EASA AD No.: 2014-0266-E

TE.CAP.00111-004 © European Aviation Safety Agency. All rights reserved. 1/3 Proprietary document. Copies are not controlled. Confirm revision status through the EASA-Internet/Intranet.

|  |  |
| --- | --- |
| **EASA** | **EMERGENCY AIRWORTHINESS DIRECTIVE** |
| **AD No.: 2014-0266-E**  **Date: 09 December 2014**  Note: This Emergency Airworthiness Directive (AD) is issued by EASA, acting in accordance with Regulation (EC) No 216/2008 on behalf of the European Community, its Member States and of the European third countries that participate in the activities of EASA under Article 66 of that Regulation. | |
| This AD is issued in accordance with EU 748/2012, Part 21.A.3B. In accordance with EC 2042/2003 Annex I, Part M.A.301, the continuing airworthiness of an aircraft shall be ensured by accomplishing any applicable ADs. Consequently, no person may operate an aircraft to which an AD applies, except in accordance with the requirements of that AD, unless otherwise specified by the Agency [EC 2042/2003 Annex I, Part M.A.303] or agreed with the Authority of the State of Registry [EC 216/2008, Article 14(4) exemption]. | |
| **Design Approval Holder’s Name:**  AIRBUS | **Type/Model designation(s):**  A318, A319, A320 and A321 aeroplanes |
| TCDS Number: EASA.A.064 | |
| Foreign AD: Not applicable | |
| Supersedure: None | |
| **ATA** | **Airplane Flight Manual – Undue Activation of Alpha Protection – Emergency Procedure** |
| Manufacturer(s): | Airbus (formerly Airbus Industrie) |
| Applicability: | Airbus A318-111, A318-112, A318-121, A318-122, A319-111, A319-112, A319-113, A319-114, A319-115, A319-131, A319-132, A319-133, A320-211, A320-212, A320-214, A320-215, A320-216, A320-231, A320-232, A320-233, A321-111, A321-112, A321-131, A321-211, A321-212, A321-213, A321-231 and A321-232 aeroplanes, all manufacturer serial numbers |
| Reason: | An occurrence was reported where an Airbus A321 aeroplane encountered a blockage of two Angle Of Attack (AOA) probes during climb, leading to activation of the Alpha Protection (Alpha Prot) while the Mach number increased. The flight crew managed to regain full control and the flight landed uneventfully.  Происшествие, где у самолета Аэробус А-321 столкнулись с блокировкой двух контактных датчиков угла атаки (АОА) при наборе высоты, приводящей к активации Альфа-защиты (Альфа-прот), в то время как число Маха увеличивалось. Летному экипажу удалось восстановить полный контроль и рейс приземлился без приключений.  When Alpha Prot is activated due to blocked AOA probes, the flight control laws order a continuous nose down pitch rate that, in a worst case scenario, cannot be stopped with backward sidestick inputs, even in the full backward position.  Когда Альфа-прот активируется из-за заблокированных контактных датчиков угла атаки АОА, законы управления полетом предписывают непрерывного нос вниз, шаг ставки, что, в худшем случае, не может быть остановлено обратным переводом управляющего джостика (sidestick), даже в полную обратную позицию.  If the Mach number increases during a nose down order, the AOA value of the Alpha Prot will continue to decrease. As a result, the flight control laws will continue to order a nose down pitch rate, even if the speed is above minimum selectable speed, known as VLS.  Если число Маха увеличивается когда носу предписано направление вниз, величина Альфа-прот контактных датчиков угла атаки будет продолжать снижаться. В результате, законы управления полетом будут и дальше предписывать скорости тангажа держать нос вниз, даже если скорость выше минимальной возможной выбираемые скорости, известной как VLS.  This condition, if not corrected, could result in loss of control of the aeroplane.  Это условие, если не исправить, может привести к потере управления воздушным судном.  To address this unsafe condition, Airbus have developed a specific Aircraft Flight Manual (AFM) procedure, which has been published in AFM Temporary Revision (TR) N° 502.  Для разрешения вопросов, связанных с этим небезопасным состоянием, Аэробус разработал конкретное Руководство по летной эксплуатации ВС (РЛЭ) процедура, которая была опубликована в АСМ временная ревизия (ТР) Н° 502.  For the reasons described above, this AD requires amendment of the applicable AFM.  По причинам, описанным выше, данная реклама требует изменениями действующего РЛЭ (АСМ). |