



## Lettre d'Accord (LoA)

---

### **Londres CCR (EGTT) et Brest CCR (LFRR)**

Nom : LoA-EGTT-LFRR\_FR

Date : 10/08/2023

Version : v7.0

Validité : Permanente

# INDEX

1. PRÉAMBULE .....	2
2. PROCÉDURES GÉNÉRALES .....	2
3. DESCRIPTION DES UNITÉS ATC .....	3
3.1. Londres CCR .....	5
3.2. Brest CCR .....	5
4. DÉLÉGATION D'ESPACE .....	6
4.1. Îles Anglo-Normandes .....	6
4.2. Triangle LARLA & TAKAS Box .....	7
5. PROCÉDURES DE COORDINATION – EN ROUTE .....	8
5.1. De Londres vers Brest (EGTT → LFRR) .....	8
5.2. De Brest vers Londres (LFRR → EGTT) .....	10
6. PROCÉDURES DE COORDINATION – DEP & ARR .....	11
6.1. TMA Iles Anglo-Normandes .....	11
6.2. Zone Londres .....	12
6.3. SIV Deauville .....	12
7. CONTRIBUTIONS .....	13
8. CHANGELOG .....	13

# 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 Brest** 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	Brest	IMPAIR
Brest	Londres	PAIR

La partie ouest de l'UTA de Brest est un espace à cheminement libre (LFFRANW) défini du FL195 au FL660.

La partie ouest de l'UTA de Londres est un espace à cheminement libre (EGTTFRAW) défini du FL245 au FL660.

Un espace aérien à cheminement libre (FRA) est un espace aérien déterminé à l'intérieur duquel les usagers de l'espace aérien peuvent planifier librement une route entre des points d'entrée et de sortie définis. Les usagers de l'espace aérien doivent avoir la possibilité de choisir une route via des points de cheminement intermédiaires, publiés ou non, sans référence au réseau de routes ATS.

### 3. DESCRIPTION DES UNITÉS ATC

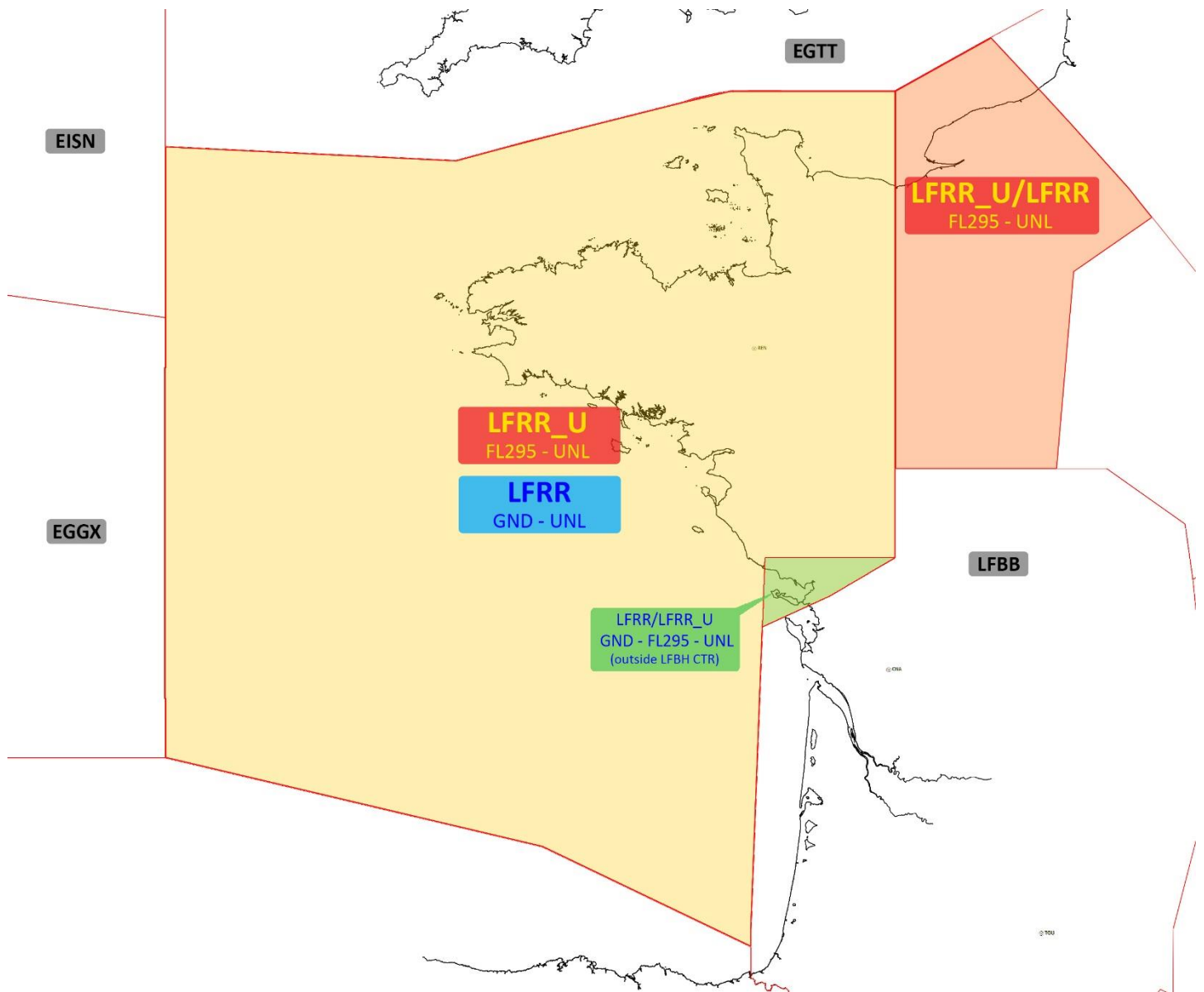
L'unité ATC en charge des espaces gérés par le CCR de Londres est **London Control** et comporte un secteur primaire : EGTT\_CTRL. Le secteur primaire peut être découpé en 4 secteurs secondaires : EGTT\_N\_CTRL, EGTT\_W\_CTRL, EGTT\_S\_CTRL et EGTT\_C\_CTRL.

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 Brest est **Brest Control** et comporte un secteur primaire : LFRR\_CTR. Ce secteur peut être dégroupé en deux sous-secteurs : LFRR\_CTR et LFRR\_U\_CTR, 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

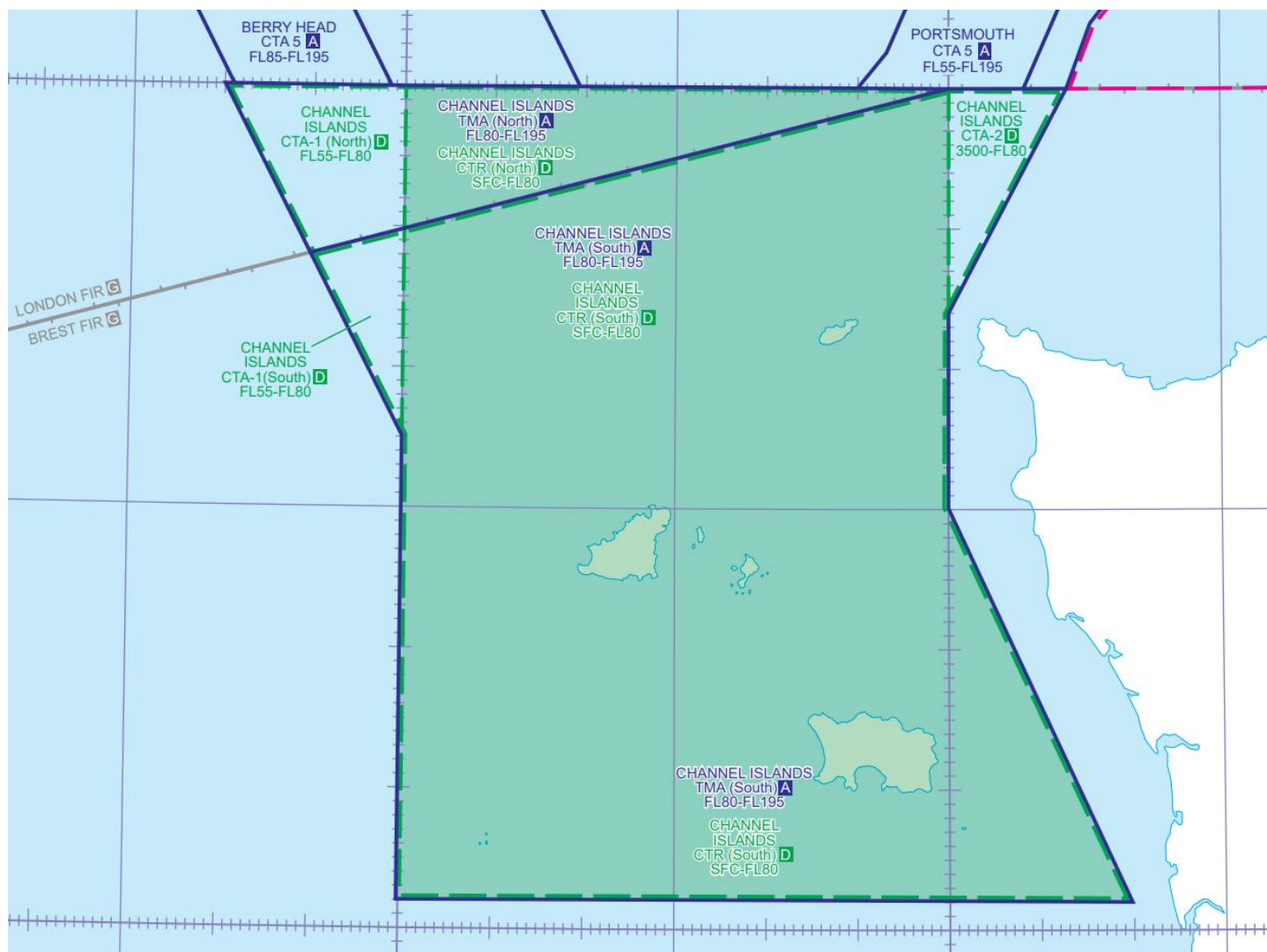
Positions ATC	Indicatifs	Freq.	Notes
<i>Secteurs primaires</i>			
London Control	EGTT_CTR	132.605	SFC-FL660
<i>Secteurs secondaires</i>			
London Control	EGTT_N_CTR	128.130	SFC-FL660
London Control	EGTT_W_CTR	126.075	SFC-FL660
London Control	EGTT_S_CTR	135.055	SFC-FL660
London Control	EGTT_C_CTR	127.105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

### 3.2. BREST CCR

Positions ATC	Indicatifs	Freq.	Notes
<i>Secteurs primaires</i>			
Brest Control	LFRR_CTR	119.825	SFC-UNL ; SFC-FL295 si LFRR_U_CTR est actif
<i>Secteurs secondaires</i>			
Brest Control	LFRR_U_CTR	129.500	FL295-UNL

## 4. DÉLÉGATION D'ESPACE

### 4.1. ÎLES ANGLO-NORMANDES

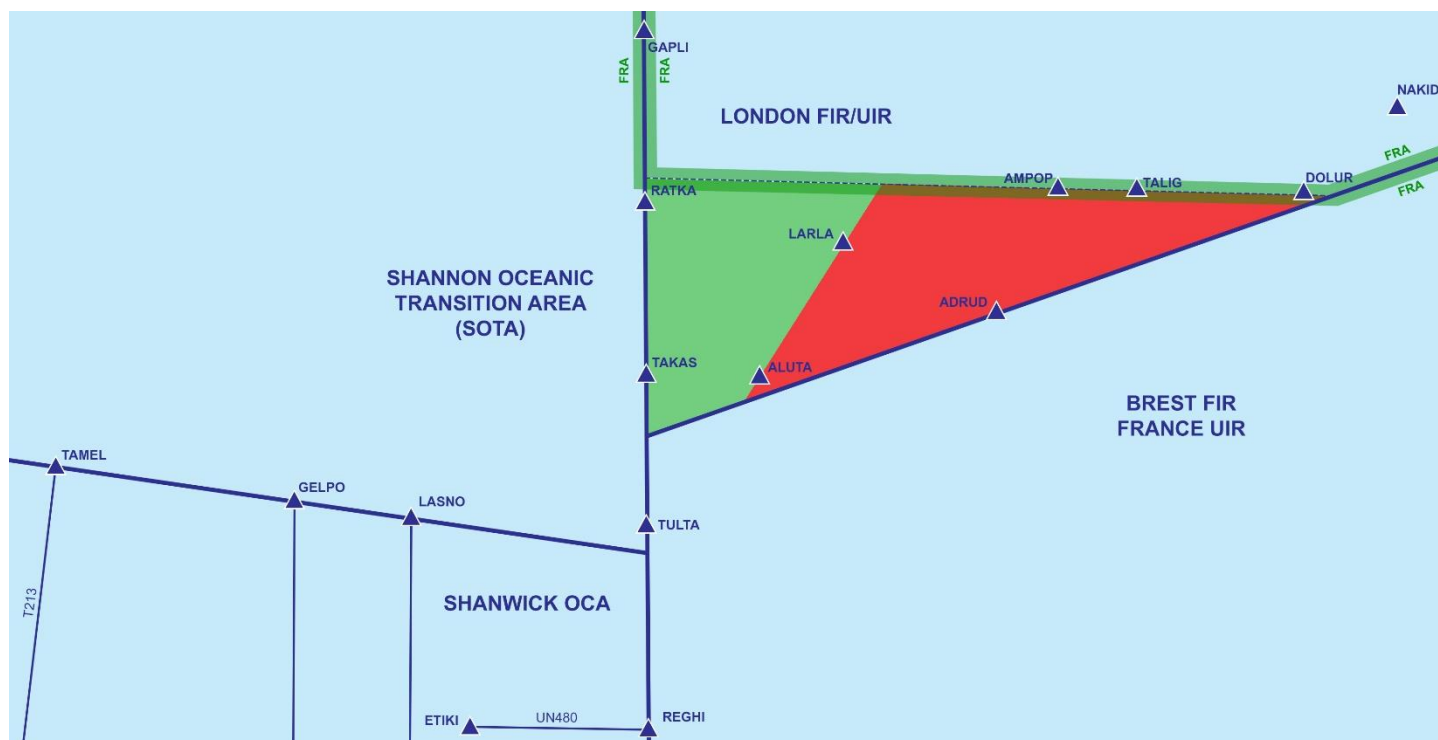


La CTR Sud, CTA 1 Sud, CTA 2 Sud et la TMA Sud Iles Anglo-Normandes sont gérées par le CCR de Londres ou Jersey APP/TWR lorsqu'ils sont connectés, dans les limites verticales décrites sur l'image ci-dessus.

Ces 4 espaces sont déclassés en espaces de Classe G (Classe E ou D dans les routes ATS tel que défini dans l'AIP France) lorsque le CCR de Londres et Jersey APP/TWR sont déconnectés. Le CCR de Brest (ou Rennes APP au sein du SIV Cotentin et de la CTA B Rennes) fournissent alors les services ATS à tous les trafics dans ces espaces en accord avec la classe d'espace et les règles de vol dans lesquels ils évoluent.

Le CCR de Brest et Rennes APP ne devront en aucun cas fournir les services de contrôle d'approche et d'aérodrome au sein des CTA et TMA Iles Anglo-Normandes.

## 4.2. TRIANGLE LARLA & TAKAS BOX



Le « Triangle LARLA » est l'espace représenté en rouge sur l'image ci-dessus. Cet espace situé dans la FIR de Londres est délégué de façon permanente au CCR de Brest, de SFC à UNL, et ce que le CCR de Brest soit connecté ou non.

La « TAKAS Box » est l'espace représenté en vert sur l'image ci-dessus. Cet espace situé dans la FIR de Londres est délégué de façon permanente au CCR de Shannon, de SFC à UNL, et ce que le CCR de Shannon soit connecté ou non.

Toutefois, lorsque le CCR de Shannon n'est pas connecté et que le CCR de Brest est connecté, alors l'espace « TAKAS Box » est délégué par le CCR de Shannon au CCR de Brest.

Consultez la LoA EGGX/EISN-LFRR pour plus de détails concernant les délégations d'espace entre Shannon, Shanwick et Brest.



## 5. PROCÉDURES DE COORDINATION – EN ROUTE

Les procédures de coordination entre les positions ATC du CCR de Londres et celles du CCR de Brest 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 BREST (EGTT → LFRR)

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

RTE	DCT	XFER PT	XFER ATC	Restrictions
M605	XIDIL	Limite AoR	LFRR_CTR	Niveau Impair
L612	XAMAB			
L151	SITET			
N859				
M189	NEVIL			
Q41	ORTAC			
Z171	LELNA			
N63				
N621				
N90	SKESO			
N862				

## 5.1.2. ESPACE SUPERIEUR (FL245-UNL)

RTE	DCT	XFER PT	XFER ATC	Restrictions
UM605	XIDIL	Limite AoR	LFRR_CTR	Niveau Impair
UL612	XAMAB			
L151	SITET			
UN859				
N63	LELNA			
N621				
M195	LORKU			
N866				
N90	SKESO			
N862				
EGTTFRAW	MANIG			
	SALCO			
	ANNET			
	LIZAD			
	DOLUR			
	TALIG			
	AMPOP			

## 5.2. DE BREST VERS LONDRES (LFRR → EGTT)

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

RTE	DCT	XFER PT	XFER ATC	Restrictions
A34	SITET	Limite AoR	EGTT_CTR	Niveau Pair
G27	NEVIL			
N867	GARMI			
A25	SKESO			
N160	LIZAD			

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

RTE	DCT	XFER PT	XFER ATC	Restrictions
UZ273	NEVIL	Limite AoR	EGTT_CTR	Niveau Pair
UM185	LUGIS			
UM184	KOTEM			
UN867	GARMI			
UP88	ODREP			
UP87	BOLRO			
UY110	ORIST			
UN862	SKESO			
LFFRANW	SALCO			
	NOZHU			
	ANNET			
	LIZAD			
	DOLUR			
	TALIG			
	AMPOP			

## 6. PROCÉDURES DE COORDINATION – DEP & ARR

Les procédures de coordination entre les positions CCR de Londres et Brest 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. TMA ILES ANGLO-NORMANDES

#### Départs

AD	DEP	ALT/FL	DCT	XFER	Notes
EGJJ	ORIST	-	-	EGJJ_CTR → EGTT_CTR	Ces départs ne sont jamais gérés par Brest Control
	ORTAC				
	SKERY				
	TUNIT				
	BENIX	FL190	-	EGJJ_CTR → LFRR_CTR	-
	DIN				
	LERAK				
	LUSIT				
ORVAL					

#### Arrivées

AD	ARR	ALT/FL	DCT	XFER	Notes
EGJJ	BIGNO	-	-	EGTT_CTR → EGJJ_CTR	Ces arrivées ne sont jamais gérées par Brest Control
	LELNA				
	ORTAC				
	SKERY				
	BEVAV	FL200	-	LFRR_CTR → EGJJ_CTR	DCT vers l'IAF doit être coordonné au cas par cas
	LERAK				
	MINQI				
	TUNIT				

## 6.2. ZONE LONDRES

### Départs

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

### Arrivées

AD	ARR	ALT/FL	DCT	XFER	Notes
EGLL	ROXOG	FL300	-	LFRR_CTR → EGTT_CTR	Route standard via REVTU (FL340) > BOLRO FL300
EGKK	VASUX	FL300	-	LFRR_CTR → EGTT_CTR	Route standard via REVTU (FL330) > ODREP FL300
	NEVIL	FL220			Stable à NEVIL
EGLC	NEVIL	FL220	-	LFRR_CTR → EGTT_CTR	Stable à NEVIL
EGGW	TELTU	FL340	-	LFRR_CTR → EGTT_CTR	Route standard via DIKRO (FL380) > LUGIS/KOTEM FL340
EGSS	AVANT	FL340	-	LFRR_CTR → EGTT_CTR	Route standard via DIKRO (FL380) > LUGIS/KOTEM FL340
	TELTU				

## 6.3. SIV DEAUVILLE

### Départs

AD	DEP	ALT/FL	DCT	XFER	Notes
LFRG	NEVIL	FL080	-	LFRR_CTR → EGTT_CTR	-
LFRK					
LFOK					

### Arrivées

AD	ARR	ALT/FL	DCT	XFER	Notes
LFRK	NEVIL	FL090	-	EGTT_CTR → LFRR_CTR	

## 7. CONTRIBUTIONS

Ce document a été élaboré en coordination avec les Départements des Opérations ATC des divisions United Kingdom and Ireland et France ainsi que les staffs des FIR de Londres et de Brest.

## 8. CHANGELOG

Version	Date	Changements
6.0	23/02/2023	<ul style="list-style-type: none"><li>- Nouveau format</li><li>- Amélioration des images et des textes du §4</li><li>- Correction de la liste des routes ATS du §5.1.1</li><li>- Mise à jour complète du §6 avec les dernières procédures SID/STAR + Ajout arrivées Londres</li></ul>
7.0	10/08/2023	<ul style="list-style-type: none"><li>- Ajout de l'espace à cheminement libre EGTT Ouest (EGTTFRAW)</li><li>- Mise à jour de l'image du §4.2 suite à l'ajout de EGTTFRAW</li><li>- Mise à jour des tableaux en §5.1.2 et §5.2.2 avec l'implémentation de EGTTFRAW</li></ul>