



Boeing 737 MAX Survives 14,000ft Plunge During flydubai Cockpit Attack



Here is a fact-based summary of the story contents:

The aircraft dropped over 14,000 feet in less than 30 seconds after its First Officer allegedly stabbed the Captain, before an Israeli plumber with no piloting background reportedly grabbed the controls to help level the aircraft.

An analysis of [flight tracking](#) data suggests the 737 MAX 8 may have exceeded its maximum operating limits during the dive, and photos taken after landing show a large section of its rudder missing. Initial data shows its ground speed rose from roughly 400 knots in cruise to upwards of 600 knots, before the aircraft stabilized at around 15,000 feet.

The 737 MAX 8 operating flight FZ1073 from [Dubai International Airport](#) (DXB) to Tel Aviv's [Ben Gurion Airport](#) (TLV) was cruising at around 34,000 feet over Saudi Arabia when the cockpit incident and subsequent plunge began at approximately 05:21 UTC. According to [Flightradar24](#), between 05:22:07 and 05:22:36 UTC, the 737 MAX dropped from 30,875 feet to 16,750 feet, losing 14,125 feet in just 29 seconds.

Its descent rate hit almost 31,000 feet per minute, far steeper than a standard emergency descent, while its ground speed increased from around 400 knots to nearly 600 knots. Following the initial plunge, the aircraft briefly climbed before descending again, eventually stabilizing at around 15,000 feet.

Off-duty flydubai pilots then took over the controls, and the aircraft diverted to Tabuk Airport (TUU) in Saudi Arabia, where it landed safely with all 174 passengers aboard accounted for.

Former United Airlines pilot and aviation safety expert Steve Arroyo told [The Associated Press](#) he was amazed the jet held together given the extent of its rudder damage. Arroyo said:

"That was a serious descent and strong aerodynamic forces on that rudder for that to happen. I'm just amazed the aircraft didn't come apart."

Did The 737 MAX Exceed Its Certified Speed Limits?



According to [Boeing's official specifications](#), the 737 MAX has a maximum operating speed of Mach 0.82, or around 473 knots, at higher altitudes, while it typically cruises at Mach 0.79, or around 455 knots. Pilots are not permitted to deliberately exceed [the maximum operating speed](#), although commercial jets are designed and tested with a safety margin beyond it.

FAA certification rules require an aircraft's design dive speed to include a margin of at least Mach 0.07 above its maximum speed. Additionally, its structure must also remain free from flutter at speeds up to 15% beyond that limit. These requirements give commercial jets a buffer beyond their normal operating envelope, which can be critical during unexpected events such as Wednesday's rapid descent.

The [missing section of its rudder](#) suggests the 737 MAX was pushed beyond its limits during the dive, although it is unclear whether this resulted from excessive speed, the aircraft's extreme maneuvering, or another cause. The aircraft's airspeed data will confirm the full extent of forces that the MAX 8 withstood once the 737's flight data recorder is analyzed.

How Passengers Helped Regain Control Of The 737 MAX

Further accounts of what happened on board have emerged about what was initially reported as an 'altercation' in the cockpit. Israeli officials told [Reuters](#) that the First Officer, an Omani national who had been with flydubai for around nine months, is believed to have stabbed the Captain, an Indian national named Smit Machchhar. Passengers and crew then rushed the cockpit to regain control.

Reportedly lying on the flight deck floor covered in blood when he pressed a [cockpit](#) door release button, allowing passengers and crew to enter and overpower his attacker. One of the passengers was plumber Yaniv Hayoun, who first grabbed the controls to level the aircraft before off-duty flydubai pilots took command.

With no reported pilot training, he told Israeli Prime Minister Benjamin Netanyahu that he knew to pull back on the controls after watching the TV show *Air Crash Investigation*. flydubai has since suspended all flights to Israel as authorities continue their investigation into the suspected terror attack. The carrier typically operates up to ten daily flights between Dubai and Tel Aviv in each direction.

FRENCH TRANSLATION

Voici un résumé factuel des événements :

L'appareil a perdu plus de 14 000 pieds d'altitude en moins de 30 secondes après que le copilote a présumément poignardé le commandant de bord ; un plombier israélien sans aucune expérience de pilotage aurait alors pris les commandes pour aider à stabiliser l'avion.

L'analyse des données de suivi de vol suggère que le 737 MAX 8 a peut-être dépassé ses limites opérationnelles maximales durant le piqué, et des photos prises après l'atterrissage montrent qu'une grande partie de la gouverne de direction est manquante.

Les données initiales indiquent que la vitesse sol est passée d'environ 400 nœuds en croisière à plus de 600 nœuds, avant que l'appareil ne se stabilise aux alentours de 15 000 pieds.

Le 737 MAX 8, assurant le vol FZ1073 entre l'aéroport international de Dubaï (DXB) et l'aéroport Ben Gourion de Tel-Aviv (TLV), volait en croisière à environ 34 000 pieds au-dessus de l'Arabie saoudite lorsque l'incident dans le cockpit et la chute qui a suivi ont débuté, vers 05 h 21 UTC.

Selon Flightradar24, entre 05 h 22 min 07 s et 05 h 22 min 36 s UTC, le 737 MAX est passé de 30 875 pieds à 16 750 pieds, perdant 14 125 pieds en seulement 29 secondes. Le taux de descente a atteint près de 31 000 pieds par minute — une inclinaison bien plus prononcée que lors d'une descente d'urgence standard — tandis que la vitesse sol est passée d'environ 400 nœuds à près de 600 nœuds.

Après la chute initiale, l'appareil a brièvement repris de l'altitude avant de redescendre, pour finalement se stabiliser aux alentours de 15 000 pieds. Des pilotes de la compagnie flydubai qui se trouvaient à bord en tant que passagers ont alors pris les commandes, et l'appareil a été dérouté vers l'aéroport de Tabuk (TUU), en Arabie saoudite, où il a atterri en toute sécurité, l'ensemble des 174 passagers étant sains et saufs.

Steve Arroyo, ancien pilote d'United Airlines et expert en sécurité aérienne, a déclaré à l'Associated Press qu'il était stupéfait que l'avion ait tenu le coup compte tenu de l'ampleur des dégâts subis par sa gouverne de direction. M. Arroyo a ajouté : « Il a fallu une descente brutale et des forces aérodynamiques considérables s'exerçant sur cette gouverne pour qu'une telle chose se produise. Je suis tout simplement sidéré que l'appareil ne se soit pas disloqué. » Le 737 MAX a-t-il dépassé ses limites de vitesse certifiées ?

Selon les spécifications officielles de Boeing, le 737 MAX affiche une vitesse d'exploitation maximale de Mach 0,82 (soit environ 473 nœuds) à haute altitude, tandis que sa vitesse de croisière habituelle se situe à Mach 0,79 (environ 455 nœuds).

Il est interdit aux pilotes de dépasser délibérément cette vitesse maximale d'exploitation, bien que les avions de ligne soient conçus et testés avec une marge de sécurité allant au-delà de cette limite.

Les règles de certification de la FAA exigent que la vitesse de piqué de conception d'un avion prévoie une marge d'au moins Mach 0,07 au-dessus de sa vitesse maximale. De plus, sa structure doit rester exempte de flottement aéroélastique (phénomène de vibration instable) à des vitesses dépassant cette limite de 15 %.

Ces exigences confèrent aux avions de ligne une marge de sécurité au-delà de leur domaine de vol normal, ce qui peut s'avérer crucial lors d'événements imprévus, comme la descente rapide survenue mercredi. La partie manquante de la gouverne de direction suggère que le 737 MAX a été poussé au-delà de ses limites durant le piqué, bien qu'il soit difficile de déterminer si cela résulte d'une vitesse excessive, de manœuvres extrêmes ou d'une autre cause.

Les données de vitesse de l'appareil permettront de confirmer l'ampleur exacte des forces subies par le MAX 8 une fois l'enregistreur de données de vol du 737 analysé.

Comment les passagers ont aidé à reprendre le contrôle du 737 MAX De nouveaux témoignages ont fait surface concernant les événements à bord, initialement qualifiés d'« altercation » dans le cockpit. Des responsables israéliens ont indiqué à Reuters que le copilote — un ressortissant omanais employé par flydubai depuis environ neuf mois — aurait poignardé le commandant de bord, un ressortissant indien nommé Smit Machchhar.

Des passagers et des membres d'équipage se sont alors précipités vers le cockpit pour reprendre le contrôle de l'appareil. Il se trouvait apparemment étendu au sol, couvert de sang, lorsqu'il a actionné le bouton d'ouverture de la porte du cockpit, permettant aux passagers et à l'équipage d'entrer et de maîtriser son agresseur.

Parmi les passagers figurait un plombier, Yaniv Hayoun, qui a d'abord saisi les commandes pour stabiliser l'appareil avant que des pilotes de flydubai, qui voyageaient en tant que passagers, ne prennent les commandes.

*Bien qu'il n'ait aucune formation de pilote, il a expliqué au Premier ministre israélien Benjamin Netanyahu qu'il savait qu'il fallait tirer sur le manche pour redresser l'avion après avoir regardé l'émission *Air Crash Investigation*.*

La compagnie flydubai a depuis suspendu tous ses vols vers Israël, alors que les autorités poursuivent leur enquête sur cette attaque terroriste présumée. La compagnie assure habituellement jusqu'à dix vols quotidiens entre Dubaï et Tel-Aviv dans chaque sens.

