

PROCEDURE NORMALES CPDLC F900

Step1 LOG ON

ATC LOGON/STATUS page2

Next ADS ARM and ARM ATC COMM

ADS et CPDLC sont armés

Le Tail Number est l'immatriculation (FGPNJ)

Return page 1

PENSER A ACTIVER LE SATCOM MASTER pour une transat, sinon, perte de l'ATC COM des que perte portée VHF !

Step 2 LOG ON PROCESS

ATC LOGON/STATUS page 1

Entrer le Code CPDLC de la region (fiche Jepp) en LOGON TO

SEND (....Sending..... LOGON accepted)

Si ATC COMM ESTABLISHED, cela signifie que l'ATC est connecté

L'active center (ACT CTR) identifie l'ATC actif et disparaît du LOGON TO.

Phraseologie

Lorsque l'on pénètre dans une zone CPDLC, **faire un premier message initial en voice type**:
"LONDON, LEA500A, CPDLC, climbing FL290."

FANS MESSAGE

LOG et lire le message d'information (qui en général confirme CPDLC et l'ATC en contact)

ACCEPT, puis vérifier la réponse

SEND (pour envoyer la réponse)

Possibilité de relire l'échange ATC/CREW

Retour sur ATC INDEX

Choix de la page du FMS3 : ATC INDEX ou ATC LOGON STATUS ou ATC LOG

FANS MESSAGE (news from ATC)

LOG et lire MSG

Accepter ou rejeter ou St-By (60 sec) et SEND

Pour vérifier sur quelle ATC nous sommes logués, ATC INDEX puis LOGON/STATUS

On peut recevoir une clairance de changement de profil de vol (altitude, cap....) et nous ferons un read back en voice uniquement sur demande du contrôleur ATC (si message "request read back")

REQUEST

ATC INDEX

REQUEST (des que l'on entre un FL de vol demandé, le FMS propose une raison (weather ou perfo)

VERIFY et SEND

Le status est OPEN (en attente de retour ATC)

Puis

FANS MSG

ST BY ou réponse CLIMB TO AND MAINTAIN FL340 (ex)

ACCEPTER (OU REFUSER) puis SEND

Le FL340 est armé puis le CPDLC enverra automatiquement un MSG à l'ATC lorsque l'avion sera level au FL340.

FANS MESSAGE

ATC

Demande de passer avec Shannon CTL sur 135.6

ACCEPT puis SEND

Nous allons **changer le zone de controle**, verifier en page ATC puis LOGON STATUS, le changement de CTR (ACT CTR – NEXT CTR) et ATC COMM ESTABLISHED (CLR)

WHEN CAN WE

ATC INDEX

WHEN CAN WE

Puis suivre la demande

Reception d'un FANS MSG

UPLINK loader la réponse.

Accepter ou ST By. (ATTENTION, CECI N'EST **PAS** UNE CLAIRANCE) et SEND.

ATC INDEX

Si CLEARANCE INNACCEPTABLE (ex Climb FL450, perfos insuffisantes)

FANS MSG

ATC LEA500A CLIMB TO AND MAINTAIN FL450

NEXT

REJECT

DUE TO (REASON) et ajouter en FREE TEXT "ABLE FL360" par exemple

VERIFICATION ADS ACTIVE

En approchant de shanwick airspace, il faut etre connecté entre 45 minutes et 15 minutes avant. (log CDPLC). Shanwick met en place des "contrats" avec notre avion via ADS-C. (car pas de couverture radar) Verifier une fois avec Shanwick le passage ADS d'ARM à ACTIVE. A verifier sur LOGON/STATUS

Approchant de Shanwick, Shannon va nous transferer en voice

ATC "LEA500A, contact Shanwick Radio on 3476 primary or 8891 secondary"

LEA "Roger LEA500A"

LEA "Shanwick Radio LEA500A, SELCAL CHECK, Gander Next"

Shanwick deviant l'active Center (ATC LOGON STATUS)

ATC COMM ESTABLISHED

POSITION REPORT

ATC INDEX

POS REPORT (en bleu rien de modifiable, vient des ADC)

SEND

TRANSFERT AVEC SHANWICK

“LEA500A, SHANWICK RADIO HF primary 8825 secondary 6628, at 30 west, contact Gander radio, HF primary 13306 secondary 8906”

“Shanwick Radio, LEA500A, SELCAL OK, at 30 west, contact Gander radio”

HF audio Off (selcal armé)

TRANSFERT SHANWICK TO GANDER

20’ avant la FIR de gander, verifier la reception de NEXT CTR (czqx) puis au passage de la FIR, CZQX devient Active et on recoit un message ATC COMM ESTABLISHED

Puis, contacter en voice Gander (contact initial)

LEA: “GANDER RADIO, LEA500A, SELCAL check, Gander center Next”

Gander : “LEA500A, Gander radio, HF primary 8906 secondary 13306, at RIKAL, contact Gander center on 131.7, squawk 3251”

Si le transfert ATC ne se afit pas automatiquement au passage de FIR, tenter de le forcer en faisant un LOGON en manuel.

TERMINATING ADS-C and CPDLC service

MSG ATC COMM TERMINATED

Aller sur ATC LOGON STATUS page2, on lira ATC ARMED

Clear Scratchpad

Puis MSG ADS TERMINATED

On lira ADS ARMED

Clear Scratchpad

CONTINGENCY PROCEDURE CPDLC F900

Normalement a utiliser en cas de panne radio

PERTE DU DATALINK CPDLC

ATC COMM TERMINATED

Check LOGON STATUS, normalement l'identification de l'ATC CTR a disparu. LMa connection CPDLC est interrompue. Revenir en procedure VOICE (VHF ou HF)

“SHANNON CTL, LEA500A, Negative CPDLC”

“LEA500A, continue with SHANNON CTL on frequency 128.750”

“LEA500A, roger, will contact SHANNON on 128.75”

REQUEST SPEED CHANGE

REQUEST

.80 EN SPEED

DUE TO WEATHER

VERIFY

ON PEUT AJOUTER DUE TO TURBULENCE

SEND

On peut attendre la réponse de l'ATC sur la page

ATC

LOG

La réponse arrive

FANS MSG

Lire le MSG (ATC LOG fleche de droite)

Retour à ATC INDEX

FANS MSG

MAINTAIN MACH .80

NEXT

ACCEPTER (OU REJECT OU ST BY° et SEND

RADIO PROBLEM

Demander une nouvelle frq en CPDLC

ATC INDEX - NEXT

PAGE 2 VOICE

“UNABLE CONTACT ON 3016 or 5598” en FREE TEXT en SEND

FANS MSG

ATC pour lire le MSG

ACCEPT et SEND

METEO DEVIATION REQUEST

REQUEST

OFFSET L20 (Pour 20 Nm a gauche)

DUE TO WEATHER

VERIFY et SEND

FANS MSG ET REPONDRE puis SEND

Quand on a la possibilité de revenir sur la route

REPORT (BACK ON ROUTE)

Si difficultés a communiquer avec le CTL en messagerie standard FMS (Type, MSG NOT SUPPORTED BY THIS ATS UNIT), communiquer en FREE TEXT

DEROUTEMENT (MEDICAL) DE PRECAUTION (SANS URGENCE) (HF INUTILISABLE)

SELECT NEXT en ATC INDEX

puis CLEARANCE (et non EMERG) si demande de clairance pour full route clearance.

Sinon, REQUEST

FPL REQUEST

Et selecter la demande la plus appropriée (DCT TO, HEADING, ROUTE CLEARANCE)

Dans notre cas, ROUTE CLEARANCE

FREE TEXT, NEW DESTINATION ET ROUTING, et REASON or SPECIFIC DMD (1 PAX NEEDS DOCTOR par exemple)

SEND

FANS MSG

CLEARED ROUTE CLEARANCE

REVIEW

ATC UPLINK

ACCEPT

DEROUTEMENT EMERGENCY MEDICAL

ATC INDEX

EMERGENCY

SUIVRE ENSUITE LE PROCESS STD

DATALINK

Nous permet d'obtenir la clairance océanique, ainsi que des ATIS en vol

DEMANDE DE CLAIRANCE OCEANIQUE

La demande de clairance océanique se fera par un DSP (Datalink Service Provider) entre 90 et 30 minutes de l'entry point. A moins de 30 minutes, passer en voice.

On utilise la DataLink comme une messagerie pour transfert de dossier type météo ou FPL ou clairance océanique, mais pas ce qui concerne le contrôle.

NAV

DATALINK

ACARS

ATS

OCEANIC REQ

POINT D'ENTRÉE / HEA

Et entrer le FL et Mach

NEXT

FLT ID (le N° de vol) LEA/500A (en DATALINK ne pas oublier le slash contrairement au CPDLC)

ATC FACILITY : ATS OCEANIQUE (EGXX avec shanwick par exemple, même si vous êtes logué avec Maastricht en CPDLC)

REQUEST

Attendre le retour DSP

.....

NEW MESSAGE AVAIL dans le scratch pad. Pour nous informer que la clairance est en cours de traitement.

Le clearer : CLEAR

Puis retour dans INFLIGHT, DATALINK et RCVD MSGS afin de lire le message (la clairance)

Puis ATC INDEX.....

OCEANIC CLX RECEIVED

CLEAR (message)

NAV, DATALINK, RCVD MSGS et lire le message jusqu'à END OF MESSAGE

Puis ACKNOWLEDGE

On reçoit à nouveau un message avec la clairance océanique validée (par l'ATC et CREW)

ATIS

Pour recevoir un ATIS (fonctionne au sol ou en vol, quelque soit la distance de l'aérodrome,)

NAV

DATALINK

ACARS

ATS

ATIS REQ

AIRPORT

Possibilité de demander un ATIS One shot ou une réactualisation automatique à chaque update de l'ATIS