

CIRCULAIRE D'INFORMATION AÉRONAUTIQUE 22/22

UTILISATION DES MESSAGES D'AUTORISATION DE ROUTE DES SERVICES DE COMMUNICATIONS CONTRÔLEUR-PILOTE PAR LIAISON DE DONNÉES DANS LA RÉGION D'INFORMATION DE VOL DE MONCTON

Introduction

La région d'information de vol (FIR) de Moncton utilise les communications contrôleur-pilote par liaison de données (CPDLC) depuis 2012. À compter du 28 juin 2022 ou peu après, la gamme des messages des CPDLC disponibles sera élargie pour inclure les messages contenant des autorisations de route. Les contrôleurs de la circulation aérienne (ATCO) de Moncton seront en mesure d'accepter les demandes de routes par CPDLC formulées par les pilotes et de transmettre par liaison montante l'autorisation appropriée à l'aide de données du système de gestion de vol (FMS) pouvant être chargées, réduisant ainsi le risque d'erreurs de relecture ou de réécoute et de transposition.

Plan de mise en œuvre

La mise en œuvre des messages d'autorisation de route des CPDLC sera annoncée par NOTAM avant son lancement.

Demandes de route transmises par les pilotes	Réponse ou amorce du contrôleur de la circulation aérienne
DEMANDE DE VOL DIRECT VERS [position]	<ul style="list-style-type: none"> ▪ PROCÉDEZ DIRECT <i>[position]</i>
DEMANDE [autorisation de route]	<ul style="list-style-type: none"> ▪ AUTORISÉ À <i>[position]</i> VIA <i>[autorisation de route]</i> ▪ AUTORISÉ <i>[autorisation de route]</i> ▪ À <i>[position]</i> AUTORISÉ <i>[autorisation de route]</i>
DÉVIATION VERS [position] VIA [autorisation de route]	<ul style="list-style-type: none"> ▪ AUTORISÉ À <i>[position]</i> VIA <i>[autorisation de route]</i> ▪ AUTORISÉ <i>[autorisation de route]</i> ▪ À <i>[position]</i> AUTORISÉ <i>[autorisation de route]</i>

Les pilotes doivent répondre à un message d'autorisation de route par l'une des expressions suivantes :

- WILCO
- UNABLE
- STANDBY

Autorisations de route transmises par le contrôleur

Les contrôleurs de la circulation aérienne peuvent initier une autorisation de route à des fins d'espacement, pour éviter un espace aérien réglementé ou pour d'autres exigences opérationnelles.

Procédures des pilotes

Si le pilote reçoit une autorisation qui peut être automatiquement chargée dans le FMS, il doit la charger dans le FMS et l'examiner avant de répondre par « WILCO » ou « UNABLE ».

Les équipages de vol doivent être en mesure de charger et d'exécuter correctement les autorisations de route par CPDLC suivantes en liaison montante :

PROCÉDEZ DIRECT <i>[position]</i>	<ul style="list-style-type: none"> Instruction de se rendre directement à la position spécifiée
AUTORISÉ À <i>[position]</i> VIA <i>[autorisation de route]</i>	<ul style="list-style-type: none"> Instruction de se rendre à la position spécifiée par la route spécifiée Cette liaison montante peut ne pas afficher l'autorisation « VIA <i>[route]</i> » tant qu'elle n'est pas chargée Il ne s'agit pas d'une autorisation directe « AUTORISÉ À <i>[point de cheminement]</i> ». Il s'agit d'une autorisation au point de cheminement par la route spécifiée.
AUTORISÉ <i>[autorisation de route]</i>	<ul style="list-style-type: none"> Instruction de procéder par la route spécifiée Cette liaison montante peut ne pas afficher l'autorisation « AUTORISÉ <i>[route]</i> » tant qu'elle n'est pas chargée
À <i>[position]</i> AUTORISÉ <i>[autorisation de route]</i>	<ul style="list-style-type: none"> Instruction de procéder depuis la position spécifiée par la route spécifiée Cette liaison montante peut ne pas afficher l'autorisation « AUTORISÉ <i>[route]</i> » tant qu'elle n'est pas chargée

Nota 1 : L'expérience montre que les équipages de conduite ne comprennent souvent pas le « **AUTORISÉ À** *[position]* **VIA** *[autorisation de route]* » en liaison montante lorsqu'ils ne parviennent pas à charger le message dans le FMS, de sorte qu'ils volent incorrectement directement vers la position indiquée par l'autorisation « **AUTORISÉ À** *[position]* ». Dans d'autres cas, même après le chargement, l'autorisation est perçue comme une autorisation directe « **À** *[position]* ».

Nota 2 : Les données météorologiques du point de cheminement du FMS (vents et température) peuvent être perdues selon le message d'autorisation de route reçu. Les équipages de vol doivent vérifier les données météorologiques puisqu'ils peuvent devoir les entrer à nouveau pour que le FMS émette les prédictions appropriées.

Nota 3 : Pour de plus amples renseignements sur les procédures de pilotage applicables aux messages de liaison montante comportant des données pouvant être chargées par le FMS, se reporter au paragraphe 4.3.5 du document 10037 *sur les liaisons de données opérationnelles dans le monde (GOLD, ou Global Operational Data Link)* de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).

Vérification de la route

Pour atténuer les erreurs causées par les pilotes qui ne réussissent pas à charger ou à exécuter rapidement les nouvelles autorisations de route, les contrôleurs peuvent vérifier la nouvelle route au moyen de rapports de surveillance dépendante automatique – contrat (ADS-C), ou en transmettant un message « CONFIRMEZ ROUTE ASSIGNÉE ». À ce message, les pilotes doivent fournir la réponse « ROUTE ASSIGNÉE [autorisation de route] ».

Nota : Certains aéronefs sont incapables de transmettre la confirmation « ROUTE ASSIGNÉE [autorisation de route] » en raison de contraintes du système. Dans un tel cas, les pilotes doivent répondre par le message à structure libre « UNABLE TO SEND ROUTE » (impossible de transmettre la route).

Renseignements supplémentaires

Pour obtenir de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec :

NAV CANADA
À l'attention de Noel Dwyer, Gestionnaire National, Production des Normes ATS

Courriel : noel.dwyer@navcanada.ca



Chris Bowden
Directeur par Intérim, Gestion de l'information aéronautique et opérations aériennes