

ULDs

AFT CARGO COMPARTMENT

PARTIAL LOAD STOPS

B777-300

SU-GDN

/ MSR912

/ /

© 2006 The Authors
Journal compilation © 2006 Blackwell Publishing Ltd

[illegible]



وزارة الطيران المدني
الإدارة المركزية للحوادث

التقرير الفني

عن واقعة تحرك وحدات التحميل ULDs بمخزن البضائع الخلفي AFT CARGO
COMPARTMENT من أماكنها مما أدى إلى كسر عدد ٢ من الأقفال بأرضية المخزن PARTIAL
LOAD STOPS للطائرة المسجلة SU-GDN من طراز B777-300 التابعة لشركة مصر للطيران
للخطوط الجوية خلال رحلتها رقم MSR912 القاهرة/دبي يوم ٢٠١٢/٨/٢٣

١- المعلومات الوقائية FACTUAL INFORMATION

١-١- تأريخ الرحلة HISTORY OF THE FLIGHT

=====



- في الساعة ٠٩٤٤ محلى يوم ٢٠١٢/٨/٢٣ أقلعت الطائرة المسجلة SU-GDN من طراز B777-300 في رحلتها رقم MSR912 من مطار القاهرة متجهة إلى مطار دبي.
- في الساعة ١٣١٤ محلى من نفس اليوم هبطت الطائرة بسلام في مطار دبي الدولي

- أثناء تفريغ حمولة الطائرة OFF-LOADING

بمطار دبي بواسطة شركة DNATA لخدمات الطيران و عند فتح باب مخزن البضائع الخلفي لاحظ

عمال التحميل بشركة DNATA وجود الآتي:

- ❖ كانت الحاويات تتحرك بحرية و لم تكن مثبتة بالأقفال الموجودة في أرضية مخزن العفش PARTIAL LOAD STOPS.

- ❖ وجود كسر في عدد ٢ من أقفال أرضية مخزن العفش TWO PARTIAL LOAD LOCKS FOUND .BROKEN



- قام عمال التحميل بإبلاغ مدير محطة مصر للطيران بمطار دبي الذي بدوره قام بإبلاغ قائد الطائرة و مهندس الصيانة التابع لشركة مصر للطيران للصيانة و الأعمال الفنية.
- قام مهندس الصيانة بمعاينة مخزن البضائع فلم يجد أية عيوب فنية بالأقفال الجانبية كما تمت معاينة جدران مخزن العفش و باب مخزن العفش الخلفي و تبين صلاحيتهما.
- قام مهندس الصيانة بوضع أقفال أرضية العفش المكسورة في قائمة العيوب المؤجلة DDL طبقا لقائمة المسموحات MEL و التنبيه على أفراد التحميل بعدم إستخدام تلك المواقع التي بها تلك الأقفال المكسورة.
- في الساعة ١٦٠٠ محلى من نفس اليوم اقلعت الطائرة للقيام برحلة العودة الى مطار القاهرة رقم MSR913 حيث هبطت بسلام في الساعة ١٩٠٠ محلى من نفس اليوم.
- قام مهندسو الصيانة بمصر للطيران للصيانة و الأعمال الفنية بمعاينة الطائرة و تغيير الأقفال المكسورة و تم إجراء الاختبارات اللازمة و أصبحت الطائرة صالحة للطيران وادرجت ضمن برنامج التشغيل.

٢-١ - الإصابات بالأفراد INJURIES TO PERSONS

=====

- لا يوجد.

٣-١ - التلفيات فى الطائرة DAMAGE TO AIRCRAFT

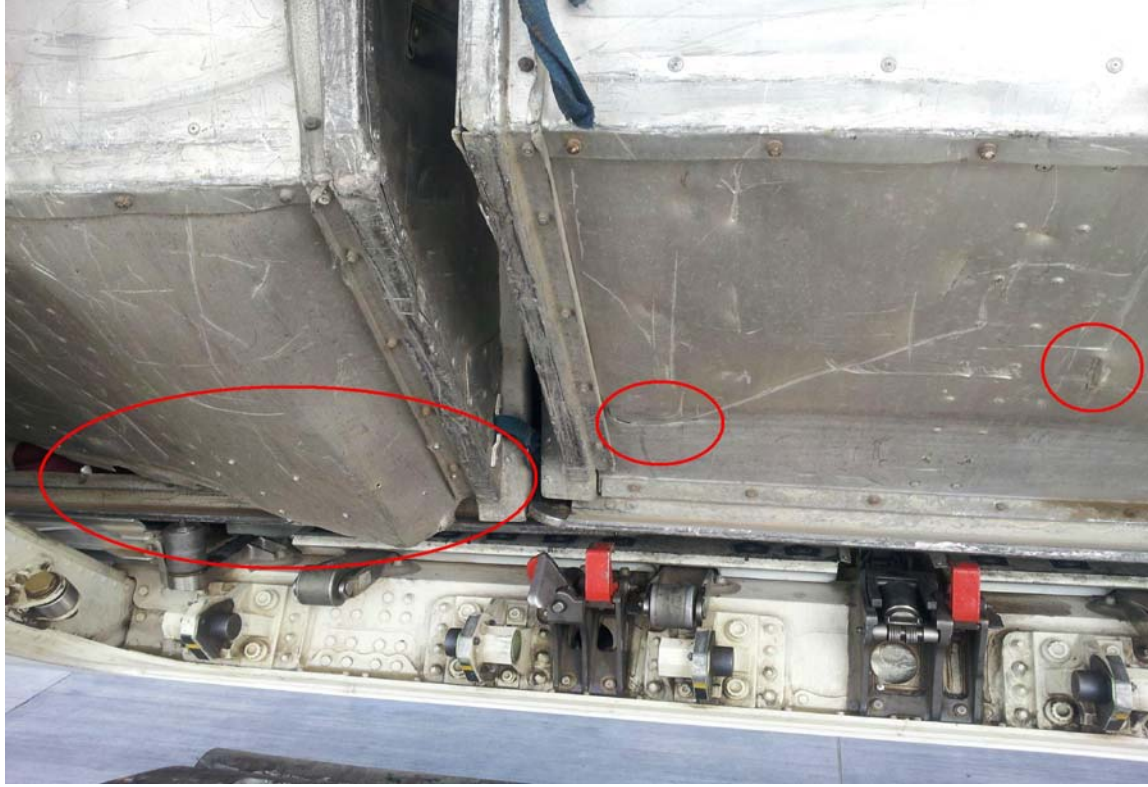
=====

- كسر عدد ٢ من الأقفال الأرضية بمخزن البضائع من جراء الواقعة.



١-٤ - التلڤيات الأخرى OTHER DAMAGES

- حدث من جراء الواقعة و إصطدام الحاويات بعضها ببعض خدوش و فذوغ قطعية في جسم الحاويات الخارجي بالإضافة إلى بعض الإنبعاجات كما هو موضح بالصور التالية.



(1)



(٢)

١-٥- PERSONNEL INFORMATION معلومات عن الأفراد

١-٥-١ معلومات عن ضابط التحميل الذي قام بتحميل البضائع في الرحلة موضوع الواقعة السيد/

:

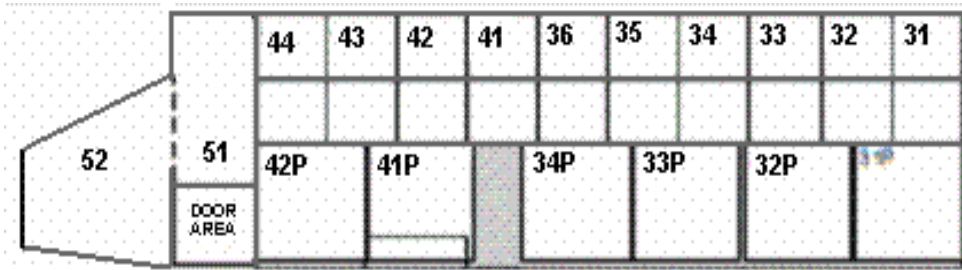
- يبلغ من العمر ٣٤ عاما.
- يعمل ضابط حركة تحميل بشركة مصر للطيران للخدمات الارضية .
- يعمل بالشركة منذ عام ٢٠٠٧
- حاصل على فرق التحميل على الطراز B777-200 بالإضافة الى فرق اخرى خاصة بتحميل البضائع مثل أنظمة تحميل البضائع الخطرة.
- جاء بأقواله أمام لجنة التحقيق:

- ❖ تم ابلاغه بالواقعة من زميله في النوبة التي تليه لأنه كان قد إنتهى من عمله في الساعة ١٤٣٠ .
 - ❖ أبلغه زميله أن وحدات التحميل ULD قد تحركت من أماكنها و سببت تلفيات بمخزن العفش و أن هناك لجنة من الصيانة متوجهة لإستقبال الطائرة.
 - ❖ أفاد أن لجنة الصيانة التي إستقبلت الطائرة و كان معها رئيس نوبة التحميل لم تجد أية تلفيات في مخزن العفش سوي عدد ٢ من الأقفال الأرضية PARTIAL LOAD STOPS قد تم كسرها.
 - ❖ أفاد أنه لم تواجهه أية مشاكل في تحميل العفش على الطائرة في الرحلة موضوع الواقعة.
 - ❖ أفاد أن الوحدات التي تم تحميلها في مخزن العفش هي كالأتي :
- ☒ عدد ١ PLA في الموقع 31 L-R .

- ☒ عدد ١٢ حاوية AKE CONTAINERS بداية من الموقع ٣٢ و حتى الموقع ٤١ يمينا و يسارا .

- ☒ عدد ٢ حاوية AKE CONTAINERS تم تحميلهم في الموقع ٤٤ .

- ☒ المواقع ٤٢ و ٤٣ كانت خالية تماما من أي وحدات تحميل.



- ❖ أفاد أنه تم رفع مسطرة RIGHT LATERAL GUIDE بعد أخر معدة في الموقع ٤١ كما هو متبع و تم رفع الأقفال الأرضية بعد الوحدات في الموقع ٤٤ كما تم رفع جميع الأقفال الأرضية في الأماكن الغير محمل بها أية وحدات كما هو متبع في نظام التحميل.
- ❖ عبّر عن عدم فهمه كيف تتخطي وحدات التحميل مسطرة الـ LATERAL GUIDE .
- ❖ قام بتسليم لجنة التحقيق نسخة من نماذج الأعطال الخاصة بالأقفال الأرضية PARTIAL LOAD STOPS مبين بها عينة من الأعمال الفنية الخاصة بتغيير تلك الأقفال نتيجة كسرها المستمر خاصة في المواقع ٤١ و ٤٢ .

❖ أفاد أنه غالبا ما يري كسر في أطراف الأقفال الأرضية نتيجة الخلوص الموجود بين الوحدات و تلك



الأقفال الذي يسمح بحركة الوحدات كما أنه غالبا ما يرى الوحدات منزلقة فوق بعضها البعض أثناء تفريغ حمولتها مما يصعب من مهمته.

❖ أفاد أن كسر طرف القفل الأرضي لا يعني بالضرورة أن القفل غير صالح للعمل و إستدل على كلامه بنموذج الأعطال الذي سلمه للجنة التحقيق والذي يظهر أن هناك بعض الأقفال لم يتم تغييرها و تستخدم كما هي .

❖ أفاد أن مسطرة التحميل LATERAL GUIDE تعمل أوتوماتيكيا بمجرد ترك ذراع التحكم الموجود في علبة التحكم الخلفية فلا يوجد مجال للسهو.

❖ تساءل لماذا لم يبلغ قائد الطائرة عن سماعه أصوات غير طبيعية من مخزن العفش حيث أنه إذا كانت وحدات التحميل حرة الحركة كانت ستصدر أصوات ضوضاء كبيرة جدا.

١-٥-٢ معلومات عن عامل التحميل الذي قام بتحميل البضائع في الرحلة موضوع الواقعة السيد/

• يبلغ من العمر ٢٩ عاما .

• يعمل بالشركة منذ ٣ سنوات كعامل تحميل بشركة مصر للطيران للخدمات الأرضية .

• حاصل على فرقة تحميل العفش على الطائرات من طراز B777-200 و B777-300 و A320 و A330.

• جاء في اقواله امام لجنة التحقيق :

❖ أفاد أن ضابط التحميل دائما ما يقف بجوار خاصة أثناء تحميل الطائرات من طراز B777-200 و B777-300.

❖ أبلغه بالواقعة مشرف النوبة فإنتظر الطائرة لمعاينتها بعد عودتها من مطار دبي مع لجنة الصيانة الفنية و ضابط التحميل .

❖ أفاد أنه بمعاينة الطائرة لم يكن هناك أية تلفيات ظاهرة في مخزن العفش سواء في الجدران أو في الأقفال الأرضية و قد إنتظر حتى إنتهي مهندسو الصيانة من كتابة تقريرهم ثم ترك موقع العمل.

❖ أفاد أنه لم تقابله أية مشاكل غير معتادة في تحميل الطائرة للرحلة المذكورة موضوع الواقعة.

❖ أفاد أن نوبة عمله تستمر من السادسة و النصف صباحا و حتى السادسة و النصف مساء حيث كانت الطائرة موضوع الواقعة هي ثاني طائرة يقوم بتحميلها ذلك اليوم في جدول عمله.

❖ أفاد أنه يقوم بخدمة ما يقرب من ١٠ إلى ١٢ طائرة في النوبة الواحدة.

❖ أفاد أنه حصل على فرقة تدريب على تحميل البضائع الخطرة قبل يومين فقط من حضوره للإدارة للتحقيق و أنه لم يحصل على فرق تنشيطية أخرى منذ حصل على فرقة التحميل في بداية تعيينه بالشركة.

❖ أفاد أنه عادة ما يتم إيجاد الأقفال الأرضية مكسورة الرأس و خاصة في المنطقة القريبة من المسطرة الجانبية في الموقع ٤٠ و ٤١.

- ❖ أفاد أنه يقابل بعض المشاكل أثناء تفريغ الحمولات القادمة من الخارج تتمثل في إحتكاك باليتات التحميل مع سقف مخزن العفش كما أنه غالبا هو وزملاؤه ما يجدون الدواليب و النصف باليت منزلقين فوق بعضهم البعض بالإضافة إلى الأثقال المكسورة.
- ❖ أفاد أن بعض الأجهزة الإلكترونية تحتاج إلى الصيانة الدورية حيث كثيرا ما يتطلب العمل دفع الوحدات يدويا مما يستغرق وقت أطول في التحميل.
- ❖ أفاد أنه لم يتم تدريبهم العملي قبل إستلام العمل و إنما حصل على فرقة نظرية عن التحميل فقط و لا يتم تدريبهم مرة أخرى أو الحصول على فرق تنشيطية أو فرق العوامل البشرية HUMAN FACTORS أو غيرها.

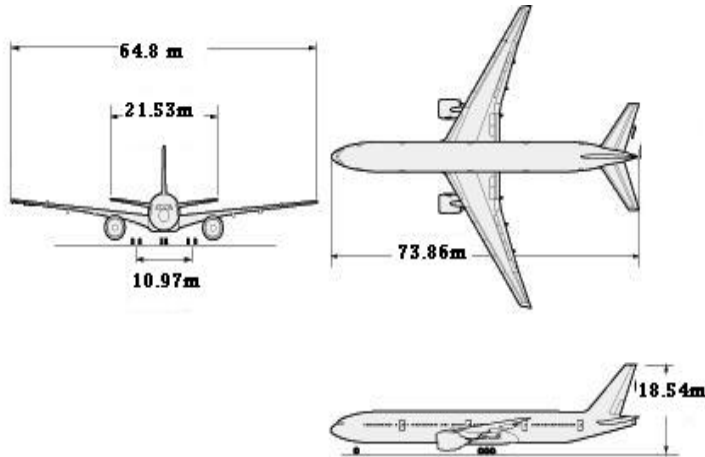
AIRCRAFT & ULD ٦-١- معلومات عن الطائرة و وحدات تحميل البضائع INFORMATION

١-٦-١ معلومات عن الطائرة:

- الطائرة حروف تسجيلها SU-GDN من طراز B777-300 تابعة لشركة مصر للطيران للخطوط الجوية.



- أبعاد الطائرة كما هو مبين بالشكل:



❖ المسافة بين جناحي الطائرة

WING SPAN هي ٦٤.٨

مترا.

❖ الطول الكلي للطائرة

OVERALL LENGTH

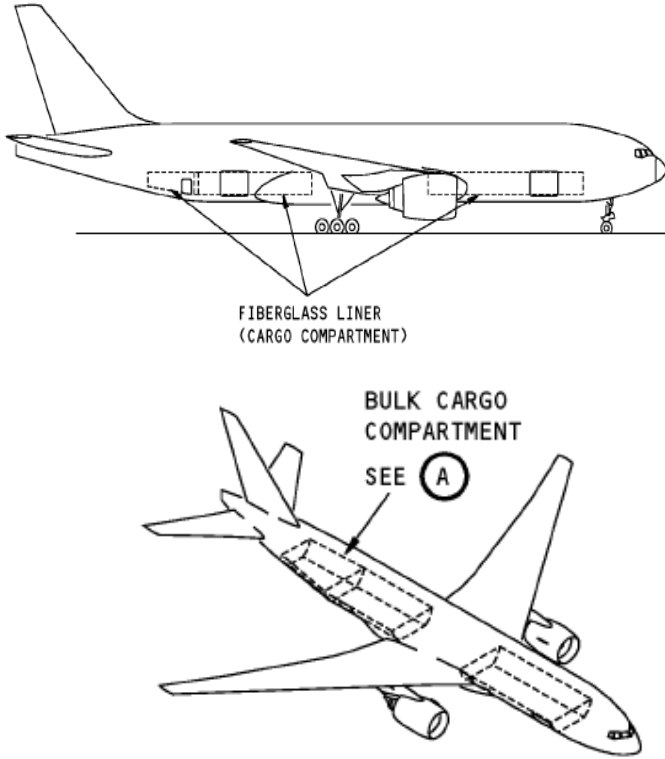
٧٣.٩ مترا.

❖ إرتفاع ذيل الطائرة من على سطح

الأرض TAIL HEIGHT

١٨.٥ متر.

- عدد مخازن البضائع CARGO COMPARTMENT على الطائرة هو ٦ مخازن موزعة كما هو بالشكل:



- ❖ المخزن الأمامي يمين FWD. CARGO .COMPARTMENT RIGHT
- ❖ المخزن الأمامي يسار FWD. CARGO .COMPARTMENT LEFT
- ❖ المخزن الخلفي يمين AFT. CARGO .COMPARTMENT RIGHT
- ❖ المخزن الخلفي يسار AFT. CARGO .COMPARTMENT LEFT
- ❖ المخزن الكبير يمين BULK CARGO .COMPARTMENT RIGHT
- ❖ المخزن الكبير يسار BULK CARGO .COMPARTMENT LEFT

٢-٦-١ معلومات عن وحدات ULD التحميل المستخدمة:

١-٢-٦-١ وحدة التحميل PLA half pallet with net:

- تعمل بالتحميل PLA على الطرازات B747 و B777.

- أقصى حجم يمكن تحميله

هو ٧.٢ متر مكعب.

- أقصى حمولة ٣١٧٥

كجم.

- الأبعاد كما هو مبين

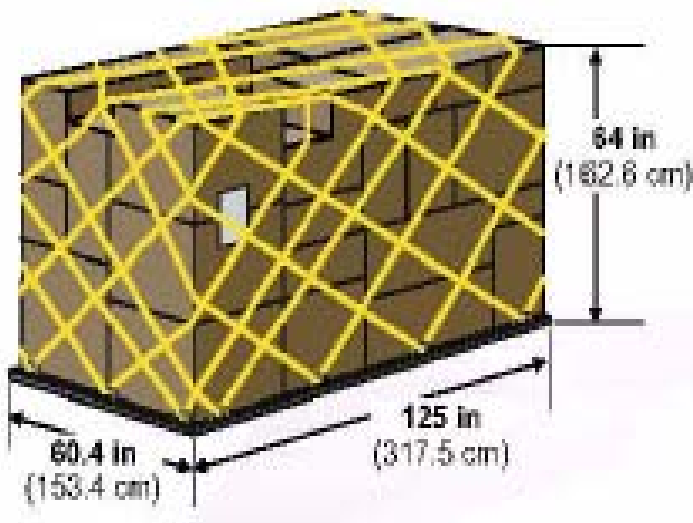
بالشكل الطول ٣١٧.٥

سنتيمترا والعرض

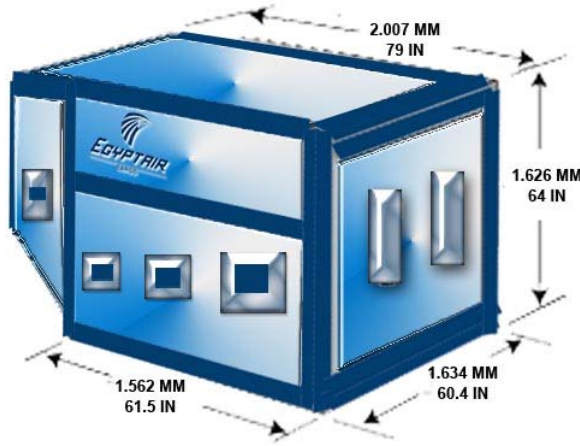
١٥٣.٤ سنتيمترا و

الإرتفاع ١٦٢.٦

سنتيمتر.

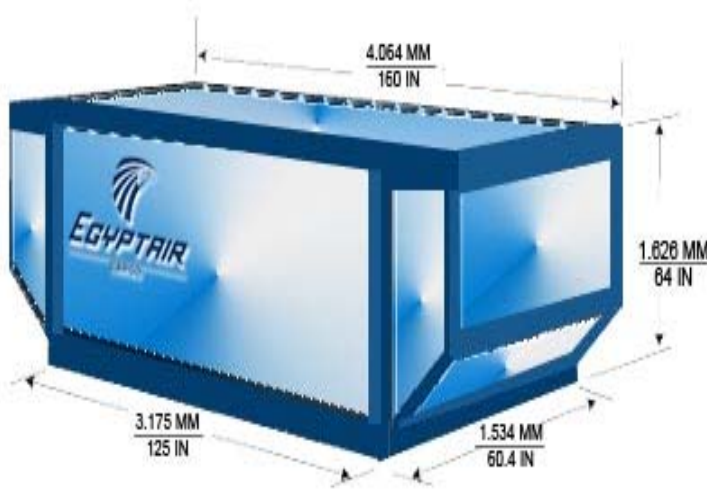


٢-٢-٦-١ وحدة التحميل LD3:



- تعمل بالتحميل LD3 على الطرازات B777 و B747 و B767.
- أقصى حجم يمكن تحميله هو ٤.٣ متر مكعب.
- أقصى حمولة ١٥٨٨ كجم.
- الأبعاد كما هو مبين بالشكل الطول السفلى ١٥٦.٢ سنتيمتر و الطول العلوي ٢٠٠.٧ سنتيمتر و العرض ١٦٣.٤ سنتيمترا و الإرتفاع ١٦٢.٦ سنتيمتر.

٣-٢-٦-١ وحدة التحميل ALF:



- تعمل بالتحميل LD6 على الطرازات B777 و A330 و A300.
- أقصى حجم يمكن تحميله هو ٦.٩٤ متر مكعب.
- أقصى حمولة ٣١٧٥ كجم.
- الأبعاد كما هو مبين بالشكل الطول السفلى ٣١٧.٥ سنتيمتر و الطول العلوي ٤٠٦.٤ سنتيمتر و العرض ١٥٣.٤ سنتيمترا و الإرتفاع ١٦٢.٨ سنتيمتر.

٧-١ معلومات عن الأرصاد الجوية METEOROLOGICAL INFORMATION

=====

- ليس لها علاقة بالواقعة .

٨-١ المساعدات الملاحية NAVIGATION AIDS

=====

- ليس لها علاقة بالواقعة .

١-٩- الاتصالات COMMUNICATIONS

=====

- ليس لها علاقة بالواقعة .

١-١٠- معلومات عن المطار AERODROME INFORMATION

=====

- ليس لها علاقة بالواقعة.

١-١١- مسجلات الرحلة FLIGHT RECORDERS

=====

- لم يتم تفريغ مسجلات الطائرة لعدم إرتباطها بالواقعة.

١-١٢- معلومات الحطام والارتطام WRECKAGE & IMPACT INFORMATION

=====

- لا يوجد.

١-١٣- معلومات طبية وباثولوجية MEDICAL & PATHOLOGICAL INFORMATION

=====

- لا يوجد .

١-١٤- الحريق FIRE

=====

- لم ينجم عن الواقعة أي حريق .

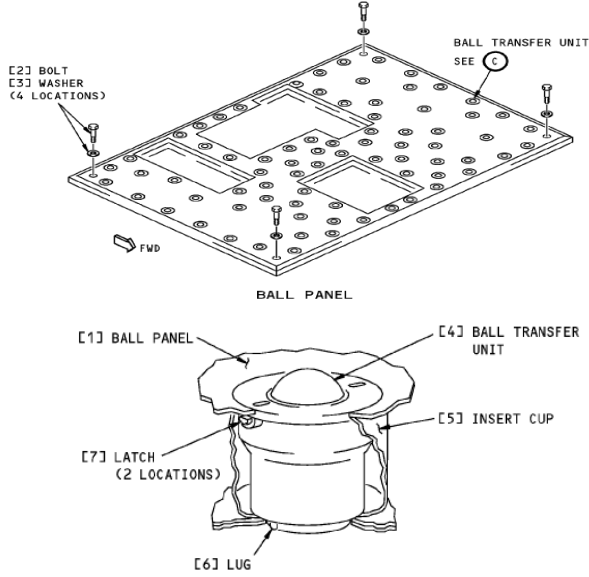
١-١٥- عوامل النجاة SURVIVAL ASPECTS

=====

- لم تحدث أي إصابات في الأفراد من جراء الواقعة .

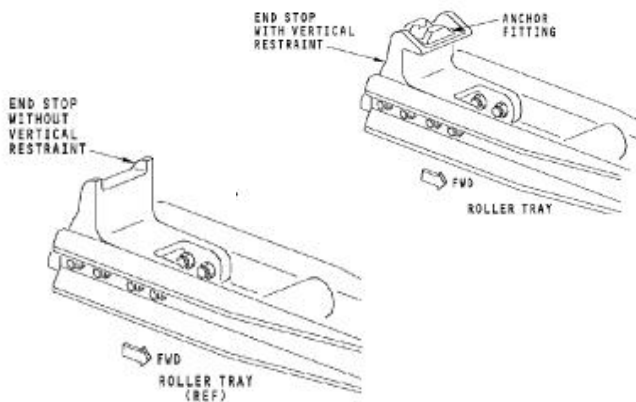
١٦-١-الاختبارات والأبحاث TESTS AND RESEARCH

- تم ترتيب معاينة فنية لحضور تحميل وحدات العفش على طائرة من نفس الطراز B777-300 و قد تبين من المعاينة الفنية الآتي:



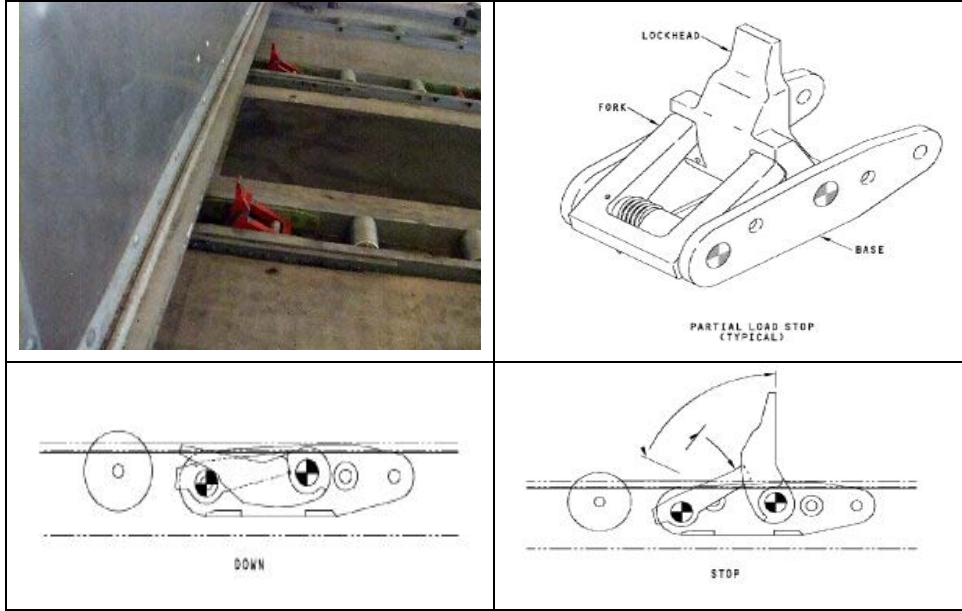
❖ يتم إدخال الباليات إلى مخزن العفش عن طريق دفعها للتدحرج على رولمان بلى BALL PANEL حيث يقوم عامل التحميل بإرفاقه ضابط التحميل بمتابعة وحدة التحميل ULD حتى

تصل لمكانها الصحيح تحت الأقفال الجانبية عن طريق التواصل المباشر مع عامل تشغيل وحدة الدفع PDU.



❖ تتم درجة أول باليت حتى تنزلق تحت صدادات النهاية END STOPS التي تمنع الحركة الرأسية للباليات و تحدد الحركة الأفقية لوحدات التحميل داخل مخزن العفش.

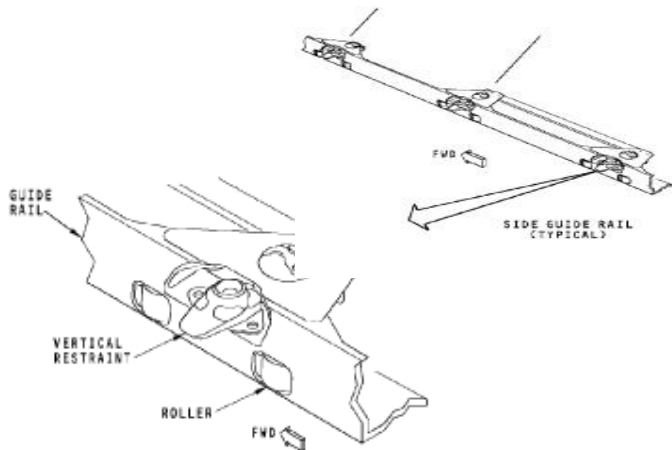
❖ نظام تحميل وحدات التحميل ULD يتم عن طريق دفع الباليت وراء الأخرى بدون وضع فواصل بينهما و يتم غلق القفل LOAD STOP بعد نهاية آخر وحدة تحميل في المخزن لمنع الحركة في الإتجاه الأفقى.



❖ تلاحظ وجود خلوص يصل إلى حوالى ١,٥ سنتيمتر بين سطح الباليت و القفل الجانبي SIDE



GUIDE مما يسمح بحركة الباليتات رأسيا تحت الأقفال و قد يسمح أيضا بإنزلاق وحدة فوق أخرى تحت القفل الجانبي.



❖ الأقفال الجانبية تتحرك أفقيا لكي تسمح بمرور الباليتات مما قد يعيق في بعض الأوقات دخول المعدة تحت الأقفال تلقائيا مما قد يدفع عمال التحميل إلى الضغط على الباليت بالإرجل (خاصة إذا كان وزن البليت خفيفا).

❖ تلاحظ وجود خلوص CLEARANCE بين القفل الرئيسي و نهاية التحميل يسمح بحركة وحدات التحميل أفقيا كما تلاحظ زيادة هذا الخلوص طرديا مع زيادة عدد وحدات التحميل (كما بالأشكال ١ و ٢ و ٣ الأتية) مما يسمح بحرية أكبر للوحدات في حالة تحميل عدد أكبر من الوحدات ULD و يسهل إنزلاقها فوق بعضها البعض و تحررها من الأقفال الجانبية أثناء مناورات الطائرة.

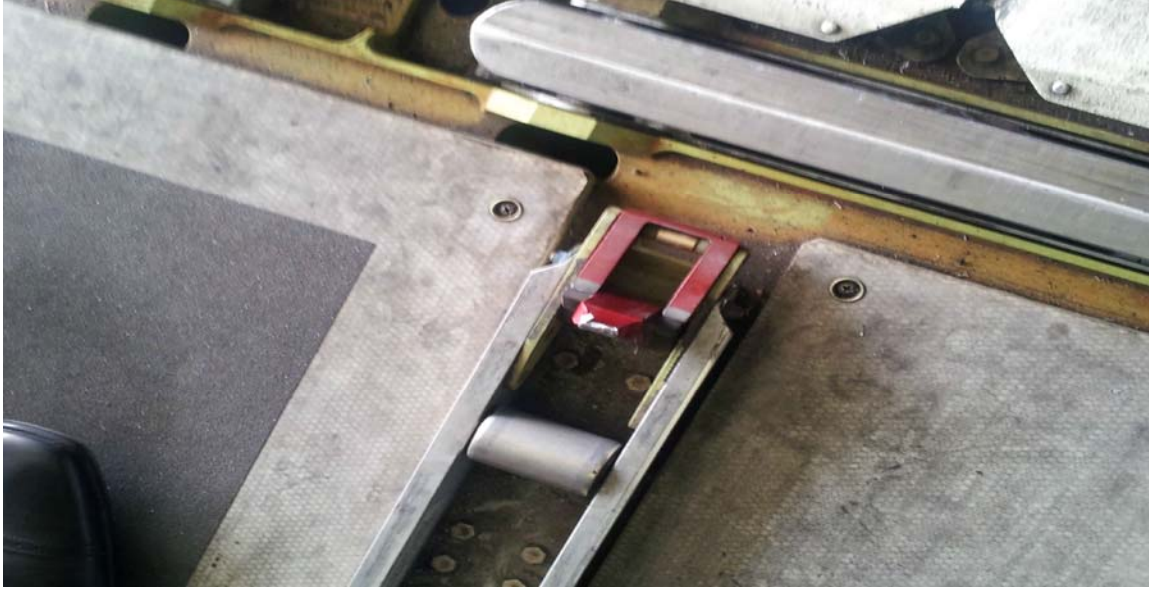


شكل رقم (١) الخلوص بعد رفع القفل على عدد معدة واحدة



شكل رقم (٢) الخلوص بعد وضع عدد من وحدات التحميل

❖ تلاحظ وجود خلوص كبير بين المسطرة النهائية و آخر حاوية مما يسمح بحرية حركة كبيرة لوحدات التحميل خاصة خلال مناورات الطائرة.



❖ أفاد ضباط التحميل خلال المعاينة من واقع خبراتهم في العمل أن استخدام وحدات التحميل من نوع ALF (راجع البند ١-٦-٢-٣) أمن كثيرا عن استخدام وحدات التحميل من النوع PLA حيث يتم تثبيت الوحدة من الأربع جهات بحيث لا تتحرك مطلقا و لذلك يفضل استخدامها في المواقع المعرضة لإنزلاق الوحدات و التسبب في تلفيات بالطائرة حتى تحجز الوحدات عن الإنزلاق فوق الأقفال سواء الأقفال النهائية END STOPS أو الأقفال الأرضية مثل PARTIAL LOAD STOPS و LATERAL GUIDES.

١٧-١ - معلومات الإدارة والتنظيم

ORGANIAZATIONAL AND MANAGEMENT INFORMATION

=====

• لا يوجد .

١٨-١ - معلومات إضافية ADDITIONAL INFORMATION

=====

١-١٨-١ دليل عمليات و إجراءات التحميل بشركة مصر للطيران للخدمات الأرضية:

- ينص دليل عمليات و إجراءات التحميل بشركة مصر للطيران للخدمات الأرضية بالباب الثاني الخاص بالواجبات و المسئوليات بالشركة على الآتي:

١٨-٢ واجبات و مسئوليات ضابط التحميل بمنطقة المهيظ :

١-١٨-٢ الواجبات و المسئوليات على رحلات القيام:

- ١-١٨-٢-٨ التأكد من صلاحية مخازن الطائرة للتحميل قبل البدء في التحميل طبقا لأسئلة قائمة التحقق من مخازن الطائرة. و في حالة إكتشاف أى مشكلة بمخازن الطائرة سيتبعها تقليل من حمولة المخازن يتم إخطار ضابط كشف الحمولة لتعديل توزيع الحمولة من جديد على الطائرة.
- ١-١٨-٢-٩ تنفيذ خطة الحمولة طبقا لتقرير تعليمات التحميل (LIR) المتفق عليه مع ضابط كشف الحمولة بشركة الخطوط.

١-٨-١٠-٢ التأكد من توافق و صلاحية وحدات التحميل قبل تحميلها على الطائرة.

- ١-٨-١٢-٢ التأكد من تأمين الحمولات من كافة الإتجاهات بواسطة الأقفال الأرضية بالنسبة للطائرات عريضة الجسم و شبك الفصل و شبك تأمين أبواب المخازن بالنسبة للطائرات صغيرة الجسم.

٢-١٨-١ السجل الفني للطائرة Technical log book عن الرحلة موضوع الواقعة:

- بعد معاينة مخزن العفش بواسطة مهندس الصيانة التابع لشركة مصر للطيران للصيانة و الأعمال الفنية بمحطة دبي كتب بالكتاب الفني للطائرة ما يلي:

- ❖ UPON A/C ARRIVAL AFT. CARGO COMPARTMENT DOOR OPENED FOUND ONE CONTAINER AT THE BAY END OF DOOR NOT IN POS. AND MOVED AFT. CAUSE DAMAGE TO THE AFT CONTAINERS.
- ❖ ALSO CONTAINERS AKE 55046 U/S AT POS 35/36R FOUND MOVING FREELY FWD. & AFT. IN 2 BAY DISTANCES DUE TO NOT ANY LOCK WAS UP & LOCK IT WAS ALL FLUSHED & TOWED.

٣-١٨-١ تقرير محطة مصر للطيران بمطار دبي بشأن الواقعة:

- أفاد تقرير مدير محطة مصر للطيران بمطار دبي الخاص بالواقعة بالآتي:

1. THE FIRST AKE NUMBER 04362 POS. DOOR SIDE WAS NOT IN POSITION AND NOT SECURED BY LOCKS. IT WAS OVER THE CARGO FLOOR LOCKS. LOCKS WERE BENEATH THE AKE NOT ABOVE.
2. THIS LEADS TO CRASH TWO OTHER CONTAINERS (RED CONTAINER 55008 AND 55172) IN POS. 41L, 41R. BOTH HAVE DAMAGE.
3. ALSO 42, 43 LR WERE NO FIT. THIS HELPS AKE IN POS. 44R TO MOVE FREELY AND CRASH AKE IN POS. 41R.
4. ALSO WE FOUND AKE NUMBER 55046 POS. 35R WAS NOT SECURED BY LOCKS UP TO ALL. POS. 36R WERE EMPTY, SO IT COULD MOVE FORWARD AND AFT. BETWEEN THOSE TWO POSITIONS (35R & 36R).
5. THE RESULT TO THIS ISSUE IS , WE HAD TWO LOCKS WERE BROKEN (WE KEPT THOSE POSITION – NO FIT – IN DEPARTURE)

6. IN THE OTHER HAND, THE INCOMING CPM "CONTAINER PALLET MESSAGE" WAS INCORRECT. IT MENTIONED THAT THERE WERE AKE BAG IN POS. E6R WHILE THIS POS. NO FIT.

١٨-١-٤ تقرير قائد الطائرة بشأن الواقعة موضوع التحقيق:

• كتب قائد الطائرة خطاب موجه إلى كبير طياري طراز البوينج ٧٧٧ ما نصه الآتي:
أفيد سيادتكم علماً بأن الإقلاع من القاهرة/دبي قد تأخر ٢٥ دقيقة و ذلك بسبب تحميل الطائرة بامتنعة الركاب وذلك للعلم.
كما أود أن أخطر عن ملحوظة أخرى عند الإقتراب و الهبوط في مطار دبي حيث تلاحظ إختلاف في الرياح مما أدى إلى تغيير ممر الهبوط في المرحلة النهائية من الإقتراب و الهبوط مع الإحساس بتغير وضع مقدمة الطائرة (NOSE UP + DOWN) و عند الدخول إلى الموقع و فتح الأبواب أخطرتني السيد مدير محطة دبي بأن عمال التحميل قد إستدعوه للنظر في مخزن العفش الخاص بالطائرة و الذي قام هو بأخذ عدد من الصور بالمحمول الخاص به و قد قام بإرسال الصور و تقرير إلى السيد الطيار رئيس شركة الخطوط الجوية في الحال و ذلك لما حدث نتيجة لعدم تثبيت الدواليب الخاصة بامتنعة الركاب مما تسبب في بعض الأضرار في مخازن الطائرة، كذلك تعرض الطائرة و الركاب لخطر قائم لولا عناية الله الذي أنقذ من كارثة محققة و ذلك للعلم.

١٨-١-٥ مقارنة بين الطائرتين من طراز B777-200 و طراز B777-300:

COMPARISON ITEM	B777-200	B777-300
Cargo	150.9 m3 includes up to six pallets, 14 LD-3 containers	201.6 m3 includes up to eight pallets, 20 LD-3 containers
Basic Dimensions		
Wing Span	212 ft 7 in (60.9 m)	212 ft 7 in (64.8 m)
Overall Length	209 ft 1 in (63.7 m)	242 ft 4 in (73.9 m)
Tail Height	61 ft 1 in (18.6 m)	60 ft 8 in (18.5 m)
Interior Cabin Width	19 ft 3 in (5.86 m)	19 ft 3 in (5.86 m)
Diameter	20 ft 4 in (6.19 m)	20 ft 4 in (6.19 m)

١٨-١-٦ - تبين من واقع نماذج الأعطال الخاصة بتغيير الأقفال الأرضية partial load stops خاصة بسبب الكسر أن تلك الظاهرة معتاد رؤيتها و تحدث بكثرة في مخازن البضائع بالطائرة على الطراز B777-300.

١٨-١-٧ - أفاد السيد/ كبير ضباط حركة التحميل بأن السيد / [REDACTED] - عامل التحميل في الواقعة قد حصل على عدة دورات تدريبية في مجال العمل و قد أورد إلى الإدارة صورة من بيان بالدورات التدريبية التي حصل عليها (مرفق).
بالإطلاع على خطة التدريب الخاصة بعمال و ضباط التحميل في دليل الخدمات الأرضية ومطابقتها مع بيان الدورات التدريبية لكل من ضابط و عامل التحميل في الواقعة تبين أن هناك خطة تدريب دورية Recurrent training بالمخالفة لما ذكره عامل التحميل ضمن أقواله أمام لجنة التحقيق أنه لم يحصل على تدريب سوى في بداية تعيينه فقط (مرفق صورة من دليل الخدمات الأرضية الخاص بالتدريب).

١٨-٨-١- سبق ان قامت الإدارة المركزية للحوادث بالتحقيق في واقعة تخص نفس المشاكل المتعلقة بذلك الطراز B777-300 في واقعة الطائرة المسجلة SU-GDL التابعة لشركة مصر للطيران للصيانة و الأعمال الفنية في رحلتها رقم MSR912 القاهرة/دبي يوم ١٥/٤/٢٠١٢ و أوصت بمراجعة نظام التحميل STRAIN SYSTEM مع الشركة الصانعة.

و قد تلقينا الرد من شركة مصر للطيران للصيانة و الأعمال الفنية يفيد بالآتي:

- لا يوجد شكوى من أي شركة أخرى مستخدمة لنفس الطراز بشأن حدوث تجاوز لوحدة التحميل لمصاداتها و إصطدامها بجدار مخزن العفش.
- هذه الظاهرة كانت تحدث من قبل سنوات إلا أنه تم إجراء تعديل لتصحيح بعض المعدات لتصبح أكثر إرتفاعا و أن هذا التعديل مطبق على هذا الطراز قبل إستلام الطائرات.
- توصي شركة بوينج بأنه أثناء التحميل مراعاة أنه لا يتجاوز إرتفاع وحدات التحميل عن ٦٣ بوصة بحد أقصى ٦٤ بوصة و أن إرتفاع سقف مخزن العفش بالطائرة ٦٦ بوصة و ذلك للإبقاء على مسافة ٢ بوصة خلوص بين سقف المخزن و وحدات التحميل.

٢- التحليل و النتائج ANALYSIS AND FINDINGS

=====

٢-١- الطائرة وإجراءات الصيانة:

- كانت الطائرة صالحة للطيران.
- لحق بمخزن العفش من جراء الواقعة كسر في عدد ٢ من الأقفال الأرضية.
- من واقع نماذج الأعطال تبين تكرار كسر الأقفال الأرضية على الطراز B777-300.
- من واقع أقوال عامل التحميل و ضابط التحميل أفادوا أنه يعتبر معتادا رؤية الأقفال المكسورة على الطائرات من طراز B777-300.
- قام مهندس الصيانة التابع لشركة مصر للطيران للصيانة والأعمال الفنية بوضع الأعطال في قائمة الأعطال المؤجلة DDL للطائرة وفقا لقائمة المسموحات MEL.
- يزيد طول الطائرة طراز B777-300 عن الطائرة طراز B777-200 بمقدار ١٠,٢ مترا حيث يزيد طول مخزن العفش الأمامي ليتسع لثمانية وحدات تحميل في الطائرة B777-300 مقارنة بستة وحدات فقط في الطائرة طراز B777-200.
- طول مخزن العفش في الطائرات من طراز B777-300 يسمح بزيادة الخلوص عنه في الطائرات من طراز B777-200.

٢-٢- منظومة تحميل البضائع بمخازن الطائرة:

- كانت وحدات التحميل ULD صالحة للعمل على الطائرة.
- ضابط التحميل هو المسئول الوحيد عن التحميل يساعد العمال ولا يوجد عليه اشراف او مراجعة لتحميل الطائرة من احد.
- تأخر الطائرة عن الإقلاع أدى إلي زيادة ضغط العمل على عامل التحميل مما أدى ربما إلى إهمال رفع الأقفال الأرضية PARTIAL LOAD STOPS في المواقع الخالية ٤٢ و ٤٣.
- منظومة تحميل البضائع بمخازن الطائرة من طراز B777-300 تسمح بوجود خلوص CLEARANCE يمكن معه تحرك الطرود أثناء مناورات الطائرة في الإقلاع والصعود والنزول والهبوط وكذلك مع استخدام الفرامل بقوة على عكس طرازات أخرى (مثل AIRBUS) حيث تكون الطرود فوق الباليت ثابتة من جميع الجهات .
- وجود خلوص CLEARANCE بين القفل الرأسي و نهاية وحدة التحميل END STOP يسمح بحرية حركة وحدات التحميل أفقيا كما تلاحظ تراكم وزيادة هذا الخلوص طرديا مع زيادة عدد وحدات التحميل مما قد يسمح بحرية أكبر للوحدات في حالة تحميل عدد أكبر منها و يسهل إنزلاقها فوق بعضها البعض و تحررها من الأقفال الجانبية أثناء مناورات الطائرة.
- وجود خلوص يصل إلى حوالي ١,٥ سنتيمتر بين سطح الباليت و القفل الجانبي SIDE GUIDE مما يسمح بحركة الباليتات رأسيا برغم وجود الأقفال و قد يسمح أيضا بانزلاق وحدة فوق أخرى تحت القفل الجانبي.
- بمقارنة طول مخزن عفش الطائرة من طراز B777-300 بالطائرة من طراز B777-200 تبين أن طول مخزن عفش الطائرة B777-300 أكبر ؛ مما يزيد من الخلوص CLEARANCE المسموح به بين وحدات التحميل ULD و يسمح بحرية حركة أكبر للوحدات يترتب على ذلك إزدیاد احتمالية قفز وحدات التحميل فوق الصدادات خلال مناورات الطائرة المختلفة.

- تلقت الإدارة المركزية للحوادث رد من الشركة الصانعة بشأن مشاكل نظام التحميل على هذا الطراز حيث أشار إلى أن نظام التحميل لا يوجد به أية شكاوي من أية شركات أخرى و أن نظام التحميل بتعديل الأخير في شركة بوينج مطبق على طائرات مصر للطيران قبل إستلامها.
- تلاحظ أن إستخدام وحدات التحميل من النوع ALF بدلا من الوحدات من النوع PLA خاصة في مواقع التلامس مع الأقفال سواء النهائية END STOPS أو الأقفال الأرضية PARTIAL LOAD STOPS يقلل من إمكانية قفز وحدات التحميل فوق الأقفال خاصة إذا كان مخزن العفش به أجزاء فارغة.

٢-٣ - التدريب

- أفاد عامل التحميل أن تأهيله يتم عن طريق تلقين نظري في بداية التعيين ولم يتم عمل دورات تشغيلية أخرى له بينما تم تدوين حصوله على دورات تدريبية في بيان التدريب الخاص به و الوارد إلي الإدارة من السيد/ كبير ضباط التحميل.
- لا يوجد تدريب على تحميل الوحدات على الطراز B777-300 و إنما تتبع الشركة نفس قواعد التحميل على الطراز B777-200.

٢-٣- تكرار الواقعة:

- تكررت مثل هذه الواقعة وكان السبب يتركز على الخلوص CLEARANCE بين الباليت وبين القفل الجانبي SIDE GUIDE والذي يسمح بإنزلاق باليت فوق الإخرى خاصة في حالات مناورة الطائرة أو الفرمة القوية أثناء الهبوط وما إلى ذلك.
- لاحظ عمال التحميل تكرار حدوث إنزلاق الباليتات فوق بعضها البعض خاصة عند إستخدام وحدات التحميل من النوع PLA .
- تلاحظ من وقائع سابقة إمكانية قفز وحدات التحميل فوق الأقفال النهائية خاصة مع الخلوص الكبير و إمكانية إنزلاق الوحدات مما قد يسبب تلفيات بجسم الطائرة أكبر من مجرد كسر الأقفال في بعض الوقائع.

٣ - سبب الواقعة المرجح INCIDENT PROBABLE CAUSE

=====

- ترى الإدارة العامة لحوادث الطائرات ان السبب المرجح لحدوث الواقعة يرجع الى وجود خلوص CLEARANCE بمنظومة تحميل البضائع بمخازن الطائرة من طراز B777-300 بين وحدات التحميل وبين المسطرة الجانبية LATERAL GUIDE مما يسمح بحرية حركة وحدات التحميل اثناء مناورات الطائرة متأثرة بعامل الوزن والعدد مما تسبب في حدوث الواقعة.
- ساعد على حدوث الواقعة ضغط العمل جراء تأخر الطائرة عن الإقلاع في موعدها بسبب تأخر تحميل البضائع عليها مما أجبر عمال التحميل على التسرع في إنهاء العمل على حساب الدقة و الكفاءة في العمل.

=====

توصى لجنة التحقيق بقيام سلطة الطيران المدني المصري بإتخاذ اللازم نحو:

أولاً: قيام الشركة القابضة لمصر للطيران بإتخاذ اللازم نحو:

١. في حالة إستخدام وحدات التحميل من النوع PLA و PMA يتم تجنب وضعها عند أماكن التلامس مع الأقفال النهائية END STOPS أو الأقفال الأرضية PARTIAL LOAD STOPS و تجنب وضع أكثر من PLA أو PMA على التوالي .
٢. قيام قطاع السلامة و الجودة بعمل مراجعة شاملة على منظومة التدريب بشركة مصر للطيران للخدمات الأرضية.

ثانياً: قيام شركة مصر للطيران للخدمات الارضية بإتخاذ اللازم نحو:

١. مراعاة ساعات العمل في النوبة الواحدة و كذلك الراحة بين النوبات لعامل التحميل بحيث تحقق شروط الكفاءة و التخفيف من الضغط على العاملين.
٢. إتخاذ الإجراءات التي تتيح وضع فاصل زمني مناسب بين خدمة كل طائرة و أخرى حتى يتسنى للعامل أن ينجز عمله بدون ضغوط أو تسرع.
٣. التنبيه على كل من ضابط التحميل و عامل التحميل بمراجعة رفع جميع الأقفال بالمخزن قبل إغلاق باب مخزن العفش بالإضافة إلى التأكد من رفع مسطرة التحميل LATERAL GUIDE تفادياً لحدوث عطل فني بها.

=====

|| ||

||

||

دليل إجراءات العمل بالمهبط

الباب الثاني: مسؤوليات وواجبات الإدارة العامة للتشغيل

٢-٤-١ مسؤوليات وواجبات ضابط التحميل في رحلات القيام والوصول لجميع طرازات الطائرات

٢-٤-١-٨ رحلة القيام - طراز عريض - ركاب

١. استلام مستند البضائع (preload - مانفست البضائع) من رئيس نوبة التحميل قبل (٩٠ ق) من الموعد المحدد للاقلاع على الاكثر
٢. مراجعة قسم متابعة الحاويات فيما يخص طلبات المحطة الخارجية (اوعية تحميل فارغة - شرائط - ادوات تربيط) وابلغ ضابط كشف الحمولة بهذه الطلبات
٣. استلام مستند تقرير تعليمات التحميل الصادر عن ضابط كشف الحمولة ويقوم بمراجعته الاتي في حينه:
٤. احتواء التقرير علي توزيع الحمولة علي المخازن المختلفة
٥. احتواء التقرير علي بيانات حاويات / باليتات البضائع مثل
٦. (رقم الحاوية / الباليت / الحمولة / الوزن والوجهه / رقم الموقع داخل مخازن الطائرة)
٧. تفريغ بيانات تقرير تعليمات التحميل في نموذج تقرير تعليمات التحميل يدويا ومناقشة ضابط كشف الحمولة بأي ملاحظات يراها ضابط التحميل
٨. طلب اوعية التحميل الفارغة من ساحة التحميل المطلوبة من المحطة الخارجية إن وجد
٩. الاتصال بقسم عمليات المهبط لطلب معدات الخدمة الارضية (هالودر التحميل - سير عفش) نوعا وكما حسب كثافة العمل
١٠. الاتصال بمشرف عمال المهبط لطلب مجموعة العمل علي الطائرة
١١. الاتصال بمشرف سائقي جرارات التحميل لطلب الجرار للعمل علي الطائرة
١٢. الاتصال بمشرف منطقة الفرز لابلغة بحاويات الحقائب كما ونوعا
١٣. التوجه الي موقع الطائرة قبل (٦٥ ق) من الموعد المحدد للاقلاع علي الاكثر حيث يقوم بالاتي :
- مراجعة صلاحية حاويات / باليتات البضائع علي موقع الطائرة
- التأكد من وصول جميع حاويات / باليتات البضائع علي الموقع
- مراجعة صلاحية حاويات العفش قبل التحميل
- مراجعته البوليصة الملصقة علي طرود البضائع التي سيتم تحميلها بالمخزن رقم (٥) بالطائرة وكذا البريد المدني
- التأكد من تربيط وتأمين الاطارات الاحتياطية بمخزن رقم (٥) بالطائرة
١٤. مراجعته صلاحية مخازن العفش بالطائرة وتدوين ملاحظات علي نموذج صلاحية مخازن العفش وابلغ مهندس الطائرة بالاعطال التي يرى انها تؤثر علي سلامة الطائرة لاتخاذ الازم
١٥. تحميل المشحونات حسب ما جاء بتقرير تعليمات التحميل
١٦. ابلغ ضابط كشف الحمولة باى تعديل اضراى تم اثناء التحميل بوقت كافي قبل الموعد المحدد لاقلاع الطائرة
١٧. التأكد من تأمين الحاويات / الباليتات بنظام الاقفال الارضية بمخازن الطائرة
١٨. التأكد من خلو موقع الطائرة من المقطورات الفارغة / الحاويات الفارغة
١٩. تسليم نسخة من (LIR) المنسوخة باليد لمرحل الطائرة التابع لشركة مصر للطيران للخطوط الجوية يتضمن التعديل الذي تم اثناء التحميل
٢٠. تسليم تقرير تحميل الطائرة لمسؤل ارسال البرقيات مستوفيا كافة المستندات (تقرير تعليمات التحميل (خطوط) - تقرير تعليمات التحميل (تحميل) مستند البضائع - اى برقيات / مستندات اخرى تخص الرحلة)
٢١. تدوين ارقام اوعية التحميل (باليت / حاوية) المحملة علي الطائرة بسجل حاويات / باليتات القيام بقسم متابعه الحاويات
٢٢. مراجعته صحة برقية CPM / UCM بعد قيام مسؤل ارسال البرقيات بارسالها

دليل إجراءات العمل بالمهبط

الباب الثاني: مسئوليات وواجبات الإدارة العامة للتشغيل

١٢-٤-٢ مسئوليات وواجبات عامل شحن وتفريغ بإدارة التحميل

١. التواجد تحت الطائرة قبل ميعاد الإقلاع بوقت كاف طبقاً لمواعيد الـ FAPS
٢. التأكد من خلو مخازن الطائرة ونظافتها قبل التحميل
٣. تنفيذ تعليمات ضابط التحميل بكل دقة أثناء تحميل الطائرة
٤. التأكد من قفل جميع اللوكات الخاصة بكل حاوية أو باليت ومراجعة جميع اللوكات بعد الانتهاء من التحميل .
٥. التأكد من وجهة الحقائب المحملة على الرحلة من خلال بطاقة الحاوية .
٦. في حالة الطائرات المخزنية يتم فرز الحقائب والتأكد من وجهتها .
٧. التأكد من إحكام الشباك بعد الانتهاء من التحميل .
٨. فتح أو غلق أبواب مخازن الطائرة وإبلاغ الصيانة في حالة وجود أى عطل .
٩. إخلاء المنطقة المحيطة بالطائرة من أى مقطورات فارغة .
١٠. التعامل مع الشحنات ذات الطبيعة الخاصة والبضائع الخطرة طبقاً لقواعد وإجراءات التحميل .
١١. تطبيق تعليمات الأمن والسلامة فى المهبط وارتداء الزى الرسمي للشركة ومهمات الأمن الصناعي .
١٢. القيام بما يوكل إليه من أعمال أخرى .

|| ||

||

"TLB

AIRCRAFT TECHNICAL LOG S/No. 0012029

ALL TIMES TO BE RECORDED IN GMT



Aircraft Type (B777/300)

EGAA App No 010

REG. BY: B-DN DATE: 23.8.12
TO: DXB

FOR TRAINING FLIGHTS ONLY

No. of P/B step LOGS:

No. of Overhaul:

Total No. of LOGS:

ONE

LOG TIME	Nb.	TIME
LANDED	11	4
AIRBORNE	07	49
SECTOR TIME	03	25
TIME B/F	003	03
TOTAL TIME	030	03

☒ ETOPS ☒ REVENUE
☒ NON ETOPS ☒ NON REV.

 DEFECT
 ATA (4 digit):

 ACTION TAKEN
 A REF No. BRT YES NO D.A. Log P.No.

ENG. WORK - UPON A/C ARRIVAL
 AFT CARGO COMP. DOOR OPENED FOUND
 ONE CONTAINER AT THE REAR END OF
 DOOR NOT IN PLCS & MOVED AFT CARGO
 DAMAGE TO THE AFT CONTAINER. 21/8/12

B (REF No.) BRT YES NO 35/36 R
 ALSO CONTAINER AT 35/36 R
 WAS 35/36 R FOUND MOVING FREELY
 FOR A DISTANCE ABOUT 2M DUE TO HQ
 LOCK WAS UP.
 SITUATION CLEARED & ALL CRUISE AREAS
 CHECKED FOR DAMAGE & NO FINDING.

JCH: ATA (4 digit):

A REF No. BRT YES NO

JCH: ATA (4 digit):

B REF No. BRT YES NO

JCH: ATA (4 digit):

B REF No. BRT YES NO

JCH: ATA (4 digit):

B REF No. BRT YES NO

JCH: ATA (4 digit):

B REF No. BRT YES NO

JCH: ATA (4 digit):

B REF No. BRT YES NO

JCH: ATA (4 digit):

B REF No. BRT YES NO

JCH: ATA (4 digit):

B REF No. BRT YES NO

JCH: ATA (4 digit):

B REF No. BRT YES NO

JCH: ATA (4 digit):

B REF No. BRT YES NO

JCH: ATA (4 digit):

B REF No. BRT YES NO

JCH: ATA (4 digit):

B REF No. BRT YES NO

JCH: ATA (4 digit):

B REF No. BRT YES NO

JCH: ATA (4 digit):

B REF No. BRT YES NO

JCH: ATA (4 digit):

B REF No. BRT YES NO

JCH: ATA (4 digit):

B REF No. BRT YES NO

JCH: ATA (4 digit):

B REF No. BRT YES NO

JCH: ATA (4 digit):

B REF No. BRT YES NO

JCH: ATA (4 digit):

B REF No. BRT YES NO

JCH: ATA (4 digit):

B REF No. BRT YES NO

JCH: ATA (4 digit):

B REF No. BRT YES NO

JCH: ATA (4 digit):

B REF No. BRT YES NO

 T/O EPR: 102.5%
 T/O N1: 85.4%

 T/O EPR: 102.5%
 T/O N1: 85.4%

 T/O EPR: 102.5%
 T/O N1: 85.4%

 T/O EPR: 102.5%
 T/O N1: 85.4%

 T/O EPR: 102.5%
 T/O N1: 85.4%

 T/O EPR: 102.5%
 T/O N1: 85.4%

 T/O EPR: 102.5%
 T/O N1: 85.4%

 T/O EPR: 102.5%
 T/O N1: 85.4%

 T/O EPR: 102.5%
 T/O N1: 85.4%

 T/O EPR: 102.5%
 T/O N1: 85.4%

 T/O EPR: 102.5%
 T/O N1: 85.4%

 T/O EPR: 102.5%
 T/O N1: 85.4%

 T/O EPR: 102.5%
 T/O N1: 85.4%

 T/O EPR: 102.5%
 T/O N1: 85.4%

 T/O EPR: 102.5%
 T/O N1: 85.4%

 T/O EPR: 102.5%
 T/O N1: 85.4%

 T/O EPR: 102.5%
 T/O N1: 85.4%

 T/O EPR: 102.5%
 T/O N1: 85.4%

 T/O EPR: 102.5%
 T/O N1: 85.4%

 T/O EPR: 102.5%
 T/O N1: 85.4%

 T/O EPR: 102.5%
 T/O N1: 85.4%

 T/O EPR: 102.5%
 T/O N1: 85.4%

 T/O EPR: 102.5%
 T/O N1: 85.4%

 T/O EPR: 102.5%
 T/O N1: 85.4%

 T/O EPR: 102.5%
 T/O N1: 85.4%

 T/O EPR: 102.5%
 T/O N1: 85.4%

 T/O EPR: 102.5%
 T/O N1: 85.4%

 T/O EPR: 102.5%
 T/O N1: 85.4%

 T/O EPR: 102.5%
 T/O N1: 85.4%

 T/O EPR: 102.5%
 T/O N1: 85.4%

 T/O EPR: 102.5%
 T/O N1: 85.4%

 T/O EPR: 102.5%
 T/O N1: 85.4%

I hereby certify that the maintenance specified above has been carried out in accordance with Manufacturer's Documentation.

Egyptian Civil Aviation Regulations and EgyptAir Airlines relevant approved documents.

 AIRCRAFT RELEASED FOR ETOPS Yes ☐ No ☐

AIRCRAFT ACCEPTED FOR FLIGHT

 AIRCRAFT RELEASED FOR ETOPS Yes ☐ No ☐

AIRCRAFT ACCEPTED FOR FLIGHT

 AIRCRAFT RELEASED FOR ETOPS Yes ☐ No ☐

AIRCRAFT ACCEPTED FOR FLIGHT

 AIRCRAFT RELEASED FOR ETOPS Yes ☐ No ☐

AIRCRAFT ACCEPTED FOR FLIGHT

 AIRCRAFT RELEASED FOR ETOPS Yes ☐ No ☐

AIRCRAFT ACCEPTED FOR FLIGHT

|| ||

||

||

Dear Deputy GM Stations

Manager

Overseas Stations

Kindly be advised that, upon arrival of flight MS912/23AUG CAI/DXB, when offloading had been started from AFT hold, we found the following:

1-the first AKE number 04362 POS, door side, was not in position and not secured by locks. It was over the cargo floor locks. Locks were beneath the AKE not above.

2-This leads to crash two other containers (red container 55008 and 55172) in POS 41L, 41R. Both have damage.

3-Also 42, 43 LR were no fit. This helps AKE in POS 44R to move freely and crash AKE in POS 41R.

4-Also we found AKE number 55046 POS 35R was not secured by locks up at all. POS 36R were empty, so it could move forward and aft between those two positions (35R & 36R).

5-The result for this issue is, we had two locks were broken.
(we kept those position –NO FIT – in departure)

6-In the other hand, the incoming CPM was incorrect. It mentioned that there were AKE bag in POS 36 R while this POS no fit.

Samir Soliman

Dubai Station Manager

23AUG2012

|| ||

||

||



GROUND SERVICES

1- الفصل
2- الفصل
3- الفصل
S.C. 10/4

EGYPT AIR		COMPANY		0017072	
AIRCRAFT CARGO COMPARTMENT REMARKS					
A/C TYPE: 777-300	A/C REG: DP	STATION: BKK	FLT NO.: 361	SER:	
LOAD MASTER REMARKS			ACTION TAKEN	NRC NO.	SIGNATURE
one way locks in position and found broken					
NAME: SHAWAN	SIGNATURE:		- JCC RECEIVER - G.S. RECEIVER	FORM:	
EGYPT AIR		COMPANY			
AIRCRAFT CARGO COMPARTMENT REMARKS					
A/C TYPE: 777-300	A/C REG: DP	STATION: BKK	FLT NO.: 361	SER:	
LOAD MASTER REMARKS			ACTION TAKEN	NRC NO.	SIGNATURE
NAME: SHAWAN	SIGNATURE:		- JCC RECEIVER - G.S. RECEIVER	FORM:	



EGYPTAIR
GROUND SERVICES

الطيار: محمد عبد الحليم
11:30

EGYPTAIR		COMPANY		0006392	
AIRCRAFT CARGO COMPARTMENT REMARKS					
A/C TYPE: B773	A/C REG: GDP	STATION: JFK	FLT NO.: MS 986	SER:	
LOAD MASTER REMARKS			ACTION TAKEN	NRC NO.	SIGNATURE
Two broken partial locks in AFT cargo hold position 41.					
NAME: SAMEH SAMY		SIGNATURE: S.S.S.		FORM: 12	
EGYPTAIR		COMPANY			
AIRCRAFT CARGO COMPARTMENT REMARKS					
A/C TYPE:	A/C REG:	STATION:	FLT NO.:	SER:	
LOAD MASTER REMARKS			ACTION TAKEN	NRC NO.	SIGNATURE
NAME:		SIGNATURE:		FORM:	
		- JCC RECEIVER			
		- G.S. RECEIVER			



EGYPTAIR
GROUND SERVICES

0010924

Form # 60 Quality

Aircraft Cargo Compartment Remarks (Rev. 1)			
EGYPTAIR GROUND SERVICES COMPANY			
A/C Type:	A/C Reg.:	Station:	Ser.:
B777	DO	CAI CHR 961	
Load Master Remarks		Flt. No.:	Date & Time:
In Partial Load stop PosyLLP BRoken stopHerd IN @ Lock		961	27/5/2012
		Corrective Action Taken	Nrc. No.:
A/C Technician Name:		Signature and Stamp:	
M. ELB			
Signature :		Signature and Stamp:	
Issue 1	Mar, 2006	Rev. 1 Jun, 2011	Page 1/1



EGYPTAIR
GROUND SERVICES

10 - 10
15/15
1/2

0004824

Form # 60 Quality

Aircraft Cargo Compartment Remarks (Rev. 1)			
EGYPTAIR GROUND SERVICES COMPANY			
A/C Type:	A/C Reg.:	Station:	Flt. No.:
	DR	CAN	959
Load Master Remarks		Corrective Action Taken	Date & Time:
3 damage locks in 41 L and R			4/6/2012
Signature:		Nre. No.:	Signature and Stamp
Wael			
A/C Technician Name:		Signature and Stamp:	
Issue 1 Mar, 2006	Rev. 1 Jun, 2011	Page 1/1	



EGYPTAIR

GROUND SERVICES

Form # 60 Quality

Aircraft Cargo Compartment Remarks (Rev. 1)

EGYPTAIR GROUND SERVICES COMPANY

A/C Type:

A/C Reg.:

DR

Station:

LHR

Flt. No.:

777

Date & Time:

11/18/2012

Ser.:

Load Master Remarks

- Locks in 41 L R are broken
- 42 L need tape

Corrective Action Taken

Nrc. No.:

Signature and Stamp

Name:

Signature:

A/C Technician Name:

Signature and Stamp:

Issue 1 Mar, 2006

Rev. 1 Jun, 2011

Page 1/1

0001591



EGYPTAIR
GROUND SERVICES

Form # 60 Quality

0018582

Aircraft Cargo Compartment Remarks (Rev. 1)

EGYPTAIR GROUND SERVICES COMPANY

A/C Type:

B777

A/C Reg.:

DR

Station:

DVB
CAI

Flt. No.:

911

Date & Time:

8/7/2012

Ser.:

Load Master Remarks

Two Broken Lach
416842L

Corrective Action Taken

Nrc. No.:

Signature
and Stamp

Name :

Signature :

A/C Technician Name:

Signature and Stamp:



EGYPTAIR

GROUND SERVICES

Form # 60-Quality

0014765

Aircraft Cargo Compartment Remarks (Rev. 1)

EGYPTAIR GROUND SERVICES COMPANY

A/C Type:

A/C Reg.:

Station:

Flt. No.:

Date & Time:

Ser.:

Load Master Remarks

Corrective Action Taken

Nrg. No.:

Signature
and Stamp

Name:

Signature:

A/C Technician Name:

Signature and Stamp:

Issue 1 Mar 2006

Rev. 1 Jun 2011

Page 1/1



EGYPTAIR
GROUND SERVICES

0011045

Form # 60 Quality

Aircraft Cargo Compartment Remarks (Rev. 1)					
EGYPTAIR GROUND SERVICES COMPANY					
A/C Type: B777	A/C Reg: DP	Station: CAI	Flt. No.:	Date & Time: 19/11	Ser.:
Load Master Remarks Broken Head Stop In Partial Load stop Pos 41R tow Lock			Corrective Action Taken	Nrc. No.:	Signature and Stamp
Name : M ELB			A/C Technician Name: Signature and Stamp:		
Issue 1 Mar 2006		Rev. 1 Jun 2011		Page 1/1	

|| ||

||

||

07.08 Training Requirements for Load master

Load master should pass the following training program:

- Basic training
- Recurrent training
- Transitional Training

07.08.01 Basic training

The candidate must pass all basic courses (theoretical training and Practical Training) before starting the productive (on job) training.

The contents of courses are:

- Aircraft loading for load master
- DGR book 02
- Ramp safety.
- A/C types and cargo doors operation.
- Human factors
- Security training

The employee must pass the evaluation test (written, oral or practical) of the basic training course before starting his job. Pass degree is (80%) eighty percent.

The basic training contents some miscellaneous subjects as:

- Egypt Air Administrative Chart and company structure.
- International aviation and safety regulations
- Airport safety regulations
- Company policies (safety, quality, and environment)
- Language & computer skills
- Quality & environmental
- Training of trainer

07.08.02 Transitional Training

The purpose of the transitional training is to acquaint the Load master with differences in newly purchased equipment or new aircraft /customer A/C. This aims to keep Egypt Air Loading officer updated with modern innovation in Aviation and Ground Handling Technology

07.08.03 Recurrent training

After three years of working, the load master needs to have refreshment with the data learned in the Basic and transitional training programs except Dangerous goods course (every two years). This is known as a recurrent training course. The employee must Pass the evaluation test (written, oral or practical) of the recurrent training course. Pass degree is (80%) eighty percent.

07.09 Training Requirements Loading Porter**07.09.01 Basic training**

- Aircraft loading
- DGR book -4
- A/c types and cargo doors operations
- Ramp safety
- Human factors
- Security training

The employee must pass the evaluation test (written, oral or practical) of the basic training course before starting his job. Pass degree is (80%) eighty percent.

07.09.02 Transitional Training

The purpose of the transitional training is to acquaint the Loading porter with differences in newly purchased equipment or new aircraft /customer A/C. This aims to keep Egypt Air Loading porter updated with modern innovation in Aviation and Ground Handling Technology.

07.09.03 Recurrent training

After three years of working, the Loading porter needs to have refreshment with the data learned in the Basic and transitional training programs except Dangerous goods course (every two years). This is known as a recurrent training course. The employee must Pass the evaluation test (written, oral or practical) of the recurrent training course. Pass degree is (80%) eighty percent.

|| ||

||

||

عنوان السكن:				رقم البطاقة		رقم ٨٧٠ / ٥		الكود		الاسم	
تليفون:				ش ع				تاريخ التعيين		الوظيفة	
نتيجة الدورة	مكان عقد الدورة ونوعها		مركز التدريب	تاريخ الدورة		رقم أمر التدريب		اسم الدورة		مسلسل	
	المهبط			الى	من						
١٠٩٨	—	—	—	٢٤/٢	٢٤/٢	٢٠١١/١٦٥		D-G-R		١	
١٠٩٦	—	—	—	١٩/٢	١٩/٢	٢٠١٢/٥٢٠		R-3		٢	
١٠٩٥	—	—	—	١٤/٢	١٤/٢	٢٠١٢/٥٤٠		تعليم اذاعة		٣	
١٠٨٧	—	—	—	١٤/٢	١٤/٢	٢٠١٢/٥٥٢		R.S.		٤	
١٠٩٦	—	—	—	١٦/٢	١٥/٢	٢٠١٢/٥٥٤		ادارة بشرى		٥	
١٠٩٧	—	—	—	١٤/٢	١٤/٢	٢٠١٢/٧٥٨		ارباحه ٢٤٠/٢٤٠		٦	
١٠٩٧	—	—	—	١٤/٢	١٤/٢	٢٠١٢/٧٥٤		B 7777		٧	
١٠٩٧	—	—	—	١٤/٢	١٤/٢	٢٠١٢/٧٥٤		SAFA		٨	
										٩	
										١٠	
										١١	
										١٢	

[illegible]