

# Letter of Agreement

IVAO – Division France



Indicatif : **LOA-FR-LFFF-LFMM**

Date : **24 octobre 2020**

Version : **v4**

Validité : **permanente**

Rédacteurs : FR-AOC, FR-AOAC

LFFF-CH, LFFF-ACH, LFMM-CH, LFMM-ACH

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

Objet : LOA entre la FIR de Paris (LFFF) 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 Paris** 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, 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

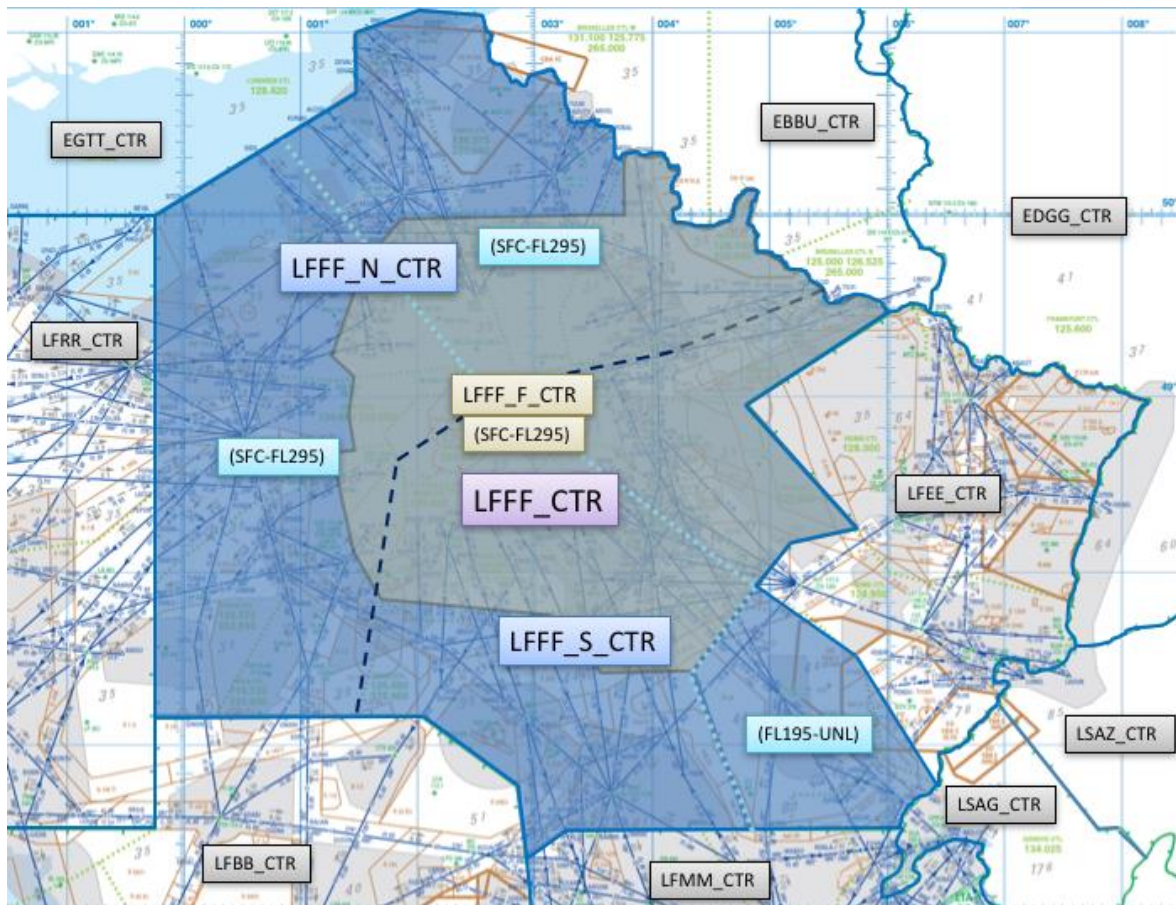
Le trafic en séquence doit être transféré avec une **séparation minimale de 10 NM**. Cette séparation doit être **constante** (trafics restreints à la même vitesse) **ou croissante** (trafic précédent avec vitesse supérieur au suivant). La coordination des clairances de vitesse doit s'effectuer par la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

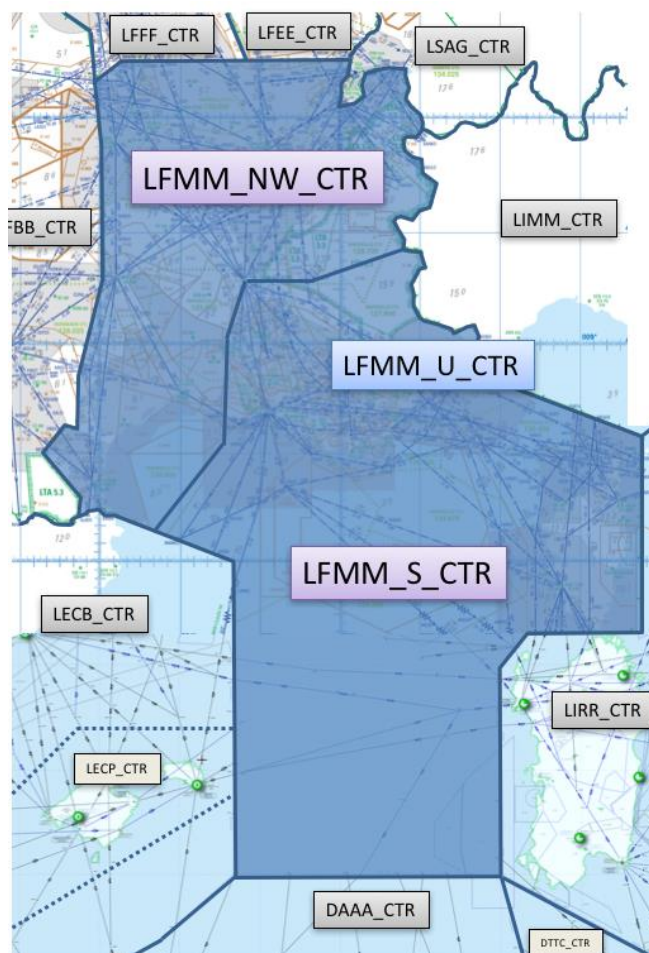
Lorsque le **trafic est transféré**, il doit être **séparé et libre de tout conflit**. En l'absence de clairance modifiant la route, l'altitude ou la vitesse des trafics, **l'ATC transférant reste responsable de la séparation** entre ces trafics.

### 3. Les positions de contrôle

L'unité ATC en charge des espaces FIR et UIR gérés par l'ACC de Paris est **Paris Control** et comporte deux secteurs primaires (LFFF\_CTRL et LFFF\_F\_CTRL). Le secteur primaire (LFFF\_CTRL) peut être dégroupé en deux sous-secteurs (LFFF\_N\_CTRL et LFFF\_S\_CTRL) 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\_CTRL et LFMM\_S\_CTRL) qui ne peuvent jamais être groupés. A ces secteurs peut être ajouté un troisième sous-secteur (LFMM\_U\_CTRL) 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.



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>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)
<b>Secteurs Primaire</b>			
<b>Marseille Control (North-West)</b>	LFMM_NW_CTR	123.805	SFC- UNL
<b>Marseille Control (South)</b>	LFMM_S_CTR	126.155	SFC-UNL
<b>Secteurs Secondaires</b>			
<b>Marseille Control (North-West)</b>	LFMM_NW_CTR	123.805	SFC- FL245
<b>Marseille Control (South)</b>	LFMM_S_CTR	126.155	SFC-FL245
<b>Marseille Control (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 Paris et celles de la FIR de Marseille 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 Paris et l'ACC Nord-Ouest de Marseille sont définies comme suit.

Route	Point de transfert	DCT limite	Restrictions
<b>LFFF_CTR → LFMM_NW_CTR</b>			
<b>A3</b>	MOU	BELEP	-
<b>A27</b>	BAKNO	CFA	
<b>J34</b>	MOU	BUSIL	
<b>R31</b>	MENOX	TIS	
<b>R161</b>	LEMIN	CFA	
<b>Y600</b>	NEKEM	ARSOM	
<b>UL178</b>	MOU	LESPI	-
<b>UL612</b>	Limite UIR	MILPA	
<b>UM133</b>	Limite UIR	LERGA	
<b>UM728</b>	KUKOR	KOTIS	
<b>UN852</b>	Limite UIR	MILPA	
<b>UN854</b>		BULOL	
<b>LFMM_NW_CTR → LFFF_CTR</b>			
<b>A2</b>	AMORO	PIBAT	-
<b>A3</b>	OMANI	MOU	
<b>A27</b>	BAKNO		
<b>J34</b>	Limite FIR		
<b>R161</b>	RIVEK	NEV	
<b>UL178</b>	Limite UIR	MOU	-
<b>UM733</b>		ARDOL	
<b>UM976</b> <b>UZ12</b>		PIBAT	
<b>UN854</b>		DJL	
<b>UT133</b>		AMORO	

## 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 Marseille

SIV	STAR	Procédures de coordination	Remarques
<b>Arrivées (LFFF → LFMM)</b>			
<b>LFLC</b>	ATRID	LFFF_CTR → LFLC_APP passant NEKEM autorisé FL110	-
<b>LFLI</b>	MOU	LFFF_CTR → LFLI_APP passant OMANI autorisé FL150 DCT TALAR	
<b>LFLN</b>	MOU PIBAT	LFFF_CTR → LFLN_APP passant FL110 autorisé FL90 DCT SN	
<b>LFMN</b>	NISAR	Directe sur NISAR	Vérifier avec LFMM les cas conflictuels dans sa zone avant de donner les DCT
<b>LFML</b>	LERGA	Directe sur LERGA	
<b>LFMT</b>	MEN	Directe sur MEN	

### Marseille vers Paris

SIV	STAR	Procédures de coordination	Remarques
<b>Départures (LFMM → LFFF)</b>			
<b>LFLC</b>	RIVEK MOU CACHI	LFLC_APP → LFFF_CTR cleared FL140	-
<b>LFLI</b>	BUSIL	LFLI_APP → LFFF_CTR cleared FL140	
<b>LFLN</b>	MOU	LFLN_APP → LFFF_CTR cleared FL140	
<b>Arrivées (LFMM → LFFF)</b>			
<b>LFPG</b>	MOU TRO PIBAT	Directe sur MOU, TRO ou PIBAT (STAR) Informez pilote STAR 9E (face à l'est) ou 9W (face à l'ouest)	Vérifier avec LFFF les cas conflictuels dans sa zone avant de donner les DCT
<b>LFPO</b>	MOU PIBAT ARDOL	Directe sur MOU, PIBAT ou ARDOL (STAR) Informez pilote STAR 9E (face à l'est) ou 9W (face à l'ouest)	
<b>LFPB</b>	MOU PIBAT	Directe sur MOU ou PIBAT (STAR) Informez pilote STAR 9E (face à l'est) ou 9W (face à l'ouest)	
<b>LFOB</b>	TRO TINIL	Informez LFFF_CTR d'une arrivée sur Beauvais pour optimisation éventuelle de la trajectoire en fonction du trafic présent à LFFF	-