

ARIA TOSSICA IN CABINA: PILOTA DENUNCIA DATORE

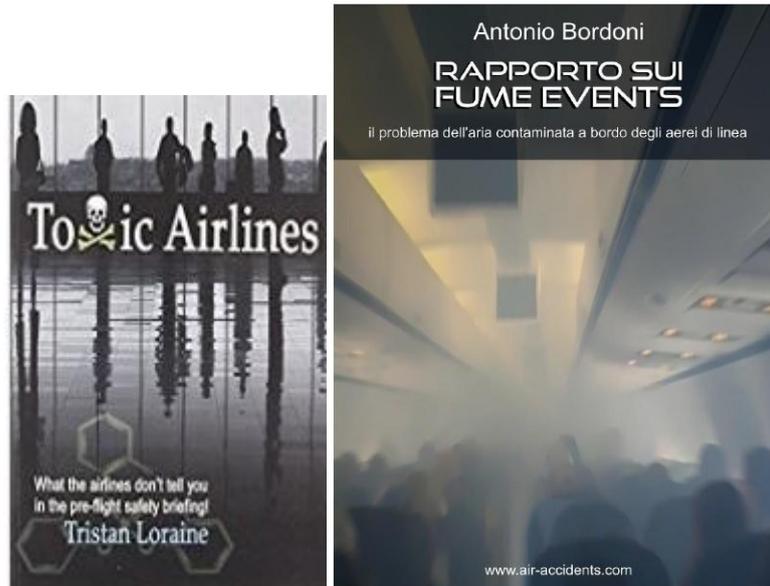
Un pilota francese ha denunciato la compagnia per la quale svolge servizio lamentando che l'aria che si respira negli aerei è tossica. Per la precisione, così scrivono le agenzie di stampa, nella denuncia si parla di "attentato involontario all'integrità della persona, messa in pericolo della vita altrui e inganno".

La notizia è lungi dal sorprendervi. Anzi ci siamo sempre chiesti il perché di questi lunghi silenzi da parte dei più diretti interessati. **Ogni giorno** nei cieli del mondo, si registrano casi di improvvise diversioni a causa di fumi o vapori che si sprigionano all'interno dei velivoli, alcune volte anche più di un evento al giorno. Anche se va precisato che non sempre le *occurrences* sono dovute a nubi tossiche, è ormai chiaro che il fenomeno esiste e che di azioni per contrastarlo se ne parla troppo poco. Da quest'ultimo punto di vista non ci si può non preoccupare. **E più volte abbiamo ripetuto sui nostri interventi che se il fenomeno tocca marginalmente il passeggero, la stessa cosa non si può dire per chi del volo ha fatto la sua scelta di vita.** Il 15 luglio 2015, tanto per rimanere nel caso più recente, Matthew Bass uno steward di 35 anni, in servizio da quindici, è improvvisamente morto. Una prima indagine postmortem non aveva individuato alcuna precisa causa, un secondo esame specifico ha accertato la presenza di organofosfati. Harry Steinberg, avvocato della famiglia Bass, ha dichiarato ad una udienza che: "l'esposizione a organofosfati produce danni al sistema nervoso centrale e periferico, effetti negativi sul sistema respiratorio e vi è già una opinione scientifica circolante circa la realtà di questo problema" **(1)**

La compagnia nei confronti della quale è stato portato il caso in tribunale è la EasyJet ma inutile nascondersi che il problema, denunciato ai suoi albori da piloti australiani, riguarda tutta la comunità dei naviganti sotto ogni continente. Arnaud Wiplier, membro di un sindacato dei piloti Easyjet interrogato dall'agenzia francese AFP ha ammesso che il problema esiste ma che "è molto difficile avere prove in merito" **(2)** I giornali francesi parlano nei titoli della "misteriosa" malattia che colpisce i piloti, ma usare il termine misteriosa è alquanto inesatto perché è da anni che i particolari su ciò che avviene sono noti: l'olio lubrificante usato contiene TCP (Tricresyl Phosphate nonché Tributyl Phosphate) e in caso di perdita -che non si dovrebbe verificare- lo stesso entra in circolo tramite l'aria che circola in cabina generata dai motori. In particolare:

"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 (Global Cabin Air Quality Executive) report that pilots risk brain damage from contaminated cabin air." **(3)**

Si tratta insomma di un vero e proprio subdolo avvelenamento che subisce il corpo causato dagli organofosfati. Che il problema non sia affatto nuovo lo dimostra il libro uscito **nell'anno 2007** (nove anni orsono!) di Loraine Tristan (pilota British Airways per 25 anni e ritiratosi dai servizi per motivi di salute) di cui riportiamo la copertina con l'eloquente sottotitolo "*what the airlines don't tell you in the pre-flight briefing*"; segnaliamo inoltre il nostro "Rapporto sui Fume events" scritto e postato sul nostro sito nell'anno 2012 e nel quale si narra anche dei primi casi di piloti ammalati per l'aria tossica che risalgono **al 1987**.



Anche quest'anno d'altra parte a fronte di uno dei tanti casi di *flight attendant* collassato a bordo avevamo dedicato una apposita newsletter "Troppi casi di Fume events" (4)

Annunciando che è in corso di revisione e ampliamento una nuova edizione del nostro rapporto (che ricordiamo è scaricabile gratuitamente dal nostro sito) non rimane che augurarsi che il procedimento giudiziario avviato in Francia porti a una qualche azione più concreta per evitare il ripetersi degli eventi da *aerotoxic syndrome* ormai tristemente soprannominata "il caso amianto dell'aviazione civile".

AAR – Safety Newsletter 37/2016 del 20 Ottobre 2016

- (1) Per la precisione: “ There is already a large body of scientific opinion that this is a very real and present problem. Organophosphate exposure damages the peripheral and central nervous system and has detrimental effect on the respiratory system”. <http://www.mirror.co.uk/news/uk-news/air-steward-could-been-killed-6074233> ; 15 luglio 2015
- (2) Così “ilmessaggero.it” del 19 ottobre 2016: “Easyjet, il pilota denuncia la compagnia, l’aria delle cabine è tossica”
- (3) Conservatives; Press Release del 26 Marzo 2008: “Villiers, Kelly must take action on toxic cabin air”
- (4) “Troppi casi di Fume events” Aviation Safety Newsletter n. 6/16 emessa il 23 marzo 2016.

Elenco delle Newsletters emesse nel 2016 e scaricabili dal nostro sito:

- 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
- 06/2016 (23 marzo): TROPPI CASI DI FUME EVENTS
- 07/2016 (13 aprile): I CASI DI "AIRSPEED DROP" NEI B787
- 08/2016 (21 aprile): AUTORIZZATI A FL 200, SCAMBIATO PER 2000
- 09/2016 (27 aprile): L'INCIDENTE AL VOLO FLYDUBAI 981
- 10/2016 (3 maggio): LO STALLO AD ALTA QUOTA NELLE ZONE DI CONVERGENZA INTERTROPICALE
- 11/2016 (9 maggio): LO STATO DELLE RICERCHE DI MH370: è tempo di investigare sugli investigatori?
- 12/2016 (18 maggio): I CRISTALLI DI GHIACCIO E LA PERDITA DI VELOCITA'
- 13/2016 (20 maggio): MS 804: ELEMENTI DA PONDERARE
- 14/2016 (21 maggio): MS 804: L'INQUIETANTE SILENZIO SUI DATI ACARS
- 15/2016 (21 maggio): MS 804: INIZIANO A TRAPELARE I DATI ACARS
- 16/2016 (22 maggio): MS 804: I POSSIBILI SCENARI
- 17/2016 (23 maggio): MS 804: QUALCOSA NON QUADRA NELLA DIFFUSIONE DI NOTIZIE
- 18/2016 (25 maggio): UN PASSEGGERO SI ACCORGE CHE L'AEREO PERDE CARBURANTE
- 19/2016 (27 maggio): MS 804: L'ENNESIMO FALLIMENTO NELLA LOCALIZZAZIONE
- 20/2016 (4 giugno): MS 804, I TRE "SCERIFFI" E IL NUOVO SISTEMA ANTIPIRATERIA AEREA
- 21/2016 (8 giugno): PER UN NIDO DI VESPA L'AIR DATA SYSTEM DELL'A330 VA IN TILT
- 22/2016 (17 giugno): IL CREW CREDEVA DI AVER CONFIGURATO PER UN AUTOLAND, MA NON ERA COSI'
- 23/2016 (21 giugno): QUELL'INCENDIO ALL'AEROPORTO DEL CAIRO DEL 29 LUGLIO 2011
- 24/2016 (26 giugno): UNA PREOCCUPANTE AFFERMAZIONE SULLA SICUREZZA DEL VOLO
- 25/2016 (29 giugno): UN CASO DI INVESTIGAZIONE AERONAUTICA RIAPERTO DOPO OLTRE 30 ANNI
- 26/2016 (05 luglio): LE "SCATOLE NERE" IN PENSIONE?
- 27/2016 (11 luglio): ALLEANZE DEI CIELI E INCIDENTI AEREI
- 28/2016 (18 luglio): LA ROTTA SCELTA E' SICURA?
- 29/2016 (29 luglio): QUEL "BLUE ICE" CADUTO DAL CIELO
- 30/2016 (09 agosto): L'INCIDENTE DI BERGAMO E I "RED-EYES" FLIGHTS
- 31/2016 (25 agosto): DUE ATERRAGGI, DUE CASI DI HULL LOSS
- 32/2016 (26 agosto): TELEFONINO SMARRITO CAUSA "SMOKE EVENT" A BORDO DI UN A380 QANTAS
- 33/2016 (8 settembre): UN ERRORE DI POSIZIONE DI UNDICIMILA KM
- 34/2016 (11 settembre): "GALAXY NOTE 7", DIVIETI A BORDO DEGLI AEREI
- 35/2016 (29 settembre): DUE DIFFERENTI MODI DI INFORMARE
- 36/2016 (12 ottobre): RISCHIO COLLISIONE NEL CIELO DI MUMBAI