

Letter of Agreement

IVAO – Spain & France Divisions



Numéro: **LOA-FR-LFMM-LECB_FR**

Date: **18 Février 2020**

Version: **v2**

Validité : **permanente**

Rédacteurs : ES-AOC, ES-AOAC, ES-AOA1, FR-AOC, FR-AOAC,
LECB-CH, LECB-ACH, LECB-CHA1
LFMM-CH, LFMM-ACH

Contact: es-accops@ivao.aero ; fr-accops@ivao.aero

Objet: LoA entre la FIR de Barcelona (LECB) 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 Barcelona**, la **FIR de Palma** 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 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.

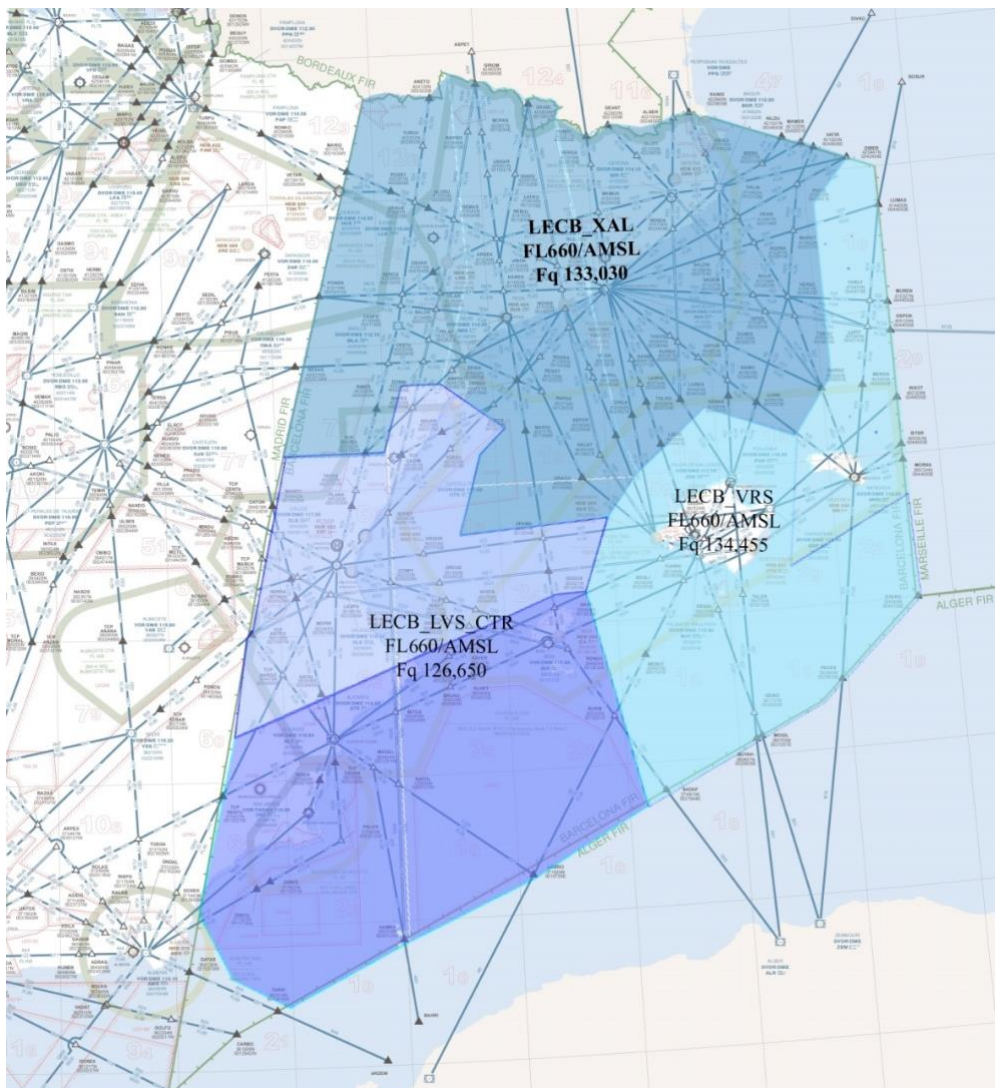
3. Description des espaces aériens

L'unité ATC en charge de la FIR et l'UIR de Barcelona est **Barcelona Control** et se compose de 3 secteurs primaires (LECB_XAL_CTR, LECB_VRS_CTR and LECB_LVS_CTR). La position LECB_XAL_CTR peut aussi être divisée en 4 secteurs secondaires (LRD, RES, XAL, VRN). La position LECB_VRS_CTR peut aussi être divisée en 2 secteurs secondaires (MED, VRS).

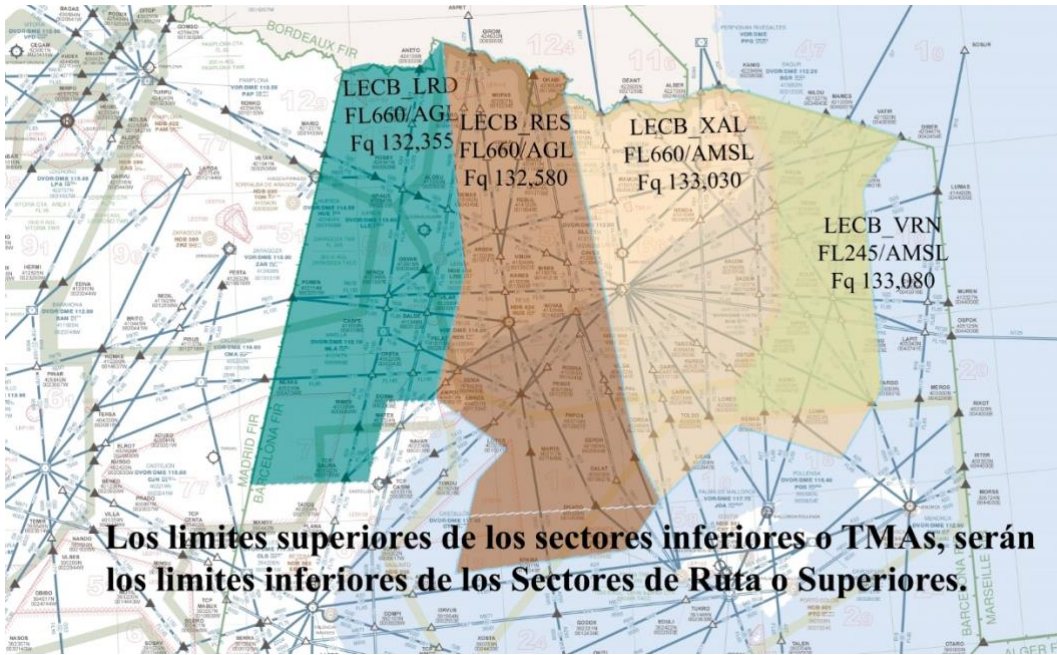
L'unité ATC en charge de la FIR de Palma TACC est **Palma Control** et se compose d'un secteur primaire (LECP_GXX_CTR) qui peut se diviser en 3 secteurs secondaires (GXX, IXX, MXX).

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.

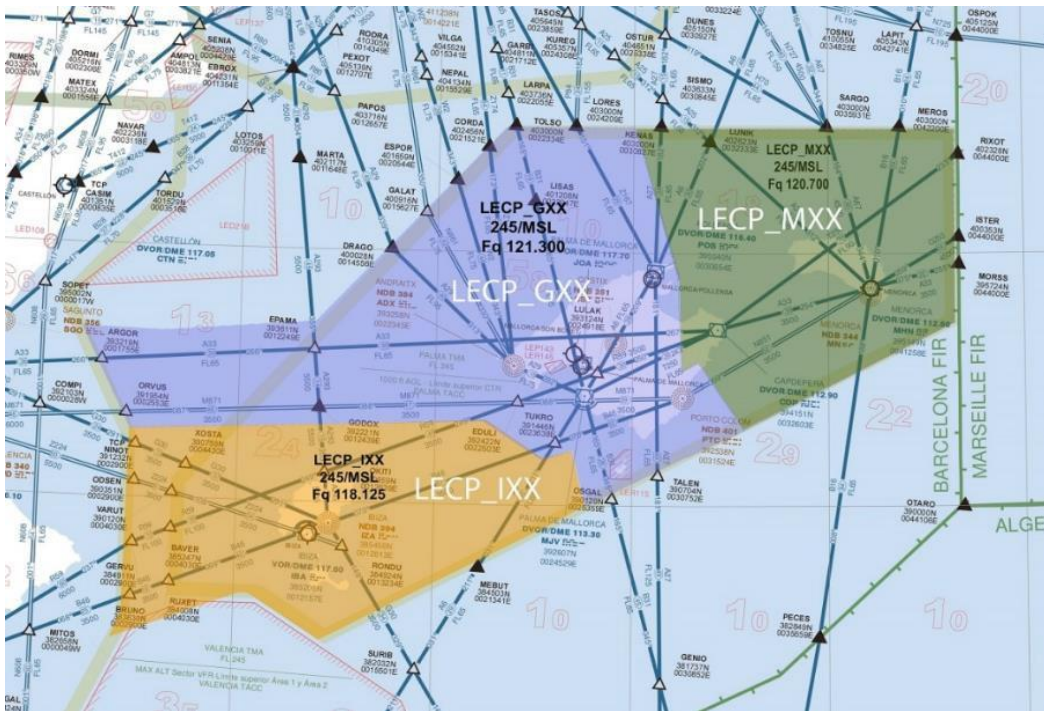
LECB PRIMARY SECTORS



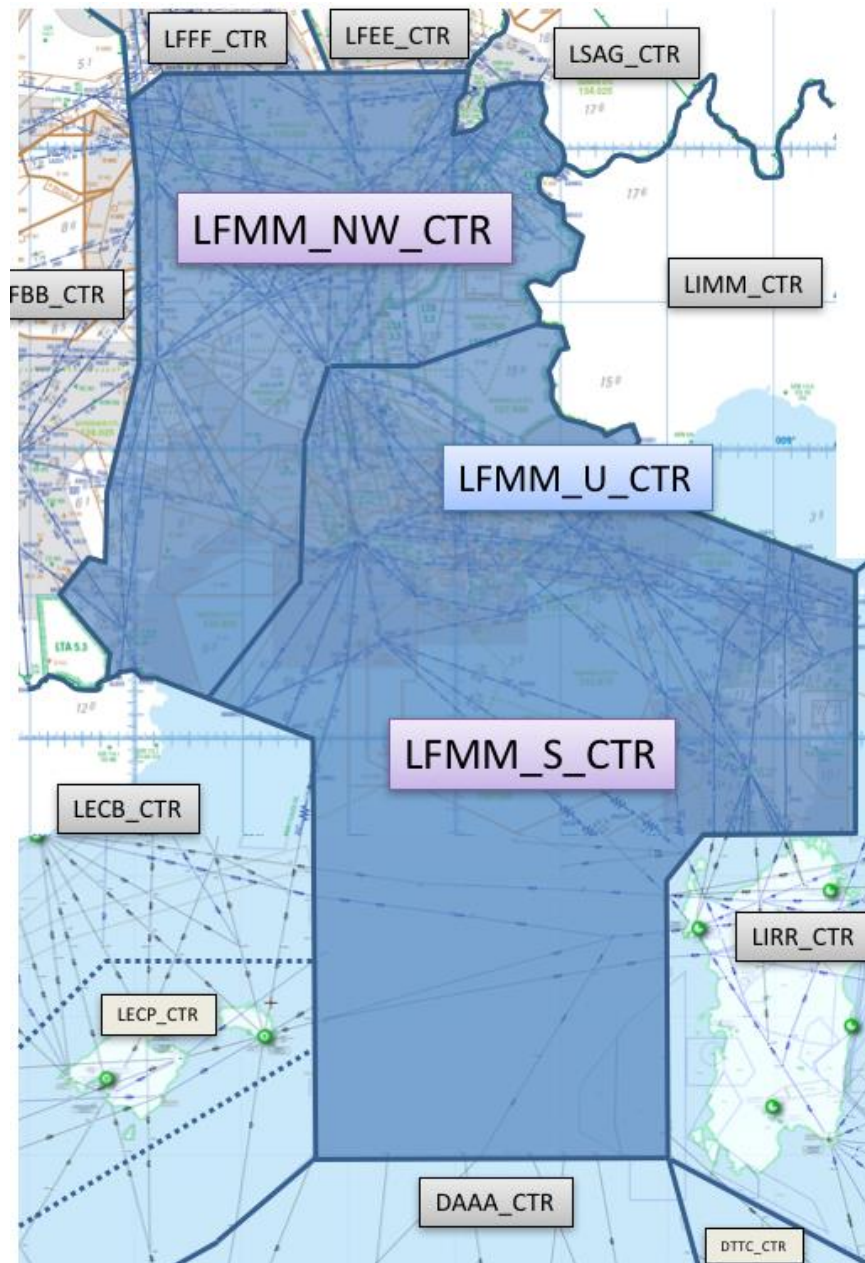
LECB SECONDARY SECTORS



LECP SECTORS (FL245)



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	Callsign	Fréquences	Remarques
Secteurs Primaires			
Barcelona Control (XAL)	LECB_XAL_CTR	133.030	SFC-UNL; FL245-UNL au-dessus de LECB_VRN_CTR si actif FL195-UNL au-dessus de LEBL_T1_APP si actif
Barcelona Control (VRS)	LECB_VRS_CTR	134.455	SFC-UNL; FL245-UNL au-dessus de LECP_GXX_CTR si actif
Palma Control (GXX)	LECP_GXX_CTR	121.300	SFC-FL245
Secteurs Secondaires			
Barcelona Control (VRN)	LECB_VRN_CTR	133.080	SFC-FL245
Barcelona Control (MED)	LECB_MED_CTR	134.985	SFC-UNL; Remplace LECB_VRS_CTR si actif
Palma Control (MXX)	LECP_MXX_CTR	120.700	SFC-FL245; Remplace LECP_GXX_CTR si actif
Secteurs Primaires			
Marseille Control (North-West)	LFMM_NW_CTR	123.805	SFC- UNL
Marseille Control (South)	LFMM_S_CTR	126.155	SFC-UNL
Secteurs Secondaires			
Marseille Control (North-West)	LFMM_NW_CTR	123.805	SFC- FL245
Marseille Control (South)	LFMM_S_CTR	126.155	SFC-FL245
Marseille Control (Upper)	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 Barcelona ou Palma TACC 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 Marseille et l'ACC de Barcelona sont définies comme suit.

Un direct plus loin que la limite de FIR doit être coordonné.

Les routes en espaces supérieurs commencent au FL195 dans l'espace aérien de Marseille. Barcelone doit donc faire attention de clarifier tous les trafics sortant au FL200 ou plus avant le transfert vers Marseille.

Route	Point de transfert	DCT autorisé	Restrictions
LECB → LFMM			
A27	KANIG	KANIG	FL PAIR
H110	DIBER	DIBER	FL PAIR
R870			
G25	LUMAS	LUMAS	FL PAIR
B16			
N725	OSPOK	OSPOK	FL PAIR
A33	MORSS	MORSS	FL PAIR
T100	SOTAX	SOTAX	FL PAIR
UN870	DIBER	DIBER	FL PAIR
UM985	LUMAS	LUMAS	FL PAIR
UN853			
UN725	OSPOK	OSPOK	FL PAIR
UN851	ISTER	ISTER	FL PAIR
UN855	KANIG	KANIG	FL PAIR. Utilisé pour les arrivées à LFMP
UM603	MORSS	MORSS	FL PAIR
UM871	SOTAX	SOTAX	FL PAIR
UT100			FL PAIR
LFMM → LECB			
A27	KANIG	KANIG	FL IMPAIR
G7	MAMES	MAMES	FL IMPAIR
N86			
B16	LUMAS	LUMAS	FL IMPAIR
B384	ALBER	ALBER	
M601	MUREN	MUREN	FL IMPAIR
Z924	MORSS	MORSS	FL IMPAIR
UP84	ALBER	ALBER	FL IMPAIR // DEST. LEBL autorisé FL250
UN855	KANIG	KANIG	
UN975	NILDU	NILDU	
UM984	MAMES	MAMES	FL IMPAIR
UN852	VATIR	VATIR	FL IMPAIR
UY38			
UM601	MUREN	MUREN	FL IMPAIR
UN850	SORAS	SORAS	FL IMPAIR
UT250	RIXOT	RIXOT	FL IMPAIR // DEST LEPA ≤FL230 Niveau exact à coordonner
UN851	ISTER	ISTER	FL IMPAIR
UZ924	MORSS	MORSS	FL IMPAIR // DEST LEPA ≤FL230 Niveau exact à coordonner
UM871	SOTAX	SOTAX	FL IMPAIR

4.2 La coordination des départs et arrivées

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

Barcelona vers Marseille

ATC	SID/STAR	Procédures de coordination	Remarques
Arrivées (LECB → LFMM)			
LFMP	KANIG	LEBL_T1_APP → LFMP_APP or LFMT_APP (Autorisé FL110)	LFMT_APP est responsable de LFMP_APP quand LFMP_APP est fermé.

Marseille vers Barcelona

ATC	SID/STAR	Procédures de coordination	Remarques
Arrivées (LFMM → LECB)			
LEBL	ALBER	LFMM_NW_CTR → LECB_XAL_CTR or LEBL_T1_APP	≤FL250 à ALBER Min. FL070
LEGE	KANIG	LFMM_S_CTR → LECB_XAL_CTR	≤FL150 à KANIG
ATC	SID/STAR	Procédures de coordination	Remarques
Départs (LFMM → LECB)			
LFMP	BAGUR (BGR)	LFMP_APP or LFMT_APP → LECB_XAL_CTR (cleared FL 150)	RWY 33 : BAGUR <u>4N</u> RWY 15 : BAGUR <u>4S</u>

Palma vers Marseille

ATC	SID/STAR	Procédures de coordination	Remarques
Départs (LECP_MXX_CTR/LECB_MED_CTR → LFMM_S_CTR)			
LEMH LEPA	ISTER MORSS		≥FL120 à MORSS

Marseille vers Palma

ATC	SID/STAR	Procédures de coordination	Remarques
Arrivées (LFMM → LECB)			
LEIB	RIXOT MORSS	LFMM_S_CTR → LECP_MXX_CTR or LECB_VRS_CTR	≤FL230 à RIXOT et MORSS LFMM doit coordonner un FL
LEMH	RIXOT MORSS	LFMM_S_CTR → LECP_MXX_CTR or LECB_VRS_CTR	≤FL190 à RIXOT et MORSS LFMM doit coordonner un FL
LEPA	RIXOT MORSS	LFMM_S_CTR → LECP_MXX_CTR or LECB_VRS_CTR	≤FL230 à RIXOT et MORSS LFMM doit coordonner un FL