

# Letter of Agreement

IVAO – United Kingdom and Ireland & France Divisions



Indicatif: **LOA-EGGX-LFRR\_FR**

Date: **6 janvier 2017**

Version: **v1**

Validité: **permanente**

Rédacteurs: XU-AOC, XU-AOAC, FR-AOC, FR-AOAC,  
EGGX-CH, EGGX-ACH, EGGX-CHA1,  
LFRR-CH, LFRR-ACH

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

Objet: LoA entre les FIR de Shanwick (EGGX) 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 les **FIR de Shanwick** 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 et des Départements ATC Operations concernés et s'impose à tous les membres d'IVAO fournissant des ATS via une position ATC active et concernée par cette LoA.

## 2. Procédures générales

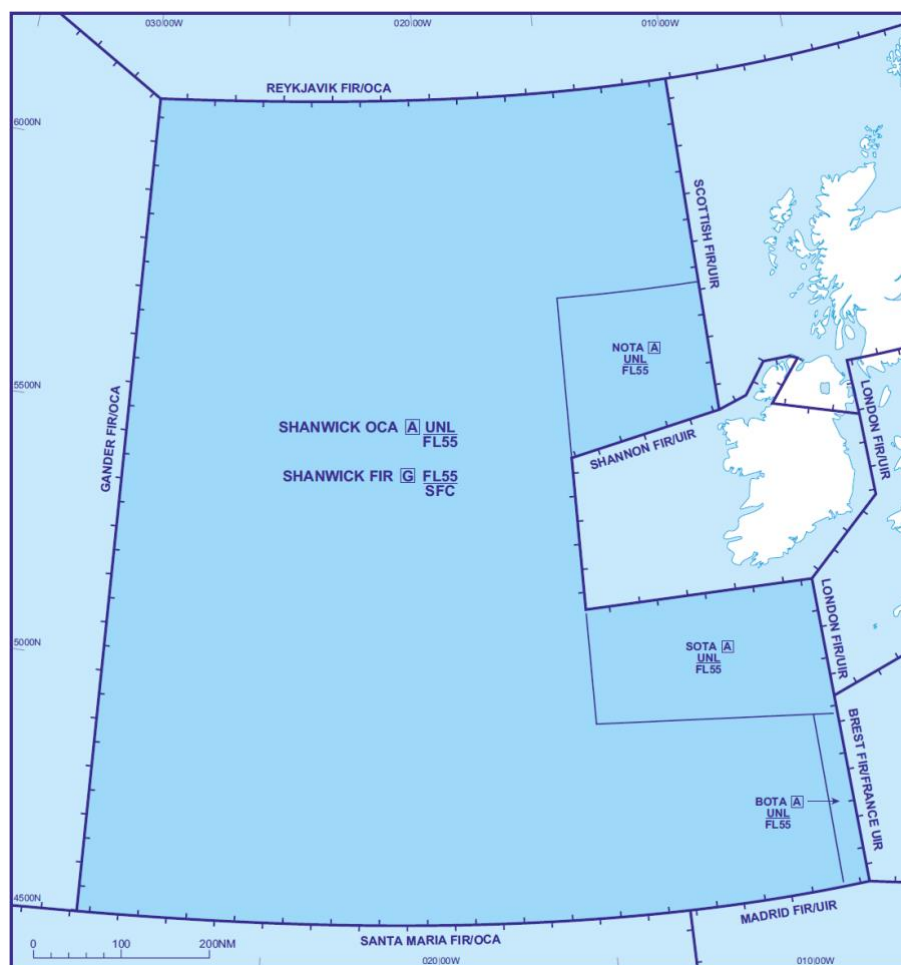
Le trafic en séquence doit être transféré avec une **séparation minimale de 10 NM**. Cette séparation doit être **constante** (trafics restreints à la même vitesse) **ou croissante** (trafic précédent avec vitesse supérieure au suivant). La coordination des clairances de vitesse doit s'effectuer par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

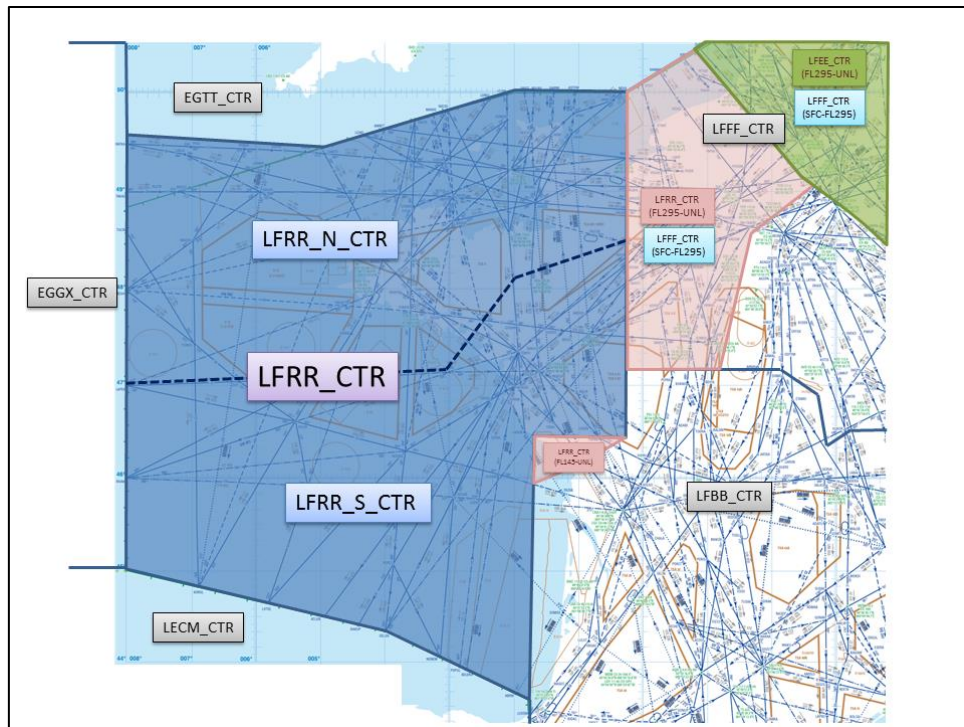
Lorsque le **trafic est transféré**, il doit être **séparé et libre de tout conflit**. En l'absence de clairance modifiant la route, l'altitude ou la vitesse des trafics, **l'ATC transférant reste responsable de la séparation** entre ces trafics.

### 3. Les positions de contrôle

L'unité ATC en charge de la FIR et de l'OCA (Oceanic Control Area) est sous la responsabilité de Shanwick ACC est **Shanwick Control** et inclu un secteur primaire (EGGX\_SG\_CTR) et trois secteurs secondaires (EGGX\_S\_CTR, EGGX\_N\_CTR et EGGX\_OC\_CTR). Les limites horizontales de ces espaces sont indiqués dans l'image 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\_CTR). Ce secteur peut être dégroupé en deux sous-secteurs (LFRR\_N\_CTR et LFRR\_S\_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.

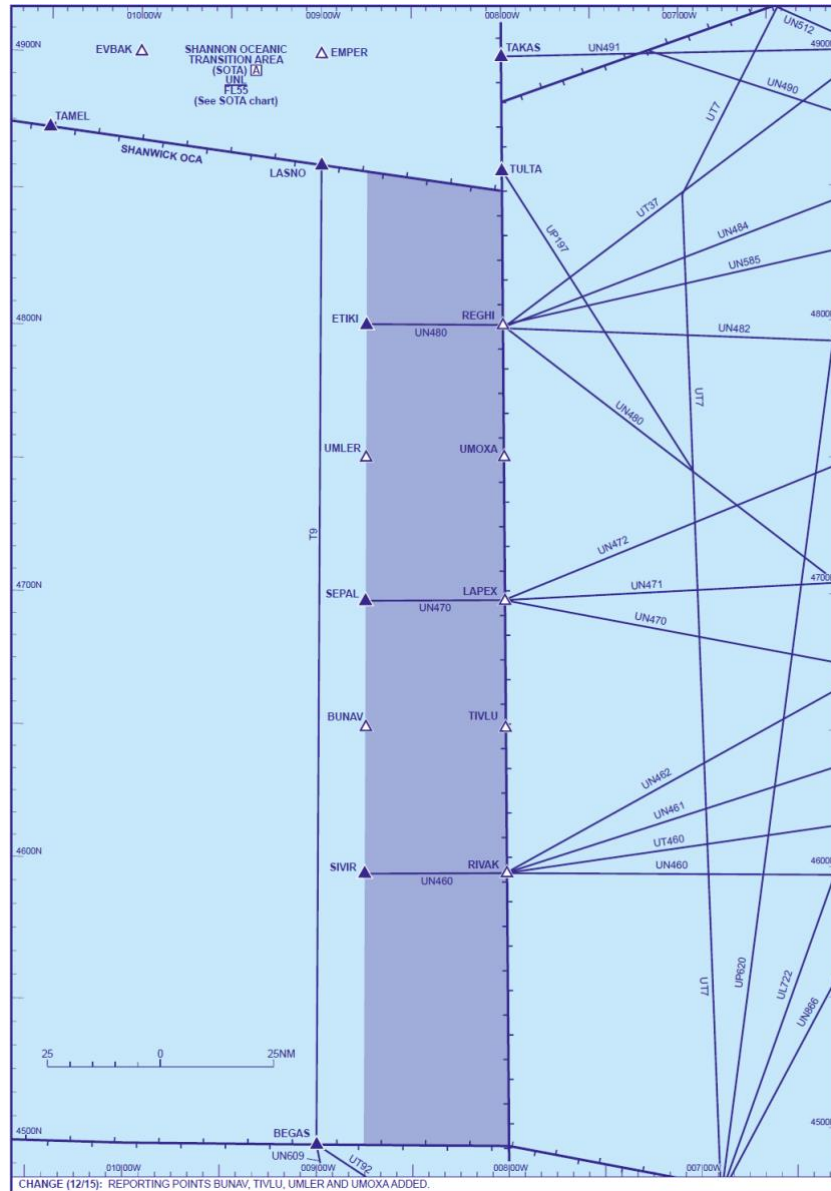


Les fréquences de radio communication associées aux positions concernées sont indiqués ci-dessous.

Position ATC	Callsign	Fréquence	Remarque
<b>Secteur Primaire</b>			
<b>Shanwick / Gander FSS (general position)</b>	EGGX_SG_CTR	127.900	SFC-FL660
<b>Secteurs Secondaires</b>			
<b>Shanwick FSS (southern tracks)</b>	EGGX_S_CTR	124.175	SFC-FL660
<b>Shanwick FSS (northern tracks)</b>	EGGX_N_TCTR	120.350	SFC-FL660
<b>Shanwick Oceanic Clearance</b>	EGGX_OC_CTR	127.650/123.950	SFC-FL660
<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 Control (South)</b>	LFRR_S_CTR	129.500	SFC-UNL

## 4. Airspace Delegation

La gestion de l'espace désigné par BOTA (Brest Oceanic Transition Area) est délégué à la FIR de Brest.



En particulier, la transition de Brest FIR/UIR vers la BOTA doit se dérouler comme suit:

Route	Point d'entrée	Point de sortie	Remarque
<b>UN480</b>	REGHI	ETIKI	The airway T9 (LASNO-BEGAS) is delegated to Shanwick whenever Brest is not active.
<b>UN470</b>	LAPEX	SEPAL	
<b>UN460</b>	RIVAK	SIVIR	

## 5. Les procédures de coordination

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

### 5.1 La coordination en route

La coordination entre Shanwick et Brest est définie comme suit :

Route	Point de transfère	Direct	Restrictions
<b>EGGX → LFRR</b>			
-	RIVAK	RIVAK	Un message de coordination devrait être envoyé à Brest environ 5 min avant le point de sortie. Comme l'avion vient de l'OCA, il n'a peut être pas un niveau de vol compatible avec la separation en espace domestique, Brest sera responsable d'assigner un nouveau niveau de vol quand l'avion le contactera
	LAPEX	LAPEX	
	REGHI	REGHI	
	TAKAS	TAKAS	
	RATKA	RATKA	
	UMOXA	UMOXA	
	TIVLU	TIVLU	
TULTA	TULTA		
<b>LFRR → EGGX</b>			
<b>UN460 UN461 UN462 UT460</b>	RIVAK	SIVIR	Une clairance océanique doit être obtenue au plus tard 30 min avant de rejoindre le point d'entrée de l'OCA. Il est recommandé que Brest tranfère le trafic à Shanwick pour qu'il recoive une clairance en passant le Méridien 003°W. Les avions qui demandent une clairance via ORCA ne sont pas oblige de contacter Shanwick par radio.  <sup>1</sup> Les avions transitant par ces points doivent être transférer à Shannon Control si la position est ouverte
<b>UN470 UN471 UN472</b>	LAPEX	SEPAL	
<b>UN480 UN482 UN484 UN585 UT37</b>	REGHI	ETIKI	
<b>UN490 UN491</b>	TAKAS <sup>1</sup>	TAKAS <sup>1</sup>	
<b>UN502 UN512 UN521</b>	RATKA	RATKA	
<b>UN531 UN533 UN535 UN542 UN734</b>	UMOXA	UMLER	

UN536 UN749 UN868 UN977	TIVLU	BUNAV
UP197	TULTA <sup>1</sup>	TULTA <sup>1</sup>

## 5.2 La coordination des départs et arrivées

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

### *Brest vers Shanwick*

Aéroport	SID/STAR	Procédures de coordination	Remarque
<b>Départs (LFRR → EGGX)</b>			
LFRB	NORBU MATER	LFRB_TWR → EGGX_SG_CTR → LFRB_TWR → LFRB_APP → LFRR_CTR → EGGX_SG_CTR	Les avions qui décollent de Brest-Guipavas qui souhaitent entrer dans l'OCA doivent recevoir leur clairance océanique au sol après leur clairance de départ.