

ผลการสอบสวนอุบัติเหตุกรณี

เครื่องบินของบริษัท วัน ทู โก แอร์ไลน์ จำกัด

แบบ DC-9-82 (MD-82)

เครื่องหมายสัญชาติและทะเบียน HS-OMG

ประสบอุบัติเหตุ

ณ ท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ต

เมื่อวันที่ 16 กันยายน 2550

เหตุการณ์โดยสังเขป

เมื่อวันที่ 16 กันยายน 2550 เวลาประมาณ 14:30 น. เครื่องบินของบริษัท วัน ทู โก แอร์ไลน์ จำกัด แบบ DC-9-82 (MD-82) เครื่องหมายสัญชาติและทะเบียน HS-OMG ทำการบินเที่ยวบินที่ OG 269 ซึ่งเป็นเที่ยวบินภายในประเทศ พร้อมด้วยเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานและผู้โดยสารรวม 130 คน ออกจากท่าอากาศยานดอนเมือง เพื่อไปยังท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ต

ขณะทำการบินไปใหม่ (Go Around) ณ ท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ต เมื่อเวลา 15:40:10 น. เครื่องบินได้ชนกับเนินเขาซึ่งอยู่ด้านข้างของทางวิ่ง 27 ไปทางทิศเหนือ และเกิดเพลิงลุกไหม้ ทำให้เครื่องบินได้รับความเสียหายขั้นจำหน่าย เจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานและผู้โดยสารเสียชีวิตรวม 90 คน ได้รับบาดเจ็บสาหัสรวม 26 คน และได้รับบาดเจ็บเล็กน้อยรวม 14 คน

การสอบสวนดำเนินการโดยคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุของอากาศยานในราชอาณาจักร โดยได้แจ้งข่าวไปยังองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization: ICAO) และ National Transportation Safety Board (NTSB) ประเทศสหรัฐอเมริกา (รัฐผู้ออกแบบและรัฐผู้ผลิตเครื่องบินและเครื่องยนต์) ทั้งนี้ ประเทศสหรัฐอเมริกาได้ส่งคณะเจ้าหน้าที่เข้าร่วมในการสอบสวน ประกอบด้วยผู้แทนที่ได้รับแต่งตั้ง (Accredited Representative) จาก NTSB เจ้าหน้าที่จาก Federal Aviation Administration (FAA) และที่ปรึกษา (Advisor) จากบริษัท Boeing Commercial Airplanes จำกัด และบริษัท Pratt & Whitney จำกัด นอกจากนี้ คณะกรรมการสอบสวนฯ ได้ประสานงานเพื่อแจ้งข่าวการเกิดอุบัติเหตุกับผู้แทนของประเทศสหราชอาณาจักร ประเทศออสเตรเลีย ประเทศญี่ปุ่น ประเทศฝรั่งเศส ประเทศอิสราเอล ประเทศไอร์แลนด์เหนือ ประเทศสาธารณรัฐอิสลามอิหร่าน และประเทศอินโดนีเซีย ในฐานะรัฐที่มีผู้ได้รับบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุ

เวลาที่ใช้ในรายงานการสอบสวนนี้เป็นเวลาท้องถิ่น

สาเหตุ

คณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุของอากาศยานในราชอาณาจักร พิจารณาแล้วมีความเห็นว่า สาเหตุของอุบัติเหตุครั้งนี้เกิดจาก

- 1 นักบินไม่ปฏิบัติตาม Standard Operation Procedures (SOP) ที่กำหนดในคู่มือ FOM เรื่อง การบินรักษาเสถียรภาพในการร่อนลง (Stabilized Approach) การร้องขาน (Call Out Procedure) ขั้นตอนการปฏิบัติการบินไปใหม่ (Go Around Procedure) และการบินในภาวะวิกฤต
- 2 ไม่มีการกดปุ่ม TO/GA switch ทำให้เครื่องบินไม่สามารถเพิ่มความเร็วและความสูงได้ในขณะทำการบินไปใหม่ และไม่ได้เฝ้าระวัง (Monitoring) การเปลี่ยนแปลงกำลังและค่านับของเครื่องยนต์ โดยเฉพาะในช่วงภาวะวิกฤต
- 3 การประสานงานในห้องนักบิน (Crew Co-ordination) ไม่มีประสิทธิภาพ รวมทั้งภาระกรรมการบิน (Workload) ของนักบินมีมาก
- 4 สภาพอากาศมีการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วบริเวณสนามบิน
- 5 นักบิน มีความเครียดสะสม (Accumulation of Stress) มีการพักผ่อนน้อย และเกิดความล้า (Fatigue)
- 6 การส่งมอบการบังคับเครื่องบินของนักบินผู้ช่วยให้แก่นักบินผู้ควบคุมอากาศยานในช่วงวิกฤต ขณะทำการบินไปใหม่

ข้อเสนอแนะเพื่อความปลอดภัย

- 1 ให้บริษัท โอเรียนท์ ไทย แอร์ไลน์ จำกัด และบริษัท วัน ทู โก แอร์ไลน์ จำกัด ดำเนินการดังนี้
 - 1.1 จัดการฝึกอบรม CRM ให้กับพนักงานทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง โดยกำหนดให้มีการฝึกอบรมครั้งแรก (Initial) และฝึกอบรมทบทวนประจำปี (Recurrent) ทั้งนี้ ให้มีเนื้อหาครบถ้วนตามที่กำหนดใน ICAO Doc CIR217 Human Factors Digest No. 2 — Flight Crew Training: Cockpit Resource Management (CRM) and Line-Oriented Flight Training (LOFT) (Circ 217) ซึ่งได้รับความเห็นชอบจากกรมการขนส่งทางอากาศแล้ว
 - 1.2 ทำการฝึกนักบินให้สอดคล้องกับหลักสูตรการฝึกนักบิน และวิธีปฏิบัติใน SOP อย่างเคร่งครัด
 - 1.3 ปรับปรุงวิธีปฏิบัติการบินว่าด้วยเรื่อง การส่งมอบการบังคับเครื่องบินระหว่างช่วงวิกฤตใน SOP ให้ชัดเจน
 - 1.4 ตรวจสอบการฝึกบินต่างๆ ตามที่ได้รับมอบหมายจากกรมการขนส่งทางอากาศ ให้ได้มาตรฐานตามที่กำหนด โดยเฉพาะการตรวจสอบความเชี่ยวชาญตามวาระ (Pilot Proficiency Check)
 - 1.5 ใช้เครื่องช่วยฝึกบินจำลอง (Flight Simulator) ที่สามารถจำลองระบบ อุปกรณ์ เครื่องวัด โดยให้สอดคล้องกับเครื่องบินที่ใช้ทำการบินในสถานะต่างๆ
 - 1.6 จัดตารางการบินให้เป็นไปตามข้อกำหนด เรื่อง Flight Time & Flight Duty Periods Limitation แก่นักบิน และพนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน โดยให้มีระบบการตรวจสอบและการแจ้งเตือนล่วงหน้าเมื่อเวลาทำการบินใกล้เวลาที่กำหนด และให้นักบินแต่ละคนตรวจสอบเวลาทำการบินของตนเองด้วย
 - 1.7 จัดทำระบบการจัดการด้านความปลอดภัย (Safety Management System: SMS) เพื่อเป็นการประกันคุณภาพ ของการปฏิบัติการบิน ในการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ อุบัติการณ์ และเป็นการยกระดับความปลอดภัยในการปฏิบัติการบินให้ได้มาตรฐานตามที่กำหนด
 - 1.8 ให้ผู้บริหารทุกระดับ เสริมสร้างสนับสนุน ให้พนักงานของบริษัทฯ มีวัฒนธรรมองค์กร (Corporate Culture) ร่วมกัน ให้มีค่านิยม ความเชื่อ ในการปฏิบัติงาน ให้เป็นไปตามระเบียบ และข้อบังคับ และวัฒนธรรมในการรายงานสิ่งผิดปกติ ข้อขัดข้องต่างๆ เพื่อนำข้อมูลไปปรับปรุง ให้เกิดประสิทธิภาพในการทำงาน และ

เกิดความปลอดภัยในการเดินอากาศต่อไป โดยอาจให้การฝึกอบรม และการเสริมแรงจิตใจต่างๆ แก่พนักงาน

2 ให้บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ดำเนินการดังนี้

- 2.1 เร่งรัดปรับปรุงขนาดความกว้างของ Runway Strip ให้ได้มาตรฐานตาม Annex 14 ของ ICAO หรือปรับปรุงประเภทของการร่อนลงด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน (Instrument Approach) ให้เหมาะสมกับ Runway Strip ที่มีอยู่อย่างจำกัด รวมทั้งจัดให้มีการทำ Safety Management System (SMS) เพื่อควบคุมความเสี่ยงให้อยู่ในระดับความปลอดภัยตามมาตรฐานที่กำหนด
- 2.2 การดับเพลิงและกู้ภัย (Rescue & Fire Fighting)
 - 2.2.1 เพิ่มช่องทางสำหรับการดับเพลิงกู้ภัย โดยให้ข้ามคุระบายน้ำข้างทางวิ่ง 27 ของท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ต ให้สามารถเข้าถึงพื้นที่ที่เกิดอุบัติเหตุได้อย่างรวดเร็ว และจัดให้มีการฝึกกู้ภัยในบริเวณพื้นที่ เพื่อมิให้เป็นอุปสรรคในการดับเพลิงและกู้ภัย
 - 2.2.2 ให้บรรจุกองทุนการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติ ซึ่งเป็นหน่วยงานภาครัฐ ซึ่งทำหน้าที่บริหารจัดการบริการการแพทย์ฉุกเฉิน ไว้ในแผนฉุกเฉินของท่าอากาศยานที่อยู่ในความรับผิดชอบ
 - 2.2.3 การซ้อมแผนฉุกเฉินเต็มรูปแบบของท่าอากาศยาน (Full Scale Emergency Exercise) ควรจัดให้ครอบคลุมทุกหน่วยงาน และบุคลากรที่มีหน้าที่รับผิดชอบ เพื่อให้การปฏิบัติเมื่อเกิดเหตุการณ์จริงเป็นไปตามแผน และมีประสิทธิภาพ

3 ให้กรมการขนส่งทางอากาศ ดำเนินการดังนี้

- 3.1 ตรวจสอบรับรองด้านความปลอดภัยในการปฏิบัติการบินแก่บริษัท วัน ทูโก แอร์ไลน์ จำกัด และบริษัท โอเรียนท์ ไทย แอร์ไลน์ จำกัด ให้มีประสิทธิภาพ และออกกฎเกณฑ์ข้อบังคับที่ระบุแนวทางปฏิบัติในเรื่องการฝึกอบรม CRM ให้สมบูรณ์ครบถ้วน
- 3.2 กำกับดูแลและตรวจรับรองด้านความปลอดภัยในการดำเนินงานของผู้ดำเนินการเดินอากาศที่อยู่ในความรับผิดชอบของไทยให้มีมาตรฐานสูงขึ้น และเพิ่มมาตรการในการกำกับดูแลและการตรวจสอบให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ
- 3.3 ประสานงานกับบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด เพื่อกำหนดขั้นตอนการดำเนินการ เมื่ออากาศยานประสบอุบัติเหตุในบริเวณสนามบิน ไว้ใน Manual of Air Traffic Services โดยให้มีรายละเอียดครบถ้วนตามที่ระบุใน Doc9137/AN898 Airport

Service Manual, Part 7 ว่าด้วยเรื่อง Airport Emergency Planning, Chapter 4
Responsibility and Role of Each Type of Emergency

3.4 ประสานงานกับกรมอุตุนิยมวิทยา เพื่อปรับปรุงระบบซ่อมบำรุง LLWAS ที่ได้ติดตั้ง
เพื่อใช้งานในสนามบินต่างๆ ให้ใช้งานได้เร็วขึ้น เมื่อเกิดการขัดข้อง และพิจารณา
ติดตั้งอุปกรณ์ดังกล่าว ให้ครอบคลุมพื้นที่ให้บริการในการขึ้นลงของอากาศยาน
และเป็นอุปกรณ์ ที่ทันสมัยและใช้งานได้อย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด

3.5 ประสานงานกับหน่วยแพทย์ที่ทำการตรวจร่างกายผู้ประจำหน้าที่หลังประสบอุบัติเหตุ

3.5.1 สถาบันเวชศาสตร์การบิน กองทัพอากาศ

3.5.1.1 ทำการตรวจร่างกายผู้ประจำหน้าที่ ที่ยังมีชีวิต

3.5.1.2 ทำการชันสูตรศพและเก็บวัตถุตัวอย่างสำหรับตรวจ ทาง
ห้องปฏิบัติการร่วมกับแพทย์จากกระทรวงสาธารณสุข และ/หรือแพทย์
นิติเวช สำนักงานตำรวจแห่งชาติ

3.5.2 แพทย์นิติเวช สำนักงานตำรวจแห่งชาติ

3.5.2.1 เก็บวัตถุตัวอย่างสำหรับตรวจ ทางห้องปฏิบัติการ เพื่อส่งมอบ
ให้สถาบันเวชศาสตร์การบิน กองทัพอากาศ ดำเนินการต่อไป
(กรณีถึงที่เกิดเหตุก่อน)

3.5.2.2 ทำการชันสูตรศพและเก็บวัตถุตัวอย่างสำหรับตรวจทาง
ห้องปฏิบัติการร่วมกับ สถาบันเวชศาสตร์การบิน
กองทัพอากาศ และ/หรือแพทย์จากกระทรวงสาธารณสุข

3.5.3 แพทย์จากกระทรวงสาธารณสุข

3.5.3.1 เก็บวัตถุตัวอย่างสำหรับตรวจทางห้องปฏิบัติการ เพื่อส่งมอบ
ให้สถาบันเวชศาสตร์การบิน กองทัพอากาศ ดำเนินการต่อไป
(กรณีถึงที่เกิดเหตุก่อน)

3.5.3.2 ทำการชันสูตรศพและเก็บวัตถุตัวอย่างสำหรับตรวจทาง
ห้องปฏิบัติการร่วมกับ สถาบันเวชศาสตร์การบิน
กองทัพอากาศ และ/หรือแพทย์นิติเวช สำนักงานตำรวจ
แห่งชาติ
