

FUME EVENT A B737-800 QANTAS

Continua la serie interminabile di incidenti dovuti a casi di fumi tossici a bordo di velivoli di linea. Questa volta è toccato a un B737-800 di Qantas.

17 settembre 2022. Il velivolo della Qantas, immatricolato VH-VZJ, effettuava il volo QF-436 da Melbourne, a Sydney. Il Boeing era da poco decollato dalla pista 34 di Melbourne quando l'equipaggio ha interrotto la salita a 5000 piedi segnalando la presenza di fumi in cabina ed è rientrato a Melbourne dove è atterrato sulla pista 34 circa 19 minuti dopo la partenza.

La compagnia aerea ha confermato che uno degli assistenti di volo si è sentito male a causa delle esalazioni. Un Boeing 737-800 sostitutivo, immatricolato VH-VZG, ha raggiunto Sydney con un ritardo di 3:20 ore.

Facciamo presente che il nostro database relativo ai *Fume Events* che include casi occorsi dal 1989 ad oggi, con l'ultimo incidente del 17 settembre scorso, ha raggiunto i 489 casi. Questa tipologia di incidente vede coinvolte ogni tipo di compagnia aerea, lata e non lata, tradizionali e low cost, nonché ogni tipo di aereo. Proprio a causa di questa eterogeneità e nel tentativo di porre discriminanti, il nostro database mostra anche quali motori montano gli aerei interessati a questi incidenti. Tuttavia è opinione diffusa che i fumi avvengono per perdite di lubrificanti all'interno dei motori e pertanto la causa di essi è da ricercarsi o in un guasto tecnico o in carenze manutenzione.

In realtà questa tipologia di incidente non sembra molto interessare le autorità competenti per il semplice motivo che fino ad oggi non vi sono stati casi di vittime "in diretta" ovvero di passeggeri o membri di equipaggio che sono deceduti durante lo svolgimento di un volo. Purtroppo, come abbiamo più volte spiegato, per chi svolge la sua attività professionale a bordo di velivoli di linea la possibilità di incappare più volte in questi eventi è talmente elevata che si sono registrati decessi a seguito di malattie contratte per la ripetuta inalazione di fumi tossici a bordo. (1) Sarà pure difficile dimostrare una connessione diretta fra determinate malattie che hanno colpito piloti e assistenti di volo, ma è veramente triste che questo particolare della "differita" venga usato dall'industria quale alibi per non prendere seriamente atto del problema.



The image shows a screenshot of a news article from News Miami. The header includes the News Miami logo, navigation links for News, Investigations, Weather, Sports, Entertainment, and Watch, along with a temperature of 82° and a search icon. The main headline reads "Toxic Takeoff? Flight attendants, former pilot, sound alarm over 'fume events' on planes". Below the headline, it says "BY KAREN HENSEL, DANIEL COHEN" and "NOVEMBER 15, 2021". There are also social media share icons for Facebook, Twitter, and Email.

Negli Usa, Paese con un uso intensivo del mezzo aereo, il problema è stato più volte denunciato dagli organi di stampa

Nell'articolo di cui abbiamo mostrato il titolo (2) si può leggere quanto segue:

“Due assistenti di volo del sud della Florida hanno accettato di parlare con noi dei loro più recenti episodi in volo. Ci hanno chiesto di non mostrare i loro volti.

Assistente di volo n. 1: "Abbiamo iniziato a sentirci nauseati e sul punto di svenire, e tutti e tre siamo andati in fondo all'aereo e abbiamo preso l'ossigeno".

Assistente di volo n. 2: "Ho avuto almeno quattro gravi incidenti che hanno fatto ammalare i membri dell'equipaggio e alcuni anche i passeggeri".

Entrambi dicono di aver avuto problemi neurologici a causa dell'aria contaminata.

Assistente di volo n. 1: "Ho sofferto di affaticamento, pressione bassa, vari tumori, convulsioni e tremori permanenti".

Karen Hensel (*intervistatrice*): "Ha la sensazione di essere lentamente avvelenato?".

Assistente di volo n. 1: "Sì, e da qualche tempo. Assolutamente."

Dalla precisazione fatta alla giornalista di non mostrare i loro volti, si può evincere che coloro, fra i dipendenti, i quali denunciano questi incidenti non sono "ben accetti" ai loro datori di lavoro. Lo ripetiamo: un passeggero che incappa casualmente in un evento di fumo tossico tende a dimenticare il caso, il quale rimarrà a lui impresso solamente per lo spiacevole ritardo cui è stato sottoposto il volo (3), per chi invece fra piloti e attendenti di volo, che incappano più volte in questi eventi il rischio per la salute è molto serio.

Per tornare alle cronache fra i più recenti casi.

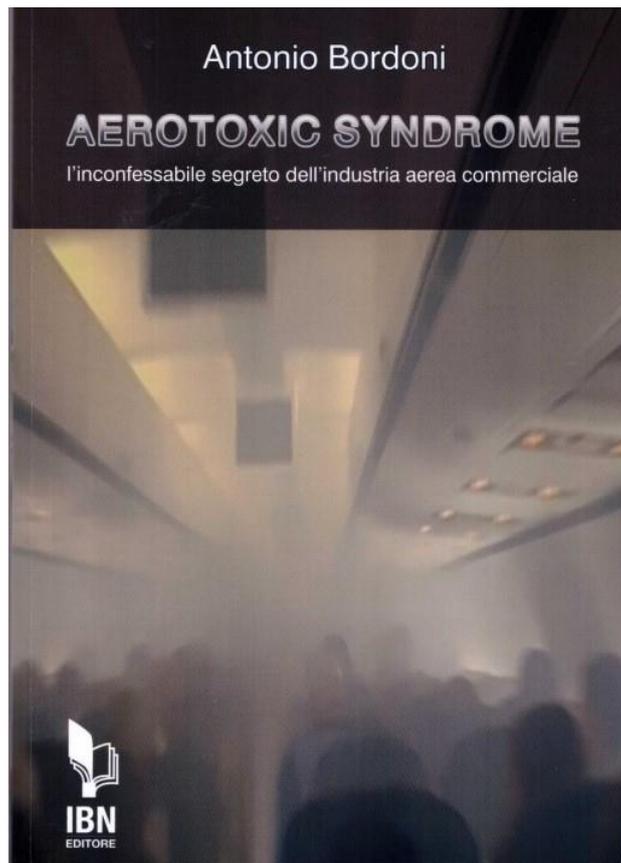
Mercoledì 10 agosto 2022. Un Boeing 767-300 della Delta Airlines, effettuava il volo DL-563 da New York JFK a Los Angeles, era in salita iniziale dal Kennedy quando l'equipaggio ha chiesto di livellare a 4000 piedi a causa di un problema (4). Alla domanda dell'ATC hanno comunicato che avrebbero interrotto la salita intorno ai 6000 piedi a causa di un'indicazione di fumo in cabina che veniva corretto poco dopo per segnalare un odore a bordo dell'aereo. L'equipaggio decideva quindi di rientrare all'aeroporto JFK per un atterraggio sulla pista 22L senza ulteriori incidenti circa 20 minuti dopo la partenza. Alcuni passeggeri hanno riferito di aver avuto un senso di vertigine e sono stati controllati dai paramedici. Alcuni passeggeri hanno riferito di aver dovuto attendere circa 2 ore e mezzo con le porte chiuse mentre venivano risolti due diversi problemi meccanici. Dopo il decollo hanno avvertito quasi subito un senso di vertigine, un passeggero ha sentito un assistente di volo che riferiva alla cabina di pilotaggio di "fumi in cabina" e poi veniva comunicato che sarebbero tornati al JFK. L'atterraggio è stato molto duro, un pneumatico è esploso durante l'atterraggio. Una volta arrivati al gate, gli assistenti di volo hanno detto ai passeggeri che mostravano sintomi che sarebbero stati controllati dai paramedici. In merito a quest'ultimo aspetto va detto che la maggioranza dei passeggeri in questi casi preferisce evitare questi controlli che significherebbero ulteriori ritardi e perdite di tempo. Una volta infatti che l'aereo ferma i motori e si aprono le porte i fumi svaniscono e tutti credono (erroneamente) che l'evento occorso è stato solo uno spiacevole incidente senza conseguenze.

- (1) Vedi a tal proposito la nostra Newsletter 24/2020 del 19/9/2020 dal titolo "Ancora una vittima per fumi tossici a bordo".
- (2) <https://wsvn.com/news/special-reports/toxic-takeoff-flight-attendants-former-pilot-sound-alarm-over-fume-events-on-planes/>
- (3) In realtà va precisato che a secondo dell'intensità dei vapori sviluppatasi in cabina, anche il passeggero che occasionalmente incappa in questi eventi, può contrarre malattie del sangue i cui sintomi si manifestano poi a distanza di tempo.
- (4) Si trattava della macchina N175DN, c/n 24803

Elenco Newsletter emesse nel 2022 (scaricabili dal nostro sito)

NL01/22	Problemi di sicurezza al volo con la rete 5G	18 gennaio
NL02/22	Rete 5G e safety: ulteriori chiarimenti	22 gennaio
NL03/22	Il rapporto ICAO sul dirottamento del volo FR4978	30 gennaio
NL04/22	Una ape nel pitot poteva provocare una tragedia	14 febbraio
NL05/22	Si riparla di MH370	22 febbraio
NL06/22	Crisi Ucraina, abbattuto un Antonov 26	25 febbraio
NL07/22	Scomparso un aereo nelle Comoros	27 febbraio
NL08/22	Fumo in cabina dovuto problemi motori PW127M	4 marzo
NL09/22	Nidi di insetti nelle sonde pitot	6 marzo
NL10/22	MH370, nel 2023 riprenderanno le ricerche	13 marzo
NL11/22	Ancora le sonde pitot !	18 marzo
NL12/22	China Eastern 5735	21 marzo
NL13/22	China Eastern 5735 (aggiornamento)	21 marzo
NL14/22	Un incidente simile a China Eastern 5435	24 marzo
NL15/22	Parliamo di "No-Fly-Zone"	03 aprile
NL16/22	Ground Collision a MXP	04 aprile
NL17/22	Automazione volo: croce e delizia	06 aprile
NL18/22	Volare senza essere visti dal radar	07 aprile
NL19/22	Ciò che sappiamo su China Eastern 5735	08 aprile
NL20/22	Quel segno premonitore dell'abbattimento di MH17	14 aprile
NL21/22	China Eastern 5735: venti convettivi?	15 aprile
NL22/22	Egyptair 804: In mancanza del rapporto ufficiale...	28 aprile
NL23/22	Ciascun pilota agiva per suo conto	3 maggio
NL24/22	China Eastern 5735, pilota suicida?	18 maggio
NL25/22	Quanti casi di suicidio abbiamo avuto?	18 maggio
NL26/22	Le insidie dei Last Minute Changes	19 maggio
NL27/22	Un aereo Qantas vola con 4 porte statiche coperte	21 maggio
NL28/22	Il tuo pilota ha la depressione?	28 maggio
NL29/22	Troppi incidenti in Nepal	4 giugno
NL30/22	Pilota incapacitato	13 giugno
NL31/22	Analogie fra Itavia 870 e Egyptair 804	20 giugno
NL32/22	IH870: il primo, vero caso di depistaggio	21 giugno
NL33/22	Ustica, cronaca di un 42esimo anniversario	2 luglio
NL34/22	Insoliti fenomeni	4 luglio
NL35/22	A380 Emirates atterra con foro nella carenatura	8 luglio
NL36/22	QNH errato mette a rischio un volo	16 luglio
NL37/22	Precipita il "solito" Antonov	17 luglio
NL38/22	La safety e lo stato delle flotte aeree russe	18 luglio
NL39/22	Arreraggio fuori pista	20 luglio
NL40/22	Nuovo rapporto sull'incidente di Smolensk	29 luglio
NL41/22	Montagnalonga e Ustica, due destini incrociati	03 agosto
NL42/22	Volare sicuri in tempi di molteplici crisi	06 agosto
NL43/22	Ricordate Mathias Rust ?	11 agosto
NL44/22	Pezzi metallici sulla 16R, A330 di ITA torna a FCO	18 agosto
NL45/22	Ethiopian 343, addormentati nel cockpit	20 agosto
NL46/22	Barcellona, collisione a terra	2 settembre
NL47/22	Citation precipita nel Baltico. Problemi di pressurizzazione?	5 settembre
NL48/22	Air France 1611 come Itavia 870?	17 settembre

Per chi volesse approfondire l'argomento:



AEROTOXIC SYNDROME

Per il pubblico italiano l'argomento trattato in questo testo rappresenta una assoluta novità. In esso si parla di "incidenti" purtroppo assai frequenti che avvengono durante i voli e che possono procurare danni alla salute del personale di volo e agli stessi passeggeri.

Gli eventi sono ben conosciuti dalle compagnie aeree le quali hanno tuttavia tutto l'interesse a trattarli sottotono, a non farne troppa pubblicità.

Di fatto, se mai vi capitasse di incappare in un *fume event* fareste bene a contattare il vostro medico e far presente quanto avete appreso dalla lettura di questo libro. Non è certo un caso se il problema dei *fume events* viene assimilato al caso amianto in quanto come esso ha la caratteristica di non evidenziare i danni in concomitanza con l'avvenimento, bensì mostra i suoi effetti negativi a distanza di tempo. Ed è proprio basandosi su tale particolare che le compagnie aeree hanno tardato a prendere misure correttive e non è casuale se i primi a prendere azione siano stati piloti e personale di cabina. Infatti, statisticamente parlando, se è alquanto improbabile per l'utente del mezzo aereo incappare in un incidente caratterizzato da odore di calzini sporchi e fumi vari in cabina, per il personale navigante che vive di questo mestiere il problema è diventato una vera maledizione.

info@ibneditore.it

Se avete amici, conoscenti interessati a ricevere le nostre Newsletter, fateli contattare al seguente indirizzo email :

antonio.bordoni@yahoo.it

e provvederemo ad inserirli nella nostra mailing list. **Il servizio è gratuito.**
Specificare se si è interessati al settore marketing/industria aviazione commerciale:

www.aviation-industry-news.com

o alla sicurezza del volo:

www.air-accidents.com

E' possibile richiedere l'inserimento a entrambi i servizi.

info@ibneditore.it