



## Lettre d'Accord (LoA)

---

### **Londres CCR (EGTT) et Reims CCR (LFEE)**

Nom : LoA-EGTT-LFEE\_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. Londres CCR.....	5
3.2. Reims CCR.....	5
4. DÉLÉGATION D'ESPACE .....	6
4.1. La Manche Est .....	6
5. PROCÉDURES DE COORDINATION – EN ROUTE .....	7
5.1. De Londres vers Reims (EGTT → LFEE) .....	7
5.2. De Reims vers Londres (LFEE → EGTT) .....	7
6. PROCÉDURES DE COORDINATION – DEP & ARR.....	8
6.1. Zone Londres .....	8
7. CONTRIBUTIONS.....	9
8. CHANGELOG .....	9

# 1. PRÉAMBULE

Cette lettre d'accord (LoA) a pour but de définir les procédures de coordination à appliquer entre le **CCR de Londres** et le **CCR de Reims** 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.

# 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
Londres	Reims	IMPAIR
Reims	Londres	PAIR

### 3. DESCRIPTION DES UNITÉS ATC

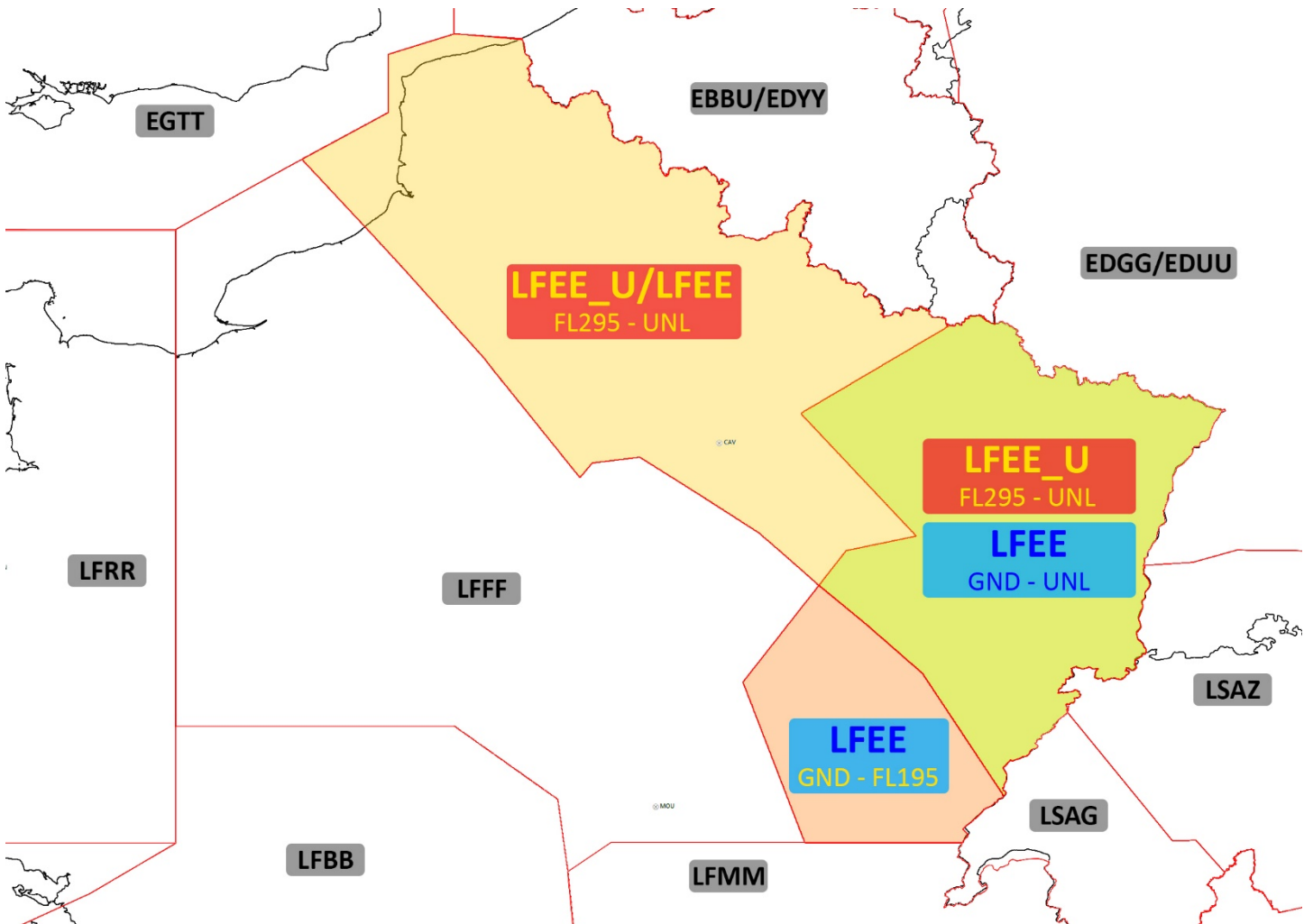
L'unité ATC en charge des espaces gérés par le CCR de Londres est **London Control** et comporte un secteur primaire : EGTT\_CTRL. Le secteur primaire peut être découpé en 4 secteurs secondaires : EGTT\_N\_CTRL, EGTT\_W\_CTRL, EGTT\_S\_CTRL et EGTT\_C\_CTRL.

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 Reims est **Reims Control** et comporte un secteur primaire : LFEE\_CTRL. Ce secteur peut être dégroupé en deux sous-secteurs : LFEE\_CTRL et LFEE\_U\_CTRL, 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. LONDRES CCR

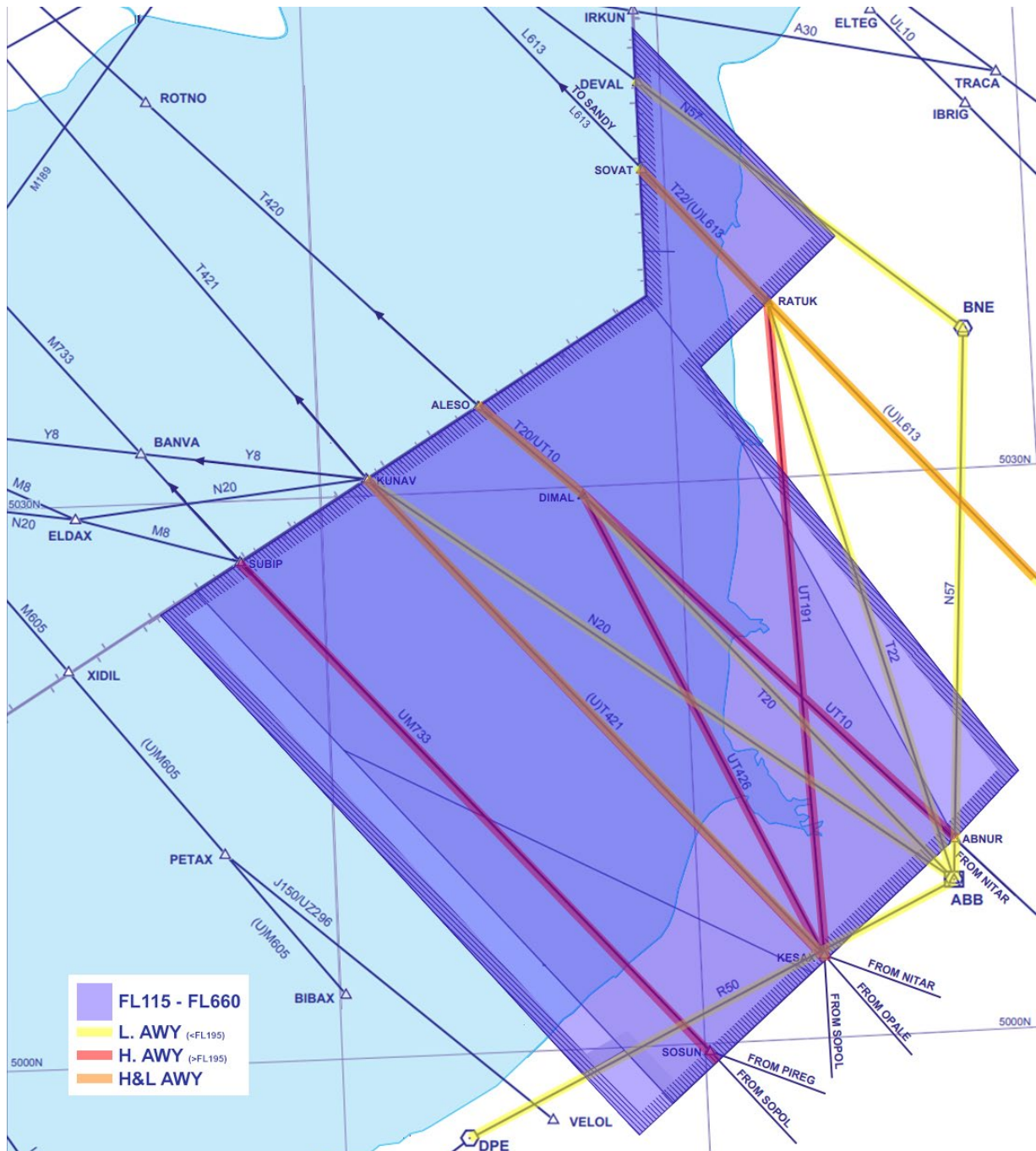
Positions ATC	Indicatifs	Freq.	Notes
<i>Secteurs primaires</i>			
London Control	EGTT_CTR	132.605	SFC-FL660
<i>Secteurs secondaires</i>			
London Control	EGTT_N_CTR	128.130	SFC-FL660
London Control	EGTT_W_CTR	126.075	SFC-FL660
London Control	EGTT_S_CTR	135.055	SFC-FL660
London Control	EGTT_C_CTR	127.105	SFC-FL660

### 3.2. REIMS CCR

Positions ATC	Indicatifs	Freq.	Notes
<i>Secteurs primaires</i>			
Reims Control	LFEE_CTR	127.555	Est : SFC-UNL Ouest : FL295-UNL (LFFF_CTR < FL295)
<i>Secteurs secondaires</i>			
Reims Control	LFEE_U_CTR	135.505	FL295-UNL

## 4. DÉLÉGATION D'ESPACE

### 4.1. LA MANCHE EST



L'espace « La Manche Est » représenté sur l'image ci-dessus est défini du FL115 au FL660. Ses limites latérales sont définies dans l'AIP du Royaume-Uni, partie ENR 2.2, sous l'appellation « La Manche East (High) 2 ». L'utilité principale de cette délégation est de permettre une gestion optimale par le CCR de Londres des descentes des trafics à destination des aéroports Londoniens.

Cet espace, situé dans la FIR de Paris, est délégué au CCR de Londres lorsque le CCR de Londres est en ligne.

Lorsque le CCR de Londres est hors ligne, le CCR de Reims a la responsabilité de cet espace au-dessus du FL295.

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 Londres et celles du CCR de Reims 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 LONDRES VERS REIMS (EGTT → LFEE)

#### 5.1.1. ESPACE INFÉRIEUR (SFC-FL245)

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

#### 5.1.2. ESPACE SUPÉRIEUR (FL245-UNL)

RTE	DCT	XFER PT	XFER ATC	Restrictions
L10	RINTI	Limite AoR	LFEE_CTR	Niveau Impair
L15	MOTOX			

### 5.2. DE REIMS VERS LONDRES (LFEE → EGTT)

#### 5.2.1. ESPACE INFÉRIEUR (SFC-FL195)

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

#### 5.2.2. ESPACE SUPÉRIEUR (FL195-UNL)

RTE	DCT	XFER PT	XFER ATC	Restrictions
UL613	RATUK	Limite AoR	EGTT_CTR	Niveau Pair
UT10	ABNUR			
UM976				
UQ220	KESAX			
UT421				
UT191				
UM733	SOSUN			



## 6. PROCÉDURES DE COORDINATION – DEP & ARR

Les procédures de coordination entre les positions CCR de Londres et Reims 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. ZONE LONDRES

#### Départs

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

#### Arrivées

AD	ARR	ALT/FL	DCT	XFER	Notes
EGLL	ALESO	FL380	-	LFEE_CTR → EGTT_CTR	ABNUR/KESAX FL360 ou plus bas
EGKK	KUNAV	FL320	-	LFEE_CTR → EGTT_CTR	KESAX FL320 ou plus bas
EGLF	ELDAX	FL280	-	LFEE_CTR → EGTT_CTR	SOSUN/KESAX FL280 ou plus bas
EGHI					
EGHH					
EGLC	SOVAT	FL220	-	LFEE_CTR → EGTT_CTR	RATUK FL220 ou plus bas Reims coordonne la descente avec Paris lorsque nécessaire

## 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 Londres et de Reims.

## 8. CHANGELOG

Version	Date	Changements
3.0	23/03/2023	<ul style="list-style-type: none"><li>- Nouveau format</li><li>- Ajout de la délégation « La Manche Est » au §4</li><li>- Correction de la liste des routes ATS et DCT au §5</li><li>- Révision complète des coordination ARR/DEP au §6</li></ul>