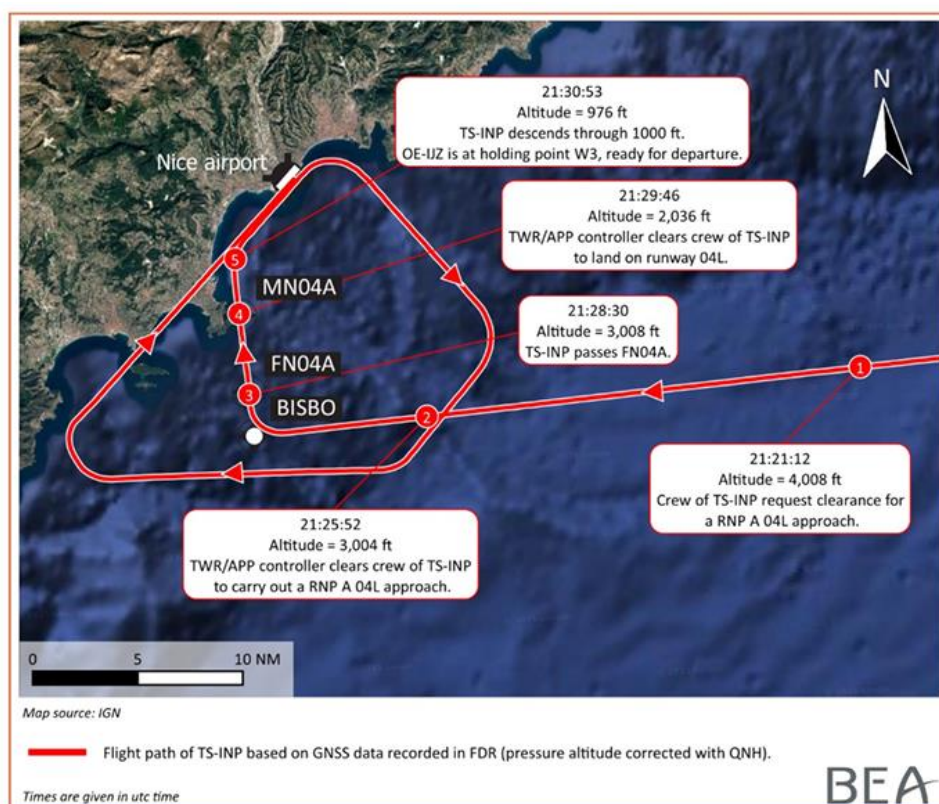


SFIORATA TRAGEDIA A NIZZA

Aeroporto di Nizza, un Airbus A320 della [compagnia tunisina](#) Nouvelair ⁽¹⁾ in fase di atterraggio si è avvicinato a meno di 3 metri da un Airbus A320 della easyJet, tentando erroneamente di atterrare sulla pista di decollo occupata da quest'ultimo. E' accaduto in una buia serata del 21 settembre 2025 alle 21.30 UTC e in questi giorni la BEA (Bureau d'Enquêtes et d'Analyses) ha emesso un primo rapporto preliminare. ⁽²⁾

Le fasi cruciali di questo allarmante incidente vengono illustrate negli undici punti riportati nelle due immagini che seguono.

Figura 1: avvicinamento finale, punti 1/5



Alle **21:21**, il controllore TWR/APP chiede all'equipaggio della Nouvelair di confermare la volontà di effettuare un avvicinamento RNP su pista 04L. L'equipaggio confermava di voler effettuare un RNP A 04L (vedi Figura 1, punto **1**). Il controllore TWR/APP autorizza la discesa a 3.000 piedi fino al waypoint BISBO. L'equipaggio ha osservato che la Promenade des Anglais era visibile ed eseguiva la lista di controllo dell'avvicinamento.

Alle **21:22**, il controllore RAMP/GND autorizzava l'equipaggio dell'Airbus easyJet a rullare chiedendo loro di attendere prima della pista 04L nel punto di attesa A1. L'equipaggio ha ripetuto la comunicazione e ha iniziato a rullare segnalando anche le non buone condizioni di visibilità a terra.

Alle **21:25**, il controllore TWR/APP autorizzava l'equipaggio di Nouvelair a procedere per l'avvicinamento RNP A alla pista 04L dopo BISBO. L'equipaggio ripeteva correttamente le istruzioni ricevute (punto **2**). Contemporaneamente, sulla frequenza GND, il controllore RAMP/GND istruiva l'equipaggio easyJet di attendere al punto di attesa A1 della pista 04L chiedendo loro di passare alla frequenza della torre

(TWR/APP). Alle 21:26, l'equipaggio easyJet ha contattato il controllore TWR/APP il quale autorizzava l'attraversamento della pista 04L e il proseguimento fino a W3. L'equipaggio ha verificato che non ci fossero aeromobili in fase di atterraggio prima di attraversare la pista 04L.

Alle 21:27, il controllore TWR/APP autorizzava l'equipaggio easyJet ad allinearsi sulla pista 04R e attendere. L'equipaggio ha risposto negativamente e ha chiesto di attendere al punto di attesa W3 perché *"the cabin was not ready"*. Il controllore TWR/APP approvava questa richiesta. Alle 21:28, Nouvelair superava il punto FN04A in discesa verso MN04A (punto 3). L'autopilota era in modalità FINAL APP.

Alle 21:30, il controllore TWR/APP ha autorizzato l'equipaggio Nouvelair ad atterrare sulla pista 04L (punto 4) e l'equipaggio ha ripetuto correttamente l'autorizzazione. L'aereo superava il punto MN04A a 2.000 piedi in discesa. Veniva seguita una rotta di 357°. Il PF disattivava il pilota automatico. Trenta secondi dopo, il PF ha effettuato una virata a destra da una prua di 360° a una prua di 040°. Il PF segnalava di avere la pista in vista.

Alle 21:30:53, il superamento dei 1.000 piedi è stato segnalato dall'indicatore automatico di quota del radioaltimetro (punto 5). La velocità indicata dell'aereo era di 138 kt e la sua velocità di discesa di 1.100 ft/min. L'aereo si trovava su una rotta di 015° in virata a destra a 3,4 NM dalla soglia 04R. Nello stesso momento, il PM di easyJet comunicava al controllore TWR/APP che si trovava al punto di attesa W3 della pista 04R e che erano pronti per il decollo.

Figura 2: pista in vista, punti 6/11



Alle 21:30:58, il controllore TWR/APP ha chiesto all'equipaggio easyJet di allinearsi sulla pista 04R e di attendere (vedi Figura 2, punto 6). L'equipaggio ripeteva correttamente la comunicazione. Alle 21:31:25, Nouvelair è sceso a 560 piedi con una rotta di 051°. Alle 21:31:36, l'aereo era allineato con l'asse della pista 04R. È sceso a 527 piedi a 1,8 NM dalla soglia della pista 04R. Alle 21:31:41, il primo livello di allerta (allerta ambra) di un'incursione in pista generato dal sistema A-SMGCS è stato attivato nella torre di controllo (punti 7 e 7); quando easyJet è entrato nella pista 04R. In quel momento Nouvelair era a 492 piedi in discesa a

circa 1,6 NM dalla soglia della pista 04R. Alle 21:31:57 è stato attivato il secondo livello di allerta (allarme visivo e acustico rosso) (vedi punti 8 e 8). Nouvelair era a 448 piedi in discesa a circa 1 NM dalla soglia della pista 04R.

Alle 21:32:05, Nouvelair si trovava sulle strisce di soglia della pista 04R in virata a sinistra per allinearsi sulla linea centrale della pista (punto 9). Il PM di easyJet vedeva l'Airbus Nouvelair in fase di avvicinamento finale ma non percepiva alcun conflitto. Nouvelair si trovava a 0,7 NM dalla soglia della pista 04R, in discesa a 278 piedi con una velocità indicata di 141 kt e una velocità di discesa di circa 1.200 piedi/min (punto 9). Allo stesso tempo, il controllore TWR/APP contattava l'equipaggio Nouvelair per confermare la pista 04L: "Nouvelair 586, confermo 04L". L'equipaggio ha risposto che si trovava in fase di avvicinamento finale alla pista 04L: "Avvicinamento finale 04L". Il controllore ha nuovamente autorizzato l'equipaggio ad atterrare sulla pista 04L: "Autorizzati ad atterrare sulla 04L". Durante questo scambio, l'aereo si trovava a circa 0,7 NM dalla soglia della pista 04R, in discesa da 258 a 158 piedi, e continuava la sua discesa. Nei secondi successivi si attivavano i segnali acustici automatici a 100, 50, 40 e 30 piedi.

Alle 21:32:23, l'Airbus Nouvelair ha sorvolato l'Airbus easyJet, che era fermo e allineato con la linea centrale della pista 04R (punti 10 e 10). Il valore dell'altitudine radio di Nouvelair è sceso da 39 piedi a 10 piedi in un secondo, prima di risalire a 24 piedi nel secondo successivo. Alle 21:32:25, il controllore TWR/APP comandava all'equipaggio Nouvelair di eseguire un go-around (punto 10). In quel momento, sull'aereo si attivavano i segnali acustici automatici di 20 piedi e "retard". L'equipaggio Nouvelair eseguiva un mancato avvicinamento.

I dati registrati mostrano che il carrello principale del TS-INP non ha toccato la pista.

In pratica, l'aereo tunisino stava atterrando sulla pista sbagliata ed è arrivato a meno di 3 metri dall'A320 easyJet prima che l'equipaggio effettuasse una riattaccata.

La tragedia è stata davvero sfiorata e il rapporto del BEA ha fornito una prima spiegazione agli eventi del 21 settembre, evidenziando un problema di visione nell'illuminazione delle piste aeroportuali.

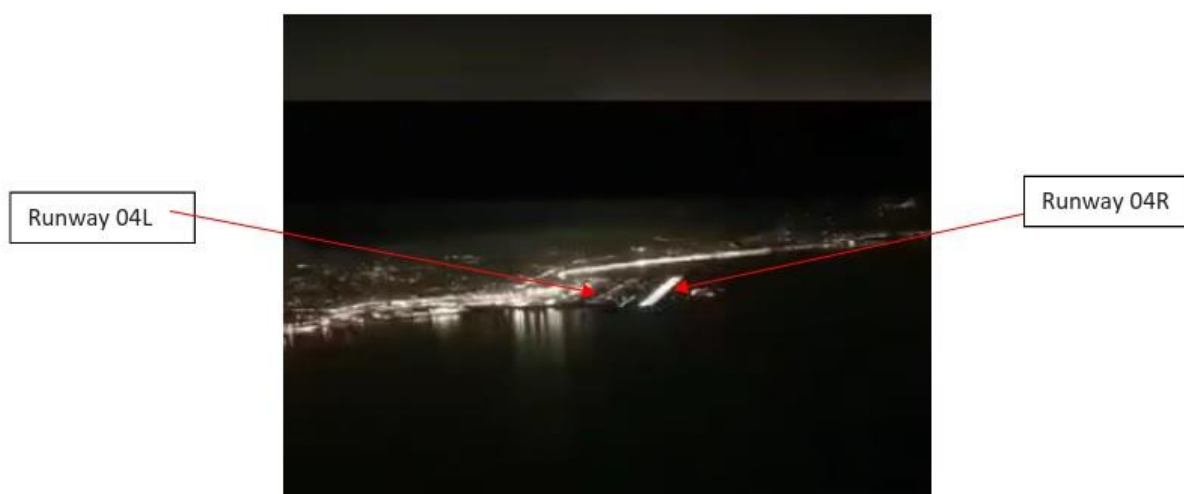
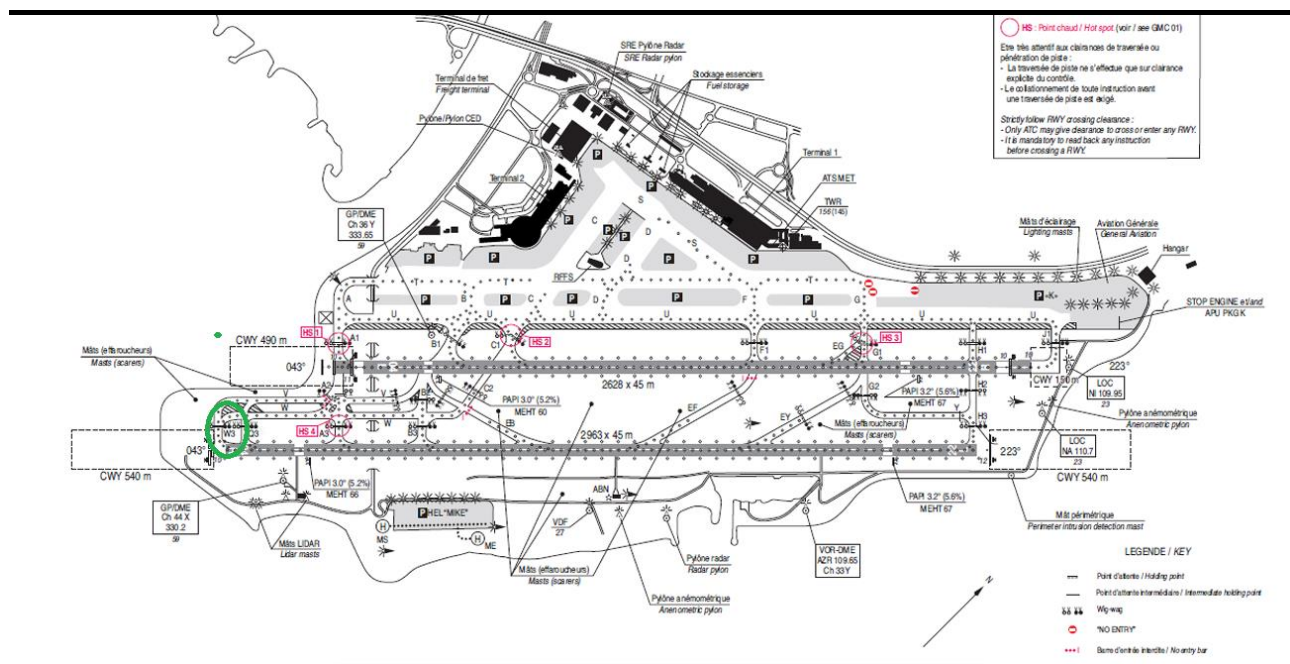


Figure 10: image taken from a video of an approach at night, date not known, brightness level of 04L and 04R lighting not confirmed

Le trascrizioni dell'ATC presenti nel rapporto precisano che, durante l'avvicinamento dell'aereo tunisino all'aeroporto di Nizza, i piloti hanno confermato di essersi avvicinati a quella che ritenevano essere la pista 04L. Questo nonostante i molteplici allarmi di incursione in pista attivati nella torre di controllo a causa dell'ingresso dell'aereo easyJet nella pista verso cui si stava dirigendo l'Airbus della Nouvelair.

Nella sottostante immagine abbiamo evidenziato con circolo verde il punto “W3” dove easyJet si era fermato in attesa di entrare in pista 04R.



Il rapporto sottolinea inoltre il fatto che la ridotta visibilità nell'oscurità di settembre, dovuta alla pioggia e alle nuvole, potrebbe aver contribuito alla decisione dell'equipaggio dell'Airbus A320 della Nouvelair di eseguire erroneamente un avvicinamento visivo verso la pista 04R. Il BEA osserva che " *il tempo era instabile tra Cannes e Antibes* ", con " *piogge moderate* " e " *leggera turbolenza* " nella zona.

I controllori di volo dell'aeroporto di Nizza hanno effettivamente impartito l'ordine ai piloti della Nouvelair di effettuare una riattaccata quando l'errore dell'equipaggio tunisino è diventato evidente. Tuttavia, un punto interessante da notare nel rapporto del BEA è il fatto che ciò è avvenuto due secondi dopo che l'aereo aveva sorvolato l'A320 di easyJet con una separazione di soli 3 metri, quando quest'ultimo aveva già iniziato a decollare.

Ciò, osserva il rapporto, evidenzia i rischi derivanti dal fatto che i controllori del traffico aereo lavorino in posizioni combinate di torre/avvicinamento, poiché questa dicotomia ha aumentato il carico di lavoro al punto che il conflitto non è stato identificato prima. Il rapporto, come detto, è preliminare quindi non contiene raccomandazioni ma le Autorità preposte hanno emesso un divieto temporaneo per gli avvicinamenti visivi di tipo VPT (3) di notte, quando la pista 04L è utilizzata per gli atterraggi e la pista 04R è destinata ai voli in partenza.

Il testo completo del Rapporto è stato inserito nel nostro database nella Sezione “Other Investigation Reports”.

- (1) I velivoli coinvolti nella mancata collisione sono l'Airbus 320-200 TS-INP (c/n 5867) operato dal vettore tunisino Nouvelair, e l'Airbus 320-200 OE-IJZ (c/n 6502) operato da easyJet Europa.
- (2) Il Rapporto della BEA porta il numero 2025-0423, emesso il 22 Ottobre 2025 ed è preliminare.

- (3) L'approccio VPT (Visual Manoeuvring with Prescribed Track) è una procedura di avvicinamento strumentale (IFR) che combina una parte strumentale iniziale con una parte finale visiva su un percorso prestabilito.

NL 67/25 (02 Novembre 2025)

Air-accidents.com

[Elenco Newsletter pubblicate nel 2025 \(scaricabili dal nostro sito, nella sezione Newsletters Archivi\)](#)

✓	NL 01/25	Fumi tossici: primo caso di morte in diretta?	02/01/2025
✓	NL 02/25	Troppi uccelli o troppi aerei?	03/01/2025
✓	NL 03/25	Invece del solito barcone....	06/01/2025
✓	NL 04/25	Ricordando YV 2615	10/01/2025
✓	NL 05/25	Carrelli, Boeing e manutenzione	10/01/2025
✓	NL 06/25	Non solo uccelli....	16/01/2025
✓	NL 07/25	Se dal cockpit si vedono uccelli....	20/01/2025
✓	NL 08/25	Altri aeroporti in Sud Corea con barriere solide a fine pista	28/01/2025
✓	NL 09/25	Insolita sciagura ancora in Sud Corea	29/01/2025
✓	NL 10/25	Collisione al Reagan di Washington /1	30/01/2025
✓	NL 11/25	Washington/2	30/01/2025
✓	NL 12/25	Una fraseologia inappropriata	31/01/2025
✓	NL 13/25	L'effetto somatogravico che può colpire il pilota	03/02/2025
✓	NL 14/25	Quando un caffè salva la vita di un passeggero	04/02/2025
✓	NL 15/25	La "calda" area orientale	10/02/2025
✓	NL 16/25	L'Ambra 13 e Ustica, non solo Itavia	16/02/2025
✓	NL 17/25	Incidente di Toronto /1	18/02/2025
✓	NL 18/25	Bird Strike a go go	21/02/2025
✓	NL 19/25	Archiviazione Ustica: era nell'aria	11/03/2025
✓	NL 20/25	Volare con un cadavere accanto	11/03/2025
✓	NL 21/25	Confermate nuove ricerche per MH370	19/03/2025
✓	NL 22/25	Perdita di quota in avvicinamento	22/03/2025
✓	NL 23/25	Aree di guerra, come evitarle	27/03/2025
✓	NL 24/25	La tragedia dell'Aeroflot 1492	31/03/2025
✓	NL 25/25	Rapporto sull'incidente di Vilnius	02/04/2025
✓	NL 26/25	L'identificazione di chi ci sorvola	07/04/2025
✓	NL 27/25	Il primo scontro fra due velivoli civili	08/04/2025
✓	NL 28/25	Il pericolo di perdite di ossigeno nel cockpit	13/04/2025
✓	NL 29/25	Se il capitano sta male	27/04/2025
✓	NL 30/25	Tutti morti, un solo superstite	30/04/2025
✓	NL 31/25	Il problema degli odori e fumi a bordo	10/05/2025
✓	NL 32/25	I posti della odierna prima classe sono più pericolosi?	13/05/2025
✓	NL 33/25	Freni surriscaldati, ma per i media "fuoco e fiamme"	14/05/2025
✓	NL 34/25	Abbattimento MH17 e i precedenti dell'ICAO	15/05/2025
✓	NL 35/25	Un molto preoccupante episodio	16/05/2025
✓	NL 36/25	Bascapè e Ustica: studiare per imparare	26/05/2025
✓	NL 37/25	Loss of separation nei cieli francesi	11/06/2025
✓	NL 38/25	Air India 171	13/06/2025
✓	NL 39/25	Air India 171 dettagli sull'incidente	14/06/2025
✓	NL 40/25	Un incidente molto simile a Air India 171	15/06/2025
✓	NL 41/25	Quel ritardato Lift Off a Melbourne, analogie con Air India 171	16/06/2025
✓	NL 42/25	Air India 171, Carburante contaminato?	24/06/2025
✓	NL 43/25	I registratori di volo di Air India 171	13/07/2025
✓	NL 44/25	Air India 171=Germanwings 9525?	15/07/2025
✓	NL 45/25	Se il pilota è depresso...	17/07/2025
✓	NL 46/25	Il posto 11A	21/07/2025
✓	NL 47/25	Incidente Jeju Air: spiegazioni contestate	22/07/2025
✓	NL 48/25	La Collisione sul Potomac del 29 gennaio scorso	23/07/2025
✓	NL 49/25	Tre incidenti similari a velivoli Airbus	25/07/2025
✓	NL50/25	I punti deboli della blacklist UE	05/08/2025
✓	NL 51/25	Quel portellone staccatosi dalla fusoliera	08/08/2025
✓	NL 52/25	I vortici di scia e le quasi collisioni	10/08/2025
✓	NL 53/25	Le comunicazioni T/B/T aeronautiche	12/08/2025
✓	NL 54/25	La corretta postura in caso di evacuazione con scivoli	20/08/2025
✓	NL 55/25	Barbe & sicurezza volo	29/08/2025
✓	NL 56/25	Come mettere fuori uso il GPS	02/09/2025
✓	NL 57/25	L'11-9 e l'operazione Northwoods	10/09/2025
✓	NL 58/25	Vantaggi e criticità della navigazione satellitare	13/09/2025
✓	NL 59/25	Si torna a parlare dei fumi tossici a bordo	17/09/2025
✓	NL 60/25	Non sono solo i piloti a dormire	29/09/2025
✓	NL 61/25	L'incidente al volo Delta 185 MXP-JFK	03/10/2025

✓	NL 62/25	Problemi con la RAT dei 787 ?	08/10/2025
✓	NL 63/25	L'emergenza Minimum Fuel	11/10/2025
✓	NL 64/25	In mare a Hong Kong	21/10/2025
✓	NL 65/25	Incidente aereo in Kenya	29/10/2025
✓	NL 66/25	Ad Augsburg si è parlato di fumi tossici	30/10/2025

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.

info@ibneditore.it