Aéroclub du Bassin d'Arcachon

- ATO 0123

PROGRAMME DE FORMATION

AU VOL DE NUIT

Version du 30/10/2025

FORMATION

A L'HABILITATION VFR DE NUIT

&

UTILISATION DE NUIT DE L'AÉRODROME D'ARCACHON LA TESTE DE BUCH (LFCH)

Sommaire

1) Programme de formation au VFR de Nuit

- Objectif de la formation *Page 3*
- Références réglementaires *Page 3*
- Conditions d'admissions *Page 3*
- Evaluation avant entrée en formation *Page 4*
- Compétences CBT *Page 4*
- Programme de formation au VFR de nuit *Page 5*
- Contenu de la formation théorique *Page 5*
- Contenu de la formation pratique *Page 6*
- Semainier type *Page 8*

2) Synthèse réglementaire

- Circulation aérienne *Page 9*
- Licence *Page 11*

ANNEXE

- Consignes locales pour l'utilisation de nuit de l'aérodrome d'Arcachon (LFCH) *Page 12*

  - *Règles d'utilisation de l'aérodrome LFCH en VFR de nuit*
  - *Règles d'utilisation des aéronefs en VFR de nuit*
  - *Aide-mémoire vol de nuit LFCH*
  - *Utilisation de la PCL de l'aérodrome LFCH*
  - *rédaction, version et approbation ACBA*

Programme de formation au VFR de Nuit

1. Objectif de la formation

L'objectif de cette formation est d'acquérir l'obtention de la qualification additionnelle vol de nuit.

Cette formation décrite dans ce programme permet d'acquérir les connaissances et compétences permettant d'exercer les privilèges associés à la licence LAPL(A) ou PPL(A) de nuit selon les règles de vol à vue.

2. Références réglementaires

Le programme de formation au VFR de nuit s'appuie sur le règlement (UE) n°1178/2011 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables au personnel navigant.

FCL.810 Qualification de vol de nuit (a) Avions, TMG, dirigeables.

(1) Les candidats devront avoir suivi un cours de formation dans un délai maximal de six mois auprès d'un DTO ou d'un ATO pour exercer les privilèges d'une LAPL ou d'une PPL pour les avions, les TMG ou le dirigeable en conditions VFR de nuit.

Le cours devra inclure :

(i) une instruction théorique ;

(ii) au moins 5 heures de vol de nuit dans la catégorie appropriée d'aéronef, dont au moins 3 heures d'instruction en double commande, incluant au moins 1 heure de navigation en campagne avec au minimum 1 vol en campagne en double commande d'au moins 50 km (27 Nm), ainsi que 5 décollages en solo et 5 atterrissages avec arrêt complet en solo.

(2) Avant d'effectuer la formation de nuit, les titulaires d'une LAPL devront avoir effectué la formation de base au vol aux instruments nécessaire pour la délivrance d'une PPL.

(3) Lorsque des candidats sont titulaires tant d'une qualification de classe d'avion monomoteur à pistons (terre) que d'une qualification de TMG, ils peuvent remplir les exigences du point 1) dans l'une des classes ou les deux.

(4) Les candidats à une qualification de vol de nuit sur avions ou TMG conformément au présent point recevront l'intégralité des crédits correspondant aux exigences des points 1) et 2) s'ils sont titulaires d'une qualification de vol de nuit sur TMG conformément au paragraphe SFCL.210 de l'annexe III (partie SFCL) du règlement d'exécution (UE) 2018/1976 de la Commission, ou s'ils ont satisfait à toutes les exigences pour la délivrance de cette qualification.

3. Conditions d'admission - Prérequis

Pré requis pour l'entrée en formation :

- détenir un certificat médical de classe LAPL, 1 ou 2 valide,

- détenir une licence PPL(A) associée à une qualification de classe SEP(T) en état de validité ou,

- détenir une licence LAPL(A) répondant aux conditions d'expérience récente définie au FCL 140A.

Dans ce cas, le candidat devra avoir effectué la formation de pilotage de base aux instruments de la formation vol au PPL (AMC FCL.210).

4. Evaluation avant entrée en formation

Le candidat à la formation « Vol de nuit » est dispensé d'une évaluation.

5. Compétences (CBT)

La formation est basée sur l'acquisition et le développement d'un ensemble de compétences de la part de l'élève.

– Pilotage (PIL) : Piloter et contrôler les paramètres primaires de l'avion (cap, vitesse, altitude, vario) en utilisant des pré affichages.

– Trajectoire (TRA) : Concevoir, matérialiser et suivre, au travers de points clés, une trajectoire.

– Procédures (PRO) : Appliquer l'ensemble des procédures en vigueur pour la préparation et la conduite du vol.

– Communication (COM) : Comprendre et se faire comprendre des autres sans ambiguïté.

– Connaissances (CNS) : Ensemble des savoirs nécessaires à la réalisation du vol.

– Conscience de la situation (COS) : Le pilote est au fait de tous les facteurs tels que le trafic, la météo, le carburant, l'état de l'avion ou le niveau de fatigue du pilote qui pourraient avoir un impact sur la réussite de scenarii de formation.

– Prise de décision (DEC) : Le pilote prend des décisions appropriées dans un temps adéquat, basées sur les tâches à effectuer, des connaissances approfondies et l'utilisation de toutes les ressources disponibles.

– Gestion de la charge de travail (GES) : Le pilote hiérarchise et sélectionne les tâches les plus appropriées (ou séries de tâches) pour assurer la réussite du scénario de formation.

– Leadership et travail en équipe (LTE) : Le pilote stimule et maintient le travail en équipage et prend ses responsabilités.

6. Programme de formation au VFR de Nuit

Comme le prévoit le règlement européen – FCL.810, la formation au vol de nuit inclut une formation théorique et une formation pratique en vol.

Le contenu de la **formation théorique** - *3 heures de cours*

Formation de base de vol aux instruments *(stagiaire titulaire d'un LAPL uniquement)*

- Rappels physiologiques, notion de désorientation spatiale
- L'horizon artificiel
- Circuit visuel VSV en palier, montée, descente
- Réaction en cas de perte des conditions VMC
- Récupérations de positions inusuelles en VSV
- Limitations des instruments
- Panneau partiel en VSV

La réglementation du vol de nuit *SERA 5005c - SERA 3215 – SERA 3210 – FCL 210*

- La qualification vol de nuit - FCL.810, pré-requis et privilèges
- La nuit aéronautique – vol local – vol de voyage
- L'équipement mini de l'avion - feux de navigation des aéronefs
- l'aérodrome agrée
- Les conditions météo – minimums VMC de nuit
- L'emport carburant
- Le plan de vol
- Les itinéraires et niveau de vol – altitude de sécurité
- Les règles d'évitement des collisions de nuit
- La radiocommunication
- Espaces aériens et contrôle aérien en vol de nuit
- La réglementation spécifique LFCH

Environnement, équipements du Vol de nuit

-Le Balisage lumineux, PCL

La préparation du vol de nuit *FCL 210*

- La visite prévol
- L'équipement du pilote vol de nuit
- Eclairage des instruments et moyen d'éclairage de secours *(FCL 210- 9)*
- Préparation d'une navigation en VFR de nuit
- Organisation et utilisation des cartes dans le cockpit en vol de nuit

Météorologie nocturne *FCL 210 – SERA 5005c*

-Brouillard, Cb et Orage, Turbulence
-Indice d'une pénétration involontaire nuage
-dangers liés au Givrage
-Incidence nuit de pleine lune

Le pilote et ses limites la nuit – aspects physiologiques *FCL 210*

-La vision,
-L'oreille,
-Les illusions

La panne de nuit

Procédures spécifiques liées au départ & arrivée sur la plateforme LFCH

Les positions inusuelles

Le panneau partiel

Le contenu de la **formation pratique** est :

Cette progression n'est donnée qu'à titre indicatif.
Il appartient à chaque instructeur, et en fonction de chaque stagiaire, d'adapter ce programme au long de la formation.

1ère séance de vol (1h00 de vol)

Briefing sol	
- Particularités du VFR de Nuit à LFCH - Notions élémentaires de PSV - Virage au taux standard - Sécurité en vol de nuit - Panne du balisage ou A PAPI ***Module VSV** pour les titulaires d'un LAPL* *AMC FCL.210.A (c)(2)(19)* - *Pilotage sans visibilité (VSV, Circuit Visuel),* - *Approche gestion des menaces et erreurs dans le cadre du VSV,* - *Réactions en cas de perte de conditions VMC,* - *Retour aux conditions VMC.*	- Circulation au sol - Maniabilité de base aux instruments : ➢➢ Ligne droite ➢➢ Virage en palier, taux standard ➢➢ Virages en montée & descente ➢➢ Changements de configuration ➢➢ Suivi plan air 5% ➢➢ Changement de configuration sur le plan de descente 5% ➢➢ Remise de gaz - Intégration en tour de piste - ***Module VSV** pour les titulaires d'un LAPL* • *Pilotage de base aux instruments,* • *Positions inusuelles*

2ème séance de vol (2h00 de vol)

Briefing sol	
- Dépôt du plan de vol - Déroulement et particularités d'une navigation de nuit - Altitude minimale de vol - Usage de la télécommande (PCL)	- Navigation VFR de nuit depuis Arcachon vers un terrain habilité au vol de nuit. - Tour(s) de piste 1000 ft AAL à LFCH ou sur terrain extérieur. - Tour(s) de piste 500 ft AAL à LFCH (basse hauteur) ou sur terrain extérieur - En fonction de la prestation du stagiaire, possibilité de TdP solo LFCH ou sur terrain extérieur

3ème séance de vol (1h30 de vol)

Briefing sol	
- Particularités du VFR de Nuit à LFCH - Remise de gaz à LFCH de nuit - Intégration de nuit dans la CTR de Bordeaux Mérignac	- Tour de piste à LFCH, remise de gaz - Dégagement sur LFBD - Touch & go à LFBD - Retour vers LFCH - Atterrissage sans phare à LFCH

4ème séance de vol (1h00 de vol)

Briefing sol	
- Vol en panneau partiel - Pannes de circuit éventuelles	- Simulation de pannes instrumentales amenant au panneau partiel - Evolutions en local et retour en circuit de piste en panneau partiel

5ème séance de vol (1h30 de vol)

Briefing sol	
- Particularité du vol	- Circuits de piste en double - Tours de piste en solo (minima réglementaires (5 décollages et 5 atterrissages complets

Au terme de sa formation, l'instructeur devra contrôler que les compétences sont acquises par son élève.

Il délivrera à son élève le **formulaire de demande de demande d'une qualification de vol de nuit - conforme à la PART-FCL,** sur laquelle il remplira l'attestation de fin de formation.
Le responsable pédagogique ou le dirigeant responsable valideront les données renseignées pour l'ATO.

L'instructeur mentionnera également sur le carnet de vol du pilote la qualification vol de nuit.

Le pilote devra fournir à l'Autorité l'ensemble des documents afin d'obtenir l'apposition de la qualification au vol de nuit sur sa licence.

Semainier Type

Organisation générale de la formation en continue

Le tableau sur la base d'un semainier comprend l'intégration du cours théorique et des séances de vol.

Semaine	**Jour**	**Formation théorique**		**Formation en vol**		Total semaine
		Séance	Durée	Séance	Durée	
1	1	Théorique	3h00	Séance 1	1h00	**7h00***
	2			Séance 2	2h00	
	3			Séance 3	1h30	
	4			Séance 4	1h00	
	5			Séance 5	1h30	

*En fonction du niveau de compétences du stagiaire, l'instructeur pourra réduire la durée de formation aux minima réglementaires définis par l'AIRCREW FCL. 810.

Synthèse réglementaire

CIRCULATION AÉRIENNE

	VOL LOCAL	VOL DE VOYAGE	Réf.
DÉFINITION	Vol circulaire sans escale effectué à l'intérieur d'une CTR associée à l'aérodrome. En l'absence de CTR, à 12 km (6,5 nm) au plus de l'aérodrome	Vol autre qu'un vol local	***SERA. 5005c***
CONDITIONS MÉTÉO	Conserver la vue du sol ou de l'eau	Conserver la vue du sol ou de l'eau	
PLAFOND	Hauteur de la base des nuages égale ou supérieure à 1 500 ft	Hauteur de la base des nuages égale ou supérieure à 1 500 ft au-dessus du niveau de croisière prévu	
VISIBILITÉ HORIZONTALE	égale ou supérieure à 5 Km	égale ou supérieure à 8 Km entre les aérodromes de Départ, de Destination et de Dégagement. Toutefois un vol peut être poursuivi vers l'aérodrome de destination ou de dégagement si la visibilité transmise par l'organisme de la circulation aérienne de cet aérodrome ou par un système de transmission automatique de paramètres (STAP) est inférieur à 8 Km mais supérieur à 5 Km	
PRÉVISIONS MÉTÉO		Pas de prévision de précipitations ou d'orages entre les aérodromes de départ, de destination et de dégagement éventuel.	
PLAN DE VOL	FPL pas exigé : - à l'intérieur d'une CTR, - ou dans un rayon de 6,5 nautiques aux abords d'un aérodrome - à l'intérieur d'une même TMA ou SIV/APP en conservant un contact bilatéral avec le service ATC. *Pour tous les autres vols un Plan de vol devra être déposé auprès des services compétents 30 minutes minimum avant le départ du parking.* .		

ITINÉRAIRES **ET** **NIVEAU MINIMAL**	- 1000 ft au-dessus de l'obstacle le plus élevé sur la route dans un rayon de 8 km *(SERA)* - une distance à l'obstacle (élément figuré) de 1500 et de 2000 ft en région montagneuse. *A cette obligation il faut rajouter les hauteurs minimums de survol des agglomérations en fonction de leur densité de population (calibration carte IGN 1/500000)*	Itinéraires VFR de Nuit En l'absence d'itinéraires, - 1000 ft au-dessus de l'obstacle le plus élevé sur la route dans un rayon de 8 km - une distance à l'obstacle (élément figuré) de 1500 et de 2000 ft en région montagneuse. *A cette obligation il faut rajouter les hauteurs minimums de survol des agglomérations en fonction de leur densité de population (calibration carte IGN 1/500000)*	***SERA. 5005c***
CARBURANT	Le carburant minimum réglementaire pour tout vol de nuit doit prévoir : **La Consommation d'étape (roulage / vol / arrivée)** *Le carburant doit être calculé en tenant compte du vent.* **Un Dégagement** *Hors vol local en vue du terrain : une solution alternative* **Une Marge** *Attentes et toutes autres conditions pouvant retarder l'atterrissage ou augmenter la consommation* **Une Réserve Finale** *Carburant mini Réglementaire* *Précisions sur l'emport de carburant :* *Carburant nécessaire pour atteindre la destination prévue au vu de la météo VFR de nuit + une* ***réserve réglementaire de 45 minutes*** *au régime de croisière économique.* *En prévoyant également un dégagement - situation alternative (plan de diversion) - afin de faire face :* *- aux conditions météorologiques,* *- aux routes ATS prévues et les retards dans le trafic –* *- à tout autre situation susceptible de retarder ou augmenter la consommation de carburant/lubrifiant.* *De plus, lorsque l'aérodrome dispose d'un balisage par télécommande radioélectrique (PCL), une <u>réserve supplémentaire de carburant</u>, en plus des quantités réglementaires, pour rejoindre un aérodrome de dégagement est à prévoir.*		***NCO OP.125*** ***NCO OP.135*** ***SERA 2010b***

LICENCE

PPL **HABILITATION AU VOL DE NUIT**	Habilitation au Vol VFR de nuit, mentionnée sur le carnet de vol, puis reportée sur la licence par l'autorité - Au moins 5 h de vol effectué de nuit - Dont au moins 3h de vol en Double Commande - Dont au moins 1h de vol de navigation en campagne - 5 décollages en solo - 5 atterrissages complets en solo	***AIRCREW FCL. 810***
EXPÉRIENCE RÉCENTE	Au moins 3 décollages et 3 atterrissages dans les 90 jours (dont au moins 1 décollage de nuit, sauf si qualification IR) sur avion de même classe et de même type (ou simulateur du type d'avion).	

ANNEXE

CONSIGNES LOCALES POUR L'UTILISATION DE NUIT DE L'AÉRODROME D'ARCACHON LA TESTE DE BUCH (LFCH)

SOMMAIRE

REGLES D'UTILISATION DE L'AÉRODROME LFCH EN VFR DE NUIT

- Activités base aérienne 120 CAZAUX
- Clôture du plan de vol
- Utilisation de la procédure vol de nuit
- Mise en route des aéronefs
- Roulage
- Procédures spécifiques applicables de nuit pour le décollage
- Procédures spécifiques applicables de nuit pour l'arrivée
- Procédures spécifiques applicables de nuit pour l'approche interrompue
- Panne balisage de piste *(totale ou partielle)*
- Panne de l'A PAPI *(totale ou partielle)*

REGLES D'UTILISATION DES AÉRONEFS EN VFR DE NUIT AU DEPART ET A L'ARRIVEE DE LA PLATEFORME LFCH

- Entraînement mini
- Carburant
- Météo
- Notams

AIDE MEMOIRE VFR DE NUIT

- Check list avant le vol de nuit
- Check list après le vol de nuit

RÉGLES D'UTILISATION DE L'AÉRODROME (LFCH) EN VFR DE NUIT

La piste est homologuée avec « limitations » et les consignes particulières suivantes doivent être appliquées par les pilotes autorisés à utiliser, de nuit, l'aérodrome d'Arcachon la Teste de Buch
- sur carte VAC LFCH Vol de nuit : « Agréé avec limitations (réservé aux membres de l'ACBA). »

ACTIVITÉS BASE AERIENNE 120 DE CAZAUX

L'aérodrome d'Arcachon La Teste de Buch est utilisable en vol de nuit en prenant compte de l'activité de la Base Aérienne 120 Cazaux si les zones R31 sont actives.

L'activité précise peut être connue en appelant le chef de quart du CMC (05.57.15.51.83) ou de l'officier de permanence de commandement (05.40.51.05.02 / 06.87.71.83.80) si pas de réponse du chef de quart.

CLOTURE DU PLAN DE VOL

Si un plan de vol a été déposé, au retour des vols et après l'atterrissage, le pilote concerné téléphone au BNIA de Mérignac (05.57.92.60.84) pour clôturer le plan de vol.
Si impossibilité de joindre le BNIA, appeler le BTIV (05.56.47.95.01)

UTILISATION DE LA PROCEDURE VOL DE NUIT

L'utilisation de l'aérodrome d'Arcachon la Teste de Buch de nuit est limitée aux seuls pilotes membres actifs de l'aéroclub du Bassin d'Arcachon titulaire de la mention " *Apte à l'utilisation de nuit de la plateforme LFCH* " portée sur son carnet de vol et validée par un instructeur habilité.

D'autre part, l'utilisation des ***procédures spécifiques applicables de nuit*** s'applique à partir de 20h30 locale.

Les restrictions, limitations éventuelles liées au terrain de LFBD devront être impérativement prises en compte par les pilotes membres actifs de l'aéroclub du Bassin d'Arcachon. L'aéroport de Bordeaux Mérignac - LFBD étant requis comme terrain de dégagement, les pilotes devront vérifier qu'aucunes restrictions ou limitations liées à son usage soient actives. Dans le cas contraire, le vol de nuit ne pourra avoir lieu à LFCH ni au départ, ni à l'arrivée.

MISE EN ROUTE DES AÉRONEFS

- Vérifier la présence de l'extincteur poudre situé dans le hangar de l'ACBA.
- Avant la mise en route, les avions positionnés dans la zone éclairée du parking de l'ACBA parallèle au hangar.
- Procédure de mise en route idem jour, suivant le manuel de vol.

ROULAGE

- Le roulage est précédé de la mise en route du balisage de piste (PCL) et d'un message radio en auto-information sur la fréquence.
- Le point d'arrêt utilisé pour le vol de nuit est situé au niveau du taxiway central - point d'arrêt A1.
- Réalisation des essais moteur et mise en configuration de l'avion pour le décollage au point d'arrêt A1.
- Roulage en remontant la piste 25 ou 07 pour l'alignement au niveau des lampes de seuil

***Procédures spécifiques applicables de nuit** ** pour le DÉCOLLAGE

Décollage piste 25, montée dans l'axe jusqu'à 1600 ft QNH en direction du point SD.
Si Cazaux actif, contacter l'approche 119.600 Mhz avant de passer 1000 ft QNH.

***Procédures spécifiques applicables de nuit* * pour l'ARRIVÉE**

Arrivée par le point W à 1600 ft QNH. Passage vertical tour, puis mise en descente vers 1000 ft QNH pour rejoindre la branche "vent arrière" de la piste 07.*Procédures spécifiques applicables de nuit** pour APPROCHE INTERROMPUE

Montée dans l'axe de piste 07 jusqu'à 350 ft QNH puis virage à droite en montée vers la branche "vent arrière" de la piste 07 à 1000 ft QNH.

PROCEDURE DE DEGAGEMENT DE PISTE

Le dégagement de piste sera impérativement effectué par la bretelle A1.

PANNE BALISAGE DE PISTE *(totale ou partielle)*

Si, pour quelques raisons que ce soit, la panne de balisage de piste est avérée, prévoir un dégagement sur l'aéroport de Bordeaux Mérignac - LFBD.

PANNE « A PAPI » *(totale ou partielle)*

Si, pour quelques raisons que ce soit, la panne de l'A PAPI est avérée, le pilote assurera le contrôle précis de sa trajectoire par des repères visuels, afin de maintenir une pente d'approche publiée le conduisant à un atterrissage maitrisé.

Si impossibilité pour le pilote de maintenir la pente d'approche publiée par des repères visuels, le dégagement vers Bordeaux-Mérignac (LFBD) est obligatoire.

* ***procédures spécifiques applicables de nuit*** *s'appliquent à partir de 20h30 locale.*

RÉGLES D'UTILISATION DES AÉRONEFS EN VFR DE NUIT
AU DEPART ET A L'ARRIVEE DE PLATEFORME LFCH

ENTRAINEMENT MINIMUM

Tout pilote pratiquant du vol de nuit sur la plateforme LFCH doit :

- Être titulaire d'une licence de pilote en état de validité avec la mention " *Habilitation vol de nuit* ".
- Être titulaire de la mention " *Apte à l'utilisation de nuit de la plateforme LFCH* " portée sur son carnet de vol et validée par un instructeur habilité.
- Avoir une expérience récente club :
    - Avoir effectué un atterrissage et un décollage sur la plateforme dans les 60 derniers jours.

CARBURANT

Tout pilote pratiquant du vol de nuit sur la plateforme LFCH doit :

- Embarquer la quantité réglementaire de carburant nécessaire à l'exécution du vol de nuit.
- Ainsi que la quantité nécessaire et réglementaire pour un déroutement vers Bordeaux Mérignac (LFBD) en cas de non-fonctionnement du balisage de piste.

MÉTÉO

Les conditions météorologiques nécessaires pour entreprendre un vol VFR de nuit à partir de la plateforme sont les conditions réglementaires nécessaires pour la pratique du vol de nuit.

Aucun vol de nuit ne peut être entrepris au départ de la plateforme LFCH si les conditions météorologiques nécessaires pour rejoindre l'aérodrome de Bordeaux-Mérignac (LFBD) en VFR de nuit n'existent pas.

NOTAMS

Aucun vol de nuit ne peut être entrepris au départ de la plateforme LFCH si des Notams interdisent ou limitent les conditions d'accès à l'aérodrome de Bordeaux-Mérignac (LFBD) en VFR de nuit.

AIDE MÉMOIRE
VOL DE NUIT

7. CHECK LIST AVANT VOL DE NUIT :

- Bordeaux Mérignac (LFBD) accessible en VFR NUIT ..... **VERIFIÉ**
- A partir de 20h30 locale……**Utilisation de la procédure spécifique**
- Activité Cazaux (LFBC).....**VERIFIÉE**
- Balisage piste (PCL) Piste, Manche à Air et Eclairage Parking .....**ALLUMÉS**
- Carburant minimum .....**REGLEMENTAIRE + DEROUTEMENT LFBD**
- Expérience récente .....**VALIDE**
- Emport passagers VFR Nuit .....**VALIDE**
- CHECK LIST DEPART AVION .....**EFFECTUÉE**

8. CHECK LIST APRES VOL DE NUIT :

- Avion.....**NETTOYÉ**
- Hangars .....**FERMÉS**
- Balisage & Eclairage Parking..... **VÉRIFIÉ**, **ETEINTS**
- CHECK LIST RETOUR AVION .....**EFFECTUÉE**
- CHECL LIST FERMETURE CLUB .....**EFFECTUÉE**

Utilisation de la PCL

L'ACBA est doté d'un système PCL de type SLT300

Ce système utilise en standard 3 types de commandes effectuées par le pilote en envoyant 3 séries différentes de coups d'alternat en moins de 5 secondes.

- 3 coups = mise en route du balisage normal
- 5 coups = mise en route du balisage haute intensité
- 7 coups = arrêt du balisage

Le balisage reste allumé pour une durée standard OACI de 15 mn.

Cette durée peut être réinitialisée en envoyant à nouveau les différents codes, même en cours de procédure.

FORMATION A L'HABILITATION VFR DE NUIT &

UTILISATION DE NUIT DE L'AÉRODROME D'ARCACHON LA TESTE DE BUCH (LFCH)

Rédacteur : Fabrice BERNARD - responsable pédagogique ACBA

*Version du : **30 octobre 2025***

Thierry PAUVERT	***Stéphane CHEYRON***
Responsable conformité	*Dirigeant Responsable ATO*