







# PHRASEOLOGIE 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 la lettre **P** et par les lettres **ATC** pour le contrôleur.

## 2. MONTEE :

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 :

C : AFR00, MONTEZ NIVEAU 300

P : MONTONS NIVEAU 300, AFR00

C : AFR00, CLIMB LEVEL 300

P : CLIMBING LEVEL 300, AFR00

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

C : AFR00, MONTEZ NIVEAU 300, SOYEZ STABLE AVANT FOUCO

P : MONTONS NIVEAU 300, SERONS STABLE AVANT FOUCO, AFR00

C : AFR00, CLIMB LEVEL 300, BE LEVELLED BEFORE FOUCO

P : CLIMBING LEVEL 300, WILL BE LEVELLED BEFORE FOUCO, AFR00

### 3. CROISIERE :

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

C : AFR00, DIRECT PEPAX

P : DIRECT PEPAX, AFR00

C : AFR00, DIRECT PEPAX

P : DIRECT PEPAX, AFR00

*Note : le pilote est en droit de refuser la proposition de direct pour quelque 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.

P : BORDEAUX, AFR00, DEMANDONS DIRECT PEPAX

C : AFR00, DIRECT PEPAX APPROUVE

P : DIRECT PEPAX, AFR00

P : BORDEAUX, AFR00, REQUESTING DIRECT PEPAX

C : AFR00, DIRECT PEPAX APPROVED

P : DIRECT PEPAX, AFR00

ou

P : BORDEAUX, AFR00, DEMANDONS DIRECT PEPAX

C : AFR00, NEGATIF, ROUTE POI, CAUSE TURBULENCE

P : ROUTE POI, AFR00

P : BORDEAUX, AFR00, REQUESTING DIRECT PEPAX

C : AFR00, NEGATIVE, ROUTE POI, DUE TURBULENCE

P : ROUTE POI, AFR00

Si le contrôleur souhaite que le pilote suive un cheminement non-publié, il peut le lui énoncer au fur et à mesure :

C : AFR00, DIRECT POI, PUIS DIRECT PEPAX

P : DIRECT POI, PUIS DIRECT PEPAX, AFR00

C : AFR00, DIRECT POI, THEN DIRECT PEPAX

P : DIRECT POI, THEN DIRECT PEPAX, AFR00

Une autre phraséologie permet de donner la même instruction :

C : AFR00, ROUTE POI, PEPAX

P : ROUTE POI, PEPAX, AFR00

C : AFR00, ROUTE POI, PEPAX

P : ROUTE POI, PEPAX, AFR00

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) :

**C** : AFR000, TRAFIC 2 HEURES, 7 NAUTIQUES, DROITE VERS GAUCHE, AIRBUS A320, 1000 PIEDS PLUS HAUT  
**P** : ROGER, AFR00

**C** : AFR000, TRAFIC 2 O'CLOCK, 7 MILES, RIGHT TO LEFT, AIRBUS A320, 1000 FEET ABOVE  
**P** : ROGER, AFR00

#### 4. ARRIVEE 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 prendrons ici l'exemple d'une arrivée sur Mérignac : AFR00 vient de nous être transféré par Paris et l'ILS 23 est en service à Bordeaux.

**C** : AFR00, ARRIVEE LMG4, APPROCHE ILS PISTE 23  
**P** : ARRIVEE LMG4, APPROCHE ILS PISTE 23, AFR00

**C** : AFR00, LMG4 ARRIVAL, ILS APPROACH RUNWAY 23  
**P** : LMG4 ARRIVAL, ILS APPROACH RUNWAY 23 , AFR00

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

**P** : DEMANDONS LA DESCENTE, AFR00  
**C** : AFR00, DESCENDEZ NIVEAU 150, ARRIVEE LMG4  
**P** : DESCENDONS NIVEAU 150, ARRIVEE LMG4, AFR00

**P** : REQUEST DESCENT, AFR00  
**C** : AFR00, DESCEND LEVEL 150, LMG4 ARRIVAL  
**P** : DESCENDING LEVEL 150, LMG4 ARRIVAL, AFR00

Le pilote descendra alors en respectant les différentes contraintes publiées sur la STAR LMG4. Si nous souhaitons lui faire grâce de ces contraintes, le plus simple est l'enchaînement suivant :

**C** : AFR00, DIRECT VAGNA, PREVOYEZ 5000 PIEDS A VAGNA  
**P** : DIRECT VAGNA, PREVOYONS 5000 PIEDS A VAGNA, AFR00  
 (...)
   
**P** : PRET POUR LA DESCENTE, AFR00  
**C** : AFR00, DESCENDEZ NIVEAU 150  
**P** : DESCENDONS NIVEAU 150, AFR00

**C** : AFR00, DIRECT VAGNA, EXPECT 5000 FEET OVER VAGNA  
**P** : DIRECT VAGNA, EXPECTING 5000 FEET OVER VAGNA, AFR00  
(...)  
**P**: READY FOR DESCENT, AFR00  
**C** : AFR00, DESCEND LEVEL 150  
**P** : DESCENDING LEVEL 150, AFR00

De même que pour la montée, nous pouvons imposer des contraintes aux pilotes pendant leur descente. La raison la plus fréquente est un besoin de régulation. Voyons le cas d'une contrainte de vitesse :

**C** : AFR00, DESCENDEZ NIVEAU 150, VITESSE 250 NOEUDS POUR SEQUENCEMENT  
**P** : DESCENDONS NIVEAU 150, VITESSE 250 NOEUDS, AFR00

**C** : AFR00, DESCEND LEVEL 150, SPEED 250 KNOTS FOR SEQUENCING  
**P** : DESCENDING LEVEL 150, SPEED 250 KNOTS, AFR00

Il ne nous restera plus qu'à le transférer au contrôleur d'approche avant qu'il atteigne le niveau 150.

