

LFCS : FICHE D'INFORMATION VFR DE NUIT

I- PILOTES AUTORISÉS :

Le balisage lumineux de l'aérodrome n'est pas secouru. Ceci entraîne une homologation par la DSAC/SO avec limitation aux seuls pilotes autorisés. Les conditions exigées par la DSAC/SO pour être autorisé sont reproduites ci-après :

La piste revêtue 03/21 est homologuée pour une exploitation à vue de nuit avec limitations : les pilotes d'aéronefs doivent satisfaire aux conditions suivantes, outre la réglementation en vigueur :

Pilote d'aéronef basé :

- a. Titulaire de la qualification vol de nuit
- b. Avoir satisfait à une évaluation pratique d'aptitude en vol de nuit sur site par un instructeur qualifié
- c. Prise en compte des consignes locales fixant les règles particulières d'utilisation de l'aérodrome

Pilotes non basés :

- a. Titulaire de la qualification vol de nuit
- b. Une expérience minimale de 200 heures de vol dont 20 heures de nuit et une pratique récente (3 décollages et 3 atterrissages de nuit dans les 3 derniers mois) ou avoir satisfait à une évaluation pratique d'aptitude en vol de nuit sur site par un instructeur qualifié
- c. Prise en compte des consignes locales fixant les règles particulières d'utilisation de l'aérodrome

Les pilotes doivent prendre connaissance des conditions particulières d'utilisation de l'aérodrome par l'intermédiaire du site internet de l'exploitant d'aérodrome mentionné sur la carte VAC.

L'usage du PAPI 03 est obligatoire en piste 03.

L'exploitant d'aérodrome est responsable de la diffusion des informations aéronautiques à porter à la connaissance des navigateurs aériens.

II - MISE EN FONCTIONNEMENT DU BALISAGE :

Le balisage peut être activé en mode nuit ou en mode jour par le PCL sur la fréquence A/A de l'aérodrome.

- MODE NUIT : 3 coups d'alternat en moins de 5 secondes activent la mise en marche du PAPI en piste revêtue 03 avec une intensité lumineuse réduite (pour éviter éblouissement), plus la mise en service du balisage lumineux de la piste revêtue en basse intensité.
- MODE JOUR : 5 coups d'alternat en moins de 5 secondes activent la mise en marche du PAPI en piste revêtue 03 avec une intensité lumineuse maximale, sans mise en service du balisage lumineux de la piste. Ce mode est destiné à l'entraînement à la tenue d'un plan d'approche constant de jour, sans balisage de la piste.

Dans les deux modes, **la mise en marche est déclenchée pour 15 minutes**, et peut être prolongée (*relancée*) à tout moment. On peut alterner les modes nuit ou jour à tout moment.

Il n'est pas prévu d'extinction du balisage, autre que la fin des 15 minutes.

LFCS : FICHE D'INFORMATION VFR DE NUIT

III - PARTICULARITÉS DU BALISAGE À LFCS :

Le balisage de nuit est constitué d'un balisage basse intensité des bords de la piste revêtue et d'un PAPI installé uniquement en piste revêtue 03. Un éclairage de la manche à air et des panneaux de signalisation complète les éclairages. Le balisage des taxiways est constitué par des bâtons réfléchissants.

PENTE D'APPROCHE EN PISTE REVÊTUE 03 : la présence d'arbres dans la trouée d'atterrissage a conduit à caler la pente nominale du PAPI à 3,4° (5,9%).

L'attention des utilisateurs est attirée sur la présence d'arbres dans la trouée d'atterrissage de la piste revêtue 03 et de la nécessité de respecter scrupuleusement les indications lumineuses du PAPI. La marge disponible est réduite au minimum réglementaire.

En outre, **l'atterrissage en piste revêtue 03 est interdit en cas d'indisponibilité du PAPI.** L'atterrissage en piste revêtue 21 reste disponible en fonction du vent et des performances de l'avion.

LONGUEUR DE PISTE DISPONIBLE ET MEHT : la longueur de la piste est relativement courte, TODA 800 m aux deux QFU, et LDA 740 m en piste revêtue 21.

La hauteur de passage au seuil de la piste revêtue 03, en respectant la pente du PAPI (*hauteur normalisée des yeux du pilote au franchissement du seuil de piste*), a été réduite au minimum réglementaire avec une MEHT de 5 m seulement afin de conserver une longueur de piste la plus longue possible à l'atterrissage.

BALISAGE LUMINEUX NON SECOURU ET RISQUE DE BROUILLARD À LA TOMBÉE DE LA NUIT :

Le balisage est alimenté par le réseau public et n'est pas secouru. Il peut s'éteindre de manière non prévisible en cas de coupure du réseau d'électricité public.

L'attention des utilisateurs est attirée sur la possibilité d'apparition rapide de brouillard de rayonnement à la tombée du jour. **Il est recommandé de prendre les informations météorologiques disponibles sur l'ATIS de Bordeaux Mérignac LFBD** distant de 10 NM et d'envisager la possibilité de dégagement sur cet aérodrome ouvert H 24.

IV - PISTES PRÉFÉRENTIELLES ET NUISANCES AUX RIVERAINS :

- En dehors du circuit de piste nécessaire au départ et à l'arrivée *de voyages*, les évolutions en tour de piste sont limitées à l'évaluation pratique d'aptitude en vol de nuit sur site, requise pour les pilotes basées.
- AU DÉCOLLAGE : utiliser la piste revêtue 21 de préférence, si compatible avec les performances de l'avion.
- A L'ATTERRISSAGE : utiliser de préférence la piste revêtue 03 (*avec PAPI obligatoire*), si compatible avec les performances de l'avion.
- Le circuit de piste effectué devra être suffisamment proche de la piste pour éviter le survol des villages de Saucats, Léognan et Martillac.
- Éviter tout régime moteur inutilement élevé pour limiter l'impact sonore aux riverains.