

ATTERRAGGI NOTTURNI A NIZZA SOTTO ESAME

Ore **21:32:05**, l'Airbus 320 easyJet è in corrispondenza delle strisce di soglia della pista 04R di Nizza, impegnato in una virata a sinistra per allinearsi con l'asse pista. L'equipaggio vede un velivolo in fase di avvicinamento finale ed è alquanto sorpreso per la traiettoria dello stesso tuttavia, l'equipaggio non effettua alcuna comunicazione alla torre. In realtà il secondo velivolo, un Airbus della compagnia tunisina Nouvelair distava 0,7 miglia nautiche dalla soglia della pista 04R, stava scendendo attraverso quota 278 piedi con una velocità indicata di 141 nodi e un rateo di discesa di circa 1.200 piedi al minuto.

Il controllore alla torre contatta l'equipaggio del volo Nouvelair per confermare che lui è autorizzato ad atterrare sulla pista 04L: *"Nouvelair 586, I confirm 04L."* Da bordo l'immediata risposta: *"Short final 04L."* Ma il controllore di nuovo ripete: *"Clear to land 04L."*

L'aeromobile proseguiva la sua discesa da 258 a 158 piedi e nei secondi successivi a bordo si attivarono gli annunci automatici di quota (call-out) per i 100, 50, 40 e 30 piedi.

Alle **21:32:23**, l'Airbus di Nouvelair sorvolò l'Airbus di easyJet che era fermo e allineato con l'asse della pista 04R. Il valore di quota radio dell'aereo tunisino scese da 39 a 10 piedi in un secondo, per poi risalire a 24 piedi nel secondo successivo.

Alle **21:32:25**, il controllore ha chiesto all'equipaggio di Nouvelair di eseguire una riattaccata. In quel momento, a bordo dell'aeromobile si erano attivati gli annunci automatici relativi ai 20 piedi e al comando "retard", l'equipaggio eseguiva una procedura di mancato avvicinamento.

Il giorno successivo il ministro dei Trasporti francese Philippe Tabarot dichiarò che una collisione tra i due aerei è stata "evitata per un soffio."

Nel suo rapporto preliminare immediatamente avviato la BEA francese (Bureau d'Enquêtes et d'Analyses pour la sécurité de l'aviation civile) ha concentrato gran parte dell'indagine sulla procedura di avvicinamento e, in particolare, sul ruolo dell'illuminazione delle piste 04L e 04R nello svolgimento degli avvicinamenti. Sono stati inoltre ascoltati i piloti dei voli e i controllori di volo, ed è stato esaminato l'addestramento, così come le procedure, sia degli equipaggi che dei controllori. Il volo della Nouvelair proveniva da Tunisi e nell'effettuare la riattaccata ha sorvolato a poco più di una decina di metri l'Airbus easyJet che invece era in partenza per Nantes. ⁽¹⁾

Il **21 settembre 2026**, il BEA ha pubblicato un ulteriore aggiornamento sull'indagine la quale ancora non è conclusa ⁽²⁾

Quanto via abbiamo narrato è occorso il 21 settembre 2025. Attenzione non è un errore di battitura, questo grave incidente che si poteva tramutare in tragedia è occorso un anno fa. Ed è alquanto strano che malgrado piloti interessati a disposizione così come pure i registratori di bordo e i controllori di volo, ad oggi siamo ancora allo stadio di rapporti preliminari e parziali. Evidentemente il ritardo nell'uscita del rapporto definitivo è dovuto al fatto che l'attenzione degli investigatori si è accentrata sulle procedure e attrezzature aeroportuali e di controllo al volo.

Nell'ultimo rapporto si legge che essendo l'incidente occorso in ore notturne gli investigatori francesi hanno ricostruito un volo notturno per comprendere l'impatto dell'illuminazione della pista. Teniamo presente che gli avvicinamenti avvengono in ambiente marino. Il BEA ha reso noto che gli investigatori si sono concentrati sulle condizioni meteorologiche al momento dell'incidente ⁽³⁾ e sui dati provenienti dai registratori di volo del velivolo, nonché sui sistemi di controllo del traffico aereo aeroportuali e sulle comunicazioni radio.

E proprio per approfondire questo aspetto dell'inchiesta, il BEA ha richiesto la collaborazione della Sezione Aerea della Gendarmeria (SAG) di Hyères, un'unità di elicotteri della Gendarmeria Nazionale francese. A gennaio 2026 è stata effettuata una ricostruzione del volo notturno in coordinamento con i servizi francesi di navigazione aerea, il gestore dell'aeroporto di Nizza ed easyJet, che ha messo a disposizione un equipaggio e un aeromobile.

Per il momento da parte del BEA viene affermato che l'indagine ha preso in esame azioni di miglioramento riguardanti:

- La conoscenza da parte degli equipaggi di alcune specificità dell'aeroporto;
- I requisiti normativi relativi all'illuminazione aeroportuale e, più nello specifico, alle modalità di verifica di tale illuminazione sia a terra come in volo;
- Il corretto utilizzo del sistema A-SMGCS (Advanced Surface Movement Guidance and Control System) (4) ;
- La gestione degli eventi di sicurezza da parte della DSNA (Direction des Services de la Navigation Aérienne);

Per volume passeggeri movimentato Nizza è il terzo aeroporto francese alle spalle del Charles de Gaulle e di Orly. Parlando di incidenti aerei l'11 settembre 1968 l'aeroporto è divenuto tristemente famoso per un contestato incidente aereo di cui ancora oggi in Francia si discute: un Caravelle di Air France proveniente da Ajaccio con 95 persone a bordo si è inabissato al largo di Antibes durante la discesa verso Nizza. (5)

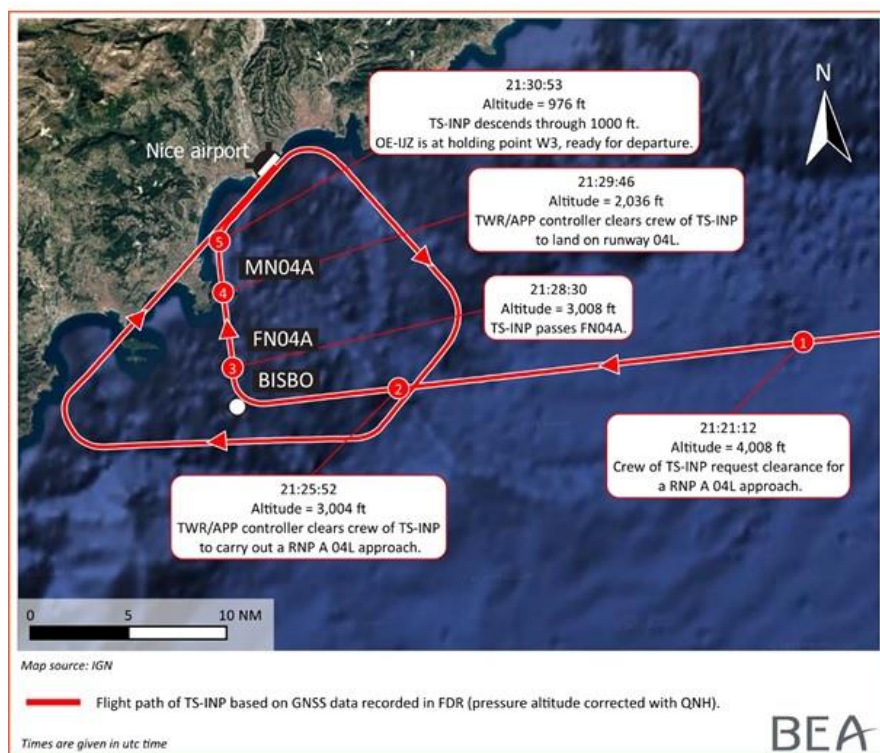


Immagine tratta dal Rapporto BEA emesso ad Ottobre 2025 (BEA2025-0423)



Aeroporto di Nizza: la pista più lunga a destra è la 04R, a sinistra della stessa (più corta) la 04L

All'uscita del Rapporto definitivo non mancheremo di informare i nostri lettori sul perché l'equipaggio della Nouvelair era certo di trovarsi sulla giusta rotta per la pista 04L mentre in realtà stava portandosi sulla 4 destra.

- (1) Secondo i dati del sito "Flightradar24" al momento del passaggio sulla testata pista l'altitudine fra i due velivoli è stata di 50 piedi (15 metri).
- (2) L'aereo easyJet era immatricolato OE-IJZ; quello Nouvelair TS-INP. Nouvelair è una compagnia con base a Tunisi fondata nel 1990; vola con una flotta tutta Airbus 320.
- (3) Secondo il bollettino "W" ATIS delle 20:12 di cui ha fatto uso l'equipaggio tunisino: *"Runway 04L for landing, runway 04R for take-off, approach RNP Z 04L, wind 080°/15 kt, visibility 10 km, scattered clouds at 1,600 ft, broken clouds at 9,000 and 14,000 ft, temperature 24 °C, dew point 20 °C, QNH 1012."*
- (4) L'A-SMGCS è un sistema che fornisce instradamento, guida e sorveglianza per il controllo di aeromobili e veicoli, al fine di mantenere il tasso dichiarato di movimento al suolo in qualsiasi condizione meteorologica rientrante nel livello operativo di visibilità dell'aerodromo AVOL, garantendo al contempo il livello di sicurezza richiesto. Il termine AVOL indica la visibilità minima, pari o superiore alla quale è possibile mantenere il tasso di movimento dichiarato.
- (5) L'indagine ufficiale si concluse dichiarando che la causa dell'inabissamento fu un improvviso incendio avvenuto nella sezione di poppa del Caravelle, lato destro, dove sono locate il galley e i servizi igienici. Ma secondo alcune versioni, l'aereo potrebbe essere stato abbattuto per errore da un missile francese.

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
✓	NL 13/26	Aerotoxic Syndrome: gli incidenti continuano	24/03/2026
✓	NL 14/26	L'applauso all'atterraggio	07/04/2026
✓	NL 15/26	L'Airbus Marco Tardelli ancora di scena	08/04/2026
✓	NL 16/26	L'importanza del corretto Takeoff Weight al decollo	14/04/2026
✓	NL 17/26	Decollo interrotto causa ape	18/04/2026
✓	NL 18/26	Suicidi, avvelenamenti: si respira aria tossica in cielo	25/04/2026
✓	NL 19/26	MH370: Nuove teorie	29/04/2026
✓	NL 20/26	Il paracadute balistico che ha salvato l'imprenditore Veronesi	01/05/2026
✓	NL 21/26	Volo Venezia-NYC con toccata su un camion	05/05/2026
✓	NL 22/26	UFO e Aviazione Civile	11/05/2026
✓	NL 23/26	512 vittime del fuoco amico	15/05/2026
✓	NL 24/26	Ma davvero mancano i piloti?	18/05/2026
✓	NL 25/26	AF447: Air France e Airbus condannate in appello	23/05/2026
✓	NL 26/26	Power Bank in carica nella stiva: volo dirottato	26/05/2026
✓	NL 27/26	Il peso medio di un passeggero	31/05/2026
✓	NL 28/26	Aeroporto di Kuwait attaccato con droni	04/06/2026
✓	NL 29/26	Quando il carrello cede	05/06/2026
✓	NL 30/26	Gli anni delle carrette del cielo	08/06/2026
✓	NL 31/26	L'inglese aeronautico: croce e delizia	13/06/2026
✓	NL 32/26	Al decollo è necessaria la massima potenza?	17/06/2026
✓	NL 33/26	La black list è davvero utile?	19/06/2026
✓	NL 34/26	Pericolo ad alta quota, le radiazioni cosmiche	22/06/2026
✓	NL 35/26	A380: Crepe sezione alare, necessarie revisioni	25/06/2026
✓	NL 36/26	MH370: Nuove ricerche, nuova speranza	07/07/2026
✓	NL 37/26	Si torna a parlare di un solo pilota	08/07/2026
✓	NL 38/26	Si rompe finestrino, passeggero risucchiato fuori	10/07/2026
✓	NL 39/26	Finestrino rotto, Malta Air /2	10/07/2026
✓	NL 40/26	Precedenti di finestrini rotti?	11/07/2026
✓	NL 41/26	Trovato il relitto del 737 Pakistano	12/07/2026
✓	NL 42/26	Incidente Ryanair Bergamo, uscito il Rapporto	28/07/2026
✓	NL 43/26	Emergenza medica a bordo di un A380	31/07/2026
✓	NL 44/26	Ennesima tragedia di un volo locale	02/08/2026
✓	NL 45/26	Aerei senza piloti per combattere gli incendi	06/08/2026
✓	NL 46/26	Il posto preferibile per i bambini in aereo	07/08/2026
✓	NL 47/26	Incidenti incredibili	11/08/2026
✓	NL 48/26	Questa volta la nebbia non c'era	11/08/2026
✓	NL 49/26	Eruzioni vulcaniche e sicurezza volo	14/08/2026
✓	NL 50/26	Così avvengono gli incidenti	16/08/2026
✓	NL 51/26	Primo rapporto sul finestrino rotto di Malta Air	18/08/2026
✓	NL 52/26	Non solo in sala operatoria...	19/08/2026
✓	NL 53/26	Suicidarsi in aeroporto	22/08/2026
✓	NL 54/26	Un miracolo rivisitato e corretto	31/08/2026
✓	NL 55/26	Passeggeri attenzione alla discesa dall'aereo	05/09/2026
✓	NL 56/26	Le "solite" batterie al litio	13/09/2026
✓	NL 57/26	L'incredibile complotto Bojinka	17/09/2026
✓	NL 58/26	I controllori USA colpiscono ancora	22/09/2026
✓	NL 59/26	Il numero telefonico per le pilots deviations	24/09/2026

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

SUICIDI AD ALTA QUOTA

Tutti sanno che i piloti di aerei commerciali si sottopongono regolarmente a stringenti visite mediche per accertarne l'idoneità alla professione. Ma allora per quale motivo, in questi ultimi anni, il tema della salute mentale dei piloti è salito così prepotentemente alla ribalta? Forse questo aspetto, questa branca della medicina non entra nei test a cui i piloti vengono sottoposti?

I controlli medici, inclusi quelli psicologici e psichiatrici, avvengono e sono svolti a cura di medici certificati, ma la verità è che mentre esistono macchine e strumenti per valutare lo stato delle coronarie, la temperatura corporea, la pressione e altri parametri del corpo umano, una macchina per monitorare se nel cervello umano si insediano pensieri suicidi ancora non è stata inventata. A questo non indifferente problema se ne aggiunge un altro: troppi coloro che sono inibiti dal manifestare eventuali fragilità emotive e psicologiche perché il sospetto che siano depressi o abbiano altri disturbi psichici potrebbe causare la sospensione della licenza di volo e condizionare la loro possibilità di lavorare. E per questo che la salute mentale di chi svolge la professione di pilota di aerei commerciali, rimane ancora oggi un tema molto "caldo".

Questo libro vi dimostrerà che l'incidente avvenuto al volo Germanwings 9525 nel marzo 2015 non è stato l'unico caso in cui un pilota ha portato un aereo e il suo carico di anime a schiantarsi al suolo. E potrete apprendere come purtroppo gli psichiatri siano anch'essi non proprio d'accordo su quale strada intraprendere per accertare in tempo la malattia e fermare il soggetto che ha deciso di terminare la sua esistenza terrena.

Si tratta del primo libro che include tutti i casi noti di incidenti aerei causati dalla depressione, primo subdolo sintomo, e da pensieri suicidi di chi è al comando di aerei di linea, ma leggerete anche circa gli sforzi che si stanno facendo per affrontare il problema con determinazione e trovare efficaci soluzioni.



€ 22,00

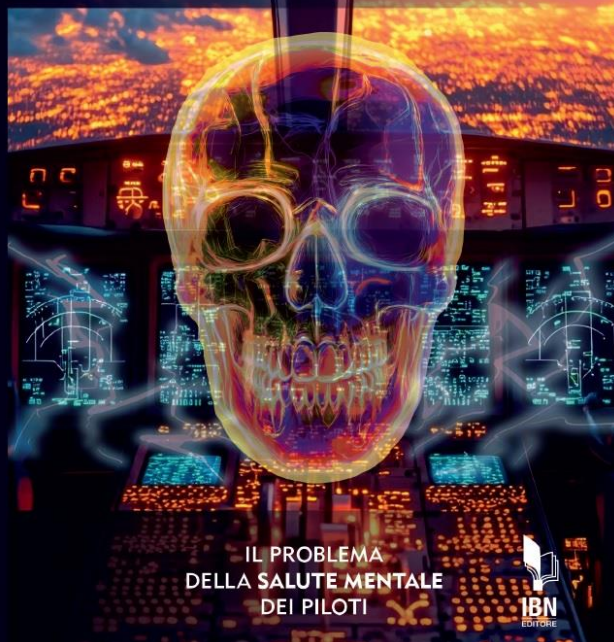


Antonio Bordonì

SUICIDI AD ALTA QUOTA

ANTONIO BORDONI

SUICIDI AD ALTA QUOTA



IL PROBLEMA
DELLA SALUTE MENTALE
DEI PILOTI



info@ibneditore.it