

# Letter of Agreement

IVAO – Division France



Indicatif : **LOA-FR-LFMM**

Date : **19 Mai 2022**

Version : **v11**

Validité : **permanente**

Rédacteurs : FR-AOC, FR-AOAC, LFMM-CH, LFMM-ACH,

Contact : [fr-atcops@ivao.aero](mailto:fr-atcops@ivao.aero)

Objet : LoA de la FIR de Marseille (LFMM)

## 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 au sein de la **FIR de Marseille** 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 concernés et s'impose à tous les membres du réseau IVAO qui occupent une position ATC active concernée par cette LoA.

## 2. Procédures générales

Le trafic en séquence en sortie/entrée de TMA doit être transféré avec une **séparation minimale de 5 NM**. La **séparation opérationnelle conseillée** pour assurer une régulation aisée est de **8-10 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.

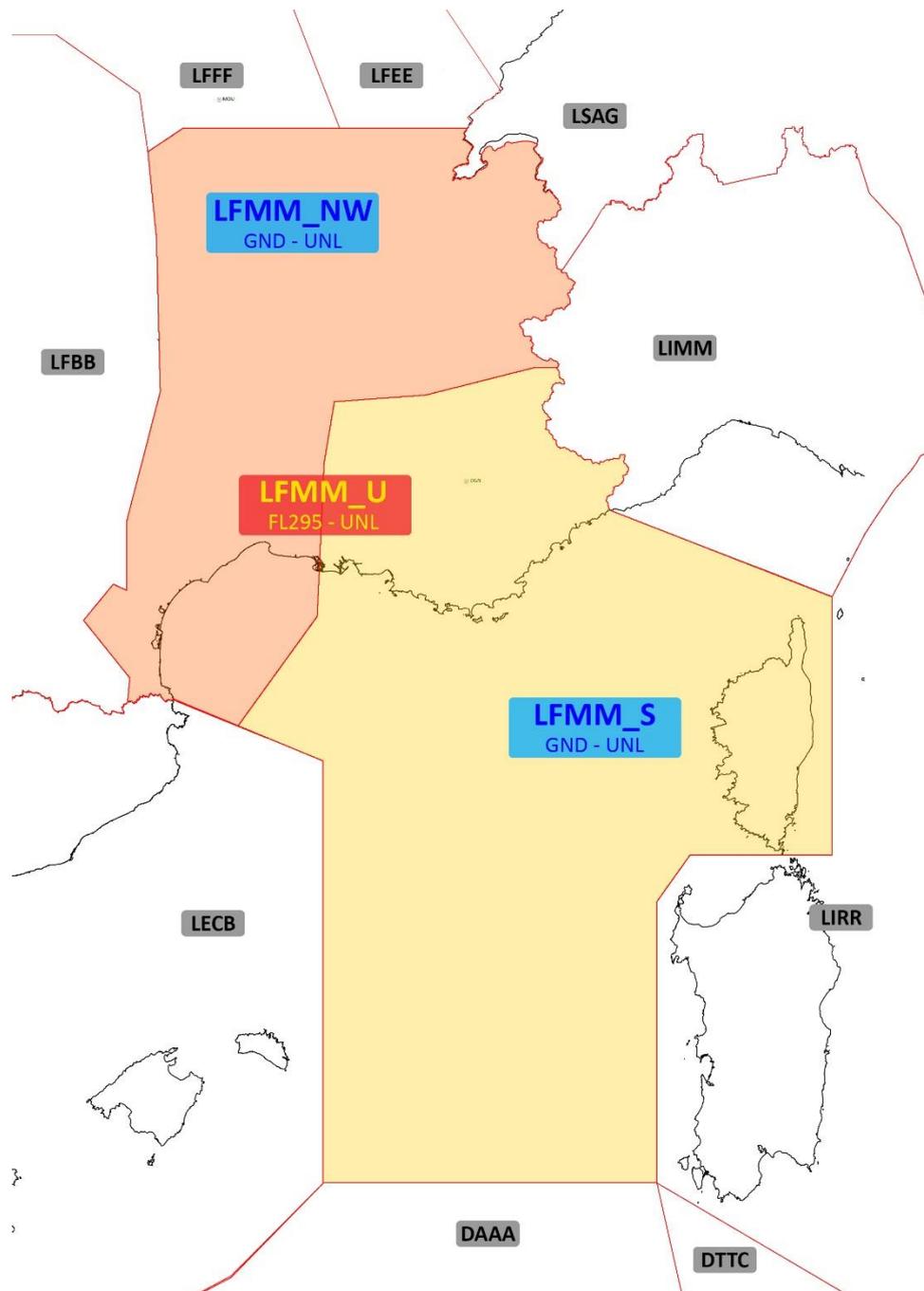
Le **transfert** doit être **effectué au plus tôt** et, dans la mesure du possible, **3000 ft maximum avant que le niveau de vol autorisé ne soit atteint**.

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

#### 3.1 Le contrôle en route (CTR)

L'unité ATC en charge des espaces FIR et UIR gérés par l'ACC de Marseille est **Marseille Control** et comporte deux secteurs primaires (LFMM\_NW\_CTR et LFMM\_S\_CTR) qui ne peuvent jamais être groupés. Ces secteurs peuvent être dégroupés en trois sous-secteurs (LFMM\_NW\_CTR, LFMM\_S\_CTR et LFMM\_U\_CTR) selon les conditions définies par la [règle ATC 4.3](#). 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.



Les fréquences associées aux positions CTR sont indiquées ci-dessous.

Position ATC	Indicatif	Fréquence	Commentaires
<b>Secteurs primaires</b>			
<b>Marseille Control (North-West)</b>	LFMM_NW_CTR	123.805	SFC-UNL
<b>Marseille Control (South)</b>	LFMM_S_CTR	126.155	SFC-UNL
<b>Secteur secondaire</b>			
<b>Marseille Control (Upper)</b>	LFMM_U_CTR	128.850	FL295-UNL

En l'absence des ATC correspondants, l'ATC en position CTR reçoit la délégation des espaces correspondants aux positions suivantes.

Position ATC	Indicatif	Positions déléguées
<b>Secteurs primaires</b>		
<b>Marseille Control (North-West)</b>	LFMM_NW_CTR	Chambéry Approche (position LFLB_APP et sous-jacentes) Clermont Approche (position LFLC_APP et sous-jacentes) Lyon Approche (position LFLL_APP et sous-jacentes) Saint Yan Approche (position LFLN_APP et sous-jacentes) Montpellier <sup>1</sup> Approche (Positions LFMT_APP, LFMP_APP et sous-jacentes) ATS dans la LTA France 3 Alpes 1-7
<b>Marseille Control (South)</b>	LFMM_S_CTR	Bastia Approche (position LFKB_APP et sous-jacentes) Ajaccio Approche (position LFKJ_APP et sous-jacentes) Solenzara Approche (position LFKS_APP et sous-jacentes) Le Luc Approche (position LFMC_APP et sous-jacentes) Istres Approche (position LFMI_APP et sous-jacentes) Provence Approche (position LFML_APP et sous-jacentes) Nice Approche (position LFMN_APP et sous-jacentes) Orange Approche (position LFMO_APP et sous-jacentes) Salon Approche (position LFMY_APP et sous-jacentes) Toulon Approche (position LFTH_APP et sous-jacentes) ATS dans la LTA France 4 Alpes
<b>Secteur secondaire</b>		
<b>Marseille Control (Upper)</b>	LFMM_U_CTR	Aucune

Il est rappelé que l'ACC fournit le Service d'Information de Vol (SIV) dans les espaces aériens qui lui sont délégués (y compris dans les aérodromes disposant d'une position AFIS) dans la limite de ses compétences et de la charge de trafic. Le cas échéant, le contrôleur doit indiquer sur son ATIS s'il fournit le SIV.

De même, la délégation des positions d'approche implique le contrôle de la tour et du sol. Néanmoins, l'ACC peut limiter la délivrance de ses services aux clairances essentielles (mise en route, roulage, décollage, atterrissage) et transférer les trafics sur la fréquence d'auto-information lorsqu'ils ne sont pas conflictuels.

<sup>1</sup> Lorsque les deux positions CTR sont ouvertes, LFMM\_NW\_CTR prend en charge les départs et arrivées Nord et Ouest et LFMM\_S\_CTR prend en charge les départs et arrivées Sud et Est.

### 3.2 Le contrôle d'approche (APP)

Les unités ATC en charge des espaces des approches dans la FIR de Marseille, ainsi que les espaces qui leur sont délégués, sont indiquées ci-dessous.

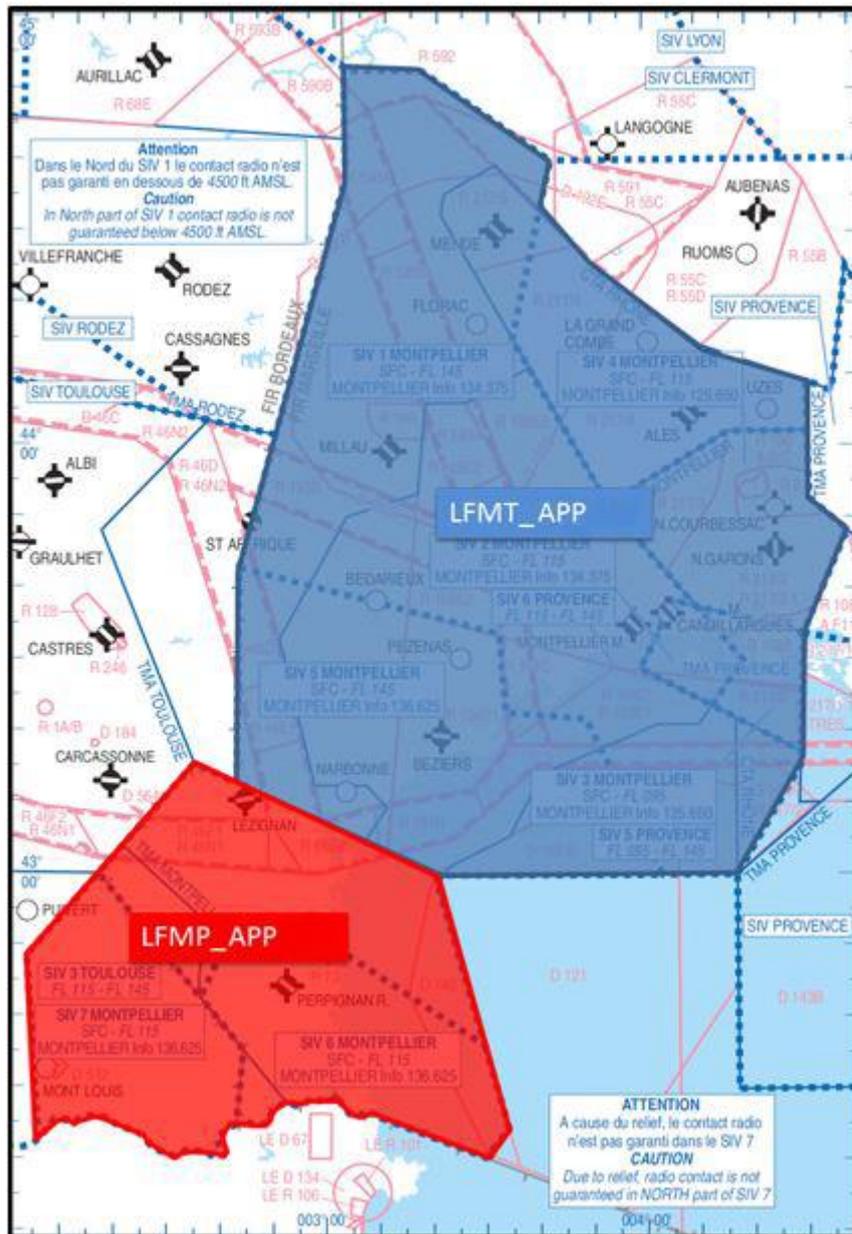
Position ATC	Indicatif	Fréquence	Espaces contrôlés	Positions sous-jacentes	Espaces délégués
<b>Secteur Clermont</b>					
<b>Clermont</b>	LFLC_APP	122.225	TMA 1-12 SIV 1-8	LFHP_FIS_TWR LFHY_FIS_TWR LFLC_TWR LFLO_FIS_TWR LFLV_FIS_TWR LFMH_TWR LFCR_TWR LFCC_FIS_TWR LFLW_FIS_TWR	Saint Yan Approche est déléguée à Clermont lorsqu'elles ne sont pas actives.
<b>Saint Yan</b>	LFLN_APP	123.405	TMA 1-2	LFLN_TWR	Saint Yan Approche est déléguée à Clermont lorsqu'elle n'est pas active.
<b>Secteur Lyon</b>					
<b>Chambéry</b>	LFLB_APP	121.205	TMA 1-2	LFLB_TWR LFLP_TWR	Chambéry Approche est déléguée à Lyon lorsqu'elle n'est pas active.
<b>Lyon</b>	LFLI_APP LFLI_DEP	136.075 125.425	TMA 1-15 SIV 1-6	LFLG_TWR LFLJ_FIS_TWR LFLI_TWR LFLS_TWR LFLU_TWR LFLY_TWR	Chambéry Approche est déléguée à Lyon lorsqu'elle n'est pas active. Les ATS dans la LTA Alpes sont assurés par Marseille Control. La TMA 12 de Lyon est déléguée à Marseille Contrôle quand Marseille Contrôle est ouvert.
<b>Secteur Nice-Alpes</b>					
<b>Le Luc</b>	LFMC_APP	122.200	Le Luc Approche	LFMC_TWR	Le Luc Approche est déléguée à Nice lorsqu'elle n'est pas active.
<b>Nice</b>	LFMN_APP LFMN_DEP	134.475 130.825	TMA 1-14 SIV 1-3	LFMD_TWR LFMN_TWR LFTF_TWR LFTZ_FIS_TWR LNMC_TWR	Les approches Toulon et Le Luc sont déléguées à Nice lorsqu'elles ne sont pas actives.
<b>Toulon</b>	LFTH_APP	126.325	CTA Toulon (MIL)	LFTH_TWR	Toulon Approche est déléguée à Nice lorsqu'elle n'est pas active.

Position ATC	Indicatif	Fréquence	Espaces contrôlés	Positions sous-jacentes	Espaces délégués
<b>Secteur Provence</b>					
<b>Istres<sup>1</sup></b>	LFMI_APP	131.000	Istres Approche CTA Rhône 1-6	LFMI_TWR	Istres Approche est déléguée à Provence lorsqu'elle n'est pas active, à l'exception des CTA Rhône 2, 3 et 4 qui sont déléguées à Montpellier.
<b>Provence</b>	LFML_APP LFML_DEP	132.300 120.200	TMA 1-18 SIV 1-6	LFMA_TWR LFML_TWR LFMQ_FIS_TWR LFMV_TWR LFNA_FIS_TWR	Les approches Istres, Orange et Salon sont déléguées à Provence lorsqu'elles ne sont pas actives.
<b>Orange</b>	LFMO_APP	118.925	Orange Approche (MIL)	LFMO_TWR	Orange Approche est déléguée à Provence lorsqu'elle n'est pas active.
<b>Salon</b>	LFMY_APP	135.150	Salon Approche (MIL)	LFMY_TWR	Salon Approche est déléguée à Provence lorsqu'elle n'est pas active.
<b>Secteur Montpellier</b>					
<b>Montpellier</b>	LFMT_APP	131.055	TMA 1-13 et 22-24 SIV 1-5	LFMP_APP LFMT_TWR LFMU_TWR LFMZ_FIS_TWR LFNB_FIS_TWR LFTW_TWR	Les SIV 2 et 3 sont partagés verticalement avec Provence conformément à la sectorisation définie par la DGAC. Les CTA Rhône 2, 3 et 4 sont déléguées à Montpellier lorsque Istres n'est pas active.
<b>Perpignan</b>	LFMP_APP	130.855	TMA 14-21 SIV 5-7	LFMP_TWR	Le SIV 3 Toulouse est délégué à Perpignan.
<b>Secteur Corse</b>					
<b>Bastia</b>	LFKB_APP	123.825	TMA 1-5 SIV	LFKB_TWR LFKC_TWR	-
<b>Ajaccio</b>	LFKJ_APP	121.050	TMA 1-5 SIV	LFKF_TWR LFKJ_TWR	Solenzara Approche est déléguée à Ajaccio lorsqu'elle n'est pas active.
<b>Solenzara</b>	LFKS_APP	119.900	Solenzara Approche (MIL)	LFKS_TWR	Solenzara Approche est déléguée à Ajaccio lorsqu'elle n'est pas active.

1. Lorsque Istres Approche et Montpellier Approche et/ou Provence Approche sont ouverts, Istres Approche n'a que la responsabilité des avions militaires dans ses espaces. Les avions civils sont quant à eux toujours sous la responsabilité de Montpellier Approche ou Provence Approche.

### 3.2.1 Sectorisation de Montpellier Approche

Lorsque LFMP\_APP n'est pas ouverte, la position est déléguée à LFMT\_APP.



Nom secteur	Indicatif	Espaces contrôlés	Positions sous-jacentes	Commentaires
Montpellier	LFMT_APP	TMA 1-13 et 22-24 SIV 1-5	LFMT_TWR LFMU_TWR LFTW_TWR LFNB_FIS_TWR	Les CTA Rhône 2, 3 et 4 sont déléguées à LFMT_APP lorsque Istres n'est pas active.
Perpignan	LFMP_APP	TMA 14-21 SIV 5-7	LFMP_TWR LFMZ_FIS_TWR	

### 3.3 Le contrôle d'aérodrome (TWR, GND, DEL)

Les unités ATC en charge des espaces afférents aux aérodromes dans la FIR de Marseille sont indiquées ci-dessous.

Position ATC	Indicatifs	Fréquences	Commentaires
<b>Rodez</b>	LFCR_TWR	118.125	Contrôle HBRN (Rodez CH)
<b>Aurillac</b>	LFLW_FIS_TWR	118.325	-
<b>Cahors</b>	LFCC_FIS_TWR	119.225	-
<b>Le Puy</b>	LFHP_FIS_TWR	118.000	-
<b>Moulins</b>	LFHY_FIS_TWR	125.200	-
<b>Bastia</b>	LFKB_TWR	118.000	-
	LFKB_GND	121.830	-
<b>Calvi</b>	LFKC_TWR	123.200	-
	LFKC_GND	121.705	-
<b>Figari</b>	LFKF_TWR	120.300	-
	LFKF_GND	121.805	-
<b>Ajaccio</b>	LFKJ_TWR	118.075	-
	LFKJ_GND	121.705	-
<b>Solenzara</b>	LFKS_TWR	118.350	Réservé administrations. Contrôle LFKG (Ghisonaccia)
<b>Chambéry</b>	LFLB_TWR	118.300	-
<b>Clermont</b>	LFLC_TWR	118.625	Contrôle HCLE (Saint Jacques CH) et HEST (Estaing CH)
	LFLC_GND	121.950	
<b>Le Versoud</b>	LFLG_TWR	121.000	-
	LFLG_GND	121.655	-
<b>Courchevel</b>	LFLJ_FIS_TWR	120.080	Usage restreint
<b>Saint Ex</b>	LFLI_TWR	120.450	Contrôle HBJA (Bourgoin Jallieu CH), HLYE (Lyon CH Est), HLYO (Edouard Herriot CH) et HLYS (Lyon CH Sud)
	LFLI_GND	121.830	
	LFLI_DEL	121.655	
<b>Saint Yan</b>	LFLN_TWR	122.300	Contrôle HPAR (Paray le Monial CH)
	LFLN_GND	121.805	
<b>Roanne</b>	LFLO_FIS_TWR	120.900	-
<b>Annecy</b>	LFLP_TWR	118.200	Contrôle HANE (Annecy CH)
<b>Grenoble</b>	LFLS_TWR	119.300	-
	LFLS_GND	121.930	-
<b>Valence</b>	LFLU_FIS_TWR	120.100	-
<b>Vichy</b>	LFLV_FIS_TWR	121.400	-
<b>Bron</b>	LFLY_TWR	118.100	-
	LFLY_GND	121.705	-
<b>Aix</b>	LFMA_TWR	118.750	-
	LFMA_GND	121.605	-
<b>Le Luc</b>	LFMC_TWR	123.000	-
	LFMC_GND	121.850	-
<b>Cannes</b>	LFMD_TWR	118.625	Contrôle LFTL (hélistation Cannes Quai du Large), HCAN (Cannes Broussailles CH) et HGRA (Grasse Clavary CH)
	LFMD_GND	121.805	

Position ATC	Indicatifs	Fréquences	Commentaires
<b>Saint Etienne</b>	LFMH_TWR	119.250	Contrôle LFKM (Saint Galmier) et HSEN (Saint Etienne CH)
<b>Istres</b>	LFMI_TWR LFMI_GND	123.600 121.850	-
<b>Provence</b>	LFML_TWR LFML_GND LFML_DEL	133.100 121.905 121.730	Contrôle LFNR (Le Fare), HMHN (Marseille Nord CH) et HTIM (Timoine CH)
<b>Nice</b>	LFMN_TWR LFMN_GND LFMN_DEL	118.700 121.705 121.780	Contrôle HANT (Antibes CH), HNIC (L'Archet CH), HNIP (Pasteur CH) et HNIV (Lenval CH)
<b>Orange</b>	LFMO_TWR	128.950	Réservé administrations
<b>Perpignan</b>	LFMP_TWR	118.300	Contrôle HPPG (Perpignan CH)
<b>Le Castellet</b>	LFMQ_FIS_TWR	119.000	-
<b>Montpellier</b>	LFMT_TWR LFMT_GND	118.775 121.955	Contrôle HMON (Montpellier CH)
<b>Béziers</b>	LFMU_TWR	120.175	-
<b>Avignon</b>	LFMV_TWR LFMV_GND	122.600 121.755	Contrôle HAVI (Avignon CH)
<b>Salon</b>	LFMY_TWR	130.300	Réservé administrations. Contrôle LFNE (Eyguières)
<b>Lézignan</b>	LFMZ_FIS_TWR	121.200	-
<b>Gap</b>	LFNA_FIS_TWR	119.100	-
<b>Mende</b>	LFNB_FIS_TWR	119.600	-
<b>Cuers</b>	LFTF_TWR	122.700	-
<b>Hyères</b>	LFTH_TWR LFTH_GND	121.000 121.800	Usage restreint. Contrôle HTSA (Sainte Anne CH) et HTSM (Toulon CH)
<b>Garons</b>	LFTW_TWR LFTW_GND	123.200 121.800	Contrôle HNIM (Nîmes CH)
<b>La Mole</b>	LFTZ_FIS_TWR	118.125	-
<b>Monaco</b>	LNMC_TWR	124.000	Hélistation

#### 4. Les procédures de coordination

Les procédures ci-dessous 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. De même, la coordination entre l'approche et la tour (niveau initial lorsqu'il n'est pas publié, procédure de remise des gaz, départs OMNI, entrées/sorties VFR, etc.) est laissée à l'initiative des ATC.

Dans le cas particulier de Montpellier, la coordination entre les deux ATC à l'approche est laissée à leur initiative dans le respect des limites verticales et horizontales de leurs espaces (TMA et SIV).

#### 4.1 La coordination entre ACC

Les procédures de coordination en route entre les deux ACC de Marseille sont définies comme suit.

Route	Point de transfert	DCT limite	Restrictions	
<b>LFMM_NW_CTR → LFMM_S_CTR</b>				
<b>A3</b>	Frontière FIR	PERUS	-	
<b>A6</b> <b>B16</b>		MTG	-	
<b>T121</b>		AVN	-	
<b>R161</b>		AMFOU	-	
<b>UM728</b>		RETNO	-	
<b>UM731</b>		DIVKO	-	
<b>UT24</b> <b>UY25</b>		FJR	Arrivées LFML piste 31 : transfert FL170 Arrivées LFML piste 13 : transfert FL130	
<b>UL127</b>		ROVOT	-	
<b>UN852</b>		VATIR	-	
<b>UY23</b> <b>UY30</b>		MTL	Arrivées LFML piste 31 : transfert FL170 Arrivées LFML piste 13 : transfert FL150 (au plus tard 10 NM avant MTL)	
<b>UT21</b>		DIVKO	-	
<b>UY22</b>		AMFOU	Arrivées LFMMN : transfert FL290	
<b>LFMM_S_CTR → LFMM_NW_CTR</b>				
<b>A3</b>		Frontière FIR	AMIKO	-
<b>A6</b>	LUXAN		-	
<b>B16</b>	ROMAM		-	
<b>R161</b>	MEZIN		-	
<b>Z42</b>	PINED		Arrivées LFLL/LFLY/LFLB/LFLS max FL130	
<b>UT21</b>	LAPRO		-	
<b>UT24</b>	DEGOL		-	
<b>UY25</b>			-	
<b>UL127</b>	FJR		-	
<b>UM731</b>			-	
<b>UM733</b>	Frontière FIR	GIPNO		
<b>UN853</b>		KINES	Si Swiss Radar n'est pas ouvert ET que LFMM_NW gère l'espace délégué Suisse	
<b>UN854</b>		ETREK	Départ LFML piste 31 : transfert FL220 Départ LFML piste 13 : transfert FL240	
<b>UM616</b>		LERGA	-	
<b>UM976</b>		ETREK	-	
<b>UY31</b>			-	
<b>UZ12</b>		NEDRU	-	

## 4.2 La coordination entre ACC et Approche

Les procédures de coordination entre les ACC de Marseille et les positions d'approche sous-jacentes sont définies comme suit.

Position ATC	Indicatif	AD	Départ/Arrivée	FL autorisé	DCT autorisé	ACC
<b>Départs (LFXX_APP → LFMM_XX_CTR)</b>						
<b>Clermont Approche</b>	LFLC_APP	-	LERGA/MEZIN/MINPA	FL140	Premier FIX en route	NW
			BELEP/ROA	FL80		
<b>Saint Yan Approche</b>	LFLN_APP	-	BUSIL/LESPI/TIS	FL80		
<b>Chambéry Approche</b>	LFLB_APP	-	DANBO/LTP/MEBAK MURRO/ROMAM	FL80		
<b>Lyon Approche</b>	LFLI_APP	-	-	FL140		
<b>Le Luc Approche</b>	LFMC_APP	-	-	Coordonner avec Nice		
<b>Nice Approche</b>	LFMN_APP	-	BADOD/BODRU OKTET/PERUS	FL170	AMIRO	S
			IRMAR		BARSO	
			LONSU/SODRI/VAREK	FL140	OMARD	
			EPOLO/LANKO/RUBAS RUBIT/TURIL		STP	
<b>Toulon Approche</b>	LFTH_APP	-	-	4000 ft	Premier FIX en route	
<b>Istres Approche</b>	LFMI_APP	-	-	Coordonner avec Provence		
<b>Provence Approche</b>	LFML_APP	-	Nord	FL140	MTL/KURIR/ARDEG	NW
			Est/Sud/Ouest		Premier FIX en route	
<b>Orange Approche</b>	LFMO_APP	-	-	Coordonner avec Provence		S
<b>Salon Approche</b>	LFMY_APP	-	-			
<b>Montpellier Approche</b>	LFMT_APP	LFMT LFMU	AFRIC/BRUSC/FJR/KELAM MASAM/MEN/PPG	FL140	Premier FIX en route	NW
			MARRI/NG	FL110		S
	LFMP_APP	LFMP	FJR/KELAM/ORBIL/SIJAN	FL140		NW
			SUBIL	FL110		S
<b>Bastia Approche</b>	LFKB_APP	-	-	FL140		
<b>Ajaccio Approche</b>	LFKJ_APP	-	-	FL140		S
<b>Solenzara Approche</b>	LFKS_APP	-	-	Coordonner avec Ajaccio		

Position ATC	Indicatif	AD	Départ/Arrivée	FL autorisé	DCT autorisé	ACC	
<b>Arrivées (LFMM_XX_CTR → LFXX_APP)</b>							
<b>Clermont Approche</b>	LFLC_APP	LFHP	-	FL150	PY		
		LFHY	-	FL60	SN		
		LFLC	ATRID/GERVA/RISUN	FL150	RIMOR		
			EB/MINPA/SOMITI/SOPAD		SULOT		
		LFLO	-	FL90	SINPO/SN		
		LFLV	-		NEKEM		
		LFMH	-		EB/MALAT/ONZON		
		LFCC	-	FL150	CL		
		LFCR	Piste 13		BEVITO/RZ		
			Piste 31		ROM		
LFLW	-		AR				
<b>Saint Yan Approche</b>	LFLN_APP	LFLN	EB/ONZON/TIS/VZ	FL90	ROA/SN		
<b>Chambéry Approche</b>	LFLB_APP	LFLB	MEBAK/MURRO/ROMAM	FL100	LSE		
		LFLP	AMVAR/PINED		OSMAS		
<b>Lyon Approche</b>	LFLI_APP	LFLI	Nord-Ouest	FL120	TALAR		
			MILPA		RIPTU		
		LFLS	Sud-Est	FL150	GOMET		
			Sud-Ouest		ARBON		
		LFLU	-	FL120	VE		
<b>Le Luc Approche</b>	LFMC_APP	LFMC	-	Coordonner avec Nice			
<b>Nice Approche</b>	LFMN_APP	LFMD	VEVAR	FL200	MIRKU		
		LFTZ	KERIT/LONSU/MERLU/SODIR (Arrivées Corse par LFKJ_APP)	FL150	-		
		LFTZ	ABDIL/ABLAK/NISAR/PERUS		AMFOU		
<b>Toulon Approche</b>	LFTH_APP	LFTH	Transfert Ouest par Provence Autres arrivées par Nice	5000 ft	TLN		
<b>Istres Approche</b>	LFMI_APP	LFMI LFTW	-	Coordonner avec Provence			
<b>Provence Approche</b>	LFML_APP	LFMA	Nord	FL150	RIKSI/DOLIV		
		LFMQ	Sud	FL150	BORGO/CALAN NATEG/SALIN		
		LFMV	-		CM		
<b>Orange Approche</b>	LFMO_APP	LFMO	-	Coordonner avec Provence			
<b>Salon Approche</b>	LFMY_APP	LFMY	-				
<b>Montpellier Approche</b>	LFMT_APP	LFMT	BRUSC/KELAM/MEN/PPG	FL150	FJR		
			DIVKO/MARRI/NG	FL120			
		LFMU	-	FL150		ZR	
		LFNB	-			MEN	
	LFMP_APP	LFMP	-	FL120	BAMGO/LANET		

Position ATC	Indicatif	AD	Départ/Arrivée	FL autorisé	DCT autorisé	ACC
<b>Bastia Approche</b>	LFKB_APP	LFKB	-	FL150	ALISO/BTA	
		LFKC	-		ILROU	
<b>Ajaccio Approche</b>	LFKJ_APP	LFKF	-	FL150	FGI/GALDA/MASAL	
		LFKJ	-		HORRO/IS	
<b>Solenzara Approche</b>	LFKS_APP			Coordonner avec Ajaccio		

Les procédures de coordination des départs/arrivées Clermont-Nord et Saint Yan-Nord sont définies dans la LOA-FR-LFFF-LFMM, celles de Clermont-Ouest et Saint Yan-Ouest dans la LOA-FR-LFBB-LFMM, celles de Chambéry-Nord dans la LOA-FR-LFMM-LSAG, celles de Nice-Est dans la LOA-FR-LFMM-LIMM, celles de Perpignan-Sud (via BAGUR) dans la LOA-FR-LECB-LFMM, celles de Bastia-Est dans la LOA-FR-LFMM-LIRR, celles de Bastia-Nord dans la LOA-FR-LFMM-LIMM, celles d'Ajaccio-Sud dans la LOA-FR-LFMM-LIRR.