

PASSEGGERI AFFUMICATI

Ci scusiamo per l'irriverenza del titolo, soprattutto per coloro che ne sono stati vittime, tuttavia speriamo che l'insolito titolo serva a sensibilizzare l'opinione pubblica verso un problema che con l'aumentare del numero dei voli continua a verificarsi troppo spesso. Solo limitandoci ai più recenti casi avvenuti nel corrente mese di gennaio:

- 21 gennaio Boeing 737 Ryanair, da Bucarest a Londra-Stansted. 169 persone a bordo. Dopo il decollo rientra immediatamente a Bucarest dichiarando il mayday in quanto la cabina dell'aereo era invasa da fumo maleodorante.
- 17 gennaio Boeing 737 Air Italy, da Olbia a Fiumicino. Dopo 20 minuti dal decollo anche in questo caso durante la fase di salita l'aereo rientra a Olbia in quanto in cabina si era formato un denso fumo.
- 6 gennaio Airbus 319 Spirit Airlines, da Cancun (Messico) a Baltimora. Mentre era nella fase di crociera anche in questo caso si sviluppano fumi a bordo. I due piloti dovevano indossare le maschere ad ossigeno e dirottare su Tampa.
- 2 gennaio Airbus 320 British Airways, volo da Atene a Heathrow. A 4 miglia dalla pista di atterraggio i piloti dichiarano il mayday, indossano le maschere ad ossigeno per la formazione di fumi a bordo.

La stampa, le compagnie aeree continuano a glissare il problema emettendo i soliti fotocopiati messaggi.

"I passeggeri scesi dall'aereo stanno tutti bene";

"sono ripartiti dopo X ore con un altro aereo" ;

"la sicurezza è la nostra prima priorità"

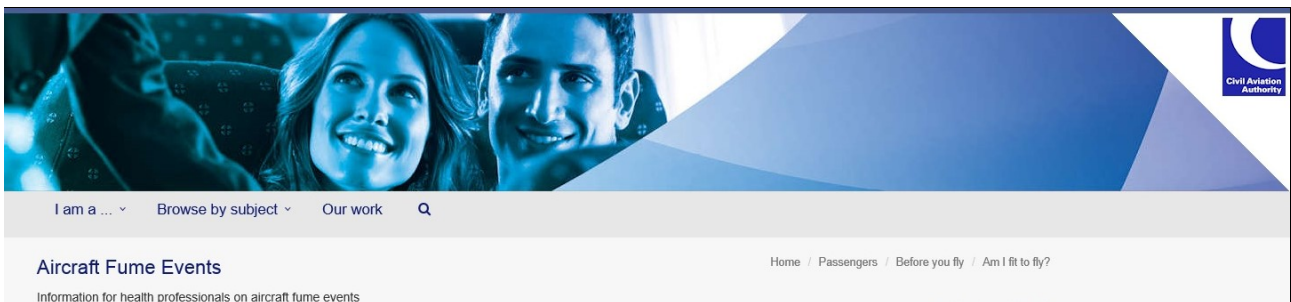
Ma il problema di fondo rimane irrisolto. Da quando i costruttori di aerei hanno avuto la pessima idea di far respirare a passeggeri e piloti aria che viene prelevata e lavorata dai motori dell'aeroplano stesso questi incidenti che vi abbiamo narrato sono ormai all'ordine del giorno. Andate nel nostro sito e sotto la sezione "fume event" troverete la lunga lista di certo incompleta per difetto e non per eccesso dei numerosi casi che fra i naviganti vengono denominati "fumi tossici".

Dal momento che l'origine di questi fumi dipende da perdite di lubrificanti all'interno dei motori (1), se la perdita è minima l'intensità del fumo sarà minore, se la perdita è seria l'intensità dei fumi sarà maggiore, quindi non tutti i fumi sono uguali e non tutti i fumi sono dannosi allo stesso modo, purtuttavia l'inalazione di sostanze non proprio benevole avviene in ogni caso ed è per questo che chi ne viene colpito lamenta mal di gola, problemi di respirazione e rossore agli occhi, solo per rimanere alla sintomatologia più evidente e appariscente. Tuttavia come abbiamo spiegato con dovizia di particolari nel nostro libro "Aerotoxic Syndrome" (2) dietro questi incidenti si possono celare casi ben più gravi di avvelenamento del sangue.



Il Boeing 787 è attualmente l'unico velivolo nel quale il prelievo dell'aria non avviene tramite i motori bensì da apposite prese. Su questo aereo incidenti dovuti a fumi tossici, per perdite di lubrificanti nei motori, non si possono verificare.

I *fume events* così come fino ad oggi li conosciamo, non hanno mai causato vittime nell'immediatezza dell'evento, ma è indubbio che se per i passeggeri l'incidente può rivestire il carattere dell'eccezionalità e della casualità, ben differente è la situazione per chi per professione, parliamo di piloti e assistenti di volo, con l'aereo porta a casa il suo salario. E non è certo casuale il particolare che siano nate nel mondo varie associazioni su iniziativa del personale di volo proprio a tutela della salute loro e dei passeggeri. In Inghilterra la CAA, Civil Aviation Authority, nel suo sito istituzionale ha una apposita sezione dedicata a questa tipologia di incidenti. Sarebbe il caso che anche altre authority seguissero il suo esempio.



- (1) In taluni incidenti i fumi a bordo si sono verificati anche a seguito di operazioni di de-icing effettuate in modo improprio.
- (2) "Aerotoxic Syndrome, l'inconfessabile segreto dell'industria aerea commerciale" di Antonio Bordoni, Ibn editore, 2019

Newsletters emesse nel 2020

NL 1/2/3, 8 gennaio Flashnews sull'incidente Ukraine International

NL4, 9 gennaio Nuovi dettagli sull'incidente di Teheran

NL5, 10 gennaio The show must go on

NL6, 16 gennaio E' sicura la nostra rotta?

NL7, 16 gennaio, B737 Ethiopian attaccato dalle cavallette

www.air.-accidents.com