

VOLARE CON UN CADAVERE ACCANTO

Più volte ci siamo occupati del problema dei pericoli per la salute dei passeggeri che volano su lunghe tratte senza scalo. Posizioni costrette e libertà di movimento limitata, aumentano la probabilità di sviluppare una trombosi delle vene, solitamente nelle gambe. Il flusso sanguigno rallenta la sua corsa verso il cuore, coagula formando un trombo e a questo può seguire un'embolia polmonare. Il trombo si può formare durante un lungo viaggio aereo in individui che hanno un sistema della coagulazione del sangue che tende a "funzionare troppo" e come tale predisporre allo sviluppo di trombosi.

Nella lingua inglese i casi di trombosi vengono indicati come "DVT" *Deep Vein Thrombosis* e purtroppo le cronache ci informano che essi non sono affatto rari. (1)

Il 25 febbraio scorso di nuovo un caso di morte a bordo di un aereo. Una coppia australiana ha raccontato il momento "traumatico" in cui il corpo di una passeggera deceduta a bordo è stato posto accanto a loro su un volo Qatar Airways (905) da Melbourne a Doha. Mitchell Ring e Jennifer Colin, che si stavano recando a Venezia per una vacanza da sogno, hanno raccontato all'emittente australiana Channel 9 che una donna è morta nel corridoio accanto a loro durante il volo che copre una tratta di 14.000 chilometri e dura 14 ore. (2)

Il signor Ring ha dichiarato al programma Current Affair di Channel Nine che il personale è intervenuto "in un attimo" quando la donna è collassata, Ring ha anche precisato di aver visto l'equipaggio cercare di rianimare la donna ma che "sfortunatamente la signora non ha potuto essere salvata."

Preso atto del decesso il personale di bordo ha cercato di spostare il corpo della donna verso la business class ma dal momento che "era una donna piuttosto grande non sono riusciti a farla passare attraverso il corridoio".

Il signor Ring ha poi dichiarato che il personale di bordo aveva visto che c'erano posti disponibili accanto a lui. "Mi hanno detto: "Può spostarsi per favore?" e io ho risposto: "Sì, nessun problema". "Poi hanno sistemato la signora sulla sedia in cui mi trovavo".

Mentre la signora Colin è riuscita a spostarsi su un sedile vuoto nelle vicinanze, al signor Ring il personale di bordo non ha dato uguale la possibilità di farlo, anche se c'erano altri posti liberi.

Quando l'aereo quattro ore dopo è atterrato a Doha, è stato chiesto ai passeggeri di non muoversi mentre il personale medico e la polizia salivano a bordo.

Quindi secondo la coppia inglese il personale di bordo ha collocato il cadavere della donna, coperto da coperte, accanto al signor Ring per le restanti quattro ore di volo ma non avrebbe permesso al Signor Ring di spostarsi in un altro posto, nonostante ci fossero posti vuoti disponibili.

"Comprendiamo perfettamente che non possiamo ritenere la compagnia aerea responsabile della morte della povera signora, ma deve esserci un protocollo per prendersi cura dei clienti che sono a bordo", ha detto.

E' nostra opinione che se c'erano davvero altri posti vuoti disponibili, una causa legale nei confronti della compagnia potrebbe essere intrapresa.

In una dichiarazione inviata via e-mail alla CNN, un portavoce della Qatar Airways ha affermato che la compagnia "è vicina ai familiari della passeggera che è purtroppo deceduta a bordo di un recente volo Qatar Airways da Melbourne, Australia". Ci siamo messi in contatto con la famiglia del passeggero deceduto per esprimere le nostre condoglianze per la sua perdita. Abbiamo anche parlato direttamente con i passeggeri

coinvolti per rispondere alle loro preoccupazioni”, e immancabile la solita frase di prammatica usata da tutte le compagnie aeree all’indomani di un brutta tragedia:

“La sicurezza e il comfort di tutti i nostri passeggeri sono per noi di primaria importanza”.

Oggi giorno le compagnie aeree sono alle prese con un notevole dilemma. Al presentarsi degli incidenti DVT ogni compagnia tende ad evidenziare che il consiglio dato è quello di non stare troppo seduti e evitare l’assunzione di alcol, ma alla luce dei tanti recenti casi di turbolenze in volo, che mandano all’ospedale passeggeri e attendenti di volo come conciliare questi suggerimenti?

Appare purtroppo evidente che il “progresso” fatto in aviazione commerciale con lunghi voli diretti no-stop, che all’apparenza possono sembrare più attrattivi in quanto risaltano al massimo il primo vantaggio dell’aereo, la velocità, costituiscono in effetti un’arma a doppio taglio. Siamo infatti in presenza di un cortocircuito:

- A fronte di tempi di volo ridotti, è indubbio che la politica dei voli a lungo raggio senza scalo, crea potenziali pericoli alla salute del passeggero (DVT). A tali pericoli si è sempre suggerito il movimento, oggi però prendendo atto dei pressoché giornalieri casi di turbolenza in volo non si può più far uso di un tale suggerimento.

Il dilemma non è di poco conto in quanto per rinnovare le flotte e dotarsi di velivoli a larga autonomia, le aerolinee hanno speso milioni di dollari e sperare in una inversione di tendenza è perlomeno illusorio. Tenere inoltre conto che ogni fermata intermedia viene a incidere sull’economia del volo.

Riportiamo ora i consigli che gli esperti suggeriscono in caso di volo di lunga durata, quello a parer nostro eccedente le tre/quattro ore:

1 – evitare di indossare stivali e non accavallare le gambe.

2 - piante dei piedi appoggiate al suolo, sollevare prima le punte e poi i talloni.

3 – sollevare in modo alternato i piedi e far roteare le caviglie dall’interno verso l’esterno.

4– sollevare le ginocchia portandole al petto, una per volta.

5 – tenendosi appoggiati allo schienale della poltrona, flettere una gamba per volta, portando con l’aiuto di un braccio la gamba verso il gluteo.

6 - Portare le calze elastiche durante il volo può essere d’aiuto. Circa quest’ultimo punto gli esperti avvertono che le calze dovrebbero essere portate per tutta la durata del viaggio, dovrebbero essere lunghe, di prima classe e di compressione, esse aiutano il sangue a tornare rapidamente al cuore attraverso le vene profonde, impedendo che il sangue ristagni nelle vene superficiali e si attivi coagulando in modo inappropriato.

- 1) Newsletter23/2024 “La sindrome da classe economica aggiornata”
- 2) Dichiarazioni alla CNN tratte da: <https://edition.cnn.com/2025/02/26/australia/qatar-airways-flight-dead-passenger-body-intl-hnk/index.html>

www.air-accidents.com

Elenco Newsletter emesse nel 2025 (scaricabili dal nostro sito, nella sezione Newsletters Archivi)

✓	NL 01/25	Fumi tossici: primo caso di morte in diretta?	02/01/2025
✓	NL 02/25	Troppi uccelli o troppi aerei?	03/01/2025
✓	NL 03/25	Invece del solito barcone....	06/01/2025
✓	NL 04/25	Ricordando YV 2615	10/01/2025
✓	NL 05/25	Carrelli, Boeing e manutenzione	10/01/2025
✓	NL 06/25	Non solo uccelli....	16/01/2025
✓	NL 07/25	Se dal cockpit si vedono uccelli....	20/01/2025
✓	NL 08/25	Altri aeroporti in Sud Corea con barriere solide a fine pista	28/01/2025
✓	NL 09/25	Insolita sciagura ancora in Sud Corea	29/01/2025
✓	NL 10/25	Collisione al Reagan di Washington /1	30/01/2025
✓	NL 11/25	Washington/2	30/01/2025
✓	NL 12/25	Una fraseologia inappropriata	31/01/2025
✓	NL 13/25	L'effetto somatogravico che può colpire il pilota	03/02/2025
✓	NL 14/25	Quando un caffè salva la vita di un passeggero	04/02/2025
✓	NL 15/25	La "calda" area orientale	10/02/2025
✓	NL 16/25	L'Ambra 13 e Ustica, non solo Itavia	16/02/2025
✓	NL 17/25	Incidente di Toronto /1	18/02/2025
✓	NL 18/25	Bird Strike a go go	21/02/2025
✓	NL 19/25	Archiviazione Ustica: era nell'aria	11/03/2025

INVITIAMO I LETTORI DELLA NOSTRA NEWSLETTER A COMUNICARCI NOMINATIVI INTERESSATI A RICEVERE LA STESSA L'ABBONAMENTO E' COMPLETAMENTE GRATUITO E PUO' ESSERE CANCELLATO IN QUALSIASI MOMENTO.

INVIARE RICHIESTE A: antonio.bordoni@yahoo.it

Se volete conoscere in dettaglio come è ridotta oggi l'aviazione commerciale italiana:



info@ibneditore.it

In questo libro il lettore troverà le tante, tantissime compagnie aeree italiane che *ci hanno provato*. Ma non si tratta di una elencazione alfabetica, stile enciclopedia in quanto abbiamo ritenuto fosse molto più interessante inquadrare la nascita (e la scomparsa) dei singoli vettori nel contesto storico che in quel momento caratterizzava l'aviazione commerciale la quale, come tutti sanno, ha vissuto molteplici cambiamenti: deregulation, la fine del cartello tariffario, la nascita del terzo livello, l'apparizione delle compagnie low cost, gli accordi code sharing... Il lettore inizierà il suo viaggio dall'aviazione commerciale degli anni del secondo dopoguerra per giungere fino ad oggi quando il nostro maggior vettore, quello una volta denominato di bandiera, è finito risucchiato nella galassia Lufthansa. Un libro che vi farà capire perché l'aviazione commerciale in Italia è scesa a livelli non certo degni di un Paese che fa parte del G7, un Paese che per i vettori aerei è ad alto rischio di mortalità.

“Immergetevi nella lettura delle oltre cento compagnie nate nel nostro Paese, ma non meravigliatevi scoprendo quante