



## Recommandation A09-01 du BST

### Entraînement en matière de rebond à l'atterrissage

Le Bureau de la sécurité des transports du Canada recommande que le ministère des Transports le ministère des Transports exige que les transporteurs aériens intègrent les techniques de rattrapage d'un rebond à l'atterrissage dans leur manuel de vol et qu'ils enseignent ces techniques pendant la formation initiale et périodique.

Rapport d'enquête sur la sécurité du transport aérien	<a href="#">A08O0189</a>
Date à laquelle la recommandation a été émise	9 septembre 2009
Date de la dernière réponse	Novembre 2015
Date de la dernière évaluation	Mars 2026
<a href="#">Évaluation</a> de la dernière réponse	Attention en partie satisfaisante
<a href="#">État</a> du dossier	Fermé

### Résumé de l'événement

Le 22 juillet 2008, le Boeing 727-227 (immatriculation C-GLKF, numéro de série 21118) exploité par Kelowna Flightcraft Air Charter Ltd. effectue le vol KFA281, un vol de transport de fret entre Moncton (Nouveau-Brunswick) et Hamilton (Ontario) avec trois membres d'équipage à son bord. L'avion est guidé au radar pour une approche sur la piste 06 de l'aéroport de Hamilton. À 22 h 16, heure avancée de l'Est, l'avion fait un atterrissage dur, rebondit et fait un deuxième toucher dur. L'équipage amorce aussitôt une remise des gaz. Pendant la rotation, le sabot de queue touche la piste. Le carénage du vérin de l'inverseur de poussée et la tuyère du moteur numéro 2 touchent le sol au-delà de l'extrémité départ de la piste. L'avion s'éloigne en montant puis revient effectuer un atterrissage normal sur la piste 12. L'incident ne fait aucun blessé; l'avion est légèrement endommagé.

Le Bureau a terminé son enquête. Le rapport d'enquête A08O0189 a été publié le 9 septembre 2009.

## Justification de la recommandation

Les Normes de service aérien commercial prescrivent aux équipages de s'exercer à la procédure d'atterrissage interrompu et à la procédure de remise des gaz normale. Ces procédures sont toutes amorcées avant le toucher des roues.

Dans le présent incident, l'équipage a dû réagir à un rebond à l'atterrissage. Bien que le manuel du constructeur offre des directives sur la façon de procéder dans une telle situation, les équipages ne reçoivent pas la formation nécessaire à l'exécution de ces manœuvres. Même si l'équipage a été en mesure de remettre les gaz et de revenir atterrir en toute sécurité, l'avion a été endommagé.

Les données sur les accidents indiquent que, dans le milieu aéronautique, d'autres équipages ont eu de la difficulté à exécuter des manœuvres à la suite d'un rebond à l'atterrissage.

Aux États-Unis, des mesures visant la formation des équipages ont été prises pour atténuer les risques associés aux rebonds à l'atterrissage, mais les exploitants canadiens ne sont pas tenus d'enseigner à leurs équipages les techniques de rattrapage d'un rebond à l'atterrissage. Sans une formation pour améliorer les compétences des équipages à cet égard et les sensibiliser aux risques liés à cette technique, les équipages et les voyageurs continuent d'être exposés à un niveau de risque inacceptable.

Par conséquent, le Bureau a recommandé que

le ministère des Transports exige que les transporteurs aériens intègrent les techniques de rattrapage d'un rebond à l'atterrissage dans leur manuel de vol et qu'ils enseignent ces techniques pendant la formation initiale et périodique.

### **Recommandation A09-01 du BST**

## Réponses et évaluations antérieures

### Décembre 2009 : réponse de Transports Canada

En réponse à la question de l'entraînement en matière de rebond à l'atterrissage, Transports Canada préparera une circulaire d'information à l'intention des transporteurs aériens pour les sensibiliser aux dangers et leur communiquer des moyens d'atténuation des risques par la mise en place d'un système de gestion de la sécurité. Transports Canada préconise une approche semblable à celle de la Federal Aviation Administration (FAA), c'est-à-dire la conformité volontaire des intéressés. Transports Canada examinera la mise en œuvre volontaire de toute mesure d'atténuation des risques ciblée et, un an après la publication de la circulaire d'information, Transports Canada évaluera la méthode mise en place par les exploitants. Les résultats seront publiés, conformément à l'alinéa 24(6)b) de la Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports, qui stipule que le ministre doit rendre publique sa réponse.

Le 1<sup>er</sup> janvier 2010, Transports Canada a publié la Circulaire d'information 705-007, Formation sur les rebonds à l'atterrissage destinée aux exploitants aériens relevant de la sous-partie 705, qui stipule que :

Le présent document vise à encourager les exploitants aériens canadiens relevant de la sous-partie 705 du RAC à intégrer la formation sur le rattrapage d'un rebond à l'atterrissage dans leur programme de formation des équipages de conduite, ainsi qu'à fournir de l'information sur les rebonds à l'atterrissage dans leur manuel d'exploitation de la compagnie.

Le présent document s'applique à tout le personnel de Transports Canada, Aviation civile (TCAC), ainsi qu'aux particuliers et aux organismes qui font usage des avantages qui leur sont conférés en vertu d'une délégation externe de pouvoirs ministériels. Ces renseignements sont également accessibles, à titre d'information, à toute personne du milieu aéronautique.

### **Mars 2010 : évaluation par le Bureau de la réponse (attention en partie satisfaisante)**

La recommandation A09-01 a proposé au ministère des Transports d'obliger les transporteurs aériens à intégrer des techniques de rattrapage d'un rebond à l'atterrissage dans leur manuel d'exploitation et d'enseigner ces techniques au cours de la formation initiale et périodique des équipages de conduite. Toutefois, dans la Circulaire d'information 705-007, Transports Canada indique que ces mesures ne seront pas des exigences obligatoires; le ministère cherchera plutôt à obtenir une conformité volontaire pour parer au danger opérationnel visé. En outre, la Circulaire d'information 705-007 est seulement publiée à l'intention des exploitants aériens canadiens relevant de la sous-partie 705, au lieu d'être distribuée à tous les transporteurs aériens.

La Circulaire d'information 705-007 vise à sensibiliser davantage les équipages de conduite aux facteurs pouvant provoquer des rebonds à l'atterrissage ainsi qu'à la bonne utilisation des techniques de sortie d'un rebond à l'atterrissage. Toutefois, seuls les exploitants aériens canadiens relevant de la sous-partie 705 qui choisissent d'intégrer les techniques en question dans leur programme de formation à l'intention de leurs équipages de conduite en tireront un avantage. Si les transporteurs aériens ne sont pas tenus de donner une formation pour améliorer les compétences des équipages et les sensibiliser davantage aux risques associés à cette manœuvre, les équipages de conduites et les voyageurs continueront d'être exposés à un niveau de risques important.

Le Bureau estime qu'une attention **en partie satisfaisante** a été accordée à cette lacune.

### **Janvier 2011 : réponse de Transports Canada**

Dans sa réponse, TC mentionne seulement qu'il examinera l'approche adoptée par les exploitants au cours du troisième trimestre de 2011.

### **Mars 2011 : évaluation par le Bureau de la réponse (attention en partie satisfaisante)**

Le Bureau demeure préoccupé par le fait que, si l'on n'oblige pas tous les transporteurs aériens à offrir une formation pour améliorer les compétences des équipages et sensibiliser ces derniers aux risques liés aux techniques de rattrapage d'un rebond à l'atterrissage, les équipages et les voyageurs continueront d'être exposés à un risque.

Le Bureau estime qu'une attention **en partie satisfaisante** est toujours accordée à cette lacune.

### **Mai 2011 : réponse de Transports Canada**

Transports Canada recueille les données nécessaires pour déterminer l'efficacité de son approche et prévoit présenter un rapport au cours du troisième trimestre de 2011.

### **Septembre 2011 : mise à jour de Transports Canada**

Aucun changement.

### **Mars 2012 : évaluation par le Bureau de la réponse (attention en partie satisfaisante)**

Aucun nouveau renseignement n'a été fourni depuis la réponse de Transports Canada le 21 janvier 2011. Par conséquent, l'évaluation demeure inchangée. Comme la mesure prise permettra de corriger en partie la lacune de sécurité, sans toutefois la corriger grandement ou l'éliminer, le Bureau demeure préoccupé par le fait que, si l'on n'oblige pas tous les transporteurs aériens à offrir une formation pour améliorer les compétences des équipages et sensibiliser ces derniers aux risques liés aux techniques de rattrapage d'un rebond à l'atterrissage, les équipages et le public voyageur continueront d'être exposés à un risque.

Le Bureau estime qu'une attention **en partie satisfaisante** est accordée à cette lacune.

### **Décembre 2012 : réponse de Transports Canada**

Transports Canada recueille, à l'heure actuelle, des données afin d'évaluer l'efficacité de la Circulaire d'information 705-007. TCAC avisera le BST lorsqu'une mise à jour sera disponible.

### **Mars 2013 : évaluation par le Bureau de la réponse (attention en partie satisfaisante)**

Aucun nouveau renseignement n'a été fourni depuis la réponse de Transports Canada reçue le 21 janvier 2011. En conséquence, l'évaluation demeure inchangée. Comme la mesure prise permettra de corriger en partie la lacune de sécurité, sans toutefois la corriger grandement ou l'éliminer, le Bureau demeure préoccupé par le fait que si l'on n'oblige pas tous les transporteurs aériens à offrir une formation pour améliorer les compétences des équipages et sensibiliser ces derniers aux risques liés aux techniques de rattrapage d'un rebond à l'atterrissage, les équipages et le public voyageur continueront d'être exposés à un risque.

La réponse est jugée **en partie satisfaisante**.

### **Novembre 2013 : réponse de Transports Canada**

Transports Canada a terminé de collecter les données au début de l'automne 2013 et prévoit que l'analyse sera terminée d'ici la fin de l'exercice financier 2013-2014.

### **Avril 2014 : évaluation par le Bureau de la réponse (attention en partie satisfaisante)**

Aucun nouveau renseignement n'a été fourni depuis la réponse de Transports Canada reçue le 4 décembre 2012. Comme la mesure prise permettra de corriger en partie la lacune de sécurité, sans toutefois la corriger grandement ou l'éliminer, le Bureau demeure préoccupé par le fait que si l'on n'oblige pas tous les transporteurs aériens à offrir une formation pour améliorer les compétences des équipages et sensibiliser ces derniers aux risques liés aux techniques de rattrapage d'un rebond à l'atterrissage, les équipages et le public voyageur continueront d'être exposés à un risque. Des renseignements additionnels seront nécessaires pour déterminer le pourcentage de réussite des mesures prises dans la réduction des risques associés aux rebonds à l'atterrissage.

Ainsi, l'évaluation demeure la même et elle est jugée **en partie satisfaisante**.

### **Janvier 2015 : réponse de Transports Canada**

Transports Canada est d'accord avec l'intention de cette recommandation.

La Circulaire d'information (CI) n° 705-007, Formation sur les rebonds à l'atterrissage, destinée aux exploitants aériens assujettis à la sous-partie 705, visait à faire connaître les risques associés aux rebonds à l'atterrissage et fournir des directives relatives à la prestation d'une formation sur les techniques d'évitement et de rattrapage des rebonds à l'atterrissage dans le but de recommander une stratégie d'atténuation des risques et d'encourager l'instauration volontaire d'un programme de formation structurée sur cette question dans la communauté des exploitants aériens assujettis à la sous-partie 705.

Dix-huit mois après la publication de la CI 705-007, Transports Canada s'est servi d'un questionnaire pour évaluer le niveau de conscientisation des exploitants canadiens assujettis à la sous-partie 705 au danger de rebond à l'atterrissage et la mesure dans laquelle ils appliquaient les méthodologies recommandées d'atténuation du risque.

La collecte de données et l'analyse des résultats de cette évaluation initiale a déterminé que la CI 705-007 était un outil extrêmement efficace de sensibilisation aux risques associés aux rebonds à l'atterrissage, car elle permettait aux exploitants de mieux comprendre les dangers des rebonds à l'atterrissage et les moyens d'atténuer les risques liés aux rebonds à l'atterrissage. Par contre, la CI n'a pas été aussi efficace comme moyen d'encourager les exploitants à mettre en place une formation structurée sur les techniques d'évitement et de rattrapage des rebonds à l'atterrissage. Par ailleurs, les exploitants aériens disposent d'autres programmes afin de parer à ce problème et de réduire la probabilité de tels incidents, notamment l'approche stabilisée avec angle de descente constant (SCDA); une formation sur le système d'avertissement de proximité du sol amélioré (EGPWS) et son utilisation; la mise en

évidence des critères d'approche stabilisée; et l'intégration des rebonds à l'atterrissage dans les scénarios de formation sur la gestion des ressources de l'équipage (CRM).

En plus de publier la CI 705-007, Transports Canada va continuer d'évaluer l'efficacité de diverses mesures prises par les sociétés aériennes dans le but de prévenir les rebonds à l'atterrissage ou de les rattraper au besoin. Elles comprennent, notamment, les méthodes employées par les sociétés aériennes pour surveiller, analyser et mettre en œuvre des correctifs portant sur les rebonds à l'atterrissage dans le contexte d'activités de surveillance normales.

Avec les mesures décrites ci-dessus, Transports Canada a atteint l'objectif de la recommandation A09-01 du BST. Par conséquent, aucune autre mise à jour ne sera fournie.

### **Mars 2015 : évaluation par le Bureau de la réponse (attention en partie satisfaisante)**

La recommandation A09-01 proposait au ministère des Transports d'obliger les transporteurs aériens à intégrer des techniques de rattrapage d'un rebond à l'atterrissage dans leurs manuels de vol et d'enseigner ces techniques au cours de la formation initiale et périodique. Pourtant, dans la CI 705-007, qui ne s'applique qu'aux exploitants canadiens assujettis à la sous-partie 705 plutôt qu'à l'ensemble des transporteurs aériens, TC indique que ces mesures ne seront pas des exigences obligatoires; le ministère cherchera plutôt à obtenir une conformité volontaire pour parer au danger opérationnel cerné.

Le Bureau trouve préoccupant que la CI 705-007 n'a pas été un outil aussi efficace que souhaité pour encourager les exploitants à mettre en place une formation structurée sur les techniques d'évitement et de rattrapage des rebonds à l'atterrissage.

Comme la mesure prise permettra de corriger en partie la lacune de sécurité, sans toutefois la corriger grandement ou l'éliminer, le Bureau demeure préoccupé par le fait que si l'on n'oblige pas tous les transporteurs aériens à offrir une formation pour améliorer les compétences des équipages et sensibiliser ces derniers aux risques liés aux techniques de rattrapage d'un rebond à l'atterrissage, les équipages et le public voyageur continueront d'être exposés à un risque.

Ainsi, l'évaluation demeure la même et elle est jugée **en partie satisfaisante**.

### **Novembre 2015 : réponse de Transports Canada**

Conformément à la mise à jour de 2014, Transports Canada est d'accord avec l'intention de la recommandation et croit que l'enjeu a été traité. Transports Canada ne prévoit pas effectuer d'autres activités liées à cette recommandation.

Mise à jour de 2014 :

La Circulaire d'information (CI) n° 705-007, intitulée *Formation sur les rebonds à l'atterrissage destinée aux exploitants aériens relevant de la sous-partie 705*, avait pour objectif de faire connaître les divers risques liés aux rebonds à l'atterrissage, ainsi que de fournir des directives pour la prestation d'une formation sur les techniques d'évitement et de rattrapage des rebonds

à l'atterrissage en tant que stratégie d'atténuation des risques recommandée; elle visait à encourager la mise en œuvre volontaire d'un programme de formation structurée sur cette question dans la communauté des exploitants aériens assujettis à la sous-partie 705 du RAC.

Dix-huit mois après la publication de la CI 705-007, Transports Canada s'est servi d'un questionnaire pour effectuer une première évaluation de la mesure dans laquelle les exploitants canadiens assujettis à la sous-partie 705 du RAC connaissaient le danger de rebond à l'atterrissage et appliquaient les méthodologies recommandées d'atténuation du risque.

La collecte de données et l'analyse des résultats de cette évaluation initiale a déterminé que la CI 705-007 était un outil extrêmement efficace de sensibilisation aux risques associés aux rebonds à l'atterrissage; l'on a constaté qu'elle permettait aux exploitants de mieux comprendre les dangers des rebonds à l'atterrissage et les moyens de les atténuer. Par contre, cette CI n'a pas été un moyen très efficace d'encourager les exploitants à mettre en place une formation structurée sur les techniques d'évitement et de rattrapage des rebonds à l'atterrissage. Par ailleurs, les exploitants aériens disposent d'autres programmes afin de s'attaquer à ce problème et de réduire la probabilité de tels incidents : l'approche stabilisée avec angle de descente constant (SCDA); une formation sur le système d'avertissement de proximité du sol amélioré (EGPWS) et son utilisation; la mise en évidence des critères d'approche stabilisée et l'intégration des rebonds à l'atterrissage dans les scénarios de formation sur la gestion des ressources de l'équipage.

En plus de publier la CI 705-007, Transports Canada continuera d'évaluer, dans le cadre de ses activités de surveillance normales, l'efficacité des différentes mesures prises par les compagnies aériennes pour prévenir les rebonds à l'atterrissage et assurer le rattrapage, au besoin, dont les méthodes employées pour surveiller, analyser et mettre en œuvre des correctifs en lien avec les rebonds à l'atterrissage.

Grâce aux mesures décrites ci-dessus, Transports Canada a atteint l'objectif de la recommandation A09-01 du BST.

### **Mars 2016 : évaluation par le Bureau de la réponse (attention en partie satisfaisante)**

La recommandation A09-01 proposait au ministère des Transports (TC) d'obliger les transporteurs aériens à intégrer des techniques de rattrapage d'un rebond à l'atterrissage dans leurs manuels de vol et d'enseigner ces techniques au cours de la formation initiale et périodique. Toutefois, dans la CI 705-007, qui ne s'applique qu'aux exploitants canadiens assujettis à la sous-partie 705 du RAC, TC a indiqué que ces mesures ne constituent pas une exigence obligatoire; il cherchera plutôt à obtenir une conformité volontaire pour corriger le danger opérationnel visé.

Le Bureau craint que même si la CI 705-007 permet aux équipages de mieux connaître les facteurs contribuant aux rebonds à l'atterrissage et les techniques de rattrapage appropriées pour les exploitants assujettis à la sous-partie 705 du RAC, cette CI n'a pas été transmise aux autres exploitants commerciaux et ne les encourage donc pas à offrir de la formation et à

sensibiliser les équipages sur les techniques d'évitement de rebonds à l'atterrissage et de rattrapage.

Comme la mesure prise permettra de corriger en partie la lacune de sécurité, sans toutefois la combler de façon importante ou l'éliminer, le Bureau demeure préoccupé par le fait que si l'on n'oblige pas tous les transporteurs aériens à offrir une formation pour améliorer les compétences des équipages et sensibiliser ces derniers aux risques liés aux manœuvres de rattrapage lors d'un rebond à l'atterrissage, les équipages et le public voyageur continueront d'être exposés à un risque.

La réponse à la recommandation continue d'être évaluée comme étant **en partie satisfaisante**.

## Réponse et évaluation les plus récentes

### Mars 2026 : évaluation par le Bureau de la réponse globale (attention en partie satisfaisante)

En janvier 2010, Transports Canada (TC) a répondu à la recommandation A09-01 en publiant la Circulaire d'information (CI) 705-007, *Formation sur les rebonds à l'atterrissage destinée aux exploitants aériens relevant de la sous-partie 705*<sup>1</sup>, dans le but de faire de la sensibilisation sur les dangers liés aux rebonds à l'atterrissage et d'encourager les exploitants à instaurer une formation appropriée sur les techniques d'évitement et de rattrapage. TC a par la suite évalué l'efficacité de la CI au moyen de questionnaires et d'activités de surveillance, et a conclu que même si la CI était un outil efficace pour faire de la sensibilisation, la CI était moins efficace comme moyen d'encourager les exploitants à mettre en place une formation structurée sur le rattrapage de rebonds à l'atterrissage en tant qu'élément ponctuel et obligatoire de programmes de formation à l'intention des équipages de conduite. TC a également noté que les exploitants abordent les risques de rebonds à l'atterrissage à l'aide d'autres moyens de sécurité, notamment les critères d'approche stabilisée, les procédures d'approche stabilisée avec angle de descente constant (SCDA), l'utilisation de systèmes d'avertissement de proximité du sol amélioré (EGPWS) et l'intégration des rebonds à l'atterrissage dans les scénarios de formation sur la gestion des ressources de l'équipage (CRM).

Dans des réévaluations précédentes, le Bureau disait craindre que l'approche de TC ne s'appuie sur la conformité volontaire et qu'elle n'ait une portée limitée, étant donné que la CI 705-007 ne s'appliquait qu'aux exploitants aériens relevant de la sous-partie 705 du *Règlement de l'aviation canadien (RAC)* et n'exigeait pas que tous les transporteurs aériens incorporent des techniques de rattrapage d'un rebond à l'atterrissage dans leurs formations et leurs manuels.

---

<sup>1</sup> Transports Canada, Circulaire d'information (CI) 705-007 : Formation sur les rebonds à l'atterrissage destinée aux exploitants aériens relevant de la sous-partie 705 (édition 01 : 1<sup>er</sup> janvier 2020), disponible à l'adresse <https://tc.canada.ca/fr/aviation/centre-reference/circulaires-information/circulaire-information-ci-no-705-007> (dernière consultation le 23 avril 2026).

Depuis 2015, TC a affirmé qu'il estimait que l'intention de la recommandation était respectée et qu'aucune autre activité n'était prévue. La recommandation est demeurée en veilleuse pendant une période prolongée, et il n'y aura aucune nouvelle initiative, aucun projet de règlement ou aucune élaboration de politique pour étendre la portée des exigences en matière de formation sur le rattrapage d'un rebond à l'atterrissage au-delà de celles qui sont déjà en place. Toutefois, pendant ce temps-là, l'industrie de l'aviation canadienne a continué d'évoluer, avec la mise en oeuvre à grande échelle de systèmes de gestion de la sécurité (SGS), de politiques d'approches stabilisées, de programmes de surveillance axés sur les données et de normes de formation améliorées qui abordent collectivement les risques liés aux approches et aux atterrissages, y compris les rebonds à l'atterrissage, d'une manière plus intégrée.

De plus, il y a eu des progrès à l'international en vue d'exiger la formation sur le rattrapage d'un rebond à l'atterrissage pour toutes les catégories d'exploitants aériens commerciaux. En 2005, le National Transportation Safety Board (NTSB) a émis la recommandation A-05-30, demandant à la Federal Aviation Administration (FAA) des États-Unis d'exiger de la part des transporteurs aériens relevant des parties 121 et 135 qu'ils incorporent des techniques de rattrapage d'un rebond à l'atterrissage dans leurs manuels et leurs formations<sup>2</sup>. Bien que la FAA ait par la suite introduit des exigences relatives à la formation sur le rattrapage d'un rebond à l'atterrissage dans le contexte d'une offre de formation étendue pour les exploitants relevant de la partie 121, ces exigences ont été mises en oeuvre dans le cadre de réformes générales visant la formation et n'ont pas été étendues d'une manière comparable aux exploitants relevant de la partie 135. La FAA continue de s'appuyer sur des documents consultatifs et des cadres de formation intégrés au lieu d'exigences réglementaires précises qui s'appliqueraient à tous les transporteurs aériens commerciaux.

De même, l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne (AESA) n'a pas introduit d'exigences réglementaires pour obliger la formation sur le rattrapage d'un rebond à l'atterrissage. En 2013, l'AESA a émis le Bulletin d'information sur la sécurité (SIB) 2013-20, inspiré en partie de la CI 705-007 de TC, pour encourager les fabricants, les exploitants et les organismes de formation à fournir des lignes directrices et de la formation sur la reconnaissance et le rattrapage de rebonds à l'atterrissage. Bien que le SIB était de nature consultative, promouvant l'utilisation de SGS et d'instruction en salle de classe, il a été retiré par l'AESA. L'Association du transport aérien international (IATA) a elle aussi abordé la question de la sortie d'un rebond à l'atterrissage dans le contexte d'une offre de formation étendue et d'une formation à la prévention des pertes de contrôle et aux manœuvres de rétablissement (UPRT), ce qui reflète un changement global vers des modèles de formation intégrés basés sur les risques au lieu d'exigences prescriptives pour des manœuvres spécifiques.

Malgré les mesures mises en oeuvre par TC et l'évolution générale des pratiques de sécurité relatives aux approches et aux atterrissages, le Bureau reconnaît que les risques associés à la

---

<sup>2</sup> National Transportation Safety Board (NTSB) des États-Unis, Safety Recommendation A-05-30 (26 septembre 2005). Disponible à l'adresse suivante : [https://www.nts.gov/safety/safety-recs/reclatters/A05\\_30\\_32.pdf](https://www.nts.gov/safety/safety-recs/reclatters/A05_30_32.pdf) (dernière consultation le 23 avril 2026).

lacune de sécurité cernée dans la recommandation A09-01 – soit l'absence d'exigence réglementaire de la part de tous les transporteurs aériens d'incorporer des techniques de rattrapage d'un rebond à l'atterrissage dans les manuels de vol et la formation initiale et récurrente – n'a pas été complètement éliminée. Les mesures de TC, dont la publication de la CI 705-007 et le recours continu à la surveillance des exploitants et aux SGS, ont contribué à une conscientisation accrue et à une réduction de risques, en particulier en ce qui concerne les opérations relevant de la sous-partie 705 du RAC. Toutefois, ces mesures demeurent de nature consultative et ne sont pas appliquées de façon uniforme par tous les transporteurs aériens commerciaux.

Bien que le Bureau demeure d'avis que les mesures prises réduisent, sans éliminer, les risques résiduels associés à la lacune de sécurité cernée dans la recommandation A09-01, étant donné le temps écoulé, le manque de progrès en matière de réglementation à l'échelle internationale et l'atténuation des risques liés aux rebonds à l'atterrissage incorporée dans des cadres de travail généraux relatifs à la formation et à la sécurité, il est peu probable que la poursuite des évaluations produise d'autres résultats.

Par conséquent, le Bureau estime que la réponse globale à la recommandation A09-01 dénote une **attention en partie satisfaisante**.

### **État du dossier**

Étant donné l'âge de la recommandation, l'évolution des pratiques en matière de formation et des cadres de travail sur la sécurité ainsi que le manque d'harmonisation dans la réglementation à l'échelle internationale, le Bureau estime que les risques associés à la lacune de sécurité cernée dans la recommandation A09-01 ont été partiellement atténués et que d'autres progrès sont peu probables. Bien que les risques associés aux rebonds à l'atterrissage n'aient pas été éliminés, les moyens de défense existants en réduisent la probabilité. Par conséquent, le risque résiduel est jugé faible.

Le présent dossier est **fermé**.