

Letter of Agreement

IVAO – Switzerland & France Divisions



Number: **LOA-FR-LFFF-LSAG_EN**

Date: **27 mars 2018**

Version: **v3**

Validité : **permanente**

Rédacteurs : FR-AOC, FR-AOAC, CH-AOC, CH-AOAC
LFMM-CH, LFMM-ACH, LSAG-CH,

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

Objet: LoA entre la FIR de Genève (LSAG) et la FIR de Paris (LFFF)

1. Préambule

Cette lettre d'accord (LoA, *Letter of Agreement*) a pour but de définir les positions de contrôle et les procédures de coordination à appliquer entre la **FIR de Paris** et la **FIR de Genève** 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 et des Départements ATC Operations concernés et s'impose à tous les membres d'IVAO fournissant des ATS via une position ATC active et concernée par cette LoA.

2. Procédures générales

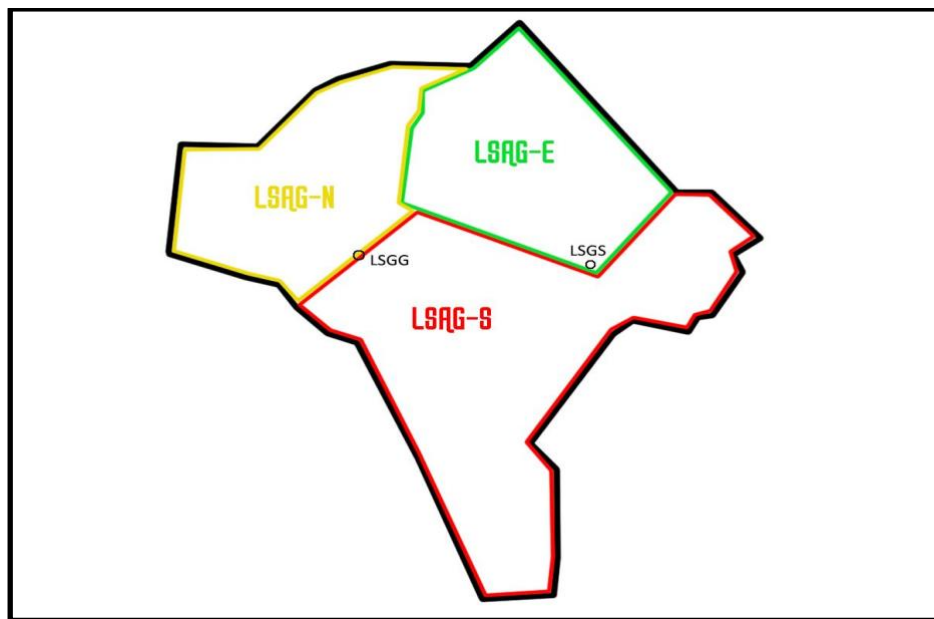
Le trafic en séquence doit être transféré avec une **séparation minimale de 10 NM**. Cette séparation doit être **constante** (trafics restreints à la même vitesse) **ou croissante** (trafic précédent avec vitesse supérieure au suivant). La coordination des clairances de vitesse doit s'effectuer par 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** et, si le point de transfert n'est pas défini par cette LoA, **dix (10) nautiques avant les limites de l'espace aérien**.

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. Description des espaces aériens

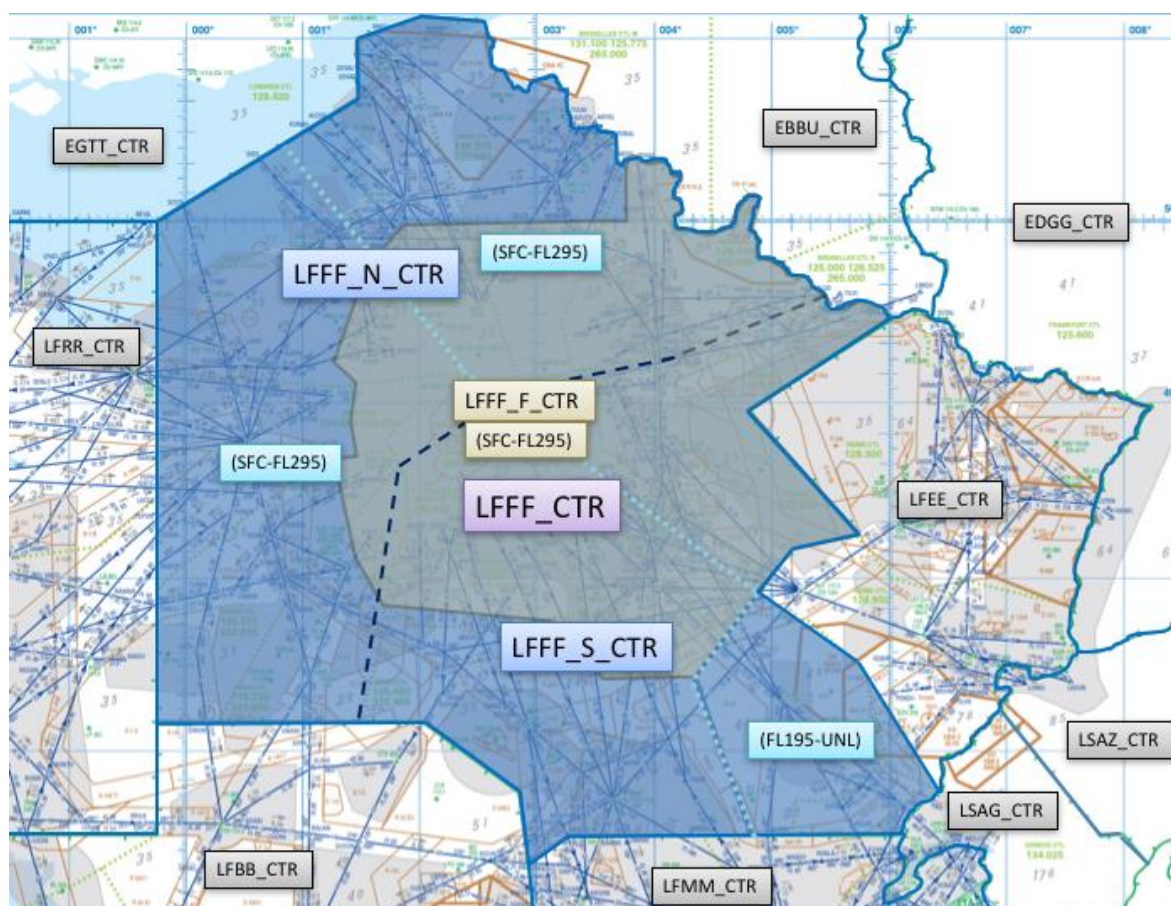
L'unité ATC en charge des espaces FIR et UIR gérés par l'ACC de Genève est Swiss Radar et comporte trois positions inférieures (LSAG_S_CTR, LSAG_E_CTR et LSAG_N_CTR) et deux positions supérieures (LSAG_L1_CTR and LSAG_L4_CTR). Le dégroupage de Swiss Radar et les différentes configurations possibles sont détaillés [ici](#).



Configuration	Position ATC	Responsabilité verticale	Responsabilité horizontale
LSAG-1	LSAG_S_CTR	SFC-UNL	S+N+E
LSAG-2	LSAG_S_CTR LSAG_L1_CTR	SFC-FL240 FL250-UNL	S+N+E
LSAG-3	LSAG_S_CTR LSAG_E_CTR LSAG_L1_CTR	SFC-FL240 SFC-FL240 FL250-UNL	S+N E S+N+E
LSAG-4	LSAG_S_CTR LSAG_E_CTR LSAG_N_CTR LSAG_L1_CTR	SFC-FL240 SFC-FL240 SFC-FL240 FL250-UNL	S E N S+N+E
LSAG-5	LSAG_S_CTR LSAG_E_CTR LSAG_N_CTR LSAG_L1_CTR LSAG_L4_CTR	SFC-FL240 SFC-FL240 SFC-FL240 FL250-FL330 FL330-UNL	S E N S+N+E S+N+E
LSAS	LSAS_LM1_CTR	SFC-UNL	The whole Swiss airspace (LSAG+LSAZ)

La configuration utilisée devra être annoncée par Swiss Radar auprès de Marseille Control.

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_CTRL et LFFF_F_CTRL). Le secteur primaire (LFFF_CTRL) peut être dégroupé en deux sous-secteurs (LFFF_N_CTRL et LFFF_S_CTRL) 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.



Les positions ATC concernées par cette LOA sont :

Position ATC	Callsign	Frequence	Remarques
Secteurs Primaires			
Swiss Radar (conf. LSAG-1)	LSAG_S_CTRL	124.225	SFC-UNL
Swiss Radar (conf. LSAS)	LSAG_LM1_CTRL	133.405	SFC-UNL
Secteurs Secondaires			
Swiss Radar (East)	LSAG_E_CTRL	128.900	SFC-FL240
Swiss Radar (North)	LSAG_N_CTRL	134.025	SFC-FL240
Swiss Radar (Upper 1)	LSAG_L1_CTRL	134.850	FL250-UNL or FL250-FL330
Swiss Radar (Upper 4)	LSAG_L4_CTRL	124.030	FL340-UNL
Secteurs Primaires			
Paris Control	LFFF_CTRL	128.100	SFC-UNL LFRR ouvert : W (SFC-FL295) LFEE ouvert : E (SFC-FL295)

Paris Control (CCT)	LFFF_F_CTR	135.405	SFC-FL295
Secteurs Secondaires			
Reims Control	LFEE_CTR	128.300	< FL195 under LFFF
Paris Control (North)	LFFF_N_CTR	128.100	SFC-UNL LFRR ouvert : W (SFC-FL295) LFEE ouvert : E (SFC-FL295)
Paris Control (South)	LFFF_S_CTR	132.100	SFC-UNL SE (FL195-UNL)

4. Procédures de coordination

Les procédures de coordination entre les positions ATC de la FIR de Genève 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.

4.1 La coordination en route

Les procédures de coordination en route entre l'ACC de Paris et l'ACC de Genève sont définies comme suit.

Route	Point de Transfer	DCT autorisé	Restrictions
LSAG → LFFF			
UL153	<i>1 à 2 minutes avant la limite FIR</i>	IBODI	Niveau Pair
UZ124		TUTAX	Niveau Pair
UM729 UM982		UNKIR	Niveau Pair
UB37		IBABA	Niveau Pair
B37 A1		DJL	Niveau Pair
LFFF → LSAG			
UL612 UQ223	<i>1 à 2 minutes avant la limite FIR</i>	MILPA	Niveau Impair
UM975		LUSAR	Niveau Impair

4.2 La coordination des départs et arrivées

Les procédures de coordination pour la gestion des départs et arrivées sont définies comme suit.

Paris vers Genève

Aéroport	SID/STAR	Procédures de coordination	Remarques
Arrivées (LFFF → LSAG)			
LSGG	LUSAR	LFFF_CTR -> LSAS_LM1_CTR (Autorisé LUSAR FL230)	FL250 MAX à LUSAR
	DJL	LFFF_CTR -> LSGG_APP (Autorisé LIRKO FL190)	
	AKITO	LFFF_CTR -> LSAS_LM1_CTR (Autorisé LIRKO FL230)	

Genève vers Paris

Aéroport	SID/STAR	Procédures de coordination	Remarques
Départs (LFMM → LSAG)			
LSGG	DIPIR SIROD ARBOS	LSGG_APP -> LFFF_CTR (Autorisé DCT)	