

## QUANTI CASI DI SUICIDIO SONO ACCADUTI?

Vi abbiamo appena detto delle ultime notizie trapelate da fonti occidentali circa il possibile caso di tentato suicidio perpetrato da qualcuno a bordo del Boeing 737 di China Eastern. (1) Se mai questa ipotesi venisse confermata innanzitutto dovrà essere chiarito se l'atto è stato compiuto da uno dei due piloti o se qualcuno introdottosi nella cabina di pilotaggio ha provocato la repentina picchiata.

Nel caso venisse confermata la prima delle due ipotesi allora l'incidente si andrebbe ad aggiungere ai già numerosi precedenti, e dicendo ciò non intendiamo solo riferirci al ben noto caso di Germanwings. (2)

Questi che seguono sono solo alcuni dei più recenti casi. (3)

• **21 agosto 1994.** Un ATR42 della Royal Air Maroc precipita sulle montagne dell'Atlas, in Marocco, dopo che il pilota aveva disconnesso l'autopilota mentre l'aereo stava attraversando i 16.000 piedi di quota. Il velivolo era partito da Agadir con 40 passeggeri e 4 membri di equipaggio con destinazione Casablanca. La commissione che indagò sull'incidente appurò che il pilota automatico dell'ATR 42 fu intenzionalmente disattivato dal comandante Khayati, che fece poi deliberatamente schiantare l'aereo. A bordo del velivolo vi erano anche otto cittadini italiani.

DESERET NEWS, SATURDAY, AUGUST 27, 1994

### Prove **suicide** accusation, union tells crash probers

Associated Press

**RABAT, Morocco** — A flight union demanded Friday that investigators back up their report that a distraught pilot deliberately steered his plane into a mountain, killing all 44 people aboard.

In a statement published in the newspaper Opinion, the Moroccan Association of Navigators expressed "indignation" at the "deeply grave accusation that can only be put forth with irrefutable proof."

"We obviously plan to be in touch with the investigating commission to find out on what basis its thesis rests," the statement said.

The Royal **Air Maroc** ATR-42

crashed north of Agadir in southern Morocco on Sunday, killing 40 passengers and four crew members.

An investigating commission announced Thursday that the pilot, Younes Khayati, plunged the plane to earth because he wished to commit **suicide**.

News reports have said Khayati, 32, was in despair over his love life. The head of the investigating commission said a special panel was being set up to uncover the suicide motive.

The flight union immediately disputed the **suicide** explanation and in Friday's statement said the plane probably malfunctioned.

"As soon as Captain Khayati began positioning himself for take-off, he signaled to the control tower that he had a technical problem and wanted to return to the parking area," the union's statement said.

In a statement Thursday, the union said it had asked authorities for two seats on the investigative commission, but their request was denied.

All 44 victims — 20 of them foreigners — were buried in a common grave in Agadir. An imam, a reverend and a rabbi presided over the burial ceremony with prayers of the Muslim, Christian and Jewish rites.

• **11 ottobre 1999.** Un comandante della compagnia Air Botswana messo temporaneamente a riposo "per ragioni mediche" alle prime luci dell'alba pensa di recarsi all'aeroporto internazionale di Gaborone, capitale della Botswana, sale a bordo di uno dei quattro ATR42 che compongono la flotta della compagnia e prende il volo. Stabilito il contatto radio il pilota minaccia di voler far precipitare l'aereo sulla residenza del Primo ministro del Paese ma poi ci ripensa e torna sull'aeroporto da cui era partito. Qui di fronte al terminale erano parcheggiati altri due ATR42

della sua compagnia pronti a imbarcare passeggeri sui primi collegamenti del mattino; il quarto velivolo, fortunatamente, era posizionato su altra città. Giunto sullo scalo il pilota fa precipitare il suo ATR42 sopra gli altri due parcheggiati. La torre di controllo aveva avuto appena il tempo di far sgombrare il campo, e quando i fumi di questa tragedia si dissolvono apparirà che i tre velivoli sono andati completamente distrutti e l'unica vittima è il pilota che avrebbe dovuto stare a riposo, perché malato.



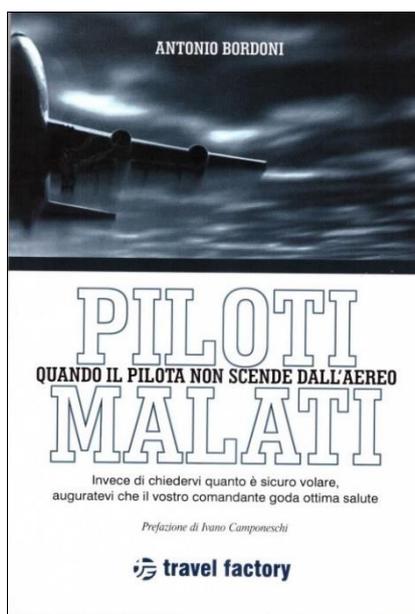
•**29 novembre 2013.** Un Embraer 190 della Mozambique Airlines in volo fra Maputo (Mozambico) e Luanda (Angola) precipita provocando la morte di tutti i 33 occupanti a bordo. Quando il 21 dicembre 2013, l'Istituto Moçambicano di Aviazione Civile presenta il rapporto d'inchiesta preliminare si afferma che il capitano Herminio dos Santos Fernandes aveva la "chiara intenzione" di far precipitare il jet e aveva modificato manualmente le impostazioni del pilota automatico. Dopo che il copilota aveva lasciato la cabina di pilotaggio, erano passati due minuti prima che il capitano decidesse di chiudere la porta e un altro minuto prima di iniziare la discesa. Il registratore vocale della cabina di pilotaggio aveva registrato diversi allarmi che si erano attivati durante la discesa, oltre a ripetuti e forti colpi alla porta da parte del copilota, che era rimasto chiuso fuori dalla cabina di pilotaggio. Contrariamente a quanto stabilito dalla Mozambique Airlines, nessun membro dell'equipaggio di cabina era presente nella cabina di pilotaggio durante l'assenza del copilota. Le modalità di questa sciagura portano alla mente quanto accadrà un anno dopo al volo Germanwings 9525.

Le indagini sul pilota dell'aereo hanno rivelato che il capitano Fernandes aveva subito una serie di avversi eventi prima dell'incidente. Suo figlio era morto in un sospetto suicidio nel novembre 2012. L'anniversario di un anno dalla morte del figlio di Fernandes ricorreva quasi esattamente nella data dell'incidente. Anche la figlia era in ospedale per un'operazione al cuore al momento dell'incidente, il tutto mentre era pendente il suo procedimento di divorzio con il coniuge.

•**8 marzo 2014.** Volo Malaysia Airlines 370 da Kuala Lumpur a Pechino. 239 persone a bordo. Aereo mai ritrovato. Disperso nell'Oceano Indiano che mai avrebbe dovuto attraversare. Su questa scomparsa abbiamo pubblicato numerose newsletter. Ormai ben pochi hanno dubbi sul fatto che l'aereo, un Boeing 777, sia stato portato deliberatamente fuori rotta e fatto affondare nell'Oceano Indiano.

•**24 marzo 2015.** Volo Germanwings 9525 da Barcellona a Dusseldorf. 150 persone (144+6) perdono la vita quando l'Airbus 320 viene fatto sfracellare sulle Alpi Francesi. Di questo incidente abbiamo parlato anche nel nostro libro "Aerotoxic Syndrome" (4) in quanto da una nostra ricerca è emerso che l'autore del gesto, il copilota Andreas Lubitz, nel periodo gennaio 2014/marzo 2015 era incappato in ben 142 casi di fumi tossici i quali avrebbero potuto ben spiegare la causa del suo disperato gesto.

Dobbiamo purtroppo precisare che questi ricordati sono solo alcuni dei non pochi casi di incidenti aerei dovuti a problemi che hanno riguardato il personale di condotta voli. Per chi volesse approfondire l'argomento:



- (1) Vedi ns. precedente Newsletter 24/22
- (2) Germanwings , 24 marzo 2015, volo 9525 da Barcellona a Dusseldorf. 150 vittime (144+6)
- (3) Per chi volesse approfondire l'argomento: "Piloti malati, Quando il pilota non scende dall'aereo". Antonio Bordini, Travel factory Editore, 2008
- (4) "Aerotoxic Syndrome" Antonio Bordini. Ibn Editore 2019, pagg 115-116

*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

# E' uscito:



## **USTICA** *il relitto parla*

Nell'autunno del 1992 si concludevano le operazioni di recupero del DC-9 Itavia, volo 870, dagli abissi del Mar Tirreno. Il costo del recupero si aggirò sui 14 milioni di euro. Investigatori professionisti provenienti anche da diverse nazioni europee furono invitati in Italia a studiare i resti del DC-9 per dare il loro responso sulle cause che avevano provocato la caduta del velivolo e la morte degli 81 occupanti a bordo. Gli investigatori lavorarono fino a luglio del 1994 e sottomisero quindi la loro relazione peritale composta di oltre mille pagine, indicando nell'esplosione di una bomba la causa della sciagura.

Ma in Italia, fra l'incredulità degli stessi esperti, tutto continuò come prima, battaglia e missili in prima linea.

Questo libro viene scritto per portare a conoscenza dell'opinione pubblica il lavoro condotto dagli investigatori aeronautici che hanno studiato i resti dell'I-TIGI e le conclusioni cui sono pervenuti circa le cause della sciagura, totalmente diverse da quelle della vulgata.

[info@ibneditore.it](mailto:info@ibneditore.it)

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

[antonio.bordoni@yahoo.it](mailto: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](http://www.aviation-industry-news.com)

o alla sicurezza del volo:

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

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