



Lettre d'Accord (LoA)

Rome CCR (LIRR) et Marseille CCR (LFMM)

Nom : LoA-LIRR-LFMM_FR

Date : 13/06/2023

Version : v6.0

Validité : Permanente

INDEX

1. PRÉAMBULE	2
2. PROCÉDURES GÉNÉRALES	2
3. DESCRIPTION DES UNITÉS ATC	3
3.1. Rome CCR.....	5
3.2. Marseille CCR	5
4. DÉLÉGATION D'ESPACE	6
5. PROCÉDURES DE COORDINATION – EN ROUTE	6
5.1. De Rome vers Marseille (LIRR → LFMM)	6
5.2. De Marseille vers Rome (LFMM → LIRR)	8
6. PROCÉDURES DE COORDINATION – DEP & ARR.....	9
6.1. Zone Sardaigne.....	9
6.2. Zone Corse.....	10
7. PROCÉDURES DE COORDINATION – ZONES MILITAIRES.....	11
7.1. Procédures	11
7.2. Description des Zones	11
8. CONTRIBUTIONS	13
9. CHANGELOG	13

1. PRÉAMBULE

Cette lettre d'accord (LoA) a pour but de définir les procédures de coordination à appliquer entre le **CCR de Rome** et le **CCR de Marseille** dans le cadre de la fourniture des services de la navigation aérienne aux trafics opérant sous régime de vol IFR ou VFR.

Le contenu de cet accord a été approuvé par le Département des Opérations ATC et les Chefs de FIR concernés. Son application est obligatoire pour tous les membres d'IVAO fournissant des services de la navigation aérienne depuis une position active concernée par cette LoA.

2. PROCÉDURES GÉNÉRALES

Les trafics en séquence au même niveau de vol doivent être transférés avec une séparation minimale de 10 NM.

Cette séparation doit être constante (trafics restreints à la même vitesse) ou croissante (trafic suiveur plus lent que le trafic meneur).

La coordination des autorisations de vitesse doit s'effectuer par la mise à jour des étiquettes et ne nécessite ni l'approbation, ni l'accusé de réception du secteur qui reçoit le transfert.

Les trafics doivent être transférés **au plus tôt et, dans la mesure du possible, 3000 ft avant d'atteindre le niveau de vol autorisé**. Dans le cas où aucun point de transfert n'est défini dans cette LoA, les trafics doivent être transférés au plus tard 10 NM avant la limite de la zone de responsabilité.

Les trafics en séquence doivent être transférés séparés des autres trafics et libres de tout conflit. L'unité ATC qui reçoit un trafic ne peut pas modifier la route, l'altitude ou la vitesse (sauf coordination préalable) de celui-ci jusqu'au moment où il entre dans sa zone de responsabilité. L'unité ATC qui transfère un trafic reste responsable de la séparation de celui-ci jusqu'à ce qu'il sorte de sa zone de responsabilité.

Le respect de la parité suivante des niveaux de vol est applicable pour tout trafic en fonction de sa route magnétique :

Depuis	Vers	Niveau de vol
090°	279°	IMPAIR
280°	089°	PAIR

Cette parité doit être appliquée pour assurer un transfert silencieux entre les deux unités ATC. Néanmoins, certaines routes ATS ou situation particulière décrites dans ce document nécessitent une parité différente. Toute déviation aux conditions présentes dans ce document devra être coordonnée.

L'espace à cheminement libre dans l'UTA de Rome (LFRAIT) est défini du FL195 au FL660.

L'espace à cheminement libre dans l'UTA de Marseille (LFFRASE) est défini du FL195 au FL660.

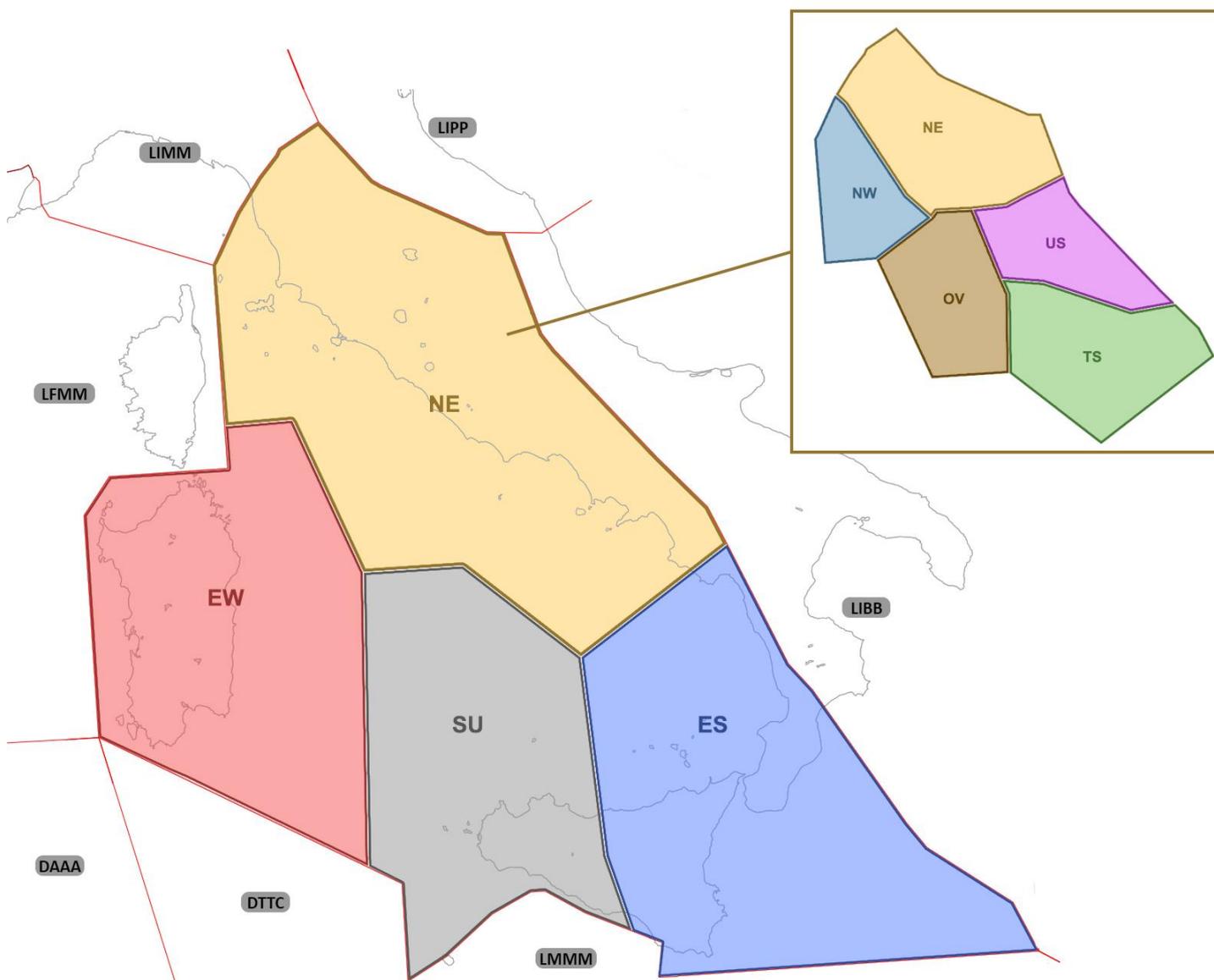
Un espace aérien à cheminement libre (FRA) est un espace aérien déterminé à l'intérieur duquel les usagers de l'espace aérien peuvent planifier librement une route entre des points d'entrée et de sortie définis. Les usagers de l'espace aérien doivent avoir la possibilité de choisir une route via des points de cheminement intermédiaires, publiés ou non, sans référence au réseau de routes ATS.

3. DESCRIPTION DES UNITÉS ATC

L'unité ATC en charge des espaces gérés par le CCR de Rome est **Roma Radar** et comporte quatre secteurs primaires : LIRR_NE_CTR, LIRR_EW_CTR, LIRR_SU_CTR et LIRR_ES_CTR.

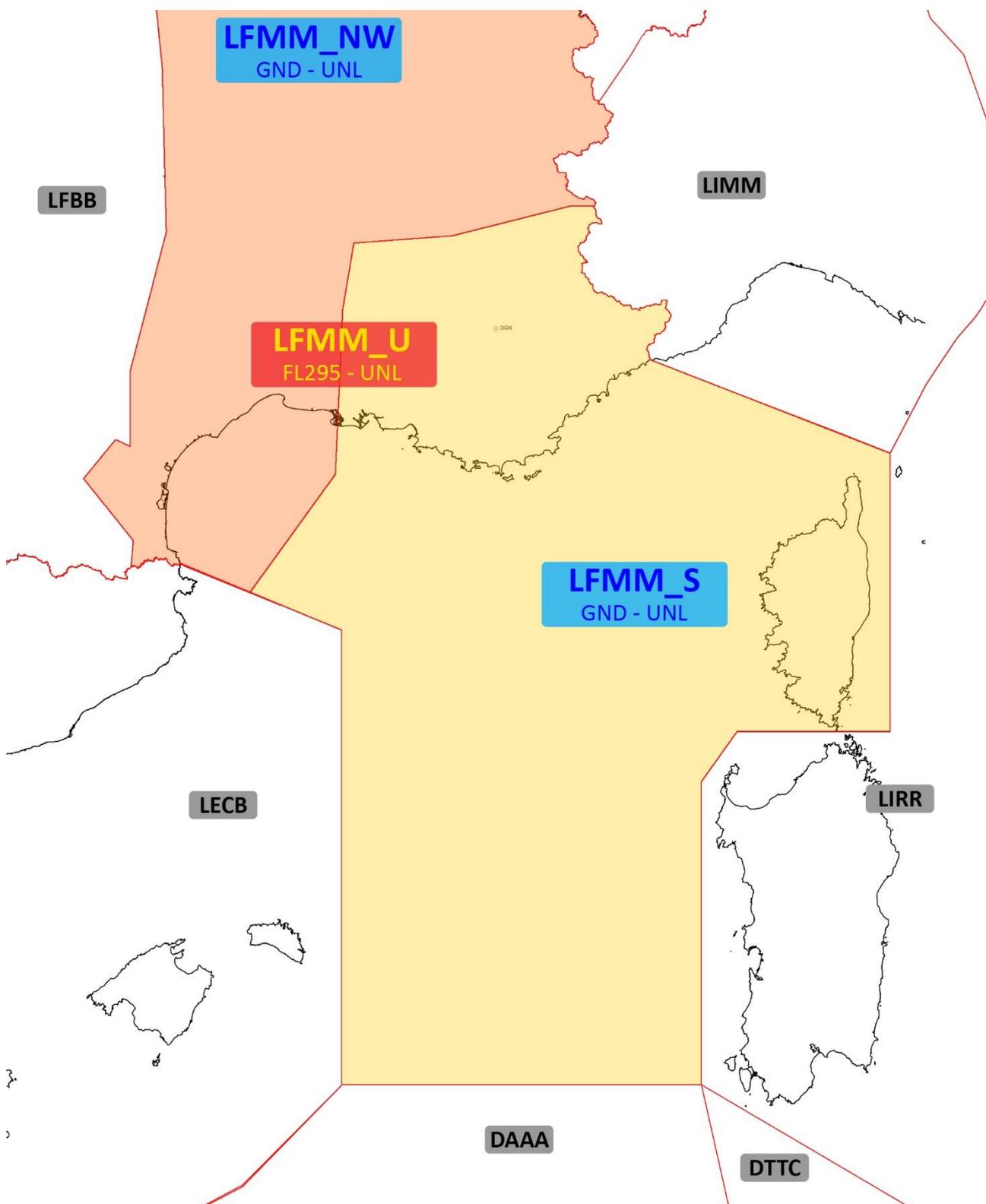
LIRR_NE_CTR peut être découpé en 5 secteurs secondaires : LIRR_NE_CTR, LIRR_NW_CTR, LIRR_OV_CTR, LIRR_TS_CTR et LIRR_US_CTR. Ces secteurs sont ouvrables conformément au document [LIRR vACC Briefing](#).

Les limites latérales et verticales des espaces sous la responsabilité des CCR sont indiquées dans la figure et le tableau ci-dessous.



L'unité ATC en charge des espaces gérés par le CCR de Marseille est **Marseille Control** et comporte deux secteurs primaires : LFMM_S_CTR et LFMM_NW_CTR. Un secteur secondaire, LFMM_U_CTR, peut être ouvert au-dessus des secteurs primaires selon les conditions définies par la [règle ATC 4.3](#).

Les limites latérales et verticales des espaces sous la responsabilité des CCR sont indiquées dans la figure et le tableau ci-dessous.



FOR SIMULATION USE ONLY - NOT VALID FOR REAL OPERATIONS

3.1. ROME CCR

Positions ATC	Indicatifs	Freq.	Notes
<i>Secteurs primaires</i>			
Rome Radar	LIRR_NE_CTR	124.200	SFC-UNL
Rome Radar	LIRR_EW_CTR	127.125	SFC-UNL
Rome Radar	LIRR_SU_CTR	128.800	SFC-UNL
Rome Radar	LIRR_ES_CTR	135.425	SFC-UNL
<i>Secteurs secondaires</i>			
Rome Radar	LIRR_NW_CTR	124.800	SFC-UNL
Rome Radar	LIRR_OV_CTR	129.000	SFC-UNL
Rome Radar	LIRR_US_CTR	134.200	SFC-UNL
Rome Radar	LIRR_TS_CTR	127.350	SFC-UNL

3.2. MARSEILLE CCR

Positions ATC	Indicatifs	Freq.	Notes
<i>Secteurs primaires</i>			
Marseille Control	LFMM_S_CTR	126.155	SFC-UNL ; SFC-FL295 si LFMM_U_CTR est actif
Marseille Control	LFMM_NW_CTR	123.805	SFC-UNL ; SFC-FL295 si LFMM_U_CTR est actif
<i>Secteurs secondaires</i>			
Marseille Control	LFMM_U_CTR	128.850	FL295-UNL

4. DÉLÉGATION D'ESPACE

Aucune délégation d'espace n'est applicable.

5. PROCÉDURES DE COORDINATION – EN ROUTE

Les procédures de coordination entre les positions ATC du CCR de Rome et celles du CCR de Marseille sont définies comme suit. Elles constituent un cadre général qui ne remplace pas la coordination entre ATC. Toute procédure de coordination ne figurant pas dans cette LoA est à établir au cas par cas.

Un direct au-delà de l'aire de responsabilité doit être coordonné.

5.1. DE ROME VERS MARSEILLE (LIRR → LFMM)

5.1.1. ESPACE INFÉRIEUR (SFC-FL195)

RTE	DCT	XFER PT	XFER ATC	Restrictions	
M616 T378	DOBIM	Limite AoR	≥FL150 LFMM_S_CTR ≤FL140 LFKB_APP	Niveau Pair	
T246 L127	MIRSA			Niveau Pair	
L146	MOULE			Niveau Impair	
Z154	ASKAG		LFKJ_APP	Niveau Impair	
M622	MADKA		≥FL150 LFMM_S_CTR	Niveau Pair	
P872 P980	OKIVA			Niveau Pair	
Q214	TEREZ			Niveau Pair	
Q213 M858	CORSI			≤FL140 LFKJ_APP	Niveau Pair
L42	POULP			Niveau Pair	
L978	GOPAT			Niveau Pair	
Q710	GINOX			LFMM_S_CTR	Niveau Impair
M601 M732			Niveau Pair		
Z924			SUPUX	LFMM_S_CTR	Niveau Impair

5.1.2. ESPACE SUPÉRIEUR (FL195-UNL)

L'espace à cheminement libre français et italien commencent au-dessus du FL195.

RTE	DCT	XFER PT	XFER ATC	Restrictions
FRAIT	DOBIM	Limite AoR	LFMM_S_CTR	Niveau Pair
FRAIT	MIRSA			Niveau Pair
FRAIT	MADKA			Niveau Pair
FRAIT	CORSI			Niveau Pair
FRAIT	GINOX			Niveau Impair
FRAIT	SUPUX			Niveau Impair
FRAIT	XATOS			Niveau Pair
M739	TABOT			Niveau Pair

5.2. DE MARSEILLE VERS ROME (LFMM → LIRR)

L'espace à cheminement libre français et italien commencent au-dessus du FL195.

5.2.1. ESPACE INFÉRIEUR & SUPÉRIEUR (SFC-FL195)

RTE	DCT	XFER PT	XFER ATC	Restrictions
LFFRASE	TABOT	Limite AoR	LIRR_EW_CTR	Niveau Impair
LFFRASE	XATOS			Niveau Impair
LFFRASE M603	ELSAG			Niveau Pair
LFFRASE M731 M623 Y19 Z240	PELOS			Niveau Impair
M194	REVDO			Niveau Impair M194 pour ARR LIEA
LFFRASE A9	CORSI			Niveau Impair
LFFRASE	DOKAR		LIRR_NE_CTR	Niveau Impair
LFFRASE L146	MOULE			Niveau Pair
A3	MIRSA			Niveau Impair
R16	DOBIM			Niveau Impair

6. PROCÉDURES DE COORDINATION – DEP & ARR

Les procédures de coordination entre les positions CCR de Rome et Marseille et les positions approches (APP) adjacentes sont définies comme suit. Elles constituent un cadre général qui ne remplace pas la coordination entre ATC. Toute procédure de coordination ne figurant pas dans cette LoA est à établir au cas par cas.

Certains scénarios de transferts ci-dessous ont été simplifiés par soucis de clarté. En fonction des espaces aériens autour d'une position, il se peut qu'un trafic doive être transféré vers une position tierce non mentionnée dans le tableau.

Pour un Départ, lorsqu'aucun direct n'est précisé dans les tableaux ci-dessous, il est entendu que le contrôleur peut donner un direct vers le premier FIX en-route.

6.1. ZONE SARDAIGNE

Départs

AD	DEP	ALT/FL	DCT	XFER	Notes
LIEA	POULP	FL140	POULP	LIEO_EW0_APP → LFMM_S_CTR	-
	GOPAT		GOPAT		
	GINOX		GINOX		
	SUPUX		SUPUX		
LIEO	OKIVA	FL140	OKIVA	LIEO_EW0_APP → LFMM_S_CTR	-
	TEREZ		TEREZ		

Arrivées

AD	ARR	ALT/FL	DCT	XFER	Notes
LIEA	CORSI	FL90	CORSI	LFMM_S_CTR → LIEO_EW0_APP	-
	REVDO	FL110	REVDO		
	PELOS	FL110	PELOS		
	ELSAG	→ Notes	ELSAG		
LIEO	CORSI	FL90	CORSI	LFMM_S_CTR → LIEO_EW0_APP	-
					RWY 02: 6000ft / RWY 20: FL100

6.2. ZONE CORSE

Départs

AD	DEP	ALT/FL	DCT	XFER	Notes
LFKB	MOULE	FL90	MOULE	LFKB_APP → LIRR_NE_CTR	-
LFKJ	CORSI	FL190	CORSI	LFMM_S_CTR → LIRR_EW_CTR	-
LFKF	CORSI	FL80	CORSI	LFKJ_APP → LIRR_EW0_APP	Coordonner pour plus haut

Arrivées

AD	ARR	ALT/FL	DCT	XFER	Notes
LFKB	DOBIM	FL100	DOBIM	LIRR_NE_CTR → LFKB_APP	-
	MOULE		MOULE		
LFKJ	ASKAG	FL140	ASKAG	LIRR_NE_CTR → LFKJ_APP	-
	TEREZ		TEREZ	LIRR_EW_CTR → LFKJ_APP	
	POULP		POULP		
LFKF	ASKAG	FL100	ASKAG	LIRR_NE_CTR → LFKJ_APP	-
	TEREZ		TEREZ	LIRR_EW_CTR → LFKJ_APP	
	POULP	FL120	POULP		

7. PROCÉDURES DE COORDINATION – ZONES MILITAIRES

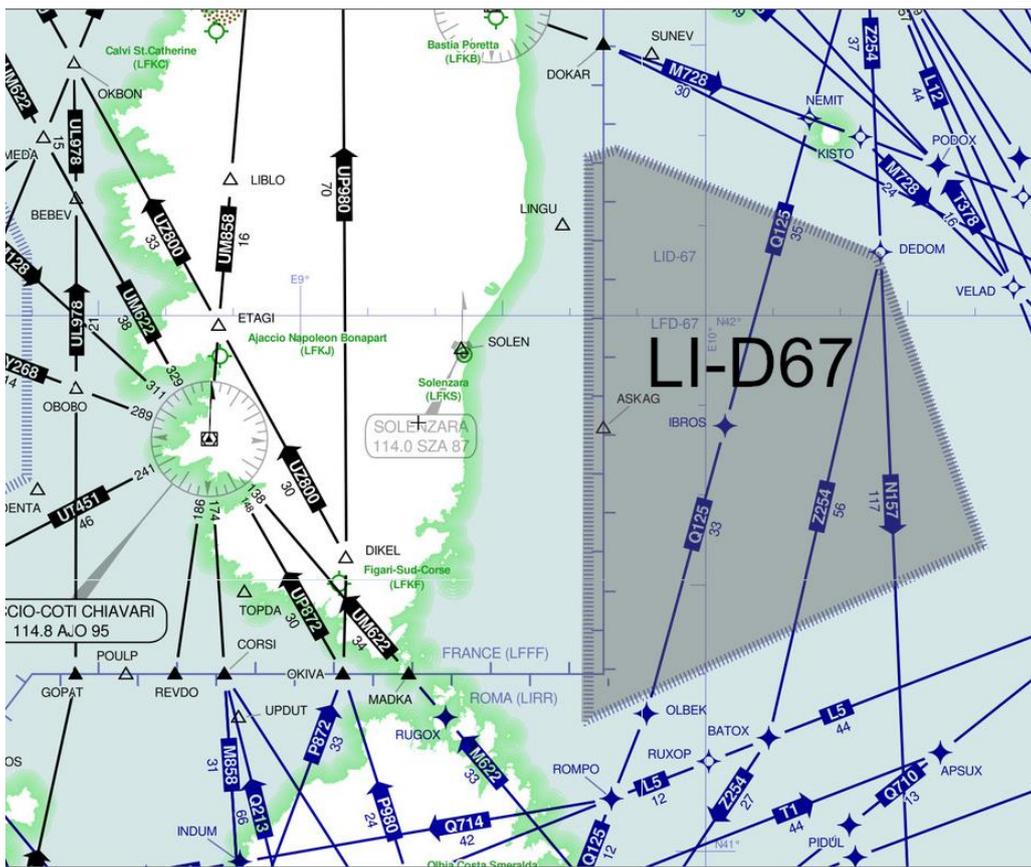
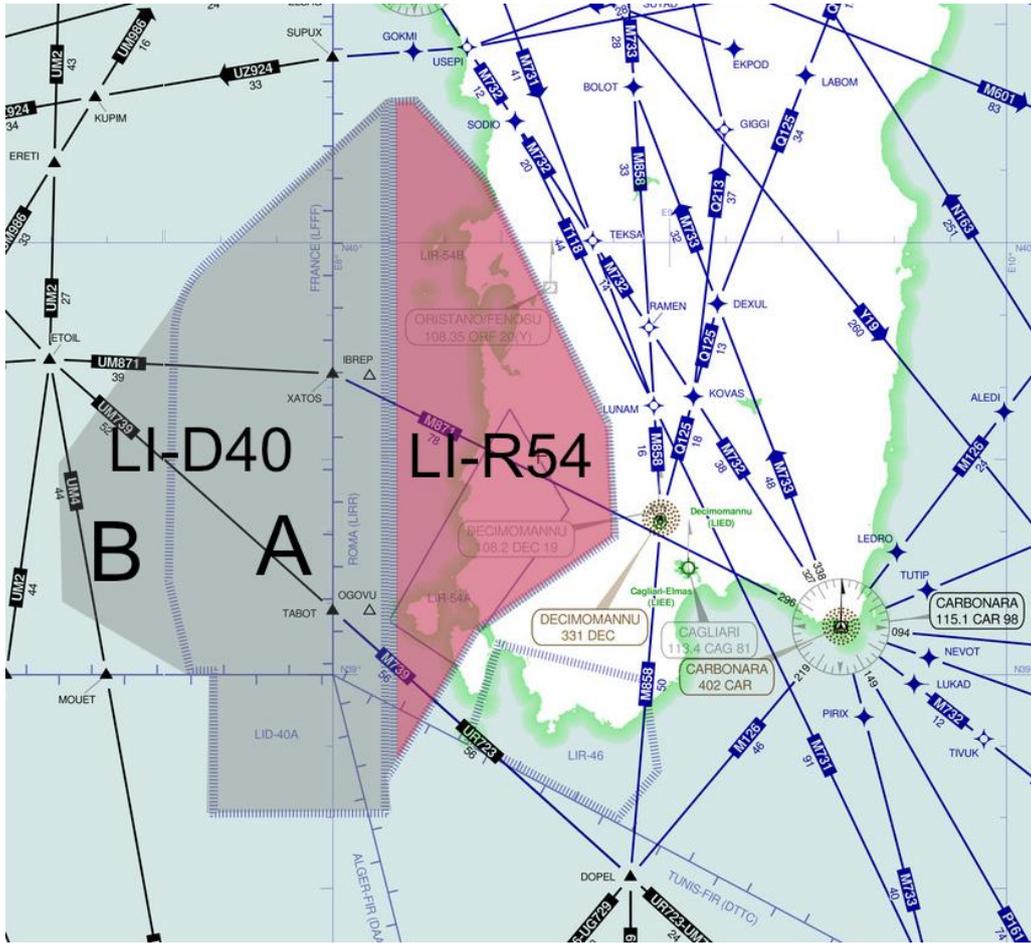
7.1. PROCÉDURES

En raison de la proximité de zones « dangereuses » (D) italiennes (en partie situées 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 ladite zone.
- Une pénétration sans restriction de la zone, sera autorisée uniquement en cas de MAYDAY et PAN PAN après suspension des opérations militaires et en appliquant une séparation radar verticale/latérale (1 000 pieds/ 5 nm).

7.2. DESCRIPTION DES ZONES

Nom	Limites Latérales	Limites Verticales
LI D40 A Decimomannu	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 – arc de cercle, sens horaire, rayon 15.0 NM, centré sur 39°46'44"N , 007°50'29"E – 39°57'59"N , 007°37'33"E – 40°20'00"N , 008°10'00	1000ft AMSL / UNL
LI D40 B Cagliari	39°55'46"N , 007°34'53"E – arc de cercle, sens anti-horaire, rayon 15.0 NM, centré sur 39°46'44"N , 007°50'29"E – 39°47'06"N , 007°31'00"E – 39°13'00"N , 007°30'00"E – 39°00'00"N , 007°34'00"E – 39°10'00"N , 007°10'00"E – 39°30'00"N , 007°10'00"E – 39°55'46"N , 007°34'53"E	1000 ft AMSL / FL195
LI R54 Oristano	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	SFC / FL600
LI D67 Solenzara (France)	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	SFC / FL450



FOR SIMULATION USE ONLY - NOT VALID FOR REAL OPERATIONS

8. CONTRIBUTIONS

Ce document a été élaboré en coordination avec les Départements des Opérations ATC de la Division Italie et France ainsi que les staffs des FIR de Rome et de Marseille.

9. CHANGELOG

Version	Date	Changements
6.0	13/06/2024	<ul style="list-style-type: none">- Routes ATS & points d'entrées et sorties du FRA IT mis à jour au dernier AIRAC- Implémentation des points d'entrées et sorties du LF FRA SE- Transfert entre ATC en-route mis à jour.