

# Letter of Agreement

IVAO – Division France



Indicatif : **LOA-FR-LFBB-LFFF**

Date : **24 octobre 2020**

Version : **v2**

Validité : **permanente**

Rédacteurs : FR-AOC, FR-AOAC, LFBB-CH, LFBB-ACH,  
LFFF-CH, LFFF-ACH

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

Objet : LOA entre la FIR de Bordeaux (LFBB) et la FIR de Paris (LFFF)

## 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 Bordeaux** et la **FIR de Paris** 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 concernés, le Département Training et le FR-HQ et s'impose à tous les membres de la Division France et à tout membre d'une division étrangère disposant d'un GCA en France.

## 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 supérieur 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.

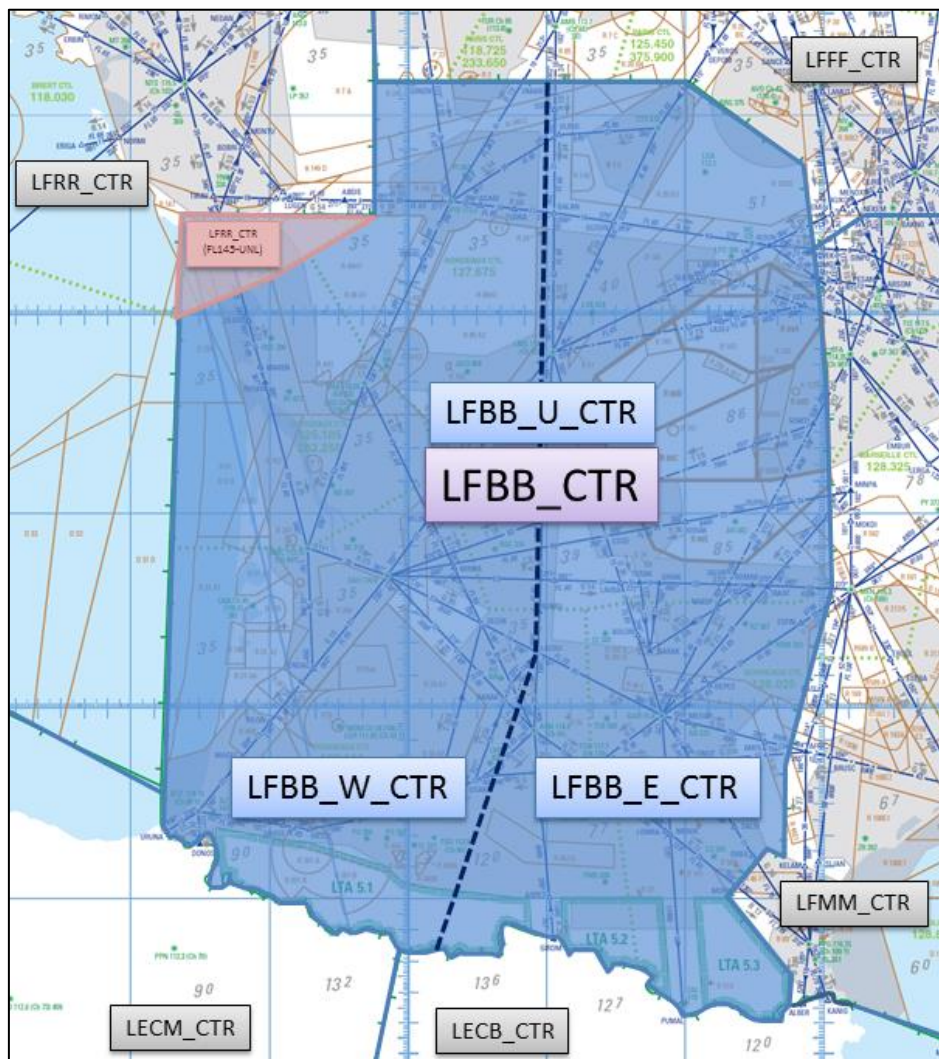
Le **transfert** en montée/descente doit être **effectué au plus tôt** et, dans la mesure du possible, **3000 ft maximum avant que le niveau de vol autorisé ne soit atteint**.

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. Les positions de contrôle

#### 3.1 Les contrôles en route (CTR)

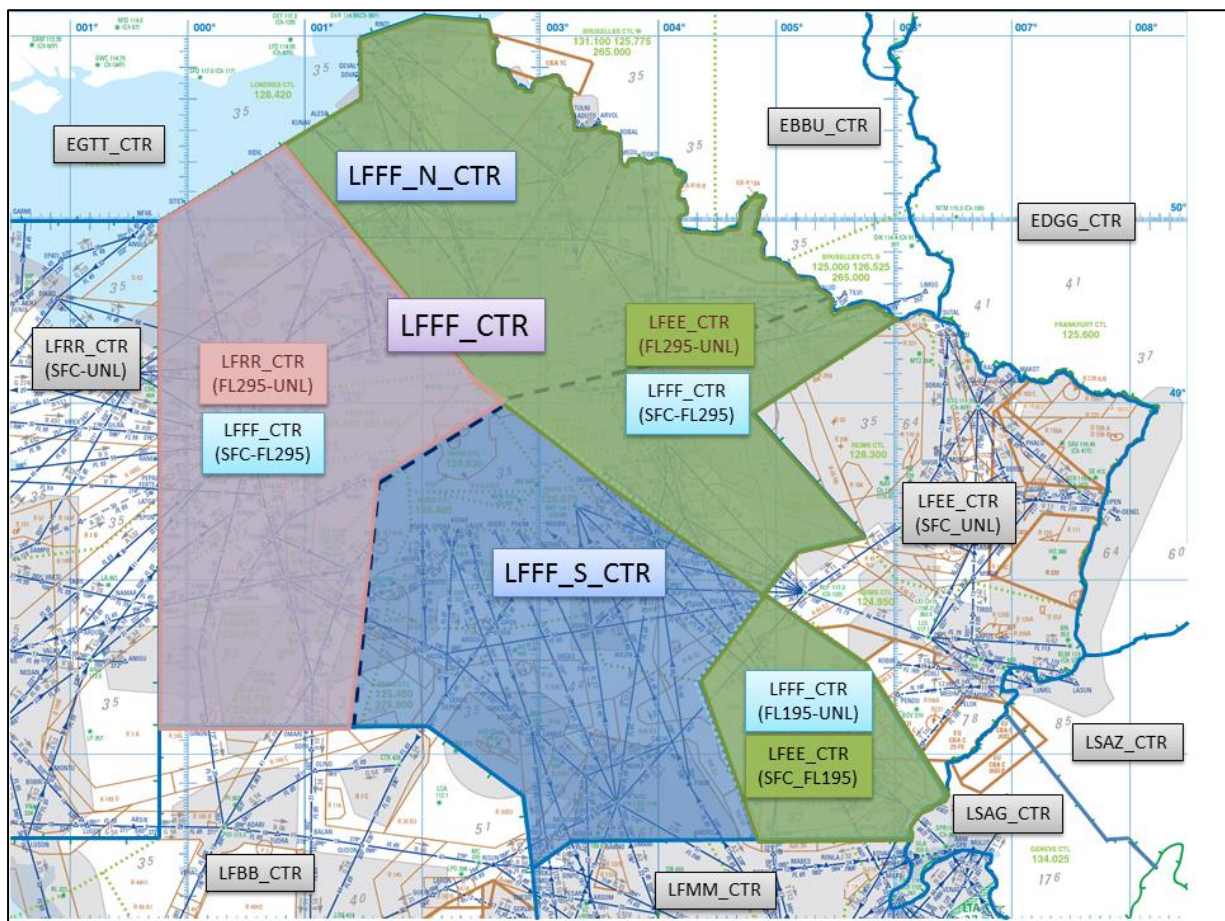
L'unité ATC en charge des espaces FIR et UIR gérés par l'ACC de Bordeaux est **Bordeaux Control** et comporte un seul secteur primaire (LFBB\_CTR). Ce secteur peut être dégroupé en deux sous-secteurs (LFBB\_W\_CTR et LFBB\_E\_CTR) à conditions qu'ils soient ouverts en même temps et que les Chefs de FIR en soient informés. Les limites latérales et verticales de l'espace sous la responsabilité de la position CTR sont indiquées dans la figure et le tableau ci-dessous.



L'unité ATC en charge des espaces FIR et UIR gérés par l'ACC de Paris est **Paris Control** et comporte deux secteurs primaires (LFFC\_CTR et LFFC\_F\_CTR). Le secteur primaire (LFFC\_CTR) peut être dégroupé en deux sous-secteurs (LFFC\_N\_CTR et LFFC\_S\_CTR) 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 et le tableau ci-dessous.

Il est à noter qu'il existe une délégation d'espace entre la FIR de Paris et la FIR de Brest, correspondant à la zone rose dans la figure ci-dessous et définie dans la LoA entre les deux FIR. En particulier, lorsque Paris Control et Brest Control sont actifs, cette portion d'espace est déléguée à Brest Control du FL295 à UNL<sup>1</sup>. Cette délégation est également appliquée, avec les mêmes limites verticales, lorsque Brest Control est actif et Paris Control ne l'est pas. Lorsque Brest Control est fermé, cet espace n'est plus délégué et est contrôlé par Paris Control entre la SFC et UNL.



<sup>1</sup> Lorsque le CCR de Brest est dégroupé en LFRR\_N\_CTR et LFRR\_S\_CTR, l'espace délégué est contrôlé par l'unité ATC LFRR\_N\_CTR. Cependant, en fonction des flux de trafic, une gestion partielle par l'ACC Sud peut être coordonnée entre les deux ATC.

Les fréquences associées aux positions CTR concernées par la présente LOA sont indiquées ci-dessous.

Position ATC	Indicatif	Fréquence	Commentaires
<b>Secteur Primaire</b>			
<b>Bordeaux Control</b>	LFBB_CTR	125.105	SFC-UNL ; SFC-FL245 si LFBB_U_CTR actif
<b>Secteurs Secondaires</b>			
<b>Bordeaux Control (East)</b>	LFBB_E_CTR	125.105	SFC-UNL ; SFC-FL245 si LFBB_U_CTR actif
<b>Bordeaux Control (West)</b>	LFBB_W_CTR	125.305	SFC-UNL ; SFC-FL245 si LFBB_U_CTR actif
<b>Bordeaux Control (Upper)</b>	LFBB_U_CTR	127.675	FL245-UNL
<b>Secteur Primaire</b>			
<b>Paris Control</b>	LFFF_CTR	128.100	SFC-UNL LFRR ouvert : W (SFC-FL295) LFEE ouvert : NE (SFC-FL295)
<b>Paris Control (CCT)</b>	LFFF_F_CTR	135.405	SFC-FL295
<b>Secteurs secondaires</b>			
<b>Paris Control (North)</b>	LFFF_N_CTR	128.275	SFC-UNL LFRR ouvert : W (SFC-FL295) LFEE ouvert : NE (SFC-FL295)
<b>Paris Control (South)</b>	LFFF_S_CTR	132.100	SFC-UNL SE (FL195-UNL)

## 4. Les procédures de coordination

Les procédures de coordination entre les positions ATC de la FIR de Bordeaux et celles de la FIR de Paris sont définies comme suit. Elles constituent un cadre générale qui n'épuise ni 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 Bordeaux et l'ACC de Paris sont définies comme suit.

Route	Point de transfert	DCT limite	Restrictions
<b>LFBB_CTR → LFFF_CTR</b>			
<b>A34</b>	Limite FIR	AMB	-
<b>B19</b>			
<b>G21</b>		MOU	
<b>G54</b>		VEROS	
<b>J55</b>		LUTIL	
<b>R10</b>		AMB	
<b>UL167</b>	Limite FIR	ARMAL	-
<b>UM129</b>		MOU	
<b>UN857</b>		DIRMO	
<b>UN858</b>		DEVRO	
<b>UN859</b>		AMB	
<b>UN860</b>		ERTOK	
<b>UQ203</b>		DEVRO	
<b>UQ237</b>		ARKIP	
<b>UT158</b>		AMB	
<b>UT182</b>		KEPER	
<b>LFFF_CTR → LFBB_CTR</b>			
<b>A34</b>	Limite FIR	LMG	-
<b>B19</b>		POI	
<b>G21</b>		LMG	
<b>G54</b>		POI	
<b>J55</b>			
<b>R10</b>		LMG	
<b>UL167</b>	Limite FIR	ARTAX	-
<b>UN858</b>		ADABI	
<b>UN859</b>		BALAN	
<b>UN860</b>		ETAMO	
<b>UQ237</b>		LMG	
<b>UT158</b>		TUDRA	
<b>UT182</b>		POI	

## 4.2 La coordination des départs et arrivées

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

### Paris vers Bordeaux

SIV	STAR	Procédures de coordination	Remarques
<b>Arrivées (LFFF → LFBB)</b>			
<b>LFBD</b>	LMG	LFFF_CTR → LFBB_CTR autorisé DCT LMG	Transfert limite de FIR
<b>LFBI</b>	OMARI	LFFF_CTR → LFBI_APP autorisé FL80	-
	GINON	LFFF_CTR → LFBI_APP autorisé FL90	
	OLINO	LFFF_CTR → LFBI_APP autorisé FL110	
<b>LFBO</b>	NARAK	LFFF_CTR → LFBB_CTR autorisé DCT NARAK	Sous réserve de confirmation de LFBB_CTR. Transfert limite de FIR
<b>LFLEX</b>	VEROS	LFFF_CTR → LFBI_APP autorisé FL80	-
	OLINO	LFFF_CTR → LFBI_APP autorisé FL110	

### Bordeaux vers Paris

SIV	STAR	Procédures de coordination	Remarques
<b>Arrivées (LFBB → LFFF)</b>			
<b>LFBB</b>	KOVAK KEPER	Autoriser DCT KOVAK ou KEPER (FL240 sur KEPER) Informé pilote de la STAR 9E (face est) ou 9W (face ouest)	Gérer la descente de manière à éviter un transfert intermédiaire à Brest Control
<b>LFPG</b>	KOVAK KEPER	Autoriser DCT KOVAK ou KEPER Informé le pilote de la STAR 9E (face à l'est) ou 9W (face ouest)	
<b>LFPO</b>	AMB NIMER	Autoriser DCT AMB (FL260) ou NIMER Informé le pilote de la STAR 9E (face à l'est) ou 9W (face ouest)	
<b>LFBO</b>	PEXIR TRO	Prévoir PEXIR et TRO stable FL120 Informé LFFF_CTR afin de proposer une DCT le plus tôt possible	-