



Manuel d'exploitation de « Lille Lesquin » LFQQ



Avertissement : ce manuel est exclusivement réservé à la simulation aérienne et particulièrement aux pilotes et contrôleurs du réseau IVAO. Il ne doit en aucun cas être utilisé dans l'aviation réelle.



Mises à jour

Date	Indicatif	Détail de la mise à jour
28/05/2025	2505_GG	LFAQ freq supp ILS / LFQQ ajout base HEL



Table des matières

1. Généralités	4
2. Contrôler la plateforme.....	5
2.1 Les positions de contrôle.....	5
2.2 Les outils de contrôle	6
2.2.1 IvAc	6
2.2.2 Aurora	6
2.3 ATIS.....	6
3. Description de l'aérodrome.....	8
3.1 Les aires de trafic.....	8
3.2 Les voies de roulage	11
3.2 Les pistes	12
4. Description de la CTR	13
4.1 Le circuit d'aérodrome	14
4.2 Les entrées/sorties/transits en CTR.....	14
4.3 Le VFR spécial	14
4.4 La gestion des hélicoptères	15
5. Description de la TMA et du SIV	16
5.1.1 Les TMA	16
5.1.2 Le SIV	18
5.2 Les zones réglementées	19
5.3 Altitudes Minimales de Guidage (AMG)	20
5.4 Les procédures de départ.....	21
5.4.1 Départs publiés.....	21
5.4.2 Départs Omnidirectionnels.....	22
5.5 Les procédures d'arrivée	23
5.6 Les procédures d'approche	23
5.6.1 Les procédures d'approche initiales (INA)	24
5.6.2 Les procédures finales d'approche (FNA)	24
5.7 Les circuits d'attente	25
5.8 Les aérodromes et héliports du secteur	26
5.8.1 Les AD contrôlés	26
5.8.2 Les AD sous agent AFIS	30
5.8.3 Les AD en auto-information.....	32
5.8.4 Les héliports.....	40
6. Crédits	44
6.1 Contributeurs	44
6.2 Liens utiles	44
6.3 Rester en contact.....	44



1. Généralités

L'aéroport de Lille a vu le jour en 1936 sous le nom de Seclin-Enchemont, et n'avait alors qu'une activité militaire. Depuis 1947, le terrain est ouvert à la Circulation Aérienne Publique (CAP), situé sur la commune de Lesquin (59), il est le terrain régional pour la région des hauts de France. Lille accueille quotidiennement des vols commerciaux (National & International) depuis 1963, cargo depuis 1972 et privé.

Code OACI	LFQQ
Code AITA	LIL
Nom de l'aéroport	Lille Lesquin
Altitude du terrain	157 (6hPa)
Coordonnées Géographiques	50°33'48''N 003°05'13''E
Situation Géographique	3.8 Nm au S – SE de Lille
Déclinaison magnétique	1.16°E
Piste	08/26 // 01/19
Aides à la radionavigation	LEQ (VOR/DME) : 109.000 LL (NDB) : 332 LIL (ILS RWY 26) : 110.750



2. Contrôler la plateforme

2.1 Les positions de contrôle

Position	Identifiant	Fréquence	Horaire (UTC)	FRA ¹
Lille Sol	LFQQ_GND	121.855	00:00 – 24:00	
Lille Tour	LFQQ_TWR	118.550	00:00 – 24 00	
Lille Approche	LFQQ_APP	126.480	00:00 – 24:00	
Paris Contrôle	LFFF_CTR	128.100	00:00 – 18 :00	
			18:00 – 24:00	

Aucun dégroupage n'est prévu sur les positions Sol, Tour et Approche. Des exceptions peuvent être éventuellement accordées par le staff de la Division France dans le cas d'événements particuliers comportant une quantité de trafic très importante.

RAPPEL

Si un ATC ouvre une position supérieure au sol, il doit contrôler toutes les positions inférieures non ouvertes dans la mesure de ses compétences et de la densité du trafic.

RAPPEL

En réalité, Lille est géré intégralement par Paris. Sur IVAO, tout le secteur de Lille fait partie intégrante de la FIR de Reims. Cependant les coordinations entre ATC doivent se faire avec Paris Control, Reims ne contrôle pas en dessous du FL295. Si Paris est fermé, les trafics sont libérés sur UNICOM malgré que Reims soit ouvert.

CONSEIL sur IVAO

Il est préférable que votre première expérience sur l'aéroport se fasse sur une position tour ou sol, afin de vous familiariser avec le terrain et ses spécificités.

¹ Sur certaines positions de contrôle, des FRA (*Facility Rating Assignments*) s'appliquent. Cela signifie que le contrôleur doit avoir un grade minimum pour être autorisé à ouvrir la position. Par exemple, pour ouvrir la position LFFF_CTR à 17:00z il est nécessaire d'avoir le grade ADC ou supérieur. Cela signifie que si vous êtes AS1 ou AS2, vous pouvez vous connecter en position GND et TWR sur ce terrain, mais que vous ne pourrez pas vous connecter en APP ni en CTR.



2.2 Les outils de contrôle

2.2.1 Aurora

Aurora est le logiciel de contrôle recommandé. Le manuel d'utilisation d'Aurora se situe sur [ce lien](#).

Charger le secteur « LFFF » comprenant Lille Lesquin et les aérodromes de la FIR de Paris.

2.3 ATIS

Votre ATIS doit être rempli en anglais. Respectez le format donné :

- Nom de votre position : **Lille** Ground/Tower/Approach
- Station METAR : **LFQQ**
- TA (Transition Altitude) : **5000 ft**
- TL (Transition Level) : **FL60** (1013<QNH<1048) ou **FL70** (977<QNH<1012)
- La ou les pistes en services pour le décollage : **08** ou **26** (la piste **01/19** peut également être utilisée pour les VFR)
- La ou les pistes en services pour l'atterrissage : **08** ou **26** (la piste **01/19** peut également être utilisée pour les VFR)
- Insérez dans les commentaires toute information utile aux pilotes (**en anglais**), tel que l'heure prévue de fin de votre session, les départs/arrivés standard ou l'approche en utilisation, la présence de conditions SVFR ou si le Service d'Information de Vol n'est pas fourni ou il l'est en mode dégradé.

L'**ATIS Vocal** fait l'objet de Règles spécifiques en Division France, celles-ci sont consultables sur [ce lien](#). Le manuel d'utilisation de l'ATIS Vocal se trouve sur [ce lien](#).



RAPPEL

Le contrôleur Tour est le seul responsable du choix de la piste en service qu'il effectue en fonction du vent et des contraintes opérationnelles (minima approche, procédures moindre bruit). Coordonner votre choix avec l'Approche, notamment dans le cas d'un changement de piste en service pendant la séance.

Le contrôleur Approche est le seul responsable du calcul du niveau de transition qu'il effectue en fonction du QNH.

CONSEIL sur IVAO

Evitez des consignes triviales et peu réalistes dans les commentaires de votre ATIS.

Par exemple, il n'est pas conseillé d'indiquer « *Have charts on board* » : d'une part c'est une évidence et, d'autre part, ce n'est pas parce que vous l'avez indiqué que les pilotes respecteront votre consigne. Cependant, un petit message de bienvenu, bien que pas réaliste, peut être considéré comme un élément de convivialité et n'est pas gênant.

Le contrôleur Tour, quand il est connecté, est responsable de l'édition de l'ATIS sur Aurora. Il doit coordonner avec le contrôleur Approche le niveau de transition ainsi que tout commentaire à inclure dans la case « Remarks » que l'Approche estime pertinent.

En ce qui concerne les NOTAM réels, respectez la règle [A2.1.2](#) telle qu'elle est appliquée en division France.

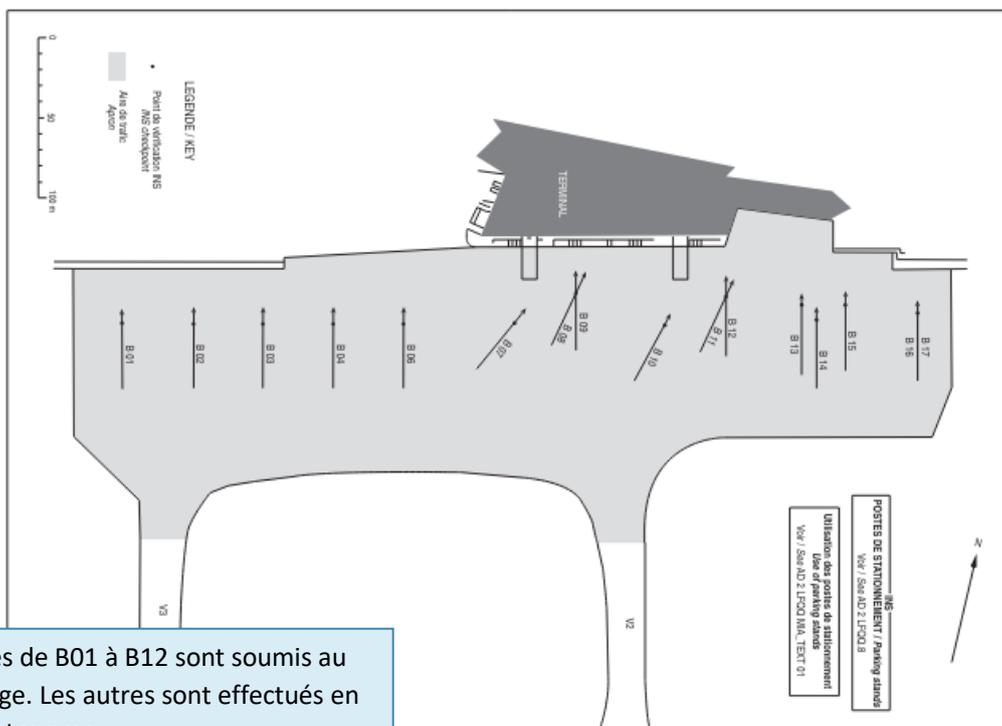
Le contrôleur Approche est le seul responsable du calcul du niveau de transition qu'il effectue en fonction du QNH.

3. Description de l'aérodrome

3.1 Les aires de trafic

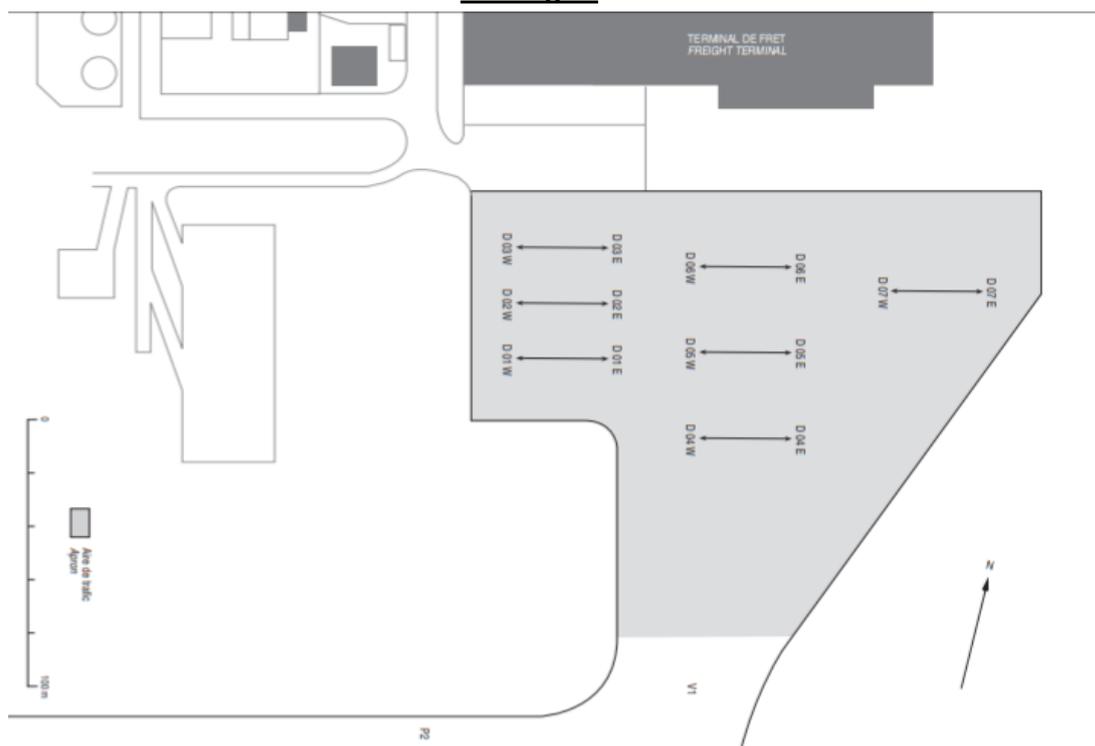
L'aéroport se compose de 4 zones de parking, chacune dédiée à une activité spécifique.

Parking B: Aviation Commerciale



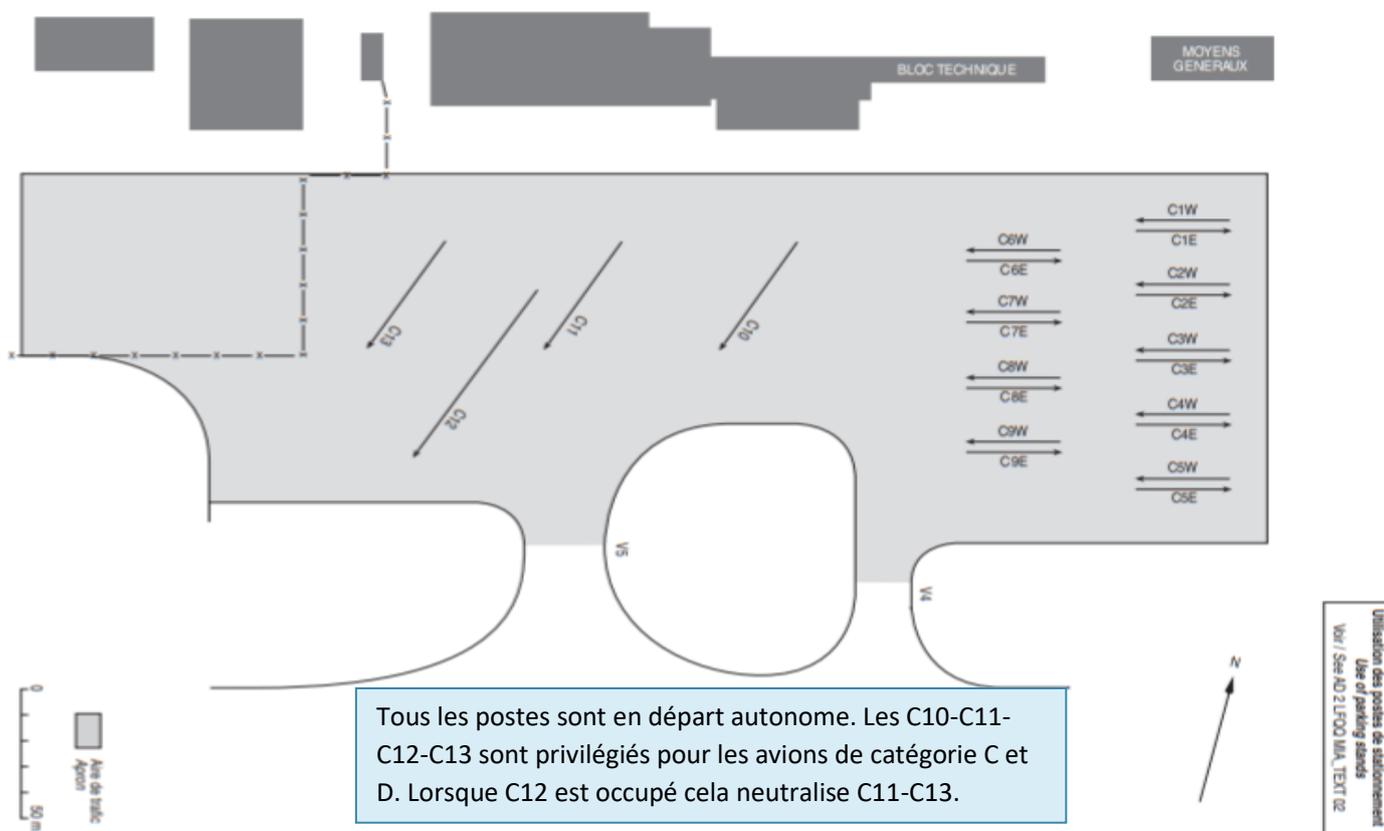
Les postes de B01 à B12 sont soumis au repoussage. Les autres sont effectués en départ autonome.

Parking D: Fret

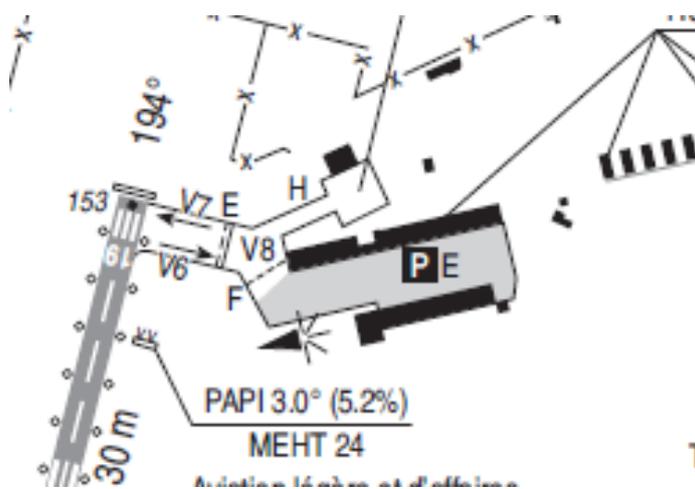




Parking C: Aviation Générale



Parking E: Aéroclubs et aéronefs basés sur Lille et HEL gendarmerie





Il existe un décalage entre les différentes scènes de Lille disponible. Lorsqu'un trafic est dans les bâtiments, il faut déduire qu'il n'utilise pas de scène et ne passera pas le taxiway V3.

Le repoussage se passe donc de la façon suivante :

Parking	Repoussage	Sens	Parking	Repoussage	Sens
B01	Repoussage		C01E – C01W	Autonome	
B02	Repoussage		C02E – C02W	Autonome	
B03	Repoussage		C03E – C03W	Autonome	
B04	Repoussage		C04E – C04W	Autonome	
B05	Repoussage		C05E – C05W	Autonome	
B06	Repoussage	Face EST	C06E – C06W	Autonome	
B07	Passerelle / Repoussage	Face EST	C07E – C07W	Autonome	
B08	Passerelle / Repoussage	Face OUEST	C08E – C08W	Autonome	
B09	Passerelle / Repoussage	Face NORD	C09E – C09W	Autonome	
B10	Passerelle / Repoussage	Face NORD	C10E – C10W	Autonome	
B11	Passerelle / Repoussage	Face OUEST	C11E – C11W	Autonome	
B12	Passerelle / Repoussage		C12E – C12W	Autonome	
B13	Autonome virage gauche				
B14	Autonome virage droite				
B15	Autonome virage droite				
B16	Autonome virage gauche				
B17	Autonome virage gauche				

CONSEIL sur IVAO

© Pour plus de réalisme, essayez d'assigner, dans la mesure du possible, une place de stationnement aux trafics à l'arrivée et évitez de faire « rouler à convenance ».



3.2 Les voies de roulage

Taxiways	Largeur maximum	Point d'Arret	Largeur maximum
V1	23 m	T2	23 m
V2	23 m	T3	15 m (ACFT >2,5T)
V3	23 m	T4	23 m
V4	15 m	T5	23 m
V5	23 m		
V6	16,3 m		
V7	16,3 m		
V8	16,3 m		
P2	22,7m	01/19	50 m
P3	22,7m		
P4	22,7m		
P5	23 m		

RAPPEL

La gestion du trafic en manœuvre sur le tarmac et les voies de roulages est de la responsabilité du contrôleur Sol (GND). En particulier, il approuve le repoussage et ordonne le roulage des aéronefs jusqu'au point d'attente.

Sur la plateforme de Lille, c'est également lui qui délivre les clairances de départ. Sa juridiction s'étend du parking ou de la porte jusqu'aux points d'arrêt. Il ne gère pas les évolutions sur la piste.



3.2 Les pistes

Caractéristiques principales des pistes

Piste	QFU	Dimensions	TORA	TODA	ASDA	LDA
08 26	076	2825 m x 45 m	2780 m	2780 m	2780 m	2780 m
	256		2825 m	3125 m	2825 m	2545 m
01 19	014	1580 m x 30 m	1580 m	1580 m	1580 m	1580 m
	194		1580 m	1580 m	1580 m	1580 m

Distances de décollage disponibles au croisement des voies de roulage

Piste	Points d'arrêt	Distance
08	T5	2215 m
	T4	1810 m
	T3	1000 m
	T2	450 m
26	T2	2735 m
	T3	2135 m
	T4	1295 m
	T5	600 m

La piste 26 est préférentielle cause procédures IFR de précision.

Piste	Points d'arrêt	Distance
01	P5	960 m
19	P5	660 m

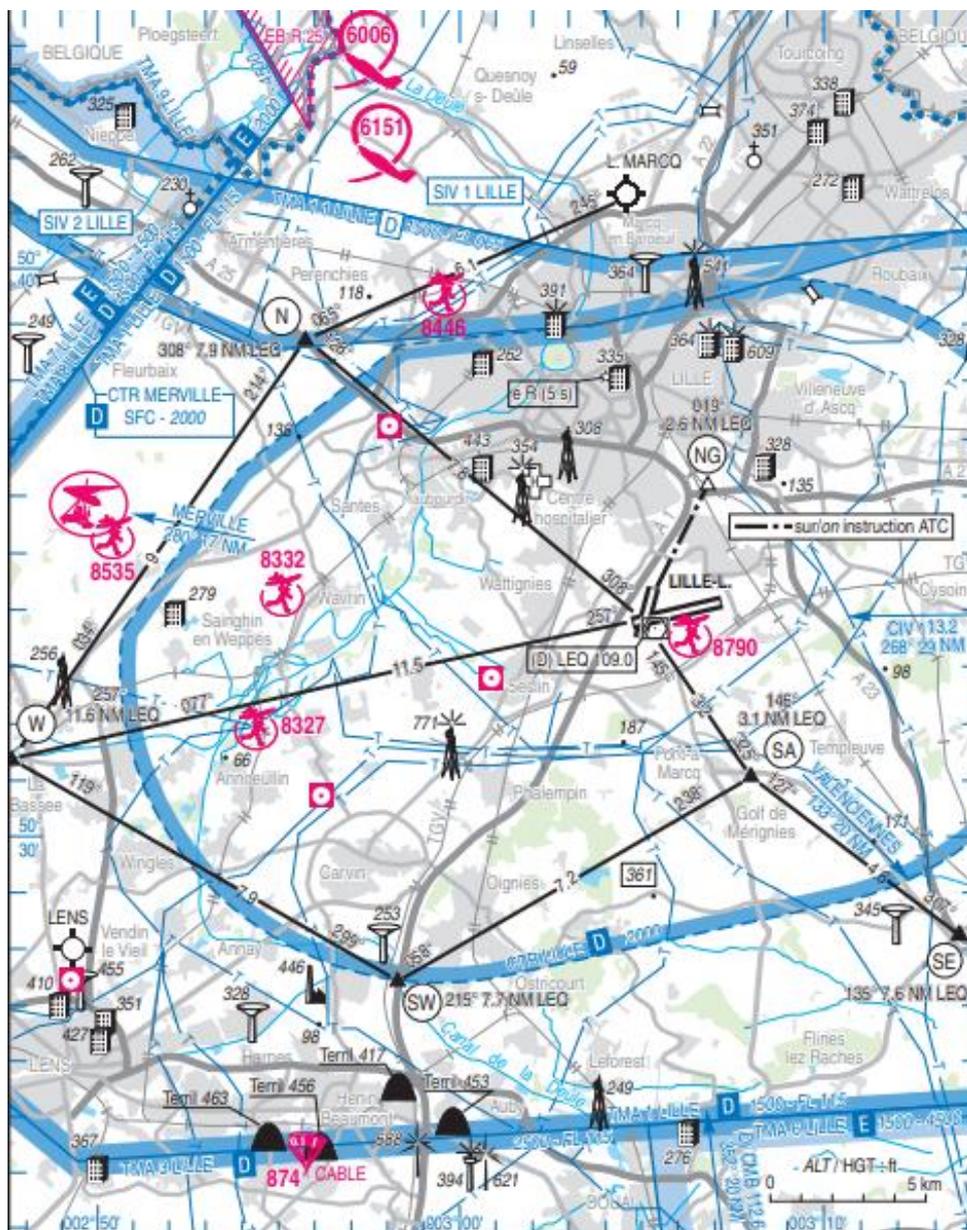
Critères de mise en place et de fin des LVP :

- **Procédure LVP :** Les LVP sont mises en vigueur au plus tard quand la RVR égale 800m ou quand le plafond égale 200ft

Les LVP sont levées quand la RVR redevient supérieure à 800m, que le plafond est supérieur à 200ft et qu'une amélioration de ces conditions est attendue.



4. Description de la CTR



RAPPEL

La pénétration d'un espace de classe D est soumise à clairance et le contact radio entre pilotes et ATC y est obligatoire. Également, l'ATC est responsable de la séparation entre IFR et l'information de trafic entre IFR et VFR et entre VFR.

Il est rappelé que ce sont les pilotes en VFR qui assurent leur propre séparation. Par conséquent, l'information de trafic est la condition indispensable pour que les pilotes en VFR puissent se séparer à vue.



4.1 Le circuit d'aérodrome

Le circuit d'aérodrome s'effectue comme publié, **sauf autorisation contraire du contrôle.**

Piste	Main	Altitude (QNH)	Remarques
08/26	Gauche	1200 ft	<u>Circuits basse hauteur :</u> Interdit
	Gauche	1200 ft	
01/19	Gauche	1200 ft	<u>Circuits basse hauteur :</u> Autorisé
	Gauche	1200 ft	

4.2 Les entrées/sorties/transits en CTR

Toutes les entrées dans la CTR doivent s'effectuer à 2000ft max et le contact doit être établi 2 minutes de l'entrée.

Points	Coordonnées	Nom
N	N 50°38'43'' E 02°55'45''	Intersection Autoroute A25 et ligne TGV
W	N 50°31'22'' E 002°47'35''	Intersection voie SNCF et canal au Sud de La Bassé
SE	N 50°28'16'' E 003°13'40''	Echangeur autoroute A23 et RD938
SA	N 50°31'06'' E 003°08'01''	Rond-point à l'Est de PONT A MARCQ, et au Nord du golf
SW	N 50°27'26'' E 003°58'17''	Pont de l'autoroute A1 et pont ligne TGV sur le canale de la Deule
NG	50°36'11"N 003°06'48"E	Vertical le golf de Lille Métropole. Overhead the golf course of the Lille metropolis. (Sur autorisation ATC)

4.3 Le VFR spécial

RAPPEL

Dans une CTR, en conditions VFR spécial, l'ATC est également responsable de la séparation entre VFR spécial et IFR. Pour ce faire, le passage par les points de report et le suivi des itinéraires VFR devient obligatoire.



5. Description de la TMA et du SIV

5.1.1 Les TMA

Lille a la délégation des terrains suivants :

Albert Bray : LFAQ

Amiens Glisy : LFAQ

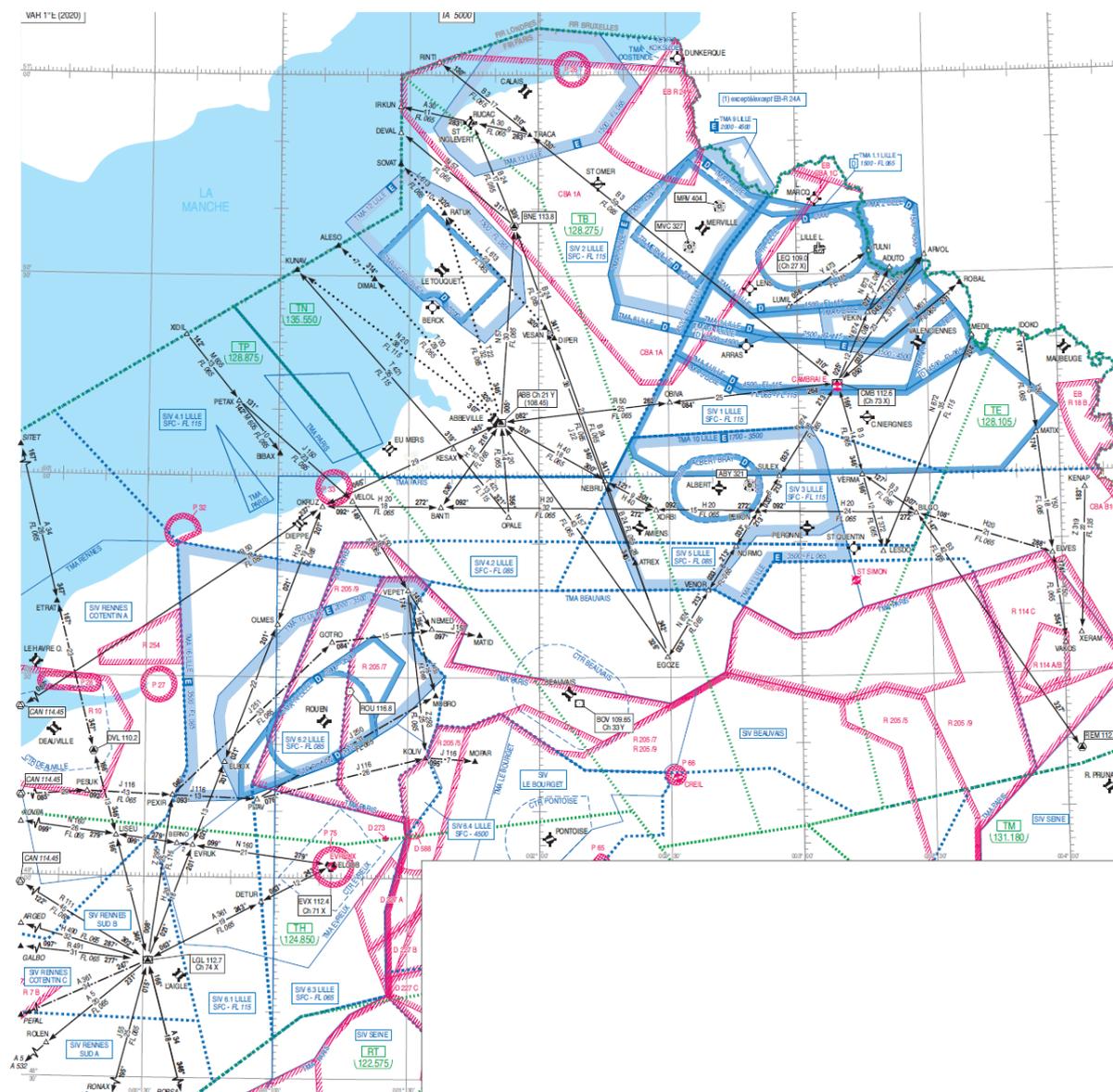
Calais Marck : LFAC (AFIS)

Lille Lesquin : LFQQ

Le Touquet Côte d'Opale : LFAT

Merville Calonne : LFQT

Valenciennes Denain : LFAV (AFIS)





Zone	Classe d'espace	Plancher	Plafond	Remarques
TMA 1	D	1500 ft	FL 115	Secteur de Lille
TMA 1.1	D	1500 ft	FL 065	Secteur de Lille
TMA 2	D	1500 ft	4500 ft	Secteur de Lille
TMA 3	D	2500 ft	FL 115	Secteur de Lille
TMA 3.1	D	2500 ft	4500 ft	Secteur de Lille
TMA 4	D	4500 ft	FL 115	Secteur de Lille
TMA 4.1	D	4500 ft	FL 065	Secteur de Lille
TMA 5	D	FL 065	FL115	Secteur de Lille
TMA 6	E	1500 ft	4500 ft	Secteur de Lille
TMA 7	E	1500 ft	4500 ft	Secteur de Merville
TMA 8	D	4500 ft	FL 115	Secteur de Merville
TMA 9	E	2000 ft	4500 ft	Secteur de Merville
TMA 10	E	3500 ft	FL 065	Secteur d'Albert Bray
TMA 11	E	1700 ft	3500 ft	Secteur d'Albert Bray
TMA 12	E	1500 ft	FL 065	Secteur du Touquet
TMA 13	E	1500 ft	FL 065	Secteur de Calais
TMA 14	D	2000 ft	3500 ft	Secteur de Rouen
TMA 15	E	2000 ft	3500 ft	Secteur de Rouen
TMA 16	E	3500 ft	FL 065	Secteur de Rouen

RAPPEL

Dans les TMA1-5 / 8 sont des espaces de classe D, leur pénétration est soumise à clairance, le contact radio entre pilotes et ATC y est obligatoire et l'ATC doit assurer la séparation IFR/IFR et l'information de trafic entre IFR/VFR et VFR/VFR.

Les TMA 6-7 / 9-13 sont des espaces de classe E, ce qui implique que le contact radio n'est pas obligatoire pour les VFR, qu'aucune clairance n'est nécessaire pour y pénétrer et que l'information de trafic est fournie autant que possible. La séparation est assurée comme en classe D.

Enfin, le reste du SIV en dehors de la TMA est un espace de classe G où seule l'information de trafic est fournie et le contact radio n'est pas obligatoire.



5.1.2 Le SIV

Zone	Classe d'espace	Plancher	Plafond	Remarques
SIV 1	G	SFC	FL 115	Secteur Est
SIV 2	G	SFC	FL 115	Secteur Nord-Ouest
SIV 3	G	SFC	FL 115	Secteur Sud
SIV 4.1	G	SFC	FL 115	Secteur Ouest
SIV 4.2	G	SFC	FL 085	Secteur Sud-Ouest
SIV 5	G	SFC	FL 085	Secteur Sud-Est
SIV 6.1	G	SFC	FL 115	Secteur Rouen Sud-Ouest
SIV 6.2	G	SFC	FL 085	Secteur Rouen Ouest
SIV 6.3	G	SFC	FL 065	Secteur Rouen Sud-Est
SIV 6.4	G	SFC	4500	Secteur Rouen Est

CONSEIL sur IVAO

Sur IVAO, la gestion de la TMA (Terminal Manoeuvring Area) et du SIV (Secteur d'Information en Vol) est assurée par le contrôle d'Approche (APP). Sur Lille il n'y a pas de position de contrôle Départs (DEP). Par conséquent, le contrôleur APP gère aussi bien les départs que les arrivées, ainsi que le SIV dans la mesure de ses compétences et de la densité de trafic.

Compte tenu du plafond de la TMA par exemple FL 115, le contrôleur d'approche n'est pas autorisé à délivrer une clearance d'altitude supérieure au FL110. Par ailleurs, il devra coordonner le niveau de transfert avec le CCR (Paris Control).

Enfin, attention aux plafonds des différentes TMA et à la classe d'espace correspondante pour savoir quels services vous devez/pouvez rendre aux pilotes. Par exemple, il serait totalement inutile de faire un « force act » à un pilote qui décolle de LFAC pour aller à LFAV car il vole en classe G, sans obligation de contact radio. En revanche, il n'est pas rare que les pilotes appellent spontanément l'approche pour profiter du service d'information.



5.2 Les zones réglementées

Indicatif	Plancher	Plafond	Nom	Activité
P 26	SFC	3300 ft	Graveline	Centrale Electrique Nucléaire
P32	SFC	3500 ft	Paluel	Centrale Electrique Nucléaire
P 33	SFC	3700 ft	Penly	Centrale Electrique Nucléaire

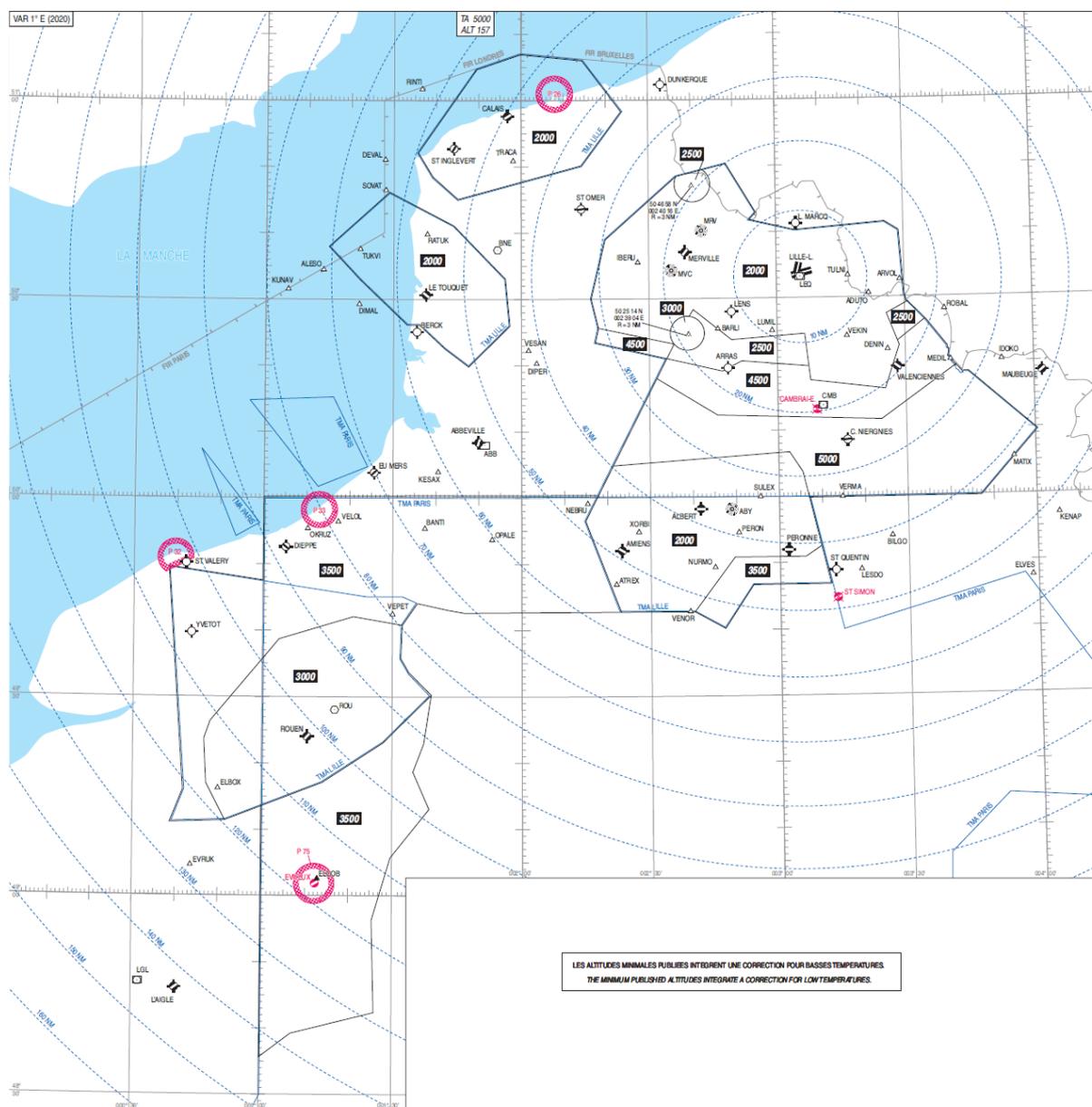
Les zones interdites (P) sont considérées comme toujours actives sur IVAO.

Les zones restreintes (R) et dangereuses (D) sont considérées par défaut comme inactives sur IVAO. Le Département SO est responsable de leur activation.

Les pilotes et contrôleurs sont informés de l'activation des zones via un bulletin d'information ou un NOTAM publié [sur ce lien](#).



5.3 Altitudes Minimales de Guidage (AMG)



Sur la carte ci-dessus vous trouverez les Altitudes Minimales de Guidage. Pour rappel, ce sont les altitudes les plus basses utilisées par l'ATC pour le guidage des aéronefs et qui satisfait aux exigences en matière de couverture radio et de franchissement d'obstacles dans un espace aérien spécifié. En procédures IFR, **vous devez maintenir les trafics au-dessus de ces AMG.**

La plus grande partie de la TMA Lille est à 3500 ft. En configuration face à l'OUEST, aucune AMG n'est contraignantes. En revanche, en configuration face à l'EST, il faudra tenir compte de l'AMG près de Lens et Arras à 4500ft (surtout en conventionnel). **Le guidage n'est se fait qu'en zone contrôlée (cF pour Rouen).**



5.4 Les procédures de départ

5.4.1 Départs publiés

Les itinéraires normalisés de départ (SID, *Standard Instrument Departure*) sont :

Piste	SID	Type	Niveau Initial	Remarques
08	ABB 6R	RNAV	FL 70	
	BNE 6R	RNAV		
	BNE 6E	CONV		
	CIV 6R	RNAV		
	CIV 6E	CONV		
	VERMA 6R	RNAV		
	CMB 6E	CONV		
	MATIX 6R	RNAV		
	MATIX 6E	CONV		Départ standardisé pour Paris et ses aéroports
	TRACA 6R	RNAV		
	TRACA 6E	CONV		
26	ABB 6L	RNAV	FL 70	
	BNE 6L	RNAV		
	BNE 6W	CONV		
	CIV 6L	RNAV		
	CIV 6S	CONV		Procédure courtes nécessitant certaines conditions ¹
	CIV 6T	CONV		
	VERMA 6L	RNAV		
	CMB 6X	CONV		Procédure moindres bruits
	VERMA 6K	RNAV		Procédure courtes nécessitant certaines conditions ¹
	CMB 6Y	CONV		
	CIV 6K	RNAV		Procédure courtes nécessitant certaines conditions ¹
	CMB 6Z	CONV		Procédure courtes nécessitant certaines conditions ¹
	MATIX 6L	RNAV		
	MATIX 6K	RNAV		Procédure courtes nécessitant certaines conditions ¹
	MATIX 6S	CONV		Procédure courtes nécessitant certaines conditions ¹
	MATIX 6T	CONV		
	TRACA 6L	RNAV		
TRACA 6W	CONV			

¹ : 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.



RAPPEL

Tous les départs Standard (SID) de Lille comportent un nom qui est fonction de la piste en service (6E, 6R, 6W, 6L, 6T, 6S, 6Z, 6W, 6X, 6Y, 6P) ainsi qu'une montée initiale publiée. Par conséquent, la piste en service et la montée initiale peuvent être omises lors de la

5.4.2 Départs Omnidirectionnels

Piste	Clairance
Piste 08	Monter dans l'axe jusqu'à 700 ft puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route
Piste 26	Monter CAP 272° jusqu'à 900 ft puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route. Ne pas tourner avant le RDL 342° CMB.

Départs vers le secteur nord interdits

CONSEIL sur IVAO

Sur IVAO, il est assez rare qu'un pilote demande un départ omnidirectionnel. Cependant, lorsque ceci arrive, il faut savoir répondre positivement et correctement. Lorsque la clairance de départ est donnée par le GND ou la TWR et l'APP est présent, il faut coordonner avec lui la procédure à communiquer au pilote lors de la clairance de départ.



5.5 Les procédures d'arrivée

Les itinéraires normalisés d'arrivée (STAR, *Standard Terminal Arrival Route*) sont :

RWY	RNAV / CONV	STAR	IAF	FL IAF
08 26	CONV	BNE 5A	LEQ	2000 ft
		CIV 5A	LEQ	
		CMB 5A	LEQ	
		MATIX 5A	LEQ	
		TRACA 5A	LEQ	
08	RNAV	ABB 5C	ERNOD	3000 ft
		ABB 5F	EKRIK	
		BNE 5C	ERNOD	
		BNE 5F	EKRIK	
		CIV 5C	ERNOD	
		CMB 5C	ERNOD	
		MATIX 5C	ERNOD	
		TRACA 5C	ERNOD	
		SULEX 5C	ERNOD	
		TRACA 5F	EKRIK	
26	RNAV	ABB 5D	ASBAR	3000 ft
		BNE 5D	ASBAR	
		CIV 5D	ASBAR	
		CMB 5D	ASBAR	
		MATIX 5D	ASBAR	
		TRACA 5D	ASBAR	
		MATIX 5F	OSLID	
		CIV 5F	OSLID	

5.6 Les procédures d'approche



5.6.1 Les procédures d’approche initiales (INA)

RWY	TYPE	IAF	Procédure
26	RNAV / ILS Z	ASBAR	Après ASBAR => OSLID entre 4000 ft et 2000 ft, 220kts => OLBUS au minimum à 2000ft
		OSLID	
		OLBUS	

5.6.2 Les procédures finales d’approche (FNA)

RWY	TYPE	IAF	Alt IF	Speed	API
08	VOR Y 08	LEQ	2000 ft	220kt	Monter RDL 069° LEQ (RM 069°). 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.
	VOR Z 08				Monter sur RDL 069° LEQ (RM 069°). A 7 NM, tourner à droite vers LEQ, en montée vers 2000 (1843). Monter à 2000 (1843) avant d’accélérer en palier.
	RNP Y 08	NEKEN SUDAP RONOR	Monter direct vers QQ411, puis tourner à gauche vers QQ412, puis à droite direct vers QQ413 (IAS MAX 180 kt) en montée vers 3000 (2844) puis vers ERNOD (IAS MAX 220 kt) en montée vers 5000 (4844) pour intégrer l’attente ERNOD ou suivre les instructions du CTL.		
	RNP Z 08 (Préférentielle)	ERNOD EKRIK	3000 ft		Monter direct vers QQ411, puis tourner à gauche vers QQ412, puis à droite direct vers QQ413 (IAS MAX 180 kt) en montée vers 3000 puis vers ERNOD (IAS MAX 220 kt) en montée vers 5000 pour intégrer l’attente ERNOD ou suivre les instructions du CTL. Monter a 2000 (1844) avant d’accélérer en palier.
	VPT				
	ILS Y 26	LEQ	Monter dans l'axe RM 257°. 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 ;		
	ILS z 26 (Préférentielle)	ASBAR	Monter dans l'axe. A 2000 (1868), tourner à gauche vers ASBAR (IAS MAX 210kt) en montée vers 5000 (4868) pour intégrer l’attente ASBAR (IAS MAX 220kt) ou suivre les instructions du CTL. Ne pas tourner avant le MAPT. Monter à 2000 (1868) avant d’accélérer en palier.		
	VOR 26	LEQ	Monter RDL 256° LEQ (RM 256°). 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.		
	RNP 26	ASBAR OSLID	Monter vers QQ510, puis tourner à gauche direct vers QQ512 (IAS MAX 210 kt) en montée vers 3000 (2868), puis vers ASBAR (IAS MAX 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.		



CONSEIL sur IVAO

Conformément au LOA (Letter Of Agreement), Brussels nous envoie les trafics de CIV au FL 080 et nous devons transférer les trafics passant le FL080. Les trafics partant sur le Sud et l'Est doivent être transférés à PARIS Contrôle et non REIMS Contrôle, passant le FL110 et Paris nous transfère les trafics passant le 120 sur CMB et ASBAR.

Prêtez attention aux altitudes que vous autorisez pour ne pas faire descendre les trafics en dessous du plancher de la TMA (c'est-à-dire hors de la classe D). Vérifiez le plancher de chaque TMA et autorisez la descente à une altitude 500ft plus haut que le plancher.

5.7 Les circuits d'attente

Les attentes publiées sont résumées ci-dessous :

Piste	Repère	Main	Eloignement (cap ; distance)	Rapproch.	MHA	Protection
08	ERNOD	Gauche	324° ; 1 minute	144°	2700 ft	IAS : 220kt FL100 / 5000
26	ASBAR	Gauche	193° ; 1 minute	013°	5000ft	IAS : 220kt FL 100 / 5000
08/26	LEQ	Gauche	094° ; 1 minute	274°	2000 ft	IAS : 220kt FL080 / 2000

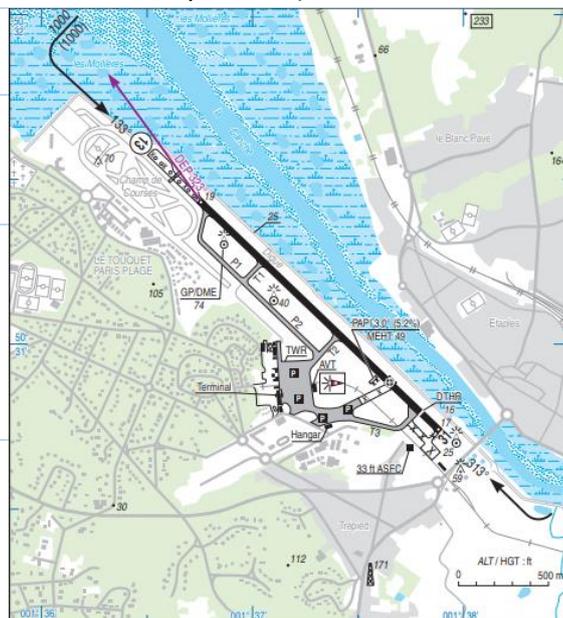


5.8 Les aérodromes et héliports du secteur

Le secteur de Lille comporte plusieurs aéroports contrôlés, gérés par un agent AFIS et en auto-information (A/A), ainsi que des héliports

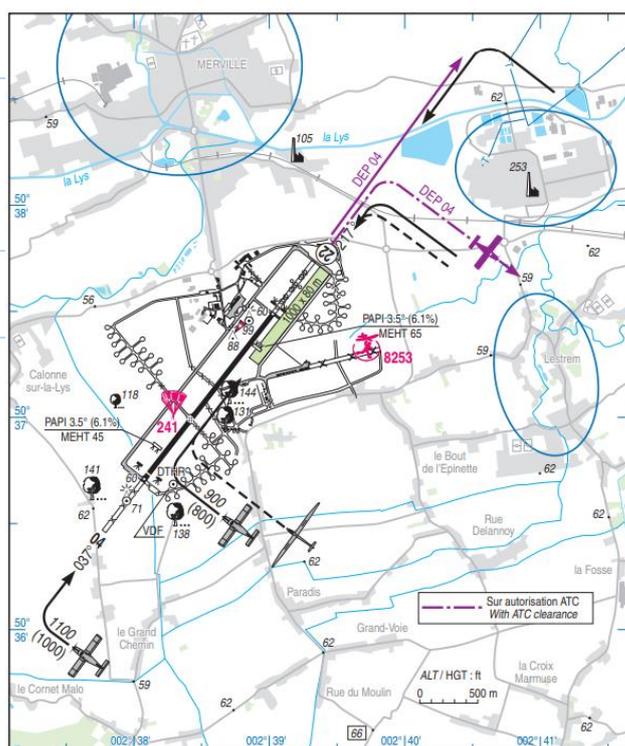
5.8.1 Les AD contrôlés

Nom	Le Touquet ELIZABETH II (LFAT)	
Position ATC	GND : 121.755 	TWR : 118.450 
Altitude	21 ft (1 hPa)	
Alt. transition	5000 ft	
Aides radionav.	LT 110.15 (LOC RWY13)	
CTR	CTR Le Touquet : SFC – 2000 ft (classe D) TMA 12 Lille : 1500ft – FL065 (classe E) SIV 2 Lille: SFC – FL115 (classe G)	
Pistes	<u>RWY 13 (133°)</u> ; TODA 1760, ASDA 1700, LDA 1700 ; <i>QFU préférentiel</i> <u>RWY 31 (313°)</u> ; TODA 1850, ASDA 1850, LDA 1700	
SID	<u>RWY 13</u> BNE 1Y – LYD 1Y <u>RWY 31</u> BNE 1Z – ING 1Z – LYD 1Y	
STAR	Pas de procédures publiées	
Approches	<u>RWY 13</u> : ILS/LOC (LT, 2000ft, 133°) – RNP – NDB <u>RWY 31</u> : RNP – VPT	
Attentes	LT (droite ; 109°, 1 minute, 289° ; 2000ft ; IAS 220kt, Zp 5000ft) OKPEM (gauche ; 320°, 1 minute, 140° ; 2000ft ; IAS 220kt, Zp 5000ft) EKLEB (droite ; 115°, 1 minute, 295° ; 2000ft ; IAS 200kt, Zp 5000ft)	
Circuits AD	<u>RWY 13</u> : main gauche 1000 ft <u>RWY 31</u> : main droite 1000 ft	
Sorties VFR	Nord : NB – NA – N Est: EA E Sud : S	
Remarques	Le survol de la ville du Touquet est interdit d'où le circuit main gauche en RWY13 et l'atération de cap au départ en RWY31.	



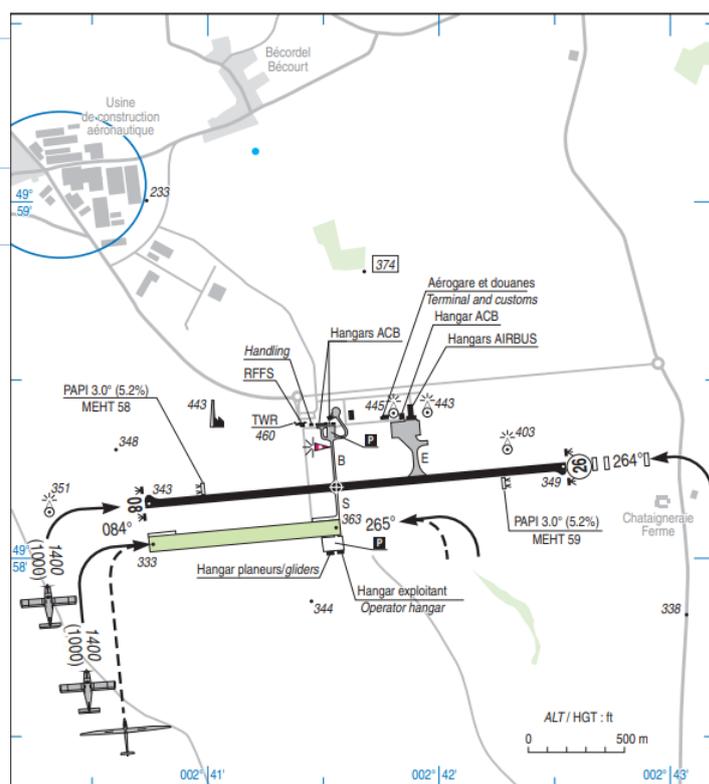


Nom	Merville Calonne (LFQT)
Position ATC	GND : 121.680  TWR : 119.075 
Altitude	61 ft (3 hPa)
Alt. transition	5000 ft
Aides radionav.	MRV : 404 ; MVC 327 (NDB) LOC RWY22 MER : 109.35
CTR	CTR Merville : SFC – 2000 ft (classe D) TMA 7 Lille : 1500ft – 4500ft (classe D) SIV 1 Lille: SCF– FL115 (classe G)
Pistes	<u>RWY 04 (036°)</u> ; TODA 1840, ASDA 1840, LDA 1780 <u>RWY 22 (216°)</u> ; TODA 1780, ASDA 1720, LDA 1720 ; <i>QFU préférentiel</i> <u>RWY 04R (036°)</u> ; TODA 1000, ASDA 1000, LDA 1000 <u>RWY 22L (036°)</u> ; TODA 1000, ASDA 1000, LDA 1000
SID	<u>RWY 04</u> : BNE 7N – TRACA 7N – LEQ 7N – CMB 7N (FLini 070) <u>RWY 22</u> : BNE 7S – TRACA 7S – LEQ 7S – CMB 7S (FLini 070)
STAR	BNE 8A – CMB8A – CMB8M – IBERU8M – LEQ 8M – MATIX 8A – TRACA8A
Approches	<u>RWY 04</u> : RNAV (ABROM,2000ft ;036°) – NDB – VPT <u>RWY 22</u> : ILS/DME (MER, 2500ft, 216°) – RNAV – NDB
Attentes	ODENI (gauche ; 041° ; 1 minute, 221° ; 2000ft ; IAS 165kt ; Zp 5000ft) OKSOK (gauche ; 197° ; 1 minute, 017° ; 2500ft ; IAS 170kt ; Zp 5000ft) MVC (gauche ; 217° ; 1 minute, 037° ; 2000ft ; IAS 200kt ; Zp 5000ft) MRV (droite ; 037° ; 1 minute ; 217° ; 2500ft ; IAS 170kt ; Zp 4000ft)
Circuits AD	<u>RWY 04</u> : main droite 1100 ft <u>RWY 22</u> : main gauche 1100 ft
Sorties VFR	Nord : NA – N // EA – NE Sud : SA – S Ouest : NA-W // WA – W Est : EB
Remarques	VFR : itinéraires publiés – IFR : Départ Omni dispo dans les cartes





Nom	Albert Bray (LFAQ)
Position ATC	TWR : 136.360 
Altitude	363 ft (13 hPa)
Alt. transition	5000 ft
Aides radionav.	ABY :321 (NDB)
CTR	CTR Albert : SFC – 2000 ft (classe D) TMA 10-11 Lille : 1700ft – FL065 (classe E)- SIV 3 Lille: SFC– FL115 (classe G)
Pistes	<u>RWY 08 (084°)</u> ; TODA 2200, ASDA 2200, LDA 2200 <u>RWY 26 (264°)</u> ; TODA 2200, ASDA 2200, LDA 2200 ; <i>QFU préférentiel</i> <u>RWY 08R (084°)</u> ; TODA 1000, ASDA 1000, LDA 1000 <u>RWY 26L (264°)</u> ; TODA 1000, ASDA 1000; LDA 1000 ; <i>QFU préférentiel</i>
SID	<u>RWY 08</u> : BANTI 3E – CMB 3E <u>RWY 26</u> : BANTI 3W – CMB 3W
STAR	CONV: BANTI 3R – CMB3R RNAV : BANTI 3S – CMB3S
Approches	<u>RWY 08</u> : RNAV (ABY,3000ft ;084°) <u>RWY 26</u> : RNAV (ABY, 3000ft,264°) – NDB
Attentes	ABY (gauche ; 264°, 1 minute, 084° ; 2100ft ; IAS 200kt, Zp 5000ft)
Circuits AD	<u>RWY 08</u> : main droite 1400 ft <u>RWY 26</u> : main gauche 1400 ft
Sorties VFR	Nord : NA – N Sud : SA – S Ouest : WA-W
Remarques	VFR : itineraires publiés – IFR : Départ Omni dispo dans les cartes





Nom	Rouen Vallee de Seine (LFOP)
Position ATC	TWR : 120.200 
Altitude	512 ft (19 hPa)
Alt. transition	5000 ft
Aides radionav.	ROU : 116.8 (VOR)
CTR	CTR Rouen : SFC – 2000 ft (classe D) TMA 14 (classe D) Lille – 15 (classe E) Lille : 2000 ft – 3500 ft TMA 16 (classe E) Lille : 3500 ft – FL065 SIV 6.2 Lille: SFC– FL085 (classe G)
Pistes	<u>RWY 04 (041°)</u> ; TODA 1900, ASDA 1700, LDA 1700 <u>RWY 22 (221°)</u> ; TODA 1900, ASDA 1700, LDA 1700 ; <i>QFU préférentiel</i> <u>RWY 05 (047°)</u> ; TODA 900, ASDA 900, LDA 815 <u>RWY 23 (227°)</u> ; TODA 900, ASDA 900; LDA 815
SID	<u>RWY 04</u> : RNAV : BANTI 4N, CAN 4N, LGL 4N, MATID 4N, CAN 4L, LGL 4L <u>RWY 22</u> : RNAV : BANTI 4S, CAN 4S, LGL 4S, MATID 4S, CAN 4R, LGL 4R
STAR	<u>RNAV 04</u> : OKRUZ 5B, BANTI 5B, MATID 5B, CAN 5B, LGL 5B <u>RNAV 22</u> : OKRUZ 5A 5A, BANTI 5A, MATID 5A, CAN 5A, LGL 5A
Approches	<u>RWY 04</u> : RNP (OQSAM, 2500ft ; 071°) <u>RWY 22</u> : ILS (110.5, 3000ft, CH 42 X, 221°) – ILS/LOC Z (110.5, 3000ft, CH 42 X, 221°) – RNP (IDLAB, 3000ft, 221°), VOR (ROU 116.8, 219°)
Attentes	ROU (droite ; 039°, 1 minute, 219° ; 2100ft ; IAS 190kt, Zp FL060) NAKIB (droite ; 234°, 1 minute, 054° ; 2200ft ; IAS 190kt, Zp FL060) IDLAB (droite ; 041°, 1 minute, 221° ; 2200ft ; IAS 190kt, Zp FL060)
Circuits AD	<u>RWY 04</u> : main gauche 1500 ft <u>RWY 26</u> : main droite 1500 ft <u>RWY 05</u> : main droite 1500 ft <u>RWY 23</u> : main gauche 1500 ft
Sorties VFR	Nord : N / ROU Sud / Sud-Est : SB – S – E Ouest : W
Remarques	VFR : itineraires publiés – IFR : Départ Omni dispo dans les cartes



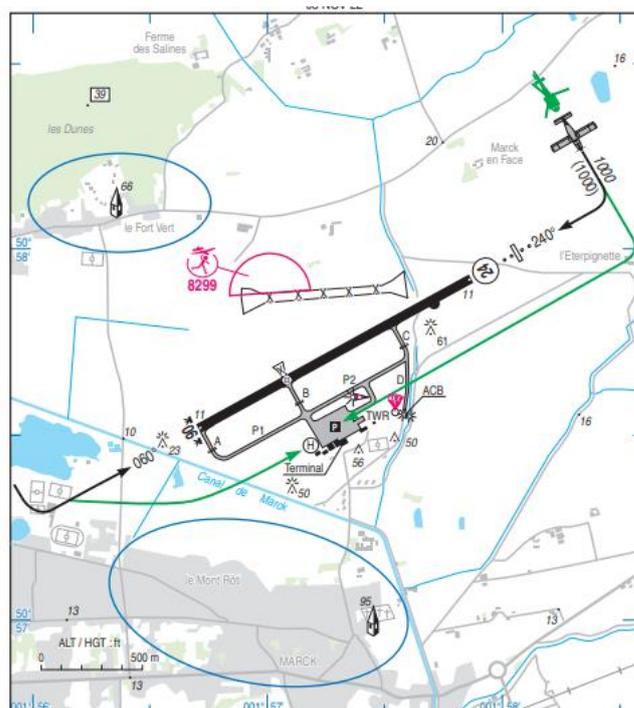


5.8.2 Les AD sous agent AFIS

RAPPEL

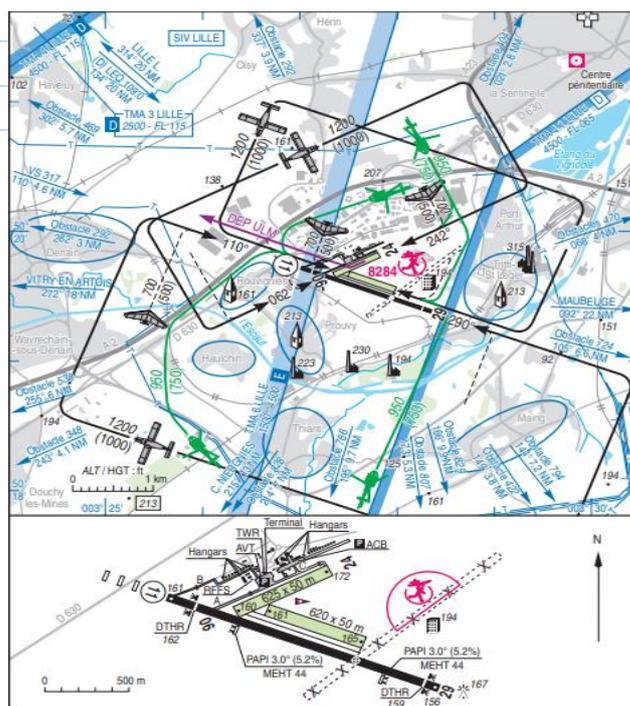
Les aérodromes gérés par un agent AFIS sont des espaces non contrôlés. Sur IVAO, l'ATC connecté en position Tour doit prendre l'indicatif (LFXX_FIS_TWR) et ne fournir que les services d'information trafic et d'alerte. Aucun service de contrôle ne peut être dispensé.

Nom	Calais Marck (LFAC)
Position ATC	TWR : 128.925 (AFIS) 
Altitude	12 ft (1 hPa)
Alt. transition	5000 ft
Aides radionav.	MK :418 (NDB)
CTR	TMA 13 Lille : 1500ft – FL065 (classe E)- SIV 3 Lille: SFC – FL115 (classe G)
Pistes	<u>RWY 06 (061°)</u> ; TODA 1535, ASDA 1535, LDA 1535 <u>RWY 24 (241°)</u> ; TODA 1535, ASDA 1422, LDA 1422 ; <i>QFU préférentiel</i>
Approches	<u>RWY 24</u> : RNAV (DIPKA, 2000ft, 241°) – NDB
Attentes	TRACA (gauche ; 279° ; 1 miute ; 099° ; 2000ft ; IAS 170kt ; Zp 4000ft)
Circuits AD	<u>RWY 06</u> : main gauche 1000 ft <u>RWY 24</u> : main droite 1000 ft
Sorties VFR	
Remarques	



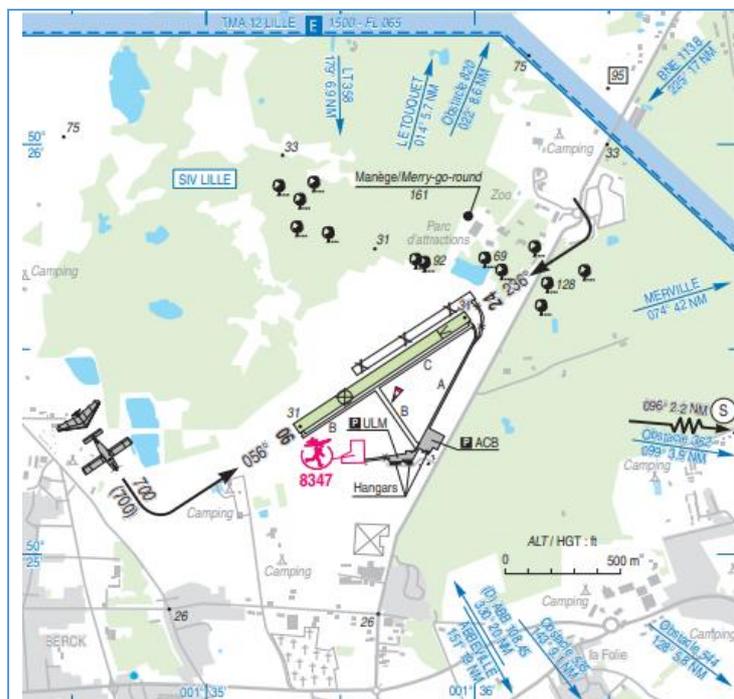
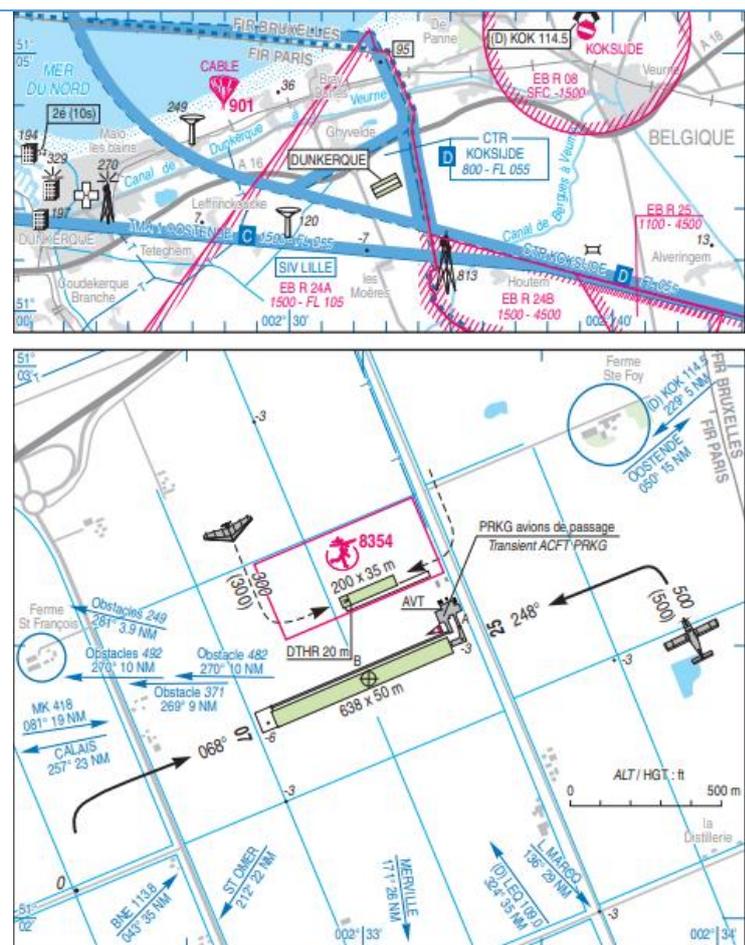


Nom	Valenciennes Denain (LFAV)
Position ATC	TWR : 122.605 (AFIS)
Altitude	165 ft (6 hPa)
Alt. transition	5000 ft
Aides radionav.	VS 317 (NDB)
CTR	TMA 6 Lille : 1500ft – FL115 (classe E)- SIV 1 Lille: SFC – FL115 (classe G)
Pistes	<u>RWY 11 (110°)</u> ; TODA 1685, ASDA 1685, LDA 1513; <i>QFU préférentiel</i> <u>RWY 29 (290°)</u> ; TODA 1678, ASDA 1708, LDA 1592 <u>RWY 06 (062°)</u> ; TODA 625, ASDA 625 <u>RWY 24 (242°)</u> ; TODA 625, ASDA 625 <u>RWY 11L (110°)</u> ; TODA 620, ASDA 620 <u>RWY 29R (290°)</u> ; TODA 620, ASDA 620
SID	<u>RWY 11</u> Départ Omnidirectionnel, monter RM 110° jusqu'à 700 puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route <u>RWY 29</u> Départ Omnidirectionnel, monter RM 290° jusqu'à 700 puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route
STAR	
Approches	<u>RWY 11</u> : RNAV (VAMOP, 2000ft, 110) – NDB <u>RWY 29</u> : RNAV (VADEP, 3000ft, 291°)
Attentes	BOBMA (droite ; 220° ; 1minute ; 040° ; 2000ft ; IAS 185kt ; Zp 4000ft) EXEKO (droite ; 181° ; 1minute ; 001° ; 3000ft ; IAS 220Kt ; Zp 4000ft)
Circuits AD	<u>RWY 11</u> : main droite 1200ft <u>RWY 29</u> : main gauche 1200 ft
Sorties VFR	
Remarques	

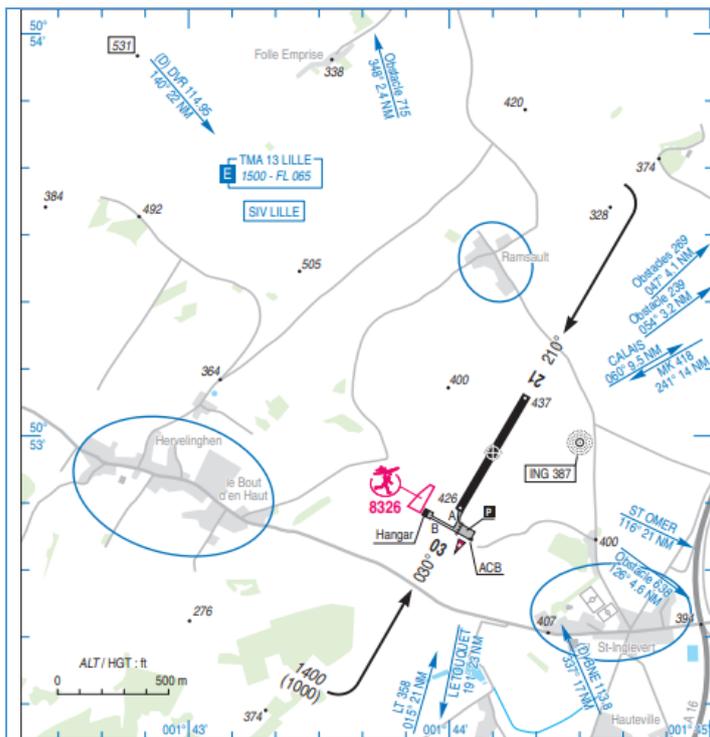




Nom	Dunkerque Les Moeres (LFAK)
Position ATC	Auto-information : NIL
Altitude	-3 ft (0 hPa)
Alt. transition	5000 ft
Aides radionav.	KOK : 114.50 MK : 418 LEQ : 109.0 (D)
CTR	CTR KOKSIJDE : 800ft – FLO55 [D] SIV 2 Lille: SFC – FL115 [G]
Pistes	07 (068°) TODA 638, ASDA 638, LDA 638 25 (248°) TODA 638, ASDA 638, LDA 638
Circuits AD	<u>RWY 07</u> : main droite 500 ft <u>RWY 25</u> : main gauche 500 ft
Remarques	Passant 800ft, contacter Koksijde Tour (122.100) Agrée VFR de nuit avec limitations

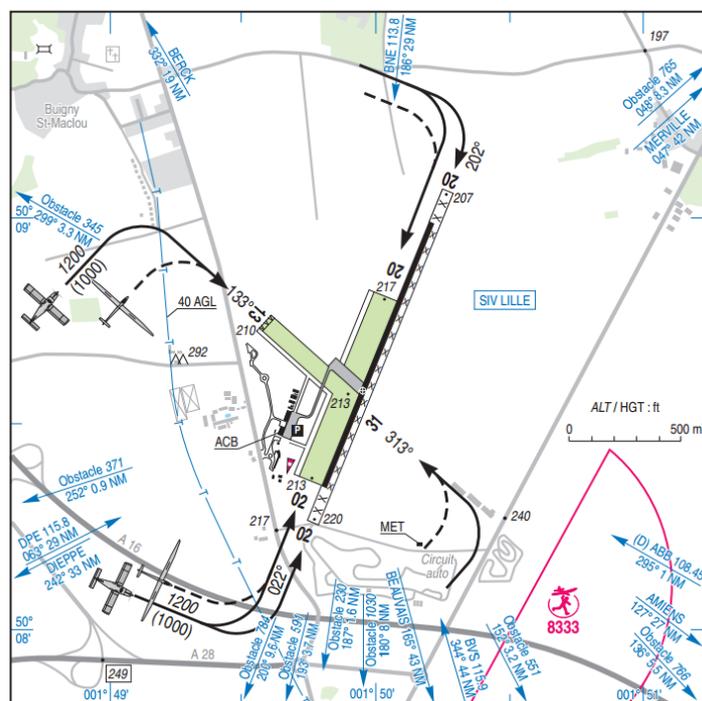


Nom	Berck sur Mer (LFAM)
Position ATC	Auto-information : 123.500 (A/A)
Altitude	32ft (1 hPa)
Alt. transition	5000 ft
Aides radionav.	ABB : 108.45 (D) BNE : 113.80 LT : 358
CTR	SIV 2 Lille: SFC – FL115 [G]
Pistes	06 (056°) TODA 750, ASDA 900, LDA 900 24 (236°) TODA 900, ASDA 900, LDA 750
Circuits AD	<u>RWY 06</u> : main droite 700 ft <u>RWY 24</u> : main gauche 700 ft
Remarques	Non agréé VFR NUIT



Nom	Saint Inglevert – Les deux caps (LFIS)	
Position ATC	Auto-information : 123.500 (A/A)	
Altitude	443 ft (16 hPa)	
Alt. transition	5000 ft	
Aides radionav.	DVR : 114.95 (D) LT : 358	BNE : 113.8 (D) MK : 418
CTR	TMA 13 Lille : 1500 ft – FL065 [E] SIV 1 Lille: SFC – FL115 [G]	
Pistes	<u>RWY 03 (030°)</u> : TODA 603, ASDA 603, LDA 603 <u>RWY 21 (210°)</u> : TODA 603, ASDA 603, LDA 603	
Circuits AD	<u>RWY 03</u> : main gauche 1400 ft <u>RWY 21</u> : main droite 1400 ft	
Remarques	VFR NUIT NIL	

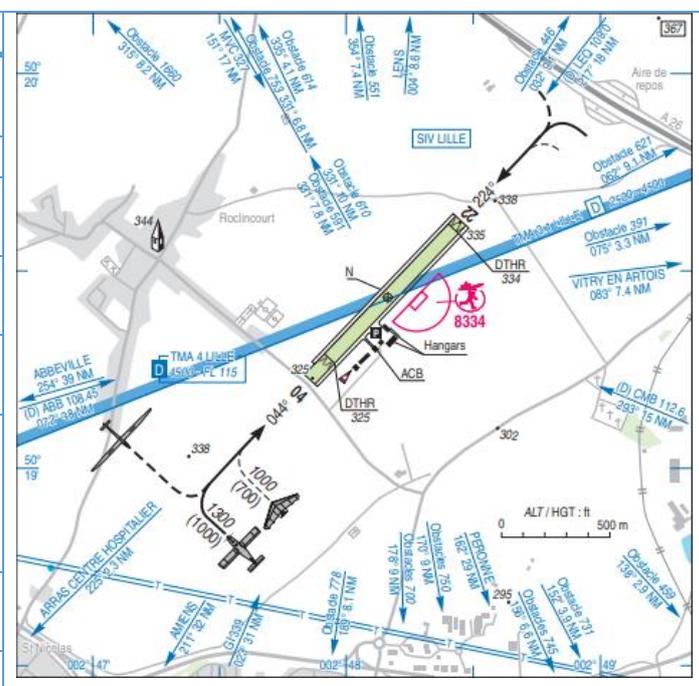
Nom	Abbeville (LFOI)
Position ATC	Auto-information : 123.500 (A/A)
Altitude	220 ft (8 hPa)
Alt. transition	5000 ft
Aides radionav.	ABB : 108.45 (D) BNE : 113.80 BVS : 115.90 DPE : 115.80
CTR	SIV 2 Lille: SFC– FL115 [G]
Pistes	<u>RWY 02 (022°)</u> : TODA 1250, ASDA 1250 LDA 1250 <u>RWY 20 (202°)</u> : TODA 1250, ASDA 1250 LDA 1250 <u>RWY 13 (133°)</u> : TODA 570, ASDA 570, LDA 540 <u>RWY 31 (313°)</u> : TODA 570, ASDA 570, LDA 570
Circuits AD	<u>RWY 02</u> : main gauche 1200 ft <u>RWY 20</u> : main droite 1200 ft <u>RWY 13</u> : main droite 1200 ft <u>RWY 31</u> : main gauche 1200 ft
Remarques	VFR de nuit non agréé

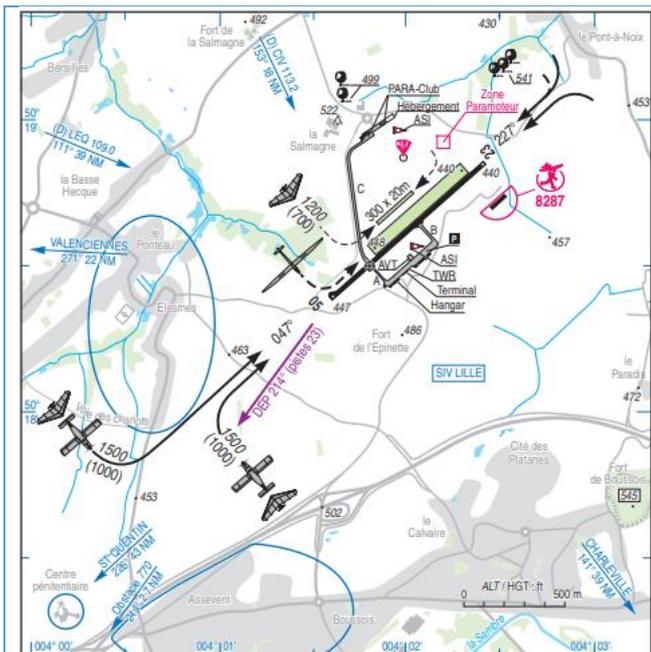




	Nom	Saint Quentin Roupy (LFOW)	
	Position ATC	Auto-information : 123.500 (A/A)	
	Altitude	325 ft (12 hPa)	
	Alt. transition	5000 ft	
	Aides radionav.	ABY :321	CMB : 112.60
		CTL : 117.60	MTD : 113.65
	CTR	SIV 3 Lille: SFC – FL115 [G]	
Pistes	<u>RWY 04 (042°) :</u> TODA 670, ASDA 670, LDA 670 <u>RWY 22 (222°) QFU préférentiel :</u> TODA 670, ASDA 670, LDA 570 <u>RWY 14 (138°) :</u> TODA 620, ASDA 620, LDA 620 <u>RWY 32 (318°) :</u> TODA 620, ASDA 620, LDA 620		
Circuits AD	<u>RWY 04 :</u> main gauche 1000 ft <u>RWY 22 :</u> main droite 1000 ft <u>RWY 14 :</u> main gauche 1000 ft <u>RWY 32 :</u> main droite 1000 ft		
Remarques	VFR nuit agréé avec limitations		

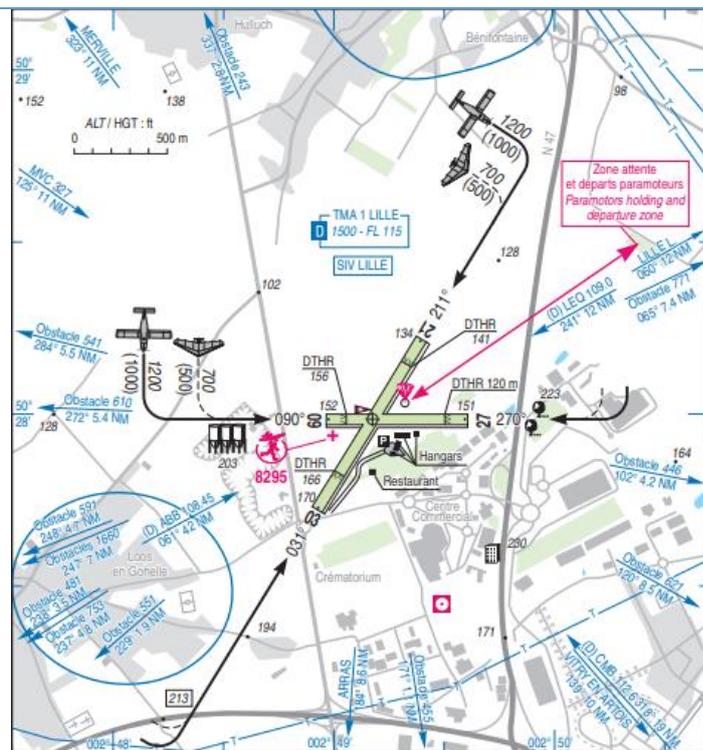
Nom	Arras Roclincourt (LFQD)
Position ATC	Auto-information : 123.500 (A/A)
Altitude	328 ft (12 hPa)
Alt. transition	5000 ft
Aides radionav.	ABB :108.45 (D) LEQ :109.00 (D) CMB : 112.60 (D) GI :339 MVC :327
CTR	TMA 4 Lille : 4500 ft – FL 115 [D] SIV 1 Lille: SFC – FL115 [G]
Pistes	<u>RWY 04 (044°) :</u> TODA 900, ASDA 1024, LDA 874 <u>RWY 22 (224°) :</u> TODA 874, ASDA 1024, LDA 900
Circuits AD	<u>RWY 04 :</u> main droite 1300 ft <u>RWY 22 :</u> main gauche 1300 ft
Remarques	VFR NUIT NIL





Nom	Maubeuge Eslesmes (LFQJ)
Position ATC	Auto-information : 121.000 (A/A)
Altitude	452 ft (17 hPa)
Alt. transition	5000 ft
Aides radionav.	LEQ : 109.00 (D) CIV : 113.20 (D)
CTR	SIV 1 Lille: SFC – FL115 [G]
Pistes	<u>RWY 05(047°)</u> : TODA 1300, ASDA 1300, LDA 1300 <u>RWY 23 (227°)</u> : TODA 1300, ASDA 1300, LDA 1300
Circuits AD	<u>RWY 05</u> : main droite 1100 ft <u>RWY 23</u> : main gauche 1100 ft
Remarques	VFR NUIT non agréé

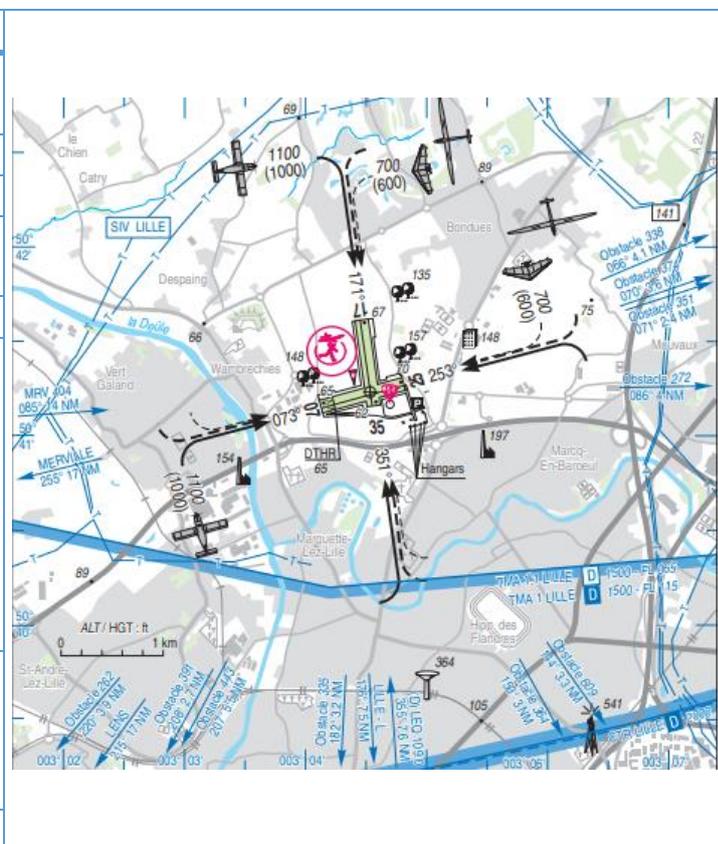
Nom	Lens Benifontaine (LFQL)
Position ATC	Auto-information : 123.355 (A/A)
Altitude	170 ft (7 hPa)
Alt. transition	5000 ft
Aides radionav.	ABB : 105.45 (D) CMB : 112.60 (D) LEQ : 109.00 (D) MVC : 327
CTR	TMA 1 Lille : 1500 ft – FL115 [D] SIV 1 Lille: SFC – FL115 [G]
Pistes	<u>RWY 03 (031°)</u> : TODA 920, ASDA 1070, LDA 845 <u>RWY 21 (211°)</u> : TODA 845, ASDA 1070, LDA 920 <u>RWY 09 (090°)</u> : TODA 640, ASDA 760, LDA 650 <u>RWY 27 (270°)</u> : TODA 650, ASDA 760, LDA 640
Circuits AD	<u>RWY 03</u> : main gauche 1200 ft <u>RWY 21</u> : main droite 1200 ft <u>RWY 09</u> : main gauche 1200 ft <u>RWY 27</u> : main droite 1200 ft
Remarques	VFR NUIT non agréé

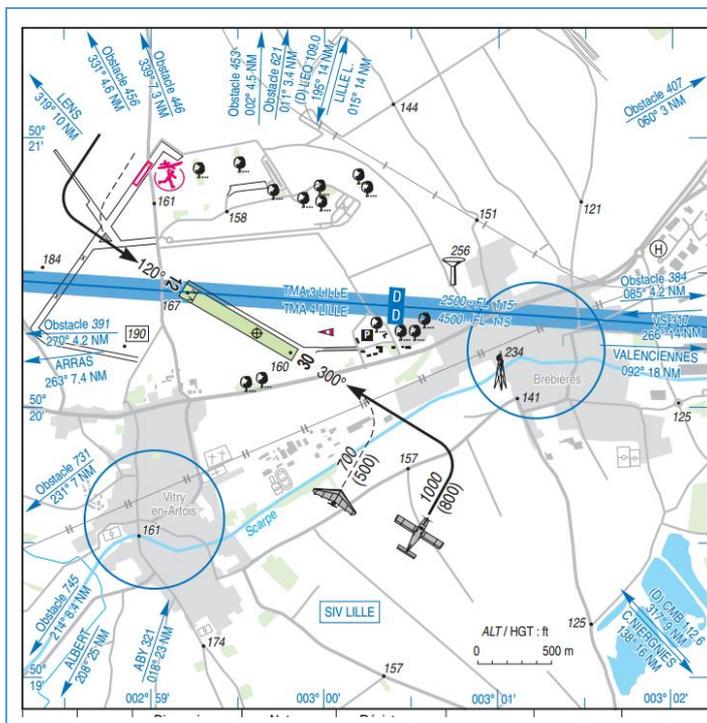




	Nom	Saint Omer – Wizernes (LFQN)
	Position ATC	Auto-information : 123.500 (A/A)
	Altitude	249 ft (9 hPa)
	Alt. transition	5000 ft
	Aides radionav.	LEQ :109.00 ING :387 BNE : 113.80
	CTR	SIV 2 Lille: SFC – FL115 [G]
	Pistes	<u>RWY 03 (028°)</u> : TODA 540, ASDA 640, LDA 610 <u>RWY 21 (208°)</u> : TODA 610, ASDA 640, LDA 540 <u>RWY 09 (086°)</u> : TODA 547, ASDA 597, LDA 597 <u>RWY 27 (266°)</u> : TODA 597, ASDA 597, LDA 547
Circuits AD	<u>RWY 03</u> : main gauche 1200 ft <u>RWY 21</u> : main droite 1200 ft <u>RWY 09</u> : main gauche 1200 ft <u>RWY 27</u> : main droite 1200 ft	
Remarques	VFR NUIT NIL	

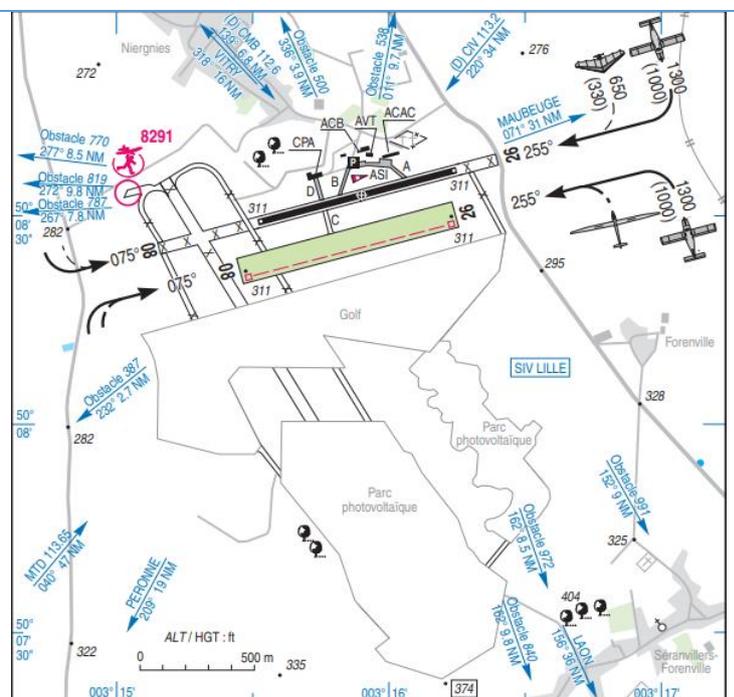
Nom	Lille Marcq en baroeul (LFQQ)
Position ATC	Auto-information : 122.005 (A/A) (FR only)
Altitude	70 ft (3 hPa)
Alt. transition	5000 ft
Aides radionav.	LEQ :109.00 (D) MRV : 404
CTR	SIV 1 Lille: FL065 – FL115 [G]
Pistes	<u>RWY 07 (073°)</u> : TODA 838, ASDA 838, LDA 709 <u>RWY 25 (253°)</u> : TODA 709, ASDA 838, LDA 838 <u>RWY 17 (171°)</u> : TODA 850, ASDA 850, LDA 850 <u>RWY 35 (351°)</u> : TODA 850, ASDA 850, LDA 850
Circuits AD	<u>RWY 07</u> : main droite 1100 ft <u>RWY 25</u> : main gauche 1100 ft <u>RWY 17</u> : main droite 1100 ft <u>RWY 35</u> : main gauche 1100 ft
Remarques	





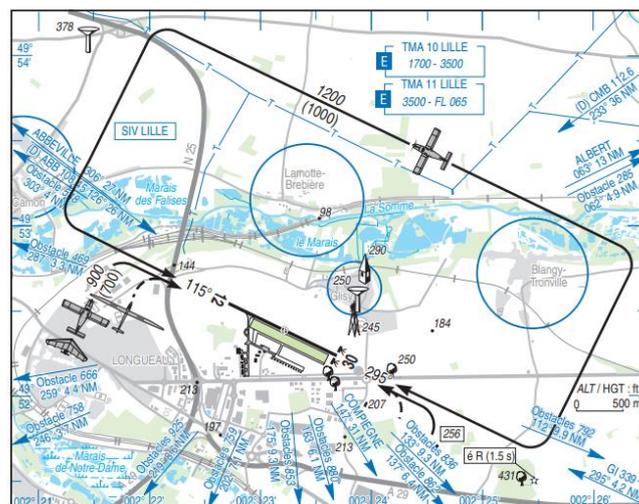
Nom	Vitry en artois (LFQS)
Position ATC	Auto-information : 123.500 (A/A)
Altitude	174 ft (6 hPa)
Alt. transition	5000 ft
Aides radionav.	ABY : 321 LEQ : 109.00 (D) CMB : 112.600 (D)
CTR	TMA 3 Lille : 2500 ft – FL 115 [D] TMA 3 Lille : 4500 ft – FL 115 [D] SIV 2 Lille: SFC – FL115 [G]
Pistes	<u>RWY 12 (120°)</u> : TODA 900, ASDA 900, LDA 837 <u>RWY 30 (320°)</u> : TODA 900, ASDA 900, LDA 900
Circuits AD	<u>RWY 12</u> : main gauche 1000 ft <u>RWY 30</u> : main gauche 1000 ft
Remarques	

Nom	Cambrai Niergnies (LFYG)
Position ATC	Auto-information : 122.930 (A/A)
Altitude	312 ft (12 hPa)
Alt. transition	5000 ft
Aides radionav.	CMB 112.60 (D) CIV : 113.20 (D) MTD 113.65
CTR	SIV 1 Lille: SFC – FL115 [G]
Pistes	<u>RWY 07 (075°)</u> : TODA 870, ASDA 1100, LDA 870 <u>RWY 25 (255°)</u> : TODA 870, ASDA 1350, LDA 870
Circuits AD	<u>RWY 08</u> : main gauche 1300 ft <u>RWY 26</u> : main droite 1300 ft
Remarques	VFR NUIT piste 08/26 soumis à autorisations/limitations





Nom	Amiens Glisy (LFAY)
Position ATC	Auto-information : 122.930 (A/A)
Altitude	208 ft (8 hPa)
Alt. transition	5000 ft
Aides radionav.	FAY30 : 321 (NDB)
CTR	TMA 10-11 Lille : 1700ft – FL065 (classe E)- SIV 3 Lille: SFC– FL115 (classe G)
Pistes	<u>RWY 12 (115°) ; TODA 1292, ASDA 1292, LDA 1292</u> RWY 30 (295°) ; TODA 1292, ASDA 1292, LDA 1292 ; QFU préférentiel RWY 12R (115°) ; TODA 900, ASDA 900, LDA 900 RWY 30L (295°) ; TODA 900, ASDA 900; LDA 900
Circuits AD	
Remarques	





5.8.4 Les héliports

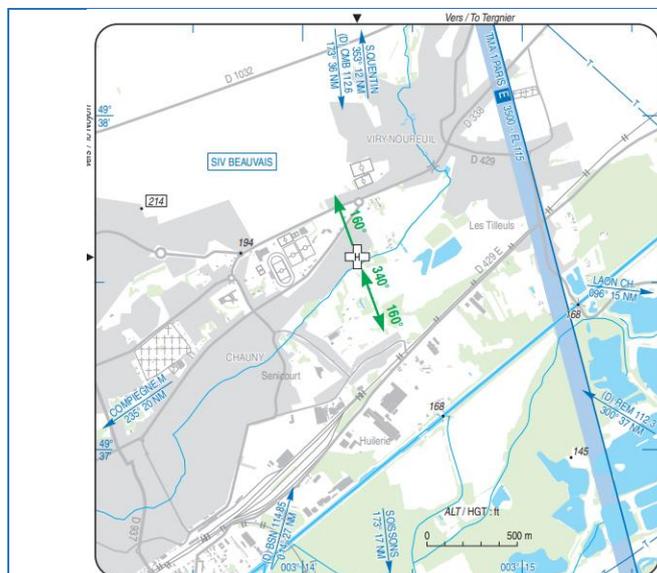
Nom	Centre Hospitalier d'Abbeville (HABB)		
Position ATC	Auto-information : 126.475 (A/A)		
Altitude	83 ft (3 hPa)		
Alt. transition	5000 ft		
Aides radionav.	ABB : 108.45	BNE : 113.80	
	BVS : 115.90	DPE : 115.80	
CTR	SIV 1 Lille: SFC – FL115 [G]		
QFU :	090 270		
Remarques	H		

	Nom	Centre Hospitalier d'Amiens (HAMI)	
	Position ATC	Auto-information : 126.475 (A/A)	
	Altitude	250 ft (10 hPa)	
	Alt. transition	5000 ft	
	Aides radionav.	ABB : 108.45	ABY : 321
		LEQ : 109.00	MVC : 327
	CTR	TMA 4 Lille : 4500 ft – FL 115 [D] SIV 1 Lille: SFC – FL115 [G]	
QFU :	066 246		
Remarques	H		

Nom	Centre Hospitalier d'Arras (HARS)		
Position ATC	Auto-information : 126.475 (A/A)		
Altitude	83 ft (3 hPa)		
Alt. transition	5000 ft		
Aides radionav.	ABB : 108.45	ABY : 321	
	LEQ : 109.00	MVC : 327	
CTR	TMA 4 Lille : 4500 ft – FL115 [D]		
QFU :	002 182		
Remarques	H		

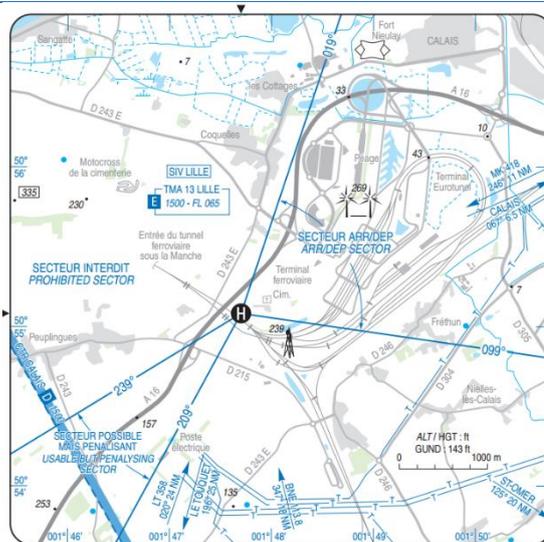


Nom	Centre Hospitalier de Berck Mer (HBER)
Position ATC	Auto-information : 126.475 (A/A)
Altitude	42 ft (2 hPa)
Alt. transition	5000 ft
Aides radionav.	ABB : 108.4500 LT : 358
CTR	SIV 2 Lille: FL065 – FL115 [G]
QFU :	090 270
Remarques	H



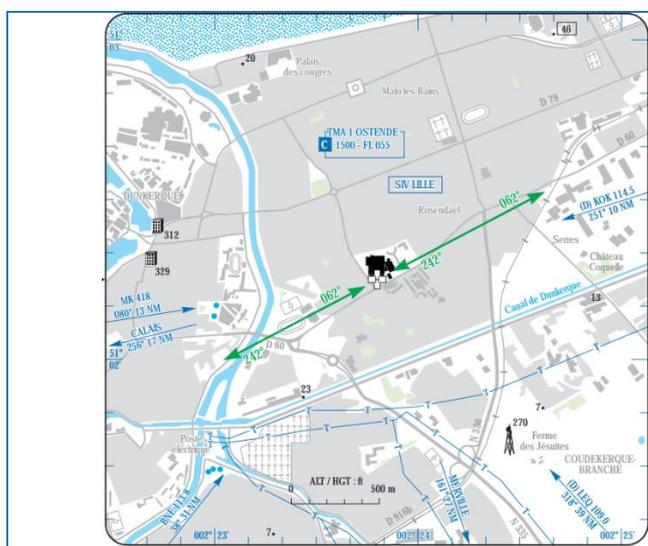
Nom	Centre Hospitalier de Chauny (HCHN)
Position ATC	Auto-information : 126.475 (A/A)
Altitude	180 ft (7 hPa)
Alt. transition	5000 ft
Aides radionav.	CMB : 112.60
CTR	SIV 3 Lille: SFC – FL115 [G]
QFU :	140 320
Remarques	H

Nom	Coquelles Eurotunnel (HCOQ)
Position ATC	Auto-information : 126.475 (A/A)
Altitude	31 ft (2 hPa)
Alt. transition	5000 ft
Aides radionav.	BNE : 113.80 LT : 358 MK : 418
CTR	TMA 13 Lille : 1500 ft – FL065 [D] SIV 2 Lille: FL065 – FL115 [G]
QFU :	De 019° à 099°
Remarques	Helipad privé



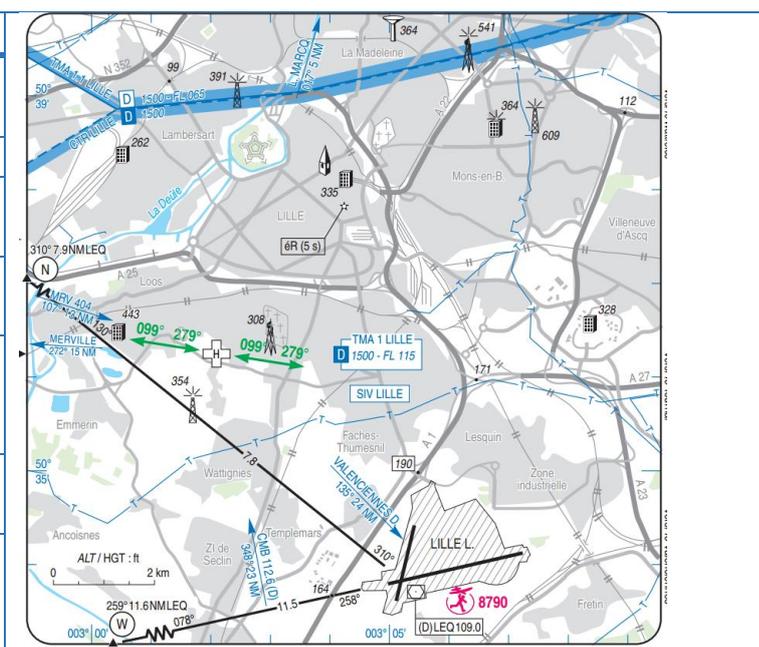


Nom	Douai – Usine Renault (HDUR)
Position ATC	Auto-information : 126.475 (A/A)
Altitude	95 ft (3 hPa)
Alt. Transition	5000 ft
Aides radionav.	CMB : 112.60 LEQ : 109.00 VS : 317
CTR	TMA 3 Lille : 2500 – FL115 [D] SIV 2 Lille : FL065 – FL115 [G]
QFU :	055 235
Remarques	Helipad privé



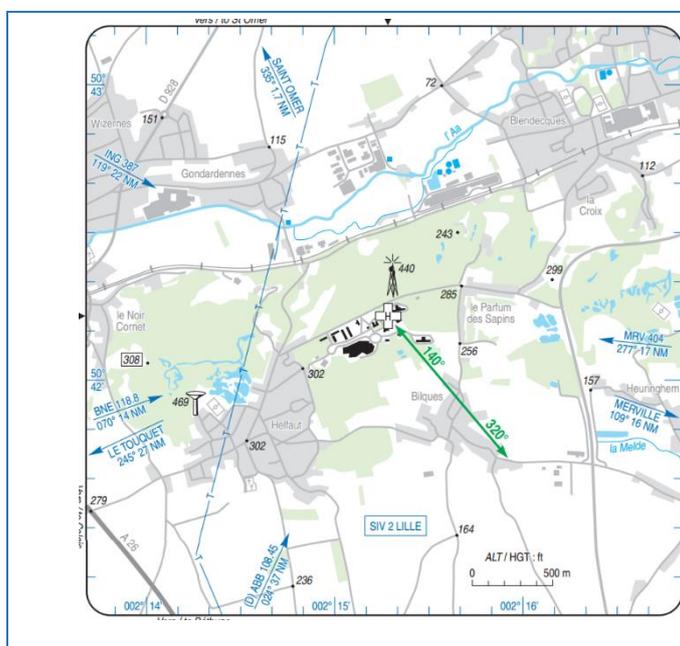
Nom	Centre Hospitalier de Dunkerque (HDUN)
Position ATC	Auto-information : 126.475 (A/A)
Altitude	55 ft (7 hPa)
Alt. Transition	5000 ft
Aides radionav.	BNE : 113.80 LEQ : 109.00 KOK : 114.50 MK : 418
CTR	TMA 1 Ostende : 1500 ft – FL 055 [C] SIV 3 Lille : SFC – FL115 [G]
QFU :	062 242 QFU préférentiel (moins bruit)
Remarques	H

Nom	Centre Hospitalier de Lille (HLIL)
Position ATC	CTR de Lille
Altitude	110 ft (4 hPa)
Alt. Transition	5000 ft
Aides radionav.	LEQ : 109.00 CMB : 112.60
CTR	CTR Lille : SFC – 2000 ft [D] TMA 1 Lille : 1500 ft – FL065 [D] SIV 1 Lille : SFC – FL115 [G]
QFU :	099 279
Remarques	H Arrivée par le sud obligatoire Survol de l'agglomération Lilloise interdite



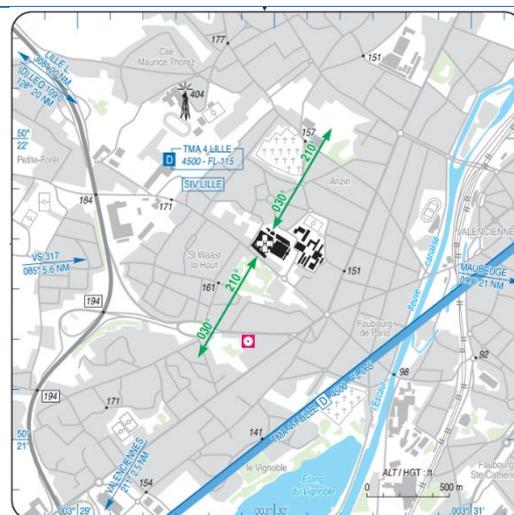


Nom	Centre Hospitalier Rang du Fliers(HRAN)	
Position ATC	AFIS : 126.475 (A/A)	
Altitude	152 ft (6 hPa)	
Alt. transition	5000 ft	
Aides radionav.	ABB :108.45	BNE : 113.80
	DPE : 115.80	LT :358
CTR	CTR Le Touquet : SFC – 2000 ft [D] TMA 12 Lille : 1500 – FL065 [E] SIV 2 Lille: SFC – FL115 [G]	
QFU :	179	359
Remarques	H	



Nom	Centre Hospitalier de St Omer HOME)	
Position ATC	Auto-information : 126.475 (A/A)	
Altitude	276 ft (10 hPa)	
Alt. transition	5000 ft	
Aides radionav.	ABB : 108.45	BNE : 113.80
	ING : 387	MRV : 404
CTR	SIV 2 Lille: SFC – FL115 [G]	
QFU :	140	320
Remarques	H	

Nom	Centre Hospitalier de Valenciennes (HVAC)	
Position ATC	Auto-information : 126.475 (A/A)	
Altitude	259 ft (9 hPa)	
Alt. transition	5000 ft	
Aides radionav.	LEQ :109.00	VS : 317
CTR	TMA 4 Lille : 4500 ft – FL115 [D] SIV 1 Lille: SFC – FL115 [G]	
QFU :	030	210
Remarques	H	





6. Crédits

6.1 Contributeurs

Division France IVAO.

6.2 Liens utiles

- [IVAO France](#)
- [Base documentaire](#)
- [Fiche mémo](#)
- [Cartes du SIA](#)
- [Contact FIR de Reims](#)

6.3 Rester en contact

Discord

La Division France met à disposition de ses membres un serveur Discord où vous trouverez un espace pour coordonner des trafics avec les contrôleurs adjacents, discuter avec d'autres membres ou simplement poser des questions. Le lien pour rejoindre le serveur [se trouve ici](#).

Réseaux Sociaux

La Division France propose à ses membres de suivre les activités de la Division et des différentes FIR via une page et des groupes [facebook](#), une page [Instagram](#) et un compte [Twitter](#).