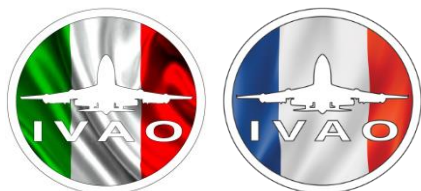


Letter of Agreement

IVAO – Italy & France Divisions



Number: **LOA-FR-LFMM-LIMM_FR**

Date : **22 Avril 2021**

Version : **v3**

Validité : **permanente**

Rédacteurs : FR-AOC, FR-AOAC, IT-AOC, IT-AOAC

LIMM-CH, LIMM-ACH, LIMM-CHA1

LFMM-CH, LFMM-ACH

Contact: it-atcops@ivao.aero ; fr-atcops@ivao.aero

Objet: LoA entre la FIR de Milano (LIMM) 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 Marseille** et la **FIR de Milano** 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

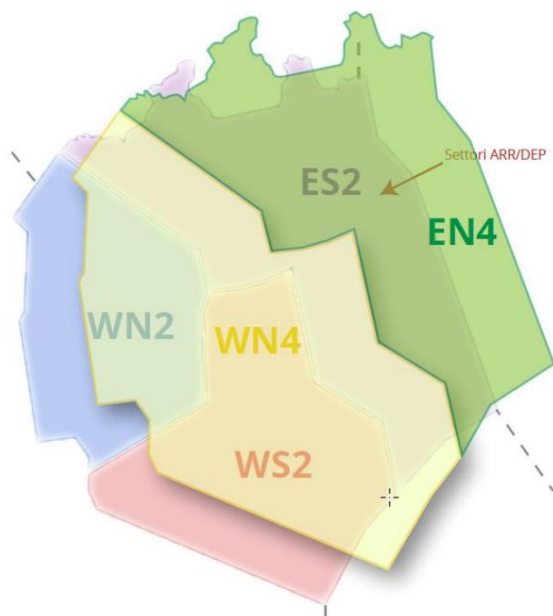
Le trafic en séquence doit être transféré avec une **séparation minimale de 10 NM**. Cette séparation doit être **constante** (trafics restreints à la même vitesse) **ou croissante** (trafic précédent avec vitesse supérieure au suivant). La coordination des clairances de vitesse doit s'effectuer par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

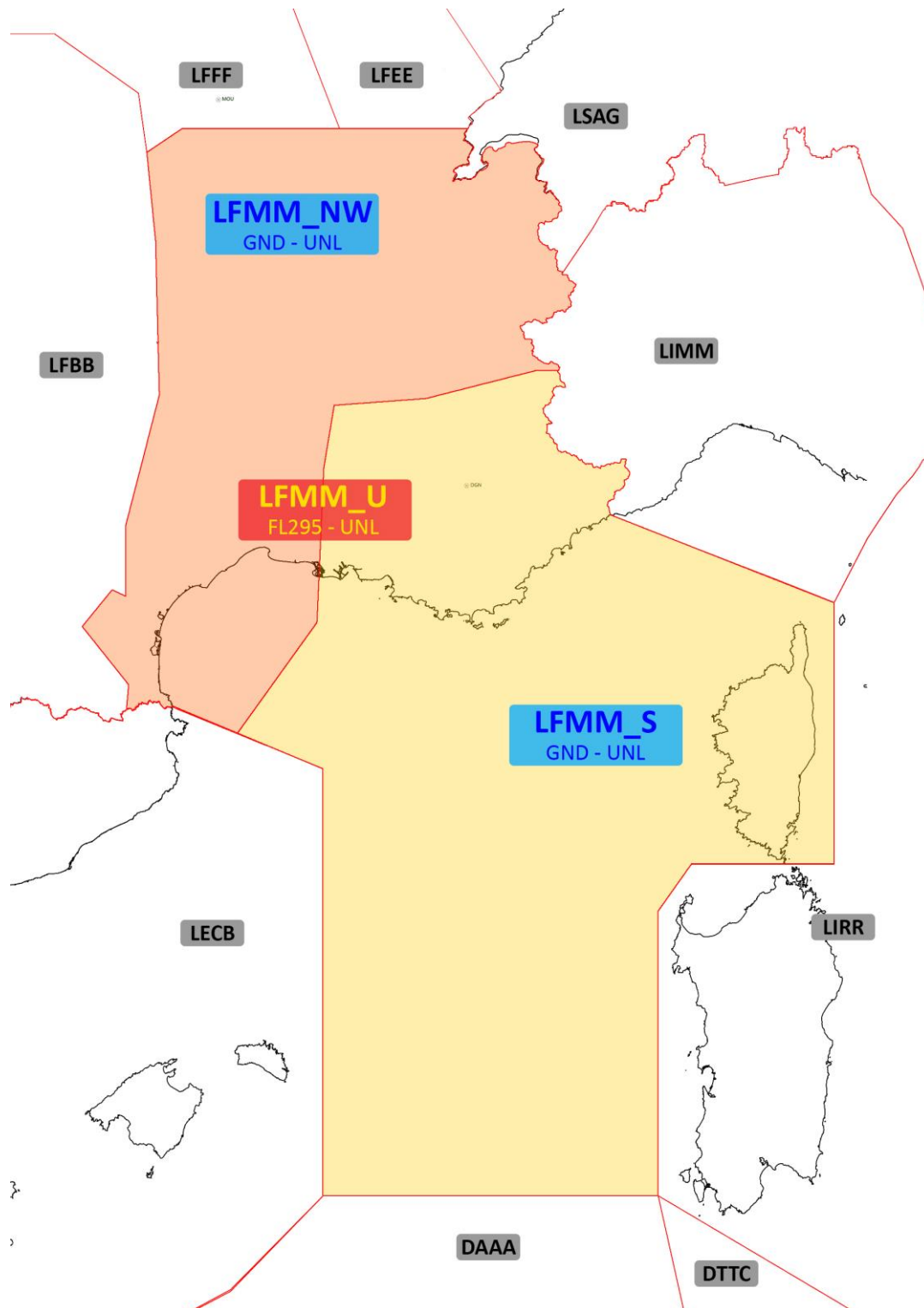
L'unité en charge de la FIR et l'UIR de Milan est **Milano Radar** et se compose d'un secteur primaires (LIMM_WS2_CTR), et de quatre secteurs secondaires (LIMM_WN2_CTR, LIMM_WN4_CTR, LIMM_ES2_CTR et LIMM_EN4_CTR). Ces secteurs peuvent être ouverts de 8 façons différentes détaillées ci-après.



Milano Radar devra annoncer la configuration en cours à Marseille Contrôle.

Configuration	Unité ATC	Responsabilité horizontale
CNF 1	LIMM_WS2_CTR	WS2+WN2+WN4+ES2+EN4
CNF 2U	LIMM_WS2_CTR LIMM_WN4_CTR	WS2+WN2+ES2 WN4+EN4
CNF 2	LIMM_WS2_CTR LIMM_ES2_CTR	WS2+WN2 ES2
CNF 3	LIMM_WS2_CTR LIMM_WN2_CTR LIMM_ES2_CTR	WS2 WN2 ES2
CNF 3U	LIMM_WS2_CTR LIMM_ES2_CTR LIMM_WN4_CTR	WS2+WN2 ES2 WN4+EN4
CNF 4	LIMM_WS2_CTR LIMM_WN2_CTR LIMM_ES2_CTR LIMM_WN4_CTR	WS2 WN2 ES2 WN4+EN4
CNF 4U	LIMM_WS2_CTR LIMM_EN2_CTR LIMM_WN4_CTR LIMM_EN4_CTR	WS2+WN2 EN2 WN4 EN4
CNF 5	LIMM_WS2_CTR LIMM_WN2_CTR LIMM_ES2_CTR LIMM_WN4_CTR LIMM_EN4_CTR	WS2 WN2 ES2 WN4 EN4

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. Ces secteurs peuvent être dégroupés en trois sous-secteurs (LFMM_NW_CTR, LFMM_S_CTR et LFMM_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 positions concernées par la présente LoA sont :

Position ATC	Indicatif	Fréquence	Commentaires
Secteur primaire			
Milano Radar (WS2)	LIMM_WS2_CTR	135.455	SFC-FL305/UNL fonction de CNF
Secteurs secondaires			
Milano Radar (WN4)	LIMM_WN4_CTR	133.740	FL305-UNL
Milano Radar (WN2)	LIMM_WN2_CTR	125.275	SFC-FL305
Milano Radar (ES2)	LIMM_ES2_CTR	130.730	SFC-FL305
Milano Radar (EN4)	LIMM_EN4_CTR	135.130	FL305-UNL
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 (Upper)	LFMM_U_CTR	128.850	FL295-UNL

4. Procédures de coordination

Les procédures de coordination entre les positions ATC de la FIR de Marseille et celles de la FIR de Milano 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 Marseille et l'ACC de Milano sont définies comme suit.

Free Route Airspace ITaly : **X** = Sortie d'Italie – **E** = Entrée en Italie.

FRAIT est disponible à partir du FL305, s'il y avait une route après le point de transfert, les trafics doivent être autorisés max FL300.

Route	Points de transfert	DCT autorisé	Restrictions	
LIMM → LFMM				
M858	Frontière FIR	TORTU	FL IMPAIR - MAX FL290	
M984		VAMTU	FL IMPAIR – MAX FL290	
M859 Q984				
N850		TALEP	FL IMPAIR - MAX FL290	
N736 Z185		BORDI	FL IMPAIR	
FRAIT		VAMTU (X)	FL IMPAIR	
FRAIT		TALEP (X)	FL IMPAIR	
FRAIT		TORTU (X)	FL IMPAIR	
LFMM → LIMM				
Y11		Frontière FIR	LAPRI	FL IMPAIR (destination LIMF voir ci-après)
M985	NOSTA		FL PAIR	
M198 M858 N851	TORTU		FL PAIR	
N850	TALEP		FL PAIR	

4.2 La coordination des départs et arrivées

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

Milano vers Marseille

Aéroport	SID/STAR	Procédures de coordination	Remarques
Arrivées (LIMM → LFMM)			
LFMN LFMD	BORDI	LIMM -> LFMN_APP (autorisé FL150)	Dest. LFMN: BORDI 7R
LFKC LFKB	LIGUR	LIMM -> LFMM_S_CTR (autorisé FL100)	-
LFKJ (LFKF)	TORTU	LIMM -> LFMM_S_CTR (autorisé FL330) (LFKF : si la descente est demandée : autorisé FL350)	-

Marseille vers Milano

Aéroport	SID/STAR	Procédures de coordination	Remarques
Départs (LFMM → LIMM)			
LFMN	BASIP	LFMN_APP -> LIMM_CTR (autorisé FL100)	*
Arrivées (LFMM → LIMM)			
LIMF	KUMIN	LFMM -> LIMF_APP (autorisé FL150)	Prévoir KUMIN 1A
LIMJ	ABN	LFMM -> LIMM_CTR (autorisé FL150)	Prévoir ABN 1A