

Letter of Agreement

IVAO – Italy & France Divisions



Number: **LOA-FR-LFMM-LIMM_FR**

Date: **20 Septembre 2017**

Version: **v1**

Validité : **permanente**

Rédacteurs : FR-AOC, FR-AOAC, IT-AOC, IT-AOAC

LIMM-CH, LIMM-ACH, LIMM-CHA1

LFMM-CH, LFMM-ACH

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

Objet: LoA entre la FIR de Milano (LIMM) et la FIR de Paris (LFMM)

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 Marseille** et la **FIR de Milano** 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

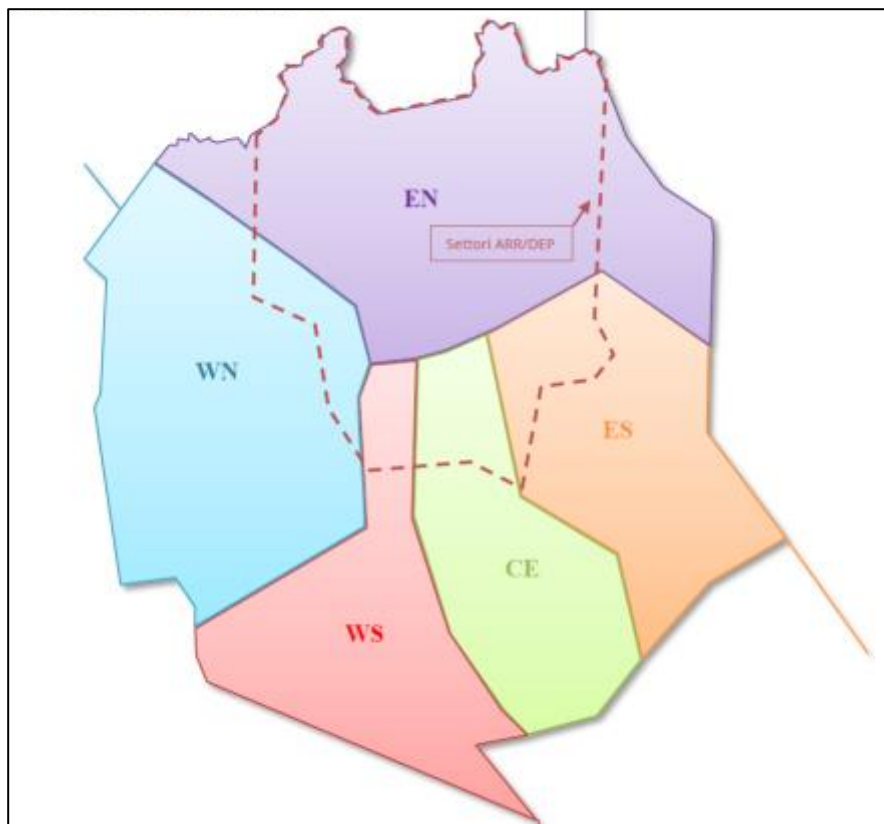
Le trafic en séquence doit être transféré avec une **séparation minimale de 10 NM**. Cette séparation doit être **constante** (trafics restreints à la même vitesse) **ou croissante** (trafic précédent avec vitesse supérieure au suivant). La coordination des clairances de vitesse doit s'effectuer par 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

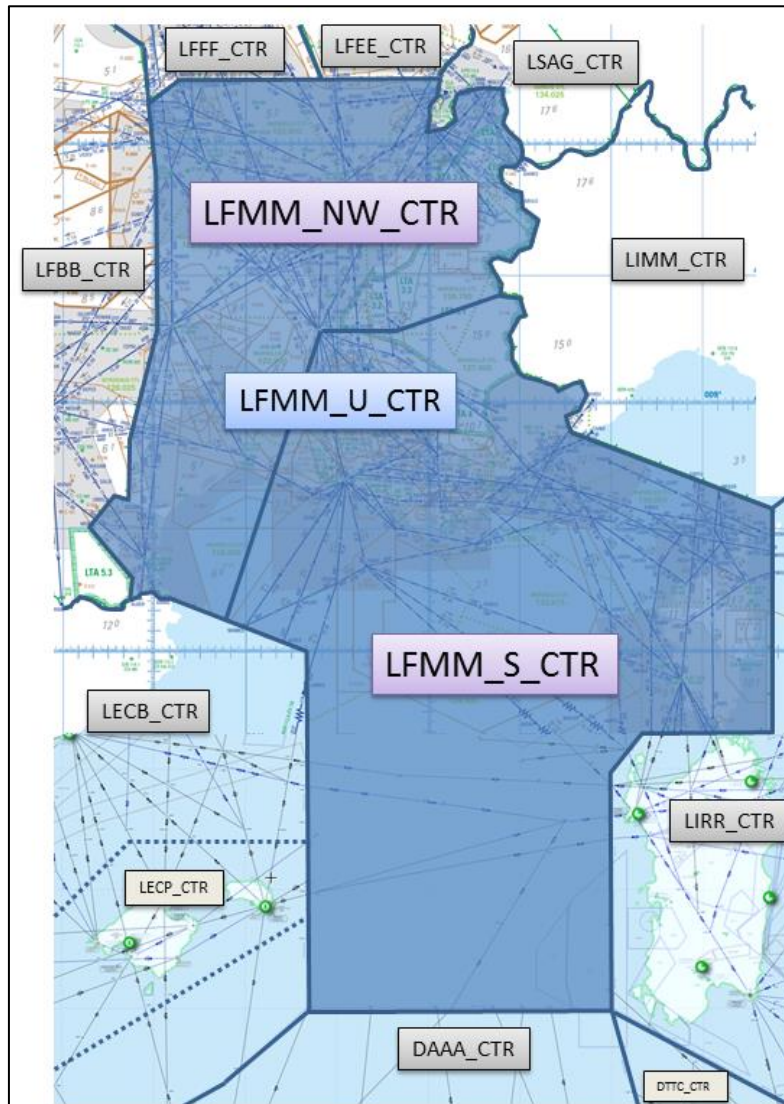
L'unité en charge de la FIR et l'UIR de Rome est **Milano Radar** et se compose de 4 secteurs primaires (LIMM_NE_CTR, LIMM_EW_CTR, LIMM_SU_CTR, LIMM_ES_CTR). **LIMM_NE_CTR** peut être ouvert en 6 secteurs secondaires selon les configurations présentées [ici](#).



Configuration	Position ATC	Responsabilité horizontale
CNF1	LIMM_WS_CTR	WS+WN+EN+ES+CE
CNF2	LIMM_WS_CTR LIMM_ES_CTR	WN+WS+CE EN+ES
CNF3	LIMM_WS_CTR LIMM_ES_CTR LIMM_WN_CTR	WS+CE EN+ES WN
CNF4	LIMM_WS_CTR LIMM_EN_CTR LIMM_ES_CTR LIMM_WN_CTR	WS+CE EN ES WN

Milano Radar devra annoncer la configuration en cours à Marseille Contrôle.

L'unité ATC en charge des espaces FIR et UIR gérés par l'ACC de Marseille est **Marseille Control** et comporte deux secteurs primaires (LFMM_NW_CTR et LFMM_S_CTR) qui ne peuvent jamais être groupés. A ces secteurs peut être ajouté un troisième sous-secteur (LFMM_U_CTR) après accord des Chefs de FIR et du Département AO. 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 concernées par la présente LoA sont :

Position ATC	Indicatif	Fréquence	Commentaires
Secteurs primaires			
Marseille Control (North-West)	LFMM_NW_CTR	123.800	SFC- FL245
Marseille Control (South)	LFMM_S_CTR	126.150	SFC-UNL
Secteurs secondaires			
Marseille Control (North-West)	LFMM_NW_CTR	123.800	SFC- FL245
Marseille Control (South)	LFMM_S_CTR	126.150	SFC-FL245
Marseille Control (Upper)	LFMM_U_CTR	128.850	FL245-UNL

Secteur primaire			
Milano Radar (conf. CNF1)	LIMM_WS_CTR	135.455	SFC-UNL
Secteur secondaire			
Milano Radar	LIMM_WN_CTR	125.275	SFC-UNL

4. Procédures de coordination

Les procédures de coordination entre les positions ATC de la FIR de Marseille et celles de la FIR de Milano sont définies comme suit. Elles constituent un cadre générale qui n'épuise ni 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 Marseille et l'ACC de Milano sont définies comme suit.

Free Route Airspace ITaly : **X** = Sortie d'Italie – **E** = Entrée en Italie.

FRAIT est disponible à partir du FL335, s'il y avait une route après le point de transfert, les traffics doivent être autorisé max FL330.

Route	Points de transfert	DCT autorisé	Restrictions
LIMM → LFMM			
M858	TORTU	TORTU	ODD FL - MAX FL330
M984 M859 Q984	VAMTU	VAMTU	ODD FL – MAX FL330
N850	TALEP	TALEP	ODD FL - MAX FL330
N736 Z185	BORDI	BORDI	-
FRAIT	VAMTU (X)	VAMTU (X)	ODD FL
FRAIT	TALEP (X)	TALEP (X)	ODD FL
FRAIT	TORTU (X)	TORTU (X)	ODD FL
Z185	BORDI (X)	BORDI (X)	-
LFMM → LIMM			
Y11	BLONA	LAPRI	ODD FL
M985	EKSID	NOSTA	EVEN FL
M198 M858 N851	TORTU	TORTU	EVEN FL
Y11	BLONA	LAPRI (E)	ODD FL (dest LIMF see below)
M985	NOSTA	NOSTA (E)	EVEN FL

N198 N851	TORTU (E)	TORTU (E)	EVEN FL
N850	TALEP (E)	TALEP (E)	EVEN FL

4.2 La coordination des départs et arrivées

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

Marseille vers Milano

Aéroport	SID/STAR	Procédures de coordination	Remarques
Arrivées (LIMM → LFMM)			
LFMN LFMD	BORDI	LIMM -> LFMN_APP (autorisé FL 150)	Dest. LFMN: BORDI 6C
LFKC LFKB	LIGUR	LIMM -> LFMM_S_CTR (autorisé FL 100)	-
LFKJ (LFKF)	TORTU	LIMM -> LFMM_S_CTR (autorisé FL 330) (LFKF : si la decente est demandée : autorisé FL 350)	-

Milano vers Marseille

Aéroport	SID/STAR	Procédures de coordination	Remarques
Departs (LFMM → LIMM)			
LFMN	BASIP	LFMN_APP -> LIMM_CTR (*)	MAX FL110
Arrivées (LFMM → LIMM)			
LIMF	KUMIN	LFMM -> LIMF_APP (autorisé FL 150)	Prévoir KUMIN 1A
LIMJ	ABN	LFMM -> LIMM_CTR (autorisé FL150)	Prévoir ABN 1C