



Lettre d'Accord (LoA)

Shanwick CCR (EGGX) & Shannon CCR (EISN) et Brest CCR (LFRR)

Nom : LoA-EGGX-EISN-LFRR_FR

Date : 23/03/2023

Version : v3.0

Validité : Permanente

INDEX

1. PRÉAMBULE	2
2. PROCÉDURES GÉNÉRALES	2
3. DESCRIPTION DES UNITÉS ATC	3
3.1. Shanwick CCR	6
3.2. Shannon CCR	6
3.3. Brest CCR	6
4. DÉLÉGATION D'ESPACE	7
4.1. Brest Oceanic Transition Area (BOTA)	7
4.2. Triangle TULTA & TAKAS Box	8
4.3. Vue synthétique des délégations	9
5. PROCÉDURES DE COORDINATION – EN ROUTE	10
5.1. De Shanwick/Shannon vers Brest (EGGX/EISN → LFRR)	10
5.2. De Brest vers Shanwick/Shannon (LFRR → EGGX/EISN)	11
6. PROCÉDURES DE COORDINATION – DEP & ARR.....	12
6.1. Brest (Iroise) SIV.....	12
7. CONTRIBUTIONS.....	13
8. CHANGELOG	13

1. PRÉAMBULE

Cette lettre d'accord (LoA) a pour but de définir les procédures de coordination à appliquer entre le **CCR de Shanwick**, le **CCR de Shannon** et le **CCR de Brest** dans le cadre de la fourniture des services de la navigation aérienne aux trafics opérant sous régime de vol IFR ou VFR.

Le contenu de cet accord a été approuvé par le Département des Opérations ATC et les Chefs de FIR concernés. Son application est obligatoire pour tous les membres d'IVAO fournissant des services de la navigation aérienne depuis une position active concernée par cette LoA.

Pour les procédures spécifiques de coordination entre le CCR de Shanwick et le CCR de Shannon, merci de vous référer aux documents appropriés mis à disposition par la division United Kingdom and Ireland.

2. PROCÉDURES GÉNÉRALES

Les trafics en séquence au même niveau de vol doivent être transférés avec une séparation minimale de 10 NM.

Cette séparation doit être constante (trafics restreints à la même vitesse) ou croissante (trafic suiveur plus lent que le trafic meneur).

La coordination des autorisations de vitesse doit s'effectuer par la mise à jour des étiquettes et ne nécessite ni l'approbation, ni l'accusé de réception du secteur qui reçoit le transfert.

Les trafics doivent être transférés **au plus tôt et, dans la mesure du possible, 3000 ft avant d'atteindre le niveau de vol autorisé**. Dans le cas où aucun point de transfert n'est défini dans cette LoA, les trafics doivent être transférés au plus tard 10 NM avant la limite de la zone de responsabilité.

Les trafics en séquence doivent être transférés séparés des autres trafics et libres de tout conflit. L'unité ATC qui reçoit un trafic ne peut pas modifier la route, l'altitude ou la vitesse (sauf coordination préalable) de celui-ci jusqu'au moment où il entre dans sa zone de responsabilité. L'unité ATC qui transfère un trafic reste responsable de la séparation de celui-ci jusqu'à ce qu'il sorte de sa zone de responsabilité.

Le respect de la parité suivante des niveaux de vol est applicable :

Depuis	Vers	Niveau de vol
Shanwick/Shannon	Brest	IMPAIR
Brest	Shanwick/Shannon	PAIR

La partie Ouest de l'UTA de Brest est un espace à cheminement libre (LFFRASW) défini du FL195 au FL660.

La FIR/UIR de Shannon est un espace à cheminement libre défini du FL75 à UNL.

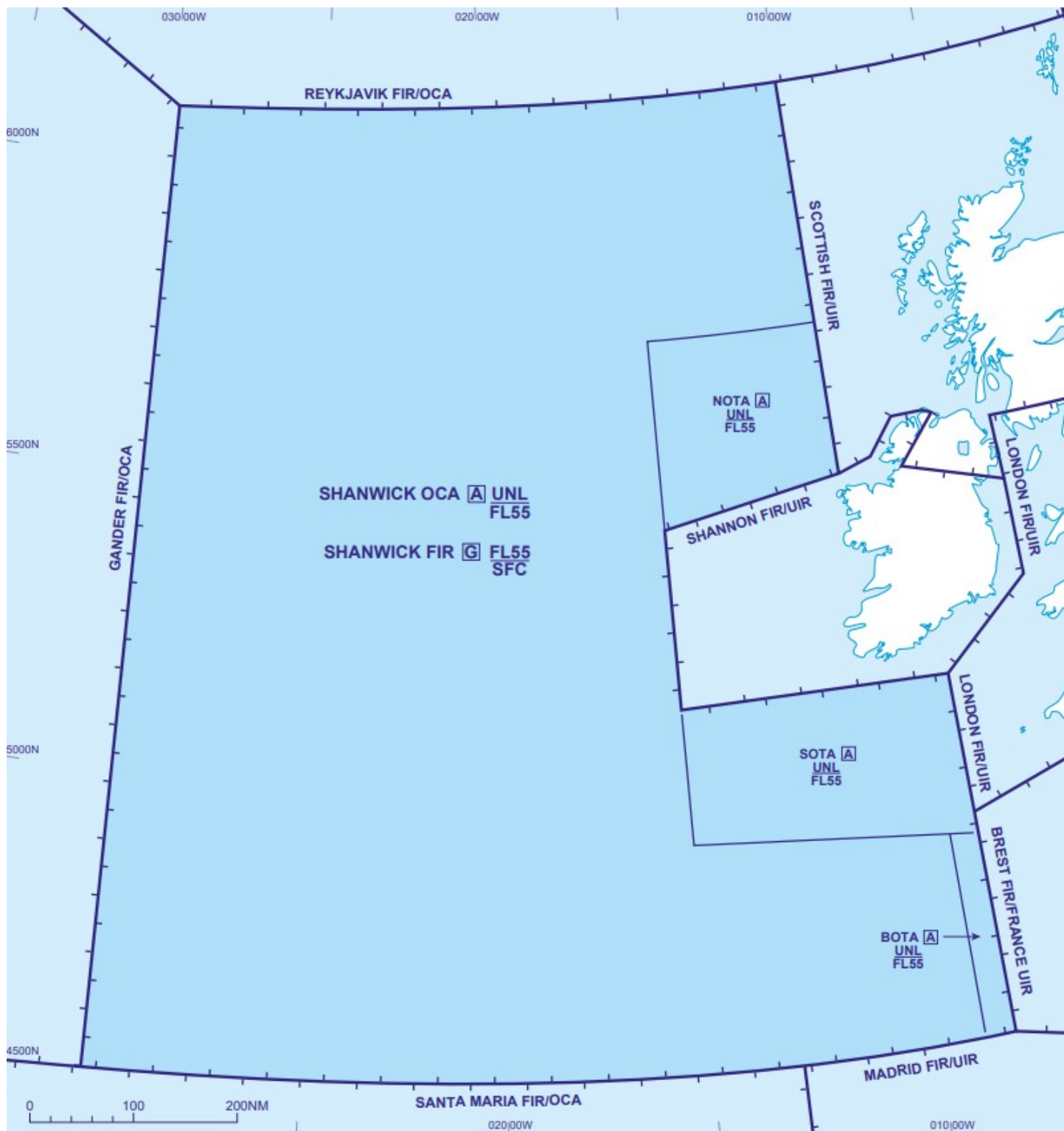
L'OCA de Shanwick est un espace à cheminement libre défini du FL55 à UNL.

Un espace aérien à cheminement libre (FRA) est un espace aérien déterminé à l'intérieur duquel les usagers de l'espace aérien peuvent planifier librement une route entre des points d'entrée et de sortie définis. Les usagers de l'espace aérien doivent avoir la possibilité de choisir une route via des points de cheminement intermédiaires, publiés ou non, sans référence au réseau de routes ATS.

3. DESCRIPTION DES UNITÉS ATC

L'unité ATC en charge des espaces gérés par le CCR de Shanwick est **Shanwick Radio** et comporte un secteur primaire : EGGX_SG_CTR. Trois secteurs secondaires peuvent être ouverts pour compléter le secteur primaire : EGGX_S_CTR, EGGX_N_CTR et EGGX_OC_CTR.

Les limites latérales et verticales des espaces sous la responsabilité des CCR sont indiquées dans la figure et le tableau ci-dessous.



FOR SIMULATION USE ONLY - NOT VALID FOR REAL OPERATIONS

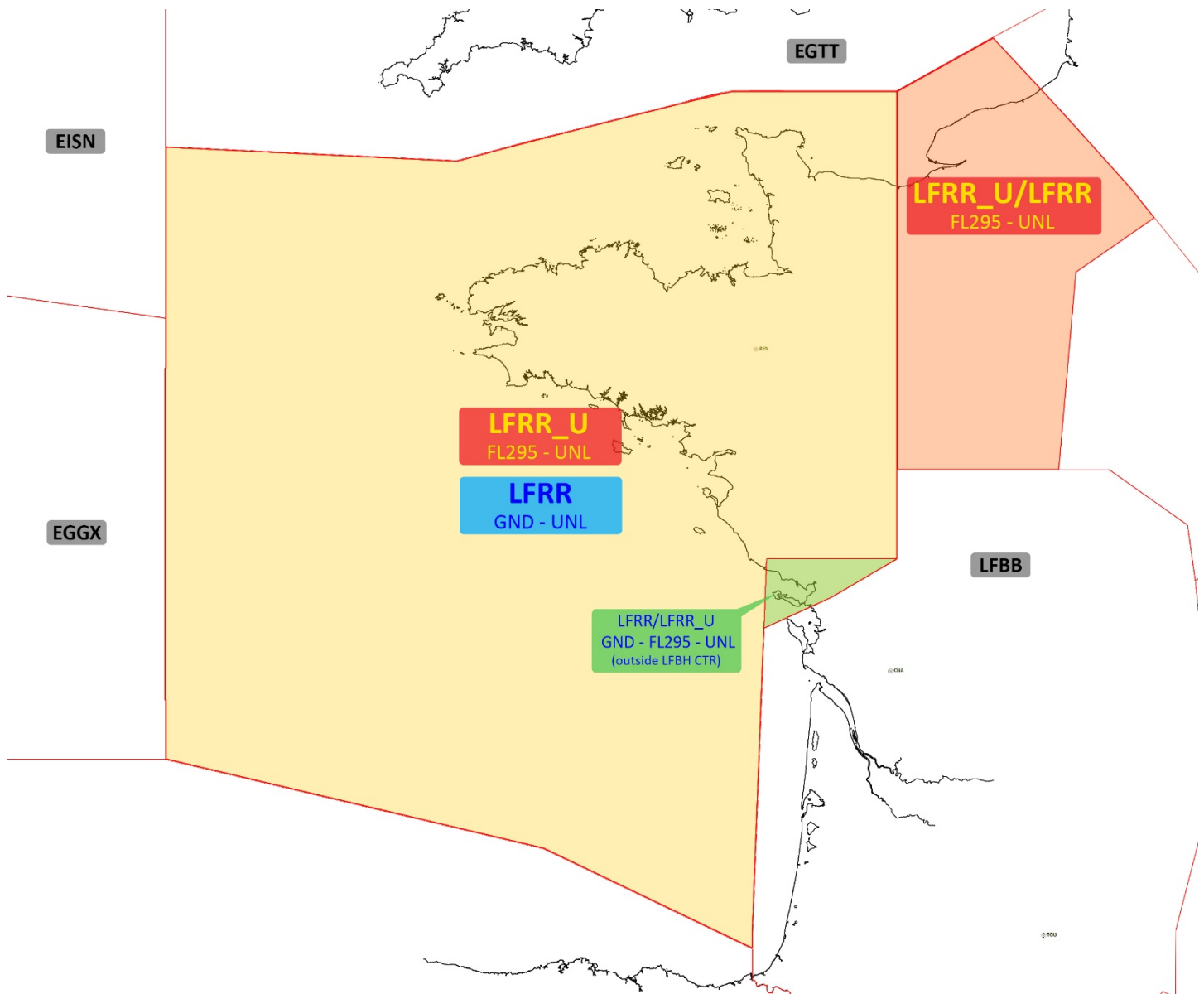
L'unité ATC en charge des espaces gérés par le CCR de Shannon est **Shannon Control** et comporte un secteur primaire : EISN_CTR. Cette unité ATC peut être divisée en de multiples secteurs secondaires : EISN_A_CTR, EISN_B_CTR, EISN_C_CTR, EISN_D_CTR et EISN_LS_CTR.

Les limites latérales et verticales des espaces sous la responsabilité des CCR sont indiquées dans la figure et le tableau ci-dessous.



L'unité ATC en charge des espaces gérés par le CCR de Brest est **Brest Control** et comporte un secteur primaire : LFRR_CTR. Ce secteur peut être dégroupé en deux sous-secteurs : LFRR_CTR et LFRR_U_CTR, selon les conditions définies par la [règle ATC 4.3](#).

Les limites latérales et verticales des espaces sous la responsabilité des CCR sont indiquées dans la figure et le tableau ci-dessous.



3.1. SHANWICK CCR

Positions ATC	Indicatifs	Freq.	Notes
<i>Secteurs primaires</i>			
Shanwick Radio	EGGX_SG_CTR	127.900	SFC-UNL
<i>Secteurs secondaires</i>			
Shanwick Oceanic	EGGX_S_CTR	124.175	SFC-UNL
Shanwick Radio	EGGX_N_CTR	120.350	SFC-UNL
Shanwick Delivery	EGGX_OC_CTR	127.650	SFC-UNL

3.2. SHANNON CCR

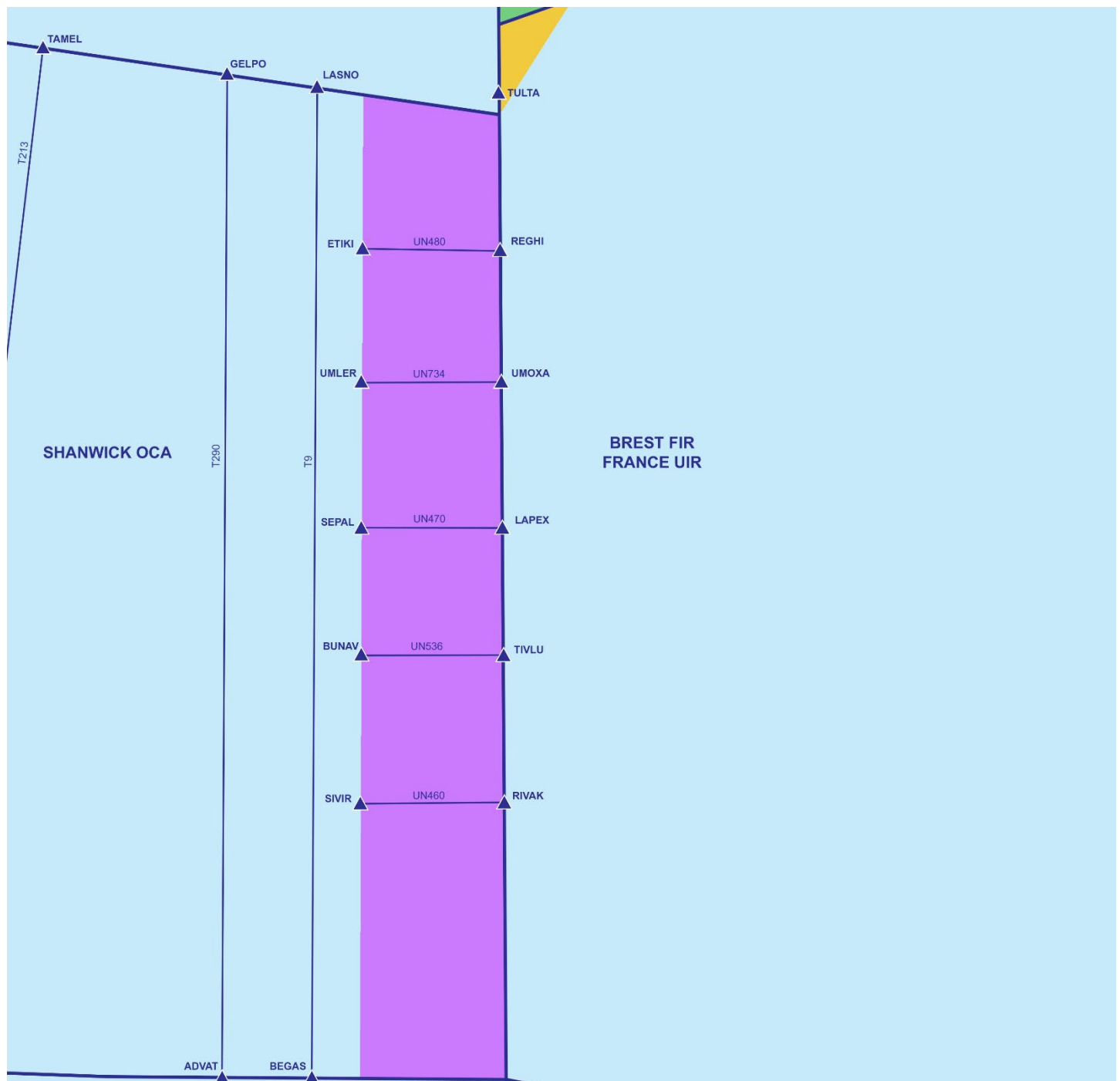
Positions ATC	Indicatifs	Freq.	Notes
<i>Secteurs primaires</i>			
Shannon Control	EISN_CTR	131.150	SFC-FL660
<i>Secteurs secondaires</i>			
Shannon Control	EISN_A_CTR	125.880	FL245-FL660
Shannon Control	EISN_B_CTR	134.260	FL245-FL660
Shannon Control	EISN_C_CTR	129.665	FL245-FL660
Shannon Control	EISN_D_CTR	135.230	FL245-FL660
Shannon Control	EISN_LS_CTR	127.700	SFC-FL245

3.3. BREST CCR

Positions ATC	Indicatifs	Freq.	Notes
<i>Secteurs primaires</i>			
Brest Control	LFRR_CTR	119.825	SFC-UNL ; SFC-FL295 si LFRR_U_CTR est actif
<i>Secteurs secondaires</i>			
Brest Control	LFRR_U_CTR	129.500	FL295-UNL

4. DÉLÉGATION D'ESPACE

4.1. BREST OCEANIC TRANSITION AREA (BOTA)

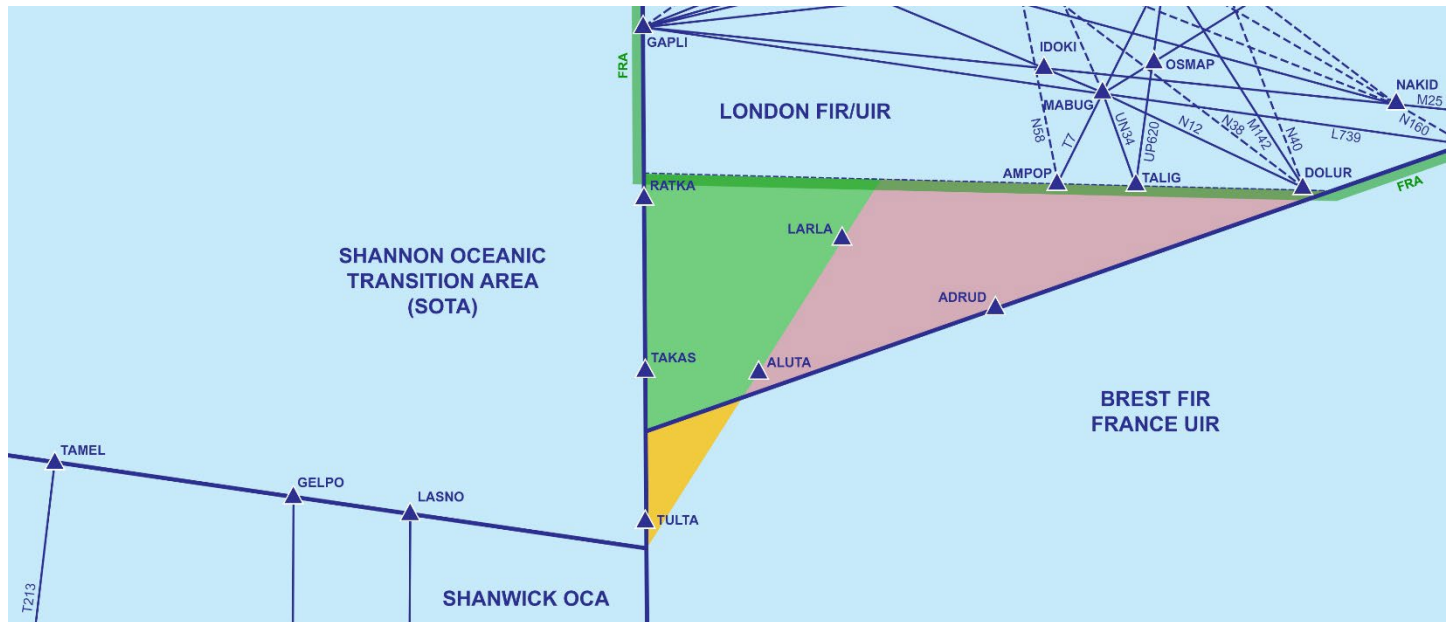


La Zone de Transition Océanique de Brest (BOTA) est la portion d'espace représentée en violet sur l'image ci-dessus. Cet espace est délégué par Shanwick OCA au CCR de Brest lorsqu'il est en ligne, et ce de la SFC à UNL.

Les routes ATS T9 et T290 restent sous la responsabilité du CCR de Shanwick en tout temps. Une attention particulière doit être portée sur les potentiels conflits entre les trafics sortant du BOTA vers l'espace océanique de Shanwick et les trafics navigant sur la route T9.

FOR SIMULATION USE ONLY - NOT VALID FOR REAL OPERATIONS

4.2. TRIANGLE TULTA & TAKAS BOX



Le « Triangle TULTA » est la portion d'espace représentée en jaune sur l'image ci-dessus. Cet espace situé dans la FIR de Brest est délégué au CCR de Shannon, de SFC à UNL, lorsque Shannon CCR est en ligne.

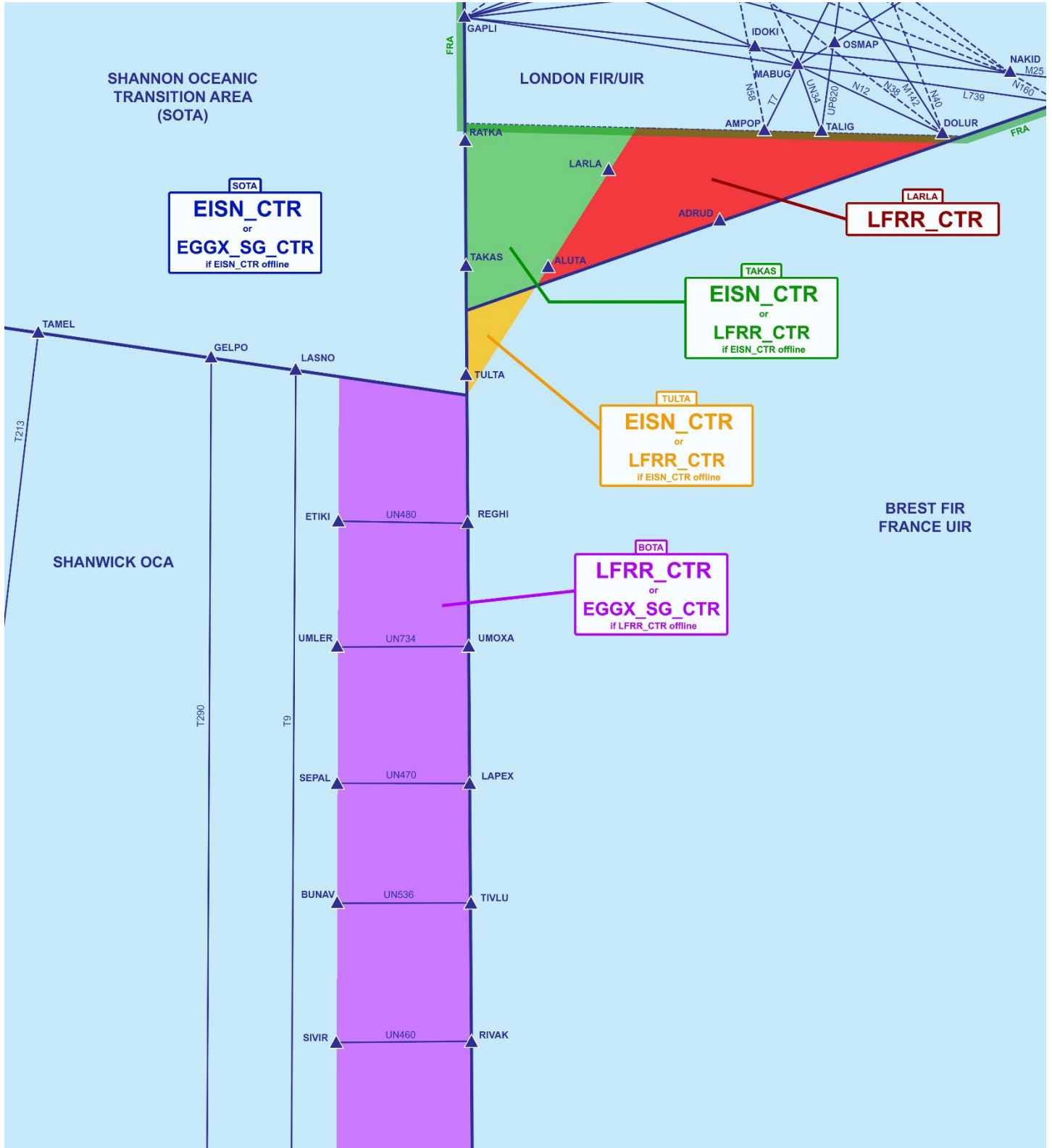
La « TAKAS Box » est la portion d'espace représentée en vert sur l'image ci-dessus. Cet espace, située dans la FIR de Londres est délégué de façon permanente au CCR de Shannon, qu'il soit en ligne ou non.

Néanmoins, lorsque le CCR de Shannon est hors ligne, et que le CCR de Brest est en ligne, alors la « TAKAS Box » est délégué par le CCR de Shannon au CCR de Brest.

Référez-vous à la LoA EGGT-LFRR pour davantage d'informations concernant les délégations d'espace entre la FIR de Londres et le CCR de Brest, notamment le « Triangle LARLA » représenté en rouge sur l'image ci-dessus.

4.3. VUE SYNTHETIQUE DES DELEGATIONS

Afin de proposer une vue d'ensemble et faciliter la visualisation des différentes délégations d'espace mentionnées dans ce document, vous trouverez ci-dessous une image récapitulative.



FOR SIMULATION USE ONLY - NOT VALID FOR REAL OPERATIONS

5. PROCÉDURES DE COORDINATION – EN ROUTE

Les procédures de coordination entre les positions ATC du CCR de Shanwick, du CCR de Shannon et celles du CCR de Brest sont définies comme suit. Elles constituent un cadre général qui ne remplace pas la coordination entre ATC. Toute procédure de coordination ne figurant pas dans cette LoA est à établir au cas par cas.

Un direct au-delà de l'aire de responsabilité doit être coordonné.

5.1. DE SHANWICK/SHANNON VERS BREST (EGGX/EISN → LFRR)

5.1.1. ESPACE INFÉRIEUR (SFC–FL195)

RTE	DCT	XFER PT	XFER ATC	Restrictions
-	-	-	-	-

5.1.2. ESPACE SUPÉRIEUR (FL195–UNL)

RTE	DCT	XFER PT	XFER ATC	Restrictions
Shannon OTA	RATKA	Limite AoR	LFRR_CTR	Niveau Impair
	TAKAS			
	TULTA			
Shanwick OCA	ETIKI			
	UMLER			
	SEPAL			
	BUNAV			
	SIVIR			

Une coordination doit être effectuée vers Brest environ 5 minutes avant que le trafic atteigne son point de sortie.

5.2. DE BREST VERS SHANWICK/SHANNON (LFRR → EGGX/EISN)

5.2.1. ESPACE INFERIEUR (SFC-FL195)

RTE	DCT	XFER PT	XFER ATC	Restrictions
-	-	-	-	-

5.2.2. ESPACE SUPERIEUR (FL195-UNL)

RTE	DCT	XFER PT	XFER ATC	Restrictions
Brest Free Route Airspace (LFFRANW)	LARLA	Limite AoR	EISN_CTR	Niveau Pair
	ALUTA			
	TULTA			
UN480	REGHI		EGGX_SG_CTR	
UN734	UMOXA			
UN470	LAPEX			
UN535	TIVLU			
UN460	RIVAK			

L'autorisation océanique doit être obtenue au plus tard 30 minutes avant l'entrée dans l'espace de contrôle océanique. Il est recommandé à Brest de temporairement transférer les trafics sur la fréquence de Shanwick afin d'obtenir leur autorisation lorsqu'ils franchissent le méridien 3° Ouest.

Les aéronefs demandant leur autorisation océanique par datalink (ORCA) n'ont pas à contacter Shanwick par radio.

6. PROCÉDURES DE COORDINATION – DEP & ARR

Les procédures de coordination entre les positions CCR de Shanwick & Shannon et Brest et les positions approches (APP) adjacentes sont définies comme suit. Elles constituent un cadre général qui ne remplace pas la coordination entre ATC. Toute procédure de coordination ne figurant pas dans cette LoA est à établir au cas par cas.

Certains scénarios de transferts ci-dessous ont été simplifiés par soucis de clarté. En fonction des espaces aériens autour d'une position, il se peut qu'un trafic doive être transféré vers une position tierce non mentionnée dans le tableau.

Pour un Départ, lorsqu'aucun direct n'est précisé dans les tableaux ci-dessous, il est entendu que le contrôleur peut donner un direct vers le premier FIX en-route.

6.1. BREST (IROISE) SIV

Départs

AD	DEP	ALT/FL	DCT	XFER	Notes
LFRB	MATER	-	-	LFRR_CTR → EGGX_SG_CTR ou LFRR_CTR → EISN_CTR	Les trafics au départ de Brest (LFRB) souhaitant pénétrer l'espace océanique doivent obtenir leur autorisation océanique lorsqu'ils sont au sol.
	NORBU				

Arrivées

AD	ARR	ALT/FL	DCT	XFER	Notes
-	-	-	-	-	-

7. CONTRIBUTIONS

Ce document a été élaboré en coordination avec les Départements des Opérations ATC de la Division United Kingdom and Ireland et France ainsi que les staffs des FIR de Shanwick, Shannon et de Brest.

8. CHANGELOG

Version	Date	Changements
3.0	23/03/2023	<ul style="list-style-type: none">- Nouveau format- Ajout de la FIR/CCR de Shannon dans le cadre de cette LoA- Amélioration des images et du texte des délégation au §4- Ajout des délégation TULTA et LARLA au §4- Correction de la liste des routes ATS au §5