

FUMI TOSSICI: PRIMO CASO DI “MORTE IN DIRETTA” ?

23 dicembre 2024. Un Bombardier C-Series CS-300 della Swiss International Airlines, immatricolato HB-JCD, che effettuava il volo LX-1885 da Bucarest a Zurigo con 74 passeggeri e 5 membri dell'equipaggio, era in rotta a FL400 a circa 20nm a est-nord-est di Graz, Austria, quando l'equipaggio decide di deviare verso Graz segnalando la presenza di fumo a bordo. Dopo circa 20 minuti dalla decisione l'aereo atterra a Graz. L'Airbus viene evacuato. Un elicottero di soccorso che aveva raggiunto l'aereo sulla pista, imbarca un assistente di volo e iniziano il trattamento di rianimazione trasportandolo in ospedale; **l'assistente di volo è morto il 30 dicembre 2024**. Anche circa 17 passeggeri e alcuni membri dell'equipaggio hanno avuto bisogno di cure mediche.

In merito all'incidente la compagnia aerea comunicava che l'equipaggio della cabina di pilotaggio aveva deciso di effettuare un atterraggio non previsto a Graz, a seguito di un problema al motore (PW1524G) e del fumo in cabina di pilotaggio e in cabina. In particolare destava preoccupazione lo stato di salute di uno dei membri dell'equipaggio di cabina; comunque anche altri quattro membri dell'equipaggio e una ventina di passeggeri avevano richiesto assistenza medica.

SWISS cabin crew member dies in hospital after flight filled with smoke

(1)

Non vogliamo fare del sensazionalismo, siamo ben consci che ci sarà una inchiesta ufficiale che chiarirà cosa è avvenuto a bordo del volo LX1885, ma dallo scenario che finora ci è dato conoscere, ovvero di fumi a bordo con passeggeri e personale che si sentono male ci sembra che il copione sia ben nota: con molta probabilità è accaduto un caso di “fume event”.

E parlando di questi spiacevoli incidenti si apre uno scenario impressionante, tutto ancora da esplorare, specialmente nel nostro Paese nel quale un avvenimento viene trattato solo se vede coinvolto un cittadino italiano, altrimenti l'evento non merita attenzione e divulgazione. Eppure è una tipologia di incidente che può capitare a chiunque, forse anzi è già capitato e non ce ne siamo resi conto perché nessuno ci ha reso edotti del perché e come questi incidenti avvengono.

Dalla impressionante frequenza dei casi che si verificano ovunque nel mondo sotto ogni latitudine a bordo di aerei delle più svariate compagnie (2) possiamo dire che quanto accaduto a Graz altro non è stato che una morte “waiting to happen”, come si suol dire, perché si sapeva che prima o poi sarebbe accaduta: troppi sono i casi registrati pressoché quotidianamente nei cieli del mondo riguardanti eventi di fumi tossici a bordo.

Lo abbiamo detto, scritto e ripetuto fino alla noia: se per un passeggero un *fume event* può definirsi occasionale, tale non è per chi fa del volo il suo lavoro quotidiano in quanto ripetuti incidenti del genere possono avere serie ripercussioni sulla salute.

Non è un caso se questa tipologia di incidenti è stata definita “il caso amianto dell'industria aerea”. Fino ad oggi siamo venuti a conoscenza di vari episodi nei quali il personale di volo si era ammalato ed ha perso la vita a causa dei fumi tossici, ma il particolare che i sintomi della malattia si manifestavano a distanza di tempo e non nell'immediatezza dell'incidente, ha fatto sì che l'industria aerea ha sempre messo sotto il

tappeto tali notizie. E' esattamente lo stesso *pattern* adottato sul problema della tossicità dell'amianto e delle morti che esso provocava: anche in quella fattispecie la tossicità è stata acclarata dopo decenni di lotte e denunce. Ma nel caso dell'attendente di Swiss la morte si è verificata appena una settimana dopo l'incidente e nel frattempo l'infortunato era stato sempre sotto osservazione all'ospedale: non era mai avvenuto prima un rapporto così ravvicinato incidente/decesso.

Di fronte a un tale drammatico scenario non crediate che piloti e personale di cabina siano rimasti, come si sul dire, con le mani in mano.



Andate sul sito di cui vi mostriamo la *screen page* fondato dal comandante John Hoyte per prenderne atto. (3)

Hoyte è stato un pilota di carriera che ha iniziato a volare nel 1976 ma ha smesso di volare prematuramente dopo 16 anni a causa di sintomi neurologici e fisici sempre più gravi dovuti a "stress cronico" a metà del 2005. All'inizio del 2006, John è stato sottoposto a un test dall'University College di Londra (UCL) insieme ad altri 26 piloti della British Airline Pilots Association (BALPA), il 100% dei quali ha mostrato prove di esposizione all'aria tossica, successivamente pubblicate dalla dottoressa Sarah Mackenzie Ross dell'UCL. Ed è così che nel 2007 John ha fondato l'Associazione Aerotossica Ltd., un'associazione di beneficenza per aiutare a sostenere altri piloti, per aiutare a sostenere altri sopravvissuti (sia equipaggi che passeggeri) e per collaborare con gruppi internazionali come il Global Cabin Air Quality Executive (GCAQE), costituito nel 2006 per contrastare la posizione formale ancora esistente di "nessuna prova positiva" da parte dei governi e dell'industria.

Il termine Sindrome Aerotossica descrive la salute acuta e cronica acquisita causata dall'esposizione ai fumi tossici dell'olio presenti nell'aria respirabile della maggior parte dei jet commerciali.

Un medico statunitense e scienziati francesi e australiani sono stati i primi a identificare la sindrome aerotossica nel 1999. È noto che questa malattia nascosta colpisce il sistema nervoso centrale e il cervello, causando una serie di sintomi acuti e malattie a lungo termine in circa il 30% di tutti coloro che ne vengono coinvolti.

Noi da parte nostra oltre ad aver scritto un libro sull'argomento (4) abbiamo sempre cercato di portare l'argomento a conoscenza dell'opinione pubblica, e qui vi mostriamo un nostro articolo che fu pubblicato nell'ottobre 2016.

HA GIÀ FATTO TRE MORTI

Il killer silenzioso che colpisce ad alta quota

I principali modelli di aerei di linea sono a rischio «sindrome aerotossica»: l'aria in cabina può essere contaminata dagli scarichi del motore. Ex pilota denuncia Easyjet: «Sicurezza dei voli compromessa»

di ANTONIO BORDONI

IL FOTOEDITORIALE

far respirare i passeggeri il cosiddetto sistema «bleed air». L'aria che viene aspirata dai motori di servizio.

Le tre morti di cui si parla nel titolo del servizio, riguardavano tre casi di piloti deceduti dopo lunghe malattie, nel caso invece del volo Swiss siamo in presenza di un decesso avvenuto il 30 dicembre scorso ad appena una settimana di distanza (23 dicembre) dall'incidente. Ecco perché riteniamo che quest'ultimo caso rappresenti, sia pur con il punto interrogativo attendendo la chiusura dell'inchiesta, la prima vittima "in diretta" di un fume event. (5)

- (1) Titolo dell'articolo del 31 dicembre 2024 del sito: aerotime.aero
- (2) Nel nostro sito sotto la sezione *Fume events* si possono trovare numerosi casi di questi incidenti.
- (3) <https://aerotoxic.org/>
- (4) Aerotoxic Syndrome, IBN Editore, ottobre 2019.
- (5) In data 29 dicembre abbiamo pubblicato la NL 70/24 la quale anch'essa trattava il problema dei fume event e degli ultimi ritrovati per farvi fronte: "Fumi in cabina: parliamo del "PBE" o casco antifumo"

www.air-accidents.com

Elenco Newsletter emesse nel 2024 (scaricabili dal nostro sito, nella sezione Newsletters Archivi)

✓	NL 01/24	Primo grave incidente per l'Airbus 350	02/01/2024
✓	NL 02/24	Haneda. Gli aerei operavano su due differenti frequenze	03/01/2024
✓	NL 03/24	Haneda come Linate 8 ottobre 2001	04/01/2024
✓	NL 04/24	Nuovi guai per il 737	06/01/2024
✓	NL 05/24	737: una serie problematica	09/01/2024
✓	NL 06/24	E L'Airbus prese il volo, ma...	14/01/2024
✓	NL 07/24	Volo cancellato: 4 viti mancanti sull'ala	23/01/2024
✓	NL 08/24	Il 737 MAX9 torna in servizio	19/02/2024
✓	NL 09/24	Una inedita variante sui dirottamenti aerei	19/02/2024
✓	NL 10/24	Bogus Parts, il mercato nero non si è mai fermato	23/02/2024
✓	NL 11/24	Un volo che non doveva partire	26/02/2024
✓	NL 12/24	Ancora un caso di bird-strike	09/03/2024
✓	NL 13/24	Dieci anni orsono: MH370	23/03/2024
✓	NL 14/24	Tre incidenti, una unica teoria	20/04/2024
✓	NL 15/24	Un nuovo caso di crew incapacitation	21/04/2024
✓	NL 16/24	Una investigazione da manuale	29/04/2024
✓	NL 17/24	Interferenze su GPS, sicurezza a rischio	02/05/2024
✓	NL 18/24	La compagnia più sicura	05/05/2024
✓	NL 19/24	Volare in FLY-BY-WIRE	16/05/2024
✓	NL 20/24	O l'elmetto o la cintura	21/05/2024
✓	NL 21/24	Turbolenza in volo, approfondimento	21/05/2024
✓	NL 22/24	Ustica e Israele	30/05/2024
✓	NL 23/24	La sindrome da classe economica rivisitata	02/06/2024
✓	NL 24/24	Wind shear, radar Doppler e turbolenze in volo	10/06/2024
✓	NL 25/24	Aereo inverte rotta per il forno surriscaldato	11/06/2024
✓	NL 26/24	Dopo la turbolenza, ecco la grandine	12/06/2024
✓	NL 27/24	Dopo turbolenze e grandine ecco il Dutch Roll	15/06/2024
✓	NL 28/24	Dopo gli israeliani, ecco Solenzara	26/06/2024
✓	NL 29/24	Morire nel cockpit	27/06/2024
✓	NL 30/24	Ogni 28 giugno	28/06/2024
✓	NL 31/24	Volo Itavia 897	29/06/2024
✓	NL 32/24	Le ITCZ Intertropical Convergence Zone	02/07/2024
✓	NL 33/24	Quell'incredibile incidente per mancanza di carburante	10/07/2024
✓	NL 34/24	La reputazione di Boeing	13/07/2024
✓	NL 35/24	Il volo Wideroe 933, una "Ustica" norvegese	19/07/2024
✓	NL 36/24	La scomparsa del 707 VARIG	22/07/2024
✓	NL 37/24	Ancora una compagnia Nepalese	25/07/2024
✓	NL 38/24	Dagli Usa novità sull'aria che si respira a bordo	27/07/2024
✓	NL 39/24	ACARS: Una telescrivente a bordo	03/08/2024
✓	NL 40/24	ATR72 precipita in Brasile	10/08/2024
✓	NL 41/24	Gli anni delle carrette del cielo	22/08/2024
✓	NL 42/24	Batterie al litio e sicurezza volo	06/09/2024
✓	NL 43/24	Asia a rischio per i pontefici	10/09/2024
✓	NL 44/24	Fumi tossici a bordo dell'A380	11/09/2024
✓	NL 45/24	Torniamo sulle batterie al litio	20/09/2024
✓	NL 46/24	Tre punti da ponderare su MH370	22/09/2024
✓	NL 47/24	Quello scontro sul cielo di Nettuno	29/09/2024
✓	NL 48/24	Multa a Air Canada per aver sorvolato l'Iraq	30/09/2024
✓	NL 49/24	La Porta del cockpit	03/10/2024
✓	NL 50/24	Bergamo, Brindisi due incidenti ravvicinati	04/10/2024
✓	NL 51/24	Componenti non conformi per il Boeing 787	06/10/2024
✓	NL 52/24	Altro capitano morto in volo	10/10/2024
✓	NL 53/24	La localizzazione di velivoli incidentati	10/10/2024
✓	NL 54/24	Bird strike sempre in agguato	18/10/2024
✓	NL 55/24	Numeri, statistiche e sicurezza del volo	18/10/2024
✓	NL 56/24	L'aereo è danneggiato ma nessuno se ne accorge	20/10/2024
✓	NL 57/24	Attuali criticità della sicurezza volo	27/10/2024
✓	NL 58/24	Rischio catastrofe causa fumi tossici	28/10/2024
✓	NL 59/24	Fuel Dumping nel Tirreno	11/11/2024
✓	NL 60/24	Attrezzo manutenzione dimenticato nel motore	16/11/2024
✓	NL 61/24	Problemi ai motori Pratt & Whitney	24/11/2024
✓	NL 62/24	Incidente al 737 di DHL	25/11/2024
✓	NL 63/24	Il nodo Età dei Piloti	29/11/2024
✓	NL 64/24	Finalmente il Rapporto su Egyptair 804: bomba	30/11/2024
✓	NL 65/24	Incidenti DHL: similarità fra Vilnius e Bergamo	01/12/2024
✓	NL 66/24	La IATA fonda il Club anti-turbolenze	14/12/2024
✓	NL 67/24	Atterraggio con pista sdruciolevole	21/12/2024
✓	NL 68/24	Embraer 190 di Azerbaijan Airlines	25/12/2024
✓	NL 69/24	Come MH17	26/12/2024
✓	NL 70/24	Fumi in cabina: parliamo del "PBE" o casco antifumo	27/12/2024
✓	NL 71/24	Ancora un caso di overlapping	28/12/2024
✓	NL 72/24	Il bird strike di Muan	29/12/2024
✓	NL 73/24	Il possibile scenario per spiegare l'incidente di MUAN	29/12/2024
✓	NL 74/24	Rapporto sicurezza volo 2024	30/12/2024



Quante volte avete ricercato libri che fornissero cifre chiare e comprensibili sull'attendibilità offerta dalle singole compagnie aeree? Le statistiche ufficiali preferiscono parlare di "Passenger fatalities per 100 milion passenger-kilometers" fra l'altro riferito a tutti i vettori. Ma quale informazione pratica deriva da una simile impostazione? Nessuna. Questo libro elenca tutti gli incidenti mortali occorsi ad oltre cento compagnie aeree dall'anno 1951 al dicembre 2020. Rapportando il numero di questi eventi con gli anni di attività delle singole compagnie ne scaturisce una graduatoria che vi fornirà "at glance" lo stato di salute, dal punto di vista della safety, di ogni compagnia. Un vademecum che gli utenti del mezzo aereo farebbero bene a consultare spesso.

FORMATO KINDLE disponibile presso IBN editore e nelle migliori librerie
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