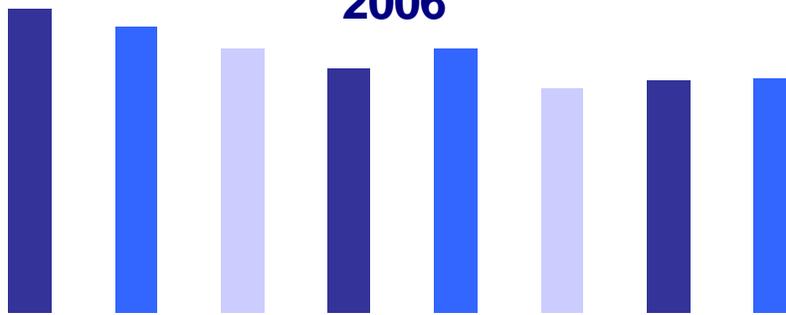




## Sommaire statistique des événements aériens 2006



## 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 2006 présentées ici sont telles qu'elles étaient dans notre base de données le 7 décembre 2007.

Pour permettre à un plus vaste public de prendre connaissance des données présentées dans le *Sommaire statistique des événements aéronautiques 2006* 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<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 2008  
N° de catalogue TU1-3/2006  
ISBN 978-0-662-05679-9

# TABLE DES MATIÈRES

ÉVÉNEMENTS AÉRONAUTIQUES SURVENUS EN 2006.....	2
ACCIDENTS.....	2
Aperçu des accidents et des victimes d'accidents mortels .....	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, 1997-2006.....	8
Tableau 2 Aéronefs immatriculés au Canada impliqués dans des accidents, taux d'accident et nombre de morts par type d'exploitation, 1997-2006.....	9
Tableau 3 Accidents à des aéronefs immatriculés au Canada, Répartition par province et par territoire, 1997-2006 .....	10
Tableau 4 Aéronefs immatriculés au Canada impliqués dans des accidents, Répartition par événement primaire et par phase de vol, 1997-2006.....	11
Tableau 5 Aéronefs immatriculés au Canada impliqués dans des accidents, Événement primaire par rapport à la phase de vol, 1997-2006.....	12
Tableau 6 Avions immatriculés au Canada impliqués dans des accidents, Répartition par événement primaire et par catégorie d'avion, 1997-2006 .....	13
Tableau 7 Avions immatriculés au Canada impliqués dans des accidents, Répartition par événement primaire et par type de licence, 1997-2006.....	14
Tableau 8 Aéronefs immatriculés au Canada impliqués dans des accidents, Répartition par type d'exploitation, 1997-2006 .....	15
Tableau 9 Incidents à des aéronefs immatriculés au Canada, Répartition par type d'incident, 1997-2006.....	16
Tableau 10 Aéronefs immatriculés au Canada impliqués dans des incidents, Répartition par type d'incident et par événement primaire, 2002-2006 .....	17
FIGURES	
Figure 1 Nombre d'accidents et taux d'accident de 1997 à 2006.....	2
Figure 2 Répartition des aéronefs immatriculés au Canada impliqués dans des accidents en 2006 par type d'aéronef .....	3
Figure 3 Nombre de morts et nombre d'accidents mortels de 1997 à 2006.....	4
Figure 4 Nombre d'accidents survenus à des aéronefs immatriculés au Canada en 2006 par province .....	5
Figure 5 Répartition des incidents en 2006 par type.....	7

# ÉVÉNEMENTS AÉRONAUTIQUES SURVENUS EN 2006

## ACCIDENTS

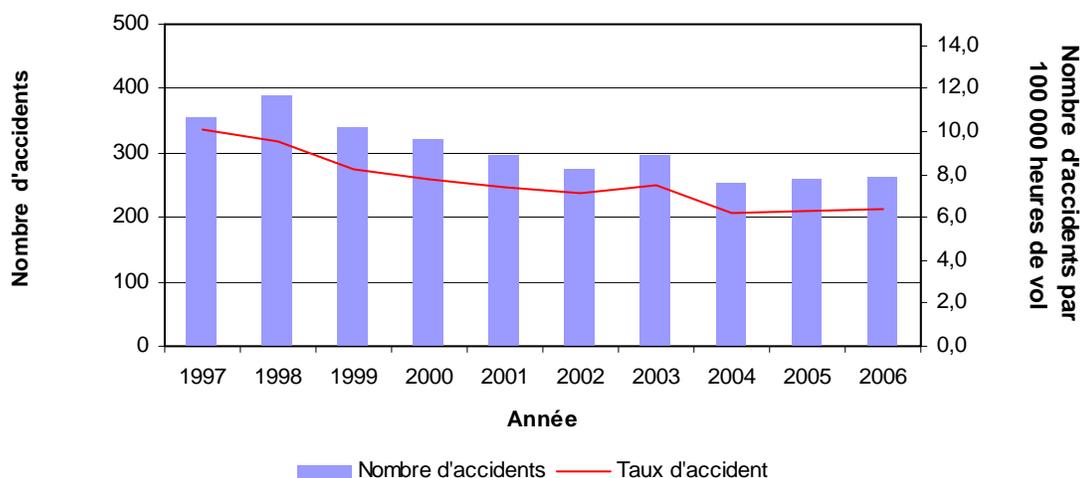
### *Aperçu des accidents et des victimes d'accidents mortels (voir les tableaux 1, 2, 3 et 8)*

Au total, 304 accidents d'aviation ont été signalés au BST en 2006. Sur ce nombre, 262 accidents sont survenus à des aéronefs immatriculés au Canada (à l'exception des avions ultra-légers), ce qui représente une augmentation de 1,2 % par rapport à 2005 (figure 1).

Avec un nombre d'heures de vol comparable à celui de l'an dernier, le taux d'accident en 2006 demeure inchangé par rapport à celui de l'an dernier (6,3 accidents par 100 000 heures de vol). L'analyse statistique au moyen de la régression linéaire indique une tendance à la baisse significative ( $p < 0,001$ )<sup>1</sup> du taux d'accident au cours des 10 dernières années.

Les 262 accidents survenus à des aéronefs immatriculés au Canada (à l'exception des avions ultra-légers) mettent en cause 208 avions<sup>2</sup> (dont 60 avions commerciaux) et 56 hélicoptères. Les 4 autres aéronefs en cause sont des ballons, des planeurs et des autogires.

Figure 1 - Nombre d'accidents et taux d'accident<sup>3</sup> de 1997 à 2006



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

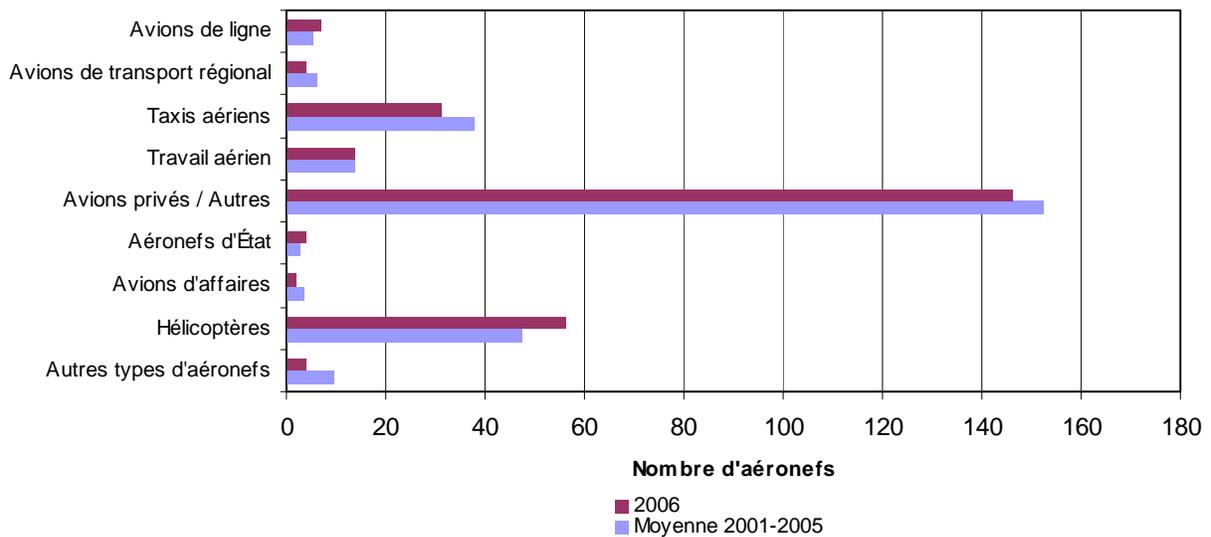
<sup>2</sup> Dans certains cas, plus d'un aéronef est en cause dans l'événement. Il est donc possible que le nombre d'événements et le nombre d'aéronefs ne concordent pas. Tous les tableaux excluent les ultra-légers, à l'exception du tableau 1; de plus, tous les tableaux excluent les ballons, les planeurs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

<sup>3</sup> Aéronefs immatriculés au Canada (à l'exception des ultra-légers)

En 2006, 60 avions commerciaux (7 avions de ligne, 4 avions de transport régional, 31 taxis aériens et 14 aéronefs affectés au travail aérien) ont eu des accidents (figure 2). De ce nombre, 5 taxis aériens et 1 aéronef affecté au travail aérien ont été impliqués dans des accidents mortels. Aucun accident mortel d'avion de ligne ou d'avion de transport régional n'a été enregistré. Un aéronef d'État a eu un accident mortel.

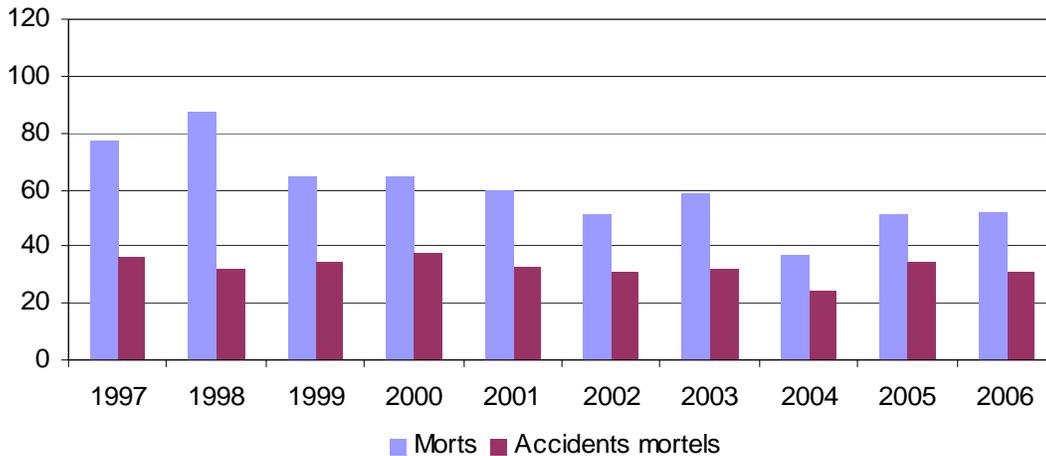
En 2006, 148 avions dans la catégorie avions privés/avions d'affaires/autres types ont eu des accidents, soit 5 % de moins que la moyenne quinquennale (156). En 2006, on dénombre 16 accidents mortels d'avions entrant dans cette catégorie, en hausse par rapport à 2005 (13) mais un nombre égal à la moyenne quinquennale (16).

**Figure 2 - Répartition des aéronefs immatriculés au Canada impliqués dans des accidents en 2006 par type d'aéronef**



En 2006, on a enregistré 31 accidents mortels (figure 3) d'aéronefs immatriculés au Canada, à l'exception des avions ultra-légers, soit 8 % de moins que l'an dernier (34) mais un nombre égal à la moyenne annuelle entre 2001 et 2005 (31). Ces accidents ont fait 52 morts, un nombre égal à la moyenne quinquennale, et 39 blessés graves, une hausse de 5 % par rapport à la moyenne quinquennale (37). Les passagers représentent 43 % de l'ensemble des tués dans des accidents d'avion en 2006, et les membres d'équipage représentent 57 % (ces chiffres ne comprennent pas les tués dans des accidents d'avion ultra-léger).

**Figure 3 – Nombre de morts et nombre d'accidents mortels de 1997 à 2006**



En 2006, on a enregistré 4 accidents d'avion exploité par l'État (un avion d'État est un avion exploité par le gouvernement fédéral ou le gouvernement d'une province); ces accidents ont fait 1 mort.

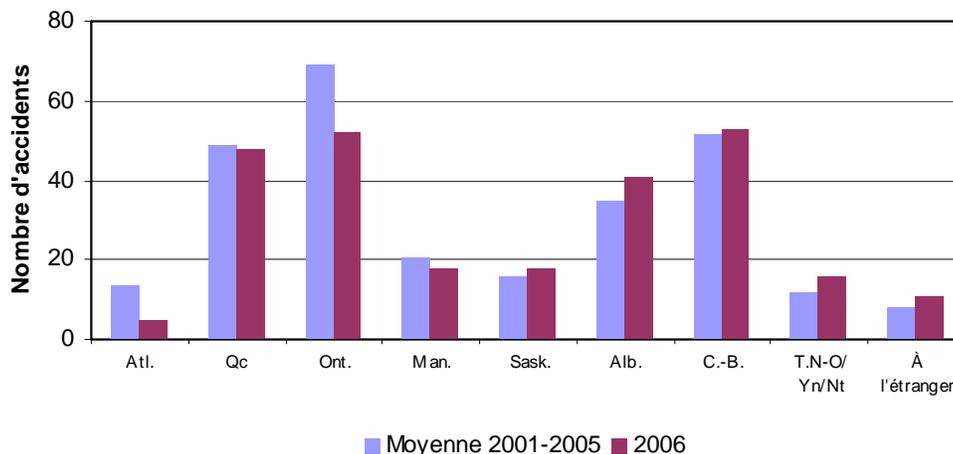
En 2006, il y a eu 56 accidents d'hélicoptère, une hausse de 18 % par rapport à la moyenne quinquennale (47). Neuf des 56 accidents ont fait des morts (11). Depuis 10 ans, la plus forte proportion d'accident d'hélicoptère survient en transport aérien (30 %) et en vol d'entraînement (13 %).

En 2006, 28 avions ultra-légers ont eu des accidents au Canada. Un de ces accidents a fait 1 mort, une baisse importante par rapport aux années précédentes. Quatorze aéronefs immatriculés à l'étranger ont eu des accidents au Canada; 2 de ces accidents ont fait 1 mort chacun.

## Répartition des accidents par catégorie

**Province (tableau 3) :** En 2006, l'Ontario et la Colombie-Britannique ont enregistré 20 % de l'ensemble des accidents d'aéronefs immatriculés au Canada. Le Québec a enregistré 18 % de ces accidents, et l'Alberta, 16 %. Le nombre total de ces accidents est inférieur à la moyenne quinquennale des provinces de l'Atlantique, du Québec, de l'Ontario et du Manitoba mais en hausse par rapport à la moyenne quinquennale de la Saskatchewan, de l'Alberta, de la Colombie-Britannique et des territoires (figure 4).

Figure 4 - Nombre d'accidents survenus à des aéronefs immatriculés au Canada en 2006 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 2006, on observe que les événements primaires les plus fréquents dans les accidents d'avion sont les ennuis au décollage ou à l'atterrissage (21 %), suivis des collisions avec un obstacle (14 %), des pertes de puissance (13 %), et des collisions avec le relief (12 %). Pour les accidents d'hélicoptère, on note que les événements primaires les plus fréquents sont les collisions avec un obstacle (20 %) et les pertes de puissance (18 %).

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 23 % 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 en croisière; les pertes de puissance et les collisions avec le relief étant les événements primaires les plus fréquents. On note que 16 % des accidents d'hélicoptère surviennent lors des manœuvres; les événements primaires les plus fréquents étant les collisions avec un obstacle et les pertes de maîtrise. Environ 14 % des accidents d'hélicoptère surviennent au décollage; les collisions avec un obstacle étant un événement primaire fréquent.

**Répartition par type de vol (tableau 8) :** Pour 2006, on observe que les accidents d'avion surviennent surtout en vol récréatif (46 %), en transport aérien (18 %) et en vol d'entraînement (16 %). Les accidents d'hélicoptère surviennent principalement en vol de transport (52 %) et en vol récréatif (7 %).

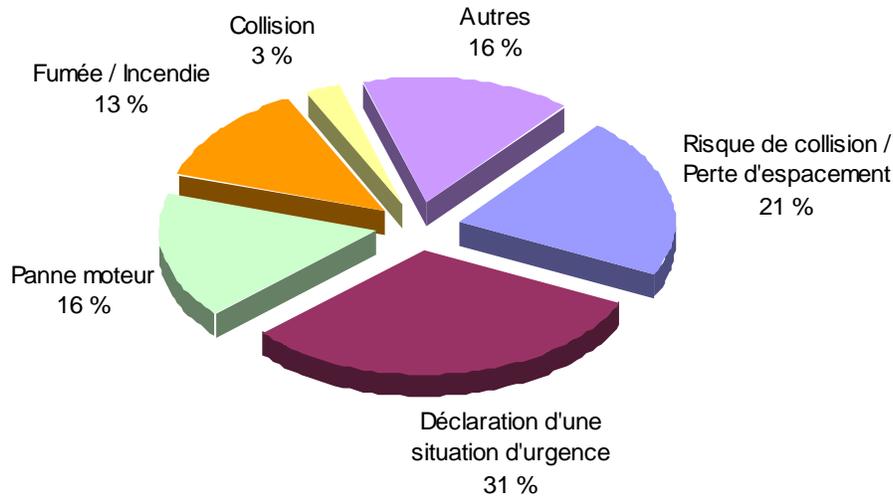
## INCIDENTS

### *Aperçu (tableaux 1, 9 et 10)*

En 2006, 826 incidents ont été signalés conformément aux exigences de déclaration des événements du BST, dont 658 sont survenus à des aéronefs immatriculés au Canada.

Les incidents les plus fréquents en 2006 sont les déclarations d'une situation d'urgence (31 %), les risques de collision et les pertes d'espace (21 %), les pannes moteur (16 %) et les cas où de la fumée ou un incendie a été signalé (figure 5).

Figure 5 – Répartition des incidents en 2006 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'aéronefs<sup>4</sup>.

<sup>4</sup> 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**  
**1997–2006**

	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
<b>Aéronefs immatriculés au Canada<sup>1</sup></b>										
<b>Accidents</b>	<b>355</b>	<b>388</b>	<b>341</b>	<b>320</b>	<b>295</b>	<b>274</b>	<b>295</b>	<b>252</b>	<b>259</b>	<b>262</b>
Avions <sup>2</sup>	294	318	286	258	243	210	242	206	206	208
Avions de ligne	8	14	6	9	5	6	7	3	5	7
Avions de transport régional	12	10	13	4	8	6	9	1	6	4
Taxis aériens	110	108	70	45	37	41	35	43	33	31
Travail aérien	10	18	18	19	18	12	17	8	14	14
Avions d'affaires	9	11	6	5	4	2	2	4	6	2
Avions d'État	2	2	2	1	3	4	3	2	1	4
Avions privés / Autres <sup>3</sup>	143	155	171	175	168	139	169	145	141	146
Hélicoptères	56	57	46	53	46	56	44	41	50	56
Autres types d'aéronefs <sup>4</sup>	10	17	15	12	9	10	12	9	8	4
Heures de vol (en milliers) <sup>5</sup>	3475	3931	4047	3982	3885	3712	3790	3961	4079	4162
Taux d'accident (par 100 000 heures de vol) <sup>6</sup>	10,1	9,5	8,2	7,8	7,4	7,2	7,5	6,2	6,3	6,3
<b>Accidents mortels</b>	<b>36</b>	<b>32</b>	<b>34</b>	<b>38</b>	<b>33</b>	<b>31</b>	<b>32</b>	<b>24</b>	<b>34</b>	<b>31</b>
Avions	29	25	28	26	25	23	26	18	22	23
Avions de ligne	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0
Avions de transport régional	0	1	2	1	1	0	0	0	1	0
Taxis aériens	11	8	5	3	5	5	5	3	6	5
Travail aérien	0	0	1	2	1	1	3	0	2	1
Avions d'affaires	1	1	2	0	1	0	0	0	0	0
Avions d'État	1	0	0	1	0	2	0	0	0	1
Avions privés / Autres <sup>3</sup>	16	15	17	18	17	15	18	15	13	16
Hélicoptères	8	6	4	11	6	6	3	4	10	9
Autres types d'aéronefs <sup>4</sup>	0	2	4	1	3	3	4	2	2	0
<b>Morts</b>	<b>77</b>	<b>87</b>	<b>65</b>	<b>65</b>	<b>60</b>	<b>51</b>	<b>59</b>	<b>37</b>	<b>51</b>	<b>52</b>
<b>Blessés graves</b>	<b>69</b>	<b>49</b>	<b>42</b>	<b>53</b>	<b>37</b>	<b>42</b>	<b>43</b>	<b>27</b>	<b>37</b>	<b>39</b>
<b>Avions ultra-légers immatriculés au Canada</b>										
Accidents	55	37	35	38	35	36	46	36	31	28
Accidents mortels	7	4	12	5	6	9	7	6	5	1
Morts	9	7	19	9	8	12	9	10	6	1
Blessés graves	7	7	7	10	8	4	14	7	9	12
<b>Aéronefs immatriculés à l'étranger</b>										
Accidents au Canada	16	21	21	17	29	13	30	20	18	14
Accidents mortels	5	5	5	6	8	1	6	3	6	2
Morts	11	236	8	16	10	2	8	10	10	2
Blessés graves	5	3	0	2	5	0	3	2	15	1
<b>Tous types d'aéronefs confondus</b>										
<b>Incidents devant être signalés</b>	<b>685</b>	<b>771</b>	<b>699</b>	<b>725</b>	<b>853</b>	<b>865</b>	<b>834</b>	<b>910</b>	<b>822</b>	<b>826</b>
Risque de collision / Perte d'espacement	217	181	168	161	204	193	154	223	180	171
Déclaration d'une situation d'urgence	192	226	207	225	255	280	293	278	224	260
Panne moteur	144	170	155	161	175	160	132	143	148	136
Fumée / Incendie	61	106	87	84	107	101	103	94	103	107
Collision	7	4	7	8	19	22	16	21	12	21
Autres	64	84	75	86	93	109	136	151	155	131

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 sont estimées à partir de 2003).

6 Le taux d'accident n'inclut pas la catégorie « Autres types d'aéronefs ».

Données préliminaires au 7 décembre 2007

**Tableau 2**

**Aéronefs immatriculés au Canada impliqués dans des accidents, taux d'accident et nombre de morts  
par type d'exploitation  
1997–2006**

	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
<b>Accidents</b>										
Avions										
Avions de ligne	8	14	6	9	5	6	7	3	5	7
Avions de transport régional	12	10	13	4	8	6	9	1	6	4
Taxis aériens	110	108	70	45	37	41	35	43	33	31
Travail aérien	10	18	18	19	18	12	17	8	14	14
Avions d'affaires	9	11	6	5	4	2	2	4	6	2
Avions d'État	2	2	2	1	3	4	3	2	1	4
Avions privés / Autres <sup>1</sup>	143	155	171	175	168	139	169	145	141	146
Hélicoptères	56	57	46	53	46	56	44	41	50	56
<b>Total</b>	<b>350</b>	<b>375</b>	<b>332</b>	<b>311</b>	<b>289</b>	<b>266</b>	<b>286</b>	<b>247</b>	<b>256</b>	<b>264</b>
<b>Heures de vol (en milliers)<sup>2</sup></b>										
Avions										
Avions de ligne	1070	1210	1247	1198	1168	1124	1148	1244	1334	1387
Avions de transport régional	294	329	344	337	322	311	318	326	335	348
Taxis aériens	732	805	825	792	754	683	651	655	633	624
Travail aérien	141	173	197	219	242	262	313	337	360	383
Avions d'État	142	174	196	220	240	258	307	344	385	401
Avions privés / Autres <sup>1</sup> / Avions d'affaires	553	630	629	612	555	496	463	445	403	373
Hélicoptères	543	610	609	604	604	578	590	610	629	645
<b>Total</b>	<b>3475</b>	<b>3931</b>	<b>4047</b>	<b>3982</b>	<b>3885</b>	<b>3712</b>	<b>3790</b>	<b>3961</b>	<b>4079</b>	<b>4162</b>
<b>Taux d'accident (par 100 000 heures de vol)</b>										
Avions										
Avions de ligne	0,7	1,2	0,5	0,8	0,4	0,5	0,6	0,2	0,4	0,5
Avions de transport régional	4,1	3,0	3,8	1,2	2,5	1,9	2,8	0,3	1,8	1,1
Taxis aériens	15,0	13,4	8,5	5,7	4,9	6,0	5,4	6,6	5,2	5,0
Travail aérien	7,1	10,4	9,1	8,7	7,4	4,6	5,4	2,4	3,9	3,7
Avions d'État	1,4	1,1	1,0	0,5	1,3	1,6	1,0	0,6	0,3	1,0
Avions privés / Autres <sup>1</sup> / Avions d'affaires	27,5	26,3	28,1	29,4	31,0	28,4	36,9	33,5	36,5	39,7
Hélicoptères	10,3	9,3	7,6	8,8	7,6	9,7	7,5	6,7	7,9	8,7
<b>Total (tous types confondus)</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>7,5</b>	<b>6,2</b>	<b>6,3</b>	<b>6,3</b>
<b>Membres d'équipage tués</b>										
Avions										
Avions de ligne	0	0	2	2	0	0	0	0	0	0
Avions de transport régional	0	2	2	2	2	0	0	0	2	0
Taxis aériens	13	9	6	2	4	1	5	2	6	5
Travail aérien	0	0	1	3	1	1	4	0	2	1
Avions d'affaires	0	2	1	0	1	0	0	0	0	0
Avions d'État	1	0	0	2	0	1	0	0	0	1
Avions privés / Autres <sup>1</sup>	16	16	16	20	17	15	15	14	11	16
Hélicoptères	9	5	5	10	7	6	3	4	8	6
<b>Total</b>	<b>39</b>	<b>34</b>	<b>33</b>	<b>41</b>	<b>32</b>	<b>24</b>	<b>27</b>	<b>20</b>	<b>29</b>	<b>29</b>
<b>Passagers tués</b>										
Avions										
Avions de ligne	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Avions de transport régional	0	9	0	0	0	0	0	0	0	0
Taxis aériens	9	16	4	5	8	7	10	14	2	10
Travail aérien	0	0	0	1	1	0	0	0	3	0
Avions d'affaires	2	1	4	0	1	0	0	0	0	0
Avions d'État	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Avions privés / Autres <sup>1</sup>	13	11	14	6	12	16	16	1	7	7
Hélicoptères	12	13	6	8	2	0	3	0	7	5
<b>Total</b>	<b>38</b>	<b>50</b>	<b>28</b>	<b>20</b>	<b>24</b>	<b>23</b>	<b>29</b>	<b>15</b>	<b>19</b>	<b>22</b>

1 Autres : comprend, mais 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 sont estimées à partir de 2003).

Données préliminaires au 7 décembre 2007

**Tableau 3**  
**Accidents à des aéronefs immatriculés au Canada**  
**Répartition par province et par territoire**  
**1997–2006**

	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
<b>Accidents</b>										
Terre-Neuve-et-Labrador	9	7	5	14	10	6	9	5	5	3
Île-du-Prince-Édouard	1	0	0	1	1	0	1	0	1	0
Nouvelle-Écosse	4	7	4	9	3	7	1	3	0	0
Nouveau-Brunswick	6	6	7	5	4	2	1	5	5	2
Québec	60	42	46	55	48	42	55	44	56	48
Ontario	84	106	106	73	64	74	80	71	57	52
Manitoba	25	29	32	17	28	17	28	12	18	18
Saskatchewan	22	21	22	9	18	18	16	13	13	18
Alberta	46	62	52	39	36	46	34	29	28	41
Colombie-Britannique	72	70	40	68	58	41	54	46	59	53
Nunavut <sup>1</sup>	0	0	0	4	2	1	0	2	2	6
Territoires du Nord-Ouest	9	13	14	11	12	4	5	7	5	6
Yukon	5	8	4	6	4	4	4	6	3	4
À l'étranger	12	17	9	9	7	12	7	9	7	11
<b>Total</b>	<b>355</b>	<b>388</b>	<b>341</b>	<b>320</b>	<b>295</b>	<b>274</b>	<b>295</b>	<b>252</b>	<b>259</b>	<b>262</b>
<b>Accidents mortels</b>										
Terre-Neuve-et-Labrador	1	1	1	2	1	1	2	1	1	0
Île-du-Prince-Édouard	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Nouvelle-Écosse	0	2	0	3	0	2	0	1	0	0
Nouveau-Brunswick	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0
Québec	7	9	5	5	6	6	5	4	9	3
Ontario	7	4	9	4	6	5	11	2	6	4
Manitoba	1	2	4	0	2	1	0	2	2	0
Saskatchewan	4	2	1	2	0	2	1	2	0	3
Alberta	2	4	5	3	2	2	3	2	2	6
Colombie-Britannique	11	5	8	10	11	9	8	6	12	9
Nunavut <sup>1</sup>	0	0	0	3	1	0	0	1	0	0
Territoires du Nord-Ouest	0	0	1	1	3	0	0	1	0	1
Yukon	0	0	0	1	0	0	1	0	0	1
À l'étranger	3	3	0	4	1	3	1	2	1	4
<b>Total</b>	<b>36</b>	<b>32</b>	<b>34</b>	<b>38</b>	<b>33</b>	<b>31</b>	<b>32</b>	<b>24</b>	<b>34</b>	<b>31</b>
<b>Morts</b>										
Terre-Neuve-et-Labrador	2	1	1	3	3	2	3	1	2	0
Île-du-Prince-Édouard	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Nouvelle-Écosse	0	4	0	4	0	2	0	1	0	0
Nouveau-Brunswick	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0
Québec	18	29	9	8	12	14	9	4	12	6
Ontario	8	9	14	5	8	6	27	14	10	6
Manitoba	4	5	7	0	4	1	0	2	2	0
Saskatchewan	9	5	1	2	0	2	1	2	0	3
Alberta	4	10	8	3	4	3	4	2	4	9
Colombie-Britannique	22	12	24	19	17	16	13	6	19	16
Nunavut <sup>1</sup>	0	0	0	5	3	0	0	1	0	0
Territoires du Nord-Ouest	0	0	1	3	8	0	0	2	0	6
Yukon	0	0	0	2	0	0	1	0	0	1
À l'étranger	10	12	0	11	1	5	1	2	1	5
<b>Total</b>	<b>77</b>	<b>87</b>	<b>65</b>	<b>65</b>	<b>60</b>	<b>51</b>	<b>59</b>	<b>37</b>	<b>51</b>	<b>52</b>

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

Données préliminaires au 7 décembre 2007

**Tableau 4**  
**Aéronefs immatriculés au Canada impliqués dans des accidents**  
**Répartition par événement primaire et par phase de vol**  
**1997–2006**

	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
<b>Avions</b>										
<b>Répartition par événement primaire</b>										
Perte de maîtrise	33	35	30	41	37	23	27	30	24	21
Perte de puissance	46	55	41	37	37	28	36	20	32	27
Collision avec un obstacle	32	40	36	24	21	16	25	16	19	29
Collision avec le relief	18	18	22	30	17	16	25	19	20	24
Collision avec un aéronef en mouvement	3	3	9	3	3	2	1	3	1	8
Événement lié à l'exploitation	13	10	12	5	6	6	5	4	10	5
Défectuosité d'un composant / d'un système	16	15	18	15	13	14	7	16	11	10
Affaissement du train / Train rentré	18	18	15	8	7	10	9	10	3	3
Dépassement de piste	5	5	4	2	1	1	1	2	4	3
Ennui au décollage / à l'atterrissage	45	59	53	46	47	45	55	39	34	43
Atterrissage train rentré	13	6	9	4	5	9	5	6	5	3
Événement lié à un composant / à un système	16	13	4	10	9	7	13	3	7	4
Événement lié à la météo	12	10	7	15	12	12	9	16	13	5
Dommages à l'aéronef	7	10	1	5	4	3	4	2	4	5
Autre événement / Événement inconnu	17	21	25	13	24	18	20	20	19	18
<b>Total</b>	<b>294</b>	<b>318</b>	<b>286</b>	<b>258</b>	<b>243</b>	<b>210</b>	<b>242</b>	<b>206</b>	<b>206</b>	<b>208</b>
<b>Hélicoptères</b>										
<b>Répartition par événement primaire</b>										
Perte de maîtrise	6	10	3	3	5	6	3	3	5	7
Perte de puissance	9	6	12	9	5	9	11	3	5	10
Collision avec un obstacle	6	12	8	14	8	5	3	3	6	11
Collision avec le relief	5	3	6	5	4	9	5	7	9	8
Collision avec un aéronef en mouvement	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
Événement lié à l'exploitation	1	0	5	1	2	0	2	6	2	1
Événement lié à l'élingage	2	2	2	2	2	4	2	2	0	4
Défaillance d'éléments dynamiques	3	1	0	2	2	2	1	1	0	0
Basculement dynamique	1	2	0	3	1	3	1	3	4	0
Atterrissage en autorotation	6	1	2	2	3	4	4	0	1	0
Événement lié à la météo	0	1	1	3	4	2	1	2	2	3
Dommages à l'aéronef	5	6	3	2	3	1	3	4	5	2
Autre événement / Événement inconnu	12	13	4	7	6	11	8	7	11	10
<b>Total</b>	<b>56</b>	<b>57</b>	<b>46</b>	<b>53</b>	<b>46</b>	<b>56</b>	<b>44</b>	<b>41</b>	<b>50</b>	<b>56</b>
<b>Avions</b>										
<b>Répartition par phase de vol</b>										
À l'arrêt / Circulation	22	26	17	21	18	22	23	16	19	22
Décollage	64	72	72	59	52	50	47	49	47	44
Croisière	43	52	38	39	34	30	40	20	29	35
Manoeuvre	14	22	21	17	15	11	11	8	14	11
Approche	39	28	30	24	36	18	21	23	24	20
Atterrissage	109	112	105	91	87	72	93	83	70	73
Après l'impact	0	0	1	0	0	0	1	1	0	0
Phase inconnue	3	6	2	7	1	7	6	6	3	3
<b>Total</b>	<b>294</b>	<b>318</b>	<b>286</b>	<b>258</b>	<b>243</b>	<b>210</b>	<b>242</b>	<b>206</b>	<b>206</b>	<b>208</b>
<b>Hélicoptères</b>										
<b>Répartition par phase de vol</b>										
À l'arrêt	4	1	4	2	3	2	1	6	5	5
Décollage	9	3	4	9	5	9	5	6	9	10
Croisière	14	9	6	8	10	7	6	6	8	12
Vol stationnaire / Levage	6	13	10	4	5	3	4	4	3	7
Manoeuvre	9	13	8	14	2	9	9	7	4	7
Approche / Atterrissage	14	17	12	13	19	21	18	11	15	13
Phase inconnue	0	1	2	3	2	5	1	1	6	2
<b>Total</b>	<b>56</b>	<b>57</b>	<b>46</b>	<b>53</b>	<b>46</b>	<b>56</b>	<b>44</b>	<b>41</b>	<b>50</b>	<b>56</b>

Données préliminaires au 7 décembre 2007

**Tableau 5**  
**Aéronefs immatriculés au Canada impliqués dans des accidents**  
**Événement primaire par rapport à la phase de vol**  
**1997–2006**

	Phase de vol							Total
	À l'arrêt / Circulation	Décollage	Croisière	Manœuvre	Approche	Atterrissage	Phase inconnue	
<b>Avions</b>								
<b>Répartition par événement primaire</b>								
Perte de maîtrise	12	108	14	24	16	124	3	301
Perte de puissance	0	110	153	31	62	2	1	359
Collision avec un obstacle	58	60	22	26	39	51	2	258
Collision avec le relief	5	56	40	26	28	38	16	209
Collision avec un aéronef en mouvement	15	7	4	5	4	1	0	36
Événement lié à l'exploitation	7	28	16	4	8	11	2	76
Défectuosité d'un composant / d'un système	10	26	16	3	32	47	1	135
Affaissement du train / Train rentré	15	10	0	0	0	76	0	101
Dépassement de piste	1	3	0	0	0	23	1	28
Ennui au décollage / à l'atterrissage	5	75	2	2	17	365	0	466
Atterrissage train rentré	0	0	0	0	1	64	0	65
Événement lié à un composant / à un système	4	20	24	4	11	22	1	86
Événement lié à la météo	6	26	32	6	27	13	1	111
Dommages à l'aéronef	32	4	1	1	0	5	2	45
Autre événement / Événement inconnu	36	23	36	12	18	53	17	195
<b>Total</b>	<b>206</b>	<b>556</b>	<b>360</b>	<b>144</b>	<b>263</b>	<b>895</b>	<b>47</b>	<b>2471</b>

	Phase de vol							Total
	À l'arrêt	Décollage	Croisière	Stationnaire / Levage	Manœuvre	Approche / Atterrissage	Phase inconnue	
<b>Hélicoptères</b>								
<b>Répartition par événement primaire</b>								
Perte de maîtrise	5	9	1	4	9	21	2	51
Perte de puissance	0	9	25	10	15	19	1	79
Collision avec un obstacle	3	12	2	13	16	28	2	76
Collision avec le relief	5	9	15	5	10	14	3	61
Collision avec un aéronef en mouvement	0	0	1	0	0	0	0	1
Événement lié à l'exploitation	1	6	1	2	3	6	1	20
Événement lié à l'élingage	0	5	1	7	7	2	0	22
Défaillance d'éléments dynamiques	0	2	5	2	2	1	0	12
Basculement dynamique	1	8	0	0	1	7	1	18
Atterrissage en autorotation	0	0	1	1	2	18	1	23
Événement lié à la météo	1	1	9	2	0	6	0	19
Dommages à l'aéronef	9	2	2	5	2	11	3	34
Autre événement / Événement inconnu	8	6	23	8	15	20	9	89
<b>Total</b>	<b>33</b>	<b>69</b>	<b>86</b>	<b>59</b>	<b>82</b>	<b>153</b>	<b>23</b>	<b>505</b>

Données préliminaires au 7 décembre 2007

**Tableau 6**
**Avions immatriculés au Canada impliqués dans des accidents**  
**Répartition par événement primaire et par catégorie d'avion**  
**1997-2006**

	Catégorie d'avion						
	Avion de ligne	Avion de transport régional	Taxi aérien	Travail aérien	Avion d'affaires	Avion d'État	Avion privé / Autre
<b>Avions impliqués dans des accidents</b>							
<b>Répartition par événement primaire</b>							
Perte de maîtrise	2	6	54	10	7	0	222
Perte de puissance	4	0	67	37	6	1	244
Collision avec un obstacle	13	14	51	29	6	6	139
Collision avec le relief	3	5	63	12	4	3	119
Collision avec un aéronef en mouvement	0	0	7	4	1	1	23
Événement lié à l'exploitation	1	1	15	6	0	0	53
Défectuosité d'un composant / d'un système	5	11	36	6	4	5	68
Affaissement du train / Train rentré	5	6	28	2	0	1	59
Dépassement de piste	1	1	10	0	0	0	16
Ennui au décollage / à l'atterrissage	13	14	106	18	10	3	302
Atterrissage train rentré	2	2	20	3	3	1	34
Événement lié à un composant / à un système	4	1	11	5	4	0	61
Événement lié à la météo	1	6	33	6	1	0	64
Dommages à l'aéronef	7	3	9	1	1	1	23
Autre événement / Événement inconnu	9	3	43	9	4	2	125
<b>Total</b>	<b>70</b>	<b>73</b>	<b>553</b>	<b>148</b>	<b>51</b>	<b>24</b>	<b>1552</b>
<b>Avions impliqués dans des accidents mortels</b>							
<b>Répartition par événement primaire</b>							
Perte de maîtrise	0	1	9	1	0	0	22
Perte de puissance	0	0	3	1	1	0	18
Collision avec un obstacle	0	0	4	2	0	1	17
Collision avec le relief	2	3	24	5	2	3	54
Collision avec un aéronef en mouvement	0	0	1	0	1	1	10
Événement lié à l'exploitation	0	0	0	0	0	0	4
Défectuosité d'un composant / d'un système	0	1	0	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	6	0	0	0	6
Dommages à l'aéronef	0	0	0	0	0	0	1
Autre événement / Événement inconnu	0	0	8	1	1	0	22
<b>Total</b>	<b>2</b>	<b>6</b>	<b>56</b>	<b>11</b>	<b>5</b>	<b>5</b>	<b>160</b>

Données préliminaires au 7 décembre 2007

**Tableau 7**  
**Avions immatriculés au Canada impliqués dans des accidents**  
**Répartition par événement primaire et par type de licence**  
**1997–2006**

	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>Avions</b>						
<b>Répartition par événement primaire</b>						
Perte de maîtrise	6	18	18	0	10	52
Perte de puissance	3	15	15	0	11	44
Collision avec un obstacle	2	13	18	0	5	38
Collision avec le relief	1	13	34	0	20	68
Collision avec un aéronef en mouvement	0	9	8	0	0	17
Événement lié à l'exploitation	2	5	3	0	1	11
Défectuosité d'un composant / d'un système	1	4	4	0	11	20
Affaissement du train / Train rentré	0	2	0	0	2	4
Dépassement de piste	0	2	2	0	3	7
Ennui au décollage / à l'atterrissage	2	12	9	0	15	38
Atterrissage train rentré	0	0	1	0	1	2
Événement lié à un composant / à un système	0	2	3	0	2	7
Événement lié à la météo	0	8	11	0	7	26
Dommages à l'aéronef	1	1	2	0	1	5
Autre événement / Événement inconnu	2	14	16	0	12	44
<b>Total</b>	<b>20</b>	<b>118</b>	<b>144</b>	<b>0</b>	<b>101</b>	<b>383</b>

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

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.

Données préliminaires au 7 décembre 2007

**Tableau 8**  
**Aéronefs immatriculés au Canada impliqués dans des accidents**  
**Répartition par type d'exploitation**  
**1997–2006**

	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
<b>Avions impliqués dans des accidents</b>										
Vol d'entraînement	42	49	43	45	46	20	34	25	16	34
Vol récréatif / Vol voyage	138	130	130	116	108	102	122	118	116	96
Vol d'affaires	9	15	10	9	10	6	8	5	6	8
Test / Démonstration / Convoyage	9	14	9	5	7	7	5	7	5	6
Vol d'épandage	11	17	9	12	13	6	13	3	6	8
Lutte contre l'incendie / Gestion des incendies	2	3	2	3	2	2	2	3	2	5
Vol de surveillance / Vol d'inspection	4	3	2	0	2	5	2	1	7	3
Ambulance aérienne	3	3	3	0	3	2	1	2	1	3
Transport aérien	62	67	67	53	43	49	42	37	36	38
Excursion aérienne	4	1	0	5	1	1	4	0	2	3
Autre type de vol / Type inconnu	10	16	11	10	8	10	9	5	9	4
<b>Total</b>	<b>294</b>	<b>318</b>	<b>286</b>	<b>258</b>	<b>243</b>	<b>210</b>	<b>242</b>	<b>206</b>	<b>206</b>	<b>208</b>
<b>Avions impliqués dans des accidents mortels</b>										
Vol d'entraînement	2	5	2	2	2	1	3	4	0	4
Vol récréatif / Vol voyage	16	11	14	12	10	11	15	10	12	11
Vol d'affaires	2	2	3	3	4	0	0	0	0	1
Test / Démonstration / Convoyage	1	2	1	1	2	3	0	0	1	1
Vol d'épandage	0	0	1	2	0	0	1	0	0	0
Lutte contre l'incendie / Gestion des incendies	1	0	0	0	1	0	1	0	0	0
Vol de surveillance / Vol d'inspection	1	0	1	0	0	2	0	0	2	1
Ambulance aérienne	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
Transport aérien	6	4	5	4	4	5	4	3	7	5
Excursion aérienne	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0
Autre type de vol / Type inconnu	0	1	1	1	1	0	2	1	0	0
<b>Total</b>	<b>29</b>	<b>25</b>	<b>28</b>	<b>26</b>	<b>25</b>	<b>23</b>	<b>26</b>	<b>18</b>	<b>22</b>	<b>23</b>
<b>Hélicoptères impliqués dans des accidents</b>										
Vol d'entraînement	9	5	6	11	11	9	6	4	3	2
Vol récréatif / Vol voyage	6	0	0	3	4	2	1	5	11	4
Vol d'affaires	2	5	1	1	4	6	1	0	1	0
Test / Démonstration / Convoyage	4	0	3	4	1	5	0	2	0	2
Vol d'épandage	0	1	1	2	1	1	2	1	2	0
Lutte contre l'incendie / Gestion des incendies	2	10	7	2	2	6	6	4	1	3
Vol de surveillance / Vol d'inspection	5	7	4	4	0	3	8	2	1	1
Ambulance aérienne	0	1	0	0	1	0	0	0	1	0
Transport aérien	15	14	10	11	12	14	11	16	19	29
Excursion aérienne	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
Autre type de vol / Type inconnu	13	14	13	15	10	10	9	7	11	15
<b>Total</b>	<b>56</b>	<b>57</b>	<b>46</b>	<b>53</b>	<b>46</b>	<b>56</b>	<b>44</b>	<b>41</b>	<b>50</b>	<b>56</b>
<b>Hélicoptères impliqués dans des accidents mortels</b>										
Vol d'entraînement	0	0	0	2	1	0	0	0	0	0
Vol récréatif / Vol voyage	0	0	0	1	2	0	0	1	5	0
Vol d'affaires	0	3	0	0	0	1	0	0	1	0
Test / Démonstration / Convoyage	1	0	0	1	1	2	0	0	0	1
Vol d'épandage	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Lutte contre l'incendie / Gestion des incendies	1	0	0	0	0	0	1	0	0	2
Vol de surveillance / Vol d'inspection	1	0	0	1	0	0	1	1	0	0
Ambulance aérienne	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Transport aérien	3	2	1	1	1	0	0	2	3	2
Excursion aérienne	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
Autre type de vol / Type inconnu	2	1	2	5	1	3	1	0	1	4
<b>Total</b>	<b>8</b>	<b>6</b>	<b>4</b>	<b>11</b>	<b>6</b>	<b>6</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>10</b>	<b>9</b>

Données préliminaires au 7 décembre 2007

**Tableau 9**  
**Incidents à des aéronefs immatriculés au Canada**  
**Répartition par type d'incident**  
**1997–2006**

	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
<b>Incidents</b>										
Risque de collision / Perte d'espace	185	149	142	130	170	169	123	182	150	150
Déclaration d'une situation d'urgence	157	183	173	174	208	231	229	204	152	184
Panne moteur	115	133	121	129	157	134	104	118	116	106
Fumée / Incendie	46	86	71	71	92	83	82	81	85	86
Collision	7	3	7	8	17	19	16	21	8	18
Difficultés de maîtrise	13	28	18	25	28	28	41	41	41	31
Incapacité de l'équipage	13	8	17	15	13	37	48	51	67	56
Incident lié à des marchandises dangereuses	4	3	3	2	6	0	2	0	1	2
Dépressurisation	12	19	6	4	15	18	17	7	12	9
Manque de carburant	2	6	7	1	2	1	6	10	5	6
Sortie de piste	9	8	10	13	4	6	3	10	10	6
Mauvais carburant	0	0	0	0	0	1	0	2	1	1
Largage de la charge	2	1	5	6	8	3	4	5	1	3
Défaillance de la boîte de transmission ou de la boîte d'engrenages	1	1	3	2	2	2	1	2	1	0
<b>Total<sup>1</sup></b>	<b>566</b>	<b>628</b>	<b>583</b>	<b>580</b>	<b>722</b>	<b>732</b>	<b>676</b>	<b>734</b>	<b>650</b>	<b>658</b>

1 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 7 décembre 2007

**Tableau 10**  
**Aéronefs immatriculés au Canada impliqués dans des incidents**  
**Répartition par type d'incident et par événement primaire**  
**2002–2006**

Type d'incident	Événement primaire	
<b>Risque de collision / Perte d'espace</b> 1251 aéronefs	Proximité d'aéronefs	348
	Événement lié aux services ATS	722
	Incident lié à l'altitude	34
	Incursion de piste	63
	Autre événement	84
<b>Déclaration d'une situation d'urgence</b> 1000 aéronefs	Affaissement du train	180
	Défaillance du circuit hydraulique	133
	Défaillance du circuit électrique	38
	Défaillance d'un autre composant	356
	Autre événement	293
<b>Panne moteur</b> 578 aéronefs	Perte de puissance – premier moteur	250
	Défaillance d'un composant	286
	Autre événement	42
<b>Fumée / Incendie</b> 417 aéronefs	Incendie / Explosion	305
	Défaillance d'un composant	105
	Autre événement	7
<b>Difficultés de maîtrise</b> 184 aéronefs	Défaillance d'un composant	74
	Incident lié à la météo	51
	Autre événement	59

Données préliminaires au 7 décembre 2007

## 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 ».