



وزارة الطيران المدني
الإدارة المركزية للحوادث

التقرير الفني

عن واقعة اصطدام ظرف ENVELOPE البالون المسجل SU-261
من طراز LBL 600C التابع لشركة إيجيبشيان إيرشيب آند بالون EGYPTIAN
AIRSHIP AND BALLON بأحد الأشجار أثناء الهبوط بالبر الشرقي بمدينة
الأقصر بعد عبور النيل قادما من البر الغربي خلال طلعة سياحية يوم ٢٠١٣/١/٦



وزارة الطيران المدني
الإدارة المركزية للحوادث

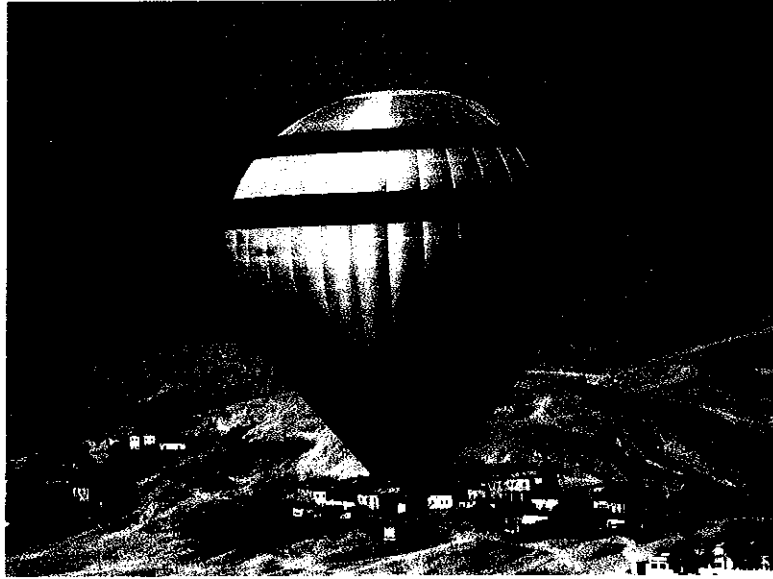
التقرير الفني

عن واقعة اصطدام ظرف ENVELOPE البالون المسجل SU-261
من طراز LBL 600C التابع لشركة إيجيبشيان إيرشيب أند بالون EGYPTIAN
AIRSHIP AND BALLON بأحد الأشجار أثناء الهبوط بالبر الشرقي بمدينة
الأقصر بعد عبور النيل قادما من البر الغربي خلال طلعة سياحية يوم ٢٠١٣/١/٦

١-المعلومات الواقعية FACTUAL INFORMATION

=====

١-١- تاريخ الرحلة HISTORY OF THE FLIGHT



- في الساعة ٠٦٤٠ محلى
يوم ٢٠١٣/١/٦ أقلع
البالون المسجل SU-
261 من طراز
LBL600 من المنطقة
المخصصة لإقلاع
البالونات بالبر الغربي
لمنطقة الأقصر بقيادة
طيار بالون مدرب وعلى
متته ٢٥ راكبا من
جنسيات مختلفة بغرض
القيام بطلعة ترفيهية فوق

المناطق الأثرية بالبر الغربي بمدينة الأقصر .

- بعد اقلاع البالون ابلغ قائد البالون المراقب الجوى ببرج مطار الأقصر انه سوف يقوم بعبور نهر النيل الى البر الشرقي نظرا لاتجاه الرياح ناحية الشرق و سرعتها.
- بعد عبور نهر النيل وجد قائد البالون ارض فضاء تصلح للهبوط فقرر الهبوط بها .
- هبط البالون بأرض زراعية في حوالي الساعة ٠٧٣٠ محلى من نفس اليوم .
- انتظر قائد البالون الطاقم الارضى التابع للشركة حتى يقوم بتفريغ الهواء من الـ

• ENVELOPE

- حاول قائد البالون الحفاظ على ظرف البالون (ممتلئا بالهواء) عن طريق ضخ دفعات من الهواء الساخن لتسخين الظرف لحين حضور الطاقم الارضى .
- أثناء التوقف زادت سرعة الرياح السطحية فارتفع البالون عن الأرض حوالي نصف متر و إندفع أفقيا مسافة ٢٥ مترا تقريبا.
- قام قائد البالون بتفريغ الهواء على الفور من الظرف ENVELOPE حتى لا يتحرك البالون أكثر من ذلك دون إنتظار الطاقم الأرضي.
- أثناء تفريغ هواء البالون الساخن إشتبك الظرف ENVELOPE أثناء النزول مع فروع أحد الأشجار (نخلة) كانت في أرض الهبوط .
- حضر الطاقم الارضى إلى موقع الهبوط و قاموا بإستخلاص الظرف ENVELOPE من على النخلة .
- خلال إستخلاص ظرف ENVELOPE البالون تقطع قماش الظرف المتشابك مع فروع النخلة.
- لم تحدث أية إصابات بالأفراد.

٢-١ الإصابات فى الأفراد INJURIES TO PERSONS

- لم تحدث أية إصابات بقائد البالون أو الركاب او بالطاقم الارضى .

٣-١ التلغيات بالبالون DAMAGES TO BALLOON

- حدث جراء الواقعة تمزق فى قماش الظرف ENVELOPE الخاص بالبالون أثناء إستخلاص القماش من أفرع النخلة.
- لم تحدث أية تلفيات أخرى سواء بالسلة BASKET أو بالمعدات.

٤-١ تلفيات أخرى OTHER DAMAGES

- لم ينجم من جراء الواقعة أية تلفيات اخرى .

٥-١ معلومات عن الافراد PERSONNEL INFORMATION

١-٥-١ قائد البالون كابتن /

- يبلغ من العمر ٤٤ عاما - مصرى الجنسية .
- يحمل اجازة طيار تجارى بالون رقم ٦ صادرة عن سلطنة الطيران المدنى المصرى بتاريخ ١٩٩٩/١٢/١٨ .
- الاجازة مجددة وسارية المفعول حتى ٢٠١٣/٤/٧ على HOT AIR BALLOON GROUP (D) .
- كان اخر كشف طبي اجرى عليه ووجد لائقا بتاريخ ٢٠١٢/٤/٨ وسارى المفعول حتى تاريخ ٢٠١٣/٤/٧ .
- يبلغ اجمالى ساعات طيرانه الكلية على جميع طرازات البالون ١٥٧١ ساعة و ٣٠ دقيقة .

- مصرح له بإجراء كشف ما قبل الإقلاع P.D.C. على البالون من قبل سلطة الطيران المدني المصري
- ملخص أقوال قائد البالون أمام لجنة التحقيق الفني في الواقعة:
 - ❖ قام بالتوجه الى موقع الإقلاع التابع لشركة المطارات في حوالي الساعة ٠٦٠٠ فجرا.
 - ❖ قام قبل الإقلاع بعمل تلقين للركاب BREIFING تضمن كيفية عمل الهبوط بطريقة آمنة و شرح أنواع الهبوط المحتمل مصادفتها.
 - ❖ تم إختبار طبقات الجو العليا عن طريق إختبار إطلاق بالونات الهيليوم الصغيرة و تبين منها أن الجو مناسب لعمل رحلة بالون.
 - ❖ قام قبل إقلاع البالون بأخذ الرصدة الجوية من المكتب التابع للشركة المصرية للمطارات بأرض إقلاع البالونات و تصرح له بالإقلاع من برج مطار الأقصر .
 - ❖ تم الصعود على البالون بعدد ٢٥ راكب من جنسيات مختلفة و تم تدريبهم عمليا على إجراءات الهبوط الآمن.
 - ❖ بعد العبور للبر الشرقي تم الطيران على إرتفاع منخفض وفقا لتعليمات برج مطار الأقصر.
 - ❖ تم البحث عن مكان مناسب للهبوط لأن تعليمات برج مطار الأقصر تقضي بالهبوط فورا في حالة



مكان الصبوت الأول للبالون

العبور بالبالون للبر الشرقي.

- ❖ قام بإختيار مكان للهبوط و بدأ في إجراءات الهبوط على الفور.

- ❖ أفاد أن الهبوط تم بطريقة طبيعية.

- ❖ لم يتم بتفريغ الظرف

ENVELOPE الخاص

بالبالون و حاول الحفاظ

عالية مرفوعا عن طريق

ضخ دفعات من الهواء

الساخن لحين وصول الطاقم الأرضي.

- أثناء إنتظار الطاقم الأرضي زادت سرعة الرياح على سطح الأرض و إرتفع البالون عن الأرض حوالي نصف متر و إندفع أفقيا مسافة ٢٥ مترا تقريبا.



موقع التوقف النهائي بجوار النخلة

- ❖ قام قائد البالون بتفريغ الظرف ENVELOPE على الفور حتى لا يتحرك أكثر من ذلك.
- ❖ أثناء تفريغ الهواء من الظرف كانت هناك نخلة بجوار البالون فتشابكت فروع النخلة مع قماش ظرف البالون .
- ❖ أفاد أنه لم يحدث أية إصابات بالأفراد على متن البالون.

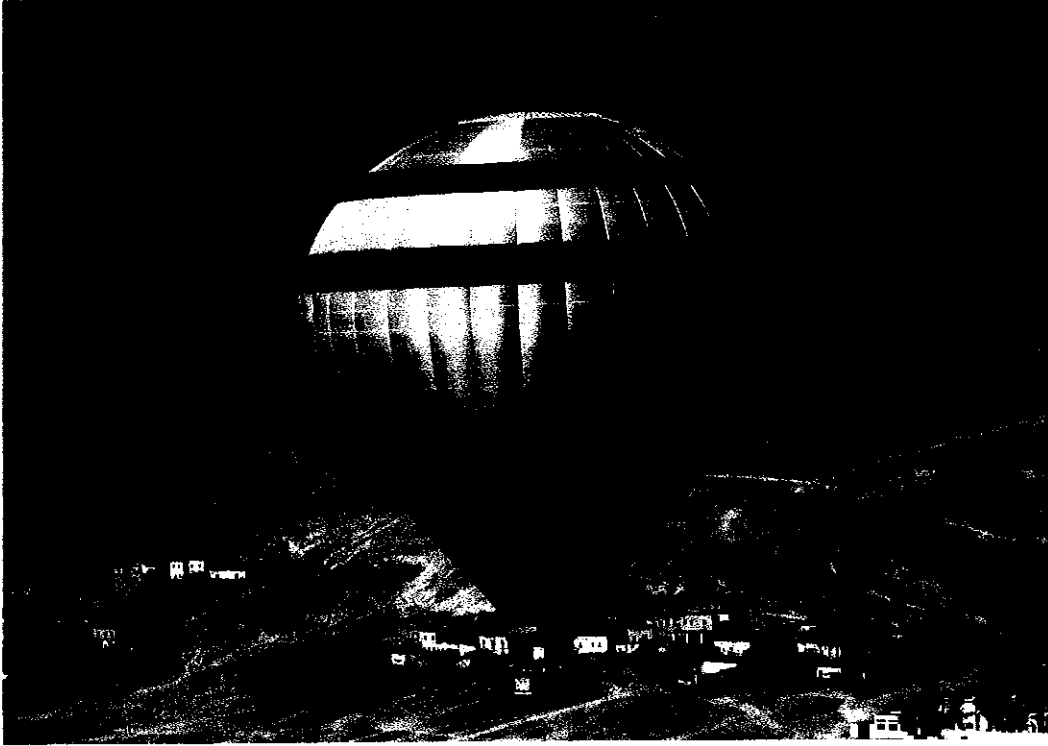
- ❖ حدث تقطع بقماش ظرف البالون جراء تعلقه بأفروع النخلة.
- ❖ أفاد أن أقصى سرعة للرياح يمكن معها الطيران بالبالون هي ٦ عقدة و عدا ذلك تتم إلغاء الرحلة.
- ❖ أفاد أن هناك مؤثرات على سرعة و إتجاه الرياح في أرض الإقلاع في البر الغربي تجعلها تختلف عن الرصدة الجوية المبلغتة من برج مطار الأقصر منها طبيعة الأرض الصحراوية و تأثير الجبل على سرعة و إتجاه الرياح.
- ❖ أفاد أنه لم يتم عمل نموذج لتحذير الركاب بمخاطر الرحلة بالبالون لأنه يرى أن ذلك يعتبر ضررا لسياحة البالون و التي تعد رحلة ترفيهية.
- ❖ يرى أن سبب الواقعة هو تغيير سرعة الرياح السطحية المفاجيء و هو الذي منعه من الإنتظار حتى وصول الطاقم الأرضي للقيام بإجراء تفريغ ظرف ENVELOPE البالون فقام بتفريغ الظرف على النخلة فتعرض قماشه للقطع.
- ❖ أفاد أنه يمكن تجنب ذلك مستقبلا بتفريغ الهواء من الظرف على الفور بمجرد النزول.

- ١-٥-٢ مدير العمليات بشركة إيجيشيان إيرشيبب آند بالون / [REDACTED]
- يبلغ من العمر ٤٦ عاما - مصرى الجنسية يعمل في مجال البالون منذ عام ١٩٩٥.
- يبلغ اجمالى ساعات طيرانه الكلية على جميع الطرازات ١٢٨٠ ساعة .
- ملخص اقواله أمام لجنة التحقيق الفني في الواقعة:
- ❖ أفاد أنه كان متواجدا بمكان الإقلاع بجوار قائد البالون / [REDACTED] - حيث كان لدية طلعة إختبار جوي بالبالون SU-289 التابعة للشركة.
- ❖ ذكر أن الرصدة الجوية يوم الواقعة كانت ٠٥/٢٤٠ .
- ❖ ألق بالبالون لعل الإختبار الجوي له بعد إقلاع البالون موضوع الواقعة بحوالي النصف ساعة
- ❖ بعد الهبوط تم إبلاغه بواسطة الكابتن / [REDACTED] قائد البالون موضوع الواقعة بأن البالون قد عبر إلى البر الشرقي مع باقي بالونات الشركات الأخرى.

- ❖ أبلغه قائد البالون أنه أثناء إفراغ الهواء من الظرف إشتبك الظرف ENVELOPE بأفرع نخلة كانت في مكان الهبوط.
- ❖ أفاد أنه لم تحدث أية إصابات في الأفراد جراء الواقعة.
- ❖ أفاد أن التلفيات التي حدثت جراء الواقعة كانت في الظرف ENVELOPE الخاص بالبالون خلال إستخلاص قماش الظرف من أفرع النخلة.
- ❖ أفاد أن مطار الأقصر يبعد حوالي تسعة كيلومترات عن مكان إقلاع البالونات و بالتالي فإن الرصدة الجوية المستخدمة تختلف بالتأكد عن الرصدة في موقع مطار الأقصر.
- ❖ أضاف أن سرعة الرياح في موقع الإقلاع تتأثر بالعوامل الصحراوية في البر الغربي بالإضافة إلى الجبل و هو ما يعطي رصدة مختلفة في موقع الإقلاع عن رصدة مطار الأقصر.
- ❖ رأى أنه من الصعب أن يوقع الراكب على نموذج يتحمل مخاطر الرحلة حيث أنها رحلات ترفيهية و في هذه الحالة سيقوم الراكب بإعادة النظر في الرحلة.
- ❖ يرى أنه كان يمكن تجنب الواقعة بإختيار أنسب لأرض الهبوط حيث كان يجب إختيار أرض تكون أكثر إتساعا و بدون عوائق.

٦-١ معلومات عن البالون BALLOON INFORMATION

٢-٦-١ معلومات عن البالون SU-261 موضوع الواقعة



- البالون المسجل SU-261 من طراز LIND STRAND LBL 600C.
- مملوك و مستثمر بواسطة شركة إيجيبشان إير شيب آند بالون (سكاي كروز)
EGYPTIAN AIRSHIP AND BALLOON (SKY CRUISE).
- يحمل شهادة تسجيل رقم ١١٩٣ صادرة عن سلطة الطيران المدني المصري بتاريخ ٢٠٠٨/١١/١٠.
- كما يحمل شهادة صلاحية للطيران رقم ١٠٤٥ صادرة عن سلطة الطيران المدني المصري وسارية المفعول من تاريخ ٢٠١٢/٧/١٣ حتى ٢٠١٤/٧/١٢.
- و يحمل تصريح طيران رقم ٧٤٠ لسنة ٢٠١٢ صادر عن سلطة الطيران المدني المصري ساري المفعول من تاريخ ٢٠١٣/١/١ الى ٢٠١٣/٣/٢٥ .
- يبلغ أقصى وزن MAXWEIGHT للبالون ٤٣٢٠ كجم ويبلغ وزن البالون وهو فارغ EMPTY WEIGHT ١٢٧٩ كجم.
- يبلغ إجمالي عدد ساعات طيرانه ١١١١ ساعة و٤٥ دقيقة.
- مصرح بت تركيب و استعمال محطة لاسلكية من نوع (ICOM IC-A14S)/(0201263) تستخدم على الترددات 118.100 - 131.900 ميغا هرتز .
- رخصة المحطة اللاسلكية سارية المفعول من ٢٠١٣/١/١ و حتى ٢٠١٣/١٢/٣١.
- شركة إيجيبشان إير شيب آند بالون للبالون (سكاي كروز) مرخص لها بممارسة نشاط البالون الهوائي الساخن في أعمال المشاهدة السياحية من الجو بموجب قرار معالي وزير الطيران المدني رقم ٥٩٨ لسنة

٢٠٠٨ و المجدد بالقرار الوزاري رقم ٦٦ لسنة ٢٠٠٩ بتاريخ ٢٠/٦/٢٠١١ بتجديد الترخيص الممنوح لها اعتبارا من ٢٥/٩/٢٠١١ ولمدة ثلاثة اعوام .

١-٧- معلومات عن الارصاد الجوية METEOROLOGICAL INFORMATION

١-٧-١ معلومات الأرصاد الجوية المبلغة من برج مطار الأقصر و التي تم تسليمها لشركات

البالون للعمل بها يوم الواقعة:

طبقا لتقرير الارصاد WEATHER REPORT المسلم للطيار / قائد البالون SU-261 يوم

٦/١/٢٠١٣ من ادارة ارض اقلاع البالون بالبر الغربي بمدينة الاقصر كانت الاحوال الجوية كما يلي :-

- سرعة واتجاه الرياح السطحية : ٢٤٠ / ٠٥ عقدة .
- درجة الحرارة : ١٠ درجة مئوية .
- الضغط الجوي QNH : ١٠١٦ هكتو بسكال .
- مدى الرؤية : CAVOK .

مرفق رقم ١ صورة من الرصدة الجوية المبلغة لقائد البالون

١-٧-٢ معلومات الأرصاد الجوية الصادرة من الهيئة العامة للأرصاد الجوية عن الأحوال

الجوية السائدة في البر الغربي لنفس يوم الواقعة :

١-٧-٢- الرصدة الجوية على سطح الأرض:

طبقا للبيانات الواردة من الهيئة العامه للأرصاد الجوية عن حالة الطقس فوق مدينة الاقصر فى الساعة

٠٦٠٠ محلى كانت الاحوال الجوية كما يلي :-

- اتجاه وسرعة الرياح : ٢٤٠ / ٠٥ عقدة
- مدى الرؤية الأفقية : ١٠ كم
- الظواهر الجوية والسحب : لا يوجد
- الضغط الجوي QNH : ١٠١٦ هكتو باسكال
- درجة الحرارة والهواء : ١٠ م°

١-٧-٢-٢ الرصد الجوية في طبقات الجو العليا:

م	الإرتفاع بالقدم	الإتجاه	السرعة بالعقدة
١	١٠٠	٣١٠	١٠
٢	٢٠٠	٣١٠	١٠
٣	٣٠٠	٣١٠	١٠
٤	٤٠٠	٣١٠	١٠
٥	٥٠٠	٣٠٠	١٠
٦	٦٠٠	٣٠٠	١٥
٧	٧٠٠	٣٠٠	١٥
٨	٨٠٠	٢٩٠	١٥
٩	٩٠٠	٢٩٠	١٥
١٠	١٠٠٠	٢٩٠	١٥
١١	١٥٠٠	٢٨٠	٢٠

مرفق رقم ٢ تقرير الهيئة العامة للأرصاد الجوية

١-٨-٨- المساعدة الملاحية AIDS TO NAVIGATION

- لا علاقة لها بالواقعة.

١-٩-١ الاتصالات COMMUNICATION

- فيما يلي نص محادثات البالون SU-261 مع برج مطار الانصر يوم ٢٠١٣/١/٦ والتي تم تفرغها بواسطة الشركة الوطنية لخدمات الملاحة الجوية:-

الطائرة A/C	الوحدة FRQ	الوقت TIME(GMT)	المحادثات
SU-261	118.1	0432	LXR TOWER THIS SU-261 ON FRQ. CPT./MOHAMED AZAB SKY CRUISE COMPANY 26 PAX ON BOARD REQ C/R 1500 FT AND WEATHER REPORT
	TWR	0433	SU-261 LXR WEATHER AT TIME 0400 240/05 KTS CAVOK T10 DP 07 QNH 1016 AND 1500 FT APPROVED

- أفاد البرج انه شاهد عبور البالونات في ذلك اليوم إلى شرق النيل و أن البالون SU-261 لم يتم الإبلاغ عن الهبوط ولا بحدوث الواقعة.
- بالإطلاع على دفتر الأحوال اليومية لم نلاحظ تسجيل أية بيانات بشأن الواقعة .

مرفق رقم ٣ صورة من تفرغ البرج و دفتر الأحوال اليومية و كشف القاع البالونات.

١٠-١ معلومات عن المطار AERODROME INFORMATION

- لا توجد

١١-١ أجهزة تسجيل الرحلة FLIGHT RECORDER

- لا توجد .

١٢-١ - المعاينة الفنية WRECKAGE AND IMPACT INFORMATION

- توجه أعضاء لجنة التحقيق الفني في الواقعة إلى مدينة الإقصر في مساء يوم الواقعة ٢٠١٢/١/٦ حيث تم القيام بالإعمال الآتية:

١-١٢-١ معاينة موقع إقلاع البالونات:

- ❖ توجه أعضاء لجنة التحقيق الفني في فجر اليوم التالي ٢٠١٣/١/٧ لمعاينة أرض الإقلاع التابعة للشركة المصرية للمطارات بالبر الغربي لمدينة الأقصر.

- ❖ تم الإطلاع على الرصدة الجوية بالمقر التابع للشركة المصرية للمطارات و الموجود بأرض الإقلاع و كانت ٣ عقدة أي أقل من اليوم السابق الذي حدثت فيه الواقعة.

- ❖ كانت الشركات تفرد أطرف

ENVELOPES البالونات

- على الأرض إستعداد لتحسن

- الأحوال الجوية و القيام

بالطلعات.

- ❖ كانت بعض الشركات تقوم

- بعمل إختبار بالونات الهيليوم

- الصغيرة للإستدلال على قيمة

- تقريبية لسرعة الهواء في

- طبقات الجو العليا و إن كانت

مناسبة للإقلاع.

- ❖ تم إلغاء الطلعات في هذا اليوم بسبب سرعة الرياح و سوء الأحوال الجوية.

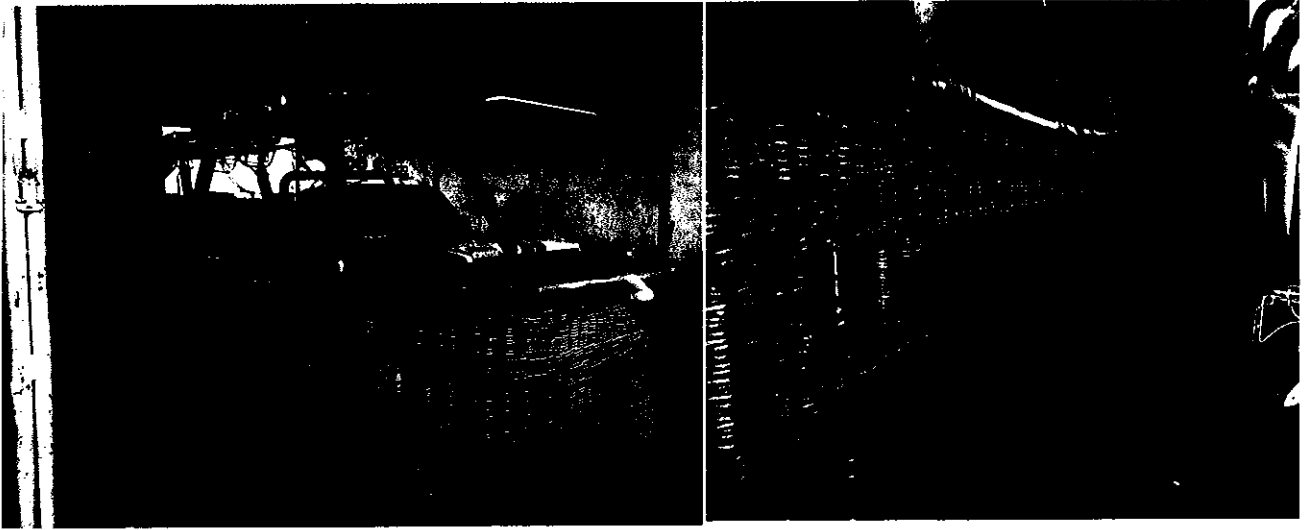
٢-١٢-١ معاينة البالون المسجل SU-261 موضوع الواقعة بمخزن شركة إيجبشيان إيرشيب

أند بالون بالبر الغربي:

- ❖ توجه أعضاء اللجنة إلى مخزن شركة إيجبشيان إيرشيب أند بالون (سكاي كروز) بالبر الغربي

حيث تمت المعاينة الفنية للبالون المسجل SU-261 موضوع الواقعة.

❖ تمت معاينة السلة BASKET الخاص بالبالون فلم يتبين به أية تلفيات تذكر.



❖ تمت تجربة إسطوانات الغاز الموجودة بالبالون و كانت في حالة جيدة.

❖ تمت معاينة ظرف ENVELOPE البالون موضوع الواقعة حيث تبين به قطع طولية تصل إلى حوالي ١١,٥ مترا.



❖ يبلغ طول وتر تثبيت ظرف البالون بالباستك حوالي ٣ أمتار.



- ❖ تمت معاينة أرض الهبوط و هي عبارة عن أرض زراعية يتخللها نخلة في المنتصف.
- ❖ تلاحظ عدم وجود أية علامات على الأرض تفيد بهبوط البالون بها.



- ❖ تلاحظ تكسر بعض الأفرع من النخلة ملقاة أسفلها.
- ❖ لم يتلاحظ أية آثار على الأرض الزراعية سواء في مكان الهبوط الأول أو حتى المكان الثاني حيث كانت الأرض الزراعية مروية بالمياه بالقرب من النخلة.

- ❖ تم قياس المسافة بين مكان الهبوط الأول الذي أشار إليه قائد البالون و بين مكان توقف البالون بالقرب من النخلة و تبين أنه يبلغ ٢٥ مترا تقريبا.

١٣-١ - المعلومات الطبية والبياثولوجية MEDICAL & PATHOLOGICAL INFORMATION

- لا توجد .

١٤-١ - الحريق FIRE

- لم ينجم عن الواقعة حدوث أى حريق .

١٥-١ - عوامل النجاة SURVIVAL ASPECTS

- لم تحدث أية اصابات فى الركاب او الطاقم من جراء الواقعة .

١٦-١ الاختبارات و الابحاث TESTS AND RESEARCH

- لا يوجد

١٧-١ معلومات تنظيمية وإدارية ORGANIAZATIONAL AND MANAGEMENT INFORMATION

- لا يوجد

١٨-١ معلومات اضافيه ADDITIONAL INFORMATION

١-١٨-١ - محضر تنسيق برج مطار الأقصر و شركة إيجبشين إيرشيب أند بالون :-

- محضر التنسيق بين مطار الأقصر الدولى والمراقبة الجوية ومع رؤساء مجالس ادارة شركات البالون

بموجب محاضر التنسيق المذكورة تم الاتفاق على ان تلتزم شركات البالون بالاجراءات التالية :-

١. الالتزام بالتعليمات المدرجة بدليل طيران جمهورية مصر العربية .
٢. الالتزام بضوابط وتعليمات الجانب العسكرى بشأن الموافقة السنوية على ممارسة نشاط البالون للشركة.
٣. الطيران غرب النيل فوق المناطق الاثرية فقط .
٤. ضرورة توفير وسيلة اتصال فعالة عبر الاقمار الصناعية (تليفون محمول) بالبالون كوسيلة احتياطية للاتصال ببرج مراقبة مطار الأقصر الدولى فى حالة انقطاع الاتصال عن طريق الموجه 118.1 ميغا هيرتز .
٥. قيام الشركة بتقديم برنامج الرحلة (حروف التسجيل - التوقيت - الارتفاع - نقطة الانطلاق - خط السير - اسم طيار البالون - عدد الركاب) الى مركز المجال الجوى المشترك ومركز معلومات الطيران بمطار الأقصر الدولى قبل التنفيذ ب ٤٨ ساعة على الاقل لتأمين التحركات الجوية .
٦. تحقيق اتصال تليفونى ببرج المراقبة الجوية بمطار الأقصر الدولى (٣٠) دقيقة قبل عمل رحلة البالون للحصول على اخر رصدة جوية واذن الاقلاع .

٧. تحقيق اتصال لاسلكي عن طريق الموجه 118.1 مع برج المراقبة بعد الاقلاع مباشرة للإبلاغ عن التوقيت الفعلي للاقلاع وياقى بيانات الرحلة (حروف التسجيل - اسم الطيار - الارتفاع - عدد الركاب والطاقم - منطقة العمل) .
٨. المحافظة على دوام الإتصال مع برج المراقبة لمتابعة الأحوال الجوية و الإبلاغ الفوري في حالة العبور/الهبوط الإضطرابي شرق النيل .
٩. ابلاغ البرج ومركز عمليات الشركة التابع لها البالون فورا عند مواجهة احداث طارئة للبالون او مواجهة احوال جوية سيئة او العبور شرق النيل او الانحراف خارج منطقة العمل او الهبوط الاضطرابي .
١٠. ضرورة تقديم تصريح الطيران الصادر للبالون عن طريق سلطة الطيران المدني .
١١. عدم تواجد اكثر من بالون في الجو لنفس الشركة .
١٢. لا يزيد ارتفاع البالون عن ١٥٠٠ قدم فوق سطح البحر
١٣. توفير جهاز تحديد المواقع GPS في حالة الهبوط الاضطرابي وابلغ البرج عن طريق تليفون برج المراقبة ٠٩٥/٢٣٧٦٧٦٢ أو عن طريق سويتش المطار ٠٩٥/٢٣٧٤٦٥٥ داخل ٤٠١٣٦

مرفق رقم ٤ صورة من محضر التنسيق بين برج مطار الأقصر و شركة اجيشيان إيرشيب اند بالون

٢-٨-١ الإبلاغ عن الواقعة:

- تم إبلاغ الإدارة المركزية للحوادث بالواقعة بواسطة مدير العمليات بشركة إيجيشيان إيرشيب آند بالون كابتن / [REDACTED] طبقا لنص قانون الطيران المدني رقم ٢٨ لسنة ١٩٨١ وتعديلاته وقواعد الطيران المدني المنظمة لذلك ECAR .
- قامت الإدارة العامة لتحقيق حوادث الطائرات بالإتصال ببرج مطار الأقصر عقب إبلاغها فلم تجد لدية معلومة بشأن الواقعة .

٣-١٨-١ كتاب السيد /رئيس سلطة الطيران المدني المصري

- وافقت سلطة الطيران المدني المصري ، وكذا صدقت هيئة عمليات القوات المسلحة ، لشركة إيجيشيان إيرشيب آند بالون لممارسة نشاط البالون الطائر وفقا للبند رقم ٩١١ بتاريخ ٢٠١٣/١/١ بالبر الغربي بالأقصر و الغردقة وفقا للضوابط والمحددات الواردة بالكتاب .

مرفق رقم ٥ صورة من كتاب سلطة الطيران المدني المتضمن تصديق هيئة عمليات القوات المسلحة لممارسة الشركة نشاط البالون الطائر بالبر الغربي بمدينة الأقصر .

٢ - التحليل والنتائج ANALYSIS & FINDINGS

=====

٢-١- البالون

- كان البالون صالحا للطيران وتم صيانتته طبقا للقواعد المعمول بها .
- حدث جراء الواقعة قطوعات في قماش الظرف ENVELOPE الخاص بالبالون بسبب إشتباك الظرف مع النخلة و خلال إستخلاص قماش الظرف من أفرعها.

٢-٢ قائد البالون

- كان يحمل اجازة طيار بالون تجارى سارية المفعول .
- كان ذو خبرة جيدة بالطيران على البالونات حيث يبلغ اجمالى ساعات طيرانه الكلية على جميع الطرازات ١٥٧١ ساعة و ٣٠ دقيقة .
- مصرح له باجراء كشف ما قبل الاقلاع P.D.C. على البالون من قبل سلطة الطيران المدنى.
- قام بإبلاغ مدير العمليات عن الواقعة فور حدوثها الذي أبلغ بدوره الإدارة المركزية للحوادث .

٢-٣- الواقعة

- كانت الرصدة الجوية التى حصلت عليها شركات البالون من مكتب الشركة المصرية للمطارات بأرض الإقلاع في يوم الواقعة تسمح بطيران البالون حيث كانت الرياح السطحية السائدة فى صباح يوم الواقعة هى ٠٥/٢٣٠ عقدة.
- لا تحصل الشركات على سرعة واتجاه الرياح فى طبقات الجو العليا من الهيئة العامة للأرصاد الجوية ويكتفى ببيانات سرعة واتجاه الرياح وباقى بيانات الرصدة والتي لا تتضمن سرعة واتجاه الرياح فى طبقات الجو العليا.
- تقوم الشركات بعمل إختبار لسرعة الهواء فى طبقات الجو العليا عن طريق إستخدام بالونات الهيليوم الصغيرة و هى غير دقيقة فى إعطاء قيمة لسرعة الهواء .
- وفقا لتقرير الهيئة العامة للأرصاد الجوية فإن سرعة الرياح فى طبقات الجو العليا أكثر من ١٥ عقدة و هو غير مناسب لطيران البالون.
- وفقا لأقوال قائد البالون و تقرير برج مطار الأقصر فقد عبرت كل البالونات للبر الشرقى فى ذلك اليوم.
- سرعة الرياح فى طبقات الجو العليا غير مناسبة لطيران البالون فى هذا اليوم مما أدى إلى عبور كل البالونات للبر الشرقى.
- إختار قائد البالون أرض زراعية للهبوط و لكنه لم ينتبه للعوائق الموجودة بالمكان كالنخل.
- لم يقم قائد البالون بتفريغ الظرف ENVELOPE فور الهبوط و إنما حافظ عليه منتفخا عند طريق دفعات من الهواء الساخن فى إنتظار وصول الطاقم الأرضي.
- تأخر وصول الطاقم الأرضي نتيجة لعبور البالون البر الشرقى .
- ارتفاع البالون عن سطح الارض مرة اخرى بسبب ضخ قائد البالون دفعة من الهواء الساخن عن طريق زيادة النار داخل الـ ENVELOPE مع وجود رياح سطحية مما أدى الى تحرك البالون أفقيا حوالى ٢٥ متر واصطدامه بالنخلة .

- لحق بالظرف قطع طولى أدى الى تفريغ الهواء منه.
- قام الطاقم الأرضي بإستخلاص الظرف من على أفرع النخلة بعد الوصول الى موقع الهبوط.
- أبلغ مدير عمليات شركة إيجيبشيان إيرشيب آند بالون المالكه للبالون بالواقعة إلى الإدارة المركزية للحوادث على الفور.

٣ - أسباب الواقعة المرجحة PROBABLE CAUSES OF INCIDENT

=====

ترى لجنة التحقيق الفني أن سبب الواقعة المرجح يرجع إلى عدم قيام قائد البالون بتفريغ هواء ظرف البالون ENVELOPE عقب الهبوط مباشرة انتظارا منه لوصول الطاقم الأرضي الى موقع الهبوط محاولا تثبيته قائما عن طريق ضخ كميته من الهواء الساخن به مما أدى الى ارتفاعه عن الأرض وفي وجود رياح سطحية تحرك البالون أفقيا واصطدم بالنخلة .

٤ - التوصيات SAFETY RECOMMENDATIONS

=====

توصى لجنة التحقيق بقيام سلطة الطيران المدني المصري باتخاذ اللازم نحو إلزام شركات
البالون العاملة بالأقصر بما يلي :-

- ١ - التنبيه على السادة قادة البالونات الطائرة بضرورة تفريغ الظرف ENVELOPE فور الهبوط دون الإنتظار للطاخم الأرضي تفاديا لإرتفاع البالون عن سطح الأرض بعد الهبوط و من ثم إحتمالية الإصطدام بأى عائق .
- ٢ - إعلام الركاب عند قيامهم بحجز رحلات البالون بان هذا النوع من الرياضة يشتمل على درجة من الخطورة ويغرض متعة المغامرة حتى يتخذ الراكب قرارة من البداية مع عمل استمارة تلقين يوقع عليها الراكب تتضمن اجراءات الطوارئ المختلفة .

المرفقات

المرفق رقم (١)

" صورة من الرصدة الجوية المبلغة

لقائد البالون "



المصرية القابضة للمطارات والملاحة الجوية
الشركة المصرية للمطارات
ادارة ارض اقلاع البالون بالبر الغربى بمدينة الاقصر

التاريخ 1/7/2013 (شركة) 261 (SU-)
الملاحة الجوية



240/05 knots

Temperature :

W.D.M. & Saad

QNH :

1016

Height :

D. Point :

07

Visibility Range :

Clear

المشرف على ارض اقلاع البالون
التوقيع /

التوقيع /

مسئول عمليات موقع البالون
التوقيع /

المرفق رقم (٢)

" تقرير الهيئة العامة للأرصاد

الجوية "



Reference : _____
Enclosure : _____
Date : _____

ملف رقم : ٩٢
مرفقات :
التاريخ : ٢٠١٢ / ١١ / ٢٠

الإدارة المركزية للأرصاد الجوية
٥١
رقم البلاغ : ٢٠١٢/١١/٢٠
التاريخ : ٢٠١٢/١١/٢٠

السيد طيار / أيمن فؤاد المقدم
رئيس الإدارة المركزية للحوادث
وزارة الطيران المدني
تمية طيبة ٠ وبعذر

بالإحالة إلي كتاب سيادتكم الوارد إلينا بتاريخ ٢٠١٣/٠١/١٦
والخاص بطلب إمدادكم ببيانات عن حالة الطقس للساعة ٠٦٠٠ محلي وحتى
الساعة ٠٨٠٠ محلي ليوم ٢٠١٣/٠١/٠٦ علي محافظة الأقصر
لاستكمال التحقيق في واقعة اصطدام بالون الطائر المسجل SU-261 التابع لشركة
EGYTIAN AIRSHIP & BALLON بأحد الأشجار بالبر الشرقي خلال عبوره للنيل
قادمًا من البر الغربي أثناء طلعة سياحية يوم ٢٠١٣/٠١/٠٦ م
أتشرف بعرض التالي :-

درجات الحرارة "مئوية"	الضغط الجوي مكتو بسكال	السحب	الظواهر الجوية	مدى الرؤية الأفقية بالمتر	الرياح السطحية		الوقت محلي
					السرعة بالعقدة	الاتجاه	
٠٧	١٠	١٠١٦	لا يوجد	أكثر من ١٠ كم	٠٥	٢٤٠	٠٥٠٠
٠٧	١٠	١٠١٦	لا يوجد	أكثر من ١٠ كم	٠٥	٢٤٠	٠٦٠٠
٠٥	٠٩	١٠١٧	لا يوجد	أكثر من ١٠ كم	٠٣	٢٢٠	٠٧٠٠
٠٦	١٢	١٠١٨	لا يوجد	أكثر من ١٠ كم	٠٣	٢٢٠	٠٨٠٠



Reference : _____

Enclosure : _____

Date : _____

ملف رقم : _____

مرفقات : _____

التاريخ : _____

بيان باتجاه وسرعة الرياح العلوية لمدينة الأقصر

م	الارتفاع بالقدم	الاتجاه	السرعة بالعقدة
١	١٠٠	٣١٠	١٠
٢	٢٠٠	٣١٠	١٠
٣	٣٠٠	٣١٠	١٠
٤	٤٠٠	٣١٠	١٠
٥	٥٠٠	٣٠٠	١٠
٦	٦٠٠	٣٠٠	١٥
٧	٧٠٠	٣٠٠	١٥
٨	٨٠٠	٢٩٠	١٥
٩	٩٠٠	٢٩٠	١٥
١٠	١٠٠٠	٢٩٠	١٥
١١	١٥٠٠	٢٨٠	٢٠

مرسل لسيادتكم للتكرم بالعلم والاحاطة ..

وتفضلوا بقبول وافر الاحترام

احمد حسين إبراهيم
رئيس مجلس الإدارة
٢٠١٢ / ١٢ / ٢٠

المرفق رقم (٣)

" صورة من تفريغ البرج ودفتر

الاحوال اليومية وكشف اقلاع

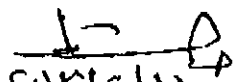
البالون "

مطار الأقصر الدولي

الشركة الوطنية لخدمات الملاحة الجوية

نص المحادثات: بسم مبرح المراقبة الجوية مطار الأقصر ورحلة الطائرة SU261 ١١٦ ٠١٣

البالون A/C	الوحدة FRQ	الوقت Time	نص المحادثات
SU261	118.1	0432	LXR Tower this SU261 on frq. Cpt. محمد اعزب. sky cruise company 25 pax on board Req CLR. 1500 ft and weather Report.
	TWR	0433	SU261 LXR weather at time 0400 240/05 kts CAVOK T10 Dp 07 QNH 1016 and 1500 ft approved. ملاحظة: البرح شاهد عبور كل البالونات في ذلك اليوم، ان شركة القنيل وبالسيم للطائرة SU261 لم يتم بالبرلاغ بالرسول ولا حدوث الواقعة


 مدير عام الملاحة الجوية بمطار الأقصر

أعضاء لجنة الاستماع

١- عبد الحميد بيروك
 ٢- محمد عبد السلام
 ٣- احمد محمد علي

١٩
الشركة المصرية
للطيران



وزارة الطيران المدني
الشركة المصرية القابضة للمطارات والملاحة الجوية
الشركة الوطنية لخدمات الملاحة الجوية

دفتر يومية احوال

يوم الاحد الموافق ١١ / ١ / ٢٠١٣

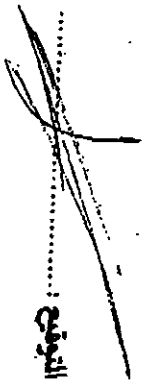
رقم يوم	توقيع	بيانات	الوقت		رقم يوم
			ساعة	دقيقة	
١٥		مخطط عمل لادارة مطارات تجاري لادارة	٥٥	٥٥	١
	المهندس الطيحي	RT لادارة المطارات FD لادارة المطارات			
		اعداد قوائم الحجج	٥٣	٥٥	٢
	المهندس الطيحي	RT لادارة المطارات FD لادارة المطارات			
		تم عمل ١٧٢ حجة على ايام ٢٠١٢ واعداد بانه امر صالح تماما للملاحة الجوية	٥٤	٣٦	٣
	المهندس الطيحي	توزيع اعمل RT لادارة المطارات			
١١	وائل	لواكس لادارة المطارات			
		اعداد قوائم الحجج	١٥	٥٥	٥
	وائل	RT لادارة المطارات FD لادارة المطارات			
١٧		اعداد قوائم الحجج	١٢	٥٥	٦
	وائل	RT لادارة المطارات FD لادارة المطارات			
		الافتتاح لمخبر صيانة اعداد ٩٨ Stand معلم لادارة المطارات	١٢	٣٥	٧
١	وائل	اعداد قوائم الحجج	١٥	٣٥	
٢		RT لادارة المطارات FD لادارة المطارات			
	وائل	تم المورد المورد من قبل المدير الرئيسي وطلب اعداد لادارة المطارات التي تفتقر لادارة المطارات كل شئ للحركة الجوية	١٦	٥٥	٩
	وائل				

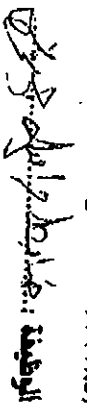
وزارة الطيران المدني
مصلحة الرقابة لخدمات الملاحة الجوية
مطار الأقصر الدولي

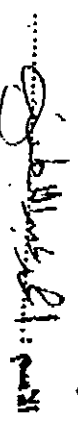
نموذج بيان طلمات الطيران المبنية عن يوم التوقيع ٢٠١٧ / ١ / ٢٠

ملاحظات ومخالفات	توقيع البوط الذي	اسم طيار الطيران	عدد الركاب بالطاقم	ارتفاع الطيران	توقيع الإقلاع الذي	توقيت طلب التصريح بالإقلاع	حروف التسجيل	حالة الجو مناسب / غير مناسب	اسم شركة الطيران
	٥٧٧٥	٣٣٣٣٣٣	٢٧	١٥٥٠ FT	٥٧٢٧	٥٧٢٧	٣٥١	ok	٣٣٣٣٣٣
	٥٧٧٦	٣٣٣٣٣٣	٢٥	١٥٥٠ FT	٥٧٢٥	٥٧٢٥	٢٧٥	ok	٣٣٣٣٣٣
	٥٧٧٦	٣٣٣٣٣٣	١٦	~	٥٧٣٥	٥٧٣٥	٢٩١	~	٣٣٣٣٣٣
	٥٧٧٦	٣٣٣٣٣٣	١٩	~	٥٧٣١	٥٧٣١	٢٨٦	~	٣٣٣٣٣٣
	٥٧٧٧	٣٣٣٣٣٣	٢٥	~	٥٧٣١	٥٧٣١	٢٧٥	~	٣٣٣٣٣٣
	٥٧٧٧	٣٣٣٣٣٣	٢٥	~	٥٧٣١	٥٧٣١	٢٨٧	~	٣٣٣٣٣٣
	٥٧٧٧	٣٣٣٣٣٣	٥٦	~	٥٧٣١	٥٧٣١	٣٥٥	~	٣٣٣٣٣٣
	٥٧٧٨	٣٣٣٣٣٣	٢٨	~	٥٧٣٢	٥٧٣٢	٢٧٩	~	٣٣٣٣٣٣
	٥٧٥٥	٣٣٣٣٣٣	٢٨	~	٥٧٣٢	٥٧٣٢	٢٩٥	~	٣٣٣٣٣٣
	٥٧٥٧	٣٣٣٣٣٣	٢٧	~	٥٧٣٢	٥٧٣٢	٢٦١	~	٣٣٣٣٣٣
	٥٥٥٧	٣٣٣٣٣٣	١٢	~	٥٧٣٢	٥٧٣٢	٢٦٧	~	٣٣٣٣٣٣

يرسل نموذج بيان طلمات الطيران المبنية عن يوم التوقيع (الطائري) إلى مركز العمليات وإدارة الأزمات بوزارة الطيران المدني في حالة وجود مخالفات أو أحداث طارئة تبلغ فور وقوعها (الطائري) إلى مركز العمليات وإدارة الأزمات ويعتقد إرسال تقرير مفصل (الطائري) وسنقل الإصدار إلى مركز عمليات وزارة الطيران المدني ٠٢ / ٤١ ٧٥١٠ - ٢ / ٤٢٧٨٥٥٥ - ٢ / ٢١٨١٣٧١ - ٢ / ٢١٨١٣٧١

التوقيع: 

الوظيفة: 

الاسم: 

المرفق رقم (٤)

"صورة من محضر التنسيق بين

برج مطار الأقصر وشركة

اجيشيان اير شيب اند بالون "

مطار الأقصر الدولي
الشركة الوطنية لخدمات الملاحة الجوية
إدارة العمليات و المراقبة الجوية
التاريخ / / ٢٠٠٩

محضر تنسيق بين برج المراقبة الجوية بمطار الأقصر

وشركة أ.ج.س.ا.ر.س.ب

إنه في يوم الثلاثاء الموافق ٥ / ٥ / ٢٠٠٩ وبحضور كلامن:

مدير برج المراقبة الجوية

السيد/

شركة أ.ج.س.ا.ر.س.ب

السيد/

قد تم الإتفاق على الآتي:-

١- الإلتزام بالتعليمات المدرجة بدليل طيران جمهورية مصر العربية.

٢- الإلتزام بضوابط وتعليمات الجالب العسكري بشأن الموافقة السنوية على ممارسة نشاط البالون للشركة.

٣- الطيران غرب النيل فوق المناطق الأثرية فقط .

٤- ضرورة توفير وسيلة إتصال فعالة عبر الأقمار الصناعية (تليفون محمول) بالبالون كوسيلة احتياطية للإتصال ببرج مراقبة مطار الأقصر الدولي في حالة إقطاع الإتصال عن طريق الموجة 118.1MHZ .

٥- قيام الشركة بتقديم برنامج الرحلة (حروف تسجيل-توقيت-ارتفاع-نقطة إنطلاق-خط السير-اسم طيار البالون-عدد الركاب) إلى مركز المجال الجوي المشترك ومركز معلومات الطيران بمطار الأقصر الدولي قبل التنفيذ بـ ٤٨ ساعة على الأقل لتأمين التحركات الجوية.

٦- تحقيق إتصال تليفوني ببرج المراقبة الجوية بمطار الأقصر الدولي (٣٠) دقيقة قبل عمل رحلة البالون للحصول على آخر رصدة جوية وأن الإقلاع.

٧- تحقيق إتصال لاسلكي عن طريق الموجة 118.1 مع برج المراقبة بعد الإقلاع مباشرة للإبلاغ عن التوقيت الفعلي للإقلاع وباقي بيانات الرحلة (حروف التسجيل-اسم الطيار-الإرتفاع-عدد الركاب والطاقم-منطقة العمل).

٨- المحافظة على دوام الإتصال مع برج المراقبة لمتابعة الأحوال الجوية والإبلاغ القوي في حالة العبور/الهبوط الإضطراري شرق النيل.

٩- إبلاغ البرج ومركز عمليات الشركة التابع لها بالبالون فوراً عند مواجهة أحداث طارئة للبالون الإضطراري.

١٠- ضرورة تقديم تصريح الطيران الصادر للبالون عن طريق سلطة الطيران المدني.

١١- عدم تواجد أكثر من بالون في الجو لنفس الشركة.

١٢- ألا يزيد ارتفاع البالون عن 1500 قدم فوق سطح البحر.

١٣- توفير جهاز تحديد المواقع GPS في حالة الهبوط الإضطراري وإبلاغ البرج عن طريق تليفون برج المراقبة ٠٩٥٢٣٧٦٧٦٢ أو عن طريق سويتش المطار ٠٩٥٢٣٧٤٦٥٥ داخلي ٤٠١٣٦.

التوقيعات

عن برج المراقبة الجوية

السيد

التوقيع

يعتمد،

التوقيع

مدير المراقبة الجوية بمطار الأقصر

عن شركة أ. ك. س. ا. ر. س. ت.

السيد

التوقيع

المرفق رقم (٥)

" صورة من كتاب سلطة الطيران
المدنى المتضمن تصديق هيئة
عمليات القوات المسلحة لممارسة
الشركة نشاط البالون الطائر بالبر
الغربى بمدينة الاقصر "

٢٠١٢
٢٠١٢/٧/٩
٤٧٨٠

المسيد / رئيس مجلس إدارة

شركة إيجيبيهيان إير هببج للبالون

تحية طيبة .. وبعد

بالإحالة إلى كتابكم الوارد إلينا بشأن طلب الموافقة على مخاطبة هيئة عمليات القوات المسلحة للحصول على التصديق العسكري النصف سنوي لممارسة نشاط البالون الطائر (بمنطقة البر الغربي بالأقصر- الغردقة) باستخدام بالونات الشركة الصادر لها تصريح طيران ساري وذلك إعتباراً من ٢٠١٢/٧/١ حتى ٢٠١٢/١٢/٣١.

يرجى الإحاطة بأن سلطة الطيران المدني توافق على طلبكم المشار إليه بعاليه وأيضاً موافقة هيئة عمليات القوات المسلحة بالتصديق رقم ٥٨٩٤/س وفقاً للضوابط والمحددات الآتية :-

١. الإلتزام بتعليمات العمليات رقم (٩٥/١١) بشأن أسلوب تنظيم وتأمين التحركات الجوية للطائرات الخفيفة والشراعية.
٢. الإلتزام بتعليمات العمليات رقم ٩٨/٣٢ الخاصة بالتحركات الجوية.
٣. أن يتوافر بالبالون وسيلة إتصال لاسلكي (VHF / UHF) ووسائل تحكم وسيطرة حديثة تمكن من الهبوط بأماكن محددة (لتفادي الهبوط الإضطراري بالوحدات العسكرية).
٤. أن يكون الطيار مصري الجنسية.
٥. قيام الشركات بتقديم برنامج الرحلة ويومية الطيران الشهرية للبالون إلى مركز المجال الجوي المشترك قبل التنفيذ بوقت كاف (يوم ٢٠ من الشهر السابق للتنفيذ) وفي حالة تنفيذ طلعات غير مخططة يتم موافاة مركز المجال الجوي المشترك قبل التنفيذ بـ (٤٨) ساعة لتأمين التحركات الجوية.
٦. التنسيق المسبق مع أقرب قاعدة جوية / مطار عسكري قبل التنفيذ والإبلاغ الفوري حالة العبور شرق النيل بمنطقة الأقصر.
٧. تحديد أماكن ثابتة للإقلاع والهبوط بالمناطق المخطط تنفيذ الرحلات بها بعيداً عن المناطق العسكرية.
٨. إتخاذ كافة إجراءات التأمين المتبعة في مثل هذه الحالات لتفتيش (البالون - المنطاد - أفراد) قبل الإقلاع للتأكد من عدم وجود (أسلحة - متفجرات معدات تصوير) بمعرفة عناصر وزارة الداخلية.
٩. الإلتزام بطيران البالون داخل المنطقة المصدق عليها وعدم طيران البالون خارجها.
١٠. الطيران فوق المناطق السياحية / الأثرية المطلوب الطيران أعلاها فقط.

١١. ألا يزيد إرتفاع البالون عن ١٥٠٠ قدم فوق مستوى سطح البحر.
١٢. تحقيق الإتصال بصفة مستمرة مع وحدات المراقبة الجوية (المدنية / العسكرية) ، (قاعدة الأقصر الجوية - مطار الغردقة) بمنطقة الإقلاع ، الإبلاغ الفوري حال الهبوط الفنى للبالون.
١٣. تجنب الطيران فوق المناطق / الأهداف العسكرية والمناطق المحظورة والمقيدة والخطرة.
١٤. تجنب الطيران بدوائر القواعد الجوية / المطارات بدائرة نصف قطرها (١٠) كم.
١٥. عدم إجراء أى تصوير جوى من البالون مع عدم تواجد (كاميرات فوتوغرافية - فيديو - تليفزيون محمول بكاميرا) مع الركاب.
١٦. عدم تواجد أكثر من بالون فى الجو فى وقت واحد لسهولة السيطرة وتأمين البالون.
١٧. تتم طلعات البالون الطائر خلال ساعتين فقط من ظهور أو ضوء مع إيقاف عمل البالون فى الأحوال السيئة والرؤية الغير حسنة.
١٨. إيقاف البالون الطائر حال زيارة الشخصيات العامة وبطلب من أجهزة القوات المسلحة.
١٩. عدم تحمل القوات المسلحة لأى مسئولية قانونية / أعباء إدارية فى هذا الشأن.
٢٠. حال عدم إلتزام الشركة بالضوابط الصادرة أعلاه سيتم إتخاذ الإجراءات القانونية بمعرفة المدعى العام العسكرى تجاه الشركات المخالفة لتلك الضوابط.
٢١. إيقاف التصديق العسكرى فى حالة مخالفات شركات البالون لأى من الضوابط المشار إليها بعاليه.
٢٢. يتم إستيفاء جميع الإشتراطات التشريعية الخاصة بالتشغيل من خلال الإدارات المعنية بسلطة الطيران المدني المصرى.
٢٣. ضرورة تواجد تصريح طيران سارى من سلطة الطيران المدني المصرى لكل بالون أثناء الطيران وفى حالة المخالفة يتم التحفظ على البالون لإجراء التحقيق اللازم.

وتفضلوا سيادتكم بقبول فائق الإحترام

طيار /
رئيس سلطة الطيران المدني المصري