

# PHRASEOLOGIE EN DESCENTE

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. Identification radar

En descente vers une zone terminale, le pilote d'un aéronef s'annoncera aux contrôleurs approche avec :

- L'indicatif de la station réceptrice,
- Son indicatif d'appel,
- Sa position,
- Son transpondeur,
- Une demande de prise en compte radar,
- Ses intentions,
- Le nombre de personnes à bord (qui peut être abrégé en fréquence par l'acronyme **POB**).

Avant de fournir le service de contrôle, le contrôleur s'assura d'identifier correctement l'appareil sur son radar en adéquation avec sa position.

La position de l'aéronef pourra être relevée vis-à-vis du nom du terrain ou d'un point significatif.

<b>PIL :</b>	Orange approche, COTON25, passant MTL, transpondeur 6237, demande prise en compte radar pour un passage bas.
<b>ATC :</b>	COTON25, Orange approche, identifié radar, 350 degrés 25 nautiques d'Orange.

<b>PIL :</b>	Orange approach, COTON25, crossing MTL, squawk 6237, request radar pick-up for low pass.
<b>ATC :</b>	COTON25, Orange approach, radar identified, 350 degrees 25 miles from Orange.

Dans sa réponse, le contrôleur *peut* également transmettre l'**instruction de prise en compte**.

Si le contrôleur ne parvient pas à corréliser le plot radar et l'aéronef nécessitant une identification radar, il peut demander à l'appareil de réaliser un « squawk ident ».

## 2. Prise en compte

### 2.1. Chasseurs

Lors de la prise en compte d'un chasseur, le contrôleur annonce :

- La piste en service,
- La condition opérationnelle.

Phraséologie de la gestion des descentes	Version 1.0	26DEC2020	Page 1
© SOD France	Département SO France		

Il peut compléter cette instruction par toute information qu'il juge pertinente (zones actives, type d'approche à prévoir, etc...)

Par la suite, le contrôleur transmet le QFE et demande l'autonomie avant dégagement.

Si l'appareil a dégagé ou ne possède pas de terrain de dégagement, l'autonomie d'attente avant sécurité carburant doit être demandée : « **autonomie avant atterrissage / endurance before landing** »

Par ailleurs, si le pilote n'a pas encore indiqué clairement ses intentions, le contrôleur doit lui demander.

<b>ATC :</b>	COTON25, piste 14 en service, terrain vert.
<b>PIL :</b>	Piste 14 en service, terrain vert, COTON25.
<b>ATC :</b>	COTON25, QFE 1025, indiquez intentions et autonomie avant déroutement sur votre terrain de dégagement.
<b>PIL :</b>	QFE 1025, demande percée ILS pour passage bas, autonomie 15 minutes.

<b>ATC:</b>	COTON25, runway 14 in use, airfield green.
<b>PIL :</b>	Runway 14 in use, airfield green, COTON25.
<b>ATC :</b>	COTON25, QFE 1025, say intentions and endurance before diversion to your alternate.
<b>PIL :</b>	QFE 1025, request let down ILS for low pass, endurance 15 minutes.

Le pilote d'un chasseur peut formuler les intentions standards suivantes :

- Pour l'approche :
  - « **Percée ILS / Let down ILS** »,
  - « **Percée GCA / Let down GCA** »,
  - « **Percée au point initial / Let down to initial point** ».
- Pour la manœuvre sur terrain :
  - « **Atterrissage / Landing** »,
  - « **Passage bas / Low pass** »,
  - « **Touch and go / Touch and go** ».

Les différents types d'approche sont décrits dans le document « Procédures CAM d'approche » de la catégorie documentaire « Circulation aérienne militaire ».

A la suite de cette transmission d'informations, le contrôleur peut intégrer l'appareil en approche.

Phraséologie de la gestion des descentes	Version 1.0	26DEC2020	Page 2
© SOD France	Département SO France		

## 2.2. Aéronefs conventionnels

Lors de la prise en compte d'un aéronef conventionnel, le contrôleur annonce :

- La piste en service,
- La visibilité,
- Le plafond.

Il peut compléter cette instruction par toute information qu'il juge pertinente (zones actives, type d'approche à prévoir, etc...).

Le contrôleur transmet par la suite les calages altimétriques et demande l'autonomie. Enfin, il demande explicitement au pilote toutes les informations qu'il n'a pas communiquées lors du contact initial telles que les intentions et le POB.

<b>ATC :</b>	FRAXE, piste 14 en service, visibilité 8000 mètres, plafond couvert 1200 pieds.
<b>PIL :</b>	Piste 14 en service, FRAXE.
<b>ATC :</b>	FRAXE, QNH 1032, QFE 1025, indiquez intentions, autonomie et nombre de personnes à bord.
<b>PIL :</b>	QNH 1032, QFE 1025, pour atterrissage, autonomie 55 minutes, 2 personnes à bord, FRAXE.

<b>ATC:</b>	FRAXE, runway 14 in use, visibility 8000 meters, ceiling overcast 1200 feet.
<b>PIL :</b>	Runway 14 in use, FRAXE.
<b>ATC :</b>	FRAXE, QNH 1032, QFE 1025, say intentions, endurance and persons on board.
<b>PIL :</b>	QNH1032, QFE 1025, for full stop, endurance 55 minutes, 2 persons on board, FRAXE.

Le contrôleur « descente » peut alors intégrer l'appareil dans la séquence d'approche.

## 3. Phase de descente

Dans le cas d'un dégroupage standard (contrôle d'approche arrivées – contrôle d'approche – radar d'approche de précision), la mise en descente se fait par le contrôle d'approche arrivées en coordination avec le contrôleur d'approche afin d'organiser la séquence d'approche et le flux de trafic.

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

### 3.1. Chasseurs

La mise en descente initiale comporte les éléments suivants :

- Le numéro dans la séquence d'approche,
- La hauteur (ou l'altitude) de la clairance,
- Le calage altimétrique,
- La hauteur minimale de sécurité radar,

Phraséologie de la gestion des descentes	Version 1.0	26DEC2020	Page 3
© SOD France	Département SO France		

- L'instruction de report du passage des 10 000 pieds.

Il est important de noter que les chasseurs s'attendent à une **hauteur** associée au **QFE**. Si la relecture du calage altimétrique est incorrecte, le contrôleur doit impérativement corriger le pilote en utilisant l'expression : « **Négatif, QFE xxxx / Negative, QFE xxxx** »

Le passage des 10 000 pieds doit permettre la vérification croisée de la hauteur minimale de sécurité radar et du QFE à l'initiative du pilote. En l'absence d'annonce de celui-ci par le pilote, le contrôleur doit donner l'ordre : « **Relisez hauteur minimale de sécurité radar et QFE / Read back minimum radar safety height and QFE** ».

<b>ATC :</b>	COTON25, numéro 1, descendez vers 9500 pieds, QFE 1025, hauteur minimale de sécurité radar 9100 pieds, rappelez passant 10 000 pieds.
<b>PIL :</b>	Numéro 1, descends vers 9500 pieds, QFE 1025, hauteur minimale de sécurité radar 9100 pieds, COTON25.
(...)	
<b>PIL :</b>	Passant 10 000 pieds, vers 9500 pieds, QFE 1025, hauteur minimale de sécurité radar 9100 pieds, COTON25.
<b>ATC :</b>	COTON25, correct.

<b>ATC :</b>	COTON25, number 1, descend 9500 feet, QFE 1025, minimum radar safety height 9100 feet, report passing 10 000 feet.
<b>PIL :</b>	Number 1, descend 9500 feet, QFE 1025, minimum radar safety height 9100 feet.
(...)	
<b>PIL :</b>	Passing 10 000 feet, to 9500 feet, QFE 1025, minimum radar safety height 9100 feet, COTON25.
<b>ATC :</b>	COTON25, correct.

Dans le cas où l'appareil est séquencé, les informations suivantes concernant l'appareil qu'il suit doivent être données :

- Son numéro d'ordre,
- Le nombre et type(s) d'appareil(s) qu'il suit,
- Le relèvement (sans l'unité) et la distance en nautique de l'appareil/formation suivie,
- L'altitude et la clairance de l'appareil/formation suivie,
- Le type d'approche exécutée par l'appareil/formation suivie.

On veillera à donner ces informations dans un premier temps, puis les instructions de mise en descente afin de ne pas faire un message ni trop long, ni trop dense.

<b>ATC :</b>	COTON25, numéro 2, trafic précédent deux Rafales, relèvement 150, 20 nautiques, passant 5000 pieds en descente vers 2000 pieds, pour approche ILS.
--------------	--

<b>ATC:</b>	COTON25, number 2, preceding traffic two Rafales, bearing 150, 20 miles, passing 5000 feet descending 2000 feet, for ILS approach.
-------------	--

Phraséologie de la gestion des descentes	Version 1.0	26DEC2020	Page 4
© SOD France		Département SO France	

## 3.2. Aéronefs conventionnels

La mise en descente initiale comporte les éléments suivants :

- Le numéro dans la séquence d'approche,
- L'altitude (ou la hauteur) de la clairance,
- Le calage altimétrique.

Il est important de noter que les aéronefs conventionnels s'attendent à une **altitude** associée au **QNH**. Si la relecture du calage altimétrique est incorrecte, le contrôleur doit impérativement corriger le pilote en utilisant l'expression : « **Négatif, QNH xxxx / Negative, QNH xxxx** »

<b>ATC :</b>	FAF4247, numéro 1, descendez vers 9100 pieds, QNH 1032.
<b>PIL :</b>	Numéro 1, descends 9100 pieds, QNH 1032, FAF4247.
<b>ATC :</b>	FAF4247, correct.

<b>ATC :</b>	FAF4247, number 1, descend 9100 feet, QNH 1032.
<b>PIL :</b>	Number 1, descend 9100 feet, QNH 1032.
<b>ATC :</b>	FAF4247, correct.