



وزارة الطيران المدني
الإدارة المركزية للحوادث

التقرير الفني

عن حادث اصطدام جرار العفش رقم ٢٤٢
التابع لشركة مصر للطيران للخدمات الارضية بأحد
العمال مما ادى الى وفاته وذلك أثناء تجهيز لخدمة الطائرة
المسجلة SU-GCD من طراز A320 والتابعة لشركة مصر للطيران
للخطوط الجوية القادمة من تونس رحله رقم MSR844 على الموقع F3
بمطار القاهرة
يوم ٢٠١٣/٥/١٨

١- المعلومات الوقائعية FACTUAL INFORMATION

١-١- ملخص الحادث :

- فى الساعة ١٧٢٠ محلى يوم ٢٠١٣/٥/١٨ توقفت الطائرة المسجلة SU-GCD من طراز A320 التابعة لشركة مصر للطيران للخطوط الجوية القادمة من الرحلة رقم MSR844 من مطار تونس على الموقع F3 حيث كان فى انتظارها المعدات اللازمة لخدمتها بالاضافة الى العفش الذى سوف يتم تحميله على الطائرة استعدادا لرحلتها التالية .
- كان قد تم تكليف السيد/ [REDACTED] سائق جرار سحب العفش رقم ١٤١ والسيد/ [REDACTED] سائق جرار سحب العفش رقم ٢٤٢ من قبل ادارة التحميل بشركة مصر للطيران للخدمات الارضية بالتوجه الى الموقع F3 انتظارا لوصول الطائرة للقيام بنقل العفش من عليها الى منطقة السيور .
- فى الساعة ١٧٢١ تحرك الجرارين حتى توقفا بجوار بعضهما على حافة الخط الاحمر ونزل السائق/ [REDACTED] من الجرار ١٤١ لمساعدة زميله فى تعليق ثلاث عربات عفش فارغة بالجرار ٢٤٢ لتجهيزه للدخول على الطائرة لنقل العفش من عليها .
- فى اثناء انحاء السائق/ [REDACTED] للامام خلف الجرار ٢٤٢ لتعليق العربات وعند محاولة زميله السائق/ [REDACTED] الرجوع بالجرار للخلف لتقريب المسافة بينهما اصطدمت مؤخرة الجرار برأس السائق/ [REDACTED] ادت الى سقوطه على الارض وسط بركة من الدماء .
- تم نقله الى المستشفى وصدر تقرير المستشفى بأنه حضر اليها متوفيا .

٢-١ - الإصابات في الأفراد

- نجم من جراء الحادث وفاة سائق جرار سحب العفش رقم ١٤١ السيد / [REDACTED]
- واصابة عامل الشحن والتفريغ / [REDACTED] بحالة اغماء .

٣-١ - التلقيات بالطائرة

- لم ينجم من جراء الحادث أية تلتقيات بالطائرة .

٤-١ - تلتقيات أخرى

- لم ينجم من جراء الحادث أى تلتقيات بجرار سحب العفش رقم ٢٤٢ او غيره .

٥-١ - معلومات عن الأفراد

١-٥-١ - سائق جرار العفش رقم ١٤١ (السائق المتوفى)

- الاسم : [REDACTED]
- كان يبلغ من العمر ٣٤ عاما .
- كان يعمل بوظيفة سائق بقسم التحميل بشركة مصر للطيران للخدمات الأرضية .
- كان يحمل رخصة قيادة رقم ٢٩٤٥٧ ونوعها اولى .
- كان يحمل تصريح قيادة على المهبط رقم ٦١٠٩ صادر عن شركة ميناء القاهرة الجوى منتهي صلاحيته فى ٢٠١٢/١٢/٣١ .
- كان حاصل على الدورات التالية :-

التاريخ	الدورة
٢٠٠٨/١٠/٣٠-٢٩ ٢٠١٠/٧/٢٠ ٢٠١٢/٤/٥	<i>Dangerous goods regulations</i>
٢٠٠٩/١٢/٢٣-١٩ ٢٠١٣/٢/٢٤	السلامة والامان على المهبط <i>Ramp safety</i>
٢٠١٠/٦/٣٠	تحميل طائرات اساسية <i>Load master(Basic course)</i>
٢٠١٢/٧/١٩-١٨	عوامل بشرية <i>Human factor</i>
٢٠١٢/١١/٢٨	<i>Security awareness</i>

- تم نقله الى المستشفى عقب الحادث وصدر تقرير بوفاته من جرها .

١-٥-٢ - عامل الشحن والتفريغ (سائق جرار العفش رقم ٢٤٢)

- الاسم : [REDACTED]

- السن : ٤١ عاما .
- يعمل بوظيفة عامل شحن وتفريغ بقسم التحميل بشركة مصر للطيران للخدمات الأرضية .
- يحمل رخصة قيادة خاصة رقم ٢١٤٨٤٧٦ وحدة مرور السلام صادرة بتاريخ ٢٢/١٠/٢٠٠٧
- يحمل تصريح قيادة على المهبط رقم ٦٠٤٤ صادر عن شركة ميناء القاهرة الجوى منتهيه صلاحيته فى ٣١/١٢/٢٠١٢ .
- حاصل على الدورات التالية :-

التاريخ	الدورة
٢٠٠١/١٠/١٣	Aircraft loading for AB330-340
٢٠٠٣/٦/١١-٨	Aircraft loading for B777
٢٠٠٧/١١/٢٢-١٨ ٢٠١٢/٧/٩	عوامل بشرية Human factor
٢٠٠٨/٩/١٨-١٧ ٢٠١٠/٧/٢٨ ٢٠١٢/٤/١٢	Dangerous goods regulations
٢٠٠٨/١١/١٢	Opening & Closing the cargo doors
٢٠٠٨/١١/١٦	Loading on (BRS/HHT)
٢٠٠٩/٣/١١-٣ ٢٠١٢/١/٣٠	السلامة والامان على المهبط Ramp safety
٢٠١٠/٦/١٤	تحميل طائرات اساسية Load master(Basic course)

- جاء فى اقواله التالى :-
- يتلخص عمله انه فى حالة اقلاع الطائرات يقوم بإيصال عربات العفش بالجرار الى خارج الخط الاحمر حيث يقوم السائق الخاص بالطائرة بتركيب العربات الخاصة بالعفش فى جواره .
- فى حالة الاحتياج الى مساعدة يقوم بالتحميل مع العمال الاخرين .
- فى يوم الحادث ومع بداية النوبة حصل على جدول التشغيل والجرار رقم ٢٤٢ وقد قام بخدمة خمس طائرات قبل الطائرة موضوع الحادث .
- انتقل بالجرار الى الموقع F3 لخدمة الطائرة " رحلة تونس " لنقل عفش الدرجة الاولى وبعد وصوله الى الموقع وبعد دخول الطائرة الى موقعها لاحظ وجود عربات عفش فارغة ففكر ان يقوم بتعليقها فى جواره حتى يوسع المكان لدخول سير العفش .
- وبينما كان يهتم بالنزول لتعليقها جاء السائق / [REDACTED] ليقوم بتعليقها وعندها قام باعطاء غيار لمحرك الجرار فى الاتجاه الخلفى وقام بالضغط على دواسة البنزين ففوجئ بان الجرار

- بعد ذلك لم يشعر باى شئ ودخل فى حالة اغماء .
- يعمل بالشركة منذ ١٧ عام بوظيفة عامل شحن وتفريغ ويقوم بقيادة الجرار منذ عام ٢٠٠٨ بعد حصوله على رخصة قيادة .
- حصل على فرقة نظرى بخصوص القيادة على المهبط ويقوم بقيادة سيارة دوپل كابينه والسيارة الصغيرة التى تنقل الاشخاص والجرار فقط .
- لا يعانى من اى امراض ولم يكن يشعر بالتعب او الاجهاد .
- لم يلاحظ اى شئ غير عادى طوال فترة استخدامه وقيادته للجرار يوم الحادث حيث انه لم يقم بالرجوع بالجرار للخلف طوال مدة النوبتجية الا وقت حدوث الحادث حيث كان يقوم بتعليق المقطورة لنفسه .
- يقوم بتجربة الفرامل عند استلام الجرار والكشف على الزيت والماء ويجرب البيكون وهو يقوم بقيادة الجرار منذ ٥ سنوات وهذا معروف لدى ادارة الشركة .
- يوجد صعوبة فى تعليق المقاطير بالجرارات خاصة مقطورة الباليت .

١-٥-٣- رئيس وردية التحميل

- السيد / [REDACTED]
- يبلغ من العمر ٤٢ عاما .
- يعمل بوظيفة ضابط تحميل (رئيس وردية) بشركة مصر للطيران للخدمات الارضية .
- جاء فى اقواله التالى :-
- تتلخص مهام عمله فى الاشراف على أنشطة التحميل وانتظام حركة الطائرات من حيث توفير العمالة والمعدات اللازمين لذلك .
- كان متواجدا بمنطقة السيور الخاصة بالحقائب اثناء حدوث الحادث وبعد علمه به انتقل الى مكان الحادث فى الموقع F3 .
- المسئول عن توزيع السائقين على الجرارات هو مشرف النوبه .
- كان السائق / [REDACTED] مكلف بالعمل على رحلة وصول تونس أى نقل الحقائب من الطائرة الى منطقة السيور وذلك على جرار آخر غير الجرار موضوع الحادث .
- كان عامل التحميل [REDACTED] - حاصل على رخصة شركة ميناء القاهرة الجوى ومصرح له بالقيادة على المهبط وغير مصرح له بالدخول على الطائرة مباشرة وإنما قيادة الجرار بعيدا عن الطائرة .
- كان السيد / [REDACTED] مكلفا بتوصيل الجرار الى منطقة السيور من خارج موقع الطائرة (خارج الخط الاحمر) حيث يقوم السائق [REDACTED] بتوصيلها اليه من سير الطائرة حتى خارج الخط الاحمر
- توجد بجرارات العفش اعطال كثيرة وتوجد مجموعة عمل لأصلاح الاعطال الفورية بالقطاع الهندسى والذي يحتاج لأصلاح كبير ينزل الى الورشة .

- لابد من تعديل عربات العفش بحيث لا يحتاج السائق الى مساعد ليقوم بتعليق العربة فى الجرار لأن السائق يقوم بالرجوع للخلف حتى يساعد العامل فى تعليقها .

١-٥-٤- مدير النوبه (ج)

- الاسم / ██████████ .
- السن : ٤٢ عاما .
- يعمل بوظيفة مدير نوبه .
- جاء فى اقواله التالى :-
- يتلخص عمله فى التنسيق بين جميع الاقسام الموجودة فى المهبط سواء كانت معدات او تحميل والتنسيق مع الورش المتوسطة المسئولة عن اصلاح الاعطال البسيطة والتنسيق مع السيطرة والصيانه والخدمات الجويه وخلافه .
- سمع عن طريق الجهاز طلب الاسعاف على الموقع F3 وعليه انتقل فورا الى الموقع F3 فشهد الطائره متوقفة على موقعها SHOCKS ON .
- شاهد بقعة دماء كبيرة على الارض والسائق / ██████████ ملقى على الارض وجزء من جمجمته ملقى بوسط بقعة الدماء وقام بالاتصال بالاسعاف الموجودة على الموقع F5 والتي وصلت الى موقع الحادث بعد اكثر من نصف الساعة .
- يقوم رئيس تشغيل السائقين بتكليف السائقين على الطائرة اما بالنسبة للعامل / ██████████ فانه يكون مع عفش الوصول او القيام ويكون عمله على الطائرة بعيدا عنها اى مجرد تشهيلات وهو حاصل على رخصة قيادة على المهبط .
- لو وجدت اى شكوى من اى جرار يتم ابلاغه بها وهو يقوم بابلاغ الورشة بذلك حتى يتم الاصلاح واذا لم يتم الاصلاح يقوم بتجنيب الجرار .

١-٥-٥- منظم تحميل طائرات

- الاسم: السيد / ██████████ .
- السن : ٤٤ عاما .
- الوظيفة : يعمل كمشرف تشغيل للسائقين .
- جاء فى اقواله التالى :-
- تتلخص مهام عمله فى استقبال بلاغات الطائرات عن طريق اجهزة اللاسلكى وتدوينها فى التشغيل ويقوم بتوزيع السائقين على الجرارات فى مواقع الطائرات المختلفة .
- قام بتعيين السائق / ██████████ على الطائرة موضوع الحادث .
- علم بالحادث وهو فى مكتبه وعند انتقاله الى الموقع شاهد السائق على مهنى ملقى على الارض بجوار ذراع العربة وبقعة دماء بجواره وامامه الجرار .

- تم القيام بالشكوى من الجرارات عدة مرات شفويا الى ادارة التحميل لان هذه الجرارات متهاككة وتحتاج الى صيانة وتوجد ببعضها اعطال بالفرامل وعندما تحدث مشكلة تقوم الورش باجراء الصيانة اللازمة لها .
- يقوم السائق قبل التحرك بالجرار بالكشف على زيت الفرامل والموتور والباور ويتم الكشف على الاطارات امامى وخلفى وفرامل اليد .
- توجد محطة لخدمة الجرارات خارجيا (مظهر الجرار) فى مطار (١) ولكن لا يوجد وقت للذهاب الى هناك لقلّة العدد .
- يتم تعليق عربات العفش بالجرار بمساعدة احد العمال بحيث يقوم السائق بارجاع الجرار الى الخلف حتى يقترب من ذراع العربة ويقوم العامل بتعليق الذراع بالجرار .

٦-١ معلومات عن جرار السحب رقم ٢٤٢

١-٦-١ مواصفات جرار السحب Diesel-Towing Tractor

- الطراز Comet 4 يحمل رقم شاسيه 05F018819.
- من صنع شركة مولاج MULAG الالمانية عام ٢٠٠٥ .
- مركب عليه محرك KHD diesel engine من طراز F4L912
- تبلغ سرعته ٣٠ كم/ساعة ويبلغ وزنه ٤٥٠٠ كجم و اقصى وزن يمكن سحبه ١٥٠٠ كجم
- ابعاده كما يلى :-
- الطول 3.07m
- العرض 1.6m
- الارتفاع 1.6m

١-٦-٢ اعمال الصيانة على الجرار

- اخر كشف اجرى على الجرار هو كشف B2 بتاريخ ٢٤/٤/٢٠١٣ حيث كان للجرار عدد ساعات ٢١٦١٥ ساعة .
- تم الاطلاع على سجل الاعطال الخاص بالجرار بالورشة المتوسطة فى الفترة ٢٠/٨/٢٠١٢ وحتى تاريخ الحادث وتلاحظ ان اغلبها التزويد بزيت هيدروليك (دركسيون) - كشف على الفرامل - اصلاحات خاصة بالعجل .

١-٦-٣ الفحص الفنى الذى تم على الجرار عقب الحادث

- تم انتداب احد المهندسين المختصين من الادارة العامة لمرور القاهرة - محافظة القاهرة لفحص جرار سحب العفش رقم ٢٤٢ عقب وقوع الحادث و كانت نتيجة الفحص الفنى كما يلى:
- اجهزة التحكم صالحة (فرامل + الة التنبيه + عجلة القيادة)
- الأنوار صالحة امامى وخلفى .
- اطارات الكاوتش صالحة امامى وخلفى .
- الجرار صالح فنيا ولا توجد به اى تلفيات .

٧-١ معلومات عن الارصاد الجوية

- ليس لها علاقة بالحادث .

٨-١- المساعدة الملاحية

- ليس لها علاقة بالحادث .

٩-١ الاتصالات

- ليس لها علاقة بالحادث .

١٠-١- معلومات عن المطار

- كانت الطائرة تقف على الموقع F3 بمطار القاهرة الجوى وهذا الموقع مناسب لتوقف الطائرات

من طراز A320 احداثياته 300631.0N 0312355.2E و ELEV(FT)376.4

١١-١ مسجلات الرحلة

- ليس لها علاقة بالحادث .

١٢-١ المعاينة الفنية

- لم تتمكن لجنة التحقيق من معاينة موقع الحادث عقب حدوثه مباشرة نظرا لتجمهر عدد من زملاء السائق المتوفى بموقع الحادث بينما قامت اللجنة التحقيق بأجراء المعاينه فى اليوم التالى للحادث وقد تلاحظ ما يلى :

١-١٢-١ موقع الحادث .

- وقعت الحادثة على حافة الخط الاحمر المحيط بموقع الطائرات F3 بعيدا عن مكان توقف الطائرة .
- وجود اثار دماء مختلطة بورق جرائد كان السائق المتوفى مغطى بها عقب وقوع الحادث .



• ١٢-١-٢ الجرار رقم ٢٤٢

- كان الجرار متحفظا عليه بواسطة النيابة وتمت معاينته ظاهريا من لجنة التحقيق حيث تلاحظ ما يلي :-
- عدم وجود أى تلفيات بالجرار من جراء الحادث .
- وجود اثار اترية وزيت عليه .



• ١٣-١ - معلومات طبيه وبياثولوجية

- تم نقل سائق جرار سحب العفش السيد/ [REDACTED] الى مستشفى مصر للطيران وقد دون فى التقرير الطبي المبدئى الصادر عن المستشفى مايلى:-
- حضر المذكور للطوارئ متوفيا بلا وظائف حيوية وحدقتا العين متسعيتين ولا تستجيب للمؤثرات ولم يستجب لعملية الانعاش القلبي الرئوى وبالكشف الظاهرى تبين وجود اثار دماء فى الاذن اليسرى .
- تم نقل عامل الشحن والفريغ السيد/ [REDACTED] الى مستشفى منشية البكرى لتلقى العلاج اللازم .

• ١٤-١ - الحريق

- لا يوجد .

١-١٥- الامور المتعلقة بالانقاذ

- كانت الاصابة شديدة ومباشرة نظرا لشدة الاصطدام وصلابة الجزء من الجرار الذي اصطدم براس السائق المتوفى .
- طبقا لتقرير المستشفى فان السائق قد توفى قبل وصوله الى المستشفى .
- استغرق حضور سيارة الاسعاف الاولى الى موقع الحادث حوالى العشر دقائق والتي نقلت السيد / [REDACTED] واستغرق حضور السيارة الثانية حوالى ٣٠ دقيقة طبقا لتقرير الارشاد والتي نقلت السيد / [REDACTED] .

١-١٦- الاختبارات والابحاث

- لا يوجد .

١-١٧- معلومات تنظيميه واداريه

- لا يوجد .

١-١٨- معلومات اضافيه

١-١٨-١

جاء فى دليل اجراءات العمل بالمهبط الخاص بشركة مصر للطيران للخدمات الارضية - الباب الثانى بعنوان "مسئوليات وواجبات الادارة العامة للتشغيل" البند رقم ٢-٤-١٦ والخاص بمسئوليات وواجبات سائق جرار سحب العفش ما يلى :-

١. سحب حقائب الركاب من والى الطائرة والتأكد من الجهة والموقع .
٢. التأكد من سلامة المقطورات والحاويات قبل التحرك بها .
٣. التأكد من اغلاق الاقفال الخاصه بالحاويات والباليتات أثناء سحب المقطورات .
٤. التأكد من مستوى الحقائب على عربات الحقائب وعدم التحرك عند زيادة ارتفاع الحقائب عن الحد المسموح .
٥. الالتزام بالسرعه المقررة فى المهبط .
٦. الالتزام بسحب العدد المقرر فقط من العربات والمقطورات .
٧. الالتزام بعدم المرور تحت اجنحة الطائرة وبيجوار المحركات والعمل فقط فى المكان المخصص له .
٨. الالتزام بقواعد الامن والسلامه بالمهبط .
٩. اخلاء موقع الطائرة من اى معدات فارغه او مقطورات بعد انتهاء العمل .
١٠. مسئول عن الكشف على الجرار قبل قيادته له والتأكد من عدم وجود خدش او تجريح والتبليغ عن حالته عند استلامه لرئيسه المباشر .
١١. يراعى الكشف على مستوى الزيت والمياه وزيت الفرامل وكمية الوقود عند استلامه الجرار .
١٢. مراقبة استهلاك الزيت اثناء استعماله للجرار والتبليغ عن اى زيادة فى الاستهلاك لرئيسه المباشر كتابة .
١٣. يراعى الكشف على البطارية والانوار عند استلامه الجرار .

١٤. مراقبة عدادات ضغط الزيت وعدادات الحرارة اثناء قيادته الجرار والتوقف فى الحال فى حالة ظهور انوار تدل على عدم وجود زيت بمحرك الجرار والتبليغ عن ذلك لرئيسه المباشر كتابة .
١٥. يراعى الكشف على ضغط العجل وتزويده بالضغط المفروض قبل قيادته الجرار .
١٦. تنفيذ تعليمات الامن الصناعى .
١٧. يراعى ارتداء الزى الرسمى اثناء العمل .
١٨. القيام بما يوكل اليه من اعمال اخرى .

كما نص البند رقم ٢-٤-١٢ والخاص بمسئوليات وواجبات عامل شحن وتفريغ بادارة التحميل ما يلى :-

١. التواجد تحت الطائرة قبل ميعاد الاقلاع بوقت كاف طبقا لمواعيد الـ FAPS .
٢. التأكد من خلو مخازن الطائرة ونظافتها قبل التحميل .
٣. تنفيذ تعليمات ضابط التحميل بكل دقة اثناء تحميل الطائرة .
٤. التأكد من قفل جميع اللوكات الخاصة بكل حاويه او باليت ومراجعة جميع اللوكات بعد الانتهاء من التحميل .
٥. التأكد من وجهه الحقائب المحملة على الرحلة من خلال بطاقة الحاوية .
٦. فى حالة الطائرات المخزنية يتم فرز الحقائب والتأكد من وجهتها .
٧. التأكد من احكام الشباك بعد الانتهاء من التحميل .
٨. فتح او غلق ابواب مخازن الطائرة وابلاغ الصيانه فى حلة وجود اى عطل .
٩. اخلاء المنطقة المحيطة بالطائرة من اى مقطورات فارغة .
١٠. التعامل مع الشحنات ذات الطبيعة الخاصة والبضائع الخطرة طبقا لقواعد واجراءات التحميل .
١١. تطبيق تعليمات الامن والسلامه فى المهبط وارتداء الزى الرسمى للشركة ومهمات الامن الصناعى .
١٢. القيام بما يوكل اليه من اعمال اخرى .

٢-١٨-١

- جاء فى القواعد المنظمه لممارسة الشركات المصرية لانشطة الخدمات الارضية بالمطارات التابعة للشركة المصرية القابضة للمطارات والملاحة الجوية الصادرة بتاريخ ١١/١/١٩٩٧ والذي اجري عليها تعديل رقم (١) بتاريخ ١/١/٢٠٠٢- البند خامسا بعنوان متطلبات الحصول على شهادة مزاوله من الهيئة المصرية للرقابة على الطيران المدنى لممارسة نشاط او اكثر من انشطة الخدمات الارضية .
- مراعاة ان يكون نوع المعدة المصرح للتقدم العمل عليها مناسباً لنوع الرخصة الصادرة من ادارة المرور وذلك على النحو التالى :
- من يحمل رخصة دولية يصرح له بقيادة سيارة الليموزين - جيب - فان - بيك اب .
- من يحمل رخصة درجة ثالثة يصرح له بقيادة جرار صغير (لسحب العفش) .

- تم توزيع السائق / [REDACTED] على الجرار رقم ١٤١ والسائق / [REDACTED] على الجرار ٢٤٢ طبقا لبيان معدات الوصول (وسائل التحميل) الخاص بالادارة العامة للتشغيل عن يوم الحادث (مرفق رقم (١) .

٤-١٨-١ ملاحظات على الفيديو الخاص بهيئة ميناء القاهرة الجوية

تمت موافاة لجنة التحقيق فى الحادث بنسخة من فيلم الفيديو الذى تم تصويره للحادث اثناء حدوثه عن طريق كاميرات مطار القاهرة الدولى الثابتة (CCTV) وقامت لجنة التحقيق بدراسة الفيديو وقد تبين لها الملاحظات التالية:-

- كان الجرارين ٢٤٢, ١٤١ قادمين فى اتجاهين متضادين وبسرعة عادية.
- توقف الجراران وكانت تفصلهما مسافة قصيرة .
- قام السائق / [REDACTED] بالعودة بالجرار رقم ٢٤٢ للخلف بطريقة عادية وعلى سرعة منخفضة للتوقف بجوار الجرار رقم ١٤١ قيادة السائق / [REDACTED] .
- بعد التحدث بينهما نزل السائق / [REDACTED] وتوجه الى خلف الجرار ٢٤٢ لتعليق عربات العفش الثلاثة الفارغة بالجرار .
- قام السائق / [REDACTED] بالرجوع بالجرار للخلف مرة ثانية لتقريب المسافة بينه وبين زميله لتسهيل قيام زميله بتعليق عربات العفش بالجرار .
- اثناء الرجوع للخلف كانت سرعة الجرار تبدو عالية نسبيا وكان سائق الجرار ٢٤٢ ينظر الى الخلف واثناء ذلك اصطدمت مؤخرة الجرار براس السائق / [REDACTED] .
- تحرك الجرار ٢٤٢ للامام وتوقف بشكل عادى .

(٢)



(١)



(4)



(3)



٢- التحليل والنتائج

٢-١ الطائرة

- كانت تقف على موقعها بطريقة صحيحة .
 - لم تصب الطائرة باى تلفيات حيث انها كانت بعيدة عن موقع الحادث .
- ٢-٢ سائق جرار العفش رقم ١٤١ المتوفى من جراء الحادث
- تتناسب نوع الرخصة الحاصل عليها مع نوع المعدة (جرار سحب العفش) .
 - حاصل على التاهيل اللازم للقيام بعمله .
 - تصريح القيادة على المهبط كان منتهى الصلاحية وقت وقوع الحادث.
 - قام بمحاولة مساعدة زميله بتعليق عربات العفش بالجرار وهو غير منوط بذلك الا انه اصيب اصابة شديدة من جراء اصطدام الجرار براسه فارق على اثرها الحياة .
 - لم يتمكن من الابتعاد عن الجرار اثناء رجوعه للخلف لان الوقت لم يكن كافيا نظرا لسرعة الجرار وقربه منه.
 - كانت الاصابة شديدة نظرا لشدة الاصطدام وصلابة المادة المصنع منها الجزء الذى اصطدم براسه.

٢-٣- عامل الشحن والتفريغ (سائق الجرار ٢٤٢)

- عدم مناسبة نوع رخصته لنوع المعدة الذى يقوم بقيادتها حيث انه يحمل رخصة خاصة بينما قيادة جرار سحب العفش تستلزم الحصول على رخصة قيادة درجة ثالثة طبقا للقواعد الصادرة عن سلطة الطيران المدنى .
- يقوم بقيادة جرار سحب العفش منذ خمس سنوات كما جاء فى اقواله وهذا ليس من ضمن مهام وظيفته .
- التصريح بالقيادة على المهبط كان منتهى الصلاحية وقت وقوع الحادث .
- حاصل على الدورات التى تؤهله للقيام بمهام وظيفته كعامل شحن وتفريغ.
- من واقع ما تم من اجراءات حيث ان السائق / ██████████ حاول القيام بتعليق عربات العفش بالجرار ٢٤٢ فان هذا الجرار بقيادة (عامل الشحن والتفريغ) صابر رمضان هو الذى كان سيقوم بخدمة الطائرة داخل الخط الاحمر وهو عمل غير مؤهل للقيام به.
- قام بالعودة بالجرار للخلف بسرعة عالية مما تسبب فى اصطدام الجرار برأس زميله .

- لم يكن فى استطاعته التوقف بالجرار نظرا لان سرعته كانت عالية وكان فى حالة تركيز لضبط المسافة بينه وبين زميله وكذلك لرفع البنز حتى يتسنى لزميله تعليق العريات .
- لم يكن يعانى من اى تعب او امراض طبقا لاقواله الا انه من المرجح ان يكون قد تعرض لفقد التركيز فى اخر النوبة وقت وقوع الحادث .

٢-٤- جرار سحب العفش رقم ٢٤٢

- لم يثبت وجود اى اعطال بالجرار عقب فحصه من متخصص تابع للادارة العامة للمرور يمكن أن ترجع سبب الحادث الى عطل به .
- لم يلحق بالجرار اى تلفيات من جراء الحادث .

٢-٥- ادارة التحميل بشركة مصر للطيران للخدمات الارضية

- تم تعيين احد الاشخاص من قبل ادارة التحميل بشركة مصر للطيران للخدمات الارضية لقيادة جرار وهو غير مؤهل لذلك لعدم حمله للرخصة المناسبة.
- قيام مسئولى الشركة بتحديد الجرار لقيام العامل بقيادته .
- صرحت للعامل الغير مؤهل بقيادة الجرار لمدة خمس سنوات طبقا لاقواله .

٣- سبب الحادث

- ترى الإدارة العامة لتحقيق الحوادث ان سبب الحادث المرجح يرجع الى خطأ سائق الجرار رقم ٢٤٢ بالرجوع الى الخلف بالجرار قيادته بسرعة عالية مع وجود سائق الجرار رقم ١٤١ والذي كان منكفئا لتعليق عربات العفش بالجرار فاصطدم براس السائق مما ادى الى وفاته .
ساعد على وقوع الحادث ما يلي :-

- قيام إدارة التحميل بشركة مصر للطيران للخدمات الأرضية بتعيين سائق للجرار رقم ٢٤٢ لا تتناسب رخصة القيادة التي يحملها مع المعدة التي يقوم بقيادتها .
- قيام السائق المتوفى بعمل غير منوط به وهو محاولة تعليق عربات العفش في جرار اخر لا يقوم بقيادته .

٤- التوصيات

- توصي لجنة التحقيق بقيام سلطة الطيران المدني المصري باتخاذ اللازم نحو :-
اولا :- قيام الشركة القابضة لمصر للطيران باتخاذ اللازم نحو :-
 - ١ . إعادة النظر في منظومة العمل تحت الطائرة بشكل كامل مع التركيز على إجراءات سلامة الأفراد والمعدات .
 - ٢ . دراسة تعيين مشرف على اعمال خدمة الطائرة يقوم بالتنسيق بين الاعمال المختلفة أثناء خدمتها ويكون معنيا بسلامة تلك الاعمال .
 - ٣ . عمل مراجعة على جميع الجرارات العاملة في خدمة الطائرات .
 - ٤ . دراسة تغيير عربات العفش من حيث التصميم الهيكلي والوزن بحيث يتم تعليقها بمجهود اقل ليستطيع السائق تعليقها وحده بدون مساعدة من احد .
 - ٥ . الالتزام بقيادة المعدات للسائقين المناسبة رخصتهم لنوع المعدة طبقا لتعليمات سلطة الطيران المدني .
 - ٦ . العمل على نشر ثقافة السلامة بين العاملين في مجال الخدمات الارضية .
- ثانيا: قيام شركة ميناء القاهرة الجوي باصدار تصاريح قيادة المعدات على المهبط في مواعيدها لئلا يتم استخدام التصاريح القديمة لفترات تزيد على اربعة اشهر .

مرفق رقم (١)

توزيع السائقين على المعدات عن يوم الحادث

بيان معدات وصول (وسائل الترحيل)

نوبة السيد السيدي التاريخ ٢٠١٨ / ٥ / ٢٠١٨

رقم الرحلة	حرف الطائرة	الوجهة	بيان بأرقام وسائل الترحيل	كمبيوتر
٢٢	٣٥٥		١٥٢	
٢٦	٣٥٥		١٦٤	
٢٧	٣٥٥		١٦٥	
٢٨	٣٥٥		١٦٢	
٢٩	٣٥٥		١٦٤	
٣٠	٣٥٥		١٦٥	
٣١	٣٥٥		١٦١	
٣٢	٣٥٥	الوجهة ٤	١٨٠	
٣٣	٣٥٥		١٦٤	
٣٤	٣٥٥		١٩٤	
٣٥	٣٥٥		١٩٩	
٣٦	٣٥٥		٢٠٢	
٣٧	٣٥٥		٢٠٥	
٣٨	٣٥٥		٢١٠	
٣٩	٣٥٥		٢١١	
٤٠	٣٥٥	الوجهة ٤	٢١٢	
٤١	٣٥٥		٢١١	
٤٢	٣٥٥		٢١٥	
٤٣	٣٥٥		٢١٦	
٤٤	٣٥٥		٢١٩	
٤٥	٣٥٥		٢١١	
٤٦	٣٥٥		٢١٢	
٤٧	٣٥٥		٢١٥	
٤٨	٣٥٥		٢١٥	

مسئول المتابعة

الاسم /

التوقيع /

فني المتابعة

الاسم /

التوقيع /