

PHRASEOLOGIE DU GUIDAGE RADAR VERS L'APPROCHE FINALE

Le réseau IVAO simulant un environnement radar en toutes circonstances (à l'exception de quelques espaces aériens ou à l'occasion d'événements), la phraséologie développée ici ne sera abordée que dans le contexte d'un contrôle radar.

1. Début du guidage

Une fois la mise en descente effectuée par le contrôle d'approche arrivées, l'appareil sera transféré au contrôleur d'approche afin d'être guidé en vue de l'approche. Ce guidage permet d'ordonner, de fluidifier et d'accélérer la circulation aérienne en toute sécurité.

Pour plus de détails, reportez-vous aux articles de la catégorie documentaire : « le contrôle militaire ».

Lorsque le contrôleur débute le guidage radar d'un aéronef, il transmet :

- L'information de début de guidage,
- Le type de percée,
- La piste associée,
- Un rappel si nécessaire.

ATC :	MARCOU35, guidage pour approche ILS Z piste 27.
PIL :	Guidage pour approche ILS Z piste 27, MARCOU35.

ATC :	MARCOU35, vectoring for ILS Z approach runway 27.
PIL :	Vectoring for ILS Z approach runway 27, MARCOU35.

En fonction du terrain, le type d'approche à communiquer peut-être :

- Une approche dont le moyen de percée est exploité par le pilote : **ILS, VOR, NDB, TACAN, RNP**,
- Une approche à vue : **dans ce cas, le pilote devra systématiquement rappeler en vue du terrain**,
- Une approche radar de surveillance (**SRA**),
- Une approche GCA (**PAR**).

Le pilote peut demander le point d'aboutissement du guidage : c'est en particulier une habitude des pays anglosaxons : « **Vous allez intercepter localizer à 15 nautiques du toucher des roues / You will intercept radio aid 15 miles from touchdown** »

Phraséologie du guidage radar vers l'approche finale	Version 1.0	11JAN2021	Page 1
© SOD France	Département SO France		

2. Ordre de changement de niveau, de cap, de vitesse

2.1. Niveau

Se reporter à l'article « Phraséologie en descente ».

2.2. Cap

Les instructions suivantes seront utilisées pour agir sur le cap d'un aéronef :

- « Tournez à gauche cap 230 / Turn left heading 230 »
- « Tournez à droite cap 150 / Turn right heading 150 »
- « Continuez cap 360 / Continue heading 360 »
- « Continuez cap actuel / Continue present heading »
- « Stoppez virage cap 120 / Stop turn heading 120 »
- « Poursuivez virage cap 180 / Turn further heading 180 »
- « Faites un 360 à gauche / Make a three sixty (turn) left »
- « Faites un 360 à droite / Make a three sixty (turn) right »
- « Tournez à gauche 10 degrés / Turn left 10 degrees »

2.3. Vitesse

Les instructions suivantes seront utilisées pour agir sur la vitesse d'un aéronef :

- « Maintenez 350 nœuds / Maintain 350 knots »
- « Maintenez 280 nœuds ou plus / Maintain 280 knots or greater »
- « Maintenez 250 nœuds ou moins / Maintain 250 knots or less »
- « Augmentez vitesse Mach 0.05 / Increase speed Mach 0.05 »
- « Réduisez vitesse Mach 0.20 / Reduce speed Mach 0.20 »
- « Maintenez vitesse actuelle / Maintain present speed »
- « Reprenez vitesse normale / Resume normal speed »
- « Réduisez vitesse minimale d'approche / Reduce to minimum approach speed »

3. Interception de l'axe final

La phraséologie variera selon le type d'approche réalisée et le type d'aéronef.

Une fois établi sur l'axe final d'approche, pour connaître la phraséologie correspondante à l'approche finale, veuillez-vous référer aux documents :

- « Phraséologie en approche finale après guidage radar » pour les approches basées sur une aide,
- « Phraséologie de l'approche finale PAR » pour les approches PAR,
- « Phraséologie de l'approche interrompue » pour le cas de l'approche interrompue.

3.1. Approche radioguidée GCA (PAR)

Proche de l'axe final, le contrôleur approche transfère l'aéronef au contrôleur précision qui délivre les instructions d'approche PAR lisibles dans le document : « Phraséologie de l'approche finale PAR ».

Phraséologie du guidage radar vers l'approche finale	Version 1.0	11JAN2021	Page 2
© SOD France	Département SO France		

3.2. Approches basées sur une aide exploitée par le pilote

La phraséologie est commune aussi bien pour les chasseurs que les aéronefs conventionnels.

3.2.1. Approche ILS

On distingue deux cas principaux selon l'ordre que doit donner le contrôleur pour permettre l'interception. Dans les deux cas, le pilote rappelle établi sur l'axe localizer pour être autorisé à descendre sur le glide.

Soit une altération de cap est nécessaire :

ATC :	MARCOU35, tournez à gauche cap 230, autorisé pour approche ILS piste 27, rappelez établi sur le localizer 27.
--------------	---

ATC :	MARCOU35, turn left heading 230, cleared for ILS approach runway 27, report established on localizer 27.
--------------	--

Soit l'appareil est déjà sur un cap d'interception satisfaisant :

ATC :	MARCOU35, vous approchez par la droite, autorisé pour approche ILS piste 27, rappelez établi sur le localizer 27.
--------------	---

ATC :	MARCOU35, closing from right, cleared for ILS approach runway 27, report established on localizer 27.
--------------	---

Il peut être intéressant de connaître les instructions suivantes selon les cas rencontrés lors du guidage :

- « **Prévoyez un guidage pour traverser l'alignement de piste / Expect vector across localizer course** »
- « **Ce virage vous fera traverser l'alignement de piste / This turn will take you through localizer course** »
- « **Je vous fais traverser l'alignement de piste / Taking you through localizer course** »

Le contrôleur donnera la raison pour laquelle l'interception finale est retardée.

3.2.2. Approches conventionnelles VOR – NDB – TACAN

La phraséologie de l'approche ILS convient à l'exception du vocabulaire suivant :

- « *Localizer / Localizer* » deviennent respectivement : « **Aide radio / Radio aid** »
- « *Alignement de piste / localizer course* » deviennent respectivement : « **Aide radio / Radio aid** »

3.2.3. Approches RNP – SBAS (LPV) – GBAS (GLS)

La phraséologie de l'approche ILS convient à l'exception du vocabulaire suivant :

- « *Localizer / Localizer* » deviennent respectivement : « **Alignement d'approche RNP / RNP approach course** »
- « *Alignement de piste / localizer course* » deviennent respectivement : « **Alignement d'approche / Approach course** »

Il conviendra de remplacer « RNP » par « SBAS » ou « GBAS » comme nécessaire.

Phraséologie du guidage radar vers l'approche finale	Version 1.0	11JAN2021	Page 3
© SOD France	Département SO France		