

الفهرس

الصفحة	الموضوعات	م
١	المعلومات الوقائية	١
١	تاريخ الرحلة	١-١
٢	الإصابات فى الأفراد	٢-١
٢	التلفيات فى الطائرة	٣-١
٢	التلفيات الأخرى	٤-١
٢	معلومات عن الأشخاص	٥-١
٤	معلومات عن الطائرة	٦-١
٤	معلومات عن الأحوال الجوية	٧-١
٤	المساعدات الملاحية	٨-١
٤	الاتصالات	٩-١
٥	معلومات عن المطار	١٠-١
٥	مسجلات الرحلة	١١-١
٥	المعاينة الفنية	١٢-١
٥	المعلومات الطبية والباثولوجية	١٣-١
٥	الحريق	١٤-١
٥	عوامل النجاة	١٥-١
٥	الاختبارات والأبحاث	١٦-١
٥	معلومات تنظيمية وإدارية	١٧-١
٥	معلومات إضافية	١٨-١
٧	التحليل والنتائج	٢
٨	سبب الواقعة	٣
٨	التوصيات	٤

التقرير الفني

عن واقعة احتكاك سلم الركاب التابع لشركة
مصر للطيران للخدمات الارضية بالباب رقم 1L
للطائرة المسجلة SU-BPX من طراز A320
التابعة لشركة ايركايرو أثناء استعدادها للقيام
برحلتها رقم MSC4001 المتجهة من مطار
برج العرب الى الكويت يوم ٢٠١٢/٦/١٩

١- المعلومات الوقائعية FACTUAL INFORMATION

١-١- تاريخ الرحلة HISTORY OF THE FLIGHT

=====

- فى حوالى الساعة ٠٦٠٠ محلى يوم ٢٠١٢/٦/١٩ اثناء تجهيز الطائرة المسجلة SU-BPX من طراز A320 التابعه لشركة ايركايرو تمهيدا للقيام برحلتها رقم MSC4001 برج العرب/ الكويت.
- قام سائق سلم الركاب رقم (١٣٠) التابع لشركة مصر للطيران للخدمات الارضية السائق / [REDACTED] بالإقتراب من الباب رقم (1L) للطائرة حيث قام بالتوقف بالسلم .
- بدأ السائق بالشروع فى إنزال جاكات التثبيت الخاصة بالسلم
- على الباب



- قام الفني التابع لشركة ايركايرو المختص بمظهر كابينة الطائرة بالصعود على السلم وفتح باب الطائرة 1L الا انه لاحظ حركة حصيرة السلم الي اعلي مما تسبب في اصطدامها بأسفل باب الطائرة.
- نتج عن الإصطدام كسر فى المفصلة اليسري للباب رقم (DOOR ARM SUPPORT) 1L

- قام مهندس الصيانة التابع لشركة مصر للطيران للصيانة والاعمال الفنية والتي تقدم خدمة الصيانة للطائرة بمطار برج العرب بالكشف على الطائرة وتم إتباع تعليمات الصانع طبقا لكتاب الصيانة AMM حيث قام بغلق

- الباب و التأكد من انه فى وضع الإغلاق **CLOSE POSITION** كما قام بضغط كابينة الطائرة ولم يستدل
 عل وجود تسريب هواء من الباب رقم 1L واصبحت الطائرة صالحة للطيران .
- فى الساعة ١٦١١ محلى نفس اليوم اقلعت الطائرة بدون ركاب **FERRY FLIGHT** متجهه الي مطار القاهرة بعد التصريح بذلك من سلطة الطيران المدني المصرى وذلك لعمل الإصلاح الدائم.
 - بعد وصول الطائرة لمطار القاهرة تم إجراء الإصلاح الدائم بتغيير وحدة تثبيت الباب 1L (**1 L DOOR**)
(ARM SUPPORT REPLACED)
 - لم تحدث اية اصابات بالأفراد أو تلفيات أخرى بالطائرة.

١-٢- الإصابات بالأفراد **INJURIES TO PERSONS**

=====

- لا يوجد.

١-٣- التلفيات فى الطائرة **DAMAGE TO AIRCRAFT**

=====

- لحق بالطائرة تلف فى **DOOR IL ARM SUSPENSION BROKEN**

١-٤- التلفيات الأخرى **OTHER DAMAGES**

=====

- لا توجد

١-٥- معلومات عن الأفراد **INFORMATION PERSONS**

=====

١-٥-١- معلومات عن الأشخاص **PERSONNEL INFORMATION**

- ١-٥-١- معلومات عن سائق سلم الركاب رقم (١٣٠) السيد/** [REDACTED]
- يبلغ من العمر ٢٩ عاما
 - يعمل فنى استقبال وترحيل بشركة مصر للطيران للخدمات الارضية.
 - التحق بالعمل لدى شركة مصر للطيران للخدمات الارضية منذ حوالي عام ونصف .
 - حصل على تدريب عملى فى الشركة لمدة حوالي (ستة اشهر) على قيادة جميع المعدات الارضية وحصل على فرق تنشيطية فى نفس المجال.
 - يحمل رخصة قيادة درجة ثانية رقم ٦٢٥٨٢ صادرة عن مرور ابيس - الاسكندرية.
 - لم يحصل على تصريح لسنة ٢٠١٢ لقيادة المعدات على المهبط ويعمل بالتصريح القديم لسنة ٢٠١١ .
 - تلخصت أقواله فيما يلى :

- ❖ في حوالي الساعة ٠٦٢٠ محلي يوم ٢٠١٢/٦/١٩ طلب منه السيد /المسؤول عن اوامر التشغيل التابع لشركة مصر للطيران للخدمات الارضية الدخول بالسلم رقم (١٣٠) علي الباب رقم IL الخاص بالطائرة المسجلة SU-BPX من طراز A320 .
- ❖ بعد دخوله بالسلم علي الباب واثناء نزول الجاكات فوجئ بفني الصيانة التابع لشركة ايركايرو ينزل مسرعا من علي السلم وابلغه بأن باب الطائرة "اتخبط".
- ❖ وافاد بانه عندما سأل الفني من اعطاك الامر لفتح الباب قال مستنكرا "انا لازم اخذ الامر لفتح الباب!".
- ❖ افاد بأن تعليمات السلامة ودخول المعدات علي الطائرة تقضى بأن الصعود اعلي السلم لا يتم الا بعد اعطاء اشارة من فني الاستقبال والترحيل (سائق السلم) لعمل ذلك.
- ❖ ذكر ان سبب الواقعة يرجع الي قيام فني الصيانة التابع لشركة ايركايرو بالصعود علي السلم وفتح باب الطائرة قبل التأكد من تثبيت السلم علي باب الطائرة بالمخالفة لتعليمات التشغيل مما نتج عنه اصطدام الحصيرة بإسفل باب الطائرة IL مما تسبب في كسر المفصلة اليسري للباب رقم IL .

١-٥-٢ - معلومات عن فني شركة ايركايرو السيد /

- يبلغ من العمر ٣٧ عاما .
- يعمل فني بشركة ايركايرو .
- التحق بالعمل لدي شركة ايركايرو منذ حوالي (١٩ يوما) قبل الواقعة بوظيفة فني مظهر كبائن .

• تلخصت أقواله فيما يلي :

- ❖ في حوالي الساعة ٠٦٢٠ محلي يوم ٢٠١٢/٦/١٩ طلب منه أحد أفراد الأمن بشركة مصر للطيران فتح باب الطائرة .
- ❖ عند ذهابه لفتح باب الطائرة لاحظ بأن الدرجة الاولى من السلم كانت في وضع الصعود وهذا يدل علي ان السلم اصبح جاهز للصعود عليه .
- ❖ اثناء صعوده علي السلم كان سائق السلم غير موجود عليه وحينما قام بفتح باب الطائرة (موضوع الواقعة) فوجئ بحركة السلم الي اعلي بمسافة حوالي ٢٠ بوصة وحاول ايقافه ولكنه لم يستطع .
- ❖ افاد بأن الذي يطلب منه الصعود علي السلم لفتح باب الطائرة فني الصيانة التابع لشركة مصر للطيران وبعد ذلك يتم الاستئذان من فرد امن مصر للطيران لصعود السلم .
- ❖ ذكر انه لاتوجد لديه اي خبرة علي العمل علي سيارة السلم في الشركة حيث ان وظيفته هي نظافة كابينة الركاب .

١-٥-٣ - معلومات عن السيد المهندس/ مدير الصيانة بشركة اير

كايرو

- يبلغ من العمر ٥٨ عاما

- يعمل مديرا للصيانة بشركة اير كايرو
- التحق بالعمل لدي شركة ايركايرو منذ ٢٠٠٦/٤/١٩ وحتى تاريخه
- تلخصت أقواله فيما يلي :

❖ افاد بان سلم الركاب رقم ١٣٠ كان موجودا علي باب الطائرة (موضوع الواقعة) وعندما طلب الفني التابع لشركة ايركايرو من فرد الامن التابع لشركة مصر للطيران بنزع الملصقات التأمين وفتح باب الطائرة وذلك لتجهيزها للرحلة طلب منه فرد الامن ان يقوم هو بفتح الباب.

❖ قام الفني التابع لشركة ايركايرو بنزع الملصقات وصعد السلم وقام بفتح الباب ففوجئ بصعود السلم الي مستوي اعلي من عتبة الباب واصطدم بالحافة السفلي للباب مما نتج عنه كسر مفصلة ربط الباب بجسم الطائرة .

❖ افاد بأن المسئول عن فتح باب الطائرة هو فني الصيانة التابع لشركة مصر للطيران للصيانة والاعمال الفنية.

❖ افاد في اقواله ان مهام عمل السيد / [REDACTED] الفني بشركة اير كايرو هو فني مظهر كابينة وتم تدريبه لمدة شهر علي كيفية نظافة الكابينة من الداخل وتغيير أغطية "كسوة" كراسي الطائرة.

❖ افاد بأن سبب الواقعة يرجع الي التالي :-

- ١- عدم تأمين سلم الركاب بعد دخوله علي الطائرة .
- ٢- عدم قيام فرد الامن التابع لشركة مصر للطيران بنزع الملصقات بنفسه وطلب ذلك من فني ايركايرو وهذا ليس من اختصاص فني ايركايرو.
- ٣- قيام فني ايركايرو بفتح الباب وهذا ليس من اختصاص عمله.

٦-١ - معلومات عن الطائرة AIRCRAFT INFORMATION

=====

- الطائرة حروف تسجيلها SU-BPX من طراز A320 .
- الطائرة مملوكة لشركة ايركايرو للطيران .
- تقدم شركة مصر للطيران للصيانة والاعمال الفنية خدمة الصيانة للطائرة بمطار برج العرب .

٧-١ - معلومات عن الأرصاد الجوية METEOROLOGICAL INFORMATION

=====

❖ ليس لها علاقة بالواقعة.

٨-١ - المساعدات الملاحية NAVIGATION AIDS

=====

- ليس لها علاقة بالواقعة .

٩-١ - الاتصالات COMMUNICATIONS

- ليس لها علاقة بالواقعة .

10-1 - معلومات عن المطار AERODROME INFORMATION

- لا توجد .

11-1 - مسجلات الرحلة FLIGHT RECORDERS

- ليس لها علاقة بحدوث الواقعة .

12-1 - المعاينة الفنية WRECKAGE & IMPACT INFORMATION

- لا توجد .

13-1 - المعلومات الطبية والبياثولوجية MEDICAL & PATHOLOGICAL INFORMATION

- لا يوجد .

14-1 - الحريق FIRE

- لم ينجم عن الواقعة اى حريق .

15-1 - عوامل النجاة SURVIVAL ASPECTS

- لم تحدث أية إصابات بالإفراد .

16-1 - الاختبارات والأبحاث TESTS & RESEARCH

- لا يوجد

17-1 - معلومات تنظيمية وإدارية ORGANIZATIONAL & MANAGEMENT

INFORMATION

- لا يوجد

18-1 - معلومات إضافية ADDITIONAL INFORMATION

1-18-1 - تعليمات دخول السلم على الطائرة:-

- نص دليل إجراءات العمل على المهبط بشركة مصر للطيران للخدمات الأرضية على مايلي:

تعليمات دخول السلم على الطائرة :-

- 1- الوقوف بالسلم جهة (يسار) الموقع في مكان آمن انتظار لدخول الطائرة على الموقع إبطال محركاتها.
- 2- رفع درجات السلم حسب مستوى باب الطائرة المراد الدخول عليها.
- 3- التأكد من إرجاع الدرف الجانبية لطبليبة السلم العلوية إلى الخلف قبل الدخول على الطائرة.
- 4- يتم الدخول بالسلم بعد التأكد من إبطال محركات الطائرة تماما ووضع المعدات (الشوكسات) على العجل واخذ إشارة الدخول من القنى الذي على اتصال مع قائد الطائرة.
- 5- التأكد من عدم وجود أي خدش أو تطبيق بجسم الطائرة وخاصة الباب والمنطقة المحيطة.
- 6- التأكد من أن باب الطائرة مغلقا تماما أثناء الدخول بالسلم.
- 7- يتم الدخول بالسلم ببطء شديد وبدقة وحرص.
- 8- يتم إنزال جاكات التثبيت على الأرض.
- 9- النزول من كابينة القيادة واستبدال الدرجة الأخيرة للسلم.
- 10- الصعود أعلى السلم وضبط الدرف الجانبية للسلم مع الطائرة.
- 11- إعطاء الإشارة للضيافة بفتح باب الطائرة وإنزال الركاب.

١-١٨-٢- إجراءات الصيانة التي تمت علي الطائرة هي :-

• تم تدوين مايلي في السجل الفني للطائرة TECHNICAL LOG BOOK :

1 L DOOR ARM SUPPORT REPLACED ACC TO AMM REF: 52-11- 12-000-

001-A1 & 52-11-12-400-001-A1 & CABIN PRESSURIZATION LEAK TEST C/O

ACC TO AMM REF: 05-53-00-780-001-A01, FOUND OK.

١-١٨-٣- تعليمات الإبلاغ عن حوادث ووقائع الطائرات :-

قانون الطيران المدني :

نصت المادة ٩٩ من قانون الطيران المدني رقم ١٣٦ لسنة ٢٠١٠ على مايلي :

مادة ٩٩ : الاخطار عن وقوع حادث أو واقعة لطائرة .

١ . على كل عضو في طاقم الطائرة عند وقوع حادث لطائرته ان يخطر به اقرب سلطة مختصة اذا سمحت حالته بذلك .

٢ . وعلى كل قائد طائرة عند مشاهدته لحادث طائرة أخرى من الجو ان يخطر وحدة المراقبة الجوية للحادث .

٣ . وعلى المشغل اخطار ادارة حوادث الطائرات وسلطة الطيران المدني بما يقع لطائرته من حوادث فور علمه بها

٤ . وعلى مديري المطارات وقائدي ومشغلي الطائرات اخطار ادارة حوادث الطائرات وسلطة الطيران المدني بوقائع الطائرات فور علمهم بها .

١ . نظام الاخطار عن الحوادث والوقائع الصادر عن الادارة المركزية للحوادث .

السادة المسؤولين عن الاخطار بنسبة لحوادث ووقائع الطائرات داخل وخارج اقليم الجمهورية هم :-

١ . مستثمرو الطائرات

٢ . اصحاب الطائرات أو من يمثلونهم .

٣ . اعضاء طاقم القيادة اذا سمحت حالتهم بذلك .

٤ . قادة الطائرات عند مشاهدتهم لحادث من الجو اثناء طيرانهم .

٥ . مديرو المطارات أو من ينوب عنهم .

٦ . السلطات المحلية .

أسلوب الإبلاغ عن الحادث / الواقعة

١ . يتم الإبلاغ عن الحادث / الواقعة بعد اقصى ١٢ ساعة من لحظة وقوع اي حادث / واقعة لطائرة تابعة لكم داخل او

خارج اقليم تامين سلامة طيران الجمهورية طبقاً للنموذج المعد لذلك (نموذج رقم ١) .

٢ . يتم الإبلاغ على مدى ٢٤ ساعة يومياً وعلى مدار الاسبوع بما فيها ايام الاجازات الاسبوعية والعطلات الرسمية وذلك

لسرعة انتقال المحققين الى موقع الحادث أو الواقعة لمعاينتها قبل طمس معالمها .

٢- التحليل والنتائج ANALYSIS & CONCLUSIONS

=====

٢-١- الطائرة التابعة لشركة إير كايرو

- كانت تقف على الموقع بطريقة صحيحة .
- نجم عن الواقعة تلف في الباب رقم IL .
- تم إجراء إصلاح مؤقت بمطار برج العرب واقلعت بدون ركاب FERRY FLIGHT الى مطار القاهرة حيث تم إجراء إصلاح دائم .

٢-٢- سلم الركاب التابع لشركة مصر للطيران للخدمات الأرضية

- سلم الركاب رقم (١٣٠) كان صالحا للعمل ولم يكن هناك اى شكوى من وجود اي عيوب فنية به .
- لم يحدث به تلف من جراء الواقعة .

٢-٣- سائق سلم الركاب التابع لشركة مصر للطيران للخدمات الأرضية.

- لم يحصل علي تصريح لسنة ٢٠١٢ لقيادة المعدات علي المهبط .
- رخصة القيادة التي يحملها تناسب مع نوع المعدة التي كان يقودها - طبقا لقواعد الطيران المدني المصري .
- خبرته في العمل بالشركة سنة ونصف .

٢-٤- الفني التابع لشركة إير كايرو

- خبرته في العمل بالشركة حوالي ١٩ يوما
- طبيعة عمله هي فني مظهر كبائن الطائرة.
- قام بالصعود علي السلم وفتح باب الطائرة وهذا ليس من اختصاص عمله.

٢-٥- تعليمات التشغيل

- يتم دخول السلم علي باب الطائرة ببطء شديد وبدقة وحرص
- يتم انزال جاكات التثبيت علي الارض
- النزول من كابينة قيادة السلم واستبدال الدرجة الاخيرة للسلم
- الصعود أعلي السلم وضبط الدرف الجانبية للسلم مع الطائرة
- اعطاء الاشارة للضيافة بفتح باب الطائرة

٢-٦- الإبلاغ عن الواقعة

- لم يتم الإبلاغ عن الواقعة من قبل شركة إير كايرو عقب حدوث الواقعة.

٣- سبب الواقعة PROBABLE CAUSES OF INCIDENT

- ترى الإدارة العامة لتحقيق حوادث الطائرات أن سبب حدوث الواقعة المرجح يرجع إلى قيام الفني التابع لشركة ايركايرو السيد/ [REDACTED] حديث العمل بالشركة- بفتح باب الطائرة موضوع الواقعة رقم 1L قبل إتمام تثبيت سلم الركاب وتأمينه من سائقه متجاوزا إختصاصه في العمل كفى مظهر كابينه الطائرة الأمر الذى ترتب عليه اصطدام طبلية السلم بالباب رقم 1L مما تسبب في كسر DOOR ARM الخاص بالباب.

٤- التوصيات SAFETY RECOMMENDATIONS

- توصى الإدارة العامة لتحقيق حوادث الطائرات بقيام سلطة الطيران المدني المصرى باتخاذ اللازم نحو الأتى:
- ١- قيام شركة ايركايرو بالتنبيه مشددا على جميع الافراد الذين يتطلب عملهم التواجد على المهبط الامتناع عن التطوع بأى عمل ليس من صميم اختصاصاتهم .
 - ٢- عدم التصريح لسائقي المعدات العاملين بمهبط مطار برج العرب بالعمل إلا بحمل تصريح سارى لقيادة المعدة على المهبط .
 - ٣- التزام شركات الطيران بضرورة الابلاغ الفورى عن الوقائع الى الادارة المركزية لحوادث الطائرات طبقا لقانون وقواعد الطيران المدني المنظمة لذلك .