

# Suites données aux recommandations de sécurité

## Accident survenu le 3 Août 2005 à Cardiff à l'A320 immatriculé C-FTDF

The aircraft was returning to Cardiff with 162 passengers for an ILS approach to Runway 30. On finals the ECAM showed a STEERING caution and the crew cycled the A/SKID & N/W STRG switch. After landing the aircraft did not decelerate normally and the FO announced 'Manual Braking'. The commander pressed the brakes without effect. The crew then selected maximum reverse thrust and cycled the A/SKID & N/W STRG switch. The commander again attempted pedal braking, without effect, and the crew selected the A/SKID & N/W STRG switch OFF. The commander braked to bring the aircraft to a halt about 40 metres from the end of the runway, bursting three mainwheel tyres. There was no fire and the aircraft was later evacuated. Analysis showed that it took ten to thirteen seconds for the commander to recognise the lack of pedal braking and there was no overt warning from the ECAM of the malfunction of the BSCU. Two Recommendations were made by the AAIB to the aircraft manufacturer, concerning improvement of warning to the crew of BSCU malfunction and the earlier application of maximum reverse thrust in the FCOM 'Loss of Braking' procedure.

### **Le rapport de l'AAIB**

Réception par la DGAC : 05 Janvier 2005

### **Recommandation 01**

AAIB (extrait)

This accident highlights the need for early recognition of braking problems during a landing roll and early action to reduce the kinetic energy of the aircraft.

It is recommended that Airbus improve the automated warnings to flight crews concerning the loss of braking system effectiveness following touchdown or a rejected take-off.

### **Réponse de la DGAC**

La DGAC a envoyé un courrier à l'AESA le 15 février 2005 pour lui signaler l'existence de cette recommandation, et lui demander de répondre, si elle le souhaite, elle-même à l'AAIB, en tant qu'autorité responsable du suivi de navigabilité.

Cette recommandation a été adressée à AIRBUS. Elle a été clôturée par l'AESA.

### **Degré d'avancement ( 05 Septembre 2007)**



### **Recommandation 02**

AAIB (extrait)

it is recommended that Airbus amend the Flight Crew Operating Manuals, and related material, to advise application of maximum reverse thrust as soon as a loss of braking performance is suspected following touchdown, rather than delay the application whilst awaiting confirmation that no braking is available.

## Réponse de la DGAC

Cette recommandation est adressée à AIRBUS et il convient de noter que le Flight Crew Operating Manual n'est pas un document approuvé par l'autorité de certification.

La DGAC a envoyé un courrier à l'AESA le 15 février 2005 pour lui signaler l'existence de cette recommandation, et lui demander de répondre, si elle le souhaite, elle-même à l'AAIB, en tant qu'autorité responsable du suivi de navigabilité.

Après avoir transmis cette recommandation à Airbus, l'AESA l'a cloturé.

## Degré d'avancement ( 05 Septembre 2007)

