

Letter of Agreement

IVAO – Division France



Indicatif : **LOA-FR-LFBB-LFMM**

Date : **4 décembre 2018**

Version : **v2**

Validité : **permanente**

Rédacteurs : FR-AOC, FR-AOAC

LFBB-CH, LFBB-ACH, LFMM-CH, LFMM-ACH

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

Objet : LoA entre la FIR de Bordeaux (LFBB) et la FIR de Marseille (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 Bordeaux** et la **FIR de Marseille** 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

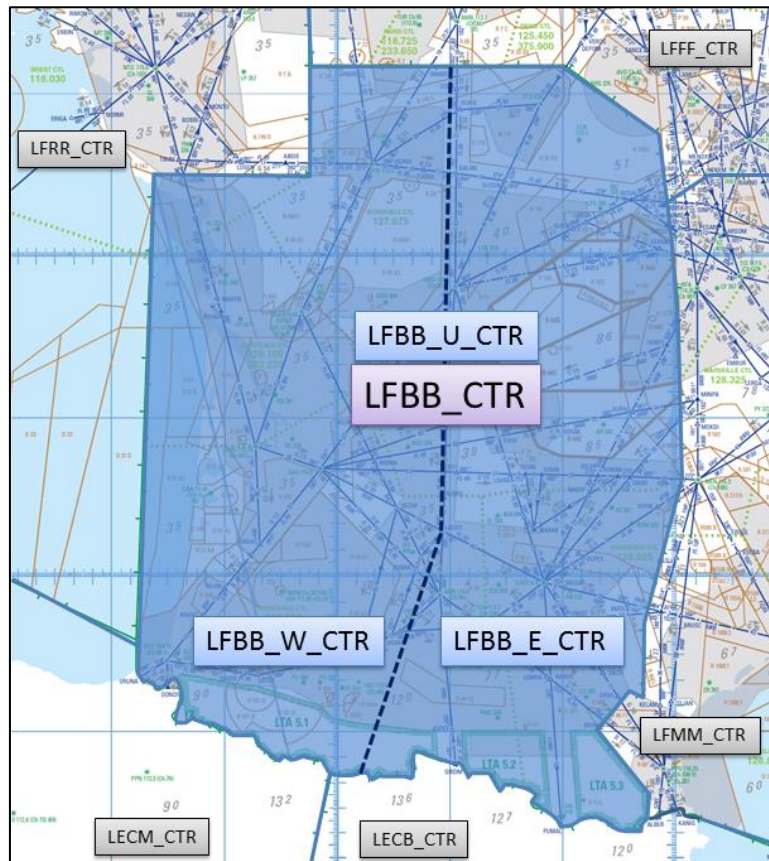
Le trafic en séquence doit être transféré avec une **séparation minimale de 10 NM**. Cette séparation doit être **constante** (trafics restreints à la même vitesse) **ou croissante** (trafic précédent avec vitesse supérieure au suivant). La coordination des clairances de vitesse doit s'effectuer par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

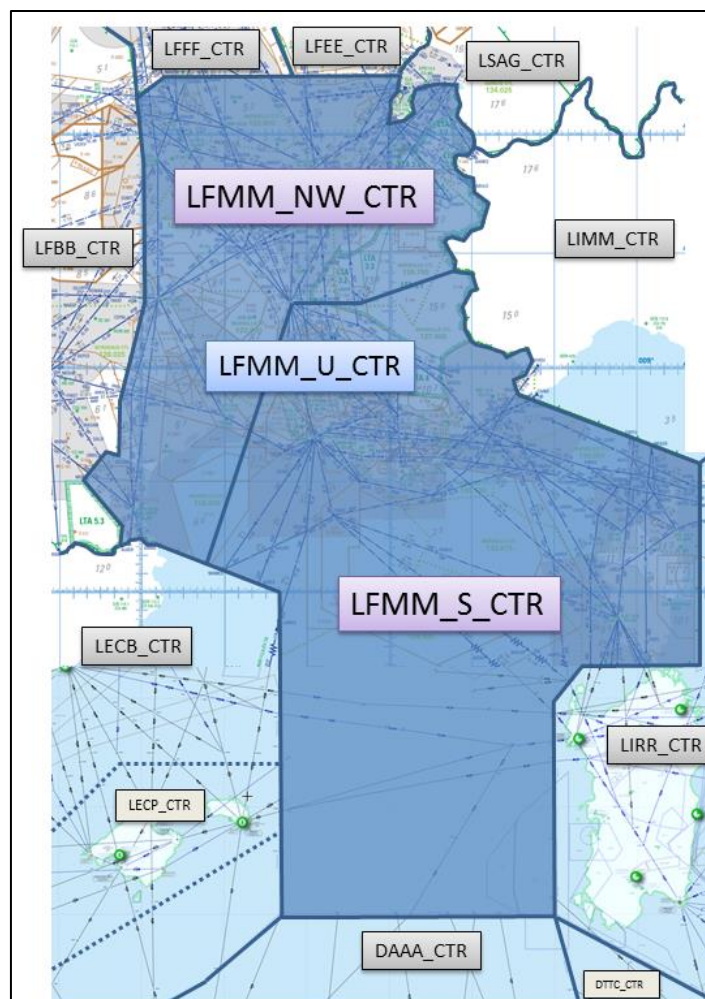
Lorsque le **trafic est transféré**, il doit être **séparé et libre de tout conflit**. En l'absence de clairance modifiant la route, l'altitude ou la vitesse des trafics, **l'ATC transférant reste responsable de la séparation** entre ces trafics.

3. Les positions de contrôle

L'unité ATC en charge des espaces FIR et UIR gérés par l'ACC de Bordeaux est **Bordeaux Control** et comporte un seul secteur primaire (LFBB_CTRL). Ce secteur peut être dégroupé en deux sous-secteurs (LFBB_W_CTRL et LFBB_E_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.



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_CTRL et LFMM_S_CTRL) qui ne peuvent jamais être groupés. A ces secteurs peut être ajouté un troisième sous-secteur (LFMM_U_CTRL) 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 fréquences associées aux positions CTR concernées par la présente LoA sont indiquées ci-dessous.

Seule l'unité LFMM_NW_CTR est concernée par cette LoA.

Position ATC	Indicatif	Fréquence	Commentaires
Secteur Primaire			
Bordeaux Control	LFBB_CTR	125.100	SFC-UNL ; SFC-FL245 si LFBB_U_CTR actif
Secteurs Secondaires			
Bordeaux Control (East)	LFBB_E_CTR	125.100	SFC-UNL ; SFC-FL245 si LFBB_U_CTR actif
Bordeaux Control (West)	LFBB_W_CTR	129.100	SFC-UNL ; SFC-FL245 si LFBB_U_CTR actif
Bordeaux Control (Upper)	LFBB_U_CTR	127.675	FL245-UNL
Secteur Primaire			
Marseille Control (North-West)	LFMM_NW_CTR	123.800	SFC-UNL ; SFC-FL245 si LFMM_U_CTR actif
Marseille Control (South)	LFMM_S_CTR	126.150	SFC-UNL ; SFC-FL245 si LFMM_U_CTR actif
Secteurs Secondaires			
Marseille Upper	LFMM_U_CTR	128.850	FL245-UNL

4. Les procédures de coordination

Les procédures de coordination entre les positions ATC de la FIR de Bordeaux et celles de la FIR de Marseille sont définies comme suit. Elles constituent un cadre général qui n'épuise ni ne remplace 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 Bordeaux et l'ACC Nord-Ouest de Marseille sont définies comme suit.

Route	Point de transfert	DCT limite	Restrictions
LFBB_CTR → LFMM_NW_CTR			
G5 V14	Limite FIR	MEN	
R17 G36		PPG	
G39	AMOLO	BRUSC	
G393	Limite FIR	BRUSC	
R66		SINPO	
T16 V21		MINPA	
V12	SOMTI	CFA	
V18 V13	Limite FIR	TIS	
UL127 UT24	Limite FIR	FJR	
UM616 UT183 UZ161 UZ271		LERGA	
UN855 UP84		PPG	
UN871		MEN	
UP860		TIS	
LFMM_NW_CTR → LFBB_CTR			
G39 G5 G36 R17	Limite FIR	TOU	
R66		POI	
T16 V14		SAU	
V12 V21		GAI	

V13		LARON	
V18	ENESO	RISUN	
UN460	Limite FIR	NARAK	-
UM616		TUPAR	
UP860		LMG	
UN869		BEBIX	

4.2 La coordination des départs et arrivées

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

Bordeaux vers Marseille

SIV	SID/STAR	Procédures de coordination	Remarques
Départs (LFBB → LFMM)			
LFCI LFCK	AFRIC	LFBO_APP → LFMM_NW_CTR (DCT AFRIC FL140 max)	-
LFMK	FJR ZR PPG	LFBO_APP → LFMM_NW_CTR (DCT FJR/ZR/PPG FL120 max)	
Arrivées (LFBB → LFMM)			
LFLC	GERVA RISUN MINPA SOMTI	LFBB_CTR → LFLC_APP (en descente FL150 max)	-
LFLL	ARSOM CFA LABAL TIS	LFBB_CTR → LFMM_NW_CTR (en descente FL220 max)	Lorsque Marseille n'est pas actif Bordeaux transfère à Lyon Approche en descente vers le FL190
LFMP	KELAM ORBIL	LFBB_CTR → LFMT_SW_APP (en descente FL110 max)	-
LFMT	MEN BRUSC KELAM	LFBB_CTR → LFMT_NE_APP (en descente FL150 max)	

Marseille vers Bordeaux

SIV	SID/STAR	Procédures de coordination	Remarques
-----	----------	----------------------------	-----------

Départs (LFMM → LFBB)			
LFLC	GERVA RISUN SOMTI	LFLC_APP → LFBB_CTR (DCT GERVA/RISUN/SOMTI FL140 max)	
LFMP	ORBIL	LFMT_SW_APP → LFBB_CTR (DCT ORBIL FL120 max)	
LFMT	BRUSC MASAM	LFMT_NE_APP → LFBB_CTR (DCT BRUSC/MASAM FL140 max)	-
LFMU	AFRIC	LFMT_NE_APP → LFBB_CTR (DCT AFRIC FL140 max)	
Arrivées (LFMM → LFBB)			
LFBO	ORBIL FJR AFRIC	LFMM_NW_CTR → LFBO_APP (DCT ADIMO FL150)	-
	MEN NARAK	LFMM_NW_CTR → LFBB_CTR (DCT NARAK FL250 max)	
LFBI	MEN AFRIC	LFMM_NW_CTR → LFBO_APP (en descente FL150 max)	
LFCK	MEN AFRIC	LFMM_NW_CTR → LFBO_APP (en descente FL150 max)	
LFMK	FJR ORBIL ZR	LFMM_NW_CTR → LFBO_APP (en descente FL150 max)	