

# Letter of Agreement

IVAO – Benelux & France Divisions



Name: **LOA-EBBU-LFEE\_FR**

Date: **22 Avril 2021**

Version: **v5**

Validité: **permanent**

Contrib.: LFEE-CH, LFEE-ACH, FR-AOC, FR-AOAC, XB-AOC, XB-AOAC

Contact : [xb-atcops@ivao.aero](mailto:xb-atcops@ivao.aero)

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

Object: LoA between the Brussels FIR (EBBU) and the Reims FIR (LFEE)

## 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 Bruxelles** et la **FIR de Reims** 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.

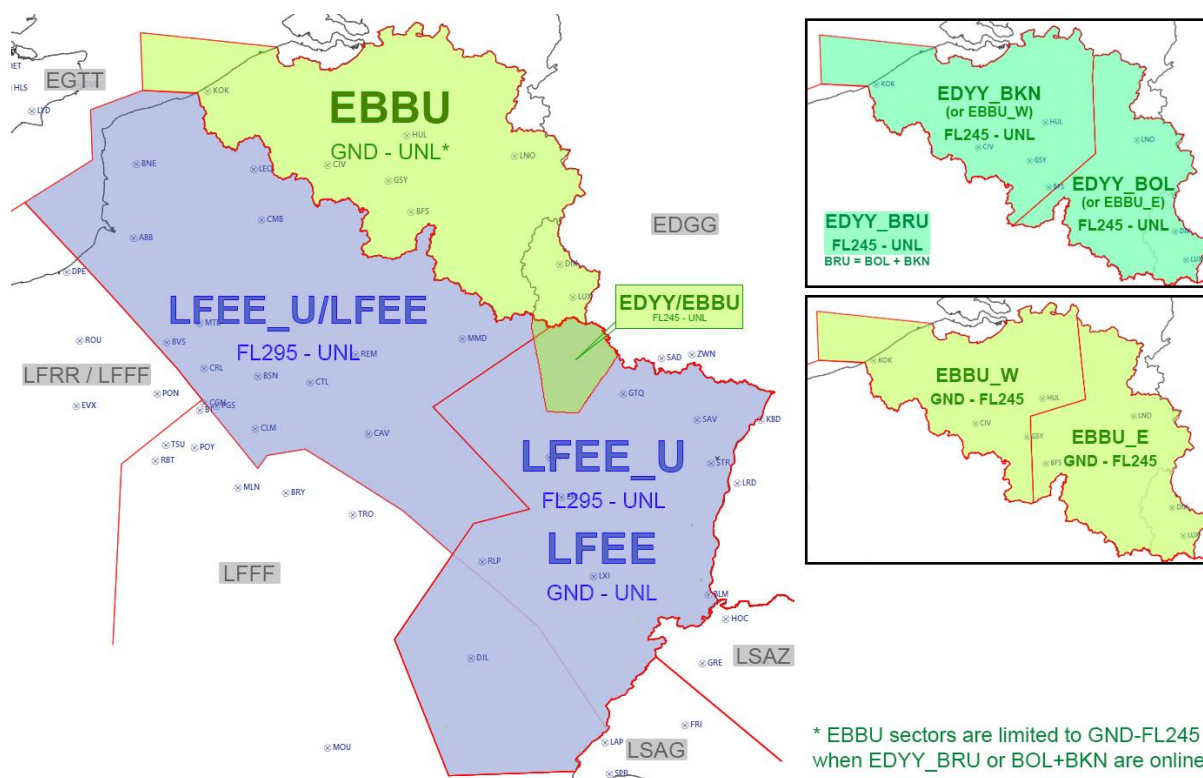
### 3. Les positions de contrôle

L'unité ATS en charge de la gestion de la communication qui couvre la FIR de Bruxelles est **Brussels Control**.

En temps normal, EBBU\_CTR est utilisé et couvre l'entière de l'espace FIR et UIR. Il peut être dégroupé en 2 secteurs : EBBU\_W et EBBU\_E.

**Maastricht Control** (EDYY\_BRU\_CTR) peut aussi être ouvert et couvre uniquement les espaces contenus dans l'UIR de Bruxelles. Il peut être dégroupé en 2 secteurs : EDYY\_BKN et EDYY\_BOL.

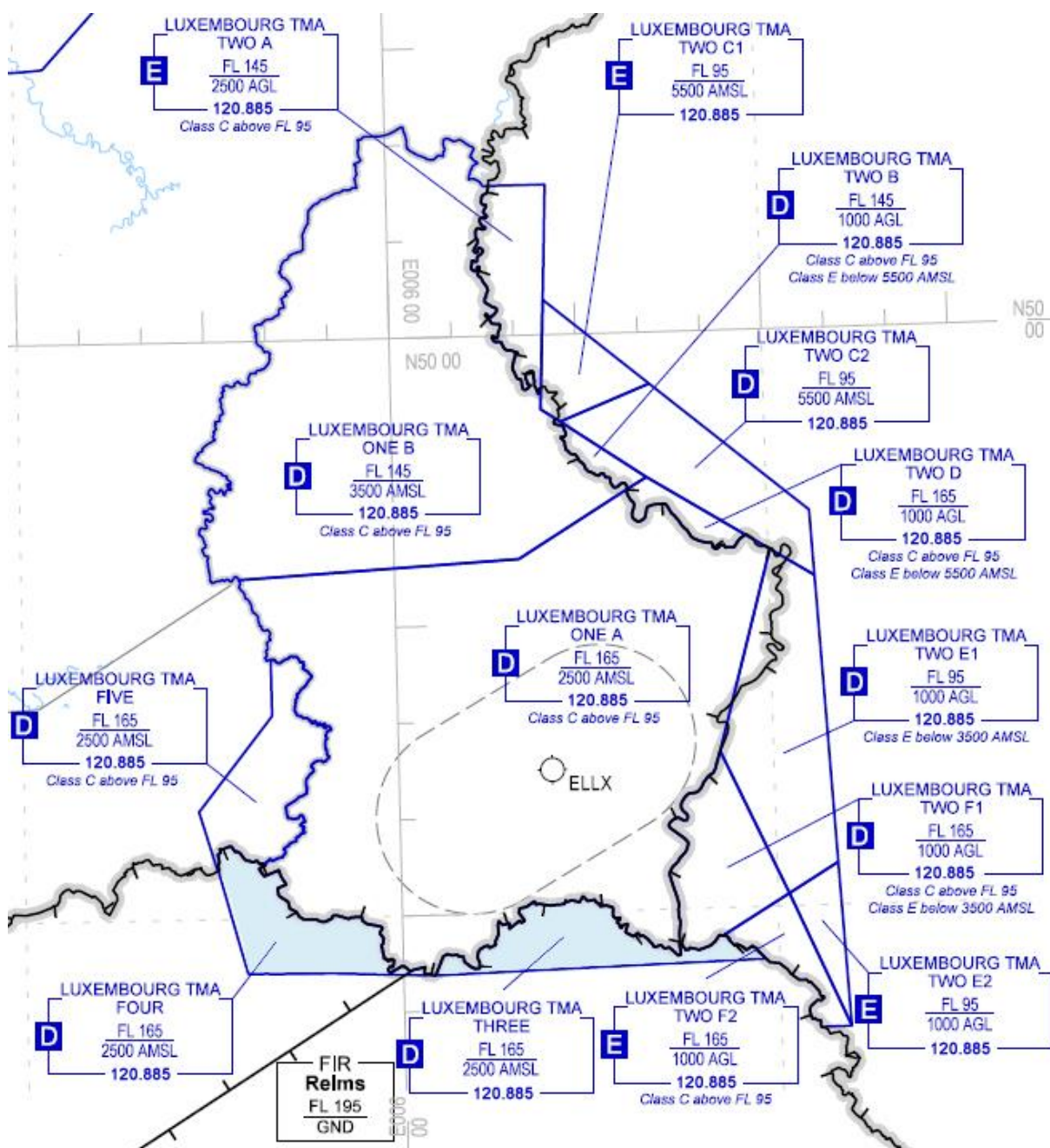
L'unité ATS en charge des espaces FIR et UIR gérés par l'ACC de Reims est **Reims Control** et comporte un seul secteur primaire (LFEE\_CTR). Ce secteur peut être dégroupé en deux sous-secteurs (LFEE\_CTR et LFEE\_U\_CTR). Les limites latérales et verticales de l'espace sous la responsabilité de la position CTR sont indiquées dans la figure ci-dessous.



Position ATC	Callsign	Fréquence	Remarques
<b>Secteur Primaire</b>			
<b>Brussels Control</b>	EBBU_CTR	131.100	SFC-UNL* Sauf si EDYY est ouvert
<b>Brussels Control (East)</b>	EBBU_E_CTR	128.200	SFC-UNL* Sauf si EDYY est ouvert
<b>Brussels Control (West)</b>	EBBU_W_CTR	131.100	SFC-UNL* Sauf si EDYY est ouvert
<b>Maastricht Radar</b>	EDYY_BRU_CTR	132.855	FL245-UNL
<b>Maastricht Radar (Koksy-Nicky)</b>	EDYY_BKN_CTR	132.755	FL245-UNL
<b>Maastricht Radar (Olno-Luxembourg)</b>	EDYY_BOL_CTR	125.980	FL245-UNL
<b>Secteur Primaire</b>			
<b>Reims Control</b>	LFEE_CTR	127.555	Secteur Sud-Est : SFC-UNL Secteur Nord-Ouest : FL295-UNL (Service ATS fourni par Paris Contrôle sous le FL295 dans le secteur Nord-Ouest)
<b>Secteur Secondaire</b>			
<b>Reims Control (Upper)</b>	LFEE_U_CTR	135.505	FL295-UNL

## 4. Délégations d'espaces

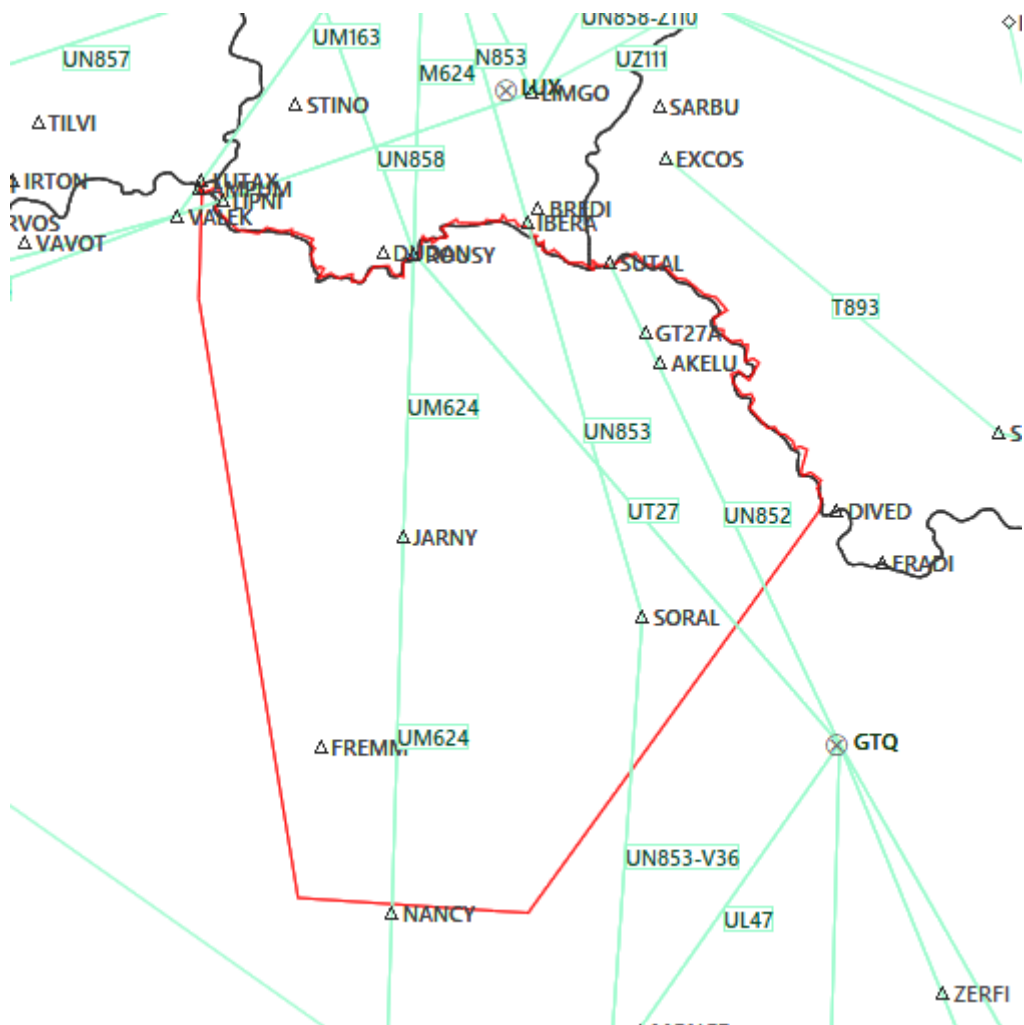
### 4.1 TMA de Luxembourg



Les zones correspondantes aux TMA 3 et 4 de Luxembourg (voir ci-dessus) sont délégués de manière permanente de la France vers l'approche de Luxembourg de 2500ft au FL165.

Sauf les espaces compris dans la zone LF-R45 N3 quand elle est active.

#### 4.2 Zone PINOT-SORAL



Espace de classe C du FL245 au FL660, délégué par Reims à Maastricht Radar (EDYY\_BOL / EDYY\_BRU) et Brussels Control (EBBU\_E / EBBU) lorsqu'ils sont connectés.

## 5. Procédures de coordination

Les procédures de coordination entre les positions ATC de la FIR de Bruxelles et celles de la FIR de Reims 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.

### 5.1 Coordination en-route

Les FL250 n'est pas disponible sans la coordination préalable avec Brussels Control et Reims Control. Seules les arrivées vers EDFH peuvent utiliser ces niveaux.

Les arrivées pour la TMA de EHAM doivent utiliser la route VEKIN-FERDI-DENUT, la route FERDI-HELEN n'est pas autorisée.

Ces trafics doivent être transférés pour la descente 15 nm avant CMB.

La zone de protection de la route (U)L607 se trouve à l'intérieur de l'espace aérien français, les trafics peuvent traverser la frontière de FIR en gardant le contact avec Brussels.

Route	Point de transfert	DCT autorisé	Restrictions
<b>LFEE → EBBU/EDYY</b>			
<b>UN873</b>	VEKIN -10 NM	VEKIN	EHAM : (FL320-FL300 & point de transfert CMB -15NM) FL Pair
<b>UY873</b>	Frontière FIR -10 NM	LUMIL	FL Pair
<b>UM163</b> <b>UN858</b>	Frontière FIR -10 NM	VALEK	UM163 : DCT DIK sur coordination FL Impair
<b>UM624</b>	Frontière AoR	JARNY	EBBR-EDDL : FL340-FL320 EDDF-EHEH : FL320 EDDK : FL300 EBLG-EHBK : FL240 EDFH : FL200 FL Pair
<b>UN852</b>		GTQ	
<b>UN853</b>		SORAL	
<b>EBBU/EDYY → LFEE</b>			
<b>UT27</b>	Frontière AoR	GTQ	Seulement DEP: EBBR TMA, EDDL & EDDK FL Impair
<b>(U)N852</b>	Frontière AoR	GTQ	<FL125 : Transfert LFST_APP FL Impair
<b>UN857</b>	Frontière FIR	RAPOR	FL Impair
<b>N872</b>	CIV	MEDIL	FL Impair

## 5.2 Coordination des départs et arrivées

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

### Brussels vers Reims

Aéroport	SID/STAR	Procédure de coordination	Remarques
<b>Départs (EBBU/EDYY → LFEE)</b>			
EBBR EBAW EBCI EBCV EDDL EDDK	-	EBBU_CTR → LFEE_CTR (FL>195)	-UT27 seulement pour EBBR TMA, EDDK & EDDL -EBBU sépare verticalement les TFC sur UN857 & UT27
ELLX	GTQ	ELLX_APP → LFEE_CTR (FL110)	Coordonner avec ELLX
<b>Arrivées (EBBU/EDYY → LFEE)</b>			
LFST	GTQ	EBBU_CTR → LFEE_CTR (FL230)	-
LFJL	DIK	EBBU_CTR/ELLX_APP → LFJL_APP (FL90)	Coordonner avec ELLX
LFSB	GTQ	EDYY_BOL_CTR → LFEE_CTR (FL290)	DCT ARPUS sur demande de LFSB_APP
LSZH LSGG LFL	-	EDYY_BOL_CTR → LFEE_CTR (FL350)	-

### Reims vers Brussels

Aéroport	SID/STAR	Procédure de coordination	Remarques
<b>Départs (LFEE → EBBU/EDYY)</b>			
LFST	GTQ	LFEE_CTR → EBBU_CTR (FL240)	-
LFJL	DIK	LFJL_APP/LFEE_CTR → EBBU_CTR/ELLX_APP	<FL165 Coordonner un niveau initial avec ELLX ou EBBU
LFSB	GTQ	LFEE_CTR → EDYY_BOL_CTR (FL300)	-
LSZH	-	LFEE_CTR → EDYY_BOL_CTR (FL320)	-
<b>Arrivées (LFEE → EBBU/EDYY)</b>			
Brussels FIR (sauf EBLG) Langen FIR (sauf EDDK TMA)	-	LFEE_CTR → EDYY_BOL_CTR (FL320)	Pour plus bas : EDYY
Amsterdam FIR (sauf EHBK)	-	LFEE_CTR → EDYY_BKN_CTR (FL300/320)	Pour plus bas : EDYY
EBLG EHBK	-	LFEE_CTR → EBBU_CTR (FL240)	Pour plus bas : EBBU
EDDK TMA	-	LFEE_CTR → EDYY_BOL_CTR (FL300)	Pour plus bas : EDYY
EDFH ETAR	-	LFEE_CTR → EBBU_CTR (FL160)	Pour plus bas : EBBU Coordonner avec ELLX
ELLX	AKELU	LFEE_CTR → ELLX_APP (FL130 Min à AKELU)	Après AKELU : TFC relâché pour la descente FL80 puis FL60 2nm au nord d'AKELU