



وزارة الطيران المدني
الإدارة المركزية للحوادث

التقرير الفني

بشأن واقعة تقارب خطر (TCAS - RA) بين الطائرتين المسجلة
SU-GCR من طراز B737-800 رحلة رقم MSR736 المتجهة من
مطار اسطنبول بتركيا الى مطار القاهرة والطائرة الالمانية المسجلة D-
ABOM من طراز B737-500 في رحلتها رقم DE4069 من مطار
الغردقة الى مطار دوسلدروف بالمانيا يوم ٢٠١٣/٥/٢٠



وزارة الطيران المدني
الإدارة المركزية للحوادث

التقرير الفني

بشأن واقعة تقارب خطر (TCAS - RA) بين الطائرتين المسجلة SU-GCR من طراز B737-800 رحلة رقم MSR736 المتجهة من مطار اسطنبول بتركيا الى مطار القاهرة والطائرة الامانية المسجلة D-ABOM من طراز B737-500 فى رحلتها رقم DE4069 من مطار الغردقة الى مطار دوسلدروف بالمانيا يوم ٢٠١٣/٥/٢٠

١-المعلومات الواقعية FACTUAL INFORMATION

١-١ الموضوع

ورد الى الادارة المركزية للحوادث بلاغ بشأن واقعة تقارب خطر (TCAS - RA) بين الطائرتين المسجلة SU-GCR من طراز B737-800 رحلة رقم MSR736 من مطار اسطنبول بتركيا الى مطار القاهرة والامانية المسجلة D-ABOM من طراز B737-500 فى رحلتها رقم DE4069 من مطار الغردقة الى مطار دوسلدروف بالمانيا يوم على ارتفاع FL320 على الطريق الجوى (A16) فيما بين موقعى RASDA , BLT يوم ٢٠١٣/٥/٢٠ الساعة ١٦ ٤٠ عالمى

٢-١ ملخص الرحلة

- فى الساعة ١٦ ٥٠ ٣٠ عالمى إتصل قائد الطائرة المصريه MSR736 بالمراقب الجوى ، مسنول موقع R2C ، وهو محلق فوق موقع RASDA على ارتفاع FL330 .
- فى الساعة ١٦ ٥٣ ٢٨ عالمى : صرح المراقب الجوى ، مسنول موقع R2C ، لقائد الطائرة المصرية MSR736 بالهبوط بالارتفاع FL310 ، وذلك لتفادى توجية الطائرة باتجاهات طويلة .
- كانت هناك طائرة أخرى مقابلة لها (HEAD ON) على نفس الطريق الجوى (A16) وهى الطائرة CFG069 التى كانت قد عبرت بالفعل موقع بلطيم BLT فى اتجاه موقع RASDA وعلى ارتفاع FL320 حيث كانت المسافة البينية بينها حوالى ٣٠ ميلا تقريبا و نظرا للسرعات العالية للطائرتين وفارق الارتفاع البسيط
- المراقب الجوى لم يدرك أو يفطن لان هناك طائرة أخرى مقابلة للطائرة المصرية ومتعارضة معها .

• فى الساعة ١٥ ٥٥ ١٦ عالمى اعلن قائد الطائرة الالمانية CFG 069 على الموجة العاملة بعد أقل من دقيقتين بحدوث تقارب خطير (TCAS - RA) ولم يسمعه المراقب الجوى فأعاد قائد الطائرة الالمانية CFG069 ، الاعلان مرة أخرى بحدوث TCAS -RA وان هناك طائرة متعارضة معه فى الاتجاه المقابل على مسافة ٣ أميال .

• فى الساعة ٣٠ ٥٥ ١٦ عالمى اعلن قائد الطائرة المصرية MSR 736 ، بحدوث تقارب خطير .

١-٣- الإصابات بالأفراد INJURIES TO PERSONS و التلفيات بالطائرة DAMAGE TO AIRCRAFT

• لا يوجد

١-٤- معلومات عن الأفراد PERSONNEL INFORMATION

لا يوجد

١-٥- معلومات عن الطائرة AIRCRAFT INFORMATION

• الطائرة تابعة لشركة الالمانية Condor Flugdienst المسجلة D-ABOM من طراز B737-500 رحلة رقم DE4069. و Call sign CFG069 المتجهة من مطار الغردقة بجمهورية مصر العربية الى مطار دوسلدورف بالمانيا EDDL



• الطائرة تابعة لشركة مصر للطيران للخطوط الجوية المسجلة SU-GCR من طراز B737-800 رحلة رقم MSR736. والمتجهة من مطار اسطنبول بتركيا LTBA الى مطار القاهرة بجمهورية مصر العربية HECA



٦-١- معلومات عن الأرصاد الجوية METEOROLOGICAL INFORMATION

• ليس لها علاقة بالموضوع

٧-١- المساعدات الملاحية AIDS TO NAVIGATION

ليس لها علاقة بالواقعة

٨-١- الاتصالات COMMUNICATIONS

١-٨-١ الاتصالات بين الطائرة ومراقبة المنطقة بالقاهرة

- فى الساعة ٣٠ ٥٠ ١٦ عالمى : إتصال قائد الطائرة المصرىة MSR736 بالمراقب الجوى ، مسئول موقع R2C ، وهو محلق فوق موقع RASDA على ارتفاع FL330 .
- فى الساعة ٢٨ ٥٣ ١٦ عالمى صرح المراقب الجوى ، مسئول موقع R2C ، لقائد الطائرة المصرىة MSR736 بالهبوط بالارتفاع FL310 ، وذلك لتفادى توجية الطائرة باتجاهات طويلة.
- وبدراسة شاشة الردار ، كانت هناك طائرة أخرى مقابلة لها (HEAD ON) على نفس الطريق الجوى (A16) وهى الطائرة CFG069 التى كانت قد عبرت بالفعل موقع بلطيم BLT فى اتجاه موقع RASDA وعلى ارتفاع FL320 حيث كانت المسافة البينية بينها حوالى ٣٠ ميلا تقريبا.
- فى الساعة ١٥ ٥٥ ١٦ عالمى اعلن قائد الطائرة الالمانية CFG 069 على الموجة العاملة بعد أقل من دقيقتين بحدوث تقارب خطير (TCAS - RA) ولم يسمعه المراقب الجوى فأعاد قائد الطائرة الالمانية CFG069 ، الاعلان مرة أخرى بحدوث (TCAS -RA) وان هناك طائرة متعارضة معه فى الاتجاه المقابل على مسافة ٣ أميال ، وكان رد المراقب الجوى عليه بكلمة CAIRO , ROGER .
- فى الساعة ٣٠ ٥٥ ١٦ عالمى اعلن قائد الطائرة المصرىة MSR 736 ، بحدوث تقارب خطير (TCAS - RA) ايضا حيث افاد بعد ذلك بانه قد هبط بمقدار ٣٠٠ قدم لحظة حدوث (TCAS - RA) .
- فى الساعة ٤٢ ٥٨ ١٦ عالمى : طلب قائد الطائرة الالمانية علامات النداء للطائرة التى حدث التعارض معها ، فتدخل قائد الطائرة المصرىة MSR736 ، على الموجة العاملة ، بتعريف نفسه ، وقام قائد الطائرة الالمانية بتعريف نفسه لقائد الطائرة المصرىة على الموجة العاملة .

٩-١- معلومات عن المطار AERODROME INFORMATIYON

• ليس لها علاقة بالموضوع

١٠-١ - مسجلات الرحلة FLIGHT RECORDERS

- لم يتم تفريغ أو قراءة أي من أجهزة تسجيل الطائرات

١١-١ - معلومات الحطام والارتطام WRECKAGE AND IMPACT INFORMATION

- لا يوجد

١٢-١ - معلومات طبية وباثولوجية MEDICAL & PATHOLOGICAL INFORMATION

- لا يوجد

١٣-١ - الحريق FIRE

- لم ينجم عن الواقعة اي حريق .

١٤-١ - عوامل النجاة SURVIVAL ASPECTS

- لا يوجد

١٥-١ - الاختبارات والأبحاث TESTS AND RESEARCH

- لا يوجد

١٦-١ - معلومات الإدارة والتنظيم ORGANIAZATIONAL AND MANAGEMENT INFORMATION

- لا يوجد .

١٧-١ - معلومات إضافية ADDITIONAL INFORMATION

- لا يوجد

٢ - التحليل والنتائج ANALYSIS AND FINDINGS

- صرح المراقب الجوي مسنول موقع R2C لقائد الطائرة المصرية MSR736 بالهبوط من ارتفاع FL 330 ، الى ارتفاع FL310 ، بفارق ٢٠٠٠ قدم فقط ، دون أدنى مبرر لذلك .
- استناد المراقب الجوي ، تبرير لهبوط الطائرة بفارق ٢٠٠٠ قدم فقط ، على تفادى التوجيه الاكثر من اللازم ، وهو مبرر ليس له معنى على الاطلاق ، ولا يخدم الحركة الجوية فى شئ

MSR736 To Avoid More Victoring , DESCEND TO FL310

- لم يتم المراقب الجوي بالمحافظة على الامان الكافى والسلامة لموقع التشغيل (نطاق مسنوليته) فلم يتم متابعة ومراجعة شاشة الردار التى امامه .
- وجود هدف للطائرة الالمانية CFG069 مقابله (Head On) للطائرة المصرية MSR736 على نفس الطريق الجوى (A16) ، فى ظل تقارب الارتفاعات بينهما .
- لم يتم المراقب الجوي باتخاذ الاجراءات التصحيحية الفوريه ، وخاصة فور ظهور العلامات التحذيرية STCA .
- قام المراقب الجوي بإعطاء تصريح الهبوط ، وخاصة لعدم الطلب أو الحاح من قائد الطائرة المصرية .
- لعبت أجهزة منع التصادم TCAS دورا جوهريا فى منع حدوث كارثة جويه محققة فى الفضاء الجوى المصرى .
- افتقاد وجود أى دور لمخطط الحركة الجوية من حيث قيامه بالتبعية على المراقب الجوى لخطئه ، نظرا لانشغاله فى هذا الوقت بمهام وواجبات موقعة

٣- أسباب الواقعة المرجحة INCIDENT PROBABLE CAUSES

- ترى الإدارة العامة لتحقيق حوادث الطائرات بأن سبب الواقعة المرجح يرجع الى:-
أولاً: خطأ المراقب الجوى بالتسرع مع عدم التركيز وعدم دراسة أو متابعة الحركة الجوية على شاشة الردار بالتصريح بالهبوط للطائرة المصرية MSR736 ، دون مبرر

ثانياً : عدم تقدير المراقب الجوى لمسئوليته فى المحافظة على الامان الكافى والسلامة لموقع التشغيل (نطاق مسئوليته) فلم يقم بمتابعة ومراجعة شاشة الردار التى امامه الأمر الذى ترتب عليه حدوث CONFLICT بين الطائرات .

٤ - التوصيات SAFETY RECOMMENDATIONS

توصى الادارة العامة لتحقيق حوادث الطائرات بقيام سلطة الطيران المدنى المصرى بقيام الشركة الوطنية لخدمات الملاحة الجوية باتخاذ اللازم نحو التنبيه على المراقبين الجويين بالاتى :

١. الإلتزام بمراجعة ومتابعة الحركة الجوية باستمرار ، حتى لا يحدث نسيان لبعض أهداف الطائرات المتعارضة والمقابلة للطائرات على الطريق الجوى الواحد ، وخاصة حالة تقارب إرتفاعاتها .

٢. التركيز الشديد فى مراجعة المراقبين الجويين للتعليمات الصادرة منهم وتصحيحها فوراً

حالة إكتشافهم أى خطأ بها CORRECTION
