



فلاي دبي  
نشر التقرير النهائي للرحلة FZ 981  
احاطة اعلامية

**\*\*\*محظور حتى نشر لجنة الطيران المشتركة للتقرير النهائي لحادث الرحلة FZ 981\*\*\***

## المقدمة

نشرت لجنة الطيران المشتركة (IAC) التقرير النهائي المتعلق بحادث الرحلة FZ 981. هذا يمثل المرحلة النهائية من التحقيق. تم اعداد هذه الوثيقة للصحفيين لتوضيح وشرح استجابة فلي دبي وتحليلها لحادث الرحلة FZ 981. الآن وبعد نشر التقرير النهائي يمكن مناقشة نتائج التحقيق.

## المحتويات

- 4 الصفحات ..... **1. تصريحات اعلامية للنشر**  
تصريحات اعلامية
- 5 الصفحات ..... **2. تاريخ الرحلة**  
ملخص المعلومات  
تاريخ الرحلة
- 6 الصفحات ..... **3. استجابة فلي دبي منذ الحادث**  
مساعدة العائلات  
دعم المحقق المسؤول والمراجعة الداخلية
- 8 – 7 الصفحات ..... **4. الاجراءات التي اتخذتها فلي دبي**
- 10 – 9 الصفحات ..... **5. ملاحظات للمحررين**  
معلومات إضافية وارقام التواصل

## 1. تصريحات إعلامية للنشر

مع نشر التقرير النهائي ادلى المتحدث الرسمي بالتصريحات التالية:

### تنسب التصريحات الى غيث الغيث ، الرئيس التنفيذي ، فلي دبي

#### تصريح التعزية

” لن ننسى اولئك الذين فقدناهم على متن رحلة FZ 981 و تعازينا لاولئك الذين يواصلون الحزن لفراقهم. سيبقى فريق الرعاية المخصص لمساعدة العائلات متوفرا على مدار الساعة.“

#### تصريح حول نشر التقرير النهائي

”تود فلي دبي أن تشكر لجنة الطيران المشتركة (IAC) والسلطات الروسية والممثلين المعتمدين على عملهم.

أثناء التحقيق الرسمي، عينت فلي دبي عددًا من الخبراء، مع مراعاة بروتوكولات الملحق 13 للايكاو ، لمراجعة البيانات الفعلية و ذلك لإجراء تحقيق داخلي شامل وكذلك تقديم ردود موضوعية على المحقق المسؤول.

في الحوادث التي لها صلة بالعوامل البشرية ، من المهم استنفاد جميع السيناريوهات الممكنة عند تفسير البيانات الواقعية. من أولويات الصناعة فهم جميع العوامل المحتملة المساهمة في مثل هذا الحادث الأساسي وضمان مشاركة الأفكار الهامة التي يمكن أن تجعل الطيران أكثر أمانًا.

تقر فلي دبي بالاستنتاجات والتوصيات التي وضعتها لجنة التحقيق. لقد أخذنا التزاماتنا على محمل الجد ونفذنا جميع التوصيات المطلوبة منا إلى جانب إجراءات إضافية تفوق تلك المحددة في التقرير النهائي.“

كجزء من التزام فلي دبي المستمر بتحسين السلامة الجوية ، نعتزم مشاركة معرفتنا ورؤيتنا الإضافية مع الصناعة.“

#### تصريح حول الاجراءات التي اتخذتها فلي دبي منذ الحادث

” منذ وقوع الحادث، كانت أولوياتنا دعم الأسر المتأثرة، وإجراء مراجعة شاملة لعملياتنا وأنظمتنا الداخلية، ودعم المحقق المسؤول. سيبقى السعي وراء تحسينات السلامة اولية في عملياتنا.

وقت وقوع الحادث، استوفت فلي دبي جميع المتطلبات التنظيمية. بعد مراجعة شاملة للتقرير المؤقت ومسودة التقرير النهائي والتحقيق الداخلي الذي أجرته فلي دبي، اتخذت الشركة وبالتنسيق مع هيئتنا التنظيمية وهي الهيئة العامة للطيران المدني، عددًا من التدابير الاحترازية قبل نشر التقرير النهائي.

بعد نشر التقرير المؤقت في 20 أبريل 2016، أجرت فلي دبي مراجعة داخلية شاملة بمشاركة من خبراء معترف بهم في هذا الموضوع. قامت الناقلة بإجراء تحسينات تشغيلية استباقية لكل من التدريب على اجهزة المحاكاة والفصول الدراسية لزيادة الوعي وتعزيز فهم الارتباك المكاني. علاوة على ذلك ، قامت فلي دبي بعمل إضافات إلى إجراءات التشغيل القياسية وأدلة الشركة المصنعة. تم تدريب جميع الطيارين على هذه التحسينات والتي تفوق المتطلبات التنظيمية.“

ستواصل فلي دبي العمل عن كثب مع شركائها في الصناعة والهيئة التنظيمية لتبادل الخبرات بهدف مشترك هو تعزيز السلامة الجوية.

### تصريحات تنسب الى غيث الغيث ، الرئيس التنفيذي ، فلي دبي

#### تصريح مساعدة العائلات

” مع نشر التقرير النهائي، لن ننسى اولئك الذين فقدناهم على متن رحلة FZ 981 و تعازينا لاولئك الذين يواصلون الحزن لفراقهم.

نطلب منحهم الوقت والخصوصية لمراجعة التقرير.

سيبقى فريق الرعاية المخصص لمساعدة العائلات متوفرا على مدار الساعة.“

#### تصريح حول تعويضات المسافرين

” تهدف فلي دبي الى التعويض العادل للاشخاص والاسر التي فقدت احبائها عقب الحادث. لقد توصلنا حتى الان إلى تسوية معظم المطالبات ولا يزال من أولوياتنا مواصلة هذه العملية. نحن ندرك أن هذا وقت مؤثر للعائلات كما ان فريق الرعاية سيبقى متوفرا على مدار الساعة.“

## 2. تاريخ الرحلة

### ملخص المعلومات

**تاريخ الحادث:** 19 مارس 2016  
**وقت وقوع الحادث:** 00:42 (بالتوقيت العالمي المنسق: التوقيت العالمي)  
**نوع الطائرة:** بوينغ 737-800 من الجيل الجديد  
**تسجيل الطائرة:** A6 FDN  
**رقم الرحلة:** FZ 981  
**موقع الحادث:** مطار روستوف اون دون (ROV)  
**عدد المسافرين:** 55  
**عدد طاقم الطائرة:** 07

### تاريخ الرحلة

- كانت الطائرة صالحة للطيران عند مغادرتها مطار دبي الدولي (DXB) دون أي عيوب فنية.
- حالة الطاقم استوفت الراحة كاملة وتلبي جميع المتطلبات التنظيمية.
- في محاولة الهبوط الاولى في مطار روستوف اون دون، قام طاقم الطائرة بعملية التفاف (go-around) تماشيا مع إجراءات التشغيل الموحدة بعد تحذير من تباين في سرعة الرياح القصية (windshear).
- بقي طاقم الطائرة يلتف لمدة ساعتين في روستوف اون دون (ROV) بناءً على تقارير الطقس
- بعد تلقي تقرير غير كامل حول حالة الطقس ودون تحذير من الرياح القصية (windshear)، اتخذ الطاقم قرارًا بمحاولة الهبوط من جديد.
- بعد ملاحظة الارتفاع الحاد في سرعة الهواء، بدأ الكابتن بمحاولة الالتفاف ثانية.
- خلال محاولة الالتفاف الثانية، يخلص التقرير النهائي إلى أن عقلية الكابتن كانت على الارجح مركزة على الهبوط. كان هذا اللاوعي الادراكي لمواصلة الخطة الأصلية على الرغم من الظروف المتغيرة. هذا السلوك مفهوم على نطاق واسع في العوامل البشرية.
- أدى الالتباس في دليل التشغيل الخاص بالشركة المصنعة إلى التشويش في نوع الالتفاف الذي يتم تنفيذه. أدى إجراء واحد للطوارئ إلى إجراءين مختلفين لكل منهما وضع مختلف للطائرة وضبطيات الدفع.
- من المحتمل أن الكابتن والمساعد الأول كانا يعانين من التعب التشغيلي في وقت محاولة الالتفاف الثانية التي تم إجراؤها تحت عبء العمل المتعب وفي طقس مضطرب.
- في المراحل اللاحقة من الرحلة، قام الكابتن بتشغيل مثبت عمود التحكم لمدة 12 ثانية. بعد ثانيتين، واجهت الطائرة مستوى أقل من 1G (الرفع يساوي الوزن) يعتقد أن الوهم الجسدي (Somatogravic) قد يكون ساهم في استمرار الكابتن في الضغط على مثبت عمود التحكم.
- خلال المرحلة الأخيرة من الرحلة، أصبح الكابتن عاجزًا.

## 3. استجابة فلاي دبي منذ الحادث

### مساعدة العائلات

### دعم مستمر وقريب

### استجابة فورية

خلال الساعة الأولى من وقوع الحادث، أنشأت فلاي دبي مركز اتصالات للطوارئ للعائلات التي تحتاج إلى مساعدة، وخلال الساعات الثماني الأولى غادر فريق من موظفي فلاي دبي لدعم الجهود المبذولة في روستوف أون دون. وقد تم تدعيم الفريق بفريق إضافي من الموظفين الناطقين بالروسية. قام هؤلاء الأعضاء المدربون في فريق مساعدة العائلات بإنشاء مركز لمساعدة العائلات لدعم الأسر المكلومة. وبقي المركز فاعلا حتى 03 يونيو 2016، وتم إغلاقه بالتزامن مع مكتب حاكم روستوف عقب الانتهاء من إعادة أحبائهم إلى وطنهم.

### التزام طويل الامد

تم إنشاء مركز دائم للرعاية بعد عشرة أيام من الحادث لدعم العائلات وتلبية احتياجاتها على المدى الطويل. هذا الفريق متواجدا على مدار الساعة يوميًا عبر الهاتف أو عبر البريد الإلكتروني. تم إنشاء موقع إلكتروني مخصص للعائلات خلال الأسبوع الأول الذي أعقب الحادث لمشاركة المعلومات المهمة ولا يزال يتم استخدامه من قبل العائلات.

دور فريق مساعدة العائلات هو دعم العائلات أثناء إعادة أحبائهم إلى الوطن، وإيجاد الممتلكات الشخصية، والجنازات والذكري السنوية، و تنسيق التعويضات واي احتياجات بعد نشر التقرير النهائي. لا تزال فلاي دبي ملتزمة بدعم العائلات طالما دعت الحاجة لذلك.

### التعويضات

لا تزال فلاي دبي ملتزمة بالتعويض العادل لكل من فقدوا أحبائهم على متن الرحلة FZ 981 . غالبية العائلات أكملت العملية القانونية ووافقت على التعويض. تفاصيل كل تسوية هي مسألة خاصة بين فلاي دبي والعائلة.

## دعم المحقق المسؤول والمراجعة الداخلية

### المقاربة

عقب وقوع الحادث مباشرة، أنشأت فلاي دبي فريقًا من الموظفين المتفانين لدعم المحقق المسؤول وإجراء مراجعة داخلية. أهداف هذه المجموعة هي:

- تعيين خبراء وأخصائيين عالميين بارزين من الخارج
- تقديم معلومات دقيقة وفي الوقت المطلوب إلى الجهة التنظيمية والمحقق المسؤول
- دعم التحقيق بشكل استباقي وشفاف
- إبقاء موظفي الشركة على اطلاع على أبرز التطورات، مع مراعاة بروتوكولات الملحق 13 للايكاو
- تحليل وتقديم ردود موضوعية على المحقق المسؤول بعد نشر التقرير المؤقت في 20 أبريل 2016
- تقديم ردود علمية وقائمة على الأدلة للمحقق المسؤول
- القيام بإجراء مراجعة داخلية شاملة باستخدام تحليل (Tripod Beta) وهي أداة محقق الحوادث الجوية الحديثة
- الإشراف على تنفيذ توصيات التقرير

### ريق الاستجابة الداخلية

- تم تعيين مدير لادارة التحقيقات الداخلية للرحلة FZ 981
- فريق عمل مؤلف من نحو 30 شخصًا عملوا على مدار 25000 ساعة لدعم التحقيق
- الخبراء المعينون:
- الوهم الجسدي: الدكتور ديفيد نيومان
- تحليل ترايبود بيتا: البروفيسور ديميتريوس سوكيراس

#### 4. الإجراءات التي اتخذتها فلي دبي في اعقاب توصيات التقرير الدولي وتحقيقاتها الداخلية لتحسين السلامة

حللت فلي دبي على الفور وبشكل استباقي البيانات المتاحة بما في ذلك توصيات السلامة الواردة في التقرير الدولي الذي تم نشره في 20 أبريل 2016 إلى جانب بيانات المراجعة الداخلية الخاصة بنا. اتخذت فلي دبي إجراءات سلامة استباقية بالتنسيق مع الهيئة العامة للطيران المدني.

- تواصلت فلي دبي باستمرار مع جميع الموظفين (بما في ذلك طاقم الرحلات والصيانة) تماشياً مع المبادئ المحددة في الملحق 13 للايكاو.
- استناداً إلى مكتب الدراسات والتحقيقات من أجل أمن الطيران المدني (BEA) ودراسة مركز (ASAGA) حول الوعي بحالة الطائرة خلال وضعية الالتهاف، أصدرت فلي دبي وثيقة تدريب لتبسيط إدارة عملية الالتهاف ووضع الطائرة. علاوة على ذلك، يتم تناول مجالات العوامل البشرية التالية؛ زيادة الوعي التجريبي والأوهام والإرشادات والمعلومات حول كيفية التغلب على هذه التهديدات.
- التدريب على الوعي بالارتباك المكاني لجميع الطيارين. يتضمن هذا التدريب معلومات حول أنواع الارتباك المكاني والظروف المحتملة التي تؤدي إلى تطور هذه الأوهام. ينظر التدريب أيضًا في الأوهام حسب مرحلة الرحلة (على سبيل المثال، الإقلاع، الاقتراب للهبوط، التمرين، الهبوط) ويناقش تقنيات التعرف على الارتباك المكاني والإدارة المناسبة له.
- شكل التدريب على عملية الالتهاف (بمحرك ومحركين) جزءاً من التدريب الأولي والمتكرر منذ بدء عمليات الشركة في عام 2009. لقد تجاوز تدريب فلي دبي على عمليات الالتهاف المتطلبات التنظيمية وهو مستمر في ذلك. تم تعزيز التدريب بشكل أكبر، ونتيجة للدراسة التحليلية التي أجراها مكتب الدراسات والتحليل (BEA) حول حالة الوعي العامة بالطائرة أثناء عملية الالتهاف (ASAGA) تمت إضافة تدريب بمحركين وعلى ارتفاعات وأوزان محددة مسبقاً. تم توثيق هذه التحسينات وتنفيذها اعتباراً من مايو 2016، في البداية باستخدام تدريب أولي منخفض الرؤية، واعتباراً من يونيو 2016 في تدريب ما قبل الرحلات. يتم تدريب جميع الطيارين على هذه الإجراءات المحسنة أثناء التدريب المتكرر، اعتباراً من مارس 2017.
- تم تدريب طياري فلي دبي على التعافي من الاضطراب منذ يونيو 2012 (على الرغم من أن هذا لم يكن متطلباً إلزامياً ضمن اللوائح في وقت وقوع الحادث) وقد تم تعزيز ذلك من خلال اشعار الهيئة الجديد للوقاية من الاضطرابات والتعافي منها (Upset Prevention and Recovery Training UPRT) بالتعديل المقترح الذي أصبح نظاماً ساري المفعول اعتباراً من سبتمبر 2017. ويشمل ذلك عملية دوران بمحركين من مراحل مختلفة أثناء الاقتراب وبأوزان مختلفة. تم توثيق هذه التحسينات وتنفيذها اعتباراً من يونيو 2016، في البداية في تدريبات ما قبل الرحلة، ثم تدريب UPRT في سبتمبر 2016.
- توفر فلي دبي تدريباً متكاملاً على أجهزة محاكاة الطيران (Full Flight Simulator FFS) لجميع طيارها وتجاوز البرنامج اللوائح الحالية. يتضمن التدريب المتكرر على جهاز المحاكاة التدريب على عملية الالتهاف (بمحرك ومحركين) في مختلف الحالات والسيناريوهات؛ ويشمل ذلك الريج القصية، فشل النظام، ودون الحد الأدنى للطقس وتعليمات الملاحة. بناءً على تحليل دراسة BEA's ASAGA و GCAA UPRT NPA الجديد، تم تحسين تدريب المحاكاة ليشمل التدريب على الدوران بمحركين في ارتفاعات وأوزان مختلفة.
- تم البدء في تدريب منع الاضطراب والتعافي (UPRT) في سبتمبر 2016 (أي قبل سريان المتطلبات التنظيمية) حيث تلقى جميع الطيارين تدريبات المحاكاة المتكررة المعززة اعتباراً من مارس 2017.
- تم تعزيز تدريبات (UPRT) بعد توصيات الايكاو الصادرة في نوفمبر 2014 (الموعد النهائي للتنفيذ عام 2019) وتوصيات EASA الصادرة في 01 سبتمبر 2015 (تاريخ التنفيذ أبريل 2018). ووفق اشعار الهيئة الذي اصبح ساري المفعول اعتباراً من سبتمبر 2017، فان فلي دبي تبنت التعديل المقترح في سبتمبر 2016.
- في سبتمبر 2016، تم تدريب جميع مدربي فلي دبي لتدريس UPRT.
- يعد تدريب منظومة ادارة قمرة القيادة (CRM) جزءاً لا يتجزأ من التدريب الأولي والمتكرر منذ تاسيس شركة الطيران في عام 2009. تم تعزيزه على أساس سنوي مع منهج دراسي مدته ثلاث سنوات بما يتماشى مع أفضل الممارسات التنظيمية. في أحدث التحسينات في فبراير 2017، تمت ايضا تغطية عبء العمل المرتفع والظروف غير العادية في منهج الترقية الأولي والمتقدم ويتم تدريبهم بشكل متكرر من خلال حالات دراسية.
- اعتباراً من مارس 2017، تم تحسين التدريب على الفحص البصري في التدريب المتكرر على جهاز المحاكاة للشركة. تستند هذه التحسينات على توصيات ASAGA الخاصة بـ BEA.
- تم تعزيز الإجراءات الحالي لعملية الالتهاف وفقدان اعادة محاولات الهبوط عند الاقتراب مع التركيز على إدارة عبء العمل، وتحديد أولويات المهمة، التحكم في مسار الرحلة، وتغييرات حركة وسرعة الطائرة، والملاحة والاتصالات (ATC)، والإعداد الأولي للهدف N1، وأدوار الطيار ومراقبة الطيار و الاستراتيجيات لتوجيه التدخل في حالة وجود انحراف كبير لمسار الرحلة. أصبح هذا التحسين إجراءً رسمياً في أغسطس 2017.

استنادًا إلى التوصيات الواردة في دراسة ASAGA التي قامت به BEA، أصبحت حالة الوعي وفريق تحليل السلامة المشترك (JSAT) إجراءً رسميًا في أغسطس 2017. وعلاوة على ذلك، تم تعزيز التدريب الأولي والمتكرر لمراعاة هذه التوصيات.

- علاوة على ذلك، تم تطبيق إرشادات إضافية لإجراءات عملية الالتفاف في فبراير 2018.
- الإجراءات (تغييرات وسيلة شرح قياسية لعملية إعادة محاولات الهبوط عند الاقتراب): تم تعديل وسائل الشرح القياسية لتعكس بدقة إجراء عملية الالتفاف. تم تنفيذ هذه في أغسطس 2017.
- الإجراءات (تعديل وسيلة الشرح للرياح القصية وأجراء الالتفاف المحسّن): تم تقديم وسيلة شرح معتمدة جديدة لتمييز مناورة الهروب من الريح القصية من الالتفاف العادي. تم تطبيق وسيلة الشرح المحسنة في يوليو 2017.

## تعريف المصطلحات

### تعريف العوامل البشرية

#### العوامل البشرية هي عملية تفاعل بين الطاقم والطائرة والبيئة.

تدرك صناعة الطيران أهمية التفاعل بين هذه المكونات. تم تصميم النظم وتنفيذها وقياسها عن طريق التنظيم والعمليات والإجراءات. هذه تشكل الفحوصات اللازمة لحماية النظام بأكمله من التعرض للخطر بسبب فشل أي عنصر واحد.

في حالة وقوع حادث، فإن الضوابط والفحوصات المصممة لحماية النظام تفشل. استكشاف ما وراء نقطة واحدة من الفشل وفحص التفاعل المعقد بين الطاقم، والطائرة والبيئة سوف يحدد العوامل المساهمة. فقط عندما يتم فهم هذه العوامل، يمكن استخلاص الدروس واتخاذ الإجراءات.

### تعريف الارتباك المكاني

الارتباك المكاني هو مصطلح يستخدم لوصف عندما يعجز الطيار في إستدراك موقع أو حركة أو موقف الطائرة بشكل صحيح. دون وجود إشارات مرئية لمواجهة هذا الموقف، يكون الفرد غير قادر على تحديد اتجاهه بشكل صحيح. في ظل الظروف العادية، تكون إجراءات مواجهة الارتباك غريزية، ولكن في الحالات الشديدة يمكن أن يكون هذا الإحساس كبيراً لدرجة أنه يخلق وهمًا. هذا الوهم يؤثر على قدرة الفرد على تحليل الوضع بشكل صحيح واتخاذ الإجراءات الملائمة.

### تعريف الوهم الجسدي

النظام الدهليزي البشري لا يفرق بين قوى التسارع والجاذبية. للحفاظ على الوعي الظرفي أثناء فترات التسارع، يحتاج جسم الإنسان إلى مدخلات حسية بصرية.

عندما يكون هناك نقص في المرجع البصري، يمكن للنظام الدهليزي أن يقدم أحاسيس مضللة، وفي الحالات الشديدة، تأثيرات وهمية. أحد هذه الاوهام هو وهم Somatogravic Illusion، حيث ينظر الفرد إلى التسارع كحركة رأسية. على سبيل المثال، إذا كان هناك فرد يقود سيارته في نفق لا توجد فيه إشارة إلى وجود أفق طبيعي وكانت السيارة تسارع باستمرار، فيمكن أن يبدأ السائق في الاعتقاد بأنه يقود سيارته لاعلى التل على الرغم من أن الطريق مستوي تمامًا. سيؤثر هذا على الأفراد بشكل مختلف، في أوقات مختلفة، استنادًا إلى قابليتهم وحساسيتهم.

بالنسبة للطيارين، يمكن أن يكون هذا سائدًا بشكل خاص أثناء الإقلاع والالتفاف حيث توجد فترات تسارع خطي ثابت. إذا كان الطيار حساسًا، فقد يتسبب ذلك في تصديق أن الطائرة تتسلق بزوايا أعلى من تلك التي تشير إليها الأجهزة.

غالبًا ما يكون الإحساس مؤقتًا وسيستعيد الطيار الوعي الظرفي من الإشارات المرئية الخارجية أو باتباع أدواته. في ظل الأحداث الشديدة، مع القليل من الإشارات البصرية، يمكن للإحساس أن يكون قويًا لدرجة أن الطيار لم يعد يتعرف على الأدوات التي امامه ويمكن أن يستسلم للوهم. إن إدراك الطيار للنهوض بالطائرة مستمر ويؤدي إلى عمل غريزي للمضي قدمًا في عمود التحكم لمواجهة هذا الإحساس. هذا يقلل من معدل الصعود إلى النقطة التي تبدأ فيها الطائرة في الهبوط. التدابير التصحيحية البديهية التي اتخذها الطيار تضخم الوهم مع استمرار التسارع الخطي. غالبًا ما تحدث الظروف المواتية لتكون الوهم أثناء الإقلاع أو الالتفاف.

## 5. ملاحظات للمحررين

### غرفة الاخبار

لجميع الاخبار، يرجى زيارة غرفة اخبار فلاي دبي على الرابط التالي: <https://news.flydubai.com>

### التواصل مع المكتب الاعلامي:

Email: [news@flydubai.com](mailto:news@flydubai.com)

Tel: +971 55 517 4642

### حول فلاي دبي

من مقرها في دبي، أنشأت فلاي دبي شبكة تضم أكثر من 90 وجهة، وعلى مدار العقد المقبل سينمو اسطول الناقله ليصل الى 236 طائرة. ومنذ أن بدأت عملياتها في يونيو 2009، تلتزم فلاي دبي بإزالة الحواجز أمام السفر، وتسهيل تدفق حركة التجارة والسياحة وتعزيز التواصل بين الثقافات المختلفة عبر شبكتها المتنامية باستمرار. وقد صيغت فلاي دبي رحلتها بعدد من الانجازات التي تمثل حجم الطموح المخطط للناقله:

- **شبكة وجهات متنامية:** بناء شبكة وجهات تصل الى اكثر من 90 وجهة في 48 بلدا في كل من دول مجلس التعاون الخليجي والشرق الاوسط وافريقيا ووسط اسيا والقوقاز ووسط وجنوب شرق اوربا اضافة الى شبه القارة الهندية.
- **فتح الاسواق غير المخدومة:** فتح اكثر من 65 وجهة جديدة لم ترتبط سابقا بخطوط او رحلات طيران مباشر مع دبي او لم تكن مخدومة من قبل اي من الناقلات الاماراتية من دبي .
- **كفاءة الاسطول:** تشغل الناقله اسطولاً من طراز واحد يتألف 55 طائرة يشمل طائرات من طراز بوينغ 737-800 الجيل الجديد وطائرات بوينغ 737 ماكس 8 و ماكس 9.
- **طلبات قياسية:** وقعت الناقله اكبر طلبيات من الطائرات ذات الممر الواحد في المنطقة خلال معرضي دبي للطيران في 2013 و 2017 .
- **تعزيز الربط الجوي:** نقلت فلاي دبي اكثر من 75 مليون مسافر منذ انطلاق عملياتها في عام 2009.

### الاسطول

- 41 طائرة من طراز بوينغ 737-800 الجيل الجديد
- 11 طائرة من طراز بوينغ 737 ماكس 8 ( معلقة عن العمل)
- 3 طائرات من طراز بوينغ 737 ماكس 9 ( معلقة عن العمل )

**لصور المرفقة**

**اسم ولقب المتحدث الرسمي**

غيث الغيث، الرئيس التنفيذي لشركة فلي دبي



صورة لطائرة A6 FDN، الرحلة FZ 981

