

CIRCULAIRE D'INFORMATION AÉRONAUTIQUE 15/23

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

Introduction

La région d'information de vol (FIR) de Montréal utilise les communications contrôleur-pilote par liaison de données (CPDLC) depuis 2012. À compter du 13 juillet 2023 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 (ATC) de Montréal 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 de l'ATC
REQUEST DIRECT TO [position]	<ul style="list-style-type: none"> ▪ PROCEED DIRECT TO [position]
REQUEST [autorisation de route]	<ul style="list-style-type: none"> ▪ CLEARED TO [position] VIA [autorisation de route] ▪ CLEARED [autorisation de route] ▪ AT [position] CLEARED [autorisation de route]
DIVERTING TO [position] VIA [autorisation de route]	<ul style="list-style-type: none"> ▪ CLEARED TO [position] VIA [autorisation de route] ▪ CLEARED [autorisation de route] ▪ AT [position] CLEARED [autorisation de route]

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 :

Demandes de route transmises par les pilotes	Réponse ou amorce de l'ATC
PROCEED DIRECT TO [position]	<ul style="list-style-type: none"> Instruction de se rendre directement à la position spécifiée.
CLEARED TO [position] VIA [autorisation de route]	<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 [route] » tant qu'elle n'est pas chargée. Il ne s'agit pas d'une autorisation directe « CLEARED TO [point de cheminement] ». Il s'agit d'une autorisation au point de cheminement par la route spécifiée.
CLEARED [autorisation de route]	<ul style="list-style-type: none"> Instruction de procéder par la route spécifiée. Cette liaison montante peut ne pas afficher l'autorisation « CLEARED [route] » tant qu'elle n'est pas chargée.
AT [position] CLEARED [autorisation de route]	<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 « CLEARED [route] » tant qu'elle n'est pas chargée.

Nota 1 : L'expérience montre que les équipages de conduite ne comprennent souvent pas le message « CLEARED TO [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 « CLEARED TO [position] ». Dans d'autres cas, même après le chargement, l'autorisation est perçue comme une autorisation directe « CLEARED TO [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 dans le FMS, se reporter au paragraphe 4.3.5 du document 10037—*Global Operational Data Link (GOLD) Manual* 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 en mode contrat (ADS-C), ou en transmettant un message « CONFIRM ASSIGNED ROUTE ». À ce message, les pilotes doivent fournir la réponse « ASSIGNED ROUTE [autorisation de route] ».

Nota : Certains aéronefs sont incapables de transmettre la confirmation « ASSIGNED ROUTE [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, Gestion de l'information aéronautique et opérations aériennes