

Letter of Agreement

IVAO – Italy & France Divisions



Number: **LOA-FR-LFMM-LIRR_FR**

Date: **21 Mars 2020**

Version: **v2**

Validité : **permanente**

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

LIRR-CH, LIRR-ACH, LIRR-CHA1

LFMM-CH, LFMM-ACH

Contact: fr-aoc@ivao.aero ; fr-aoac@ivao.aero

it-aoc@ivao.aero ; it-aoac@ivao.aero

Objet: LoA entre la FIR de Roma (LIRR) 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 Roma** 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

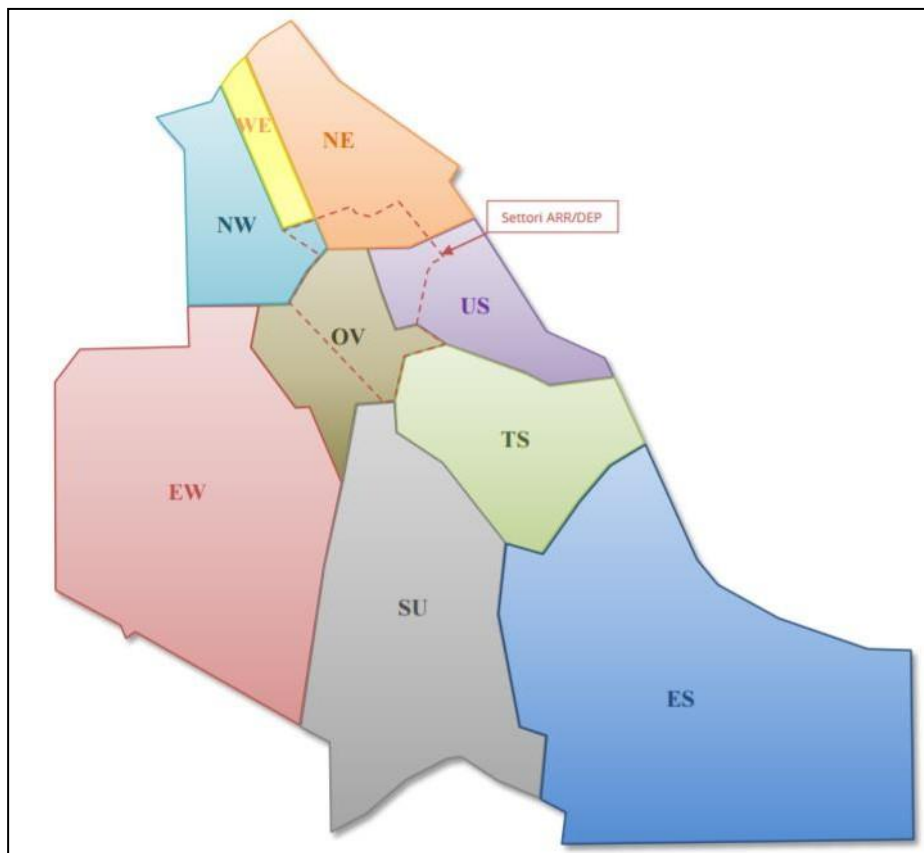
Le trafic en séquence doit être transféré avec une **séparation minimale de 10 NM**. Cette séparation doit être **constante** (trafics restreints à la même vitesse) **ou croissante** (trafic précédent avec vitesse supérieure au suivant). La coordination des clairances de vitesse doit s'effectuer par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

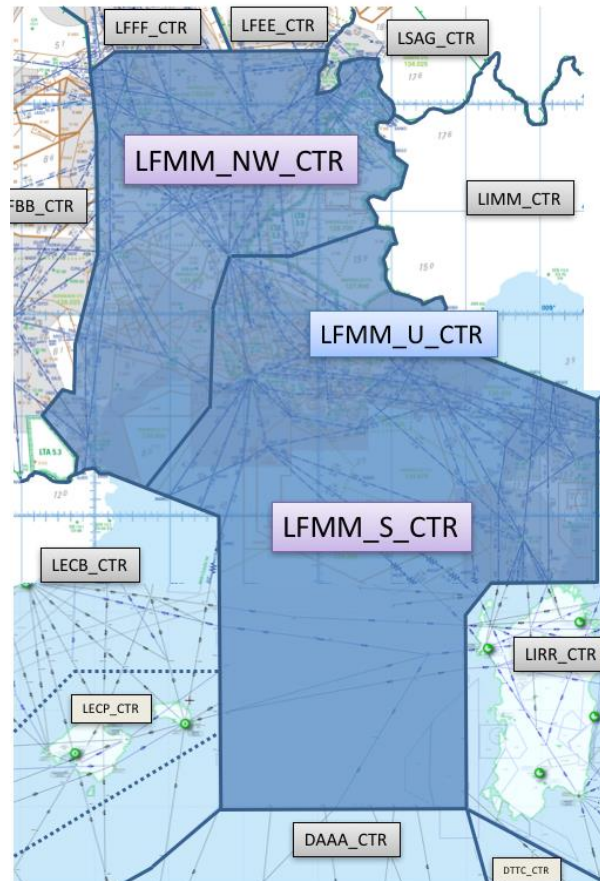
L'unité en charge de la FIR et l'UIR de Rome est **Roma Radar** et se compose de 4 secteurs primaires (LIRR_NE_CTR, LIRR_EW_CTR, LIRR_SU_CTR, LIRR_ES_CTR). **LIRR_NE_CTR** peut être ouvert en 6 secteurs secondaires selon les configurations présentées [ici](#).



Configuration	Position ATC	Responsabilité horizontale
CNF1	LIRR_NE_CTR	NW+NE+WE+OV+US+TS
CNF2	LIRR_NE_CTR LIRR_TS_CTR	NW+WE+NE TS+US+OV
CNF3	CNF2 + 1 ou plusieurs secteurs en plus (NW, WE, NE, OV, US)	

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

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_CTRL et LFMM_S_CTRL) qui ne peuvent jamais être groupés. A ces secteurs peut être ajouté un troisième sous-secteur (LFMM_U_CTRL) après accord des Chefs de FIR et du Département AO. 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
Secteurs primaires			
Marseille Control (North-West)	LFMM_NW_CTRL	123.805	SFC- FL245
Marseille Control (South)	LFMM_S_CTRL	126.155	SFC-UNL
Secteurs secondaires			
Marseille Control (North-West)	LFMM_NW_CTRL	123.805	SFC- FL245
Marseille Control (South)	LFMM_S_CTRL	126.155	SFC-FL245
Marseille Control (Upper)	LFMM_U_CTRL	128.850	FL245-UNL
Secteurs primaires			
Roma Radar (conf. CNF1)	LIRR_NE_CTRL	124.200	SFC-UNL
Roma Radar	LIRR_EW_CTRL	127.125	SFC-UNL
Secteur secondaire			
Roma Radar	LIRR_NW_CTRL	124.800	SFC-UNL

4. Procédures de coordination

Les procédures de coordination entre les positions ATC de la FIR de Marseille et celles de la FIR de Roma 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 Roma sont définies comme suit.

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

Route	Point de transfert	DCT autorisé	Restrictions
LIRR → LFMM			
M871	XATOS	XATOS	-
Z924	SUPUX	SUPUX	-
M732 M601 Q710 Q714	GINOX	GINOX	-
L978	GOPAT	GOPAT	-
L42	POULP	POULP	-
M858 Q213 N163	CORSI	CORSI	-
J19	TEREZ	TEREZ	-
P872 P980	OKIVA	OKIVA	-
M622	MADKA	MADKA	-
Z154	ASKAG	ASKAG	-
L146	MOULE	MOULE	-
T246 L127	MIRSA	MIRSA	-
T378 M616	DOBIM	DOBIM	-

LFMM → LIRR			
UM728	DOKAR	DOKAR	-
UM858 A9	CORSI	CORSI	-
UM623 UM731 UZ194/193 UZ240 Y19 M731 Z240 M623	PELOS	PELOS	-
UM603	ELSAG	ELSAG	-
UM871	XATOS	XATOS	-
UM739	TABOT	TABOT	-

4.2 La coordination des départs et arrivées

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

Marseille vers Roma

Aéroport	SID/STAR	Procédures de coordination	Remarques
Départs (LFMM → LIRR)			
LFKF	CORSI	LFKF_APP -> LIEO_APP (autorisé FL80)*	*Coordonner la montée avec OLBIA ou ROMA afin d'éviter des paliers
LFKJ	CORSI	LFKJ_APP -> LIRR_EW_CTR (autorisé FL190)	-
LFKB	MOULE	LFKB_APP -> LIRR_NW_CTR (autorisé FL90)	-
Arrivées (LFMM → LIRR)			
LIEA	ELSAG	LFMM_S_CTR -> LIEA_APP (autorisé 4000ft)	-
	PELOS	LFMM_S_CTR -> LIEA_APP (autorisé FL190)	-
LIEO	CORSI	LFMM_S_CTR -> LIEO_APP (autorisé FL90)	-

Roma vers Marseille

Aéroport	SID/STAR	Procédures de coordination	Remarques
Départs (LIRR → LFMM)			
LIEA	SUPUX	LIEA_APP -> LFMM_S_CTR (autorisé FL140)	-
	GINOX	LIEA_APP -> LFMM_S_CTR (autorisé FL140)	-
	GOPAT	LIEA_APP -> LFMM_S_CTR (autorisé FL140)	-
	POULP	LIEA_APP -> LFMM_S_CTR (autorisé FL140)	-
Arrivées (LIRR → LFMM)			
LFKF	POULP	LIRR_EW_CTR -> LFKJ_APP (autorisé FL120)	-
	TEREZ	LIRR_EW_CTR -> LFKJ_APP (autorisé FL100)	-
LFKJ	POULP	LIRR_EW_CTR -> LFKJ_APP (autorisé FL140)	-
	TEREZ	LIRR_EW_CTR -> LFKJ_APP (autorisé FL140)	-
LFKB	MOULE	LIRR_NW_CTR -> LFKB_APP (autorisé FL 100)	-
	DOBIM	LIRR_NW_CTR -> LFKB_APP (autorisé FL 100)	-

5. Coordination des zones militaires

En raison de la proximité de zone italienne « dangereuses » (**D**) (en partie situé dans la FIR de Marseille, jusqu'aux limites frontalières) les procédures de coordination seront les suivantes :

- La pénétration n'est autorisée qu'après coordination des deux contrôleurs et en appliquant une séparation verticale de 2000 pieds entre les trafics militaires et les trafics civils.
- Si le trafic ne peut pas modifier son niveau de vol, l'ATC devra alors modifier sa trajectoire pour éviter la pénétration de la zone dite.
- Une pénétration sans restriction de la zone, sera autorisée uniquement en cas de MAYDAY et PAN PAN après suspension des opérations et en appliquant une séparation radar verticale/latérale (1 000 pieds/ 5 nm).

5.1 Délimitations des zones : LI-D40A/B, R-54 et D67

LIMITES LATÉRALES	LIMITES VERTICALES
<p>LI D40/A - Decimomannu line joining following points: 40°20'00"N 008°10'00"E 38°40'00"N 008°10'00"E 38°40'00"N 007°38'00"E 39°00'00"N 007°38'00"E 39°00'00"N 007°34'00"E 39°13'00"N 007°30'00"E 39°47'06"N 007°31'00"E Then arc of circle in clockwise direction radius 15.0 NM centred on: 39°46'44"N 007°50'29"E till point 39°57'59"N 007°37'33"E then line joining following points: 40°20'00"N 008°10'00"</p>	<p>1000/UNL</p>
<p>LI D40/B - Cagliari 39°55'46"N 007°34'53"E Then arc of circle in anti-clockwise direction radius 15.0 NM centred on: 39°46'44"N 007°50'29"E till point 39°47'06"N 007°31'00"E then line joining following points: 39°13'00"N 007°30'00"E 39°00'00"N 007°34'00"E</p>	<p>1000/FL195</p>

<p>39°10'00"N 007°10'00"E 39°30'00"N 007°10'00"E 39°55'46"N 007°34'53"E</p>	
<p>LI R54 - Oristano line joining following points: 40°20'00"N 008°10'00"E 40°20'00"N 008°15'00"E 40°09'00"N 008°27'30"E 39°35'02"N 008°49'49"E 39°19'00"N 008°51'00"E 39°06'00"N 008°26'14"E 38°45'00"N 008°10'00"E 40°20'00"N 008°10'00"E</p>	<p>GND/FL600</p>
<p>LI D67 - Solenzara (France) line joining following points: 42°18'00"N 009°42'00"E 42°19'00"N 009°47'00"E 42°07'00"N 010°26'00"E 41°34'00"N 010°42'00"E 41°14'00"N 009°42'00"E 42°18'00"N 009°42'00"E</p>	<p>GND/FL450</p>

