZUL/QATCH/IV/NBO/AE/000/999/4528N07344W070
A) CYUL B) AAMMJJHHMM C) AAMMJJHHMMEST
E) DUE TO REDUCED SYSTEM CAPACITY:
   LIMITATIONS IN EFFECT WITHIN THE MONTREAL TERMINAL CTA CLASS C AIRSPACE:
   TERMINAL CTL SVC TO VFR NOT AVBL. VFR ACFT MUST REMAIN BLW 3000FT AMSL
   EXCEPT PRE-APPROVED AERIAL SURVEY/PHOTOGRAPHY AND TRAINING.

   FR: EN RAISON DE LA CAPACITE REDUITE DU SYSTEME:
   CONTRAINTES EN COURS A L'INTERIEUR DE LA CTA TERMINALE DE MONTREAL ESPACE AERIEN
   DE CLASSE C: SVC DE CTL TERMINALE AUX ACFT VFR NON AVBL. ACFT VFR DOIVENT RESTER
   BLW 3000FT AMSL EXC RELEVE/PHOTOGRAPHIE AERIENNE PRE-APPROUVEE.
```

Autres espaces aériens contrôlés ou combinaison d'espaces aériens contrôlés :

Se référer à la section 11.

Exemple 1: HXXXX/20 NOTAMN

```
Q) CZUL/QAFCH/IV/NBO/E/000/999/5440N06941W999
A) CZUL B) AAMMJJHHMM C) AAMMJJHHMMEST
E) DUE TO REDUCED SYSTEM CAPACITY:
   LIMITATIONS IN EFFECT WITHIN THE MONTREAL (CZUL) FIR:
   IFR ACFT DEP NORTHBOUND FM CYBC, CYZV, AND CYNA ARE REQUESTED TO
   FLT PLAN AT 17000FT AMSL OR BLW.
   IFR ACFT DEP/ARR CYRI, CYYY, AND CYGP
   EXP DLA UP TO 15MIN.
   IFR TRAINING NOT AUTH AT THESE AD.
   FOR INFO CTC 514-633-3365.

   FR: EN RAISON DE LA CAPACITE REDUITE DU SYSTEME:
    CONTRAINTES EN COURS A L'INTERIEUR DE LA FIR DE MONTREAL (CZUL) :
   ACFT IFR DEP VERS LE NORD FM CYBC, CYZV, ET CYNA DEVRAIENT DEPOSER UN
   PLAN DE FLT A 17000FT AMSL OU BLW. ACFT IFR DEP/ARR CYRI, CYYY ET CYGP EXP
```

```
   DLA JUSQU'A 15MIN. ENTRAINEMENT IFR NON AUTH A CES AD.
   POUR INFO CTC 514-633-3365.
```

Exemple 2: `HXXXX/20 NOTAMN`

```
Q) CZUL/QAFCH/IV/NBO/E/000/999/5440N06941W999
A) CZUL B) AAMMJJHHMM C) AAMMJJHHMMEST
E) DUE TO REDUCED SYSTEM CAPACITY:
   LIMITATIONS IN EFFECT WITHIN THE PROVINCE OF QUEBEC WEST OF 731539W AND SOUTH OF
   472540N SFC TO FL290 EXCLUDING QUEBEC TERMINAL CTA.
   IFR/CTL VFR TRAINING, AERIAL SURVEY/PHOTOGRAPHY.
   AND CTL VFR PARAJUMPS NOT AUTH.
   FOR INFO CTC 514-633-3365.

   FR: EN RAISON DE LA CAPACITE REDUITE DU SYSTEME:
   CONTRAINTES EN COURS A L'INTERIEUR DE LA PROVINCE DE QUEBEC A L'OUEST DE 731539W
   ET AU SUD DE 472540N SFC A FL290 EXCLUANT LA CTA TERMINALE DE QUEBEC.
   ENTRAINEMENT IFR/VFR CTL, RELEVE/PHOTOGRAPHIE AERIENNE ET SAUTS EN
   PARACHUTE EN VFR CTL NON AUTH. POUR INFO CTC 514-633-3365.
```

FIC

Se référer à la section 11.

Exemple 1: `H9999/99 NOTAMN`

```
CZXX/QSELT/IV/NBO/E/000/999/05434N07140W640
A) CZUL CZQM CZQX B) YYMMDDHHMM C) YYMMDDHHMM
E) DUE TO REDUCED SYSTEM CAPACITY:
   FLW QUEBEC RDO REMOTE COM
   OUTLET (RCO)
   UNMONITORED: 123.275MHZ AND 126.7MHZ AT BRISAY, 243.0MHZ AT CHARLO,
   123.475MHZ AND 126.7MHZ AT GASPE, 123.375MHZ AT GATINEAU, 123.55MHZ
   AND 126.7MHZ AT ILES-DE-LA-MADELEINE, 5680KHZ AT IQALUIT, 5680KHZ AT
   KUUJJUAQ, 5680KHZ AT KUUJJUARAPIK, 123.475MHZ AND 126.7MHZ AT LA TUQUE,
   5680KHZ AT ROBERVAL, 123.475MHZ AND 126.7MHZ AT ROUYN, 123.475MHZ AND
   126.7MHZ AT SCHEFFERVILLE.
   QUEBEC RDO DIAL-UP REMOTE COMM OUTLET (DRCO) 126.7MHZ AT
   GRAND FALLS/ST. LEONARD UNMONITORED.

   FR: EN RAISON DE LA CAPACITE REDUITE DU SYSTEME:
   QUEBEC RDO INSTALLATIONS RDO TELECOMMANDEES (RCO) FLW SANS SURVEILLANCE:
   123.275MHZ ET 126.7MHZ A BRISAY, 243.0MHZ A CHARLO,
   123.475MHZ ET 126.7MHZ A GASPE, 123.375MHZ A GATINEAU,
   123.55MHZ ET 126.7MHZ A ILES-DE-LA-MADELEINE, 5680KHZ A IQALUIT,
   5680KHZ A KUUJJUAQ, 5680KHZ A KUUJJUARAPIK, 123.475MHZ ET 126.7MHZ A LA
   TUQUE, 5680KHZ A ROBERVAL, 123.475MHZ ET 126.7MHZ A ROUYN, 123.475MHZ
   ET 126.7MHZ A SCHEFFERVILLE.
   QUEBEC RDO INSTALLATION RDO TELECOMMANDEE A COMPOSITION (DRCO) 126.7MHZ A
   GRAND FALLS/ST. LEONARD SANS SURVEILLANCE.
```

Exemple 2: …

```
E) DUE TO REDUCED SYSTEM CAPACITY:
   PILOTS PLANNING ON CALLING QUEBEC FIC FOR WX BRIEFING
```

```
OR FLIGHT PLANNING CAN EXP DLA UP TO
<number>MIN. FOR INFO CTC 514-633-3365.

FR: EN RAISON DE LA CAPACITE REDUITE DU SYSTEME:
LES PILOTES PREVOYANT APPELER FIC DE QUEBEC POUR DES EXPOSES WX OU
DE LA PLANIFICATION DE FLT PEUVENT ANTICIPER DES DLA JUSQU'A <nombre>MIN.
POUR INFO CTC 514-633-3365.
```

5.2.11 Nouvelle identification de piste

Lorsqu'une nouvelle identification est assignée à une piste à une date autre qu'une date AIRAC, ou à une date AIRAC alors que les produits ne sont pas mis à jour, un NOTAM est émis suivant l'exemple suivant :

Exemple 1 :
```
Q) CZ../QMRCL/IV/NBO/A/000/999/XXXXNYYYYYW005
E) AMEND PUB: RWY 17/35 REDESIGNATED 16/34

   FR:
   MODIFIER PUBLICATIONS : RWY 17/35 RE-DESIGNEE 16/34
```

Si des procédures aux instruments sont associées à cette re-désignation de piste, le NOTAM en fera mention :

Exemple 2 :
```
Q) CZ../QMRCL/IV/NBO/A/000/999/XXXXNYYYYYW005
E) AMEND PUB: RWY XX/YY REDESIGNATED WW/ZZ
   INSTR PROC REF :
   RWY XX ARE NOW FOR USE ON RWY WW
   RWY YY ARE NOW FOR USE ON RWY ZZ

   FR:
   MODIFIER PUBLICATIONS : RWY XX/YY RE-DESIGNEE WW/ZZ
   REF DES PROC INSTR :
   RWY XX SONT MAINTENANT EN UTILISATION SUR RWY WW
   RWY YY SONT MAINTENANT EN UTILISATION SUR RWY ZZ.
```

5.3 NAVAID et procédures IFR

5.3.1 NAVAID et aide d'approche

Un NOTAM doit être émis en cas de panne d'une NAVAID, (seulement si elle se trouve au Canada ou St-Pierre et Miquelon).

Certaines NAVAID comportent plusieurs composants colocalisés, chacun pouvant être hors service indépendamment des autres. Par exemple, le composant VOR d'un VOR/DME est hors service, ou encore le composant TACAN d'un VORTAC est hors service.

Lorsque les deux composants ou les deux NAVAID colocalisées sont hors service, il faut émettre un seul NOTAM. Autrement, on ne doit émettre qu'un NOTAM pour la NAVAID ou le composant hors service.

Un ILS se compose de deux éléments : un alignement de descente et un localisateur. Supposons qu'on a émis un NOTAM faisant état de la panne du radiophare d'alignement de descente d'un ILS. Si, par après, le radiophare d'alignement de piste du même ILS fait lui aussi défaut, alors il faut annuler le premier NOTAM et en émettre un nouveau stipulant que l'ILS est dorénavant hors service. À l'inverse, lorsqu'un composant du radiophare d'alignement de piste d'un ILS tombe en panne, le NOTAM publié doit indiquer que l'ILS est hors service.

Pour les types suivants de NAVAID, la portée du NOTAM est AE si la case A) indique un aérodrome. Si la case A) indique une FIR, la portée du NOTAM est E :

- VOR
- TACAN
- NDB
- VOR/DME
- VORTAC
- DME non associé à un ILS

Pour les types suivants d'aides d'approche, la portée du NOTAM est toujours A et la case A) indique toujours un aérodrome :

- ILS
- radiophare d'alignement de piste
- DME associé à un ILS ou à un radiophare d'alignement de piste.

Le ligne Q doit indiquer les coordonnées de la NAVAID ou de l'aide d'approche concernée.

Pour connaitre le rayon à utiliser, consulter la table 3 de la **Section 4.4.12** – Qualificatif « Référence géographique » - Rayon.

Pour la case A), une NAVAID en route non publiée dans le Répertoire des aérodromes/installations du CFS sera indiquée sous la FIR appropriée. L'indicatif de la FIR doit apparaitre dans la case A).

Lorsqu'une NAVAID est mentionnée dans le Répertoire des aérodromes/installations du CFS, la case A) doit indiquer l'aérodrome applicable.

La case A) ne doit jamais indiquer un hydroaérodrome ou un héliport à moins qu'un héliport ne soit le seul aérodrome associé à la NAVAID.

Lorsqu'une NAVAID est mentionnée sous plus d'un aérodrome, les critères suivants s'appliquent (ces critères ne s'appliquent pas dans le cas de NOTAM concernant une NAVAID à St-Pierre and Miquelon).

Le ***premier*** critère respecté détermine l'aérodrome à indiquer dans la case A) :

1) Si l'indicatif de la NAVAID correspond aux deux ou trois derniers caractères d'un indicateur d'emplacement d'aérodrome (selon le nombre de caractères de l'indicatif de la NAVAID), le NOTAM est publié à l'égard de cet aérodrome.

2) Si les aérodromes ont différentes catégories de dissémination, le NOTAM est publié à l'égard de l'aérodrome ayant la catégorie de dissémination la plus élevée.

3) Si un seul indicateur d'emplacement d'aérodrome commence par « CY », le NOTAM est publié à l'égard de l'aérodrome dont l'indicateur d'emplacement commence par « CY ».

4) Si aucun des critères qui précèdent ne s'applique, le NOTAM est publié à l'égard du plus proche aérodrome.

Dans la case E) (texte du NOTAM), le nom de la NAVAID doit être indiqué au début du texte et être suivi du type, de l'indicatif de la NAVAID, de la fréquence et de l'état.

Exemple 1 :
```
H1124/19 NOTAMN
Q) CZUL/QNMAS/IV/BO/AE/000/999/4908N06813W025
A) CYBC B) AAMMJJHHMM C) AAMMJJHHMM
E) BAIE-COMEAU VOR/DME YBC 117.7MHZ/CH124X U/S

   FR:
   BAIE-COMEAU VOR/DME YBC 117.7MHZ/CH124X U/S
```

Exemple 2 :
```
EXXXX/25 NOTAMN
Q) CZUL/QIGAS/I/NBO/A/000/999/4519N07540W005
A) CYOW B) IMMEDIATE C) 2507181825
E) ILS GP RWY 07 U/S

   FR:
   ILS GP RWY 07 U/S)
```

5.3.2 NAVAID du MDN à l'usage exclusif des Forces canadiennes

On peut annoncer à l'aide d'un NOTAM qu'une NAVAID du MDN est réservée à l'usage exclusif des Forces canadiennes comme suit : `POUR UTILISATION MIL CANADIENNE SEULEMENT` (`FOR CANADIAN MIL USE ONLY` en anglais). Le NOTAM peut être émis sans le mot `CANADIENNE` (`CANADIAN` en anglais) si tout aéronef militaire peut utiliser l'aménagement.

Exemple :
```
E1129/19 NOTAMN
Q) CZUL/QICXX/I/NBO/A/000/999/4820N07100W005
A) CYBG B) AAMMJJHHMM C) AAMMJJHHMM
E) ILS 29 AVBL FOR CANADIAN MIL USE ONLY

   FR:
   ILS RWY 29 AVBL POUR UTILISATION MIL CANADIENNE SEULEMENT
```

5.3.3 NAVAID non surveillée

On émet un NOTAM lorsqu'une NAVAID cesse d'être surveillée par les services de la circulation aérienne (ATS). On emploie alors l'expression `SANS SURVEILLANCE PAR ATS`.

Exemple 1 :
```
H1106/19 NOTAMN
Q) CZUL/QNBXX/IV/BO/AE/000/999/5803N06829W025
A) CYVP B) AAMMJJHHMM C) AAMMJJHHMMEST
E) KUJACK (KUUJJUAQ) NDB VP 390KHZ UNMONITORED BY ATS

   FR:
   KUJACK (KUUJJUAQ) NDB VP 390KHZ SANS SURVEILLANCE PAR ATS
```

Si l'on perd la capacité de surveiller plusieurs NAVAID et que celles-ci, bien qu'à des emplacements différents, sont surveillées d'un seul emplacement, on peut indiquer l'état de ces NAVAID dans un seul NOTAM sous la FIR appropriée, en utilisant la portée E.

Exemple 2 :
```
N1125/19 NOTAMN
Q) CZUL/QXXXX/IV/BO/E/000/999/5056N05824W081
A) CZUL B) AAMMJJHHMM C) AAMMJJHHMM
E) DUE ACC EQPT FAILURE
   FLW NAVAIDS UNMONITORED BY ATS:
   CHEVERY:
   NDB YHR 276KHZ, DME IHR CH34X AND LOC RWY 07,
   LOURDES-DE-BLANC-SABLON:
   NDB BLANC-SABLON BX 220KHZ, DME IBX CH28X AND LOC RWY 05,
   ST-AUGUSTIN:
   NDB YIF 201KHZ, DME IIF CH24X AND LOC RWY 20

   FR:
   A CAUSE D'UN BRIS D'EQPT A L'ACC
   LES NAVAIDS FLW SANS SURVEILLANCE PAR ATS :
   CHEVERY:
   NDB YHR 276KHZ, DME IHR CH34X ET LOC RWY 07,
   LOURDES-DE-BLANC-SABLON:
   NDB BLANC-SABLON BX 220KHZ, DME IBX CH28X ET LOC RWY 05,
   ST-AUGUSTIN:
   NDB YIF 201KHZ, DME IIF CH24X ET LOC RWY 20
```

5.3.4 NAVAID opérant à une puissance réduite

Un NOTAM est émis si une aide à la navigation opère à 50 pour cent ou moins de la puissance nominale.

Exemple :
```
H1124/19 NOTAMN
Q) CZUL/QNMXX/IV/BO/AE/000/999/4908N06813W025
A) CYSG B) AAMMJJHHMM C) AAMMJJHHMMEST
E) BEAUCE (ST-GEORGES) VOR/DME VLV 117.2MHZ/CH119X OPR AT 50 PCT
   PWR OR LESS

   FR:
   BEAUCE (ST-GEORGES) VOR/DME VLV 117.2MHZ/CH119X OPR A 50 PCT
   PWR OU MOINS
```

5.3.5 Aménagement À L'ESSAI (ON TEST en anglais)

L'expression A L'ESSAI NE PAS UTILISER (ON TEST DO NOT USE en anglais) ne peut être utilisée que lorsqu'on effectue la vérification en vol d'un dispositif lumineux d'approche récemment installé, non publié encore et dont l'activation n'est pas commandée par une installation de communication air/sol.

Un NOTAM contenant l'expression A L'ESSAI NE PAS UTILISER ne doit pas être émis plus de 24 heures avant le début de l'essai ou de la vérification en vol.

Les quatrième et cinquième lettres du code Q seront CT (À l'essai, ne pas utiliser).

5.3.6 Rotation de NAVAID

Pour les rotations de NAVAID, un NOTAM est émis avec la portée :

- AE si la NAVAID sert aux procédures aux instruments et aux radiales en route d'un aérodrome, la case A) incluant l'indicatif d'emplacement de cet aérodrome;
- A si la NAVAID sert seulement aux approches, et n'est associée à aucune route;
- E si la NAVAID n'est pas publiée sous un aérodrome dans le CFS, la case A) incluant les FIR touchées.

Si la rotation de la NAVAID ne coïncide pas avec une date de publication, la date et l'heure de la rotation seront indiquées à la case B). La case C) indiquera PERM.

Exemple :
```
H1123/19 NOTAMN
Q) CZUL/QNVXX/IV/BO/AE/000/999/5014N06616W025
A) CYZV B) AAMMJJHHMM C) PERM
E) SEPT-ILES VOR YZV 114.5MHZ ROTATION, SUBTRACT 4DEG TO ALL
   PUBLISHED RDL ASSOCIATED WITH YZV. SPECIFIC RDL ISSUED BY ATC
   SHALL BE ADHERED TO AS PER THE RECEIVED AND ACKNOWLEDGED CLR.

   FR:
   SEPT-ILES VOR YZV 114.5MHZ ROTATION, SOUSTRAIRE 4DEG DE TOUTES
   RDL ASSOCIEES A YZV. LES RDL EMISES PAR ATC DEVRONT ETRE SUIVIES TELLES
   QUE RELUES ET CONFIRMEES SUR L'AUTH
```

5.3.7 ILS

On émet un NOTAM concernant un système d'atterrissage aux instruments (ILS) dans l'une des situations suivantes :

- L'alignement de descente et l'alignement de piste d'un ILS tombent en panne.

  Exemple 1 :
  ```
  K1143/19 NOTAMN
  Q) CZUL/QICAS/I/NBO/A/000/999/4908N06812W005
  A) CYBC B) AAMMJJHHMM C) AAMMJJHHMMEST
  E) ILS RWY 10 U/S

     FR:
     ILS RWY 10 U/S
  ```

- L'alignement de descente d'un ILS tombe en panne, mais l'alignement de piste est encore opérationnel (seul l'alignement de descente est considéré comme étant hors service).

  Exemple 2 :
  ```
  K1105/19 NOTAMN
  Q) CZUL/QIGAS/I/NBO/A/000/999/4908N06812W005
  A) CYBC B) AAMMJJHHMM C) AAMMJJHHMMEST
  E) ILS GP RWY 10 U/S

     FR:
     ILS GP RWY 10 U/S
  ```

- L'alignement de piste d'un ILS tombe en panne (tout l'ILS est alors considéré comme étant hors service).

  Exemple 3 :
  ```
  K1143/19 NOTAMN
  Q) CZUL/QICAS/I/NBO/A/000/999/4908N06812W005
  A) CYBC B) AAMMJJHHMM C) AAMMJJHHMMEST
  E) ILS RWY 10 U/S

     FR:
     ILS RWY 10 U/S
  ```

- Des ILS distincts desservant les extrémités opposées d'une piste tombent en panne en même temps (les deux ILS sont indiqués dans le NOTAM).

  Exemple 4 :
  ```
  E1145/19 NOTAMN
  Q) CZUL/QICAS/I/NBO/A/000/999/4528N07344W005
  A) CYUL B) AAMMJJHHMM C) AAMMJJHHMMEST
  E) ILS RWY 06R AND RWY 24L U/S

     FR:
     ILS RWY 06R ET RWY 24L U/S
  ```

NAV CANADA Proprietary / Propriété exclusive

- Un NOTAM peut aussi être émis si le de l'alignement de descente fluctue.

Exemple 5 :
```
E1109/19 NOTAMN
Q) CZUL/QIGLS/I/NBO/A/000/999/4531N07325W005
A) CYHU B) AAMMJJHHMM C) AAMMJJHHMMEST
E) ILS GP RWY 24R SIGNAL FLUCTUATIONS

   FR:
   ILS GP RWY 24R FLUCTUATIONS DU SIGNAL
```

L'indicatif ou la fréquence de l'ILS ou de l'alignement de descente n'est pas mentionnée dans le texte.

Note : Il n'est pas nécessaire de préciser la catégorie d'approche ILS (p. ex., CAT II ou III) lorsque l'ILS est hors service, parce que le même équipement est utilisé pour toutes les catégories.

5.3.8 Radiophare d'alignement de piste

On utilise l'abréviation `LOC` pour faire référence à un alignement de piste qui n'est pas associé à un ensemble ILS complet. Si l'alignement de piste est associé à une piste, conformément aux publications, on indique le numéro de la piste. L'indicatif ou la fréquence du radiophare d'alignement de piste n'est pas mentionné dans le texte.

Exemple :
```
Q1102/19 NOTAMN
Q) CZUL/QINAS/I/NBO/A/000/999/5127N05711W005
A) CYBX B) AAMMJJHHMM C) AAMMJJHHMM
E) LOC RWY 05 U/S

   FR:
   LOC RWY 05 U/S
```

5.3.9 TACAN/VORTAC

Un TACAN et un VORTAC remplissent une double fonction : ils peuvent indiquer soit l'azimut et la distance simultanément, soit l'un ou l'autre séparément.

Si les éléments VOR et TACAN d'un VORTAC sont hors service, la fréquence et le canal sont indiqués.

Exemple 1 :
```
H1122/19 NOTAMN
Q) CZUL/QNTAS/IV/BO/AE/000/999/4642N07137W025
A) CYQB B) AAMMJJHHMM C) AAMMJJHHMM
E) QUEBEC YQB VORTAC 112.8MHZ/CH75X U/S

   FR:
   QUEBEC VORTAC YQB 112.8MHZ/CH75X U/S
```

Si l'élément VOR d'un VORTAC est hors service, on précise la fréquence du VOR.

Exemple 2 :
```
H1133/19 NOTAMN
Q) CZUL/QNVAS/IV/BO/AE/000/999/4642N07137W025
A) CYQB B) AAMMJJHHMM C) AAMMJJHHMM
E) QUEBEC YQB VOR 112.8MHZ U/S

   FR:
   QUEBEC VOR YQB 112.8MHZ U/S
```

Si la mesure d'azimut ainsi que la mesure de distance d'un TACAN autonome, ou d'un élément TACAN d'un VORTAC, sont hors service, le canal et la fréquence VHF associée sont indiqués.

Exemple 3 :
```
H1145/19 NOTAMN
Q) CZUL/QNNAS/IV/BO/AE/000/999/4820N07100W025
A) CYBG B) AAMMJJHHMM C) AAMMJJHHMM
E) BAGOTVILLE XBG TACAN 111.8MHZ/CH55X U/S

   FR:
   BAGOTVILLE TACAN XBG 111.8MHZ/CH55X U/S
```

Pour un VORTAC ou un TACAN autonome, si un seul élément, la mesure d'azimut ou la mesure de distance, du TACAN est hors service, la fonction utilisable du TACAN doit être indiquée.

Exemple 4 :
```
H1148/19 NOTAMN
Q) CZUL/QNNXX/IV/BO/AE/000/999/4820N07100W025
A) CYBG B) AAMMJJHHMM C) AAMMJJHHMM
E) BAGOTVILLE XBG TACAN 111.8MHZ/CH55X AZM U/S, DME AVBL

   FR:
   BAGOTVILLE TACAN XBG 111.8MHZ/CH55X AZM U/S, DME AVBL
```

Exemple 5 :
```
H1141/19 NOTAMN
Q) CZUL/QNNXX/IV/BO/AE/000/999/4820N07100W025
A) CYBG B) AAMMJJHHMM C) AAMMJJHHMM
E) BAGOTVILLE XBG TACAN 111.8MHZ/CH55X DME U/S, AZM AVBL

   FR:
   BAGOTVILLE TACAN XBG 111.8MHZ/CH55X DME U/S, AZM AVBL
```

Si la mesure d'azimut ou la mesure de distance d'un TACAN est hors service et que l'autre élément est sans surveillance, utiliser cette syntaxe :

Exemple 6 :
```
H1141/19NOTAMN
Q) CZUL/QNNXX/IV/BO/AE/000/999/4642N07138W025
A) CYQB B) AAMMJJHHMM C) AAMMJJHHMM
E) QUEBEC YQB TACAN 112.8MHZ/CH75X AZM U/S, DME UNMONITORED BY ATS

   FR:
   QUEBEC TACAN YQB 112.8/CH75X AZM U/S, DME SANS SURVEILLANCE PAR ATS
```

5.3.10 VOR/DME

Un NOTAM portant sur une panne de VOR/DME comprend son nom, le terme VOR/DME, son indicatif, sa fréquence et son canal. Si un seul élément du VOR/DME tombe en panne, on considère chaque panne de la NAVAID séparément (consulter la section 5.3.11, *VOR* ou la section 5.3.12, *DME*).

Exemple :
```
N1103/19 NOTAMN
Q) CZUL/QNMAS/IV/BO/AE/000/999/4810N07749W025
A) CYVO B) AAMMJJHHMM C) AAMMJJHHMM
E) VAL-D'OR VOR/DME YVO 113.7MHZ/CH84X U/S

   FR:
   VAL-D'OR VOR/DME YVO 113.7MHZ/CH84X U/S
```

5.3.11 VOR

Un NOTAM portant sur une panne de radiophare omnidirectionnel très haute fréquence (VOR) comprend son nom, son indicatif, le terme VOR et sa fréquence.

Exemple :
```
H1109/19 NOTAMN
Q) CZUL/QNVAS/IV/BO/AE/000/999/4745N06935W025
A) CYRI B) AAMMJJHHMM C) AAMMJJHHMM
E) RIVIERE-DU-LOUP YRI VOR 113.9MHZ U/S

   FR:
   RIVIERE-DU-LOUP VOR YRI 113.9MHZ U/S
```

5.3.12 DME

Un NOTAM faisant état d'une panne de dispositif de mesure de distance (DME) indique son nom, son indicatif, le terme DME, la fréquence VHF associée et son canal (incluant le mode du canal : X ou Y).

Exemple 1 :
```
H1125/19 NOTAMN
Q) CZUL/QNDAS/IV/BO/AE/000/999/5011N06147W025
A) CYNA B) AAMMJJHHMM C) AAMMJJHHMM
E) NATASH YNA DME 113.6MHZ/CH83X U/S

   FR:
   NATASH DME YNA 113.6MHZ/CH83X U/S
```

Exemple 2 :
```
E1140/19 NOTAMN
Q) CZYZ/QIDAS/I/NBO/A/000/999/4519N07540W005
A) CYOW B) AAMMJJHHMM C) AAMMJJHHMM
E) OTTAWA IOW DME 109.5MHZ/CH32X U/S

   FR:
   OTTAWA DME IOW 109.5MHZ/CH32X U/S
```

5.3.13 NDB

Un NOTAM faisant état d'une panne de radiophare non directionnel (NDB) indique son nom, son indicatif, le terme NDB et sa fréquence.

Exemple :
```
H1102/19 NOTAMN
Q) CZUL/QNBAS/IV/BO/AE/000/999/4516N07534W025
A) CYOW B) AAMMJJHHMM C) AAMMJJHHMM
E) GREELY YRR NDB 377KHZ U/S

   FR:
   GREELY NDB YRR 377KHZ U/S
```

5.3.14 Synchronisme de l'identification de la NAVAID

Un NOTAM est émis lorsque des signaux d'identification jumelés ne sont pas synchronisés.

Exemple 1 :
```
E1101/19 NOTAMN
Q) CZUL/QICXX/I/NBO/A/000/999/4531N07325W005
A) CYHU B) AAMMJJHHMM C) AAMMJJHHMMEST
E) ST-HUBERT IHU LOC AND DME MORSE CODE IDENT PAIRING NOT
   SYNCHRONIZED

   FR:
   ST-HUBERT LOC IHU ET DME JUMELAGE IDENT EN CODE MORSE NON
   SYNCHRONISE
```

Exemple 2 :
```
H1102/19 NOTAMN
Q) CZUL/QNTXX/IV/NBO/AE/000/999/4642N07138W025
A) CYQB B) AAMMJJHHMM C) AAMMJJHHMMEST
E) QUEBEC YQB VOR AND TACAN MORSE CODE IDENT PAIRING NOT
   SYNCHRONIZED

   FR:
   QUEBEC VOR ET TACAN YQB JUMELAGE IDENT EN CODE MORSE NON
   SYNCHRONISE
```

5.3.15 Procédures de départ aux instruments

Lorsqu'une procédure de départ aux instruments est modifiée, le NOTAM doit inclure le nom de la procédure de départ ou préciser la ou les pistes concernées si la procédure n'a pas de nom. Seule l'Unité de conception de procédures aux instruments peut créer de tels NOTAM.

Si aucune évaluation des obstacles n'a été effectuée pour un départ, le libellé doit comprendre les mesures qui doivent être prises par les pilotes.

Exemple :
```
(I0792/23 NOTAMR I7123/22
A) CYCG B) 2302271636 C) 2305261700EST
E) AD CHART: DEP PROC: RWY 15/33 NOT ASSESSED. PILOT RESPONSIBLE FOR OBST
   AND TERRAIN AVOIDANCE.

   FR:
   CARTE AD: PROC DE DEP: PISTE 18/36 NON EVALUEE. PILOTE RESPONSABLE
   D'EVITER LES OBST ET LE RELIEF.
```

5.3.16 Approches aux instruments publiées

Une modification apportée à une approche doit indiquer le nom de l'approche. Seule l'unité de conception de procédures aux instruments responsable peut émettre ces NOTAM.

Chaque carte d'approche est traitée comme une procédure distincte. Si de multiples cartes d'approche sont concernées, chacune doit être désignée séparément par l'indicatif de la procédure.

Exemple 1 :
```
Q1125/19 NOTAMN
Q) CZUL/QPMCH/I/NBO/A/000/999/4303N07747W005
A) CYVO B) AAMMJJHHMM C) AAMMJJHHMMEST
E) VOR RWY 18 APCH:
   VOR VOR/DME MINIMA ALL CAT TO READ: 1700 (600) 1 3/4

   FR:
   APCH VOR PISTE 18:
   MINIMUM VOR VOR/DME TOUTES CAT DEVRAIENT ETRE:
   1700 (600) 1 3/4
```

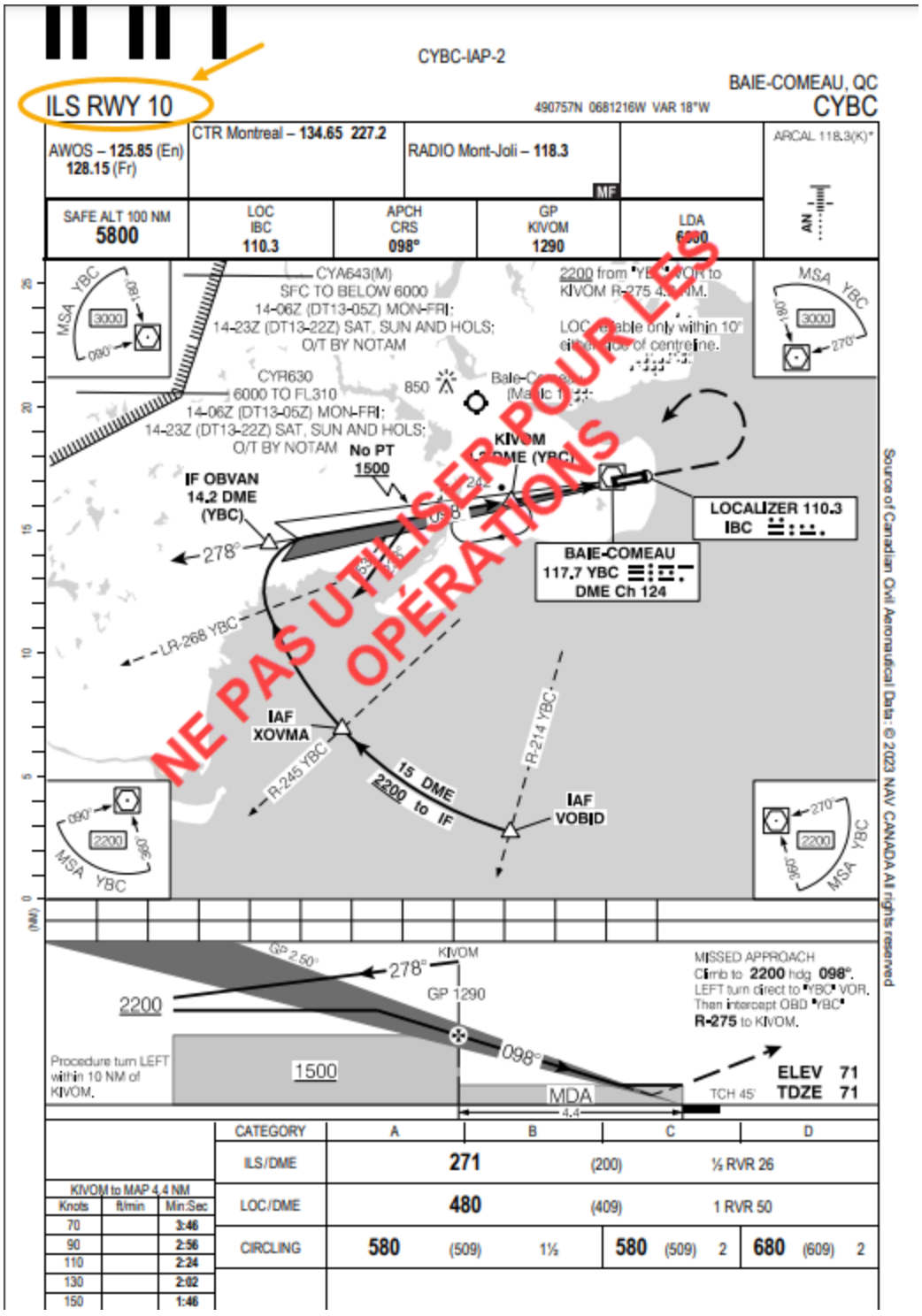


Figure 31 : Emplacement de l'indicatif de la procédure sur la carte d'approche aux instruments

De multiples approches sont souvent illustrées sur la même carte d'approche aux instruments lorsque les procédures ont des caractéristiques communes. C'est le cas, par exemple, des approches au radiophare d'alignement de piste où une approche ILS est également publiée. Dans une situation où une approche est concernée et une autre ne l'est pas, on l'indique en précisant les minimums concernés.

L'exemple qui suit montre que seuls les minimums d'approche ILS/DME sont concernés et que les minimums d'approche des procédures LOC/DME et des procédures d'approche indirecte mentionnées sur la carte demeurent autorisés :

Exemple 2 :
```
K2377/23 NOTAMN
Q) CZUL/QPMCH/I/NBO/A/000/999/5013N06615W005
A) CYZV B) AAMMJJHHMM C) AAMMJJHHMMEST
E) ILS RWY 09 APCH :
   ILS/DME MINIMA : NOT AUTH

   FR:
   APCH ILS RWY 09 :
   ILS/DME MINIMUM : NON AUTH
```

Lorsqu'une procédure comprend plus d'une ligne de minima et que tous les minima ne sont pas autorisés, un NOTAM sera émis en faisant référence à l'identification de la procédure sur la carte et en indiquant "`TOUS LES MINIMUMS : NON AUTH`".

Exemple 3 :
```
K2543/23 NOTAMN
Q) CZUL/QPIAU/I/NBO/A/000/999/4908N06812W005
A) CYBC B) AAMMJJHHMM C) AAMMJJHHMMEST
E) ILS RWY 10 APCH: ALL MINIMA: NOT AUTH

   FR:
   APCH ILS RWY 10 : TOUS LES MINIMUMS: NON AUTH
```

5.3.16.1 Procédures d'approche aux instruments ILS CAT II, AS CAT II ou CAT III

Une procédure d'approche aux instruments ILS CAT II, l'autorisation spéciale/approbation spécifique (AS) CAT II (SA en anglais) ou CAT III est traitée comme une procédure distincte d'une procédure d'approche aux instruments ILS CAT I car elles figurent sur des cartes d'approche différentes. S'il faut émettre un NOTAM pour modifier ou ne pas autoriser ces procédures au même moment, les procédures ILS CAT I. ILS CAT II, ILS AS CAT II ou ILS CAT III doivent être précisées séparément.

Déclassement – Panne ou mauvais fonctionnement d'un équipement

On émet un NOTAM lorsqu'un système CAT II, AS CAT II ou CAT III passe temporairement à un niveau inférieur à cause d'une panne ou d'un mauvais fonctionnement qui ne touche ni l'alignement de descente ni l'alignement de piste[16]. La ou les raisons, comme les suivantes, sont indiquées dans le texte :

- panne des feux d'approche CAT II ou III, de piste ou de voie de circulation essentielle;
- portée visuelle de piste (RVR) non disponible, selon la catégorie[17];
- panne de l'alimentation commerciale ou de l'alimentation de secours;
- ILS hors des tolérances AS CAT II ou CAT II ou III[18];

[16] Si le radiophare d'alignement de descente ou d'alignement de piste tombe en panne, il s'agit d'une panne d'équipement qui touche le système ILS. Par conséquent, le libellé du NOTAM serait : ILS GP RWY XX U/S ou ILS RWY XX U/S. (Voir CNOP 5.3.7- *ILS*).

[17] Chaque piste CAT II/III doit être dotée de deux capteurs RVR, l'un situé au point de toucher des roues (système A) et l'autre, près au point du milieu (système B), normalement à la moitié de la longueur de la piste. En plus des exigences propres à la CAT II, un capteur supplémentaire situé dans la dernière partie de la piste (système C) doit équiper toute piste servant à des opérations de CAT III. Les pistes équipées de procédures ILS AS CAT II peuvent nécessiter un, deux ou trois capteurs RVR, en fonction des minima publiés.

[18] Un ILS CAT II ou III peut être hors tolérance, par exemple à cause d'un changement important des conditions au sol (glace ou neige) depuis la dernière inspection en vol. La signification de « changement important » est laissée à la discrétion du personnel chargé de l'entretien électronique à l'aérodrome.

- déclassement de l'équipement ILS l'empêchant de soutenir les opérations AS CAT II ou CAT II/III.

Exemple 1 :
```
E1131/19 NOTAMN
Q) CZUL/QPIAU/I/NBO/A/000/999/4528N07344W005
A) CYUL B) AAMMJJHHMM C) AAMMJJHHMMEST
E) ILS CAT II APCH RWY 06L NOT AUTH. RVR 06L NOT AVBL

   FR:
   APCH ILS CAT II RWY 06L NON AUTH. RVR 06L NON AVBL
```

Exemple 2 :
```
E1131/19 NOTAMN
Q) CZUL/QPIAU/I/NBO/A/000/999/4528N07344W005
A) CYUL B) AAMMJJHHMM C) AAMMJJHHMMEST
E) ILS CAT II APCH RWY 06L NOT AUTH. ILS OUTSIDE CAT II
   TOLERANCES.

   FR:
   APCH ILS CAT II RWY 06L NON AUTH. ILS HORS TOLERANCES CAT II.
```

Exemple 3 :
```
E1131/19 NOTAMN
Q) CZUL/QPIAU/I/NBO/A/000/999/4528N07344W005
A) CYUL B) AAMMJJHHMM C) AAMMJJHHMMEST
E) ILS CAT II APCH RWY 06L NOT AUTH. GP ANGLE REPORTED HIGH BY
   PILOTS

   FR:
   APCH ILS CAT II RWY 06L NON AUTH. ANGLE GP SIGNALE HAUT PAR
   PILOTES
```

Exemple 4:
```
E1115/25 NOTAMN
Q) CZUL/QPIAU/I/NBO/A/000/999/451921N0754002W005
A) CYOW B) YYMMDDHHMM C) YYMMDDHHMMEST
E) ILS SA CAT II APCH RWY 32 NOT AUTH. RVR A U/S

FR:
APCH ILS AS CAT II RWY 32 NON AUTH. RVR A U/S
```

Déclassement – Clauses relatives aux critères d'élaboration des procédures aux instruments

On émet un NOTAM lorsqu'une approche AS CAT II, CAT II ou CAT III est déclassée parce qu'elle n'est plus conforme aux clauses relatives aux critères d'élaboration des procédures aux instruments (TP 308) à cause, par exemple, de modifications apportées à la certification d'une piste, de la pénétration de la surface de limitation d'obstacle par un obstacle temporaire ou d'un retard de l'inspection en vol périodique ou annuelle de plus de 30 jours. La raison, si elle est connue, doit être incluse dans le NOTAM.

Exemple 1 :
```
E1134/19 NOTAMN
Q) CZUL/QPIAU/I/NBO/A/000/999/4528N07344W005
A) CYUL B) AAMMJJHHMM C) AAMMJJHHMM
E) ILS CAT II APCH RWY 06L NOT AUTH. DOWNGRADED TO CAT I

   FR:
   APCH ILS CAT II RWY 06L NON AUTH. DECLASSEE A CAT I
```

Exemple 2 :
```
E1135/19 NOTAMN
Q) CZUL/QPIAU/I/NBO/A/000/999/4528N07344W005
A) CYUL B) AAMMJJHHMM C) AAMMJJHHMMEST
E) ILS CAT II AND III APCH RWY 06L NOT AUTH DUE DLA IN FLT
   INSPECTION.

   FR:
   APCH ILS CAT II ET III RWY 06L NON AUTH A CAUSE DLA D'INSPECTION
   EN FLT.
```

Exemple 3 :
```
E1136/19 NOTAMN
Q) CZUL/QPIAR/I/NBO/A/000/999/4528N07344W005
A) CYUL B) AAMMJJHHMM C) AAMMJJHHMMEST
E) ILS CAT II APCH RWY 06L NOT AUTH DUE CONST.
   AUTH AVBL 2HR PN (555)555-5555

   FR:
   APCH ILS CAT II RWY 06L NON AUTH A CAUSE CONST.
   AUTH AVBL 2HR PN (555)555-5555
```

5.3.16.2 Approches aux instruments publiées et changements à la certification d'une piste

Si une piste de précision ou de non-précision à un aérodrome certifié cesse de répondre aux critères de certification énoncés dans les *Normes et pratiques recommandées pour les aérodromes – TP 312*, il peut y avoir des répercussions sur les minimums d'approche d'une procédure aux instruments connexe. Par conséquent, l'exploitant d'aérodrome doit immédiatement informer l'unité de conception de procédures aux instruments responsable de cette situation en utilisant les coordonnées du groupe Collecte des données AIM. Si la situation est urgente et se produit en dehors des heures de bureau, il est possible de s'adresser au Bureau NOTAM, qui se chargera de faire passer le message à l'unité de conception de procédures aux instruments (se reporter à la section 1.6, *Bureau NOTAM international*). **L'exploitant d'aérodrome doit à tout prix mentionner explicitement que le NOTAM demandé résulte d'un changement de certification de piste pour que les mesures nécessaires puissent être prises** (se reporter à la section 5.3.16, *Approches aux instruments publiées* et 5.3.16.1, Procédures d'approche aux instruments ILS CAT II, AS CAT II ou CAT III).

5.3.16.3 NOTAM de procédures de vol aux instruments pour les incendies de forêt

Les NOTAM relatifs aux procédures de vol aux instruments qui sont émis **uniquement** en raison de restrictions de l'espace aérien établies par le ministre en vertu de l'article 601.16 du RAC peuvent indiquer que des exceptions sont autorisées pour les activités visées par l'article 601.17 du RAC. Cela vise à confirmer que les personnes qui appuient les activités de lutte contre les incendies peuvent toujours suivre les procédures de vol aux instruments concernées.

Exemple :

```
Q) CZ../QPIAU/…
E) DUE FOREST FIRE:
   LOC RWY XX APCH: NOT AUTH EXC WHEN OPR UNDER CANADIAN AVIATION REGULATION
   (CAR) 601.17

   RNAV (GNSS) RWY XX APCH: NOT AUTH EXC WHEN OPR UNDER CANADIAN AVIATION
   REGULATION (CAR) 601.17

   RNAV (GNSS) RWY YY APCH: NOT AUTH EXC WHEN OPR UNDER CANADIAN AVIATION
   REGULATION (CAR) 601.17

   FR:
   EN RAISON DE FEUX DE FORET :
   APCH LOC PISTE XX: NON AUTH EXC SI OPR EN APPLICATION DU REGLEMENT DE
   L'AVIATION CANADIEN (RAC) 601.17

   APCH RNAV (GNSS) PISTE XX: NON AUTH EXC SI OPR EN APPLICATION DU
   REGLEMENT DE L'AVIATION CANADIEN (RAC) 601.17

   APCH RNAV (GNSS) PISTE YY: NON AUTH EXC SI OPR EN APPLICATION DU
   REGLEMENT DE L'AVIATION CANADIEN (RAC) 601.17
```

Si les coordonnées aux fins d'autorisation sont connues, il faut les ajouter après les restrictions des procédures de vol aux instruments.

Exemple :

```
Q) CZ../QPIAU/…
E) DUE FOREST FIRE:
   LOC RWY XX APCH: NOT AUTH EXC WHEN OPR UNDER CANADIAN AVIATION REGULATION
   (CAR) 601.17

   RNAV (GNSS) RWY XX APCH: NOT AUTH EXC WHEN OPR UNDER CANADIAN AVIATION
   REGULATION (CAR) 601.17

   RNAV (GNSS) RWY YY APCH: NOT AUTH EXC WHEN OPR UNDER CANADIAN AVIATION
   REGULATION (CAR) 601.17

   FOR AUTH CTC CONTROLLING AGENCY, REGIONAL DUTY OFFICER XXX-XXX-XXXX

   FR:
   EN RAISON DE FEUX DE FORET :
   APCH LOC PISTE XX: NON AUTH EXC SI OPR EN APPLICATION DU REGLEMENT DE
   L'AVIATION CANADIEN (RAC) 601.17

   APCH RNAV (GNSS) PISTE XX: NON AUTH EXC SI OPR EN APPLICATION DU
   REGLEMENT DE L'AVIATION CANADIEN (RAC) 601.17

   APCH RNAV (GNSS) PISTE YY: NON AUTH EXC SI OPR EN APPLICATION DU
   REGLEMENT DE L'AVIATION CANADIEN (RAC) 601.17

   POUR L'AUTORISATION DE L'ORGANISME DE CONTROLE DU CTC, AGENT DE SERVICE
   REGIONAL A XXX-XXX-XXXX
```

5.3.17 Procédures en conditions de faible visibilité ou de visibilité réduite

Le CAP et le CFS contiennent des procédures en conditions de faible visibilité ou de visibilité réduite, dont la principale fonction est d'indiquer comment procéder pour le mouvement au sol des aéronefs dans de telles conditions. Si la procédure cesse d'être permise ou si certaines restrictions sont en vigueur (même si les restrictions en question sont stipulées dans la procédure publiée), on doit émettre un NOTAM. Lorsque ce NOTAM découle de la défaillance d'un équipement, on doit donner la raison.

Le code de sujet à attribuer à ces NOTAM est « FG – Contrôle des mouvements au sol ».

Exemple 1 :
```
E1110/19 NOTAMN
Q) CZUL/QFGAS/IV/M/A/000/999/4528N07344W005
A) CYUL B) AAMMJJHHMM C) AAMMJJHHMMEST
E) LOW VIS PROC NOT AUTH. AIRPORT SFC DETECTION EQPT U/S

   FR:
   PROC D'EXPLOITATION PAR FAIBLE VIS NON AUTH.
   EQPT AEROPORTUAIRE DE DETECTION DE SFC U/S
```

Exemple 2 :
```
E1110/19 NOTAMN
Q) CZUL/QFGAS/IV/M/A/000/999/4528N07344W005
A) CYUL B) AAMMJJHHMM C) AAMMJJHHMMEST
E) LOW VIS PROC NOT AUTH. STOP BARS AND RWY GUARD LGT SYSTEM
   TWY B1 AND B2 U/S.

   FR:
   PROC D'EXPLOITATION PAR FAIBLE VIS NON AUTH.
   BARRES D'ARRET ET LGT DE PROTECTION DE RWY TWY B1 ET B2 U/S.
```

Exemple 3:
```
K1109/23 NOTAMN
Q) CZQX/QFGAS/IV/M/A/000/999/4617N06307W005
A) CYYT B) YYMMDDHHMM C) YYMMDDHHMMEST
E) LOW VIS PROC LTD TO 1 ACFT ON MANOEUVRING AREA OR CLR TO LAND AT A TIME. SFC
   GUIDANCE U/S.
```

Exemple 4 :
```
E1113/19 NOTAMN
Q) CZUL/QFGAS/IV/M/A/000/999/4528N07344W005
A) CYUL B) AAMMJJHHMM C) AAMMJJHHMM
E) LOW VIS PROC NOT AUTH. SFC GUIDANCE AND CTL U/S.

   FR:
   PROC D'EXPLOITATION PAR FAIBLE VIS NON AUTH.
   GUIDAGE ET CTL DE LA CIRCULATION DE SFC U/S.
```

Exemple 5 :
```
E1113/19 NOTAMN
Q) CZUL/QFGAS/IV/M/A/000/999/4528N07344W005
A) CYUL B) AAMMJJHHMM C) AAMMJJHHMMEST
E) LOW VIS PROC RWY 06L NOT AUTH. STOP BARS TWY B1 AND B2 U/S.

   FR:
   PROC D'EXPLOITATION PAR FAIBLE VIS RWY 06L NON AUTH.
   BARRES D'ARRET TWY B1 ET B2 U/S.
```

5.3.18 Capteur RVR

On émet un NOTAM lorsque la portée visuelle de piste (RVR) n'est pas disponible en raison d'une panne de capteur(s). La piste à laquelle le capteur est associé doit être indiquée dans le texte et, si applicable, le capteur alpha. Lorsque le capteur tombe en panne à un aéroport où y a une approche ILS CAT II , AS CAT II ou CAT III, un seul NOTAM est émis conformément à l'exemple 1 de la section 5.3.16.1, *Déclassement – Panne ou mauvais fonctionnement d'un équipement.*

Exemple :
```
Q1111/19 NOTAMN
Q) CZUL/QFTAS/I/B/A/000/999/4803N07747W005
A) CYVO B) AAMMJJHHMM C) AAMMJJHHMM
E) RVR 18 NOT AVBL

   FR:
   RVR 18 NON AVBL
```

5.3.19 MTCU

Si une unité militaire de contrôle terminale (MTCU) temporaire est établie, on émet un NOTAM précisant notamment la zone visée, les altitudes, les fréquences utilisées et les heures d'exploitation. Une unité militaire peut établir, en coordination avec l'ACC, une MTCU temporaire pour appuyer des exercices militaires.

Exemple :

```
H1105/19 NOTAMN
Q) CZUL/QATCA/IV/NBO/AE/000/280/4811N07749W041
A) CYVO B) AAMMJJHHMM C) AAMMJJHHMM
E) MIL TERMINAL CTL UNIT (MTCU) ESTABLISHED WITHIN CONTROLLED AIRSPACE,
   RADIUS 40NM CENTRE 481031N 774913W (YVO VOR/DME). SFC TO
   FL280, FREQ 126.2MHZ, 244.9MHZ

   FR:
   UNITE MIL DE CTL TERMINALE (MTCU) ETABLIE A L'INTERIEUR DE L'ESPACE
   AERIEN CONTROLE, RAYON 40NM CENTRE 481031N 774913W
   (YVO VOR/DME). SFC A FL280, FREQ 126.2MHZ, 244.9MHZ
```

5.3.20 Système de renforcement à couverture étendue (WAAS)

5.3.20.1 Avis sur le WAAS par la FAA

Un NOTAM est émis si la Federal Aviation Administration (FAA) informe NAV CANADA qu'un service LPV, LP, LNAV/VNAV au WAAS ne sera pas disponible pendant plus de quinze minutes.

Il y a deux scénarios :

- WAAS SANS SURVEILLANCE
  (les messages WAAS peuvent ne pas être disponibles dans l'ensemble du pays/de la zone de service)
- APCH LPV, LP ET LNAV/VNAV AU WAAS NON AVBL
  (Le NOTAM peut contenir une description de la zone touchée, si les messages émis par un satellite WAAS en particulier ne sont pas disponibles.)

Exemple 1 : Lorsque le WAAS est sans surveillance, tout le pays est touché et un NOTAM par région NOTAM est requis :

```
F1128/19 NOTAMN
Q) CZXX/QGWXX/IV/NBO/E/000/999/6650N11045W999
A) CZEG CZVR B) AAMMJJHHMM C) AAMMJJHHMM
E) WAAS UNMONITORED

G1118/19 NOTAMN
Q) CZXX/QGWXX/IV/NBO/E/000/999/5245N09040W999
A) CZYZ CZWG B) AAMMJJHHMM C) AAMMJJHHMM
E) WAAS UNMONITORED

H1125/19 NOTAMN
Q) CZXX/QGWXX/IV/NBO/E/000/999/5243N05321W999
A) CZQX CZQM CZUL B) AAMMJJHHMM C) AAMMJJHHMM
E) WAAS UNMONITORED

   FR :
   WAAS SANS SURVEILLANCE
```

Exemple 2 : Lorsque certaines régions seulement sont touchées, les approches LPV, LP et LNAV/VNAV au WAAS ne sont pas disponibles :

```
H1125/19 NOTAMN
Q) CZXX/QGWAU/IV/NBO/E/000/999/5243N05321W999
A) CZQX CZQM CZUL B) AAMMJJHHMM C) AAMMJJHHMM
E) LPV, LP AND WAAS-BASED LNAV/VNAV APCH NOT AVBL

   FR:
   APCH LPV, LP ET LNAV/VNAV AU WAAS NON AVBL
```

5.3.20.2 Phénomènes de la météorologie de l'espace touchant les approches WAAS

Un NOTAM peut être émis lorsque les approches WAAS peuvent être touchées sur une grande superficie par des phénomènes de la météorologie de l'espace (éruptions solaires/tempêtes solaires/orages géomagnétiques/orages de rayonnement solaire/tempêtes ionosphériques). Un tel NOTAM est créé par le NOC. Des NOTAM supplémentaires peuvent être émis par les unités, au besoin (consulter la section 5.3.22).

Exemple :

```
H1203/25 NOTAMN
Q) CZXX/QGWAU/IV/NBO/E/000/999/5243N05321W999
A) CZQX CZQM CZUL B) AAMMJJHHMM C) AAMMJJHHMM
E) LPV, LP AND WAAS-BASED LNAV/VNAV APCH MAY NOT BE AVBL DUE TO SPACE WEATHER

FR:

APCH LPV, LP ET LNAV/VNAV AU WAAS POURRAIENT NE PAS ETRE AVBL DU A WX DE L'ESPACE
```

5.3.21 Activité d'interférence GPS

Un avis d'interférence GPS peut provenir du ministère de la Défense nationale (MDN), de la Gendarmerie royale du Canada (GRC), du Department of Defence (DoD) des États-Unis ou de la Federal Aviation Authority (FAA) des États-Unis lorsque l'activité en question touche l'espace aérien canadien.

Quoi qu'il en soit, aucune modification ne doit être apportée aux coordonnées du centre et au rayon figurant à la ligne Q, ni au descriptif figurant dans le texte du NOTAM, **sauf** l'ajout d'un emplacement relatif. Si la zone touchée est assez vaste, il convient de donner une description plutôt générique de l'emplacement relatif, de façon à mieux la décrire, par exemple : « SUD DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE ».

Exemple 1 :

```
(H2422/23 NOTAMN
Q) CZXX/QGWAU/IV/NBO/E/000/999/4342N06736W303
A) CZUL CZQM B) AAMMJJHHMM C) AAMMJJHHMM
D) DAILY 0600-1359
E) GPS INTERFERENCE EXER
   RADIUS 303NM CENTRE 434149N 0673601W FL400-UNL,
   255NM RADIUS AT FL250,
   192NM RADIUS AT 10000FT AMSL,
   174NM RADIUS AT 4000FT AGL,
   139NM RADIUS AT 50FT AGL
   GNSS SIGNAL MAY BE PERIODICALLY INTERRUPTED
   IN NOVA SCOTIA, NEW BRUNSWICK AND SOUTHERN QUEBEC.
   INFORM ATC OF ANY ADVERSE IMPACT.

   FR:
   EXER D'INTERFERENCE GPS
   RAYON 303NM CENTRE 434149N 0673601W FL400 A UNL,
   255NM RADIUS AT FL250,
```

```
192NM RADIUS AT 10000FT AMSL,
174NM RADIUS AT 4000FT AGL,
139NM RADIUS AT 50FT AGL
LES SIGNAUX GNSS PEUVENT ETRE INTERROMPUS
PERIODIQUEMENT EN NOUVELLE ECOSSE, AU NOUVEAU BRUNSWICK
ET DANS LE SUD DU QUEBEC. INFORMER ATC DE TOUT IMPACT NEGATIF.
```

5.3.22 Perte du GNSS

Le gestionnaire de quart du TOCC ou de l'ACC peut émettre un NOTAM lorsque plusieurs pilotes signalent une perte du GNSS qui touche les opérations GNSS.

Exemple 1 :

```
C1125/19 NOTAMN
Q) CZEG/QGWXX/IV/NBO/AE/000/999/5318N11335W025
A) CYEG B) AAMMJJHHMM C) AAMMJJHHMM
E) GNSS REPORTED UNREL ON [phase of flight/location/altitude]

H1125/19 NOTAMN
Q) CZUL/QGWXX/IV/NBO/AE/000/999/4541N07402W025
A) CYMX B) AAMMJJHHMM C) AAMMJJHHMM
E) GNSS REPORTED UNREL ON [phase of flight/location/altitude] LOSS OF GNSS REPORTED
ON [phase of flight/location/altitude] BY MORE THAN ONE ACFT BTN FEB 12 0630-1745.

   FR:
   PERTE DU GNSS SIGNALEE SUR [phase du vol/endroit/altitude] PAR PLUS D'UN ACFT
BTN FEB 12 0630-1745.
```

Example 2:

```
C1125/19 NOTAMN
Q) CZEG/QGWXX/IV/NBO/AE/000/999/5318N11335W025
A) CYEG B) YYMMDDHHMM C) YYMMDDHHMM
E) LOSS OF LP GUIDANCE ON RNAV (GNSS) APCH REPORTED BY MORE THAN ONE ACFT BTN FEB
12 2045–13 0530.

FR:
PERTE DU GUIDAGE LP SUR APCH RNAV (GNSS) SIGNALEE PAR PLUS D'UN ACFT BTN FEB 12
2045–13 0530.
```

Example 3:

```
C1125/19 NOTAMN
Q) CZEG/QGWXX/IV/NBO/AE/000/999/5318N11335W025
A) CYEG B) 250513HHMM C) 250513HHMM
E) LOSS OF LPV VERTICAL GUIDANCE ON RNAV (GNSS) Z RWY 02 APCH REPORTED BY MORE THAN
ONE ACFT BTN 0300-1500.

FR:
PERTE DU GUIDAGE VERTICAL LPV SUR APCH RNAV (GNSS) Z RWY 02 SIGNALEE PAR PLUS D'UN
ACFT BTN 0300-1500.
```

5.3.23 NOTAM GPS RAIM et procédures basées sur le GNSS

Lorsque la prédiction de signaux n'est pas disponible pour les aérodromes de St-Pierre (LFVP) ou Miquelon (LFVM)[19] dans la FIR de Gander, un NOTAM peut être émis, comme ceux ci-dessous. La demande est reçue de la France sous forme de message à propos d'une panne du GPS RAIM.

Exemples :

```
(H1009/19 NOTAMN
Q) CZQX/QGWAU/I/NBO/A/000/999/4646N05610W005
A) LFVP B) AAMMJJHHMM C) AAMMJJHHMM
E) GPS RAIM NOT AVBL FOR NPA

(H1010/19 NOTAMN
Q) CZQX/QGWAU/I/NBO/A/000/999/4646N05610W005
A) LFVP B) AAMMJJHHMM C) AAMMJJHHMM
D) DEC 03 2116-2122, DEC 04 0329-0338 2112-2118,
   DEC 05 0325-0333
E) BARO AIDED GPS RAIM NOT AVBL FOR NPA
```

5.3.24 Routes aériennes

Une route ATS comprend des voies et des routes aériennes de l'espace aérien inférieur et de l'espace aérien supérieur, ainsi que des routes de navigation de surface fixe (RNAV). Elle ne comprend pas de routes d'hélicoptères ou de routes VFR. Les désignations des voies aériennes et des routes aériennes commencent par la ou les lettres suivantes :

- Route aérienne LF/MF de l'espace inférieur : AR, BR ou RR (p. ex. AR3)
- Route aérienne VHF/UHF de l'espace inférieur : AR, GR ou RR (p. ex. AR32)
- Voie aérienne LF/MF de l'espace inférieur : A, B, G ou R (p. ex. A8)
- Voie aérienne VHF/UHF de l'espace inférieur : V (p. ex. V300)
- Voie aérienne LF/MF ou VHF/UHF de l'espace supérieur : J (p. ex. J483)
- Route de navigation de surface fixe (RNAV) de l'espace inférieur : L ou T (p. ex. L606)
- Route de navigation de surface fixe (RNAV) de l'espace supérieur : Q (p. ex. Q440)

À noter qu'au moment de la rédaction, il n'existe pas de routes aériennes de l'espace supérieur au Canada.

Quand un NOTAM est émis pour une voie ou une route aérienne, les qualificateurs de limites inférieure et supérieure du NOTAM doivent être représentatifs des dimensions verticales de la voie aérienne. Pour faciliter l'application, les limites inférieure et supérieure sont de 000/180 pour une voie aérienne de l'espace inférieur et de 180/999[20] pour une voie aérienne de l'espace supérieur. Le qualificateur de rayon du NOTAM doit englober la portion touchée de la voie aérienne.

Un NOTAM peut être émis pour indiquer l'usage restreint d'une voie aérienne, si cette voie peut être suivie en faisant appel à d'autres systèmes de navigation. Un NOTAM doit être émis si l'utilisation d'une voie ou d'une route aérienne n'est pas autorisée, en tout ou en partie.

[19] Les NOTAM GPS RAIM n'existent pas pour d'autres emplacements au Canada; soit le GPS, soit le WAAS s'applique, dépendamment des systèmes avioniques utilisés par les exploitants; voir la section 3.14.4 de l'AIM de TC.

[20] La limite supérieure d'une voie aérienne de l'espace supérieur est de 999, parce que ce type de voie aérienne n'a pas de limite supérieure définie au Canada.

Exemple 1 :
```
N1005/19 NOTAMN
Q) CZUL/QARLT/IV/NBO/E/000/180/4642N07138W066
A) CZUL B) AAMMJJHHMM C) AAMMJJHHMMEST
E) V360 BTN YQB VORTAC AND GADAL INT NOT SUITABLE FOR VOR NAV

   FR:
   V360 BTN YQB VORTAC ET GADAL INT NE CONVIENT PAS A LA NAV VOR
```

Exemple 2 :
```
H1106/19 NOTAMN
Q) CZUL/QARLT/IV/NBO/E/180/999/4948N07430W474
A) CZUL B) AAMMJJHHMM C) AAMMJJHHMMEST
E) J482 BTN MT NDB AND YFM NDB NOT SUITABLE FOR NDB NAV

   FR:
   J482 BTN MT NDB ET YFM NDB NE CONVIENT PAS A LA NAV NDB
```

À noter que le code de sujet n'est pas le même pour les routes RNAV fixes. À noter aussi que le code d'état « LC » (fermé) sert à indiquer que l'utilisation de la route n'est « pas autorisée » parce que le code d'état « AU » (non disponible) ne figure pas dans les tableaux NSC de ce code de sujet (consulter l'appendice F).

Exemple 3 :
```
M2190/21 NOTAMN
Q) CZWG/QANLC/I/NBO/E/000/180/4854N09149W120
A) CZWG B) YYMMDDHHMM C) YYMMDDHHMMEST
E) T702 BTN KEMBO AND AGLIN: NOT AUTH
```

Un NOTAM est émis pour les modifications de la structure en route. À noter que dans l'exemple ci-dessous les qualificateurs de limites inférieure et supérieure se servent des valeurs par défaut indiquées plus haut pour une voie aérienne de l'espace inférieur.

Exemple 4 :
```
N1005/19 NOTAMN
Q) CZUL/QAACH/IV/BO/E/000/180/4840N06611W050
A) CZUL B) AAMMJJHHMM C) PERM
E) AMEND PUBLICATIONS: V382 BTN WOPAC AND UBTEV MEA TO READ 10500
   INSTEAD OF 10000

   FR:
   MODIFIEZ PUBLICATIONS: V382 BTN WOPAC ET UBTEV MEA DEVRAIT LIRE 10500 AU
   LIEU DE 10000
```

5.4 Espace aérien

Les exemples de NOTAM présentés dans cette section sont des modèles appropriés pour des classifications ou des événements donnés. Il peut cependant arriver que l'auteur du NOTAM s'écarte de ces exemples pour indiquer clairement la restriction et les exigences d'exploitation. Transports Canada amorce les restrictions et les reclassifications d'espace aérien, ainsi que les NOTAM qui y sont associés.

Les NOTAM portant sur une restriction de l'espace aérien ou sur l'activation ou le changement de statut d'une zone CYR ou CYD devraient être émis au moins sept jours à l'avance.

L'expression `RESTEZ A L'ECART` (`REMAIN CLR` ou `SHALL REMAIN CLR`, en anglais) peut être utilisée seulement pour les NOTAM de restriction de l'espace aérien approuvée par Transports Canada.

L'expression `DEVRAIT RESTER A L'ECART` (`REQUESTED TO REMAIN CLR`, en anglais) peut être utilisée pour indiquer qu'il s'agit d'un avis.

5.4.1 Restructuration ou reclassification de l'espace aérien

Si un changement de la structure ou de la classification de l'espace aérien est requis temporairement, on émet un NOTAM pour indiquer le changement approuvé par Transports Canada. Un NOTAM sur la gestion de l'espace aérien peut être émis directement par le ministère de la Défense nationale en collaboration avec NAV CANADA, dans la mesure où il n'a aucune incidence sur la structure ou la classification de l'espace aérien désigné dans le DAH.

Exemple 1 :
```
N1005/19 NOTAMN
Q) CZUL/QACCS/IV/NBO/AE/000/050/4526N07141W005
A) CYSC B) AAMMJJHHMM C) AAMMJJHHMMEST
E) DESIGNATED AIRSPACE HANDBOOK (DAH) IS AMENDED AS FLW:
   SHERBROOKE, QC CLASS D CTL ZONE IS ESTABLISHED AS FLW: THE
   AIRSPACE WITHIN 5NM RADIUS 452619N 0714129W (SHERBROOKE AD)
   SFC TO 5000FT AMSL.
   SHERBROOKE TWR: VHF FREQ 118.6MHZ (PRIMARY) AND 129.975MHZ
   (SECONDARY) UHF FREQ 235.4MHZ (PRIMARY) AND 263.5MHZ (SECONDARY)
   HR OF OPS: DAILY 1300-0100

   FR:
   MANUEL DES ESPACES AERIENS DESIGNES (DAH) EST MODIFIE COMME SUIT:
   SHERBROOKE, QC UNE ZONE DE CTL DE CLASSE D EST ETABLIE COMME
   SUIT: L'ESPACE AERIEN A L'INTERIEUR D'UN RAYON DE 5NM DE
   452619N 0714129W (AD DE SHERBROOKE) SFC A 5000FT AMSL.
   TWR SHERBROOKE: FREQ VHF 118.6MHZ (PRINCIPALE) ET 129.975MHZ
   (SECONDAIRE) FREQ UHF 235.4MHZ (PRINCIPALE) ET 263.5MHZ
   (SECONDAIRE) HR D'OPS: QUOTIDIENNEMENT 1300-0100
```

Exemple 2 :
```
F1005/19 NOTAMN
Q) CZVR/QRRCH/IV/BO/W/000/025/4918N12310W003
A) CZVR B) AAMMJJHHMM C) AAMMJJHHMM
E) DESIGNATED AIRSPACE HANDBOOK (DAH) IS AMENDED AS FLW:
   VANCOUVER, BC CYR111, CLASS F RESTRICTED AIRSPACE IS DESIGNATED
   WITHIN 3NM RADIUS 4918N 12310W, EXCLUDING AIRSPACE WITHIN
   VANCOUVER INTL CTL ZONE. NO PERSON SHALL OPR AN ACFT WITHIN THE
   AREA DESCRIBED UNLESS AUTH BY THE USER/CONTROLLING AGENCY TEL
   555-111-2222.

F1005/19 NOTAMN
Q) CZUL/QRRCH/IV/BO/W/000/025/5012N06605W003
A) CZUL B) AAMMJJHHMM C) AAMMJJHHMM
D) JUL 26 30 AUG 02 06 0415-0645
E) DESIGNATED AIRSPACE HANDBOOK (DAH) IS AMENDED AS FLW:
   SEPT-ILES, QC CYR###, CLASS F RESTRICTED AIRSPACE IS DESIGNATED
   WITHIN 3NM RADIUS 501145N 0660515W (MOISIE MUNICIPALITY).
   EXCLUDING AIRSPACE WITHIN SEPT-ILES CTL ZONE, NO PERSON SHALL OPR
   AN ACFT WITHIN THE AREA DESCRIBED UNLESS FLT HAS BEEN AUTH BY THE
   USER/CONTROLLING AGENCY, 555-111-2222.

   FR:
   MANUEL DES ESPACES AERIENS DESIGNES (DAH) EST MODIFIE COMME SUIT:
   SEPT-ILES, QC CYR###, ESPACE AERIEN DE CLASSE F EST DESIGNE A
   L'INTERIEUR D'UN RAYON DE 3NM DE 501145N 0660515W (MUNICIPALITE
   DE MOISIE) SFC A 2500FT MSL. A L'EXCEPTION DE L'ESPACE AERIEN A
   L'INTERIEUR DE LA ZONE DE CTL DE SEPT-ILES, NUL NE DOIT OPR UN
   ACFT A L'INTERIEUR DE L'ESPACE AERIEN DECRIT SANS L'AUTH DE
   L'UTILISATEUR OU DE L'ORGANISME DE CONTROLE, 555-111-2222.
F) SFC G) 2500FT AMSL
```

5.4.2 Restrictions par arrêté ministériel en vertu de l'article 601.18 du RAC

Seul Transports Canada peut autoriser des NOTAM sur la restriction de l'espace aérien par arrêté ministériel en vertu de l'article 601.18 du RAC. Le texte du NOTAM en question fait référence à l'arrêté; il indique un volume d'espace aérien précis, le contrôle d'accès et/ou le contrôle d'activité, ainsi que la date et l'heure fermes ou approximatives d'expiration.

Un formulaire NOTAM a été créé pour aider les auteurs de NOTAM à fournir l'information requise pour ces demandes. Il s'agit du Formulaire de demande de NOTAM – Espace aérien, qui se trouve à la page **Soumission de données** du site Web public de NAV CANADA (**www.navcanada.ca**).

Exemple :

```
Q) CZ../QRTCA/IV/BO/W/…/…/…
E) PURSUANT TO CANADIAN AVIATION REGULATION (CAR) 601.18, BY
   MINISTERIAL ORDER, (DESCRIPTION OF AIRSPACE), IS RESTRICTED AS
   FLW: (DESCRIPTION OF RESTRICTION)

   FR:
   CONFORMEMENT A L'ARTICLE 601.18 DU RAC, PAR ARRETE MINISTERIEL,
   (DESCRIPTION DE L'ESPACE AÉRIEN), EST REGLEMENTE COMME SUIT:
   (DESCRIPTION DE LA RESTRICTION)
F) … G) …
```

5.4.3 Restrictions en vertu de l'article 5.1 de la Loi sur l'aéronautique

Seuls les représentants de Transports Canada à qui a été délégué le pouvoir ministériel approprié peuvent approuver des NOTAM sur la restriction de l'espace aérien en vertu de l'article 5.1 de la *Loi sur* l'aéronautique. Le ministre ou son délégué peut, par avis, interdire ou restreindre l'utilisation d'aéronefs en vol ou au sol dans telle zone ou dans tel espace aérien et ce, soit absolument, soit sous réserve des conditions ou exceptions qu'il ou son délégué détermine.

Toutes les demandes de publication de NOTAM se rapportant à l'article 5.1 de la *Loi sur l'aéronautique* doivent provenir de Transports Canada et faire l'objet d'une coordination directe avec Transports Canada. Transports Canada peut déléguer à un tiers le pouvoir d'annuler ce type de NOTAM pour une partie ou la totalité de la période de validité. Lorsque le pouvoir d'annuler un NOTAM a été délégué, Transports Canada doit fournir le nom de la personne ou de l'organisme autorisé à annuler le NOTAM et, si possible, son numéro de téléphone. L'annulation doit être faite par écrit (le courriel est acceptable).

Note 1 : Si seulement une partie de la période de validité est annulée, le NOTAM peut devoir être révisé pour la période restante.

Note 2 : Le tiers ne peut ajouter aucune période de validité, que ce soit en augmentant la durée de cette période, ou en commençant l'activité avant ou après les heures de validité soumises par Transports Canada; il peut seulement réduire la durée de la période de validité ou annuler le NOTAM.

Le NOTAM mentionne l'article 5.1 de la *Loi sur l'aéronautique*, la nature de l'événement, une description de la zone, les altitudes applicables, toute exception ou condition visant la restriction ainsi que la date et l'heure fermes ou approximatives d'expiration.

Un formulaire NOTAM a été créé pour aider les auteurs de NOTAM à fournir l'information requise pour ces demandes. Il s'agit du Formulaire de demande de NOTAM – Espace aérien, qui se trouve à la page **Soumission de données** du site Web public de NAV CANADA (**www.navcanada.ca**).

Exemple 1 :
```
H1005/19 NOTAMN
Q) CZUL/QRTCA/IV/NBO/W/000/055/4529N07418W005
A) CZUL B) AAMMJJHHMM C) AAMMJJHHMMEST
E) PURSUANT TO SECTION 5.1 OF THE AERONAUTICS ACT, THE AIRSPACE
   SURROUNDING TRAIN DERAILMENT IS RESTRICTED WITHIN RADIUS 5NM
   CENTRE 4529N 07418W (CENTRE APRX 9NM NW MONTREAL/ST-LAZARE
   AD (CST3)). NO PERSON SHALL OPR AN ACFT WITHIN THE AREA DESCRIBED UNLESS
   AUTH BY THE CONTROLLING AGENCY, SURETE DU QUEBEC AT 555-111-2222

   FR:
   CONFORMEMENT A L'ARTICLE 5.1 DE LA LOI SUR L'AERONAUTIQUE,
   L'ESPACE AERIEN ENTOURANT LE LIEU DE DERAILLEMENT D'UN TRAIN EST
   REGLEMENTE A L'INTERIEUR D'UN RAYON 5NM CENTRE 4529N 07418W
   (CENTRE APRX 9NM NW AD MONTREAL/ST-LAZARE (CST3)), NUL NE DOIT OPR UN
   ACFT A L'INTERIEUR DE LA ZONE DECRITE SAUF AVEC AUTH DE
   L'ORGANISME DE CONTROLE, SURETE DU QUEBEC AU 555-111-2222
F) SFC G) 5500FT AMSL
```

Exemple 2 :
```
H1005/19 NOTAMN
Q) CZUL/QRTCA/IV/BO/W/000/020/4520N07540W004
A) CZUL B) AAMMJJHHMM C) AAMMJJHHMM
E) PURSUANT TO SECTION 5.1 OF THE AERONAUTICS ACT, AIRSPACE RESTRICTED
   WITHIN RADIUS 3NM CENTRE 451921N 0754002W (OTTAWA/MACDONALD-CARTIER
   INTL AD (CYOW)) DRG THE FRANCOPHONIE SUMMIT.
   NO PERSON SHALL OPR AN ACFT WITHIN THE AREA DESCRIBED EXC FOR THE
   PURPOSE OF LDG AND TKOF. TACTICAL RWY USE RESTRICTIONS AS
   DIRECTED BY ATC MAY CAUSE DLA UP TO 20MIN. FOR AUTH OR INFO, CTC
   RCMP AT 555-111-2222 OR TWR AT 555-111-3333

   FR:
   CONFORMEMENT A L'ARTICLE 5.1 DE LA LOI SUR L'AERONAUTIQUE,
   ESPACE AERIEN REGLEMENTE A L'INTERIEUR D'UN RAYON 3NM CENTRE
   451921N 0754002W (AD OTTAWA/MACDONALD-CARTIER INTL (CYOW)) DRG LE
   SOMMET DE LA FRANCOPHONIE. NUL NE DOIT OPR UN ACFT A L'INTERIEUR DE
   LA ZONE DECRITE SAUF POUR LDG OU TKOF. DES RESTRICTIONS TACTIQUES
   D'UTILISATION DE RWY TELLES QUE DIRIGEES PAR ATC PEUVENT CAUSER DES
   DLA JUSQU'A 20MIN. POUR AUTH OU INFO CTC LA GRC AU 555-111-2222 OU
   LA TWR AU 555-111-3333
F) SFC G) 2000FT AMSL
```

Puisque l'activité a lieu à l'aérodrome CYOW, un nouveau NOTAM est émis pour cet aérodrome.

```
E1005/19 NOTAMN
Q) CZUL/QFALT/IV/NBO/A/000/999/4520N07540W005
A) CYOW B) AAMMJJHHMM C) AAMMJJHHMM
E) PURSUANT TO SECTION 5.1 OF THE AERONAUTICS ACT, AIRSPACE
   RESTRICTED WITHIN RADIUS 3NM CENTRE AD DRG THE FRANCOPHONIE
   SUMMIT. SFC TO 2000FT AMSL. NO PERSON SHALL OPR AN ACFT WITHIN
   THE AREA DESCRIBED EXC FOR THE PURPOSE OF LDG AND TKOF. TACTICAL
   RWY USE RESTRICTIONS AS DIRECTED BY ATC MAY CAUSE DLA UP TO 20MIN.
   FOR AUTH OR INFO, CTC RCMP AT 555-111-2222 OR TWR AT
   555-111-3333

   FR:
   CONFORMEMENT A L'ARTICLE 5.1 DE LA LOI SUR L'AERONAUTIQUE,
   ESPACE AERIEN REGLEMENTE A L'INTERIEUR D'UN RAYON 3NM CENTRE AD
   DRG LE SOMMET DE LA FRANCOPHONIE. SFC A 2000FT AMSL.
   NUL NE DOIT OPR UN ACFT A L'INTERIEUR DE LA ZONE DECRITE SAUF
   POUR LDG OU TKOF. DES RESTRICTIONS TACTIQUES D'UTILISATION DE RWY
   TELLES QUE DIRIGEES PAR ATC PEUVENT CAUSER DES DLA JUSQU'A 20MIN.
   POUR AUTH OU INFO CTC LA GRC AU 555-111-2222 OU LA TWR AU
   555-111-3333
```

5.4.4 Activation ou désactivation de l'espace aérien de classe F publié et des activités connexes

Les NOTAM sur les zones CYR, CYD et CYA sont émis en tant qu'avis à la navigation. La case A) indique une ou plusieurs FIR; voir la section 4.4.9, *Qualificateurs « LIMITE INFÉRIEURE/LIMITE SUPÉRIEURE »*. Le nom de la CYR, CYD ou CYA, tel que publié dans le DAH, figure dans le texte. La série NOTAM de l'espace aérien de classe F est publiée sur les cartes en route et dans l'AIP Canada pour chacun de ces espaces; ainsi, il n'est pas nécessaire d'émettre de NOTAM additionnel pour un aérodrome.

Exemple 1 :

```
N1006/19 NOTAMN
Q) CZUL/QWPLW/IV/M/W/000/070/4527N07252W004
A) CZUL B) AAMMJJHHMM C) AAMMJJHHMM
D) DAILY 1400-2200
E) ADVISORY AREA CYA621(H) MONT YAMASKA ACT

   FR:
   ZONE DE SERVICE CONSULTATIF CYA621(H) MONT YAMASKA ACT
F) SFC G) 7000FT AMSL
```

Exemple 2 :

```
N1105/19 NOTAMN
Q) CZUL/QRMCA/IV/BO/W/000/080/4942N07252W071
A) CZUL B) AAMMJJHHMM C) AAMMJJHHMM
E) ADVISORY AREA CYA641(M) BAGOTVILLE ACT

   FR:
   ZONE DE SERVICE CONSULTATIF CYA641(M) BAGOTVILLE ACT
F) SFC G) 8000FT AMSL
```

Exemple 3 :

```
H0035/19 NOTAMN
Q) CZUL/QRRCD/IV/BO/W/000/010/4523N07555W002
A) CZUL B) AAMMJJHHMM C) AAMMJJHHMM
E) RESTRICTED AREA CYR531 CONNAUGHT RANGE DEACTIVATED

   FR:
   ZONE REGLEMENTEE CYR531 CONNAUGHT RANGE DESACTIVEE
F) SFC G) 1000FT AMSL
```

Un NOTAM ne peut modifier la structure ni la classification de l'espace aérien défini dans le DAH, sauf s'il provient de Transports Canada ou de l'organisme utilisateur/de contrôle. Cependant, un NOTAM peut être émis pour une activité qui a lieu hors d'une zone de service consultatif (CYA), mais dans son voisinage immédiat. Ce NOTAM ne change pas la structure de l'espace aérien de classe F.

Exemple 4 :
```
N1012/19 NOTAMN
Q) CZUL/QWGLW/IV/M/W/000/030/4536N07251W006
A) CZUL B) AAMMJJHHMM C) AAMMJJHHMM
E) SOARING WILL TAKE PLACE ABV ADVISORY AREA CYA627(S) ST-DOMINIQUE

   FR:
   VOL A VOILE AURA LIEU ABV ZONE DE SERVICE CONSULTATIF CYA627(S)
   ST-DOMINIQUE
F) SFC G) 3000FT AMSL
```

Si une CYA doit être activée par NOTAM et si une activité dépasse les limites de la CYA, l'exemple suivant s'applique.

Exemple 5 :
```
N0021/19 NOTAMN
Q) CZUL/QWGLW/IV/M/W/000/050/4507N07538W004
A) CZUL B) AAMMJJHHMM C) AAMMJJHHMM
E) ADVISORY AREA CYA534(S) KARS ACT. SOARING WILL TAKE PLACE ABV
   CYA534(S)

   FR:
   ZONE DE SERVICE CONSULTATIF CYA534(S) KARS ACT. VOL A VOILE AURA
   LIEU ABV CYA534(S)
F) SFC G) 5000FT AMSL
```

5.4.5 Incendie de forêt

Les unités opérationnelles de NAV CANADA avisées d'un incendie de forêt peuvent émettre un NOTAM consultatif après coordination avec l'autorité provinciale appropriée. Ce NOTAM a pour but de fournir aux équipages de conduite et aux exploitants l'emplacement approximatif de l'incendie au moment de sa publication afin qu'ils puissent éviter la zone de l'incendie comme l'exige l'alinéa 601.15 (a) du RAC : « Il est interdit d'utiliser un aéronef à une altitude inférieure à 3 000 pieds AGL au-dessus d'une région sinistrée ou de la région située à moins de cinq milles marins de la région sinistrée. »

Ce NOTAM consultatif est émis sous l'indicateur d'emplacement de la FIR appropriée et indique l'emplacement central approximatif de l'incendie de forêt. Le rayon de la ligne Q doit être de 15 NM, la limite inférieure (case G)) doit être de 3000 pieds AGL et l'échéance (case C)) doit être établie en ajoutant 48 heures à la case B). Une heure de fin estimative n'est pas permise.

Un formulaire NOTAM a été créé pour aider les auteurs de NOTAM à fournir l'information requise pour ces demandes. Il s'agit du Formulaire de demande de NOTAM – Espace aérien, qui se trouve à la page **Soumission de données** du site Web public de NAV CANADA (**www.navcanada.ca**).

Exemple 1 :
```
N0042/19 NOTAMN
Q) CZUL/QROLP/IV/NBO/W/000/059/4900N06952W015
A) CZUL B) AAMMJJHHMM C) AAMMJJHHMM
E) ADVISORY: FOREST FIRE IN VCY OF 4900N 06952W (CENTRE APRX 34NM NW FORESTVILLE AD
   (CYFE))

   FR:
   AVIS: FEUX DE FORET DANS VCY DE 4900N 06952W (CENTRE APRX 34NM NW AD FORESTVILLE
   (CYFE))
F) SFC G) 3000FT AGL
```

Le ministre des Transports peut, en vertu de l'article 601.16 du RAC, émettre un NOTAM pour définir la zone mentionnée à l'alinéa 601.15 (a) du RAC. Le NOTAM comprend ce qui suit :

- une description de la zone réglementée (horizontalement et verticalement);
- les restrictions ou exceptions relatives à l'utilisation d'aéronefs, s'il y a lieu.

Exemple 2 :

```
N0044/19 NOTAMN
Q) CZUL/QRTCA/IV/BO/W/000/060/4853N06927W013
A) CZUL B) AAMMJJHHMM C) AAMMJJHHMMEST
E) PURSUANT TO CANADIAN AVIATION REGULATIONS (CAR) 601.14, 601.15(B)
   AND 601.16, FOREST FIRE WITHIN AREA BOUNDED BY 4855N 06920W –
   4855N 06910W - 4850N 06910W - 4850N 06920W. RESTRICTED AIRSPACE
   4900N 06942W - 4900N 06912W - 4845N 06912W - 4845N 06942W –
   4900N 06942W -4855N 06920W (CENTRE APRX 16NM NW FORESTVILLE
   AD (CYFE)). AERIAL FIRE SUPPRESSION IN PROGRESS. EXC WHERE OPR UNDER CAR
   601.17, ALL ACFT TO REMAIN CLR.

   FR:
   CONFORMEMENT AU REGLEMENT DE L'AVIATION CANADIEN (RAC) 601.14,
   601.15(B) ET 601.16, FEUX DE FORET A L'INTERIEUR DE LA ZONE DELIMITEE
   PAR 4855N 06920W - 4855N 06910W - 4850N 06910W - 4850N 06920W. ESPACE
   AERIEN REGLEMENTE 4900N 06942W - 4900N 06912W - 4845N 06912W –
   4845N 06942W - 4900N 06942W - 4855N 06920W (CENTRE APRX 16NM NW
   AD FORESTVILLE (CYFE)). OPS DE CONTROLE DES FEUX EN COURS. EXC S'IL
   EVOLUE EN VERTU DU RAC 601.17, TOUT ACFT DOIT RESTER A L'ECART
F) SFC G) 6000FT AMSL
```

Exemple 3 :

```
N0045/19 NOTAMN
Q) CZUL/QRTCA/IV/BO/W/000/060/4850N07221W002
A) CZUL B) AAMMJJHHMM C) AAMMJJHHMMEST
E) PURSUANT TO CANADIAN AVIATION REGULATIONS (CAR) 601.14, 601.15(B)
   AND 601.16, FOREST FIRE WITHIN RADIUS 1NM CENTRE
   4850N 07221W. RESTRICTED AIRSPACE WITHIN RADIUS 1.5NM CENTRE
   4850N 07221W (CENTRE APRX 3NM NE DOLBEAU-ST-FELICIEN AD (CYDO)) AERIAL
   FIRE SUPPRESSION IN PROGRESS. EXC WHERE OPR UNDER CAR 601.17, ALL
   ACFT TO REMAIN CLR. ACFT LDG/TKOF DOLBEAU-ST-FELICIEN AD (CYDO) CTC
   SOPFEU ACFT ON 122.9MHZ TO COORDINATE TRANSIT

   FR:
   CONFORMEMENT AU REGLEMENT DE L'AVIATION CANADIEN (RAC) 601.14,
   601.15(B) ET 601.16, FEUX DE FORET A L'INTERIEUR DE RAYON 1NM CENTRE
   4850N 07221W. ESPACE AERIEN REGLEMENTE A L'INTERIEUR DE RAYON 1.5NM
   CENTRE 4850N 07221W (CENTRE APRX 3NM NE AD DOLBEAU-ST-FELICIEN (CYDO)).
   OPS DE CONTROLE DES FEUX EN COURS. EXC S'IL EVOLUE EN VERTU DU RAC
   601.17, TOUT ACFT DOIT RESTER A L'ECART. POUR ACFT LDG/TKOF AD
   DOLBEAU-ST-FELICIEN (CYDO) CTC ACFT SOPFEU SUR 122.9MHZ POUR COORDONNER
   PASSAGE
F) SFC G) 6000FT AMSL
```

Exemple 4 :
```
N0045/19 NOTAMN
Q) CZUL/QRTCA/IV/BO/W/000/100/4642N07537W010
A) CZUL B) AAMMJJHHMM C) AAMMJJHHMMEST
E) PURSUANT TO CANADIAN AVIATION REGULATIONS (CAR) 601.14, 601.15(B)
   AND 601.16, FOREST FIRE WITHIN RADIUS 2NM CENTRE 4645N 07535W.
   RESTRICTED AIRSPACE WITHIN RADIUS 10NM CENTRE 4642N 07537W
   (CENTRE APRX 8NM N MONT-LAURIER AD). AERIAL FIRE SUPPRESSION IN
   PROGRESS. EXC WHERE OPR UNDER CAR 601.17, ALL ACFT TO REMAIN CLR.
   FOR ARR/DEP AUTH MONT-LAURIER AD CTC 555-111-2222.

   FR:
   CONFORMEMENT AU REGLEMENT DE L'AVIATION CANADIEN (RAC) 601.14,
   601.15(B) ET 601.16, FEUX DE FORET A L'INTERIEUR DE RAYON 2NM CENTRE
   4645N 07535W. ESPACE AERIEN REGLEMENTE A L'INTERIEUR DE RAYON 10NM CENTRE
   4642N 07537W (CENTRE APRX 8NM N AD MONT-LAURIER). OPS DE CONTROLE
   DES FEUX EN COURS. EXC S'IL EVOLUE EN VERTU DU RAC 601.17, TOUT
   ACFT DOIT RESTER A L'ECART. POUR AUTH ARR/DEP AD MONT-LAURIER CTC
   555-111-2222.
F) SFC G) 10000FT AMSL
```

5.4.6 ESCAT (restrictions de l'espace aérien en vue de la fermeture partielle ou complète du système national de transport aérien civil)

Seuls les représentants de Transports Canada ou du MDN peuvent approuver des restrictions d'espace aérien en invoquant une phase particulière de l'ESCAT. Le NOTAM précise le numéro de la phase, les zones visées, les restrictions en vigueur ainsi que la date et l'heure ferme ou approximative d'expiration.

Le NOTAM est émis avec la priorité DD pour les FIR qui sont touchées.

Exemple :
```
H0056/19 NOTAMN
Q) CZUL/QROLT/IV/NBO/W/000/999/5440N06941W999
A) CZUL B) AAMMJJHHMM C) AAMMJJHHMMEST
E) EMERG SECURITY CTL OF AIR TFC (ESCAT) PHASE ONE HAS BEEN INVOKED
   BY THE CHIEF OF DEFENCE STAFF. ESCAT PHASE ONE REQUIRES THAT ALL
   FLT WITHIN ESCAT ZONES 5A AND 5B FILE AN IFR OR DEFENCE VFR
   (DVFR) FLT PLAN. (REF CANADA FLT SUP (CFS)).

   FR:
   LE CHEF D'ETAT-MAJOR DE LA DEFENSE A DECLENCHE LA PHASE UN DU CTL
   DE SECURITE D'URGENCE DE LA CIRCULATION AERIENNE (ESCAT). EN
   VERTU DE LA PHASE UN DU PLAN ESCAT, TOUS LES ACFT SE TROUVANT
   DANS LES ZONES ESCAT 5A ET 5B DOIVENT DEPOSER UN PLAN DE VOL IFR
   OU UN PLAN DE VOL DE LA DEFENSE (DVFR).(REF SUP DE VOL CANADA
   (CFS)).
F) SFC G) UNL
```

```
F0045/16 NOTAMN [aussi sous G0034/16 et H0056/16]
Q) CZXX/QROLT/IV/NBO/W/000/999/6331N08538W999
A) CZVR CZEG
B) AAMMJJHHMM C) AAMMJJHHMMEST
E) EMERG SECURITY CTL OF AIR TFC (ESCAT) PHASE TWO HAS BEEN INVOKED
   BY MINISTER OF NATIONAL DEFENCE. PURSUANT TO SECTION 5.1 OF THE
   AERONAUTICS ACT, THE MINISTER OF TRANSPORT PROHIBITS ALL FLT
   WITHIN ESCAT ZONES 1, 2A, 2B, 2C, 2D, 3, 4, 5A, 5B, 6, 7A AND 7B
   UNLESS OPERATING UNDER A SPECIFIC PRIORITY WITHIN THE EMERG AIR
   TFC PRIORITY LIST (EATPL). REF TO CANADA FLT SUP(CFS) SECTIONS
   C AND F. AIR OPERATORS REQUIRED TO OPR FLT IN THE INTEREST OF
   PUBLIC SAFETY AND SECURITY THAT DO NOT QUALIFY UNDER THE ABV
   NOTED PRIORITIES WITHIN THE EATPL MAY REQUEST A
   MIL SECURITY CTL AUTH (SCA) NUMBER. FOR MORE INFO OR TO REQUEST A
   MIL SCA NUMBER CTC CANADIAN NORAD REGION AT 1-877-992-6853.

   FR :
   LE MINISTRE DE LA DEFENSE A DECLENCHE LA PHASE DEUX DU CTL DE
   SECURITE D'URGENCE DE LA CIRCULATION AERIENNE (ESCAT). EN VERTU
   DE L'ARTICLE 5.1 DE LA LOI SUR L'AERONAUTIQUE, LE MINISTRE DES
   TRANSPORTS INTERDIT TOUS LES VOLS DANS LES ZONES ESCAT 1, 2A, 2B,
   2C, 2D, 3, 4, 5A, 5B, 6, 7A ET 7B A MOINS QUE CES ACFT EVOLUENT
   GRACE A UNE PRIORITE SPECIFIQUE ACCORDEE DANS LE CADRE DE LA
   LISTE DES PRIORITES DE CIRCULATION AERIENNE EN SITUATION
   D'URGENCE (LPCASU). SE REFERER AUX SECTIONS C ET F DU CFS. LES
   OPR TENUS D'EFFECTUER DES VOLS POUR DES QUESTIONS DE SECURITE ET
   DE SURETE DU PUBLIC QUI NE PEUVENT PRETENDRE A UNE DES PRIORITES
   MENTIONNEES CI-DESSUS DANS LE CADRE DE LA LPCASU PEUVENT DEMANDER
   A BENEFICIER D'UN NUMERO D'AUTH DE CTL DE SECURITE (ACS) MIL.
   POUR PLUS D'INFO OU POUR DEMANDER UN NUMERO D'ACS
   MIL CTC 1-877-992-6853.
F) SFC G) UNL
```

5.5 Dangers et activités

5.5.1 Obstacle temporaire à un aérodrome ou en route

On émet un NOTAM lorsqu'on considère qu'un obstacle temporaire peut constituer un danger pour la navigation aérienne. Le NOTAM contient l'information suivante :

- type d'obstacle;
- coordonnées géographiques et, lorsque la position change, rayon[21];
- position relative de l'obstacle;
- hauteur au-dessus du niveau du sol (AGL) et au-dessus du niveau moyen de la mer (AMSL);
- information sur un feu d'obstacle.

La position d'un obstacle ou d'un groupe d'obstacles est indiquée par :

- des coordonnées uniques;
- plusieurs coordonnées formant une ligne ou un polygone;
- un rayon de cercle.

[21] Lorsque l'obstacle est une grue mobile qui changera de position, on ajoute un rayon englobant les changements de position, et tout changement de position peut aussi être indiqué.

La description de l'emplacement relatif de l'obstacle est conforme à la section 4.4.21.6, *Position relative*.

1. À ou dans un rayon de 3NM d'un aérodrome en utilisant les coordonnées (X, Y) par rapport au seuil de piste le plus proche :

Exemple 1 :
```
E0574/19 NOTAMN
Q) CZUL/QOBCE/IV/M/AE/000/004/4533N07325W005
A) CYHU B) AAMMJJHHMM C) AAMMJJHHMMEST
E) CRANE 453238N 0732500W (APRX 2515FT BFR THR 24R AND 6659FT NW
   EXTENDED RCL) 235FT AGL 325FT AMSL. LGTD, PAINTED.

   FR:
   GRUE 453238N 0732500W (APRX 2515FT BFR THR 24R ET 6659FT
   AU NW DU PROLONGEMENT DE RCL) 235FT AGL 325FT AMSL. LGTD,
   PEINTE.
```

Exemple 2 :
```
E0575/19 NOTAMN
Q) CZUL/QOBCE/IV/M/AE/000/004/4533N07325W005
A) CYHU B) AAMMJJHHMM C) AAMMJJHHMM
E) MOBILE CRANE WITHIN RADIUS 2600FT CENTRE 453238N 0732500W APRX
   2800FT BFR THR 24R AND 6650FT NW EXTENDED RCL. 235FT AGL 325FT
   AMSL. LGTD, PAINTED.

   FR:
   GRUE MOBILE A L'INTERIEUR DE RAYON 2600FT CENTRE 453238N 0732500W
   APRX 2800FT BFR THR 24R ET 6650FT AU NW DU PROLONGEMENT DE RCL.
   235FT AGL 325FT AMSL. LGTD, PEINTE.
```

2. Au-delà 3 à 5NM d'un aérodrome :

Exemple 3 :
```
E0575/19 NOTAMN
Q) CZUL/QOBCE/IV/M/AE/000/003/4535N07325W005
A) CYHU B) AAMMJJHHMM C) AAMMJJHHMMEST
E) CRANE 453505N 0732508W (APRX 4NM NNE AD) 205FT AGL
   300FT AMSL. LGTD

   FR:
   GRUE 453505N 0732508W (APRX 4NM NNE AD) 205FT AGL
   300FT AMSL. LGTD.
```

Exemple 4:
```
E0576/19 NOTAMN
Q) CZUL/QOBCE/IV/M/AE/000/003/4535N07325W005
A) CYHU B) AAMMJJHHMM C) AAMMJJHHMM
E) MOBILE CRANE WITHIN RADIUS 1NM CENTRE 453505N 0732508W (APRX
   4NM NNE AD). 205FT AGL 330FT AMSL. LGTD, PAINTED.

   FR:
   GRUE MOBILE A L'INTERIEUR DE RAYON 1NM CENTRE 453505N 0732508W
   (APRX 4NM NNE AD). 205FT AGL 330FT AMSL. LGTD, PEINTE.)
```

Exemple 5 :
```
K0400/19 NOTAMN
Q) CZUL/QOBCE/IV/M/AE/000/003/4536N07324W005
A) CXXX B) AAMMJJHHMM C) AAMMJJHHMMEST
E) CTG2 ST-HUBERT HELICRAFT (HELI)
   CRANE 453624N 0732417W (APRX 4.5NM NNE AD) 147FT AGL, 250FT AMSL.
   LGTD.

   FR:
   CTG2 ST-HUBERT HELICRAFT (HELI)
   GRUE 453624N 0732417W (APRX 4.5NM NNE AD) 147FT AGL, 250FT AMSL.
   LGTD.
```

Exemple 6 :
```
K0401/19 NOTAMN
Q) CZUL/QOBCE/IV/M/AE/000/003/4536N07324W005
A) CXXX B) AAMMJJHHMM C) AAMMJJHHMMEST
E) CTG2 ST-HUBERT HELICRAFT (HELI)
   MOBILE CRANE WITHIN RADIUS 1800FT CENTRE 453624N 0732417W
   (APRX 4.5NM NNE AD). 147FT AGL 250FT AMSL. LGTD, PAINTED.

   FR:
   GRUE MOBILE A L'INTERIEUR DE RAYON 1800FT CENTRE 453624N 0732417W
   (APRX 4.5NM NNE AD). 147FT AGL 250FT AMSL. LGTD, PEINTE.)
```

3. À plus de 5 milles marins de tout aérodrome, inclure la distance et la direction cardinale à partir de l'aérodrome le plus près.

Exemple 7:
```
V0276/19 NOTAMN
Q) CZUL/QOBCE/V/M/E/000/014/4809N06512W002
A) CZUL B) AAMMJJHHMM C) AAMMJJHHMMEST
E) TOWER 480921N 0651215W (APRX 11NM E BONAVENTURE AD (CYVB))
   350FT AGL 1360FT AMSL. LGTD.

   FR:
   TOUR 480921N 0651215W (APRX 11NM E AD BONAVENTURE (CYVB))
   350FT AGL 1360FT AMSL. LGTD.
```

Exemple 8 :
```
V0001/19 NOTAMN
Q) CZUL/QOBCE/V/M/E/000/005/4517N07548W002
A) CZUL B) AAMMJJHHMM C) AAMMJJHHMMEST
E) CRANE 451726N 0754802W (APRX 6NM W
   OTTAWA/MACDONALD-CARTIER INTL AD (CYOW)) 85FT AGL 448FT AMSL.
   NOT LGTD, NOT PAINTED.

   FR:
   GRUE 451726N 0754802W (APRX 6NM W AD
   OTTAWA/MACDONALD-CARTIER INTL (CYOW)) 85FT AGL 448FT AMSL.
   NON LGTD, NON PEINTE.
```

4. Les NOTAM visant plusieurs structures (parcs éoliens, traverses de câble, etc.) couvrant une zone d'influence entrecoupant le cercle de 5 milles marins autour de plus d'un aérodrome sont traités en tant qu'obstacles en route et incluent la distance et la direction cardinale à partir de l'aérodrome le plus près du centre de la zone.

Exemple 9 :
```
V0401/19 NOTAMN
Q) CZUL/QOBCE/IV/M/E/000/012/4528N07314W002
A) CZUL B) AAMMJJHHMM C) PERM
E) AMEND PUBLICATIONS NEW WIND FARM RADIUS 3038FT CENTRE
   452805N 0731409W (CENTRE APRX 1.55NM W ST-MATHIAS/GRANT AD (CSX5))
   573FT AGL 688FT AMSL. LGTD.

   FR:
   MODIFIER PUBLICATIONS NOUVEAU GROUPE D'EOLIENNES RAYON 3038FT
   CENTRE 452805N 0731409W (CENTRE APRX 1.55NM W ST-MATHIAS/GRANT AD
   (CSX5)) 573FT AGL 688FT AMSL. LGTD.
```

5.5.2 Panne de feux sur un obstacle d'origine humaine

Un obstacle d'origine humaine désigne une structure comme une tour, une cheminée d'usine, une éolienne, un parc éolien, une plate-forme, une installation de forage, une grue, un pont, une traverse de câbles ou un bâtiment.

Les obstacles à la navigation aérienne (article 601.23 du RAC) sont balisés ou éclairés en conformité avec l'article 601.24 du RAC ou tel que requis par le ministre (article 601.25 du RAC).

On émet un NOTAM en cas de mauvais fonctionnement ou de panne de feux d'une structure qui constitue un obstacle à la navigation aérienne.

La personne qui a la responsabilité ou la garde d'un obstacle à la navigation aérienne doit, en vertu de l'article 601.28 du RAC, signaler tout mauvais fonctionnement ou panne de feux à un FIC. Les spécialistes FIC font parvenir toutes les demandes de NOTAM au NOF. Les spécialistes NOTAM doivent suivre la procédure décrite dans les *Instructions de travail – Bureau NOTAM International* (I-NOF-102).

La nécessité ou non d'émettre un NOTAM est communiquée à la personne qui a la responsabilité de l'obstacle pour référence ultérieure.

Toutes les pannes de feux d'obstacles (Code Q sujet OL) sont émis sous les séries NOTAM R, U ou V. Si un obstacle se situe à moins de 5 milles marins d'un aérodrome, le NOTAM est émis sous l'aérodrome approprié; voir la section 4.4.13, *Case A) – Emplacement unique (FIR ou AD).* Si un obstacle se situe à plus de 5 milles marins de tout aérodrome, le NOTAM est émis sous la FIR appropriée avec, dans le texte, une référence à l'aérodrome le plus près. L'emplacement relatif est toujours exprimé en NM par rapport à l'ARP.

Le NOTAM inclut les coordonnées, l'emplacement relatif et les altitudes AGL et AMSL.

Le spécialiste FIC ou IFSS doit ajouter au NOTAM les renseignements suivants, s'ils sont connus, dans le champ Notes au NOF.

- Nom, numéro de téléphone et adresse électronique de l'auteur
- Numéro de l'emplacement, numéro du billet ou numéro de dossier (p. ex. *12345*)
- Si disponible, le numéro d'utilisation de terrains et (ou) le numéro AAF (p. ex. *LU 21-3705* ou *TC 2021-341*)
- Société de l'auteur (p. ex. *Telus* ou *Bell*)
- Société propriétaire de l'obstacle (si elle diffère de la société de l'auteur)
- Date estimée de réparation ou d'achèvement (remarquer que cette date peut différer de l'heure de fin du NOTAM indiquée à la case C) (p. ex. *le 21 juin 2022*)
- Toute information supplémentaire non saisie ailleurs dans le NES

Un formulaire NOTAM a été créé pour aider les auteurs de NOTAM à fournir l'information requise pour ces demandes concernant les pannes de feux d'obstacle. Ce formulaire se trouve sur le site publique de NAV CANADA (**www.navcanada.ca**) sur la page **soumission de données.**

Les nouveaux obstacles et l'augmentation de la hauteur des obstacles existants sont promulgués conformément aux exemples 5 et 6 de la section 5.1, *Modification permanente apportée à une information aéronautique.*

Panne de feux dans un rayon de 5 NM d'un aérodrome

Exemple 1 :
```
V0001/19 NOTAMN
Q) CZUL/QOLAS/IV/M/AE/000/008/4514N07612W005
A) CXXX B) AAMMJJHHMM C) AAMMJJHHMMEST
E) CAL5 ALMONTE (GEN HOSPITAL) (HELI)
   OBST LGT U/S TOWER 451417N 0761207W (APRX 0.8NM NW AD) 295FT AGL
   754FT AMSL

   FR:
   CAL5 ALMONTE (GEN HOSPITAL) (HELI)
   LGT OBST U/S TOUR 451417N 0761207W (APRX 0.8NM NW AD) 295FT AGL
   754FT AMSL
```

Exemple 2 :
```
V0400/19 NOTAMN
Q) CZYZ/QOLAS/IV/M/AE/000/013/4900N07910W005
A) CXXX B) AAMMJJHHMM C) AAMMJJHHMMEST
E) CSR8 LA SARRE
   OBST LGT U/S TOWER 485958N 0791003W (APRX 5NM NNE AD)
   185FT AGL 1125FT AMSL

   FR:
   CSR8 LA SARRE
   LGT OBST U/S TOUR 485958N 0791003W (APRX 5NM NNE AD)
   185FT AGL 1125FT AMSL
```

Exemple 3 :
```
V0001/19 NOTAMN
Q) CZUL/QOLAS/IV/M/AE/000/010/4832N07137W005
A) CXXX B) AAMMJJHHMM C) AAMMJJHHMMEST
E) CGD2 ALMA (RIVIERE LA GRANDE DECHARGE)(WATER)
   OBST LGT U/S CABLE CROSSING BTN 483225N 0713642W AND
   483212N 0713647W 0.8NM LONG (APRX 1.5NM SSW AD) APRX 150FT AGL
   500FT AMSL

   FR:
   CGD2 ALMA (RIVIERE LA GRANDE DECHARGE)(HYDRO)
   LGT OBST U/S TRAVERSE DE CABLES BTN 483225N 0713642W ET
   483212N 0713647W LONGUEUR 0.8NM (APRX 1.5NM SSW AD) APRX 150FT
   AGL 500FT AMSL
```

Panne de feux à plus de 5 NM d'un aérodrome

Exemple 4 :
```
V0001/19 NOTAMN
Q) CZUL/QOLAS/V/M/E/000/018/4809N06852W002
A) CZUL B) AAMMJJHHMM C) AAMMJJHHMMEST
E) OBST LGT U/S WIND TURBINES RADIUS 1NM CENTRE
   480848N 0685158W (CENTRE APRX 25NM SW RIMOUSKI AD (CYXK))
   410FT AGL 1742FT AMSL

   FR:
   LGT OBST U/S EOLIENNES RAYON 1NM CENTRE
   480848N 0685158W (CENTRE APRX 25NM SW AD RIMOUSKI (CYXK))
   410FT AGL 1742FT AMSL
```

Exemple 5 :
```
V0001/19 NOTAMN
Q) CZUL/QOLAS/V/M/E/000/018/5234N06553W002
A) CZUL B) AAMMJJHHMM C) AAMMJJHHMMEST
E) OBST LGT U/S TOWER 523406N 0655245W (APRX 42NM NNE POSTE
   MONTAGNAIS (MILE 134) AD (CSF3)) 350FT AGL 1780FT AMSL

   FR:
   LGT OBST U/S TOUR 523406N 0655245W (APRX 42NM NNE AD POSTE
   MONTAGNAIS (MILE 134) (CSF3)) 350FT AGL 1780FT AMSL
```

5.5.3 Dangers sur une piste ou un aérodrome ou à proximité

Tout renseignement concernant un danger temporaire à court terme sur une piste ou un aérodrome ou à proximité, comme un aéronef immobilisé sur une piste, devrait être diffusé sur l'ATIS ou au moyen de communications air/sol, dans la mesure du possible. Les aérodromes pour qui la faune représente un problème constant devraient envisager de publier cette information.

Si les circonstances le justifient, un NOTAM décrivant le danger peut être émis; consulter la section 3.3, *Circonstances inhabituelles*.

Le NOTAM doit être de nature consultative seulement. Seul l'exploitant d'aérodrome est autorisé à fermer les aires de mouvement d'un aérodrome, à moins qu'un accord ne le stipule autrement.

Lorsqu'un NOTAM est publié en fonction d'un compte rendu fourni par quelqu'un d'autre que l'exploitant d'aérodrome, le NOTAM restera en vigueur jusqu'à ce que l'on ait communiqué avec l'exploitant d'aérodrome ou que l'on ait confirmé que le danger n'est plus présent.

Exemple 1 :
```
Q) CZ../QMRHW/IV/NBO/A/000/999/XXXXNYYYYYW005
E) TRENCHES 4FT DEEP 5FT OUTSIDE RWY EDGES FULL RWY LENGTH ON BOTH
   SIDES/

   FR:
   FOSSES 4FT DE PROFONDEUR 5FT A L'EXTERIEUR DU BORD DE LA RWY SUR
   TOUTE LA LONGUEUR DE LA RWY SUR LES DEUX COTES
```

Exemple 2 :
```
Q) CZ../QFAHX/IV/NBO/A/000/999/XXXXNYYYYYW005
E) LARGE CONCENTRATION OF BIRDS AT AD

   FR:
   GRANDE CONCENTRATION D'OISEAUX A L'AD
```

Exemple 3 :
```
Q) CZ../QMRXX/IV/NBO/A/000/999/XXXXNYYYYYW005
E) POSSIBILITY OF CARIBOU ON RWY

   FR:
   POSSIBILITE DE CARIBOU SUR RWY
```

Exemple 4:
```
Q) CZ../QMRXX/IV/NBO/A/000/999/XXXXNYYYYYW005
E) DISABLED ACFT REPORTED ON RWY.

   FR: ACFT IMMOBILISE RAPPORTE SUR RWY.
```

5.5.4 Hélidébardage et exploitation forestière sur câble-grue

On peut émettre un NOTAM pour indiquer la présence d'activités d'hélidébardage ou de téléphérage.

L'hélidébardage consiste à utiliser un hélicoptère pour transporter, à l'aide d'un câble, des troncs d'arbres vers un lieu de dépôt. Cette opération ressemble assez au remorquage de bannières pour qu'on puisse appliquer le code de sujet « WJ », soit le remorquage de bannière ou de cible.

L'exploitation forestière sur câble-grue (téléphérage) consiste à transporter des troncs d'arbres vers un lieu de dépôt à l'aide d'un câble tendu entre des structures, habituellement sur forte pente. Les aménagements de téléphérage sont semblables à un câble reliant deux structures (voir l'exemple 3 du paragraphe 5.5.2). On appliquera donc à cette activité le code de sujet « OB », soit un obstacle.

Un formulaire NOTAM a été créé pour aider les auteurs de NOTAM à fournir l'information requise pour ces demandes. Il s'agit du Formulaire de demande de NOTAM – Espace aérien, qui se trouve à la page **Soumission de données** du site Web public de NAV CANADA (**www.navcanada.ca**).

Exemple 1 :
```
N1005/19 NOTAMN
Q) CZUL/WJLW/IV/M/W/000/050/4629N07550W006
A) CZUL B) AAMMJJHHMM C) AAMMJJHHMMEST
E) HELI-LOGGING ACT WITHIN RADIUS 5NM CENTRE 462840N 0755000W
   (CENTRE APRX 12NM W MONT-LAURIER AD (CSD4))

   FR:
   ACT HELIDEBARDAGE A L'INTERIEUR DE RAYON 5NM CENTRE 462840N 0755000W
   (CENTRE APRX 12NM W AD MONT-LAURIER (CSD4))
F) SFC G) 5000FT AMSL
```

Exemple 2 :
```
V1006/19 NOTAMN
Q) CZUL/QOBCE/IV/M/E/000/050/4518N07052W001
A) CZUL B) AAMMJJHHMM C) AAMMJJHHMMEST
E) CABLE CROSSING FOR SKYLINE LOGGING ACT BTN 451835N 0705145W AND
   451738N 0705121W 1NM LONG (CENTRE APRX 36NM ESE SHERBROOKE AD (CYSC)).
   200FT AGL, 3720FT AMSL. NOT LGTD, NOT PAINTED.

   FR:
   TRAVERSE DE CABLES POUR ACT D'OPS FORESTIERE PAR CABLE-GRUE BTN
   451835N 0705145W ET 451738N 0705121W LONGEUR 1NM (APRX 36NM ESE AD
   SHERBROOKE (CYSC)). 200FT AGL, 3720FT AMSL. NON LGTD, NON PEINTE.
```

5.5.5 Dynamitage

Une opération de dynamitage qui n'a pas été publiée peut faire l'objet d'un NOTAM. L'altitude qui doit être signalée dans le NOTAM inclut la hauteur maximale prévue des débris et du souffle.

Un formulaire NOTAM a été créé pour aider les auteurs de NOTAM à fournir l'information requise pour ces demandes. Il s'agit du Formulaire de demande de NOTAM – Espace aérien, qui se trouve à la page **Soumission de données** du site Web public de NAV CANADA (**www.navcanada.ca**).

Exemple 1 :
```
N1005/19 NOTAMN
Q) CZUL/QWHLW/IV/M/W/000/021/4700N07400W005
A) CZUL B) AAMMJJHHMM C) AAMMJJHHMM
E) BLASTING ACT WILL TAKE PLACE WITHIN RADIUS 5NM CENTRE
   470000N 0740000W (CENTRE APRX 10NM W MONTMAGNY AD (CSE5))

   FR:
   ACT DYNAMITAGE AURA LIEU A L'INTERIEUR DE RAYON 5NM CENTRE
   470000N 0740000W (CENTRE APRX 10NM W AD MONTMAGNY (CSE5))
F) SFC G) 2000FT AGL
```

Exemple 2 :
```
N1005/19 NOTAMN
Q) CZUL/QWHLW/IV/M/W/000/048/4852N06608W002
A) CZUL B) AAMMJJHHMM C) AAMMJJHHMM
E) AVALANCHE CTL BLASTING ACT WILL TAKE PLACE WITHIN 1NM EITHER SIDE OF
   A LINE 485125N 0660640W - 485130N 0660845W (CENTRE APRX 23NM SSE
   STE-ANNE-DES-MONTS AD (CYSZ)). FOR INFO, CTC 555-111-2222.

   FR:
   ACT DYNAMITAGE CTL AVALANCHE AURA LIEU A L'INTERIEUR DE 1NM DE CHAQUE
   COTE D'UNE LIGNE 485125N 0660640W - 485130N 0660845W (CENTRE APRX
   23NM SSE AD STE-ANNE-DES-MONTS (CYSZ)). POUR INFO, CTC 555-111-2222.
F) SFC    G) 4800FT AMSL
```

Dans la Région du Pacifique, aucun NOTAM n'est émis pour le dynamitage relié aux activités d'exploitation forestière dans les situations suivantes :

- Utilisation de matériel de dynamitage instantané. (Les dynamiteurs s'assurent que la zone est dégagée de toute circulation aérienne avant la détonation.)
- Utilisation d'une amorce standard de six minutes et d'une radiofréquence aéronautique. (Le dynamiteur exécute deux transmissions sur 123.2 MHz pour signaler la détonation imminente. Ces transmissions sont exécutées environ quatre minutes et une minute avant la détonation, et incluent l'emplacement du dynamitage par rapport à un repère évident ainsi que le temps qui reste avant la détonation.)

Si les dynamiteurs détectent un aéronef dans les environs immédiats du dynamitage, ils adressent leur transmission radio directement à cet aéronef en signalant le type et la couleur de l'aéronef (« Hélicoptère rouge et blanc, vous êtes au-dessus d'une zone de dynamitage active, évacuez la zone immédiatement. »). Les dynamiteurs peuvent choisir d'utiliser les deux méthodes pour plus de sécurité.

Un NOTAM est émis si l'emplacement du dynamitage est à moins de 5 milles marins d'un aérodrome ou si les dynamiteurs choisissent de ne pas suivre les procédures mentionnées ci-dessus. La période de validité du NOTAM ne dépasse pas 14 jours.

5.5.6 Activité volcanique

On émet un NOTAM pour signaler un changement d'activité volcanique ayant une incidence sur les opérations aériennes. Le NOTAM indique le lieu, la date et l'heure des éruptions volcaniques et l'étendue horizontale et verticale du nuage de cendres, y compris la direction du mouvement ainsi que les niveaux de vol, les routes ou les tronçons de route pouvant être touchés.

Le NOTAM est émis sous la ou les FIR appropriées par l'unité qui reçoit l'avis.

Exemple 1 :
```
H0955/19 NOTAMN (et F1005/19 NOTAMN)
Q) CZUL/QWWLW/IV/NBO/W/000/999/5440N06941W999
A) CZUL B) AAMMJJHHMM C) AAMMJJHHMMEST
E) VOLCANO ADVISORY. MOUNT SPURR, 6130N 15230W (ALASKA), ACT SINCE
   DD MMM YYYY WITH ASH EMISSIONS POTENTIALLY HAZARDOUS TO AVIATION.
   PILOTS SHOULD REPORT ANY OBSERVATIONS TO ATS. AVOID ASH CLOUDS
   WHICH MAY EXTEND OVER CONSIDERABLE DIST AT ALT. REF TO ASH CLOUD
   PILOT WX REPORT(PIREP) AND SIGMET.

   FR:
   AVIS VOLCANIQUE. MONT SPURR 6130N 15230W (ALASKA, ACT DEPUIS JJ
   MMM AAAA AVEC EMISSIONS DE CENDRES POTENTIELLEMENT DANGEREUSES A
   L'AVIATION. PILOTES DEVRAIENT AVISER ATS DE TOUTE OBSERVATION.
   EVITER LES NUAGES DE CENDRES QUI PEUVENT S'ETENDRE SUR UNE DIST
   CONSIDERABLE EN ALT. REF AUX PIREP ET SIGMET DE CENDRES
   VOLCANIQUES
F) SFC G) UNL
```

Exemple 2 :
```
H0955/19 NOTAMN (ainsi que F1005/19 NOTAMN et G1001/19 NOTAMN)
Q) CZXX/QWWLW/IV/NBO/W/000/999/5243N05321W999
A) CZUL CZQM CZQX B) AAMMJJHHMM C) AAMMJJHHMMEST
E) VOLCANO ADVISORY. EYJAFJALLAJOKULL, 6338N 01937W (ICELAND) WITH
   ASH EMISSIONS POTENTIALLY HAZARDOUS TO AVIATION. PILOTS SHOULD
   REPORT ANY OBSERVATIONS TO ATS. AVOID ASH CLOUDS WHICH MAY EXTEND
   OVER CONSIDERABLE DIST AT ALT. REF TO ASH CLOUD PILOT WX REPORT
   (PIREP) AND SIGMET.

   FR:
   AVIS VOLCANIQUE. VOLCAN EYJAFJALLAJOKULL 6338N 01937W (ISLANDE)
   AVEC EMISSIONS DE CENDRES POTENTIELLEMENT DANGEREUSES A
   L'AVIATION. PILOTES DEVRAIENT AVISER ATS DE TOUTE OBSERVATION.
   EVITER LES NUAGES DE CENDRES QUI PEUVENT S'ETENDRE SUR UNE DIST
   CONSIDERABLE EN ALT. REF AUX PIREP ET SIGMET DE CENDRES
   VOLCANIQUES
F) SFC G) UNL
```

5.5.7 Activités militaires

Un NOTAM portant sur les activités militaires est émis sous la ou les FIR appropriées et décrit la zone et les altitudes visées par l'activité.

Lorsque l'activité se déroule dans une zone d'opérations militaires (MOA) qui figure dans le Manuel des espaces aériens désignés, et qu'il y a des différences par rapport à ce qui a été publié, un NOTAM est émis et la MOA est identifiée par le nom de la zone suivi du terme MOA (Ex. `ALGONQUIN MOA`).

Il existe maintenant un nouveau formulaire de NOTAM pour aider les auteurs à donner les renseignements exigés dans les demandes de ce genre lorsqu'elles surviennent en dehors d'une zone publiée. Il s'agit du Formulaire de demande de NOTAM – Espace aérien, qui se trouve à la page **Soumission de données** du site Web public de NAV CANADA (**www.navcanada.ca**).

Exemple 1 :
```
G1105/23 NOTAMN
Q) CZYZ/QRMCA/IV/BO/W/000/060/4553N07744W074
A) CZYZ B) AAMMJJHHMM C) AAMMJJHHMM
E) ALGONQUIN MOA ACT.
F) SFC G) 6000FT AMSL
```

Si une réservation d'altitude a été effectuée en coordination avec les unités concernées pour les besoins d'une activité militaire, il faut le mentionner dans le NOTAM pour signaler qu'il pourrait y avoir des limitations quant à la planification de vol.

Une réservation d'altitude n'est pas un espace aérien réglementé. Cependant, les services de la circulation aérienne ne permettront pas à un vol de pénétrer dans une réservation active s'il n'est pas autorisé à le faire.

Il est à noter que l'usage de l'abréviation ALTRV dans les NOTAM n'est pas approuvé.

Exemple 2 :
```
H1005/19 NOTAMN
Q) CZUL/QRACA/IV/BO/W/125/230/4846N07205W011
A) CZUL B) AAMMJJHHMM C) AAMMJJHHMM
E) ALT RESERVATION FOR MIL ACT WITHIN AREA BOUNDED BY 485512N 0720000W –
   484936N 0715034W THENCE COUNTERCLOCKWISE ALONG THE ARC OF A
   CIRCLE OF RADIUS 45NM CENTRE THE XBG TACAN TO
   484000N 0720015W - 484000N 0721838W - 485512N 0720000W
   (CENTRE APRX 11NM E DOLBEAU-ST-FELICIEN AD (CYDO)).

   FR:
   ALT RESERVATION POUR ACT MIL ZONE DELIMITEE PAR 485512N 0720000W -
   484936N 0715034W PUIS DANS LE SENS ANTIHORAIRE LE LONG D'UN ARC DE CERCLE
   DE RAYON 45NM CENTRE TACAN XBG A 484000N 0720015W -
   484000N 0721838W - 485512N 0720000W (CENTRE APRX 11NM E AD
   DOLBEAU-ST-FELICIEN (CYDO)).
F) 12500FT AMSL G) FL230
```

5.5.8 Recherches et sauvetage

On peut émettre un NOTAM en cas d'opérations militaires, de Civil Air Search and Rescue Association (CASARA) ou de Sauvetage et recherche aériens du Québec Inc. (SERABEC) au Québec, qu'il s'agisse d'opérations réelles ou d'entraînement. Le NOTAM devrait comprendre les renseignements suivants dans le cas des activités ayant lieu à l'extérieur d'un espace aérien CYR ou CYD :

- le type d'activité (`SAR EXER`, `SAR OPS`, `SAR ACT`);
- d'autres renseignements pertinents, notamment ceux portant sur des fusées éclairantes et des activités de parachutage;
- la zone d'activité (rayon, coordonnées et, de préférence, distance et direction par rapport à l'aérodrome le plus près, ou distance et relèvement par rapport à une aide à la navigation);
- l'altitude maximale des activités au-dessus du niveau moyen de la mer (AMSL).

Il existe maintenant un nouveau formulaire de NOTAM pour aider les auteurs à donner les renseignements exigés dans les demandes de ce genre lorsqu'elles surviennent en dehors d'une zone publiée. Il s'agit du Formulaire de demande de NOTAM – Espace aérien, qui se trouve à la page **Soumission de données** du site Web public de NAV CANADA (**www.navcanada.ca**).

Exemple 1 :
```
N1005/19 NOTAMN
Q) CZUL/QWELW/IV/BO/W/000/045/4837N06812W026
A) CZUL B) AAMMJJHHMM C) AAMMJJHHMM
E) SAR EXER WILL TAKE PLACE WITHIN RADIUS 25NM CENTRE
   483632N 0681227W (MONT-JOLI AD (CYYY))

   FR:
   EXER SAR AURA LIEU A L'INTERIEUR DE RAYON 25NM CENTRE
   483632N 0681227W (AD MONT-JOLI (CYYY))
F) SFC G) 4500FT AMSL
```

NAV CANADA Proprietary / Propriété exclusive

Exemple 2 :
```
N1009/19 NOTAMN
Q) CZUL/QWELW/IV/BO/W/000/035/4531N06810W010
A) CZUL B) AAMMJJHHMM C) AAMMJJHHMM
E) SAR ACT WITH FLR AND PARADROPS WILL TAKE PLACE WITHIN RADIUS 10NM
   CENTRE 4531N 06810W (APRX 6NM S MONT-JOLI AD (CYYY))

   FR:
   ACT SAR AVEC FLR ET PARACHUTAGE AURA LIEU A L'INTERIEUR DE RAYON 10NM
   CENTRE 4531N 06810W (APRX 6NM S AD MONT-JOLI (CYYY))
F) SFC G) 3500FT AMSL
```

5.5.9 Spectacle aérien

Un spectacle aérien est annoncé suffisamment à l'avance par NOTAM (voir la section 1.5, *Durée d'un NOTAM et préavis*). Les renseignements sur ce spectacle comprenant beaucoup de texte et de graphiques devraient être publiés dans un supplément d'AIP. Un NOTAM faisant référence au supplément doit être émis.

Un NOTAM peut être émis pour la séquence d'arrivée des Snowbirds des Forces canadiennes.

Un formulaire NOTAM a été créé pour aider les auteurs de NOTAM à fournir l'information requise pour ces demandes. Il s'agit du Formulaire de demande de NOTAM – Espace aérien, qui se trouve à la page **Soumission de données** du site Web public de NAV CANADA (**www.navcanada.ca**).

Exemple 1 : Un NOTAM en route pour la FIR :

```
H1005/19 NOTAMN
Q) CZUL/QWALW/IV/M/W/000/102/4519N07540W011
A) CZUL B) AAMMJJHHMM C) AAMMJJHHMM
E) SNOWBIRDS ARR SEQUENCE WILL TAKE PLACE WITHIN RADIUS 10NM RADIUS CENTRE
   451921N 0754002W (OTTAWA/MACDONALD-CARTIER INTL AD (CYOW)),
   NON-PARTICIPANTS REQUESTED TO REMAIN CLR OF AREA.

   FR:
   SEQUENCE ARR SNOWBIRDS AURA LIEU A L'INTERIEUR DE RAYON 10NM CENTRE
   451921N 0754002W (AD OTTAWA/MACDONALD-CARTIER INTL (CYOW)),
   NON-PARTICIPANTS DEVRAIENT RESTER A L'ECART.
F) SFC G) 10200FT AMSL
```

et un NOTAM additionnel pour l'aérodrome directement touché :

```
E1005/19 NOTAMN
Q) CZUL/QFALT/IV/NBO/A/000/999/4519N07540W005
A) CYOW B) AAMMJJHHMM C) AAMMJJHHMM
E) SNOWBIRDS ARR SEQUENCE WILL TAKE PLACE WITHIN RADIUS 10NM CENTRE
   451921N 0754002W (AD), SFC TO 10200FT AMSL. NON-PARTICIPANTS
   REQUESTED TO REMAIN CLR OF AREA.

   FR:
   SEQUENCE ARR SNOWBIRDS AURA LIEU A L'INTERIEUR DE RAYON 10NM CENTRE
   451921N 0754002W (AD), SFC A 10200FT AMSL. NON-PARTICIPANTS
   DEVRAIENT RESTER A L'ECART.
```

Un NOTAM peut être émis pour restreindre l'espace aérien, si Transports Canada en fait la demande.

Exemple 2 :

```
H1005/19 NOTAMN
Q) CZUL/QRTCA/IV/BO/W/000/150/4646N07128W010
A) CZUL B) AAMMJJHHMM C) AAMMJJHHMM
E) PURSANT TO SECTION 5.1 OF THE
   AERONAUTICS ACT, EXC FOR AIRSHOW PARTICIPANTS, AIRSPACE IS
   RESTRICTED WITHIN RADIUS 6NM CENTRE 464728N 0712336W
   (QUEBEC/JEAN LESAGE INTL AD) AND 4644N 07131W - 4642N 07140W –
   4645N 07140W - 4646N 07132W - 4644N 07131W (CENTRE APRX 9NM W
   QUEBEC/JEAN LESAGE INTL AD (CYQB)). NO PERSON SHALL OPR AN ACFT WITHIN
   THE AREA DESCRIBED UNLESS AUTH BY ATC ON 123.1MHZ OR
   555-111-2222.

   FR:
   CONFORMEMENT A L'ARTICLE 5.1 DE LA LOI SUR L'AERONAUTIQUE, SAUF
   POUR LES PARTICIPANTS AU SPECTACLE AERIEN, L'ESPACE AERIEN EST
   REGLEMENTE A L'INTERIEUR DE RAYON 6NM CENTRE 464728N 0712336W
   (AD QUEBEC/JEAN LESAGE INTL) ET 4644N 07131W – 4642N 07140W –
   4645N 07140W - 4646N 07132W - 4644N 07131W (CENTRE APRX 9NM W
   AD QUEBEC/JEAN LESAGE INTL (CYQB)). NUL NE DOIT OPR UN ACFT A L'INTERIEUR
   DE LA ZONE DECRITE SAUF AVEC AUTH ATC SUR 123.1MHZ OU 555-111-2222.
F) SFC G) 15000FT AMSL
```

et un autre NOTAM pour l'aérodrome directement touché :

```
E1005/19 NOTAMN
Q) CZUL/QFALT/IV/NBO/A/000/999/4646N07128W005
A) CYQB B) AAMMJJHHMM C) AAMMJJHHMM
E) PURSANT TO SECTION 5.1 OF THE AERONAUTICS ACT, EXC FOR AIRSHOW
   PARTICIPANTS, AIRSPACE IS RESTRICTED WITHIN RADIUS 6NM CENTRE
   464728N 0712336W (QUEBEC/JEAN LESAGE INTL AD) AND 4644N 07131W -
   4642N 07140W – 4645N 07140W - 4646N 07132W - 4644N 07131W
   (CENTRE APRX 9NM W QUEBEC/JEAN LESAGE INTL AD (CYQB)). SFC TO 15000FT
   AMSL. NO PERSON SHALL OPR AN ACFT WITHIN THE AREA DESCRIBED
   UNLESS AUTH BY ATC ON 123.1MHZ OR 555-111-2222.

   FR:
   CONFORMEMENT A L'ARTICLE 5.1 DE LA LOI SUR L'AERONAUTIQUE, SAUF
   POUR LES PARTICIPANTS AU SPECTACLE AERIEN, L'ESPACE AERIEN EST
   REGLEMENTE A L'INTERIEUR DE RAYON 6NM CENTRE 464728N 0712336W
   (AD QUEBEC/JEAN LESAGE INTL) ET 4644N 07131W – 4642N 07140W –
   4645N 07140W - 4646N 07132W - 4644N 07131W (CENTRE APRX 9NM W
   AD QUEBEC/JEAN LESAGE INTL (CYQB)). SFC A 15000FT AMSL. NUL NE DOIT
   OPR UN ACFT A L'INTERIEUR DE LA ZONE DECRITE SAUF AVEC AUTH ATC SUR
   123.1MHZ OU 555-111-2222.
```

Exemple 3 :
```
H1005/19 NOTAMN
Q) CZUL/QRRCA/IV/BO/W/000/150/4519N07540W007
A) CZUL B) AAMMJJHHMM C) AAMMJJHHMM
E) AMEND DESIGNATED AIRSPACE HANDBOOK (DAH): CYR538 RIDEAU HALL, ON. OTTAWA
   AIRSHOW CLASS F RESTRICTED AIRSPACE IS ESTABLISHED WITHIN AREA BOUNDED
   BY A CIRCLE RADIUS 6NM CENTRE OTTAWA/MACDONALD-CARTIER INTL AD (CYOW).
   EXC FOR AIRSHOW PARTICIPANTS AND MEDEVAC/RESCUE ACFT,
   NO PERSON SHALL OPR AN ACFT WITHIN THE AREA DESCRIBED
   UNLESS AUTH BY THE CONTROLLING AGENCY ON 118.8MHZ OR 555-111-2222

   FR:
   MANUEL DES ESPACES AERIENS DESIGNES (DAH) EST MODIFIE COMME SUIT: CYR538
   RIDEAU HALL, ON. L'ESPACE AERIEN DE CLASSE F DU SPECTACLE AERIEN D'OTTAWA
   EST ETABLI A L'INTERIEUR D'UNE ZONE FORMEE PAR UN CERCLE RAYON 6NM
   CENTRE AD OTTAWA/MACDONALD-CARTIER INTL (CYOW). SAUF POUR LES
   PARTICIPANTS AU SPECTACLE AERIEN ET ACFT MEDEVAC/SAUVETAGE, NUL
   NE DOIT OPR UN ACFT A L'INTERIEUR DE LA ZONE DECRITE SANS AUTH DE
   L'ORGANISME DE CONTROLE SUR 118.8MHZ OU AU 555-111-2222.
F) SFC G) 15000FT AMSL
```

et un autre NOTAM pour l'aérodrome directement touché :

```
E0005/19 NOTAMN
Q) CZUL/QFALT/IV/NBO/A/000/999/4519N07540W005
A) CYOW B) AAMMJJHHMM C) AAMMJJHHMM
E) AMEND DESIGNATED AIRSPACE HANDBOOK (DAH): CYR538 RIDEAU HALL, ON.
   OTTAWA AIRSHOW CLASS F
   RESTRICTED AIRSPACE IS ESTABLISHED WITHIN AREA BOUNDED BY A
   CIRCLE RADIUS 6NM CENTRE OTTAWA/MACDONALD-CARTIER INTL AD (CYOW). EXC FOR
   AIRSHOW PARTICIPANTS AND MEDICAL EVACUATION FLT (MEDEVAC)/RESCUE
   ACFT, NO PERSON SHALL OPR AN ACFT WITHIN THE AREA DESCRIBED
   UNLESS AUTH BY THE CONTROLLING AGENCY ON 118.8MHZ OR 555-111-
   2222. SFC TO 15000FT AMSL.

   FR:
   MANUEL DES ESPACES AERIENS DESIGNES(DAH) EST MODIFIE COMME SUIT: CYR538
   RIDEAU HALL, ON. L'ESPACE
   AERIEN DE CLASSE F DU SPECTACLE AERIEN D'OTTAWA EST ETABLI A
   L'INTERIEUR D'UNE ZONE FORMEE PAR UN CERCLE RAYON 6NM
   CENTRE AD OTTAWA/MACDONALD-CARTIER INTL (CYOW). SAUF POUR LES
   PARTICIPANTS AU SPECTACLE AERIEN ET ACFT MEDEVAC/SAUVETAGE, NUL
   NE DOIT OPR UN ACFT A L'INTERIEUR DE LA ZONE DECRITE SANS AUTH DE
   L'ORGANISME DE CONTROLE SUR 118.8MHZ OU AU 555-111-2222.
```

5.5.10 Pièces pyrotechniques et feux d'artifice

Un NOTAM peut être émis pour atténuer les dangers créés par les pièces pyrotechniques et les feux d'artifice. Si l'espace aérien doit être restreint, on doit en faire la demande auprès de Transports Canada.

Un formulaire NOTAM a été créé pour aider les auteurs de NOTAM à fournir l'information requise pour ces demandes. Il s'agit du Formulaire de demande de NOTAM – Espace aérien, qui se trouve à la page **Soumission de données** du site Web public de NAV CANADA (**www.navcanada.ca**).

Exemple 1 :
```
H1005/19 NOTAMN
Q) CZUL/QWMLW/IV/BO/W/000/012/4524N07408W002
A) CZUL B) AAMMJJHHMM C) AAMMJJHHMM
E) FIREWORKS ACT WILL TAKE PLACE WITHIN RADIUS 1NM CENTRE
   452333N 0740803W (MONTREAL/ST-LAZARRE AD (CST3))

   FR:
   ACT FEUX D'ARTIFICE AURA LIEU A L'INTERIEUR DE RAYON 1NM CENTRE
   452333N 0740803W (AD MONTREAL/ST-LAZARRE (CST3))
F) SFC G) 1200FT AMSL
```

Exemple 2 :
```
N1005/19 NOTAMN
Q) CZUL/QWMLW/IV/BO/W/000/013/4940N06605W006
A) CZUL B) AAMMJJHHMM C) AAMMJJHHMM
E) WHITE AND GREEN PYROTECHNICS ACT WITH ORANGE SMOKE WILL TAKE
   PLACE WITHIN AREA BOUNDED BY 4935N 06600W - 4935N 06610W -
   4945N 06610W – 4945N 06600W – 4935N 06600W (CENTRE APRX 28NM SSE
   SEPT-ILES AD (CYZV))

   FR:
   ACT PYROTECHNIQUE BLANC ET VERT AVEC FUMEE ORANGE AURA LIEU A L'INTERIEUR
   D'UNE ZONE DELIMITEE PAR 4935N 06600W - 4935N 06610W - 4945N 06610W -
   4945N 06600W - 4935N 06600W (CENTRE APRX 28NM SSE AD SEPT-ILES (CYZV))
F) SFC G) 1300FT AMSL
```

Exemple 3 :
```
H1005/19 NOTAMN
Q) CZUL/QRTCA/IV/BO/W/000/060/4527N07320W001
A) CZUL B) AAMMJJHHMM C) AAMMJJHHMM
E) PURSUANT TO SECTION 5.1 OF THE AERONAUTICS ACT,
   THE AIRSPACE IS RESTRICTED DRG FIREWORKS ACT WITHIN RADIUS 1NM CENTRE
   452700N 0732000W (CENTRE APRX 2NM SW CARIGNAN (BOUTHILLIER) AD (CRG3)),
   NO PERSON SHALL OPR AN ACFT WITHIN THE AREA DESCRIBED UNLESS THE FLT
   IS AUTH BY ST-HUBERT TWR 555-111-2222

   FR:
   CONFORMEMENT A L'ARTICLE 5.1 DE LA LOI SUR L'AERONAUTIQUE,
   DRG ACT PYROTECHNIQUE: L'ESPACE AERIEN EST REGLEMENTE A L'INTERIEUR DE
   RAYON 1NM CENTRE 452700N 0732000W (CENTRE APRX 2NM SW AD CARIGNAN
   (BOUTHILLIER) (CRG3)), NUL NE DOIT  OPR UN ACFT A L'INTERIEUR DE LA
   ZONE DECRITE SAUF AVEC AUTH TWR ST-HUBERT 555-111-2222
F) SFC G) 6000FT AMSL
```

5.5.11 Source de lumière dirigée à haute intensité

Un NOTAM peut être émis pour aviser les utilisateurs de l'espace aérien du risque d'être exposés à des lumières dirigées à haute intensité. Toutes les demandes de NOTAM concernant les lumières dirigées à haute intensité doivent provenir de Transports Canada.

Dans le cas d'utilisation de lumière laser, le NOTAM doit décrire l'emplacement de la source de lumière (la zone où le laser est visible du ciel), la direction des faisceaux projetés, les effets dangereux (y compris la distance oculaire critique nominale verticale et latérale) et les autres phénomènes connexes.

Un formulaire NOTAM a été créé pour aider les auteurs de NOTAM à fournir l'information requise pour ces demandes. Il s'agit du Formulaire de demande de NOTAM – Espace aérien, qui se trouve à la page **Soumission de données** du site Web public de NAV CANADA (**www.navcanada.ca**).

Exemple 1 :
```
H1005/19 NOTAMN
Q) CZUL/QXXLW/IV/BO/W/000/011/4531N07332W001
A) CZUL B) AAMMJJHHMM C) AAMMJJHHMM
E) LASER LGT ACT WILL TAKE PLACE 453119N 0733209W (APRX 3.4NM W
   MONTREAL/LONGUEIL (CENTRE HOSPITALIER PIERRE-BOUCHER) (HELI) (CSH6)).
   BEAMS FM SITE PROJECTING W BTN RDL 227DEG AND 267DEG AT A 30DEG ANGLE.
   LASER LGT BEAMS MAY BE INJURIOUS TO PILOTS/AIRCREW AND PASSENGERS EYES
   WITHIN 994FT VERTICALLY AND 1148FT LATERALLY OF THE LGT SOURCE.
   FLASHBLINDNESS AND COCKPIT ILLUMINATION MAY OCCUR BEYOND THESE DIST

   FR:
   ACT DE LGT LASER AURA LIEU A 453119N 0733209W (APRX 3.4NM W
   MONTREAL/LONGUEIL (CENTRE HOSPITALIER PIERRE-BOUCHER) (HELI) (CSH6)). LES
   FAISCEAUX DU SITE PROJETES VERS W BTN RDL 227DEG ET 267DEG A UN ANGLE DE 30DEG.
   LES FAISCEAUX DE LGT LASER PEUVENT ETRE NUISIBLES A LA VISION DES PILOTES,
   MEMBRES D'EQUIPAGE ET PASSAGERS JUSQU'A UNE DIST DE
   994FT VERTICALEMENT ET 1148FT LATERALEMENT A PARTIR DE LA SOURCE
   DE LGT. L'AVEUGLEMENT MOMENTANE OU L'ECLAIRAGE DE LA CABINE
   PEUVENT SURVENIR AU-DELA DE CES DIST.
   F) SFC G) 1000FT AGL
```

Exemple 2 :
```
H1005/19 NOTAMN
Q) CZUL/QRTCA/IV/BO/W/000/025/4646N07115W001
A) CZUL B) AAMMJJHHMM C) AAMMJJHHMM
E) PURSUANT TO SECTION 5.1 OF THE AERONAUTICS ACT, AIRSPACE RESTRICTED
   WITHIN RADIUS 1NM CENTRE 464600N 0711500W (CENTRE APRX 5.5NM SE
   QUEBEC/CAPITALE HELICOPTERE INC (HELI) (CCH7)) FOR A LASER LGT
   DISPLAY. NO PERSON SHALL OPR AN ACFT WITHIN THE AREA UNLESS PRIOR
   ARRANGEMENTS HAVE BEEN MADE TO HAVE LASER BEAMS SHUT OFF.
   STATIONARY LASER LGT BEAMS WILL BE PROJECTED VERTICALLY. LASER
   LGT BEAMS MAY BE INJURIOUS TO EYES WITHIN 2200FT VERTICALLY OF
   THE LGT SOURCE. FLASHBLINDNESS OR COCKPIT ILLUMINATION MAY OCCUR
   BEYOND THESE DIST.

   FR:
   CONFORMEMENT A L'ARTICLE 5.1 DE LA LOI SUR L'AERONAUTIQUE,
   ESPACE AERIEN REGLEMENTE A L'INTERIEUR DE RAYON 1NM CENTRE
   464600N 0711500W (CENTRE APRX 5.5NM SE QUEBEC/CAPITALE HELICOPTERE
   INC (HELI) (CCH7)) POUR UNE DEMONSTRATION DE LGT LASER. NUL NE DOIT
   OPR UN ACFT A L'INTERIEUR DE LA ZONE SANS ARRANGEMENTS PREALABLES
   POUR FERMER LES FAISCEAUX DE LGT LASER. DES FAISCEAUX DE LGT
   LASER STATIONNAIRES SERONT PROJETES VERTICALEMENT. LES FAISCEAUX
   PEUVENT CAUSER DES BLESSURES AUX YEUX S'ILS SONT OBSERVES JUSQU'A
   UNE DIST DE 2200FT VERTICALEMENT DE LA SOURCE DE LGT.
   L'AVEUGLEMENT MOMENTANE OU L'ECLAIRAGE DE LA CABINE PEUVENT
   SURVENIR AU-DELA DE CES DIST.
F) SFC G) 2200FT AGL
```

Exemple 3 :
```
N1005/19 NOTAMN
Q) CZQM/QXXLW/IV/BO/W/000/009/4713N06152W001
A) CZQM B) AAMMJJHHMM C) AAMMJJHHMM
E) HIGH INTST LGT OPS WILL TAKE PLACE 471300N 0615200W (APRX 13NM SW ILES-
   DE-LA-MADELEINE AD (CYGR)) ROTATING SEARCHLIGHT 20DEG OFF VERTICAL.
   POTENTIAL TO CREATE TEMPO EFFECTS TO VISION

   FR:
   OPS DE LGT DE HAUTE INTST AURA LIEU A 471300N 0615200W (APRX 13NM SW AD
   ILES-DE-LA-MADELEINE (CYGR)) PROJECTEUR ROTATIF A 20DEG DE LA VERTICALE.
   LGT PEUVENT AVOIR DES EFFETS TEMPO SUR LA VISION.
F) SFC G) 800FT AGL
```

5.5.12 Activités récréatives

Le responsable d'un aérodrome autorise les activités à son aérodrome. Ces activités doivent être coordonnées avec l'unité ATS appropriée lorsqu'elles ont lieu dans une zone d'utilisation de fréquence obligatoire ou dans un espace aérien contrôlé.

Un NOTAM sur des activités récréatives telles que le parachutisme, le vol en deltaplane, le vol de fusées ou le vol de cerfs-volants comprend les renseignements suivants :

- type d'activité,
- aire d'activité (rayon, coordonnées et, préférablement, distance et direction par rapport à l'aérodrome le plus près, ou relèvement et distance par rapport à une aide à la navigation),
- altitude maximale des vols en question au-dessus du niveau moyen de la mer (AMSL).

Un formulaire NOTAM a été créé pour aider les auteurs de NOTAM à fournir l'information requise pour ces demandes. Il s'agit du Formulaire de demande de NOTAM – Espace aérien, qui se trouve à la page **Soumission de données** du site Web public de NAV CANADA (**www.navcanada.ca**).

Exemple 1 :
```
N1005/19 NOTAMN
Q) CZUL/QWPLW/IV/M/W/000/080/4527N07218W002
A) CZUL B) AAMMJJHHMM C) AAMMJJHHMM
E) PARAJUMPS ACT WILL TAKE PLACE WITHIN RADIUS 2NM CENTRE 4527N 07218W
   (CENTRE APRX 6NM S VALCOURT AD (CSQ3))

   FR:
   ACT PARACHUTAGE AURA LIEU A L'INTERIEUR DE RAYON 2NM CENTRE
   4527N 07218W (CENTRE APRX 6NM S AD VALCOURT (CSQ3))
F) SFC G) 8000FT AMSL
```

Exemple 2 :
```
H1005/19 NOTAMN
Q) CZUL/QWLLW/IV/M/W/000/060/4528N07542W021
A) CZUL B) AAMMJJHHMM C) AAMMJJHHMM
E) HOT AIR BALLOONS ACT WILL TAKE PLACE WITHIN RADIUS 20NM CENTRE
   452730N 0754137W (CENTRE APRX 2NM W OTTAWA/ROCKCLIFFE AD (CYRO))

   FR:
   ACT MONTGOLFIERES AURA LIEU A L'INTERIEUR DE RAYON 20NM CENTRE
   452730N 0754137W (CENTRE APRX 2NM W AD OTTAWA/ROCKCLIFFE (CYRO))
F) SFC G) 6000FT AMSL
```

Exemple 3 :
```
H1005/19 NOTAMN
Q) CZUL/QWULW/IV/M/W/000/030/4519N07541W002
A) CZUL B) AAMMJJHHMM C) AAMMJJHHMM
E) MODEL ROCKET ACT WILL TAKE PLACE 1000FT BFR THR 04 AND 300FT SE
   EXTENDED RCL AT OTTAWA/MACDONALD CARTIER INTL AD (CYOW)

   FR:
   ACT MODELES REDUITS DE FUSEES AURA LIEU 1000FT BFR THR 04 ET 300FT A
   DROITE DU PROLONGEMENT DE RCL A AD OTTAWA/MACDONALD CARTIER INTL (CYOW)
F) SFC G) 3000FT AMSL
```

NAV CANADA Proprietary / Propriété exclusive

et un autre NOTAM pour l'aérodrome où l'activité se déroule :

```
E1005/19 NOTAMN
Q) CZUL/QFALT/IV/NBO/A/000/999/4519N07540W005
A) CYOW B) AAMMJJHHMM C) AAMMJJHHMM
E) MODEL ROCKET ACT 1000FT BFR THR 04 AND 300FT SE EXTENDED RCL
   SFC TO 3000FT AMSL

   FR:
   ACT MODELES REDUITS DE FUSEES 1000FT BFR THR 04 ET 300FT SE DU
   PROLONGEMENT DE RCL. SFC A 3000FT AMSL
```

Exemple 4 :

```
N1005/19 NOTAMN
Q) CZUL/QXXLW/IV/M/W/000/037/4824N06831W016
A) CZUL B) AAMMJJHHMM C) AAMMJJHHMM
D) SR-SS
E) PARAMOTORS ACT (APRX 200) WILL TAKE PLACE WITHIN RADIUS 15NM
   CENTRE 482402N 0683046W (CENTRE APRX 5NM SSW RIMOUSKI AD (CYXK)), IN VMC.

   FR:
   ACT PARAMOTEURS (APRX 200) AURA LIEU A L'INTERIEUR DE RAYON 15NM CENTRE
   482402N 0683046W (CENTRE APRX 5NM SSW AD RIMOUSKI (CYXK)), EN VMC.
F) SFC G) 1500FT AGL
```

5.5.13 Vols de gros ballons non habités

Les ballons non habités qui ont une capacité de plus de 115 pieds cubes (3,256 mètres cubes) de gaz sont classés dans la catégorie gros ballons non habités. L'autorisation du ministre est nécessaire et un supplément d'AIP doit être émis avant le lancement de gros ballons non habités. Le supplément couvre la série de vols prévus pour chaque site de lancement, les plages horaires, les caractéristiques des ballons et de leur charge utile, les altitudes de vol, les vitesses verticales, la durée des vols et tout autre renseignement pertinent. Le ballon doit être identifié comme `GROS BALLON` dans le NOTAM applicable.

Lorsqu'on reçoit une demande de NOTAM pour un gros ballon non habité, il faut confirmer, auprès de l'auteur, qu'il a obtenu l'autorisation de TC.

L'agent responsable de la sécurité des ballons (RSB) dépose, au moins 12 heures à l'avance, un NOTAM préalable au lancement qui mentionne le supplément d'AIP, le numéro de vol du ballon, le lieu du lancement, le créneau de lancement, les détails du vol et la description de l'ensemble du ballon et de sa charge utile. Si le lancement prévu est suspendu, il faut annuler le NOTAM préalable au lancement.

Un NOTAM de lancement est déposé au moment du lancement de chaque ballon. Il remplace le NOTAM préalable au lancement. L'information contenue dans cet avis inclut le lieu du lancement, l'heure du lancement, la trajectoire de montée, l'heure à laquelle le ballon franchira 60 000 pieds (18 000 mètres) ou toute autre altitude spécifiée, la description de l'ensemble ballon/charge utile ainsi que l'heure et le lieu prévus de conclusion du vol. La référence géographique dans la case Q (coordonnées du centre et rayon) doit englober toute la zone d'influence, du lieu de lancement au lieu de destination prévu.

Le RSB dépose un NOTAM d'interruption de vol, qui remplace le NOTAM de lancement au moins une heure avant la conclusion du vol à haute altitude, en précisant l'heure prévue d'interruption, la position du ballon, sa trajectoire prévue, le moment du franchissement de 60 000 pieds ainsi que l'endroit et le temps prévus de l'atterrissage.

Le RSB dépose un NOTAM de de fermeture qui annule le NOTAM d'interruption de vol le plus tôt possible après l'atterrissage de la charge.

Si le profil de vol du ballon est tel que le NOTAM de fermeture doit être émis moins d'une heure après le NOTAM d'interruption de vol, l'émission d'un NOTAM d'interruption de vol est facultative.

La case A) du NOTAM précise la ou les FIR concernées par le lancement du ballon. S'il y a plus d'une FIR et qu'elles se trouvent dans des régions NOTAM différentes, un NOTAM pour chaque région NOTAM concernée est nécessaire. On diffuse par NOTAM tous les renseignements concernant un ballon perdu ou qui descend plus bas que 60 000 pieds et dont les systèmes redondants de déclenchement de fin de vol ne fonctionnent pas.

Exemple 1 : NOTAM préalable au lancement

```
[numéro] NOTAMN
Q) CZ../QWLLW/IV/M/W/000/999/XXXXNYYYYYW…
E) LARGE BALLOON FLT NUMBER : ___ WILL TAKE PLACE. REF AIP SUP ___/___.
   HEAVY BALLOON LAUNCH SKED AT HHMM ON DD MMM YYYY. BALLOON PAYLOAD
   SYSTEM LENGTH : ___FT ON ASCENT. PAYLOAD WEIGHT : ___POUNDS. RATE
   OF ASCENT : ___FPM. BALLOON DIAMETER AT FLOAT ALT : ___FT. FLOAT
   ALT :___FT AMSL. FLT CONTINUING

   FR:
   FLT GROS BALLON NUMERO:___ AURA LIEU. VOIR SUP D'AIP ___/___.
   LANCEMENT GROS BALLON PREVU LE JJ MMM AAAA A HHMM. LONGUEUR DU
   SYSTEME DE LA CHARGE : ___FT EN MONTEE, POIDS DE LA
   CHARGE : ___LIVRES. TAUX DE MONTEE : ___FPM. DIAMETRE DU BALLON
   EN FLT : ___FT. ALT DE FLT :___FT AMSL. POURSUITE DU FLT
F) SFC G) UNL
```

Exemple 2 : NOTAM de lancement

```
[numéro] NOTAMR [numéro]
Q) CZ../QWLLW/IV/M/W/000/999/XXXXNYYYYYW…
E) LARGE BALLOON FLT NUMBER :___ WILL TAKE PLACE. REF TO AIP SUP ___/___.
   LAUNCHED AT HHMM ON DD MMM YYYY. SYSTEM LENGTH :___FT ON ASCENT.
   TRAJECTORY :___DEG TRUE. REACHING 60000FT AMSL AT HHMM ON DD MMM YYYY.
   ESTIMATED TERMINATION AT ___N ___W. FLT CONTINUING

   FR:
   FLT GROS BALLON NUMERO :___ AURA LIEU. VOIR SUP D'AIP ___/___. LANCE
   LE JJ MMM AAAA A HHMM. LONGUEUR DU SYSTEME DE LA CHARGE :
   ___FT EN MONTEE, TRAJECTOIRE :___DEG VRAIS. ATTEINTE DE
   60000FT AMSL JJ MMM AAAA A HHMM. FIN DU FLT ESTIME A ___N ___W.
   POURSUITE DU FLT
F) SFC G) UNL
```

Exemple 3 : NOTAM d'interruption de vol

```
[numéro] NOTAMR [numéro]
Q) CZ../QWLLW/IV/M/W/000/999/XXXXNYYYYYW…
E) LARGE BALLOON FLT NUMBER :___ WILL TAKE PLACE. REF TO AIP SUP ___/___.
   WILL TERMINATE AT APRX ___N ___W. PAYLOAD WILL DESCEND
   ON A ___FT DIAMETER ORANGE/WHITE PARACHUTE.
   DESCENT TRAJECTORY :___DEG TRUE. PENETRATING 60000FT AMSL
   HHMM ON DD MMM YYYY. ESTIMATED LDG AT ___N ___W.
   FLT CONTINUING

   FR:
   FLT GROS BALLON NUMERO :___ AURA LIEU. VOIR SUP D'AIP ___/___. FIN
   DU VOL PREVUE A APRX ___N ___W. CHARGE DESCENDRA AVEC UN
   PARACHUTE ORANGE/BLANC DE ___FT DE DIAMETRE. TRAJECTOIRE DE
   DESCENTE :___DEG VRAIS. PENETRATION A 60000FT AMSL JJ MMM AAAA A
   HHMM. LDG PREVU A ___N ___W. POURSUITE DU FLT.
F) SFC G) UNL
```

Exemple 4 : NOTAM de fermeture

```
[numéro] NOTAMC [numéro]
Q) CZ../QWLCC/IV/M/W/000/999/XXXXNYYYYYW
E) LARGE BALLOON FLT NUMBER :___ COMPLETED

   FR:
   FLT GROS BALLON NUMERO :___ TERMINE.
```

Exemple 5 : NOTAM d'annulation

```
[numéro] NOTAMC [numéro]
Q) CZ../QWLCN/IV/M/W/000/999/XXXXNYYYYYW…
E) LAUNCH OF LARGE BALLOON FLT NUMBER :___SKED AT HHMM ON DD MMM YYYY CNL

   FR:
   LANCEMENT DU FLT GROS BALLON NUMERO :___ PREVU LE JJ MMM AAAA A HHMM
   CNL
```

5.5.14 Autres vols de ballons

Un NOTAM devrait être émis sous la FIR appropriée pour le lancement d'autres types de ballons et indiquer la vitesse de montée. Il faut demander à l'auteur de confirmer la capacité du ballon en gaz. Si cette capacité dépasse 115 pieds cubes (3,256 mètres cubes) il faut informer l'auteur qu'il doit obtenir l'autorisation de TC et que les procédures prévues à la section 5.5.13 – Vols de gros ballons non habités s'appliquent. S'ils sont connus, le diamètre maximum, le poids de la charge, la couleur, l'altitude d'éclatement prévue et les coordonnées approximatives de l'atterrissage devraient être inclus.

Un formulaire NOTAM a été créé pour aider les auteurs de NOTAM à fournir l'information requise pour ces demandes. Il s'agit du Formulaire de demande de NOTAM – Espace aérien, qui se trouve à la page **Soumission de données** du site Web public de NAV CANADA (**www.navcanada.ca**).

Exemple 1 :

```
H1005/19 NOTAMN
Q) CZUL/QWLLW/IV/M/W/000/999/4559N07318WXXX
A) CZUL B) AAMMJJHHMM C) AAMMJJHHMM
E) RADIOSONDE BALLOON LAUNCH WILL TAKE PLACE 455835N 0731827W (APRX
   9NM SE JOLIETTE AD (CSG3)), ASCENT RATE 1000FPM

   FR:
   LANCEMENT DE BALLON RADIOSONDE AURA LIEU 455835N 0731827W (APRX
   9NM SE AD JOLIETTE (CSG3)), TAUX DE MONTEE 1000FPM
F) SFC G) UNL
```

Exemple 2 :

```
H1005/19 NOTAMN
Q) CZUL/QWLLW/IV/M/W/000/999/5828N07806W003
A) CZUL B) AAMMJJHHMM C) AAMMJJHHMM
E) OZONE RESEARCH BALLOON LAUNCH WILL TAKE PLACE 582800N 0780620W
   (APRX 0.8NM W INUKJUAK AD (CYPH)), ASCENT RATE 1000FPM. BURST ALT
   100000FT AMSL

   FR:
   LANCEMENT DE BALLON DE RECHERCHE SUR L'OZONE AURA LIEU
   582800N 0780620W APRX 0.8NM W AD INUKJUAK (CYPH)), TAUX DE MONTEE
   1000FPM. ALT D'ECLATEMENT 100000FT AMSL
F) SFC G) UNL
```

Exemple 3 :
```
H1005/19 NOTAMN
Q) CZUL/QWLLW/IV/M/W/000/300/4559N07318W100
A) CZUL B) AAMMJJHHMM C) AAMMJJHHMM
E) BALLOON LAUNCH WILL TAKE PLACE 455835 0731827W (APRX 9NM SE
   JOLIETTE AD (CSG3)). MAX DIAMETER 40FT. PAYLOAD WEIGHT 7 POUNDS. ASCENT
   RATE 1000FPM. BURST ALT 30000FT AMSL

   FR:
   LANCEMENT DE BALLON AURA LIEU 455835N 0731827W (APRX 9NM SE AD
   JOLIETTE (CSG3)) DIAMETRE MAX 40FT. POIDS DE LA CHARGE 7 LIVRES. TAUX
   DE MONTEE 1000FPM. ALT D'ECLATEMENT 30000FT AMSL
F) SFC G) 30000FT AMSL
```

5.5.15 Inspection en vol

Un NOTAM doit être émis pour une inspection en vol lorsque le groupe Répartition des opérations aériennes de NAV CANADA détermine que c'est nécessaire.

Un formulaire NOTAM a été créé pour aider les auteurs de NOTAM à fournir l'information requise pour ces demandes. Il s'agit du Formulaire de demande de NOTAM – Espace aérien, qui se trouve à la page **Soumission de données** du site Web public de NAV CANADA (**www.navcanada.ca**).

Exemple 1 :
```
N1005/19 NOTAMN
Q) CZUL/QWYLW/IV/M/W/000/050/5806N06825W019
A) CZUL B) AAMMJJHHMM C) AAMMJJHHMM
E) FLT INSPECTION OPS WILL TAKE PLACE WITHIN 3NM EITHER SIDE
   EXTENDED RCL 07 FM 18NM TO THR 07 KUUJJUAQ AD (CYVP).
   ACFT WILL CONDUCT MULTIPLE APCH TO MULTIPLE RWY THR AND PERFORM NON-STANDARD FLT
   PATTERNS.

   FR:
   INSPECTION EN VOL AURA LIEU A L'INTERIEUR DE 3NM DE
   CHAQUE COTE DU PROLONGEMENT RCL, DE 18NM AU THR 07 AD KUUJJUAQ (CYVP)
   ACFT EFFECTUE DES APCH MULTIPLES VERS THR DE RWY MULTIPLES ET EFFECTUE DES
   CIRCUITS DE VOL NON STANDARD.
F) SFC G) 5000FT AMSL
```

et un autre NOTAM pour l'aérodrome :

```
K1005/19 NOTAMN
Q) CZUL/QFALT/IV/NBO/A/000/999/5806N06825W005
A) CYVP B) AAMMJJHHMM C) AAMMJJHHMM
E) FLT INSPECTION OPS WITHIN 3NM EITHER SIDE EXTENDED RCL 07
   FM 18NM TO THR 07 SFC TO 5000FT AMSL
   ACFT WILL CONDUCT MULTIPLE APCH TO MULTIPLE RWY THR AND PERFORM NON-STANDARD FLT
   PATTERNS.

   FR:
   INSPECTION EN VOL A L'INTERIEUR DE 3NM DE CHAQUE COTE DU
   PROLONGEMENT RCL, DE 18NM AU THR 07. SFC A 5000FT AMSL
   ACFT EFFECTUE DES APCH MULTIPLES VERS THR DE RWY MULTIPLES ET EFFECTUE DES
   CIRCUITS DE FLT NON STANDARDS.
```

Exemple 2 :
```
N1005/19 NOTAMN
Q) CZUL/QWYLW/IV/M/W/035/100/6140N07319W011
A) CZUL B) AAMMJJHHMM C) AAMMJJHHMMEST
E) FLT INSPECTION OPS WILL TAKE PLACE WITHIN RADIUS 10NM CENTRE
   613944N 0731917W (KATTINIQ/DONALDSON AD (CTP9)).
   ACFT WILL CONDUCT MULTIPLE APCH TO MULTIPLE RWY THR AND PERFORM NON-STANDARD FLT
   PATTERNS.

   FR:
   INSPECTION EN VOL AURA LIEU A L'INTERIEUR DE RAYON 10NM CENTRE
   613944N 0731917W (AD KATTINIQ/DONALDSON (CTP9))
   ACFT EFFECTUE DES APCH MULTIPLES VERS THR DE RWY MULTIPLES ET EFFECTUE DES
   CIRCUITS DE FLT NON STANDARDD
F) 3500FT AMSL G) 10000FT AMSL
```

et un autre NOTAM pour l'aérodrome :

```
K1005/19 NOTAMN
Q) CZUL/QFALT/IV/BO/A/000/999/6140N07319W005
A) CXXX B) AAMMJJHHMM C) AAMMJJHHMMEST
E) CTP9 KATTINIQ/DONALDSON
   FLT INSPECTION OPS WITHIN RADIUS 10NM CENTRE
   613944N 0731917W (AD). 3500FT AMSL TO 10000FT AMSL
   ACFT WILL CONDUCT MULTIPLE APCH TO MULTIPLE RWY THR AND PERFORM NON-STANDARD FLT
   PATTERNS.

   FR:
   CTP9 KATTINIQ/DONALDSON
   INSPECTION EN VOL A L'INTERIEUR DE RAYON 10NM CENTRE
   613944N 0731917W (AD). 3500FT AMSL A 10000FT AMSL
   ACFT EFFECTUE DES APCH MULTIPLES VERS THR DE RWY MULTIPLES ET EFFECTUE DES
   CIRCUITS DE VOL NON STANDARD.
```

Exemple 3 :
```
H1005/19 NOTAMN
Q) CZUL/QWYLW/IV/M/W/035/100/4801N07116W016
A) CZUL B) AAMMJJHHMM C) AAMMJJHHMMEST
E) FLT INSPECTION OPS WILL TAKE PLACE WITHIN RADIUS 15NM CENTRE
   480102N 0711609W (VBS VOR/DME) (CENTRE APRX 22NM SW
   BAGOTVILLE AD (CYBG))
   ACFT WILL CONDUCT MULTIPLE APCH TO MULTIPLE RWY THR AND PERFORM NON-STANDARD FLT
   PATTERNS.

   FR:
   INSPECTION EN VOL AURA LIEU A L'INTERIEUR DE RAYON 15NM CENTRE
   480102N 0711609W (VBS VOR/DME) (CENTRE APRX 22NM SW AD
   BAGOTVILLE (CYBG))
   ACFT EFFECTUE DES APCH MULTIPLES VERS THR DE RWY MULTIPLES ET EFFECTUE DES
   CIRCUITS DE VOL NON STANDARD.
F) 3500FT AMSL G) 10000FT AMSL
```

5.5.16 Systèmes d'aéronef télépiloté (SATP)

Cette section s'applique également aux modèles réduits d'aéronefs (auparavant abordés dans la section 5.5.12).

Les opérations SATP sont menées conformément à la partie IX du *Règlement de l'aviation canadien* (RAC) ou à un certificat d'opérations aériennes spécialisées (COAS) (SFOC en anglais) émis par TC si nécessaire. Les opérations conformes au RAC ou à un COAS devraient donc être sécuritaires et, par conséquent, ne devraient généralement pas nécessiter la diffusion d'un NOTAM.

La nécessité de publier un NOTAM est déterminée par Transport Canada (TC) en collaboration avec les Services de la circulation aérienne de NAV CANADA, et non laissée à la discrétion de l'exploitant du SATP ou négociée entre l'exploitant d'aérodrome, l'exploitant du SATP ou d'autres parties. Lorsque TC demande à un exploitant de SATP de créer le NOTAM sur le SATP, un numéro de COAS ou le nom et le titre de l'inspecteur de TC qui demande la création du NOTAM doit être inclus dans la demande de NOTAM et être consigné par le FIC dans la section « Notes au NOF » du NES. Si aucun titre n'est fourni ou qu'on l'ignore quel est ce titre, il suffit d'entrer « inspecteur ».

TC n'est responsable que des opérations des SATP civils. Le RAC ne s'applique pas aux SATP militaires canadiens ou étrangers qui sont assujettis aux consignes de vol militaires plutôt qu'au RAC. Les opérations militaires effectuées dans l'espace aérien civil (c.-à-d. à l'extérieur de l'espace aérien réglementé militaire de classe F) doivent être coordonnées avec NAV CANADA et l'aide de l'Administration centrale de TC, Normes générales de vol, pourrait être nécessaire. Les bureaux régionaux de TC ou du Siège social expédieront directement les propositions de NOTAM aux FIC appropriés.

Le NOTAM sur les SATP contient l'information suivante :

- `ACFT TELEPILOTE (RPA) (REMOTELY PILOTED ACFT (RPA)` en anglais);
- coordonnées géographiques et rayon
- position relative;
- altitude maximale au-dessus du niveau moyen de la mer (AMSL) ou au-dessus du niveau du sol (AGL)
- poids et, le cas échéant, type et modèle (à voilure fixe, à voilure tournante, hybride);

Un formulaire NOTAM a été créé pour aider les auteurs de NOTAM à fournir l'information requise pour ces demandes. Il s'agit du Formulaire de demande de NOTAM – Espace aérien, qui se trouve à la page **Soumission de données** du site Web public de NAV CANADA (**www.navcanada.ca**).

Exemple 1 :
```
N1005/19 NOTAMN
Q) CZUL/QWULW/IV/BO/W/000/011/5243N07607W001
A) CZUL B) AAMMJJHHMM C) AAMMJJHHMM
E) REMOTELY PILOTED ACFT (RPA) ACT WILL TAKE PLACE WITHIN RADIUS 0.25NM
   CENTRE 524255N 0760706W (CENTRE APRX 1.4NM W ELEONORE AD (CEL8)).
   ACFT WEIGHT : 50 POUNDS. FOR INFO CTC 555-111-2222.

   FR:
   ACT ACFT TELEPILOTE (RPA) AURA LIEU A L'INTERIEUR DE RAYON 0.25NM CENTRE
   524255N 0760706W (CENTRE APRX 1.4NM W AD ELEONORE (CEL8)).
   POIDS ACFT: 50 LIVRES. POUR INFO CTC 555-111-2222.
F) SFC G) 350FT AGL
```

Exemple 2 :
```
H1191/25 NOTAMN
Q) CZUL/QWULW/IV/BO/W/000/011/4530N07332W002
A) CZUL B) AAMMJJHHMM C) AAMMJJHHMM
E) MULTIPLE REMOTELY PILOTED ACFT (400 RPA) ACT WILL TAKE PLACE WITHIN
   RADIUS 0.25NM CENTRE 452954N 0733226W (CENTRE APRX 5NM W MONTREAL/MET
   AEROPORT METROPOLITAIN DE MONTREAL AD (CYHU)) TYPE: UVIFY IFO.
   WINGSPAN:12 INCHES. ACFT WEIGHT: 1250 GRAMS. COLOUR: WHITE AND GREY.

   FR:
   ACT MULTIPLES ACFT TELEPILOTE (400 RPA) AURA LIEU A L'INTERIEUR
   DE RAYON 0.25NM CENTRE 452954N 0733226W (CENTRE APRX 5NM W AD
   MONTREAL/MET AEROPORT METROPOLITAIN DE MONTREAL (CYHU)) TYPE:
   UVIFY IFO. ENVERGURE: 12 POUCES. POIDS ACFT: 1250 GRAMMES.
```

```
COULEUR: BLANC ET GRIS.
F) SFC G) 400FT AGL)
```

5.6 Surveillance et communications

5.6.1 Radar en route

On émet un NOTAM lorsqu'un radar de surveillance en route subit une panne ayant une incidence sur la prestation des services.

Le nom de l'aménagement ou du service doit être inclus.

Un NOTAM sur une panne de radar est émis sous les FIR où le service est perturbé. La panne peut entraîner l'émission de plus d'un NOTAM si plusieurs régions NOTAM sont touchées. Si la panne ne perturbe pas les services, aucun NOTAM n'est émis.

Les restrictions, les retards ou l'incidence sur l'exploitation aéronautique sont indiqués dans le texte.

Exemple 1 :
```
H1221/19 NOTAMN
Q) CZUL/QCEAS/I/B/E/000/999/4957N07412W201
A) CZUL B) AAMMJJHHMM C) AAMMJJHHMMEST
E) CHIBOUGAMAU RADAR U/S. FLT WITHIN RADIUS 200NM CENTRE
   495729N 0741208W MAY BE DENIED ROUTING AND/OR ALT REQUESTS.

   FR:
   RADAR CHIBOUGAMAU U/S. FLT A L'INTERIEUR DE RAYON 200NM CENTRE
   495729N 0741208W PEUVENT ANTICIPER UN REFUS POUR DEMANDE DE
   ROUTE ET/OU ALT.
```

Exemple 2 :
```
H1223/19 NOTAMN
Q) CZUL/QCELT/I/B/E/000/999/4629N08431W201
A) CZUL B) AAMMJJHHMM C) AAMMJJHHMMEST
E) NORTH BAY RADAR NOT AVBL TO MONTREAL ACC. FLT WITHIN RADIUS 200NM
   CENTRE 462225N 0792448W WITHIN MONTREAL CTA MAY BE
   DENIED ROUTING AND/OR ALT REQUESTS.

   FR:
   RADAR NORTH BAY NON AVBL POUR MONTREAL ACC. FLT A L'INTERIEUR DE
   RAYON 200NM CENTRE 462225N 0792448W DANS CTA DE MONTREAL
   PEUVENT ANTICIPER UN REFUS POUR DEMANDE DE ROUTE ET/OU D'ALT.
```

5.6.2 Radar de surveillance de région terminale (primaire et secondaire)

Un NOTAM doit être émis lorsqu'un radar de surveillance de région terminale (radar primaire et secondaire) subit une panne ayant une incidence sur la prestation des services. Si la panne n'a aucune incidence sur la prestation des services, aucun NOTAM ne doit être émis.

Un NOTAM doit être émis, sous la FIR appropriée, lorsqu'un radar de surveillance de région terminale (radar primaire et secondaire) tombe en panne, une telle panne touchant à la fois le trafic en route et les arrivées/les départs à de multiples aérodromes. Les restrictions, les retards ou l'incidence sur l'exploitation aéronautique doivent être indiqués dans le texte.

Si tout le système ou seul le radar secondaire est en panne, un rayon de 200 NM est utilisé.

Si seul le radar primaire est en panne, un rayon de 80 NM est utilisé.

Exemple 1 :
```
H1007/19 NOTAMN
Q) CZUL/QCTAS/I/BO/E/000/125/4641N07123W200
A) CZUL B) AAMMJJHHMM C) AAMMJJHHMMEST
E) QUEBEC TAR U/S. FLT WITHIN RADIUS 200NM CENTRE
   464107N 0712309W, SFC TO 12500FT AMSL, MAY BE DENIED ROUTING
   AND/OR ALT REQUESTS.
   POSSIBLE DLA OF UP TO 1HR
   FOR ARR/DEP AT QUEBEC/JEAN LESAGE INTL AD (CYQB).
   INFO TFC NOT AVBL.

   FR:
   TAR DE QUEBEC U/S. FLT A L'INTERIEUR DE RAYON 80NM CENTRE
   464107N 0712309W SFC A 12500FT AMSL PEUVENT ANTICIPER UN REFUS
   POUR DEMANDES DE ROUTE ET/OU ALT.
   POSSIBILITE DE DLA JUSQU'A 1HR POUR ARR/DEP
   A L'AD QUEBEC/JEAN LESAGE INTL (CYQB).
   INFO TFC NON AVBL.
```

Exemple 2 :
```
H1008/19 NOTAMN
Q) CZUL/QCTAS/I/BO/E/000/050/4518N07537W200
A) CZUL B) AAMMJJHHMM C) AAMMJJHHMMEST
E) OTTAWA TAR U/S. FLT WITHIN RADIUS 200NM CENTRE
   451820N 0753722W, SFC TO 12500FT AMSL
   MAY BE DENIED ROUTING AND/OR ALT REQUESTS AND
   SOME RADAR SVC BLW 5000FT AMSL MAY NOT BE
   AVBL IN CLASS C OR D AIRSPACE.

   FR:
   TAR D'OTTAWA U/S. FLT A L'INTERIEUR DE RAYON 200NM CENTRE
   451820N 0753722W, SFC A 12500FT AMSL
   PEUVENT ANTICIPER UN REFUS POUR DEMANDES DE
   ROUTE ET/OU ALT ET CERTAINS SVC RADAR BLW 5000FT AMSL PEUVENT
   ETRE NON AVBL DANS L'ESPACE AERIEN DE CLASSE C OU D.
```

Exemple 3 :
```
H1009/19 NOTAMN
Q) CZUL/QCTAS/I/BO/E/000/125/4518N07537W200
A) CZUL B) AAMMJJHHMM C) AAMMJJHHMMEST
E) OTTAWA TAR U/S. FLT WITHIN RADIUS 200NM
   CENTRE 451820N 0753722W, SFC TO 12500FT
   AMSL MAY BE DENIED ROUTING AND/OR ALT
   REQUESTS.POSSIBLE DLA OF UP TO 15MIN FOR
   ARR/DEP AT OTTAWA/MACDONALD-CARTIER INTL AD (CYOW).
   TFC INFO NOT AVBL.

   FR:
   TAR D'OTTAWA U/S. FLT A L'INTERIEUR DE
   RAYON 200NM CENTRE 451820N 0753722W, SFC
   A 12500FT AMSL PEUVENT ANTICIPER UN
   REFUS POUR DEMANDES DE ROUTE ET/OU ALT.
   POSSIBILITE DE DLA JUSQU'A 15MIN POUR ARR/DEP
   A L'AD OTTAWA/MACDONALD-CARTIER INTL (CYOW).
   INFO TFC NON AVBL.
```

Exemple 4 :
```
H1010/19 NOTAMN
Q) CZUL/QCTAS/I/BO/E/000/125/4641N107123W081
A) CZUL B) AAMMJJHHMM C) AAMMJJHHMMEST
E) QUEBEC PSR U/S. FLT WITHIN RADIUS 80NM CENTRE
   464107N 0712309W, SFC TO 12500FT AMSL WILL NOT BE PROVIDED
   NON-TRANSPONDER EQUIPPED ACFT TFC INFO.

   FR:
   PSR DE QUEBEC U/S. FLT A L'INTERIEUR DE RAYON 80NM CENTRE
   464107N 0712309W, SFC A 12500FT AMSL, NE RECEVRONT PAS D'INFO
   TFC SUR LES ACFT NON MUNIS DE TRANSPONDEUR.
```

5.6.3 Radar d'approche de précision (PAR)

On émet un NOTAM pour les pannes de PAR ou lorsque aucun opérateur n'est disponible pour fournir le service. On utilise alors l'expression `PAR U/S`. Si la panne ne touche pas toutes les pistes, on indique dans le NOTAM le numéro de chaque piste touchée. Les NOTAM portant sur les pannes de PAR sont émis sous l'aérodrome où les services PAR sont utilisés.

Exemple 1 :
```
H1102/19 NOTAMN
Q) CZUL/QCPAS/I/BO/A/000/999/4820N07100W005
A) CYBG B) AAMMJJHHMM C) AAMMJJHHMM
E) PAR U/S

   FR:
   PAR U/S
```

Exemple 2 :
```
F1143/19 NOTAMN
Q) CZEG/QCPAS/I/BO/A/000/999/5424N11017W005
A) CYOD B) AAMMJJHHMM C) AAMMJJHHMM
E) PAR 13L U/S
```

5.6.4 ADS-C, ADS-B et ADS-B satellitaire

Un NOTAM peut être émis pour une panne de l'ADS-B ou de l'ADS-C (surveillance dépendante automatique en mode diffusion ou contrat), ou de l'ADS-B satellitaire, si cette panne a une incidence sur la prestation des services. Si la panne n'a aucune incidence sur la prestation des services, aucun NOTAM n'est émis. Le NOTAM est émis sous les FIR touchées. Le texte du NOTAM indique la source ADS-B (satellitaire ou sol), le type de panne ainsi que l'incidence sur l'exploitation aéronautique. Dans le cas de l'ADS-B sol, le NOTAM indique aussi le nom de l'ADS-B visé.

Si la source ADS-B n'est pas précisée par l'auteur, le NOTAM peut quand même être publié sans préciser la source ADS-B.

Exemple 1 :
```
H1145/19 NOTAMN
Q) CZXX/QCBAS/IV/BO/E/000/999/6320N06409W200
A) CZUL CZQX B) AAMMJJHHMM C) AAMMJJHHMMEST
E) BREVOORT GROUND-BASED ADS-B U/S. FLT WITHIN RADIUS 200NM CENTRE
   632025N 0640913W MAY BE DENIED ROUTING AND/OR ALT REQUESTS.
```

Exemple 2:
```
H1145/19 NOTAMN
Q) CZQX/QCBAS/IV/BO/E/000/999/5454N04327W999
A) CZQX B) AAMMJJHHMM C) AAMMJJHHMMEST
E) SPACE-BASED ADS-B U/S. SURVEILLANCE SVC NOT AVBL WITHIN THE GANDER OCA.
```

Exemple 3:
```
H1075/24 NOTAMN
Q) CZXX/QCBAS/IV/BO/E/000/999/5243N05321W999
A) CZUL CZQM CZQX B) AAMMJJHHMM C) AAMMJJHHMMEST
E) SPACE-BASED ADS-B U/S. FLT WITHIN THE MONTREAL, GANDER, AND MONCTON FIR MAY BE
DENIED ROUTING AND/OR ALT REQUESTS.
```

NAV CANADA Proprietary / Propriété exclusive


```
FR:
ADS-B SATELLITAIRE U/S. FLT A L'INTERIEUR DE LA FIR DE MONTREAL, GANDER ET MONCTON
PEUVENT ANTICIPER UN REFUS DE DEMANDE DE ROUTE ET/OU ALT.
```

5.6.5 Multilatération (MLAT) / Multilatération à couverture étendue (WAM)

On peut émettre un NOTAM concernant l'indisponibilité du service de multilatération à couverture étendue (WAM) si ce problème a une incidence sur les services de la circulation aérienne fournis. Dans le NOTAM, on emploie l'expression « MULTILATERATION A COUVERTURE ETENDUE (WAM) », car au Canada, elle renvoie à la surveillance en vol, alors que le terme « multilatération » (MLAT) renvoie uniquement à la surveillance des mouvements de surface. (Les scénarios de ce genre sont abordés à la section 5.3.17 – *Procédures en conditions de faible visibilité ou visibilité réduite*.)

On doit utiliser le code sujet « CS », applicable au radar secondaire de surveillance, parce que la WAM se sert des signaux du transpondeur de radar secondaire de surveillance (SSR) pour déterminer la position. Il faut aussi indiquer la zone touchée dans le NOTAM. Si la zone touchée est associée à un aérodrome, il faut utiliser la portée AE. Si elle ne l'est pas, utiliser E pour la portée. Si le rayon de la zone touchée n'est pas fourni ou si aucune zone touchée n'est indiquée, on doit inscrire un rayon de 50 NM, qui correspond à la plus grande zone de couverture de WAM connue au Canada.

Exemple 1

```
(F2367/22 NOTAMN
Q) CZEG/QCSAS/IV/NBO/AE/000/999/5106N11422W025
A) CYBW B) 2209281300 C) 2209281800
E) SPRINGBANK MULTILATERATION (MLAT) U/S.
   FLT WITHIN 25NM RADIUS CENTRE 510619N 1142217W
   (CALGARY / SPRINGBANK AD (CYBW)) MAY BE DENIED ROUTING AND/OR
   ALT REQUESTS)
```

Exemple 2 :

```
(F3547/22 NOTAMN
Q) CZEG/QCSAS/IV/NBO/E/000/999/5614N12044W040
A) CYXJ B) 2206272150 C) 2206272359
E) FORT ST. JOHN MULTILATERATION (MLAT) U/S.
   FLT WITHIN 40NM RADIUS CENTRE 561418N 1204425W
   (FORT ST. JOHN AD (CYXJ)) MAY BE DENIED ROUTING AND/OR ALT REQUESTS)
```

5.6.6 Services de communications radio

Un NOTAM doit être émis lorsque le service de communications radio d'un aménagement au sol est hors service ou lorsque la couverture opérationnelle désignée (portée en NM ou hauteur en pieds AMSL ou en FL) est réduite. La réduction de la couverture peut être indiquée lorsqu'elle est connue.

5.6.6.1 Tour de contrôle, station d'information de vol, unité CARS

Lorsque le service de communication est associé à une tour de contrôle, à une station d'information de vol ou à une unité CARS, les limites et le rayon de la ligne Q, inférieurs ou supérieurs, doivent être équivalents au rayon de l'espace aérien où le service est assuré.

Le nom et le type de service applicables (indicatif d'appel) doivent être indiqués dans le texte du NOTAM. Si elle est connue, l'autre fréquence à utiliser peut également être indiquée.

Les exemples suivants montrent les services associés à une tour de contrôle, à une station d'information de vol ou à une unité CARS. Les valeurs de la ligne Q sont représentatives de l'espace aérien où le service est fourni, peu importe l'énoncé dans le NOTAM.

Exemple 1 :
```
N3421/22 NOTAMN
Q) CZUL/QCAAS/IV/B/AE/000/035/5918N06936W015
A) CYLA B) YYMMDDHHMM C) YYMMDDHHMM
E) AUPALUK AP RDO FREQ 122.1MHZ U/S.

   FR:
   AP RDO D'AUPALUK FREQ 122.1MHZ U/S.
```

Exemple 2 :
```
H1139/22 NOTAMN
Q) CZUL/QCAAS/IV/B/AE/000/060/4820N07100W010
A) CYBG B) YYMMDDHHMM C) YYMMDDHHMM
E) BAGOTVILLE TWR FREQ 236.6MHZ U/S. USE 120.6MHZ

   FR:
   TWR DE BAGOTVILLE FREQ 236.6MHZ U/S. UTILISER 120.6MHZ.
```

Exemple 3 :
```
N1145/22 NOTAMN
Q) CZUL/QCAAS/IV/B/AE/000/032/4837N06812W005
A) CYYY B) YYMMDDHHMM C) YYMMDDHHMM
E) MONT-JOLI RDO FREQ 122.1MHZ U/S.

   FR:
   RDO DE MONT-JOLI FREQ 122.1MHZ U/S.
```

Exemple 4 :
```
H1237/22 NOTAMN
Q) CZUL/QCAAS/IV/B/AE/000/020/4531N07325W005
A) CYHU B) YYMMDDHHMM C) YYMMDDHHMM
E) MONTREAL/ST-HUBERT GND CTL FREQ 126.4MHZ U/S. USE 118.4MHZ.

   FR:
   GND CTL DE MONTREAL/ST-HUBERT FREQ 126.4MHZ U/S. UTILISER 118.4MHZ.
```

Dans l'exemple suivant, le rayon de la ligne Q s'aligne sur la zone où le service est fourni malgré le texte du NOTAM indiquant une plus grande distance. Cela est dû au fait que le service n'est offert que dans un rayon de 15 NM, mais les utilisateurs doivent en aviser avant d'entrer dans la zone de fréquence obligatoire.

Exemple 5 :
```
N1452/22 NOTAMN
Q) CZUL/QCALT/IV/B/AE/000/031/6049N07809W015
A) CYKO B) YYMMDDHHMM C) YYMMDDHHMM
E) AKULIVIK AP RDO FREQ 122.1MHZ REDUCED COVERAGE TO 20NM.

   FR:
   AP RDO D'AKULIVIK FREQ 122.1MHZ COUVERTURE REDUITE A 20NM.
```

5.6.6.2 Services de terminal, d'arrivée, de départ

Pour les services comme le terminal, l'arrivée ou le départ, un rayon de ligne Q de 70 NM doit être utilisé avec une limite inférieure/supérieure de 000/999.

Exemple 1 :
```
H4345/22 NOTAMN
Q) CZUL/QCAAS/IV/B/AE/000/999/4541N07402W070
A) CYMX B) YYMMDDHHMM C) YYMMDDHHMM
E) MONTREAL INTL (MIRABEL) ARR/DEP FREQ 124.65MHZ U/S.

   FR:
   ARR/DEP DE MONTREAL INTL (MIRABEL) FREQ 124.65MHZ U/S.
```

Exemple 2 :
```
H5695/22 NOTAMN
Q) CZUL/QCAAS/IV/B/AE/000/999/4519N07540W070
A) CYOW B) YYMMDDHHMM C) YYMMDDHHMM
E) OTTAWA TERMINAL FREQ 127.7MHZ U/S.

   FR:
   TERMINAL D'OTTAWA FREQ 127.7MHZ U/S.
```

5.6.6.3 Services de fréquence d'urgence

Les fréquences d'urgence 121.5MHz et 243.0MHz doivent avoir des limites supérieure et inférieure de la ligne Q de 000/999 et le rayon de la ligne Q doit être de 70 NM. Le service fourni doit être indiqué comme « EMERG ».

Exemple 1 :
```
H1145/19 NOTAMN
Q) CZUL/QCAAS/IV/B/AE/000/999/4726N06147W070
A) CYGR B) YYMMDDHHMM C) YYMMDDHHMM
E) ILES-DE-LA-MADELINE EMERG FREQ 121.5MHZ U/S

   FR:
   ILES-DE-LA-MADELEINE FREQ EMERG 121.5MHZ U/S
```

5.6.6.4 FISE RCO et DRCO

Un NOTAM doit être émis pour signaler l'indisponibilité du service d'information de vol en route (FISE) lorsqu'il est fourni au moyen d'une RCO ou d'une DRCO.

Si le FISE RCO ou DRCO est répertorié sous un aérodrome donné dans le CFS ou le CWAS, le NOTAM doit être émis sous cet aérodrome avec une portée d'AE.

Si le FISE RCO ou DRCO n'est pas répertorié sous un aérodrome donné, le NOTAM doit être émis dans la FIR où se trouve l'installation radio. Dans ce cas, les coordonnées de la ligne Q sont l'emplacement de l'aménagement. Les coordonnées se trouvent dans la section Planification du CFS — ZONE DE RESPONSABILITÉ DU FIC DE NAV CANADA pour les RCO du FISE dans le FIC applicable. La portée est E.

Dans tous les cas, le texte du NOTAM doit inclure l'indicatif d'appel du FIC ou de la IFSS responsable. Étant donné que le FISE RCO peut être fourni dans le cadre d'opérations en route, le NOTAM doit être émis dans le cadre d'une série internationale et les limites verticales de la ligne Q sont 000/999. Le rayon par défaut du rayon de la ligne Q de 70 NM est appliqué (consulter la section 4.4.12 — *Qualificatif « RÉFÉRENCE GÉOGRAPHIQUE » - Rayon*, Tableau 3).

Exemple 1 :
```
H1026/19 NOTAMN
Q) CZUL/QCAAS/IV/B/AE/000/999/5827N07807W070
A) CYPH B) YYMMDDHHMM C) YYMMDDHHMM
E) QUEBEC RDO DIAL-UP REMOTE COM OUTLET (DRCO) FLT INFO SVC ENR (FISE)
   123.55MHZ AT INUKJUAK U/S

   FR:
   QUEBEC RDO INSTALLATION RDO TELECOMMANDEE A COMPOSITION (DRCO) SVC INFO
   DE FLT ENR (FISE)123.55MHZ A INUKJUAK U/S
```

Exemple 2 :
```
H1026/19 NOTAMN
Q) CZUL/QCAAS/IV/B/E/000/999/6839N07114W070
A) CZUL B) YYMMDDHHMM C) YYMMDDHHMM
E) QUEBEC RDO DIAL-UP REMOTE COM OUTLET (DRCO) FLT INFO SVC ENR (FISE)
   123.55MHZ AT DEWAR LAKES U/S

   FR:
   QUEBEC RDO INSTALLATION RDO TELECOMMANDEE A COMPOSITION (DRCO) SVC INFO
   DE FLT ENR (FISE) 123.55MHZ A DEWAR LAKES U/S.
```

Lorsqu'une autre fréquence est disponible, elle peut être précisée dans le NOTAM.

Exemple 3 :
```
H1026/19 NOTAMN
Q) CZUL/QCAAS/IV/B/AE/000/999/4737N06544W070
A) CZBF B) YYMMDDHHMM C) YYMMDDHHMM
E) QUEBEC RDO REMOTE COM OUTLET (RCO) FLT INFO SVC ENR (FISE) 123.475MHZ AT
   BATHURST U/S. USE 126.7MHZ.

   FR:
   QUEBEC RDO INSTALLATION RDO TELECOMMANDEE (RCO) SVC INFO DE FLT ENR
   FISE)123.475MHZ A BATHURST U/S. UTILISER 126.7MHZ.
```

5.6.6.5 RAAS RCO et DRCO

Un NOTAM doit être émis pour signaler l'indisponibilité du service consultatif télécommandé d'aérodrome (RAAS) lorsqu'il est fourni au moyen d'une RCO ou d'une DRCO.

La case A) du NOTAM doit être l'aérodrome où le service est fourni, tel qu'indiqué dans le CFS ou le CWAS. Si de multiples aérodromes sont fournis au RAAS sur une seule fréquence à partir de la même unité ATS, un NOTAM doit être émis pour chaque aérodrome touché. Étant donné que ce service est directement lié aux dimensions de la zone de fréquence obligatoire, qui peuvent varier pour chaque emplacement, le rayon de la ligne Q et les limites verticales doivent être équivalents à la zone de fréquence obligatoire. Cette information se trouve dans le CFS ou le CWAS sous la sous-section MF de la section COMM pour l'aérodrome d'intérêt. Le texte doit également inclure l'indicatif d'appel du FIC ou de la IFSS responsable.

Exemple :
```
N1026/19 NOTAMN
Q) CZUL/QCAAS/IV/B/AE/000/040/4803N07747W005
A) CYVO B) YYMMDDHHMM C) YYMMDDHHMM
E) ROUYN RDO REMOTE COM OUTLET (RCO) REMOTE AD ADVISORY SVC (RAAS) 118.5MHZ
   AT VAL-D'OR AD U/S.

   FR:
   ROUYN RDO INSTALLATION RDO TELECOMMANDEE (RCO) SVC CONSULTATIF
   TELECOMMANDE D'AD (RAAS) 118.5MHZ A VAL-D'OR AD U/S.
```

5.6.6.6 PAL (ACC ou Terminal)

PAL du centre

Pour la PAL du centre, l'indicatif d'appel de l'ACC qui contrôle la PAL doit être inclus dans la case E). L'emplacement de la PAL doit être inclus dans le texte. La case A) comprend l'indicateur d'emplacement de l'aérodrome desservi ou de la FIR lorsqu'il s'agit d'une PAL en route qui ne figure pas dans une AD.

Exemple : H1125/23 NOTAMN
Q) CZUL/QCAAS/IV/B/AE/000/999/…W200
A) CYVP B) YYMMDDHHMM C) YYMMDDHHMM
E) MONTREAL CENTRE PERIPHERAL STATION (PAL) 135.1MHZ AT KUUJJUAQ U/S.

FR:
CENTRE DE MONTREAL STATION PERIPHERIQUE (PAL) 135.1MHZ A KUUJJUAQ
U/S.

Si des problèmes surviennent avec une fréquence PAL, mais que cette fréquence est toujours utilisable et qu'un NOTAM est demandé, le NOTAM doit indiquer que la fréquence est SUJETTE À INTERRUPTION.

Exemple : H1015/21 NOTAMN
Q) CZUL/QCALS/IV/B/AE/000/999/…W200
A) CYZV B) YYMMDDHHMM C) YYMMDDHHMM
E) MONTREAL CENTRE PERIPHERAL STATION (PAL) 135.5MHZ AT SEPT-ILES
SUBJECT TO INTERRUPTION

FR:
CENTRE DE MONTREAL STATION PERIPHERIQUE (PAL) 135.5MHZ A SEPT-ILES
SUJETTE A INTERRUPTION.

PAL de terminal

Pour la PAL de terminal, l'indicateur d'emplacement de l'aérodrome desservi par la PAL doit être inclus dans la case A). Le nom du terminal et le nom de l'aérodrome desservi doivent être inclus dans le texte.

Exemple : F1076/19 NOTAMN
Q) CZVR/QCAAS/IV/B/AE/000/240/…W200
A) CYXX B) YYMMDDHHMM C) YYMMDDHHMM
E) VICTORIA TERMINAL PERIPHERAL STATION (PAL) 132.7MHZ AT
ABBOTSFORD U/S

5.6.6.7 Fréquences de vol internationales de Gander

Exemple 1 : F1109/19 NOTAMN
Q) CZEG/QCAAS/IV/B/AE/000/999/6906N10508W100
A) CYCB B) YYMMDDHHMM C) YYMMDDHHMM
E) GANDER RDO REMOTE COM OUTLET (RCO) INTL AIR FREQ 2971KHZ
AT CAMBRIDGE BAY U/S

Exemple 2 : H1112/19 NOTAMN
Q) CZQX/QCAAS/IV/B/E/000/999/5530N04330W075
A) CZQX B) YYMMDDHHMM C) YYMMDDHHMM
E) GANDER INTL AIR FREQ 127.1MHZ U/S.

Exemple 3 : H1123/19 NOTAMN
Q) CZQX/QCAAS/IV/B/E/000/999/4500N04030W200
A) CZQX B) YYMMDDHHMM C) YYMMDDHHMM
E) INTL AIR FREQ NAT 'A' U/S.

Exemple 4 : H1145/19 NOTAMN
Q) CZUL/QCAAS/IV/B/AE/000/999/…W100
A) CYFB B) YYMMDDHHMM C) YYMMDDHHMM
E) GANDER RDO REMOTE COM OUTLET (RCO) INTL AIR FREQ 4675KHZ
AT IQALUIT U/S.

5.6.7 ATIS

Un service automatique d'information de région terminale (ATIS) hors service ou modifié fait l'objet d'un NOTAM.

Exemple 1 :
```
N1145/19 NOTAMN
Q) CZUL/QSAAS/IV/BO/A/000/999/4831N07103W005
A) CYRC B) AAMMJJHHMM C) AAMMJJHHMM
E) FRENCH ATIS 124.9MHZ U/S

   FR:
   ATIS FRANCAIS 124.9MHZ U/S
```

Exemple 2 :
```
N1145/19 NOTAMN
Q) CZUL/QSACF/IV/BO/A/000/999/4825N07103W005
A) CXXX B) AAMMJJHHMM C) AAMMJJHHMM
E) CCS7 CHICOUTIMI (C.H. DE CHICOUTIMI) (HELI)
   ENGLISH ATIS FREQ CHANGED TO 124.2MHZ

   FR:
   CCS7 CHICOUTIMI (C.H. DE CHICOUTIMI) (HELI)
   ATIS ANGLAIS FREQ CHANGEE A 124.2MHZ
```

Exemple 3 :
```
N1145/19 NOTAMN
Q) CZUL/QSAAH/IV/BO/A/000/999/5013N06616W005
A) CYZV B) AAMMJJHHMM C) AAMMJJHHMM
E) ENGLISH ATIS 124.8MHZ AND FRENCH ATIS 134.9MHZ HR OF OPS CHANGED
   TO 1000-0300

   FR:
   ATIS ANGLAIS 124.8MHZ ET ATIS FRANCAIS 134.9MHZ HRS D'OPS
   CHANGEES A 1000-0300
```

5.6.8 Projecteur directif

On émet un NOTAM comme suit lorsque le projecteur directif d'une tour de contrôle est hors service.

Exemple :
```
E1154/19 NOTAMN
Q) CZUL/QSTLT/IV/NBO/A/000/030/4519N07540W007
A) CYOW B) AAMMJJHHMM C) AAMMJJHHMMEST
E) TWR VISUAL SIGNALS NOT AVBL. LGT GUN U/S

   FR:
   SIGNAUX VISUELS TWR NON AVBL. PROJECTEUR DIRECTIF U/S
```

5.6.9 CPDLC

On émet un NOTAM lorsque les CPDLC sont hors service ou ne sont pas disponibles. Le NOTAM est émis sous la FIR où le service est fourni.

Exemple :
```
H1006/19 NOTAMN
Q) CZUL/QCDAS/IV/BO/E/000/999/5440N06941W999
A) CZUL B) AAMMJJHHMM C) AAMMJJHHMMEST
E) CPDLC NOT AVBL

   FR:
   CPDLC NON AVBL
```

5.6.10 Autorisation prédépart (PDC)

Un NOTAM peut être émis lorsque les communications PDC par liaison de données ne sont pas disponibles. Les aérodromes qui offrent le service PDC sont répertoriés à l'article 3.4.3.3 de la partie GEN de *l'AIP Canada*.

Exemple :
```
H1006/19 NOTAMN
Q) CZUL/QCDAS/IV/BO/AE/000/999/4528N07344W005
A) CYUL B) AAMMJJHHMM C) AAMMJJHHMMEST
E) PRE-DEPARTURE CLEARANCE (PDC) NOT AVBL

   FR:
   AUTORISATION PREDEPART (PDC) NON AVBL
```

5.6.11 Autorisation avant de circuler (PTC)

Il est possible d'émettre un NOTAM lorsque les communications PTC sont indisponibles. La disponibilité de la PTC à un aérodrome donné est indiquée dans la section COMM de la page de l'aérodrome dans le *Supplément de vol – Canada*.

Le code du sujet à prendre est « SS – Service d'information de vol (FSS) », parce que la PTC n'est disponible qu'aux aérodromes desservis par une FSS.

Exemple:
```
K2832/23 NOTAMN
Q) CZUL/QSSLT/IV/BO/AE/000/999/5013N06616W005
A) CYZV B) YYMMDDHHMM C) YYMMDDHHMMEST
E) PRE-TAXI CLEARANCE (PTC) NOT AVBL

FR:
AUTORISATION AVANT DE CIRCULER (PTC) NON AVBL
```

5.7 Balisage lumineux

On émet un NOTAM lorsque l'un des balisages lumineux suivants est hors service.

5.7.1 Balisage lumineux de piste

Le balisage lumineux de piste comprend ce qui suit (le code abrégé du CFS figure entre parenthèses, le cas échéant) :

Balisage lumineux de bord de piste

À noter que des feux de bord de piste recouverts en partie ou entièrement de neige au point de limiter les opérations de nuit ou par faible visibilité sont considérés comme étant hors service.

Exemple 1 :
```
Q) CZ../QLEAS/IV/BO/A/000/999/… 005
E) REDL 14/32 U/S

   FR:
   REDL 14/32 U/S

E) REDL 05/23 U/S FLR POTS AVBL 1HR PN 555-111-2222

   FR:
   REDL 05/23 U/S TORCHERES AVBL 1HR PN 555-111-2222
```

```
E) REDL 06/24 AVBL WITH ACFT RDO CTL AD LGT (ARCAL) ONLY

   FR:
   REDL 06/24 AVBL AVEC BALISAGE LUMINEUX D'AD TELECOMMANDE (ARCAL)
   SEULEMENT
```

Balisage lumineux d'axe de piste

Exemple 2 :
```
Q) CZ../QLCAS/IV/BO/A/000/999/… 005
E) RCLL 14/32 U/S

FR :

RCLL 14/32 U/S
```

Balisage lumineux de seuil de piste et balisage lumineux d'extrémité de piste (TE)

Exemple 3 :
```
Q) CZ../QLTAS/IV/BO/A/000/999/… 005
E) RTHL 14/32 U/S

FR:
RTHL 14/32 U/S


E) RENL 05/23 U/S

FR:
RENL 05/23 U/S


E) RTHL AND RENL 05/23 U/S

FR:
RTHL ET RENL 05/23 U/S
```

Balisage lumineux de zone de poser

Exemple 4 :
```
Q) CZ../QLZAS/IV/BO/A/000/999/… 005
E) RTZL 14/32 U/S


FR:
RTZL 14/32 U/S
```

Balisage lumineux d'identification de seuil de piste (AS),
Feux du système visuel de guidage d'alignement et feux d'identification de piste (AZ)

Exemple 5 :
```
Q) CZ../QLIAS/IV/BO/A/000/999/… 005
E) RWY ID LGT 14/32 U/S

FR:
LGT ID RWY 14/32 U/S
```

Feux de prolongement d'arrêt

Exemple 6 :
```
Q) CZ../QLSAS/IV/BO/A/000/999/… 005
E) RWY STOPWAY LGT 14/32 U/S

FR:
LGT PROLONGEMENT D'ARRET RWY 14/32 U/S
```

5.7.2 Balisage lumineux de voie de circulation

Balisage lumineux de bord de voie de circulation

Exemple 1 :
```
Q) CZ../QLYAS/IV/M/A/000/999/… 005
E) TWY EDGE LGT U/S

   FR:
   LGT BORD TWY U/S

E) TWY C EDGE LGT U/S

   FR:
   LGT BORD TWY C U/S
```

Balisage lumineux d'axe de voie de circulation

Exemple 2 :
```
Q) CZ../QLXAS/IV/M/A/000/999/… 005
E) TWY A CL LGT U/S

   FR:
   LGT CL TWY A U/S
```

Balisage lumineux de bord de voie de circulation et balisage lumineux d'axe de voie de circulation

À noter que le code de sujet (Q23) est LY – *Feux de bord de voie de circulation* en cas de panne à la fois du balisage lumineux de bord de voie de circulation et du balisage lumineux d'axe de voie de circulation.

Exemple 3 :
```
Q) CZ../QLYAS/IV/M/A/000/999/… 005
E) TWY A CL LGT AND EDGE LGT U/S

   FR:
   LGT CL ET LGT BORD TWY A U/S
```

Seulement dans le cas d'une voie de circulation qui croise une piste :

Exemple 4 :
```
Q) CZ../QLYAS/IV/M/A/000/999/… 005
E) TWY INT LGT U AND RWY 10/28 U/S

   FR:
   LGT INT TWY U ET RWY 10/28 U/S
```

Feux indicateurs de voie de sortie rapide (RETIL)

Les feux indicateurs de voie de sortie rapide (RETIL) sont constitués de feux unidirectionnels face au sens de l'atterrissage.

Advenant qu'un RETIL en particulier soit hors service :

Exemple 5 :
```
Q) CZ../QLXAS/IV/M/A/000/999/… 005
E) RWY 06L RAPID EXIT TWY INDICATOR LGT (RETIL) FOR TWY B3 U/S

   FR:
   FEUX INDICATEURS DE VOIE DE SORTIE RAPIDE (RETIL) RWY 06L POUR TWY B3 U/S
```

Advenant que tous les RETIL soient hors service dans les deux sens d'une piste :

Exemple 6 :
```
Q) CZ../QLXAS/IV/M/A/000/999/… 005
E) RWY 06L/24R RAPID EXIT TWY INDICATOR LGT (RETIL) U/S

   FR:
   FEUX INDICATEURS DE VOIE DE SORTIE RAPIDE (RETIL) RWY 06L/24R U/S
```

5.7.3 Balisage lumineux d'héliport

Parmi les feux de périmètre et les feux de l'aire de prise de contact et d'envol, on trouve les suivants : (le code abrégé du CFS figure entre parenthèses) :

- Les feux de périmètre (RY) de l'aire de prise de contact et d'envol (TLOF)
- L'éclairage par projecteur (RF) de l'aire de prise de contact et d'envol (TLOF)
- Le balisage lumineux (RW) de l'aire d'approche finale et de décollage (FATO)

Exemple :
```
Q) CZ../QLWAS/IV/B/A/000/999/… 005
E) TLOF PERIMETER LGT U/S

   FR:
   LGT PERIMETRE TLOF U/S
E) TLOF FLOOD LGT U/S

 FR:
 LGT PAR PROJECTEUR TLOF U/S

E) FATO AREA LGT U/S

 FR:
 LGT AIRE FATO U/S
```

Feux de direction d'arrivée et de départ d'hélicoptères (DR)

Exemple :
```
Q) CZ../QLUAS/IV/B/A/000/999/… 005
E) APCH AND DEP DIRECTION LGT U/S

FR:
LGT DIRECTION APCH ET DEP U/S
```

5.7.4 Balisage lumineux d'aérodrome télécommandé (ARCAL)

Exemple 1 :
```
Q) CZ../QLGAS/IV/B/A/000/999/… 005
E) ACFT RDO CTL AD LGT (ARCAL) U/S

   FR:
   BALISAGE LUMINEUX D'AD TELECOMMANDE (ARCAL) U/S
```

Exemple 2 :
```
Q) CZ../QLGLT/IV/B/A/000/999/… 005
E) ACFT RDO CTL AD LGT (ARCAL) LGT DURATION REDUCED TO 7MIN

   FR:
   BALISAGE LUMINEUX D'AD TELECOMMANDE (ARCAL) DUREE LGT REDUITE A 7MIN
```

Exemple 3 :
```
Q) CZ../QLGAS/IV/B/A/000/999/… 005
E) ACFT RDO CTL AD LGT (ARCAL) U/S, REDL ON CONTINUOUSLY

   FR:
   BALISAGE LUMINEUX D'AD TELECOMMANDE (ARCAL) U/S, REDL ALLUMES
   CONTINUELLEMENT
```

Exemple 4 :
```
Q) CZ../QLGAS/IV/B/A/000/999/… 005
E) ACFT RDO CTL AD LGT (ARCAL) U/S, REDL ON CONTINUOUSLY MEDIUM
   INTST

   FR:
   BALISAGE LUMINEUX D'AD TELECOMMANDE (ARCAL) U/S, REDL ALLUMES
   CONTINUELLEMENT INTST MOYENNE
```

Exemple 5 :
```
Q) CZ../QLGLT/IV/B/A/000/999/… 005
E) ACFT RDO CTL AD LGT (ARCAL) HR OF OPS: 1200-2215

   FR:
   BALISAGE LUMINEUX D'AD TELECOMMANDE (ARCAL) HR D'OPS CHANGEES A
   1200-2215
```

5.7.5 Balisage lumineux d'approche

Lors d'une panne partielle des feux d'approche, on indique la composante défectueuse suivie du numéro de piste. Si le système est complètement hors d'usage, on utilise l'abréviation `ALS`.

Les systèmes de balisage lumineux d'approche suivants ne sont pas considérés comme des systèmes de balisage lumineux d'approche à haute intensité (le code abrégé du CFS figure entre parenthèses) :

- Rangée centrale (AD, AJ)
- ODALS (AO)
- MALS (AR)
- MALSR (AM)
- MALSF (AK)

Exemple 1 :
```
Q) CZ../QLAAS/IV/BO/A/000/999/… 005
E) ALS 24 U/S

   FR:
   ALS 24 U/S
```

Pour les systèmes de balisage lumineux d'approche à haute intensité, les minima de visibilité d'une procédure d'approche aux instruments peuvent être réduits jusqu'à ½ SM lorsqu'il existe un système de balisage lumineux pleinement fonctionnel. Toutefois, en cas de défaillance du système de balisage lumineux, la procédure relative à un système de balisage lumineux d'approche à haute intensité non opérationnel, prévue à l'article 2.22.4 de la partie AD de l'*AIP Canada*, doit être suivie et les minima d'approche doivent être ajustés en conséquence. Par conséquent, lorsqu'un des systèmes de balisage lumineux d'approche à haute intensité énumérés ci-dessous est non opérationnel ou lorsque le niveau d'intensité ne peut être modifié, le NOTAM doit indiquer `APPLIQUER LA PROC POUR LGT APCH HAUTE INTST NON OPERATIONNEL` et une référence à l'article 2.22.4 de la partie AD de l'*AIP Canada* doit être faite pour

faciliter la planification en vol. Les systèmes de balisage lumineux d'approche applicables comprennent (remarquer le code abrégé du CFS entre parenthèses) :

- SSALR à haute intensité (AN)
- ALSF-2 à haute intensité de catégorie II/III (AL)
- SSALS à haute intensité (AW)
- Système à haute intensité de catégorie I (AE) (aussi connu sous le nom de ALSF-1)
- Système à haute intensité de catégorie II (AC)

Exemple 2 :
```
Q) CZ../QLAAS/IV/NBO/A/000/999/… 005
E) ALS 22 U/S. APPLY PROC FOR HIGH INTST APCH LGT INOPERATIVE
   (AIP AD 2.22.4).

   FR:
   ALS 22 U/S. APPLIQUER LA PROC POUR LGT APCH DE HAUTE INTST
   NON OPERATIONNEL (AIP AD 2.22.4).
```

Chaque fois que le niveau d'intensité d'un système de balisage lumineux d'approche à haute intensité ne peut être modifié, le NOTAM doit indiquer `INTST CONTINUELLEMENT ALLUMEE` et le niveau d'intensité en plus des données de non-fonctionnement et de référence.

Exemple 3 :
```
Q) CZ../QLAAS/IV/NBO/A/000/999/… 005
E) ALS 15 ON CONTINUOUSLY INTST 2. APPLY PROC FOR HIGH INTST APCH LGT
   INOPERATIVE (AIP AD 2.22.4)

   FR:
   ALS 15 CONTINUELLEMENT ALLUMEE INTST 2. APPLIQUER LA PROC POUR LGT APCH
   HAUTE INTST NON OPERATIONNEL (AIP AD 2.22.4).
```

5.7.6 Indicateur visuel de pente d'approche

Le type de système visé est mentionné et suivi du numéro de piste.

Exemple 1 :
```
Q) CZ../QLPAS/IV/BO/A/000/999/… 005
E) PAPI 07 U/S

   FR:
   PAPI 07 U/S

E) APAPI 17 U/S

   FR:
   APAPI 17 U/S
```

Exemple 2 :
```
Q) CZ../QLVAS/IV/BO/A/000/999/… 005
E) VASIS 15 AND 33 U/S

   FR:
   VASIS 15 ET 33 U/S
```

5.7.7 Phare d'aérodrome (rotatif ou stroboscopique)

Exemple :
```
Q) CZ../QLBAS/V/M/A/000/999/… 005
E) ABN U/S

   FR:
   ABN U/S
```

5.7.8 Balisage lumineux d'indicateur de direction du vent

S'il y a plus d'un indicateur de direction du vent à l'aérodrome, on indique l'emplacement de l'indicateur qui est défectueux.

Exemples :
```
Q) CZ../QFWAS/V/M/A/000/999/… 005
E) WDI LGT U/S

   FR:
   LGT WDI U/S

E) WDI LGT THR 07 U/S

   FR:
   LGT WDI THR 07 U/S
```

5.7.9 Phare de danger

On doit émettre un NOTAM si un phare de danger est en panne.

Étant donné que les phares de danger se rapportent aux procédures de vol aux aérodromes, en particulier pour les opérations de nuit, le NOTAM se présente comme suit :

- Code de sujet : LB – Phare d'aérodrome
- Trafic : V
- Portée : A – Aérodrome

Dans le texte du NOTAM, on nomme les phares de danger à l'aide de l'abréviation « HBN » suivie de l'identification applicable. Ces renseignements figurent dans le schéma de l'aérodrome dans le CFS ou dans la carte des procédures terminales VFR (VTPC), le cas échéant.

Exemple 1:
```
Q) CZ../  QLBAS/V/M/AE/000/999/… 005
E) HBN 4 AND HBN 6 U/S

   FR:
   HBN 4 ET 6 U/S
```
Example 2:
```
Q) CZ../QLBAS/V/M/A/000/999/… 005
E) HBN NE AND HBN NW U/S

   FR:
   HBN NE ET NW U/S
```

5.7.10 Balisage lumineux d'aérodrome au complet

En cas d'une panne d'électricité ou autre situation spéciale, un NOTAM peut être émis pour une panne complète du balisage d'aérodrome.

Exemple 1 :
```
Q) CZ../QLRAS/IV/NBO/A/000/999/… 005
E) ALL AD LGT U/S

   FR:
   TOUT LGT AD U/S
```

5.8 Conditions météorologiques

5.8.1 Renseignements météorologiques

Un NOTAM devrait être émis en cas d'indisponibilité totale ou partielle ou de dégradation des services de fourniture de renseignements météorologiques. Pour les aménagements associés à un aérodrome, le nom de l'aérodrome est indiqué à la case A). Sinon, le NOTAM est émis sous la FIR avec le nom de l'aménagement indiqué à la case E).

Des observateurs humains et des systèmes automatisés d'observations météorologiques (AWOS) fournissent des METAR et des SPECI. Le Système d'information météorologique limitée (LWIS) produit des rapports moins sophistiqués. Les systèmes météorologiques automatisés (AUTO) fournissent des renseignements ne répondant pas aux critères des METAR, des SPECI ou des rapports LWIS.

Les phrases NOTAM appropriées pour décrire les systèmes ci-dessus sont les suivantes:

Système	NOTAM phraséologie
Système automatisé d'observations météorologiques (AWOS)	SYSTEME AUTOMATISE D'OBS WX (AWOS)
Système d'information météorologique limitée (LWIS)	SYSTEME D'INFO WX LIMITEE (LWIS)
Système météorologique automatisé (AUTO)	SYSTEME WX AUTOMATISE (AUTO)

5.8.1.1 Panne complète des METAR, du LWIS et des systèmes AUTO

Lors d'une panne totale de Systèmes de compte rendu météo ou du personnel, la syntaxe suivante devrait être utilisée :

Exemple 1 :
```
Q) CZ../QFMAU/IV/BO/A/000/999/… 005
E) METAR NOT AVBL

   FR:
   METAR NON AVBL
```

Exemple 2 :
```
Q) CZ../QFMAU/IV/BO/E/000/999/… 050
E) LYTTON METAR NOT AVBL
```

Exemple 3 :
```
Q) CZ../QFMAU/IV/BO/A/000/999/… 005
E) LTD WX INFO SYSTEM (LWIS) INFO NOT AVBL

   FR:
   INFO DU SYSTEME D'INFO WX LIMITEE (LWIS) NON AVBL
```

Exemple 4 :
```
Q) CZ../QFMAU/IV/BO/A/000/999/… 005
E) AUTOMATED WX SYSTEM (AUTO) U/S

   FR:
   SYSTEME WX AUTOMATISE (AUTO) U/S
```

Pour les emplacements ayant des METAR à certaines heures d'exploitation et des rapports LWIS à d'autres heures, un NOTAM combiné peut être émis :

Exemple 5 :
```
Q) CZ../QFMAU/IV/BO/A/000/999/… 005
E) METAR AND LTD WX INFO SYSTEM (LWIS) INFO NOT AVBL

   FR:
   METAR ET INFO DU SYSTEME D'INFO WX LIMITEE (LWIS) NON AVBL
```

5.8.1.2 METAR ou rapports LWIS en partie non disponibles

Lors d'une panne partielle de composantes de compte rendu météo causant l'indisponibilité de certaines parties du METAR, un NOTAM devrait être émis. Les observateurs humains sont formés pour estimer la hauteur des nuages et la vélocité du vent; alors si l'équipement de mesure des nuages ou du vent (ou le Système d'affichage numérique du calage altimétrique et du vent / Système d'affichage de l'information météorologique) est hors-service et qu'un observateur est présent, un NOTAM n'est pas émis.

Les composantes de la séquence météorologique qui sont diffusées par METAR, et qui peuvent être incluses dans un NOTAM sont :

- direction, vitesse et rafales du vent (`INFO VENT / WIND INFO`),
- visibilité (`VIS / VIS`),
- présence et type de précipitations (`PRECIPITATION / PRECIPITATION`),
- givrage (`GIVRAGE / ICING`),
- obstacles à la vision, comme le brouillard ou la brume sèche (`OBST A LA VIS / OBST TO VIS`),
- orages (`ORAGES / THUNDERSTORMS`),
- hauteur des nuages et couverture du ciel (`HGT ET QUANTITE DES NUAGES / CLOUD HGT AND COVERAGE`)[22],
- température (`TEMPERATURE / TEMPERATURE`),
- point de rosée (`POINT DE ROSEE / DEW POINT`),
- calage altimétrique (`ALTIMETRE / ALTIMETER`).

Exemple 1 :
```
Q) CZ../QFMAU/IV/BO/A/000/999/… 005
E) METAR ICING INFO NOT AVBL

   FR:
   METAR INFO GIVRAGE NON AVBL
```

Exemple 2 :
```
Q) CZ../QFMAU/IV/BO/A/000/999/… 005
E) METAR PRECIPITATION, ICING, OBST TO VIS, TEMPERATURE AND DEW
   POINT INFO NOT AVBL

   FR:
   METAR INFO PRECIPITATION, GIVRAGE, OBST A LA VIS, TEMPERATURE ET
   POINT DE ROSEE NON AVBL
```

Voici les éléments qui peuvent être diffusées dans un rapport LWIS :

- direction, vitesse et rafales du vent (`INFO VENT / WIND INFO`),
- température (`TEMPERATURE / TEMPERATURE`),

[22] Les qualificateurs « hauteur et quantité » des nuages sont toujours utilisés conjointement.

- point de rosée (POINT DE ROSEE / DEW POINT),
- calage altimétrique (ALTIMETRE / ALTIMETER).

Exemple 2 :
```
Q) CZ../QFMAU/IV/BO/A/000/999/… 005
E) LTD WX INFO SYSTEM (LWIS) ALTIMETER INFO NOT AVBL

   FR:
   SYSTEME D'INFO WX LIMITEE (LWIS) INFO ALTIMETRE NON AVBL
```

5.8.1.3 METAR et LWIS (information additionnelle)

Si des éléments météorologiques sont disponibles mais ne peuvent être transmis par téléphone ou par radio tel que publié, un NOTAM devrait être émis. Le NOTAM mentionnera le système touché (AWOS ou LWIS) et le synthétiseur de la parole hors service.

Exemple 1 :
```
Q) CZ../QFMLT/IV/BO/A/000/999/… 005
E) AUTOMATED WX OBS SYSTEM (AWOS) VOICE GENERATOR 127.45MHZ U/S

   FR:
   SYNTHETISEUR DE LA PAROLE DU SYSTEME AUTOMATISE D'OBS WX (AWOS)
   127.45MHZ U/S
```

Si un AWOS ou un LWIS est en entretien planifié, le METAR, SPECI ou message LWIS n'est pas diffusé sur le circuit. Un NOTAM mentionnant que le METAR ou le rapport LWIS n'est pas disponible peut donc être émis.

Exemple 2 :
```
Q) CZ../QFMLT/IV/BO/A/000/999/… 005
E) METAR NOT AVBL

   FR:
   METAR NON AVBL
```

On devrait émettre un NOTAM si le capteur de visibilité de l'AWOS est fonctionnel mais la visibilité qu'il indique n'est pas représentative de la visibilité dominante à cause de facteurs temporaires tel qu'un banc de brouillard localisé, à un aérodrome où il y a une tour de contrôle. Le NOTAM doit indiquer VIS NON REPRESENTATIVE, VIS TWR PREVAUT (VIS NON-REPRESENTATIVE, TWR VIS PREVAILS en anglais).

Exemple 3 :
```
Q) CZ../QFMLT/IV/BO/A/000/999/… 005
E) METAR VIS NON-REPRESENTATIVE,
   TWR VIS PREVAILS, CTC xxx.xMHZ OR 1-877-xxx-xxxx

   FR:
   VIS METAR NON REPRESENTATIVE, VIS TWR PREVAUT,
   CTC xxx.xMHZ OU 1-877-xxx-xxxx
```

Si d'autres capteurs signalent des données invalides, on peut émettre un NOTAM afin d'indiquer les renseignements qui ne sont pas fiables.

Exemple 4 :
```
Q) CZ../QFMLT/IV/BO/A/000/999/… 005
E) METAR TEMPERATURE INFO UNREL

   FR:
   METAR INFO TEMPERATURE UNREL
```

Si un AWOS ou un LWIS est en service et que certains des éléments signalés sont corrects, mais de façon intermittente, un NOTAM devrait être émis. Le NOTAM indique l'élément ou les éléments touchés, et le terme INTERMITTENT y est ajouté.

Exemple 5 :
```
Q) CZ../QFMLT/IV/BO/A/000/999/… 005
E) METAR TEMPERATURE INFO INTERMITTENT

   FR:
   METAR INFO TEMPERATURE INTERMITTENTE
```

Si, en raison d'un problème de communication, les renseignements météorologiques ne sont accessibles que localement, un NOTAM peut être émis pour mentionner le problème relatif au système et à la liaison.

Exemple 6 :
```
Q) CZ../QFMLT/IV/BO/A/000/999/… 005
E) AUTOMATED WX OBS SYSTEM (AWOS) COM LINK U/S,
   INFO AVBL LOCALLY ON 118.2MHZ

   FR:
   LIEN DE COM DU SYSTEME AUTOMATISE D'OBS WX (AWOS) U/S,
   INFO AVBL LOCALEMENT SUR 125.3MHZ ET 126.25MHZ
```

5.8.1.4 Système AUTO

En cas de panne partielle ou totale des systèmes météorologiques automatisés (AUTO), un NOTAM doit être émis indiquant que l'ensemble du système est hors service. Étant donné que ces systèmes ne sont ni surveillés ni pris en charge par NAV CANADA, l'ensemble du système doit toujours être considéré comme étant hors service, même si seulement une partie du système est inutilisable.

Exemple :
```
Q) CZ../QFMAU/IV/BO/A/000/999/… 005
E) AUTOMATED WX SYSTEM (AUTO) U/S

   FR:
   SYSTEME WX AUTOMATISE (AUTO) U/S
```

5.8.2 Services météorologiques privés

Les exploitants autorisés à fournir des rapports météorologiques par l'entremise d'un UNICOM d'approche (AU) peuvent fournir un rapport de calage altimétrique, un rapport de direction et vitesse du vent, ou les deux. On émet un NOTAM pour indiquer que les services ne sont pas disponibles.

Exemple 1 :
```
Q1145/19 NOTAMN
Q) CZUL/QFMAU/IV/BO/A/000/999/…005
E) ALTIMETER INFO NOT AVBL

   FR:
   INFO ALTIMETRE NON AVBL
```

Exemple 2 :
```
Q1236/19 NOTAMN
Q) CZUL/QFMAU/IV/BO/A/000/999/…005
E) WIND INFO NOT AVBL

   FR:
   INFO VENT NON AVBL
```

5.8.3 Indicateur de direction du vent

On émet un NOTAM pour indiquer qu'un indicateur de direction du vent est hors service[23]. S'il y a plus d'un indicateur de direction du vent à l'aérodrome, on indique l'emplacement de l'indicateur qui est défectueux.

Exemple :
```
Q) CZ../QFWAS/V/M/A/000/999/… 005
E) WDI U/S

   FR:
   WDI U/S

E) WDI THR 30 U/S

   FR:
   WDI THR 30 U/S
```

5.8.4 Stations météorologiques hors aérodrome

Les stations météorologiques hors aérodrome, le cas échéant, sont énumérées dans la sous-section MÉTÉO de la section planification de vol (PRÉP/VOL) d'un aérodrome dans le CFS. Il est alors indiqué que la station possède un indicateur d'emplacement différent de l'aérodrome. Dans le NOTAM publié, la case A) indique l'aérodrome applicable. Le texte du NOTAM doit stipuler l'indicateur d'emplacement de la station météorologique.

Example 1 :
```
O1323/21 NOTAMN
Q) CZVR/QFMAU/IV/BO/A/000/999/4950N11453W005
A) CYSW B) YYMMDDHHMM C) YYMMDDHHMM
E) SPARWOOD / ELK VALLEY METAR (CWSW) NOT AVBL

   FR:
   METAR DE SPARWOOD / ELK VALLEY (CWSW) NON AVBL
```

5.8.5 Stations météorologiques non associées à un aérodrome

Lorsqu'il est question de stations météorologiques inscrites dans le CFS qui ne sont pas associées à un aérodrome, on doit les publier sous le code d'objet `FM` – « Service météorologique » en inscrivant E comme portée. Dans le NOTAM publié, la case A) indique la FIR applicable. Le rayon est de 5 NM et la limite supérieure à la ligne Q est de 180. Le texte du NOTAM doit stipuler l'indicateur d'emplacement de la station météorologique. Ces NOTAM sont émis sous la catégorie de diffusion « nationale » (séries O, P ou Q).

Exemple 1 :
```
O4235/21 NOTAMN
Q) CZVR/QFMAU/IV/BO/E/000/180/5015N12134W005
A) CZVR B) YYMMDDHHMM C) YYMMDDHHMM
E) LYTTON METAR (CWLY) NOT AVBL

   FR:
   METAR DE LYTTON (CWLY) NON AVBL
```

Exemple 2 :
```
O5236/21 NOTAMN
Q) CZVR/QFMAU/IV/BO/E/000/180/5116N12141W005
A) CZVR B) YYMMDDHHMM C) YYMMDDHHMM
E) CLINTON/BLEIBER RANCH METAR (CYIN) NOT AVBL

   FR:
   METAR DE CLINTON/BLEIBER RANCH (CYIN) NON AVBL
```

[23] Le terme `MANCHE À VENT` (`WINDSOCK` en anglais) n'est pas utilisé.

NAV CANADA Proprietary / Propriété exclusive

6 Traitement des NOTAM canadiens et étrangers

6.1 Traitement des NOTAM canadiens

6.1.1 AFS (AFTN)

Dans la mesure du possible, les NOTAM sont diffusés aux adresses approuvées par l'entremise de l'AFS (AFTN). Chaque NOTAM est transmis comme une télécommunication unique.

6.1.2 Langue des NOTAM

Tous les NOTAM sont émis en anglais.

Les NOTAM sont aussi émis en français dans la zone de responsabilité (AOR) du FIC de Québec, sauf si la case A) du NOTAM est un aérodrome du Nunavut ou du Labrador. L'AOR du FIC de Québec est publiée dans le CFS. Par conséquent, les NOTAM sont aussi émis en français dans les cas suivants :

- la case A) est ou comprend CZUL, sauf si les coordonnées centrales de la ligne Q du NOTAM sont dans le territoire de Nunavut ou l'AOR du FIC de London;
- la case A) est CZYZ, CZQM, CZQX ou la combinaison CZQM et CZQX, et les coordonnées centrales de la ligne Q du NOTAM sont dans l'AOR du FIC de Québec;
- la case A) est un aérodrome situé **dans** la province de Québec;
- la case A) est un aérodrome situé **hors** de la province de Québec mais dans l'AOR du FIC de Québec, sauf la partie du Nunavut et du Labrador située dans cet AOR.

La liste des aérodromes pour lesquels les NOTAM sont émis en anglais et en français se trouve à l'article 3.1.3.4 de la Partie GEN de l'AIP. Les deux versions du NOTAM émises portent le même numéro de NOTAM; seule l'adresse de distribution et le texte du NOTAM (case E) diffèrent.

6.1.3 Diffusion des NOTAM canadiens

La diffusion des NOTAM est basée sur les séries NOTAM pour lesquelles les destinataires NOTAM ont une souscription.

Les NOTAM en français sont uniquement diffusés au Canada.

6.1.4 Numérotation automatique des NOTAM

À la suite de la transmission d'un NOTAM par l'unité émettrice, le NES numérote automatiquement chaque NOTAM avant diffusion.

6.1.5 Refus de publier un NOTAM

Une proposition NOTAM soumise au NOF est rejetée lorsqu'une erreur est découverte qui ne peut pas être corrigée par le NOF, c'est-à-dire qu'il n'y a pas d'autre alternative. Une raison doit être incluse avec le rejet.

6.2 Séries des NOTAM canadiens

Les séries NOTAM sont fondées sur des catégories de diffusion sélective et sur des régions NOTAM. Il y a trois régions NOTAM (Ouest, Centre et Est) et six séries différentes par région pour un total de 18 séries.

Il y a trois catégories de diffusion, contenant chacune six (6) séries :

- **Internationale :** diffusion aux personnes et organismes concernés internationaux, aux États-Unis et au Canada;
- **Internationale – États-Unis :** Diffusée aux États-Unis et au Canada;
- **Nationale :** diffusée uniquement au Canada.

L'appendice A décrit chaque série NOTAM et les sujets correspondants.

L'appendice -B comprend la description des trois régions NOTAM et de leurs séries.

6.3 Traitement des NOTAM étrangers

NAV CANADA ne révise pas et ne conserve pas les NOTAM en provenance d'autres États.

Les personnes et organismes concernés canadiens nécessitant des NOTAM internationaux peuvent les recevoir directement d'autres NOF ou de la Base européenne de données AIS (EAD). On peut envoyer directement des demandes pour les NOTAM manquants au NOF responsable[24] ou à l'EAD en utilisant les procédures et le format décrits à la section 7.5, *Interrogation de la base de données EAD pour des NOTAM internationaux d'autres NOF*. Les parties prenantes qui éprouvent des difficultés à accéder aux NOTAM internationaux doivent communiquer avec le NOF canadien pour obtenir de l'aide afin d'interroger le NOF d'origine.

[24] Il est à noter que les autres NOF peuvent avoir un format de demande et des règles administratives différents.

7 Interrogation / Réponse

Sauf indication contraire, tous les exemples représentent une interrogation ou une réponse du NOF canadien et se rapportent à un NOTAM canadien.

7.1 Principes généraux

Les messages d'interrogation sont fondés sur l'utilisation de l'AFS (AFTN). Sauf indication contraire, toutes les requêtes et réponses donneront la version anglaise des NOTAM.

Il y a deux types de demandes, qui sont disponibles pour les NOTAM canadiens (CYHQ) uniquement :

- pour un ou plusieurs NOTAM;
- pour une liste de numéros de NOTAM en vigueur.

7.1.1 Structure, codes et symboles

Afin de faciliter le traitement automatique, les interrogations et les réponses pour les NOTAM et les listes récapitulatives intermédiaires de NOTAM sont désignées par des codes d'identification de trois lettres :

- Indicatif d'interrogations pour un ou plusieurs NOTAM : `RQN`
- Indicatif d'interrogation pour une liste de NOTAM valides : `RQL`
- Indicatif pour une réponse à une interrogation : `RQR`

Contrairement aux messages NOTAM, on n'utilise pas les parenthèses pour transmettre un message NOTAM en mode interrogation. Les codes et symboles suivants sont utilisés dans une interrogation :

- « - » (trait d'union) signifie « A » ou « DE-A »;
- « » (espace) signifie « ET »;
- « = » (égal) est utilisé dans les demandes pour recevoir du texte en français.

Structure d'une interrogation :

`GG CYHQYNYX`	Priorité du message et destinataire de l'interrogation;
`160830 LFFAYNYX`	Date et heure de l'interrogation (jjhhmm) et expéditeur de l'interrogation (NOF France);
`RQN CYHQ C0123/19`	Indicatif d'interrogation, nationalité du NOTAM, objet de l'interrogation.

Structure d'une réponse[25] :

`GG LFFAYNYX`	Priorité du message et destinataire de la réponse (NOF France);
`160831 CYHQYNYX`	Date et heure de la réponse (jjhhmm) et NOF qui envoie la réponse;
`RQN CYHQ C0123/19`	Indicatif de réponse, nationalité du NOTAM, objet de la réponse;
`(C0123/19 NOTAMN`	Corps du message de réponse (NOTAM demandé).
`Q) …/…./…. ….)`	

Un message de réponse contient un seul NOTAM (plusieurs messages pour un NOTAM à parties multiples) ou un texte de statut concernant le NOTAM demandé, en général suivi du NOTAM demandé.

7.2 Demande de répétition de NOTAM (RQN)

Pour une demande de plusieurs NOTAM, les séries et années peuvent être mélangées. Pour éviter de surcharger le réseau, on doit limiter à 100 le nombre de NOTAM demandés dans un seul message d'interrogation.

7.2.1 Un seul NOTAM

Demande pour les NOTAM canadiens `C0123/19`.

Interrogation :
```
GG CYHQYNYX
160830 LFFAYNYX
RQN CYHQ C0123/19
```

Réponse :
```
GG LFFAYNYX
160835 CYHQYNYX
RQR CYHQ C0123/19
(C0123/19 NOTAMN
Q) .../..../.... etc.)
```

7.2.2 Plusieurs NOTAM dans une plage donnée

Demande pour tous les NOTAM canadiens de `C0200/19` à `C0203/19`. Les réponses seront constituées de messages distincts, contenant chacun un (1) NOTAM.

Interrogation :
```
GG CYHQYNYX
281030 LFFAYNYX
RQN CYHQ C0200/19-C0203/19
```

Réponse :
```
GG LFFAYNYX
281035 CYHQYNYX
RQR CYHQ C0200/19
(C0200/19 NOTAMN
Q) .../..../.... etc.)

GG LFFAYNYX
281035 CYHQYNYX
RQR CYHQ C0201/19
(C0201/19 NOTAMN
Q) .../..../.... etc.)
```

[25] La réponse peut contenir une ligne de statut entre la ligne de l'indicatif de réponse et le corps du message de réponse. Consulter la section 7.3.3, *Demande d'une liste de NOTAM en vigueur (RQL)*.

```
GG LFFAYNYX
281035 CYHQYNYX
RQR CYHQ C0202/19
(C0202/19 NOTAMN
Q) .../..../.... etc.)

GG LFFAYNYX
281035 CYHQYNYX
RQR CYHQ C0203/19
(C0203/19 NOTAMN
Q) .../..../.... etc.)
```

7.2.2.1 Plusieurs NOTAM par numéros individuels

Interrogation pour plusieurs numéros NOTAM individuels :

```
GG CYHQYNYX
281530 LFFAYNYX
RQN CYHQ C0400/19 C0410/19 C0421/19 C0425/19 C0525/19
```

Réponse :

```
GG LFFAYNYX
281540 CYHQYNYX
RQR CYHQ C0400/19
(C0400/19 NOTAMN
Q) .../..../.... etc.)

GG LFFAYNYX
281540 CYHQYNYX
RQR CYHQ C0410/19
(C0410/19 NOTAMN
Q) .../..../.... etc.)

Etc.
```

On peut demander plusieurs NOTAM en combinant des plages et des numéros individuels :

```
GG CYHQYNYX
281530 LFFAYNYX
RQN CYHQ C0400/19 C0410/19 C0421/19 C0470/19-C0499/19
```

7.2.2.2 NOTAM avec texte en français

Pour demander un NOTAM avec du texte en français, ajouter, après le dernier numéro NOTAM, une virgule suivie d'une espace et de LANG=C. Le « C » indique une combinaison de texte en anglais et en français.

```
RQN CYHQ E0123/19 E0128/19 E0133/19, LANG=C
```

Cela donne une version combinée du message de réponse RQR avec deux cases E), une en anglais et l'autre en français (après FR :), pour les NOTAM émis dans les deux langues. Pour les NOTAM émis uniquement en anglais, le résultat est uniquement en anglais.

Réponse :

```
RQR CYHQ E0123/19
(E0123/19 NOTAMN
Q) .../..../.... etc.)
….
E) Texte en anglais

FR :
E) Texte en français
```

```
RQR CYHQ E0128/19
(E0128/19 NOTAMN
Q) .../..../.... etc.)
….
E) Texte en anglais
```

7.3 Demande d'une liste de NOTAM en vigueur (RQL)

7.3.1 Spécifications générales

Contrairement à une liste récapitulative ordinaire, qui est un NOTAM en soi, la liste des NOTAM en vigueur est un message à texte libre. La liste des NOTAM en vigueur résultant d'une interrogation RQL a une structure similaire à celle d'une liste récapitulative, à l'exception des amendements d'AIP, des suppléments d'AIP et des AIC. Note : La dernière liste récapitulative étant un NOTAM en vigueur à qui l'on attribue son propre numéro et celui-ci figure aussi sur la liste.

Plusieurs séries d'un NOF responsable peuvent être demandées dans un message.

Une demande de plusieurs séries NOTAM entraîne de multiples messages de réponse, chacun contenant la liste récapitulative d'une série.

7.3.2 Exemples

7.3.2.1 Demande d'une seule série de NOTAM

Demande de la liste des NOTAM valides dans la série C :

Demande :
```
GG CYHQYNYX
281040 LFFAYNYX
RQL CYHQ C
```

Réponse :
```
GG LFFAYNYX
281055 CYHQYNYX
RQR CYHQ C
YEAR=2018 0322 0452
YEAR=2019 0001 0006 0010 0015 0016
0021 0035 0039
```

ou

Réponse :
```
GG LFFAYNYX
281055 CYHQYNYX
RQR CYHQ C
NO VALID NOTAM IN DATABASE/PAS DE NOTAM VALIDE EN BASE DE DONNEES
```

7.3.2.2 Demande de plusieurs séries de NOTAM

Demande de la liste des NOTAM valides dans les séries D et G :

Demande :
```
GG CYHQYNYX
310840 LIIAYNYX
RQL CYHQ D G
```

Réponse :
```
GG LIIAYNYX
310850 CYHQYNYX
RQR CYHQ D
YEAR=2018 1678 1789
YEAR=2019 0012 0022 0056 0057 0058
0123 0124 0125
```

```
GG LIIAYNYX
310850 CYHQYNYX
RQR CYHQ G
YEAR=2018 5567 9976
YEAR=2019 0003 0145 0234 0777 0779
```

7.3.3 Messages de réponse (RQR) aux interrogations (syntaxe correcte)

7.3.3.1 Spécifications générales

Un message de réponse à une demande RQN contient un seul NOTAM (ou une partie d'un NOTAM à parties multiples).

Si des NOTAM sont publiés en anglais et en français, la ligne de statut est bilingue.

Chaque demande RQN de NOTAM à parties multiples résulte en de multiples messages de réponse, sauf si les NOTAM demandés ne sont pas disponibles pour la réponse.

Si le NOTAM demandé n'est plus en vigueur (expiré, remplacé ou annulé) ou s'il est non disponible (jamais émis ou supprimé), une ligne de statut est incluse dans la réponse (il n'y a qu'une seule ligne de statut par réponse:

- Si le NOTAM n'est plus valide, une ligne de statut précède la transmission du NOTAM.
- Si le NOTAM n'est pas disponible, seule la ligne de statut est transmise.

Si une interrogation RQN de multiples NOTAM contient plusieurs NOTAM non disponibles, une seule réponse RQR énumère tous les NOTAM non disponibles et est accompagnée de la ligne de statut pertinente.

La banque de données conserve les NOTAM expirés, remplacés ou annulés pendant trois mois.

7.3.3.2 Phrases types dans les messages de réponse

Seules les phrases types suivantes sont utilisées : Les phrases types ne peuvent être combinées.

Tableau 6: Expressions normalisées

Expression	Emploi/signification
NOTAM EXPIRED/NOTAM EXPIRE	L'échéance de la case C) du NOTAM demandé est atteinte.
NOTAM CANCELLED BY/NOTAM ANNULE PAR C1324/19	Le NOTAM demandé a été annulé par un NOTAMC
NOTAM REPLACED BY/NOTAM REMPLACE PAR C1324/19	Le NOTAM demandé a été remplacé par un NOTAMR
NOTAM NO LONGER IN DATABASE/NOTAM N'EST PLUS DISPONIBLE EN BASE DE DONNEES	Le NOTAM demandé est expiré, remplacé ou annulé depuis plus de trois mois et, cela étant, il a été supprimé.
NOTAM NOT ISSUED/NOTAM NON EMIS	Le NOF responsable n'a pas émis le NOTAM demandé.
NO VALID NOTAM IN DATABASE/PAS DE NOTAM DISPONIBLE EN BASE DE DONNEES	Pour les interrogations de liste récapitulative uniquement (RQL), si aucun NOTAM en vigueur n'est disponible

Exemples sur l'état d'un NOTAM

Exemple 1 : Le NOTAM demandé `C0400/19` est expiré.

Réponse :
```
GG LFFAYNYX
281600 CYHQYNYX
RQR CYHQ C0400/19
NOTAM EXPIRED/NOTAM EXPIRE
(C0400/19 NOTAMN
Q) .../.../.... etc.)
```

Exemple 2 : Le NOTAM demandé `C0021/19` a été annulé.

Réponse :
```
GG LIIAYNYX
301235 CYHQYNYX
RQR CYHQ C0021/19
NOTAM CANCELLED BY/NOTAM ANNULE PAR C0023/19
(C0021/19 NOTAMR C0017/19
Q) .../.../.... etc.)
```

Exemple 3 : Le NOTAM demandé `C1577/13` n'a pas été émis.

Réponse :
```
GG EDDZYNYX
110925 CYHQYNYX
RQR CYHQ C1577/13
NOTAM NOT ISSUED/NOTAM NON EMIS
```

Exemple 4 : Le NOTAM demandé `C0449/19` a été remplacé.

Réponse :
```
GG LFFAYNYX
282055 CYHQYNYX
RQR CYHQ C0449/19
NOTAM REPLACED BY/NOTAM REMPLACE PAR C0452/19
(C0449/19 NOTAMN
Q) .../.../.... etc.)
```

Il est important de transmettre le NOTAM demandé même s'il a déjà été annulé, remplacé ou supprimé. Dans le cas contraire, il pourrait y avoir des incohérences dans la banque de données puisque le NOTAM n'aurait pas pu être enlevé.

7.4 Interrogations incorrectes (RQN, RQL)

Le destinataire de l'interrogation informe l'auteur si une erreur de syntaxe ou un indicatif, un indicateur d'emplacement ou une série inconnus ont été détectés.

Tableau 7: Requêtes incorrectes

Phrases types	Emploi/signification
`INCORRECT REQ MSG FORMAT PLEASE CORRECT AND REPEAT/FORMAT MSG REQ INCORRECT VEUILLEZ CORRIGER ET REPETER`	La demande reçue comportait une erreur de syntaxe
`REQUESTED NOF OR SERIES NOT MANAGED/NOF OU SERIE DEMANDE NON GERE`	Le NOF ou la série pour laquelle les NOTAM sont demandés sont inconnus
`YOUR REQ MSG EXCEEDS MAX NR OF 100/VOTRE MSG REQ DEPASSE NR MAX DE 100`	Le nombre de NOTAM demandés dépasse la limite de 100

7.5 Interrogation de la base de données EAD pour des NOTAM internationaux d'autres NOF

Les demandes et les réponses sont désignées comme suit :

- Demande pour un NOTAM `RQN`
- Demande pour la version originale d'un NOTAM `RQO`
- Demande pour un ASHTAM[26] `RQA`
- Demande pour une liste récapitulative intermédiaire `RQL`
- Réponse à une demande `RQR`

Les demandes sont envoyées à `EUECYRYX` dans un message à priorité `GG`. Toute demande doit contenir l'indicateur à quatre lettres du NOF responsable et un seul NOF peut être inséré dans un message d'interrogation. Il ne peut y avoir qu'une série NOTAM par message et les numéros NOTAM doivent être inclus (on ne peut pas demander une série complète). Afin d'éviter une surcharge du réseau, on doit limiter à 100 le nombre de NOTAM demandés (incluant les versions originales) dans un seul message.

Exemple :
```
GG EUECYRYX
130858 CYQBYFYX
RQN EGGN B0119/19
```

Pour de plus amples informations concernant le format des interrogations et les messages de réponse, consulter la section 7.2, *Demande de répétition de NOTAM (RQN)*.

[26] Un ASHTAM est un type spécial de NOTAM concernant une activité volcanique et les nuages de cendres volcaniques.

NAV CANADA Proprietary / Propriété exclusive

8 Procédures pour les NOTAM RSC

8.1 Généralités

Un NOTAM RSC est un NOTAM qui contient des renseignements sur l'état de la surface de la piste et le frottement et qui est conforme aux exigences publiées en matière de comptes rendus.

Chaque NOTAM RSC décrit un état de la surface de la piste (RSC) pour toutes les pistes où un entretien hivernal est assuré. Le NOTAM RSC fournit de l'information sur le RSC à l'aide des codes d'état de la surface de piste (RWYCC) (si les comptes rendus sont faits par tiers de piste), des descriptions de la surface des pistes et du coefficient canadien de frottement sur piste (CRFI). Les RWYCC, les descriptions de la surface des pistes et le CRFI donnent des renseignements cruciaux aux pilotes d'aéronefs devant évoluer sur des surfaces contaminées.

Si le NOTAM RSC est diffusé dans les deux langues, la section française suit la section anglaise, comme dans un NOTAM ordinaire.

L'indisponibilité d'un compte rendu RSC, là où il serait normalement disponible, ne doit pas être signalée dans un NOTAM RSC mais plutôt dans un NOTAM ordinaire. Les fermetures de piste ne sont pas non plus signalées dans les NOTAM RSC. Cependant, si une piste n'est fermée que temporairement, l'état de cette piste peut être indiqué dans un NOTAM RSC, s'il y a lieu.

La décision de signaler les RSC par tiers ou par longueur totale de la piste est déterminée par l'exploitant d'aérodrome, conformément à l'article 5.3 de la CI 300-019. La décision de signaler le CRFI par tiers ou par longueur totale de la piste est déterminée conformément à l'article 322.416 (Mesures de frottement) des Normes d'aéroports – e*ntretien hivernal des aéroports* (AWMS). D'autres renseignements figurent dans la CI 300-019.

Pour des renseignements détaillés sur les comptes rendus et les exigences connexes, consulter :

- les articles 302.401 à 302.417 du RAC (*Entretien hivernal des aéroports*) et les articles connexes 322.401 à 322.417 des AWMS;
- l'article 302.07 du RAC (*Obligations de l'exploitant*) ainsi que le document *Aérodromes – Normes et pratiques recommandées* (TP 312);
- la CI 300-019 – *Format mondial de notification (GRF) du compte rendu de l'état de la surface de la piste*;
- la CI 300-005 – *Modifications du compte rendu de l'état de la surface de la piste*;
- le formulaire Compte rendu de l'état de la surface pour les mouvements d'aéronefs et coefficient canadien de frottement sur piste (AMSCR/CRFI) ainsi que le guide d'utilisation connexe.

8.2 Responsabilités

8.2.1 Administration aéroportuaire

L'administration aéroportuaire a pour responsabilité de fournir à NAV CANADA les renseignements sur le RSC, ainsi que les renseignements sur le freinage (s'il y a lieu). Les renseignements sont soit entrés directement à l'emplacement à l'aide d'une application en ligne autorisée ou d'un système automatisé autorisé, soit communiqués sous forme écrite à l'aide du formulaire AMSCR/CRFI disponible auprès de

Transports Canada ou de NAV CANADA (ou dans un format papier ou électronique similaire), soit communiqués verbalement.

Si les comptes rendus doivent être soumis verbalement à l'unité de NAV CANADA de façon régulière, un accord officiel doit avoir été conclu entre l'exploitant d'aérodrome et NAV CANADA. L'accord en question indique qui sont les représentants autorisés, quelles sont leurs responsabilités et quelles sont les procédures qui s'appliquent pour l'émission de ces comptes rendus de façon régulière. Des comptes rendus peu fréquents peuvent être fournis verbalement sans qu'une entente officielle n'ait été conclue.

Si un NOTAM RSC doit être annulé avant l'heure de fin indiquée à la case C), l'exploitant d'aérodrome est responsable de l'annulation.

8.2.2 NAV CANADA

NAV CANADA est chargée de la mise en forme et de la diffusion de tous les NOTAM RSC fournis par les administrations aéroportuaires.

Contrairement aux NOTAM ordinaires, les NOTAM RSC sont automatiquement distribués à des destinataires prédéterminés, sans révision ni modification par le NOF. Par conséquent, les spécialistes de l'information de vol doivent veiller à employer le format, les abréviations et la terminologie appropriés.

8.2.3 Transports Canada

Les exigences et les règles applicables à la collecte des renseignements relèvent de Transports Canada. Ces exigences figurent dans les règlements, les normes et les documents d'orientation énumérés à la section 8.1, *Généralités*, du présent document.

8.3 Format de NOTAM RSC – Compte rendu pour toute la longueur de piste

8.3.1 Généralités

La présentation des NOTAM RSC suit le format de NOTAM ordinaire (Annexe C des CNOP) pour les séries S, A et B. Consulter l'annexe E pour de plus amples renseignements.

Les qualificateurs de code Q `FAXX`, de trafic `IV`, d'objet `NBO` et de portée `A` sont utilisés. Le reste de la case Q) est entré comme dans un NOTAM ordinaire pour un aérodrome (consulter la section 4.4.3 pour de plus amples renseignements).

Exemple : `CZUL/QFAXX/IV/NBO/A/000/999/4528N07344W005`

Tous les éléments d'un NOTAM ordinaire, à l'exception des cases D), F) et G), apparaissent dans un NOTAM RSC.

À la case A), il n'est possible d'entrer que l'indicateur d'emplacement (ou « `CXXX` » si l'indicateur d'emplacement est alphanumérique). Consulter la section 4.4.13 pour de plus amples renseignements.

Exemple : `A) CYOW`

ou

```
A) CXXX B) AAMMJJHHMM C) AAMMJJHHMM
E) CCD3 WOODSTOCK
```

Pour les cases B) et C), les règles décrites aux sections 4.4.15 et 4.4.16 s'appliquent, à l'exception de « `EST` » qui n'est pas autorisé dans un NOTAM RSC. La case B) indique le début de la période de validité du NOTAM RSC, tandis que la case C) indique la fin de la période de validité à laquelle le NOTAM est automatiquement supprimé du système. Il ne s'agit là que de la période de validité du NOTAM et non pas

de la période de validité des comptes rendus RSC (ou AMSCR) individuels. La période de validité d'un compte rendu RSC est indiquée séparément à la case E). Consulter la CI 300-019, l'article 322.417 des AWMS du RAC et le guide d'utilisation du formulaire AMSCR/CRFI pour plus de détails.

Les principales différences se trouvent à la case E) d'un NOTAM RSC. Cette case est unique en ce sens qu'elle contient trois parties distinctes décrites ci-dessous :

- la partie RSC (consulter la section 8.3.2, Case E) – Compte rendu RSC pour toute la longueur de piste, et la section 8.4.2, Case E – Compte rendu RSC par tiers de piste). Il est obligatoire de remplir cette partie;
- la partie CRFI (consulter la section 8.3.3*, Case E – Compte rendu CRFI pour toute la longueur de piste*, et la section 8.4.3, *Case E – Compte rendu CRFI par tiers de piste*). Il est obligatoire de remplir cette partie, en fonction des exigences de compte rendu;
- la section des remarques générales (consulter la section 8.3.4, Case E – Compte rendu d'information sur les voies de circulation et les aires de trafic et remarques générales pour toute la longueur de piste). Les renseignements sur les voies de circulation et les aires de trafic sont requis s'ils sont importants sur le plan opérationnel. Les remarques générales sont facultatives.

En outre, les points cardinaux (`NORD, SUD, EST` ou `OUEST`) et les points intercardinaux (`NORD-EST, SUD-EST, SUD-OUEST, NORD-OUEST`) doivent être utilisés au lieu des termes « gauche » ou « droite » pour décrire une condition qui se trouve d'un côté de l'axe de piste ou du bord de piste. Dans un NOTAM RSC, les points cardinaux sont toujours énoncés dans leur intégralité et les points intercardinaux sont écrits en un seul mot avec un trait d'union. Consulter le CI 300-019 pour de plus amples renseignements.

L'heure est toujours indiquée en temps universel coordonné (UTC).

Toutes les pistes doivent être décrites séparément et l'expression `TOUTES RWY` (`ALL RWY` en anglais) ne doit pas être utilisée.

Les termes, le format et les abréviations approuvés doivent être utilisés. Les abréviations approuvées se trouvent aux appendices D – *Abréviations et sigles utilisés pour les NOTAM canadiens (décodage)* et E – *Abréviations et sigles utilisés dans les NOTAM canadiens (encodage*).

8.3.2 Case E) – Compte rendu RSC pour toute la longueur de piste

La première partie de la case E) contient les renseignements sur le RSC pour la piste décrite. Les règles indiquées aux sections 4.4.21.1 – *Caractères* et 4.4.21.2 – *Code Q décodé* s'appliquent.

À la case E), les renseignements sur le RSC comprennent les groupes de données suivants :

1. L'en-tête RSC, qui comprend les numéros de piste (p. ex. `RSC 07/25`).
2. Jusqu'à deux descripteurs RSC pour la largeur dégagée de toute la longueur de piste, y compris le pourcentage de couverture et, s'il y a lieu, l'épaisseur associée, en pouces (`IN`).
3. Les descriptions supplémentaires `NIVELEE, RAYEE ou DAMEE` pour les pistes non pavées et en gravier (s'il y a lieu).
4. La largeur dégagée de la piste (si elle est réduite).
5. Toute congère, tout andain ou tout banc de neige sur la largeur dégagée de la piste (s'il y a lieu).
6. Toute autre condition localisée sur la largeur dégagée de la piste (s'il y a lieu).
7. Tout agent de traitement appliqué sur la largeur dégagée de la piste (s'il y a lieu).
8. L'état de la largeur restante de la piste (s'il y a lieu).
9. Tout banc de neige adjacent à la piste (s'il y a lieu).
10. Remarques sur la piste pour toute autre information d'importance opérationnelle (s'il y a lieu).

11. La période de validité du compte rendu RSC exprimée par son début et sa fin, et commençant par le mot « VALIDE » : VALIDE MMM JJ HHMM – MMM JJ HHMM. Par exemple : VALIDE FEB 04 1500 – FEB 04 2300).

Chaque groupe de données décrit ci-dessus se termine par un point (.) dans un NOTAM RSC, à l'exception de l'en-tête RSC.

Ces groupes de données sont décrits plus en détail ci-après.

8.3.2.1 Indicatif du compte rendu RSC

Sauf dans le cas d'un indicateur d'emplacement alphanumérique, la case E) d'un NOTAM RSC débute par l'identification de la piste pour laquelle un compte rendu est généré. Pour ce faire, les lettres RSC, inscrites en premier, sont suivies de l'identification de la paire de pistes visée, par exemple RSC 09/27.

8.3.2.2 Descripteurs RSC

Après l'identification de la piste pour laquelle un compte rendu RSC est généré, les descripteurs RSC ci-dessous servent à indiquer la présence ou l'absence de contaminants sur la piste ou autres états de la piste. Il s'agit des seuls descripteurs RSC à utiliser dans un NOTAM RSC. Aucune abréviation des descripteurs n'est utilisée.

NEIGE DURCIE / COMPACTED SNOW

SECHE / DRY

NEIGE SECHE / DRY SNOW

NEIGE SECHE SUR NEIGE DURCIE /
DRY SNOW ON TOP OF COMPACTED SNOW

NEIGE SECHE SUR GLACE /
DRY SNOW ON TOP OF ICE

GIVRE / FROST

GLACE / ICE

GLISSANTE LORSQUE MOUILLEE /
SLIPPERY WHEN WET

NEIGE FONDANTE / SLUSH

NEIGE FONDANTE SUR GLACE /
SLUSH ON TOP OF ICE

EAU STAGNANTE / STANDING WATER

EAU SUR NEIGE DURCIE /
WATER ON TOP OF COMPACTED SNOW

MOUILLEE / WET

GLACE MOUILLEE / WET ICE

NEIGE MOUILLEE / WET SNOW

NEIGE MOUILLEE SUR NEIGE DURCIE /
WET SNOW ON TOP OF COMPACTED SNOW

NEIGE MOUILLEE SUR GLACE /
WET SNOW ON TOP OF ICE

Un descripteur RSC est accompagné du pourcentage de couverture, et, s'il y a lieu, de l'épaisseur correspondante (consulter la CI 300-019 pour les exigences de signalement). La moyenne des mesures est indiquée pour toute la longueur de piste. Jusqu'à deux descripteurs RSC peuvent être utilisés, reliés par le mot « ET ». Étant donné que le nombre maximum de descripteurs RSC pouvant être signalés est de deux, le pourcentage de couverture n'a pas besoin d'atteindre 100 %. En outre, le terme « SECHE » n'est signalé que lorsque l'état de la surface de la piste est sec à 100 %.

Exemple : 30 PCT 1/4IN NEIGE SECHE ET 20 PCT 1/8IN NEIGE FONDANTE …

8.3.2.3 Descripteurs des pistes en gravier et non pavées

Pour les pistes en gravier et/ou non pavées, les descripteurs suivants peuvent également être utilisés et apparaissent après les descripteurs RSC :

- DAMEE / PACKED
- NIVELEE / GRADED
- RAYEE / SCARIFIED

NAV CANADA Proprietary / Propriété exclusive

S'il y a plusieurs descripteurs, ils sont séparés par une virgule (,).

Exemple : `RSC 03/21 40 PCT NEIGE DURCIE. DAMEE, NIVELEE. …`

8.3.2.4 Largeur dégagée et décalage par rapport à l'axe de piste

Si la piste n'est pas dégagée sur toute sa largeur, la largeur dégagée, en pieds, doit être indiquée après les descripteurs RSC. Si la largeur dégagée n'est pas symétrique par rapport à l'axe de piste, la direction du décalage est indiquée en utilisant des points cardinaux ou intercardinaux.

Exemple 1 : `RSC 09/27 … 100FT DE LARGEUR.`

Exemple 2 : `RSC 09/27 … 120FT DE LARGEUR DECALAGE NORD.`

Exemple 3 : `RSC 09/27 … 130FT DE LARGEUR DECALAGE SUD.`

8.3.2.5 Congères, andains ou bancs de neige sur la piste

Les termes suivants sont utilisés pour décrire, s'il y a lieu, les conditions additionnelles sur la piste :

- `CONGERES / SNOW DRIFTS`
- `ANDAINS / WINDROWS`
- `BANCS DE NEIGE / SNOWBANKS`

La hauteur en pouces et/ou en pieds de ces structures sont mentionnés (s'il y a lieu).

Leur emplacement est indiqué en pieds (`FT`) d'une des façons suivantes :

- le seuil de piste par intervalles de 100 pieds, ou
- de part et d'autre de l'axe de piste (selon le cas), ou
- le ou les bords de la piste, ou
- à partir du bord de la largeur dégagée;
- par rapport à une piste sécante.

Si de multiples emplacements doivent être signalés, ils sont séparés par une virgule (,). Les exigences de signalement sont décrites dans la CI 300-019.

S'il y a plusieurs congères et qu'un emplacement ne peut pas être signalé, les congères sont signalés dans la section des remarques sur la piste.

Exemple 1, par rapport au seuil de piste :

```
RSC 06/24 … 6IN CONGERES 100FT DU THR 24. …
```

Exemple 2, par rapport à l'axe de piste :

```
RSC 02/20 … 10IN ANDAINS 50FT EST ET 30FT OUEST DE CL. …
```

Exemple 3, par rapport au bord de piste :

```
RSC 06/24 … 1FT BANCS DE NEIGE 5FT LE LONG DE L'INTERIEUR SUD-EST DU BORD DE LA
RWY. …
```

Exemple 4, le long de la largeur dégagée :

```
RSC 02/20 … 3IN ANDAINS LE LONG DE LA LARGEUR DEGAGEE. …
```

Exemple 5, par rapport à une piste sécante :

```
RSC 14/32 … 2IN ANDAINS A TRAVERS INT RWY 02/20. …
```

8.3.2.6 Autres conditions localisées

Les conditions localisées sont des conditions qui diminuent localement le frottement. Elles sont décrites séparément de celles décrites à la section 8.3.2.2, *Descripteurs RSC*. Elles sont signalées en indiquant la distance, en pieds, par rapport au seuil de piste le plus près, par intervalles de 100 pieds.

Les termes à utiliser pour décrire des conditions localisées sont les suivants :

- `PLAQUES DE GLACE / ICE PATCHES`
- `PLAQUES DE NEIGE DURCIES / COMPACTED SNOW PATCHES`
- `FLAQUES D'EAU STAGNANTE / STANDING WATER PATCHES`

Les conditions localisées ne figurant pas dans la liste ci-dessus doivent être signalées dans la section des remarques sur les pistes (consulter la section 8.3.2.9).

Exemple 1 : `RSC 04/22 … PLAQUES DE GLACE 1600FT FM THR 22. …`

Exemple 2 : `RSC 07/25 … FLAQUES D'EAU STAGNANTE 2200FT FM THR 07. …`

8.3.2.7 Agents de traitement

Les agents de traitement répandus sur la surface de la piste peuvent être mentionnés, accompagnés ou non de l'heure de l'application, en utilisant les termes suivants :

- `TRAITEMENT CHIMIQUE / CHEMICALLY TREATED`
- `SABLE MEUBLE APPLIQUE / LOOSE SAND APPLIED`
- `TRAITEMENT CHIMIQUE A HHMM / CHEMICALLY TREATED AT HHMM`
- `SABLE MEUBLE APPLIQUE A HHMM / LOOSE SAND APPLIED AT HHMM`

Si à la fois des produits chimiques et du sable sont répandus, les indications de chaque élément sont séparées par une virgule (`,`).

Exemple : `RSC 12/30 … TRAITEMENT CHIMIQUE A 1230, SABLE MEUBLE APPLIQUE. …`

8.3.2.8 Largeur restante

Après la description de la largeur dégagée, la largeur restante est décrite à l'aide d'au plus un descripteur de surface de piste et, s'il y a lieu, de l'épaisseur. Le pourcentage de couverture ne doit pas être mentionné pour la largeur restante.

Exemple 1: `RSC 09/27 … LARGEUR RESTANTE 1 1/2IN NEIGE MOUILLEE.`

Exemple 2: `RSC 09/27 … LARGEUR RESTANTE NEIGE DURCIE.`

8.3.2.9 Bancs de neige à proximité d'une piste

Les critères de signalement des bancs de neige à proximité d'une piste sont décrits dans la CI 300-019 et à l'article 322.414 des AWMS, *Accumulation de neige près des pistes ou des voies de circulation*. La hauteur (en pieds, en pouces, ou en pieds et en pouces) ainsi que la distance (en pieds) par rapport à l'extérieur du bord de piste font également partie de la description.

Exemple 1 : `RSC 12/30 … 3FT BANCS DE NEIGE 5FT EXTERIEUR SUD-OUEST DU BORD DE LA RWY. ...`

Exemple 2 : `RSC 15/33 … 4FT 6IN BANCS DE NEIGE 1FT EXTERIEUR NORD-EST ET 1FT EXTERIEUR SUD-OUEST DU BORD DE LA RWY. …`

Exemple 3 : RSC 01/19 … 5FT BANCS DE NEIGE OUEST DU BORD DE LA RWY. …

8.3.2.10 Remarques sur les pistes

La partie « Remarques sur les pistes » sert à noter toute particularité de la surface de la piste que l'exploitant d'aérodrome estime importante sur le plan opérationnel. L'expression RMK: n'est pas utilisée. Les remarques multiples sont séparées par une virgule (,).

Exemple : … MARQUES RWY OBSCURCIES. …

8.3.2.11 Période de validité du compte rendu RSC

La partie de la case E) visant l'état de la surface de la piste se termine par la période de validité du compte rendu RSC pour cette piste. La période de validité initiale est la période d'observation du compte rendu RSC. Cette période est indiquée selon un format « de - à » et commence par le mot « valide » : VALIDE MMM JJ HHMM – MMM JJ HHMM.

Exemple 1 : RSC 04/22 … VALIDE MAR 29 0600 – MAR 29 1800.

Exemple 2 : RSC 04/22 … VALIDE FEB 08 2000 – FEB 09 0400.

8.3.3 Case E) – Compte rendu CRFI pour toute la longueur de piste

La deuxième partie de la case E renferme l'information CRFI qui commence par l'en-tête « INFO ADDN NON-GRF/TALPA: ». La paire de pistes (ex. : RWY 07/25), la température, la valeur du CRFI et l'heure d'observation sont fournies selon le format AAMMJJHHMM.

Si le CRFI n'est pas fourni ou n'a pas été obtenu, la mention « NR » (non signalé) est inscrite et la température et les renseignements sur l'observation sont omis. Cette façon de procéder fait en sorte que les NOTAM RSC se ressemblent tous.

Voir l'article 322.416 des AWMS – *Mesures du frottement,* pour de plus amples renseignements.

Exemple 1 : INFO ADDN NON-GRF/TALPA:
CRFI 04/22 -3C .30 OBS A AAMMJJHHMM.

Exemple 2 : INFO ADDN NON-GRF/TALPA:
CRFI 12/30 NR.

8.3.4 Case E) – Compte rendu d'information sur les voies de circulation et les aires de trafic et remarques générales pour toute la longueur de piste

La troisième partie de la case E) est une section de remarques qui contient des renseignements sur les voies de circulation et les aires de trafic, ainsi que des remarques générales (y compris la date et l'heure de la prochaine observation). Chacun de ces éléments est consigné sous son propre en-tête de remarques.

Exemple : RMK: TWY E, F: 8IN NEIGE MOUILLEE.
RMK: TOUTES APN PLAQUES DE GLACE. TRAITEMENT CHIMIQUE A HHMM.
RMK: DEBLAIEMENT/BALAYAGE EN COURS.

Les renseignements sur l'état des voies de circulation et des aires de trafic sont requis si l'exploitant d'aérodrome estime qu'ils sont importants sur le plan opérationnel. Seul un (1) état ou contaminant peut être signalé avec la profondeur correspondante (le cas échéant). Aucune information sur le pourcentage de couverture ne doit être communiquée.

Les renseignements sur les voies de circulation et les aires de trafic peuvent comprendre notamment ce qui suit :

- le descripteur de l'état de la surface et l'épaisseur du contaminant (s'il y a lieu);
- la qualité du freinage(p. ex., « FREINAGE FAIBLE »);
- la présence de congères, d'andains et de bancs de neige;
- la présence d'agents de traitement.

Les éléments d'information visant les voies de circulation et les aires de trafic sont séparés par une virgule (,). Si des voies de circulation ou des aires de trafic sont regroupées aux fins de signalement de l'un des états ci-dessus, le regroupement se termine par un point (.).

Exemple : RMK: TWY E, F 1IN NEIGE MOUILLEE, FREINAGE FAIBLE, 6IN CONGERES, TRAITEMENT CHIMIQUE A HHMM. TWY A, B, C 3IN NEIGE MOUILLEE, 1FT BANCS DE NEIGE.

Les exigences de signalement figurent dans la CI 300-019. Si l'état est le même pour toutes les voies de circulation ou toutes les aires de trafic, le terme TOUTES TWY ou TOUTES APN peut être utilisé.

Les remarques générales sont optionnelles pour un NOTAM RSC. Elles apparaissent après les renseignements sur l'état des voies de circulation et des aires de trafic. Les remarques peuvent être, par exemple, CONDITIONS CHANGENT RAPIDEMENT ou NETTOYAGE/DÉBLAIEMENT EN COURS. S'il y a lieu, la dernière remarque générale indique l'heure de la prochaine observation selon le format PROCHAINE OBS À MMM DD HHMM. Voir la CI 300-019 pour de plus amples renseignements. En cas de remarques multiples, chaque remarque générale se termine par un point (.).

Il est à noter que la remarque CONDITIONS CHANGENT RAPIDEMENT ne peut plus être utilisée comme seule information dans un NOTAM RSC. Cette expression appartient aux Remarques générales et ne peut figurer que dans un compte rendu RSC complet. L'utilisation de cette expression suppose que les renseignements contenus dans le NOTAM RSC peuvent ne pas être entièrement exacts en raison des conditions météorologiques changeantes.

Exemple : RMK: DEBLAIEMENT/BALAYAGE EN COURS. CONDITIONS CHANGENT RAPIDEMENT. PROCHAINE OBS A MMM JJ HHMM.

8.3.5 Comptes rendus pour toute la longueur de piste aux aérodromes à pistes multiples

Aux aérodromes à pistes multiples où une piste est répertoriée dans le *Supplément de vol – Canada* comme n'ayant pas d'entretien hivernal, cette piste ne doit pas être incluse dans le compte rendu RSC.

Lorsque deux pistes ou plus sont comprises dans un NOTAM RSC, les renseignements RSC sont énumérés en ordre croissant en commençant par la piste ayant le plus petit numéro. Dans le cas de pistes parallèles, ils sont énumérés en ordre croissant en commençant par la piste de gauche ayant le plus petit numéro. Pour plus de clarté, une ligne vide sépare les comptes rendus de chaque piste. Tous les renseignements RSC sont présentés avant l'information CRFI.

Lorsqu'un CRFI est fourni pour deux pistes ou plus dans un NOTAM RSC, le même format que celui décrit précédemment s'applique, sauf qu'aucune ligne vide ne sépare l'information CRFI des différentes pistes.

Exemple : RSC 03/21 …

RSC 15L/33R …

RSC 15R/33L …

```
INFO ADDN NON-GRF/TALPA:
CRFI 03/21 …
CRFI 15L/33R …
CRFI 15R/33L …
```

8.3.6 Case E) – Compte rendu RSC pour toute la longueur de piste – Exemple

Voici un exemple de la partie française de la case E) pour un compte rendu RSC pour toute la longueur de piste.

Exemple :

```
E) …

FR:
RSC 04/22 60 PCT 1/4IN NEIGE SECHE ET 20 PCT NEIGE DURCIE. 150FT DE LARGEUR. 3IN
CONGERES 50FT AU SUD-EST CL. PLAQUES DE GLACE 1200FT FM THR 22. SABLE MEUBLE
APPLIQUE A 1400. LARGEUR RESTANTE NEIGE DURCIE. 3FT BANCS DE NEIGE 5FT EXTERIEUR
SUD-EST ET 3FT EXTERIEUR NORD-OUEST DU BORD DE LA RWY. VALIDE MAR 04 1500 – MAR 04
2300.

RSC 12/30 50 PCT 1/2IN NEIGE SECHE ET 30 PCT NEIGE DURCIE. 130FT DE LARGEUR
DECALAGE SUD-OUEST. 8IN ANDAINS LE LONG DE LA LARGEUR DEGAGEE. TRAITEMENT CHIMIQUE
A 1400. LARGEUR RESTANTE 3IN NEIGE MOUILLEE. 2FT BANCS DE NEIGE 8FT EXTERIEUR SUD-
OUEST ET 5FT EXTERIEUR NORD-EST DU BORD DE LA RWY. VALIDE MAR 04 1400 – MAR 04
2200.

INFO ADDN NON-GRF/TALPA:
CRFI 04/22 -3C .32 OBS A 2103041445.
CRFI 12/30 -3C .30 OBS A 2103041330.

RMK: TWY A PLAQUES DE GLACE, TRAITEMENT CHIMIQUE A 1315, TWY B, C, D, E 100 PCT
NEIGE DURCIE, 2FT BANCS DE NEIGE. TWY F, G 2IN NEIGE MOUILLEE. SABLE MEUBLE
APPLIQUE A 1320. TWY H FREINAGE FAIBLE.
RMK: TOUTES APN PLAQUES DE GLACE. TRAITEMENT CHIMIQUE A 1300, APN I 1IN NEIGE
MOUILLEE.
RMK: DEBLAIEMENT/BALAYAGE EN COURS.
```

8.4 Format de NOTAM RSC – Compte rendu par tiers de piste

8.4.1 Généralités

Les procédures décrites à la section 8.3, *Format de NOTAM RSC – Compte rendu RSC pour toute la longueur de piste*, s'appliquent également si le compte rendu RSC et/ou CRFI est signalé par tiers de piste, à quelques exceptions près. Les principales différences résident dans la façon dont sont affichés les renseignements sur le RSC et ceux sur le CRFI dans la case E).

8.4.2 Case E) – Compte rendu RSC par tiers de piste

Dans un compte rendu RSC par tiers de piste, la procédure est la même que celle décrite à la section 8.3.2, *Case E) – Compte rendu RSC pour toute la longueur de piste*, à l'exception de ce qui suit :

- Les deux sens des pistes sont présentés séparément en ordre croissant. Par exemple, `RSC 04` est immédiatement suivi de `RSC 22`. Les comptes rendus sont séparés par une ligne afin de faciliter la lecture des données.
- La piste est divisée en tiers (consulter la CI 300-019 pour de plus amples renseignements), mais seulement pour signaler des RWYCC et des descripteurs RSC. Tout autre compte rendu ne s'applique qu'à toute la longueur de piste.

- Un RWYCC est précisé pour chaque tiers de piste avant les descripteurs RSC. Les RWYCC de chaque tiers sont séparés par une barre oblique (`3/4/5`).
- Seulement deux descripteurs RSC peuvent être utilisés par tiers de piste. Les descripteurs RSC de chaque tiers sont séparés par une virgule (`,`).
- Si la piste n'est pas dégagée sur toute sa largeur, l'état de la largeur restante est indiqué, mais pour toute la longueur de piste et non pas par tiers de piste.
- L'augmentation ou la diminution de la valeur d'un RWYCC est indiquée en premier lieu dans les remarques comme suit : `RWYCC SURCLASSE` (`RWYCC UPGRADED` en anglais) ou `RWYCC DECLASSE` (`RYWCC DOWNGRADED` en anglais), accompagné du descripteur `POINT DE TOUCHER` (`TOUCHDOWN` en anglais), `POINT MEDIAN` (`MIDPOINT` en anglais), `ATTERRISSAGE` (`ROLLOUT` en anglais) ou `TOUS` (`ALL` en anglais), selon le cas.
- Une remarque sur la piste est incluse, indiquant `RWYCC A CAUSE GLISSANTE LORSQUE MOUILLEE` lorsqu'un NOTAM est en vigueur indiquant que la piste ne répond pas aux exigences de frottement (glissante lorsque mouillée) précisées dans la TP 312 – *Aérodromes – Normes et pratiques recommandées*. Ceci est dû au fait que les RWYCC signalés peuvent ne pas correspondre aux valeurs de la matrice d'évaluation de l'état de piste (RCAM) pour les états de surface des pistes correspondantes. (Se référer à la CI 300-019 pour plus de détails)

Les renseignements sur le RSC de la case E) comprennent les groupes de données suivants dans l'ordre suivant lorsqu'il y a signalement par tiers de piste :

1. L'en-tête RSC, qui comprend le numéro de piste (p. ex : `RSC 09`).
2. Le RWYCC pour chaque tiers de piste.
3. Jusqu'à deux descripteurs RSC pour chaque tiers de piste, y compris le pourcentage de couverture et, s'il y a lieu, l'épaisseur en pouces (`IN`) de la couverture.
4. La largeur dégagée, (si elle est réduite).
5. Toute congère, tout andain ou tout banc de neige sur la largeur dégagée (s'il y a lieu).
6. Toute autre condition localisée sur la largeur dégagée (s'il y a lieu).
7. Tout agent de traitement appliqué sur la largeur dégagée (s'il y a lieu).
8. L'état de la largeur restante (s'il y a lieu).
9. Tout banc de neige adjacent à la piste (s'il y a lieu).
10. Des remarques, si le `RWYCC SURCLASSE ou RWYCC DECLASSE` est présent, si le `RWYCC A CAUSE GLISSANTE LORSQUE MOUILLEE` est présent et pour tout autre renseignement important sur le plan opérationnel (s'il y a lieu).
11. La période de validité du compte rendu RSC exprimée par son début et sa fin, et commençant par le mot « `VALIDE` » : `VALIDE MMM JJ HHMM – MMM JJ HHMM`.
    (Par exemple : `VALIDE FEB 04 1500 – FEB 04 2300`).

Dans un NOTAM RSC, chaque groupe de données décrit ci-dessus se termine par un point (.), à l'exception de l'indicateur de compte rendu RSC et du RWYCC.

Exemple :

```
RSC 10 2/3/5 30 PCT 1/4IN NEIGE FONDANTE, 40 PCT 1/4IN NEIGE MOUILLEE, 30 PCT 1/8IN
NEIGE MOUILLEE ET 30 PCT 1/8IN NEIGE FONDANTE. 120FT DE LARGEUR. TRAITEMENT
CHIMIQUE A HHMM. LARGEUR RESTANTE…

RSC 28 5/3/2 30 PCT 1/8IN NEIGE MOUILLEE ET 30 PCT 1/8IN NEIGE FONDANTE, 40 PCT
1/4IN NEIGE MOUILLEE, 30 PCT 1/4IN NEIGE FONDANTE. 120FT DE LARGEUR. TRAITEMENT
CHIMIQUE A HHMM. LARGEUR RESTANTE…
```

8.4.2.1 Case E) – Surclassement ou déclassement de la valeur du RWYCC

Il faut bien comprendre que la valeur du RWYCC ne correspond pas toujours au descripteur RSC, comme l'indique la matrice d'évaluation de l'état de piste (RCAM). En effet, l'exploitant d'aéroport eut déclasser ou, dans certains cas, surclasser la valeur du RWYCC en raison des conditions réelles de freinage découlant des mesures du CRFI, de la décélération ou du contrôle directionnel des véhicules ainsi que des observations/des comptes rendus de pilotes sur le freinage. Une remarque sur la piste est faite pour indiquer si un RWYCC a été surclassé ou déclassé et s'accompagne du descripteur `POINT DE TOUCHER`, `POINT MEDIAN` ou `ATTERRISSAGE` précisant l'emplacement du RWYCC visé. Par exemple, `POINT DE TOUCHER RWYCC DECLASSE`. Si tous les RWYCC sont surclassés ou déclassés, on doit utiliser le descripteur `TOUS`. Par exemple, `TOUS RWYCC SURCLASSES`.

8.4.3 Case E) – Compte rendu CRFI par tiers de piste

Pour les comptes rendus CRFI par tiers de piste, la procédure est la même que celle de la section 8.3.3, *Case E – Compte rendu CRFI pour toute la longueur de piste*, à l'exception de ce qui suit :

- Un seul sens de piste est mentionné (exemple : `CRFI 09`).
- La piste est divisée en tiers (consulter la CI 300-019 pour de plus amples renseignements).
- Une moyenne des CRFI est établie pour chaque tiers, ces moyennes étant séparées par une barre oblique (`.32/.34/.40`).
- Si un tiers de piste est sec ou présente un état de la surface qui ne peut être signalé par CRFI, l'abréviation « `NR` » est utilisée. Si tous les tiers ne peuvent faire l'objet d'un compte rendu, l'abréviation « `NR` » est également utilisée, mais la température et les renseignements relatifs à l'observation sont omis. Consulter l'article 322.416 des AWMS – *Mesures du frottement* pour obtenir plus de détails sur les cas où le CRFI peut être omis.
- Les renseignements pour les deux sens d'une même piste sont signalés. Puisque seulement un sens de piste est indiqué par compte rendu CRFI, le plus petit indicateur de piste est indiqué en premier, suivi de l'indicateur de la piste inverse. Par exemple, le compte rendu CRFI pour la RWY 04 est immédiatement suivi de celui pour la RWY 22. Aucune ligne vide ne sépare ces comptes rendus.

Exemples :
```
INFO ADDN NON-GRF/TALPA:
CRFI 04 -3C .28/.32/NR OBS A AAMMJJHHMM.
CRFI 22 -3C NR/.32/.28 OBS A AAMMJJHHMM.
```

8.4.4 Comptes rendus par tiers de piste aux aérodromes à pistes multiples

Lorsque les comptes rendus sont effectués par tiers de piste et que deux pistes ou plus sont incluses dans un NOTAM RSC, les RSC sont énumérés en ordre croissant, en commençant par le plus petit numéro de piste, immédiatement suivi de la piste inverse. Dans le cas de pistes parallèles, ils sont énumérés en ordre croissant, en commençant par la piste de gauche ayant le plus petit numéro de piste. Pour plus de clarté, une ligne vide sépare les comptes rendus de chaque piste. Tous les renseignements RSC sont présentés avant l'information CRFI.

Lorsqu'un CRFI est fourni pour deux pistes ou plus dans un NOTAM RSC, le même format que celui décrit précédemment s'applique, sauf qu'aucune ligne vide ne sépare l'information CRFI des différentes pistes.

Exemple :
```
RSC 03 …

RSC 21 …

RSC 15L …
```

```
RSC 33R …

RSC 15R …

RSC 33L …

INFO ADDN NON-GRF/TALPA :
CRFI 03 …
CRFI 21 …
CRFI 15L …
CRFI 33R …
CRFI 15R …
CRFI 33L …
```

8.4.5 Case E) – RSC par tiers de piste – Exemple

Voici un exemple de la partie française d'une case E, lorsqu'un compte rendu par tiers de piste est signalé pour plusieurs pistes.

Exemple :

```
E) …

FR:
RSC 04 5/3/3 50 PCT 1/8IN NEIGE SECHE ET 20 PCT NEIGE DURCIE, 40 PCT 1/4IN NEIGE
SECHE, 25 PCT 1/2IN NEIGE SECHE ET 25 PCT 1/2IN NEIGE SECHE SUR NEIGE DURCIE. 150FT
DE LARGEUR. 3IN CONGERES 50FT SUD-EST DE CL. PLAQUES DE GLACE 1200FT DU THR 22.
SABLE MEUBLE APPLIQUE A 0645. LARGEUR RESTANTE NEIGE DURCIE. 3FT BANCS DE NEIGE 5FT
EXTERIEUR SUD-EST ET 6FT EXTERIEUR NORD-OUEST DU BORD DE LA RWY. VALIDE JAN 19 0700
– JAN 19 1500.

RSC 22 3/3/5 25 PCT 1/2IN NEIGE SECHE ET 25 PCT 1/2IN NEIGE SECHE SUR NEIGE DURCIE,
40 PCT 1/4IN NEIGE SECHE, 50 PCT 1/8IN NEIGE SECHE ET 20 PCT NEIGE DURCIE. 150FT DE
LARGEUR. 3IN CONGERES 50FT SUD-EST DE CL. PLAQUES DE GLACE 1200FT DU THR 22. SABLE
MEUBLE APPLIQUE A 0645. LARGEUR RESTANTE NEIGE DURCIE. 3FT BANCS DE NEIGE 5FT
EXTERIEUR SUD-EST ET 6FT EXTERIEUR NORD-OUEST DU BORD DE LA RWY. VALIDE JAN 19 0700
– JAN 19 1500.

RSC 12 3/2/2 50 PCT 1/2IN NEIGE MOUILLE, 40 PCT 1/2IN NEIGE FONDANTE ET 30 PCT
1/2IN NEIGE MOUILLEE, 50 PCT 1/2IN NEIGE FONDANTE. 150FT DE LARGEUR DECALAGE SUD-
OUEST. 8IN ANDAINS LE LONG DE LA LARGEUR DEGAGEE. TRAITEMENT CHIMIQUE A 0545.
LARGEUR RESTANTE 3IN NEIGE MOUILLEE. 2FT BANCS DE NEIGE 8FT EXTERIEUR SUD-OUEST ET
7FT EXTERIEUR NORD-EST DU BORD DE LA RWY. VALIDE JAN 19 0600 – JAN 19 1400.

RSC 30 2/2/3 50 PCT 1/2IN NEIGE FONDANTE, 40 PCT 1/2IN NEIGE FONDANTE ET 30 PCT
1/2IN NEIGE MOUILLEE, 50 PCT 1/2IN NEIGE MOUILLEE. 150FT DE LARGEUR DECALAGE SUD-
OUEST. 8IN ANDAINS LE LONG DE LA LARGEUR DEGAGEE. TRAITEMENT CHIMIQUE A 0545.
LARGEUR RESTANTE 3IN NEIGE MOUILLEE. 2FT BANCS DE NEIGE 8FT EXTERIEUR SUD-OUEST ET
7FT EXTERIEUR NORD-EST DU BORD DE LA RWY. VALIDE JAN 19 0600 – JAN 19 1400.

INFO ADDN NON-GRF/TALPA:
CRFI 04 -3C .40/.32/.30 OBS A 2001190700.
CRFI 22 -3C .30/.32/.40 OBS A 2001190700.
CRFI 12 NR/NR/NR.
CRFI 30 NR/NR/NR.

RMK: TWY A PLAQUES DE GLACE, TRAITEMENT CHIMIQUE A 0600. TWY B, C, D, E 100 PCT
NEIGE DURCIE, 2FT BANCS DE NEIGE. TWY F, G 2IN NEIGE MOUILLEE, SABLE MEUBLE
APPLIQUE A 0530. TWY H FREINAGE FAIBLE.
RMK: TOUTES APN PLAQUES DE GLACE. TRAITEMENT CHIMIQUE, APN I 1IN NEIGE MOUILLEE.
RMK: DEBLAIEMENT EN COURS.
```

NAV CANADA Proprietary / Propriété exclusive

8.5 Pistes glissantes lorsque mouillées

S'il y a, pour une piste, une entrée CFS ou un NOTAM régulier (pas RSC) en vigueur indiquant que la piste est en dessous de la norme minimale de frottement (conformément à la *TP 312 – Aérodromes – Normes et pratiques recommandées*), le descripteur RSC « GLISSANTE LORSQUE MOUILLEE » est utilisé à la place du descripteur RSC « MOUILLEE ». Ces conditions peuvent exister en raison d'une accumulation excessive de caoutchouc sur la piste et sont signalées par l'exploitant d'aérodrome. Un exemple d'un tel NOTAM est le suivant :

```
Q) CZWG/MRXX/…
E) RWY 18/36 GLISSANTE LORSQUE MOUILLEE
```

Le compte rendu des RWYCC change également de manière significative. Si des RWYCC sont signalés, le RWYCC ne peut être supérieur à 3 et le RWYCC est le même pour les trois tiers, quelle que soit la description de la surface de la piste pour ce tiers. Pour plus de renseignements, il est recommandé d'examiner attentivement la section *Glissante lorsque mouillée* de la *CI 300-019*.

Exemple de compte rendu pour toute la longueur de piste :

```
RSC 03/21 GLISSANTE LORSQUE MOUILLEE…
```

Exemple de compte rendu par tiers de piste :

```
RSC 03 3/3/3 GLISSANTE LORSQUE MOUILLEE, SECHE, SECHE…
```

De plus, si des RWYCC sont signalés, une note pour la piste spécifiant RWYCC A CAUSE GLISSANTE LORSQUE MOUILLEE est incluse pour indiquer que les RWYCC pourraient ne pas correspondre au RCAM en raison de conditions glissantes lorsque les surfaces sont mouillées.

Pour plus de détails sur les autres descripteurs RSC et sur les pistes qui sont glissantes lorsque mouillées, consulter la CI 300-019.

8.6 Aéroports effectuant un signalement pour certaines pistes par tiers de piste et pour d'autres pistes pour toute la longueur de piste

Certains aéroports peuvent décider de signaler l'état de la surface de certaines pistes par tiers de piste et l'état de la surface d'autres pistes pour toute la longueur de piste. Supposons qu'un aéroport ait une longue piste utilisée par de gros aéronefs commerciaux et une piste plus courte utilisée surtout par des aéronefs de l'aviation générale. Dans un tel cas, la piste pour laquelle un compte rendu pour toute la longueur de piste est généré doit être incluse dans le même NOTAM RSC que les autres pistes pour lesquelles un compte rendu par tiers de piste est généré. Les pistes sont énumérées en ordre croissant en commençant par le plus petit numéro de piste, peu importe si les comptes rendus se font par tiers de piste ou pour toute la longueur de piste. (Consulter les sections 8.3.5 et 8.4.4 pour de plus amples renseignements). Ceci s'applique autant aux comptes rendus RSC qu'aux comptes rendus CRFI. Le format applicable aux comptes rendus par tiers de piste ou pour toute la longueur de piste, ainsi qu'aux pistes multiples mentionné précédemment, s'applique.

Exemple :

```
RSC 06 5/5/5 30 PCT 1/8IN NEIGE SECHE, 30 PCT 1/8IN NEIGE SECHE, 40 PCT 1/8IN NEIGE
SECHE…

RSC 24 5/5/5 40 PCT 1/8IN NEIGE SECHE, 30 PCT 1/8IN NEIGE SECHE, 30 PCT 1/8IN NEIGE
SECHE…

RSC 10/28 50 PCT 1/8IN NEIGE SECHE…
```

8.7 Exemples de NOTAM RSC

Voici quelques exemples complets pour diverses situations, tant pour les comptes rendus par tiers de piste que pour les comptes rendus pour toute la longueur de piste. Il faut noter que ces exemples sont fournis uniquement à titre informatif afin d'illustrer les normes et les procédures décrites dans les sections précédentes.

Exemple 1 : Exemple de compte rendu pour toute la longueur de piste.

```
(A1723/20 NOTAMN
Q) CZUL/QFAXX/IV/NBO/A/000/999/5604N07622W005
A) CXXX B) 2012161315 C) 2012162115
E) CAAA SUMSPOT/SUNNY SUMSPOT MUNI
   RSC 07/25 50 PCT 1/8IN DRY SNOW AND 25 PCT COMPACTED SNOW.
   160FT WIDTH. REMAINING WIDTH COMPACTED SNOW. VALID DEC 16 1300 - DEC 16
   2100.

   ADDN NON-GRF/TALPA INFO:
   CRFI 07/25 -3C .40 OBS AT 2012161245.

   RMK: NEXT OBS AT DEC 16 1500.

   FR:
   CAAA SUMSPOT/SUNNY SUMSPOT MUNI
   RSC 07/25 50 PCT 1/8IN NEIGE SECHE ET 25 PCT NEIGE DURCIE.
   160FT DE LARGEUR. LARGEUR RESTANTE NEIGE DURCIE. VALIDE DEC 16 1300 - DEC
   16 2100.

   INFO ADDN NON-GRF/TALPA:
   CRFI 07/25 -3C .40 OBS A 2012161245.

   RMK: PROCHAINE OBS A DEC 16 1500.)
```

Exemple 2 : Exemple de compte rendu par tiers de piste.

```
(A1667/20 NOTAMN
Q) CZUL/QFAXX/IV/NBO/A/000/999/5604N07622W005
A) CXXX B) 2012161315 C) 2012162115
E) CAAA SUMSPOT/SUNNY SUMSPOT REGIONAL
   RSC 07 5/3/3 50 PCT 1/8IN DRY SNOW AND 25 PCT COMPACTED SNOW, 50 PCT
   COMPACTED SNOW AND 50 PCT 1/4IN DRY SNOW, 25 PCT COMPACTED SNOW AND
   25 PCT 1/4IN DRY SNOW. 160FT WIDTH. 6IN SNOW DRIFTS 300FT FM THR 07.
   REMAINING WIDTH COMPACTED SNOW. VALID DEC 16 1300 - DEC 16 2100.

   RSC 25 3/3/5 25 PCT COMPACTED SNOW AND 25 PCT 1/4IN DRY SNOW, 50 PCT COMPACTED
   SNOW AND 50 PCT 1/4IN DRY SNOW, 50 PCT 1/8IN DRY SNOW AND 25
   PCT COMPACTED SNOW. 160FT WIDTH. 6IN SNOW DRIFT 300FT FM THR 07
   REMAINING WIDTH COMPACTED SNOW. VALID DEC 16 1300 - DEC 16 2100.

   ADDN NON-GRF/TALPA INFO: CRFI 07 -3C .40/.32/.30 OBS AT 2012161245.
   CRFI 25 -3C .30/.32/.40 OBS AT 2012161245.

   RMK: ALL TWY 1/8IN DRY SNOW.

   RMK: CLEARING/SWEEPING IN PROGRESS.
```

```
FR:
CAAA SUMSPOT/SUNNY SUMSPOT REGIONAL
RSC 07 5/3/3 50 PCT 1/8IN NEIGE SECHE ET 25 PCT NEIGE DURCIE, 50 PCT
NEIGE DURCIE ET 50 PCT 1/4IN NEIGE SECHE, 25 PCT NEIGE DURCIE ET 25 PCT 1/4IN
NEIGE SECHE. 160FT DE LARGEUR. 6IN CONGERES 300FT DU THR 07. LARGEUR RESTANTE
NEIGE DURCIE. VALIDE DEC 16 1300 – DEC 16 2100.

RSC 25 3/3/5 25 PCT NEIGE DURCIE ET 25 PCT 1/4IN NEIGE SECHE, 50 PCT
NEIGE DURCIE ET 50 PCT 1/4IN NEIGE SECHE, 50 PCT 1/8IN NEIGE SECHE ET 25 PCT
NEIGE DURCIE. 160FT DE LARGEUR. 6IN CONGERES 300FT DU THR 07. LARGEUR RESTANTE
NEIGE DURCIE. VALIDE DEC 16 1300 – DEC 16 2100.

INFO ADDN NON-GRF/TALPA:
CRFI 07 -3C .40/.32/.30 OBS A 2012161245.
CRFI 25 -3C .30/.32/.40 OBS A 2012161245.

RMK: TOUTES TWY 1/8IN NEIGE SECHE.
RMK: DEBLAIEMENT/BALAYAGE EN COURS.)
```

Exemple 3 : Exemple de compte rendu pour toute la longueur de piste pour plusieurs pistes.

```
(B1235/20 NOTAMN
Q) CZUL/QFAXX/IV/NBO/A/000/999/5604N07622W005
A) CAAA B) 2011280910 C) 2011281710
E) RSC 07/25 50 PCT COMPACTED SNOW. 160FT WIDTH. LOOSE SAND APPLIED AT 0830.
   REMAINING WIDTH COMPACTED SNOW. VALID NOV 28 0900 – NOV 28 1700.

   RSC 14/32 30 PCT ICE. CHEMICALLY TREATED AT 0745. VALID NOV 28 0845 –
   NOV 28 1645.

   ADDN NON-GRF/TALPA INFO:
   CRFI 07/25 -3C .32 OBS AT 2011280850.
   CRFI 14/32 -3C .20 OBS AT 2011280830.

   RMK: TWY A ICE PATCHES. TWY B COMPACTED SNOW, 2FT SNOWBANKS. TWY C BRAKING
   ACTION POOR.

   FR:
   RSC 07/25 50 PCT NEIGE DURCIE. 160FT DE LARGEUR. SABLE MEUBLE APPLIQUE A 0830.
   LARGEUR RESTANTE NEIGE DURCIE. VALIDE NOV 28 0900 – NOV 28 1700.

   RSC 14/32 30 PCT GLACE. TRAITEMENT CHIMIQUE A 0745. VALIDE NOV 28 0845 – NOV 28
   1645.

   INFO ADDN NON-GRF/TALPA:
   CRFI 07/25 -3C .32 OBS A 2011280850.
   CRFI 14/32 -3C .20 OBS A 2011280830.

   RMK: TWY A PLAQUES DE GLACE. TWY B NEIGE DURCIE, 2FT BANCS DE NEIGE.
   TWY C  FREINAGE FAIBLE.)
```

Exemple 4 : Exemple de compte rendu par tiers de piste pour plusieurs pistes.

```
(B1235/20 NOTAMN
Q) CZUL/QFAXX/IV/NBO/A/000/999/5604N07622W005
A) CAAA B) 2011280910 C) 2011281710
E) RSC 07 3/3/3 50 PCT COMPACTED SNOW, 50 PCT COMPACTED SNOW, 50 PCT
   COMPACTED SNOW. 160FT WIDTH. LOOSE SAND APPLIED AT 0845. REMAINING WIDTH
   COMPACTED SNOW. VALID NOV 28 0900 – NOV 28 1700.
```

```
RSC 25 3/3/3 50 PCT COMPACTED SNOW, 50 PCT COMPACTED SNOW, 50 PCT COMPACTED
SNOW. 160FT WIDTH. LOOSE SAND APPLIED AT 0845. REMAINING WIDTH COMPACTED SNOW.
VALID NOV 28 0900 – NOV 28 1700.

RSC 14 1/1/1 30 PCT ICE, 30 PCT ICE, 30 PCT ICE. CHEMICALLY TREATED AT 0745.
VALID NOV 28 0845 – NOV 28 1645.

RSC 32 1/1/1 30 PCT ICE, 30 PCT ICE, 30 PCT ICE. CHEMICALLY TREATED AT 0745.
VALID NOV 28 0845 – NOV 28 1645.

ADDN NON-GRF/TALPA INFO:
CRFI 07 -3C .40/.32/.30 OBS AT 2011280850.
CRFI 25 -3C .30/.32/.40 OBS AT 2011280850.
CRFI 14 -3C .20/.18/.22 OBS AT 2011280830.
CRFI 32 -3C .22/.18/.20 OBS AT 2011280830.

RMK: TWY A ICE PATCHES. TWY B COMPACTED SNOW, 2FT SNOWBANKS.
TWY C BRAKING
ACTION POOR.

FR:
RSC 07 3/3/3 50 PCT NEIGE DURCIE, 50 PCT NEIGE DURCIE, 50 PCT NEIGE DURCIE.
160FT DE LARGEUR. SABLE MEUBLE APPLIQUE A 0845. LARGEUR RESTANTE NEIGE DURCIE.
VALIDE NOV 28 0900 – NOV 28 1700.

RSC 25 3/3/3 50 PCT NEIGE DURCIE, 50 PCT NEIGE DURCIE, 50 PCT NEIGE DURCIE.
160FT DE LARGEUR. SABLE MEUBLE APPLIQUE A 0845. LARGEUR RESTANTE NEIGE DURCIE.
VALIDE NOV 28 0900 – NOV 28 1700.

RSC 14 1/1/1 30 PCT GLACE, 30 PCT GLACE, 30 PCT GLACE. TRAITEMENT CHIMIQUE A
0745. VALIDE NOV 28 0845 – NOV 28 1645.

RSC 32 1/1/1 30 PCT GLACE, 30 PCT GLACE, 30 PCT GLACE. TRAITEMENT CHIMIQUE A
0745. VALIDE NOV 28 0845 – NOV 28 1645.

INFO ADDN NON-GRF/TALPA:
CRFI 07 -3C .40/.32/.30 OBS A 2011280850.
CRFI 25 -3C .30/.32/.40 OBS A 2011280850.
CRFI 14 -3C .20/.18/.22 OBS A 2011280830.
CRFI 32 -3C .22/.18/.20 OBS A 2011280830.

RMK: TWY A PLAQUES DE GLACE. TWY B NEIGE DURCIE, 2FT BANCS DE NEIGE. TWY C
FREINAGE FAIBLE.)
```

Exemple 5 : Exemple de compte rendu pour toute la longueur de piste pour plusieurs pistes, avec des renseignements sur les congères, les andains et les bancs de neige. Le CRFI porte la mention « NR » en raison de conditions qui empêchent son utilisation.

```
(B2557/20 NOTMAMN
Q) CZUL/QFAXX/IV/NBO/A/000/999/5604N07622W005
A) CAAA B) 2001162013 C) 2001170413
E) RSC 04/22 40 PCT 1/4IN WET SNOW. 150FT WIDTH. 3IN SNOW DRIFTS 50FT
   SOUTHEAST FM CL. ICE PATCHES 1200FT FM THR 22. LOOSE SAND APPLIED AT
   1945. REMAINING WIDTH 3/4IN WET SNOW. 3FT SNOWBANKS 5FT OUTSIDE
   SOUTHEAST AND 5FT OUTSIDE NORTHWEST RWY EDGE. RWY MARKINGS OBSCURED.
   VALID JAN 16 2000 – JAN 17 0400.

   RSC 12/30 50 PCT 1/2IN SLUSH AND 50 PCT 1/2IN WET SNOW. 150FT WIDTH OFFSET
   SOUTHWEST. 8IN WINDROWS ALONG CLEARED WIDTH. CHEMICALLY TREATED AT 1830.
   REMAINING WIDTH 3IN WET SNOW. 2FT SNOWBANKS 8FT OUTSIDE SOUTHWEST AND ON
   NORTHEAST RWY EDGE. RWY MARKINGS OBSCURED. VALID JAN 16 1900 – JAN 17 0300.
```

```
ADDN NON-GRF/TALPA INFO:
CRFI 04/22 NR.
CRFI 12/30 NR.

RMK: ALL TWY 1IN WET SNOW, 2FT SNOWBANKS. TWY H BRAKING ACTION POOR.
RMK: ALL APN 1IN WET SNOW, CHEMICALLY TREATED AT 1845.
RMK: CLEARING/SWEEPING IN PROGRESS.

FR:
RSC 04/22 40 PCT 1/4IN NEIGE MOUILLEE. 150FT DE LARGEUR. 3IN CONGERES 50FT SUD-
EST DE CL. PLAQUES DE GLACE 1200FT DU THR 22. SABLE MEUBLE APPLIQUE A 1945.
LARGEUR RESTANTE 3/4IN NEIGE MOUILLEE. 3FT BANCS DE NEIGE 5FT EXTERIEUR SUD-EST
ET 5FT EXTERIEUR NORD-OUEST DU BORD DE LA RWY. MARQUES DE RWY MASQUEES. VALIDE
JAN 16 2000 - JAN 17 0400.

RSC 12/30 50 PCT 1/2IN NEIGE FONDANTE ET 50 PCT 1/2IN NEIGE MOUILLEE. 150FT DE
LARGEUR DECALAGE SUD-OUEST. 8IN ANDAINS LE LONG DE LA LARGEUR DEGAGEE.
TRAITEMENT CHIMIQUE A 1830. LARGEUR RESTANTE 3IN NEIGE MOUILLEE. 2FT BANCS DE
NEIGE 8FT EXTERIEUR SUD-OUEST ET NORD-EST DU BORD DE RWY. MARQUES DE RWY
MASQUEES. VALIDE JAN 16 1900 - JAN 17 0300.

INFO ADDN NON-GRF/TALPA:
CRFI 04/22 NR.
CRFI 12/30 NR.

RMK: TOUTES TWY 1IN NEIGE MOUILLEE, 2FT BANCS DE NEIGE. TWY H FREINAGE FAIBLE.
RMK: TOUTES APN 1IN NEIGE MOUILLEE, TRAITEMENT CHIMIQUE A 1845.
RMK: DEBLAIEMENT/BALAYAGE EN COURS.)
```

Exemple 6 : Exemple de compte rendu par tiers de piste pour plusieurs pistes, avec des renseignements sur les congères, les andains et les bancs de neige. Le CRFI est marqué « NR » en raison de conditions qui empêchent son utilisation.

```
(S1337/20 NOTAMN
Q) CZUL/QFAXX/IV/NBO/A/000/999/4647N07124W005
A) CYQB B) 2012161008 C) 2012161808
E) RSC 06 5/3/3 50 PCT 1/8IN WET SNOW, 40 PCT 1/4IN WET SNOW, 30 PCT 1/4IN
   WET SNOW. 120FT WIDTH. 3IN SNOW DRIFTS 50FT SOUTH-EAST FM CL. ICE PATCHES
   1200FT FM THR 22. LOOSE SAND APPLIED AT 0730. REMAINING WIDTH 3/4IN WET
   SNOW. 3FT SNOWBANKS 5FT OUTSIDE SOUTH-EAST AND 5FT OUTSIDE NORTH-WEST RWY
   EDGE. VALID DEC 16 0800 - DEC 16 1600.

   RSC 24 3/3/5 30 PCT 1/4IN WET SNOW, 40 PCT 1/4IN WET SNOW, 50 PCT 1/8IN WET
   SNOW. 120FT WIDTH. 3IN SNOW DRIFTS 50FT SOUTH-EAST FM CL. ICE PATCHES 1200FT FM
   THR 22. LOOSE SAND APPLIED AT 0730. REMAINING WIDTH 3/4IN WET SNOW. 3FT
   SNOWBANKS 5FT OUTSIDE SOUTH-EAST AND 5FT OUTSIDE NORTH-WEST RWY EDGE. VALID DEC
   16 0800 - DEC 16 1600.

   RSC 11 3/2/2 50 PCT 1/2IN WET SNOW, 40 PCT 1/2IN SLUSH AND 30 PCT 1/2IN WET
   SNOW, 50 PCT 1/2IN SLUSH. 120FT WIDTH FM 70FT SOUTH OF CL TO 50FT NORTH OF CL.
   8IN WINDROWS ALONG CLEARED WIDTH. CHEMICALLY TREATED AT 0900. REMAINING WIDTH
   3IN WET SNOW. 2FT SNOWBANKS 8FT OUTSIDE SOUTH AND ON NORTH RWY EDGE. VALID DEC
   16 1000 - DEC 16 1800.

   RSC 29 2/2/3 50 PCT 1/2IN SLUSH, 40 PCT 1/2IN SLUSH AND 30 PCT 1/2IN WET SNOW,
   50 PCT 1/2IN WET SNOW. 120FT WIDTH FM 70FT SOUTH OF CL TO 50FT NORTH OF CL. 8IN
   WINDROWS ALONG CLEARED WIDTH. CHEMICALLY TREATED AT 0900. REMAINING WIDTH 3IN
   WET SNOW. 2FT SNOWBANKS 8FT OUTSIDE SOUTH AND ON NORTH RWY EDGE. VALID DEC 16
   1000 - DEC 16 1800.
```

```
ADDN NON-GRF/TALPA INFO:
CRFI 06 NR/NR/NR.
CRFI 24 NR/NR/NR.
CRFI 11 NR/NR/NR.
CRFI 29 NR/NR/NR.

RMK: ALL TWY 1IN WET SNOW, 2FT SNOWBANKS. TWY H BRAKING ACTION POOR.
RMK: ALL APN 1IN WET SNOW, CHEMICALLY TREATED AT 0845.
RMK: CLEARING/SWEEPING IN PROGRESS.

FR:
RSC 06 5/3/3 50 PCT 1/8IN NEIGE MOUILLEE, 40 PCT 1/4IN NEIGE MOUILLEE, 30 PCT
1/4IN NEIGE MOUILLEE. 120FT DE LARGEUR. 3IN CONGERES 50FT SUD-EST DE CL. PLAQUES
DE GLACE 1200FT DU THR 22. SABLE MEUBLE APPLIQUE A 0730. LARGEUR RESTANTE 3/4IN
NEIGE MOUILLEE. 3FT BANCS DE NEIGE 5FT EXTERIEUR SUD-EST ET 5FT EXTERIEUR NORD-
OUEST DU BORD DE LA RWY. VALIDE DEC 16 0800 – DEC 16 1600.

RSC 24 3/3/5 30 PCT 1/4IN NEIGE MOUILLEE, 40 PCT 1/4IN NEIGE MOUILLEE, 50 PCT
1/8IN NEIGE MOUILLEE. 120FT DE LARGEUR. 3IN CONGERES 50FT SUD-EST DE CL. PLAQUES
DE GLACE 1200FT DU THR 22. SABLE MEUBLE APPLIQUE A 0730. LARGEUR RESTANTE 3/4IN
NEIGE MOUILLEE. 3FT BANCS DE NEIGE 5FT EXTERIEUR SUD-EST ET 5FT EXTERIEUR NORD-
OUEST DU BORD DE RWY. VALIDE DEC 16 0800 – DEC 16 1600.

RSC 11 3/2/2 50 PCT 1/2IN NEIGE MOUILLEE, 40 PCT 1/2IN NEIGE FONDANTE ET 30 PCT
1/2IN NEIGE MOUILLEE, 50 PCT 1/2IN NEIGE FONDANTE. 120FT DE LARGEUR DECALAGE
SUD. 8IN ANDAINS LE LONG DE LA LARGEUR DEGAGEE. TRAITEMENT CHIMIQUE A 0900.
LARGEUR RESTANTE 3IN NEIGE MOUILLEE. 2FT BANCS DE NEIGE 8FT EXTERIEUR SUD ET
NORD DU BORD DE LA RWY. VALIDE DEC 16 1000 – DEC 16 1800.

RSC 29 2/2/3 50 PCT 1/2IN NEIGE FONDANTE, 40 PCT 1/2IN NEIGE FONDANTE ET 30 PCT
1/2IN NEIGE MOUILLEE, 50 PCT 1/2IN NEIGE MOUILLEE. 120FT DE LARGEUR DECALAGE
SUD. 8IN ANDAINS LE LONG DE LA LARGEUR DEGAGEE. TRAITEMENT CHIMIQUE A 0900.
LARGEUR RESTANTE 3IN NEIGE MOUILLEE. 2FT BANCS DE NEIGE 8FT EXTERIEUR SUD ET
NORD DU BORD DE LA RWY. VALIDE DEC 16 1000 – DEC 16 1800.

INFO ADDN NON-GRF/TALPA:
CRFI 06 NR/NR/NR.
CRFI 24 NR/NR/NR.
CRFI 11 NR/NR/NR.
CRFI 29 NR/NR/NR.

RMK: TOUTES TWY 1IN NEIGE MOUILLEE, 2FT BANCS DE NEIGE. TWY H FREINAGE FAIBLE.
RMK: TOUTES APN 1IN NEIGE MOUILLEE, TRAITEMENT CHIMIQUE A 0845.
RMK: DEBLAIEMENT/BALAYAGE EN COURS.)
```

Exemple 7 : Exemple d'un aéroport où un compte rendu est fait par tiers de piste et un autre est fait pour toute la longueur de piste (diffusé en anglais et en français). Les valeurs de RWYCC ont été déclassées par l'exploitant d'aéroport en raison des lectures du CRFI. Des remarques sur la piste sont incluses.

```
(S1017/20 NOTAMN
Q) CZUL/QFAXX/IV/NBO/A/000/999/4519N07543W005
A) CYOW B) 2012181620 C) 2012190020
E) RSC 04/22 60 PCT 1/4IN DRY SNOW. 70FT WIDTH. REMAINING WIDTH 1/4IN DRY
   SNOW ON TOP OF COMPACTED SNOW. VALID DEC 18 1500 – DEC 18 2300.

   RSC 07 3/3/3 30 PCT 1/8IN DRY SNOW, 50 PCT 1/8IN DRY SNOW, 40 PCT 1/8IN DRY
   SNOW. 175FT WIDTH. CHEMICALLY TREATED AT 1600. REMAINING WIDTH 1/4IN DRY SNOW ON
   TOP OF COMPACTED SNOW. ALL RWYCC DOWNGRADED, RWY MARKINGS OBSCURED. VALID DEC 18
   1610 – DEC 19 0010.
```

RSC 25 3/3/3 40 PCT 1/8IN DRY SNOW, 50 PCT 1/8IN DRY SNOW, 30 PCT 1/8IN DRY SNOW. 175FT WIDTH. CHEMICALLY TREATED AT 1600. REMAINING WIDTH 1/4IN DRY SNOW ON TOP OF COMPACTED SNOW. ALL RWYCC DOWNGRADED, RWY MARKINGS OBSCURED. VALID DEC 18 1610 – DEC 19 0010.

RSC 14 5/5/5 30 PCT 1/8IN DRY SNOW, 30 PCT 1/8IN DRY SNOW, 30 PCT 1/8IN DRY SNOW. 190FT WIDTH. CHEMICALLY TREATED AT 1400. REMAINING WIDTH 1/4IN DRY SNOW ON TOP OF COMPACTED SNOW. VALID DEC 18 1430 – DEC 18 2230.

RSC 32 5/5/5 30 PCT 1/8IN DRY SNOW, 30 PCT 1/8IN DRY SNOW, 30 PCT 1/8IN DRY SNOW. 190FT WIDTH. CHEMICALLY TREATED AT 1400. REMAINING WIDTH 1/4IN DRY SNOW ON TOP OF COMPACTED SNOW. VALID DEC 18 1430 – DEC 18 2230.

ADDN NON-GRF/TALPA INFO:
CRFI 04/22 -8C .30 OBS AT 2012181500.
CRFI 07 -8C .32/.33/.30 OBS AT 2012181610.
CRFI 25 -8C .30/.33/.32 OBS AT 2012181610.
CRFI 14 -8C .39/.40/.40 OBS AT 2012181430.
CRFI 32 -8C .40/.40/.39 OBS AT 2012181430.

RMK:ALL TWY 1/8IN DRY SNOW, CHEMICALLY TREATED AT 1500. TWY F, D BRAKING ACTION POOR.
RMK:ALL APN 1/8IN DRY SNOW, CHEMICALLY TREATED AT 1500, BRAKING ACTION POOR.
RMK:CLEARING/SWEEPING IN PROGRESS.

FR:
RSC 04/22 60 PCT 1/4IN NEIGE SECHE. 70FT DE LARGEUR. LARGEUR RESTANTE 1/4IN NEIGE SECHE SUR NEIGE DURCIE. VALIDE DEC 18 1500 – DEC 18 2300.

RSC 07 3/3/3 30 PCT 1/8IN NEIGE SECHE, 50 PCT 1/8IN NEIGE SECHE, 40 PCT 1/8IN NEIGE SECHE. 175FT DE LARGEUR. TRAITEMENT CHIMIQUE A 1600. LARGEUR RESTANTE 1/4IN NEIGE SECHE SUR NEIGE DURCIE. TOUS RWYCC DECLASSES, MARQUES DE RWY MASQUEES. VALIDE DEC 18 1610 – DEC 19 0010.

RSC 25 3/3/3 40 PCT 1/8IN NEIGE SECHE, 50 PCT 1/8IN NEIGE SECHE, 30 PCT 1/8IN NEIGE SECHE. 175FT DE LARGEUR. TRAITEMENT CHIMIQUE A 1600. LARGEUR RESTANTE 1/4IN NEIGE SECHE SUR NEIGE DURCIE. TOUS RWYCC DECLASSES, MARQUES DE RWY MASQUEES. VALIDE DEC 18 1610 – DEC 19 0010.

RSC 14 5/5/5 30 PCT 1/8IN NEIGE SECHE, 30 PCT 1/8IN NEIGE SECHE, 30 PCT 1/8IN NEIGE SECHE. 190FT DE LARGEUR. TRAITEMENT CHIMIQUE A 1400. LARGEUR RESTANTE 1/4IN NEIGE SECHE SUR NEIGE DURCIE. VALIDE DEC 18 1430 – DEC 18 2230.

RSC 32 5/5/5 30 PCT 1/8IN NEIGE SECHE, 30 PCT 1/8IN NEIGE SECHE, 30 PCT 1/8IN NEIGE SECHE. 190FT DE LARGEUR. TRAITEMENT CHIMIQUE A 1400. LARGEUR RESTANTE 1/4IN NEIGE SECHE SUR NEIGE DURCIE. VALIDE DEC 18 1430 – DEC 18 2230.

INFO ADDN NON-GRF/TALPA:
CRFI 04/22 -8C .30 OBS A 2012181500.
CRFI 07 -8C .32/.33/.30 OBS A 2012181610.
CRFI 25 -8C .30/.33/.32 OBS A 2012181610.
CRFI 14 -8C .39/.40/.40 OBS A 2012181430.
CRFI 32 -8C .40/.40/.39 OBS A 2012181430.

RMK: TOUTES TWY 1/8IN NEIGE SECHE, TRAITEMENT CHIMIQUE A 1500. TWY F, D FREINAGE FAIBLE.
RMK: TOUTES APN 1/8IN NEIGE SECHE, TRAITEMENT CHIMIQUE A 1500, FREINAGE FAIBLE.
RMK: DEBLAIEMENT/BALAYAGE EN COURS.)

Exemple 8 : Exemple de compte rendu RSC pour toute la longueur de piste et de compte rendu CRFI par tiers de piste.

```
(A1417/20 NOTAMN
Q) CZUL/QFAXX/IV/NBO/A/000/999/4831N07216W005
A) CYRJ B) 2001250640 C) 2001251440
E) RSC 16/34 30 PCT 1/8IN DRY SNOW AND 10 PCT FROST. ICE PATCHES 150FT FM
   THR 16. VALID JAN 25 0630 – JAN 25 1430.

   ADDN NON-GRF/TALPA INFO:
   CRFI 16 -3C .34/.38/.40 OBS AT 2001250630.

   RMK: ALL TWY 100PCT 1/8IN DRY SNOW.
   RMK: CONDITIONS CHANGING RAPIDLY.

   FR:
   RSC 16/34 30 PCT 1/8IN NEIGE SECHE ET 10 PCT GIVRE.
   PLAQUES DE GLACE 150FT DU THR 16. VALIDE JAN 25 0630 – JAN 25 1430.

   INFO ADDN NON-GRF/TALPA:
   CRFI 16 -3C .34/.38/.40 OBS A 2001250630.

   RMK: TOUTES TWY 100PCT 1/8IN NEIGE SECHE.
   RMK: CONDITION CHANGE RAPIDEMENT.)
```

Exemple 9 : Exemple de compte rendu RSC par tiers de piste et de compte rendu CRFI pour toute la longueur de piste avec déclassement de RWYCC

```
(A1417/20 NOTAMN
Q) CZUL/QFAXX/IV/NBO/A/000/999/4831N07216W005
A) CYRJ B) 2001250640 C) 2001251440
E) RSC 16 4/4/4 30 PCT FROST, 30 PCT FROST, 20 PCT FROST. ICE PATCHES 150FT
   FM THR 16. ALL RWYCC DOWNGRADED. VALID JAN 25 0630 – JAN 25 1430.

   RSC 34 4/4/4 20 PCT FROST, 30 PCT FROST, 30 PCT FROST. ICE PATCHES 150FT FM THR
   16. ALL RWYCC DOWNGRADED. VALID JAN 25 0630 – JAN 25 1430.

   ADDN NON-GRF/TALPA INFO:
   CRFI 16/34 -3C .38 OBS AT 20010250630.

   RMK: ALL TWY 100PCT 1/8IN WET SNOW.
   RMK: CONDITIONS CHANGING RAPIDLY.

   FR:
   RSC 16 4/4/4 30 PCT GIVRE, 30 PCT GIVRE, 20 PCT GIVRE. PLAQUES DE GLACE 150FT DU
   THR 16. TOUS RWYCC DECLASSES. VALIDE JAN 25 0630 – JAN 25 1430.

   RSC 34 4/4/4 20 PCT GIVRE, 30 PCT GIVRE, 30 PCT GIVRE. PLAQUES DE GLACE 150FT DU
   THR 16. TOUS RWYCC DECLASSES. VALIDE JAN 25 0630 – JAN 25 1430.

   INFO ADDN NON-GRF/TALPA:
   CRFI 16/34 -3C .38 OBS A 2001250630.

   RMK: TOUTES TWY 100PCT 1/8IN NEIGE MOUILLEE.
   RMK: CONDITION CHANGE RAPIDEMENT.)
```

Exemple 10 : Exemple de piste sans revêtement

```
(B1017/20 NOTAMN
Q) CZUL/QFAXX/IV/NBO/A/000/999/5604N07622W005
A) CXXX B) 2001121300 C) 2001121300
E) CBBB UPPER ICE BOOT
   RSC 05/23 40 PCT 1/8IN DRY SNOW. SCARIFIED. 1/2IN SNOW DRIFTS.
   VALID JAN 12 1300 – JAN 12 2100.

   ADDN NON-GRF/TALPA INFO:
   CRFI 05/23 NR.

   RMK:ALL TWY 1/8IN DRY SNOW, SCARIFIED.
   RMK:ALL APN 1/8IN DRY SNOW, SCARIFIED.
   RMK:CLEARING/SWEEPING IN PROGRESS.

   FR:
   CBBB UPPER ICE BOOT
   RSC 05/23 40 PCT 1/8IN NEIGE SECHE. RAYEE. 1/2IN CONGERES. VALIDE JAN 12 1300 –
   JAN 12 2100.

   INFO ADDN NON-GRF/TALPA:
   CRFI 05/23 NR.

   RMK: TOUTES TWY 1/8IN NEIGE SECHE, RAYEE.
   RMK: TOUTES APN 1/8IN NEIGE SECHE, RAYEE.
   RMK: DEBLAIEMENT/BALAYAGE EN COURS.
```

Exemple 11 : Exemple de compte rendu pour toute la longueur d'une piste dont la surface est mouillée et signalée comme étant glissante lorsque mouillée

```
(B1723/20 NOTAMN
Q) CZUL/QFAXX/IV/NBO/A/000/999/5604N07622W005
A) CXXX B) 2004151108 C) 2004151908
E) CAAA SUMSPOT/SUNNY SUMSPOT MUNI
   RSC 07/25 SLIPPERY WHEN WET. VALID APR 15 1100 – APR 15 1900.

   ADDN NON-GRF/TALPA INFO:
   CRFI 07/25 NR.

   FR:
   CAAA SUMSPOT/SUNNY SUMSPOT MUNI
   RSC 07/25 GLISSANTE LORSQUE MOUILLEE. VALIDE AVR 15 1100 – AVR 15 1900.

   INFO ADDN NON-GRF/TALPA:
   CRFI 07/25 NR.)
```

Exemple 12 : Exemple de compte rendu par tiers de piste dont la surface est mouillée et signalée comme étant glissante lorsque mouillée.

```
(A1667/20 NOTAMN
Q) CZUL/QFAXX/IV/NBO/A/000/999/5604N07622W005
A) CXXX B) 2004151108 C) 2004151908
E) CAAA SUMSPOT/SUNNY SUMSPOT REGIONAL
   RSC 07 3/3/3 SLIPPERY WHEN WET, SLIPPERY WHEN WET, DRY. RWYCC DUE
   SLIPPERY WHEN WET. VALID APR 15 1100 – APR 15 1900.

   RSC 25 3/3/3 SLIPPERY WHEN WET, SLIPPERY WHEN WET, DRY. RWYCC DUE SLIPPERY WHEN
   WET. VALID APR 15 1100 – APR 15 1900.

   ADDN NON-GRF/TALPA INFO:
   CRFI 07 NR/NR/NR.
   CRFI 25 NR/NR/NR.
```

```
FR:
CAAA SUMSPOT/SUNNY SUMSPOT REGIONAL
RSC 07 3/3/3 GLISSANTE LORSQUE MOUILLEE, GLISSANTE LORSQUE MOUILLEE, SECHE.
RWYCC A CAUSE GLISSANTE LORSQUE MOUILLEE. VALIDE APR 15 1100 – APR 15 1900.

RSC 25 3/3/3 GLISSANTE LORSQUE MOUILLEE, GLISSANTE LORSQUE MOUILLEE, SECHE.
RWYCC A CAUSE GLISSANTE LORSQUE MOUILLE. VALIDE APR 15 1100 – APR 15 1900.

INFO ADDN NON-GRF/TALPA:
CRFI 07 NR/NR/NR.
CRFI 25 NR/NR/NR.)
```

Exemple 13 : Exemple de compte rendu pour toute la longueur de piste dont la surface est sèche et dont la largeur dégagée est inférieure à la largeur publiée

```
(A1667/20 NOTAMN
Q) CZUL/QFAXX/IV/NBO/A/000/999/5604N07622W005
A) CXXX B) 2001311545 C) 2001312345
E) CAAA SUMSPOT/SUNNY SUMSPOT REGIONAL
   RSC 07/25 DRY. 100FT WIDTH. JAN 31 1530 – JAN 31 2330.

   ADDN NON-GRF/TALPA INFO:
   CRFI 07/25 NR.

   FR:
   CAAA SUMSPOT/SUNNY SUMSPOT REGIONAL
   RSC 07/25 SECHE. 100FT DE LARGEUR. VALIDE JAN 31 1530 – JAN 31 2330.

   ADDN NON-GRF/TALPA INFO:
   CRFI 07/25 NR.)
```

Exemple 14: Exemple de compte rendu par tiers de piste dont la surface est sèche et dont la largeur dégagée est inférieure à la largeur publiée et d'une autre piste dont seulement certains tiers de piste sont secs

```
(A1667/20 NOTAMN
Q) CZEG/QFAXX/IV/NBO/A/000/999/5156N11147W005
A) CXXX B) 2001311540 C) 2001312340
E) CAAA SUMSPOT/SUNNY SUMSPOT REGIONAL
   RSC 07 6/6/6 DRY, DRY, DRY. 100FT WIDTH. VALID JAN 31 1530 – JAN 31 2330.

   RSC 25 6/6/6 DRY, DRY, DRY. 100FT WIDTH. VALID JAN 31 1530 – JAN 31 2330.

   RSC 12 3/6/3 60 PCT COMPACTED SNOW, DRY, 60 PCT COMPACTED SNOW. 100FT WIDTH.
   VALID JAN 31 1345 – JAN 31 2145.

   RSC 30 3/6/3 60 PCT COMPACTED SNOW, DRY, 60 PCT COMPACTED SNOW. 100FT WIDTH.
   VALID JAN 31 1345 – JAN 31 2145.

   ADDN NON-GRF/TALPA INFO:
   CRFI 07 NR/NR/NR.
   CRFI 25 NR/NR/NR.
   CRFI 12 -4C .32/NR/.32 OBS AT 2001311330.
   CRFI 30 -4C .32/NR/.32 OBS AT 2013111330.

   FR:
   CAAA SUMSPOT/SUNNY SUMSPOT REGIONAL
   RSC 07 6/6/6 SECHE, SECHE, SECHE. 100FT DE LARGEUR. VALIDE JAN 31 1530 – JAN 31
   2330.
```

```
RSC 25 6/6/6 SECHE, SECHE, SECHE. 100FT DE LARGEUR. VALIDE JAN 31 1530 – JAN 31
2330.

RSC 12 3/6/3 60 PCT NEIGE DURCIE, SECHE, 60 PCT NEIGE DURCIE. 100FT DE LARGEUR.
VALIDE JAN 31 1345 – JAN 31 2145

RSC 30 3/6/3 60 PCT NEIGE DURCIE, SECHE, 60 PCT NEIGE DURCIE. 100FT DE LARGEUR.
VALIDE JAN 31 1345 – JAN 31 2145.

ADDN NON-GRF/TALPA INFO:
CRFI 07 NR/NR/NR.
CRFI 25 NR/NR/NR.
CRFI 12 -4C .32/NR/.32 OBS A 2001311130.
CRFI 30 -4C .32/NR/.32 OBS A 2001311130.)
```

Exemple 15 : Exemple de compte rendu par tiers pour plusieurs pistes parallèles

Cet exemple est en anglais seulement puisque ce type de scénario ne se retrouve pas aux emplacements offrant des services en français.

```
(S1017/20 NOTAMN
Q) CZYZ/QFAXX/IV/NBO/A/000/999/4341N07937W005
A) CYYZ B) 2002191710  C) 2002200110
E) RSC 05 3/3/5 30 PCT COMPACTED SNOW AND 20 PCT 1/8IN WET SNOW, 40 PCT
   COMPACTED SNOW AND 20 PCT 1/8IN WET SNOW, 30 PCT 1/8IN WET SNOW AND
   10 PCT COMPACTED SNOW. CHEMICALLY TREATED AT 1645.
   VALID FEB 19 1700 – FEB 20 0100.

   RSC 23 5/3/3 30 PCT 1/8IN WET SNOW AND 10 PCT COMPACTED SNOW, 40 PCT COMPACTED
   SNOW AND 20 PCT 1/8IN WET SNOW, 30 PCT COMPACTED SNOW AND 20 PCT 1/8IN WET SNOW.
   CHEMICALLY TREATED AT 1645. VALID FEB 19 1700 – FEB 20 0100.

   RSC 06L 3/3/3 40 PCT COMPACTED SNOW AND 10 PCT WET SNOW ON TOP OF COMPACTED
   SNOW, 30 PCT COMPACTED SNOW AND 10 PCT WET SNOW ON TOP OF COMPACTED SNOW, 30 PCT
   COMPACTED SNOW. CHEMICALLY TREATED AT 1530. VALID FEB 19 1605 – FEB 20 0005.

   RSC 24R 3/3/3 30 PCT COMPACTED SNOW, 30 PCT COMPACTED SNOW AND 10 PCT WET SNOW
   ON TOP OF COMPACTED SNOW, 40 PCT COMPACTED SNOW AND 10 PCT WET SNOW ON TOP OF
   COMPACTED SNOW. CHEMICALLY TREATED AT 1530. VALID FEB 19 1605 – FEB 20 0005.

   RSC 06R 5/3/5 20 PCT 1/8IN WET SNOW AND 10 PCT COMPACTED SNOW, 20 PCT COMPACTED
   SNOW AND 10 PCT 1/8IN WET SNOW, 20 PCT 1/8IN WET SNOW AND 10 PCT COMPACTED SNOW.
   CHEMICALLY TREATED AT 1445. VALID FEB 19 1500 – FEB 19 2300.

   RSC 24L 5/3/5 20 PCT 1/8IN WET SNOW AND 10 PCT COMPACTED SNOW, 20 PCT COMPACTED
   SNOW AND 10 PCT 1/8IN WET SNOW, 20 PCT 1/8IN WET SNOW AND 10 PCT COMPACTED SNOW.
   CHEMICALLY TREATED AT 1445. VALID FEB 19 1500 – FEB 19 2300.

   RSC 15L 3/3/3 50 PCT 1/4IN WET SNOW, 30 PCT 1/4IN WET SNOW, 40 PCT 1/4IN WET
   SNOW. VALID FEB 19 1400 – FEB 19 2200.

   RSC 33R 3/3/3 40 PCT 1/4IN WET SNOW, 30 PCT 1/4IN WET SNOW, 50 PCT 1/4IN WET
   SNOW. VALID FEB 19 1400 – FEB 19 2200.

   RSC 15R 3/3/3 40 PCT 1/4IN WET SNOW, 30 PCT 1/4IN WET SNOW, 30 PCT 1/4IN WET
   SNOW. VALID FEB 19 1330 – FEB 19 2230

   RSC 33L 3/3/3 30 PCT 1/4IN WET SNOW, 30 PCT 1/4IN WET SNOW, 40 PCT 1/4IN
   WET SNOW. VALID FEB 19 1330 – FEB 19 2230.
```

```
ADDN NON-GRF/TALPA INFO:
CRFI 05 -5C .33/.34/NR OBS AT 2002191700.
CRFI 23 -5C NR/.34/.33 OBS AT 2002191700.
CRFI 06L -6C .32/.32/.34 OBS AT 2002191605.
CRFI 24R -6C .34/.32/.32 OBS AT 2002191605.
CRFI 06R -6C NR/.33/NR OBS AT 2002191500.
CRFI 24L -6C NR/.33/NR OBS AT 2002191500.
CRFI 15L NR/NR/NR.
CRFI 33R NR/NR/NR.
CRFI 15R NR/NR/NR.
CRFI 33L NR/NR/NR.

RMK: ALL TWY 1/8IN WET SNOW, ICE PATCHES, CHEMICALLY TREATED AT 1630.
RMK: ALL APN 1/8IN WET SNOW, ICE PATCHES, CHEMICALLY TREATED AT 1600.
RMK: CLEARING/SWEEPING IN PROGRESS.)
```

8.8 NOTAM aux héliports

Des NOTAM décrivant les états de surface peuvent être diffusés aux héliports, mais ils seront diffusés dans la série de l'aérodrome comme un NOTAM normal. Le code Q FPXX, le trafic IV, l'objet NBO et la portée A sont utilisés. Le reste de la ligne Q est rempli de la même manière qu'un NOTAM ordinaire pour un aérodrome (consulter la section 4.4.3 pour plus de détails). Il est présenté de la même manière qu'un compte rendu de piste par longueur de piste complète, mais doit inclure les termes FATO ou TLOF. L'heure d'observation est enregistrée dans le format MMM DD HHMM, par opposition à la période de validité des RSC. L'heure de fin du NOTAM ne dépasse pas de plus de 8 heures l'heure d'observation.

Exemple 1 :
```
(Q1457/20 NOTAMN
Q) CZUL/QFPXX/IV/NBO/A/000/999/4542N07340W005
A) CXXX B) 2001031400 C) 2001032200
E) CAAA UPPER RUBBER BOOT (HELI)
   RSC TLOF 100 PCT COMPACTED SNOW. OBS AT JAN 03 1355.

   FR:
   CAAA UPPER RUBBER BOOT (HELI)
   RSC TLOF 100 PCT NEIGE DURCIE. OBS A JAN 03 1355.)
```

Exemple 2 :
```
(K1012/20 NOTAMN
Q) CZUL/QFPXX/IV/NBO/A/000/999/4654N07131W005
A) CYOY B) 2002151810 C) 2002160210
E) RSC FATO 15 PCT ICE AND 40 PCT WET. OBS AT FEB 15 1800.


   FR:
   RSC FATO 15 PCT GLACE ET 40 PCT MOUILLEE. OBS A FEV 15 1800.)
```

Exemple 3 :
```
(K1117/20 NOTAMN
Q) CZUL/QFPXX/IV/NBO/A/000/999/4654N07131W005
A) CYOY B) 2003051605 C) 2003050005
E) RSC TLOF 100 PCT 4IN WET SNOW. OBS AT MAR 05 1600.


   RMK: CLEARING IN PROGRESS. EXP TO BE CLEARED BY 2000.


   FR:
   RSC TLOF 100 PCT 4IN NEIGE MOUILLEE. OBS A MAR 05 1600.

   RMK: DEBLAIEMENT EN COURS. DEVRAIT ETRE DEBLAYEE D'ICI 2000.)
```

Exemple 4 :
```
(K1005/20 NOTAMN
Q) CZUL/QFPXX/IV/NBO/A/000/999/4654N07131W005
A) CYOY B) 2012120905 C) 2012121705
E) RSC FATO 60 PCT 1/2IN WET SNOW. OBS AT DEC 12 0900.


   RMK: PADS 2, 3 100 PCT COMPACTED SNOW. PADS 5, 6 100 PCT ICE.


   FR:
   RSC FATO 60 PCT 1/2IN NEIGE MOUILLEE. OBS A DEC 12 0900.

   RMK: PADS 2, 3 100 PCT NEIGE DURCIE. PADS 5, 6 100 PCT GLACE.)
```

8.9 NOTAM fondé sur un compte rendu de pilote

Dans des circonstances exceptionnelles, lorsque la source responsable n'a pas fourni de compte rendu RSC et que les pilotes signalent des conditions qui risquent de nuire à l'exploitation, un NOTAM temporaire qui décrit l'état de la surface peut être émis jusqu'à ce que la source responsable puisse donner un compte rendu approprié. Toutefois, ces NOTAM sont publiés dans la série régulière de l'aérodrome comme un NOTAM ordinaire. Le code Q `FAXX`, le trafic `IV`, l'objet `NBO` et la portée `A` sont utilisés. Le reste de la ligne Q est rempli de la même manière qu'un NOTAM ordinaire pour un aérodrome (consulter la section 4.4.3 pour plus de détails). À noter que c'est l'heure d'observation qui est indiquée selon le format `MMM DD HHMM` et non la période de validité des RSC. La mention `RMK: TEL QUE OBS PAR PILOTES` doit être inscrite et le NOTAM sera valide jusqu'à 24 heures (c'est-à-dire que la case C) peut se situer jusqu'à 24 heures après la diffusion du NOTAM).

Exemple :
```
(Q1005/19 NOTAMN
Q) CZUL/QFAXX/IV/NBO/A/000/999/5520N07529W005
A) CXXX B) 2012280740 C) 2012290740
E) CAA4 UPPER RUBBER BOOT
   RSC 07/25 100 PCT ICE. OBS AT DEC 28 0730.


   RMK: AS OBS BY PILOTS.


   FR:
   CAAA UPPER RUBBER BOOT
   RSC 07/25 100 PCT GLACE. OBS A DEC 28 0730.


   RMK: TEL QUE OBS PAR PILOTES.)
```

8.10 Système de saisie des NOTAM (NES)

Le NES propose à l'utilisateur diverses options et divers choix prédéfinis de texte libre. Les valeurs pour les numéros, longueurs et largeurs de piste proviennent directement du Système de gestion des données aéronautiques de NAV CANADA (ADMS).

Dans le NES, des mécanismes de sélection (menus déroulants, boutons, etc.) sont utilisés pour deux raisons : pour limiter les choix de façon à normaliser la terminologie, les valeurs et les formats (exemple : état de la surface, types et épaisseurs des contaminants) et pour présenter à l'utilisateur les situations les plus courantes (exemple : andains et autres conditions). En ce qui concerne les opérations de déblaiement, les andains et les autres conditions, il est possible d'utiliser les champs de remarques (bouton de commentaires du NES) pour ajouter des renseignements à ceux disponibles par menus déroulants ou boutons ou lorsque les choix des mécanismes de sélection sont inadéquats. En outre, la

section Remarques permet de communiquer des renseignements au Bureau NOTAM et de consigner des observations qui ne sont pas publiées dans le NOTAM RSC.

8.10.1 Règles de validité du NOTAM RSC

Dans le NES, les règles suivantes s'appliquent aux cases B) et C) du NOTAM RSC :

- La case B) comporte toujours la mention `IMMEDIAT`, et le NOTAM est émis immédiatement après avoir été diffusé par le FIC.
- Lors de la communication d'une valeur de RWYCC, l'utilisateur peut choisir à la case C) l'option de 8 heures ou une autre valeur. Pour les exigences de comptes rendus, consulter la CI 300-019 et les AWMS.
- S'il ne communique pas de valeur de RWYCC, l'utilisateur peut utiliser à la case C) l'option de 8 ou de 24 heures ou une autre valeur. Pour les exigences de comptes rendus, consulter la CI 300-019 et les AWMS.
- Un NOTAM RSC n'est pas traité si la case C) est à moins d'une minute de l'heure actuelle.

8.10.2 Valeurs autorisées

Les valeurs suivantes sont disponibles dans le NES :

- Descripteurs RSC, largeur dégagée : 1/8 pouce, 1/4 pouce, 1/2 pouce, 3/4 pouce, 1 pouce, 1 ½ pouce, 2 pouces, 3 pouces, … 60 pouces, par intervalles d'un pouce entre 2 et 60 pouces.
- Descripteurs RSC, largeur restante : 1/8 pouce, 1/4 pouce, 1/2 pouce, 3/4 pouce, 1 pouce, 1 ½ pouce, 2 pouces, 3 pouces, … 60 pouces, par intervalles d'un pouce entre 2 et 60 pouces.
- Hauteur des bancs de neige (adjacents à la piste) : 1 à 11 pouces, par intervalles d'un pouce, et 1 à 30 pieds, par intervalles d'un pied ou une combinaison de ces deux mesures.
- Bancs de neige sur la piste, andains et congères : 1 à 11 pouces, par intervalles d'un pouce, et 1 à 30 pieds, par intervalles d'un pied ou une combinaison de ces deux mesures.

Les exploitants d'aéroport et d'aérodrome doivent se conformer à ces valeurs. Si l'état observé ne correspond pas à une valeur possible du NES, la hauteur ou la profondeur observée doit être arrondie à la valeur immédiatement supérieure (par la source responsable ou avec son consentement). Les valeurs en pouces sont converties en pieds s'il y a lieu. Par exemple, une valeur de 36 pouces est convertie en une valeur de 3 pieds.

8.10.3 Distances

Les valeurs de distances suivantes sont disponibles dans le NES :

- Bancs de neige (adjacents à la piste), distance du bord extérieur de la piste : `SUR LE BORD`, 0 à 200 pieds par intervalles d'un pied.
- Autres conditions, plaques de glace, distance du seuil : 0 jusqu'à la moitié de la longueur publiée de la piste, par intervalles de 100 pieds.
- Autres conditions, bancs de neige sur la piste, andains et congères, distance de <choix de l'emplacement> : 0 jusqu'à la moitié de la largeur publiée de la piste, par intervalles d'un pied.

Les exploitants d'aéroport et d'aérodrome doivent se conformer à ces valeurs. Si l'état observé ne correspond pas à une valeur possible du NES, la distance observée doit être arrondie à la valeur immédiatement inférieure pour les bancs de neige adjacents à la piste (vers le bord de piste) et la hauteur des bancs de neige, andains ou congères (vers le centre de piste) doit être arrondie à la valeur immédiatement supérieure. Les modifications par rapport aux valeurs observées doivent être effectuées par la source responsable ou avec son consentement. Les valeurs en pouces peuvent être converties en pieds s'il y a lieu. Par exemple, une valeur de 36pouces est convertie en une valeur de 3 pieds.

8.10.4 Largeur dégagée et décalage

Les valeurs de largeur dégagée du NES vont de « 1 » à « pleine largeur », par intervalles d'un pied. Les valeurs de décalage par rapport à l'axe de piste s'expriment par une distance et une direction géographique exprimée par rapport aux points cardinaux (nord, est, sud et ouest) ou intercardinaux (nord-est, sud-est, sud-ouest et nord-ouest).

9 NOTAM à parties multiples

9.1 Procédures pour NOTAM à parties multiples

Chaque partie d'un NOTAM à parties multiples est un message NOTAM distinct dont chaque case est présente, de la case Q) à la case D) (le cas échéant), et une case E) qui renferme du texte qui se poursuit d'une partie à l'autre. Chaque partie doit avoir le même type NOTAM et le même numéro NOTAM suivi de l'indicateur de la partie. Si présentes, les cases F) et G) sont diffusées dans la dernière partie seulement.

Si un NOTAM à parties multiples est remplacé, toutes les parties sont remplacées par le NOTAMR. Le remplacement d'une seule partie d'un NOTAM est interdit.

Si un NOTAM à parties multiples est annulé, toutes les parties sont annulées par le NOTAMC. L'annulation de parties individuelles n'est pas autorisée.

9.2 Indicateur de partie

L'indicateur de partie est composé d'une lettre et d'un numéro à deux (2) chiffres, où la lettre identifie la partie du message et le numéro le nombre total de parties du NOTAM. Un NOTAM à parties multiples ne peut avoir plus de 26 parties.

L'indicateur de partie est placé immédiatement après l'année dans le numéro NOTAM, sans espace.

`C1234/19A02` (signifie partie 1 de 2)

`D1235/19B05` (signifie partie 2 de 5)

`C5678/19C13` (signifie partie 3 de 13)

`D6453/19D24` (signifie partie 4 de 24)

NAV CANADA Proprietary / Propriété exclusive

10 Procédures d'urgence ou évacuation du NOF

10.1 Procédure de contingence en cas de panne du NES (inclus NOTAM RSC)

10.1.1 Procédure de contingence pour la saisie d'un NOTAM (y compris d'un NOTAM RSC)

Le Système de saisie des NOTAM (NES) est conçu pour être insensible aux pannes. Ainsi, en cas de panne d'un ou de plusieurs composants, le NES continuera de fonctionner et de fournir le niveau de service attendu. Pourvu que le site principal demeure disponible, le système est accessible à partir de n'importe quel emplacement au moyen du NAVNet ou de l'accès au réseau de la GI.

Dans l'éventualité d'une panne catastrophique où le site principal n'est plus disponible, le site antisinistre sera activé. Dans ce cas exceptionnel, les utilisateurs du NES recevront par courriel et par l'intermédiaire de l'AFTN (si disponible) la directive de saisir les NOTAM par l'entremise d'une adresse IP ou d'une URL de rechange.

10.1.2 Retour aux opérations normales

Lorsque le système revient aux opérations normales, un message sera envoyé par courriel et par l'intermédiaire de l'AFTN pour indiquer le retour aux opérations régulières. Après l'envoi du message, la IFSS ou le FIC émettra les NOTAM (y compris les NOTAM RSC) en attente encore valides, de la manière habituelle.

11 Aides de travail NOTAM pour les spécialistes des FIC et du NOF

11.1 Aides de travail

Les renseignements nécessaires pour créer les NOTAM selon le format établi proviennent de diverses sources et publication. Par exemple, la série de NOTAM pour un espace aérien réglementé publié se trouve dans l'AIP Canada, et les informations sur les aérodromes se trouvent dans le CFS. Souvent, la consultation de plusieurs ressources est nécessaire, et certaines informations ne peuvent être déterminées rapidement. Afin d'améliorer l'efficacité de la saisie des NOTAM par les spécialistes des FIC et du NOF, des aides au travail temporaires telles que **l'outil NOTAM** (calculateur basé sur Microsoft Excel) et les fiches de données NOTAM (**Donnés NOTAM** et **NOTAM Unités ATS**) ont été créées pour faciliter la détermination des renseignements nécessaires au respect du format NOTAM jusqu'à ce que le système de saisie des NOTAM (NES) puisse être développé davantage.

Ces aides au travail sont disponibles sur le **site SharePoint de Normes et procédures, AIM et conception IFP**, avec un **guide d'utilisation** et une **démonstration vidéo de l'outil NOTAM**.

Ces aides au travail soutiennent les procédures existantes et il est rappelé aux spécialistes que le respect des CNOP est prioritaire.

Lorsque les éléments suivants ne sont pas fournis dans la demande de NOTAM et requièrent d'être confirmés par la recherche dans les publications (p. ex. CFS), les spécialistes doivent utiliser l'outil NOTAM basé sur Excel pour :

- Convertir le format des coordonnées en un format convenant aux NOTAM;
- Déterminer la FIR appropriée pour les coordonnées fournies;
- Déterminer si les coordonnées se trouvent à moins de 25 NM d'un aérodrome de la catégorie de diffusion internationale;
- Déterminer la série de NOTAM;
- Déterminer l'élévation du terrain aux coordonnées centrales lorsque les limites verticales sont exprimées en pieds au-dessus du niveau du sol (FT AGL) afin de pouvoir déterminer les valeurs des limites inférieure et supérieure de la ligne Q (consulter la section 4.4.9, Qualificateurs « limites INFÉRIEURE et SUPÉRIEURE »).
- Déterminer le point central et le rayon de coordonnées multiples (par exemple, restriction de l'espace aérien de forme irrégulière)

L'outil NOTAM basé sur Excel doit aussi être utilisé pour valider l'information, lors des circonstances répertoriées ci-dessus.

Les fiches de données NOTAM peuvent être utilisées pour aider à vérifier l'information des NOTAM. Ces fiches contiennent des renseignements actualisés sur divers sujets liés aux NOTAM. En outre, les entrées de la ligne Q, le texte du NOTAM et la série de NOTAM sont prédéterminés pour plus de commodité.

NAV CANADA Proprietary / Propriété exclusive

En cas de problème pour accéder à ces aides au travail, les spécialistes des FIC et du NOF doivent communiquer avec le groupe Normes et procédures, AIM et conception IFP. Si l'outil ou les fiches de données NOTAM ne sont pas disponibles et qu'un NOTAM doit être traité, l'information doit être déterminée à l'aide d'autres ressources telles que les CNOP, le CFS et le DAH.

11.2 Emploi de la fonction de clonage dans le NES

La fonction de clonage du NES peut accélérer le travail de création de NOTAM peu courants pour lesquels il n'existe pas de NSD. Elle permet à l'auteur de charger dans l'espace de travail un NOTAM antérieur pour ensuite y modifier les valeurs. Mais aussi avantageuse soit-elle, cette fonction peut aussi causer l'introduction involontaire d'erreurs de données susceptibles de demeurer indétectées avant l'envoi de la proposition de NOTAM. Elle peut également mener à la création d'un NOTAM qui ne tient pas compte de modifications apportées aux CNOP. Or lorsqu'un NOTAM contenant des erreurs est publié, son contenu risque d'être mal diffusé, ou même de ne pas ressortir dans une recherche.

Consignes à respecter :

- cloner un NOTAM qui a déjà été publié et diffusé;
- si l'on clone un NOTAM pour le même endroit et le même sujet, il faut garder en tête que des modifications aux valeurs peuvent s'avérer nécessaires en fonction de la situation;
- s'assurer que les coordonnées dans le texte du NOTAM correspondent à celles de la ligne Q;
- ne pas oublier de changer l'indicateur d'emplacement, si nécessaire;
- s'assurer que les limites verticales des cases F) et G) correspondent à celles de la ligne Q;
- employer les fonctions copier, couper et coller avec grand soin;
- porter attention à la date du NOTAM cloné. En effet, plus un NOTAM est récent, plus il est susceptible de respecter les pratiques en vigueur.

12 Documentation connexe

Les documents suivants sont utilisés conjointement avec le présent manuel :

- *Services d'information aéronautique* (Annexe 15 de l'OACI)
- *Procédures pour les services de navigation aérienne – Gestion de l'information aéronautique* (PANS-AIM – Doc 10066 de l'OACI)
- *Manuel des services d'information aéronautique* (Doc 8126 de l'OACI)
- *Procédures pour les services de navigation aérienne – Abréviations et codes de l'OACI* (PANS-ABC, doc 8400 de l'OACI)
- *Manuel d'information aéronautique de Transports Canada* (AIM de TC – TP 14371)
- *Aérodromes – Normes et pratiques recommandées* (TP 312)
- *Règlement de l'aviation canadien* (RAC)
- Circulaire d'information (CI) 300-005 de Transports Canada
- Circulaire d'information (CI) 300-019 de Transports Canada
- *Operating Procedures for AIS Dynamic Data* (OPADD) – Eurocontrol.
- 6-2AFTN-15
- *Télécommunications aéronautiques* – Annexe 10 de l'OACI
- Terminav (NAV CANADA)
- *Glossaire à l'intention des pilotes et du personnel des services de la circulation aérienne* (TP 11958)
- *Supplément de vol – Canada* (CFS)
- *Canada Air Pilot* (CAP)
- Supplément d'hydroaérodromes – Canada (CWAS)

NAV CANADA Proprietary / Propriété exclusive

13 Sigles et abréviations

Voici les sigles et abréviations utilisés dans le présent manuel qui ne figurent pas dans les annexes D et E.

ACARS	Système embarqué de communications, d'adressage et de compte rendu
AFS	Service fixe aéronautique
AFTN	Réseau du service fixe des télécommunications aéronautiques
AIM	Gestion de l'information aéronautique
AIM de TC	*Manuel d'information aéronautique de Transports Canada*
AIS	Services d'information aéronautique
AMSCR	Compte rendu de l'état de la surface pour les mouvements d'aéronefs
ASDE	Équipement aéroportuaire de détection de surface
AUTO	Système automatisé météorologique
AWMS	Normes d'aéroports – Entretien hivernal des aéroports
AWOS	Système automatisé d'observations météorologiques
BVLOS	Au-delà de la visibilité directe
CAP	*Canada Air Pilot*
CARS	Station radio d'aérodrome communautaire
CASARA	Association civile de recherche et de sauvetage aériens
CFS	Supplément de vol – Canada
CNOP	Procédures d'exploitation pour les NOTAM canadiens
COAS	Certificat d'opérations aériennes spécialisées (SFOC en anglais)
CWAS	Supplément hydroaérodromes – Canada
DRCO	Installation radio télécommandée à composition
É.-U.	États-Unis
ESCAT	Contrôle de sécurité d'urgence de la circulation aérienne
FIO	Opérations aériennes de NAV CANADA
FISE	Service d'information de vol en route
GI	Gestion de l'information. Groupe au sein de NAV CANADA (IM en anglais)
IFSS	Station d'information de vol internationale
LVOP	Plan opérationnel pour le vol par faible visibilité
LWIS	Système d'information météorologique limitée
MDN	Ministère de la Défense nationale
MTCA	Région de contrôle terminal militaire
MTCU	Unité militaire de contrôle terminal
NAVAID	Aide à la navigation
MDN	Ministère de la Défense nationale (DND en anglais)
NAVNet	NAVNet est un réseau étendu déployé dans les emplacements de NAV CANADA qui prend en charge les applications opérationnelle
NDS	Sous-système de distribution des NOTAM
NES	Système de saisie des NOTAM
NMB	Bulletin opérationnel sur les NOTAM
NMDC	Centre national de surveillance et de distribution

NOF	Bureau NOTAM international
NOTAM	Avis diffusé par télécommunication et donnant, sur l'établissement, l'état ou la modification d'un aménagement, d'un service, d'une procédure aéronautique ou d'un danger pour la navigation aérienne, des renseignements qu'il est essentiel de communiquer à temps au personnel chargé des opérations aériennes.
NOTAMC	NOTAM d'annulation
NOTAMN	Nouveau NOTAM
NOTAMR	NOTAM de remplacement[27]
NOTAM RSC	NOTAM spécial servant à avertir les pilotes de la présence de conditions dangereuses en raison de dépôts (notamment de la neige, de la glace ou de la neige fondante) sur l'aire de manœuvre.
NSC	Critères de sélection des NOTAM
OACI	Organisation de l'aviation civile internationale
OCAS	Système anticollision d'évitement d'obstacle
OEP	Point d'entrée océanique
PAL	Station périphérique
RAC	*Règlement de l'aviation canadien*
RAAS	Service consultatif télécommandé d'aérodrome
RCAP	*Canada Air Pilot restreint*
RCO	Installation radio télécommandée
RETIL	Feux indicateurs de voie de sortie rapide
RSB	Agent responsable de la sécurité des ballons (BSO en anglais)
RSC	État de la surface de la piste
RVOP	Plan opérationnel pour le vol par visibilité réduite
SATP	Système d'aéronef télépiloté
TCA	Région de contrôle terminale
TOCC	Centre de coordination des opérations technologiques
UFN	Jusqu'à nouvel ordre
UNICOM	Communications universelles
UTC	Temps universel coordonné
VHF	Très haute fréquence

[27]Le terme « NOTAM de révision » est aussi utilisé dans certains documents puisque la révision qui requiert une modification se fait en remplaçant le NOTAM précédent.

14 Glossaire

Aérodrome (aerodrome) (AD)

Tout terrain, plan d'eau (gelé ou non) ou autre surface d'appui servant ou conçu, aménagé, équipé ou réservé pour servir, en tout ou en partie, aux mouvements et à l'entretien courant des aéronefs, y compris les installations qui y sont situées ou leur sont rattachées.

Aéroport (airport)

Aérodrome agréé comme aéroport au titre d'un certificat d'aéroport en vigueur.

Aire de sécurité d'extrémité de piste (Runway end safety area) (RESA)

Aire symétrique par rapport au prolongement de l'axe de la piste destinée à réduire la gravité des dommages au cas où un avion atterrirait trop court ou sortirait en bout de piste.

Aménagement (facility)

Structure physique ou région géographique pouvant être clairement définies pour les besoins des renseignements NOTAM qui y sont rattachés.

Aménagement de navigation aérienne (air navigation facility)

Toute installation utilisée, disponible ou destinée à être utilisée comme NAVAID, y compris les aires d'atterrissage, les feux, tout dispositif ou équipement pour diffuser les renseignements météorologiques, pour la signalisation, pour la radiogoniométrie ou pour les communications radio ou les autres communications électriques, et toute autre structure ou mécanisme à but semblable pour guider ou pour contrôler le vol, l'atterrissage et le décollage d'un aéronef.

Aube civile (morning civil twilight)

Période qui commence le matin quand le centre du disque solaire est à 6° au-dessous de l'horizon et en ascension et se termine au lever du soleil environ 25 min plus tard. (Le nombre de minutes varie en fonction de la latitude et de la période de l'année.)

Auteur/unité d'origine du NOTAM (NOTAM originator/Originating unit)

Personne ou organisme responsable pour la fourniture des renseignements contenus dans un NOTAM.

Autorité compétente (appropriate authority)

Personne ou organisme dûment responsable de l'émission ou de la modification de renseignements contenus dans un NOTAM.

Bande de piste (runway strip)

Aire définie dans laquelle sont compris la piste ainsi que le prolongement d'arrêt, si un tel prolongement est aménagé, destinée à assurer la protection des aéronefs qui survolent cette aire au cours des opérations de décollage ou d'atterrissage.

Circulaire d'information aéronautique (Aeronautical Information Circular) (AIC)

Avis contenant des renseignements qui ne satisfont pas aux conditions d'émission d'un NOTAM ou d'insertion dans une publication d'information aéronautique, mais qui concernent la sécurité des vols, la navigation aérienne, ou d'autres questions techniques, administratives ou législatives.

Code Q (Q Code)

Groupe de codes de cinq (5) lettres au total, commençant toujours par la lettre « Q », servant à indiquer le codage d'informations concernant l'établissement, l'état ou la modification en ce qui a trait aux NAVAID, aux aménagements, au balisage lumineux d'aérodromes, aux dangers pour les aéronefs en vol ou aux aménagements de recherche et sauvetage. Aussi appelé code NOTAM (NOTAM code).

NAV CANADA Proprietary / Propriété exclusive

Compte rendu de l'état de la surface pour les mouvements d'aéronefs (Aircraft Movement Surface Condition Report) (AMSCR)

Compte rendu qui décrit en détail l'état des surfaces des aires de mouvements des aéronefs comme les pistes, les voies de circulation et les aires de trafic.

Correction (editing)

Changement du texte et/ou de la présentation de la case E) pour rendre le NOTAM plus clair ou pour exprimer plus explicitement les idées implicites de ce texte.

Court terme/courte durée (short term/short duration)

Dans le contexte des NOTAM, « court terme » ou « courte durée » désigne une période de moins de trois mois.

Crépuscule civil (evening civil twilight)

En tenant compte des méridiens de référence des fuseaux horaires, période de la journée qui commence au coucher du soleil et se termine quand le centre du disque solaire est à 6° au-dessous de l'horizon. L'heure est définie par l'Institut des étalons nationaux de mesure du Conseil national de recherches du Canada.

Critères de sélection des NOTAM (NOTAM selection criteria) (NSC)

Critères servant à l'attribution des codes Q. Les critères définis fournissent une association par sujet des NOTAM avec les qualificateurs « trafic », « sujet » et « portée ».

Début de la validité (start of validity)

Date et heure auxquelles le message NOTAM est publié ou émis.

Début de l'activité (start of activity)

Groupe date-heure de dix chiffres indiquant la date et l'heure d'entrée en vigueur du NOTAM.

Distances déclarées (declared distances)

Distances que l'exploitant d'aéroport déclare utilisables pour le roulement de l'aéronef au décollage, le décollage, l'accélération-arrêt et l'atterrissage. Les distances sont classées de la manière suivante :

- **Distance d'atterrissage utilisable (landing distance available) (LDA) :** Longueur de piste déclarée comme étant utilisable et se prêtant à la course au sol pour l'atterrissage d'un aéronef.
- **Distance de décollage utilisable (Take-off distance available) (TODA) :** Longueur de roulement utilisable au décollage, augmentée de la longueur du prolongement dégagé utilisable (lorsqu'il y a un prolongement dégagé).
- **Distance de roulement utilisable au décollage (take-off run available) (TORA) :** Longueur de piste déclarée comme étant utilisable et adéquate pour le roulement au sol d'un aéronef au décollage.
- **Distance utilisable pour l'accélération-arrêt (accelerate-stop distance available) (ASDA) :** Longueur de roulement utilisable au décollage, augmentée de la longueur de prolongement d'arrêt utilisable (lorsqu'il y a un prolongement d'arrêt).

EAD

Base de données AIS européenne.

EST

Suffixe ajouté au groupe date-heure à dix chiffres de la case C) pour les NOTAM avec la date et l'heure estimées pour fin de validité.

NAV CANADA Proprietary / Propriété exclusive

État du NOTAM (NOTAM Condition)

Définie par les quatrième et cinquième lettres du code Q, qui décrivent le statut signalé du sujet du NOTAM (deuxième et troisième lettres du code Q).

Fin de validité (case C d'un NOTAM) (End of validity [NOTAM Item C])

Groupe date-heure à dix chiffres à partir duquel le NOTAM cesse d'être en vigueur et valide.

Importance opérationnelle (Operational significance)

Renseignements essentiels à l'exécution sûre et efficace d'un vol.

Jour (day or daylight)

Période qui se situe entre le début de l'aube civile (matin) et la fin du crépuscule civil (soir).

Ligne de qualificateurs (élément Q du NOTAM) (Qualifier line [NOTAM item Q])

Cette case est divisée en huit champs séparés par des barres obliques. Elle contient les qualificateurs nécessaires pour faciliter la récupération de données.

Liste récapitulative des NOTAM (checklist)

NOTAM publié régulièrement pour chaque série NOTAM incluant la liste des numéros NOTAM valides, regroupés par année, pour cette série.

Logiciel de source responsable (Accountable Source Software)

Point d'entrée pour soumissions de données sur le Web par les sources responsables. Les logiciels de source responsable constituent un ensemble d'applications Web accessibles en ligne. Le NES est un exemple de logiciel de source responsable doté de règles de gestion électroniques réduisant les risques d'erreurs et le travail administratif associé à la soumission de NOTAM.

Long terme/longue durée (Long term/Long duration)

Dans le contexte des NOTAM, « long terme » ou « longue durée » indique une période de trois mois ou plus.

Message AIS (AIS Message)

Message AFS (AFTN) composé suivant les règles de l'annexe 10 de l'OACI, comprenant au maximum 1800 caractères, et contenant un seul NOTAM ou NOTAM RSC ou un message de service non formaté inhérent aux demandes courantes échangées entre NOF, auteurs et clients.

NOF

Un Bureau NOTAM

NOTAM

Avis diffusé par télécommunication et donnant, sur l'établissement, l'état ou la modification d'une installation, d'un service, d'une procédure aéronautique ou d'un danger pour la navigation aérienne, des renseignements qu'il est essentiel de communiquer à temps au personnel chargé des opérations aériennes. Dans le présent manuel, « NOTAM » désigne un message diffusé par AFTN.

NOTAM à parties multiples (Multi-Part NOTAM)

NOTAM qui excède la longueur de message AFTN-SFA (normalement 1800 caractères) et qui par conséquent requiert plus d'un message.

NOTAM actif (active NOTAM)

NOTAM qui est actif entre les dates et heures énoncées aux cases B) et C) sous réserve de l'horaire apparaissant à la case D).

NAV CANADA Proprietary / Propriété exclusive

NOTAM annulé (cancelled NOTAM)

NOTAM qui a été annulé par un autre NOTAM avant que la date et l'heure à la case C) aient été atteintes.

NOTAM d'origine (original NOTAM)

NOTAM tel que reçu par l'unité de traitement NOTAM.

NOTAM en vigueur (NOTAM in force)

Un NOTAM est en vigueur lorsqu'il a atteint la date et l'heure qui apparaissent à la case B) et qui n'a ni été annulé ou révisé, ni atteint la fin de sa validité indiquée à la case C).

NOTAM expiré (expired NOTAM)

NOTAM pour lequel la date et l'heure de la fin de validité à la case C) ont été atteintes.

NOTAM remplacé (replaced NOTAM)

NOTAM qui a été remplacé par un autre NOTAM avant que la date et l'heure à la case C) aient été atteintes.

NOTAM RSC (RSC NOTAM)

NOTAM dont le format spécial et le contenu servent à aviser les pilotes de conditions dangereuses dues à la présence de contaminant sur les pistes. Ils sont émis sous la série S, A ou B.

NOTAM valide (valid NOTAM)

NOTAM qui a été publié et qui n'a pas encore atteint la fin de sa validité, et n'a pas été annulé ou remplacé.

Nuit (Night)

Période qui se situe entre la fin du crépuscule civil et le début de l'aube civile.

Obstacle (obstacle)

Tout ou partie d'un objet fixe (temporaire ou permanent) ou mobile qui est situé sur une aire destinée à la circulation des aéronefs à la surface ou qui fait saillie au-dessus d'une surface définie destinée à protéger les aéronefs en vol.

Organisateur de spectacle aérien (airshow sponsor)

Personne ou organisme chargé de l'organisation et du déroulement d'un spectacle aérien.

Prolongement d'arrêt (Stopway)

Aire rectangulaire définie au sol à l'extrémité de la distance de roulement utilisable au décollage, aménagée de telle sorte qu'elle constitue une surface convenable sur laquelle un aéronef puisse s'arrêter lorsque le décollage est interrompu.

Prolongement dégagé (clearway)

Aire rectangulaire définie, au-dessus du sol ou de l'eau, sous le contrôle de l'exploitant d'aéroport et choisie de manière à constituer une aire convenable au-dessus de laquelle un avion peut exécuter une partie de la montée initiale jusqu'à une hauteur spécifiée.

Publication d'information aéronautique (Aeronautical Information Publication) (AIP)

Publication d'un État, ou éditée par décision d'un État, renfermant des informations aéronautiques de caractère durable et essentielles à la navigation aérienne.

Rayon (radius)

Distance en milles marins, exprimée par un nombre de trois chiffres, indiquée à la case Q) et qui, conjointement avec les coordonnées, définit un cercle qui englobe l'ensemble de la zone d'influence du NOTAM.

Référence géographique (geographical reference)

Le huitième champ de la case Q) du NOTAM qui contient un ensemble donné de coordonnées et un rayon. Il associe le NOTAM avec les coordonnées géographiques d'un point central et un rayon (avec une précision d'un mille marin) qui définit la sphère d'influence à laquelle le NOTAM correspond.

Réseau du service fixe des télécommunications aéronautiques (Aeronautical Fixed Telecommunication Network) (AFTN)

Réseau mondial de circuits fixes aéronautiques destiné, dans le cadre du service fixe aéronautique, à l'échange de messages ou de données numériques entre stations fixes aéronautiques ayant des caractéristiques de communication identiques ou compatibles.

Restriction de l'espace aérien (airspace restriction)

Tout changement aux limites, à la structure ou à la disponibilité d'un espace aérien.

Sans surveillance (unmonitored)

Sujet à des pannes imprévues.

Service fixe aéronautique « SFA » (Aeronautical Fixed Service « AFS »)

Service de télécommunications entre points fixes déterminés, prévu essentiellement pour la sécurité de la navigation aérienne et pour assurer la régularité, l'efficacité et l'économie d'exploitation des services aériens.

Services d'information aéronautique (Aeronautical Information Services) (AIS)

Service chargé de fournir, dans une zone de couverture définie, l'information ou les données aéronautiques nécessaires à la sécurité, à la régularité et à l'efficacité de la navigation aérienne.

Seuil (threshold)

Début de la partie de la piste déclarée utilisable pour l'atterrissage par l'exploitant d'aérodrome.

Seuil décalé (displaced threshold)

Seuil qui n'est pas situé à l'extrémité de la piste.

Source responsable (Accountable Source)

Personne chargée de fournir à NAV CANADA les renseignements concernant des éléments de données définis.

Sous-numéro NOTAM (NOTAM sub-number)

En ce qui concerne les NOTAM à parties multiples, un groupe de trois caractères placé immédiatement après l'année dans le numéro NOTAM et composé d'une lettre et d'un numéro à deux chiffres.

Sous-système de distribution des NOTAM (NOTAM Distribution Sub-System) (NDS)

Le sous-système de distribution des NOTAM (NDS) gère et traite les souscriptions aux NOTAM canadiens, et la distribution et les demandes de NOTAM canadiens.

Spécialiste NOTAM (NOTAM Specialist)

Membre du Bureau NOTAM international responsable d'évaluer, de valider et de modifier les renseignements contenus dans les NOTAM nationaux, et d'assurer la diffusion en temps opportun de ces NOTAM à l'échelle nationale et internationale, conformément aux procédures de NAV CANADA ainsi qu'aux normes et pratiques recommandées de l'OACI.

Spectacle aérien (airshow)

Présentation ou démonstration aérienne réalisée par un ou plusieurs aéronefs devant un rassemblement de personnes.

Sujet du NOTAM (NOTAM subject)

Défini par les deuxième et troisième lettres du code Q qui décrivent l'installation, le service ou le danger signalés.

Supplément d'AIP (AIP Supplement)

Pages spéciales où sont publiées des modifications temporaires de l'information contenue dans l'AIP.

Système de saisie des NOTAM (NOTAM Entry System) (NES)

Le Système de saisie des NOTAM (NES) est une application Web servant à l'entrée directe de NOTAM par une source responsable.

Traitement (processing)

Examen de NOTAM reçus en vue de vérifier la pertinence pour réception dans le système automatisé AIS; démarche de conversion, traduction, correction syntaxique, correction de données, édition et résumé si requis.

Traitement automatique (automatic processing)

Traitement de NOTAM sans intervention humaine.

Unité d'origine / auteur du NOTAM (originating unit / NOTAM originator)

Personne ou organisme chargé de communiquer les renseignements contenus dans un NOTAM.

Unité émettrice (issuing unit)

Aménagement ATS (en général une station d'information de vol internationale ou un centre d'information de vol) qui entre les données NOTAM par l'intermédiaire de l'AFTN.

Valeur par défaut (default value)

Valeur prédéterminée et convenue insérée dans les champs à remplir pour lesquels une valeur n'a pu être définie.

Appendice A – Régions NOTAM

Aux termes de l'annexe 15, il devrait y avoir une diffusion sélective des NOTAM afin d'éviter la diffusion de renseignements superflus. En outre, l'État sélectionne les NOTAM destinés à une diffusion internationale. À cette fin, des régions NOTAM ont été établies.

Région de l'Ouest

La région de l'Ouest comprend les FIR de Vancouver et d'Edmonton, et les séries NOTAM C, F, I, L, O et R.

Région du Centre

La région du Centre comprend les FIR de Winnipeg et de Toronto moins les trois emplacements qui offrent des services en français et en anglais : CNC9-Perth (Great War Mem Hosp) (Heli), CTA4-St-Bruno-de-Guigues et CSR8-La Sarre. Les séries NOTAM sont D, G, J, M, P et U.

Région de l'Est

La région de l'Est comprend les FIR de Montréal, de Moncton et de Gander plus les trois emplacements de la FIR de Toronto qui offrent des services en français et en anglais : CNC9-Perth (Great War Mem Hosp) (Heli), CTA4-St-Bruno-de-Guigues et CSR8-La Sarre. Les séries NOTAM sont E, H, K, N, Q et V.

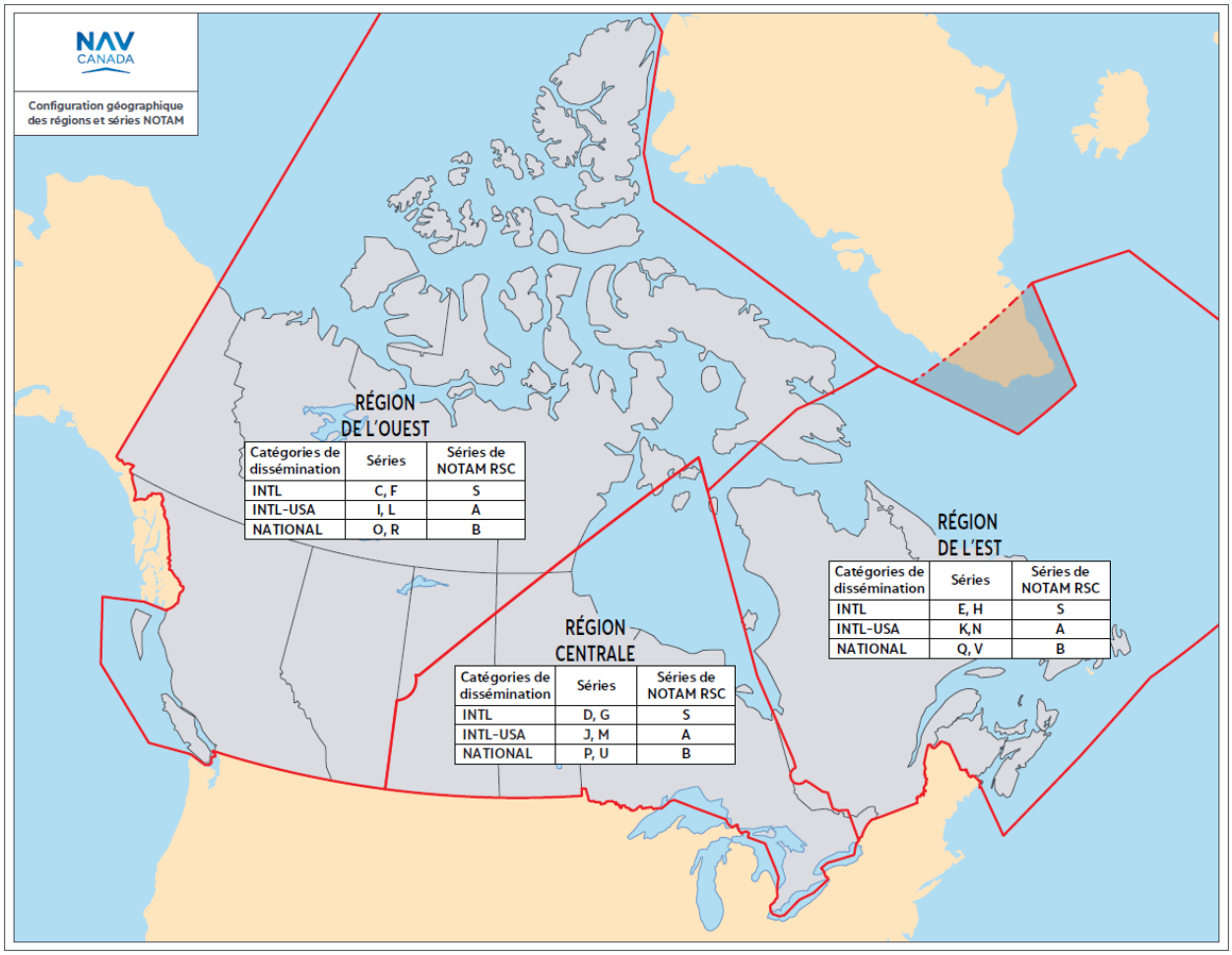


Figure 32 : Les trois régions NOTAM et les six séries NOTAM par région

Appendice B – Séries NOTAM

Dans les descriptions ci-dessous, les lettres majuscules entre parenthèses, par exemple (PZ), renvoient à la deuxième ou aux deuxième et troisième lettres (sujet) du code Q.

Catégorie internationale : diffusion aux personnes et organismes concernés internationaux, aux États-Unis et au Canada

Les **séries C, D et E** se rapportent aux dangers et aux pannes liés aux aérodromes identifiés par les personnes et organismes concernés internationaux, et comprennent le balisage lumineux (L); les aires de mouvement et d'atterrissage (M); les installations et services (F); les procédures de circulation aérienne aux aérodromes (P) (portée A ou AE); les systèmes d'atterrissage aux instruments (I); et les obstacles à la navigation aérienne (OB) dans un rayon de 5 NM des aérodromes de cette catégorie mais exclut les pannes de feu d'obstacle. La liste de ces aérodromes se trouve à l'article 3.1.3.4 de la partie GEN de l'*AIP Canada*.

Les **séries F, G et H** se rapportent aux NAVAID, aux espaces aériens et aux avertissements de navigation, lorsqu'une diffusion internationale est requise, et comprennent les installations de communication et de surveillance (C); les services GNSS (G); les installations et services de navigation en région terminale et en route (N); l'organisation de l'espace aérien (A); les services de la circulation aérienne (S); les procédures de circulation aérienne en route (P) (portée E); les procédures ADIZ (PZ); les avertissements de navigation – réglementation de l'espace aérien (R); les avertissements de navigation (W); et les groupes d'obstacles à la navigation aérienne (OB) (parcs éoliens, traverses de câbles, etc.) dont la zone d'influence entrecoupe le cercle de 5 NM de rayon de plus d'un aérodrome mais exclut les pannes de feu d'obstacle. La liste de ces NAVAID est espaces aériens de classe F se trouve à l'article 3.1.3.4 de la partie GEN de l'*AIP Canada*.

Catégorie internationale – États-Unis : diffusion aux États-Unis et au Canada

Les **séries I, J et K** se rapportent aux dangers et aux pannes liés aux aérodromes désignés pour distribution aux États-Unis et au Canada seulement et comprenant le balisage lumineux (L), les aires de mouvement et d'atterrissage (M), les installations et services (F), les procédures de circulation aérienne aux aérodromes (P) (portée A ou AE); les systèmes d'atterrissage aux instruments (I); et les obstacles à la navigation aérienne (OB) dans un rayon de 5 NM des aérodromes de cette catégorie mais exclut les pannes de feu d'obstacle. La liste de ces aérodromes se trouve à l'article 3.1.3.4 de la partie GEN de l'*AIP Canada*.

Les **séries L, M et N** concernent l'information se rapportant aux télécommunications, aux NAVAID, aux espaces aériens et aux avertissements de navigation pour diffusion au Canada et aux États-Unis seulement et comprennent les installations de communication et de surveillance (C); les systèmes d'atterrissage aux instruments (I); les services GNSS (G); les installations et services de navigation en région terminale et en route (N); l'organisation de l'espace aérien (A); les services de la circulation aérienne (S); les procédures de circulation aérienne en route (P) (portée E); les avertissements de navigation – réglementation de l'espace aérien (R); les avertissements (W) et les groupes d'obstacles à la navigation aérienne (OB) (parcs éoliens, traverses de câbles, etc.) dont la zone d'influence entrecoupe le cercle de 5NM de rayon de plus d'un aérodrome mais exclut les pannes de feu d'obstacle. La liste de ces NAVAID et espaces aériens de classe F se trouve à l'article 3.1.3.4 de la partie GEN de *l'AIP Canada*.

Catégorie nationale : diffusion au Canada seulement

Les **séries O, P et Q** se rapportent aux dangers et aux pannes liés aux aérodromes non énumérés dans les deux (2) catégories précédentes, et comprennent le balisage lumineux (L); les aires de mouvement et d'atterrissage (M); les installations et services (F); et les procédures de circulation aérienne (P) (portée A

ou AE); les systèmes d'atterrissage aux instruments (I) et les obstacles à la navigation aérienne (OB) dans un rayon de 5 NM des aérodromes de cette catégorie mais exclut les pannes de feu d'obstacle. La liste de ces aérodromes se trouve à l'article 3.1.3.4 de la partie GEN de l'*AIP Canada*.

Les **séries R, U et V** comprennent les obstacles à la navigation aérienne (grues, antennes, etc.) situés au-delà de 5 NM de tout aérodrome et toutes les pannes de feu d'obstacle.

Séries de NOTAM RSC

Série S – Pour les aérodromes identifiés par les intervenants internationaux. La liste de ces aérodromes se trouve à l'article 3.1.3.4 de la partie GEN de l'*AIP Canada*.

Série A – Pour les aérodromes identifiés pour une distribution aux États-Unis et au Canada seulement. La liste de ces aérodromes se trouve à l'article 3.1.3.4 de la partie GEN de l'*AIP Canada*.

Série B – Pour les aérodromes qui ne figurent pas dans les deux (2) catégories ci-dessus. La liste de ces aérodromes se trouve à l'article 3.1.3.4 de la partie GEN de l'*AIP Canada*.

Tableau 8 : Séries conformes aux régions NOTAM et aux catégories de diffusion

Région de l'Ouest		Région du Centre		Région de l'Est	
INTL	C, F	INTL	D, G	INTL	E, H
INTL et É.-U.	I, L	INTL et É.-U.	J, M	INTL et É.-U.	K, N
NATIONALE	O, R	NATIONALE	P, U	NATIONALE	Q, V

Tableau 9: Séries conformes aux catégories de diffusion et aux groupes de sujets

	Catégorie internationale						
SÉRIE	C	D	E	F	G	H	S
GROUPES DE SUJETS	AÉRODROMES Article 3.1.3.4, partie GEN, *AIP Canada*			NAVAID AVERTISSEMENTS LIÉS À L'ESPACE AÉRIEN COMMUNICATIONS Article 3.1.3.4, partie GEN, *AIP Canada*			RSC
Code Q - Sujet	F, I, L, M, OB, P			A, C, G, N, OB, R, S, W			FAXX
PORTÉE	A, AE			E, W, A, AE			A

	Catégorie internationale et États-Unis						
SÉRIE	I	J	K	L	M	N	A
GROUPES DE SUJETS	AÉRODROMES Article 3.1.3.4, partie GEN, *AIP Canada*			NAVAID AVERTISSEMENTS LIÉS À L'ESPACE AÉRIEN COMMUNICATIONS Article 3.1.3.4, partie GEN, *AIP Canada*			RSC
Code Q - Sujet	F, I, L, M, OB, P			A, C, G, N, OB, R, S, W			FAXX
PORTÉE	A, AE			E, W, A, AE			A

	Catégorie nationale						
SÉRIE	O	P	Q	R	U	V	B
GROUPES DE SUJETS	AÉRODROMES Article 3.1.3.4, partie GEN, *AIP Canada*			Obstacle au-delà de 5 NM de tout aérodrome et toute panne de feu d'obstacle			RSC
Code Q - Sujet	F, I, L, M, OB, P			OB, OL			FAXX
PORTÉE	A, AE			E, AE			A

Autres facteurs à prendre en compte pour la sélection des séries

Les **avertissements de navigation** ayant une zone d'influence entrecoupant le cercle de 25 NM du rayon d'un aérodrome dans la catégorie internationale ou ayant une limite supérieure au FL180 et au-dessus doivent être diffusés conformément à la catégorie « Internationale ». Les autres NOTAM d'avertissements de navigation doivent être diffusés conformément à la catégorie « Internationale et États-Unis ». Consulter l'appendice C, *Sélection de la catégorie de diffusion : espace aérien ou avertissement.*

NAV CANADA Proprietary / Propriété exclusive

Appendice C – Sélection de la catégorie de diffusion

Ces tableaux aident l'émetteur du NOTAM à sélectionner la catégorie de diffusion appropriée d'un NOTAM avec la portée E, AE ou W, selon le rayon d'influence et les limites verticales. Le tableau 10 représente les sujets pour lesquels la diffusion dans la catégorie internationale est prescrite, alors que le tableau 11 représente les sujets pour lesquels certains critères doivent être rencontrés pour la diffusion internationale.

Tableau 10- Sujets pour lesquels la diffusion internationale est obligatoire

SUJET	SUJET CODE-Q
FRÉQUENCE INTL POUR INSTALLATION AIR/SOL	QCA--
SURVEILLANCE DÉPENDANTE AUTOMATIQUE EN MODE DIFFUSION	QCB--
SURVEILLANCE DÉPENDANTE AUTOMATIQUE EN MODE CONTRAT	QCC--
COMMUNICATIONS CONTRÔLEUR-PILOTE PAR LIAISON DE DONNÉES	QCD--
SELCAL	QCL--
RADAR DE SURVEILLANCE DE ROUTE	QCE--
RADAR SECONDAIRE DE SURVEILLANCE	QCS--
ADIZ	QAD--
FIR	QAF--
RÉGION DE CONTRÔLE OCÉANIQUE	QAO--
ACC	QSC--
FIC	QSE--
CENTRE DE CONTRÔLE RÉGIONAL OCÉANIQUE	QSO--
TRAITEMENT ET DÉPÔT DES PLANS DE VOL, ET ÉVÉNEMENTS CONNEXES	QPL--
PROCÉDURE ADIZ	QPZ--
SURVOL DE …(PRÉCISER) ESCAT	QRO--
SERVICE D`INFORMATION DE VOL GANDER	QSS--
MATIÈRES RADIOACTIVES OU PRODUITS CHIMIQUES TOXIQUES	QWR--
ACTIVITÉ VOLCANIQUE IMPORTANTE	QWW--
AVERTISSEMENTS DE NAVIGATION AU-DESSUS DES EAUX INTERNATIONALES	QW---

Tableau 11 : Sujets pour lesquels la diffusion doit être déterminée selon certains critères

SI	Installation air/sol (QCA--)	SI À OU AU-DESSUS DE FL180	**OU**	SI ENTRECOUPE LE RAYON DE 25NM D'UN AD DANS LA CATÉGORIE INTL	**ALORS**	INTL
	Radar de surveillance de région terminale (QCT--)					
	Avertissement de navigation (QW---)					
	organisation de l`espace aérien (QA---)					
	Réglementation de l`espace aérien (QR---)					
	Opérations GNSS de zone (QGW--)					
	Procédure en cas d`interruption des communications radio (QPR--)					
	Altitude ou niveau de transition (QPT--)					
	Utilisation de lumière à haute intensité (QXX--)					

Appendice D – Abréviations et sigles utilisés pour les NOTAM canadiens (décodage)

Lorsque le texte d'un NOTAM cite une publication, le texte cité peut utiliser les abréviations et sigles tirés de la publication de référence qui pourraient différer de la liste suivante. L'astérisque (*) désigne les abréviations canadiennes utilisées dans uniquement dans les NOTAM RSC.

ABN	Phare d'aérodrome
ABV	Au-dessus de
ACC	Centre de contrôle régional ou contrôle régional
ACFT	Aéronef
ACT	En service ou actif, ou activité
AD	Aérodrome
ADDN*	Additionnel
ADIZ	Zone d'identification de défense aérienne
ADJ	Aux abords ou dans le voisinage
ADS-B	Surveillance dépendante automatique en mode diffusion
ADS-C	Surveillance dépendante automatique en mode contrat
ADZ	Rendez compte
AFT	Après... (heure ou lieu)
AGL	Au-dessus du niveau du sol
AIC	Circulaire d'information aéronautique
AIP	Publication d'information aéronautique
ALS	Système lumineux d'approche
ALT	Altitude
AMDT	Amendement (amendement AIP)
AMSL	Au-dessus du niveau moyen de la mer
AP	Aéroport
APAPI	Indicateur de trajectoire d'approche de précision simplifié
APCH	Approche
APN	Aire de trafic
APR	Avril
APRX	Approximativement
ARR	Arrivez ou arrivée
AS	Autorisation spéciale/approbation spécifique
ASDA	Distance utilisable pour l'accélération-arrêt
ATC	Contrôle de la circulation aérienne (en général)
ATFM	Gestion du débit de la circulation aérienne
ATIS	Service automatique d'information de région terminale
ATS	Services de la circulation aérienne

AUG	Août
AUTH	Autorisé ou autorisation
AVBL	Disponible ou disponibilité
AVGAS	Carburant d'aviation
AWY	Voie aérienne
AZM	Azimut
BCN	Phare (feu aéronautique à la surface)
BCST	Émission
BFR	Avant
BLDG	Bâtiment
BLW	Au-dessous de…
BRKG	Freinage
BTN	Entre
C	Centre (précédé du numéro d'identification de piste afin d'identifier une piste parallèle)
C	Degrés Celsius (centigrades)
CAT	Catégorie
CH	Canal
CHEM	Produit chimique ou agent de contrôle de la glace
CL	Axe ou ligne axiale
CLR	Autorise ou autorisé jusqu'à ou autorisation…
CLSD	Fermez ou fermé ou ferme
CNL	Annulé (utilisé pour les NOTAMC)
COM	Communications
COND	Condition
CONST	Construction ou construit
CPDLC	Communications contrôleur-pilote par liaison de données
CRFI*	Coefficient canadien de frottement sur piste
CTA	Région de contrôle
CTC	Contactez
CTL	Contrôle
CUST	Douanes
CYA	Espace aérien canadien de classe F, zone de service consultatif
CYD	Espace aérien canadien de classe F, zone dangereuse
CYR	Espace aérien canadien de classe F, zone réglementée
DA	Altitude de décision
DEC	Décembre
DEG	Degrés
DEP	Partez ou départ
DEST	Destination
DH	Hauteur de décision
DIST	Distance
DLA	Retard ou retardé
DME	Dispositif de mesure de distance
DOM	Intérieur

NAV CANADA Proprietary / Propriété exclusive

DRG	Durant
DTHR	Seuil de piste décalé
E	Est ou longitude est
EMERG	Urgence
ENE	Est-nord-est
ENR	En route
EQPT	Équipement
ESE	Est-sud-est
EST	Estimation (à la suite d'un groupe date-heure)
ETA	Heure d'arrivée prévue, ou arrivée prévue
ETD	Heure de départ prévue, ou départ prévu
EXC	Excepté
EXER	Exercice, exerçant ou exercer
EXP	Attendez-vous à ou attendu ou s'attendant à
FAC	Installations
FAF	Repère d'approche finale
FATO	Aire d'approche finale et de décollage
FAX	Transmission en facsimilé
FCST	Prévision, prévu
FEB	Février
FIC	Centre d'information de vol
FIR	Région d'information de vol
FL	Niveau de vol
FLR	Fusées éclairantes
FLT	Vol
FLW	Suit ou suivant
FM	De
FMS	Système de gestion de vol
FPM	Pieds par minute
FREQ	Fréquence
FRI	Vendredi
FSS	Station d'information de vol
FT	Pied(s) (unité de mesure)
GLD	Planeur
GND	Au sol
GNSS	Système mondial de navigation par satellite
GP	Alignement de descente
GPS	Système de positionnement mondial
GRF*	Format mondial de notification
GRVL	Gravier
H24	Service permanent de jour et de nuit
HAPI	Indicateur de trajectoire d'approche pour hélicoptère
HBN	Phare de danger
HDG	Cap

NAV CANADA Proprietary / Propriété exclusive

HEL	Hélicoptère
HELI	Héliport (à la suite du nom d'un héliport dans le texte d'un NOTAM pour un héliport avec un indicateur d'emplacement alphanumérique)
HGT	Hauteur ou hauteur au-dessus de
HOL	Jour férié
HR	Heure(s)
HYDRO	Hydroaérodrome (à la suite du nom d'un aérodrome dans le texte d'un NOTAM français pour un hydroaérodrome avec un indicateur d'emplacement alphanumérique)
IAF	Repère d'approche initiale
ID	Identifiez, identification
IDENT	Identification
IFR	Règles de vol aux instruments
ILS	Système d'atterrissage aux instruments
IMC	Conditions météorologiques de vol aux instruments
INFO	Information
IN*	Pouce(s) (unité de mesure)
INSTR	Instrument
INT	Intersection
INTL	International
INTST	Intensité
JAN	Janvier
JUL	Juillet
JUN	Juin
KG	Kilogrammes
KT	Nœuds
L	Gauche (précédé du numéro d'identification de piste afin d'identifier une piste parallèle)
LDA	Distance utilisable à l'atterrissage
LDG	Atterrissage
LGT	Feu, balisage lumineux ou éclairage
LGTD	Avec balisage lumineux, éclairé
LNAV	Navigation latérale
LOC	Radiophare d'alignement de piste
LP	Performance d'alignement de piste
LPV	Performance d'alignement de piste avec guidage vertical
LTD	Limité
LVL	Niveau
MAG	Magnétique
MAINT	Entretien
MAR	Mars
MAX	Maximum
MDA	Altitude minimale de descente
MEA	Altitude minimale en route
MEDEVAC	Vol d'évacuation médicale
MEHT	Hauteur minimale de l'œil du pilote au-dessus du seuil (dans le cas des indicateurs visuels de pente d'approche)

NAV CANADA Proprietary / Propriété exclusive

MET	Météorologie ou météorologique
METAR	Message d'observation météorologique régulière d'aérodrome
MIL	Militaire
MIN	Minutes
MNPS	Spécifications de performances minimales de navigation
MOA	Zone d'opération militaire
MOC	Marge minimale (prescrite) de franchissement d'obstacles
MOCA	Altitude minimale de franchissement d'obstacle
MON	Lundi
MSA	Altitude minimale de secteur
MSG	Message
N	Nord ou latitude nord
NAT	Atlantique Nord
NAV	Navigation
NAVAID	Aide à la navigation
NDB	Radiophare non directionnel
NE	Nord-est
NGT	Nuit
NM	Milles marins
NNE	Nord-nord-est
NNW	Nord-nord-ouest
NOV	Novembre
NPA	Approche de non-précision
NR*	Non signalé
NW	Nord-ouest
OBS	Observer, observé ou observation
OBST	Obstacle ou obstruction
OCA	Région de contrôle océanique
OCT	Octobre
OPN	Ouvrir ou ouverture ou ouvert
OPR	Exploitant ou exploiter ou en fonctionnement ou en vigueur ou en exploitation
OPS	Exploitation ou vols
PAPI	Indicateur de trajectoire d'approche de précision
PAR	Radar d'approche de précision
PCT	Pour cent
PERM	Permanent
PN	Préavis exigé
PPR	Autorisation préalable nécessaire
PRKG	Stationnement
PROC	Procédure
PSR	Radar primaire de surveillance
PWR	Puissance
QUAD	Quadrant
R	Droite (précédé du numéro d'identification de piste afin d'identifier une piste parallèle)

RAG	Dispositif d'arrêt de piste
RAIM	Contrôle autonome de l'intégrité par le récepteur
RCL	Axe de piste
RCL	Message vocal ou par liaison de données transmis par ACARS servant à communiquer une ETA à l'OEP, le niveau de vol demandé et le nombre de Mach. (Pour des fins de contrôle océanique (NAT) seulement)
RCLL	Feu(x) d'axe de piste
RDL	Radiale
RDO	Radio
REC	Récepteur ou réception
REDL	Feu(x) de bord de piste
REF	Référence à… ou référez-vous à…
RENL	Feu(x) d'extrémité de piste
RMK	Remarque
RNAV	Navigation de surface
RNP	Performances de navigation obligatoire
RSC*	État de la surface de la piste
RSR	Radar de surveillance en route
RTE	Itinéraire
RTHL	Feu(x) de seuil de piste
RTZL	Feu(x) de zone de toucher des roues
RVR	Portée visuelle de piste
RVSM	Minimum de séparation verticale réduit (1000 pieds entre le FL290 et le FL410)
RWY	Piste
RWYCC*	Code d'état de piste
S	Sud ou latitude sud
SAR	Recherches et sauvetage
SAT	Samedi
SDBY	Attendez
SE	Sud-est
SEP	Septembre
SFC	Surface
SID	Départ normalisé aux instruments
SKED	Horaire ou régulier, ou à heures fixes
SR	Lever du soleil
SS	Coucher du soleil
SSE	Sud-sud-est
SSR	Radar secondaire de surveillance
SSW	Sud-sud-ouest
STAR	Arrivée normalisée aux instruments
SUN	Dimanche
SUP	Supplément (supplément d'AIP)
SVC	Message de service ou service
SVCBL	Utilisable
SW	Sud-ouest

TACAN	Système de navigation aérienne tactique
TAF	Prévision d'aérodrome
TALPA*	Évaluation de la performance au décollage et à l'atterrissage
TAR	Radar de surveillance de région terminale
TCH	Hauteur de franchissement du seuil
TDZ	Zone de toucher des roues
TEL	Téléphone
TEMPO	Temporaire ou temporairement
TFC	Circulation ou trafic
THR	Seuil
THRU	Par, à travers
THU	Jeudi
TKOF	Décollage
TLOF	Aire de prise de contact et d'envol
TODA	Distance utilisable au décollage
TORA	Distance de roulement utilisable au décollage
TRANS	Émet ou émetteur
TUE	Mardi
TWR	Tour de contrôle d'aérodrome ou contrôle d'aérodrome
TWY	Voie de circulation
UDF	Station radiogoniométrique ultra-haute fréquence
UNL	Illimité
UNREL	Peu fiable
U/S	Hors service
VAR	Déclinaison magnétique
VASIS	Indicateur visuel de pente d'approche
VCY	Abords ou voisinage
VDF	Station radiogoniométrique très haute fréquence
VFR	Règles de vol à vue
VIS	Visibilité
VMC	Conditions météorologiques de vol à vue
VNAV	Navigation verticale
VOR	Radiophare omnidirectionnel très haute fréquence
VORTAC	Combinaison VOR et TACAN
W	Ouest ou longitude ouest
WAAS	Système de renforcement à couverture étendue
WATER	Hydroaérodrome (à la suite du nom d'un aérodrome dans le texte d'un NOTAM anglais pour un hydroaérodrome avec un indicateur d'emplacement alphanumérique)
WDI	Indicateur de direction du vent
WED	Mercredi
WEF	Prend effet à partir de
WIP	Travaux en cours
WNW	Ouest-nord-ouest
WSW	Ouest-sud-ouest
WX	Temps (conditions météorologiques)

NAV CANADA Proprietary / Propriété exclusive

Z	Temps universel coordonné

Appendice E – Abréviations et sigles utilisés dans les NOTAM canadiens (encodage)

Lorsque le texte d'un NOTAM cite une publication, le texte cité peut utiliser les abréviations et sigles tirés de la publication de référence qui pourraient différer de la liste suivante. L'astérisque (*) désigne les abréviations canadiennes qui ne sont utilisées que dans les NOTAM RSC.

Additionnel ..... ADDN*
Aérodrome ..... AD
Aéronef ..... ACFT
Aéroport ..... AP
Aide à la navigation ..... NAVAID
Aire d'approche finale et de décollage ..... FATO
Aire de prise de contact et d'envol ..... TLOF
Aire de trafic ..... APN
Alignement de descente ..... GP
Altitude de décision ..... DA
Altitude minimale en route ..... MEA
Altitude minimale de descente ..... MDA
Altitude minimale de franchissement d'obstacle ..... MOCA
Altitude minimale de secteur ..... MSA
Altitude ..... ALT
Amendement (amendement AIP) ..... AMDT
Annulé (utilisé pour les NOTAMC) ..... CNL
Août ..... AUG
Approche de non-précision ..... NPA
Approche ..... APCH
Approximativement ..... APRX
Après (une heure ou un lieu) ..... AFT
Arrivée normalisée aux instruments ..... STAR
Arrivez ou arrivée ..... ARR
Atlantique Nord ..... NAT
Attendez ..... SDBY
Attendez-vous à ou attendu ou s'attendant à ..... EXP
Atterrissage ..... LDG
Au sol ..... GND
Au-dessous de ..... BLW
Au-dessus de ..... ABV
Au-dessus du niveau du sol ..... AGL
Au-dessus du niveau moyen de la mer ..... AMSL

NAV CANADA Proprietary / Propriété exclusive

Autorisation préalable nécessaire ..... PPR
Autorisation spéciale/approbation spécifique..... AS
Autorisé ou autorisation ..... AUTH
Autorise ou autorisé jusqu'à ou autorisation ..... CLR
Aux abords ou dans le voisinage ..... ADJ
Aux abords ou dans le voisinage ..... VCY
Avant ..... BFR
Avec balisage lumineux, éclairé ..... LGTD
Avril ..... APR
Axe de piste ..... RCL
Axe ou ligne axiale CL
Azimut ..... AZM
Bâtiment ..... BLDG
Canal ..... CH
Cap ..... HDG
Carburant d'aviation ..... AVGAS
Catégorie ..... CAT
Centre (précédé du numéro d'identification de piste afin d'identifier une piste parallèle) C
Centre d'information de vol ..... FIC
Centre de contrôle régional ou contrôle régional ..... ACC
Circulaire d'information aéronautique ..... AIC
Circulation ou trafic ..... TFC
Code d'état de piste ..... RWYCC*
Coefficient canadien de frottement sur piste ..... CRFI*
Combinaison VOR et TACAN ..... VORTAC
Communications contrôleur-pilote par liaison de données ..... CPDLC
Condition(s) ..... COND
Conditions météorologiques de vol à vue ..... VMC
Conditions météorologiques de vol aux instruments ..... IMC
Construction ou construit ..... CONST
Contactez ..... CTC
Contrôle autonome de l'intégrité par le récepteur ..... RAIM
Contrôle de la circulation aérienne (en général) ..... ATC
Contrôle ..... CTL
Coucher du soleil ..... SS
De ..... FM
Décembre ..... DEC
Déclinaison magnétique ..... VAR
Décollage ..... TKOF
Degrés Celsius (centigrades) C
Degrés ..... DEG
Départ normalisé aux instruments ..... SID
Destination ..... DEST
Dimanche ..... SUN

NAV CANADA Proprietary / Propriété exclusive

Disponible ou disponibilité ..... AVBL
Dispositif d'arrêt de piste ..... RAG
Dispositif de mesure de distance ..... DME
Distance de roulement utilisable au décollage ..... TORA
Distance utilisable à l'atterrissage ..... LDA
Distance utilisable au décollage ..... TODA
Distance utilisable pour l'accélération-arrêt ..... ASDA
Distance ..... DIST
Douane ..... CUST
Droite (précédé du numéro d'identification de piste afin d'identifier une piste parallèle) ..... R
Durant ..... DRG
Émet ou émetteur ..... TRANS
Émission ..... BCST
En route ..... ENR
En service ou actif, ou activité ..... ACT
Entre ..... BTN
Entretien ..... MAINT
Équipement ..... EQPT
Espace aérien canadien de classe F, zone dangereuse ..... CYD
Espace aérien canadien de classe F, zone de service consultatif ..... CYA
Espace aérien canadien de classe F, zone réglementée ..... CYR
Est ou longitude est ..... E
Estimation (à la suite d'un groupe date-heure) ..... EST
Est-nord-est ..... ENE
Est-sud-est ..... ESE
État de la surface de la piste ..... RSC*
Évaluation de la performance au décollage et à l'atterrissage ..... TALPA*
Excepté ..... EXC
Exercice, exerçant ou exercer ..... EXER
Exploitant ou exploiter ou en fonctionnement ou en vigueur ou en exploitation ..... OPR
Exploitation ou vols ..... OPS
Fermez ou fermé ou ferme ..... CLSD
Feu(x) d'axe de piste ..... RCLL
Feu(x) d'extrémité de piste ..... RENL
Feu(x) de bord de piste ..... REDL
Feu(x) de seuil de piste ..... RTHL
Feu(x) de zone de toucher des roues ..... RTZL
Feu, balisage lumineux ou éclairage ..... LGT
Février ..... FEB
Format de compte rendu mondial ..... GRF*
Freinage ..... BRKG
Fréquence ..... FREQ
Fusées éclairantes ..... FLR
Gauche (précédé du numéro d'identification de piste afin d'identifier une piste parallèle) L

NAV CANADA Proprietary / Propriété exclusive

Gestion des courants de circulation aérienne ..... ATFM
Gravier…… ..... GRVL
Hauteur de décision ..... DH
Hauteur de franchissement du seuil ..... TCH
Hauteur minimale de l'œil du pilote au-dessus du seuil (dans le cas des indicateurs visuels de pente d'approche) ..... MEHT
Hauteur ou hauteur au-dessus de ..... HGT
Hélicoptère ..... HEL
Héliport ..... HELI
Heure d'arrivée prévue ..... ETA
Heure de départ prévue ou départ prévu ..... ETD
Heure(s) ..... HR
Horaire ou régulier, ou à heures fixes ..... SKED
Hors service ..... U/S
Hydroaérodrome (à la suite du nom d'un aérodrome dans le texte d'un NOTAM pour un hydroaérodrome avec un indicateur d'emplacement alphanumérique) ..... WATER
Identifiez ..... ID
Identification ..... IDENT
Illimité ..... UNL
Indicateur de direction du vent ..... WDI
Indicateur de trajectoire d'approche de précision simplifié ..... APAPI
Indicateur de trajectoire d'approche de précision ..... PAPI
Indicateur de trajectoire d'approche pour hélicoptère ..... HAPI
Indicateur visuel de pente d'approche ..... VASIS
Information ..... INFO
Installations et services ..... FAC
Instrument ..... INSTR
Intensité ..... INTST
Intérieur ..... DOM
International ..... INTL
Intersection ..... INT
Itinéraire ..... RTE
Janvier ..... JAN
Jeudi ..... THU
Jour férié ..... HOL
Juillet ..... JUL
Juin ..... JUN
Kilogrammes ..... KG
Lever du soleil ..... SR
Limité ..... LTD
Lundi ..... MON
Magnétique ..... MAG
Mardi ..... TUE
Marge minimale (prescrite) de franchissement d'obstacles ..... MOC
Mars ..... MAR

NAV CANADA Proprietary / Propriété exclusive

Maximum ..... MAX
Mercredi ..... WED
Message d'observation météorologique régulière d'aérodrome ..... METAR
Message de service ou service ..... SVC
Message ..... MSG
Message vocal ou par liaison de données transmis par ACARS servant à communiquer une ETA à l'OEP, le niveau de vol demandé et le nombre de Mach. (Pour des fins de contrôle océanique (NAT) seulement) ..... RCL
Météorologie ou météorologique ..... MET
Militaire ..... MIL
Milles marins ..... NM
Minimum de séparation verticale réduit (1000 pieds entre le FL290 et le FL410) ..... RVSM
Minutes ..... MIN
Navigation de surface ..... …RNAV
Navigation latérale ..... LNAV
Navigation verticale ..... VNAV
Navigation ..... NAV
Niveau de vol ..... FL
Niveau LVL
Nœuds ..... KT
Non signalé ..... NR*
Nord ou latitude nord ..... N
Nord-est ..... NE
Nord-nord-est ..... NNE
Nord-nord-ouest ..... NNW
Nord-ouest ..... NW
Novembre ..... NOV
Nuit ..... NGT
Observer, observé ou observation ..... OBS
Obstacle ou obstruction ..... OBST
Octobre ..... OCT
Ouest ou longitude ouest ..... W
Ouest-nord-ouest ..... WNW
Ouest-sud-ouest ..... WSW
Ouvrir ou ouverture ou ouvert ..... OPN
Par, à travers ..... THRU
Partez ou départ ..... DEP
Performance d'alignement de piste ..... LP
Performance d'alignement de piste avec guidage vertical ..... LPV
Performances de navigation obligatoire ..... RNP
Permanent ..... PERM
Peu fiable ..... UNREL
Phare (feu aéronautique à la surface) ..... BCN
Phare d'aérodrome ..... ABN

NAV CANADA Proprietary / Propriété exclusive

Phare de danger ..... HBN
Pied(s) (unité de mesure)..... FT
Pieds par minute ..... FPM
Piste ..... RWY
Planeur ..... GLD
Portée visuelle de piste ..... RVR
Pouce(s) (unité de mesure)..... IN*
Pour cent ..... PCT
Préavis exigé ..... PN
Prend effet à partir de..... WEF
Prévision d'aérodrome ..... TAF
Prévision, prévu ..... FCST
Procédure ..... PROC
Produit chimique ou agent de contrôle de la glace ..... CHEM
Publication d'information aéronautique ..... AIP
Puissance ..... PWR
Quadrant ..... QUAD
Radar d'approche de précision ..... PAR
Radar de surveillance de région terminale ..... TAR
Radar de surveillance en route ..... RSR
Radar primaire de surveillance ..... PSR
Radar secondaire de surveillance ..... SSR
Radiale ..... RDL
Radio ..... RDO
Radiophare d'alignement de piste ..... LOC
Radiophare non directionnel ..... NDB
Radiophare omnidirectionnel très haute fréquence ..... VOR
Récepteur ou réception ..... REC
Recherches et sauvetage ..... SAR
Référence à… ou référez-vous à ..... REF
Région d'information de vol..... FIR
Région de contrôle océanique ..... OCA
Région de contrôle ..... CTA
Règles de vol à vue..... VFR
Règles de vol aux instruments ..... IFR
Remarque..... RMK
Rendez compte ..... ADZ
Repère d'approche finale ..... FAF
Repère d'approche initiale ..... IAF
Retard ou retardé ..... DLA
Samedi ..... SAT
Septembre ..... SEP
Service automatique d'information de région terminale..... ATIS
Service permanent de jour et de nuit H24

NAV CANADA Proprietary / Propriété exclusive

Services de la circulation aérienne ..... ATS
Seuil de piste décalé ..... DTHR
Seuil ..... THR
Spécifications de performances minimales de navigation ..... MNPS
Station d'information de vol ..... FSS
Station radiogoniométrique très haute fréquence ..... VDF
Station radiogoniométrique ultra-haute fréquence ..... UDF
Stationnement ..... PRKG
Sud ou latitude sud ..... S
Sud-est ..... SE
Sud-ouest ..... SW
Sud-sud-est ..... SSE
Sud-sud-ouest ..... SSW
Suit ou suivant ..... FLW
Supplément (supplément d'AIP) ..... SUP
Surface ..... SFC
Surveillance dépendante automatique en mode contrat ..... ADS-C
Surveillance dépendante automatique en mode diffusion ..... ADS-B
Système d'atterrissage aux instruments ..... ILS
Système de gestion de vol ..... FMS
Système de navigation aérienne tactique ..... TACAN
Système de renforcement à couverture étendue ..... WAAS
Système lumineux d'approche ..... ALS
Système mondial de localisation ..... GPS
Système mondial de navigation par satellite ..... GNSS
Télécommunications ..... COM
Téléphone ..... TEL
Temporaire ou temporairement ..... TEMPO
Temps (conditions météorologiques) ..... WX
Temps universel coordonné ..... Z
Tour de contrôle d'aérodrome ou contrôle d'aérodrome ..... TWR
Transmission en fac-similé ..... FAX
Travaux en cours ..... WIP
Urgence ..... EMERG
Utilisable ..... SVCBL
Vendredi ..... FRI
Visibilité ..... VIS
Voie aérienne ..... AWY
Voie de circulation ..... TWY
Vol d'évacuation médicale ..... MEDEVAC
Vol ..... FLT
Zone d'identification de défense aérienne ..... ADIZ
Zone d'opération militaire ..... MOA
Zone de toucher des roues ..... TDZ

NAV CANADA Proprietary / Propriété exclusive

Appendice F – Critères de sélection des NOTAM utilisés dans les NOTAM canadiens

Les NSC utilisés au Canada sont tirés du *Manuel des services d'information aéronautique* (Doc 8126 de l'OACI) et sont adaptés aux besoins opérationnels dans l'espace aérien du Canada.

Le code Q (code NOTAM) comprend cinq lettres au total, la première étant la lettre Q. Les deuxième et troisième lettres indiquent le sujet du NOTAM, les quatrième et cinquième lettres, l'état ou la condition concernant ce sujet. Pour les NOTAM en français, on doit utiliser les abréviations en anglais tel que requis.

L'association avec « Trafic », « Objet » et « Portée » est dérivée du sujet du NOTAM (combinaison des deuxième et troisième lettres) et tient compte des exigences mentionnées aux sections 4.4.6 à 4.4.8. Si le code Q est QXXXX, la libre association des qualificateurs « Trafic », « Objet » et « Portée » est possible. Certains scénarios sont élaborés en utilisant QXXXX.

Les groupes du code Q les plus couramment utilisés ainsi que leurs correspondances respectives avec les qualificateurs « Trafic », « Objet » et « Portée » sont présentés dans les tableaux ci-dessous. Les codes sont regroupés dans les catégories suivantes en fonction de la seconde lettre du code :

CATÉGORIE : L – BALISAGE LUMINEUX

CATÉGORIE : M – AIRE DE MOUVEMENT ET D'ATTERRISSAGE

CATÉGORIE : F – INSTALLATIONS ET SERVICES

CATÉGORIE : C – INSTALLATIONS DE COMMUNICATIONS ET DE SURVEILLANCE

CATÉGORIE : I – SYSTÈME D'ATTERRISSAGE AUX INSTRUMENTS ET HYPERFRÉQUENCES

CATÉGORIE : G – SERVICES GNSS

CATÉGORIE : N – INSTALLATIONS ET SERVICES DE NAVIGATION DE RÉGION TERMINALE ET DE ROUTE

CATÉGORIE : A – ORGANISATION DE L'ESPACE AÉRIEN

CATÉGORIE : S – SERVICES DE LA CIRCULATION AÉRIENNE

CATÉGORIE : P – PROCÉDURES DE CIRCULATION AÉRIENNE

CATÉGORIE : R – AVERTISSEMENTS DE NAVIGATION – RÉGLEMENTATION DE L'ESPACE AÉRIEN

CATÉGORIE : W – AVERTISSEMENTS DE NAVIGATION – AVERTISSEMENTS

CATÉGORIE : O – AUTRES RENSEIGNEMENTS

CATÉGORIE : K – LISTES RÉCAPITULATIVES

CATÉGORIE : X – SELON LE CAS

CATÉGORIE : L – BALISAGE LUMINEUX

DEUXIÈME ET TROISIÈME LETTRES – SIGNIFICATION CODE Feux d'approche (préciser la piste et le type) Code de balisage lumineux du CFS : AC, AD, AE, AF, AJ, AR, AW, AO*, AM*, AN*, AL*, AK*	**LA**	Portée : A					
		Trafic		Objet			
QUATRIÈME ET CINQUIÈME LETTRES – SIGNIFICATION	**CODE**	I	V	N	B	O	M
Les heures de service sont maintenant…. (préciser)	AH	x	x		x	x	
Disponible sur demande	AR	x	x		x	x	
Hors service	AS	x	x	x	x	x	
Suppression totale	AW	x	x		x	x	
Déclassé à… (préciser)	CG	x	x	x	x	x	
Installé	CS	x	x		x	x	
À l'essai, ne pas utiliser	CT	x	x	x	x	x	
Déclencheur	TT	x	x		x	x	
Langage clair	XX	Il convient de sélectionner les lettres de Trafic et d'Objet en tenant bien compte du contenu du NOTAM et de la combinaison de qualificateurs la plus couramment employée.					
A repris le service normal	AK	Les qualificateurs d'un NOTAMC devraient être les mêmes que le NOTAM original.					
Langage clair	XX						

** Si tout le système est touché*

DEUXIÈME ET TROISIÈME LETTRES – SIGNIFICATION CODE Phare d'aérodrome (ABN)	**LB**	Portée : A					
		Trafic		Objet			
QUATRIÈME ET CINQUIÈME LETTRES – SIGNIFICATION	**CODE**	I	V	N	B	O	M
Hors service	AS		x				x
Suppression totale	AW		x				x
Installé	CS		x				x
Déclencheur	TT		x		x	x	
Langage clair	XX	Il convient de sélectionner les lettres de Trafic et d'Objet en tenant bien compte du contenu du NOTAM et de la combinaison de qualificateurs la plus couramment employée.					
A repris le service normal	AK	Les qualificateurs d'un NOTAMC devraient être les mêmes que le NOTAM original.					
Langage clair	XX						

DEUXIÈME ET TROISIÈME LETTRES – SIGNIFICATION CODE Feu (feux) d'axe de piste (préciser la piste) Code de balisage lumineux du CFS : CL	**LC**	Portée : A					
		Trafic		Objet			
QUATRIÈME ET CINQUIÈME LETTRES – SIGNIFICATION	**CODE**	I	V	N	B	O	M
Hors service	AS	x			x	x	
Suppression totale	AW	x			x	x	
Installé	CS	x			x	x	
Déclencheur	TT	x			x	x	
Langage clair	XX	Il convient de sélectionner les lettres de Trafic et d'Objet en tenant bien compte du contenu du NOTAM et de la combinaison de qualificateurs la plus couramment employée.					
A repris le service normal	AK	Les qualificateurs d'un NOTAMC devraient être les mêmes que le NOTAM original.					
Langage clair	XX						

DEUXIÈME ET TROISIÈME LETTRES – SIGNIFICATION CODE Feux de bord de piste (REDL) (préciser la piste)*	**LE**	Portée : A					
		Trafic		Objet			
QUATRIÈME ET CINQUIÈME LETTRES – SIGNIFICATION	**CODE**	I	V	N	B	O	M
Hors service	AS	x	x		x	x	
Suppression totale	AW	x	x		x	x	
Installé	CS	x	x		x	x	
Déclencheur	TT	x	x		x	x	
Langage clair	XX	Il convient de sélectionner les lettres de Trafic et d'Objet en tenant bien compte du contenu du NOTAM et de la combinaison de qualificateurs la plus couramment employée.					
A repris le service normal	AK	Les qualificateurs d'un NOTAMC devraient être les mêmes que le NOTAM original.					
Langage clair	XX						

**Voir, dans les tableaux des NSC LH, LM et LL, si l'intensité des REDL est le sujet.*

DEUXIÈME ET TROISIÈME LETTRES – SIGNIFICATION CODE Feux à éclats séquentiels (préciser la piste) Codes de feux du CFS : SF, AO, AK, AL	**LF**	Portée : A					
		Trafic		Objet			
QUATRIÈME ET CINQUIÈME LETTRES – SIGNIFICATION	**CODE**	I	V	N	B	O	M
Hors service	AS	x			x	x	
Suppression totale	AW	x			x	x	
Installé	CS	x			x	x	
Déclencheur	TT	x			x	x	
Langage clair	XX	Il convient de sélectionner les lettres de Trafic et d'Objet en tenant bien compte du contenu du NOTAM et de la combinaison de qualificateurs la plus couramment employée.					
A repris le service normal	AK	Les qualificateurs d'un NOTAMC devraient être les mêmes que le NOTAM original.					
Langage clair	XX						

DEUXIÈME ET TROISIÈME LETTRES – SIGNIFICATION CODE Balisage lumineux d'aérodrome télécommandé (ARCAL)*	**LG**	Portée : A					
		Trafic		Objet			
QUATRIÈME ET CINQUIÈME LETTRES – SIGNIFICATION	**CODE**	I	V	N	B	O	M
Hors service	AS	x	x		x	x	
Suppression totale	AW	x	x		x	x	
Modifié	CH	x	x		x	x	
Installé	CS	x	x		x	x	
À l'essai, ne pas utiliser	CT	x	x		x	x	
Limité à... (préciser)	LT	x	x		x	x	
Déclencheur	TT	x	x		x	x	
Langage clair	XX	Il convient de sélectionner les lettres de Trafic et d'Objet en tenant bien compte du contenu du NOTAM et de la combinaison de qualificateurs la plus couramment employée.					
A repris le service normal	AK	Les qualificateurs d'un NOTAMC devraient être les mêmes que le NOTAM original.					
Langage clair	XX						

**Aussi connu sous le nom de balisage lumineux contrôlé par le pilote.*

DEUXIÈME ET TROISIÈME LETTRES – SIGNIFICATION CODE		Portée : A					
Feux de piste à haute intensité (préciser la piste)	**LH**	Trafic		Objet			
QUATRIÈME ET CINQUIÈME LETTRES – SIGNIFICATION	**CODE**	I	V	N	B	O	M
Hors service	AS	x			x	x	
Suppression totale	AW	x			x	x	
Installé	CS	x			x	x	
Déclencheur	TT	x			x	x	
Langage clair	XX	Il convient de sélectionner les lettres de Trafic et d'Objet en tenant bien compte du contenu du NOTAM et de la combinaison de qualificateurs la plus couramment employée.					
A repris le service normal	AK	Les qualificateurs d'un NOTAMC devraient être les mêmes que le NOTAM original.					
Langage clair	XX						

Si l'intensité des REDL est le sujet.

DEUXIÈME ET TROISIÈME LETTRES – SIGNIFICATION CODE		Portée : A					
Balisage lumineux d'identité d'extrémité de piste (LGT ID RWY) (préciser la piste). Code de feux du CFS : AS, AZ	**LI**	Trafic		Objet			
QUATRIÈME ET CINQUIÈME LETTRES – SIGNIFICATION	**CODE**	I	V	N	B	O	M
Hors service	AS	x	x		x	x	
Suppression totale	AW	x	x		x	x	
Installé	CS	x	X		x	x	
Déclencheur	TT	x	x		x	x	
Langage clair	XX	Il convient de sélectionner les lettres de Trafic et d'Objet en tenant bien compte du contenu du NOTAM et de la combinaison de qualificateurs la plus couramment employée.					
A repris le service normal	AK	Les qualificateurs d'un NOTAMC devraient être les mêmes que le NOTAM original.					
Langage clair	XX						

DEUXIÈME ET TROISIÈME LETTRES – SIGNIFICATION CODE Feux d'indicateur d'alignement de piste (préciser la piste) Codes du CFS : AM, AN, AL, AK	**LJ**	Portée : A					
		Trafic		Objet			
QUATRIÈME ET CINQUIÈME LETTRES – SIGNIFICATION	**CODE**	I	V	N	B	O	M
Hors service	AS	x	x		x	x	
Suppression totale	AW	x	x		x	x	
Installé	CS	x	X		x	x	
Déclencheur	TT	x	x		x	x	
Langage clair	XX	Il convient de sélectionner les lettres de Trafic et d'Objet en tenant bien compte du contenu du NOTAM et de la combinaison de qualificateurs la plus couramment employée.					
A repris le service normal	AK	Les qualificateurs d'un NOTAMC devraient être les mêmes que le NOTAM original.					
Langage clair	XX						

DEUXIÈME ET TROISIÈME LETTRES – SIGNIFICATION CODE Feux de piste à faible intensité (préciser la piste)	**LL**	Portée : A					
		Trafic		Objet			
QUATRIÈME ET CINQUIÈME LETTRES – SIGNIFICATION	**CODE**	I	V	N	B	O	M
Hors service	AS	x			x	x	
Suppression totale	AW	x			x	x	
Installé	CS	x			x	x	
Déclencheur	TT	x			x	x	
Langage clair	XX	Il convient de sélectionner les lettres de Trafic et d'Objet en tenant bien compte du contenu du NOTAM et de la combinaison de qualificateurs la plus couramment employée.					
A repris le service normal	AK	Les qualificateurs d'un NOTAMC devraient être les mêmes que le NOTAM original.					
Langage clair	XX						

Si l'intensité des REDL est le sujet.

DEUXIÈME ET TROISIÈME LETTRES – SIGNIFICATION CODE		Portée : A					
Feux de piste à intensité moyenne (préciser la piste)	**LM**	Trafic		Objet			
QUATRIÈME ET CINQUIÈME LETTRES – SIGNIFICATION	**CODE**	I	V	N	B	O	M
Hors service	AS	x			x	x	
Suppression totale	AW	x			x	x	
Installé	CS	x			x	x	
Déclencheur	TT	x			x	x	
Langage clair	XX	Il convient de sélectionner les lettres de Trafic et d'Objet en tenant bien compte du contenu du NOTAM et de la combinaison de qualificateurs la plus couramment employée.					
A repris le service normal	AK	Les qualificateurs d'un NOTAMC devraient être les mêmes que le NOTAM original.					
Langage clair	XX						

Si l'intensité des REDL est le sujet.

DEUXIÈME ET TROISIÈME LETTRES – SIGNIFICATION CODE		Portée : A					
Indicateur de trajectoire d'approche de précision (PAPI ou APAPI)	**LP**	Trafic		Objet			
QUATRIÈME ET CINQUIÈME LETTRES – SIGNIFICATION	**CODE**	I	V	N	B	O	M
Les heures de service sont maintenant... (préciser)	AH	x	x		x	x	
Disponible sur demande	AR	x	x		x	x	
Hors service	AS	x	x		x	x	
Suppression totale	AW	x	x		x	x	
Installé	CS	x	x		x	x	
À l'essai, ne pas utiliser	CT	x	x		x	x	
Déclencheur	TT	x	x		x	x	
Langage clair	XX	Il convient de sélectionner les lettres de Trafic et d'Objet en tenant bien compte du contenu du NOTAM et de la combinaison de qualificateurs la plus couramment employée.					
A repris le service normal	AK	Les qualificateurs d'un NOTAMC devraient être les mêmes que le NOTAM original.					
Langage clair	XX						

DEUXIÈME ET TROISIÈME LETTRES – SIGNIFICATION CODE		Portée : A					
Tous les feux de l'aire d'atterrissage	**LR**	Trafic		Objet			
QUATRIÈME ET CINQUIÈME LETTRES – SIGNIFICATION	**CODE**	I	V	N	B	O	M
Hors service	AS	x	x	x	x	x	
Installé	CS	x	x		x	x	
Déclencheur	TT	x	x		x	x	
Langage clair	XX	Il convient de sélectionner les lettres de Trafic et d'Objet en tenant bien compte du contenu du NOTAM et de la combinaison de qualificateurs la plus couramment employée.					
A repris le service normal	AK	Les qualificateurs d'un NOTAMC devraient être les mêmes que le NOTAM original.					
Langage clair	XX						

DEUXIÈME ET TROISIÈME LETTRES – SIGNIFICATION CODE		Portée : A					
Feux de prolongement d'arrêt (préciser la piste)	**LS**	Trafic		Objet			
QUATRIÈME ET CINQUIÈME LETTRES – SIGNIFICATION	**CODE**	I	V	N	B	O	M
Hors service	AS	x			x	x	
Suppression totale	AW	x			x	x	
Installé	CS	x			x	x	
Déclencheur	TT	x			x	x	
Langage clair	XX	Il convient de sélectionner les lettres de Trafic et d'Objet en tenant bien compte du contenu du NOTAM et de la combinaison de qualificateurs la plus couramment employée.					
A repris le service normal	AK	Les qualificateurs d'un NOTAMC devraient être les mêmes que le NOTAM original.					
Langage clair	XX						

DEUXIÈME ET TROISIÈME LETTRES – SIGNIFICATION CODE		Portée : A					
Feux de seuil (préciser la piste) Code de balisage lumineux du CFS : T – feux verts et E (dans « TE ») – feux rouges	**LT**	Trafic		Objet			
QUATRIÈME ET CINQUIÈME LETTRES – SIGNIFICATION	**CODE**	I	V	N	B	O	M
Hors service	AS	x	x		x	x	
Suppression totale	AW	x	x		x	x	
Installé	CS	x	x		x	x	
Déclencheur	TT	x	x		x	x	
Langage clair	XX	Il convient de sélectionner les lettres de Trafic et d'Objet en tenant bien compte du contenu du NOTAM et de la combinaison de qualificateurs la plus couramment employée.					
A repris le service normal	AK	Les qualificateurs d'un NOTAMC devraient être les mêmes que le NOTAM original.					
Langage clair	XX						

DEUXIÈME ET TROISIÈME LETTRES – SIGNIFICATION CODE		Portée : A					
Indicateur de trajectoire d'approche pour hélicoptère Code de feux du CFS : DR	**LU**	Trafic		Objet			
QUATRIÈME ET CINQUIÈME LETTRES – SIGNIFICATION	**CODE**	I	V	N	B	O	M
Les heures de service sont maintenant... (préciser)	AH	x	x		x	x	
Disponible sur demande	AR	x	x	x	x	x	
Hors service	AS	x	x	x	x	x	
Suppression totale	AW	x	x		x	x	
Installé	CS	x	x		x	x	
À l'essai, ne pas utiliser	CT	x	x	x	x	x	
Déclencheur	TT	x	x		x	x	
Langage clair	XX	Il convient de sélectionner les lettres de Trafic et d'Objet en tenant bien compte du contenu du NOTAM et de la combinaison de qualificateurs la plus couramment employée.					
A repris le service normal	AK	Les qualificateurs d'un NOTAMC devraient être les mêmes que le NOTAM original.					
Langage clair	XX						

DEUXIÈME ET TROISIÈME LETTRES – SIGNIFICATION CODE Indicateur visuel de pente d'approche (VASIS) (préciser le type et la piste)	**LV**	Portée : A					
		Trafic		Objet			
QUATRIÈME ET CINQUIÈME LETTRES – SIGNIFICATION	**CODE**	I	V	N	B	O	M
Les heures de service sont maintenant... (préciser)	AH	x	x		x	x	
Disponible sur demande	AR	x	x		x	x	
Hors service	AS	x	x		x	x	
Suppression totale	AW	x	x		x	x	
Installé	CS	x	x		x	x	
À l'essai, ne pas utiliser	CT	x	x		x	x	
Déclencheur	TT	x	x		x	x	
Langage clair	XX	Il convient de sélectionner les lettres de Trafic et d'Objet en tenant bien compte du contenu du NOTAM et de la combinaison de qualificateurs la plus couramment employée.					
A repris le service normal	AK	Les qualificateurs d'un NOTAMC devraient être les mêmes que le NOTAM original.					
Langage clair	XX						

DEUXIÈME ET TROISIÈME LETTRES – SIGNIFICATION CODE Balisage lumineux d'hélistation Codes de feux du CFS : RY, RF, RW, RR, LED	**LW**	Portée : A					
		Trafic		Objet			
QUATRIÈME ET CINQUIÈME LETTRES – SIGNIFICATION	**CODE**	I	V	N	B	O	M
Disponible sur demande	AR	x	x		x	x	
Hors service	AS	x	x		x	x	
Suppression totale	AW	x	x		x	x	
Installé	CS	x	x		x	x	
Déclencheur	TT	x	x		x	x	
Langage clair	XX	Il convient de sélectionner les lettres de Trafic et d'Objet en tenant bien compte du contenu du NOTAM et de la combinaison de qualificateurs la plus couramment employée.					
A repris le service normal	AK	Les qualificateurs d'un NOTAMC devraient être les mêmes que le NOTAM original.					
Langage clair	XX						

DEUXIÈME ET TROISIÈME LETTRES – SIGNIFICATION CODE Feux d'axe de voie de circulation (préciser la voie de circulation), axe de la voie de sortie rapide et RETIL	LX	Portée : A					
		Trafic		Objet			
QUATRIÈME ET CINQUIÈME LETTRES – SIGNIFICATION	**CODE**	I	V	N	B	O	M
Hors service	AS	x	x				x
Suppression totale	AW	x	x				x
Installé	CS	x	x				x
Déclencheur	TT	x	x		x	x	
Langage clair	XX	Il convient de sélectionner les lettres de Trafic et d'Objet en tenant bien compte du contenu du NOTAM et de la combinaison de qualificateurs la plus couramment employée.					
A repris le service normal	AK	Les qualificateurs d'un NOTAMC devraient être les mêmes que le NOTAM original.					
Langage clair	XX						

DEUXIÈME ET TROISIÈME LETTRES – SIGNIFICATION CODE Feux de bord de voie de circulation (préciser la voie de circulation)	LY	Portée : A					
		Trafic		Objet			
QUATRIÈME ET CINQUIÈME LETTRES – SIGNIFICATION	**CODE**	I	V	N	B	O	M
Hors service	AS	x	x				x
Suppression totale	AW	x	x				x
Installé	CS	x	x				x
Déclencheur	TT	x	x		x	x	
Langage clair	XX	Il convient de sélectionner les lettres de Trafic et d'Objet en tenant bien compte du contenu du NOTAM et de la combinaison de qualificateurs la plus couramment employée.					
A repris le service normal	AK	Les qualificateurs d'un NOTAMC devraient être les mêmes que le NOTAM original.					
Langage clair	XX						

DEUXIÈME ET TROISIÈME LETTRES – SIGNIFICATION CODE		Portée : A					
Feux de zone de toucher des roues (préciser la piste) ou simple feu de zone de toucher des roues	**LZ**	Trafic		Objet			
QUATRIÈME ET CINQUIÈME LETTRES – SIGNIFICATION	**CODE**	I	V	N	B	O	M
Hors service	AS	x			x	x	
Suppression totale	AW	x			x	x	
Installé	CS	x			x	x	
Déclencheur	TT	x			x	x	
Langage clair	XX	Il convient de sélectionner les lettres de Trafic et d'Objet en tenant bien compte du contenu du NOTAM et de la combinaison de qualificateurs la plus couramment employée.					
A repris le service normal	AK	Les qualificateurs d'un NOTAMC devraient être les mêmes que le NOTAM original.					
Langage clair	XX						

CATÉGORIE : M – AIRE DE MOUVEMENT ET D'ATTERRISSAGE

DEUXIÈME ET TROISIÈME LETTRES – SIGNIFICATION CODE		Portée : A					
Prolongement dégagé (préciser la piste)	**MC**	Trafic		Objet			
QUATRIÈME ET CINQUIÈME LETTRES – SIGNIFICATION	**CODE**	I	V	N	B	O	M
Travaux en cours	HW	x					x
Déclencheur	TT	x			x	x	
Langage clair	XX	Il convient de sélectionner les lettres de Trafic et d'Objet en tenant bien compte du contenu du NOTAM et de la combinaison de qualificateurs la plus couramment employée.					
A repris le service normal	AK	Les qualificateurs d'un NOTAMC devraient être les mêmes que le NOTAM original.					
Travaux terminés	HV						
Langage clair	XX						

DEUXIÈME ET TROISIÈME LETTRES – SIGNIFICATION CODE		Portée : A					
Distances déclarées (préciser la piste); Fermeture partielle de piste, partie d'une piste non disponible, restriction pour décollage et atterrissage avec distances déclarées ou décalage du seuil (avec distances déclarées)	**MD**	Trafic		Objet			
QUATRIÈME ET CINQUIÈME LETTRES – SIGNIFICATION	**CODE**	I	V	N	B	O	M
Modifié	CH	x	x	x	x	x	
Déclencheur	TT	x	x		x	x	
Langage clair	XX	Il convient de sélectionner les lettres de Trafic et d'Objet en tenant bien compte du contenu du NOTAM et de la combinaison de qualificateurs la plus couramment employée.					
A repris le service normal	AK	Les qualificateurs d'un NOTAMC devraient être les mêmes que le NOTAM original.					
Langage clair	XX						

DEUXIÈME ET TROISIÈME LETTRES – SIGNIFICATION CODE		Portée : A					
Dispositif d'arrêt de piste (préciser la piste)	**MH**	Trafic		Objet			
QUATRIÈME ET CINQUIÈME LETTRES – SIGNIFICATION	**CODE**	I	V	N	B	O	M
Hors service	AS	x	x		x	x	
Suppression totale	AW	x	x	x	x	x	
Installé	CS	x	x		x	x	
Déclencheur	TT	x	x		x	x	
Langage clair	XX	Il convient de sélectionner les lettres de Trafic et d'Objet en tenant bien compte du contenu du NOTAM et de la combinaison de qualificateurs la plus couramment employée.					
A repris le service normal	AK	Les qualificateurs d'un NOTAMC devraient être les mêmes que le NOTAM original.					
Langage clair	XX						

DEUXIÈME ET TROISIÈME LETTRES – SIGNIFICATION CODE		Portée : A					
Aire de trafic	**MN**	Trafic		Objet			
QUATRIÈME ET CINQUIÈME LETTRES – SIGNIFICATION	**CODE**	I	V	N	B	O	M
Installé	CS	x	x		x		
Travaux en cours	HW	x	x		x	x	
Fermé	LC	x	x	x	x	x	
Hors service pour les aéronefs d'une masse supérieure à... (préciser)	LH	x	x	x	x	x	
Limité à... (préciser)	LT	x	x	x	x	x	
Déclencheur	TT	x	x		x	x	
Langage clair	XX	Il convient de sélectionner les lettres de Trafic et d'Objet en tenant bien compte du contenu du NOTAM et de la combinaison de qualificateurs la plus couramment employée.					
A repris le service normal	AK	Les qualificateurs d'un NOTAMC devraient être les mêmes que le NOTAM original.					
Travaux terminés	HV						
Langage clair	XX						

DEUXIÈME ET TROISIÈME LETTRES – SIGNIFICATION CODE		Portée : A					
Barre d'arrêt (préciser la voie de circulation)	**MO**	Trafic		Objet			
QUATRIÈME ET CINQUIÈME LETTRES – SIGNIFICATION	**CODE**	I	V	N	B	O	M
Suppression totale	AW	x	x		x	x	
Installé	CS	x	x		x	x	
Travaux en cours	HW	x	x		x	x	
Déclencheur	TT	x	x		x	x	
Langage clair	XX	Il convient de sélectionner les lettres de Trafic et d'Objet en tenant bien compte du contenu du NOTAM et de la combinaison de qualificateurs la plus couramment employée					
A repris le service normal	AK	Les qualificateurs d'un NOTAMC devraient être les mêmes que le NOTAM original.					
Travaux terminés	HV						
Langage clair	XX						

DEUXIÈME ET TROISIÈME LETTRES – SIGNIFICATION CODE		Portée : A					
Piste (préciser la piste)	**MR**	Trafic		Objet			
QUATRIÈME ET CINQUIÈME LETTRES – SIGNIFICATION	**CODE**	I	V	N	B	O	M
Disponible pour les opérations de jour	AD	x	x		x	x	
Les heures de service sont maintenant... (préciser)	AH	x	x		x	x	
Opérations militaires seulement	AM	x	x	x	x	x	
Disponible pour les opérations de nuit	AN	x	x		x	x	
Disponible, autorisation préalable requise	AP	x	x	x	x	x	
Disponible sur demande (AVBL PN)	AR	x	x	x	x	x	
Suppression totale	AW	x	x		x	x	
Réaligné	CL	x	x	x	x	x	
Déplacé	CM	x	x	x	x	x	
Installé	CS	x	x		x	x	
Travaux en cours	HW	x	x		x	x	
Réservé aux aéronefs qui y sont basés	LB	x	x	x	x	x	
Fermé*	LC	x	x	x	x	x	
Hors service pour les aéronefs d'une masse supérieure à... (préciser)	LH	x	x	x	x	x	
Fermé aux opérations IFR	LI	x		x	x	x	
Utilisable sur une longueur de... et une largeur de... (préciser) // réduction de la largeur d'une piste	LL	x	x	x	x	x	
Fermé à toutes les opérations de nuit	LN	x	x	x	x	x	
Limité à... (préciser)**	LT	x	x	x	x	x	
Fermé aux opérations VFR	LV		x	x	x	x	
Déclencheur	TT	x	x		x	x	
Langage clair, redésignation	XX	Il convient de sélectionner les lettres de Trafic et d'Objet en tenant bien compte du contenu du NOTAM et de la combinaison de qualificateurs la plus couramment employée					
A repris le service normal	AK	Les qualificateurs d'un NOTAMC devraient être les mêmes que le NOTAM original.					
Travaux terminés	HV						
Langage clair, redésignation	XX						

**Utiliser LC avec "CLSD EXC (MEDEVAC, etc.)", "CLSD AVBL COMME", "CLSD AVBL POUR", etc.*

*** Utiliser LT lorsque la piste n'est pas fermée, mais que la disponibilité est limitée*

DEUXIÈME ET TROISIÈME LETTRES – SIGNIFICATION CODE		Portée : A					
Prolongement d'arrêt (préciser la piste)	**MS**	Trafic		Objet			
QUATRIÈME ET CINQUIÈME LETTRES – SIGNIFICATION	**CODE**	I	V	N	B	O	M
Suppression totale	AW	x	x		x	x	
Installé	CS	x	x		x	x	
Travaux en cours	HW	x	x		x	x	
Fermé	LC	x	x		x	x	
Limité à... (préciser)	LT	x	x		x	x	
Déclencheur	TT	x	x		x	x	
Langage clair	XX	Il convient de sélectionner les lettres de Trafic et d'Objet en tenant bien compte du contenu du NOTAM et de la combinaison de qualificateurs la plus couramment employée					
A repris le service normal	AK	Les qualificateurs d'un NOTAMC devraient être les mêmes que le NOTAM original.					
Travaux terminés	HV						
Langage clair	XX						

DEUXIÈME ET TROISIÈME LETTRES – SIGNIFICATION CODE		Portée : A					
Seuil (préciser la piste) (pas de distances déclarées)	**MT**	Trafic		Objet			
QUATRIÈME ET CINQUIÈME LETTRES – SIGNIFICATION	**CODE**	I	V	N	B	O	M
Déplacé	CM	x	x	x	x	x	
Déclencheur	TT	x	x		x	x	
Langage clair	XX	Il convient de sélectionner les lettres de Trafic et d'Objet en tenant bien compte du contenu du NOTAM et de la combinaison de qualificateurs la plus couramment employée					
Terminé	CC	Les qualificateurs d'un NOTAMC devraient être les mêmes que le NOTAM original.					
Langage clair	XX						

DEUXIÈME ET TROISIÈME LETTRES – SIGNIFICATION CODE Aire de demi-tour (préciser la piste) Aire d'attente	**MU**	Portée : A					
		Trafic		Objet			
QUATRIÈME ET CINQUIÈME LETTRES – SIGNIFICATION	**CODE**	I	V	N	B	O	M
Suppression totale	AW	x	x		x	x	
Installé	CS	x	x		x	x	
Travaux en cours	HW	x	x		x	x	
Fermé	LC	x	x		x	x	
Limité à... (préciser)	LT	x	x		x	x	
Déclencheur	TT	x	x		x	x	
Langage clair	XX	Il convient de sélectionner les lettres de Trafic et d'Objet en tenant bien compte du contenu du NOTAM et de la combinaison de qualificateurs la plus couramment employée					
A repris le service normal	AK	Les qualificateurs d'un NOTAMC devraient être les mêmes que le NOTAM original.					
Travaux terminés	HV						
Langage clair	XX						

DEUXIÈME ET TROISIÈME LETTRES – SIGNIFICATION CODE Bande/Accotement (préciser la piste)	**MW**	Portée : A					
		Trafic		Objet			
QUATRIÈME ET CINQUIÈME LETTRES – SIGNIFICATION	**CODE**	I	V	N	B	O	M
Travaux en cours	HW	x	x				x
Fermé	LC	x	x				x
Limité à... (préciser)	LT	x	x				x
Déclencheur	TT	x	x		x	x	
Langage clair	XX	Il convient de sélectionner les lettres de Trafic et d'Objet en tenant bien compte du contenu du NOTAM et de la combinaison de qualificateurs la plus couramment employée					
A repris le service normal	AK	Les qualificateurs d'un NOTAMC devraient être les mêmes que le NOTAM original.					
Travaux terminés	HV						
Langage clair	XX						

DEUXIÈME ET TROISIÈME LETTRES – SIGNIFICATION CODE		Portée : A					
Voie de circulation (préciser)	**MX**	Trafic		Objet			
QUATRIÈME ET CINQUIÈME LETTRES – SIGNIFICATION	**CODE**	I	V	N	B	O	M
Disponible pour les opérations diurnes	AD	x	x				x
Disponible pour les opérations de nuit	AN	x	x				x
Disponible sur demande	AR	x	x				x
Suppression totale	AW	x	x		x	x	
Installé	CS	x	x		x	x	
Travaux en cours	HW	x	x				x
Fermé ou partiellement fermé ou sections fermées	LC	x	x		x	x	
Hors service pour les aéronefs d'une masse supérieure à... (préciser)	LH	x	x				x
Utilisable sur une longueur de... et une largeur de... (préciser)	LL	x	x				x
Fermé à toutes les opérations nocturnes	LN	x	x				x
Limité à... (préciser)**	LT	x	x				x
Déclencheur	TT	x	x		x	x	
Langage clair	XX	Il convient de sélectionner les lettres de Trafic et d'Objet en tenant bien compte du contenu du NOTAM et de la combinaison de qualificateurs la plus couramment employée					
A repris le service normal	AK	Les qualificateurs d'un NOTAMC devraient être les mêmes que le NOTAM original.					
Travaux terminés	HV						
Langage clair	XX						

**Utiliser LT lorsque la voie de circulation n'est pas fermée et que la disponibilité est limitée*

DEUXIÈME ET TROISIÈME LETTRES – SIGNIFICATION CODE		Portée : A					
Voie de sortie rapide (préciser)	**MY**	Trafic		Objet			
QUATRIÈME ET CINQUIÈME LETTRES – SIGNIFICATION	**CODE**	I	V	N	B	O	M
Disponible pour les opérations diurnes	AD	x	x		x	x	
Disponible pour les opérations de nuit	AN	x	x		x	x	
Disponible sur demande	AR	x	x		x	x	
Suppression totale	AW	x	x		x	x	
Installé	CS	x	x		x	x	
Travaux en cours	HW	x	x		x	x	
Fermé	LC	x	x	x	x	x	
Hors service pour les aéronefs d'une masse supérieure à... (préciser)	LH	x	x	x	x	x	
Utilisable sur une longueur de... et une largeur de... (préciser)	LL	x	x	x	x	x	
Fermé à toutes les opérations nocturnes	LN	x	x	x	x	x	
Limité à... (préciser)*	LT	x	x		x	x	
Déclencheur	TT	x	x		x	x	
Langage clair	XX	Il convient de sélectionner les lettres de Trafic et d'Objet en tenant bien compte du contenu du NOTAM et de la combinaison de qualificateurs la plus couramment employée					
A repris le service normal	AK	Les qualificateurs d'un NOTAMC devraient être les mêmes que le NOTAM original.					
Travaux terminés	HV						
Langage clair	XX						

**Utiliser LT lorsque la voie de circulation n'est pas fermée et que la disponibilité est limitée.*

CATÉGORIE : F – INSTALLATIONS ET SERVICES

DEUXIÈME ET TROISIÈME LETTRES – SIGNIFICATION CODE		Portée : A					
Aérodrome	**FA**	Trafic		Objet			
QUATRIÈME ET CINQUIÈME LETTRES – SIGNIFICATION	**CODE**	I	V	N	B	O	M
Les heures de service sont maintenant... (préciser)	AH	x	x		x	x	
Opérations militaires uniquement	AM	x	x	x	x	x	
Disponible, autorisation préalable requise (PPR)	AP	x	x	x	x	x	
Disponible sur demande – (AVBL PN)	AR	x	x	x	x	x	
Suppression totale	AW	x	x		x	x	
Identification ou indicatif radio change pour… (préciser)	CI	x	x		x	x	
Installé	CS	x	x		x	x	
Coupe d'herbe / fauchage en cours	HG	x	x				x
Travaux en cours	HW	x	x		x	x	
Concentration d'oiseaux	HX	x	x	x	x	x	
Réservé aux aéronefs qui y sont basés	LB	x	x	x	x	x	
Fermé	LC	x	x	x	x	x	
Hors service pour les aéronefs d'une masse supérieure à... (préciser)	LH	x	x	x	x	x	
Fermé aux opérations IFR	LI	x		x	x	x	
Fermé à toutes les opérations de nuit	LN	x	x	x	x	x	
Limité à... (préciser)*	LT	x	x	x	x	x	
Fermé aux opérations VFR	LV		x	x	x	x	
Déclencheur	TT	x	x		x	x	
Langage clair**	XX	Il convient de sélectionner les lettres de Trafic et d'Objet en tenant bien compte du contenu du NOTAM et de la combinaison de qualificateurs la plus couramment employée					
A repris le service normal	AK	Les qualificateurs d'un NOTAMC devraient être les mêmes que le NOTAM original.					
Terminé	CC						
Travaux terminés	HV						
Langage clair	XX						

** Utiliser LT lorsque l'aérodrome n'est pas fermé mais que la disponibilité est limitée ou qu'un type d'exploitation n'est pas autorisé, ou lors de procédures d'opérations par visibilité faible ou réduite. Consulter les sections 5.2.1, 5.2.10, 5.4.3, 5.5.9 et 5.5.12 du présent manuel.*

*** Utiliser la condition XX dans les cas suivants : une modification apportée à un produit vise plusieurs sujets; un ajout ou des modifications d'avertissements sont apportés à des renseignements publiés. Également utilisé pour les NOTAM RSC.*

DEUXIÈME ET TROISIÈME LETTRES – SIGNIFICATION CODE		Portée : A					
Équipement de mesure du plafond	**FC**	Trafic		Objet			
QUATRIÈME ET CINQUIÈME LETTRES – SIGNIFICATION	**CODE**	I	V	N	B	O	M
Hors service	AS	x	x				x
Suppression totale	AW	x	x				x
Installé	CS	x	x				x
Déclencheur	TT	x	x		x	x	
Langage clair	XX	Il convient de sélectionner les lettres de Trafic et d'Objet en tenant bien compte du contenu du NOTAM et de la combinaison de qualificateurs la plus couramment employée					
A repris le service normal	AK	Les qualificateurs d'un NOTAMC devraient être les mêmes que le NOTAM original.					
Langage clair	XX						

DEUXIÈME ET TROISIÈME LETTRES – SIGNIFICATION CODE		Portée : A					
Oxygène (préciser le type)	**FE**	Trafic		Objet			
QUATRIÈME ET CINQUIÈME LETTRES – SIGNIFICATION	**CODE**	I	V	N	B	O	M
Les heures de service sont maintenant... (préciser)	AH	x	x		x	x	
Disponible, autorisation préalable requise	AP	x	x		x	x	
Disponible sur demande	AR	x	x		x	x	
Non disponible (préciser le motif, si nécessaire)	AU	x	x		x	x	
Suppression totale	AW	x	x		x	x	
Installé	CS	x	x		x	x	
Réservé aux aéronefs qui y sont basés	LB	x	x		x	x	
Limité à... (préciser)	LT	x	x		x	x	
Déclencheur	TT	x	x		x	x	
Langage clair	XX	Il convient de sélectionner les lettres de Trafic et d'Objet en tenant bien compte du contenu du NOTAM et de la combinaison de qualificateurs la plus couramment employée					
A repris le service normal	AK	Les qualificateurs d'un NOTAMC devraient être les mêmes que le NOTAM original.					
Langage clair	XX						

DEUXIÈME ET TROISIÈME LETTRES – SIGNIFICATION CODE		Portée : A					
Sauvetage et lutte contre les incendies d'aéronefs (SLIA)	**FF**	Trafic		Objet			
QUATRIÈME ET CINQUIÈME LETTRES – SIGNIFICATION	**CODE**	I	V	N	B	O	M
Les heures de service sont maintenant... (préciser)	AH	x	x		x	x	
Disponible sur demande	AR	x	x	x	x	x	
Hors service (non disponible)	AS	x	x	x	x	x	
Suppression totale	AW	x	x		x	x	
Déclassé à… (préciser)	CG	x	x	x	x	x	
Modifié	CH	x	x	x	x	x	
Installé	CS	x	x		x	x	
Limité à... (préciser)*	LT	x	x	x	x	x	
Déclencheur	TT	x	x		x	x	
Langage clair	XX	Il convient de sélectionner les lettres de Trafic et d'Objet en tenant bien compte du contenu du NOTAM et de la combinaison de qualificateurs la plus couramment employée					
A repris le service normal	AK	Les qualificateurs d'un NOTAMC devraient être les mêmes que le NOTAM original.					
Langage clair	XX						

** Utiliser LT lorsque la catégorie « sur demande » n'est pas disponible ou lorsqu'elle est disponible mais que les conditions diffèrent.*

DEUXIÈME ET TROISIÈME LETTRES – SIGNIFICATION CODE		Portée: A					
Contrôle des mouvements au sol	**FG**	Trafic		Objet			
QUATRIÈME ET CINQUIÈME LETTRES – SIGNIFICATION	**CODE**	I	V	N	B	O	M
Disponible pour les opérations de jour	AD	x	x				x
Les heures de service sont maintenant... (préciser)	AH	x	x				x
Disponible pour les opérations de nuit	AN	x	x				x
Disponible sur demande	AR	x	x				X
Hors service	AS	x	x				x
Suppression totale	AW	x	x				X
Identification ou indicatif radio change pour… (préciser)	CI	x	x				X
Installé	CS	x	x				X
Déclencheur	TT	x	x		x	x	
Langage clair	XX	Il convient de sélectionner les lettres de Trafic et d'Objet en tenant bien compte du contenu du NOTAM et de la combinaison de qualificateurs la plus couramment employée					
A repris le service normal	AK	Les qualificateurs d'un NOTAMC devraient être les mêmes que le NOTAM original.					

NAV CANADA Proprietary / Propriété exclusive

DEUXIÈME ET TROISIÈME LETTRES – SIGNIFICATION CODE		Portée : A					
Aire ou plate-forme d'atterrissage pour hélicoptère Hélisurface située à un aérodrome pour aéronefs à voilure fixe ou hélisurface particulière de l'héliport, s'il y en a plusieurs	**FH**	Trafic		Objet			
QUATRIÈME ET CINQUIÈME LETTRES – SIGNIFICATION	**CODE**	I	V	N	B	O	M
Les heures de service sont maintenant… (préciser)	AH	x	x		x	x	
Opérations militaires uniquement	AM	x	x	x	x	x	
Disponible, autorisation préalable requise	AP	x	x		x	x	
Disponible sur demande	AR	x	x		x	x	
Suppression totale	AW	x	x		x	x	
Déplacé	CM	x	x	x	x	x	
Installé	CS	x	x		x	x	
Travaux en cours	HW	x	x		x	x	
Fermé	LC	x	x	x	x	x	
Fermé aux opérations IFR	LI	x		x	x	x	
Fermé à toutes les opérations nocturnes	LN	x	x	x	x	x	
Limité à... (préciser)	LT	x	x	x	x	x	
Fermé aux opérations VFR	LV		x	x	x	x	
Déclencheur	TT	x	x		x	x	
Langage clair	XX	Il convient de sélectionner les lettres de Trafic et d'Objet en tenant bien compte du contenu du NOTAM et de la combinaison de qualificateurs la plus couramment employée					
A repris le service normal	AK	Les qualificateurs d'un NOTAMC devraient être les mêmes que le NOTAM original.					
Travaux terminés	HV						
Langage clair	XX						

DEUXIÈME ET TROISIÈME LETTRES – SIGNIFICATION CODE		Portée : A					
Service ou aménagement de dégivrage d'aéronef (préciser)	**FI**	Trafic		Objet			
QUATRIÈME ET CINQUIÈME LETTRES – SIGNIFICATION	**CODE**	I	V	N	B	O	M
Les heures de service sont maintenant... (préciser)	AH	x	x		x	x	
Disponible, autorisation préalable requise	AP	x	x		x	x	
Disponible sur demande	AR	x	x		x	x	
Indisponible (préciser le motif, si nécessaire)	AU	x	x	x	x	x	
Suppression totale	AW	x	x		x	x	
Installé	CS	x	x		x	x	
Limité à... (préciser)	LT	x	x	x	x	x	
Déclencheur	TT	x	x		x	x	
Langage clair	XX	Il convient de sélectionner les lettres de Trafic et d'Objet en tenant bien compte du contenu du NOTAM et de la combinaison de qualificateurs la plus couramment employée					
A repris le service normal	AK	Les qualificateurs d'un NOTAMC devraient être les mêmes que le NOTAM original.					
Langage clair	XX						

DEUXIÈME ET TROISIÈME LETTRES – SIGNIFICATION CODE		Portée : A					
Huiles (préciser le type)	**FJ**	Trafic		Objet			
QUATRIÈME ET CINQUIÈME LETTRES – SIGNIFICATION	**CODE**	I	V	N	B	O	M
Les heures de service sont maintenant... (préciser)	AH	x	x		x	x	
Disponible, autorisation préalable requise	AP	x	x		x	x	
Disponible sur demande	AR	x	x		x	x	
Non disponible (préciser le motif, si nécessaire)	AU	x	x		x	x	
Suppression totale	AW	x	x		x	x	
Installé	CS	x	x		x	x	
Limité à... (préciser)	LT	x	x		x	x	
Déclencheur	TT	x	x		x	x	
Langage clair	XX	Il convient de sélectionner les lettres de Trafic et d'Objet en tenant bien compte du contenu du NOTAM et de la combinaison de qualificateurs la plus couramment employée					
A repris le service normal	AK	Les qualificateurs d'un NOTAMC devraient être les mêmes que le NOTAM original.					
Langage clair	XX						

DEUXIÈME ET TROISIÈME LETTRES – SIGNIFICATION CODE		Portée : A – Associée à un AD Portée : E – Non associée à un AD					
Service météorologique (préciser le type) METAR, TAF, AWOS ou LWIS et leurs composants.	**FM**	Trafic		Objet			
QUATRIÈME ET CINQUIÈME LETTRES – SIGNIFICATION	**CODE**	I	V	N	B	O	M
Les heures de service sont maintenant... (préciser)	AH	x	x		x	x	
A repris le service normal	AK	x	x		x	x	
Disponible sur demande	AR	x	x		x	x	
Non disponible (préciser le motif, si nécessaire)*	AU	x	x		x	x	
Installé	CS	x	x		x	x	
Limité à... (préciser)**	LT	x	x		x	x	
Déclencheur	TT	x	x		x	x	
Langage clair	XX	Il convient de sélectionner les lettres de Trafic et d'Objet en tenant bien compte du contenu du NOTAM et de la combinaison de qualificateurs la plus couramment employée					
A repris le service normal	AK	Les qualificateurs d'un NOTAMC devraient être les mêmes que le NOTAM original.					
Langage clair	XX						

** Utiliser AU lorsqu'un compte rendu n'est pas disponible ou dans le cas d'une panne de toutes les composantes de l'AWOS ou du LWIS.*
*** Utiliser LT pour une panne partielle de l'AWOS ou du LWIS, une panne par intermittence, des renseignements non diffusés ou une liaison de télécommunications hors service.*

DEUXIÈME ET TROISIÈME LETTRES – SIGNIFICATION CODE		Portée : A					
Hélistation	**FP**	Trafic		Objet			
QUATRIÈME ET CINQUIÈME LETTRES – SIGNIFICATION	**CODE**	I	V	N	B	O	M
Les heures de service sont maintenant... (préciser)	AH	x	x		x		
Opérations militaires uniquement	AM	x	x		x		
Disponible, autorisation préalable requise	AP	x	x		x		
Disponible sur demande	AR	x	x		x		
Suppression totale	AW	x	x		x		
Identification ou indicatif radio change pour… (préciser)	CI	x	x		x		
Installé	CS	x	x		x		
Travaux en cours	HW	x	x		x		
Concentration d'oiseaux	HX	x	x		x		
Fermé	LC	x	x		x		
Fermé aux opérations IFR	LI	x			x		
Fermé à toutes les opérations nocturnes	LN	x	x		x		
Limité à... (préciser)*	LT	x	x		x		
Fermé aux opérations VFR	LV		x		x		
Déclencheur	TT	x	x		x	x	
Langage clair**	XX	Il convient de sélectionner les lettres de Trafic et d'Objet en tenant bien compte du contenu du NOTAM et de la combinaison de qualificateurs la plus couramment employée					
A repris le service normal	AK	Les qualificateurs d'un NOTAMC devraient être les mêmes que le NOTAM original.					
Travaux terminés	HV						
Langage clair	XX						

** Utiliser LT lorsque l'héliport n'est pas fermé mais que la disponibilité est limitée ou qu'un type d'exploitation n'est pas autorisé, ou lorsque des procédures d'opérations par visibilité faible ou réduite font l'objet du NOTAM. Consulter les sections à 5.4.3, Restrictions en vertu de l'article 5.1 de la Loi sur l'aéronautique et 5.5.2, Panne de feux sur un obstacle d'origine humaine.*

*** Utiliser la condition XX dans les cas suivants : une modification apportée à un produit vise plusieurs sujets; un ajout ou des modifications d'avertissements sont apportés à des renseignements publiés.*

DEUXIÈME ET TROISIÈME LETTRES – SIGNIFICATION CODE Portée visuelle de piste (RVR) ou capteur RVR (préciser la piste et, le cas échéant, les indicateurs)	**FT**	Portée : A					
		Trafic		Objet			
QUATRIÈME ET CINQUIÈME LETTRES – SIGNIFICATION	**CODE**	I	V	N	B	O	M
Hors service	AS	x			x	x	
Suppression totale	AW	x			x	x	
Installé	CS	x			x	x	
Déclencheur	TT	x			x	x	
Langage clair	XX	Il convient de sélectionner les lettres de Trafic et d'Objet en tenant bien compte du contenu du NOTAM et de la combinaison de qualificateurs la plus couramment employée					
A repris le service normal	AK	Les qualificateurs d'un NOTAMC devraient être les mêmes que le NOTAM original.					
Langage clair	XX						

DEUXIÈME ET TROISIÈME LETTRES – SIGNIFICATION CODE Disponibilité de carburant	**FU**	Portée : A					
		Trafic		Objet			
QUATRIÈME ET CINQUIÈME LETTRES – SIGNIFICATION	**CODE**	I	V	N	B	O	M
Les heures de service sont maintenant... (préciser)	AH	x	x		x	x	
Disponible, autorisation préalable requise	AP	x	x	x	x	x	
Disponible sur demande	AR	x	x	x	x	x	
Non disponible (préciser le motif, si nécessaire)	AU	x	x	x	x	x	
Suppression totale	AW	x	x		x	x	
Installé	CS	x	x		x	x	
Limité à... (préciser)	LT	x	x	x	x	x	
Déclencheur	TT	x	x		x	x	
Langage clair	XX	Il convient de sélectionner les lettres de Trafic et d'Objet en tenant bien compte du contenu du NOTAM et de la combinaison de qualificateurs la plus couramment employée					
A repris le service normal	AK	Les qualificateurs d'un NOTAMC devraient être les mêmes que le NOTAM original.					
Langage clair	XX						

DEUXIÈME ET TROISIÈME LETTRES – SIGNIFICATION CODE		Portée : A					
Indicateur de direction du vent (WDI) et balisage WDI	**FW**	Trafic		Objet			
QUATRIÈME ET CINQUIÈME LETTRES – SIGNIFICATION	**CODE**	I	V	N	B	O	M
Hors service	AS		x				x
Suppression totale	AW		x				x
Installé	CS		x				x
Déclencheur	TT		x		x	x	
Langage clair	XX	Il convient de sélectionner les lettres de Trafic et d'Objet en tenant bien compte du contenu du NOTAM et de la combinaison de qualificateurs la plus couramment employée					
A repris le service normal	AK	Les qualificateurs d'un NOTAMC devraient être les mêmes que le NOTAM original.					
Langage clair	XX						

DEUXIÈME ET TROISIÈME LETTRES – SIGNIFICATION CODE		Portée : A					
Douanes/immigration	**FZ**	Trafic		Objet			
QUATRIÈME ET CINQUIÈME LETTRES – SIGNIFICATION	**CODE**	I	V	N	B	O	M
Les heures de service sont maintenant... (préciser)	AH	x	x		x	x	
Disponible, autorisation préalable requise	AP	x	x		x	x	
Disponible sur demande	AR	x	x		x	x	
Non disponible (préciser le motif, si nécessaire)	AU	x	x	x	x	x	
Suppression totale	AW	x	x		x	x	
Installé	CS	x	x		x	x	
Limité à... (préciser)	LT	x	x	x	x	x	
Déclencheur	TT	x	x		x	x	
Langage clair	XX	Il convient de sélectionner les lettres de Trafic et d'Objet en tenant bien compte du contenu du NOTAM et de la combinaison de qualificateurs la plus couramment employée					
A repris le service normal	AK	Les qualificateurs d'un NOTAMC devraient être les mêmes que le NOTAM original.					
Langage clair	XX						

CATÉGORIE : C – INSTALLATIONS DE COMMUNICATIONS ET DE SURVEILLANCE

DEUXIÈME ET TROISIÈME LETTRES – SIGNIFICATION CODE		Portée : AE – situé à AD					
		Portée : E[28] – non situé à AD					
Installation air/sol (préciser le service et la fréquence) Fréquence air INTL, fréquence RCO (FISE ou RAAS), DRCO (FISE ou RAAS), PAL, AD, Fréquence ATS	**CA**	Trafic		Objet			
QUATRIÈME ET CINQUIÈME LETTRES – SIGNIFICATION	**CODE**	I	V	N	B	O	M
Hors service	AS	x	x		x	x	
Suppression totale	AW	x	x		x	x	
Fréquence(s) d'exploitation remplacée(s) par... (préciser)	CF	x	x		x	x	
Installé	CS	x	x		x	x	
Brouillage provoqué par... (préciser)	LF	x	x		x	x	
Sujet à interruptions	LS	x	x		x	x	
Limité à... (préciser)	LT	x	x		x	x	
Déclencheur	TT	x	x		x	x	
Langage clair	XX	Il convient de sélectionner les lettres de Trafic et d'Objet en tenant bien compte du contenu du NOTAM et de la combinaison de qualificateurs la plus couramment employée					
A repris le service normal	AK	Les qualificateurs d'un NOTAMC devraient être les mêmes que le NOTAM original.					
Langage clair	XX						

[28] Lorsque publié sous une FIR seulement.

DEUXIÈME ET TROISIÈME LETTRES – SIGNIFICATION CODE		Portée : E					
Surveillance dépendante automatique en mode diffusion (ADS-B)	**CB**	Trafic		Objet			
QUATRIÈME ET CINQUIÈME LETTRES – SIGNIFICATION	**CODE**	I	V	N	B	O	M
Les heures de service sont maintenant... (préciser)	AH	x	x		x	x	
Hors service	AS	x	x		x	x	
Suppression totale	AW	x	x		x	x	
Fréquence(s) d'exploitation remplacée(s) par... (préciser)	CF	x	x		x	x	
Identification ou indicatif radio change pour… (préciser)	CI	x	x		x	x	
Installé	CS	x	x		x	x	
Brouillage provoqué par... (préciser)	LF	x	x		x	x	
Sujet à interruptions	LS	x	x		x	x	
Limité à... (préciser)	LT	x	x		x	x	
Déclencheur	TT	x	x		x	x	
Langage clair	XX	Il convient de sélectionner les lettres de Trafic et d'Objet en tenant bien compte du contenu du NOTAM et de la combinaison de qualificateurs la plus couramment employée					
A repris le service normal	AK	Les qualificateurs d'un NOTAMC devraient être les mêmes que le NOTAM original.					
Langage clair	XX						

DEUXIÈME ET TROISIÈME LETTRES – SIGNIFICATION CODE		Portée : E					
Surveillance dépendante automatique en mode contrat (ADS-C) (détails)	**CC**	Trafic		Objet			
QUATRIÈME ET CINQUIÈME LETTRES – SIGNIFICATION	**CODE**	I	V	N	B	O	M
Les heures de service sont maintenant... (préciser)	AH	x	x		x	x	
Hors service	AS	x	x		x	x	
Suppression totale	AW	x	x		x	x	
Fréquence(s) d'exploitation remplacée(s) par... (préciser)	CF	x	x		x	x	
Identification ou indicatif radio change pour… (préciser)	CI	x	x		x	x	
Installé	CS	x	x		x	x	
Brouillage provoqué par... (préciser)	LF	x	x		x	x	
Sujet à interruptions	LS	x	x		x	x	
Limité à... (préciser)	LT	x	x		x	x	
Déclencheur	TT	x	x		x	x	
Langage clair	XX	Il convient de sélectionner les lettres de Trafic et d'Objet en tenant bien compte du contenu du NOTAM et de la combinaison de qualificateurs la plus couramment employée					
A repris le service normal	AK	Les qualificateurs d'un NOTAMC devraient être les mêmes que le NOTAM original.					
Langage clair	XX						

DEUXIÈME ET TROISIÈME LETTRES – SIGNIFICATION CODE		Portée : AE – situé à AD					
		Portée : E – non situé à AD					
Communications contrôleur-pilote par liaison de données (CPDLC) (détails)	**CD**	Trafic		Objet			
QUATRIÈME ET CINQUIÈME LETTRES – SIGNIFICATION	**CODE**	I	V	N	B	O	M
Les heures de service sont maintenant... (préciser)	AH	x	x		x	x	
Hors service	AS	x	x		x	x	
Suppression totale	AW	x	x		x	x	
Fréquence(s) d'exploitation remplacée(s) par... (préciser)	CF	x	x		x	x	
Identification ou indicatif radio change pour… (préciser)	CI	x	x		x	x	
Installé	CS	x	x		x	x	
Brouillage provoqué par... (préciser)	LF	x	x		x	x	
Sujet à interruptions	LS	x	x		x	x	
Limité à... (préciser)	LT	x	x		x	x	
Déclencheur	TT	x	x		x	x	
Langage clair	XX	Il convient de sélectionner les lettres de Trafic et d'Objet en tenant bien compte du contenu du NOTAM et de la combinaison de qualificateurs la plus couramment employée					
A repris le service normal	AK	Les qualificateurs d'un NOTAMC devraient être les mêmes que le NOTAM original.					
Langage clair	XX						

DEUXIÈME ET TROISIÈME LETTRES – SIGNIFICATION CODE		Portée : E					
Radar de surveillance de route	**CE**	Trafic		Objet			
QUATRIÈME ET CINQUIÈME LETTRES – SIGNIFICATION	**CODE**	I	V	N	B	O	M
Les heures de service sont maintenant... (préciser)	AH	x			x	x	
Hors service*	AS	x			x	x	
Suppression totale	AW	x			x	x	
Installé	CS	x			x	x	
À l'essai, ne pas utiliser	CT	x			x	x	
Brouillage provoqué par... (préciser)	LF	x			x	x	
Sujet à interruptions	LS	x			x	x	
Limité à... (préciser)**	LT	x			x	x	
Déclencheur	TT	x			x	x	
Langage clair	XX	Il convient de sélectionner les lettres de Trafic et d'Objet en tenant bien compte du contenu du NOTAM et de la combinaison de qualificateurs la plus couramment employée					
A repris le service normal	AK	Les qualificateurs d'un NOTAMC devraient être les mêmes que le NOTAM original.					
Langage clair	XX						

** Utiliser AS pour une panne totale.*

*** Utiliser LT pour une disponibilité partielle.*

DEUXIÈME ET TROISIÈME LETTRES – SIGNIFICATION CODE		Portée : E					
Système d'appel sélectif (SELCAL)	**CL**	Trafic		Objet			
QUATRIÈME ET CINQUIÈME LETTRES – SIGNIFICATION	**CODE**	I	V	N	B	O	M
Hors service	AS	x					x
Fréquence(s) d'exploitation remplacée(s) par... (préciser)	CF	x					x
Identification ou indicatif radio change pour… (préciser)	CI	x					x
Installé	CS	x					x
À l'essai, ne pas utiliser	CT	x					x
Limité à... (préciser)	LT	x					x
Déclencheur	TT	x			x	x	
Langage clair	XX	Il convient de sélectionner les lettres de Trafic et d'Objet en tenant bien compte du contenu du NOTAM et de la combinaison de qualificateurs la plus couramment employée					
A repris le service normal	AK	Les qualificateurs d'un NOTAMC devraient être les mêmes que le NOTAM original.					
Langage clair	XX						

DEUXIÈME ET TROISIÈME LETTRES – SIGNIFICATION CODE		Portée : A					
Radar de surface	**CM**	Trafic		Objet			
QUATRIÈME ET CINQUIÈME LETTRES – SIGNIFICATION	**CODE**	I	V	N	B	O	M
Hors service	AS	x	x				x
Suppression totale	AW	x	x				x
Installé	CS	x	x				x
À l'essai, ne pas utiliser	CT	x	x				x
Limité à... (préciser)	LT	x	x				x
Déclencheur	TT	x	x		x	x	
Langage clair	XX	Il convient de sélectionner les lettres de Trafic et d'Objet en tenant bien compte du contenu du NOTAM et de la combinaison de qualificateurs la plus couramment employée					
A repris le service normal	AK	Les qualificateurs d'un NOTAMC devraient être les mêmes que le NOTAM original.					
Langage clair	XX						

DEUXIÈME ET TROISIÈME LETTRES – SIGNIFICATION CODE		Portée : A					
Radar d'approche de précision (PAR) (préciser la piste)	**CP**	Trafic		Objet			
QUATRIÈME ET CINQUIÈME LETTRES – SIGNIFICATION	**CODE**	I	V	N	B	O	M
Les heures de service sont maintenant... (préciser)	AH	x			x	x	
Disponible, autorisation préalable requise	AP	x			x	x	
Disponible sur demande	AR	x			x	x	
Hors service	AS	x			x	x	
Suppression totale	AW	x			x	x	
Installé	CS	x			x	x	
À l'essai, ne pas utiliser	CT	x			x	x	
Limité à... (préciser)	LT	x			x	x	
Déclencheur	TT	x			x	x	
Langage clair	XX	Il convient de sélectionner les lettres de Trafic et d'Objet en tenant bien compte du contenu du NOTAM et de la combinaison de qualificateurs la plus couramment employée					
A repris le service normal	AK	Les qualificateurs d'un NOTAMC devraient être les mêmes que le NOTAM original.					
Langage clair	XX						

DEUXIÈME ET TROISIÈME LETTRES – SIGNIFICATION CODE		Portée : AE – située à un AD Portée : E – non située à un AD					
Radar secondaire de surveillance (SSR) Multilatération (MLAT)	**CS**	Trafic		Objet			
QUATRIÈME ET CINQUIÈME LETTRES – SIGNIFICATION	**CODE**	I	V	N	B	O	M
Les heures de service sont maintenant... (préciser)	AH	x			x	x	
Hors service	AS	x			x	x	
Suppression totale	AW	x			x	x	
Installé	CS	x			x	x	
À l'essai, ne pas utiliser	CT	x			x	x	
Sujet à interruptions	LS	x			x	x	
Limité à... (préciser)	LT	x			x	x	
Déclencheur	TT	x			x	x	
Langage clair	XX	Il convient de sélectionner les lettres de Trafic et d'Objet en tenant bien compte du contenu du NOTAM et de la combinaison de qualificateurs la plus couramment employée					
A repris le service normal	AK	Les qualificateurs d'un NOTAMC devraient être les mêmes que le NOTAM original.					
Langage clair	XX						

DEUXIÈME ET TROISIÈME LETTRES – SIGNIFICATION CODE		Portée : E					
Radar de surveillance de région terminale (TAR)	**CT**	Trafic		Objet			
QUATRIÈME ET CINQUIÈME LETTRES – SIGNIFICATION	**CODE**	I	V	N	B	O	M
Les heures de service sont maintenant... (préciser)	AH	x			x	x	
Hors service	AS	x			x	x	
Suppression totale	AW	x			x	x	
Installé	CS	x			x	x	
À l'essai, ne pas utiliser	CT	x			x	x	
Sujet à interruptions	LS	x			x	x	
Limité à... (préciser)	LT	x			x	x	
Déclencheur	TT	x			x	x	
Langage clair	XX	Il convient de sélectionner les lettres de Trafic et d'Objet en tenant bien compte du contenu du NOTAM et de la combinaison de qualificateurs la plus couramment employée					
A repris le service normal	AK	Les qualificateurs d'un NOTAMC devraient être les mêmes que le NOTAM original.					
Langage clair	XX						

NAV CANADA Proprietary / Propriété exclusive

CATÉGORIE : I – SYSTÈME D'ATTERRISSAGE AUX INSTRUMENTS ET HYPERFRÉQUENCES

DEUXIÈME ET TROISIÈME LETTRES – SIGNIFICATION CODE Système d'atterrissage aux instruments (ILS) Équipement – système complet (préciser la piste)	**IC**	Portée : A					
		Trafic		Objet			
QUATRIÈME ET CINQUIÈME LETTRES – SIGNIFICATION	**CODE**	I	V	N	B	O	M
En service, mais vérifié au sol uniquement; en attente de vérification en vol	AG	x			x	x	
Les heures de service sont maintenant... (préciser)	AH	x			x	x	
Hors service (panne totale de LOC et GP)	AS	x		x	x	x	
Suppression totale	AW	x			x	x	
Fréquence(s) d'exploitation remplacée(s) par... (préciser)	CF	x		x	x	x	
Identification ou indicatif radio change pour… (préciser)	CI	x		x	x	x	
Installé	CS	x			x	x	
À l'essai, ne pas utiliser	CT	x		x	x	x	
Fonctionne sans identification	LG	x		x	x	x	
Sujet à interruptions	LS	x		x	x	x	
Déclencheur	TT	x			x	x	
Langage clair*	XX	Il convient de sélectionner les lettres de Trafic et d'Objet en tenant bien compte du contenu du NOTAM et de la combinaison de qualificateurs la plus couramment employée					
A repris le service normal	AK	Les qualificateurs d'un NOTAMC devraient être les mêmes que le NOTAM original.					
Langage clair	XX						

**Utiliser XX si l'utilisation est limitée (par exemple, disponible uniquement pour les militaires) ou pour la synchronisation du jumelage des indicatifs.*

DEUXIÈME ET TROISIÈME LETTRES – SIGNIFICATION CODE		Portée : A					
DME associé à l'ILS	**ID**	Trafic		Objet			
QUATRIÈME ET CINQUIÈME LETTRES – SIGNIFICATION	**CODE**	I	V	N	B	O	M
En service, mais vérifié au sol uniquement; en attente de vérification en vol	AG	x			x	x	
Les heures de service sont maintenant... (préciser)	AH	x			x	x	
Hors service	AS	x		x	x	x	
Suppression totale	AW	x			x	x	
Fréquence(s) d'exploitation remplacée(s) par... (préciser)	CF	x		x	x	x	
Modifié	CH	x		x	x	x	
Identification ou indicatif radio change pour… (préciser)	CI	x		x	x	x	
Installé	CS	x			x	x	
À l'essai, ne pas utiliser	CT	x		x	x	x	
Fonctionne sans identification	LG	x		x	x	x	
Sujet à interruptions	LS	x		x	x	x	
Limité à... (préciser)	LT	x		x	x	x	
Déclencheur	TT	x			x	x	
Langage clair	XX	Il convient de sélectionner les lettres de Trafic et d'Objet en tenant bien compte du contenu du NOTAM et de la combinaison de qualificateurs la plus couramment employée					
A repris le service normal	AK	Les qualificateurs d'un NOTAMC devraient être les mêmes que le NOTAM original.					
Langage clair	XX						

NAV CANADA Proprietary / Propriété exclusive

DEUXIÈME ET TROISIÈME LETTRES – SIGNIFICATION CODE		Portée : A					
Alignement de descente (ILS) (préciser la piste)	**IG**	Trafic		Objet			
QUATRIÈME ET CINQUIÈME LETTRES – SIGNIFICATION	**CODE**	I	V	N	B	O	M
En service, mais vérifié au sol uniquement; en attente de vérification en vol	AG	x			x	x	
Les heures de service sont maintenant... (préciser)	AH	x			x	x	
Hors service	AS	x		x	x	x	
Suppression totale	AW	x			x	x	
Fréquence(s) d'exploitation remplacée(s) par... (préciser)	CF	x		x	x	x	
Identification ou indicatif radio change pour… (préciser)	CI	x		x	x	x	
Installé	CS	x			x	x	
À l'essai, ne pas utiliser	CT	x		x	x	x	
Fonctionne sans identification	LG	x		x	x	x	
Sujet à interruptions	LS	x		x	x	x	
Déclencheur	TT	x			x	x	
Langage clair*	XX	Il convient de sélectionner les lettres de Trafic et d'Objet en tenant bien compte du contenu du NOTAM et de la combinaison de qualificateurs la plus couramment employée					
A repris le service normal	AK	Les qualificateurs d'un NOTAMC devraient être les mêmes que le NOTAM original.					
Langage clair	XX						

** Utiliser XX pour les fluctuations du signal*

DEUXIÈME ET TROISIÈME LETTRES – SIGNIFICATION CODE		Portée : A					
Radiophare d'alignement (LOC) (non associé à l'ILS) (préciser la piste)	**IN**	Trafic		Objet			
QUATRIÈME ET CINQUIÈME LETTRES – SIGNIFICATION	**CODE**	I	V	N	B	O	M
En service, mais vérifié au sol uniquement; en attente de vérification en vol	AG	x			x	x	
Les heures de service sont maintenant... (préciser)	AH	x			x	x	
Hors service	AS	x		x	x	x	
Suppression totale	AW	x			x	x	
Fréquence(s) d'exploitation remplacée(s) par... (préciser)	CF	x		x	x	x	
Identification ou indicatif radio change pour… (préciser)	CI	x		x	x	x	
Installé	CS	x			x	x	
À l'essai, ne pas utiliser	CT	x		x	x	x	
Fonctionne sans identification	LG	x		x	x	x	
Sujet à interruptions	LS	x		x	x	x	
Déclencheur	TT	x			x	x	
Langage clair	XX	Il convient de sélectionner les lettres de Trafic et d'Objet en tenant bien compte du contenu du NOTAM et de la combinaison de qualificateurs la plus couramment employée					
A repris le service normal	AK	Les qualificateurs d'un NOTAMC devraient être les mêmes que le NOTAM original.					
Langage clair	XX						

DEUXIÈME ET TROISIÈME LETTRES – SIGNIFICATION CODE		Portée : A					
Radioborne extérieure (ILS) (préciser la piste)	**IO**	Trafic		Objet			
QUATRIÈME ET CINQUIÈME LETTRES – SIGNIFICATION	**CODE**	I	V	N	B	O	M
En service, mais vérifié au sol uniquement; en attente de vérification en vol	AG	x			x	x	
Hors service	AS	x			x	x	
Suppression totale	AW	x			x	x	
Déplacé	CM	x			x	x	
Installé	CS	x			x	x	
À l'essai, ne pas utiliser	CT	x			x	x	
Sujet à interruptions	LS	x			x	x	
Déclencheur	TT	x			x	x	
Langage clair	XX	Il convient de sélectionner les lettres de Trafic et d'Objet en tenant bien compte du contenu du NOTAM et de la combinaison de qualificateurs la plus couramment employée					
A repris le service normal	AK	Les qualificateurs d'un NOTAMC devraient être les mêmes que le NOTAM original.					
Langage clair	XX						

DEUXIÈME ET TROISIÈME LETTRES – SIGNIFICATION CODE		Portée : A					
ILS de catégorie I (préciser la piste) Équipement	**IS**	Trafic		Objet			
QUATRIÈME ET CINQUIÈME LETTRES – SIGNIFICATION	**CODE**	I	V	N	B	O	M
En service, mais vérifié au sol uniquement; en attente de vérification en vol	AG	x			x	x	
Les heures de service sont maintenant... (préciser)	AH	x			x	x	
Hors service	AS	x		x	x	x	
Suppression totale	AW	x			x	x	
Installé	CS	x			x	x	
À l'essai, ne pas utiliser	CT	x		x	x	x	
Déclencheur	TT	x			x	x	
Langage clair	XX	Il convient de sélectionner les lettres de Trafic et d'Objet en tenant bien compte du contenu du NOTAM et de la combinaison de qualificateurs la plus couramment employée					
A repris le service normal	AK	Les qualificateurs d'un NOTAMC devraient être les mêmes que le NOTAM original.					
Langage clair	XX						

DEUXIÈME ET TROISIÈME LETTRES – SIGNIFICATION CODE		Portée : A					
ILS de catégorie II (préciser la piste) Équipement	**IT**	Trafic		Objet			
QUATRIÈME ET CINQUIÈME LETTRES – SIGNIFICATION	**CODE**	I	V	N	B	O	M
En service, mais vérifié au sol uniquement; en attente de vérification en vol	AG	x			x	x	
Les heures de service sont maintenant... (préciser)	AH	x			x	x	
Hors service	AS	x		x	x	x	
Suppression totale	AW	x			x	x	
Déclassé à… (préciser)	CG	x		x	x	x	
Installé	CS	x			x	x	
À l'essai, ne pas utiliser	CT	x		x	x	x	
Déclencheur	TT	x			x	x	
Langage clair	XX	Il convient de sélectionner les lettres de Trafic et d'Objet en tenant bien compte du contenu du NOTAM et de la combinaison de qualificateurs la plus couramment employée					
A repris le service normal	AK	Les qualificateurs d'un NOTAMC devraient être les mêmes que le NOTAM original.					
Langage clair	XX						

Consulter la section 5.3.16.1 Procédures d'approche aux instruments ILS CAT II, AS CAT II ou CAT III.

DEUXIÈME ET TROISIÈME LETTRES – SIGNIFICATION CODE		Portée : A					
ILS de catégorie III (préciser la piste) Équipement	**IU**	Trafic		Objet			
QUATRIÈME ET CINQUIÈME LETTRES – SIGNIFICATION	**CODE**	I	V	N	B	O	M
En service, mais vérifié au sol uniquement; en attente de vérification en vol	AG	x			x	x	
Les heures de service sont maintenant... (préciser)	AH	x			x	x	
Hors service	AS	x		x	x	x	
Suppression totale	AW	x			x	x	
Déclassé à… (préciser)	CG	x		x	x	x	
Installé	CS	x			x	x	
À l'essai, ne pas utiliser	CT	x		x	x	x	
Déclencheur	TT	x			x	x	
Langage clair	XX	Il convient de sélectionner les lettres de Trafic et d'Objet en tenant bien compte du contenu du NOTAM et de la combinaison de qualificateurs la plus couramment employée					
A repris le service normal	AK	Les qualificateurs d'un NOTAMC devraient être les mêmes que le NOTAM original.					
Langage clair	XX						

Consulter la section 5.3.16.1 Procédures d'approche aux instruments ILS CAT II, AS CAT II ou CAT III.

CATÉGORIE : G – SERVICES GNSS

DEUXIÈME ET TROISIÈME LETTRES – SIGNIFICATION CODE		Portée : AE – WAAS pour un AD					
		Portée : E – WAAS pour une zone					
Opérations GNSS de zone (préciser l'opération)	**GW**	Trafic		Objet			
QUATRIÈME ET CINQUIÈME LETTRES – SIGNIFICATION	**CODE**	I	V	N	B	O	M
Non disponible (préciser le motif, si nécessaire)	AU	x	x	x	x	x	
Suppression totale	AW	x	x		x	x	
Déclencheur	TT	x	x		x	x	
Langage clair	XX	Il convient de sélectionner les lettres de Trafic et d'Objet en tenant bien compte du contenu du NOTAM et de la combinaison de qualificateurs la plus couramment employée					
A repris le service normal	AK	Les qualificateurs d'un NOTAMC devraient être les mêmes que le NOTAM original.					
Langage clair	XX						

CATÉGORIE : N – INSTALLATIONS ET SERVICES DE NAVIGATION DE RÉGION TERMINALE ET DE ROUTE

DEUXIÈME ET TROISIÈME LETTRES – SIGNIFICATION CODE		Portée : AE – situé à AD					
		Portée : E – non situé à un AD					
Radiophare non directionnel (NDB)	**NB**	Trafic		Objet			
QUATRIÈME ET CINQUIÈME LETTRES – SIGNIFICATION	**CODE**	I	V	N	B	O	M
En service, mais vérifié au sol uniquement; en attente de vérification en vol	AG	x	x		x	x	
Hors service	AS	x	x		x	x	
Suppression totale	AW	x	x		x	x	
Fréquence(s) d'exploitation remplacée(s) par... (préciser)	CF	x	x		x	x	
Identification ou indicatif radio change pour… (préciser)	CI	x	x		x	x	
Installé	CS	x	x		x	x	
À l'essai, ne pas utiliser	CT	x	x		x	x	
Brouillage provoqué par... (préciser)	LF	x	x		x	x	
Sujet à interruptions	LS	x	x		x	x	
Déclencheur	TT	x	x		x	x	
Langage clair*	XX	Il convient de sélectionner les lettres de Trafic et d'Objet en tenant bien compte du contenu du NOTAM et de la combinaison de qualificateurs la plus couramment employée					
A repris le service normal	AK	Les qualificateurs d'un NOTAMC devraient être les mêmes que le NOTAM original.					
Langage clair	XX						

**Utiliser XX en si l'installation est sans surveillance ou la puissance est réduite*

DEUXIÈME ET TROISIÈME LETTRES – SIGNIFICATION CODE		Portée : AE – situé à AD					
		Portée : E – non situé à un AD					
DME ou portion de DME d'un VOR/DME*	**ND**	Trafic		Objet			
QUATRIÈME ET CINQUIÈME LETTRES – SIGNIFICATION	**CODE**	I	V	N	B	O	M
En service, mais vérifié au sol uniquement; en attente de vérification en vol	AG	x	x		x	x	
Hors service	AS	x	x		x	x	
Suppression totale	AW	x	x		x	x	
Fréquence(s) d'exploitation remplacée(s) par... (préciser)	CF	x	x		x	x	
Identification ou indicatif radio change pour… (préciser)	CI	x	x		x	x	
Déplacé	CM	x	x		x	x	
Installé	CS	x	x		x	x	
À l'essai, ne pas utiliser	CT	x	x		x	x	
Brouillage provoqué par... (préciser)	LF	x	x		x	x	
Sujet à interruptions	LS	x	x		x	x	
Déclencheur	TT	x	x		x	x	
Langage clair**	XX	Il convient de sélectionner les lettres de Trafic et d'Objet en tenant bien compte du contenu du NOTAM et de la combinaison de qualificateurs la plus couramment employée					
A repris le service normal	AK	Les qualificateurs d'un NOTAMC devraient être les mêmes que le NOTAM original.					
Langage clair	XX						

** Dans le cas d'un DME utilisé seulement pour une IFP ou associé à un ILS (les identifications commencent par I ou X). voir code « ID »*

***Utiliser XX si l'installation est sans surveillance.*

DEUXIÈME ET TROISIÈME LETTRES – SIGNIFICATION CODE		Portée : AE					
VOR/DME*	**NM**	Trafic		Objet			
QUATRIÈME ET CINQUIÈME LETTRES – SIGNIFICATION	**CODE**	I	V	N	B	O	M
En service, mais vérifié au sol uniquement; en attente de vérification en vol	AG	x	x		x	x	
Hors service	AS	x	x		x	x	
Suppression totale	AW	x	x		x	x	
Fréquence(s) d'exploitation remplacée(s) par... (préciser)	CF	x	x		x	x	
Identification ou indicatif radio change pour… (préciser)	CI	x	x		x	x	
Installé	CS	x	x		x	x	
À l'essai, ne pas utiliser	CT	x	x		x	x	
Brouillage provoqué par... (préciser)	LF	x	x		x	x	
Sujet à interruptions	LS	x	x		x	x	
Déclencheur	TT	x	x		x	x	
Langage clair**	XX	Il convient de sélectionner les lettres de Trafic et d'Objet en tenant bien compte du contenu du NOTAM et de la combinaison de qualificateurs la plus couramment employée					
A repris le service normal	AK	Les qualificateurs d'un NOTAMC devraient être les mêmes que le NOTAM original.					
Langage clair	XX						

** Pour la partie du VOR seulement, voir NV; pour la partie du DME seulement, voir ND.*

***Utiliser XX si l'installation est sans surveillance.*

DEUXIÈME ET TROISIÈME LETTRES – SIGNIFICATION CODE		Portée : AE – situé à un AD					
		Portée : E – non situé à un AD					
TACAN	**NN**	Trafic		Objet			
QUATRIÈME ET CINQUIÈME LETTRES – SIGNIFICATION	**CODE**	I	V	N	B	O	M
En service, mais vérifié au sol uniquement; en attente de vérification en vol	AG	x	x		x	x	
Hors service	AS	x	x		x	x	
Suppression totale	AW	x	x		x	x	
Fréquence(s) d'exploitation remplacée(s) par... (préciser)	CF	x	x		x	x	
Identification ou indicatif radio change pour… (préciser)	CI	x	x		x	x	
Déplacé	CM	x	x		x	x	
Installé	CS	x	x		x	x	
À l'essai, ne pas utiliser	CT	x	x		x	x	
Brouillage provoqué par... (préciser)	LF	x	x		x	x	
Sujet à interruptions	LS	x	x		x	x	
Déclencheur	TT	x	x		x	x	
Langage clair*	XX	Il convient de sélectionner les lettres de Trafic et d'Objet en tenant bien compte du contenu du NOTAM et de la combinaison de qualificateurs la plus couramment employée					
A repris le service normal	AK	Les qualificateurs d'un NOTAMC devraient être les mêmes que le NOTAM original.					
Langage clair	XX						

** Utiliser XX si l'installation est sans surveillance.*

DEUXIÈME ET TROISIÈME LETTRES – SIGNIFICATION CODE		Portée : AE – situé à un AD					
		Portée : E – non situé à un AD					
VORTAC*	**NT**	Trafic		Objet			
QUATRIÈME ET CINQUIÈME LETTRES – SIGNIFICATION	**CODE**	I	V	N	B	O	M
En service, mais vérifié au sol uniquement; en attente de vérification en vol	AG	x	x		x	x	
Hors service	AS	x	x		x	x	
Suppression totale	AW	x	x		x	x	
Fréquence(s) d'exploitation remplacée(s) par... (préciser)	CF	x	x		x	x	
Identification ou indicatif radio change pour… (préciser)	CI	x	x		x	x	
Déplacé	CM	x	x		x	x	
Installé	CS	x	x		x	x	
À l'essai, ne pas utiliser	CT	x	x		x	x	
Brouillage provoqué par... (préciser)	LF	x	x		x	x	
Sujet à interruptions	LS	x	x		x	x	
Déclencheur	TT	x	x		x	x	
Langage clair**	XX	Il convient de sélectionner les lettres de Trafic et d'Objet en tenant bien compte du contenu du NOTAM et de la combinaison de qualificateurs la plus couramment employée					
A repris le service normal	AK	Les qualificateurs d'un NOTAMC devraient être les mêmes que le NOTAM original.					
Langage clair	XX						

** Pour la portion du VOR seulement, voir NV*

***Utiliser XX si l'installation est sans surveillance*

DEUXIÈME ET TROISIÈME LETTRES – SIGNIFICATION CODE		Portée : AE – situé à un AD					
		Portée : E – non situé à un AD					
VOR ou partie d'un VOR/DME ou VORTAC	**NV**	Trafic		Objet			
QUATRIÈME ET CINQUIÈME LETTRES – SIGNIFICATION	**CODE**	I	V	N	B	O	M
En service, mais vérifié au sol uniquement; en attente de vérification en vol	AG	x	x		x	x	
Hors service	AS	x	x		x	x	
Suppression totale	AW	x	x		x	x	
Fréquence(s) d'exploitation remplacée(s) par... (préciser)	CF	x	x		x	x	
Identification ou indicatif radio change pour… (préciser)	CI	x	x		x	x	
Déplacé	CM	x	x		x	x	
Remplacé temporairement par... (préciser)	CR	x	x		x	x	
Installé	CS	x	x		x	x	
À l'essai, ne pas utiliser	CT	x	x		x	x	
Brouillage provoqué par... (préciser)	LF	x	x		x	x	
Sujet à interruptions	LS	x	x		x	x	
Déclencheur	TT	x	x		x	x	
Langage clair*	XX	Il convient de sélectionner les lettres de Trafic et d'Objet en tenant bien compte du contenu du NOTAM et de la combinaison de qualificateurs la plus couramment employée					
A repris le service normal	AK	Les qualificateurs d'un NOTAMC devraient être les mêmes que le NOTAM original.					
Langage clair	XX						

** Utiliser XX si l'installation est sans surveillance ou le sujet est rotation.*

DEUXIÈME ET TROISIÈME LETTRES – SIGNIFICATION CODE		Portée : AE					
Station de radiogoniométrie (préciser le type et la fréquence)*	**NX**	Trafic		Objet			
QUATRIÈME ET CINQUIÈME LETTRES – SIGNIFICATION	**CODE**	I	V	N	B	O	M
Les heures de service sont maintenant... (préciser)	AH		x		x	x	
Hors service ou exploitant non disponible	AS		x		x	x	
Suppression totale	AW		x		x	x	
Fréquence(s) d'exploitation remplacée(s) par... (préciser)	CF		x		x	x	
Identification ou indicatif radio change pour… (préciser)	CI		x		x	x	
Installé	CS		x		x	x	
À l'essai, ne pas utiliser	CT		x		x	x	
Limité à... (préciser)	LT		x		x	x	
Déclencheur	TT		x		x	x	
Langage clair	XX	Il convient de sélectionner les lettres de Trafic et d'Objet en tenant bien compte du contenu du NOTAM et de la combinaison de qualificateurs la plus couramment employée					
A repris le service normal	AK	Les qualificateurs d'un NOTAMC devraient être les mêmes que le NOTAM original.					
Langage clair	XX						

**Utilisé uniquement pour l'aérodrome de St-Pierre, France (LFVP) ou Miquelon, France (LFVM)*

CATÉGORIE : A – ORGANISATION DE L'ESPACE AÉRIEN

DEUXIÈME ET TROISIÈME LETTRES – SIGNIFICATION CODE		Portée : AE – situé à un AD					
		Portée : E – de route uniquement					
Altitude minimale (préciser de croisière/passage/sécurité) MOCA, MEA	**AA**	Trafic		Objet			
QUATRIÈME ET CINQUIÈME LETTRES – SIGNIFICATION	**CODE**	I	V	N	B	O	M
Modifié	CH	x	x		x	x	
Déclencheur	TT	x	x		x	x	
Langage clair	XX	Il convient de sélectionner les lettres de Trafic et d'Objet en tenant bien compte du contenu du NOTAM et de la combinaison de qualificateurs la plus couramment employée					
A repris le service normal	AK	Les qualificateurs d'un NOTAMC devraient être les mêmes que le NOTAM original.					
Terminé	CC						
Langage clair	XX						

DEUXIÈME ET TROISIÈME LETTRES – SIGNIFICATION CODE		Portée : AE – un seul AD touché					
		Portée : E – plus d'un AD touché					
Zone de contrôle (CZ)	**AC**	Trafic		Objet			
QUATRIÈME ET CINQUIÈME LETTRES – SIGNIFICATION	**CODE**	I	V	N	B	O	M
Les heures de service sont maintenant... (préciser)	AH	x	x		x	x	
Opérations militaires uniquement	AM	x	x	x	x	x	
Suppression totale	AW	x	x	x	x	x	
Activé	CA	x	x	x	x	x	
Désactivé	CD	x	x	x	x	x	
Modifié	CH	x	x	x	x	x	
Installé ou établi	CS	x	x		x	x	
Fermé	LC	x	x	x	x	x	
Interdit à... (préciser)	LP	x	x	x	x	x	
Fermé aux opérations VFR	LV		x	x	x	x	
Déclencheur	TT	x	x		x	x	
Langage clair	XX	Il convient de sélectionner les lettres de Trafic et d'Objet en tenant bien compte du contenu du NOTAM et de la combinaison de qualificateurs la plus couramment employée					
A repris le service normal	AK	Les qualificateurs d'un NOTAMC devraient être les mêmes que le NOTAM original.					
Terminé	CC						
Langage clair	XX						

DEUXIÈME ET TROISIÈME LETTRES – SIGNIFICATION CODE		Portée : E					
Zone d'identification de défense aérienne (ADIZ)	**AD**	Trafic		Objet			
QUATRIÈME ET CINQUIÈME LETTRES – SIGNIFICATION	**CODE**	I	V	N	B	O	M
Opérations militaires uniquement	AM	x	x	x	x	x	
Activé	CA	x	x	x	x	x	
Désactivé	CD	x	x		x	x	
Modifié	CH	x	x	x	x	x	
Déclencheur	TT	x	x		x	x	
Langage clair	XX	Il convient de sélectionner les lettres de Trafic et d'Objet en tenant bien compte du contenu du NOTAM et de la combinaison de qualificateurs la plus couramment employée					
A repris le service normal	AK	Les qualificateurs d'un NOTAMC devraient être les mêmes que le NOTAM original.					
Langage clair	XX						

DEUXIÈME ET TROISIÈME LETTRES – SIGNIFICATION CODE		Portée : E					
Région de contrôle (CTA)	**AE**	Trafic		Objet			
QUATRIÈME ET CINQUIÈME LETTRES – SIGNIFICATION	**CODE**	I	V	N	B	O	M
Opérations militaires uniquement	AM	x	x	x	x	x	
Suppression totale	AW	x	x	x	x	x	
Activé	CA	x	x	x	x	x	
Désactivé	CD	x	x	x	x	x	
Modifié	CH	x	x	x	x	x	
Réaligné	CL	x	x	x	x	x	
Fermé aux opérations IFR	LI	x		x	x	x	
Interdit à... (préciser)	LP	x	x	x	x	x	
Fermé aux opérations VFR	LV		x	x	x	x	
Déclencheur	TT	x	x		x	x	
Langage clair	XX	Il convient de sélectionner les lettres de Trafic et d'Objet en tenant bien compte du contenu du NOTAM et de la combinaison de qualificateurs la plus couramment employée					
A repris le service normal	AK	Les qualificateurs d'un NOTAMC devraient être les mêmes que le NOTAM original.					
Langage clair	XX						

DEUXIÈME ET TROISIÈME LETTRES – SIGNIFICATION CODE		Portée : E					
Région d'information de vol (FIR)	**AF**	Trafic		Objet			
QUATRIÈME ET CINQUIÈME LETTRES – SIGNIFICATION	**CODE**	I	V	N	B	O	M
Opérations militaires uniquement	AM	x	x	x	x	x	
Activé	CA	x	x	x	x	x	
Désactivé	CD	x	x	x	x	x	
Modifié	CH	x	x	x	x	x	
Fermé aux opérations IFR	LI	x		x	x	x	
Interdit à... (préciser)	LP	x	x	x	x	x	
Fermé aux opérations VFR	LV		x	x	x	x	
Déclencheur	TT	x	x		x	x	
Langage clair	XX	Il convient de sélectionner les lettres de Trafic et d'Objet en tenant bien compte du contenu du NOTAM et de la combinaison de qualificateurs la plus couramment employée					
A repris le service normal	AK	Les qualificateurs d'un NOTAMC devraient être les mêmes que le NOTAM original.					
Langage clair	XX						

DEUXIÈME ET TROISIÈME LETTRES – SIGNIFICATION CODE		Portée : E					
Niveau de vol minimal utilisable	**AL**	Trafic		Objet			
QUATRIÈME ET CINQUIÈME LETTRES – SIGNIFICATION	**CODE**	I	V	N	B	O	M
Modifié	CH	x	x		x	x	
Déclencheur	TT	x	x		x	x	
Langage clair	XX	Il convient de sélectionner les lettres de Trafic et d'Objet en tenant bien compte du contenu du NOTAM et de la combinaison de qualificateurs la plus couramment employée					
A repris le service normal	AK	Les qualificateurs d'un NOTAMC devraient être les mêmes que le NOTAM original.					
Langage clair	XX						

DEUXIÈME ET TROISIÈME LETTRES – SIGNIFICATION CODE Route de navigation de surface (préciser) Routes RNAV et GNSS Q, T, L	**AN**	Portée : E					
		Trafic		Objet			
QUATRIÈME ET CINQUIÈME LETTRES – SIGNIFICATION	**CODE**	I	V	N	B	O	M
Opérations militaires uniquement	AM	x		x	x	x	
Disponible, autorisation préalable requise	AP	x			x	x	
Disponible sur demande	AR	x			x	x	
Suppression totale	AW	x		x	x	x	
Modifié	CH	x		x	x	x	
Identification ou indicatif radio change pour… (préciser)	CI	x			x	x	
Installé	CS	x			x	x	
Fermé	LC	x		x	x	x	
Limité à... (préciser)	LT	x		x	x	x	
Déclencheur	TT	x			x	x	
Langage clair	XX	Il convient de sélectionner les lettres de Trafic et d'Objet en tenant bien compte du contenu du NOTAM et de la combinaison de qualificateurs la plus couramment employée					
A repris le service normal	AK	Les qualificateurs d'un NOTAMC devraient être les mêmes que le NOTAM original.					
Langage clair	XX						

DEUXIÈME ET TROISIÈME LETTRES – SIGNIFICATION CODE		Portée : E					
Région de contrôle océanique (OCA)	**AO**	Trafic		Objet			
QUATRIÈME ET CINQUIÈME LETTRES – SIGNIFICATION	**CODE**	I	V	N	B	O	M
Opérations militaires uniquement	AM	x	x	x	x	x	
Activé	CA	x	x	x	x	x	
Désactivé	CD	x	x	x	x	x	
Modifié	CH	x	x	x	x	x	
Fermé	LC	x	x	x	x	x	
Fermé aux opérations IFR	LI	x		x	x	x	
Interdit à... (préciser)	LP	x	x	x	x	x	
Limité à... (préciser)	LT	x	x	x	x	x	
Fermé aux opérations VFR	LV		x	x	x	x	
Déclencheur	TT	x	x		x	x	
Langage clair	XX	Il convient de sélectionner les lettres de Trafic et d'Objet en tenant bien compte du contenu du NOTAM et de la combinaison de qualificateurs la plus couramment employée					
A repris le service normal	AK	Les qualificateurs d'un NOTAMC devraient être les mêmes que le NOTAM original.					
Langage clair	XX						

DEUXIÈME ET TROISIÈME LETTRES – SIGNIFICATION CODE		Portée : E					
Point de compte rendu (préciser le nom ou l'indicatif conventionnel) Points de compte rendu VFR, point de changement	**AP**	Trafic		Objet			
QUATRIÈME ET CINQUIÈME LETTRES – SIGNIFICATION	**CODE**	I	V	N	B	O	M
Suppression totale	AW	x	x		x	x	
Modifié	CH	x	x		x	x	
Installé	CS	x	x		x	x	
Déclencheur	TT	x	x		x	x	
Langage clair	XX	Il convient de sélectionner les lettres de Trafic et d'Objet en tenant bien compte du contenu du NOTAM et de la combinaison de qualificateurs la plus couramment employée					
A repris le service normal	AK	Les qualificateurs d'un NOTAMC devraient être les mêmes que le NOTAM original.					
Langage clair	XX						

DEUXIÈME ET TROISIÈME LETTRES – SIGNIFICATION CODE		Portée : E					
Route ATS* (préciser)	**AR**	Trafic		Objet			
QUATRIÈME ET CINQUIÈME LETTRES – SIGNIFICATION	**CODE**	I	V	N	B	O	M
Opérations militaires uniquement	AM	x	x	x	x	x	
Suppression totale	AW	x	x		x	x	
Activé	CA	x	x		x	x	
Désactivé	CD	x	x	x	x	x	
Modifié	CH	x	x		x	x	
Identification ou indicatif radio change pour… (préciser)	CI	x	x		x	x	
Installé	CS	x	x		x	x	
Fermé	LC	x	x	x	x	x	
Fermé aux opérations IFR	LI	x		x	x	x	
Interdit à... (préciser)	LP	x	x	x	x	x	
Limité à... (préciser)	LT	x	x	x	x	x	
Fermé aux opérations VFR	LV		x	x	x	x	
Déclencheur	TT	x	x		x	x	
Langage clair	XX	Il convient de sélectionner les lettres de Trafic et d'Objet en tenant bien compte du contenu du NOTAM et de la combinaison de qualificateurs la plus couramment employée					
A repris le service normal	AK	Les qualificateurs d'un NOTAMC devraient être les mêmes que le NOTAM original.					
Langage clair	XX						

**Toute route ATS autre que RNAV ou GNSS : voies aériennes, routes aériennes, contrôlées ou non.*

DEUXIÈME ET TROISIÈME LETTRES – SIGNIFICATION CODE

Région de contrôle terminale (TCA)	**AT**	Portée : AE Portée : E – lorsque publié sous une FIR, touchant plusieurs aérodromes Trafic		Objet			
QUATRIÈME ET CINQUIÈME LETTRES – SIGNIFICATION	**CODE**	I	V	N	B	O	M
Opérations militaires uniquement	AM	x	x	x	x	x	
Suppression totale	AW	x	x		x	x	
Activé	CA	x	x	x	x	x	
Désactivé	CD	x	x	x	x	x	
Modifié	CH	x	x	x	x	x	
Fermé aux opérations IFR	LI	x		x	x	x	
Interdit à... (préciser)	LP	x	x	x	x	x	
Limité à… (préciser) – capacité réduite des systèmes	LT	x	x	x	x	x	
Fermé aux opérations VFR	LV		x	x	x	x	
Déclencheur	TT	x	x		x	x	
Langage clair	XX	Il convient de sélectionner les lettres de Trafic et d'Objet en tenant bien compte du contenu du NOTAM et de la combinaison de qualificateurs la plus couramment employée					
A repris le service normal	AK	Les qualificateurs d'un NOTAMC devraient être les mêmes que le NOTAM original.					
Langage clair	XX						

DEUXIÈME ET TROISIÈME LETTRES – SIGNIFICATION CODE		Portée : E					
Point significatif* Point de cheminement ou intersection	**AX**	Trafic		Objet			
QUATRIÈME ET CINQUIÈME LETTRES – SIGNIFICATION	**CODE**	I	V	N	B	O	M
Suppression totale	AW	x	x		x	x	
Modifié	CH	x	x		x	x	
Identification ou indicatif radio change pour… (préciser)	CI	x	x		x	x	
Déplacé	CM	x	x		x	x	
Remplacé temporairement par... (préciser)	CR	x	x		x	x	
Installé	CS	x	x		x	x	
Déclencheur	TT	x	x		x	x	
Langage clair	XX	Il convient de sélectionner les lettres de Trafic et d'Objet en tenant bien compte du contenu du NOTAM et de la combinaison de qualificateurs la plus couramment employée					
A repris le service normal	AK	Les qualificateurs d'un NOTAMC devraient être les mêmes que le NOTAM original.					
Langage clair	XX						

** Un point significatif qui n'est pas une aide à la navigation.*

CATÉGORIE : S – SERVICES DE LA CIRCULATION AÉRIENNE

DEUXIÈME ET TROISIÈME LETTRES – SIGNIFICATION CODE		Portée : A					
Service automatique d'information de région terminale (ATIS)	**SA**	Trafic		Objet			
QUATRIÈME ET CINQUIÈME LETTRES – SIGNIFICATION	**CODE**	I	V	N	B	O	M
Les heures de service sont maintenant... (préciser)	AH	x	x		x	x	
Hors service	AS	x	x		x	x	
Suppression totale	AW	x	x		x	x	
Fréquence(s) d'exploitation remplacée(s) par... (préciser)	CF	x	x		x	x	
Installé	CS	x	x		x	x	
Déclencheur	TT	x	x		x	x	
Langage clair	XX	Il convient de sélectionner les lettres de Trafic et d'Objet en tenant bien compte du contenu du NOTAM et de la combinaison de qualificateurs la plus couramment employée					
A repris le service normal	AK	Les qualificateurs d'un NOTAMC devraient être les mêmes que le NOTAM original.					
Langage clair	XX						

DEUXIÈME ET TROISIÈME LETTRES – SIGNIFICATION CODE		Portée : E					
Centre de contrôle régional (ACC)	**SC**	Trafic		Objet			
QUATRIÈME ET CINQUIÈME LETTRES – SIGNIFICATION	**CODE**	I	V	N	B	O	M
Fermé	LC	x	x	x	x	x	
Limité à… (préciser) – capacité réduite des systèmes	LT	x	x	x	x	x	
Déclencheur	TT	x	x		x	x	
Langage clair	XX	Il convient de sélectionner les lettres de Trafic et d'Objet en tenant bien compte du contenu du NOTAM et de la combinaison de qualificateurs la plus couramment employée					
A repris le service normal	AK	Les qualificateurs d'un NOTAMC devraient être les mêmes que le NOTAM original.					
Langage clair	XX						

DEUXIÈME ET TROISIÈME LETTRES – SIGNIFICATION CODE		Portée : E					
Centre d'information de vol (FIC)	**SE**	Trafic		Objet			
QUATRIÈME ET CINQUIÈME LETTRES – SIGNIFICATION	**CODE**	I	V	N	B	O	M
Fermé	LC	x	x		x	x	
Limité à... (préciser)	LT	x	x		x	x	
Déclencheur	TT	x	x		x	x	
Langage clair	XX	Il convient de sélectionner les lettres de Trafic et d'Objet en tenant bien compte du contenu du NOTAM et de la combinaison de qualificateurs la plus couramment employée					
A repris le service normal	AK	Les qualificateurs d'un NOTAMC devraient être les mêmes que le NOTAM original.					
Langage clair	XX						

DEUXIÈME ET TROISIÈME LETTRES – SIGNIFICATION CODE		Portée : A					
Service d'information de vol d'aérodrome RAC, UNICOM, alerte, etc.	**SF**	Trafic		Objet			
QUATRIÈME ET CINQUIÈME LETTRES – SIGNIFICATION	**CODE**	I	V	N	B	O	M
Les heures de service sont maintenant... (préciser)	AH	x	x		x	x	
Disponible sur demande	AR	x	x		x	x	
Non disponible (préciser le motif, si nécessaire)	AU	x	x		x	x	
Suppression totale	AW	x	x		x	x	
Fréquence(s) d'exploitation remplacée(s) par... (préciser)	CF	x	x		x	x	
Identification ou indicatif radio change pour… (préciser)	CI	x	x		x	x	
Installé	CS	x	x		x	x	
Fermé	LC	x	x		x	x	
Limité à… (préciser) – capacité réduite des systèmes	LT	x	x		x	x	
Déclencheur	TT	x	x		x	x	
Langage clair	XX	Il convient de sélectionner les lettres de Trafic et d'Objet en tenant bien compte du contenu du NOTAM et de la combinaison de qualificateurs la plus couramment employée					
A repris le service normal	AK	Les qualificateurs d'un NOTAMC devraient être les mêmes que le NOTAM original.					
Terminé	CC						
Langage clair	XX						

DEUXIÈME ET TROISIÈME LETTRES – SIGNIFICATION CODE		Portée : E					
Centre de contrôle régional océanique (OAC)	**SO**	Trafic		Objet			
QUATRIÈME ET CINQUIÈME LETTRES – SIGNIFICATION	**CODE**	I	V	N	B	O	M
Fermé	LC	x		x	x	x	
Limité à... (préciser)	LT	x		x	x	x	
Déclencheur	TT	x			x	x	
Langage clair	XX	Il convient de sélectionner les lettres de Trafic et d'Objet en tenant bien compte du contenu du NOTAM et de la combinaison de qualificateurs la plus couramment employée					
A repris le service normal	AK	Les qualificateurs d'un NOTAMC devraient être les mêmes que le NOTAM original.					
Langage clair	XX						

DEUXIÈME ET TROISIÈME LETTRES – SIGNIFICATION CODE		Portée : AE – Pour un AD donné Portée : E – lorsque publié sous une FIR, touchant plusieurs aérodromes					
Service d'information de vol (FSS)	**SS**	Trafic		Objet			
QUATRIÈME ET CINQUIÈME LETTRES – SIGNIFICATION	**CODE**	I	V	N	B	O	M
Les heures de service sont maintenant... (préciser)	AH	x	x		x	x	
Disponible sur demande	AR	x	x		x	x	
Suppression totale	AW	x	x		x	x	
Fréquence(s) d'exploitation remplacée(s) par... (préciser)	CF	x	x		x	x	
Identification ou indicatif radio change pour… (préciser)	CI	x	x		x	x	
Installé	CS	x	x		x	x	
Fermé	LC	x	x		x	x	
Limité à... (préciser)	LT	x	x		x	x	
Déclencheur	TT	x	x		x	x	
Langage clair	XX	Il convient de sélectionner les lettres de Trafic et d'Objet en tenant bien compte du contenu du NOTAM et de la combinaison de qualificateurs la plus couramment employée					
A repris le service normal	AK	Les qualificateurs d'un NOTAMC devraient être les mêmes que le NOTAM original.					
Terminé	CC						
Langage clair	XX						

DEUXIÈME ET TROISIÈME LETTRES – SIGNIFICATION CODE		Portée : AE					
Tour de contrôle d'aérodrome (TWR)	**ST**	Trafic		Objet			
QUATRIÈME ET CINQUIÈME LETTRES – SIGNIFICATION	**CODE**	I	V	N	B	O	M
Les heures de service sont maintenant... (préciser)	AH	x	x		x	x	
Fréquence(s) d'exploitation remplacée(s) par... (préciser)	CF	x	x		x	x	
Identification ou indicatif radio change pour… (préciser)	CI	x	x		x	x	
Installé (tour temporaire)	CS	x	x		x	x	
Fermé	LC	x	x	x	x	x	
Limité à… (préciser) (projecteur directif hors service)	LT	x	x	x	x	x	
Déclencheur	TT	x	x		x	x	
Langage clair (tour déplacée)	XX	Il convient de sélectionner les lettres de Trafic et d'Objet en tenant bien compte du contenu du NOTAM et de la combinaison de qualificateurs la plus couramment employée					
A repris le service normal	AK	Les qualificateurs d'un NOTAMC devraient être les mêmes que le NOTAM original.					
Langage clair	XX						

CATÉGORIE : P – PROCÉDURES DE CIRCULATION AÉRIENNE

DEUXIÈME ET TROISIÈME LETTRES – SIGNIFICATION CODE		Portée : A					
Arrivée normalisée aux instruments (STAR) (préciser l'indicateur de route)	**PA**	Trafic		Objet			
QUATRIÈME ET CINQUIÈME LETTRES – SIGNIFICATION	**CODE**	I	V	N	B	O	M
Disponible pour les opérations diurnes	AD	x		x	x	x	
Opérations militaires uniquement	AM	x		x	x	x	
Disponible pour les opérations nocturnes	AN	x		x	x	x	
Disponible sur demande	AR	x			x	x	
Non disponible (préciser le motif, si nécessaire) / NON AUTH	AU	x		x	x	x	
Suppression totale	AW	x			x	x	
Modifié	CH	x		x	x	x	
Identification ou indicatif radio change pour… (préciser)	CI	x			x	x	
Remplacé temporairement par... (préciser)	CR	x		x	x	x	
Limité à... (préciser)	LT	x		x	x	x	
Déclencheur	TT	x			x	x	
Langage clair	XX	Il convient de sélectionner les lettres de Trafic et d'Objet en tenant bien compte du contenu du NOTAM et de la combinaison de qualificateurs la plus couramment employée					
A repris le service normal	AK	Les qualificateurs d'un NOTAMC devraient être les mêmes que le NOTAM original.					
Langage clair	XX						

DEUXIÈME ET TROISIÈME LETTRES – SIGNIFICATION CODE		Portée : A					
Départ normalisé aux instruments (SID) (préciser l'indicateur de route)	**PD**	Trafic		Objet			
QUATRIÈME ET CINQUIÈME LETTRES – SIGNIFICATION	**CODE**	I	V	N	B	O	M
Disponible pour les opérations diurnes	AD	x		x	x	x	
Opérations militaires uniquement	AM	x		x	x	x	
Disponible pour les opérations nocturnes	AN	x		x	x	x	
Disponible sur demande	AR	x			x	x	
Non disponible (préciser le motif, si nécessaire) / NON AUTH	AU	x		x	x	x	
Suppression totale	AW	x			x	x	
Modifié	CH	x		x	x	x	
Identification ou indicatif radio change pour… (préciser)	CI	x			x	x	
Remplacé temporairement par... (préciser)	CR	x		x	x	x	
Limité à... (préciser)	LT	x		x	x	x	
Déclencheur	TT	x			x	x	
Langage clair	XX	Il convient de sélectionner les lettres de Trafic et d'Objet en tenant bien compte du contenu du NOTAM et de la combinaison de qualificateurs la plus couramment employée					
A repris le service normal	AK	Les qualificateurs d'un NOTAMC devraient être les mêmes que le NOTAM original.					
Langage clair	XX						

DEUXIÈME ET TROISIÈME LETTRES – SIGNIFICATION CODE		Portée : AE – Partie de la route de transition, arrivée à un AD ou départ d'un AD					
		Portée : E – Attente en route					
Procédure d'attente	**PH**	Trafic		Objet			
QUATRIÈME ET CINQUIÈME LETTRES – SIGNIFICATION	**CODE**	I	V	N	B	O	M
Suppression totale	AW	x	x		x	x	
Limité à... (préciser)	LT	x	x		x	x	
Déclencheur	TT	x	x		x	x	
Langage clair	XX	Il convient de sélectionner les lettres de Trafic et d'Objet en tenant bien compte du contenu du NOTAM et de la combinaison de qualificateurs la plus couramment employée					
A repris le service normal	AK	Les qualificateurs d'un NOTAMC devraient être les mêmes que le NOTAM original.					
Langage clair	XX						

DEUXIÈME ET TROISIÈME LETTRES – SIGNIFICATION CODE		Portée : A					
Procédure d'approche aux instruments (préciser le type et la piste)	**PI***	Trafic		Objet			
QUATRIÈME ET CINQUIÈME LETTRES – SIGNIFICATION	**CODE**	I	V	N	B	O	M
Disponible pour les opérations diurnes	AD	x		x	x	x	
Opérations militaires uniquement	AM	x		x	x	x	
Disponible pour les opérations nocturnes	AN	x		x	x	x	
Disponible sur demande	AR	x			x	x	
Non disponible (préciser le motif, si nécessaire) / NON AUTH	AU	x		x	x	x	
Suppression totale	AW	x			x	x	
Modifié (e.g. track change)	CH	x		x	x	x	
Identification ou indicatif radio change pour… (préciser)	CI	x			x	x	
Remplacé temporairement par... (préciser)	CR	x		x	x	x	
Limité à... (préciser)	LT	x		x	x	x	
Déclencheur	TT	x			x	x	
Langage clair	XX	Il convient de sélectionner les lettres de Trafic et d'Objet en tenant bien compte du contenu du NOTAM et de la combinaison de qualificateurs la plus couramment employée					
A repris le service normal	AK	Les qualificateurs d'un NOTAMC devraient être les mêmes que le NOTAM original.					
Langage clair	XX						

**Ne doit pas être utilisé pour procédures d'arrivée / STAR (PA), procédures de départ / SID (PD), procédure d'approche interrompue (PU) ou minimums d'utilisation d'aérodrome/ d'approche (PM).*

DEUXIÈME ET TROISIÈME LETTRES – SIGNIFICATION CODE		Portée : A					
Procédure d'approche VFR ou visuelle	**PK**	Trafic		Objet			
QUATRIÈME ET CINQUIÈME LETTRES – SIGNIFICATION	**CODE**	I	V	N	B	O	M
Disponible pour les opérations diurnes	AD		x	x	x	x	
Opérations militaires uniquement	AM		x	x	x	x	
Disponible pour les opérations nocturnes	AN		x	x	x	x	
Disponible sur demande	AR		x		x	x	
Non disponible (préciser la raison, si possible) / NON AUTH	AU		x	x	x	x	
Suppression totale	AW		x		x	x	
Identification ou indicatif radio change pour… (préciser)	CI		x		x	x	
Remplacé temporairement par... (préciser)	CR		x	x	x	x	
Installé	CS		x	x	x	x	
Limité à... (préciser)	LT		x		x	x	
Déclencheur	TT		x		x	x	
Langage clair	XX	Il convient de sélectionner les lettres de Trafic et d'Objet en tenant bien compte du contenu du NOTAM et de la combinaison de qualificateurs la plus couramment employée					
A repris le service normal	AK	Les qualificateurs d'un NOTAMC devraient être les mêmes que le NOTAM original.					
Langage clair	XX						

NAV CANADA Proprietary / Propriété exclusive

DEUXIÈME ET TROISIÈME LETTRES – SIGNIFICATION CODE		Portée : AE – Un seul aérodrome touché					
		Portée : E – Plus d'un aérodrome touché					
Traitement et dépôt des plans de vol, et événements connexes	**PL**	Trafic		Objet			
QUATRIÈME ET CINQUIÈME LETTRES – SIGNIFICATION	**CODE**	I	V	N	B	O	M
Activé	CA	x	x				x
Limité à... (préciser)	LT	x	x				x
Déclencheur	TT	x	x		x	x	
Langage clair	XX	Il convient de sélectionner les lettres de Trafic et d'Objet en tenant bien compte du contenu du NOTAM et de la combinaison de qualificateurs la plus couramment employée					
A repris le service normal	AK	Les qualificateurs d'un NOTAMC devraient être les mêmes que le NOTAM original.					
Langage clair	XX						

DEUXIÈME ET TROISIÈME LETTRES – SIGNIFICATION CODE		Portée : A					
Minimums d'utilisation d'aérodrome (préciser la procédure et les minimums modifiés) (ce code ne sert pas pour le LVOP/RVOP)	**PM**	Trafic		Objet			
QUATRIÈME ET CINQUIÈME LETTRES – SIGNIFICATION	**CODE**	I	V	N	B	O	M
Modifié	CH	x	x	x	x	x	
Déclencheur	TT	x	x		x	x	
Langage clair	XX	Il convient de sélectionner les lettres de Trafic et d'Objet en tenant bien compte du contenu du NOTAM et de la combinaison de qualificateurs la plus couramment employée					
A repris le service normal	AK	Les qualificateurs d'un NOTAMC devraient être les mêmes que le NOTAM original.					
Langage clair	XX						

DEUXIÈME ET TROISIÈME LETTRES – SIGNIFICATION CODE		Portée : AE					
Restrictions opérationnelles en raison du bruit	**PN**	Trafic		Objet			
QUATRIÈME ET CINQUIÈME LETTRES – SIGNIFICATION	**CODE**	I	V	N	B	O	M
Activé	CA	x	x	x	x	x	
Désactivé	CD	x	x	x	x	x	
Modifié	CH	x	x	x	x	x	
Limité à... (préciser)	LT	x	x	x	x	x	
Déclencheur	TT	x	x		x	x	
Langage clair	XX	Il convient de sélectionner les lettres de Trafic et d'Objet en tenant bien compte du contenu du NOTAM et de la combinaison de qualificateurs la plus couramment employée					
A repris le service normal	AK	Les qualificateurs d'un NOTAMC devraient être les mêmes que le NOTAM original.					
Annulé	CN						
Langage clair	XX						

DEUXIÈME ET TROISIÈME LETTRES – SIGNIFICATION CODE		Portée : A					
Altitude et hauteur de franchissement d'obstacles (préciser la procédure)	**PO**	Trafic		Objet			
QUATRIÈME ET CINQUIÈME LETTRES – SIGNIFICATION	**CODE**	I	V	N	B	O	M
Modifié	CH	x		x	x	x	
Déclencheur	TT	x			x	x	
Langage clair	XX	Il convient de sélectionner les lettres de Trafic et d'Objet en tenant bien compte du contenu du NOTAM et de la combinaison de qualificateurs la plus couramment employée					
A repris le service normal	AK	Les qualificateurs d'un NOTAMC devraient être les mêmes que le NOTAM original.					
Langage clair	XX						

DEUXIÈME ET TROISIÈME LETTRES – SIGNIFICATION CODE		Portée : AE – seulement un AD touché					
		Portée : E – plus d'un AD touché					
Procédure en cas d'interruption des communications radio	**PR**	Trafic		Objet			
QUATRIÈME ET CINQUIÈME LETTRES – SIGNIFICATION	**CODE**	I	V	N	B	O	M
Modifié	CH	x	x		x	x	
Déclencheur	TT	x	x		x	x	
Langage clair	XX	Il convient de sélectionner les lettres de Trafic et d'Objet en tenant bien compte du contenu du NOTAM et de la combinaison de qualificateurs la plus couramment employée					
A repris le service normal	AK	Les qualificateurs d'un NOTAMC devraient être les mêmes que le NOTAM original.					
Langage clair	XX						

DEUXIÈME ET TROISIÈME LETTRES – SIGNIFICATION CODE		Portée : A					
Altitude ou niveau de transition (préciser)	**PT**	Trafic		Objet			
QUATRIÈME ET CINQUIÈME LETTRES – SIGNIFICATION	**CODE**	I	V	N	B	O	M
Modifié	CH	x	x		x	x	
Déclencheur	TT	x	x		x	x	
Langage clair	XX	Il convient de sélectionner les lettres de Trafic et d'Objet en tenant bien compte du contenu du NOTAM et de la combinaison de qualificateurs la plus couramment employée					
A repris le service normal	AK	Les qualificateurs d'un NOTAMC devraient être les mêmes que le NOTAM original.					
Langage clair	XX						

DEUXIÈME ET TROISIÈME LETTRES – SIGNIFICATION CODE		Portée : A					
Procédure d'approche interrompue (préciser la piste)	**PU**	Trafic		Objet			
QUATRIÈME ET CINQUIÈME LETTRES – SIGNIFICATION	**CODE**	I	V	N	B	O	M
Modifié	CH	x			x	x	
Déclencheur	TT	x			x	x	
Langage clair	XX	Il convient de sélectionner les lettres de Trafic et d'Objet en tenant bien compte du contenu du NOTAM et de la combinaison de qualificateurs la plus couramment employée					
A repris le service normal	AK	Les qualificateurs d'un NOTAMC devraient être les mêmes que le NOTAM original.					
Langage clair	XX						

DEUXIÈME ET TROISIÈME LETTRES – SIGNIFICATION CODE		Portée : AE					
Altitude minimale d'attente (préciser le repère)	**PX**	Trafic		Objet			
QUATRIÈME ET CINQUIÈME LETTRES – SIGNIFICATION	**CODE**	I	V	N	B	O	M
Modifié	CH	x	x	x	x	x	
Déclencheur	TT	x	x		x	x	
Langage clair	XX	Il convient de sélectionner les lettres de Trafic et d'Objet en tenant bien compte du contenu du NOTAM et de la combinaison de qualificateurs la plus couramment employée					
A repris le service normal	AK	Les qualificateurs d'un NOTAMC devraient être les mêmes que le NOTAM original.					
Langage clair	XX						

DEUXIÈME ET TROISIÈME LETTRES – SIGNIFICATION CODE		Portée : E					
Procédure ADIZ	**PZ**	Trafic		Objet			
QUATRIÈME ET CINQUIÈME LETTRES – SIGNIFICATION	**CODE**	I	V	N	B	O	M
Modifié	CH	x	x	x	x	x	
Déclencheur	TT	x	x		x	x	
Langage clair	XX	Il convient de sélectionner les lettres de Trafic et d'Objet en tenant bien compte du contenu du NOTAM et de la combinaison de qualificateurs la plus couramment employée					
A repris le service normal	AK	Les qualificateurs d'un NOTAMC devraient être les mêmes que le NOTAM original.					
Langage clair	XX						

CATÉGORIE : R – AVERTISSEMENTS DE NAVIGATION – RÉGLEMENTATION DE L'ESPACE AÉRIEN

DEUXIÈME ET TROISIÈME LETTRES – SIGNIFICATION CODE		Portée : W					
Réservation d'espace aérien ou d'altitude (préciser)	**RA**	Trafic		Objet			
QUATRIÈME ET CINQUIÈME LETTRES – SIGNIFICATION	**CODE**	I	V	N	B	O	M
Activé	CA	x	x	x	x	x	
Modifié	CH	x	x	x	x	x	
Aura lieu... (préciser)	LW	x	x	x	x	x	
Déclencheur	TT	x	x		x	x	
Langage clair	XX	Il convient de sélectionner les lettres de Trafic et d'Objet en tenant bien compte du contenu du NOTAM et de la combinaison de qualificateurs la plus couramment employée					
Terminé	CC	Les qualificateurs d'un NOTAMC devraient être les mêmes que le NOTAM original.					
Annulé	CN						
Langage clair	XX						

DEUXIÈME ET TROISIÈME LETTRES – SIGNIFICATION CODE		Portée : W					
Zone dangereuse CYD	**RD**	Trafic		Objet			
QUATRIÈME ET CINQUIÈME LETTRES – SIGNIFICATION	**CODE**	I	V	N	B	O	M
Suppression totale	AW	x	x		x	x	
Activé*	CA	x	x		x	x	
Désactivé	CD	x	x		x	x	
Modifié**	CH	x	x		x	x	
Interdit à... (préciser)	LP	x	x		x	x	
Déclencheur	TT	x	x		x	x	
Langage clair	XX	Il convient de sélectionner les lettres de Trafic et d'Objet en tenant bien compte du contenu du NOTAM et de la combinaison de qualificateurs la plus couramment employée					
A repris le service normal	AK	Les qualificateurs d'un NOTAMC devraient être les mêmes que le NOTAM original.					
Annulé	CN						
Langage clair	XX						

** À utiliser aussi lorsqu'un espace aérien est continuellement actif, mais qu'il peut avoir des dimensions différentes activées par NOTAM.*

*** À utiliser lorsque les dimensions de l'espace aérien sont modifiées par rapport à ce qui est publié dans le Manuel des espaces aériens désignés.*

DEUXIÈME ET TROISIÈME LETTRES – SIGNIFICATION CODE		Portée : W					
Zone d'activité militaire et CYA(M)	**RM**	Trafic		Objet			
QUATRIÈME ET CINQUIÈME LETTRES – SIGNIFICATION	**CODE**	I	V	N	B	O	M
Activé*	CA	x	x		x	x	
Modifié**	CH	x	x		x	x	
Interdit à... (préciser)	LP	x	x		x	x	
Déclencheur	TT	x	x		x	x	
Langage clair	XX	Il convient de sélectionner les lettres de Trafic et d'Objet en tenant bien compte du contenu du NOTAM et de la combinaison de qualificateurs la plus couramment employée					
Annulé	CN	Les qualificateurs d'un NOTAMC devraient être les mêmes que le NOTAM original.					
Langage clair	XX						

** À utiliser aussi lorsqu'un espace aérien est continuellement actif, mais qu'il peut avoir des dimensions différentes activées par NOTAM.*

*** À utiliser lorsque les dimensions de l'espace aérien sont modifiées par rapport à ce qui est publié dans le Manuel des espaces aériens désignés.*

DEUXIÈME ET TROISIÈME LETTRES – SIGNIFICATION CODE		Portée : W					
Survol de... (préciser) ESCAT, feux de forêt	**RO**	Trafic		Objet			
QUATRIÈME ET CINQUIÈME LETTRES – SIGNIFICATION	**CODE**	I	V	N	B	O	M
Interdit à... (préciser)	LP	x	x	x	x	x	
Limité à... (préciser)	LT	x	x	x	x	x	
Déclencheur	TT	x	x		x	x	
Langage clair	XX	Il convient de sélectionner les lettres de Trafic et d'Objet en tenant bien compte du contenu du NOTAM et de la combinaison de qualificateurs la plus couramment employée					
A repris le service normal	AK	Les qualificateurs d'un NOTAMC devraient être les mêmes que le NOTAM original.					
Annulé	CN						
Langage clair	XX						

DEUXIÈME ET TROISIÈME LETTRES – SIGNIFICATION CODE		Portée : W					
Zone réglementée CYR	**RR**	Trafic		Objet			
QUATRIÈME ET CINQUIÈME LETTRES – SIGNIFICATION	**CODE**	I	V	N	B	O	M
Disponible, autorisation préalable requise	AP	x	x		x	x	
Disponible sur demande	AR	x	x		x	x	
Suppression totale	AW	x	x		x	x	
Activé*	CA	x	x		x	x	
Désactivé	CD	x	x		x	x	
Modifié**	CH	x	x		x	x	
Réaligné	CL	x	x		x	x	
Interdit à... (préciser)	LP	x	x		x	x	
Déclencheur	TT	x	x		x	x	
Langage clair	XX	Il convient de sélectionner les lettres de Trafic et d'Objet en tenant bien compte du contenu du NOTAM et de la combinaison de qualificateurs la plus couramment employée					
A repris le service normal	AK	Les qualificateurs d'un NOTAMC devraient être les mêmes que le NOTAM original.					
Annulé	CN						
Langage clair	XX						

** À utiliser aussi lorsqu'un espace aérien est continuellement actif, mais qu'il peut avoir des dimensions différentes activées par NOTAM.*

*** À utiliser lorsque les dimensions de l'espace aérien sont modifiées par rapport à ce qui est publié dans le Manuel des espaces aériens désignés.*

DEUXIÈME ET TROISIÈME LETTRES – SIGNIFICATION CODE		Portée : W					
Zone provisoirement réglementée (préciser la zone) Art. 5.1 (*Loi sur l'aéronautique*), art. 601.18 et 601.14-16 (RAC)	**RT**	Trafic		Objet			
QUATRIÈME ET CINQUIÈME LETTRES – SIGNIFICATION	**CODE**	I	V	N	B	O	M
Disponible, autorisation préalable requise	AP	x	x		x	x	
Disponible sur demande	AR	x	x		x	x	
Activé	CA	x	x		x	x	
Interdit à... (préciser)	LP	x	x		x	x	
Déclencheur	TT	x	x		x	x	
Langage clair	XX	Il convient de sélectionner les lettres de Trafic et d'Objet en tenant bien compte du contenu du NOTAM et de la combinaison de qualificateurs la plus couramment employée					
Annulé	CN	Les qualificateurs d'un NOTAMC devraient être les mêmes que le NOTAM original.					
Langage clair	XX						

CATÉGORIE : W – AVERTISSEMENTS DE NAVIGATION – AVERTISSEMENTS

DEUXIÈME ET TROISIÈME LETTRES – SIGNIFICATION CODE		Portée : W					
Manifestation aérienne, spectacle aérien	**WA**	Trafic		Objet			
QUATRIÈME ET CINQUIÈME LETTRES – SIGNIFICATION	**CODE**	I	V	N	B	O	M
Aura lieu… (préciser)	LW	x	x				x
Déclencheur	TT	x	x		x	x	
Langage clair	XX	Il convient de sélectionner les lettres de Trafic et d'Objet en tenant bien compte du contenu du NOTAM et de la combinaison de qualificateurs la plus couramment employée					
Terminé	CC	Les qualificateurs d'un NOTAMC devraient être les mêmes que le NOTAM original.					
Annulé	CN						
Langage clair	XX						

DEUXIÈME ET TROISIÈME LETTRES – SIGNIFICATION CODE		Portée : W					
Acrobaties aériennes et CYA(A)	**WB**	Trafic		Objet			
QUATRIÈME ET CINQUIÈME LETTRES – SIGNIFICATION	**CODE**	I	V	N	B	O	M
Aura lieu… (préciser) ou activé	LW	x	x				x
Déclencheur	TT	x	x		x	x	
Langage clair	XX	Il convient de sélectionner les lettres de Trafic et d'Objet en tenant bien compte du contenu du NOTAM et de la combinaison de qualificateurs la plus couramment employée					
Terminé	CC	Les qualificateurs d'un NOTAMC devraient être les mêmes que le NOTAM original.					
Annulé	CN						
Langage clair	XX						

DEUXIÈME ET TROISIÈME LETTRES – SIGNIFICATION CODE		Portée : W					
Ballon captif ou cerf-volant	**WC**	Trafic		Objet			
QUATRIÈME ET CINQUIÈME LETTRES – SIGNIFICATION	**CODE**	I	V	N	B	O	M
Aura lieu… (préciser)	LW	x	x				x
Déclencheur	TT	x	x		x	x	
Langage clair	XX	Il convient de sélectionner les lettres de Trafic et d'Objet en tenant bien compte du contenu du NOTAM et de la combinaison de qualificateurs la plus couramment employée					
Terminé	CC	Les qualificateurs d'un NOTAMC devraient être les mêmes que le NOTAM original.					
Annulé	CN						
Langage clair	XX						

DEUXIÈME ET TROISIÈME LETTRES – SIGNIFICATION CODE		Portée : W					
Démolition d'explosifs	**WD**	Trafic		Objet			
QUATRIÈME ET CINQUIÈME LETTRES – SIGNIFICATION	**CODE**	I	V	N	B	O	M
Aura lieu… (préciser)	LW	x	x				x
Déclencheur	TT	x	x		x	x	
Langage clair	XX	Il convient de sélectionner les lettres de Trafic et d'Objet en tenant bien compte du contenu du NOTAM et de la combinaison de qualificateurs la plus couramment employée					
Terminé	CC	Les qualificateurs d'un NOTAMC devraient être les mêmes que le NOTAM original.					
Annulé	CN						
Langage clair	XX						

DEUXIÈME ET TROISIÈME LETTRES – SIGNIFICATION CODE		Portée : W					
Exercices (préciser) CYA(F), CYA(T) et CYA avec plusieurs activités	**WE**	Trafic		Objet			
QUATRIÈME ET CINQUIÈME LETTRES – SIGNIFICATION	**CODE**	I	V	N	B	O	M
Aura lieu… (préciser) ou activé	LW	x	x		x	x	
Déclencheur	TT	x	x		x	x	
Langage clair	XX	Il convient de sélectionner les lettres de Trafic et d'Objet en tenant bien compte du contenu du NOTAM et de la combinaison de qualificateurs la plus couramment employée					
Terminé	CC	Les qualificateurs d'un NOTAMC devraient être les mêmes que le NOTAM original.					
Annulé	CN						
Langage clair	XX						

DEUXIÈME ET TROISIÈME LETTRES – SIGNIFICATION CODE		Portée : W					
Vol à voile et CYA(S)	**WG**	Trafic		Objet			
QUATRIÈME ET CINQUIÈME LETTRES – SIGNIFICATION	**CODE**	I	V	N	B	O	M
Aura lieu… (préciser) ou activé	LW	x	x				x
Déclencheur	TT	x	x		x	x	
Langage clair	XX	Il convient de sélectionner les lettres de Trafic et d'Objet en tenant bien compte du contenu du NOTAM et de la combinaison de qualificateurs la plus couramment employée					
Terminé	CC	Les qualificateurs d'un NOTAMC devraient être les mêmes que le NOTAM original.					
Annulé	CN						
Langage clair	XX						

DEUXIÈME ET TROISIÈME LETTRES – SIGNIFICATION CODE		Portée : W					
Dynamitage	**WH**	Trafic		Objet			
QUATRIÈME ET CINQUIÈME LETTRES – SIGNIFICATION	**CODE**	I	V	N	B	O	M
Aura lieu… (préciser)	LW	x	x				x
Déclencheur	TT	x	x		x	x	
Langage clair	XX	Il convient de sélectionner les lettres de Trafic et d'Objet en tenant bien compte du contenu du NOTAM et de la combinaison de qualificateurs la plus couramment employée					
Terminé	CC	Les qualificateurs d'un NOTAMC devraient être les mêmes que le NOTAM original.					
Annulé	CN						
Langage clair	XX						

DEUXIÈME ET TROISIÈME LETTRES – SIGNIFICATION CODE		Portée : W					
Remorquage de bannière ou de cible	**WJ**	Trafic		Objet			
QUATRIÈME ET CINQUIÈME LETTRES – SIGNIFICATION	**CODE**	I	V	N	B	O	M
Aura lieu… (préciser)	LW	x	x				x
Déclencheur	TT	x	x		x	x	
Langage clair	XX	Il convient de sélectionner les lettres de Trafic et d'Objet en tenant bien compte du contenu du NOTAM et de la combinaison de qualificateurs la plus couramment employée					
Terminé	CC	Les qualificateurs d'un NOTAMC devraient être les mêmes que le NOTAM original.					
Annulé	CN						
Langage clair	XX						

DEUXIÈME ET TROISIÈME LETTRES – SIGNIFICATION CODE		Portée : W					
Ascension de ballon libre	**WL**	Trafic		Objet			
QUATRIÈME ET CINQUIÈME LETTRES – SIGNIFICATION	**CODE**	I	V	N	B	O	M
Aura lieu… (préciser)	LW	x	x	x	x	x	
Déclencheur	TT	x	x		x	x	
Langage clair	XX	Il convient de sélectionner les lettres de Trafic et d'Objet en tenant bien compte du contenu du NOTAM et de la combinaison de qualificateurs la plus couramment employée					
Terminé	CC	Les qualificateurs d'un NOTAMC devraient être les mêmes que le NOTAM original.					
Annulé	CN						
Langage clair	XX						

DEUXIÈME ET TROISIÈME LETTRES – SIGNIFICATION CODE		Portée : W					
Exercices de tir ou lancers d'engins ou de fusées Feu d'artifice/pyrotechnie	**WM**	Trafic		Objet			
QUATRIÈME ET CINQUIÈME LETTRES – SIGNIFICATION	**CODE**	I	V	N	B	O	M
Aura lieu… (préciser)	LW	x	x		x	x	
Déclencheur	TT	x	x		x	x	
Langage clair	XX	Il convient de sélectionner les lettres de Trafic et d'Objet en tenant bien compte du contenu du NOTAM et de la combinaison de qualificateurs la plus couramment employée					
Terminé	CC	Les qualificateurs d'un NOTAMC devraient être les mêmes que le NOTAM original.					
Annulé	CN						
Langage clair	XX						

DEUXIÈME ET TROISIÈME LETTRES – SIGNIFICATION CODE Exercices de saut en parachute, vol en parapente ou vol libre CYA(H), CYA(P)	**WP**	Portée : W					
		Trafic		Objet			
QUATRIÈME ET CINQUIÈME LETTRES – SIGNIFICATION	**CODE**	I	V	N	B	O	M
Aura lieu… (préciser) ou activé	LW	x	x				x
Déclencheur	TT	x	x		x	x	
Langage clair	XX	Il convient de sélectionner les lettres de Trafic et d'Objet en tenant bien compte du contenu du NOTAM et de la combinaison de qualificateurs la plus couramment employée					
Terminé	CC	Les qualificateurs d'un NOTAMC devraient être les mêmes que le NOTAM original.					
Annulé	CN						
Langage clair	XX						

DEUXIÈME ET TROISIÈME LETTRES – SIGNIFICATION CODE Matières radioactives ou produits chimiques toxiques (préciser)	**WR**	Portée : W					
		Trafic		Objet			
QUATRIÈME ET CINQUIÈME LETTRES – SIGNIFICATION	**CODE**	I	V	N	B	O	M
Aura lieu… (préciser)	LW	x	x	x	x	x	
Déclencheur	TT	x	x		x	x	
Langage clair	XX	Il convient de sélectionner les lettres de Trafic et d'Objet en tenant bien compte du contenu du NOTAM et de la combinaison de qualificateurs la plus couramment employée					
Terminé	CC	Les qualificateurs d'un NOTAMC devraient être les mêmes que le NOTAM original.					
Annulé	CN						
Langage clair	XX						

DEUXIÈME ET TROISIÈME LETTRES – SIGNIFICATION CODE		Portée : W					
Combustion ou dégagement de gaz	**WS**	Trafic		Objet			
QUATRIÈME ET CINQUIÈME LETTRES – SIGNIFICATION	**CODE**	I	V	N	B	O	M
Aura lieu… (préciser)	LW	x	x				x
Déclencheur	TT	x	x		x	x	
Langage clair	XX	Il convient de sélectionner les lettres de Trafic et d'Objet en tenant bien compte du contenu du NOTAM et de la combinaison de qualificateurs la plus couramment employée					
Terminé	CC	Les qualificateurs d'un NOTAMC devraient être les mêmes que le NOTAM original.					
Annulé	CN						
Langage clair	XX						

DEUXIÈME ET TROISIÈME LETTRES – SIGNIFICATION CODE		Portée : W					
Déplacement en groupe de plusieurs aéronefs	**WT**	Trafic		Objet			
QUATRIÈME ET CINQUIÈME LETTRES – SIGNIFICATION	**CODE**	I	V	N	B	O	M
Aura lieu… (préciser)	LW	x	x				x
Déclencheur	TT	x	x		x	x	
Langage clair	XX	Il convient de sélectionner les lettres de Trafic et d'Objet en tenant bien compte du contenu du NOTAM et de la combinaison de qualificateurs la plus couramment employée					
Terminé	CC	Les qualificateurs d'un NOTAMC devraient être les mêmes que le NOTAM original.					
Annulé	CN						
Langage clair	XX						

DEUXIÈME ET TROISIÈME LETTRES – SIGNIFICATION CODE		Portée : W					
Système d'aéronef télépiloté (RPA/ SATP)	**WU**	Trafic		Objet			
QUATRIÈME ET CINQUIÈME LETTRES – SIGNIFICATION	**CODE**	I	V	N	B	O	M
Aura lieu… (préciser)	LW	x	x		x	x	
Déclencheur	TT	x	x		x	x	
Langage clair	XX	Il convient de sélectionner les lettres de Trafic et d'Objet en tenant bien compte du contenu du NOTAM et de la combinaison de qualificateurs la plus couramment employée					
Terminé	CC	Les qualificateurs d'un NOTAMC devraient être les mêmes que le NOTAM original.					
Annulé	CN						
Langage clair	XX						

DEUXIÈME ET TROISIÈME LETTRES – SIGNIFICATION CODE		Portée : W					
Vol en formation	**WV**	Trafic		Objet			
QUATRIÈME ET CINQUIÈME LETTRES – SIGNIFICATION	**CODE**	I	V	N	B	O	M
Aura lieu… (préciser)	LW	x	x				x
Déclencheur	TT	x	x		x	x	
Langage clair	XX	Il convient de sélectionner les lettres de Trafic et d'Objet en tenant bien compte du contenu du NOTAM et de la combinaison de qualificateurs la plus couramment employée					
Terminé	CC	Les qualificateurs d'un NOTAMC devraient être les mêmes que le NOTAM original.					
Annulé	CN						
Langage clair	XX						

DEUXIÈME ET TROISIÈME LETTRES – SIGNIFICATION CODE		Portée : W					
Activité volcanique importante	**WW**	Trafic		Objet			
QUATRIÈME ET CINQUIÈME LETTRES – SIGNIFICATION	**CODE**	I	V	N	B	O	M
Aura lieu… (préciser)	LW	x	x	x	x	x	
Déclencheur	TT	x	x		x	x	
Langage clair	XX	Il convient de sélectionner les lettres de Trafic et d'Objet en tenant bien compte du contenu du NOTAM et de la combinaison de qualificateurs la plus couramment employée					
Terminé	CC	Les qualificateurs d'un NOTAMC devraient être les mêmes que le NOTAM original.					
Annulé	CN						
Langage clair	XX						

DEUXIÈME ET TROISIÈME LETTRES – SIGNIFICATION CODE		Portée : W					
Levé aérien (Inspection en vol)	**WY**	Trafic		Objet			
QUATRIÈME ET CINQUIÈME LETTRES – SIGNIFICATION	**CODE**	I	V	N	B	O	M
Aura lieu	LW	x	x				x
Déclencheur	TT	x	x		x	x	
Langage clair	XX	Il convient de sélectionner les lettres de Trafic et d'Objet en tenant bien compte du contenu du NOTAM et de la combinaison de qualificateurs la plus couramment employée					
Terminé	CC	Les qualificateurs d'un NOTAMC devraient être les mêmes que le NOTAM original.					
Annulé	CN						
Langage clair	XX						

CATÉGORIE : O – AUTRES RENSEIGNEMENTS

DEUXIÈME ET TROISIÈME LETTRES – SIGNIFICATION CODE		Portée : A					
Service d'information aéronautique	**OA**	Traffic		Objet			
QUATRIÈME ET CINQUIÈME LETTRES – SIGNIFICATION	**CODE**	I	V	N	B	O	M
Les heures de service sont maintenant... (préciser)	AH	x	x		x	x	
Suppression totale	AW	x	x		x	x	
Installé	CS	x	x		x	x	
Fermé	LC	x	x		x	x	
Limité à... (préciser)	LT	x	x		x	x	
Déclencheur	TT	x	x		x	x	
Langage clair	XX	Il convient de sélectionner les lettres de Trafic et d'Objet en tenant bien compte du contenu du NOTAM et de la combinaison de qualificateurs la plus couramment employée					
A repris le service normal	AK	Les qualificateurs d'un NOTAMC devraient être les mêmes que le NOTAM original.					
Fonctionne (ou fonctionne à nouveau sous réserve des limites ou conditions publiés auparavant)	AL						
En service	AO						
Terminé	CC						
Langage clair	XX						

**à utiliser pour le NOTAM de déclenchement de modification d'AIP*

DEUXIÈME ET TROISIÈME LETTRES – SIGNIFICATION CODE		Portée : AE – Obstacle dans un rayon de 5 NM d'un AD Portée : E – Obstacle à plus de 5 NM d'un AD					
Obstacle (préciser)	**OB**	Trafic		Objet			
QUATRIÈME ET CINQUIÈME LETTRES – SIGNIFICATION	**CODE**	I	V	N	B	O	M
Suppression totale	AW	x	x				x
Érigé	CE	x	x				x
Modifié	CH	x	x				x
Déplacé	CM	x	x				x
Déclencheur	TT	x	x		x	x	
Langage clair	XX	Il convient de sélectionner les lettres de Trafic et d'Objet en tenant bien compte du contenu du NOTAM et de la combinaison de qualificateurs la plus couramment employée					
A repris le service normal	AK	Les qualificateurs d'un NOTAMC devraient être les mêmes que le NOTAM original.					
Langage clair	XX						

DEUXIÈME ET TROISIÈME LETTRES – SIGNIFICATION CODE		Portée : AE					
		Portée : E					
Exigences d'entrée des aéronefs	**OE**	Trafic		Objet			
QUATRIÈME ET CINQUIÈME LETTRES – SIGNIFICATION	**CODE**	I	V	N	B	O	M
Modifié	CH	x	x	x	x	x	
Déclencheur	TT	x	x		x	x	
Langage clair	XX	Il convient de sélectionner les lettres de Trafic et d'Objet en tenant bien compte du contenu du NOTAM et de la combinaison de qualificateurs la plus couramment employée					
Annulé	CN	Les qualificateurs d'un NOTAMC devraient être les mêmes que le NOTAM original.					
Langage clair	XX						

DEUXIÈME ET TROISIÈME LETTRES – SIGNIFICATION CODE		Portée : AE – Obstacle dans un rayon de 5 NM d'un AD					
		Portée : E – Obstacle à plus de 5 NM d'un AD					
Feux d'obstacle sur... (préciser)	**OL**	Trafic		Objet			
QUATRIÈME ET CINQUIÈME LETTRES – SIGNIFICATION	**CODE**	I	V	N	B	O	M
Hors service	AS	x	x				x
Déclencheur	TT	x	x		x	x	
Langage clair	XX	Il convient de sélectionner les lettres de Trafic et d'Objet en tenant bien compte du contenu du NOTAM et de la combinaison de qualificateurs la plus couramment employée					
A repris le service normal	AK	Les qualificateurs d'un NOTAMC devraient être les mêmes que le NOTAM original.					
Langage clair	XX						

NAV CANADA Proprietary / Propriété exclusive

CATÉGORIE : K – LISTES RÉCAPITULATIVES

DEUXIÈME ET TROISIÈME LETTRES – SIGNIFICATION	**CODE**	Portée : K					
Liste récapitulative	**KK**	Trafic		Objet			
QUATRIÈME ET CINQUIÈME LETTRES – SIGNIFICATION	**CODE**	K		K			
Liste récapitulative	KK	x		x			

CATÉGORIE : X – SELON LE CAS

DEUXIÈME ET TROISIÈME LETTRES – SIGNIFICATION CODE		Portée : À déterminer*					
Préciser Zones extrêmement vaste de service/ panne/activité	**XX**	Trafic		Objet			
QUATRIÈME ET CINQUIÈME LETTRES – SIGNIFICATION	**CODE**	I	V	N	B	O	M
Préciser	XX	*	*	*	*	*	*

** À déterminer par l'auteur du NOTAM.*

DEUXIÈME ET TROISIÈME LETTRES – SIGNIFICATION CODE		Portée : W					
Paramoteur	**XX**	Trafic		Objet			
QUATRIÈME ET CINQUIÈME LETTRES – SIGNIFICATION	**CODE**	I	V	N	B	O	M
Aura lieu	LW	x	x		x	x	
Terminé	CC	x	x		x	x	

DEUXIÈME ET TROISIÈME LETTRES – SIGNIFICATION CODE		Portée : W					
Utilisation de lumière à haute intensité / laser	**XX**	Trafic		Objet			
QUATRIÈME ET CINQUIÈME LETTRES – SIGNIFICATION	**CODE**	I	V	N	B	O	M
Aura lieu	LW	x	x	x	x	x	
Terminé	CC	x	x	x	x	x	