

## 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 Xore 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, purtroppo 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](http://www.air.-accidents.com)