







Phraséologie IFR en en-route

A partir du grade  et programme examen du grade  et supérieurs
A partir du grade  et programme examen du grade  et supérieurs

1. Introduction


Cet article a pour but de présenter la phraséologie de base d'un vol IFR en interaction avec les contrôleurs En-route (CTR).

Les extraits de conversation seront identifiés pour le pilote par le symbole  et pour le contrôleur par le symbole .

2. Montée


Nous recevons notre appareil de la part de Toulouse Approche, en montée vers un premier palier. Dans le but de ne pas lui faire faire de palier, nous le faisons monter plus haut, avec une phraséologie identique à celle du contrôleur d'approche :


“


 Bordeaux bonjour, Air France 42UY, passons niveau 110 en montée niveau 140, route FISTO

 Air France 42UY, Bordeaux bonjour, montez niveau 300

 Montons niveau 300, Air France 42UY

 *Bordeaux good day, Air France 42UY, passing flight level 110 climbing flight level 140, inbound FISTO*

 *Air France 42UY, Bordeaux good day, climb flight level 300*

 *Climbing flight level 300, Air France 42UY*

Si un risque de conflit est détecté, nous pouvons imposer une contrainte sur la montée, par exemple :

“

- ☐ Air France 42UY, montez niveau 300, soyez stable avant PERIG
- ☐ Montons niveau 300, stable avant PERIG, Air France 42UY
- ☐ *Air France 42UY, climb flight level 300, be levelled by PERIG*
- ☐ *Climbing flight level 300, levelled by PERIG, Air France 42UY*

3. Croisière

Afin de diminuer au maximum le temps d'un vol, nous pouvons proposer un raccourci au pilote (encouragés) :

“

- ☐ Air France 42UY, direct AMB
- ☐ Direct AMB, Air France 42UY
- ☐ *Air France 42UY, direct AMB*
- ☐ *Direct AMB, Air France 42UY*

Le pilote est en droit de refuser la proposition de direct pour quelconque raison.

De la même façon, un pilote peut lui-même demander un direct, et le contrôleur est alors en droit de le refuser ou de l'accepter suivant les conditions de trafic.

“

- ☐ Air France 42UY, demandons direct AMB
- ☐ Air France 42UY, direct AMB
- ☐ Direct AMB, Air France 42UY
- ☐ *Air France 42UY, request direct AMB*
- ☐ *Air France 42UY, direct AMB*
- ☐ *Direct AMB, Air France 42UY*

ou

“

- ☐ Air France 42UY, demandons direct AMB
- ☐ Air France 42UY, négatif, route DIBAG cause trafic
- ☐ Route DIBAG, Air France 42UY

- ☐ *Air France 42UY, request direct AMB*
- ☐ *Air France 42UY, negative, route DIBAG due trafic*
- ☐ *Route DIBAG, Air France 42UY*

Le terme "route" est généralement utilisée pour indiquer un enchaînement de points :
"Air France 42UY, route DIBAG, AMB"
Dans le contexte de l'exemple précédent, "route" signifie "direct".

Pour des raisons de régulation, il peut être utile à tout moment de faire faire une attente un pilote alors qu'il est encore en croisière. La phraséologie est alors identique à celle utilisée en approche.

Notons enfin qu'il peut être utile de donner des informations de trafic aux pilotes en tant que contrôleur en-route, à partir du moment où 2 appareils vont se croiser à des distances proches de la norme de séparation (5NM / 1000ft) :

“

- ☐ *Air France 42UY, trafic 2 heures, 10 nautiques, de la droite vers la gauche, A320, 1000 pieds plus haut, stable*
- ☐ *Trafic en vue, Air France 42UY*
- ☐ *Air France 42UY, traffic 2 o'clock, 10 miles, right to left, A320, 1000 feet above, steady*
- ☐ *Traffic in sight, Air France 42UY*

4. Arrivée et descente

Bien avant que le pilote approche son point de descente et le dernier point de son plan de vol, nous devons annoncer au pilote l'arrivée qu'il devra suivre. Nous continuerons ici l'exemple d'une arrivée sur Orly :

AFR42UY vient de nous être transféré par Bordeaux centre, et l'ILS 06 est en service à Orly.

“

- ☐ *Air France 42UY, autorisé arrivée AMB 9E, ILS 06*
- ☐ *Autorisé arrivée AMB 9E, ILS 06, Air France 42UY*
- ☐ *Air France 42UY, cleared AMB 9E arrival, ILS 06*
- ☐ *Cleared AMB 9E arrival, ILS 06, Air France 42UY*

Toute évolution étant soumise à clairance, le pilote devra nous demander l'autorisation de descendre :

“

- ☐ Air France 42UY, pour descendre
- ☐ Air France 42UY, descendez [via STAR] niveau 130
- ☐ Descendons [via STAR] niveau 130, Air France 42UY

- ☐ *Air France 42UY, request descent*
- ☐ *Air France 42UY, descend [via STAR] flight level 130*
- ☐ *Descending [via STAR] flight level 130, Air France 42UY*

Le pilote descendra alors en respectant les différentes contraintes publiées sur la STAR AMB 9E. Si nous souhaitons annuler les restrictions de vitesses, nous utiliserons la phraséologie suivante :

“

- ☐ Air France 42UY, pour descendre
- ☐ Air France 42UY, descendez niveau 130 sans restrictions
- ☐ Descendons sans restrictions niveau 130, Air France 42UY

- ☐ *Air France 42UY, request descent*
- ☐ *Air France 42UY, descend flight level 130 unrestricted*
- ☐ *Descending flight level 130 unrestricted, Air France 42UY*

Il ne nous restera plus qu'à le transférer au contrôleur d'approche avant qu'il atteigne le niveau 130.

Revision #4

Created 3 March 2025 18:03:50 by Liam Iveton

Updated 28 April 2025 23:40:23 by Liam Iveton