



Lettre d'Accord (LoA)

Madrid ACC (LECM) and Brest ACC (LFRR)

Nom: LoA-LECM-LFRR_FR

Date: Avril 21, 2022

Version : v7.0

Validité : Permanente

INDEX

1. PRÉAMBULE.....	2
2. PROCÉDURES GÉNÉRALES.....	2
3. DESCRIPTION DES UNITÉS ATC.....	3
3.1. MADRID ACC.....	4
3.2. BREST ACC.....	4
4. PROCÉDURES DE COORDINATION – EN ROUTE.....	5
4.1. DE MADRID VERS BREST (LECM → LFRR).....	6
4.2. DE BREST VERS MADRID (LFRR → LECM).....	6
5. PROCÉDURES DE COORDINATION – DEP & ARR.....	7
5.1. ARRIVÉES À ASTURIAS (LEAS).....	7
5.2. DÉPARTS D'ASTURIAS (LEAS).....	7
5.3. ARRIVÉES À SANTANDER, BILBAO, VITORIA (LEXJ, LEBB, LEVT).....	7
5.4. DÉPARTS DE SANTANDER, BILBAO, VITORIA (LEXJ, LEBB, LEVT).....	7
6. CONTRIBUTIONS.....	8
7. CHANGELOG.....	8

1. PRÉAMBULE

Cette lettre d'accord (LoA) a pour but de définir les procédures de coordination à appliquer entre le **CCR de Madrid** 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
Madrid	Brest	PAIR
Brest	Madrid	IMPAIR

L'espace aérien à cheminement libre dans l'espace aérien espagnol (HispaFRA) est défini du FL245 au FL660. Cependant, l'utilisation du réseau des routes ATS est toujours disponible en parallèle. L'espace à cheminement libre dans l'UTA de Bordeaux (LFFRASW) est défini du FL195 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.

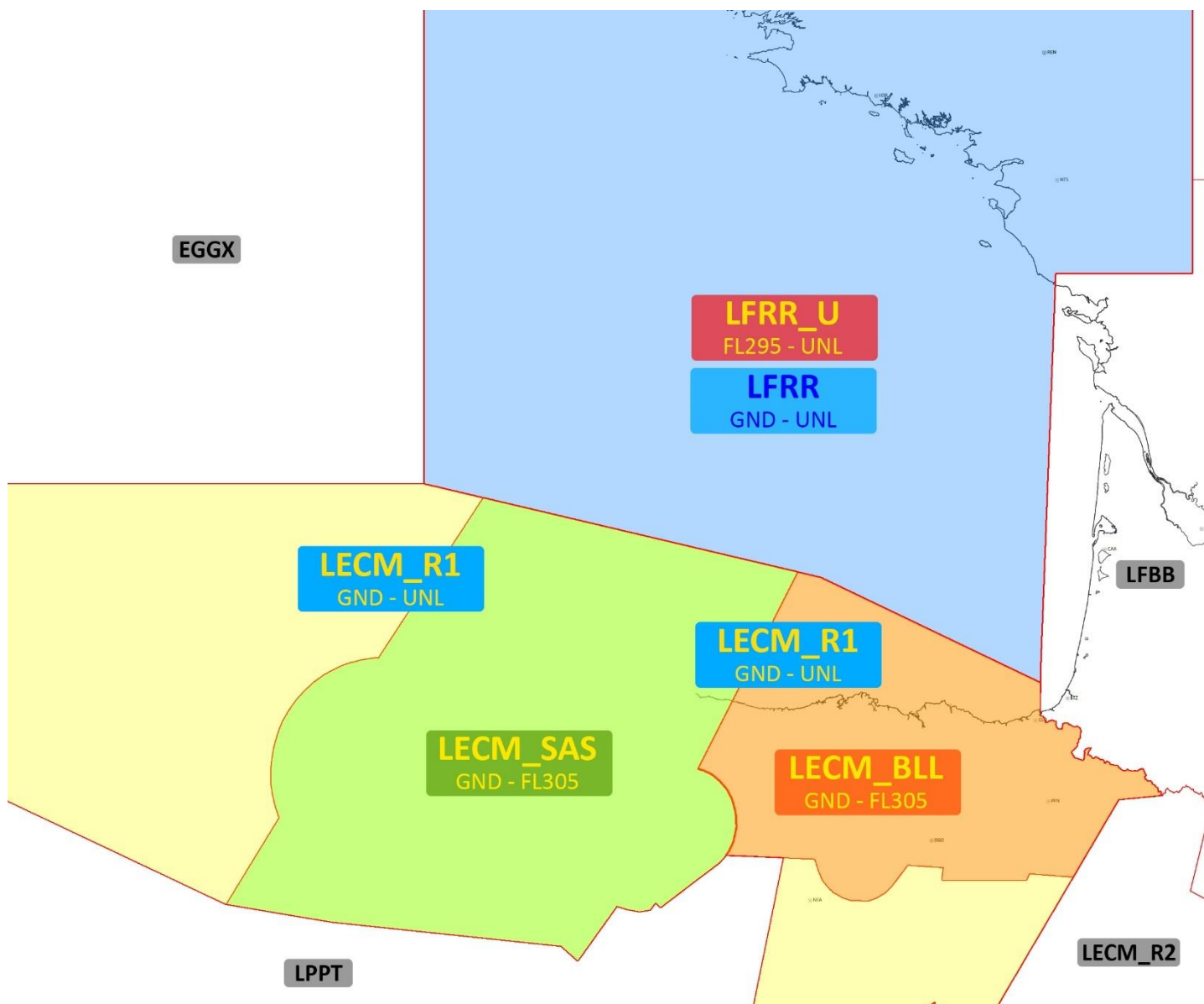
3. DESCRIPTION DES UNITÉS ATC

L'unité ATC en charge des espaces gérés par l'ACC de Madrid Nord-Est est **Madrid Control** et comporte quatre secteurs primaires : LECM_R1_CTR, LECM_R2_CTR, LECM_BLL_CTR et LECM_SAS_CTR. Un secteur additionnel existe (et est ouvrable uniquement via NOTAM), LECM_BDI_CTR et couvre la partie Est de LECM_R1_CTR. Ce secteur additionnel n'est pas représenté sur la figure ci-dessous car il est considéré comme inactif.

LECM_BLL_CTR, LECM_BDI_CTR et LECM_DPI_CTR peuvent être groupés en un secteur principal (LECM_R1_CTR)

L'unité ATC en charge des espaces 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 des espaces sous la responsabilité des ACC sont indiquées dans la figure et le tableau ci-dessous.



3.1. Madrid ACC

Position ATC	Indicatif	Fréquence	Remarques
<i>Secteurs primaires</i>			
Madrid Control	LECM_R1_CTR	135.700	SFC-FL660; FL305-FL660 si LECM_BLL_CTR est ouvert
Madrid Radar	LECM_BLL_CTR	118.275	SFC-FL305
Madrid Radar	LECM_SAS_CTR	118.200	SFC-FL305
<i>Secteurs secondaires</i>			
Madrid Control	LECM_BDI_CTR	125.755	SFC-FL660 (via NOTAM)

3.2. Brest ACC

Position ATC	Indicatif	Fréquence	Remarques
<i>Secteurs primaires</i>			
Brest Control	LFRR_CTR	125.105	SFC-UNL; SFC-FL295 si LFRR_U_CTR est ouvert
<i>Secteurs secondaires</i>			
Brest Control	LFRR_U_CTR	127.675	FL295-UNL

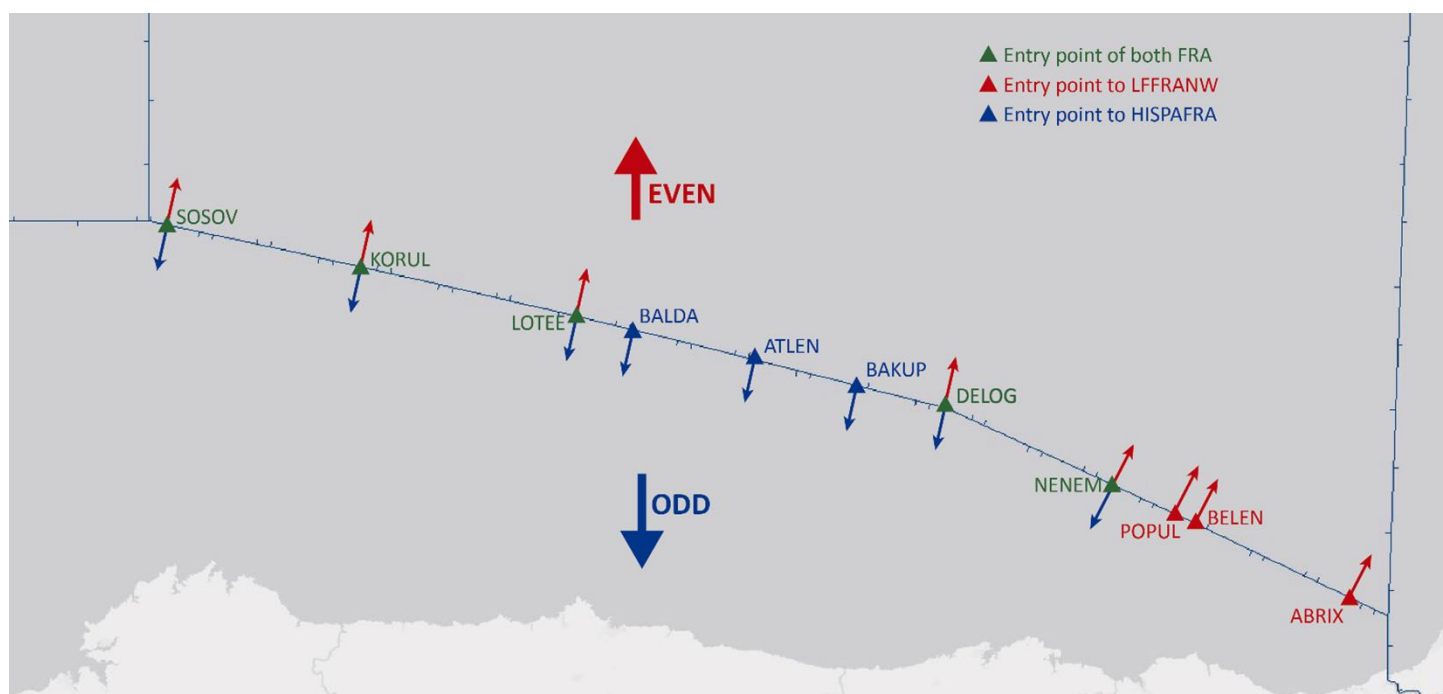
4. PROCÉDURES DE COORDINATION – EN ROUTE

Les procédures de coordination entre les positions ATC de l'ACC de Madrid et celles de l'ACC 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 la limite de FIR doit être coordonné.

L'UTA de Brest commence au FL195. Barcelone doit donc faire attention de d'autoriser tous les trafics sortant au FL200 ou plus avant le transfert vers Brest.

Brest doit autoriser les trafics en descente sous le FL140 quand un trafic a planifié une route ATS inférieur après la frontière ACC.



Un Point d'Entrée (E) est un point significatif publié sur la limite horizontale de l'espace FRA **depuis lequel** un cheminement libre peut être suivi, alors qu'un Point de Sortie (X) est un point **vers lequel** un cheminement libre peut être suivi.

4.1. DE MADRID VERS BREST (LECM → LFRR)

Point de transfert	Route			Secteur Recevant	Restrictions
	Route ATS - LECM	HispaFRA	LFFRASW		
ABRIX	UN858	X (eXit) FL>245	E (Entry) FL>195	LFBB_CTR	PAIR FL
BELEN	UP87				
POPUL	UL14				
NENEM	UPI52 UN867 Q42 B42 H867				
DELOG	UN873 UM601 UN865 G23 R753				
LOTEE	UP600 UM30 A5 R107				
KORUL	UN728 R1				
SOSOV	-				

4.2. DE BREST VERS MADRID (LFRR → LECM)

Point de transfert	Route			Secteur Recevant	Restrictions
	Route ATS - LFRR	LFFRASW	HispaFRA		
LOTEE	A5	X (eXit) FL>195	E (Entry) FL>245	LECM_RI_CTR	IMPAIR FL
NENEM					
DELOG					
BAKUP					
ATLEN	-				
BALDA					
KORUL					
SOSOV					

5. PROCÉDURES DE COORDINATION – DEP & ARR

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

5.1. ARRIVÉES À ASTURIAS (LEAS)

Position ATC	STAR	Procédure	Remarques
LFRR_CTR	-	LFRR_CTR → LECM_SAS_CTR	En descente FL210

5.2. DÉPARTS D'ASTURIAS (LEAS)

Position ATC	SID	Procédure	Remarques
LECM_SAS_CTR	-	LECM_SAS_CTR → LFRR_CTR	En montée FL200

5.3. ARRIVÉES À SANTANDER, BILBAO, VITORIA (LEXJ, LEBB, LEVT)

Position ATC	STAR	Procédure	Remarques
LFRR_CTR	-	LFRR_CTR → LECM_BLL_CTR	En descente FL210

5.4. DÉPARTS DE SANTANDER, BILBAO, VITORIA (LEXJ, LEBB, LEVT)

Position ATC	SID	Procédure	Remarques
LECM_BLL_CTR	-	LECM_BLL_CTR → LFRR_CTR	En montée FL200

6. CONTRIBUTIONS

Ce document a été élaboré en coordination avec les Départements des Opérations ATC de la Division Espagne et France ainsi que les staffs des FIR de Madrid et de Brest.

7. CHANGELOG

Version	Date	Changements
7.0	21/4/2022	<ul style="list-style-type: none">- Nouveau format- Implémentation du « Free Route Airspace » espagnol (HISPAFRA)