

ANCORA UNA VITTIMA A SEGUITO DI ARIA CONTAMINATA A BORDO

Continuano le *morti silenziose* a bordo degli aerei di linea. Silenziose in quanto nessuno ne parla. Fatto è che la professione di attendente di cabina ed anche di pilota si va facendo sempre più a rischio. E i passeggeri coinvolti in questi incidenti bene farebbero a non sottovalutarli.

Un Boeing 767-300 della British Airways, immatricolato G-BZHA che effettuava il volo BA-429 da Amsterdam a Londra Heathrow mentre si trovava in fase di crociera a FL240 aveva avuto un problema di fumi tossici a bordo. Il servizio bevande in cabina era appena stato completato, quando gli assistenti di volo sono tornati nel galley per stivare i carrelli, ma due assistenti di volo hanno iniziato a sentirsi male con mal di testa, vertigini e difficoltà a concentrarsi. Uno degli assistenti di volo nella cambusa posteriore ha sentito di non poter più stare in piedi in sicurezza, ha avuto bisogno di sedersi e le è stato somministrato ossigeno prima di essere trasferito in uno dei sedili della cabina di prua dove è rimasto seduto per il resto del volo. L'equipaggio di volo ha richiesto via radio servizi medici all'arrivo dell'aereo ed ha proseguito verso Londra atterrando senza problemi pochi minuti dopo la dichiarata emergenza.

Un ingegnere è entrato nell'aereo per valutare le condizioni a bordo, mentre i servizi di emergenza hanno iniziato ad esaminare le condizioni di salute degli assistenti di volo fornendo loro i primi soccorsi. Ma dopo pochi minuti che era salito a bordo anche il tecnico ha cominciato a sentirsi male. Sei delle sette assistenti di volo sono state portate all'Hillingdon Hospital per gli esami. I passeggeri nel frattempo, sembra senza aver riportato malanni di sorta, sono poi sbarcati.

L'aereo G-BZHA dopo questo incidente occorso il 17 novembre 2016, era tornato in servizio circa 19 ore dopo l'atterraggio, un po' troppo in fretta a nostro parere.

Nel 2018 a seguito del non miglioramento delle condizioni di salute ai due assistenti di volo, gravemente colpiti durante l'evento dei fumi, era stata diagnosticata la stessa malattia a una settimana di distanza l'uno dall'altro. Il 29 agosto 2020 il sito Aviation Herald ha appreso che uno degli assistenti di volo colpiti dall'evento è morto nell'agosto 2020, l'altro è permanentemente malato in condizioni di deterioramento.

(1)

Il **18 settembre 2020**, quindi in queste ore, lo stesso sito Aviation Herald ha ricevuto la seguente dichiarazione da un portavoce di *Unite the Union*, in rappresentanza della British Airlines Stewards and Stewardesses Association: "*E' con grande tristezza che l'unione ha appreso della morte di Estelle e i nostri pensieri sono con la sua famiglia in questo momento. Unite continua a rappresentare la sua collega Nikki, la cui salute è stata gravemente compromessa anche durante lo stesso evento di fumo. Unite sostiene le cause legali di 220 lavoratori che hanno subito malattie o lesioni a causa dell'esposizione all'aria tossica della cabina. Unite si impegna ad ottenere giustizia per tutti i lavoratori colpiti*".

Noi, appena a gennaio di quest'anno, eravamo tornati sull'argomento con la newsletter "Passeggeri affumicati" (2) nella quale affermavamo:

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, 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" (3) dietro questi incidenti si possono celare casi ben più gravi di avvelenamento del sangue i quali possono esternarsi in sintomi anche a notevole distanza di tempo.

Bene farebbero i passeggeri coinvolti in questi incidenti a consultare il nostro libro e prendere contatti con il loro medico.



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.

- (1) <http://avherald.com/h?article=4dcc847a&opt=0>
- (2) NL8, datata 23 gennaio 2020
- (3) "Aerotoxic Syndrome, l'inconfessabile segreto dell'industria aerea commerciale" di Antonio Bordoni, Ibn editore, 2019

NL 24/2020 ; 19 settembre 2020

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
NL8, 23 gennaio 2020. Passeggeri affumicati
NL9 25 gennaio, Incidente Sochi, allarmi windshear ignorati
NL10 26 gennaio, Missili & virus, Aerolinee alle corde
NL11 28 gennaio, A proposito di mascherine anti-virus.....
NL12 6 febbraio, Incidente Pegasus/flashnews
NL13 7 febbraio, Il caffè rovesciato fa tornare indietro l'aereo
NL14 3 marzo, Rapporto finale sull'incidente al B747 a Bishkek
NL15 12 marzo, Rapporto ad interim sull'incidente a ET302
NL16 20 marzo, Qui non si atterra.
NL17 20 aprile, Incidente ATR42 Santa Barbara Airlines. Le cause
NL18 22 maggio, Incidente Airbus320 Pakistan International /Flashnews
NL19 26 giugno, Incidente Karachi, un frettoloso atterraggio.

NL20 26 giugno, Sciagura Karachi, una incredibile notizia
NL21 7 agosto Flashnews/1 su Air India Express 1344
NL22 8 agosto Flashnews/2 su Air India Express 1344
NL23 8 agosto Il punto su Air India Express 1344

www.air.-accidents.com