

مختصون في اليمينية يؤكدون الجاهزية الفنية العالية للطائرة المنكوبة

## الكابتن سعيد عقلان : سلمت الطائرة للكابتن خالد حاجب وهي في أحسن حال



**المهندس العبيدي : الطائرة المنكوبة خضعت لصيانة مكثفة انتهت في مايو الماضي وفقاً للمعايير المحددة من المصنع**

صنعاء / سبأ

ما زال الغموض يخيم على الأسباب الحقيقية وراء حادثة تحطم الطائرة الإيريابص 310 فجر الثلاثاء قبل الماضي قرب مطار موروني برغم انقضاء الثلث الأول من عمر بطاريات الصندوقين الأسودين للطائرة، حيث ستبدأ قوة الذبذبات بالانخفاض وتراجع معها الآمال المعلقة بسرعة العثور على الصندوقين لمعرفة الأسباب الحقيقية لتحطم تلك الطائرة قبل أن يغيب الأمل عند انقطاع الذبذبات الصادرة عن الصندوقين بعد نفاذ بطارياتهما التي يصل عمرها إلى شهر كامل حسب إفادة المختصين .



## الكابتن محمد السمييري: بطاريات الصندوقين الأسودين تفرغ خلال شهر من الحادث

من صحة ما ورد في تقارير الفنيين المختصين، والتأكد من سلامة الطائرة ومدى صلاحيتها للطيران في كل محطة يصل إليها، لاسيما فيما يتعلق بفحص الترانزيت.

وقال « يقوم كابتن الطائرة بالتشبيك على الطائرة بعد إجراء فحص الترانزيت للتأكد من عدم وجود أي خلل فيها، قبل توقيعه على التقرير الفني الذي يقر فيه بأنه تسلم الطائرة وهي خالية من أي خلل، ومن ثم يتم رفعه إلى الجهات المختصة ليتم في ضوءه إصدار التصريح الخاص بالطيران واستئناف الطائرة لرحلتها ».

## الطائرات المدنية تخضع للعديد من الفحوصات

ويؤكد مدير أول الصيانة أن الطائرات المدنية تخضع للعديد من الفحوصات الدقيقة وفقاً للمعايير والمواصفات الموضوعة من قبل الشركة المصنعة للطائرة والمحددة في أوراق رسمية ويتم التوقيع عليها بعد كل فحص من قبل مهندس الصيانة المختصين.

وقال « تلك الفحوصات تتم تحت إشراف مندوب شركة الإيريابص المتواجدة في اليمن، وتشتمل تلك الفحوصات على فحص الترانزيت (تشبيك) وتخضع له الطائرة لمدة ساعة أو ساعة ونصف عند وصولها إلى أي مطار قبل إن تستأنف رحلتها، إلى جانب فحص آخر يعرف بالدبلي تشيك كل 24 ساعة، كما أن الطائرة تخضع لفحص أسبوعي وفحص دوري كل 400 ساعة، فضلاً عن الفحص المعروف بـ (السي تشيك) الذي يتم كل 15 شهراً ».

وأوضح أن كل تلك الفحوصات يقوم بها عدد من الفنيين المختصين كل في مجال اختصاصه وفقاً للنقاط الموضوعة في التقارير المعدة سلفاً من قبل الشركة المصنعة والتي يتم التوقيع عليها من قبل الفنيين الخاضعين لإشراف مندوب الشركة في اليمن.

## الصدوقان الأسودان

وبالنسبة للصندوقين الأسودين الأسودين لونهما في الأصل برتقالي، ولكن نتيجة لارتباطهما بتحليل كوارث الطائرات السببية فقد سميا بالأسودين.. مشيراً إلى أن أحدهما يقوم بتسجيل المحادثات داخل قمرة القيادة بين أفراد الطاقم وأي فرد في غرفة القيادة وكذلك المحادثات مع المراقبة الجوية .

فيما يعمل الصندوق الآخر على تخزين المعلومات الخاصة بالرحلة من حيث الارتفاع والسرعة والاتجاه وقراءات الحركات والضغط ودرجة الحرارة وغيرها من المعلومات التي تفيد المحققين في معرفة أسباب أي حادث.

وقال « لقد قامت الطائرة المنكوبة بعد خروجها من الصيانة المكثفة بـ 47 رحلة، ومنها 8 رحلات فقط إلى موروني ورحلتان إلى العاصمة البريطانية لندن بتاريخ 24 و 27 يوليو، ومررت فوق الأجواء الفرنسية أربع مرات ذهاباً وإياباً دون أن يسجل طياروها أية ملاحظات فنية عليها، وهو ما يؤكد أنها كانت تتمتع بالسلامة الفنية والجاهزية العالية خلال الرحلة الأخيرة التي وقعت فيها الحادثة ».

## صيانة دورية للطائرة المنكوبة

وأضاف مدير أول الصيانة « الطائرة خضعت كذلك إلى جانب مراحل الفحص السابقة إلى تفتيش كل 6 أشهر من قبل هيئة الـ (جي ساك) المخولة بطرح أية ملاحظات إذا وجدت هناك أي خلل في الطائرة، إضافة إلى التفتيش الذي تخضع له الطائرة في حال دخولها إلى مطارات أوروبا من قبل الاتحاد الأوروبي والكسافاً فضلاً عن الإشراف المباشر من قبل هيئة الطيران المدني.

وأكد أن الهيئة تمتلك كوادر فنية ومهندسين مشهوداً لهم بالكفاءة والمهنية العالية، وتلقوا التأهيل العالي في مجال الصيانة حتى أصبحوا من الكوادر المتميزة في هذا المجال على مستوى الشرق الأوسط.. موضحاً بأنه لا يمكن لأي مهندس التوقيع على تقرير الفحص إذا وجد هناك أي خلل في الطائرة حتى ولو بنسب ضئيلة .

وقال « في إحدى المرات لاحظنا صدأ في إحدى الطائرات نتيجة الماء على أرضية الطائرة وتم استدعاء مندوب الإيريابص وإطلاعه على ذلك وقد قام بدوره بالتواصل مع المصنع وتلقى التعليمات الخاصة بكيفية إصلاح ذلك، ومن ثم فقد تم إصلاحه بناء على تلك التعليمات ».

## دور الكابتن في سلامة الطائرة

ولفت العبيدي إلى أن كابتن الطائرة يقع على عاتقه مهمة التأكد

## رحلات الطائرة

وحول ما إذا كانت رحلات الطائرة إلى موروني محددة أجاب الكابتن سعيد عقلان بالقول « الطائرة المنكوبة تعمل بالخط التجاري وتسير على كل الرحلات ولهذا فقد اقلعت إلى أبو ظبي وبعدها بيروت عمان، وما تناولته بعض وسائل الإعلام من معلومات مضللة عن جاهزيتها الفنية ليست سوى إشاعات غير صحيحة، كما أن الطائرة لم تكن متوقفة عن العمل قبل رحلتها إلى موروني، فقد اقلعت في عدة رحلات دولية منذ خروجها من الصيانة الشاملة في مايو الماضي، وكان آخر رحلاتها الدولية قبل الحادث إلى لندن يوم السبت وعادت صباح الأحد قبل أن تتوجه إلى بيروت ثم إلى أبو ظبي ».

وفيما يتعلق بأحذية الطيار الاقلاع بالطائرة أو رفض ذلك في حال وجود أي خلل فيها، أوضح الكابتن عقلان أن الكابتن الحق في الرفض أو قبول الطيران في حال سلامتها لأنه المسئول الأول عن سلامة التشغيل من الناحية القانونية، وضروري أن يوقع على الوثيقة الفنية للطائرة التي في ضوءها يقبل أي كابتن الطيران بها في وضعها الفني.. مؤكداً أن الكابتن حريص على سلامة الأرواح التي معه قبل روجه، كون الركاب قد يزيدون على 200 راكب غير طاقم الطائرة.

وقال الكابتن عقلان « الطيار له الحق في رفض أي طائرة إذا كانت لديه أسباب فنية مقنعة سواء كانت الطائرة جديدة أو مستعملة ».

## صيانة مكثفة للطائرة المنكوبة

وحول الصيانة التي خضعت لها هذه الطائرة من قبل مهندس مركز الصيانة التابع لشركة اليمينية يقول مدير أول الصيانة في الخطوط الجوية اليمينية بطيار صنعاء الدولي عبدالله حسن ياسر العبيدي أن الطائرة المنكوبة الإيريابص 310 خضعت لصيانة مكثفة لمدة أربعة أشهر انتهت في مايو الماضي وتمت وفقاً للمواصفات المحددة من المصنع وتحت إشراف مندوب الإيريابص في اليمن، وتم رفع التقارير الخاصة التي تبين بأنه تم إجراء كافة الفحوصات لأجزاء الطائرة كل على حده وحسب ما هو موضح بالتقارير المعدة من شركة الإيريابص والموقع عليها من كافة الفنيين المختصين.. لافتاً إلى أن الطائرة خرجت من الصيانة واقلعت وكانت محركاتها جديدة، كما أن احد هذه المحركات اشتغل 213 ساعة، بالرغم من أن المحرك يجب ان يعمل عشرة آلاف ساعة.. مبيناً أنه يتم صيانة المحركات في نفس المصنع الخاص بالمحركات .

وقال « محركات وعجلات الطائرة المنكوبة تم تعميمها في نفس المصنع الذي صنعت فيه، وكل شيء يحتاج إلى استبدال يتم استبداله من المصنع الذي تم تصنيعها فيه لان اليمينية حريصة كل الحرص على استبدال تلك القطع في بلد المصنع سواء كانت أمريكية أو

ورغم أن حوادث الطيران يمكن وقوعها في أي زمان أو مكان لأسباب متعددة ولا يمكن استبعاد حدوثها نهائياً حتى مع أحدث الطائرات، وبالرغم أيضاً من أن هذا الحادث الأساوي هو الأول لطائرة تابعة لشركة الخطوط اليمينية إلا أنه رافعه ضجة إعلامية كبيرة لم يسبق له مثل مع أي من حوادث الطيران الكثيرة التي شهدها العالم والتي كان آخرها مطيح وينيو الماضي عندما سقطت طائرة إيريابص 330 تابعة لخطوط الطيران الفرنسية (اير فرانس) وعلى متنها 228 مسافراً وظل مصير ركابها مجهولاً لعدة أيام قبل أن يتم تحديد موقع سقوطها والعودة على حطامها وانتشال بعض جثث ركابها .

وترجع أسباب هذه الضجة إلى مسارعة وسائل إعلام فرنسية وعالمية منذ اللحظة الأولى للحادثة إلى نقل تصريحات متعجلة لبعض المسؤولين الفرنسيين تخمن أن الحادثة ربما تعود إلى أسباب فنية دون انتظار نتائج التحقيق، بالرغم من تأكيدات شركة الخطوط الجوية اليمينية أن الطائرة المنكوبة كانت في كامل جاهزيتها وسلامتها الفنية، وبقيها وجود أي عوامل فنية قد تكون وراء هذا الحادث، مستندة في ذلك إلى الحادثة بين كابتن الطائرة خالد حاجب ومطار موروني التي لم تشر بحسب ماكشفتها اللجنة العليا المتابعة لحوادث الطيران إلى وجود أي خلل فني في الطائرة أو أي مشاكل واجهتها خلال رحلتها باستثناء سوء الأحوال الجوية التي أجبرت كابتن الطائرة على تحويل مساره أثناء الهبوط ومحاولة الهبوط لاحقاً وفقاً لتعليمات برج مطار موروني.

وعن جاهزية الطائرة والأنظمة المتبعة في شركة اليمينية للتأكد من جاهزية كل طائرة قبل إقلاعها والصيانات الدورية المتبعة للحفاظ على جاهزية كل طائرة وهو ما ابقي سجل الشركة خالياً من أية حوادث منذ تأسيسها قبل عدة عقود، حرصت وكالة الإنباء اليمينية (سبأ) على استطلاع آراء مسؤولين ومختصين بشركة اليمينية وهم الكابتن سعيد عقلان آخر طيار قاد الطائرة المنكوبة وسلمها إلى الكابتن خالد حاجب، ومدير أول الصيانة في الخطوط الجوية اليمينية بطيار صنعاء الدولي عبدالله حسن ياسر العبيدي، ونائب مدير عام شئون التشغيل بالخطوط الجوية اليمينية الكابتن محمد قاسم السمييري.

## الطائرة في أحسن أحوالها

يقول الكابتن سعيد عقلان عن حالة الطائرة المنكوبة قبل تسليمها للطيار خالد حاجب «الطائرة المنكوبة كانت في أحسن حال حيث اقلعت في نفس يوم الحادث يوم الاثنين في أربع رحلات على خطوط صنعاء عدن، وعدن ابوظبي ثم عدن صنعاء، ووصلنا تقريبا الساعة الثامنة مساءً، والطائرة كانت في كامل جاهزيتها ولم تلمس فيها أية مشاكل فنية، وهذا ما ضمنه في السجل الفني للطائرة حسب الإجراءات الفنية، حيث أقوم بالتوقيع على السجل الفني للطائرة باعتباري الكابتن المسئول عن الرحلة ».

وتابع : إضافة إلى ذلك فقد استلمنا يوم الأحد الطائرة المنكوبة من رحلة لندن واقلعنا بها على رحلة صنعاء بيروت عمان صنعاء، ما يعني أننا اقلعنا في اليومين السابقين ليوم الحادث بالطائرة في سبع رحلات ويمعدل أربع عشرة ساعة ولم نلاحظ أي شيء في الطائرة من الناحية الفنية حيث كانت كافة الأنظمة تعمل فيها بطريقة اعتيادية .

وأوضح الكابتن عقلان أنه في حال وقوع أي خلل فني كان بإمكان كابتن الطائرة المنكوبة التحدث مع برج مراقبة موروني وإطلاعهم على ذلك كونه كان بينه وبين الهبوط ما بين ثلاث إلى أربع دقائق، ولذلك نستبعد وجود خلل فني وترجح حدوث ظرف طارئ سنكتشف عنه التحقيقات.

أخي المواطن .. أختي المواطنة:

النظافة الشخصية بأنماطها المختلفة سلوك صحي إيجابي، وتطبيقها في حياتك اليومية يحميك ويحمي غيرك من الإصابة بأنفلونزا (H1N1)