

Letter of Agreement

IVAO – Division France



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

Date : **02 Décembre 2021**

Version : **v6**

Validité : **permanente**

Rédacteurs : FR-AOC, FR-AOAC

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

Contact : 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.

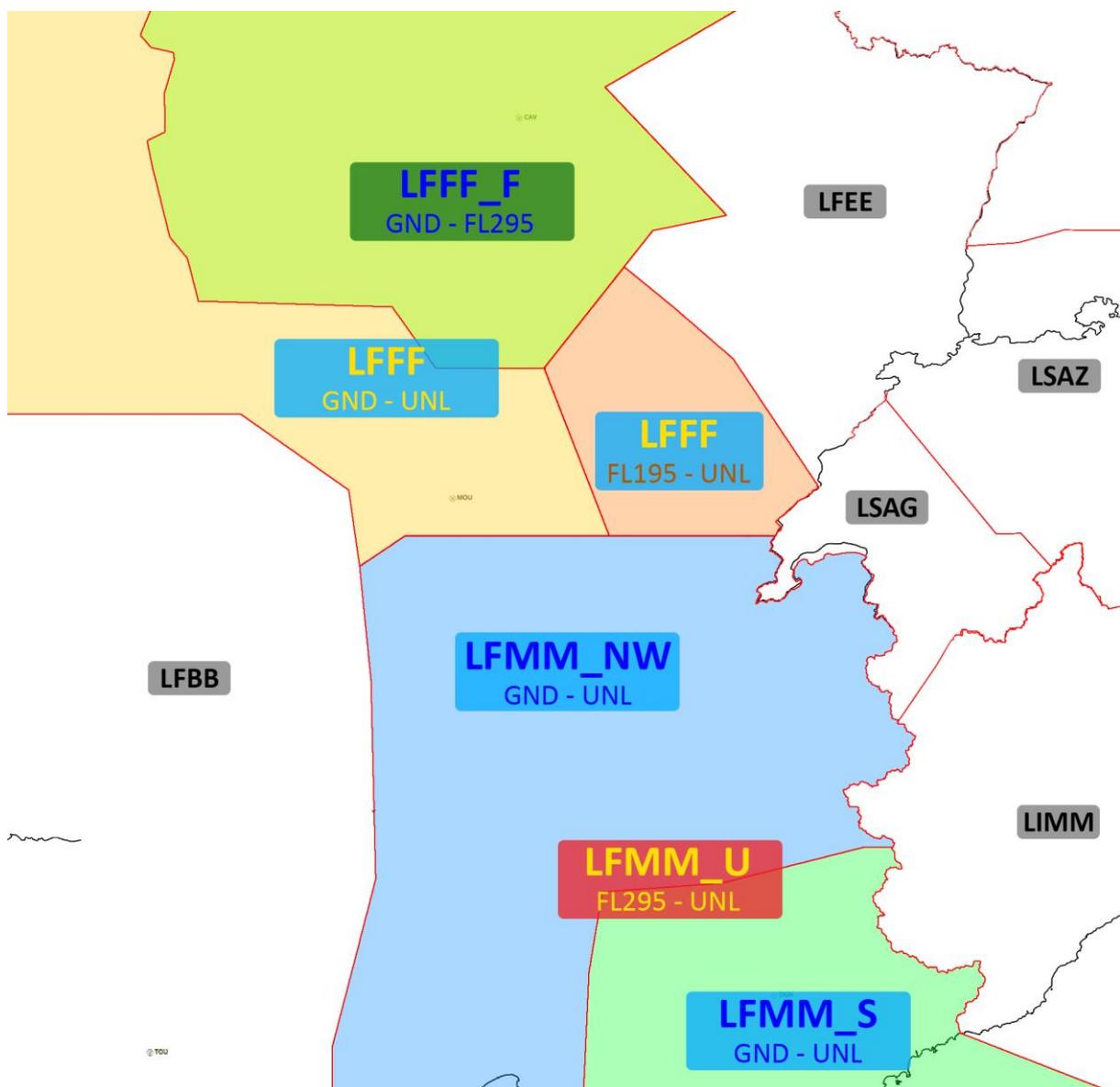
Le **transfert** en montée/descente doit être **effectué au plus tôt** et, dans la mesure du possible, **3000 ft maximum avant que le niveau de vol autorisé ne soit atteint**.

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_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.

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			
Paris Control	LFFF_CTR	128.100	SFC-UNL LFRR ouvert : W (SFC-FL295) LFEE ouvert : NE (SFC-FL295)
Paris Control (CCT)	LFFF_F_CTR	135.405	SFC-FL295
Secteurs Primaire			
Marseille Control (North-West)	LFMM_NW_CTR	123.805	SFC-UNL
Marseille Control (South)	LFMM_S_CTR	126.155	SFC-UNL
Secteurs Secondaires			
Marseille Control (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 Paris et celles de la FIR de Marseille 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 Paris et l'ACC Nord-Ouest de Marseille sont définies comme suit.

Route	Point de transfert	DCT limite	Restrictions
LFFF_CTR → LFMM_NW_CTR			
A3	Frontière FIR	BELEP	-
A27		CFA	
J34		BUSIL	
R31		TIS	
R161		CFA	
Y600		ARSOM	
LFFRAC	Frontière FIR	IBNIT	FPL via OGULO/UFFIX ... IBNIT ...
LFFRASW		MOKIP	FPL via OGULO/UFFIX ... MOKIP ...
		KUKOR	FPL via KETEX/SIQLE ... KUKOR ...
LFFRAx		UTUVA	FPL via LATRA/MONOT/SIQLE ... UTUVA ...
Premier point hors FIR pour tout autre cas en espace FRA			
LFMM_NW_CTR → LFFF_CTR			
A2	Frontière FIR	PIBAT	-
A3		MOU	
A27			
J34			
R161			
UN854	Frontière FIR	LOGNI	-
UM733		IDAVO	
UT140		BUSIL	
UM976		MOPEM	

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
Arrivées (LFFF → LFMM)			
LFLC	ATRID	LFFF_CTR → LFLC_APP passant NEKEM autorisé FL110	-
LFL	MOU	LFFF_CTR → LFL_APP passant OMANI autorisé FL150 DCT TALAR	
LFLN	MOU PIBAT	LFFF_CTR → LFLN_APP passant FL110 autorisé FL90 DCT SN	
LFMN	NISAR	DCT NISAR	Vérifier avec LFMM les cas conflictuels dans sa zone avant de donner les DCT
LFML	LERGA	DCT LERGA	
LFMT	MEN	DCT MEN	

Marseille vers Paris

SIV	STAR	Procédures de coordination	Remarques
Départures (LFMM → LFFF)			
LFLC	RIVEK MOU CACHI	LFLC_APP → LFFF_CTR cleared FL140	-
LFL	BUSIL	LFL_APP → LFFF_CTR cleared FL140	
LFLN	MOU	LFLN_APP → LFFF_CTR cleared FL140	
Arrivées (LFMM → LFFF)			
LFPG	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
LFPO	MOU PIBAT ARDOL	Directe sur MOU, PIBAT ou ARDOL (STAR) Informez pilote STAR 9E (face à l'est) ou 9W (face à l'ouest)	
LFPB	MOU PIBAT	Directe sur MOU ou PIBAT (STAR) Informez pilote STAR 9E (face à l'est) ou 9W (face à l'ouest)	
LFOB	TRO TINIL	Informez LFFF_CTR d'une arrivée sur Beauvais pour optimisation éventuelle de la trajectoire en fonction du trafic présent à LFFF	-