



PRESS RELEASE

Incident Flydubai 30/09/26

Context and clarification following the recent aviation occurrence

INCLUDED VERSIONS

Nederlandse versie opgenomen

Version française incluse

Belgian Cockpit Association (BeCA)
30 September 2026
www.beca.be

Incident Flydubai 30/09/26

In light of the questions and concerns arising from the recent Flydubai incident, the Belgian Cockpit Association (BeCA) wishes to provide some context and clarification. At this stage, speculation about causes, motives or possible shortcomings is neither helpful nor appropriate. The competent authorities are investigating the event, and BeCA believes that this process should be allowed to establish the facts.

As with every serious aviation occurrence, the sector will examine the findings carefully, identify any relevant lessons and take appropriate follow-up action. Aviation safety is built on continuous learning, and BeCA remains committed to maintaining and, wherever possible, further improving the very high level of safety achieved in commercial aviation.

1. What do we currently know for certain about the incident?

On 30 September 2026, the captain of Flydubai flight FZ1073, en route from Dubai to Tel Aviv, was attacked in the cockpit by the co-pilot. As a result, the aircraft lost altitude very rapidly. The injured captain managed to open the cockpit door, allowing others to intervene, and the aircraft eventually landed safely in Tabuk, Saudi Arabia. The UAE authorities are continuing to investigate the exact circumstances and the motive.

2. Could something like this also happen at a European airline?

There is no such thing as zero risk. In Europe, however, there are various layers of defence: medical examinations, training and recurrent training, psychological assessments before a pilot begins line flying, and security and background checks. [EASA](#) requires that these psychological assessments examine, amongst other things, cognitive abilities, personality, professional competencies and social/CRM skills.

3. Can a psychological test identify someone with such intentions?

Not with certainty. Such an assessment is not a psychiatric examination and offers no guarantee that future behaviour can be predicted. It is intended to assess relevant psychological traits and suitability for the operational environment, thereby reducing the risk.

4. Are pilots' backgrounds also checked?

Yes, a background check is required for European crew identification. The European regulations ([EU2015/1018](#)) provide, amongst other things, for checks on identity, criminal records in previous countries of residence, and employment and educational history.

5. Should airlines then delve much more thoroughly into political or religious beliefs?

It is not that simple. Screening must be able to detect safety-relevant information, whilst at the same time remaining within the bounds of privacy, employment and anti-discrimination regulations. The aim is not to judge beliefs, but to identify concrete indications of risk, a propensity for violence or unsuitability.

6. Is an annual psychological test for pilots the solution, then?

A single periodic test on its own would probably not solve the problem. The EASA approach is, in fact, broader: selection, psychological assessment, training, operational monitoring and an environment in which colleagues can safely report problems. Psychological screening is one safety barrier, not a watertight filter.

7. Isn't the locked cockpit door actually a safety issue here?

That is the paradox. The reinforced cockpit door is designed to keep a threat out of the cockpit. In the event of a threat from within, that very same security measure can hinder intervention. On the other hand, instances where people attempted to gain access to the cockpit, but were unable to do so because of the reinforced door might get less (media) attention. Any change in procedures should therefore be subject to a proper risk assessment. While insider threat is definitely a reality, it is statistically exceptional.

8. What do you think is the most important lesson?

That pilot selection involves much more than simply checking whether someone is technically capable of flying. You need to assess competence, psychology, social functioning, integrity and relevant background information, and continue to monitor these throughout their entire career. This incident seems to highlight, above all, that the integration of these various sources of information is essential.

Belgian Cockpit Association

ASBL-Autorisation Union Belge N° 0473.154.815

VZW-Toelating Beroepsvereniging N°0473.154.815

Avenue du Renouveau 25/43, B-1140 Bruxelles

T +32 2 245 34 50 — M +32 478 99 20 34 — beca@beca.be — www.beca.be



Founding member



Incident Flydubai 30/09/26 (NL)

In het licht van de vragen en bezorgdheden naar aanleiding van het recente incident met Flydubai, wil de Belgische pilotenvereniging (BeCA) enige achtergrondinformatie en verduidelijking geven. In dit stadium is speculeren over oorzaken, motieven of mogelijke tekortkomingen noch nuttig, noch gepast. De bevoegde autoriteiten voeren een onderzoek uit naar het voorval, en BeCA is van mening dat dit proces de kans moet krijgen om de feiten vast te stellen.

Zoals bij elk ernstig voorval in de luchtvaart zal de sector de bevindingen zorgvuldig bestuderen, relevante lessen daaruit trekken en passende vervolgmaatregelen nemen. Luchtvaartveiligheid is gebaseerd op voortdurend leren, en BeCA blijft zich inzetten voor het handhaven en, waar mogelijk, verder verbeteren van het zeer hoge veiligheidsniveau dat in de commerciële luchtvaart is bereikt.

1. Wat weten we op dit moment zeker over het incident?

Op 30 september 2026 werd de captain van Flydubai-vlucht FZ1073, onderweg van Dubai naar Tel Aviv, in de cockpit aangevallen door de copiloot. Het toestel verloor daarbij zeer snel hoogte. De gewonde captain slaagde erin de cockpitdeur te openen, waarna anderen konden ingrijpen en het toestel uiteindelijk veilig in Tabuk, Saudi-Arabië, landde. De UAE-autoriteiten onderzoeken de precieze omstandigheden en het motief nog verder.

2. Kan zoiets bij een Europese luchtvaartmaatschappij ook gebeuren?

Een nulrisico bestaat niet. In Europa zijn er wel verschillende verdedigingslagen: medische keuring, opleiding en recurrent training, psychologische beoordeling vóór een piloot met line flying begint, en security- en backgroundchecks. [EASA](#) verlangt dat die psychologische beoordeling onder meer kijkt naar cognitieve capaciteiten, persoonlijkheid, professionele competenties en sociale/CRM-vaardigheden.

3. Kun je met een psychologische test iemand met dergelijke bedoelingen herkennen?

Niet met zekerheid. Zo'n assessment is geen psychiatrisch onderzoek en geen garantie dat toekomstig gedrag voorspeld kan worden. Het is bedoeld om relevante psychologische eigenschappen en geschiktheid voor de operationele omgeving te beoordelen en daarmee het risico te verkleinen.

4. Wordt ook het verleden van piloten gecontroleerd?

Ja, voor Europese crew-identificatie is een backgroundcheck vereist. De Europese regels ([EU2015/1018](#)) voorzien onder meer controle van identiteit, strafregisters in eerdere woonlanden en arbeids- en opleidingshistoriek.

5. Moeten maatschappijen dan veel grondiger in politieke of religieuze overtuigingen gaan graven?

Dat is niet zo eenvoudig. Screening moet veiligheidsrelevante informatie kunnen detecteren, maar tegelijk binnen privacy-, arbeids- en antidiscriminatieregels blijven. Het doel is niet om overtuigingen te beoordelen, maar om concrete aanwijzingen van risico, geweldsbereidheid of ongeschiktheid te identificeren.

6. Is een jaarlijkse psychologische test voor piloten dan de oplossing?

Waarschijnlijk zou één periodieke test op zichzelf het probleem niet oplossen. De EASA-aanpak is juist breder: selectie, psychologische beoordeling, opleiding, operationele monitoring en een omgeving waarin collega's problemen veilig kunnen melden. Psychologische screening is één veiligheidsbarrière, geen waterdichte filter.

7. Is de vergrendelde cockpitdeur hier niet net een veiligheidsprobleem?

Dat is de paradox. De versterkte cockpitdeur is ontworpen om een bedreiging buiten de cockpit te houden. Bij een dreiging van binnenuit kan diezelfde beveiliging interventie bemoeilijken. Aan de andere kant krijgen gevallen waarin mensen probeerden toegang te krijgen tot de cockpit, maar daar vanwege de versterkte deur niet in slaagden, wellicht minder (media-)aandacht. Elke wijziging in de procedures moet daarom worden onderworpen aan een gedegen risicobeoordeling. Hoewel bedreigingen van binnenuit zeker een realiteit zijn, komen ze statistisch gezien slechts uitzonderlijk voor.

8. Wat is volgens u de belangrijkste les?

Dat selectie van piloten veel meer is dan controleren of iemand technisch goed kan vliegen. Je moet kijken naar competentie, psychologie, sociaal functioneren, integriteit en relevante achtergrondinformatie, en dat gedurende de volledige loopbaan blijven opvolgen. Dit incident lijkt vooral duidelijk te maken dat de verbinding tussen die verschillende informatiebronnen essentieel is.

Incident Flydubai 30/09/26 (FR)

Au vu des questions et des inquiétudes soulevées par le récent incident impliquant Flydubai, l'Association belge des pilotes de ligne (BeCA) souhaite apporter quelques précisions et éclaircissements. À ce stade, les spéculations sur les causes, les motifs ou les éventuelles défaillances ne sont ni utiles ni appropriées. Les autorités compétentes mènent actuellement une enquête sur cet événement, et la BeCA estime qu'il convient de laisser ce processus établir les faits.

Comme pour tout événement aérien grave, le secteur examinera attentivement les conclusions, en tirera les enseignements pertinents et prendra les mesures de suivi appropriées. La sécurité aérienne repose sur un apprentissage continu, et la BeCA reste déterminée à maintenir et, dans la mesure du possible, à améliorer encore le très haut niveau de sécurité atteint dans l'aviation commerciale.

1. Que savons-nous avec certitude à ce jour sur cet incident ?

Le 30 septembre 2026, le commandant de bord du vol FZ1073 de Flydubai, qui reliait Dubaï à Tel-Aviv, a été agressé dans le cockpit par son copilote. L'appareil a alors perdu de l'altitude très rapidement. Le commandant de bord blessé a réussi à ouvrir la porte du cockpit, ce qui a permis à d'autres personnes d'intervenir et à l'avion d'atterrir finalement en toute sécurité à Tabuk, en Arabie saoudite. Les autorités des Émirats Arabes Unis poursuivent leur enquête pour déterminer les circonstances exactes et le mobile de cet incident.

2. Un tel incident pourrait-il également se produire au sein d'une compagnie aérienne européenne ?

Le risque zéro n'existe pas. En Europe, il existe toutefois plusieurs niveaux de protection : examen médical, formation initiale et continue, évaluation psychologique avant qu'un pilote ne commence à voler en ligne, ainsi que des contrôles de sécurité et des vérifications d'antécédents. L'[EASA](#) exige que cette évaluation psychologique porte notamment sur les capacités cognitives, la personnalité, les compétences professionnelles et les aptitudes sociales/CRM.

3. Un test psychologique permet-il d'identifier une personne ayant de telles intentions ?

Pas avec certitude. Une telle évaluation n'est ni un examen psychiatrique ni une garantie permettant de prédire un comportement futur. Elle vise à évaluer les traits psychologiques pertinents et l'aptitude dans l'environnement opérationnel, et ainsi à réduire le risque.

4. Le passé des pilotes fait-il également l'objet d'une vérification ?

Oui, l'identification des équipages au niveau européen nécessite une vérification des antécédents. La réglementation européenne ([EU2015/1018](#)) prévoit notamment la vérification de l'identité, des casiers judiciaires dans les pays de résidence antérieurs, ainsi que des antécédents professionnels et de formation.

5. Les compagnies aériennes doivent-elles alors fouiller beaucoup plus en profondeur dans les convictions politiques ou religieuses ?

Ce n'est pas si simple. Le filtrage doit permettre de détecter des informations pertinentes en matière de sécurité, tout en respectant les règles relatives à la vie privée, au droit du travail et à la lutte contre la discrimination. L'objectif n'est

pas de juger les convictions, mais d'identifier des indices concrets de risque, de propension à la violence ou d'inaptitude.

6. Un test psychologique annuel pour les pilotes est-il alors la solution ?

Un seul test périodique ne suffirait probablement pas à résoudre le problème à lui seul. L'approche de l'EASA est justement plus large : sélection, évaluation psychologique, formation, suivi opérationnel et un environnement dans lequel les collègues peuvent signaler des problèmes en toute sécurité. Le dépistage psychologique est un rempart de sécurité parmi d'autres, pas un filtre infaillible.

7. La porte verrouillée du cockpit ne constitue-t-elle pas justement un problème de sécurité dans ce cas ?

C'est là tout le paradoxe. La porte renforcée du cockpit est conçue pour empêcher toute menace d'entrer dans le cockpit. En cas de menace venant de l'intérieur, ce même dispositif de sécurité peut compliquer toute intervention. En revanche, les cas où des personnes ont tenté d'accéder au poste de pilotage, mais n'y sont pas parvenues en raison de la porte blindée, pourraient susciter moins d'attention (de la part des médias). Toute modification des procédures devrait donc faire l'objet d'une évaluation des risques en bonne et due forme. Si la menace interne est bel et bien une réalité, elle reste statistiquement exceptionnelle.

8. Selon vous, quelle est la principale leçon à en tirer ?

Que la sélection des pilotes ne se limite pas à vérifier si une personne est techniquement capable de piloter. Il faut examiner les compétences, la psychologie, le fonctionnement social, l'intégrité et les informations contextuelles pertinentes, et continuer à suivre ces éléments tout au long de la carrière. Cet incident semble surtout mettre en évidence que la mise en relation de ces différentes sources d'information est essentielle.