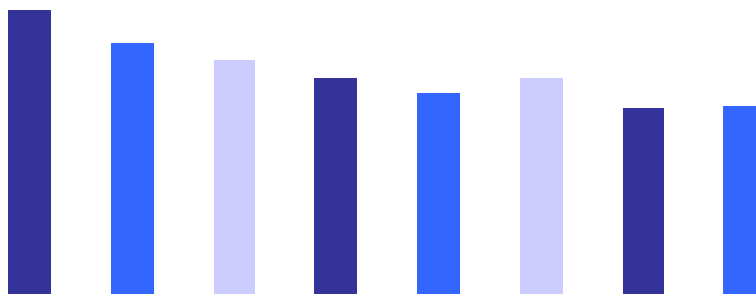




Sommaire statistique des événements aériens 2005



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.

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 2005 présentées ici sont telles qu'elles étaient dans notre base de données le 30 mars 2006.

Pour permettre à un plus vaste public de prendre connaissance des données présentées dans le *Sommaire statistique des événements aéronautiques 2005* 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
Division des communications
Place du Centre
200, promenade du Portage
4^e étage
Gatineau (Québec)
K1A 1K8

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

© Ministre des Travaux publics et Services gouvernementaux du Canada 2006
N° de catalogue TU1-3/2005
ISBN 0-662-49087-8

TABLE DES MATIÈRES

ÉVÉNEMENTS AÉRONAUTIQUES SURVENUS EN 2005.....	2
ACCIDENTS.....	2
Aperçu des accidents et des victimes	2
Répartition des accidents par catégorie.....	5
INCIDENTS	6
Aperçu.....	6
ANNEXES	
Annexe A - Tableaux	8
Annexe B - Définitions	18
TABLEAUX	
Tableau 1 - Accidents, incidents et victimes, 1996-2005.....	8
Tableau 2 - Nombre d'aéronefs immatriculés au Canada en cause dans des accidents et taux d'accident par type d'exploitation, 1996-2005.....	9
Tableau 3 - Nombre de blessés graves et nombre de tués à bord d'aéronefs immatriculés au Canada, Répartition par type d'exploitation, 1996-2005	10
Tableau 4 - Nombre d'accidents à des aéronefs immatriculés au Canada, Répartition par province et par territoire, 1996-2005	11
Tableau 5 - Nombre d'aéronefs immatriculés au Canada en cause dans des accidents, Répartition par événement primaire et par phase de vol, 1996-2005.....	12
Tableau 6 - Nombre d'aéronefs immatriculés au Canada en cause dans des accidents, Répartition par événement primaire et par phase de vol, 1996-2005.....	13
Tableau 7 - Nombre d'avions immatriculés au Canada en cause dans des accidents, Répartition par événement primaire et par catégorie d'avion, 1996-2005	14
Tableau 8 - Nombre d'aéronefs immatriculés au Canada en cause dans des accidents, Répartition par type d'exploitation, 1996-2005	15
Tableau 9 - Nombre d'incidents à des aéronefs immatriculés au Canada, Répartition par type d'incident, 1996-2005.....	16
Tableau 10 - Nombre d'aéronefs immatriculés au Canada en cause dans des incidents, Répartition par événement primaire, 2001-2005.....	17
FIGURES	
Figure 1 - Nombre d'accidents et taux d'accident de 1996 à 2005.....	2
Figure 2 - Nombre d'accidents survenus à des aéronefs immatriculés au Canada en 2005 par type d'aéronef.....	3
Figure 3 - Nombre de morts et nombre d'accidents mortels de 1996 à 2005.....	4
Figure 4 - Nombre d'accidents survenus à des aéronefs immatriculés au Canada en 2005 par province	5
Figure 5 - Répartition des incidents en 2005 par type.....	7

ÉVÉNEMENTS AÉRONAUTIQUES SURVENUS EN 2005

ACCIDENTS

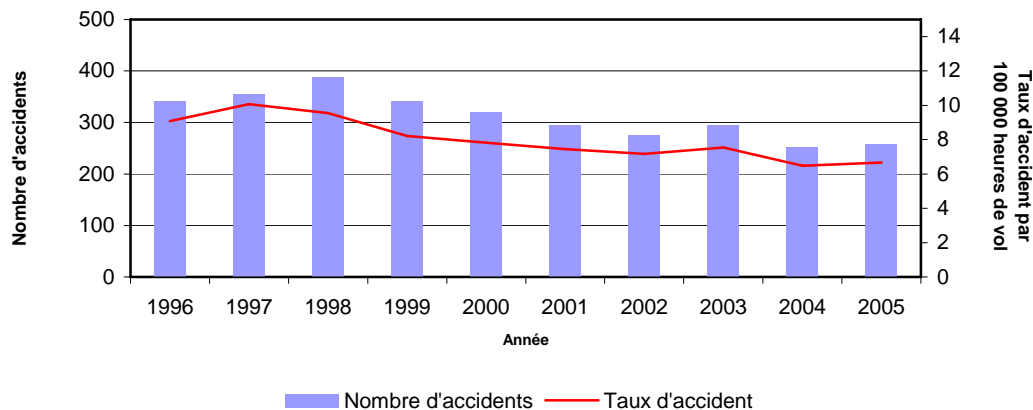
Aperçu des accidents et des victimes (voir les tableaux 1, 2, 3 et 8)

Au total, 306 accidents d'aviation ont été signalés au BST en 2005. Sur ce nombre, qui n'inclut pas les avions ultra-légers, 258 accidents sont survenus à des aéronefs immatriculés au Canada, ce qui représente une augmentation de 2 % par rapport à 2004 (figure 1).

Avec un nombre d'heures de vol comparable à celui de l'an dernier, le taux d'accident est estimé à 6,7 accidents par 100 000 heures de vol en 2005, en hausse par rapport à 2004 (6,5 accidents). L'analyse statistique au moyen de la régression linéaire indique une tendance à la baisse significative ($p < 0,001$)¹ du taux d'accident au cours des 10 dernières années.

Les 258 accidents survenus à des aéronefs immatriculés au Canada (à l'exception des avions ultra-légers) ont mis en cause 205 avions² (dont 58 avions commerciaux) et 50 hélicoptères. Les 8 autres aéronefs en cause étaient des ballons, des planeurs et des autogires.

Figure 1 - Nombre d'accidents et taux d'accident³ de 1996 à 2005



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

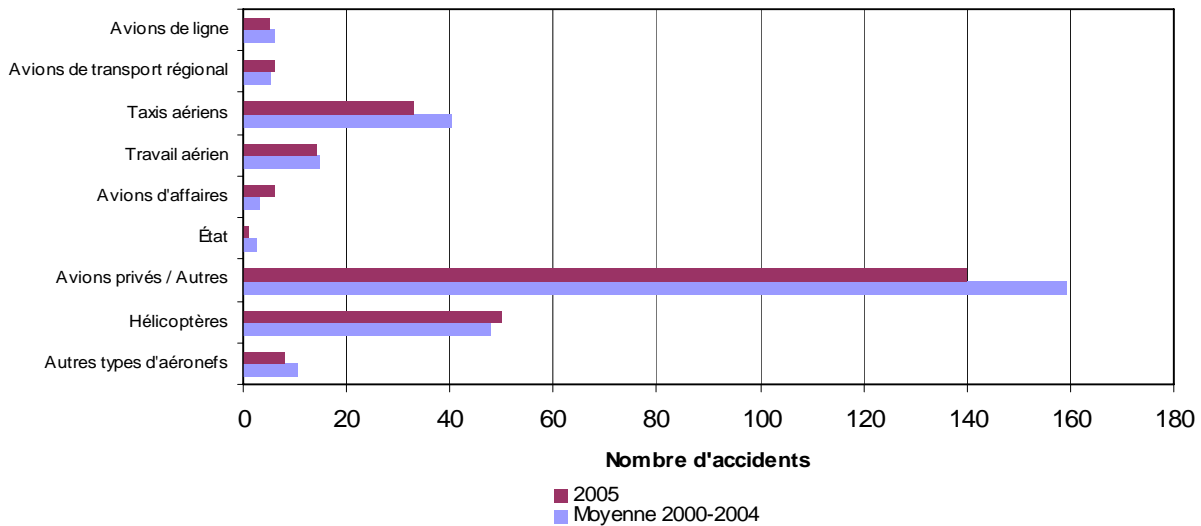
² Dans certains cas, plus d'un aéronef est en cause dans l'événement. Il est donc possible que le nombre d'événements et le nombre d'aéronefs ne concordent pas. Tous les tableaux excluent les ultra-légers, à l'exception du tableau 1; de plus, tous les tableaux excluent les ballons, les planeurs et les autogires, à l'exception des tableaux 1 et 4.

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

En 2005, 58 avions commerciaux (5 avions de ligne, 6 avions de transport régional, 33 taxis aériens et 14 aéronefs affectés au travail aérien) ont eu des accidents (figure 2). De ce nombre, 1 avion de transport régional, 6 taxis aériens et 2 aéronefs affectés au travail aérien ont été impliqués dans des accidents mortels. Aucun accident mortel d'avion de ligne n'a été enregistré.

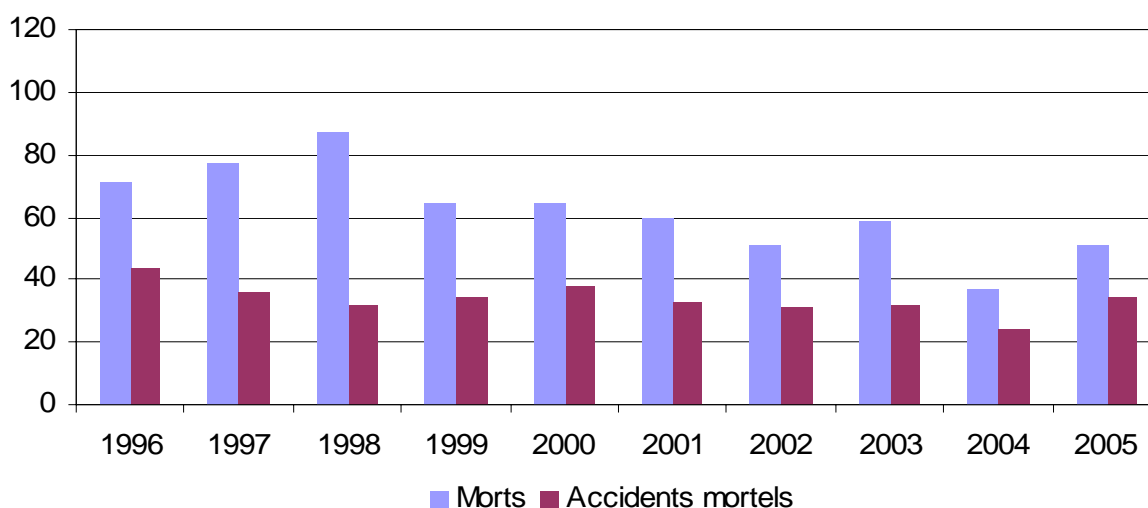
En 2005, 140 avions privés ont eu des accidents, soit 12 % de moins que la moyenne quinquennale (159). En 2005, il y a eu 13 accidents mortels d'avion privé, une baisse par rapport à 2004 (15) et à la moyenne quinquennale (17).

Figure 2 - Nombre d'accidents survenus à des aéronefs immatriculés au Canada en 2005 par type d'aéronef



En 2005, on a enregistré 34 accidents mortels⁴ (figure 3) d'aéronefs immatriculés au Canada, à l'exception des avions ultra-légers, soit 42 % de plus qu'en 2004 (24) et 6 % de plus que la moyenne annuelle entre 2000 et 2004 (32). On a enregistré 51 morts et 37 blessés graves, une baisse de 6 % et de 8 % respectivement par rapport à la moyenne quinquennale (54 morts et 40 blessés graves). Les passagers représentent 36 % de l'ensemble des tués dans des accidents d'avion en 2005, et les membres d'équipage représentent 64 % (ces chiffres ne comprennent pas les tués dans des accidents d'avion ultra-léger, de planeur, de ballon ou d'autogire).

Figure 3 – Nombre de morts et nombre d'accidents mortels de 1996 à 2005



En 2005, on a enregistré 1 accident d'avion exploité par l'État (un avion d'État est un avion exploité par le gouvernement fédéral ou le gouvernement d'une province); l'accident n'a fait aucun mort.

En 2005, il y a eu 50 accidents d'hélicoptère, une légère hausse par rapport à la moyenne quinquennale (48). Dix des accidents ont fait 15 morts. Depuis 10 ans, la plus forte proportion d'accident d'hélicoptère survient en transport aérien (28 %) et en vol d'entraînement (13 %).

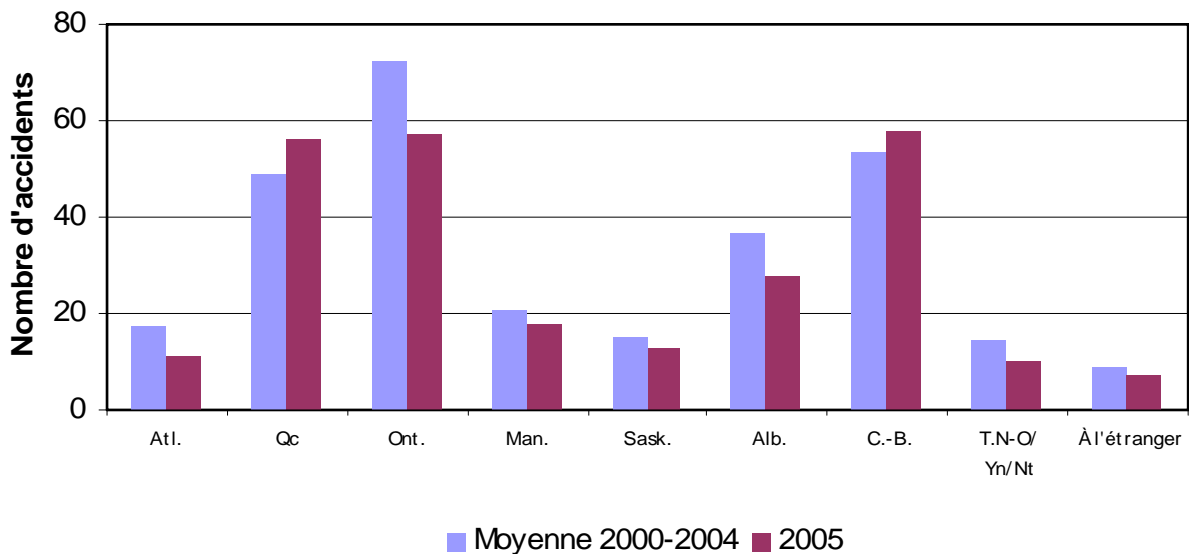
En 2005, 30 avions ultra-légers et 18 aéronefs immatriculés à l'étranger ont eu des accidents au Canada. Cinq accidents d'avion ultra-léger ont fait 6 morts, une légère baisse par rapport aux années précédentes. Six accidents d'aéronefs immatriculés à l'étranger ont fait 10 morts.

⁴ Ce nombre comprend un accident mortel de planeur et un accident mortel d'autogire.

Répartition des accidents par catégorie

Province (tableau 4) : En 2005, le Québec (22 %), l'Ontario (22 %) et la Colombie-Britannique (22 %) ont enregistré les deux-tiers de l'ensemble des accidents d'aéronefs immatriculés au Canada. Le nombre total de ces accidents est inférieur à la moyenne quinquennale de l'ensemble des provinces et des territoires, sauf au Québec (hausse de 15 %) et en Colombie-Britannique (hausse de 9 %). Les provinces de l'Atlantique, de l'Ontario et de l'Alberta montrent une diminution de 37 %, 21% et 24 % respectivement (figure 4).

Figure 4 - Nombre d'accidents survenus à des aéronefs immatriculés au Canada en 2005 par province



Répartition par événement et par phase de vol (tableaux 5 à 7) : Les accidents sont souvent classés selon l'événement ou la condition anormale qui survient en premier lieu dans la chronologie des événements ayant mené à l'accident. Cette classification démontre 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.

Pour 2005, on observe que les événements primaires les plus fréquents dans les accidents d'avion sont les ennuis au décollage ou à l'atterrissage (17 %), suivis des pertes de puissance (16 %), des pertes de maîtrise (12 %) et des collisions avec le relief (10 %). Pour les accidents d'hélicoptère, on note que les événements primaires les plus fréquents sont les collisions avec le relief (20 %) et les collisions avec un obstacle (12 %).

Les statistiques révèlent que les événements primaires varient considérablement selon la phase de vol. On observe qu'environ 36 % des accidents d'avion surviennent à l'atterrissage et que les ennuis à l'atterrissage (capotage, éclatement d'un pneu, etc.) et les pertes de maîtrise sont les événements primaires les plus fréquents. Environ 22 % des accidents d'avion surviennent au décollage; les pertes de puissance et les pertes de maîtrise étant les événements primaires les plus fréquents. Quelque 15 % des accidents d'avion surviennent en croisière; la perte de puissance étant l'événement primaire le plus fréquent.

On observe que 30 % des accidents d'hélicoptère surviennent en approche ou à l'atterrissage; les événements primaires les plus fréquents sont les collisions avec un obstacle et les pertes de maîtrise. On remarque que 17 % des accidents d'hélicoptère surviennent lors des manœuvres; les pertes de puissance et les collisions avec un obstacle étant les événements primaires les plus fréquents. En tout, 16 % des accidents d'hélicoptère surviennent en croisière; les événements primaires les plus fréquents étant les pertes de maîtrise et les collisions avec le relief. Environ 13 % des accidents d'hélicoptère surviennent en vol stationnaire et lors des opérations de levage; l'événement lié à l'élingue et la collision avec le relief étant les événements primaires les plus fréquents.

Répartition par type de vol (tableau 8) : Pour 2005, on observe que les accidents d'avion surviennent surtout en vol récréatif (56 %), en transport aérien (18 %) et en vol d'entraînement (8 %). Les accidents d'hélicoptère surviennent principalement en vol de transport (38 %) et en vol récréatif (22%).

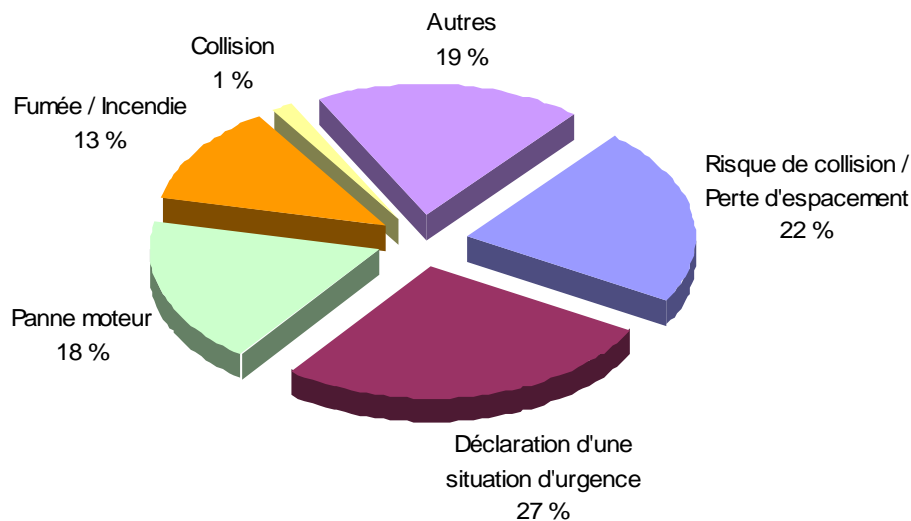
INCIDENTS

Aperçu (tableaux 1, 9 et 10)

En 2005, 820 incidents ont été signalés conformément aux exigences de déclaration des événements du BST, dont 650 sont survenus à des aéronefs immatriculés au Canada.

Les incidents les plus fréquents en 2005 sont les déclarations d'une situation d'urgence (27 %), les risques de collision et les pertes d'espace (22 %), les pannes moteur (18 %), et les cas où de la fumée ou un incendie a été signalé (figure 5).

Figure 5 – Répartition des incidents en 2005 par type



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 défaillances les plus fréquentes sont les défaillances du train d'atterrissage, du circuit hydraulique et du circuit électrique.

Depuis cinq ans, les événements primaires dans la majorité des risques de collision à des aéronefs immatriculés au Canada sont des événements liés aux services de contrôle de la circulation aérienne (ATS) ou des proximités d'aéronefs⁵.

⁵ Voir l'annexe B pour la signification des expressions *Événement lié aux services ATS* et *Proximité d'aéronefs*.

ANNEXE A – TABLEAUX

Tableau 1
Accidents, incidents et victimes
1996-2005

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Aéronefs immatriculés au Canada¹										
Accidents	342	355	388	341	320	295	274	295	252	258
Avions impliqués ²	273	294	318	286	258	243	210	242	206	205
Avions de ligne	4	8	14	6	9	5	6	7	3	5
Avions de transport régional	12	12	10	13	4	8	6	9	1	6
Taxis aériens	91	110	108	70	45	37	41	35	43	33
Travail aérien	13	10	18	18	19	18	12	17	8	14
Avions d'affaires	6	9	11	6	5	4	2	2	4	6
État	2	2	2	2	1	3	4	3	2	1
Avions privés / Autres ³	145	143	155	171	175	168	139	169	145	140
Hélicoptères impliqués	56	56	57	46	53	46	56	44	41	50
Autres types d'aéronefs impliqués ⁴	13	10	17	15	12	9	10	12	9	8
Heures de vol (en milliers) ⁵	3624	3476	3931	4046	3982	3885	3713	3790	3809	3832
Taux d'accident (par 100 000 heures de vol) ⁶	9,1	10,1	9,5	8,2	7,8	7,4	7,2	7,5	6,5	6,7
Accidents mortels	44	36	32	34	38	33	31	32	24	34
Avions impliqués ²	34	29	25	28	26	25	23	26	18	22
Avions de ligne	1	0	0	1	1	0	0	0	0	0
Avions de transport régional	1	0	1	2	1	1	0	0	0	1
Taxis aériens	11	11	8	5	3	5	5	5	3	6
Travail aérien	0	0	0	1	2	1	1	3	0	2
Avions d'affaires	0	1	1	2	0	1	0	0	0	0
État	0	1	0	0	1	0	2	0	0	0
Avions privés / Autres ³	21	16	15	17	18	17	15	18	15	13
Hélicoptères impliqués	7	8	6	4	11	6	6	3	4	10
Autres types d'aéronefs impliqués ⁴	3	0	2	4	1	3	3	4	2	2
Morts	71	77	87	65	65	60	51	59	37	51
Blessés graves	38	69	49	42	53	37	42	43	26	37
Avions ultra-légers immatriculés au Canada										
Accidents	30	55	37	35	38	35	36	46	36	30
Accidents mortels	4	7	4	12	5	6	9	7	6	5
Morts	5	9	7	19	9	8	12	9	10	6
Blessés graves	8	7	7	7	10	8	4	14	7	9
Aéronefs immatriculés à l'étranger										
Accidents	22	16	21	21	17	29	13	30	20	18
Accidents mortels	4	5	5	5	6	8	1	6	3	6
Morts	13	11	236	8	16	10	2	8	10	10
Blessés graves	2	5	3	0	2	5	0	3	2	14
Tous types d'aéronefs confondus :										
Incidents devant être signalés	705	685	771	699	725	853	865	834	909	820
Risque de collision / Perte d'espacement	193	217	181	168	161	204	193	154	223	180
Déclaration d'une situation d'urgence	197	192	226	207	225	255	280	293	278	224
Panne moteur	174	144	170	155	161	175	160	132	143	147
Fumée / Incendie	75	61	106	87	84	107	101	103	94	103
Collision	2	7	4	7	8	19	22	16	21	12
Autres	64	64	84	75	86	93	109	136	150	154

1 À l'exclusion des avions ultra-légers.

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

3 Autres : comprend, mais 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 2003, 2004 et 2005 sont des approximations.

6 Le taux d'accidents n'inclut pas « Autres types d'aéronefs ».

Données préliminaires au 30 mars 2006

Tableau 2**Nombre d'aéronefs immatriculés au Canada¹ en cause dans des accidents et taux d'accident par type d'exploitation
1996-2005**

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Accidents										
Avions impliqués										
Avions de ligne	4	8	14	6	9	5	6	7	3	5
Avions de transport régional	12	12	10	13	4	8	6	9	1	6
Taxis aériens	91	110	108	70	45	37	41	35	43	33
Travail aérien	13	10	18	18	19	18	12	17	8	14
État	2	2	2	2	1	3	4	3	2	1
Avions d'affaires / Avions privés / Autres ²	151	152	166	177	180	172	141	171	149	146
Hélicoptères impliqués	56	56	57	46	53	46	56	44	41	50
Hélicoptères de transport régional et taxis aériens ³				11	9	18	16	10	18	24
Total	329	350	375	332	311	289	266	286	247	255
Heures de vol (en milliers)⁴										
Avions										
Avions de ligne	1079	1070	1210	1247	1198	1168	1124	1148	1192	1196
Avions de transport régional	299	294	329	344	337	322	311	318	316	326
Taxis aériens	803	732	805	825	792	754	683	651	650	697
Travail aérien	137	141	173	197	219	242	262	313	332	271
État	146	142	174	196	220	240	258	307	285	295
Avions d'affaires / Avions privés / Autres ²	587	553	630	629	612	555	496	463	448	457
Hélicoptères	574	543	610	609	604	604	578	590	586	591
Total	3624	3476	3931	4046	3982	3885	3713	3790	3809	3832
Taux d'accident (par 100 000 heures de vol)										
Avions										
Avions de ligne	0,4	0,7	1,2	0,5	0,8	0,4	0,5	0,6	0,3	0,4
Avions de transport régional	4,0	4,1	3,0	3,8	1,2	2,5	1,9	2,8	0,3	1,8
Taxis aériens	11,3	15,0	13,4	8,5	5,7	4,9	6,0	5,4	6,6	4,7
Travail aérien	9,5	7,1	10,4	9,2	8,7	7,4	4,6	5,4	2,4	5,2
État	1,4	1,4	1,1	1,0	0,5	1,2	1,5	1,0	0,7	0,3
Avions d'affaires / Avions privés / Autres ²	25,7	27,5	26,4	28,1	29,4	31,0	28,4	36,9	33,3	32,0
Hélicoptères	9,8	10,3	9,3	7,6	8,8	7,6	9,7	7,5	7,0	8,5
Total (tous types confondus)	9,1	10,1	9,5	8,2	7,8	7,4	7,2	7,5	6,5	6,7
Mouvements itinérants (en milliers)⁵										
Avions										
Avions de ligne	1521	1447	1541	912	1364	1155	1218	1199	1230	1245
Avions de transport régional	332	361	398	268	446	494	479	527	555	553
Taxis aériens	428	497	603	407	616	654	560	550	508	520
Hélicoptères de transport régional et taxis aériens ³	172	199	242	162	239	219	207	252	242	250
Total	2453	2504	2784	1749	2665	2522	2464	2528	2535	2568
Taux d'accident (par 100 000 mouvements itinérants)										
Avions										
Avions de ligne	0,3	0,6	0,9	0,7	0,7	0,4	0,5	0,6	0,2	0,4
Avions de transport régional	3,6	3,3	2,5	4,9	0,9	1,6	1,3	1,7	0,2	1,1
Taxi aérien	21,3	22,1	17,9	17,2	7,3	5,7	7,3	6,4	8,5	6,3
Hélicoptères de transport régional et taxis aériens ³				6,8	3,8	8,2	7,7	4,0	7,4	9,6
Total (tous types confondus)	4,4	5,2	4,7	5,7	2,5	2,7	2,8	2,4	2,6	2,6

1 À l'exclusion des avions ultra-légers, des ballons, des planeurs et des autogires.

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

3 Avant 1999, les hélicoptères impliqués dans des accidents n'étaient pas tous classés de la même manière dans les opérations de transport régional ou de taxi aérien.

4 Source : Transports Canada. Les heures de vol pour 2003, 2004 et 2005 sont des approximations.

5 Source : Transports Canada

Données préliminaires au 30 mars 2006

Tableau 3

Nombre de blessés graves et nombre de tués à bord d'aéronefs immatriculés au Canada¹ Répartition par type d'exploitation 1996-2005

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Membres d'équipage tués										
Avions										
Avions de ligne	1	0	0	2	2	0	0	0	0	0
Avions de transport régional	2	0	2	2	2	2	0	0	0	2
Taxis aériens	10	13	9	6	2	4	1	5	2	6
Travail aérien	0	0	0	1	3	1	1	4	0	2
Avions d'affaires	0	0	2	1	0	1	0	0	0	0
État	0	1	0	0	2	0	1	0	0	0
Avions privés / Autres ²	22	16	16	16	20	17	15	15	14	11
Hélicoptères	4	9	5	5	10	7	6	3	4	8
Total	39	39	34	33	41	32	24	27	20	29
Passagers tués										
Avions										
Avions de ligne	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Avions de transport régional	0	0	9	0	0	0	0	0	0	0
Taxis aériens	9	9	16	4	5	8	7	10	14	2
Travail aérien	0	0	0	0	1	1	0	0	0	3
Avions d'affaires	0	2	1	4	0	1	0	0	0	0
État	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0
Avions privés / Autres ²	15	13	11	14	6	12	16	16	1	7
Hélicoptères	2	12	13	6	8	2	0	3	0	7
Total	26	38	50	28	20	24	23	29	15	19
Membres d'équipage gravement blessés										
Avions										
Avions de ligne	0	1	0	1	0	1	0	0	0	1
Avions de transport régional	0	0	0	2	0	0	0	3	0	0
Taxis aériens	6	9	6	5	4	4	3	1	2	1
Travail aérien	3	1	0	0	2	0	0	2	1	2
Avions d'affaires	0	2	0	2	0	0	0	0	0	0
État	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Avions privés / Autres ²	11	7	13	13	15	11	12	14	7	14
Hélicoptères	6	5	5	4	2	3	7	6	3	7
Total	26	25	24	27	23	19	22	26	13	25
Passagers gravement blessés										
Avions										
Avions de ligne	0	8	3	1	1	2	0	0	0	0
Avions de transport régional	0	0	0	0	0	1	1	4	0	0
Taxis aériens	2	17	2	3	8	4	9	2	2	0
Travail aérien	0	0	1	0	1	0	1	0	0	0
Avions d'affaires	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
État	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Avions privés / Autres ²	4	4	5	9	13	4	4	6	4	7
Hélicoptères	5	7	7	1	4	3	1	1	3	1
Total	11	37	18	14	27	14	16	13	9	8

1 À l'exclusion des avions ultra-légers, des ballons, des planeurs et des autogires.

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

Données préliminaires au 30 mars 2006

Tableau 4
Nombre d'accidents à des aéronefs immatriculés au Canada¹
Répartition par province et par territoire
1996-2005

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Accidents										
Terre-Neuve-et-Labrador	10	9	7	5	14	10	6	9	5	5
Île-du-Prince-Édouard	2	1	0	0	1	1	0	1	0	1
Nouvelle-Écosse	5	4	7	4	9	3	7	1	3	0
Nouveau-Brunswick	1	6	6	7	5	4	2	1	5	5
Québec	39	60	42	46	55	48	42	55	44	56
Ontario	72	84	106	106	73	64	74	80	71	57
Manitoba	18	25	29	32	17	28	17	28	12	18
Saskatchewan	24	22	21	22	9	18	18	16	13	13
Alberta	56	46	62	52	39	36	46	34	29	28
Colombie-Britannique	83	72	70	40	68	58	41	54	46	58
Nunavut ²	0	0	0	0	4	2	1	0	2	2
Territoires du Nord-Ouest	13	9	13	14	11	12	4	5	7	5
Yukon	11	5	8	4	6	4	4	4	6	3
À l'étranger	8	12	17	9	9	7	12	7	9	7
Total	342	355	388	341	320	295	274	295	252	258
Accidents mortels										
Terre-Neuve-et-Labrador	2	1	1	1	2	1	1	2	1	1
Île-du-Prince-Édouard	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Nouvelle-Écosse	0	0	2	0	3	0	2	0	1	0
Nouveau-Brunswick	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Québec	6	7	9	5	5	6	6	5	4	9
Ontario	9	7	4	9	4	6	5	11	2	6
Manitoba	3	1	2	4	0	2	1	0	2	2
Saskatchewan	1	4	2	1	2	0	2	1	2	0
Alberta	3	2	4	5	3	2	2	3	2	2
Colombie-Britannique	12	11	5	8	10	11	9	8	6	12
Nunavut ²	0	0	0	0	3	1	0	0	1	0
Territoires du Nord-Ouest	4	0	0	1	1	3	0	0	1	0
Yukon	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0
À l'étranger	3	3	3	0	4	1	3	1	2	1
Total	44	36	32	34	38	33	31	32	24	34
Morts										
Terre-Neuve-et-Labrador	5	2	1	1	3	3	2	3	1	2
Île-du-Prince-Édouard	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Nouvelle-Écosse	0	0	4	0	4	0	2	0	1	0
Nouveau-Brunswick	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Québec	12	18	29	9	8	12	14	9	4	12
Ontario	12	8	9	14	5	8	6	27	14	10
Manitoba	4	4	5	7	0	4	1	0	2	2
Saskatchewan	1	9	5	1	2	0	2	1	2	0
Alberta	3	4	10	8	3	4	3	4	2	4
Colombie-Britannique	20	22	12	24	19	17	16	13	6	19
Nunavut ²	0	0	0	0	5	3	0	0	1	0
Territoires du Nord-Ouest	5	0	0	1	3	8	0	0	2	0
Yukon	0	0	0	0	2	0	0	1	0	0
À l'étranger	8	10	12	0	11	1	5	1	2	1
Total	71	77	87	65	65	60	51	59	37	51

1 À l'exclusion des avions ultra-légers.

2 Ce territoire a été créé le 1^{er} avril 1999.

Données préliminaires au 30 mars 2006

Tableau 5

Nombre d'aéronefs immatriculés au Canada¹ en cause dans des accidents
Répartition par événement primaire et par phase de vol
1996-2005

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Avions impliqués										
Répartition par événement primaire										
Perte de maîtrise	31	33	35	30	41	37	23	27	30	24
Perte de puissance	44	46	55	41	37	37	28	36	20	32
Collision avec un obstacle	39	32	40	36	24	21	16	25	16	19
Collision avec le relief	21	18	18	22	30	17	16	25	19	20
Collision avec un aéronef en mouvement	0	3	3	9	3	3	2	1	3	1
Événement lié à l'exploitation	14	13	10	12	5	6	6	5	4	10
Défectuosité d'un composant / d'un système	13	16	15	18	15	13	14	7	16	10
Affaissement du train / Train rentré	15	18	18	15	8	7	10	9	10	3
Dépassement de piste	5	5	5	4	2	1	1	1	2	4
Ennui au décollage / à l'atterrissage	48	45	59	53	46	47	45	55	39	34
Atterrissage train rentré	4	13	6	9	4	5	9	5	6	5
Événement lié à un composant / à un système	4	16	13	4	10	9	7	13	3	7
Événement lié à la météo	12	12	10	7	15	12	12	9	16	12
Dommages à l'aéronef	8	7	10	1	5	4	3	4	2	4
Autre événement / Événement inconnu	15	17	21	25	13	24	18	20	20	20
Total	273	294	318	286	258	243	210	242	206	205
Hélicoptères impliqués										
Répartition par événement primaire										
Perte de maîtrise	3	6	10	3	3	5	6	3	3	5
Perte de puissance	5	9	6	12	9	5	9	11	3	5
Collision avec un obstacle	7	6	12	8	14	8	5	3	3	6
Collision avec le terrain	3	5	3	6	5	4	9	5	7	10
Collision avec un aéronef en mouvement	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
Événement lié à l'exploitation	6	1	0	5	1	2	0	2	6	1
Événement lié à l'élingage	5	2	2	2	2	2	4	2	2	0
Défaillance d'éléments dynamiques	2	3	1	0	2	2	2	1	1	1
Basculement dynamique	0	1	2	0	3	1	3	1	3	4
Atterrissage en autorotation	3	6	1	2	2	3	4	4	0	1
Événement lié à la météo	2	0	1	1	3	4	2	1	2	2
Dommages à l'aéronef	11	5	6	3	2	3	1	3	4	5
Autre événement / Événement inconnu	9	12	13	4	7	6	11	8	7	10
Total	56	56	57	46	53	46	56	44	41	50
Avions impliqués										
Répartition par phase de vol										
À l'arrêt / Circulation	19	22	26	17	21	18	22	23	16	19
Décollage	57	64	72	72	59	52	50	47	49	46
Croisière	44	43	52	38	39	34	30	40	20	30
Manoeuvre	19	14	22	21	17	15	11	11	8	14
Approche	27	39	28	30	24	36	18	21	23	24
Atterrissage	104	109	112	105	91	87	72	93	83	69
Après l'impact	0	0	0	1	0	0	0	1	1	0
Phase inconnue	3	3	6	2	7	1	7	6	6	3
Total	273	294	318	286	258	243	210	242	206	205
Hélicoptères impliqués										
Répartition par phase de vol										
À l'arrêt	7	4	1	4	2	3	2	1	6	5
Décollage	5	9	3	4	9	5	9	5	6	9
Croisière	7	14	9	6	8	10	7	6	6	7
Vol stationnaire / Levage	13	6	13	10	4	5	3	4	4	4
Manoeuvre	11	9	13	8	14	2	9	9	7	5
Approche / Atterrissage	13	14	17	12	13	19	21	18	11	15
Phase inconnue	0	0	1	2	3	2	5	1	1	5
Total	56	56	57	46	53	46	56	44	41	50

1 À l'exclusion des avions ultra-légers, des ballons, des planeurs et des autogires.

Données préliminaires au 30 mars 2006

Tableau 6

Nombre d'aéronefs immatriculés au Canada¹ en cause dans des accidents
Répartition par événement primaire et par phase de vol
1996-2005

	Phase de vol							Total
	À l'arrêt / Circulation	Décollage	Croisière	Manœuvre	Approche	Atterrissage	Autre / Inconnue	
Avions impliqués								
Répartition par événement primaire								
Perte de maîtrise	11	108	15	26	17	130	4	311
Perte de puissance	0	113	161	38	61	1	2	376
Collision avec un obstacle	60	60	22	28	41	55	2	268
Collision avec le relief	4	57	36	25	29	40	15	206
Collision avec un aéronef en mouvement	9	7	2	5	4	1	0	28
Événement lié à l'exploitation	7	30	17	4	10	15	2	85
Défectuosité d'un composant / d'un système	11	28	16	2	32	47	1	137
Affaissement du train / Train rentré	16	11	0	0	0	86	0	113
Dépassement de piste	1	3	0	0	0	25	1	30
Ennui au décollage / à l'atterrissage	5	77	3	1	19	366	0	471
Atterrissage train rentré	0	0	0	0	1	65	0	66
Événement lié à un composant / à un système	4	20	23	4	10	24	1	86
Événement lié à la météo	7	25	38	6	26	14	1	117
Dommmages à l'aéronef	31	4	1	1	0	9	2	48
Autre événement / Événement inconnu	37	25	36	12	20	47	16	193
Total	203	568	370	152	270	925	47	2535

	Phase de vol							Total
	À l'arrêt	Décollage	Croisière	Stationnaire / Levage	Manœuvre	Approche / Atterrissage	Phase inconnue	
Hélicoptères impliqués								
Répartition par événement primaire								
Perte de maîtrise	4	5	1	6	9	20	2	47
Perte de puissance	0	9	20	10	17	17	1	74
Collision avec un obstacle	4	12	3	11	15	26	1	72
Collision avec le relief	4	9	13	5	11	12	3	57
Collision avec un aéronef en mouvement	0	0	1	0	0	0	0	1
Événement lié à l'exploitation	2	6	2	3	3	8	0	24
Événement lié à l'élingage	0	4	1	11	5	2	0	23
Défaillance d'éléments dynamiques	0	2	5	4	3	1	0	15
Basculement dynamique	1	8	0	0	1	7	1	18
Atterrissage en autorotation	0	0	1	1	4	19	1	26
Événement lié à la météo	0	1	9	2	0	6	0	18
Dommmages à l'aéronef	11	1	2	8	2	16	3	43
Autre événement / Événement inconnu	9	7	22	5	17	19	8	87
Total	35	64	80	66	87	153	20	505

¹ À l'exclusion des avions ultra-légers, des ballons, des planeurs et des autogires.
Données préliminaires au 30 mars 2006

Tableau 7

Nombre d'avions immatriculés au Canada¹ en cause dans des accidents
Répartition par événement primaire et par catégorie d'avion
1996-2005

	Catégorie d'avion						
	Avion de ligne	Avion de transport régional	Taxi aérien	Travail aérien	Avion d'affaires	État	Avion privé / Autre
Avions impliqués dans des accidents							
Répartition par événement primaire							
Perte de maîtrise	2	8	60	11	7	0	223
Perte de puissance	5	0	79	38	8	1	245
Collision avec un obstacle	12	13	59	30	7	6	141
Collision avec le relief	3	6	67	10	4	2	114
Collision avec un aéronef en mouvement	0	0	6	2	1	1	18
Événement lié à l'exploitation	1	3	18	7	1	0	55
Défectuosité d'un composant / d'un système	5	9	43	6	5	3	66
Affaissement du train / Train rentré	5	8	31	2	1	1	65
Dépassement de piste	1	1	10	0	0	0	18
Ennui au décollage / à l'atterrissage	13	14	115	18	9	4	298
Atterrissage train rentré	1	2	22	2	3	1	35
Événement lié à un composant / à un système	4	2	13	4	3	0	60
Événement lié à la météo	1	7	34	6	1	0	68
Dommages à l'aéronef	7	3	9	1	1	1	26
Autre événement / Événement inconnu	7	5	47	10	4	2	118
Total	67	81	613	147	55	22	1550
Avions impliqués dans des accidents mortels							
Répartition par événement primaire							
Perte de maîtrise	0	1	9	1	0	0	24
Perte de puissance	1	0	4	1	1	0	22
Collision avec un obstacle	0	0	4	2	0	1	17
Collision avec le relief	2	3	28	4	2	2	52
Collision avec un aéronef en mouvement	0	0	1	0	1	1	7
Événement lié à l'exploitation	0	1	0	0	0	0	4
Défectuosité d'un composant / d'un système	0	1	1	0	0	0	3
Affaissement du train / Train rentré	0	0	0	0	0	0	0
Dépassement de piste	0	0	0	0	0	0	0
Ennui au décollage / à l'atterrissage	0	1	1	1	0	0	1
Atterrissage train rentré	0	0	0	0	0	0	0
Événement lié à un composant / à un système	0	0	0	0	0	0	2
Événement lié à la météo	0	0	4	0	0	0	7
Dommages à l'aéronef	0	0	0	0	0	0	2
Autre événement / Événement inconnu	0	0	10	1	1	0	24
Total	3	7	62	10	5	4	165

1 À l'exclusion des avions ultra-légers, des ballons, des planeurs et des autogires.

Données préliminaires au 30 mars 2006

Tableau 8

Nombre d'aéronefs immatriculés au Canada¹ en cause dans des accidents

Répartition par type d'exploitation

1996-2005

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Avions impliqués dans des accidents										
Entraînement	31	42	49	43	45	46	20	34	25	16
Récréatif / Voyage	130	138	130	130	116	108	102	122	118	115
Affaires	9	9	15	10	9	10	6	8	5	6
Test / Démonstration / Convoyage	15	9	14	9	5	7	7	5	7	5
Épandage	17	11	17	9	12	13	6	13	3	6
Lutte contre l'incendie / Gestion des incendies	0	2	3	2	3	2	2	2	3	2
Surveillance / Inspection	3	4	3	2	0	2	5	2	1	7
Ambulance aérienne	1	3	3	3	0	3	2	1	2	1
Transport aérien	50	62	67	67	53	43	49	42	37	36
Excursion aérienne	1	4	1	0	5	1	1	4	0	2
Autre type de vol / Type inconnu	16	10	16	11	10	8	10	9	5	9
Total	273	294	318	286	258	243	210	242	206	205
Avions impliqués dans des accidents mortels										
Entraînement	0	2	5	2	2	2	1	3	4	0
Récréatif / Voyage	16	16	11	14	12	10	11	15	10	12
Affaires	1	2	2	3	3	4	0	0	0	0
Test / Démonstration / Convoyage	5	1	2	1	1	2	3	0	0	1
Épandage	0	0	0	1	2	0	0	1	0	0
Lutte contre l'incendie / Gestion des incendies	0	1	0	0	0	1	0	1	0	0
Surveillance / Inspection	1	1	0	1	0	0	2	0	0	2
Ambulance aérienne	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
Transport aérien	6	6	4	5	4	4	5	4	3	7
Excursion aérienne	1	0	0	0	1	0	1	0	0	0
Autre type de vol / Type inconnu	4	0	1	1	1	1	0	2	1	0
Total	34	29	25	28	26	25	23	26	18	22
Hélicoptères impliqués dans des accidents										
Entraînement	4	9	5	6	11	11	9	6	4	3
Récréatif / Voyage	1	6	0	0	3	4	2	1	5	11
Affaires	1	2	5	1	1	4	6	1	0	1
Test / Démonstration / Convoyage	4	4	0	3	4	1	5	0	2	0
Épandage	2	0	1	1	2	1	1	2	1	2
Lutte contre l'incendie / Gestion des incendies	5	2	10	7	2	2	6	6	4	1
Surveillance / Inspection	7	5	7	4	4	0	3	8	2	1
Ambulance aérienne	0	0	1	0	0	1	0	0	0	1
Transport aérien	17	15	14	10	11	12	14	11	16	19
Excursion aérienne	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0
Autre type de vol / Type inconnu	14	13	14	13	15	10	10	9	7	11
Total	56	56	57	46	53	46	56	44	41	50
Hélicoptères impliqués dans des accidents mortels										
Entraînement	0	0	0	0	2	1	0	0	0	0
Récréatif / Voyage	0	0	0	0	1	2	0	0	1	5
Affaires	0	0	3	0	0	0	1	0	0	1
Test / Démonstration / Convoyage	2	1	0	0	1	1	2	0	0	0
Épandage	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Lutte contre l'incendie / Gestion des incendies	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0
Surveillance / Inspection	1	1	0	0	1	0	0	1	1	0
Ambulance aérienne	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Transport aérien	3	3	2	1	1	1	0	0	2	3
Excursion aérienne	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0
Autre type de vol / Type inconnu	1	2	1	2	5	1	3	1	0	1
Total	7	8	6	4	11	6	6	3	4	10

¹ À l'exclusion des avions ultra-légers, des ballons, des planeurs et des autogires.

Données préliminaires au 30 mars 2006

Tableau 9

Nombre d'incidents à des aéronefs immatriculés au Canada¹

Répartition par type d'incident

1996-2005

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Incidents										
Risque de collision / Perte d'espace	156	185	149	142	130	168	168	123	182	150
Déclaration d'une situation d'urgence	165	157	183	173	174	208	231	229	204	152
Panne moteur	133	115	133	121	129	157	134	104	118	116
Fumée / Incendie	68	46	86	71	71	92	83	82	81	85
Collision	1	7	3	7	8	17	19	16	21	8
Difficultés de maîtrise	19	13	28	18	25	28	28	41	41	41
Incapacité de l'équipage	8	13	8	17	15	13	37	48	50	67
Incident lié à des marchandises dangereuses	7	4	3	3	2	6	0	2	0	1
Dépressurisation	12	12	19	6	4	15	18	17	7	12
Manque de carburant	0	2	6	7	1	2	1	6	10	5
Sortie de piste	8	9	8	10	13	4	6	3	10	10
Mauvais carburant	0	0	0	0	0	0	1	0	2	1
Largage de la charge	1	2	1	5	6	8	3	4	5	1
Défaillance de la boîte de transmission ou de la boîte d'engrenages	2	1	1	3	2	2	2	1	2	1
Total²	580	566	628	583	580	720	731	676	733	650

1 À l'exclusion des avions ultra-légers, des ballons, des planeurs et des autogires.

2 Ce tableau liste uniquement les incidents à des aéronefs immatriculés au Canada, tandis que le tableau 1 inclut les incidents à des aéronefs immatriculés à l'étranger.

Données préliminaires au 30 mars 2006

Tableau 10

Nombre d'aéronefs immatriculés au Canada¹ en cause dans des incidents Répartition par événement primaire 2001-2005

Type d'incident	Événement primaire	
Risque de collision / Perte d'espace 1269 aéronefs	Proximité d'aéronefs	346
	Événement lié aux services ATS	726
	Incident lié à l'altitude	38
	Incursion de piste	69
	Autre	90
Déclaration d'une situation d'urgence 1024 aéronefs	Affaissement du train	178
	Défaillance du circuit hydraulique	138
	Défaillance du circuit électrique	41
	Défaillance d'un autre composant	359
	Autre	308
Panne moteur 629 aéronefs	Perte de puissance - premier moteur	268
	Défaillance d'un composant	308
	Autre	53
Fumée / Incendie 423 aéronefs	Incendie / Explosion	308
	Défaillance d'un composant	103
	Autre	12
Difficultés de maîtrise 180 aéronefs	Défaillance d'un composant	75
	Incident lié à la météo	48
	Autre	57

1 À l'exclusion des avions ultra-légers, des ballons, des planeurs et des autogires.

Données préliminaires au 30 mars 2006

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 ou condition 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 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 5700 kg, ou de l'utilisation d'un giravion d'une MMHD de plus de 2250 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'avion est ravitaillé en carburant inadéquat ou contaminé;
- j) il survient une collision, un risque de collision ou une perte d'espace;
- 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'espace 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 8618 kg (19 000 livres) 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 8618 kg (19 000 livres) 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 livres) 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 8618 kg (19 000 livres) 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 (État)

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 ».