

Letter of Agreement

IVAO – United Kingdom and Ireland & France Divisions



Indicatif: **LOA-EGTT-LFFF_FR**

Date: **22 Avril 2021**

Version: **v5**

Validité: **permanente**

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

Contact: xu-atcops@ivao.aero
fr-atcops@ivao.aero

Objet: LoA entre les FIR de Londres (EGTT) et la FIR de Paris (LFFF)

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 Londres** et la **FIR de Paris** 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

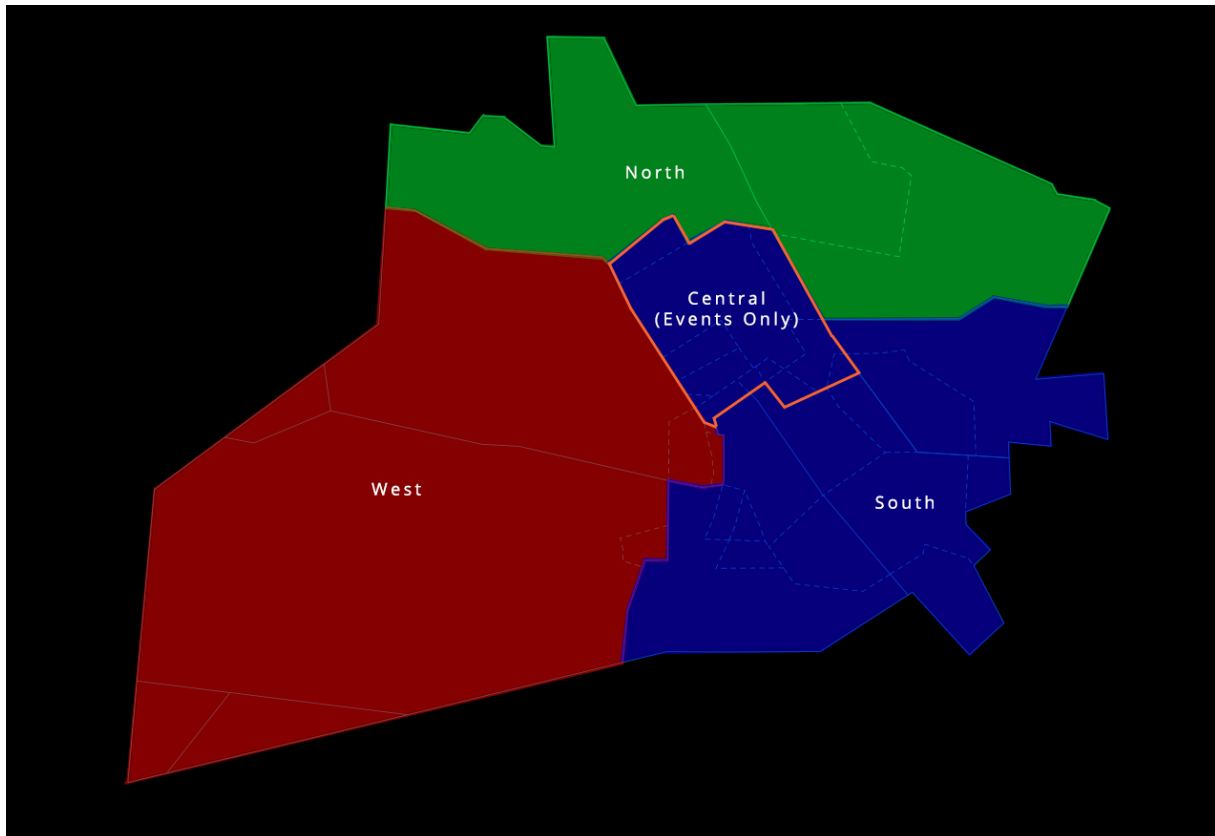
Le trafic en séquence doit être transféré avec une **séparation minimale de 10 NM**. Cette séparation doit être **constante** (trafics restreints à la même vitesse) **ou croissante** (trafic précédent avec vitesse supérieure au suivant). La coordination des clairances de vitesse doit s'effectuer par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

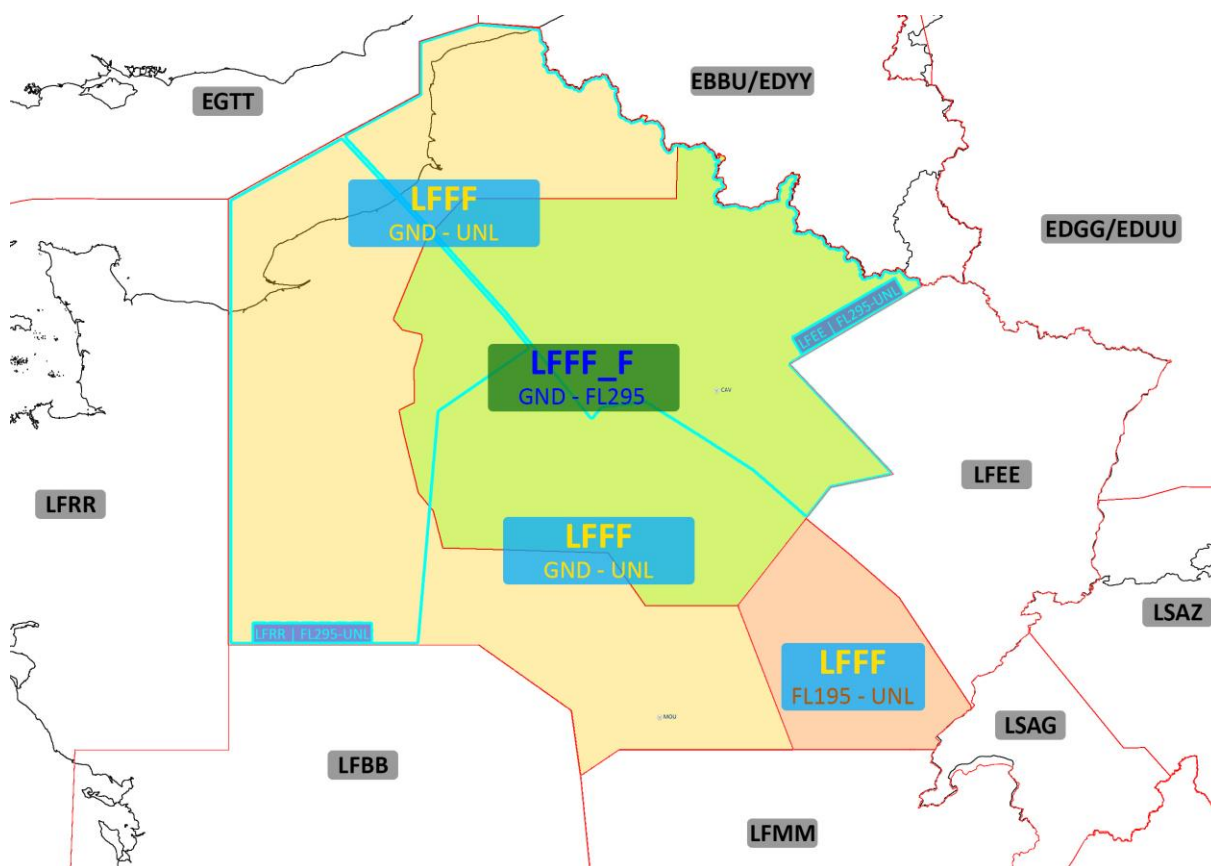
Lorsque le **trafic est transféré**, il doit être **séparé et libre de tout conflit**. En l'absence de clairance modifiant la route, l'altitude ou la vitesse des trafics, **l'ATC transférant reste responsable de la séparation** entre ces trafics.

3. Les positions de contrôle

L'unité ATS en charge de la FIR et l'UIR de London ACC est **London Control** et inclut un secteur primaire (EGTT_CTRL) et quatre secteurs secondaires (EGTT_N_CTRL, EGTT_W_CTRL, EGTT_S_CTRL et EGTT_C_CTRL). Les limites verticales et horizontales de l'espace aérien est indiqué dans la figure ci-dessous.



L'unité ATS en charge des espaces FIR et UIR gérés par l'ACC de Paris est **Paris Control** et comporte deux secteurs primaires (LFFF_CTR et LFFF_F_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			
London Control (All)	EGTT_CTR	132.605	SFC-FL660
Secteurs Secondaires			
London Control (North sector)	EGTT_N_CTR	128.130	SFC-FL660
London Control (West sector)	EGTT_W_CTR	135.225	SFC-FL660
London Control (South sector)	EGTT_S_CTR	135.055	SFC-FL660
London Control (Central sector)	EGTT_C_CTR	127.105	SFC-FL660
Secteurs Primaires			
Paris Control	LFFF_CTR	128.100	SFC-UNL LFRR ouvert : W (SFC-FL295) LFEE ouvert : E (SFC-FL295)
Paris Control (CCT)	LFFF_F_CTR	135.405	SFC-FL295

4. Les procédures de coordination

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

Route	Point de transfert	DCT	Restrictions	
EGTT → LFFF				
B3	RINTI	RINTI	-	
L15	IRKUN	IRKUN		
L612	XAMAB	XAMAB		
L613	SOVAT	SOVAT		
M605	XIDIL	XIDIL		
M733	SUBIP	SUBIP		
M8				
N20	KUNAV	KUNAV		
N57	DEVAL	DEVAL		
N859	SITET	SITET		
T420	ALESO	ALESO		
T421	KUNAV	KUNAV		
Y8				
UL10	RINTI	LESDO		-
UL15	MOTOX			
UL151	SITET			
UL612	XAMAB			
UL613	SOVAT			
UM605	XIDIL	BIBAX - VELOL	FL260 à XIDIL (FL250 ou FL240 durant fort trafic)	
UM733	SUBIP	SUBIP	-	
UM8				
UN859	SITET	SITET		
UT420	ALESO	ALESO		
UT421	KUNAV	KUNAV		
UY8				

Route	Point de transfert	DCT	Restrictions
LFFF → EGTT			
A23	SITET	SITET	-
A30	IRKUN	IRKUN	
B24	FIR12	FIR12	
B3	RINTI	RINTI	
L613	SOVAT	SOVAT	-
M605	XIDIL	XIDIL	
N20	KUNAV	KUNAV	
N57	DEVAL	DEVAL	
T20	ALESO	ALESO	
T27	KUNAV	KUNAV	
T421			
UL10	RINTI	RINTI	-
UL15	MOTOX	MOTOX	
UL612	XAMAB	XAMAB	
UL613	RATUK	SOVAT	
UM605	XIDIL	XIDIL	
UM733	SUBIP	SUBIP	
UN859	SITET	SITET	
UT420	ALESO	ALESO	
UT421	KUNAV	KUNAV	

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 Paris

Aéroport	SID/STAR	Procédures de coordination	Remarques
Arrivées (EGTT → LFFF)			
LFPG LFPB	XIDIL	EGTT_CTR -> LFFF_CTR JET (clairé DCT XIDIL FL260 max) PROP (clairé DCT XIDIL FL220 max)	FL250 or FL240 durant fort trafic
LFPO	SITET	EGTT_CTR -> LFFF_CTR (DCT XIDIL FL250)	

Paris vers London

Aéroport	SID/STAR	Procédures de coordination	Remarques
Arrivées (LFFF → EGTT)			
EGLL EGWU	BIG WEALD	LFFF_CTR -> EGTT_CTR (clairé FL≤260 DCT KUNAV/ALESO/DIMAL)	Transfert à KESAX/ABNUR
EGKK EGHH EGHI	TIMBA KUNAV	LFFF_CTR -> EGTT_CTR (clairé FL≤250 DCT KUNAV)	Transfert à KESAX
EGSS EGSC EGGW	N/A	LFFF_CTR -> EGTT_CTR (clairé FL≤250 DCT SUBIP)	Transfert à SOSUN
EGLC	GODLU	LFFF_CTR -> EGTT_CTR (clairé FL190 DCT SOVAT)	Transfert à RATUK