

الطيران المدني

العدد 92 - ربيع الأول 1437هـ - يناير 2016م



نقل المقر الرئيس للهيئة العامة
للطيران المدني إلى الرياض



مشاريع مطارات المملكة..
حقائق وأرقام

وفر وقتك في المطار مزايا جديدة لأجهزة الخدمة الذاتية



اصدار بطاقة صعود الطائرة
للمرحلات الداخلية



اصدار بطاقة صعود الطائرة
للمرحلات الدولية**



اصدار بطاقة الأمتعة*



ادخال بطاقة الفرسان



مسح جواز السفر
لتفعيل البيانات

* هذه الخدمة متوفرة حالياً في المطارات التالية:
• مطار الملك عبدالعزيز الدولي بجدة • مطار الملك خالد الدولي بالرياض
• مطار الأمير محمد بن عبدالعزيز الدولي بالمدينة المنورة • مطار ابنها الدولي
** باستثناء الولايات المتحدة الأمريكية وكندا

saudiairlines.com



السعودية
SAUDIA



**Our ambition is
to facilitate the entire
travel journey from
door-to-door**

Our leading technology facilitates the journeys for hundreds of millions of travellers every year and optimizes the capabilities and performances of Travel Agencies, Corporations, Insurance Companies, Airports and Ground Handlers, Airlines, Hotels, Railways and Car-Rental Companies.



Best GDS for 2014
Best Technology
Provider for 2015

amadeus.com

المحتويات



معرض دبي الرابع عشر للطيران

2015

ص 24



النظام الالكتروني الأمني في
مطارات المملكة

ص 32



بوينج تكشف النقاب عن
B737 MAX وخط إنتاجها الجديد

ص 36



هل يصبح تلويث الطائرات للهواء مفيداً؟

ص 42

الهيئة الاشرافية:
د. مقبل صالح أحمد الذكر
د. محسن حسن النجار
د. علي معوض الباهي
أ. خالد بن عبدالله الخيري

الإخراج والتنفيذ الفني:
أحمد عساف

ردم:

١٣١٩-١٥٣٥ رقم الإيداع: ٤١/٠٩٥



امتياز الإصدار والاعلان والاشتراكات
فكرة للاستشارات الإعلامية والتسويقية
ص. ب: ٨٠٠٤ جدة ٢١٤٨٢ المملكة العربية السعودية
ت/ ٦٦٨٠٢٠٦ - ٦٦٨٠٢٦٦ - فاكس/ ٦٦٥٤٧١٩
البريد الإلكتروني: info@efkra.com Web: www.efkra.com

المشرف العام على المجلة
أ. سليمان بن عبد الله الحمدان
رئيس الهيئة العامة للطيران المدني

مساعد المشرف العام على المجلة
أ. وائل بن محمد السرحان
مساعد رئيس الهيئة للاتصال المؤسسي والتسويق

رئيس التحرير
د. سالم بن أحمد سحاب

مراسلات التحرير - باسم رئيس التحرير
جدة: هاتف: ٦٨٥٤١٨٨
فاكس: ٦٨٥٤٢٠٧
بريد الكتروني: magazine@gaca.gov.sa



أ. سليمان الحمدان

رئيس الهيئة العامة للطيران المدني

«الرؤية المستقبلية للهيئة العامة للطيران المدني»

لنقل الجوي تهدف إلى:

- تحرير وتطوير صناعة النقل الجوي.
- تشجيع الاستثمار في جميع قطاعات الطيران.
- زيادة الرحلات الداخلية لتغطية الطلب المتزايد.
- توفير خدمات متميزة للمسافرين.
- زيادة الإيرادات وخفض نفقات التشغيل.

لقد تمكنت الهيئة على مدى السنوات الماضية -وبحمد الله- من تحقيق إنجازات كبيرة، وأطلقت العديد من البرامج والمبادرات الاستراتيجية. وتمضي حركة التطوير بخطى ثابتة نحو تحقيق الأهداف المرجوة، حيث اكتملت الآن العديد من المشاريع، وهناك مشاريع لا تزال تحت التنفيذ وأخرى سيتم تنفيذها مستقبلاً بإذن الله.

إن الهيئة تولي كافة أوجه نشاطها اهتماماً فائقاً، ويشمل ذلك التوجه نحو استراتيجية الخصخصة، وتعزيز معايير وإجراءات السلامة والنقل الجوي، والاهتمام بتطوير خدماتنا الإلكترونية.

وفي الختام نسأل الله العليّ القدير أن يكلل جهودنا بالنجاح وأن يسدّد خطانا لما فيه خير بلادنا الحبيبة ■

أمامنا اليوم خطة عمل جديدة متكاملة تمثل بالنسبة لنا "الرؤية المستقبلية للهيئة العامة للطيران المدني". رؤية ترافقها هوية جديدة ستميز الهيئة للمرحلة التالية.

إن الهيئة العامة للطيران المدني تمضي بخطوات واثقة نحو تحقيق أهدافها والإسهام في تحقيق الرؤية الاقتصادية للمملكة انطلاقاً من حرص ولاة الأمر على دعم هذا القطاع الحيوي الذي يساهم في التنمية الاقتصادية والاجتماعية للارتقاء بالخدمات المقدمة للمواطنين والمقيمين على حد سواء، بالإضافة إلى تعزيز وتطوير الخدمات من خلال فتح المشاركة أمام القطاع الخاص ليقوم بدوره كشريك استراتيجي هام خلال السنوات المقبلة.

ونحن في الهيئة نعمل انطلاقاً من رؤية متكاملة من أجل تحقيق أجواء آمنة وتطبيق أدق معايير السلامة العالمية، وبناء منظومة مطارات حديثه بخدمات عصرية متقدمة، بما يمكننا من تعزيز مكانة المملكة العربية السعودية كدولة مؤثرة في صناعة الطيران المدني، والإسهام بفاعلية في تحقيق النمو والاستدامة الاقتصادية لبلادنا.

وقد وضعت الهيئة خطة استراتيجية متكاملة

نقل المقر الرئيس للهيئة العامة للطيران المدني إلى الرياض



في جلسته التي عقدت في الرياض يوم الاثنين ١٤٣٧/٣/١٠ قرر مجلس الوزراء نقل المقر الرئيس للهيئة العامة للطيران المدني من محافظة جدة إلى مدينة الرياض، على أن تتم عملية النقل بشكل تدريجي وبما لا يؤثر على سير العمل، وذلك في مدة لا تتجاوز سنة ونصف السنة كحد أقصى .

وحول هذا القرار أوضح مساعد رئيس الهيئة العامة للطيران المدني للاتصال المؤسسي والتسويق الأستاذ وائل بن محمد السرحان بأن قرار انتقال الهيئة إلى العاصمة الرياض، من شأنه أن يخفف نفقات المصروفات التشغيلية التي تصرفها الهيئة على الانتدابات، نافياً أن يكون هناك اتجاه للاستغناء عن عدد من الموظفين نتيجة

الانتقال. وقال السرحان إن صدور موافقة مجلس الوزراء على نقل المقر الرئيس إلى الرياض مع بقاء مقر جدة كفرع للهيئة، يأتي أسوة بالدوائر الحكومية الأخرى، لافتاً إلى أن مدة الانتقال، التي تبلغ ١٨

شهرًا، ستهيئ بيئة سلسة للانتقال إلى العاصمة دون تأثير على سير العمل والموظفين، وفق آلية متدرجة ستعمل عليها الهيئة. وأضاف: فرع جدة سيكون بشكل جزئي لبعض القطاعات، خاصة في ظل وجود انتدابات لبعض الموظفين، سواء من أهل الرياض للعمل في جدة أو العكس، وذلك وفقاً لما تقتضيه مصلحة العمل.

مطار الملك خالد يحتفل بمرور 33 عاماً على افتتاحه



احتفلت إدارة مطار الملك خالد الدولي بالرياض، صباح يوم ١٤٣٧/٢/١٣هـ، بمرور ٣٣ عاماً على افتتاحه. وكان مدير المطار يوسف العبدان قد وجه الدعوة لمسؤولي الإدارات الحكومية والخطوط السعودية ومنسوبي إدارة المطار للمشاركة في الاحتفالية الخاصة بهذه المناسبة.

الأمير خالد الفيصل يتفقد مشروع مطار الملك عبدالعزيز الجديد

تفقد سمو الأمير خالد الفيصل مستشار خادم الحرمين الشريفين أمير منطقة مكة المكرمة، يوم ١٤٣٧/٢/١٨هـ مشروع مطار الملك عبدالعزيز الجديد، رافقه سمو الأمير مشعل بن ماجد محافظ جدة، وعدد من المسؤولين في هيئة الطيران المدني، والمقاول المنفذ للمشروع، ووصف سموه المشروع بـ"الضخم والعالمي"، لافتاً إلى أنه سيكون علامة فارقة في محافظة جدة، ومظهراً حضارياً كبيراً جداً لكل زائر وكل معتمر وكل حاج يصل إلى جدة، مشيراً إلى أن العمل سينتهي في المشروع أواخر ٢٠١٦م، فيما سيتم العمل في التشغيل "التجريبي" واستقبال الرحلات في الربع الأخير من العام ٢٠١٧م، بحيث يستقبل المطار جميع الرحلات الدولية، ليستوعب أكثر من ٣٠ مليون مسافر أو أكثر.

ولفت سموه النظر إلى أن المطار الجديد سيكون مفخرة لسكان جدة وللأجيال القادمة بصفة خاصة، وأبناء المملكة بصفة عامة، كون جدة الميناء البحري والجوي لمكة المكرمة.

انطلاق أعمال الجمعية العمومية للاتحاد العربي للنقل الجوي



عبدالوهاب تفاحة كلمةً نوه خلالها بتميز هذه الدورة بتزامنها مع مرور سبعين عاماً على تأسيس الخطوط السعودية. وأشار تفاحة إلى أن عدد المسافرين في العالم العربي تضاعف مرات عدة وزاد من 3 ملايين مسافر عام 1965م إلى 185 مليون مسافر عام 2015م، ومن 13 شركة طيران تملك 86 طائرة عام 1965م إلى 31 شركة طيران تملك 1,200 طائرة، ومن مطارات عربية تعاملت مع ثلاثة ملايين مسافر عام 1965م إلى مطارات محورية عربية عالمية تعاملت مع 325 مليون مسافر عام 2015م.

مواكبة كل جديد

فيما ألقى معالي الأستاذ سليمان الحمدان كلمة أكد فيها حرص المملكة على مواكبة كل جديد في صناعة النقل الجوي بما يتواءم مع ما تشهده المملكة من تنمية شاملة في كافة المجالات، مشيراً إلى برنامج تطوير شامل للمطارات الدولية والإقليمية والداخلية في المملكة، فقد تم على سبيل المثال إنجاز مطار الملك محمد بن عبدالعزيز الدولي الجديد بالمدينة المنورة بهدف تشغيل الرحلات الدولية المباشرة إلى طيبة الطيبة وخدمة 8 ملايين مسافر من الحجاج والمعتمرين والزوار في مرحلته الأولى مع زيادة متوقعة إلى 18 مليون مسافر في المرحلة الثانية.

هذه الجهود المتواصلة سوف تُتوج قريباً بإذن الله، باستكمال المرحلة الأولى لمطار الملك عبدالعزيز الدولي الجديد، بوابة الحرمين الشريفين، الذي يُعد واحداً من أكبر المطارات المحورية في المنطقة ويهدف إلى خدمة 30 مليون مسافر في مرحلته الأولى.

برعاية سمو الأمير خالد الفيصل مستشار خادم الحرمين الشريفين أمير منطقة مكة المكرمة، وحضور معالي الأستاذ سليمان الحمدان رئيس الهيئة العامة للطيران المدني رئيس مجلس إدارة المؤسسة العامة للخطوط الجوية العربية السعودية، والدكتور محمد التويجري الأمين العام المساعد للشؤون الاقتصادية بجامعة الدول العربية، والمهندس صالح الجاسر المدير العام للخطوط السعودية رئيس الجمعية العامة للاتحاد العربي للنقل الجوي، والسيد "توني تايلر" المدير العام للاتحاد الدولي للنقل الجوي IATA، والرؤساء التنفيذيين لشركات الطيران العربية وشركاء الاتحاد انطلقت بمدينة جدة مساء الأحد 1437/2/17 هـ فعاليات الجمعية العمومية للاتحاد العربي للنقل الجوي AACO في دورتها الثامنة والأربعين والتي تتزامن مع احتفال الاتحاد بمرور خمسين عاماً على تأسيسه بقرار من مجلس وزراء النقل والمواصلات بجامعة الدول العربية عام 1965م.

وألقى المهندس صالح الجاسر المدير العام للخطوط السعودية ورئيس الجمعية، كلمةً، قال فيها: "لقد قام الاتحاد العربي للنقل الجوي مُنذ تأسيسه قبل 50 عاماً بدور حيوي في تعزيز التعاون بين شركات الطيران العربية وخدمة مصالحها، وكان الاتحاد - ولا يزال - يُمثل الإطار الاستراتيجي الذي يجمع ويوحد جهود شركات الطيران العربية لمواجهة التحديات السريعة والمتلاحقة في صناعة النقل الجوي مؤكداً مكانته المتميزة بين المنظمات الدولية المماثلة في أنحاء العالم".

وتحدث الجاسر عن برنامج التحول والخطة الاستراتيجية للسنوات الخمس القادمة والتي تهدف إلى مضاعفة عدد طائرات أسطول السعودية بما يخدم متطلباتها التشغيلية والتسويقية ويعزز من مكانتها بين شركات الطيران العالمية إلى جانب الارتقاء بمنظومة الخدمات الأرضية والجوية، والتوسع في برامج التدريب والابتعاث لتوفير الكوادر البشرية المؤهلة.

متغيرات متسارعة

ومن جانبه، ألقى الدكتور محمد التويجري كلمةً أكد فيها أهمية هذا التجمع للمختصين والمهتمين بشؤون النقل العربي الذي يعد أحد روافد العمل العربي المشترك، متناولاً المتغيرات والتطورات العالمية المتسارعة في صناعة النقل الجوي وهو ما يستدعي بذل المزيد من الجهود ودفع أطر التعاون والتنسيق إلى مجالات أكثر رحابة واتساعاً. عقب ذلك، ألقى الأمين العام للاتحاد العربي للنقل الجوي

في مؤتمر صحفي لرئيس الهيئة العامة للطيران المدني معاليه يكشف عن الهوية الجديدة للهيئة ويدشن شعارها الجديد



عقد معالي رئيس الهيئة العامة للطيران المدني، الأستاذ سليمان الحمدان يوم الثلاثاء ١٤٣٧/٣/٢٥ هـ الموافق ٥ يناير ٢٠١٦ م، مؤتمراً صحفياً تحت عنوان (الرؤية المستقبلية للهيئة العامة للطيران المدني)، وذلك في الصالة رقم ٥ مطار الملك خالد الدولي بالرياض، بحضور كبار مسئولى الهيئة وممثلي وسائل الإعلام.

وشارك في المؤتمر معالي الدكتور فيصل الصقير مستشار رئيس الهيئة رئيس مجلس مديري شركة الطيران المدني السعودي القابضة، ومساعد الرئيس للسلامة والأمن والنقل الجوي الكابتن عبدالحكيم البدر، ومساعد الرئيس للمطارات المهندس طارق العبدالجبار، ومساعد الرئيس للمشاريع المهندس محمد عابد، ورئيس تقنية المعلومات المهندس سليمان البسام، ومساعد الرئيس للاتصال المؤسسي والتسويق الأستاذ وائل السرحان.

الهوية الجديدة للهيئة

وكشف معالي الأستاذ سليمان الحمدان خلال المؤتمر عن الهوية الجديدة التي ستميز الهيئة خلال المرحلة المقبلة، والإنجازات والمشاريع والمبادرات الجديدة للهيئة للانطلاق نحو تحقيق أهدافها والإسهام في تحقيق الرؤية الاقتصادية للمملكة، انطلاقاً من حرص ولاة الأمر على دعم هذا القطاع الحيوي الذي يساهم في التنمية الاقتصادية والاجتماعية، والارتقاء بالخدمات المقدمة للمواطنين والمقيمين على حد سواء، بالإضافة إلى تعزيز وتطوير الخدمات من خلال فتح المشاركة أمام القطاع الخاص ليقوم بدوره كشريك استراتيجي في السنوات المقبلة.

تدشين شعار الهيئة الجديد

وأثناء المؤتمر دشّن معاليه الشعار الجديد للهيئة الذي يترجم الطموحات التي تسعى إلى تحقيقها، لإحداث نقلة نوعية في صناعة النقل الجوي في المملكة، كما تم استعراض تاريخ وإنجازات الطيران المدني في المملكة، من خلال عرض مرئي تضمن رؤية الهيئة وشعارها الجديد.

الخطة الاستراتيجية

وأشار معالي رئيس الهيئة إلى الخطة الاستراتيجية لقطاع النقل الجوي في المملكة، وبين أنها تركز على خمسة محاور:

١. تحرير وتطوير صناعة النقل الجوي.
٢. تشجيع الاستثمار في قطاع الطيران المدني.
٣. زيادة معدل الرحلات الداخلية لتلبية الطلب المتزايد عليها.
٤. توفير خدمات متميزة للمسافرين.
٥. زيادة إيرادات النقل الجوي وخفض نفقات التشغيل.



مشاريع الخصخصة

من جانبه، تحدث الدكتور فيصل الصقير عن استراتيجية الخصخصة في الهيئة مشيراً إلى أنها تستهدف تحويل جميع المطارات في المملكة، وبعض قطاعاتها، إلى شركات مملوكة بالكامل للهيئة، وأضاف أن الهدف من برنامج التخصيص هو تحسين مستوى الخدمات المقدمة للمسافرين وتحويل القطاعات المستهدفة بالتخصيص إلى مراكز ربحية للدولة تغطي تكاليفها وتكون مصدر دخل للدولة.

وأشار إلى أنه سيتم استيعاب جميع موظفي القطاعات في الشركات المخصصة، مبيناً أن ذلك سينعكس إيجاباً على عجلة النمو نتيجة للعمل على أسس تجارية مما سيتطلب توظيف أعداد إضافية من الموظفين ويوفر فرصاً مناسبة للشباب السعودي المؤهل.

وأوضح أن الآلية التي تتبعها الهيئة للخصخصة تمت من خلال العمل على إنشاء شركة قابضة مملوكة للهيئة باسم (شركة الطيران المدني السعودي القابضة) بحيث تقوم الشركة بتملك الوحدات المخصصة والإشراف عليها وتحقيق التكامل بينها بما يضمن خفض النفقات وتعظيم الإيرادات وتحسين الخدمات مع المحافظة على كافة معايير السلامة والأمن وأنظمة الطيران المدني.



مشاريع إنشاء وتطوير المطارات

من جانبه، استعرض المهندس طارق العبدالجبار المبادرات والمشاريع التي يضطلع قطاع المطارات بتنفيذها في الوقت الراهن ومن أهمها:

1. مشروع مطار الملك عبدالعزيز الدولي الجديد الذي يجري العمل على قدم وساق لإنجاز مرحلته الأولى والتي بموجبها ستصبح طاقة المطار الاستيعابية ٣٠ مليون مسافر.
2. مشروع تطوير مطار الملك خالد الدولي بالرياض (المرحلة الأولى) والذي سيرفع طاقته الاستيعابية إلى ٣٥,٥ مليون مسافر سنوياً، أي ٣ أضعاف الطاقة الحالية.
3. مشروع قرية الشحن التي تنفذ في مطار الملك فهد الدولي.
4. مشروع تطوير مطار أبها الذي سيرفع طاقة المطار إلى (٥) ملايين مسافر سنوياً.
5. مشروع مطار الملك عبدالله الجديد في جازان بطاقة (٣,٦) مليون مسافر.
6. مشروع تطوير مطار الأمير نايف بن عبدالعزيز بالقصيم بطاقة (٣) ملايين مسافر.
7. مشروع تطوير مطار عرعر بطاقة مليون مسافر سنوياً.

مشاريع تقنية المعلومات

واستعرض رئيس تقنية المعلومات المهندس سليمان البسام مشاريع قطاع تقنية المعلومات في الهيئة مثل الأنظمة الشاملة للمعلومات والاتصال المرئي، ونظام الدليل الجغرافي للمطارات، ونظام علاقات العملاء، وشبكة الالاسكي للمطارات في المملكة لتفعيل المطارات الذكية.

واستعرض معاليه خلال حديثه الجدول الزمني للخصخصة، موضحاً أن مطار الملك خالد الدولي ستتم خصخصته في الربع الأول من ٢٠١٦م، في حين ستتم خصخصة قطاع الملاحة الجوية في الربع الثاني من العام الجاري، وقطاع تقنية المعلومات في الربع الثالث من العام نفسه، ومطار الملك عبدالعزيز الدولي في الربع الثاني من عام ٢٠١٧م، ومطار الملك فهد الدولي في الربع الثالث من ٢٠١٧م. أما مجموعة المطارات الإقليمية والداخلية فستتم خصخصتها على شكل مجموعات خلال الفترة من ٢٠١٨ إلى ٢٠٢٠م.

السلامة والأمن والنقل الجوي

من جانبه استعرض الكابتن عبدالحكيم البدر المشاريع والمبادرات المقبلة المتعلقة بقطاع السلامة والأمن والنقل الجوي وذلك على النحو التالي:

1. مشروع برنامج عبور: وهو الربط الإلكتروني بين الهيئة والجهات المعنية الأخرى في الدولة لأتممة إصدار تصاريح الطيران للطائرات العابرة لأجواء المملكة أو التي تهبط في مطاراتها. ويجري العمل على اختبار البرنامج استعداداً للانطلاق.
 2. مشروع اللوائح والأنظمة الاقتصادية للنقل الجوي بالمملكة، وقد تم الرفع لمجلس إدارة الهيئة للموافقة عليها.
 3. مشروع اللوائح والأنظمة التي تخص الطيران من الناحية الفنية، وسيتم بدء التطبيق في الربع الأول من عام ٢٠١٦م.
 4. مشروع "وطني" للمطارات المحورية، إذ تم اختيار مطار حائل كأول مطار محوري يخدم منطقة شمال المملكة، وقد تم الترخيص لشركة نسما للطيران الاقتصادي التي تقوم حالياً باستكمال إجراءات الترخيص الفني لينتهي في نهاية الربع الأول من عام ٢٠١٦م.
 5. مشروع أتممة جميع عمليات القطاع، حيث تم البدء بتجربة النظام داخلياً وسيتم ربطه ببوابة الهيئة على الإنترنت حتى يستطيع المستفيدون من طيارين ومهندسين وشركات طيران من إنهاء جميع إجراءاتهم عن طريق البوابة الإلكترونية للهيئة.
 6. مشروع ترخيص شركة خدمات مناولة أرضية ثانية للعمل بمطارات المملكة كثاني مقدم خدمة، حيث تم الترخيص لشركة سويس بورت السويسرية، ومن المتوقع أن تبدأ في العمل في نهاية الربع الأول من عام ٢٠١٦م.
- وحول المشاريع الجديدة والمستقبلية أوضح الكابتن البدر أنه يجري العمل على دراسة مطار محوري مختص بعمليات شحن البضائع، والعمل على مشروع وطني المرحلة الثانية لاعتماد مطار محوري في المنطقة الجنوبية إلى جانب العمل على استقطاب شركة عالمية لتنسيق الخانات الزمنية في المطارات التي تشهد كثافة في الحركة الجوية، وبرنامج السلامة الوطني (SSP)، وبرنامج توعية لتطبيق اللوائح الاقتصادية للنقل الجوي، واستكمال تحرير سوق النقل الجوي والترخيص لشركات في مجالات مختلفة للقضاء على احتكار الخدمات مثل التموين، الشحن، القاعدة الثابتة، الطيران الخاص.

افتتاح مؤتمر الطيران الخاص الأول.. ومطار حائل محورياً لخدمة شمال المملكة



عن منح شركة نسما السعودية للطيران رخصة مشغل وطني واختيار مطار حائل مركزاً رئيساً لأعمال الشركة، والتي ستعمل على تنفيذ مشروع (وطني) لربط مناطق المملكة انطلاقاً من مطار حائل.

من جانبه، أكد فيصل التركي، الرئيس التنفيذي لشركة نسما للطيران، أن الترخيص لنسما يأتي نظراً لارتفاع الطلب المحلي للرحلات بشكل كبير، مبيناً أن موعد الانطلاق متوقع ما بين الربع الأول والثاني من العام المقبل. وأوضح التركي، أن نسما ستشغل 6 طائرات في هذا المشروع، تربط مدن شمال المملكة ببعضها وبالمطارات الإقليمية، مروراً بالمطار المحوري (مطار حائل)، وأن عدد المسارات سيبلغ 12، وكل خط سير تخدمه رحلتان إلى أربع يوماً. وأشار التركي إلى أن عدد الوظائف المتاحة التي ستعلن عنها نسما خلال الفترة المقبلة لصالح التشغيل المحلي يقارب 400 وظيفة، مخصصة للسعوديين، عدا الوظائف النسائية، والطارين، حيث ستعمل الشركة على عقد برامج تدريب للشباب السعودي تمهيداً لانخراطهم في الوظائف التي سيتم طرحها قريباً.

رعى سمو الأمير سعود بن عبدالمحسن أمير منطقة حائل رئيس الهيئة العليا لتطوير المنطقة يوم ١٤٣٧/٢/١٢ مؤتمر الطيران الخاص الأول بحضور معالي رئيس الهيئة العامة للطيران المدني الأستاذ سليمان الحمدان، وعدد من المسؤولين في المنطقة، ورجال الأعمال، وعدد من المختصين في قطاع الطيران الخاص في المملكة والعالم. وأوضح أمير منطقة حائل أن اختيار مطار حائل ليكون محورياً لخدمة مطارات شمال المملكة دليل على ما تتمتع به المنطقة من موقع استراتيجي ومميزات مهمة لتكون منطلق الطيران وبوابتها الشمالية إلى المطارات الدولية والإقليمية، منوهاً بالنهضة الكبيرة التي تشهدها المنطقة بدعم من القيادة الرشيدة، وتوافر البنية التحتية المناسبة التي تضمن إطلاق مشروع وطني لربط أنحاء المملكة جويًا.

وألقى معالي رئيس الهيئة سليمان الحمدان كلمة أوضح فيها أن المملكة شهدت تطوراً وازدهاراً في صناعة النقل الجوي، وهو كبيراً في حجم الاستثمارات في مجال الطيران المدني على مدى السنوات الماضية مما انعكس على مكانتها في صناعة الطيران المدني الدولي والإقليمي، مشيراً إلى أن مطار حائل المحوري سيكون الخطوة الأولى ضمن مشروع وطني للمطارات المحورية الذي تنفذه الهيئة العامة للطيران المدني بتوجيهات من خادم الحرمين الشريفين.

وقال: إن المشروع يقوم على فكرة استخدام مطار محوري قريب كبوابة لكل منطقة لتسهيل سفر المواطن والمقيم بين المدن السعودية والدول المجاورة من خلال المطارات المحورية، وعدم الاعتماد بشكل رئيس على المطارات الدولية أو الرئيسية إلى جانب العمل على تطوير مفهوم النقل الجوي ليتيح للمواطن والزائر والمقيم خيارات عدة في تنقلاته، لافتاً إلى أنه من المتوقع أن يتم تنفيذ مطار حائل المحوري الأول في المملكة للمنطقة الشمالية بنهاية الربع الأول من العام الميلادي القادم.

رخصة طيران لشركات وطنية

ومن ناحية أخرى، أعلن رئيس الهيئة تزامناً مع فعاليات المؤتمر

كاونترات جديدة للجوازات بمطار الملك عبد العزيز

على كافة الصالات حيث بلغ عددها (١٠٠) كاونتر تعمل بكافة طاقتها. كما قام اللواء يحيى بجولة تفقدية لصاله المرشحين والصاله الشمالية ومبنى المطار الجديد للإشراف على الأعمال الإنشائية الجديدة بصالات الجوازات. وأكد على أهمية تقديم الخدمات للمسافرين بما يضمن انسيابية العمل ودقة إنهاء الإجراءات.

تفقد المدير العام للجوازات اللواء سليمان يحيى مشروع تطوير كاونترات جوازات مطار الملك عبدالعزيز الدولي بجدة يوم ٢٠١٥/١١/١٩ يرافقه مدير جوازات مطار الملك خالد الدولي المشرف على مشروع تطوير مطار الملك عبدالعزيز الدولي بجدة العميد خالد المقبل. واستمع اللواء يحيى لشرح مفصل عن الكاونترات وتجهيزاتها ونسبة توزيعها



المباني
almabani

“In Pursuit of Success”

بحث الأداء التشغيلي المالي وبرنامج التحول الحمدان ترأس اجتماع مجلس إدارة الخطوط السعودية



ورفع أداء الموظفين في كافة مواقع الخدمة .

وقال الجاسر إنه تم استلام طائرتين جديدتين من طراز B 777 ليبلغ عدد الطائرات الجديدة التي استلمتها المؤسسة حتى تاريخه ٨١ طائرة من أصل ٩٠ طائرة تم التعاقد على شرائها واستئجارها، كما تمت الإشارة خلال العرض المرئي إلى إبرام المؤسسة خلال عام ٢٠١٥م اتفاقية جديدة تستحوذ بموجبها على ٥٠ طائرة سيتم تخصيصها للتشغيل الداخلي ليبلغ الإجمالي ١٤٠ طائرة.

ترأس معالي الأستاذ سليمان بن عبدالله الحمدان رئيس الهيئة العامة للطيران المدني رئيس مجلس إدارة المؤسسة العامة للخطوط الجوية العربية السعودية يوم الثلاثاء ١٤٣٧/٣/٤ اجتماع مجلس إدارة المؤسسة العامة للخطوط السعودية، في قاعة الاجتماعات الرئيسية بمبنى الإدارة العامة للخطوط السعودية بمدينة جدة، بحضور أعضاء مجلس الإدارة.

وخلال الاجتماع استعرض المدير العام للمؤسسة المهندس صالح الجاسر توصيات الاجتماع السابق وتقارير اللجان المنبثقة من مجلس إدارة المؤسسة مقدماً عرضاً مرئياً تضمن الأداء التشغيلي والأداء المالي للمؤسسة خلال الربع الثالث من عام ٢٠١٥م، الذي يشير إلى بلوغ المسافرين ٧ ملايين و١٤ ألف مسافر بزيادة ٧٪ مقارنة بنفس الفترة من عام ٢٠١٤م، كما بلغ عدد الرحلات الداخلية والدولية ٥٠ ألفاً و٤٣٤ رحلة بزيادة ١٩٧٤ رحلة مقارنة بنفس الفترة من عام ٢٠١٤م.

وجرى خلال الاجتماع تقديم عرض مرئي عن المشاريع التي بدأ العمل بها في برنامج "التحول" بالمؤسسة. بعد ذلك قدم الجاسر عرضاً مرئياً عن خطة المؤسسة لتحديث الأسطول عبر الاستحواذ على طائرات إضافية خلال الأعوام القادمة لتلبية الطلب المتزايد على السفر الداخلي وتشغيل رحلات لمحطات دولية جديدة وتحسين الخدمات المقدمة للمسافرين

تجديد عضوية أعضاء مجلس مديري شركة الطيران المدني السعودي

خدمات الملاحة الجوية" خلال الربع الثاني من العام ٢٠١٦م .
٣. قطاع تقنية المعلومات الذي ستم خصصته تحت مسمى "الشركة السعودية لنظم معلومات الطيران" خلال الربع الثالث من العام ٢٠١٦م .

وتتضمن استراتيجية شركة الطيران المدني السعودي القابضة خصخصة باقي الوحدات الاستراتيجية في المطارات الدولية الأخرى، وكذلك مجموعات المطارات الاقليمية والداخلية تبعاً، وفق برنامج زمني على مدى السنوات الخمس القادمة (٢٠١٦-٢٠٢٠م).

ومن المتوقع أن يحقق برنامج التحول والخصخصة الذي أطلقته الهيئة تحسين الخدمات، وتطوير الأداء في منظومة المطارات كنتيجة لانتقالها للعمل وفق أسس تجارية ومعايير تنافسية، وكذلك تحقيق استقلالية المطارات مالياً، مما يسهم في رفد الاقتصاد الوطني من خلال الفائض المالي الذي ستوفره المطارات بعد تغطية تكاليفها.

وتعقيباً على هذا القرار قال الأستاذ سليمان الحمدان إن خصخصة المطارات هي الأسلوب الأمثل الذي أثبت نجاحه في الدول المتقدمة لرفع مستوى الخدمات، وتحقيق الاستقلالية المالية، ولذلك فإننا نعمل على خصخصة القطاعات وتحويلها إلى شركات مستقلة، تعمل وفق معايير تنافسية.

أصدر معالي رئيس مجلس إدارة الهيئة العامة للطيران المدني الأستاذ سليمان الحمدان قراراً يقضي بتجديد عضوية أعضاء مجلس مديري شركة الطيران المدني السعودي القابضة اعتباراً من ٢٠١٦/١/١م ولمدة ثلاث سنوات.

وتضمن القرار استمرار معالي الدكتور/ فيصل الصقير في رئاسة مجلس مديري الشركة، وكذلك عضوية كل من الأستاذ/ عبدالعزيز العنقري والمهندس محمد السالمي والمهندس صالح الجاسر والأستاذ محمد السرحان.

وتعد شركة الطيران المدني السعودي القابضة المملوكة للهيئة وفق المرسوم الملكي الكريم رقم (٧٨/م) وتاريخ ١٤٢٩/١١/٢٠هـ المالك لجميع الوحدات الاستراتيجية المستهدفة بالخصخصة في الهيئة العامة للطيران المدني، وذلك وفق برنامج الخصخصة الذي أعدته الهيئة لرفع الكفاءة التشغيلية وتحقيق التكامل بين هذه الوحدات الاستراتيجية، علاوة على تحقيق الاستقلالية المالية اللازمة لكل منها، ويشمل برنامج الخصخصة الوحدات الاستراتيجية التالية:

١. مطار الملك خالد الدولي الذي ستم خصصته تحت مسمى "شركة مطارات الرياض" خلال الربع الأول من العام ٢٠١٦م .
٢. قطاع الملاحة الجوية الذي ستم خصصته تحت مسمى "شركة

اختتام فعاليات مؤتمر ومعرض السعودية للطيران 2015



اختتمت يوم الثلاثاء ٢٠١٥/١٢/١٥ فعاليات مؤتمر ومعرض السعودية للطيران ٢٠١٥ في نسخته الأولى، والذي أقيم لمدة ٣ أيام بفندق جدة هيلتون خلال الفترة ١٣ - ١٥ ديسمبر ٢٠١٥، وقد افتتح المعرض نيابة عن صاحب السمو الملكي الأمير محمد بن سلمان بن عبدالعزيز، ولي ولي العهد النائب الثاني لرئيس مجلس الوزراء وزير الدفاع، اللواء الطيار الركن خالد الصقلي مدير إدارة تدريب القوات الجوية.

وجمع المعرض العديد من صنّاع القرار والشخصيات البارزة في قطاع صناعة الطيران المدني والعسكري بالمملكة، علاوة على كبرى الشركات المتخصصة في صناعة الطيران بالمملكة كالشركة السعودية لهندسة وصناعة الطيران وهي إحدى شركات الخطوط السعودية، وأكاديمية الأمير سلطان للطيران ووزارة الدفاع ممثلة في القوات الجوية الملكية السعودية، إضافة إلى أكثر من ٥٠ جهة حكومية وخاصة عارضة على المستوى العالمي والإقليمي والمحلي.

وخلال المعرض قامت السعودية لهندسة وصناعة الطيران باستعراض صور لمخططات وإمكانات مرافق الشركة المستقبلية بمدينة جدة - شمال شرقي مطار الملك عبدالعزيز الدولي - حيث من المتوقع الانتهاء من جميع أعمال البناء والتجهيز للمرافق الجديدة للشركة بنهاية شهر

ديسمبر ٢٠١٦، والتي سوف تكون الأكبر على مستوى الشرق الأوسط بمساحة قدرها ٩٠٢,٠٠٠ متر مربع وستضم ١١ حظيرة للطائرات، وقد صرح المدير العام للمبيعات الفنية والتسويق للشركة المهندس عبد المحسن عينوسة أن المرافق الجديدة تحتاج إلى ٦٠٠٠ موظف للتشغيل، وسيرتفع هذا العدد إلى ٩٠٠٠ موظف بحلول العام ٢٠٢٠.

الهيئة تختبر نظاماً لنقل الأمتعة في مطار الملك عبد العزيز الدولي

أجرت الهيئة العامة للطيران المدني يوم ١٤٣٧/٢/٢٧ بنجاح اختباراً لقياس فعالية نظام نقل الأمتعة في مشروع مطار الملك عبدالعزيز الدولي الجديد بهدف التأكد من جاهزية النظام قبل تشغيل المطار الجديد، وذلك بحضور مساعد الرئيس للمطارات المهندس طارق العبدالجبار، ومساعد الرئيس للمشاريع المهندس محمد عابد، ومساعد الرئيس للاتصال المؤسسي والتسويق الأستاذ وائل السرحان.

ويتميز نظام نقل أمتعة المسافرين بقدرته على ربط جميع أمتعة المسافرين والمغادرين ورحلات الترانزيت مع ضمان الدقة والسرعة في نقل وتسليم الأمتعة وتتم إدارته من خلال أنظمة إلكترونية متقدمة تعمل على نقل الأمتعة من موقع كاونترات المسافرين إلى الطائرة خلال ١٨ دقيقة، إلى جانب توفير التحكم الكامل في النظام آلياً دون تدخل بشري، ويُعد حالياً من أكبر الأنظمة المستخدمة بالمطارات العالمية لنقل الأمتعة.

ويشمل نظام نقل الأمتعة سيوراً تصل أطوالها إلى ٣٣ كيلومتراً ويوفر ٦٢ جهازاً للمشغلين و٤٦ جهاز مراقبة ويضم ٢٣٦ كاونتراً لإنهاء إجراءات الأمتعة القياسية فيما يوفر ١١ كاونتراً لإنهاء إجراءات المسافرين للأمتعة كبيرة الحجم، مع توفير ١٦ دائرة سيور لاستلام الأمتعة و١٦ كاونتراً آخر لإجراءات مسافري الترانزيت.

الهيئة تكشف تفاصيل رسوم الرحلات الدولية

أوضحت الهيئة العامة للطيران المدني أن رسوم استخدام مرافق المطارات للرحلات الدولية يتم استخلاصها من الناقل الجوي، وأشارت الهيئة في بيان رسمي لها إلى أن هذه الرسوم معمول بها منذ عدة سنوات بواقع ٥٠ ريالاً عن كل مسافر، وما جرى مؤخراً هو رفعها إلى ٨٧ ريالاً بزيادة قدرها ٣٧ ريالاً فقط لا غير، اعتباراً من ٢٠١٦/١/١ وأكدت الهيئة على أن الرسوم مقتصره على الرحلات الدولية فقط، ولن يتم تحصيلها من الرحلات الداخلية، كما أنها استبعدت ركاب الترانزيت العابرين بمطارات المملكة من هذه الرسوم.

وأضافت الهيئة في بيانها أن هذا القرار يشمل كافة شركات الطيران الوطنية والدولية، وقد جاء تحديد القيمة الجديدة بعد دراسات تأتي وفقاً لما هو متعارف عليه في المطارات الإقليمية في دول المنطقة وبقية مطارات دول العالم.

إنشاء مركز لصيانة محركات الطائرات في جدة



ووفقاً للمدير العام للمبيعات الفنية والتسويق للشركة فإن المركز يحتوي على ٢٠ ورشة متخصصة ومجهزة بأحدث التقنيات لصيانة محركات الطائرات العسكرية والمدنية. ومن المتوقع أن يتم التشغيل في الربع الرابع من عام ٢٠١٦.

أعلنت الشركة السعودية لهندسة وصناعة الطيران عن إنشاء مركز لصيانة وإصلاح وتوضيب المحركات للطائرات العسكرية والمدنية. وأوضح المدير العام للمبيعات الفنية والتسويق للشركة السعودية لهندسة وصناعة الطيران المهندس عبدالمحسن عنبوسة أن المركز يعد الأحدث تقنياً من ناحية نوعية الأجهزة المستخدمة من ضمن مشروع أكبر مركز لصيانة الطائرات في الشرق الأوسط ويقع في الشمال الشرقي من مطار الملك عبدالعزيز الدولي بجدة.

وأشار إلى أن إجمالي استثمار الشركة في مركز صيانة وإصلاح وتوضيب المحركات واختبارها سيبلغ ٤٣٣ مليون ريال. وأوضح عنبوسة أن المركز صُمم على مساحة ١٤٥ ألف متر مربع، وطور ليقوم بتوضيب واختبار محركات الطائرات بأحدث التقنيات التي تستخدم لأول مرة في الشرق الأوسط، حيث هناك أجهزة تقوم باختبار محركات تصل قوتها إلى ١٥٠ ألف رطل، مع العلم أن أقوى محرك وصل إلى الآن هو لطائرة B 777-300 وتصل قوته إلى ١١٥ ألف رطل.

آياتا تمنح الخطوط السعودية شهادة «Fast Travel»



صدت الخطوط الجوية العربية السعودية شهادة "Fast Travel" من الاتحاد الدولي للنقل الجوي (IATA) في برنامج تسريع إجراءات السفر للركاب عبر الخدمات الآلية والذاتية في المطارات، الذي كان قد بدأت في تنفيذه مطلع العام الجاري ٢٠١٥م.

وأوضح مساعد المدير العام للعلاقات العامة للخطوط السعودية عبدالرحمن الفهد أن الحصول على هذه الشهادة يعد جزءاً من الأهداف الاستراتيجية لبرنامج التحول الذي تشهده المؤسسة بشكل عام والخطوط السعودية للنقل الجوي على وجه الخصوص، من أجل رفع كفاءة الأداء وتطوير الخدمات، وأكد الفهد أن منظومة الخدمات الإلكترونية تجد إقبالاً واسعاً من ضيوف "السعودية" عن طريق الموقع والأجهزة الذكية، حيث يستطيع الضيف إجراء الحجوزات واختيار المقاعد والوجبات علاوة على شراء التذاكر عن طريق بطاقات الائتمان أو خدمة "سداد" ومن ثم إصدار بطاقات الصعود للطائرة، كما تم مؤخراً توفير خدمة شحن الأمتعة ذاتياً عبر الأجهزة المنتشرة في المطارات الرئيسة بالمملكة.

السعودية ت دشّن المبنى الجديد لأكاديمية الخدمة الجوية

دشنت الخطوط السعودية يوم ١٤٣٧/٣/٤ المبنى الجديد لأكاديمية "السعودية" للخدمة الجوية في حي الخالدية بمدينة جدة، برعاية معالي رئيس الهيئة العامة للطيران المدني رئيس مجلس إدارة المؤسسة العامة للخطوط السعودية الأستاذ سليمان الحمدان، وبحضور المدير العام للمؤسسة العامة للخطوط السعودية المهندس صالح الجاسر.

وأوضح المدير العام "للسعودية" أن الأكاديمية تؤدي دورها الحيوي في إعداد وتأهيل أطقم الخدمة الجوية للعمل على طائرات الأسطول الجديد من خلال برامج متخصصة تشمل مختلف جوانب الخدمة الجوية، بجانب تنظيم دورات متخصصة في برامج السلامة والظروف الطارئة والرعاية الطبية، والبرامج التي تُساعد على تقديم الخدمة بمستوى تنافسي، ويُعد المبنى الجديد واحداً من أحدث المرافق الحيوية لـ"السعودية"، ويقع على مساحة (٢,٨٥٠)م^٢، فيما تبلغ المساحة الكلية للمبنى المكون من سبعة طوابق (١٥,٠٠٠)م^٢، وقد روعي فيه الالتزام بالمعايير القياسية للسلامة وقواعد المحافظة على البيئة، إلى جانب ترشيد استهلاك الطاقة.



سفاري SAFARI



صيانة وتشغيل أنظمة الملاحة الجوية
Operation & Maintenance of Air Navigation
Support System



صيانة وتشغيل المطارات الدولية
Safari Operation & Maintenance



سفاري لمشاريع البناء
والإنشاءات المعمارية
بشراكة عالمية
Building Constructions



سفاري للسياحة والسفر
Safari Travel



سفاري للتشغيل الطبي وإدارة المستشفيات
Safari Hospital Management



سفاري للاستثمار الأمثل
SAFARI Investment

تتصدر شركة سفاري المحدودة الشركات الوطنية الرائدة في مجال الخدمات المتكاملة للمنشآت العامة والخاصة: ويخص بالذكر منها: تشغيل وصيانة المطارات المحلية والدولية والقواعد العسكرية والمواني البحرية والتشغيل الطبي للمستشفيات العامة وتركيب وصيانة الأجهزة والمعدات الأمنية في مختلف مناطق المملكة وصيانة مراقفها. لقد راعت الشركة منذ البداية اختيارها لمنسوبيها بناء على عوامل الخبرة المهنية والتأهيل العلمي المناسب لثقتها بأن الموظف الكفاء جزء لا يتجزأ من استثمار الشركة للاستمرار في تقديم أفضل الخدمات بمعايير الجودة العالمية بفضل من الله تعالى ثم بدعم من ولاة الأمر حفظهم الله .

سفاري الخليج لتوريد وتركيب وصيانة
الأجهزة الأمنية

SAFARI GULF for Security &
Safety Equipments



سفاري للسيارات استيراد وبيع وتوزيع
السيارات الأوروبية والوكيل الحصري
لسيارات سكودا وسيات في المملكة
Safari Motors for SKODA & SEAT
European cars



البنك الرئيسي : الرياض

١١٤٧٥ ص.ب. ٢١٤٨١ هاتف ٢٢١٥٥٧٧-١/٢٢١٥٥٧٧-١ فاكس ٠١/٢٢٠٠٠١٠ فرع جدة ٢١٤٤٤ ص.ب. ١٥٠٠٥ هاتف ٠٠-٢٢١٥٧٢٤/٢٢١٥٧٢٤-٢ فاكس ٠٢/٢٢١٥٧٢٢٩-٢

الموقع الإلكتروني للشركة

www.safari.com.sa



مشاريع مطارات المملكة حقائق وأرقام

إعداد: أسرة التحرير



مجسم لمطار الملك عبدالعزيز الجديد



مشروع إنشاء صالة رقم 5 بمطار الملك خالد الدولي

المهام والأهداف

يُضطلع قطاع المشاريع في الهيئة العامة للطيران المدني بالعديد من المهام والمسئوليات ويأتي في مقدمتها الإشراف على احتياجات الهيئة من الأراضي والمباني والتجهيزات الهندسية اللازمة لمطارات المملكة ومنشآت الهيئة بشكل عام، وإعداد الدراسات والخطط لمشاريع الهيئة المستقبلية والأساليب المثلى لتنفيذها، علاوة على إعداد التصاميم المعمارية للمباني والمرافق التي تتبناها الهيئة. وفي مراحل التنفيذ يشارك القطاع في إعداد الشروط والمواصفات في العقود ومراجعة المستخلصات، ومتابعة تنفيذ المشاريع والتأكد من إنجازها وفقاً للجدول الزمنية والمواصفات المعتمدة، يأتي ذلك كله ضمن تلبية طلبات القطاعات والوحدات المختلفة في الهيئة.

مشاريع تطوير شبكة المطارات

لقد تم إعداد الخطط اللازمة لتطوير شبكة مطارات المملكة لاستيعاب الزيادة المطردة في عدد المسافرين ورفع مستوى الخدمات على النحو المنشود، وتمثل تلك الخطط احتياج سوق النقل الجوي وخدماته في المملكة حتى عام ٢٠٤٠م. وعليه فإن جميع مطارات المملكة إما تم تطويرها وفق مشاريع تم تنفيذها، أو أنها تشهد في الوقت الراهن مشاريع لتطويرها، أو يُخطط لتطويرها. ويمكن استعراض أهم تلك المشاريع على النحو التالي:

أولاً: مشاريع تم إنجازها

١. تطوير مطار الأمير سلطان بن عبدالعزيز بتبوك

أنجز بالكامل، وانطوى على إنشاء صالة سفر جديدة رفعت طاقة المطار الاستيعابية من ١٥٠,٠٠٠ إلى ١,٣ مليون راكب سنوياً. وقد بلغت مساحتها ٢م١٦,٤٢٠ بينما بلغت مساحة الصالة القديمة ٢م٢٤٠٠. وقد ضم المشروع مرافق عامة وبنية تحتية لكامل المطار و١٦ مبنى ووحدة داخل المطار، وطورت ساحة وقوف الطائرات لتستوعب ٤ طائرات طراز B747 وإيرباص في آن واحد.

٢. تطوير مطار نجران

حظي مطار نجران بمشروع تطوير جذري، وموجبه ارتفعت طاقة المطار الاستيعابية من ٢٠٠,٠٠٠ إلى ١,٤ مليون راكب سنوياً. وتضمن المشروع إنشاء صالة جديدة تتألف من طابقين بمساحة ٢م١٣,٠٠٠ بينما كانت مساحة الصالة القديمة ٢م١٥٠٠. وترتبط الصالة بثلاثة جسور لصعود الركاب للطائرات، كما شمل المشروع إنشاء ساحة لوقوف الطائرات تستوعب ٦ طائرات، ومبنى للشحن الجوي وصالة لكبار الشخصيات ومبنى للخدمات وبرج مراقبة، ومواقف تستوعب ٥٣٠ سيارة.

٣. إنشاء مطار الأمير عبدالمجيد بن عبدالعزيز بالبحرين

هو مطار جديد بالكامل أنجز على بعد ٥٠ كم من آثار مادن صالح، بمساحة ١٣ مليون ٢م، ومن أهم عناصره (مدرج بطول ٣,٠٥٠م، مواقف تتسع لثلاث طائرات، صالة بمساحة ٢م٣٧٠٠ تستوعب ١٠٠ ألف راكب

سنوياً، برج مراقبة بارتفاع ٢٠م).

٤. تطوير مطار الأمير عبدالمحسن بن عبدالعزيز بينبع:

رفع طاقته الاستيعابية إلى ٣,٩ مليون راكب سنوياً، وطورت صالاته لتصبح مساحة ٢م٨٠٠٠، ترتبط بجسرين متحركين لنقل الركاب من وإلى الطائرات، فيما طورت مدارجه لتستوعب الطائرات الأكبر حجماً.

٥. تطوير مطار بيشة

تم تطوير المطار ورفع طاقته الاستيعابية من ٢٠٠,٠٠٠ إلى ٦٠٠,٠٠٠ راكب سنوياً. أما صالته الجديدة فبلغت مساحتها ٢م٦١٥٠ بينما كانت قبل التطوير ٢م٢٠٠٠. وانطوى المشروع على تطوير المدرج ليستوعب طائرات من الحجم العريض، مع إنشاء ممر مواز جديد وساحة طيران.

ثانياً: مشاريع جاري تنفيذها

١. مطار الملك عبدالعزيز الدولي الجديد (المرحلة الأولى)

يجري العمل في المشروع على قدم وساق، ووظف لتنفيذه نحو ١١٠ شركات، جندت له نحو ٢٦٠٠٠ عامل ومهندس، ويستخدم في المشروع نحو ٢٦٠٠ معدة، مما يعكس ضخامة المشروع وسرعة وتيرة العمل فيه، ومن المتوقع تشغيله في عام ٢٠١٧ إن شاء الله.



مطار الأمير سلطان بن عبدالعزيز بتبوك



مشروع تطوير مطار الملك عبدالله بجازان



مطار الامير عبدالمجيد بن عبدالعزيز بالعا

متعدد الطوابق يستوعب ٣٠٠٠ سيارة. ومما يشار إليه أنه تم البدء في إنشاء محطة مترو أمام الصالة ٥ من قبل شركة مترو الرياض.

مشروع تصميم وتنفيذ تطوير وتوسعة الصاليتين ٣ و٤ يرفع طاقتهما الاستيعابية من ٩,٢ مليون إلى ١٧,٥ مليون مسافر سنوياً، ورفع مساحتهما من ٢م١٠٠,٠٠٠ لتصبح ٢م٢٩٠,٠٠٠. ويتضمن المشروع إنشاء صالة جديدة لإنهاء إجراءات السفر تقع بين الصاليتين ٣ و٤ مع

من أهداف المشروع:

دعم البنية الاقتصادية لمنطقة مكة المكرمة بشكل عام ولمدينة جدة بشكل خاص، واستيعاب الجيل الجديد من الطائرات العملاقة مثل A380، وأن يصبح محورياً ويستحوذ على حصته العادلة من حجم الحركة الجوية في المنطقة، وأن يعمل وفق أسس تجارية، فضلاً عن رفع مستوى الخدمات وفق المقاييس العالمية.

مراحل المشروع:

للمشروع ٣ مراحل، لكن الجزء الأكبر من تلك الأهداف سيتحقق بإذن الله في المرحلة الأولى التي ترفع طاقة المطار الاستيعابية إلى ٣٠ مليون مسافر سنوياً. أما الثانية فسترفع طاقته إلى ٥٥ مليون مسافر وصولاً إلى ٨٠ مليون مسافر في مرحلته الثالثة.

أهم مرافق المطار الجديد في مرحلته الأولى

- مجمع صالات بمساحة ٧٢٠ ألف م^٢، يتيح لجميع الناقلات الجوية العمل تحت سقف واحد.
- ٤٦ بوابة خُصص بعضها لاستقبال الطائرات العملاقة مثل A380.
- ٩٤ جسراً متحركاً لخدمة الطائرات من مختلف الأحجام.
- ٥ صالات لركاب الدرجة الأولى ورجال الأعمال.
- برج مراقبة بارتفاع ١٣٦م، وهو أحد أعلى أبراج المراقبة في العالم.
- ٢م٢٧,٩٨٧ داخل مجمع الصالات للاستثمار التجاري.
- مسجد يستوعب ٣٠٠٠ مصلى.
- نظام قطار آلي لنقل ركاب الرحلات الدولية داخل مجمع الصالات.
- شبكات مرافق وخدمات.
- مركز نقل للركاب ومحطة قطار مرتبطة بخط قطار الحرمين السريع.
- مواقف سيارات للمدد القصيرة تستوعب ٨٢٠٠ سيارة.
- مواقف سيارات للمدد الطويلة منها مواقف عامة تستوعب ٤٣٥٦ سيارة، ومنها ما هو مخصص للحافلات وتستوعب ٤٨ حافلة ومنها ما هو مخصص لسيارات الأجرة وتستوعب ٦٥١ سيارة علاوة على موقف يستوعب ١٢٤٣ سيارة مخصص لشركات تأجير السيارات، ومواقف سيارات للعاملين بالمطار تستوعب ٩١٢٣ سيارة.
- فندق ٤ نجوم لركاب الترانزيت.
- شبكة طرق بطول ٣٦,٥ كم تضم عدداً من الأنفاق والجسور.

٢. تطوير مطار الملك خالد الدولي بالرياض (المرحلة الأولى)

يرفع طاقته الاستيعابية إلى ٣٥,٥ مليون مسافر سنوياً، أي ٣ أضعاف الطاقة الحالية. وسيرفع عدد البوابات ليصبح ٤٦ بوابة بدلاً من ٢٤، ويمكن إجمال أهم المشاريع التي تنطوي عليها تلك المرحلة فيما يلي:

مشروع تصميم وإنشاء الصالة ٥ والمرافق التابعة لها:

هي صالة جديدة تبلغ طاقتها الاستيعابية ١٢ مليون مسافر سنوياً، تُنفذ على مساحة ١٠٠ ألف م^٢، وتضم ٨ بوابات مزدوجة تربطها بـ ١٦ طائرة من أحجام مختلفة، كما يشمل عقد التنفيذ أيضاً عدداً من العناصر الأخرى من أهمها شبكة طرق وجسور تربط المناطق المطورة بالطريق الرئيس الذي يربط المطار بمدينة الرياض وبصالات السفر الأخرى، وموقف إضافي

٣. تطوير مطار أبها

هو مشروع تطويري جذري، من المتوقع إنجازه في غضون ٣ سنوات، يرفع طاقة المطار من ٢,٣ مليون إلى ٥ ملايين مسافر سنوياً، ويرفع مساحة صالاته من ٢م٩٤٠٠ إلى ٢م٧٨٠٠٠ وترتبط بـ ١٤ جسراً لعبور الركاب من وإلى الطائرات. ويتضمن المشروع إنشاء ساحة لوقوف الطائرات تتسع لخمس طائرات، ومدارج وممرات موازية، ومبان للإدارة، وسكن منسوبي المطار، وبنية تحتية ومبان للخدمات بالإضافة إلى مواقف سيارات وطرق، ومستودع للصيانة، ومبنى للملاحة الجوية، ومسجد، ومبنى للبوابات الرئيسية.

٤. مطار الملك عبدالله بن عبدالعزيز الجديد بجازان

هو مطار جديد، يجري إنشاؤه في موقع جديد، بطاقة ٣,٥ مليون راكب سنوياً، بدلاً من ١,٣ مليون حالياً. وتبلغ مساحة مبنى الصالات ٥٢٠٠٠م٢ مقارنة بـ ٨١٠٠م٢ في المطار الحالي. ويوفر مبنى الصالات الجديد المقسم على ٣ طوابق متحفاً يعرض آثار منطقة جازان المشهورة بتاريخها العريق. وترتبط الصالات بخمسة جسور مزدوجة لعبور الركاب من وإلى الطائرات. ويضم المشروع صالات لركاب الدرجة الأولى، وساحة لوقوف الطائرات تتسع لعشر طائرات، ومدارج وممرات موازية، ومواقف سيارات، ومبنى للإدارة، ومسجد، ومبنى للإطفاء والإنقاذ، وبرجاً للمراقبة الجوية، ومبنى لإبطال المتفجرات، ومبنى للقيادة الثابتة، ومبنى للصيانة، ومبنى للأرصاد الجوية، ومحطة للطاقة، ومحطة للتبريد المركزي، ومستودعات، ومحطة لتنقية مياه الصرف الصحي، وأخرى لمعالجة المياه، ومحطات لوقود الطائرات والعربات، ومن المتوقع إنجازه في غضون ثلاث سنوات.

٥. مطار الأمير نايف عبدالعزيز بالقصيم

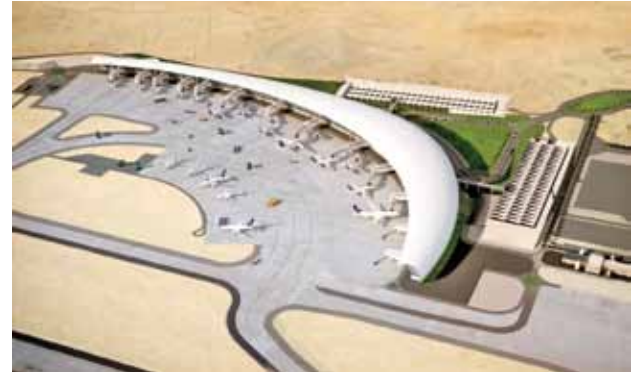
هو مشروع تطويري جذري من المتوقع إنجازه في ٣ سنوات، سيرفع طاقته الاستيعابية من ٣٥٠,٠٠٠ إلى ٣ ملايين مسافر سنوياً. أما مساحة الصالات فسترتفع من ٢م٦٥٥٠ إلى ٢م٦٠,٠٠٠، وترتبط بتسعة جسور لعبور الركاب من وإلى الطائرات. ويتضمن المشروع إنشاء برج للمراقبة الجوية، وصالة لكبار الشخصيات، ومواقف للسيارات متعددة الطوابق، ومبان للإدارة والإطفاء والإنقاذ والصيانة، وكذلك ثكنات لوحدة أمن وحماية المطار، ومجمع سكن للعائلات، وطرق خدمة، وبنية تحتية، ومسجد، ومبنى للبوابات الرئيسية، ومباني للطاقة، وساحة لوقوف الطائرات.

٦. تطوير مطار عرعر

هو مشروع تطويري جذري، سيرفع طاقته الاستيعابية من ٢٠٠,٠٠٠ إلى أكثر من مليون مسافر سنوياً. أما مساحة الصالات فسترتفع من ٢م١٨١٠ إلى ٢م١٠,٥٠٠. ومن المتوقع إنجازه في غضون ٣ سنوات، وينطوي على توسعة ساحة وقوف الطائرات لتستوعب طائرتين كبيرتين و٧ طائرات ذات ممر واحد، وإنشاء مواقف للسيارات، وطرق داخلية، وبنية تحتية، ومبان للإدارة والبوابات الأمنية والإطفاء والإنقاذ، ومحطة للطاقة الكهربائية، وأخرى للتبريد المركزي ■



مطار الأمير عبدالمحسن بن عبدالعزيز بينع



مشروع تطوير مطار أبها



مشروع تطوير مطار الأمير نايف بالقصيم

المرفأئ المؤدية لبوابات السفر، و٣ صالات انتقال مرتبطة بالصالتين ٣ و٤، تضم ٢٣ بوابة تستوعب من ٢٣ إلى ٣٨ طائرة من أحجام مختلفة.

مشروع تطوير المدرج والممرات ومواقف الطائرات:

ويشمل إنشاء ممر مواز جديد، وشبكة لتزويد الطائرات بالوقود، وشبكة ألياف بصرية.

مستقبل الخدمات المقدمة للمسافرين جواً



د. محسن حسن النجار
خبير واستشاري اقتصاديات النقل

ونقصد هنا الخدمات التي تقدمها شركات الطيران لركابها في المستقبل المنظور، من حيث الكم والكيف والتنوع. وفي هذا الصدد نجد أننا أمام عدة آراء رئيسية، نلخصها فيما يلي:

الرأي الأول:

استمرار التنافس بين شركات الطيران التقليدية كما هو جارٍ حالياً، وذلك لأجل ابتكار كل جديد ومتميز في مستوى وجودة وتنوع الخدمات المقدمة للركاب، باعتبار أن ذلك يمثل عاملاً هاماً في جذب حركة الركاب وزيادة نصيب الشركة في السوق، وكسب السباق التنافسي، وخاصة في شريحة ركاب درجتي رجال الأعمال والأولى. وعلى الجانب الآخر ستستمر شركات الطيران الاقتصادي في التفتن في خفض تكاليفها ومن بينها تكاليف الخدمات المقدمة للراكب

الرأي الثاني:

اتجاه شركات الطيران إلى التركيز أساساً على مواجهة تكاليف عمليات التشغيل والسلامة الجوية والتدريب الراقى وجذب أفضل الطيارين والمهندسين والفنيين، وشراء واستئجار الطائرات والأنظمة الحديثة باهظة الثمن وهجر الطائرات القديمة التي لن يكون لها مكان في المستقبل، وتبني فلسفة أن طائرة النقل الجوي التجاري، ليست فندقاً من عدة نجوم لإقامة المسافر، لكنها وسيلة لنقل الراكب من مكان إلى مكان بطريقة آمنة وسالمة وسريعة. كما أنها ليست قطاراً لشحن البضائع ومن ثم فعلى الراكب ألا يتخذها وسيلة لنقل أمتعته التي لا ضرورة ولا قيمة لها مستغلاً حدود السماح المجانية. وبالتالي يتوقع المحللون الظواهر التالية:

- تقليل مقدار وزن العفش المجاني المسموح به للراكب.
- زيادة الأسعار التي تفرضها شركات الطيران على وزن العفش الزائد بصحبة الراكب.
- فرض رسوم إضافية على خدمات الطعام المقدمة لراكب الدرجات السياحية.
- فرض رسوم خدمات أرضية على حقائب الراكب التي يستلمها الراكب بعد انتهاء الرحلة.
- زيادة حدود عدد ساعات الرحلات التي يتم فيها تقديم وجبات ساخنة لراكب الدرجة السياحية.
- الإلغاء التدريجي للتخفيضات المعطاة للأطفال الذين يشغلون مقاعد في الطائرة.
- زيادة مقابل نقل الأطفال الرضع.
- وضع رسم إضافي على تذكرة الراكب طبقاً لنوع وحجم وحدائة الطائرة.

- زيادة الأنظمة الأوتوماتيكية، وزيادة أنظمة الخدمة الذاتية.
- زيادة درجات التعاون بين المطارات وشركات الطيران لخفض تكاليف الخدمات المشتركة للركاب.
- زيادة أعداد ماكينات البيع الأوتوماتيكية المحتوية على الأطعمة السريعة بجوار بوابات الصعود للطائرات.

الرأي الثالث:

يرى أن خدمات شركات الطيران التقليدية المقدمة لركابها ستشهد طفرات غير مسبوقه، ومستوى متقدماً من الجودة والتنوع، لأن جودة الخدمات المقدمة للزبائن، هي المحرك الرئيس لنجاح الشركات وضمان بقائها. ويدللون على ذلك بأن من بين الـ 500 شركة الأكبر في لائحة مؤسسة فورتشن Fortune لعام 1900، لم يبق منها عام 2014 غير 61 شركة فقط، أي أن 88% منها لم تعد مدرجة في اللائحة بعد 59 عاماً، وأن السبب الرئيس في ذلك كان الضعف في مستوى الخدمة المقدمة للزبائن. وبالتالي فإن زيادة وتحسين وتطوير مستوى الخدمة المقدمة للزبائن ليس فقط وسيلة لزيادة إيرادات وأرباح شركة الطيران التقليدية، وإنما هو عامل وجود واستمرارية لتلك الشركات.

وعلى وجه العموم، فإن لجودة الخدمة في شركات الطيران عناصر كثيرة، وهي مصفوفة متكاملة Integrated Matrix، وليست مقصورة على جودة الأطعمة المقدمة، وحسن المعاملة، والإقلاع والوصول في التوقيت المجدول، والمقعد المريح، ونظافة كابينة الراكب، والاستجابة لشكاوى المسافرين، وعدم فقد الأمتعة. لكنها تتعدى ذلك بكثير. وعلى الإدارة الحصيفة لشركة الطيران أن تنشر ثقافة جودة الخدمة في عموم الشركة، وأن تربي جميع العاملين على حب تلك الخدمة ■

تعويض مضيئة جوية بسبب تعرضها لهواء ملوث



عالي الجودة في كابينة الركاب، وكم من مئات الملايين من المسافرين على الطائرات سنوياً بسلامة وأمان، كان من شبه المستحيل أن تثبت المضيئة دعواها، والتي حدثت وقائعها على طائرة من طراز BAe 146 .

إن مصدر إمداد كابينة الركاب بالهواء ليس مقصوراً فقط على محركات الطائرة، لكنه أيضاً يأتي من وحدة الطاقة الاحتياطية Auxiliary Power Unit (APU) الموجودة عادة في منطقة ذيل الطائرة. ومن قواعد وتعليمات التشغيل، أن يلتزم قائد الطائرة بالإبلاغ وتسجيل أية حالة أو واقعة يثبت فيها حدوث حالة تسرب هواء ملوث للكابينة.

وهناك عشرات من مراكز الأبحاث والمنظمات والهيئات التي تعمل ليل نهار لأجل ضمان هواء نقي ونظيف وغير ملوث في كابينة الركاب، كما أن هناك مراكز طبية وأدلة عمل خاصة بهذا المجال. ولا يقتصر ذلك على الطائرات المدنية، بل ويشمل الطائرات العسكرية (خاصة طائرات النقل) كما أنه تجري وباستمرار أبحاث كثيرة لأجل إيجاد مقياس، يتم وضعه في كابينة الركاب، ليقاس أي تغيرات كيميائية قد تحدث في كابينة الركاب.

وقد حدث تطور كبير وإيجابي في صناعة الزيوت المستخدمة في الطائرات بحيث لم تعد الزيوت المستخدمة في العديد من أنواع الطائرات مضرّة بالإنسان حتى لو تسرب بخارها المحترق إلى داخل الطائرة ■

يقول الخبراء إنه أول حكم من نوعه في العالم. وتتخلص القضية في أن مصانع الطائرات ومراكز الأبحاث ومصانع المحركات وهيئات الطيران المدني ومنتجي أنظمة تكييف الهواء والمرشحات وغير ذلك من هيئات اعتماد كفاءة تصنيع وتشغيل وسلامة طائرات النقل الجوي التجاري، يبذلون قصارى جهدهم ويضعون أفضل المواصفات وأنظمة التفتيش الصارمة وأدق القياسات لأجل ضمان وجود هواء نقي وصحي وخال من الميكروبات والتلوثات داخل كابينة الركاب.

ولأن جسم الطائرة وبها يحويه من أبواب ونوافذ يكون غاية في الإحكام ولا يُسمح إطلاقاً بتسرب الهواء من خلاله، فإن مصدر الهواء الداخل لكابينة الركاب يكون عن طريق الهواء الخارجي الداخل عن طريق المحركات، ويأخذ هذا الهواء طريقه لأنظمة التكييف والتنقية في الطائرة، ثم إلى كابينة الركاب.

في الأول من إبريل عام ٢٠١٠ حكمت محكمة استئناف نيو ساوث ويلز في أستراليا على طيران (إيست ويست) بأن تدفع للمضيئة الجوية (جوان تيرنر) مبلغاً وقدره (١٣٨,٨٠٠) دولار أسترالي، وهو ما يعادل آنذاك (١٢٩,٠٠٠) دولار أمريكي، كتعويض عما أصاب جهازها التنفسي من أضرار أثناء عملها مضيئة على رحلة جوية عام ١٩٩٢!! أي أن القضية استغرقت ١٨ عاماً، ليس بسبب بطء إجراءات التقاضي، ولكن لشبه استحالة إثبات الدعوى.

وصدر حكم محكمة الاستئناف رافضاً اعتراض شركة الطيران على تقرير أكبر هيئة متخصصة في أستراليا في هذا المجال هي (الهيئة التحكيمية الأسترالية للغبار والأمراض)، والتي قدرت التعويض للمضيئة الجوية بما قيمته ١٣٨٧٥٧ دولاراً أستراليا، حيث ثبت أن تسرباً قد حدث لبعض الزيت الساخن الموجود في المحرك، مما أدى لاختلاط بخار هذا الزيت بالهواء الداخل لكابينة الركاب. وأدت عملية استنشاق المضيئة لهذا الهواء الملوث لإصابة جهازها التنفسي بأضرار عانت منها كثيراً. وقد حدث ذلك أثناء هبوط رحلة الطائرة المذكورة من سيدني إلى بريزبان، حيث كانت المضيئة حاملاً، وشعرت باختناق في التنفس واحمرار في العينين وصداع شديد وسعال متكرر.

فكما قدمنا عن حجم الاهتمام بضمان وجود هواء نقي

حمل العمل على المراقب الجوي

Air Traffic Controller Workload

د. محسن حسن النجار

والأجازات، طبقاً لنظم علمية سليمة، لضمان راحة وتركيز المراقب الجوي.

- توفير بيئة عمل نظيفة ومريحة ومناسبة.
- منح فترة أو فترات راحة قصيرة أثناء نوبة العمل.
- تنظيم عمليات التسليم والتسلم لنوبات العمل بين المراقبين الجويين طبقاً لقواعد قياسية موحدة، تطبق بكل دقة وصرامة.
- تقنين عمليات تدريب المراقبين الجويين والتأكد من أنها تتم باستمرار، وتخضع للقواعد والتشريعات المطبقة.

العوامل المؤثرة في كفاءة أداء المراقب الجوي:

- النقص في عدد المراقبين الجويين أثناء نوبة العمل الواحدة.
- عطل وانخفاض كفاءة الأجهزة والشاشات التي يعمل عليها المراقب الجوي.
- عدم كفاءة البرامج التدريبية.
- عدم توافر البيئة السليمة.
- عدم تناسب وضع المراقب الجوي أمام الجهاز الذي يعمل عليه.
- وجود مشاكل بين المراقبين والإدارة.
- عدم كفاية إجراءات ومعايير العمل الموحدة.
- ضعف نظم إدارة الحركة الجوية.
- ضعف النظم الطبية والعلاجية المتوفرة.

الحلول المقترحة والواجب اتباعها:

- تدبير العدد اللازم من المراقبين الجويين.
- تصميم نوبات العمل بين المراقبين، بحيث يتم تداول فترات العمل الليلية والنهارية بينهم، لضمان التأقلم مع العمل في كل الظروف.
- ضمان وجود أماكن مريحة وجيدة التجهيز ليقضي فيها المراقب الجوي فترات راحته القصيرة أثناء نوبات العمل.
- مراجعة وضمان وجود برامج تدريبية جيدة و متميزة وحديثة.
- استمرارية عمليات توظيف مراقبين جويين جُدد لمواكبة الزيادة في الحركة الجوية.
- استمرارية تطوير وضمان وجود تشريعات وأنظمة وإجراءات عمل كافية و متميزة ■

دور المراقب الجوي هو ضمان التدفق الآمن والسريع للحركة الجوية في نطاق المجال الجوي الذي يقع تحت مسؤوليته، لذا عليه طوال ساعات عمله، في حالة تأهب وتنبه واستعداد للتعامل مع واجباته العادية، إضافة إلى تعامله مع حالات الطوارئ والحالات غير المتوقعة التي قد تقع أثناء عمله، مثل تداعيات حدوث حالة طوارئ لإحدى الطائرات، أو حدوث ظروف جوية غاية في السوء.

إن قياس وتقدير حمل العمل على المراقب الجوي، لا بد وأن يُقدر ويُقاس بدقة لأجل تحقيق الكفاءة المثلى. فإذا كان حمل العمل مرتفعاً جداً لفترات طويلة جداً، فإنه يكون فوق طاقة المراقب الجوي. وإذا كان حمل العمل منخفضاً جداً لفترات طويلة جداً، فإن ذلك لا يمثل فقط إهداراً لطاقت الموارد البشرية، ولكن أيضاً يزيد من احتمالات أن يصبح المراقب الجوي منصرفاً، وغير مركز ذهنياً بشأن أداء واجبات وظيفته الأساسية.

آثار العمل فوق قدرة المراقب الجوي:

- صعوبة الحفاظ على درجة الانتباه اللازمة.
- ارتكاب أخطاء في الحكم أو في تقدير المواقف.
- زيادة درجة التشويش الذهني.
- عدم القدرة على التعامل مع أية زيادة في حمل العمل

آثار قلة حمل عمل المراقب الجوي:

- التعود على التهاون والانصراف عن واجبات العمل والمهام الأساسية.
- الشعور بالضجر والملل.
- انخفاض الروح المعنوية وضعف الحالة النفسية.

التدابير الواجب اتخاذها لمعالجة تلك الآثار:

- تقسيم المجال الجوي إلى نطاقات من المسؤولية، طبقاً لقدرات كل مراقب جوي على حدة، وجعله قابلاً للتغيير والدمج والتعديل، بما يناسب حجم الحركة الجوية الفعلية ومدى اختلافها عن حجم الحركة المخططة والمتوقعة.
- تزويد المراقبين بفرق دعم بشري متخصصة لمساعدتهم وإرشادهم عند التعرض لمواقف صعبة، وكذا أنظمة وأجهزة آلية تشعر بقرب حدوث مواقف طارئة، وكيفية التعامل معها.
- تصميم نوبات العمل الليلية والنهارية، وفترات الراحة،



نمدكم بالطاقة... لنصل بكم إلى أبعد الأفاق

- تشغل الشركة العربية لتجارة المواد البترولية (أبسكو) دوراً قيادياً في مجال تزويد الطائرات بالوقود حيث تتمتع بخبرة تزيد عن 53 عاماً في المملكة العربية السعودية.
- تشمل أنشطة الشركة نقل وتخزين و تزويد الطائرات بالوقود وتشغيل محطات و شبكات توزيع الوقود الأرضية والإمدادات اللوجستية بوسائل صديقة للبيئة في أكثر من 20 مطارا محليا ودوليا بالمملكة.
- أبسكو هي أول شركة سعودية في مجال تزويد الطائرات بالوقود حاصلة على شراكة إستراتيجية مع تحالف إتحاد النقل الجوي الدولي (IATA)، وعضوية مجموعة التفتيش المشتركة (IG)، وعضوية اللجنة الفنية للوقود بالاتحاد العربي للنقل الجوي (AACO) و شهادة (ISO 9001: 2008) لنظام إدارة الجودة.
- تفخر أبسكو بكونها الشركة الوحيدة التي حققت أعلى المعايير التشغيلية بأبدي سعودية بنسبة 100%، حيث يتلقى موظفو أبسكو التدريب المهني على السلامة والجودة بالإضافة إلى القيادة الوقائية.
- تلزم أبسكو بتوفير منتجات وخدمات ووقود الطائرات عالي الجودة لشركات الطيران المحلية و الدولية باستخدام أحدث التقنيات والبرامج العالمية.
- تقوم أبسكو بإنجاز العديد من المشاريع بالتعاون الوثيق مع الهيئة العامة للطيران المدني (GACA) لتطوير مرافق و خزانات تزويد الطائرات بالوقود في العديد من مطارات المملكة.



Strategic
Partner



JIG Associate member since 2008

ص.ب: 1408
جدة 21431، المملكة العربية السعودية
هاتف: +966 12 653 0884
فاكس: +966 12 653 0820
www.apsco.com.sa





معرض دبي الرابع عشر للطيران 2015 هل كان تراجع قيمة صفقاته مفاجئاً؟

إعداد : إيمان عطا الله

أهم الفعاليات

افتتح المعرض في ٢٠١٥/١١/٨ في مطار آل مكتوم الدولي واستمر ٥ أيام، وشاركت فيه أكثر من ١١٠٠ شركة محلية وإقليمية ودولية متخصصة في شؤون الطيران، كان ثلثها من الشرق الأوسط، فيما مثلت الشركات من الأمريكتين ٢٨٪ منها، و٢٩٪ من أوروبا.

ولعل ما يميز معرض هذا العام إضافة قطاعات جديدة، كان أبرزها تكنولوجيا الطباعة ثلاثية الأبعاد، التي تستخدم في طباعة أجزاء الطائرات، والمتوقع أن تلعب دوراً رئيساً في تغيير مسار صناعة الطائرات. كما كشفت إحدى الشركات عن طائرتها التي تعتبر أسرع طائرة بدون طيار مصممة بالطباعة ثلاثية الأبعاد، ونالت إعجاباً كبيراً من الحاضرين، وكذلك شاركت وكالة الإمارات للفضاء في المعرض لأول مرة، والتي انتهزت فرصة المعرض لتعلن عن خططها لزيارة المريخ في عام ٢٠٢٠. وكذلك كان للمؤتمرات التي تم الإعلان عن عقدها مسبقاً في المعرض أهمية كبيرة للزوار التجاريين والمندوبين الذين حضروا،

يعود تاريخ معرض دبي للطيران لأكثر من ربع قرن إذ بدأت انطلاقته عام ١٩٨٦، ويُقام منذ ذلك الحين كل عامين مستقطباً شركات الطيران ومصنعي الطائرات من مختلف أنحاء العالم. وخلال زمن قياسي تبوأ مكانة عالمية مرموقة. وبلغ ذروته عام ٢٠١٣ حيث حقق صفقات قياسية بلغت قيمتها أكثر من ٢٠٦ مليارات دولار، بينما في العام ذاته حقق معرض باريس (لوبرجيه) الذي يُعد أكبر وأقدم معرض للطيران صفقات بلغت قيمتها ١٥٠ مليار دولار فقط، فيما بلغت صفقات معرض فانبره الذي يقام في إنجلترا ٧٢ مليار دولار فقط عام ٢٠١٢. ورغم أن معرض دبي هذا العام استقطب أعداداً كبيرة من الزوار كانت الأكبر منذ بدايته، علاوة على أعداد كبيرة من الشركات، إلا أن إجمالي قيمة صفقاته تراجع بشكل كبير لتبلغ ٣٧,٢ مليار دولار فقط، مع ملاحظة أن عدداً من الصفقات الحربية لا يعلن عن قيمها في معارض الطيران بشكل عام.

معرض دبي للطيران : أرقام وإحصائيات					
السنة	مساحة المعرض م ²	عدد الزوار	عدد المعارضين	عدد الطائرات المعروضة	إجمالي الصفقات بمليارات الدولار
٢٠٠١	٢٤٠٠٠	٢٥٠٠٠	٤٥٠	٨٠	١٥,٦
٢٠٠٣	٢٧٠٠٠	٢٧٠٠٠	٥٥٠	٨٥	٧
٢٠٠٥	٣٥٠٠٠	٣٥٠٠٠	٧٢٦	١٠٠	٢١,٣
٢٠٠٧	٤٠٠٠٠	٥٢٠٠٠	٨٥٠	١٤٠	١٥٥
٢٠٠٩	٣٢٥٠٠٠	٥٣٠٠٠	٨٩٠	١٣٠	١٤
٢٠١١	٣٢٥٠٠٠	٥٧٠٠٠	٩٦٠	١٢٥	٦٣,٣
٢٠١٣	٦٤٥٠٠٠	٦٠٦٩٢	١٠٤٦	١٥٠	٢٠٦,١
٢٠١٥	٦٤٥٠٠٠	٦٦٣٤٦	١١٠٣	١٥٠	٣٧,٢



حيث احتضن المعرض مؤتمراً بعنوان سلامة وأمن المطارات، عقد في اليوم الأول. وفي اليوم التالي عقد مؤتمر الاستثمار والتعاون التكنولوجي في مجال الطيران المدني.

وقد قامت شركات صناعة الطائرات بعروض طيران جوية مدنية وحربية ممتعة، أثارت شغف الزوار وجذبت عدسات الكاميرات. وعرضت شركة إيرباص طائرتها من طراز A350-XWB التي خطفت الأضواء، وحلقت لأول مرة في سماء الإمارات. وقدمت القوات الأمريكية الجوية عرضاً لطائرتها المقاتلة التكتيكية من طراز F22، فيما استعرضت المقاتلة الفرنسية رافال قدراتها. كذلك شارك سلاح الجو الإيطالي في الاستعراضات الجوية باستخدام طائرات إيرباصي وقد ساهم كذلك سلاح الجو الإماراتي في الاستعراضات.

وحظي اليوم الأخير من المعرض الذي سمي "يوم المستقبل" باستقبال أكثر من ٣٠٠٠ طالب من دارسي علوم الطيران، مما منحهم تجربة فريدة تمثلت في الاطلاع على عدد من أوجه مجالات صناعة الطيران، علاوة على الفرص الوظيفية التي قد تتاح لهم.

تحليل وآراء

تعددت الأسباب والآراء بشأن تراجع قيمة صفقات معرض هذا العام، ويمكن إيجاز تلك الآراء في التالي:

١. اكتفاء الناقلات الجوية بما تم التعاقد عليه في معرض ٢٠١٣ التي زادت قيمتها على ٢٠٦ مليارات دولار، ومن ثم فإن تراجع جاء بعد فورة الإنفاق خلال السنوات الأخيرة حيث كبحت شركات الطيران جماحها، علماً بأن مشتريات الناقلات الخليجية شكلت في الدورة السابقة أكثر من ٨٠٪ من القيمة الإجمالية للصفقات شكل انخفاض أسعار النفط أحد أسباب تراجع القيمة الإجمالية لصفقات معرض دبي هذا العام.

٢. أرجع بعض الخبراء والمحللين تراجع قيمة صفقات معرض هذا العام إلى الصراعات الدائرة في الشرق الأوسط مما جعل الصفقات الدفاعية هي مركز الاهتمام الأكبر عوضاً عن المدنية.

عليه يمكن القول بأن التراجع في قيمة الصفقات هذا العام لم يكن مفاجئاً، وتنبأ به عدد من المحللين والمسؤولين المختصين منذ فترة طويلة وقبل إقامة المعرض ■

أهم الصفقات

بدأ إعلان الصفقات في اليوم الثاني، حيث وقعت جيت ابرويز الهندية مع شركة بوينج الأمريكية عقداً بقيمة ٨ مليارات دولار لشراء ٧٥ طائرة من طراز B737MAX كما كشفت شركة إيرباص عن طلبيات لشراء ٣٠ طائرة من طراز A321 بقيمة ٣,٦ مليار دولار لصالح شركة "فيت جيت" الفيتنامية. ووقع طيران الإمارات مع شركة "جنرال إلكتريك للطيران" الأمريكية عقداً بقيمة ١٦ مليار دولار لصيانة وإصلاح وتجديد محركات أسطول الناقلات الإماراتية الذي يضم ١٥٠ طائرة من طراز B777X لمدة ١٢ عاماً. ووقعت الاتحاد للطيران مذكرة تفاهم مع شركة (مبادلة) الإماراتية لتوسيع الشراكة بينهما وإبرام عقود جديدة لمدة ١٠ سنوات تصل قيمتها إلى قرابة مليار دولار. وأعلنت الشركة السعودية لهندسة وصناعة الطيران عن عزمها القيام بمشروع تشترك فيه الشركة التركية "TAV" وتبلغ قيمته أكثر من ٧٥٦ مليون دولار لبناء منشأة في جدة تقدم الخدمات الفنية للطيران المدني والعسكري، وأفادت بعض المصادر أنه سيكون الأكبر على مستوى الشرق الأوسط.

حين تقتل الكلمة

إعداد: د. هبة الله عرابي
دكتوراه في لغويات الطيران

يجاد واقتراح الحلول للحد من هذه الكوارث المريعة. بعض من هذه الحلول المقترحة أصبحت من السمات الأساسية المميّزة للغة الطيران كاستخدام كلمة "niner" للإشارة إلى رقم تسعة "nine" وذلك لتجنب التشابه والتجانس اللفظي بينها وبين كلمة "nein" والتي تعني بالألمانية (لا / no) على سبيل المثال، "٣٩,٩٢" يقرأ "tree niner point (or decimal) niner two". بالإضافة إلى ذلك، فإن جميع الطيارين والمراقبين والعاملين في المجال الجوي يلتزمون باستخدام الرموز الهجائية التي وضعتها المنظمة الدولية للطيران المدني (ICAO). على سبيل المثال، إشارة نداء "DLH5KK" تقرأ "delta lima hotel five kilo kilo" وذلك لتجنب التشابه الصوتي بين الحروف الإنجليزية، كالتشابه بين الحرفين "N و M" و "C و D" على سبيل المثال. أيضاً هناك تكتيكات خاصة بطبيعة السؤال والإجابة. فمثلاً إذا ما أراد المراقب الجوي الاستفسار عن مستوى ارتفاع الطائرة يستخدم عبارة "أثبت، هل أنت على ارتفاع ٩,٠٠٠ قدم / Confirm are you at 9,000 feet) ويجب أن تكون إجابة الطيار إما بالنفي عن طريق استخدام كلمة "negative" أو بالإثبات عن طريق "affirmative". أيضاً من بين أشهر الكلمات المميّزة لإنجليزية الطيران، كلمة "علم / roger" والتي تعني "تلقيت رسالتك كاملة / your transmission" ولكنها لا تلزم الطيار بتنفيذ ما جاء في الرسالة من تعليمات.

بالإضافة إلى ذلك، بدأت كل شركات الطيران العريقة بتحمل مسؤوليتها تجاه هذه المشكلة، حيث تقوم بإرسال طاقمها من الطيارين إلى الولايات المتحدة الأمريكية لتقوية خبراتهم اللغوية والاندماج في مجتمع لغته الأم الإنجليزية. كما شددت إدارة الطيران الفيدرالية على ضرورة عقد اختبارات لغة إنجليزية بصورة دورية للطيارين والمراقبين وأن يُمنحوا من خلالها رخص إتقان اللغة الإنجليزية تجدد كل فترة معينة. ولإحقيق الحق، فإن الكثير من مشكلات التواصل اللغوي في مجال الطيران لا تلقى بأسرها على عاتق الطيارين والمراقبين غير الناطقين بالإنجليزية كلغة أم، فبالإضافة إلى ذلك فقد أكد عدد من خبراء الاتصالات ولجان التحقيق في حوادث الطيران على ضرورة أن تتسم اللغة المستخدمة في الاتصالات بين الطيارين والمراقبين بالوضوح والبطء واستخدام التعبيرات النمطية الخاصة بمجال الطيران، خاصة إذا كانت اللغة الأم للمتحدث الإنجليزية والمتحدث إليه غير ذلك. فالمسؤولية مشتركة بين الاثنين، ولا يُعفى من المسؤولية أيضاً الباحثون اللغويون فقد بات من الضروري على باحثي وخبراء اللغة في الدول غير الناطقة بالإنجليزية أن يظطلعوا بدورهم لدراسة المشكلات اللغوية في مجال الطيران عن طريق تصميم مناهج دراسية لتدريس اللغة الإنجليزية كلغة ثانية للعاملين في الحقل الجوي ومحاولة اكتشاف العوامل والأسباب اللغوية والثقافية لبيئتهم والتي قد تحول دون إتقان اللغة الإنجليزية بصورة سليمة. هذا بالإضافة إلى دراسة أساليب ومعوقات عملية الاتصال بين الثقافات المختلفة والتي قد ينتج منها مردود عظيم الأثر على تدعيم معايير السلامة الجوية ■

في منتصف القرن المنصرم، شهدت حركة الطيران الدولية ازدياداً كبيراً في عدد المسافرين. ومن بديهيات السفر جواً توافر عنصر الأمان، إذ لا مجال للخطأ اللفظي في عملية الاتصال. ففي المحادثات غير الرسمية أو في مواقف العمل الروتينية، إذا حدث أي خطأ لفظي ستكون نتيجته إما موقف كوميدي أو خسائر مادية على أقصى تقدير. ولكن في مجال الطيران، قد تكون عواقب الأخطاء اللفظية كارثية مميّنة. ومن الجدير بالذكر أن عملية التواصل اللفظي بين قائد الطائرة، من جهة، والمراقب الجوي، من جهة أخرى، تلعب دوراً هاماً وحيوياً في تدعيم عنصر الأمان والمحافظة على أرواح المسافرين. وعلى الرغم من أن الطيارين والمراقبين الجويين يرون باختبارات دقيقة لقياس قدرتهم على التواصل باللغة الإنجليزية، إلا أن الكوارث الجوية والتي تنجم عن سوء استخدام اللغة مازالت مستمرة. وحتى وإن كانت المشكلة في الأساس تقنية أو ميكانيكية أو غيرها، فالإتصال بين الطيار والمراقب من شأنه إنقاذ الوضع الكارثي أو زيادة الأمر سوءاً. ولذلك، فقد ازداد الاهتمام بدراسة دور سوء التواصل في حوادث الطيران. وسنناقش في هذا المقال كيف للكلمة أن تكون قاتلة في مجال الطيران. وسنعرض أيضاً لبعض أشكال الأخطاء اللفظية للطيارين والمراقبين الجويين والتي تبرز بدورها أبعاد وحجم هذه المشكلة. هذا بالإضافة إلى عرض بعض الحلول المعمول بها فعلياً والمقترحة من قبل الكاتبة للحد من هذه المشكلة

حرف يؤدي إلى كارثة !!!

في ١٩٨٩/٢/٢٦، اصطدمت طائرة B747 المملوكة لشركة فيدكس FedEx بجبل قبيل وصولها وذلك بسبب المجانسة اللفظية بين حرف الجر to والرقم two. حيث قام المراقب الجوي بتوجيه الطائرة للنزول بمستوى الطيران إلى ٢٤٠٠ قدم :

"descend two four zero zero 2,400 ft"

إلا أن قائد الطائرة ظن أنه يقصد النزول لمستوى ٤٠٠ قدم:

"descend to four zero zero"

لدون المستوى المطلوب بـ ألفي قدم واصطدامها بقمة جبل.

١٥٢

في ١٩٩٧/٩/٢٦ تحطمت طائرة تابعة لخطوط جارودا الإندونيسية إثر اصطدامها بجبل ونتج عن الحادثة وفاة ٢٣٤ شخصاً كانوا على متنها. ويرجع السبب إلى أن المراقب الجوي كان يقوم بتوجيه طائرتين تحملان نفس رقم النداء (١٥٢) في نفس الوقت (ميرباتي ١٥٢ / Merpati 152 و جارودا ١٥٢ / Garuda 152) حيث قام المراقب بتوجيه التعليمات الخاصة بطائرة ميرباتي إلى طائرة جارودا وما هي إلا عشر ثوان فقط ووقعت الكارثة.

ويظهر جلياً في أمثلة الحوادث التي قد سردناها وغيرها الكثير مما لا يسعنا ذكره في هذا المقال الدور المحوري الذي تلعبه الكلمة في تدعيم معايير الأمان في حركة النقل الجوي وفي المقابل دورها في التسبب في حدوث كوارث قاتلة. فهي سلاح ذو حدين. ولذا كان من البديهي محاولة



شركة ادارة وتطوير مشاريع الموانئ المحدودة
Ports Projects Management and Development Co. Ltd.



مشغل مجمع صالات الحج والعمرة بمطار الملك عبد العزيز الدولي بجدة



SERVICES WE DO

- PASSENGER FLOW MANAGEMENT
- PASSENGER INFORMATION
- SCHEDULING AND STATISTICS
- SECURITY
- MAINTENANCE AND CLEANING
- I.T. SYSTEMS AND COMMUNICATION
- FACILITIES MANAGEMENT
- MARKETING AND ADVERTISING
- COMMERCIAL AND RETAIL MANAGEMENT

من خدماتنا :

- تدفق الركاب وإدارة الحشود
- معلومات خاصة بالركاب
- التخطيط والإحصاء
- الأمن والسلامة
- خدمات التجارة والتجزئة
- التسويق والإعلان
- الصيانة والنظافة
- المنشآت والمباني
- التدريب وتقنية المعلومات
- التشغيل والإدارة



الهيئة العامة للطيران المدني
General Authority of Civil Aviation



مطار الملك عبد العزيز الدولي
King Abdulaziz International Airport



شركة إنشاء وتطوير صالات الحج والعمرة
King Abdulaziz International Airport



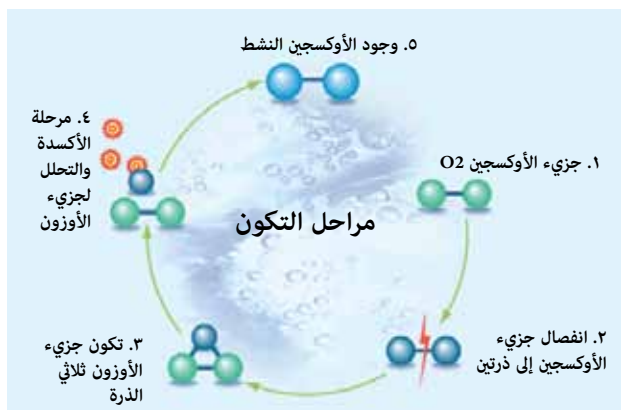
مجموعة بن لادن السعودية
SAUDI BINLADIN GROUP



جدة - المملكة العربية السعودية - ص.ب 10070 جدة 21505 هاتف 966 92 10808 فاكس: 966 92 10706 +

WWW.PPMDC.COM.SA

أهمية مادة الأوزون وتطبيقاتها



د. حسان محمد نقادي

كبير أطباء بقسم طب الطيران قطاع السلامة والأمن والنقل الجوي -
طبيب طيران مفوض من الهيئة العامة للطيران المدني والطيران الفيدرالي
الأمريكي - مدير الخدمات الطبية بمطار الملك عبدالعزيز الدولي

٧. شرب الماء الذي يحتوي على الأوزون يساعد على معالجة قرحة المعدة واضطراب الهضم وبعض التهابات المريء أو البلعوم والتهابات الفم.

مساوئ استخدام غاز الأوزون

إذا استنشقت مباشرة فإنه يؤدي إلى تهيج الجهاز التنفسي، علاوة على تفككه السريع ولا يمكث أكثر من ساعة، لذا يتم توليده وتحضيره في الموقع المراد تعقيمه، وفي مجال الصناعة لا يسمح بالتعرض لتركيز ٠,٥ جزء من المليون لمدة تزيد على ٨ ساعات.

الخلاصة

ينصح باستخدام الأوزون في تعقيم المطارات والطائرات خاصة طاولات تقديم الطعام لأنها أكثر تعرضاً للجراثيم من أي مكان آخر في الطائرة ■

إن مادة الأوزون تعتبر شديدة الأهمية في حياتنا اليومية إذ تحيط بالكرة الأرضية وتتكون في طبقات الجو العليا من الغلاف الجوي (السيتراتوسفير) بسبب خفة وزنها ويمتص الأوزون الأشعة فوق البنفسجية في الطبقة العلوية من الغلاف الجوي ليحمينا من الإشعاعات الشمسية المؤذية.

ولكن عبث الإنسان وتخريبه للطبيعة عن طريق الانبعاث الحراري من غاز ثاني أوكسيد الكربون والتلوث الكيميائي واستخدام الأسلحة بأنواعها أدى إلى تكون ثقب طبقة الأوزون مما أدى إلى قصور في أداء مهامها وانتشار الأوبئة والسرطان.

ما هو الأوزون؟

هو مادة كيميائية غازية غير مستقرة تتكون عن طريق اتحاد ذرة أوكسجين مع جزيء أوكسجين ليتكون جزيء ثلاثي الذرات كما هو موضح بالشكل.

ينتج الأوزون عملياً بواسطة الأشعة فوق البنفسجية بواسطة تمرير الهواء على حقل كهربائي عالي التوتر كما يفعل البرق بالأوكسجين النقي في طبقات الجو العليا والأوزون مادة مؤكسدة قوية حيث يتفكك الأوزون وتتحرر منه ذرة من الأوكسجين الوحيدة وهو ذو قدرة أكسدة عالية جداً حيث يلتصق بالملوثات وتصبح نظيفة وصالحة ونقية. ولذلك يُعتبر الأوزون من أكثر مواد التعقيم فعالية، وتستمر فعاليته في الماء لفترات طويلة في الخزانات والتمديدات وفي زجاجات مياه الشرب. والأوزون ذو استخدامات عدة أهمها التعقيم لجميع المواد والأسطح بحالاتها الثلاث الغازية والسائلة والصلبة، وخصوصاً في أماكن التجمع ذات الكثافة البشرية العالية مثل المطارات والأسواق والمساجد الكبيرة والمصانع. ويتكون هذا الغاز في الطبيعة عن طريق البرق. أما في المجال الصناعي فإنه يتكون عن طريق الصعق الكهربائي، لذا فهو أسرع بثلاثة آلاف ومائتي مرة من مادة الكلور في قتل الجراثيم، علاوة على استخداماته الطبية المتعددة على سبيل المثال لا الحصر: فوائده تناول الماء المعالج بالأوزون فإنه يقوم بالفعاليات التالية في جسم الانسان:

١. يمنع فعالية العوامل الممرضة ويزيد من فعالية جهاز المناعة.
٢. ينقي الدم ويقوم بتنظيف الأوعية الدموية.
٣. يسرع التئام الجروح ويقلل من الالتهابات.
٤. يمنع تشكل الجلطة الدموية وأمراض الشرايين وينشط الخلايا الدماغية.
٥. يؤكسد المواد السامة في الجسم. حيث تلتصق الذرة الثالثة لـ O₃ وتتصبح O₂ أوكسجين نقي.
٦. يمنع الإصابة بالأمراض المعوية ويمنع الإصابة بالكثير من الأمراض والالتهابات.

الهيئة تمنع تشغيل الطائرات الموجهة عن بعد



أصدرت الهيئة العامة للطيران المدني قراراً بمنع تشغيل الطائرات الموجهة عن بعد (ريموت كترول) في أجواء المملكة دون الحصول على تصريح مسبق بذلك وفق نظام الطيران المدني ولوائحه التنفيذية وذلك في خطوة للحفاظ على سلامة الطيران في أجواء المملكة. وأوضح الكابتن عبدالحكيم البدر مساعد رئيس الهيئة للسلامة والأمن والنقل الجوي، أن القرار يهدف إلى حظر تشغيل الطائرات الموجهة عن بعد بكافة أحجامها وأشكالها في أجواء المملكة، لافتاً إلى أن هناك تنسيقاً وتعاوناً تاماً مع الجهات الحكومية المختصة بالمملكة في هذا الجانب لتنفيذ التعليمات وتطبيقها على أرض الواقع حفاظاً على سلامة الطيران في أجواء المملكة. وأضاف أن هذا الإجراء تم اتخاذه بهدف التصدي للمخاطر التي قد تنشأ عند تشغيل هذا النوع من الطائرات على أمن وسلامة الطيران دون الحصول على تصريح نظامي.

وبما يوفر أجواء آمنة لطائرات الركاب المدنية. وبين الكابتن البدر أنه يمكن الترخيص للشركات أو الهيئات بناء على طلب منها، مشيراً إلى أن ذلك يتم لأغراض مهنية محضة على أن يخضع كل استعمال لها لترخيص خاص من الهيئة.

وأفاد الكابتن البدر أن هذا النوع من الطائرات الموجهة عن بعد هو مصدر قلق عالمي مما استدعى منظمة الطيران المدني الدولي (أيكافو) لعقد مؤتمر عالمي في بداية هذا العام ٢٠١٥م لمناقشة ضوابط وأنظمة التشغيل لهذه الطائرات للاستفادة من هذه التقنية بشكل إيجابي مقنن

الخطوط التركية تشغل 76 رحلة مباشرة من 7 مدن في المملكة



تجدر الإشارة إلى أن الخطوط التركية تعد واحدة من أسرع شركات الطيران نمواً في العالم، وتصل طائراتها إلى أكثر من ٢٥٠ مدينة في ١٠٦ دول ولديها خطة لتوسيع أسطولها وزيادة عدد الرحلات اليومية إلى المملكة من أجل تلبية الطلب المتنامي على خدماتها.

قال مدير الخطوط التركية في الرياض إن الخطوط التركية تشغل حالياً ٧٦ رحلة أسبوعية من ٧ مدن في المملكة هي: الرياض، جدة، المدينة المنورة، الدمام، القصيم، ينبع والطائف. وتعد تركيا واحدة من وجهات السوق السعودي ونحن نخطط لتسيير رحلات مباشرة من المملكة العربية السعودية إلى بعض الوجهات في تركيا.

وصول أول طائرة من أسطول «السعودية الخليجية» إلى مطار الملك فهد الدولي



استقبل مطار الملك فهد الدولي مساء الثلاثاء ١٥/١٢/٢٠١٥م أول طائرة إيرباص A320 والتي أطلق عليها "الرياض" التابعة لطيران السعودية الخليجية والتي تتخذ من مطار الملك فهد الدولي مقراً رئيساً لعملياتها مباشرة من مدينة نولوز في فرنسا مقر الشركة الصانعة. وكان في استقبال الطائرة يوسف الظاهري المدير العام لمطار الملك فهد الدولي وطارق الفحطاني رئيس مجلس إدارة السعودية الخليجية والإدارة العليا في إدارة المطار والشركة السعودية الخليجية ورؤساء الأجهزة الرسمية في المطار بالإضافة إلى وسائل الإعلام المختلفة.

وستنضم ثلاث طائرات أخرى من ذات الطراز إلى أسطول الشركة خلال الفترة القريبة القادمة، وستخضع هذه الطائرات وكوادر الشركة الفنية والتشغيلية لبرنامج من الفحوصات الفنية والرحلات التجريبية من قبل الهيئة العامة للطيران المدني من أجل التأكد من مواصفات السلامة فضلاً عن مستويات الخدمة المطلوبة.

وتتطلع الشركة لبدء رحلات عارضة خلال الأشهر المقبلة بعد الحصول على الرخصة الفنية اللازمة من قبل الهيئة، ومن ثم الشروع في تشغيل رحلات جوية منتظمة انطلاقاً من مطار الدمام إلى كل من الرياض وجدة ودي ومطارات أخرى كمرحلة أولى.

وسيتم تعزيز هذا الأسطول بثماني إلى عشر طائرات في كل سنة ابتداءً من عام ٢٠١٧م لتوسعة الشبكة داخل المملكة وخارجها في دول مجلس التعاون.

«السعودية» تضيف 10800 مقعد أسبوعياً للقطاع الداخلي

وستدعم الطائرتان اللتان انضمتا لأسطول "السعودية" بأسلوب التأجير الشامل (ACMI) مع شركة طيران التشيك العمليات التشغيلية بـ ٨٠ رحلة أسبوعياً، أي بزيادة ٢٣٪ على إجمالي عدد الرحلات. وتنطلق الطائرة الأولى من جدة لتواصل رحلاتها في الاتجاهين إلى كل من الرياض والدمام والمدينة المنورة والقصيم والجوف والنفوف وعرعر وتبوك وينبع والقيصوم، في حين تنطلق الطائرة الثانية من الرياض إلى كل من جدة والجوف والقيصومة وحائل والمدينة المنورة وعرعر وتبوك وينبع.

يُذكر أن الخطوط السعودية وقَّعت اتفاقية مع شركة طيران التشيك، تتضمن توفير الطرف المؤجر احتياجات التشغيل كافة من أطقم قيادة ومضيفين يتحدثون اللغة العربية، إضافة إلى الصيانة؛ إذ تلتزم الشركتان بتطبيق أنظمة وإجراءات التشغيل والخدمة والسلامة والجودة المعتمدة لدى التحالف الدولي "سكاي تيم". وتضمّن الاتفاق أيضاً وجود طاقم ضيافة يتحدث اللغة العربية على الطائرتين.

انضمت طائرتان من طراز A319 مستأجرتان من طيران التشيك عضو تحالف سكاى تيم، لأسطول الخطوط السعودية بهدف دعم السعة المقعدية على شبكة الرحلات الداخلية، اعتباراً من يوم السبت ١٢ ديسمبر ٢٠١٥م انطلاقاً من محطتي الرياض وجدة إلى العديد من المحطات الداخلية، مضيفاً بذلك ١٠٨٠٠ مقعد أسبوعياً للسعة المقعدية للقطاع الداخلي.



اتفاقية بين مكتب تحقيقات الطيران وجامعة الملك عبدالعزيز لتحديد مواقع حطام الطائرات



العام لمكتب تحقيقات حوادث الطيران ومن جانب الجامعة د. علي العيدروس عميد كلية علوم البحار.

يذكر هنا أن مكتب تحقيقات حوادث الطيران يتولى مسؤولية التحقيق في وقائع وحوادث الطيران التي تقع ضمن الحدود السيادية للمملكة ويضم كوادر وطنية من ذوي الخبرة والكفاءة وأنشئ استناداً إلى نظام الطيران المدني الصادر بالمرسوم الملكي م/٤٤ بتاريخ ١٤٢٦/٠٧/١٨هـ.

وقع مكتب تحقيقات حوادث الطيران وكلية علوم البحار بجامعة الملك عبدالعزيز في ٢٣/١١/٢٠١٥م مذكرة تفاهم ثنائية يتم بموجبها تفعيل الشراكة الوطنية والعلمية بين مكتب تحقيقات حوادث الطيران وكلية علوم البحار للتعاون عند سقوط طائرة مدنية في البحر - لا قدر الله - ضمن المياه الإقليمية للمملكة من خلال استخدام سفينة الأبحاث (العزيمي) التي تمتلكها الكلية والاستفادة مما تحتويه من تجهيزات تقنية عالية وطاقم مؤهل، لتحديد موقع حطام الطائرة تحت قاع البحر وبشكل خاص مسجل بيانات الرحلة ومسجل الأصوات في كابينته القيادة وهو في غاية الأهمية في مجريات التحقيق لكشف ملابسات الحادث.

وتضمنت مذكرة التعاون عدداً من البنود، أبرزها الاستعانة بإمكانات سفينة العزيمي في مجريات التحقيق في حوادث سقوط طائرة مدنية في البحر وتذليل العقبات المحتملة، وإقامة تمارين دورية مشتركة تتضمن البحث عن أجهزة التسجيل وبعض أجزاء الطائرات وانتشالها بهدف تعزيز مستوى الأداء والجاهزية لكلا الطرفين.

وأوضح المدير العام لمكتب تحقيقات الطيران الكابتن إبراهيم الكشي، أن توقيع المذكرة يأتي في إطار حرص المكتب على الاستعانة بجهة وطنية متخصصة وقادرة على المساهمة بشكل فعال في إثراء التحقيقات من خلال ما تملكه من مقومات تقنية.

وقع الاتفاقية من جانب الطيران المدني الكابتن إبراهيم الكشي المدير

إصدار بطاقة الأمتعة من أجهزة الخدمة الذاتية في 5 مطارات سعودية



أضافت الخطوط السعودية خدمةً جديدةً تُمكن الضيوف المسافرين من إصدار بطاقات الأمتعة عبر أجهزة الخدمة الذاتية المنتشرة في المطارات الرئيسية بالمملكة مما يوفر لهم الوقت والجهد في إنهاء إجراءات سفرهم بسرعة وسهولة ويسر.

يأتي ذلك في إطار الخطة الاستراتيجية (SV2020) والتي تتضمن العديد من المبادرات وفي مقدمتها توفير أفضل الخدمات للضيوف في كافة مواقع الخدمة وتقديم منتجات وخدمات ذات جودة عالية.

وأوضح نائب الرئيس التنفيذي للشؤون التجارية في الخطوط السعودية للنقل الجوي خالد البلوي أن الخدمة الجديدة شملت جميع أجهزة الخدمة الذاتية لـ"السعودية" في مطارات الرياض وجدة والدمام والمدينة المنورة وأبها، حيث تهدف بجانب باقية الخدمات الأخرى إلى إنجاز إجراءات سفر الضيوف بيسر وسهولة وفي وقت قياسي.

وأشار "البلوي" إلى أن الخطوط السعودية وفّرت ١٣٤ جهازاً جديداً للخدمة الذاتية في ٦٦ موقعاً في ١٨ مدينة حول المملكة ما بين مطارات

داخلية ودولية ومكاتب المبيعات الرئيسية وفروعها، وفي المراكز التجارية والمواقع الحكومية التي تتوافر فيها أجهزة الخدمة الذاتية.

النظام الإلكتروني الأمني في مطارات المملكة

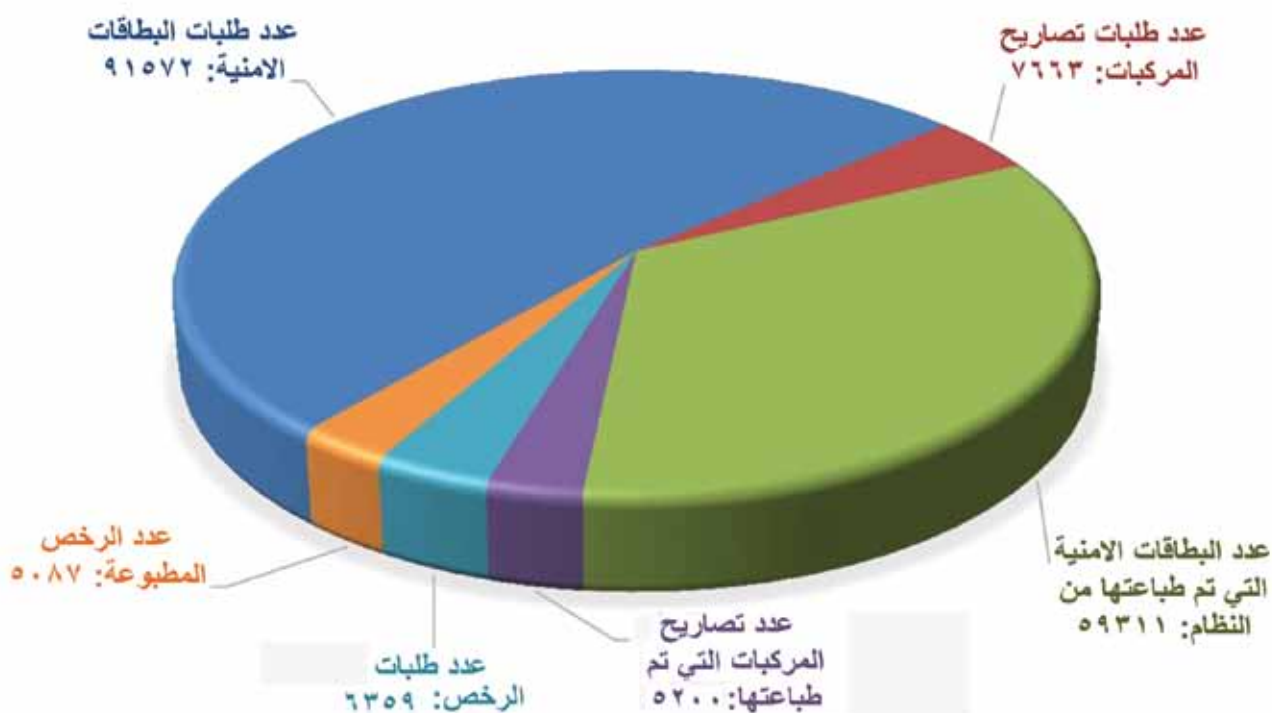
لقد أدركت قيادة المملكة العربية السعودية أهمية التحول للحكومة الإلكترونية مبكراً فكانت من أوائل الدول التي تبنت برنامجاً متقدماً لتحفيز وتشجيع التعاملات الإلكترونية لما تحمله التقنية من إنتاجية عالية وتوفير للتكلفة والجهد والوقت، وكانت الهيئة العامة للطيران المدني سباقة لتوظيف التقنيات الحديثة في الخدمات التي تقدمها سواءً لقطاعاتها المختلفة أو لشركائها من شركات طيران ومستثمرين وللجهات الحكومية وكذلك للجمهور من المستفيدين والعملاء.



إعداد: عدنان سالم الغامدي
مدير إدارة الشؤون الأمنية
بمطار الملك عبدالعزيز الدولي

وقد تبنى مطار الملك عبدالعزيز الدولي مبادرة هامة تمثلت في تصميم نظام إلكتروني أمني حصل على دعم تقنية المعلومات بالهيئة العامة للطيران المدني التي انتجت هذا النظام من خلال واحدة من الشركات الكبرى المتخصصة وهي شركة إجادة للأنظمة المحدودة بحيث يلغي التعامل الورقي تماماً.

مطار الملك عبد العزيز الدولي بجدة



الطلبات والتصاريح والرخص التي تعامل معها النظام الإلكتروني الأمني في مطارات المملكة			
الطلبات والرخص	مطار الملك عبدالعزيز الدولي بجدة	مطار الملك فهد الدولي بالدمام	مطار الأمير محمد بن عبدالعزيز الدولي بالمدينة
عدد طلبات البطاقات الأمنية	٩١٥٧٢	٦٤٧٥	١٣٢٧٥
عدد طلبات تصاريح المركبات	٧٦٦٣	٣٥٠	٠
عدد البطاقات الأمنية التي تمت طباعتها من النظام	٥٩٣١١	٣١٧٠	٧٨٤٨
عدد تصاريح المركبات التي تمت طباعتها	٥٢٠٠	٢٦٠	٠
عدد طلبات الرخص	٦٣٥٩	٢٠٠	٠
عدد الرخص المطبوعة	٥٠٨٧	١١٣	٠

كل جهة والموظف المكلف بالإجراء للسيطرة على أي تأخير في معالجة الطلبات في الوقت المحدد، كما أن كافة الإجراءات المتخذة على النظام مدونة بدقة.

الجدير بالذكر أن من مميزات النظام قيامه بمقارنة آلية لقوائم الممنوعين والمطلوبين وبالتالي فلا يمكن أن يسمح للممنوعين بالحصول على أي تصاريح أو بطاقات بأي وسيلة ويمكن للسلطات الأمنية تغذية النظام ببيانات المشتبه بهم ليقوم بتتبع أي محاولة لتصريحهم عبر البوابات الإلكترونية، مما جعل النظام أداة فعالة في ضبط المطلوبين.

لم نكتف بذلك إذ يجري تحديث النظام وإضافة خواص عديدة بصورة دورية من خلال احتياجات التشغيل ليتحول النظام شيئاً فشيئاً لقاعدة فعالة وصلبة في بنيتها وسهلة في التعامل معها.

ويجري حالياً وبالتعاون مع وزارة الداخلية توفير عدد من الخدمات للتحقق والتوثق من البيانات المدخلة وضمان مطابقتها لمركز المعلومات الوطني بالإضافة إلى العمل على إنشاء نظام إلكتروني أمني متكامل ينفذ المطار يرتبط بهذه الأنظمة التي توفر التحكم به بصورة شاملة وتقديم معلومات إحصائية عن تدفق الموظفين والمركبات لمرافق المطار المختلفة.

إن الأوضاع الأمنية الراهنة على صعيد الأمن المادي والأمن الإلكتروني تفرض توظيف التقنيات لاستباق الجهود الهادفة وكشفها وتوفير الحماية ضدها، وبالرغم من أن النظام يخضع الآن للتقييم ضمن مسابقة جائزة الإنجاز للتعاملات الإلكترونية الحكومية (يسر) فإن الارتقاء به لن يتوقف وحمايته ومراقبته مستمرة فالنظام محصن بفضل الله ضد الاختراقات والهجوم الإلكتروني بتقنيات أمنية عالية ومراقبة مستمرة على مدار الساعة من قبل مختصين مؤهلين في مجال أمن المعلومات وستعمل الهيئة على المضي قدماً في تطوير هذه الأنظمة لترتقي بالأداء الأمني والتشغيلي وبالتالي تحسين الخدمات المقدمة للمسافرين ومرطادي مطارات المملكة العربية السعودية بتوفيق الله تعالى ■

وقد بدأ التشغيل الفعلي للنظام في مطلع مايو ٢٠١٤م. فبدأ تسجيل المستخدمين الممثلين للجهات العاملة في المطار على البوابة الإلكترونية ووصل عددها إلى أكثر من ١٨٠٠ جهة مستفيدة تحصل على خدمات استخراج البطاقات الأمنية وتصاريح المركبات ورخص القيادة بساحة المطار إلكترونياً دون الحاجة للمراجعة أو للتعاملات الورقية ويمثل كل جهة مستخدم أو أكثر يقوم بتقديم الطلبات ومعالجتها ومتابعتها.

كما يشتمل النظام على برنامج للتحقيق في الحوادث والأحداث والمخالفات بأنواعها بحيث يتم توثيق كافة الوقائع التي تحدث أثناء التشغيل وتحليلها، وبالتالي الحصول على معلومات دقيقة تمكن إدارة المطار من تقييم الجهات العاملة في المطار أمنياً وتشغيلياً بالإضافة إلى جوانب السلامة مما يحقق سيطرة أفضل ورؤية أدق لمستويات الأداء، وبالتالي تحديد مكامن الخلل عند تحليل وقراءة تلك المعلومات، مما يتيح الفرصة لقياس الأداء وتحسينه، ويجري حالياً تطوير نظام تحليل التقارير الإحصائية الذي يستخدم الذكاء الاصطناعي في تتبع مستويات السلامة والتشغيل والأمن بصورة دقيقة مستنداً لمعطيات وسجلات المخالفات والحوادث والأحداث، ولا يفوتني هنا أن أشيد بالدور الهام للقوات الجوية ممثلة في قيادة الشرطة الجوية ووحدات أمن المطارات التي تفاعلت بصورة إيجابية مع النظام وحقق التشغيل الأمثل له.

من خلال نظام رخص القيادة داخل الساحة يمكن للجهات طلب إصدار وتجديد وبدل فاقد لمن استكمل الاشتراطات والتأهيل الخاص بتشغيل المعدات وقيادة المركبات داخل ساحة المطار من منسوبهم.

يتم تشغيل ومراقبة النظام الإلكتروني الأمني من قبل إدارة المطار كجهة محورية تتلقى كافة الطلبات من الجهات المسجلة وتعالجها وتحيلها للجهات المعنية، وترتبط بالنظام إدارات عديدة كإدارة الشؤون الأمنية وإدارة السلامة وضمان الجودة والشؤون المالية ووحدة أمن وحماية المطار فضلاً عن جهات التزكية الأمنية.

يشتمل النظام على خواص رقابية توفر تتبع مدة بقاء الطلبات لدى

ترتيب الناقلات الجوية من حيث حجم الحركة الجوية على المستوى العالمي (2014)

أعلى الناقلات الجوية من حيث عدد المسافرين (بالآلاف)

الترتيب	الناقلة	2014	2013	نسبة التغيير
1	دلتا	129433	120636	▲ 6.8
2	ساوث ويست	129087	115323	▲ 10.7
3	خطوط جنوب الصين	100683	91504	▲ 9.1
4	يوناييتد	90439	90161	▲ 0.3
5	أمريكان	87830	86823	▲ 1.1
6	ريان إير	86370	81395	▲ 5.8
7	خطوط شرق الصين	66174	62653	▲ 5.3
8	إيزي جت	62309	58410	▲ 6.3
9	لوفتهانزا	59850	63273	▼ 5.7
10	طيران الصين	54577	51100	▲ 6.4

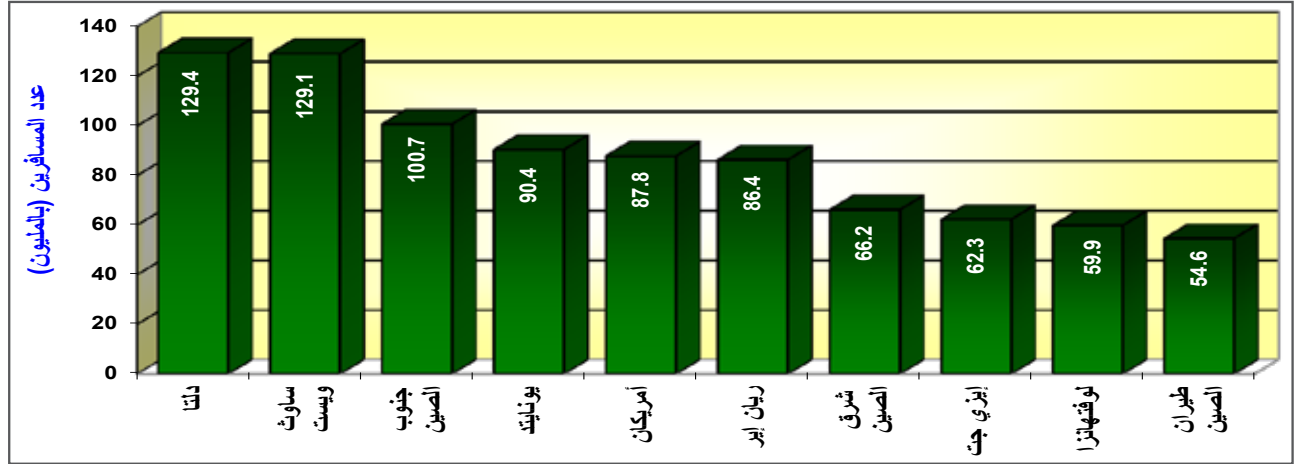
أعلى الناقلات الجوية (مسافرXكم) بالملايين - رحلات مجدولة

الترتيب	الناقلة	2014	2013	نسبة التغيير
1	دلتا	290862	277560	▲ 4.6
2	يوناييتد	287547	286802	▲ 0.3
3	الإماراتية	230855	209377	▲ 9.3
4	أمريكان	208046	206551	▲ 0.7
5	خطوط جنوب الصين	166074	147841	▲ 11.0
6	ساوث ويست	162445	145124	▲ 10.7
7	لوفتهانزا	143403	144236	▼ 0.6
8	البريطانية	137204	130129	▲ 5.2
9	إير فرانس	134528	136405	▼ 1.4
10	طيران الصين	112247	103800	▲ 7.5

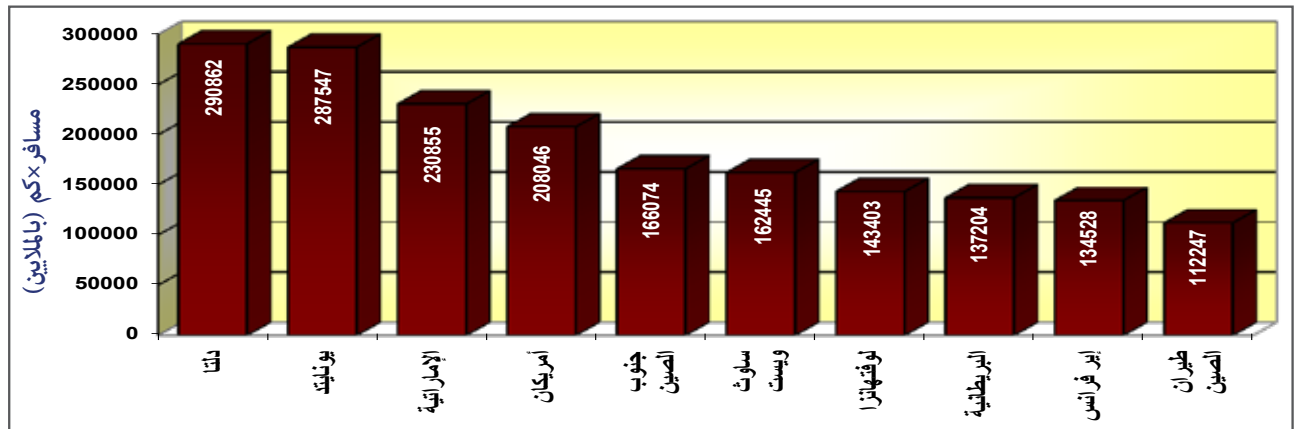
أعلى الناقلات الجوية (طنXكم) بالملايين - رحلات مجدولة

الترتيب	الناقلة	2014	2013	نسبة التغيير
1	فيديكس	16020	16127	▼ 0.7
2	الإماراتية	11240	10459	▲ 6.9
3	يو بي إس	10936	10584	▲ 3.2
4	كاثي باسيفيك	9464	8241	▲ 12.9
5	الكورية	8079	7666	▲ 5.1
6	لوفتهانزا	7054	7218	▼ 2.3
7	السنغافورية	6019	6240	▼ 3.7
8	القطرية	5997	4972	▲ 17.1
9	كارجولوكس	5753	5225	▲ 9.2
10	الصينية	5266	4813	▲ 8.6

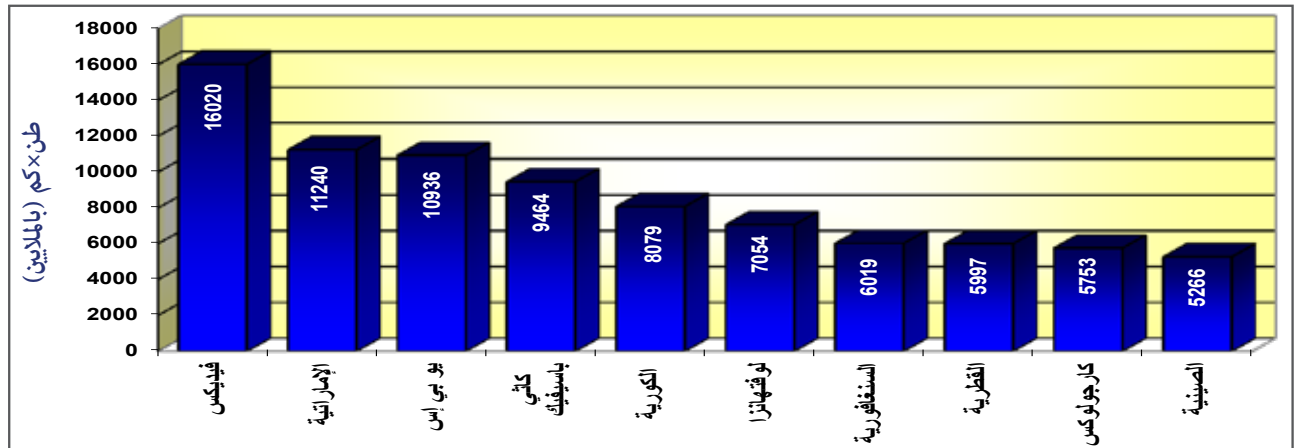
أعلى الناقلات الجوية من حيث عدد المسافرين



أعلى الناقلات الجوية (مسافر×كم)



أعلى الناقلات الجوية (طن×كم)



المصدر: الاتحاد الدولي للنقل الجوي

بوينج تكشف النقاب عن B737 MAX وخط إنتاجها الجديد



وأكثر ما يميز طائرة MAX هو محركها الجديد من طراز LEAP، والذي يحقق استهلاكاً أقل للوقود بنسبة ١٤٪ مقارنة بطراز ٧٣٧ الحالي. ونظراً لأكبر حجم المحرك فقد تطلب ذلك تجديد غطاء المحرك وتدعيم الأجنحة وتقويتها.

كما تتميز MAX أيضاً بمظهرها الخارجي المميز وأطراف أجنحتها المتشعبة وذيلها الإنسيابي الذي يزيد من كفاءة الديناميكية الهوائية للطائرة، بالإضافة إلى المساحة الإضافية في مقصورة القيادة والتي توفر رؤية أوضح لقائد الطائرة.

ومن المتوقع أن يتم تشغيل طائرات MAX التجريبية الأربع في منتصف عام ٢٠١٦، وسترسل بوينج إحداها لتعرض في معرض فارنبور الجوي الذي سيقام في إنجلترا وذلك في شهر يوليو ٢٠١٦م.

وفي ٢٠١٥/١١/٩ وأثناء إقامة فعاليات معرض دبي للطيران، أعلنت كل من بوينج وشركة طيران جت الهندية، عن إبرام صفقة تطلب فيها الثانية ٧٥ طائرة من طراز B737MAX-8.

في ٢٠١٥/١٢/٨ أقامت بوينج احتفالية لإزاحة النقاب عن طائرتها الجديدة من طراز B737 MAX وذلك في مدينة رينتون بولاية واشنطن، ظهرت خلالها الطائرة الجديدة في حظيرة الطائرات للطلاء بلونها المميز الأزرق المائل للخضرة.

وقد تم حجب الطائرة الجديدة تماماً عن أنظار وعدسات الصحفيين الذين كانوا يجولون حول الحظيرة قبل الاحتفال في محاولة منهم لاستراق صور للطائرة. وفي هذه الأثناء، عكف الميكانيكيون والمهندسون لإنهاء اختبارات التشغيل الخاصة بمثلتها الثانية، والتي كانت مكتملة جزئياً إلا من محركها LEAP الجديد المعروف بكفاءته العالية في استهلاك الوقود والذي أنتجته CFM الدولية.

ولكن حتى مع إزاحة الستار عن الطائرة الجديدة، ما زالت بوينج تواجه واقعا صعبا بسبب دخولها المتأخر لسوق التنافس. فتأخرها هذا فتح المجال لدخول منافستها من عائلة إيرباص في طرازها المعدل الجديد A320neo.

وعلى الرغم من توازن كفتي السوق بين كل من B737 و A320، إلا أنه في أواخر شهر نوفمبر ٢٠١٥ تلقت إيرباص عرضاً لشراء ٤٤٤٣ طائرة من طراز neo في مقابل ٢٩٥٥ عرضاً فقط تلقتهم بوينج لشراء طائرات MAX. أي أن كفة السوق رجحت لصالح إيرباص بنسبة ٤٠/٦٠.

ومن المتوقع أن تدخل طائرة MAX سوق العمل الفعلي لتبدأ في التحليق مع حلول عام ٢٠١٦. وقد تقرر تسليم أولى طائرات MAX لشركة طيران ساوث ويست في الثالث الأخير من عام ٢٠١٧. ومع هذا ما زالت إيرباص متقدمة في الصدارة، حيث ستسلم أولى طائراتها من طراز A320neo في أواخر عام ٢٠١٥.

وقد صرح المسئولون أن عملية تصنيع طائرة بوينج الأولى ستكون بطيئة نسبياً وذلك بهدف استيعاب كافة تعقيدات عملية التجميع الجديدة، وفيما بعد ستزداد سرعة التصنيع ومعدل الإنتاج. وقد أكدوا أيضاً أنهم يعتزمون تصنيع ٥٢ طائرة شهرياً في أقرب فرصة ممكنة.

القطرية تُتوج بجائزة أفضل ناقلة في آسيا باسيفيك لعام 2015

القطرية نموًا متسارعاً خلال العام الماضي، حيث قامت بتدشين أكثر من ١٠ وجهات جديدة ورفعت سعة رحلاتها إلى العديد من الوجهات ضمن شبكة خطوطها العالمية. ومن الإنجازات الأخرى التي حققتها في عام ٢٠١٤م انتقالها إلى مقرها الجديد في مطار حمد الدولي واستلامها أول طائرة من طراز A380 وكونها أول عميل يقوم بتشغيل طائرة إيرباص (A350).

وتبع ذلك فوزها أيضاً بجائزة "أفضل شركة طيران في العالم" و"أفضل مقعد درجة رجال أعمال في العالم" و"أفضل شركة طيران في الشرق الأوسط" خلال حفل توزيع جوائز سكاى تراكس العالمية لشركات الطيران ٢٠١٥م في يونيو الماضي.

فازت الخطوط القطرية بجائزة "أفضل شركة طيران في آسيا باسيفيك" خلال حفل توزيع جوائز كابا آبيشن للتميز في سنغافورة. واستلمت الجائزة بالنيابة عن الناقلة السيد مروان قليات، نائب أول الرئيس التنفيذي لجنوب شرق آسيا وجنوب غرب الباسيفيك للخطوط الجوية القطرية.

ومنحت جائزة "أفضل شركة طيران في آسيا باسيفيك" من كابا لشركة الطيران التي تتميز بأكثر استراتيجيات بارزة خلال العام، وبإحداث أكبر وقع على صناعة الطيران وتطورها، وترسيخ دورها كشركة رائدة، وفرضها معايير جديدة للآخرين. وتم اختيار القطرية من قبل لجنة من الحكام بناءً على سرعة توسعاتها وبروزها كشركة عالمية رائدة في صناعة الطيران. ومن جانبه قال السيد هاريسون، الرئيس التنفيذي لكابا: (حققت

ليس بالأقوال فقط، بل بالأفعال، إليكم شهادتنا..

Don't Just Take Our Word, HERE'S OUR PROOF..



السلامة والجودة أولاً..
Safety and Quality Delivered..

SAUDI AIRLINES
CATERING



الخطوط السعودية
للتمة بين

www.saudiacatering.com | feedback@saudiacatering.com

مطار دبي الأفضل عالمياً لركاب الترانزيت لعام 2015



حصل مطار دبي الدولي على جائزة أفضل مطار في العالم للعام ٢٠١٥م لركاب الترانزيت من قراء مجلة "كوندانسست ترافلر" واسعة الانتشار طبعة الشرق الأوسط. وحل مطار دبي الدولي في المقدمة فيما حل مطار حمد الدولي في الدوحة ثانياً ومطار شانجي في سنغافورة ثالثاً ضمن فئة المطارات التي تعمل على مدى ٢٤ ساعة.

وتعليقاً على الجائزة قالت انيتا مهرا نائب الرئيس للاتصال وتطوير الأعمال في مطارات دبي: لعب مطار دبي الدولي دوراً حاسماً في ربط دبي بالعالم الخارجي، وفي الحقيقة نحن ممتنون جداً لعملائنا بهذا الاختيار والتصويت لنا، وصوت قراء المجلة لصالح مطار دبي الدولي بناء على نوعية الخيارات التي يوفرها للمسافرين مثل سلسلة المطاعم والمقاهي العالمية والعلامات التجارية الفاخرة للبيع بالتجزئة والغرف الفندقية والمراكز الصحية وغيرها من الخدمات الترفيهية.

ناقلتي بيجاسو سوتر وجيت تسيران رحلات داخلية في الهند

ارتفع عدد شركات الطيران التي تسير رحلات داخلية في الهند، من ٦ شركات في عام ٢٠١٣ إلى ١١ شركة في الربع الأخير من عام ٢٠١٥. وبعد دخول كل من خطوط ايركوستا واير ايشيا انديا في عام ٢٠١٤ وخطوط فيستارا في بداية عام ٢٠١٥ دخلت شركتان جديدتان السوق وهما شركة طيران بيجاسوس (تحمل رمز آياتا OP) والتي باشرت عملياتها التجارية في إبريل ٢٠١٥ مستخدمة طائرتين من طراز ATR72-500 وشركة تروجيت (تحمل رمز آياتا 2T) والتي باشرت عملياتها التجارية في ٢٠١٥/٧/١٢ مستخدمة طائرتين من طراز ATR72-500. وبلغ إجمالي حصة تلك الشركات الخمس الجديدة في السوق الهندية ٥,٢% في أكتوبر ٢٠١٥، بينما بلغت حصة كل من ايرایشيا انديا ٢,١% وفيستارا ١,٧% وايركوستا ٠,٨% وحصة طيران بيجاسو سوتر وجيت معا ٠,٣%.

قريباً سيبلغ حجم أسطول شركة انديفو للطيران الاقتصادي التي تحتل المرتبة الأولى في السوق الهندية ١٠٠ طائرة من طراز A320 وحالياً بلغت حصة الشركة في السوق الهندية حوالي ٣٦% وكانت كافة المؤشرات تشير في بداية هذا العام إلى احتمال بلوغها نسبة ٤٠%. ويعتبر معدل النمو الذي تحقق في شهر سبتمبر والذي بلغ ١٤,٢% أقل معدل نمو سجل في هذا العام. ومن ناحية أخرى، تشير أحدث بيانات حركة الرحلات الدولية المنطلقة من المطارات الهندية، إلى أن معدل نموها يتراوح بين ٥% و ١٠% حيث ارتفع حجم حركة الرحلات الدولية بالمطارات الهندية خلال فترة الستة أشهر (إبريل - سبتمبر ٢٠١٥م) بنسبة ٨,٢% من ٢٤,٣ مليون راكب إلى ٢٦,٣ مليون راكب ويقوم كل من مطاري دلهي وممباي بمناولة نصف حجم هذه الحركة.

تنفيذ أكبر توسعة في تاريخ مطار البحرين



أكد وزير المواصلات والاتصالات كمال بن أحمد خلال افتتاح فعاليات الدورة الخامسة من "قمة العرب للطيران والإعلام" صباح يوم ٢٠١٥/١٢/٧م المنعقدة في مملكة البحرين: إن البحرين ماضية قدماً في تنفيذ أكبر توسعة في تاريخ مطار البحرين الدولي لاستيعاب الأعداد المتزايدة من المسافرين، لافتاً إلى أن برنامج تحديث المطار يسير حالياً وفق الخطة الموضوعية، وكشف الوزير كمال أن أعمال المقاولين الرئيسيين للمشروع ستبدأ مطلع ٢٠١٦م، مع توسعة مبني المسافرين لزيادة الطاقة الاستيعابية إلى ١٤ مليون مسافر سنوياً، وسيلبي احتياجات المملكة للسنوات العشرين القادمة.

مطار هلسنكي يستكمل مرحلة تطويره الثانية بتكلفة 900 مليون يورو



أما المرحلة المقبلة من عملية التطوير، وهي الأكبر والأكثر أهمية، ستشمل زيادة الخدمات الرقمية المقدمة للمسافرين وتوفير خدمة واي فاي مجانية وغير محدودة، هذا بالإضافة إلى تدشين تطبيق مطار هلسنكي للهواتف الجواله.

يستعد مطار هلسنكي لاستكمال المرحلة الثانية من برنامجه الاستثماري بتكلفة ٩٠٠ مليون يورو بهدف تحسين بنية المطار لتستوعب ٢٠ مليون مسافر مع حلول عام ٢٠٢٠.

وقد وُضعت خطة التطوير لتوسعة صالات الركاب لتشمل ثلاث مراحل تطويرية من المقرر البدء في تنفيذ المرحلة الأولى منها مع بداية عام ٢٠١٦. هذا بالإضافة إلى زيادة الطاقة الاستيعابية للركاب الترانزيت. ويهدف المشروع إلى زيادة مساحة المطار الإجمالية لما يزيد على ٤٥٪ من مساحته الحالية، حيث ستصبح مساحة الموقع ٣٣٠,٠٠٠ متر مربع أي ما يعادل مساحة ٦٥ ملعب كرة قدم مجتمعة. وستشمل أعمال التطوير ٨ جسور جديدة تربط الصالات بالطائرات، وبوابات جديدة للحافلات، وتركيب نظام حديث لنقل أمتعة المسافرين، وتوسيع ساحة المطار، وكونترات أمنية جديدة، وإضافة ٧٠ متجرًا خدميًا يضم العديد من المطاعم والمحال التجارية الشهيرة، هذا بالإضافة إلى افتتاح خط السكك الحديدية الذي سيربط المطار بوسط المدينة.

مشروع بتكلفة 5 مليارات دولار لتيسير الوصول إلى مطار لوس أنجلوس

صرح مسؤولون في مطار لوس أنجلوس أنهم يصد عمل نقله نوعية للمطار، وذلك عن طريق إنشاء نظام مواصلات عالمي من خلال برنامج تطويري بتكلفة ٥ مليارات دولار. ويُعد الممشى الآلي لنقل المسافرين والذي يربط بين الصالة الرئيسة للمطار بوحدة تأجير السيارات المركزية الجديدة، أحد أهم إنجازات مشروع تطوير مطار لوس أنجلوس.

ويهدف هذا المشروع إلى تطوير المطار ليصل إلى مصاف المطارات العالمية، عبر تخفيف حدة الازدحام المروري حول الصالة الرئيسة للمطار، وفي الطرق المحيطة به لتحسين وتيسير السفر على المسافرين.

ومن المتوقع أن تستوعب الوحدة المركزية لتأجير السيارات كافة وكلاء شركات تأجير السيارات والذين يقدمون خدماتهم حالياً في مطار لوس أنجلوس في مكان واحد بمقربة من طريق سان دييغو السريع.

وسيشمل البرنامج التطويري أيضاً إنشاء مرفقين للنقل متعدد الخدمات أحدهما في الجهة الشرقية من المطار والآخر في الغربية. وقد أكد عمدة لوس أنجلوس أن هذا البرنامج التطويري سيكتمل تنفيذه بحلول عام ٢٠٢٣ وأنهم قاب قوسين أو أدنى من إنشاء خط سكك حديدية يصل إلى مطار لوس أنجلوس لتيسير حركة المرور من وإلى المطار وتخفيف حركة المرور في الطرق المحيطة.

اتفاقات للنقل الجوي مع دول خليجية من بينها السعودية

تدرس المفوضية الأوروبية إجراءات جديدة لمواجهة ما تعتبره منافسة غير عادلة من شركات الطيران خارج الاتحاد الأوروبي، وذلك ضمن حزمة من المقترحات كشف عنها يوم الإثنين ٢٠١٥/١٢/٧، لتعزيز قدرة قطاع الطيران الأوروبي على المنافسة. ووفقاً لوكالة رويترز، فقد طلبت المفوضية من الحكومات الوطنية أن تمنحها تفويضاً لبدء محادثات بشأن اتفاقات النقل الجوي مع عدد من الدول من بينها الصين وتركيا والإمارات العربية المتحدة والكويت وقطر. ويتوقع أن تكون المفاوضات مع بعض الناقلين الخليجيين محفوفة بالمصاعب في ضوء اتهام ناقلات أوروبية عريقة أبرزها لوفتهانزا وإير فرانس شركات الطيران الخليجية بتلقي دعم حكومي يضر بها.

ومن الدول الأخرى، التي يشملها التفاوض السعودية والبحرين وسلطنة عمان والمكسيك ورابطة دول جنوب شرق آسيا. وتعترم اللجنة أن تصدر العام المقبل توجيهات خاصة بملكية ناقلات الاتحاد الأوروبي والسيطرة عليها لتعطي المستثمرين وشركات الطيران تظمينات قانونية، وستسعى بشكل كبير لتخفيف هذه القواعد على أساس المعاملة بالمثل من خلال اتفاقات الطيران والتجارة الثنائية. وفي حين تفرض شركات الطيران في الاتحاد الأوروبي سقفاً واضحاً للملكية الأجنبية عند ٤٩٪، فإن السيطرة الفعلية تظل أقل وهملك الاتحاد للطيران الإماراتية ٢٩٪ من شركة إير برلين الألمانية و٤٩٪ من أليطاليا.



ارتبطت بشروط قاسية، ومن بين هذه القيود برنامج خصخصة طموح يشتمل على بيع موانئ ومطارات وغيرها من الأصول الحكومية.

اليونان تبيع 14 مطاراً

ذكر مسؤولون يونانيون يوم ٢٠١٥/١٢/١٤م أن اليونان وافقت على بيع ١٤ مطاراً لشركة ألمانية، في أول عملية خصخصة كبيرة تقوم بها الحكومة. وذكرت وكالة الخصخصة اليونانية أنها ستبيع المطارات إلى شركة "فراپورت" الألمانية لتشغيل المطارات بمبلغ ١,٢ مليار يورو (١,٣ مليار دولار)، وتشمل الصفقة مطار سالونيك، ثاني أكبر المدن اليونانية، ومطارات الجزر السياحية ميكونوس وسانتوريني وكورفو، بحسب ما ذكرت الوكالة في بيانها. وقال مدير الوكالة ستير غوس بيتسيورلاس إن الصفقة تظهر أن اليونان "بدأت تستعيد ثقة الأسواق تدريجياً وتعود للسير على طريق النمو".

تجدر الإشارة إلى أن اليونان قبلت في يوليو الماضي صفقة مساعدات من الاتحاد الأوروبي مدتها ٣ سنوات بقيمة ٨٦ مليار يورو (٩٣ مليار دولار) انقذت البلاد من الخروج من منطقة اليورو، إلا أن الصفقة

الطيران الإثيوبي يشترى 10 طائرات إيرباص



قال المدير التنفيذي لشركة الطيران الإثيوبية يوم ٢٠١٥/١١/١١ إن الشركة تعتمد التقدم بطلب لشراء عشر طائرات إيرباص على الأقل من طراز A350-900 خلال العامين المقبلين إضافة إلى ١٤ طائرة تم طلبها بالفعل، ويصنف الاتحاد الدولي للنقل الجوي (آياتا) الشركة المملوكة للدولة على أنها أكبر شركة طيران في أفريقيا من حيث العائدات والأرباح.

إيرباص تبني مصنعاً للطائرات في المغرب



بدأت شركة "ستيليا أروسيس"، الفرع الصناعي لمجموعة إيرباص الأوروبية في بناء مصنع لإنتاج مكونات وقطاع غيار A330 و A320 و A350 في المغرب، وهي الأجزاء الأولى عالية الدقة التي ستُصنع خارج القارة الأوروبية، وقد أشرف وزير الصناعة والتجارة والاستثمار حفيظ العلمي ورئيس شركة "ستيليا" سيدريك غوتيه على إطلاق بناء المصنع في المنطقة الصناعية "ميدبارك"، قرب مطار محمد الخامس الدولي في الدار البيضاء، على مساحة ١٥ ألف متر مربع وبكلفة ٤٠ مليون يورو، حيث سيعمل ٤٠٠ مهندس وتقني.

وقال العلمي إن المشروع يندرج ضمن خطة التسريع الصناعي التي اعتمدها المغرب وعرضت على الملك محمد السادس العام الماضي وستمند حتى عام ٢٠٢٠م.

وأضاف: تهدف الخطة إلى رفع نسبة الصناعة إلى ٢٣٪ من الناتج المحلي الإجمالي من ١٦٪ عام ٢٠١٥م، وإيجاد ٥٠٠ ألف فرصة عمل في قطاع تركيب السيارات وتصنيع أجزاء الطائرات، وهي الصناعات التي أصبح المغرب يحقق فيها تطوراً ملحوظاً، خصوصاً في مجال الصادرات التي تقارب ٦٠ بليون درهم خلال العام الحالي، وتنفوق إيرادات الفوسفات.

وقال غوتيه إن مصانع ستيليا في المغرب ستنتج قطع غيار وأجزاء لمكونات طائرات تجارية من أوروبا والولايات المتحدة، بينها طائرات بومبارديه الكندية، التي تملك مصنعاً في المنطقة ذاتها في الدار البيضاء وبلغت استثماراتها ٢٠٠ مليون دولار، وهي في توسع مستمر لتطوير نشاط الشركة في المنطقة المتوسطة والعربية والأفريقية عبر تصنيع طائرات لرجال الأعمال والرحلات الخاصة.

وأعلنت شركة "لاتيكوير" الفرنسية لصناعة أجزاء الطائرات التجارية بناء مصنع في الدار البيضاء بكلفة ١٠ ملايين يورو لإنتاج أجزاء داخلية وخارجية للطائرات، منها المقاعد والمفروشات الموجهة لبعض موديلات إيرباص. وتتوقع الشركة التي تتخذ من تولوز مقراً لها تشغيل ٣٠٠ مهندس وتقني بحلول عام ٢٠١٨.

الإماراتية تعتزم شراء نحو 200 طائرة من طراز A380neo



تعتزم الإماراتية شراء ما بين 100 - 200 طائرة من طراز A380neo المعدلة، وذلك إذا ما قررت إيرباس الشروع في تصنيع الطراز المعدل من الطائرة، بهدف تجديد أسطولها وتوسيع نطاق رحلاتها، وستأتي هذه الطليبة بالإضافة إلى الصفقة التي أبرمتها سابقاً لشراء 140 طائرة من طراز A380، تسلمت منها فعلياً 58 طائرة.

وستجري إيرباس تعديلات على طائرتها A380neo على نحو من شأنه يخفض من سعر الطائرة الواحدة بنسبة تتراوح ما بين 10-13% وتخفيض استهلاك الوقود بنسبة 10% مقارنة بطرازها الحالي، كما ستشمل التعديلات تحسينات في الديناميكية الهوائية للطائرة، وتخفيض وزن مقصورتها. وتدرس الإماراتية في الوقت الراهن إمكانية تبديل مقاعد الدرجة الاقتصادية بمقاعد الجيل القادم الأخف وزناً بنسبة 30% والذي من شأنه خفض وزن الطائرة بأكثر من 3 أطنان.

كاثي باسيفيك تطلب شراء 69 طائرة جديدة



في سعيها لتجديد أسطولها، قدمت كاثي باسيفيك طلبية لشراء 69 طائرة ستنتهي من استلامها جميعاً مع حلول عام 2024، ومن بينها طائرتها الأولى من طراز A350 XWB والتي ستستلمها في الربع الأول من عام 2016.

ومن المقرر أن تستلم الشركة، والتي تتخذ من هونغ كونج مقراً لها، 10 طائرات جديدة سنوياً خلال العقد القادم، تقدر تكلفة الطائرة الواحدة منها نحو 200 مليون دولار، إلا أن الطائرة الجديدة ستوفر 20% من كمية الوقود التي تتحمل تكلفتها الشركة.

وفي الوقت ذاته، أطلقت كاثي باسيفيك مشروعاً لإعادة تدوير 90% من طائراتها من طراز A340-300 والذي يهدف إلى تجديد الطائرات لاستخدامها في أغراض أخرى. وستقوم الشركة أيضاً بالتخلص من 10 طائرات، 3 منها من طراز B747-400 و7 من طراز A340-300 وذلك خلال عامي 2016 و2017، ومن المقرر أن تباع تلك الطائرات لشركة إعادة تدوير فرنسية.

إيفا تتسلم طائرتها الـ 22 من طراز B777-300ER



صرح رئيس طيران إيفا أن شركته تعد من أوائل العملاء الداعمين لطائرة B777-300ER منذ بداية تصنيعها في عام 2005، حيث تُعد العمود الفقري لأسطول الشركة والتي تعتمد عليها في رحلاتها الطويلة، كان ذلك في الكلمة التي ألقاها خلال حفل تسليم الطائرة في 11/11/2010 في مدينة سياتل.

وتشغل إيفا التي تتخذ من تايوان مقراً لها، أكثر من 36 طائرة بوينج في رحلاتها، من ضمنها 21 طائرة من طراز B700-300ER. وتعتزم الشركة إضافة 7 طائرات أخرى من نفس الطراز لأسطولها بنهاية عام 2016، حيث ستقوم بتشغيلها في رحلاتها إلى القارة الأمريكية الشمالية. وعند اكتمال أسطولها الجديد، سيصبح المجموع 80 طائرة.

وتعد طائرة B777-300ER واحدة من أقل الطائرات استهلاكاً للوقود، وأفضلها من حيث السعر إذا ما قورنت بمثلتها من الطائرات ذات الممرين. كما أنها أيضاً، تعد من أكبر طائرات الركاب المشغلة من حيث سعة الشحن. وستخضع الطائرة لبعض التحسينات عام 2016 لخفض استهلاكها للوقود بنسبة 2%.

هل يصبح تلويث الطائرات للهواء مفيداً؟



أ.د. علي الباهي

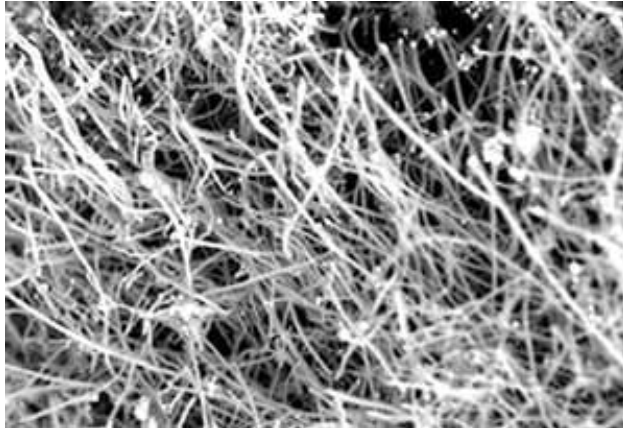
قسم هندسة الطيران - جامعة الملك عبدالعزيز

سلطات الاتحاد الأوروبي، وفي حالة عدم التزام شركات الطيران بموعد تسليم التقارير فإنها ستخضع لعقوبات شديدة قد تصل إلى فرض حظر الطيران إلى دول الاتحاد الأوروبي.

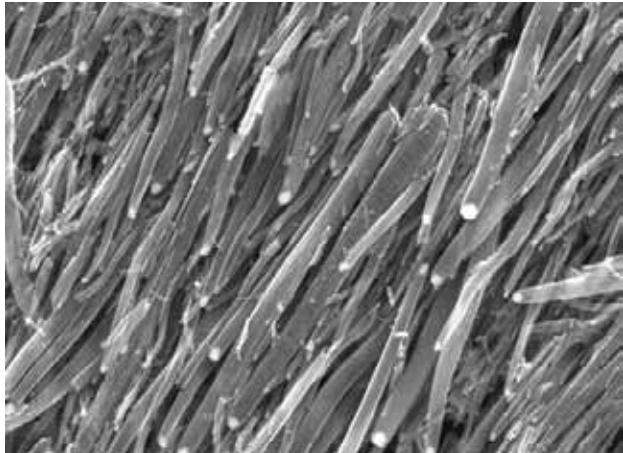
وقد تصاعدت موجة احتجاج شركات الطيران من خارج الاتحاد الأوروبي على هذه الضريبة التي كان من المتوقع أن تكبد قطاع الطيران المدني عبئاً يقارب أربعة وعشرين مليار دولار على مدى السنوات من

على مدى أعوام تعالت الأصوات ضد تلويث الطائرات للهواء بنفثها أطناناً من غاز ثاني أكسيد الكربون، رغم أن ما تنفثه لا تتجاوز نسبته ٢% من مجمل الملوثات التي تتصاعد إلى الغلاف الجوي نتيجة للأنشطة الصناعية، حيث بلغت الانبعاثات من الطيران العالمي في عام ٢٠٠٨م نحو ٦٥٠ مليون طن من غاز ثاني أكسيد الكربون سنوياً، في مقابل ما يتجاوز ٣٥ ألف مليون طن تمثل مجمل الانبعاثات.

وهكذا انتصر الاتحاد الأوروبي لوجهة نظر جماعات المحافظة على البيئة التي ترى أن الطيران لم يقدم ما فيه الكفاية للتصدي لحصته المتزايدة من غازات الاحتباس الحراري والتلوث. وهكذا صدر قرار البرلمان الأوروبي في يونيو ٢٠٠٨ لينص على إلزام جميع الرحلات من وإلى أوروبا بنظام وسقف لتبادل انبعاث الغاز ابتداء من مطلع ٢٠١٢م، وجرى توزيع شركات الطيران على دول أوروبية معينة لتشرف على التزامها بالسقوف المحددة وحصولها على شهادات الانبعاث اللازمة لتشغيلها، مما يستوجب على شركات الطيران أن تقدم خططها لرصد انبعاث الغاز وخطتها لقياس الطن الكيلو متري المنقول، حيث ستراجع الدول الأوروبية الخطتين ومن ثم توجه شركات الطيران إلى الطريقة المقبولة لصياغة تقارير مراقبة الانبعاث وتقارير الطن الكيلو متري ابتداءً من ٢٠١١/٠٣/٣١م، ليتم التحقق منها من قبل طرف ثالث معتمد من



صورة مكبرة للألياف النانوية



صورة بالميكروسكوب الإلكتروني للألياف النانوية التي تم إطنائها لاستخدامها في الصناعات الإلكترونية

تحويل ثاني أكسيد الكربون إلى ألياف نانوية

تقوم الطريقة الجديدة التي نُشرت في مجلة رسائل النانو التي تصدر عن الجمعية الكيميائية الأمريكية على استخدام قطبين كهربائيين مصنوعين من النيكل والحديد في حمام كربونات ليثيوم منصهرة عند درجة حرارة مرتفعة تبلغ حوالي 750 درجة مئوية، حيث يتحلل غاز ثاني أكسيد الكربون حين تعريضه إلى الحرارة والتيار الكهربائي المباشر، ويتكون حول القطب الحديدي ألياف كربونية نانوية تبلغ نسبها بين 80 إلى 100% من نسبة الكربون الموجود في غاز ثاني أكسيد الكربون الذي تم إمراره إضافة إلى غاز الأوكسجين الذي يمكن الاستفادة منه، ويتم توفير الحرارة العالية المطلوبة لهذه العملية عن طريق الفرن الشمسي، الذي يقوم بتركيز أشعة الشمس في بوتقة يتم فيها تذويب كربونات الليثيوم المضاف إليها قليلاً من الزنك لبدء التفاعل. بعد ذلك يستمر نمو الألياف الكربون النانوية بفضل وجود ذرات النيكل والحديد. وبفضل استخدام الطاقة الشمسية تصبح الطريقة اقتصادية، إذ يمكن إنتاج طن واحد من الألياف الكربونية بتكلفة تقارب ألف دولار، بينما يباع الطن في الوقت الحالي بما يعادل خمسة وعشرين ألف دولار ■

٢٠١٢ حتى ٢٠٢٠، مما حدا بالاتحاد الأوروبي إلى تعليق الضريبة - وليس إلغاءها - على الطيران خارج الفضاء الأوروبي حتى العام ٢٠١٧، انتظاراً للوصول إلى اتفاق عالمي من خلال منظمة الطيران المدني الدولي (ICAO). كانت الحجة الأساسية وراء الاهتمام بانبعثات ثاني أكسيد الكربون على مدى أعوام هو تأثيره الضار على المناخ وتسببه في ظاهرة الاحتباس الحراري، ويؤكد دعاة حماية البيئة على أنه من دون اتخاذ أية إجراءات للحد من هذه الانبعثات في المستقبل، فإن من المتوقع ارتفاع متوسط درجة الحرارة على مستوى العالم بمعدل ١,٨ إلى ٤ درجات مئوية خلال القرن الحالي، بينما سيرتفع منسوب مياه البحار ما بين ٩ و ٨٨ سم، وهو ما يهدد بالمزيد من الكوارث الطبيعية الناتجة من الفيضانات والأعاصير والانهييارات الجليدية وغيرها من الكوارث. وحسب أحدث تقارير البنك الدولي فإن حجم خسائر الاقتصاد العالمي من جراء الكوارث الطبيعية خلال الأعوام الخمسة الماضية بلغ نحو ١٩٢ مليار دولار.

ماذا لو انعكس الوضع

تحدثت الصحافة العالمية في الشهور القليلة الماضية عن أبحاث جديدة تثير أسئلة عديدة عن ماذا يحدث لو انعكس الوضع فأصبح ثاني أكسيد الكربون الذي ينبعث في الهواء مفيداً؟ وماذا لو وصلنا إلى الحد الذي يجعل الكميات المنبعثة من الغاز أقل مما تحتاجه عملية إنتاج منتجات حيوية مفيدة مثل الوقود ومواد البناء أو حتى مسحوق الخبز، على حد تعبير الكاتب جيريمي بليستر في مقالته في صحيفة "الجارديان" البريطانية التي نشرت في ٢٧ سبتمبر الماضي، وماذا لو أصبح كسب المال من إحدى المواد الرئيسة المسببة للتلوث ممكناً؟ يذهب البعض إلى أن طريقة جديدة تم تطويرها في جامعة جورج واشنطن الأمريكية يمكنها امتصاص غاز ثاني أكسيد الكربون من الجو وتحويله إلى ما يُعرف بالألياف الكربون النانوية (Carbon Nanofibers)، ويزعمون أن هذه الطريقة تعدّ بإمكانية تخفيض مستويات التلوث الجوي لتصبح مستويات التلوث أقرب إلي ما كانت عليه قبل الثورة الصناعية، وذلك على مدى ١٠ سنوات إذا طبقت على مساحة تساوي ١٠% من مجمل مساحة الصحراء الكبرى.

ألياف الكربون النانوية

ألياف الكربون النانوية هي مواد تتألف من ألياف دقيقة للغاية ذات قطر يتراوح بين خمسة إلى عشرة أجزاء من المليمتر، وتتكون في معظمها من ذرات الكربون التي ترتبط ببعضها في بلورات مجهرية موازية بشكلٍ أو بآخر لمحور الألياف. هذا التوازي أو التوجه يجعل الألياف قوية جداً مقارنةً بحجمها.

تُغزل عدة آلاف من ألياف الكربون معاً لتشكيل الخيط ليستخدم بذاته أو يُنسج ليكون النسيج.. وهناك عدة طرق لنسج ألياف الكربون بحيث يمكن جمعها مع مادة لاصقة من اللدائن وتُقولب لتشكيل المواد المركبة التي تتصف بقيم عالية من نسبة القوة إلى الوزن، وتجعل كثافة ألياف الكربون المنخفضة (١,٥ جرام لكل سنتيمتر مكعب) والتي تقل كثيراً عن كثافة الفولاذ (٧,٦ جرام لكل سنتيمتر مكعب) من هذه الألياف مثالية للتطبيقات التي تتطلب وزناً خفيفاً، فإذا أُضيف إلى ذلك قوة الشد المرتفعة والتمدد الحراري المنخفض جعلها كل ذلك تحظى بشعبية كبيرة في تطبيقات الفضاء والهندسة المدنية والعسكرية والسيارات والأدوات الرياضية.



د. سالم بن أحمد سحاب
رئيس التحرير

في صناعة الطائرات لاعبون جدد!

A320 و B737 بسعة مقعدية تتجاوز ١٦٠ راكباً. رقم النموذج هو C919، أي أن النية مبيتة لتطوير نماذج أخرى تبعاً على شاكلة C929 أو C949. من يدري!

ماذا يعني ذلك؟ أولاً تزايد الخيارات المتاحة لشراء طائرات جديدة! ولن يستطيع الغرب حظر بيع الطائرات المدنية طويلاً كما فعل في العقود السابقة، إذ استدعى ذلك تقادم طائرات ناقلات بعض الدول إلى حد قد يؤثر على سلامة الأسطول كما حدث مع السودان مثلاً. وعندما تستخدم المنافسة تنخفض أسعار الناقلات خاصة إذا كان أحد الأطراف صينياً. وأما قوائم الانتظار فستتراجع كثيراً مما يعني تسارع وتيرة تحديث الأساطيل الجوية لرحلات أكثر أماناً ومنتعة وراحة وانضباطاً.

كيف سينعكس ذلك على أثمان التذاكر وتكاليف السياحة؟ المتوقع أن يكون إيجابياً، بل وأن يساهم في منح فرص السفر والسياحة لشرائح أكبر من الناس غير المقتدرين، وبالتالي ستنعم اقتصاديات الدول الجاذبة سياحياً بعوائد اقتصادية جمة تستفيد منها البلاد عموماً وقطاع النقل الجوي خصوصاً.

وأحسب أن التخطيط المبكر لهذه الناقلات النوعية القادمة في صناعة الطيران واجب وطني تتكاتف لتحقيق غاياته وأهدافه كل قطاعات الدولة دون حساسية أو تفرد. لا بد من لحن واحد يكون في مستوى الطموحات والتطلعات ■

لم تدم هيمنة صناعة الطيران الأمريكية طويلاً بعد الحرب العالمية الثانية، إذ سارعت عدة دول أوروبية مجتمعة لتصنيع أول طائرة إيرباص لتحلّق في مطلع الثمانينات من القرن الماضي معلنة بدء عصر جديد من التنافس القوي المحموم.

وطوال العقود الثلاثة الماضية سيطر الصانعان الأمريكي والأوروبي على أساطيل الناقلات الجوية على مستوى العالم مع شيء من المنافسة المتواضعة من قبل بومبارديه الكندية وامبراير البرازيلية.

وظلت القارة الآسيوية (وهي الأكبر مساحة والأكثر سكاناً) بعيدة عن هذا الميدان لأسباب كثيرة لعل التكلفة والمعرفة أولاهما.

لكن يبدو أن الحال لن يدوم طويلاً، فقد اقترب أجل تحليق أول طائرات تجارية مدنية تنساب من مصانع آسيوية للطائرات. إنها اليابان أولاً ثم الصين، علماً بأن إندونيسيا قد دخلت هذا المضمار منذ أكثر من عقدين من الزمان، لكن على نطاق محلي لا يبدو أنه تمتع بالنجاح كثيراً.

من مصانع شركة ميتسوبيشي انسابت أول نسخة من طرازها الأول MRJ أو ميتسوبيشي ريجنال جيت، وهي ذات ممر واحد بحمولة ٩٠ راكباً تقريباً. ومن المتوقع أن تحلق أول نسخة تجارية بركابها في منتصف ٢٠١٧م. أما في الصين فالعمل جار على طراز أكبر ينافس النموذجين الأكثر انتشاراً في العالم، وهما

For over 20 years Arabasco has been the market leader in the Middle East for corporate aviation support service. Innovation and customer service have been key in Arabasco maintaining this position and Arabasco continues to grow its service portfolio.

- ✦ Arabasco provides premier FBO facilities at both King Abdulaziz International Airport – Jeddah, King Khalid International Airport – Riyadh and our new facility at Yanbu Airport
- ✦ Arabasco maintenance services include Repair Station approval's for the Saudi Arabian Presidency of Civil Aviation, the US Federal Aviation Authority and the Aruban Registry.
- ✦ Our highly qualified Engineering team have 2 or more industry qualifications PCA Mechanics certificate, FAA A & P certificate or ICAO Type II License.
- ✦ Recent addition to Arabasco services is our rapidly expanding aircraft management program where owners can relax in the knowledge that their high value asset is being well cared for.
- ✦ A new venture between Arabasco and Emirates National Oil Company (ENOC) in providing aviation fuel at Jeddah airport. The new company, United Gulf Aviation Fuel Company (UGAFCO), provides an efficient and competitive service to the aviation market.

Owners, passengers, pilots, engineers and cabin crew are all assured of a warm "Marhaba" from a team of dedicated professionals experience in delivering consistently high levels of customer service with facilities dedicated to the well being of our clients.

Whether you are a corporate, VIP, military or commercial aircraft operator -- and wherever you operate from -- talk to Arabasco about your requirements and we will provide a solution.

The new force in AVIATION



عرباسكو
ARABASCO

For more information contact our sales & marketing team:

Tel: (+966 2) 685 5350

Fax: (+966 2) 685 0342

SITA: JEDARUV

تزيد من المعلومات يرجى الاتصال على فريق التسويق والمبيعات على الأرقام التالية.

هاتفون : ٥٣٥٠ ٦٨٥ (٢ ٩٦٦) فاكس : ٣٤٢ ٦٨٥ (٢ ٩٦٦) سیتسا : JEDARUV

E-mail: sales@arabasco.com Website: www.arabasco.com



United Gulf Aircraft Fueling Company

A joint venture between Emirates National Oil Company (ENOC) and Arabian Aircraft Services Company (ARABASCO) was established to supply fuel to all type of private, commercial and military Aircrafts at King Abdul Aziz International Airport (KAIA) the second busiest Airport in the Gulf.



UGAFCO has been operational at KAIA since August, 2004 and extending fueling services to many International and General aviation customers through its state of the arts equipments with latest the Quality/safety features such as digital pressure control module, electronic meters and electronic tickets printers. The Company thrust in operation is to ensure the compliance of best practices in the Industry are followed at KAIA, conforming to the best International safety/Quality standards.

UGAFCO is the technology trend setter at KAIA and the only Company having AVR 2000 fuel data management system installed on all its equipments. Both ENOC and ARABASCO, the joint venture partners of UGAFCO believe in the development of latest technology and best trained personnel to maintain the highest Customers Services Standards. UGAFCO is committed for operational excellence.

UNITED GULF AIRCRAFT FUELING COMPANY
King Abdulaziz International Airport P.O. Box 9094, Jeddah 21413 KSA
Tel: +966 2 685 5502 Fax: +966 2 685 5373 E-mail: riasat.ali@arabasco.com

