

## ENNESIMO CASO DI FUMI TOSSICI A BORDO

Ennesimo caso di piloti intossicati, ennesima tragedia sfiorata a causa di un problema di cui l'industria aerea si ostina a negare l'esistenza.

19 ottobre 2019. Un Airbus A320-200 (G-GATL) della British Airways stava effettuando il volo BA-2676 da Londra Gatwick a Paphos (Cipro). Durante la fase di avvicinamento all'aeroporto di destinazione mentre stava attraversando gli 8000 piedi, il primo ufficiale notava un odore insolito nella cabina di pilotaggio e chiedeva al capitano se anche lui sentisse un forte odore che ricordava quello delle "frittelle di cipolla indiane". Il capitano rispondeva negativamente.

Circa una trentina di secondi dopo, il primo ufficiale sentì che le braccia e le gambe formicolavano e ebbe l'impressione che stava per svenire. Preferì allora indossare la maschera di ossigeno assicurandosi che l'ossigeno fosse impostato al 100%. Poi si rivolse al capitano dicendogli che non si sentiva bene, il capitano però non rispose. Il primo ufficiale ritornava alla carica avvertendo di sentirsi incapacitato, ma anche questa volta nessuna risposta pervenne da parte del capitano. Dopo un paio di secondi il capitano finalmente reagì affermando *molto lentamente* che anch'egli non si sentiva bene, decidendo anche lui di indossare la sua maschera ad ossigeno.

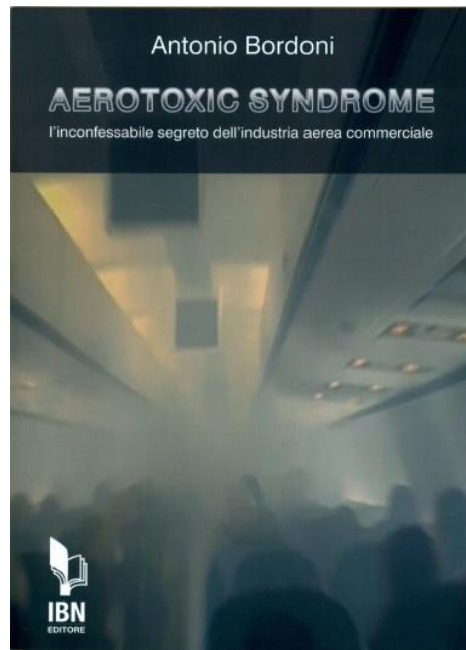
Durante questo periodo diverse chiamate dell'ATC per autorizzare il volo a scendere a 4000 piedi erano passate completamente inosservate. I piloti entrambi con l'ossigeno al 100% recuperavano gradualmente l'attenzione, tuttavia, non riuscivano a stabilire una comunicazione bidirezionale tra loro. Entrambi con le maschere indossate non riuscivano a capire se l'altro era in grado di ricevere la comunicazione. Il capitano che era ai comandi dell'aereo cominciò a leggere la lista di controllo di routine per effettuare l'avvicinamento. Il primo ufficiale intanto continuava a comunicare con l'ATC e a leggere anche lui le liste di controllo. L'aereo infine atterrava regolarmente sulla pista 29 di Paphos circa 13 minuti dopo l'insorgere del problema. Appena toccato terra, l'equipaggio apriva immediatamente i finestrini della cabina di pilotaggio.

Dopo aver parcheggiato il capitano si è recato immediatamente alla toilette, mentre il primo ufficiale ha voluto controllare come era la situazione nella cabina passeggeri. L'equipaggio di cabina non aveva notato nulla di strano, ma un assistente di volo entrato nel cockpit dopo che l'aereo si era fermato rimase scioccato dal notare che il primo ufficiale era decisamente troppo pallido. Lo stesso steward ha poi dichiarato che c'era un forte odore di carburante nella cabina di pilotaggio quando aveva aperto la porta. Il formicolio, la confusione e le difficoltà di concentrazione erano comunque continuate anche dopo l'atterraggio nonostante la maschera ad ossigeno. Entrambi i piloti si sono recati in un ospedale dove ad entrambi sono stati registrati valori di ossigeno molto bassi nel sangue nonché alti valori di febbre. I medici raccomandarono all'equipaggio di rimanere in ospedale durante la notte per il monitoraggio, ma i piloti preferirono andare in albergo e tornare a Londra il giorno successivo come passeggeri, rifiutandosi però di volare di nuovo sul G-GATL. L'aereo è rimasto a terra per circa 27 ore, ed è poi stato rimesso in servizio sulla destinazione di Londra Gatwick come volo BA-2675.

Appena pochi giorni prima il 2 ottobre lo stesso velivolo registrazione G-GATL aveva avuto un problema simile. L'Airbus 320 stava effettuando il volo BA-2673 da Larnaca a Gatwick, con a bordo 152 passeggeri e 6 membri di equipaggio. Mentre era ormai livellato a FL340 e si trovava a circa 120 nm a nordest di Atene l'equipaggio decideva di dirottare su Atene a causa di vapori e fumo sviluppatasi in cabina.

17 ore a terra e poi la ripartenza per Londra dove giungeva con un ritardo di quasi 20 ore sull'orario previsto di arrivo.

Il 31 dicembre 2015 ancora lo stesso aereo ebbe problemi ad un motore durante un volo da Marrakesh a Londra e dovette rientrare all'aeroporto di partenza.



*La copertina del nostro libro "Aerotoxic Syndrome" uscito quest'anno che tratta e spiega il fenomeno dei fume events*

## **Safety Newsletter 44/2019 del 26 novembre 2019**

**Newsletters emesse nel corso del 2019 (scaricabili gratuitamente dal nostro sito):**

- 01/2019** : Bird strike di Ryanair a Ciampino: il rapporto (5 gennaio 2019)
- 02/2019** : Il subdolo pericolo degli aggiornamenti in avionica (11 gennaio 2019)
- 03/2019** : Prima vittima ufficiale dei fumi tossici (23 gennaio 2019)
- 04/2019** : Scontri aerei al confine Italia-Francia (27 gennaio 2019)
- 05/2019** : 51 morti a causa del capitano depresso (31 gennaio 2019)
- 06/2019** : Precipita B767 Amazon, 3 morti (24 febbraio 2019)
- 07/2019** : MH370: non è stato un incidente (1 marzo 2019)
- 08/2019** : Ancora un incidente a un 737MAX (10 marzo 2019)
- 09/2019** : Aggiornamento su Ethiopian 302 (11 marzo 2019)
- 10/2019** : La verità sul 737MAX (13 marzo 2019)
- 11/2019** : Chi pilota l'aereo, il computer o l'uomo? (13 marzo 2019)
- 12/2019** : Prima di Ethiopian 302, Lion Air 610 (15 marzo 2019)
- 13/2019** : Emergono dettagli sulla certificazione del 737MAX (18 marzo 2019)
- 14/2019** : Quando l'aereo è troppo nuovo (22 marzo 2019)
- 15/2019** : Un altro pilota suicida in Botswana (27 marzo 2019)
- 16/2019** : Avviso di stallo e recupero (29 marzo 2019)
- 17/2019** : Ethiopian, quel precedente del 25 gennaio 2010 (4 aprile 2019)
- 18/2019** : ET302: quello che dicono le registrazioni (6 aprile 2019)
- 19/2019** : Avvelenamenti negli aerei (Aerotoxic Syndrome) (8 aprile 2019)
- 20/2019** : B737MAX, chi ci ha rimesso di più? (18 aprile 2019)

**21/2019** : Due piloti Cathay perdono la vista durante il volo (26 aprile 2019)  
**22/2019** : L'importanza dell'addestramento dei piloti (2 maggio 2019)  
**23/2019** : Aeroflot 1492, primo aggiornamento (5 maggio 2019)  
**24/2019** : Aeroflot 1492, secondo aggiornamento (6 maggio 2019)  
**25/2019** : I fulmini e la sicurezza del volo (8 maggio 2019)  
**26/2019** : Vicino alla tragedia (10 maggio 2019)  
**27/2019** : Uomo vs Computer: un capitano si confessa (20 maggio 2019)  
**28/2019** : Quel maledetto confronto B737:A320 (22 maggio 2019)  
**29/2019** : Incidente di Mosca: anche il windshear (30 maggio 2019)  
**30/2019** : Tail strike al decollo causa fretta (13 giugno 2019)  
**31/2019** : Nuovi dettagli sull'incidente di Mosca (16 giugno 2019)  
**32/2019** : Morti sospette (27 giugno 2019)  
**33/2019** : L'incidente di Treviso (2 luglio 2019)  
**34/2019** : Piovono clandestini dal cielo (3 luglio 2019)  
**35/2019** : Un decollo al rallentatore (19 luglio 2019)  
**36/2019** : Strani odori sugli A330NEO (26 luglio 2019)  
**37/2019** : Fumi a bordo: ormai è una abitudine (7 agosto 2019)  
**38/2019** : Doppio bird strike a Mosca (17 agosto 2019)  
**39/2019** : Qualcuno ha trovato i pezzi di un motore? (21 agosto 2019)  
**40/2019** : Cosa sta succedendo agli aerei? (23 agosto 2019)  
**41/2019** : A330 Air China prende fuoco al gate (28 agosto 2019)  
**42/2019** : Aeroporti per soli capitani (30 agosto 2019)  
**43/2019** : Rapporto finale sull'incidente al primo 737MAX (27 ottobre 2019)

[www.air-accidents.com](http://www.air-accidents.com)