

MORTI SOSPETTE

Il 17 luglio del 2015 a bordo dell'Airbus 319 della Spirit Airlines (1) che copriva la tratta Chicago-Boston si era verificato uno dei soliti "fume event" di cui la stampa sistematicamente trascura l'informazione. La ragione di tali ripetute dimenticanze è che anche in questo caso il velivolo - come tutti gli altri in cui avvengono episodi simili- giunge felicemente a destinazione senza cadaveri di cui parlare nelle pagine di cronaca. Tuttavia se un membro dell'equipaggio di quel volo oggetto di *fume event* muore a distanza di pochi giorni, crediamo che sarebbe un dovere "riaprire il caso" e parlarne.

Di questo incidente ci eravamo già occupati nell'aprile scorso quando comunicammo la notizia che cinque compagnie aeree inglesi erano state citate in giudizio da loro personale, (2) ma vogliamo ritornare sul caso in quanto sulla morte del capitano si sono appresi nuovi dettagli che aprono inquietanti interrogativi su altri eventi di cui il più tristemente noto è il caso "Lubitz" (3)

Ritorniamo dunque all'aereo della Spirit Airlines e narriamo come il capitano di quel volo divenne un'altra persona dopo quel traumatico evento.

"Quando l'aereo sta lasciando la quota di crociera per discendere verso Boston, l'equipaggio avverte un forte odore di "calzini sporchi": il solito odore tante volte descritto nei casi di "fume events". Comandante e primo ufficiale si sentono confusi ed hanno difficoltà nel settare le corrette frequenze radio che vengono loro assegnate. In un clima di confusione mentale il primo ufficiale alla fine riesce a indossare la sua maschera d'ossigeno, si accorge che il capitano era sprofondato immobile nel suo posto e riesce a mettere la maschera anche a lui. Il comandante si riprende e il volo atterra a Boston. Non viene fatto alcun rapporto ed entrambi i membri dell'equipaggio il giorno successivo, dopo una notte di riposo in un hotel, svolgono altri due settori. Ma le loro condizioni di salute non erano affatto buone in quanto lamentavano diarrea, vomito, tremori, scuotimenti corporei e sensazione di stanchezza. Entrambi decidono di sottoporsi a visita medica. Al capitano viene diagnosticata un'emorragia interna e valori anormali del sangue coerenti con un avvelenamento da Tricresyl Fosfato TCP.

Il primo ufficiale ritornò in servizio circa una settimana dopo, il capitano invece un paio di giorni dopo il primo ufficiale, tuttavia nei voli che effettuò fu descritto come non concentrato con problemi di coordinazione occhio-mano e comportamenti alquanto insoliti.

50 giorni dopo l'evento, il capitano muore. Secondo quanto comunicava la famiglia la causa ufficiale della sua morte era da attribuirsi ad un attacco di cuore." (4)

Ma nuovi dettagli appresi di recente svelano che quando il capitano, di anni 53, tornò in servizio i colleghi notarono che era diventato alquanto nervoso e mostrava evidenti segni di uno stato di salute non ottimale con una non perfetta coordinazione occhio-mano e una non precisa percezione tridimensionale. Un giorno il capitano dopo aver concluso il suo volo aveva lasciato il velivolo in modalità tali che l'equipaggio che lo prese in carico il giorno successivo credette che l'equipaggio che lo aveva parcheggiato in quel modo potesse essere stato intossicato, ma questo era solo un piccolo anticipo di ciò che avvenne successivamente.

Dal rapporto autoptico sono state apprese altre informazioni circa la sua improvvisa morte: il capitano nel bel mezzo di una strada cittadina in pieno giorno aveva tentato di rapire una donna e al reagire di questa ne era scaturita una accesa zuffa. Quando arrivò la polizia allertata dai passanti, il capitano che stava per essere ammanettato crollò a terra e morì.

Il medico legale nella sua relazione dichiarerà: "Nessuna evidenza di trauma significativo (lesioni superficiali di forza smussata identificate su capo, tronco, estremità, lesioni multiple da tentativi di rianimazione), prova microscopica di infarto miocardico acuto, Fibrosi interstiziale e perivascolare cardiaca" precisando inoltre: "Possibile esposizione agli organofosfati durante il volo aereo del luglio 2015".

Il coroner concludeva la sua relazione precisando:

Queste circostanze suggeriscono la morte tramite delirio da eccitazione, ma il "tramadol" non è noto per causare delirio da eccitazione o una temperatura corporea elevata. Inoltre, non ci sono risultati di autopsia o test di laboratorio che provano che un individuo possa morire a causa di delirio da eccitazione. Quindi il delirio, quale causa della morte, non può essere confermato o escluso. È anche possibile che la recente esposizione agli organofosfati abbia causato o contribuito alla morte. (5)

Il *tramadol* è un oppiaceo antidolorifico. Il coroner stesso nella relazione aveva precisato che il giorno prima della sua morte il capitano si era recato alla *emergency room* poiché lamentava disturbi di stress e insonnia, ma non risultava che gli fosse stato prescritto questo medicinale. E' da sottolineare che malgrado l'autopsia fosse stata effettuata in quanto tendente ad escludere che vi fosse un qualche nesso fra la morte e l'intervento degli agenti, **nella stessa poi il coroner non si è potuto esimere dal rilevare probabili nessi con quanto accaduto nel volo del 17 luglio.**

I certificati di cui disponeva la FAA attestavano comunque un impeccabile stato di salute del capitano ad ogni suo controllo medico, l'ultimo dei quali era avvenuto quattro mesi prima del suo decesso.

Quindi ricapitolando, un capitano che aveva subito un *fume event*, una persona che in precedenza non aveva avuto alcun problema di salute, affabile, cortese e professionale con tutti coloro con i quali era venuto a contatto, assale per strada una signora e muore improvvisamente all'arrivo della polizia.

Ora spostiamoci a quattro mesi prima dell'incidente di Spirit Airlines, siamo al 24 marzo del 2015 quando sulle Alpi della Provenza francese un altro Airbus, questa volta di Germanwings, precipita al suolo provocando la morte di tutti i suoi 150 occupanti. I registratori di bordo evidenziano senza ombra di dubbio quanto accaduto a bordo: il primo ufficiale approfittando della temporanea assenza in cabina di pilotaggio del suo comandante blocca l'accesso del cockpit e porta l'aereo a sfaccellarsi a terra: nasce "il caso Lubitz."

Andreas Lubitz, il primo ufficiale, era un ragazzo di 28 anni di nazionalità tedesca. Dopo pochi giorni dall'incidente la Lufthansa (che controlla Germanwings) comunica che il ragazzo era stato sotto trattamento medico per tendenze suicide e avrebbe dovuto essere dichiarato inabile al servizio. Il caso in pratica era risolto e chiuso, bastava semplicemente far sì che in cabina di pilotaggio fossero sempre presenti due persone (6) e assicurare controlli medici più incisivi.

Due anni più tardi durante una conferenza stampa tenuta dai familiari di Lubitz il 24 marzo 2017, il padre dichiarò di non accettare le scoperte ufficiali dell'inchiesta secondo le quali il figlio aveva deliberatamente causato l'incidente. Si parlò di stato di depressione e della possibilità di serratura difettosa. (7)

In realtà, una delle ipotesi che bisognerebbe prendere in considerazione è, alla luce di quanto recentemente si è appreso sul capitano di Spirit Airlines, se anche Andreas Lubitz possa essere stato coinvolto in un caso di fume event che abbia riguardato gli aerei nei quali aveva prestato servizio. Un fatto questo che avrebbe potuto tradursi in anomali suoi comportamenti, come appunto dimostrato dall'aggressione di cui si era reso colpevole l'irreprensibile capitano di Spirit, e il suo improvviso decesso.

Ebbene durante la nostra ricerca quasi non credevamo ai nostri occhi allorchè abbiamo trovato pubblicato il *flugbuch* di Lubitz il quale riporta che nel periodo gennaio 2014-marzo 2015 gli aerei ove egli aveva prestato servizio **erano incappati in ben 142 (!) casi di fumi tossici** (fume events) l'ultimo dei quali era occorso il 10 marzo 2015 ovvero una settimana prima del tragico incidente. Pubblichiamo qui di seguito una delle 10 pagine che compongono il registro e che si possono trovare sul sito da noi esaminato. (8)

I *fume events* hanno una maledetta caratteristica: coloro i quali incorrono in uno di essi non muoiono nell'immediatezza dell'evento, ma vengono in pratica avvelenati e gli effetti deleteri dei veleni emergono a distanza di tempo. E' proprio giocando su questo particolare che l'industria aerea mondiale non li ha mai presi in seria considerazione. Se si studia il caso amianto si potrà apprendere che malgrado i suoi effetti nocivi fossero noti fin dal 1930, in Italia la lavorazione e la vendita di amianto sono state ufficialmente messe al bando da una legge del 1992, ovvero 62 anni dopo. Vogliamo augurarci che nel caso dei fumi tossici le compagnie aeree sappiano reagire con più celerità in quanto come abbiamo avuto modo di annotare (9) se, statisticamente parlando, per un passeggero le probabilità di imbattersi in un evento del genere sono limitate, è evidente che così non è per chi passa la sua vita lavorativa a bordo degli aerei, vedi hostess, steward e piloti. E non è quindi casuale che il primo a pagarne le conseguenze sia proprio il personale di volo.

FLUGBUCH_VX.xls						
I	A	B	C	D	E	G
	DATUM	ITE	CALLSIGN	REGISTRY	REMARKS/RESEARCH RESULTS / EVENT MENTIONED IN MEDIA	OFFIZIELL GEMELDETE EVENTS IN BEHÖRDEN-DATABASE
71		EDDH-EDDK	4U0031	D-AROV	FUME EVENT 12.05.2013	12.05.13/21.02.14/19.02.16 Pass Medical/21.09.16
72	07.04.2014					
73	08.04.2014					
74		EDDK-EDNY	4U0238	D-AGWD	FUME EVENT 21.01.2011	
75	09.04.2014	EDNY-EDDK	4U0239	D-AGWD	FUME EVENT 21.01.2011	
76		EDDK-EGSS	4U0356	D-AGWD	FUME EVENT 21.01.2011	
77		EGSS-EDDK	4U0357	D-AGWD	FUME EVENT 21.01.2011	
78	10.04.2014	EDDK-LIFE	4U0858	D-AKJK		13.02.12 (eng.vb)/26.05.14/24.07.15/21.06.16 (FB (bwh)/05.08.16
79		LIFE-EDDK	4U0859	D-AKJK		13.02.12 (eng.vb)/26.05.14/24.07.15/21.06.16 (FB (bwh)/05.08.16
80		EDDK-EDDH	4U0030	D-AKJK		13.02.12 (eng.vb)/26.05.14/24.07.15/21.06.16 (FB (bwh)/05.08.16
81		EDDH-EDDK	4U0031	D-AKJK		13.02.12 (eng.vb)/26.05.14/24.07.15/21.06.16 (FB (bwh)/05.08.16
82	11.04.2014					
83	12.04.2014					
84	13.04.2014	EDDK-LEFA	4U0502	D-AKQR		29.01.2015
85		LEFA-EDDK	4U0503	D-AKQR		29.01.2015
86	14.04.2014					
87	15.04.2014					
88	16.04.2014					
89	17.04.2014					
90	18.04.2014					
91	19.04.2014					
92	20.04.2014	EDDK-LRN	4U0862	D-AGWP	LOSS OF CAB PRESSURE 02.06.2014	
93		LRN-EDDK	4U0863	D-AGWP	LOSS OF CAB PRESSURE 02.06.2014	
94	21.04.2014	EDDK-LPPT	4U0602	D-AGWF	OIL LEAK 04.04.2015	22.09.13/10.06.14/29.06.16/02.10.16
95		LPPT-EDDK	4U0603	D-AGWF	OIL LEAK 04.04.2015	22.09.13/10.06.14/29.06.16/02.10.16
96		EDDK-EDDP	4U0078	D-AGWF	OIL LEAK 04.04.2015	22.09.13/10.06.14/29.06.16/02.10.16
97		EDDP-EDDK	4U0079	D-AGWF	OIL LEAK 04.04.2015	22.09.13/10.06.14/29.06.16/02.10.16
98	22.04.2014	EDDK-LDWW	4U0752	D-AGWP	LOSS OF CAB PRESSURE 02.06.2014	
99		LDWW-EDDK	4U0753	D-AGWP	LOSS OF CAB PRESSURE 02.06.2014	
100		EDDK-EDDT	4U0020	D-AGWP	LOSS OF CAB PRESSURE 02.06.2014	
101		EDDT-EDDK	4U0021	D-AGWP	LOSS OF CAB PRESSURE 02.06.2014	
102	23.04.2014					
103	24.04.2014					
104	25.04.2014					
105	26.04.2014					
106	27.04.2014	EDDF-EDDV	1H0054	D-AJLN		20.02.16
107	28.04.2014	EDDV-EDDF	4U3750	D-AGWU		
108		EDDV-EDDV	4U3751	D-AGWU		
109	29.04.2014	EDDV-EDDS	4U3010	D-AGWA	FUME EVENT (fuel-smell) 29.11.2015/20.12.2015 (smoke)/16.05.2016 ckprcab	30.06.15/20.10.15/29.11.15/20.12.15/17.02.16/16.05.16
110		EDDS-EDDV	4U3011	D-AGWA	FUME EVENT (fuel-smell) 29.11.2015/20.12.2015 (smoke)/16.05.2016 ckprcab	30.06.15/20.10.15/29.11.15/20.12.15/17.02.16/16.05.16
111		EDDV-LEPA	4U3594	D-AGWA	FUME EVENT (fuel-smell) 29.11.2015/20.12.2015 (smoke)/16.05.2016 ckprcab	30.06.15/20.10.15/29.11.15/20.12.15/17.02.16/16.05.16
112		LEPA-EDDV	4U3595	D-AGWA	FUME EVENT (fuel-smell) 29.11.2015/20.12.2015 (smoke)/16.05.2016 ckprcab	30.06.15/20.10.15/29.11.15/20.12.15/17.02.16/16.05.16
113	30.04.2014	EDDV-EGSS	4U3374	D-AGWD		04.02.11/23.07.12/28.07.15
114		EGSS-EDDV	4U3375	D-AGWD		04.02.11/23.07.12/28.07.15
115		EDDV-LEBL	4U3522	D-AGWD		04.02.11/23.07.12/28.07.15
116		LEBL-EDDV	4U3523	D-AGWD		04.02.11/23.07.12/28.07.15
117	01.05.2014					
118	02.05.2014					
119	03.05.2014	EDDV-EDSS	4U3274	D-AGWD		
120		EDSS-EDDV	4U3275	D-AGWD		
121		EDDV-LEPA	4U3594	D-AGWA		
122		LEPA-EDDV	4U3595	D-AGWA		
123	04.05.2014	EDDV-LGTS	4U3652	D-AGWA	FUME EVENT (fuel-smell) 29.11.2015/20.12.2015 (smoke)/16.05.2016 ckprcab	30.06.15/20.10.15/29.11.15/20.12.15/17.02.16/16.05.16
124		LGTS-EDDV	4U3653	D-AGWA	FUME EVENT (fuel-smell) 29.11.2015/20.12.2015 (smoke)/16.05.2016 ckprcab	30.06.15/20.10.15/29.11.15/20.12.15/17.02.16/16.05.16
125	05.05.2014	EDDV-EDDS	4U3010	D-AGWA	FUME EVENT (fuel-smell) 29.11.2015/20.12.2015 (smoke)/16.05.2016 ckprcab	30.06.15/20.10.15/29.11.15/20.12.15/17.02.16/16.05.16
126		EDDS-EDDV	4U3011	D-AGWA	FUME EVENT (fuel-smell) 29.11.2015/20.12.2015 (smoke)/16.05.2016 ckprcab	30.06.15/20.10.15/29.11.15/20.12.15/17.02.16/16.05.16
127		EDDV-LEPA	4U3594	D-AGWA	FUME EVENT (fuel-smell) 29.11.2015/20.12.2015 (smoke)/16.05.2016 ckprcab	30.06.15/20.10.15/29.11.15/20.12.15/17.02.16/16.05.16
128		LEPA-EDDV	4U3595	D-AGWA	FUME EVENT (fuel-smell) 29.11.2015/20.12.2015 (smoke)/16.05.2016 ckprcab	30.06.15/20.10.15/29.11.15/20.12.15/17.02.16/16.05.16
129	06.05.2014					
130	07.05.2014					
131	08.05.2014					
132	09.05.2014					
133	10.05.2014	EDDK-LSZH	4U0764	D-AGWI	FUME EVENT 12.05.2013/ 22.06.2016	06.02.10/28.02.10/25.07.12/12.05.13/28.12.13/14.08/14/22.06.16/02.07.16
134		LSZH-EDDK	4U0765	D-AGWI	FUME EVENT 12.05.2013/ 22.06.2016	06.02.10/28.02.10/25.07.12/12.05.13/28.12.13/14.08/14/22.06.16/02.07.16
135		EDDK-LSZH	4U0766	D-AGWI	FUME EVENT 12.05.2013/ 22.06.2016	06.02.10/28.02.10/25.07.12/12.05.13/28.12.13/14.08/14/22.06.16/02.07.16
136		LSZH-EDDK	4U0767	D-AGWI	(no actual flight) FUME EVENT 12.05.2013/ 22.06.2016	06.02.10/28.02.10/25.07.12/12.05.13/28.12.13/14.08/14/22.06.16/02.07.16
137	11.05.2014	EDDK-LDDU	4U0954	D-AGWH	ankläge Energy, Return to Gate, steht nach Startabbruch aus, ADS-B Daten zeigen Flugweg aber auf Testkurs mit 00 Knoten	13.03.15/01.07.16/28.12.16/02.01.17
138		EDDK-LDDU	4U0954	D-AGWH	(nicht über Callign GWRSF identifiziert, über Airport Koordinaten)	13.03.15/01.07.16/28.12.16/02.01.17
139		LDDU-EDDK	4U0955	D-AGWH		

La seconda delle dieci pagine che compongono il libretto di volo di Andreas Lubitz

- (1) L'Airbus 319 in questione era immatricolato N519NK
- (2) Nostra newsletter 19/2019 "Avvelenamenti negli aerei"
- (3) Il 24 marzo 2015 il volo Germanwings 9525 con 150 persone a bordo (Airbus A320, D-AIPX) precipitò al suolo in seguito ad un'azione deliberata del primo ufficiale ^[3] durante la fase di crociera sulle Alpi di Provenza francesi. Tutti morti a bordo.
- (4) Ripreso dalla newsletter di cui alla nota 2)
- (5) Testo in inglese ripreso da <http://avherald.com/h?article=4b6eb830/0006&opt=0> :
"These circumstances suggest death via "excited delirium," but tramadol is not known to cause excited delirium or an elevated body temperature. Also, there are no autopsy findings or laboratory tests that prove an individual died from excited delirium. Thus, if the decedent died because of excited delirium, it cannot be confirmed or excluded. It is also possible that recent exposure to organophosphates caused or contributed to death."
- (6) In realtà appena 24 mesi dopo, nell'aprile 2017 la Lufthansa annunciò che la regola era stata abolita. Per tutti vedi: <https://www.aviation24.be/airlines/lufthansa-group/two-persons-cockpit-rule-abolished-lufthansa-group/>
- (7) Durante quella conferenza stampa venne presentato il giornalista specialista di aviazione Tim van Beveren, a cui era stata commissionata la pubblicazione di un nuovo rapporto che affermava che Lubitz poteva essere svenuto, che la serratura della porta della cabina di pilotaggio aveva funzionato male su voli precedenti e che era stata segnalata turbolenza potenzialmente pericolosa nell'area il giorno dello schianto. I tempi della conferenza stampa del padre di Lubitz, in occasione dell'anniversario dell'incidente, sono stati criticati dalle famiglie delle vittime, che proprio in quello stesso giorno stavano ricordando i loro caduti.
- (8) <https://andreas-lubitz.com/en/pilot-logbook/> . Dal rapporto pubblicato sull'incidente si apprende che Lubitz aveva prestato servizio come *flight attendant* di Lufthansa da giugno 2011 a dicembre 2013 per poi passare quale primo ufficiale di Germanwing nel giugno 2014.

Safety Newsletter 32/2019 del 27 giugno 2019

Newsletter emesse nel corso del 2019 (scaricabili gratuitamente dal nostro sito):

- 01/2019 : Bird strike di Ryanair a Ciampino: il rapporto (5 gennaio 2019)
- 02/2019 : Il subdolo pericolo degli aggiornamenti in avionica (11 gennaio 2019)
- 03/2019 : Prima vittima ufficiale dei fumi tossici (23 gennaio 2019)
- 04/2019 : Scontri aerei al confine Italia-Francia (27 gennaio 2019)
- 05/2019 : 51 morti a causa del capitano depresso (31 gennaio 2019)
- 06/2019 : Precipita B767 Amazon, 3 morti (24 febbraio 2019)
- 07/2019 : MH370: non è stato un incidente (1 marzo 2019)
- 08/2019 : Ancora un incidente a un 737MAX (10 marzo 2019)
- 09/2019 : Aggiornamento su Ethiopian 302 (11 marzo 2019)
- 10/2019 : La verità sul 737MAX (13 marzo 2019)
- 11/2019 : Chi pilota l'aereo, il computer o l'uomo? (13 marzo 2019)
- 12/2019 : Prima di Ethiopian 302, Lion Air 610 (15 marzo 2019)
- 13/2019 : Emergono dettagli sulla certificazione del 737MAX (18 marzo 2019)
- 14/2019 : Quando l'aereo è troppo nuovo (22 marzo 2019)
- 15/2019 : Un altro pilota suicida in Botswana (27 marzo 2019)
- 16/2019 : Avviso di stallo e recupero (29 marzo 2019)
- 17/2019 : Ethiopian, quel precedente del 25 gennaio 2010 (4 aprile 2019)
- 18/2019 : ET302: quello che dicono le registrazioni (6 aprile 2019)
- 19/2019 : Avvelenamenti negli aerei (Aerotoxic Syndrome) (8 aprile 2019)
- 20/2019 : B737MAX, chi ci ha rimesso di più? (18 aprile 2019)
- 21/2019 : Due piloti Cathay perdono la vista durante il volo (26 aprile 2019)
- 22/2019 : L'importanza dell'addestramento dei piloti (2 maggio 2019)
- 23/2019 : Aeroflot 1492, primo aggiornamento (5 maggio 2019)
- 24/2019 : Aeroflot 1492, secondo aggiornamento (6 maggio 2019)
- 25/2019 : I fulmini e la sicurezza del volo (8 maggio 2019)
- 26/2019 : Vicino alla tragedia (10 maggio 2019)
- 27/2019 : Uomo vs Computer: un capitano si confessa (20 maggio 2019)

28/2019 : Quel maledetto confronto B737:A320 (22 maggio 2019)
29/2019 : Incidente di Mosca: anche il windshear (30 maggio 2019)
30/2019 : Tail strike al decollo causa fretta (13 giugno 2019)
31/2019 : Nuovi dettagli sull'incidente di Mosca (16 giugno 2019)

[*www.air-accidents.com*](http://www.air-accidents.com)