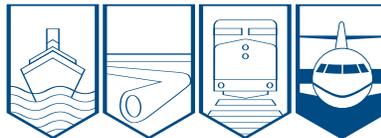




# Sommaire statistique du BST Événements aériens 2003



## Avant-propos

Ce document a pour objet de fournir un résumé des statistiques annuelles sur les événements aéronautiques aux personnes qui s'intéressent à la sécurité aérienne au Canada. L'information contenue dans ce sommaire est également publiée sur le site Web du Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST), à l'adresse [www.bst.gc.ca](http://www.bst.gc.ca).

Ces statistiques sont contenues dans une base de données qui est constamment mise à jour. Par conséquent, elles peuvent évoluer quelque peu avec le temps. En outre, comme de nombreux événements ne font pas l'objet d'enquêtes officielles, les renseignements consignés sur certains événements n'ont pas nécessairement été vérifiés. Par conséquent, il faut utiliser ces statistiques avec prudence. Les statistiques de 2003 présentées ici sont telles qu'elles étaient dans notre base de données le 15 mars 2004.

Pour permettre à un plus vaste public de prendre connaissance des données présentées dans le *Sommaire statistique du BST – Événements aéronautiques 2003* et de leur intérêt pour la sécurité, les lecteurs sont encouragés à reproduire ce document en entier ou en partie (avec mention de l'origine).

Le BST est un organisme indépendant régi par une loi du Parlement. Son seul but est de promouvoir la sécurité des transports.

Nous invitons les lecteurs à nous faire parvenir leurs observations sur le présent document à l'adresse suivante :

Bureau de la sécurité des transports du Canada  
Direction générale de l'analyse et des stratégies de l'information  
Place du Centre  
200, promenade du Portage  
4<sup>e</sup> étage  
Gatineau (Québec)  
K1A 1K8

Téléphone : (819) 994-3741  
Télécopieur : (819) 997-2239  
Courrier électronique : [communications@bst.gc.ca](mailto:communications@bst.gc.ca)

© Ministre des Travaux publics et Services gouvernementaux du Canada 2004  
No de catalogue : TU1-3/2003  
ISBN 0-662-68150-9

# TABLE DES MATIÈRES

ÉVÉNEMENTS AÉRONAUTIQUES SURVENUS EN 2003 .....	1
ACCIDENTS	
Nombre total d'accidents et d'accidents mortels .....	1
Répartition des accidents par catégorie .....	3
INCIDENTS	
Aperçus .....	4
ANNEXES	
Annexe A – Tableaux .....	5
Annexe B – Définitions .....	14
FIGURES	
Figure 1 Accidents et taux d'accidents, 1994-2003.....	1
Figure 2 Accidents mettant en cause des aéronefs immatriculés au Canada par type d'aéronef .....	2
Figure 3 Nombre de morts et d'accidents mortels, 1994-2003 .....	2
Figure 4 Répartition des accidents par province .....	3
Figure 5 Répartition des incidents par type, 2003 .....	4





# ÉVÉNEMENTS AÉRONAUTIQUES SURVENUS EN 2003

## ACCIDENTS

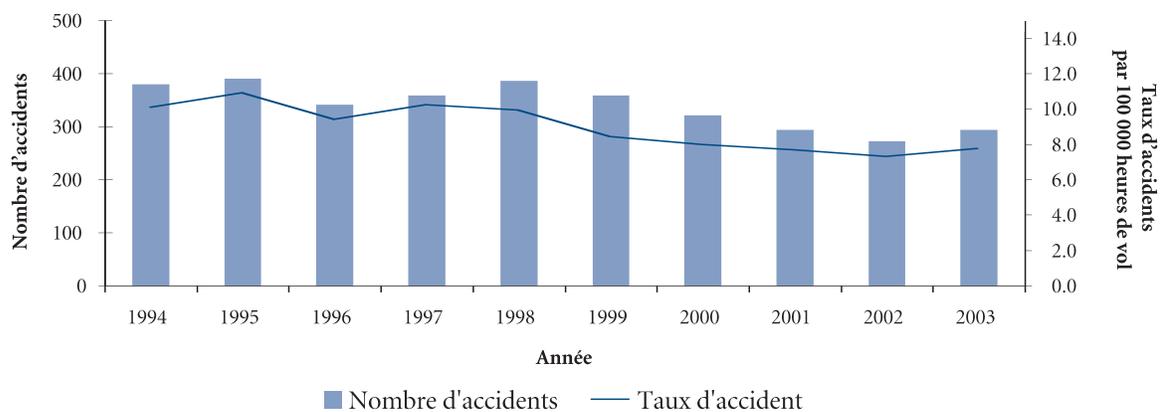
### *Nombre total d'accidents et d'accidents mortels (tableaux 1 et 2 – Annexe A)*

Au total, 372 accidents d'aviation ont été signalés au BST en 2003. Sur ce nombre, qui ne tient pas compte des avions ultra-légers, 296 accidents sont survenus à des aéronefs immatriculés au Canada, ce qui représente une augmentation de 8 % par rapport à 2002 (figure 1). L'analyse statistique au moyen de la régression linéaire indique néanmoins une tendance à la baisse significative ( $p < 0,001$ )<sup>1</sup> du nombre d'accidents d'aviation signalés au cours des 10 dernières années.

Par rapport à l'estimation relativement constante du nombre d'heures de vol, le taux d'accidents estimé est passé de 7,4 accidents par 100 000 heures de vol en 2002 à 7,8 en 2003.

Les 296 accidents survenus à des aéronefs immatriculés au Canada (à l'exception des ultra-légers) ont mis en cause 243 avions (dont 69 avions commerciaux) et 44 hélicoptères. Les 12 autres aéronefs en cause étaient des ballons, des planeurs et des autogires<sup>2</sup>.

**Figure 1 – Accidents et taux d'accidents<sup>3</sup>, 1994-2003**



En 2003, 69 avions commerciaux (7 avions de ligne, 9 avions de transport régional, 35 taxis aériens et 18 aéronefs affectés au travail aérien) ont été en cause dans des accidents (figure 2). De ce nombre, 5 taxis aériens et 4 aéronefs affectés au travail aérien ont été en cause dans des accidents mortels. Aucun accident mortel n'a mis en cause des avions de ligne ou des avions de transport régional.

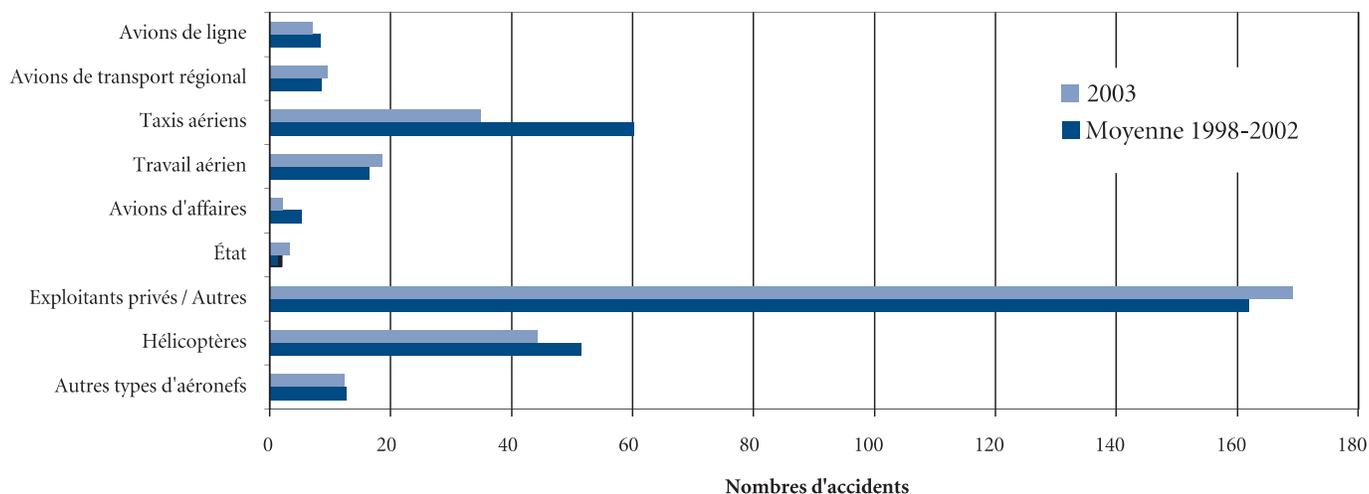
Au total, 169 avions privés ont été en cause dans des accidents, soit 5 % de plus que la moyenne sur cinq ans (161). En 2003, 17 de ces accidents ont fait des morts, un nombre comparable aux 15 de 2002 et à la moyenne sur cinq ans (16).

1 Il est convenu de considérer une tendance comme étant statistiquement significative lorsque la probabilité est inférieure à 1 sur 20 (soit  $p < 0,05$ ).

2 Dans certains cas, plus d'un aéronef est en cause dans l'événement. Il est donc possible que le nombre d'événements et le nombre d'aéronefs ne concordent pas. Tous les tableaux excluent les ultra-légers, à l'exception du tableau 1. Tous les tableaux excluent les ballons, les planeurs et les autogires, à l'exception des tableaux 1 et 3.

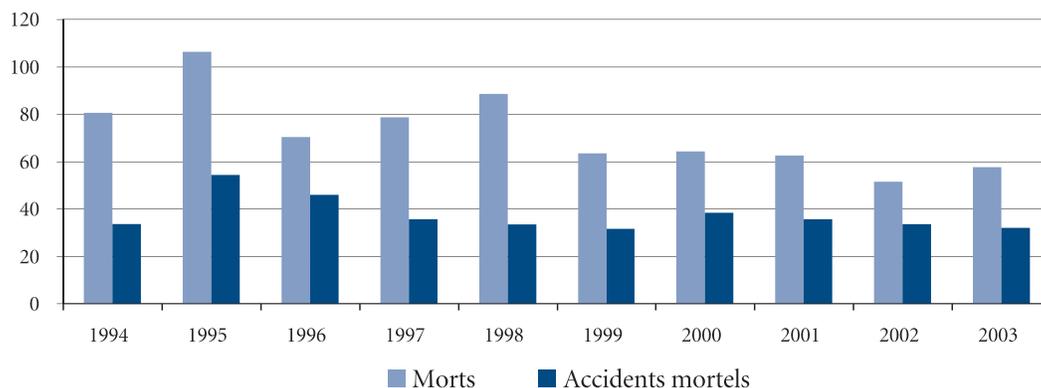
3 Aéronefs immatriculés au Canada (à l'exception des ultra-légers).

**Figure 2 – Accidents mettant en cause des aéronefs immatriculés au Canada par type d'aéronef**



En 2003, les aéronefs immatriculés au Canada ont été en cause dans 31 accidents mortels<sup>4</sup> (figure 3), 7 % de moins que la moyenne annuelle (33) entre 1998 et 2002 et presque autant que l'an dernier (30). Le nombre de décès (58) est en baisse de 12 % par rapport à la moyenne sur cinq ans (66). Le nombre de blessés demeure inchangé (44) pendant cette période.

**Figure 3 – Nombre de morts et d'accidents mortels, 1994-2003**



En 2003, les avions exploités par l'État (gouvernement fédéral ou provincial) ont été en cause dans 3 accidents et n'ont fait aucun mort.

En 2003, il y a eu 44 accidents d'hélicoptère, 21 % de moins que la moyenne sur cinq ans (52). Sur ces 44 accidents, 3 ont été mortels et ont fait 6 morts. Depuis 10 ans, la plus forte proportion d'accidents d'hélicoptère surviennent en transport aérien (27 %) et en vol d'entraînement (13 %).

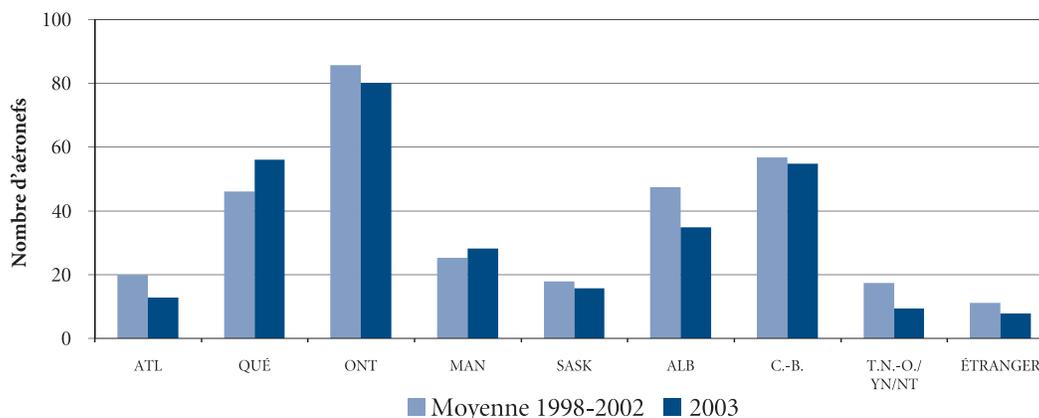
En 2003, 46 avions ultra-légers et 30 aéronefs immatriculés à l'étranger ont été en cause dans des accidents au Canada. Parmi les accidents mettant en cause des avions ultra-légers, 7 ont entraîné 9 décès, soit à peu près autant que les années précédentes. Parmi les accidents qui ont mis en cause des aéronefs immatriculés à l'étranger, 6 ont entraîné 8 décès.

<sup>4</sup> Trois des 31 accidents mettent en cause des planeurs et un autogire.

## Répartition des accidents par catégorie

**Répartition par province (tableau 3) :** Le nombre d'accidents mettant en cause des aéronefs immatriculés au Canada a augmenté, passant de 274 en 2002 à 296 en 2003. Quelques changements notables sont à signaler dans la répartition entre les provinces (figure 4). L'Alberta, les Territoires du Nord-Ouest, la Nouvelle-Écosse et le Nouveau-Brunswick ont enregistré sensiblement moins d'accidents (34, 5, 1 et 1 respectivement) que la moyenne sur cinq ans (47, 11, 6 et 5 respectivement). Au Québec, le nombre d'accidents a augmenté à 55 en 2003, contre 47 pour la moyenne sur cinq ans.

Figure 4 – Répartition des accidents par province



**Répartition par événement et par phase de vol (tableaux 4 à 6) :** Les accidents sont souvent classés selon l'événement ou la situation anormale qui survient en premier lieu dans la chronologie des événements ayant mené à l'accident. Cette classification sert à démontrer la nature et la répartition des situations importantes pour la sécurité ainsi que la façon dont ces situations changent avec le temps. Cependant, il ne faut pas conclure que l'événement primaire a nécessairement causé l'accident.

En 2003, les événements primaires les plus fréquents dans les accidents d'avion sont les ennuis au décollage ou à l'atterrissage (23 %), suivis des pertes de puissance (15 %), des pertes de maîtrise (11 %), des collisions avec un obstacle (10 %) et des collisions avec le terrain (10 %). Pour les accidents d'hélicoptère, on note que les événements primaires les plus fréquents sont les pertes de puissance (25 %), les collisions avec le terrain (11 %) et les atterrissages en autorotation (9 %).

Les statistiques révèlent que les événements primaires varient considérablement selon la phase de vol. On observe que 35 % des accidents d'avion sont survenus à l'atterrissage, les ennuis à l'atterrissage (capotage, éclatement d'un pneu, etc.) et les pertes de maîtrise étant les événements primaires les plus fréquents. Environ 24 % des accidents d'avion sont survenus au décollage, les pertes de puissance et les pertes de maîtrise étant les événements primaires les plus fréquents. Quelque 15 % des accidents d'avion sont survenus en croisière, la perte de puissance étant l'événement primaire le plus fréquent.

On observe que 30 % des accidents d'hélicoptère sont survenus en approche ou à l'atterrissage, les événements primaires les plus fréquents étant les collisions avec un obstacle et les pertes de maîtrise. Environ 17 % des accidents d'hélicoptère sont survenus en croisière, les événements primaires les plus fréquents étant les pertes de maîtrise et les conditions météorologiques. On note que 16 % des accidents d'hélicoptère sont survenus pendant les manoeuvres, la perte de puissance étant l'événement primaire le plus fréquent. On remarque que 15 % des accidents d'hélicoptère sont survenus pendant le vol stationnaire et les opérations de levage, l'événement lié à l'élingage étant l'événement primaire le plus fréquent.

**Répartition selon la licence du pilote (tableau 7) :** Les événements primaires varient selon le type de licence du pilote. En 2003, les élèves-pilotes et les pilotes privés étaient le plus souvent en cause dans des accidents où l'événement primaire était une perte de maîtrise, une perte de puissance ou un ennui au décollage ou à l'atterrissage. Cependant, les pilotes professionnels et les pilotes de ligne étaient plus souvent en cause dans des accidents où l'événement primaire était une collision avec le terrain, la défaillance d'un composant ou les conditions météorologiques.

**Répartition par type de vol (tableau 8) :** En 2003, les accidents d'avion sont survenus surtout en vol récréatif (50 %), en transport aérien (17 %) et en vol d'entraînement (11 %). Les accidents d'hélicoptère sont survenus principalement au cours de vols de transport (25 %) et de surveillance (18 %).

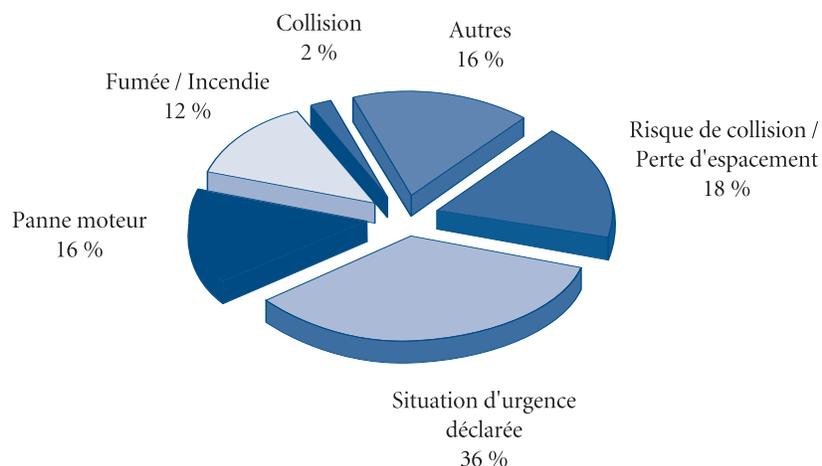
## INCIDENTS

### Aperçu (tableaux 1, 9 et 10)

En 2003, 834 incidents ont été signalés conformément aux exigences de déclaration des événements au BST, dont 677 mettaient en cause des aéronefs immatriculés au Canada.

Les incidents les plus fréquents pendant cette année sont les situations d'urgence déclarées (36 %), les risques de collision et les pertes d'espace (18 %), les pannes moteur (16 %) et les cas où de la fumée ou un incendie a été signalé (figure 5).

Figure 5 – Répartition des incidents par type, 2003



Pour les aéronefs immatriculés au Canada ayant déclaré une situation d'urgence, l'événement primaire est le plus souvent la défaillance d'un composant. Les cas de défaillance les plus fréquents sont les défaillances de train d'atterrissage, du circuit hydraulique et du circuit électrique.

Depuis cinq ans, les événements primaires de la majorité des risques de collision mettant en cause des aéronefs immatriculés au Canada sont des événements liés aux services de contrôle de la circulation aérienne (ATS) ou des incidents de proximité d'aéronefs<sup>5</sup>.

5 Voir l'Annexe B pour la définition d'un événement lié aux services ATS et celle d'un incident de proximité d'aéronefs.

# ANNEXE A – TABLEAUX

## Tableau 1

### Événements aéronautiques et victimes 1994-2003

	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
<b>Accidents à des aéronefs immatriculés au Canada<sup>1</sup></b>	<b>381</b>	<b>390</b>	<b>342</b>	<b>356</b>	<b>387</b>	<b>341</b>	<b>320</b>	<b>295</b>	<b>274</b>	<b>296</b>
Avions <sup>2</sup>	304	314	273	295	317	286	258	243	210	243
Avions de ligne	6	7	4	8	14	6	9	5	6	7
Avions de transport régional	8	19	12	13	10	13	4	8	6	9
Taxis aériens	100	128	91	110	108	70	45	37	41	35
Travail aérien	16	6	13	10	18	18	19	18	12	18
Avions d'affaires	14	10	6	9	11	6	5	4	2	2
État	4	2	2	2	2	2	1	3	4	3
Exploitants privés / Autres <sup>3</sup>	156	142	145	143	154	171	175	168	139	169
Hélicoptères	61	68	56	56	57	46	53	46	56	44
Autres types d'aéronefs <sup>4</sup>	21	13	13	10	17	15	12	9	10	12
Heures de vol (en milliers) <sup>5</sup>	3 776	3 576	3 624	3 476	3 931	4 046	3 982	3 885	3 713	3 790
Taux d'accidents (par 100 000 heures de vol) <sup>6</sup>	10,1	10,9	9,4	10,2	9,8	8,4	8,0	7,6	7,4	7,8
<b>Accidents mortels</b>	<b>33</b>	<b>52</b>	<b>44</b>	<b>36</b>	<b>32</b>	<b>34</b>	<b>38</b>	<b>33</b>	<b>30</b>	<b>31</b>
Avions <sup>2</sup>	30	45	34	29	25	28	26	25	22	26
Avions de ligne	0	1	1	0	0	1	1	0	0	0
Avions de transport régional	2	2	1	0	1	2	1	1	0	0
Taxis aériens	12	20	11	11	8	5	3	5	4	5
Travail aérien	2	1	0	0	0	1	2	1	1	4
Avions d'affaires	1	2	0	1	1	2	0	1	0	0
État	1	0	0	1	0	0	1	0	2	0
Exploitants privés / Autres <sup>3</sup>	12	19	21	16	15	17	18	17	15	17
Hélicoptères	3	11	7	8	6	4	11	6	6	3
Autres types d'aéronefs <sup>4</sup>	0	0	3	0	2	4	1	3	3	3
<b>Morts</b>	<b>80</b>	<b>107</b>	<b>71</b>	<b>77</b>	<b>87</b>	<b>65</b>	<b>65</b>	<b>61</b>	<b>50</b>	<b>58</b>
<b>Blessés graves</b>	<b>36</b>	<b>54</b>	<b>38</b>	<b>69</b>	<b>49</b>	<b>42</b>	<b>53</b>	<b>35</b>	<b>42</b>	<b>44</b>
<b>Accidents à des avions ultra-légers immatriculés au Canada</b>	<b>36</b>	<b>43</b>	<b>30</b>	<b>55</b>	<b>38</b>	<b>35</b>	<b>38</b>	<b>35</b>	<b>36</b>	<b>46</b>
Accidents mortels	8	8	4	7	4	12	5	6	9	7
Morts	11	10	5	9	7	19	9	8	12	9
Blessés graves	5	12	8	7	7	7	10	8	4	14
<b>Accidents au Canada à des aéronefs immatriculés à l'étranger</b>	<b>22</b>	<b>18</b>	<b>22</b>	<b>16</b>	<b>21</b>	<b>21</b>	<b>18</b>	<b>29</b>	<b>13</b>	<b>30</b>
Accidents mortels	4	5	4	5	5	5	7	8	1	6
Morts	9	17	13	11	23	8	17	10	2	8
Blessés graves	1	2	2	5	3	0	2	5	0	3
<b>Tous types d'aéronefs confondus : incidents devant être signalés</b>	<b>563</b>	<b>603</b>	<b>705</b>	<b>685</b>	<b>771</b>	<b>699</b>	<b>725</b>	<b>853</b>	<b>865</b>	<b>834</b>
Risque de collision / Perte d'espace	144	138	193	213	181	168	161	204	194	154
Situation d'urgence déclarée	134	185	197	192	226	207	225	255	280	292
Panne moteur	165	159	174	144	170	155	161	175	160	132
Fumée / Incendie	61	53	75	61	106	87	84	107	100	103
Collision	10	5	2	11	4	7	8	19	22	16
Autres	49	63	64	64	84	75	86	93	109	137

1 À l'exclusion des avions ultra-légers.

2 Comme certains accidents mettent en cause plusieurs aéronefs, le nombre total d'aéronefs peut différer du nombre total d'accidents.

3 Autres : comprend, sans s'y limiter, les organismes qui louent des aéronefs (comme les écoles de pilotage, les aéroclubs, etc.)

4 Comprend les planeurs, les ballons et les autogires.

5 Source : Transports Canada (les heures de vol pour 1995 à 2003 sont des approximations).

6 Le taux d'accidents ne comprend pas « Autres types d'aéronefs ».

# Tableau 2

## Répartition par type d'exploitant Aéronefs immatriculés au Canada en cause dans des accidents Taux d'accidents et morts 1994-2003

	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
<b>Accidents</b>										
Avions										
Avions de ligne	6	7	4	8	14	6	9	5	6	7
Avions de transport régional	8	19	12	13	10	13	4	8	6	9
Taxis aériens	100	128	91	110	108	70	45	37	41	35
Travail aérien	16	6	13	10	18	18	19	18	12	18
Avions d'affaires / Exploitants privés / Autres <sup>1</sup>										
État	170	152	151	152	165	177	180	172	141	171
État	4	2	2	2	2	2	1	3	4	3
Hélicoptères	61	68	56	56	57	46	53	46	56	44
<b>Total</b>	<b>365</b>	<b>382</b>	<b>329</b>	<b>351</b>	<b>374</b>	<b>332</b>	<b>311</b>	<b>289</b>	<b>266</b>	<b>287</b>
<b>Heures de vol (en milliers)<sup>2</sup></b>										
Avions										
Avions de ligne	1 049	1 053	1 079	1 070	1 210	1 247	1 198	1 168	1 124	1 148
Avions de transport régional	302	297	299	294	329	344	337	322	311	318
Taxis aériens	860	785	803	732	805	825	792	754	683	651
Travail aérien	125	133	137	141	173	197	219	242	262	313
Avions d'affaires / Exploitants privés / Autres										
État	728	625	587	553	630	629	612	555	496	463
État	145	106	146	142	174	196	220	240	258	307
Hélicoptères	567	577	574	543	610	609	604	604	578	590
<b>Total</b>	<b>3 776</b>	<b>3 576</b>	<b>3 624</b>	<b>3 476</b>	<b>3 931</b>	<b>4 046</b>	<b>3 982</b>	<b>3 885</b>	<b>3 713</b>	<b>3 790</b>
<b>Taux d'accidents (par 100 000 heures de vol)</b>										
Avions										
Avions de ligne	0,6	0,7	0,4	0,7	1,2	0,5	0,8	0,4	0,5	0,6
Avions de transport régional	2,6	6,4	4,0	4,4	3,0	3,8	1,2	2,5	1,9	2,8
Taxis aériens	11,6	16,3	11,3	15,0	13,4	8,5	5,7	4,9	6,0	5,4
Travail aérien	12,8	4,5	9,5	7,1	10,4	9,2	8,7	7,4	4,6	5,8
Avions d'affaires / Exploitants privés / Autres										
État	23,4	24,3	25,7	27,5	26,2	28,1	29,4	31,0	28,4	36,9
État	2,8	1,9	1,4	1,4	1,1	1,0	0,5	1,2	1,5	1,0
Hélicoptères	10,8	11,8	9,8	10,3	9,3	7,6	8,8	7,6	9,7	7,5
<b>Total (tous types d'aéronef)</b>	<b>9,7</b>	<b>10,7</b>	<b>9,1</b>	<b>10,1</b>	<b>9,5</b>	<b>8,2</b>	<b>7,8</b>	<b>7,4</b>	<b>7,2</b>	<b>7,6</b>
<b>Membres d'équipage tués</b>										
Avions										
Avions de ligne	0	1	1	0	0	2	2	0	0	0
Avions de transport régional	4	4	2	0	2	2	2	2	0	0
Taxis aériens	15	18	10	13	9	6	2	4	1	5
Travail aérien	3	1	0	0	0	1	3	1	1	4
Avions d'affaires	1	2	0	0	2	1	0	1	0	0
État	1	0	0	1	0	0	2	0	1	0
Exploitants privés / Autres	10	18	22	16	16	16	20	17	15	15
Hélicoptères	3	8	4	9	5	5	10	7	6	3
<b>Total</b>	<b>37</b>	<b>52</b>	<b>39</b>	<b>39</b>	<b>34</b>	<b>33</b>	<b>41</b>	<b>32</b>	<b>24</b>	<b>27</b>
<b>Passagers tués</b>										
Avions										
Avions de ligne	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Avions de transport régional	3	4	0	0	9	0	0	0	0	0
Taxis aériens	21	31	9	9	16	4	5	8	6	10
Travail aérien	0	0	0	0	0	0	1	1	0	1
Avions d'affaires	2	1	0	2	1	4	0	1	0	0
État	1	0	0	2	0	0	0	0	0	0
Exploitants privés / Autres	9	11	15	13	11	14	6	12	16	15
Hélicoptères	7	8	2	12	13	6	8	2	0	3
<b>Total</b>	<b>43</b>	<b>55</b>	<b>26</b>	<b>38</b>	<b>50</b>	<b>28</b>	<b>20</b>	<b>24</b>	<b>22</b>	<b>29</b>

1 Autres : comprend, sans s'y limiter, les organismes qui louent des aéronefs (comme les écoles de pilotage, les aéroclubs, etc.)

2 Source : Transports Canada (les heures de vol pour 1995 à 2003 sont des approximations).

# Tableau 3

## Répartition par province Accidents à des aéronefs immatriculés au Canada 1994-2003

	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
<b>Accidents</b>										
Terre-Neuve-et-Labrador	10	9	10	9	7	5	14	10	6	9
Île-du-Prince-Édouard	0	0	2	1	0	0	1	1	0	1
Nouvelle-Écosse	9	8	5	4	7	4	9	3	7	1
Nouveau-Brunswick	4	5	1	6	6	7	5	4	2	1
Québec	70	78	39	60	42	46	55	48	42	55
Ontario	84	74	72	84	105	106	73	64	74	81
Manitoba	12	29	18	25	29	32	17	28	17	28
Saskatchewan	23	28	24	22	21	22	9	18	18	16
Alberta	51	46	56	46	62	52	39	36	46	34
Colombie-Britannique	81	72	83	72	70	40	68	58	41	54
Nunavut <sup>1</sup>	0	0	0	0	0	0	4	2	1	0
Territoires du Nord-Ouest	17	16	13	10	13	14	11	12	4	5
Yukon	8	11	11	5	8	4	6	4	4	4
À l'étranger	12	14	8	12	17	9	9	7	12	7
<b>Total</b>	<b>381</b>	<b>390</b>	<b>342</b>	<b>356</b>	<b>387</b>	<b>341</b>	<b>320</b>	<b>295</b>	<b>274</b>	<b>296</b>
<b>Accidents mortels</b>										
Terre-Neuve-et-Labrador	0	0	2	1	1	1	2	1	1	2
Île-du-Prince-Édouard	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
Nouvelle-Écosse	0	3	0	0	2	0	3	0	2	0
Nouveau-Brunswick	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0
Québec	9	7	6	7	9	5	5	6	6	4
Ontario	6	10	9	7	4	9	4	6	4	12
Manitoba	1	4	3	1	2	4	0	2	1	0
Saskatchewan	2	2	1	4	2	1	2	0	2	1
Alberta	3	4	3	2	4	5	3	2	2	3
Colombie-Britannique	7	14	12	11	5	8	10	11	9	7
Nunavut <sup>1</sup>	0	0	0	0	0	0	3	1	0	0
Territoires du Nord-Ouest	0	1	4	0	0	1	1	3	0	0
Yukon	1	3	0	0	0	0	1	0	0	1
À l'étranger	3	3	3	3	3	0	4	1	3	1
<b>Total</b>	<b>33</b>	<b>52</b>	<b>44</b>	<b>36</b>	<b>32</b>	<b>34</b>	<b>38</b>	<b>33</b>	<b>30</b>	<b>31</b>
<b>Morts</b>										
Terre-Neuve-et-Labrador	0	0	5	2	1	1	3	3	2	3
Île-du-Prince-Édouard	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
Nouvelle-Écosse	0	4	0	0	4	0	4	0	2	0
Nouveau-Brunswick	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0
Québec	20	9	12	18	29	9	8	13	14	8
Ontario	16	31	12	8	9	14	5	8	5	28
Manitoba	2	7	4	4	5	7	0	4	1	0
Saskatchewan	3	3	1	9	5	1	2	0	2	1
Alberta	5	5	3	4	10	8	3	4	3	4
Colombie-Britannique	23	32	20	22	12	24	19	17	16	12
Nunavut <sup>1</sup>	0	0	0	0	0	0	5	3	0	0
Territoires du Nord-Ouest	0	4	5	0	0	1	3	8	0	0
Yukon	1	7	0	0	0	0	2	0	0	1
À l'étranger	8	3	8	10	12	0	11	1	5	1
<b>Total</b>	<b>80</b>	<b>107</b>	<b>71</b>	<b>77</b>	<b>87</b>	<b>65</b>	<b>65</b>	<b>61</b>	<b>50</b>	<b>58</b>

1 Ce territoire a été créé le 1<sup>er</sup> avril 1999.

# Tableau 4

## Répartition par événement primaire et par phase de vol Aéronefs immatriculés au Canada en cause dans des accidents 1994-2003

	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
<b>Nombre d'avions en cause dans des accidents par événement primaire</b>										
Perte de maîtrise	51	45	31	33	34	30	41	37	23	27
Perte de puissance	50	51	44	46	55	41	37	37	29	36
Collision avec un obstacle	28	35	39	33	40	36	24	21	16	25
Collision avec le terrain	15	18	21	18	18	22	30	18	16	25
Collision avec un aéronef en mouvement	0	6	0	3	3	9	3	3	2	1
Événement lié à l'exploitation	16	17	14	13	10	12	5	6	5	5
Défectuosité d'un composant / système	16	22	13	16	15	18	15	13	14	7
Affaissement du train / Train rentré	17	3	15	18	18	15	8	7	10	9
Dépassement de piste	3	6	5	5	5	4	2	1	1	1
Ennui au décollage / à l'atterrissage	50	46	48	46	59	53	46	47	45	55
Atterrissage train rentré	5	7	4	13	6	9	4	5	9	5
Événement lié à un composant / système	7	18	4	16	13	4	10	9	7	13
Événement lié à la météo	13	16	12	12	10	7	15	12	12	9
Dommmages à l'aéronef	8	4	8	7	10	1	5	4	3	4
Autre / Inconnu	25	20	15	16	21	25	13	23	18	21
<b>Total</b>	<b>304</b>	<b>314</b>	<b>273</b>	<b>295</b>	<b>317</b>	<b>286</b>	<b>258</b>	<b>243</b>	<b>210</b>	<b>243</b>
<b>Nombre d'hélicoptères en cause dans des accidents par événement primaire</b>										
Perte de maîtrise	5	9	3	6	10	3	3	5	6	3
Perte de puissance	13	6	5	9	6	12	9	5	9	11
Collision avec un obstacle	8	11	7	6	12	8	14	8	5	3
Collision avec le terrain	3	1	3	5	3	6	5	4	9	5
Collision avec un aéronef en mouvement	2	2	0	0	0	0	0	1	0	0
Événement lié à l'exploitation	2	8	6	1	0	5	1	2	0	2
Événement lié à l'élingage	2	9	5	2	2	2	2	2	4	2
Défaillance d'éléments dynamiques	3	1	2	3	1	0	2	2	2	1
Basculement dynamique	2	0	0	1	2	0	3	1	3	1
Atterrissage en autorotation	2	1	3	6	1	2	2	3	4	4
Événement lié à la météo	3	3	2	0	1	1	3	4	2	1
Dommmages à l'aéronef	4	5	11	5	6	3	2	3	1	3
Autre / Inconnu	12	12	9	12	13	4	7	6	11	8
<b>Total</b>	<b>61</b>	<b>68</b>	<b>56</b>	<b>56</b>	<b>57</b>	<b>46</b>	<b>53</b>	<b>46</b>	<b>56</b>	<b>44</b>
<b>Nombre d'avions en cause dans des accidents par phase de vol</b>										
Arrêt / Circulation	17	22	19	22	26	17	21	18	22	23
Décollage	102	80	57	64	72	72	59	52	51	47
Croisière	46	56	44	43	52	38	39	34	30	41
Manœuvre	20	18	19	14	22	21	17	15	10	11
Approche	23	40	27	39	27	29	24	36	18	21
Atterrissage	95	97	104	110	112	105	91	87	72	93
Après l'impact	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1
Inconnue	1	1	3	3	6	3	7	1	7	6
<b>Total</b>	<b>304</b>	<b>314</b>	<b>273</b>	<b>295</b>	<b>317</b>	<b>286</b>	<b>258</b>	<b>243</b>	<b>210</b>	<b>243</b>
<b>Nombre d'hélicoptères en cause dans des accidents par phase de vol</b>										
Arrêt	6	6	7	4	1	4	2	3	2	1
Décollage	10	13	5	9	3	4	9	5	9	5
Croisière	13	11	7	14	9	6	8	10	7	6
Vol stationnaire / Levage	7	14	13	6	13	10	4	5	3	4
Manœuvre	7	6	11	9	13	8	14	2	9	9
Approche / Atterrissage	17	17	13	14	17	12	13	19	21	18
Inconnue	1	1	0	0	1	2	3	2	5	1
<b>Total</b>	<b>61</b>	<b>68</b>	<b>56</b>	<b>56</b>	<b>57</b>	<b>46</b>	<b>53</b>	<b>46</b>	<b>56</b>	<b>44</b>

# Tableau 5

Répartition par événement primaire et par phase de vol  
Aéronefs immatriculés au Canada en cause dans des accidents  
1994-2003

	Phase de vol							Total
	Arrêt / Circulation	Décollage	Croisière	Manceuvre	Approche	Atterrissage	Autre / Inconnue	
<b>Nombre d'avions en cause dans des accidents par événement primaire</b>								
Perte de maîtrise	10	130	17	31	20	140	4	352
Perte de puissance	0	129	188	40	64	3	2	426
Collision avec un obstacle	61	70	21	32	44	67	2	297
Collision avec le terrain	3	57	43	24	31	30	13	201
Collision avec un aéronef en mouvement	8	6	3	6	6	1	0	30
Événement lié à l'exploitation	10	42	20	3	10	15	3	103
Défectuosité d'un composant / système	12	32	15	1	31	57	1	149
Affaissement du train / Train rentré	16	10	0	0	0	94	0	120
Dépassement de piste	1	5	0	0	0	26	1	33
Ennui au décollage / à l'atterrissage	3	90	3	1	23	375	0	495
Atterrissage train rentré	0	0	0	0	1	66	0	67
Événement lié à un composant / système	6	26	23	3	10	32	1	101
Événement lié à la météo	8	24	43	6	22	14	1	118
Dommages à l'aéronef	34	4	1	1	0	12	2	54
Autre / Inconnu	35	31	46	19	22	34	10	197
<b>Total</b>	<b>207</b>	<b>656</b>	<b>423</b>	<b>167</b>	<b>284</b>	<b>966</b>	<b>40</b>	<b>2 743</b>

	Phase de vol							Total
	Arrêt	Décollage	Croisière	Stationnaire/ Levage	Manceuvre	Approche / Atterrissage	Inconnue	
<b>Nombre d'hélicoptères en cause dans des accidents par événement primaire</b>								
Perte de maîtrise	4	11	1	5	7	23	2	53
Perte de puissance	0	12	25	12	19	17	0	85
Collision avec un obstacle	5	13	3	15	18	26	2	82
Collision avec le terrain	4	7	11	3	9	9	1	44
Collision avec un aéronef en mouvement	0	0	3	0	0	1	1	5
Événement lié à l'exploitation	1	7	2	4	3	10	0	27
Événement lié à l'élingage	1	4	2	17	5	3	0	32
Défaillance d'éléments dynamiques	0	3	6	4	3	1	0	17
Basculement dynamique	2	6	0	0	1	3	1	13
Atterrissage en autorotation	0	0	2	1	5	19	1	28
Événement lié à la météo	0	1	12	2	0	5	0	20
Dommages à l'aéronef	11	0	3	8	2	17	2	43
Autre / Inconnu	8	8	21	8	16	27	6	94
<b>Total</b>	<b>36</b>	<b>72</b>	<b>91</b>	<b>79</b>	<b>88</b>	<b>161</b>	<b>16</b>	<b>543</b>

# Tableau 6

Répartition par événement primaire et par type d'avion  
Avions immatriculés au Canada en cause dans des accidents  
1994-2003

	Type d'avion						
	Avion de ligne	Avion de transport régional	Taxi aérien	Travail aérien	Avion d'affaires	État	Privé / Autres
<b>Nombre d'avions en cause dans des accidents par événement primaire</b>							
Perte de maîtrise	2	11	84	12	7	1	235
Perte de puissance	8	2	108	34	11	1	262
Collision avec un obstacle	14	14	71	30	9	6	153
Collision avec le terrain	2	7	74	10	3	2	103
Collision avec un aéronef en mouvement	0	1	5	2	1	1	20
Événement lié à l'exploitation	1	4	27	9	1	0	61
Défectuosité d'un composant / système	5	12	52	6	7	3	64
Affaissement du train / Train rentré	5	9	38	1	2	1	64
Dépassement de piste	2	0	11	1	1	0	18
Ennui au décollage / à l'atterrissage	12	18	142	16	12	7	288
Atterrissage train rentré	1	2	27	2	3	0	32
Événement lié à un composant / système	4	6	22	3	4	0	62
Événement lié à la météo	1	6	41	7	3	0	60
Dommages à l'aéronef	7	3	11	2	0	1	30
Autre / Inconnu	8	7	52	13	5	2	110
<b>Total</b>	<b>72</b>	<b>102</b>	<b>765</b>	<b>148</b>	<b>69</b>	<b>25</b>	<b>1 562</b>
<b>Nombre d'avions en cause dans des accidents mortels par événement primaire</b>							
Perte de maîtrise	0	1	13	2	2	1	31
Perte de puissance	1	0	4	1	1	0	19
Collision avec un obstacle	0	0	5	1	1	1	18
Collision avec le terrain	2	3	34	4	2	2	44
Collision avec un aéronef en mouvement	0	1	3	0	1	1	9
Événement lié à l'exploitation	0	2	2	0	0	0	7
Défectuosité d'un composant / système	0	1	2	0	0	0	3
Affaissement du train / Train rentré	0	0	0	0	0	0	1
Dépassement de piste	0	0	0	0	0	0	0
Ennui au décollage / à l'atterrissage	0	1	1	1	0	0	3
Atterrissage train rentré	0	0	0	0	0	0	0
Événement lié à un composant / système	0	0	1	0	0	0	1
Événement lié à la météo	0	0	6	0	0	0	7
Dommages à l'aéronef	0	0	0	0	0	0	2
Autre / Inconnu	1	1	13	3	1	0	22
<b>Total</b>	<b>4</b>	<b>10</b>	<b>84</b>	<b>12</b>	<b>8</b>	<b>5</b>	<b>167</b>

# Tableau 7

## Répartition par événement primaire et par type de licence Avions immatriculés au Canada en cause dans des accidents 1994-2003

	Type de licence <sup>1</sup>					Total
	Élève-pilote	Pilote privé	Pilote professionnel	Pilote professionnel de première classe <sup>2</sup>	Pilote de ligne	
<b>Nombre d'avions en cause dans des accidents par événement primaire</b>						
Perte de maîtrise	6	46	25	0	13	90
Perte de puissance	5	41	27	0	17	90
Collision avec un obstacle	2	24	22	1	7	56
Collision avec le terrain	0	19	33	0	22	74
Collision avec un aéronef en mouvement	0	9	6	0	0	15
Événement lié à l'exploitation	3	11	10	0	4	28
Défectuosité d'un composant / système	1	6	10	1	12	30
Affaissement du train / Train rentré	0	6	1	1	4	12
Dépassement de piste	0	2	3	0	2	7
Ennui au décollage / à l'atterrissage	3	25	8	0	18	54
Atterrissage train rentré	0	0	2	0	1	3
Événement lié à un composant / système	0	5	6	0	5	16
Événement lié à la météo	0	9	13	0	6	28
Dommages à l'aéronef	0	3	2	0	2	7
Autre / Inconnu	1	22	21	0	21	65
<b>Total</b>	<b>21</b>	<b>228</b>	<b>189</b>	<b>3</b>	<b>134</b>	<b>575</b>

1 À l'exclusion des pilotes dont le type de licence n'est pas connu ou n'est pas une des licences ci-haut.

2 Pilotes qui possédaient la licence de pilote professionnel de première classe au moment de l'accident. Transports Canada ne délivre plus ce type de licence depuis le 15 novembre 1994.

# Tableau 8

## Répartition par type de vol Aéronefs immatriculés au Canada en cause dans des accidents 1994-2003

	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
<b>Nombre d'avions en cause dans des accidents</b>										
Entraînement	28	34	31	42	49	43	45	46	20	34
Récréatif/Voyage	146	147	130	138	129	130	116	108	102	122
Affaires	19	17	9	9	15	10	9	10	6	8
Test/Démonstration/Convoyage	12	10	15	9	14	9	5	7	7	5
Épandage	19	13	17	11	17	9	12	13	6	13
Lutte contre l'incendie/Gestion des incendies	4	1	0	2	3	2	3	2	2	2
Surveillance/Inspection	2	1	3	4	3	2	0	2	5	2
Ambulance aérienne	1	3	1	3	3	3	0	3	2	1
Transport aérien	51	76	50	63	67	67	53	43	49	42
Excursion aérienne	5	1	1	4	1	0	5	1	1	4
Autre/Inconnu	17	11	16	10	16	11	10	8	10	10
<b>Total</b>	<b>304</b>	<b>314</b>	<b>273</b>	<b>295</b>	<b>317</b>	<b>286</b>	<b>258</b>	<b>243</b>	<b>210</b>	<b>243</b>
<b>Nombre d'avions en cause dans des accidents mortels</b>										
Entraînement	0	1	0	2	5	2	2	2	1	2
Récréatif/Voyage	14	20	16	16	11	14	12	10	11	15
Affaires	1	2	1	2	2	3	3	4	0	0
Test/Démonstration/Convoyage	3	5	5	1	2	1	1	2	3	0
Épandage	2	1	0	0	0	1	2	0	0	1
Lutte contre l'incendie/Gestion des incendies	0	1	0	1	0	0	0	1	0	1
Surveillance/Inspection	1	1	1	1	0	1	0	0	2	0
Ambulance aérienne	1	1	0	0	0	0	0	1	0	0
Transport aérien	7	12	6	6	4	5	4	4	4	4
Excursion aérienne	1	0	1	0	0	0	1	0	1	0
Autre/Inconnu	0	1	4	0	1	1	1	1	0	3
<b>Total</b>	<b>30</b>	<b>45</b>	<b>34</b>	<b>29</b>	<b>25</b>	<b>28</b>	<b>26</b>	<b>25</b>	<b>22</b>	<b>26</b>
<b>Nombre d'hélicoptères en cause dans des accidents</b>										
Entraînement	8	4	4	9	5	6	11	11	9	6
Récréatif/Voyage	3	5	1	6	0	0	3	4	2	1
Affaires	5	2	1	2	5	1	1	4	6	1
Test/Démonstration/Convoyage	1	4	4	4	0	3	4	1	5	0
Épandage	3	4	2	0	1	1	2	1	1	2
Lutte contre l'incendie/Gestion des incendies	1	9	5	2	10	7	2	2	6	6
Surveillance/Inspection	4	2	7	5	7	4	4	0	3	8
Ambulance aérienne	2	0	0	0	1	0	0	1	0	0
Transport aérien	21	21	17	15	14	10	11	12	14	11
Excursion aérienne	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
Autre/Inconnu	13	17	14	13	14	13	15	10	10	9
<b>Total</b>	<b>61</b>	<b>68</b>	<b>56</b>	<b>56</b>	<b>57</b>	<b>46</b>	<b>53</b>	<b>46</b>	<b>56</b>	<b>44</b>
<b>Nombre d'hélicoptères en cause dans des accidents mortels</b>										
Entraînement	0	0	0	0	0	0	2	1	0	0
Récréatif/Voyage	0	1	0	0	0	0	1	2	0	0
Affaires	0	0	0	0	3	0	0	0	1	0
Test/Démonstration/Convoyage	0	1	2	1	0	0	1	1	2	0
Épandage	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
Lutte contre l'incendie/Gestion des incendies	1	3	0	1	0	0	0	0	0	1
Surveillance/Inspection	0	0	1	1	0	0	1	0	0	1
Ambulance aérienne	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Transport aérien	0	4	3	3	2	1	1	1	0	0
Excursion aérienne	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
Autre/Inconnu	1	1	1	2	1	2	5	1	3	1
<b>Total</b>	<b>3</b>	<b>11</b>	<b>7</b>	<b>8</b>	<b>6</b>	<b>4</b>	<b>11</b>	<b>6</b>	<b>6</b>	<b>3</b>

## Tableau 9

### Répartition par type Incidents mettant en cause des aéronefs immatriculés au Canada 1994-2003

	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
<b>Incidents</b>										
Risque de collision / Perte d'espace	115	120	156	181	149	142	130	168	169	124
Situation d'urgence déclarée	108	165	165	157	183	173	174	209	232	229
Panne moteur	124	120	133	115	133	121	129	157	135	104
Fumée / Incendie	52	45	68	46	86	71	71	92	82	82
Collision	8	3	1	11	3	7	8	17	19	16
Difficultés de maîtrise	14	22	19	13	28	18	25	28	28	41
Incapacité de l'équipage	6	3	8	13	8	17	15	13	37	48
Incident lié à des marchandises dangereuses	1	0	7	4	3	3	2	6	0	2
Dépressurisation	7	13	12	12	19	6	4	15	18	17
Manque de carburant	1	2	0	2	6	7	1	2	1	6
Sortie de piste	6	11	8	9	8	10	13	4	6	3
Mauvais carburant	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0
Largage de la charge	1	3	1	2	1	5	6	8	3	4
Défaillance de la boîte de transmission ou de la boîte d'engrenages	0	0	2	1	1	3	2	2	2	1
<b>Total<sup>1</sup></b>	<b>443</b>	<b>507</b>	<b>580</b>	<b>566</b>	<b>628</b>	<b>583</b>	<b>580</b>	<b>721</b>	<b>733</b>	<b>677</b>

1 Ce tableau indique uniquement les incidents mettant en cause des aéronefs immatriculés au Canada tandis que les données du tableau 1 comprennent également les incidents mettant en cause des aéronefs immatriculés à l'étranger.

## Tableau 10

### Répartition de certains types d'incident par événement primaire Aéronefs immatriculés au Canada en cause dans des incidents 1999-2003

Type d'incident	Événement primaire	
<b>Risque de collision / Perte d'espace</b> 1 184 aéronefs	Proximité d'aéronefs	300
	Événement lié aux services ATS	697
	Incident lié à l'altitude	39
	IncurSION de piste	70
	Autre	78
<b>Situation d'urgence déclarée</b> 1 017 aéronefs	Affaissement du train	191
	Défaillance du circuit hydraulique	159
	Défaillance du circuit électrique	48
	Défaillance d'un autre composant	342
	Autre	277
<b>Panne moteur</b> 646 aéronefs	Perte de puissance – premier moteur	275
	Défaillance d'un composant	313
	Autre	58
<b>Fumée / Incendie</b> 398 aéronefs	Incendie / Explosion	288
	Défaillance d'un composant	93
	Autre	17
<b>Difficultés de maîtrise</b> 140 aéronefs	Défaillance d'un composant	59
	Incident lié à la météo	33
	Autre	48

# ANNEXE B – DÉFINITIONS

Les définitions suivantes s'appliquent aux événements aéronautiques qui doivent être signalés en vertu de la *Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports* et du Règlement sur le BST.

## ***Événement aéronautique***

- a) Tout accident ou incident lié à l'utilisation d'un aéronef;
- b) Toute situation dont le Bureau a des motifs raisonnables de croire qu'elle pourrait, à défaut de mesures correctives, provoquer un accident ou un incident décrit au point a) ci-dessus.

## ***Accident aéronautique à signaler***

Accident résultant directement de l'utilisation d'un aéronef au cours duquel, selon le cas :

- a) une personne subit une blessure grave ou décède du fait d'être :
  - i) soit à bord de l'aéronef;
  - ii) soit en contact avec un élément de l'aéronef ou de son contenu;
  - iii) soit exposée directement au souffle d'un réacteur ou d'un rotor d'hélicoptère;
- b) l'aéronef subit des dommages ou une rupture qui altèrent sa résistance structurale, ses performances ou ses caractéristiques de vol et qui nécessitent des réparations importantes ou le remplacement des éléments touchés;
- c) l'aéronef est porté disparu ou est inaccessible.

## ***Incident aéronautique à signaler***

Incident résultant directement de l'utilisation d'un avion d'une masse maximale homologuée au décollage (MMHD) de plus de 5 700 kg, ou de l'utilisation d'un giravion d'une MMHD de plus de 2 250 kg, au cours duquel, selon le cas :

- a) un moteur tombe en panne ou est coupé par mesure de précaution;
- b) une défaillance se produit dans la boîte de transmission;
- c) de la fumée ou un incendie se produit;
- d) des difficultés de pilotage surviennent en raison d'une défaillance de l'équipement de l'aéronef, d'un phénomène météorologique, d'une turbulence de sillage, de vibrations non maîtrisées ou du dépassement du domaine de vol de l'aéronef;
- e) l'aéronef dévie de l'aire d'atterrissage ou de décollage prévue, se pose alors qu'un ou plusieurs éléments de son train d'atterrissage sont rentrés, ou laisse traîner au sol l'extrémité d'une aile, un fuseau moteur ou quelque autre partie de l'aéronef;
- f) tout membre d'équipage dont les fonctions sont directement liées à la sécurité d'utilisation de l'aéronef subit une incapacité physique qui le rend inapte à exercer ses fonctions et compromet la sécurité des personnes, des biens ou de l'environnement;
- g) il se produit une dépressurisation nécessitant une descente d'urgence;
- h) il se produit un manque de carburant nécessitant un déroutement ou la priorité d'approche et d'atterrissage au point de destination de l'aéronef;
- i) l'aéronef est ravitaillé en carburant inadéquat ou contaminé;
- j) il survient une collision, un risque de collision ou une perte d'espacement;
- k) un membre d'équipage déclare un cas d'urgence ou signale une situation urgente devant être traitée en priorité par une unité du contrôle de la circulation aérienne ou nécessitant la mise en alerte des Services d'intervention d'urgence;
- l) une charge transportée à l'élingue est larguée de l'aéronef de façon imprévue ou par mesure de précaution ou d'urgence;
- m) des marchandises dangereuses se répandent à bord de l'aéronef ou s'en échappent.

## ***Blessure grave***

Toute blessure que subit une personne au cours d'un accident et qui, selon le cas :

- a) nécessite l'hospitalisation pendant plus de 48 heures, cette hospitalisation commençant dans les sept jours qui suivent la date à laquelle les blessures ont été subies;
- b) se traduit par la fracture d'un os (exception faite des fractures simples des doigts, des orteils ou du nez);
- c) se traduit par des déchirures qui sont la cause de graves hémorragies ou de lésions d'un nerf, d'un muscle ou d'un tendon;
- d) se traduit par la lésion d'un organe interne;
- e) se traduit par des brûlures du deuxième ou du troisième degré ou par des brûlures affectant plus de 5 % de la surface du corps;
- f) résulte de l'exposition vérifiée à des matières infectieuses ou à un rayonnement pernicieux.

## ***Événement lié aux services ATS***

Tout événement lié aux services fournis par le contrôle de la circulation aérienne, ce qui comprend sans toutefois s'y limiter, le défaut ou l'impossibilité de fournir certains services, ou de s'occuper d'une situation d'urgence ou d'une perte d'espacement en vol.

## ***Proximité d'aéronefs***

Toute situation où, de l'avis du pilote ou du personnel des services de contrôle de la circulation aérienne, la distance entre les aéronefs ainsi que leur position et leur vitesse étaient telles que la sécurité des aéronefs en cause peut avoir été compromise.

## ***Exploitants commerciaux***

Les transporteurs qui assurent le transport de personnes ou de marchandises « contre rémunération » ou qui effectuent des opérations particulières comme la photographie aérienne, l'entraînement en vol ou la pulvérisation agricole.

## ***Avion de ligne***

Avion utilisé par un exploitant aérien canadien, dans le cadre d'un service de transport aérien ou d'un travail aérien comportant des excursions aériennes, et dont la MMHD est supérieure à 8 618 kg (19 000 lb) ou pour lequel un certificat de type canadien a été délivré autorisant le transport de 20 passagers ou plus.

## ***Avion de transport régional***

Avion utilisé par un exploitant aérien canadien, dans le cadre d'un service de transport aérien ou d'un travail aérien comportant des excursions aériennes, et répondant à l'un des critères suivants :

- a) un aéronef multimoteur dont la MMHD ne dépasse pas 8 618 kg (19 000 lb) et dont la configuration prévoit de 10 à 19 sièges sans compter les sièges pilotes;
- b) un avion à turboréacteurs dont la masse maximale sans carburant ne dépasse pas 22 680 kg (50 000 lb) et pour lequel un certificat de type canadien a été délivré autorisant le transport d'au plus 19 passagers.

## ***Aéronef en travail aérien***

Avion ou hélicoptère exploité à titre commercial dans le cadre d'un travail aérien répondant à l'un des critères suivants :

- a) pour le transport de personnes autres que des membres d'équipage de conduite;
- b) pour le transport de charges externes pour hélicoptère;
- c) pour le remorquage d'objets;
- d) pour l'épandage de produits.

## ***Taxi aérien***

Un aéronef exploité à titre commercial dans le cadre d'un service de transport aérien ou d'un travail aérien comportant des excursions aériennes et qui est :

- a) soit un aéronef monomoteur;
- b) soit un aéronef multimoteur, autre qu'un avion à turboréacteurs, dont la MMHD ne dépasse pas 8 618 kg (19 000 lb) et dont la configuration prévoit au plus neuf sièges, sans compter les sièges pilotes;
- c) soit un aéronef dont l'utilisation est autorisée par le ministre des Transports sous le régime de la section 1 de la sous-partie 3 de la partie VII du Règlement de l'aviation canadien (RAC).

## ***Exploitants gouvernementaux***

Le gouvernement fédéral et les gouvernements des provinces.

## ***Aviation d'affaires***

Les entreprises qui volent pour des raisons d'affaires.

## ***Exploitants privés***

Les personnes qui volent pour le plaisir, y compris dans le cas des vols où il n'est pas possible de transporter des passagers ou une cargaison « contre rémunération ».