

TRIBUNAL DE L'AVIATION CIVILE

ENTRE :

Ministre des Transports, requérant(e)

- et -

Roger Hitchon, intimé(e)

LÉGISLATION:

210(1)a) du Règlement de l'Air

534(2)a) du Règlement de l'Air

L'alinéa 210(1)a) du Règlement de l'Air

L'alinéa 534(2)a) du Règlement de l'Air

L'article 215 du Règlement de l'Air

l'article 7.7 de la Loi sur l'aéronautique

Le chapitre 571 du manuel de navigabilité

paragraphe 101(1) du Règlement de l'Air

paragraphe 211(6) du Règlement de l'Air

Règlement de l'Air, C.R.C. 1978, ch. 2, al. 534(2)a) et 210(1)a)

Certificat de navigabilité, Agglomération, Acrobaties aériennes, Vol à basse altitude

Décision à la suite d'une révision

John J. Eberhard, Q.C.

Décision : le 21 février 1994

TRADUCTION

L'amende sera de 500 \$ pour chaque infraction, soit un total de 1 000 \$. Ce montant est payable à l'ordre du Receveur général du Canada et doit être reçu par le Tribunal de l'aviation civile à l'adresse susmentionnée dans les six mois suivant la date de signification de la présente décision.

L'audience en révision relative à l'affaire en rubrique a été tenue le mercredi 26 janvier 1994 à 10 h, au North York Community Centre, dans la ville de North York (Ontario).

RAISONS VERBALES DE LA DÉCISION

Après avoir rendu ma décision, j'ai exposé verbalement mes raisons à la fin de l'audience en révision. La majeure partie des raisons données ci-dessous est une transcription directe de celles données verbalement.

LE PRÉSIDENT : Cette affaire n'est pas facile, mais je suis prêt à rendre ma décision verbalement.

Nous devons ici traiter de deux allégations : les infractions n^{os} 1 et 2 de l'Avis d'amende pour contravention déposé par le ministre sous la cote M-2. L'Avis se lit en partie comme suit :

(traduction)

« Infraction n^o 1 :

L'alinéa 534(2)a) du Règlement de l'Air, en ce que vous avez, le 12 septembre 1992 ou aux environs de cette date, vers 12 h 20 heure locale, en tant que commandant de bord d'un aéronef Schweizer immatriculé C-GRPV, volé à une altitude approximative de 500 pieds au-dessus du sol, au-dessus ou à proximité de l'agglomération de Stouffville.

Infraction n^o 2 :

L'alinéa 210(1)a) du Règlement de l'Air, en ce que vous avez, le 12 septembre 1992 ou aux environs de cette date, vers 19 h 30 heure locale, en tant que commandant de bord d'un aéronef Schweizer immatriculé C-GRPV, effectué des manoeuvres acrobatiques ou inversées (deux "tonneaux"), invalidant ainsi le certificat de navigabilité puisque l'aéronef était utilisé pour des manoeuvres acrobatiques ou en vol inversé. De telles manoeuvres sont contraires au certificat de type d'aéronef et à la plaque qui, selon le manuel de vol de l'aéronef, doit être apposée sur l'aéronef. »

Dès le début de l'audience, le ministre et M. Hitchon m'ont fourni un exposé conjoint des faits qui a été déposé sous la cote M-1. Cet exposé des faits m'a aidé principalement sur plusieurs points essentiels des deux chefs d'accusation et, ce qui est à l'honneur des deux parties, il a permis d'économiser beaucoup de temps au cours de la présente audience.

Notamment, on peut lire en partie dans l'exposé des faits :

(traduction)

« Les PARTIES conviennent qu'aux moments pertinents aux fins de l'AVIS :

- M. Roger Hitchon était, le 12 septembre 1992 vers 12 h 20 heure locale, le commandant de bord d'un aéronef Schweizer G164A, portant l'immatriculation C-GRPV, à Stouffville ou aux environs de cette ville;

- M. Roger Hitchon était, le 12 septembre 1992 vers 19 h 30 heure locale, le commandant de bord d'un aéronef Schweizer G164A, portant l'immatriculation C-GRPV, à Stouffville ou aux environs de cette ville, lorsqu'il a effectué deux manoeuvres inversées, soit deux tonneaux. »

Le document ayant été déposé, M. Hitchon convient que l'allégation pour l'infraction n° 2, (mentionnée dans le deuxième volet de l'exposé conjoint des faits) a été établie. En effet, il plaide coupable à cette allégation et veut aujourd'hui parler seulement de la sentence.

Cela m'amène donc à l'exigence selon laquelle je dois tirer des conclusions de fait au sujet de l'infraction n° 1. La plupart des éléments ont été confirmés dans l'exposé des faits. Le seul point en litige qui subsiste est le principal chef d'accusation de la défense elle-même, à savoir que M. Hitchon a piloté l'aéronef vers 12 h 20 à une altitude approximative de 500 pieds au-dessus du sol au-dessus, ou à proximité, de l'agglomération de Stouffville.

L'alinéa 534(2)a) du *Règlement de l'Air* se lit comme suit :

« (2) Sauf dans les cas prévus aux paragraphes (4), (5) ou (6) ou sauf en conformité avec une autorisation délivrée par le Ministre, à moins de décoller, d'atterrir ou de tenter d'atterrir, il est interdit à quiconque pilote un aéronef

a) au-dessus des agglomérations urbaines, villageoises ou autres ou des rassemblements de personnes en plein air, de voler autrement qu'à une altitude qui lui permettrait, en cas d'urgence, d'effectuer un atterrissage sans mettre en danger les personnes ou les biens se trouvant au sol, cette altitude ne pouvant en aucun cas être inférieure à 1 000 pieds au-dessus de l'obstacle le plus élevé situé dans un rayon de 2 000 pieds de l'aéronef ».

Ma décision doit être basée sur la question suivante : à partir d'un point situé à 2 000 pieds au nord de l'agglomération, à l'endroit où se trouvait un témoin lorsqu'il a vu certains faits, l'aéronef se trouvait-il à un minimum de 1 000 pieds au-dessus de l'obstacle le plus élevé de cette agglomération ?

Les faits pertinents viennent de témoignages de vive voix, d'abord par l'**inspecteur Len Kaufman**, l'inspecteur désigné de l'aviation civile chargé de mener l'enquête sur l'incident en question. Il a visité les lieux et, avec l'inspecteur Richard Pearce, a pris des photographies identifiées par la suite et déposées sous les cotes M-3 à M-6.

Il a décrit la limite nord de Stouffville en se référant à la pièce M-7 et a référé à l'endroit où se trouve l'agglomération au nord de la ville par rapport à la résidence de M. Pearce. À cette étape de son témoignage, M. Hitchon a convenu que Stouffville et le secteur entourant la résidence de M. Pearce constituent effectivement une agglomération.

L'inspecteur Richard Pearce était le deuxième témoin appelé par le présentateur du dossier, M. Jerry Loan. Les qualifications de M. Pearce sont impressionnantes : de nombreuses années d'expérience de vol à titre d'instructeur à bord d'aéronefs à voilure fixe et tournante. Il pilote des hélicoptères depuis 1972, il donne des cours dans les environs depuis plusieurs années et il est instructeur.

À noter qu'il a observé « plusieurs centaines de fois », à titre d'instructeur sur hélicoptère, ce qu'il a décrit comme des hélicoptères effectuant une autorotation. M. Pearce a dit que normalement un aéronef commencerait une autorotation à 500 pieds au-dessus du sol. Il a une vaste expérience personnelle de la manoeuvre et il a avancé que l'altitude minimale de sécurité à laquelle un pilote pourrait l'exécuter est d'environ 500 pieds au-dessus du sol.

En tant que surveillant de spectacles aériens pour le ministère, ses tâches professionnelles l'obligent à être particulièrement attentif à l'altitude d'aéronefs. De plus, son expérience en ballon lui a donné une connaissance spécialisée de la hauteur d'un ballon (« 80 pieds ») comme unité de mesure.

En se basant sur cette expérience, il a pu démontrer qu'il était mieux disposé que d'autres gens à juger des distances et de l'altitude au-dessus du sol. Je suis d'accord avec lui sur ce point.

Il a aussi parlé de son expérience en ballon dans le même contexte.

Bien sûr, M. Pearce était présent le jour en question. Il a vu l'aéronef susmentionné évoluant d'est en ouest à quelques reprises, à un endroit qui n'était pas une agglomération, à quelques milliers de pieds au nord de sa maison, à la limite nord de la municipalité de Stouffville.

Ses preuves à ce sujet correspondent plus ou moins à celles de M. Hitchon, mais il a affirmé que les manoeuvres d'est en ouest ont eu lieu un peu plus au sud de la position donnée par l'intimé. J'en reparlerai un peu plus loin.

Il a vu l'aéronef effectuer une approche une fois vers le sud, à la suite d'un virage au-dessus de l'endroit où le pilote de l'aéronef faisait de l'épandage agricole à basse altitude. M. Pearce a raconté que l'aéronef est monté au-dessus de lui en provenance du nord, en direction du sud-ouest, en ascension, et quand il est passé au-dessus de sa maison, l'aéronef se trouvait à environ 500 pieds au-dessus du sol.

Il décrit la trajectoire de l'aéronef sur la carte (pièce M-7) à l'aide de points rouges représentant la direction des manoeuvres est-ouest, puis d'une ligne rouge, d'une flèche et d'un X décrivant, selon ses paroles, (traduction) « le virage exécuté par l'aéronef et son plan de vol vers le sud ».

Il décrit cette trajectoire vers le sud-ouest comme celle qui lui a permis de lire sans difficulté les marques d'immatriculation apposées sur le dessous de l'aéronef.

M. Pearce a comparé l'altitude de l'aéronef à environ six ou sept fois la hauteur d'un ballon. D'après ses calculs, il a estimé que la hauteur pour chaque ballon serait de 80 pieds. L'altitude

approximative de l'aéronef au moment du passage au-dessus de l'agglomération proprement dite était donc d'environ six à sept fois 80 pieds.

Il a témoigné que l'aéronef a disparu de sa vue en direction sud.

En contre-interrogatoire, M. Hitchon a accompli un bon travail en scrutant plus en profondeur certains éléments de témoignage de M. Pearce. Il a fait en sorte que M. Pearce admette qu'un hélicoptère en descente n'aurait pas le même aspect qu'un aéronef en montée, à voilure fixe ou autre, et conséquemment son évaluation de l'altitude ... M. Hitchon a affirmé plus tard que je pourrais tirer à ce sujet des conclusions qui seraient susceptibles de mettre en doute le témoignage de M. Pearce.

Toujours en contre-interrogatoire, M. Pearce a réitéré que les manoeuvres d'est en ouest avaient été exécutées à environ 3 000 pieds de la cour arrière de sa maison. Il a ajouté que l'aéronef a dû commencer son ascension à une distance latérale d'environ 3 000 pieds de sa maison avant de survoler cette dernière vers le sud.

Cependant, M. Pearce a confirmé en contre-interrogatoire que, pour lui, il ne faisait aucun doute que l'aéronef volait à moins de 1 000 pieds au-dessus du sol lorsqu'il se trouvait à moins de 2 000 pieds de l'agglomération.

Enfin, l'intimé, **M. Roger Hitchon**, a témoigné.

M. Hitchon est également un pilote chevronné, ayant occupé divers postes depuis la délivrance de sa licence de pilote en 1965, comportant différentes responsabilités. Présentement, il est gestionnaire d'une importante école de pilotage.

Dans ses temps libres et ses congés, il exerce des fonctions de pilote contre rémunération. En 1992, au moment de cet incident, il effectuait des vols agricoles pour le compte de « Farm Flying Service », une compagnie d'Eganville.

Il a dit qu'il avait fait de 15 à 20 heures de (traduction) « vol agricole », mais qu'il avait accumulé à son actif, au cours de sa carrière, environ 5 000 heures de vol à basse altitude, et 10 000 heures de vol au total.

Il a confirmé qu'il avait ensemencé des champs le jour en question. Se référant à la carte (pièce M-7), il a dit se souvenir d'avoir volé d'est en ouest, un peu au nord de l'endroit indiqué par M. Pearce. Ce qu'il a décrit en traçant des cases vertes sur la carte indiquant, d'après lui, le dernier champ qu'il a ensemencé ce jour-là.

M. Hitchon a dit qu'il effectuait son vol à partir du champ et que, dans sa routine d'épandage ce jour-là, il devait voler en direction est du champ (à partir duquel il a décollé avec un aéronef chargé), puis vers le nord pour contourner les limites est de Stouffville afin d'atteindre les champs au-dessus desquels il travaillait. Pour retourner ensuite à son point de départ, il passait au-dessus de Stouffville et, dans ses propres mots, il se souvient clairement qu'il « montait

jusqu'à 1 200 pieds sur le cadran » ou altimètre, pour éviter de faire ce qu'on lui reproche maintenant.

Il a dit qu'il devait monter rapidement et redescendre en flèche pour atterrir et prendre d'autres semences. Il dit se souvenir précisément de l'incident en question, parce que le temps était important pour lui et que (traduction) « le temps, c'était de l'argent ».

En contre-interrogatoire, M. Loan a fait connaître par M. Hitchon certains autres faits qui sont devenus pertinents. D'abord, l'aéronef en question était équipé d'un puissant moteur Pratt & Whitney de 600 hp avec une vitesse de croisière en palier (à vide) d'environ 110 milles à l'heure ou 92,93 noeuds.

M. Hitchon a confirmé que l'aéronef avait un taux de montée de 60 à 80 milles à l'heure. Au début, il a témoigné qu'il finissait l'ensemencement à une altitude de 50 pieds et puis qu'il amorçait une montée à vide. Cependant, cet élément de preuve ne correspond pas aux réponses qu'il a données à certaines de mes questions posées vers la fin de l'audience, quand il a dit que lorsqu'il a fini l'épandage sur le bout du champ, il était très près du sol avant sa montée et, avec l'aide de l'« effet de sol », il aurait eu un taux de montée plus élevé.

Cependant, dans une autre partie de son témoignage, il a dit :

(traduction)

« À 80 milles à l'heure, il fallait environ 500 pieds en distance horizontale pour atteindre une altitude de 1 000 pieds au-dessus du sol. »

Je considère que cette déclaration est importante parce qu'elle répond à ma question relative à sa position à 2 000 pieds d'une agglomération, comme le montre la pièce M-7.

Il a poursuivi en disant qu'à une vitesse de croisière, la montée de 50 à 1 000 pieds prendrait de 5 à 10 secondes. Cet élément de preuve est insuffisant puisqu'il y a une grande différence entre 5 et 10 secondes. Étant donné le degré de précision nécessaire pour calculer l'altitude de l'aéronef à 2 000 pieds du plus haut obstacle de l'agglomération, ce témoignage, à mon avis, laisse beaucoup moins de certitude que le témoignage direct de M. Pearce.

M. Hitchon a plus tard témoigné qu'après 20 secondes de montée à 1 200 pieds-minute, il serait à environ 450 pieds au-dessus du sol. Cette affirmation (si elle est exacte) est importante parce que si c'était le cas, après sa dernière montée avant que M. Pearce le voie, il est évident qu'il n'a pas pu être au-dessus de la limite de 1 000 pieds lorsqu'il se trouvait à 2 000 pieds au nord de Stouffville.

Par conséquent, là où il y a des contradictions entre le témoignage de M. Hitchon et celui de M. Pearce, je préfère retenir le témoignage de M. Pearce. En me basant sur la charge de la prépondérance des probabilités, je n'ai d'autre choix que de conclure que, selon toutes les preuves déposées devant moi, l'intimé doit être reconnu coupable d'avoir contrevenu aux dispositions de l'alinéa 534(2)a), et c'est ce que je conclus.

J'aimerais connaître l'opinion des deux parties au sujet de l'amende.

(Présentations de M. Loan pour le ministre et de M. Hitchon.)

CONCLUSION

LE PRÉSIDENT : J'ai pris une décision **quant à l'infraction à l'alinéa 534(2)a**). Dans ma décision, je n'ai pas parlé des motifs ou de la gravité relative de l'infraction. Je n'estime pas que vous ayez commis l'infraction technique proprement dite de façon cynique, sans considération aucune pour vous-même ou pour la nature de l'alinéa dont vous comprenez bien les exigences. Je ne pouvais prendre d'autre décision, mais je n'estime pas qu'il s'agissait d'un acte intentionnel ou prémédité, « d'une acrobatie » ou d'une sorte de manoeuvre dangereuse. Il s'agissait simplement d'un aspect propre au type de travail que vous faisiez à ce moment-là.

Je garde à l'esprit que selon l'alinéa (2)a), il y a une particularité déterminante qui prescrit que l'aéronef doit se trouver à une altitude permettant « en cas d'urgence, d'effectuer un atterrissage sans mettre en danger les personnes ou les biens se trouvant au sol ».

C'est un point que je trouve toujours difficile, puisque je n'ai absolument aucun doute que vous auriez pu atterrir, sans danger pour vous-même ou pour toute autre personne, peu importe que vous ayez pu ne pas vous trouver à une altitude appropriée.

Cependant, je n'ai pas le pouvoir de modifier la peine ou la loi elle-même pour ce qui est des dispositions que je dois prendre ici. Je ne tiendrai aucun compte de la (traduction) « lettre de conseil » à laquelle a référé M. Loan, qui a proposé au nom du ministre, de façon très équitable, que je ne tienne pas compte de l'infraction antérieure (puisque'elle a eu lieu il y a si longtemps et que vous ne faites pas généralement le genre de travail qui est à l'origine de la présente infraction).

Tous ces éléments m'encouragent à traiter la situation comme s'il s'agissait d'une première infraction. Je confirme donc la décision du ministre d'imposer l'amende minimale pour l'infraction n° 1.

L'incident relatif à l'alinéa 210(1)a me préoccupe. Votre rôle actuel vous confère d'importantes responsabilités, ce qui n'est pas le cas lorsque vous faites de la pulvérisation agricole ou ensemencez un champ. Ce poste exige que vous soyez un modèle pour ceux qui vous entourent et un exemple de professionnalisme en aéronautique. Par conséquent, cette infraction me préoccupe plus que le vol à basse altitude pour lequel vous avez été condamné. Cela dit, je conviens que l'amende doit avoir un effet dissuasif. L'exécution des tonneaux non approuvés aux commandes d'un aéronef non conçu pour les acrobaties était une manoeuvre irresponsable.

Le milieu de l'aviation doit voir qu'il faut se montrer sévère à l'endroit des acrobaties. De plus, en raison du type d'aéronef que vous pilotez, la manoeuvre rendait invalide le certificat de navigabilité. Même si le résultat semble technique, les circonstances qui ont mené à la manoeuvre ne le sont pas et je considère donc que cette infraction est beaucoup plus grave que l'infraction n° 1. J'espère que cela ne se reproduira plus!

Je me suis par ailleurs demandé s'il pourrait y avoir des répercussions sur votre emploi si votre licence venait à être touchée par ces infractions. Je suis soucieux du poste que vous occupez présentement.

M. Loan m'assure qu'il n'y aura probablement pas de répercussions entraînées par ces infractions dont vous êtes reconnu coupable. Après avoir entendu ce qu'il a dit aujourd'hui, j'ai une grande confiance dans la compétence de M. Hitchon.

En réponse à vos préoccupations, j'ajoute que j'ai certains pouvoirs en ce qui a trait aux répercussions économiques de l'amende. Ma décision et la sentence ne peuvent pas refléter la capacité de payer d'une personne, mais il est possible de modifier le délai qui vous est accordé pour payer l'amende. Je n'ai aucune difficulté à prolonger raisonnablement le délai qui vous est accordé pour payer les deux amendes de 500 \$ chacune, soit un total de 1 000 \$.

M. HITCHON : Je n'ai aucune idée quand j'aurai 1 000 \$. Je ne sais pas ce qui constituerait un délai raisonnable.

LE PRÉSIDENT : Est-ce que six mois vous semble...

M. HITCHON : Cela semble raisonnable, compte tenu de ...

LE PRÉSIDENT : L'amende est donc de 1 000 \$: 500 \$ pour chaque infraction. Cette somme doit être payée dans les six mois suivant la date de signification de la présente décision à la suite d'une révision.

DÉCISION

L'amende sera de 500 \$ pour chaque infraction, soit un total de 1 000 \$.

John J. Eberhard, c.r.
Conseiller
Tribunal de l'aviation civile