

التقرير الفنى عن

واقعة إصطدام أعلى سيارة التموين رقم "٣٢" التابعة
لشركة مصر للطيران للخدمات الجوية بأسفل الباب
الامامى الايمن 1R للطائرة المسجلة SU-GCW من
طراز E170 والتابعة لشركة مصر للطيران للخطوط
للخطوط الداخلية والاقليمية (اكسبريس) بعد وصولها من
رحلتها رقم MS 308 والقادمة من مطار شرم الشيخ
على الموقع رقم ٣١٦ بمبنى الركاب رقم "٣" بمطار

القاهرة يوم ٢٠١٢/ ٣/٨

.....



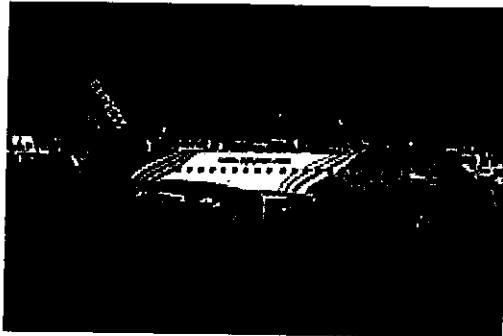
وزارة الطيران المدني
الإدارة المركزية للحوادث

التقرير الفني عن

واقعة إصطدام أعلى سيارة التموين رقم ٣٢ التابعة لشركة مصر للطيران للخدمات الجوية بأسفل الباب الامامي اليمين IR للطائرة للطائرة المسجلة SU-GCW من طراز E170 والتابعة لشركة مصر للطيران للخطوط الداخلية والاقليمية (اكسبريس) بعد وصولها من رحلتها رقم MS 308 والقادمة من مطار شرم الشيخ - على الموقع رقم ٣١٦ بمبنى الركاب رقم ٣ بمطار القاهرة يوم ٢٠١٢/ ٣/٨

١- المعلومات الواقعية FACTUAL INFORMATION

١-١- تاريخ الرحلة HISTORY OF THE FLIGHT

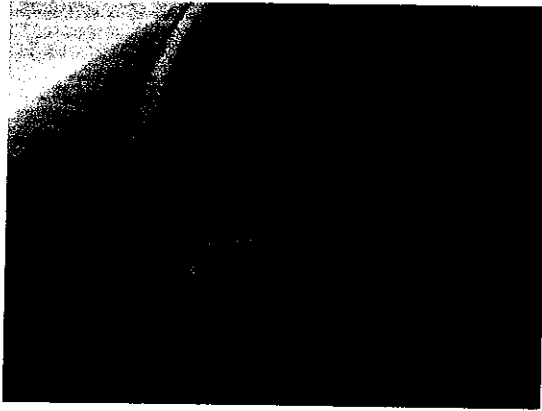


- في حوالي الساعة ١٦١٠ محلي يوم ٢٠١٢/٣/٨ هبطت في مطار القاهرة الطائره المسجلة SU-GCW من طراز E170 والتابعه لشركة مصر للطيران للخطوط الداخلية والاقليمية (اكسبريس) في رحلتها رقم MS 308 قادمة من مطار شرم الشيخ .
- بعد هبوط الطائرة وتوقفها على الموقع رقم ٣١٦ توجهت سيارة التموين (الكترنج) رقم ٣٢ والتابعة لشركة مصر للطيران للخدمات الجوية بقيادة السائق ومعه عامل التموين وذلك لتقديم خدمة الوصول اليها .
- قام عامل التموين بالاشارة الى سائق عربة التموين (الكترنج) حتى دخلت على الطائرة على الباب الامامي اليمين IR .
- بعد توقف للسيارة حاول السائق ازالة الجاكات ولكنه لم يفلح فقام باخراج للسيارة للخلف بعيدا عن الطائرة لاصلاح العطل .
- طلب ضابط التموين المسئول عبر جهاز الاتصال من عامل التموين تشهيد العمل وذلك لتقديم الخدمة لطائرة أخرى تابعة لشركة اكسبريس اخرى على الموقع رقم ٣١٩ ، فاتفق عامل التموين مع السائق على ان يصعد هو للطائرة لنقل " الترولات" الى مقبلة للطائرة على ان يقوم السائق باصلاح للجاكات والدخول بها ثانية على الباب الامامي IR ، وفعلا صعد عامل التموين على السلم الموجود على الباب IL على السلم لاستلام التموينات .

- دخل السائق بعربة التموين مرة اخرى بعد اصلاح السيارة بدون ارشاد من عامل التموين الى باب التموين الاملسى اليمين IR
- قام السائق بانزال الجاكات وبدأ فى رفع الصندوق الى اعلى من داخل كابينة قيادة السيارة .
- فى هذا الاثناء قام عامل التموين بفتح باب الطائرة الاملسى اليمين للخارج فصطم اعلى الصندوق باسفل الباب مما اسفر عن حدوث التواء باسفل الباب الاملسى اليمين IR للطائرة .
- تم سحب الطائرة الى هنجر ٦٠٠٠ لعمل للاصلاح اللازم .
- تعطلت الطائرة نتيجة حدوث الواقعة حوالى ٣٦ ساعة تقريبا وعودت الطائرة لاستئناف رحلاتها بعد الاصلاح .

٢-١- الإصابات بالأفراد INJURIES TO PERSONS

=====



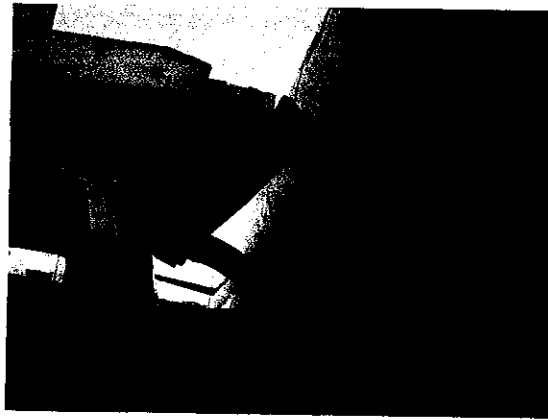
- لا يوجد .

٣-١- التلغيات فى الطائرة DAMAGE TO AIRCRAFT

- نجم من جراء الواقعة التواء باسفل الباب الاملسى اليمين للطائرة IR مما نجم عنه عدم امكانية غلق الباب باحكام .

٤-١- التلغيات الأخرى OTHER DAMAGES

- لم ينجم من جراء حدوث الواقعة اية تلغيات بسيارة التموين (الكترنج) رقم ٣٢ .



٥-١- معلومات عن الأفراد PERSONNEL INFORMATION

=====

١-٥-١ مهندس الصيانة / مستقبل الطائرة

- يبلغ من العمر ٢٨ عاما .
- يعمل فى شركة مصر للطيران للصيانة والاعمال الفنية منذ ٣ سنوات .
- حاصل على اجازة مهندس صيانة على طراز E170 هيكل ومحرك .

• ملخص ما جاء بأقواله

- كان مكلفا باستقبال الطائرة موضوع الواقعة القادمة من مطار شرم الشيخ .
- قام باجراء كشف مابعد الهبوط ALC ثم صعد هو والفنى لكابينة القيادة .
- سمع صوت حاسب حاسب ثم سمع صوت خبطة .
- بعد الخروج من كابينة القيادة وجد عامل التموين موجود داخل سيارة التموين والذي قام بانزال الصندوق الى اسفل الباب فوجد التواء شديد فى جسم الباب من اسفل وبفحصه تبين عدم صلاحية الباب للقلل او الغلق .
- تقرر سحب الطائرة الى هنجر ٦٠٠٠ لعمل الاصلاح اللازم .
- قام بتحرير محضر "اثبات حالة" مع الامن .
- قام بتقديم تقرير بالواقعة الى ادارة السلامة بشركة مصر للطيران للصيانة والاعمال الفنية .

١-٥-٢ معلومات عن سائق سيارة التموين

- يبلغ من العمر ٣٥ عاما.
- يعمل بشركة مصر للطيران للخدمات الجوية منذ ٣ سنوات .
- يحمل رخصة قيادة درجة اولى من وحيدة مسرور ٦ اكتوبر بتاريخ ٢٠١١/٤/٦ وتنتهى ٢٠١٢ / ٤ / ٩ .
- حاصل على فرقة HIGH LOADER كذا فرقة السلامة والجودة .

• ملخص ما جاء بأقواله

- كان مكلفا هو وعامل التموين لخدمة لطائرة الاكسبريس SU-GCW طراز E170 وصول على موقع ٣١٦ بمبنى الركاب رقم (٣) بواسطة سيارة التموين رقم ٣٢ .
- توجه الى باب الطائرة الامامى اليمين IR ودخل على الباب الامامى اليمين IR بمقدمة السيارة .تحت ارشاد عامل التموين
- بعد التوقف حاول انزال الجاكات الى اسفل ولكنها لم تنزل وكرر المحاولة عدة مرات دون جدوى .
- فى نفس الوقت كان يحاول عامل التموين رفع الصندوق الى اعلى .
- عندما فشلت محاولة انزال الجاكات خرج بالسيارة من على الطائرة ورجع الى الخلف بعيدا عن الطائرة وذلك لاصلاح العطل .
- قام بضبط "اللحم" الخاصة بالجاكات الاربعة حتى صارت تعمل (تنزل وتصعد) .
- كان عامل التموين المرافق له قد تلقى اخطار بوصول طائرة لخرى اكسبريس على الموقع رقم ٣١٩
- طلب من عامل التموين الصعود على الطائرة وتحريك عدد ٢ ترولى من على الباب الخلفى الى الباب الامامى داخل الطائرة وذلك لاجاز العمل .
- دخل بالسيارة ثانية وبدون ارشاد من عامل التموين على الباب IR .
- قام بانزال الجاكات وبدأ فى رفع الصندوق الى اعلى من داخل كابينة قيادة السيارة .
- قام عامل التموين بفتح باب الطائرة الامامى اليمين للخارج فاصطدم اعلى الصندوق باسفل الباب علما بانه كان الاتفاق بينه وبين عامل التموين انه عندما ينتهى من رفع الصندوق سيقوم بالتخبط له على الباب ليقوم بفتحه ولكن الذى حدث ان عامل التموين استعجل بفتح الباب اثناء قيامه برفع الصندوق مما ساعد على حدوث الواقعة .

١-٥-٣ عامل التموين

- يبلغ من العمر ٤٩ عاما .
- يعمل بشركة مصر للطيران للخدمات الجوية منذ ١٩٨٩
- ملخص ما جاء بأقواله
- كان مكلفا من قبل ضابط التموين بتقديم خدمة الوصول لطائرتين E170 على الموقع رقم ٣١٦ , ٣١٩
- ولقد وصلت طائرة شرم الشيخ موضوع الواقعة اولا وتوقفت على الموقع ٣١٦ .
- توجه الى الطائرة موضوع الواقعة برفقة سائق عربيه التموين رقم ٣٢ .
- قام بالإشارة الى السائق للدخول على الباب الامامى الايمن IR للطائرة .
- بعد توقف السيارة رقم ٣٢ حاول السائق انزال الجاكات ولكنه لم يفلح فى ذلك .
- قام بأخراج السيارة من على الطائرة لإصلاح العيب .
- توجه للطائرة وصعد على السلم لإستلام التموينات .
- أثناء ذلك سمع هبصه تحت الطائرة .
- عندما نزل وجد مسئولين الجوده تحت الطائرة .
- حدث التواء شديد بأسفل الباب الامامى الايمن للطائرة IR .

١-٥-٤ مشرف المعدات الارضية على الطائرة

- يبلغ من العمر ٤٠ عاما
- يعمل بشركة مصر للطيران للخدمات الأرضيه فنى استقبال وترحيل منذ ١٢ عاما وحاصل على جميع فرق المعدات العاملة بالشركة .
- يحمل رخصة قيادة درجة ثانياً برقم ١٠٢٨٢٧ وحيدة مرور القطامية بتاريخ ٢٥/٨/٢٠١٠ وتنتهى ٢٤/٨/٢٠١٣ .
- كان مكلفا بالعمل كمشرف معدات على الطائرة .
- ملخص ما جاء بأقواله
- كان مشرف معدات المسئول عن أستقبال الطائرة SU-GCW على الموقع رقم ٣١٦ بمبنى الركاب رقم ٣ عودة شرم الشيخ .
- كان فى أستقبال الطائرة وقام بوضع الصدادات أمامها ثم دخل بالسلم وقام بادخال وحدة الكهرباء الارضية GROUND POWER ثم دخل بسير العفش على المخزن الامامى للطائرة .
- قام بتسجيل ارقام المعدات العمله على الطائرة .
- أثناء تسجيل الارقام حضرت سيارة الكترنج رقم ٣٢ .
- قام عامل التموين بإشارة سيارة الكترنج حتى دخلت على الطائرة ثم صعد على سلم الطائرة الى داخلها .
- توجه الى سير العفش لوضعه على المخزن الخلفى .
- أثناء قيادته سير العفش سمع عامل التموين يقوم بالمناداه على سائق عربة الكترنج بصوت عال و كان الباب IR مفتوحا .
- نظر الى سيارة الكترنج فوجدت الصندوق يندفع باتجاه الباب IR للطائرة حتى اصطدم بأسفل الباب وحدث به التواء شديدا .

١-٥-٥- ضابط التموين المسئول

- يبلغ من العمر ٤٥ عاما
- يعمل بشركه مصر للطيران للخدمات الجويه
- ملخص ما جاء بأقواله
- قام بتكليف عامل التموين بالتوجه بالسيارة رقم ٣٢ الى للطائرة موضوع الواقعة على الموقع ٣١٦ لتفريغها من حمولتها بعد عودتها الى مطار القاهرة من رحلة شرم الشيخ .
- لاحظ تأخر عامل التموين فى خدمه الطائرة على الرغم أنها طاقرة E170 عليها اربع ترولات .
- قام بالنداء على عامل التموين من خلال جهاز اللاسلكى .
- أبلغه العامل بحدوث مشكلة على الطائرة وبأن السائق قام برفع الصندوق واصطدامه بالبواب الامامى الايمن IR1.
- قام على الفور بالتوجه الى الموقع حيث أنه كان على موقع G2 .
- عندما توجه الى الطائرة وجد الأمن قد قام بتحرير محضر وتقرير بالواقعة .
- سأل العامل عما حدث وأعترف السائق بأنه قام بدفع الصندوق واصطدم بالبواب الامامى الايمن IR للطائرة

١-٦- معلومات عن الطائرة AIRCRAFT INFORMATION

- الطائرة المسجلة SU-GCW من طراز E170 تمتلكها وتستثمرها شركه مصر للطيران للخطوط الداخليه والأقليميه (أكسبريس) .

١-٧- معلومات عن سيارة التموين (الكترنج) رقم ٣٢

- سيارة التموين HIGH LOADER مرسيدس صنع شركة SUVAM بألمانيا وتابعة لشركه مصر للطيران للخدمات الجويه .
- لم يلحق بالسيارة اى تلفيات من جراء حدوث الواقعة .

١-٨- معلومات اضافية ADDITIONAL INFORMATION

١-١- إجراءات تشغيل عربة الأغذيه (Catering Truck)

تعليمات دخول العربه على الطائرة :-

١. يجب على السائق التأكد من غلق باب الطائرة قبل الدخول بالوحدة عليها.
٢. يقوم السائق بضبط الوحده للدخول على الطائرة و يكون الإقتراب ببطء شديد بحيث تكون المسافه بين مقممة الطبلية العلويه (بعد رفع الصندوق) و جسم الطائرة لا تقل عن ٥٠ سم و يتم ذلك تحت إرشاد ضابط التموين للسائق.
٣. يقوم السائق بشد فرامل اليد و تعشيق ظلمبة الهيدروليك و نزول جاكات التثبيت على الأرض.
٤. يقوم ضابط التموين بتبليغ عامل التموين بداخل الصندوق ببده رفع الصندوق.

٥. يجب على عامل التموين التأكد من غلق باب الطائرة أثناء رفع الصندوق.
٦. يقوم العامل برفع الصندوق عن طريق وحدة تشغيل الطائرة بداخل الصندوق و حتى العلامة المحدده على الطائرة (أقل من مستوى باب الطائرة بقليل).

٢-٨-١ واجبات مشرف المعدات الارضية A/C GROUND EQUIPMENT SUPERVISOR

١-٢-٨-١-١ ينص المنشور الصادر عن قطاع السلامة والجودة بالشركة القابضة لمصر للطيران برقم ٩ بتاريخ ٢٠١١/١/١٦ على ' يكون مشرف الخدمات الارضية مسؤولا عن حركة المعدات الارضية بالإضافة الى حركة معدات التموين التابعة لشركة الخدمات الجوية ' على النحو الوارد بالمرفق رقم (١)

٣-٨-١-١ سبق ان اوصت الادارة العامة لتحقيق حوادث الطائرات فى اعقاب واقعة اصطدام عربة التموين (كترنج) رقم ٦١ التابعة لشركة مصر للطيران للخدمات الجوية بباب مخزن العفش الأمامى للطائرة المسجلة SU-GBV من طراز A321 والتابعة لشركة مصر للطيران للخطوط الجوية أثناء تجهيزها للقيام برحلتها رقم MS 575 القاهرة/أمستردام يوم ٢٠١١/١٠/١٧ بقيام شركة مصر للطيران للخدمات الارضية بتلقيس مشرفى معدات الخدمات الارضية بمهامهم وواجباتهم على الطائرة أثناء خدمتها ، بما فيها :

• ضرورة اخلاء الموقع من المعدات التى ادت عملها على الطائرة .

• الاشراف على المعدات التابعة لشركة مصر للطيران للخدمات الارضية أثناء عملها على الطائرة كنص المنشور الصادر عن قطاع السلامة والجودة بالشركة القابضة لمصر للطيران برقم ٩ بتاريخ ٢٠١١/١/١٦ .

• وقد افاد السيد/رئيس مجلس ادارة شركة مصر للطيران للخدمات الارضية فى كتاب سيادته رقم ٢٨٧٢ بتاريخ ٢٠١١/١/١٦ بأنه :

١. تم اعادة تلقيس مشرفى الطائرات بمهامهم وواجباتهم على الطائرة أثناء خدمتها
٢. يقوم فنيو الاستقبال والترحيل باعمال مشرف معدات الخدمات الارضية الى جانب عملهم وذلك نظرا لعدم كفاية اعدادهم للقيام بهذه الوظيفة بمفردهم، علما بأنه جارى حاليا انشاء وظيفة لهذا الغرض والتفرغ التام لها" .

٣-٨-١-١ الابلاغ عن الواقعة

- لم تقم ادارة السيطرة الفنية نهائيا بالابلاغ عن الواقعة فى حينه طبقا للنظام المتبع طبقا لقانون الطيران المدنى وقواعد الطيران المدنى المصرى ECAR .
 - كان اول اخطار وصل عن الواقعة فى خطاب السيد / مدير عام الشؤون القانونية بشركة مصر للطيران للخدمات الجوية بطلب صورة من التقرير الفنى بشأن الواقعة بتاريخ ٢٠١٢/٣/١٩ .
 - قدم مهندس الصيانة تقريرا بالواقعة الى السيطرة الفنية بشركة مصر لطيران للصيانة والاعمال الفنية فى نفس يوم حدوثها .
 - لم تقم السيطرة الفنية بشركة مصر لطيران للصيانة والاعمال الفنية بالابلاغ عن الواقعة الى الجهات المختصة طبقا لقانون الطيران المدنى وقواعد الطيران المدنى ECAR ونظام الاخطار عن حوادث ووقائع الطائرات وهى
١. الادارة المركزية لحوادث الطائرات

٢. مركز عمليات وزارة الطيران المدني
٣. الادارة العامة لتأمين سلامة الطيران بالشركة الوطنية لخدمات الملاحة الجوية بالكنك .

٢- التحليل والنتائج ANALYSIS & CONCLUSIONS

٢-١- الطائرة

- كانت تقف على الموقع رقم ٣١٦ بمبنى الركاب (٣) بطريقة صحيحة .
- كانت صالحة للطيران وتم صيانتها طبقاً للقواعد المعمول بها .
- حدث التواء أسفل الباب الامامي اليمين IR مما أسفر عنه تأخر الطائرة لمدة ٣٦ ساعة .

٢-٢- عربة التموين (الكترنج)

- عربة التموين رقم ٣٢ و رقم ٣٥ ورقم ١٧ عربات بها عيوب متكررة ودائمة ولذا تستخدم في خدمة الوصول .
- ظهور عيب عدم نزول الجاكات بعد دخول العربة على الطائرة ساعد على حدوث الواقعة .
- لم يلحق بالعربة أية تلفيات من جراء الواقعة .

٢-٣- سائق عربة التموين

- حاصل على رخصة درجة اولى وهو مؤهل لقيادة سيارة التموين (الكترنج) وله خبرة قليلة جداً في هذا المجال (٣ سنوات فقط) .
- دخل بالعربة في المرة الثانية بعد اصلاح الجاكات بدون ارشاد عامل التموين وقام برفع الصندوق لاعلى بدون التأكد من غلق باب الطائرة فاصطدم بأسفل الباب الامامي اليمين للطائرة IR .
- حاول تشهيل العمل بمخالفة تعليمات التشغيل وتسبب في حدوث الواقعة .

٢-٤- ضابط التموين

- كلف عامل التموين بتشهيل العمل على الطائرتين اللتين وصلتا على الموقعين رقمي ٣١٦ و ٣١٩ .
- كان غير متواجد على الطائرة بالموقع رقم ٣١٦ وكان متواجداً على الموقع G2 ولم يشاهد الواقعة .

٢-٥- عامل التموين

- صاحب خبرة كبيرة في العمل (اكثر من ٢٠ عاماً) .

- حاول تشهيل العمل بمخالفة تعليمات التشغيل وذلك بالصعود الى كابينة الطائرة من خلال باب الركاب 1L ونقل التrolات للامام الى باب 1R ، وقام بفتح الباب 1R - وهذا ليس عمله - وساعد فى حدوث الواقعة

٢-٦- مهندس الصيانة

- كان موجودا على الطائرة وقت حدوث الواقعة
- لم يدون التلف الذى حدث بالطائرة فى سجلها الفنى بالمخالفة مع دليل اجراءات العمل بشركة مصر للطيران للصيانة والاعمال الفنية (سبق للادارة التوصية بذلك) .
- قام بابلاغ السيطرة الفنية بالواقعة بتقرير مكتوب .

٢-٧- الايبلاغ عن الواقعة

- لم تقم السيطرة الفنية بشركة مصر للطيران للصيانة والاعمال الفنية بالابلاغ عن الواقعة الى الجهات المختصة طبقا لقاتون الطيران المدنى وقواعد الطيران المدنى ECAR ونظام الاخطار عن حوادث ووقائع الطائرات .
- قدم مهندس الصيانة تقريرا بالواقعة الى السيطرة الفنية بشركة مصر لطيران للصيانة والاعمال الفنية فى نفس يوم حدوثها .

٣ - سبب الواقعة المرجح INCIDENT PROBABLE CAUSE

=====

- ترى الادارة العامة لتحقيق حوادث الطائرات بأن سبب الواقعة يرجع الى مخالفة سائق عربة التموين لتعليمات التشغيل وذلك بالدخول بالعربة فى المرة الثانية بعد اصلاح الجاكات بدون ارشاد من عامل التموين وقام برفع الصندوق لاعلى بدون التأكد من غلق باب الطائرة فاصطدم بأسفل الباب الامامى اليمين للطائرة 1R .
- كما ساعد على حدوث الواقعة :
 ١. مخالفة عامل التموين لتعليمات التشغيل وذلك بالصعود الى كابينة الطائرة من خلال باب الركاب 1L ونقل التrolات للامام الى باب 1R ، وقيامه بفتح الباب 1R .
 ٢. ظهور عيب عدم نزول الجاكات بعد دخول العربة على الطائرة مع تعليمات ضابط التموين بتشهيل العمل .

٤- التوصيات SAFETY RECOMMENDATIONS

=====

• توصى الادارة العامة لتحقيق حوادث الطائرات بقيام سلطة الطيران المدني المصرى باتخاذ اللازم نحو :-

١-٤ ضرورة التزام مراكز العمليات والسيطرة المركزية والفنية بالشركة القابضة مصر للطيران والشركات التابعة بضرورة الابلاغ الفورى عن وقائع الطائرات فور حدوثها طبقا للقوانين والقواعد المعمول .

٢-٤ قيام شركة مصر للطيران للخدمات الجوية باتخاذ اللازم نحو ضرورة التزام ضباط وعمال التموين وسائقى عربات التموين بقواعد وتعليمات التشغيل والخدمة على الطائرات .

٣-٤ اعادة التوصية بقيام شركة مصر للطيران للخدمات الارضية بتلقيق مشرفى معدات الخدمات الارضية بمهامهم وواجباتهم على الطائرة اثناء خدمتها ، بما فيها الاشراف على المعدات التابعة لشركة مصر للطيران للخدمات الارضية اثناء عملها على الطائرة كنص المنشور الصادر عن قطاع السلامة والجودة بالشركة القابضة لمصر للطيران برقم ٩ بتاريخ ٢٠١١/١/١٦

=====

المرفقات

المرفق رقم " ١ "

"منشور رقم ٩ الصادر عن قطاع

السلامة والجودة بالشركة القابضة

مصر للطيران"

ب) السماح بفتح أبواب الطائرة بواسطة الضيافة (ب) أو الميمنة (ب) حالة عدم وجود الضيافة) للدخول عربات الخدمات الجوية لإجلاء الطائرة من الترميمات وبقاء أفراد الميمنة لتنفيذ أعمالهم.

٤ - بعد انتهاء استلام الطائرة من قائد الرحلة بواسطة المهندس / الفني والانتهاء من التفتيش الأمني يقوم ضابط الأمن المرافق بالسماح لتنسيق الرحلة بيده إدارة أنشطة العمل على الطائرة.

٥ - في حالة وجود رحلة تالية للطائرة خلال (٩٠) دقيقة يقوم منسق الرحلة بضغط وتسجيل توقيتات أنشطة تجهيز الطائرة للرحلة التالية لجميع الأنشطة التي تعمل على الطائرة وحتى موعد الإقلاع طبقاً لمخطط قائمة التوقيتات الواردة بنظام الـ FAPS وتقع مسئولية متابعة حركة المعدات وتأمين تنفيذ الأنشطة حول الطائرة طبقاً للتعليمات الصادرة كالآتي:

- مشرف الخدمات الأرضية يكون مسئولاً عن حركة المعدات الأرضية بالإضافة إلى حركة معدة الترميم التابعة لشركة الخدمات الجوية.

- فني الطائرة مسئولاً عن حركة معدات ترميم الوقود والدفع الخلفي.

٣



EGYPTAIR

قطاع السلامة والوجود

مشار رقم (٩)

تعديل رقم (١)

تأمين الطائرات في مطار القاهرة

المصادر بتاريخ ٢٠١١/١/١٦

أولاً، الفرضية:

١- تأمين سلامة الطائرات أثناء توقفها على الأرض في مطار القاهرة.

٢- منع ظاهرة الاستيلاء على المواد الترميمية المترجعة والمهمات من الطائرات بعد العودة من الرحلات.

ثانياً، التعليمات:

- ١- يتم نزول الركاب طبقاً للتوقيتات المتصور عليها بنظام الـ FAPS على أن يسمح بمسود مهندس / فني الطائرة ككابينة القيادة بعد نزول ركاب الدرجة الأولى وذلك لاستلام الطائرة من قائد الرحلة والاستئناس عن أي عيوب فنية بالطائرة.
 - ٢ - بعد نزول الركاب يقوم الأمن المرافق للطائرة بعملية تفتيش أمني ككابينة الركاب .
 - ٣ - بعد الانتهاء من التفتيش الأمني للطائرة يقوم الأمن المرافق بالسماح بالآتي:
- أ) السماح فقط ل(مهندس /فني) الميمنة بالمسود إلى الطائرة لمرجعة الوضع الآمن (SLIDES DISARMED) لجميع أبواب الطائرة، وبعد مراجعة جميع الأبواب والتأكد من أنها في الوضع الآمن يقوم مهندس / فني الميمنة بإبلاغ ضابط الأمن بذلك.

٢

الأمينية بالتعليمات الواردة بهذا المنشور كل فيما يخصه وذلك خلال شهرين من تاريخه لتحقيق الإستمرارية في تنفيذ هذه التعليمات.
١٣- النشر على جميع العاملين بالشركات / المقاصد المعنية بتنفيذ هذه التعليمات كل فيما يتعلق بهسئولياته.

التوقيع ()

مهندس / حسين مسعود
رئيس مجلس إدارة
الشركة القابضة لمصر للطيران

١

أ - أمن مصر للطيران للخطوط الجوية لوضع الشريط اللاصق بعد إغلاق الأبواب.
ب - الخدمات الأرضية لرفع السلاالم وسحب المعدات من على الطائرة.

وذلك على التليغرافات التالية ،
● عمليات المهبط ت: ٤١٣١٥-٤١٣٨٦
● الأمن ت: ٤٧٠١٥

يتم الإستجابة الفورية من المختصين عند الإستعداد حفاظا على الوقت ولتحقيق التأمين المطلوب وفي حالة تأخر أي من الجهات التي يتم استدعاؤها لأكثر من (١٠) دقائق من وقت الإستعداد يتم رفع الأمر للمستوى الأعلى لاتخاذ اللازم.

١٠- يتم تخصيص فني وبديل لكل طائرة في كل نوبة محددة بالإسم يكون مسئولاً عن خلق الأبواب في وجود أمن مصر للطيران للخطوط.
١١- يحضر السماع يفتح أو دخول الطائرة لأي جهة (الخدمات الأرضية - الخدمات الجوية.. إلخ) إلا في وجود فني الطائرة وأمن مصر للطيران للخطوط.
١٢- تقوم كل شركة / قطاع بتعديل أدلة العمل

٢ - في حالة عدم وجود رحلة ثانية خلال (٩٠) دقيقة يقوم منسق الرحلة بخصيط وتسجيل أنشطة استقبال الرحلة طبقا لمخطط قائمة التوقيتات الواردة بنظام الFAPS.

٧ - يستمر تواجد الأمن المرافق للرحلة على الطائرة لمدة (٦٠) دقيقة وذلك لتحقيق السيطرة الامنية على الطائرة على أن يتم خلق جميع الأبواب بواسطة فني الصيانة ووضع شريط لاصق على الأبواب بواسطة ضابط الأمن قبل مغادرته للموقع .

٨ - في حالة أقلاع الطائرة خلال ساعتين من الوصول يستمر تواجد الأمن على الطائرة حتى موعد الإقلاع للرحلة الثانية لأداء الأعمال المنوط بها طبقا للتعليمات وطبقا لمخطط التوقيتات الواردة بنظام الFAPS.

٩ - في حالة وجود أعمال صيانة على الطائرة لفترة أكثر من (٦٠) دقيقة بعد الوصول مع عدم وجود رحلات مخططة تصبح الطائرة في حوزة ومسئولية فني الصيانة ويقوم فني الصيانة بعد انتهاء أعمال الصيانة بإبلاغ مركز سيطرة الصيانة لاستدعاء كل من ،

٤