

Letter of Agreement

IVAO – Benelux & France Divisions



Name: **LOA-EBBU-LFFF_FR**

Date: **27 mars 2018**

Version: **v3**

Validité: **permanent**

Contrib.: LFFF-CH, LFFF-ACH, EBBU-CH, EBBU-ACH, FR-AOC, FR-AOAC, XB-AOC, XB-AOAC

Contact: xb-aoc@ivao.aero ; xb-aoac@ivao.aero
fr-aoc@ivao.aero ; fr-aoac@ivao.aero

Object: LoA entre Brussels (EBBU) et Paris (LFFF)

1. Préambule

Cette lettre d'agrément (LoA, *Letter of Agreement*) a pour but de définir les positions de contrôle et les procédures de coordination à appliquer entre la **FIR de Bruxelles** et la **FIR de Paris** dans le cadre des ATS (*Air Traffic Services*) fournis aux trafics opérant en règle de vol IFR ou VFR.

Le contenu a été approuvé par les Chefs de FIR concernés, le Département Training et le FR-HQ et s'impose à tous les membres de la Division France et à tout membre d'une division étrangère disposant d'un GCA en France.

2. Procédures générales

Le trafic en séquence doit être transféré avec une **séparation minimale de 10 NM**. Cette séparation doit être **constante** (trafics restreints à la même vitesse) **ou croissante** (trafic précédent avec vitesse supérieure au suivant). La coordination des clairances de vitesse doit s'effectuer par la **mise à jour des étiquettes** et ne nécessite ni l'approbation, ni l'accusé de réception du contrôleur qui reçoit le transfert.

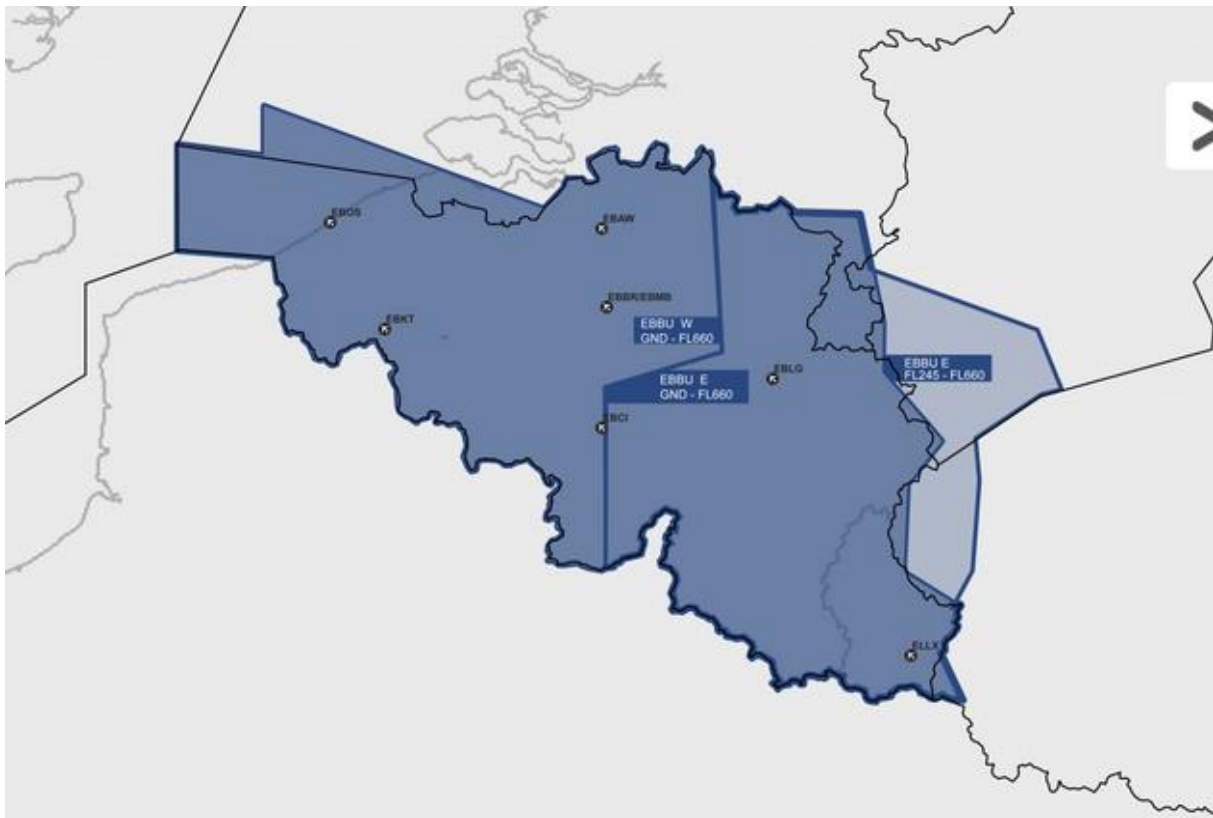
Le **transfert** en montée/descente doit être **effectué au plus tôt** et, dans la mesure du possible, **3000 ft maximum avant que le niveau de vol autorisé ne soit atteint**.

Lorsque le **trafic est transféré**, il doit être **séparé et libre de tout conflit**. En l'absence de clairance modifiant la route, l'altitude ou la vitesse des trafics, **l'ATC transférant reste responsable de la séparation** entre ces trafics.

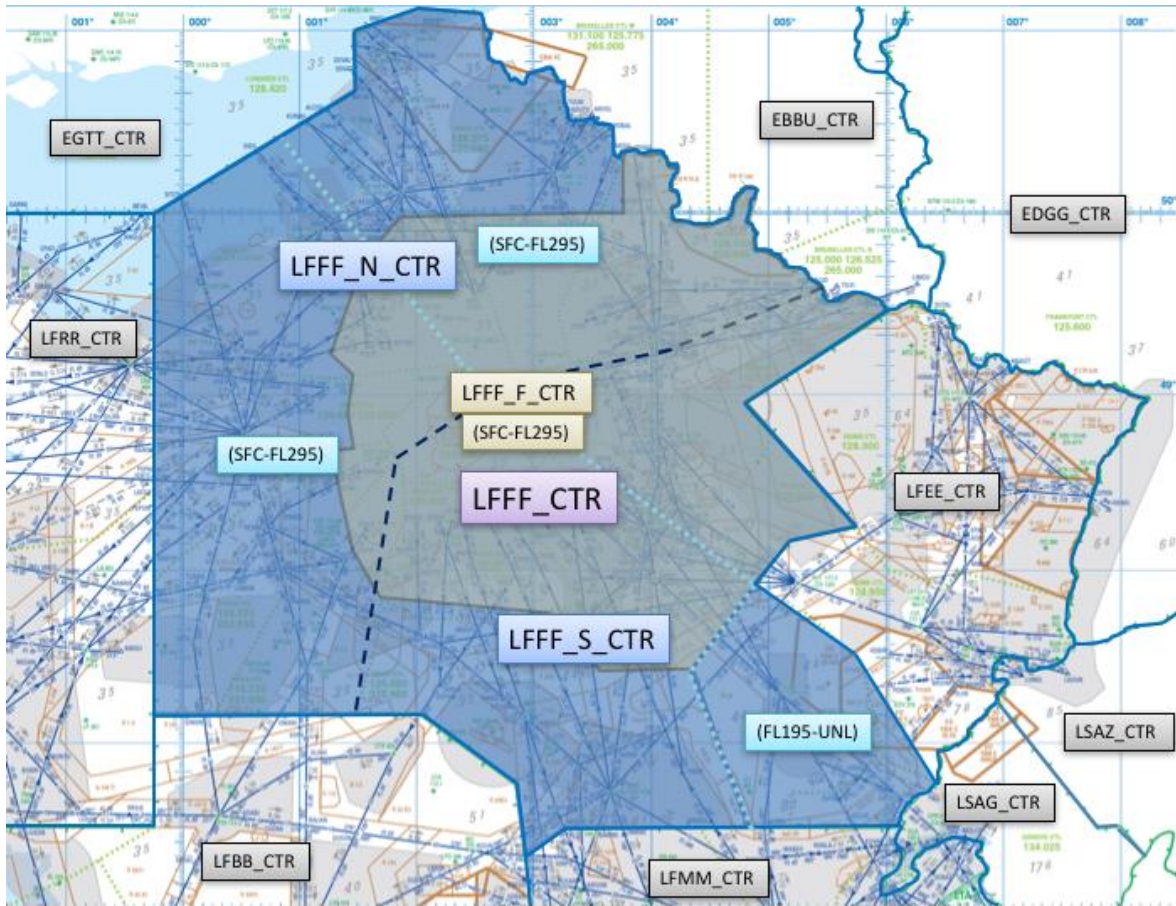
3. ATC units description

Brussels Control est l'organisme qui rend le service du contrôle aérien qui couvre la FIR de Bruxelles.

Pendant les opérations régulières EBBU_W_CTR est utilisé pour couvrir l'entièreté de la FIR. De temps en temps, pendant les périodes de fort trafic, la FIR est séparée en deux secteurs : *Brussels West* (EBBU_W) et *Brussels East* (EBBU_E). EBBU_E n'est ouvert qu'après coordination avec EBBU_W.



L'unité ATC en charge des espaces FIR et UIR gérés par l'ACC de Paris est **Paris Control** et comporte deux secteurs primaires (LFFF_CTR et LFFF_F_CTR). Le secteur primaire (LFFF_CTR) peut être dégroupé en deux sous-secteurs (LFFF_N_CTR et LFFF_S_CTR) à conditions qu'ils soient ouverts en même temps et que les Chefs de FIR en soient informés. Les limites latérales et verticales de l'espace sous la responsabilité de la position CTR sont indiquées dans la figure et le tableau ci-dessous.



Position ATC	Callsign	Fréquence	Remarques
Secteur Primaire			
Brussels Control	EBBU_W_CTRL	131.100	
Secteur Secondaire			
Maastricht Radar	EDYY_BRU_CTRL	132.205	> FL245 over EBBU UIR
Brussels Control (East)	EBBU_E_CTRL	128.200	
Secteur Primaire			
Paris Control	LFFF_CTRL	128.100	SFC-UNL LFRR ouvert : W (SFC-FL295) LFEE ouvert : NE (SFC-FL295)
Paris Control (CCT)	LFFF_F_CTRL	135.405	SFC-FL295
Secteur Secondaire			
Reims Control	LFEE_CTRL	128.300	> FL295 over LFFF UIR
Paris Control (North)	LFFF_N_CTRL	128.275	SFC-UNL LFRR ouvert : W (SFC-FL295) LFEE ouvert : NE (SFC-FL295)
Paris Control (South)	LFFF_S_CTRL	132.100	SFC-UNL SE (FL195-UNL)

4. Procédures de coordination

Les procédures de coordination entre les positions ATC de la FIR de Bruxelles et celles de la FIR de Paris sont définies comme suit. Elles constituent un cadre général qui n'épuise ni ne remplace pas la coordination entre ATC. Toute procédure de coordination ne figurant pas dans cette LOA est à établir au cas par cas.

Les trafics entre la TMA de Paris et EDDF, EDDK, EHAM, EHRD & EHEH doivent rester en-dessous du FL245.

Les trafics entre la TMA de Paris et EBBR/EBMB & EBAW doivent rester en-dessous du FL195. Les transferts de trafics doivent se faire approximativement 1 à 2 minutes avant l'entrée dans l'espace suivant.

4.1 Coordination en-route

Les FL220 et FL200 ne sont pas disponibles sans la coordination préalable avec Brussels Control et Reims Control. Seuls les arrivées vers EDFH peuvent utiliser ces niveaux.

Les arrivées pour la TMA de EHAM doivent utiliser la route VEKIN FERDI DENUT HSD, la route FERDI HELEN n'est pas autorisée et ces trafics doivent être transférés pour la descente 15 nm avant CMB.

Route	Point de transfert	DCT autorisé	Restrictions
EBBU → LFFF			
UN872 T172	CIV	MEDIL	Odd FL (> FL195)
UN857	IDOSA	RAPOR	Odd FL (> FL195)
J910	TILVI	MMD	Odd FL
Z110	LIMGO	MMD	Odd FL
UM170	DINAN	RAPOR	Odd FL (> FL195)
LFFF → EBBU			
UN873	CMB	VEKIN	Even FL
UN858 Z110	MEDOX	VALEK	Odd FL
UH110	MEDOX	VALEK	Odd FL
UN873	CMB	VEKIN	Even FL (FL320-FL300)

4.2 Coordination des départs et arrivées

La coordination pour les procédures de départs et d'arrivées est définie comme suit.

Brussels vers Paris

Aéroport	SID/STAR	Procédure de coordination	Remarques
Arrivées (EBBU → LFFF)			
LFOB	MATIX	Autorisé MATIX	Max 280 kts
	MOFIL	EBBU_CTR -> LFFF(_F)_CTR Autorisé FL260 MOFIL	Max 280 kts
	VEDUS	EBBU_CTR -> LFFF(_F)_CTR Autorisé FL260 VEDUS	Max 280 kts
	DINAN	-	-
	CMB	Autorisé ≤ FL 240 CMB	-
LFPO	MATIX	Autorisé MATIX	-
	MOFIL	EBBU_CTR -> LFFF(_F)_CTR Autorisé FL260 MOFIL	-
	RENSA	-	-
LFPG	MATIX	Autorisé MATIX	Max 280 kts
	MOFIL	EBBU_CTR -> LFFF(_F)_CTR Autorisé FL260 MOFIL	Max 280 kts
	VEDUS	EBBU_CTR -> LFFF(_F)_CTR Autorisé FL280 – FL260 VEDUS	Max 280 kts
	DINAN	-	-
LFQQ	CIV	Autorisé FL80 CIV	-

Paris vers Brussels

Aéroport	SID/STAR	Procédure de coordination	Remarques
Arrivées (LFFF → EBBU)			
EBBR EBMB EBAW	ARVOL	Autorisé FL220 ARVOL	Transfer à VEKIN < FL240
	TULNI	Autorisé FL220 TUNIL	Transfer à VEKIN < FL240
ELLX	MMD PETAN	Autorisé FL80 PETAN	-
EBOS EHWO EBFN	FERDI	Autorisé ≤ FL180 VEKIN	-
EBCI	ARVOL CIV	Autorisé FL160 ARVOL or Autorisé FL180 CMB	-
EBLG EHBK	CIV	Autorisé ≤ FL220	-