

Letter of Agreement

IVAO – United Kingdom and Ireland & France Divisions



Indicatif: **LOA-EGGX-LFRR_FR**

Date: **22 Avril 2021**

Version: **v2**

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 ; fr-atcops@ivao.aero

Objet: LoA entre les FIR de Shanwick (EGGX) et la FIR de Brest (LFRR)

1. Préambule

Cette lettre d'accord (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

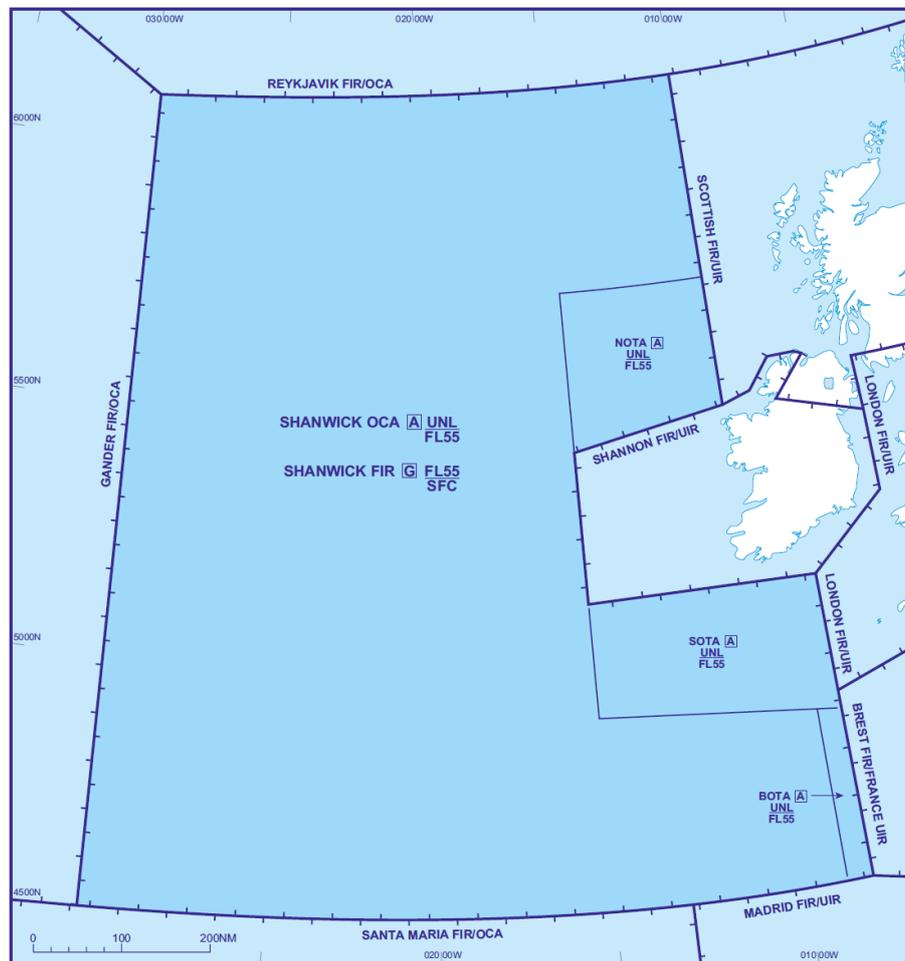
Le trafic en séquence doit être transféré avec une **séparation minimale de 10 NM**. Cette séparation doit être **constante** (trafics restreints à la même vitesse) **ou croissante** (trafic précédent avec vitesse supérieure au suivant). La coordination des clairances de vitesse doit s'effectuer par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

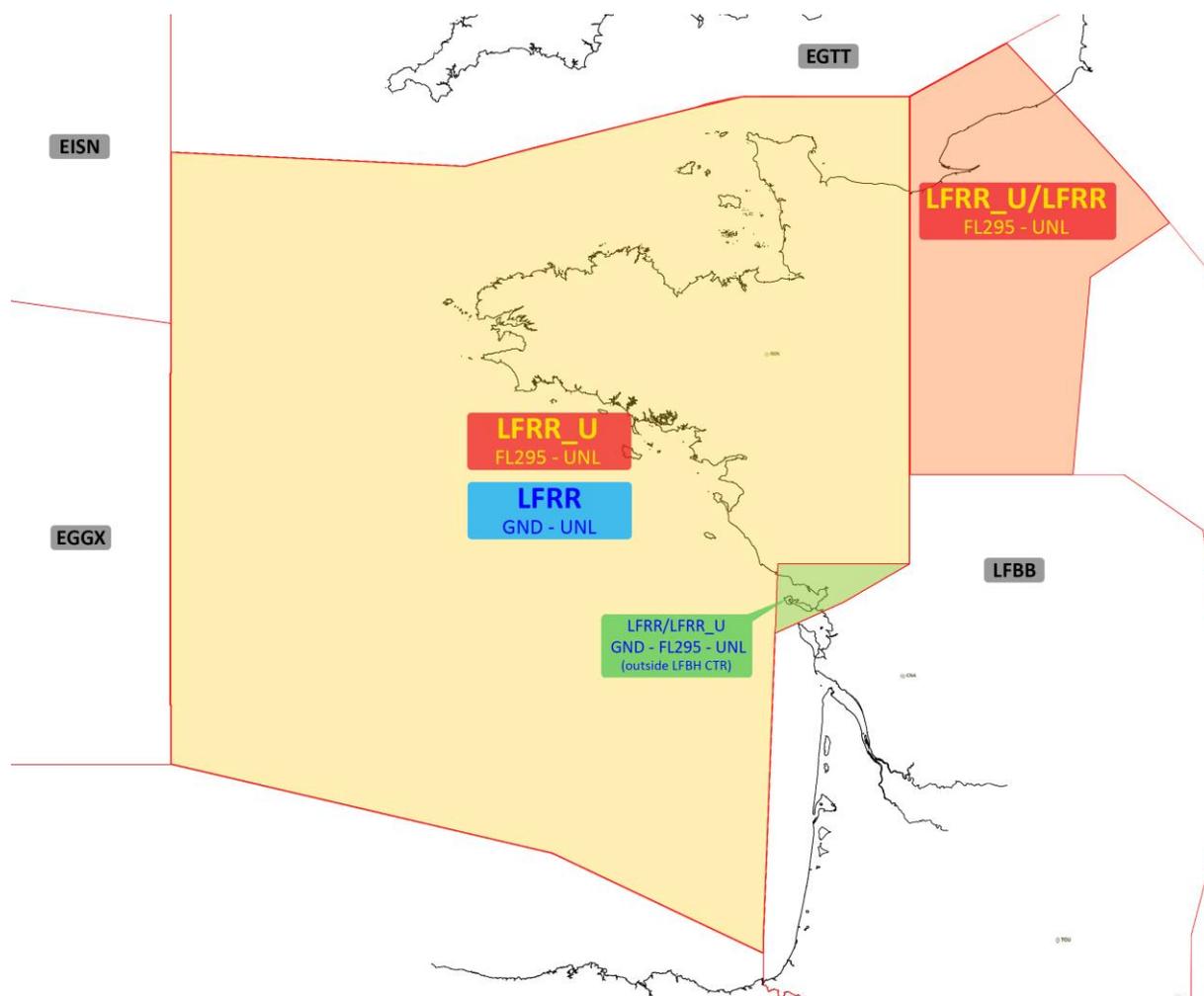
Lorsque le **trafic est transféré**, il doit être **séparé et libre de tout conflit**. En l'absence de clairance modifiant la route, l'altitude ou la vitesse des trafics, **l'ATC transférant reste responsable de la séparation** entre ces trafics.

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_CTR et LFRR_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 de radio communication associées aux positions concernées sont indiqués ci-dessous.

| Position ATC | Callsign | Fréquence | Remarque |
|---|-------------|-----------|-----------|
| Secteur Primaire | | | |
| Shanwick / Gander FSS (general position) | EGGX_SG_CTR | 127.900 | SFC-UNL |
| Secteurs Secondaires | | | |
| Shanwick FSS (southern tracks) | EGGX_S_CTR | 124.175 | SFC-UNL |
| Shanwick FSS (northern tracks) | EGGX_N_CTR | 120.350 | SFC-UNL |
| Shanwick Oceanic Clearance | EGGX_OC_CTR | 127.650 | SFC-UNL |
| Secteur Primaire | | | |
| Brest Control | LFRR_CTR | 119.825 | SFC-UNL |
| Secteur Secondaire | | | |
| Brest Control (Upper) | LFRR_U_CTR | 129.500 | FL295-UNL |

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 |
|--|--------------------|--------------------|--|
| EGGX → LFRR | | | |
| - | 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 | | |
| LFRR → EGGX | | | |
| UN460 UN461 UN462 UT460 | 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 obligés de contacter Shanwick par radio. ¹ Les avions transitant par ces points doivent être transférer à Shannon Control si la position est ouverte |
| UN470 UN471 UN472 | LAPEX | SEPAL | |
| UN480 UN482 UN484 UN585 UT37 | REGHI | ETIKI | |
| UN490 UN491 | TAKAS ¹ | TAKAS ¹ | |
| UN502 UN512 UN521 | RATKA | RATKA | |
| UN531 UN533 UN535 UN542 UN734 | UMOXA | UMLER | |

| | | |
|----------------------------------|--------------------|--------------------|
| UN536 UN749 UN868 UN977 | TIVLU | BUNAV |
| UP197 | TULTA ¹ | TULTA ¹ |

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 |
|------------------------------|----------------|--|--|
| Départs (LFRR → EGGX) | | | |
| 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. |