

TRIBUNAL D'APPEL DES TRANSPORTS DU CANADA

ENTRE :

Jamey Douglas Davie, requérant(e)

- et -

Ministre des Transports, intimé(e)

LÉGISLATION:

Loi sur l'aéronautique, L.R.C. 1985, c. A-2, article 7.1(1)(b)

Contrôle compétence pilote (CCP)

**Décision à la suite d'une révision
William Thornton Tweed**

Décision : le 28 août 2006

TRADUCTION

La décision du ministre de suspendre le contrôle de la compétence du premier officier Jamey Douglas Davie est maintenue.

[1] **Une audience en révision** de cette affaire a eu lieu le 11 avril 2006 à 10 h à Vancouver (Colombie-Britannique).

HISTORIQUE

[2] Le 20 octobre 2005, Jamey Douglas Davie, premier officier pour le compte d'Air Canada Jazz, subissait un contrôle de la compétence du pilote (CCP) pour le CL-65 (RJ) sur le simulateur. La performance a été jugée comme un échec et son CCP CL-65 a été suspendu. Le premier officier Davie interjette appel de cet échec.

FAITS

[3] L'examen en vol a été effectué en vertu d'un « vol préétabli » par le commandant Eric William King, pilote vérificateur agréé de transporteurs aériens, dûment autorisé par le

ministre des Transports. Le commandant King a imposé un échec au premier officier Davie, alors qu'il agissait à titre de pilote qui n'était pas aux commandes (PNF), parce que celui-ci n'a pas fait certaines des communications requises.

[4] Le premier incident était lié à une approche interrompue. Le pilote aux commandes (PF) a demandé le pilote automatique. Le pilote qui n'est pas aux commandes a sélectionné le pilote automatique, mais celui-ci ne s'est pas embrayé. Sans plus vérifier, il a confirmé que le pilote automatique était en fonction. L'équipage ne s'est pas aperçu que le pilote automatique ne fonctionnait pas jusqu'à ce que l'aéronef soit proche de l'altitude de l'approche interrompue et que l'aéronef ait roulé environ 40 degrés vers la droite. Le PF a reconnu que la situation avait entraîné le roulement, il a remis l'aéronef à niveau et il a poursuivi le vol préétabli pour effectuer une approche de catégorie 3 et atterrir sans incident.

[5] Le deuxième incident a eu lieu lors de l'approche. Le pilote automatique s'est déconnecté et l'aéronef a dérivé d'un déplacement maximal de l'aiguille du radiophare d'alignement de piste avant que le problème ne soit repéré et une remise de gaz effectuée.

[6] Le vol était supervisé par John Dorward, représentant de l'Association du transport aérien international qui effectuait une vérification d'Air Canada Jazz.

DISCUSSION

[7] Le ministre déclare que lors des deux incidents, le premier officier Davie, le PNF, était responsable de la surveillance des systèmes. Lors du premier incident, le PF a demandé le pilote automatique; le PNF a choisi le pilote automatique mais n'a pas confirmé par une « communication » que le pilote automatique était embrayé. Lors du deuxième incident, le pilote automatique n'était pas connecté et l'aéronef a dérivé d'un déplacement maximal de l'aiguille du radiophare d'alignement vers la droite avant que le problème ne soit décelé et qu'une remise de gaz ne soit initiée.

[8] Le premier officier Davie, PNF, n'a pas surveillé les systèmes et il a reconnu que l'autopilote n'était pas connecté ou n'avait pas fait l'objet d'une communication lorsque l'aéronef a commencé à s'éloigner du radiophare d'alignement. Le commandant King a décidé que la performance du premier officier Davie était sous la norme et lui a imposé un échec. Le premier officier Davie conteste cette évaluation et déclare que sa performance répondait aux normes de base avec quelques tendances sous les limites qui ont été décelées et corrigées en temps utile. Il déclare que lors du premier incident, l'aéronef a tourné vers la droite et a roulé de 25 degrés, ce qui était prévisible. Le problème n'a été décelé et corrigé par le PF que lorsque le roulement a dépassé 25 degrés. Cette déclaration n'explique pas de façon satisfaisante la raison pour laquelle il n'a pas suivi la procédure d'exploitation normale, soit confirmer que le pilote automatique avait été embrayé et avertir le PF de ce fait, ou dans le cas en l'espèce, que le pilote automatique n'était pas embrayé. S'il avait suivi la procédure, le problème aurait été décelé en temps utile. En ce qui a trait au deuxième incident, il dit qu'ils étaient hors du radiophare d'alignement pendant 20-25 secondes et qu'il aidait le PF avec la procédure de remise de gaz. Son explication ne porte pas sur la raison pour laquelle M. Davie, PNF, n'a pas repéré que le pilote automatique n'était pas connecté et n'a pas averti le PF de ce fait.

DÉCISION

[9] Lors du premier incident, que le PF reconnaisse que le pilote automatique n'était pas embrayé lorsque l'aéronef a roulé de 25 degrés ne dispense pas le PNF de sa tâche de confirmer que le pilote automatique est embrayé après avoir été sélectionné et de signaler ce fait au PF. En ce qui concerne le deuxième incident, le premier officier Davie, le PNF, ne s'est pas aperçu que le pilote automatique était déconnecté et n'a pas signalé au PF que l'aéronef s'éloignait du radiophare d'alignement. Une dérive qui correspond à une déflexion complète de l'indicateur du radiophare d'alignement ne respecte pas les normes requises. La remise des gaz subséquente, qui a été considérée comme une solution appropriée par le commandant King, n'abordait pas le manque de conscience de la situation du PNF pendant l'approche.

[10] Bien qu'il soit possible que la présence d'un observateur ait augmenté le niveau de stress, il n'y a aucune preuve pour appuyer l'allégation que la décision du commandant King a été influencée par l'observateur. La preuve démontre que le commandant King a exercé sa discrétion de façon cohérente eu égard à son mandat de pilote en chef agréé et au Manuel de pilote vérificateur agréé.

[11] En conséquence, je confirme la décision du ministre de suspendre le CCP du premier officier Jamey Douglas Davie.

Le 28 août 2006

William T. Tweed
Conseiller
Tribunal d'appel des transports du Canada