

# Fiche Data-Link

La DSNA dispose déjà d'une forte et longue expérience dans le domaine du data link. Elle a participé à tous les projets européens de R&D majeurs sur le sujet. De plus, de nombreuses applications existent et ont été implantées en fonction des besoins et du contexte local. En métropole, le data link est utilisé dans de nombreuses approches.

Le service DCL permet au pilote de solliciter une clairance de départ auprès du contrôle d'aérodrome, qui peut autoriser le départ à l'aide d'un message dédié.

Le service D-ATIS transmet numériquement l'ATIS en cours de validité, et cela de n'importe quel endroit du monde.

Le règlement européen sur le CPDLC impose la mise en œuvre de quatre services, le DLIC, l'ACM, l'ACL et l'AMC dans l'espace supérieur européen, pour le 7 février 2013 dans une zone centrale qui inclut la France et pour le 5 février 2015 dans le reste de l'Europe.

Le DLIC est un « service support » qui vérifie et met en place les conditions nécessaires à une communication sûre entre l'avion et le sol.

L'ACM offre la possibilité de transférer un avion vers un secteur aval, dans l'espace du centre ou vers le centre en route suivant, équipé data link ou non.

L'ACL permet au contrôleur et au pilote de s'échanger des messages de clairances (de route, de cap, de vitesse, de niveau) et des requêtes.

Enfin, l'AMC est un moyen d'informer les pilotes que la fréquence est bloquée en émission par un pilote et qu'une vérification de la radio est requise.

L'introduction de l'ensemble des services CPDLC prévus dans le règlement européen sur le data link (règlement n° 29/2009 du 16 janvier 2009) fait partie du programme [4-Flight](#). Mais le calendrier 4Flight ne permet pas de respecter le calendrier imposé par ce règlement. La DSNA a donc décidé en septembre 2008 de lancer une solution CPDLC transitoire dans le CAUTRA pour février 2013.

Le cœur du système, le Serveur Air, a été validé avec succès au CRNA/E pendant l'expérimentation Evalink, de janvier à mars 2008 (Cf revue technique de la DTI N° 8). Il offre déjà l'ensemble des services prévus dans l'IR DLS, mais le développement du "PM-CPDLC" reste à faire, ainsi que l'intégration du Serveur Air dans le CAUTRA.

En ce qui concerne l'infrastructure VDL mode 2, support aux échanges air-sol, la DSNA a décidé fin 2008 d'adopter une approche de partenariat plutôt qu'une approche de contrat de service. Il s'agit d'acquérir les stations VDL mode 2 nécessaires pour offrir une couverture complète de la France métropolitaine, et de les installer dans nos grands aéroports pour février 2013.

La DSNA maîtrisera ainsi l'infrastructure de communication air-sol. Elle réalisera la maintenance de ces stations, qui seront utilisées par les compagnies aériennes pour leurs échanges non ATC (dits AOC).

Cette approche est en discussion avec nos partenaires du FABEC, de façon à l'intégrer à une approche commune qui permette de rendre un service homogène dans tout l'espace du FAB, et de mutualiser un certain nombre de dépenses.