

	<p>RED MEMO</p> <p>18-2710</p> <p>Validité : indéfinie</p>	<p><u>Destinataires :</u></p> <p>CDB</p> <p>FI</p>
<p>REX FFA : risque d'abordage</p>		

REX FFA évoquant un risque d'abordage avec un R3000 :

Ci-dessous le texte d'un REX FFA publié par un pilote d'un autre club (REX n° FYR8TJPA92) :

*"Vol d'instruction à la navigation. Trajet : LFQA LFJS LFAI. Altitude : 2300 Ft
5 minutes avant la verticale du terrain de Soissons (LFJS), nous effectuons un message de position en auto-information.*

Une minute avant la verticale, nous sommes en conflit avec un R3000, même altitude, cap convergent. Nous effectuons une manœuvre d'évitement, essayons de communiquer sans succès avec l'aéronef conflictuel, puis poursuivons notre navigation vers Nangis.

Actions correctives :

Manœuvre pour éviter l'abordage.

Actions préventives :

Respect des trajectoires prévues dans les publications aéronautiques (VAC) et rappel (si possible) aux pilotes non respectueux des règles. L'anti-abordage est assuré par votre propre vigilance et surveillance de l'extérieur. "

Le nombre de R3000 étant assez faible et le terrain de Soissons n'étant pas si éloigné que ça de Chelles, la probabilité pour que l'avion dont il est fait mention soit le nôtre, est relativement forte.

Nous profitons donc de ce REX pour rappeler l'importance :

1) d'être, à minima, à l'écoute de la fréquence concernée lorsque nous sommes à proximité d'un terrain et encore plus lorsque nous sommes à sa verticale. A moins d'être en contact avec une SIV qui pourrait nous faire l'information des trafics environnants.

2) de regarder dehors le plus possible pour assurer l'anti-abordage. "Voir et éviter" c'est la base, en particulier près d'un aérodrome, d'un VOR ou de tout autre point caractéristique.

Bons vols en toute sécurité