





TRANSFERT DE RESPONSABILITE ENTRE CONTROLEURS

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 **handoff** 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.

La règle stricte à appliquer est un espace aérien est attribué à un unique contrôleur à la fois.

Ce qui implique :

- Il ne doit jamais avoir 2 contrôleurs actifs gérant la même partie d'un espace aérien.
- 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 quelqu'il soit. Le contrôleur doit résoudre le conflit et assurer la sécurité de l'aéronef avant tout transfert.

Note : Un espace peut être divisé en secteurs (est et ouest par exemple) mais un seul contrôleur gèrera chaque partie. On peut avoir un secteur LFXW_W_CTR (à l'ouest) et un secteur LFXW_E_CTR (à l'est) gérés mais en aucun cas deux contrôleurs ne doivent gérer le même secteur.

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 chat) 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 procédés implicitement acceptés par les deux parties à savoir contrôleur émetteur et contrôleur receveur.

1.2 RAPPEL DES POSITIONS DE CONTROLE

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

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**

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

1.3 COMMANDE DE TRANSFERT DANS IVAC

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.

2. TRANSFERTS EN POSITION _DEL :

Envoi des trafics :

- transférer les aéronefs après le collationnement de la clairance au contrôleur sol pour leur repoussage

Réception des trafics :

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

3. TRANSFERTS EN POSITION _GND :

Envoi des trafics :

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

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 reçue leur clairance

Note : 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 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'arrêt. Cela permet au contrôleur tour de donner l'autorisation de décollage sans que le pilote n'ait à faire un arrêt au point d'arrêt.

Pour aller plus loin dans le réalisme, il faut se limiter à trois appareils en attente sur la fréquence du contrôleur TWR par point d'arrêt.

4. TRANSFERTS EN POSITION _TWR :

Envoi des trafics :

- transférer les aéronefs IFR au contrôleur départ ou approche (**DEP** ou **APP**) dès qu'ils ont décollé à partir de 1000ft sol et avant la limite de la zone CTR du contrôleur **TWR**.
- transférer les aéronefs VFR au contrôleur approche (**APP**) environ 2min avant qu'ils quittent la zone CTR du contrôleur TWR si le pilote rentre dans la zone d'approche. Sinon, le pilote est relâché sur UNICOM s'il est en dessous de la zone de l'approche.
- transférer les aéronefs au contrôleur sol (**GND**) lorsqu'ils ont dégagé la piste ou toutes les pistes !

Réception des trafics :

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

5. TRANSFERTS EN POSITION _DEP :

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 à partir du niveau de vol FL100 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.

Réception des trafics :

- recevoir les aéronefs du contrôleur tour (**TWR**) dès qu'ils ont décollé à partir de 1000ft sol et avant la limite de la zone CTR du contrôleur tour (**TWR**).

6. TRANSFERTS EN POSITION _APP :

Envoi des trafics :

- transférer les aéronefs IFR au contrôleur tour (**TWR**) lorsqu'ils sont établis sur l'axe d'approche final avant le plan de descente.
- transférer les aéronefs VFR au contrôleur tour (**TWR**) environ 2minutes 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 zone actives à partir du niveau de vol FL100 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 VFR au contrôleur adjacent adéquat lorsqu'ils quittent sa zone de responsabilité

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 environ de 2min avant de pénétrer la zone TMA de contrôle du contrôleur approche.
- recevoir les aéronefs du contrôleur approche connexe (**APP**) à une altitude préalablement coordonné et aux environ de 2min avant de pénétrer la zone TMA de contrôle du contrôleur approche.

7. TRANSFERTS EN POSITION _CTR :

Envoi des trafics :

- transférer les aéronefs au contrôleur approche (**APP**) à une altitude au dessus du plafond de la zone contrôlée et aux environ de 2min avant de pénétrer la zone TMA de contrôle du contrôleur approche.
- transférer les aéronefs au contrôleur en-route connexe (**CTR**) aux environ de 2min 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 avant le plan de descente, si aucune approche n'est disponible.
- transférer les aéronefs VFR au contrôleur tour (**TWR**) environ 2minutes 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.

Réception des trafics :

- recevoir les aéronefs du contrôleur en-route connexe (**CTR**) aux environ de 2min avant de pénétrer la zone de contrôle
- recevoir les aéronefs du contrôleur départs (**DEP**) ou approche (**APP**) à partir du FL100 et 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.

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