



# Position CTR

A partir du grade  et programme examen du grade  et supérieurs

---

## 1. Introduction

Le contrôleur **en route** (CTR) assure la gestion d'un **C**entre de **C**ontrôle **R**égional (**CCR**). On peut également retrouver l'appellation de contrôle **ACC** (**A**rea **C**ontrol **C**enter). Il fournit les services de la circulation aérienne dans une FIR/UIR.

Ses zones de contrôle sont les espaces contrôlés (hors espace de classe G) appelés **FIR** et **UIR**. Elles s'étendent à partir d'une altitude/niveau de vol plancher qui n'est jamais au sol, jusqu'à un plafond qui est une altitude/niveau de vol donné(e).

Ces altitudes sont publiées sur les cartes en-route ou font partie de la définition des espaces définis dans l'information aéronautique.

De plus le contrôle en-route gère les voies aériennes (airways en anglais) et PDR (Pre Determined Routes) qui peuvent être incluses dans les espaces FIR et UIR.

En France, les cartes en-route sont disponibles dans la partie ENR6 de l'eAIP.

## 2. Tâches

### 2.1 Généralités

Le contrôleur en-route doit assurer le service de contrôle :

- aux IFR au dessus du FL195 et jusqu'au FL660 en espace UIR (classe C)
- aux IFR et VFR entre le FL115 et 195 en espace FIR (classe D)
- aux IFR évoluant sur des voies aériennes entre la MEA et le FL115 (classe E)

### 2.2 Gestions des espaces délégués

Il est rappelé que le CCR fournit le service d'information de vol dans les espaces aériens qui lui sont délégués (y compris sur les aérodromes disposant d'une position AFIS) dans la limite de ses compétences et de la charge de trafic.

Le cas échéant, le contrôleur doit indiquer dans son ATIS s'il fournit le service d'information de vol.

De même, la délégation des positions d'approche implique le contrôle et la fourniture des services de circulation aérienne sur les positions tour et sol.

Néanmoins, le CCR peut limiter la délivrance de ses services aux clairances essentielles (mise en route, roulage, décollage, atterrissage) et transférer les trafics sur la fréquence d'auto-information lorsqu'ils ne sont pas conflictuels.

## 2.3 Gestion des séparations

Les séparations qui s'appliquent sont détaillées dans la page : séparation.

Entre le FL290 et le FL410, l'espace aérien français est un espace RVSM. La séparation verticale peut donc être maintenue à 1000ft dans le cas où les aéronefs possèdent la capacité RVSM.

Le contrôleur CCR peut utiliser plusieurs techniques pour assurer la séparation en contrôle radar :

- attribution de direct, contraintes de vitesse/altitude
- guidage radar
- utilisation des offsets pour mettre un trafic sur une route parallèle à celle défini initialement afin de permettre un croisement (5 ou 10NM sont des valeurs courantes)
- information de trafic dans le cas de VFR

L'anticipation est le mot clé !

### 2.3.1 Les vitesses en .Mach

Au dessus du niveau de jonction (généralement entre le FL250 et FL300), les vitesses sont exprimées en Mach.

Pour deux aéronefs volant au même Mach, l'aéronef étant le plus bas sera le plus rapide

Plus d'informations : [Conférence - contrôler un CCR](#)

## 2.4 Coordination & transfert

Les procédures de coordination entre le CCR et les positions d'approche adjacentes sont définies dans les **LOA** (**L**etter **O**f **A**greement) internes à la division France. Elles constituent un cadre général qui n'épuise ni ne remplace la coordination entre ATC. Toute procédure de coordination ne figurant pas dans cette LoA est à établir au cas par cas.

LOA IVAO France : <https://www.ivaio.fr/fr/pages/atc/loas>

Pour rappel, le transfert d'un aéronef avec une autre station de contrôle doit s'effectuer uniquement quand ce trafic est libre de tout conflit.

---

Revision #6

Created 3 March 2025 18:53:39 by Liam Iveton

Updated 28 April 2025 23:41:49 by Liam Iveton