

# Letter of Agreement

IVAO – Division France



Indicatif : **LOA-FR-LFFF-LFRR**

Date : **25 mai 2020**

Version : **v4**

Validité : **permanente**

Rédacteurs : FR-AOC, FR-AOAC

LFFF-CH, LFFF-ACH, LFRR-CH, LFRR-ACH

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

Objet : LoA entre la FIR de Paris (LFFF) et la FIR de Brest (LFRR)

## 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 Brest** 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

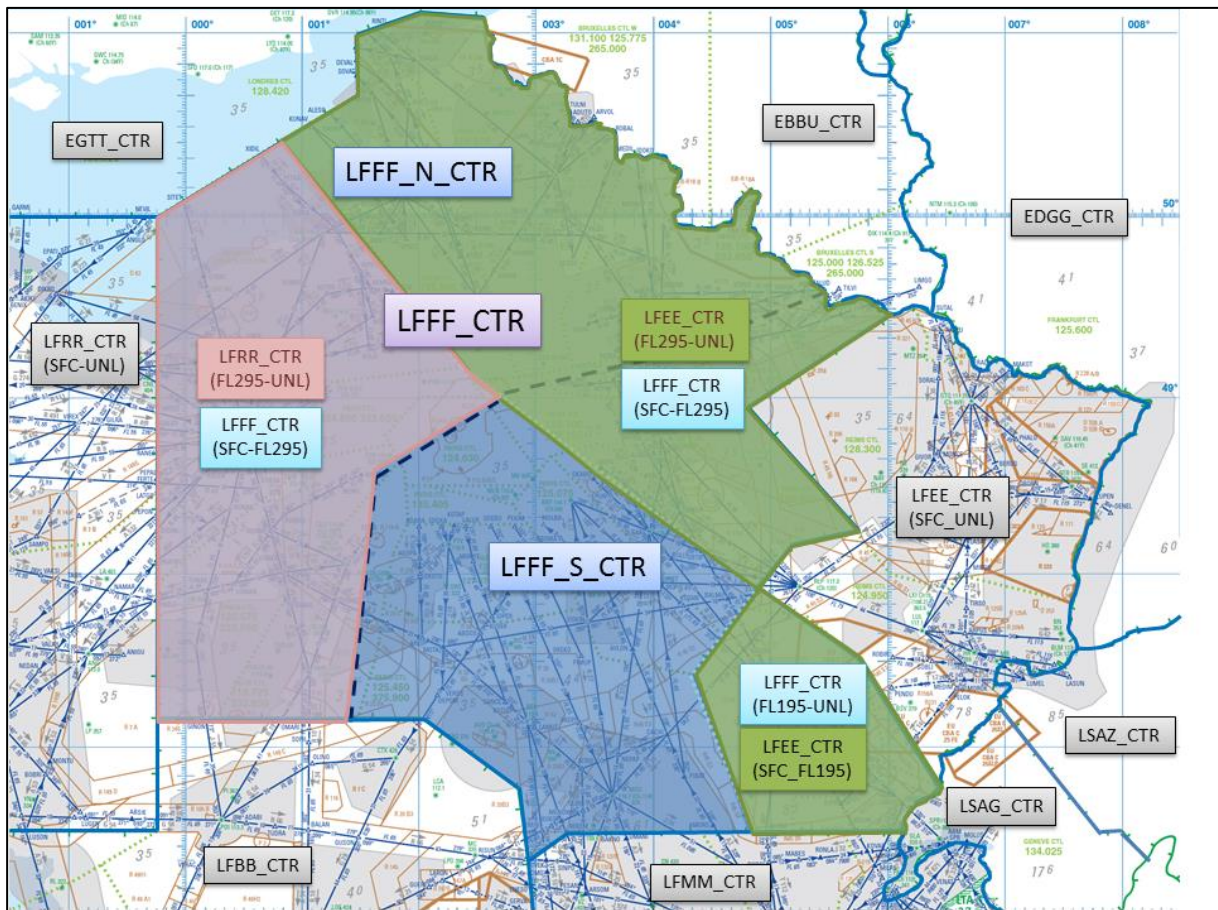
Le trafic en séquence doit être transféré avec une **séparation minimale de 10 NM**. Cette séparation doit être **constante** (trafics restreints à la même vitesse) **ou croissante** (trafic précédent avec vitesse supérieur au suivant). La coordination des clairances de vitesse doit s'effectuer par la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

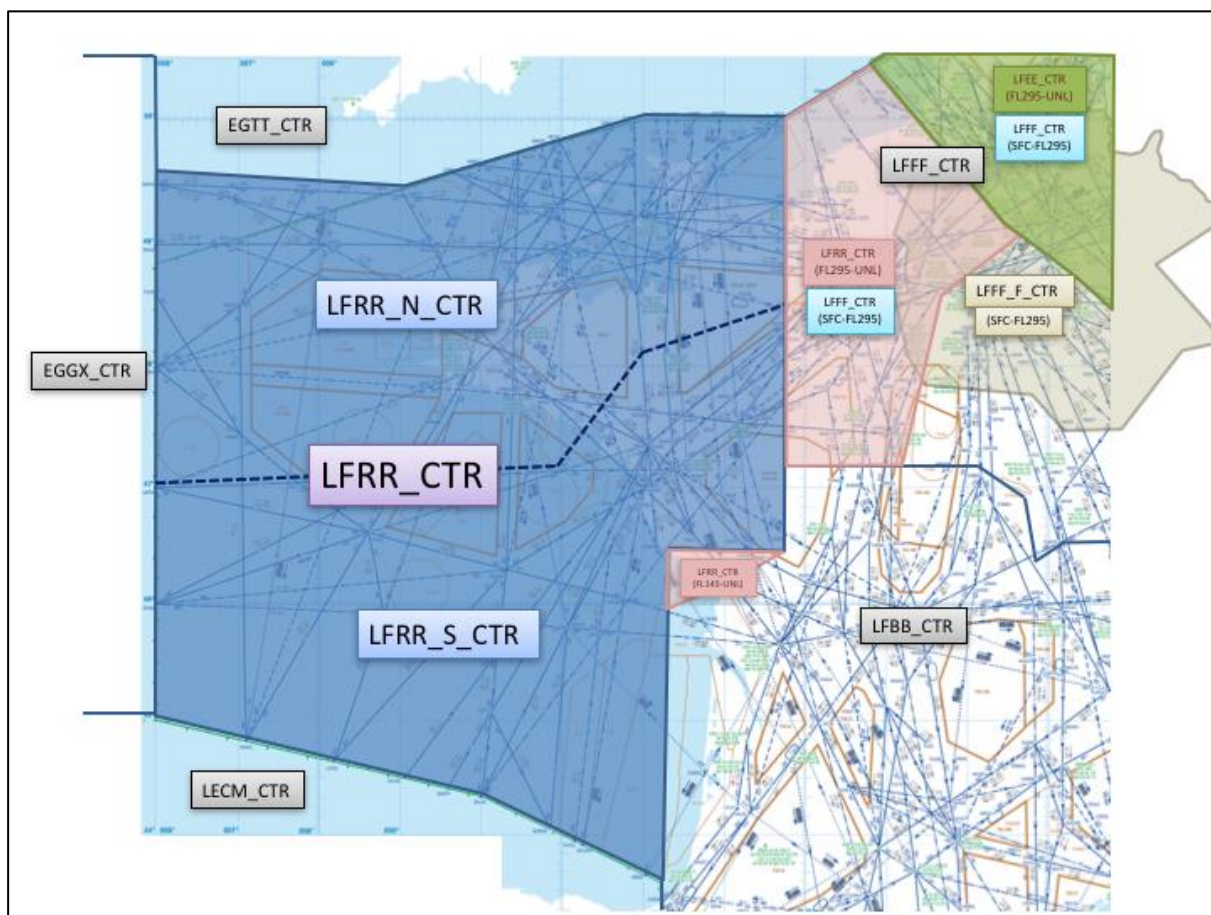
Lorsque le **trafic est transféré**, il doit être **séparé et libre de tout conflit**. En l'absence de clairance modifiant la route, l'altitude ou la vitesse des trafics, **l'ATC transférant reste responsable de la séparation** entre ces trafics.

### 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 Brest est **Brest Control** et comporte un seul secteur primaire (LFRR\_CTRL). Ce secteur peut être dégroupé en deux sous-secteurs (LFRR\_N\_CTRL et LFRR\_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.



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

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>Secteur Primaire</b>			
<b>Brest Control</b>	LFRR_CTR	119.825	SFC-UNL
<b>Secteurs Secondaires</b>			
<b>Brest Control (North)</b>	LFRR_N_CTR	119.825	SFC-UNL
<b>Brest South Control (South)</b>	LFRR_S_CTR	129.500	SFC-UNL

## 4. Les délégations d'espace

La portion d'espace de la FIR de Paris correspondante à la zone rose dans les figures section 3 est définie par les points suivants :

47°10'00"N , 000°15'00"W - 47°10'00"N , 001°28'00"E - 47°38'38"N , 001°38'56"E - 49°05'05"N , 002°32'55"E – 49°12'00"N , 002°18'00"E - 50°00'00"N , 000°15'00"W - 50°25'00"N , 000°50'00"W

Lorsque Paris Control et Brest Control sont actifs, cette portion d'espace est déléguée à Brest Control du FL295 à UNL<sup>1</sup>.

Il est rappelé qu'à l'initiative d'un des deux contrôleurs et en fonction de la charge de trafic à gérer, il peut être décidé que la délégation ne soit plus déléguée à Brest Control. Celui-ci indiquera donc dans son ATIS : « *Delegated sector over Paris FIR is inactive* ». ([Plus d'info ici](#))

Cette délégation est également appliquée, avec les mêmes limites verticales, lorsque Brest Control est actif et Paris Control ne l'est pas. Dans ce cas, il est suggéré que Brest Control le rappelle sur son ATIS : « *Delegated sector over Paris FIR not controlled below FL295* ».

Lorsque Brest Control est fermé, cet espace n'est plus délégué et est contrôlé par Paris Control entre la SFC et UNL. Dans ce cas, Paris Control reçoit en délégation la gestion du SIV de Deauville, ainsi que des TMA et CTR sous-jacentes et non ouvertes.

## 5. Les procédures de coordination

Les procédures de coordination entre les positions ATC de la FIR de Paris et celles de la FIR de Brest 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.

### 5.1 La coordination en route

Compte tenu de la délégation d'espace entre Paris et Brest, tous les trafics en transit au nord de Paris au-dessus du FL300 sont transférés directement par Brest Control à Reims Control et font l'objet d'une LoA spécifique. Les procédures de coordination en route entre l'ACC de Paris et l'ACC de Brest sont définies comme suit. De manière générale, Brest Control ne doit pas autoriser une descente au-dessous du FL300 dans l'espace délégué mais doit transférer le trafic à Paris qui gèrera la descente. De même, Paris Control ne doit autoriser pas une montée au-dessus du FL300 dans l'espace délégué mais doit transférer le trafic à Brest qui gèrera la montée et la croisière dans cet espace.

---

<sup>1</sup> Lorsque le CCR de Brest est dégroupé en LFRR\_N\_CTR et LFRR\_S\_CTR, l'espace délégué est contrôlé par l'unité ATC LFRR\_N\_CTR. Cependant, en fonction des flux de trafic, une gestion partielle par l'ACC Sud peut être coordonnée entre les deux ATC.

Route	Point de transfert	DCT limite	Restrictions
<b>LFFF_CTR → LFRR_CTR</b>			
A5	Limite FIR	ARDOD	-
A361		SAMPO	-
A532		TABIL	-
H34		ANG	-
H490		SENLO	-
N160		CAN	-
R50		CAN	-
R111		CAN	-
R491		GILRA	-
V3		DIKRO	-
UN160		Limite FIR	CAN
UN491	EKRAS		-
UN502	SENLO		-
UN872	KURIS		-
UT176	KURIS		-
UT300	SENLO		-
UZ15	ARDOD		-
<b>LFRR_CTR → LFFF_CTR</b>			
A53	Limite FIR	RONAX	-
H34		TUNAX	-
J116		PESUK	-
N160		LISEU	-
R50		DPE	-
R111		LGL	-
R491		LGL	-
V3		DVL	-
Z57		GONEK	-
UL612		Limite FIR	OKASI
UL976	RONAX		-
UM25	LUKIP		-
UN160	BUSUK		-
UM163	TABOV		-
UN482	NIMER		-
UN491	LGL		-
UN741	KEPER		-
UN873	RONAX		-
UT188	CHW		-
UZ297	PESUK		-

## 5.2 La coordination des départs et arrivées

Les procédures de coordination pour la gestion des départs et arrivées sont définies comme suit (page suivante).

## Paris vers Brest

SIV	SID/STAR	Procédures de coordination		Remarques
<b>Départs (LFFF → LFRR)</b>				
LFPB LFPG LFPO LFPV	EVX LGL	LFFF_CTR->LFRR_CTR (en montée FL290)		-
<b>Arrivées (LFFF → LFRR)</b>				
LFRG	BERNO	LFRR_CTR->LFFF_CTR (en descente FL300) LFFF_CTR->LFRG_APP (DCT ABAMU/DVL FL090)		Lorsque Brest Control et Deauville Approche sont fermés, Paris assure le contrôle de la TMA
	DPE			
	LGL			
	ETRAT			
	CAN			
LFRK	BERNO	LFRR_CTR->LFFF_CTR (en descente FL300) LFFF_CTR->LFRG_APP (DCT CAN/PIKUP FL90)		
	DPE			
	LGL			
	NEVIL			
	LUSIT			
LFRN	SAMPO	LFRR_CTR->LFFF_CTR (en descente FL300)		Coordination possible pour que Brest gère la totalité de la descente
	VAKSI	LFFF_CTR->LFRR_CTR (DCT TABIL/PEPAL FL180)		
LFRS	VALAX	LFRR_CTR->LFFF_CTR (en descente FL300) LFFF_CTR->LFRR_CTR (DCT VALAX FL150)		Cette procédure n'est valable qu'en configuration 21. Autrement, Brest gère la totalité de la descente

## Brest vers Paris

SIV	SID/STAR	Procédures de coordination		Remarques
<b>Départs (LFRR → LFFF)</b>				
LFRG	ETRAT	LFRG_APP->LFFF_CTR (DCT DPE/ELBOX/LGL/ETRAT FL080) LFFF_CTR->LFRR_CTR (en montée FL290)		Lorsque Brest Control et Deauville Approche sont fermés, Paris assure le contrôle des départs
	ELBOX			
	LGL			
	DPE			
LFRK	DPE	LFRG_APP->LFFF_CTR (DCT DPE/LISEU/LGL FL080) LFFF_CTR->LFRR_CTR (en montée FL290)		
	LISEU			
	LGL			
LFRN	TABIL	LFRR_CTR->LFFF_CTR (en montée FL250)		-
LFRS	ANG	LFRR_CTR->LFFF_CTR (en montée FL280)		-
<b>Arrivées (LFRR → LFFF)</b>				
LFOB	PEXIR	LFRR_CTR->LFFF_CTR (en descente DCT PEXIR)		Les trafics doivent être au FL120 à PEXIR.
LFPB LFPG	KEPER	LFRR_CTR->LFFF_CTR	DCT KEPER	Les niveaux de transfert des arrivées vers les aéroports parisiens doivent être donnés en respectant la règle suivante : De Gaulle au niveau le plus élevé, Orly en dessous de De Gaulle et Beauvais en dessous d'Orly.
	KOVAK		DCT KOVAK	
	ROMGO		DCT ROMGO	
	SABLE		DCT SABLE	
	LUKIP	LFRR_CTR->LFFF_CTR (en descente DCT LUKIP FL240)		
LFPO	BOBSA	LFRR_CTR->LFFF_CTR	DCT BOBSA	En descente FL130 'CAD'
	CAD		DCT CAD	
	LUMAN		DCT LUMAN	
	NIMER		DCT NIMER	
	AMB		DCT AMB	
				DCT ROMGO sous coordination avec Paris. DCT CAD sous coordination avec Paris.

\*E = Est – O = Ouest