

# Suites données aux recommandations de sécurité

## Incident survenu le 12 mars 1999 à l'aéroport de Groningen Eelde (Pays-Bas) à l'A320-214 immatriculé EC-GZD exploité par Iberworld Airlines SA

During taxi, prior to departure, the aircraft did not respond to the flightcrew's pedal brake application, and in order to avoid a collision with another aircraft, the captain manoeuvred the aircraft from the apron. The aircraft came to a stop in the grass adjacent to the apron. Investigation revealed that the origin of the failure was a disfunctioning braking and steering control unit.

### **The Dutch Safety Board**

Réception par la DGAC : 27 Décembre 2001

### **Recommandation 01**

Dutch Safety board (extrait)

Extrait du rapport du bureau enquêtes accidents néerlandais  
the French DGAC, being responsible for the continuing airworthiness of the braking and steering control unit, is invited to ensure that (future) designs of the type of BSCU, prevent recurrence of normal braking loss consecutively to a single failure, the latter dormant, hidden or apparent.

### **Réponse de la DGAC**

Les standard 8 et au delà du BSCU (Braking and Steering Control Unit) ont pris en compte cette recommandation, et la panne simple qui s'est produite ne pourra plus entraîner la perte du freinage normal. Airbus s'est engagé à rétrofiter l'ensemble de la flotte mono-couloir avec le standard 9 approuvé par la DGAC le 05/06/01.

### **Degré d'avancement ( 07 Décembre 2007)**



100%