

# Letter of Agreement

IVAO – Division France



Indicatif : **LOA-FR-LFBB-LFMM**

Date : **22 mai 2020**

Version : **v4**

Validité : **permanente**

Rédacteurs : FR-AOC, FR-AOAC

LFBB-CH, LFBB-ACH, LFMM-CH, LFMM-ACH

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

Objet : LoA entre la FIR de Bordeaux (LFBB) 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 Bordeaux** et la **FIR de Marseille** 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 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

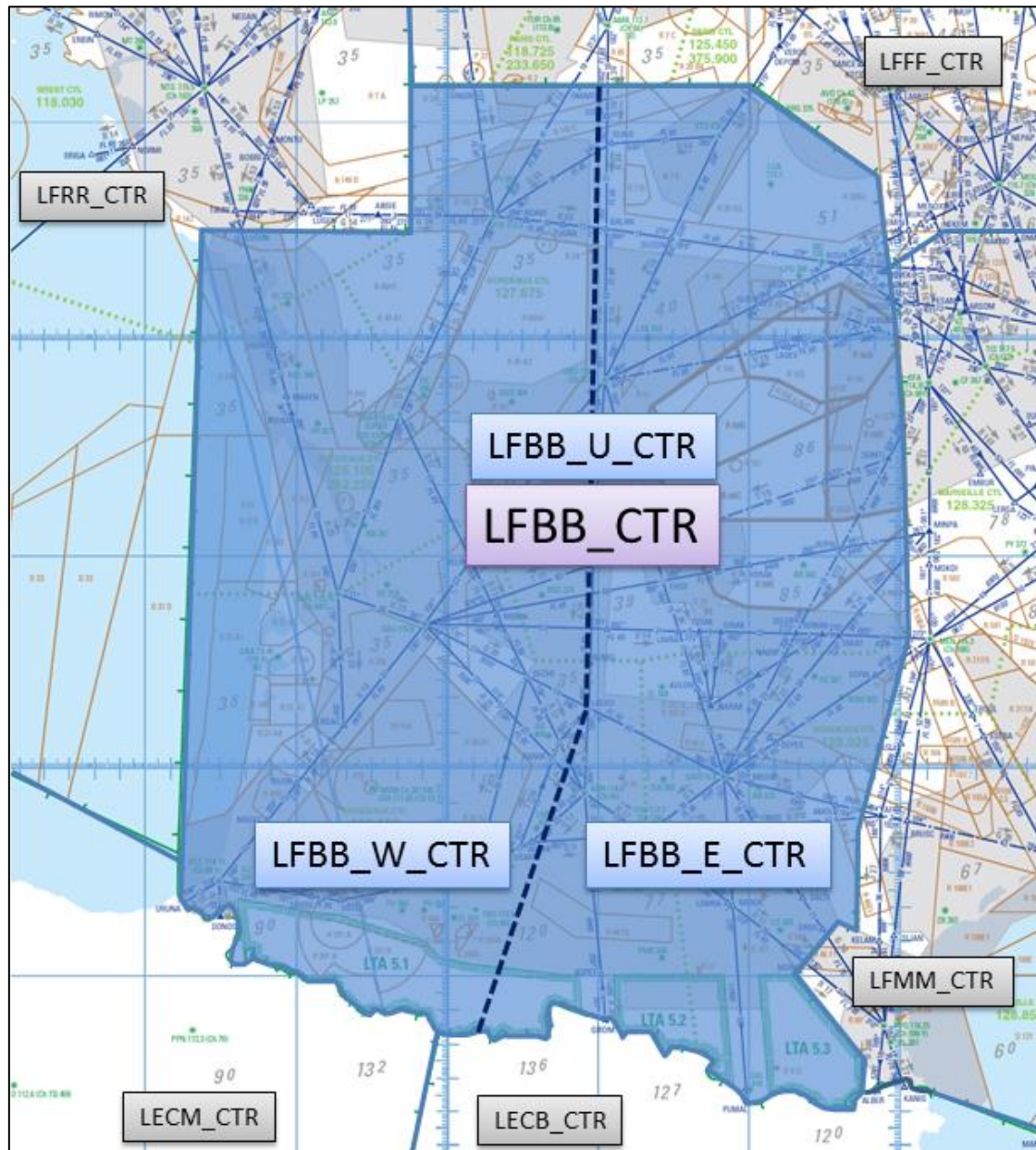
Le trafic en séquence doit être transféré avec une **séparation minimale de 10 NM**. Cette séparation doit être **constante** (trafics restreints à la même vitesse) **ou croissante** (trafic précédent avec vitesse supérieure au suivant). La coordination des clairances de vitesse doit s'effectuer par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

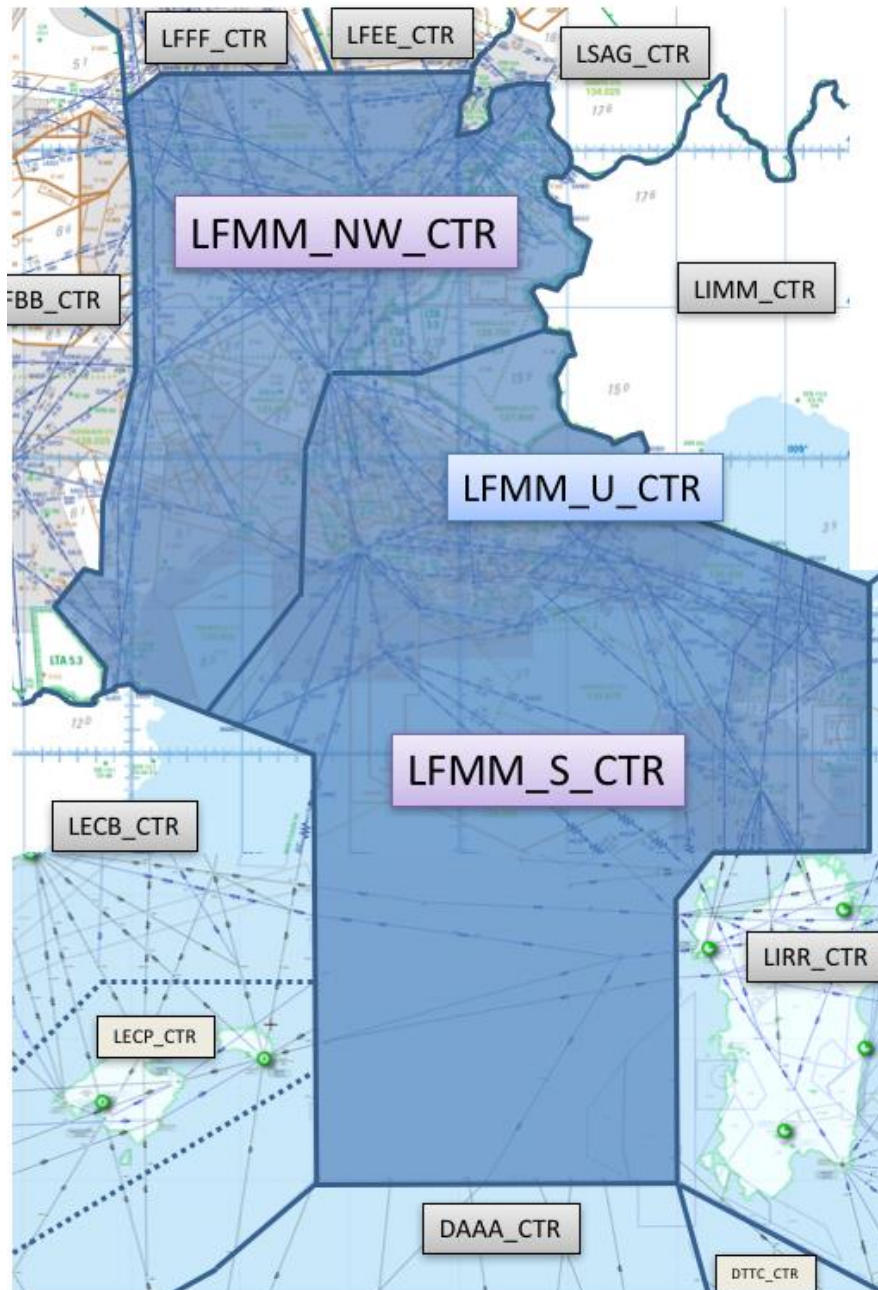
Lorsque le **trafic est transféré**, il doit être **séparé et libre de tout conflit**. En l'absence de clairance modifiant la route, l'altitude ou la vitesse des trafics, **l'ATC transférant reste responsable de la séparation** entre ces trafics.

### 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\_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 Marseille est **Marseille Control** et comporte deux secteurs primaires (LFMM\_NW\_CTR et LFMM\_S\_CTR) qui ne peuvent jamais être groupés. A ces secteurs peut être ajouté un troisième sous-secteur (LFMM\_U\_CTR) 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 fréquences associées aux positions CTR concernées par la présente LoA sont indiquées ci-dessous.

Seule l'unité LFMM\_NW\_CTR est concernée par cette LoA.

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>Marseille Control (North-West)</b>	LFMM_NW_CTR	123.805	SFC-UNL ; SFC-FL245 si LFMM_U_CTR actif
<b>Marseille Control (South)</b>	LFMM_S_CTR	126.155	SFC-UNL ; SFC-FL245 si LFMM_U_CTR actif
<b>Secteurs Secondaires</b>			
<b>Marseille Upper</b>	LFMM_U_CTR	128.850	FL245-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 Marseille sont définies comme suit. Elles constituent un cadre général qui n'épuise ni ne remplace 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 Nord-Ouest de Marseille sont définies comme suit.

Route	Point de transfert	DCT limite	Restrictions
<b>LFBB_CTR → LFMM_NW_CTR</b>			
<b>G5 V14</b>	Limite FIR	MEN	-
<b>R17 G36</b>		PPG	
<b>G39 G393</b>		AFRIC	
<b>R66</b>		RIVEK	
<b>T616 V21</b>		MINPA	
<b>V12</b>		CFA	
<b>V18 V13</b>		TIS	
<b>UL127 UT24</b>		Limite FIR	
<b>UM616 UT183</b>	LERGA		
<b>UZ271</b>	ADEKA		
<b>UN855 UP84</b>	PPG		
<b>UN871</b>	MEN		
<b>UP860</b>	TIS		
<b>UT21</b>	LAPRO		
<b>UY160</b>	LABAL		

Route	Point de transfert	DCT limite	Restrictions		
<b>LFMM_NW_CTR → LFBB_CTR</b>					
<b>G39</b>	Limite FIR	AMOLO	-		
<b>G393</b>		AFRIC			
<b>G5</b>		ESPAL			
<b>G36</b>		ORBIL			
<b>R17</b>		MORIL			
<b>R66</b>		RISUN			
<b>T616</b>		XUPAL			
<b>V14</b>		TAKAT			
<b>V12</b>		SOMTI			
<b>V21</b>		TAKAT			
<b>V13</b>		GERVA			
<b>V18</b>		RISUN			
<b>UN460</b>		Limite FIR		LMG	-
<b>UM616</b>				BEBIX	
<b>UP860</b>	BEBIX				
<b>UN869</b>	ROMAK				
<b>UT183</b>	FOUCO				
<b>UT21</b>	TOU				
<b>UT24</b>	GAI				

## 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 Marseille

SIV	SID/STAR	Procédures de coordination	Remarques
<b>Départs (LFBB → LFMM)</b>			
<b>LFCL</b> <b>LFCK</b>	AFRIC	LFBO_APP → LFMM_NW_CTR (DCT AFRIC FL140 max)	-
<b>LFMK</b>	FJR ZR PPG	LFBO_APP → LFMM_NW_CTR (DCT FJR/ZR/PPG FL120 max)	
<b>Arrivées (LFBB → LFMM)</b>			
<b>LFCL</b>	GERVA RISUN MINPA SOMTI	LFBB_CTR → LFCL_APP (en descente FL140 max)	-
<b>LFCL</b>	AULON BISBI ESISI GAI	LFBB_CTR → LFCL_APP (en descente FL140 max)	Lorsque Clermont n'est pas actif, Bordeaux Contrôle transfère à Marseille Contrôle
<b>LFLL</b>	ARSOM CFA LABAL TIS	LFBB_CTR → LFMM_NW_CTR (en descente FL190 max)	Lorsque Marseille Contrôle n'est pas actif Bordeaux Contrôle transfère à Lyon Approche en descente vers le FL190
<b>LFMP</b>	KELAM ORBIL	LFBB_CTR → LFMT_APP (en descente FL150 max)	-
<b>LFMT</b>	MEN BRUSC KELAM	LFBB_CTR → LFMT_APP (en descente FL150 max)	



## *Marseille vers Bordeaux*

SIV	SID/STAR	Procédures de coordination	Remarques
<b>Départs (LFMM → LFBB)</b>			
<b>LFCL</b>	GERVA RISUN SOMTI	LFCL_APP → LFBB_CTR (DCT GERVA/RISUN/SOMTI FL140 max)	-
<b>LFMP</b>	ORBIL	LFMT_APP → LFBB_CTR (DCT ORBIL FL140 max)	-
<b>LFMT</b>	BRUSC MASAM	LFMT_APP → LFBB_CTR (DCT BRUSC/MASAM FL140 max)	-
<b>LFMU</b>	AFRIC	LFMT_APP → LFBB_CTR (DCT AFRIC FL140 max)	
<b>LFCR</b>	AB ESISI GAI NETRO	LFCL_APP → LFBB_CTR (DCT AB, ESISI, GAI, NETRO FL140 max)	Lorsque LFCL_APP n'est pas connectée, LFMM_NW gère Rodez
<b>Arrivées (LFMM → LFBB)</b>			
<b>LFBO</b>	ORBIL AFRIC	LFMM_NW_CTR → LFBO_APP (DCT ADIMO FL150 max)	-
	MEN NARAK	LFMM_NW_CTR → LFBB_CTR (DCT NARAK FL250 max)	
<b>LFCL</b>	MEN AFRIC	LFMM_NW_CTR → LFBO_APP (en descente FL150 max)	
<b>LFCK</b>	MEN AFRIC	LFMM_NW_CTR → LFBO_APP (en descente FL150 max)	
<b>LFMK</b>	FJR ORBIL ZR	LFMM_NW_CTR → LFBO_APP (en descente FL150 max)	

### *4.3 Gestion de l'aéroport de Rodez (LFCL)*

Rodez est situé sous les TMA de Clermont. Sur IVAO, le terrain de Rodez est normalement géré par LFCL\_APP.

Quand LFCL\_APP n'est pas active mais que LFMM\_NW\_CTR et LFBB\_CTR sont ouverts, LFMM\_NW\_CTR est responsable du SIV de Clermont (plafond : FL145), et donc de Rodez.

Il est nécessaire de se coordonner entre les deux unités ATC afin que LFBB\_CTR puisse anticiper les départs vers l'Ouest.

Si ni LFCL\_APP ni LFMM\_NW\_CTR ne sont actifs, mais que LFBB\_CTR est actif, alors LFBB\_CTR sera responsable de la gestion de Rodez dans les limites de la FIR de Bordeaux.