

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.

3.2.3 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.

3.2.4 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.

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.

5 PANNE DE COMMUNICATION

Cf. 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.

7 PROCEDURE MOINDRE BRUIT

Cf. AD 2 LFQQ. 21

8 SECTEURS VELIVOLÉS 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).

3.2.2 Outgoing IFR from LILLE LESQUIN AD.

The outgoing 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 specification criteria of RNAV1 for GNSS and DME/DME sensors.
- Conventional 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 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 Control (ACC or APP) may indicate, particularly under radar surveillance and control, other routes to follow in accordance with the general traffic situation.

4 RADAR SERVICE

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

5 RADIO FAILURE

See AD2 LFQQ. 22

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 NOISE ABATEMENT PROCEDURES

See AD 2 LFQQ. 21

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).