

## STRANI ODORI SUGLI A330NEO

L'argomento è esploso sui media portoghesi a metà dello scorso mese di giugno e ancora non si è concluso. Secondo le notizie di stampa, negli ultimi quattro mesi, assistenti di volo, piloti e persino alcuni passeggeri hanno lamentato nausea, vertigini e svenimenti sul nuovissimo Airbus A330NEO di TAP Air Portugal. I sintomi sono sporadici e sembrano legati a quelli che vengono descritti come "eventi olfattivi". Per i 12 casi occorsi la National Civil Aviation Authority (ANAC) portoghese e la European Aviation Safety Agency (EASA) hanno aperto inchieste. In almeno un'occasione, i rapporti dei media portoghesi affermano che i piloti sono stati costretti a indossare maschere di ossigeno a causa dei fumi, mentre in altre occasioni gli assistenti di volo sono svenuti o si sono sentiti molto stanchi durante lo svolgimento del servizio sull'A330NEO.



[https://www.paddleyourownkanoo.com/2019/07/17/tap-air-portugal-admits-odour-events-on-new-airbus-a330neos-that-have-sickened-cabin-crew-and-pilots/#.XTrHW\\_JLgdU](https://www.paddleyourownkanoo.com/2019/07/17/tap-air-portugal-admits-odour-events-on-new-airbus-a330neos-that-have-sickened-cabin-crew-and-pilots/#.XTrHW_JLgdU)

A questo punto se non si tratta dei famigerati “fume events” di cui ci siamo più volte occupati (1) è d’obbligo rifarsi a due elementi: i motori o il sistema di condizionamento dell'aria; non trattandosi infatti di ingestione di cibo ma soltanto di aver respirato aria circolante a bordo, ad altro non si può pensare che a questi due fattori. Certo è il colmo che un aereo nuovissimo il quale come tale non può lamentare problemi di usura-componenti o di manutenzione presenti inconvenienti simili a quelli più volte lamentati da passeggeri e staff delle aerolinee allorchè all’interno della cabina si sviluppano strani e inconsueti odori.

Ma c’è anche un’altra particolarità che contribuisce a complicare le ricerche sulle cause: la Delta Airlines, la brasiliana AZUL, la Air Mauritius e la Air Senegal insomma tutte le aerolinee che hanno già messo in linea lo stesso velivolo non hanno lamentato, almeno finora, alcun inconveniente.

A questo punto alcuni osservatori del settore ipotizzano che la causa della nausea e delle vertigini non sia legata al sistema d'aria dell'aereo (*bleed air*), bensì alla novità degli arredi interni, dei

tessuti e degli adesivi utilizzati per il montaggio delle cabine. Altri suggeriscono che possa trattarsi di ipossia ovvero mancanza di ossigeno sufficiente nella cabina. L'Associazione dei piloti portoghesi di linee aeree (Appla) ha avvertito che sta procedendo a effettuare analisi e test indipendenti per andare a fondo a ciò che sta causando questi problemi.

Una dichiarazione fornita dal gigante aerospaziale Airbus smentisce qualsiasi legame tra gli odori e i malesseri dell'equipaggio o dei passeggeri. "Il produttore (Airbus) assicura che l'odore e la malattia non sono direttamente correlati tra loro e comunque sia Airbus che TAP negano che ci sia un effetto dannoso per la salute dell'equipaggio e dei passeggeri", ha detto un rappresentante al giornale portoghese Diario de Noticias.

A bordo degli aerei sono state installate apparecchiature di monitoraggio nel tentativo di identificare esattamente ciò che sta succedendo. La compagnia aerea ha condiviso i risultati completi dei test con il personale, onde mantenere un atteggiamento completamente aperto e trasparente sulla situazione. L'Unione nazionale del personale di volo dell'aviazione civile (SNPVAC), che rappresenta molti membri dell'equipaggio di cabina TAP, ha dichiarato che potrebbero organizzare uno sciopero, a meno che non vengano prese misure per porre rimedio alla situazione "in un tempo molto breve". TAP Air Portugal ha già preso in consegna sei A330NEO nuovi di zecca ed è stato il cliente di lancio dell'aeromobile nel novembre 2018.

**L'Airbus A330neo** (la sigla "neo" indica "New Engine Option") è un aereo a fusoliera larga, progettato e costruito dall'Airbus. Il 14 luglio 2014 l'aeromobile era stato presentato al Farnborough Airshow, e in quella occasione fu annunciato un consumo del 14% per passeggero in meno rispetto alla versione standard dell'A330, grazie a un motore innovativo prodotto dalla Rolls-Royce, il Trent 7000. L'aereo deriva dalle versioni 200 e 300 della famiglia A330. La versione -800 possiede un'autonomia di 7.500 nml (13 890 km) con un totale di 257 passeggeri mentre la versione -900 possiede un'autonomia di 6.550 nml (12 131 km) con un totale di 287 passeggeri. Il modello 900 ha effettuato il primo volo il 19 ottobre 2017 ricevendo la certificazione EASA il 26 settembre 2018. Il primo esemplare è stato consegnato a TAP Portugal il 26 novembre 2018, entrando in servizio due giorni dopo. Al 30 giugno 2019 risultavano consegnati a diverse compagnie 16 esemplari su 248 ordini in carnet

(1) Fra gli ultimi articoli sull'argomento dei fumi tossici a bordo di aerei, vedi la Newsletter n. 32/2019 "Morti sospette"

## **Safety Newsletter 36/2019 del 26 luglio 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)  
**32/2019** : Morti sospette (27 giugno 2019)  
**33/2019** : L'incidente di Treviso (2 luglio 2019)  
**34/2019** : Piovono clandestini dal cielo (3 luglio 2019)  
**35/2019** : Un decollo al rallentatore (19 luglio 2019)

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