







PHRASEOLOGIE IFR EN APPROCHE

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-Approche **APP** et Départ **DEP**.

Les extraits de conversation 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 Toulouse (LFBO)

Certains éléments dans les phrases (exemple "BAUDRU5E") 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.

2. PHRASEOLOGIE DANS LES DIFFERENTES PHASES

2.1. DEPART :

2.1.1 PREMIERS CONTACTS

Le contrôleur d'approche reçoit les départs IFR envoyés par la tour juste après leur décollage. Le pilote s'est vu attribuer par la tour un départ (généralement un SID) et un niveau à respecter initialement. Ce sont ces informations qu'il nous communiquera lors de son premier contact :

P : TOULOUSE APPROCHE, AFR00, DEPART AMOLO5B, MONTONS NIVEAU 70

P : TOULOUSE APPROACH, AFR00, AMOLO5B DEPARTURE, CLIMBING LEVEL 70

En premier lieu, il convient d'annoncer au pilote qu'on le voie et on identifie son indicatif sur notre radar :

ATC : AFR00, IDENTIFIE RADAR

ATC : AFR00, RADAR IDENTIFIED

Sur les gros aéroports, le contrôleur doit généralement répéter le départ et le niveau initial de clearance publié ou clearance d'un niveau plus élevé ou une directe.

ATC : AFR00, IDENTIFIE RADAR, DEPART AMOLO5B, MONTEZ NIVEAU 70

ATC : AFR00, RADAR IDENTIFIED, AMOLO5B DEPARTURE, CLIMB LEVEL 70

ATC : AFR00, IDENTIFIE RADAR, DIRECT AMOLO, MONTEZ NIVEAU 100

ATC : AFR00, RADAR IDENTIFIED, DIRECT AMOLO DEPARTURE, CLIMB LEVEL 100

2.1.2 CLAIRANCES SUPPLEMENTAIRES

À partir de ce moment, nous pouvons faire évoluer le vol en faisant monter l'avion le plus haut possible (au mieux, au plafond de notre espace de contrôle) et en lui faisant prendre la route la plus courte possible :

ATC : AFR00, MONTEZ NIVEAU 140, DIRECT AMOLO

P : MONTONS NIVEAU 140, DIRECT AMOLO, AFR00

ATC : AFR00, CLIMB LEVEL 140, DIRECT AMOLO

P : CLIMBING LEVEL 140, DIRECT AMOLO, AFR00

Les messages peuvent bien entendu être regroupés en un seul si le trafic le permet :

ATC : AFR00, IDENTIFIE RADAR, MONTEZ NIVEAU 140, DIRECT AMOLO

P : MONTONS NIVEAU 140, DIRECT AMOLO, AFR00

ATC : AFR00, RADAR IDENTIFIED, CLIMB LEVEL 140, DIRECT AMOLO

P : CLIMBING LEVEL 140, DIRECT AMOLO, AFR00

Attention un pilote n'aimera jamais faire de palier avant son premier niveau de croisière.

Le contrôleur doit anticiper les mises en palier en donnant des clairances plus élevées ou en transférant le pilote avant la mise en palier au plus haut de sa zone de contrôle.

Le pilote demande la montée au contrôleur pour éviter le palier.

Afin de gérer les conflits, il peut être intéressant de ne pas faire monter l'appareil au niveau qui lui a été annoncé. Nous lui demandons alors de se stabiliser à un niveau intermédiaire, avant de le refaire monter plus haut. Dans ce cas, nous emploieront la phraséologie suivante :

ATC : AFR00, STOPPEZ LA MONTEE NIVEAU 60

P : STOPPONS LA MONTEE NIVEAU 60, AFR00

ATC : AFR00, STOP CLIMBING LEVEL 60

P : STOP CLIMBING LEVEL 60, AFR00

Le pilote s'arrêtera donc au niveau 60, en attente d'une nouvelle clairance de montée.

2.2. ARRIVEE - ARRIVEE STANDARD :

Pour cela, nous devons donner la clairance de la procédure d'arrivée qu'il devra suivre (s'il ne l'a pas eu du contrôleur précédent), et lui permettre d'entamer sa descente :

ATC : AFR00, ARRIVEE AGN5T, DESCENDEZ NIVEAU 80

P : ARRIVEE AGN5T, DESCENDONS NIVEAU 80, AFR00

ATC : AFR00, AGN5T ARRIVAL, DESCEND LEVEL 80

P : AGN5T ARRIVAL, DESCENDING LEVEL 80, AFR00

Nous voulons alors qu'il continue son approche vers l'ILS 32L après l'IAF. Pour cela, nous devons absolument l'autoriser à effectuer cette approche :

ATC : AFR00, AUTORISE APPROCHE AGENO ILS PISTE 32L, QNH 1025

P : AUTORISE APPROCHE AGENO ILS PISTE 32L, QNH 1025, AFR00

ATC : AFR00, CLEARED AGENO ILS APPROACH RUNWAY 32L, QNH 1025

P : CLEARED AGENO ILS APPROACH RUNWAY 32L, QNH 1025, AFR00

La clearance d'approche doit être obligatoirement donnée avant le point IAF d'approche sinon le pilote procède une attente publiée.

À partir de ce moment, le pilote procède en toute autonomie à la fin de son approche, aussi bien sur le plan horizontal (suivi de la procédure publiée) que sur le plan vertical (descente vers l'altitude d'interception de l'axe d'approche finale, en respectant les éventuelles contraintes publiées).

L'étape qui suivra sera de le transférer à la tour, lorsqu'il aura intercepté l'axe d'approche finale.

Notez qu'il nous est inutile de demander au pilote de nous rappeler quand il sera établi sur l'axe d'approche finale sachant qu'il est identifié radar.

2.3. ARRIVEE - GUIDAGE RADAR :

Afin de raccourcir la trajectoire d'arrivée à un aéronef et de l'intégrer avec les autres arrivées, nous pouvons utiliser le guidage radar pour le diriger vers l'axe d'approche finale.

ATC : AFR00, GUIDAGE RADAR POUR APPROCHE ILS PISTE 32L, TOURNEZ A GAUCHE CAP 180, DESCENDEZ NIVEAU 80

P : TOURNONS A GAUCHE CAP 180, DESCENDONS NIVEAU 80, AFR00

ATC : AFR00, RADAR VECTORING FOR ILS APPROACH RUNWAY 32L, TURN LEFT HEADING 180, DESCEND LEVEL 80

P : TURNING LEFT HEADING 180, DESCENDING LEVEL 80, AFR00

Dans toute transmission, nous éviterons donc de lui donner plus de 3 instructions. On se limite généralement à un cap, un niveau et une vitesse. Dans la même logique, ces instructions seront toujours données dans cet ordre (cap, puis niveau, puis vitesse) à tous les pilotes.

Le pilote approchant le niveau 80, nous allons pouvoir le faire descendre plus bas, et éventuellement en profiter pour le faire tourner :

ATC : AFR00, TOURNEZ A DROITE CAP 220, DESCENDEZ 3000 PIEDS QNH 1025

P : TOURNONS A DROITE CAP 220, DESCENDONS 3000 PIEDS QNH 1025, AFR00

ATC : AFR00, TURN RIGHT HEADING 220, DESCEND 3000 FEET QNH 1025

P : TURNING RIGHT HEADING 220, DESCENDING 3000 FEET QNH 1025, AFR00

Enfin, au moment, opportun, nous lui donnons la dernière instruction lui permettant d'intercepter l'ILS avec un cap adéquat :

ATC : AFR00, TOURNEZ A DROITE CAP 290, AUTORISE APPROCHE ILS PISTE 32L

P : TOURNONS A DROITE CAP 290, AUTORISE APPROCHE ILS PISTE 32L, AFR00

ATC : AFR00, TURN RIGHT HEADING 290, CLEARED ILS APPROACH RUNWAY 32L

P : TURNING RIGHT HEADING 290, CLEARED ILS APPROACH RUNWAY 32L, AFR00

C'est uniquement à partir de ce moment que le pilote agira en autonome et interceptera de lui-même l'ILS indiqué.

Note : il est inutile de lui demander de rappeler établi sur l'ILS : nous le verrons sur notre radar.

2.4. ATTENTES :

Pour diverses raisons, il peut être utile de faire attendre un pilote sur un repère (NDB, VOR ou intersection) particulier. Il existe pour cela des attentes publiées sur les cartes de chaque terrain (ARR-DEP et IAC).

Note : il est possible de faire attendre un pilote sur n'importe quel repère, à partir du moment où les informations adéquates lui sont communiquées.

Dans le cas de l'utilisation d'une attente publiée, tout est indiqué sur les cartes, donc le pilote s'y conformera, il suffit de lui ordonner d'attendre :

ATC : AFR00, ATTENDEZ A ADIMO, NIVEAU 100, POUR REGULATION

P : ATTENDONS À ADIMO, NIVEAU 100, AFR00

ATC : AFR00, HOLD AT ADIMO, LEVEL 100, DUE REGULATION

P : HOLD AT ADIMO, LEVEL 100, AFR00

Nous pouvons ensuite faire progresser notre appareil dans l'attente en le faisant descendre. Dès que possible, nous lui annonçons également l'heure à laquelle on estime qu'il pourra débiter son approche : la HAP.

ATC : AFR00, DESCENDEZ 4000 PIEDS, QNH 1025, HAP 32

P : DESCENDONS 4000 PIEDS, QNH 1025, HAP 32, AFR00

ATC : AFR00, DESCEND 4000 FEET, QNH 1025, ESTIMATED APPROACH TIME 32

P : DESCEND 4000 FEET, QNH 1025, ESTIMATED APPROACH TIME 32, AFR00

Mais il est parfois intéressant d'utiliser un point sur lequel aucune attente n'est publiée. Il faut alors communiquer tous les paramètres de l'attente

ATC : AFR00, ATTENDEZ A NARAK, NIVEAU 120, RAPPROCHEMENT 188 DEGRES, VIRAGES A DROITE, ELOIGNEMENT 1 MINUTE, VITESSE 220 NOEUDS

P : ATTENDONS A NARAK, NIVEAU 120, RAPPROCHEMENT CAP 188 DEGRES, VIRAGES A DROITE, ELOIGNEMENT 1 MINUTE, VITESSE 220 NOEUDS, AFR00

ATC : AFR00, HOLD AT NARAK, LEVEL 120, INBOUND TRACK 188 DEGREES, RIGHT-HAND PATTERN, OUTBOUND TIME 1 MINUTE, SPEED 220 KNOTS

P : HOLD AT NARAK, LEVEL 120, INBOUND TRACK 188 DEGREES, RIGHT-HAND PATTERN, OUTBOUND TIME 1 MINUTE, SPEED 220 KNOTS, AFR00

2.5 APPROCHES A VUE, MVL ET VPT :

Une approche à vue peut être effectuée soit sur demande du pilote, soit sur proposition du contrôleur. Dans les deux cas, sa délivrance suppose que le pilote ait le visuel sur la piste concernée.

ATC : AFR00, RAPPELEZ EN VUE DE LA PISTE 32R

P : PISTE 32R EN VUE, AFR00

ATC : AFR00, AUTORISE APPROCHE A VUE PISTE 32R

P : AUTORISE APPROCHE A VUE PISTE 32R, AFR00

ATC : AFR00, REPORT IN SIGHT OF RUNWAY 32R

P : RUNWAY 32R IN SIGHT, AFR00

ATC : AFR00, CLEARED VISUAL APPROACH RUNWAY 32R

P : CLEARED VISUAL APPROACH RUNWAY32R, AFR00

Les MVL et VPT étant nécessairement précédées d'une approche aux instruments, c'est lors de la première autorisation d'approche que nous devons indiquer la manœuvre à suivre. Prenons le cas d'Agen :

ATC : REA00, AUTORISE APPROCHE ILS PISTE 29, POUR [MVL/VPT] PISTE 11, RAPPELEZ A L'OUVERTURE A [DROITE/GAUCHE]

P : AUTORISE APPROCHE ILS PISTE 29, POUR [MVL/MVI] PISTE 11, RAPPELONS A L'OUVERTURE A [DROITE/GAUCHE], REA00

ATC : REA00, CLEARED ILS APPROACH RUNWAY 29, THEN [CIRCLING / VPT] RUNWAY 11, REPORT BREAKING [RIGHT/LEFT]

P : CLEARED ILS APPROACH RUNWAY 29, THEN [CIRCLING / VPT] RUNWAY 11, REPORT BREAKING [RIGHT/LEFT], REA00

Le transfert au contrôleur tour se fera lors du rappel du pilote.

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