



Lettre d'Accord (LoA)

Londres CCR (EGTT) et Brest CCR (LFRR)

Nom : LoA-EGTT-LFRR_FR

Date : 22/05/2025

Version : v8.0

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 Îles Anglo-Normandes.....	11
6.2. Zone Londres	13
6.3. SIV Rennes.....	13
7. CONTRIBUTIONS.....	14
8. CHANGELOG	14

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

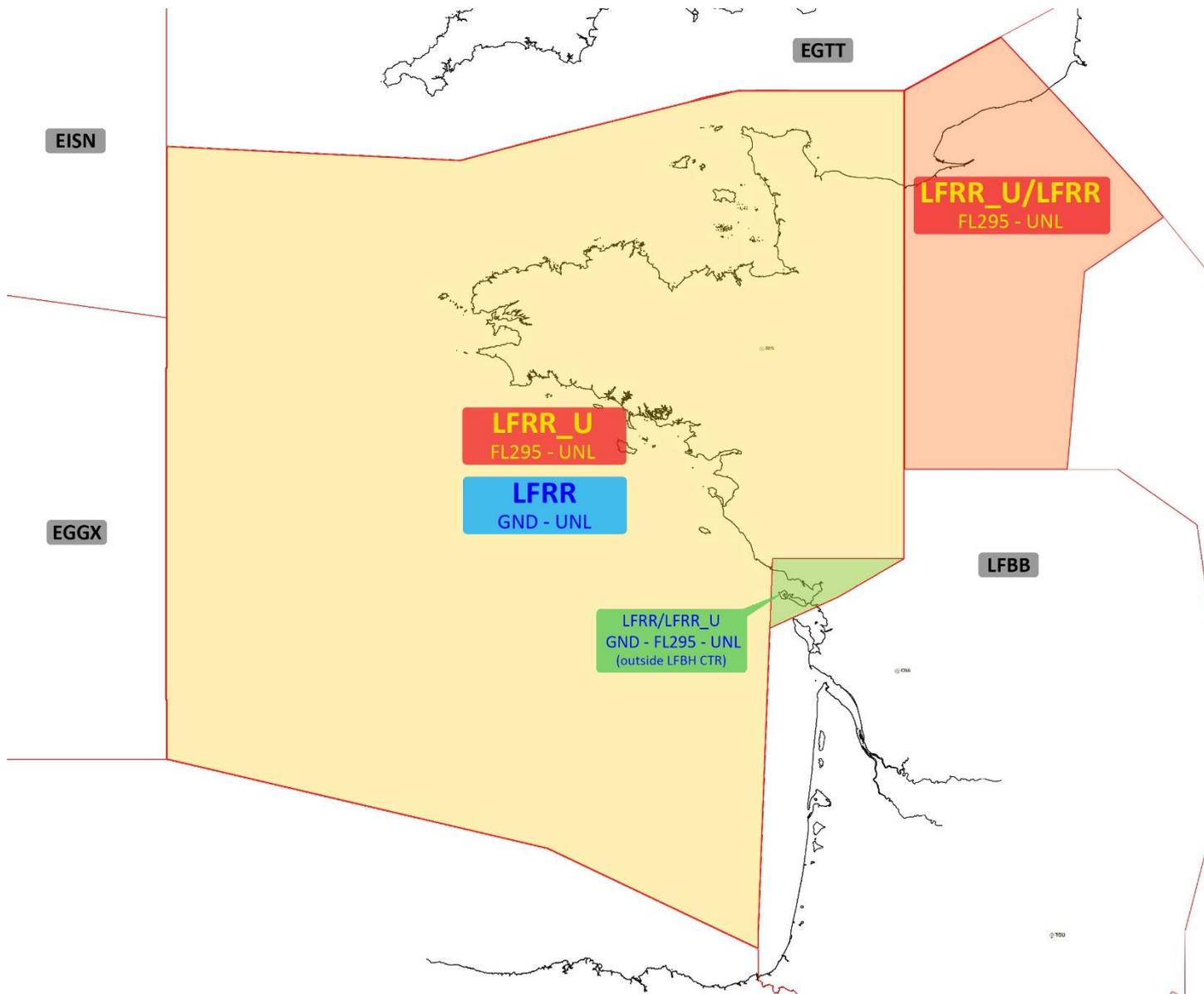
L'unité ATC en charge des espaces gérés par le CCR de Londres est **London Control** et comporte un secteur primaire : EGTT_CTRL. Le secteur primaire peut être découpé en 4 secteurs secondaires : EGTT_N_CTRL, EGTT_W_CTRL, EGTT_S_CTRL et EGTT_C_CTRL.

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_CTRL. Ce secteur peut être dégroupé en deux sous-secteurs : LFRR_CTRL et LFRR_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

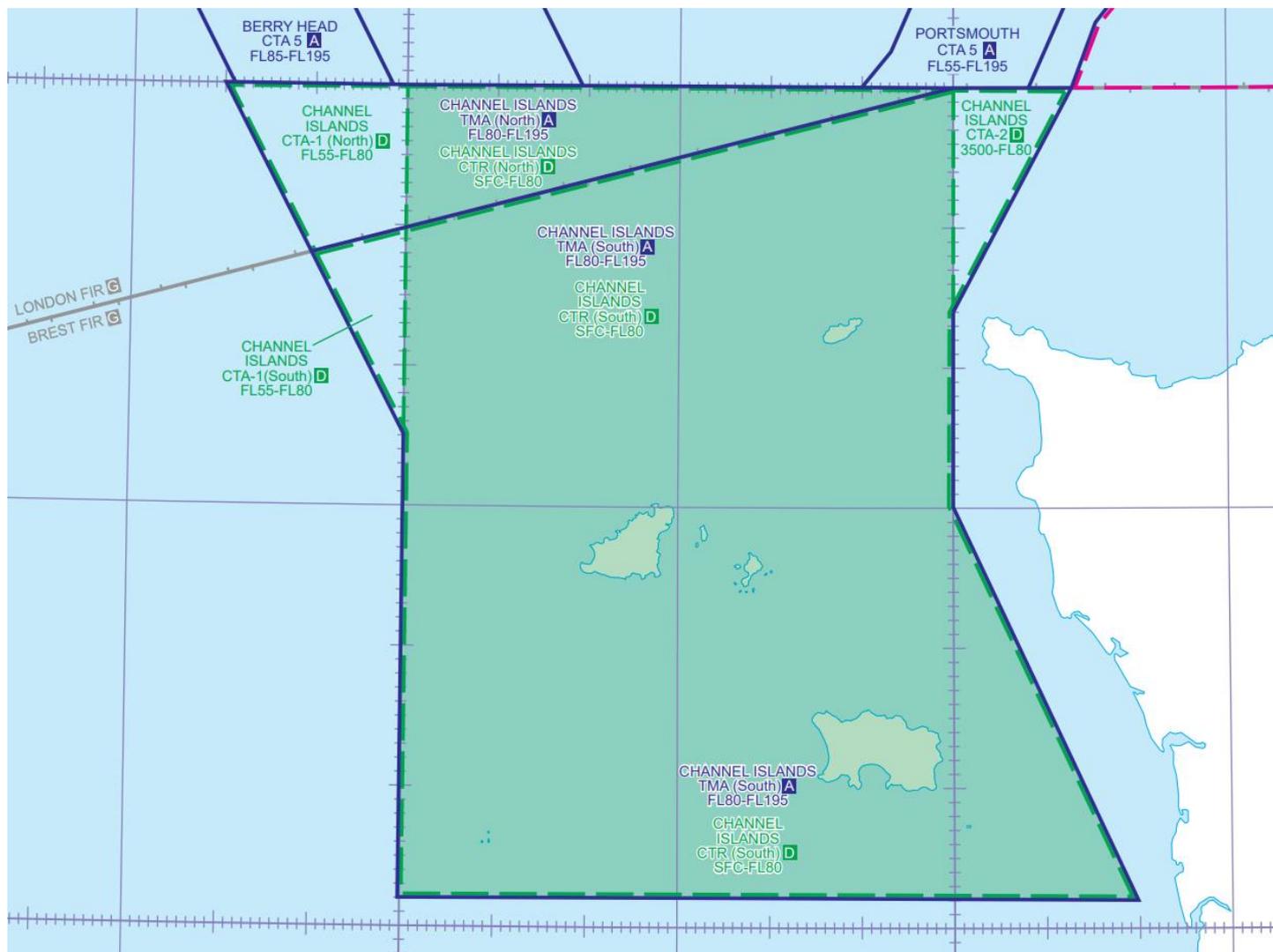
Positions ATC	Indicatifs	Freq.	Notes
<i>Secteurs primaires</i>			
London Control	EGTT_CTR	132.605	SFC-FL660
<i>Secteurs secondaires</i>			
London Control	EGTT_N_CTR	128.130	SFC-FL660
London Control	EGTT_W_CTR	126.075	SFC-FL660
London Control	EGTT_S_CTR	135.055	SFC-FL660
London Control	EGTT_C_CTR	127.105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

3.2. 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

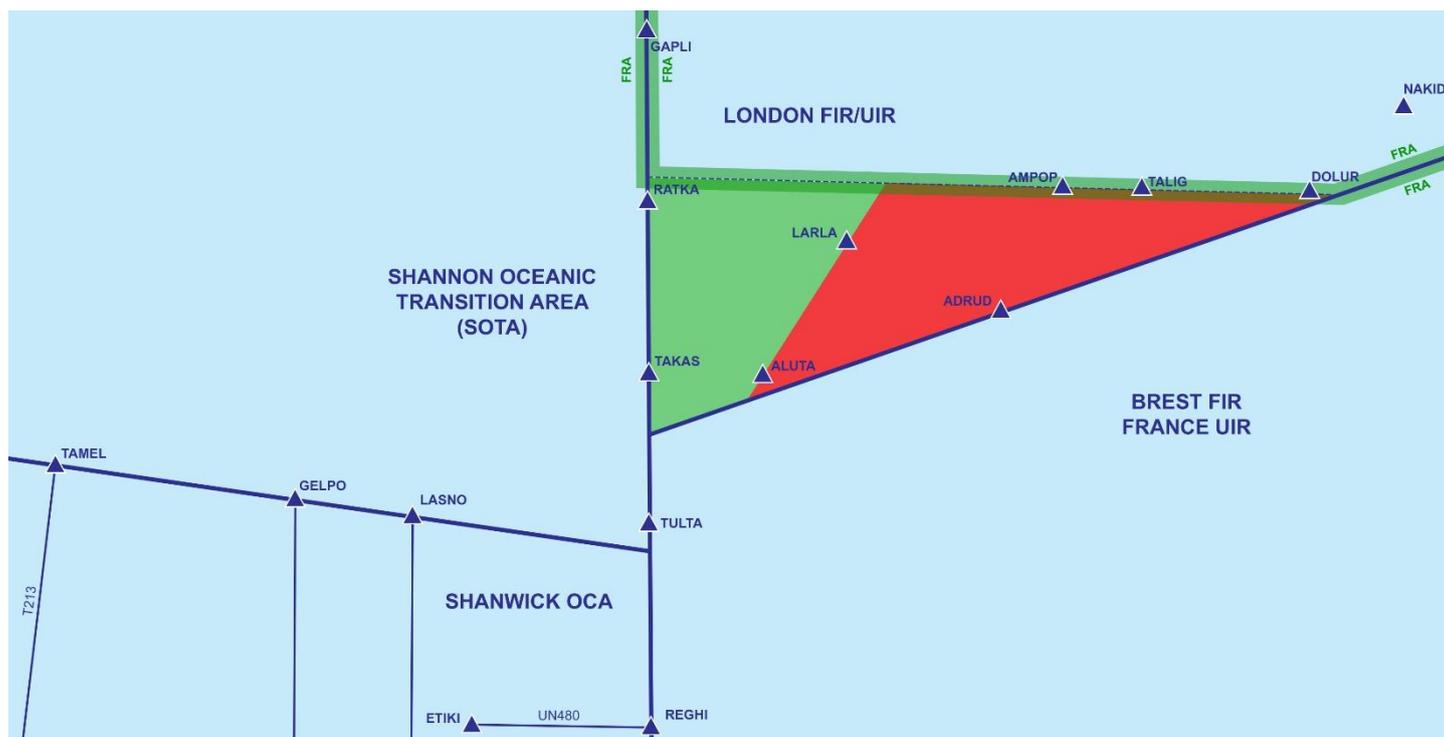


La CTR Sud, CTA 1 Sud, CTA 2 Sud et la TMA Sud Iles Anglo-Normandes sont gérées par le CCR de Londres ou Jersey APP/TWR lorsqu'ils sont connectés, dans les limites verticales décrites sur l'image ci-dessus.

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
EGJ*	ORIST	-	-	EGJJ_C_APP → EGTT_CTR	Ces départs ne sont jamais gérés par Brest Control
	ORTAC				
	SKERY				
	TUNIT				
	GULDA	FL130	BENIX	EGJJ_C_APP → LFRN_APP	Voir note ci-dessous *
	KETIX				
	LUSIT		-	EGJJ_C_APP → LFRB_APP	
	ORVAL				
	DIN		TUNIT	EGJJ_C_APP → LFRB_APP	
	LERAK				
LIZAD					
LFRD LFRT	LERAK /MINQI	FL100 max et niveau pair sinon	-	LFRN_APP → EGJJ_C_APP	
LFRC	AGANO	FL90	-		

Arrivées

AD	ARR	ALT/FL	DCT	XFER	Notes
EGJ*	BIGNO	-	-	EGTT_CTR → EGJJ_C_APP	Ces arrivées ne sont jamais gérées par Brest Control
	LELNA				
	ORTAC				
	SKERY				
	TUNIT	FL140	-	LFRB_APP → EGJJ_C_APP	Voir note ci-dessous *
	LERAK			LFRN_APP → EGJJ_C_APP	
	MINQI (RWY 26 only)				
BEVAV					
LFRD LFRT	LERAK/MINQI	FL110	-	EGJJ_C_APP → LFRN_APP	
LFRC	AGABO	FL100	-		

* Ces vol ne sont pas relâché pour descendre/monter (RFD/RFC) Rennes, Iroise et Jersey anticiperont donc les transferts afin d'éviter un palier pénalisant, surtout pour les descentes, en précisant au contrôleur qui reçoit si le trafic est relâché pour descendre/monter. En période de faible trafic, il est possible de coordonner pour déclarer tous les vols RFD/RFC.

Vols navette

AD	ARR	ALT	DCT	XFER	Notes
EGJ* vers LFRD	-	3000ft	-	EGJJ_C_APP → LFRN_APP	QNH Local donné après le passage de la zone de responsabilité
EGJ* vers LFRC		5000ft			
LFRD vers EGJ*	AGANO	4000ft		LFRN_APP → EGJJ_C_APP	
LFRC vers EGJ*					

Pour ces vols, la route peut être cordonnée entre les deux contrôleurs, soit via un point en limite de secteur ou un DCT sur un IAF

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 RENNES

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"> - Nouveau format - Amélioration des images et des textes du §4 - Correction de la liste des routes ATS du §5.1.1 - Mise à jour complète du §6 avec les dernières procédures SID/STAR + Ajout arrivées Londres
7.0	10/08/2023	<ul style="list-style-type: none"> - Ajout de l'espace à cheminement libre EGTT Ouest (EGTTFRAW) - Mise à jour de l'image du §4.2 suite à l'ajout de EGTTFRAW - Mise à jour des tableaux en §5.1.2 et §5.2.2 avec l'implémentation de EGTTFRAW
8.0	22/05/2025	<ul style="list-style-type: none"> - Mise à jour des niveaux de transfert entre Rennes/Iroise et Jersey - Mise à jour de la position Jersey Control - Ajout des conditions de transfert pour les aéroports de LFRD/LFRT/LFRC transitant par Jersey