

**TRIBUNAL DE L'AVIATION CIVILE**

ENTRE :

**Donald R. Fonger**, requérant(e)

- et -

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

**LÉGISLATION:**

*Loi sur l'aéronautique*, c. A-3, art. 6.3(1)c) (maintenant art. 7.3(1)c)

*Règlement de l'Air*, C.R.C. 1978, c. 2, art. 210(1)a),

*Règlement de l'Air*, C.R.C. 1978, c. 2, art. 218a)

**Normes à respecter, Certificat de navigabilité, Cargaison non arrimée**

---

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

---

**Décision : le 20 janvier 1988**

**TRADUCTION OFFICIEUSE**

**Entendue :** Winnipeg (Manitoba), le 20 janvier 1988

*Transports Canada n'a pas prouvé, compte tenu de la prépondérance des probabilités, que Fonger a fait de fausses inscriptions dans son carnet de bord. En conséquence, je rejette les suspensions prononcées au titre des deux infractions alléguées.*

Transports Canada allègue:

(A) Que le certificat de navigabilité était invalide car le poids brut autorisé a été dépassée lors de l'exploitation de l'aéronef

(B) Que les inscriptions du carnet de vol ont été falsifiées

**ÉLÉMENTS DE PREUVE**

Transports Canada a versé au dossier les pièces suivantes:

- (1) Vingt-quatre photographies de l'aéronef
- (2) Photocopies des feuilles du carnet de vol correspondant à janvier 1986-1987
- (3) Copie du certificat de vol
- (4) Spécifications d'exploitation tirées du Manuel d'exploitation des pilotes
- (5) Formule d'autorisation et formulaire 337 Réparation et modification majeures de la F.A.A.
- (6) Certificat d'immatriculation C-GPZX
- (7) Certificat de navigabilité C-GPZX
- (8) Photocopie du barème de poids et d'équilibrage
- (9) Correspondance Fonger—MdT 1986

Le 28 mai 1986, Fonger a téléphoné à Ken David, au MdT, concernant la réglementation s'appliquant à sa situation, étant donné qu'il envisageait de faire le tour du monde en aéronef. Le 12 novembre 1986, il a été avisé que Transports Canada ne pouvait lui être d'aucune aide.

Par la suite, Transports Canada a procédé à une enquête lors du retour de l'aéronef au Canada en se fondant sur un article de journal et sur une note inter-services.

Dans le cadre de cette enquête, Transports Canada a examiné le carnet de vol et a déposé les deux accusations à l'encontre de Fonger.

Les accusations ont été fondées sur les contraintes et les statistiques d'exploitation du Manuel d'utilisation des aéronefs Piper.

La quantité de carburant exigée pour le vol a fait l'objet d'estimations.

La démonstration concernant les poids et l'équilibrage a été faite en fonction des estimations de poids et de consommation combustible.

Transports Canada a indiqué que le Canada ne reconnaissait pas la validité du permis d'autorisation de vol avec transfert ni du formulaire 337, modifications et réparations des Etats-Unis.

D. Fonger soutient qu'il a fait tout ce qui était en son pouvoir pour se conformer à l'ensemble de la réglementation.

M. Fonger a versé au dossier:

- (A) Toutes les données concernant l'aéronef ainsi que l'ensemble des informations relatives au vol lui-même
- (B) Une lettre dressant la liste des omissions et des erreurs commises par Transports Canada dans le règlement de son affaire
- (C) Une lettre émanant d'un ingénieur de l'aéronautique des États-Unis faisant état des essais effectués lors de la préparation en vue du vol
- (D) Les prévisions concernant la vitesse réelle des vents pendant le vol

Fonger a défendu lui-même sa cause et a présenté son argumentation en trois points. Tout d'abord il a insisté sur le fait qu'il se préoccupait avant tout de la sécurité, de « sa sécurité». En second lieu, il s'est conformé à la réglementation de la F.A.A. lors du vol en question. Enfin, il refuse d'être accusé d'avoir fait de fausses inscriptions dans son carnet de vol.

Fonger a fait remonter la planification de son vol autour du monde au mois de mai 1986, date à laquelle il a demandé par téléphone au service de Transports Canada à Winnipeg l'autorisation de voler au-dessus du poids brut autorisé lors du vol en question. Il ressort de la correspondance versée au dossier que cette demande a été refusée (PIÈCE N° 9 DU MdT) environ sept mois plus tard; en novembre 1987.

Fonger a alors demandé de l'aide à deux entreprises professionnelles de transfert et d'installation de réservoirs, l'une située en Floride et l'autre en Californie. La société d'Oakland (Californie) lui avait été chaudement recommandée par un responsable de la F.A.A. de Los Angeles. Il a alors contacté les services de la F.A.A. d'Oakland et les responsables l'ont renvoyé vers cette entreprise qui, à leurs yeux, avait une « longue expérience» de ce genre de chose. Fonger a fait état des préparatifs de son vol au cours des neuf mois ayant précédé son départ. Il serait fastidieux d'en dresser la liste point par point. Le conseiller qui entendait ce cas n'avait encore jamais été mis en présence d'une personne ayant pris un soin aussi extrême à préparer son vol en vue d'en assurer la sécurité.

L'aéronef a fait l'objet d'essais à toutes les limites de poids et d'équilibrage pour s'assurer des meilleures conditions de maniabilité et de vitesse. Fonger possède une liasse d'un pouce et demi de feuilles d'essais de vol qu'un ami, ingénieur aéronautique au Kansas, a produit au sujet de l'aéronef.

Fonger reconnaît que des réservoirs ont été installés et a apporté la preuve qu'il avait pris un soin extrême à s'assurer de l'installation des réservoirs, des dispositifs de transferts des mécanismes de retenue adéquats. Les renseignements fournis figurent au verso du formulaire 337 (PIÈCE No. 5 DU MdT).

Fonger soutient que Transports Canada n'a pas apporté la preuve que son aéronef était surchargé ni même qu'il y avait du combustible dans les réservoirs ou que ces derniers étaient pleins.

Fonger affirme qu'à partir du moment où la F.A.A. approuve une installation sur un aéronef fabriqué aux États-Unis, il est parti du principe qu'il était en règle et qu'il agissait conformément à la norme.

Fonger est un ingénieur en retraite et un pilote privé qui occupe ses loisirs à piloter.

## **DÉCISION**

J'ai conclu des preuves qui m'ont été présentées:

Que Fonger avait fait tout son possible pour se conformer à la législation du pays.

Que si l'aéronef a été piloté dans la pratique contrairement aux règlements établis, les seules personnes qui ont couru un risque étaient Fonger et son fils et que, dans la négative, les règles de la sécurité n'étaient pas remises en cause.

Que Fonger s'est informé auprès de personnes compétentes dans leur domaine et a pu de cette façon effectuer un vol en toute sécurité.

Que Fonger ne savait pas que son certificat de navigabilité était invalidé par le formulaire 337 de modification des États-Unis.

Que Transports Canada n'a pas prouvé, compte tenu de la prépondérance des probabilités, que Fonger a fait de fausses inscriptions dans son carnet de bord.

En conséquence, je rejette les suspensions prononcées au titre des deux infractions alléguées.

NOTA: M. Fonger a soulevé un point intéressant dans son témoignage. Comment un pilote privé peut-il savoir qu'il enfreint un règlement canadien lorsque le pays qui a construit et agréé l'aéronef approuve une modification?