

Ky dokument nuk është prova. Prova janë bajtët e ruajtur: HTML-ja e faqes, pamja e saj, dhe zinxhiri i hash-eve që i lidh. Kjo dëshmi është paraqitja e tyre, e prodhuar automatikisht. Verifikohet me kodin më poshtë **pa na pyetur ne**.

ARTIKULLI

TITULLI	Minuta pas minute/ Çfarë ndodhi në fluturimin e FlyDubai, oficeri i parë kërkon të falë Namazin! Më pas s ulmi me sëpatë, fikja e motorëve dhe 'zhytja' me 970 kilometra në orë - Shqiptarja.com
ADRESA	https://shqiptarja.com/lajm/minuta-pas-minute-cfare-ndodhi-ne-fluturimin-e-flydubai-oficeri-i-pare-kerkon-te-fale-namazin-me-pas-sulmi-me-sepate-fikja-e-motoreve-dhe-zhytja-me-970-kilometra-ne-ore
BURIMI	shqiptarja.com
GJENDJA	online

KOHA

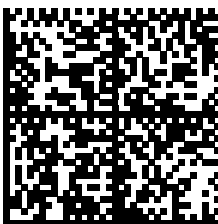
KAPUR NGA NE	4 tetor 2026, 06:30:45 UTC <i>Dritarja jonë e pasigurisë: ± 300 s — intervali me të cilin e kontrollojmë këtë burim.</i>
DEKLARUAR NGA PORTALI	4 tetor 2026, 06:25:24 UTC <i>Koha e deklaruar vjen nga pala që po vlerësohet. Ora jonë nuk preket prej saj, dhe të dyja shfaqen këtu të ndara.</i>

HASH-ET · SHA-256

PËRMBAJTJA	8724f19ed29f426b899fb7454a110f62448db77cccfed4d7f152f2324817308e0
TEKSTI	7ae2d8c80cb9b5da1522443cd0ec405fab09a0784b1d531c16605a9a9c612da7
PAMJA	7d7991e30e859aa74dbaff1b0ce4652fbfdaf117265602ad7dab05fc053d4b21

ZINXHIRI I PROVËS

KJO HYRJE	d542f6c5dfe50858c8279bbdadec19404ae7425dad1de373c3df9ccd76a682f8
E MËPARSHMJA	—
RRËNJA MERKLE	—
ANKORIMI	nuk është ankoruar ende <i>Kjo hyrje nuk është përfshirë ende në asnjë pemë Merkle të dërguar. Zinxhiri i hash-eve provon rendin dhe integritetin; koha jo.</i>



SKANOJE PËR TA VERIFIKUAR

Kodi të nxjerr te eksploruesi i STAMLES. Ai regjistër nuk është yni: nëse serveri ynë bie nesër, vula mbetet aty ku është.

Faqja tregon njërën nga tri gjendjet — **nuk u gjet**, **në radhë**, ose **e konfirmuar** me bllokun, rrënjën Merkle dhe transaksionin në Polygon. Krahazo hash-in që gjen atje me atë të shtypur më lart: nëse përputhen, kjo kapje ekzistonte para asaj ore, dhe ne nuk mund ta kishim ndryshuar pas saj.

<https://scan.stamles.eu/verify/d542f6c5dfe50858c8279bbdadec19404ae7425dad1de373c3df9ccd76a682f8>

PAMJA E FAQES

Renderuar nga HTML-ja jonë e ruajtur, jo nga rrjeti. **Riprodhon kopjen tonë, jo pamjen e atëhershme:** stilet dhe imazhet e largëta mund të mos ekzistojnë më ose të kenë ndryshuar.

Motori: chromium-stored+assets · dritarja 1280×1024 px



POP 5

Lajmet më të lexuara të 5 minutave të fundit



Liga e Kombeve/ Gafa e Berishës i kushton shtrenjtë Shqipërisë, Finlanda mposht 2-1 kuqeziqetel Tërbohen futbollistet e Maran: Arbitri na mohoi penaltinë (VIDEO)

Bota

Minuta pas minute/ Çfarë ndodhi në fluturimin e FlyDubai, oficeri i parë kërkon të falë Namazin! Më pas sulmi me sëpatë, fíkja e motorëve dhe 'zhytja' me 970 kilometra në orë

Avioni stabilizohet në një farë mënyre nga një pasagjer, Yaniv Hayoun, i cili pretendon se e ka tërhequr kolonën e komandimit drejt vetes për të mos lejuar që avioni të humbiste më shumë lartësi.



Avion i linjës FlyDubai



Leonard Berberi

4 Tetor, 08:23 | Përditësimi: 4 Tetor, 08:25

Share Tweet



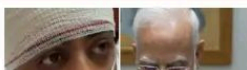
A A

Aeroporti Ndërkombëtar i Dubait nuk fle kurrë. Në orën pesë të mëngjesit të 30 shtatorit, një nga nyjet më të rëndësishme të transportit ajror në botë është tashmë në kulmin e një prej valëve të trafikut. Në portën C15 të Terminalit 3 ka familje me shumë valixhe me rrota dhe me fotografi të shumta nga pushimet në Azi, të sapoardhura nga disa fluturime të gjata të Emirates; punëtorë migrantë që po kthehen në vendet e tyre; biznesmenë; çifte në fund të muajit të mjalit. Të gjithë janë gati të hipin në një Boeing 737 Max të Flydubai me destinacion Tel Avivin, Izrael.

Fluturimi FZ1073 ka një rëndësi të madhe gjeopolitike, pasi lidh dy vende që dikur kishin marrëdhënie të tensionuara mes tyre. Por në atë çast kjo pak rëndësi ka. Sepse fluturimi është plot: 174 pasagjerë për 174 vende. Për këtë arsye, personeli i tokës njofton se në raftet e sipërme nuk do të ketë hapësirë për të gjitha bagazhet e dorës. Disa udhëtarë ankohen se më pas do të humbin kohë në Tel Aviv pranë shiritave të marrjes së bagazheve. Shumica bëjnë llogaritjet për të kuptuar nëse do të jenë ndër fatlumët apo, nëse hipin të fundit në avion, ndër ata që do të duhet ta dorëzojnë valixhen në bagazhin e regjistruar.

Në të njëjtën kohë, disa qindra metra më tej, Smit Machchhar mbërrin në kohë dhe kalon kontrollet e sigurisë. Është 38 vjeç, pilot indian, me mijëra orë fluturimi në Boeing 737. Hamam al-Hammami, 29-vjeçar nga Omani, mbërrin disa minuta më vonë. Rreth orës 5:30 të mëngjesit, Machchhar dhe al-Hammami zhvillojnë përgatitjen paraprake për fluturimin në një nga dhomat e përdorura nga ekuipazhet e Flydubai.

[Sh]
.com



LEXO EDHE:

U aodit me thikë nga ndihmësoiloti i tii. kapiteni rrëfen



momentin dramatik: Isha në luftë me jetën kur po tentoja të hapja derën e kabinës!

Machchhar do të jetë komandanti, ndërsa al-Hammami oficeri i parë. Me ta janë edhe gjashtë anëtarë të ekipazhit të kabinës. Al-Hammami përshkruhet si një njeri që alternonte momente humori me çaste heshtjeje. Atmosfera është profesionale, rutinë. Askush nuk vëren asgjë të pazakontë. Përveç disa gogësimave më të shpeshta se zakonisht, për shkak të zgjimit herët. Më pak se katër orë më vonë, al-Hammami dhe Machchhar do të bëhen protagonistë të një prej historive më të pabesueshme në aviacion: oficeri i parë përpaket të vrasë komandantin me një sëpatë dhe të rrëzojë avionin, fillimisht duke manovruar kolonën e komandimit e më pas duke fikur të dy motorët, ndërsa komandanti, me njërin krah pothuajse të prerë, ndihmon të tjerët për të vënë avionin nën kontroll.

Për të rindërtuar atë mëngjes, Corriere ka ndërthurur dëshmitë e personave të përfshirë drejtpërdrejt me raportimet e dhëna autoriteteve të sigurisë nga personeli i fluturimit të Flydubai, rrëfimet e personave që kishin dijeni për ngjarjen, punonjësit e aeroportit, kontrollorët e trafikut ajror dhe të dhënat e platformave të specializuara. Videot e ndryshme iu janë nënshtruar shqyrtimit nga dy komandantë Boeing 737, të cilët shpesh përdoren si këshilltarë në hetimet e aksidenteve ajrore. Ende ka disa aspekte për t'u sqaruar — këtë do ta përcaktojnë Prokuroria e Përgjithshme e Emirateve të Bashkuara Arabe dhe shërbimet e inteligjencës së Dubait dhe Tel Avivit —, ndërsa aviacioni perëndimor po përgatitet të shqyrtojë me kujdes sistemin e rekrutimit të pilotëve nga kompanitë ajrore të Lindjes së Mesme.

Në orën gjashtë të mëngjesit, ekipazhi mbërrin te Boeing 737 Max i caktuar për fluturimin FZ1073. Machchhar ulet në të majtë, në sediljen e komandantit, ndërsa al-Hammami në të djathtë, në vendin e rezervuar për oficerin e parë. Fillon procedura e kontrollit para fluturimit: kontrolli i instrumenteve, verifikimi i planit të fluturimit të futur në kompjuterët e avionit, konfirmimi i karburantit dhe shqyrtimi i buletineve më të fundit meteorologjike. Në pjesën e pasme të avionit, stjuardesat përgatisin kuzhinën e avionit, sistemojnë tabakatë e ushqimit që do të ngrohen më vonë, kontrollojnë sediljet dhe pajisjet e sigurisë.

Mes këtyre pajisjeve, e fshehur në një hapësirë pas sediljeve të pilotëve, ndodhet sëpata e emergjencës. Në anglisht quhet "crash axe". Është një mjet i detyrueshëm me ligj në pothuajse të gjitha avionët e transportit komercial, trashëgimi i procedurave të sigurisë të zhvilluara gjatë dekadave pas katastrofave të para të mëdha të aviacionit civil. Ajo shërben për të thyer dritaret e kabinës së pilotimit në rast zjarri, për të çarë panelet me qëllim arritjen te qarqet elektrike dhe për të liruar pilotët e bllokuar pas një uljeje emergjente. Pra, është parashikuar për të shpëtuar jetë.

Atë mëngjes, dikush ka ndër mend një përdorim tjetër. Sipas inteligjencës izraelite, al-Hammami — i larguar nga Oman Air për shkak të ideve të tij tepër pranë ekstremizmit islamik dhe i punësuar nga Flydubai prej tetë muajsh — e ka planin tërësisht të menduar: të eliminojë komandantin, të mos ngjallë dyshime nga jashtë, të vazhdojë në itinerarin e përcaktuar drejt Tel Avivit dhe më pas ta përplasë avionin me rrokaqiejt e qytetit. Pa u dhënë kohë avionëve luftarakë të ngrihen në ajër dhe ta neutralizojnë avionin, apo të nisë një proces negocimi.

Rreth orës 6:40, të gjithë pasagjerët janë ulur në bord dhe kanë vendosur rripat e sigurimit. Mes tyre, krejt rastësisht, ndodhen edhe dy pilotë që udhetojnë si "deadhead crew", siç quhen në zhargonin e aviacionit: ndodhen në bord sepse më pas duhet ta kthejnë po atë avion nga Tel Avivi në [Dubai](#).

Në orën 6:50, Boeing 737 zhvendoset me një mjet shtytës nga zona e parkimit; ndodhet në një pjesë vërtet periferike të aeroportit. Më pas nis të lëvizë vetë — dhe ngadalë — drejt pistës së parashikuar për ngritje. Në orën 7:04, Boeing-u rreshtohet në fillim të pistës 30 në të djathtë. "Skydubai 1073, jeni të autorizuar për ngritje", njofton kulla e kontrollit. "Këtu Skydubai 1073, jemi të autorizuar për ngritje", përsëritet nga kabina. Avioni nis përshpejtimin dhe ngrihet në ajër në orën 7:05.

Ngritja dhe ngjitja zhvillohen pa asnjë anomali. Trajektorja e ndjekur është ajo e përcaktuar dhe të gjithë parametrat janë brenda normales. Në orën 7:27, avioni, tashmë mbi Gjirin Persik, stabilizohet në lartësinë 32 mijë këmbë, ose 9 754 metra. Faza e ngritjes ka përfunduar zyrtarisht, por ende janë pilotët ata që e drejtojnë manualisht avionin, të paktën derisa ai të arrijë lartësinë përfundimtare të lundrimit.

Nga jashtë, në atë lartësi dhe me atë shpejtësi, Boeing-u shfaqet në radarët e qendrave të kontrollit si një pikë e ndritshme që lëviz drejt veriperëndimit me rreth 850 kilometra në orë. Asgjë ndryshe nga qindra fluturime të tjera që në atë moment përshkojnë hapësirën ajrore të Gjirit.

Në orën 7:50, në kabinën e pasagjerëve fillon shpërndarja e mëngjesit. Stjuardesat lëvizin nëpër korridor me karrocet, marrin porositë, hedhin kafënë dhe hapin tabakatë me omëletë, bukë të thekur, fruta dhe kos. Një stjuardesë merr leje të hyjë në kabinën e pilotimit dhe merr udhëzimet për vaktet e kërkuara: komandanti dhe oficeri i parë hanë ushqime të ndryshme, për të ulur rrezikun që një helmim i mundshëm ushqimor të prekë të dy njëkohësisht.

Në orën 8:09, avioni ngjitet më tej, në 34 mijë këmbë, ose 10 360 metra. Pikërisht nga ky moment aktivizohet autopiloti; komandanti dhe oficeri i parë nuk bëjnë tjetër veçse monitorojnë çdo problem të mundshëm të jashtëm ose të avionit. Machchhar dhe al-Hammami kontrollojnë instrumentet, ndjekin komunikimet me qendrat e kontrollit dhe verifikojnë kushtet meteorologjike përgjatë itinerarit.

Stjuardesa hyn për t'u shërbyer vaktet e kërkuara. Del. Dera e blinduar mbyllet me tingullin e saj karakteristik, të mbytur. Pilotët fillojnë të hanë. Përpara kanë të paktën disa orë qetësie relative. Në praktikë, do të duhet vetëm të ndryshojnë frekuencat radio kur të hyjnë në hapësirën ajrore të Jordanisë dhe më pas në atë të Izraelit.

Është e vështirë të përcaktohet në kohë momenti kur diçka ndryshon në mendjen e oficerit të parë. Nëse atë mëngjes, pasi hipi në bord, apo shumë më herët, kur filloi të fotografonte avionët izraelitë nga [aeroporti i Dubai](#) në vitin 2023; ndoshta kur Oman Air e largoi nga detyra për shqetësime lidhur me bindjet e tij. Fakti është se rreth orës 9:15, kur avioni ndodhet në 34 mijë këmbë dhe ndjek itinerarin e përcaktuar dhe të autorizuar me autopilotin aktiv, al-Hammami njofton se dëshiron të falet. Si mysliman, ai duhet të falet pesë herë në ditë.

Kjo nuk është një kërkesë që e habit komandantin. Ky i fundit, duke mos qenë mysliman, nuk mund ta kuptojë se është tepër vonë për namazin e sabahut, i cili falet para lindjes së diellit, dhe pak herët për atë të drekës, kur dielli arrin pikën më të lartë. Oficeri i parë ngrihet duke tërhequr sediljen. Kalojnë katër-pesë minuta. Pikërisht atëherë, pasi gjendet pas shpinës së Machchhar, burri shkëput sëpatën e përdorur për emergjencat. Komandanti goditet pas koke. Në fillim humbet ndjenjat dhe mendon se një pjesë e trupit të avionit është shkëputur. Por më pas vëren se goditjet vazhdojnë: është al-Hammami ai që po e sulmon. Përpqet të reagojë, por njëri krah i është prerë përgjysmë dhe humbet shumë gjak. Mendimi i vetëm i komandantit është: si t'u mundësojë atyre që janë jashtë të hyjnë brenda.

Dera e blinduar e kabinës së pilotimit është një nga pajisjet më të sofistikuar të sigurisë në aviacionin modern dhe, njëkohësisht, një nga më paradoksalet. Ajo u vendos në të gjithë avionët komercialë pas 11 shtatorit 2001. Qëllimi është të pengojë terroristët e armatosur të marrin kontrollin e avionit. Sistemi funksionon: dera u reziston presioneve të mëdha, përpjekjeve për ta detyruar dhe goditjeve të drejtpërdrejta. Ajo nuk hapet nga jashtë pa kodin e saktë të futur nga ekuipazhi i kabinës dhe, edhe në atë rast, piloti brenda mund ta bllokojë manualisht mekanizmin.

Problemi është se dera e projektuar për të mbajtur jashtë terroristët mban jashtë edhe shpëtimtarët. Nëse piloti brenda kabinës humbet ndjenjat — ose ka qëllime të këqija — askush nuk mund të hyjë nga jashtë pa e ditur kodin dhe, edhe në këtë rast, personi brenda mund ta bllokojë hyrjen. Andreas Lubitz e kuptoi këtë në vitin 2015, kur e la komandantin e fluturimit Germanwings 9525 jashtë kabinës dhe e drejtoi qëllimisht avionin drejt Alpeve franceze. Komandanti trokiti, thirri dhe u përpoq të hynte duke përdorur kodin. Lubitz e mbajti përgjdhësin në pozicionin "DENY". Të 150 personat në bord humbën jetën.

Pilotët i shpjegojnë Corriere-s se dera mund të zhblokohet nga brenda — pa qenë nevoja që dikush nga jashtë të fusë kodin e sigurisë — duke aktivizuar përgjdhësin "FLT DK DOOR" dhe duke e kthyer në pozicionin "UNLKD". Personit jashtë i mjafton të rrotullojë dorezën; nuk mjafton thjesht ta shtyjë. Por përgjdhësi "UNLKD" është me sustë: nëse piloti e lëshon, ai kthehet në pozicionin "AUTO" dhe aktivizon sërish bllokimin. Përgjdhësi duhet të mbahet në "UNLKD" pikërisht në momentin kur personi jashtë aktivizon dorezën.

Por kjo nuk është e mundur në atë çast. Machchhar zvarritet drejt derës. Përpqet ta hapë, por al-Hammami e mbyll sërish. Komandanti i tregon kryeministrit izraelit Benjamin Netanyahu se dikush nga stjuardesat mund ta ketë kuptuar se diçka nuk shkonte, sepse po përpqej të fuste kodin, por pa sukses, pasi oficeri i parë nuk lejonte hyrjen.

Machchhar kujton se mënyra e vetme për ta hapur ishte "të arrinte dorezën: mjaftonte ta rrotullonte dhe dera hapej vetë". Kaq mjaftonte që dikush nga jashtë të mund të hynte. Dhe këtu ndërhyr një nga shumë rrethanat që ndihmuan në shpëtimin e të gjithëve. Rreth orës 9:20, Nina Manes, pesë vjeçe, i kërkon nënës së saj, Tali, të shkojë në tualet. Ato janë ulur në klasën Business. Në këtë çast, ndërsa gruaja pret që e bija të dalë nga tualeti, dëgjon tingujt e një përleshjeje.

Ajo dyshon. I duket se dëgjon dikë duke trokitur nga brenda, por në të vërtetë janë zhurmat e përleshjes. Tali i drejtohet menjëherë një piloti jashtë shërbimit, i ulur në klasën Business. Meqë nuk flasin të njëjtën gjuhë, ajo e kap për dore dhe e çon pranë derës së blinduar të kabinës. Piloti rrotullon dorezën e jashtme dhe menjëherë sheh tmerrin: oficeri i parë po e godet brutalisht komandantin indian. "Po vret pilotin!", bërtet Tali.

Gjithçka ndodh në një çast. Disa pasagjerë ngrihen dhe ndërhyjnë. Pothuajse të gjithë janë izraelitë dhe, për rrjedhojë, pothuajse të gjithë kanë pas vetes të paktën tre vjet trajnim ushtarak, të detyrueshëm me ligj. U duhen disa sekonda për të kuptuar situatën. Përballen të tmerruar me komandantin e mbuluar në gjak. Disa përpqen t'i ndalojnë hemorragjinë. Të tjerë përqendrohen te oficeri i parë, i cili ndodhet në komandat e avionit dhe është gjithashtu i mbuluar me gjak.

Në orën 9:21, al-Hammami kupton se plani i tij fillestar nuk mund të realizohet më, sipas rindërtimeve të para të autoriteteve emiratase. Dhe kështu vendos ta rrëzojë avionin aty për aty, në mes të shkretëtirës. Çaktivizon autopilotin, merr kontrollin e avionit dhe e shtyn kolonën e komandimit përpara sa më shumë të mundet. Hunda e avionit ulet menjëherë. Dhjetëra pasagjerë hidhen drejt pjesës së pasme të Boeing-ut. Në pak më shumë se tridhjetë sekonda, avioni humbet 16 mijë këmbë lartësi, rreth 4 900 metra.

Por ekziston edhe një aspekt tjetër, edhe më domethënës dhe deri tani i panjohur. Në një prej videove, të filmuara mes sediljeve gjatë përpjekjeve për të ndaluar oficerin e parë, dallohet ndezja e dritave të emergjencës së kabinës. Këto drita aktivizohen për t'i ndihmuar pasagjerët të evakujnë avionin në rast emergjence ose kur avioni është në tokë dhe njerëzit duhet të zbresin. E megjithatë, ato ndizen në lartësi të madhe. Pse?

Dy komandantët e konsultuar theksojnë se dritat e emergjencës aktivizohen kur Boeing 737 humbet burimin kryesor të energjisë elektrike dhe kalon në furnizimin me bateri. Që kjo të ndodhë, ose janë fikur gjeneratorët, ose janë fikur të dy motorët. Për këtë arsye, dega e hetimit që merret me aviacionin po përpqet të përcaktojë nëse oficeri i parë ka lëvizur gjithashtu dy çelësat që furnizojnë motorët me karburant, duke i kaluar nga "Run" në "Cutoff". Një skenar identik me atë të fluturimit të Air India në qershor 2025, edhe pse në atë rast avioni kishte vetëm pak sekonda që ishte ngritur nga toka.

Gjate zbritjes, shpejtesia kaion 9/0 kilometra ne ore, duke bere qe avioni te tejkaloe kufjte e tij strukturore. Timoni i bishtit shkeputet ne nje pjesë të madhe. Parametrat e fluturimit në atë moment tregojnë një profil zbritjeje pothuajse identik me atë të fluturimeve SilkAir 185 dhe China Eastern Airlines 5735, në të cilat pilotët i rrëzuan qëllimisht avionët.

Në orën 9:22, përpara se të largohej dhe të neutralizohej, al-Hammami përpqet të shkatërrojë instrumentet e avionit. Për të, askush nuk duhet të jetë në gjendje të kontrollojë Boeing-un. Avioni stabilizohet në një farë mënyre nga një pasagjer, Yaniv Hayoun, i cili pretendon se e ka tërhequr kolonën e komandimit drejt vetes për të mos lejuar që avioni të humbiste më shumë lartësi, falë orëve të shumta që kishte kaluar duke parë serialin televiziv mbi aksidentet ajrore "Indagini ad alta quota", i njohur në pjesën tjetër të botës si "Air Crash Investigation" ose "Mayday".

Në orën 9:25, avioni megjithatë humbet sërish lartësi, ndoshta pikërisht sepse nuk ka më shtytjen e motorëve, gjë që Hayoun nuk mund ta kuptojë. Në këtë pikë ndërhyjnë dy pilotët jashtë shërbimit, të cilët e rikthejnë avionin në një gjendje normale fluturimi. Parametrat e udhëtimit janë në përputhje me rindezjen e motorëve, një procedurë më e lehtë për t'u kryer sesa në rastin e fluturimit të Air India. Pasagjerët izraelitë nuk i besojnë më askujt. Nëse oficeri i parë është terrorist, atëherë mund të jetë terrorist edhe dikush tjetër. Ata përpqen të kuptojnë nëse ka bashkëpunëtorë të mundshëm të fshehur mes pasagjerëve dhe personelit të Flydubai. I detyrojnë stjuardesat të strehohen në një hapësirë ku mbahen nën vëzhgim.

Në orën 9:31, nga kabina njëri prej pilotëve jashtë shërbimit vendos kodin "7700", që në sistemin e transponderit të avionëve komercialë tregon një emergjencë të përgjithshme, pa specifikuar natyrën e problemit. Në konfuzionin e krijuar, ky është një gabim: duhet të komunikonte tentativën për rrëmbim të avionit, përmes kodit "7500". Por situata është ende aq e paqartë dhe dramatike sa nuk ka kohë për të menduar gjatë. Qendrat e kontrollit marrin sinjalin. E kuptojnë se diçka nuk shkon. Por nuk e kuptojnë se çfarë.

Në orën 9:35, oficeri i parë neutralizohet. I lidhur dhe i shtrirë në dyshe, nuk mund të shkaktojë më dëme. Boeing 737 Max vazhdon të fluturojë mbi Gadishullin Arabik, me timonin e bishtit të dëmtuar, me komandantin e plagosur rëndë në një pjesë të avionit larg kabinës së pilotimit, me dy pilotë jashtë shërbimit në komandë dhe me 174 pasagjerë që përpqen të kuptojnë nëse janë duke shkuar drejt vdekjes apo jo.

Në orën 9:38, kodi i emergjencës ndryshon dhe bëhet "7500": hyrje e paautorizuar në kabinën e pilotimit. Por avioni po i afrohet hapësirës ajrore të Jordanisë. Në këtë pikë, kontrollorët e trafikut ajror të Arabisë Saudite kërkojnë që avioni të kthehet dhe të hyjë sërish në hapësirën ajrore saudite për të menaxhuar situatën. Shtatë minuta më vonë, qendra rajonale e kontrollit udhëzon ekuipazhin të vijojë drejt Tabukut për një ulje emergjente. Ata pyesin se cila është situata në bord dhe çfarë lloji ndihme do të nevojitet pas uljes.

Në orën 10:57, Boeing 737 Max prek pistën e Tabukut. Makthi ka përfunduar. Dyert hapen. Pasagjerët luten dhe qajnë. Smit Machchhar dërgohet me urgjencë në spital. Plagët janë të rënda. Hamam al-Hammami u dorëzohet autoritetëve saudite.

Pas disa orësh heshtjeje, autoritetet e Emirateve të Bashkuara Arabe flasin hapur për një "akt terrorist". Në sfond qëndrojnë një sërë pyetjesh që shqetësojnë aviacionin. E para lidhet me sistemet e kontrollit të kompanive ajrore. Nëse al-Hammami ishte larguar nga Oman Air për shqetësime që lidheshin me ekstremizmin, si arriti të punësohej nga Flydubai? Procedurat e verifikimit të së kaluarës së pilotëve – në teori ndër më të rreptat e çdo sektori profesional – kanë dështuar diku përgjatë zinxhirit. Se ku ka ndodhur kjo, ende nuk është e qartë.

Pyetja e dytë lidhet me derën e blinduar. Mekanizmi që pengoi tragjedinë pothuajse bëri të mundur që diçka e ngjashme të ndodhte. Machchhar arriti të krijonte hapësirën e nevojshme vetëm sepse gjeti forca fizike të jashtëzakonshme, të denja për dikë që po lufton vërtet për jetën. Nëse do të kishte mbetur pa ndjenja, historia mund të kishte përfunduar ndryshe. E treta lidhet me rolin e pajisjeve të parashikuara për emergjencat: sektori do të duhet të rishqyrtojë rolin e sëpatës. Nëse duhet zëvendësuar me diçka më pak të rrezikshme. Nëse duhen shtuar sisteme sigurie për të parandaluar përdorimin e saj në mënyrë të papërshtatshme.

Pyetja e katërt lidhet me aktivitetin e oficerit të parë në rrjetet sociale. Videot e publikuara në tetor 2023 tregojnë një pilot në detyrë duke filmuar qëllimisht avionët izraelitë nga brenda një kabine pilotimi. Këto pamje u publikuan më pas në LinkedIn dhe Instagram pas incidentit të 30 shtatorit. Kush kishte akses në llogaritë e tij? Kush i kishte programuar ato postime? Dhe përse askush, gjatë tre viteve që ndajnë ato video nga incidenti, nuk i kishte lidhur pikat?

R.Xh/Shqiptarja.com

TAG: dubai fluturime Incident ajror pilot aeroporti i dubait

Sa e vlerësoni këtë artikull? ★ ★ ★ ★ ★

LAJMET MË TË VLERËSUARA

Komente

Komento



Ndalohet rreptësisht ripublikimi i këtij shkrimi, sipas nenit 80, ligji 35/2016

Sondazhi i ditës:

Përveç autorit, ligji duhet të ndëshkojë edhe kë ka bërë publike videot intime private?

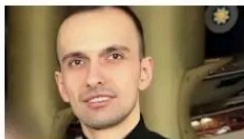
3 Tetor, 19:15

Po

Jo

Nuk e di

Lajme të tjera



Pamja këtu është e ri-koduar për ta futur në dokument. Artefakti autoritar është skedari WebP i ruajtur, dhe hash-i i tij është ai i shtypur te faqja e parë — pra dallimi është i verifikueshëm, jo i fshehur.