



وزارة الطيران المدني  
الإدارة المركزية للحوادث

## التقرير الفني

عن واقعة سقوط سيارة الارشاد رقم F24 بمخر  
السيول المجاور للموقع رقم ٣٢٣ فى BAY5  
بمطار القاهرة واصابة راكبيها

يوم ٢٠١٢/٥/١٢

\*\*\*\*\*



وزارة الطيران المدني  
الإدارة المركزية للحوادث

\*\*\*\*\*

### التقرير الفني

عن واقعة سقوط سيارة الارشاد رقم F24 بمخر  
السيول المجاور للموقع رقم 323 فى BAY5  
بمطار القاهرة واصابة راكبيها

يوم ٢٠١٢/٥/١٢

\*\*\*\*\*

### ١- المعلومات الوقائية FACTUAL INFORMATION

\*\*\*\*\*

### ١-١ تاريخ الرحلة HISTORY OF THE FLIGHT

=====

- فى حوالى الساعة ٢٣٠٠ محلى يوم ٢٠١٢/٥/١٢ تم تكليف ضابطى الارشاد السيد / [REDACTED] والسيد / [REDACTED] بالمرور على الممرات الفرعية ومواقع الطائرات للتفتيش عليها وذلك بمهبط مطار القاهرة رقم (٣) TERMINAL 3.
- استقل ضابطى الارشاد السيارة رقم F24 ماركة ستروين وتم التفتيش على كشافات الاضاءة ببعض المواقع وبعد الانتهاء من التفتيش على الموقع 327 بـ (8) BAY واثناء الدخول على الموقع رقم 323 بـ (5) BAY من اتجاه الممرات الفرعية B,C سقطت سيارة الارشاد بمخر السيول الموجود على حافة (5) BAY .
- تم انزال ضابطى الارشاد من السيارة ونقلهم الى المستشفى واخراج السيارة من مخر السيول بمعاونة جرار للدفع الخلفى ونقلها بواسطة FORK LEFT .
- نجم عن الواقعة اصابة راكبي السيارة بأصابات متعددة وتلف شديد بالسيارة .



## ١-٢- الإصابات بالأفراد INJURIES TO PERSONS

---

- نجم عن الواقعة إصابة راكبي السيارة بالإصابات التالية :-

١- السيد / [REDACTED] أصيب بكدمات متفرقة بانحاء الجسم وبالوجه جرح قطعى أسفل الحاجب الايمن

واخر أسفل الذقن .

٢- السيد / [REDACTED] أصيب بكدمات متفرقة بانحاء الجسم وجرح قطعى بالوجه وكسر بالذراع الايمن

## ١-٣- التلفيات بسيارة الارشاد DAMAGE TO FOLLOW ME CAR

---

- أصيبت السيارة بتلفيات متعددة من جراء الواقعة كما هو موضح بالصور التالية :-



## ١-٤-٤- معلومات عن الأفراد PERSONNEL INFORMATION

### ١-٤-٤-١ معلومات عن ضابط الارشاد السيد /

- يعمل بشركة ميناء القاهرة الجوى منذ عام ٢٠٠٨ بوظيفة ضابط ارشاد .
- حاصل على رخصة قيادة خاصة رقم ١٩٢٥٦٩٨ وحدة مرور شبرا سارية المفعول حتى ٢٠١٤/٩/١٧ .
- حاصل على فرقة الارشاد واساسيات المراقبة الجوية .
- جاء بأقواله ما يلى :-
- كان يقوم بعمل مرور روتينى على الممرات الفرعية وطرق الخدمة برفقة زميله محمد صلاح الدين محمد.
- كان هو الذى يقوم بقيادة السيارة
- اثناء السير بالسيارة عند الموقع ٣٢٣ فى (5)BAY وتفقدته لحالة الاضاءة لم يدرى الا وهو فى المستشفى .
- لم يكن بالسيارة اى اعطال وكان أدائها طبيعيا .
- اصيب بأصابات متعددة من جراء الواقعة ولحق بالسيارة تلفيات متعددة لا يستطيع تحديدها .
- موقع 323 فى حالة انحدار شديدة فى اتجاه مجرى مخر السيول وبهذا لا يمكن رؤيته من مكان بعيد
- اى انه لا يستطيع رؤيته الا على بعد ٢-٣ متر تقريبا ومحاط بأرض رملية وهذا يجعل فرامل السيارة غير فعالة بشكل كافي فضلا عن عدم توفر الاضاءة الكافية بالمكان وعدم وجود لافتات ارشادية او عواكس تشير اليه .
- كانت الاحول للجويه عادية .

### ١-٤-٤-٢ معلومات عن ضابط الارشاد /

- يعمل بشركة ميناء القاهرة الجوى منذ عام ٢٠٠٨ بوظيفة ضابط ارشاد .
- حاصل على رخصة قيادة خاصة رقم ٢٥٥٢٨٨٦ وحدة مرور مدينة نصر سارية المفعول حتى ٢٠١٨/٨/٥ .
- جاء بأقواله ما يلى :-
- كان يجلس فى الناحية اليمنى وكان زميلة يقود السيارة واثناء المرور على الموقع ٣٢٣ وعندما كان ينظر الى اعدة الاضاءة لم يشعر بشئ بعدها وكان وقتها نهاية الموقع ٣٢٣ فى اتجاه الممرات C.B.
- اصيب بكدمات متفرقة وجرح قطعى بالوجه وكسر بالذراع اليمنى .
- لم يرى للسيارة ولكنه يفتقد لها غير صالحة للاستخدام مرة اخرى .
- مكان الخروج من BAYS الى الـ TAXI WAY مظلم .
- كان قد تقدمت شركة الميناء بتقارير عدة بشأن مجارى السيول من حيث خطورة تركها مفتوحة .

### ١-٤-٣ معلومات عن المهندس /

- مدير ادارة السلامة والصحة المهنية وتامين بيئة العمل بشركة ميناء القاهرة للجوى

• جاء بأقواله ما يلي :-

- أثناء افتتاح الممر 05R-23L طلب منه التفتيش على الممر ومدى مطابقته لتشريعات لطيران المدني المصري ECAR وقد تم عمل للتفتيش اللازم وعمل تقارير تثبت بعض الملاحظات منها تقرير رقم ٢ بتاريخ ٢٠١٠/١٠/١٠ (مرفق) والذي أثبت فيه ان مخر السيول هذا غير مطابق لمتطلبات الـ ECAR.
- اثير موضوع مخزات السيول مرارا في لجنة تراخيص المطار ACM وتم وضع توصيات تفيد بضرورة اعتبار وجود مخر السيول خطر على تحركات الطائرات ولا سيما في الاماكن التي يدخل هذا المخر ضمن منطقة الـ STRIPE .
- لم يطلع على الدراسات المناخية للمنطقة حتى يتسنى معرفة الاحتياج لهذه المخزات .
- هذه المخزات خطر ليس فقط على الطائرات وإنما على المركبات والأفراد .
- قام بعقد اجتماع طارئ رقم ١٩ لسنة ٢٠١٢ للجنة السلامة والصحة المهنية وتم اتخاذ اللازم من ابلاغ مكتب العمل وانهاء اجراءات التامين الصحي الخاصة بالعاملين .
- هذه الممرات اصيحت مرتع للثعابين و تجمع للقمامة ويتم صب مواد بترولية قابلة للاشتعال في بعض الاماكن منها .

١-٥- معلومات عن الأرصاد الجوية METEOROLOGICAL INFORMATION

- كانت الاحوال الجوية السائدة على منطقة حدوث الواقعة عادية والرؤية حسنة ولم يكن لها علاقة بحدوث الواقعة .

١-٦- معلومات عن المطار AERODROME INFORMATION

١. لا يوجد على اى معلومات بشأن مخزات السيول بلليل طيران الجمهورية AIP .
٢. تبين ان مخزات السيول موجودة حول الممر الرئيسي 05R-23L وجميع الممرات الفرعية الموجودة حوله و على جوانب جميع المواقع بمبنى الركاب رقم (٣).

١-٧- المعاينة الفنية

١-٧-١- معاينة الموقع

بمعاينة الموقع رقم ٣٢٣ تبين التالي :-

١. عمق مخر السيول الذي سقطت به السيارة حوالى ٣ امتار وهو ممتد على طول منطقة توقف الطائرات بال BAY (5).
٢. المسافة من حافة جناح الطائرة المتوقفة على الموقع ٣٢٣ الى المنطقة الترابية المحيطة بمخر السيول حوالى ١٦ متر وطول المنطقة الترابية حتى حافة المخر (ارض غير ممهدة) حوالى ١٣ متر .
٣. حدود فتحة مخر السيول موازية للممرين الفرعيين B,C .

٤. المنطقة المحيطة بالمخر ضعيفة الاضاءة ولا توجد عليه اى علامات ارشادية .

#### ١-٧-٢ معاينة سيارة الارشاد

- بمعاينة سيارة الارشاد تبين انها فى حالة عطب شديدة كما هو واضح بالصور السابقة بالبند رقم ١-٣ من هذا التقرير.

#### ١-٨-٨-١ معلومات طبية وباتلوجية

=====

- تم لجراء تحليل لعينة من دم ويول ضابطة الارشاد .
- تبين خلوهما من اى مواد مخدرة او مسكرات وذلك طبقا للتقرير الوارد من شركة مصر للطيران للخدمات الطبية .

#### ١-٩-١ معلومات إضافية ADDITIONAL INFORMATION

=====

#### ١-٩-١

- بتاريخ ٢٠١٠/١٢/١٩ تم تسليم لسادة ممثلى شركة ميناء القاهرة الجوى ملاحظات سلطة الطيران المدني على المدرج 05R/23L ومن ضمنها وتحت بند 'ملاحظات غير متوافقة مع التشريع' وجود مخزات السيول داخل مناطق الشرائط (STRIPS) حيث كانت ملاحظات السلطة كالتالى :-
  - تمت الدراسة والتصميم على مناطق التسوية (الجزر الرملية بين الممرات) فقط للمدرج ولم يدرج الشرائط وكذا لم يتم دراسة مناطق الامان للممرات .
- وجاء فى تقرير تفتيش سلطة الطيران المدني على مطار القاهرة فى الفترة من ١٩-٢٢/٢/٢٠١١ بالبند رقم ١٣ بعنوان مطلوب مراجعة توافق شرائط المدرج والممرات للتوافق مع متطلبات البنود ١٣٩,٣٠٩,٣١١ من تشريعات الطيران المدني المصرى ECAR باستكمال عدد من الملاحظات ومنها :-
  - مراجعة مخزات السيول داخل مناطق الشرائط للمدرج .
- وطبقا لمحضر المطابقة للمدرج 05R/23L بتاريخ ٢٠١٠/١١/١٥ والذي تضمن ملاحظات سلطة الطيران المدني فى الفقرة ثانيا بعنوان 'ملاحظات يجب وضع اجراءات تصحيحية لتلافيها' البند رقم ٢ والذي تضمن التالى :-
  - وجود مخزات سيول داخل مناطق الشرائط للمدرج والممرات وهذا مخالف للبنود ١٣٩,٣٠٩ و ٣١١ من تشريعات الطيران المدني المصرى ECAR (مرفق رقم ١) .

#### ١-٩-٢

- طبقا للتقرير الصادر من شركة ميناء القاهرة الجوى (ادارة السلامة والصحة المهنية وتأمين بيئة العمل) بتاريخ ٢٠١٠/١٠/١٠ بشأن التفتيش على مدرج 05R-23L فانه قد تبين بالتفتيش على HOLDING BAYS ان مخزات السيول RAIN DRAINAGE تقع داخل الـ STRIPE وهذا مخالف لمتطلبات الـ ICAO مرفق رقم (٢).

## ٢ - النتائج CONCLUSIONS

=====

### ١-٢ ضابطى الإرشاد

- كان ضابطى الإرشاد مكلفين باجراء تفتيش روتينى على بعض المواقع للطائرات .
- كان قائد السيارة ( احد ضابطى الارشاد ) يحمل رخصة قيادة خاصة سارية المفعول وهى مناسبة لنوع السيارة طبقا لقواعد الطيران المدني .
- لم يلاحظا مخر السيول اثناء دخولهما الى الموقع رقم ٢٢٣ بـ BAY 5 مما نتج عنه لسقوط به .
- اصيبتا باصابات شديدة من جراء الواقعة .

### ٢-٢ سيارة الإرشاد

- كانت سيارة الإرشاد صالحة للعمل ولم يشكيا من اى عيوب بها
- اصيبت بتلفيات جسيمة من جراء الواقعة .

### ٣-٢ مخزات السيول بمبنى الركاب رقم ٣

- توجد مخزات السيول حول الممر الرئيسى 05R-23L وجميع الممرات الفرعية الموجودة حوله وجميع المواقع بمبنى الركاب رقم (٣) .
- لا توجد اى معلومات بشأن مخزات السيول بدليل طيران الجمهورية AIP .
- طبقا لتقارير التفتيش الواردة من سلطة الطيران المدني فان وجود مخزات سيول داخل مناطق الشرائط للمدرج والممرات والمواقع بالمخالفة للبنود ١٣٩,٣٠٩ و ١٣٩,٣١١ من تشريعات الطيران المدني المصرى ECAR تشكل خطرا على حركة الطائرات والمعدات والأفراد بهذه المدرج والممرات .

## ٣ - سبب الواقعة المرجح INCIDENT PROBABLE CAUSE

=====

ترى الإدارة العامة لتحقيق حوادث الطائرات ان سبب الواقعة المرجح يرجع الى عدم تنبه ضابطى الارشاد اثناء إستقلالهما لسيارة الإرشاد خلال قيامهما بالتفتيش على الممرات الفرعية ومواقع الطائرات مما ادى الى عدم رؤيتهما لمخر السيول والذي لا توجد أى علامة ترشد عنه أو تحذر منه مما أدى لسقوطهما به بالسيارة.

## ٤ - التوصيات SAFETY RECOMMENDATIONS

• توصى الإدارة العامة لتحقق حوادث الطائرات بقيام سلطة الطيران المدني المصري باتخاذ اللازم نحو قيام شركة ميناء القاهرة الجوى بالاتي :

٤-١ تنفيذ ما جاء بتقارير سلطة الطيران المدني من حيث ايجاد الحل الفوري الامثل لمخزرات السيول لمخالفتها تشريعات الطيران المدني المصري ECAR من حيث مكانها ومطابقتها لمتطلبات الـ ICAO ولكونها تشكل خطرا على حركة الطائرات والمعدات والأفراد بمناطق الشرائط ( STRIPS ) للمدرج والممرات والمواقع ووضع البرنامج الزمني لإزالتها او تغطيتها او وضع لوحات ارشادية عليها .

٤-٢- تفعيل دور إدارة السلامة والصحة المهنية وتأمين بيئة العمل بشركة ميناء القاهرة الجوى لتأمين سلامة الأفراد والمعدات .

٤-٣- توكي الحيطه والحذر من قبل ضباط الارشاد عند التفتيش على المواقع او المدارج والإحاطة الكاملة بهذه المواقع والمدارج حتى يتسنى السيرعليها بأمان خاصة أثناء الليل .

=====



مرفق رقم ١

8- مراجعه ادله تحديد المناطق الحرجه من حيث خاصيه قابليه الكسر .

9- مراجعه واستكمال اللافتات الارشاديه من حيث التالي :

• اتجاه التحرك طبقا للاجراءات التشغيلية على سبيل المثال لا الحصر من F الي R من L - H الي 05R/23L و من L الي R, T الي T.....

• موقع و مسمي الممرات و بعض الاتجاهات بالاسهم على بعض الممرات ( , h1, , ... ) للتوافق مع متطلبات التشغيل .

10- مراجعه مواقع التخطيط لعلامات التوقف على طرق الخدمة المختلفة مع متطلبات تشغيل المناطق الحرجه للتجهيزات الملاحية للمدرج .

11- إستكمال المساعدات البصرية لطريق الخدمة الجديد المتقاطع مع الممر R والإعلان عنه بال AIP.

12- مطلوب استكمال تلافي جميع ملاحظات تدقيق السلطة السابقة علي المدرج .

13- مطلوب مراجعه توافق شرائط المدرج و الممرات للتوافق مع متطلبات البند 139.309,311 باستكمال التالي

• مراجعة مخبرات السيول داخل مناطق الشرائط للمدرج .

• استكمال التسويات بمنطقة نهايات السلامه .

• مراجعه خصائص قابلية الكسر للافتات المعدنية لـ (Road Holding Position) علي طريق الخدمة

الخاص بسيارات الإطفاء، (لافتات علي طرق بمنطقة الاقتراب) من حيث وجود اللافتة بمنطقة الشرائط علي

بعد أقل من 1.50م من محور المدرج و بمنطقة نهايه السلامه للمدرج جهه 05R , 23L .

• مراجعة المواصفات الهندسيه لـ manhole .

14- الشبكات الكهربيه ومحطات الطاقة الاحتياطية والـ CCRs ومنظومة التحكم والرصد التلقائي (البند 139.333

مراجعة محطات الكهرباء للمدرج الجديد 05R/23L والممرات الخاصة به للآتي :

• أحد المولدات الاحتياطية (عدد ٢ اثنين لخدمة المدرج ) عاطل وخارج الخدمة منذ فترة طويلة.

• يتم التغذية الكهربيه حاليا بإستخدام مصدر تغذية عمومي واحد ومولد واحد للطاقة الاحتياطية لعطل

الآخر مما يقلل البدائل اللازمة للتشغيل في حالة حدوث طوارئ.

انه من يوم الاثنين الموافق 10 / 11 / 2010 وبالاصالة الى الاجتماع الذي تم بعث  
للمرأة الصياد السيدات يوم الأحد الموافق 14 / 11 / 2010 والذي تم الاتفاق فيه  
على قيام لجنة من سكره ميناو القاهرة وسكره الملاحة الجويه بحضور السيد  
فنتس السفر لمراجعة منطقة التركات الجديدة قبل التشغيل تجيبه الثاني

اولاً: ملاحظة ثلاث الملاحظات التالية قبل التشغيل التجريبي

1- مراجعة تشغيل احوال التوقف ضيقاً لمنطقتان السيد 139.323

2- ازالة <sup>والشباب (object)</sup> الموانع الموجودة <sup>بمنطقه</sup> الملاحة بتلبيته المدرج RESA <sup>والاطراف</sup>  
(وكليات ضمانه / اصباح صديق / حرف تفصيه غير متوقفة / ...)

3- وضع اجراءات ملاحة وتشغيل لصره الكدوة المتقاطعه مع المدرج والمراد

4- يجب عمل التدريب والتوليد لجميع السادة المتوصيه بالشغيل لجميع مناصب  
التشغيل الاساسية (وصفة تشغيل الآلة بالمدرج ، وصداك موصر الآهر بارا ...)

5- وضع اجراءات لشغل الطائره بمنطقه التفرقات من خلال سكره الملاحة  
وبرج المراقبه وذلك لوجود بعض العناصر بمنطقه التفرقات غير متوافقة  
مع منطقتها صفر الصياد (ميول الممران ، لافتات ارشادية ، طوائف ...)

البريد  
است. المراقب  
خلالناك ملاحظة (ملائك انتظارك على المدرج)

6- وضع ماركات لمرور الطائره لمنهجه التفرقات الجديدة  
- التفقيه الزاشر قبل التشغيل التجريبي

بجاء اجراء اختيار الأضلاع <sup>للخيار</sup> للفائدة من تواتر  
السنة  
اثارة التواتر

ثانياً: ملاحظتان يجب وضع اجراءات تصحيحية لتلافيهما -

1. الملاحظات الوضعية بنفاذ ومراعاة السنة السابقة

2. وجود عمران مسجل داخل مفاصل الشريط للدرج والممرات وهذا

مخالفاً للبنود 139.359 ، 139.361 (البنود تتراوح بين 139.359 - 139.361 على الممرات  
فيبسط زوايا وهدان الأفتاب

3. مراجع خاصة قابلية الأسر من الودان والاشجار المتواجدة داخل مفاصل الشريط  
لانشاء منتظا على الطرقة وهدان منضمة II 4

4. مراجع تضطيق وموقع الاضلاع الأثرية وذلك بناء على التوقيع مع  
شركة الملاحة الجوية ومع مرافقها منطبات البند 139.327 حيث نلاحظ التالي  
على سبيل المثال لا الحصر:

- موقع لانشان الخرج ~~في~~ لمدى متواضعة مع منطبات البند 139.327

- بعض الممرات لا يوجد عليها لانشان مثل على اية القصر وكذلك احوط  
مهما الممر وكذا عند التقاطعات

6. مراجع تضطيق الطرقة

7. مراجع تثبيت وهدان اثاره (ما) للممرات حيث لا بد ان يكون الودان مثبتة  
على محور الاملاك الملائمة و البعض عند الودان مثبتة بطرق مختلفة <sup>الجزء</sup>

8. يوجد بعض مجاور الممرات موضع علامات تلاصق ارضه ولا يوجد هداك اثناء (ما)

الحاضرين

عنه سلمه الصيران

١. م/ناجى السيد البدرى

٢. م/حامد السيسى

٣. م/احمد عرفه

فقتة اول مطارات وديرش اسلام المطارات

فقتة اول مطارات

فقتة مطارات

عنه سيرة ضياء الفاصحة الجوى

١. ل/محمد توفيقه

٢. ل/عصاف الجزار

٣. ل/اسامة المنافسى

~~الجزار~~  
الجزار

اسامه المنافسى

عنه سلمه الملاحة

ل/سلانة السقا

انھیں جو اہم الحاد التوافقہ ۱۹/۱۰/۲۰۰۷ و بناد علی طلب  
 السادة <sup>شركة</sup> مباد الفاهرة الجوى و بحضور السادة  
 استاذى مشروع نصيم OSR/23L والسادة التنفيذيه  
 بحضور السيد نائب رئيس مجلس ادارة شركته مباد الفاهرة  
 للنقل وقد تم التالى .

١- تم تسليم السادة ممثلين شركه مباد الفاهرة الجوى الرد  
 على جميع ملاحظات المراجع OSR/23L والمحررات الفرضيه مدعماً  
 بالبرهنيه وقد تم توضيح ومناقشه جميع الملاحظات الواردة بالتفصيل

٢- تم التوضيح انه تم تلازم بعض الملاحظات وتم الانتباه على انه  
 سيتم التفتيش من قبل السادة فنتس المطارات بصحبه  
 لجنة ضربه من السادة ممثلين شركه التنفيذيه الملاحظات التى  
 تم تلافيلها فيما لمام توضيحه وذلك بيد الاجماع مباشرة  
 وندوات اللجنة بالتنسيق فيه - وقد تم الانتباه انه ستقوم  
 الشركه بموافاة السلطه نور الانتزاع من الملاحظات التى تم تلافيلها  
 والاناة من مرفعه بالاسى جدول يوم الملاحظات

ملاحظات	إجراءات مطلوبة من الشركة	رد الشركة	متطلبات التشريع	ملاحظات غير متوافقة مع التشريع
<p>تمت الدراسة و التصميم علي مناطق التسوية فقط للمدرج و لم يدرج الشرائط و كذا لم يتم دراسة مناطق الامان للممرات</p> <p>لوحات الشرائط غير موضحة ابعاد مناطق الشرائط و بدون قطاعات توضيحية</p>	<p>وضع خطه تصحيحه</p> <p>(م)</p>	<p>لم يتم الرد</p> <p>مطلوب التصحيح</p>	<p>holding bay, apron or runway, etc. or outside the edges at a distance of not more than 3 m</p> <p>139.323 (25) The crossbar provided at 150 m from the threshold shall fill in the gaps between the centre line and side row lights.</p>	<p>7 -</p> <p>مراجعة تصميم وحده ال cross bar علي بعد 150 م من العتبة و المطابقه مع البند 139.323.d.23 الشكل 5-13,14</p>
<p>تمت الدراسة و التصميم علي مناطق التسوية فقط للمدرج و لم يدرج الشرائط و كذا لم يتم دراسة مناطق الامان للممرات</p> <p>لوحات الشرائط غير موضحة ابعاد مناطق الشرائط و بدون قطاعات توضيحية</p>	<p>دراسة و تحليل المخاطر المتوقعه من عدم التوافق مع متطلبات لائحته الطيران المدني الجزء 139</p> <p>وضع خطه تصحيحه</p>	<p>تم التنفيذ طبقا للمواصفات الفنية للمشروع و طبقا لاجراء التسويات المسموح بها في الملحق ال 14 ( اقصي مسافه موصي بها هي 105 م من المحور و بذلك تكون الابعاد المنفذه في المشروع هي طبقا لتوصيات الايكاو و بمناسبة و ميول اقل من الموصي بها</p> <p>باجتماع 2011/1/18 -</p>	<p>139.309.D(6) Objects on runway strips: An object situated on a runway strip which may endanger aeroplanes should be regarded as an obstacle and should, as far as practicable, be removed.</p> <p>139.311.C(3) Objects on taxiway strips: The taxiway strip should provide an area clear of objects which may endanger taxiing aeroplanes.</p> <p>Note 1: See 139.335(j) for information regarding siting of</p>	<p>8 -</p> <p>وجود مخدرات سيول داخل مناطق الشرائط</p>

النص غير ناهي  
عسى النواهي في الوحدان  
وتم التوقيع نكبة لغير النواهي