

“AEROTOXIC SYNDROME” GLI INCIDENTI CONTINUANO

Forse non tutti sono a conoscenza del particolare che appena nove ore prima che avvenisse la collisione sulla pista del LaGuardia al CRJ900 di Air Canada che ha provocato la morte dei due piloti e il ferimento di altre persone, un aereo Delta Airlines in servizio sul volo DL-1770 da New York LaGuardia a Nassau (Bahamas), in fase di salita dalla pista 13 di LaGuardia ha interrotto improvvisamente la fase di ascesa a circa 6000 piedi decidendo di tornare a LaGuardia. Motivo? L'equipaggio aveva segnalato la presenza di **fumo nella cabina** di pilotaggio. I due eventi sono accaduti il 22 marzo 2026. (1)

Pochi hanno messo in risalto che il mezzo dei Vigili del Fuoco che si è scontrato sulla pista del LaGuardia con l'aereo Air Canada si stava dirigendo verso l'aereo Delta per assisterlo durante l'evacuazione dei passeggeri ed appurare la causa del fumo segnalato a bordo.

Siamo anche sicuri che ben pochi sono a conoscenza del fatto che appena due giorni prima, in data 20 marzo, che Un Airbus A330-300 della Swiss International Airlines in servizio sul volo LX-72 da Zurigo a Washington Dulles, era in fase di discesa verso Washington quando l'equipaggio ha segnalato la **presenza di fumi a bordo**. L'aereo al quale è stata data priorità all'avvicinamento è poi atterrato all'aeroporto di Washington. (2) La compagnia aerea ha comunicato che il comandante e il primo ufficiale sono stati portati in ospedale a scopo precauzionale e dimessi dopo gli esami medici. I piloti sono già rientrati a Zurigo e sono stati riabilitati al volo dai servizi medici svizzeri. A fronte di tali puntuali precisazioni crediamo non sia estraneo quanto accaduto in data 30 dicembre 2024 ad un aereo della Swiss: la morte di un attendente di cabina avvenuta sul volo da Bucarest a Zurigo a seguito di un “fume event” che si era verificato pochi giorni prima in data 23 dicembre.

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

(3)

Ma non crediate che da quella data a quanto accaduto ai nostri giorni non vi siano stati altri casi di improvvisi dirottamenti a causa di fumi a bordo interessanti varie compagnie perché vi sbagliereste nuovamente. Soffermandoci sempre al corrente mese di marzo, il 16 scorso un Airbus A330-300 della Delta Airlines, in servizio sul volo DL-132 da Detroit, Michigan ad Amsterdam, era anch'esso in fase di salita quando l'equipaggio decideva di tornare all'aeroporto di partenza (la salita è stata interrotta a FL190) segnalando **la presenza di fumo** in cabina. L'Airbus toccava terra circa 40 minuti dopo l'avvenuto decollo. (4)

Non vi è alcun dubbio che l'idea di voler catturare l'aria che si respira a bordo degli aerei di linea dai motori non è stata una brillante innovazione. E' dagli anni sessanta che l'aria immessa in circolo all'interno dei velivoli viene “lavorata” dai motori ed è da allora che sono iniziati a verificarsi i casi di fumi tossici a bordo, in gergo tale problema viene chiamato “Aerotoxic Syndrome”.

La impressionante frequenza dei casi che si verificano sotto ogni latitudine a bordo di aerei delle più svariate compagnie ci porta a ripetere un inascoltato mantra: 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 certo un caso se questa tipologia di incidenti è stata definita “il caso amianto dell'industria aerea”: 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.

In chiusura, finalmente una nota positiva: con la nostra Newsletter del 16 Febbraio scorso, abbiamo portato a conoscenza che il clima di omertà e silenzio si è iniziato a incrinare; una sentenza emessa da un Tribunale francese ha riconosciuto l'esistenza di un legame diretto tra l'attività professionale di un pilota di linea e la malattia che lo aveva colpito, un caso di neuropatia provocato dai fumi respirati a bordo. (5)

- (1) Bombardier C-Series BCS-100, con registrazione N118DU, c/n 50037
- (2) Airbus 330-343 con registrazione HB-JHM c/n 1355
- (3) Titolo dell'articolo del 31 dicembre 2024 del sito: aerotime.aero ; sull'accaduto vedi nostra Newsletter: "FUMI TOSSICI: PRIMO CASO DI "MORTE IN DIRETTA?" datata 2 Gennaio 2025; <https://www.air-accidents.com/nlet/nl-01-2025.pdf>
- (4) Airbus A330-302 registrazione N826NW c/n 1701
- (5) "Fumi tossici a bordo, una importante sentenza" ns. newsletter 05/26 del 16 febbraio 2026 ; <https://www.air-accidents.com/nlet/nl-05-2026.pdf>

NL 13/26 (24 Marzo 2026)

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

Elenco Newsletter pubblicate nel 2026 (scaricabili dal nostro sito, nella sezione Newsletters Archivi)

✓	NL 01/26	Pilota Alaska Airlines e Boeing in tribunale	06/01/2026
✓	NL 02/26	Carburante sulle case, Delta rimborserà 78 milioni di dollari	07/01/2026
✓	NL 03/26	Fumi tossici a bordo, una piaga senza fine	17/01/2026
✓	NL 04/26	Tragedia sfiorata a Bruxelles	08/02/2026
✓	NL 05/26	Fumi tossici a bordo, una importante sentenza	16/02/2026
✓	NL 06/26	Cieli affollati e soluzioni in cantiere	21/02/2026
✓	NL 07/26	Troppi divieti nei cieli	05/03/2026
✓	NL 08/26	Il bagaglio o la vita	09/03/2026
✓	NL 09/26	MH370 come il Titanic	11/03/2026
✓	NL 10/26	Una lodevole iniziativa	16/03/2026
✓	NL 11/26	Un insolito bird strike	22/03/2026
✓	NL 12/26	Collisione a terra al LaGuardia di NYC	23/03/2026

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

E' uscito:



Solitamente pensando a relitti di aerei in fondo agli abissi marini, il pensiero va subito alle masse oceaniche, se non addirittura al tristemente noto triangolo delle Bermude, perché si ritiene che sia in queste aree che i velivoli alle prese con improvvisi problemi meteo o tecnici incontrino le maggiori difficoltà di traversata. Purtroppo la realtà è differente e, come il lettore di questo libro potrà apprendere, anche il *Mare Nostrum*, così i Romani appellavano il Mediterraneo dalla Penisola iberica fino alle coste fenicie, accoglie nei suoi fondali decine e decine di velivoli civili oltre ai resti di un migliaio di vite umane che hanno perso la vita a bordo di essi.

Nel libro il lettore troverà tutti gli incidenti avvenuti nel Mar Mediterraneo dal secondo dopoguerra fino ai nostri giorni. Oltre all'interesse per gli studiosi di aviazione, il libro potrà risultare utile anche ai non pochi appassionati di ricerche di reperti nei fondali marini.