



ATC, a hot topic, a worldwide problem, a lot of concern for glider pilots.

(Introductory note: Please forgive misprints, but I cannot find the proff-read copy!!!!
Most sorry !!!!)

I think the following article provides a wise insight in the matter, and I do believe that the opinions expressed in it can be shared. Cooperation and reciprocal knowledge should be the keywords. The pilots flying off Calcinate del Pesce airport have often to contact Lugano ATC, and they are corteous, professional, helpful, and sometimes even extremely patient! Eventually, may we hope for an update from Canada?

*** **

Il controllo del traffico aereo, un problema a livello mondiale ed un problema di grande attualità. Un problema che crea preoccupazione tra i volovelisti, ma che certamente non tocca solo loro. Ritengo che l'articolo che viene qui riproposto fornisca molti spunti su cui ragionare e contenga alcune osservazioni decisamente condivisibili, quali ad esempio quelle relative alla cooperazione ed alla reciproca conoscenza. D'altro canto, coloro che volano a Calcinate hanno potuto certamente sperimentare la professionalità, la competenza, la cortesia (e a volte la pazienza) dei controllori del traffico di Lugano. RF

*** **

"Québec Terminal, planeur Golf Mike Bravo Sierra" Jean Richard Aéro Club des Outardes

reprinted from "Vol Libre - Free Flight"

Octobre 1996. L'automne s'est installé. On sent que la saison de vol tire à sa fin. Et pendant que les grands vents du nord-ouest sèment la joie et la bonne humeur dans le ciel de Charlevoix, un autre vent apporte inquiétude et confusion dans celui de

Saint-Raymond-de-Portneuf. Transports Canada vient de terminer son plan de réaménagement de l'espace aérien et la TCA de l'aéroport Jean-Lesage de Québec faisait partie des régions visées. Le Québec Soaring Club - Club de Vol à Voile de Québec (c'est son nom officiel) devenait le deuxième club québécois, après l'Aéro Club des Outardes au printemps 1995, à devoir apprendre à vivre avec le contrôle aérien. Gros village et petite TCA Comme le disent si bien les Montréalais, Québec n'est qu'un gros village et non une grande métropole. Son aéroport régional est le reflet de cette réalité: rien qui ressemble à Amsterdam, Genève, Paris ou même Montréal. Le bruit des hélice nous est beaucoup plus familier que celui des turbosoufflantes. Québec n'a donc eu droit qu'à une TCA à la superficie réduite de près de 50% par rapport au plan initial. La limite extérieure de cette TCA a été fixée à 25 milles marins de l'aéroport plutôt qu'à 35, et sa classe est passée de E à D, avec transpondeur obligatoire (sauf pour les planeurs et les ballons). Le QSC/CVVQ a sa base principale à l'aérodrome Paquet de Saint-Raymond-de-Portneuf et y tient de 70% à 80% de ses activités vélivoles (le reste étant à Baie-Saint-Paul). Cet aérodrome est situé à moins de 18 milles marins de l'aéroport de Québec et, par conséquent, sous la TCA. L'altitude de l'aérodrome est d'environ 600 pieds et celle de la base de la TCA à 3500 pieds, laissant 2900 pieds de quasi-liberté, au-delà desquels, classe D oblige, il faut entrer et demeurer en contact radio avec l'ATC. C ou D, cherchez la différence... L'espace aérien de classe D a été redéfini il y a quelques mois. C'est un espace où les aéronefs VFR peuvent entrer et voler sans obtenir d'autorisation, à la condition qu'un contact radio ait été établi avec l'ATC avant d'y entrer, et que ce contact soit maintenu tant et aussi longtemps que l'aéronef évolue dans cet espace. Bien que contrairement à l'espace A, B ou C, le pilote n'ait pas besoin d'autorisation pour y voler, il doit s'attendre à recevoir des instructions auxquelles il doit se conformer. En théorie, il y a une différence entre une autorisation et une instruction. En théorie il y a aussi une différence entre l'espace C et l'espace D. En pratique, cette différence est telle que nombre des pilotes et même de contrôleurs ne semblent très bien la saisir. Par exemple, un contrôleur peut vous refuser l'autorisation d'entrer dans l'espace C mais pas dans l'espace D. Ce même contrôleur peut vous donner l'instruction de quitter tant l'espace C que l'espace D et vous devez vous y conformer. Où est, en pratique, la différence? Une fenêtre ou une porte? Suivre la trace d'un aéronef motorisé qui va du point A au point B, c'est relativement facile pour un contrôleur de la circulation aérienne. La tâche est d'autant plus facile dans les régions où le transpondeur mode C est obligatoire. Mais avec ces étranges oiseaux sans moteur, incapable de garder la même altitude pendant deux minutes, et dispensés en plus de l'usage du transpondeur, c'est autre chose. Dans l'espoir de minimiser les problèmes causés par les changements du 10 octobre, des gens de l'ATC sont venus rencontrer des représentants du QSC/CVVQ afin de leur proposer une entente identique à celle conclue avec l'Aéroclub des Outardes en 1995. Selon les clauses de cette entente, les gens du QSC/CVVQ pouvaient obtenir une fenêtre aux dimensions précises, à l'intérieur de laquelle ils étaient exemptés des exigences de l'espace D. Cette fenêtre pouvait être ouverte

quotidiennement sur simple appel téléphonique. La réaction des membres du club a été partagée. Certains, les plus jeunes surtout, ont vu plusieurs avantages à ce changement, comme l'occasion d'avoir un peu plus de discipline, ou celle de faire l'apprentissage des communications aériennes. Les adeptes du vol sur la campagne de leur côté y ont vu l'occasion d'espérer que les vélivoles soient plus portés à s'éloigner de l'aérodrome (il suffit de moins de 15 kilomètres vers l'ouest pour se retrouver en dehors de la TCA), ce qui pourrait aider à "casser la glace" et ajouter quelques dizaines ou centaines de kilomètres à notre maigre bilan annuel. Les amoureux de Charlevoix ont pressenti une bonne raison d'allonger la durée du très populaire camp de Baie-Saint-Paul. A l'autre extrémité, quelques radicaux ont jugé la situation totalement inacceptable et ont réussi à bloquer la signature de l'entente entre le club et l'ATC. Blanik ou Airbus? Il faudra bien trouver un terrain d'entente. D'un côté, les partisans du statu quo devront faire leur deuil d'une telle option. La nouvelle TCA est là pour y rester, à moins qu'on assiste à une réduction sensible de l'achalandage autour de l'aéroport de Québec. A l'autre bout, ceux qui acceptent le changement doivent demeurer conscients que l'arrivée de Nav Canada dans le ciel canadien appelle à la vigilance. Nav Canada est la société qui a, depuis le 1er novembre, la responsabilité des services de la navigation aérienne au Canada. Bien qu'elle soit à but non lucratif, cette société est privée, a été mise sur pied par des compagnies aériennes, et entend tirer la quasi totalité de ses revenus de l'aviation commerciale. Nav Canada a investi la rondelette somme de 1,5 milliards de dollars pour acquérir le Service de la Navigation aérienne (qui était exploité jusque là par Transports Canada), prévoit y investir environ 200 millions de dollars par année pour l'améliorer, et enfin, compte 6000 employés rémunérés. Nav Canada doit faire ses frais puisqu'elle est privée et ne jouit en principe d'aucune subvention de l'Etat. On a souvent accusé Transports Canada de favoriser l'aviation commerciale au détriment de l'aviation sportive. Ce n'était qu'une opinion alimentée par certains incidents et un sens des priorités presque avoué. Avec Nav Canada, la tentation de spéculer sur ses intérêts et ses intentions réelles sera encore plus grande, compte tenu de ses origines et de ses sources de revenus. Nav Canada pourrait-elle se retrouver en conflit d'intérêt face à l'aviation sportive? Evitons les conclusions trop hâtives sur les sujets si nous ne voulons pas être accusés de paranoïa. Diplomats et soldats - un même combat Comment aborder le problème de l'espace aérien? Pierre Pepin, dans son éditorial d'octobre, nous donne un peu le ton, mais en français seulement. Dans la version anglaise de son éditorial, il se mérite quelques remarques. Ainsi, lorsque Pierre écrit, en français, que la situation de l'espace aérien est avec nous pour toujours, il vise juste. Quand il nous invite à "tisser des liens² avec les gens de l'ATC, il nous donne un sage conseil. Que de fois n'avons-nous pas entendu des gens dire que les contrôleurs de l'air ne comprenaient absolument rien au vol à voile! Mais qui va les sensibiliser à nos problèmes si nous ne le faisons pas nous-mêmes? Les inviter, les faire voler: excellente suggestion! Il faudrait cependant que cette campagne de sensibilisations se fasse à double sens. Combien de vélivoles se sont-ils déjà donné la peine d'aller visiter une tour de contrôle? Par ailleurs, comment

pouvons-nous juger de la capacité des contrôleurs à travailler dans un environnement véli-vole si nous leur refusons l'occasion de s'exercer? Autre langue, autre pensée: la partie anglaise de l'éditorial de Pierre suscite quelques réserves. Pierre écrit: "change that could be significantly damaging to many of our clubs". La plus grande menace pour certains de nos clubs, ce ne sont pas les changements eux-mêmes, mais bien l'attitude des membres face à ces changements. Le refus de s'adapter au changement est, dans certains clubs, un véritable cancer. Des planeurs qui évoluent dans l'espace aérien contrôlé, il y a des centaines en Allemagne et en France et Dieu sait si le vol à voile se porte mieux là-bas qu'ici. Ne serait-il pas mieux d'inviter les gens à s'adapter plutôt qu'à s'alarmer? Autre citation de Pierre: "It is ironic that we have to fight for airspace in the largest country of the world with so little population!" L'ironie attire l'ironie: "Comment a-t-on l'idée, dans un si grand pays, aux si grands espaces, d'aller installer un club de vol à voile juste à l'ombre des si rares aéroports d'importance?" Aurions-nous quelque parts dans l'Histoire manqué de vision? Bon? D'accord! Certains clubs établis de longue date ont été rattrapés tantôt par la ville, tantôt par l'espace aérien, d'une façon qu'on ne pouvait imaginer il y a quarante ans. L'excuse est acceptable mais les excuses ne suffisent que bien rarement à régler un problème. Faible densité de population ou non, le réaménagement de l'espace aérien a été fait selon des normes internationales et ça, on ne doit pas l'ignorer, même si on a choisi de se battre. Ça nous donne une meilleure idée de la taille de l'adversaire et nous prépare mieux à l'affronter. Un débat, un combat? Bien sûr! On a vendu des pans de ciel entiers à des intérêts privés. Il serait naïf de croire en l'absolue pureté des intentions de ceux qui les ont achetés. Mais comme nous sommes bien petits, il faut être rusés. La volonté de s'adapter, l'esprit de coopération et une parfaite connaissance du fonctionnement du système seront nos meilleures armes. Le ciel de demain ne sera pas celui de hier, mais celui que nous construisons aujourd'hui.