

Letter of Agreement

IVAO – United Kingdom and Ireland & France Divisions



Indicatif: **LOA-EGTT-LFRR_FR**

Date: **02 Décembre 2021**

Version: **v5**

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

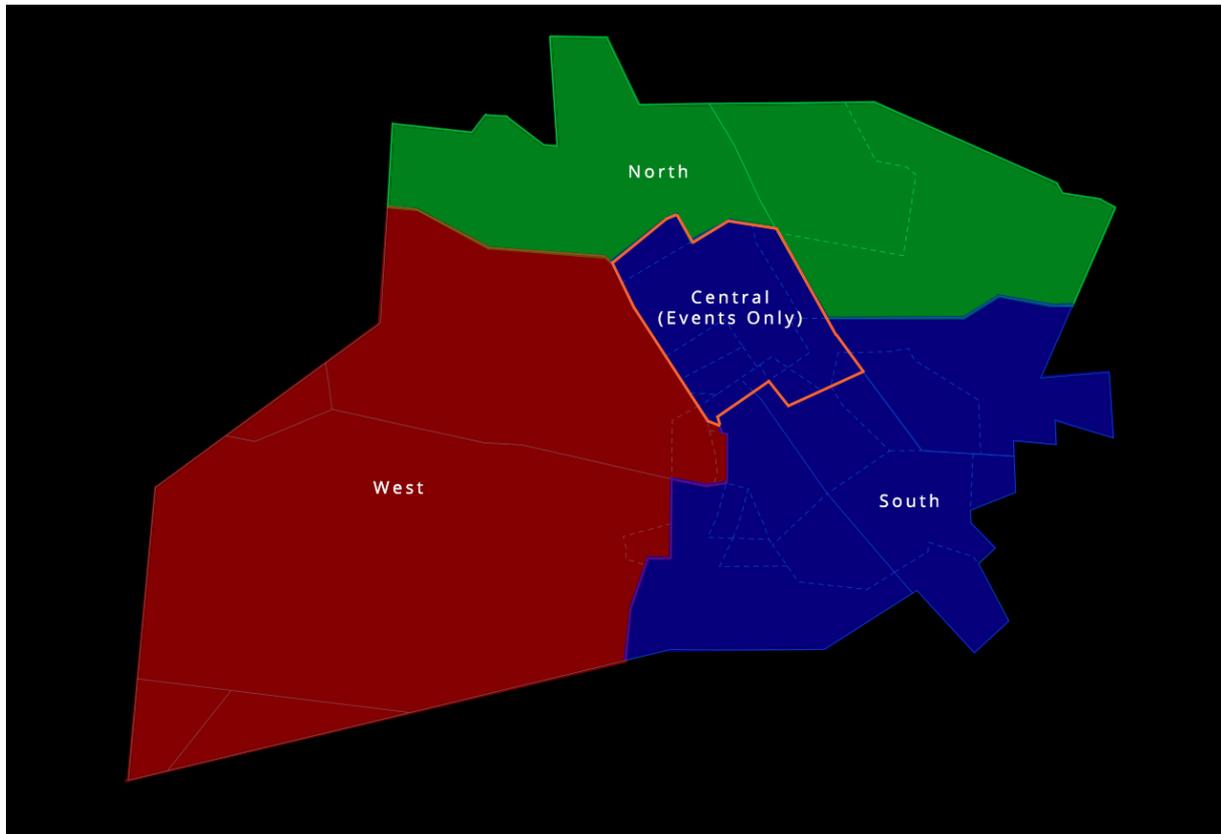
Le trafic en séquence doit être transféré avec une **séparation minimale de 10 NM**. Cette séparation doit être **constante** (trafics restreints à la même vitesse) **ou croissante** (trafic précédent avec vitesse supérieure au suivant). La coordination des clairances de vitesse doit s'effectuer par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

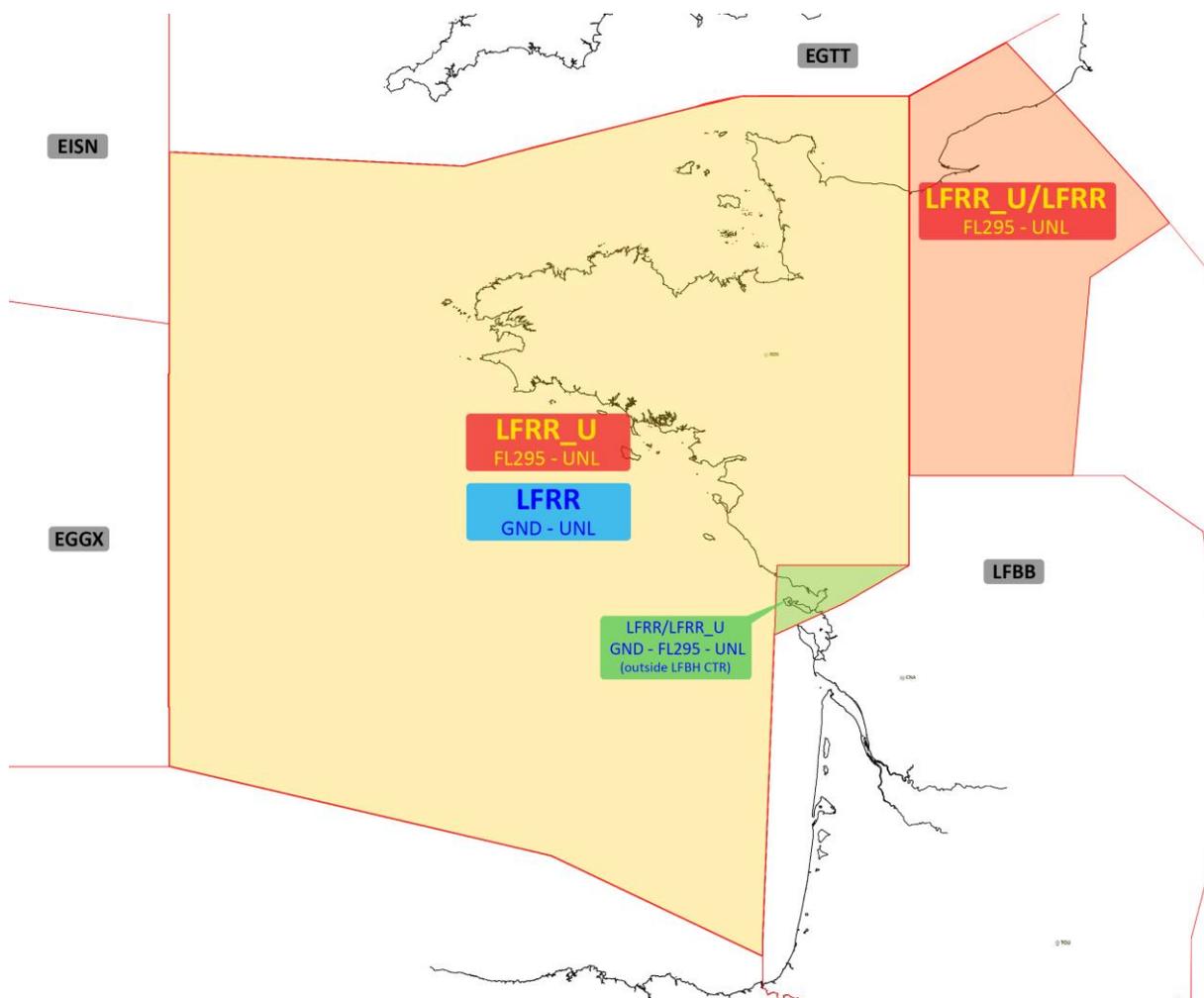
3. Les positions de contrôle

L'unité ATC en charge de la FIR et l'UIR de London ACC est **London Control** et inclut un secteur primaire (EGTT_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 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.

Il est à noter que l'espace aérien au-dessus de la FIR de la FIR de Paris, en orange 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 indiquées 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	126.075	SFC-FL660
London Control (South sector)	EGTT_S_CTR	135.055	SFC-FL660
London Control (Central sector)	EGTT_C_CTR	127.105	SFC-FL660
Secteur Primaire			
Brest Control	LFRR_CTR	119.825	SFC-UNL
Secteurs Secondaires			
Brest Control (Sud)	LFRR_S_CTR	129.500	SFC-UNL

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			
(U)M605	Frontière ACC	XIDIL	FL Impair
(U)L612		XAMAB	
L151 UN859		SITET	
M189		ANGLO	
Q41		ORTAC	
N63 N621		LELNA	
M195 N866		LORKU	
N90 N862		SKESO	
N26		MANIG	
UM30 UN864 N546		SALCO	
UN32 L722 M25		ANNET	
N160 L739		LIZAD	
N40 M142 N38 N12		DOLUR	
UP620 UN34		TALIG	
T7		AMPOP	

Route	Point de transfert	DCT	Restrictions
LFRR → EGTT			
A34	Frontière ACC	SITET	FL Pair
G27		NEVIL	
N867		GARMI	
A25		SKESO	
N160		LIZAD	
UZ273		NEVIL	
UM185		LUGIS	
UM184		KOTEM	
UN867		GARMI	
UP88		ODREP	
UP87		BOLRO	
UY110		ORIST	
UN862		SKESO	
LFFRANW		SALCO	
		ANNET	
	LIZAD		
	DOLUR		
	TALIG		
	AMPOP		

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