

Horaires sauf indication contraire / Timetables unless otherwise specified
AIP France : UTC HIV ; HOR ETE : - 1HR / UTC WIN ; SKED SUM : - 1HR
AIP CAR SAM NAM, AIP PAC-P, AIP PAC-N, AIP RUN: UTC

AD 2 LFLL.1 Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name*

LFLL - LYON SAINT EXUPERY

AD 2 LFLL.2 Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data*

1	Position GEO ARP	45°43'32"N 005°04'52"E
	Situation de l'ARP / <i>ARP location</i>	TWR
2	Direction, distance de la ville <i>Direction, distance from city</i>	20 km ESE LYON
3	Altitude de référence / <i>Reference elevation</i>	821 ft
	Température de référence / <i>Reference temperature</i>	27.2 ° C
4	Ondulation du géoïde / <i>Geoid undulation</i>	161 ft
5	Déclinaison magnétique / <i>Magnetic variation</i>	2.5627°E
	Année (variation annuelle) / <i>Year (annual change)</i>	2025 (0.122°)
6	Gestionnaire de l'AD / <i>AD administration</i>	AEROPORTS DE LYON
	Adresse / <i>Address</i>	69125 LYON SAINT EXUPERY AEROPORT
	Telephone	0826 800 826
	FAX	04 72 22 52 85
	TELEX	340932 CHAMCO SATLA
	AFS	LFLLDYX
7	Type de trafic / <i>Type of traffic</i>	IFR, VFR
8	Observations / <i>Remarks</i>	www.lyonaeroports.com

AD 2 LFLL.3 Horaires *Operational hours*

1	Gestionnaire de l'AD / <i>AD administration</i>	
2	Douanes et police / <i>Customs and immigration</i>	H24
3	Services de santé / <i>Health and sanitary</i>	
4	BIA, BRIA / <i>AIS briefing office</i>	BORDEAUX (voir/see GEN)
5	BDP / <i>ARO</i>	H24
6	Bureau MET / <i>MET briefing office</i>	H24
7	ATS	H24
8	Avitaillement / <i>Fueling</i>	H24 HN : PN 20 min pour HOR suivants : 2300-0230
		H24 HN : PN 20 min for following SKED : 2300-0230
9	Services de manutention / <i>Handling</i>	H24
10	Sûreté / <i>Safety</i>	H24
11	Dégivrage / <i>De-icing</i>	Assuré Provided
12	Observations / <i>Remarks</i>	GRF (Service d'évaluation et de report de l'état de surface de piste) : HOR ATS. GRF (Global Reporting Format) : ATS SKED.

AD 2 LFLL.4

Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities*

1	Moyens de manutention de fret <i>Cargo handling facilities</i>	Quai de déchargement pour véhicules routiers, moyens importants de manutention. Assistance commerciale et technique possible.	Unloading platform for road vehicles. Heavy handling facilities. Commercial and technical assistance possible
2	Types de carburants et lubrifiants <i>Fuel and oil types</i>	Carburant : JET A1 (carte de crédit, à défaut paiement comptant en Euros) Lubrifiants : ELF 80 - F100 (CIV-MIL) Détergent : 80 et 100	Fuel grade : JET A1 (Credit card or cash payment in Euros) Oil grades : ELF 80 - F100 (CIV-MIL) Detergent : 80 and 100
3	Moyens et capacités d'avitaillement <i>Fueling facilities and capacities</i>	Camions avitailleurs pas de restrictions	Fuelling trucks. No limitations
4	Moyens de dégivrage / <i>De-icing facilities</i>	Dégivrage au poste par assistant Environ 12 dégivreuses sur site	Deicing on stand by deice facility About 12 on-site de-icers
5	Hangar pour aéronefs de passage <i>Hangar space for visiting aircraft</i>		
6	Réparations pour aéronefs de passage <i>Repair facilities for visiting aircraft</i>	Hangar pour avions jusqu'aux B737 et MD 80	Hangar for ACFT type B737 and MD 80
7	Observations / <i>Remarks</i>	Coordonnées des services d'assistance / <i>Handling agencies are :</i> - AIR FRANCE Manager : M. Nicolas Cottin Executive manager : M. Francis Gress E-mail : frgress@airfrance.fr Mobile : 07.70.25.46.42 FAX : 04.72.22.77.14 SITA : LYSKKAF / LYSKTAF - AVIAPARTNER Manager : M. Patrice Mordiconi Mobile : 06.86.56.21.01 E-mail : patrice.mordiconi@aviapartner.aero FAX : +33 4.72.22.81.47 SITA : LYSATXH / LYSKPXH - GENERAL AVIATION Executive manager : M. François Rosset Mobile : 06.14.21.15.73 TEL : 04.72.22.81.00 E-mail : francois.rosset@aviapartner.aero FAX : +33 4.72.22.81.47 SITA : LYSATXH / LYSKPXH - FBO LYON EXECUTIVE HANDLING (VINCI AIRPORTS) E-mail : fbo.lfll@lyonaeroports.com TEL : 04 72 22 53 11 - SPACE EXECUTIVE HANDLING SERVICES Manager : Mme Marie-France Memeteau TEL : 09.54.60.69.93 Mobile : 06.61.55.71.04 E-mail : space@spaceaero.net / marie_f.memeteau@spaceaero.net FAX : +33 4.72.23.83.69 - ALYZIA Manager : M. Laurent Michaud Station manager : M. Steve Leblanc Mobile : 07.86.04.54.43 E-mail : steve.leblanc@alyzia-province.com SITA : LYSKAXH - ONET Manager : M. Cyril Boutin Mobile : 06.79.29.74.07 E-mail : cboutin@onet.fr	

AD 2 LFLL.5

Services aux passagers *Passenger facilities*

1	Hôtels	Hôtels toutes catégories à Lyon et sur AD.	All category hotel in Lyon and AD.
2	Restaurants	Sur AD : gastronomie, brasserie, snack.	At AD : gastronomical, "brasserie", snack.
3	Moyens de transport / <i>Transportation facilities</i>	Taxis - Autocars - voitures de location sans chauffeur.	Taxis, buses, car rental.
4	Services médicaux / <i>Medical facilities</i>	Sur AD : infirmerie et ambulance, cabinet médical En ville : hôpitaux, cliniques.	At AD : First aid room and ambulance, doctor. In town : public and private hospitals.
5	Services bancaires et postaux <i>Bank and Post Office</i>	Sur AD : poste et change.	At AD : post office and exchange.
6	Office de tourisme / <i>Tourist office</i>	Sur AD : agence de voyage.	At AD : travel agency.
7	Observations / <i>Remarks</i>	Aéroport ne disposant pas de terminal d'aviation générale ni de facilitation particulière pour l'aviation d'affaires. Il est vivement conseillé aux opérateurs d'aviation d'affaires d'utiliser l'aéroport de LYON-BRON (LFLY/LYN) dont les infrastructures, les services et les mesures de sûreté sont pleinement adaptés.	

AD 2 LFLL .6

Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services*

1	Niveau RFFS de l'AD <i>AD level for fire fighting</i>	9	
2	Moyens de sauvetage / <i>Rescue equipment</i>	- 4 véhicules d'intervention eau/émulseur dont : 3 véhicules de 12 000 litres 1 véhicule spare 9 000 litres Tous munis de 250 kg de poudre - 1 ambulance - 1 véhicule de commandement	- 4 intervention vehicles water/foaming agent including : 3 vehicles of 12 000 litres 1 spare vehicle of 9 000 litres All with 250 kg of powder - 1 ambulance - 1 commander vehicle
3	Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés <i>Capability for removal of disabled aircraft</i>	Contacter le Responsable d'Exploitation par téléphone au 04 72 22 88 82 ou par mail à ccoresponsableexploitation@lyonaeroports.com	Contact the Operation Manager by phone at 04 72 22 88 82 or by e-mail at ccoresponsableexploitation@lyonaeroports.com
4	Observations / <i>Remarks</i>		

AD 2 LFLL .7

Evaluation et communication de l'état de surface des pistes, et plan neige *Runway surface condition assessment and reporting, and snow plan*

1	Type d'équipements / <i>Type of clearing equipment</i>	2 BOSCHUNG lame 6.40 m 2 BOSCHUNG lame 8.40 m 1 SCHMIDT lame 6.40 m 3 camions 4x4 avec lame 1 tracteur 300CV avec lame triaxiale 2 tracteurs 816 avec lame 1 tracteur 100CV avec lame 1 AEBI avec lame 3 engins polyvalents avec lame 1 tracteur 80CV avec lame (+1 en reserve) 1 balayeuse avec lame (en reserve) Glace - verglas - couche résiduelle de neige Epandage déverglaçant (sur une largeur de 44 m sur RWY)	2 BOSCHUNG with blade 6.40 m 2 BOSCHUNG with blade 8.40 m 1 SCHMIDT lame 6.40 m 3 trucks 4x4 with blade 1 tractor 300CV with tri-axes blade 2 tractors 816 with blade 1 tractor 100CV with blade 1 AEBI with blade 3 multi purpose vehicles with blade 1 tractor 80CV with blade (+1 in reserve) 1 sweeper with blade (+1 in reserve) Surface ice - black ice - residual snow layers Spreading of de-icing agent (over a width of 44 m on RWY).
2	Priorités de dégagement / <i>Clearance priority</i>	Seront déblayées : -la piste principale sur toute sa largeur (45 m), ses accotements et sur toute sa longueur -la piste secondaire sur toute sa largeur (45 m) et sur toute sa longueur -les voies de circulation sur une largeur de 22.5 m et selon un ordre de priorité fixé par l'autorité locale. -les aires de trafic selon les besoins opérationnels.	The following will be cleared : -the main RWY over a width of 45 m, its side stripes and over its entire length -the secondary RWY over a width of 45 m, and over its entire length -the TWY over a width of 22.5 m and according to an order of priority laid down by local authorities. -the aprons as dictated by operational requirements.
3	Matériaux utilisés pour le traitement de la surface de l'aire de mouvement / <i>Material used for movement area surface treatment</i>	Formiate de potassium (KFOR)	
4	Pistes spécialement préparées en condition hivernale / <i>Specially prepared winter runways</i>	Non applicable	Not applicable
5	Observations / <i>Remarks</i>	Evaluation et report de l'état de surface des pistes conformément à la méthode "Global Reporting Format" (GRF) décrite en AD 1.2.2 Les horaires GRF sont publiés en AD 2.3	Assessment and reporting of runway surface condition in accordance with the Global Reporting Format (GRF) described in AD 1.2.2 GRF operational hours are published in AD 2.3

AD 2 LFLL.8

Aires de trafic, TWY et emplacements de vérification *Aprons, TWY and check locations*

1	Revêtement de l'aire de trafic / <i>Apron surface</i>	Aire N et A en percollé, aires B, C, L et postes de stationnement J33 à J41 bétonnés, les autres postes en hydrocarboné.	Areas N and A bitumeneous, areas B, C, L and stands J33 to J41 concrete, other stands hydrocarboned.
	Résistance de l'aire de trafic / <i>Apron strength</i>	Appropriée au dimensionnement maximum de chaque aire.	Adapted to the maximum size of each area.
2	Largeur TWY / <i>TWY width</i>	- 22.5 m : A2/A3/A4/A5/A6/A9/V5/B3/B4/B6/B9/T (entre A3 et A9) - 23.5 m : A1/T (entre A1 et A3) - 25 m : A8/Y/V4/V6/V8/S6/B8	
	Revêtement des TWY / <i>TWY surface</i>	Hydrocarboné	Hydrocarboned
	Résistance des TWY / <i>TWY strength</i>	A1/A2 : 63 F/A/W/T A3 : 87 F/A/W/T A4 : 64 F/A/W/T A5 : 63 F/A/W/T A6 : 80 F/A/W/T A8/B8 : 86 F/A/W/T A9 : 86 F/A/W/T B3 : 95 F/A/W/T B4 : 84 F/A/W/T V4 : 81 F/A/W/T V5 : 98 F/A/W/T B9 : 89 F/A/W/T TA : 70 F/A/W/T TB/TC : 74 F/A/W/T TD : 63 F/A/W/T TJ/TL : 78 F/A/W/T TM : 84 F/A/W/T TN : 73 F/A/W/T	
3	Emplacement des ACL / <i>ACL location</i>	Aire passagers Aire de fret	Passenger area Freight area
	Altitude des ACL / <i>ACL elevation</i>	Altitude moyenne aire passagers : 781 ft Altitude moyenne aire de fret : 788 ft	Average altitude of passenger area : 781 ft Average altitude of freight area : 788 ft
4	Points de vérification VOR / <i>VOR checkpoints</i>		
5	Points de vérification INS / <i>INS checkpoints</i>	A21 45°43'27.36"N 005°04'59.09"E A22 45°43'27.01"N 005°04'57.19"E A23 45°43'26.66"N 005°04'55.29"E A24 45°43'26.31"N 005°04'53.39"E A25 45°43'27.12"N 005°04'49.96"E A26 45°43'27.48"N 005°04'48.52"E A27 45°43'27.84"N 005°04'47.09"E A28 45°43'28.20"N 005°04'45.65"E A29 45°43'28.57"N 005°04'44.22"E A30 45°43'29.07"N 005°04'42.61"E A31 45°43'27.79"N 005°04'42.66"E A32 45°43'27.22"N 005°04'43.63"E A33 45°43'26.85"N 005°04'45.08"E A34 45°43'26.49"N 005°04'46.52"E A35 45°43'26.13"N 005°04'47.95"E A36 45°43'25.71"N 005°04'49.34"E B12 45°43'25.72"N 005°04'57.86"E B14 45°43'25.43"N 005°04'56.29"E B16 45°43'25.10"N 005°04'54.59"E B61 45°43'22.27"N 005°04'52.82"E B62 45°43'22.19"N 005°04'53.25"E B63 45°43'21.42"N 005°04'54.52"E B71 45°43'19.63"N 005°04'54.25"E B72 45°43'19.59"N 005°04'54.47"E B73 45°43'18.73"N 005°04'55.16"E B81 45°43'17.22"N 005°04'53.68"E B82 45°43'17.26"N 005°04'53.68"E B83 45°43'16.04"N 005°04'53.96"E B91 45°43'15.05"N 005°04'52.04"E B92 45°43'14.82"N 005°04'52.10"E B93 45°43'14.02"N 005°04'51.74"E C19 45°43'12.33"N 005°04'51.83"E C21 45°43'10.79"N 005°04'49.03"E C22 45°43'10.40"N 005°04'49.95"E C23 45°43'10.08"N 005°04'50.46"E C41 45°43'08.45"N 005°04'49.70"E C42 45°43'08.13"N 005°04'50.14"E C43 45°43'07.44"N 005°04'50.53"E C61 45°43'06.22"N 005°04'49.02"E C62 45°43'05.76"N 005°04'49.22"E C63 45°43'04.94"N 005°04'49.03"E C81 45°43'03.13"N 005°04'45.19"E C82 45°43'03.02"N 005°04'45.28"E C83 45°43'2.00"N 005°04'46.27"E D21 45°42'58.63"N 005°04'44.08"E D22 45°42'58.67"N 005°04'43.60"E D23 45°42'57.37"N 005°04'44.23"E D41 45°42'56.14"N 005°04'43.58"E D42 45°42'56.05"N 005°04'43.41"E E15 45°43'04.84"N 005°04'58.27"E E17 45°43'02.86"N 005°04'57.20"E G11 45°43'37.30"N 005°04'56.42"E G12 45°43'35.63"N 005°04'56.68"E G13 45°43'37.61"N 005°04'54.81"E G14 45°43'36.08"N 005°04'54.66"E G15 45°43'37.91"N 005°04'53.20"E G16 45°43'36.40"N 005°04'52.96"E J11 45°42'48.19"N 005°04'57.07"E J13 45°42'48.58"N 005°04'55.14"E J14 45°42'48.51"N 005°04'54.43"E J15 45°42'48.95"N 005°04'53.21"E J19 45°42'49.23"N 005°04'50.64"E J31 45°42'53.94"N 005°05'02.39"E J33 45°42'53.79"N 005°05'00.52"E J35 45°42'54.08"N 005°04'58.44"E J37 45°42'54.47"N 005°04'56.40"E J39 45°42'54.86"N 005°04'54.35"E J41 45°42'55.25"N 005°04'52.31"E K52 45°43'03.75"N 005°05'01.77"E L11 45°42'56.27"N 005°05'01.48"E L13 45°42'56.66"N 005°04'59.44"E L15 45°42'57.05"N 005°04'57.40"E L17 45°42'57.44"N 005°04'55.35"E L19 45°42'57.83"N 005°04'53.31"E M11 45°42'37.72"N 005°05'05.84"E M12 45°42'38.41"N 005°05'07.28"E M13 45°42'35.30"N 005°05'05.61"E M21 45°42'32.20"N 005°05'05.57"E M22 45°42'31.81"N 005°05'05.25"E M23 45°42'30.19"N 005°05'05.39"E M31 45°42'28.19"N 005°05'05.21"E M32 45°42'27.81"N 005°05'04.89"E M33 45°42'26.19"N 005°05'05.02"E M41 45°42'23.99"N 005°05'04.82"E M42 45°42'23.41"N 005°05'04.49"E M43 45°42'21.79"N 005°05'04.62"E N11 45°43'45.94"N 005°04'56.30"E N12 45°43'45.84"N 005°04'54.60"E N13 45°43'45.73"N 005°04'52.89"E N14 45°43'45.63"N 005°04'51.19"E N21 45°43'47.03"N 005°04'56.17"E N22 45°43'46.93"N 005°04'54.46"E N23 45°43'46.83"N 005°04'52.76"E N24 45°43'46.72"N 005°04'51.05"E N31 45°43'43.06"N 005°04'56.65"E N32 45°43'42.96"N 005°04'54.95"E N33 45°43'42.86"N 005°04'53.24"E N34 45°43'42.75"N 005°04'51.54"E	

		D43 45°42'55.26"N 005°04'42.36"E D61 45°42'56.98"N 005°04'40.01"E D63 45°42'56.03"N 005°04'38.38"E E11 45°43'07.84"N 005°04'59.82"E E13 45°43'06.19"N 005°04'59.20"E	N41 45°43'44.15"N 005°04'56.52"E N42 45°43'44.05"N 005°04'54.81"E N43 45°43'43.95"N 005°04'53.11"E N44 45°43'43.84"N 005°04'51.40"E
6	Observations / Remarks	Sur les voies de circulation : A6/TJ, la marge entre les roues extérieures de l'atterrisseur principal et le bord de la voie de circulation est insuffisante pour les A340-600, B777-300 et les aéronefs de plus de 65 m d'envergure. Il est recommandé pour ces derniers de rouler avec précaution, notamment dans les virages et d'utiliser la technique de l'over-steering. Sur les voies de circulation A6, TJ, T (entre TC et TD) TC, TD, R1, la marge entre roues extérieures de l'atterrisseur principal et le bord de la voie de circulation est insuffisante pour : - A6 : 777-200, 777-300, 330-300, 340-500, 340-600, 350-1000. - T(entre TC et TD), TJ : 787-800, 747-400, 777-200, 777-300, 330-200, 330-300, 340-500, 340-600, 350-1000, 380, 747-800. - TC, TD, R1 : 787-800, 747-400, 777-200, 777-300, 330-200, 330-300, 340-500, 340-600, 350-1000. Il est recommandé pour ces derniers de rouler avec précaution, notamment dans les virages et d'utiliser la technique de l'oversteering. Les bretelles d'accès TN1, TN2, TN3, TA, TB, TC, TD, TL, TJ, TM, K1, K3, R1, R2, R3, R4 sont déclassées en voie de desserte. TWY A2, A5 et V5 limités aux aéronefs de code D. Virages en A2, A5 et V5 : oversteering obligatoire pour B767-400.	On TWY : A6/TJ, the margin between the main landing gear outer wheels and the edge of the TWY is not wide enough for A340-600, B777-300, and for ACFT with a wingspan wider than 65 m. It is recommended for those ACFT to taxi with caution, especially in bends, and to use the over-steering technique. On TWY A6, TJ, T (between TC and TD) TC, TD, R1 the margin between the main landing gear outer wheels and the edge of the TWY is not wide enough for : - A6 : 777-200, 777-300, 330-300, 340-500, 340-600, 350-1000. - T(between TC and TD), TJ : 787-800, 747-400, 777-200, 777-300, 330-200, 330-300, 340-500, 340-600, 350-1000, 380, 747-800. - TC, TD, R1 : 787-800, 747-400, 777-200, 777-300, 330-200, 330-300, 340-500, 340-600, 350-1000. It is recommended for those ACFT to taxi with caution, especially in turns, and to use the oversteering technique. Access TWY TN1, TN2, TN3, TA, TB, TC, TD, TL, TJ, TM, K1, K3, R1, R2, R3, R4 are downgraded to access strips. TWY A2, A5 and V5 limited to code D ACFT. Turns in A2, A5 and V5 : oversteering is mandatory for B767-400.

AD 2 LFLL.9 Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / Surface movement guidance and control system, marking

1	ID postes de stationnement <i>Aircraft stands ID signs</i>	Voir carte AD 2 LFLL APDC 01/02	See chart AD 2 LFLL APDC 01/02
	Lignes de guidage TWY / <i>TWY guide lines</i>		
	Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs <i>Visual docking/parking guidance system</i>	NIL	
2	Marquage RWY et TWY / <i>RWY and TWY marking</i>	Oui	Yes
	Balisage RWY et TWY / <i>RWY and TWY lighting</i>	Voir/see AD 2 LFLL .14/15	
3	Barres d'arrêt / <i>Stop bars</i>	Permanente : TWY T, A3, A4, A5, A6, B3, B4, B6, B8, B9 Commandable : TWY A8, A9, B3, B4, B9	Permanent : TWY T, A3, A4, A5, A6, B3, B4, B6, B8, B9 Remote controlled : TWY A8, A9, B3, B4, B9
4	Observations / Remarks	Voir AD 2 LFLL.23	See AD 2 LFLL.23

AD 2 LFLL.10 Obstacles aux abords de l'aérodrome Aerodrome obstacles

Voir carte d'aérodrome OACI et cartes d'obstacles.	See aerodrome ICAO chart and obstacle charts.
Pour les aérodromes listés en annexe I de l'arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , des données de terrain et d'obstacles (TOD) sont disponibles sur la Boutique en ligne du site internet du SIA (cf également AIP GEN 3.1.6).	For aerodromes listed in Annex I of l'arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , terrain and obstacle data (TOD) are available on online store on SIA Website (see also AIP GEN 3.1.6).

AD 2 LFLL.11 Renseignements météorologiques Meteorological information

1	Centre MET associé / Associated MET Office	CRA-LYON
2	Horaires de service / Hours of service	voir/see AD 2 LFLL .3
	Centre MET hors HOR / MET Office outside HOR	
3	Centre MET responsable des TAF Office in charge of TAF	CRA-LYON
	Période de validité / Validity period	30 06-12-18-24
4	Type de prévision d'atterrissage Type of landing forecast	TREND
	Périodicité / Interval of issuance	H24
5	Briefing, consultation	P-T-D
6	Documentation de vol / Flight documentation	C-PL
	Langue utilisée / Language used	FR
7	Cartes, autres informations Charts, other information	AD WARNING
8	Equipeement complémentaire Supplementary equipment	AEROWEB PRO
9	Organismes ATS desservis / ATS units served	TWR APP
10	Informations complémentaires Additional information	TEL MET (IFR) : 04 72 23 98 08.

AD 2 LFLL.12 Caractéristiques physiques des pistes Runway physical characteristics

RWY NR	True and Mag Bearing	Dimensions of RWY (M)	Strength (PCN) and surface of RWY and SWY		Position GEO THR (DTHR) GUND	THR elevation and highest elevation of TDZ of precision RWY
1	2	3	4		5	6
17L	175.13 (173)	2670 x 45	119 F/A/W/T béton bitumineux / bituminous concrete		45°44'05.79"N 005°05'30.73"E ----- GUND 160.8 FT	THR : 779.9ft TDZ : 787.4ft
35R	355.13 (353)	2670 x 45	119 F/A/W/T béton bitumineux / bituminous concrete		45°42'39.62"N 005°05'41.21"E ----- GUND 160.8 FT	THR : 820.6ft TDZ : 817.2ft
17R	175.28 (173)	4000 x 45	101 F/A/W/T béton bitumineux / bituminous concrete		45°44'47.72"N 005°05'09.38"E ----- GUND 160.8 FT	THR : 757.8ft TDZ : 762.8ft
35L	355.28 (353)	4000 x 45	101 F/A/W/T béton bitumineux / bituminous concrete		45°42'38.69"N 005°05'25.08"E ----- GUND 160.9 FT	THR : 813.6ft TDZ : 810.1ft
RWY NR	RWY/SWY Slope	SWY Dimensions (M)	CWY Dimensions (M)	Strip Dimensions (M)	Obstacle free zone (OFZ)	Remarks
	7	8	9	10	11	12
17L	+0.47%	NIL	NIL	2790 x 300	Oui	(1)
35R	-0.47%	NIL	NIL	2790 x 300	Oui	(2)
17R	+0.42%	NIL	NIL	4120 x 300	Oui	(3)
35L	-0.42%	NIL	NIL	4120 x 300	Oui	(4)

(1) Accotements revêtus de 7.5 m de part et d'autre de la piste : tous les ACFT sont admis à la charge maximale
Paved shoulders 7.5 m wide either sides of RWY : all ACFT allowed at MAX weight.
RESA (aire de sécurité d'extrémité de piste) de 240 x 150 m.
RESA (Runway End Safety Area) 240 x 150 m.
Changement de pentes longitudinales 17L>35R : +0.62% sur 1400 m, puis +0.27% sur 1270 m.
Longitudinal slopes changes on RWY : +0.62% over 1400 m, then +0.27% over 1270 m.

(2) Accotements revêtus de 7.5 m de part et d'autre de la piste : tous les ACFT sont admis à la charge maximale
Paved shoulders 7.5 m wide either sides of RWY : all ACFT allowed at MAX weight.
RESA (aire de sécurité d'extrémité de piste) de 240 x 150 m.
RESA (Runway End Safety Area) 240 x 150 m.
Changement de pentes longitudinales 35R>17L : -0.27% sur 1270 m, puis -0.62% sur 1400 m.
Longitudinal slopes changes on RWY : -0.27% over 1270 m, then -0.62% over 1400 m.

(3) Accotements revêtus de 7.5 m de part et d'autre de la piste : tous les ACFT sont admis à la charge maximale
Paved shoulders 7.5 m wide either sides of RWY : all ACFT allowed at MAX weight.
RESA (aire de sécurité d'extrémité de piste) de 240 x 150 m.
RESA (Runway End Safety Area) 240 x 150 m.
Changement de pentes longitudinales 17R>35L : +0.29% sur 900 m, puis +0.61% sur 1700 m, puis +0.27% sur 1400 m.
Longitudinal slopes changes on RWY : +0.29% over 900 m, then +0.61% over 1700 m, then +0.27% over 1400 m.

(4) Accotements revêtus de 7.5 m de part et d'autre de la piste : tous les ACFT sont admis à la charge maximale
Paved shoulders 7.5 m wide either sides of RWY : all ACFT allowed at MAX weight.
RESA (aire de sécurité d'extrémité de piste) de 185 x 130 m.
RESA (Runway End Safety Area) 185 x 130 m.
Changement de pentes longitudinales 35L>17R : -0.27% sur 1400 m, puis -0.61% sur 1700 m, puis -0.29% sur 900 m.
Longitudinal slopes changes on RWY : -0.27% over 1400 m, then -0.61% over 1700 m, then -0.29% over 900 m.

AD 2 LFLL.13

Distances déclarées *Declared distances*

RWY ID	TORA	TODA	ASDA	LDA	Observations <i>Remarks</i>
17L	2670	2670	2670	2670	
TWY B4	2090	2090	2090		
35R	2670	2670	2670	2670	
17R	4000	4000	4000	4000	
TWY A2	3660	3660	3660		
TWY A3	2870	2870	2870		
TWY A4	2090	2090	2090		
35L	4000	4000	4000	4000	
TWY A4	1910	1910	1910		
TWY A5	2570	2570	2570		
TWY A6	3020	3020	3020		
TWY A8	3400	3400	3400		

AD 2 LFLL.14

Balises d'approche et de piste *Approach and runway lighting*

RWY ID	APCH	THR couleur colour	PAPI/VASIS	MEHT	TDZ Longueur Length	Balises axiales <i>Centerline LGT</i>			
						Longueur Length	Espacement Spacing	Couleur Colour	Intensité Intensity
17L	CAT I - 900 m - LIH/LIL	G	PAPI 3.0 ° 5.2 %	52 ft		1770 m 600 m 300 m	15 m	W W-R R	LIH/LIL
35R	CAT III - 900 m - LIH/LIL	G	PAPI 3.0 ° 5.2 %	59 ft	900m	1770 m 600 m 300 m	15 m	W W-R R	LIH/LIL
17R		G	PAPI 3.0 ° 5.2 %	68 ft		3100 m 600 m 300 m	15 m	W W-R R	LIH/LIL
35L	CAT III - 900 m - LIH/LIL	G	PAPI 3.0 ° 5.2 %	59 ft	900m	3100 m 600 m 300 m	15 m	W W-R R	LIH/LIL
RWY ID	Balises latérales <i>Edge lighting</i>				Extrémité RWY <i>end</i>		SWY		
	Longueur Length	Espacement Spacing	Couleur Colour	Intensité Intensity	Couleur Colour		Longueur Length	Couleur Colour	
17L	2070 m 600 m	60 m	W Y	LIH/LIL	R				(1)
35R	2070 m 600 m	60 m	W Y	LIH/LIL	R				(2)
17R	3400 m 600 m	60 m	W Y	LIH/LIL	R				(3)
35L	3400 m 600 m	60 m	W Y	LIH/LIL	R				(4)

- (1) Balises d'approche (ligne axiale à distance codée) :
Balises de piste :
- Seuil extrémités HI/BI.
- Dégradements grande vitesse et sorties de pistes : axiaux alternés vert/jaune BI/BI jusqu'au point de dégagement de piste.
- Balises LED (hors WIG WAG).
- (2) Balises d'approche (ligne axiale à distance codée) :
- Renforcement CAT II dans les derniers mètres.
Balises de piste :
- Seuil extrémités HI/BI. Zone de toucher des roues HI sur 900 m.
- Dégradements grande vitesse et sorties de pistes : axiaux alternés vert/jaune BI/BI jusqu'au point de dégagement de piste.
- Balises LED (hors WIG WAG).
- (3) Balises de piste :
- Seuil extrémités HI/BI.
- Sorties de pistes : axiaux alternés vert/jaune BI/BI jusqu'au point de dégagement de piste (sauf A5).
- Balises LED (hors WIG WAG).
- (4) Balises d'approche (ligne axiale à distance codée) :
- Renforcement CAT II dans les derniers mètres.
Balises de piste :
- Seuil extrémités HI/BI. Zone de toucher des roues HI sur 900 m.
- sorties de pistes : axiaux alternés vert/jaune BI/BI jusqu'au point de dégagement de piste (sauf A2).
- Balises LED (hors WIG WAG).

AD 2 LFLL.15

Autres balisages, système d'alimentation de secours *Other lighting, secondary power supply*

1	ABN	NIL	
	IBN	NIL	
2	Té d'atterrissage / <i>LDI</i>	NIL	
	Anémomètre / <i>Anemometer</i>	NIL	
3	Balisage axial TWY / <i>TWY centre line lighting</i>	Les feux de balisage axial des voies de circulation A4-17R, S6-A8, A8-T, A8-17R, TL-T, TL-R3, R3-TJ, Y-B8, installés sur une longueur de 60 m avant et après les virages dont les rayons de courbure sont inférieurs à 400 m, sont espacés de 15 m au lieu de 7.5 m. G-LIH : T de A1 à A9, A1, A3, A4, A6, A8, A9, B3, B4, B6, B8, B9, R1, R2, R3, R4, S6, TA, TB, TC, TD, TJ, TL, TM, TN1, TN2, TN3, V4, V5, V6, V8, Y.	The centreline lights of TWYs A4-17R, S6-A8, A8-T, A8-17R, TL-T, TL-R3, R3-TJ, Y-B8, installed over a length of 60 m before and after turns whose radius is lower than 400 m, are separated by a 15 m gap instead of 7.5 m. G-LIH : T from A1 to A9, A1, A3, A4, A6, A8, A9, B3, B4, B6, B8, B9, R1, R2, R3, R4, S6, TA, TB, TC, TD, TJ, TL, TM, TN1, TN2, TN3, V4, V5, V6, V8, Y.
	Balisage latéral TWY / <i>TWY edge lighting</i>	B- LIL Balisage latéral avec balises rétro réfléchissantes bleues sur V5 et Yankee.	B- LIL Edge lighting with blue retro-reflective beacons on V5 and Yankee.
4	Alimentation de secours / <i>Secondary power unit</i>	Par 2ème ligne du réseau de distribution public + Groupes électrogènes + Alimentation sans interruption	With 2nd line of public distribution network + Power units + Non-stop power supply
	Temps de commutation / <i>Switch-over time</i>	Sans coupure	Without interruption
5	Observations / <i>Remarks</i>	WIG-WAG : A1, A2, A3, A4, A5, A6, A8, A9, B3, B4, B6, B8, B9. Absence de balisage axial sur K1 et K3.	WIG-WAG : A1, A2, A3, A4, A5, A6, A8, A9, B3, B4, B6, B8, B9. No centre line lighting on K1 and K3.

AD 2 LFLL.16

Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area*

1	Description	NIL.
---	-------------	------

AD 2 LFLL.17

Espaces ATS *ATS airspace*

Identification et limites latérales <i>Identification and lateral limits</i>	Classe <i>Class</i>	Limites verticales <i>Vertical limits</i>	Service / Service Indicatif d'appel (langue) <i>Call-sign (language)</i>	Observations <i>Remarks</i>
CTR SAINT EXUPERY 45°50'16"N , 005°12'00"E - 45°35'09"N , 005°14'30"E - arc horaire de 11.5 NM de rayon centré sur 45°44'44"N , 005°05'26"E - 45°33'20"N , 005°03'48"E - 45°44'32"N , 005°00'07"E - 45°48'00"N , 005°00'00"E - 45°51'54"N , 004°56'43"E - arc horaire de 9.4 NM de rayon centré sur 45°44'44"N , 005°05'26"E - 45°53'49"N , 005°08'53"E - 45°51'15"N , 005°09'13"E - 45°50'16"N , 005°12'00"E	D	2500ft AMSL ----- SFC	APP LYON Approche (FR) LYON Approach (EN) TWR SAINT EX Tour (FR) SAINT EX Tower (EN)	H24 Espace défini à l'exclusion des LF-R 194 A et LF-R 194 B LA VALBONNE lorsqu'elles sont actives. Airspace defined excluding LF-R 194 A and LF-R 194 B LA VALBONNE when active.

AD 2 LFLL.18

Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities*

Service	Indicatif d'appel (langue) <i>Call-sign (language)</i>	FREQ	HOR	Observations <i>Remarks</i>
FIS	LYON Information (FR) <i>LYON Information (EN)</i>	135.200 MHz	H24	Jusqu'au FL145 / Up to FL145
FIS	LYON Information (FR) <i>LYON Information (EN)</i>	135.530 MHz	H24	
APP	LYON Approche (FR) <i>LYON Approach (EN)</i>	120.230 MHz	H24	Fréquence pour régulation radar / Frequency for radar sequencing
APP	LYON Approche (FR) <i>LYON Approach (EN)</i>	131.315 MHz	H24	Jusqu'au FL200 / Up to FL200
APP	LYON Approche (FR) <i>LYON Approach (EN)</i>	132.005 MHz	H24	Fréquence supplétive/Auxiliary frequency. APP
APP	LYON Approche (FR) <i>LYON Approach (EN)</i>	136.075 MHz	H24	Jusqu'au FL200 / Up to FL200
TWR	SAINT EX Prevol (FR) <i>SAINT EX Delivery (EN)</i>	121.655 MHz	H24	
TWR	SAINT EX Sol (FR) <i>SAINT EX Ground (EN)</i>	121.830 MHz	H24	
TWR	SAINT EX Tour (FR) <i>SAINT EX Tower (EN)</i>	120.455 MHz	H24	
TWR	SAINT EX Tour (FR) <i>SAINT EX Tower (EN)</i>	133.155 MHz	H24	Fréquence supplétive/Auxiliary frequency. TWR
VDF	SAINT EX Gonio (FR) <i>SAINT EX Homer (EN)</i>	120.450 MHz	H24	Goniomètre localisé à Lyon Bron LFLY/Goniometer located at Lyon Bron LFLY
VDF	SAINT EX Gonio (FR) <i>SAINT EX Homer (EN)</i>	135.200 MHz	H24	Goniomètre localisé à Lyon Bron LFLY/Goniometer located at Lyon Bron LFLY
VDF	SAINT EX Gonio (FR) <i>SAINT EX Homer (EN)</i>	135.530 MHz	H24	Goniomètre localisé à Lyon Bron LFLY/Goniometer located at Lyon Bron LFLY
VDF	SAINT EX Gonio (FR) <i>SAINT EX Homer (EN)</i>	136.075 MHz	H24	Goniomètre localisé à Lyon Bron LFLY/Goniometer located at Lyon Bron LFLY
ATIS	SAINT EX (FR) <i>SAINT EX (EN)</i>	126.180 MHz	H24	Diffusion des paramètres de DEP et ARR. DEP and ARR parameters broadcasting.
D-ATIS	SAINT EX (FR) <i>SAINT EX (EN)</i>	NIL	H24	Diffusion des paramètres de DEP et ARR par liaison de données. DEP and ARR parameters via DATA-link.

AD 2 LFLL.19

Moyens radio de navigation et d'atterrissage *Radio navigation and landing aids*

Type (CAT ILS)	ID	FREQ	HOR	Position GEO	ALT	Portée <i>Coverage</i>	RDH (pente) <i>(slope)</i>	Situation <i>Location</i>	
VOR-DME	LSE	114.75 MHz CH 94Y	H24	45°44'43.9"N 005°05'26.1"E	820 ft	140NM(135°..255°) 100NM FL500			
LOC 35R (III.E.4)	LSN	111.5 MHz	H24	45°44'15.6"N 005°05'29.5"E	774 ft			355°/305 m THR 17L	
GP 35R		332.9 MHz	H24	45°42'51.0"N 005°05'46.8"E	820 ft		16.3 m/53 ft (3°)	019°/371 m THR 35R	
DME 35R		CH 52X	H24	45°42'51.0"N 005°05'46.8"E	872 ft	25NM FL250		019°/371 m THR 35R	(1)
LOC 17L (I)	LSS	109.1 MHz	H24	45°42'28.3"N 005°05'42.6"E	829 ft			175°/350 m THR 35R	
GP 17L		331.4 MHz	H24	45°43'57.1"N 005°05'38.8"E	788 ft		16 m/52 ft (3°)	147°/319 m THR 17L	
DME 17L		CH 28X	H24	45°43'57.1"N 005°05'38.8"E	863 ft	25NM FL250		147°/319 m THR 17L	(2)
LOC 35L (III.E.4)	SAN	110.75 MHz	H24	45°44'55.7"N 005°05'08.4"E	752 ft			355°/248 m THR 17R	
GP 35L		330.05 MHz	H24	45°42'49.8"N 005°05'30.7"E	812 ft		17.4 m/57 ft (3°)	019°/364 m THR 35L	
DME 35L		CH 44Y	H24	45°42'49.8"N 005°05'30.7"E	863 ft	25NM FL250		019°/364 m THR 35L	

(1) DME ATT omnidirectionnel

(2) DME ATT directionnel

AD 2 LFLL.20

Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations*

20.1 ORGANISMES ASSURANT LES SERVICES DE LA CIRCULATION AERIENNE AU SEIN DE LA TMA LYON

20.1.1 Volume de compétence de LYON APP

Le Centre de Contrôle d'Approche de LYON assure les services de la circulation aérienne dans le volume correspondant aux limites du SIV LYON, et du SIV CHAMBERY hors HOR ATS de CHAMBERY.

20.1.2 Volume délégué à GENEVE ATC

Volume correspondant aux limites latérales de la TMA 6 du FL075 jusqu'au FL145.

20.2 CALAGE ALTIMETRIQUE

L'altitude de transition est fixée à 5000 ft dans l'ensemble de la TMA LYON.

20.3 OCCUPATION ET DEGAGEMENT DE PISTE

Les pilotes sont invités à dégager rapidement la RWY 17L/35R, hors LVP, en utilisant la première bande de dégagement grande vitesse possible (35R : V5 ou V4 ; 17L : V6 ou V8) chaque fois que ceci est compatible avec la sécurité. Après avoir dégagé la piste 17R/35L, les aéronefs attendent les instructions de SAINT EX SOL avant de pénétrer sur le TWY T.

20.3.1 Utilisation des points d'attente

Des points d'attente avec un marquage RWY AHEAD situés à 90 m des axes de piste sont matérialisés sur les voies d'accès et de traversée de piste (cf AD2 LFLL ADC 01) sauf A1 et A9 (situés à 107,5m). Hors LVP ("LVP" transmis à l'ATIS ou sur fréquence de contrôle), il est demandé aux équipages de s'approcher jusqu'au point d'attente situé à 90 m ou 107,5m sans demande sur les fréquences de contrôle.

20.3.2 Points d'attente avant piste

Fonctionnement

Les panneaux lumineux CAT I et CAT III fonctionnent lorsque le balisage est allumé.

Les Wig-Wag CAT I et CAT III fonctionnent en mode alternatif :

Hors LVP

- Wig-Wag CAT III et barres d'arrêt CAT III sont éteints
- les Wig-Wag CAT I fonctionnent.

En LVP

- Wig-Wag CAT III et barres d'arrêt CAT III sont allumés
- les Wig-Wag CAT I sont éteints
- sur les voies d'alignement non utilisables en LVP, les barres d'arrêt permanentes fonctionnent.

20.3.3 Barres d'entrée interdite

Description :

Pour éviter des incursions sur pistes, des barres d'entrée interdite sont matérialisées sur les voies en entrée interdite non utilisable à l'alignement. Les barres d'entrée interdite fonctionnent H24.

Barres d'entrée interdite :

VDC / TWY

V4, V5, V6, V8

Marquage diurne :

Marque "NO ENTRY" au sol.

Balisage lumineux :

De chaque côté de la voie :

- sens interdit (caissons lumineux),
- barre d'entrée interdite composée de feux rouges encastrés avec 1 paire de feux rouges hors sol de chaque côté.

20.3.4 Gestion de l'aire de trafic

Au départ et préalablement à tous déplacements, les aéronefs doivent obligatoirement contacter la fréquence "SAINT EX PREVOL". La tour de contrôle organise la séquence de roulage pour l'entrée sur l'aire de manœuvre.

A l'arrivée, les aéronefs contacteront la fréquence assignée par la tour de contrôle qui leur indiquera les éventuelles consignes et informations pour rejoindre leur poste de stationnement.

Tout aéronef se déplaçant par ses propres moyens sur l'aire de trafic doit allumer ses phares de roulage.

Seule l'information des aéronefs en mouvement connus de la tour de contrôle peut être fournie.

Les postes de stationnement sont attribués par le gestionnaire et cette information relayée par la tour de contrôle.

Le pilote assure la prévention des collisions, sa propre séparation et la sécurité des tiers.

20.1 AIR TRAFFIC SERVICE UNITS WITH LYON TMA

20.1.1 Airspace controlled by LYON APP

LYON Approach supplies air traffic services within LYON SIV boundaries, and within CHAMBERY SIV boundaries when CHAMBERY ATS is not provided.

20.1.2 Airspace assigned to GENEVA ATC

Airspace corresponding to TMA 6 local boundaries, from FL075 to FL145.

20.2 ALTIMETER SETTING

The transition altitude is set to 5000 ft in the whole LYON TMA.

20.3 SPECIAL INSTRUCTIONS FOR VACATING RUNWAY

Pilots are encouraged to vacate RWY 17L/35R expeditiously, except in LVP conditions, via the first high speed vacating TWY (35R : V5 or V4 ; 17L : V6 or V8) each time it is possible according with safety. After clearing RWY 17R/35L, ACFT wait for SAINT EX GND instructions prior to entering TWY T.

20.3.1 Holding points usage

Holding points with a marking RWY AHEAD located 90 m from the RWY axis are materialized on the TWYs leading to the RWYs (cf AD 2 LFLL ADC 01) except A1 and A9 (located 107.5 m from RWY axis). When not in LVP ("LVP" transmitted on the ATIS or on the CTL FREQ), aircrews are asked to taxi to the holding point located 90 m or 107.5 m without asking an ATC clearance.

20.3.2 Holding points before RWY

Operation

CAT I and CAT III luminous panels are on when the lighting is on.

The RWY guard lights Wig-Wag CAT I and CAT III work in alternative mode :

No LVP conditions

- RWY guard lights Wig-Wag CAT III and stop bars CAT III are off
- CAT I signs are on (luminous panels and runway guard lights Wig-Wag).

With LVP conditions

- RWY guard lights Wig-Wag CAT III and stop bars CAT III are on
- RWY guard lights Wig-Wag CAT I are off
- on unusable line up taxiways (due to LVP), fixed red lights and permanent stop bars are on.

20.3.3 No entry bars

Description :

To avoid runway incursions, no entry bars are materialized on the no entry taxiways not usable with the alignment.

No entry bars are operational H24.

No entry bars :

VDC / TWY

V4, V5, V6, V8

Day marking :

Markers "NO ENTRY" on the ground

Lighting :

Each side of TWY :

- no entry (lighting box),
- no entry bar, composed of embedded red lights with 1 pair of red lights above ground on each side.

20.3.4 Traffic area management

Aircraft must contact "SAINT EX DELIVERY" on departure and before making any manoeuvre. The control tower will organize taxiing sequences to enter the movement area.

On arrival, aircraft must contact the frequency which has been assigned to them by the control tower which will give them, if necessary, any information and instructions to join their stands.

All ACFT moving by own means on apron must switch its taxilights on.

The control tower will only be able to transmit information on moving traffic which is known to them.

Stands will be allocated by the managing authority and this information relayed by the control tower.

Pilots will ensure their own safety concerning ground collision avoidance, separation and third parties.

Les véhicules en mouvement sont conduits par des personnes habilitées, surveillant leur environnement.

La responsabilité des organismes de la circulation aérienne cesse, à l'arrivée, lorsque l'aéronef pénètre sur l'aire de trafic et, au départ, commence dès qu'il entre sur l'aire de manœuvre.

20.4 UTILISATION DES POSTES DE STATIONNEMENT

Voir AD 2 LFLL MIA_TEXT 01 à 04.

Cartes des aires de stationnement : voir AD 2 LFLL APDC 01/02.

Utilisation des postes par des hélicoptères :

- Postes Golf :
 - Postes G11 - G12 - G15 : LHT max = 13,00 m et Ø rotor max = 11,00 m
 - Poste G16 : LHT max = 11,70 m et Ø rotor max = 10,10 m
- Postes November : LHT max = 18,00 m et Ø rotor max = 15,00 m
- Postes Echo/Kilo :
 - Postes E11 - E13 - E17 : LHT max = 21,00 m et Ø rotor max = 18,00 m
 - Poste E13 : LHT max = 25,50 m et Ø rotor max = 22,00 m
- Postes Mike : LHT max = 31,00 m et Ø rotor max = 22,00 m

20.5 PROCEDURES RADAR

A l'intérieur de l'ensemble du volume de compétence ci-dessus défini, le Centre de Contrôle d'Approche de LYON utilise les fonctions surveillance, assistance et guidage radar. Les altitudes minimales de sécurité radar sont définies sur la carte AD 2 LFLL AMSR 01.

20.6 UTILISATION DES TRANSPONDEURS SUR L'AIRE DE MOUVEMENT

L'aéroport de LYON SAINT EXUPERY est équipé du système de multilatération utilisant les données des transpondeurs Mode-S et visant à améliorer la précision et la fiabilité du système de surveillance des mouvements au sol (SMGCS).

20.6.1 Aéronefs équipés d'un transpondeur mode S

Le pilote applique la procédure suivante :

Durant tout déplacement sur l'aire de mouvement :

- vérifier le bon fonctionnement du transpondeur Mode-S

a) aéronef au départ : au moment de demander la clairance de repoussage ou à défaut, la clairance de roulage d'un poste de stationnement :

- saisir, en utilisant le FMS ou le boîtier de commande du transpondeur
 - l'identifiant du vol tel que spécifié dans l'item 7 du plan de vol OACI (ex : BAW362, DLH04T, AF651PQ...)
 - ou en l'absence d'identifiant de vol, l'immatriculation de l'aéronef (ex : FHJCR)
- sélectionner XPNDR ou son équivalent (en fonction du modèle installé)
- sélectionner mode AUTO, si disponible (ne pas sélectionner OFF, ni STBY)
- afficher le code Mode-A assigné par le contrôle

b) aéronef à l'arrivée, après l'atterrissage et jusqu'à l'arrêt au poste de stationnement :

- maintenir affiché le dernier code Mode-A assigné par le contrôle
- sélectionner XPNDR ou son équivalent (en fonction du modèle installé)
- sélectionner mode AUTO si disponible (ne pas sélectionner OFF, ni STBY)

Quand l'aéronef est à l'arrêt au poste de stationnement :

- sélectionner OFF ou STDBY.

c) aéronef en déplacement (tractage, changement de poste de stationnement en autonome,...) :

- sélectionner XPNDR ou son équivalent (en fonction du modèle installé)
- sélectionner mode AUTO si disponible (ne pas sélectionner OFF, ni STBY)
- afficher le code Mode-A = 0000

d) aéronef au poste de stationnement

- sélectionner OFF ou STBY

20.6.2 Aéronefs non équipés d'un transpondeur mode S ou transpondeur mode S indisponible

Le pilote d'un aéronef non équipé Mode-S, ou équipé d'un transpondeur dont la fonctionnalité Mode-S est indisponible, se déplaçant sur l'aire de mouvement, affiche le code Mode-A assigné par le contrôle ou à défaut le code = 0000 en stoppant la diffusion du mode C tant que l'aéronef n'est pas sur la piste (décollage ou atterrissage), en plaçant le sélecteur de mode sur la position adéquate.

20.7 Demi-tour interdit sur les pistes pour les aéronefs d'envergure supérieure à 36 m.

Moving vehicles will be driven by experienced staff exercising visual surveillance.

The responsibility of air traffic organisms ceases on arrival when the aircraft enters the apron and, on departure begins as soon as it enters the manoeuvring area.

20.4 USE OF PARKING STANDS

See AD 2 LFLL MIA_TEXT 01 to 04.

Parking area chart : see AD 2 LFLL APDC 01/02.

Use of ACFT parking stands by helicopters :

- Stands Golf :
 - Stands G11 - G12 - G15 : LHT max = 13,00 m and Ø rotor max = 11,00 m
 - Stand G16 : LHT max = 11,70 m and Ø rotor max = 10,10 m
- Stands November : LHT max = 18,00 m and Ø rotor max = 15,00 m
- Stands Echo/Kilo :
 - Stands E11 - E13 - E17 : LHT max = 21,00 m and Ø rotor max = 18,00 m
 - Stand E13 : LHT max = 25,50 m and Ø rotor max = 22,00 m
- Stands Mike : LHT max = 31,00 m and Ø rotor max = 22,00 m

20.5 RADAR PROCEDURES

Within the whole controlled airspace above-defined the LYON Approach control center uses radar surveillance, assistance and guidance functions. The minimum radar safety altitudes are defined on the AD 2 LFLL AMSR 01 chart.

20.6 USE OF TRANSPONDERS ON MOVEMENT AREA

The LYON SAINT EXUPERY is equipped with the multilateration system using Mode-S transponder data and aiming to improve the accuracy and reliability of the ground movement monitoring system (SMGCS).

20.6.1 ACFT equipped with a S-mode transponder

The pilot shall apply the following procedure :

When moving onto the movement area :

- check that the aircraft Mode S transponder is operational
- a) for outbound aircraft : upon request for pushback or taxiing from a parking stand whichever comes first :
- using the FMS or the transponder control unit enter
 - the flight identification as specified in item 7 of the ICAO flight plan (ex.: BAW362, DLH04T, AF651PQ...)
 - in the absence of flight identification, the aircraft registration (ex. : FHJCR)
 - select XPNDR or its equivalent (with respect to the installed model)
 - select AUTO mode if the function is available (do not select the OFF nor STDBY functions)
 - display the Mode A code assigned by ATC unit
- b) for inbound taxiing aircraft, after landing and until stopping at the parking stand :

- maintain the last Mode A code assigned by ATC unit
- select XPNDR or its equivalent (with respect to the installed model)
- select AUTO mode if the function if available (do not select the OFF nor STDBY functions)

When the aircraft is at standstill at parking position :

- select OFF or STDBY.

c) for moving aircraft (towing, autonomous change of parking stand...) :

- select XPNDR or its equivalent (with respect to the installed model)
- select AUTO mode if the function is available (do not select the OFF nor STDBY functions)
- display Mode A code 0000

d) for aircraft at parking stand

- select OFF or STBY

20.6.2 ACFT not equipped with a S-mode transponder or with an unserviceable S-mode transponder

The pilot of an aircraft not equipped with a Mode-S transponder, or equipped with an unserviceable Mode-S transponder, moving on the movement area, shall display the Mode-A code assigned by the ATC unit, or if none assigned the code = 0000, while stopping the Mode-C broadcasting as long as the aircraft is not on the runway (landing or taking-off), by setting the mode selector on the appropriate function.

20.7 Half turn prohibited on RWYs for ACFT with wingspan over 36 m.

20.8 DISTANCES DECLAREES EN FONCTION DES VOIES D'ACCES AUX PISTES

L'origine des distances déclarées au décollage est située au droit de l'intersection de la bordure amont du TWY et de la RWY.

20.9 INFORMATIONS SPECIFIQUES POUR L'EXPLOITATION DE L'AN124 DE L'A380 ET DU B748

Autorisations d'exploitation d'avions de catégorie F sur cheminement spécifié, suivant des procédures spécifiques.

20.9.1 Pistes

Seule la piste 17R/35L est utilisée pour les avions de catégorie F. Sa largeur portante est de 45 m avec des accotements revêtus de 7.5 m de part et d'autre.

20.9.2 Voies de circulation

- Cheminements

Seules certaines voies de circulation sont autorisées aux codes F : A1, A3, A8, A9, T, TJ, TL, TM et R3. Voir carte GMC 03/04 (AN124 / A380 / B748).

Plusieurs voies de circulation autorisées aux codes F ont des largeurs de 22,50 m ou 23 m. Voir carte GMC 03/04 (AN124 / A380 / B748).

- Accotements

La largeur des accotements revêtus est de 6 m minimum. Au-delà, l'accotement est un terrain compacté.

- Bandes dégagées d'obstacles

Les bandes des voies de circulation empruntées par l'AN124, l'A380 et le B748 respectent les distances de séparations minimales.

20.9.3 Postes de stationnement

Les postes au large compatibles sont M12 (autonome), M22, M32 et M42.

20.9.4 RFFS

Niveau 9 assuré.

20.9.5 Procédures spécifiques A380, AN124 et B748

Le convoyage au roulage par un « Follow me » est obligatoire. Le roulage se fait moteurs extérieurs au ralenti. Au départ, les points d'attente utilisés sont A8 (CAT III) ou A9 (CAT I) en RWY 35 et sur Tango avant A3 en RWY 17 sur instructions du "Follow Me".

20.8 DECLARED DISTANCES ACCORDING TO TWYs CONNECTING TO RWY

Remaining distances are measured from the upstream edge of the TWY and RWY intersection.

20.9 SPECIFIC INFORMATION RELATED TO THE OPERATING OF AN124 A380 AND B748

Authorizations for operating Category F ACFT on specified roads, as per specific procedures.

20.9.1 Runways

Only RWY 17R/35L is used for Category F ACFT. Its useful width is 45 m with paved shoulders of 7.5 m on either side.

20.9.2 Taxiways

- Roads

Only certain TWYs are authorized for code F ACFT : A1, A3, A8, A9, T, TJ, TL, TM and R3. See chart GMC 03/04 (AN124 / A380 / B748).

Several TWYs authorized for code F ACFT have widths of 22.50 m or 23 m. See chart GMC 03/04 (AN124 / A380 / B748).

- Shoulders

The width of the paved shoulders is 6 m at least. Beyond this, the shoulder is a compacted field.

- Strips cleared of obstacles

The strips of the TWYs used by AN124, A380 and B748 meet the minimum separation distances.

20.9.3 Parking stands

The compatible remote stands are M12 (autonomous), M22, M32 and M42.

20.9.4 RFFS (Rescue and Fire Fighting Service)

Level 9 provided.

20.9.5 Specific procedures for A380, AN124 and B748

Taxiing with a "Follow me" car is mandatory. Taxiing with outboard engines at idle. On departure, the holding points used are A8 (CAT III) or A9 (CAT I) for RWY 35 and on Tango before A3 for RWY 17 upon instructions from the "Follow me" car.

AD 2 LFLL.21

Procédures antibruit Noise abatement procedures

L'arrêté du 10 septembre 2003 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Lyon-Saint-Exupéry, modifié par l'arrêté du 30 juin 2006 puis par l'arrêté du 29 juin 2022, définit les dispositions applicables en vue de limiter les nuisances sonores à proximité de l'aérodrome.

L'arrêté du 28 juillet 2023 relatif à l'utilisation des moteurs auxiliaires de puissance des aéronefs lors de l'escale sur l'aérodrome de Lyon-Saint-Exupéry, fixe les dispositions applicables en vue de limiter les émissions de polluants à proximité de l'aérodrome.

Le non-respect des dispositions énoncées aux 21.1, 21.2.1 et 21.3 peut faire l'objet d'un relevé de manquement et conduire l'ACNUSA (Autorité de Contrôle des Nuisances Aéronautiques) à prononcer une sanction sous la forme d'une amende administrative d'un montant maximal de 40 000 euros pour une personne morale.

21.1 RESTRICTIONS LIEES AUX PERFORMANCES ACOUSTIQUES**21.1.1 Définitions**

On désigne par :

- "exploitant" l'exploitant technique d'un aéronef ;
 - "aéronefs les plus bruyants du chapitre 3" : les aéronefs équipés de turboréacteurs dont la certification acoustique répond aux normes énoncées au chapitre 3 de la deuxième partie du premier volume de l'annexe 16 de la convention relative à l'aviation civile internationale du 7 décembre 1944 et qui présentent une marge cumulée des niveaux de bruits certifiés, par rapport aux limites admissibles définies dans ce chapitre, inférieure à 13 EPNdB ;
 - "marge cumulée d'un aéronef équipé de turboréacteurs" : la somme des trois écarts entre le niveau de bruit certifié et la limite admissible définie dans le chapitre 3 de la deuxième partie du premier volume de l'annexe 16 de la convention relative à l'aviation civile internationale du 7 décembre 1944 pour chacun des trois points de mesure définis dans cette annexe.
- Tous les exploitants effectuant des vols commerciaux au départ et à l'arrivée de l'aérodrome de LYON SAINT EXUPERY doivent publier dans leurs manuels d'exploitation, la classification de leurs aéronefs au regard des définitions du paragraphe ci-dessus.

21.1.2 Restrictions applicables

- Aucun aéronef du chapitre 2 ne peut être exploité sur l'aérodrome.
- Aucun des aéronefs les plus bruyants du chapitre 3 ne peut :
- atterrir entre 2200 et 0600, heures locales du toucher des roues ;
 - quitter, en vue d'un décollage, le point de stationnement entre 2200 et 0600 heures locales.

21.1.3 Exemptions et dérogations

- Les dispositions du 21.1.2 ne font pas obstacle à l'atterrissage ou au décollage, à titre exceptionnel des aéronefs suivants :
- aéronefs effectuant des missions de caractère sanitaire ou humanitaire,
 - aéronefs en situation d'urgence tenant à des raisons de sécurité de vol,
 - aéronefs militaires et aéronefs appartenant à l'État exclusivement affectés à un service public,
 - aéronefs effectuant des vols gouvernementaux.

Le commandant de bord ne peut déroger aux règles définies au 21.1.2 que s'il le juge absolument nécessaire pour des raisons de sécurité de vol.

Des dérogations peuvent être accordées à titre exceptionnel par le ministre chargé de l'aviation civile.

21.2 PROCEDURES OPERATIONNELLES

Les aéronefs évoluant selon les règles de vols aux instruments doivent respecter les procédures élaborées en vue de limiter les nuisances sonores (voir ci-dessous).

Les équipages doivent respecter les consignes de conduite machine des manuels d'exploitation visant à réduire au minimum l'impact sonore des atterrissages et décollages. Ces consignes doivent être conformes aux prescriptions du document 8168/OPS/611 publié par l'OACI.

Les aéronefs évoluant selon les règles de vol à vue doivent respecter les consignes élaborées en vue de limiter les nuisances sonores (voir cartes VAC).

21.2.1 Départs

Les objectifs en matière de réduction de nuisance retenus pour l'aéroport de LYON SAINT EXUPERY sont d'assurer une réduction de bruit à plus grande distance de l'aérodrome. En conséquence, les aéronefs doivent adopter la configuration et le régime de montée correspondants à un profil NADP2 (cf. OACI PANS OPS 8168 vol 1).

Pour tous les aéronefs après le décollage, la trajectoire de montée initiale doit être exécutée, en fonction des normes opérationnelles propres à chaque aéronef, de manière à se rapprocher au mieux du profil NADP2 jusqu'à l'altitude de 4000 ft AMSL (3000 ft AAL).

Pour tous les aéronefs, les départs IFR ont été élaborés en vue de limiter

The French ministerial order of September 10th, 2003 (modified by the ministerial orders of June 30th, 2006 and June 29th, 2022) defines the regulation for noise abatement at Lyon-Saint-Exupéry airport.

The French ministerial order of July 28th, 2023 defines the regulation for the use of aircraft auxiliary power units (APU) during a stopover at Lyon-Saint-Exupéry airport to be complied with, in order to limit pollutant emissions and noise pollution in the vicinity of the aerodrome, related to the use of APU.

Failure to comply with the provisions stated in these orders and described in § 21.1, 21.2.1 and 21.3 below may result in the filing of an infringement report and may lead ACNUSA (Airport Noise Nuisance Control Authority) to issue a penalty in the form of an administrative fine with a maximum amount of 40 000 euros for a legal entity.

21.1 RESTRICTIONS BASED ON ACOUSTIC PERFORMANCE**21.1.1 Definitions**

Referred as :

- "operators" : aircraft technical operators ;
- "most noisy aircraft in chapter 3" : turbojet aircraft whose noise certification meets the requirements specified in chapter 3 of the second part in the first volume of the Annex 16 of the ICAO Convention dated December 7th, 1944, and having a cumulated margin of certified noise levels, with respect to permissible noise limits defined in this chapter, being less than 13 EPNdB ;
- "cumulative margin of a turbojet engine" : sum of the difference between the certified noise level and the admissible level as defined in the International Civil Aviation Organization (December 7th, 1944) Annex 16, Volume I, Part II, Chapter 3 for each of the three measurement points as defined in this Annex.

All aircraft operator providing inbound and outbound commercial flights at LYON SAINT EXUPERY aerodrome shall notify, in their operating manuals, the classification of their aircraft according to the definitions stated above.

21.1.2 Applicable restrictions

- No aircraft included in Chapter 2 can operate on the aerodrome.
- None of the most noisy aircraft included in Chapter 3 is authorized :
- to land between 2200 and 0600, touchdown local time,
 - to take-off between 2200 and 0600, off-block local time.

21.1.3 Exemptions and derogations

Provisions of paragraph 21.1.2. do not prevent the following aircraft from landing and taking-off exceptionally :

- aircraft performing ambulance or humanitarian transport missions,
- aircraft in emergency situation due to flight safety reasons,
- military aircraft and state aircraft exclusively assigned to a public service,
- aircraft operating for government missions.

Aircraft Captain may waive the rules specified in § 21.1.2 only if he deems it necessary for the sake of flight safety.

Derogations can be exceptionally granted by the Minister responsible for civil aviation.

21.2 OPERATIONAL PROCEDURES

Aircraft operating IFR must comply with the procedures provided in order to reduce noise nuisances (see below).

Aircrews shall observe the engine operation instructions included in the operating manuals aiming at reducing to a minimum the noise impact of landings and take-offs. These instructions shall comply with the document 8168/OPS/611 published by Organization of International Civil Aviation.

Aircraft operating VFR, must comply with instructions provided in order to reduce noise nuisances (see VAC).

21.2.1 Departures

The nuisance reduction objectives selected on LYON SAINT EXUPERY aerodrome are to provide a noise reduction at a greater distance from the aerodrome. Thus, aircraft shall use the appropriate climbing configuration and power setting corresponding to a NADP2 profile. (Ref. ICAO PANS OPS 8168 VOL 1).

After taking-off and for all aircraft, the initial climbing path shall be flown, according to the specific operational standards for each aircraft, so as to be as close as possible to the NADP2 profile up to the altitude of 4000 ft AMSL (3000 ft AAL).

For all aircraft, IFR departures have been defined in order to reduce noise

les nuisances sonores, et doivent être respectés par les pilotes (cf. AD 2 LFLL 22.3).

nuisances, and must be complied with (see AD 2 LFLL 22.3).

21.2.2 Arrivées

21221 Procédures d'atterrissage

Concernant les approches ILS, de façon à limiter les nuisances sonores, les pilotes doivent conduire leur approche de manière à maintenir la dernière altitude assignée par les services de contrôle jusqu'à l'interception du plan de descente de l'ILS. Après interception, l'approche finale doit être effectuée de manière à ne pas évoluer en dessous de ce plan.

21222 Approches à vue

En vue de limiter les nuisances sonores, les approches à vue sont interdites sauf raison de sécurité ou d'urgence sanitaire. Le passage d'une piste à la piste parallèle peut être initié par le contrôle ou demandé par le pilote sous réserve que l'aéronef soit aligné sur l'axe d'approche finale et se situe à moins de 10 NM du seuil de piste.

21.2.3 Exemptions et dérogations

Les dispositions ci-dessus ne font pas obstacle à l'atterrissage ou au décollage, à titre exceptionnel des aéronefs suivants :

- aéronefs effectuant des missions de caractère sanitaire ou humanitaire,
- aéronefs en situation d'urgence tenant à des raisons de sécurité de vol,
- aéronefs militaires et aéronefs appartenant à l'État exclusivement affectés à un service public,
- aéronefs effectuant des vols gouvernementaux.

Le commandant de bord ne peut déroger aux règles définies ci-dessus que s'il le juge absolument nécessaire pour des raisons de sécurité de vol.

21.3 RESTRICTIONS APU

21.3.1 Définitions

"Moyens de substitution" : dispositifs fixes ou mobiles sur la plate-forme permettant d'alimenter l'aéronef en courant électrique et en climatisation/chauffage durant le stationnement.

21.3.2 Utilisation des moyens de substitution

L'utilisation des moyens de substitution mis à disposition de l'exploitant de l'aéronef est obligatoire sauf en cas de défaillance de ces moyens de substitution ou de leur incompatibilité technique avec l'aéronef.

21.3.3 Aéronefs au départ

Au départ, l'utilisation de l'APU est limitée à :

- 10 minutes avant la TOBT (voir AD 2 LFLL 22.7), lorsque le poste de stationnement est équipé de moyens de substitution ;
- 30 minutes avant la TOBT, lorsque le poste de stationnement n'est pas équipé de moyens de substitution en courant électrique ou en climatisation/chauffage, pour les aéronefs de MTOW < 140 tonnes ;
- 60 minutes avant la TOBT, lorsque le poste de stationnement n'est pas équipé de moyens de substitution en courant électrique ou en climatisation/chauffage, pour les aéronefs de MTOW ≥ 140 tonnes.

21.3.4 Aéronefs à l'arrivée

A l'arrivée, l'utilisation de l'APU est limitée à :

- 5 minutes après l'heure d'arrivée au point de stationnement, lorsque le poste de stationnement est équipé de moyens de substitution et pendant le délai nécessaire au raccordement des moyens de substitution mobiles ;
- 20 minutes après l'heure d'arrivée au point de stationnement, lorsque le poste de stationnement n'est pas équipé de moyens de substitution en courant électrique ou en climatisation/chauffage.

21.3.5 Exemptions et dérogations

Le commandant de bord ne peut déroger aux règles du 21.3 que s'il le juge nécessaire pour des raisons de sécurité du vol ou de protection de la santé de l'équipage et des passagers, ainsi que tout le personnel intervenant à l'escale dans l'aéronef. Le commandant de bord ou le transporteur fournit aux agents de la gendarmerie du transport aérien au moment du contrôle, les motifs justifiant le dépassement des durées d'utilisation du moteur auxiliaire de puissance définies par les présentes dispositions.

Les dispositions des paragraphes 21.3.2 à 21.3.4 ne s'appliquent pas :

- aux aéronefs effectuant des missions de caractère sanitaire ou humanitaire,
- aux aéronefs en situation d'urgence tenant à des raisons de sécurité de vol,
- aux aéronefs militaires et aux aéronefs appartenant à l'État exclusivement affectés à un service public,
- aux aéronefs transportant des animaux vivants, des végétaux, des produits périssables, des produits médicaux ou cosmétiques pour lesquels il est nécessaire de maîtriser la température ou de garantir la ventilation de la soute ou de la cabine.

21.4 AUTRES MESURES ENVIRONNEMENTALES

21.2.2 Arrivals

21221 Landing procedures

For ILS approaches, in order to reduce noise nuisances, pilots must fly their approach so as to maintain the last altitude assigned by ATC services until intercepting the ILS glide slope. After intercepting the ILS glide slope, the final approach must be carried out so as not to fly below this glide slope.

21222 Visual approaches

In order to reduce noise nuisances, visual approaches are prohibited except for safety or medical emergency reasons. Shifting from a runway to the parallel runway may be initiated by ATC or requested by the pilot, provided that the aircraft is aligned on the final approach course and is at a distance less than 10 NM from the runway threshold.

21.2.3 Exemptions and derogations

Provisions specified above do not prevent the following aircraft from landing and taking-off exceptionally :

- aircraft performing ambulance or humanitarian transport missions,
- aircraft in emergency situation due to flight safety reasons,
- military aircraft and state aircraft exclusively assigned to a public service,
- aircraft operating for government missions.

Aircraft Captain may waive the rules specified above only if he deems it necessary for the sake of flight safety.

21.3 APU RESTRICTIONS

21.3.1 Definitions

"Alternative devices" : stationary or mobile devices supplying electricity and air conditioning to an aircraft while parked on apron.

21.3.2 Use of alternative devices

Except in case of system failure or technical incompatibility, the use of alternative devices provided to the operator is mandatory.

21.3.3 Departing flights

For departing flights, APU use is limited to :

- 10 minutes prior to TOBT (see AD 2 LFLL 22.7), on parking stands equipped with alternative devices,
- 30 minutes prior to TOBT, on parking stands not equipped with alternative devices supplying power or air conditioning, for aircraft with a MTOW < 140 t ;
- 60 minutes prior to TOBT, on parking stands not equipped with alternative devices supplying power or air conditioning, for aircraft with a MTOW ≥ 140 t.

21.3.4 Arriving flights

For arriving flights, APU use is limited to :

- 5 minutes after arrival at the parking stand, when equipped with alternative devices, and during the time necessary to plug the mobile alternative devices in ;
- 20 minutes after arrival at the parking stand, when the stand is not equipped with alternative devices supplying power or air conditioning.

21.3.5 Exemptions and derogations

Unless he deems it necessary, the captain may only waive the rules defined in § 2.21.3.2 to 2.21.3.4 for the sake of flight safety, or of passenger, crew or ground handling staff health. In case of an official check, the captain may provide the agent of the "gendarmerie du transport aérien" with the motivations to depart from the rules limiting the use of the APU.

The provisions of § 21.3.2 to 21.3.4 do not apply to :

- aircraft performing humanitarian or ambulance flights,
- aircraft in emergency situations, for the sake of the flight safety,
- military aircraft and State's aircraft exclusively assigned to a public service,
- aircraft carrying live animals, plants, perishable goods, medical or cosmetic goods requiring a strict control over the temperature and the air flow of the cabin or of the cargo compartment.

21.4 OTHER ENVIRONMENTAL MEASURES

21.4.1 Inverseurs de poussée

A l'atterrissage, les inverseurs de poussées et les inverseurs de pas d'hélices ne peuvent être utilisés, entre 2200 et 0600 locales, au-delà du ralenti que pour des raisons opérationnelles et de sécurité.

21.4.2 Essais moteurs

On désigne par essais moteurs toute opération effectuée sur un aéronef à l'arrêt, au cours de laquelle ses moteurs fonctionnent pendant plus de cinq minutes ou à une puissance supérieure à celle utilisée pour les séquences de mise en route et de roulage. L'accord préalable des services de contrôle de la Navigation Aérienne par radio (Fréquence Sol 121.830) est obligatoire avant d'entreprendre tout essai. Ces services indiqueront alors l'emplacement sur lequel les essais sont possibles, ainsi que l'orientation de l'appareil à respecter. La veille de la fréquence sol devra être assurée pendant toute la durée de l'essai, par l'équipe aux commandes de l'appareil, sauf indication contraire de la part de la tour de contrôle. Il est de la responsabilité de l'exploitant, pendant toute la durée de l'essai, de veiller à ce qu'aucun dommage ne soit causé par le souffle des réacteurs ou des hélices.

21.4.3 Vols d'entraînement et de contrôle

Réservés aux aéronefs munis de radio, les vols d'entraînement et de contrôle ne sont possibles du lundi au vendredi, qu'après autorisation. Les demandes sont à adresser au Service de la Navigation Aérienne Centre-Est, mail : temps-reel.lyon@aviation-civile.gouv.fr, avec un préavis de 48 heures. Ne seront accordées que les autorisations strictement nécessaires à l'utilisation de l'aérodrome. Les évolutions devront être conduites avec le souci de limiter au maximum les nuisances dues au bruit et d'éviter les zones urbanisées. Les procédures anti-bruit classiques seront obligatoirement appliquées lors des remises de gaz. Les tours de piste à basse altitude sont interdits.

21.4.4 Stations de mesure de bruit

Des stations de mesure de bruit sont implantées aux emplacements suivants :

Pusignan 45°45'20.0" N - 005°04'05.0" E

Jons 45°48'30.7" N - 005°04'53.3" E

Janneyrias 45°44'43.0" N - 005°06'13.0" E

Saint Laurent de Mure 45°41'34.4" N - 005°05'41.5" E

Grenay 45°39'50.0" N - 005°04'56.0" E

Saint Quentin Fallavier 45°37'57.7" N - 005°06'43.6" E

21.4.1 Thrust reversers

On landing, thrust reversers and propeller reverse pitch devices may be set, between 2200 and 0600 (local time), to a position exceeding the reverse idle power position only for operational and safety purposes.

21.4.2 Engine testing

"Engine testing" means any operation carried out on stationary aircraft with its engines running either for more than 5 minutes or at a power more than those used for starting and taxiing sequences. Prior agreement of air traffic services through radio (Ground Frequency 121.830) is required before any engine test. These services will notify the location where tests are possible, as also the aircraft orientation to be observed. A listening watch on Ground Frequency shall be maintained by the team in charge of the aircraft during all the test duration, except otherwise specified by the Control Tower. The aircraft operator is responsible, during all the test duration, for checking that no damage may be caused by the blast of jet engine or propellers.

21.4.3 Training and check flights

Reserved for radio-equipped aircraft, training and check flights are possible from Monday to Friday, only upon authorization. The appropriate requests are to be addressed to : Service de la Navigation Aérienne Centre-Est, mail : temps-reel.lyon@aviation-civile.gouv.fr , with a 48-hour prior notice. Only the authorizations strictly necessary for aerodrome use will be granted. Maneuvers shall be carried out, with a view to reduce noise nuisances to a minimum and avoid the urban areas. Standard noise abatement procedures must be applied when going around. Low altitude circuit patterns are prohibited.

21.4.4 Noise measurement stations

Noise measurement stations are installed in the following sites :

Pusignan 45°45'20.0" N - 005°04'05.0" E

Jons 45°48'30.7" N - 005°04'53.3" E

Janneyrias 45°44'43.0" N - 005°06'13.0" E

Saint Laurent de Mure 45°41'34.4" N - 005°05'41.5" E

Grenay 45°39'50.0" N - 005°04'56.0" E

Saint Quentin Fallavier 45°37'57.7" N - 005°06'43.6" E

AD 2 LFLL.22

Procédures de vol *Flight procedures*

22.1 GENERALITES

22.1 GENERAL

22.1.1 Plans de vol

LYON SAINT EXUPERY est déclaré aéroport de niveau 2 (dit "à facilitation d'horaires") conformément au règlement de l'UE 95/93. Les paramètres de facilitation sont indiqués sur le site du COHOR : <https://www.cohor.org/aeroport-lyon-saint-exupery-lys/>.

Tout mouvement IFR sur LYON SAINT EXUPERY doit impérativement faire l'objet d'une demande préalable auprès de COHOR. Les demandes doivent impérativement être mises à jour en fonction des changements apportés à leur demande initiale par les exploitants d'aéronefs.

22.1.1 Flight plans

LYON SAINT EXUPERY is declared as a Level 2 airport ("schedule facilitated airport") according to EU regulation 95/93. Facilitation parameters are indicated on COHOR website: <https://www.cohor.org/aeroport-lyon-saint-exupery-lys/>.

Any IFR movement at LYON SAINT EXUPERY must be subject to a prior request from COHOR association. Requests must necessarily be updated according to the changes made to the initial request by ACFT operators.

22.1.2 Utilisation des pistes

Pour garantir la meilleure capacité de l'aéroport, les pistes de LYON SAINT EXUPERY sont exploitées de la manière suivante :

- pistes 35R/17L de manière préférentielle pour les atterrissages.
- pistes 35L/17R de manière préférentielle pour les décollages.

22.1.2 Runway use

To ensure a better airport capacity, the LYON SAINT EXUPERY RWYs are used in the following way :

- RWYs 35R/17L preferentially for LDGs.
- RWYs 35L/17R preferentially for TKOfs.

22.1.3 Limitation de vitesse

Pour les aéronefs qui, pour des raisons techniques ou de qualité de vol ne peuvent maintenir 250 kt en dessous du FL 100 une vitesse plus élevée est possible après accord du contrôle uniquement.

22.1.3 Speed limitation

For ACFT which cannot maintain 250 kt below FL 100 for technical reasons or for flight quality, a higher speed is possible after ATC clearance.

22.1.4 Equipement / Emport RNAV

Les STAR et SID RNAV sont protégées selon les critères de spécifications de navigation de la RNAV 1 pour le senseur GNSS. Les aéronefs "NON RNAV 1" doivent bénéficier d'un guidage radar.

22.1.4 Equipment / RNAV equipment

STAR and SID RNAV are protected among specific criterias of navigation of RNAV 1 for GNSS sensor. "NON RNAV 1" ACFT must benefit of radar guidance.

22.2 VOLS A L'ARRIVEE

22.2 ARRIVAL FLIGHTS

22.2.1 Descente continue

Une descente continue est une descente avec consommation et nuisances sonores minimales, en limitant les paliers jusqu'au point d'approche finale. En fonction des clairances ATC, les équipages doivent adopter un profil de descente aussi continu que possible.

22.2.1 Continuous descent

A continuous descent is a descent with minimal consumption and noise pollution, by limiting levels to the final approach point. Depending on ATC clearance, aircrews must adopt a descent profile as continuous as possible.

22.2.2 Gestion tactique des vitesses

Les vitesses à l'approche sont gérées par l'ATC pour assurer la sécurité et la fluidité du trafic, elles sont donc à suivre précisément. Les équipages doivent signaler sans délai toute modification de vitesse pour des raisons de performance d'aéronef.

22.2.2 Tactical management of airspeeds

Airspeeds on approach are managed by ATC to insure traffic safety and fluidity, they thus are to be strictly followed. Crews have to say immediately any modification or airspeed for reasons of performance of ACFT.

22.2.3 Niveau de vol

Tout changement de niveau de vol doit faire l'objet d'une clairance explicite, délivrée sur demande du pilote ou à l'initiative de l'organisme ATS.

22.2.3 Flight level

Any flight level change must be explicitly given by clearance, provided on request of the pilot or on the initiative of ATC unit.

22.2.4 Réduction de la valeur des séparations radar en approche finale

La séparation minimale radar 3 NM peut être réduite à 2,5 NM entre deux aéronefs en approche finale 17L ou 35R lorsque l'aéronef qui précède appartient à une catégorie de turbulence de sillage inférieure ou égale à la catégorie de l'aéronef qui suit.

22.2.4 Reduction of radar separation value on final approach

The 3 NM minimal radar separation can be reduced to 2.5 NM between two ACFT on final approach 17L or 35R when the preceding ACFT belongs to a wake turbulence category lower or equal to the category of the ACFT that follows.

22.2.5 Exploitation piste en service 17R à l'atterrissage

En exploitation atterrissage RWY 17R sur l'aérodrome de LYON SAINT EXUPERY, la procédure RNAV (GNSS) 17R est la procédure préférentielle et sera annoncée par un message diffusé sur l'ATIS. En cas d'incapacité RNP APCH, le pilote doit s'annoncer "impossible RNAV 17R" au premier contact avec l'approche de LYON afin de se voir attribuer un guidage vers l'approche VOR RWY 17R.

22.2.5 Operating RWY in use 17R for landing

During landing operations on RWY 17R at LYON SAINT EXUPERY aerodrome, the RNAV (GNSS) 17R approach procedure shall be preferred and will be announced via a message broadcast on the ATIS. If unable to perform RNP APCH, the pilot should say «unable RNAV 17R» on first contact with LYON approach so as to receive vectors for the VOR approach RWY 17R.

22.2.6 PAPI

PAPI 17L/17R :

En cas d'exploitation des deux pistes en QFU 17, les PAPI 17R et 17L sont allumés simultanément.

PAPI 35L :

Pour les avions avec une hauteur oeil/roue supérieure à 12 mètres, la marge de franchissement de seuil est inférieure à 6 mètres. Ne pas prendre en compte le signal du PAPI.

PAPI 35L/35R :

PAPI obligatoire pour les approches sans guidage vertical (cause obstacle).

PAPI 35R :

Pour les avions avec une hauteur oeil/roue supérieure à 11,8 mètres, la

22.2.6 PAPI

PAPI 17L/17R :

In case of use of both runways QFU 17, PAPI 17R and 17L are lit simultaneously.

PAPI 35L :

For airplanes with an eye/wheel height greater than 12 meters, the THR crossing margin is less than 6 meters. Disregard the PAPI signal.

PAPI 35L/35R :

PAPI mandatory for approaches without vertical guidance (due to obstacle).

PAPI 35R :

For airplanes with an eye/wheel height greater than 11.8 meters, the THR

marge de franchissement de seuil est inférieure à 6 mètres. Ne pas prendre en compte le signal du PAPI.

crossing margin is less than 6 meters. Disregard the PAPI signal.

22.2.7 Arrivées et approches initiales

Utilisation du senseur DME/DME/IRU autorisé seulement en cas de panne GNSS. Avertir LYON Approche et respecter scrupuleusement les conditions suivantes :
 STAR MILPA : FL 100 MNM à MILPA (DME CBY critique)
 STAR AMVAR : FL 130 MNM à AMVAR
 STAR MEZIN : FL 120 MNM à MEZIN
 STAR MTL : FL 140 MNM à MTL
 INA RIPTU 17 : DME CBY critique

22.2.7 Arrival and initial approach

*Use of DME/DME/IRU sensor authorized only in case of GNSS failure. Advise LYON APP and respect the conditions below :
 STAR MILPA : FL 100 MNM at MILPA (DME CBY critical)
 STAR AMVAR : FL 130 MNM at AMVAR
 STAR MEZIN : FL 120 MNM at MEZIN
 STAR MTL : FL 140 MNM at MTL
 INA RIPTU 17 : DME CBY critical*

22.2.8 Approche interrompue en finale

L'organisme de contrôle peut modifier comme suit les consignes d'API publiées : au-dessus de 1200ft AMSL en montée, virage vers le secteur EST au cap spécifié par l'ATC, vers une altitude compatible avec l'AMSR. Le franchissement des obstacles jusqu'à l'AMSR est assuré par le respect de la pente minimale de l'API (2.5%).

22.2.8 Missed approach on final

ATC could modify published missed approach as follows : Above 1200ft AMSL climbing, turn to EAST sector on a heading specified by ATC, up to an altitude compatible with minimum radar safety altitude. Obstacles clearance up to minimum radar safety altitude is ensured by the minimal missed approach climb gradient (2.5%).

22.2.9 Panne de radiocommunication suivie d'une API

- Appliquer la procédure d'API décrite sur le volet IAC puis effectuer une deuxième présentation.

22.2.9 Radiocommunication failure followed by a missed approach procedure

- Comply with the missed approach procedure described on IAC, then perform a new APCH.

22.3 VOLS AUX DEPARTS

Dans le cas où une ou plusieurs contraintes du SID ne pourraient être respectées, le pilote doit immédiatement en aviser l'organisme ATS.

22.3 DEPARTURE FLIGHTS

If either one or several SID restrictions cannot be complied with, the pilot will immediately report to the appropriate ATS unit.

22.3.1 Equipement / Emport RNAV

Un aéronef ne pouvant utiliser un SID RNAV s'annonce "NON RNAV" dès la demande de mise en route afin de se voir attribuer un départ omnidirectionnel.

22.3.1 Equipment / RNAV Equipment

An ACFT not able to use SID RNAV shall announce "NON RNAV" when it requests start-up, in order or to get an initial departure.

22.3.2 Exploitation piste en service 17R au départ

Les décollages RWY 17R s'effectueront à partir du TWY A3 (2870 m) sauf sur demande du commandant de bord, justifiée par cas particuliers (piste mouillée, limitation de masse, etc...).

22.3.2 Operating RWY 17R in use for departure

TKOF RWY 17R will be performed from TWY A3 (2870 m) except on request from captain justified by special condition (wet RWY, weight limitation, etc...).

22.3.3 Départs omnidirectionnels

Pour améliorer la gestion des départs, il est publié un départ omnidirectionnel utilisable sur clairance ATC, en vue d'un guidage radar pour rejoindre le SID planifié.

Clairance avant décollage : "Montez dans l'axe vers le niveau assigné, à 5000 ft suivre le cap ou la route spécifiée". Pente ATS : 7% jusqu'à 5000 ft AMSL.

En cas d'impossibilité le pilote doit en aviser le contrôle.

22.3.3 Multidirectional departures

To better manage departures, an omnidirectional departure available on ATC clearance has been published, consisting of a radar vectoring to join the planned SID.

Clearance before departure : "Climb on runway heading to cleared flight level, at 5000 ft follow the given route or heading". ATS slope : 7% up to 5000 ft AMSL.

If impossible to respect, the pilot shall advise ATC.

22.4 TRANSITS

Les transits à l'intérieur des TMA ne sont possibles que sur autorisation de l'organisme responsable. Ils sont publiés à l'ENR 3.2 et 6.1 et ne sont pas autorisés en-dessous du FL080 sauf instruction particulière du contrôle.

22.4 TRANSITS

Transits within TMA are permitted with authorisation from the responsible authority only. They are published in ENR 3.2 and 6.1 and are not allowed below FL080 unless otherwise instructed by ATC.

22.5 PROCEDURES LVP**22.5.1 Installations et équipements disponibles****22.5.1.1 Pistes**

Les pistes 35R et 35L sont équipées d'un ILS.

Les pistes 35L et 35R sont homologuées pour les approches de précision CAT II et CAT III, ainsi que pour les décollages par faible visibilité. Elles sont chacune équipées d'une rampe d'approche de 900 m.

En situation LVP, toutes les pénétrations et croisements de pistes sont protégés par des barres d'arrêt commandables et permanentes.

22.5.1.2 Voies de circulation

Décollage en 35L : point d'attente A9 CAT III (ou A8 si A9 est indisponible).

Décollage en 35R : point d'attente B9 CAT III.

Utilisation de V5 interdite en LVP.

Quand la RVR est comprise entre 350 m et 550 m :

- atterrissage en 35L : dégagement par A6 ou A5 ou A4 ou A3 ou A2 ou A1.

- atterrissage en 35R : dégagement par V4-B4-A4 ou B4-A4 ou B3-A3.

Quand la RVR est inférieure à 350 m :

- sur l'aire de manœuvre seuls les TWY équipés d'un balisage axial sont utilisables.

22.5.1.3 Communications

Lorsque les procédures LVP sont en cours, les pilotes sont informés par l'ATIS.

Le contrôleur transmet les RVR au premier contact sur la fréquence, et dès tout changement.

22.5.2 Critères de mise en place et de fin de LVP

Les LVP sont mises en vigueur au plus tard quand RVR égale à 550 m ou plafond égal à 200 ft.

Fin des LVP quand la RVR est supérieure à 550 m et plafond est supérieur à 200 ft.

22.6 PROCEDURE OPERATIONNELLE DEPART**22.6.1 Définitions**

LYON SAINT EXUPERY est un **A-CDM** (Airport-Collaborative Decision Making).

L'**A-CDM** est un concept d'optimisation de la gestion du trafic sur un aéroport. La procédure "Départ" s'appuie en particulier sur un système local de calcul et de gestion d'une séquence des départs blocs, couplé au Centre des Opérations du Réseau (NMOC).

La DGAC a mis en place un système de contrôle de la cohérence entre les plans de vols déposés et les créneaux horaires attribués par le coordonnateur.

L'association **COHOR** est désignée comme coordonnateur des aéroports français.

L'association COHOR est en charge :

- de l'attribution des créneaux horaires

- du contrôle de l'existence de créneaux horaires pour les plans de vols déposés et de la cohérence des horaires du plan de vol avec les créneaux horaires attribués

- et le cas échéant, de la demande auprès d'EUROCONTROL de suspendre un plan de vol sans créneau horaire à l'arrivée ou au départ d'un aéroport coordonné

A LYON SAINT EXUPERY, l'ensemble des outils et procédures A-CDM est dénommé GLD (Gestion Locale des Départs).

La **SOBT** (Scheduled Off Block Time) est l'heure correspondant au créneau aéroportuaire attribué par COHOR.

La **TOBT** (Target Off Block Time) est l'heure cible que se fixe la compagnie comme heure de départ bloc, émise vers le système A-CDM.

La **TSAT** (Target Start-up Approval Time) est l'heure autorisée de départ bloc, calculée par le système A-CDM.

L'**EOBT** (Estimated Off-Block Time) est l'heure départ bloc plan de vol.

22.6.2 Généralités

Le concept A-CDM est basé sur le partage des informations relatives aux vols et sur la prise en compte de l'ensemble des contraintes portant sur les acteurs travaillant en collaboration (compagnies aériennes, aéroports, assistants en escale et organisme ATS).

22.5 LVP PROCEDURES**22.5.1 Installations and available equipments****22.5.1.1 Runways**

RWY 35R and 35L are ILS equipped.

RWY 35L and 35R are certified for CAT II and CAT III precision approach and low visibility TKOF. They are all equipped with an approach ramp 900 m long.

In LVP situation, all RWY penetration and crossing are protected by stop bars orderable and permanent.

22.5.1.2 Taxiways

Take-off from 35L : holding point A9 CAT III (or A8 if A9 unavailable).

Take-off from 35R : holding point B9 CAT III.

Use of V5 prohibited in LVP.

When RVR is between 350 m and 550 m :

- landing on 35L : clearance via A6 or A5 or A4 or A3 or A2 or A1.

- landing on 35R : clearance via V4-B4-A4 or B4-A4 or B3-A3.

When RVR is less than 350 m :

- on manoeuvring area only TWYs equipped with center line marking are usable.

22.5.1.3 Communications

When LVP are in force, pilots are advised by ATIS.

ATC transmits RVR on first contact on frequency and when changing.

22.5.2 Criteria of implementation and end of LVP

LVP are in force at the latest when RVR equal to 550 m and ceiling equal to 200 ft.

End of LVP when RVR is greater than 550 m and ceiling is greater than 200 ft.

22.6 OPERATIONAL DEPARTURE PROCEDURE**22.6.1 Definitions**

*LYON SAINT EXUPERY is an **A-CDM** (Airport-Collaborative Decision Making).*

***A-CDM** is an airport traffic management optimization concept. The "Departure" procedure is based on a local system calculating and managing an off-block departure sequence. This system is linked to the Network Manager Operations Center (NMOC).*

The DGAC (French Civil Aviation Authority) has set up a system to check the consistency between filed flight plans and time slots allocated by the coordinator.

*The **COHOR** association has been designated as the coordinator for French airports.*

The COHOR association is responsible for :

- allocating time slots

- checking that there are time slots for the flight plans filed and the consistency of the flight plan times with the time slots allocated

- and, when appropriate, requesting EUROCONTROL to suspend a flight plan with no arrival or departure time slot at a coordinated airport

At LYON SAINT EXUPERY, the A-CDM system and associated procedures are called GLD (Gestion Locale des Départs - Pre-Departure Sequencing).

***SOBT** (Scheduled Off Block Time) is the time corresponding to an airport slot allocated by COHOR.*

***TOBT** (Target Off-Block Time) is the target time set by the airline itself for the off-block departure time and transmitted to the A-CDM system.*

***TSAT** (Target Start-up Approval Time) is the approved off-block departure time calculated by the A-CDM system.*

***EOBT** (Estimated Off-Block Time) is the off-block time in the flight plan.*

22.6.2 General

The A-CDM concept is based on the sharing of flight-related information and the integration of all constraints on the partners working in collaboration (airlines, airports, ground handling agents and the ATS unit).

Le système GLD de LYON SAINT EXUPERY calcule en permanence une séquence des heures de départ bloc délivrant pour chaque vol son heure de départ bloc optimisée et basée sur la TOBT.

La TOBT et ses mises à jour améliorent la prévisibilité et la ponctualité au cours du processus de rotation de l'appareil. Par l'utilisation des temps de roulage variables, la séquence des départs blocs se transcrit en heures de décollage. Ces valeurs sont visibles par tous les partenaires, et sont aussi communiquées au Centre des Opérations du Réseau pour être prises en compte dans la gestion du réseau Européen.

Pour chaque vol, en toutes situations et en particulier lors des situations dégradées, la GLD calcule une TSAT, constituant ainsi une séquence de départs bloc et permettant à l'Organisme ATS d'optimiser l'utilisation de la capacité disponible.

22.6.3 Coordination avec le réseau

L'aéroport de LYON SAINT EXUPERY est relié directement au Centre des Opérations du Réseau pour échanger les messages de mise à jour des données de vol (Collaborative management of Flight Updates). Les messages DPI contiennent entre autres les estimées de décollage prévues, que le Centre des Opérations du Réseau prend en compte pour les prévisions de trafic En Route et pour l'allocation des créneaux. En mode séquencé, la mise à jour de la TOBT et/ou de l'EOBT est donc bénéfique pour les compagnies aériennes qui bénéficient d'un calcul plus optimisé des CTOT.

Les différents types de DPI sont :

- Early Departure Planning Information (E-DPI)
- Target Departure Planning Information (T-DPI)
- ATC Departure Planning Information (A-DPI)

22.6.4 SOBT and EOBT

La SOBT sert de référence pour fixer la priorité du vol lors de l'attribution de sa position dans la séquence des départs blocs.

A réception du plan de vol (au moins 3 heures avant l'EOBT selon les règles CFMU), l'EOBT et la SOBT doivent être cohérents : l'EOBT doit être postérieure ou égale à la SOBT, sinon les opérations doivent déposer un nouveau plan de vol.

22.6.5 TOBT

La TOBT est l'heure cible que se fixe la compagnie comme heure de départ bloc :

- portes closes
- passerelle enlevée
- push-back disponible (si nécessaire)
- avion prêt à rouler (nose-out)/repousser dès autorisation (nose-in)

- équipage prêt

La TOBT, transmise par la compagnie au système d'information d'ADL (FARMS), permet de renseigner la GLD sur l'heure avant laquelle le départ bloc n'est pas envisageable. Par défaut, sans indication des opérations, la GLD considérera que l'heure de départ possible, au plus tôt, est égale à l'EOBT. Une nouvelle TOBT doit être émise par les opérations dès qu'elles ont connaissance du retard d'un vol par rapport à l'heure programmée EOBT, ou d'une variation (retard ou amélioration) de 5 minutes ou plus de l'heure cible (TOBT initiale).

En cas d'avance du vol, il est possible d'avancer la TOBT jusqu'à la limite de EOBT-15 min.

Toute nouvelle TOBT doit être au minimum supérieure à l'heure courante et à SOBT-15 min. L'émission de la TOBT doit se faire au plus tard avant la dernière valeur de TOBT en vigueur pour rester dans la séquence. Il n'y a pas de limitation au nombre de TOBT envoyées pour un même vol.

Le responsable de la TOBT d'un vol est la compagnie ou son assistant. Il reste toujours obligatoire, pour tous les vols, de mettre à jour le plan de vol par un message DLA lorsque l'EOBT varie de plus de 15 minutes. En cas d'écart entre la TOBT et l'EOBT de plus de 15 minutes, une alerte sera générée et affichée par la GLD. Il faut toutefois souligner la différence de gestion des TOBT et des plans de vol :

- Une TOBT peut toujours être avancée ou retardée alors que l'EOBT du plan de vol peut être retardée par un DLA, mais ne peut pas être avancée.
- Par conséquent, il est important que chaque compagnie gère en interne sa procédure de mise à jour des plans de vol en fonction des TOBT.

Les procédures habituelles OACI de mise à jour des plans de vol restent les mêmes : envoi d'un message DLA lorsque $TOBT/SOBT > [EOBT + 15 \text{ min.}]$ La compagnie doit continuer de gérer :

- les plans de vols en envoyant des messages DLA pour éviter les FLS (Flight Plan Suspended) dus à FAM (Flight Activation Monitoring),

The LYON SAINT EXUPERY GLD system continuously calculates an off-block departure sequence, providing an optimized off-block departure time based on the TOBT for each flight.

The TOBT and its updates improve predictability and punctuality during the aircraft turnaround process. By using variable taxi times, the off-block departure sequence is transformed into take-off times. These times can be seen by all partners and are also communicated to the Network Manager Operations Center for inclusion in management of the European network.

For each flight, in all situations and particularly in disrupted situations, the GLD system calculates a TSAT, thus providing an off-block departure sequence enabling the ATS unit to optimize use of the available capacity.

22.6.3 Coordination with the network

The LYON SAINT EXUPERY airport is directly connected to the Network Manager Operations Center to exchange flight data update messages (Collaborative Management of Flight Updates). The DPI messages include target take-off times which are taken into account by the Network Manager Operations Center for En Route traffic prediction and for slot allocation. In sequenced mode, the update of the TOBT and/or EOBT is a benefit for airlines whose CTOT calculation is better optimized.

The different types of DPI are :

- Early Departure Planning Information (E-DPI)
- Target Departure Planning Information (T-DPI)
- ATC Departure Planning Information (A-DPI)

22.6.4 SOBT and EOBT

The SOBT acts as a reference to set flight priority when allocating its position in the off-block departure sequence.

On reception of the flight plan (at least 3 hours before EOBT according to the CFMU rules), the EOBT and the SOBT must be coherent : the EOBT must be later than or the same as the SOBT, otherwise operations must file a new flight plan.

22.6.5 TOBT

The TOBT is the target time the airline itself sets as off-block departure time :

- doors closed
- jetway removed
- push-back available (if required)
- aircraft ready to taxi (nose-out)/be pushed back when cleared to do so (nose-in)
- crew ready

The TOBT, transmitted by the airline to the ADL information system (FARMS), is used to inform the GLD system of the time before which off-block departure is not possible. By default, without any information from operations, the GLD system will consider that the earliest possible departure time is the same as the EOBT. A new TOBT must be issued by operations as soon as they are informed of a flight delay with respect to the scheduled EOBT or a variation (delay or improvement) of 5 minutes or more from the target time (initial TOBT).

If the flight is ahead of schedule, the TOBT can be moved forward to the limit of the EOBT-15 min.

Any new TOBT must be later than the current time and than the SOBT-15 min. The TOBT must be transmitted at the latest before the last TOBT value in effect to remain in the sequence. There is no limit on the number of TOBTs sent for the same flight.

The airline or its handling agent is responsible for providing the flight TOBT. For all flights, it is still mandatory to update the flight plan by a DLA message when the EOBT is modified by more than 15 minutes. If there is a difference of more than 15 minutes between the TOBT and EOBT, an alarm is triggered and displayed on the GLD system. However, it must be emphasized that the TOBTs and flight plans are managed differently:

- A TOBT can always be moved forward or back, whereas the flight plan EOBT can be put back by a DLA, but cannot be moved forward.
- It is therefore important that each airline manages its own procedure for flight plan updating depending on TOBT.

The usual ICAO procedures for updating flight plans remain the same: transmission of a DLA message when $TOBT/SOBT > [EOBT + 15 \text{ min.}]$ The airline must still manage :

- flight plans by sending DLA messages to avoid FLS (Flight Plan Suspended) due to FAM (Flight Activation Monitoring),

- le respect du CTOT.

22.6.6 TSAT

La TSAT est l'heure cible d'autorisation de départ bloc, calculée par le système GLD en tenant compte de la capacité départ disponible sur l'aéroport, des TOBT des autres vols et des créneaux du Centre des Opérations du Réseau (en route et à destination).

La TSAT est l'heure à laquelle un appareil doit quitter le bloc après les autorisations de mise en route et de repoussage (ou roulage) par l'Organisme ATS. La TSAT est affichée à partir de TOBT-40 min.

Afin d'optimiser la séquence de départ bloc, la TSAT est calculée en permanence et peut donc être améliorée ou retardée à tout moment. Un vol peut être sorti de la séquence (bloqué) s'il ne respecte pas sa TSAT. Dans ce cas, sa TSAT n'est plus valable et le vol n'est plus autorisé à partir (la TSAT n'est plus actualisée). Le seul moyen de re-séquenceur le vol est d'émettre une nouvelle TOBT, ce qui donnera une nouvelle TSAT.

Les conditions de blocage d'un vol par la GLD sont les suivantes :

- Vol n'ayant pas eu sa clairance départ à TSAT+2 min
- Vol n'ayant pas quitté le point de parking après TSAT+5 min
- Vol suspendu par le Centre des Opérations du Réseau pour cause, par exemple, de terrain de destination fermé (la compagnie doit émettre un DLA)

22.6.7 Procédure départ avec l'organisme ATS en mode séquencé

22.6.7.1 Communication des TOBT et TSAT

Les TOBT et TSAT de chaque vol sont visualisables :

- sur le site Web du CDM : <https://www.cdmls.com> (accès sur demande à ADL)
- sur l'outil FARMS
- sur les téléaffichages professionnels existants
- sur le DMAN (Departure Manager), interface spécifique ATC

La compagnie ou l'assistant doit faire en sorte que la TOBT soit connue de tous les acteurs participant au traitement de l'appareil à tout moment. Toute modification de la TSAT doit être communiquée par la compagnie ou l'assistant à l'équipage (par contact direct, radio ou liaison Datalink). La communication de la TSAT à l'équipage doit être traitée avec la même priorité que le créneau du Centre des Opérations du Réseau. Ce dernier est pris en compte dans le calcul de la TSAT. Le statut de vol bloqué et les différentes alertes issues de la GLD seront également visibles sur le site Web CDM.

22.6.7.2 Mise en route en mode séquencé

Valeur des paramètres DCL :

L'évènement de référence pour la clairance est le TOBT :

- 'ti' : 15 min
- 'tt' : 3 min
- 't1' : 10 min

- Le pilote doit contacter par radio le PREVOL ou envoyer un message RCD (Request for Departure Clearance Downlink) pour demander sa Clairance Départ à TOBT-15 min. L'Organisme ATS lui transmettra alors les éléments de la Clairance Départ, mettra le vol en attente et demandera au pilote de rappeler prêt au départ.

Si l'appel a lieu trop tôt, le PREVOL demandera de rappeler à TOBT-15 min. Dans le cas d'un RCD, il n'y aura pas de réponse ACARS avant TOBT-15 min.

Si le pilote appelle ou envoie une RCD trop tard (à partir de TSAT+2 min), le vol sera bloqué par la GLD et la clairance lui sera refusée. Le vol ne sera débloquent qu'après envoi d'une nouvelle TOBT par la compagnie.

- Lorsque le pilote rappelle prêt à la mise en route :
 - Si l'appel intervient trop tôt (avant TSAT-5 min), le PREVOL indique qu'il rappellera le pilote. Le pilote doit alors veiller la fréquence PREVOL autant que possible pour obtenir sa clairance de mise en route
 - Si l'appel intervient entre TSAT-5 min et TSAT+5 min, le PREVOL autorise la mise en route et transfère le pilote sur la fréquence SOL
 - Si l'appel intervient après TSAT+5 min, une nouvelle TOBT devra être émise

- Il est implicite que la demande de mise en route doit permettre un départ effectif du parking avant TSAT+5 min, notamment pour les vols « nose-out ».

- compliance with the CTOT.

22.6.6 TSAT

TSAT is the approved off-block departure time, calculated by the GLD system taking into account available departure capacity at the airport, the TOBTs of other flights and the slots provided by the Network Manager Operations Center (en route and at the destination).

TSAT is the time at which an aircraft must leave the block after receiving start-up and push-back (or taxiing) clearance from the ATS unit. TSAT is displayed as from TOBT-40 min.

To optimize the off-block departure sequence, TSAT is continuously calculated and can thus be moved forward or back at any time. A flight can be removed from the sequence (blocked) if it does not comply with its TSAT. In this case, the TSAT is no longer valid and the flight is no longer cleared for departure (the TSAT is no longer updated). The only way to re-sequence the flight is to send a new TOBT, which will result in a new TSAT.

The conditions resulting in the blocking of a flight in the GLD system are as follows :

- Flight has not received departure clearance at TSAT+2 min
- Flight has not left its stand after TSAT+5 min
- Flight has been suspended by the Network Manager Operations Center due to, for example, closure of the destination airfield (the airline must send a DLA)

22.6.7 Departure procedure with the ATS unit sequenced mode

22.6.7.1 TOBT and TSAT communication

The TOBT and TSAT for each flight are shown :

- on the CDM website: <https://www.cdmls.com> (access to the ADL system on request)
- on the FARMS system
- on the current professional TV monitor displays
- on DMAN (Departure Manager), the specific ATC interface

The airline or handling agent must make sure that the TOBT is known to all parties involved in aircraft handling at all times. Any change in the TSAT must be communicated by the airline or handling agent to the crew (by direct contact, radio or Datalink). Communication of the TSAT to the crew must be performed with the same priority as for the Network Manager Operations Center slot. Network Manager Operations Center slots are taken into account in the TSAT calculation. Blocked flight status and the different alerts transmitted by the GLD system will also be displayed on the CDM website.

22.6.7.2 Start-up in sequenced mode

DCL parameters values :

The reference event for requesting clearance is TOBT :

- 'ti' : 15 min
- 'tt' : 3 min
- 't1' : 10 min

- The pilot must contact DELIVERY by radio or send an RCD (Request for Departure Clearance Downlink) to request Departure Clearance at TOBT-15 min. The ATS unit will then send the pilot the Departure Clearance information, put the flight on hold and ask the pilot to call back when ready to depart.

If the pilot calls too early, DELIVERY will ask the pilot to call back at TOBT-15 min. In the case of an RCD, there will be no ACARS reply before TOBT-15 min.

If the pilot calls or sends an RCD too late (from TSAT+2 min), the flight will be blocked by the GLD system and clearance will be refused. The flight will not be unblocked until a new TOBT is sent by the airline.

- When the pilot calls back to indicate that the aircraft is ready to depart :
 - If the call is made too early (before TSAT-5 min), DELIVERY will inform the pilot that they will call back. The pilot must then monitor the DELIVERY frequency as closely as possible to obtain start-up clearance
 - If the call is made between TSAT-5 min and TSAT+5 min, DELIVERY will give start-up clearance and transfer the pilot to the GROUND frequency
 - If the call is made after TSAT+5 min, a new TOBT must be issued

- It is implicit that the start-up request must result in actual departure from the stand before TSAT+5 min, particularly for "nose-out" flights.

Le pilote ne doit pas redemander la mise en route au PREVOL lorsqu'il est mis en attente pour ne pas encombrer la fréquence. Si un pilote a un doute suite au non rappel du PREVOL, il doit préalablement contacter ses opérations ou son assistance pour connaître sa TSAT courante et savoir ainsi si la TSAT s'est dégradée. Il est admis de rappeler le PREVOL si l'heure courante est supérieure à la TSAT.

The pilot must not re-contact DELIVERY for start-up clearance once he/she has been put on hold to avoid congesting the frequency. If a pilot has any doubts because DELIVERY have not called back, he/she must first contact his/her operations or handling agent to obtain his/her actual TSAT and thus determine if TSAT has been put back. DELIVERY may be called back if the actual time is later than TSAT.

226.73 Repoussage en mode séquencé

L'autorisation de repoussage (ou de roulage pour les autonomes) est obtenue sur la fréquence SOL à partir de TSAT-5 min et en étant prêt à repousser/quitter le bloc. Ce contact doit permettre un repoussage/début de roulage du bloc à TSAT.

L'autorisation de repoussage/début de roulage est valable 1 minute. Le repoussage/début de roulage doit donc démarrer très rapidement après l'autorisation. Le vol s'expose à être bloqué par l'Organisme ATS et à refaire la totalité de la procédure départ s'il ne respecte pas cette règle.

Si le départ bloc n'a pas eu lieu à TSAT+5 min, le vol sera bloqué par la GLD jusqu'à l'émission d'une nouvelle TOBT.

226.73 Push-back in sequenced mode

Push-back (or taxiing) approval is given on the GROUND frequency from TSAT-5 min, the aircraft being ready for push-back/to leave the block. This contact must allow push-back/start of taxiing from the block at TSAT.

Push-back/start of taxiing clearance is valid for 1 minute. Push-back/taxiing must therefore begin promptly once clearance is given. The flight may be blocked by the ATS unit and have to repeat the entire departure procedure if it does not comply with this rule.

If off-block departure has not been performed at TSAT+5 min, the flight will be blocked by the GLD system until a new TOBT is issued.

22.6.8 Procédure départ en mode non séquencé

226.81 Communication des heures de départ bloc

En cas d'impossibilité technique ou opérationnelle d'utiliser la séquence de départs bloc calculée par la GLD, l'aéroport peut être amené à passer la gestion des départs en mode dégradé.

Un affichage d'alerte est diffusé sur les systèmes

- sur le site Web du CDM : <https://www.cdmlys.com>

Dans ce cas, l'affichage de la TSAT sera suspendu :

- sur l'outil FARMS

- sur les téléaffichages professionnels existants

- sur le DMAN, interface spécifique de l'Organisme ATS

Dans ce mode, le calcul automatique de la séquence de départs bloc n'est plus appliqué, mais une procédure départ de même type continue à être appliquée manuellement. Les TOBT doivent toujours être mises à jour par les compagnies, ainsi que les EOBT des plans de vol en fonction de ces TOBT. L'Organisme ATS calculera une heure de départ bloc, confirmée sur la fréquence PREVOL lors de l'appel à TOBT-15 min. Cette heure correspond à :

- EOBT du plan de vol pour un vol non régulé
- COBT (Calculated Off-Block Time = CTOT-forfait temps de roulage local) pour un vol régulé

22.6.8 Departure procedure in non-sequenced mode

226.81 Communicating off-block departure time

If a technical or operational issue makes it impossible to use the off-block departure sequence calculated by the GLD system, the airport may have to switch departure management to downgraded mode.

A warning is displayed on the following systems

- the CDM website: <https://www.cdmlys.com>;

In this case, TSAT display will be suspended :

- on the FARMS system

- on the current professional TV monitor displays

- on DMAN, the specific ATS unit interface

In this mode, the off-block departure sequence is no longer automatically calculated, but a similar departure procedure continues to be applied manually. TOBTs must still be updated by airlines, as must the flight plan EOBTs dependent on these TOBTs. The ATS unit will calculate an off-block departure time which will be confirmed on the PREFLIGHT frequency when called at TOBT-15 min. This time corresponds to :

- Flight plan EOBT for a non-regulated flight;;
- COBT (Calculated Off-Block Time = CTOT-local default taxiing time) for a regulated flight.

226.82 Procédures opérationnelles

La clairance départ sera délivrée sur la fréquence PREVOL ou via ACARS. Le départ bloc doit permettre de respecter EOBT+/-15 min ou l'éventuel CTOT, sinon le vol sera bloqué par l'Organisme ATS jusqu'à ce que le plan de vol soit mis à jour par la compagnie en déposant un message DLA ou CHG.

L'autorisation de repoussage/début de roulage est obtenue sur la fréquence SOL en étant prêt à repousser/quitter le bloc à EOBT+/-15 min ou en accord avec son CTOT. L'autorisation de repoussage/début de roulage est valable 1 minute. Le repoussage doit donc démarrer très rapidement après l'autorisation. Le vol s'expose à être bloqué par l'Organisme ATS et à refaire la totalité de la procédure départ s'il ne respecte pas cette règle.

226.82 Operational procedures

Departure clearance will be given on the PREFLIGHT frequency or via ACARS. The off-block departure must allow the EOBT+/-15 min or CTOT (if appropriate) to be complied with as otherwise the flight will be blocked by the ATS unit until the flight plan has been updated by the airline sending a DLA or CHG message.

Push-back/start of taxiing clearance is given on the GROUND frequency, the aircraft being ready for push-back/to leave the block at EOBT+/-15 min or according to its CTOT. Push-back/start of taxiing clearance is valid for 1 minute. Push-back must therefore begin promptly once clearance is given. The flight may be blocked by the ATS unit and have to repeat the entire departure procedure if it does not comply with this rule.

22.7 ENTRAÎNEMENTS EN APPROCHE

Tous les vols d'entraînement IFR qui comportent plusieurs segments consécutifs ("touch and go", API) doivent faire l'objet d'un plan de vol avec un indicatif différent pour chaque segment.

22.7 APPROACH TRAINING

Every IFR training flight which has several consecutive segments (touch and go, missed approach) must have a FPL with a different ident for each segment.

AD 2 LFLL.23		Renseignements supplémentaires <i>Additional information</i>	
23.1	ASSISTANCE OBLIGATOIRE Les services d'assistance sont obligatoires pour tous les aéronefs privés ou commerciaux (voir AD 2 LFLL.4).	23.1	MANDATORY FACILITY <i>Facilities are mandatory for every private or commercial ACFT (see AD 2 LFLL.4).</i>
23.2	EQUIPEMENT DE SURVEILLANCE DE TRAFIC 1) AD équipé d'un radar secondaire (voir AD 1.0). 2) Système sol d'avertissement de proximité de relief MSAW (voir AD 1.0) Zone de traitement : la surveillance est effective à l'intérieur des limites latérales de la TMA de LYON - limites latérales : CTA LYON - limites verticales : SFC - FL145 - Ce service n'est pas rendu dans les CTR de Lyon Bron et Grenoble Isère.	23.2	TRAFFIC SURVEILLANCE EQUIPMENT 1) AD equipped with a secondary surveillance radar (see AD 1.0). 2) MSAW ground warning system (see AD 1.0) Processing area : the MSAW monitoring is effective within the lateral limits of LYON TMA. - lateral limits : CTA LYON - vertical limits : SFC - FL145 - this service is not provided within the CTR of Lyon Bron and Grenoble Isère.
23.3	EQUIPEMENT DE DELIVRANCE DE CLAIRANCE DEPART Les clairances de départ peuvent être obtenues par systèmes de liaison de données (DCL). Se conformer aux conditions décrites dans le paragraphe 3.2 de l'ENR 1.5 C.	23.3	DEPARTURE CLEARANCE ISSUING EQUIPMENT <i>Departure clearances can be obtained by a digital data link system (DCL). Comply with conditions described in ENR 1.5C (3.2).</i>
23.4	PERIL ANIMALIER Permanent	23.4	WILDLIFE STRIKE HAZARD Permanent

AD 2 LFLL.24

Cartes relatives à l'aérodrome *Charts related to the aerodrome*

Pour la version PDF, les cartes figurent à la suite de la rubrique AD 2.25.

For the PDF version, charts to be found after item AD 2.25.

AD 2 LFLL.25

Pénétration de la surface du segment à vue (VSS) *Visual segment surface (VSS) penetration*

Liste des procédures avec VSS percée et minimums opérationnels concernés.

List of procedures for which the Visual Segment Surface is penetrated and concerned lines of operational minima.

IDENTIFICATION DE LA PROCÉDURE <i>PROCEDURE IDENTIFICATION</i>	MINIMUMS OPÉRATIONNELS CONCERNÉS <i>LINE OF OPERATIONAL MINIMA</i>
voir cartes IAC en AD 2.24 / <i>see IAC Charts in AD 2.24</i>	

LYON SAINT EXUPERY

Utilisation des postes de stationnement / Use of parking stands

Carte des aires de stationnement : se reporter à AD 2 LFLL APDC 01 et 02

Parking area chart : see AD 2 LFLL APDC 01 and 02

POSTES DE STATIONNEMENT / PARKING STANDS

Postes <i>Stands</i>	Sorties <i>Exits</i>	Envergure MAX (m) <i>MAX wingspan (m)</i>	Longueur MAX (m) <i>MAX length (m)</i>	Observations <i>Remarks</i>
A21	Push	29.00	39.20	Push droit ou sur la ligne orange. B190 : départ en autonome. <i>Straight pushback or on orange line. B190 : autonomous departure.</i>
A22	Push	34.10	39.20	Push droit ou sur la ligne orange. En LVP : push sur la ligne orange. <i>Straight pushback or on orange line. On LVP : pushback on orange line.</i>
A23	Push	34.10	39.20	Push droit ou sur la ligne orange. En LVP : push sur la ligne orange. <i>Straight pushback or on orange line. On LVP : pushback on orange line.</i>
A24	Push	34.10	39.20	Push droit ou sur la ligne orange. En LVP : push sur la ligne orange. Repoussages simultanés A24 et A25 interdits. <i>Straight pushback or on orange line. On LVP : pushback on orange line. Simultaneous A24 and A25 pushbacks prohibited.</i>
A25	Push	24.85	36.37	Push droit ou sur la ligne orange. En LVP : push sur la ligne orange. Repoussages simultanés A24 et A25 interdits. <i>Straight pushback or on orange line. On LVP : pushback on orange line. Simultaneous A24 and A25 pushbacks prohibited.</i>
A26	Push	24.85	36.37	Push droit ou sur la ligne orange. En LVP : push sur la ligne orange. <i>Straight pushback or on orange line. On LVP : pushback on orange line.</i>
A27	Push	24.85	36.37	Push droit ou sur la ligne orange. En LVP : push sur la ligne orange. <i>Straight pushback or on orange line. On LVP : pushback on orange line.</i>
A28	Push	24.85	36.37	Push droit ou sur la ligne orange. En LVP : push sur la ligne orange. <i>Straight pushback or on orange line. On LVP : pushback on orange line.</i>
A29	Push	24.85	36.37	Push droit ou sur la ligne orange. En LVP : push sur la ligne orange. <i>Straight pushback or on orange line. On LVP : pushback on orange line.</i>
A30	Autonome	24.85	36.37	
A31	Autonome	24.57	32.51	
A32	Push	24.57	32.51	Push sur la ligne bleue ou sur la ligne orange (Push droit interdit). En LVP : push sur la ligne orange. Repoussage simultané du poste A33 interdit. <i>Pushback on blue line or on orange line (straight pushback prohibited). On LVP : pushback on orange line. Simultaneous pushback with A33 stand prohibited.</i>
A33	Push	24.57	32.51	Push droit ou sur la ligne orange. En LVP : push sur la ligne orange. Repoussage simultané du poste A32 interdit. <i>Straight pushback or on orange line. On LVP : pushback on orange line. Simultaneous pushback with A32 stand prohibited.</i>
A34	Push	24.57	32.51	Push droit ou sur la ligne orange. En LVP : push sur la ligne orange. <i>Straight pushback or on orange line. On LVP : pushback on orange line.</i>
A35	Push	24.57	32.51	Push droit ou sur la ligne orange. En LVP : push sur la ligne orange. <i>Straight pushback or on orange line. On LVP : pushback on orange line.</i>
A36	Push	24.57	32.51	Push droit ou sur la ligne orange. En LVP : push sur la ligne orange. <i>Straight pushback or on orange line. On LVP : pushback on orange line.</i>

LYON SAINT EXUPERY

Postes Stands	Sorties Exits	Envergure MAX (m) MAX wingspan (m)	Longueur MAX (m) MAX length (m)	Observations Remarks
B12	Push	28.08	39.20	Repoussage face à l'Est interdit. Push-back facing East prohibited.
B14	Push	28.08	39.20	Repoussage face à l'Est interdit. Push-back facing East prohibited.
B16	Push	28.08	39.20	Repoussage face à l'Est interdit. Push-back facing East prohibited.
B61	Push	35.99	52.30	Repoussage face au Sud et à l'Est interdit. Push-back facing South and East prohibited.
B62	Push	60.30	63.70	Repoussage face au Sud et l'Ouest interdit. Neutralise B61 et B63. Push-back facing South and West prohibited. B61 and B63 unavailable.
B63	Push	35.99	46.50	Repoussage face à l'Ouest et au Sud interdit. Push-back facing West and South prohibited.
B71	Push	35.99	46.50	Repoussage face à l'Ouest et au Sud interdit. Push-back facing West and South prohibited.
B72	Push	64.92	70.70	Repoussage face au Sud interdit si push long (au-delà de TC). Neutralise B71 et B73. Push-back facing South prohibited if long pushback (beyond TC). B71 and B73 unavailable.
B73	Push	35.99	46.50	Repoussage face au Sud interdit si push long (au-delà de TC). Push-back facing South prohibited if long pushback (beyond TC).
B81	Push	35.99	46.50	
B82	Push	64.92	70.70	Neutralise B81, B83 unavailable.
B83	Push	41.10	47.32	
B91	Push	35.99	46.50	
B92	Push	64.92	75.86	Neutralise B91, B93 unavailable.
B93	Push	47.57	54.94	
C19	Autonome Autonomous	65	76	Convoyage obligatoire / Follow me car is mandatory. Neutralise B92/B93/C21/C22/C23/C41 unavailable.
C21	Push	41.10	54.43	
C22	Push	64.92	75.36	Neutralise C21, C23 unavailable.
C23	Push	35.99	52.10	B1900D : départ en autonome vers la droite depuis C23, à condition que le poste C22 soit inoccupé / Self-maneuvring departure to the right from C23, provided that stand C22 is unoccupied.
C41	Push	41.10	54.43	
C42	Push	64.92	73.86	Neutralise C41, C43 unavailable.
C43	Push	35.99	46.68	
C61	Push	41.10	54.43	
C62	Push	64.92	73.86	Neutralise C61, C63 unavailable.
C63	Push	35.99	46.68	
C81	Push	36	47	Neutralise C82 unavailable.
C82	Push	80	78	Neutralise C81, C83 unavailable. Pour les codes F, repoussage face au Sud Interdit. Code F : Push-back forbidden facing South forbidden.
C83	Push	36	46	Neutralise C82 unavailable.
D21	Push	36	47	Neutralise D22 unavailable.
D22	Push	80	78	Neutralise D21, D23 unavailable. Repoussage interdit face au Nord Push-back forbidden facing North.
D23	Push	36	47	Neutralise D22 unavailable.
D41	Push	36	47	Neutralise D42 unavailable. Repoussage face à l'Est sur ligne de guidage, ou face au Sud sur R3 ou face à l'Ouest sur TJ Push-back facing East on the guide line or facing south on R3 or facing West on TJ.
D42	Push	65	76	Neutralise D41, D43 unavailable. Repoussage face à l'Est sur ligne de guidage, uniquement Push-back facing East on the guide line only.
D43	Push	36	45	Neutralise D42 unavailable. Repoussage face à l'Est sur R4 Push-back facing East on R4.
D61	Push	36	47	Repoussage face à l'Est sur R4 Repousser long jusqu'au rond blanc (emplacement roulette de nez) Push-back facing East on R4. Long push-back until white round (nose wheel location).

LYON SAINT EXUPERY

Postes <i>Stands</i>	Sorties <i>Exits</i>	Envergure MAX (m) <i>MAX wingspan (m)</i>	Longueur MAX (m) <i>MAX length (m)</i>	Observations <i>Remarks</i>
D63	Push	36	45	Repoussage face à l'Est sur R4. <i>Push-back facing East on R4.</i> Repousser long jusqu'au rond blanc (emplacement roulette de nez). Accès à D63 interdit tant que l'avion au repoussage de D63 ou D61 n'a pas totalement dégagé la zone. <i>Long push-back until white round (nose wheel location).</i> <i>Access to D63 forbidden as long as the ACFT pushed back from D63 or D61 has not fully cleared the zone.</i>
E11	Autonome	44.83	54.43	ACFT code A/B/C : roulage par l'avant via K1. <i>ACFT A/B/C code : taxi forward via K1.</i> ACFT code D : repoussage face au Nord ou au Sud sur R2. <i>ACFT D code : push-back facing North or South on R2.</i>
E13	Autonome	44.83	54.43	ACFT code A/B/C : roulage par l'avant via K3. <i>ACFT A/B/C code : taxi forward via K3.</i> ACFT code D : repoussage face au Nord ou au Sud sur R2. <i>ACFT C code : push-back facing North or South on R2.</i>
E15	Autonome	35.80	52.30	Roulage par l'avant via K3. <i>Taxi forward via K3.</i>
E17	Autonome	35.99	44.51	Roulage par l'avant via TL. <i>Taxi forward via TL.</i>
G11	Autonome	17	20	
G12	Autonome	17	20	
G13	Autonome	17	20	
G14	Autonome	14.50	13.50	
G15	Autonome	17	20	
G16	Autonome	14.50	13.50	
J11	Push	35.99	39.50	
J13	Push	35.99	39.50	
J14	Push	51.00	54.94	Neutralise J13, J15 <i>unavailable.</i>
J15	Push	35.99	39.50	
J19	Push	51.00	54.94	
J31	Push	36.00	45.00	Repoussage face à l'Ouest interdit. <i>Push-back facing West prohibited.</i>
J33	Push	36.00	45.00	
J35	Push	36.00	45.00	
J37	Push	36.00	45.00	
J39	Push	36.00	45.00	
J41	Push	36.00	45.00	
K52	Push	35.99	44.51	Repoussage face à l'Ouest interdit. <i>Push-back facing West prohibited.</i>
L11	Push	36.00	45.00	Repoussage face à l'Ouest interdit. <i>Push-back facing West prohibited.</i>
L13	Push	36.00	45.00	Repoussage face à l'Ouest interdit. <i>Push-back facing West prohibited.</i>
L15	Push	36.00	45.00	
L17	Push	36.00	41.50	
L19	Push	36.00	41.50	
M11	Push	64.92	75.36	
M12	Autonome	88.40	85.01	Neutralise M11, M13 <i>unavailable.</i>
M13	Push	64.92	75.36	

LYON SAINT EXUPERY

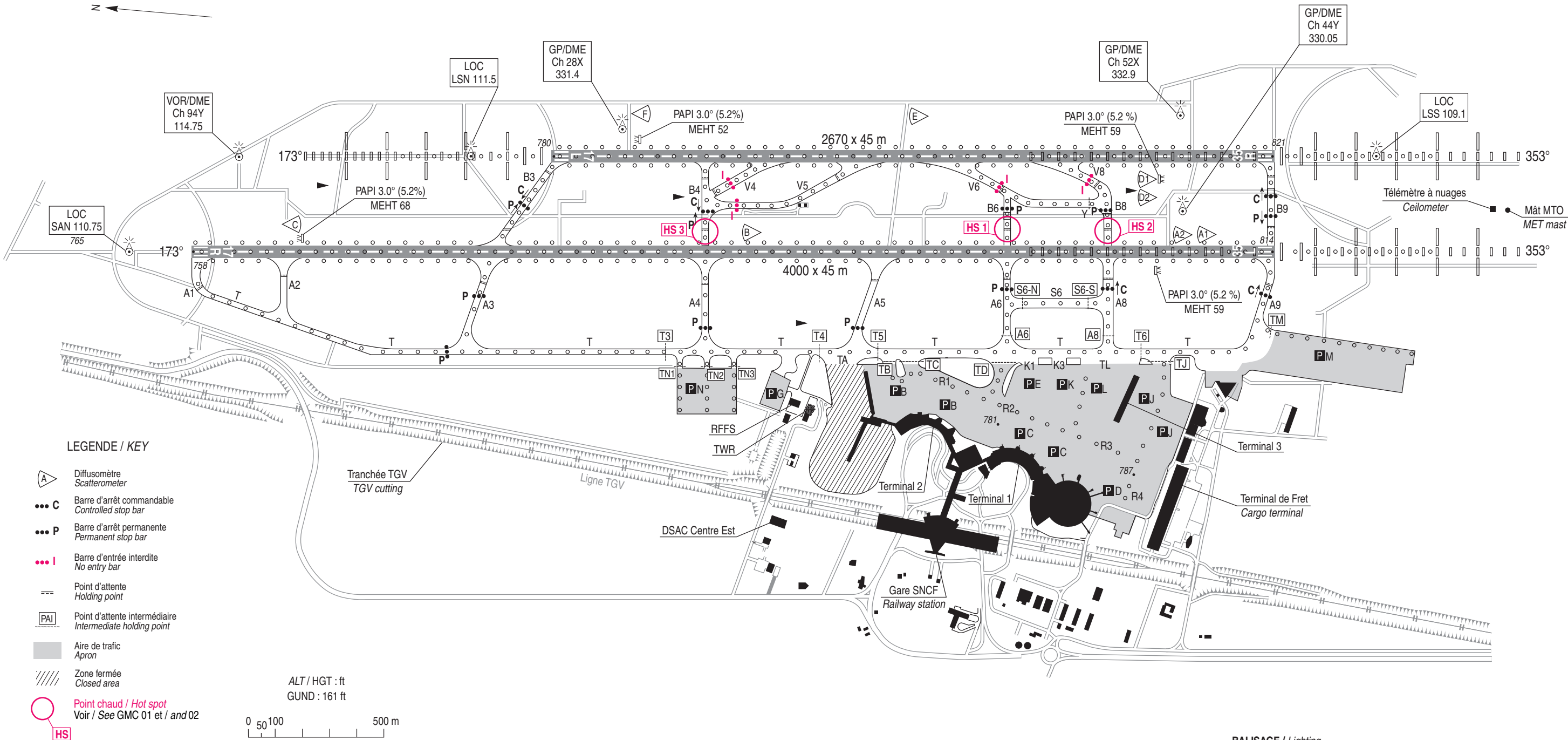
Postes Stands	Sorties Exits	Envergure MAX (m) MAX wingspan (m)	Longueur MAX (m) MAX length (m)	Observations Remarks
M21	Push / Autonome	51.90	61.62	Départ en autonome vers la gauche possible pour les avions d'envergure < 28,4 m arrêtés sur la marque CAT B/C <i>Left autonomous departure possible for ACFT with a wingspan less than 28.4 m parked on the CAT B/C marking.</i>
M22	Push	79.80	85.01	
M23	Push / Autonome	51.90	61.62	Départ en autonome vers la droite possible pour les avions d'envergure < 28,4 m arrêtés sur la marque CAT B/C <i>Right autonomous departure possible for ACFT with a wingspan less than 28.4 m parked on the CAT B/C marking.</i>
M31	Push / Autonome	51.90	61.62	Départ en autonome vers la gauche possible pour les avions d'envergure < 28,4 m arrêtés sur la marque CAT B/C <i>Left autonomous departure possible for ACFT with a wingspan less than 28.4 m parked on the CAT B/C marking.</i>
M32	Push	79.80	85.01	
M33	Push / Autonome	51.90	61.62	Départ en autonome vers la droite possible pour les avions d'envergure < 28,4 m arrêtés sur la marque CAT B/C <i>Right autonomous departure possible for ACFT with a wingspan less than 28.4 m parked on the CAT B/C marking.</i>
M41	Push / Autonome	65	71	Départ en autonome vers la gauche possible pour les avions d'envergure < 28,4 m arrêtés sur la marque CAT B/C <i>Left autonomous departure possible for ACFT with a wingspan less than 28.4 m parked on the CAT B/C marking.</i>
M42	Push	79.75	85.01	Départ en autonome vers la droite seulement pour le LOH (C130) <i>Right autonomous departure for the LOH (C 130) only</i>
M43	Push / Autonome	51.90	61.62	Départ en autonome vers la droite possible pour les avions d'envergure < 28,4 m arrêtés sur la marque CAT B/C <i>Right autonomous departure possible for ACFT with a wingspan less than 28.4 m parked on the CAT B/C marking.</i>
N11	Autonome	29.00	39.48	
N12	Autonome	29.00	39.48	
N13	Autonome	35.99	42.11	
N14	Autonome	29.00	39.48	
N21	Autonome	29.00	39.48	
N22	Autonome	29.00	39.48	
N23	Autonome	35.99	42.11	
N24	Autonome	29.00	39.48	
N31	Autonome	29.00	39.48	
N32	Autonome	29.00	39.48	
N33	Autonome	35.99	42.11	
N34	Autonome	29.00	39.48	
N41	Autonome	29.00	39.48	
N42	Autonome	29.00	39.48	
N43	Autonome	35.99	42.11	
N44	Autonome	29.00	39.48	

CARTE D'AERODROME
Aerodrome chart

ATIS : 126.180
DELIVERY (PREVOL) : 121.655
GND (SOL) : 121.830

LYON SAINT EXUPERY
45 43 32 N - 005 04 52 E
ALT AD : 821 (30 hPa)

VAR 3° E (2025)



COORDONNEES SEUILS / <i>THR coordinates</i>			RWY	BALISAGE/ <i>Lighting</i>		TORA	TODA	ASDA	LDA	NATURE <i>Surface</i>	RESIST. <i>Strength</i>	MINIMUM TKOF (RVR : m)			
TYPE	LATITUDE	LONGITUDE		APCH	RWY							CAT A	CAT B	CAT C	CAT D
THR 17R	45° 44' 47.72" N	005° 05' 09.38" E	17R	NIL	LIH/LIL	4000	4000	4000	4000	Revêtu	101 F/A/W/T	550	550	550	550
THR 35L	45° 42' 38.69" N	005° 05' 25.08" E	35L	900 m LIH/LIL	LIH/LIL	4000	4000	4000	4000	Paved		125	125	125	125
THR 17L	45° 44' 05.79" N	005° 05' 30.73" E	17L	900 m LIH/LIL	LIH/LIL	2670	2670	2670	2670	Revêtu	119 F/A/W/T	550	550	550	550
THR 35R	45° 42' 39.62" N	005° 05' 41.21" E	35R	900 m LIH/LIL	LIH/LIL	2670	2670	2670	2670	Paved		125	125	125	125
RWY 35L, 35R : LVTO avec / with RVR < 125 m autorisés / cleared.															

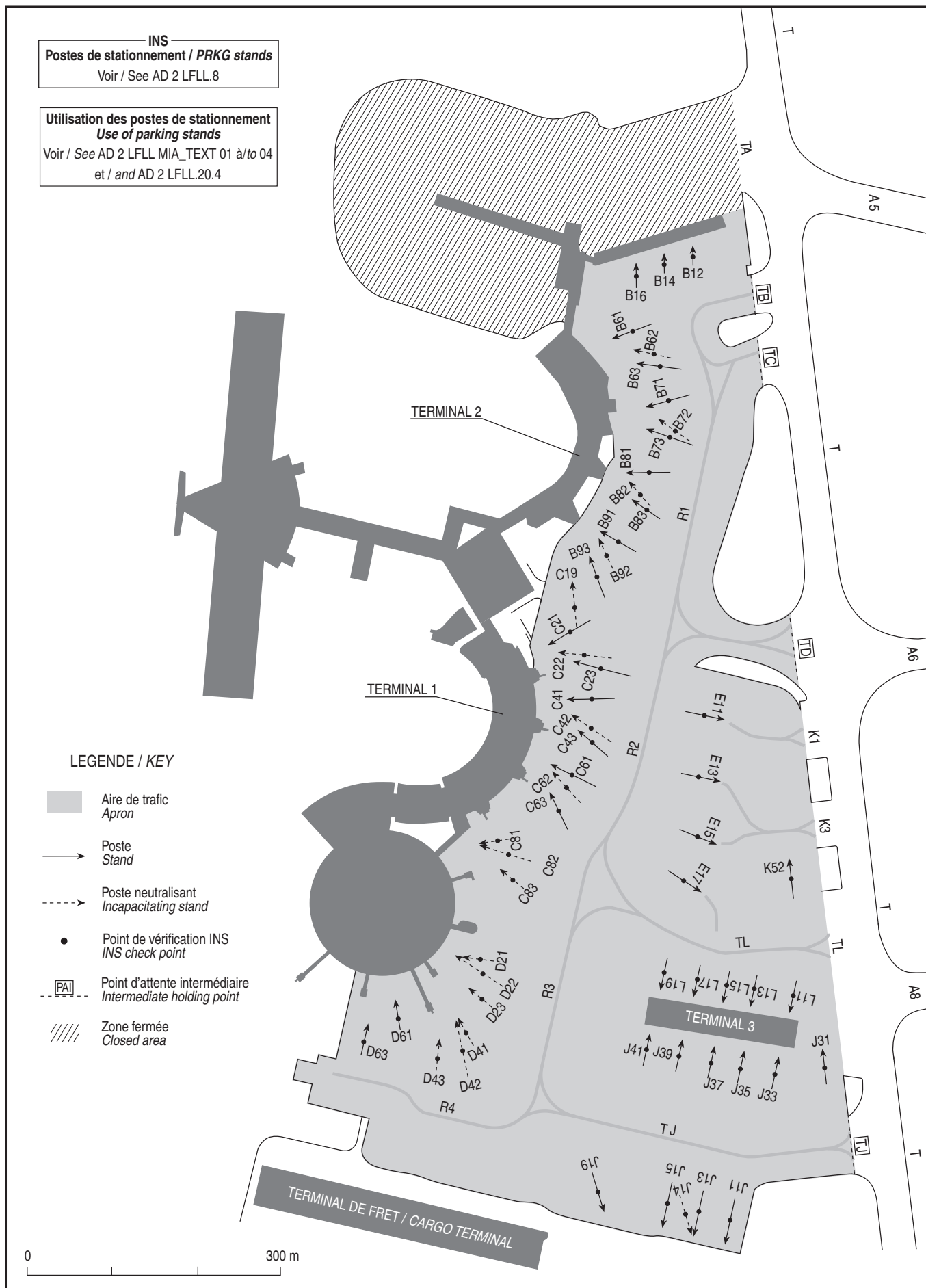
BALISAGE / Lighting

- RWY 35L / 35R : TDZ HI sur 900 m.
- RWY 17R / 35L : Ligne axiale codée ; THR et extrémités HI/BI.
- RWY 17L / 35R : Ligne axiale codée ; THR et extrémités HI/BI.
- Une croix de St-André lumineuse peut être utilisée pour signaler la fermeture d'une piste.
- RWY 35L / 35R : TDZ LIH 900 m long.
- RWY 17R / 35L : Coded axial line ; THR and RWY ends LIH/LIL.
- RWY 17L / 35R : Coded axial line ; THR and RWY ends LIH/LIL.
- Illuminated St Andrew's cross can be used to indicate a closed RWY.

AIRE DE STATIONNEMENT PRINCIPALE

Main parking area

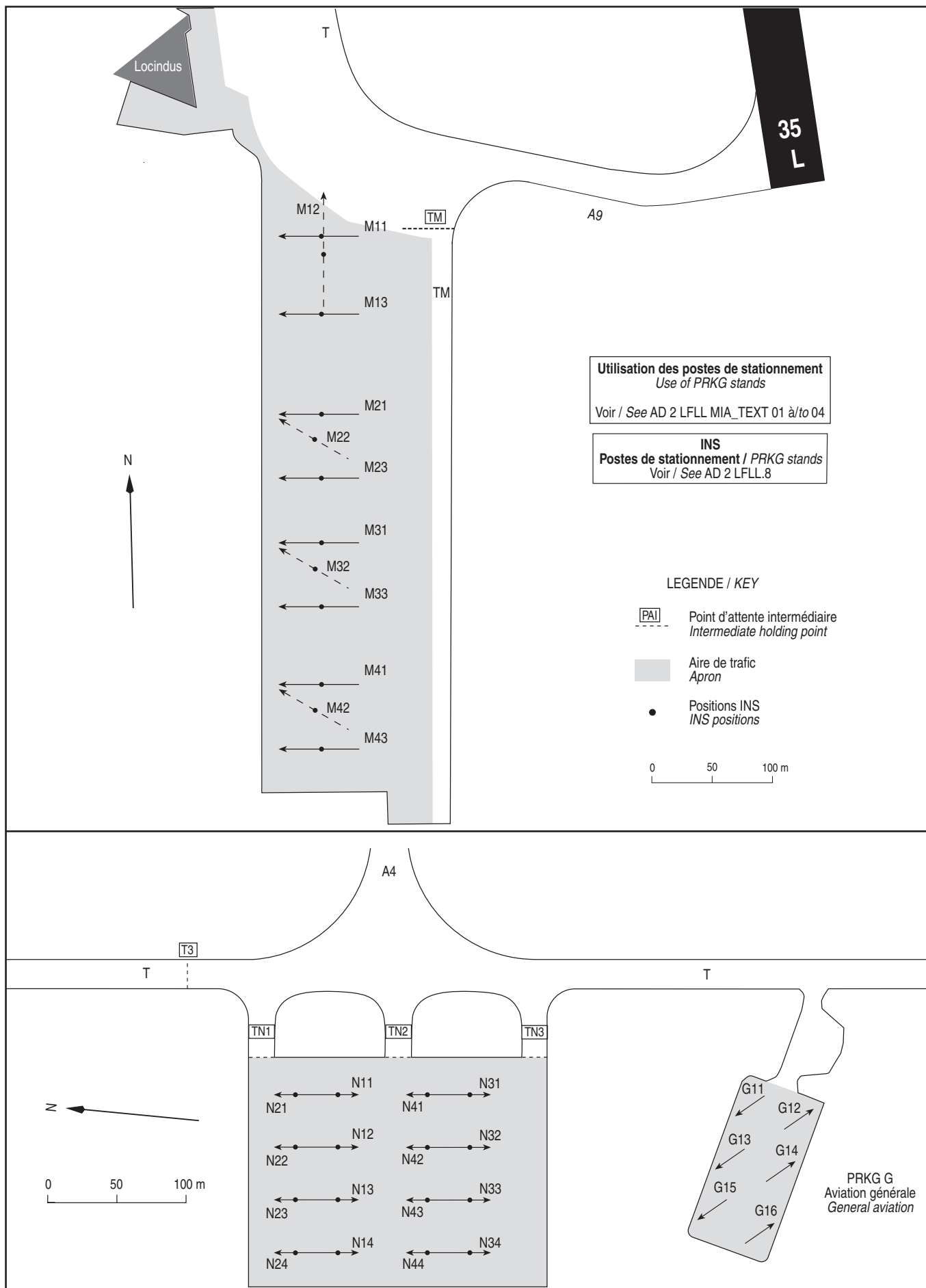
LYON SAINT EXUPERY



AIRES DE STATIONNEMENT M - N

Parking areas M - N

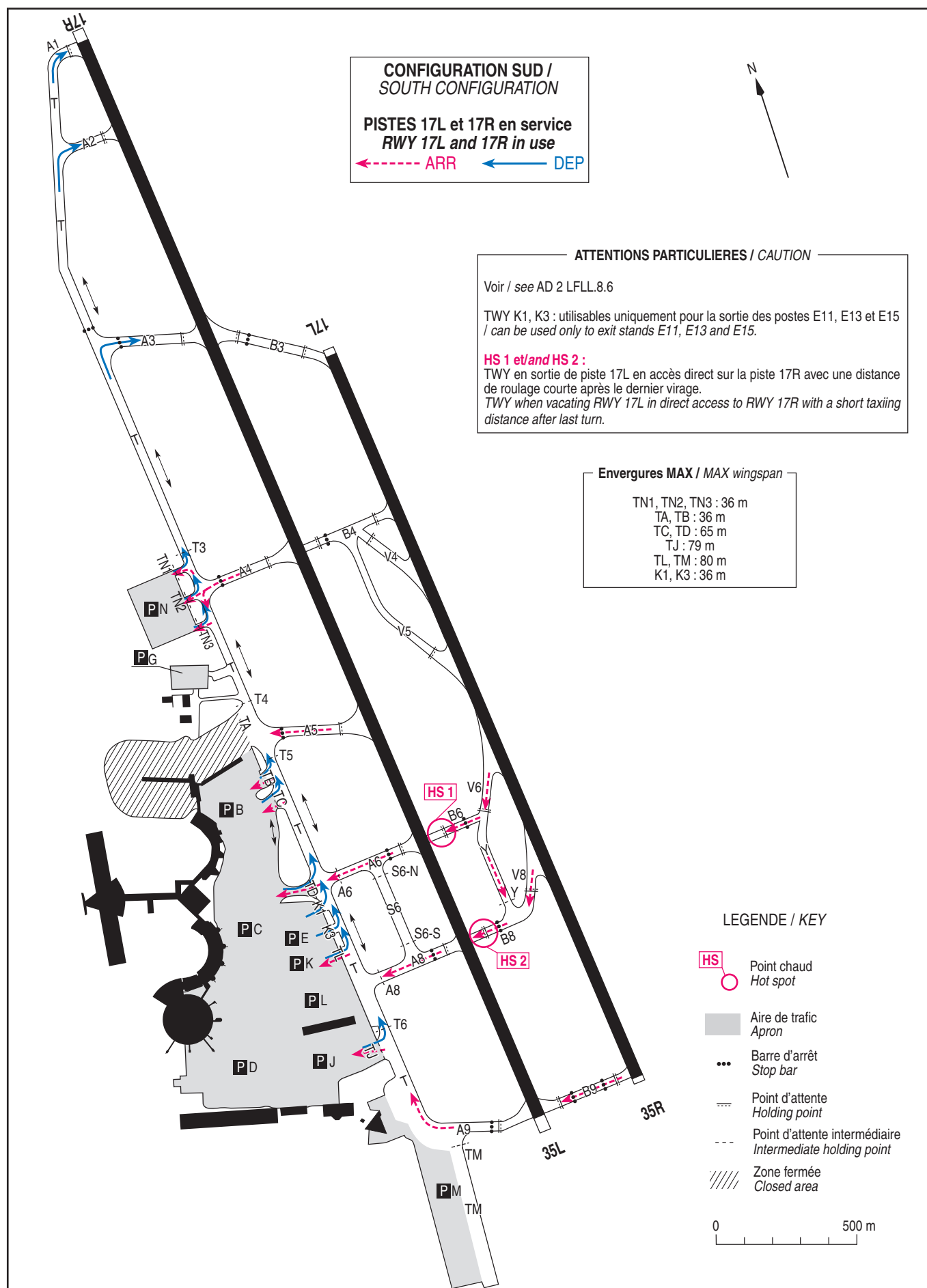
LYON SAINT EXUPERY



MOUVEMENTS A LA SURFACE

LYON SAINT EXUPERY

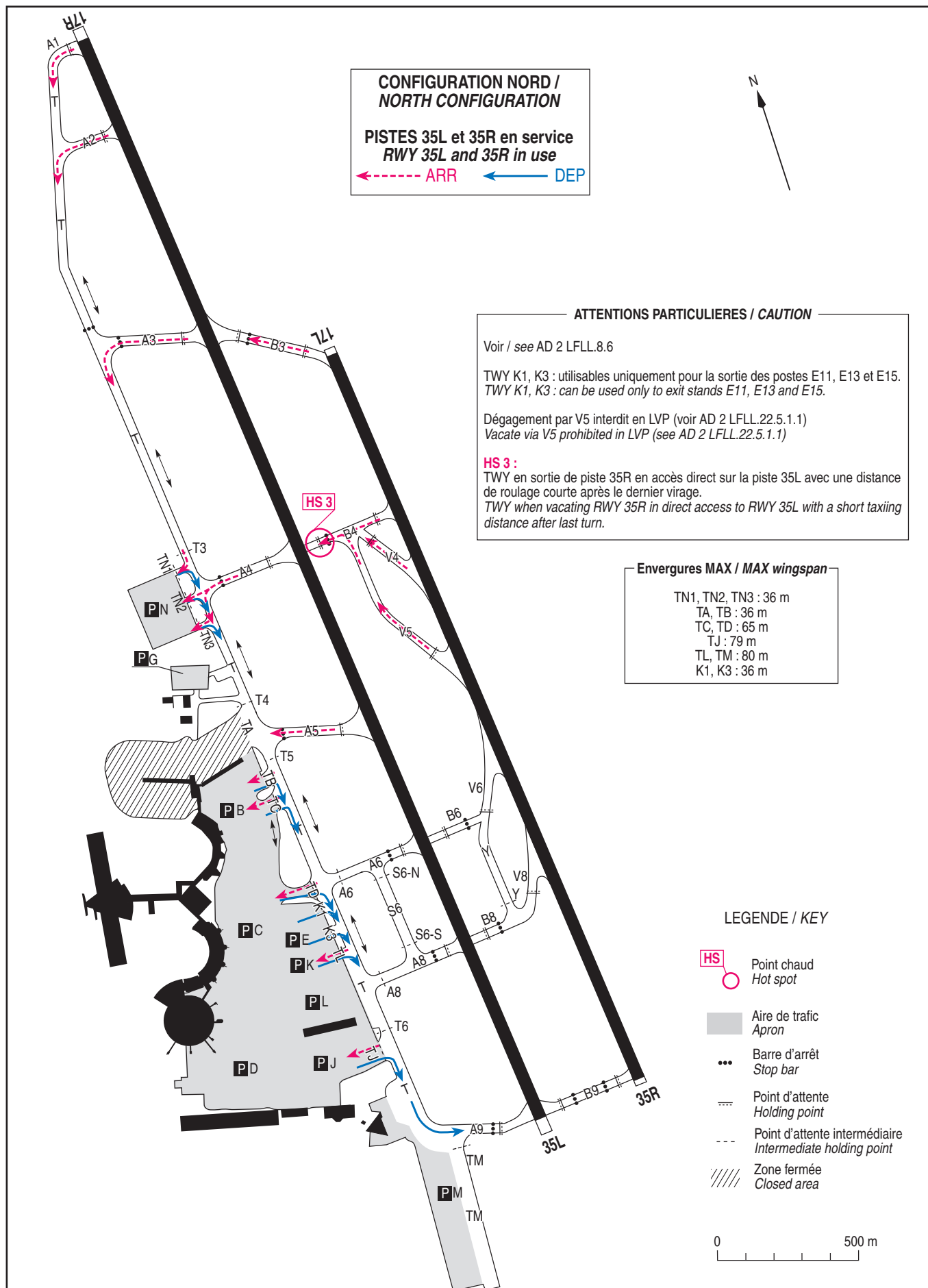
Ground movements



MOUVEMENTS A LA SURFACE

LYON SAINT EXUPERY

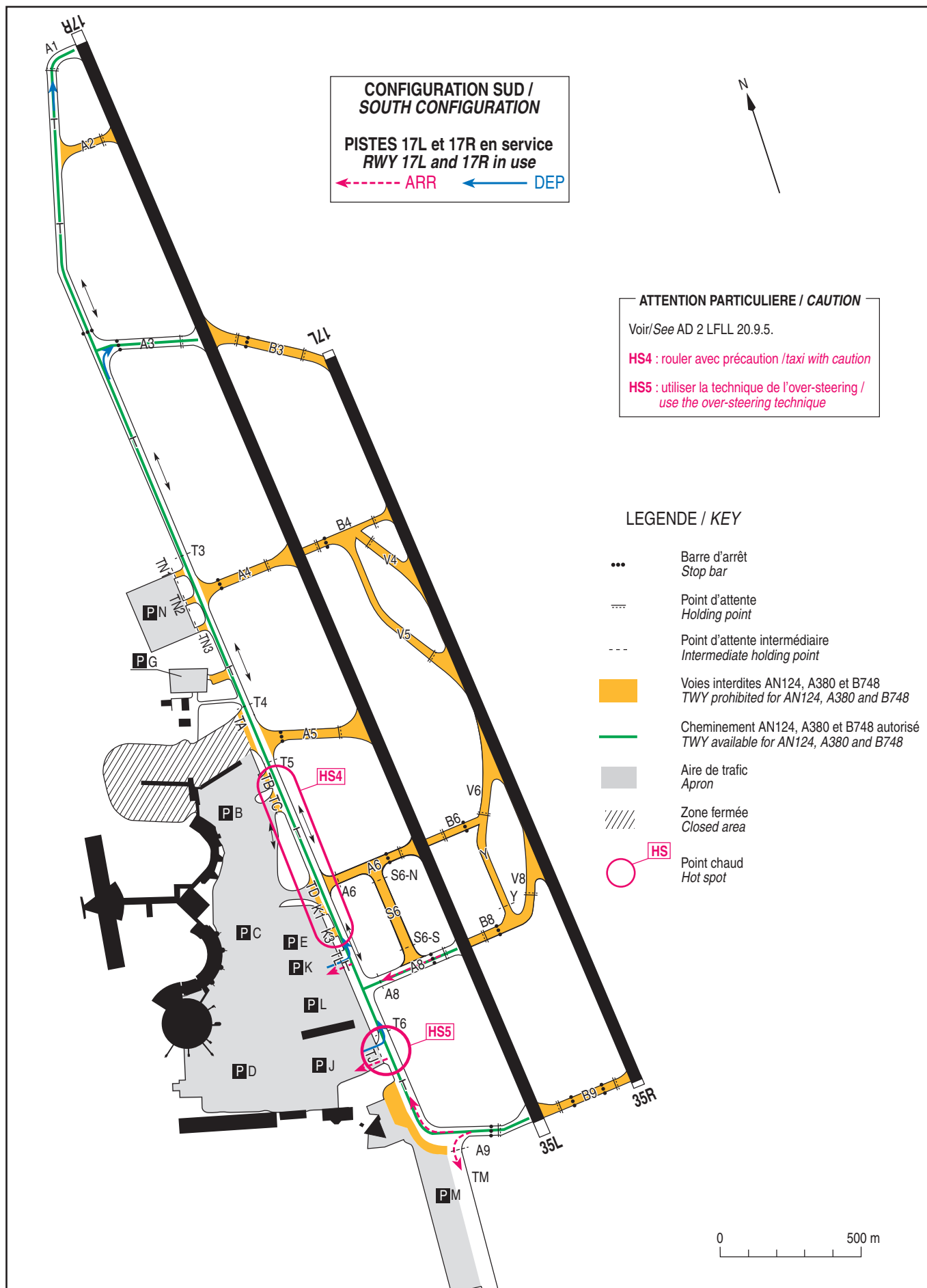
Ground movements



MOUVEMENTS A LA SURFACE AN 124, A380 et B748

LYON SAINT EXUPERY

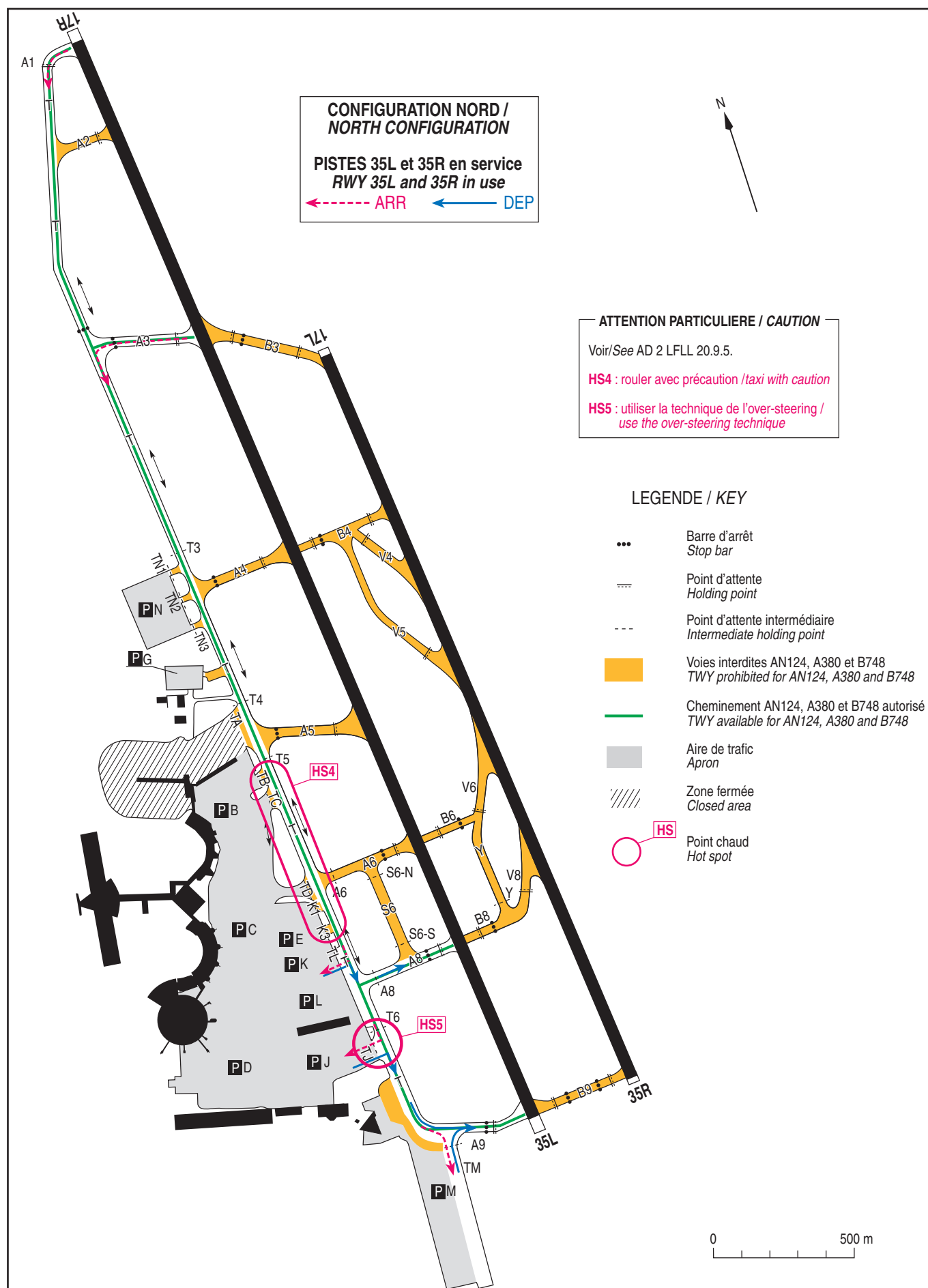
Ground movements AN 124, A380 and B748



MOUVEMENTS A LA SURFACE AN 124, A380 et B748

LYON SAINT EXUPERY

Ground movements AN 124, A380 and B748

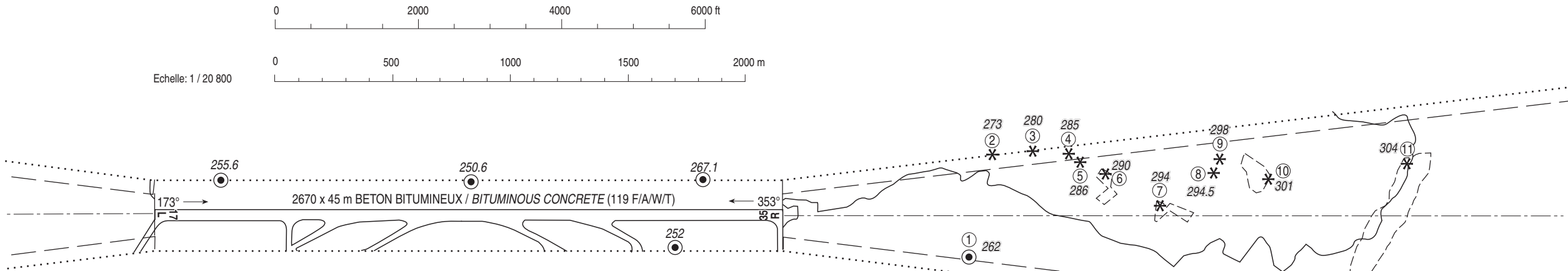
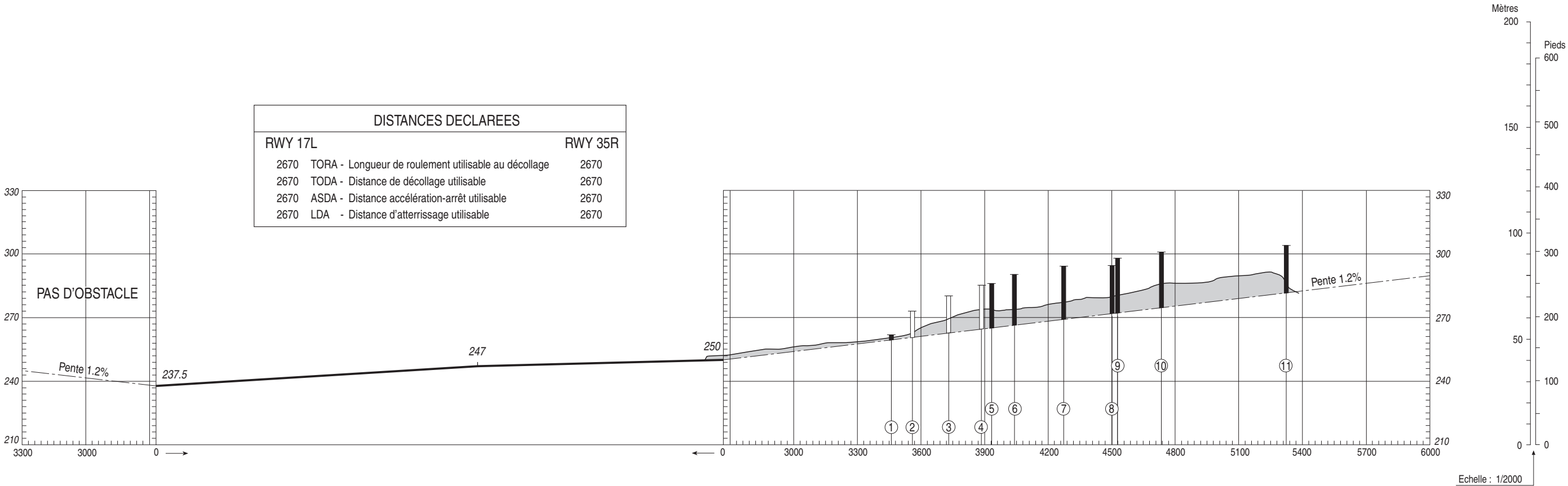


CARTE D'OBSTACLES D'AERODROME - OACI - TYPE A
Aerodrome obstacle chart - ICAO - A Type

LYON SAINT EXUPERY
RWY 17L-35R

VAR 3° E (2025)

DIMENSIONS ET ALTITUDES
EN METRES



LEGENDE

NOTE : SONT INDiques LES OBSTACLES SITUES AU-DESSUS DE LA SURFACE DE REFERENCE

⑤	NUMERO D'IDENTIFICATION	▬	OBSTACLE A L'INTERIEUR DE LA TROUEE D'ENVOL (PROFIL)
* (X)	ARBRE OU ARBUSTE - ZONE BOISEE	▬	OBSTACLE A L'EXTERIEUR DE LA TROUEE D'ENVOL (PROFIL)
●	MÂT, TOUR, CLOCHER, ANTENNE, ETC ...	---	TROUEE D'ENVOL
■	BATIMENT OU CONSTRUCTION IMPORTANTE		ZONE DE RELEVÉ D'OBSTACLES
▬	OBSTACLE NATUREL A L'INTERIEUR DE LA TROUEE D'ENVOL (PROFIL)		

Levé exécuté en Juin 2023
Nivellement rattaché au N.G.F.

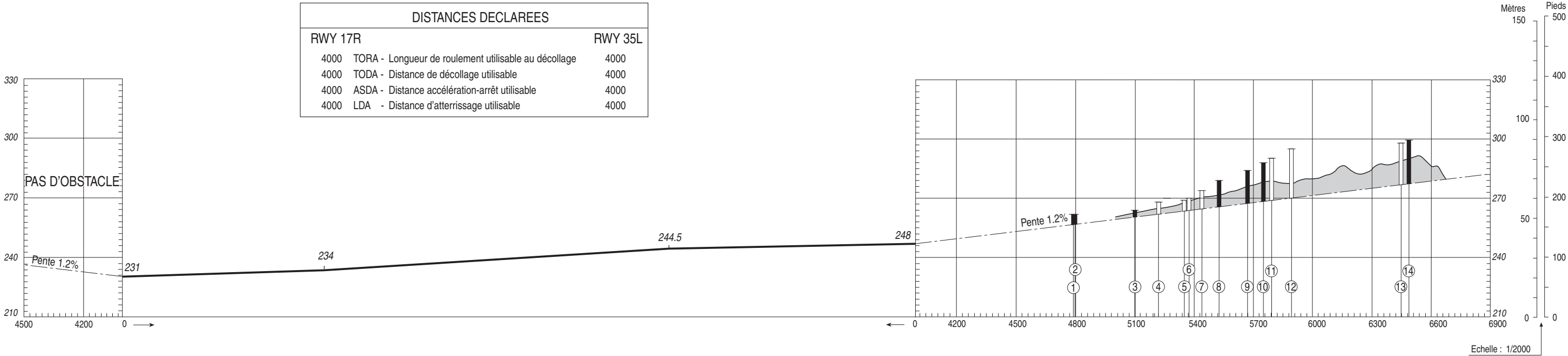
TOLERANCES CONFORMES AUX PRESCRIPTIONS DE L'OACI

CARTE D'OBSTACLES D'AERODROME - OACI - TYPE A
Aerodrome obstacle chart - ICAO - A type

LYON SAINT EXUPERY
RWY 17R-35L

VAR 3° E (2025)

DIMENSIONS ET ALTITUDES
EN METRES

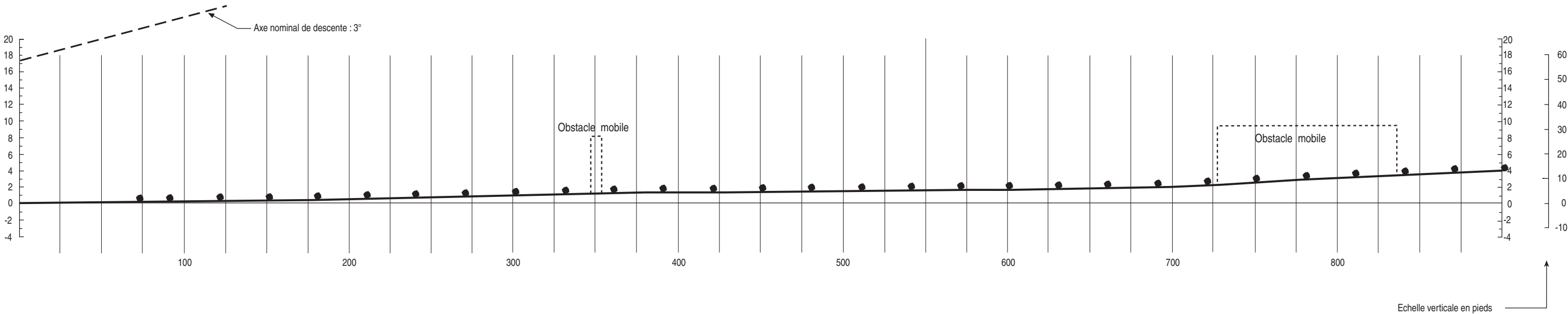
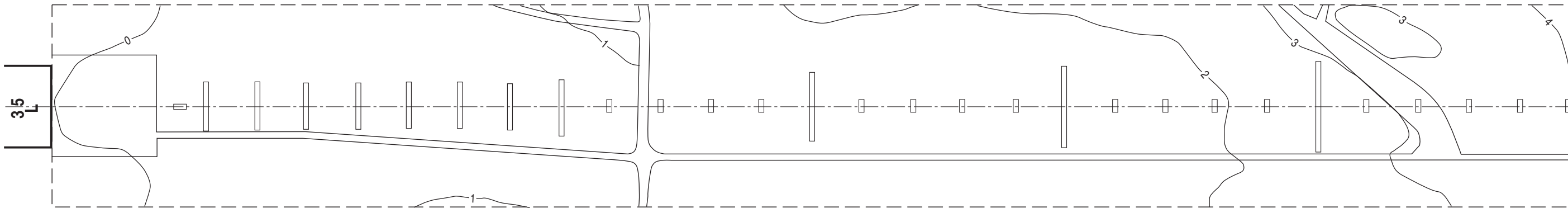


CARTE TOPOGRAPHIQUE POUR APPROCHE DE PRECISION - OACI
Precision approach terrain chart - ICAO

LYON SAINT EXUPERY
RWY 35L

VAR 3° E (2025)

DIMENSIONS ET HAUTEURS
EN METRES



LEGENDE	
BATIMENT OU CONSTRUCTION IMPORTANTE	
VOIE	
COURBE DE NIVEAU	
PROFIL DE L'AXE	
ECART D'AU MOINS ±3 m PAR RAPPORT AU PROFIL DE L'AXE	
FEUX D'APPROCHE	
ARBRES	
MAT, TOUR, CLOCHER, ANTENNE, etc..	

ECHELLE HORIZONTALE : 1/2500
ECHELLE VERTICALE : 1/500
LES COURBES DE NIVEAU ET LES HAUTEURS SONT
RAPPORTEES A L'ALTITUDE DU SEUIL DE LA PISTE

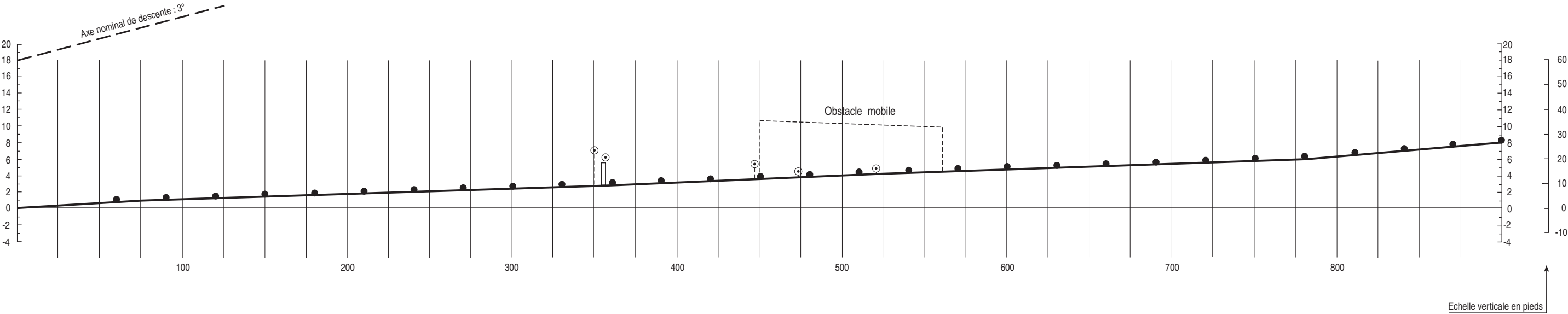
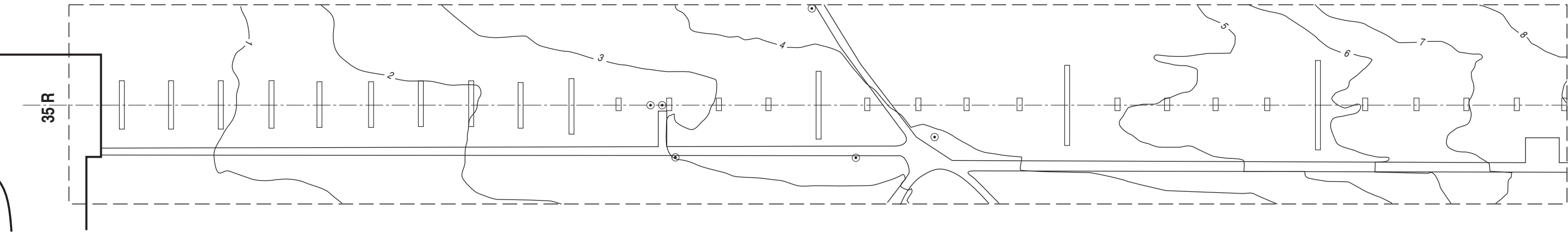
Levé exécuté en 2005
Nivellement rattaché au N.G.F.

CARTE TOPOGRAPHIQUE POUR APPROCHE DE PRECISION - OACI
Precision approach terrain chart - ICAO

LYON SAINT EXUPERY
RWY 35R

VAR 3° E (2025)

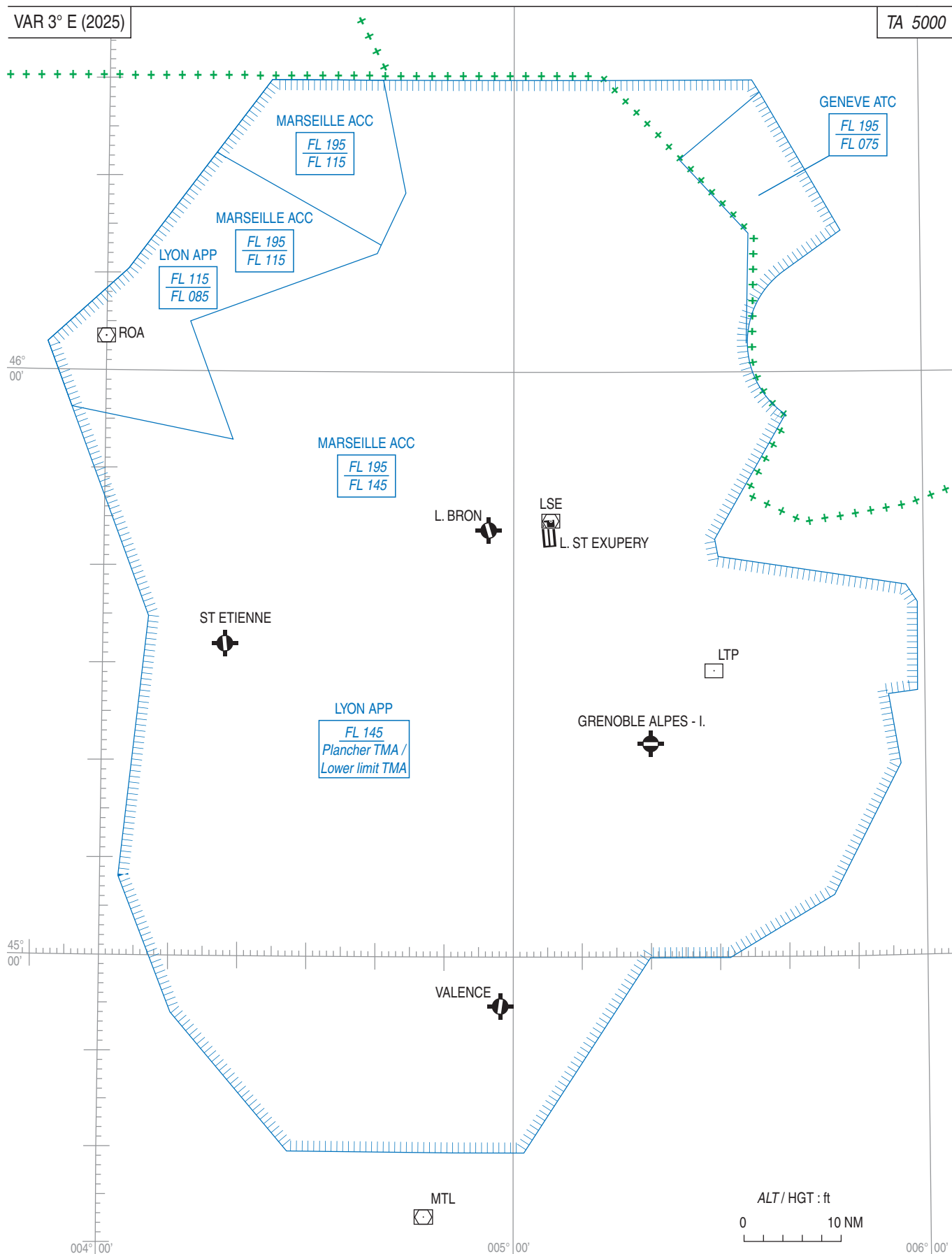
DIMENSIONS ET HAUTEURS
EN METRES



LEGENDE	
BATIMENT OU CONSTRUCTION IMPORTANTE	
VOIE FERREE	
COURBE DE NIVEAU	
PROFIL DE L'AXE	
ECART D'AU MOINS ±3 m PAR RAPPORT AU PROFIL DE L'AXE	
FEUX D'APPROCHE	
ARBRES	
MAT, TOUR, CLOCHER, ANTENNE, etc..	

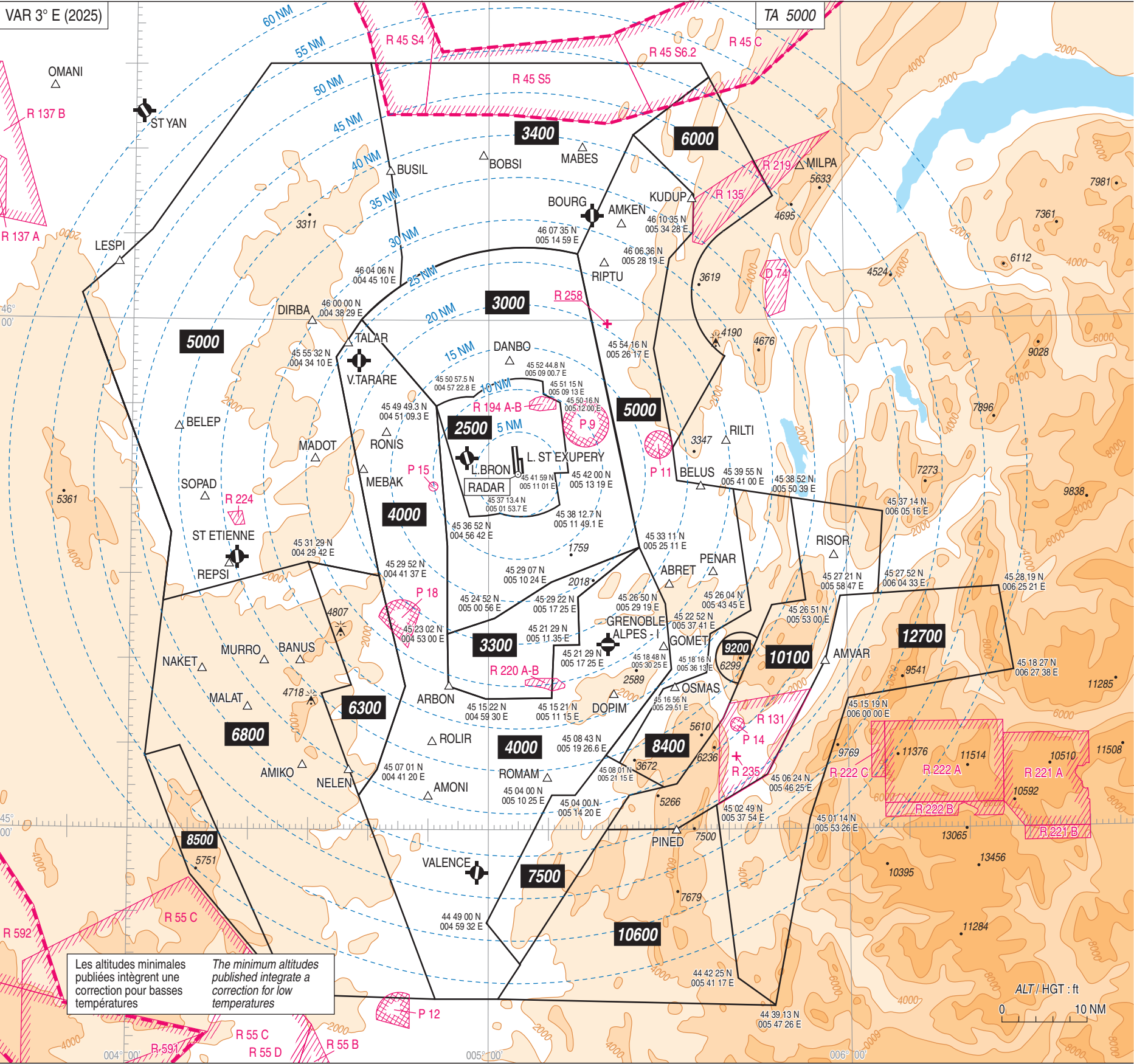
ECHELLE HORIZONTALE : 1/2500
ECHELLE VERTICALE : 1/500
LES COURBES DE NIVEAU ET LES HAUTEURS SONT
RAPPORTEES A L'ALTITUDE DU SEUIL DE LA PISTE

LYON SAINT EXUPERY
Organismes gestionnaires en TMA LYON, en CTA LYON et en LTA
Managing authorities within LYON TMA, LYON CTA and LTA



LYON SAINT EXUPERY
Altitudes Minimales de Sécurité Radar
Minimum Radar Safety Altitudes

FREQ : Voir / See AD 2 LFLL COM 01



DATA

LYON SAINT EXUPERY

POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

Waypoints / Procedures main fixes

Identification	Coordonnées Coordinates	RNAV	CONV	SID STAR	IAC
LSE	REF ENR 4.1		X	X	
LTP	REF ENR 4.1		X	X	
MTL	REF ENR 4.1	X	X	X	
ROA	REF ENR 4.1		X	X	
RW17R	REF THR17R LFLL AD 2.12	X			X
RW17L	REF THR17L LFLL AD 2.12	X			X
RW35R	REF THR35R LFLL AD 2.12	X			X
RW35L	REF THR35L LFLL AD 2.12	X			X

ALURA	REF ENR 4.4	X		X	
AMKEN	REF ENR 4.4	X		X	
AMVAR	REF ENR 4.4	X		X	
ARBON	REF ENR 4.4	X	X	X	X
ARPOB	REF ENR 4.4	X			X
ASLEG	REF ENR 4.4	X		X	
BELEP	REF ENR 4.4	X		X	
BELUS	REF ENR 4.4	X		X	
BUSIL	REF ENR 4.4	X		X	
DANBO	REF ENR 4.4	X		X	
DIRBA	REF ENR 4.4	X		X	
DOPIM	REF ENR 4.4	X			X
EKMEP	REF ENR 4.4	X			X
FEDZI	REF ENR 4.4	X		X	
GEMLA	REF ENR 4.4	X		X	
GOMET	REF ENR 4.4	X	X	X	X
INGUV	REF ENR 4.4	X			X
KUDUP	REF ENR 4.4	X		X	
LESPI	REF ENR 4.4	X		X	
LUKUM	REF ENR 4.4	X		X	
MADOT	REF ENR 4.4	X		X	
MABES	REF ENR 4.4	X		X	
MEZIN	REF ENR 4.4	X		X	
MILPA	REF ENR 4.4	X		X	
MOKIP	REF ENR 4.4	X		X	
MURRO	REF ENR 4.4	X		X	
NEGPU	REF ENR 4.4	X			X
OSMAS	REF ENR 4.4	X		X	
PENAR	REF ENR 4.4	X		X	

POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

Waypoints / Procedures main fixes

Identification	Coordonnées Coordinates	RNAV	CONV	SID STAR	IAC
PIMAK	REF ENR 4.4	X		X	
PINED	REF ENR 4.4	X		X	
REPSI	REF ENR 4.4	X		X	
RIPTU	REF ENR 4.4	X	X	X	X
RISOR	REF ENR 4.4	X		X	
ROLIR	REF ENR 4.4	X		X	
ROMAM	REF ENR 4.4	X		X	
RONIS	REF ENR 4.4	X		X	
TALAR	REF ENR 4.4	X	X	X	X
VEROT	REF ENR 4.4	X		X	

FAP/FAF FL17L	45°50'52.3" N	005°04'41.2" E	X			X
FAP/FAF FL17R	45°51'39.3" N	005°04'19.2" E	X			X
FAP/FAF FL35L	45°35'59.4" N	005°06'13.5" E	X			X
FAP/FAF FL35R	45°35'59.8" N	005°06'29.7" E	X			X
FAP/FAF ILS/LOC 17L	45°50'52.3" N	005°04'41.2" E		X		X
FAP/FAF ILS/LOC 35L	45°35'59.4" N	005°06'13.5" E		X		X
FAP/FAF ILS/LOC 35R	45°35'59.8" N	005°06'29.7" E		X		X
FAF VOR 17R	45°51'30.2" N	005°03'33.1" E		X		X
FAF VOR 35L	45°35'56.3" N	005°05'52.4" E		X		X
FAF VOR 35R	45°35'57.9" N	005°06'30.3" E		X		X

LL101	45°18'14.0" N	005°42'58.0" E	X		X	
LL102	45°17'44.0" N	005°38'47.0" E	X		X	
LL103	45°08'17.0" N	005°31'12.0" E	X		X	
LL405	45°35'49.8" N	005°06'14.7" E	X			X
LL406	45°46'37.8" N	005°04'56.0" E	X			X
LL500	45°31'26.0" N	005°01'12.0" E	X			X
LL501	45°32'06.0" N	005°12'33.0" E	X			X
LL502	45°33'30.9" N	004°56'20.5" E	X			X
LL503	45°35'18.5" N	005°15'56.8" E	X			X
LL504	45°35'35.0" N	004°51'30.0" E	X			X
LL505	45°38'30.0" N	005°19'20.0" E	X			X
LL510	45°27'45.0" N	005°07'25.0" E	X			X
LL511	45°26'16.5" N	005°12'41.9" E	X			X
LL512	45°24'48.3" N	005°03'34.2" E	X			X

DATA

LYON SAINT EXUPERY

POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

Waypoints / Procedures main fixes

Identification	Coordonnées Coordonnées	RNAV	CONV	SID STAR	IAC
LL513	45°24'47.8" N 005°17'58.5" E	X			X
LL514	45°21'51.4" N 004°59'43.9" E	X			X
LL555	45°46'38.7" N 005°05'12.1" E	X			X
LL556	45°36'01.6" N 005°06'29.4" E	X			X
LL591	45°45'31.7" N 005°05'20.3" E	X		X	
LL592	45°45'29.4" N 005°05'04.3" E	X		X	
LL593	45°48'46.7" N 005°04'56.5" E	X		X	
LL594	45°48'46.8" N 005°04'40.3" E	X		X	
LL595	45°55'40.3" N 005°03'49.7" E	X		X	
LL596	45°49'41.5" N 004°49'35.2" E	X		X	
LL597	45°43'00.0" N 005°12'10.0" E	X		X	
LL599	45°37'49.8" N 005°22'40.3" E	X		X	
LL700	45°55'25.0" N 004°58'15.0" E	X			X
LL701	45°56'05.0" N 005°09'45.0" E	X			X
LL702	45°51'40.0" N 004°56'20.0" E	X			X
LL703	45°53'07.0" N 005°13'36.0" E	X			X
LL704	45°47'41.3" N 004°56'54.3" E	X			X
LL705	45°50'10.0" N 005°17'25.0" E	X			X
LL706	45°33'00.0" N 004°59'00.0" E	X			X
LL707	45°45'50.0" N 005°20'40.0" E	X			X
LL709	45°39'00.4" N 005°21'04.4" E	X			X
LL710	45°59'40.0" N 005°03'35.0" E	X			X
LL711	46°01'43.6" N 005°08'30.1" E	X			X
LL712	46°00'00.0" N 004°57'53.0" E	X			X
LL713	46°03'47.1" N 005°13'25.6" E	X			X
LL714	46°00'20.0" N 004°52'10.0" E	X			X
LL719	45°30'25.0" N 005°21'35.0" E	X			X
LL791	45°40'32.8" N 005°05'56.6" E	X		X	
LL792	45°40'32.1" N 005°05'40.5" E	X		X	
LL793	45°37'40.8" N 005°06'17.5" E	X		X	
LL794	45°37'39.8" N 005°06'01.4" E	X		X	
LL795	45°45'10.0" N 005°12'00.0" E	X		X	
LL796	45°33'23.2" N 004°53'00.3" E	X		X	

LYON SAINT EXUPERY

PRECODING FNA RNP RWY 17L

FNA RNP RWY 17L												
RMK	xxx								2.6 °E		REF NAV AID :	
Leg sequence	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNMA Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Vertical angle (°) / TCH (ft)	Navigation Accuracy (NM)
HLDG	-	ARBON	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	IF	EKMEP	-	-	-	-	-	3000	-	220	-	-
APCH	TF	FL17L	-	173	175.1	4.8	-	3000	3000	-	-	1.0
	TF	RW17L	yes	173	175.1	6.8	-	-	-	-	-3.0° / 54	0.3
	TF	LL556	-	173	175.1	8.1	-	-	-	-	-	1.0
	TF	ARBON	-	203	205.9	21.1	-	5000	-	220	-	1.0

Input data

Operation Type	0
SBAS Provider	1
Airport Identifier	LFLL
Runway	17
Runway Direction	3
Approach Performance Designator	0
Route Indicator	
Reference Path Data Selector	0
Reference Path Identifier	E17B
LTP/FTP Latitude	454405.7910N
LTP/FTP Longitude	0050530.7280E
LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres)	286.7
FPAP Latitude	454238.1640N
Delta FPAP Latitude (seconds)	-87.6270
FPAP Longitude	0050541.3740E
Delta FPAP Longitude (seconds)	10.6460
Threshold Crossing Height	54.0
TCH Units Selector	0
Glidepath Angle (degrees)	3.00
Course Width (metres)	105.00
Length Offset (metres)	48
HAL (metres)	40.0
VAL (metres)	35.0

Output data

Data Block	10 0C 0C 06 0C D1 00 00 02 37 31 05 3E 97 A0 13 D0 68 2F 02 33 1F 6A 53 FD 2C 53 00 1C 02 2C 01 64 06 C8 AF 48 94 56 FB
Calculated CRC Value	489456FB

Required Additional Data

ICAO Code	LF
LTP/FTP Orthometric Height (metres)	237.6
FPAP Orthometric Height (metres)	237.6

LYON SAINT EXUPERY

PRECODING INA RNAV RWY 17L

INA RNAV RWY17L												
RMK	GNSS ou/ou DME-DME (IRU requis/required) Associé à /linked to FNA RWY 17L et/and FNA ILS RWY 17L					MAG VAR 2025			2.6 ° E		REF NAV/VD :	
Leg sequence	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Vertical angle (°) / TCH (ft)	Navigation Accuracy (NM)
HLDG		ARBON	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		GOMET	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		RIPTU	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		TALAR	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
INA RIPTU 3S	IF	RIPTU	-	-	-	-	-	FL70	-	-	-	-
	TF	LL713	-	237	239.2	5.1	-	5000	-	-	-	1.0
	TF	LL711	-	237	239.1	4.0	-	-	-	-	-	1.0
	TF	LL710	-	236	239.0	4.0	-	4000	-	220	-	1.0
	TF	EKMEP	-	172	174.8	4.0	-	3000	4500	220	-	1.0
INA TALAR 3S	IF	TALAR	-	-	-	-	-	FL70	-	-	-	-
	TF	LL714	-	072	075.0	11.5	-	5000	-	-	-	1.0
	TF	LL712	-	092	094.7	4.0	-	-	-	-	-	1.0
	TF	LL710	-	092	094.8	4.0	-	4000	-	220	-	1.0
	TF	EKMEP	-	172	174.8	4.0	-	3000	4500	220	-	1.0
INA ARBON 3S	IF	ARBON	-	-	-	-	-	FL100	-	-	-	-
	TF	LL706	-	011	013.8	16.5	-	FL080	-	-	-	1.0
	TF	LL704	-	352	354.3	14.8	-	-	-	-	-	1.0
	TF	LL702	-	352	354.3	4.0	-	5000	-	-	-	1.0
	TF	LL700	-	017	019.6	4.0	-	4000	-	220	-	1.0
INA GOMET 3S	TF	EKMEP	-	084	086.1	3.9	-	3000	4500	220	-	1.0
	IF	GOMET	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	TF	LL719	-	326	328.4	10.3	-	-	-	-	-	1.0
	TF	LL709	-	355	357.6	8.6	-	FL100	-	-	-	1.0
	TF	LL707	-	355	357.6	6.8	-	FL070	-	-	-	1.0
	TF	LL705	-	330	332.3	4.9	-	-	-	-	-	1.0
	TF	LL703	-	315	317.9	4.0	-	5000	-	-	-	1.0
	TF	LL701	-	315	317.9	4.0	-	4000	-	220	-	1.0
	TF	EKMEP	-	262	264.3	4.2	-	3000	4500	220	-	1.0

LYON SAINT EXUPERY

PRECODING FNA RNP RWY 17R

FNA RNP RWY 17R										
RMK	2.6 °E									
Leg sequence	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MMIM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)
HLDG	-	ARBON	-	-	-	-	-	-	-	-
	IF	ARPOB	-	-	-	-	-	3000	-	215
	TF	FL17R	-	173	175.1	4.1	-	3000	3000	-
	TF	RW17R	yes	173	175.1	6.9	-	-	-	-
	TF	LL405	-	173	175.1	9.0	-	-	-	220
APCH	TF	ARBON	-	203	205.7	20.9	-	-	5000	220
REF NAVD : REF NAVD :								Vertical angle (°) / TCH (ft)		
								Navigation Accuracy (NM)		
								-3.0° / 49		
								-		
								-		

Input data

Operation Type	0
SBAS Provider	1
Airport Identifier	LFLL
Runway	17
Runway Direction	1
Approach Performance Designator	0
Route Indicator	
Reference Path Data Selector	0
Reference Path Identifier	E17A
LTP/FTP Latitude	454447.7200N
LTP/FTP Longitude	0050509.3800E
LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres)	280.2
FPAP Latitude	454238.6890N
Delta FPAP Latitude (seconds)	-129.0310
FPAP Longitude	0050525.0800E
Delta FPAP Longitude (seconds)	15.7000
Threshold Crossing Height	15.0
TCH Units Selector	1
Glidepath Angle (degrees)	3.00
Course Width (metres)	105.00
Length Offset (metres)	0
HAL (metres)	40.0
VAL (metres)	35.0

Output data

Data Block	10 0C 0C 06 0C 51 00 00 01 37 31 05 D0 DE A1 13 08 C2 2E 02 F2 1E F2 0F FC A8 7A 00 2C 81 2C 01 64 00 C8 AF D6 F8 3F 33
Calculated CRC Value	D6F83F33

Required Additional Data

ICAO Code	LF
LTP/FTP Orthometric Height (metres)	231.1
FPAP Orthometric Height (metres)	231.1

LYON SAINT EXUPERY

PRECODING INA RNAV RWY 17R

INA RNAV RWY 17R												
RMK	GNSS ou/ or DME-DME Associé à / linked to FNA RWY 17L et/and FNA ILS RWY 17L					MAG VAR 2025				2.6 ° E		
Leg sequence	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Vertical angle (°) / TCH (ft)	Navigation Accuracy (NM)
HLDG		ARBON	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		GOMET	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		RIPTU	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		TALAR	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
INA RIPTU 3S	IF	RIPTU	-	-	-	-	-	FL70	-	-	-	-
	TF	LL713	-	237	239.2	5.1	-	5000	-	-	-	1.0
	TF	LL711	-	237	239.1	4.0	-	-	-	-	-	1.0
	TF	LL710	-	236	239.0	4.0	-	4000	-	220	-	1.0
	TF	ARPOB	-	175	177.6	3.9	-	3000	4500	215	-	1.0
	IF	TALAR	-	-	-	-	-	FL70	-	-	-	-
INA TALAR 3S	TF	LL714	-	072	075.0	11.5	-	5000	-	-	-	1.0
	TF	LL712	-	092	094.7	4.0	-	-	-	-	-	1.0
	TF	LL710	-	092	094.8	4.0	-	4000	-	220	-	1.0
	TF	ARPOB	-	175	177.6	3.9	-	3000	4500	215	-	1.0
	IF	ARBON	-	-	-	-	-	FL100	-	-	-	-
	TF	LL706	-	011	013.8	16.5	-	FL080	-	-	-	1.0
INA ARBON 3S	TF	LL704	-	352	354.3	14.8	-	-	-	-	-	1.0
	TF	LL702	-	352	354.3	4.0	-	5000	-	-	-	1.0
	TF	LL700	-	017	019.6	4.0	-	4000	-	220	-	1.0
	TF	ARPOB	-	083	085.2	3.9	-	3000	4500	215	-	1.0
	IF	GOMET	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	TF	LL719	-	326	328.4	10.3	-	-	-	-	-	1.0
INA GOMET 3S	TF	LL709	-	355	357.6	8.6	-	FL100	-	-	-	1.0
	TF	LL707	-	355	357.6	6.8	-	FL070	-	-	-	1.0
	TF	LL705	-	330	332.3	4.9	-	-	-	-	-	1.0
	TF	LL703	-	315	317.9	4.0	-	5000	-	-	-	1.0
	TF	LL701	-	315	317.9	4.0	-	4000	-	220	-	1.0
	TF	ARPOB	-	263	265.3	4.2	-	3000	4500	215	-	1.0

LYON SAINT EXUPERY

PRECODING FNA RNP RWY 35L

RNAV(GNSS) 35L												
RMK	xxx	MAG VAR 2025					2.6 °E		REF NAVAID :			
Leg sequence	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Vertical angle (°) / TCH (ft)	Navigation Accuracy (NM)
HLDG	-	RIPTU	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	IF	NEGPU	-	-	-	-	-	-	-	220	-	-
	TF	FL35L	-	353	355.1	4.2	-	3000	3000	-	-	1.0
	TF	RW35L	yes	353	355.1	6.7	-	-	-	-	-3.0° / 59	0.3
	TF	LL406	-	353	355.1	4.0	-	-	-	-	-	1.0
APCH	TF	RIPTU	-	025	27.1	22.3	-	5000	-	220	-	1.0

Input data

Operation Type	0
SBAS Provider	1
Airport Identifier	LFLL
Runway	35
Runway Direction	3
Approach Performance Designator	0
Route Indicator	
Reference Path Data Selector	0
Reference Path Identifier	E35B
LTP/FTP Latitude	454238.6890N
LTP/FTP Longitude	0050525.0800E
LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres)	297.0
FPAP Latitude	454447.7200N
Delta FPAP Latitude (seconds)	129.0310
FPAP Longitude	0050509.3800E
Delta FPAP Longitude (seconds)	-15.7000
Threshold Crossing Height	59.0
TCH Units Selector	0
Glidepath Angle (degrees)	3.00
Course Width (metres)	105.00
Length Offset (metres)	0
HAL (metres)	40.0
VAL (metres)	35.0

Output data

Data Block	10 0C 0C 06 0C E3 00 00 02 35 33 05 C2 EE 9D 13 B0 3C 2F 02 9A 1F 0E F0 03 58 85 FF 4E 02 2C 01 64 00 C8 AF E0 4F 8B E7
Calculated CRC Value	E04F8BE7

Required Additional Data

ICAO Code	LF
LTP/FTP Orthometric Height (metres)	247.9
FPAP Orthometric Height (metres)	247.9

LYON SAINT EXUPERY

PRECODING INA RNAV RWY 35L

INA RNAV RWY 35L											
RMK	MAG VAR 2025					2.6 ° E		REFNAVAID :			
Leg sequence	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Navigation Accuracy (NM)
HLDG	-	ARBON	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	-	GOMET	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	-	RIPTU	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	-	TALAR	-	-	-	-	-	-	-	-	-
INA RIPTU 3N	IF	RIPTU						FL070			-
	TF	LL505		178	180.6	27.9		5000		-	1.0
	TF	LL503		214	216.7	4.0				-	1.0
	TF	LL501		214	216.7	4.0		4000		220	1.0
	TF	NEGPU		263	265.5	4.1		3000	4500	220	1.0
INA TALAR 3N	IF	TALAR						FL070		-	-
	TF	LL504		151	153.8	24.3				-	1.0
	TF	LL502		119	121.3	4.0		5000		-	1.0
	TF	LL500		119	121.3	4.0		4000		220	1.0
	TF	NEGPU		082	085.0	3.9		3000	4500	220	1.0
INA ARBON 3N	IF	ARBON						FL070		-	-
	TF	LL514		040	042.5	6.6		5000		-	1.0
	TF	LL512		040	042.5	4.0				-	1.0
	TF	LL510		040	042.6	4.0		4000		220	1.0
	TF	NEGPU		351	353.2	4.1		3000	4500	220	1.0
INA GOMET 3N	IF	GOMET						FL100		-	-
	TF	LL513		289	291.9	8.6		5000		-	1.0
	TF	LL511		289	291.7	4.0				-	1.0
	TF	LL510		289	291.7	4.0		4000		220	1.0
	TF	NEGPU		351	353.2	4.1		3000	4500	220	1.0

LYON SAINT EXUPERY

PRECODING FNA RNP RWY 35R

FNA RNP RWY 35R											
RMK		MAG VAP 2025				2.6 ° E		REF NAVD :			
Leg sequence	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Navigation Accuracy (NM)
HLDG	-	RIPTU	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	IF	INGUV	-	-	-	-	-	3000	-	220	-
	TF	FL35R	-	353	355.1	4.2	-	3000	3000	-	1.0
	TF	RW35R	yes	353	355.1	6.7	-	-	-	-	0.3
	TF	LL555	-	353	355.1	4.0	-	-	-	-	1.0
APCH	TF	RIPTU	-	025	027.1	22.2	-	5000	-	220	1.0

Input data

Operation Type	0
SBAS Provider	1
Airport Identifier	LFLL
Runway	35
Runway Direction	1
Approach Performance Designator	0
Route Indicator	
Reference Path Data Selector	0
Reference Path Identifier	E35A
LTP/FTP Latitude	454239.6220N
LTP/FTP Longitude	0050541.2120E
LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres)	299.2
FPAP Latitude	454405.7910N
Delta FPAP Latitude (seconds)	86.1690
FPAP Longitude	0050530.7280E
Delta FPAP Longitude (seconds)	-10.4840
Threshold Crossing Height	49.0
TCH Units Selector	0
Glidepath Angle (degrees)	3.00
Course Width (metres)	105.00
Length Offset (metres)	0
HAL (metres)	40.0
VAL (metres)	35.0

Output data

Data Block	10 0C 0C 06 0C 63 00 00 01 35 33 05 0C F6 9D 13 B8 BA 2F 02 B0 1F 32 A1 02 18 AE FF EA 01 2C 01 64 00 C8 AF 11 97 0B 51
Calculated CRC Value	11970B51

Required Additional Data

ICAO Code	LF
LTP/FTP Orthometric Height (metres)	250.1
FPAP Orthometric Height (metres)	250.1

LYON SAINT EXUPERY

PRECODING INA RNAV RWY 35R

INA RNAV RWY 35R														
RMK								MAG VAR 2025			2.6 ° E		REF NAV AID :	
Leg sequence	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Vertical angle (°)/TCH (ft)	Navigation Accuracy (NM)		
HLDG	-	ARBON	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
	-	GOMET	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
	-	RIPTU	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
	-	TALAR	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
INA RIPTU 3N	IF	RIPTU						FL070		-	-	-		
	TF	LL505		178	180.6	27.9		5000		-	-	1.0		
	TF	LL503		214	216.7	4.0				-	-	1.0		
	TF	LL501		214	216.7	4.0		4000		220	-	1.0		
	TF	INGUV		263	265.3	3.9		3000	4500	220	-	1.0		
INA TALAR 3N	IF	TALAR						FL070			-	-		
	TF	LL504		151	153.8	24.3				-	-	1.0		
	TF	LL502		119	121.3	4.0		5000			-	1.0		
	TF	LL500		119	121.3	4.0		4000		220	-	1.0		
	TF	INGUV		083	085.1	4.1		3000	4500	220	-	1.0		
INA GOMET 3N	IF	GOMET						FL100			-	-		
	TF	LL513		289	291.9	8.6		5000		-	-	1.0		
	TF	LL511		289	291.7	4.0					-	1.0		
	TF	LL510		289	291.7	4.0		4000		220	-	1.0		
	TF	INGUV		353	355.9	4.0		3000	4500	220	-	1.0		
INA ARBON 3N	IF	ARBON						FL070			-	-		
	TF	LL514		040	042.5	6.6		5000		-	-	1.0		
	TF	LL512		040	042.5	4.0					-	1.0		
	TF	LL510		040	042.6	4.0		4000		220	-	1.0		
	TF	INGUV		353	355.9	4.0		3000	4500	220	-	1.0		

[illegible]

[illegible]

↑ ↑ ↑ ↑ ↑ ↑ ↑ ↑ ↑ ↑ ↑ ↑ ↑ ↑ ↑ ↑

↑ ↑ ↑ ↑ ↑ ↑ ↑ ↑ ↑ ↑ ↑ ↑ ↑ ↑ ↑ ↑

[illegible]

LYON SAINT EXUPERY
SID RNAV RWY 35R
(Protégés pour / Protected for CAT A, B, C, D)

SID RNAV RWY 35R											
RMK	GNSS cu/or DME/DME (IRU requis/required)				MAG VAR 2025 2.6°E				REF NAVAID : LSE		
Procedure Identification	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Navigation Accuracy (NM)
BELUS8N											
-	CF	LL593	YES	353	355.1	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	LL597	-	-	-	-	R	-	-	230	1.0
-	TF	LL599	-	122	125.0	9.0	-	-	-	-	1.0
-	TF	BELUS	-	071	073.5	9.5	-	-	FL120	-	1.0
ROMAM8N											
-	CF	LL593	YES	353	355.1	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	LL597	-	-	-	-	R	-	-	230	1.0
-	TF	ROMAM	-	180	182.6	36.9	-	-	-	-	1.0
-											
-											
-											
-											
-											
-											
-											
-											
-											
BELEP8N											
-	CF	LL593	YES	353	355.1	-	-	-	-	230	1.0
-	TF	LL595	-	351	353.5	6.9	-	-	-	-	1.0
-	TF	LL596	-	237	239.1	11.6	L	-	-	-	1.0
-	TF	RONIS	-	237	239.3	5.5	-	-	-	-	1.0
-	TF	BELEP	-	269	271.7	24.4	-	-	-	-	1.0
REPSI8N											
-	CF	LL593	YES	353	355.1	-	-	-	-	230	1.0
-	TF	LL595	-	351	353.5	6.9	-	-	-	-	1.0
-	TF	LL596	-	237	239.1	11.6	L	-	-	-	1.0
-	TF	RONIS	-	237	239.3	5.5	-	-	-	-	1.0
-	TF	REPSI	-	228	230.1	24.1	-	-	-	-	1.0
MURRO8N											
-	CF	LL593	YES	353	355.1	-	-	-	-	230	1.0
-	TF	LL595	-	351	353.5	6.9	-	-	-	-	1.0
-	TF	LL596	-	237	239.1	11.6	L	-	-	-	1.0
-	TF	RONIS	-	237	239.3	5.5	-	-	-	-	1.0
-	TF	MURRO	-	205	208.0	30.4	-	-	-	-	1.0

LYON SAINT EXUPERY
STAR RNAV LFLL RWY 17L-17R - LFLY RWY 16
(Protégées pour / Protected for CAT A, B, C, D)

STAR RNAV/LFLL RWY 17L-17R - LFLY RWY 16											
RMK	GNSS ou/ou DME/DME (IRU requis / required)				MAG VAR 2025		2.6 °E		REF NAVAID : LSE		
Procedure Identification	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Navigation Accuracy (NM)
HLDG											
ARBON	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
GOMET	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
TALAR	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
RIPTU	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
MEZIN 9S											
-	IF	MEZIN	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	ROLIR	-	069	071.1	29.1	-	FL100	-	-	1.0
-	TF	ARBON	-	014	016.8	6.8	-	FL100	-	-	1.0
PINED 9S											
-	IF	PINED	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	LL103	-	357	359.7	8.3	-	-	FL130	-	1.0
-	TF	OSMAS	-	357	359.6	8.5	-	FL100	-	-	1.0
-	TF	GOMET	-	342	345.1	5.0	-	FL100	-	-	1.0
AMVAR 9S											
-	IF	AMVAR	-	-	-	-	-	-	FL150	-	1.0
-	TF	LL101	-	258	260.4	9.5	-	-	-	-	1.0
-	TF	LL102	-	258	260.2	3.0	-	-	-	-	1.0
-	TF	OSMAS	-	258	260.2	5.5	-	FL100	-	-	1.0
-	TF	GOMET	-	342	345.1	5.0	-	FL100	-	-	1.0
MILPA 9S											
-	IF	MILPA	-	-	-	-	-	-	FL180	-	1.0
-	TF	KUDUP	-	249	251.1	13.4	-	-	-	-	1.0
-	TF	AMKEN	-	248	250.9	8.7	-	-	-	-	1.0
-	TF	RIPTU	-	202	204.9	5.0	-	FL070	-	-	1.0
MTL 9S											
-	IF	MTL	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	ROLIR	-	002	004.2	37.3	-	FL100	-	-	1.0
-	TF	ARBON	-	014	016.8	6.8	-	FL100	-	-	1.0
FEDZI 9S											
-	IF	FEDZI	-	-	-	-	-	-	FL190	-	1.0
-	TF	DIRBA	-	125	127.3	35.8	-	-	-	-	1.0
-	TF	TALAR	-	119	121.6	5.0	-	FL070	-	-	1.0
LESPI 9S											
-	IF	LESPI	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	DIRBA	-	104	106.5	23.8	-	-	-	-	1.0
-	TF	TALAR	-	119	121.6	5.0	-	FL070	-	-	1.0

LYON SAINT EXUPERY
STAR RNAV LFL L RWY 35L-35R - LFLY RWY 34
(Protégées pour / Protected for CAT A, B, C, D)

STAR RNAV LFL L RWY 35L-35R - LFLY RWY34											
RMK	GNSS ou /or DME/DME (IRU requis/required)				MAG VAR 2025			2.6 °E		REF NAV AID : LSE	
Procedure Identification	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Navigation Accuracy (NM)
HLDG											
ARBON	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
GOMET	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
TALAR	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
RIPTU	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
MEZIN 9N											
-	IF	MEZIN	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	ROLIR	-	069	071.1	29.1	-	FL070	-	-	1.0
-	TF	ARBON	-	014	016.8	6.8	-	FL070	-	-	1.0
PINED 9N											
-	IF	PINED	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	LL103	-	357	359.7	8.3	-	-	FL130	-	1.0
-	TF	OSMAS	-	357	359.6	8.5	-	FL100	-	-	1.0
-	TF	GOMET	-	342	345.1	5.0	-	FL100	-	-	1.0
AMVAR 9N											
-	IF	AMVAR	-	-	-	-	-	-	FL150	-	1.0
-	TF	LL101	-	258	260.4	9.5	-	-	-	-	1.0
-	TF	LL102	-	258	260.2	3.0	-	-	-	-	1.0
-	TF	OSMAS	-	258	260.2	5.5	-	FL100	-	-	1.0
-	TF	GOMET	-	342	345.1	5.0	-	FL100	-	-	1.0
MILPA 9N											
-	IF	MILPA	-	-	-	-	-	-	FL180	-	1.0
-	TF	KUDUP	-	249	251.1	13.4	-	-	-	-	1.0
-	TF	AMKEN	-	248	250.9	8.7	-	-	-	-	1.0
-	TF	RIPTU	-	202	204.9	5.0	-	FL070	-	-	1.0
MTL 9N											
-	IF	MTL	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	ROLIR	-	002	004.2	37.3	-	FL070	-	-	1.0
-	TF	ARBON	-	014	016.8	6.8	-	FL070	-	-	1.0
FEDZI 9N											
-	IF	FEDZI	-	-	-	-	-	-	FL190	-	1.0
-	TF	DIRBA	-	125	127.3	35.8	-	-	-	-	1.0
-	TF	TALAR	-	119	121.6	5.0	-	FL070	-	-	1.0
LESPI 9N											
-	IF	LESPI	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	DIRBA	-	104	106.5	23.8	-	-	-	-	1.0
-	TF	TALAR	-	119	121.6	5.0	-	FL070	-	-	1.0

LYON SAINT EXUPERY
Fréquences / Frequencies

ATIS SAINT EX		126.180
TWR SAINT EX	Prévol / <i>Delivery</i>	121.655
	Sol / <i>Ground</i>	121.830
	Tour / <i>Tower</i>	120.455
	Supplétive / <i>Auxiliary TWR</i>	133.155
FIS LYON	SIV 1 et / <i>and 2</i>	135.200
	SIV 3, 4 et / <i>and 5</i>	135.530
APP LYON	Secteur Est, jusqu'au FL200 / <i>East sector, up to FL200</i>	131.315
	Secteur Ouest, jusqu'au FL200 / <i>West sector, up to FL200</i>	136.075
	Supplétive / <i>Auxiliary APP</i>	132.005
	ARR / DEP LFLU	125.155
	ARR / DEP LFLS	125.430
ATIS BRON		128.130
TWR BRON		118.100

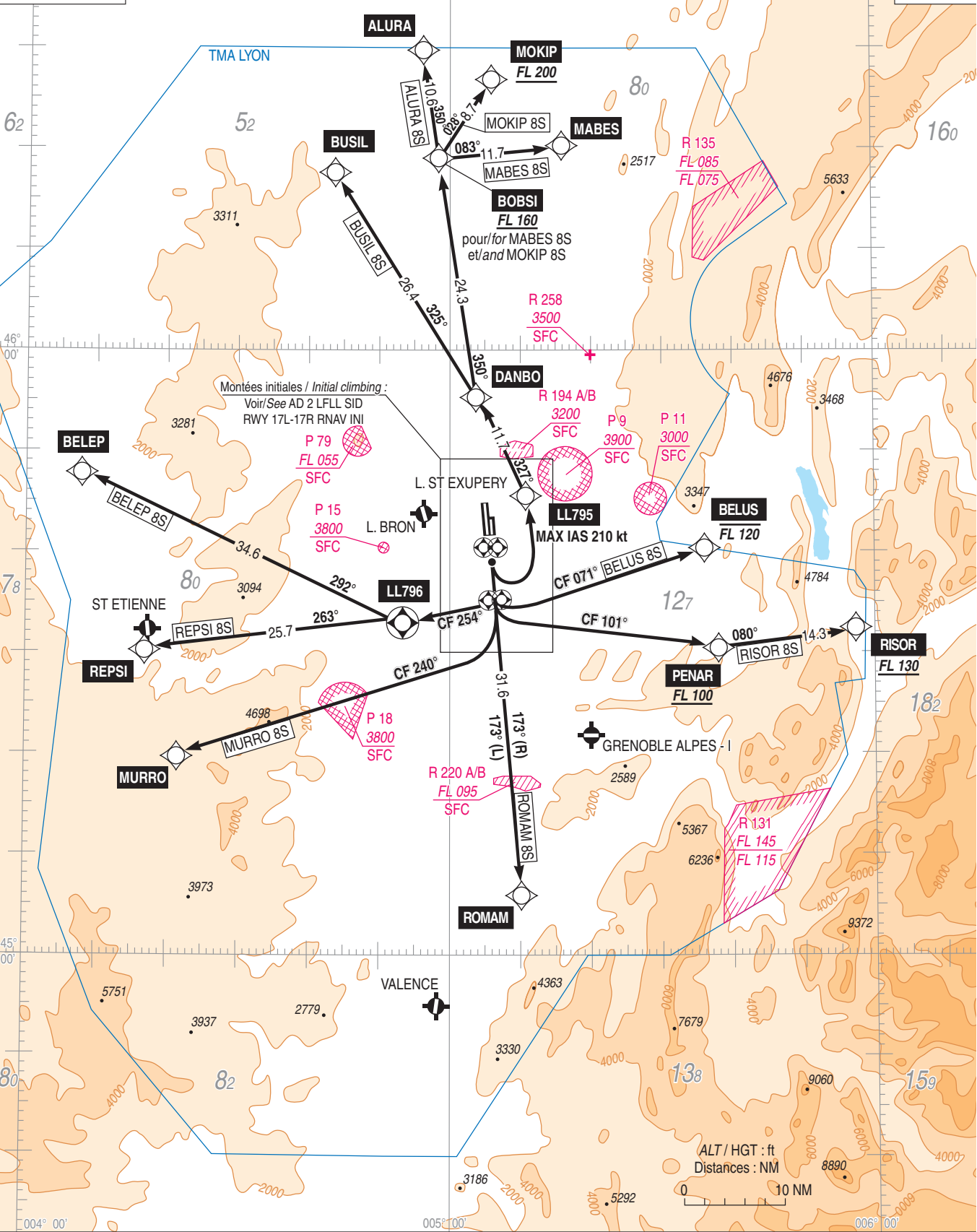
LYON SAINT EXUPERY
SID RNAV RWY 17L - 17R
(Protégés pour / Protected for CAT A, B, C, D)

FREQ : Voir / See AD 2 LFLL COM 01

RNAV 1
GNSS ou / or DME / DME
(IRU requis / required)

VAR 3° E (2025)

TA 5000



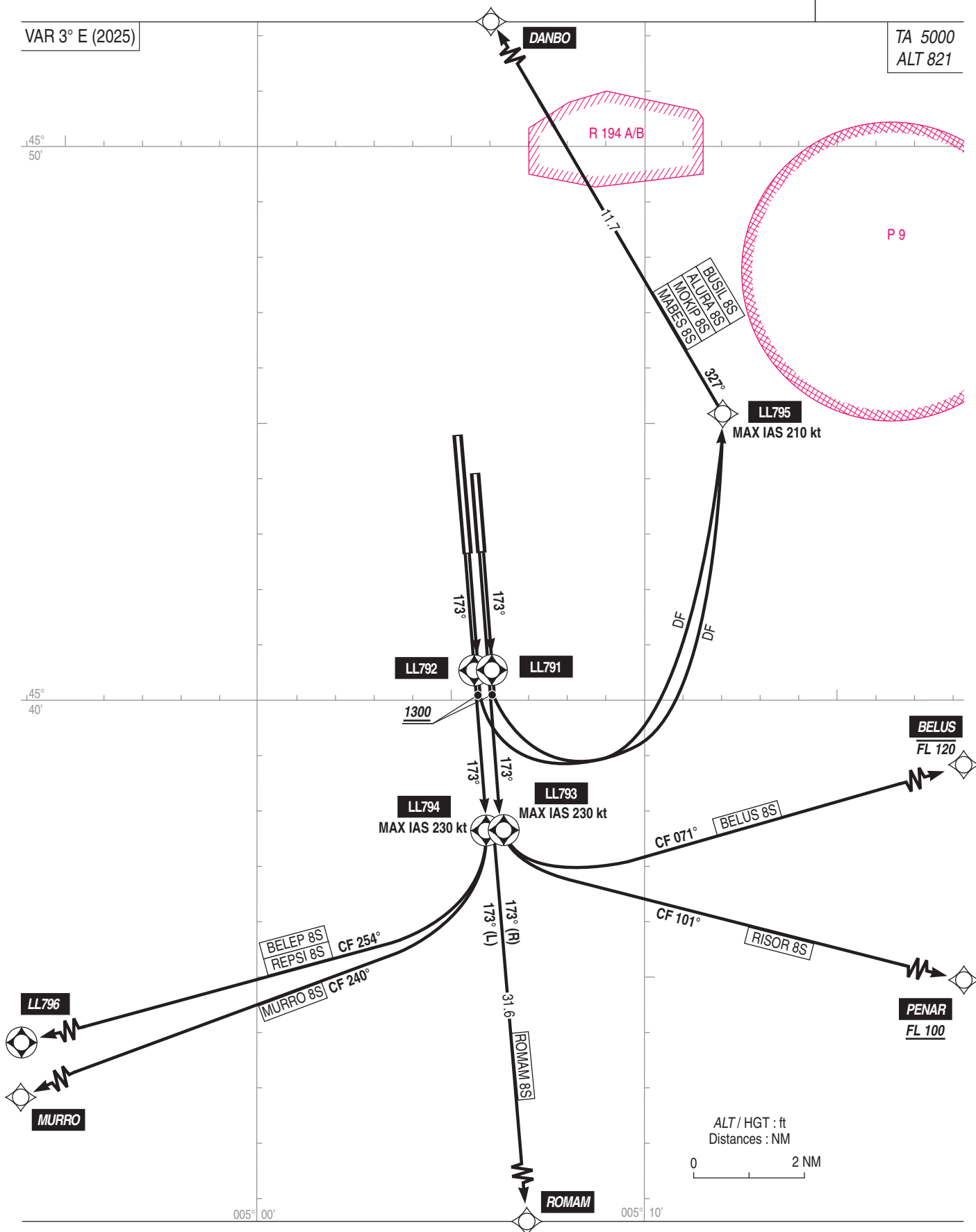
LYON SAINT EXUPERY
SID RNAV Initiaux / Initial 17L-17R
(Protégés pour / Protected for CAT A, B, C, D)

FREQ : Voir / See AD 2 LFLL COM 01

RNAV 1
GNSS ou / or DME / DME
(IRU requis / required)

VAR 3° E (2025)

TA 5000
ALT 821



LYON SAINT EXUPERY
SID RNAV RWY 17L-17R
(Protégés pour / Protected for CAT A, B, C, D)

SID RNAV RWY 17L-17R			
CAT	A B C D		
PBN Box	RNAV1, GNSS ou/ou DME/DME (IRU requis/required)		
Climb gradient			
General RMK	Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / Underlined waypoints are "flyover" WP		
	DME critique / Critical DME: CBY		
SID	Itinéraires / Routes	Cir Initiale Initial clearance	RMK
MABES8S	Monter vers <u>LL792</u> (RWY17R) 173° (respectivement <u>LL791</u> RWY17L), puis continuer la montée 173°. A 1300 ft, tourner à gauche direct vers LL795 (MAX IAS 210 kt), puis poursuivre vers DANBO, BOBSI (FL 160 MNM), MABES. <i>Climb to <u>LL792</u> (RWY17R) 173° (respectively <u>LL791</u> RWY17L) then continue climb on 173°. At 1300 ft, turn left direct to LL795 (MAX IAS 210 kt), then to DANBO, BOBSI (FL160 MNM), MABES.</i>	FL 070	Pente ATS à 6% jusqu'au FL 160 ATS gradient 6% up to FL 160
MOKIP8S	Monter vers <u>LL792</u> (RWY17R) 173° (respectivement <u>LL791</u> RWY17L), puis continuer la montée 173°. A 1300 ft, tourner à gauche direct vers LL795 (MAX IAS 210 kt), puis poursuivre vers DANBO, BOBSI (FL160 MNM), MOKIP (FL200 MNM). <i>Climb to <u>LL792</u> (RWY17R) 173° (respectively <u>LL791</u> RWY17L) then continue climb on 173°. At 1300 ft, turn left direct to LL795 (MAX IAS 210 kt), then to DANBO, BOBSI (FL160 MNM), MOKIP (FL200 MNM).</i>	FL 070	Pente ATS à 6% jusqu'au FL 200 ATS gradient 6% up to FL 200
ALURA8S	Monter vers <u>LL792</u> (RWY17R) 173° (respectivement <u>LL791</u> RWY17L), puis continuer la montée 173°. A 1300 ft, tourner à gauche direct vers LL795 (MAX IAS 210 kt), puis poursuivre vers DANBO, BOBSI, ALURA. <i>Climb to <u>LL792</u> (RWY17R) 173° (respectively <u>LL791</u> RWY17L) then continue climb on 173°. At 1300 ft, turn left direct to LL795 (MAX IAS 210 kt), then to DANBO, BOBSI, ALURA.</i>	FL 070	Pente ATS à 6% jusqu'au FL 160 ATS gradient 6% up to FL 160
BUSIL8S	Monter vers <u>LL792</u> (RWY17R) 173° (respectivement <u>LL791</u> RWY17L), puis continuer la montée 173°. A 1300 ft, tourner à gauche direct vers LL795 (MAX IAS 210 kt), puis poursuivre vers DANBO, BUSIL. <i>Climb to <u>LL792</u> (RWY17R) 173° (respectively <u>LL791</u> RWY17L) then continue climb on 173°. At 1300 ft, turn left direct to LL795 (MAX IAS 210 kt), then to DANBO, BUSIL.</i>	FL 070	Pente ATS à 6% jusqu'à 5000 ft ATS gradient 6% up to 5000 ft
BELEP8S	Monter vers <u>LL794</u> (RWY17R) 173° (respectivement <u>LL793</u> RWY17L) (MAX IAS 230 kt), puis vers <u>LL796</u> 255° puis BELEP. <i>Climb to <u>LL794</u> (RWY17R) 173° (respectively <u>LL793</u> RWY17L) (MAX IAS 230 kt) then to <u>LL796</u> 255° then BELEP.</i>	FL 070	Pente ATS à 4.5% jusqu'à 5000 ft ATS gradient 4.5% up to 5000 ft
REPSI8S	Monter vers <u>LL794</u> (RWY17R) 173° (respectivement <u>LL793</u> RWY17L) (MAX IAS 230 kt), puis vers <u>LL796</u> 255° puis REPSI. <i>Climb to <u>LL794</u> (RWY17R) 173° (respectively <u>LL793</u> RWY17L) (MAX IAS 230 kt) then to <u>LL796</u> 255° then REPSI.</i>	FL 070	Pente ATS à 4.5% jusqu'à 5000 ft ATS gradient 4.5% up to 5000 ft

LYON SAINT EXUPERY
SID RNAV RWY 17L-17R
(Protégés pour / Protected for CAT A, B, C, D)

SID	Itinéraires / Routes	Clr Initiale Initial clearance	RMK
MURRO8S	Monter vers <u>LL794</u> (RWY17R) 173° (respectivement <u>LL793</u> RWY17L) (MAX IAS 230 kt), puis vers MURRO 241°. <i>Climb to <u>LL794</u> (RWY17R) 173° (respectively <u>LL793</u> RWY17L) (MAX IAS 230 kt) then to MURRO 241°.</i>	FL 070	Pente ATS à 4.5% jusqu'à 5000 ft <i>ATS gradient 4.5% up to 5000 ft</i>
ROMAM8S	Monter vers <u>LL794</u> (RWY17R) 173° (respectivement <u>LL793</u> RWY17L) (MAX IAS 230 kt), puis vers ROMAM. <i>Climb to <u>LL794</u> (RWY17R) 173° (respectively <u>LL793</u> RWY17L) (MAX IAS 230 kt) then to ROMAM.</i>	FL 070	Pente ATS à 4% jusqu'à 3000 ft <i>ATS gradient 4% up to 3000 ft</i>
BELUS8S	Monter vers <u>LL794</u> (RWY17R) 173° (respectivement <u>LL793</u> RWY17L) (MAX IAS 230 kt), puis tourner à gauche vers BELUS (FL 120 MAX) 072°. <i>Climb to <u>LL794</u> (RWY17R) 173° (respectively <u>LL793</u> RWY17L) (MAX IAS 230 kt) then turn left to BELUS (FL 120 MAX) 072°.</i>	FL 070	Niveau de croisière maximum FL 120 Pente ATS à 5% jusqu'au FL 080 <i>Max cruise level FL 120 ATS gradient 5% up to FL 080</i>
RISOR8S	Monter vers <u>LL794</u> (RWY17R) 173° (respectivement <u>LL793</u> RWY17L) (MAX IAS 230 kt), puis vers PENAR (FL 100 MNM) 102° puis RISOR (FL 130 MNM). <i>Climb to <u>LL794</u> (RWY17R) 173° (respectively <u>LL793</u> RWY17L) (MAX IAS 230 kt) then to PENAR (FL 100 MNM) 102° then RISOR (FL 130 MNM).</i>	FL 070	Pente ATS à 5.5% jusqu'au FL 100 <i>ATS gradient 5.5% up to FL 100</i>

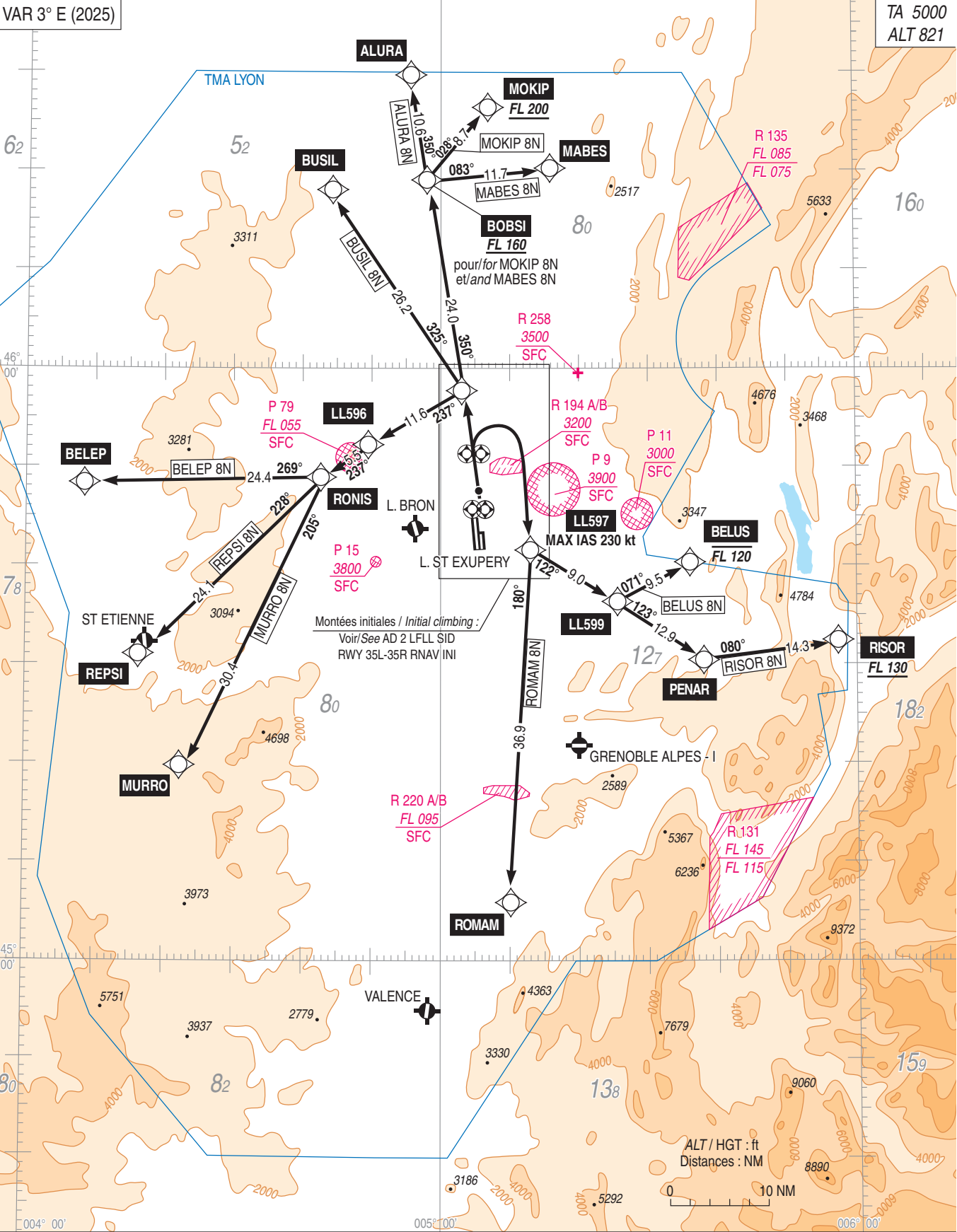
LYON SAINT EXUPERY
SID RNAV RWY 35L - 35R
(Protégés pour / Protected for CAT A, B, C, D)

FREQ : Voir / See AD 2 LFLL COM 01

RNAV 1
GNSS ou / or DME / DME
(IRU requis / required)

VAR 3° E (2025)

TA 5000
ALT 821



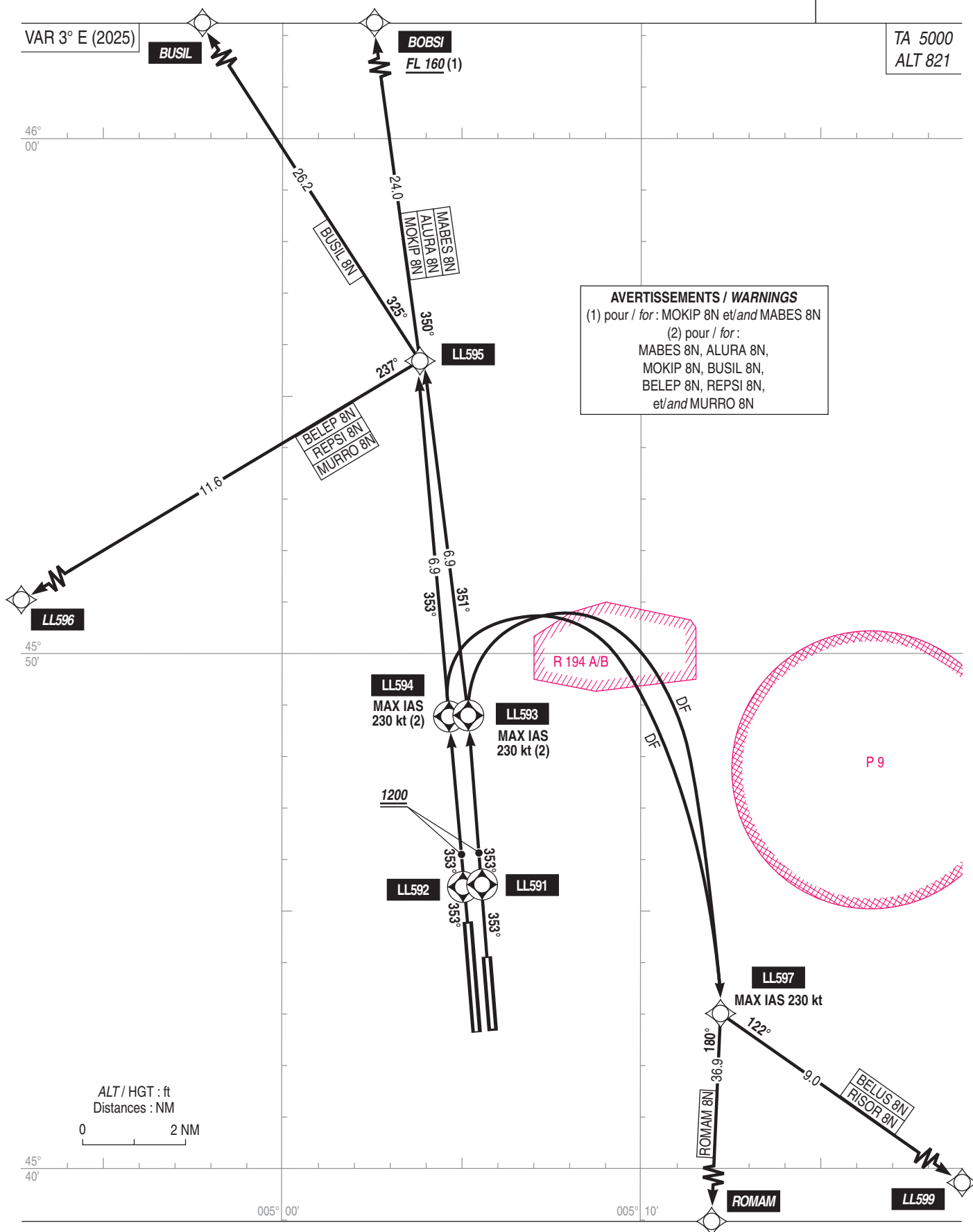
LYON SAINT EXUPERY
SID RNAV Initiaux / Initial 35L-35R
(Protégés pour / Protected for CAT A, B, C, D)

FREQ : Voir / See AD 2 LFLL COM 01

RNAV 1
GNSS ou / or DME / DME
(IRU requis / required)

VAR 3° E (2025)

TA 5000
ALT 821



LYON SAINT EXUPERY
SID RNAV RWY 35L-35R
(Protégés pour / Protected for CAT A, B, C, D)

SID RNAV RWY 35R-35L			
CAT	A B C D		
PBN Box	RNAV1, GNSS ou/ou DME/DME (IRU requis/required)		
Climb gradient			
General RMK	Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / Underlined waypoints are "flyover" WP		
	DME critique / Critical DME : CBY		
SID	Itinéraires / Routes	Clr Initiale Initial clearance	RMK
BELEP8N	Monter vers <u>LL594</u> (RWY35L) 353° (respectivement <u>LL593</u> RWY35R) (MAX IAS 230 kt), puis vers LL595, LL596, RONIS et BELEP. <i>Climb to <u>LL594</u> (RWY35L) 353° (respectively <u>LL593</u> RWY35R) (MAX IAS 230 kt), then to LL595, LL596, RONIS and BELEP.</i>	FL 070	Pente ATS à 4% jusqu'à 5000 ft ATS gradient 4% up to 5000 ft
REPSI8N	Monter vers <u>LL594</u> (RWY35L) 353° (respectivement <u>LL593</u> RWY35R) (MAX IAS 230 kt), puis vers LL595, LL596, RONIS et REPSI. <i>Climb to <u>LL594</u> (RWY35L) 353° (respectively <u>LL593</u> RWY35R) (MAX IAS 230 kt), then to LL595, LL596, RONIS and REPSI.</i>	FL 070	Pente ATS à 4% jusqu'à 5000 ft ATS gradient 4% up to 5000 ft
MURRO8N	Monter vers <u>LL594</u> (RWY35L) 353° (respectivement <u>LL593</u> RWY35R) (MAX IAS 230 kt), puis vers LL595, LL596, RONIS et MURRO. <i>Climb to <u>LL594</u> (RWY35L) 353° (respectively <u>LL593</u> RWY35R) (MAX IAS 230 kt), then to LL595, LL596, RONIS and MURRO.</i>	FL 070	Pente ATS à 4% jusqu'à 5000 ft ATS gradient 4% up to 5000 ft
BUSIL8N	Monter vers <u>LL594</u> (RWY35L) 353° (respectivement <u>LL593</u> RWY35R) (MAX IAS 230 kt), puis vers LL595, BUSIL. <i>Climb to <u>LL594</u> (RWY35L) 353° (respectively <u>LL593</u> RWY35R) (MAX IAS 230 kt), then to LL595, BUSIL.</i>	FL 070	Pente ATS à 4% jusqu'à 5000ft ATS gradient 4% up to 5000ft
MABES8N	Monter vers <u>LL594</u> (RWY35L) 353° (respectivement <u>LL593</u> RWY35R) (MAX IAS 230 kt), puis vers LL595, BOBSI (FL 160 MNM), MABES. <i>Climb to <u>LL594</u> (RWY35L) 353° (respectively <u>LL593</u> RWY35R) (MAX IAS 230 kt), then to LL595, BOBSI (FL 160 MNM), MABES.</i>	FL 070	Pente ATS à 7,2% jusqu'au FL 160 ATS gradient 7,2% up to FL 160

LYON SAINT EXUPERY
SID RNAV RWY 35L-35R
(Protégés pour / Protected for CAT A, B, C, D)

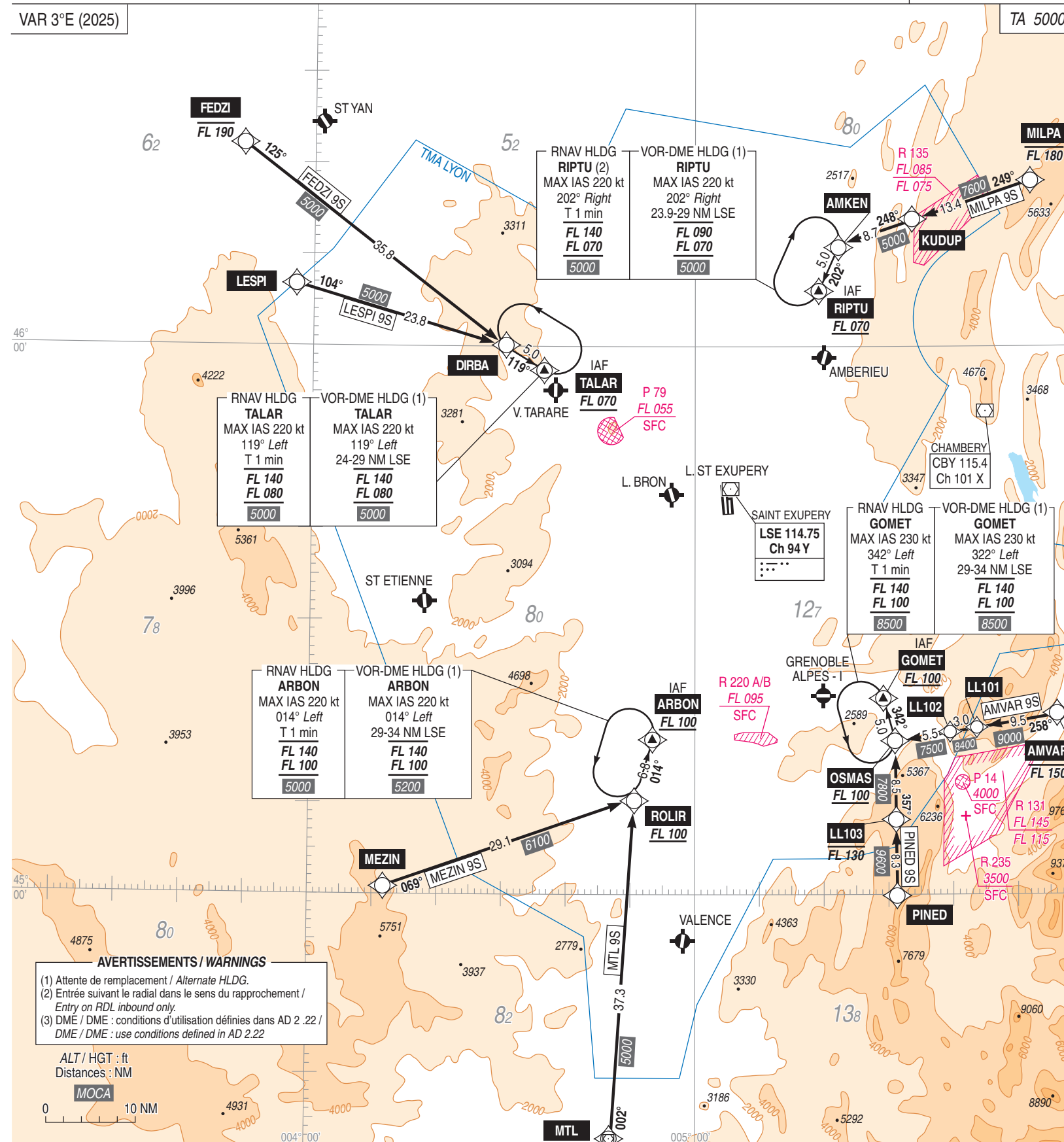
SID	Itinéraires / Routes	Clr Initiale Initial clearance	RMK
MOKIP8N	Monter vers <u>LL594</u> (RWY35L) 353° (respectivement <u>LL593</u> RWY35R) (MAX IAS 230 kt), puis vers LL595, BOBSI (FL 160 MNM), MOKIP (FL 200 MNM). <i>Climb to <u>LL594</u> (RWY35L) 353° (respectively <u>LL593</u> RWY35R) (MAX IAS 230 kt), then to LL595, BOBSI (FL 160 MNM), MOKIP (FL 200 MNM).</i>	FL 070	Pente ATS à 7,2% jusqu'au FL 180 <i>ATS gradient 7,2% up to FL 180</i>
ALURA8N	Monter vers <u>LL594</u> (RWY35L) 353° (respectivement <u>LL593</u> RWY35R) (MAX IAS 230 kt), puis vers LL595, BOBSI, ALURA. <i>Climb to <u>LL594</u> (RWY35L) 353° (respectively <u>LL593</u> RWY35R) (MAX IAS 230 kt), then to LL595, BOBSI, ALURA.</i>	FL 070	Pente ATS à 7,2% jusqu'au FL 160 <i>ATS gradient 7,2% up to FL 160</i>
ROMAM8N	Monter vers <u>LL594</u> (RWY35L) 353° (respectivement <u>LL593</u> RWY35R), tourner à droite direct vers LL597 (MAX IAS 230 kt) puis vers ROMAM. <i>Climb to <u>LL594</u> (RWY35L) 353° (respectively <u>LL593</u> RWY35R), turn right direct to LL597 (MAX IAS 230 kt) then to ROMAM.</i>	FL 070	Pente ATS à 6% jusqu'à 5000 ft <i>ATS gradient 6% up to 5000 ft</i>
BELUS8N	Monter vers <u>LL594</u> (RWY35L) 353° (respectivement <u>LL593</u> RWY35R), tourner à droite direct vers LL597 (MAX IAS 230 kt) puis vers LL599, BELUS (FL 120 MAX). <i>Climb to <u>LL594</u> (RWY35L) 353° (respectively <u>LL593</u> RWY35R), turn right direct to LL597 (MAX IAS 230 kt) then to LL599, BELUS (FL 120 MAX).</i>	FL 070	Pente ATS à 6% jusqu'à 3000 ft <i>ATS gradient 6% up to 3000 ft</i>
RISOR8N	Monter vers <u>LL594</u> (RWY35L) 353° (respectivement <u>LL593</u> RWY35R), tourner à droite direct vers LL597 (MAX IAS 230 kt) puis vers LL599, PENAR, RISOR (FL130 MNM). <i>Climb to <u>LL594</u> (RWY35L) 353° (respectively <u>LL593</u> RWY35R), turn right direct to LL597 (MAX IAS 230 kt) then to LL599, PENAR, RISOR (FL 130 MNM).</i>	FL 070	Pente ATS à 6% jusqu'à 5000 ft <i>ATS gradient 6% up to 5000 ft</i>

FREQ : Voir / See AD 2 LFL COM 01

RNAV 1
GNSS ou / or DME / DME
(IRU requis / required)
(3)

VAR 3°E (2025)

TA 5000



FREQ : Voir / See AD 2 LFL COM 01

RNAV 1
GNSS ou / or DME / DME
(IRU requis / required)
(3)

VAR 3° E (2025)

TA 5000



LYON SAINT EXUPERY

/NA RNAV RWY 17L-17R

RNAV 1 GNSS ou / or DME/DME (IRU requis / required) (2)	VAR 3°E (2025)
---	-----------------------------



APPROCHE AUX INSTRUMENTS

LYON SAINT EXUPERY

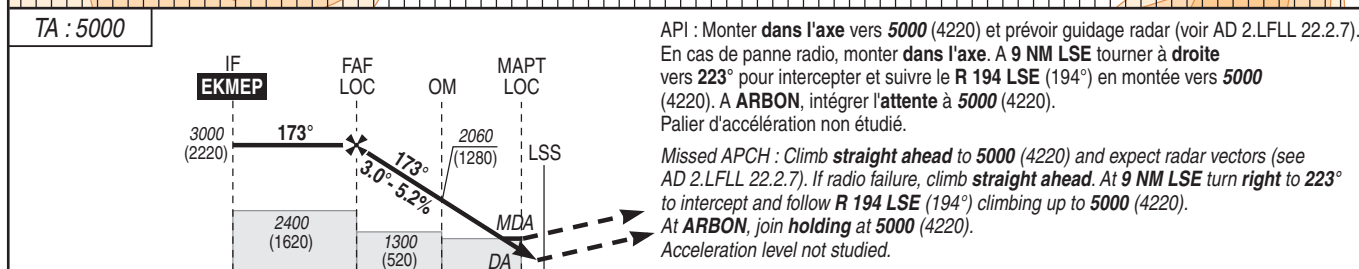
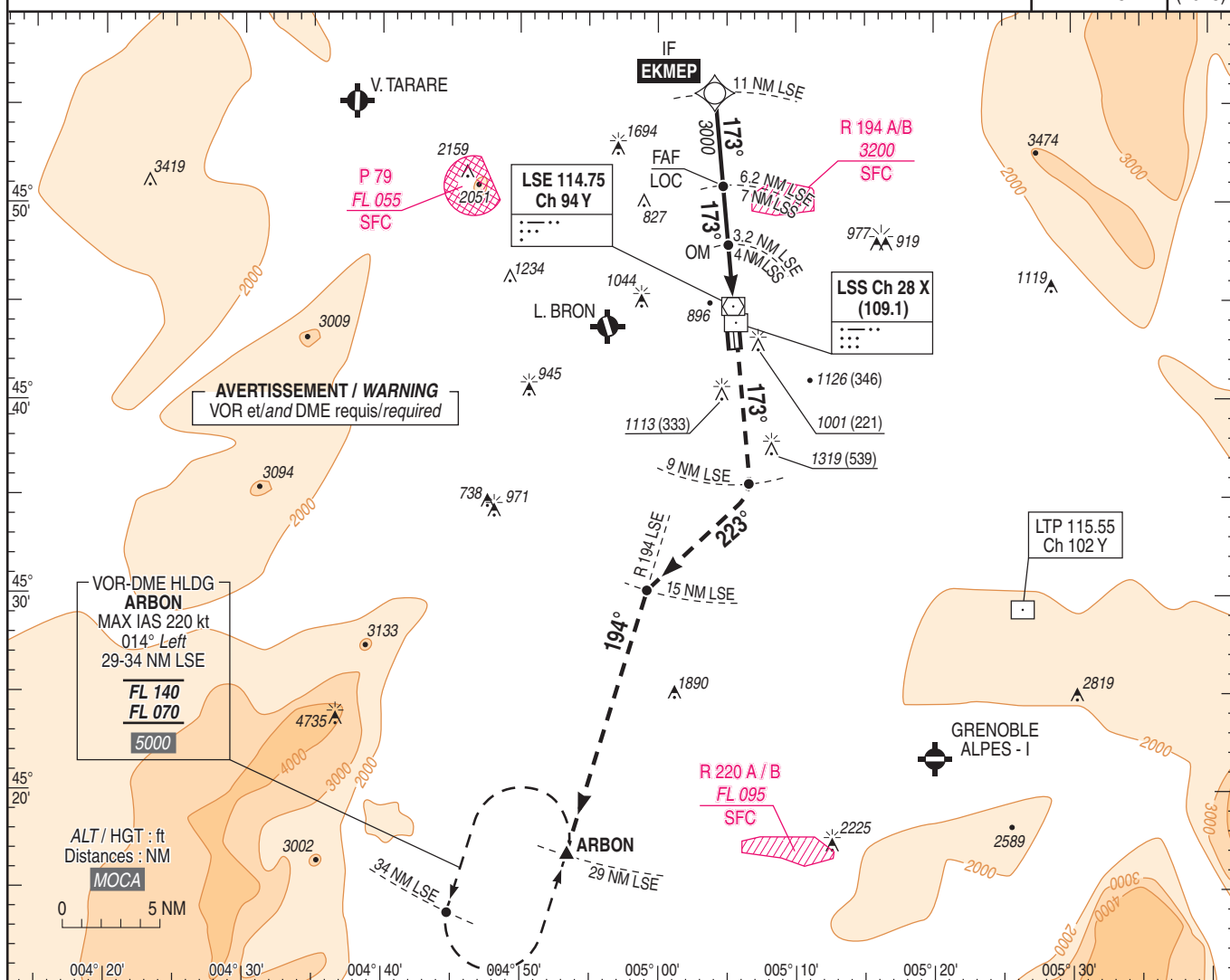
Instrument approach

CAT A B C D

ALT AD : 821, THR : 780 (29 hPa)

FNA ILS ou/ou LOC RWY 17L

FREQ : Voir / See AD 2 LFLL COM 01

ILS - DME
LSS 109.1
RDH : 54VAR
3° E
(2025)

→ LSS (NM)	11.8	7	4	1
→ LSE (NM)	11	6.2	3.2	0.2

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres./Vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.

REF HGT : ALT THR

CAT	ILS			LOC ⁽¹⁾			MVL / Circling ⁽²⁾		DME LSS					
	DA (H)	RVR	OCH CAT 1	MDA (H)	RVR	OCH	MDA (H)	VIS						
A	980 (200)	550	143	1200 (420)	1200	420	1300 (520)	1500						
B			152				1410 (630)	1600						
C			169				1690 (910)	2400						
D			183				1720 (940)	3600						
DL			185	-	-	-	-	-						

DME LSS

NM	6	5	4	3	2
ALT	2720	2390	2060	1740	1420
(HGT)	(1940)	(1610)	(1280)	(960)	(640)

Observations/Remarks : (1) Base OCH : NIL / OCH base NIL. (2) Circuit main droite RWY 35 / Right hand circuit RWY 35.

FAF - THR	6.8 NM	70 kt	85 kt	100 kt	115 kt	130 kt	160 kt	185 kt
		5 min 50	4 min 48	4 min 05	3 min 33	3 min 08	2 min 33	2 min 12
VSP (ft/min)		370	450	525	605	685	845	975

SERVICE
DE L'INFORMATION
AERONAUTIQUE

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

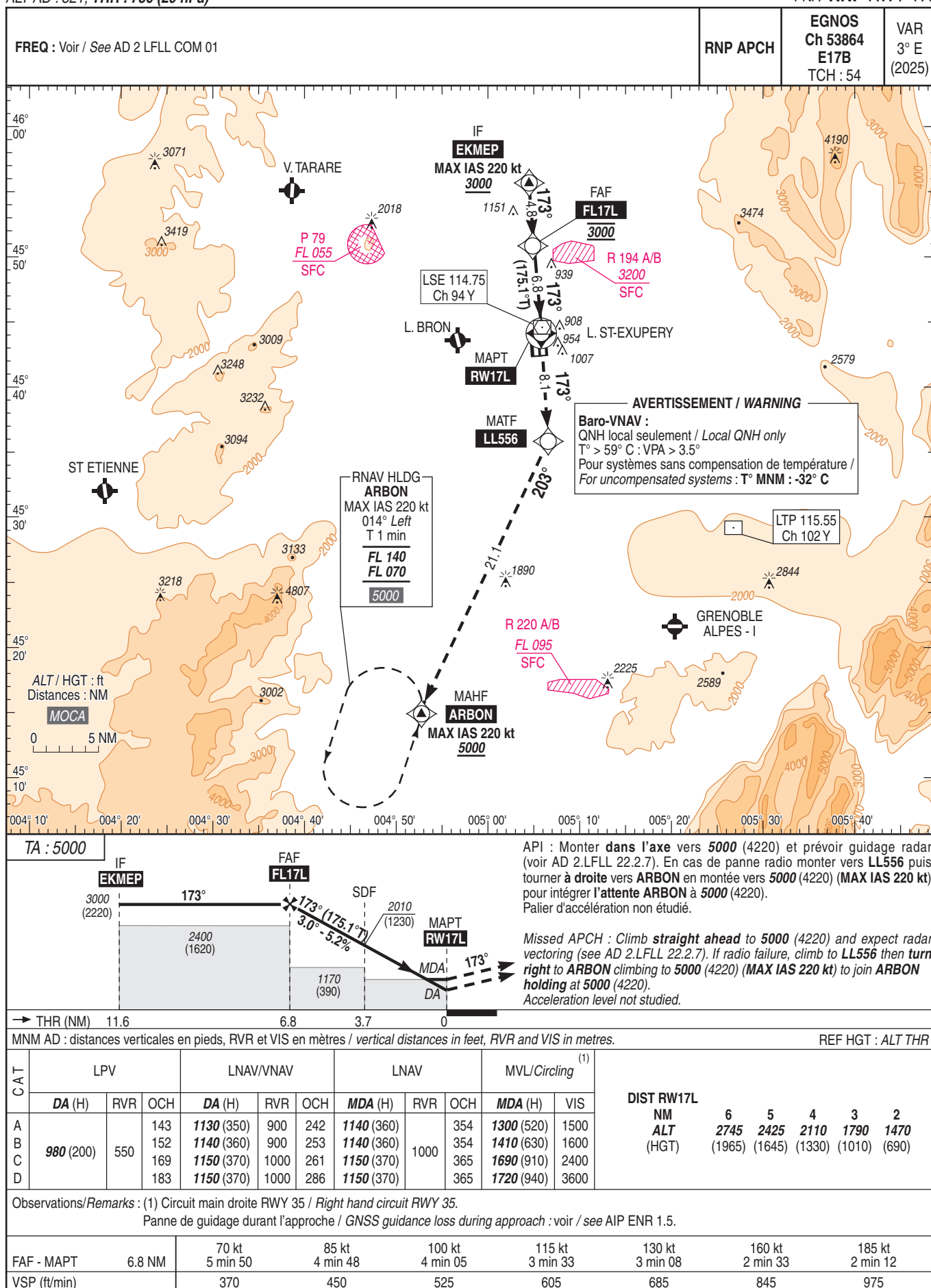
Instrument approach

CAT A B C D

ALT AD : 821, THR : 780 (29 hPa)

LYON SAINT EXUPERY

FNA RNP RWY 17L



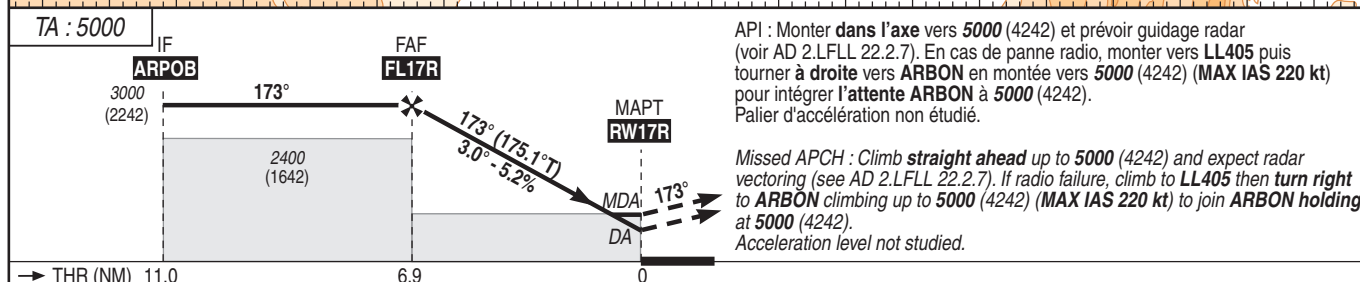
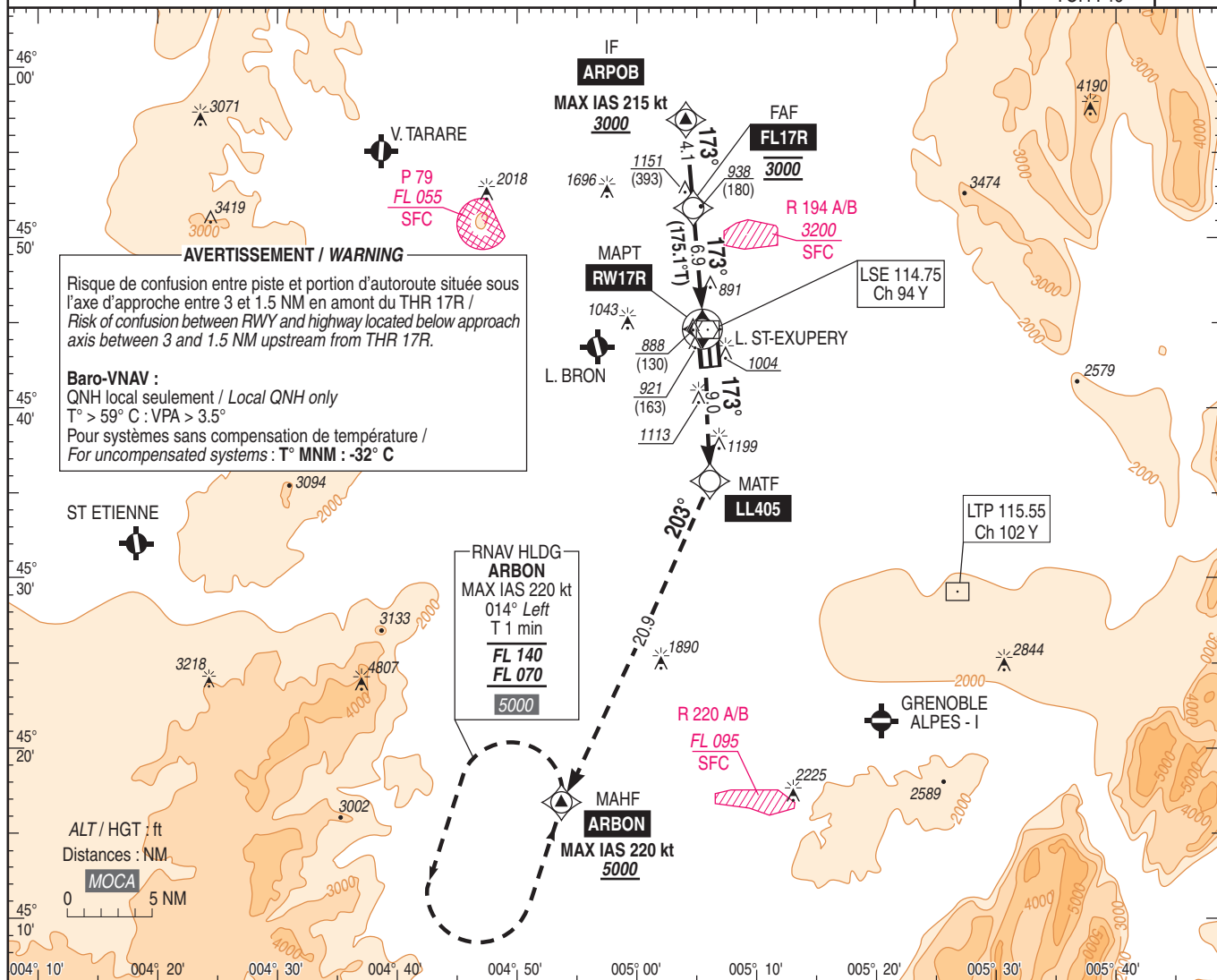
LYON SAINT EXUPERY

CAT A B C D

ALT AD : 821, THR : 758 (28 hPa)

FNA **RNP** RWY 17R

FREQ : Voir / See AD 2 LFL COM 01	RNP APCH	EGNOS Ch 87203 E17A TCH : 49	VAR 3° E (2025)
--	-----------------	---	--



MNM AD : distances verticales en pieds. RVR et VIS en mètres. / *Vertical distances in feet. RVR and VIS in metres.*

REF HGT : *ALT THR*

CAT	DIST RW17R										
	LPV			LNAV/VNAV			LNAV			MVL/Circling ⁽¹⁾	
	DA (H)	RVR	OCH	DA (H)	RVR	OCH	MDA (H)	RVR	OCH	MDA (H)	VIS
A	1010 (250)	1300	162	1110 (350)	1500	240	1130 (380)	1500	372	1300 (540)	1500
B			175	1120 (360)	1500	252		1500		1410 (650)	1600
C			183	1130 (370)	1700	266		1700		1690 (930)	2400
D			193	1130 (380)	1700	276		1700		1720 (960)	3600

Observations/Remarks : (1) Circuit main droite RWY 35 / *Right hand circuit RWY 35.*

Panne de guidage durant l'approche / GNSS guidance loss during approach : voir / see AIP ENR 1.5.

FAF - MAPT	6.9 NM	70 kt 5 min 55	85 kt 4 min 52	100 kt 4 min 08	115 kt 3 min 36	130 kt 3 min 11	160 kt 2 min 35	185 kt 2 min 14
VSP (ft/min)		370	450	525	605	685	845	975

LYON SAINT EXUPERY

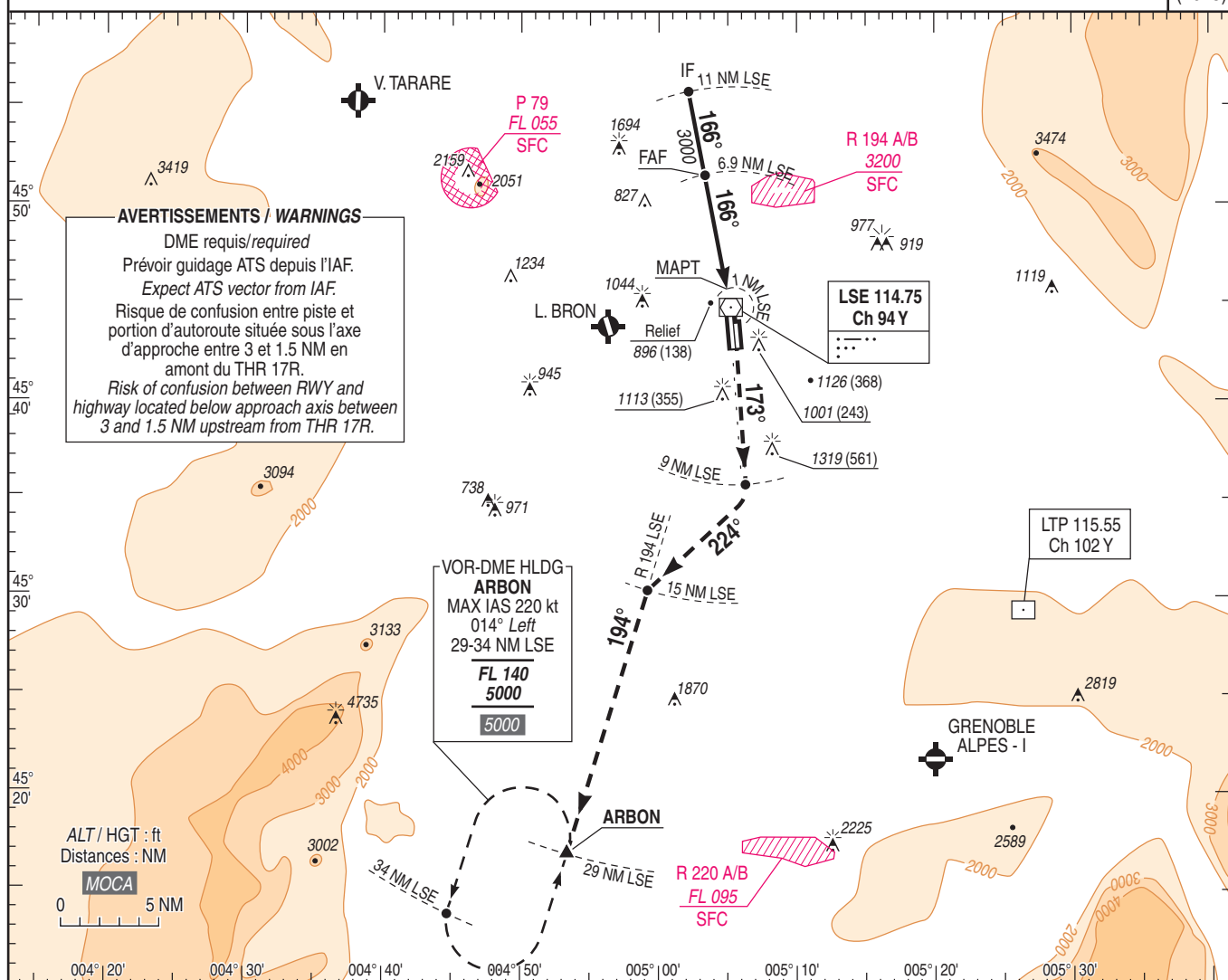
CAT A B C D

ALT AD : 821, THR : 758 (28 hPa)

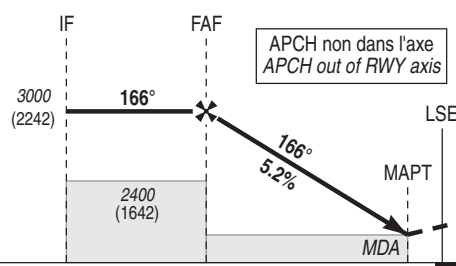
FNA VOR RWY 17R

FREQ : Voir / See AD 2 LFL COM 01

VAR 3° E (2025)



TA : 5000



API : Monter **dans l'axe** vers **5000** (4242) et prévoir guidage radar (voir AD 2.LFL 22.2.7). En cas de panne radio, monter **166°**. A **LSE** suivre le **R 173 LSE** (173°).
A **9 NM LSE** tourner à **droite** vers **224°** pour intercepter et suivre le **R 194 LSE** (194°) en montée vers **5000** (4242).
A **ARBON**, intégrer l'**attente à 5000** (4242).
Palier d'accélération non étudié.

Missed APCH: Climb **straight ahead** up to **5000** (4242) and expect radar vectoring (see AD 2.LFL 22.2.7).

In case of radio failure, climb **166°**. At **LSE** follow **R 173 LSE** (173°). At **9 NM LSE** turn **right** to **224°** to intercept and follow **R 194 LSE** (194°) climbing up to **5000** (4242). At **ARBON**, join **holding** at **5000** (4242).

Acceleration level not studied.

MNM AD : distances verticales en pieds. RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet. RVR and VIS in metres.*

REF HGT : ALT THR

CAT	VOR ⁽¹⁾			MVL / Circling ⁽²⁾	
	MDA (H)	RVR	OCH	MDA (H)	VIS
A	1410 (660)	1500	652	1410 (660)	1500
B	1440 (680)	1500	677	1440 (680)	1600
C	1470 (710)	3300	705	1690 (930)	2400
D	1490 (730)	3400	730	1720 (960)	3600

DME LSE

NM	6	5	4	3	2
<i>ALT</i>	<i>2690</i>	<i>2370</i>	<i>2050</i>	<i>1730</i>	<i>1420</i>
(HGT)	(1932)	(1612)	(1292)	(972)	(662)

Observations/Remarks : (1) Base OCH : NIL / *OCH base : NIL*
(2) Circuit main droite RWY 35 / *Right hand circuit RWY 35.*

FAF - THR	6.9 NM	70 kt 5 min 55	85 kt 4 min 52	100 kt 4 min 08	115 kt 3 min 36	130 kt 3 min 11	160 kt 2 min 35	185 kt 2 min 14
VSP (ft/min)		370	450	525	605	685	845	975

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

Instrument approach
CAT A B C D

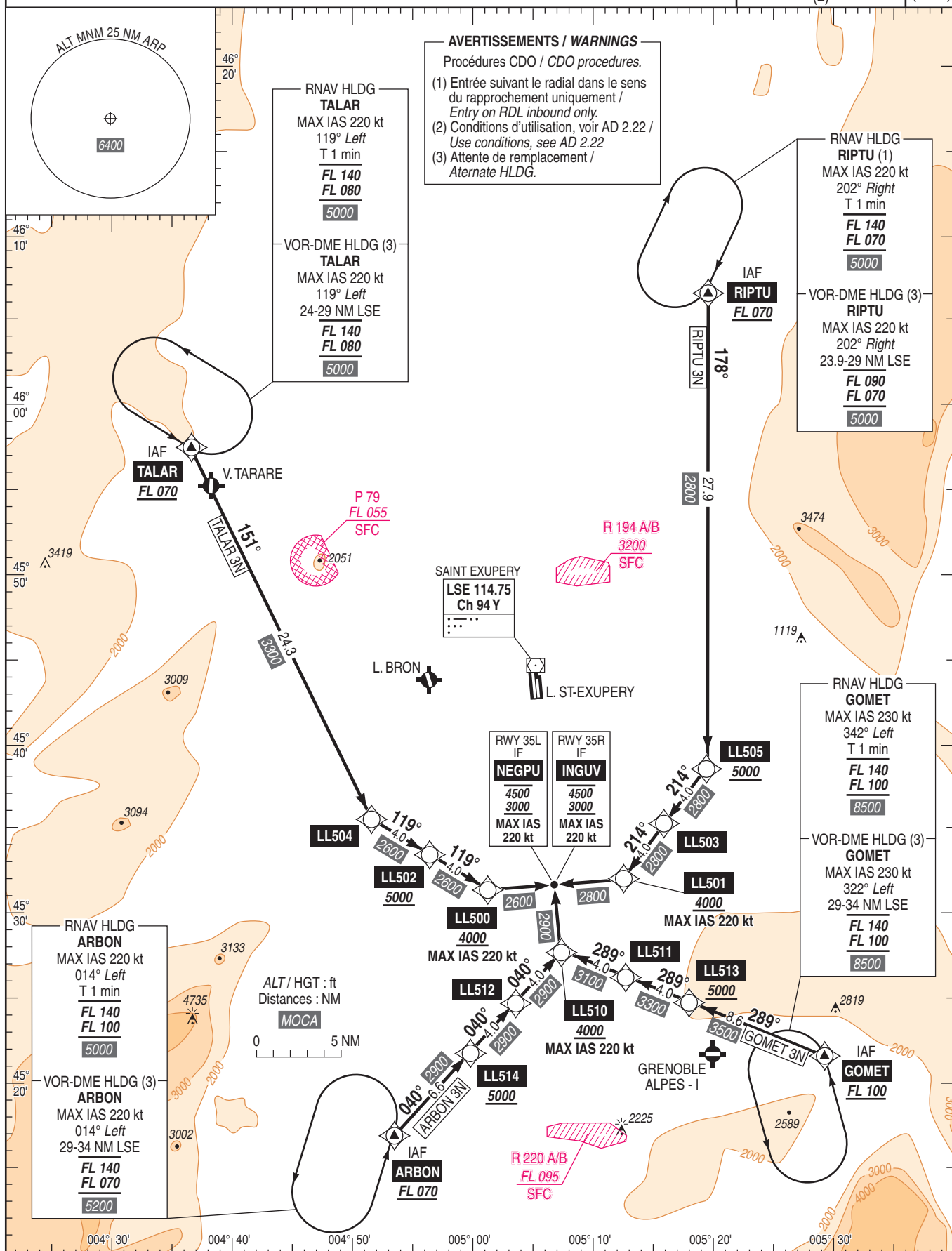
LYON SAINT EXUPERY

INA RNAV RWY 35L-35R

FREQ : Voir / See AD 2 LFLI COM 01

RNAV 1
GNSS ou / or DME/DME
(IRU requis / required)
(2)

VAR
3°E
(2025)



APPROCHE AUX INSTRUMENTS

LYON SAINT EXUPERY

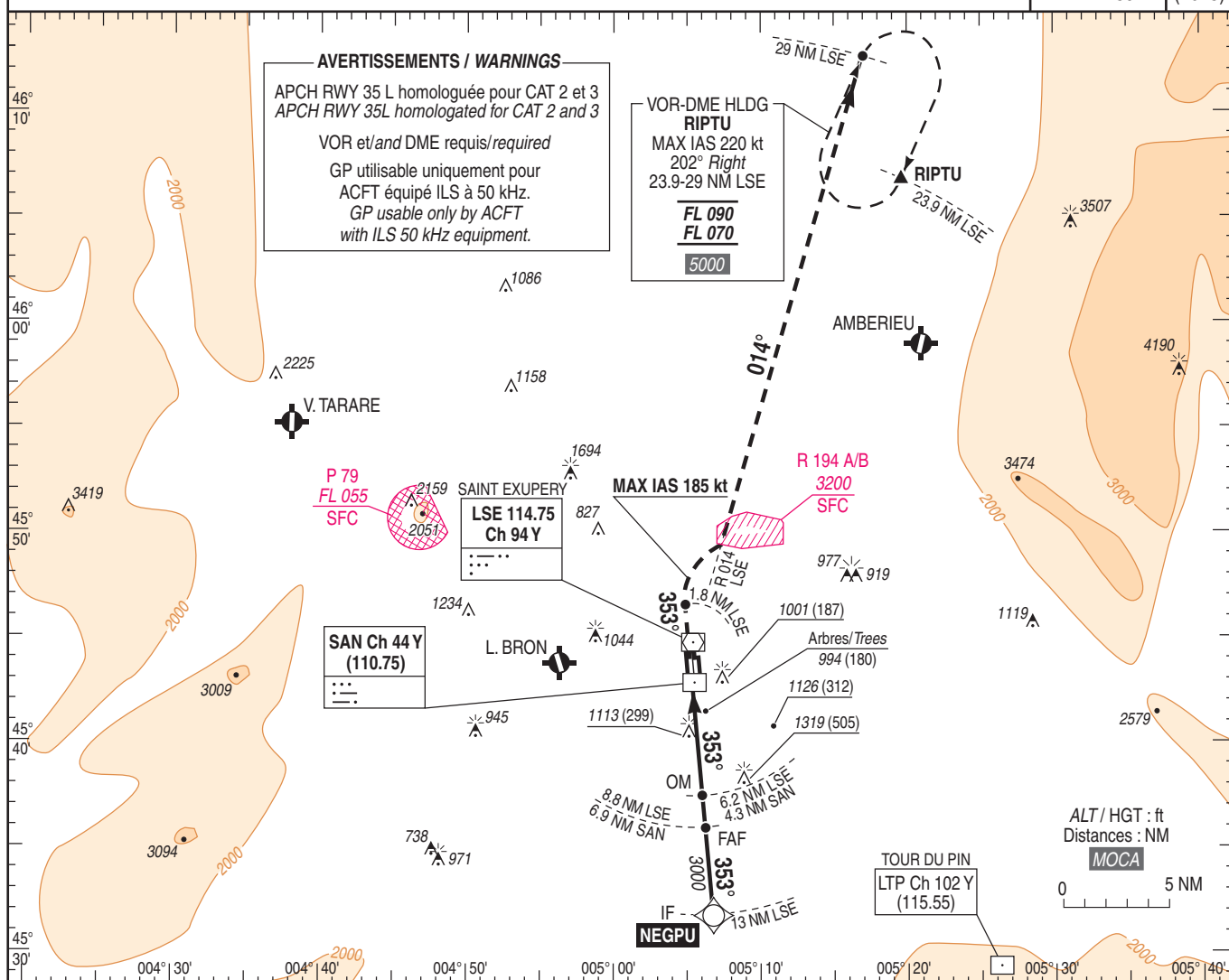
Instrument approach

CAT A B C D

ALT AD : 821, THR : 814 (30 hPa)

FNA ILS CAT I ou/ou CAT II et/and III ou/ou LOC RWY 35L

FREQ : Voir / See AD 2 LFLL COM 01

ILS - DME
SAN 110.75
RDH : 59VAR
3°E
(2025)

TA : 5000

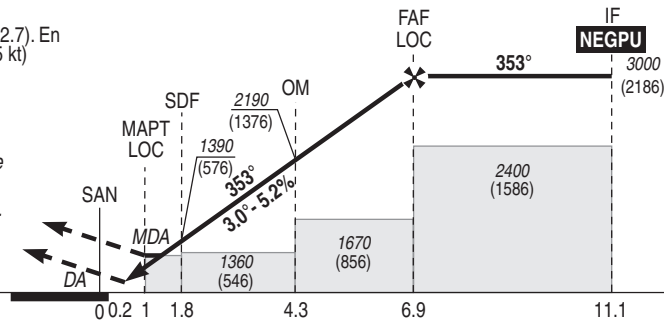
API : Monter **dans l'axe** vers 5000 (4186) et prévoir guidage radar (voir AD 2.LFLL 22.2.7). En cas de panne radio, monter **dans l'axe**. A 1.8 NM LSE tourner à **droite** (MAX IAS 185 kt) pour intercepter et suivre le **R 014 LSE** (014°) en montée vers 5000 (4186). A 29 NM LSE tourner à **droite** pour intégrer l'attente **RIPTU** à 5000 (4186). Palier d'accélération non étudié.

Pente ATS : 5.4% jusqu'à 2900 (2086), prévenir le contrôle en cas d'impossibilité.

Missed APCH : Climb **straight ahead** up to 5000 (4186) and expect radar vectors (see AD 2.LFLL 22.2.7). If radio failure, climb **straight ahead**. At 1.8 NM LSE turn **right** (MAX IAS 185 kt) to intercept and follow **R 014 LSE** (014°) climbing up to 5000 (4186). At 29 NM LSE turn **right** to join **RIPTU** holding at 5000 (4186). Acceleration level not studied.

ATS gradient : 5.4% up to 2900 (2086), if unable advise ATC.

SAN ← (NM)
LSE ← (NM)



MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres./Vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.

REF HGT : ALT THR

CAT	ILS				LOC			MVL / Circling		DME SAN NM 2 3 4 5 6 ALT 1450 1770 2100 2420 2750 (HGT) (636) (956) (1286) (1606) (1936)					
	DA (H)	RVR	OCH CAT 1	OCH CAT 2	MDA (H)	RVR	OCH	MDA (H)	VIS						
A	1020 (200)	550	141	60	1250 (430)	1300	429	1300 (490)	1500						
B			151	64				1410 (600)	1600						
C			162	75				1680 (870)	2400						
D			175	86				1710 (900)	3600						
DL			179	89				-	-	-	-				
FAF - THR			6.7 NM	70 kt 5 min 45	85 kt 4 min 44	100 kt 4 min 01	115 kt 3 min 30	130 kt 3 min 06	160 kt 2 min 31	185 kt 2 min 10					
VSP (ft/min)				370	450	525	605	685	845	975					

SERVICE
DE L'INFORMATION
AERONAUTIQUE

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

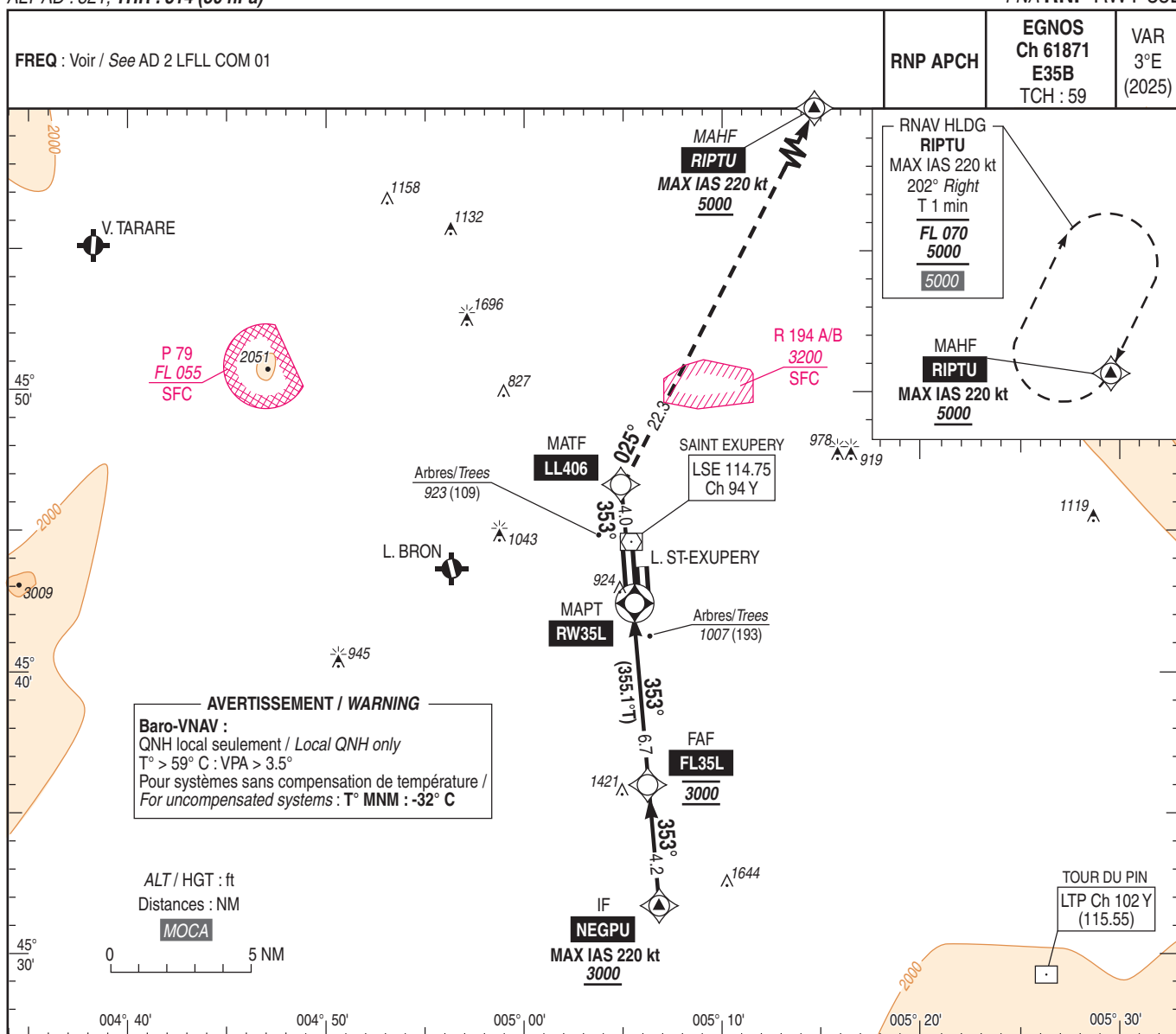
Instrument approach

CAT A B C D

ALT AD : 821, THR : 814 (30 hPa)

LYON SAINT EXUPERY

FNA RNP RWY 35L



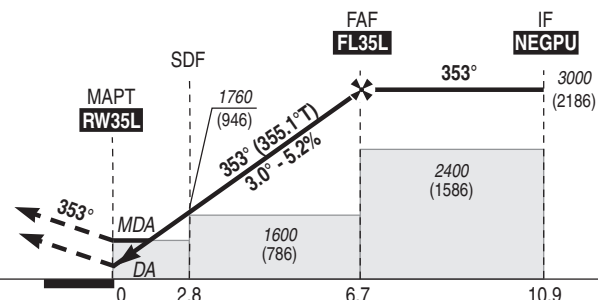
TA : 5000

API : Monter **dans l'axe** vers **5000** (4186) et prévoir guidage radar (voir AD 2.LFLL 22.2.7).En cas de panne radio, monter vers **LL406** puis tourner à **droite** vers **RIPTU** en montéevers **5000** (4186) (**MAX IAS 220 kt**) pour intégrer l'attente **RIPTU** à **5000** (4186).

Palier d'accélération non étudié.

Pente ATS : 5.4% jusqu'à **2900** (2086), prévenir le contrôle en cas d'impossibilité.**Missed APCH :** Climb **straight ahead** up to **5000** (4186) and expect radar vectoring (see AD 2.LFLL 22.2.7).In case of radio failure, climb to **LL406** then **turn right** to **RIPTU** climbing up to **5000** (4186) (**MAX IAS 220 kt**) to join **RIPTU** holding at **5000** (4186).

Acceleration level not studied.

ATS gradient : 5.4% up to **2900** (2086), if unable advise ATC.

THR ← (NM)

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.

REF HGT : ALT THR

CAT	LPV			LNAV/VNAV			LNAV			MVL/Circling		DIST RW35L NM ALT (HGT)	2 1510 (696)	3 1830 (1016)	4 2145 (1331)	5 2465 (1651)	6 2785 (1971)
	DA (H)	RVR	OCH	DA (H)	RVR	OCH	MDA (H)	RVR	OCH	MDA (H)	VIS						
A	1020 (200)	550	141	1240 (420)	1200	313	1250 (430)	1300	429	1300 (480)	1500						
B			151	1250 (430)	1300	325				1410 (590)	1600						
C			166	1250 (430)	1300	333				1680 (870)	2400						
D			179	1250 (430)	1300	343				1710 (900)	3600						
FAF - MAPT 6.7 NM				70 kt 5 min 45		85 kt 4 min 44		100 kt 4 min 01		115 kt 3 min 30		130 kt 3 min 06		160 kt 2 min 31		185 kt 2 min 10	
VSP (ft/min)				370		450		525		605		685		845		975	

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

Instrument approach

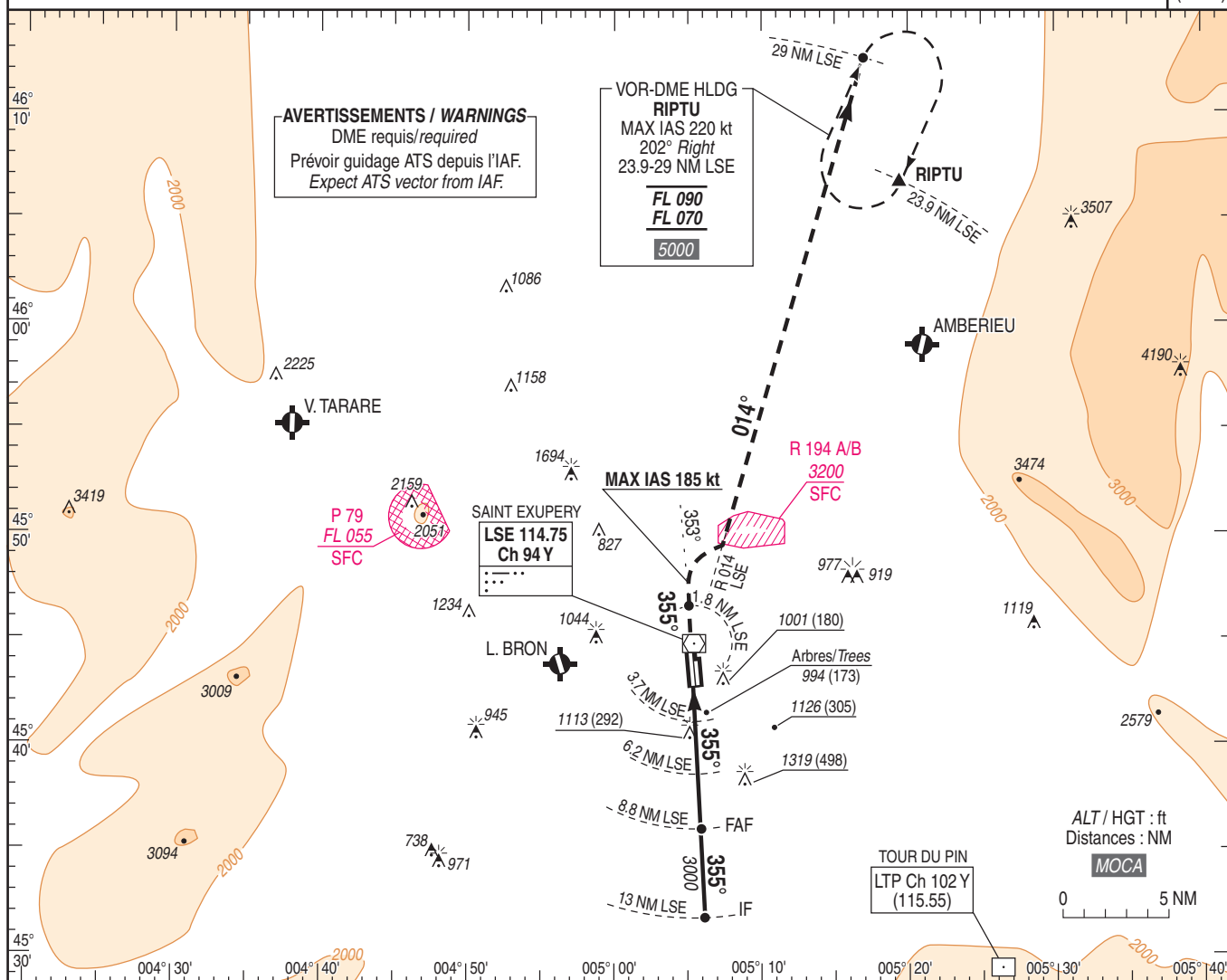
CAT A B C D

ALT AD : 821 (30 hPa), THR : 814

LYON SAINT EXUPERY

FNA VOR RWY 35L

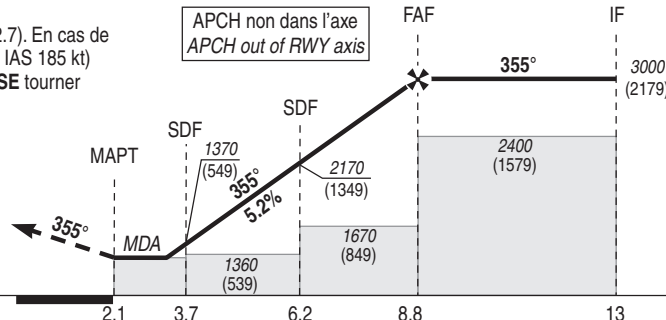
FREQ : Voir / See AD 2 LFLL COM 01

VAR
3°E
(2025)

TA : 5000

API : Monter **dans l'axe** vers **5000** (4179) et prévoir guidage radar (voir AD 2.LFLL 22.2.7). En cas de panne radio, monter suivant le **R 355 LSE** (355°). A **1.8 NM LSE** tourner à **droite** (MAX IAS 185 kt) pour intercepter et suivre le **R 014 LSE** (014°) en montée vers **5000** (4179). A **29 NM LSE** tourner à **droite** pour intégrer l'attente **RIPTU** à **5000** (4179). Palier d'accélération non étudié.
Pente ATS : 5.4% jusqu'à **2900** (2079), prévenir le contrôle en cas d'impossibilité.

Missed APCH : Climb **straight ahead** up to **5000** (4179) and expect radar vectors (see AD 2.LFLL 22.2.7). If radio failure, climb **R 355 LSE** (355°). At **1.8 NM LSE** turn **right** (MAX IAS 185 kt) to intercept and follow **R 014 LSE** (014°) climbing up to **5000** (4179). At **29 NM LSE** turn **right** to join **RIPTU** holding at **5000** (4179).
Acceleration level not studied.
ATS gradient : 5.4% up to **2900** (2079), if unable advise ATC.

APCH non dans l'axe
APCH out of RWY axis

LSE ← (NM)

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres./Vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.

REF HGT : ALT AD

CAT	VOR			MVL / Circling		DME LSE						
	MDA (H)	RVR	OCH	MDA (H)	VIS							
A				1300 (480)	1500	4	1470	1790	2100	2420	2740	
B				1410 (590)	1600	5	(649)	(969)	(1279)	(1599)	(1919)	
C	1250 (430)	1300	422	1680 (870)	2400	6						
D				1710 (900)	3600	7						
FAF - MAPT		6.7 NM		70 kt	85 kt	100 kt	115 kt	130 kt	160 kt	185 kt		
				5 min 45	4 min 44	4 min 01	3 min 30	3 min 06	2 min 31	2 min 10		
VSP (ft/min)				370	450	525	605	685	845	975		

SERVICE
DE L'INFORMATION
AERONAUTIQUE

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

LYON SAINT EXUPERY

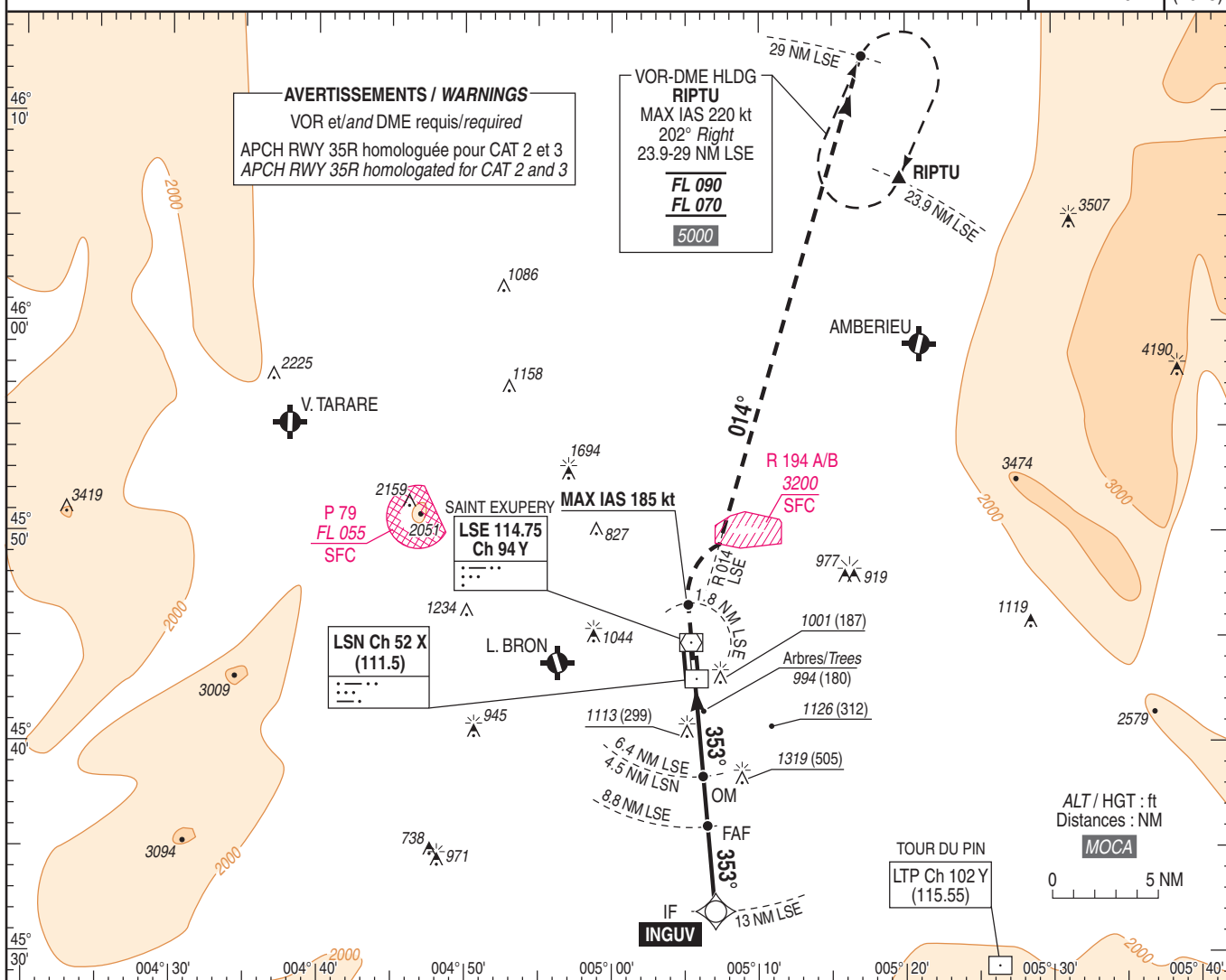
Instrument approach

CAT A B C D

ALT AD : 821, THR : 821 (30 hPa)

FNA ILS CAT I ou/ou CAT II et/and III ou/ou LOC RWY 35R

FREQ : Voir / See AD 2 LFLL COM 01

ILS - DME
LSN 111.5
RDH : 49VAR
3°E
(2025)

TA : 5000

API : Monter **dans l'axe** vers **5000** (4179) et prévoir guidage radar (voir AD 2.LFLL 22.2.7). En cas de panne radio, monter **dans l'axe**. A **1.8 NM LSE** tourner à **droite** (MAX IAS 185 kt) pour intercepter et suivre le **R 014 LSE** (014°) en montée vers **5000** (4179). A **29 NM LSE** tourner à **droite** pour intégrer le **attente RIPTU** à **5000** (4179). Palier d'accélération non étudié. Pente ATS : 5.4% jusqu'à **2900** (2079), prévenir le contrôle en cas d'impossibilité.

Missed APCH : Climb **straight ahead** to **5000** (4179) and expect radar vectors (see AD 2.LFLL 22.2.7). If radio failure, climb **straight ahead**. At **1.8 NM LSE** turn **right** (MAX IAS 185 kt) to intercept and follow **R 014 LSE** (014°) climbing up to **5000** (4179). At **29 NM LSE** turn **right** to join **RIPTU holding** at **5000** (4179). Acceleration level not studied. ATS gradient : 5.4% up to **2900** (2079), if unable advise ATC.

LSN ← (NM)

LSE ← (NM)

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres./Vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.

REF HGT : ALT THR

CAT	ILS				LOC			MVL / Circling		DME LSN NM ALT (HGT)					
	DA (H)	RVR	OCH CAT1	OCH CAT2	MDA (H)	RVR	OCH	MDA (H)	VIS						
A	1030 (200)	550	147	62	1250 (430)	1300	422	1300 (480)	1500	2	3	4	5	6	
B			156	68				1410 (590)	1600	1450	1780	2100	2430	2750	
C			170	79				1690 (870)	2400	(629)	(959)	(1279)	(1609)	(1929)	
D			183	90				1720 (900)	3600						
DL			191	94				-	-	-	-				
FAF - THR			6.7 NM	70 kt 5 min 45	85 kt 4 min 44	100 kt 4 min 01	115 kt 3 min 30	130 kt 3 min 06	160 kt 2 min 31	185 kt 2 min 10					
VSP (ft/min)				370	450	525	605	685	845	975					

LYON SAINT EXUPERY

CAT A B C D

ALT AD : 821, THR : 821 (30 hPa)

FNA **RNP** RWY 35R

REF HGT : ALT THR


**SERVICE
DE L'INFORMATION
AÉROSPATIALE**

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

LYON SAINT EXUPERY

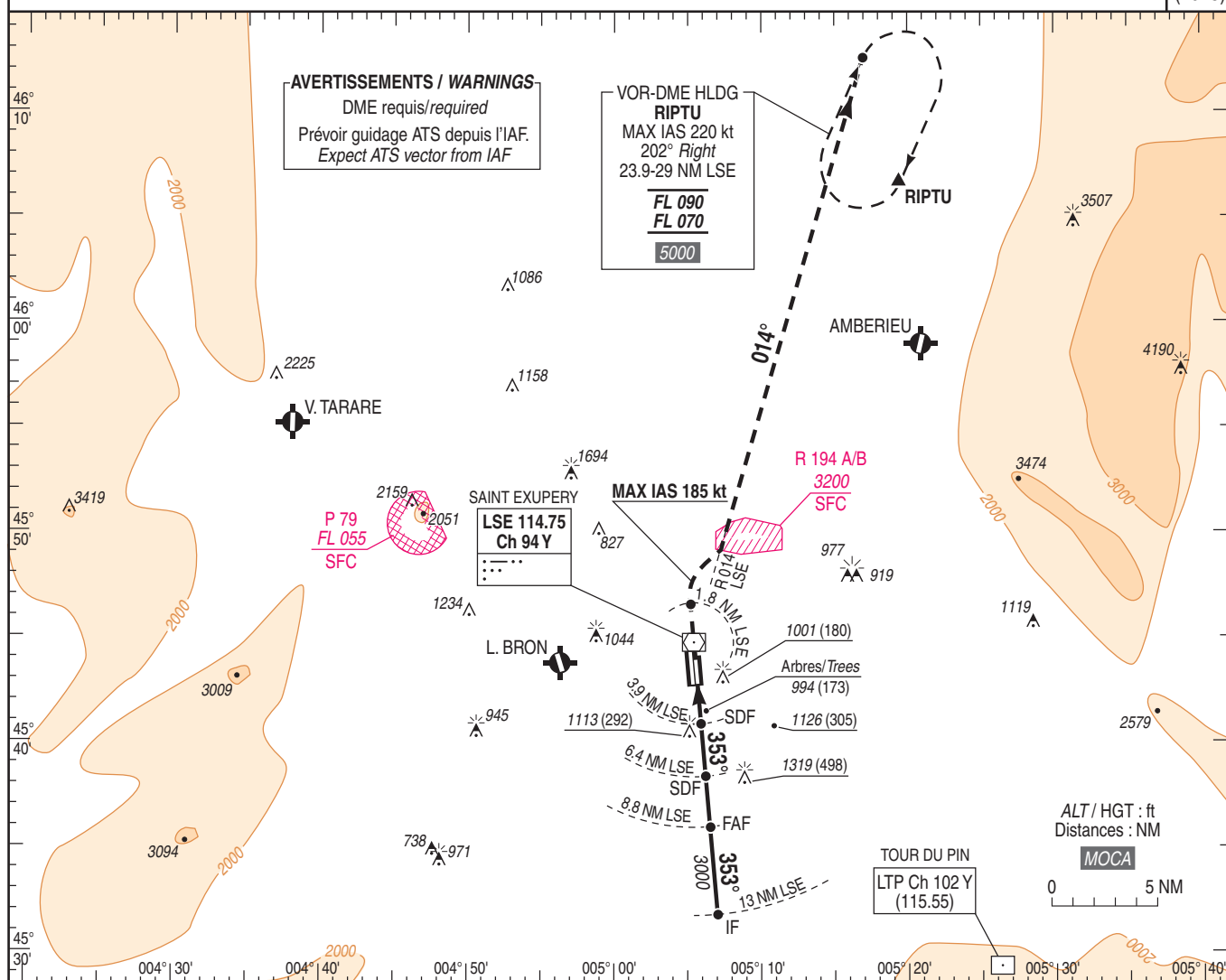
Instrument approach

CAT A B C D

ALT AD : 821, THR : 821 (30 hPa)

FNA VOR RWY 35R

FREQ : Voir / See AD 2 LFLL COM 01

VAR
3°E
(2025)

TA : 5000

API : Monter **dans l'axe** vers **5000** (4179) et prévoir guidage radar (voir AD 2.LFLL 22.2.7).
En cas de panne radio, monter **dans l'axe**. A **1.8 NM LSE** tourner à **droite** (MAX IAS 185 kt)
pour intercepter et suivre le **R 014 LSE** (014°) en montée vers **5000** (4179).
A **29 NM LSE** tourner à **droite** pour intégrer l'attente **RIPTU** à **5000** (4179).
Palier d'accélération non étudié.
Pente ATS : 5.4% jusqu'à **2900** (2079), prévenir le contrôle en cas d'impossibilité.

Missed APCH : Climb **straight ahead** up to **5000** (4179) and expect radar vectors (see
AD 2.LFLL 22.2.7). If radio failure, climb **straight ahead**. At **1.8 NM LSE** turn **right**
(MAX IAS 185 kt) to intercept and follow **R 014 LSE** (014°) climbing up to
5000 (4179). At **29 NM LSE** turn **right** to join **RIPTU** holding at **5000** (4179).
Acceleration level not studied.
ATS gradient : 5.4% up to **2900** (2079), if unable advise ATC.

LSE (NM)

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres./Vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.

REF HGT : ALT THR

CAT	VOR			MVL / Circling		DME LSE						
	MDA (H)	RVR	OCH	MDA (H)	VIS	NM	ALT	(HGT)	4	5	6	7
A				1300 (480)	1500		1480	(659)	1790	2110	2430	2750
B	1250 (430)	1300	422	1410 (590)	1600							
C				1690 (870)	2400							
D				1720 (900)	3600							

FAF - THR	6.7 NM	70 kt 5 min 45	85 kt 4 min 44	100 kt 4 min 01	115 kt 3 min 30	130 kt 3 min 06	160 kt 2 min 31	185 kt 2 min 10
VSP (ft/min)		370	450	525	605	685	845	975