



## TRANSPORTS ET SÉCURITÉ ROUTIÈRE

### Suites données aux recommandations de sécurité

#### Incident survenu le 7 février 2001 à l'aéroport de Bilbao (Espagne) à l'A320-214 immatriculé EC-HKJ exploité par Iberia

Following a nighttime flight from Barcelona to Bilbao, the crew positioned the plane for a runway 30 approach and landing. During their final ILS approach, the aircraft encountered heavy turbulence at about 200 feet agl. with gusts up to 65 mph. The aircraft encountered windshear with 1.25G updraft, downdraft and a tailwind gust at just 70 feet agl. When the Ground Proximity Warning System (GPWS) sounded, the captain called for a go-around while pulling on the sidestick, reportedly without pressing his priority control button. The combination of dynamic winds and the crew actions created a situation that triggered the airplane's alpha protection system. As the crew applied TOGA power for a go-around, with both pilots pulling back on their sidesticks, the alpha protection law reduced the elevator nose-up command. Instead of a go-around, the aircraft struck the runway with a vertical speed of approx. 1,200 fpm. The nosegear collapsed and the aircraft skidded 3,280 feet (about 1000m) down the runway before coming to a stop. La recommandation du bureau d'enquêtes espagnol relative à cet accident a été reprise par le BEA dans une lettre. Réception par la DGAC : 07 Février 2001

#### **Recommandation 01**

Recommandation de la CIAIAC reprise par le BEA (0340 du 07/02/01) (extrait)

Le BEA a repris la recommandation de la CIAIAC, qui préconise que :

Les mesures visant à éviter que survienne à nouveau ce type d'événement sur la famille A320 et les autres avions éventuellement équipés d'un système de commande de vol similaire soient définies avec le constructeur des avions et mises en oeuvre de façon urgente. NDLR: Loi de protection aux angles d'incidence élevés s'activant à l'arrondi et limitant l'autorité du manche à cabrer.

#### **Réponse de la DGAC**

Au titre des actions à court terme, la DGAC a rendu obligatoire sur A319 et A320 une procédure opérationnelle à suivre en cas de turbulences ou de rafales de vent en approche ou en courte finale (par CN 2001-106(B) du 2 mai 2001). A la demande des opérateurs et pour tenir compte de la configuration « atterrissage automatique », cette procédure a été révisée et rendue obligatoire par CN 2001-106(B) R1 en date du 25 juillet 2001.

Au titre des actions à plus long terme, la DGAC a approuvé une modification des logiques d'activation/désactivation de la protection en angles d'incidence élevés gérées par l'ELAC de ces deux types d'avion. Cette modification (n°31395), qui permet de sortir de la loi de protection sans action « à piquer », a été imposée le 17 octobre 2001 par CN 2001-508(B) et doit être installée avant le 31 décembre 2002 sur les A319 et A320.

A noter que l'A321 n'est pas concerné par cette recommandation : sur cet avion, le déclenchement de la protection aux angles élevés est indépendante de la vitesse de variation de l'angle d'incidence.

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



100%