



وزارة الطيران المدني
الإدارة المركزية للحوادث

التقرير الفني

عن واقعة اصطدام جرار الدفع الخلفى رقم ٤/٤٣ التابع لشركة
مصر للطيران للصيانة والاعمال الفنية بالاتوبيس رقم ٦/٤٥
التابع لشركة مصر للطيران للخدمات الارضية والذي نتج
عنة اصابة احدى المضيفات بمطار القاهرة

يوم ٢٠١٣/١١/٢١



وزارة الطيران المدني
الإدارة المركزية للحوادث

التقرير الفني

عن واقعة اصطدام جرار الدفع الخلفى رقم ٤/٤٣ التابع لشركة

مصر للطيران للصيانة والاعمال الفنية بالاتوبيس رقم ٦/٤٥

التابع لشركة مصر للطيران للخدمات الارضية والذي نتج

عنة اصابة احدى المضيفات بمطار القاهرة

يوم ٢٠١٣/١١/٢١

مقدمة :

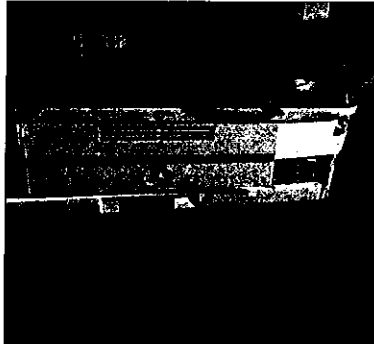
- بتاريخ ٢٠١٣/١١/٢٨ ورد الى الادارة المركزية للحوادث خطاب السيد المهندس /امين عام وزارة الطيران المدني رقم ١٠٩٩٤/٩/٢ بشأن توجية معالى وزير الطيران المدني بالتحقيق فى واقعة اصابة مضيفة جوية باحدى شركات الطيران اثناء نقل طاقم الضيافة بواسطة اتوبيس ركاب لاحدى الطائرات بارض المهبط.
- بتاريخ ٢٠١٣/١٢/٥ صدر قرار معالى وزير الطيران المدني رقم ٩٥٥ لسنة ٢٠١٣ بشأن تشكيل لجنة للتحقيق فى واقعة اصابة مضيفة جوية اثناء نقل طاقم الضيافة بالاتوبيس بمطار القاهرة الدولى.

١- المعلومات الواقعية FACTUAL INFORMATION

١-١ تاريخ الواقعة

=====

- فى حوالى الساعة ٠١١٥ يوم الخميس ٢٠١٣/١١/٢١ تحرك الاتوبيس رقم ٤/٤٥ التابع لشركة مصر للطيران للصيانة والاعمال الفنية من امام مركز عمليات السيطرة المتكامل INTEGRATED



OPEARTIONAL CONTROL CENTER

(IOCC) التابع لشركة مصر للطيران بمبنى الركاب

رقم(١) TERMINAL 1 متجها الى مبنى الركاب رقم

(٣) TERMINAL 3 وعلى متنه طاقم ضيافة مكون من

عدد (١٥) فرد استعدادا للقيام بالرحلة رقم 995 MSR

المتجهة الى تورنتو والمقرر قيامها الساعة ٠٢١٠ محلى

نفس اليوم .

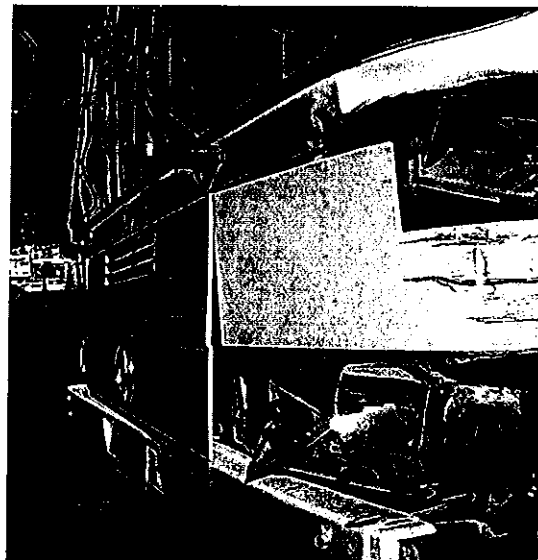
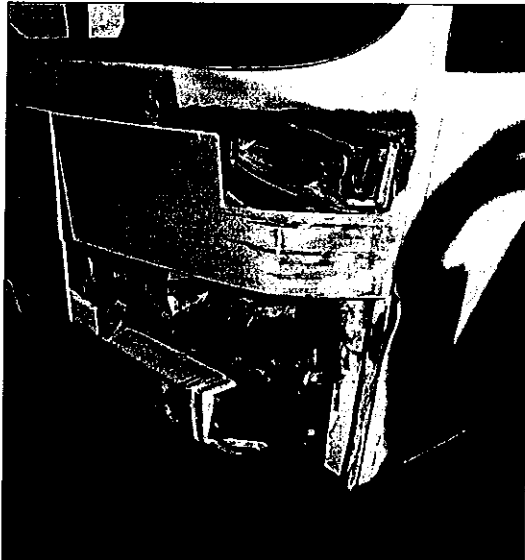
- بعد صعود طاقم الضيافة الى داخل الاتوبيس ووضع الحقائب داخل الاتوبيس توجه السائق الى الموقع G5 بمبنى الركاب ٣ .
- بعد تخطى الاتوبيس المنطقة التي تقع خلف قرية البضائع وعند الدوران يمينا في اتجاه الموقع A31 حدث تصادم بين الاتوبيس المذكور وجرار الدفع الخلفي رقم ٣/٤/٤ التابع لشركة مصر للطيران للصيانة والاعمال الفنية والذي كان قادما من الاتجاه المقابل .
- اثناء الاصطدام لف عمود الجر TOW BAR المركب على الجرار فقام بالإصطدام بالجانب الايمن للاتوبيس .
- حدث نتيجة الاصطدام اصابة بالقدم اليمنى وبعض الكدمات للمضيفة الجوية/ [REDACTED] التي كانت تستقل الاتوبيس مع مجموعة من الافراد نتيجة سقوطها على ارض الاتوبيس .
- كما حدث تلف بالجانب الايمن بالاتوبيس وكذا بالجانب الأيمن لجرار الدفع الخلفي .

١-٢- الاصابات بالافراد INFORMATION PERSONS

- اصابة المضيفة الجوية/ [REDACTED] بقدمها اليمنى و كذلك كدمات متفرقة بالجسم نتيجة سقوطها على ارض الاتوبيس جراء الاصطدام .

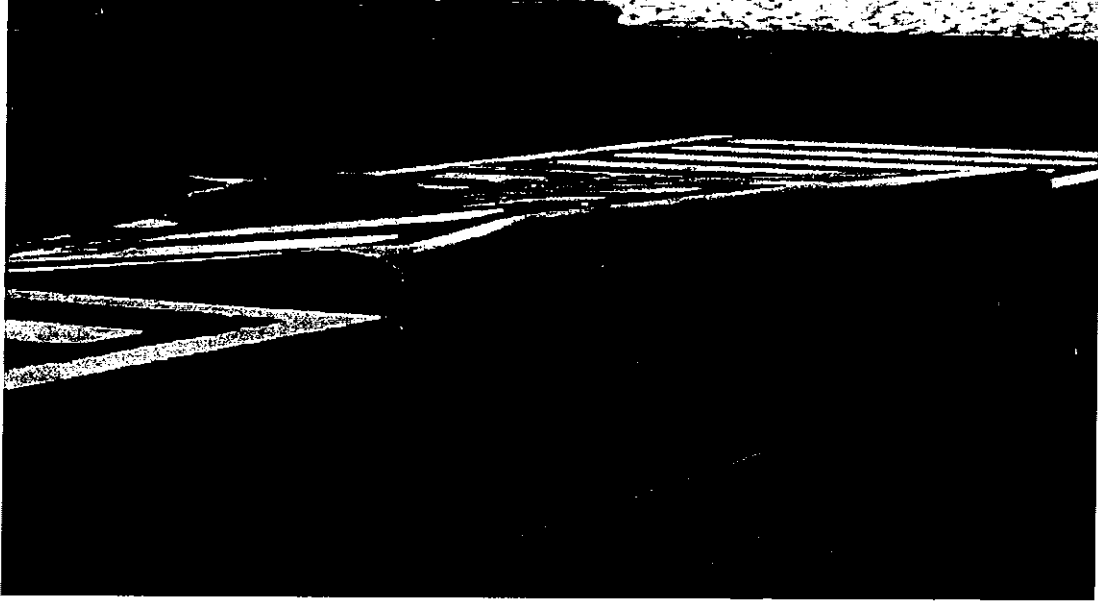
١-٣- التلفيات فى الاتوبيس

- بعد الواقعة تم الكشف على الاتوبيس فتلاحظ مايلى :-
- كسر فى فانوس الانارة الامامى والاشارة الامامية اليسرى
- كسر فى الاكصدام الامامى (الدافر) والاشارة الامامية اليسرى



١-٤- التفتيات بجرار الدفع الخلفى التابع لشركة مصر للطيران للصيانة والاعمال الفنية

- حدث انبعاث فى الباب الاوسط الخاص بفلتر الهواء والبطاريات
- كسر بالنزاج الخاص بجرار الدفع الخلفى.



١-٥- معلومات عن الأفراد INFORMATION PERSONS

١-٥-١ المضيفة الجوية/

- تبلغ من العمر ٤٠ عاما
- الجنسية مصرية
- تعمل مضيفة جوية بشركة مصر للطيران للخطوط الجوية

جاء فى اقوالها

- فى حوالى الساعة ٠١٠٠ محلى يوم ٢٠١٣/١١/٢١ قامت باستقلال الاتوبيس الخاص بطاقم الضيافة التابع لشركة مصر للطيران للخدمات الارضى
- قامت بالجلوس خلف مقعد سائق الاتوبيس .
- بعد تحرك الاتوبيس بخمس دقائق حدثت فرملة شديدة من قبل سائق الأتوبيس فإصطدمت رجلها اليمنى بكرسى السائق ووقعت من على الكرسى بارضية الاتوبيس .
- تم نقلها بسيارة الاسعاف الى مستشفى مصر للطيران لتلقى العلاج اللازم .
- كانت نتيجة الفحص الطبى عليها هو إصابتها بكدومات متفرقة فى اجزاء الجسم .

- يبلغ من العمر ٤٣ عاما
- الجنسية مصرى
- يحمل رخصة درجة اولى صادرة من مرور شبرا تحت رقم ١٤٨٩ بتاريخ ٢٠١١/٢/٩ وسارية حتى تاريخ ٢٠١٤/١/٢٨ .
- تم الكشف الطبى علىه بتاريخ ٢٠١١/١/٢٧ ووجد لائقا .
- يحمل تصريح قيادة على المهبط تحت رقم ٥٩٥١ صادر من شركة ميناء القاهرة الجوى ينتهى بتاريخ ٢٠١٣/١٢/٣١
- حاصل على التدريبات التالية :-
 - فرقة سيارة معوقين .
 - فرقة سيارة الكترنج .
 - فرقة سيارة الماء والتواليت .
 - فرقة اتوبيس نقل ركاب .
 - فرقة سيارة VIP .

جاء فى أقواله :

- استلم النوبة فى الساعة ١٨٣٠ محلى يوم ٢٠١٣/١١/٢٠ وكان يعمل فى هذه النوبة فى مبنى الركاب رقم (١) لخدمة الشركات الاجنبية .
- قام رئيس النوبة بتكليفه بنقل طاقم رحلة تورنتو من امام IOCC الى مبنى الركاب رقم (٣) الموقع G5.
- قام باستلام الاتوبيس رقم ٦/٤٥ من مكتب التشغيل التابع لشركة مصر للطيران للخدمات الارضية
- سعة الاتوبيس الكلية ٥٠ راكب ولكن هناك تعليمات من مكتب التشغيل بعدم ركوب اكثر من ٣٥ راكب .
- قام بخدمة عدد ١٢ طائرة من الساعة السادسة والنصف حتى الساعة ٠١٣٠ صباح يوم ٢٠١٣/١١/٢١ وقت حدوث الواقعة .
- فى حوالى الساعة ٠١٣٠ صباح يوم ٢٠١٣/١١/٢١ اتجه بالاتوبيس الى مكان الاسانسير الموجود بمبنى الركاب رقم ١ بناء على تعليمات رئيس طاقم الضيافة .
- قام بالدخول بالاتوبيس لنقل طاقم الضيافة والحقائب الخاصة بهم .
- اتجه بالاتوبيس الى مبنى الركاب رقم ٣ (الموقع G5) الى مكان توقف الطائرة المتجة من القاهرة / تورونتو رحلة رقم MSR995 .
- بعد تخطى مواقع البضائع وعند الدوران الى اتجاة منطقة العزل A31 REMOTE AREA حدث التصادم مع معدة الدفع الخلفى

- ذكر أن سرعته لم تكن تتعدى ٢٠ كم اثناء التصادم .
- ذكر أنه اضطر إلى تعدى الحارة اليمنى الى جزء من الحارة المقابلة بسبب وجود بعض "البردورات" الخرسانية ايمن الدوران بالاضافة لطول الاتوبيس وكذلك عرض الحارة المحدود فى منطقة الدوران .
- ذكر ان معدة الدفع الخلفى كانت فى مجال رؤية وكانت انوارها تعمل .
- قواعد السير على المهبط تعطى الاولوية للمعدة الموجودة بالدوران وبالتالي يجب على القادم من الجهة الاخرى التوقف ومراعاة هذه الاولوية .

١-٥-٣ سائق جرار الدفع الخلفى / [REDACTED] التابع لشركة مصر للطيران للصيانة

والاعمال الفنية

- يبلغ من العمر : ٥٣ سنة
- الجنسية : مصرى
- يحمل رخصة درجة اولى صادرة من مرور الجيزة بتاريخ ٢٠١٣/٦/١٣ وسارية حتى تاريخ ٢٠١٥/٤/٦ .
- يحمل تصريح قيادة على على المهبط صادر من شركة ميناء القاهرة الجوى تحت رقم ١٦٩٥ وينتهى بتاريخ ٢٠١٣/١٢/٣١
- حاصل على فرقة SAFETY على جميع طرازات جرارات الدفع الخلفى العاملة بشركة مصر للطيران للصيانة والاعمال الفنية .

جاء فى اقواله :-

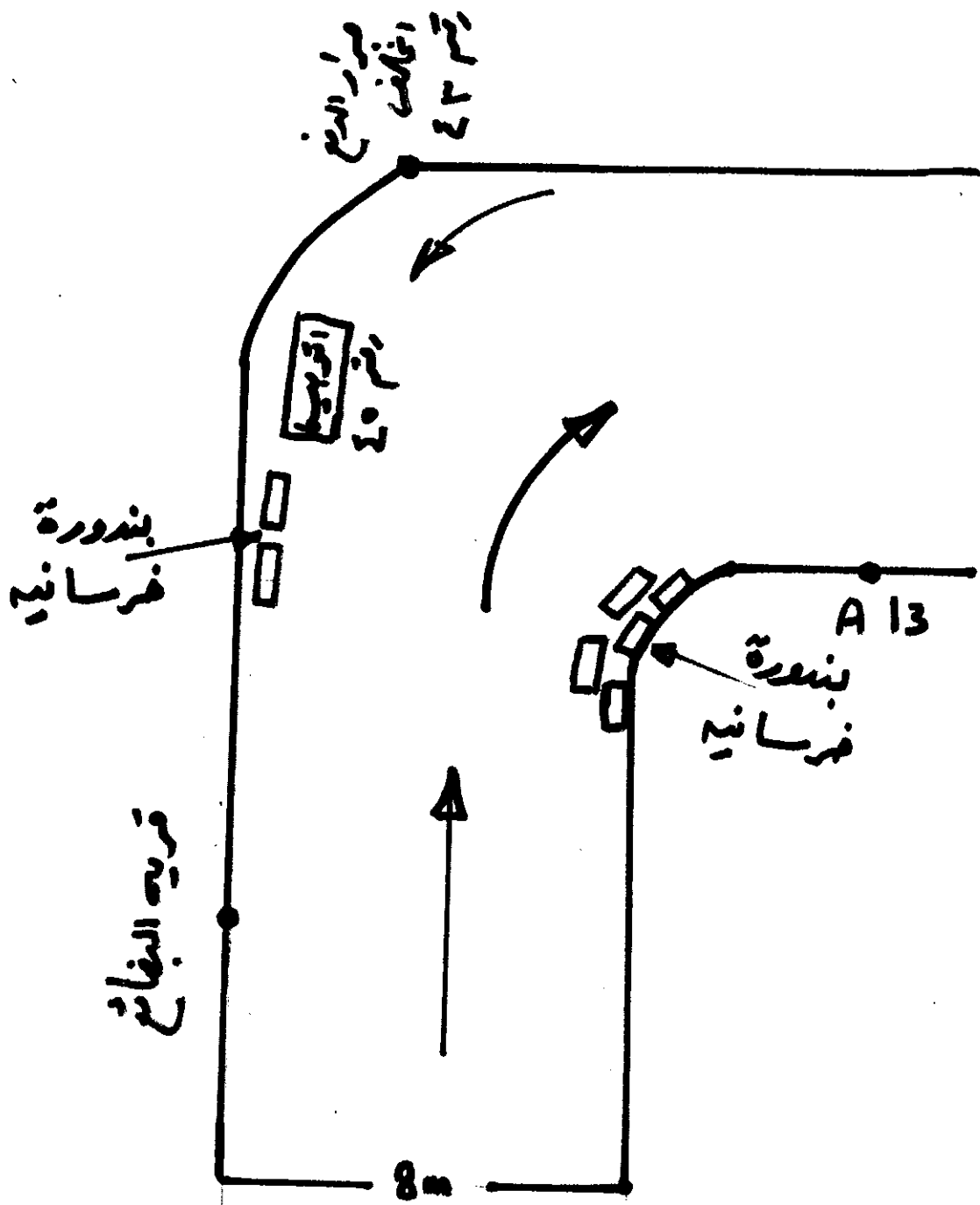
- استلم العمل فى الساعة ١٨٣٠محتى يوم ٢٠/١١/٢٠١٣ .
- قام باستلام جرار الدفع الخلفى رقم ٤/٤٣ من الساحة الخاصة لتوقف الجرارات بمطار القاهرة رقم ٣ .
- قام بعمل الاختبارات اللازمة لجرار الدفع الخلفى وكان صالحا للعمل وادائة طبيعيا ولايوجد به اى مشاكل فنية .
- فى الساعة الواحدة صباح يوم ٢٠١٣/١١/٢١ توجه الى هنجر ٨٠٠٠ عند R2 وبجوار موقع A31 .
- كان الاتوبيس فى مدى رؤية .
- ذكر ان سرعته كانت فى حدود ١٥ كم/ساعة واقصى سرعة مسموح بها للجرار ٢٠ كم/ساعة فوجئ اثناء سيرة فى الملف المؤدى الى هنجر ٨٠٠٠ باتوبيس نقل ركاب متجة الى اقصى اليسار بسرعة زائدة .
- فى هذا الاثناء قام بالانحراف جهة اليمين والدخول الى المنطقة الرملىة .
- فى هذا الاثناء اصطدم الاتوبيس بمنتصف الجرار من ناحية الخلف
- نتج عن الاصطدام عدة تلفيات اغلبها بالاتوبيس .

- طلب منه السيد المهندس /مدير الادارة التوجه الى مستشفى مصر للطيران لعمل تحليل ولكن قبل وصوله للمستشفى عاود سيادته الاتصال مرة اخرى وابلغه بعدم الحاجة لعمل التحليل .
- تم عمل محضر من قبل الشرطة بالواقعة .

١-٦-المعاينة الفنية Wreckage and Impact Information

قامت لجنة التحقيق بمعاينة المكان الذي حدثت به الواقعة ليلا وقد تلاحظ مايلي:

- وجود اثار الاصطدام (زجاج مكسور) قبل الموقع A31 وعلى حافة الطريق .
- وجود اثار لعجلات جرار الدفع الخلفى بالمنطقة الرملية وكذلك تم ملاحظة ذلك على عدد من "البردورات" الخرسانية .
- بمعاينة مسار الطريق من الموقع G5 الى الموقع A31 تلاحظ وجود عدد ٢ دوران حاد قد يمكن أن يشكل خطرا على حركة المركبات نظرا لضيق الطريق وصغر نصف قطر الدوران .
- تلاحظ وجود اثار حركة عجلات العربات والمعدات على المنطقة الرملية الجانبية المجاورة للدورات .
- وجود اغطية بالوعات محطمة وكذلك "بردورات" خرسانية ملقاة على جانب الدوران مما يدل على مرور العربات والمعدات فوقها يمكن ان يكون سببة تفادى الاصطدام بالعربات القادمة من الاتجاه المقابل .
- بمعاينة الاتوبيس رقم ٥٥؛ اتضح تحطم الفوانيس الامامية من الجهة اليسرى (جهة الاصطدام) اضافة الى كسر فى الرفرف الامامى وكذلك شروخ بالزجاج الامامى .
- تلاحظ اثار الاصطدام بجرار الدفع الخلفى بالجانب الايسر بالمنصف ولكنة كان يعمل بصورة طبيعية .
- تم عمل تجربة عملية باتوبيس من نفس الطراز موضوع الواقعة لعمل دوران بنفس المنطقة وتبين حتمية تجاوز الخط الفاصل بين الاتجاهين وبطول منطقة الدوران التى يبلغ طولها حوالى ١٥ مترا.



رسم كروكي لموقع حدوث الواقعة

٧-١- المعلومات الطبية والبياثولوجية MEDICAL & PATHOLOGICAL Information

- جاء بتقرير شركة مصر للطيران للخدمات الطبية بتاريخ ٢٠١٣/١٢/٩ بانه تم عرض المضيقة الجوية (المصابة) على استشارى عظام وبتشخيص الحالة افاد بان المصابة بها كدمات متفرقة بالجسم .

١-٨- الحريق Fire

- لا يوجد .

١-٩-١- معلومات إضافية

- دليل اجراءات العمل على المهبط الخاصة بعمل الاتوبيس (نقل ركاب) الصادر عن شركة مصر للطيران للخدمات الارضية - قطاع التشغيل - الادارة العامة اخذت المهبط

٤ - ٢ - ٤ التحقيق في أي واقعة أو مخالفة تخص تشغيل الأتوبيسات و كذا سوء الاستخدام للأتوبيسات .

٤ - ٣ - ٣ رئيس مجموعة الأتوبيس :

٤ - ٣ - ١ الإشراف على منظومة عمل الأتوبيسات العاملة على الطائرة من ناحية النظافة وصلاحياتها للعمل والتشغيل ومراقبه تحركات الأتوبيسات في مراحل الدخول والخروج على الطائرة وأثناء وقوفها على الموقع وحتى الإقلاع.

٤ - ٣ - ٢ التأكد من سلامة وصلاحيه الأتوبيسات العاملة علي الموقع .

٤ - ٣ - ٣ إعطاء الإرشادات والتوجيهات الصحيحة للسائقين وحسب ما جاء بدليل اجراءات المهبط

٤ - ٣ - ٤ التأكد من أن جميع سائقين الأتوبيسات يحملون التصريح الخاص الصادر من إدارته مدونا به بيان بالفرق التدريبية التي أتمها (للرجوع إليها إذا لزم الأمر) .

٤ - ٣ - ٥ إبلاغ مشرف النوبة بأي مخالفه تحدث من احد السائقين لاتخاذ اللازم

٤ - ٣ - ٦ ملء النموذج الخاص ببيان الأتوبيسات العاملة على الطائرة (رقم الأتوبيس ونوعه واسم السائق وحروف تسجيل الطائرة) .

٥ - خطوات تنفيذ الإجراء :

٥ - ١ تعليمات الكشف اليومي قبل استخدام الأتوبيس :-

٥ - ١ - ١ الكشف والتفتيش الخارجي والداخلي على أجزاء الوحدة.

٥ - ١ - ٢ التأكد من سلامة الإطارات.

٥ - ١ - ٣ التأكد من مستوى (الوقود - الزيوت - المياه ٠٠٠٠).

٥ - ١ - ٤ التأكد من وجود المرايات الجانبية وصلاحياتها.

٥ - ١ - ٥ التأكد من وجود وصلاحيه كشافات الإنارة.

٥ - ١ - ٦ التأكد من سلامة زجاج الأتوبيس.

٥ - ١ - ٧ التأكد من وجود وصلاحيه طفاية الحريق.

٥ - ١ - ٨ التأكد من صلاحيه الفرامل.

٥ - ١ - ٩ التأكد من عدم وجود أي تسريبات (وقود - زيوت - مياه).
٥ - ١ - ١٠ التأكد من النظافة الخارجية و الداخلية للأتوبيس .

٥ - ٢ و يتم هذا الإجراء طبقا لما هو موضح بخريطة التدفق صفحة رقم ٥

٥ - ٢ - ١ استلام التعليمات من غرفة العمليات عن طريق جهاز اللاسلكي .
٥ - ٢ - ٢ يقوم رئيس مجموعة الأتوبيس بتكليف أحد الأفراد التابعين له بالتوجه إلى موقع الطائرة المراد خدمتها .

٥ - ٢ - ٣ يقوم السائق بالتوجه نحو الأتوبيس و الكشف عليه جيدا قبل التوجه للموقع المراد خدمة الطائرة عليه .

٥ - ٢ - ٤ يقوم السائق بالوقوف بالأتوبيس و شد فرامل اليد و وضع الفتيس في وضع الحيادية (Normal) جهة (يسار) الموقع في مكان آمن انتظارا لدخول الطائرة على الموقع و إبطال محركاتها و تأمينها بالعدد الكافي من مصدات العجل و دخول السلاسل عليها .

٥ - ٢ - ٥ يقوم السائق بفتح باب الأتوبيس للركاب بناء على إشارة مندوب الشركة أو منسق الطائرة

٥ - ٢ - ٦ بناء على إشارة مندوب الشركة المختص يقوم السائق بإغلاق باب الأتوبيس ثم يتوجه بالركاب إلى أمام صالة الوصول بعد التأكد من رقم صالة الوصول .

٥ - ٢ - ٧ يقوم السائق بتفتيش الأتوبيس من الداخل بعد نزول الركاب و في حالة العثور على أي متعلقات للركاب يجب إبلاغ الأمن فورا .

٥ - ٢ - ٨ يقوم السائق بالتأكد من نظافة الأتوبيس من الداخل بعد كل رحلة .

٥ - ٢ - ٩ في حالة نقل الركاب من صالات القيام إلى الطائرة يجب التأكد من حروف و موقع الطائرة قبل التوجه إلى موقعها .

٥ - ٢ - ١٠ يرجع السائق بالأتوبيس إلى المكان المخصص له بجوار مجموعة الأتوبيس .

٥ - ٢ - ١١ يتم وضع الفتيس في وضع الحيادية (Normal) و شد فرامل اليد و وضع مصدات العجل أمام و خلف إحدى عجلات الأتوبيس .

٥ - ٣ تحذير هام :-

- ٥ - ٣ - ١ ممنوع منعاً باتاً السير وباب الأتوبيس مفتوح.
٥ - ٣ - ٢ يجب التأكد من جودة فرامل الأتوبيس والزجاج الخارجي (الأمامي و الخلفي)
للأتوبيس .
٥ - ٣ - ٣ يجب التأكد من نظافة الأتوبيس قبل الاستعمال لنقل الركاب .
٥ - ٣ - ٤ يجب عدم الضغط على الفرامل بشدة حتى لا يتسبب في أذى الركاب .
٥ - ٣ - ٥ يتم الالتزام بخطوط السير و العلامات الإرشادية و السرعة المقررة للسير في
المهبط

٥ - ٤ تعليمات تشغيل الطوارئ :-

- ٥ - ٤ - ١ في حالة وجود أرض زلقة أثناء القيادة يجب على السائق أن يستعمل مفتاح مصد
السرعة Chock التشوك لتقليل السرعة ، لا تستعمل فرامل القدم لتجنب انحراف
الأتوبيس أثناء القيادة .
٥ - ٤ - ٢ في حالة انخفاض ضغط فرامل الهواء أثناء القيادة نتيجة لفشل فجائي في ضغط
الهواء أو تسريب في وصلات الهواء أو في الصمامات المسنولة عن عمل الفرامل ،
يجب على السائق أن يشغل مفتاح الطوارئ للأتوبيس لكي يستعمل الهواء المضغوط
الموجود داخل مخزن الهواء ، ثم بعد توصيل الركاب يقوم السائق بالتوجه لعمل
الصيانة بالورش .

٦ - النماذج ذات الصلة :-

يتم الرجوع إلى الباب السابع النموذج رقم هو : (EAGS - GH - RS - FM - 02) .

٧ - مؤشرات قياس الأداء :-

- ٧ - ١ عدد ساعات تشغيل الأتوبيس
٧ - ٢ نسبة تأخير الرحلات
٧ - ٣ شكاوى العملاء

Operation Instructions for: Conventional Tractor		تعليمات التشغيل: جرار سحب الطائرات بواسطة اليد	
Model: DCB-44	موديل المعدة:	Equipment Local No.: 43	الرقم القائل بالمعدة:
<p>Pre operation</p> <p>1. Perform the pre operation procedures as in .</p> <p>2. Check ATF fluid level, in the transmission.</p> <p>Operation</p> <p>Operating procedures of ramp equipment tractors include:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Equipment Starting • Tractor Driving • Change of direction • Weights, Trailer loads, Braking • Stopping the vehicle • Towing procedures <p>Equipment Starting</p> <p>Run the engine.</p> <p>1. Put selector lever into neutral.</p> <p>2. Press accelerator pedal to approx. 3/4 rpm.</p> <p>3. Insert ignition key, turn to the right into first stop position. Now control lamps for lighting generator and oil pressure will light.</p> <p>4. Insert ignition key and turn against spring pressure further to the engine starts, release ignition key (turns back to pos 1).</p> <p>Tractor Driving</p> <p>1. Engage desired gear while engine is at idle.</p> <p>2. Open hand brake.</p> <p>3. Press accelerator pedal, the vehicle will start moving smoothly. By further pressing of accelerator pedal the vehicle is accelerated to its maximum speed.</p> <p>Change of direction</p> <p>It is preferable to come to a complete stop before changing direction from forward to reverse or vice versa.</p> <p>Stopping the vehicle</p> <p>1. Put drive lever into neutral.</p> <p>2. Pull hand brake.</p> <p>3. Pull ignition key.</p> <p>Note:</p> <p>Internal combustion engines as well as Diesel engines should not be stopped suddenly out of full load operation. It is recommended to let the engine run at idle for one or two minutes before stopping it.</p> <p>Towing procedures</p> <p>Caution</p> <p>Yes: can tow the vehicle over a short distance (1-2 km approx.) at low speed (not more than 50% of end speed).</p> <p>In case the implement shall be towed over a long distance or because of damage in the transmission the drive shaft has to be dismounted.</p>		<p>قيد التشغيل:</p> <p>1. تتبع الإجراءات والتعليمات المستخدمة لأعمال ما قبل التشغيل.</p> <p>2. فحص مستوى زيت التراسنشن (الفتيس).</p> <p>التشغيل:</p> <p>تتضمن إجراءات تشغيل جرارات المعدات الأخرى:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. اشارة المعدة (الجرار). 2. قيادة الجرار. 3. تغيير الاتجاه. 4. الأوزان، قطر الأحمال، الفرامل. 5. إيقاف الجرار. 6. إجراءات السحب (الجر). <p>اشارة المعدة (الجرار)</p> <p>اشارة المعرك</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. ضغ عصا الفتيس على الوضع المحيد (المور). 2. اضمنط على دواسة الوقود إلى 3/4 الدوران تقريباً. 3. ضغ مفتاح الإدارة (الكوركت) في موضعه، اد والمفتاح إلى اليمين لإشارة المعرك. 4. حرر المفتاح، يتروء المفتاح توماتيكياً إلى (pos 1). <p>قيادة الجرار</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. عثق الفتيس على السرعة المطلوبة بينما المعرك على السرعة الخفلة (السلانسية). 2. حرر فرامل اليد. 3. اضمنط دواسة الوقود، ستبدأ الجرار بالتحرك بيسر. بالتمسك على دواسة الوقود تُعدّل الجرار إلى السرعة القصوى. <p>تغيير الاتجاه</p> <p>من المفضل التوقف بشكل كامل قبل تغيير الاتجاه بين الأمام إلى الخلف أو العكس.</p> <p>إيقاف الجرار</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. ضغ عصا الفتيس على الوضع المحيد (المور). 2. شد تامل اليد. 3. انصب مفتاح الإدارة (الكوركت) من موضعه. <p>ملاحظة:</p> <p>لا يجب إيقاف محرك الاحتراق الداخلي (البنزين أو الديزل) فجأة بعد عملية العمل الكاملة. يُوصى ترك المعرك على السرعة الخفلة (السلانسية) مدة تقنين قبل إيقافه.</p> <p>إجراءات السحب (الجر)</p> <p>تحذير:</p> <p>يجوز سحب (قطر) الجرار (في حالة اضطرار) بسرعة قصوى (1-2 كيلومتر تقريباً) بسرعة بطيئة (ليست أكثر من 50% من سرعة القصوى).</p> <p>في حالة الرغبة في سحب جرار تخاصر لمسافة طويلة، يجب فك عمود الكرنال، وإلا سيصيب ذلك في ضرر الفتيس.</p>	

FROM : GSE DEPT. FAX NO. : 46292 13 Jan, 2014 9: 37:41 1.1

١-٩-٣ تقرير ادارة الارشاد بشركة ميناء القاهرة الجوى عن الواقعة

تم تحرير تقرير بشأن الواقعة من الإرشاد بشركة ميناء القاهرة الجوى تضمن مايلى:

- انة فى يوم الخميس الموافق ٢٠١٣/١١/٢١ فى حوالى الساعة ١٣٠ . محلى حدث تصادم بين معدة دفع خلفى وسيارة أتوبيس.

بيانات سائق الاتوبيس

• الاسم : [REDACTED]

• تصريح رقم ٥٩٥١

• رقم الرخصة ١٤٨٩

بيانات سائق معدة الدفع الخلفى

• الاسم: [REDACTED]

• تصريح رقم ١٦٩٥

• رقم الرخصة ٣٣٣٠١

• اثناء نزول سائق معدة الدفع الخلفى من المنحى عند RI وصعود الاتوبيس اصطدم الاتوبيس بالجرار

التلفيات

• انبعاث بالاتوبيس وكسر الفوانيس الامامية من الناحية اليسرى وتطبيق خفيف بالجرار

• اصابة المضيفة وتدعى / [REDACTED]

الإجراءات

• تم نقل المضيفة بسيارة الاسعاف الى مستشفى مصر للطيران

٢ - التحليل والنتائج

=====

٢-١ سائق الأتوبيس

- يحمل رخصة درجة أولى سارية المفعول وهي مناسبة لنوع المعدة التي يقودها .
- يحمل تصريح قيادة على المهبط من شركة ميناء القاهرة الجوية .
- لة خبرة طويلة فى قيادة المعدات بالشركة .
- لم يشك من اى شىء غير عادى اثناء قيادة الاتوبيس من موقع توقفه .

٢-٢ سائق جرار الدفع الخلفى

- يحمل رخصة درجة أولى سارية المفعول وهي مناسبة لنوع المعدة التي يقودها .
 - يحمل تصريح قيادة على المهبط من شركة ميناء القاهرة الجوية .
 - لة خبرة طويلة فى قيادة المعدات بالشركة .
 - لم يشك باى شىء غير عادى اثناء اختبار الجرار من موقع توقفه .
- ٢-٣ جرار الدفع الخلفى موضوع الواقعة .

- تحرك جرار الدفع الخلفى رقم ٤٣ التابع لشركة مصر للطيران للصيانة والاعمال الفنية متجها الى هجر ٨٠٠٠ من الساحة المخصصة لتوقف الجرارات بمطار القاهرة ٣ .
- سرعة الجرار المسموح بها كحد أقصى من ٣٠ كم/ساعة .

٢-٤ - الأتوبيس موضوع الواقعة

- تحرك الاتوبيس رقم ٤٥ التابع لشركة مصر للطيران للخدمات الارضية متجها من أمام مركز السيطرة المتكامل IOCC الى موقع حدوث الواقعة عن قرية البضائع بصورة طبيعية .
- سرعة الاتوبيس المسموح بها كحد أقصى ٣٠ كم/ساعة .

٢-٥ مكان موقع حدوث الواقعة

- المكان عبارة عن طريق منحنى (ملف) بطول ١٥ متر وعرضه ٨ متر .
- يوجد على جانبي الملف وحدات خرسانية " بردورات" ملقاة على جانبي الملف كنتيجة احتكاك المعدات اثناء حركتها بجانب الطريق .
- الملف يتم مرور المعدات والمركبات فى الاتجاهين

٢-٦ -الواقعة

- بعد تخطى سائق الاتوبيس قرية البضائع وعند الدوران يمينا فى اتجاه الموقع A31 حدث التصادم بينة وبين جرار الدفع الخلفى
- قلة نصف قطر الدوران داخل الملف يصعب معه المحافظة على الحارة المرورية المخصصة لكل اتجاه .
- ضعف الاضاءة ليلا يمكن أن يكون قد ساعد على حدوث الواقعة .
- جلوس المضيفة خلف مقعد السائق مباشرة و سقوطها على ارض الاتوبيس المتواجد به بعض الحقائب عرضها للإصابة بكدمات متفرقة فى اجزاء الجسم .

٣ - سبب الواقعة

=====

ترى لجنة التحقيق أن سبب الواقعة يرجع الى قيام سائق الاتوبيس موضوع التحقيق بالضغط على الفرامل بصورة فجائية وعلى سرعة عالية نسبيا لتفادى إصطدامه بالجرار القادم من الإتجاه المقابل مما أدى الى حدوث الواقعة ووقوع المضيئة الجوية بأرض الأتوبيس المتواجد به عدد من الحقائب نتج عن ذلك إصابتها بكدمات متفرقة.

ساعد على حدوث الواقعة مايلي:

- وجود منحى لا يتيح القيام بالمناورة الصحيحة لتفادى الإصطدام .
- عدم وضوح الرؤية لقلّة الإضاءة بمنطقة حدوث الواقعة.

٤ - التوصيات

=====

توصى لجنة التحقيق بقيام سلطة الطيران المدني المصري باتخاذ اللازم نحو قيام شركة ميناء القاهرة الجوى بمايلي:

- ١- المتابعة المستمرة خاصة ليلا لمدى إلتزام سائقي المركبات على طرق الخدمة بمطار القاهرة لتعليمات التشغيل.
- ٢- مراجعة المنحنيات بمطار القاهرة والتحقق من مطابقتها لمتطلبات سلامة الحركة من حيث:
 - حدة الدوران
 - عرض الطريق
 - توافر الإضاءة ليلا