

**TRIBUNAL DE L'AVIATION CIVILE**

ENTRE :

**Wolfram Sandloehken**, requérant(e)

- et -

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

**LÉGISLATION:**

des articles 8a) de l'ordonnance no 34 de la Série V des Ordonnances sur la navigation aérienne  
des articles 8b) de l'ordonnance no 34 de la Série V des Ordonnances sur la navigation aérienne  
l'article 8.9 de la Loi sur l'aéronautique  
l'article 8a) de l'ordonnance no 34 de la Série V des Ordonnances sur la navigation aérienne  
l'article 8b) de l'ordonnance no 34 de la Série V des Ordonnances sur la navigation aérienne  
ONA V, N° 34, art. 8(a)(b)

**Aérodrome non contrôlé, Tours de piste**

---

**Décision à la suite d'une révision**  
**William C. Pearson, Q.C.**

---

**Décision : le 1<sup>er</sup> février 1990**

TRADUCTION

**Entendue** : Kenora (Ontario), le 29 janvier 1990

***L'appel est accueilli et la suspension de la licence de pilote commercial de Wolfram Sandloehken est annulée pour les motifs exposés dans les présentes.***

Le requérant veut faire annuler la décision rendue en faveur de l'intimé arguant qu'en vertu de l'article 11 de l'ordonnance n° 34 de la Série V des *Ordonnances sur la navigation aérienne* (ONA), il n'a pas contrevenu aux paragraphes *a* et *b* de l'article 8 de ladite ONA.

La décision faisait suite à un incident survenu à l'aérodrome de Kenora le 4 juin 1989 entre 1655 et 1730 (UT).

L'aérodrome de Kenora est, selon les preuves déposées par le présentateur du ministre, un aérodrome non contrôlé aux termes de l'article 2 de ladite ONA, auquel a été assignée une fréquence obligatoire de 122.2. Il ressort clairement du témoignage en question que toutes les parties en cause étaient tout au moins à l'écoute de cette fréquence et, comme en font foi les pièces 1 et 2, ont de fait utilisé cette fréquence pour leurs transmissions.

Les faits, tels que je les déduis des témoignages présentés, sont les suivants :

1. Le jour en question, le requérant, instructeur de vol autorisé, pilote un Cessna 150 GWXT avec un élève à bord; il reçoit l'autorisation d'exécuter des tours de piste sur la piste 25. Il n'y a alors aucun appareil signalé à cet endroit.
2. Peu après, pourtant, un Convair 580, le Tempus 592, obtient l'autorisation de voler vers Minneapolis en décollant de la piste 07. Le pilote a été informé de ce qu'un Cessna 150 exécute des tours de piste sur la piste 25.
3. Le Tempus 592 se présente ensuite en ressource sur la piste en service, sans autorisation ni avis, gênant le GWXT qui décolle et atterrit.
4. Le témoignage montre bien que le GWXT n'a pas signalé qu'il entamait l'étape vent arrière de son circuit ni qu'il était en approche finale. Le requérant a déclaré que la fréquence était encombrée et qu'il n'avait pas pu se faire entendre. De fait, Tempus 592 indique que pendant la transmission de YQK (Kenora), des voix sont intervenues.

L'article 8 de l'Ordonnance invoquée énonce ce qui suit :

8. Le pilote commandant de bord d'un aéronef qui exécute des tours de piste à un aérodrome non contrôlé pour lequel une fréquence obligatoire est assignée ou qui est situé à l'intérieur d'une zone spécifiée doit respecter les exigences suivantes :
  - a) signaler qu'il entame l'étape vent arrière du circuit;
  - b) signaler qu'il est en approche finale et déclarer ses intentions;
  - c) signaler qu'il est hors de la piste sur laquelle l'aéronef a atterri

Il ne semble faire aucun doute que le pilote commandant de bord, en l'occurrence, le requérant Wolfram Sandloehken, n'ait pas respecté les dispositions des paragraphes *a* et *b* de l'article 8; c'est là ma conclusion. Selon certains passages du témoignage, l'élève n'aurait pas transmis les messages comme on le lui demandait, mais il est clair qu'en qualité de pilote commandant de bord, le requérant était responsable des communications, peu importe qui effectuait les transmissions en réalité.

Le requérant s'appuie sur l'article 11 de l'ordonnance et déclare que dans les circonstances entourant l'incident, l'article 8 ne s'applique pas.

Voici le texte de l'article 11 :

11. Les articles 3 à 10 ne s'appliquent pas aux personnes utilisant un aéronef à un aéroport non contrôlé, dans les cas où

- a) une station d'information de vol, une station radio d'aéroport communautaire ou une installation radio télécommandée est en service à l'aéroport;
- b) la personne qui entend utiliser l'aéronef à l'aéroport a donné un avis préalable de ses intentions à la station d'information de vol, à la station radio d'aéroport communautaire ou à la station d'information de vol qui reçoit ou transmet les communications radio au moyen de l'installation radio télécommandée de l'aéroport;
- c) au cours de la manœuvre de décollage, le pilote commandant de bord de l'aéronef s'assure par observation visuelle qu'il n'y a aucun risque de collision avec un autre aéronef ou véhicule

Il y a trois conditions dont chacune doit être satisfaite pour que l'article s'applique et exempte le requérant de la responsabilité que lui impose l'article 8. Le témoignage me convainc que les paragraphes *a* et *b* de l'article 11 sont bel et bien respectés. Le paragraphe *c* est limité à un aéronef en voie de décoller et exige que le pilote commandant de bord s'assure, par observation visuelle, qu'il n'y a aucun risque de collision avec un autre aéronef ou véhicule. Il semble que le requérant atterrissait au moment de l'incident et qu'il a, avant de redécoller, fait arrêter le GWXT. Il a sans aucun doute vu Tempus 592 se présenter en ressource sur la piste, sans autorisation. M'étant assuré qu'il ne pouvait décoller à cause de la position de Tempus 592, je conclus que son geste satisfait la condition posée par le paragraphe *c*).

Comme l'article 11 exempte le requérant des dispositions des paragraphes *a* et *b* de l'article 8 et comme les témoignages montrent que le requérant satisfait les conditions de l'article 11, je conclus que l'amende imposée pour contravention présumée à l'article 8 doit être annulée. Le Tribunal fait droit à l'appel.