



Le transfert de responsabilités et d'appareils

A partir du grade  et programme examen du grade  et supérieurs

1. Introduction

Un transfert de responsabilité d'un avion d'un contrôleur à un autre contrôleur (appelé hand-off en anglais) est la clairance qui impose à un pilote un changement de fréquence afin de basculer la responsabilité du contrôle du vol d'un contrôleur à un autre.

En général, il n'y a qu'un contrôleur par espace aérien.

Ce qui implique :

- Il peut y avoir deux contrôleurs gestionnaires d'un même espace (contrôleur DEP et APP par exemple) ;
- Un transfert doit être impérativement effectué chaque fois qu'un aéronef quitte le volume de responsabilité d'un contrôleur pour entrer dans celui d'un autre contrôleur actif ou dans une zone non contrôlée ;
- Un transfert ne peut pas se faire si l'aéronef est en conflit (ou va l'être) avec un autre aéronef quel qu'il soit. Le contrôleur doit résoudre le conflit et assurer la sécurité de l'aéronef avant tout transfert.

Un espace peut être divisé en plusieurs secteurs (est et ouest par exemple), séparés latéralement ou verticalement.

1.1 Point de transfert et LOA

Les points de transfert et les procédures de transfert sont généralement indiqués dans des protocoles d'accord entre les organismes concernés.

Cependant, lorsqu'aucun protocole n'est établi, les modalités de transfert sont définies en ligne (par message texte, ou vocalement par Discord ou directement par Aurora) entre les contrôleurs qui activent des zones adjacentes.

Les lettres d'accord, traduction de « Letter of Agreement », appelées LOA, sont des documents permettant de définir des procédures concertées au cas par cas, pour faciliter le transfert des appareils entre les différentes positions de contrôle.

Ces lettres d'accord sont là pour simplifier le travail de coordination en écrivant les procédures implicitement acceptées par les deux parties à savoir contrôleur émetteur et contrôleur receveur.

1.2 Rappel des positions de contrôle

En tant que contrôleur, vous aurez à choisir la position de contrôle que vous souhaitez assurer avant de vous connecter au réseau IVAO avec Aurora.

L'indicatif de la position de contrôle est construit avec le code OACI de la position contrôlée suivi d'un suffixe. Vous ne serez considéré comme contrôleur actif que si vous utilisez l'un des suffixes suivants à la suite de votre indicatif OACI :

- DEL prévol
- GND sol
- TWR tour
- APP approche
- DEP départ
- CTR contrôle en route
- FSS Station de Service d'Information en vol

Les contrôleurs assurant plusieurs positions en même temps ne se transfèrent pas les appareils à eux même, car ils ne possèdent qu'une seule fréquence. Les transferts ne sont valables que pour des positions de contrôleurs différents connexes.

1.3 Commande de transfert dans Aurora

Avant tout transfert, veuillez vous assurer que vous avez assumé chaque pilote qui est sous votre contrôle via la commande Assume (click droit dans l'étiquette radar ou écho radar).

C'est la condition obligatoire pour faire un transfert réussi.

Il y a 2 fonctions :

- Release : transfert sur UNICOM 122.8 ;
- Transfert : transfert vers un autre contrôleur que l'on choisi parmi une liste.

En cliquant droit sur un appareil, il est possible de sélectionner le prochain contrôleur dans la liste des positions adjacentes. [Cliquez ici pour accéder à la section correspondante du manuel Aurora.](#)

En remplissant le champ "XFL", vous pourrez indiquer au contrôleur précédemment sélectionné le niveau auquel vous prévoyez de transférer l'appareil.

2. Transferts en position DEL

2.1 Envoi des trafics

- Transférer les aéronefs après vérification du collationnement correct de la clairance. Demander au pilote de rappeler prêt au repoussage sur la fréquence du sol.

2.2 Réception des trafics

- Aucune réception de trafic d'un autre contrôleur sauf si le pilote se trompe de fréquence

3. Transferts en position GND:

3.1 Envoi des trafics

- Transférer les aéronefs à la tour (TWR) lorsqu'ils sont au point d'attente (avant piste) avant décollage ou pour une traversée de piste ou une remontée de piste.

3.2 Réception des trafics

- Recevoir les aéronefs de la tour (TWR) lorsqu'ils ont dégagé la piste ;
- Recevoir les aéronefs IFR du contrôleur prévol (DEL) ayant déjà reçu leur clairance.

La piste est sous la responsabilité du contrôleur tour (TWR). Tout accès à une piste non fermée et utilisable (que ce soit la piste en service ou non) doit se faire avec son accord que ce soit pour rouler sur une piste en tant que taxiway, pour la traverser pour passer de l'autre côté, ou une remontée de piste pour avoir la distance de décollage maximum.

Il est habituel d'anticiper les transferts à la tour à la fin de roulage approchant le point d'attente. Cela permet au contrôleur tour de donner l'autorisation de décollage sans que le pilote n'ait à faire un arrêt au point d'attente.

4. Transferts en position TWR

4.1 Envoi des trafics

- Transférer les aéronefs IFR au contrôleur départ ou approche (DEP ou APP) une fois que l'aéronef a dégagé les servitudes de piste et n'est plus conflictuel avec d'autres aéronefs dans la CTR ;
- Transférer les aéronefs VFR au contrôleur approche (APP) une fois qu'ils quittent la CTR ;
- Transférer les aéronefs au contrôleur sol (GND) lorsqu'ils ont dégagé la piste ou toutes les pistes.

4.2 Réception des trafics

- Recevoir les aéronefs du contrôleur sol (GND) au point d'attente pour l'autorisation de décollage,
- Recevoir les aéronefs IFR du contrôleur approche (APP) lorsqu'ils sont établis sur l'axe d'approche final.
- Recevoir les aéronefs VFR du contrôleur approche (APP) environ 2 minutes avant le point d'entrée VFR de la zone CTR du contrôleur tour (TWR).

5. Transferts en position DEP

5.1 Envoi des trafics

- Transférer les aéronefs au contrôleur en-route (CTR) ou approche connexe (APP) en fonction du niveau de croisière et des zones actives séparé de tout conflit avec un autre appareil, et avant sa limite de TMA (1000ft à 2000ft) afin d'éviter une mise en palier de l'aéronef ;
- Transférer les aéronefs en remise de gaz au contrôleur approche sur un point et à une certaine altitude préalablement coordonnés au début du contrôle.

5.2 Réception des trafics

- Recevoir les aéronefs du contrôleur tour (TWR) une fois qu'ils ont dégagé les servitudes de piste et ne sont plus conflictuels avec d'autres aéronefs dans la CTR.

6. Transferts en position APP

6.1 Envoi des trafics

- Transférer les aéronefs IFR au contrôleur tour (TWR) lorsqu'ils sont établis sur l'axe d'approche final ;
- Transférer les aéronefs VFR au contrôleur tour (TWR) environ 2 minutes avant le point d'entrée VFR de la zone CTR du contrôleur tour (TWR) (ou en vue du terrain si pas de points de report VFR) ;
- Transférer les aéronefs au contrôleur en-route (CTR) ou approche connexe (APP) en fonction du niveau de croisière et des zones actives séparé de tout conflit avec un autre appareil, et avant sa limite de TMA afin d'éviter une mise en palier de l'aéronef ;
- Transférer les aéronefs VFR au contrôleur adjacent adéquat lorsqu'ils quittent sa zone de responsabilité

6.2 Réception des trafics

- Recevoir les aéronefs en remise de gaz du contrôleur départ (DEP) ou tour (TWR) sur un point et à une certaine altitude préalablement coordonnés au début du contrôle ;
- Recevoir les aéronefs du contrôleur en-route (CTR) à une altitude au dessus du plafond de la zone contrôlée et aux environs de 2 minutes avant de pénétrer la zone TMA de contrôle du contrôleur approche ;
- Recevoir les aéronefs du contrôleur approche connexe (APP) à une altitude préalablement coordonnée et aux environs de 2 minutes avant de pénétrer la zone TMA de contrôle du contrôleur approche.

7. Transferts en position CTR

7.1 Envoi des trafics

- Transférer les aéronefs au contrôleur approche (APP) à une altitude au dessus du plafond de la zone contrôlée et aux environs de 2 minutes avant de pénétrer la zone TMA de contrôle du contrôleur approche ;
- Transférer les aéronefs au contrôleur en-route connexe (CTR) aux environs de 2 minutes avant de pénétrer la zone de contrôle suivante (que ce soit latéralement pour des contrôleurs en route ayant des zones côte à côte, ou horizontalement pour des contrôleurs ayant des zones superposées) ;

- Transférer les aéronefs IFR au contrôleur tour (TWR) lorsqu'ils sont établis sur l'axe d'approche final ;
- Transférer les aéronefs VFR au contrôleur tour (TWR) environ 2 minutes avant le point d'entrée VFR de la zone CTR du contrôleur tour (TWR) (ou en vue du terrain si pas de points de report VFR), si aucune approche n'est disponible.

7.2 Réception des trafics

- Recevoir les aéronefs du contrôleur en-route connexe (CTR) aux environ de 2 minutes avant de pénétrer la zone de contrôle ;
- Recevoir les aéronefs du contrôleur départs (DEP) ou approche (APP) avant le plafond de la zone TMA du contrôleur approche/départ ;
- Recevoir les aéronefs après décollage des contrôleurs tour (TWR) quand aucune approche n'est ouverte ou ouvrable.

Revision #13

Created 2 March 2025 02:06:15 by Liam Iveton

Updated 28 April 2025 23:26:39 by Liam Iveton