

TROPPI CASI DI FUME EVENTS

Un *flight attendant* che collassa a terra, altri suoi colleghi e diversi passeggeri che contemporaneamente si sentono male, il capitano che dichiara “medical emergency” e decide di far ritorno all’aeroporto da cui era partito ovvero Londra-Heathrow. E’ accaduto il 27 gennaio di quest’anno al volo American Airlines 109, un Boeing 777 che avrebbe dovuto effettuare un collegamento senza scalo fino a Los Angeles. L’aereo era decollato da poco meno di 3 ore, stava sorvolando l’Islanda quando il capitano di fronte all’emergenza prima lancia un appello per sapere se a bordo vi è un dottore e poi avuta risposta negativa prende la decisione di invertire la rotta. Seguono inevitabili polemiche sul perché il capitano ha voluto ritornare a Londra, quindi effettuare altre tre ore di volo, invece di atterrare in pochi minuti su Reykjavik.

Cosa era accaduto a bordo? **Assolutamente nulla di nuovo**, è uno dei tanti casi della solita aria “contaminata” che entra in circolo a causa di una sia pur minima perdita nel complesso impianto di distribuzione di un aereo di linea. La perdita fa sì che in cabina vengano immesse sostanze non proprio salutari e che hanno l’insolito effetto di far male ad alcuni, meno ad altri; l’ennesimo caso con ogni probabilità di “aerotoxic” dovuto all’organofosfato TCP contenuto nell’olio lubrificante.

Il problema che è di carattere generale e non certo limitato ad una sola aerolinea è caratterizzato da una esasperata lentezza nel cercare di determinare le cause e prendere provvedimenti. Già in un comunicato datato marzo 2008 del partito Conservatore britannico (1), potevamo riscontrare la serietà del problema:

“All commercial jet aircraft supply breathing air for passengers and crews taken directly from the engines and supplied unfiltered to the passenger cabin. This air, known as ‘bleed air’ is known to become contaminated with hazardous chemicals present in synthetic jet engine oils and hydraulic fluids. These chemicals include the organophosphates ‘tricresyl phosphate’ and ‘tributyl phosphate’.
The GCAQE (2) report that pilots risk brain damage from contaminated cabin air.”

Quando abbiamo deciso di riaprire l’argomento sui fumi tossici e maleodoranti (ricordiamo che il termine “fumes” non va necessariamente inteso come fumo, ma più correttamente come vapore) avevamo solo l’imbarazzo della scelta nel proporre *occurrences*, tanti e ripetuti sono gli eventi che quotidianamente si susseguono sui cieli del mondo. L’argomento era stato già oggetto di una nostra precedente Newsletter (3) che prendeva spunto da due clamorosi incidenti a seguito dei quali, speravamo, le autorità si decidessero a fare qualcosa di più concreto. Il 19 dicembre 2010 era toccato all’equipaggio di un A319 Germanwings (D-AGWK), il 20 dicembre 2011 a un Airbus 321 di British Airways (G-EUXX) in entrambi gli eventi il malessere aveva colpito direttamente i piloti e in particolare nel primo caso si era sfiorata la tragedia.

Per limitarci a una “selezione” fra i molteplici, più recenti casi:

Il 4 marzo 2016 un Boeing 767 della Condor (D-ABUB) era in volo da Panama City a Santo Domingo quando *“a strong odour occurred in cockpit and cabin”*. L’equipaggio decideva di continuare il volo ed infine atterrava “safely” a Santo Domingo. Ma appena il giorno dopo lo stesso aereo in volo questa volta da Francoforte a Santo Domingo, riscontrava nuovamente identico problema. La BFU ha deciso di aprire una investigazione sul doppio episodio.

Il 15 marzo 2016 un CRJ200 della Air Wisconsin che effettuava un volo per conto di American Airlines (N402AW) fra NYC La Guardia e Norfolk stava nella fase finale di avvicinamento quando il crew ha dichiarato emergenza "reporting smoke in the cabin". I parasanitari e servizi di emergenza saliti a bordo "did not find any trace of fire, heat or smoke."

Il 16 marzo 2016 un ATR72 della TAROM (YR-ATI) era in volo da Budapest a Bucharest quando subito dopo il decollo, mentre ancora era in contatto con la torre dichiarava mayday e chiedeva di tornare immediatamente a terra. A bordo si era sviluppato un denso fumo e uno dei motori dava "abnormal indications".

17 marzo 2016 un Boeing 777-200 della British Airways (G-VIIU) che effettuava il collegamento da Londra Gatwick a Bridgetown (Barbados) si trovava in quota di crociera (FL380) a circa 200nm sudovest di Shannon, quando il crew avvisava "we would like to declare PAN, please" aggiungendo di avere "fumes on the flight deck" chiedendo di poter scaricare il carburante e dirigersi su Shannon. All'arrivo le squadre di emergenza riscontravano molto fumo nel cockpit un po' meno nella cabina passeggeri. Da una sommaria ispezione non risultavano incendi o odori che facessero ricondurre a corti circuiti. Le indagini sono in corso.

In questo scenario così poco rassicurante abbiamo appreso con piacere che il 17 marzo scorso vi è stato un dibattito a Westminster sull'argomento "Toxic Cabin Air". Nel corso del dibattito si è ricordato come il problema avesse preso avvio negli anni novanta e che pertanto "it is now about twenty years since the issue first started to be identified, which means that we should not lose any more time in having a proper investigation into the issue." Ci si è quindi chiesti il perchè dei ritardi da parte della Civil Aviation Authority britannica su questo argomento, auspicando che questo organismo intervenga in tempi rapidi per fornire lumi sui tanti casi che avvengono. E non si è mancato di ricordare che il Boeing 787 è "the latest type of aircraft not to take in cabin air through the engines". (4) Sembrerebbe che il Parlamento britannico sia l'unico a dibattere il problema.

Nel frattempo, aumentando il numero degli incidenti proliferano le cause legali, le conclusioni delle quali però hanno tempi molto lunghi. Il 3 maggio 2010 a chiusura di una lunga battaglia legale avviata nel 2007, un tribunale statunitense ha accolto la richiesta di 20 passeggeri di nazionalità britannica che risultavano essere "seriously injured" dopo essere stati esposti a vapori tossici a bordo di un Boeing 767 della XL Airways da Gatwick a Sanford in Florida. (5) I casi si susseguono, gli studi legali sono sul piede di guerra ma annotiamo che se ancora oggi nelle toilets degli aerei sono installati i detectors del fumo delle sigarette, per quanto riguarda invece eventuali organofosfati presenti nell'aria che circola in cabina a causa di un *faulty air bleed system* **l'unico mezzo "tecnico" a disposizione rimane il naso degli occupanti dell'aereo, passeggeri e membri dell'equipaggio.**

Per quanto tempo ancora una tipologia di incidente che continua a ripetersi con frequenza impressionante verrà così palesemente sottostimata dal sistema aviazione civile malgrado i costi che una diversione comporta e con l'incombente timore di ricorsi in tribunale? Si vuole davvero attendere il verificarsi della prima *fatal occurrence* per prendere provvedimenti?

- (1) Conservatives; Press Release del 26 Marzo 2008: "*Villiers, Kelly must take action on toxic cabin air*"
- (2) Si tratta del Global Cabin Air Quality Executive, <http://gcaqe.org/>
- (2) AAR- Safety Newsletter (7/12), 26 Ottobre 2012 ; "*Fumi tossici: caso "amianto" per le aerolinee?*"
- (3) vedi: <http://www.stewartslaw.com/boeing-767-flight-number-xla-120-aerotoxic-poisoning.aspx> ; un altro caso che ha fatto storia è quello di East West Airlines Ltd v. Turner, 2010, Australian High Court Judgement
- (4) Entrambi gli interventi da noi citati sono di Henry Smith (partito conservatori)
- (5) Stewartslaw: "*Boeing 767 Flight number XLA 120 Aerotoxic Poisoning*" da: <http://www.stewartslaw.com/boeing-767-flight-number-xla-120-aerotoxic-poisoning.aspx>

AAR- Safety Newsletter (06/16), 23 Marzo 2016

GLI INCIDENTI AEREI "WAITING TO HAPPEN"

Alla luce dei più ricorrenti casi di *mancati incidenti* occorsi di recente, o di incidenti fatali avvenuti per i quali il problema rimane potenzialmente in essere, www.air-accidents.com suggerisce gli scenari più "caldi" nei quali i voli di linea sono attualmente esposti ad un maggior rischio:

- FUME EVENTS
- FATIGUE
- CREW SUICIDE/Psychological Problem
- FUEL MANAGEMENT

23/MAR/2016

www.air-accidents.com

Elenco delle Newsletters emesse nel 2016:

- 01/2016 (15 gennaio) : I COMMENTI DELLE AUTORITA' ROMENE SULL'INCIDENTE A FIUMICINO DI YR-ATS : IL PROBLEMA DEI LIMITI DEL "VENTO AL TRAVERSO"
- 02/2016 (22 gennaio) : "HOW FREQUENTLY ARE NOW TRACKING YOUR AIRCRAFT?"
- 03/2016 (9 febbraio): STUDIO DELL'OIG USA SULLA "RELIANCE" AGLI AUTOMATISMI NEL COCKPIT
- 04/2016 (5 marzo): IL FRAMMENTO 640E ITAVIA 870
- 05/2016 (14 marzo): CASO LUBITZ, UN RAPPORTO MOLTO MEDICO E POCO AERONAUTICO