







PHRASEOLOGIE IFR AU SOL

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 Prévols-Delivery **DEL**, Sol-Ground **GND**, et Tour-Tower **TWR**.

Les trois positions de contrôle ne seront pas toujours ouvertes simultanément, cependant, la position la plus haute en termes de compétence doit prendre, en l'absence des contrôles inférieurs, les autres positions sous son contrôle.

L'ordre des positions de contrôle est le suivant : **DEL** < **GND** < **TWR** < **DEP** < **APP** < **CTR**

Les extraits des conversations seront identifiés pour le pilote par la lettre **P** et par les lettres **ATC** pour le contrôleur.

Note : Dans les exemples présentés, l'indicatif du Pilote sera AFR00 et l'aéroport sera celui de Nice (LFMN).

Certains éléments dans les phrases (exemple "BAUDRUSE") sont donnés à titre d'exemple, vous pourrez entendre d'autres valeurs ou éléments d'information en fonction de votre position, de votre vol et de votre situation.

1.1. CONSEILS POUR PILOTE :

Avant le premier contact, **lisez l'ATIS** (Automatic Terminal Information Service) qui contient des informations essentielles comme : les données météorologiques, le QNH, la ou les pistes en service, l'approche disponible et toute information nécessaire aux pilotes...

*N'inventez pas des mots inutiles et **répétez exactement les instructions de contrôle** qui vous sont données : c'est le collationnement.*

Ne faites pas de report de position ou d'altitude quand le contrôleur ne vous le demande pas.

1.2. CONSEILS POUR LE CONTROLEUR :

Cherchez l'économie de paroles et n'inventez pas votre propre phraséologie.

Votre phraséologie doit être standardisée afin d'offrir le meilleur contrôle possible.

Transmettez toujours les éléments dans le même ordre.

Consultez les articles DEL, GND et TWR, pour acquérir les bases de la gestion contrôleur.

2. PHRASEOLOGIE DANS LES DIFFERENTES PHASES AU SOL

2.1 DELIVRER LA CLAIRANCE IFR :

P: NICE PREVOL BONJOUR, AFR00 POSTE 44, DEMANDONS MISE EN ROUTE POUR NANTES, INFORMATION BRAVO.

ATC : AFR00 BONJOUR, MISE EN ROUTE APPROUVEE, DEPART BAUDRU5E, PISTE 0 4 DROITE, NIVEAU 140, TRANSPONDEUR 67 32.

P: MISE EN ROUTE APPROUVEE, DEPART BAUDRU5E, PISTE 0 4 DROITE, NIVEAU 140, TRANSPONDEUR 67 32, AFR00.

ATC : CORRECT RAPPELLEZ PRET POUR LE REPOUSSAGE SUR NICE SOL 121.7
(SUPPRIMEZ LE TRANSFERT DE FREQUENCE SI VOUS CONTROLEZ LE SOL OU LA TOUR)

Ne pas utiliser le terme Recycler pour le transpondeur.

P: NICE DELIVERY HELLO, AFR00 GATE 44, REQUEST STARTUP TO NANTES, BRAVO INFORMATION.

ATC: AFR00 BONJOUR, STARTUP APPROVED, BAUDRU5E DEPARTURE RUNWAY 0 4 RIGHT, LEVEL 1 4 0, SQUAWK 6 7 3 2.

P: STARTUP APPROVED, BAUDRU5E DEPARTURE, RUNWAY 0 4 RIGHT, LEVEL 1 4 0, SQUAWK 6 7 3 2, AFR00.

ATC: CORRECT, REPORT READY FOR PUSHACK WITH NICE GROUND 121,7.

2.2. REPOUSSER :

2.2.1 CAS GENERAL OU LE REPOUSSAGE NE POSERA PAS DE SOUCIS SUR LA CIRCULATION AU SOL

P: NICE SOL, AFR00, DEMANDONS REPOUSSAGE.

ATC: AFR00, REPOUSSAGE APPROUVE FACE AU SUD

P: NOUS REPOUSSONS FACE AU SUD, AFR00

P: NICE GROUND, AFR00, REQUEST PUSHBACK
ATC: AFR00, PUSHBACK APPROVED FACING SOUTH.
P: PUSHBACK FACING SOUTH, AFR00

2.2.2. CAS D'UN TRAFIC QUI GENE LE REPOUSSAGE :

P: NICE SOL, AFR00, DEMANDONS REPOUSSAGE.
ATC: AFR00, REPOUSSAGE APPROUVE FACE AU SUD EN FONCTION DU 737 PASSANT DERRIERE VOUS
P: NOUS REPOUSSONS FACE AU SUD, EN FONCTION DU 737 EN VUE, AFR00

P: NICE GROUND, AFR00, REQUEST PUSHBACK
ATC: AFR00, BOEING 737 TAXIING BEHIND YOU, PUSH-BACK FACING SOUTH APPROVED ACCORDINGLY
P: PUSHBACK APPROVED FACING SOUTH, ACCORDINGLY A 737 INSIGHT, AFR00

2.3. ROULER VERS LA PISTE :

2.3.1 CLAIRANCE NORMALE

P: AFR00, DEMANDONS ROULAGE.
ATC : ROULEZ POINT D'ARRET PISTE 04 GAUCHE VIA T, B1
P: ROULONS POINT D'ARRET PISTE 04 GAUCHE VIA T, B1, AFR00.

P: AFR00, REQUEST TAXI
ATC: TAXI HOLDING POINT RUNWAY 04 LEFT VIA T, B1
P: TAXI HOLDING POINT RUNWAY 04 LEFT VIA T, B1 , AFR00

Note pour le contrôleur : Précisez certains taxiways intermédiaires uniquement quand nécessaire et si plusieurs chemins sont possibles. Ne précisez pas les taxiways évidents afin de faire des clairances plus courtes !

2.3.2. ROULAGE AVEC DU TRAFIC AU SOL :

ATC: AFR00, LAISSEZ PASSER L'AIRBUS A320 AIR FRANCE VENANT DE VOTRE DROITE, PUIS ROULEZ POINT D'ARRET PISTE 04 GAUCHE

ATC: AFR00, GIVE WAY TO AIR FRANCE AIRBUS COMING FROM YOUR RIGHT, THEN TAXI HOLDING POINT RUNWAY 04 LEFT

2.4. TRAVERSER LA PISTE :

ATC: AFR00, TRAVERSEZ PISTE 04 GAUCHE.

ATC: AFR00, CROSS RUNWAY 04 LEFT

L'utilisation des termes "autorisé" ou "approuvé" est interdite dans les clairances.

Les traversées de piste conditionnelles sont interdites.

Note : Donner le numéro de piste ouvert et non pas les deux numéros de piste lors de la clairance de traversée. Ne jamais dire « Traverser piste 04 22 »

2.5. GERER SON TRAFIC (PRIORITE DE PASSAGE) :

ATC: AFR00, MAINTENEZ POSITION AVANT LA PROCHAINE INTERSECTION POUR LAISSER PASSER UN AIRBUS 321 DROITE VERS LA GAUCHE.

ATC: AFR00, HOLD POSITION BEFORE NEXT INTERSECTION TO GIVE WAY TO AN AIRBUS 321 FROM RIGHT TO LEFT.

Lors d'un maintien au point d'arrêt au départ (attention ne pas utiliser le terme **position**) :

ATC: AFR00, MAINTENEZ POINT D'ARRET B3 PISTE 04R

ATC: AFR00, MAINTAIN HOLDING POINT B3 RUNWAY 04R

2.6. ALIGNER ET REMONTER LA PISTE :**2.6.1 CAS D'ALIGNEMENT SIMPLE :**

ATC: AFR00, ALIGNEZ-VOUS PISTE 04 DROITE ET ATTENDEZ.

P: NOUS NOUS ALIGNONS PISTE 04 DROITE, ET ATTENDONS, AFR00.

ATC: AFR00, LINE UP RUNWAY 04 RIGHT AND WAIT.

P: LINING UP RUNWAY 04 RIGHT AND WAITING.

2.6.2. CAS AVEC UNE REMONTEE DE PISTE :

ATC: AFR00, REMONTEZ PISTE 04 DROITE, ALIGNEZ-VOUS ET ATTENDEZ.

P: NOUS REMONTONS, NOUS NOUS ALIGNONS PISTE 04 DROITE, ET ATTENDONS, AFR00.

ATC: AFR00, BACKTRACK RUNWAY 04 RIGHT, LINE UP AND WAIT.

P: BACKTRACKING RUNWAY 04 RIGHT, LINING UP AND WAITING, AFR00.

2.6.3. CAS AVEC PRECISION DU POINT D'ARRET DANS L'ALIGNEMENT :

Sur les plateformes parisiennes, il est courant d'entendre cette phraséologie qui précise le point d'arrêt :

ATC: AFR00, DE W11, ALIGNEZ-VOUS PISTE 04 DROITE ET ATTENDEZ.

ATC: AFR00, FROM W11, LINE UP RUNWAY 04 RIGHT AND WAIT.

Note pour le contrôleur : L'utilisation du terme "pénétrer" n'est autorisée que pour faire entrer des véhicules de piste sur la piste et non des avions.

Ne pas utiliser le terme "maintenez" (hold) sur la piste. Il faut obligatoirement utiliser le terme "attendez" (wait).

2.7. DECOLLER :

2.7.1 CLAIRANCE SIMPLE

ATC: AFR00, AUTORISE DECOLLAGE PISTE 04 DROITE, VENT 050 DEGRE 10 NOEUDS.

P: AUTORISE DECOLLAGE PISTE 04 DROITE, AFR00.

ATC: AFR00, CLEARED FOR TAKE-OFF RUNWAY 04 RIGHT, WIND 050 DEGREES, 10 KNOTS

P: CLEARED FOR TAKE-OFF RUNWAY 04 RIGHT, AFR00

Note pour le contrôleur : Si l'appareil n'est pas aligné, après réception de cette clairance l'appareil s'alignera automatiquement avant de décoller

*Note pour le pilote : Il est **obligatoire** de **collationner** les termes "autorisé", "décollage", "piste" et son **numéro**. Cependant les vents ne sont pas soumis au collationnement.*

Utiliser le terme vent calme pour tout vent inférieur à 1kt sans direction.

ATC: AFR00, AUTORISE DECOLLAGE PISTE 04 DROITE, VENT CALME

ATC: AFR00, CLEARED FOR TAKE-OFF RUNWAY 04 RIGHT, WIND CALM

2.7.2 CLAIRANCE DE DECOLLAGE COMBINEE AVEC LA CLAIRANCE D'ALIGNEMENT

ATC: AFR00, ALIGNEZ-VOUS PISTE 04 DROITE, AUTORISE DECOLLAGE, VENT 100 DEGRE 10 NOEUDS.

ATC: AFR00, LINE UP RUNWAY 04 RIGHT, CLEARED FOR TAKE-OFF, WIND 100 DEGREES 10 KNOTS

Du fait de la clairance d'alignement au préalable, on ne répète pas le numéro de piste après la clairance de décollage pour éviter les redites.

*Note pour le contrôleur : Certains suppriment le "alignez-vous" et gardent la phraséologie inverse "piste 04 droite, autorisé décollage". Cette phraséologie existe dans d'autres pays mais **pas** en France.*

2.8. TRANSFERER L'APPAREIL:

2.8.1 TRANSFERER AU CONTROLEUR SUIVANT

Quand on veut transférer un appareil au contrôleur suivant et que l'on souhaite que le pilote appelle le contrôleur, il faut utiliser le terme "Contacter".

ATC: AFR00, CONTACTEZ NICE APPROCHE, 115.250 (CENT QUINZE DECIMAL DEUX CENT CINQUANTE)

ATC: AFR00, CONTACT NICE APPROACH, 115,250 (ONE ONE FIVE DECIMAL TWO FIVE ZERO)

2.8.2 GESTION DES TRANSFERT SANS CONTROLEUR SUIVANT

Quand aucun contrôleur n'est actif en sortie de zone, il faut envoyer l'avion sur la fréquence UNICOM 122.800 d'auto-information par texte.

ATC: AFR00, CHANGEMENT DE FREQUENCE APPROUVE. AUTO-INFORMATION SUR UNICOM 122.8

ATC: AFR00, FREQUENCY CHANGE APPROVED. AIR-TO-AIR FREQUENCY UNICOM 122.8

2.9. ATERRIR :

ATC: AFR00, AUTORISE ATERRISSAGE PISTE 04 DROITE, VENT 050 DEGRE 10 NOEUDS.

P: AUTORISE ATERRISSAGE PISTE 04 DROITE, AFR00.

ATC: AFR00, CLEARED TO LAND RUNWAY 04 RIGHT, WIND 050 DEGREES 10 KNOTS

P: CLEARED TO LAND RUNWAY 04 RIGHT, AFR00

Ne pas faire atterrir tant que la piste n'est pas libre. Dans ce cas, il faut ordonner la remise de gaz

*Note pour le contrôleur : Certains utilisent la phraséologie inverse "piste 04 droite, autorisé atterrissage". Cette phraséologie existe **uniquement pour la clairance anticipée d'atterrissage utilisable uniquement sur LFPG.***

*Note pour le pilote : Il est **obligatoire** de **collationner** les termes "autorisé", "décollage", "piste" et son **numéro**. Cependant les vents ne sont pas soumis au collationnement.*

Utiliser le terme vent calme pour tout vent inférieur à 1kt sans direction.

ATC: AFR00, AUTORISE DECOLLAGE PISTE 04 DROITE, VENT CALME

ATC: AFR00, CLEARED FOR TAKE-OFF RUNWAY 04 RIGHT, WIND CALM

2.10) REMISE DE GAZ :

A partir de 2Nm jusqu'au seuil, le contrôleur peut ordonner la remise de gaz à un aéronef notamment lors des cas lorsque la piste n'est pas libre.

ATC : AFR00, REMETTEZ LES GAZ !

P: REMETTONS LES GAZ, AFR00.

ATC: AFR00, GO AROUND

P: GOING AROUND, AFR00

Si aucune précision est donnée dans la clairance de remise de gaz, le pilote est sensé faire la remise de gaz publiée. Cette clairance ne peut pas être refusée par le pilote.

Un complément de clairance est possible avec la clairance de remise de gaz.

ATC : AFR00, REMETTEZ LES GAZ , TOURNEZ A DROITE CAP 220, MONTEZ 4000FT !

P: REMETTONS LES GAZ, TOURNONS A DROITE CAP 220, MONTONS 4000FT, AFR00.

ATC: AFR00, GO AROUND, TURN LEFT 220 DEGREES, CLIMB 4000FT.

P: GOING AROUND, TURN LEFT 220 DEGREES, CLIMB 4000FT , AFR00

Note : les vents ne sont pas forcément transmis à la remise de gaz suivant la réglementation française.

2.11. DEGAGER LA PISTE :

2.11.1. LE PILOTE DOIT DEGAGER RAPIDEMENT LA PISTE

ATC : AFR00, DEGAGEZ RAPIDEMENT LA PISTE.

P : DEGAGEONS RAPIDEMENT, AFR00.

ATC : AFR00, EXPEDITE VACATING RUNWAY.

P : EXPEDITING VACATING RUNWAY, AFR00

2.11.2. LE PILOTE DEGAGE LA PISTE VERS UN DEGAGEMENT PARTICULIER

ATC : AFR00, DEGAGEZ PREMIERE A GAUCHE.

P : PREMIERE A GAUCHE, AFR00

ATC : AFR00, VACATE FIRST LEFT

P : VACATE FIRST LEFT, AFR00

2.11.3. LE PILOTE DOIT REMONTER LA PISTE AVANT DE LA DEGAGER

ATC : AFR00, FAITES UN 180, REMONTEZ PISTE PUIS DEGAGEZ PREMIERE A GAUCHE.

P : REMONTONS PISTE PUIS PREMIERE A GAUCHE, AFR00.

ATC : AFR00, MAKE A 180, BACKTRACK RUNWAY THEN VACATE FIRST LEFT.

P : BACKTRACKING RUNWAY THEN FIRST LEFT, AFR00

2.11.4. LE PILOTE DOIT TRAVERSER UNE PISTE AVANT DE LA DEGAGER

ATC : AFR00, POURSUIVEZ LE ROULAGE, TRAVERSEZ PISTE 04 GAUCHE ET APRES TRAVERSEE, CONTACTEZ NICE SOL 121,825.

ATC : AFR00, KEEP TAXIING, CROSS RUNWAY 04 LEFT AND AFTER CROSSING, CONTACT NICE GROUND 121,825.

2.12. ROULER VERS LE PARKING :

ATC : AFR00, ROULEZ AEROGARE 2 POSTE E7

P : ROULONS, AEROGARE 2 POSTE E7, AFR00.

ATC : AFR00, TAXI TERMINAL 2 STAND E7

P : TAXIING TERMINAL 2 STAND E7, AFR00

2.13. QUITTER :

Normalement le pilote IFR quitte la fréquence une fois arrivée à la porte. En cas de rappel du pilote, l'ATC invite le pilote à quitter la fréquence.

ATC : QUITTEZ LA FREQUENCE, AU REVOIR

ATC : LEAVE FREQUENCY, GOOD DAY.

Note : On ne donne pas d'heure de clôture du plan de vol. Exceptionnellement sur demande du pilote seulement.

Ce manuel est destiné uniquement à la simulation de vol et de contrôle aérien sur IVAO™.
Ce document ne doit pas être utilisé dans l'aviation réelle. Il reste la propriété de IVAO™ Division France