

IL CASO DI "SINDROME AERO TOSSICA" PER UNA HOSTESS DI KLM

Vittoria in tribunale, per la precisione alla Corte Suprema olandese, per Evelyn van den Heuvel, 37 anni, ex hostess di KLM, oggi alle prese con una malattia che non le permette più di svolgere la sua professione.

L'ex assistente di volo soffre di una malattia contro la quale piloti e assistenti di volo da tempo combattono: la sindrome aerotossica. Secondo Evelyn, la sua malattia è stata causata dalle esalazioni tossiche nella cabina. È stata licenziata, ma non ha smesso di lottare. Ora vuole soprattutto rendere noti i rischi del suo ex lavoro provocati dall'aria tossica. Trova particolarmente importante rendere nota la sua storia, per mettere in guardia le altre persone. Vuole evitare che altri diventino malati e cronicamente stanchi come lei. *"La maggior parte della gente non lo sa, ma nella cabina di un aereo può entrare aria tossica. Voglio che la gente sappia che ci sono dei rischi"*.

Volare, girare il mondo era il suo sogno. In realtà voleva essere un pilota, ma ha cambiato idea ed è diventata una hostess. Ha iniziato nel 2008 e il lavoro le piaceva fino a quando, tre anni dopo nel 2011, ha iniziato ad avere i primi sintomi. Evelyn si sentiva sempre più stanca, aveva mal di testa sempre più frequenti e soffriva di dolori muscolari. Andava di male in peggio: *"A un certo punto ho cominciato ad avere sintomi di debolezza: mi cadevano le cose dalle mani, a volte non sentivo più le gambe e non potevo più salire le scale."* (1)

L'ex hostess soffre di sindrome aerotossica. Questa malattia è causata dal veleno che, in caso di inconveniente, si spande nell'aria della cabina. *"C'è una sostanza nell'olio motore che assicura che tutto funzioni correttamente, sia alle alte che alle basse temperature. Solo che questa sostanza è neurologicamente tossica. Se il tuo corpo non è in grado di disintossicarlo correttamente - come nel mio caso - allora a un certo punto immagazzini queste sostanze e ciò causa danni al cervello e ai nervi"*.

Poiché i sintomi peggioravano, Evelyn ha si era fatta mettere di servizio a terra. La sua salute era migliorata e voleva tornare a volare, ma questo non era più possibile. *"Ho scoperto che volare era il mio problema e mi ha solo fatto ammalare di più"*.

Con suo grande disappunto una prima sentenza emessa nel 2016 la aveva dichiarata pienamente idonea al lavoro. La sua malattia non era stata riconosciuta e la KLM a quel punto, preso atto che Evelyn poteva svolgere pienamente il suo lavoro, l'ha riamessa in servizio. Ma Evelyn si è rifiutata di riprendere l'attività di volo ed è stata licenziata. Non ha potuto nemmeno percepire la prestazione d'inabilità a causa del rifiuto del lavoro. I suoi legali hanno presentato ricorso.

Alla fine, Evelyn ha avuto ragione dalla Corte Suprema olandese. Ha vinto la causa in tribunale sulla sua inabilità al lavoro ed è stata dichiarata parzialmente disabile.

In un suo comunicato la KLM ha fatto sapere che l'esposizione ai fumi del petrolio nell'aria della cabina e i suoi possibili effetti sulla salute hanno tutta l'attenzione della compagnia, tuttavia *"Nei numerosi studi scientifici condotti fino ad oggi, non sono state trovate indicazioni di un aumento del rischio di disturbi alla salute durante i voli. Se i passeggeri o i dipendenti segnalano dei reclami, questi vengono ovviamente presi sul serio e vengono anche esaminate le possibili cause"*.

La situazione di salute di Evelyn non è migliorata negli ultimi sette-otto anni. Deve dormire almeno un'ora e mezza ogni pomeriggio, ma le sue giornate sono caratterizzate da una continua stanchezza.



Immagine tratta dall'intervista televisa fatta da Evelyn al canale olandese "Rijnmond" il 12 luglio 2021, nel programma "De Verdieping".

<https://www.rijnmond.nl/nieuws/1288121/Ex-stewardess-Evelyn-werd-chronisch-moe-door-gif-in-de-cabine-en-waarschuwt-nu-anderen-voor-heftige-risico-s>

La presenza di aria tossica a bordo dei velivoli è un argomento oggetto di forte contestazione nell'industria aerea commerciale. Fra i paesi che più di altri sono sensibili al tema in oggetto vi è il Regno Unito.

La sua autorità di regolamentazione, la Civil Aviation Authority (CAA), sul suo sito web, ammette che *"gli eventi di fumo - odori anomali, fumo, foschia o fumi in cabina - possono derivare da varie fonti interne o esterne, e alcuni sono dovuti alla contaminazione della fornitura di aria di scarico, ad esempio come risultato di un guasto di un paraolio nel motore"*.

Aggiungendo che *"Negli ultimi anni sono state espresse preoccupazioni su possibili effetti negativi sulla salute dall'esposizione ai contaminanti nell'aria della cabina"*, e dice che c'è *"una forte evidenza che alcune persone sperimentano sintomi acuti come conseguenza di eventi di fumo ... e può causare prurito o dolore agli occhi, scarico nasale, mal di gola o tosse"*.

La CAA tuttavia non è convinta che i fumi possano creare i problemi di salute a lungo termine descritti dalla Aerotoxic Association e come quelli denunciati dalla van den Heuvel. Il dubbio rimane aperto: *"Non è attualmente chiaro se qualsiasi forma di malattia a lungo termine si verifica in eccesso nelle persone con tali esposizioni"*.

La CAA ha comunque reso noto il numero di eventi di fumo che avevano avuto luogo su aeromobili Airbus e Boeing tra il 2013 e il 2020, un totale di 3.226, che vanno dal minore "fumo da una caffettiera" a "forti fumi che causano malattia dell'equipaggio di cabina e di volo" I dati rivelano che più della metà degli eventi ha avuto luogo su Airbus A319 e A320, cui sono stati registrati rispettivamente 844 e 775 casi. Gli eventi sono stati registrati su Airbus A319, A320, A321 e A380 e Boeing modelli 737, 747, 757, 767 e 777.

Praticamente su tutti gli aerei più diffusi nel mondo. (2)

(1) <https://www.endsreport.com/article/1725702/i-couldnt-feel-hands-legs-toxic-air-poisoning-pilots-passengers-crew>

(2) www.aerotoxic.org



Alcune delle nostre ultime opere reperibili on line sui siti più diffusi di distribuzione libri, nonché presso l'editore:

info@ibneditore.it

•Aerotoxic Syndrome

Un argomento sul quale le Il "mistero" sulla scomparsa di MH370. compagnie aeree hanno adottato la politica del silenzio.

•The Safe Airline

I numeri sulla sicurezza offerta da oltre cento compagnie aeree. Aggiornata al dicembre 2020.

•Lost in the Sky

Il libro spiega come dietro questa scomparsa potrebbe in realtà celarsi il primo caso di suicidio-omicidio.

Elenco Newsletter emesse nel 2021 (scaricabili dal nostro sito)

NL01/21	Primo incidente del 2021	9 gennaio
NL02/21	L'incidente della SRIWIJAYA AIR	16 gennaio
NL03/21	Incidente "serio" a un ATR72 irlandese	18 gennaio
NL04/21	Incidente indonesiano: Thrust Asymmetry ?	23 gennaio
NL05/21	Rapporto finale su HB-HOT (Junker 52)	29 gennaio
NL06/21	Decollo con allineamento sulle luci laterali	31 gennaio
NL07/21	Particolarità dei confini aerei degli Stati	03 febbraio
NL08/21	Quando l'aviazione diventa archeologia	07 febbraio
NL09/21	Ala danneggiata dalla retrazione carrello	08 febbraio
NL10/21	La radio in aeronautica, oggi e domani	10 febbraio
NL11/21	18 marzo 2014, la scomparsa di MH370	21 febbraio
NL12/21	Piovono pezzi di motori dal cielo	22 febbraio
NL13/21	Perché tanti motori esplodono?	23 febbraio
NL14/21	Otto marzo 2014, la scomparsa di MH370	7 marzo
NL15/21	Mancanza di addestramento al vento laterale	14 marzo
NL16/21	Quella brutta storia delle Sonde Pitot	16 marzo
NL17/21	L'abbattimento del 737 Ukraino	18 marzo
NL18/21	Ai piloti bonus sul carburante risparmiato	30 marzo
NL19/21	I bonus ai piloti e la sicurezza del volo	2 aprile

NL20/21 Engine shut down !	5 aprile
NL21/21 Problemi ai motori dell'Airbus 220	9 aprile
NL22/21 Atterrare sull'aeroporto sbagliato	10 aprile
NL23/21 Così accadono gli incidenti	12 aprile
NL24/21 Tail strike a Malpensa	16 aprile
NL25/21 Se si forniscono dati errati al computer...	22 aprile
NL26/21 Controlli antidroga causano depressurizzazione velivolo	27 aprile
NL27/21 PROBLEMI AI MOTORI CAUSA MANUTENZIONE BIOCIDA	6 maggio
NL28/21 Quale Nord usare in aviazione?	8 maggio
NL29/21 Una nuova tecnica per localizzare MH370	12 maggio
NL30/21 Mid-Air Collision a Denver	14 maggio
NL30/21 Mid-Air Collision a Denver	14 maggio
NL31/21 Incidente a AF447: Air France e Airbus a processo	16 maggio
NL32/21 Ryanair 4978, un insolito e preoccupante dirottamento	24 maggio
NL33/21 Ryanair 4978 e la Convenzione di Chicago	26 maggio
NL34/21 Quel precedente di Egyptair 2843	27 maggio
NL35/21 Ipossia: pilota incosciente per 40 minuti	27 maggio
NL36/21 Tornano gli UFO	4 giugno
NL37/21 Aerei troppo fermi a terra, massima allerta	4 giugno
NL38/21 Gli strascichi del dirottamento Ryanair	10 giugno
NL39/21 Troppo casi di velocità errata	19 giugno
NL40/21 Dirottamento Ryanair e territorialità del vettore	20 giugno
NL41/21 Ustica, 41 anni di polemiche	27 giugno
NL42/21 L'importanza dello "sterile cockpit"	27 giugno
NL43/21 Ammaraggio di un B737 a Honolulu	2 luglio
NL44/21 Clandestino a bordo	3 luglio
NL45/21 Incidente a Palana, Russia	6 luglio
NL46/21 Responsabilità del vettore in caso di morte del passeggero	16 luglio
NL47/21 Emergenza nel cielo afgano	19 agosto
NL48/21 Il mancato ammaraggio a Honolulu del 737 Transair	21 agosto
NL49/21 Perdere pezzi al decollo	18 settembre
NL50/21 Un Near-Miss a Schiphol	23 settembre
NL51/21 L'incidente di Milano e l'Aviazione Generale	7 ottobre
NL52/21 Fatigue presente in due recenti incidenti	8 ottobre
NL53/21 La lunga vita dei DC9 Itavia	29 ottobre
NL54/21 Ennesimo incidente ad un Antonov 26	8 novembre
NL55/21 Un'altra scoperta su MH370	10 novembre