



Déroulement Chronologique d'un vol IFR

Le but de ce document est de vous donner des exemples de phraséologie, concernant des situations que vous pourrez rencontrer lors de vols en réseau contrôlé. Ces situations sont répertoriées dans le respect du déroulement chronologique d'un vol.

On peut retrouver une multitude de cas de figures spécifiques lors du déroulement d'un vol, et ce dès la première instruction ATC. Ces cas spécifiques feront l'objet d'une visite sur le site officiel du SIA afin de retrouver la quasi-totalité des cas traités selon la réglementation en vigueur.

Il est à noter que certaines phases ont été légèrement adaptées aux spécificités du vol en réseau.

Phraséo appliquée aux phases de vol:

Généralités:

Pilote: Demandons paramètres pour le départ
Requesting departure information

Cette transmission de la part du pilote revient à une demande des éléments de l'ATIS complet.

Exemples:

Pilote: Saint-Ex Prévol, Citron Air 32 45, demandons paramètres pour le départ.

ATC: Citron Air 32 45, piste 36 droite, vent 240 degrés 10 noeuds, visibilité 5 kilomètres, température 16°, point de rosée 14°, Q N H 1 0 2 0, Q F E 1 0 0 9, niveau de transition 50, il est 10 heures 22.

Pilote: Piste 36 droite, Q N H 1 0 2 0, Citron Air 32 45.

Pilot: Saint-Ex Delivery, Citron Air 3_2_4_5, requesting departure information.

ATC: Citron Air 3_2_4_5, runway 3_6 right, wind 2_4_0 degrees 1_0 knots, visibility 5 kilometres, temperature 1 6°, dew point 1 4°, Q N H 1 0 2 0, Q F E 1 0 0 9, transition level 5_0, time 1 0 2 2.

Pilot: Runway 3_6 right, Q N H 1 0 2 0, Citron Air 3 2 4 5.

Clairance initiale:

La clairance est à demander au contrôleur DEL si ce poste est occupé. A défaut, elle sera demandée au contrôleur GND

Mérignac Prévol, Bonjour Monsieur, Citron Air 32 45, en D 8, demandons clairance pour Lyon, information L.

Citron Air 32 45, départ Sauveterre 3 A, niveau initial 110, transpondeur 23 20.

Sauveterre 3 A, niveau initial 110, transpondeur 23 20, Citron Air 32 45.

Citron Air 32 45, correct, rappelez prêt pour repoussage sur Mérignac Sol 121, 9.

Mérignac Delivery, good morning sir, Citron Air 3 2 4 5, stand D 8, requesting clearance destination Lyon, information L.

Citron Air 3 2 4 5, Sauveterre 3 A departure, initial level 1 1 0, squawk 2 3 2 0.

Sauveterre 3 A departure, initial level 1 1 0, squawk 2 3 2 0, Citron Air 3 2 4 5.

Citron Air 3 2 4 5, correct, report ready for push-back with Mérignac Ground 1 2 1, 9.



Repoussage:

Le repoussage est à demander au contrôleur GND. Si ce poste n'est pas occupé, il sera demandé au contrôleur TWR.

Mérignac Sol, Bonjour Monsieur, Citron Air 32 45, prêt pour le repoussage.

Citron Air 32 45, Bonjour, repoussage approuvé en fonction du Boeing 7 37 passant derrière vous.

Mérignac Ground, good morning, Citron Air 3 2 4 5, requesting push-back.

Citron Air 3 2 4 5, good morning, Boeing 7 3 7 taxiing behind you, push-back approved accordingly.

Roulage-Taxi:

Le roulage est à demander au contrôleur GND. Si ce poste n'est pas occupé, il sera demandé au contrôleur TWR.

Citron Air 32 45, demandons roulage.

Citron Air 32 45, laissez passer l'Airbus d'Air France venant de votre droite, roulez point d'arrêt piste 27 via B 7.

Airbus en vue, laissons le passage, roulons point d'arrêt piste 27 via B 7, Citron Air 32 45.

Citron Air 3 2 4 5, requesting taxi.

Citron Air 3 2 4 5, give way to Air France Airbus coming from your right, taxi holding point runway 2 7 via B 7.

Airbus in sight, giving way, taxiing holding point runway 2 7 via B 7, Citron Air 3 2 4 5.

Alignement et décollage:

L'engagement sur une piste, la clairance de décollage sont donnés par le contrôleur TWR. Si ce poste n'est pas occupé, ce sera alors de la responsabilité du contrôleur APP

Mérignac Tour, Bonjour Monsieur, Citron Air 32 45 point d'arrêt piste 27, prêt au départ.

Citron Air 32 45, Bonjour, alignez-vous piste 27, vent 0 60 degrés 10 noeuds, autorisé décollage. Nous alignons piste 27, autorisé décollage, Citron Air 32 45.

Mérignac tower, good morning, Citron Air 3 2 4 5, at holding point runway 2 7, ready for departure.

Citron Air 3 2 4 5, line up runway 2 7, wind 0 6 0 degrees, 1 0 knots, cleared for take-off.

Lining up runway 2 7, cleared for take-off, Citron Air 3 2 4 5.

Après le décollage:

Le contrôleur APP prends le relais, (on y est invité par le contrôleur Tour) et c'est avec lui que le pilote gèrera la procédure de départ, après le premier contact et conformément aux cartes en vigueur, mais aussi en fonction des clairances spécifiques de l'ATC

Citron Air 32 45, bonjour, identifié, procédez direct "LSA", montez niveau 140.

Direct "LSA", montons niveau 140, Citron Air 32 45.

Citron Air 3 2 4 5, good morning, direct "LSA", climb level 1 4 0.

Direct "LSA", climb level 1 4 0, Citron Air 3 2 4 5.



Croisière:

Cette phase de vol est gérée par un contrôleur CTR. Des instructions sont parfois données au pilote, concernant des changements temporaires de cap pour séparation, des changements de niveau de vol, ou des "direct" pour raccourcir le temps de vol. D'autres instructions spécifiques sont possibles, et vues en annexe. Il se peut également que le contrôleur vous demande simplement de poursuivre selon plan de vol.

Citron Air 32 45, direct "LSA", puis direct "BRY".
Direct "LSA", puis direct "BRY", Citron Air 32 45.

Citron Air 3 2 4 5, direct "LSA", then direct "BRY".
Direct "LSA", then direct "BRY", Citron Air 3 2 4 5.

Il se peut que le pilote fasse une demande de modification en cours de vol. Cette demande peut être accordée ou refusée par le contrôle aérien, qui seul a autorité. Ne jamais procéder à une modification sans en avoir au préalable reçu accord d'un ATC.

Marseille, Citron Air 32 45, demandons changement de route via "SPR", "EPL".
Citron Air 32 45, stand by.
puis
Citron Air 32 45, négatif pour changement de route, cause régulation de trafic.
Reçu, Citron Air 32 45.

Marseille, Citron Air 3 2 4 5, requesting route amendment via "SPR", "EPL".
Citron Air 3 2 4 5, stand by.
puis
Citron Air 3 2 4 5, negative for route amendment, due flow control.
Roger, Citron Air 3 2 4 5

Descente et approche:

En ce qui concerne la descente, elle peut être demandée par le contrôleur afin de procéder à un séquençement correct des arrivées, ou laissée à l'appréciation du pilote. Dans les deux cas, c'est le contrôleur qui décide. La demande de descente peut être initiée à l'initiative du pilote en en faisant la demande au contrôleur: il suffit dans ce cas de le contacter et se signaler prêt pour la descente.

Citron Air 32 45, descendez niveau 2 5 0.
Descendons niveau 2 5 0, Citron Air 32 45.

Citron Air 3 2 4 5, descend level 2 5 0.
Descending level 2 5 0, Citron Air 3 2 4 5.

Citron Air 32 45, descendez niveau 2 5 0 à votre convenance.
Descendrons niveau 2 5 0 à convenance, Citron Air 32 45.
puis
Paris, Citron Air 32 45, libérons niveau 3 1 0 en descente niveau 2 5 0.
Citron Air 32 45, reçu.



Citron Air 3 2 4 5, descend level 2 5 0 when ready.
Will descend level 2 5 0 when ready, Citron Air 3 2 4 5
puis
Paris, Citron Air 3 2 4 5, leaving level 3 1 0, descending level 2 5 0.
Citron Air 3 2 4 5, roger.

Il se peut que, lors de la prise de contact par le pilote, le contrôleur inclue une procédure STAR dans sa clairance de descente.

Paris, bonjour, Citron Air 32 45, niveau 2 6 0, direct TERNI.
Citron Air 32 45, bonjour, identifié radar , descendez niveau 1 8 0,
puis arrivée Chartres 1 W.
Descendons niveau 1 8 0, puis arrivée Chartres 1 W, Citron Air 32 45.

Paris, good morning, Citron Air 3 2 4 5, level 2 6 0, direct TERNI.
Citron Air 3 2 4 5, good morning, radar identified, descend level 1 8 0,
then Chartres 1 W arrival.
Descend level 1 8 0, then Chartres 1 W arrival, Citron Air 3 2 4 5.

Lors des phases d'approche, il arrive régulièrement que les contrôleurs se servent de la gestion des vitesses afin de séquencer les aéronefs.

Citron Air 32 45, réduisez 280 noeuds pour séquencement.
Réduisons 280 noeuds, Citron Air 32 45.

Citron Air 3 2 4 5, reduce speed 2 8 0 knots for sequencing.
Reduce 2 8 0 knots, Citron Air 3 2 4 5.

ou encore

Citron Air 32 45, réduisez mach 72 pour séquencement.
Réduisons Mach 72, Citron Air 32 45.

Citron Air 3 2 4 5, reduce mach 7 2 for sequencing.
Reduce Mach 7 2, Citron Air 3 2 4 5.

Lorsque l'avion arrive sur le premier point de la STAR (ou un peu avant suivant la coordination entre contrôleurs), il est transféré au contrôleur APP qui gèrera les arrivées jusqu'à l'interception de l'ILS. Un pilote ne doit pas intercepter l'ILS d'une piste sans que le contrôleur ne lui en aie donné l'instruction claire.

Citron Air 32 45, autorisé approche I_L_S piste 10.
Autorisé approche I_L_S piste 10, Citron Air 32 45.

Citron Air 3 2 4 5, cleared I_L_S approach runway 1 0.
Cleared I_L_S approach runway 1 0, Citron Air 3 2 4 5.

Lors de la fin de l'approche, le contrôleur peut demander au pilote de réduire sa vitesse au minimum supporté par les caractéristiques et configuration de son avion. Cette instruction sert souvent lorsqu'un autre appareil se trouve devant, et qu'un espacement s'avère judicieux afin d'éviter une remise des gaz du deuxième avion avant le seuil de piste qui serait encore engagée.



Citron Air 32 45, réduisez vitesse minimale d'approche.
Réduisons 135 noeuds, Citron Air 32 45.

Citron Air 3 2 4 5, reduce minimum approach speed.
Reduce 1 3 5 knots, Citron Air 3 2 4 5.

Lorsque le contrôleur est certain que tout risque est écarté, il recontacte le pilote afin de l'informer de la fin de restriction de vitesse.

Citron Air 32 45, vitesse libre.
Reçu, Citron Air 32 45.

Citron Air 3 2 4 5, no speed restriction.
Roger, Citron Air 3 2 4 5.

Enfin, le pilote est invité à contacter la Tour afin de recevoir sa clairance d'atterrissage. Le pilote ne doit jamais changer de fréquence sans y avoir été invité par le contrôleur avec lequel il est en contact radio.

Citron Air 32 45, avec la Tour 118.100, au revoir
Avec la Tour 118.100, Citron Air 32 45, au revoir

Citron Air 3 2 4 5, contact Tower on 1 1 8. 1 0 0, bye.
Contact Tower on 1 1 8. 1 0 0, Citron Air 3 2 4 5, bye.

Lors de la prise de contact avec la Tour, celle-ci donnera alors la clairance d'atterrissage.

Citron Air 32 45, piste 32 gauche, vents du 320 pour 10 noeuds, autorisé atterrissage.
32 gauche, autorisé atterrissage, Citron Air 32 45.

Citron Air 3 2 4 5, runway 3 2 left, winds from 3 2 0 for 1 0 knots, cleared to land.
3 2 left, cleared to land, Citron Air 3 2 4 5.

Ensuite, la procédure de roulage se passe comme pour le départ. Le contrôleur GND donne la clairance de roulage jusqu'à un porte ou un parking. Le pilote collationne, et rappelle dans les cales pour changement de fréquence (quitter), ce qui clos le vol.

Rappels :

- On ne doit pas changer de fréquence sans y être invité par l'actuel contrôleur.
- On est sur UNICOM et on va entrer dans une zone contrôlée, on contacte l'ATC un peu avant d'entrer en zone.
- Initiation de communication = callsign en premier, collationnement = collsign en dernier.
- Premier contact = callsign de l'ATC puis son callsign. On essaie de donner des éléments (en montée/descente vers, passant fix etc) aidant le travail de l'ATC. On donne la restriction (vitesse, FL etc) faite par son ATC précédent.
- On ne **franchit jamais l'IAF** sans instruction ATC.

Bons vols à tous, prenez plaisir. Avant toute communication, ne pas oublier de respirer, ça fonctionne