

Letter of Agreement

IVAO – Division France



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

Date : **30 21 Décembre 2021** **Avril 2022**

Version : **v5.1v6**

Validité : **permanente**

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

Contact : 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**.

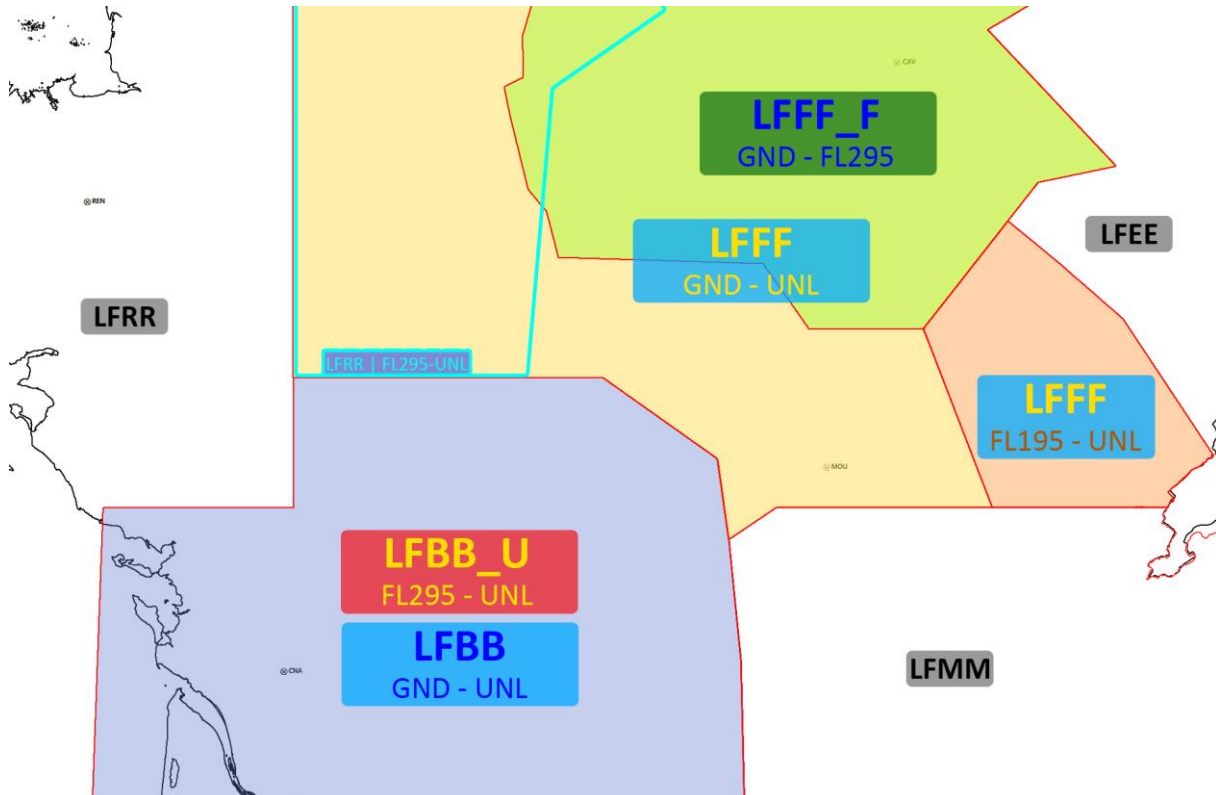
Lorsque le **trafic est transféré**, il doit être **séparé et libre de tout conflit**. En l'absence de clairance modifiant la route, l'altitude ou la vitesse des trafics, **l'ATC transférant reste responsable de la séparation** entre ces trafics.

3. Les positions de contrôle

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_CTR et LFBB_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.

L'unité ATC en charge des espaces FIR et UIR gérés par l'ACC de Paris est **Paris Control** et comporte deux secteurs primaires (LFFF_CTR et LFFF_F_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.

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 entourée en bleu cyan 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. 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.



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

Position ATC	Indicatif	Fréquence	Commentaires
Secteur Primaire			
Bordeaux Control	LFBB_CTR	125.105	SFC-UNL
Secteur Secondaire			
Bordeaux Control (Upper)	LFBB_U_CTR	127.675	FL295-UNL
Secteurs Primaires			
Paris Control	LFFF_CTR	128.100	SFC-UNL LFRR ouvert : W (SFC-FL295)
Paris Control (CCT)	LFFF_F_CTR	135.405	SFC-FL295

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 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 Bordeaux et l'ACC de Paris sont définies comme suit.

Route	Point de transfert	DCT limite	Restrictions
LFBB_CTR → LFFF_CTR			
A34	Frontière FIR	AMB	-
B19			
G21		MOU	
J55		LUTIL	
R10		AMB	
LFFRASW		ETPIL*	
		PEPAX	
		BOKNO	
		ELKUK*	
		BEVOL	
		ENUPA	
LFFF_CTR → LFBB_CTR			
A34	Frontière FIR	OLINO	-
B19		POI	
G21		RISUN	
G54		CTX	
J55		POI	
R10		OLINO	
UN859	Frontière FIR	SOPIL	-
UN858		BOKNO	
LFFRAC		GUERE	FPL via SIQLE-LAKOB-GUERE
		RISUN	FPL via SIQLE-LAKOB-KUKOR-RISUN
		RISUN	FPL via ENUPA-KUKOR-RISUN
DCT		ETPIL*	-
		PEPAX*	
		ELKUK*	
AGOPA		Dernier FIX en FIR	Ex : ARKIP, ARNAV, ARMAL
DISAK			Ex : ARKIP, ARNAV, DEPOM, DIRMO
ERIXU		ETAMO	-

*Routes « Fuel Saving » de nuit, rarement planifiables

4.2 La coordination des départs et arrivées

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

Bordeaux vers Paris

SIV	STAR	Procédures de coordination	Remarques
Arrivées (LFFF → LFBB)			
LFBI	OMARI GINON OLINO	LFFF_CTR → LFBI_APP autorisé FL150	Transfert anticipé pour permettre la descente
LFIX	VEROS OLINO	LFFF_CTR → LFBI_APP autorisé FL150	

Paris vers Bordeaux

SIV	STAR	Procédures de coordination	Remarques
Arrivées (LFBB → LFFF)			
LFBB	KOVAK KEPER	Autorisé DCT KOVAK ou KEPER (FL240 sur KEPER) Informez le pilote de la STAR 9E (face est) ou 9W (face ouest)	Gérer la descente de manière à éviter un transfert intermédiaire à Brest Control
LFPG	KOVAK KEPER	Autorisé DCT KOVAK ou KEPER Informez le pilote de la STAR 9E (face à l'est) ou 9W (face ouest)	
LFPO	AMB NIMER	Autorisé DCT AMB (FL260) ou NIMER Informez le pilote de la STAR 9E (face à l'est) ou 9W (face ouest)	
LFOT	PEXIR	BOKNO FL280 max	
LFOT	-	LFBB_CTR → LFOT LFPM_APP (DCT TUR FL120)	