



Emergency Airworthiness Directive

AD No.: 2025-0268-E

Issued: 28 November 2025

Note: This Emergency Airworthiness Directive (AD) is issued by EASA, acting in accordance with Regulation (EU) 2018/1139 on behalf of the European Union, its Member States and of the European third countries that participate in the activities of EASA under Article 129 of that Regulation.

This AD is issued in accordance with Regulation (EU) 748/2012, Part 21.A.3B. In accordance with Regulation (EU) 1321/2014 Annex I Part M.A.301, or Annex Vb Part ML.A.301, as applicable, 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 [Regulation (EU) 1321/2014 Annex I Part M.A.303, or Annex Vb Part ML.A.303, as applicable] or agreed with the Authority of the State of Registry [Regulation (EU) 2018/1139, Article 71 exemption].

Design Approval Holder's Name:

AIRBUS S.A.S.

Type/Model designation(s):

A319, A320 and A321 aeroplanes

Effective Date: 29 November 2025 23:59 UTC

TCDS Number(s): EASA.A.064

Foreign AD: Not applicable

Supersedure: None

ATA 27 – Flight Controls – Elevator Aileron Computer – Replacement

Manufacturer(s):

Airbus, formerly Airbus Industrie

Applicability:

A319-111, A319-112, A319-113, A319-114, A319-115, A319-131, A319-132, A319-133, A319-151N, A319-153N, A319-171N, A319-173N, A320-211, A320-212, A320-214, A320-215, A320-216, A320-231, A320-232, A320-233, A320-251N, A320-252N, A320-253N, A320-271N, A320-272N, A320-273N, A321-211, A321-212, A321-213, A321-231, A321-232, A321-251N, A321-252N, A321-253N, A321-251NX, A321-252NX, A321-253NX, A321-271N, A321-272N, A321-271NX and A321-272NX aeroplanes, all serial numbers.

Definitions:

For the purpose of this AD, the following definitions apply:

The AOT: Airbus Alert Operator Transmission (AOT) A27N022-25.

Affected ELAC: Elevator aileron computer (ELAC) ELAC B L104.

Serviceable ELAC: ELAC B L103+.



Groups:

Group 1 aeroplanes are those having an affected ELAC installed and being in one of the configurations defined in the AOT.

Group 2 aeroplanes are those which are not Group 1 aeroplanes.

Reason:

An Airbus A320 aeroplane recently experienced an uncommanded and limited pitch down event. The autopilot remained engaged throughout the event, with a brief and limited loss of altitude, and the rest of the flight was uneventful.

Preliminary technical assessment done by Airbus identified a malfunction of the affected ELAC as possible contributing factor.

This condition, if not corrected, could lead in the worst-case scenario to an uncommanded elevator movement that may result in exceeding the aircraft's structural capability.

To address this potential unsafe condition, Airbus issued the AOT, providing instructions to install a serviceable ELAC.

For the reason described above, this AD requires installation of a serviceable ELAC and prohibits installation of an affected ELAC.

Required Action(s) and Compliance Time(s):

Required as indicated by this AD, unless the action(s) required by this AD have been already accomplished:

Replacement:

- (1) For Group 1 aeroplanes: Before next flight after the effective date of this AD, replace or modify each affected ELAC with a serviceable ELAC in accordance with the instructions of the AOT.

A ferry flight (up to 3 Flight Cycles, non-ETOPS, no passengers) is permitted to position the aeroplane to a location where the replacement or modification can be accomplished.

Part(s) Installation:

- (2) For Group 1 aeroplanes: After modification of the aeroplane as required by paragraph (1) of this AD, do not install an affected ELAC on that aeroplane.
- (3) For Group 2 aeroplanes: From the effective date of this AD, do not modify any aeroplane into a Group 1 aeroplane.

Ref. Publications:

Airbus AOT A27N022-25 Revision 00 (original issue) dated 28 November 2025.

The use of later approved revisions of the above-mentioned document is acceptable for compliance with the requirements of this AD.



Remarks:

1. If requested and appropriately substantiated, EASA can approve Alternative Methods of Compliance for this AD.
2. The results of the safety assessment have indicated the need for immediate publication and notification, without the full consultation process.
3. Enquiries regarding this AD should be referred to the EASA Safety Information Section, Certification Directorate. E-mail: ADs@easa.europa.eu.
4. Information about any failures, malfunctions, defects or other occurrences, which may be similar to the unsafe condition addressed by this AD, and which may occur, or have occurred on a product, part or appliance not affected by this AD, can be reported to the [EU aviation safety reporting system](#). This may include reporting on the same or similar components, other than those covered by the design to which this AD applies, if the same unsafe condition can exist or may develop on an aircraft with those components installed. Such components may be installed under an FAA Parts Manufacturer Approval (PMA), Supplemental Type Certificate (STC) or other modification.
5. For any question concerning the technical content of the requirements in this AD, please contact: AIRBUS – Airworthiness Office – 1IASA; E-mail: account.airworth-eas@airbus.com.



TRADUCTION DE COURTOISIE

de la DIRECTIVE de NAVIGABILITE de l'EASA de référence 2025-0267-E

BRP-ROTAX GmbH & Co KG
Moteurs Rotax 915 i et 916 i (série)

Moteur –Réducteur hélice– Inspection

DATE D'ENTREE EN VIGUEUR :

2 décembre 2025

CONSTRUCTEUR(S) :

BRP-Rotax GmbH & Co KG (BRP-Rotax), anciennement BRP-Powertrain GmbH & Co. KG, Bombardier-Rotax GmbH & Co. KG, Bombardier-Rotax GmbH.

APPLICABILITE :

Moteurs Rotax 915 iSc2 A, Rotax 915 iSc3 A, Rotax 915 iSc2 C24, Rotax 915 iSc3 C24, Rotax 916 iSc2 A, Rotax 916 iSc3 A, Rotax 916 iSc3 B, Rotax 916 iSc2 C24 et Rotax 916 iSc3 C24, tous numéros de série (s/n).

Ces moteurs sont connus pour être installés sur divers avions et planeurs motorisés de l'aviation générale (certifiés EASA CS-23, CS-LSA, CS-VLA ou CS-22). L'installation de ces moteurs a été effectuée soit par les constructeurs d'avions respectifs, soit par le biais d'une modification de l'avion par certificat de type supplémentaire (STC).

DEFINITIONS :

Les définitions suivantes s'appliquent dans le cadre de cette CN :

L'ASB : Bulletin de Service d'alerte BRP-Rotax (ASB) ASB-915 i-021 / ASB-916 i-009 Révision 1.

Réducteur hélice utilisable: Un réducteur hélice, portant le numéro de pièce (P/N) 686810 (moteurs de la série 916 i) ou P/N 686790 (moteurs de la série 915 i), qui a passé avec succès (aucune anomalie constatée ou mesures correctives applicables mises en œuvre) l'inspection conformément aux instructions de l'ASB, telles que définies dans la CN; ou qui a été fabriqué après le 18 novembre 2025 ; ou qui a été révisé après le 18 novembre 2025 ; ou dont le numéro de série ne figure pas dans le chapitre 4, annexe, de l'ASB, ou dans une révision ultérieure approuvée de celui-ci.

Réducteur hélice concerné (suspecté) : un réducteur hélice qui n'est pas un réducteur d'hélice utilisable, telle que défini dans la CN.

Groupes : les moteurs du groupe 1 sont ceux équipés d'un réducteur hélice dont le numéro de série figure au chapitre 4, annexe, de l'ASB. Les moteurs du groupe 2 sont ceux qui n'appartiennent pas au groupe 1.

RAISON :

Un incident a été signalé : sur un moteur récemment fabriqué, il a été constaté que l'écrou à collerette M40 x 1,5 n'avait pas été installé sur le réducteur d'hélice ; une défaillance qui(dans le pire des cas)

pourrait entraîner l'arrachement de l'arbre d'hélice du carter du réducteur d'hélice pendant le fonctionnement.

Si elle n'était pas détectée et corrigée, cette anomalie pourrait entraîner une panne moteur en vol et/ou la perte de la fixation de l'hélice, pouvant entraîner une perte de contrôle de l'aéronef.

Pour remédier à cette situation potentiellement dangereuse, BRP-Rotax a publié l'ASB, tel que défini dans la CN, afin de fournir des instructions pour l'inspection du réducteur d'hélice et les mesures correctives applicables.

Pour la raison décrite ci-dessus, cette CN urgente exige l'inspection du boîtier d'hélice et, en fonction des résultats, la mise en œuvre de mesures correctives.

ACTIONS ET DELAIS D'APPLICATION :

Requises telles que précisées dans cette CN, sauf si ces actions requises par cette CN ont déjà été réalisées :

Inspection(s) :

- (1) Pour les moteurs du groupe 1 : avant le prochain vol après la date d'entrée en vigueur de la CN, effectuer une inspection du réducteur d'hélice conformément aux instructions du manuel d'entretien (tel que défini dans la CN).

Mesures correctives :

- (2) Si, lors de l'inspection requise au paragraphe (1) de la CN, il est déterminé que l'écrou à collerette M40 x 1,5 est manquant, avant le prochain vol, appliquer la ou les mesures correctives applicables conformément aux instructions de l'ASB.
- (3) Le remplacement d'un réducteur d'hélice défectueux (suspecté) d'un moteur par un réducteur utilisable (tel que défini dans la CN) est une méthode alternative acceptable pour se conformer aux exigences des paragraphes (1) et (2) de la CN, selon le cas, pour ce moteur.

Installation des pièces :

Pour les moteurs des groupes 1 et 2 : à compter de la date d'entrée en vigueur de la CN, ne pas installer de réducteur hélice concerné (suspecté), tel que défini dans la CN, sur aucun moteur.

DOCUMENTS DE REFERENCE :

Bulletin d'alerte BRP-Rotax (ASB) ASB-915 i-021 / ASB-916 i-009 Révision 01, publié sous forme de document unique le 27 novembre 2025.

L'utilisation de révisions approuvées ultérieurement des documents susmentionnés est acceptable pour la conformité aux exigences de la présente CN.

REMARQUES :

[...]