

TRIBUNAL DE L'AVIATION CIVILE

ENTRE :

John Youngquist, requérant(e)

- et -

Ministre des Transports, intimé(e)

LÉGISLATION:

Loi sur l'aéronautique, S.C., chap. A-2, art. 6.9;
Règlement de l'aviation canadien, SOR/96-433, art. 602.01

Utilisation imprudente d'un aéronef, Négligence, Hélicoptère, Imprudence, Exclusion de témoins, Danger contre la vie ou la propriété

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

Décision : le 16 février 1999

TRADUCTION

Je statue que le ministre n'a pas prouvé selon la prépondérance des probabilités que M. John Youngquist a utilisé son hélicoptère d'une manière imprudente constituant ou risquant de constituer un danger pour la vie ou les biens de toute personne. Pour ces motifs, je rejette les faits que lui reproche le ministre et j'annule la suspension de sa licence d'une durée de quatorze jours.

Une **audience en révision** relative à l'affaire en rubrique a été tenue le jeudi 28 janvier 1999 à 11 h 15, à la salle du conseil de l'hôtel-de-ville de St. Catharines (Ontario).

HISTORIQUE

Un avis de suspension délivré à M. Youngquist en date du 16 octobre 1998 se lit comme suit :

En vertu de l'article 6.9 de la *Loi sur l'aéronautique*, le ministre des Transports a décidé de suspendre votre document d'aviation canadien ci-dessus parce que vous avez contrevenu :

à l'article 602.01 du *Règlement de l'aviation canadien*, puisque vous avez utilisé un aéronef d'une manière imprudente qui constitue ou risque de constituer un danger pour la vie ou les biens de toute personne.

Le ou vers le 23 juin 1998, vers 11 heures (H.A.E.) à l'aéroport de la région de St. Catharines/Niagara, vous avez, à titre de commandant de bord d'un hélicoptère Hughes 369D, immatriculé C-GWPD, piloté près de personnes et aéronefs situés sur l'aire de stationnement de l'aéroport de la région de St. Catharines/Niagara d'une manière imprudente qui constitue ou risque de constituer un danger pour la vie ou les biens de toute personne.

Suspension imposée : 14 jours

M. Youngquist, le pilote, a demandé une audience en révision.

MOTION

Avant le début de l'audience, on a présenté une requête pour demander l'exclusion de tous les témoins. Par ailleurs, l'agent chargé de présenter le cas pour le ministre a demandé qu'on permette à son témoin expert de rester étant donné qu'il souhaitait lui demander son opinion sur des sujets devant être présentés en preuve. Le requérant s'est objecté à cette requête déclarant qu'il considérait que le témoin expert est susceptible d'être partial s'il est présent pour entendre la preuve des autres et il était d'avis que cette situation risquait de porter préjudice à son propre cas.

DÉCISION SUR LA MOTION

Après une délibération sérieuse, j'ai décidé que le témoin expert devait, à l'instar de tous les autres témoins, être exclu parce que le requérant a fortement eu l'impression qu'on était injuste à son égard et qu'il est reconnu que le Tribunal est responsable d'assurer l'équité et la justice naturelle à tous ceux qui comparaissent devant lui. En raison du fait que M. Youngquist avait l'impression que la présence du témoin expert pouvait lui être préjudiciable et parce que je suis d'avis qu'on peut vraisemblablement demander l'opinion d'un expert sans qu'il ait nécessairement entendu chacun des témoins, j'ai tranché en faveur de son exclusion. M. Binder s'est objecté et il m'a rappelé qu'il avait un droit d'appel sur cette décision.

LA PREUVE DU MINISTRE

L'agent chargé de présenter le cas pour le ministre a présenté son premier témoin **M. Claude Overholt** qui a fait une affirmation solennelle. Il exploite une entreprise de circuit touristique et fourni une formation au pilotage; il détient une licence de pilote professionnel, il compte plus de 10 000 heures d'expérience de vol et il exerce actuellement ses activités à partir de l'aéroport de

St. Catharines. Il a déclaré que le 23 juin 1998, il était assis dans un aéronef stationné dans l'aire de stationnement à côté de M. Stuart McAskill et remplissait des papiers de certification d'aéronef. Une fine pluie tombait et ils se sont mis à l'abri dans l'aéronef, un Cessna 207. Pendant qu'il était assis dans l'aéronef, il a observé l'arrivée d'un hélicoptère Hughes, de couleur marron, piloté par le commandant de bord M. Youngquist, qui volait environ de huit à dix pieds au-dessus du sol, à 30 pieds approximativement devant l'aéronef dans lequel il était assis. Au même moment, il y avait deux autres aéronefs sur l'aire de stationnement, et il y avait un DC3 stationné dont les moteurs tournaient, de même qu'un autre aéronef stationné devant l'aérogare.

M. Binder a présenté la pièce M-1, un croquis de l'aire de stationnement avec l'aéronef stationné, sur lequel les chiffres 3 et 4 indiquent le chemin emprunté par l'hélicoptère quand il est entré dans l'aire de stationnement et quand il en est sorti. Les chiffres 1 et 2 indiquent la position des deux observateurs, dont M. Overholt, assis à l'intérieur de l'aéronef stationné. M. Overholt a déclaré qu'il a mesuré au pas les distances marquées sur le diagramme, indiquant que l'aéronef dans lequel il était stationné était environ à 45 mètres derrière le DC3 et que le bout de l'aile gauche de l'aéronef devant l'aérogare était à 13 mètres de la partie gauche de la queue du DC3 stationné. En se fiant au diagramme, ils ont indiqué que l'hélicoptère a volé approximativement à 30 pieds devant l'aéronef mais qu'il s'est dirigé au-delà du croquis et est entré dans l'espace entre le DC3 et l'aéronef qui était stationné devant l'aérogare. Cela diffère de ce qui est indiqué sur le croquis. M. Overholt a témoigné qu'il n'a pas senti le sillage de l'hélice dans l'aéronef où il était assis et il n'a observé aucune turbulence évidente dans le vol de l'hélicoptère. Lors de l'interrogatoire principal, il ne s'est pas montré préoccupé par aucun danger et il a admis qu'il pouvait y avoir un certain danger si quelque chose était arrivé à l'hélicoptère.

En contre-interrogatoire, il a souligné qu'il connaissait l'hélicoptère en question et savait que personne d'autre que M. John Youngquist ne le pilotait. Il a admis que son croquis avait été modifié, qu'il n'était pas tout à fait précis et qu'il n'était pas dessiné à l'échelle. Il a de plus déclaré que dans l'aéronef où il était assis il n'a pas senti le sillage de l'hélice du DC3 dont les moteurs tournaient au ralenti mais qu'avant d'entrer dans l'aéronef, il y avait un vent considérable et c'est en partie la raison pour laquelle il s'est réfugié à l'intérieur de l'avion stationné. Quand on lui a demandé s'il sentait qu'il y avait du danger, il a répondu qu'il ne sentait pas qu'il s'agissait d'une situation dangereuse. En réinterrogatoire, il a déclaré qu'il n'avait pas personnellement dessiné la trajectoire de l'hélicoptère numérotée 3 et 4 à la pièce M-1.

Le prochain témoin de M. Binder, **M. Stuart McAskill**, a été assermenté. Il a déclaré qu'il était inspecteur de sécurité de l'aviation civile pour Transports Canada et qu'il a 30 années d'expérience en aviation dont 21 années dans l'armée dans différents pays, au cours desquelles il a piloté différents aéronefs et effectué des vols de vérification de compétence. Il a accumulé plus de 11 000 heures d'expérience de vol. Le 23 juin 1998, alors qu'il était à l'aéroport de St. Catharines pour faire l'inspection d'un nouvel aéronef, il était assis dans un aéronef stationné dans l'aire de stationnement et il a remarqué un hélicoptère léger marron qui volait à basse altitude, près du lieu où il était. Il connaissait le commandant de bord et il s'est par la suite rendu à son hangar où il l'a interrogé sur le motif de cette manœuvre. À ce moment, M. Youngquist a répondu que c'était parfaitement sans danger.

M. McAskill a témoigné que M. Overholt avait dessiné le croquis, à la pièce M-1 du ministre, pour montrer l'emplacement de l'aéronef stationné sur l'aire de stationnement; qu'il avait lui-même dessiné la trajectoire de vol de l'hélicoptère et qu'il y avait placé les numéros identificateurs 3 et 4. Il a admis que le dessin n'était pas à l'échelle et il a de plus admis qu'il avait placé les numéros 1 et 2 à l'endroit où il était assis, plus précisément 1 où il se trouvait et 2 où M. Overholt était assis dans l'aéronef stationné. Il a de plus déclaré que le numéro 3 indiquait la trajectoire d'arrivée de l'hélicoptère et que le numéro 4 indiquait sa trajectoire de sortie. Il a déclaré qu'il avait d'abord entendu, puis vu l'hélicoptère sur le côté droit et qu'il a de prime abord remarqué son dérapage à moins de six pieds de la fenêtre de l'aéronef stationné dans lequel il était assis et assez près pour l'effrayer. Il a souligné qu'il avait suffisamment d'expérience de vol en formation pour évaluer les distances entre aéronefs de façon assez exacte. Il a senti la propulsion des pales et a senti une vibration dans son aéronef. De plus, lorsque l'hélicoptère s'est trouvé plus près du DC3 dont les moteurs tournaient au ralenti, il a vu que l'hélice du DC3 avait fait vibrer l'hélicoptère.

M. Binder a présenté la pièce M-2, une photocopie de la carte d'aérodrome de l'aéroport de St. Catharines qui montre l'aire de stationnement à proximité des voies de circulation Bravo et Charlie. Le témoin a de plus témoigné qu'il était préoccupé au sujet du vol et que le vol l'avait effrayé. L'hélicoptère a volé trop près de son aéronef, de même que trop près du sillage de l'hélice du DC3 dont les moteurs tournaient au ralenti. Le témoin a appris que le pilote de l'hélicoptère cherchait un camion avitailleur pour obtenir du carburant. En contre-interrogatoire, M. McAskill a déclaré qu'il avait travaillé en Europe avec d'autres escadrons d'hélicoptères. Il a lui-même piloté de plus gros hélicoptères mais n'avait aucune expérience de l'hélicoptère Hughes en question. Suivant son expérience, il n'a jamais vu un hélicoptère circuler au sol de cette manière.

Le prochain témoin de M. Binder était **l'inspecteur Douglas Malette**. M. Malette est un inspecteur de systèmes de sécurité chez Transports Canada promouvant la sécurité aéronautique. Il a été pilote de la Marine royale du Canada depuis 1966 et il a piloté des hélicoptères, des T33, des DC3 et d'autres aéronefs lors de différents types d'activités, notamment des recherches et des sauvetages, et il a accumulé au-delà de 6 000 heures d'expérience en hélicoptère, de même que 1 500 heures d'expérience en aéronef à voilure fixe. On l'a reconnu à titre de témoin expert et il a déclaré qu'habituellement il ne circulait pas au sol à proximité des autres aéronefs et qu'il allouait une fois et demie le diamètre de ses pales comme distance de sécurité des autres obstacles et des autres aéronefs stationnés. Il a de plus témoigné qu'il ne descendrait pas au-dessous de 40 pieds dans une telle situation et qu'il n'irait pas à 30 pieds devant un aéronef stationné. Il a dit que personnellement, il ne piloterait pas dans une zone encombrée de la sorte et que lors d'un test, il ferait échouer un pilote qui le ferait. Il considérait que l'espace était trop restreint et que l'hélice du DC3 constituait un danger pour l'hélicoptère, de même que l'hélice de l'hélicoptère pour l'autre aéronef stationné. Le pilote de l'hélicoptère n'avait aucun moyen de savoir quand les moteurs du DC3 seraient mis en marche et, selon lui, cela entraînerait des problèmes pour l'hélicoptère. Il était d'avis que si l'hélicoptère avait perdu de la puissance, l'atterrissage aurait été suffisamment brutal pour plier ses pales et causer des dommages considérables. Il y avait aussi des risques de disperser des débris dans le sillage des pales de l'hélicoptère. En contre-interrogatoire, il a admis qu'il avait piloté de plus gros hélicoptères, soit jusqu'à 21 000 livres, alors que l'aéronef en question ne pèse que 3 000 livres. Le témoin a toutefois déclaré qu'il avait

piloté un hélicoptère Jet Ranger d'un poids semblable. Il a déclaré que le dessin de la pièce M-1 n'était pas précis et que si les dimensions réelles étaient substantiellement différentes de celles qui sont montrées, son point de vue serait modifié, de même que son opinion au sujet de la sécurité de ce vol.

LA PREUVE DU TITULAIRE DE DOCUMENT

Le requérant a présenté son premier témoin **Ross Beck** qui a été assermenté. M. Beck était un des enquêteurs de cette plainte et il a interrogé les témoins le 2 septembre 1998. Il a témoigné que la pièce M-1 indiquait la trajectoire de vol exacte et qu'on ne l'avait pas modifiée mais que M. McAskill avait fait les annotations en marge. Il a témoigné que dans le cours de son enquête, il avait interrogé de nombreux observateurs présumés mais qu'il n'avait pas demandé aux personnes dans la tour si elles avaient été témoins des événements, en dépit du fait qu'il s'agissait du point d'observation idéal pour voir le vol de l'hélicoptère. Il a déclaré qu'il n'était pas au courant s'il y avait des personnes dans la tour, même s'il savait qu'il s'agissait d'une station d'information de vol. Il a dit qu'il s'appuyait principalement sur la preuve de M. McAskill et de M. Overholt et moins sur celle du témoin M. Thompson étant donné que ce dernier était de l'autre côté de l'aéroport et qu'il avait donc un point de vue qui était moins bon.

M. Youngquist a ensuite présenté en preuve les pièces D-1, D-2 et D-3 qui constituent respectivement des copies des déclarations des témoins Claude Overholt, William Thompson et John Youngquist. Dans ces déclarations, M. Youngquist a mis l'accent sur les contradictions entre les déclarations de M. McAskill et celles des autres témoins. M. McAskill et M. Overholt étaient assis côte à côte dans le même aéronef stationné et leur témoignage étaient différents, même en ce qui a trait au danger suscité par la trajectoire de vol de l'hélicoptère.

Le témoin suivant était **M. Gilles Vallières** qui a été reconnu comme expert. Il est instructeur de pilote d'hélicoptère, est qualifié pour le vol aux instruments; il a l'expérience de sept hélicoptères différents et de nombreux aéronefs à voilure fixe et il compte plus de 6 000 heures de vol. Il a enseigné à des étudiants pendant plus de 2 400 heures, dans trois écoles de pilotage, tout en étant chef instructeur de vol dans deux d'entre elles. Il a travaillé partout au Canada à des activités de brousse, de lutte contre les incendies, d'élingage, de formation, de même qu'au transport commercial de passagers. Il possède l'annotation d'une qualification pour l'hélicoptère Hughes. Il a témoigné qu'un vol stationnaire à trois pieds du sol est parfaitement normal et un vol stationnaire entre trois et quinze pieds du sol est considéré comme acceptable et non dangereux. Voler près d'un autre aéronef fait partie des activités d'un hélicoptère et circuler au sol derrière d'autres aéronefs dont les moteurs sont en marche ne présente pas un grand risque. Une distance de moins d'une fois et demie le diamètre des pales d'un autre aéronef léger est satisfaisante et il considère qu'une fois et demie le diamètre du rotor constitue une distance satisfaisante pour stationner à côté d'un autre aéronef, sauf s'il s'agit d'un aéronef ultra-léger. Il a témoigné qu'une distance de dix pieds entre le bout des pales et le bout des ailes d'un aéronef stationné est satisfaisante. Il a dit que la propulsion peut faire bouger l'aile d'un aéronef stationné mais pas plus qu'une brise ne le fait et que cela ne constitue pas un risque. Il a déclaré qu'il a simulé la trajectoire de vol de l'hélicoptère avec le pilote et qu'il considérait que cette manœuvre était sans danger et que M. Youngquist avait piloté de façon vigilante. Il a déclaré avoir enseigné le pilotage à M. Youngquist en 1984 et il a constaté que ce dernier était toujours prudent et attentif,

qu'il avait été son meilleur étudiant étant donné qu'il a appris le vol stationnaire en quelques heures seulement et qu'il a volé en solo plus rapidement que tous ces autres élèves, soit après onze heures. Il a constaté que M. Youngquist avait acheté son propre hélicoptère peu de temps après.

M. Youngquist a demandé de projeter une bande vidéo filmée par deux photographes, une de l'intérieur d'un Cessna stationné sur l'aire de stationnement, au même endroit indiqué précédemment; l'autre de l'extérieur de l'aéronef alors qu'il pilotait l'hélicoptère sur une trajectoire simulée. Cette bande vidéo constitue la pièce D-4 et manifestement, on a remarqué que les photographies prises de l'intérieur de l'aéronef montrent le patin de l'hélicoptère qui semble se rapprocher beaucoup plus et, de fait, qui se rapproche presque de façon dangereuse, alors que les photographies prises par la caméra à partir de l'aire de stationnement montraient une distance sûre entre l'hélicoptère et l'aéronef stationné. Il a de plus témoigné que l'hélicoptère en question était puissant, manœuvrable et contrôlable, particulièrement lorsque son poids est léger et qu'il ne requiert uniquement que 50 pour 100 de sa puissance pour effectuer un vol stationnaire en effet de sol; donc, il reste beaucoup de pouvoir disponible pour une montée et pour d'autres manœuvres, si nécessaire en situation d'urgence. Il a de plus signalé que la compagnie Niagara Helicopters qui transporte des touristes lors de visites touristiques au-dessus des chutes Niagara laisse monter et descendre les passagers et fait le plein pendant que les pales sont en mouvement. Il a déclaré qu'il n'hésiterait pas à voler derrière un DC3 dont les moteurs tournent et que dans l'éventualité d'une défectuosité de moteur, il serait capable d'atterrir à la verticale sur une courte distance et sans dommage.

M. Youngquist a présenté la pièce D-5, soit des reproductions de diverses diapositives de la zone en question et il a fait remarquer qu'à la page deux, l'aire de stationnement qui figure sur les photographies aériennes qu'il a fournies n'est pas aussi encombrée qu'elle semble l'être sur la pièce M-1 du ministre. En contre-interrogatoire, M. Binder a rappelé au témoin que les activités de Niagara Helicopters ont lieu dans un héliport homologué où aucun autre aéronef n'est stationné à proximité et certainement pas un DC3 dont les moteurs tournaient au ralenti.

Le témoin suivant, **M. William Thompson**, a été assermenté. Il travaille pour M. Youngquist; c'est un pilote qui compte cinq ans d'expérience, manifeste un grand intérêt pour les hélicoptères et qui construit et pilote des hélicoptères télécommandés. Il a été témoin de l'événement à partir de l'autre côté du champ et considérait qu'il n'y avait aucun risque et que cela ne constituait pas une manœuvre dangereuse. Il a témoigné que l'hélicoptère semblait stable en tout temps. M. Thompson a déclaré qu'il volait avec le requérant fréquemment et qu'il ne s'est jamais senti en danger et qu'il le considérait comme un pilote très compétent. Il a témoigné que l'hélicoptère volait à environ vingt pieds au-dessus du sol, même si les patins étaient à une distance moindre au-dessus du sol et que la hauteur du vol stationnaire n'était pas inhabituelle ce jour-là. En contre-interrogatoire, il a admis qu'il se trouvait à au moins 300 ou 400 pieds plus loin mais en examinant son emplacement sur la pièce M-2, on a estimé qu'il était à plus de 600 pieds plus loin. Il a témoigné qu'il n'a pas vu tout le vol, qu'il a seulement jeté un coup d'œil à l'occasion et qu'il n'était pas certain si les deux moteurs du DC3 étaient en marche ou si seulement un seul fonctionnait au moment de l'incident. Il n'a jamais remarqué que l'hélicoptère était entre le DC3 et l'aéronef devant l'aérogare il n'a pas pu dire la distance entre l'hélicoptère et les autres aéronefs sur les lieux. Il a déclaré que l'hélicoptère était à vingt pieds au-dessus du sol, peut-être à une

distance entre dix et trente pieds. Ses réponses étaient vagues parce qu'il était incertain et qu'il ne se souvenait pas entièrement du jour en question. Il a déclaré qu'il n'a vu aucune turbulence dans l'hélicoptère mais a admis qu'il ne surveillait pas de près et qu'il jetait seulement des coups d'œil à l'occasion, par la fenêtre.

Le dernier témoin était **M. John Youngquist**; il a été dûment assermenté. Il a commencé à piloter des aéronefs à voilure fixe à l'âge de seize ans et a acheté son premier Bonanza à l'âge de 25 ans, accumulant 5 000 heures et une qualification de vol aux instruments. Il possède son hélicoptère Hughes actuel depuis quatorze ans; il n'a eu aucun incident ou plainte et ne possède aucune assurance sur corps, exploitant un aéronef d'une valeur de 400 000 \$ à 500 000 \$ à ses propres risques. Il dit que cela le motive aussi à piloter de façon prudente, sans prendre de risques. Il se décrit comme un inventeur de produits avioniques; il considère qu'il est bien connu dans le monde de l'aviation et est membre du *Flight Safety Advisory Board* des propriétaires d'aéronefs MU2. Il a un héliport homologué à sa place d'affaire et utilise aussi les installations de l'aéroport de St. Catharines. De plus, il se décrit comme un scientifique et un ingénieur qui étudie les hélicoptères de très près. Il a dit qu'il avait suivi une trajectoire qu'il considérait sans danger. Il savait que les moteurs du DC3 étaient en marche mais il savait aussi que la vitesse du sillage de l'hélice ne le dérangerait pas. Si nécessaire, il pouvait monter quelques pieds pour sortir complètement du sillage de l'hélice. Il a témoigné qu'aucun observateur au sol ne peut dire si la trajectoire de vol d'un hélicoptère est perturbée par la turbulence et il a dit que même un étournement du pilote peut modifier la trajectoire de vol d'un hélicoptère. Il a déclaré que la pièce M-1 constituait un mauvais dessin; que les photographies aériennes à la pièce D-5 sont beaucoup plus précises et que les différences sont en quelque sorte spectaculaires. M-1 montre une aire de stationnement très encombrée et D-5 montre une aire dégagée dans laquelle un hélicoptère peut entrer et sortir en toute sécurité. Il a attiré notre attention sur la diapositive 32 à la pièce D-5 qui montre que lorsque l'hélicoptère est stationné, ses pales sont complètement dégagées de l'aire de vent de l'aéronef à voilure fixe d'à côté. Il considérait que la preuve du ministre était incomplète, mal préparée et « entachée » et que l'enquête n'était ni juste, ni complète. En contre-interrogatoire, il a déclaré que le DC3 était à environ treize mètres de l'aéronef, stationné devant l'aérogare et il a de nouveau répondu que les risques étaient acceptables et probablement presque nuls. Il a déclaré en contre-interrogatoire qu'il effectuerait le vol exactement comme il l'a fait auparavant.

LA LOI

L'article 602.01 du *Règlement de l'aviation canadien* (RAC) prévoit que :

602.01 Il est interdit d'utiliser un aéronef d'une manière imprudente ou négligente qui constitue ou risque de constituer un danger pour la vie ou les biens de toute personne.

LES PLAIDOIRIES

Le ministre a déclaré que tous les éléments de l'infraction avaient été prouvés selon la prépondérance des probabilités. M. Youngquist était le pilote du C-GWPD qui volait d'une

manière imprudente constituant ou risquant de constituer un danger pour la vie ou les biens de toute personne. L'événement a eu lieu le 23 juin 1998, vers 11 heures (h.a.e.) à l'aéroport de la région de St. Catharines/Niagara.

M. McAskill a témoigné qu'il considérait le vol comme dangereux et M. Overholt a dit qu'il était susceptible d'être dangereux. Le témoin expert M. Douglas Malette a dit qu'il ne piloterait pas dans cette zone et qu'à ce risque particulier s'ajoutait celui des moteurs du DC3 qui tournaient au ralenti. M. Binder a fait référence à la cause du Tribunal *Newburg c. Ministre des Transports*^[1], dans laquelle la définition de l'infraction en vertu de l'article 602.01 du RAC était clairement exprimée :

Négligence : La négligence consiste à ne pas faire quelque chose qu'une personne raisonnable ferait, ou à faire quelque chose qu'une personne raisonnable ne ferait pas. Les défendeurs ont pu faire preuve de négligence s'ils ont omis involontairement de faire ce qu'une personne raisonnable aurait fait, ou s'ils ont fait ce qu'une personne qui prend des précautions normales n'aurait pas fait.

Imprudence : Manque de prudence; indifférence face aux conséquences. Dans certains cas, le terme comporte un sens plus fort que négligence : il peut même impliquer une conduite intentionnelle. Dans ce contexte, le sens du terme peut être : indifférent face aux conséquences, inattentif, insouciant; très négligent; négligence en sachant que des conséquences étaient possibles, mais non souhaitables. Imprudence possède le sens de négligence grave, c'est-à-dire faire quelque chose qui implique en fait un risque, que l'auteur en cause en soit conscient ou non.

M. Binder a critiqué l'affirmation du requérant disant qu'il effectuerait le vol de nouveau et il considérait qu'il n'avait pas appris de son expérience. Il m'a rappelé les pouvoirs du Tribunal de modifier la peine, de maintenir ou de rejeter l'allégation. En regard du fait que le requérant effectuerait cette manœuvre de nouveau, M. Binder a affirmé que je devrais augmenter la peine.

M. Youngquist a affirmé que le ministre n'avait pas prouvé l'allégation, que la preuve était faible et trompeuse. Le croquis à la pièce M-1 n'était ni précis, ni à l'échelle et était altéré par différentes écritures. Le défaut de vérifier auprès du personnel de la tour qui constituait les meilleurs témoins, était une erreur. Le témoin expert du ministre n'avait pas l'expérience nécessaire pour évaluer les risques du sillage de l'hélice ou les manœuvres d'un hélicoptère qui sont sans danger. Il a affirmé qu'il avait passé en revue Internet et toutes les sources disponibles et qu'il n'a pu trouver un seul accident attribué à l'effet du sillage de l'hélice d'un aéronef DC3 sur un hélicoptère passant à proximité. Ainsi, on a imaginé le risque lié aux moteurs du DC3 sans le prouver.

CONCLUSION

Il n'existe aucun doute que vers 11 heures (h.a.e.) le 23 juin 1998, M. John Youngquist a piloté un hélicoptère Hughes immatriculé C-GWPD à basse altitude et à faible vitesse dans une aire de stationnement jusqu'à une destination de ravitaillement pour ensuite quitter la zone. Les témoins

sont tous des pilotes expérimentés et compétents qui ont passé la majeure partie de leur vie autour d'aéroports et dans l'aviation. Le moins expérimenté, M. Thompson, possède cinq ans d'expérience et parce qu'il observait les événements de façon sporadique et qu'il se trouvait à une grande distance, je ne crois pas vraiment que son témoignage soit utile.

M. Stuart McAskill, un inspecteur de sécurité de l'aviation civile de Transports Canada, et sans doute le plus expérimenté de tous les témoins, était assis dans l'aéronef stationné sur le siège de droite et s'est montré effrayé par la proximité du patin qu'il pouvait voir à travers la fenêtre de côté. Il a vraisemblablement considéré que l'hélicoptère était trop près de l'aéronef dans lequel il était assis et trop près de l'autre aéronef et que de plus les moteurs du DC3 qui tournaient au ralenti constituaient un danger pour l'hélicoptère. Son croquis, pièce M-1, n'a pas été très utile. Étant donné qu'il n'était pas dessiné à l'échelle, en fait, il devenait trompeur. La trajectoire de vol y était incorrectement indiquée par les chiffres 3 et 4 ainsi que les annotations supplémentaires dont je ne pouvais, en bout de ligne, déterminer l'auteur. Les photographies aériennes de M. Youngquist m'ont beaucoup plus éclairé même si on y voyait différents aéronefs superposés et stationnés au moment de l'incident. Cependant, il est clairement démontré qu'il y avait suffisamment d'espace sur l'aire de stationnement pour qu'un hélicoptère entre et sorte en toute sécurité s'il était piloté habilement. La preuve de M. Overholt contredisait celle de M. McAskill qui était assis à côté de lui et suffisamment près de sorte que leurs épaules se touchaient dans l'aéronef stationné. M. Overholt n'a pas éprouvé un sentiment de peur et il considérait que le risque rattaché au DC3 n'était pas réel. Le fait qu'un problème mécanique de l'hélicoptère à basse altitude puisse entraîner un accident constituait sa seule crainte. La preuve du témoin expert du ministre, M. Douglas Malette, se fondait sur ce qu'on lui avait dit et sur ses observations concernant la pièce M-1. Il n'a pas été témoin des événements et c'est pourquoi je trouve son témoignage moins convaincant, étant donné que je trouve la pièce M-1 imprécise et fautive.

J'ai été plus impressionné par le témoignage de M. Gilles Vallières qui a informé le Tribunal que les manœuvres d'un hélicoptère à basse altitude constituaient la norme et que la circulation au sol constitue une manœuvre sans danger et essentielle afin qu'un aéronef aile/rotor se déplace dans une aire de stationnement. Si le fait de voler à basse altitude représente un risque pour un aéronef, alors tous les aéronefs sont en situation de risque à chaque décollage et à chaque atterrissage, étant donné que dans les deux cas, ils sont près du sol. J'estime que M. Youngquist est sincère, consciencieux et qu'il est un pilote intelligent qui aborde la sécurité de façon sérieuse. Il a fourni une preuve qui était plus précise et instructive mais étant donné qu'il l'a livrée de son propre chef, elle ne peut être considérée comme étant totalement objective. Néanmoins, j'ai trouvé ces pièces plus utiles que la pièce M-1 et je me fie amplement sur celles-ci. Son témoignage m'a d'autant plus convaincu qu'il pilotait en toute sécurité et j'ai été très impressionné par l'excellent degré de professionnalisme en aéronautique auquel il est parvenu, tout comme son propre instructeur l'a décrit.

DÉCISION

Je statue que le ministre n'a pas prouvé selon la prépondérance des probabilités que M. John Youngquist a utilisé son hélicoptère d'une manière imprudente constituant ou risquant de constituer un danger pour la vie ou les biens de toute personne. Pour ces

motifs, je rejette les faits que lui reproche le ministre et j'annule la suspension de sa licence d'une durée de quatorze jours.

D^r Samuel Birenbaum, médecin, C.C.F.P.
Conseiller
Tribunal de l'aviation civile

[\[1\]](#) Dossier n° O-0415-02 (TAC), Décision à la suite d'une révision, le 20 août 1993.