

# CIRCULAIRE D'INFORMATION AÉRONAUTIQUE 40/12

## AVIS DE MANDAT DE SERVICES DE LIAISON DE DONNÉES DANS LA RÉGION DE L'ATLANTIQUE NORD

(Remplace l'AIC 24/12)

### Introduction

Il est généralement reconnu que les services de liaison de données améliorent les capacités de surveillance et d'intervention. Leur disponibilité constitue donc un élément essentiel de la sécurité, de l'efficacité et de la viabilité des opérations aériennes, en plus de faciliter l'évolution du système de gestion de la circulation aérienne (ATM) dans la région de l'Atlantique Nord (NAT).

Comme le précise la lettre d'État EUR/NAT 12-0003.TEC (datée du 4 janvier 2012), tous les aéronefs qui prévoient transiter dans des portions de l'espace aérien régional NAT défini ci-dessous doivent être dotés et s'assurer de l'utilisation de l'avionique CPDLC (communications contrôleur-pilotes par liaison de données) et ADS-C (surveillance dépendante automatique en mode contrat).

### Objet de la présente circulaire

La présente circulaire d'information aéronautique (AIC) énonce l'espace aérien qui est défini aux fins du mandat de la liaison de données, les méthodes pour indiquer l'avionique dans le plan de vol, et les détails du calendrier de la mise en œuvre.

### Contexte

La mise en œuvre des CPDLC et de l'ADS-C basée sur les normes d'avionique RTCA DO-258A/EUROCAE ED-100A (ou ED-100) a commencé dans la région NAT de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) à la fin de 1990. Le service de liaison de données améliore les capacités de surveillance et d'intervention ATM et est jugé essentiel pour la réduction des risques d'abordage, en particulier dans le plan vertical, et pour l'atteinte du niveau cible de sécurité (TSL) dans l'espace aérien NAT. L'utilisation de contrats-événements de déviation verticale et horizontale pour surveiller la conformité des aéronefs aide à résoudre rapidement ce problème important en matière de sécurité.

En outre, l'utilisation de l'ADS-C faciliterait grandement les opérations de recherche et sauvetage et la localisation d'un aéronef à la suite d'un accident dans l'espace aérien océanique.

Afin d'assurer l'atteinte des objectifs en matière de sécurité susmentionnés, il est important d'augmenter le taux d'aéronefs dotés de l'avionique de liaison de données dans l'espace aérien NAT. Actuellement, environ 45 à 50 % des aéronefs utilisent la liaison de données dans l'espace aérien NAT et ce taux continue d'augmenter. La mise en place d'une exigence voulant que les aéronefs soient obligatoirement dotés de l'avionique de liaison de données haussera le taux d'aéronefs évoluant dans le NAT qui en sont équipés et aidera à atteindre le TSL dans l'espace aérien NAT.

## Zone d'applicabilité

Le mandat de liaison de données dans l'espace aérien NAT sera mis en œuvre progressivement, soit en deux phases.

La première phase commencera le 7 février 2013. À compter de cette date, tous les aéronefs évoluant sur deux routes précises (ou depuis tout point le long de celles-ci) du système de routes organisées (OTS) de l'espace aérien NAT, du niveau de vol (FL) 360 au FL 390 inclusivement, devront être dotés et s'assurer de l'utilisation de l'équipement CPDLC et ADS-C. Le mandat sera en vigueur durant la période de validité de l'OTS, et s'applique aux vols qui franchiront le 30<sup>e</sup> méridien ouest durant les périodes des routes publiées.

Les routes spécifiées seront celles pour lesquelles le taux d'achalandage prévu se situe dans la tranche supérieure de l'ensemble des taux d'achalandage sur l'OTS de l'espace aérien NAT pour la journée en question, et seront identifiées dans la section « Remarks » (Remarques) du message OTS de l'espace aérien NAT. Les aéronefs non conformes ne seront pas autorisés à joindre ou à traverser les routes spécifiées durant la période de validité de l'OTS. Cependant, les montées ou les descentes continues dans les niveaux spécifiés pourront être possibles selon la situation du trafic.

Les routes spécifiées seront publiées dans la section « REMARKS 2 » (REMARQUES 2) du message OTS\*.

### Exemple :

REMARKS:

1. TMI IS 108 AND OPERATORS ARE REMINDED TO INCLUDE THE TMI NUMBER AS PART OF THE OCEANIC CLEARANCE READ BACK.
2. ADS-C AND CPDLC MANDATED OTS ARE AS FOLLOWS  
TRACK B 360 370 380 390  
TRACK D 360 370 380 390  
END OF ADS-C AND CPDLC MANDATED OTS

**\*Nota :** Les messages OTS sont diffusés en anglais seulement.

La seconde phase commencera le 5 février 2015 dans des portions précises de l'espace aérien NAT de spécifications de performances minimales de navigation (MNPS). Les délimitations verticales et latérales de cet espace aérien seront définies et publiées à une date ultérieure.

## Planification de vol

Les exploitants d'aéronefs qui prévoient évoluer dans l'espace aérien défini ci-dessus devront faire en sorte que leurs appareils soient dotés et s'assurer de l'utilisation de l'avionique CPDLC et ADS-C. L'équipement approprié doit être inscrit à la case 10 (équipement et capacités) du plan de vol OACI comme suit :

- D1 ADS-C avec capacités FANS 1/A et
  - J2 CPDLC FANS 1/A HFDL et (ou)
  - J5 CPDLC FANS 1/A SATCOM (INMARSAT) et (ou)
  - J7 CPDLC FANS 1/A SATCOM (Iridium).

## Renseignements supplémentaires

Pour obtenir de plus amples renseignements, communiquer avec :

Doug Dillon, Gestionnaire  
Exploitation de l'ACC, Centre de contrôle régional de Gander  
NAV CANADA  
C.P. 328  
Gander (T.-N.-L.) A1V 1W7

Ligne directe : 709-651-5223  
Courriel : [dillond@navcanada.ca](mailto:dillond@navcanada.ca)

Le vice-président,  
Exploitation



Rudy Kellar