



TRIBUNAL D'APPEL DES TRANSPORTS DU CANADA

Référence : *Paul Biber c. Canada (Ministre des Transports)*, 2019 TATCF 34 (révision)

N° de dossier du TATC : H-4373-68

Secteur : Aviation

ENTRE :

Paul Jose Biber, requérant

- et -

Canada (Ministre des Transports), intimé

[TRADUCTION FRANÇAISE OFFICIELLE]

Audience tenue à : Calgary (Alberta), le 25 avril 2019

Affaire entendue par : Deborah Warren

Décision rendue le : 19 août 2019

DÉCISION ET MOTIFS À LA SUITE D'UNE RÉVISION

Arrêt : Le ministre des Transports a prouvé, selon la prépondérance des probabilités, que le requérant, Paul Jose Biber, ne répond pas aux conditions de délivrance ou de modification d'un document d'aviation canadien, en application de l'alinéa 6.71(1)b) de la *Loi sur l'aéronautique*.

I. HISTORIQUE

[1] Dans un avis de refuser de délivrer ou de modifier un document d'aviation canadien (avis) daté du 16 novembre 2017, Transports Canada a avisé Paul Jose Biber qu'il ne lui accorderait pas les avantages rattachés à sa compétence de pilote à l'égard de l'aéronef CL-65, puisqu'il avait échoué à un contrôle de compétence pilote (CCP) le 6 novembre 2017.

[2] Le Tribunal d'appel des transports du Canada (Tribunal) a reçu la demande de révision de M. Biber le 6 décembre 2017.

[3] Le 31 janvier 2019, le Tribunal a informé les parties que l'audience aurait lieu le 25 avril 2019 à Calgary, en Alberta.

[4] L'annexe A de l'avis indique que Transports Canada a fondé sa décision sur l'alinéa 6.71(1)b) de la *Loi sur l'aéronautique*, qui dispose que le ministre peut refuser de délivrer ou de modifier un document d'aviation canadien au motif que le « demandeur... ne répond pas aux conditions de délivrance ou de modification du document... » (pièce M-1, onglet 8).

[5] L'annexe A contient également des détails quant aux motifs de la décision du ministre énoncée ci-dessus :

Au cours du test en vol effectué le 6 novembre 2017, vous [M. Biber] avez démontré que vous ne satisfaisiez pas à la norme de compétence requise dans le cadre d'un contrôle de compétence pilote (CCP). Conformément au manuel TP14727 (Avions) – VÉRIFICATION DE COMPÉTENCE PILOTE ET QUALIFICATION DE TYPE D'AÉRONEF, Première édition (révision 1), votre tentative d'obtenir un CCP a été évaluée comme étant un ÉCHEC en raison d'un respect inacceptable des SOP, règles et règlements relativement aux compétences et connaissances techniques, tel qu'il est décrit dans le rapport de test en vol ci-joint.

[6] Comme l'indique son rapport de test en vol (pièce M-1, onglet 2), M. Biber s'est vu attribuer la note de 1, laquelle est inférieure à la norme acceptable, pour deux éléments (#22 et #23), et a reçu les commentaires suivants :

22. Compétences et connaissances techniques – Respect inacceptable des SOP, règles et règlements. Lors de la mise en œuvre du QRH, vous avez erronément appliqué la liste de vérifications à référence rapide relative à un incendie du moteur gauche en vol, après avoir exécuté la liste de vérification relative à une faible pression d'huile du moteur gauche.

23. Compétences et connaissances techniques – Erreur critique. Lors de la mise en œuvre d'une liste de vérifications abrégées ou du QRH relativement à la surchauffe du système (hydraulique) HYD 2, un diagnostic incorrect a causé le mauvais réglage des volets d'atterrissage, a erronément désarmé l'inverseur de poussée, et a réduit la pression du système Hyd 2 à 0 en vue de l'atterrissage, malgré la disponibilité d'une pompe de secours en bon état de fonctionnement. De ce fait, la distance d'atterrissage a été augmentée de façon significative, soit près du double, sans que l'équipage calcule la faisabilité d'un atterrissage en toute sécurité.

II. ANALYSE

[7] La question dont est saisi le Tribunal consiste à déterminer si le ministre avait raison de refuser de délivrer à M. Biber un document d'aviation canadien, en l'occurrence un contrôle de compétence pilote relatif à l'aéronef CL-65, et s'il y a lieu de renvoyer l'affaire au ministre pour réexamen.

[8] Le représentant du ministre a soutenu qu'au cours de son vol de vérification, M. Biber avait erronément diagnostiqué deux mauvais fonctionnements, soit la température élevée du système hydraulique 2 (exercice 23) et la panne moteur — pression d'huile (exercice 22). Le requérant n'a effectué aucun des deux exercices conformément aux procédures d'utilisation normalisées (SOP), démontrant ainsi un manque de compétences et de connaissances techniques. Le ministre a soutenu que le pilote vérificateur agréé (PVA) avait correctement attribué une note de 1 à la suite des exercices 22 et 23.

[9] Le représentant du ministre a appelé deux témoins à la barre : Rodney Dahl et Michel Paré.

[10] M. Dahl est titulaire d'une délégation de pouvoir de pilote vérificateur agréé et est autorisé à effectuer des CCP sur le CL-65 (pièce M-1, onglet 1). Il a déclaré travailler pour Jazz Aviation depuis 1990, et avoir dirigé plus de 100 CCP, avec un taux de réussite de 90 %.

[11] M. Dahl était le PVA lors du CCP qu'a effectué M. Biber le 6 novembre 2017 (pièce M-1, onglet 2). Le test a eu lieu dans le simulateur de CAE à Toronto (pièce M-1, onglet 3). M. Dahl a attribué la note de 1 à deux éléments, soit les exercices 22 et 23 du test en vol; ce résultat constituant un échec. L'exercice 23 du test en vol, le problème de température élevée du système hydraulique 2, a été introduit chronologiquement avant l'exercice 22, la panne moteur — pression d'huile du moteur gauche.

[12] M. Dahl a témoigné qu'il avait dirigé le test en vol conformément au CCP périodique du CRJ 705 de Jazz Aviation : Guide de formation et vérification scénarisées - CRJ (pièce M-1, onglet 4). Il a traité du rôle du PVA, des différences entre l'avion et le simulateur, de la coordination de l'équipage, des normes de tolérance et d'autres renseignements pertinents sur les tests en vol.

[13] Le requérant a soutenu qu'il avait été chargé de voler en compagnie d'un pilote agissant à titre de pilote surveillant (PM) et que de ce fait, pour diverses raisons, il avait été difficile pour lui de s'acquitter correctement de ses tâches de pilote aux commandes (PF). Il a soutenu qu'au cours de l'exercice 23 du test en vol, soit la situation d'urgence relative à la surchauffe du système hydraulique 2, l'équipage avait suivi la bonne procédure en fonction de la température hydraulique qu'il avait observée au moment de l'urgence. Pour ce qui est de l'exercice 22, l'urgence relative à la panne moteur — pression d'huile, il a déclaré que c'était le PM qui avait utilisé la mauvaise liste de vérifications, et il s'est souvenu que le vol avait été interrompu prématurément dès que la liste de vérifications avait été choisie.

[14] M. Biber s'est représenté lui-même à l'audience. Au cours de son témoignage, il a largement utilisé une déclaration faite par M. Dahl (pièce M-1, onglet 6), soit la description détaillée du CCP, dont il a contesté plusieurs points. À la suite du témoignage de M. Biber, le ministre a réagi en ramenant M. Dahl à la barre, afin d'obtenir des éclaircissements sur les points contestés par M. Biber.

[15] M. Biber a témoigné à l'audience que la formation qu'il avait reçue avait été douteuse, mais qu'en raison de son expérience aux commandes de l'aéronef, il se sentait en confiance pour effectuer un CCP. M. Biber a ajouté qu'il s'était préoccupé du fait que, lors de son CCP, il ne serait pas accompagné du pilote avec lequel il s'était entraîné, mais plutôt d'un pilote qu'il n'avait jamais rencontré. M. Biber et le pilote désigné ont fait connaissance tout juste avant le test en vol. Après une brève conversation avec lui, et bien que ce pilote se soit dit faible dans l'exécution des SOP, M. Biber n'avait pas d'objection à effectuer le CCP.

A. Cadre réglementaire

[16] Le ministre a fondé sa décision sur l'alinéa 6.71(1)b) de la *Loi sur l'aéronautique*, qui se lit comme 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; [...]

[17] Le ministre a le fardeau de démontrer que sa décision de refuser de délivrer le CCP était justifiée en raison de l'échec de M. Biber à deux exercices de test en vol. La charge de la preuve repose sur la prépondérance des probabilités, en vertu du paragraphe 15(5) de la *Loi sur le Tribunal d'appel des transports du Canada*.

B. Coordination de l'équipage

[18] En vue du test en vol, M. Biber a été affecté comme pilote aux commandes (PF), et l'autre pilote a été désigné pilote surveillant (PM).

[19] Tout au long de l'audience, M. Biber a exprimé ses préoccupations et sa frustration à l'égard du partenaire qu'on lui avait choisi. Il a de nombreuses fois fait référence aux piètres performances du PM, y compris la lente mise en œuvre des listes de vérifications, le mauvais placement de la liste de vérification dans le poste de pilotage et un manque général de connaissances, de compétences et de confiance. M. Biber estimait qu'en raison de ces facteurs, il n'avait pas été en mesure d'offrir le rendement souhaité.

[20] L'inspecteur Michel Paré travaille aux opérations nationales de vol à l'administration centrale de Transports Canada, à titre de spécialiste du Programme de PVA. M. Paré a déclaré que le CCP était un test en vol en équipage multiple et que le risque partagé par l'équipage de conduite s'appliquait, comme le prévoit le manuel

TP14727 (Avions) – Vérification de compétence pilote et qualification de type d’aéronef, Première édition (révision 1) (pièce M-1, onglet 5, page 7). Cela signifie que, de façon générale, une équipe réussit ou échoue d’un bloc. Lorsque deux candidats sont évalués au cours d’un test en vol, ils sont tous deux assujettis à parts égales aux risques d’échec dans le cadre de leurs évaluations respectives. Il y a quelques exceptions à ce principe, mais aucune d’entre elles ne s’appliquait au test en vol de M. Biber.

[21] M. Paré a souligné que le Guide de formation et vérification scénarisées (pièce M-1, onglet 4, page 4) précisait davantage ce concept dans la section Coordination de l’équipage. Ce document indique que le PF et le PM travaillent en équipe, et que la coordination de l’équipage constitue un élément important de l’évaluation. Le témoin a déclaré que chaque membre d’équipage doit surveiller l’autre, et que les deux pilotes doivent identifier et corriger toute erreur commise. Selon lui, toutes les compagnies aériennes ayant des équipages multiples adoptent ce concept.

[22] Bien que M. Dahl ait reconnu qu’après le test en vol le PM avait révélé qu’il « ressentait encore les effets de sa récente maladie », il n’en demeure pas moins que cette information n’a pas été portée à l’attention de M. Dahl avant le vol. M. Dahl savait que les membres de l’équipage ne s’étaient pas entraînés ensemble, mais ceux-ci ne lui ont donné aucune raison de croire qu’ils n’étaient pas prêts à effectuer un CCP. Généralement, il s’attend à ce que les pilotes aient reçu une formation et ait été recommandés, donc à ce qu’ils soient prêts à effectuer un CCP.

[23] M. Biber a déclaré que la faiblesse de son PM avait contribué en grande partie à son échec au CCP. Que cela soit vrai ou non, les documents déposés en preuve sont très clairs quant à la coordination de l’équipage et au risque partagé par l’équipage de conduite. En outre, le Tribunal constate que la pièce M-1 traite des rôles de l’équipage à l’onglet 4 : « Il revient au PF de prendre les mesures nécessaires face à tout événement et diriger toute mesure de suivi requise. Le PM devrait aider, mais ne doit pas diriger » (page 4). Par conséquent, j’ai évalué les exercices du test en vol en fonction des résultats obtenus par l’équipage, sans attribuer la faute à une faible performance de l’un des membres de l’équipage.

C. Surchauffe du système hydraulique 2

[24] Conformément au Guide de formation et vérification scénarisées, M. Dahl a introduit une anomalie (la surchauffe du système hydraulique 2) dans le simulateur de vol alors que l’équipage franchissait les 5 000 pieds en montée (pièce M-1, onglet 4, page 10). L’objectif de l’exercice est de déterminer la capacité du candidat à « effectuer les vérifications et les procédures recommandées conformément au POH [manuel d’utilisation de l’avion], à l’AFM [manuel de vol de l’avion] ou à toute autre publication pertinente, en cas de mauvais fonctionnement d’un système ou d’une autre situation d’urgence ». Cet objectif est compatible avec le titre de l’exercice 23 du Guide de test en vol, « Situations anormales ou d’urgence » (pièce M-1, onglet 5, page 45).

[25] Le Guide de formation et de vérification scénarisées spécifie à quel moment le PVA doit introduire l’anomalie, et quand la retirer. Dans le cas qui nous occupe, une fois

que l'équipage a exécuté la procédure de la liste de vérifications à référence rapide, l'anomalie doit être retirée afin de maintenir la température sous les 107 degrés; toutefois, cette condition persiste jusqu'à la remise des gaz.

[26] Dans le cadre de cet exercice, les candidats doivent exécuter la procédure de la liste de vérifications relative à la surchauffe du système hydraulique 2 apparaissant à la page 17-5 de la section Urgences du manuel de référence rapide (QRH) du CRJ 705 (pièce M-1, onglet 9, page 3). M. Dahl a déclaré que les candidats avaient correctement effectué les deux premiers éléments de la zone encadrée de la liste de vérifications, mais avait omis le troisième item, une mesure critique qui consistait à surveiller la température du système 2.

[27] M. Biber a déclaré que lorsque l'anomalie liée à la surchauffe du système hydraulique 2 a été introduite, l'équipage avait mis en œuvre la liste de vérification à référence rapide, ce qui l'avait dirigé vers la page 17-5 de la section Urgences du QRH. Il a déclaré que le PM avait mis beaucoup de temps à trouver cette liste de vérification.

[28] M. Biber a soutenu que le PM avait placé la liste de vérifications à l'extrême droite de l'avion, là où il y avait plus de lumière, mais que cela l'empêchait de bien la voir. Il a alors demandé au PM de déplacer la liste de vérifications vers la console centrale afin qu'il puisse lui aussi la voir. M. Biber a souligné qu'en tant que PF, sa principale responsabilité était de piloter l'avion et que le PM devrait mettre en œuvre la liste de vérifications.

[29] M. Dahl a déclaré que les pilotes devaient être conscients, avant tout, de la température du liquide hydraulique. Il a soutenu qu'il était nécessaire de surveiller la page synoptique du système hydraulique (affichage visuel dans le poste de pilotage) afin de surveiller la tendance de la température du système. Aussi, il a constaté que l'équipage ne vérifiait cette page que périodiquement, et a estimé que s'il avait surveillé la tendance, l'équipage aurait noté une température élevée, ce qui l'aurait conduit à passer aux étapes appropriées suivantes.

[30] À la suite des mesures énoncées dans la zone encadrée de la liste de vérifications, l'équipage doit prendre d'autres mesures en fonction de ce que contiennent les instructions « SI ». Ces instructions sont décrites à la page 3 de l'onglet 6 de la pièce M-1 :

Aux termes de la page 3.1-5 de l'AOM Vol 2, lorsqu'une liste de vérifications contient une instruction « **SI** », l'instruction doit être examinée; si l'état de l'aéronef correspond à celui décrit dans l'instruction, celle-ci doit également être mise en œuvre. Toutes les instructions « **SI** » doivent être verbalisées. Toutefois, lorsque l'état de l'aéronef ne correspond pas à celui décrit dans l'instruction, l'élément sera ignoré. Une liste de vérifications peut contenir plus d'une instruction « **SI** ».

[31] La première instruction « SI » devait être appliquée si la température du système hydraulique diminuait. Bien qu'à ce stade la température était toujours en hausse, et que l'équipage n'aurait donc pas dû mettre en œuvre cette liste de vérifications, c'est ce qu'il a fait en décidant de fermer la pompe du système Hydraulique 2.

[32] La deuxième instruction « SI » devait être mise en œuvre si la température du système hydraulique 2 était **inférieure à 96 degrés**. M. Dahl a déclaré que si l'équipage avait surveillé la température hydraulique, il aurait constaté une légère augmentation de la température, puis celle-ci aurait diminué à moins de 96 degrés. Par conséquent, l'équipage aurait dû utiliser cette liste de vérifications.

[33] L'équipage de conduite n'a pas mis en œuvre cette liste de vérifications et a plutôt décidé de passer à l'instruction « SI » suivante, laquelle devait être exécutée si la température était **supérieure à 107 degrés**.

[34] M. Biber a indiqué que pendant le test en vol, le PM avait affiché la page synoptique relative au système hydraulique, et que les deux membres de l'équipage avaient constaté que la température était stable à 118 degrés. Ainsi, l'équipage a choisi d'exécuter l'instruction « SI » qui s'applique lorsque la température du système hydraulique est **supérieure à 107 degrés**.

[35] M. Dahl a déclaré que la température était supérieure à 107 degrés à un moment donné, mais qu'une fois la vanne d'arrêt fermée, et après qu'il a désactivé l'anomalie du simulateur, la température serait descendue sous les 96 degrés. Il a ajouté qu'il avait de la difficulté à surveiller les variations de température dans le poste de pilotage du simulateur parce que l'équipage affichait rarement la page synoptique du système hydraulique, laquelle illustrerait la température visuellement.

[36] M. Biber ne se souvenait pas du nombre de fois que la page synoptique du système hydraulique avait été affichée, indiquant du même coup la température du système, mais a estimé que, selon toute vraisemblance, ils avaient choisi la page normale pour le vol afin qu'il puisse surveiller toute autre anomalie éventuelle. M. Biber a déclaré qu'il avait été formé en vol pour évaluer la situation et réagir en conséquence. Il estimait que, puisque l'avion se trouvait à proximité d'un aéroport, il serait préférable de prendre rapidement des mesures afin d'atterrir plutôt que perdre du temps à surveiller. Cependant, s'il avait été en vol plus loin d'un aéroport, il aurait alors eu le temps de surveiller la température.

[37] M. Biber a décrit les différentes vérifications obligatoires qu'ils ont effectuées en appliquant l'instruction « SI » qu'ils avaient choisie. Il s'est avéré qu'il s'agissait d'une longue liste de vérifications nécessitant diverses mesures et calculs. La séquence de la liste de vérifications a conduit l'équipage à calculer la distance nécessaire à l'atterrissage, laquelle n'était qu'approximative, et la pression de freinage en fonction du poids à l'atterrissage. Ces derniers calculs n'ont pas été effectués en raison du manque d'information accessible. M. Biber s'est rendu compte en arrivant à ces pages de la liste de vérifications qu'ils avaient probablement commis une erreur, car les procédures n'étaient pas typiques d'un vol de CCP.

[38] M. Dahl a soutenu que si l'équipage avait suivi la bonne instruction « SI », cela lui aurait permis d'effectuer un atterrissage normal, ce qui était le but de l'exercice. Toutefois, comme l'équipage a choisi la mauvaise instruction, M. Dahl a estimé qu'il avait commis une erreur critique qui a entraîné un risque inacceptable, affectant les volets

pour l'atterrissage, l'inverseur de poussée, la pression de l'accumulateur de freinage extérieur et la distance d'atterrissage (pièce M-1, onglet 6, pages 4-5).

[39] Malgré le fait que cet exercice ait été effectué de façon incorrecte, M. Dahl a permis la poursuite du test, car jusqu'à ce moment-là, aucun autre exercice ne s'était vu attribuer la note de 2 ou 1. Il avait l'intention de permettre à l'équipage de reprendre cet exercice à la fin du CCP.

[40] M. Paré a déclaré qu'un PVA peut permettre la reprise d'un exercice du test en vol. Cette disposition est conforme à l'article 6.12 de la dixième édition du Manuel du pilote vérificateur agréé de TC, qui décrit les conditions d'une erreur d'exécution (pièce M-1, onglet 7, page 63). Le PVA peut autoriser un candidat à reprendre un seul exercice de test en vol non réussi sous réserve de certaines conditions, selon les circonstances. Dans des circonstances relatives à une erreur d'exécution (comme en l'espèce), un PVA peut permettre la reprise de l'exercice si aucune autre séquence n'a reçu une note de 2 ou de 1. Par conséquent, il semble que l'équipage ne pouvait pas profiter de cette possibilité après l'échec relatif à la deuxième anomalie (voir ci-dessous) (pièce M-1, onglet 6, dernière page).

[41] En fonction des éléments de preuve et des témoignages présentés au cours de l'audience en révision, la question à trancher est de savoir si l'exercice 23, la surchauffe du système hydraulique 2, méritait une note d'échec de 1.

[42] Le Guide de test en vol (pièce M-1, onglet 5, page 13) définit la note de 1 sur l'échelle d'évaluation à 4 points relative aux « Compétences et connaissances techniques » comme suit :

- **Erreur critique**
- Compréhension pratique inacceptable
- Respect inacceptable des SOP, règles et règlements

[43] L'erreur critique y est définie comme étant une « action ou une inaction qui **a une ou des conséquences** dans l'achèvement d'une tâche, une procédure ou d'une manœuvre », et lorsqu'un état de vol indésirable s'est produit (pièce M-1, onglet 5, page 12). Une situation d'aéronef indésirable (UAS) est une « position, vitesse, altitude ou configuration d'aéronef découlant d'une erreur, d'une action ou d'une omission d'un membre de l'équipage de conduite **qui réduit clairement les marges de sécurité** » (pièce M-1, onglet 5, page 11).

[44] Le Guide de test en vol énumère plusieurs critères d'exécution relativement à l'exercice 23, y compris l'évaluation de l'aptitude du candidat à identifier rapidement les mauvais fonctionnements, à effectuer rapidement les bonnes vérifications et les bonnes procédures et à élaborer un plan d'action raisonnable pour le reste du vol (pièce M-1, onglet 5, page 45).

[45] Selon la preuve au dossier, M. Biber a observé une température de 118 degrés qui est demeurée stable, ce qui est contraire au témoignage de M. Dahl, qui a déclaré que la

température avait fluctué. Ce dernier a soutenu qu'une fois que l'équipage eut fermé la vanne d'arrêt du système hydraulique, et après qu'il eut mis fin au mauvais fonctionnement sur les commandes du simulateur, la température aurait atteint un sommet, puis serait descendu sous les 96 degrés.

[46] Je conclus que M. Biber, bien qu'il ait constaté une température de 118 degrés, n'a pas surveillé la température suffisamment longtemps. Je fonde ma conclusion sur le témoignage de M. Dahl quant à l'utilisation peu fréquente de la page synoptique du système hydraulique, ainsi que sur le témoignage de M. Biber selon lequel l'aéroport se trouvait à proximité, et qu'il était plus important d'atterrir que de surveiller la température, chose qu'il aurait faite s'il s'était trouvé plus loin d'un aéroport.

[47] De plus, l'équipage a effectué l'action requise dans l'instruction « SI » qui précisait « si ... la température du système hydraulique 2 diminue ». Cela contredit la déclaration de M. Biber voulant que la température ait été stable, si la vérification était effectuée selon les conditions de la liste de vérification.

[48] Par conséquent, compte tenu de la preuve dont je dispose, et malgré les incohérences entre les souvenirs de M. Biber et ceux de M. Dahl, je conclus, selon la prépondérance des probabilités, que M. Biber n'a pas observé la tendance à la baisse de la température, de telle sorte que l'équipage a appliqué la mauvaise liste de vérifications, ce qui résulté en un UAS.

[49] Me fondant sur la preuve, j'estime que M. Dahl a eu raison d'attribuer à cet exercice la note de 1 à la suite d'une erreur critique, car l'équipage n'a pas mis en œuvre les mesures appropriées au mauvais fonctionnement, démontrant ainsi un manque de connaissances et de compréhension, et un respect inacceptable des SOP appropriées.

D. Panne moteur—Message d'avertissement de pression d'huile

[50] M. Dahl a introduit le message d'avertissement de pression d'huile du moteur gauche alors que l'avion se trouvait dans un vecteur vent arrière en vue d'une approche au système d'atterrissage aux instruments (pièce M-1, onglet 6). Cet exercice fait partie de l'exercice 22 du Guide de test en vol, « Panne moteur », et son but est de « maintenir la maîtrise de l'aéronef et suivre les bonnes procédures en cas de panne moteur, conformément au POH/AFM et/ou aux SOP » (pièce M-1, onglet 5, page 43).

[51] L'équipage a appliqué la liste de vérification appropriée pour ce mauvais fonctionnement, le message d'avertissement « PRESS HUIL MOT G », à la page 1-9 de la section Urgences du QRH du CRJ 705 (pièce M-1, onglet 9, page 2). Le dernier élément de la liste de vérifications requiert que l'équipage mette en œuvre la liste de vérifications relative à l'arrêt de moteur en vol, à la page 1-1 de la section des situations anormales. Cela n'a pas été fait.

[52] M. Dahl a indiqué que le PM avait utilisé à tort une liste de vérifications intitulée Message d'avertissement « FEU MOTEUR G », à la page 1-1 de la section Urgences du QRH (pièce M-1, onglet 9, page 1). M. Biber n'a pas remarqué cette erreur de procédure.

[53] M. Dahl a déclaré que le PM avait continué la mise en œuvre de la liste de vérifications, et avait sélectionné les interrupteurs d'extincteur d'incendie, même si rien n'indiquait qu'il y avait un incendie dans l'avion. M. Dahl a affirmé que M. Biber n'avait pas remis en question le travail du PM au cours des vérifications.

[54] M. Biber a soutenu que la première partie de la liste de vérifications PRESS HUIL MOT G avait été mise en œuvre correctement, mais qu'il estimait que le PM aurait dû lire ou savoir qu'il devait utiliser la liste de vérifications de la page 1-1 de la section des situations anormales, puisque cette tâche lui incombait à titre de PM. Quant à M. Biber, sa responsabilité principale, selon lui, était de piloter l'aéronef. Il a souligné que la section des situations anormales et celle des urgences sont respectivement codées de couleur ambre et rouge, mais que l'on confond souvent l'une et l'autre en raison de leur numérotation. M. Biber a ajouté que la liste de vérifications n'avait pas été complètement mise en œuvre, puisqu'il n'y avait pas d'incendie à bord, mais qu'il ne pouvait voir ce que faisait le PM, du fait que la liste de vérifications était hors de son champ de vision.

[55] C'est à ce moment-là que M. Dahl a mis fin au test en vol, alors qu'il était devenu évident pour lui que l'équipage ne comprenait pas le mauvais fonctionnement auquel il était confronté. Il a témoigné que les deux membres de l'équipage avaient indiqué qu'ils avaient un incendie moteur qui s'était éteint.

[56] M. Biber s'est dit en désaccord avec la déclaration de M. Dahl selon laquelle, après l'arrêt du simulateur, il aurait reconnu qu'il y avait eu un incendie qui avait été éteint. Il a affirmé n'avoir rien dit lorsque M. Dahl l'a interrogé à ce sujet, car il voulait que le PM réponde à la question. M. Biber a déclaré que le vol avait été interrompu lorsque le PM avait choisi la mauvaise liste de vérifications.

[57] En fonction des éléments de preuve et les témoignages présentés au cours de l'audience en révision, la question à trancher est de savoir si l'exercice 22, Panne moteur — Pression d'huile, méritait une note d'échec de 1.

[58] Le Guide de test en vol (pièce M-1, onglet 5, page 13) définit la note de 1 sur l'échelle d'évaluation à 4 points relative aux « Compétences et connaissances techniques » comme suit :

- **Erreur critique**
- Compréhension pratique inacceptable
- Respect inacceptable des SOP, règles et règlements

[59] L'erreur critique y est définie comme étant une « action ou une inaction qui a une **ou des conséquences** dans l'achèvement d'une tâche, une procédure ou d'une manœuvre », et lorsqu'un état de vol indésirable s'est produit (pièce M-1, onglet 5, page 12). Une situation d'aéronef indésirable (UAS) est une « position, vitesse, altitude ou configuration d'aéronef découlant d'une erreur, d'une action ou d'une omission d'un membre de l'équipage de conduite **qui réduit clairement les marges de sécurité** » (pièce M-1, onglet 5, page 11).

[60] Le Guide de test en vol énumère plusieurs critères d'exécution relativement à l'exercice 22, y compris l'évaluation de la capacité du candidat à « reconnaître une panne moteur ou la nécessité de couper un moteur, selon ce que simule le PVA » (pièce M-1, onglet 5, page 43).

[61] La preuve démontre que la liste de vérifications relative à la pression d'huile du moteur gauche n'a pas été complétée correctement, alors que l'équipage a omis de passer à liste de vérifications relative à l'arrêt de moteur en vol, à la page 1-1 de la section des situations anormales, utilisant plutôt la liste de vérification relative à un incendie du moteur gauche, à la page 1-1 de la section Urgences, alors qu'il n'y avait pas d'incendie.

[62] Il y a une certaine divergence dans les témoignages quant au moment où le vol a été interrompu. M. Dahl a déclaré que l'équipage avait agi jusqu'au moment de sélectionner les extincteurs d'incendie du moteur, tandis que M. Biber avait l'impression que le test en vol s'était terminé lorsque le PM avait choisi la mauvaise liste de vérifications.

[63] J'estime que la preuve démontre que la liste de vérifications appropriée n'a pas été complètement mise en œuvre. On a plutôt utilisé la mauvaise liste de vérifications et cette dernière a été appliquée au point où M. Dahl a déterminé que l'équipage ne suivait pas la bonne procédure. M. Biber n'a fourni aucune preuve convaincante indiquant qu'il savait que le PM avait choisi la mauvaise liste de vérifications, et ce, autant au moment des faits qu'après ceux-ci.

[64] Me fondant sur la preuve, j'estime que M. Dahl a eu raison d'attribuer à cet exercice la note de 1 à la suite d'une erreur critique, car l'équipage n'a pas mis en œuvre les mesures appropriées au mauvais fonctionnement, démontrant ainsi un manque de connaissances et de compréhension, en plus d'un respect inacceptable des SOP.

E. Conclusion

[65] En raison des conclusions susmentionnées, je conclus que le ministre était justifié à refuser de délivrer un CCP à M. Biber.

III. DÉCISION

[66] Le ministre des Transports a prouvé, selon la prépondérance des probabilités, que le requérant, Paul Jose Biber, ne répond pas aux conditions de délivrance ou de modification d'un document d'aviation canadien, en application de l'alinéa 6.71(1)b) de la *Loi sur l'aéronautique*.

Le 19 août 2019

(Original signé)

Deborah Warren

Conseillère

Représentants des parties

Pour le ministre : Martin Forget

Amani Delbani

Pour le requérant : Paul Jose Biber (s'est représenté lui-même)