

## **AIRASIA 8501 E QUELLA AIRWORTHINESS DIRECTIVE DEL 9 DICEMBRE**

Nei giorni immediatamente seguenti alla sciagura di AF 447 (giugno 2009) venne alla ribalta il caso delle sonde Pitot che la compagnia aerea stava cambiando a seguito di problemi già incontrati in precedenti voli. Sono trascorsi cinque anni ed ora nell'ambito delle indagini sull'incidente al volo Air Asia 8501 inizia ad emergere il particolare che anche in questo evento, gli operatori del tipo di aeromobile incidentato, in particolare tutti quelli che hanno in linea gli Airbus A318, A319, A320 e A321, erano stati allertati tramite una direttiva EASA, ripresa poi dalla FAA, circa un problema occorso il 5 novembre scorso ad un A321.

Il volo in questione un Airbus 321-231 della Lufthansa (D-AIDP) in servizio da Bilbao a Monaco con 109 persone a bordo, era in fase di salita verso FL310 quando l'aeromobile -con autopilota inserito- inaspettatamente e all'improvviso puntava in basso con un rateo di discesa di 4000 fpm. L'equipaggio in quel caso riuscì a fermare la discesa a FL270 e risalire a 280, atterrando senza problemi a Monaco 110 minuti dopo l'incidente.

A seguito di quell'incidente provocato da un blocco delle due sonde di AoA (Angolo di Attacco) che automaticamente aveva attivato l'Alpha Protection, l'EASA emise un direttiva precisando fra l'altro:

*“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. 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. This condition, if not corrected, could result in loss of control of the aeroplane.”*

Questo paragrafo riportato nella direttiva della EASA 2014-0266-E datata 9 Dicembre 2014, potrebbe fornire una spiegazione al disastro di AirAsia 8501 anch'esso operato con un Airbus 320 e quindi rientrante fra i destinatari dell'avviso. Tutto ciò ovviamente rimane per il momento solo una congettura tuttavia crediamo che il contenuto di questa A.D. andava reso noto. La perdita di quota potrebbe essere avvenuta per una parziale chiusura dei sensori che la protezione computerizzata del sistema *wire* ha interpretato come un imminente stallo tale da far assumere all'aereo una attitudine in discesa. E' da notare che sotto tale protezione il tiraggio della cloche (full back stick input) non ha effetto. Per riprendere il controllo dell'aereo va disconnesso il collegamento con l'Air Data Unit.

La direttiva della EASA è stata ripresa il 10 dicembre dalla FAA, e copia di quest'ultima è disponibile sul sito [www.air-accidents.com](http://www.air-accidents.com) in allegato all'incidente del 28 dicembre.