



وزارة الطيران المدني
الإدارة المركزية للحوادث

التقرير الفني

بشأن الواقعة الخطيرة بحدوث تقارب خطير Near miss/Mid air collision بين الطائرة المسجلة SE-DZV من طراز B737-800 التابعة لشركة TUIFLY NORDIC السويدية رحلة رقم BLX581 أوسلو/الغردقة

مع طائرة عسكرية (هليكوبتر) ME17 يوم ٢٠١٣/٠٣/٠٥ .

١-المعلومات الوقائية FACTUAL INFORMATION

=====

مقدمة

=====

بتاريخ ٢٠١٣/٠٣/١٨ ورد الى الادارة المركزية للحوادث بريد اليكترونى E-mail من مكتب التحقيق فى الحوادث السويدى يفيد بحدوث واقعة الاقتراب غير الامن TCAS RA اثناء رحلة الطائرة السويدية مع طائرة عسكرية اخرى اثناء اقتراب الطائرة من مطار الغردقة و على ارتفاع 2000ft الساعة 00:11:33 عالمى يوم ٢٠١٣/٠٣/٠٥ .

١-١ تاريخ الرحلة HISTORY OF THE FLIGHT

- فى الساعة ٤٠ ٣١ ١١ عالمى تصرح للطائرة المسجلة SE-DZV من طراز B737-800 رحلة رقم BLX581 بالهبوط على الممر المستخدم RWY 34 بمطار الغردقة الدولى .
- فى الساعة ٣٣ ٣٢ ١١ عالمى صرح المراقب الجوى المنوب لبرج مطار الغردقة من قائد الرحلة عمل Missed approach لوجود طائرة عسكرية بالقرب من الـFinal.
- فى الساعة ٣٨ ٣٢ ١١ عالمى اخبر قائد الرحلة رحلة رقم BLX581 المراقب الجوى لبرج مطار الغردقة بأن الطائرة الهليكوبتر العسكرية (ME17) فى مجال رؤيته.
- حدث اقتراب وشيك Air miss بين الطائرة السويدية المسجلة SE-DZV من طراز B737-800 رحلة رقم BLX581 والطائرة العسكرية اثناء استعداد الطائرة السويدية للـ Go-around

٢-١- الإصابات بالأفراد INJURIES TO PERSONS

• لا يوجد .

٣-١- التلفيات فى الطائرة DAMAGE TO AIRCRAFT

• لا يوجد .

٤-١- التلفيات الأخرى OTHER DAMAGES

• لا يوجد .

٥-١- معلومات عن الأفراد PERSONNEL INFORMATION

١-٥-١ معلومات عن المراقب الجوى/ [REDACTED] المراقب الجوى المنسق فى الإقتراب الرادارى بالغردقة .

- يبلغ من العمر ٢٩ عاماً
- يحمل أهلية مراقب جوى إقتراب رادارى مطار الغردقة عام ٢٠١١ .
- آخر كشف طبي اجرى عليه ووجد لائقاً ٢٠١٠ وهو سارى حتى ٢٠١٤
- كان يعمل منسق حركة جوية Planner للإقتراب الرادارى

ملخص أقواله بشأن الواقعة :-

- اثناء نوبة عمله لم يطلب منه المراقب الجوى العسكرى التصريح لادارة المحركات للطائرة الهليكوبتر ME17 .
- ذكر فى أقواله ان صور الرادار أظهرت انحراف الطائرة الهليكوبتر ناحية اليسار متجهاً شمالاً ليقطع مسار الحركة الجوية الهابطة على الممر RWY34 بدلاً من الإستمرار فى الطيران الى الجنوب باتجاه الأقصر دون سبب واضح ثم عدم ظهور الطائرة الهليكوبتر على شاشة الرادار بعد ذلك .
- تم الإتصال ببرج مطار الغردقة بعد تلقيه تعليمات بذلك من المراقب الجوى المنوب [REDACTED] لتوجيه الطائرة السويدية لعمل Missed approach .
- حاول معرفة سبب انحراف قائد الطائرة الهليكوبتر عن مساره من المراقب العسكرى ولكن تقارير المراقب العسكرى كانت مخالفة للواقع .

- ذكر ان الخطأ المرجح الى عدم التزام قائد الطائرة هليكوبتر بالمسار الطبيعي له حسب اتفاق التنسيق بين المراقبة الجوية العسكرية والمراقبة الجوية المدنية وانحرافه الى اليسار بدلاً من استمراره فى الطيران الى الجنوب ولا يعلم سبب ذلك .
- أفاد بضرورة وجود جهاز لاسلكى مسجل بين ضابط المراقبة الجوية بالبرج وبين الجانب العسكرى لتلافى مثل هذه الأخطار وتلافى الوقت الضائع فى الإتصالات التليفونية بين الجانبين .

- ٢-٥-١ معلومات عن المراقب الجوى / [REDACTED] المراقب الجوى المنوب فى الإقتراب الرادارى بالغردقة

- يبلغ من العمر ٣٠ عاما
- يحمل أهلية مراقب جوى اقتراب رادارى مطار الغردقة عام ٢٠٠٩ .
- اخر كشف طبي اجرى عليه ووجد لائقا ٢٠١٠ وهو سارى حتى ٢٠١٤

ملخص تقريره بشأن الواقعة :-

- أفاد بأنه أثناء الإقتراب النهائى Final للطائرة السويدية رحلة رقم BLX581 للممر RWY34 رصدت شاشات الرادار وجود هدف على Final لنفس الممر .
- بالتنسيق مع وحدة مراقبة برج مطار الغردقة تبين ان الهدف هو طائرة عسكرية هليكوبتر متجهة من الغردقة الى الأقصر
- قامت وحدة الإقتراب الرادارى بالتصريح لوحدة مراقبة البرج بتوجيه الطائرة السويدية نعمل Missed approach وذلك على ارتفاع ٢٠٠٠ قدم بعد ان تم التأكد من ان الطائرة العسكرية تمثل تهديداً خطيراً للطائرة المدنية السويدية .
- بعد ان تم الإتصال مع قائد الطائرة السويدية رحلة رقم BLX581، أخبر المراقب الجوى بأن الطائرة الهليكوبتر كانت عل بعد ميل بمواجهة طائرتة وكان الوضع شديد الخطورة The helicopter was one mile reciprocal and it was very dangerous

٦-١ - معلومات عن الطائرة AIRCRAFT INFORMATION

- الطائرة المسجلة SE-DZV من طراز B737-804 التابعة لشركة TUI Fly Nordic السويدية رحلة رقم BXL581 والمتجهة من مطار أوسلو بالنرويج (ENGM) الى مطار الغردقة (HEGN) بجمهورية مصر العربية .



٧-١ - معلومات عن الأرصاد الجوية METEOROLOGICAL INFORMATION

كان اتجاه الرياح وشدته المبلغ لقائد الطائرة طبقاً لتفريغ محادثات برج مطار الغردقة مع الطائرة السويدية
رحلة رقم BLX582 عند التصريح له بالهبوط 300°/30 KTS

٨-١ - المساعدات الملاحية AIDS TO NAVIGATION

ليس لها علاقة بالواقعة

٩-١ - الاتصالات COMMUNICATIONS

١-٩-١ - الاتصالات بين الطائرة ومراقبة برج مطار الغردقة على الموجة 119.6 MHZ

- فى الساعة ٣٤ ٣١ ١١ عالمى اتصل الطيار قائد الرحلة رقم BLX581 بالمراقب الجوى المنوب لبرج مطار الغردقة واخبره بأنه بإتجاه الممر ٣٤ للهبوط Hurghada tower BLX581 we are established RWY34.
- فى الساعة ٤٠ ٣١ ١١ عالمى ابلى المراقب الجوى المنوب لبرج مطار الغردقة الطيار قائد الرحلة بأنه فى مجال رؤيته كما اخبره بالرصد الجوية وصرح له بالهبوط Insight surface wind 300/30knts RWY 34 clear to land . وعلكم السلام BLX581
- فى الساعة ٣٨ ٣٢ ١١ عالمى اخبر الطيار رحلة رقم BLX581 المراقب الجوى لبرج مطار الغردقة بأن طائرة هليكوبتر فى مجال رؤيته BLX581 insight Ok we have the helicopter
- فى الساعة ٤٠ ٣٢ ١١ عالمى قام المراقب الجوى لبرج مطار الغردقة بإخبار الطيار بأن الطائرة الهليكوبتر بإتجاه الممر وعلى ارتفاع ٢٠٠٠ قدم Yes sir R.H 2000ft .
- فى الساعة ٤٣ ٣٢ ١١ عالمى اخبر الطيار المراقب الجوى لبرج مطار الغردقة بأنه بإتجاه الممر للهبوط وعلى ارتفاع ٢٠٠٠ قدم BLX581 Runway heading 2000ft .
- فى الساعة ٣٣-٣٣ ١١ عالمى طلب المراقب الجوى لبرج مطار الغردقة لبرج مطار الغردقة من الطيار رحلة رقم BLX581 الإتصال بإقتراب الغردقة على الموجة 123.4MHZ فرد عليه الطيار بأنه قد تلقى المعلومة BLX581 contact Hurghada approach 123.4

١-٩-٢ الاتصالات بين الطائرة ومراقبة الإقتراب الرادارى لمطار الغردقة على الموجة 123.4

MHZ

- فى الساعة ١١ ٣٣ ٥٢ عالمى يوم ٢٠١٣/٠٣/٠٥ اتصل الطيار قائد الرحلة رقم BLX581 القادمة الى مطار الغردقة بالمراقب الجوى مسئول الإقتراب الرادارى واخبره بأنه على ارتفاع ٣٠٠٠ قدم وبتجاه Heading340 (Hurghada radar BLX581 maintaining 3000ft radar heading 340)
- فى الساعة ١١ ٣٣ ٥٥ عالمى اخبر المراقب الجوى مسئول الإقتراب الرادارى الطيار رحلة رقم BLX581 بأنه قد تلقى الإتصال وبأن يتجه الى اليمين بتجاه ١٣٠ وأن يلتزم بإرتفاع ٣٠٠٠ قدم Radar contact turn right heading 130 , maintain 3000ft .
- فى الساعة ١١ ٣٣ ٥٦ عالمى قام الطيار قائد الرحلة BLX581 بإعادة التصريح Heading140 فأخبره المراقب الجوى ان الإتجاه الصحيح هو ١٣٠ (Heading 130 sir).
- فى الساعة ١١ ٣٥ ٠٤ عالمى اخبر المراقب الجوى للإقتراب الرادارى الطيار قائد الرحلة رقم BLX581 بأن لديه طائرة عسكرية هابطة على الممر ٣٤ وان عليه ان يبلغه عما اذا كانت فى مجال رؤيته ام لا BLX581 just confirm sir you got Helicopter traffic on final RWY 34 insight فطلب منه الطيار ان يعيد المعلومة مرة أخرى .
- فى الساعة ١١ ٣٥ ١٤ عالمى ابلى المراقب الجوى للإقتراب الرادارى الطيار رحلة رقم BLX581 بأن missed approach نتيجة وجود طائرة هليكوبتر هابطة على نفس الممر وطلب منه ان يؤكد له عما اذا كانت فى مجال رؤيته Sir, the missed approach due to helicopter traffic was on final 34 , confirm in sight .
- فى الساعة ١١ ٣٥ ٢٠ عالمى اخبر الطيار رحلة رقم BLX581 المراقب الجوى بأن الطائرة على بعد حوالى ٦ ميل بحرى منه وعلى نفس الإرتفاع Yes we got the traffic almost at 6nm same altitude or something like that .

١-٩-٣ تفريغ تسجيلات الهاتف رقم ٤٢٦٠ بين الإقتراب الرادارى والمراقبة العسكرية

المكالمة الأولى من الساعة ١١ ٢٥ ٠٥ الى الساعة ١١ ٣٥ ٥٠ عالمى قبل الواقعة

| hh:mm:ss التوقيت عالمى | المتحدث | المحادثة |
|------------------------|-----------------------|--|
| ١١:٢٥:٠٥ | Military control (MC) | الو السلام عليكم الضابط [REDACTED] مين |
| ١١:٢٥:١٠ | Radar control (RC) | [REDACTED] |
| ١١:٢٥:١٢ | MC | عندى طائرة MH17 مدورة |
| ١١:٢٥:١٥ | RC | طيارتك راحة فين |
| ١١:٢٥:١٧ | MC | رايحة الأقصر ان شاء الله |
| ١١:٢٥:١٩ | RC | راحة الأقصر وارتفاع كام ان شاء الله |
| ١١:٢٥:٢١ | MC | ١٥٠٠ |

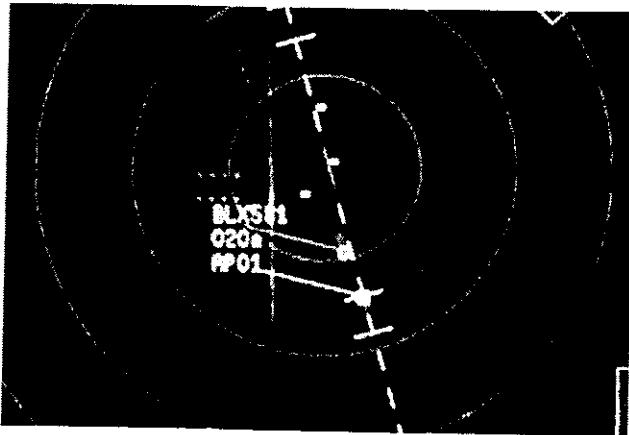
| | | |
|----------|----|---|
| ١١:٢٥:٢٣ | RC | ١٥٠٠ راحة الأقصر |
| ١١:٢٥:٢٤ | MC | انت في حاجة جاية معاك |
| ١١:٢٥:٢٧ | RC | انا معايا حاجات بس كلها اعلى من ١٥٠٠ دى |
| ١١:٢٥:٣٠ | MC | ايه يا باشا |
| ١١:٢٥:٣٣ | RC | كل الحاجات اللي معايا اعلى من ١٥٠٠ |
| ١١:٢٥:٣٥ | MC | ماشى يا باشا انا هنسق مع البرج هنا واطلعها سلام عليكم |

تفريغ تسجيلات الهاتف رقم ٤٢٦٠ بين الإقتراب الرادارى والمراقبة العسكرية بعد الواقعة

| hh:mm:ss التوقيت عالمى | المتحدث | المحادثة |
|------------------------|---------|---|
| ١١:٣٢:٠٠ | RC | ايوه يا باشا |
| ١١:٣٢:٠٢ | MC | مين |
| ١١:٣٢:٠٥ | RC | معاك بس ياباشا هي مش راحة الأقصر |
| ١١:٣٢:٠٩ | MC | ده مش شنوك ده ١٧ |
| ١١:٣٢:١٢ | RC | ١٧ |
| ١١:٣٢:١٢ | MC | اه رايحة الأقصر |
| ١١:٣٢:١٥ | RC | مش هي دى اللي طلعت دلوقتى |
| ١١:٣٢:١٧ | MC | اه هي ال ١٧ اللي راحة الأقصر |
| ١١:٣٢:٢٠ | RC | هي داخلة على ال final |
| ١١:٣٢:٢١ | MC | هي كانت فين ياباشا دلوقتى |
| ١١:٣٢:٢٢ | RC | هي في ال Final |
| ١١:٣٢:٢٣ | MC | ٥ ميل Out |
| ١١:٣٢:٢٥ | RC | دى طالعة في ال Final مش رايحة الأقصر |
| ١١:٣٢:٢٧ | MC | لا يا باشا رايحة اتجاه الأقصر |
| ١١:٣٢:٣٢ | RC | لا مش اتجاه الأقصر |
| ١١:٣٢:٣٣ | MC | هي ظاهرة معاك |
| ١١:٣٢:٣٥ | RC | ما انا شايف ال Blip بتاعها |
| ١١:٣٢:٤١ | MC | والله رايحة الأقصر ،خط سيره الأقصر |
| ١١:٣٢:٤٢ | RC | ماشى يا باشا سلام |

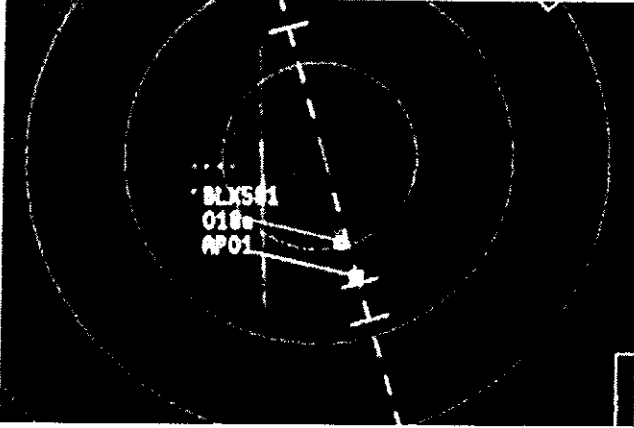
| التوقيت عالمي hh:mm:ss | المتحدث | المحادثة |
|------------------------|---------|---|
| 11:34:51 | RC | ألو ايوه يا باشا ايه يا باشا الحلوة دي |
| 11:34:59 | MC | والله العظيم يا [REDACTED] الطائرة طلعت وبلغتني 5 ميل Out |
| 11:35:00 | RC | ايوه 5 ميل out بس مش اتجاه الأقصر |
| 11:35:03 | MC | لا والله الأقصر هو رايح الأقصر |
| 11:35:04 | RC | لا يا باشا ده في ال final بتاعنا |
| 11:35:08 | MC | انا مش عارف ازاي بصراحة |
| 11:35:08 | RC | ده الطيار بتاعنا شافوه |
| 11:35:09 | MC | انا عارف انا مصدقك على فكرة |
| 11:35:09 | RC | انا عارف |
| 11:35:10 | MC | طيب طيارتك فين دلوقتي علشان اعرف |
| 11:35:20 | RC | 10 اميل دلوقتي |
| 11:35:22 | MC | 10 ميل يا فوزي |
| 11:35:25 | RC | الطيارة بقولك Same level |
| 11:35:27 | MC | هو 1500 قدم |
| 11:35:28 | RC | لا قال لك هو كان زيوه في ال Final |
| 11:35:45 | MC | سلام |

1-9-4 صور الرادار المسجلة (VDU (VIDEO DISPLAY UNIT)

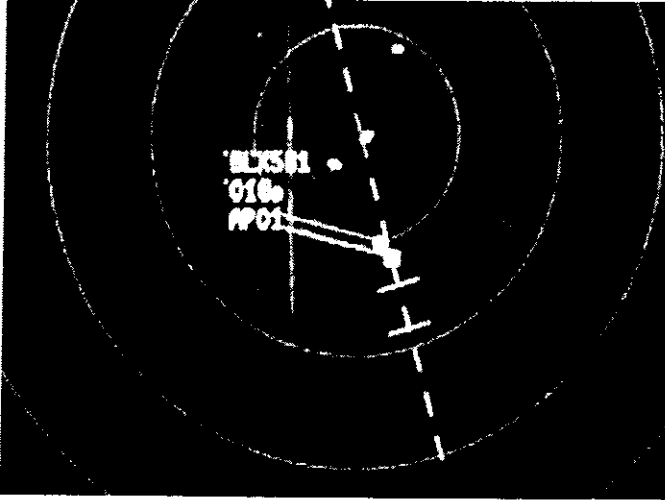


1. طائرة شركة TUI Fly Nordic السويدية رحلة رقم BLX581 كانت على ارتفاع 2000ft و CRUISING على هذا الارتفاع، والطائرة العسكرية تقترب منها عند هذا الارتفاع 2000ft .

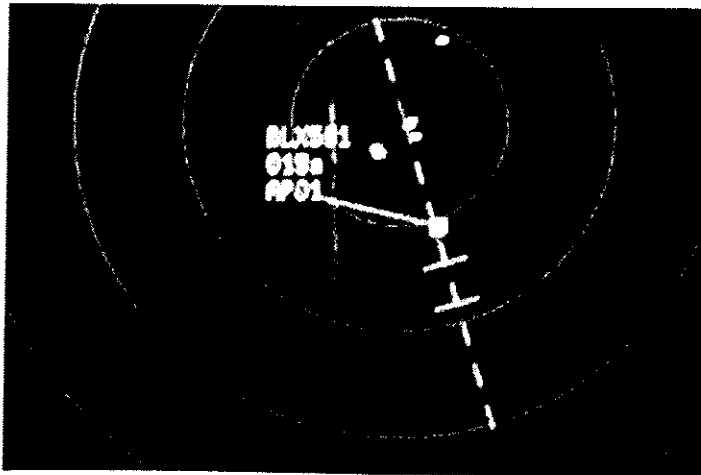
٢. طائرة شركة TUI Fly Nordic السويدية رحلة
رقم BLX581 كانت تنزل Descending
استعداداً للهبوط الى ارتفاع 1800ft
والطائرة العسكرية تقترب منها

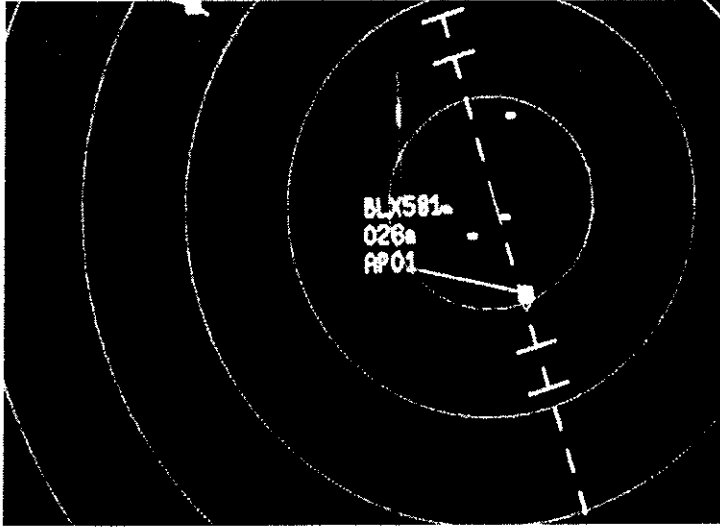


٣. كانت طائرة شركة TUI Fly Nordic السويدية
رحلة رقم BLX581 كانت مازالت
Descending الى ارتفاع 1600ft استعداداً
للهبوط على الممر RWY34 بمطار الغردقة
وكانت الطائرة العسكرية في هذه اللحظة في
اقرب نقطة للطائرة السويدية كما وضع في صور
الرادار .



٤. اخذت الطائرة السويدية في الارتفاع الى
مستوى طيران FL017 ثم الى ارتفاع 1800
ft و 1900ft وهكذا لتفادي Conflict بينها
وبين الطائرة العسكرية بعد ظهور اذار
بالإقتراب الوشيك على جهاز ال TCAS
للطائرة السويدية , كما هو واضح في صور
الرادار .





• أخذت طائرة شركة TUI Fly Nordic السويدية رحلة رقم BLX581 في الإرتفاع حتى وصلت الى ارتفاع 2600ft ثم تابعت مرة أخرى اجراءات الهبوط حتى هبطت بسلام .

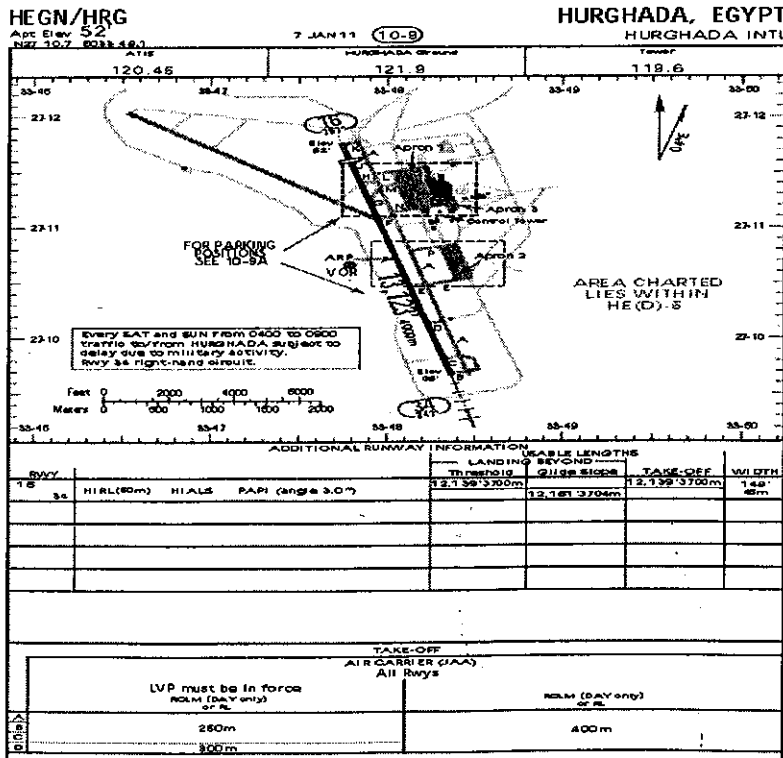
١٠-١ - معلومات عن المطار AERODROME INFORMATION

• الممر المستخدم RWY 34 بمطار الغردقة بياناته كما يلي :-

الطول : ٤٠٠٠ متر Length: 4000m
 العرض : ٤٥ متر Width: 45 m
 الطبيعة : اسفلت Nature: Asphalt
 الهبوط بعد :

Glide Slope : 12,151'3704m

Threshold : 12,139'3700m



١١-١ - مسجلات الرحلة FLIGHT RECORDERS

• لم يتم تفريغ أو قراءة أي من أجهزة تسجيل الطائرات

١٢-١ - معلومات الحطام والارتطام WRECKAGE AND IMPACT
INFORMATION

• لا يوجد

١٣-١ - معلومات طبية وباثولوجية MEDICAL & PATHOLOGICAL
INFORMATION

• لا يوجد

١٤-١ - الحريق FIRE

• لم ينجم عن الواقعة اي حريق .

١٥-١ - عوامل النجاة SURVIVAL ASPECTS

• كان ليقظة المراقب الجوي TWR CANTROLLER واصدار تعليماته للطائرات بعمل GO AROUND الأثر الكبير في تلافى اصطدام الطائرة السويدية بالطائرة العسكرية .

١٦-١ - الاختبارات والأبحاث TESTS AND RESEARCH

لا يوجد

١٧-١ - معلومات الإدارة والتنظيم ORGANIAZATIONAL AND MANAGEMENT
INFORMATION

• لا يوجد .

١٨-١ - معلومات إضافية ADDITIONAL INFORMATION

١-١٨-١ - دفتر يومية احوال الإقتراب الرادارى للغردقة عن يوم ٢٠١٣/٣/٥ بشأن الواقعة

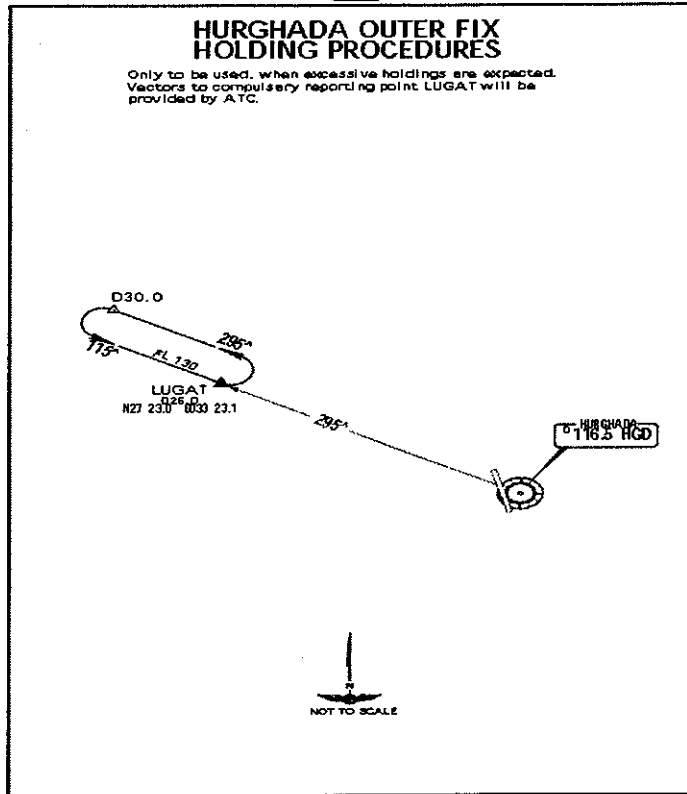
- تضمن دفتر يومية احوال الإقتراب الرادارى للغردقة عن يوم ٢٠١٣/٣/٥ مايلى :-
- الساعة ٠٨ ٣٢ ٠٠ عالمى بداية التدريبات العسكرية بمطار الغردقة وتم ابلاغ مراقبة المنطقة ومطار شرم الشيخ .
 - الساعة ١١ ٣٢ ٠٠ تم التصريح للطائرة رحلة رقم BLX581 وحروف تسجيلها SE-DZV ومن طراز B737-800 بعمل Missed approach .
 - تم رفع تقرير للسيد مدير الملاحة لمطار الغردقة بشأن تفاصيل الواقعة .
 - الساعة ١١ ٣٢ ٠٠ تم الإنتهاء من التدريبات العسكرية والتأخير للطائرات المتأثرة بذلك بعد ان تم عمل hold لهذه الطائرات على النقطة LUGAT

HEGN

2 MAR 01 (10-10)

HURGHADA, EGYPT

HURGHADA INTL



١-١٨-٢- دفتر يومية احوال برج مطار الغردقة عن يوم ٢٠١٣/٣/٥ بشأن الواقعة

- تضمن دفتر يومية احوال برج مطار الغردقة عن يوم ٢٠١٣/٣/٥ مايلي :-
- الساعة ١١ ٣٧ ٠٠ عالمي بأنه تم التصريح للطائرة رحلة رقم BLX581 وحروف تسجيلها-SE DZV ومن طراز B737-800 بعمل Missed approach لوجود الطائرة M17 حربي قريبة من ال- Final رغم تحويله الى الاقتراب الرادارى .
- الساعة ١١ ٤١ ٠٠ هبطت الطائرة رحلة رقم BLX581 وانتهاء التدريبات العسكرية .

١-١٨-٤ قامت الشركة الوطنية لخدمات الملاحة الجوية بإجراء تحقيق بشأن الواقعة الخطيرة

وقد خلص التحقيق الصادر عن الإدارة العامة للتأمين والتحقيقات الفنية الى التوصيات الآتية:-

- مخاطبة السيد / رئيس قطاع المراقبة الجوية لمخاطبة السيد / مدير عام التنسيق المدني العسكري لمخاطبة القوات الجوية بشأن الآتى :-
- ١. عمل اللارم نحو التحقيق مع قائد الطائرة العسكرية الهيل ال ME17 لمخالفته وعدم التزامه بتصريح المراقبة الجوية وانحرافه بعيداً عن خط سيره نحو الممر المستخدم RWY34 حسب اقوال المراقبين الجويين بوحدتى البرج والاقتراب الرادارى بمطار الغردقة و الذى من المفروض انه على علم به قبل الإقلاع ،وتسبب فى عمل اقتراب خطر مع الطائرة المدنية BLX581 .
- ٢. خطأ قائد الطائرة العسكرية الهيل ME17 بإعطاء معلومات غير حقيقية عن اماكنه ومخالفة للواقع الفعلى للمراقب العسكري .
- ٣. مراجعة جميع اتفاقيات التنسيق المدني -العسكري بمطار الغردقة وتعديل ما يمكن تعديله لصالح العمل ولضمان عدم حدوث أخطاء ووقائع فنية مشتركة بين الجانبين المدني والعسكري .
- ٤. انشاء آلية تنسيق مشترك بين الجانب المدني والجانب العسكري فيما يخص تحركات الهيل وامكانية تحقيق اتصال مباشر على الموجات المدنية من قاندى الطائرات المدنية والعسكرية لتأمين سلامة الطيران.
- ٥. أهمية وجود وسائل اتصال سهلة (تليفونات ساخنة Hot lines) ومسجلة فيما بين الجانب العسكري والمدنى بما فيهم برج مطار الغردقة وذلك لإمكانية تحديد المسؤولية حالة حدوث اى أخطاء تؤدى الى وقائع فنية خطيرة .
- ٦. ضرورة الحصول على تصاريح بإستدارة محركات الطائرات العسكرية من قواعدها مسبقاً والتنسيق الجيد مع المراقبة المدنية قبل استدارة محركات الطائرات وذلك للإمام ومعرفة الحركة الجوية المدنية السائدة فى هذا التوقيت والحصول على تصاريح مراقبة جوية من اجل سلامة الحركة الجوية .
- مخاطبة السيد / رئيس قطاع المراقبة الجوية لمخاطبة السيد / مدير عام الملاحة الجوية بمطار الغردقة بالتنبية المشدد على المراقبين الجويين بالمطار بشأن الآتى :-

١. عمل اللازم نحو انشاء برامج علاجية فنية تنشيطية (Refreshment courses) بالتنسيق مع الإدارة العامة للتدريب بالشركة من اجل رفع المستوى الفنى لبعض المراقبين الجويين بالمطار ومعالجة أوجه القصور الفنى فى تناول الحركة الجوية مع تقديم تقارير جديدة LCE .
٢. الإلتزام بالتعليمات والأوامر الفنية المستديمة بالتنسيق الجيد والمستمر بين المراقبين الجويين بوحدتى البرج والإقتراب الرادارى حتى لا يحدث أخطاء فنية وكأن كل مراقب جوى سواء يعمل فى البرج او الإقتراب الرادارى يعمل فى وادى بعيداً عن الآخر ، حتى يتحقق حسن سير العمل (Team work).
٣. التنبيه المشدد نحو المتابعة الدقيقة والمستمرة للحركة الجوية والتدخل الفورى بإتخاذ الإجراءات التصحيحية الفورية الواجبة حالة حدوث أى خطأ ينتج عنه وقائع فنية خطيرة .

٢ - التحليل والنتائج ANALYSIS AND FINDINGS

=====

- أخبر المراقب الجوي العسكري خلال مكالمة تليفونية المراقب الجوي الرادارى بمطار الغردقة بقيام طائرة هليكوبتر عسكرية داخل دائرته بالتوجه الى الأقصر .
- قام المراقب الجوي المنوب ببرج مطار الغردقة بالتصريح بالهبوط للطائرة السويدية على الممر RWY34 بعد اعطائه سرعة واتجاه الرياح .
- لاحظ المراقب الجوي الرادارى عن طريق صور الرادار انحراف الطائرة الهليكوبتر العسكرية ناحية اليسار متجهة شمالاً لتقطع مسار الحركة الجوية الهابطة على الممر RWY34 بمطار الغردقة بدلاً من الإستمرار جنوباً تجاه الأقصر .
- اتصل المراقب الجوي الرادارى ببرج مطار الغردقة بالمراقب الجوي المنوب بمطار الغردقة لتوجيه الطائرة السويدية لعمل Go-around .
- بلغ قائد الطائرة السويدية برج مطار الغردقة بأن هناك طائرة هليكوبتر فى مجال رؤيته .
- أثناء استعداد الطائرة السويدية لعمل Missed Approach حدث اقتراب وشيك بينها وبين الطائرة الهليكوبتر TCAS RA .
- اتصل المراقب الجوي الرادارى بمطار الغردقة بالمراقب العسكري مستفسراً عما حدث فأكد له ان الطائرة العسكرية كانت متجهة الى الأقصر وأكد عليه المراقب الجوي الرادارى بالغردقة بأن الطائرة العسكرية كانت فى الـ Final لمطار الغردقة وعلى نفس مستوى الطيران Same level مع الطائرة السويدية .
- أظهرت صور الرادار حدوث اقتراب وشيك بين الطائرة السويدية والطائرة الهليكوبتر العسكرية .
- تلقى المراقب الجوي العسكري معلومات خاطئة من قائد الطائرة الهليكوبتر العسكرية قام بإبلاغها للمراقب الجوي الرادارى .
- التزم قائد الطائرة السويدية بتعليمات المراقب الجوي ببرج مطار الغردقة وقام بعمل Go-around

٣ - سبب الواقعة INCIDENT PROBABLE CAUSES

=====

ترى الإدارة العامة لتحقيق حوادث الطائرات ان سبب الواقعة المرجح يرجع الى خطأ قائد الطائرة الهليكوبتر العسكرية ME17 لما يلي :-

١. إنحرافاً عن خط سيره الى مطار الأقصر وطيرانه في اتجاه الممر المستخدم RWY34 الأمر الذي جعله في حالة اقتراب وشيك مع طائرة مدنية سويدية كانت قادمة الى مطار الغردقة .
٢. عدم اخبار المراقب الجوى العسكرى عن مكان طائرته واتجاهه الحقيقى الأمر الذى ادى الى ابلاغ المراقب الجوى العسكرى للمراقب الجوى المدنى بمراقبة المنطقة بمعلومات خاطئة.

٤ - التوصيات SAFETY RECOMMENDATIONS

=====

- أولاً: توصى الإدارة العامة لتحقيق حوادث الطائرات بموافاة قيادة القوات الجوية بتقرير الواقعة الخطيرة للتوجيه باتخاذ اللازم .
- ثانياً: التأكيد على التوصيات الصادرة عن الشركة الوطنية لخدمات الملاحة الجوية عقب التحقيق فى الواقعة الخطيرة تفادياً لتكرار الواقعة مستقبلاً
- ثالثاً: مخاطبة مكتب التحقيق فى حوادث الطائرات السويدى وموافاته بنتائج التحقيق .

=====