

# Letter of Agreement

IVAO – Spain & France Divisions



Indicatif : **LOA-LECM-LFRR\_FR**

Date : **22 Avril 2021**

Version : **v3**

Validité : **permanente**

Rédacteurs : ES-AOC, ES-AOAC, ES-AOA1, FR-AOC, FR-AOAC, LECM-CH, LECM-ST1, LECM-ST2, LECG-CH, LECG-ST1, LFRR-CH, LFRR-ACH

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

Objet : LoA entre les FIR de Madrid et Galicia (LECM/LECG) et la FIR de Brest (LFRR)

## 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 les **FIR de Madrid et Galicia** et la **FIR de Brest** 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.

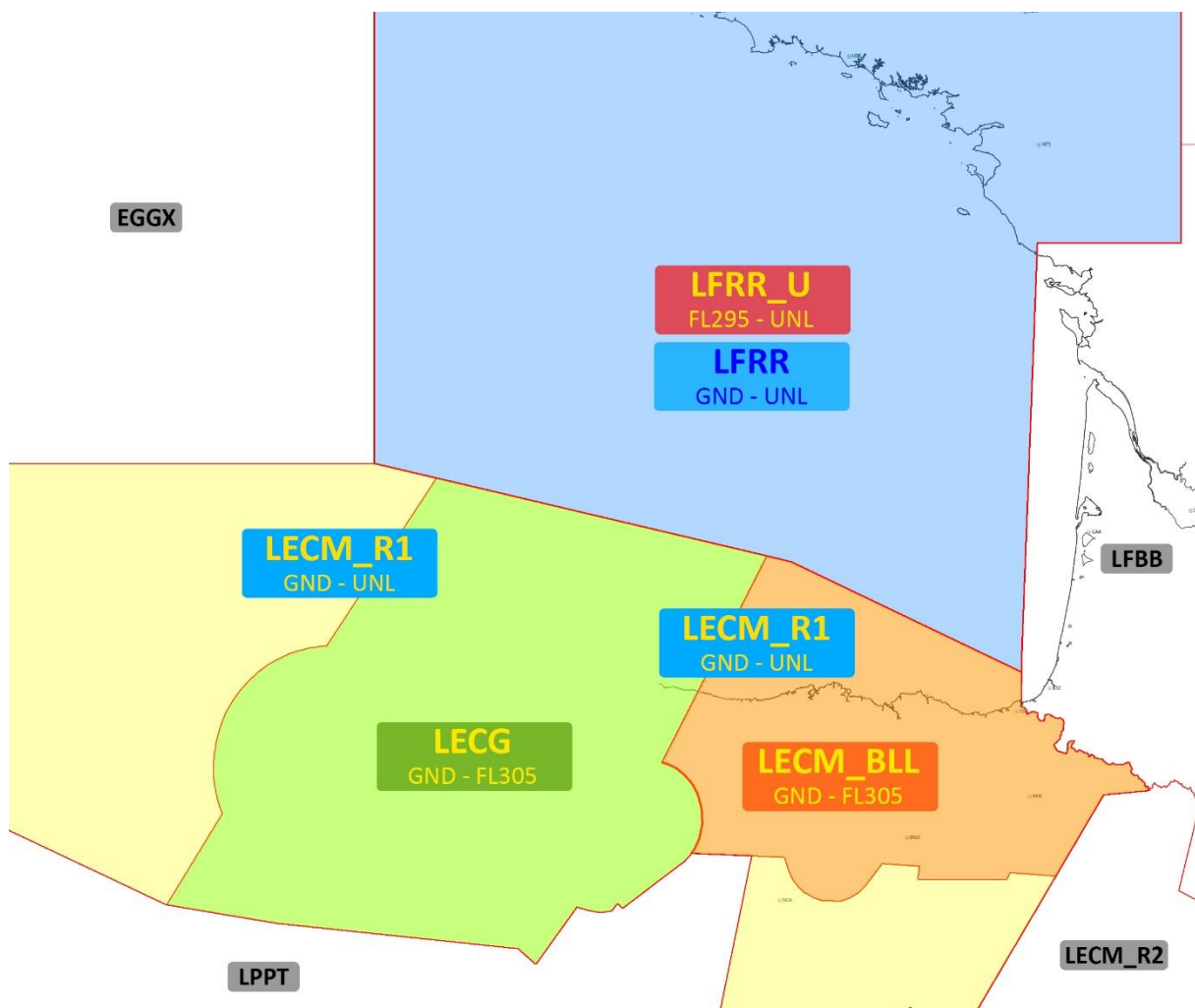
### 3. Les positions de contrôle

L'unité ATS en charge des espaces FIR et UIR gérés par l'ACC de Madrid Nord-Est est **Madrid Control** et comporte trois secteurs primaires : LECM\_R1\_CTR, LECM\_R2\_CTR et LECM\_BLL\_CTR.

L'unité ATS de la FIR de Galice en charge des espaces FIR et UIR gérés et par l'ACC de Madrid Nord-Ouest est **Galicia Radar** et comporte un secteur primaire : LECG\_CTR.

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.

L'unité ATS en charge des espaces FIR et UIR gérés par l'ACC de Brest est **Brest Control** et comporte un seul secteur primaire (LFRR\_CTR). Ce secteur peut être dégroupé en deux sous-secteurs (LFRR\_CTR et LFRR\_U\_CTR). 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 fréquences associées aux positions CTR concernées par la présente LOA sont indiquées ci-dessous.

Position ATC	Callsign	Fréquence	Remarques
<b>Secteurs Primaires</b>			
<b>Madrid Control (Cantábrico)</b>	LECM_R1_CTR	135.700	SFC-FL660
<b>Madrid Control (Bilbao Lower sector)</b>	LECM_BLL_CTR	118.275	SFC-FL305
<b>Galicia Radar</b>	LECG_CTR	118.200	SFC-FL305
<b>Secteur Primaire</b>			
<b>Brest Control</b>	LFRR_CTR	119.825	SFC-UNL
<b>Secteurs Secondaires</b>			
<b>Brest Control (Upper)</b>	LFRR_U_CTR	129.500	FL295-UNL

## 4. Procédures de coordination

Les procédures de coordination entre les positions ATC des FIR de Madrid et Galicia et celles de la FIR de Brest 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.

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

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

Brest doit aussi faire attention de claired les trafics en dessous du FL140 quand il utilise une route d'espace inférieur après la frontière de FIR.

### 4.1 Coordination en-route

Les procédures de coordination en route entre l'ACC de Madrid et l'ACC de Brest sont définies comme suit.

Routes	Point de transfert	Direct	Restrictions
<b>LECM → LFRR</b>			
UN858	Frontière FIR	ABRIX	Even FL – Transfer to <b>LFBB_CTR</b>
UP87		BELEN	
UL14		POPUL	
UP152 UN867 Q42 B42 H867		NENEM	Even FL
UN873 UM601 UN865 G23 R753		DELOG	
UP600 UM30 A5 R107		LOTEE	
UN728 R1		KORUL	

Routes	Point de transfert	Direct	Restrictions
<b>LFRR → LECM</b>			
UN867 UP152	Frontière FIR	NENEM	Odd FL
UN864		DELOG	
UZ218		BAKUP	
UN872		ATLEN	
UN480		BALDA	
UN741 UM30 A5		LOTEE	
UT7 UP620 UL722 UN866		KORUL	

#### *4.2 Coordination des départs et arrivées*

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

### **Madrid vers Brest**

Aéroport	SID/STAR	Procédures de coordination	Remarques
<b><u>Départs (LECM → LFRR)</u></b>			
LEAS LECO LELN LEST LEVX	-	LECG_CTR → LFRR_U_CTR	FL pair
LEBB LEBG LEPP LESO LEVT LEXJ	-	LECM_BLL_CTR → LFRR_U_CTR	
<b><u>Arrivées (LECM → LFRR)</u></b>			
-			

## *Brest vers Madrid*

Aéroport	SID/STAR	Procédures de coordination	Remarques
<b>Départs (LFRR → LECM)</b>			
-			
<b>Arrivées (LFRR → LECM)</b>			
LEAS LECO LELN LEST LEVX	-	LFRR_U_CTR → LECG_CTR	FL impair
LEBB LEBG LEMD LEPP LESO LETO LEVT LEXJ	-	LFRR_U_CTR → LECM_BLL_CTR	