

**OBJET : INFORMATION SUR LA FOURNITURE DU SERVICE CPDLC « ATC CLEARANCES » (ACL) DANS LES ESPACES AERIENS GERES PAR BORDEAUX (LFBB), BREST (LFRR), MARSEILLE (LFMM), PARIS (LFFF) ET REIMS (LFEE) ACC**

## 1. Introduction

Cette circulaire d'information aéronautique (AIC) a pour objet d'informer sur la fourniture du service CPDLC ACL « ATC Clearances » (ACL) d'émission de clearances contrôleurs dans les espaces aériens dans lesquels la DSNA fournit les services de la circulation aérienne. Ce service est déjà rendu au sein des ACC Bordeaux (LFBB) et Brest (LFRR) au-dessus du FL 195. Il sera rendu au sein des ACC Marseille (LFMM), Paris (LFFF) et Reims (LFEE) au-dessus du FL 195 à des dates qui seront annoncées par NOTAM.

Les services de communications pilotes-contrôleurs par liaisons de données (CPDLC) constituent un moyen supplétif de communications opérationnelles utilisable en absence de pression temporelle.

Avec la mise en œuvre du service ACL au sein des ACC Marseille, Paris et Reims, les services CPDLC alors fournis au sein des ACC Bordeaux, Brest, Marseille, Paris et Reims seront les suivants :

- DLIC (data link initiation capability),
- ACM (ATC communications management),
- AMC (ATC microphone check),
- \*ACL (ATC clearance).

\*Le traitement des demandes pilotes du service ACL n'est pas disponible.

Les services CPDLC sont fournis en France au sens du règlement européen (CE) N° 29/2009 modifié par le règlement (UE) n° 2015/310 définissant les exigences relatives aux services de liaison de données pour le ciel unique européen.

En conséquence, les services CPDLC sont fournis seulement aux avioniques équipées ATN Protected Mode (PM) et utilisant le sous-réseau VDL mode 2. Les demandes de log-on des avioniques FANS ou non équipées PM-CPDLC sont nécessairement rejetées.

## 2. Exigences

### 2.1 Généralités

L'utilisation du service CPDLC ACL n'est pas obligatoire et demeure à la discrétion de l'ATC.

La radiotéléphonie reste dans tous les cas le moyen de communication primaire même si des dialogues CPDLC sont ouverts.

La phraséologie suivante s'applique alors le cas échéant lorsque l'ATC repasse aux communications vocales pour amender une clairance CPDLC: "IGNOREZ MESSAGE CPDLC CLAIRANCE DE CHANGEMENT DE NIVEAU/ROUTE/VITESSE, BREAK,..."

Le collationnement (voice read-back) de l'équipage n'est pas requis lors d'une clairance par CPDLC et ne doit pas être employé.

En cas d'incertitude concernant une situation opérationnelle avec dialogue CPDLC ouvert, les communications vocales doivent être utilisées pour clarifier la situation.

## 2.2 Nouveau service CPDLC fourni

Le tableau suivant liste les messages ACL mis en œuvre par la DSNA dans le cadre du CPDLC :

ATC Message Element	Pilot's Response
CLIMB TO [level]	WILCO, UNABLE, or STAND-BY
MAINTAIN [level]	
DESCENT TO [level]	
PROCEED DIRECT TO [position]	
FLY HEADING [degrees]	
MAINTAIN [speed]	

Toute requête pilote effectuée par CPDLC sera immédiatement rejetée par le système ATM qui répondra automatiquement une réponse type : "SERVICE UNAVAILABLE".

Aucun message d'Urgence ou de Détresse ne doit être employé par CPDLC et ne sera traité par les systèmes ATM de la DSNA.

Les services DLIC, ACM et AMC restent fournis de façon inchangée (voir AIP France GEN 3.4.3.2).

## 2.3 Restrictions et gestion des erreurs de messages

Si le système ATM sol de la DSNA reçoit un message bord qui n'est pas traité ou qui comporte une erreur au sens des règles de communications CPDLC, l'équipage recevra une réponse automatique lui indiquant la nature de l'erreur et le cas échéant les actions requises.

## 2.4 Retour à la voix et dialogues CPDLC engagés

Lors de l'emploi des communications vocales pour clarifier un dialogue de clairance CPDLC engagé, l'ATC emploiera la phraséologie suivante : "IGNOREZ MESSAGE CPDLC CLAIRANCE DE CHANGEMENT DE NIVEAU/ROUTE/VITESSE, BREAK" et délivrera vocalement la clairance correcte à suivre.

## 2.5 Dysfonctionnements ou ruptures CPDLC

Il est possible que des dysfonctionnements résultent en la terminaison ou le non suivi des connexions CPDLC. Dans ce cas il ne sera pas possible pour l'ATC d'initier l'envoi de messages CPDLC.

Il incombera alors à l'équipage d'initier manuellement une nouvelle demande de log-on.

Les indisponibilités ou dysfonctionnements techniques de service Datalink ne doivent en aucun cas faire l'objet de dialogues initiés par les pilotes vers les contrôleurs aériens (en dehors des situations opérationnelles où un retour aux communications vocales est amorcé en cas de dialogue CPDLC engagé). Le cas échéant, les opérateurs aériens sont invités à faire part des problèmes d'utilisation du CPDLC dans les espaces dans lesquels la DSNA fournit les services de la circulations aérienne au moyen du formulaire ASR envoyé à :

[DO-analyse-incident@aviation-civile.gouv.fr](mailto:DO-analyse-incident@aviation-civile.gouv.fr)

Lors de la mise à jour de données aéronautiques dans les systèmes ATM selon la fréquence des cycles AIRAC (les jeudis du calendrier AIRAC à 00:00 UTC tous les 28 jours), les log-ons et connexions en cours seront perdus et les équipages devront effectuer manuellement un nouveau log-on auprès de l'unité ATC concernée par le vol.

## **3. Contacts**

Les problèmes d'utilisation du CPDLC dans les espaces DSNA sont à notifier au moyen du formulaire ASR à l'adresse : [DO-analyse-incident@aviation-civile.gouv.fr](mailto:DO-analyse-incident@aviation-civile.gouv.fr).