







Phraséologie 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 le symbole  et pour le contrôleur par le symbole .

Dans les exemples présentés, l'indicatif du Pilote sera AFR 42UY et l'aéroport sera celui de Toulouse-Blagnac (LFBO)

Certains éléments dans les phrases (exemple "FISTO 6A") 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. Phraséologie dans les différentes phases

2.1 Départ

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 :

“

 Toulouse approche, Air France 42UY, 3200 pieds en montée vers le niveau 70, départ FISTO 7A

☐ Toulouse approach, Air France 42UY, 3200 feet climbing to flight level 70, FISTO 7A departure

Le contrôleur vérifie la cohérence des informations annoncées par le pilote et sa position actuelle sur le radar. Il compare également l'indicatif d'appel utilisé par le pilote et celui affiché sur le radar : c'est l'identification.

“

☐ Air France 42UY, identifié, montez via SID niveau 140

☐ Air France 42UY, identified, climb via SID flight level 140

ou

☐ Air France 42UY, identifié, montez niveau 140, [passant 4000 pieds] direct FISTO

☐ Air France 42UY, identified, climb flight level 140, [when passing 4000 feet] direct FISTO

2.1.2 Clairances supplémentaires

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 emploierons la phraséologie suivante :

“

☐ Air France 42UY, stoppez la montée niveau 120 cause trafic

☐ Stoppons la montée niveau 120, Air France 42UY

☐ Air France 42UY, stop climb flight level 120 due trafic

☐ Stopping climb flight level 120, Air France 42UY

Le pilote s'arrêtera donc au niveau 120, en attente d'une nouvelle clairance de montée.

2.2 Arrivée - arrivée standard

Si le pilote ne l'a pas encore eue, il faut lui donner l'arrivée ainsi que l'approche qu'il devra suivre :

“

- ☐ Air France 42UY, arrivée NARAK 8N, approche ILS 32L, descendez niveau 80
- ☐ Arrivée NARAK 8N, ILS 32L, descendons niveau 80, Air France 42UY

- ☐ *Air France 42UY, NARAK 8N arrival, ILS 32L approach, descend flight level 80*
- ☐ *NARAK 8N arrival, ILS 32L approach, descending flight level 80, Air France 42UY*

Afin d'éviter que le pilote se mette en attente sur l'IAF, il faut l'autoriser à l'approche :

“

- ☐ Air France 42UY, autorisé approche FUZAP ILS 32L, QNH 1025, [rappelez établi]
- ☐ Autorisé approche FUZAP ILS 32L, QNH 1025, Air France 42UY

- ☐ *Air France 42UY, cleared FUZAP ILS 32L approach, QNH 1025, [report established]*
- ☐ *Cleared FUZAP ILS 32L approach, QNH 1025, Air France 42UY*

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 suivante sera de le transférer à la tour lorsqu'il aura intercepté l'axe d'approche finale.

2.3 Arrivée - guidage radar

Afin de raccourcir la trajectoire d'arrivée à un aéronef et/ou de l'intégrer avec les autres arrivées, nous pouvons utiliser le guidage radar pour le diriger vers l'axe d'approche finale. Pour ce faire, l'utilisation de l'expression "guidage" suivie du type d'approche ou de la raison du guidage doit obligatoirement être donnée par le contrôleur.

“

- ☐ Air France 42UY, guidage approche ILS 32L, tournez à gauche cap 180, descendez niveau 80
- ☐ Guidage approche ILS 32L, tournons à gauche cap 180, descendons niveau 80, Air France 42UY

- ☐ *Air France 42UY, vectoring ILS 32L approach, turn left heading 180, descend flight level 80*
- ☐ *Vectoring ILS 32L approach, turning left heading 180, descending flight level 80, Air*

Lors d'un guidage, les instructions seront **systématiquement** données dans cet ordre :

1. Cap
2. Niveau
3. Vitesse

Dans la mesure du possible, limiter à 3 le nombre d'instructions données dans le même message.

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

“

- ☐ Air France 42UY, tournez à droite cap 220, descendez 3000 pieds, QNH 1025
- ☐ Tournons à droite cap 220, descendons 3000 pieds, QNH 1025, Air France 42UY

- ☐ *Air France 42UY, turn right heading 220, descend 3000 feet, QNH 1025*
- ☐ *Turning right heading 220, descending 3000 feet, QNH 1025, Air France 42UY*

Lors de la première instruction de descente vers une altitude, il faut donner le QNH

Attention aux deux règles suivantes :

- Lorsqu'une altitude est comprise entre 2000 et 2999 pieds, il faut utiliser le mot "altitude" : "Descendez altitude 2000 pieds". Ceci afin de ne pas confondre "de" et "deux" qui sonnent de la même manière en fréquence ;
- Lors d'une instruction de réduction de vitesse, il faut utiliser le mot "vitesse" : "Réduisez vitesse 220 noeuds". Ceci également afin de ne pas confondre "de" et "deux" qui sonnent de la même manière en fréquence.

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

“

- ☐ Air France 42UY, tournez à droite cap 290, autorisé approche ILS 32L, [rappelez établi]
- ☐ Tournons à droite cap 290, autorisé approche ILS 32L, Air France 42UY
- ☐ *Air France 42UY, turn right heading 290, cleared ILS 32L approach, [report established]*
- ☐ *Turning right heading 290, cleared ILS 32L approach, Air France 42UY*

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

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).

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 donner l'instruction d'attendre :

“

- ☐ Air France 42UY, pour régulation attendez FUZAP comme publié niveau 120
- ☐ Attendons FUZAP comme publié niveau 120, Air France 42UY
- ☐ *Air France 42UY, for regulation hold over FUZAP as published flight level 120*
- ☐ *Holding over FUZAP as published flight level 120, Air France 42UY*

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

“

- ☐ Air France 42UY, attendez BO605 niveau 80, rapprochement 180 degrés, virages à droite, temps en éloignement 1 minute
- ☐ Attendons BO605 niveau 80, rapprochement 180 degrés, virages à droite, temps en éloignement 1 minute, Air France 42UY

- ☐ *Air France 42UY, hold BO605 flight level 80, inbound track 180, right hand pattern, outbound time 1 minute*
- ☐ *Holding BO605 flight level 80, inbound track 180, right hand pattern, outbound time 1 minute, Air France 42UY*

2.5 Approches à 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 soit en condition pour effectuer une approche à vue.

“

- ☐ *Air France 42UY, demandons approche à vue piste 03*
- ☐ *Air France 42UY, autorisé approche à vue piste 03, QNH 1025, rappelez en finale*
- ☐ *Autorisé approche à vue piste 03, QNH 1025, rappelons en finale, Air France 42UY*

- ☐ *Air France 42UY, requesting visual approach runway 03*
- ☐ *Air France 42UY, cleared visual approach runway 03, QNH 1025, report on final*
- ☐ *Cleared visual approach runway 03, QNH 1025, will report on final, Air France 42UY*

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'Agén :

“

- ☐ *Airlec 212Y, autorisé approche RNP piste 29, suivi d'une manoeuvre à vue piste 11, rappelez à l'ouverture gauche*
- ☐ *Autorisé approche RNP piste 29 suivie d'une manoeuvre à vue piste 11, rappelons à l'ouverture gauche, Airlec 212Y*

- ☐ *Airlec 212Y, cleared RNP approach runway 29, followed by circling to runway 11, report breaking left*
- ☐ *Cleared RNP approach runway 29, followed by circling to runway 11, reporting breaking left, Airlec 212Y*

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