

# Suites données aux recommandations de sécurité

## Accident survenu le 22 juillet 2001 à Monastir (Tunisie) au Boeing 737-400 immatriculé F-GRNZ exploité par Euralair Horizons

Le 22 juillet 2001 à 20 h 49, à l'issue d'une approche ILS sur l'aérodrome de Monastir, de nuit et par bonnes conditions météorologiques, l'avion rebondit au cours de l'arrondi et retouche la piste avec une assiette importante à cabrer. Les dégâts à la partie arrière du fuselage seront constatés au retour à Paris.

### Rapport d'enquête technique du BEA

Réception par la DGAC : 17 Août 2006

### Recommandation 01

BEA (extrait)

L'apprentissage des techniques d'approche et d'atterrissage se déroule lors des formations initiales et ces techniques sont considérées comme "règles de l'art" par la suite. Or, cet accident montre qu'en cas de rebond à l'atterrissage, des caractéristiques particulières de fonctionnement des destructeurs de portance interviennent dans le comportement des avions. En conséquence, le BEA recommande que la DGAC s'assure que les exploitants préparent leurs équipages de conduite à la gestion d'éventuels rebonds au cours des entraînements et contrôles périodiques.

### Réponse de la DGAC

La technologie actuelle des simulateurs ne permet pas de simuler l'effet de sol et les rebonds à l'atterrissage. C'est ce qui explique pourquoi la gestion de ces phénomènes est enseignée en vol réel lors de la formation initiale.

La DGAC a décidé de prendre le problème à sa source, c'est-à-dire d'éliminer les stabilisations insuffisantes de la vitesse en finale. Ce programme vise à combattre les approches non stabilisées. Un des bénéfices attendus de ce programme est la réduction des phénomènes intempestifs à l'arrondi.

De plus, la DGAC diffuse des notes de type « infos de sécurité » ; la gestion des rebonds par les équipages de conduite a fait l'objet d'une des premières publications de ce type.

### Degré d'avancement ( 11 Octobre 2007)

