

**TRIBUNAL DE L'AVIATION CIVILE**

ENTRE :

**Earl McFarland**, requérant(e)

- et -

**Ministre des Transports**, intimé(e)

**LÉGISLATION:**

*Règlement de l'Air*, C.R.C. 1978, c. 2, art. 520(1)

**Utilisation d'un aéronef de façon négligente ou imprudente**

---

**Décision à la suite d'une révision**  
**J.L. MacKay**

---

**Décision : le 20 août 1988**

**Entendue** : Halifax (Nouvelle-Écosse), le 10 août 1988

*1) je réserve ma décision*

*2) je confirme la décision du ministre de suspendre la licence de pilote n° QMD 203515 en raison d'une infraction au paragraphe 520 (1) du Règlement de l'Air, et je réduis la durée de la suspension à sept jours.*

Une audience s'est tenue à Halifax le 10 août 1988 à 11 h 00, comme le prévoyait l'avis d'audience.

Le requérant, M. Earl McFarland, a reçu un avis de suspension le 7 juillet 1988.

L'avis se lisait comme il suit :

« Conformément à l'article 5.9 de la *Loi sur l'aéronautique*, le ministre des Transports a décidé de suspendre votre licence de pilote privé d'hélicoptère, n° QMD203515 puisque vous avez contrevenu au paragraphe 520(1) du Règlement de l'Air. En effet, le 30 novembre 1987, vers 19h30Z, vous étiez commandant de bord d'un hélicoptère Bell 206B portant l'indicatif C-GXCH,

et vous voliez près de la limite sud-ouest de la zone de contrôle de Halifax, à destination de Halifax, alors que les conditions météo se sont détériorées dans la zone de contrôle de Halifax au point que les conditions ne permettent plus le vol à vue. Vous êtes resté dans le secteur jusqu'à ce que la réserve de carburant de l'aéronef atteigne le niveau d'urgence et vous avez négligé de prendre les autres mesures qui s'offraient à vous à ce moment; ce faisant, vous avez piloté l'aéronef avec imprudence, de façon à constituer un danger pour la vie ou les biens, en exposant sans raison votre aéronef, votre passager et les autres personnes susceptibles d'avoir besoin des installations d'urgence à Halifax, à un risque accru.

Le paragraphe 520(1) du *Règlement de l'Air* dit, notamment qu'aucun aéronef ne doit être piloté avec négligence ou imprudence, de façon à constituer un danger pour la vie ou les biens. »

Lors de la présentation de la demande, un sursis de suspension a été accordé en attendant la décision de l'audience en révision.

La suspension débute à minuit le 26 septembre 1988 et sera en vigueur jusqu'à minuit le 3 octobre 1988.

## **TÉMOIGNAGES**

Le ministre des Transports a présenté des témoignages d'expert en matière de rendement des aéronefs et de conditions météorologiques, en déposant les pièces suivantes :

M1-Rapport des services de la circulation aérienne

M2-Registre des conditions météo

M3-Registre quotidien de la circulation aérienne

M4-Avis de vol

M5-Transcription

M6-Ordonnances sur la navigation aérienne

M7-Carte

M8-Conditions météo pour Shearwater

## **DÉCLARATION D10**

**DÉCLARATION CONCERNANT L'INCIDENT DU 30 NOVEMBRE 1987 METTANT EN CAUSE LE CGXCH**

Le 30 novembre 1987, je, Earl McFarland de Dartmouth (N.-É.), pilotais un hélicoptère Bell 206 portant l'indicatif CGXCH. Après avoir fait descendre mon passager à l'héliport de Halifax

Waterfront, je suis reparti en régime VFR et suis entré dans la zone de contrôle de Shearwater, en direction de l'aéroport international de Halifax (CYHF). Je me proposais de rentrer à CYHZ avec le CGXCH pour mettre l'hélicoptère à l'abri dans le hangar afin de le protéger des vents forts (100 km/h) qui étaient annoncés. Voir l'annexe A. Après avoir quitté la zone de contrôle de Shearwater, j'ai communiqué avec la tour de contrôle de Halifax puis signaler que je suivais la route (route n° 118) en direction de CYHZ.

La tour de Halifax m'a fait savoir que le dernier relevé horaire (19h00Z) des conditions météo signalait les données suivantes : mesure à 200 pi., nuages dispersés, plafond de 1 000 pieds, visibilité de 3 milles dans le brouillard, calage altimétrique 2979. La tour m'a dit de rester en attente à la même position, en restant à l'écart de la zone de contrôle de CYHZ. Alors que j'étais en attente dans le secteur de Fall River, j'ai pu observer CYHZ à une distance d'environ 7 milles marins, à partir d'une altitude indiquée de 1 000 pieds (800 pieds au-dessus du sol). J'ai fait part de cette inexactitude évidente à la tour de Halifax, et on m'a dit de continuer de tourner en rond.

Peu après, un aéronef qui faisait son approche pour se poser sur la piste 15 de CYHZ a signalé qu'il apercevait la piste d'une altitude indiquée de 1 000 pieds. Croyant qu'un nouveau rapport météo spécial serait probablement communiqué sur la foi de ces renseignements (combinés aux données sur ma propre situation), j'ai décidé de rester en attente jusqu'à ce qu'on signale des limites VFR spéciales. J'ai fait savoir à la tour que je resterais en attente tant que mes réserves de carburant seraient suffisantes.

Après avoir appris que le vol 154 d'Air Canada décollait de CYHZ, j'ai demandé à l'aéronef qui décollait de faire un rapport météo de pilote (PIREP). Au départ de la piste 15, le vol AC 154 signalait un plafond de 500 pi. AGL (1 000 pi. indiqués). La tour me l'a fait savoir après avoir communiqué ces renseignements récents à la direction de la météorologie (MÉT). La MÉT n'a rien changé à ses observations.

Comme mes réserves de carburant approchaient du minimum permis en régime VFR, et que je m'inquiétais des vents forts prévus, je n'avais d'autre choix que de poursuivre ma route vers CYHZ. J'ai donc signalé une urgence de bas niveau de carburant. La tour de Halifax m'a immédiatement autorisé à me rendre directement à l'aéroport. Je n'ai jamais eu à descendre à moins de 800 pi. indiqués pendant le trajet entre Fall River et l'aéroport, et l'aéroport a été visible pendant tout ce temps.

Après m'être posé, j'ai appris par la tour de Halifax que des conditions VFR spéciales étaient en vigueur au moment de mon atterrissage, par suite d'une observation de nuages dispersés à 300 pi. mesurés à 500 pi.

J'estime que même si les conditions météo observées par la MÉT de CHYA étaient inférieures aux conditions spéciales en régime VFR (jusqu'au moment de mon atterrissage), je n'ai pas enfreint les conditions minimales de vol VFR spécial. En outre, le fait de conserver l'altitude la plus élevée possible, compte tenu du plafond et de la visibilité, ne constitue pas une façon négligente ou imprudente de piloter un aéronef. J'affirme donc que les allégations de pilotage imprudent ne sont pas fondées.

## **CONSIDÉRATIONS**

Comme il s'agit d'une allégation grave, nous avons examiné les preuves avec grand soin.

La preuve démontre que M. McFarland a bel et bien contrevenu au paragraphe 520(1) du Règlement de l'Air, dont voici la teneur :

Aucun aéronef ne sera piloté avec négligence ou imprudence, de façon à constituer un danger pour la vie ou les biens.

Je confirme la décision du Ministre de suspendre la licence de pilote n° QMD203515. Cependant, étant donné la possibilité d'une erreur de jugement et le fait que l'intimé n'ait pas eu l'intention de contrevenir au paragraphe 520(1) du Règlement de l'Air, j'estime que la sentence devrait être moins sévère et décide par conséquent de réduire de 14 à 7 jours la durée de la suspension.

**LA SUSPENSION DÉBUTE À MINUIT LE 26 SEPTEMBRE 1988 ET SERA EN VIGUEUR JUSQU'À MINUIT LE 3 OCTOBRE 1988.**

Lawrence MacKay