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

LFQQ - LILLE LESQUIN

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

1	Position GEO ARP	50°33'48"N 003°05'13"E	
	Situation de l'ARP / *ARP location*	Intersection axes des pistes	Intersection of RWY AXIS
2	Direction, distance de la ville *Direction, distance from city*	7 km SSE LILLE	
3	Altitude de référence / *Reference elevation*	157 ft	
	Température de référence / *Reference temperature*	26 ° C	
4	Ondulation du géoïde / *Geoid undulation*	144 ft	
5	Déclinaison magnétique / *Magnetic variation*	1.9653°E	
	Année (variation annuelle) / *Year (annual change)*	2025 (0.139°)	
6	Gestionnaire de l'AD / *AD administration*	AEROPORT DE LILLE SAS	
	Adresse / *Address*	CS 90227 - 59812 LESQUIN CEDEX	
	Telephone	PC Aéroport : 03 20 49 68 33	
	FAX	03 20 49 68 10	
	TELEX	LILAPXH	
	AFS	LFQQZTZX	
7	Type de trafic / *Type of traffic*	IFR, VFR	
8	Observations / *Remarks*		

AD 2 LFQQ.3 **Horaires *Operational hours***

1	Gestionnaire de l'AD / *AD administration*	H 24	
2	Douanes et police / *Customs and immigration*	0500-2200 et O/R avant 1700	0500-2200 and O/R before 1700
3	Services de santé / *Health and sanitary*		
4	BIA, BRIA / *AIS briefing office*	BORDEAUX	
5	BDP / *ARO*		
6	Bureau MET / *MET briefing office*	H24	
7	ATS	H24	
8	Avitaillement / *Fueling*	0500-2100. PPR et surcoût en dehors de ces HOR. Cartes de crédit TOTAL, SHELL, VISA, UVAIR, WORLDFUEL ou paiement comptant. Station AVGAS sur PRKG E : H24 par carte TOTAL, ou autres paiements (comptant ou VISA) uniquement pendant heures d'ouverture. Attente possible. AVITAIR : TEL 03 20 49 67 61, FAX 03 20 49 67 62.	0500-2100.PPR and additional cost outside these SKED. Credit cards TOTAL, SHELL, VISA, UVAIR, WORLDFUEL or cash payment. AVGAS dispenser on PRKG E : H24 with TOTAL card, or other payments (cash or VISA) only during opening SKED. Possible delay. AVITAIR : TEL 03 20 49 67 61, FAX 03 20 49 67 62.
9	Services de manutention / *Handling*	Assistance passagers et fret (AVIAPARTNER) : 0400-2100. PPR en dehors de ces HOR. Cartes de crédit MASTERCARD, VISA, AMERICAN EXPRESS ou pré-paiement, ou paiement comptant. Assistance Aviation Générale (AEROPORT DE LILLE SAS) : 0600-2000 PPR 48HR.	Passenger and freight handling (AVIAPARTNER) : 0400-2100. PPR outside these SKED. Credit cards MASTERCARD, VISA, AMERICAN EXPRESS or prepayment, or cash payment. General aviation assistance (AEROPORT DE LILLE SAS) : 0600-2000 PPR 48HR.
10	Sûreté / *Safety*	Selon les besoins de l'exploitation. Assistance obligatoire sur aires de trafic B/C/D.	According to operational needs. Handling mandatory on B/C/D traffic areas.
11	Dégivrage / *De-icing*	0400-2100 assuré par AVIAPARTNER. PPR en dehors de ces HOR.	0400-2100 provided by AVIAPARTNER PPR outside these SKED.
12	Observations / *Remarks*	GRF (Service d'évaluation et de report de l'état de surface de piste) : H24.	GRF (Global Reporting Format) : H24.

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 LFQQ.4 **Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

1	Moyens de manutention de fret *Cargo handling facilities*	Loaders, convoyeur PRKG ACFT dédié fret 14000m2 Chariot 7T Moyen de levage spécifique O/R en ville.	Loaders, conveyor Special 14000m2 freight ACFT PRKG Trolley 7T Specific lifting means O/R in town.
2	Types de carburants et lubrifiants *Fuel and oil types*	Carburants/Fuel grades: 100LL - JET A1(CIV-MIL).	
3	Moyens et capacités d'avitaillement *Fueling facilities and capacities*	100LL : station automatique 50 m3. JET A1 : camion 40 m3, débit 110 m3/HR - camion 35 m3, débit 110 m3/HR - camion 35 m3, débit 110 m3/HR - camion 18 m3, débit 55 m3/HR.	100LL : automatic station 50 m3. JET A1 : truck 40 m3, flow 110 m3/HR - truck 35 m3, flow 110 m3/HR - truck 35 m3, flow 110 m3/HR - truck 18 m3, flow 55 m3/HR.
4	Moyens de dégivrage / *De-icing facilities*	Type I : 50/50 ou/or 40/60 à chaud/warm - Type II : 100%. 2 dégivreuses/deicers FMC - SMD1200. Dégivrage uniquement sur l'aire de trafic Bravo/De-icing only on apron Bravo.	
5	Hangar pour aéronefs de passage *Hangar space for visiting aircraft*	Sous condition de disponibilité et de capacité. Barre de tractage non fournie. Contacter 03 20 49 68 80.	Depending on availability and capacity. Tow-bar not provided. Contact 03 20 49 68 80.
6	Réparations pour aéronefs de passage *Repair facilities for visiting aircraft*	Uniquement pour ACFT entretenus suivant les normes JAR 145.	Only for ACFT maintained following JAR 145 standards.
7	Observations / *Remarks*	Contacts assistance/Handling contact details : - AVIAPARTNER (assistance vols commerciaux passagers et fret/handling of commercial passenger flights and freight) : TEL : 03 20 90 79 30 - FAX : 03 20 90 79 31 - SITA : LILATXH - E-mail : lil.ops-dpt@aviapartner.aero - Website : www.aviapartner.aero - FREQ : 131.485 - AEROPORT DE LILLE AG (assistance aviation générale/general aviation handling) : TEL : 03 20 49 68 21 - FAX : 03 20 49 68 22 - SITA : LILAPXH - E-mail : ag@lille.aeroport.fr - AVITAIR (avitaillement carburant / refuelling) : TEL : 03 20 49 67 61 - FAX : 03 20 49 67 62.	

AD 2 LFQQ.5 **Services aux passagers *Passenger facilities***

1	Hôtels	A proximité de l'aéroport et en ville.	In the vicinity of the airport and in town.
2	Restaurants	Sur AD et en ville	At airport and in town
3	Moyens de transport / *Transportation facilities*	Navette bus aéroport centre-ville - taxis - véhicules de location	Airport shuttle - taxis - car rental
4	Services médicaux / *Medical facilities*	Infirmerie et ambulances sur AD (CIV) Hôpital à LILLE	First aid room and ambulances at AD (CIV) Hospital in LILLE
5	Services bancaires et postaux *Bank and Post Office*	Dans aérogare : service postal et distributeurs de billets (euros) disponibles.	At airport: post office and cash point (euros).
6	Office de tourisme / *Tourist office*	A Lille.	In Lille.
7	Observations / *Remarks*		

AD 2 LFQQ.6 **Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services***

1	Niveau RFFS de l'AD *AD level for fire fighting*	7	
2	Moyens de sauvetage / *Rescue equipment*	2 véhicules d'intervention eau/émulseur, de 9000 litres, munis chacun de 250 kg de poudre. 1 véhicule de commandement. Réserve : 1 véhicule d'intervention eau/émulseur, de 9000 litres, muni de 250 kg de poudre.	2 water/foam intervention vehicles, 9000 liters, each equipped with 250 kg of powder. 1 command vehicle. Reserve : 1 water/foam intervention vehicle, 9000 liters, equipped with 250 kg of powder.
3	Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés *Capability for removal of disabled aircraft*	Procédure d'alerte de sociétés spécialisées si besoin	Procedure to warn specialized companies if needed.
4	Observations / *Remarks*	01 AVR - 31 OCT : niveau 7 assuré H24. 01 NOV - 31 MAR : - niveau 7 : 0500-2200 - niveau 5 : 2200-0500	01 APR - 31 OCT : level 7 provided H24. 01 NOV - 31 MAR : - level 7 : 0500-2200 - level 5 : 2200-0500

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 LFQQ.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 / *Type of clearing equipment*	1) Neige : - 4 engins à lame et balayeuse - 1 engin à lame 2) Glace, verglas : - 1 équipement d'épandage - 4 balayeuses	1) Snow : - 4 units with blades and sweepers - 1 unit with blade 2) Surface ice, black ice : - 1 spreader unit - 4 sweepers
2	Priorités de dégagement / *Clearance priority*	1) Neige - neige fondante 2) Glace - verglas Seront traitées en priorité dès l'apparition de ces phénomènes : - RWY 08/26 sur une largeur de 45 m et sur toute sa longueur - TWY P2, P3, P4, T2, T5 et V2 - AST B - AST C - TWY V4 et accès à la zone de maintenance - Accès à l'AST E (RWY 01/19 sur 15 m) - TWY P5 Zones traitées en fonction des besoins de l'exploitation : - AST D et AST E - TWY V3 et T4 - autres TWY Remarque : en fonction de l'importance des précipitations, la fermeture de l'AD pendant les opérations de déblaiement peut être envisagée (environ 4 HR).	1) Snow - slush 2) Surface ice - black ice The following will be cleared, as a priority, as soon as such weather conditions occur: - RWY 08/26 over a width of 45 m and over its entire length - TWY P2, P3, P4, T2, T5 and V2 - PRKG area B - PRKG area C - TWY V4 and access to maintenance area - Access to PRKG area E (RWY 01/19 over a width of 15 m) - TWY P5 Areas treated according to exploitation needs : - PRKG area D and PRKG area E - TWY V3 and T4 - other TWY Remark : depending on the extent of the snowfall, closure of the AD during the snow clearance operations may be envisaged (approximately 4 hours).
3	Matériaux utilisés pour le traitement de la surface de l'aire de mouvement / *Material used for movement area surface treatment*	KAC	
4	Pistes spécialement préparées en condition hivernale / *Specially prepared winter runways*	Sans objet	Not applicable
5	Observations / *Remarks*	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

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 LFQQ.8 **Aires de trafic, TWY et emplacements de vérification *Aprons, TWY and check locations***

1	Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface*	Béton ou Enrobé	Concrete
	Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength*	Parking B : B01 à/to B04 : 67 R/A/W/T ; B06 à/to B09 : 68 R/A/W/T ; B10 à/to B17 : 63 R/B/W/T Parking C : C01 à/to C09 : 34 F/B/W/T ; C10 à/to C13 : 59 F/B/W/T Parking D : D01 à/to D03 : 29 F/B/W/T ; D04 à/to D07 : 43 F/B/W/T Parking E : 9 F/B/W/T	
2	Largeur TWY / *TWY width*	P2, P3, P4 : 22,7 m T3, V4 : 15m P5, T2, T4, T5, V1, V2, V3, V5 : 23 m V6, V7 : 16.30 m H (voie hélicoptères) : 22 m	P2, P3, P4 : 22,7 m T3, V4 : 15m P5, T2, T4, T5, V1, V2, V3, V5 : 23 m V6, V7 : 16.30 m H (helicopter way) : 22 m
	Revêtement des TWY / *TWY surface*	Béton ou Enrobé	Concrete
	Résistance des TWY / *TWY strength*	P2-P3 : 59 F/B/W/T P4 : 71 F/B/W/T P5 : 29 F/B/W/T T2 : 66 F/B/W/T T3 : 12 R/C/W/T (limité ACFT moins de 2.5 T / limited to ACFT under 2.5 T) T4 : 80 F/B/W/T T5 : 53 F/B/W/T V1 : 52 F/B/W/T V2 : 61 F/B/W/T V3 : 66 F/B/W/T V4 : 50 F/B/W/T V5 : 58 F/B/W/T V6 - V7 : 9 F/B/W/T	
3	Emplacement des ACL / *ACL location*	sur AST.	on PRKG.
	Altitude des ACL / *ACL elevation*	AST B : altitude moyenne 45 m. AST C : altitude moyenne 47 m. AST D : altitude moyenne 42 m. AST E : altitude moyenne 48 m.	PRKG B : mean ALT 45 m. PRKG C : mean ALT 47 m. PRKG D : mean ALT 42 m. PRKG E : mean ALT 48 m.
4	Points de vérification VOR / *VOR checkpoints*		
5	Points de vérification INS / *INS checkpoints*	B01 50°34'13.64"N 003°06'08.08"E B02 50°34'13.94"N 003°06'10.23"E B03 50°34'14.25"N 003°06'12.39"E B04 50°34'14.55"N 003°06'14.55"E B06 50°34'14.86"N 003°06'16.71"E B07 50°34'15.36"N 003°06'20.11"E B08 50°34'16.28"N 003°06'21.88"E B09 50°34'16.21"N 003°06'21.76"E	B10 50°34'15.99"N 003°06'24.78"E B11 50°34'16.94"N 003°06'26.53"E B12 50°34'16.81"N 003°06'26.44"E B13 50°34'16.99"N 003°06'28.81"E B14 50°34'16.76"N 003°06'29.41"E B15 50°34'17.19"N 003°06'30.15"E B16 50°34'17.22"N 003°06'32.46"E B17 50°34'17.47"N 003°06'32.37"E
6	Observations / *Remarks*		

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

1	ID postes de stationnement *Aircraft stands ID signs*	Voir/See APDC	
	Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines*	Oui	
	Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs *Visual docking/parking guidance system*	NIL	
2	Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking*	RWY 08/26 : identification piste, axial, latéral, seuil, points cible, toucher des roues 26. RWY 01/19 : identification piste, axial, latéral, seuil, points cible. TWY : axial, latéral, points d'attente.	RWY 08/26 : RWY identification, center line, edge, THR, aiming points, TDZ 26. RWY 01/19 : RWY identification, center line, edge, THR, aiming points. TWY : center line, edge, holding points.
	Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting*	Voir/see AD 2 LFQQ .14/15	
3	Barres d'arrêt / *Stop bars*	Barres d'arrêt en service par RVR < 500 m. Commandables (TWY T2 et T5) et permanentes (TWY T3 et T4, RWY 01 et 19).	Stop bars operative when RVR < 500 m. Controlled (TWY T2 and T5) and permanent (TWY T3 and T4, RWY 01 and 19).
4	Observations / *Remarks*		

AD 2 LFQQ.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 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).*

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 LFQQ.11 **Renseignements météorologiques *Meteorological information***

1	Centre MET associé / *Associated MET Office*	CRA-LILLE
2	Horaires de service / *Hours of service*	voir/see AD 2 LFQQ .3
	Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR*	
3	Centre MET responsable des TAF *Office in charge of TAF*	CRA-LILLE
	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	T
6	Documentation de vol / *Flight documentation*	C-PL
	Langue utilisée / *Language used*	FR
7	Cartes, autres informations *Charts, other information*	AD WARNING H24 METAR AUTO
8	Equipement complémentaire *Supplementary equipment*	AEROWEB PRO
9	Organismes ATS desservis / *ATS units served*	TWR
10	Informations complémentaires *Additional information*	TEL MET (IFR) : 03 62 72 52 25.

AD 2 LFQQ.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
01	014.86 (013)	1580 x 30	12 F/B/W/T macadam / macadam	50°33'36.39"N 003°05'07.60"E ------ GUND NIL	THR : 148ft
19	194.86 (193)	1580 x 30	12 F/B/W/T macadam / macadam	50°34'25.81"N 003°05'28.19"E ------ GUND NIL	THR : 153ft
08	077.41 (075)	2825 x 45	54 F/B/W/T macadam / macadam	50°33'46.37"N 003°04'58.86"E ------ GUND NIL	THR : 156ft
26	257.41 (255)	2825 x 45	54 F/B/W/T macadam / macadam	50°34'06.45"N 003°07'20.03"E (50°34'04.34"N 003°07'05.16"E) ------ GUND NIL	THR : 135ft DTHR : 132ft

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
01	NIL	NIL	NIL	1700 x 150	NIL	(1)
19	NIL	NIL	NIL	1700 x 150	NIL	(2)
08	NIL	NIL	NIL	2945 x 300	NIL	(3)
26	NIL	NIL	300	2945 x 300	OUI/YES	(4)

(1) RESA (aire de sécurité d'extrémité de piste) de 235 x 150 m
RESA (Runway End Safety Area) 235 x 150 m

(2) RESA (aire de sécurité d'extrémité de piste) de 90 x 60 m
RESA (Runway End Safety Area) 90 x 60 m

(3) Accotements engazonnés de 7.5 m de part et d'autre de la piste.
RESA (aire de sécurité d'extrémité de piste) de 240 x 150 m
Unpaved shoulders of 7.5 m on each side of the runway.
RESA (Runway End Safety Area) 240 x 150 m

(4) Accotements engazonnés de 7.5 m de part et d'autre de la piste.
RESA (aire de sécurité d'extrémité de piste) de 90 x 90 m (seuil 26).
RESA (aire de sécurité d'extrémité de piste) de 240 x 90 m (seuil décalé 26).
Unpaved shoulders of 7.5m on each side of the runways.
RESA (Runway End Safety Area) 90 x 90 m (THR 26).
RESA (Runway End Safety Area) 240 x 90 m (DTHR 26).

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 LFQQ.13 **Distances déclarées *Declared distances***

RWY ID	TORA	TODA	ASDA	LDA	Observations *Remarks*
01	1580	1580	1580	1580	Piste utilisable seulement par les aéronefs ayant la capacité de faire demi-tour sur une largeur de 30 m. Runway usable only by ACFT able to perform a half-turn on a 30 m width.
TWY P5	960	960	960		
19	1580	1580	1580	1580	Piste utilisable seulement par les aéronefs ayant la capacité de faire demi-tour sur une largeur de 30 m. Runway usable only by ACFT able to perform a half-turn on a 30 m width.
08	2780	2780	2780	2780	Fin des distances déclarées située 45 m avant l'extrémité physique de piste. Feux d'extrémité de piste situés 45 m au-delà des distances déclarées. End of declared distances located 45 m before RWY physical extremity. RWY end lights located 45 m beyond declared distances.
TWY T4	1810	1810	1810		
TWY T5	2215	2215	2215		
26	2825	3125	2825	2545	
TWY T2	2435	2735	2435		
TWY T3	1835	2135	1835		
TWY T4	995	1295	995		

AD 2 LFQQ.14 **Balisage d'approche et de piste *Approach and runway lighting***

RWY ID	APCH	THR couleur *colour*	PAPI/VASIS	MEHT	TDZ Longueur *Length*	Balisage axial *Centerline LGT*			
						Longueur *Length*	Espacement *Spacing*	Couleur *Colour*	Intensité *Intensity*
01		G - LIL	PAPI 3.0 ° 5.2 %	23 ft					
19		G - LIL	PAPI 3.0 ° 5.2 %	24 ft					
08		G - LIH/LIL	PAPI 3.0 ° 5.2 %	65 ft		1880 m 600 m 345 m	15 m	W W/R R	LIH/LIL LED
26	CAT II-III - 900 m - LIH/LIL	G - LIH/LIL	PAPI 3.0 ° 5.2 %	57.71 ft	900 m	1925 m 600 m 300 m	15 m	W W/R R	LIH/LIL LED

RWY ID	Balisage latéral *Edge lighting*				Extrémité *RWY end*	SWY		
	Longueur *Length*	Espacement *Spacing*	Couleur *Colour*	Intensité *Intensity*	Couleur *Colour*	Longueur *Length*	Couleur *Colour*	
01	1040 m 540 m	60 m	W Y	LIL	R -LIL			
19	1040 m 540 m	60 m	W Y	LIL	R - LIL			
08	2180 m 645 m	60 m	W Y	LIH-LIL	R - LIH/LIL - LED			(1)
26	280 m 1945 m 600 m	60 m	R W Y	LIH-LIL	R - LIH/LIL			(2)

(1) Feux d'extrémité physique de la piste situés 45 m au-delà des distances déclarées indiqués par une barre de feux rouges
RWY end lights located 45 m beyond declared distances indicated by a bar of red lights

(2) MFS (marge de franchissement du seuil) minimale de 6 m non assurée pour les ACFT de hauteur oeil roue > 11,59 m.
Wheel clearance over THR : 6 m minimum not covered for ACFT with eye-to-wheel height > 11.59 m.
Zone de toucher des roues balisée par un éclairage blanc.

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 LFQQ.15 Autres balisages, système d'alimentation de secours *Other lighting, secondary power supply*

1	ABN	NIL	
	IBN		
2	Té d'atterrissage / *LDI*	NIL	
	Anémomètre / *Anemometer*		
3	Balisage axial TWY / *TWY centre line lighting*	TWY P2 : feux G. TWY P3, P4, T2, T4, T5, V2, V3 : feux G - LED. P2, P3, P4 : espacement des feux axiaux de 30 m. V2, V3 : espacement des feux axiaux de 15 m avant et après les virages.	TWY P2 : lights G. TWY P3, P4, T2, T4, T5, V2, V3 : lights G - LED. P2, P3, P4 : centre line lights spaced at 30 m intervals. V2, V3 : centre line lights spaced at 15 m before and after the turns.
	Balisage latéral TWY / *TWY edge lighting*	TWY V1, V2, V3, V4, V5, V6, V7 : feux B. TWY P5 : feux B - LED. V6 and V7 : absence de balisage latéral entre les TWY.	TWY V1, V2, V3, V4, V5, V6, V7: lights B. TWY P5 : lights B - LED. V6 and V7 : no edge lighting between the TWYs.
4	Alimentation de secours / *Secondary power unit*	ASI Alimentation Sans Interruption	UPS Uninterruptible Power Supply
	Temps de commutation / *Switch-over time*	0 sec	
5	Observations / *Remarks*	Aires de retournement 08/26 : axial vert / latéral bleu - LED. Barres d'arrêt T2, T4, T5 : LED. Balisages aires de trafic B, D, E : LED. Feux de protection de piste (WIG WAG) au point d'attente P5.	Turnaround areas 08/26 : centre line green / edge blue - LED. Stop bars T2, T4, T5 : LED. Aprons lighting B, D, E : LED. RWY protection lights (WIG WAG) at holding point P5.

AD 2 LFQQ.16 Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area*

1	Description	

AD 2 LFQQ.17 Espaces ATS *ATS airspaces*

Identification et limites latérales *Identification and lateral limits*	Classe *Class*	Limites verticales *Vertical limits*	Service / *Service* Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)*	Observations *Remarks*
CTR LILLE 50°39'52"N , 003°08'53"E - arc horaire de 5.6 NM de rayon centré sur 50°34'17"N , 003°08'34"E - 50°38'00"N , 003°15'08"E - Frontière franco-belge - 50°32'17"N , 003°16'46"E - arc horaire de 5.6 NM de rayon centré sur 50°34'17"N , 003°08'34"E - 50°28'49"N , 003°10'27"E - 50°27'31"N , 003°01'13"E - arc horaire de 5.6 NM de rayon centré sur 50°32'59"N , 002°59'19"E - 50°33'36"N , 002°50'35"E - 50°36'28"N , 002°53'46"E - 50°38'41"N , 002°58'15"E - 50°39'02"N , 003°03'32"E - 50°39'29"N , 003°06'43"E - 50°39'52"N , 003°08'53"E	D	2000ft AMSL ---------- SFC	APP LILLE Approche (FR) LILLE Approach (EN) TWR LILLE Tour (FR) LILLE Tower (EN)	H24

AD 2 LFQQ.18 **Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

Service	Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)*	FREQ	HOR	Observations *Remarks*
FIS	LILLE Information (FR) *LILLE Information (EN)*	126.480 MHz	H24	Information/Radar SIV 1 Canal 8.33
FIS	LILLE Information (FR) *LILLE Information (EN)*	129.360 MHz	H24	Information/Radar SIV 3 et/and 5
FIS	LILLE Information (FR) *LILLE Information (EN)*	132.540 MHz	H24	Information/Radar SIV 2
FIS	LILLE Information (FR) *LILLE Information (EN)*	132.610 MHz	H24	Information/Radar SIV 4.1 et/and 4.2
FIS	LILLE Information (FR) *LILLE Information (EN)*	134.825 MHz	H24	Information/Radar SIV 6.1 à/to 6.4
APP	LILLE Approche (FR) *LILLE Approach (EN)*	120.275 MHz	HO	Secteur QW-Contrôle en TMA. Secteur/Sector QW (SIV 2).
APP	LILLE Approche (FR) *LILLE Approach (EN)*	122.060 MHz	HO	Secteur QD-Contrôle en TMA Secteur/Sector QD (SIV 4.1 et/and SIV 4.2).
APP	LILLE Approche (FR) *LILLE Approach (EN)*	125.500 MHz	HO	Secteurs QW QE Fréquence supplétive/auxiliary frequency
APP	LILLE Approche (FR) *LILLE Approach (EN)*	126.480 MHz	HO	Secteur QE-Contrôle en TMA. Canal 8.33 Secteur/Sector QE (SIV 1).
APP	LILLE Approche (FR) *LILLE Approach (EN)*	129.360 MHz	HO	Secteur QA-Contrôle en TMA Secteur/Sector QA (SIV 3 et/and SIV 5).
APP	LILLE Approche (FR) *LILLE Approach (EN)*	134.825 MHz	HO	Secteur QR-Contrôle en TMA. Secteur/Sector QR (SIV 6.1 à/to SIV 6.4).
TWR	LILLE Sol (FR) *LILLE Ground (EN)*	121.855 MHz	HO	
TWR	LILLE Tour (FR) *LILLE Tower (EN)*	118.555 MHz	HO	
VDF	LILLE Gonio (FR) *LILLE Homer (EN)*	118.555 MHz	HO	
VDF	LILLE Gonio (FR) *LILLE Homer (EN)*	126.480 MHz	HO	Secteur QE Canal 8.33
VDF	LILLE Gonio (FR) *LILLE Homer (EN)*	129.360 MHz	HO	Secteur QA.
VDF	LILLE Gonio (FR) *LILLE Homer (EN)*	134.825 MHz	HO	Secteur QR.
ATIS	LILLE (FR) *LILLE (EN)*	119.330 MHz	HO	Diffusion des parametres DEP et ARR.TEL 0320161954.

AD 2 LFQQ.19 **Moyens radio de navigation et d'atterrissage *Radio navigation and landing aids***

Type (CAT ILS)	ID	FREQ	HOR	Position GEO	ALT	Portée *Coverage*	RDH (pente) *(slope)*	Situation *Location*	
VOR-DME	LEQ	109 MHz CH 27X	H24	50°33'42.4"N 003°05'21.0"E	163 ft	40NM FL250			
LOC 26 (III.E.4)	LIL	110.75 MHz	H24	50°33'42.9"N 003°04'34.2"E	157 ft			256°/496 m THR 08	
GP 26		330.05 MHz	H24	50°33'58.1"N 003°06'51.5"E	131 ft		15.8 m/52 ft (3 °)	234°/332 m DTHR 26	
DME 26		CH 44Y	H24	50°33'58.1"N 003°06'51.4"E	151 ft	25NM FL250		234°/331 m DTHR 26	

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 LFQQ.20 **Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations***

20.1 REGLEMENTS DE CIRCULATION LOCAUX

Décollages en piste 01 : en raison de la présence d'obstacles au Nord de la piste, il est recommandé de décoller depuis l'extrémité de piste.

Piste 08-26 : aires de demi-tour limitées aux ACFT avec empattement ≤ 25.60 m.

Aires de demi-tour interdites au DASH 8.

20.1.1 Restriction d'utilisation des TWY

- TWY V4 limité aux aéronefs d'envergure inférieure à 36 m et aux appareils dont l'OMGWS est inférieure à 9 m.

- TWY P5 limité aux aéronefs d'envergure inférieure à 36 m.

- TWY T3 utilisable uniquement de jour et par RVR > 800 m - limité aux aéronefs de moins de 2.5 T et d'envergure inférieure à 15 m.

- TWY V6 et V7 limités aux aéronefs d'envergure inférieure à 24 m.

- Hélicoptères : TWY T3 - limité aux hélicoptères de largeur hors-tout inférieure ou égale à 15.50 m.

Il est recommandé aux équipages d'appareils dont l'OMGWS est supérieure ou égale à 9 m et inférieure à 15 m, de rouler prudemment et d'utiliser la technique de l'over-steering dans les virages, jonctions et intersections de voies de circulation listées ci-après :

- T2, T4, T5 ;

- P2, P3, P4 ;

- V2, V3, V5 ;

- Voie d'accès de poste de stationnement de l'aire de trafic B ;

- Raccordement de la voie de circulation V2 et de la voie d'accès de poste B12.

Il est recommandé aux équipages d'appareils dont la largeur hors-tout du train principal est supérieure ou égale à 6 m et inférieure à 9 m, de rouler prudemment et d'utiliser la technique de l'over-steering dans le raccordement des voies de circulation V4 et P3.

Air taxiway H exclusivement réservé aux helicoptères de la gendarmerie.

20.1.2 Utilisation TWY V7

TWY V7 utilisé à contre-sens exclusivement par HEL Gendarmerie pour dégager piste 01/19 vers retour à sa base.

20.1.3 Aires de trafic

- PRKG E :
- accés autorisé aux ACFT non basés pour avitaillement carburant uniquement.
- interdiction aux ACFT non basés de déposer ou prendre en charge des passagers.

- L'accès à la station automatique de distribution d'AVGAS (PRKG E) est réservé aux aéronefs d'envergure inférieure à 15 m.

Postes C 8E et C 8W :
Non exploitable en opérations de nuit (SS +30 à SR -30).

Postes C 9E et C 9W :
Non exploitable en opérations de nuit (SS +30 à SR -30).

Postes D 1E et D 1W :
Non exploitable en opérations de nuit (SS +30 à SR -30).

Postes D 4E et D 4W :
Non exploitable en opérations de nuit (SS +30 à SR -30).

Postes D 5E et D 5W :
Non exploitable en opérations de nuit (SS +30 à SR -30).

- Postes de stationnement hélicoptères :

Poste C10 :

1) Coordonnées : 50°34'06.28"N 003°05'46.87"E

2) Altitude : 47.16 m NGF

3) Longueur hors-tout max = 19.50 m / Largeur hors-tout max = 16.20 m

Enrobé

Marquage : stop line et référence hélicoptère

Type : AS332 PUMA

Postes D04E et D04W :

20.1 LOCAL TRAFFIC REGULATIONS

Take-offs RWY 01 : due to obstacles North of the RWY, it is recommended to take-off from the end of the RWY.

RWY 08-26 : turn around areas restricted to ACFT whose wheel base ≤ 25.60 m.

Turn around areas prohibited to DASH 8.

20.1.1 TWYs use restrictions

- TWY V4 limited to ACFT with a wingspan smaller than 36 m and to ACFT with OMGWS less than 9 m.

- TWY P5 limited to ACFT with a wingspan smaller than 36 m.

- TWY T3 usable only by day and when RVR > 800 m - limited to ACFT under 2.5 T and with a wingspan smaller than 15 m.

- TWY V6 et V7 limited to ACFT with a wingspan smaller than 24 m.

- Helicopters : TWY T3 - limited to HEL with overall width lower than 15.50 m.

The crews of ACFT with OMGWS of 9 m or more and below 15 m should roll cautiously and use the over-steering technique during the turns, junctions and intersections of the TWY listed below :

- T2, T4, T5 ;

- P2, P3, P4 ;

- V2, V3, V5 ;

- Access route to stands of apron area B ;

- Junction of the TWY V2 with the access route of stand B12.

The crews of ACFT with overall width of 6 m or more and below 9 m should roll cautiously and use the over-steering technique at the junction of TWY V4 and P3.

Air taxiway H strictly reserved for Police helicopters.

20.1.2 TWY V7 use

TWY V7 used in the opposite way exclusively by Gendarmerie HEL to clear RWY 01/19 for return to its base.

20.1.3 Apron

- PRKG E :
- access authorized to non-based ACFT for refueling only.
- prohibition for non-based ACFT to dropp off or pick up passengers.

- The access to the AVGAS automatic dispenser (PRKG area E) is reserved for ACFT whose wingspans are less than 15 m.

Stands C 8E and C 8W :
Not operated during night operations (SS+30 to SR-30).

Stands C 9E and C 9W :
Not operated during night operations (SS+30 to SR-30).

Stands D 1E and D 1W :
Not operated during night operations (SS+30 to SR-30).

Stands D 4E and D 4W :
Not operated during night operations (SS+30 to SR-30).

Stands D 5E and D 5W :
Not operated during night operations (SS+30 to SR-30).

- Helicopters stands :

Stand C10 :

1) Coordinates : 50°34'06.28"N 003°05'46.87"E

2) Altitude : 47.16 m NGF

3) Max overall length = 19.50 m / Max overall width = 16.20 m

Asphalt coating

Marking : stop line and helicopter reference

Type : AS332 PUMA

Stands D04E and D04W :

© Service de l'Information Aéronautique, France

1) Coordonnées : 50°34'13.97"N 003°06'56.87"E
2) Altitude : 41.54 m NGF
3) Longueur hors-tout max = 12.94 m / Largeur hors-tout max = 10.69 m
Enrobé
Marquage : stop line et référence hélicoptère
Type : AS355 ECUREUIL

Postes D05E et D05W :
1) Coordonnées :50°34'14.96"N 003°06'56.55"E
2) Altitude : 41.68 m NGF
3) Longueur hors-tout max = 12.94 m / Largeur hors-tout max = 10.69 m
Enrobé
Marquage : stop line et référence hélicoptère
Type : AS355 ECUREUIL

Postes D06E et D06W :
1) Coordonnées : 50°34'15.94"N 003°06'56.23"E
2) Altitude : 41.84 m NGF
3) Longueur hors-tout max = 12.94 m / Largeur hors-tout max = 10.69 m
Enrobé
Marquage : stop line et référence hélicoptère
Type : AS355 ECUREUIL

Poste D07E et D07W :
1) Coordonnées : 50°34'16.16"N 003°06'59.72"E
2) Altitude : 42.00 m NGF
3) Longueur hors-tout max = 12.94 m / Largeur hors-tout max = 10.69 m
Enrobé
Marquage : stop line et référence hélicoptère
Type : AS355 ECUREUIL

Aire de trafic E :
1) Coordonnées : 50°34'23.34"N 003°05'43.17"E
2) Altitude : 48.57 m NGF
3) Longueur hors-tout max =11.66 m / Largeur hors-tout max = 10.06 m
Enrobé
Marquage : périmètre poste hélicoptère
Type : R44 ROBINSON

1) Coordinates : 50°34'13.97"N 003°06'56.87"E
2) Altitude : 41.54 m NGF
3) Max overall length = 12.94 m / Max overall width = 10.69 m
Asphalt coating
Marking : stop line and helicopter reference
Type : AS355 ECUREUIL

Stands D05E and D05W :
1) Coordinates : 50°34'14.96"N 003°06'56.55"E
2) Altitude : 41.68 m NGF
3) Max overall length = 12.94 m / Max overall width = 10.69 m
Asphalt coating
Marking : stop line and helicopter reference
Type : AS355 ECUREUIL

Stands D06E and D06W :
1) Coordinates : 50°34'15.94"N 003°06'56.23"E
2) Altitude : 41.84 m NGF
3) Max overall length = 12.94 m / Max overall width = 10.69 m
Asphalt coating
Marking : stop line and helicopter reference
Type : AS355 ECUREUIL

Stands D07E and D07W :
1) Coordinates : 50°34'16.16"N 003°06'59.72"E
2) Altitude : 42.00 m NGF
3) Max overall length = 12.94 m / Max overall width = 10.69 m
Asphalt coating
Marking : stop line and helicopter reference
Type : AS355 ECUREUIL

Apron E :
1) Coordinates : 50°34'23.34"N 003°05'43.17"E
2) Altitude : 48.57 m NGF
3) Max overall length = 11.66 m / Max overall width = 10.06 m
Asphalt coating
Marking : helicopter stand perimeter
Type : R44 ROBINSON

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 LFQQ.21 Procédures antibruit (et autres dispositions environnementales) Noise abatement procedures (and other environmental provisions)

L'arrêté du 28 juillet 2023 (JO du 25 août 2023) relatif à l'utilisation des moteurs auxiliaires de puissance des aéronefs lors de l'escale sur l'aérodrome de LILLE LESQUIN définit les dispositions réglementaires à respecter en vue de limiter les émissions de polluants et les nuisances sonores à proximité de l'aérodrome liées à l'utilisation de ces moteurs.

Le non-respect des dispositions énoncées dans ces arrêtés et reprises ci-après peut faire l'objet d'un relevé de manquement et conduire l'ACNUSA (Autorité de Contrôle des Nuisances Sonores Aéroportuaires) à prononcer une sanction sous la forme d'une amende administrative d'un montant maximal de 40 000 euros pour une personne morale.

The French ministerial order of July 28, 2023 (published August 25, 2023) defines the regulations for the use of ACFT auxiliary power engines during a stopover at the LILLE LESQUIN aerodrome to be complied with in order to limit pollutant emissions and noise pollution in the vicinity of the aerodrome related to the use of these engines.

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

21.1 RESTRICTIONS LIEES AUX PERFORMANCES ACOUSTIQUES

Néant

21.1 RESTRICTIONS BASED ON ACOUSTIC PERFORMANCE

NIL

21.2 PROCEDURES OPERATIONNELLES AU DEPART ET A L'ARRIVEE

Les aéronefs évoluant selon les règles de vol aux instruments ou selon les règles de vol à vue doivent respecter les procédures élaborées en vue de limiter les nuisances sonores et portées à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique.

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 OACI PANS-OPS, volume 1.

21.2 OPERATIONAL PROCEDURES ON DEPARTURE AND ON ARRIVAL

Aircraft operating IFR or VFR must comply with noise abatement procedures published in the AIP.

Aircrew shall observe the engine operation instructions included in operating manuals to reduce noise nuisances during landing and take-off.

21.2.1 Procédures au départ

Les objectifs en matière de réduction de nuisance retenus pour l'aéroport de LILLE LESQUIN sont d'assurer une réduction de bruit à proximité de l'aérodrome. En conséquence, les aéronefs doivent adopter la configuration et le régime de montée correspondants à un profil NADP1 (1500/3000).

Les itinéraires sont définis pour les ACFT dont les performances de montée permettent d'adopter une pente minimale de 5,5 %. Dans le cas contraire, les CDT de bord sont tenus de le signaler dès la demande de mise en route.

Les aéronefs adopteront la configuration et le régime de montée correspondant au moindre bruit selon les conditions opérationnelles du moment. Le vol doit être conduit de manière à atteindre le plus rapidement possible 3000 ft au-dessus de l'altitude topographique de l'aérodrome.

21.2.1 Departure procedures

The nuisance reduction objectives selected on LILLE LESQUIN aerodrome are to provide a noise reduction close to the aerodrome. Thus, ACFT shall use the appropriate climbing configuration and power setting corresponding to a NADP1 profile (1500/3000).

Routes are defined for ACFT which can maintain a minimum climb gradient of 5.5 %. If they can not, captains must advise ATS when requesting start-up.

Comply with the noise abatement climb gradient specifications in accordance with current operational procedures. Pilots must conduct their flight in order to reach 3000 ft AAL as quickly as possible.

21.2.2 Procédures à l'arrivée

21.2.2.1 RWY 08

Effectuer les MVL en évitant le survol des agglomérations proches de l'aérodrome ou suivre la trajectoire MVI à une hauteur au moins égale à 1000 ft QFE chaque fois que les conditions météorologiques le permettent.

21.2.2.2 Approche à vue

Approches à vue interdites : les SAM, DIM et JF et la nuit de 2100-0500. Pour l'exécution d'approches à vue RWY 08 ou RWY 26, les aéronefs doivent intercepter l'axe de piste au minimum à 2000 ft QNH.

21.2.2 Arrival procedures

21.2.2.1 RWY 08

Perform circling avoiding the overflight of built-up areas close to the aerodrome or follow the VPT path at a minimum height of 1000 ft QFE whenever meteorological conditions permit.

21.2.2.2 Visual approach

Visual approaches are prohibited : SAT, SUN and public HOL and at night from 2100-0500. To perform visual approaches RWY 08 or RWY 26, the ACFT must intercept RWY axis at 2000 ft QNH minimum.

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 l'heure programmée de départ du point de stationnement ETD, lorsque le poste de stationnement est équipé de moyens de substitution en électricité et climatisation-chauffage ;

- 30 minutes avant l'heure programmée de départ du point de stationnement ETD, lorsque le poste de stationnement n'est pas équipé de moyens de substitution en électricité ou en climatisation-chauffage, pour les aéronefs dont la masse maximale au décollage < à 140 tonnes ;

- 60 minutes avant l'heure programmée de départ du point de stationnement ETD, lorsque le poste de stationnement n'est pas équipé de moyens de substitution en électricité ou en climatisation-chauffage, pour les aéronefs dont la masse maximale au décollage > ou = à 140 tonnes.

21.3.4 Aéronefs à l'arrivée

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

- 10 minutes après l'heure d'arrivée au point de stationnement, lorsque le poste de stationnement est équipé de moyens de substitution en électricité et climatisation-chauffage, et pendant le délai nécessaire au raccordement

21.3 APU RESTRICTIONS

21.3.1 Definitions

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

21.3.2 Use of alternative means

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

21.3.3 Departing flights

For departing flights, APU use is limited to :

- 10 minutes prior to the ETD, on parking stands equipped with alternative devices supplying power and air conditioning ;

- 30 minutes prior to the ETD, on parking stands not equipped with alternative devices supplying power or air conditioning. For ACFT with a MTOW < 140 t ;

- 60 minutes prior to the ETD, on parking stands not equipped with alternative devices supplying power or air conditioning. For ACFT with a MTOW > or = 140 t.

21.3.4 Arriving flights

For arriving flights, APU use is limited to :

- 10 minutes after arrival at the parking stand, when equipped with alternative devices, and during the necessary plug in time of the alternative devices ;

© Service de l'Information Aéronautique, France

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 électricité ou en climatisation-chauffage, pour les aéronefs dont la masse maximale au décollage < à 140 tonnes ;

- 30 minutes après l'heure d'arrivée au point de stationnement, lorsque le poste de stationnement n'est pas équipé de moyens de substitution en électricité ou en climatisation-chauffage, pour les aéronefs dont la masse maximale au décollage > ou = à 140 tonnes.

21.3.5 Exemptions et dérogations

Le commandant de bord ne peut déroger aux règles définies aux § 21.3.2 à 21.3.4 que s'il le juge nécessaire pour des raisons de sécurité du vol ou de protection de la santé de l'équipage, des passagers, et de tout le personnel intervenant à l'escale dans l'aéronef. Le CDT 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 21.3.2 à 21.3.4 ne s'appliquent pas :

- aux ACFT effectuant des missions de caractère sanitaire ou humanitaire,

- aux ACFT en situation d'urgence tenant à des raisons de sécurité de vol,

- aux ACFT militaires et aux ACFT appartenant à l'Etat exclusivement affectés à un service public,

- aux ACFT 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.

- 20 minutes after arrival at the parking stand, when the stand is not equipped with alternative devices supplying power or air conditioning, for ACFT with a MTOW < 140 t ;

- 30 minutes after arrival at the parking stand, on parking stands not equipped with alternative devices supplying power or air conditioning, for ACFT with a MTOW > or = 140 t.

21.3.5 Exemptions - Waivers

Unless he deems it necessary, the captain may not break the rules defined in § 21.3.2 to 21.3.4 for the sake of the 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 for the following ACFT :

- ACFT performing humanitarian or ambulance flights,

- for the sake of the flight safety for ACFT in emergency situations,

- military ACFT and State's ACFT exclusively assigned to a public service,

- ACFT 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 AUTRES MESURES ENVIRONNEMENTALES

21.4.1 Essais moteurs

Les essais moteurs au point d'attente intermédiaire F sont soumis à autorisation du contrôle.

Les essais moteurs à la puissance de mise en route peuvent se faire de 0600 à 2100 sur tous les postes de stationnement. Les essais moteurs à la puissance de décollage doivent se faire entre 0600 et 2100 sur l'angle Sud-Ouest du parking C. De 2100 à 0600 seuls sont acceptés les essais des appareils devant repartir en vol commercial le matin avant 0800. L'autorisation est donnée par la Tour de Contrôle.

21.4.2 Entrainements

Les entraînements des aéronefs gros porteurs (catégorie de turbulence de sillage H) sont interdits.

21.4.2.1 Entrainements turboréacteurs et turbopropulseurs (L et M)

- Interdit SAM, DIM et JF.

- Du LUN au VEN, autorisation dans les créneaux horaires 0700 - 1100 et 1300 - 1700 délivrée par la SAS Aéroport de Lille (E-mail: qse@lille.aeroport.fr) heures de bureau avec un préavis de 48 heures (jours ouvrables).

- Limitation à un seul aéronef à la fois.

- Altitude minimale des circuits de piste : 2000 ft.

21.4.2.2 Entrainements moteurs à pistons

Tout entraînement est soumis à PPR Chef de Tour (TEL : 03 20 90 71 80) avec consignes et restrictions suivantes :

Circuits standards : interdits de nuit dans le créneau horaire 2300 - 0500.

Circuits basse hauteur :

Sur piste 08/26 : interdits.

Sur piste 01/19 :

- Uniquement avec circuits à l'Ouest, hauteur minimale 300 ft AAL.

- Interdits de nuit (CS+30 - LS-30)

- Uniquement pour aéronefs basés, de faible tonnage (L) en vol d'entraînement avec instructeur à bord et réservés aux stricts besoins de formation.

21.4 OTHER ENVIRONMENTAL MEASURES

21.4.1 Engine testing

Engine tests at intermediate holding point F are subject to ATC clearance.

Engine tests at startup power can be performed between 0600 and 2100 on all stands. Engine tests at takeoff power must be done between 0600 and 2100 at the South-West corner of C apron. Between 2100 and 0600, only ACFT leaving on a commercial flight in the morning before 0800 are allowed to perform engine run-ups. Permission is granted by the TWR.

21.4.2 Training

Training flights of heavyweight ACFT (wake turbulence category H) are prohibited.

21.4.2.1 Training turbofans and turbo-propellers (L and M)

- Prohibited on SAT, SUN and public HOL.

- From MON to FRI, authorization in the time slots 0700 - 1100 and 1300 - 1700 issued by SAS Aéroport de Lille (E-mail: qse@lille.aeroport.fr) during working hours, with a 48 hours prior notice (working days).

- Restricted to only one ACFT at a time.

- Minimum altitude of traffic patterns: 2000 ft.

21.4.2.2 Training piston engine aircraft

Every training flight is subject to a PPR from the TWR Manager (TEL: 03 20 90 71 80) with the following instructions and limitations :

Standard circuits: prohibited at night between 2300 and 0500.

Low height circuits:

On RWY 08/26: prohibited.

On RWY 01/19 :

- Only with western circuits 300 ft AAL MNM.

- Prohibited at night (SS+30 - SR-30)

- Only for light based ACFT (L) on training flight with an instructor on board, and strictly reserved for training purposes.

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 LFQQ.22 **Procédures de vol** ***Flight procedures***

Voir AD 2 LFQQ
SID RWY 08 RNAV-INSTR 01
SID RWY 08 CONV-INSTR 01
SID RWY 26 CONV-INSTR 01/02
SID RWY 26 RNAV-INSTR 01/02

See AD 2 LFQQ
SID RWY 08 RNAV-INSTR 01
SID RWY 08 CONV-INSTR 01
SID RWY 26 CONV-INSTR 01/02
SID RWY 26 RNAV-INSTR 01/02

Interdit au VAV et aux ULM non-basés.

Prohibited to gliders and non home-based ULM.

→ Pistes interdites aux ACFT dont l'envergure est supérieure à 36 m ou dont l'OMGWS est supérieure à 9 m.

RWY prohibited to ACFT with a wingspan larger than 36 m or with OMGWS larger than 9 m.

→ Accueil d'ACFT supérieurs à ces limites selon préavis de 3 mois et évaluation d'impact sur la sécurité réalisée par l'exploitant d'AD.

Acceptance of ACFT exceeding these limits subject to a 3 month PPR and safety impact assesment carried out by AD operator.

Utilisation RWY 01/19 en VFR de nuit réservée aux pilotes dont les entreprises ou organismes sont autorisés, par l'exploitant d'aérodrome, à occuper ou utiliser la zone Nord des aéronefs basés, à l'exception des éléves pilotes seuls à bord.

Use of RWY 01/19 on night VFR is reserved for pilots whose companies are authorized, by AD operator, to occupy or use northern part of home-based ACFT area, except for student pilots flying alone on board

22.1 PANNE DE RADIOCOMMUNICATION AU DEPART

- Appliquer la procédure décrite ci-dessous :

- En VMC : faire demi-tour.

- En IMC : poursuivre son vol jusqu'aux limites géographiques de la TMA au dernier FL assigné ou si celui-ci n'est pas compatible avec les obstacles au premier FL de sécurité, puis entreprendre la montée au FL de croisière indiqué dans le FPL en vigueur.

22.1 RADIOCOMMUNICATION FAILURE ON DEPARTURE

- The procedure to adopt is described below :

- In VMC, turn around.

- In IMC, continue the flight until TMA lateral limits at the last notified FL or if this last one is not compatible with obstructions, at the first safe FL, then undertake the climb till the cruising FL indicated on the FPL in force.

22.2 PANNE DE RADIOCOMMUNICATION A l'ARRIVEE

- Appliquer la procédure spécifiée dans la Réglementation Nationale.

22.2 RADIOCOMMUNICATION FAILURE ON ARRIVAL

- Comply with the specified procedure defined in the National Regulation.

22.3 PANNE DE RADIOCOMMUNICATION SUIVIE D'UNE API

22.3 RADIOCOMMUNICATION FAILURE FOLLOWED BY A MISSED APPROACH

Appliquer la procédure d'API suivante pour effectuer une nouvelle procédure d'approche :

Comply with the missed approach procedure described below to perform a new APCH procedure :

- Après une procédure CONV monter dans l'axe. A 2000 et en aucun cas avant 7.5 NM DME LEQ, tourner à gauche, rejoindre l'attente LEQ en montée vers 3000 et effectuer une nouvelle procédure d'approche dans les 15 minutes qui suivent.

- After a CONV APCH climb straight ahead on RWY axis. At 2000 and not before 7.5 NM DME LEQ, turn left, join LEQ holding climbing to 3000 and perform a new APCH within the 15 minutes after the missed approach.

- Après une procédure RNP RWY 08 appliquer la procédure d'API décrite sur le volet IAC pour intégrer l'attente ERNOD en montée vers 5000 et effectuer une nouvelle procédure d'approche dans les 15 minutes qui suivent.

- After a RWY 08 RNP procedure, comply with the missed approach procedure described on IAC to enter ERNOD holding climbing to 5000 and perform a new APCH within the 15 minutes after the missed approach.

- Après une procédure RNP RWY 26 appliquer la procédure d'API décrite sur le volet IAC pour intégrer l'attente ASBAR en montée vers 5000 et effectuer une nouvelle procédure d'approche dans les 15 minutes qui suivent.

- After a RWY 26 RNP procedure, comply with the missed approach procedure described on IAC to enter ASBAR holding climbing to 5000 and perform a new APCH within the 15 minutes after the missed approach.

Lorsque la seconde tentative est suivie d'une nouvelle API :

When the second attempt is followed by a new missed approach :

- remonter vers 3000 suivant les SID INI vers CMB en CONV ou vers VERMA en RNAV, puis tourner direct vers CMB en montée vers le FL070 et rechercher les conditions VMC.

- climb up to 3000 according to SID INI to CMB in CONV or to VERMA in RNAV, then turn direct towards CMB climbing to FL070 and seek VMC conditions.

22.4 PANNE DE RADIOCOMMUNICATION CAS PARTICULIER : LE PILOTE N'A PAS CONNAISSANCE DE LA PISTE EN SERVICE

22.4 RADIOCOMMUNICATION FAILURE SPECIAL CASE : THE PILOT DOES NOT KNOW THE RUNWAY IN USE

- Rejoindre l'attente LEQ au dernier niveau assigné pour lequel il y a eu un accusé de réception, s'il est utilisable, à défaut le niveau le plus élevé de l'attente.

- Join LEQ holding at the last assigned level that was acknowledged if this level is available, otherwise, at the highest level of the holding pattern.

- Attendre à ce niveau jusqu'à la plus tardive des heures suivantes :

- Maintain this level until the latest of the following times :

- HAP s'il en a accusé réception,

- EAT if it has been acknowledged,

- ETA,

- ETA,

- heure d'arrivée dans l'attente + 7 minutes.

- time of arrival in the holding pattern + 7 minutes.

- Descendre à 2000 ft QNH dans le circuit d'attente puis suivre une procédure d'approche CONV pour la piste 26 ou rejoindre l'IAF OSLID pour suivre une procédure d'approche RNP pour la piste 26, éventuellement suivie d'une MVL si le vent déterminé par le pilote indique que le QFU 08 est en service.

- Descend 2000 ft QNH in the holding pattern then follow a CONV approach procedure for RWY 26 or proceed to the IAF OSLID and follow a RNP procedure for RWY 26, possibly followed by visual circling if the wind determined by the pilot indicates that QFU 08 is in use.

22.5 PROCEDURES LVP

22.5 LVP PROCEDURES

22.5.1 Installations et équipements disponibles

22.5.1 Installations and available equipments

22.5.1.1 Pistes :

22.5.1.1 Runways :

La piste 08 est homologuée pour les décollages par faible visibilité.

Runway 08 is certified for low-visibility take-off.

La piste 26 est homologuée pour les approches de précision CAT II et CAT III, ainsi que pour les décollages par faible visibilité. Elle est équipée d'une rampe d'approche de 900m.

Runway 26 is certified for CAT II and CAT III precision approach and for low-visibility take-off. It is equipped with an approach ramp 900m long.

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

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

22.5.1.2 TWY :

22.5.1.2 TWY :

En conditions LVP, les voies de circulation T3 et T4 ne sont pas utilisables.

In LVP conditions, T3 and T4 taxiways cannot be used.

La voie de circulation P5 ne peut être utilisée que pour la desserte de l'aire de stationnement E par RVR supérieure ou égale à 150m, à raison d'un seul mouvement à la fois sur la plateforme. De plus, par RVR comprise entre 150m et 350m, l'assistance d'un véhicule « follow-me » est obligatoire

P5 taxiway can only be used to taxy to and from E parking area with a RVR equal or greater than 150m, one aircraft at a time moving on the field. When RVR range from 150m to 350m, aircraft will be assisted by a follow-me vehicle between E parking area and P5 taxiway.

© Service de l'Information Aéronautique, France

depuis et jusqu'à l'aire de stationnement E.

Suite à un atterrissage piste 26, le dégagement se fera obligatoirement par la voie de circulation T5, sauf instruction du contrôle.

Upon landing, clear runway 26 via taxiway T5, unless otherwise instructed by ATC.

22.5.1.3 Communications :

22.5.1.3 Communications :

Les pilotes sont informés par l'ATIS de la mise en vigueur des procédures LVP.

Pilots are advised by the ATIS if LVPs are in force.

Au premier contact sur la fréquence, le contrôleur retransmet les RVR :

At first contact, ATC shall transmit to pilot the RVRs measured :

- au toucher des roues,
- à mi-piste,
- à l'extrémité de piste.

- *on touchdown area,*
- *half-runway,*
- *end of runway.*

22.5.2 Critères de mise en place et de fin des LVP :

22.5.2 Criteria for start and end of LVP :

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

LVP phase starts, at the latest, when RVR gets down to 550m or when ceiling gets down to 200 ft.

Les LVP sont levées quand la RVR redevient supérieure à 550m, que le plafond est supérieur à 200ft et qu'une amélioration de ces conditions est attendue.

LVP phase ends when the RVR becomes greater than 550m, ceiling higher than 200ft and an improvement of these conditions is expected.

AD 2 LFQQ.23 Renseignements supplémentaires *Additional information*

23.1 EQUIPEMENT DE SURVEILLANCE DU TRAFIC

23.1 TRAFFIC SURVEILLANCE EQUIPMENT

Aérodrome équipé d'un radar secondaire (voir AD 1.0).

AD equipped with a secondary radar (see AD 1.0).

Système sol d'alerte de proximité de relief MSAW (voir AD 1.0).

MSAW ground warning system (see AD 1.0).

23.2 ZONE DE TRAITEMENT

23.2 PROCESSING AREA

Limites latérales : SIV LILLE, TMA LILLE parties 2 et 9.

Lateral limits : LILLE SIV, LILLE TMA parts 2 and 9.

Limites verticales : SFC - FL 115.

Vertical limits : SFC - FL 115.

Les approches finales aux instruments publiées pour les pistes 08 et 26 à Lille Lesquin sont surveillées jusqu'au seuil de piste.

Final instrument approaches published for RWY 08 and 26 at Lille Lesquin are monitored until the THR.

Les approches finales aux instruments publiées pour les aérodromes de Merville Calonne, Le Touquet Elizabeth II, Calais Dunkerque, Albert Bray, Amiens Glisy et Valenciennes Denain ne sont pas surveillées.

Final instrument approaches published for Merville Calonne, Le Touquet Elizabeth II, Calais Dunkerque, Albert Bray, Amiens Glisy and Valenciennes Denain AD are not monitored.

23.3 PERIL ANIMALIER

23.3 WILDLIFE STRIKE HAZARD

SR-30 à SS+30. Prévention du risque animalier ponctuellement réalisée par fauconnerie.

SR-30 to SS+30. Wildlife hazard prevention occasionnaly achieved by falconry.

AD 2 LFQQ.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 LFQQ.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 ***PROCEDURE IDENTIFICATION***	**MINIMUMS OPÉRATIONNELS CONCERNÉS** ***LINE OF OPERATIONAL MINIMA***
Sans objet / *not applicable*	Sans objet / *not applicable*

© Service de l'Information Aéronautique, France

LILLE LESQUIN

Utilisation des postes de stationnement / *Use of parking stands*

Cartes des aires de stationnement : se reporter APDC 01 à 03
Parking area charts : see APDC 01 to 03

POSTES DE STATIONNEMENT B / *Parking stands B*

A : Sortie autonome / *Exit without push back.* R : Sortie repoussage / *Exit with push back.*

Postes *Stands*	Sorties *Exits*	Types *Types*	Envergure max (m) *Max wingspan (m)*	Longueur max (m) *Max length (m)*	Observations *Remarks*
B01	R	B737 MAX 8 / A321 NEO	35.92	44.51	Présence placeur impérative à l'arrivée. *Imperative presence of a marshaller at the arrival.*
B02	R	B737 MAX 8 / A321 NEO	35.92	44.51	Présence placeur impérative à l'arrivée. *Imperative presence of a marshaller at the arrival.*
B03	R	B737 MAX 8 / A321 NEO	35.92	44.51	Présence placeur impérative à l'arrivée. *Imperative presence of a marshaller at the arrival.*
B04	R	B737 MAX 8 / A321 NEO	35.92	44.51	Présence placeur impérative à l'arrivée. *Imperative presence of a marshaller at the arrival.*
B06	R	B737 MAX 8 / A321 NEO	35.92	44.51	Présence placeur impérative à l'arrivée. *Imperative presence of a marshaller at the arrival.*
B07	R	B737-900/A321-200	35.90	45.06	Poste passerelle. Présence placeur impérative à l'arrivée. *Gangway stand.* *Imperative presence of a marshaller at the arrival.*
B08	R	B747-400/B777-300	65	74	Poste passerelle. Présence placeur impérative à l'arrivée. *Gangway stand.* *Imperative presence of a marshaller at the arrival.*
B09	R	B767 - 300	47.60	55	Poste passerelle. Présence placeur impérative à l'arrivée. *Gangway stand.* *Imperative presence of a marshaller at the arrival.*
B10	R	B737-900/A321-200	35.90	45.06	Poste passerelle. Présence placeur impérative à l'arrivée. *Gangway stand.* *Imperative presence of a marshaller at the arrival.*
B11	R	B747-400	65	71	Poste passerelle. Présence placeur impérative à l'arrivée. *Gangway stand.* *Imperative presence of a marshaller at the arrival.*
B12	R	B767-300	47.60	55	Poste passerelle. Présence placeur impérative à l'arrivée. *Gangway stand.* *Imperative presence of a marshaller at the arrival.*
B13	A	Embraer 145/CRJ 200	21.21	29.87	Sortie du poste par virage à gauche. Présence placeur impérative à l'arrivée. *Stand exit by left turn.* *Imperative presence of a marshaller at the arrival.*
B14	A	B737-800/A320	35.90	39.57	Sortie du poste par virage à droite. Présence placeur impérative à l'arrivée. *Stand exit by right turn.* *Imperative presence of a marshaller at the arrival.*
B15	A	Embraer 145/CRJ 200	21.21	29.87	Sortie du poste par virage à droite. Présence placeur impérative à l'arrivée. *Stand exit by right turn.* *Imperative presence of a marshaller at the arrival.*
B16	A	B737-800/A320	35.90	39.57	Sortie du poste par virage à gauche. Présence placeur impérative à l'arrivée. *Stand exit by left turn.* *Imperative presence of a marshaller at the arrival.*
B17	A	Embraer 145/CRJ 200	21.21	29.87	Sortie du poste par virage à gauche. Présence placeur impérative à l'arrivée. *Stand exit by left turn.* *Imperative presence of a marshaller at the arrival.*

© SIA

LILLE LESQUIN

Aire de trafic C interdite d'accès à l'A340-600, l'A350 et au B777-300.

Access to apron C forbidden to A340-600, A350 and B777-300.

POSTES DE STATIONNEMENT C / *Parking stands C*

Postes *Stands*	**Sorties** *Exits*	**Types** *Types*	**Observations** *Remarks*
C1E/C1W	A	FA20	C8E/C8W non exploitable en operations de nuit (SS+30 à SR-30). C9E/C9W non exploitable en operations de nuit (SS+30 à SR-30). *C8E/C8W not operated during night operations (SS+30 à SR-30).* *C9E/C9W not operated during night operations (SS+30 à SR-30).*
C2E/C2W	A	FA20	
C3E/C3W	A	FA20	
C4E/C4W	A	FA20	
C5E/C5W	A	FA20	
C6E/C6W	A	F2TH	
C7E/C7W	A	F2TH	
C8E/C8W	A	F2TH	
C9E/C9W	A	F2TH	
C10	A	B737 - 900 Winglets AS332 PUMA	Présence placeur imperative à l'arrivée. *Imperative presence of a marshaller on arrival.*
C11	A	B737 - 900 Winglets	
C12 (1)	A	B747 - 400 A340 - 400 B777 - 200	
C13	A	B737 - 900 Winglets	

A : Sortie autonome / *Exit without push back.*

(1) Neutralise les postes C11 et C13 / *Stands C11 and C13 not available.*

POSTES DE STATIONNEMENT D / *Parking stands D*

Postes *Stands*	**Sorties** *Exits*	**Types** *Types*	**Observations** *Remarks*
D1E/D1W	A	C525	D1E/D1W non exploitable en operations de nuit (SS+30 à SR-30). *D1E/D1W not operated during night operations (SS+30 à SR-30).*
D2E/D2W	A	C525	
D3E/D3W	A	C525	
D4E/D4W	A	E145 AS355 ECUREUIL	Présence placeur imperative à l'arrivée. *Imperative presence of a marshaller on arrival.* D4E/D4W non exploitable en operations de nuit (SS+30 à SR-30). D5E/D5W non exploitable en operations de nuit (SS+30 à SR-30). *D4E/D4W not operated during night operations (SS+30 à SR-30).* *D5E/D5W not operated during night operations (SS+30 à SR-30).*
D5E/D5W	A	E145 AS355 ECUREUIL	
D6E/D6W	A	E145 AS355 ECUREUIL	
D7E/D7W	A	A321/B739 AS355 ECUREUIL	

© Service de l'Information Aéronautique, France

CARTE D'AERODROME
Aerodrome chart

ATIS : LILLE 119.330 ☎ 03 20 16 19 54
GND (SOL) : 121.855

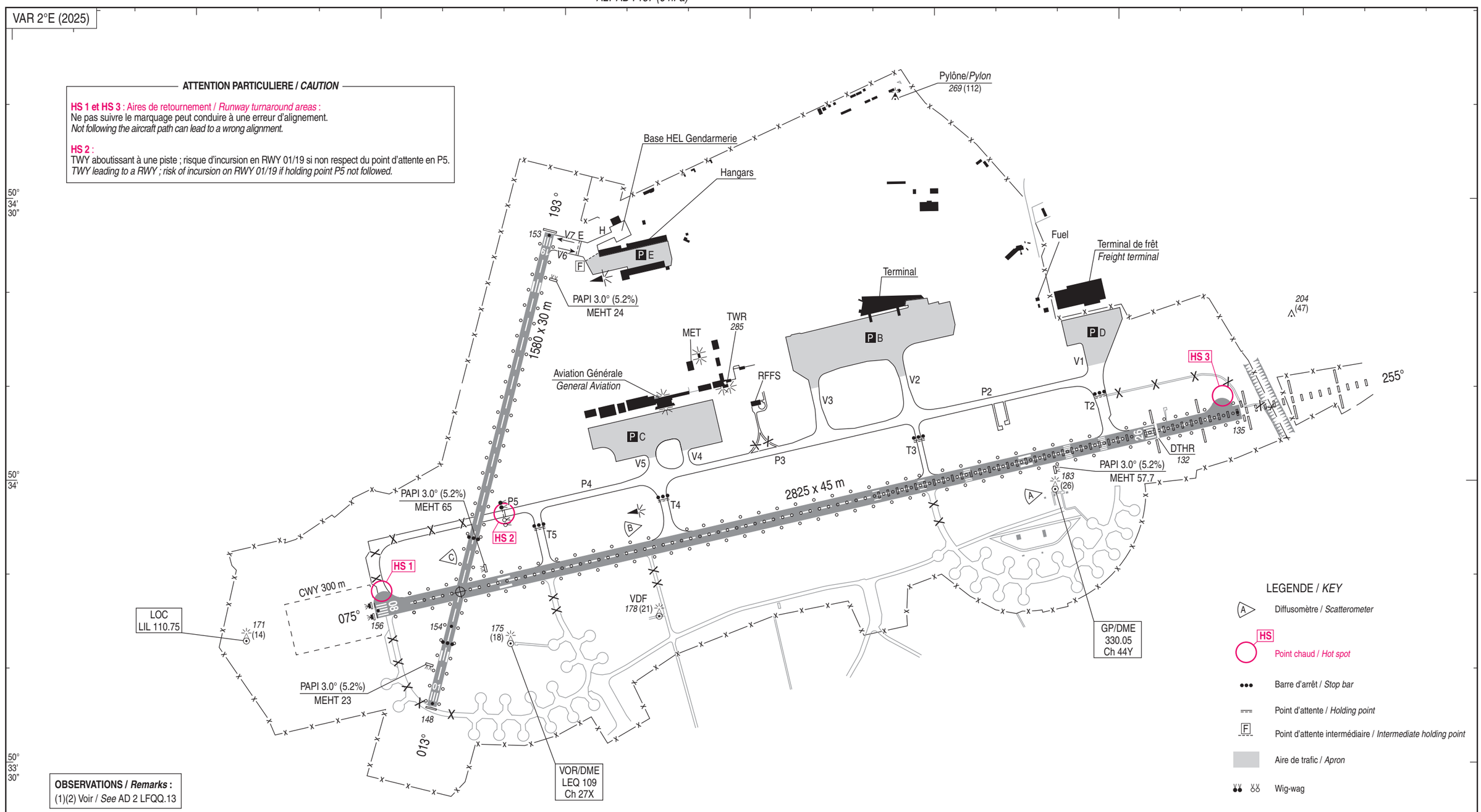
LILLE LESQUIN
50 33 48 N - 003 05 13 E
ALT AD : 157 (6 hPa)

VAR 2°E (2025)

ATTENTION PARTICULIERE / *CAUTION*

HS 1 et HS 3 : Aires de retournement / *Runway turnaround areas* :
Ne pas suivre le marquage peut conduire à une erreur d'alignement.
Not following the aircraft path can lead to a wrong alignment.

HS 2 :
TWY aboutissant à une piste ; risque d'incursion en RWY 01/19 si non respect du point d'attente en P5.
TWY leading to a RWY ; risk of incursion on RWY 01/19 if holding point P5 not followed.



OBSERVATIONS / *Remarks* :
(1)(2) Voir / *See* AD 2 LFQQ.13

LEGENDE / *KEY*

- A — Diffusomètre / *Scatterometer*
- HS — Point chaud / *Hot spot*
- Barre d'arrêt / *Stop bar*
- Point d'attente / *Holding point*
- F — Point d'attente intermédiaire / *Intermediate holding point*
- Aire de trafic / *Apron*
- Wig-wag

ALT / HGT : ft
GUND : 144 ft

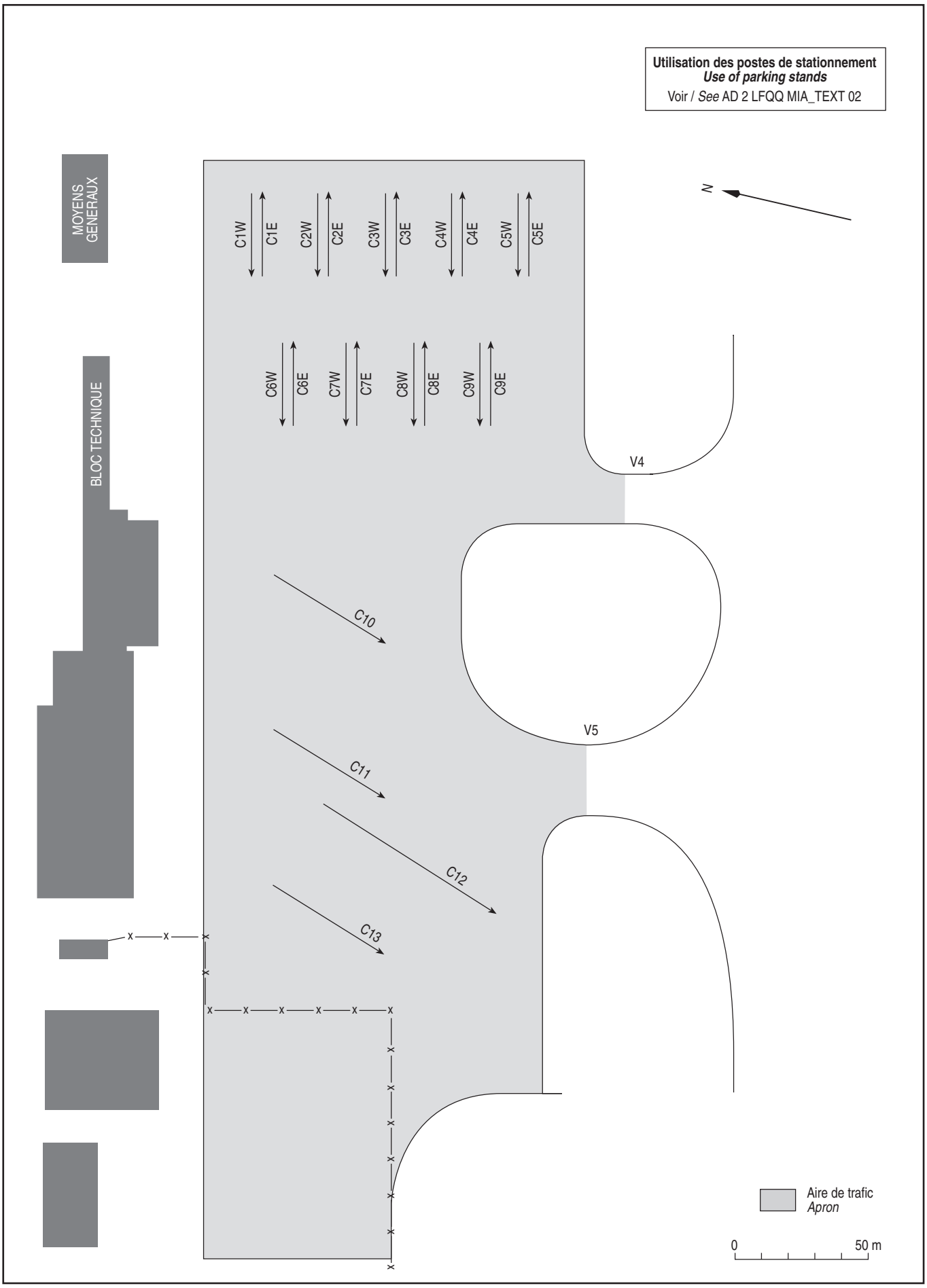
0 50 100 500 m

COORDONNEES SEUILS / *THR coordinates*			RWY	BALISAGE / *Lighting*		TORA	TODA	ASDA	LDA	NATURE *Surface*	RESIST. *Strength*	MINIMUM TKOF (RVR : m)			
TYPE	LATITUDE	LONGITUDE		APCH	RWY							CAT A	CAT B	CAT C	CAT D
THR 08	50° 33' 46.37" N	003° 04' 58.86" E	08	NIL	LIH/LIL	2780 (2)	2780 (2)	2780 (2)	2780 (2)	Revêtue	54 F/B/W/T	150	150	150	200
DTHR 26	50° 34' 04.34" N	003° 07' 05.16" E	26	900 m LIH	LIH/LIL	2825	3125	2825	2545	*Paved*		150	150	150	200
THR 26	50° 34' 06.45" N	003° 07' 20.03" E													
THR 01	50° 33' 36.39" N	003° 05' 07.60" E	01 (1)	NIL	LIL	1580	1580	1580	1580	Revêtue	12 F/B/W/T	RWY 26 : LVTO RVR < 150/200 m autorisés			
THR 19	50° 34' 25.81" N	003° 05' 28.19" E	19 (1)	NIL	LIL	1580	1580	1580	1580	*Paved*		*RWY 26 : LVTO RVR < 150/200 m authorized*			

© SIA

AIRE DE STATIONNEMENT "C"
Parking area "C"

LILLE LESQUIN

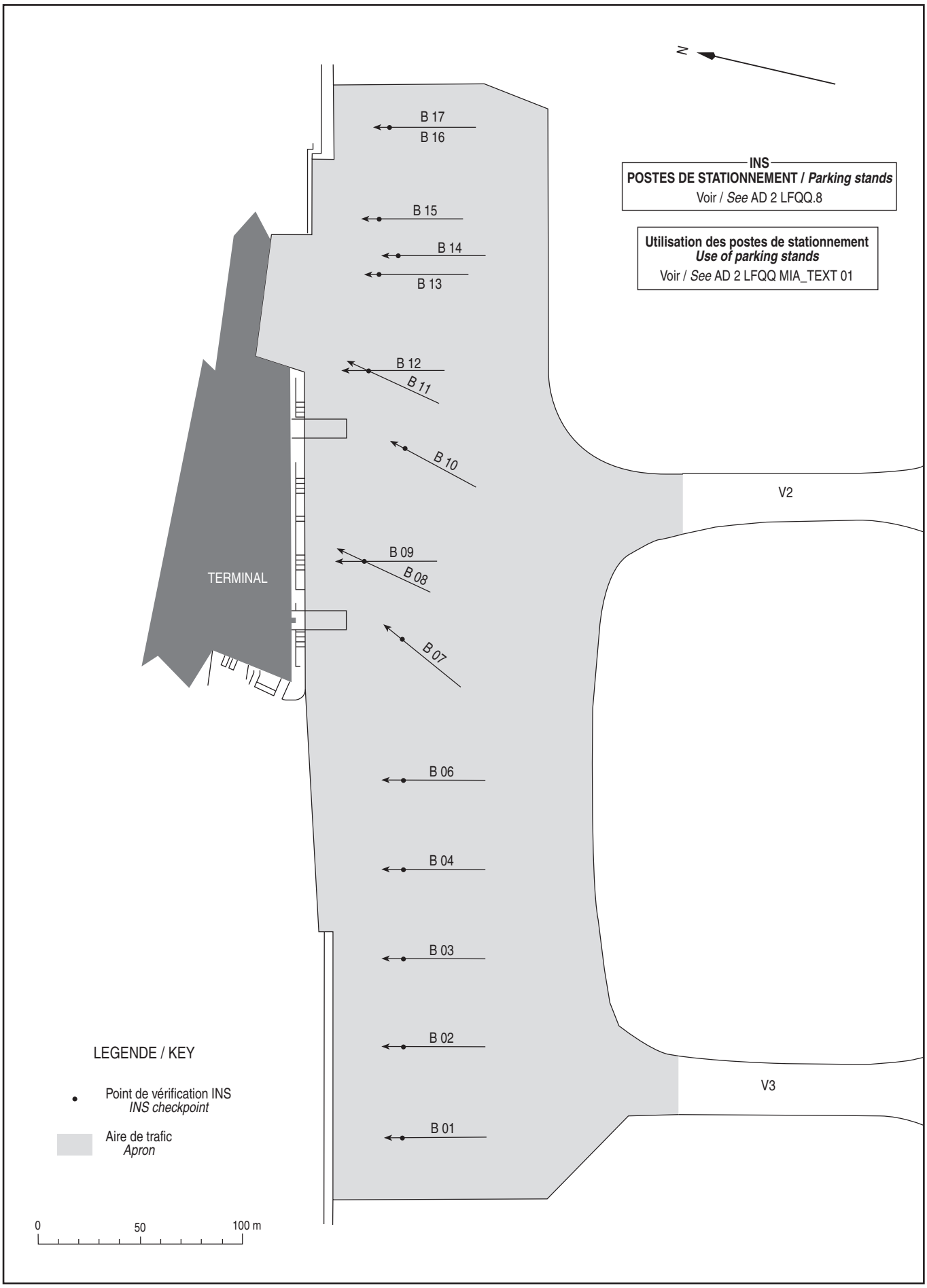


© SIA

AIRE DE STATIONNEMENT "B"

Parking areas "B"

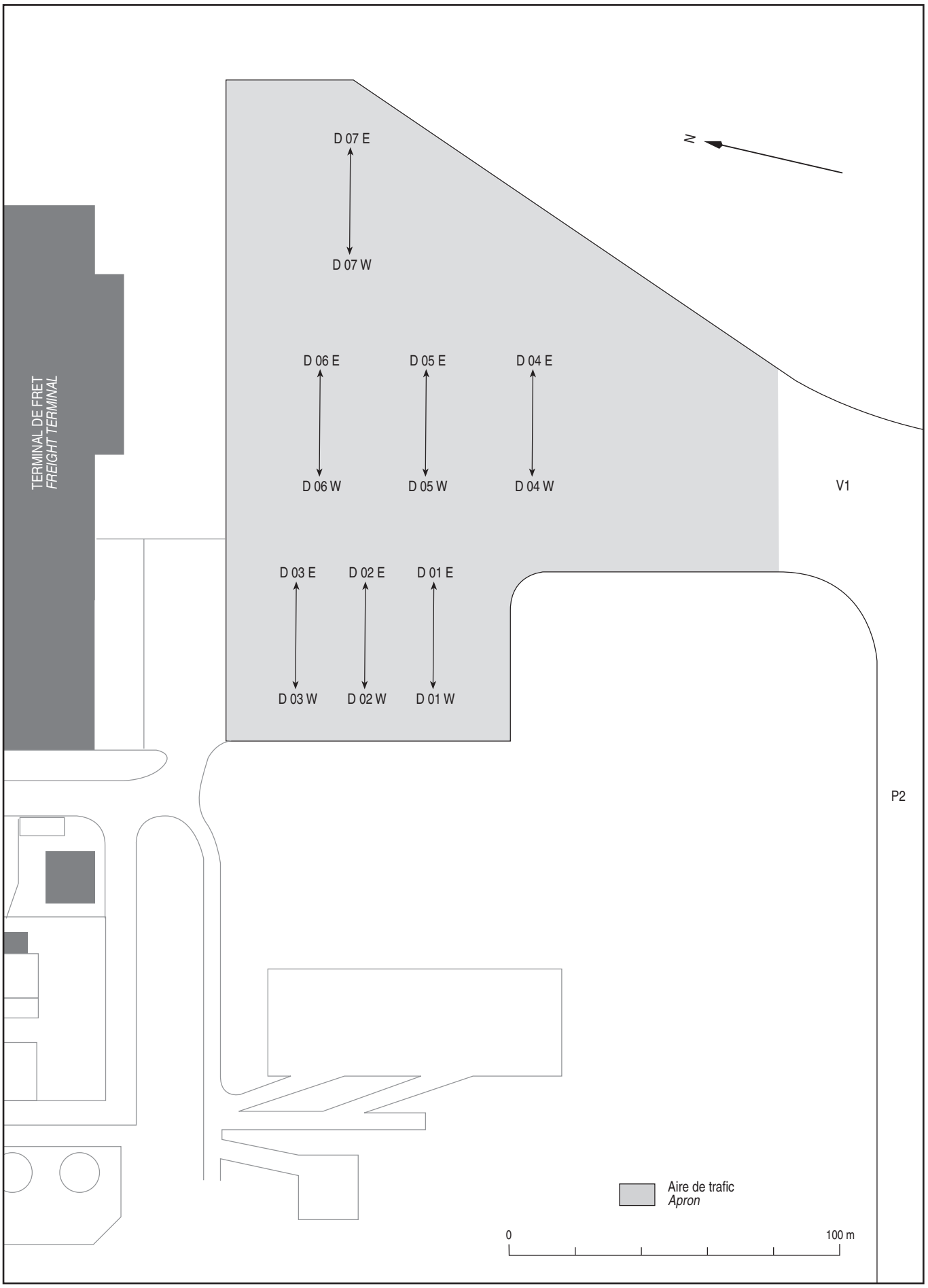
LILLE LESQUIN



© SIA

AIRE DE STATIONNEMENT "D"
Parking areas "D"

LILLE LESQUIN



© SIA

AIRE DE STATIONNEMENT

Parking areas

LILLE LESQUIN

Gestion des aires de trafic :

- PRKG B affecté prioritairement aux ACFT commerciaux.
- PRKG C affecté prioritairement à l'aviation générale.
- PRKG D affecté prioritairement au fret.
- PRKG E affecté prioritairement aux ACFT basés.

Apron management:

- PRKG B mainly assigned to commercial ACFT.
- PRKG C mainly assigned to general aviation
- PRKG D mainly assigned to freight.
- PRKG E mainly assigned to based ACFT.

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

A l'arrivée, les postes de stationnement sont attribués par le PC Exploitation et cette information est relayée par la tour de contrôle aux aéronefs.

Au départ comme à l'arrivée, seule l'information sur les aéronefs en mouvement connus de la tour peut être fournie. Le pilote assure la prévention des abordages et des collisions, sa propre séparation et la sécurité des tiers.

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

On departure and prior to any movement, pilots are required to contact GND frequency. The control tower arranges the taxiing sequence for entering the manœuvring area.

On arrival the aircraft stands are assigned by the "PC Exploitation" and notified to aircraft by the control tower.

On departure and on arrival, only information about aircraft movement known by the control tower can be provided. Pilots are responsible for air and ground collision avoidance, their own separation and the third party safety.

On arrival, Air traffic authorities responsibility stops when the aircraft is entering the apron (delimited by the safety line) and on departure, begins as soon as the aircraft is entering the manœuvring area.

© SIA

CARTE D'OBSTACLES D'AERODROME - OACI - TYPE A

Aerodrome Obstacle Chart - ICAO - A TYPE

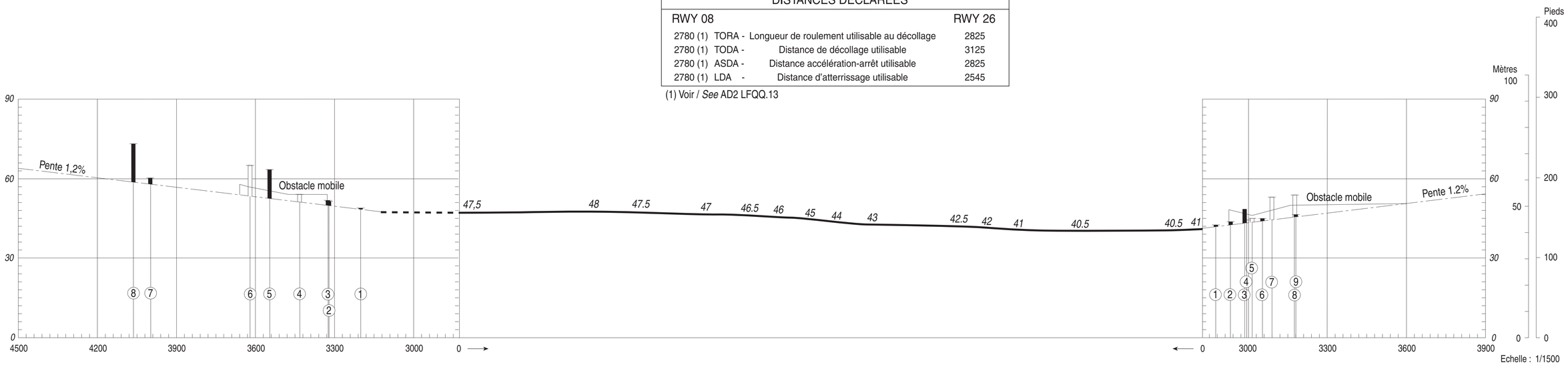
LILLE LESQUIN
RWY 08/26

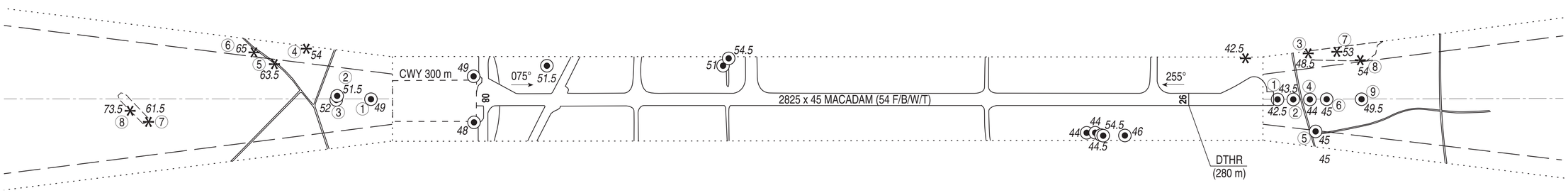
VAR 2°E (2025)

DIMENSIONS ET ALTITUDES
EN METRES

DISTANCES DECLAREES		
RWY 08		RWY 26
2780 (1)	TORA - Longueur de roulement utilisable au décollage	2825
2780 (1)	TODA - Distance de décollage utilisable	3125
2780 (1)	ASDA - Distance accélération-arrêt utilisable	2825
2780 (1)	LDA - Distance d'atterrissage utilisable	2545

(1) Voir / *See* AD2 LFQQ.13





LEGENDE

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

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

TOLERANCES CONFORMES AUX PRESCRIPTIONS DE L'OACI

Levé éxécuté en mai 2025
Nivellement rattaché au N.G.F.

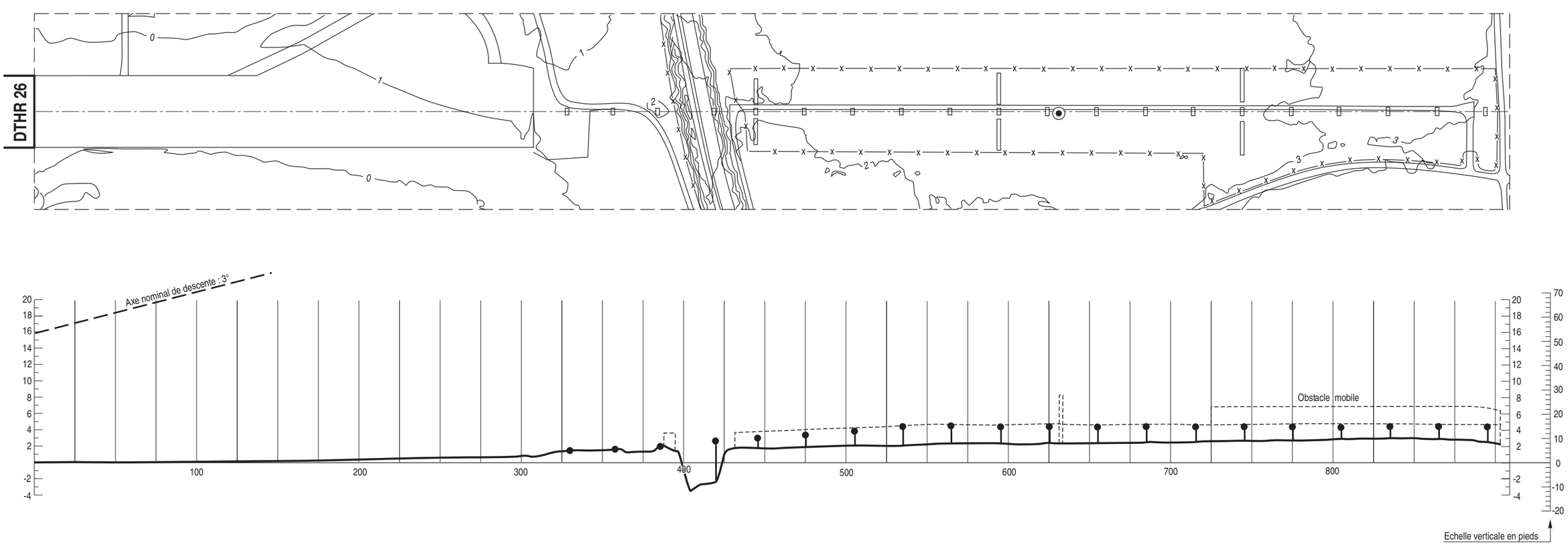
© SIA

CARTE TOPOGRAPHIQUE POUR APPROCHE DE PRECISION - OACI
Precision Approach Terrain Chart - ICAO

LILLE LESQUIN
RWY 26

VAR 2°E (2025)

DIMENSIONS ET HAUTEURS
EN METRES



LEGENDE	
BATIMENT OU CONSTRUCTION IMPORTANTE	
VOIE FERREE	
COURBE DE NIVEAU	2
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 éxécuté en 2014
Nivellement rattaché au N.G.F.

© SIA

LILLE LESQUIN

1 ORGANISMES CHARGES DES SERVICES DE LA CIRCULATION AERIENNE

Le centre de contrôle d'Approche de LILLE assure les services de la circulation aérienne (correspondant à la classification des espaces) dans la TMA et le SIV LILLE.

1 AUTHORITY RESPONSIBLE FOR AIR TRAFFIC CONTROL

LILLE Approach provides the air traffic control services (in accordance with airspaces classification) within TMA and FIS LILLE.

2 CALAGE ALTIMETRIQUE

Altitude de transition 5000 ft AMSL.

Le niveau de transition de la TMA de LILLE est calculé par LILLE APP.

2 ALTIMETER SETTING

The transition altitude is 5000 ft AMSL.

The transition level is calculated by LILLE APP.

3 PROCEDURES

3.1 Limitation de vitesse

Dans la TMA Lille, la vitesse est limitée à MAX IAS 250 kt en dessous du FL 100 sauf clairance explicite et à l'initiative du contrôle uniquement. Toutefois, pour les aéronefs qui pour des raisons techniques ou de qualité de vol ne peuvent maintenir 250 kt, une vitesse plus élevée est possible après accord du contrôle.

3 PROCEDURES

3.1 Speed limitation

Within LILLE TMA, the speed is limited to MAX IAS 250 kt below FL 100 except with explicit clearance and on ATC's initiative only. However, for aircraft which cannot maintain 250 kt for technical reasons or for flight quality, a higher speed is possible after getting ATC clearance.

3.2 Itinéraires IFR à l'intérieur de la TMA

Les itinéraires d'arrivée et de départ des aérodromes de LILLE LESQUIN, de MERVILLE CALONNE, de CALAIS DUNKERQUE, du TOUQUET ELIZABETH II et d'ALBERT BRAY figurent sur les cartes AD.

Désignation des itinéraires IFR : la désignation des SID et STAR de LILLE LESQUIN est dépendante de la configuration en service et des spécifications de navigation.

Les itinéraires IFR sont identifiés par :

- le point d'origine pour les STAR ou le point de fin pour les SID ;
- un indicateur de validité ;
- une lettre choisie suivant le tableau suivant :

3.2 IFR routes within the TMA

From LILLE LESQUIN, MERVILLE CALONNE, CALAIS DUNKERQUE, LE TOUQUET ELIZABETH II and ALBERT BRAY : outgoing IFR routes are represented in the following charts.

Designation of IFR routes : *the designation of SID and STAR for LILLE LESQUIN is dependent on the configuration in use and on the navigation specifications.*

IFR routes are identified by :

- *the origin waypoint for the STAR or the end point for the SID ;*
- *a validity indicator ;*
- *a letter chosen according to the following table :*

	SID CONV	STAR CONV	SID RNAV	STAR RNAV
RWY 08	E	A / B	R	C / F(2)
RWY 26	W / T / S(1) / X/ Y /Z(1)		L / P(1)	D / F(2)

(1) Départs sous conditions particulières / *Departure with special conditions.*
(2) Arrivées utilisables unique sur instruction du contrôle */ Arrival usable only on ATC requirement.*

3.2.1 Itinéraires IFR d'arrivée aérodrome de LILLE LESQUIN (Cf. cartes)

Les itinéraires d'arrivée aux instruments figurent sur les cartes AD 2 LFQQ STAR CONV et AD 2 LFQQ STAR RNAV.

Les trajectoires d'arrivées sont dirigées vers les IAF ERNOD, EKRIK, ASBAR, OSLID, LEQ et LL selon leur provenance et du QFU en service.

Toutes les STAR à destination de l'aérodrome de LILLE LESQUIN sont décrites soit :

- En RNAV 1 pour les équipages et ACFT certifiés. Ces STAR sont protégées selon les critères de spécifications de navigation de la RNAV1 pour les senseurs GNSS et/ou DME/DME
- En navigation classique pour tous les ACFT.

3.2.1 Arrival IFR routes to LILLE LESQUIN AD

The incoming paths are shown on the AD 2 LFQQ STAR CONV and AD 2 LFQQ STAR RNAV charts.

The incoming paths are directed towards IAF ERNOD, EKRIK, ASBAR, OSLID, LEQ and LL according to origin and RWY in use.

All the STAR incoming to LILLE LESQUIN AD are described as :

- *RNAV 1 for crew and ACFT certified. These STAR are protected according to the navigation specification criteria of RNAV 1 for GNSS and DME/DME sensors.*
- *Conventionnal for all ACFT.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

LILLE LESQUIN

3.2.2 Itinéraires IFR de départ aérodrome LILLE LESQUIN (Cf. cartes).

Les itinéraires normalisés de départ aux instruments figurent sur les cartes AD2 LFQQ SID CONV et AD2 LFQQ SID RNAV.

Tous les SID au départ de l'aérodrome de LILLE LESQUIN sont décrits soit :

- En RNAV 1 pour les équipages et ACFT certifiés. Ces SID sont protégées selon les critères de spécifications de navigation de la RNAV1 pour les senseurs GNSS et/ou DME/DME

- En navigation classique pour tous les ACFT.

Les départs RNAV sont préférentiels et seront déclarés en service par les services du contrôle. En l'absence de la capacité « RNAV » requise, le pilote doit s'annoncer « Non RNAV » à la demande de mise en route afin de se voir attribuer un départ conventionnel.

3.2.2 Outgoing IFR from LILLE LESQUIN AD.

The outgoinqs paths are shown on the AD2 LFQQ SID CONV and AD2 LFQQ SID RNAV charts.

All the SID incoming to LILLE LESQUIN AD are described as :

- RNAV 1 for crew and ACFT certified. These SID are protected according to the navigation sepcification criteria of RNAV1 for GNSS and DME/DME sensors.

- Conventionnal for all ACFT.

RNAV departures are preferential and are declared services by ATC services. Without the required "RNAV" capacity, the pilot has to announce himself as "Non RNAV" when requesting startup, in order to be given a conventional departure.

3.2.3 Configuration en service

L'orientation de la piste en service à LILLE LESQUIN détermine la configuration utilisable (configuration 08 ou 26) et le choix des itinéraires qui en découle.

3.2.3 Configuration in use

The RWY in use at LILLE LESQUIN will determine the traffic pattern to be used (configuration 08 or 26) and the resulting routes.

3.2.4 Le contrôle (ACC ou APP) peut indiquer, notamment sous contrôle et surveillance radar d'autres itinéraires à suivre en fonction de la situation générale du trafic.

3.2.4 *Control (ACC or APP) may indicate, particularly under radar surveillance and control, other routes to follow in accordance with the general traffic situation.*

4 SERVICE RADAR

LILLE Approche utilise les fonctions surveillance radar, assistance radar et guidage radar pour rendre les services du contrôle, d'information de vol et d'alerte.

4 RADAR SERVICE

LILLE Approach uses radar surveillance, radar assistance and radar guidance to provide control services, flight information and emergency.

5 PANNE DE COMMUNICATION

Cf. AD2 LFQQ. 22

5 RADIO FAILURE

See AD2 LFQQ. 22

6 TRANSFERT DE COMMUNICATION

Les changements de fréquence ont lieu sur instruction de l'organisme responsable du contrôle de l'aéronef. A tout changement de fréquence, le commandant de bord doit appeler sans délai sur la nouvelle fréquence assignée.

6 TRANSFERT OF COMMUNICATION

Frequency changes are carried out on aircraft ATC unit instruction. Upon every frequency change, pilot in command has to immediately contact the new frequency.

7 PROCEDURE MOINDRE BRUIT

Cf. AD 2 LFQQ. 21

7 NOISE ABATEMENT PROCEDURES

See AD 2 LFQQ. 21

8 SECTEURS VELIVOLES DEROGATOIRES (cf carte régionale)

8.1 Service rendu aux vols de planeurs

Les conditions d'exercice de certaines activités vélivoles font l'objet de protocoles signés entre les services de la circulation aérienne et les clubs de vol à voile concernés. Dans le cadre de ces protocoles et conformément au règlement de la circulation aérienne amendé, par dérogation à la fourniture du service de contrôle, les vols de planeurs à l'intérieur de certains secteurs définis, ne bénéficient pas du service de contrôle, ni entre eux, ni vis-à-vis des autres usagers (notamment de l'information de trafic).

8 GLIDING ACTIVITY WITH DEROGATION SECTORS (see area chart)

8.1 Service provided to glider flights

The conditions for carrying out certain gliding activities are the subject of protocols signed between the air traffic services and the glider clubs in question. Within the frame of these protocols and according to the amended air traffic control regulations, by derogation of the provision of control service, glider flights within certain defined sectors do not benefit from control service neither with respect to each other nor with respect to other users (in particular traffic information).

© SIA

LILLE LESQUIN

8.2 Service rendu aux autres usagers

L'information sur l'activité vélivole au profit des autres aéronefs est assurée par une information d'activité dans un secteur publié, diffusée au moyen de l'ATIS et sur la fréquence de contrôle lorsque les trajectoires risquent d'interférer avec les activités vélivoles dérogatoires.

NOTE 1 : seules les activités vélivoles se déroulant dans les espaces de classe D sont publiées.

NOTE 2 : les limites latérales et verticales des secteurs d'activités vélivoles dérogatoires peuvent être amendées périodiquement et la publication aéronautique sera révisée en conséquence.

8.2 Service provided to other users

Information on glider activity for the benefit of other aircraft is provided by activity information for a published sector, distributed by means of ATIS and on the control frequency when flight paths are likely to interfere with glider activity with derogation.

***NOTE 1:** only glider activities taking place in class D airspace are published.*

***NOTE 2:** the lateral and vertical limits of glider activity with derogation sectors may be amended periodically and the aeronautical publication will be revised accordingly.*

© SIA

LILLE LESQUIN
Carte régionale
Area chart

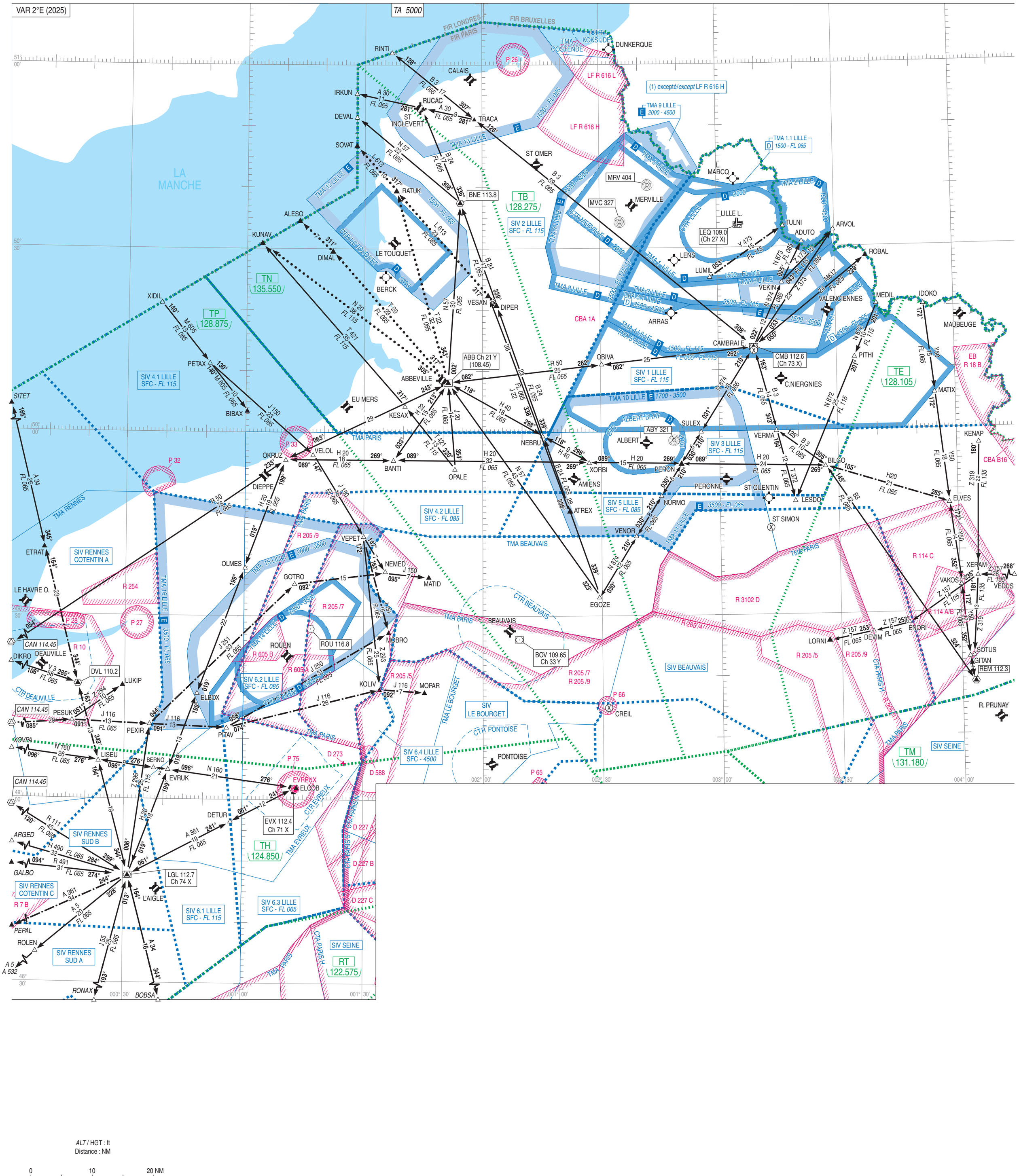
PARIS contrôle — FREQ des secteurs / *Sectors FREQ*

FIS : LILLE Information — 126.480 (1) - 132.540 (2) - 129.360 (3) - 132.610 (4) - 134.825 (5)
ATIS LILLE — 119.330
APP : LILLE Approche/ *Approach* — 126.480 - 120.275 - 129.360 - 122.060 - 134.825
TWR : LILLE Tour/ *Tower* — 118.555

(1) SIV 1 (2) SIV 2 (3) SIV 3 - 5 (4) SIV 4.1 - 4.2 (5) SIV 6.1 - 6.2 - 6.3 - 6.4

ATIS LE TOUQUET — 123.130
TWR : LE TOUQUET Tour / *Tower* — 118.455
ATIS MERVILLE — 127.905
TWR : MERVILLE Tour / *Tower* — 119.080
TWR : ALBERT Tour / *Tower* — 119.655

Sur instruction ACC / *On ACC instruction*
RNAV



ALT / HGT : ft
Distance : NM

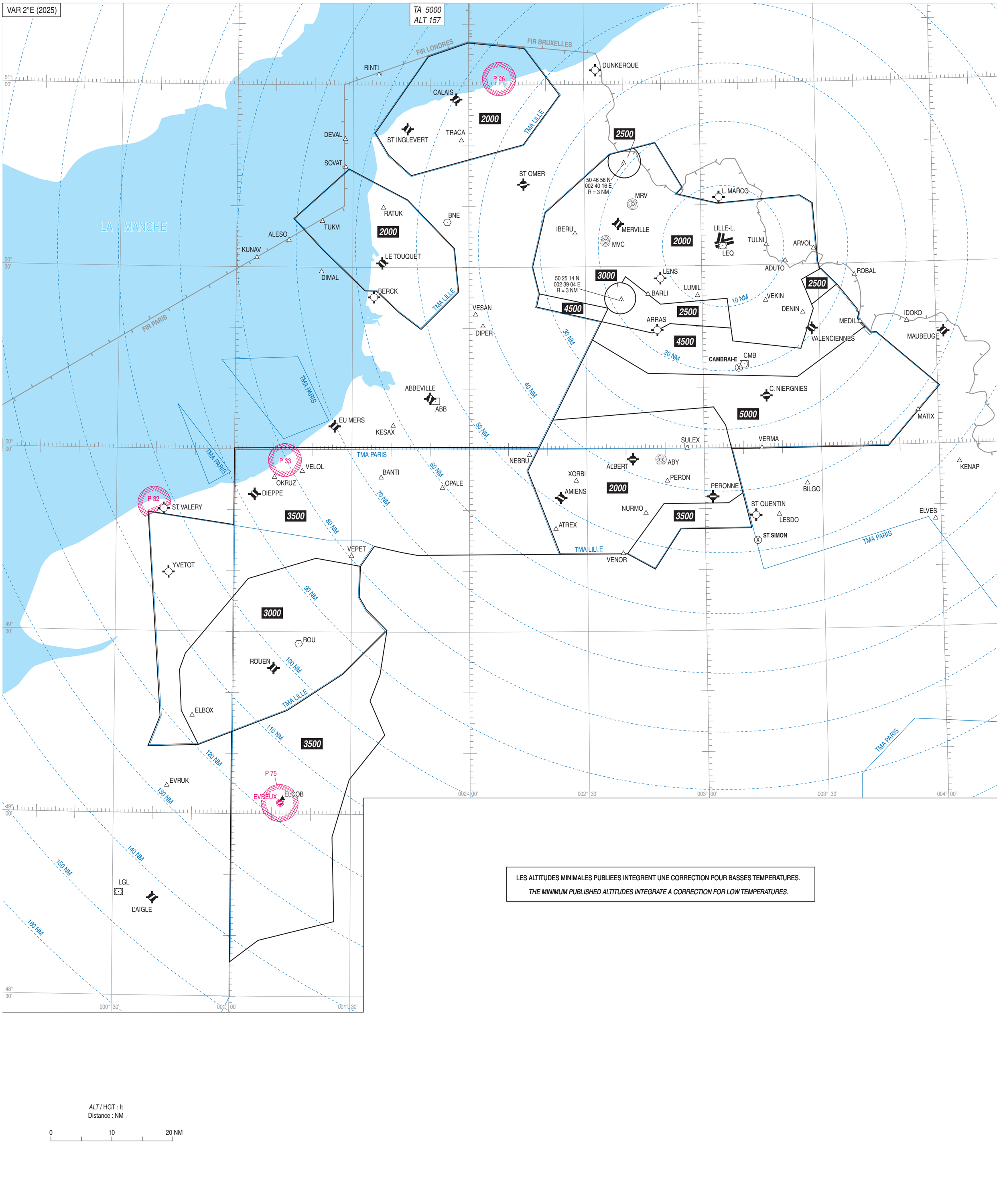
0 — 10 — 20 NM

AMDT 05/26 **CHG :** FREQ LE TOUQUET TWR et/*and* MERVILLE TWR, suppression/*removal* TMA PARIS 7.3, 7.4 et/*and* EB R 24 A, routes ATS, espaces/*airspaces*, creation LF R 616 L et/*and* LF R 616 H, normalisation/*standardization*.

© SIA

LILLE LESQUIN
Altitudes Minimales de Guidage
Minimum Vectoring Altitudes

ATIS LILLE	119.330
FIS : LILLE Information	126.480 - 134.825 - 132.540 - 129.360 - 132.610
APP : LILLE Approche/*Approach*	126.480 - 134.825 - 120.275 - 122.060 - 129.360



LES ALTITUDES MINIMALES PUBLIEES INTEGRENT UNE CORRECTION POUR BASSES TEMPERATURES.

THE MINIMUM PUBLISHED ALTITUDES INTEGRATE A CORRECTION FOR LOW TEMPERATURES.

ALT / HGT : ft
Distance : NM

0 — 10 — 20 NM

© SIA

POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

Waypoints / Procedures main fixes

Identification	Coordonnées *Coordinates*	RNAV	CONV	SID STAR	IAC
ABB	REF ENR 4.1	X		X	
BNE	REF ENR 4.1	X	X	X	
CIV	REF EB AIP ENR 4.1	X	X	X	
CMB	REF ENR 4.1	X	X	X	
LEQ	REF ENR 4.1	X	X	X	
RW08	50°33'46.37" N 003°04'58.85" E	X			X
RW26	50°34'04.34" N 003°07'05.16" E	X			X
ASBAR	REF ENR 4.4	X		X	X
BARLI	REF ENR 4.4	X	X	X	
DENIN	REF ENR 4.4	X	X	X	
EKRIK	REF ENR 4.4	X		X	X
ERNOD	REF ENR 4.4	X		X	X
IBERU	REF ENR 4.4	X	X	X	
MATIX	REF ENR 4.4	X	X	X	
NEKEN	REF ENR 4.4	X			X
OBIVA	REF ENR 4.4	X		X	
OLBUS	REF ENR 4.4	X			X
OSLID	REF ENR 4.4	X		X	X
ROBAL	REF ENR 4.4	X		X	
RONOR	REF ENR 4.4	X			X
SUDAP	REF ENR 4.4	X			X
SULEX	REF ENR 4.4	X		X	
TRACA	REF ENR 4.4	X	X	X	
UPMIT	REF ENR 4.4	X			X
VERMA	REF ENR 4.4	X		X	
QQ410	50°33'12.3" N 003°01'00.1" E	X			X
QQ411	50°34'39.6" N 003°11'14.1" E	X			X
QQ412	50°38'51.4" N 003°19'39.7" E	X			X
QQ413	50°32'24.2" N 003°17'11.8" E	X			X
QQ510	50°31'33.3" N 002°49'32.6" E	X			X
QQ512	50°26'42.8" N 003°00'32.6" E	X			X
QQ602	50°29'46.0" N 003°13'32.0" E	X		X	
QQ605	50°29'48.1" N 003°06'47.9" E	X		X	
QQ700	50°33'49.2" N 003°00'10.6" E	X		X	
QQ701	50°31'02.3" N 003°02'13.8" E	X		X	
QQ703	50°29'15.2" N 002°55'07.3" E	X		X	
QQ707	50°25'31.6" N 003°02'04.0" E	X		X	
QQ709	50°28'38.3" N 002°46'16.3" E	X		X	
QQ711	50°15'46.9" N 003°02'19.7" E	X		X	
QQ713	50°15'47,0"N 002°57'07,0"E	X		X	
QQ901	50°11'14.3" N 003°45'27.5" E	X		X	
QQ902	50°24'38.0" N 003°30'31.4" E	X		X	
FQ08Z	50°31'50.8" N 002°51'33.4" E	X			X
FQ08Y	50°32'32.4" N 002°56'22.1" E	X			X
FQQ26	50°35'18.5" N 003°15'50.0" E	X			X
FAF VOR Z RWY 08	50°32'51.4" N 002°56'59.3" E		X		X
IF ILS/LOC Z RWY 26	50°35'44.7" N 003°18'56.0" E		X		X
FAF LOC RWY 26	50°35'18.6" N 003°15'50.0" E		X		X
FAF VOR RWY 26	50°35'18.2" N 003°15'49.3" E		X		X

© SIA

RNP Y RWY 08

RMK	-							MAG VAR 2025 2,0°E			REF NAVAID : LEQ	
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	-	ERNOD	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
INA SUDAP	IF	SUDAP	-	-	-	-	-	2000	-	220	-	-
	TF	NEKEN	-	345	347.2	5.0	-	2000	-	220	-	1.0
INA RONOR	IF	RONOR	-	-	-	-	-	2000	-	220	-	-
	TF	NEKEN		165	167.2	5.0	-	2000	-	220	-	1.0
INA NEKEN	IF	NEKEN	-	-	-	-	-	2000	-	220	-	-
APCH	TF	FQ08Y	-	075	077.2	4.8	-	2000	2000	-	-	1.0
	TF	RW08	Yes	075	077.3	5.6	-	-	-	-	-3.00 / 49	0.3
	DF	QQ411	-	-	-	-	-	-	-	180	-	1.0
	TF	QQ412	Yes	050	051.9	6.8	-	-	-	180	-	1.0
	DF	QQ413	Yes	-	-	-	R	-	3000	220	-	1.0
	TF	ERNOD	-	245	246.5	20.7	-	5000	-	220	-	1.0

© Service de l'Information Aéronautique, France

SBAS FAS DATA BLOCK RNP Y RWY 08

Input data

Operation Type	0
SBAS Provider	1 (EGNOS)
Airport Identifier	LFQQ
Runway	08
Runway Letter	0 (None)
Approach Performance Designator	0
Route Indicator	Y
Reference Path Data Selector	0
Reference Path Identifier	E08B
LTP/FTP Latitude	503346.3720N
LTP/FTP Longitude	0030458.8500E
LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres)	91.5
FPAP Latitude	503406.4490N
Delta FPAP Latitude (seconds)	20.0770
FPAP Longitude	0030720.0320E
Delta FPAP Longitude (seconds)	141.1820
Threshold Crossing Height	15.0
TCH Units Selector	1 (meters)
Glidepath Angle (degrees)	3.00
Course Width (metres)	105.00
Length Offset (metres)	0
HAL (metres)	40.0
VAL (metres)	50.0

Output data

Data Block	10 11 11 06 0C 08 C8 00 02 38 30 05 08 01 B3 15 C4 B5 52 01 93 17 DA 9C 00 FC 4E 04 2C 81 2C 01 64 00 C8 FA 6D 36 2C E2
Calculated CRC Value	6D362CE2

Required Additional Data

ICAO Code	LF
LTP/FTP Orthometric Height (metres)	47.5

© SIA

PRECODING RNP Z RWY 08

RNP Z RWY 08

RMK								MAG VAR 2025 2.0° E			REF NAVAID : LEQ	
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	-	ERNOD	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
INA ERNOD	IF	ERNOD	-	-	-	-	-	3000	-	220	-	-
	TF	EKRIK	-	348	349.5	7.0	-	3000	-	200	-	1.0
INA EKRIK	IF	EKRIK	-	-	-	-	-	3000	-	200	-	-
APCH	TF	FQ08Z	-	075	077.2	4.0	-	3000	3000	-	-	1.0
	TF	RW08	Yes	075	077.2	8.8	-	-	-	-	-3.00 /49	0.3
	DF	QQ411	-	-	-	-	-	-	-	180	-	1.0
	TF	QQ412	Yes	050	051.9	6.8	-	-	-	180	-	1.0
	DF	QQ413	Yes	-	-	-	R	-	3000	220	-	1.0
	TF	ERNOD	-	245	246.5	20.7	-	5000	-	220	-	1.0

© Service de l'Information Aéronautique, France

Input data

Operation Type	0
SBAS Provider	1 (EGNOS)
Airport Identifier	LFQQ
Runway	08
Runway Letter	0 (None)
Approach Performance Designator	0
Route Indicator	Z
Reference Path Data Selector	0
Reference Path Identifier	E08A
LTP/FTP Latitude	503346.3720N
LTP/FTP Longitude	0030458.8500E
LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres)	91.5
FPAP Latitude	503406.4490N
Delta FPAP Latitude (seconds)	20.0770
FPAP Longitude	0030720.0320E
Delta FPAP Longitude (seconds)	141.1820
Threshold Crossing Height	15.0
TCH Units Selector	1 (meters)
Glidepath Angle (degrees)	3.00
Course Width (metres)	105.00
Length Offset (metres)	0
HAL (metres)	40.0
VAL (metres)	50.0

Output data

Data Block	10 11 11 06 0C 08 D0 00 01 38 30 05 08 01 B3 15 C4 B5 52 01 93 17 DA 9C 00 FC 4E 04 2C 81 2C 01 64 00 C8 FA 35 06 90 A5
Calculated CRC Value	350690A5

Required Additional Data

ICAO Code	LF
LTP/FTP Orthometric Height (metres)	47.5

© SIA

FNA RNP RWY 26

RMK								MAG VAR 2025 2.0°E			REF NAVAID : LEQ	
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	-	ASBAR	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
APCH	IF	OLBUS	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	TF	FQQ26		256	257.6	4.1	-	2000	2000	-	-	1.0
	TF	RW26	Yes	256	257.5	5.7	-	-	-	-	-3.00 / 52	0.3
	TF	QQ510	Yes	255	257.4	11.5	-	-	-	210	-	1.0
	DF	QQ512	-	-	-	-	-	3000	-	210	-	1.0
	TF	ASBAR	-	101	102.7	14.0	-	5000	-	220	-	1.0

© Service de l'Information Aéronautique, France

Input data

Operation Type	0
SBAS Provider	1 (EGNOS)
Airport Identifier	LFQQ
Runway	26
Runway Letter	0 (None)
Approach Performance Designator	0
Route Indicator	
Reference Path Data Selector	0
Reference Path Identifier	E26A
LTP/FTP Latitude	503404.3390N
LTP/FTP Longitude	0030705.1600E
LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres)	84.3
FPAP Latitude	503345.0230N
Delta FPAP Latitude (seconds)	-19.3160
FPAP Longitude	0030449.3640E
Delta FPAP Longitude (seconds)	-135.7960
Threshold Crossing Height	52.0
TCH Units Selector	0 (feet)
Glidepath Angle (degrees)	3.00
Course Width (metres)	105.00
Length Offset (metres)	192
HAL (metres)	40.0
VAL (metres)	50.0

Output data

Data Block	10 11 11 06 0C 1A 00 00 01 36 32 05 66 8D B3 15 90 90 56 01 4B 17 18 69 FF 18 DB FB 08 02 2C 01 64 18 C8 FA E8 48 4C 64
Calculated CRC Value	E8484C64

Required Additional Data

ICAO Code	LF
LTP/FTP Orthometric Height (metres)	40.4

© SIA

INA RNAV RWY 26

RMK	-								MAG VAR 2025 2.0° E			REF NAVAID : LEQ	
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	-	ASBAR	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
INA ASBAR	IF	ASBAR	-	-	-	-	-	3000	-	-	-	-
	TF	OSLID	-	010	011.9	6.9	-	2000	4000	220	-	1.0
	TF	OLBUS	-	346	347.7	6.0	-	2000	-	210	-	1.0
INA OSLID	IF	OSLID	-	-	-	-	-	2000	4000	220	-	-
	TF	OLBUS	-	346	347.7	6.0	-	2000	-	210	-	1.0
INA UPMIT	IF	UPMIT	-	-	-	-	-	2000	-	170	-	-
	TF	OLBUS	-	166	167.6	3.0	-	2000	-	170	-	1.0
INA OLBUS	IF	OLBUS	-	-	-	-	-	2000	-	210	-	-

© Service de l'Information Aéronautique, France

LILLE LESQUIN
SID RNAV RWY 08
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

SID RNAV RWY 08											
RMK	(1) FA ou/or VA acceptable						MAG VAR 2025 2.0°E			REF NAVAID : LEQ	
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)
ABB 6R											
-	CA (1)	-	-	075	077.0	-	-	557 (400 AAL)	-	-	1.0
-	CF	QQ605	-	210	212.0	6.1	R	-	-	-	1.0
-	TF	OBIVA	-	229	231.4	30.0	-	-	-	-	1.0
-	TF	ABB	-	262	263.6	25.3	-	-	-	-	1.0
BNE 6R											
-	CA (1)	-	-	075	077.0	-	-	557 (400 AAL)	-	-	1.0
-	CF	QQ605	-	210	212.0	6.1	R	-	-	-	1.0
-	TF	IBERU	-	282	283.7	25.8	-	-	-	-	1.0
-	TF	BNE	-	273	274.8	21.1	-	-	-	-	1.0
CIV 6R											
-	CA (1)	-	-	075	077.0	-	-	557 (400 AAL)	-	-	1.0
-	CF	QQ602	-	144	146.0	6.3	R		-	-	1.0
-	TF	DENIN	-	132	133.9	10.9	-		-	-	1.0
-	TF	CIV	-	049	051.4	19.7	-		-	-	1.0
MATIX 6R											
-	CA (1)	-	-	075	077.0	-	-	557 (400 AAL)	-	-	1.0
-	CF	QQ602	-	144	146.0	6.3	R	-	-	-	1.0
-	TF	DENIN	-	132	133.9	10.9	-	-	-	-	1.0
-	TF	MATIX	-	129	131.0	24.8	-	-	-	-	1.0
TRACA 6R											
-	CA (1)	-	-	075	077.0	-	-	557 (400 AAL)	-	-	1.0
-	CF	QQ605	-	210	212.0	6.1	R	-	-	-	1.0
-	TF	IBERU	-	282	283.7	25.8	-	-	-	-	1.0
-	TF	TRACA	-	308	309.6	24.1	-	-	-	-	1.0
VERMA 6R											
-	CA (1)	-	-	075	077.0	-	-	557 (400 AAL)	-	-	1.0
-	CF	QQ602	-	144	146.0	6.3	R	-	-	-	1.0
-	TF	VERMA	-	177	178.7	29.8	-	-	-	-	1.0

© Service de l'Information Aéronautique, France

LILLE LESQUIN
SID RNAV RWY 26
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

SID RNAV RWY 26											
RMK	-						MAG VAR 2025 2.0° E			REF NAVAID : LEQ	
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)
ABB 6L											
-	CF	QQ700	Y	269	271.0	2.9	-	-	-	-	1.0
-	CF	QQ709	-	236	238.0	10.3	L	-	-	-	1.0
-	TF	OBIVA	-	208	210.1	20.4	-	-	-	-	1.0
-	TF	ABB	-	262	263.6	25.3	-	-	-	-	1.0
BNE 6L											
-	CF	QQ700	Y	269	271.0	2.9	-	-	-	-	1.0
-	TF	IBERU	-	274	275.6	21.0	-	-	-	-	1.0
-	TF	BNE	-	273	274.8	21.1	-	-	-	-	1.0
CIV 6L											
-	CF	QQ700	Y	269	271.0	2.9	-	-	-	-	1.0
-	CF	QQ703	-	205	207.0	5.9	L	-	-	-	1.0
-	TF	QQ707	-	128	130.0	5.8	-	-	-	-	1.0
-	TF	DENIN	-	100	102.2	15.5	-	-	-	-	1.0
-	TF	CIV	-	049	051.4	19.7	-	-	-	-	1.0
MATIX 6L											
-	CF	QQ700	Y	269	271.0	2.9	-	-	-	-	1.0
-	CF	QQ703	-	205	207.0	5.9	L	-	-	-	1.0
-	TF	QQ707	-	128	130.0	5.8	-	-	-	-	1.0
-	TF	DENIN	-	100	102.2	15.5	-	-	-	-	1.0
-	TF	MATIX	-	129	131.0	24.8	-	-	-	-	1.0
TRACA 6L											
-	CF	QQ700	Y	269	271.0	2.9	-	-	-	-	1.0
-	TF	IBERU	-	274	275.6	21.0	-	-	-	-	1.0
-	TF	TRACA	-	308	309.6	24.1	-	-	-	-	1.0
VERMA 6L											
-	CF	QQ700	Y	269	271.0	2.9	-	-	-	-	1.0
-	CF	QQ703	-	205	207.0	5.9	L	-	-	-	1.0
-	TF	QQ713	-	173	174.6	13.5	-	-	-	-	1.0
-	TF	VERMA	-	142	144.4	19.4	-	-	-	-	1.0

SID RNAV RWY 26											
RMK	(1) FA ou/or VA acceptable						MAG VAR 2025 2.0 °E			REF NAVAID : LEQ	
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)
CIV 6K											
-	CA (1)	-	-	255	257.4	-	-	556 (400 AAL)	-	-	1.0
-	CF	QQ701	-	202	204.0	3.4	L	-	-	-	1.0
-	TF	DENIN	-	118	120.3	17.5	-	-	-	-	1.0
-	TF	CIV	-	049	051.4	19.7	-	-	-	-	1.0
MATIX 6K											
-	CA (1)	-	-	255	257.4	-	-	556 (400 AAL)	-	-	1.0
-	CF	QQ701	-	202	204.0	3.4	L	-	-	-	1.0
-	TF	DENIN	-	118	120.3	17.5	-	-	-	-	1.0
-	TF	MATIX	-	129	131.0	24.8	-	-	-	-	1.0
VERMA 6K											
-	CA (1)	-	-	255	257.4	-	-	556 (400 AAL)	-	-	1.0
-	CF	QQ701	-	202	204.0	3.4	L	-	-	-	1.0
-	TF	QQ711	-	178	179.8	15.3	-	-	-	-	1.0
-	TF	VERMA	-	151	153.4	17.7	-	-	-	-	1.0

© Service de l'Information Aéronautique, France

LILLE LESQUIN
STAR RNAV RWY 08
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

STAR RNAV RWY 08											
RMK	(1) Utilisable uniquement sur instruction ATC / Usable only on ATC requirement						MAG VAR 2025 2.0 °E			REF NAVAID : -	
Procedure Identifcation	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											
ERNOD	-	ERNOD	-	-	-	-	-	-	-	-	-
LEQ	-	LEQ	-	-	-	-	-	-	-	-	-
TRACA 5C											
-	IF	TRACA	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	TF	IBERU	-	127	129.3	24.1	-	-	-	-	1.0
-	TF	ERNOD	-	130	132.4	17.4	-	3000	-	220	1.0
BNE 5C											
-	IF	BNE	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	TF	IBERU	-	092	094.4	21.1	-	-	-	-	1.0
-	TF	ERNOD	-	130	132.4	17.4	-	3000	-	220	1.0
ABB 5C											
-	IF	ABB	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	TF	OBIVA	-	081	083.1	25.3	-	-	-	-	1.0
-	TF	ERNOD	-	038	039.8	17.1	-	3000	-	220	1.0
SULEX 5C											
-	IF	SULEX	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	TF	ERNOD	-	346	347.9	24.7	-	3000	-	220	1.0
CMB 5C											
-	IF	CMB	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	TF	ERNOD	-	305	307.0	17.3	-	3000	-	220	1.0
MATIX 5C											
-	IF	MATIX	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	TF	CMB	-	283	285.1	30.4	-	-	-	-	1.0
-	TF	ERNOD	-	305	307.0	17.3	-	3000	-	220	1.0
CIV 5C											
-	IF	CIV	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	TF	ROBAL	-	230	231.7	9.7	-	-	-	-	1.0
-	TF	DENIN	-	230	231.6	10.0	-	-	-	-	1.0
-	TF	CMB	-	230	231.6	13.7	-	-	-	-	1.0
-	TF	ERNOD	-	305	307.0	17.3	-	3000	-	220	1.0
TRACA 5F	**(1)**										
-	IF	TRACA	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	TF	IBERU	-	127	129.3	24.1	-	-	-	-	1.0
-	TF	EKRIK	-	111	112.7	12.5	-	3000	-	200	1.0
BNE 5F	**(1)**										
-	IF	BNE	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	TF	IBERU	-	092	094.4	21.1	-	-	-	-	1.0
-	TF	EKRIK	-	111	112.7	12.5	-	3000	-	200	1.0
ABB 5F	**(1)**										
-	IF	ABB	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	TF	OBIVA	-	081	083.1	25.3	-	-	-	-	1.0
-	TF	EKRIK	-	024	025.7	22.2	-	3000	-	200	1.0

© Service de l'Information Aéronautique, France

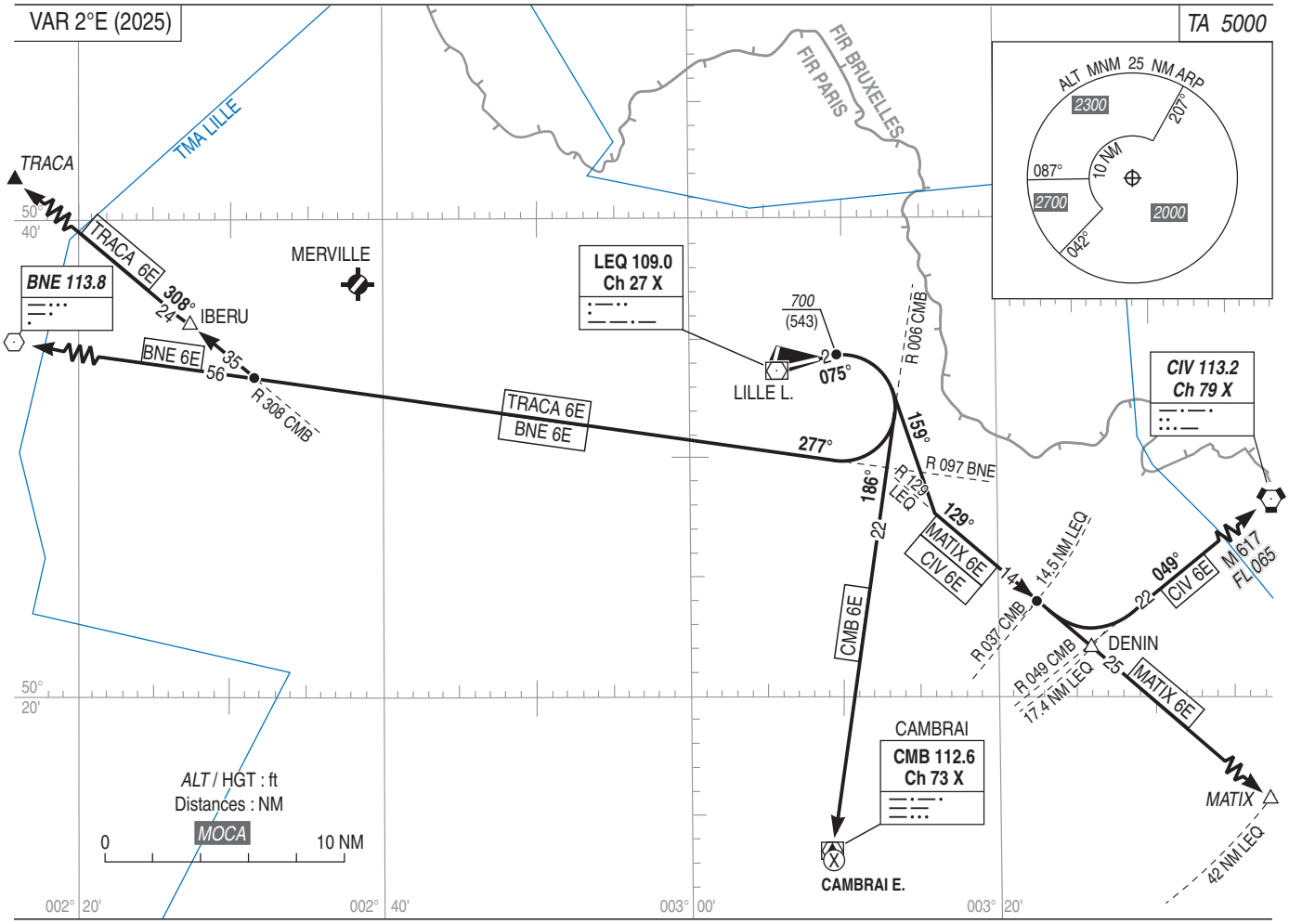
LILLE LESQUIN
STAR RNAV RWY 26
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

STAR RNAV RWY 26											
RMK	(1) Utilisable uniquement sur instruction ATC / Usable only on ATC requirement						MAG VAR 2025 2.0 °E			REF NAVAID : -	
Procedure Identifcation	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											
ASBAR	-	ASBAR	-	-	-	-	-	-	-	-	-
LEQ	-	LEQ	-	-	-	-	-	-	-	-	-
TRACA 5D											
-	IF	TRACA	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	TF	IBERU	-	127	129.3	24.1	-	-	-	-	1.0
-	TF	BARLI	-	127	129.4	15.7	-	-	-	-	1.0
-	TF	CMB	-	128	129.7	19.0	-	-	-	-	1.0
-	TF	ASBAR	-	038	039.5	12.9	-	3000	-	-	1.0
BNE 5D											
-	IF	BNE	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	TF	IBERU	-	092	094.4	21.1	-	-	-	-	1.0
-	TF	BARLI	-	127	129.4	15.7	-	-	-	-	1.0
-	TF	CMB	-	128	129.7	19.0	-	-	-	-	1.0
-	TF	ASBAR	-	038	039.5	12.9	-	3000	-	-	1.0
ABB 5D											
-	IF	ABB	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	TF	OBIVA	-	081	083.1	25.3	-	-	-	-	1.0
-	TF	CMB	-	082	083.6	25.0	-	-	-	-	1.0
-	TF	ASBAR	-	038	039.5	12.9	-	3000	-	-	1.0
CMB 5D											
-	IF	CMB	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	TF	ASBAR	-	038	039.5	12.9	-	3000	-	-	1.0
MATIX 5D											
-	IF	MATIX	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	TF	QQ901	-	310	311.6	8.1	-	-	-	-	1.0
-	TF	ASBAR	-	307	309.5	19.5	-	3000	-	-	1.0
CIV 5D											
-	IF	CIV	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	TF	ROBAL	-	230	231.7	9.7	-	-	-	-	1.0
-	TF	QQ902	-	230	231.8	6.1	-	-	-	-	1.0
-	TF	ASBAR	-	257	259.5	5.6	-	3000	-	-	1.0
MATIX 5F	**(1)**										
-	IF	MATIX	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	TF	QQ901	-	310	311.6	8.1	-	-	-	-	1.0
-	TF	QQ902	-	323	324.6	16.5	-	-	-	-	1.0
-	TF	OSLID	-	322	324.4	7.0	-	2000	4000	220	1.0
CIV 5F	**(1)**										
-	IF	CIV	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	TF	ROBAL	-	230	231.7	9.7	-	-	-	-	1.0
-	TF	QQ902	-	230	231.8	6.1	-	-	-	-	1.0
-	TF	OSLID	-	322	324.4	7.0	-	2000	4000	220	1.0

© Service de l'Information Aéronautique, France

LILLE LESQUIN
SID CONV RWY 08
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

ATIS LILLE	119.330	
APP : LILLE Approche/*Approach*	126.480 (1) - 134.825 (1) - 120.275 (2)	(1) Secteur Est /*East sector*
TWR : LILLE Tour/*Tower*	118.555	(2) Secteur Ouest /*West sector*
LILLE Sol/*Ground*	121.855	



© SIA

LILLE LESQUIN
SID CONV RWY 08

SID CONV RWY 08	
CAT	A B C D
Climb gradient	Les itinéraires sont définis pour des ACFT dont les performances de montée permettent d'adopter la pente ATS minimale de 5,5 %. Dans le cas contraire, les CDT de bord sont tenus de le signaler dès la demande de mise en route. Pentes minimales théoriques de montée : 3,3%. *Routings are defined for ACFT with climb performance permitting to adopt a minimal slope of 5.5 %. In the opposite case, ACFT captains should point out from start engine request. Minimum theorical slope gradients : 3.3 %.*
General RMK	Les itinéraires suivants sont à rejoindre après application de la procédure moindre bruit quelle que soit la pente utilisée (voir AD 2 LFQQ. 21). Les départs vers LFPO, LFPG et AD associés se feront par MATIX. Panne de radiocommunication : voir AD 2 LFQQ. 22. *The following routes are to be joined after application of the low noise procedure whatever slope is used (see AD 2 LFQQ. 21). Departures to LFPO, LFPG and associated AD proceed via MATIX. Radiocommunication failure : see AD 2 LFQQ. 22.*

SID	**Itinéraires** / *Routes*	**Clr Initiale** *Initial clearance*	**RMK**
BNE 6E	Monter 075°. A 700 (543) tourner à droite pour intercepter et suivre R 097 BNE (277°) vers BNE. *Climb 075°. At 700 (543) turn right to intercept and follow R 097 BNE (277°) to BNE.*	**FL 070**	Pente ATS minimale 5,5 %. *Minimal ATS gradient 5.5 %.*
CIV 6E	Monter 075°. A 700 (543) tourner à droite 159° pour intercepter et suivre R 129 LEQ (129°). A 14.5 NM LEQ (ou R 037 CMB) tourner à gauche pour intercepter et suivre R 049 CMB (049°) vers CIV. *Climb 075°. At 700 (543) turn right 159° to intercept and follow R 129 LEQ (129°). At 14.5 NM LEQ (or R 037 CMB), turn left to intercept and follow R 049 CMB (049°) to CIV.*	**FL 070**	Pente ATS minimale 5,5 %. *Minimal ATS gradient 5.5 %.*
MATIX 6E	Monter 075°. A 700 (543), tourner à droite 159° pour intercepter et suivre R 129 LEQ (129°) vers MATIX. *Climb 075°. At 700 (543) turn right 159° to intercept and follow R 129 LEQ (129°) to MATIX.*	**FL 070**	Pente ATS minimale 5,5 %. *Minimal ATS gradient 5.5 %.*
TRACA 6E	Monter 075°. A 700 (543) tourner à droite pour intercepter et suivre R 097 BNE (277°) jusqu'à intercepter et suivre R 308 CMB (308°) vers TRACA. *Climb 075°. At 700 (543) turn right to intercept and follow R 097 BNE (277°) then intercept and follow R 308 CMB (308°) to TRACA.*	**FL 070**	Pente ATS minimale 5,5 %. *Minimal ATS gradient 5.5 %.*
CMB 6E	Monter 075°. A 700 (543) tourner à droite pour intercepter et suivre R 006 CMB (186°) vers CMB. *Climb 075°. At 700 (543) turn right to intercept and follow R 006 CMB (186°) to CMB.*	**FL 070**	Pente ATS minimale 5,5 %. *Minimal ATS gradient 5.5 %.*

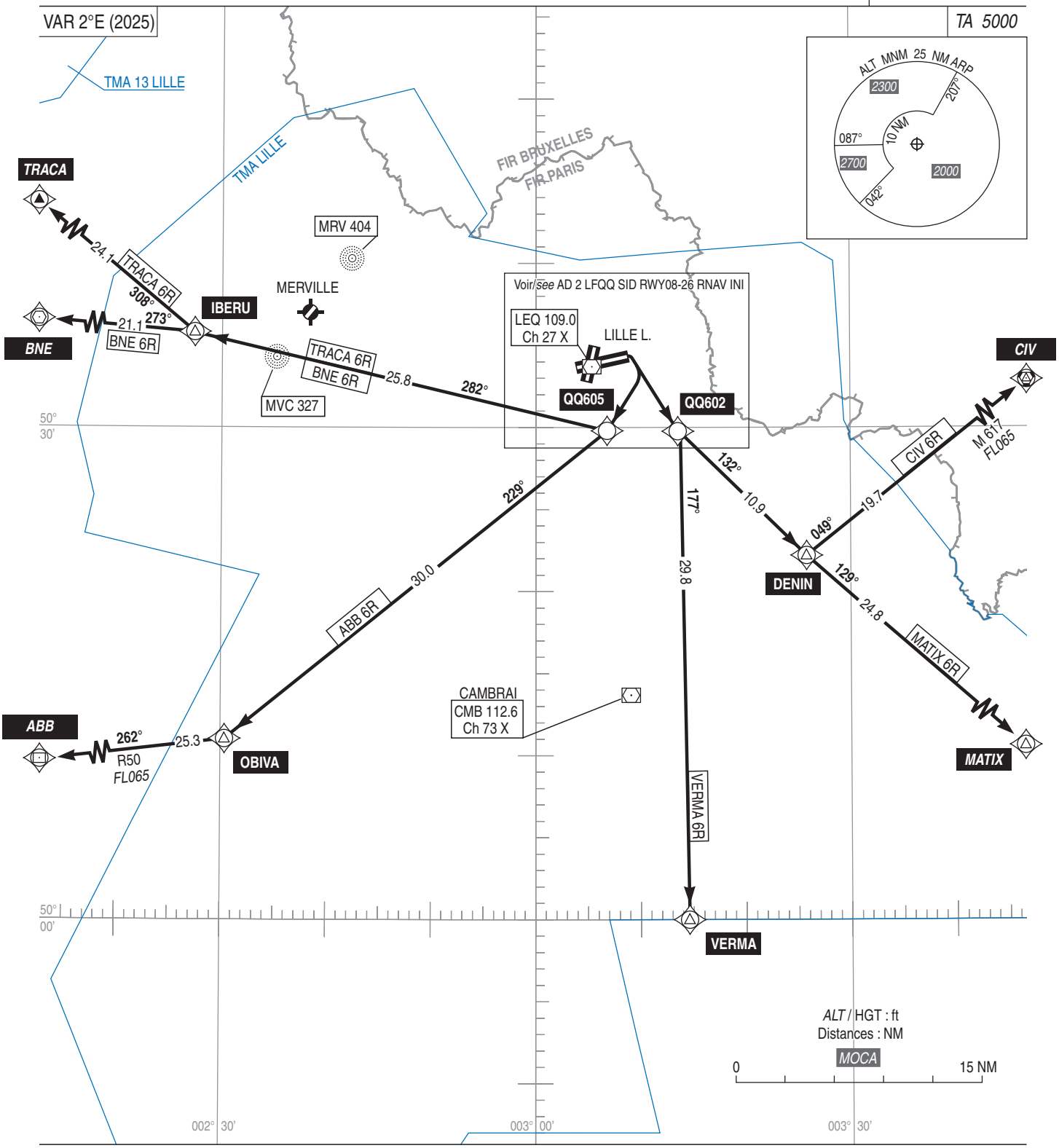
Départs omnidirectionnels / *Multidirectional departures* **RWY 08**
Utilisables seulement sur clairance particulière de l'APP. Monter dans l'axe jusqu'à 700 (543) puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route. (Départs vers le secteur Nord interdits). *Usable only on APP special clearance. Climb runway heading up to 700 (543) then direct routing climbing up to en route safety altitude. (North sector departures prohibited).*

© Service de l'Information Aéronautique, France

LILLE LESQUIN
SID RNAV RWY 08
(Protégés pour/*Protected for* CAT A, B, C, D)

ATIS LILLE	119.330	
APP : LILLE Approche/*Approach*	126.480 (1) - 134.825 (1) - 120.275 (2)	(1) Secteur Est / *East sector* (2) Secteur Ouest / *West sector*
TWR : LILLE Tour/*Tower*	118.555	
LILLE Sol/*Ground*	121.855	

RNAV 1
GNSS ou/*or* DME/DME



© SIA

LILLE LESQUIN
SID RNAV RWY 08
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

SID RNAV RWY 08	
CAT	A B C D
PBN Box	**RNAV1** (GNSS or DME/DME)
Climb gradient	Les itinéraires sont définis pour des ACFT dont les performances de montée permettent d'adopter la pente ATS minimale de 5,5%. Dans le cas contraire, les CDT de bord sont tenus de le signaler dès la demande de mise en route. Pentes minimales théoriques de montée : 3,3 %. *Routings are defined for ACFT with climb performance permitting to adopt a minimal slope of 5.5 %. In the opposite case, ACFT captains should point out from start engine request. Minimum theorical slope gradients : 3.3 %.*
General RMK	Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / *Underlined waypoints are "flyover" WP.* Les itinéraires suivants sont à rejoindre après application de la procédure moindre bruit quelle que soit la pente utilisée (voir AD 2 LFQQ. 21). Les départs vers LFPO, LFPG et AD associés se feront par MATIX. Panne de radiocommunication : voir AD 2 LFQQ. 22. *The following routes are to be joined after application of the noise abatement procedure whatever slope is used (see AD 2 LFQQ .21). Departures to LFPO, LFPG and associated AD proceed via MATIX. Radiocommunication failure : see AD 2 LFQQ. 22.*

SID	**Itinéraires** / *Routes*	**Clr Initiale** *Initial clearance*	**RMK**
ABB 6R *Critical DME* : NIL	Monter dans l'axe (075°). A 557 (400), tourner à droite et poursuivre jusqu'à QQ605 direction 210° (ne pas tourner avant le DER). Ensuite jusqu'à OBIVA, puis jusqu'à ABB. *Climb straight ahead (075°). At 557 (400) turn right and proceed to QQ605 on course 210° (do not turn before DER). Then to OBIVA, then to ABB.*	**FL 070**	Pente ATS minimale 5,5 %. *Minimal ATS gradient 5.5 %.*
BNE 6R *Critical DME* : NIL	Monter dans l'axe (075°). A 557 (400), tourner à droite et poursuivre jusqu'à QQ605 direction 210° (ne pas tourner avant la DER). Ensuite jusqu'à IBERU, puis jusqu'à BNE. *Climb straight ahead (075°). At 557 (400) turn right and proceed to QQ605 on course 210° (do not turn before DER). Then to IBERU, then to BNE.*	**FL 070**	Pente ATS minimale 5.5%. *Minimal ATS gradient 5.5%.*
CIV 6R *Critical DME* : NIL	Monter dans l'axe (075°). A 557 (400), tourner à droite et poursuivre jusqu'à QQ602 direction 144° (ne pas tourner avant la DER). Ensuite jusqu'à DENIN, puis jusqu'à CIV. *Climb straight ahead (075°). At 557 (400) turn right and proceed to QQ602 on course 144° (do not turn before DER). Then to DENIN, then to CIV.*	**FL 070**	Pente ATS minimale 5,5 %. *Minimal ATS gradient 5.5 %.*
MATIX 6R *Critical DME* : NIL	Monter dans l'axe (075°). A 557 (400), tourner à droite et poursuivre jusqu'à QQ602 direction 144° (ne pas tourner avant la DER). Ensuite jusqu'à DENIN, puis jusqu'à MATIX. *Climb straight ahead (075°). At 557 (400) turn right and proceed to QQ601 on course 144° (do not turn before DER). Then to DENIN, then to MATIX.*	**FL 070**	Pente ATS minimale 5,5 %. *Minimal ATS gradient 5.5 %.*
TRACA 6R *Critical DME* : NIL	Monter dans l'axe (075°). A 557 (400), tourner à droite et poursuivre jusqu'à QQ605 direction 210° (ne pas tourner avant la DER). Ensuite jusqu'à IBERU, puis jusqu'à TRACA. *Climb straight ahead (075°). At 557 (400) turn right and proceed to QQ605 on course 210° (do not turn before DER). Then to IBERU, then to TRACA.*	**FL 070**	Pente ATS minimale 5,5 %. *Minimal ATS gradient 5.5 %.*
VERMA 6R *Critical DME* : NIL	Monter dans l'axe (075°). A 557 (400), tourner à droite et poursuivre jusqu'à QQ602 direction 144° (ne pas tourner avant la DER). Ensuite jusqu'à VERMA. *Climb straight ahead (075°). At 557 (400) turn right and proceed to QQ602 on course 144° (do not turn before DER). Then to VERMA.*	**FL 070**	Pente ATS minimale 5,5 %. *Minimal ATS gradient 5.5 %.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

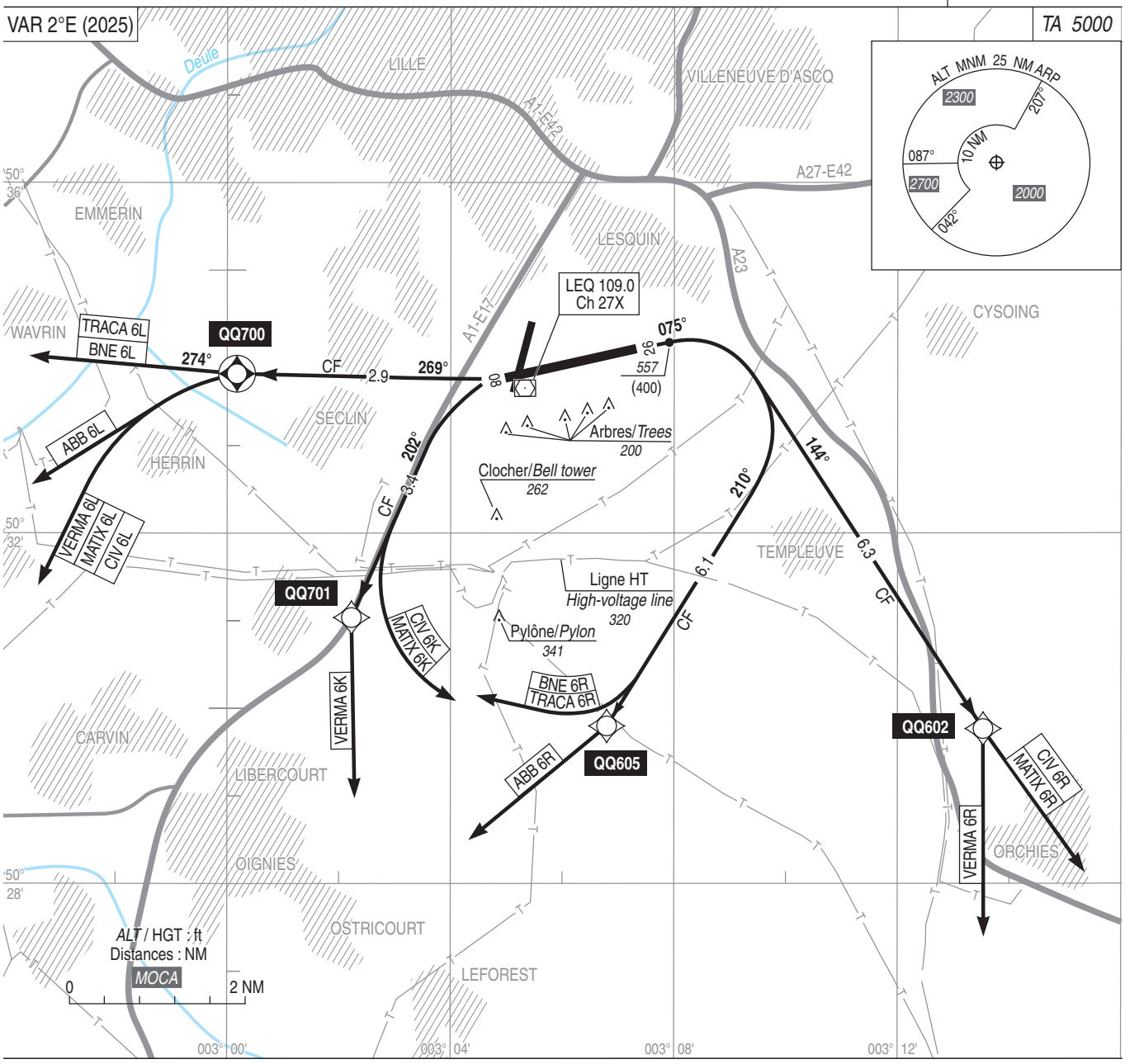
LILLE LESQUIN

Départs RNAV initiaux RWY 08/26

Initial RNAV departures RWY 08/26

(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

ATIS LILLE	119.330		**RNAV 1**
APP : LILLE Approche/*Approach*	126.480 (1) - 134.825 (1) - 120.275 (2)	(1) Secteur Est / *East sector*	GNSS ou/*or DME/DME*
TWR : LILLE Tour/*Tower*	118.555	(2) Secteur Ouest / *West sector*	
LILLE Sol/*Ground*	121.855		



© SIA

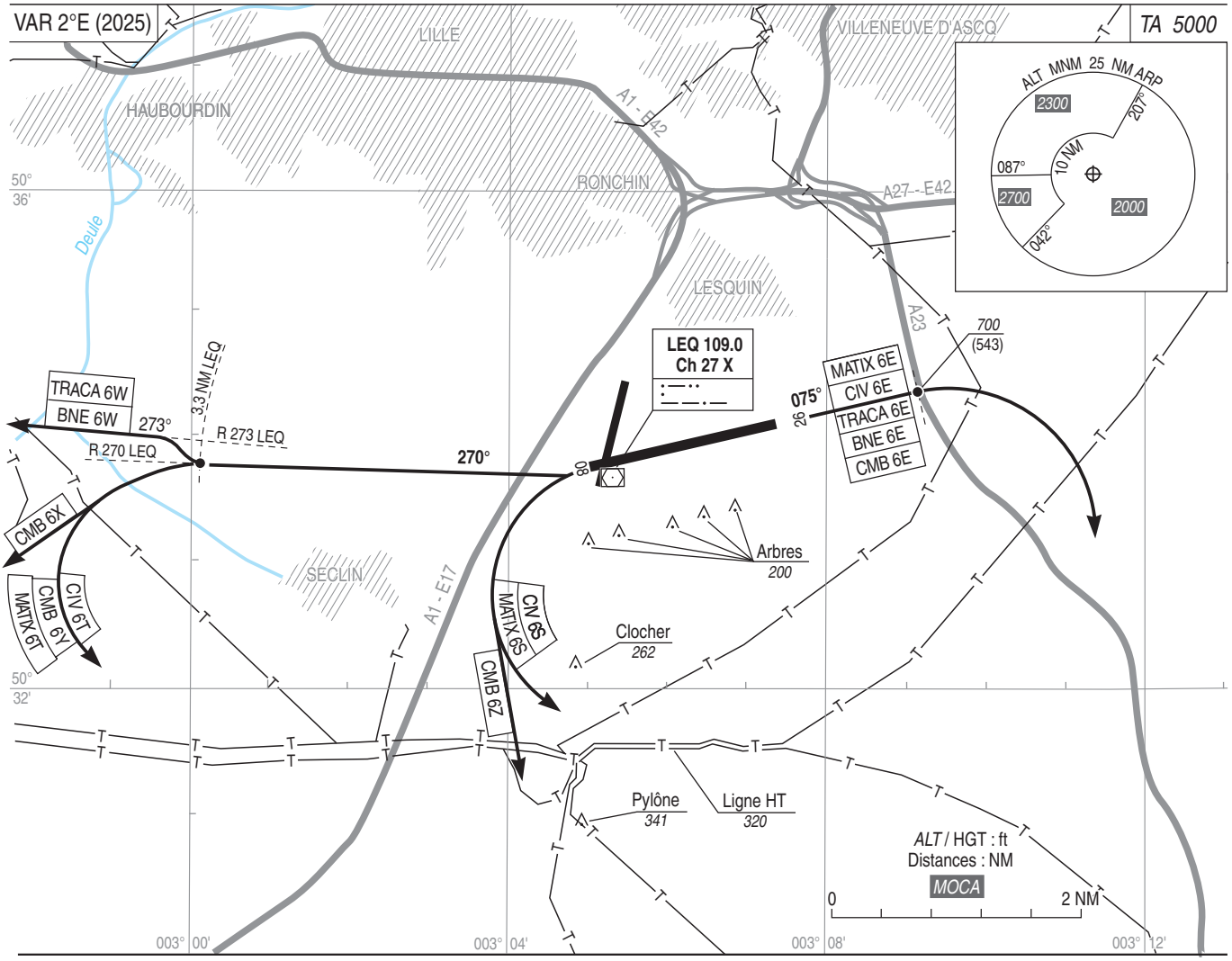
LILLE LESQUIN

Départs initiaux conventionnels RWY 08 / 26

Initial conventional departures RWY 08 / 26

(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

ATIS LILLE	119.330	
APP : LILLE Approche/*Approach*	126.480 (1) - 134.825 (1) - 120.275 (2)	(1) Secteur Est / *East sector*
TWR : LILLE Tour/*Tower*	118.555	(2) Secteur Ouest / *West sector*
LILLE Sol/*Ground*	121.855	

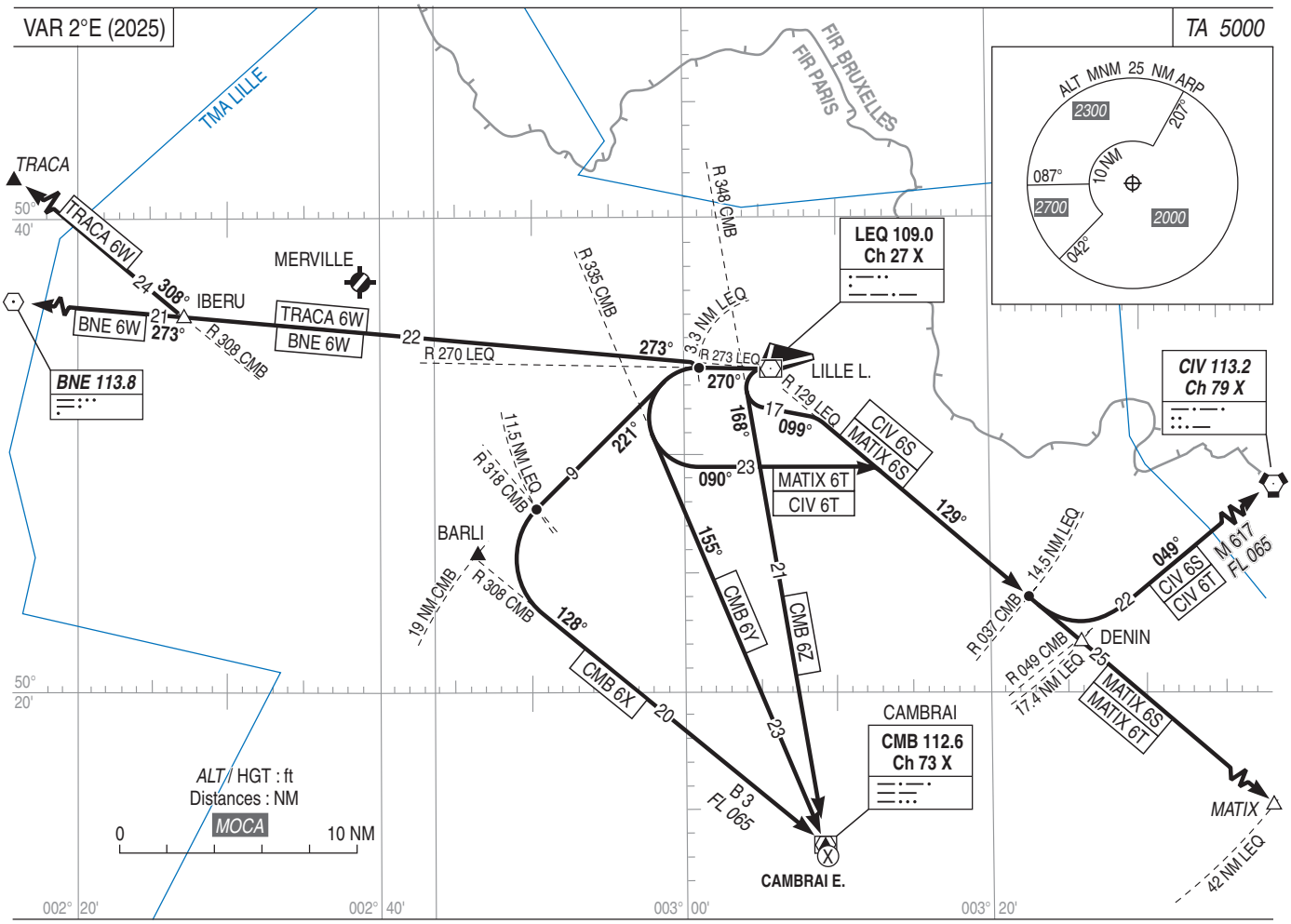


© SIA

LILLE LESQUIN
SID CONV RWY 26
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

ATIS LILLE 119.330
APP : LILLE Approche/*Approach* 126.480 (1) - 134.825 (1) - 120.275 (2)
TWR : LILLE Tour/*Tower* 118.555
LILLE Sol/*Ground* 121.855

(1) Secteur Est / *East sector*
(2) Secteur Ouest / *West sector*



© SIA

LILLE LESQUIN
SID CONV RWY 26

SID CONV RWY 26	
CAT	A B C D
Climb gradient	Les itinéraires sont définis pour des ACFT dont les performances de montée permettent d'adopter la pente ATS minimale de 5,5 %. Dans le cas contraire, les CDT de bord sont tenus de le signaler dès la demande de mise en route. Pentes minimales théoriques de montée : 3,3 %. *Routings are defined for ACFT with climb performance permitting to adopt a minimal slope of 5.5 %.* *In the opposite case, ACFT captains should point out from start engine request.* *Minimum theorical slope gradients : 3.3 %.*
General RMK	Les itinéraires suivants sont à rejoindre après application de la procédure moindre bruit quelle que soit la pente utilisée (voir AD 2 LFQQ. 21). Les départs vers LFPO, LFPG et AD associés se feront par MATIX. Panne de radiocommunication : voir AD 2 LFQQ. 22. *The following routes are to be joined after application of the low noise procedure whatever slope is used (see AD 2 LFQQ. 21). Departures to LFPO, LFPG and associated AD proceed via MATIX.* *Radiocommunication failure : see AD 2 LFQQ. 22.*

SID	**Itinéraires** / *Routes*	**Clr Initiale** *Initial clearance*	**RMK**
BNE 6W	Suivre R 270 LEQ (270°). A 3,3 NM DME LEQ tourner à droite pour intercepter et suivre R 273 LEQ (273°) vers BNE. *Follow R 270 LEQ (270°). At 3.3 NM DME LEQ turn right to intercept and follow R 273 LEQ (273°) to BNE.*	**FL 070**	Pente ATS minimale 5,5 %. *Minimal ATS gradient 5.5 %.*
CIV 6T	Suivre R 270 LEQ (270°). A 3,3 NM DME LEQ tourner à gauche 090° pour intercepter et suivre R 129 LEQ (129°). A 14,5 NM LEQ (ou R 037 CMB) tourner à gauche pour intercepter et suivre R 049 CMB (049°) vers CIV. *Follow R 270 LEQ (270°). At 3.3 NM DME LEQ turn left 090° to intercept and follow R 129 LEQ (129°). At 14.5 NM LEQ (or R 037 CMB) turn left to intercept and follow R 049 CMB (049°) to CIV.*	**FL 070**	Pente ATS minimale 5,5 %. *Minimal ATS gradient 5.5 %.*
MATIX 6T	Suivre R 270 LEQ (270°). A 3,3 NM LEQ, tourner à gauche 090° pour intercepter et suivre R 129 LEQ (129°) vers DENIN puis MATIX. *Follow R 270 LEQ (270°). At 3.3 NM LEQ, turn left 090° to intercept and follow R 129 LEQ (129°) to DENIN then MATIX.*	**FL 070**	Pente ATS minimale 5,5 %. *Minimal ATS gradient 5.5 %.*
TRACA 6W	Suivre R 270 LEQ (270°). A 3,3 NM DME LEQ tourner à droite pour intercepter et suivre R 273 LEQ (273°) puis intercepter et suivre R 308 CMB (308°) vers TRACA. *Follow R 270 LEQ (270°). At 3.3 NM DME LEQ turn right to intercept and follow R 273 LEQ (273°) then intercept and follow R 308 CMB (308°) to TRACA.*	**FL 070**	Pente ATS minimale 5,5 %. *Minimal ATS gradient 5.5 %.*
CMB 6X	Suivre R 270 LEQ (270°). A 3,3 NM DME LEQ tourner à gauche 221°. A 11,5 NM DME LEQ ou R 318 CMB tourner à gauche pour intercepter et suivre R 308 CMB (129°) vers CMB. *Follow R 270 LEQ (270°). At 3.3 NM DME LEQ turn left 221°. At 11.5 NM DME LEQ or R 318 CMB turn left to intercept and follow R 308 CMB (129°) to CMB.*	**FL 070**	Pente ATS minimale 5,5 %. *Minimal ATS gradient 5.5 %.*
CMB 6Y	Suivre R 270 LEQ (270°). A 3,3 NM DME LEQ tourner à gauche pour intercepter et suivre R 335 CMB (155°) vers CMB. *Follow R 271 LEQ (270°). At 3.3 NM DME LEQ turn left to intercept and follow R 335 CMB (155°) to CMB.*	**FL 070**	Pente ATS minimale 5,5 %. *Minimal ATS gradient 5.5 %.*

Départs omnidirectionnels / *Multidirectional departures* **RWY 26**

Utilisables seulement sur clairance particulière de l'APP. Monter 270° jusqu'à 900 (743) puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route. Ne pas tourner avant le R 340 CMB. (Départs vers le secteur Nord interdits).

Usable only on APP special clearance. Climb 270° up to 900 (743) then direct routing climbing up to en route safety altitude. Do not turn until R 340 CMB. (North sector departures prohibited).

© Service de l'Information Aéronautique, France

LILLE LESQUIN
SID CONV RWY 26

SID CONV RWY 26 sous conditions particulières / *with special conditions*	
CAT	A B C
Climb gradient	Les itinéraires sont définis pour des ACFT dont les performances de montée permettent d'adopter la pente ATS minimale de 5,5 %. Dans le cas contraire, les CDT de bord sont tenus de le signaler dès la demande de mise en route. Pentes minimales théoriques de montée : 3,3 %. *Routings are defined for ACFT with climb performance permitting to adopt a minimal slope of 5.5 %. In the opposite case, ACFT captains should point out from start engine request.* *Minimum theorical slope gradients : 3.3 %.*
General RMK	**CMB 6Z, CIV 6S et MATIX 6S :** Trajectoires à vue avec VIS > 2000 m et plafond > 1000 ft. Les départs courts sont réservés aux aéronefs capables de virer dès l'extrémité de piste (E26/THR08) et de passer impérativement à l'Est de l'autoroute A1. Ceci implique un virage de 1700 m de rayon (inclinaison de 20 à 25° suivant la vitesse de l'aéronef). Ces départs sont interdits aux aéronefs de Cat D. Les itinéraires suivants sont à rejoindre après application de la procédure moindre bruit quelle que soit la pente utilisée (voir AD 2 LFQQ. 21). Les départs vers LFPO, LFPG et AD associés se feront par MATIX. Panne de radiocommunication : voir AD 2 LFQQ. 22. ***CMB 6Z, CIV 6S and MATIX 6S :*** *Visual departures when VIS > 2000 m and ceiling > 1000 ft. These departures are reserved for ACFT able to turn left immediately at the end of RWY (E26/THR08) and compulsorily overflying the Eastern side of the A1 motorway. Then follow appropriate SID. This involves a turn radius of 1700 m (bank angle of 20° to 25° depending on aircraft speed). These departures are prohibited for cat D aircraft.* *The following routes are to be joined after application of the noise abatement procedure whatever slope is used (see AD 2 LFQQ. 21). Departures to LFPO, LFPG and associated AD proceed via MATIX.* *Radiocommunication failure : see AD 2 LFQQ. 22.*

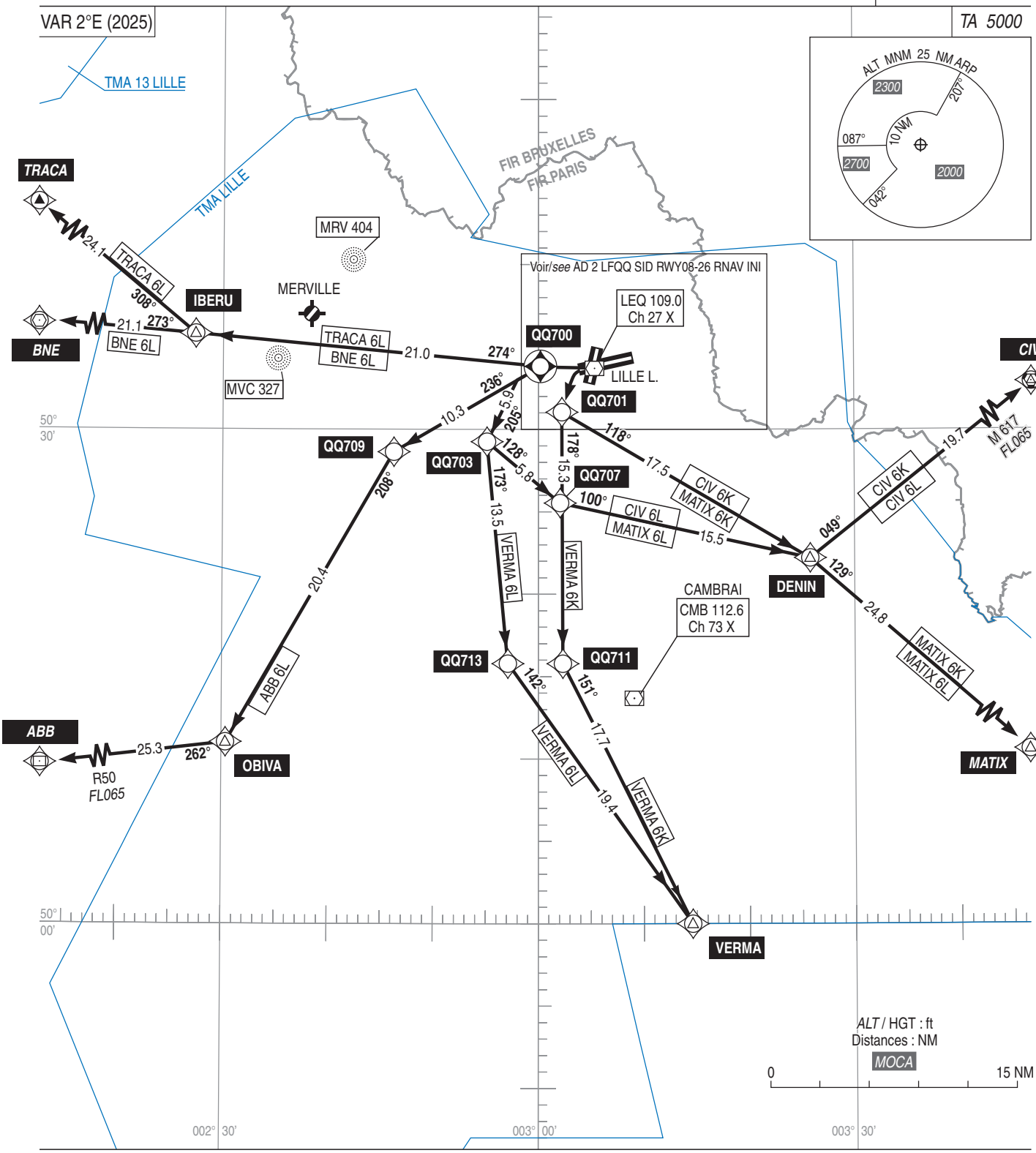
SID	**Itinéraires** / *Routes*	**Clr Initiale** *Initial clearance*	**RMK**
CMB 6Z	A la DER tourner à gauche pour intercepter et suivre R 348 CMB (168°) vers CMB. *At DER turn left to intercept and follow R 348 CMB (168°) to CMB.*	**FL 070**	Pente ATS minimale 5,5 %. *Minimal ATS gradient 5.5 %.*
CIV 6S	A la DER, tourner à gauche 099° pour intercepter et suivre R 129 LEQ (129°). A 14,5 NM LEQ (ou R 037 CMB) tourner à gauche pour intercepter et suivre R 049 CMB (049°) vers CIV. *At DER, turn left 099° to intercept and follow R 129 LEQ (129°). At 14.5 NM LEQ (or R 037 CMB) turn left to intercept and follow R 049 CMB (049°) to CIV.*	**FL 070**	Pente ATS minimale 5,5 %. *Minimal ATS gradient 5.5 %.*
MATIX 6S	A la DER, tourner à gauche 099° pour intercepter et suivre R 129 LEQ (129°) vers MATIX. *At DER, turn left 099° to intercept and follow R 129 LEQ (129°) to MATIX.*	**FL 070**	Pente ATS minimale 5,5 %. *Minimal ATS gradient 5.5 %.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

LILLE LESQUIN
SID RNAV RWY 26
(Protégés pour/*Protected for* CAT A, B, C, D)

ATIS LILLE	119.330	
APP : LILLE Approche/*Approach*	126.480 (1) - 134.825 (1) - 120.275 (2)	(1) Secteur Est / *East sector* (2) Secteur Ouest / *West sector*
TWR : LILLE Tour/*Tower*	118.555	
LILLE Sol/*Ground*	121.855	

RNAV 1
GNSS ou/*or DME/DME*



© SIA

LILLE LESQUIN
SID RNAV RWY 26
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

SID RNAV RWY 26			
CAT	A B C D		
PBN Box	**RNAV1** (GNSS *or* DME/DME)		
Climb gradient	Les itinéraires sont définis pour des ACFT dont les performances de montée permettent d'adopter la pente ATS minimale de 5,5 %. Dans le cas contraire, les CDT de bord sont tenus de le signaler dès la demande de mise en route. Pentes minimales théoriques de montée : 3,3 %. *Routings are defined for ACFT with climb performance permitting to adopt a minimal slope of 5.5 %.* *In the opposite case, ACFT captains should point out from start engine request.* *Minimum theorical slope gradients : 3.3 %.*		
General RMK	Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / *Underlined waypoints are "flyover" WP.*		
	Les itinéraires suivants sont à rejoindre après application de la procédure moindre bruit quelle que soit la pente utilisée (voir AD 2 LFQQ. 21). Les départs vers LFPO, LFPG et AD associés se feront par MATIX. Panne de radiocommunication : voir AD 2 LFQQ. 22. *The following routes are to be joined after application of the noise abatement procedure whatever slope is used (see AD 2 LFQQ. 21).* *Departures to LFPO, LFPG and associated AD proceed via MATIX.* *Radiocommunication failure : see AD 2 LFQQ. 22.*		
SID	**Itinéraires** / *Routes*	**Clr Initiale** *Initial clearance*	**RMK**
ABB 6L *Critical DME* : NIL	Dès la DER, aller jusqu'à QQ700 direction 269°, puis virer à gauche vers QQ709 direction 236°. Ensuite jusqu'à OBIVA, puis jusqu'à ABB. *At DER, proceed to QQ700 on course 269°, turn left and proceed to QQ709 on course 236°. Then to OBIVA, then to ABB.*	**FL 070**	Pente ATS minimale 5,5 %. *Minimal ATS gradient 5.5 %.*
BNE 6L *Critical DME* : NIL	Dès la DER, aller jusqu'à QQ700 direction 269°. Ensuite jusqu'à IBERU, puis jusqu'à BNE. *At DER, proceed to QQ700 on course 269°. Then to IBERU, then to BNE.*	**FL 070**	Pente ATS minimale 5,5 %. *Minimal ATS gradient 5.5 %.*
CIV 6L *Critical DME* : NIL	Dès la DER, aller jusqu'à QQ700 direction 269°, puis virer à gauche vers QQ703 direction 205°. Ensuite jusqu'à QQ707, puis jusqu'à DENIN, puis jusqu'à CIV. *At DER, proceed to QQ700 on course 269°, turn left and proceed to QQ703 on course 205°. Then to QQ707, then to DENIN, then to CIV.*	**FL 070**	Pente ATS minimale 5,5 %. *Minimal ATS gradient 5.5 %.*
MATIX 6L *Critical DME* : NIL	Dès la DER, aller jusqu'à QQ700 direction 269°, puis virer à gauche vers QQ703 direction 205°. Ensuite jusqu'à QQ707, puis DENIN, puis jusqu'à MATIX. *At DER, proceed to QQ700 on course 269°, turn left and proceed to QQ703 on course 205°. Then to QQ707, then to DENIN, then to MATIX.*	**FL 070**	Pente ATS minimale 5,5 %. *Minimal ATS gradient 5.5 %.*
TRACA 6L *Critical DME* : NIL	Dès la DER, aller jusqu'à QQ700 direction 269°. Ensuite jusqu'à IBERU puis jusqu'à TRACA. *At DER, proceed to QQ700 on course 269°. Then to IBERU, then to TRACA.*	**FL 070**	Pente ATS minimale 5,5 %. *Minimal ATS gradient 5.5 %.*
VERMA 6L *Critical DME* : NIL	Dès la DER, aller jusqu'à QQ700 direction 269°, puis virer à gauche vers QQ703 direction 205°. Ensuite jusqu'à QQ713 puis jusqu'à VERMA. *At DER, proceed to QQ700 on course 269°, turn left and proceed to QQ703 on course 205°. Then to QQ713, then to VERMA.*	**FL 070**	Pente ATS minimale 5,5 %. *Minimal ATS gradient 5.5 %.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

LILLE LESQUIN
SID RNAV RWY 26
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

SID RNAV RWY 26 sous conditions particulières / *with special conditions*	
CAT	A B C
PBN Box	**RNAV1** (GNSS *or* DME/DME)
Climb gradient	Les itinéraires sont définis pour des ACFT dont les performances de montée permettent d'adopter la pente ATS minimale de 5,5 %. Dans le cas contraire, les CDT de bord sont tenus de le signaler dès la demande de mise en route. Pentes minimales théoriques de montée : 3,3 %. *Routings are defined for ACFT with climb performance permitting to adopt a minimal slope of 5.5 %. In the opposite case, ACFT captains should point out from start engine request.* *Minimum theorical slope gradients : 3.3 %.*
General RMK	Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / *Underlined waypoints are "flyover" WP.* **CIV 6K, MATIX 6K et VERMA 6K :** Les départs courts sont réservés aux aéronefs capables de virer dès l'extrémité de piste (E26/THR08) et de passer impérativement à l'Est de l'autoroute A1 : ne pas dépasser la direction 202° vers QQ701. Ceci implique un virage de 1700 m de rayon (inclinaison de 20 à 25° suivant la vitesse de l'aéronef). Ces départs sont interdits aux aéronefs de Cat D. Les itinéraires suivants sont à rejoindre après application de la procédure moindre bruit quelle que soit la pente utilisée (voir AD 2 LFQQ. 21). Les départs vers LFPO, LFPG et AD associés se feront par MATIX. Panne de radiocommunication : voir AD 2 LFQQ. 22. ***CIV 6K, MATIX 6K and VERMA 6K :*** *These departures are reserved for ACFT able to turn left immediatly at the end of RWY (E26/THR08) and compulsorily overflying the Eastern side of the A1 motorway : do not overfly the course 202° to QQ701. This involves a turn radius of 1700 m (bank angle of 20° to 25° depending on aircraft speed). These departures are prohibited for cat D aircraft.* *The following routes are to be joined after application of the noise abatement procedure whatever slope is used (see AD 2 LFQQ. 21). Departures to LFPO, LFPG and associated AD proceed via MATIX.* *Radiocommunication failure : see AD 2 LFQQ. 22.*

SID	**Itinéraires** / *Routes*	**Clr Initiale** *Initial clearance*	**RMK**
CIV 6K *Critical DME* : NIL	Dès l'extrémité de piste, virer à gauche vers QQ701 direction 202°. Ensuite jusqu'à DENIN puis jusqu'à CIV. *At the end of runway, turn left and proceed to QQ701 on course 202°. Then to DENIN, then to CIV.*	**FL 070**	Pente ATS minimale 5,5 %. *Minimal ATS gradient 5.5 %.*
MATIX 6K *Critical DME* : NIL	Dès l'extrémité de piste, virer à gauche vers QQ701 direction 202°. Ensuite jusqu'à DENIN puis jusqu'à MATIX. *At the end of runway, turn left and proceed to QQ701 on course 202°. Then to DENIN, then to MATIX.*	**FL 070**	Pente ATS minimale 5,5 %. *Minimal ATS gradient 5.5 %.*
VERMA 6K *Critical DME* : NIL	Dès l'extrémité de piste, virer à gauche vers QQ701 direction 202°. Ensuite jusqu'à QQ711 puis jusqu'à VERMA. *At the end of runway, turn left and proceed to QQ701 on course 202°. Then to QQ711, then to VERMA.*	**FL 070**	Pente ATS minimale 5,5 %. *Minimal ATS gradient 5.5 %.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

LILLE LESQUIN
STAR RNAV RWY 08
(Protégées pour/*Protected for* CAT A, B, C, D)

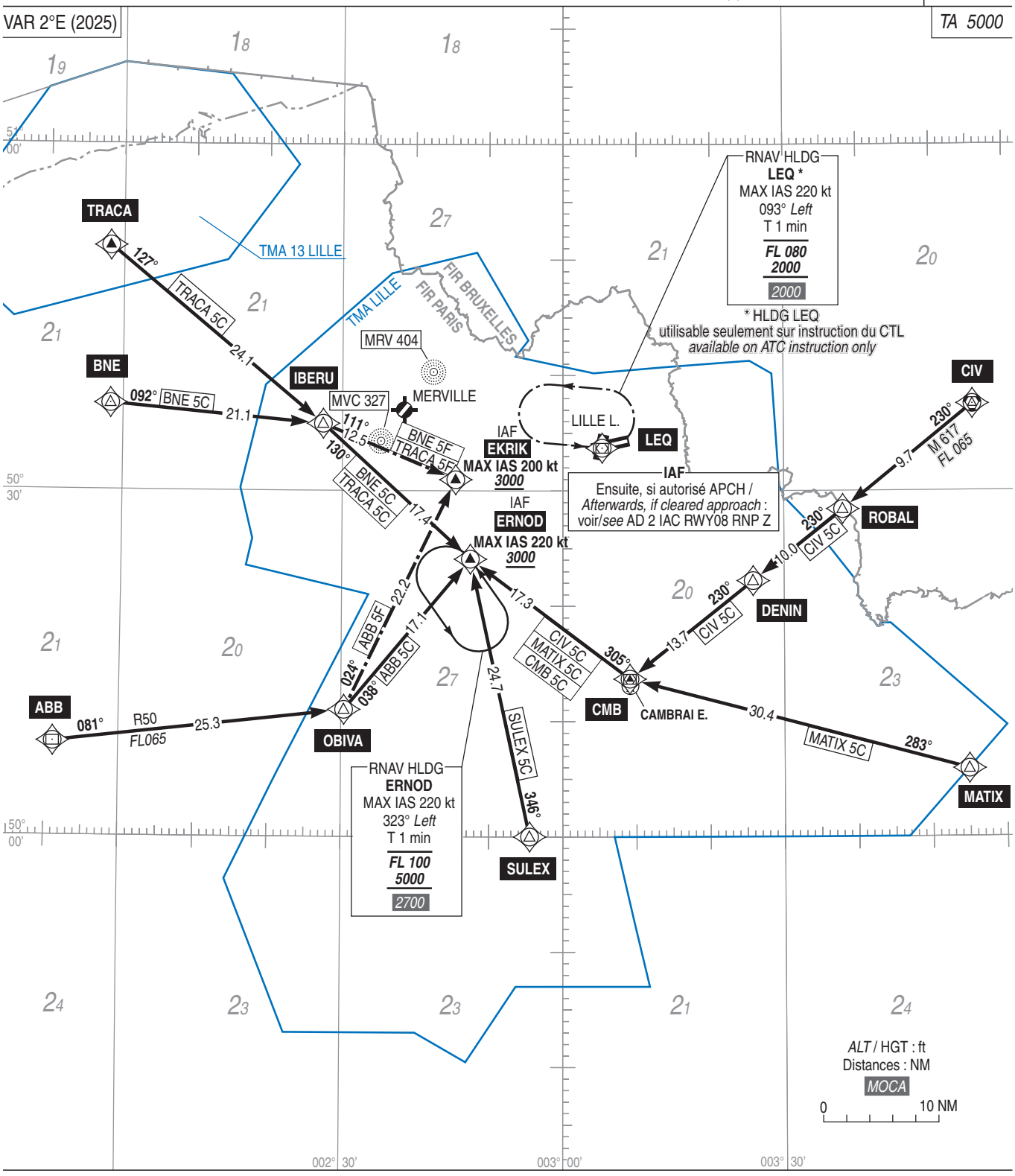
ATIS LILLE 119.330
APP : LILLE Approche/*Approach* 126.480 (1) - 134.825 (1) - 120.275 (2)
TWR : LILLE Tour/*Tower* 118.555
LILLE Sol/*Ground* 121.855

Sur clairance / *On clearance*
(1) Secteur Est / *East sector*
(2) Secteur Ouest / *West sector*

RNAV 1

VAR 2°E (2025)

TA 5000



PANNE DE RADIOCOMMUNICATION
Voir AD 2 LFQQ.22

RADIOCOMMUNICATION FAILURE
See AD 2 LFQQ.22

© SIA

LILLE LESQUIN
STAR RNAV RWY 26
(Protégées pour/*Protected for* CAT A, B, C, D)

ATIS LILLE	119.330	
APP : LILLE Approche/*Approach*	126.480 (1) - 134.825 (1) - 120.275 (2)	
TWR : LILLE Tour/*Tower*	118.555	
LILLE Sol/*Ground*	121.855	

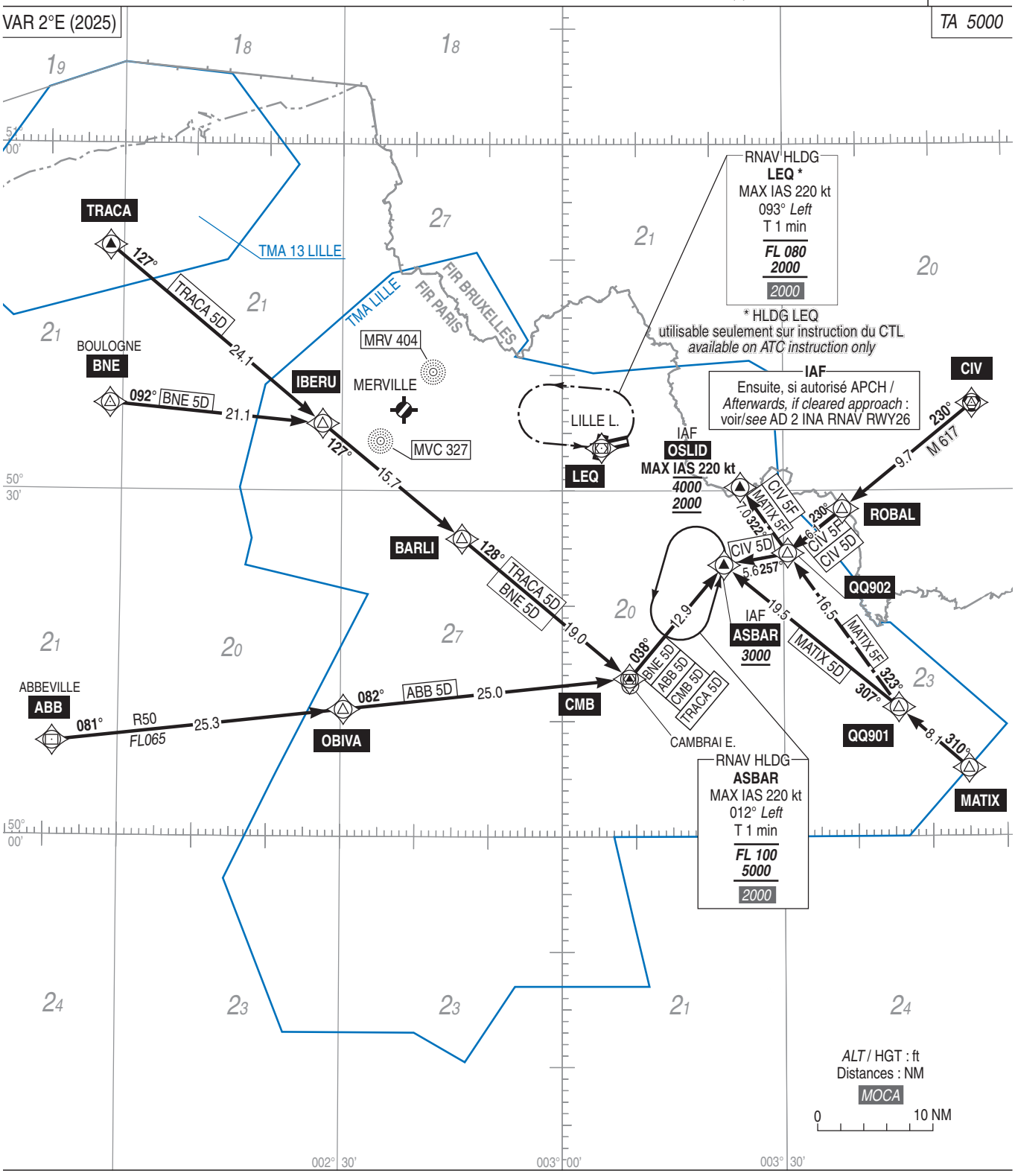
Sur clairance / *On clearance*

(1) Secteur Est / *East sector*
(2) Secteur Ouest / *West sector*

RNAV 1

VAR 2°E (2025)

TA 5000



PANNE DE RADIOCOMMUNICATION
Voir AD 2 LFQQ.22

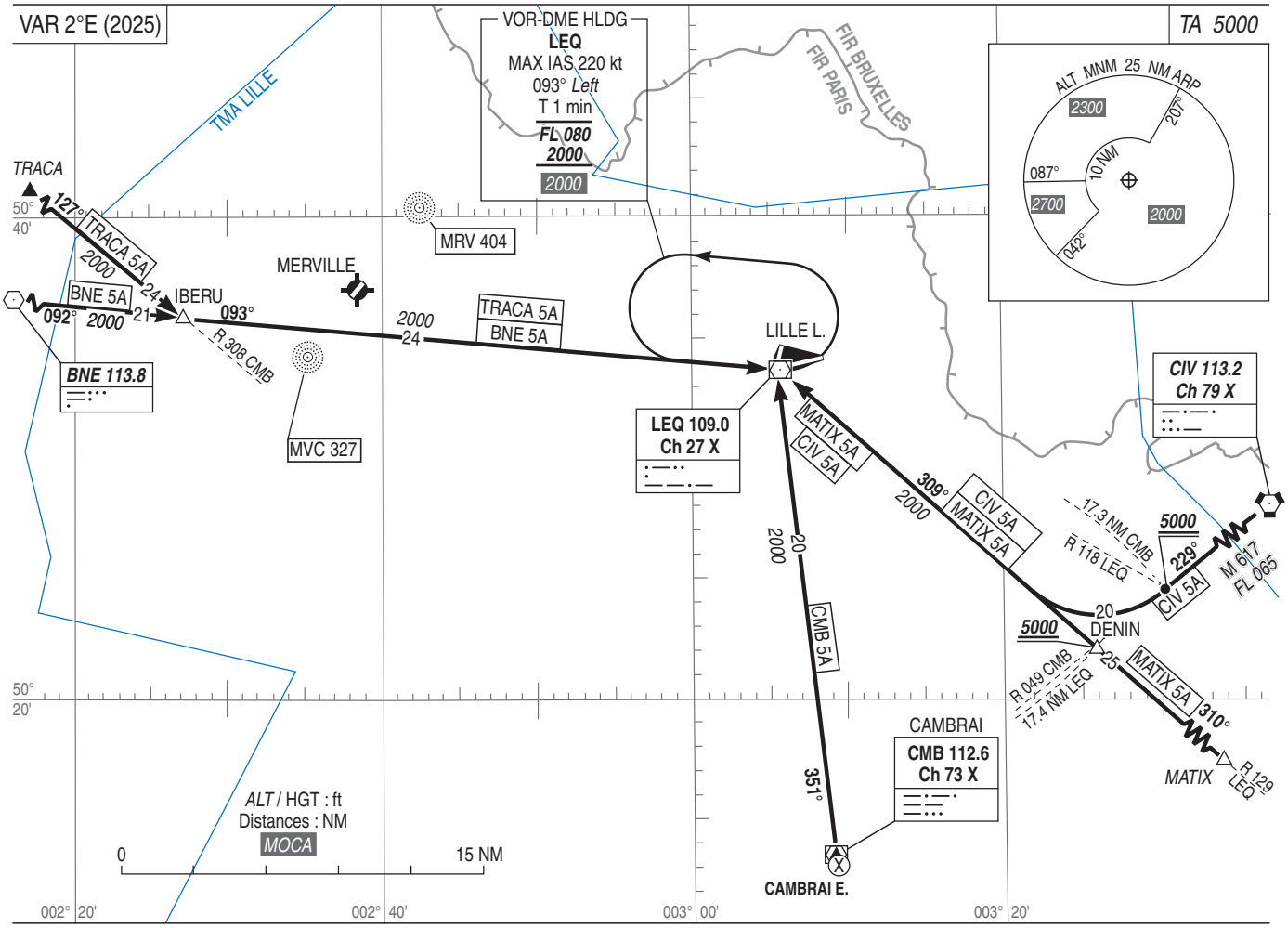
RADIOCOMMUNICATION FAILURE
See AD 2 LFQQ.22

© SIA

LILLE LESQUIN
STAR CONV RWY ALL

ATIS LILLE 119.330
APP : LILLE Approche/*Approach* 126.480 (1) - 134.825 (1) - 120.275 (2)
TWR : LILLE Tour/*Tower* 118.555
LILLE Sol/*Ground* 121.855

(1) Secteur Est /*East sector*
(2) Secteur Ouest /*West sector*



PANNE DE RADIOCOMMUNICATION : Voir AD 2 LFQQ.22

RADIOCOMMUNICATION FAILURE : *See AD 2 LFQQ.22*

© SIA

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

Instrument approach

CAT A B C D

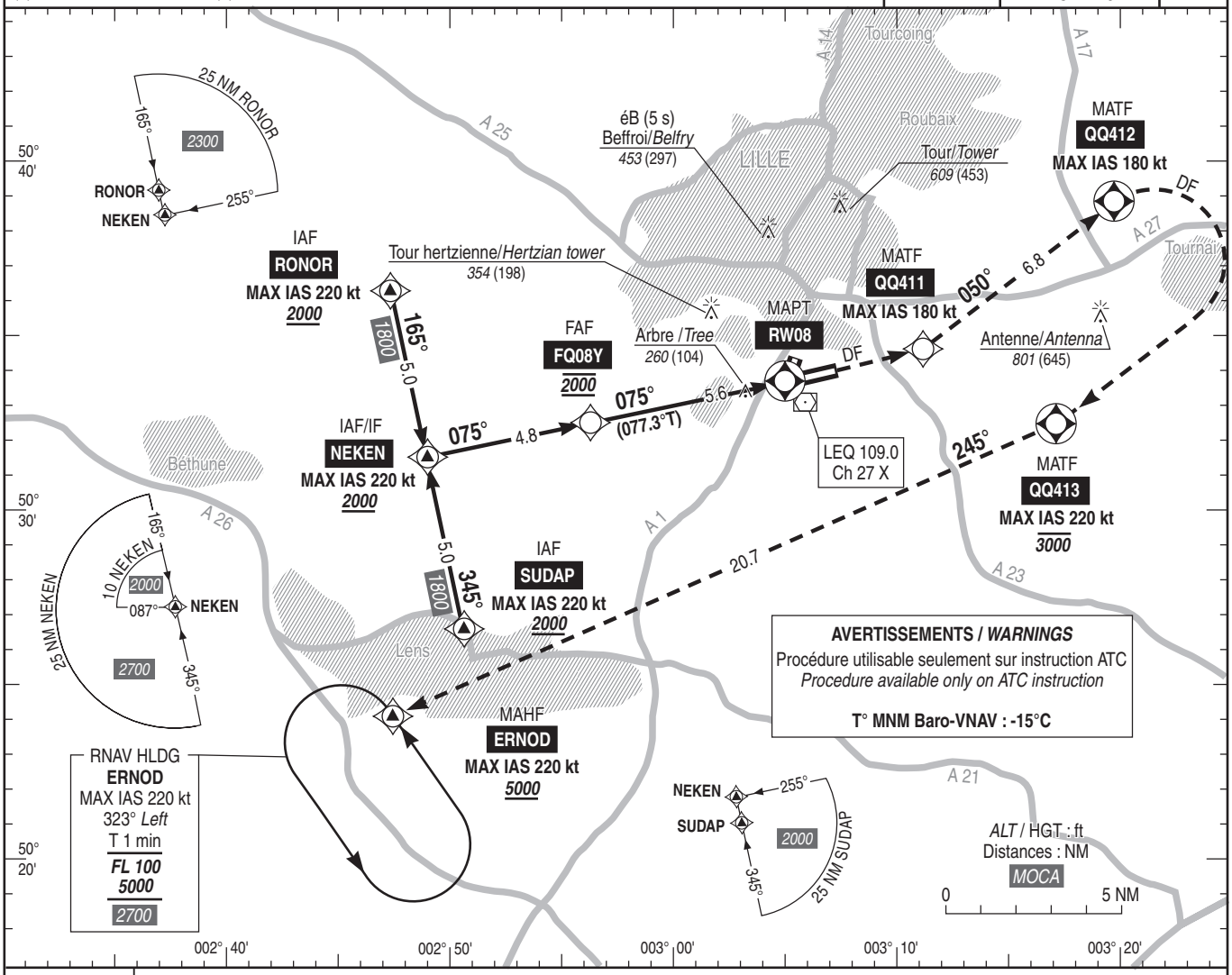
ALT AD : 157 , ***THR : 156 (6 hPa)***

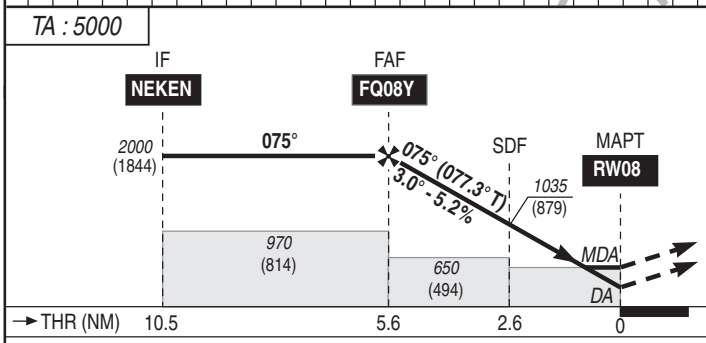
LILLE LESQUIN

RNP Y RWY 08

ATIS LILLE 119.330
APP : LILLE Approche/*Approach* 126.480 (1) - 120.275 (2)
TWR : LILLE Tour/*Tower* 118.555
(1) Secteur Est/*East sector* - (2) Secteur Ouest/*West sector*

RNP APCH	EGNOS Ch 97290 E08B TCH : 49	VAR 2°E (2025)





Monter **direct** vers **QQ411 (MAX IAS 180 kt)**, puis tourner **à gauche** vers **QQ412 (MAX IAS 180 kt)**, puis **à droite direct** vers **QQ413 (MAX IAS 220 kt)** en montée vers ***3000*** (2844), puis vers **ERNOD (MAX IAS 220 kt)** en montée vers ***5000*** (4844) pour intégrer l'attente ERNOD ou **suivre instructions du CTL**.
Monter à ***2000*** (1844) avant d'accélérer en palier.
Missed APCH : Climb ***direct*** *to* ***QQ411*** *(****MAX IAS 180 kt****), then turn* ***left*** *to* ***QQ412*** *(****MAX IAS 180 kt****), then turn* ***right direct*** *to* ***QQ413*** *(****MAX IAS 220 kt****) climbing to* ***3000*** *(2844), then to* ***ERNOD (MAX IAS 220 kt)*** *climbing to* ***5000*** *(4844) to enter ERNOD holding or* ***proceed according to ATC instructions.***
Climb to ***2000*** *(1844) prior to level acceleration.*

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* (3)	
	DA (H)	RVR	OCH	***DA*** (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	VIS
A	***460*** (300)	1400	230	***510*** (350)	1500	230	***510*** (350)	1500	350	***680*** (530)	1500
B			240		1500	240		1500		***680*** (530)	1600
C			250		1600	250		1600		***1170*** (1020)	2400
D			260		1600	260		1600		***1170*** (1020)	3600

DIST RW08	5	4	3	2.6	2	1
ALT (HGT)	***1800*** (1644)	***1480*** (1324)	***1160*** (1004)	***1035*** (879)	***840*** (684)	***520*** (364)

Observations/*Remarks* : (3) MVL CAT D interdites au Nord de l'aérodrome / *Circling CAT D prohibited North of AD.*
Panne de guidage GNSS lors de l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir / *see* AIP ENR 1.5.

FAF - MAPT 5.6 NM	70 kt	85 kt	100 kt	115 kt	130 kt	160 kt	185 kt
	4 min 50	3 min 59	3 min 23	2 min 57	2 min 36	2 min 07	1min 50
VSP (ft/min)	370	450	530	610	690	850	980

© SIA

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

Instrument approach

CAT A B C D

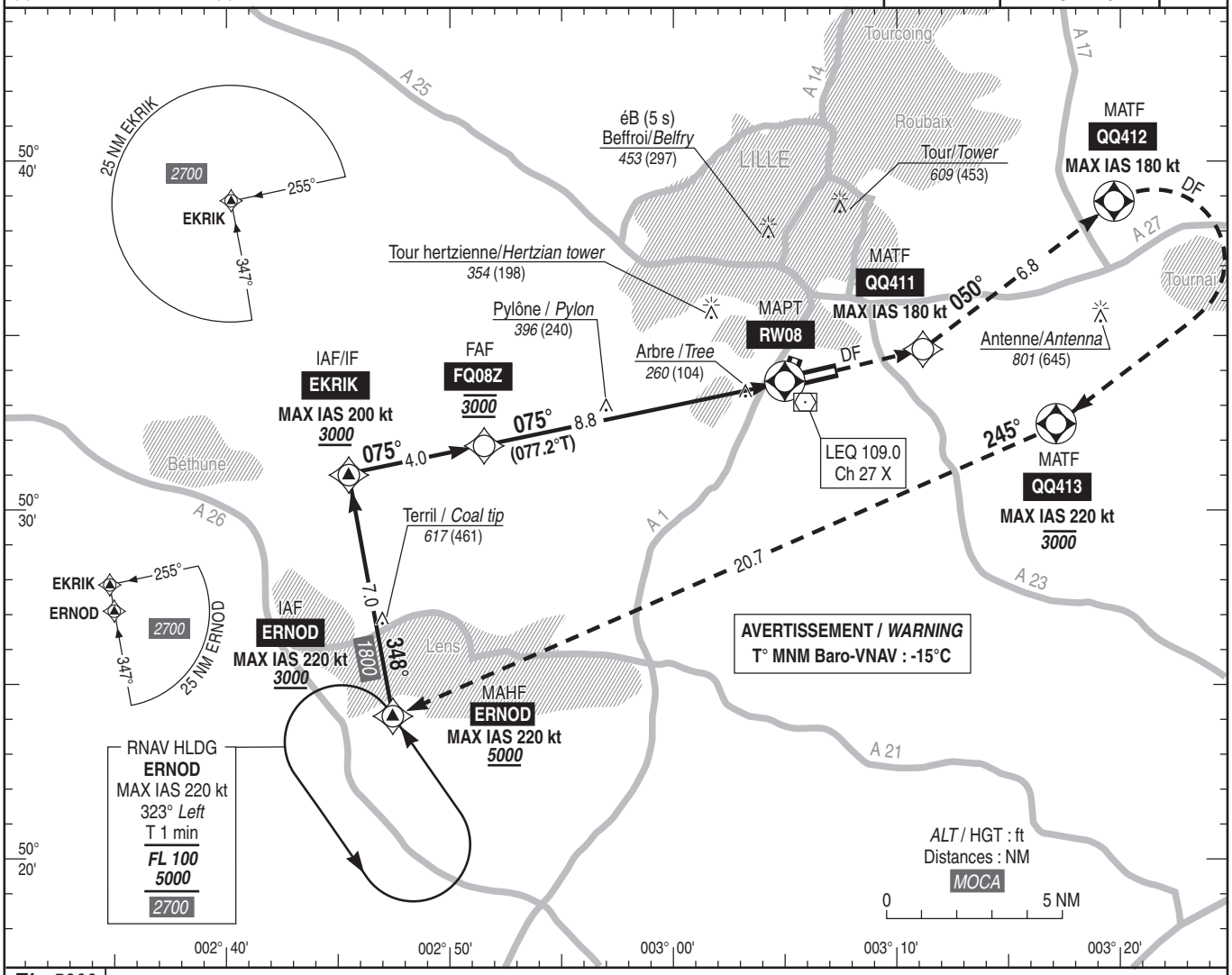
ALT AD : 157 , ***THR : 156 (6 hPa)***

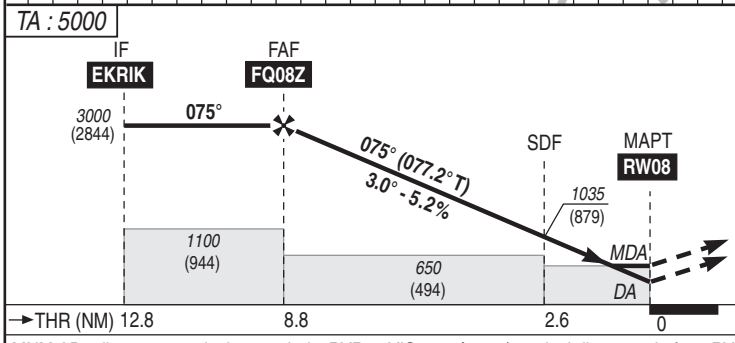
LILLE LESQUIN

RNP Z RWY 08

ATIS LILLE 119.330
APP : LILLE Approche/*Approach* 126.480 (1) - 120.275 (2)
TWR : LILLE Tour/*Tower* 118.555
(1) Secteur Est/*East sector* - (2) Secteur Ouest/*West sector*

RNP APCH	EGNOS Ch 65136 E08A TCH : 49	VAR 2°E (2025)





API : Monter **direct** vers **QQ411 (MAX IAS 180 kt)**, puis tourner **à gauche** vers **QQ412 (MAX IAS 180 kt)**, puis **à droite direct** vers **QQ413 (MAX IAS 220 kt)** en montée vers ***3000*** (2844), puis vers **ERNOD (MAX IAS 220 kt)** en montée vers ***5000*** (4844) pour intégrer l'attente ERNOD ou **suivre instructions du CTL**.
Monter à ***2000*** (1844) avant d'accélérer en palier.

Missed APCH : Climb ***direct*** *to* ***QQ411*** *(****MAX IAS 180 kt****), then turn* ***left*** *to* ***QQ412*** *(****MAX IAS 180 kt****), then turn* ***right direct*** *to* ***QQ413*** *(****MAX IAS 220 kt****) climbing to* ***3000*** *(2844), then to* ***ERNOD (MAX IAS 220 kt)*** *climbing to* ***5000*** *(4844) to enter ERNOD holding or* ***proceed according to ATC instructions.*** *Climb to* ***2000*** *(1844) prior to level acceleration.*

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* (3)	
	DA (H)	RVR	OCH	***DA*** (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	VIS
A	***460*** (300)	1400	230	***510*** (350)	1500	230	***510*** (350)	1500	350	***680*** (530)	1500
B			240		1500	240		1500		***680*** (530)	1600
C			250		1600	250		1600		***1170*** (1020)	2400
D			260		1600	260		1600		***1170*** (1020)	3600

DIST RW08	**8**	**7**	**6**	**5**	**4**
ALT (HGT)	***2750*** (2594)	***2430*** (2274)	***2120*** (1964)	***1800*** (1644)	***1480*** (1324)
	3	**2.6**	**2**	**1**	
	1160 (1004)	***1035*** (879)	***840*** (684)	***520*** (364)	

Observations/*Remarks* : (3) MVL CAT D interdites au Nord de l'aérodrome / *Circling CAT D prohibited North of AD.*
Panne de guidage GNSS lors de l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir / *see* AIP ENR 1.5.

		70 kt	85 kt	100 kt	115 kt	130 kt	160 kt	185 kt
FAF - MAPT	8.8 NM	7 min 32	6 min 12	5 min 16	4 min 35	4 min 03	3 min 18	2 min 51
VSP (ft/min)		370	450	530	610	690	850	980

© SIA

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

Instrument approach

CAT A B C D

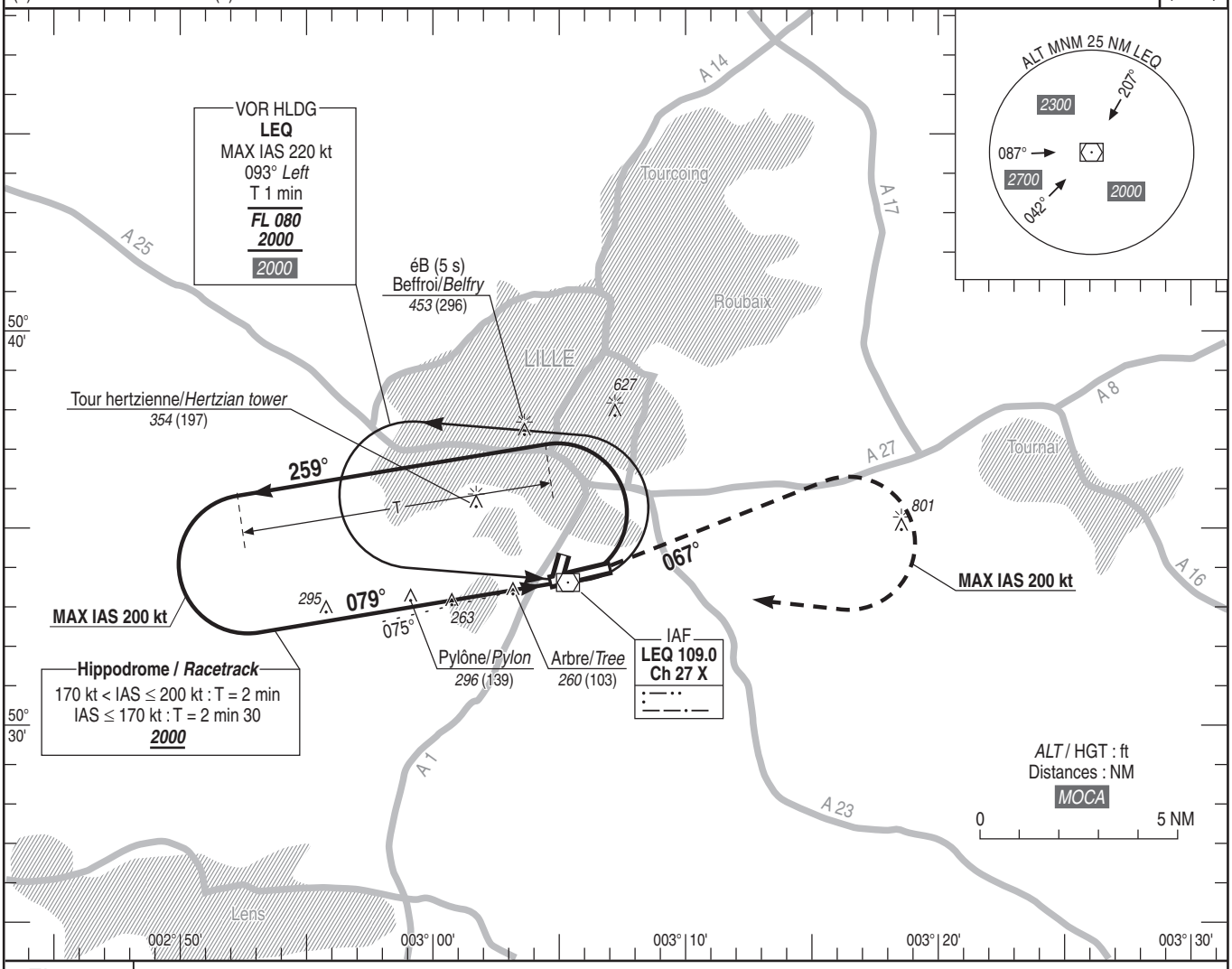
***ALT AD : 157 (6 hPa)**, THR : 156*

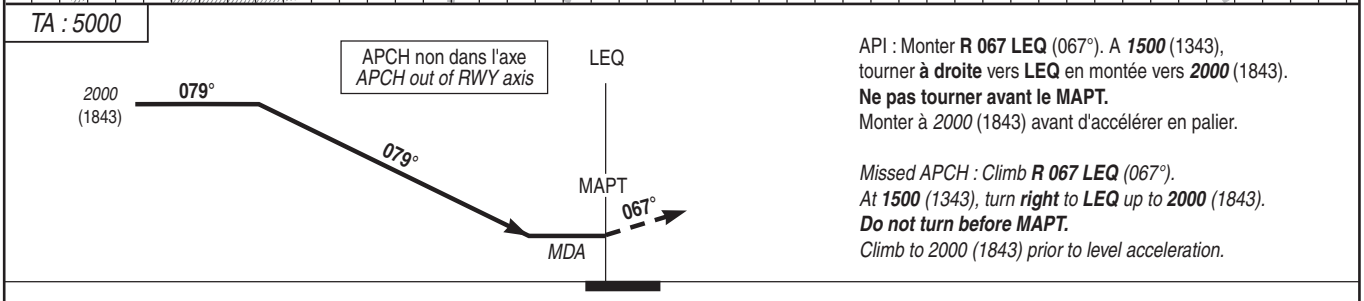
LILLE LESQUIN

VOR Y RWY 08

ATIS LILLE 119.330
APP : LILLE Approche/*Approach* 126.480 (1) - 120.275 (2)
TWR : LILLE Tour/*Tower* 118.555
(1) Secteur Est/*East sector* - (2) Secteur Ouest/*West sector*

VAR 2°E (2025)





API : Monter **R 067 LEQ** (067°). A ***1500*** (1343), tourner **à droite** vers **LEQ** en montée vers ***2000*** (1843).
Ne pas tourner avant le MAPT.
Monter à *2000* (1843) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : Climb **R 067 LEQ** (067°).*
*At **1500** (1343), turn **right** to **LEQ** up to **2000** (1843).*
Do not turn before MAPT.
Climb to 2000 (1843) prior to level acceleration.

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 Y			MVL/*Circling* (3)	
	MDA (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	VIS
A	***600*** (440)	1500	438	***650*** (500)	1500
B		1500		***650*** (500)	1600
C		2000		***1180*** (1020)	2400
D		2000		***1180*** (1020)	3600

Observations/*Remarks* : (3) MVL CAT D interdites au Nord de l'aérodrome / *Circling CAT D prohibited North of AD.*

© SIA

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

Instrument approach

CAT A B C D

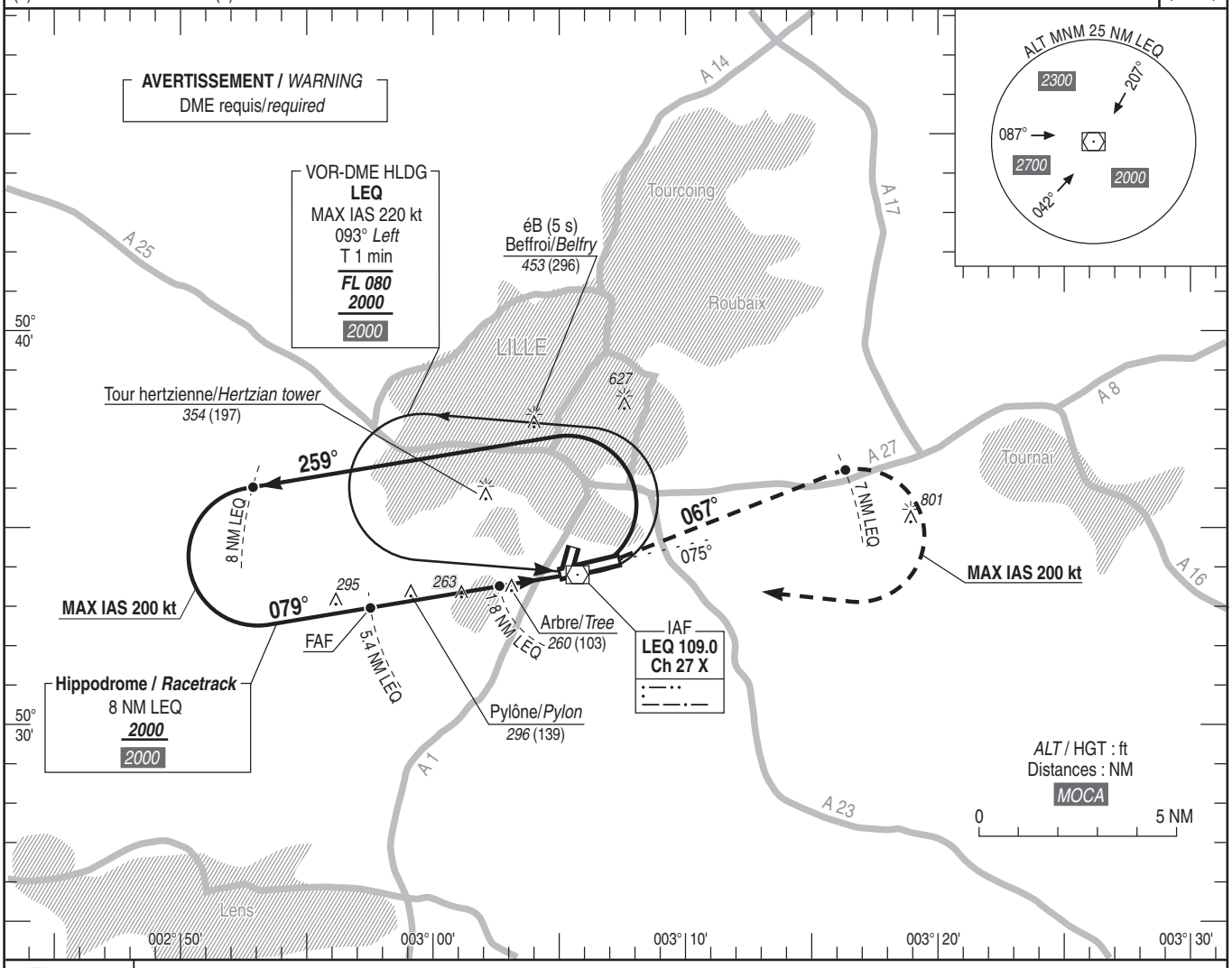
***ALT AD : 157 (6 hPa)**, THR : 156*

LILLE LESQUIN

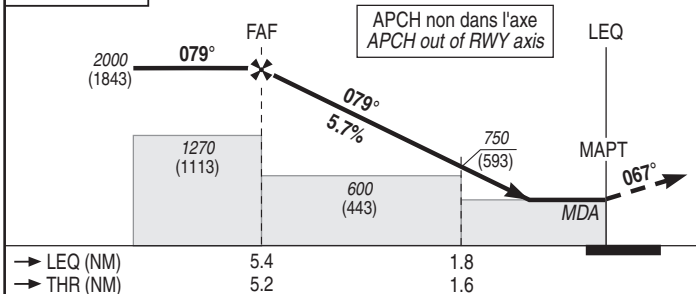
VOR Z RWY 08

ATIS LILLE 119.330
APP : LILLE Approche/*Approach* 126.480 (1) - 120.275 (2)
TWR : LILLE Tour/*Tower* 118.555
(1) Secteur Est/*East sector* - (2) Secteur Ouest/*West sector*

VAR 2°E (2025)



TA : 5000



API : Monter sur **R 067 LEQ** (067°). A **7 NM**, tourner **à droite** vers **LEQ,** en montée vers ***2000*** (1843). Monter à *2000* (1843) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : Climb **R 067 LEQ** (067°). At **7 NM**, turn **right** to **LEQ** up to **2000** (1843). Climb to 2000 (1843) prior to level acceleration.*

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 Z			MVL / *Circling* (3)	
	MDA (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	VIS
A	***530*** (370)	1500	365	***650*** (500)	1500
B		1500		***650*** (500)	1600
C		1600		***1180*** (1020)	2400
D		1600		***1180*** (1020)	3600

VOR DME LEQ

NM	**5**	**4**	**3**	**2**
ALT	***1860***	***1515***	***1170***	***825***
(HGT)	(1703)	(1358)	(1013)	(668)

Observations / *Remarks* : (3) MVL CAT D interdites au Nord de l'aérodrome / *Circling CAT D prohibited North of AD.*

© SIA

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

Instrument approach

CAT A B C D

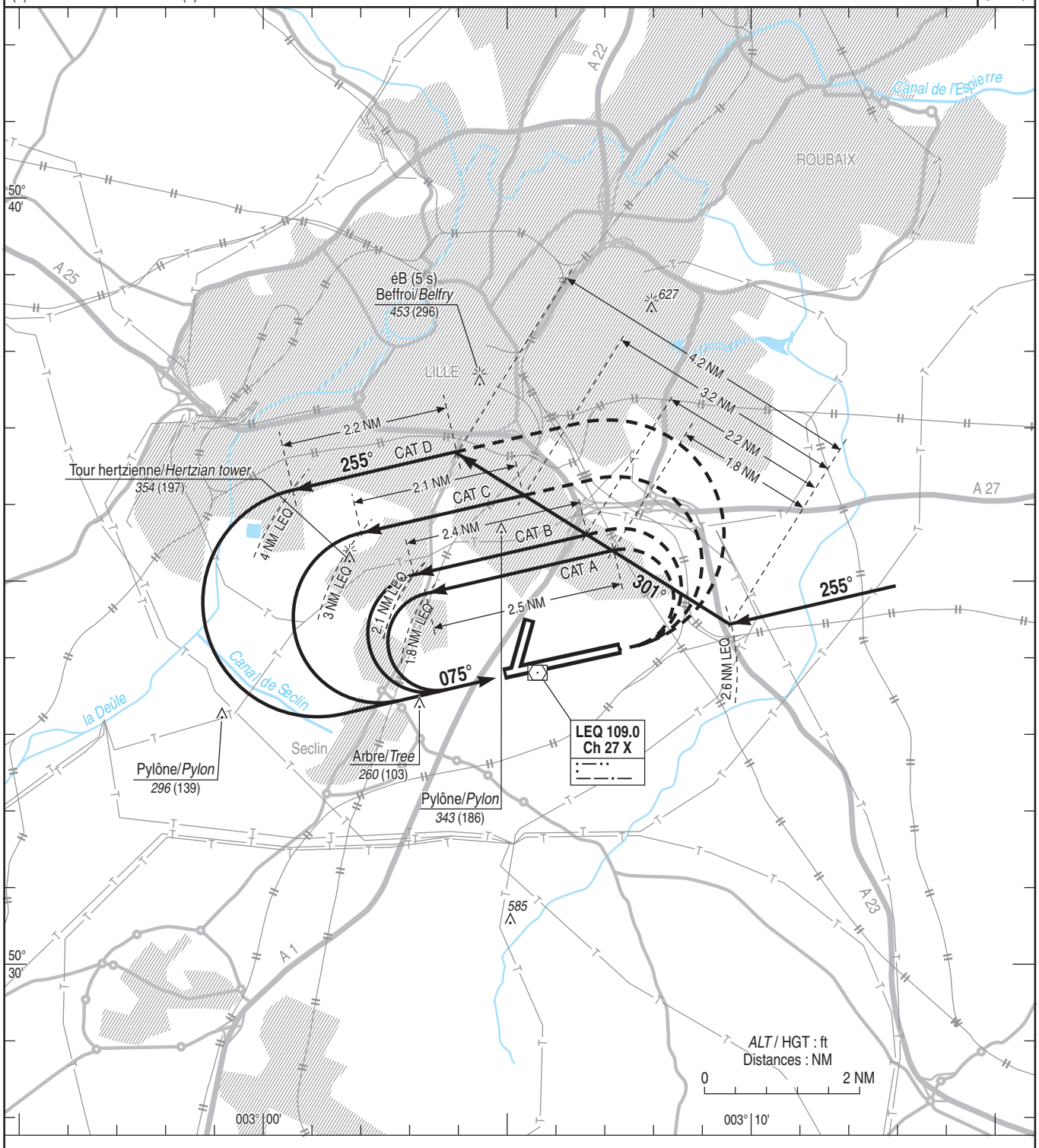
***ALT AD : 157 (6 hPa)**, THR : 156*

LILLE LESQUIN

VPT RWY 08

ATIS LILLE 119.330
APP : LILLE Approche/*Approach* 126.480 (1) - 120.275 (2)
TWR : LILLE Tour/*Tower* 118.555
(1) Secteur Est/*East sector* - (2) Secteur Ouest/*West sector*

VAR 2°E (2025)



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

REF HGT : *ALT AD*

CAT	VPT	
	MDA (H)	VIS
A	***650*** (490)	1500
B	***660*** (500)	1600
C	***760*** (600)	2400
D	***860*** (700)	3600

© SIA

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

Instrument approach

CAT A B C D

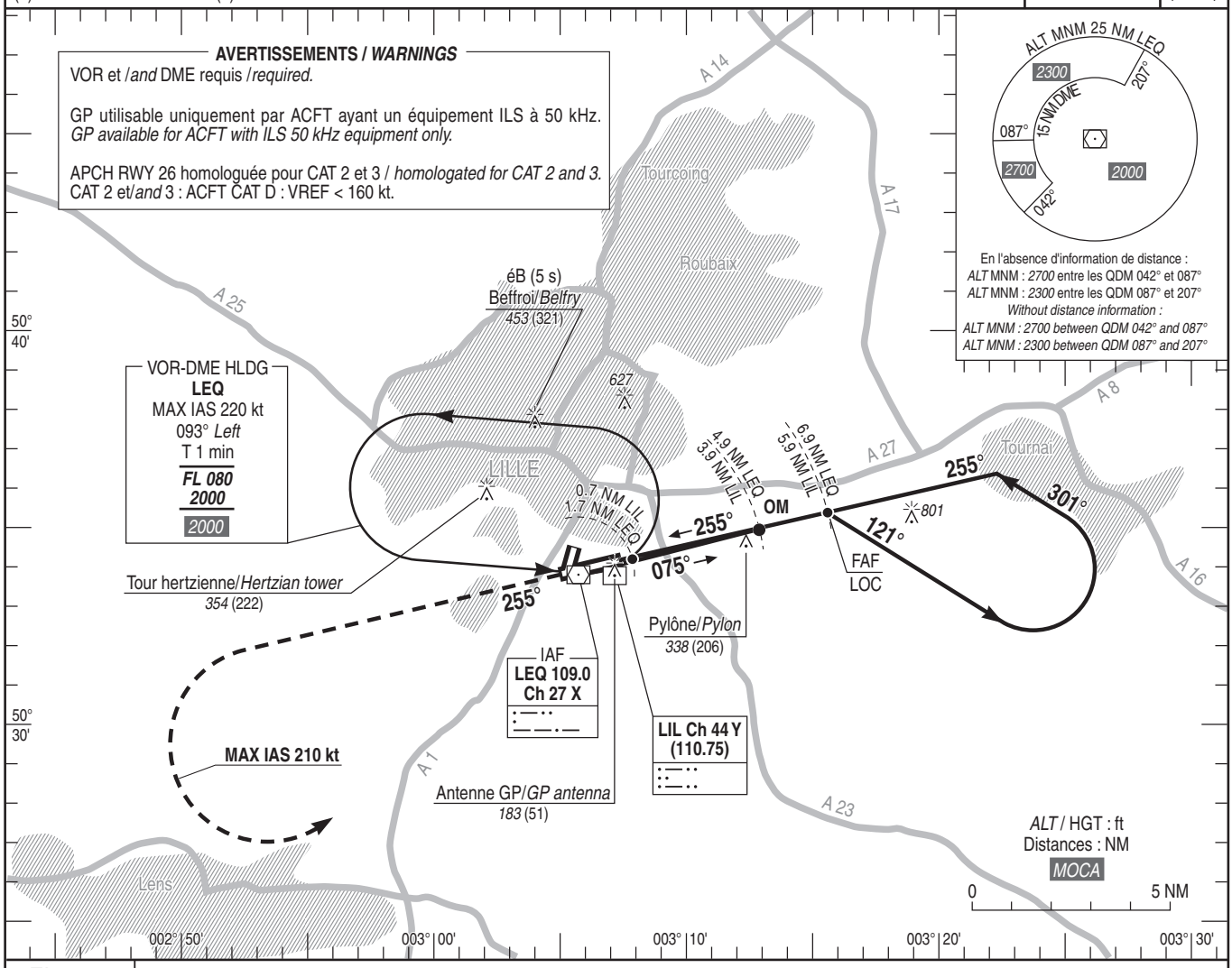
ALT AD : 157, ***DTHR : 132 (5 hPa)***

LILLE LESQUIN

ILS Y CAT I ou/*or* ILS Y CAT II et/*and* III ou/*or* LOC Y RWY 26

ATIS LILLE 119.330
APP : LILLE Approche/*Approach* 126.480 (1) - 120.275 (2)
TWR : LILLE Tour/*Tower* 118.555
(1) Secteur Est/*East sector* - (2) Secteur Ouest/*West sector*

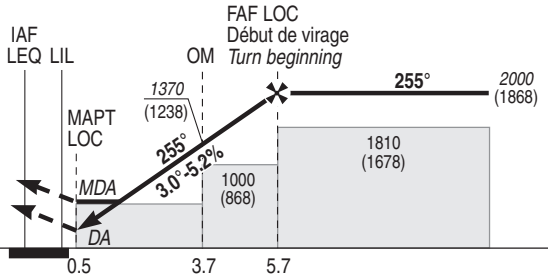
ILS - DME	VAR
LIL 110.75	2°E
RDH : 52	(2025)



TA : 5000

API : Monter **dans l'axe 255°**. A ***2000*** (1868), tourner **à gauche** vers **LEQ** en montée vers ***3000*** (2868).
Ne pas tourner avant LEQ.
Monter à *2000* (1868) avant d'accélérer en palier.

Missed APCH : Climb ***straight ahead 255°****. At* ***2000*** *(1868), turn* ***left*** *towards* ***LEQ*** *climbing to* ***3000*** *(2868).*
Do not turn before LEQ.
Climb to 2000 (1868) prior to level acceleration.



DTHR ← (NM)	0.5	3.7	5.7
DME ATT LIL ← (NM)	0.7	3.9	5.9
DME LEQ ← (NM)	1.7	4.9	6.9

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT DTHR*

CAT	ILS Y		OCH ILS CAT 1	OCH (3) ILS CAT 2	LOC Y			MVL /*Circling* (4)	
	DA (H)	RVR			***MDA*** (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	VIS
A	***340*** (200)	550	145	56	***570*** (440)	1300	431	***660*** (530)	1500
B			156	69				***660*** (530)	1600
C			169	81				***1180*** (1040)	2400
D			183	97				***1180*** (1040)	3600

DME ATT LIL

NM	**5**	**4**	**3**	**2**
ALT	***1740***	***1420***	***1100***	***770***
(HGT)	(1608)	(1288)	(968)	(638)

Observations/*Remarks* : (3) Base OCH ILS CAT 2 : Plan sol. / *OCH base ILS CAT 2 : Ground.*
(4) MVL CAT D interdites au Nord de l'aérodrome / *Circling CAT D prohibited North of AD.*

		70 kt	85 kt	100 kt	115 kt	130 kt	160 kt	185 kt
OM - DTHR	3.7 NM	3 min 10	2 min 37	2 min 13	1 min 56	1 min 42	1 min 23	1 min 12
OM - MAPT	3.2 NM	2 min 45	2 min 16	1 min 55	1 min 40	1 min 29	1 min 12	1 min 02
VSP (ft/min)		380	460	540	620	705	865	1000

© SIA

APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach

LILLE LESQUIN

CAT A B C D

INA **RNAV** RWY 26

ATIS LILLE 119.330
APP : LILLE Approche/*Approach* 126.480 (1) - 120.275 (2)
TWR : LILLE Tour/*Tower* 118.555
(1) Secteur Est/*East sector* - (2) Secteur Ouest/*West sector*

RNAV 1 (GNSS ou/*or* DME/DME) ou/*or* **RNP APCH**

VAR 2°E (2025)

AVERTISSEMENTS / *WARNINGS*
Pas de fonctionnalité attente requise / *No holding function required.*

(3) IAF sur clairance particulière */ IAF on special clearance.*
(4) Arrivée/*Arrival* UPMIT : **MAX IAS 170 kt**

IAF (3)
UPMIT
MAX IAS 170 kt
2000

166°
3.0
2000

IAF/IF
OLBUS
MAX IAS 210 kt (4)
2000

256°

6.0
2000

346°

IAF
OSLID
MAX IAS 220 kt
4000
2000

6.9
2000

010°

IAF
ASBAR
3000

RNAV HLDG
ASBAR
MAX IAS 220 kt
012° *Left*
T 1 min
FL 100
5000
2000

éB (5 s)
Beffroi/*Belfry*
453 (321)

Tour/*Tower*
609 (477)

Vers/*To FNA* ILS Z RWY 26
Vers/*To FNA* RNP RWY 26

Antenne/*Antenna*
801 (669)

LEQ 109.0
Ch 27 X

LIL Ch 44 Y
(110.75)

CAMBRAI
CMB 112.6
(Ch 73 X)

ALT MNM 25 NM OLBUS
2300
188°
15 NM
087°
2700
052°
2000

ALT / HGT : ft
Distances : NM
MOCA
0 5 NM

© SIA

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

Instrument approach

CAT A B C D

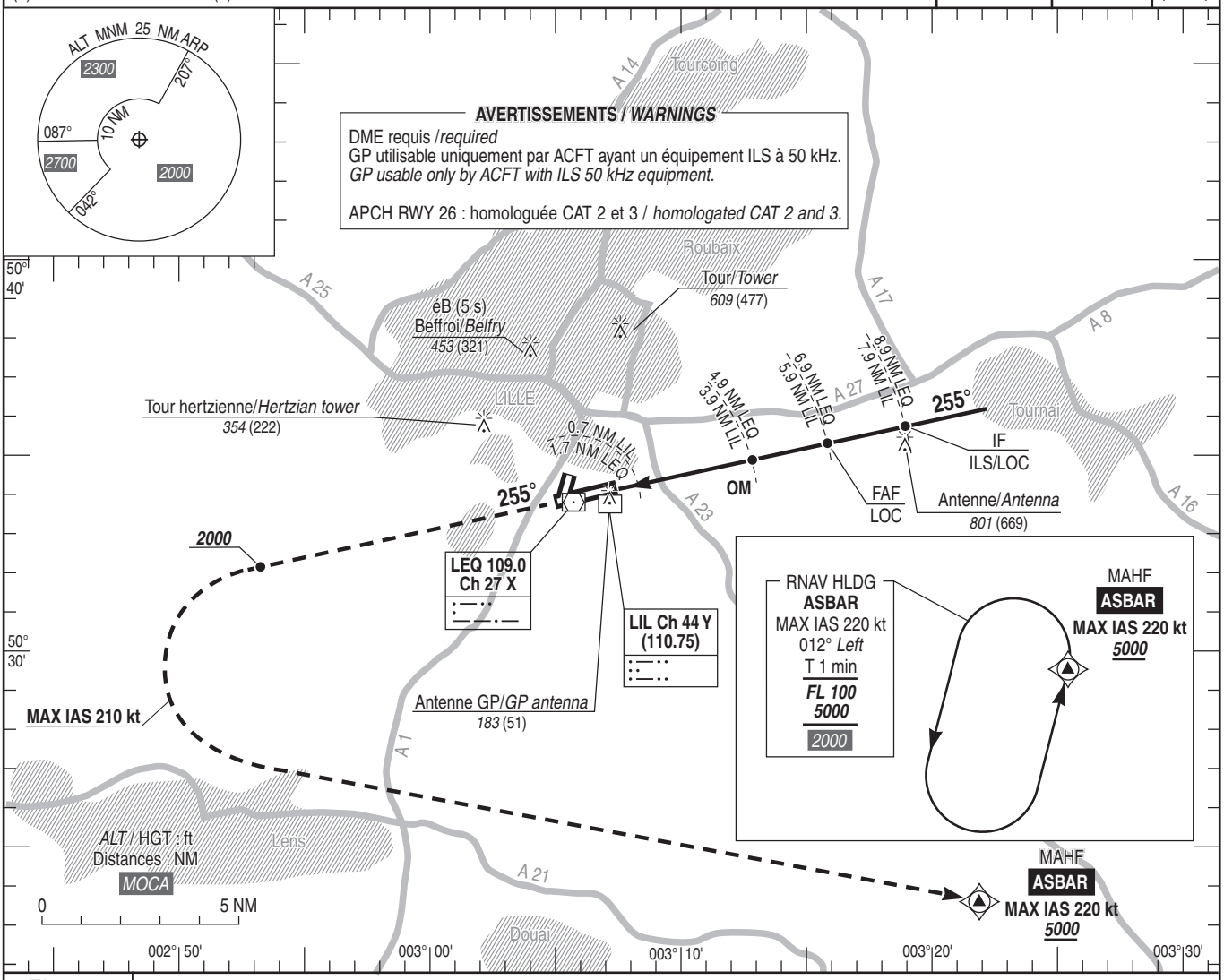
ALT AD : 157, ***DTHR : 132 (5 hPa)***

LILLE LESQUIN

FNA ILS Z CAT I ou*/or* ILS Z CAT II et*/and* III ou*/or* LOC Z RWY 26

ATIS LILLE 119.330
APP : LILLE Approche/*Approach* 126.480 (1) - 120.275 (2)
TWR : LILLE Tour/*Tower* 118.555
(1) Secteur Est/*East sector* - (2) Secteur Ouest/*West sector*

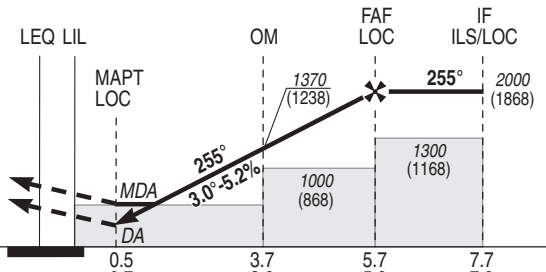
RNP APCH	ILS - DME LIL 110.75 RDH : 52	VAR 2°E (2025)



TA : 5000

API : Monter **dans l'axe**. A ***2000*** (1868), tourner **à gauche** vers **ASBAR** (**MAX IAS 210 kt**) en montée vers ***5000*** (4868) pour intégrer l'attente ASBAR (**MAX IAS 220 kt**) ou **suivre instructions du CTL**.
Ne pas tourner avant le MAPT.
Monter à *2000* (1868) avant d'accélérer en palier.

Missed APCH : Climb **straight ahead**. *At* ***2000*** *(1868), turn* ***left*** *to* ***ASBAR*** *(****MAX IAS 210 kt****) climbing to* ***5000*** *(4868), to enter ASBAR holding (****MAX IAS 220 kt****) or* ***proceed according to ATC instructions****.*
Do not turn before MAPT.
Climb to 2000 (1868) prior to level acceleration.



DTHR ← (NM)	0.5	3.7	5.7	7.7
DME ATT LIL ← (NM)	0.7	3.9	5.9	7.9
DME LEQ ← (NM)	1.7	4.9	6.9	8.9

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT DTHR*

CAT	ILS Z		OCH ILS CAT 1	OCH ILS CAT 2	LOC Z (3)			MVL/*Circling* (4)	
	DA (H)	RVR			***MDA*** (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	VIS
A	***340*** (200)	550	145	56	***570*** (440)	1300	433	***680*** (550)	1500
B			156	69				***680*** (550)	1600
C			169	81				***1170*** (1040)	2400
D			183	97				***1170*** (1040)	3600

DME ATT LIL

NM	**5**	**4**	**3.9**	**3**	**2**
ALT	***1740***	***1420***	***1380***	***1100***	***770***
(HGT)	(1608)	(1288)	(1248)	(968)	(638)

Observations/*Remarks* : (3) Base OCH ILS CAT 2 : Plan sol / *OCH base ILS CAT 2 : Ground.*
(4) MVL CAT D interdites au Nord de l'aérodrome / *Circling CAT D prohibited North of AD.*

		70 kt	85 kt	100 kt	115 kt	130 kt	160 kt	185 kt
OM - DTHR	3.7 NM	3 min 10	2 min 37	2 min 13	1 min 56	1 min 42	1 min 23	1 min 12
OM - MAPT	3.2 NM	2 min 45	2 min 16	1 min 55	1 min 40	1 min 29	1 min 12	1 min 02
VSP (ft/min)		380	460	540	620	705	865	1000

© SIA

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

Instrument approach

CAT A B C D

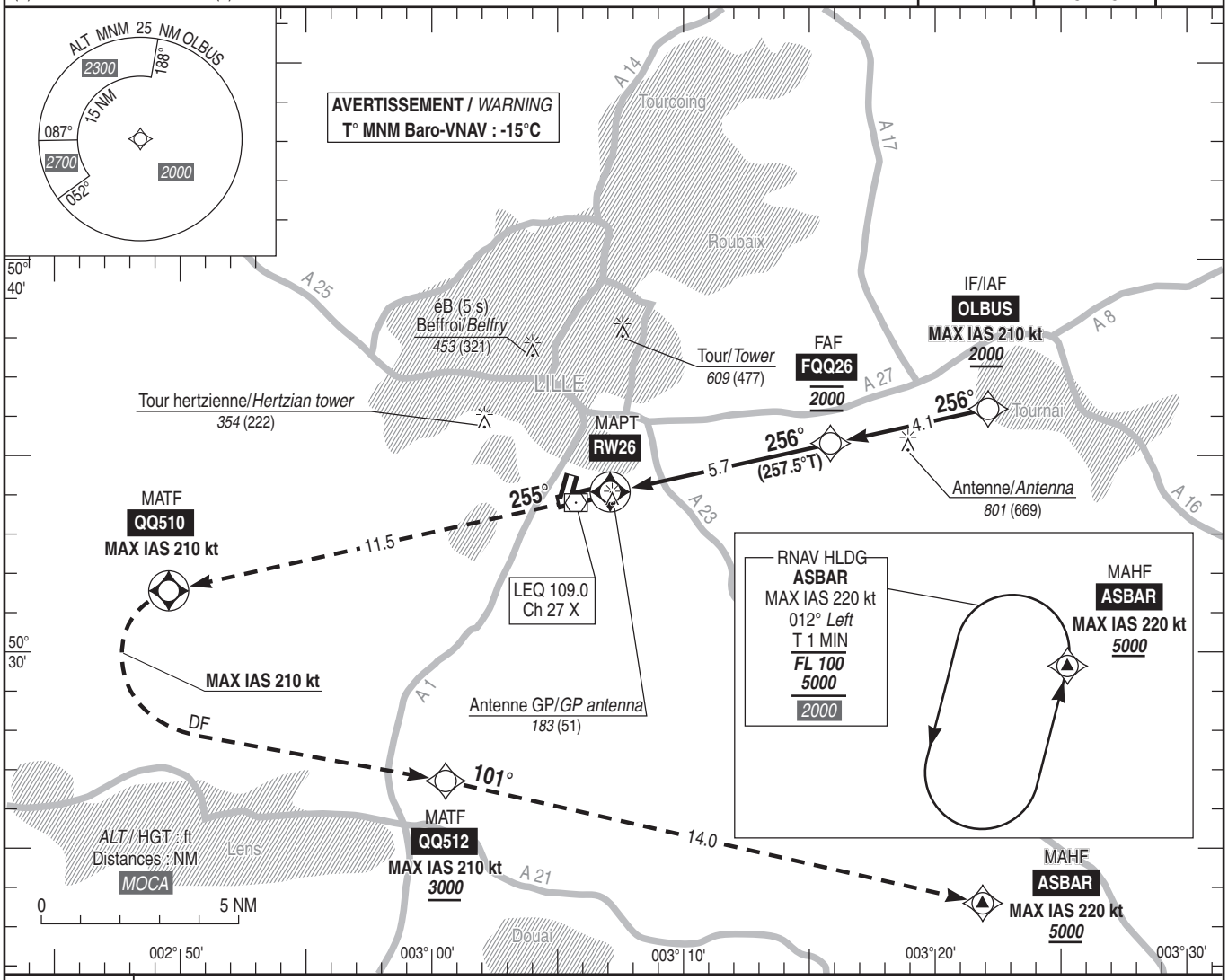
ALT AD : 157, ***DTHR : 132 (5 hPa)***

LILLE LESQUIN

FNA **RNP** RWY 26

ATIS LILLE 119.330
APP : LILLE Approche/*Approach* 126.480 (1) - 120.275 (2)
TWR : LILLE Tour/*Tower* 118.555
(1) Secteur Est/*East sector* - (2) Secteur Ouest/*West sector*

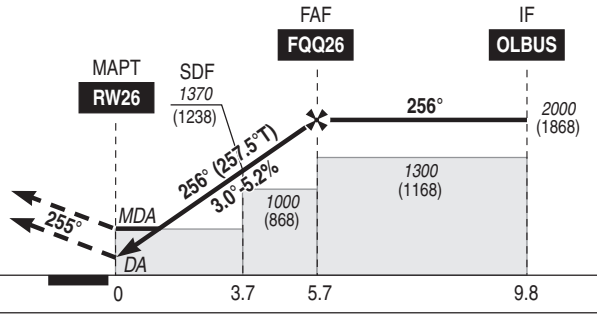
RNP APCH	EGNOS Ch 71517 E26A TCH : 52	VAR 2°E (2025)



TA : 5000

API : Monter vers **QQ510 (MAX IAS 210 kt)**, puis tourner **à gauche direct** vers **QQ512 (MAX IAS 210 kt)**, puis vers **ASBAR (MAX IAS 220 kt)** en montée vers ***5000*** (4868) pour intégrer l'attente ASBAR ou **suivre instructions du CTL.**
Monter à *2000* (1868) avant d'accélérer en palier.

Missed APCH : Climb to ***QQ510 (MAX IAS 210 kt)****, then turn* ***left direct*** *to* ***QQ512 (MAX IAS 210 kt)****, then to* ***ASBAR (MAX IAS 220 kt)*** *climbing to* ***5000*** *(4868) to enter ASBAR holding or* ***proceed according to ATC instructions.***
Climb to 2000 (1868) prior to level acceleration.



DTHR (NM) ←

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT DTHR*

CAT	LPV			LNAV/VNAV			LNAV			MVL /*Circling* (3)	
	DA (H)	RVR	OCH	***DA*** (H)	RVR	OCH	**MDA** (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	VIS
A	***380*** (250)	750	248	***510*** (380)	1000	273	*570* (440)	1300	433	***680*** (550)	1500
B	***390*** (260)		258	***520*** (390)	1100	285				***680*** (550)	1600
C	***400*** (270)		268	***530*** (400)	1100	293				***1170*** (1040)	2400
D	***410*** (280)		278	***540*** (410)	1200	304				***1170*** (1040)	3600

DIST RW26

NM	5	4	3	2	1
ALT	***1780***	***1460***	***1140***	***820***	***500***
(HGT)	(1648)	(1328)	(1008)	(688)	(368)

Observations/*Remarks* : (3) MVL CAT D interdites au Nord de l'aérodrome / *Circling CAT D prohibited North of AD.*
Panne de guidage GNSS lors de l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir/*see* AIP ENR 1.5

FAF - MAPT	5.7 NM	70 kt	85 kt	100 kt	115 kt	130 kt	160 kt	185 kt
		4 min 54	4 min 02	3 min 26	2 min 59	2 min 38	2 min 08	1 min 51
VSP (ft/min)		370	450	530	610	690	850	980

© SIA

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

Instrument approach

CAT A B C D

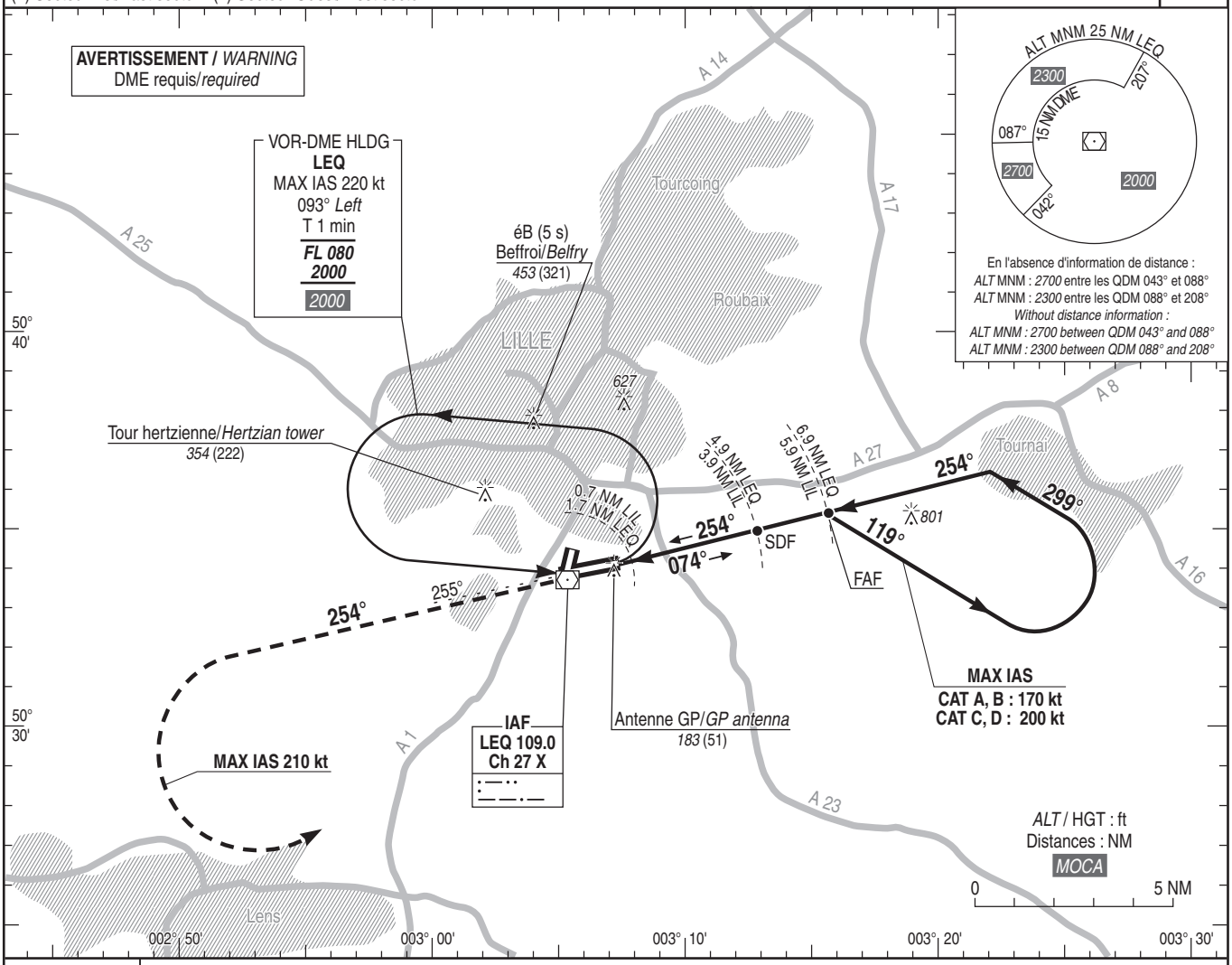
ALT AD : 157, ***DTHR : 132 (5 hPa)***

LILLE LESQUIN

VOR RWY 26

ATIS LILLE 119.330
APP : LILLE Approche/*Approach* 126.480 (1) - 120.275 (2)
TWR : LILLE Tour/*Tower* 118.555
(1) Secteur Est/*East sector* - (2) Secteur Ouest/*West sector*

VAR 2°E (2025)

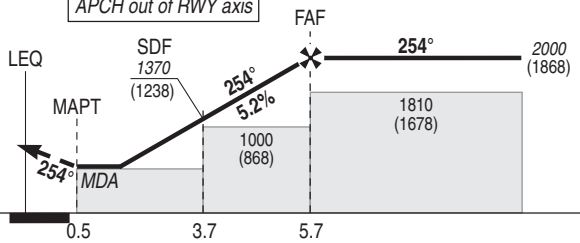


TA : 5000

API : Monter **R 254 LEQ** (254°). A ***2000*** (1868), tourner **à gauche** vers **LEQ** en montée vers ***3000*** (2868). **Ne pas tourner avant LEQ.**
Monter à *2000* (1868) avant d'accélérer en palier.

Missed APCH : Climb ***R 254 LEQ*** *(254°). At* ***2000*** *(1868), turn* ***left*** *towards* ***LEQ*** *climbing to* ***3000*** *(2868).* ***Do not turn before LEQ.***
Climb to 2000 (1868) prior to level acceleration.

APCH non dans l'axe
APCH out of RWY axis



DTHR ← (NM)			0.5	3.7	5.7
DME LEQ ← (NM)	0		1.7	4.9	6.9
DME ATT LIL ← (NM)			0.7	3.9	5.9

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres /*vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT DTHR*

CAT	VOR			MVL/*Circling* (3)	
	MDA (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	VIS
A	***570*** (440)	1300	431	***650*** (520)	1500
B				***650*** (520)	1600
C				***1180*** (1040)	2400
D				***1180*** (1040)	3600

VOR DME LEQ

NM	**6**	**5**	**4**	**3**
ALT	***1710***	***1390***	***1080***	***760***
(HGT)	(1578)	(1258)	(948)	(628)

Observations/*Remarks* : (3) MVL CAT D interdites au Nord de l'aérodrome / *Circling CAT D prohibited North of AD.*

SDF - MAPT	3.7 NM	70 kt	85 kt	100 kt	115 kt	130 kt	160 kt	185 kt
		3 min 10	2 min 37	2 min 13	1 min 56	1 min 42	1 min 23	1 min12
VSP (ft/min)		380	460	540	620	705	865	1000

© SIA