

TRIBUNAL DE L'AVIATION CIVILE

ENTRE :

Ministre des Transports, requérant(e)

- et -

Wilhelm Anton Spehr, intimé(e)

LÉGISLATION:

Loi sur l'aéronautique, L.R., ch. 33 (1er suppl.), art. 7.7

Règlement de l'aviation canadien, DORS/96-433, art. 401.03(1)a)

Permis d'élève-pilote, Instructeur

Décision à la suite d'une révision
Samuel J. Birenbaum

Décision : le 20 juin 2001

TRADUCTION

Je considère que la preuve indique que M. Spehr a contrevenu à l'alinéa 401.03(1)a) du Règlement de l'aviation canadien et que l'amende de 500 \$ imposée par le ministre est appropriée. Ce montant est payable au Receveur général du Canada et doit parvenir au Tribunal de l'aviation civile dans les quinze jours de la signification de cette décision.

Une **audience en révision** relative à l'affaire en rubrique a été tenue le vendredi 4 mai 2001 à 10 h 30, à la municipalité régionale de Waterloo à Kitchener (Ontario).

HISTORIQUE

Le 19 août 2000 aux environs de Ripley en Ontario, M. Spehr, titulaire d'un permis d'élève-pilote, a piloté en solo un aéronef portant l'immatriculation C-GQYK après avoir appelé son instructeur, M. Blake Evans, pour lui demander la permission de le faire.

LA PREUVE

Après quelques brèves remarques préliminaires, une demande d'exclusion des témoins a été accordée. M^{me} Pat Pybus a présenté son premier témoin au nom du ministre, M. Ross Beck, qui a été dûment assermenté. M. Beck est inspecteur de sécurité pour Transports Canada et en septembre 2000, M. Bruce, un autre inspecteur pour le compte de Transports Canada, lui a fait part de la présumée infraction. M. Beck a témoigné qu'après avoir examiné le carnet de route et après avoir donné à M. Spehr les conseils et les avertissements appropriés, il a commencé à l'interroger. M. Spehr n'a pas suivi l'avis selon lequel il pouvait retenir les services d'un avocat et il a présenté une déclaration indiquant qu'il avait piloté en solo avec l'autorisation de M. Blake Evans, le 19 août 2000. Il a par la suite interrogé M. Evans et celui-ci l'a informé qu'il n'avait pas autorisé le vol en question et qu'en fait qu'il n'avait donné aucune autorisation de vol en solo à M. Spehr depuis mai 1999.

La première pièce présentée par le représentant du ministre est une copie du certificat d'immatriculation du 4 juin 1992 de l'aéronef C-GQYK, dont le numéro de série est AA5A-0052, indiquant que les propriétaires sont Jan U. Prehn, Joannes J. Prehn et William A. Spehr (pièce M-1).

Le ministre a présenté la pièce M-2, une photocopie du carnet de route de l'aéronef C-GQYK, indiquant que le 19 août 2000, M. Spehr a piloté un vol local dont le temps dans les airs a été de 0,7 heure et le temps de vol de 0,8 heure. Ni la signature de cette inscription, ni le numéro de licence de la personne qui l'a effectuée n'étaient lisibles.

La pièce M-3 est une copie du permis d'élève-pilote n° 5802-394724 délivré à William Anthony Spehr le 12 septembre 1997 et valide jusqu'au 1^{er} août 2002. Même s'il n'a pas été présenté comme pièce, M. Beck a indiqué que le certificat médical était aussi valide jusqu'au 1^{er} août 2002.

L'agent de présentation de cas a ensuite mis en preuve une bande d'enregistrement de la déclaration après mise en garde du témoin, M. Spehr, enregistrée par ce dernier le 3 novembre 2000 (pièce M-4). Une copie du contenu dactylographié de la bande d'enregistrement accompagne celle-ci. Au cours de cet interrogatoire, M. Spehr indique qu'il tente toujours d'aviser M. Evans ou de lui laisser un message avant un vol en solo et, le jour en question, il considérait qu'il avait reçu une permission pour le vol en solo en fournissant cet avis. M. Spehr indique ensuite que dans les circonstances, il existe un rapport plutôt souple entre l'instructeur de vol et son stagiaire mais qu'il croyait que son avis était conforme aux prescriptions relatives à la supervision par son instructeur. La contre-interrogation par M. Spehr a révélé qu'en réponse à la question n° 17, soit à la troisième ligne de la transcription imprimée, on aurait dû dire « Je ne suis pas certain à 100 % ». Le témoin a convenu qu'il s'agissait d'une réponse plus exacte.

Le témoin suivant, M. Mark Yandle, a dûment été assermenté. M. Yandle est un pilote expérimenté et inspecteur au service de Transports Canada, dans la section de formation au pilotage. Il a déclaré qu'en février 2001, il avait discuté avec M. Spehr de la signification de la supervision d'un élève-pilote en vol solo sous la direction d'un instructeur de vol, que celle-ci doit à tout le moins comprendre un exposé météo et un accusé de réception du stagiaire quant au type de formation.

On a ensuite présenté la pièce M-5, qui indique les articles 405.31, 405.32 et 405.33 du *Règlement de l'aviation canadien* (RAC) et l'article 426.56 des *Normes de délivrance des licences et de formation du personnel relatives aux unités de formation au pilotage* (Normes). Ces règlements indiquent que personne ne doit commencer un vol d'entraînement à moins que le stagiaire n'ait reçu un exposé avant vol et n'ait discuté des nouveaux exercices en vol avec l'instructeur de vol, qui autorisera alors le vol d'entraînement et recevra un accusé de réception de cette autorisation de la part du stagiaire. En contre-interrogatoire, M. Spehr a indiqué qu'il était d'accord avec ces règlements mais que 80 % de ses vols en solo n'étaient pas conformes aux règlements cités à la pièce M-5.

Le témoin suivant, M. Blake Evans, un instructeur de vol au service de Evans Aviation, a dûment été assermenté. Il a indiqué que M. Spehr avait fait partie de ses étudiants et qu'il en faisait partie à l'heure actuelle, qu'ils avaient volé ensemble de façon intermittente dans le passé, sauf au cours des deux dernières années. Il a déclaré qu'il n'avait pas autorisé l'intimé à piloter le vol de l'aéronef C-GQYK du 19 août 2000 et que lui-même donnait des instructions à un autre étudiant dans les environs. Ce jour-là, il a remarqué deux autres aéronefs convergents sur le circuit, et de ce qu'il a vu l'a inquiété. En contre-interrogatoire, M. Evans a laissé entendre que l'aéronef C-GQYK empruntait un tour de piste par la gauche avec une désignation de tour de piste par la droite. M. Spehr a indiqué que s'il avait considéré ne pas être autorisé à effectuer le vol en question, il n'aurait pas signé le carnet de route et n'aurait pas été si certain à ce sujet. Cela concluait la preuve fournie par l'agent de présentation de cas pour le ministre.

L'intimé, M. Wilhelm Anton Spehr, a demandé d'être assermenté et il a déclaré que le 19 août 2000, il avait appelé M. Blake Evans pour lui demander la permission d'effectuer un vol d'entraînement en solo. Il a déclaré qu'il avait accumulé 32 heures de vol en solo au cours des dernières années avec M. Blake Evans à titre d'instructeur de vol. Ce vol en solo s'est déroulé de façon souple et comme M. Evans lui a demandé de signer lui-même, il n'a pas reçu la supervision requise aux termes de la pièce M-5 du ministre. Il n'y a pas eu de contre-interrogatoire.

Le prochain témoin, M^{me} Frauke Prehn, fiancée de M. Spehr, a été assermentée et elle a déclaré en preuve qu'elle était au courant de l'existence d'un problème concernant le vol du 19 août 2000. En conséquence, elle et M. Spehr se sont rendus au bureau de M. Evans pour tenter de savoir qui avait porté plainte mais ils n'ont pu obtenir l'information. Le témoin a de plus indiqué qu'elle était au courant que M. Spehr pilotait avec la permission de M. Blake Evans et elle considérait que, le jour en question, la procédure suivie par l'élève-pilote, M. Spehr, était la même que lors des vols antérieurs. Ceci a conclu la présentation de la preuve lors de l'audience.

LA LOI

L'alinéa 401.03(1)a) du *Règlement de l'aviation canadien* prévoit :

401.03 (1) Il est interdit à toute personne d'agir en qualité de membre d'équipage de conduite ou d'exercer les avantages d'un permis, d'une licence ou d'une qualification de membre d'équipage de conduite à moins qu'elle ne satisfasse aux conditions suivantes :

a) sous réserve du paragraphe (2) et des articles 401.19 à 401.27 la personne est

titulaire d'un permis, d'une licence ou d'une qualification propres aux fonctions ou aux avantages qu'elle exerce et peut produire le permis, la licence ou la qualification dans l'exercice de ces fonctions ou avantages;

b) la personne est titulaire d'un certificat médical valide propre aux fonctions ou aux avantages qu'elle exerce et peut produire le certificat dans l'exercice de ces fonctions ou avantages.

Les articles 405.31 à 405.33 du RAC :

405.31 Il est interdit de commencer un vol d'entraînement à moins que le stagiaire n'ait reçu de l'instructeur de vol :

a) un exposé avant vol;

b) des instructions au sol avant vol lorsque de nouveaux exercices en vol doivent être effectués au cours du vol.

405.32 Avant le début d'un vol d'entraînement, l'instructeur de vol qui dispense ou surveille la formation doit :

a) autoriser le vol d'entraînement;

b) avoir reçu du stagiaire un accusé de réception de cette autorisation.

405.33 (1) La personne qui dispense de l'entraînement en vol en vue de la délivrance d'une licence de pilote privé, d'une licence de pilote professionnel ou d'une qualification d'instructeur de vol - avion ou hélicoptère doit tenir à jour, pour chaque stagiaire, un dossier d'entraînement - pilote conforme aux normes de délivrance des licences du personnel.

(2) À la demande du stagiaire qui reçoit l'entraînement aux fins visées au paragraphe (1), la personne responsable de la tenue à jour du dossier d'entraînement - pilote du stagiaire doit :

a) attester l'exactitude des inscriptions;

b) remettre ce dossier au stagiaire.

(3) La personne qui a dispensé l'entraînement en vol doit, lorsqu'un stagiaire a terminé son entraînement en vol et a subi tous les examens écrits et tests exigés par la sous-partie 1, transmettre au ministre le dossier d'entraînement - pilote du stagiaire.

LES ARGUMENTS

M^{me} Pat Pybus, l'agent de présentation de cas pour le ministre, a indiqué que le jour en question, M. Spehr avait été identifié à titre de copropriétaire de l'aéronef et qu'il avait inscrit avoir piloté en solo dans son carnet de route, en dépit du fait que M. Evans ait déclaré ne pas avoir accordé la permission à M. Spehr de voler en solo, ce jour-là. Elle a souligné la nécessité d'avoir des règlements pour assurer la sécurité aéronautique pour ce type de vol d'entraînement.

L'intimé, M. Spehr, a indiqué qu'on ne lui a jamais enseigné la méthode valable pour obtenir des instructions de vol en solo et qu'il aurait certainement suivi les règlements dont il connaît à présent le caractère obligatoire. Il a déclaré n'avoir en aucun temps modifié ses ententes avec M. Evans concernant les vols en solo qu'il a effectués à titre de stagiaire de cet instructeur de vol.

DÉCISION

La preuve indique clairement que le 19 août 2000, l'intimé a piloté l'aéronef C-GQKY en solo, ce qui faisait partie des exigences de son entraînement pour obtenir sa licence de pilote. Il indique qu'il s'est conformé à toutes les procédures qui ont été suivies lors des vols d'entraînement antérieurs et qu'il considérait comme étant les procédures appropriées. Après avoir examiné la pièce M-5 du ministre, il admet qu'il n'a pas respecté les règlements relatifs à l'entraînement en vol dans les circonstances et indique qu'on ne lui a jamais enseigné ces règlements auparavant.

M. Evans est un instructeur expérimenté qui connaît M. Spehr et qui lui enseigne depuis plusieurs années. Si durant tout ce temps, il n'a pas enseigné à ses étudiants les règles concernant les entraînements en vol, on obtient une image de la piètre qualité de l'entraînement en vol qu'ont reçu ses étudiants. Par ailleurs, M. Spehr a eu amplement le temps de suivre la formation au sol et devrait, à ce moment-ci, connaître entièrement ces règlements et ceux en vertu desquels il doit exécuter son service aérien. Il n'y a aucune excuse pour qu'un pilote qui possède 35 heures de vol en solo ne soit pas informé. À tout le moins, M. Spehr était au courant qu'il devait communiquer avec un instructeur de vol avant d'entreprendre de voler en solo et aucune preuve ne me convainc qu'il l'a fait, le 19 août 2000.

En fait, la preuve indique le contraire et c'est pourquoi je considère que M. Spehr a contrevenu à l'alinéa 401.03(1)a) du RAC et qu'il est approprié que le ministre lui ait imposé une amende de 500\$.

D^r Samuel Birenbaum
Conseiller
Tribunal de l'aviation civile