

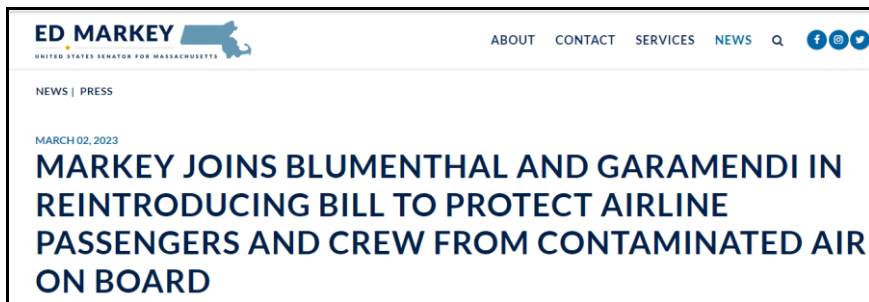
DAGLI USA NOVITA' SULL'ARIA CHE SI RESPIRA NEGLI AEREI

Il 26 luglio scorso un Airbus 220 della Swiss che effettuava il volo da Zurigo a Berlino LX-974 (1) mentre era nella fase di salita a livello 200 chiedeva di tornare indietro in quanto interessato da fumi a bordo. 25 minuti dopo essere decollato l'aereo riatterrava a Zurigo. Si tratta di uno dei tanti casi che avvengono un po' ovunque nel mondo causati dal ben noto problema di fumi che improvvisamente si diffondono nella cabina degli aerei generando problemi respiratori e malesseri.

E' da notare che lo stesso aereo che è stato attore dell'ultimo aveva avuto analoghi problemi il 5 novembre e il 10 ottobre del 2022. A novembre l'aereo stava operando il volo da Zurigo a Stoccarda, a ottobre era impegnato in un volo da Zurigo a Porto. In entrambi i casi l'incidente è avvenuto sempre durante la fase di salita.

Il problema è ormai noto: mentre gli aerei pressurizzano e ventilano la cabina con l'aria esterna che passa attraverso i motori, guarnizioni difettose e altri malfunzionamenti possono portare alla circolazione in cabina di residui di olio motore, fluidi sghiacciati, insetticidi e altri fumi nocivi. Secondo i rapporti, l'esposizione a queste tossine ha portato a condizioni respiratorie e neurologiche come difficoltà respiratorie, mal di testa e affaticamento e ha quasi reso inabili i piloti durante il volo. All'argomento abbiamo dedicato numerosi articoli ed anche un libro (2) ed ora le ultime novità provengono dagli Stati Uniti.

A marzo del 2023 il rappresentante del partito democratico John Garamendi (D-CA) e il senatore degli Stati Uniti Richard Blumenthal (D-CT) hanno presentato un disegno di legge bipartisan sulla sicurezza dell'aria in cabina per proteggere i piloti delle compagnie aeree, gli assistenti di volo e ovviamente anche i passeggeri dall'aria tossica circolante a bordo. La legislazione stabilirà gli standard di qualità dell'aria e contribuirà al monitoraggio, alla segnalazione e all'investigazione di questi eventi come è noto, denominati "fumi tossici".



La proposta e le dichiarazioni che sono ad essa seguite parlano ovviamente di *cittadini americani*, ma è chiaro che il problema non è limitato solo a quel Paese.

“Tutti gli americani hanno il diritto di aspettarsi aria sicura e pulita. Sono profondamente preoccupato per i casi documentati in cui piloti, assistenti di volo e passeggeri si sono ammalati e persino ricoverati a causa dell'aria tossica in cabina”, ha dichiarato il rappresentante Garamendi, membro anziano della Commissione Trasporti e Infrastrutture della Camera. *“Il Cabin Air Safety Act adotta misure di buon senso per proteggere i passeggeri e l'equipaggio delle compagnie aeree, tra cui l'installazione di rilevatori di monossido di carbonio negli aerei commerciali. Non vedo l'ora di lavorare con il senatore Blumenthal per portare avanti questa legislazione di importanza critica”.*

Al Senato, la legge è sponsorizzata dalla senatrice Dianne Feinstein. Alla Camera la legge è sponsorizzata dal rappresentante Brian Fitzpatrick. *“La qualità dell'aria in cabina non dovrebbe mai essere compromessa da fumi tossici”*, ha dichiarato la senatrice Feinstein. *“Eppure, ogni anno questo accade spesso, mettendo a rischio la salute di piloti, assistenti di volo e passeggeri. Ringrazio il senatore Blumenthal per aver guidato questa legislazione per contribuire a garantire che tutti a bordo degli aerei siano al sicuro dai fumi tossici”*.

La notizia della nuova proposta è stata ripresa da tutti i maggiori quotidiani statunitensi.



Il titolo del servizio datato 13 marzo 2023 del Los Angeles Times

E' indubbio che il disegno di legge origini dal prendere atto che malgrado i numerosi e continui incidenti relativi ai fumi tossici a bordo la FAA, ma in generale tutta l'industria aerea, non hanno mai preso seri provvedimenti in merito.

Va però pure detto che la proposta di legge Blumenthal/Garamendi non è una novità. Il Congresso degli Stati Uniti si era già interessato al problema nel 1993 e nel 2004 ma i relativi testi hanno languito nelle aule delle Commissioni senza approdare ad alcunché di definitivo

L'ultimo documento presentato prende il nome di "Cabin Air Safety Act 2023" si compone di tredici pagine e questi sono i punti essenziali su cui si basa:

- **Obbligo di formazione sui fumi o le esalazioni tossiche in aereo:** Richiedere che gli assistenti di volo, i piloti, i tecnici dell'aeromobile e i primi soccorritori ricevano una formazione sull'identificazione di fumi ed esalazioni tossiche. Il materiale di formazione includerà informazioni sulle fonti e sui tipi di fumi, sui sintomi, sulle risposte appropriate e sulle modalità di segnalazione degli incidenti.
- **Richiedere alla FAA di registrare e monitorare le segnalazioni di eventi di fumo o esalazioni:** Indicare alla FAA di sviluppare un modulo/sistema standardizzato per registrare le segnalazioni di fumi o esalazioni tossiche da parte degli equipaggi delle compagnie aeree. La FAA dovrebbe pubblicare questi rapporti almeno trimestralmente su un sito web pubblico in modo che possano essere ricercati, esaminati e analizzati.
- **Garantire le indagini:** Autorizzare la FAA a condurre indagini, in collaborazione con le compagnie aeree e i sindacati, dopo un evento di fumi o esalazioni tossiche per studiarne la causa e prevenire eventi futuri, e richiedere che la FAA conduca tali indagini se qualcuno ha richiesto cure mediche.
- **Installare apparecchiature e rilevatori di qualità dell'aria:** Indicare ai vettori aerei di installare e far funzionare i rilevatori di bordo e altre apparecchiature di monitoraggio della qualità dell'aria situate nel sistema di alimentazione dell'aria per consentire ai piloti e ai tecnici della manutenzione di individuare al meglio le fonti di contaminazione dell'aria. Questi rilevatori dovrebbero allertare l'equipaggio in caso di scarsa qualità dell'aria pericolosa per la salute umana. I produttori di aeromobili devono sviluppare procedure che informino l'equipaggio su come rispondere agli allarmi.

Come si vede tutti punti logici, razionali ed essenziali per cercare di porre un freno al proliferare degli incidenti.

Il Cabin Air Safety Act ha trovato l'approvazione anche da una serie di organizzazioni di difesa degli equipaggi e dei passeggeri, tra cui l'Air Line Pilots Association International, l'Association of Flight Attendants, l'Allied Pilots Association, l'Association of Professional Flight Attendants, la National Consumers League, l'International Association of Machinists and Aerospace Workers, la Transport Workers Union of America, l'American Association for Justice, l'American Lung Association, l'International Brotherhood of Teamsters e la Southwest Airlines Pilots' Association.

In data 27 luglio abbiamo visitato il sito <https://www.congress.gov/bill/118th-congress/senate-bill/615> (vedi immagine) dal quale abbiamo purtroppo appreso che la proposta è ancora ferma. A questo punto ci auguriamo che non finisca come le due precedenti...



- (1) Airbus 220-300 immatricolato HB-JCP, c/n 55036.
- (2) Aerotoxic Syndrome di Antonio Bordoni, IBN editore, 2019.

NL 38/2024 27 Luglio 2024

www.air-accidents.com

Elenco Newsletter emesse nel 2024 (scaricabili dal nostro sito)

✓ NL 01/24	Primo grave incidente per l'Airbus 350	2 gennaio 2024
✓ NL 02/24	Haneda. Gli aerei operavano su due differenti frequenze	3 gennaio 2024
✓ NL 03/24	Haneda come Linate 8 ottobre 2001	4 gennaio 2024
✓ NL 04/24	Nuovi guai per il 737	6 gennaio 2024
✓ NL 05/24	737: una serie problematica	9 gennaio 2024
✓ NL 06/24	E L'Airbus prese il volo, ma...	14 gennaio 2024
✓ NL 07/24	Volo cancellato: 4 viti mancanti sull'ala	23 gennaio 2024
✓ NL 08/24	Il 737 MAX9 torna in servizio	19 febbraio 2024
✓ NL 09/24	Una inedita variante sui dirottamenti aerei	19 febbraio 2024
✓ NL 10/24	Bogus Parts, il mercato nero non si è mai fermato	23 febbraio 2024
✓ NL 11/24	Un volo che non doveva partire	26 febbraio 2024
✓ NL 12/24	Ancora un caso di bird-strike	9 marzo 2024
✓ NL 13/24	Dieci anni orsono: MH370	23 marzo 2024
✓ NL 14/24	Tre incidenti, una unica teoria	20 aprile 2024
✓ NL 15/24	Un nuovo caso di crew incapacitation	21 aprile 2024
✓ NL 16/24	Una investigazione da manuale	29 aprile 2024
✓ NL 17/24	Interferenze su GPS, sicurezza a rischio	2 maggio 2024
✓ NL 18/24	La compagnia più sicura	5 maggio 2024
✓ NL 19/24	Volare in FLY-BY-WIRE	16 maggio 2024
✓ NL 20/24	O l'elmetto o la cintura	21 maggio 2024
✓ NL 21/24	Turbolenza in volo, approfondimento	21 maggio 2024
✓ NL 22/24	Ustica e Israele	30 maggio 2024
✓ NL 23/24	La sindrome da classe economica rivisitata	2 giugno 2024
✓ NL 24/24	Wind shear, radar Doppler e turbolenze in volo	10 giugno 2024
✓ NL 25/24	Aereo inverte rotta per il forno surriscaldato	11 giugno 2024
✓ NL 26/24	Dopo la turbolenza, ecco la grandine	12 giugno 2024
✓ NL 27/24	Dopo turbolenze e grandine ecco il Dutch Roll	15 giugno 2024
✓ NL 28/24	Dopo gli israeliani, ecco Solenzara	26 giugno 2024
✓ NL 29/24	Morire nel cockpit	27 giugno 2024
✓ NL 30/24	Ogni 28 giugno	28 giugno 2024
✓ NL 31/24	Volo Itavia 897	29 giugno 2024
✓ NL 32/24	Le ITCZ Intertropical Convergence Zone	2 luglio 2024
✓ NL 33/24	Quell'incredibile incidente per mancanza di carburante	10 luglio 2024
✓ NL 34/24	La reputazione di Boeing	13 luglio 2024
✓ NL 35/24	Il volo Wideroe 933, una "Ustica" norvegese	19 luglio 2024
✓ NL 36/24	La scomparsa del 707 VARIG	22 luglio 2024
✓ NL 37/24	Ancora una compagnia Nepalese	25 luglio 2024

Antonio Bordoni

AEROTOXIC SYNDROME

l'inconfessabile segreto dell'industria aerea commerciale



Tutti i nostri libri sono ordinabili sul sito editoriale:

info@ibneditore.it

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