

# Letter of Agreement

IVAO – France & Switzerland Divisions



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

Date : **10 novembre 2019**

Version : **v4**

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 Zurich (LSAZ)

## 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 Zurich** 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

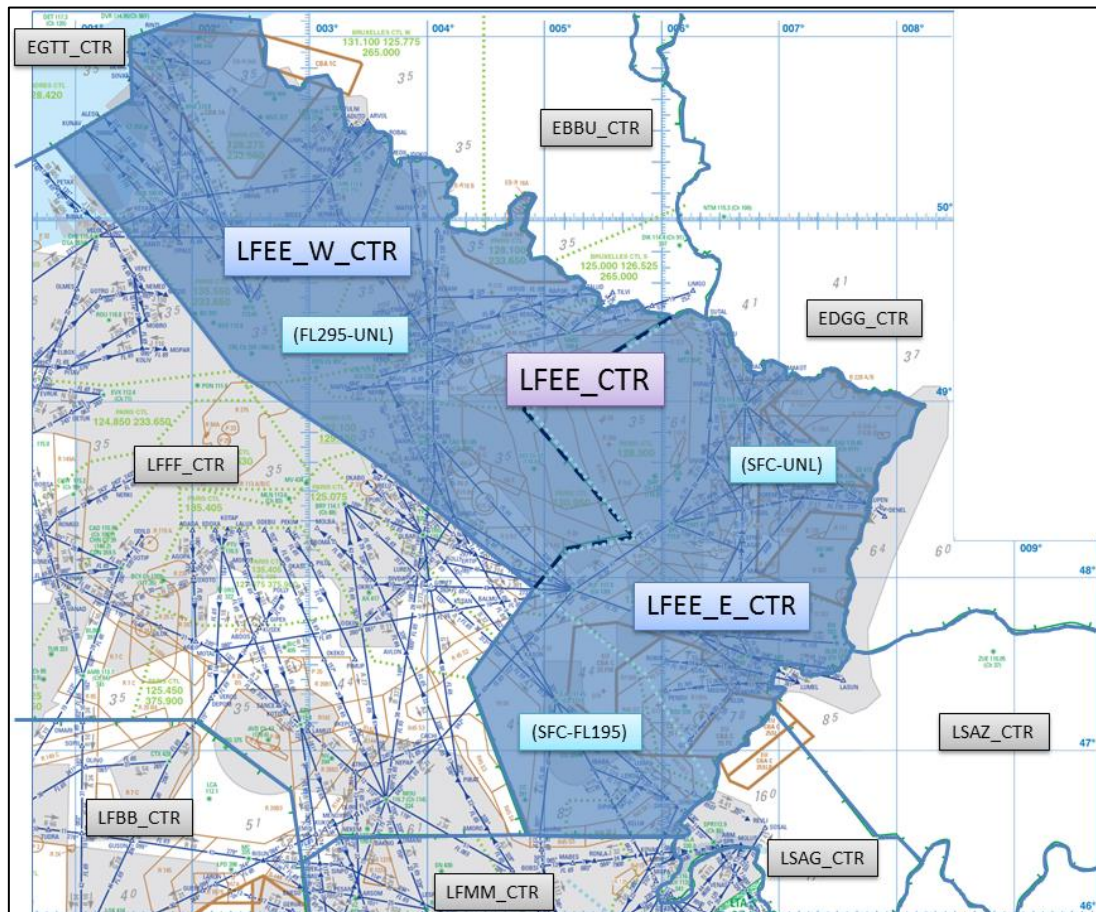
Le trafic en séquence doit être transféré avec une **séparation minimale de 10 NM**. Cette séparation doit être **constante** (trafics restreints à la même vitesse) **ou croissante** (trafic précédent avec vitesse supérieure au suivant). La coordination des clairances de vitesse doit s'effectuer par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

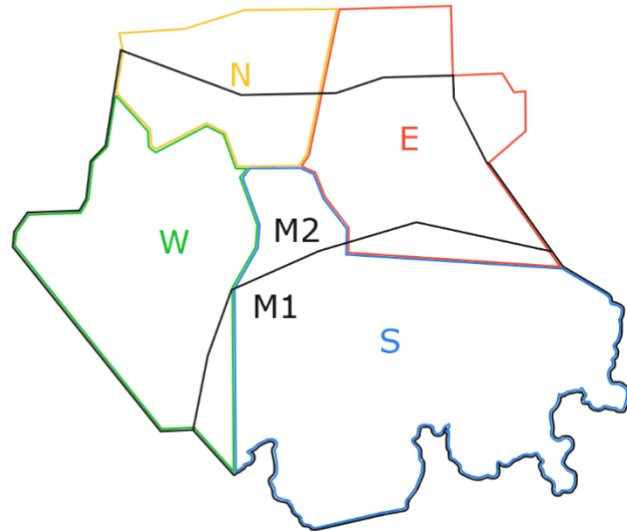
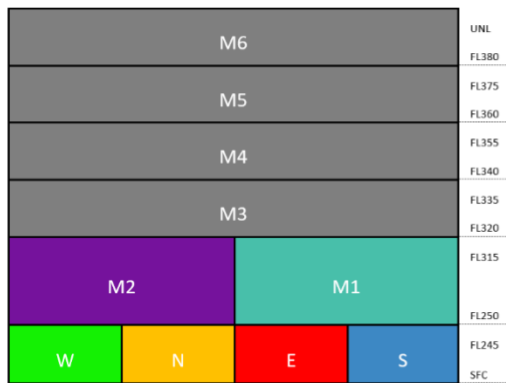
Lorsque le **trafic est transféré**, il doit être **séparé et libre de tout conflit**. En l'absence de clairance modifiant la route, l'altitude ou la vitesse des trafics, **l'ATC transférant reste responsable de la séparation** entre ces trafics.

### 3. Description des espaces aériens

L'unité ATC en charge 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\_W\_CTRL et LFEE\_E\_CTRL) à conditions qu'ils soient ouverts en même temps et que les Chefs de FIR en soient informés. Les limites latérales et verticales de l'espace sous la responsabilité de la position CTR sont indiquées dans la figure ci-dessous.



L'unité ATC en charge de la FIR et UIR de Zurich est **Swiss Radar** et comporte 4 positions inférieures (LSAZ\_N\_CTR, LSAZ\_S\_CTR, LSAZ\_W\_CTR et LSAZ\_E\_CTR) et deux positions supérieures (LSAZ\_M1\_CTR, LSAZ\_M3\_CTR). Le dégroupage de Suisse Radar est détaillé [ici](#).



Configuration	Positions ATC	Responsabilité verticale	Responsabilité horizontale
LSAZ-1	LSAZ_S_CTR	SFC-UNL	E+N+S+W + M1-6
LSAZ-2	LSAZ_M1_CTR LSAZ_S_CTR	FL250-UNL SFC-FL240	M1-6 E+N+S+W
LSAZ-3	LSAZ_M1_CTR LSAZ_N_CTR LSAZ_S_CTR	FL250-UNL SFC-FL240 SFC-FL240	M1-6 N+W E+S
LSAZ-4	LSAZ_M3_CTR LSAZ_M1_CTR LSAZ_N_CTR LSAZ_S_CTR	FL320-UNL FL250-FL310 SFC-FL240 SFC-FL240	M3-6 M1+2 N+W E+S
LSAZ-5	LSAZ_M3_CTR LSAZ_M1_CTR LSAZ_N_CTR LSAZ_S_CTR LSAZ_W_CTR	FL320-UNL FL250-FL310 SFC-FL240 SFC-FL240 SFC-FL240	M3-6 M1+2 N E+S W
LSAZ-6	LSAZ_M3_CTR LSAZ_M1_CTR LSAZ_E_CTR LSAZ_N_CTR LSAZ_S_CTR LSAZ_W_CTR	FL320-UNL FL250-FL310 SFC-FL240 SFC-FL240 SFC-FL240 SFC-FL240	M3-6 M1+2 E N S W
LSAZ-7	LSAZ_M3_CTR LSAZ_M2_CTR LSAZ_M1_CTR LSAZ_E_CTR LSAZ_N_CTR LSAZ_S_CTR LSAZ_W_CTR	FL320-UNL FL250-FL310 FL250-FL310 SFC-FL240 SFC-FL240 SFC-FL240 SFC-FL240	M3-6 M2 M1 E N S W
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 des secteurs partagés avec LFFF : W (FL295-UNL) and S (SFC-FL195). Les ATS dans les secteurs W (SFC-FL295) et S (FL195-UNL) sont fournis par Paris Control
<b>Secteurs secondaires</b>			
<b>Reims Control (West)</b>	LFEE_W_CTR	135.505	W (FL295-UNL)
<b>Reims Control (East)</b>	LFEE_E_CTR	127.555	E (SFC-UNL) + S (SFC-FL195)
<b>Secteurs primaires</b>			
<b>Swiss Radar (conf. LSAZ-1)</b>	LSAZ_S_CTR	128.050	SFC-UNL
<b>Swiss Radar (conf. LSAS)</b>	LSAG_LM1_CTR	133.405	SFC-UNL
<b>Secteurs secondaires</b>			
<b>Swiss Radar (North)</b>	LSAZ_N_CTR	136.155	SFC-FL240
<b>Swiss Radar (West)</b>	LSAZ_W_CTR	136.680	SFC-FL240
<b>Swiss Radar (East)</b>	LSAZ_E_CTR	133.905	SFC-FL240
<b>Swiss Radar (M1)</b>	LSAZ_M1_CTR	133.050	FL250-UNL or FL250-FL320
<b>Swiss Radar (M3)</b>	LSAZ_M3_CTR	132.815	FL320-UNL
<b>Swiss Radar (M2)</b>	LSAZ_M2_CTR	133.405	FL250-FL310

## 4. Procédures de coordination

Les procédures de coordination entre les positions ATC de la FIR de Reims et celles de la FIR de Zurich 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.

### 4.1 La coordination en route

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

Route	Point de transfert	DCT autorisé	Restrictions
<b>LFEE → LSAZ</b>			
<b>G4</b>	HR	HOC	-
<b>W110</b>		LUMEL	
<b>T626</b>		NO DCT	
<b>UL15</b> <b>UN491</b> <b>UZ343</b>	FIR Boundary	BEGAR	Transit BEGAR -> TRA: FL>230 Dest. EDDM/EDDN/EDMA/EDMO/ETSI/ETSF/LOWI: FL<350
<b>UL613</b>		HOC	-
<b>LSAZ → LFEE</b>			
<b>G4</b>	HOC	HR	Si FL<140 transfert à LFSB_APP
<b>G434</b>	LUMEL	MOROK	
<b>T10</b>		TORPA	
<b>T51</b>	LASUN	HR	
<b>W110</b>	LUMEL		
<b>UL613</b>	NATLI	LUL	Dest. ELLX/EDDR : FL<300
<b>UL856</b> <b>UN176</b>	MOROK	MOROK	Dest. ELLX/EDDR : FL<300
<b>UT10</b>	TORPA	TORPA	

## 4.2 La coordination des départs et arrivées

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

### Reims vers Zurich

Aéroport	SID/STAR	Procédures de coordination	Remarques
<b>Départs (LFEE → LSAZ)</b>			
<b>LFSB</b>	BASUD ELBEG OLBEN	LFSB_APP → LSAZ_CTR (autorisé FL140)	Transfert avant le FL140 ou avant la fin de la SID
<b>Arrivées (LFEE → LSAZ)</b>			
<b>LSMD</b> <b>LSME</b> <b>LSZB</b>	WIL	LFEE_CTR → LSAZ_CTR (autorisé FL170)	Transfert à LUMEL
<b>LSZG</b>	-		
<b>LSZH</b>	BLM	LFEE_CTR → LSAZ_CTR (autorisé FL190 à BLM)	Transfert 13nm avant BLM

### Zurich vers Reims

Aéroport	SID/STAR	Procédures de coordination	Remarques
<b>Départs (LSAZ → LFEE)</b>			
<b>EDNY</b>	MOKOP	LSAZ_CTR → LFEE_CTR	FL220 max
<b>LSGC</b>	DEKAM	LSAZ_CTR → LFEE_CTR (DCT HR/LUL/MOROK/TORPA)	FL240 max
<b>LSMD</b>	WIL		
<b>LSME</b>	WIL	LSAZ_CTR → LFEE_CTR (DCT WIL)	FL160 max
<b>LSZB</b>	MEBOX		
<b>LSZG</b>	WIL		
<b>LSZH</b>	VEBIT WIL	LSAZ_CTR → LFEE_CTR (DCT HR/LUL/MOROK/TORPA)	FL240-FL280
<b>Arrivées (LSAZ → LFEE)</b>			
<b>LFJL</b>	MONCE	LSAZ_CTR → LFEE_CTR (DCT MOROK/TORPA)	FL300 max
<b>LFQM</b>	-		
<b>LFSB</b>	LUMEL	LSAZ_CTR → LFSB_APP (Autorisé LUMEL8K)	Autorisé FL150
<b>LFST</b>	LUL	LSAZ_CTR → LFEE_CTR	150<FL<250