

# PHRASEOLOGIE DE L'APPROCHE FINALE PAR

## 1. Généralités

Cet article documentaire ne traitant que des aspects de phraséologie, la documentation « Approches radioguidées GCA - MILATC.GCA » précise les aspects théoriques et pratiques d'une approche GCA.

### 1.1. Indicatif de l'aéronef

En finale GCA (approche **PAR**), l'indicatif de l'aéronef n'est donné qu'à trois moments :

- Lorsqu'il est identifié durant la prise en compte,
- Aux minimas en fin de guidage,
- *Le cas échéant* : pour l'autorisation de manœuvre sur piste,
- *Si nécessaire* : pour une instruction de finale interrompue.

### 1.2. Collationnement

En finale GCA (approche **PAR**), le pilote ne doit pas collationner les messages à l'exception de :

- La mise en descente,
- L'instruction de mise en palier (si l'appareil est dangereusement bas),
- L'autorisation d'atterrissage, de toucher, d'option ou l'approbation du passage bas,
- L'ordre de remise de gaz.

## 2. Prise en compte

### 2.1. Identification

Au premier contact avec le contrôleur d'approche radar de précision, l'identification inclut :

- L'indicatif de l'aéronef,
- L'indicatif de la station « Précision »,
- La confirmation du contact radar et la distance associée,
- Le vent,
- Une demande de lecture du QFE.

<b>PIL :</b>	Toulon précision, CORIK25, pour approche PAR.
<b>ATC :</b>	CORIK25, Toulon précision, contact PAR, 10 nautiques, vent 360 degrés 10 nœuds, lisez QFE.
<b>PIL :</b>	Toulon precision, CORIK25, for PAR approach.
<b>ATC :</b>	CORIK25, Toulon precision, PAR contact, 10 miles, wind 360 degrees 10 knots, read QFE.

Phraséologie de l'approche finale PAR	Version 1.0	30JAN2020	Page 1
© SOD France	Département SO France		

## 2.2. Paramètres du pilote

Le pilote répond en commençant par le QFE affiché sur ses instruments, et indique les éléments suivants :

- Le cap en degrés,
- Confirme le train sorti verrouillé (si aéronef train rentrant),
- La hauteur décision pour laquelle il est qualifié,
- Sa vitesse.

La hauteur de décision est définie par la qualification du pilote (carte blanche / carte verte). Plus de détails concernant cet aspect dans le document : « Réalisation d'une approche PAR ».

Les intentions du pilote doivent être précisées avant la mise en descente.

<b>PIL :</b>	QFE 978, cap 055, train sorti verrouillé, hauteur de décision 200 pieds, vitesse 200 nœuds.
<b>ATC :</b>	Indiquez intentions.
<b>PIL :</b>	Pour atterrissage.
<b>PIL :</b>	QFE 978, heading 055, gear down and locked, decision height 200 feet, speed 200 knots.
<b>ATC :</b>	Say intentions.
<b>PIL :</b>	For landing.

## 2.3. Minimas d'approche moins performants

Attention : si pour une raison de technique (équipement du contrôleur, obstacles temporaires, panne de balisage), les minimas applicables de l'approche PAR sont **moins performants** que les minimas souhaités par le pilote, le contrôleur rappelle le pilote et lui communique les minimas qui seront utilisés.

<b>ATC :</b>	Hauteur de décision PAR piste 05, 350 pieds.
<b>ATC :</b>	PAR decision height runway 05, 350 feet.

De manière générale, le contrôleur utilisera les minimas des cartes d'approche publiées et mises à disposition par la DIRCAM.

CAT	PAR			CIRCLING (2)		
	DH	RVR (1)	OCH	MDH	VIS	OCH
A	350	1500	346	1300	1600	1290
B		1500				
C		1600				
D/E		1600				

Remarks : (1) By night use VIS circling. (2) Forbidden North of RWY 05/23.

**SRE / PAR RWY 05**                      **CHG : FREQ PAR**                      **08 HYERES LE PALYVESTRE LFTH**                      **DIRCAM**

Phraséologie de l'approche finale PAR	Version 1.0	30JAN2020	Page 2
© SOD France		Département SO France	

## 3. Guidage

### 3.1. Guidage en azimuth

Le contrôleur utilisera les instructions suivantes afin de positionner l'aéronef en azimuth :

- « **Sur l'axe / On track** »
- « **Légèrement droite / Slightly right** »
- « **Franchement gauche / Far left** »

Il pourra en découler un ordre de correction qui contient :

- Le sens de la correction,
  - Si la correction est inférieure à 10 degrés : la valeur de la correction,
- Le nouveau cap.

On aura donc les instructions suivantes à disposition :

- Correction < 10 degrés : « **gauche 5 degrés, cap 265 / left 5 degrees, heading 265** »
- Correction ≥ 10 degrés : « **droite, cap 275 / right, heading 275** »

Prêtez bien attention au fait que si la correction est inférieure à 10 degrés, la valeur de la correction doit être précisée au pilote avant de donner le nouveau cap à suivre.

### 3.2. Mise en descente

Lorsque l'appareil approche la position de mise en descente, le contrôleur l'annonce puis signale la mise en descente en **exigeant le collationnement du pilote** :

<b>ATC :</b>	Approchant du plan de descente.
	(...)
<b>ATC :</b>	Débutez la descente maintenant, répondez.
<b>PIL :</b>	Débute la descente maintenant.
<b>ATC :</b>	Approaching glide path.
	(...)
<b>ATC :</b>	Begin descent now, over.
<b>PIL :</b>	Begin descent now.

La transmission ne doit pas être interrompue plus de cinq secondes pendant que l'aéronef se trouve en approche finale.

Phraséologie de l'approche finale PAR	Version 1.0	30JAN2020	Page 3
© SOD France	Département SO France		

### 3.3. Vérifications du train ou du cockpit

Sur le réseau IVAO, en l'absence de simulation du signal sonore permettant de vérifier la sortie du train, une seconde vérification est faite vocalement.

Pour les aéronefs à train fixe, le contrôleur vérifiera que les actions vitales ont été effectuées au lieu de vérifier la sortie du train.

Réglementairement, ces vérifications doivent avoir lieu moins de 3 nautiques après la mise en descente.

<b>ATC :</b>	Vérifiez train sorti verrouillé.
<b>PIL :</b>	Train sorti verrouillé.

<b>ATC :</b>	Vérifiez actions vitales effectuées.
<b>PIL :</b>	Actions vitales effectuées.

<b>ATC :</b>	Check gear down and locked.
<b>PIL :</b>	Gear down and locked.

<b>ATC :</b>	Check cockpit check completed.
<b>PIL :</b>	Cockpit check completed.

### 3.4. Guidage en site

Le contrôleur utilisera les instructions suivantes afin de positionner l'aéronef en site :

- « **Sur le plan de descente / On glide path** »
- « **Légèrement haut, ajustez / Slightly above, adjust** »
- « **Légèrement bas, ajustez / Slightly below, adjust** »
- « **Franchement haut, ajustez / Far above, adjust** »
- « **Dangereusement bas, stabilisez, répondez / Dangerously below, level off, over** »

L'instruction de mise en palier « stabilisez / level off » doit être suivie de la réponse par le pilote : « **Je stabilise / I level off** ». Le contrôleur précise la reprise de la descente comme lors de la mise en descente initiale.

Le document issu de la partie « le contrôle militaire » qui traite des approches GCA précise notamment les marges et tolérances lors d'un guidage pour différencier un écart dangereux, d'un écart simple. Sa lecture est donc nécessaire afin d'ajuster la phraséologie en conséquence.

## 4. Corrélations hauteur et distance

### 4.1. Passage des 4 ou 3 nautiques

A 4 nautiques, le contrôleur annonce la hauteur théorique à laquelle le pilote devrait se situer pour que ce dernier puisse comparer sa hauteur actuelle.

Cette comparaison est cruciale en termes de pilotage. Elle permet au pilote de se rendre compte de l'écart de trajectoire existant et d'ajuster son taux de descente en conséquence.

Puis, le contrôleur s'assure auprès de la Tour de pouvoir faire poursuivre l'approche et l'annonce au pilote.

Phraséologie de l'approche finale PAR	Version 1.0	30JAN2020	Page 4
© SOD France	Département SO France		

<b>ATC :</b>	4 nautiques, 1240 pieds, top.
	(...)
<b>ATC :</b>	Numéro un pour atterrissage.
<b>ATC :</b>	4 miles, 1240 feet, top.
	(...)
<b>ATC :</b>	Number one for landing.

Si la vérification n'a pas pu avoir lieu lors du passage des 4 nautiques, une vérification doit impérativement avoir lieu au passage des 3 nautiques.

## 4.2. Passage des 2 nautiques

A 2 nautiques, le contrôleur réalise de nouveau une corrélation hauteur – distance.

Contrairement au passage des 4 nautiques qui peut être remplacé par une vérification à 3 nautiques, la vérification des 2 nautiques doit impérativement avoir lieu.

<b>ATC :</b>	2 nautiques, 600 pieds, top.
<b>ATC :</b>	2 miles, 600 feet, top.

## 5. Atteinte des minimas

Le contrôleur appelle le pilote aux minimas **en donnant son indicatif** et en exigeant une réponse.

Le pilote doit alors annoncer sa décision au contrôleur :

- « **Piste en vue / Runway in sight** »,
- « **Je remets les gaz, pas de visuel / Going around, negative visual** »

Le dialogue sol-air qui suit doit de nouveau inclure l'indicatif de l'aéronef et un collationnement du pilote.

### 5.1. Piste en vue

Si le pilote a la piste en vue, il peut poursuivre la manœuvre.

Dans ce cas, le contrôleur autorise ou approuve sa manœuvre si les conditions le permettent :

- Autorise un atterrissage, un toucher, une option ;
- Approuve un passage bas.

<b>PIL :</b>	Piste en vue, CORIK25.
<b>ATC :</b>	CORIK25, passage bas approuvé piste 27, vent 240 degrés 12 nœuds.
<b>PIL :</b>	Passage bas approuvé piste 27, vent 240 degrés 12 nœuds, CORIK25.

Phraséologie de l'approche finale PAR	Version 1.0	30JAN2020	Page 5
© SOD France	Département SO France		

<b>PIL :</b>	Runway in sight, CORIK25.
<b>ATC :</b>	CORIK25, low pass approved runway 27, wind 240 degrees 12 knots.
<b>PIL :</b>	Low pass approved runway 27, wind 240 degrees 12 knots, CORIK25.

Dans le cadre d'un atterrissage, le pilote rappelle « **vitesse contrôlée / speed under control** », auquel le contrôleur exigera de rappeler « **piste dégagée / runway vacated** ».

Toutes autorisations de piste, ou ordre d'exécuter une approche interrompue, reçue du contrôleur d'aérodrome, ou du contrôleur aux procédures, doit être communiquée à l'aéronef avant qu'il parvienne à 2 NM du point de toucher des roues.

## 5.2. Pas de visuel

Si le pilote n'a la piste en vue, il doit impérativement remettre les gaz.

<b>ATC :</b>	CORIK25, minima atteints, répondez.
<b>PIL :</b>	Minimas atteints, remettons les gaz, pas de visuel, CORIK25.
<b>ATC :</b>	CORIK25, roger, rappelez stable.

<b>ATC :</b>	CORIK25, reaching minima, over.
<b>PIL :</b>	Reaching minima, going around, negative visual, CORIK25.
<b>ATC :</b>	CORIK25, roger, report steady.