

TRIBUNAL DE L'AVIATION CIVILE

ENTRE :

Leslie James Dolphin, requérant(e)

- et -

Ministre des Transports, intimé(e)

LÉGISLATION:

Ordonnances sur la navigation aérienne, série V, no.34, art. 6a)

Ordonnances sur la navigation aérienne, série V, no.34, art. 6b)

Procédures de départ, Aéroport non contrôlé

Décision à la suite d'une révision
Robert J. MacPherson

Décision : le 19 décembre 1989

TRADUCTION

JE CONFIRME LA DÉCISION DU MINISTRE. LA SUSPENSION DÉBUTE LE 29 JANVIER 1990 ET SERA EN VIGUEUR JUSQU'À MINUIT LE 1^{ER} FÉVRIER 1990.

(...)

M. McDonald a résumé la preuve qui devait être présentée. Le 4 juin 1989 vers 11 h, un Convair 580 (Tempus 592) a remonté la piste n° 7 à Kenora (Ont.)(YQK) sans donner les avis radio voulus. Ce manquement à la règle a incité le spécialiste d'information de vol à remplir un rapport de circonstances inhabituelles.

L'aéroport de Kenora (Ont.) est un aéroport non contrôlé, mais il dispose d'une station d'information de vol et d'une FRÉQUENCE RÉGLEMENTAIRE (MF) que tous les aéronefs doivent utiliser dans un rayon de cinq milles marins.

M. McDonald a appelé M. Wolfram Sandleohken à témoigner.

M. Sandleoehken était instructeur de vol en chef à l'école de pilotage « Northern Winds », le 4 juin 1989 à Kenora (Ont.). Au moment de l'incident, il enseignait à un élève. M. Sandleoehken a déclaré que son appareil se posait dans la première portion de 1 000 pieds de la piste 25, pendant une séance d'atterrissages posé-décollé », lorsque le Convair a roulé jusqu'en bout de la piste 07, l'obligeant à faire une manoeuvre d'évitement. M. Sandleoehken et son élève ont interrompu leur décollage et se sont dirigés vers la piste de roulage au sol occupée auparavant par le Convair, et ont attendu que ce dernier décolle. M. Sandleoehken a ajouté que la météo était bonne et que les vents étaient légers.

M. Dolphin n'a pas contre-interrogé M. Sandleoehken.

M. McDonald a ensuite appelé M. James Adam Garden. M. Garden est spécialiste de l'information de vol depuis cinq à six ans et était de service au moment de l'incident. M. Garden se rappelle avoir donné l'autorisation IFR au vol 592, mais ne se souvenait pas d'avoir conseillé d'utiliser la piste 07, et ne se souvenait pas non plus qu'il y ait eu un appel avant que le vol 592 s'engage sur la piste. M. Garden n'a pas été témoin de l'incident, mais il a enregistré un rapport de circonstances inhabituelles. M. Garden n'a pas parlé personnellement à l'un ou l'autre des pilotes.

M. Dolphin n'a pas contre-interrogé M. Garden.

M. McDonald a appelé M. Brian John Morton. M. Morton est directeur du service d'information de vol à Kenora. Il a affirmé qu'il avait conservé l'enregistrement des communications radio portant sur l'incident. M. Morton a déclaré qu'il avait fait une copie de l'enregistrement (M 3), et il l'a identifiée. On a écouté l'enregistrement, et M. Morton a apporté certaines modifications à la transcription (M 4) présentée par M. McDonald.

M. Dolphin a demandé à M. Morton s'il y avait eu d'autres transmissions par le vol 592 avant la séquence enregistrée. La réponse a été négative. M. Dolphin n'est pas allé plus loin dans son contre-interrogatoire de M. Morton.

M. McDonald a déposé comme pièce M 5 une copie de *l'Ordonnance sur la navigation aérienne* de la série V, article 34, paragraphe 6, alinéa a), et comme pièce M 6, l'article 101 du *Règlement de l'Air*. La présentation du ministre s'est terminée ainsi.

Il n'y a pas eu de contre-interrogatoire.

M. Leslie James Dolphin a présenté sa version des faits. M. Dolphin a déclaré que le premier officier a communiqué leurs intentions et a cité le premier paragraphe de la page deux (M 4) : « et nous aimerions, euh! utiliser la piste 07 » (traduction libre). M. Dolphin a ajouté qu'en raison de la rampe que formait la piste de roulage, ils ne pouvaient pas bien voir la piste, mais que lui et son copilote ont bien surveillé pour voir si des aéronefs s'y trouvaient. Ils (vol 592) ont alors aperçu le vol 150 après s'être engagés sur la piste, à une distance d'environ 600 pieds. M. Dolphin a ensuite fait état de son bon dossier de vol.

Dans son contre-interrogatoire, M. McDonald a déterminé que M. Dolphin était commandant de bord, qu'il prenait place sur le siège avant droit, qu'il ne faisait pas fonctionner la radio et qu'il n'a pas eu de contact direct avec le service d'information de vol ou WXT.

M. Dolphin a admis que le premier officier du vol 592 s'occupait de la radio. M. Dolphin a vu pour la première fois le vol 150 (GWXT) alors qu'il était sur la piste, à 45° sur sa gauche. M. Dolphin a communiqué avec le WXY pour lui faire des excuses et a décollé. M. Dolphin a admis que l'aéroport de Kenora est le seul aéroport non contrôlé en régime VFR que la compagnie (Tempus) dessert, et que la compagnie vole normalement en régime IFR.

Pour résumer, M. Dolphin a fait trois suggestions concernant les aéroports non contrôlés :

1. contrôleurs de la circulation aérienne
2. seconde fréquence pour les autorisations
3. améliorer la ligne de visibilité du personnel d'information de vol

M. McDonald a conclu par un exposé sur l'emploi de la fréquence réglementaire 122.2, le mélange de vols IFR et VFR, la nécessité d'avoir des échanges radio clairs et le risque que pose le non-respect des règlements.

Cette affaire a trait au fait que des vols IFR et VFR empruntent un aéroport non contrôlé. Nous devons donc nous reporter à la réglementation.

La principale source de renseignements dont disposent les pilotes est la Publication d'information aéronautique, qui dit à la page 0-1, « Avant-propos » :

« Dans l'AIP Canada, le verbe « devrait » signifie que Transports Canada encourage tous les pilotes à se conformer à la procédure ou la méthode appropriée. D'autre part, « doit » signifie que la procédure est obligatoire et (ou) est prescrite par des règlements ou ordonnances. »

À la section RAC 7.8, intitulée « Départs IFR depuis les aérodromes non contrôlés », l'AIP dit :

« DÉPARTS IFR DEPUIS LES AÉRODROMES NON CONTRÔLÉS

Le pilote commandant de bord qui a l'intention de décoller d'un aérodrome non contrôlé DOIT :

- a) obtenir une autorisation de l'ATC lorsqu'à l'intérieur d'un espace aérien contrôlé;
- b) signaler, en utilisant la fréquence appropriée, la procédure de départ qu'il compte appliquer et ses intentions avant de s'engager sur la piste ou de s'aligner sur la piste de décollage; et

c) regarder et vérifier par radio en utilisant la fréquence appropriée qu'il n'y a aucun risque de collision avec un autre aéronef ou véhicule pendant le décollage. »

Si l'on se fie à la preuve (pièce M 4), soit la transcription de l'enregistrement de la tour, il était clair que le vol Tempus 592 devait décoller en régime IFR d'un aéroport non contrôlé. L'aéronef a reçu une autorisation IFR à destination de Minneapolis. Après avoir accepté l'autorisation, le vol 592 a annoncé : « et nous remontons la piste zéro sept. »

L'enregistrement des communications sur la fréquence réglementaire ne donne aucune indication de la procédure de départ, et n'indique aucunement qu'on ait fait part de son intention avant de s'engager sur la piste.

Je constate également qu'on n'a fait aucun effort pour vérifier, par radio ou par contact visuel, qu'il n'y avait aucun risque de collision avec un autre aéronef ou un véhicule.

Les mots clés sont « le pilote doit », qui supposent qu'il s'agit d'une marche à suivre obligatoire.

Au haut de la page 2, premier paragraphe, de la transcription de la bande magnétique, le vol 592 a dit, avant de recevoir son autorisation : « nous aimerions, euh! utiliser la piste 07. » Au paragraphe huit, on entend : « OK... et nous remontons la piste 07 » (traduction libre).

Il est clair que le vol 592 ne s'est pas conformé aux règles régissant les décollages en régime IFR depuis un aéroport non contrôlé.

Au paragraphe deux, on dit au Tempus 592 : « Ok - surveillez la circulation, le 150 fait des circuits sur la piste deux cinq. »

Plus loin, à la page deux, paragraphe six, Tempus 592 dit : « Ok, euh! on vous a pris votre place... On a empiété sur votre espace par la suite. » (traduction libre).

Le vol 592 a été mis au courant de la circulation par le service d'information de vol de YQK et savait aussi qu'il y avait quelqu'un d'autre sur la fréquence puisqu'il avait fallu répéter l'autorisation.

Le Cessna 150 a atterri correctement, supposant normalement qu'après avoir accepté l'autorisation IFR, le vol 592 ferait part de ses intentions sur les ondes. Si les choses s'étaient passées de la façon prescrite par le règlement, cet incident n'aurait sûrement pas eu lieu.

L'AIP, à la section RAC 1:1:3 (B) dit que les renseignements du service d'information de vol ne sont donnés QU'À TITRE INDICATIF.

Pendant le processus de révision, nous avons déterminé que le vol Tempus 592 ne s'est pas conformé aux instructions données aux pilotes dans l'AIP, et a par conséquent contrevenu à l'ONA, série V, alinéas 34 6 a) b).

La décision du ministre est confirmée.

M. R.J. MacPherson