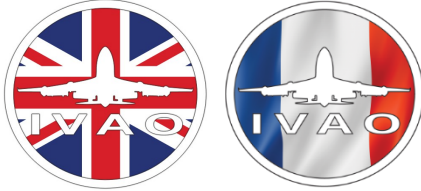


Letter of Agreement

IVA O – United Kingdom and Ireland & France Divisions



Indicatif: **LOA-EGTT-LFEE_FR**

Date: **20 septembre 2017**

Version: **v1**

Validité: **permanente**

Rédacteurs: GB-AOC, GB-AOAC, FR-AOC, FR-AOAC,
LFEE-CH, LFEE-ACH

Contact: gb-aoc@ivao.aero ; gb-aoac@ivao.aero
fr-aoc@ivao.aero ; fr-aoac@ivao.aero

Objet: LoA entre les FIR de Londres (EGTT) et la FIR de Reims (LFEE)

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 les **FIR de Londres** et la **FIR de Reims** 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 et des Départements ATC Operations concernés et s'impose à tous les membres d'IVA O fournissant des ATS via une position ATC active et concernée par cette LoA.

2. Procédures générales

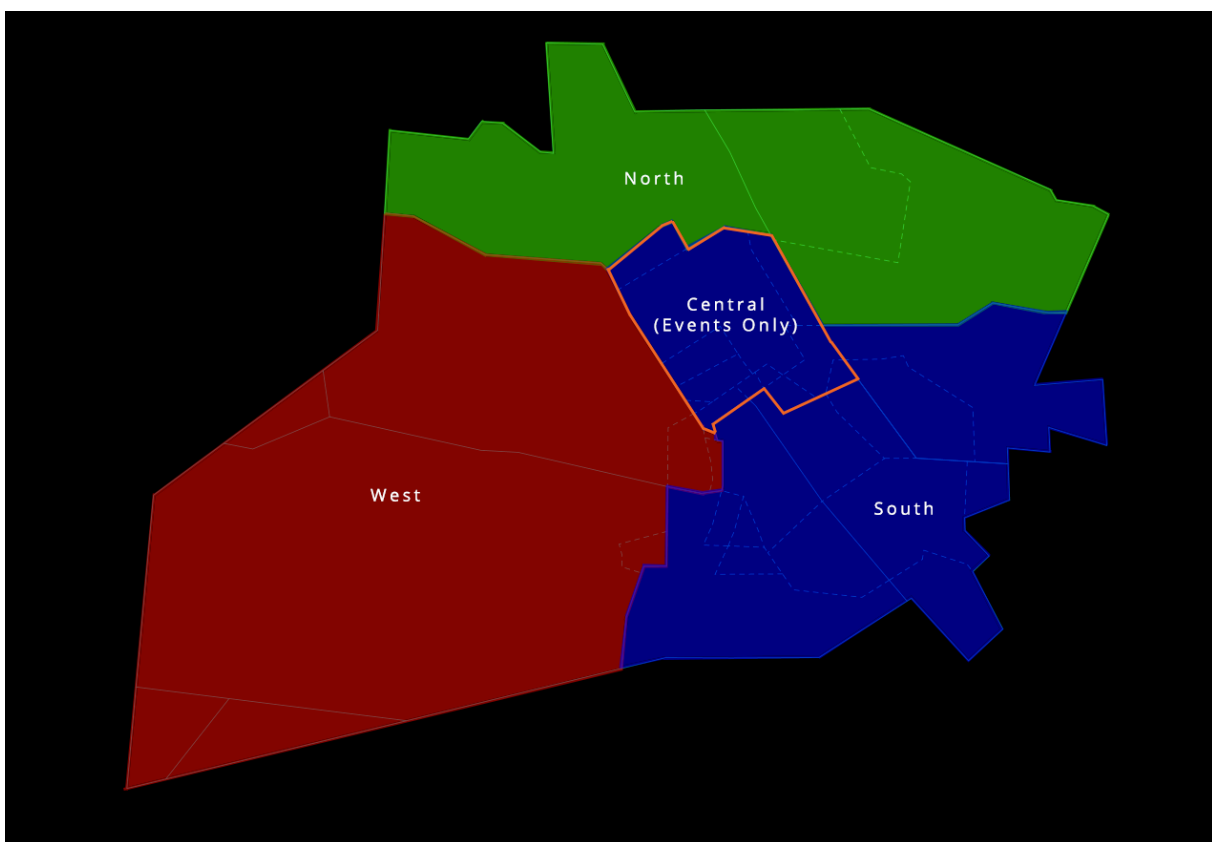
Le trafic en séquence doit être transféré avec une **séparation minimale de 10 NM**. Cette séparation doit être **constante** (trafics restreints à la même vitesse) **ou croissante** (trafic précédent avec vitesse supérieure au suivant). La coordination des clairances de vitesse doit s'effectuer par 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** et, si le point de transfert n'est pas défini par cette LoA, **dix (10) nautiques avant les limites de l'espace aérien**.

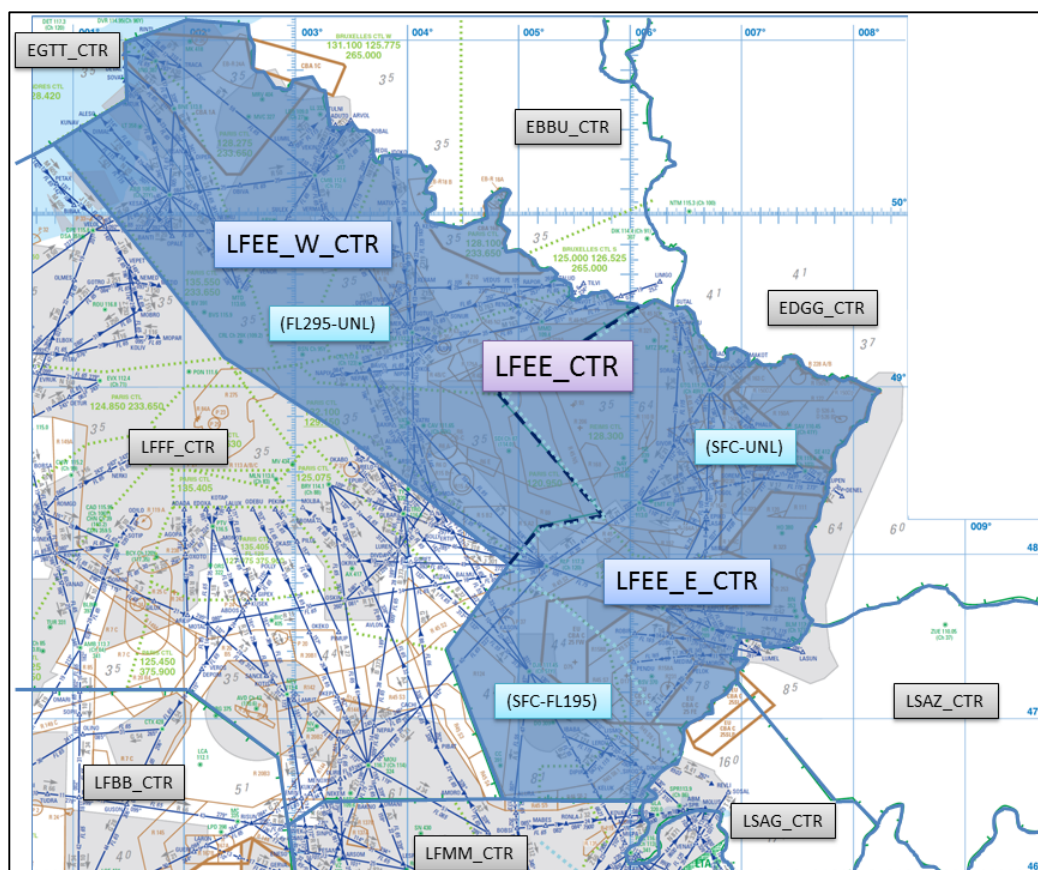
Lorsque le **trafic est transféré**, il doit être **séparé et libre de tout conflit**. En l'absence de clairance modifiant la route, l'altitude ou la vitesse des trafics, **l'ATC transférant reste responsable de la séparation** entre ces trafics.

3. Les positions de contrôle

L'unité ATC en charge de la FIR et l'UIR de London ACC est **London Control** et inclut un secteur primaire (EGTT_CTR) et quatre secteurs secondaires (EGTT_N_CTR, EGTT_W_CTR, EGTT_S_CTR et EGTT_C_CTR). Les limites verticales et horizontales de l'espace aérien est indiqué dans la figure ci-dessous.



L'unité ATC en charge des espaces FIR et UIR gérés par l'ACC de Reims est **Reims Control** et comporte un seul secteur primaire (LFEE_CTR). Ce secteur peut être dégroupé en deux sous-secteurs (LFEE_W_CTR et LFEE_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.



Les fréquences de radio communication associées aux positions concernées sont indiqués ci-dessous.

| Position ATC | Callsign | Fréquence | Remarque |
|--|-------------|-----------|--|
| Primary Sector | | | |
| London Control (All) | EGTT_CTRL | 132.605 | SFC-FL660 |
| Secondary Sectors | | | |
| London Control (North sector) | EGTT_N_CTRL | 128.125 | SFC-FL660 |
| London Control (West sector) | EGTT_W_CTRL | 135.225 | SFC-FL660 |
| London Control (South sector) | EGTT_S_CTRL | 135.050 | SFC-FL660 |
| London Control (Central sector) | EGTT_C_CTRL | 127.105 | SFC-FL660 |
| Primary Sector | | | |
| Reims Control | LFEE_CTRL | 127.555 | SFC-UNL sauf sect. partagés avec LFFF: W (FL295-UNL) et S (SFC-FL195). Le contrôle à l'intérieur des espaces: W (SFC-FL295) et S (FL195-UNL) sont fournis par LFFF_CTRL |
| Secondary Sectors | | | |
| Reims Control (West) | LFEE_W_CTRL | 135.505 | W (FL295-UNL) |
| Reims Control (East) | LFEE_E_CTRL | 127.555 | E (SFC-UNL) + S (SFC-FL195) |

4. Les procédures de coordination

Les procédures de coordination entre les positions ATC des FIR de Londres et celles de la FIR de Reims 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 London et l'ACC de Reims sont définies comme suit.

| Route | Point de transfert | DCT autorisé | Restrictions |
|--------------------|--------------------|--------------|--------------|
| LFEE → EGTT | | | |
| UM733 | SOSUN | SUBIP | - |
| UT421 | KESAX | KUNAV | - |
| UT10 | ABNUR | ALESO | - |
| UL613 | VESAN | RATUK | - |
| EGTT → LFEE | | | |
| UL10 | RINTI | - | - |
| UL15 | MOTOX | - | FL > 345 |

4.2 La coordination des départs et arrivées

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

London vers Reims

| Aéroport | SID/STAR | Procédures de coordination | Remarques |
|-------------------------------|----------|----------------------------|--|
| Départs (EGTT → LFEE) | | | |
| ALL | - | TFC VIA UL10 / UL15 | Seulement si FL > 295 for UL10 et FL > 345 pour UL15 |
| Arrivées (EGTT → LFEE) | | | |
| LSZH | - | DCT BLM | À coordonner avec Reims quand Bruxelles est fermé. |

Reims vers London

| Aéroport | SID/STAR | Procédures de coordination | Remarques |
|-------------------------------|----------|----------------------------|-----------|
| Departs (LFEE → EGTT) | | | |
| - | - | - | - |
| Arrivées (LFEE → EGTT) | | | |
| EGKK / HH / HI / LF | - | VIA UT421 – DCT KUNAV | < FL 330 |
| EGLL / WU | - | VIA UT10 – DCT ALESO | CRZ FL |
| EGSS / SC / GW | - | VIA UM733 – DCT SUBIP | - |
| EGLC / KB | - | VIA UL613 – DCT RATUK | - |