

# Letter of Agreement

IVAO – Italy & France Divisions



Number: **LOA-FR-DAAA-LFMM\_FR**

Date: **21 mars 2020**

Version: **v2**

Validité : **permanente**

Rédacteurs : FR-AOC, FR-AOAC, DZ-HQ, DAAA-CH  
LFMM-CH, LFMM-ACH

Contact: [dz-atcops@ivao.aero](mailto:dz-atcops@ivao.aero) ; [fr-atcops@ivao.aero](mailto:fr-atcops@ivao.aero)

Objet: LoA entre la FIR de Alger (DAAA) 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 Marseille** et la **FIR de Alger** 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.

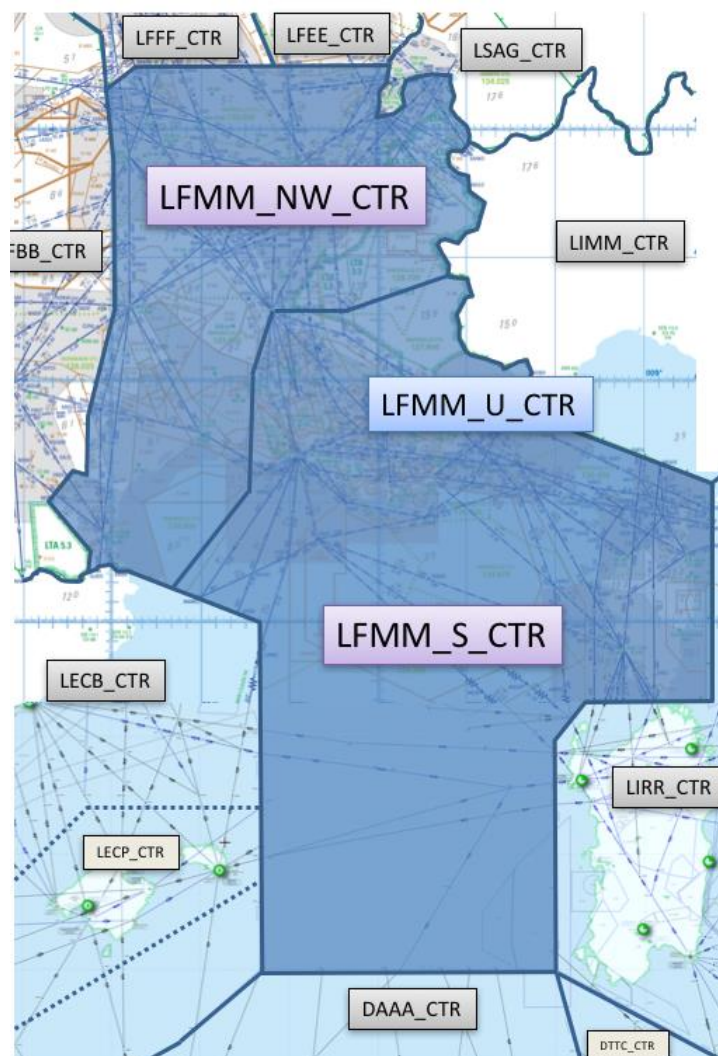
Le **transfert** en montée/descente doit être **effectué au plus tôt** et, dans la mesure du possible, **3000 ft maximum avant que le niveau de vol autorisé ne soit atteint** et, si le point de transfert n'est pas défini par cette LoA, **dix (10) nautiques avant les limites de l'espace aérien**.

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 **Alger Radar** et se compose de 2 secteurs (DAAA\_N\_CTR et DAAA\_NE\_CTR) qui peuvent être groupés en un secteur (DAAA\_CTR).

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
<b>Primary Sectors</b>			
<b>Algiers Control</b>	DAAA_CTR	127.300	SFC-UNL
<b>Secondary Sectors</b>			
<b>Algiers Control (North)</b>	DAAA_N_CTR	127.300	TMA Algiers
<b>Algiers Control (North-East)</b>	DAAA_NE_CTR	125.400	TMA North East
<b>Secteurs primaires</b>			
<b>Marseille Control (North-West)</b>	LFMM_NW_CTR	123.805	SFC- FL245
<b>Marseille Control (South)</b>	LFMM_S_CTR	126.155	SFC-UNL
<b>Secteurs secondaires</b>			
<b>Marseille Control (North-West)</b>	LFMM_NW_CTR	123.805	SFC- FL245
<b>Marseille Control (South)</b>	LFMM_S_CTR	126.155	SFC-FL245
<b>Marseille Control (Upper)</b>	LFMM_U_CTR	128.850	FL245-UNL

## 4. Procédures de coordination

Les procédures de coordination entre les positions ATC de la FIR de Marseille et celles de la FIR de Alger 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 Alger sont définies comme suit.

Route	Point de transfert	DCT autorisé	Restrictions
<b>DAAA → LFMM</b>			
<b>A24</b>	OTARO	OTARO	-
<b>B734</b>	DOLIS	DOLIS	-
<b>R978</b>	KAMER	KAMER	-
<b>G26</b>	REQIN	REQIN	-
<b>G6</b>	SALMA	SALMA	-
<b>A605</b>	CIRTA	CIRTA	-
<b>R34</b>	MOUET	MOUET	-
<b>UM989</b>	OTARO	OTARO	-
<b>UA24</b>			-
<b>UN736</b>	DOLIS	DOLIS	-
<b>UM998</b>	KAMER	KAMER	-
<b>UR978</b>			-
<b>UV508</b>			-

<b>UM986</b>	REQIN	REQIN	-
<b>UG26</b>			-
<b>UN854</b>	SALMA	SALMA	-
<b>UG6</b>			-
<b>UM2</b>	CIRTA	CIRTA	-
<b>UA605</b>			-
<b>UR34</b>	MOUET	MOUET	-
<b>LFMM → DAAA</b>			
<b>M986</b>	REQIN	REQIN	-
<b>UM989</b>	OTARO	OTARO	-
<b>UN736</b>	DOLIS	DOLIS	-
<b>UM998</b>	KAMER	KAMER	-
<b>UM986</b>	REQIN	REQIN	-
<b>UN854</b>	SALMA	SALMA	-
<b>UM2</b>	CIRTA	CIRTA	-
<b>UM4</b>	MOUET	MOUET	-

#### *4.2 La coordination des départs et arrivées*

Pas de coordination particulière.