

Letter of Agreement

IVAO – United Kingdom and Ireland & France Divisions



Indicatif: **LOA-EGTT-LFRR_FR**

Date: **29 mars 2020**

Version: **v3**

Validité: **permanente**

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

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

Objet: LoA entre les FIR de Londres (EGTT) 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 Londres** 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

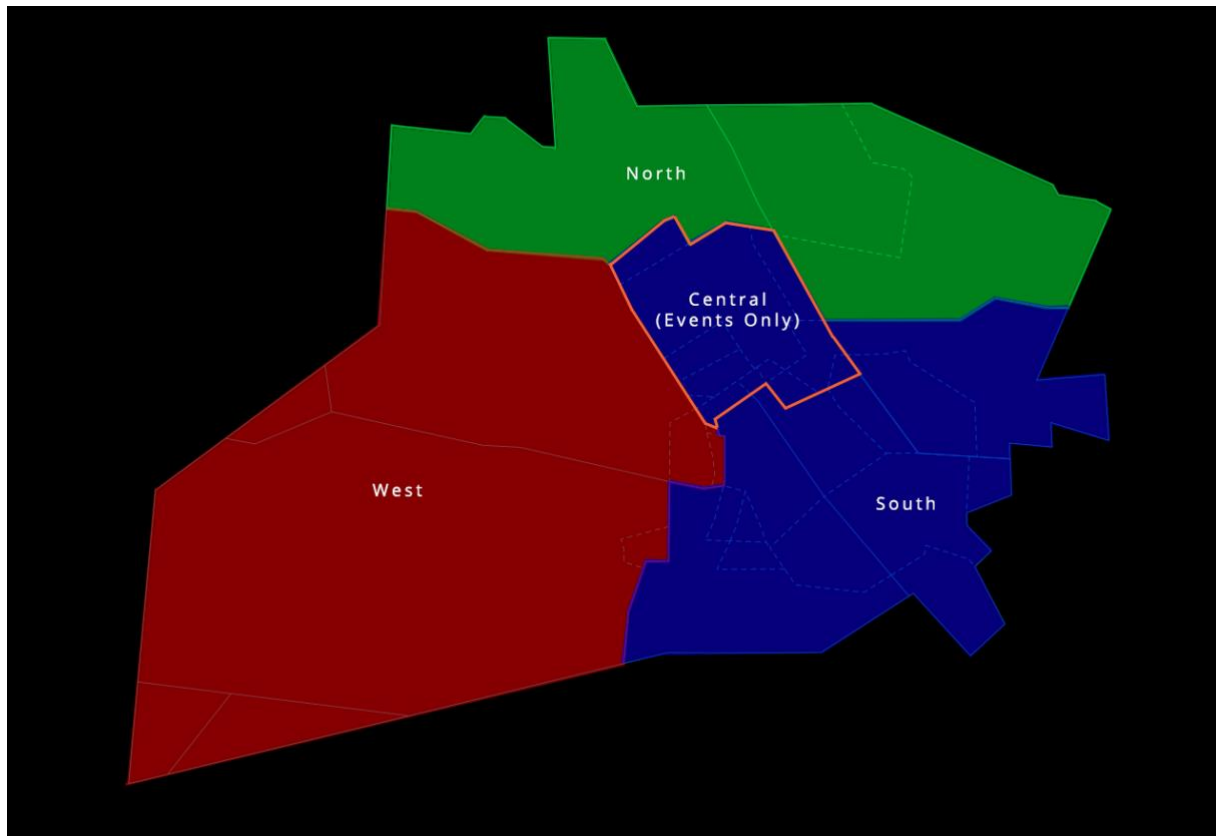
Le trafic en séquence doit être transféré avec une **séparation minimale de 10 NM**. Cette séparation doit être **constante** (trafics restreints à la même vitesse) **ou croissante** (trafic précédent avec vitesse supérieure au suivant). La coordination des clairances de vitesse doit s'effectuer par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

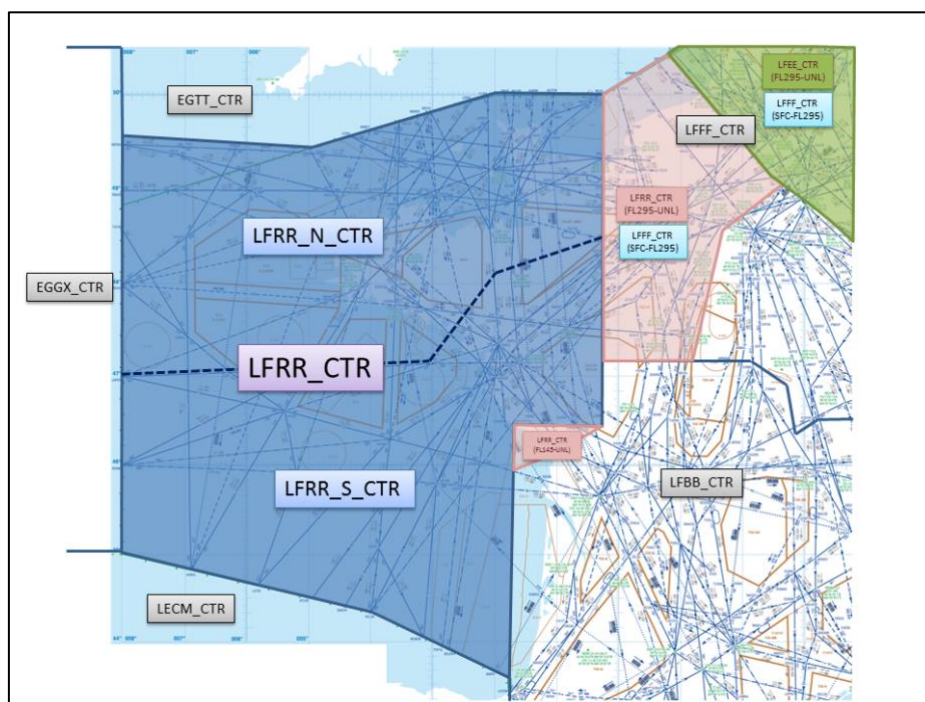
3. Les positions de contrôle

L'unité ATC en charge de la FIR et l'UIR de London ACC est **London Control** et inclut un secteur primaire (EGTT_CTR) et quatre secteurs secondaires (EGTT_N_CTR, EGTT_W_CTR, EGTT_S_CTR et EGTT_C_CTR). Les limites verticales et horizontales de l'espace aérien est indiqué dans la figure 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.

Il est à noter que l'espace aérien au-dessus de la FIR de Paris, en rose sur le schéma ci-dessous est délégué au CCR de Brest du FL295 à UNL quand Brest est actif.



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

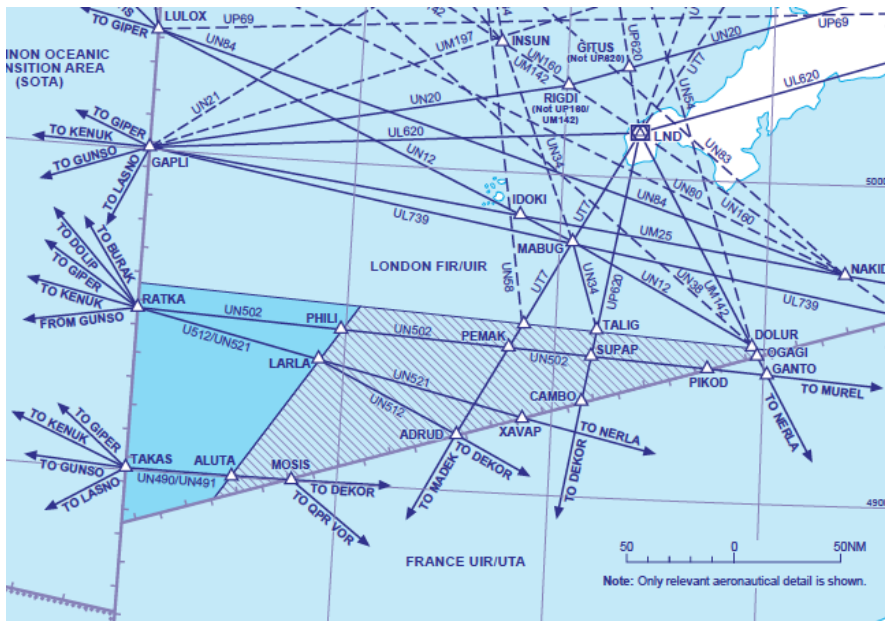
Position ATC	Callsign	Fréquence	Remarque
Secteur Primaire			
London Control (All)	EGTT_CTRL	132.605	SFC-FL660
Secteurs Secondaires			
London Control (North sector)	EGTT_N_CTRL	128.125	SFC-FL660
London Control (West sector)	EGTT_W_CTRL	135.225	SFC-FL660
London Control (South sector)	EGTT_S_CTRL	135.050	SFC-FL660
London Control (Central sector)	EGTT_C_CTRL	127.105	SFC-FL660
Secteur Primaire			
Brest Control	LFRR_CTRL	119.825	SFC-UNL
Secteurs Secondaires			
Brest Control (Nord)	LFRR_N_CTRL	119.825	SFC-UNL
Brest Control (Sud)	LFRR_S_CTRL	129.500	SFC-UNL

4. Délégations d'espaces

4.1 Espace aérien de Jersey

En l'absence de Jersey Control, Rennes Approche (dans les limites du SIV de Cotentin) fourni le service d'alerte et la séparation entre les trafics jusqu'à l'interception de l'approche finale. En aucun cas Rennes Approche ne fournira un contrôle d'approche ou d'aérodrome sur les positions incluses dans les CTA et TMA des îles de la Manche. L'ACC de Brest fournira les mêmes services que Rennes Approche par délégation quand Rennes Approche est fermé.

4.2 Espace aérien : Sud-ouest de Londres et Sud-est de Shannon



L'espace aérien au sud de la ligne parallèle à l'UN502 qui passe à travers DOLUR et TALIG est délégué de manière permanente à Brest de la SFC au UNL, que la position soit active ou pas.

La zone "striée" contenue dans l'image ci-dessus est délégué à Brest de manière permanente de la SFC au FL660.



La zone "rouge" contenue dans le schéma ci-à-gauche est délégué de la FIR de Shannon à la FIR de Brest de la SFC au FL660 quand Shannon Control (EISN_CTR) n'est pas en ligne.

Quand Shannon Control est en ligne, cette zone revient sous le contrôle de Shannon Control de SFC au FL660.

5. Les procédures de coordination

Les procédures de coordination entre les positions ATC des FIR de Londres 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

Les procédures de coordination en route entre l'ACC de London et l'ACC de Brest sont définies comme suit.

Route	Point de transfert	DCT	Restrictions
EGTT → LFRR			
Q41	ORTAC	ORTAC	Even RFL
M189	NEVIL	ANGLO	
N621	LELNA	LELNA	
N862 N90	SKESO	SKESO	
UL151 UN859	SITET	SITET	Even RFL
UL612	XAMAB	XAMAB	
UL722 UM25 UN32	ANNET	ANNET	
UL739 UN160	LIZAD	LIZAD	
UM142 UN12 UN38 UN54	OGAGI DOLUR	OGAGI	
UM195 UN63 UN866	LORKU	LORKU	
UM30 UN22 UN546 UN864	SALCO	SALCO	
UM605	XIDIL	XIDIL	
UN26	MANIG	MANIG	
UP620	SUPAP	SUPAP	
UN621	LELNA	LELNA	
UN862 UN90 UY29	SKESO	SKESO	
UT7	PEMAK	PEMAK	

LFRR → EGTT			
A25 N832	SKESO	SKESO	Odd RFL
G27 M189	NEVIL	NEVIL	
N160	LIZAD	LIZAD	
N867	GARMI	GARMI	
L498 M185 Q41 R1	ORTAC	ORTAC	
N863	KOTEM	KOTEM	
UL722 UP16	ANNET	ANNET	Odd RFL
UL739 UN160	LIZAD	LIZAD	
UL980 UM185	ORTAC	ORTAC	
UM30 UN22 UN546 UN864	SALCO	SALCO	
UM142 UN12 UN38 UN54	DOLUR OGAGI	GANTO	
UN862 UY29	SKESO	SKESO	
UN863	KOTEM	KOTEM	
UN867	GARMI	GARMI	
UP87	BOLRO	BOLRO	
UP620	TALIG	SUPAP	
UT7	AMPOP	PEMAK	
UT220 UZ273	ANGLO	NEVIL	
UY110	ORIST	ORIST	

5.2 La coordination des départs et arrivées

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

Il est rappelé que les aérodromes situés sur les îles de la Manche sont sous l'entière responsabilité de Jersey Approche.

London vers Brest

Aéroport	SID/STAR	Procédures de coordination	Remarques
Départs (EGTT → LFRR)			
EGJJ	TUNIT ORTAC SKERY	EGJJ_CTR → EGTT_CTR	Ces départs ne doivent jamais être contrôlés par Brest
	DIN KOKOS CAN LERAK	EGJJ_CTR → LFRR_CTR (clairé FL195)	-
Arrivées (EGTT → LFRR)			
LFRG LFOH LFRK	ETRAT IXIVO ABAMU NEVIL	EGTT_CTR → LFRR_CTR or LFRG_APP	DCT vers l'IAF peut être coordonné au cas par cas

Brest vers London

Aéroport	SID/STAR	Procédures de coordination	Remarques
Départs (LFRR → EGTT)			
LFRG LFOH LFRK	NEVIL	LFRG_APP or LFRR_CTR → EGTT_CTR (clairé FL80)	Un transfert intermédiaire de LFRG_APP vers LFRR_CTR doit être évité
Arrivées (LFRR → EGTT)			
EGJJ	ANGLO CAN DIN KOKOS LERAK	LFRR_CTR → EGJJ_CTR (clairé FL200)	DCT vers l'IAF peut être coordonné au cas par cas