

TRIBUNAL DE L'AVIATION CIVILE

ENTRE :

Ted Brekelmans, requérant(e)

- et -

Ministre des Transports, intimé(e)

LÉGISLATION:

Aeronautics Act, R.S.C. 1985, c. A-2, s. 7

Qualification d'instructeur de vol, Danger immédiat à la sécurité aéronautique

Décision à la suite d'une révision
Ronald E. McLeod

Décision : le 11 septembre 1995

TRADUCTION

J'estime que Transports Canada a exercé son pouvoir de façon appropriée en suspendant la qualification d'instructeur de vol de classe 1 du requérant en vertu de l'article 7. Cependant, conformément à la preuve qui m'a été présentée, j'estime qu'il ne subsiste plus de danger pour la sécurité aéronautique. Par conséquent la suspension de la qualification d'instructeur de vol de classe 1 du titulaire du document est annulée.

L'audience en révision relative à l'affaire en rubrique a été tenue le mardi, 22 août 1995 à 10 h au Discovery Room de la Cour fédérale du Canada dans la ville de Halifax, en Nouvelle-Écosse.

HISTORIQUE

Le titulaire du document (requérant) en a appelé de la décision du ministre de suspendre sa qualification d'instructeur de vol de classe 1 en vertu de l'article 7 de la *Loi sur l'aéronautique*.

L'article 7 de la *Loi sur l'aéronautique* se lit comme suit :

7. (1) Lorsqu'il décide de suspendre un document d'aviation canadien parce qu'un acte ou chose autorisé par le document a été, est ou doit être accompli de façon qu'il constitue un danger immédiat ou probable pour la sécurité aéronautique, le ministre expédie sans délai avis de la mesure par signification à personne ou par courrier recommandé ou certifié à la dernière adresse connue de l'intéressé — titulaire du document ou propriétaire, exploitant ou utilisateur d'aéronefs, d'aéroports ou d'autres installations que vise le document.

PRÉSENTATION DU CAS

Dans un premier temps, un aperçu du déroulement de la présentation du cas a été donné à l'intention du requérant. Étant donné que le requérant n'était pas représenté par un avocat, j'ai clairement indiqué que l'audience se déroulerait dans des termes aussi simples que possible. Les preuves devraient cependant être présentées sous serment. Les représentants de Transports Canada présenteraient d'abord le témoignage du ministre suivis du témoignage du requérant.

Le ministre et le requérant auraient tous deux l'occasion de présenter un contre-interrogatoire.

Le ministre était représenté par M. Mike Whorley, surintendant régional des Normes de formation de vol, Transports Canada, Moncton (N.-B.) et M. Tim Vaillancourt, directeur régional – Licences d'aviation, Région de l'Atlantique, Transports Canada, Moncton (N.-B.)

Sous serment, Mike Whorley a d'abord donné un bref aperçu de l'intention du ministre de démontrer verbalement et par preuve documentaire les motifs justifiant sa décision de suspendre la qualification d'instructeur de vol de classe 1, du requérant. Mike Whorley a expliqué que des conversations avec le requérant ainsi qu'un examen de ses tests et de ses épreuves en vol, ne permettent pas de mettre sa compétence et ses capacités de pilotage en question. Ce sont plutôt son attitude et son jugement qui soulèvent des doutes.

La suspension de la qualification d'instructeur du requérant a été provoquée par un incident survenu au Gore Air Park en Nouvelle-Écosse le 3 mai 1995. Alors que le requérant était commandant de bord, cet incident a provoqué des dommages à l'aéronef C-152, C-GYYQ, propriété du Truro Flying Club. À la suite de l'incident, Transports Canada a effectué une enquête sur le requérant, incluant un examen de son dossier de vol, après quoi sa qualification d'instructeur de vol de classe 1, a été suspendue en vertu de l'article 7 de la *Loi sur l'aéronautique*.

Une lettre recommandée adressée au titulaire du document l'informant de la suspension a été déposée comme pièce M-1.

La lettre de suspension faisait référence à la conduite du requérant lors dudit incident survenu au Gore Air Park de Nouvelle-Écosse en présence d'un instructeur de vol de classe 4 en formation. Mike Whorley a alors été autorisé à présenter la pièce M-2, soit un article du *Manuel de licences du personnel*, Volume 1, Partie II, article 7, article qui détermine les responsabilités d'un instructeur de vol de classe 1 supervisant un instructeur de vol de classe 4.

Le *Manuel de licences du personnel*, Volume 1, Partie II, article 7 se lit comme suit :

7. Surveillance directe

Le titulaire d'une qualification d'instructeur de classe 1 doit, lorsqu'il assure la surveillance directe d'un instructeur de classe 4 :

- a) examiner et approuver le programme de formation proposé pour chaque élève par l'instructeur de classe 4 afin d'assurer la conformité avec le Manuel de pilotage et le Guide de l'instructeur de vol;
- b) spécifier les intervalles auxquels des contrôles en vol doivent être effectués étant pas moins d'une fois avant le lâcher en solo et une fois avant le test en vol pour la délivrance de la licence;
- c) administrer les contrôles en vol spécifiés à l'alinéa 7b) ci-dessus;
- d) sous réserve de son approbation, contresigner chaque autorisation pour le lâcher en solo et chaque recommandation au test en vol inscrites par le titulaire de qualification d'instructeur de classe 4 dans le dossier de formation de l'élève; et
- e) certifier le dossier de l'instructeur de classe 4 dispensant une formation sous surveillance directe (Partie III, page 1-7) concernant la compétence des élèves qui n'ont pas besoin d'une formation supplémentaire pour le lâcher en solo et le test en vol en vue de la délivrance d'une licence.

Après avoir exposé l'incident du Gore Air Park, Mike Whorley a déclaré que Transports Canada mettait en doute l'attitude et les facultés de jugement du requérant. Mike Whorley a rapporté que lors d'une conversation qu'il avait eu avec M. M. Doiron, directeur régional de la Sécurité des systèmes de Transports Canada, ce dernier lui avait dit que le requérant avait suivi tous les cours de Transports Canada se rapportant à la sécurité et qu'il ne voyait pas comment l'organisme pouvait encore l'aider. Mike Whorley a ajouté que la décision de suspendre la qualification d'instructeur de classe 1 du requérant avait été prise à la suite d'une consultation auprès des experts en comportement humain du Bureau de la sécurité des transports.

La pièce M-3 est une lettre de J.I. Dow à Mike Whorley résumant les entretiens entre M. Dow et ces experts sur le cas hypothétique d'un pilote qui, bien que compétent et expérimenté, manifestait une attitude et un jugement déficients.

Mike Whorley a déclaré qu'il ne semblait pas y avoir de modalités d'attribution des licences d'instructeur de vol prévoyant la diminution d'une classe 1 à une classe inférieure, empêchant ainsi le requérant de superviser des instructeurs de classe 4 en formation. Devant ce qui était apparu de la part du requérant comme une manifestation d'attitude et de jugement déficients, il avait été immédiatement décidé de suspendre sa qualification d'instructeur de vol de classe 1, en vertu de l'article 7.

Mike Whorley a ensuite déclaré que Transports Canada souhaitait présenter le dossier de pilote et d'instructeur du requérant pour démontrer son problème de longue date quant à l'attitude et au jugement, le tout remontant à un premier incident survenu le 28 août 1980. Les pièces M-4, M-5 et M-6 concernent ledit incident. Mike Whorley l'a résumé en expliquant que lors d'un vol VFR, le requérant s'était retrouvé en conditions atmosphériques IFR et, parce qu'il ne disposait plus d'une quantité suffisante de carburant, avait dû déclarer une situation d'urgence et faire appel aux services du contrôle de la circulation aérienne pour atterrir. Il ne se conformait pas alors aux articles 520, 543 et 544 du *Règlement de l'Air* comme l'explique la lettre recommandée datée du 7 novembre 1980 et adressée au requérant. On lui avait alors demandé de répondre par écrit aux faits reprochés, réponse constituant la pièce M-5, une longue lettre du requérant adressée au surintendant régional, Réglementation aérienne, Région de l'Ontario et datée du 13 novembre 1980. Une autre lettre lui a ensuite été envoyée en date du 24 novembre 1980 confirmant qu'il ne s'était pas conformé aux articles 520 et 543 du *Règlement de l'Air* et on a alors émis un avertissement à l'égard du titulaire, lequel a été déposé à son dossier.

Mike Whorley a alors présenté un deuxième événement du 25 mars 1987 au cours duquel, alors qu'il était commandant de bord d'un C-177, le requérant avait dû faire un atterrissage forcé provoqué par une panne d'essence; l'incident est décrit dans un rapport du Bureau canadien de la sécurité aérienne, rapport constituant la pièce M-7 du présent cas. La réponse du requérant constitue la pièce M-8 et la lettre subséquemment envoyée au requérant par D.E. McQuinn, gestionnaire régional – Licences d'aviation constitue la pièce M-9. Mike Whorley a rapidement soulevé les points importants de l'incident et rappelé que le requérant n'avait pas seulement manqué de jugement en sous-estimant la quantité de carburant dont il disposait mais par la méthode d'évaluation qu'il avait employée, soit une jauge manuelle de fabrication domestique que le requérant avait fabriquée.

Mike Whorley a ensuite présenté la pièce M-10, soit une liste des règles de vol à vue en insistant sur l'alinéa 544a) qui concerne la quantité de carburant qu'un aéronef doit contenir en vol.

Mike Whorley a ensuite fait part d'un autre incident confirmé par les pièces M-11 et M-12. Il a rapporté qu'au moment où il était chef instructeur de vol (CIV) pour le compte du Shearwater Flying Club, il a laissé sa qualification de vol aux instruments arriver à échéance et a en fait volé alors qu'il n'était pas en règle.

Mike Whorley a ensuite présenté un autre événement survenu au moment où le requérant était CIV au Shearwater Flying Club et confirmé par les pièces M-13 à M-20. L'événement a découlé d'une inspection périodique des normes de formation au pilotage effectuée au Shearwater Flying Club par Transports Canada le 30 mars 1992. La première pièce, M-13, a soulevé plusieurs questions dont l'une surtout a semblé inquiétante; elle concerne la délivrance de permis d'élève-pilote non conformes au *Manuel de licences du personnel*, Volume 1, Partie I, chapitre 2 et constituant la pièce M-14 qui a été déposée au dossier par Mike Whorley.

Mike Whorley a expliqué qu'à titre de CIV, le requérant avait délivré des permis d'élève-pilote permettant aux élèves de voler en solo avant d'avoir en main la documentation médicale appropriée à leur égard. En guise de mesure disciplinaire, le Shearwater Flying Club a suspendu les activités de CIV du requérant sans rémunération du 1^{er} au 14 avril 1992, conformément à la

lettre adressée au requérant et constituant la pièce M-15 du présent dossier. Mike Whorley a alors ajouté que le Shearwater Flying Club avait à ce moment-là fait parvenir une lettre à Transports Canada expliquant les mesures de suspension prises à l'égard du requérant. La pièce M-16 contient ces renseignements.

Mike Whorley a ensuite présenté la pièce M-17, une lettre de relance du requérant à M. D.E. McQuinn de Transports Canada dans laquelle il présente sa version des faits concernant la délivrance des permis d'élève-pilote. Mike Whorley a attiré l'attention sur le dernier paragraphe qui se lit comme suit :

(traduction)

Je regrette sincèrement l'erreur que j'ai commise en délivrant les permis avant d'avoir en main la documentation médicale appropriée et je m'excuse particulièrement auprès de M. Plumstead dont j'ai trompé la confiance en sa qualité d'autorité en la matière. Au cours des nombreuses années où j'ai eu l'occasion d'exercer mon autorité, je n'ai jamais abusé du privilège et je peux vous assurer que je n'en abuserai plus.

Mike Whorley a fait remarquer que la phrase finale dans laquelle le requérant assure qu'il n'abusera plus de son autorité fait partie de toutes les lettres qu'il adresse à Transports Canada.

Mike Whorley a alors présenté deux autres pièces, M-18 et M-19. La pièce M-18 est une lettre écrite par Michael Mohr de Transports Canada donnant l'historique concernant la délivrance de permis aux élèves sans documentation médicale à l'appui et relatant la réunion subséquente demandée par le requérant.

Le dernier paragraphe de la première page et le premier paragraphe de la deuxième page de la pièce M-18 se lisent comme suit :

(traduction)

Le 6 avril 1992, à la demande de Ted, nous avons tenu une réunion dans le bureau du directeur régional – Licences d'aviation où se sont rencontrés Ted, moi-même, MARL et MAR. Au cours de ladite réunion, Ted a montré qu'il comprenait la portée de son geste et a exprimé un remords sincère. Tous étaient d'avis que si Ted écrivait au MAR pour exprimer son remords et assurer qu'un tel incident ne se reproduirait plus, le ministère ne porterait pas la cause plus loin.

La lettre demandée éliminerait l'obligation de lui faire parvenir un énoncé d'accusation demandant des explications en regard de ses responsabilités de CIV et de son titre d'examineur désigné de tests en vol.

La pièce M-19, une lettre de D.E. McQuinn au requérant en date du 16 avril 1992 se lit comme suit :

(traduction)

La présente se rapporte à la délivrance de deux permis d'élève-pilote avant d'avoir en main la documentation médicale appropriée.

Nous accusons réception de l'avis du Shearwater Flying Club à cet effet et confirmons notre connaissance du fait que vous avez été suspendu pendant deux semaines.

L'essence même de la responsabilité de l'examineur désigné de tests en vol repose sur la confiance. Le ministère estime que cette confiance est l'ingrédient primordial qui permet d'accorder à un individu l'autorisation d'exercer certains pouvoirs en son noM. Nous devons en tout temps pouvoir compter sur la loyauté des gens à qui nous confions des responsabilités.

À la suite de votre rencontre avec les responsables des licences à mon bureau le 6 avril 1992 et de votre lettre du 7 avril 1992 à mon endroit, je suis convaincu que vous regrettez sincèrement cette erreur de jugement et que vous ne la répéterez pas. C'est pourquoi, je n'ai pas l'intention d'imposer cette fois-ci des mesures de suspension concernant vos responsabilités en tant qu'examineur désigné de tests en vol.

Je tiens à vous rappeler que je préfère que la communication demeure ouverte entre vous et nos bureaux. Cet incident ne doit pas créer de barrières.

En guise de conclusion, Mike Whorley a alors présenté la pièce M-20, une lettre de Ted Brekelmans à Transports Canada en date du 17 avril 1992 dans laquelle il présentait les mesures adoptées pour corriger la situation constatée par Transports Canada au moment de son examen récent du programme de formation du Shearwater Flying Club.

Mike Whorley s'est alors lancé dans la présentation d'une enquête effectuée par les inspecteurs Murdock et Lavers de Transports Canada sur la conduite et les pratiques de sécurité du CIV du Shearwater Flying Club, Ted Brekelmans (le requérant). Mike Whorley a déclaré que l'enquête avait été déclenchée par la réception de deux lettres portées à l'attention de Transports Canada, les pièces M-21 et M-22 et décrivant des pratiques non sécuritaires en vigueur au Shearwater Flying Club alors que le requérant était CIV. La pièce M-21 est une lettre d'un instructeur adressée au directeur intérimaire du Shearwater Flying Club décrivant une manoeuvre dangereuse consistant à arrêter le moteur en plein vol et effectuée par le CIV en pleine session de formation.

La pièce M-21 se lit comme suit :

(traduction)

Objet : Rapport de pratiques non sécuritaires en session de formation

À titre de directeur intérimaire, il convient que vous soyez informé d'une situation dont j'ai personnellement été témoin et qui, à mon avis, compromet sérieusement la sécurité des pratiques de vol.

Le 26 avril 1994, je pilotais l'OVP à Debert pour y faire effectuer une inspection courante. Étant donné que Ted Brekelmans et son élève, Ken Chaddock, pilotaient le seul autre quatre places, je leur ai demandé de me prendre à Debert pour un vol de retour à Shearwater. Comme nous approchions de l'aéroport, Ted a demandé à son élève d'exécuter une approche forcée sur le point d'impact de la piste 16. À une altitude d'environ 3000 pi ASL, Ted a pris les commandes et a presque immobilisé l'aéronef pour **complètement arrêter le moteur**.

Une telle situation, en toute circonstance, constitue un danger grave à mes yeux mais j'estime que la fermeture intentionnelle du moteur en plein vol dépasse les limites sécuritaires raisonnables.

Ted ne m'a pas demandé mon avis ni celui de Ken avant d'effectuer cette manoeuvre et il ne nous a pas non plus prévenus qu'il allait couper le moteur. S'il m'en avait prévenu, je n'aurais pas accepté de monter à bord.

L'élève qui a dû exécuter l'approche forcée suit des cours privés et n'est qu'au début de sa formation. Il n'y a eu aucune tentative de remettre le moteur en marche pendant que l'aéronef était dans les airs.

Je n'arrive pas à comprendre l'utilité d'une telle pratique en session de formation et je suis personnellement outré que ma vie ait été mise en danger par une manoeuvre inutile.

Mike Whorley a ensuite indiqué que la prochaine pièce, M-22, était une lettre non sollicitée et envoyée à M. M. Doiron, agent régional de la Sécurité, Transports Canada. La lecture de cette lettre et les nombreux faits reprochés qu'elle contenait a incité Transports Canada à mener une enquête sur les pratiques du CIV du Shearwater Flying Club. Les résultats de l'enquête ont provoqué la destitution du requérant à titre de CIV du Shearwater Flying Club, conformément à la pièce M-23. Mike Whorley a également présenté la pièce M-24, une lettre de Tim Vaillancourt signifiant au requérant la fin de ses activités en tant qu'examineur désigné de tests en vol.

La pièce M-24 se lit comme suit :

(traduction)

Une récente enquête des inspecteurs Murdock et Lavers de nos bureaux a permis de conclure que vous ne vous êtes pas conformé aux stipulations de votre lettre d'embauche à titre d'examineur désigné de tests en vol et plus particulièrement à l'alinéa f) qui traite en partie de la « non-conformité aux pratiques de formation recommandées par Transports Canada ». Par conséquent, votre titre d'examineur désigné de tests en vol est révoqué dès maintenant par la présente.

N'hésitez pas à communiquer avec nos bureaux si vous souhaitez obtenir plus de renseignements à ce sujet.

Mike Whorley a voulu ensuite présenter deux documents internes de Transports Canada résumant les motifs de la révocation du titre de CIV du requérant auprès du Shearwater Flying Club (pièce M-25) et de son titre d'examineur désigné de tests en vol (pièce M-26). J'ai remarqué que ces deux pièces ne portaient ni titre ni signature mais que la pièce M-25 mentionnait le nom du requérant et que la pièce M-26 semblait le concerner également. C'est pourquoi j'ai accepté ces pièces.

Mike Whorley a ensuite procédé à la présentation d'une lettre du requérant à M. T. Vaillancourt de Transports Canada dans laquelle le requérant tentait de répondre aux faits qui lui avaient été reprochés dans les lettres à Transports Canada (pièces M-21 et M-22) qui avaient déclenché l'enquête de Transports Canada et mené à la suspension de son titre de CIV et à la révocation de son statut d'examineur désigné de tests en vol.

Mike Whorley a discuté du contenu de cette lettre qui mentionne le fait que le requérant a autorisé l'envol d'un aéronef dont l'amortisseur oléopneumatique gauche était défectueux. Mike Whorley qui venait d'être agréé en tant qu'expert en aviation estimait qu'une telle pratique n'était pas sécuritaire. J'ai demandé à Mike Whorley si cette déféctuosité invalidait le certificat de navigabilité de l'aéronef et il a répondu « Non ». J'ai alors demandé : « Si le certificat de navigabilité est valide, l'aéronef peut-il voler? » À sa réponse affirmative, j'ai demandé pourquoi il estimait que cette décision n'était pas sécuritaire et il a mentionné que le requérant avait permis l'utilisation de l'aéronef par un pilote de peu d'expérience. Quand je lui ai répliqué que le pilote comptait environ 300 heures de vol dont 70 de type approprié à la situation, il a quand même maintenu que c'était peu d'expérience bien qu'il ait reconnu que, conformément aux conditions requises pour la délivrance d'un permis, le pilote possédait le minimum d'heures requis pour piloter ce type d'aéronef.

Le prochain fait reproché au requérant concernait un vol-voyage effectué par un étudiant de Halifax à Sydney en Nouvelle-Écosse. Mike Whorley n'a pas présenté ce point en détails. Il a ensuite présenté le cas de vols de formation effectués par MM. Dyer et Perin et s'est arrêté sur la longue durée des vols et sur les conditions atmosphériques douteuses dans lesquelles les exercices de vol étaient effectués. Mike Whorley a alors tenté de présenter un rapport de météo et une copie d'inscriptions au carnet de bord (pièce M-28) à l'appui des faits reprochés.

J'avais du mal à suivre la présentation de Mike Whorley et à savoir de quel pilote il parlait exactement, Perin ou Dyer, et au moment où je lui ai demandé de présenter chacun des vols séparément, l'agent chargé de présenter le cas de Transports Canada a demandé une suspension d'audience qui a été accordée. Après la suspension, Transports Canada a retiré la présentation de la pièce M-28 et n'a plus abordé la question des vols de formation de Dyer et Perin.

Le prochain incident mentionné dans la lettre se rapportait à un vol de formation effectué le 17 mars 1994 par Mike MacDonald à bord du C-172 C-GLDV. L'incident n'ayant pas été commenté par Mike Whorley de Transports Canada, je n'en tiendrai pas compte en examinant les pièces en vue de rendre ma décision. Mike Whorley a poursuivi en présentant l'incident suivant

mentionné dans la lettre du requérant selon lequel ce dernier avait l'habitude de couper complètement le moteur en vol pour simuler une panne à l'intention de l'élève-pilote. Il a ajouté qu'à titre d'expert en aviation, il jugeait cette pratique peu sécuritaire et qu'elle n'était utilisée par personne d'autre.

Mike Whorley a ensuite rapporté le dernier incident mentionné dans la lettre à savoir que le requérant avait autorisé des vols-voyages à des élèves-pilotes alors qu'il était possible que ces vols ne puissent se terminer avant la nuit. Selon lui, une telle décision fait preuve d'un manque de jugement.

Mike Whorley a ensuite présenté une lettre du requérant datée du 15 février 1995 dans laquelle il demandait des renseignements supplémentaires sur la décision de Transports Canada de révoquer son titre d'examineur désigné de tests en vol et de chef-instructeur de vol du Shearwater Flying Club. Les motifs de cette décision composent la lettre de M. Vaillancourt adressée au requérant et présentée comme pièce M-28. Mike Whorley a déclaré que Transports Canada était d'avis que toute cette suite d'incidents confirmait le manque de jugement du requérant et que pour cette raison, il ne pouvait conserver son poste de CIV au Shearwater Flying Club. Transports Canada estimait que si le requérant parvenait à travailler sous supervision de façon satisfaisante, il pourrait peut-être éventuellement retrouver son titre de CIV.

En conclusion de son témoignage, Mike Whorley a abordé l'incident le plus récent figurant au dossier du requérant concernant un événement survenu le 3 mai 1995 au Gore Air Park en Nouvelle-Écosse et ayant endommagé un Cessna 152 C-GYYQ, propriété du Truro Flying Club alors que le requérant était commandant de bord. Mike Whorley a fait un bref rappel de l'incident. Alors qu'il se serait trouvé en vol de formation en compagnie d'un instructeur de classe 4 en formation, le requérant a ordonné un exercice d'atterrissage de précaution sur Gore Air Park. Même si cette manoeuvre n'exigeait pas d'atterrissage véritable, le requérant a demandé à l'instructeur en formation d'atterrir sur la piste 17-35, laquelle présente une pente ascendante sur 17 et une pente descendante sur 35. La pièce M-29 décrit l'incident dans son entier.

La pièce M-29 se lit comme suit :

(traduction)

Objet : réunion avec ted brekelmans à la suite d'un incident survenu au gore air park (cy4) le 3 mai 1995

HISTORIQUE

- Date de l'incident : 3 mai 1995
- Endroit : Gore Air Park, N.-É. (CY4)
- Aéronef : C-152, C-GYYQ
- Propriétaire enregistré de l'aéronef : Truro Flying Club
- Commandant de bord : Ted Brekelmans
- Superviseur immédiat de Ted Brekelmans : Stuart Fairchild, chef-instructeur de vol (CIV) du Truro Flying Club

Aucun compte-rendu quotidien; renseignements présentés à ce bureau par Stuart Fairchild

Incident présenté par Ted Brekelmans lors d'une réunion au bureau régional de Halifax tenue le 10 mai 1995

Le 3 mai 1995, Ted Brekelmans effectuait un vol en compagnie d'un instructeur de classe 4 en formation. Un incident s'est produit alors qu'il tentait de décoller de Gore Air Park, N.-É. après que son aéronef y eut effectué un atterrissage de précaution (exercice 21 du Guide de l'instructeur de vol). Compte tenu de la pente et de l'herbe de la piste de Gore Air Park, l'exercice comportait un atterrissage sur la piste 17, vers le haut et un décollage vers le bas, de la piste 35. Les conditions du terrain n'avaient pas été vérifiées avant le vol, cette évaluation devant faire partie de l'exercice. Conformément aux directives, l'élève effectua l'exercice, atterrit et arrêta sur une portion très molle du terrain, aux deux tiers environ de la piste 17. Après discussions sur l'état du terrain avec le propriétaire/directeur de l'aérodrome en vue d'un décollage sur la piste 35, Ted Brekelmans, occupant seul l'aéronef, a tenté plusieurs fois de décoller sans succès. Il a effectué au moins deux et peut-être trois tentatives en amorçant son décollage au nord de la partie molle de la piste. Il a effectué une tentative après que le propriétaire de l'aérodrome eut suggéré une position différente des volets. En guise de préparation à la tentative finale, l'aéronef a été remorqué au-delà du terrain mou jusqu'au seuil de la piste 35. Au moment du décollage, l'aéronef a atteint la partie molle du terrain avant d'avoir pu s'élever et s'y est embourbé, l'hélice enfoncé dans le sol. L'hélice était endommagée et il y avait probablement lieu de faire une révision du moteur.

Ted avait pris sa décision d'atterrir à Gore Air Park sans préalablement vérifier les conditions du terrain, se basant sur son expérience antérieure de cette piste. Il a expliqué sa dernière tentative comme étant une erreur de jugement. On lui a demandé si son superviseur immédiat avait autorisé l'utilisation de Gore Air Park aux fins de l'exercice, compte tenu du temps de l'année. Il a répondu qu'à sa connaissance, il n'y avait pas de restriction à cet effet. Lors d'une conversation avec le CIV du Truro Flying Club à la suite de l'incident, Stuart Fairchild nous a appris qu'il avait expressément dit à Ted Brekelmans de ne pas atterrir à Gore Air Park. L'instruction lui avait été donnée en présence d'un autre instructeur de vol. Le Truro Flying Club a congédié Ted immédiatement après l'incident.

J'ai également abordé le thème de la compétence d'un instructeur avec Ted. Il a utilisé son dossier de vol pour démontrer sa compétence à former des instructeurs de classe 4. Il a rapidement souligné que l'instructeur en formation, bien qu'il ait été témoin de l'incident, n'était pas été à bord de l'aéronef au moment des tentatives de décollage. Nous avons parlé de l'effet sur un instructeur de classe 4 en formation de la décision d'un instructeur de vol de classe 1 prise ce jour-là. Nous avons aussi discuté de l'effet de cet incident et de sa relation avec les mesures prises récemment par nos bureaux relativement à l'abolition de ses

fonctions d'examineur désigné de tests en vol et de CIV. Nous l'avons prévenu que le directeur régional - Licences d'aviation, serait mis au courant de l'incident à cause de nos appréhensions fondées sur sa conduite antérieure. Conformément aux Normes régionales de formation de vol, nous lui avons demandé de rédiger une lettre présentant les mesures qu'il comptait prendre pour garantir qu'un incident de la sorte ne se reproduirait plus. Je lui ai également fait part de mes inquiétudes quant à la conduite répétitive qu'il semblait adopter en mentionnant qu'il devait me convaincre et convaincre le RDAL qu'il en était autrement. Je lui ai enfin expliqué qu'une décision finale serait prise au sujet de cette affaire après examen de tous les renseignements, y compris sa lettre à nos bureaux. J'ai aussi accusé réception de son inscription au cours de recyclage des instructeurs de vol à Truro, N.-É. et, à cause des circonstances et de la nature du cours, l'ai fortement encouragé à y assister en ajoutant que j'en préviendrais le RDAL.

CONCLUSION

- Recommandation d'un examen plus approfondi des capacités de Ted Brekelmans d'exercer les fonctions d'instructeur de vol de classe 1.
- Discussion de l'incident et des inquiétudes qu'il soulève en compagnie de Mike Doiron (MAB) (compétence en décision de pilotage), George Riopka (MAP) et Jim Dow (AARRE) (mesures éventuelles et facteurs humains afférents).
- Présentation du dossier au directeur régional - Licences d'aviation, aux fins de décision.

Mike Whorley a déclaré que la principale inquiétude reliée à l'incident provient d'abord du fait que le requérant avait tenté plusieurs décollages, le dernier se terminant par un accident et qu'ensuite, le tout s'était déroulé en présence d'un instructeur de classe 4 en formation, ce qui constituait un mauvais exemple. Il a également mentionné que le requérant avait été prévenu de ne pas utiliser la piste en question et pour appuyer le fait, il a présenté la pièce M-31, une lettre de Stuart Fairchild, CIV du Truro Flying Club. Dans cette lettre, Stuart Fairchild explique qu'en présence d'un témoin, il a dit au requérant que deux pistes, Stanley et Middle Stewiache pouvaient être utilisées et que deux autres, Gore et Maitland ne pouvaient servir qu'aux atterrissages de précaution et que le Club n'y autorisait qu'une approche en basse altitude.

Enfin, Mike Whorley a présenté une lettre que lui avait envoyée le requérant en date du 15 mai 1995 dans laquelle il décrivait l'incident de Gore Air Park. Mike Whorley a souligné qu'un ou deux énoncés de la lettre répétaient un point commun à toutes les lettres du requérant à Transports Canada à savoir qu'à la suite de toutes ses réactions à des gestes mal à propos, il déclarait toujours être prêt à en tirer une leçon et à devenir un meilleur instructeur. Voilà qui conclut le témoignage de Mike Whorley.

Le témoin suivant de Transports Canada était M. Tim Vaillancourt. Il a déclaré être directeur régional - Agrément des transporteurs aériens régionaux de l'Atlantique, responsable des compagnies aériennes et des aéroclubs. Il possède une solide expérience de tous les aspects du vol, à l'exclusion de l'application des règlements et occupe son poste actuel depuis 1993, étant au

service de Transports Canada depuis 1980. Il compte plus de 2 000 heures de vol d'instruction et a été CIV auprès de trois entreprises.

Tim Vaillancourt a déclaré qu'il a pris connaissance du dossier du requérant à la suite de la réception de faits reprochés par le CIV du Shearwater Flying Club conformément aux pièces M-21 et M-22 et qu'à la suite d'une enquête qu'il avait menée au sujet de cette affaire, le requérant avait été suspendu en tant que CIV du Shearwater Flying Club, conformément à la pièce M-23. Tim Vaillancourt a déclaré qu'un examen du dossier du requérant lui faisait conclure que son attitude, sa négligence à l'égard des pratiques de sécurité et le mauvais exemple qu'il donnait aux élèves nécessitaient des mesures de suspension de sa qualification d'instructeur de vol de classe 1.

À la demande de l'agent chargé de présenter le cas de Transports Canada, Tim Vaillancourt a confirmé que ses fonctions à Transports Canada lui donnaient le pouvoir de suspendre la qualification d'instructeur de vol de classe 1 du requérant. J'ai demandé à Tim Vaillancourt ce qu'il estimait le plus inquiétant au dossier du requérant, il a répondu que même si plusieurs des faits qu'on lui reprochait comme le vol sans provision suffisante de carburant et le vol en de conditions atmosphériques variables pouvaient soulever des doutes, il se préoccupait surtout des méthodes de formation reconnues par le requérant consistant à fermer le moteur en plein vol. Il estimait que cette façon de procéder n'était pas sécuritaire et il mettait aussi en doute le fait que le requérant autorisait des vols-voyages à des élèves alors que ces expéditions pouvaient se terminer une fois la noirceur venue. Voilà qui conclut la présentation du ministre.

LE CAS DU REQUÉRANT

Le requérant, M. Theodore (Ted) Brekelmans, s'est représenté lui-même. Il a déclaré détenir la licence de pilote de ligne n° A229839 ainsi qu'une qualification d'instructeur de vol de classe 1 maintenant suspendue, et compter 7 500 heures de vol dont plus de 6 000 à titre d'instructeur, comme CIV pour la plupart.

Le début de la présentation du requérant s'est concentré sur la pièce M-22, une lettre adressée à Transports Canada par un instructeur débutant du Shearwater Flying Club reprochant plusieurs faits au CIV. Le requérant a souligné qu'il lui était difficile de répondre aux reproches puisqu'il n'avait pas eu copie de la lettre avant l'audience. Cette révélation m'a plutôt surpris étant donné qu'il ne s'était pas opposé à la déposition de cette pièce durant la présentation du ministre.

J'ai permis une discussion libre concernant la divulgation et demandé à Transports Canada des précisions sur l'accès à l'information accordé au requérant et l'on m'a assuré qu'il avait pu consulter et examiner son dossier, ce que le requérant a confirmé.

Le requérant a toutefois déclaré qu'il n'avait jamais vu cette lettre et Transports Canada a dit qu'il était possible qu'elle ait été retirée de son dossier pour protéger l'identité du signataire. Tim Vaillancourt a cependant maintenu que la lettre avait été montrée au requérant puisque ce dernier l'avait réfutée par une longue lettre présentée ici comme la pièce M-27, réponse à la lettre identifiée comme la pièce M-22. À ceci, le requérant a répondu : « Oui, j'ai vu la lettre mais on me l'a agitée devant le visage et comme j'étais en état de choc, je n'ai pas eu le temps de l'évaluer

complètement. » J'ai demandé au requérant s'il avait besoin de plus de temps pour examiner les pièces présentées par le ministre mais il a exprimé le désir que l'audience se poursuive.

Le requérant a déclaré que Transports Canada avait souligné la « tendance » de ses lettres concernant ses déclarations quant à sa volonté d'apprendre à partir de ses erreurs. Il a répondu à cela en disant : « Qu'est-ce que je peux dire d'autre? Pour l'amour du ciel, je ne vais pas recommencer ! Tout ce que je pourrais dire d'autre ne servirait à rien. »

Le requérant a abordé brièvement l'incident de mars 1987 à bord du C-177 au cours duquel il avait dû effectuer un atterrissage forcé à cause d'une panne de carburant. Il a admis avoir fabriqué la jauge incorrectement, ce qui a provoqué une mauvaise lecture. Il a aussi expliqué qu'il était dans l'ordre des choses au club de quitter la piste avec des réservoirs pleins mais il pilotait un nouvel aéronef utilisant du carburant à faible teneur en plomb qui ne se trouvait pas facilement. C'est pourquoi, il avait dû décoller sans réservoirs pleins. Le requérant a alors ajouté qu'il avait utilisé l'incident pour expliquer aux élèves ce qu'il ne fallait pas faire concernant le carburant.

Le requérant a parlé brièvement du fait de piloter alors que sa qualification de vol aux instruments n'était pas en règle. Il a déclaré que c'était une erreur consécutive à l'inscription de la mauvaise date sur le tableau d'affichage des pilotes. Son renouvellement devait être effectué en juin mais le tableau indiquait janvier et c'est pourquoi il n'avait pas renouvelé sa qualification. Aussitôt qu'on lui a signalé l'erreur, il a organisé un test en vol et a reçu un renouvellement de sa qualification de vol aux instruments. Il a ajouté qu'il n'avait nullement l'intention de ne pas avoir sa qualification IFR en règle.

En ce qui a trait aux permis d'élève-pilote, le requérant a admis qu'il avait commis une erreur, qu'il n'en était pas fier et qu'il avait reçu une suspension non payée de deux semaines à ce sujet et qu'il s'estimait donc amplement puni.

Il a déclaré avoir parlé à M. Whorley au sujet de la fermeture des moteurs. Bien que ce dernier ne puisse tolérer cette pratique, il ne pouvait pas non plus la condamner. Le requérant a indiqué que depuis que l'affaire avait été portée à son attention, il avait cessé d'utiliser cette méthode de formation.

La lettre de M. Levert (pièce M-22) contenait un certain nombre de faits reprochés au requérant. Celui-ci a expliqué qu'il y avait conflit de personnalités entre lui-même et l'auteur de la lettre ainsi qu'avec le directeur du Shearwater Flying Club à l'époque. Il estimait qu'il avait répondu aux allégations par sa lettre constituant la pièce M-27 du dossier.

Le requérant a ensuite abordé le sujet de l'amortisseur oléopneumatique défectueux et a expliqué qu'il avait personnellement examiné la situation en compagnie du mécanicien d'entretien avant d'autoriser le décollage. Le Shearwater Flying Club est tout particulier en ce sens qu'il ne dispose pas de service d'entretien sur place. L'entretien se fait à Debert, en Nouvelle-Écosse à 100 km environ, ce qui nécessite le déplacement des aéronefs vers les installations de réparation. Le requérant a indiqué que l'aéronef était en état de navigabilité et qu'à son avis le pilote à bord comptait plus de 70 heures de vol approprié et avait la meilleure expérience de ce type d'aéronef

de tout le Club, à part lui-même. De plus, la piste de Debert comptait plus de 5 000 pi et sa surface venait d'être refaite. Les conditions atmosphériques étaient parfaites et le requérant ne voyait aucune objection à autoriser le décollage.

Le requérant a brièvement abordé les vols de formation des élèves Perin et Dyer. Il avait été rapporté que les vols avaient été passablement longs, soit 2,3 h et 2,7 h respectivement. Le requérant a expliqué que selon lui, la durée d'un vol de formation dépendait du rendement de l'élève. Il a rapporté la possibilité de vols de formation accomplis dans des conditions atmosphériques plus ou moins bonnes nécessitant une autorisation spéciale de décollage ou une autorisation de vol aux instruments (IFR). Il a poursuivi en expliquant que les conditions atmosphériques de la région de Halifax sont quelque peu uniques et qu'on y trouvait souvent du brouillard côtier. Un secteur peut présenter des conditions IFR tandis que dans l'espace de formation situé à quelques kilomètres plus loin, on peut voler à vue. Par conséquent, il est possible d'autoriser un départ selon les règles spéciales de vol à vue ou selon un plan de vol IFR pour atteindre le secteur de formation. Le requérant a ajouté qu'il demeurait toujours commandant de bord et qu'il estimait exposer ses élèves à des conditions atmosphériques particulières, ce dont ils lui étaient reconnaissants, croyait-il.

À propos de l'arrêt du moteur en plein vol, le requérant a déclaré qu'il avait à cet effet révisé les modalités à l'égard des moteurs Continental et Lycoming. L'arrêt des moteurs Lycoming exige une correction allométrique du mélange carburant avant de réduire le régime. Le requérant a expliqué qu'il avait reçu de la documentation de M. Priestly, autrefois inspecteur de vol de Transports Canada, qui lui avait également dit que l'arrêt du moteur en vol était une méthode acceptable. Aucune pièce n'a été soumise à l'appui de ces affirmations.

Le requérant a abordé le sujet des vols de formation effectués alors que la noirceur approchait. La situation s'est produite lors de la formation des cadets de l'air. Le programme de formation devait être terminé dans les meilleurs délais possibles et il a souvent fallu profiter des bonnes conditions atmosphériques qui se présentaient. Le requérant a ajouté qu'il a tout simplement suivi les méthodes utilisées depuis un certain temps, lesquelles n'avaient jamais présenté de difficultés sauf que cette fois-ci, quelques pilotes n'étaient revenus qu'à la noirceur ou peu après. Le requérant a précisé qu'un plan d'urgence était prévu en cas de nécessité et que si l'élève ressentait le moindre doute sur sa capacité d'effectuer une étape, il devait rester au sol.

Le requérant a demandé l'autorisation de présenter deux lettres à l'appui de ses méthodes de formation. La première lettre, la pièce D-1 était prétendument écrite par M. W. Farrell, CIV ayant remplacé Ted Brekelmans. Elle contient plusieurs paragraphes traitant des incidents relatifs à la formation survenus pendant que le requérant était CIV. Je lui ai dit que j'accepterais la pièce mais que puisqu'elle est ni adressée ni signée, je devrais la prendre en considération avec réserve. M. Farrell est également l'auteur de la pièce D-2, une lettre adressée au président du Shearwater Flying Club, copie conforme à Transports Canada. Dans une certaine mesure, elle appuie l'ex-CIV, Ted Brekelmans, requérant.

En conclusion, le requérant a voulu parler de l'incident de Gore Air Park. Il a déclaré qu'après tout, c'était une mauvaise piste d'atterrissage à cause de la surface molle du terrain. La première tentative de décollage n'avait pas réussi. Le requérant a admis qu'il avait effectué plusieurs

tentatives du milieu du terrain qui avaient toutes échoué. Il a ensuite ajouté qu'il avait demandé à l'instructeur de classe 4 en formation de demeurer hors de l'aéronef pendant qu'il effectuait une autre tentative. Il a d'abord fait remorquer l'aéronef à l'extrémité de la piste. Il a précisé que ce devait être la dernière mais malheureusement, l'aéronef a été endommagé. J'ai fait remarquer au requérant que, étant donné que l'aéronef avait été endommagé, nous ne pourrions jamais affirmer avec certitude que c'était la dernière tentative, ce à quoi il a répliqué que c'était bel et bien la dernière.

Le requérant a déclaré qu'à la suite de sa conversation avec le CIV du Truro Flying Club, M. Fairchild, il avait l'impression que le Club préférait les pistes d'atterrissage de Stanley et Middle Stewiache à Gore Pair Park mais qu'il ne lui était jamais venu à l'esprit que c'était une interdiction d'utiliser Gore Air Park.

Le requérant a poursuivi en précisant que ses nombreuses tentatives de décollage n'avaient pas pour but de cacher le fait qu'il avait atterri à Gore Air Park. Le fait qu'il se proposait de laisser l'élève sur place et de retourner seul à Truro, devant déclarer alors où il était allé, prouve bien qu'il ne tentait pas de cacher qu'ils avaient atterri au Gore Air Park. Le requérant a conclu en expliquant qu'il se servait de l'incident pour expliquer à ses élèves ce qu'il ne fallait pas faire. Il a conclu son témoignage en disant : « Oui, j'en tire une leçon et je n'ai pas l'intention de laisser la chose se reproduire. J'admets que je me répète mais je ne vois pas ce que je pourrais dire d'autre. »

MIKE WHORLEY EN RÉINTERROGATOIRE

Mike Whorley s'est reporté à une lettre qu'il avait reçu de Bill Farrell, CIV intérimaire du Shearwater Club. Il a expliqué qu'il avait eu un long entretien avec M. Farrell avant son embauche à titre de CIV du Shearwater Flying Club durant lequel les infractions du requérant furent passées en revue. M. Farrell avait garanti que des mesures seraient prises pour remédier à la situation.

RÉSUMÉ DU REQUÉRANT

Dans son résumé, le requérant a expliqué qu'au moment où Transports Canada l'avait avisé qu'il recevrait un avis de suspension, il ne croyait pas que la suspension de sa qualification d'instructeur de vol de classe 1 serait d'une durée indéterminée. Il a ajouté être prêt à accepter une suspension mais pas une suspension d'une durée indéterminée et la perte totale de sa qualification d'instructeur. Il a demandé à Transports Canada de le déclasser plutôt que de suspendre sa qualification de classe 1 pendant une durée indéterminée.

DISCUSSION

Passablement long, le présent cas met en cause plusieurs pièces soumises par Transports Canada pour démontrer qu'à plusieurs reprises, le requérant a démontré une attitude répréhensible et fait preuve de mauvais jugement à l'égard des règlements aériens, en particulier en ce qui a trait au paragraphe 403(3) du *Règlement de l'Air*.

Le paragraphe 403(3) du *Règlement de l'Air* se lit comme suit :

(3) Quiconque assure la formation de la personne demandant la délivrance d'une licence de membre d'équipage de conduite doit se conformer aux exigences relatives à la formation prévues au volume I du *Manuel de licences du personnel* modifié à l'occasion et publié par le ministre des Approvisionnements et Services Canada.

Le témoignage de Transports Canada à l'égard de l'attitude et du jugement déficients fait référence à des faits remontant à 1980 au moment où le requérant avait entrepris un vol VFR sous des conditions atmosphériques IFR en dépit des longues instructions qu'il avait reçues à ce sujet. On lui avait indiqué qu'il pouvait y avoir des conditions IFR. Le fait que le requérant ait dû déclarer une situation d'urgence à cause d'un manque de carburant indique également un manque de jugement puisqu'il aurait eu, semble-t-il, la possibilité de refaire le plein au cours d'une escale. L'avertissement qu'on lui avait alors donné confirme bien qu'il avait enfreint les règlements aériens.

L'atterrissage forcé du C-177 en 1987 indique encore fois le manque de jugement du requérant puisque le vol avait été autorisé sans que les réservoirs ne soient pleins. Il est possible que la confusion au sujet de la quantité de carburant ait résulté de l'utilisation d'une jauge imprécise fabriquée par le requérant. Il a de plus indiqué que la consommation horaire de l'aéronef n'était que de 7,5 gallons, ce qui témoigne d'un manque de connaissance dudit aéronef puisque l'on conçoit généralement qu'il consomme plutôt 10 gallons à l'heure, conformément aux stipulations d'une lettre de Transports Canada adressée au requérant à l'époque.

L'incident suivant concerne la délivrance de permis à des élèves leur permettant de voler en solo avant d'avoir reçu les confirmations médicales appropriées. Le requérant, CIV à l'époque, a admis son geste, enfreignant ainsi les exigences de délivrance de permis stipulées au *Manuel de licences du personnel*, volume 1, Partie I. Ceci prouve le fait que le requérant ne s'est pas conformé aux règlements de l'air.

À la suite de la réception de deux lettres décrivant des pratiques de vol non sécuritaires exécutées par le requérant à titre de CIV du Shearwater Flying Club, une enquête menée par Transports Canada au printemps et à l'été 1994 a permis de relever plusieurs points d'inquiétude qui ont donné lieu au congédiement du requérant au poste de CIV du Shearwater Flying Club. Plusieurs de ces incidents ont été soulevés par le requérant dans une lettre à Transports Canada désignée ici comme pièce M-27. Cette lettre a constitué une partie très importante de l'audience. Nombre des incidents ont été soulevés, le premier étant l'autorisation par le requérant du vol d'un aéronef dont l'amortisseur oléopneumatique principal était défectueux. À la suite d'un entretien que j'ai eu avec Mike Whorley, il a pu être établi que le certificat de navigabilité était encore valable et que l'autorisation de décoller n'enfreignait aucun règlement. Les discussions concernant les vols de formation autorisés ou effectués sous des conditions atmosphériques marginales ou IFR se sont conclues par la décision de Transports Canada de ne pas soumettre une pièce confirmant les conditions atmosphériques au moment de ces vols. Par conséquent, aucune autre considération ne sera donnée à l'incident.

Le requérant a admis utiliser une méthode de formation douteuse en arrêtant le moteur en vol pour simuler une panne. Il a expliqué dans une lettre la façon dont il s'y prenait. Transports Canada estime toutefois que la méthode n'est pas sécuritaire. Le requérant a donné plusieurs explications à sa conduite, y compris celle « d'un élément choc important pour l'élève ». J'estime que cet argument en soi démontre un manque de jugement. Le requérant a également admis avoir autorisé des décollages de formation alors qu'il n'était pas certain que les élèves pouvaient être de retour avant la noirceur. Voilà un incident qui à mon avis manifeste également un manque de jugement et qui a exposé les élèves à la possibilité d'un vol de nuit et les a donc soumis à des risques. L'incident démontre la négligence du requérant à l'égard des règlements de l'air et plus particulièrement du vol de nuit.

La fin du témoignage de Mike Whorley concernait l'incident de Gore Air Park en mai 1995, incitant Transports Canada à suspendre la qualification d'instructeur du requérant en vertu de l'article 7. Les pièces M-30, M-31 et M-32 constituent une partie du témoignage de Mike Whorley, incluant une lettre du requérant décrivant l'incident du Gore Air Park ainsi qu'une lettre de M. Fairchild, CIV du Truro Flying Club. Dans sa lettre, M. Fairchild mentionne qu'il avait dit au requérant devant un témoin que Gore Air Park ne pouvait être utilisé que comme aéroport de déroutement ou aux fins d'atterrissage de précaution et non pour effectivement atterrir. Dans son témoignage, le requérant avait réfuté l'argument de M. Fairchild en déclarant qu'il avait l'impression qu'il n'était pas interdit d'utiliser Gore Air Park mais plutôt que le club n'aimait pas Gore Air Park.

Il semble qu'il y ait divergence d'opinion à savoir si le requérant avait reçu ou non l'interdiction d'utiliser Gore Air Park. Si le requérant avait utilisé Gore Air Park après avoir reçu l'ordre exprès de ne pas y atterrir comme le suggère la lettre, il n'a pas tenu compte de l'autorité du CIV. M. Fairchild n'étant pas présent à l'audience pour appuyer son témoignage, je ne tiendrai pas compte des accusations de la lettre en rendant ma décision. Au cours de son témoignage, le requérant a admis avoir tenté environ trois fois de décoller du milieu de la piste, chaque fois sans succès. Voilà qui indique une mauvaise évaluation de la situation de la part du requérant. Il aurait fallu envisager d'autres solutions puisque la piste était molle, selon toutes apparences. On aurait peut-être pu remettre le décollage à plus tard et faire un essai tôt le matin par exemple lorsque le terrain est souvent plus ferme et que l'air frais peut accroître le rendement de l'aéronef.

À la pièce M-30, le requérant explique qu'il a fait remorquer l'aéronef au-delà de la partie molle de la piste pour effectuer son dernier essai de décollage. Encore une fois, voilà qui démontre une faible évaluation de la situation. Le fait de remorquer l'aéronef à partir de la partie molle pouvait nuire à son état de fonctionnement en provoquant une accumulation de boue sur le train de roues. Le requérant a également mal évalué la situation au moment de son dernier essai en supposant que l'aéronef serait dans les airs avant d'avoir atteint la partie molle de la piste. Je ne peux que conclure que l'incident de Gore Air Park au cours duquel des dommages ont été causés à l'aéronef résulte d'une erreur de jugement du requérant.

Je me rallie à l'inquiétude exprimée par Transports Canada à savoir que l'incident s'est produit en présence d'un instructeur en formation de classe 4.

L'incident de Gore Air Park soulève des doutes sur le jugement du requérant et j'estime que Transports Canada avait raison de suspendre la qualification d'instructeur du requérant. Dans sa présentation du cas, Transports Canada a également soulevé plusieurs incidents du dossier de vol du requérant démontrant que ce dernier a maintes fois fait preuve d'un manque de jugement :

1. Vol VFR en condition atmosphériques IFR en 1980 en dépit d'instructions météorologiques appropriées.
2. Atterrissage forcé d'un C-177 causé par une panne de carburant en 1987.
3. Arrêt du moteur en plein vol en guise de méthode de formation; la plupart des pilotes jugent cette pratique comme un non-respect des règlements de sécurité.
4. Autorisation donnée à des élèves-pilotes d'effectuer des vols-voyages possiblement non terminés avant la nuit.

Transports Canada a également démontré dans la présentation du cas et par ses témoignages que le requérant a, à plusieurs reprises, fait preuve de non-respect des règlements de l'air :

1. Délivrance de permis d'apprentissage sans documentation appropriée.
2. Autorisation de vol en solo accordée à des élèves sans documentation appropriée.
3. Exercice du privilège de vol IFR sans qualification appropriée.

Le requérant n'a pas montré de désaccord avec les exemples ci-dessus et ne les a pas réfutés. Transports Canada a soulevé un certain nombre d'autres incidents douteux tels le vol à basse altitude, la durée contestable des vols de formation et les vols de formation sous des conditions atmosphériques discutables. Ces témoignages n'ayant pas été substantiellement appuyés, ils ne seront pas retenus aux fins de décision.

Dans leur témoignage, Mike Whorley et Tim Vaillancourt ont déclaré qu'il n'existait pas de mécanisme de déclassement d'instructeur de classe 1 à un niveau inférieur, ce qui explique l'utilisation de l'article 7 en l'occurrence. Les mesures prises par Transports Canada semblent avoir résulté d'entretiens entre M. Doiron et les responsables des Relations humaines, entretiens résumés dans une lettre de M. Doiron à Mike Whorley présentée comme pièce M-3 au présent dossier. Cette lettre répond à la question hypothétique demandant quelles sont les mesures à prendre à l'égard d'un pilote qui, malgré une compétence appropriée, démontre un manque de jugement et une mauvaise attitude et déclare que ce genre de pilote pourrait ne pas tirer profit d'un cours en relations humaines et un tel cas devrait être plutôt réglé par la restriction de la licence, le fait servant d'exemple aux autres pilotes.

Mike Whorley a déclaré dans son témoignage que cette lettre avait servi de base au règlement du cas du requérant. On peut donc s'interroger sur le fait que le requérant ait servi d'exemple aux autres pilotes ou non. Le deuxième paragraphe de la pièce M-3 rapporte un cas semblable où il était question de déclasser un pilote professionnel de classe 1 à classe 4 alors que Mike Whorley avait déclaré dans son témoignage qu'une telle mesure n'existait pas.

Dans son résumé, le requérant s'est montré atterré de la perte de sa qualification d'instructeur. Il a déclaré que lorsqu'on l'avait d'abord informé qu'il recevrait une lettre de suspension, il a cru qu'il recevrait soit une réduction de sa qualification de classe 1 à 4, soit une suspension d'une durée

déterminée. Il a ajouté être prêt à subir chacune de ces éventualités mais a été ébranlé de constater que la suspension comportait une durée indéterminée. Il a conclu en disant qu'il espérait pouvoir reprendre un travail qui lui plaît et que c'est son seul moyen de subsistance.

En conclusion, Transports Canada a présenté plusieurs incidents, surtout celui de Gore Air Park, au cours desquels le requérant a fait preuve d'un manque de jugement et parfois un manque de respect des règlements aériens. Le requérant a réfuté certains de ces incidents et en a admis d'autres. Je dois reconnaître que Transports Canada a agi correctement en suspendant la qualification d'instructeur du requérant. Le témoignage et les pièces présentées par Transports Canada soulèvent des questions sur l'invocation de l'article 7 pour justifier la suspension. Le témoignage de Transports Canada indique que le requérant a suivi tous les cours de sécurité appropriés et qu'on ne voyait ce qu'on pouvait y ajouter. Je dois donc conclure que Transports Canada suppose que le requérant ne changera pas d'attitude ni n'améliorera son jugement au point de se mériter la remise en vigueur de sa qualification d'instructeur. À part les mesures prises par Transports Canada pour abolir le titre de CIV du requérant au Shearwater Flying Club, il semble que ce soit la première mesure de représailles exercée par Transports Canada à l'endroit du requérant. La suspension de la qualification d'instructeur d'une durée indéterminée semble une sanction sévère.

L'article 7, en vertu duquel s'est exercée la suspension de la qualification d'instructeur de vol de classe 1 du titulaire du document, prévoit la suspension dans les cas de danger immédiat pour la sécurité aéronautique (et non pas une annulation ou un non-renouvellement). J'estime qu'à la suite de l'incident de Gore Air Park, le ministre a agi de façon appropriée en suspendant la qualification d'instructeur du requérant, compte tenu de ses nombreux antécédents. L'avis de suspension adressé au requérant le 20 juin 1995 stipulait que la suspension immédiate demeurerait en vigueur jusqu'à ce que les conditions suivantes soient remplies : « jusqu'à ce que vous démontriez ou prouviez que vos gestes, lesquels ont constitué un danger pour la sécurité aéronautique, ne soient pas susceptibles de se reproduire. » Cet énoncé demeure ambigu et donne peu de directives au titulaire du document, sinon aucune, sur les conditions à remplir aux yeux de Transports Canada pour voir sa suspension annulée.

La suspension ne devrait demeurer en vigueur que dans la mesure où il y a danger pour la sécurité aéronautique. Le témoignage du titulaire du document me permet de conclure qu'il regrette amèrement l'incident de Gore Air Park et qu'il est très réceptif à toute suggestion de Transports Canada. Dans son témoignage, le titulaire du document a reconnu ses erreurs passées et s'est engagé à ne pas les répéter. Je conclus qu'il a démontré qu'il ne constitue plus un danger pour la sécurité aéronautique.

L'autre aspect d'une mesure de redressement constituerait la reprise d'un test en vol par le requérant. Mike Whorley a témoigné à l'effet qu'il n'y avait pas de doutes sur la compétence du requérant en tant que pilote et qu'il croyait qu'il réussirait un tel test haut la main. C'est pourquoi je mets en doute la nécessité d'un test en vol.

DÉCISION

J'estime que Transports Canada a exercé son pouvoir de façon appropriée en suspendant la qualification d'instructeur de vol de classe 1 du requérant en vertu de l'article 7. Cependant, conformément à la preuve qui m'a été présentée, j'estime qu'il ne subsiste plus de danger pour la sécurité aéronautique. Par conséquent, la suspension de la qualification d'instructeur de vol de classe 1 du titulaire est annulée.

D^r Ronald E. McLeod
Conseiller
Tribunal de l'aviation civile