



Lettre d'Accord (LoA)

Barcelone ACC (LECB) and Bordeaux ACC (LFBB)

Nom: LoA-LECB-LFBB_FR

Date: 20 février 2025

Version : v6.0

Validité : Permanente

INDEX

1. PRÉAMBULE.....	2
2. PROCÉDURES GÉNÉRALES.....	2
3. DESCRIPTION DES UNITÉS ATC.....	3
3.1. Barcelone ACC.....	4
3.2. Bordeaux ACC.....	4
4. PROCÉDURES DE COORDINATION – EN ROUTE	5
4.1. DE BARCELONE VERS BORDEAUX (LECB → LFBB)	5
4.2. DE BORDEAUX VERS BARCELONE (LFBB → LECB).....	6
5. PROCÉDURES DE COORDINATION – DEP & ARR.....	6
5.1. DÉPARTS DE GÉRONE (LEGE).....	6
5.2. ARRIVÉES À TOULOUSE-BLAGNAC (LFBO)	6
5.3. DÉPARTS DE TOULOUSE-BLAGNAC (LFBO).....	6
5.4. ARRIVÉES À BARCELONE ET REUS (LEBL, LERS).....	6
6. CONTRIBUTIONS.....	7
7. CHANGELOG.....	7

1. PRÉAMBULE

Cette lettre d'accord (LoA) a pour but de définir les procédures de coordination à appliquer entre le **CCR de Barcelone** et le **CCR de Bordeaux** dans le cadre de la fourniture des services de la navigation aérienne aux trafics opérant sous régime de vol IFR ou VFR.

Le contenu de cet accord a été approuvé par le Département des Opérations ATC et les Chefs de FIR concernés. Son application est obligatoire pour tous les membres d'IVAO fournissant des services de la navigation aérienne depuis une position active concernée par cette LoA.

2. PROCÉDURES GÉNÉRALES

Les trafics en séquence au même niveau de vol doivent être transférés avec une séparation minimale de 10 NM.

Cette séparation doit être constante (trafics restreints à la même vitesse) ou croissante (trafic suiveur plus lent que le trafic meneur).

La coordination des autorisations de vitesse doit s'effectuer par la mise à jour des étiquettes et ne nécessite ni l'approbation, ni l'accusé de réception du secteur qui reçoit le transfert.

Les trafics doivent être transférés **au plus tôt et, dans la mesure du possible, 3000 ft avant d'atteindre le niveau de vol autorisé**. Dans le cas où aucun point de transfert n'est défini dans cette LoA, les trafics doivent être transférés au plus tard 10 NM avant la limite de la zone de responsabilité.

Les trafics en séquence doivent être transférés séparés des autres trafics et libres de tout conflit. L'unité ATC qui reçoit un trafic ne peut pas modifier la route, l'altitude ou la vitesse (sauf coordination préalable) de celui-ci jusqu'au moment où il entre dans sa zone de responsabilité. L'unité ATC qui transfère un trafic reste responsable de la séparation de celui-ci jusqu'à ce qu'il sorte de sa zone de responsabilité.

Le respect de la parité suivante des niveaux de vol est applicable :

Depuis	Vers	Niveau de vol
Barcelone	Bordeaux	PAIR
Bordeaux	Barcelone	IMPAIR

L'espace aérien à cheminement libre dans l'espace aérien espagnol (HispaFRA) est défini du FL245 au FL660. Cependant, l'utilisation du réseau des routes ATS est toujours disponible en parallèle. L'espace à cheminement libre dans l'UTA de Bordeaux (LFFRASW) est défini du FL195 au FL660.

Un espace aérien à cheminement libre (FRA) est un espace aérien déterminé à l'intérieur duquel les usagers de l'espace aérien peuvent planifier librement une route entre des points d'entrée et de sortie définis. Les usagers de l'espace aérien doivent avoir la possibilité de choisir une route via des points de cheminement intermédiaires, publiés ou non, sans référence au réseau de routes ATS.

3. DESCRIPTION DES UNITÉS ATC

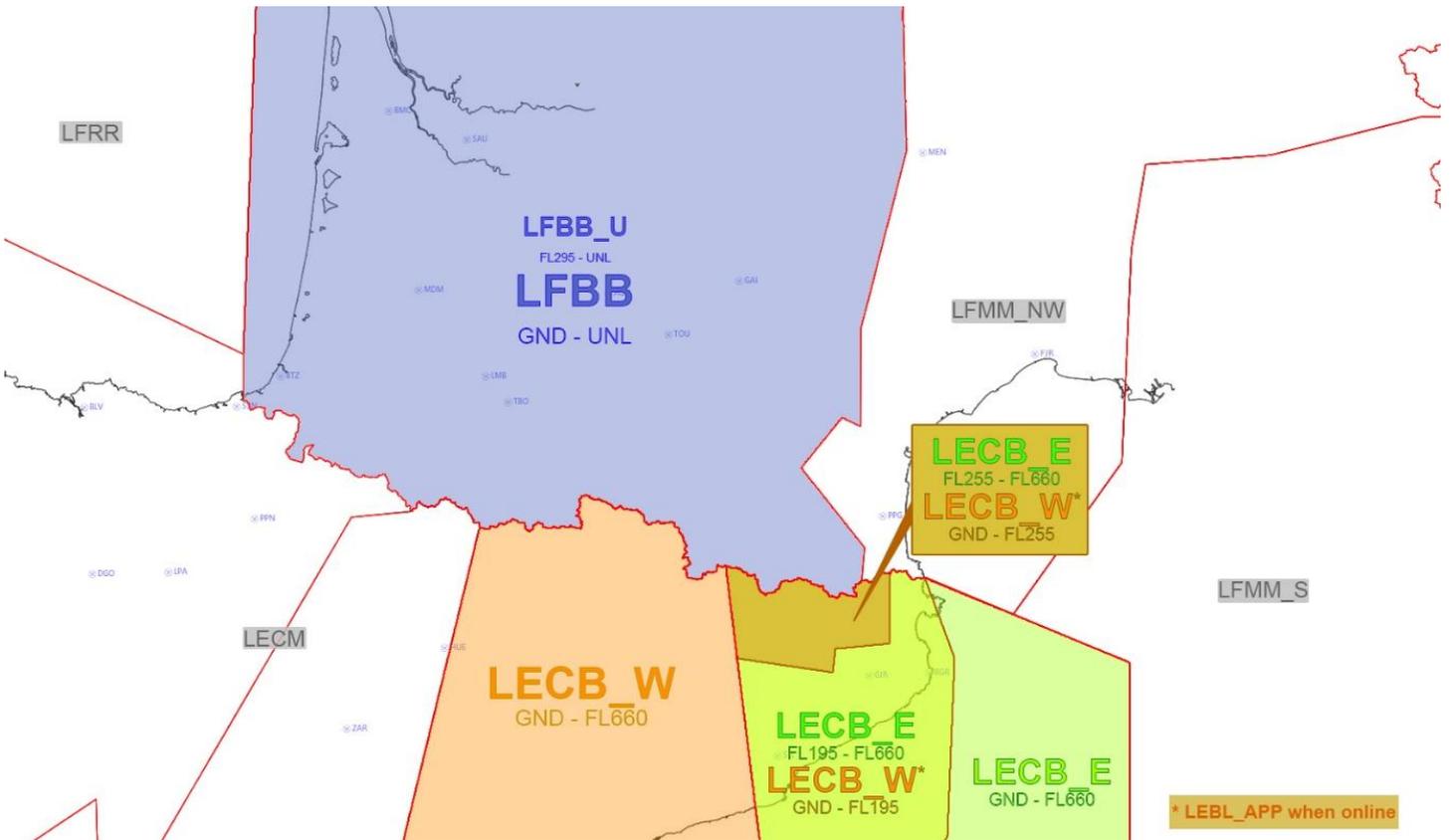
L'unité ATC en charge des espaces gérés par l'ACC de Barcelone est **Barcelona Control** et comporte deux secteurs primaires : LECB_W_CTR et LECB_E_CTR. Deux secteurs additionnels existent (et sont ouvrables uniquement via NOTAM) sous leur secteur primaire associé. LECB_DDI_CTR sous LECB_W_CTR, est responsable jusqu'au FL325 et LECB_XAL_CTR sous LECB_E_CTR, est responsable jusqu'au FL325.

Ces secteurs additionnels ne sont pas représentés sur la figure ci-dessous car ils sont considérés comme inactifs. De plus, LECB_W_CTR est responsable des TMAs de Barcelone lorsque LEBL_TI_APP est fermée.

LECB_DDI_CTR et LECB_XAR_CTR peuvent être groupés en un secteur principal (LECB_DDX_CTR)

L'unité ATC en charge des espaces gérés par l'ACC de Bordeaux est **Bordeaux Control** et comporte un seul secteur primaire : LFBB_CTR. Ce secteur peut être dégroupé en deux sous-secteurs : LFBB_CTR et LFBB_U_CTR.

Les limites latérales et verticales des espaces sous la responsabilité des ACC sont indiquées dans la figure et le tableau ci-dessous.



3.1. Barcelone ACC

Position ATC	Indicatif	Fréquence	Remarques
<i>Secteurs primaires</i>			
Barcelona Control	LECB_W_CTR	134.680	SFC-FL660 ; FL305-FL660 si LECB_DDI_CTR est ouvert
Barcelona Control	LECB_E_CTR	135.355	SFC-FL660 ; FL305-FL660 si LECB_XAR_CTR est ouvert
<i>Secteurs secondaires</i>			
Barcelona Control	LECB_DDI_CTR	135.805	SFC/FL195-FL325
Barcelona Control	LECB_XAL_CTR	133.030	SFC/FL195-FL325
Barcelona Control	LECB_DDX_CTR	132.580	SFC/FL195-FL325

3.2. Bordeaux ACC

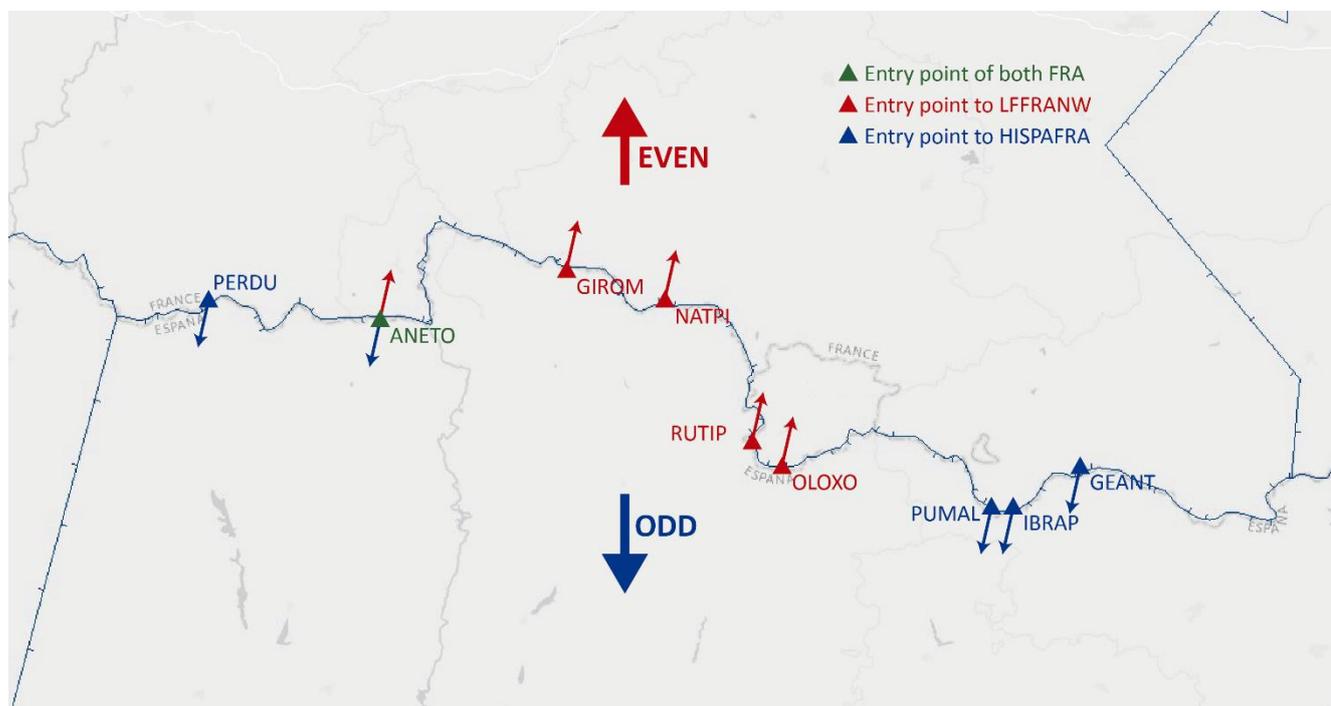
Position ATC	Indicatif	Fréquence	Remarques
<i>Secteurs primaires</i>			
Bordeaux Control	LFBB_CTR	125.105	SFC-UNL; SFC-FL295 si LFBB_U_CTR est ouvert
<i>Secteurs secondaires</i>			
Bordeaux Control	LFBB_U_CTR	127.675	FL295-UNL

4. PROCÉDURES DE COORDINATION – EN ROUTE

Les procédures de coordination entre les positions ATC de l'ACC de Barcelone et celles de l'ACC de Bordeaux sont définies comme suit. Elles constituent un cadre général qui ne remplace pas la coordination entre ATC. Toute procédure de coordination ne figurant pas dans cette LoA est à établir au cas par cas.

Un direct au-delà de la limite de FIR doit être coordonné.

L'UTA de Bordeaux commence au FL195. Barcelone doit donc autoriser tous les trafics sortant au FL200 ou plus avant le transfert vers Bordeaux.



Un Point d'Entrée (E) est un point significatif publié sur la limite horizontale de l'espace FRA **depuis lequel** un cheminement libre peut être suivi, alors qu'un Point de Sortie (X) est un point **vers lequel** un cheminement libre peut être suivi.

4.1. DE BARCELONE VERS BORDEAUX (LECB → LFBB)

Point de transfert	Route			Secteur Recevant	Restrictions
	Route ATS - LECB	HispaFRA	LFFRASW		
ANETO	N860	X (eXit) FL>245	E (Entry) FL>195	LFBB_CTR	FL PAIR
GIROM	N608 N863				
RUTIP	T113				
OLOXO	N861				
NATPI	-				

4.2. DE BORDEAUX VERS BARCELONE (LFBB → LECB)

Point de transfert	Route			Secteur Receptant	Restrictions
	Route ATS - LFBB	LFFRASW	HispaFRA		
PERDU	-	X (eXit) FL>195	E (Entry) FL>245	LECB_W_CTR	FL IMPAIR
ANETO	-			LECB_E_CTR	
IBRAP					
GEANT					
PUMAL	B31				

5. PROCÉDURES DE COORDINATION – DEP & ARR

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

Il est rappelé que lorsque les unités ATC TWR ou APP indiquées ci-dessous sont inactives, elles sont déléguées à l'unité ATC active sus-jacente (ex. si LEBL_TI_APP est inactif, les procédures de coordination s'appliquent à LECB_W_CTR).

5.1. DÉPARTS DE GÉRONE (LEGE)

Position ATC	SID	Procédure	Remarques
LEBL_TI_APP	GEANT	LEBL_TI_APP → LFBB_CTR	DCT GEANT FL190 Si seul LECB_W_CTR est actif : DCT GEANT FL240

5.2. ARRIVÉES À TOULOUSE-BLAGNAC (LFBO)

Position ATC	STAR	Procédure	Remarques
LEBL_TI_APP	ASPET	LECB_W_CTR → LFBO_APP	DCT ASPET en descente FL150

5.3. DÉPARTS DE TOULOUSE-BLAGNAC (LFBO)

Position ATC	SID	Procédure	Remarques
LFBB_CTR	GAUDE RIBOU	LFBB_CTR → LECB_W_CTR	DCT ANETO climbing >FL250 DCT PUMAL climbing FL260

5.4. ARRIVÉES À BARCELONE ET REUS (LEBL, LERS)

Position ATC	STAR	Procédure	Remarques
LFBB_CTR	PUMAL	LFBB_CTR → LEBL_TI_APP	DCT PUMAL en descente FL230 Passer PUMAL FL250 ou moins

6. CONTRIBUTIONS

Ce document a été élaboré en coordination avec les Départements des Opérations ATC de la Division Espagne et France ainsi que les staffs des FIR de Barcelone et de Bordeaux.

7. CHANGELOG

Version	Date	Changements
5.0	21/4/2022	<ul style="list-style-type: none">- Nouveau format- Implémentation du « Free Route Airspace » espagnol (HISPAFRA)
6.0	15/12/2024	<ul style="list-style-type: none">- Mise à jour des AoR de LECB_DDI/ LECB_DDX/ LECB_XAL (jusqu'au FL325)- Mise à jour des Routes menant vers les fixes de coordination- Mise à jour de la coordination des départs de LFBO