

CASO FLYDUBAI, COME 11/9?

Nessuna vittima a bordo, comandante ferito, parte della sezione verticale di coda mancante, è questo il sommario della brutta storia avvenuta a bordo del volo FZ1073 che volava da Dubai a Tel Aviv il 30 settembre scorso.

Un rinnovato caso di 11/9? O un ennesimo incidente causato da pilota con problemi mentali? Alla luce di quanto è dato finora sapere queste sono le due ipotesi in campo.

Notiamo subito che a confronto di quanto avvenuto a bordo degli aerei coinvolti negli attentati del 9/11, nel 737 FlyDubai l'autore del gesto, il secondo pilota omanita, era solo non aveva complici nella cabina passeggeri e ciò ha facilitato di molto, in modo determinante l'esito favorevole della vicenda. In primo luogo l'apertura della porta blindata del cockpit che ha permesso l'accesso ai soccorritori immobilizzando l'attentatore.

Di certo il particolare che per mettere in atto il suo piano il secondo pilota ha atteso tre ore e di essere ormai prossimo all'entrata nello spazio aereo giordano, a poca distanza da quello israeliano, ci porta a pensare che l'obiettivo era quello di far schiantare l'aereo a terra causando la morte di tutti gli occupanti a bordo di nazionalità israeliana. Su questo tema dobbiamo ricordare che in base agli accordi stipulati con FlyDubai, così come con altre compagnie che hanno collegamenti aerei con Tel Aviv, chi vola verso Israele non deve avere in cabina di pilotaggio personale di determinate nazionalità fra cui quella omanita, in quanto fra Israele e Oman non vi sono relazioni diplomatiche normalizzate. Il pilota in questione, fra l'altro, era da meno di un anno al servizio della compagnia.

L'altra ipotesi quella di disturbi mentali che possono tradursi in un ennesimo caso di suicidio-omicidio è tuttora da non scartare. Ma saranno le registrazioni presenti sul CVR nonché la testimonianza del capitano che potranno senz'altro far luce su questo aspetto.

Circa parte dell'impennaggio verticale mancante, fatto che inizialmente era passato inosservato, possiamo annotare che precipitare da 34.000 a 19.000 piedi in pochi secondi significa quasi toccare i 500 nodi/orari in picchiata e in questi momenti tentativi disperati di ricondurre l'aereo in assetto possono senz'altro portare a rotture di stabilizzatori di coda ed anche di componenti alari. Sarà sempre il registratore di bordo (in questo caso l'FDR) o, se ai comandi era un componente dell'equipaggio di riserva, a fornire i dettagli circa la conduzione del volo dalla ripresa di quota fino all'atterraggio all'aeroporto di Tabuk.

Ci sono state rivolte domande circa il particolare del coltello in possesso del copilota per sapere se anche i membri dell'equipaggio vengono sottoposti ai controlli del metal detector. Ma al momento a questa domanda non siamo in grado di fornire una risposta certa perché sappiamo che in taluni aeroporti e per talune compagnie aeree ciò avviene, non possiamo però confermare se ciò sia avvenuto anche all'aeroporto di Dubai per l'equipaggio del volo FZ1073.

Purtroppo, come dimostra la soluzione della porta del cockpit bloccata adottata da tutte le compagnie, si parte sempre dal presupposto che il "terrorista" si trovi nella cabina passeggeri, ma non sempre purtroppo è così.

In chiusura ribadiamo quanto abbiamo avuto modo di far notare nella nostra precedente newsletter ovvero che il *boom* dell'aviazione civile registrato in Medio Oriente ha costretto le nuove compagnie sorte in questa regione a fare incetta di piloti provenienti da altri Paesi ed è quindi molto comune trovare nelle cabine di pilotaggio di queste compagnie piloti provenienti da differenti Paesi. Una soluzione questa non certo vietata dai regolamenti ma la quale -a nostro avviso- non è proprio l'ideale per la sicurezza del volo.

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
✓	NL 60/26	Atterraggi notturni a Nizza sotto esame	27/09/2026
✓	NL 61/26	Incidente FlyDubai	30/09/2026

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