

# Letter of Agreement

IVAO – France & Switzerland Divisions



Indicatif : **LOA-FR-LFEE-LSAG\_FR**

Date : **02 décembre 2021**

Version : **v7**

Validité : **permanente**

Rédacteurs : FR-AOC, FR-AOAC, CH-AOC, CH-AOAC  
LFEE-CH, LFEE-ACH, LSAG-CH, CH-DIR

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

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

Objet : LoA entre la FIR de Reims (LFEE) et la FIR de Genève (LSAG)

## 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 Reims** et la **FIR de Genève** 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

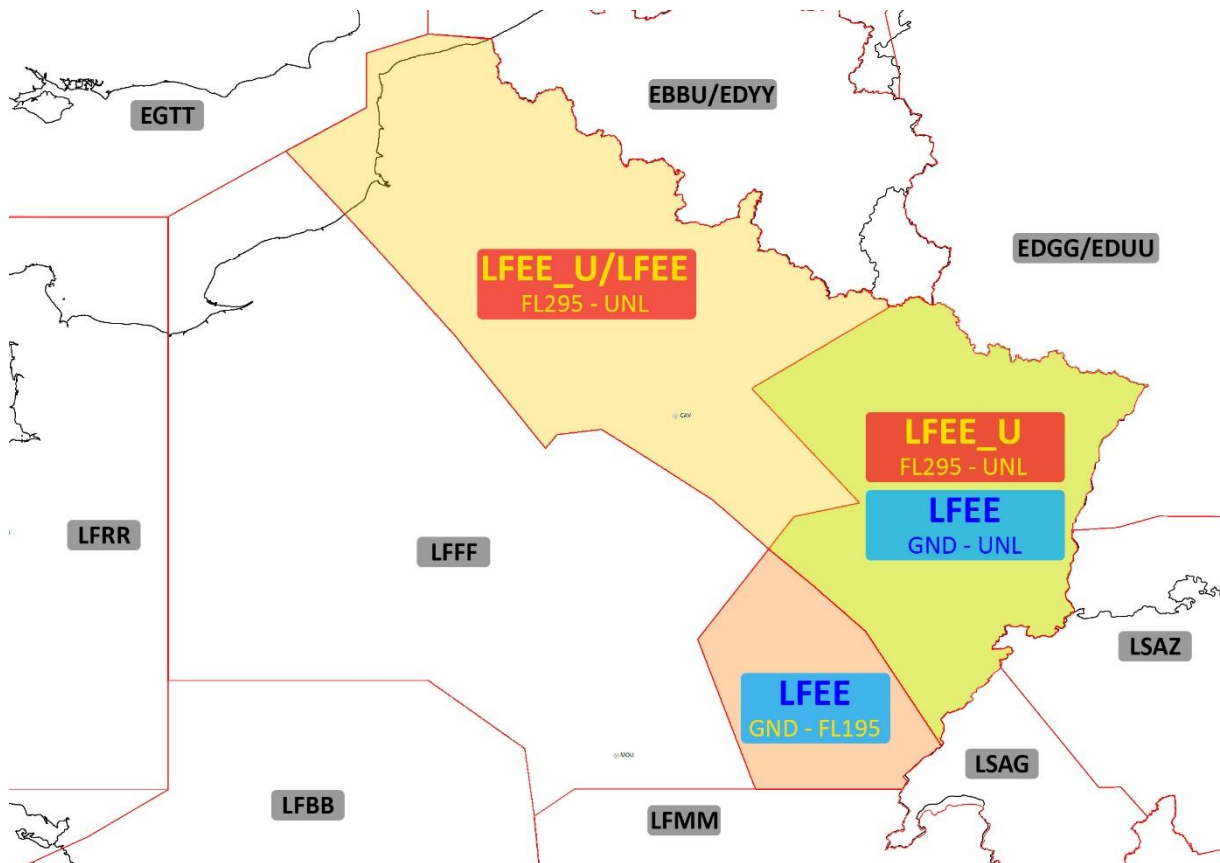
Le trafic en séquence doit être transféré avec une **séparation minimale de 10 NM**. Cette séparation doit être **constante** (trafics restreints à la même vitesse) **ou croissante** (trafic précédent avec vitesse supérieure au suivant). La coordination des clairances de vitesse doit s'effectuer par 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**.

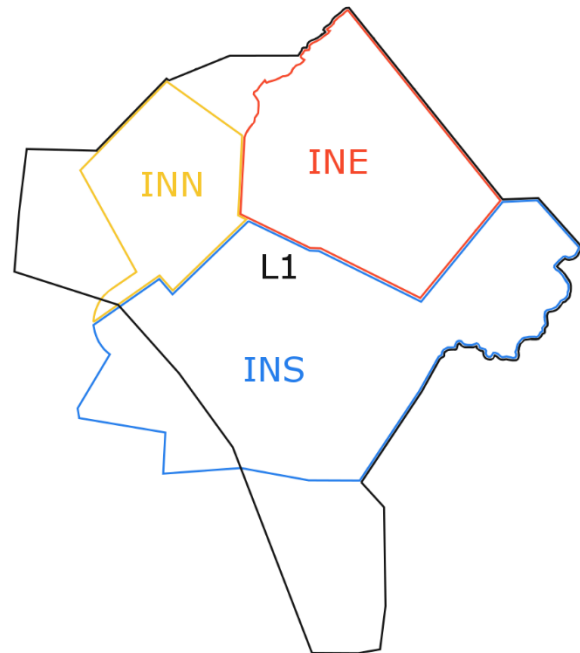
Lorsque le **trafic est transféré**, il doit être **séparé et libre de tout conflit**. En l'absence de clairance modifiant la route, l'altitude ou la vitesse des trafics, **l'ATC transférant reste responsable de la séparation entre ces trafics**.

### 3. Description des espaces aériens

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



L'unité ATS en charge des espaces FIR et UIR de Genève est **Swiss Radar** et comporte trois positions inférieures (LSAG\_INN\_CTR, LSAG\_INE\_CTR and LSAG\_INS\_CTR) et deux positions supérieures (LSAG\_L1\_CTR and LSAG\_L4\_CTR). Le dégroupage de Swiss Radar et les différentes configurations possibles sont détaillés [ici](#).



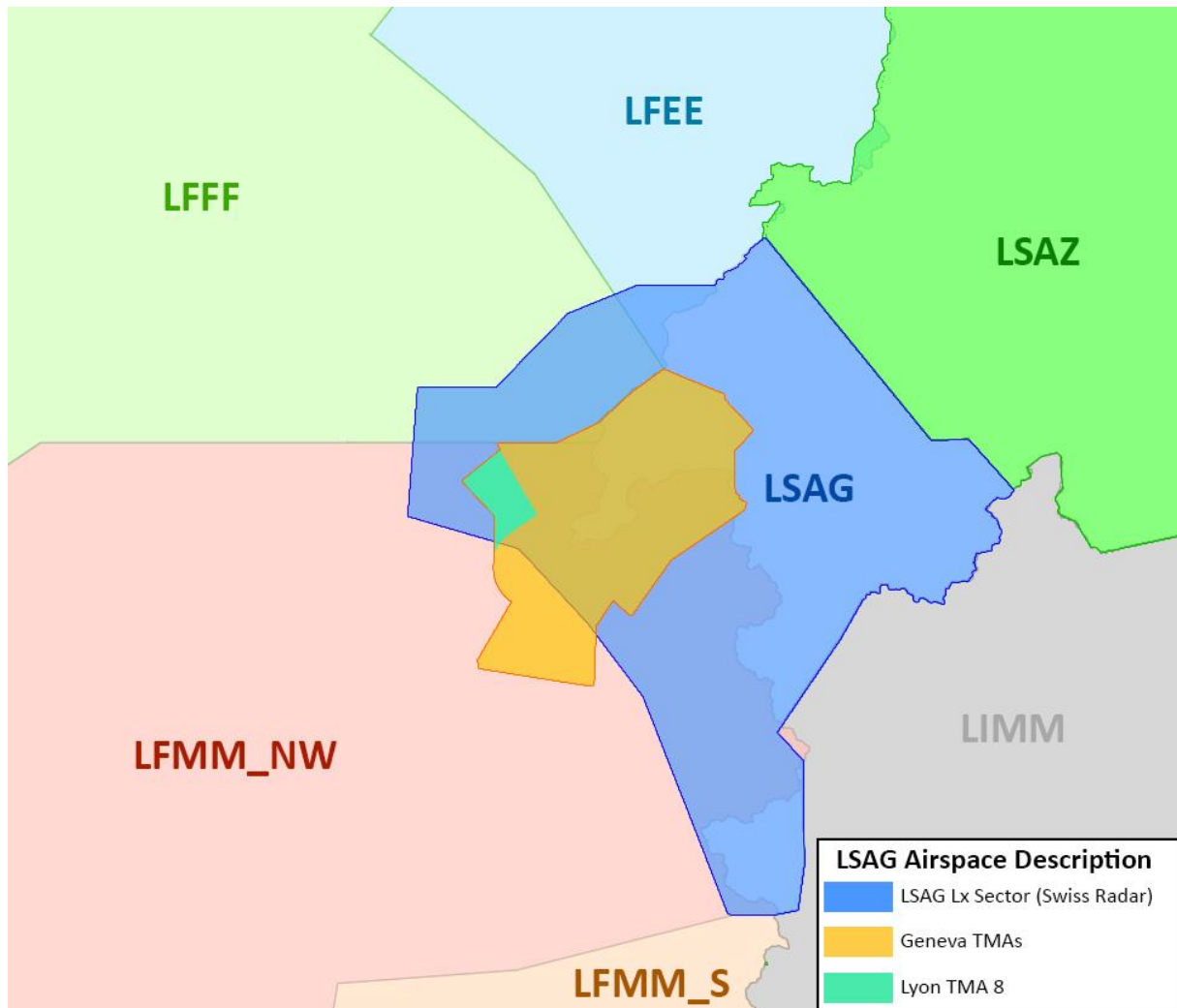
Configuration	Positions ATC	Responsabilité verticale	Responsabilité horizontale
LSAG-1	LSAG_INS_CTR	SFC-UNL	INE+INN+INS + L1-6
LSAG-2	LSAG_L1_CTR LSAG_INS_CTR	FL250-UNL SFC-FL240	L1-6 INE+INN+INS
LSAG-3	LSAG_L1_CTR LSAG_INE_CTR LSAG_INS_CTR	FL250-UNL SFC-FL240 SFC-FL240	L1-6 INE INS+INN
LSAG-4	LSAG_L1_CTR LSAG_INE_CTR LSAG_INN_CTR LSAG_INS_CTR	FL250-UNL SFC-FL240 SFC-FL240 SFC-FL240	L1-6 INE INN INS
LSAG-5	LSAG_L4_CTR LSAG_L1_CTR LSAG_INE_CTR LSAG_INN_CTR LSAG_INS_CTR	FL340-UNL FL250-FL330 SFC-FL240 SFC-FL240 SFC-FL240	L4-6 L1-3 INE INN INS
LSAS	LSAS_LM1_CTR	SFC-UNL	LSAG+LSAZ

**La configuration utilisée devra être annoncée par Swiss Radar auprès de Reims Control.**

Les positions concernées par la présente LoA sont :

Position ATC	Indicatif	Fréquence	Commentaires
<b>Secteur primaire</b>			
<b>Reims Control</b>	LFEE_CTR	127.555	SFC-UNL à l'exception du secteur sud partagé avec LFFF (SFC-FL195). Les services ATS dans le secteur sud (FL195-UNL) sont fournis par Paris Control
<b>Secteurs secondaires</b>			
<b>Reims Control (Upper)</b>	LFEE_U_CTR	135.505	FL295-UNL
<b>Secteurs primaires</b>			
<b>Swiss Radar (conf. LSAG-1)</b>	LSAG_INS_CTR	124.225	SFC-UNL
<b>Swiss Radar (conf. LSAS)</b>	LSAG_LM1_CTR	133.405	SFC-UNL
<b>Secteurs secondaires</b>			
<b>Swiss Radar (INE)</b>	LSAG_INE_CTR	128.905	SFC-FL240
<b>Swiss Radar (INN)</b>	LSAG_INN_CTR	134.030	SFC-FL240
<b>Swiss Radar (Upper 1)</b>	LSAG_L1_CTR	134.850	FL250-UNL ou FL250-FL330
<b>Swiss Radar (Upper 4)</b>	LSAG_L4_CTR	124.030	FL340-UNL

## 4. Les délégations d'espace



### 4.1 Geneva TMA

Les secteurs de la TMA de Genève (SFC\*-FL195) au-dessus du territoire français sont délégués de manière permanente à une unité de contrôle suisse et ne peuvent jamais être assumés par une unité de contrôle française.

\*Dépendant du plancher applicable

### 4.2 Délégation de l'espace aérien français à Swiss Radar

Quand Swiss Radar est connecté, il assume les trafics présents dans le territoire français au-dessus du FL145 dans l'espace délégué représenté sur la figure ci-dessus (y compris dans la TMA Bâle). Reims Contrôle fournit le Service d'Information de Vol en-dessous du FL145 sur le territoire français et coordonne avec Swiss Radar quand c'est nécessaire.

Quand Swiss Radar est déconnecté, Reims Contrôle assume tous les trafics dans sa zone de responsabilité jusqu'à la frontière franco-suisse.

La coordination avec Swiss Radar est extrêmement importante, notamment lorsque Reims Contrôle était connecté en premier et avait la responsabilité de l'espace délégué. En particulier, la bonne tenue des strips et la communication entre contrôleurs sont fondamentales.

### ***4.3 SIV de Genève***

Le SIV de Genève au-dessus du territoire français mais en dehors des TMA de Genève est délégué à l'unité de contrôle française applicable (LFEE\_CTR, LFSB\_APP) quand LSAG\_FSS est déconnecté. Si Swiss Radar est connecté, le SIV est délégué jusqu'au FL145 (voir §4.2).

## 5. Procédures de coordination

Les procédures de coordination entre les positions ATC de la FIR de Reims et celles de la FIR de Genève 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 La coordination en route

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

Route	Point de transfert	DCT autorisé	Restrictions
<b>LFEE → LSAG</b>			
<b>A1</b>	LISMO	LISMO	FL<195 in LFSB APP Airspace Coordination mandatory with Geneva
<b>A41</b>	LISMO	LISMO	
<b>B37</b>	IBABA	DIPIR	
<b>UN852</b>	MOROK	GILIR	Dest. LFL TMA : FL<250 (MOROK FL<270) Dép. LFST avec dest. LFL TMA : FL<230 Dép. EDFH : FL<350
<b>UZ24</b>	MOROK	AKITO	Dép. ETAR/EDDR/ELLX avec dest. LFML : FL<310 Dest. LSGG : FL 230 over AKITO
<b>LSAG → LFEE</b>			
<b>A1</b>	DINOX	LISMO	FL<195 in LFSB APP Airspace
<b>A41</b>	15nm avant LISMO		
<b>B37</b>	KELUK		
<b>UL47</b>	Frontière FIR	PENDU	Dest. EDFH/EDSB/EDTL : FL<340 Dest. ELLX/EDDR/EDRZ : FL<300 Dép. LFL TMA : FL<280
<b>UN853</b>	VADEM		Dép. LFLB TMA / LFL TMA avec dest. LFEE : FL<280

## 5.2 La coordination des départs et arrivées

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

### Reims vers Genève

Aéroport	SID/STAR	Procédures de coordination	Remarques
<b>Départs (LFEE → LSAG)</b>			
<b>LFSB</b>	LUMEL	LFSB_APP → LSAG_CTR (autorisé FL220)	Les DCT AKITO ou MOROK doivent être coordonnés
<b>Arrivées (LFEE → LSAG)</b>			
<b>LSGG</b>	AKITO	LFEE_CTR → LSAG_CTR (autorisé FL230)	Xfr à LSGG_APP si LSAG_CTR fermé
	DJL	LFEE_CTR → LSAG_CTR (autorisé FL190)	

### Genève vers Reims

Aéroport	SID/STAR	Procédures de coordination	Remarques
<b>Départs (LSAG → LFEE)</b>			
<b>LSGG</b>	ARBOS	LSAG_CTR → LFEE_CTR (autorisé FL240)	Transfert au FL200
	DIPR SIROD	LSAG_CTR → LFEE_CTR (autorisé FL190)	Si FL>190 transfert à LFFF_CTR
<b>LSGS</b>	SPR	LSAG_CTR → LFEE_CTR (autorisé FL280)	-
<b>Arrivées (LSAG → LFEE)</b>			
<b>LFSB</b>	LUMEL	LSAG_CTR → LFSB_APP (autorisé FL150)	-