

TRIBUNAL D'APPEL DES TRANSPORTS DU CANADA

ENTRE :

John Alexander Baker, requérant(e)

- et -

Ministre des Transports, intimé(e)

LÉGISLATION:

Aeronautics Act, R.S.C. 1985, c. A-2, s. 6.71(1)b)

**Décision à la suite d'une révision
William H. Fellows**

Décision : le 28 juin 2006

TRADUCTION

Je maintiens la décision du ministre de refuser de délivrer une qualification de vol aux instruments C1 (multimoteur) le 2 juin 2005, conformément à l'alinéa 6.71(1)b) de la Loi sur l'aéronautique.

Une audience en révision relative à la présente affaire a été tenue le mercredi 7 juin 2006 à 9 h 30, dans la salle de conférence des services de sténographes judiciaires de NOR-ONT, à Sudbury (Ontario).

HISTORIQUE

En vertu de l'alinéa 6.71(1)b) de la *Loi sur l'aéronautique*, le ministre a présenté un avis de refus de délivrer une qualification de vol aux instruments au requérant, John Alexander Baker.

Il s'agit d'une question de conformité. M. Baker n'a pas reçu la qualification de vol aux instruments C1, étant donné qu'il n'a pas réussi à respecter les normes ministérielles à l'égard des exigences techniques et de compétence au cours d'un test en vol de qualification dirigé par un examinateur désigné pour les tests en vol, Donald J. Currie, le 2 juin 2005 à l'aéroport de Sault Ste. Marie.

LOI

L'alinéa 6.71(1)*b*) de la *Loi sur l'aéronautique* stipule ce qui suit :

6.71 (1) Le ministre peut refuser de délivrer ou de modifier un document d'aviation canadien pour l'un des motifs suivants :

[...]

b) le demandeur ou l'aéronef, l'aérodrome, l'aéroport ou autre installation que vise la demande ne répond pas aux conditions de délivrance ou de modification du document.

Le sous-alinéa 401.06 (1)*b*)(*v*) du *Règlement de l'aviation canadien* (RAC) stipule ce qui suit :

401.06 (1) Sous réserve de l'article 6.71 de la Loi, le ministre délivre un permis ou une licence de membre d'équipage de conduite ou annote une qualification sur le permis ou la licence de membre d'équipage de conduite si le demandeur lui en fait la demande en la forme et de la manière précisées dans les normes de délivrance des licences du personnel, et lui fournit les documents suivants :

[...]

b) les documents qui établissent que le demandeur satisfait aux exigences applicables précisées dans les normes de délivrance des licences du personnel quant aux points suivants :

[...]

(*v*) les habiletés.

QUESTIONS PRÉLIMINAIRES

Aucune question préliminaire n'a été soulevée par les parties et aucune conférence préparatoire à l'audience n'a eu lieu entre elles.

Les deux parties ont fait des déclarations préliminaires. Les remarques du ministre ont mis l'accent sur le fondement des normes des tests en vol du ministre des Transports. Le requérant a expliqué qu'il avait demandé une audience à la suite d'une révision, principalement parce qu'il désirait que le refus de lui accorder son diplôme dans le cadre du programme de formation en vol du Collège Sault soit annulé.

CAUSE DU MINISTRE

Le représentant du ministre, Duncan Chalmers, a présenté des extraits photocopiés de la *Loi sur l'aéronautique*, du RAC et du *Guide de test en vol – Qualification de vol aux instruments* de Transports Canada.

Ces documents ne peuvent être considérés comme faisant partie de la preuve, puisqu'ils sont de notoriété publique. Ils fournissent des renseignements concernant les règles et les normes applicables à la question, mais ne portent pas directement sur les circonstances des allégations du ministre. M. Chalmers a fait référence à certaines parties pertinentes de ces documents au moment de leur présentation.

Témoignage du ministre

M. Chalmers a communiqué avec **M. Currie**, l'examineur de Transports Canada qui a effectué le test en vol de qualification aux instruments de M. Baker et qui a jugé sa performance insatisfaisante.

M. Currie a présenté un résumé de son expérience aéronautique à titre d'instructeur, de chef-instructeur de vol, de directeur du programme de vol au Collège Sault et, actuellement, d'examineur désigné pour les tests en vol de Transports Canada.

M. Currie a examiné la procédure en cause pour effectuer le test en vol de qualification aux instruments et son rôle comme examinateur de ces tests.

M. Chalmers a présenté cinq documents photocopiés qui ont été admis en preuve, soit M-1 à M-5. Étant donné que les originaux étaient disponibles à cette audience pour l'authentification, j'ai accepté chaque document comme une copie conforme de l'original. M. Chalmers a demandé à M. Currie d'expliquer chacun des cinq documents, puis je les ai acceptés comme preuves pertinentes dans cette affaire.

La pièce M-1 est une photocopie de la carte d'examen en vol – qualification aux instruments de Transports Canada, en date du 2 juin 2005, remplie par M. Currie lors du test en vol de qualification aux instruments de M. Baker.

M. Currie a expliqué les résultats du test en vol de M. Baker, en attirant l'attention sur plusieurs commentaires figurant à la carte d'examen en vol. Il a passé en revue tous les exercices qu'un candidat à la qualification de vol aux instruments doit effectuer pendant ce test. Plusieurs exercices se composent de plus d'un élément. Tous les éléments inscrits sur la carte sont évalués en fonction de la performance du candidat. M. Currie a expliqué que chaque élément est évalué selon une échelle numérique, où « 4 » est un pointage supérieur à la norme, « 3 » est la norme/moyenne, « 2 » est la norme de base et « 1 » représente un échec. M. Baker a atteint « 4 » dans cinq éléments, « 3 » dans six éléments, « 2 » dans quatre éléments et « 1 » (un échec) dans un élément.

La carte comprend des commentaires écrits par M. Currie, concernant l'échec. L'élément échoué portait sur une panne de moteur simulée pendant une approche à l'atterrissage, alors que la puissance d'un des deux moteurs de l'aéronef avait été réduite pour simuler une panne de moteur. Le candidat devait respecter la liste de vérification en cas d'urgence et démontrer qu'il maîtrisait l'aéronef de façon appropriée et sécuritaire pendant cet exercice. Dans cette cause, M. Baker n'avait pas ouvert les volets de capot du moteur qui fonctionnait, ce qui avait entraîné une hausse excessive des températures de l'huile du moteur et des têtes de cylindre.

L'attention portée à l'ajustement des volets de capot pour que le moteur refroidisse de façon appropriée fait partie de la liste de vérification de la procédure d'urgence et force est de constater que M. Baker n'a pas suivi la procédure de la liste de vérification, à ce moment-là. Après avoir remarqué une tendance vers des températures excessivement élevées; M. Currie a rappelé la condition à M. Baker, puis a ouvert les volets de capot de sa propre initiative afin d'éviter des dommages potentiels au moteur qui fonctionnait. À la suite du test, M. Currie a fait un compte rendu des résultats de tous les éléments du test à M. Baker, y compris les raisons pour lesquelles il imposait un échec à l'élément du moteur simulé.

La pièce M-2 est une photocopie d'une feuille de contrôle d'examen en vol, un formulaire utilisé par M. Currie pour noter les observations concernant les résultats des candidats à la qualification aux instruments pendant les tests en vol. Elle contient des observations écrites sur les éléments de l'examen de qualification pour le vol aux instruments de M. Baker.

M. Currie a précisé que ce document est utilisé comme outil de discussion pendant le compte rendu aux candidats, à la suite de l'examen en vol. Ce document a été rédigé au moment de l'examen à l'aéroport de Sault Ste. Marie, le 2 juin 2005. M. Curry a expliqué ses commentaires à la page 4 du document, où il faisait expressément référence à :

[traduction]

11.A. Panne de moteur (multimoteur) . . .

Aucune vérification des éléments complétés sur la liste de vérification . . .

Aucune surveillance des instruments du moteur – les volets de capot sont tous les deux fermés..

Températures élevées des t/c et de l'huile. Intervention de l'examineur.

Huile 75°-275°/235°; tête de cyl. 200°-500°/425°.

M. Currie a confirmé que, pendant la séance du compte rendu, il avait discuté des raisons de l'échec de cet exercice avec M. Baker et l'avait informé qu'il pouvait annuler l'échec en effectuant une reprise de cet exercice particulier, et ce, dans un délai de deux jours au plus tard.

La pièce M-3 est une photocopie d'une liste de vérification d'un aéronef Piper Seminole, qui est publiée par le constructeur de l'aéronef bimoteur, et qui a été utilisée pour l'examen de qualification aux instruments de M. Baker. Elle contient une liste détaillée des vérifications pilote et des gestes à poser par un pilote qui utilise ce modèle d'aéronef, tant dans des conditions normales ou d'urgence.

M. Currie a fait référence à un extrait particulier dans cette liste de vérification élaborée. Cet extrait se rapporte au « Nettoyage » à la suite d'une panne de moteur d'urgence et prévoit, en partie : [traduction] « Volets du capot : moteur en exploitation . . . au besoin » et « Moteur défectueux . . . fermé ». M. Currie a de nouveau confirmé qu'il avait fait un compte rendu à

M. Baker sur cette partie de la liste de vérification. M. Baker n'avait pas remis en question la validité de la procédure figurant à cette liste.

La pièce M-4 est une photocopie de la seconde carte d'examen en vol – qualification aux instruments de Transports Canada, en date du 4 juin 2005. Elle a été remplie par M. Currie et comprend les résultats d'un examen de vol partiel que M. Baker a effectué à cette date.

M. Currie a expliqué que Transports Canada permet qu'un test en vol partiel puisse être pris en considération afin qu'un examinateur donne une possibilité au candidat de démontrer sa compétence par la reprise d'un exercice échoué lors d'une première tentative. M. Baker a subi un test en vol partiel à l'égard de la procédure « Panne de moteur (multimoteur) », deux jours après le premier examen. Une fois de plus, il a subi un « échec », comme M. Currie l'a signalé dans la seconde carte d'examen en vol. M. Currie a expliqué ses commentaires écrits sur la carte, à savoir que M. Baker avait revu la liste de vérification dûment remplie, mais qu'il avait ouvert les volets du capot du moteur qui simulait une panne sans ouvrir les volets du capot du moteur qui fonctionnait. Encore une fois, les températures du moteur qui fonctionnait n'ont pas été surveillées; elles étaient anormalement élevées et l'examineur est intervenu de nouveau pour demander à M. Baker d'ouvrir les volets du capot de ce moteur.

La pièce M-5 est une photocopie des notes rédigées par M. Currie pendant le test en vol partiel de M. Baker, le 4 juin 2005. M. Currie a expliqué que ses notes corroboraient l'échec de l'exercice et constituent ses observations pendant l'exercice : [traduction] « ... liste de vérification revue au complet – volet du capot ouvert sur moteur en panne – les volets du moteur qui fonctionnait sont demeurés fermés... températures plus élevée que la normale. Aucune remarque de la part du candidat – l'examineur est intervenu... ». M. Currie a discuté des notes avec M. Baker lors d'un compte rendu à la fin du test en vol partiel.

Contre-interrogatoire

M. Currie a confirmé l'argument de M. Baker à la pièce M-02, en ce qui a trait aux seuils de température du moteur inscrits sous : [traduction] « huile... 235° et têtes de cyl... 425° », lesquels étaient encore dans la plage verte d'utilisation des jauges de l'aéronef.

M. Baker a demandé de préciser si le test en vol partiel était le second de deux tests mutuellement exclusifs. M. Currie a expliqué qu'ils faisaient tous deux partie du même examen de qualification de vol aux instruments auquel M. Baker s'était porté candidat, mais l'examen partiel était une reprise d'un exercice antérieur qu'il avait échoué.

Réinterrogatoire

M. Currie a de nouveau confirmé que les températures de l'huile et des têtes de cylindre étaient dans la plage verte des instruments, mais il avait observé qu'elles montaient rapidement et approchaient des seuils dangereux. Il a de plus expliqué que les températures ambiantes extérieures étaient de 28°C et qu'une circulation d'air de refroidissement prend plus d'importance lorsque la température extérieure est aussi chaude.

CAUSE DU REQUÉRANT

Témoignage du requérant

M. Baker a présenté un document admis comme pièce A-1, un extrait photocopie intitulé *9.3 Emergency Procedures Expanded Checklist*, tiré d'un manuel intitulé *Sault College Standard Operating Procedures*. Étant donné que le texte original était disponible pour authentification, je l'ai accepté comme copie conforme de l'original et, après que M. Baker ait expliqué le document, je l'ai accepté comme preuve pertinente dans cette affaire.

M. Baker a fait référence à un article de la pièce A-1 sous-titré *9.3.3 Clean Up* qui stipule ce qui suit : [traduction] « ... Ajustez les volets de capot du moteur qui fonctionne, au besoin, afin de garder des températures normales... ». Par la suite, il a fait référence au point 9.3.1, qui prévoit : [traduction] « ... Les vérifications de la CAUSE peuvent aussi être omises lors d'une approche IFR, si les vérifications liées à l'approche ont été faites auparavant. »

M. Baker a par la suite mentionné un article du document d'information, *Guide de test en vol – Qualification de vol aux instruments* de Transports Canada. Il a demandé à M. Currie si le critère d'exécution (h), énoncé à la section « Items du test en vol – 11. Procédures d'urgence » faisait partie des critères sur lesquels se fondait l'exercice qu'il avait échoué. Ce critère stipule ce qui suit « surveiller toutes les fonctions du moteur fonctionnant et effectuer les réglages nécessaires ». M. Currie l'a confirmé.

M. Baker a cité une autre partie du manuel intitulé *Sault College Standard Operating Procedures* qui, en partie, prévoit qu'en descente, les volets du capot doivent être fermés sur un aéronef Piper Seminole. Par ailleurs, il n'a présenté aucune preuve documentée sur ce point.

M. Baker a ensuite fait référence à la liste de vérification du Seminole (pièce M-3), où à la rubrique sur les moteurs défectueux et la remise des gaz, on mentionne [traduction] : « ... Volet du capot (moteur fonctionnant) ... au besoin ».

Contre-interrogatoire

M. Chalmers a demandé à M. Baker de confirmer si les limites d'utilisation des températures pour l'huile et les têtes de cylindre étaient respectivement à 275°F et 500°F et si les deux jauges étaient vertes jusqu'à ces limites. M. Baker en a convenu.

Réinterrogatoire

Décliné par le requérant.

QUESTION EN LITIGE

Le ministre avait-il raison de refuser de délivrer une qualification aux instruments C1 qui reposait sur un exercice échoué pendant le test de qualification de vol aux instruments de M. Baker, le 2 juin 2005 et de nouveau, pendant le test en vol partiel du 4 juin 2005? Les deux

tests en vol de M. Baker ont-ils été effectués de façon équitable et professionnelle et de manière objective et impartiale? Y a-t-il d'autres circonstances atténuantes qui n'ont pas été prises en considération par l'examineur?

DISCUSSION

Les témoignages des deux parties ne contestent pas les circonstances des deux tests en vol qui ont eu lieu les 2 et 4 juin 2005 et qui ont entraîné le refus d'accorder une qualification de vol aux instruments à M. Baker.

De plus, il n'y a pas aucune contestation des parties en ce qui a trait aux notes accordées pour l'ensemble des exercices effectués pendant l'un ou l'autre des tests en vol de M. Baker.

L'examineur, M. Currie, a imposé un échec au premier exercice du test en vol « Panne de moteur (multimoteur) » parce qu'il avait jugé que M. Baker a) n'avait pas agi conformément aux procédures d'urgence de la liste de vérification, b) n'avait pas surveillé les températures montantes du moteur qui fonctionnait, c) n'avait pas ouvert les capots du moteur en fonctionnement pour fournir une circulation d'air de refroidissement et d) lui-même avait dû intervenir afin de prévenir une autre surchauffe du moteur à des seuils dangereux.

M. Baker soutient que a) la liste de vérification du Seminole et le manuel *Sault College Standard Operating Procedures* proposent uniquement l'ouverture des capots du moteur « au besoin » sur le moteur en fonctionnement, b) les températures de l'huile de moteur et des têtes de cylindre du moteur qui fonctionne étaient de plus dans une norme d'exploitation « normale » et c) les *Sault College Standard Operating Procedures* laisse entendre que certains éléments de la liste de vérification « peuvent être omis » lors d'une approche de vol aux instruments.

Les pièces présentées tant par le ministre des Transports que par M. Baker, soit les pièces M-3 (liste de vérification Seminole) et A-1 (*Sault College Standard Operating Procedures*), énoncent l'utilisation des volets du capot pendant une panne de moteur (multimoteur). Les deux pièces sont conformes et les volets de capot du moteur qui fonctionne doivent être utilisés « au besoin ».

Donc, la question consiste à savoir si les températures du moteur étaient assez élevées pour qu'il soit nécessaire d'utiliser les volets du capot « au besoin » pendant l'exercice du test en vol échoué par M. Baker.

Il y a une mise en garde pour ce type d'aéronef et les pilotes savent et comprennent la façon dont le fonctionnement des volets du capot influence correctement les températures du moteur. Il est également évident que les directives énoncées aux pièces M-3 et A-1 donnent à penser que le jugement des pilotes repose sur cette connaissance et est nécessaire lorsqu'ils se servent des volets du capot « au besoin » pour contrôler les températures du moteur.

Afin de juger correctement le fonctionnement des capots du moteur, un pilote compétent doit toujours surveiller les températures du moteur et la façon dont elles répondent aux circonstances. Cela est particulièrement vrai en cas de « panne de moteur » d'un aéronef bimoteur, alors que le

moteur qui reste fonctionne avec une charge qui est grandement augmentée, à une vitesse anémométrique plus lente (écoulement aérodynamique réduit). Par conséquent, il peut se produire une augmentation des conditions de surchauffe du moteur qui reste, en particulier lorsque les températures extérieures sont élevées. La surveillance des températures est aussi fort importante à basse altitude pendant une approche d'atterrissage.

À mon avis, en dépit de ce qui peut sembler être à première vue une différence d'interprétation entre les parties à propos du sens et des conséquences de la locution « au besoin » et du syntagme « températures de fonctionnement normales », M. Currie a agi correctement en évaluant la qualification de vol aux instruments de M. Baker comme un échec, le 2 juin 2005. Je suis d'avis que la température du moteur est montée bien au-dessus de la plage normale d'utilisation et, si M. Currie n'était pas intervenu, elle aurait atteint un seuil inacceptable en très peu de temps.

En outre, l'examineur a préparé un compte rendu constructif du test en vol, y compris de l'exercice échoué, pour fournir à M. Baker les renseignements nécessaires pour corriger son erreur. Je pense que les attentes de l'examineur ont été exposées clairement à M. Baker pendant ce compte rendu. Lors de son témoignage, M. Currie a déclaré que M. Baker n'avait d'aucune façon remis son compte rendu en question et cela n'a pas été contesté au cours de l'audience.

Cela étant dit, M. Baker a eu l'occasion de reprendre l'exercice échoué lors d'un second test à l'égard du scénario de la « panne de moteur ». Le test a eu lieu le 4 juin 2005. Si M. Baker avait réussi cette reprise, il aurait reçu sa qualification de vol aux instruments.

Pendant cette reprise, M. Baker a effectivement terminé la liste de vérification requise, mais il n'a pas fait fonctionner correctement les volets du capot, « au besoin ». En fait, M. Baker n'a pas ouvert correctement les volets du capot du moteur en panne ni ceux du capot du moteur qui fonctionnait, ce qui a forcé M. Currie à intervenir une seconde fois pour prévenir la hausse de la température du moteur.

À mon avis, dans le contexte de l'évaluation globale de l'examineur, deux échecs du même exercice étaient suffisants pour justifier que l'examineur, M. Currie, pose les gestes en question, soit le refus de délivrer une qualification de vol aux instruments à M. Baker.

DÉCISION

Je maintiens la décision du ministre de refuser de délivrer une qualification de vol aux instruments C1 (multimoteur) à M. Baker, le 2 juin 2005, conformément à l'alinéa 6.71(1)b) de la *Loi sur l'aéronautique*.

Le ministre a prouvé que M. Baker n'avait pas respecté les normes de test en vol pendant son examen effectué à l'aéroport de Sault Ste. Marie, le 2 juin 2005.

Le 28 juin 2006

William H. Fellows
Conseiller
Tribunal d'appel des transports du Canada