

Letter of Agreement

IVAO – Division France



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

Date : **2 Décembre 2021**

Version : **v6**

Validité : **permanente**

Rédacteurs : FR-AOC, FR-AOAC

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

Contact : 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.

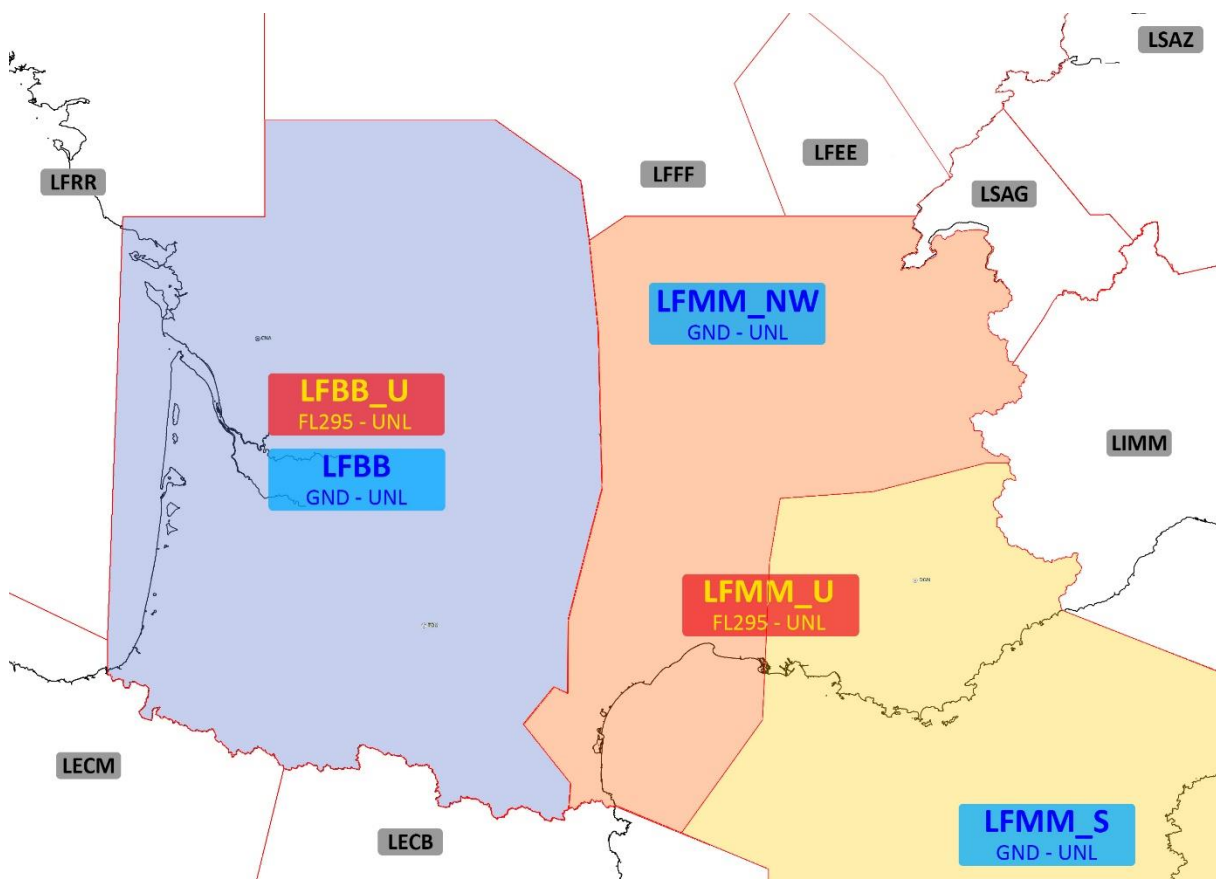
Le **transfert** en montée/descente doit être **effectué au plus tôt** et, dans la mesure du possible, **3000 ft maximum avant que le niveau de vol autorisé ne soit atteint**.

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_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 Marseille est **Marseille Control** et comporte deux secteurs primaires (LFMM_NW_CTR et LFMM_S_CTR) qui ne peuvent jamais être groupés. Ces secteurs peuvent être dégroupés en trois sous-secteurs (LFMM_NW_CTR, LFMM_S_CTR et LFMM_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.



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			
Marseille Control (North-West)	LFMM_NW_CTR	123.805	SFC-UNL
Marseille Control (South)	LFMM_S_CTR	126.155	SFC-UNL
Secteur Secondaire			
Marseille Upper	LFMM_U_CTR	128.850	FL295-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
LFBB_CTR → LFMM_NW_CTR			
G5 V14	Frontière FIR	MEN	-
R17 G36		PPG	
G39 G393		AFRIC	
R66		RIVEK	
T616 V21		MINPA	
V12		CFA	
V18 V13		TIS	
LFFRASW		Frontière FIR	
	TIS		
	LERGA		
	NINUN		
	FJR		
	YACIM		
	PPG		

Route	Point de transfert	DCT limite	Restrictions		
LFMM_NW_CTR → LFBB_CTR					
G39	Frontière FIR	AMOLO	-		
G393		AFRIC			
G5		ESPAL			
G36		ORBIL			
R17		MORIL			
R66		RISUN			
T616		XUPAL			
V14		TAKAT			
V12		SOMTI			
V21		TAKAT			
V13		GERVA			
V18		RISUN			
UM616		Frontière FIR		LERGA	-
UN869					
UY305					
UT183	TIS				
UP860					
UT21	YACIM				
UY25	FJR				
UM731					
UL127					

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
Départs (LFBB → LFMM)			
LFCL LFCK	AFRIC	LFBO_APP → LFMM_NW_CTR (DCT AFRIC FL140 max)	-
LFMK	FJR ZR PPG	LFBO_APP → LFMM_NW_CTR (DCT FJR/ZR/PPG FL120 max)	
Arrivées (LFBB → LFMM)			
LFCL	GERVA RISUN MINPA SOMTI	LFBB_CTR → LFCL_APP (en descente FL150 max)	-
LFMR	AULON BISBI ESISI GAI	LFBB_CTR → LFCL_APP (en descente FL150 max)	Lorsque Clermont n'est pas actif, Bordeaux Contrôle transfère à Marseille Contrôle
LFLL	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
LFMP	KELAM ORBIL	LFBB_CTR → LFMT_APP (en descente FL150 max)	-
LFMT	MEN BRUSC KELAM	LFBB_CTR → LFMT_APP (en descente FL150 max)	

Marseille vers Bordeaux

SIV	SID/STAR	Procédures de coordination	Remarques
Départs (LFMM → LFBB)			
LFCL	GERVA RISUN SOMTI	LFCL_APP → LFBB_CTR (DCT GERVA/RISUN/SOMTI FL140 max)	-
LFMP	ORBIL	LFMT_APP → LFBB_CTR (DCT ORBIL FL140 max)	-
LFMT	BRUSC MASAM	LFMT_APP → LFBB_CTR (DCT BRUSC/MASAM FL140 max)	-
LFMU	AFRIC	LFMT_APP → LFBB_CTR (DCT AFRIC FL140 max)	
LFCR	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
Arrivées (LFMM → LFBB)			
LFBO	ORBIL AFRIC	LFMM_NW_CTR → LFBO_APP (DCT ADIMO FL150 max)	-
	MEN NARAK	LFMM_NW_CTR → LFBB_CTR (DCT NARAK FL250 max)	
LFCL	MEN AFRIC	LFMM_NW_CTR → LFBO_APP (en descente FL150 max)	
LFCK	MEN AFRIC	LFMM_NW_CTR → LFBO_APP (en descente FL150 max)	
LFMK	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.