



Lettre d'Accord (LoA)

Barcelone ACC (LECB) and Marseille ACC (LFMM)

Nom: LoA-LECB-LFMM_FR

Date: Avril 21, 2022

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. MARSEILLE ACC.....	4
4. PROCÉDURES DE COORDINATION – EN ROUTE.....	5
4.1. DE BARCELONE VERS MARSEILLE (LECB → LFMM).....	6
4.2. DE MARSEILLE VERS BARCELONE (LFMM → LECB).....	6
5. PROCÉDURES DE COORDINATION – DEP & ARR.....	7
5.1. ARRIVÉES À PERPIGNAN (LFMP).....	7
5.2. DÉPARTS DE PERPIGNAN (LFMP).....	7
5.3. ARRIVÉES À BARCELONE (LEBL).....	7
5.4. ARRIVÉES À GÉRONNE (LEGE).....	7
5.5. ARRIVÉES À PALMA, MINORQUE, IBIZA (LEPA, LEMH, LEIB).....	7
6. CONTRIBUTIONS.....	8
7. CHANGELOG.....	8

1. PRÉAMBULE

Cette lettre d'accord (LoA) a pour but de définir les procédures de coordination à appliquer entre le **CCR de Barcelone**, le **CCR de Palma** et le **CCR de Marseille** 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	Marseille	PAIR
Marseille	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.

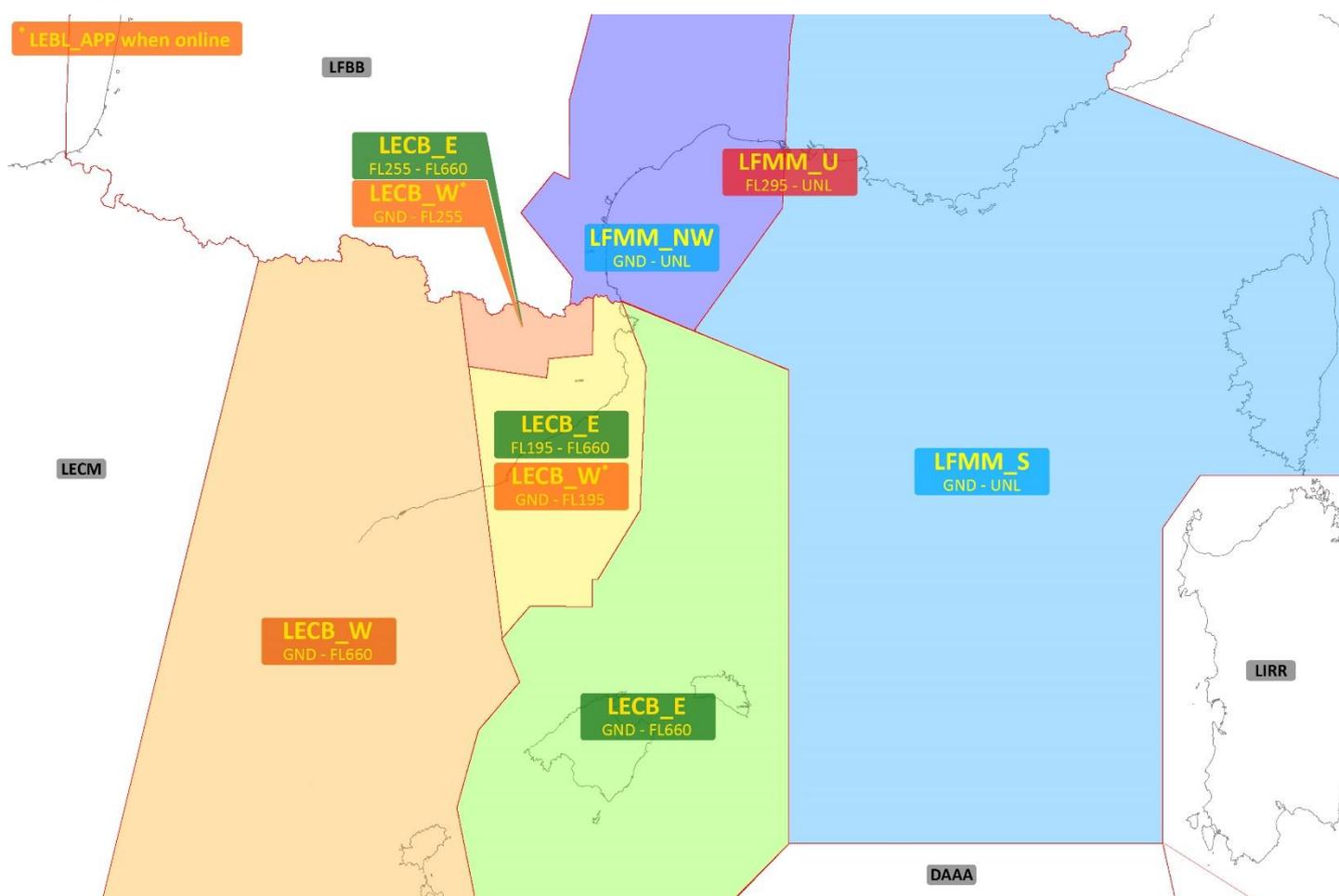
Un espace aérien à cheminement libre (FRA) est un espace aérien déterminé à l'intérieur duquel les usagers de l'espace aérien peuvent planifier librement une route entre des points d'entrée et de sortie définis. Les usagers de l'espace aérien doivent avoir la possibilité de choisir une route via des 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. Trois secteurs additionnels existent (et sont ouvrables uniquement via NOTAM) sous leur secteur primaire associé. LECB_XAR_CTR sous LECB_E_CTR, est responsable jusqu'au FL305 ; LECB_DDX_CTR sous LECB_W_CTR et LECB_E_CTR, est responsable jusqu'au FL305 ; et LECP_MXX_CTR (*Palma Radar*) au-dessus de l'île de Minorque jusqu'au FL245. 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.

L'unité ATC en charge des espaces gérés par l'ACC de Marseille est **Marseille Control** et comporte deux secteurs primaires : LFMM_NW_CTR et LFMM_S_CTR. Ce secteur peut être dégroupé en trois sous-secteurs : LFMM_NW_CTR, LFMM_S_CTR et LFMM_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 Radar	LECB_XAR_CTR	133.030	SFC/FL195-FL305
Barcelona Radar	LECB_DDX_CTR	132.580	SFC/FL195-FL305
Palma Radar (MXX)	LECP_MXX_CTR	120.700	SFC-FL245

3.2. MARSEILLE ACC

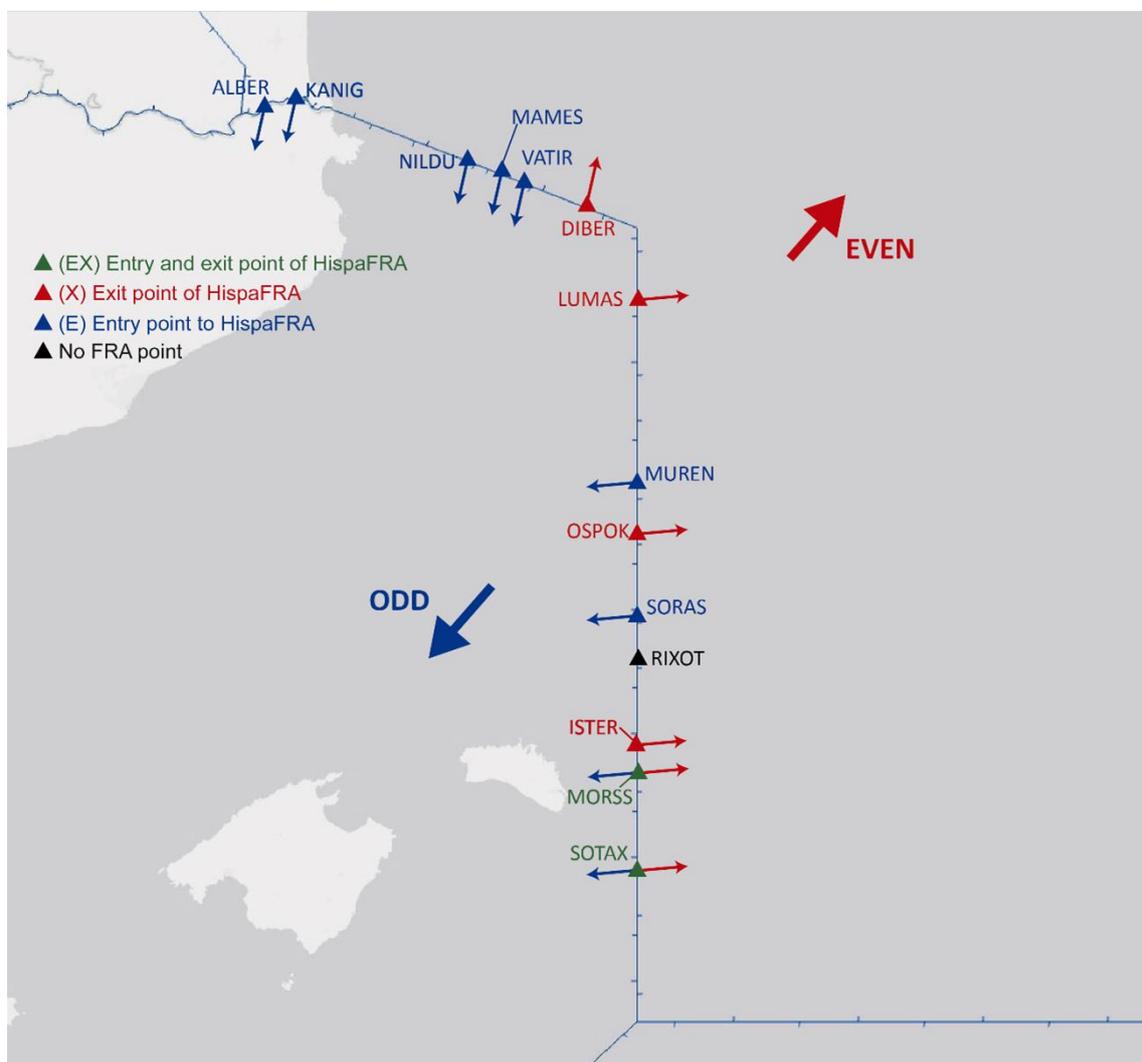
Position ATC	Indicatif	Fréquence	Remarques
<i>Secteurs primaires</i>			
Marseille Control	LFMM_NW_CTR	123.805	SFC-UNL; SFC-FL295 si LFMM_U_CTR est ouvert
Marseille Control	LFMM_S_CTR	126.155	SFC-UNL; SFC-FL295 si LFMM_U_CTR est ouvert
<i>Secteurs secondaires</i>			
Marseille Control	LFBB_U_CTR	127.675	FL295-UNL

4. PROCÉDURES DE COORDINATION – EN ROUTE

Les procédures de coordination entre les positions ATC de l'ACC de Barcelone, de la TACC de Palma et celles de l'ACC de Marseille 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 Marseille commence au FL195. Barcelone doit donc faire attention de d'autoriser tous les trafics sortant au FL200 ou plus avant le transfert vers Marseille.



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.

Les points d'entrée et de sortie représentés ci-dessus sont représentés du point de vue de la cellule FRA espagnole (HispaFRA)

4.1. DE BARCELONE VERS MARSEILLE (LECB → LFMM)

Point de transfert	Route		Secteur Receptant	Restrictions
	Route ATS - LECB	HispaFRA		
KANIG	A27 UN855	-	LFMM_NW_CTR	PAIR (arrivées LFMP)
DIBER	H110 H870 UL110 UN870	X (exit) FL>245	LFMM_S_CTR	PAIR
LUMAS	G25 B16 UM985 UN853			
OSPOK	UN725			
ISTER	UN851			
MORSS	A33 UM603			
SOTAX	T100 UT100			

4.2. DE MARSEILLE VERS BARCELONE (LFMM → LECB)

Point de transfert	Route			Secteur Receptant	Restrictions
	Route ATS LFMM	LFFRASW	HispaFRA		
ALBER	B384	X (exit) FL>195	E (Entry) FL>245	LECB_E_CTR	IMPAIR FL
KANIG	A27				
NILDU	UN975				
MAMES	G7 N86 UM984				
VATIR	UN852 UY38				
MUREN	M601 UM601				
SORAS	UN850				
SOTAX	UM871	-	-	-	IMPAIR FL DEST LEPA ≤FL230 niveau exact à coordonner
MORSS	Z924 M603 UZ924				
RIXOT	UT250				

5. PROCÉDURES DE COORDINATION – DEP & ARR

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

5.1. ARRIVÉES À PERPIGNAN (LFMP)

Position ATC	SID	Procédure	Remarques
LEBL_T1_APP	KANIG	LEBL_T1_APP → LFMP_APP (ou LFMT_APP)	En descente FL110 (LFMP_APP est délégué à LFMT_APP quand LFMP_APP est fermé)

5.2. DÉPARTS DE PERPIGNAN (LFMP)

Position ATC	STAR	Procédure	Remarques
LFMP_APP (ou LFMT_APP)	BGR	LFMP_APP (ou LFMT_APP) → LEBL_T1_APP (ou LECB_W_CTR)	En montée FL150

5.3. ARRIVÉES À BARCELONE (LEBL)

Position ATC	STAR	Procédure	Remarques
LFMM_NW_CTR	ALBER	LFMM_NW_CTR → LEBL_T1_APP (ou LECB_W_CTR)	En descente FL210 ALBER ≤ FL250

5.4. ARRIVÉES À GÉRONE (LEGE)

Position ATC	STAR	Procédure	Remarques
LFMM_S_CTR	KANIG	LFMM_S_CTR → LEBL_T1_APP (ou LECB_W_CTR)	En descente FL120

5.5. ARRIVÉES À PALMA, MINORQUE, IBIZA (LEPA, LEMH, LEIB)

Position ATC	STAR	Procédure	Remarques
LFMM_S_CTR	RIXOT MORSS	LFMM_S_CTR → LECB_E_CTR	FL exact à coordonner. RIXOT/MORSS ≤ FL230

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 Marseille.

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)- Arrivées de Barcelone (FL210). Arrivées de Gérone (FL120). Arrivées dans la TACC de Palma.