



แผนการค้นหาและช่วยเหลือเมื่ออากาศยานเกิดเหตุฉุกเฉินหรืออุบัติเหตุ

ในเขตพื้นที่รับผิดชอบของ กปช.จต.

พ.ศ. ๒๕๖๑

แผนการค้นหาและช่วยเหลือเมื่ออากาศยานเกิดเหตุฉุกเฉินหรืออุบัติเหตุ

ในเขตพื้นที่รับผิดชอบของ กปช.จต.

พ.ศ.๒๕๖๑

เพื่อให้การปฏิบัติในการค้นหาและช่วยเหลือนักบิน เจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานและผู้โดยสาร เมื่ออากาศยานเกิดเหตุฉุกเฉินหรืออุบัติเหตุ ในเขตพื้นที่รับผิดชอบของ กปช.จต. เป็นไปด้วยความเรียบร้อย สามารถปฏิบัติได้อย่างรวดเร็ว ปลอดภัย สามารถรักษาร่องรอยหลักฐานของอากาศยานอุบัติเหตุไว้เพื่อเป็นประโยชน์สำหรับการวิเคราะห์หาสาเหตุของอากาศยานอุบัติเหตุ จึงได้วางแผนที่ขึ้นเพื่อให้เจ้าหน้าที่และหน่วยเกี่ยวข้องได้ยึดถือเป็นหลักปฏิบัติ ดังต่อไปนี้-

ข้อ ๑. แผนนี้เรียกว่า “แผนการค้นหาและช่วยเหลือเมื่ออากาศยานเกิดเหตุฉุกเฉินหรืออุบัติเหตุในเขตพื้นที่รับผิดชอบของ กปช.จต. พ.ศ.๒๕๖๑”

ข้อ ๒. ให้ใช้แผนที่ตั้งแต่บัดนี้เป็นต้นไป

ข้อ ๓. คำจำกัดความ

๓.๑ เขตการบินของสนามบินท่าใหม่ หมายถึง เขตพื้นที่ควบคุมการจราจรทางอากาศ (CONTROL ZONE) ของเจ้าหน้าที่บังคับการบิน สนามบินท่าใหม่

๓.๒ ในเขตพื้นที่สนามบินท่าใหม่ หมายถึง พื้นที่ซึ่งเป็นที่ตั้งของ มวบ.๓๑ ฝูงบิน ทร.๓๑๔๑

๓.๓ นอกเขตพื้นที่สนามบินท่าใหม่ หมายถึง พื้นที่ที่อยู่โดยรอบ มวบ.๓๑ ฝูงบิน ทร.๓๑๔๑ ภายในรัศมี ๕ ไมล์ทะเลหรือ ๘ กิโลเมตร

๓.๔ พื้นที่รอบนอกสนามบินท่าใหม่ หมายถึง พื้นที่ที่อยู่นอกเขตพื้นที่สนามบินท่าใหม่ ตั้งแต่ ๕ ไมล์ทะเล แต่ไม่เกิน ๕๐ ไมล์ทะเล

๓.๕ อากาศยาน หมายถึง เครื่องบินและเฮลิคอปเตอร์ของ ทร.และนอกสังกัด ทร.

ข้อ ๔. เจ้าหน้าที่ที่ต้องปฏิบัติตามแผนที่

ข้าราชการและพลทหาร ฝูงบิน ทร.๓๑๔๑

ข้อ ๕. แนวความคิด

การค้นหาและช่วยเหลือเมื่ออากาศยานเกิดเหตุฉุกเฉินหรืออุบัติเหตุในเขตพื้นที่รับผิดชอบของ กปช.จต.นั้นเป็นส่วนหนึ่งของการปฏิบัติตามตามแผนป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยแห่งชาติ พ.ศ.๒๕๕๘ โดยมีกองอำนวยการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัด (กอปภ.จ.) ทำหน้าที่อำนวยการ ควบคุม สนับสนุน และประสานการปฏิบัติการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยในพื้นที่จังหวัดที่รับผิดชอบ โดยมีผู้ว่าราชการจังหวัดเป็นผู้อำนวยการและมีผู้แทนจากส่วนราชการอื่นๆในพื้นที่ร่วมเป็นคณะกรรมการ ให้การสนับสนุนในส่วนความรับผิดชอบที่หน่วยมีขีดความสามารถ รายละเอียดตามผนวก ก

การปฏิบัติในส่วนที่เกี่ยวข้องกับ ฝูงบิน ทร.๓๑๔๑ เมื่อได้รับแจ้งเหตุการณ์อากาศยานเกิดเหตุฉุกเฉินหรืออุบัติเหตุในเขตพื้นที่รับผิดชอบของ กปช.จต.นั้น ฝูงบิน ทร.๓๑๔๑ จะใช้พื้นที่สนามบินท่าใหม่เป็นฐานปฏิบัติการ

สำหรับอากาศยานในการบินค้นหาและช่วยเหลือ ในขั้นตอนการปฏิบัติเมื่อได้รับแจ้งเหตุการณ์แล้ว ให้นายทหารเวรยุทธการฝูงบิน ทร.๓๑๔๑ ทำการตรวจสอบและวิเคราะห์ข้อมูลในเบื้องต้นเพื่อวางแผนการค้นหาและเตรียมอากาศยาน ในกรณีที่ยังไม่ทราบพิกัดอากาศยานที่แน่นอนให้ประสาน ยก.กปช.จต.ขออนุมัตินำอากาศยาน บ.ตช.๑ (T-337) ขึ้นทำการบินค้นหาในบริเวณพื้นที่ได้รับทราบข้อมูลการขาดการติดต่อครั้งสุดท้าย รายละเอียดการปฏิบัติในการบินค้นหาตาม ผนวก ข ขณะเดียวกันให้เตรียม ฮ.ลล.๒(BELL-212) พร้อมติดตั้งอุปกรณ์ช่วยชีวิตและแพทย์พยาบาล เมื่อรับทราบพิกัดอากาศยานอุบัติเหตุที่แน่นอนแล้วให้ประสาน ยก.กปช.จต.ขออนุมัตินำอากาศยาน ฮ.ลล.๒(BELL-212) ขึ้นบินช่วยเหลือ พร้อมประสานหน่วยราชการและหน่วยเกี่ยวข้องในพื้นที่เพื่อเดินทางไปช่วยเหลือ ณ ที่เกิดเหตุ

การช่วยเหลืออากาศยานเกิดเหตุฉุกเฉินหรืออุบัติเหตุได้แบ่งเขตพื้นที่ปฏิบัติการเป็น ๓ ส่วน ได้แก่ ในเขตพื้นที่สนามบินท่าใหม่ (บริเวณสนามบิน) นอกเขตพื้นที่สนามบินท่าใหม่ (ภายในรัศมี ๕ ไมล์ทะเลหรือ ๘ กิโลเมตร) และพื้นที่รอบนอกสนามบินท่าใหม่ (ตั้งแต่ ๕ ไมล์ทะเล แต่ไม่เกิน ๕๐ ไมล์ทะเล) รายละเอียดการปฏิบัติในการช่วยเหลือตาม ผนวก ค

ข้อ ๖. ส่วนราชการและหน่วยงานในพื้นที่ที่ต้องขอความร่วมมือในการปฏิบัติตามแผนนี้

๖.๑ ในเขตสนามบินท่าใหม่ ได้แก่

- ร้อยพยาบาล กอง สนช.กจต.
- รพ.ท่าใหม่
- สำนักงานสมาคมสว่างกตัญญูธรรมสถานจันทบุรี
- สก.อ.ท่าใหม่
- รถดับเพลิง เทศบาลเมืองท่าใหม่
- รถดับเพลิง เทศบาลตำบลเนินสูง
- รถดับเพลิง เทศบาลตำบลเขาหัว-พลอยแหวน

๖.๒ นอกเขตพื้นที่สนามบินท่าใหม่ ได้แก่ อำเภอเมืองจันทบุรี อำเภอท่าใหม่ อำเภอมะขาม

- ยก.กปช.จต.
- ร้อยพยาบาล กอง สนช.กจต.
- รพ.พระปกเกล้า , รพ.ท่าใหม่ , รพ.มะขาม
- สำนักงานสมาคมสว่างกตัญญูธรรมสถานจันทบุรี
- สก.อ.เมืองจันทบุรี , สก.อ.ท่าใหม่ . สก.อ.มะขาม
- รถดับเพลิง ในเขตอำเภอเมืองจันทบุรี อำเภอท่าใหม่ อำเภอมะขาม

ข้อ ๗. การเตรียมการและรายละเอียดการปฏิบัติ

๗.๑ การค้นหาอากาศยาน ผนวก ข

๗.๒ การปฏิบัติของเจ้าหน้าที่และส่วนราชการที่เกี่ยวข้องในการช่วยเหลือ ผนวก ค

๗.๓ การแจ้ง/รับ ข่าวอากาศยานเกิดเหตุฉุกเฉินหรืออุบัติเหตุ ผนวก ง

๗.๔ การกำหนดตำแหน่งอากาศยานเกิดเหตุฉุกเฉินหรืออุบัติเหตุและแผนที่พิกัดแสดงตำแหน่ง
อากาศยานเกิดเหตุฉุกเฉินหรืออุบัติเหตุตาม ผนวก จ

๗.๕ การรักษาซากอากาศยานอุบัติเหตุ ผนวก ฉ

๗.๖ การบันทึกภาพอากาศยานอุบัติเหตุ ผนวก ช

๗.๗ การเดินทางไปที่พื้นที่อากาศยานเกิดเหตุฉุกเฉินหรืออุบัติเหตุ ผนวก ซ

๗.๘ แผนผังจุดรวมพลกรณีเกิดอากาศยานอุบัติเหตุในเขตสนามบินและนอกเขตสนามบิน

ผนวก ฌ

๗.๙ การใช้เครื่องหมาย เครื่องแต่งกายหรือสัญลักษณ์เพื่อแสดงหน้าที่การปฏิบัติ ผนวก ญ

๗.๑๐ การปฏิบัติของเจ้าหน้าที่ช่วยชีวิต บ.ตช.๑ ผนวก ก

๗.๑๑ การปฏิบัติของเจ้าหน้าที่ช่วยชีวิต ฮ.สล.๒ ผนวก ก

ข้อ ๘. กรณีที่ผู้ประสบภัยไม่สามารถออกจากซากอากาศยานได้ ให้เจ้าหน้าที่ผู้เกี่ยวข้องสามารถเคลื่อนย้าย
ทูบ งด หรือตัดซากอากาศยานเพื่อช่วยเหลือผู้ประสบภัยได้ตามความจำเป็นโดยทันที

ข้อ ๙. กรณีอากาศยานนอกสังกัด ทร. เกิดเหตุฉุกเฉินหรืออุบัติเหตุในและนอกเขตการบินของสนามบิน
ทำใหม่ ให้ปฏิบัติ ดังนี้.-

๙.๑ เจ้าหน้าที่ ตามข้อ ๔. และ ข้อ ๕. ให้การช่วยเหลือ โดยปฏิบัติตามแผนนี้โดยอนุโลมและให้อยู่ใน
การแนะนำของเจ้าของอากาศยานหรือเจ้าหน้าที่กรมการบินพลเรือน กระทรวงคมนาคม หากเจ้าหน้าที่ของเจ้าของ
อากาศยานหรือเจ้าหน้าที่ของกรมการบินพลเรือนฯ ยังไม่มาถึงที่เกิดเหตุ ให้ช่วยเหลือผู้ประสบภัยและกู้ภัยตามวิธีการที่
ถูกต้องได้ทันทีอย่างเต็มความสามารถ

๙.๒ การเก็บรักษาสภาพหรือการส่งเคลื่อนย้ายซากอากาศยานอุบัติเหตุให้อยู่ในดุลพินิจของเจ้าของ
อากาศยานหรือเจ้าหน้าที่กรมการบินพลเรือนฯ

สั่ง ณ วันที่ 9 ตุลาคม พ.ศ.๒๕๖๐

น.อ.



(นฤพนธ์ วิไลธัญญา)

ผบ.ฝูงบิน ทร.๓๑๔๑

๗.๔ การกำหนดตำแหน่งอากาศยานเกิดเหตุฉุกเฉินหรืออุบัติเหตุและแผนที่พิกัดแสดงตำแหน่งอากาศยานเกิดเหตุฉุกเฉินหรืออุบัติเหตุตาม ผนวก จ

๗.๕ การรักษาซากอากาศยานอุบัติเหตุ ผนวก ฉ

๗.๖ การบันทึกภาพอากาศยานอุบัติเหตุ ผนวก ช

๗.๗ การเดินทางไปพื้นที่อากาศยานเกิดเหตุฉุกเฉินหรืออุบัติเหตุ ผนวก ซ

๗.๘ แผนผังจุดรวมพลกรณีเกิดอากาศยานอุบัติเหตุในเขตสนามบินและนอกเขตสนามบิน

ผนวก ฉ

๗.๙ การใช้เครื่องหมาย เครื่องแต่งกายหรือสัญลักษณ์เพื่อแสดงหน้าที่การปฏิบัติ ผนวก ญ

๗.๑๐ การปฏิบัติของเจ้าหน้าที่ช่วยชีวิต บ.ตช.๑ ผนวก ฎ

๗.๑๑ การปฏิบัติของเจ้าหน้าที่ช่วยชีวิต ฮ.สล.๒ ผนวก ฎ

ข้อ ๘. กรณีที่ผู้ประสบภัยไม่สามารถออกจากซากอากาศยานได้ ให้เจ้าหน้าที่ผู้เกี่ยวข้องสามารถเคลื่อนย้าย ทูบ งด หรือตัดซากอากาศยานเพื่อช่วยเหลือผู้ประสบภัยได้ตามความจำเป็นโดยทันที

ข้อ ๙. กรณีอากาศยานนอกสังกัด ทร. เกิดเหตุฉุกเฉินหรืออุบัติเหตุในและนอกเขตการบินของสนามบิน ทำใหม่ ให้ปฏิบัติ ดังนี้-

๙.๑ เจ้าหน้าที่ ตามข้อ ๔. และ ข้อ ๕. ให้การช่วยเหลือ โดยปฏิบัติตามแผนนี้โดยอนุโลมและให้อยู่ในการแนะนำของเจ้าของอากาศยานหรือเจ้าหน้าที่กรมการบินพลเรือน กระทรวงคมนาคม หากเจ้าหน้าที่ของเจ้าของอากาศยานหรือเจ้าหน้าที่ของกรมการบินพลเรือนฯ ยังไปไม่ถึงที่เกิดเหตุ ให้ช่วยเหลือผู้ประสบภัยและกู้ภัยตามวิธีการที่ถูกต้องได้ทันทีอย่างเต็มความสามารถ

๙.๒ การเก็บรักษาสภาพหรือการส่งเคลื่อนย้ายซากอากาศยานอุบัติเหตุให้อยู่ในดุลพินิจของเจ้าของอากาศยานหรือเจ้าหน้าที่กรมการบินพลเรือนฯ

สั่ง ณ วันที่ ๑ ตุลาคม พ.ศ.๒๕๖๐

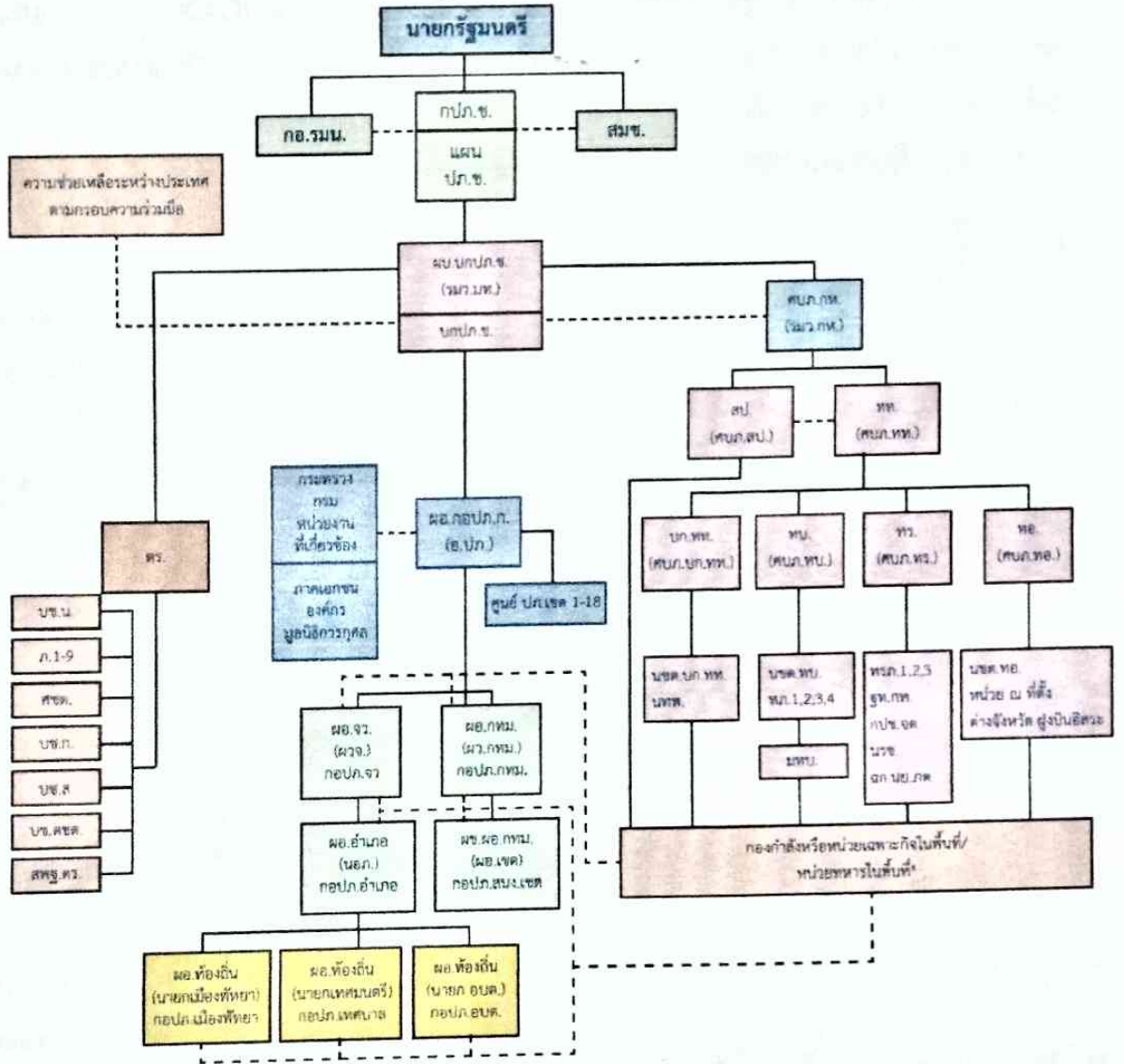
น.อ.

(นฤพนธ์ วิไลธัญญา)

ผบ.ฝูงบิน ทร.๓๑๔๑

ผนวก ก

แผนผังความเชื่อมโยงการปฏิบัติร่วมกับหน่วยต่าง ๆ



หมายเหตุ

— สายการบังคับบัญชา

- - - - - สายการประสานงาน

* การแบ่งมอบพื้นที่รับผิดชอบให้เป็นไปตามแผนบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงกลาโหม และหนังสือตกลงร่วมกันระหว่าง ผอ.จว. หรือผ.กทม. และ ผบ. ของทหารในพื้นที่ที่เกี่ยวข้อง

หมายเหตุ: อ้างอิงจากแผนป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยแห่งชาติ พ.ศ.๒๕๕๘ (หน้า ๕๐)

ตรวจถูกต้อง
 น.อ. *[Signature]*
 (นฤพนธ์ วิไลชัยญา)
 ผบ.ผู้บังคับ ทร.๓๑๔๑
 9 ต.ค.๖๐

ผนวก ข

การค้นหาอากาศยาน

๑. การค้นหาและช่วยเหลือผู้ประสบภัยของประเทศไทย

ประเทศไทยเป็นรัฐภาคีขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ หรือ INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION (ICAO) และองค์การที่ปรึกษาทางทะเลระหว่างรัฐบาล หรือ INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION (IMO) รัฐภาคีต้องจัดให้มีมาตรการเกี่ยวกับการให้ความช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยในอาณาเขตของตน รัฐภาคีต้องจัดตั้งศูนย์ประสานงาน SAR CO-ORDINATION CENTER (SC) เพื่อเป็นหน่วยกลางในการอำนวยความสะดวกและประสานงานเกี่ยวกับการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย

๒. หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการค้นหาและช่วยเหลือผู้ประสบภัย

๒.๑ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการค้นหาและช่วยเหลือผู้ประสบภัยของประเทศไทย

๒.๑.๑ หน่วยงานหลัก(Primary Facilities)

- | | |
|------------------------------|--------------------------|
| - กรมขนส่งทางอากาศ | - สำนักงานตำรวจแห่งชาติ |
| - การทำอากาศยานแห่งประเทศไทย | - กรมเจ้าท่า |
| - กองทัพไทย(ทบ. , ทร. , ทอ.) | - บริษัท การบินไทย จำกัด |

๒.๑.๒ หน่วยงานรอง(Secondary Facilities)

- | | |
|------------------------------|---------------------------------|
| - กรมประมง | - การรถไฟแห่งประเทศไทย |
| - สถานีวิทยุกระจายเสียงต่างๆ | - กรมแผนที่ทหาร |
| - กรมไปรษณีย์โทรเลข | - กระทรวงเกษตรและสหกรณ์การเกษตร |

๒.๒ หน่วยงานภายใน ทร. ที่เกี่ยวข้องกับการค้นหาและช่วยเหลือผู้ประสบภัย

๒.๒.๑ ศปก.ทร. ทำหน้าที่เป็นศูนย์ประสานงานการค้นหาและช่วยเหลือ (SAR Coordination Center : SC.) มีหน้าที่ควบคุมอำนวยความสะดวก วางแผน ประสานงาน และกำกับการปฏิบัติงานของหน่วยบก หน่วยเรือและอากาศยานในการค้นหาและช่วยเหลือ

๒.๒.๒ ทรม.๑ , ๒ และ ๓ ทำหน้าที่ SAR Mission Coordinators (SMC) มีหน้าที่จัดหน่วยค้นหาและช่วยเหลือ (Search And Rescue Unit : SRU.) ดำเนินการด้านการวางแผน ประสานงานการค้นหาและช่วยเหลือ

๒.๒.๓ หน่วยเฉพาะกิจ ทร. ทำหน้าที่หน่วยค้นหาและช่วยเหลือ (Search And Rescue Unit : SRU.) ให้การสนับสนุนเรือ อากาศยาน เครื่องมือและอุปกรณ์การค้นหาและช่วยเหลือตามที่หน่วยเหนือร้องขอซึ่งจะพิจารณาจากการวางกำลังและที่ตั้งในพื้นที่ใกล้เคียงกับการค้นหาและช่วยเหลือ

๒.๒.๔ กพร.กร. มีหน้าที่ควบคุม อำนวยความสะดวก วางแผนและปฏิบัติการทางอากาศในการค้นหาและช่วยเหลือ ให้การสนับสนุนอากาศยานและอุปกรณ์ช่วยชีวิตทั้งบนบกและในทะเลตามที่หน่วยเหนือร้องขอ

๓. การจัดระบบหน่วยงาน(Organization) วัตถุประสงค์เพื่อให้การควบคุมและประสานงานเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ รายละเอียดตามผนวก ข-๑ ประกอบด้วย

๓.๑ SAR Coordinators Centers (SC) มีหน้าที่จัดหน่วยงาน SAR ภายในพื้นที่มีหน้าที่หลัก คือ

- กำหนดหน่วย SRU และ SAR RESOURCE ที่จะใช้
- กำหนดการติดต่อประสานงานและข้อตกลงกับหน่วยข้างเคียง
- วางแผนการค้นหา
- กำหนด RCC และ RSC
- ควบคุมการปฏิบัติและรายงานผล
- กำหนดข่ายการสื่อสาร

๓.๒ Rescue Coordination Centers (RCC)

เป็นหน่วยงานศูนย์กลางการปฏิบัติและอาจมี Rescue Sub-Centers กรณีที่พื้นที่กว้าง

๓.๓ Rescue Sub -Centers (RSC)

SC จะตั้ง RSC เมื่อ RCC ไม่สามารถควบคุมการปฏิบัติในพื้นที่ห่างไกลหรือกรณีที่การควบคุมจะ
ได้ผลดีเมื่ออยู่ในพื้นที่เท่านั้นแต่มีอำนาจและหน้าที่เหมือน RCC

๓.๔ SAR Mission Coordinators (SMC)

เป็นหน่วยที่กำหนดขึ้นเพื่อทำหน้าที่ควบคุมและประสานการปฏิบัติในแต่ละภารกิจ

๓.๕ On -Scene Commanders (OSC) มีหน้าที่ติดต่อสื่อสารกับ SMC และควบคุมการติดต่อสื่อสารภายใน
พื้นที่ ประสานการปฏิบัติและให้ข้อมูลทุกอย่างที่จำเป็นในพื้นที่แก่ SRU รับ-ส่งสถานการณ์ต่างๆ จาก SRU รับ
รายงานผลการปฏิบัติจาก SRU ส่งมอบหน้าที่แก่ SRU ที่เหมาะสมที่สุดหากต้องออกจากพื้นที่และแจ้งให้ SMC ทราบ
เป็นผู้รับแผนการค้นหาให้เหมาะสมกับพื้นที่และสถานการณ์ โดยมีหลักปฏิบัติ ดังนี้

- SMC จะแต่งตั้ง OSC เพื่อควบคุมการปฏิบัติอยู่ในพื้นที่เมื่อมี SRU หลายหน่วย
- SRU หน่วยแรกที่ถึงพื้นที่ทำหน้าที่ OSC ยกเว้น SMC จะสั่งการ
- อาจมี OSC หลายหน่วยในพื้นที่ใหญ่มากแต่ต้องแบ่งเขตรับผิดชอบชัดเจน
- เมื่อมีการปฏิบัติการร่วมระหว่างเรือกับอากาศยานต้องมี OSC

๓.๖ Search and Rescue Units (SRU)

หน่วยผู้ปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลือซึ่งมีชื่อเรียกตามชื่อเรือนามเรียกขานของอากาศยานหรือ
หมายเลขเครื่องจะต้องติดต่อกับ OSC ก่อนเข้าพื้นที่ ๑๕ นาที แจ้งเวลาถึงโดยประมาณข้อจำกัดความเร็วและช่วงเวลา
ที่สามารถทำงานได้ในพื้นที่มีหน้าที่ ดังนี้

๓.๑.๖.๑ ทำการค้นหาและช่วยเหลือรายงานผลไปยัง OSC

๓.๑.๖.๒ ติดต่อกับ OSC ก่อนเข้า-ออกพื้นที่

๓.๑.๖.๓ รายงานต่อ OSC ทันทีที่พบผู้ประสบภัย

๓.๑.๖.๔ รายงานต่อ OSC เมื่อพบเศษสิ่งลอยน้ำ

๓.๑.๖.๕ แจ้ง OSC ทันทีเมื่อตรวจพบการส่งวิทยุเรดาร์สัญญาณฉุกเฉินจากผู้ประสบภัย

๔. ขั้นตอนการค้นหาและช่วยเหลือฯ (SAR STAGE) แบ่งเป็น ๕ ขั้นตอน

- ๔.๑ ขั้นการรับข่าว (Awareness Stage)
- ๔.๒ ขั้นการดำเนินการเบื้องต้น (Initial Action Stage)
- ๔.๓ ขั้นการวางแผน (Planning Stage)
- ๔.๔ ขั้นการปฏิบัติ (Operation Stage)
- ๔.๕ ขั้นการปฏิบัติภายหลังเสร็จสิ้นภารกิจ (Mission Conclusion Stage)

๕. วิทยุสื่อสารเพื่อการแจ้งภัย

- ๕.๑ วิทยุสื่อสารและโครงข่ายการสื่อสารที่ทางราชการมี
- ๕.๒ วิทยุฉุกเฉินเพื่อการแจ้งภัย

๕.๒.๑ EPIRB (Emergency Position Indication Radio Beacon) สามารถเคลื่อนย้ายและใช้ได้กับ ยานทุกแบบ

๕.๒.๒ ELT (Emergency Locator Transmitter) เป็นระบบวิทยุแบบประจำอากาศยาน สามารถ รับ-ส่ง ได้เฉพาะความถี่ ๑๒๑.๕ MHz , ๒๔๓ MHz หรือ ๑๕๖.๘ MHz

๖. ตารางแสดงสมรรถนะอากาศยานแบบต่างๆในการค้นหาและช่วยเหลือผู้ประสบภัย รายละเอียดตามผนวก ข-๒

๗. รูปแบบการบินค้นหา รายละเอียดตามผนวก ข-๓

๘. การนำ ฮ.เข้าช่วยเหลือผู้ประสบภัย รายละเอียดตามผนวก ข-๔

๙. รายการอุปกรณ์ช่วยชีวิตประจำ ฮ.รายละเอียดตามผนวก ข-๕

๑๐. การปฏิบัติเมื่อยุติสถานการณ์

- ๑๐.๑ รวบรวมรายงานผลการปฏิบัติ
- ๑๐.๒ สรุปผลการปฏิบัติอย่างละเอียด
- ๑๐.๓ รายงานผลการปฏิบัติ
- ๑๐.๔ จัดบันทึกปูมการปฏิบัติอย่างละเอียด(ใช้เป็นหลักฐานราชการ)
- ๑๐.๕ สั่งการให้ SRU เดินทางกลับ
- ๑๐.๖ ประสานหน่วยต่างๆ เพื่อยุติสถานการณ์
- ๑๐.๗ ให้ข่าว/ประชาสัมพันธ์ในขอบเขตที่กำหนด

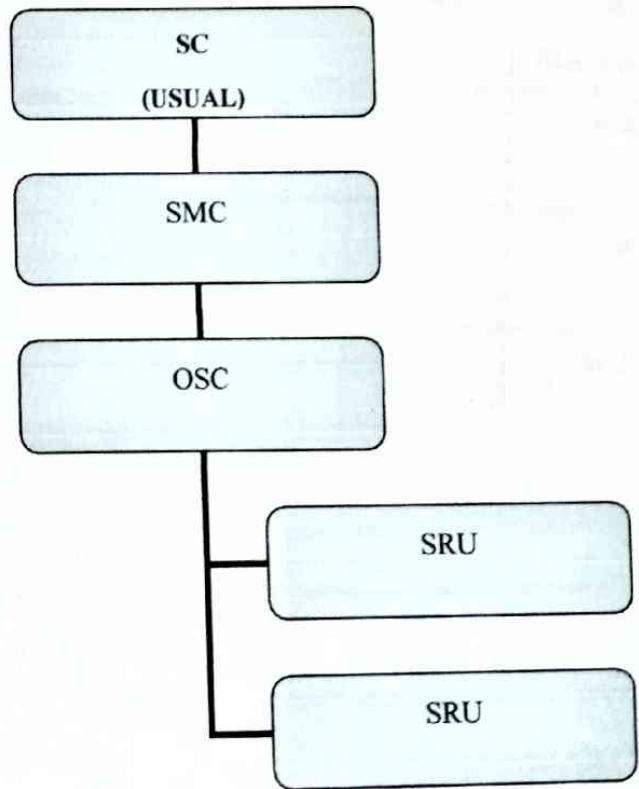
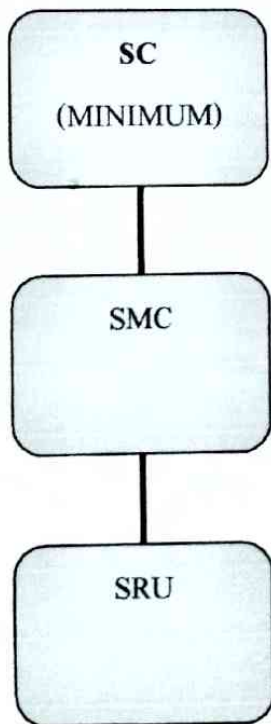
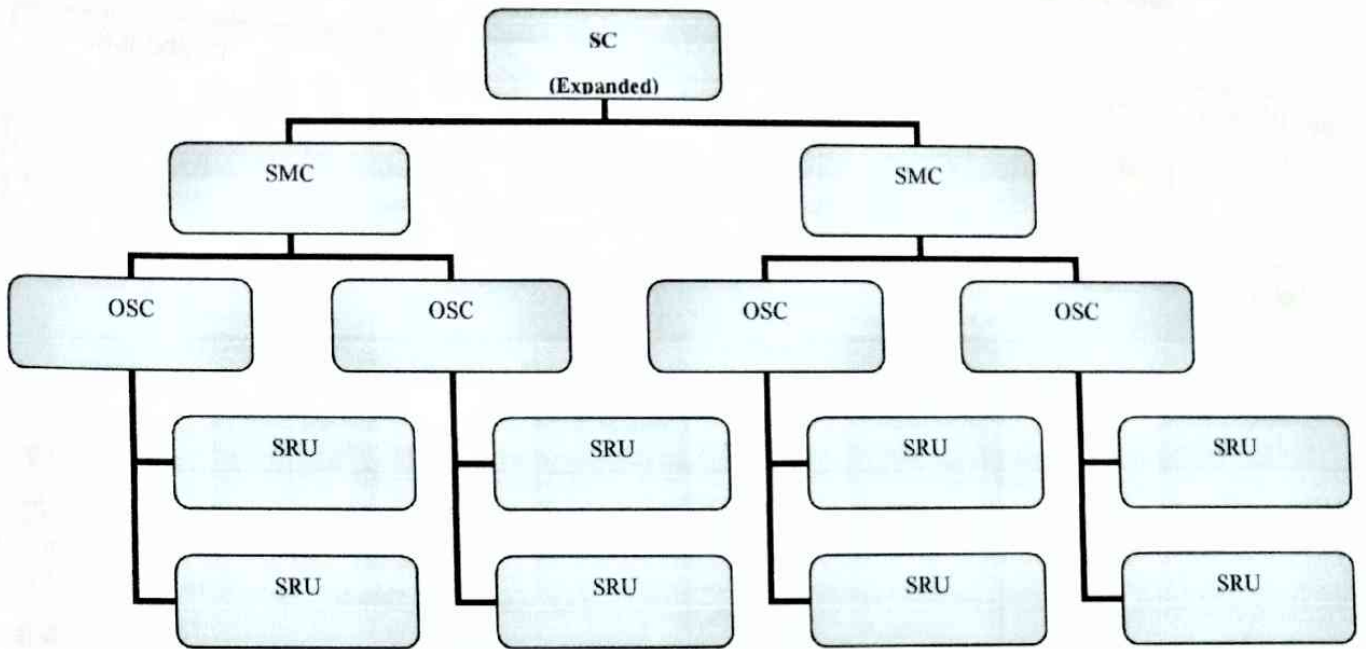
ขั้นตอนการปฏิบัติการบินค้นหาและช่วยเหลือผู้ประสบภัยของฝูงบิน ทร.๓๑๔๑

๑. เมื่อได้รับแจ้งเหตุการณ์อากาศยานหรือเรือเกิดเหตุฉุกเฉินหรืออุบัติเหตุในเขตพื้นที่รับผิดชอบของ กปช.จต. ให้นำทหารเวรยุทธการฝูงบิน ทร.๓๑๔๑ ทำการตรวจสอบพร้อมวิเคราะห์ข้อมูลข่าวสารที่ได้รับแจ้งว่าเป็นอากาศยานหรือเรือแบบใด สังกัดหน่วยงานใด

๒. กรณีที่ยังไม่ทราบพิกัดอากาศยานที่แน่นอนให้นำทหารเวรยุทธการฝูงบิน ทร.๓๑๔๑ ประสาน ยก.กปช.จต. ขออนุมัตินำอากาศยาน บ.ตช.๑(T-337) ขึ้นทำการบินค้นหาพิสูจน์ทราบในบริเวณพื้นที่ที่ขาดการติดต่อครั้งสุดท้าย ตามรูปแบบการบินค้นหารายละเอียดตาม ผนวก ข-๓

ผนวก ข-๑

การจัดหน่วยงาน (SAR MISSION ORGANIZATION)



ตรวจถูกต้อง

น.อ.

(นฤพนธ์ วิไลัญญา)

ผบ.ฝูงบิน ทร.๓๑๔๑

๙ ต.ค.๖๐

ผนวก ข-๒

ตารางแสดงสมรรถนะอากาศยานแบบต่างๆในการค้นหาและช่วยเหลือผู้ประสบภัย

อากาศยาน	รัศมีทำการ (ไมล์ทะเล)	Search & Rescue (นาทีก)	ความจุ เชื้อเพลิง (ปอนด์)	ความ สิ้นเปลือง (ปอนด์/ชม.)	ความเร็ว เดินทาง (ไมล์ทะเล)	เวลาบิน (ชม.)
ฮ.ลล.๒ (Bell-212)	๔๕	๓๐ R	๑,๕๐๐	๖๓๔	๙๐	๒.๒
ฮ.ลล.๔ (S-76B)	๘๐	๓๐ R	๑,๘๐๐	๗๕๐	๑๒๐	๒.๒
ฮ.ตผ.๑ (Super Lynx300)	๘๐	๓๐ R	๑,๘๐๐	๗๕๐	๑๒๐	๒.๕
ฮ.ปด.๑ (S-70B) / ฮ.ลล.๕ (MH-60S)	๑๙๕	๓๐ SAR	๔,๗๕๓	๑,๒๒๘	๑๓๐	๔
ฮ.ลล.๖ (EC645-T2)	๘๐	๓๐ R	๑,๘๐๐	๗๐๐	๑๒๐	๓ Aux.๔๐ นาทีก
บ.ตผ.๑ (F-27 Mk.200)	๕๕๐	๓๐ S	๑๓,๐๐๐	๒,๐๐๐	๒๐๐	๖.๕
บ.ลล.๑ (F-27 Mk.400)	๕๕๐	๓๐ S	๑๓,๐๐๐	๒,๐๐๐	๒๐๐	๖.๕
บ.ลว.๑ (DO-228)	๕๐๐	๓๐ S	๔,๒๕๑	๖๑๐	๑๘๐	๖.๕
บ.ตช.๑ (T-337)	๑๘๐	๓๐ S	๘๘๘	๒๒๐	๑๒๐	๔

ตรวจถูกต้อง

น.อ.


(นฤพนธ์ วิไลรัญญา)

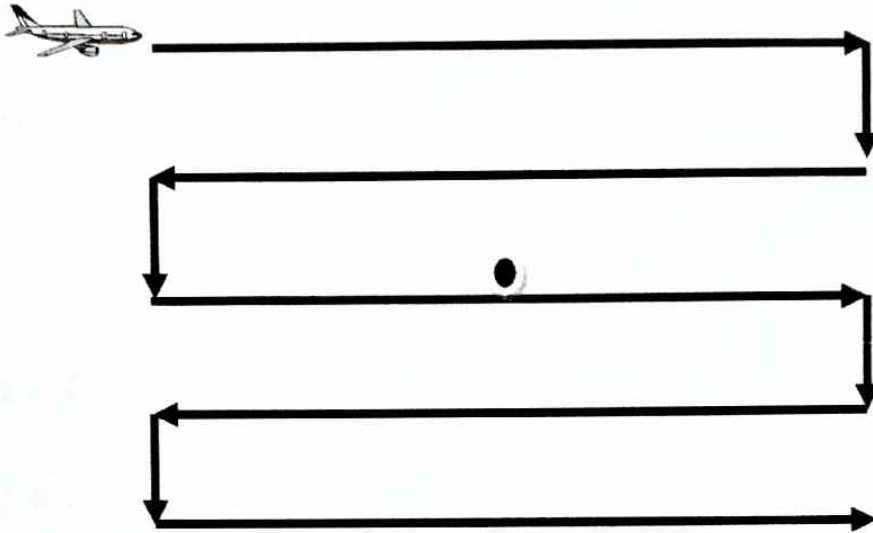
ผบ.ฝูงบิน ทร.๓๑๔๑

9 ต.ค.๖๐

ผนวก ข-๓
รูปแบบการบินค้นหา

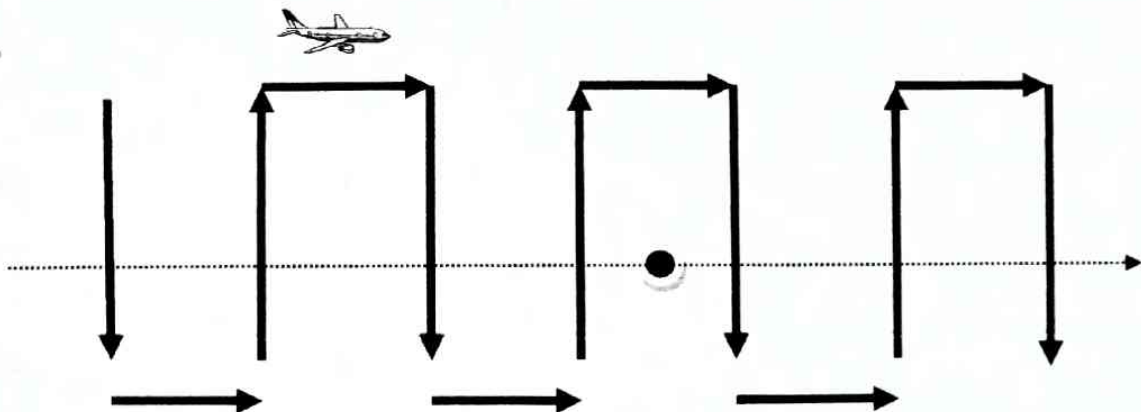
รูปแบบของการบินค้นหาโดยปกติแล้วจะขึ้นอยู่กับสถานการณ์ของแต่ละพื้นที่ที่มีรูปแบบมาตรฐาน ๔ รูปแบบ ดังนี้

๑. PARALLEL TRACK PATTERN



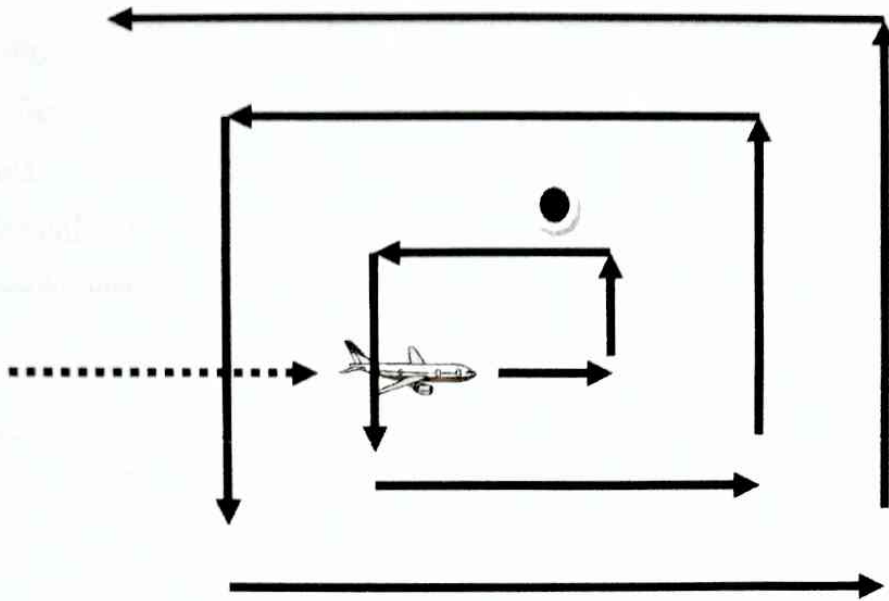
- * พื้นที่ค้นหาที่มีขนาดใหญ่
- * ทราบตำแหน่งของเป้าหมายในการค้นหาโดยประมาณ
- * เป้าหมายในการค้นหาอาจอยู่ในตำแหน่งใดๆ ก็ได้ในพื้นที่ค้นหา

๒. CREEP LINE PATTERN



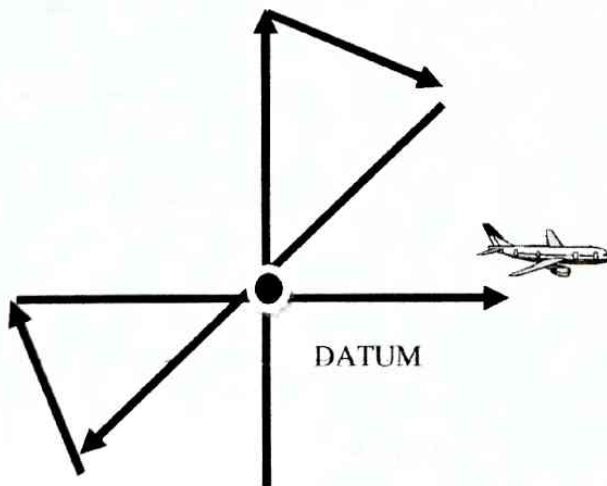
- * พื้นที่ค้นหาที่มีขนาดแคบ , ยาว
- * คาดว่าเป้าหมายในการค้นหาอยู่ด้านใดด้านหนึ่งของเส้นทางการบินซึ่งลากระหว่างจุดสองจุด
- * การบินตามเส้นทางการบินค้นหาสามารถครอบคลุมพื้นที่จากด้านหนึ่งไปอีกด้านหนึ่งได้โดยรวดเร็ว

๓. SQUARE PATTERN



* ต้องการความละเอียดในการค้นหา ซึ่งต้องทราบตำแหน่งของเป้าหมายที่ทำการค้นหาค่อนข้างแน่นอน และมีพื้นที่ไม่กว้างใหญ่มาก การบินค้นหาจะแพร่ขยายเป็นสี่เหลี่ยมผืนผ้า โดยให้ขาของการบินค้นหาขยายออกไปตามทิศทางเคลื่อนที่ของเป้าที่จะทำการบินค้นหา

๔. SECTOR PATTERN



* ทราบตำแหน่งของเป้าหมายที่จะทำการค้นหาค่อนข้างแน่นอนและพื้นที่ค้นหาไม่กว้างใหญ่ การบินค้นหาจะครอบคลุมพื้นที่เป็นวงกลม โดยมีเป้าหมายในการค้นหาเป็นจุดศูนย์กลาง การใช้สัญญาณชนิดต่างๆ ทั้งลงไปที่จุดศูนย์กลางของพื้นที่ค้นหา จะเป็นการช่วยกำหนดจุดอ้างอิงสำหรับอากาศยานค้นหา การค้นหาด้วย SECTOR PATTERN จะใช้กับพื้นที่ค้นหาซึ่งรัศมีไม่เกิน ๕ NM.

ตรวจถูกต้อง
 น.อ. ๒๖๔
 (นฤพนธ์ วิไลธัญญา)
 ผบ.ฝูงบิน ทร.๓๑๔๑
 ๗ ต.ค.๖๐

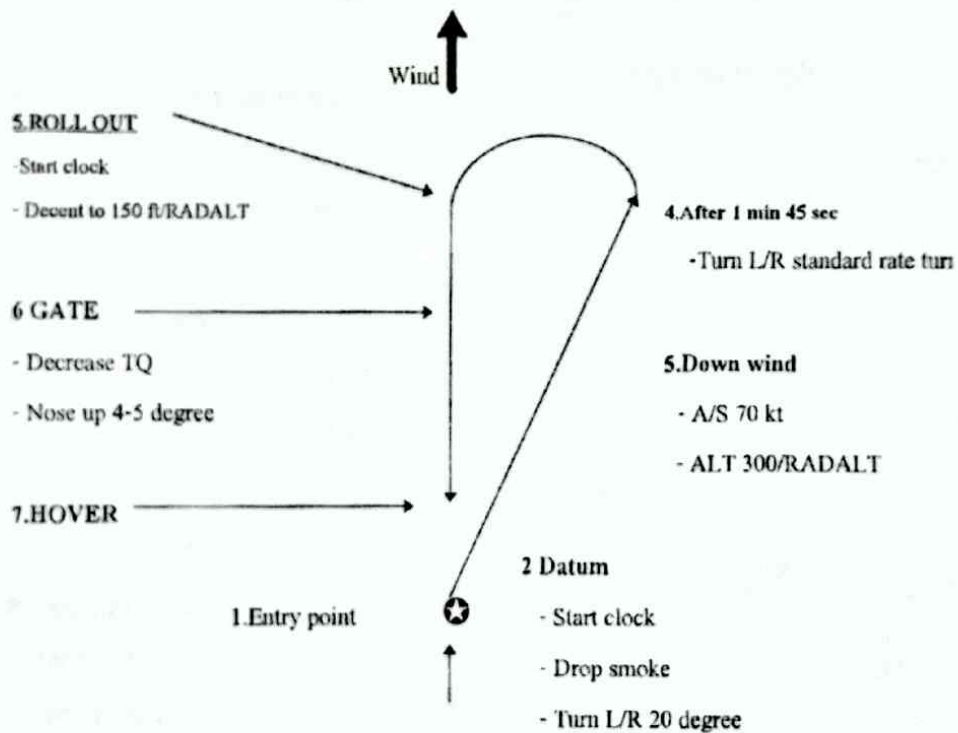
ผนวก ข-๔
 การนำ ฮ.เข้าช่วยเหลือผู้ประสบภัย

๑. เจ้าหน้าที่ประจำ ฮ.ที่เข้าร่วมปฏิบัติการกิจช่วยเหลือผู้ประสบภัย

- | | | |
|--------------------|-----|-----|
| ๑.๑ นักบิน | ๒ | นาย |
| ๑.๒ ผอ.ป. | ๒ | นาย |
| ๑.๓ นักว่ายนน้ำ | ๑-๒ | นาย |
| ๑.๔ แพทย์และพยาบาล | ๑ | นาย |

๒. การนำ ฮ.เข้าช่วยเหลือผู้ประสบภัย ๓ รูปแบบ

๒.๑ แบบของ US.COAST GUARD



MATCH PROCEDURE.

1. RESCUE CHECK.....AS REQUIRED
 - HOIST MASTER SW- ON
 - SAFETY BELT- FASTEN
2. INSTRUMENT CROSS CHECK
 - ◆ AIRSPEED - CHECK
 - ◆ RADALT - SET 15 FT
 - ◆ VSI - CHECK
 - ◆ HEADING BUG - SET FOR ENTRY HEADING
3. EXTERIOR LIGHTAS REQUIRED
4. BEFORE LANDING / HOVER CHECK COMPLETED

5. OVER DATUM

- ◆ A/S 70 KIAS , ALT 300 FT/RADALT
- ◆ START CLOCK
- ◆ SLIDE DOOR - OPEN
- ◆ SMOKE - DROP
- ◆ SWIMMER - DEPLOY (IF REQUIRED)

6. TURN LEFT/RIGHT 20° FORM HEADING SET

7. DOWNWIND

- ◆ A/S 70 KT., ALT 300 FT/RADALT.

8. AT 1 MIN 45 SEC AFTER DATUM

- Standard Rate Turn Left/ Right To Opposite The Entry Heading

9. AT ROLL OUT

- ◆ START CLOCK
- ◆ DESCENT TO 150 FT/ RADALT
- ◆ MAX RATE OF DESCENT 400 FPM.

10. AT GATE (1Nm FROM DATUM OR 60 SEC AFTER ROLL OUT)

- ◆ TORQUE - DECREASE 10-15% TO HOVER
- ◆ A/S REDUCE
 - 140 Ft / 70 kt
 - 100 Ft / 50 kt
 - 180 Ft / 40 kt
- ◆ CYCLIC - ADJUST FOR LEVEL OFF.

11. AT HOVER

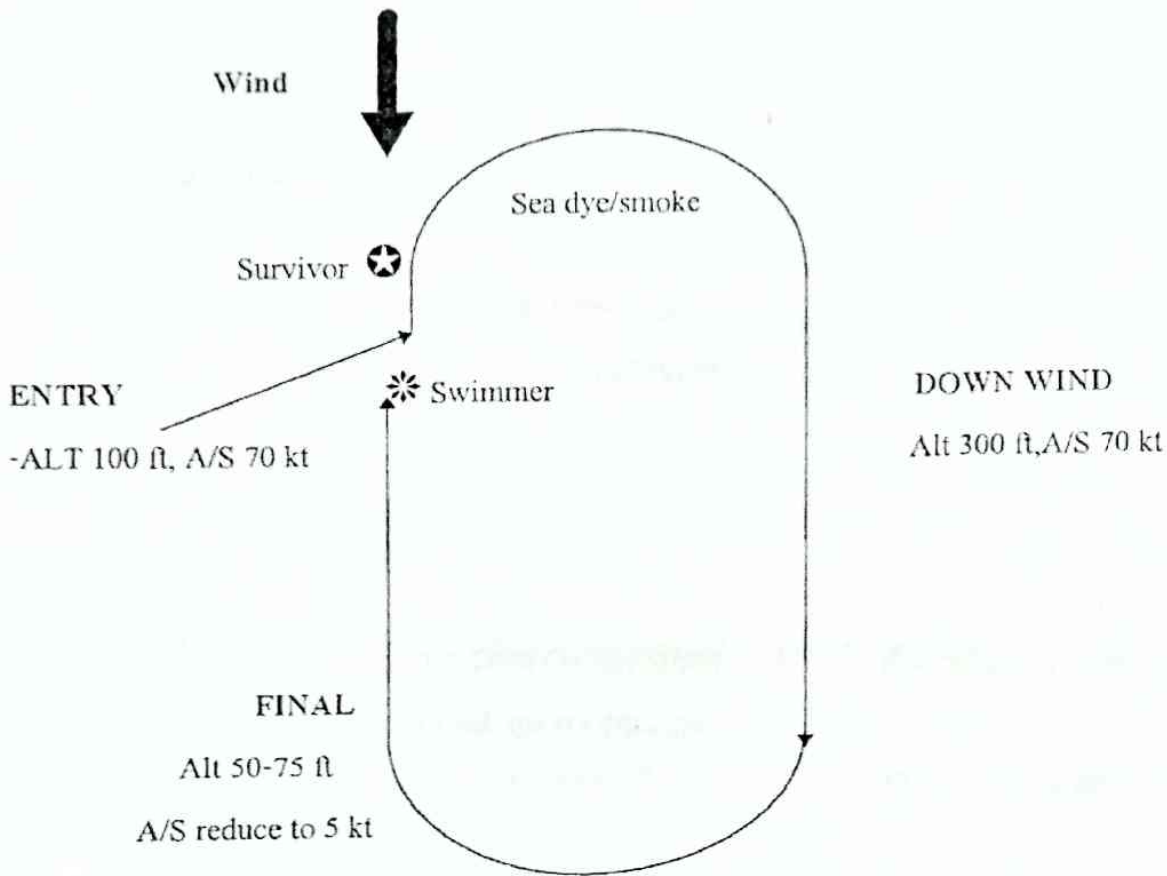
- ◆ Alt 50 -70 ft
- ◆ Nose Up
 - # 4° - 5° for wind Speed 10 kt
 - # 2° - 3° for wind Speed Over 10 kt.

หมายเหตุ

การ Drop Smoke ควร Drop ในทิศทางใต้ลมของผู้ประสมภัย เพื่อป้องกันมิให้ผู้ประสมภัยได้รับอันตรายจากกลุ่มควันที่เกิดขึ้น และป้องกันการลัดทัศนวิสัยในการมองเห็น

๒.๒ แบบของ US.AIR FORCE

รูปแบบการนำ ส.เข้าช่วยเหลือผู้ประสบภัยของ US.AIR FORCE



PROCEDURE

1. RESCUE CHECK.....AS REQUIRED
2. INSTRUMENT CROSS CHECK
 - A/S - CHECK
 - RADALT - SET 10 FT
 - VSI - CHECK
 - HESDING - SET
3. EXTERIOR LIGHT.....AS REQUIRED
4. BEFORE LANDING / HOVER CHECK.....COMPLETED
5. AT ENTRY POINT
 - ALT 100 FT, A/S 70 KT
 - SLIDE DOOR - OPEN
6. DESCENT (IF REQUIRED DEPLOY SWIMMER)
 - ALT 10 FT, A/S 10 KT
 - (DEPLOY SWIMMER 10-30 YARDS FROM SURVIVOR)

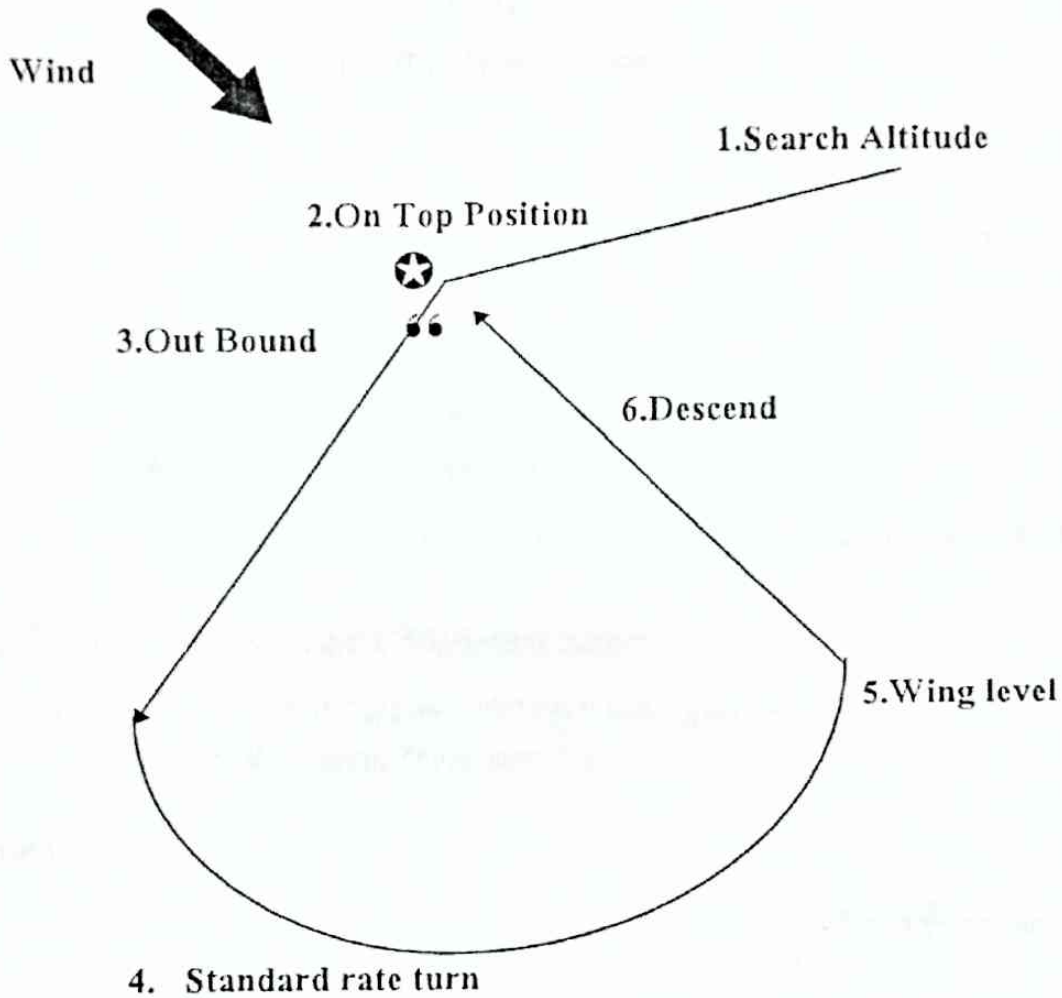
7. CLIMB
 - ALT 50-100 FT, A/S 70 KT
 - SMOKE OR SEA DYE-DROP (APPROXIMATE 30 YARDS FROM SURVIVOR)
 - TURNING TO DOWNWIND
8. AT DOWNWIND
 - ALT 300 ft, A/S 70 KT
9. AT FINAL
 - ALT 50-75 FT
 - A/S – REDUCE APPROXIMATE 5 KT
10. TO HOVER FOR PICK UP SURVIVOR

หมายเหตุ

- การ DEPLOY SMOKE/SEA DYE ควรจะ DEPLOY ในทิศทางใต้ลมของ SURVIVOR
- ถ้าไม่มีการ DEPLOY SWIMMER ในข้อ ๖. ให้ทำการบินผ่าน SURVIVOR ในความสูงประมาณ ๒๕ ฟุต ความเร็ว 30 KT
- ในสภาวะคลื่นลมแรงอาจมีความจำเป็นต้อง DEPLOY SEA DYE/SMOKE มากกว่า ๑ อัน

๒.๓ แบบของ US.NAVY

รูปแบบการนำ ฮ.เข้าช่วยเหลือผู้ประสบภัย ของ US.NAVY



PROCEDURE

1. SEARCH ALTIUDE 200 FT, A/S 80 KT

RESCUE CHECK.....AS REQUIRED

- FLOAT.....ARM
- RESCUE HOIST.....ON
- RADALT MATCH WITH BARALT
- AI.....CHECKED

2. ON TOP POSITION

- DEPLOY 2-3 MARKERS
- TURN CLOSEST WAY TO 45 DEGREE OF DOWN WINE LINE
- COMMENC TIME WHEN ESTABLISHED 45 DEGREE OF DOWN WINE LINE

3. TIME OUTBOUND
 - WIND VELOCITY 0 KT TIME 30 SEC.
 - WIND VELOCITY 15 KT TIME 15 SEC.
4. STANDARD RATE TURN IN BOUND
 - PILOT ON GUAGES
 - COPILOT DETERMINE ORIENTATION OF SURVIVOR TO MARKER, CALL FOR ROLL OUT
5. WING LEVEL
6. DESCEND IN ACCORDANCE WITH CURRENT NATOPS PROCEDURE

ขั้นตอนการ DEPLOY SWIMMER

1. PILOT – CALL OUT “MAN THE RESCUE STATION”
2. SWIMMER – พร้อมที่ประตู
3. AIRCREW – รายงาน “SWIMMER” พร้อม
4. PILOT – ESTABLISH AT 10-15 FT HOVER AND CALL OUT “JUMP JUMP JUMP”
5. SWIMMER – กระโดดออกจากเครื่องเมื่อได้ยิน JUMP ครั้งที่ ๓
6. AIRCREW – รายงาน “SWIMMER AWAY”
7. SWIMMER – ให้สัญญาณ “SWIMMER O.K.” รูปภาพแสดงสัญญาณด้านหลัง
8. AIRCREW – รายงาน “SWIMMER O.K.”

หมายเหตุ

SWIMMER จะดำเนินการเข้าตรวจสอบในการช่วยเหลือผู้ประสบภัยตามขั้นตอนของ SWIMMER

9. SWIMMER – ให้สัญญาณ “DEPLOY RESCUE NET” หรือ
“ DEPLOY RAFT” หรือ
“DEPLOY “RESCUE LITTER”
 10. AIRCREW – รายงาน “RESCUE NET” หรือ
“RAFT” หรือ
“RESCUE LITTER”
 11. PILOT – HOIST DOWN
- หมายเหตุ SWIMMER เข้าประกอบอุปกรณ์ช่วยเหลือแก่ผู้ประสบภัย รูปภาพประกอบภาคผนวก
12. SWIMMER – ให้สัญญาณ “READY FOR PICK UP”
 13. AIRCREW – รายงาน “READY FOR PICK UP”
 14. PILOT – HOIST UP

หมายเหตุ

ขณะทำการ HOIST ผู้ประสภภัย ฮ.จะมีอาการเอียงไปทางด้านที่ HOIST ติดตั้งอยู่ PILOT ควรแก้ไขโดยเอียง CYCLIC ไปด้านตรงข้ามเพื่อรักษาท่าทางขณะ HOVER
ขณะทำการ PICK UP ผู้ประสภภัย HOT SW-ON

๓. ทิศนะสัญญาณ



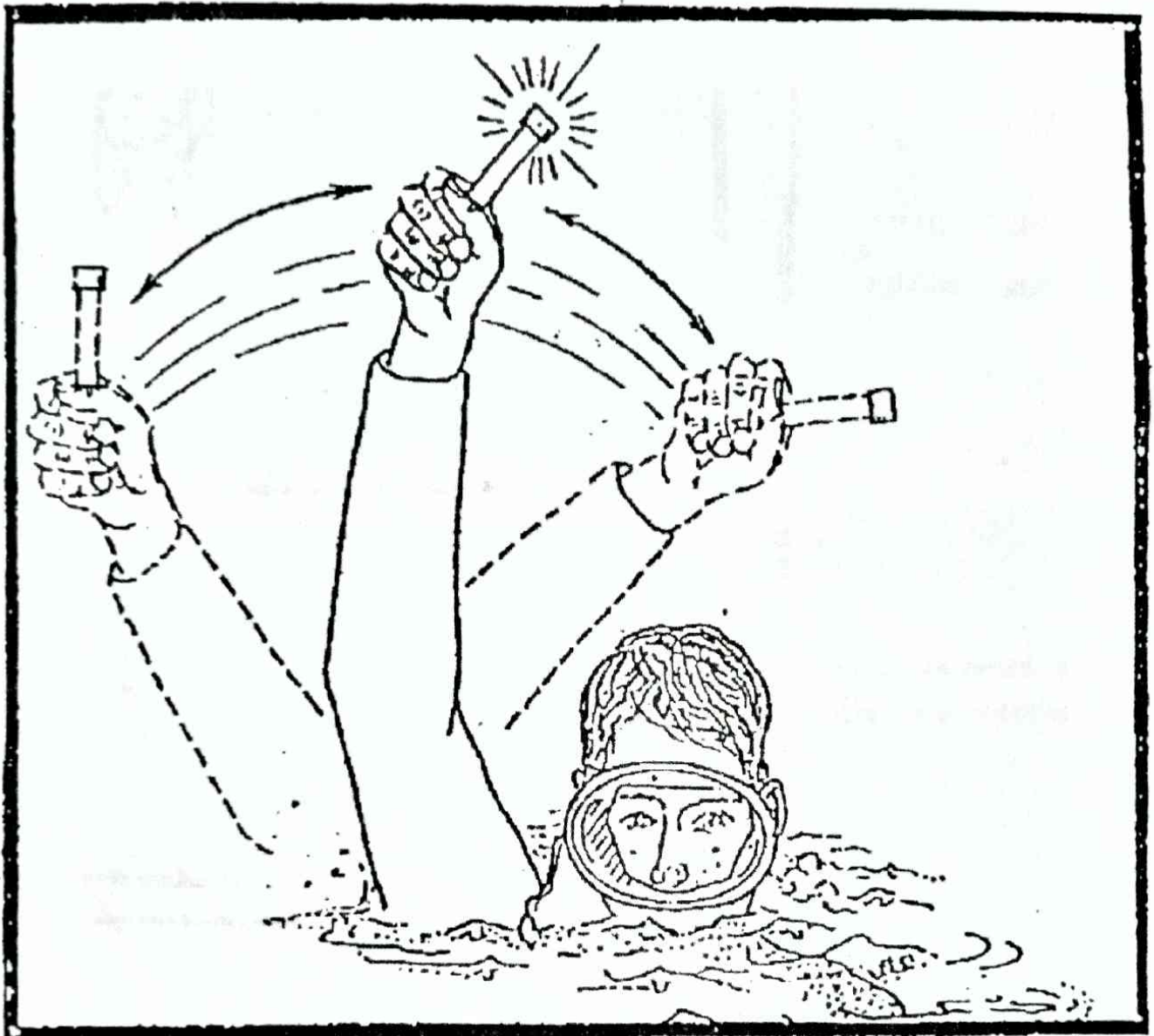
SIGNAL - "SWIMMER'S LIGHTING DEVICE ON, ARM RAISED"

MEANING - I AM ALL RIGHT



SIGNAL - "BLUE STROBE ON"

MEANING - IN TROUBLE, NEED ASSISTANCE



SIGNAL - "WAVE SIGNAL DEVICE"

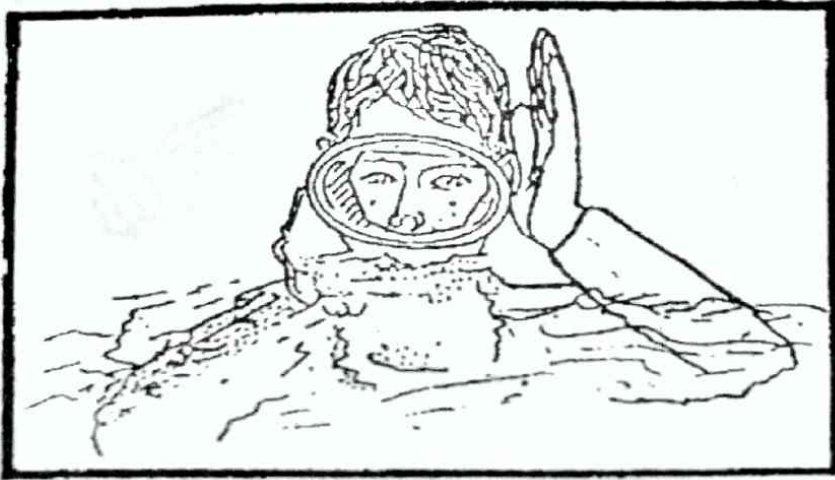
MEANING - MOVE IN FOR PICK UP (NIGHT OR LOW VISIBILITY)



SIGNAL - "ARM RAISED, THUMB UP"
MEANING - READY TO BE HOISTED



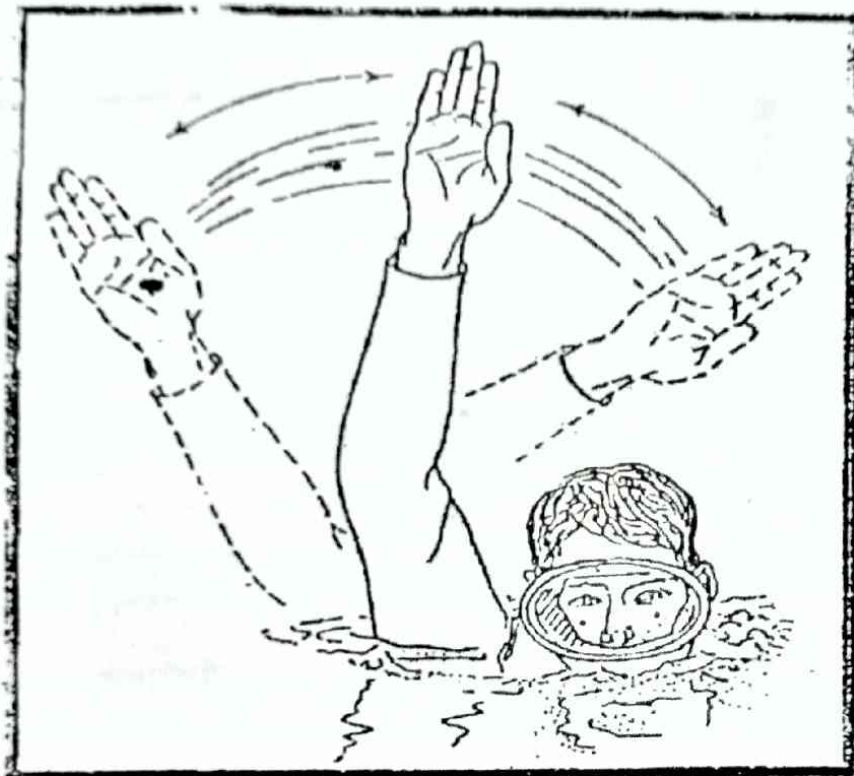
SIGNAL - "ARM RAISED, CLENCHED FIST"
MEANING - STOP HOISTING



SIGNAL - "HAND HELD TO EAR"
MEANING - DEPLOY RADIO

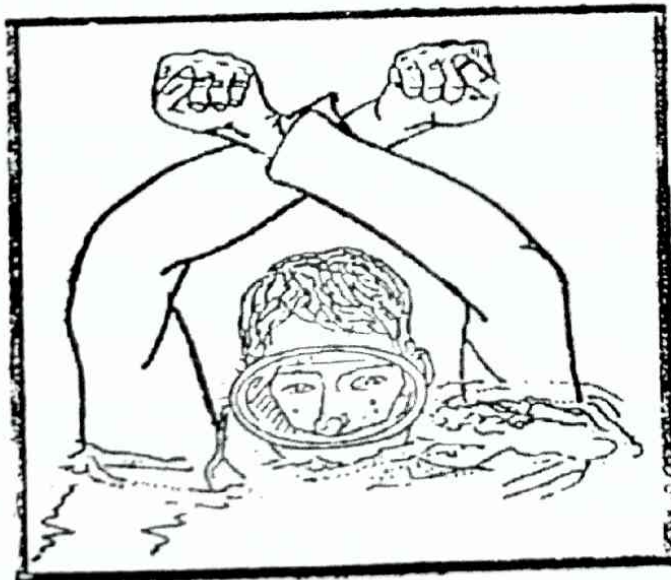


SIGNAL - "CLENCHED FIST,
ARM PUMPING MOTION"
MEANING - DEPLOY PNEUMATIC
WEBBING CUTTER



SIGNAL - VIGOROUS WAVING OF ONE ARM

MEANING - IN TROUBLE NEED ASSISTANCE

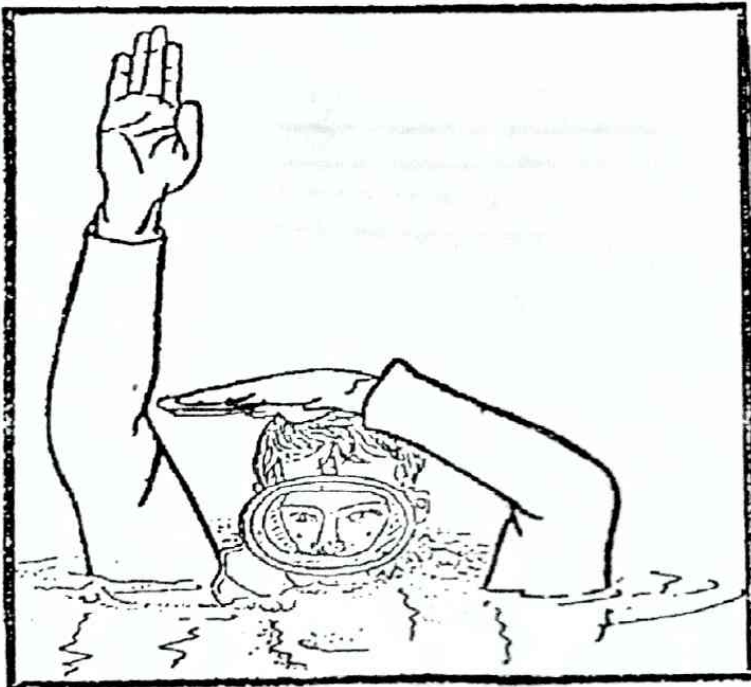


SIGNAL - "CLENCHED FIST, ARMS
CROSSED OVERHEAD

MEANING - DEPLOY RAFT



SIGNAL - "ARM RAISED, THUMB DOWN"
MEANING - LOWER CABLE



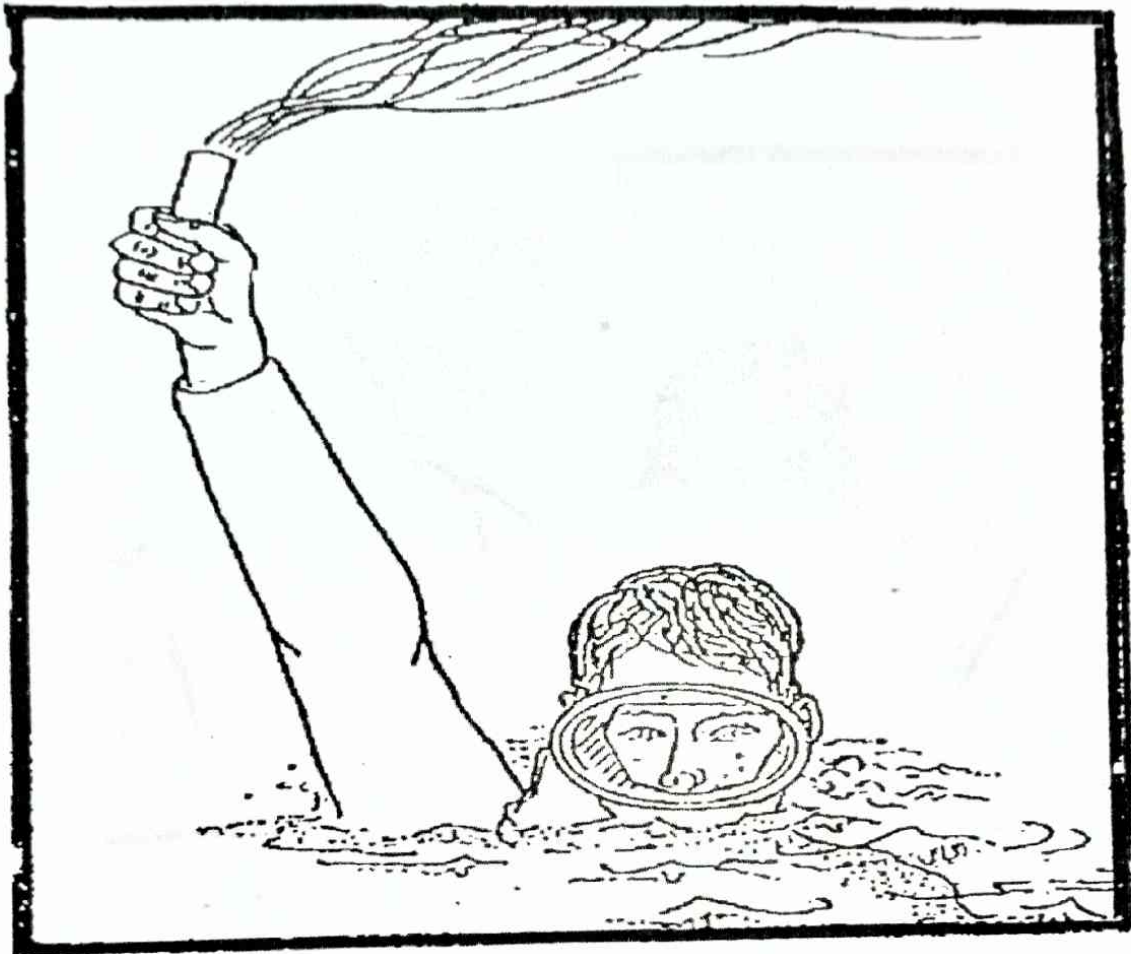
SIGNAL - "ONE ARM RAISED AND
EXTENDED VERTICALLY WITH
THE PALM OPEN FACING
FORWARD. THE OTHER ARM
SHALL BE RAISED SO THAT
IT CROSSES OVER THE
SWIMMER'S HEAD AND TOUCHES
THE FIRST ARM AT THE ELBOW"
MEANING - DEPLOY RESCUE LITTER



SIGNAL - "RAISED ARM"
MEANING - I AM ALLRIGHT

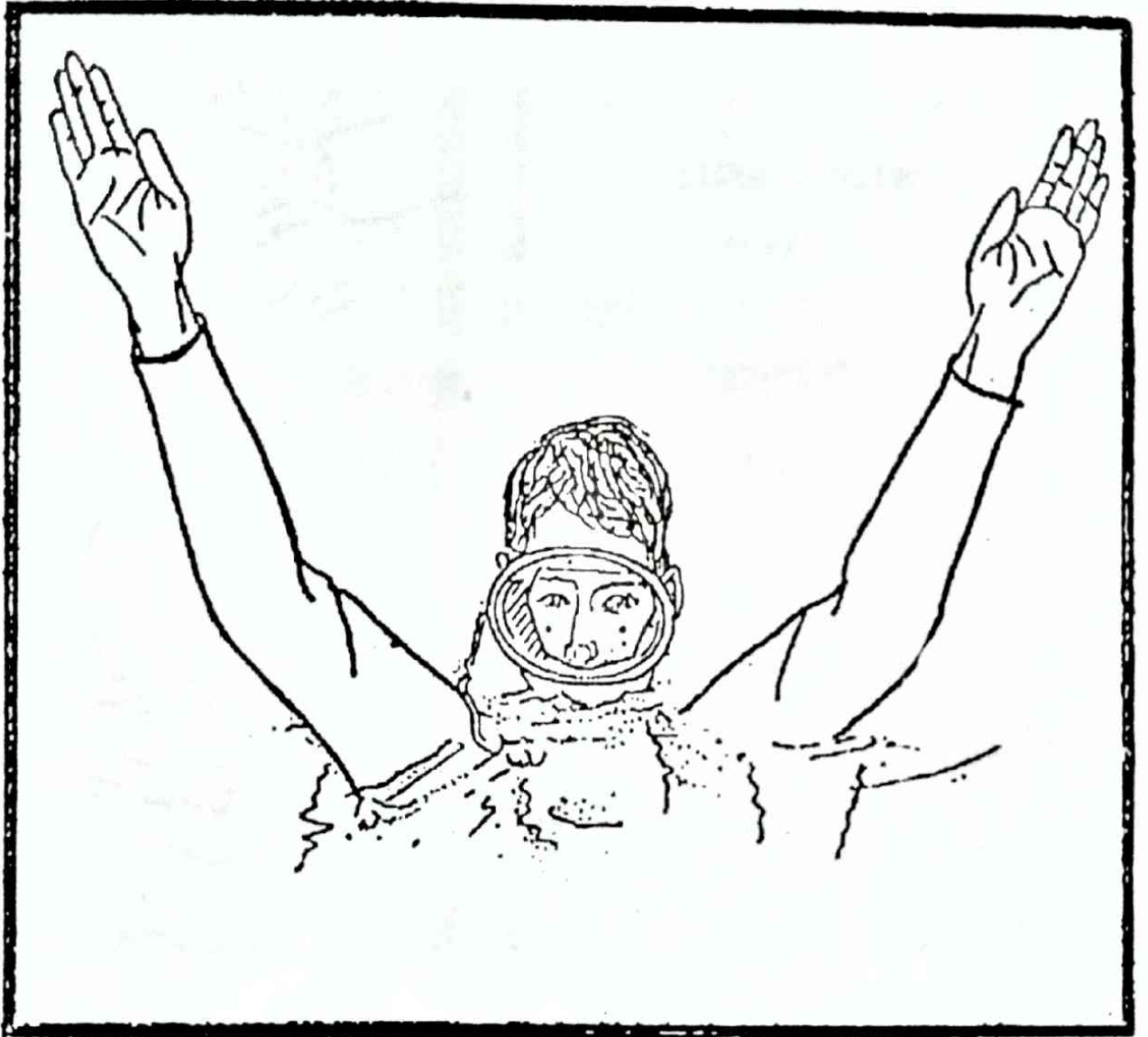


SIGNAL - "RAISED ARM THUMB UP"
MEANING - MOVE IN FOR PICK UP



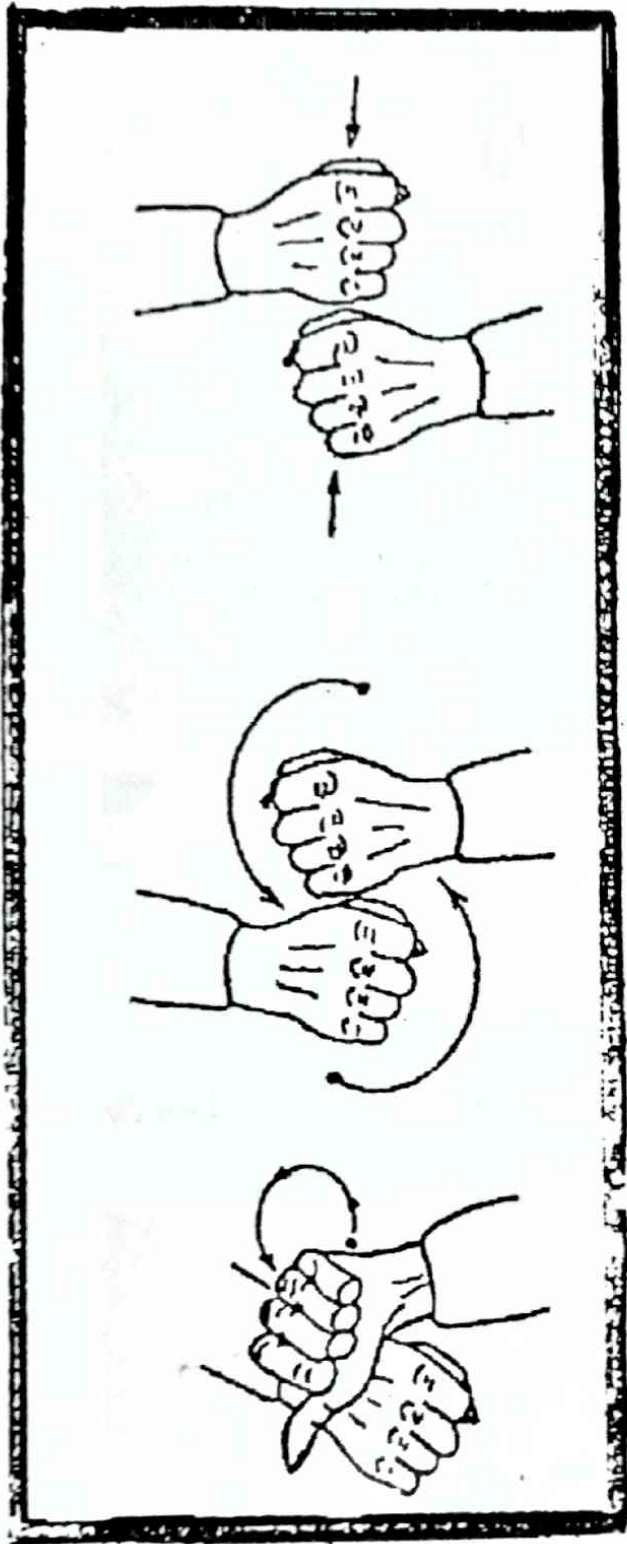
SIGNAL - "WAVE SIGNAL DEVICE"

MEANING - ALTERNATE MOVE IN FOR PICK UP (NIGHT OR LOW VISIBILITY)



SIGNAL - "BOTH ARM'S EXTENDED OVER THE SWIMMER HEAD, PALM OPEN FACING FORWARD AT A 45° ANGLE TO THE SIDE OF THE SWIMMER HEAD

MEANING - DEPLOY RESCUE NET



SIGNAL - "CLENCH FIST"

SIGNAL - "OVER CLENCHED FIST"

SIGNAL - "THUMBS DOWN"

MEANING - FAILED HOIST

NOTE

HAND SIGNAL GIVEN FROM HOIST

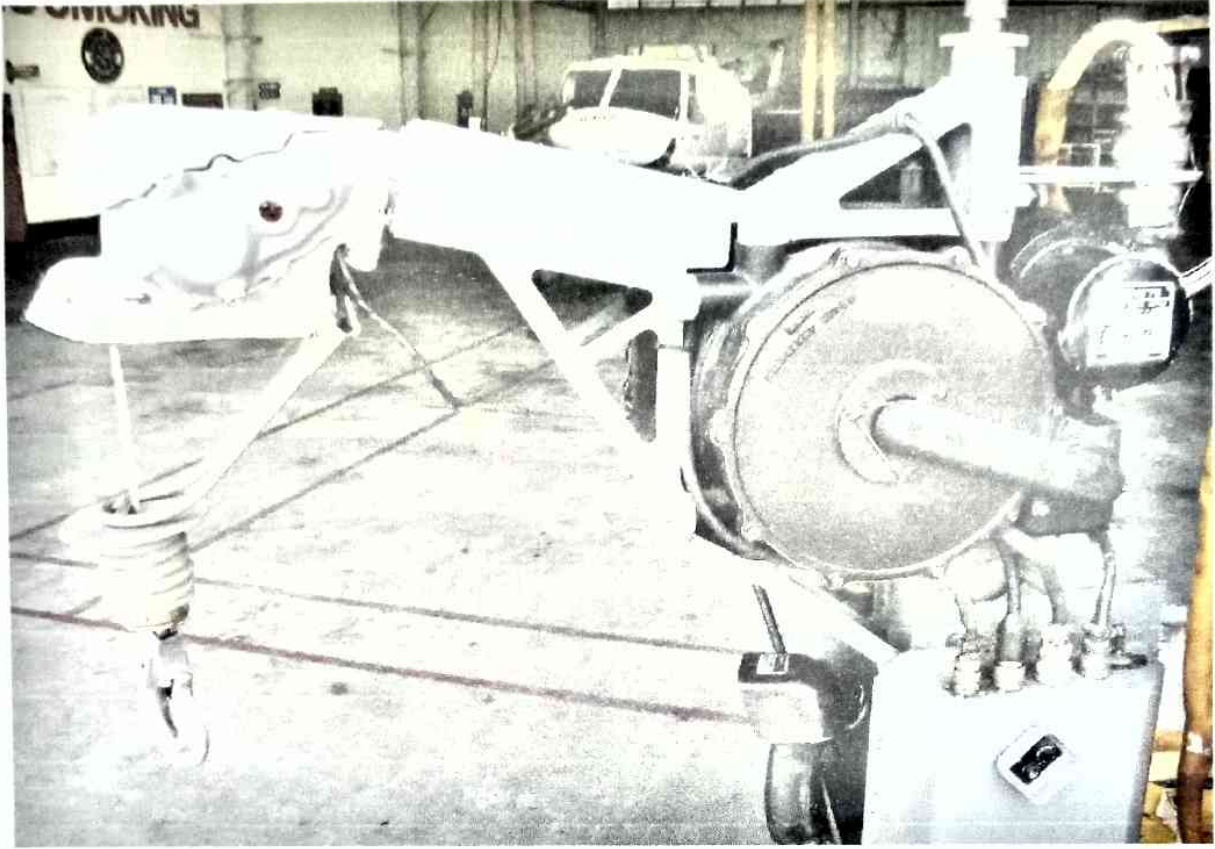
OPERATOR IN THE AIRCRAFT.

น.อ. *[Signature]*
 (นฤพนธ์ วิไลชัยญา)
 ผบ.ฝูงบิน ทร.๓๑๔๑
 ๙ ต.ค.๖๑

ผนวก ข-๕

รายการอุปกรณ์ช่วยชีวิตประจำ ฮ.

๑. รอกกว้านช่วยชีวิต HOIST



๒. ชุดช่วยชีวิตสำหรับรอกกว้าน (HORSE COLLAR)



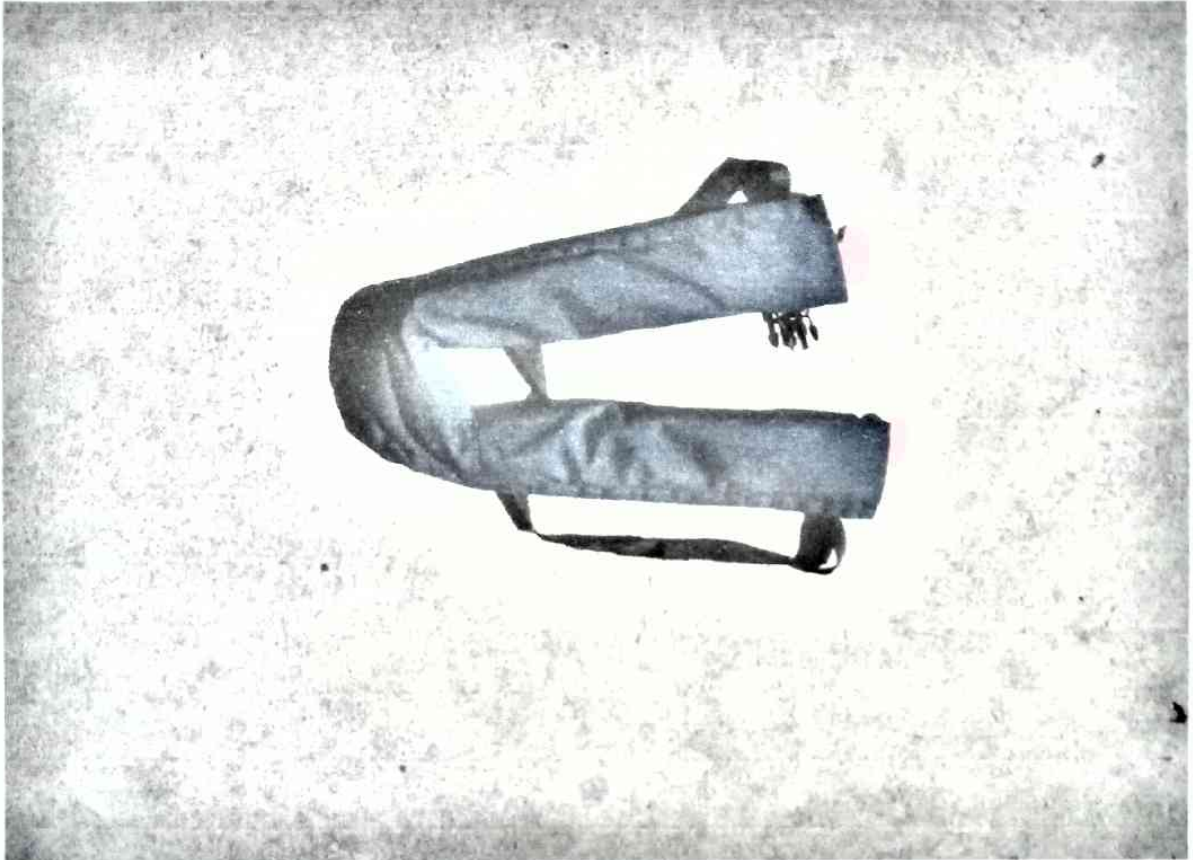
๓. แหชูชีพ



๔. เสื้อชูชีพนักบิน



๕. เสื้อชูชีพผู้โดยสาร



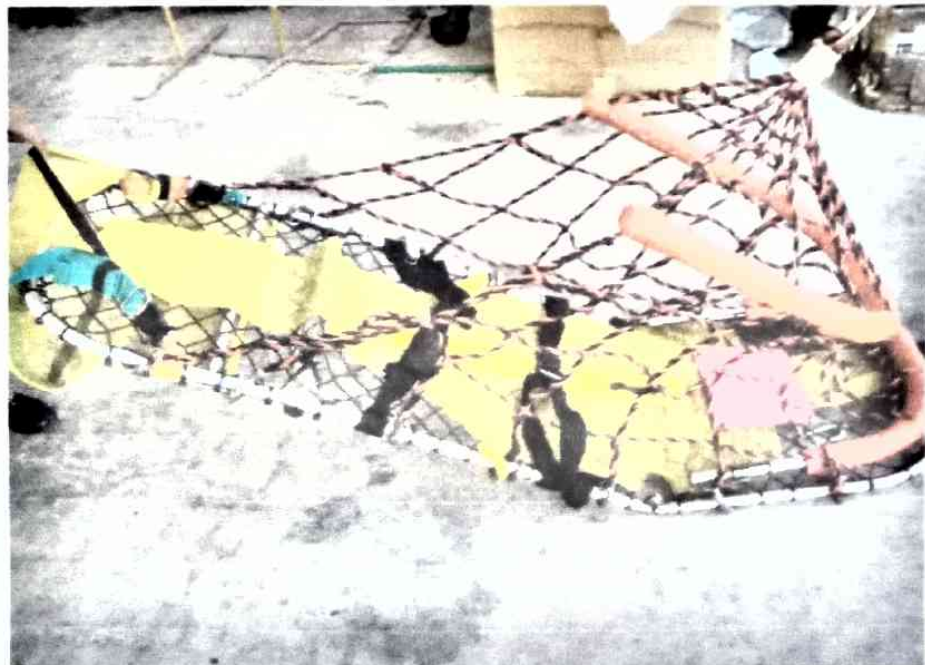
๖. ทุ่นควั่นสี (SEA DRY MARKER)



๗. ชุดช่วยชีวิตสำหรับ ผอป.(SAFTY VEST)



๘. เปลตาข่าย



๙. เปลพยาบาล



ตรวจถูกต้อง
น.อ. *๒๓ ๕*
(นฤพนธ์ วิไลชัยญา)
ผบ.ฝูงบิน ทร.๓๑๔๑
๙ ต.ค.๖๐

ผนวก ค

การปฏิบัติของเจ้าหน้าที่ในการช่วยเหลือ

๑. กองบังคับการฝูงบิน ทร.๓๑๔๑

ให้ ผบ.ฝูงบิน ทร.๓๑๔๑/รอง ผบ.ฝูงบิน ทร.๓๑๔๑/นายทหารยุทธการ ฝูงบิน ทร.๓๑๔๑/ นายทหาร
เวรยุทธการฝูงบิน ทร.๓๑๔๑ เป็นผู้รับผิดชอบการปฏิบัติ

๑.๑ การเตรียมการ

๑.๑.๑ ดำเนินการจัดทำแผนที่พิกัดแสดงตำแหน่งอากาศยานอุบัติเหตุ (GRID MAP) ทั้ง ๒ แบบ
(ผนวก ง) รวมทั้งแจกจ่ายให้กับหน่วยที่ต้องปฏิบัติตามแผนที่นี้

๑.๑.๒ ติดตั้งแผนที่ฯ ทั้ง ๒ แบบ(ตามผนวก ง) ไว้ใกล้กับระบบการแจ้ง/รับ ข่าวอากาศยานเกิด
เหตุฉุกเฉินหรืออุบัติเหตุ(ตามผนวก ค) โดยให้สามารถอ่านได้อย่างชัดเจน รวมทั้งอบรมและชี้แจงเจ้าหน้าที่ที่
เกี่ยวข้อง ให้ทราบถึงวิธีการใช้และอ่านแผนที่ฯ ได้อย่างถูกต้อง

๑.๑.๓ จัดการฝึกซ้อมการปฏิบัติเมื่ออากาศยานเกิดเหตุฉุกเฉินหรืออุบัติเหตุ ของเจ้าหน้าที่ตาม
แผนที่นี้ อย่างน้อยทุก ๖ เดือน ภายหลังจากการฝึกซ้อมให้แถลงผลการฝึกซ้อม และข้อควรแก้ไขของหน่วยปฏิบัติต่าง ๆ
รวมทั้งบันทึกผลการฝึกซ้อม รายงานให้ผู้บังคับบัญชาทราบและเก็บสำเนาไว้เป็นหลักฐาน

๑.๑.๔ ดำเนินการฝึกอบรมเจ้าหน้าที่ถ่ายภาพ(เสมียน บก.) ให้เข้าใจวิธีการถ่ายภาพอากาศยาน
อุบัติเหตุ ตามมาตรฐานของการวิเคราะห์อากาศยานอุบัติเหตุ (ตามผนวก จ)

๑.๑.๕ ปรับปรุงแก้ไขแผนการปฏิบัติเมื่ออากาศยานเกิดเหตุฉุกเฉินหรืออุบัติเหตุในเขตการบิน
ของสนามบินท่าใหม่ ให้ทันสมัยอยู่เสมอ

๑.๑.๖ จัดทำเครื่องหมาย เครื่องแต่งกาย หรือสัญลักษณ์ เพื่อแสดงหน้าที่การปฏิบัติและภารกิจของ
หน่วยที่เกี่ยวข้อง (ตามผนวก ฉ)

๑.๑.๗ ฝึกอบรม ผอ.บ. ให้มีความรู้ความเข้าใจ ในการปฐมพยาบาลผู้บาดเจ็บเบื้องต้น โดยประสาน
การปฏิบัติกับ ร้อย พ.กอง สนช.กปช.จต.

๑.๑.๘ จัดเตรียมเจ้าหน้าที่ ปฐมพยาบาล และเวชภัณฑ์ช่วยชีวิตเบื้องต้น ตลอดจนอุปกรณ์
สัญลักษณ์ในการแยกประเภทของผู้บาดเจ็บ ให้พร้อมที่จะปฏิบัติหน้าที่ได้ทันที เมื่อได้รับแจ้งอากาศยานเกิดเหตุ
ฉุกเฉินหรืออุบัติเหตุ

๑.๑.๙ จัดเตรียมเจ้าหน้าที่สรรพาวุธและอุปกรณ์ที่จำเป็น ให้พร้อมปฏิบัติงานได้ตลอดเวลาที่
อากาศยานทำการบิน ในภารกิจการบินซึ่งต้องบรรทุกเครื่องสรรพาวุธ

๑.๑.๑๐ จัดเตรียมเจ้าหน้าที่สำหรับการติดต่อประสานงานกับหน่วยที่เกี่ยวข้อง เมื่อร้องขอหรือได้รับ
การร้องขอ

๑.๒ การปฏิบัติเมื่ออากาศยานเกิดเหตุฉุกเฉินหรืออุบัติเหตุฯ

๑.๒.๑ เมื่อมีการแจ้งข่าวอากาศยานเกิดเหตุฉุกเฉินหรืออุบัติเหตุในเขตหรือนอกเขตการบินของ
สนามบินท่าใหม่ ให้เจ้าหน้าที่ผู้รับข่าว บันทึกข้อมูลและรายละเอียดลงในใบแบบการรับแจ้งข่าวอากาศยานเกิดเหตุ
ฉุกเฉินหรืออุบัติเหตุในเขตการบินของสนามบินท่าใหม่ (ผนวก ค - ๒)

๑.๒.๒ ให้ นายทหารเวรยุทธการ ผุ่่งบิน ทร.๓๑๔๑ และเจ้าหน้าที่บันทึกภาพ เดินทางไปยังจุดรวมพล(ตามผนวก ซ) เพื่อดำเนินการ ดังนี้.-

๑.๒.๒.๑ อำนวนการและสั่งการบริเวณที่เกิดเหตุ

๑.๒.๒.๒ ควบคุมขบวนช่วยเหลือและกู้ภัย (CRASH CREW) เพื่อเดินทางไปยังบริเวณอากาศยานอุบัติเหตุ ในกรณีเกิดเหตุนอกเขตพื้นที่สนามบินท่าใหม่

๑.๒.๒.๓ การเคลื่อนย้ายซากอากาศยานเพื่อช่วยชีวิตหรือเพื่อไม่ให้กีดขวางการจราจร

๑.๒.๓ กรณีที่อากาศยานเกิดเหตุฉุกเฉินหรืออุบัติเหตุบรรทุกอาวุธและวัตถุระเบิด ให้เจ้าหน้าที่สรรพาวุธ มวบ.๓๑ หรือ มวบ.๔๑ ทำการปลดและเคลื่อนย้ายอาวุธออกจากอากาศยานก่อนที่จะเข้าไปช่วยเหลือผู้ประสบภัยต่อไป ในกรณีที่อากาศยานบรรทุกเครื่องบินหรือเครื่องบินทิ้งระเบิด ให้ร้องขอการสนับสนุนเจ้าหน้าที่หน่วยถอดทำลายวัตถุระเบิด (EOD) พร้อมอุปกรณ์จำเป็น เดินทางไปยังจุดรวมพล (ตามผนวก ซ) เพื่อเดินทางไปยังบริเวณอากาศยานเกิดเหตุฉุกเฉินหรืออุบัติเหตุพร้อมกับชุดช่วยเหลือและกู้ภัย

๒. นายทหารเวรยุทธการ ผุ่่งบิน ทร.๓๑๔๑

๒.๑ เมื่อได้รับการแจ้งข่าวอากาศยานเกิดเหตุฉุกเฉินหรืออุบัติเหตุในเขตหรือนอกเขตสนามบินท่าใหม่ ให้เดินทางไปยังจุดรวมพล (ตามผนวก ซ) โดยเป็นผู้รับผิดชอบในการอำนวนการและสั่งการในการช่วยเหลือและกู้ภัยในบริเวณที่เกิดเหตุ

๒.๒ ในกรณีซากอากาศยานอุบัติเหตุเป็นอุปสรรคในการ ขึ้น-ลง สนามบิน ของอากาศยาน การจราจรทางบก ถนนหลวง แม่น้ำลำคลองหรือสาธารณประโยชน์ ให้ทำการเคลื่อนย้ายเท่าที่จำเป็น โดยให้นายทหารเวรยุทธการ ร่วมพิจารณากับเจ้าหน้าที่ฝ่ายปกครองหรือเจ้าหน้าที่ที่รับผิดชอบด้านคมนาคมแล้วแต่กรณีเพื่อพิจารณาสั่งการเคลื่อนย้ายซากอากาศยาน โดยก่อนการเคลื่อนย้ายจะต้องถ่ายภาพ บันทึกหลักฐานหรือทำแผนผังสิ่งที่เคลื่อนย้ายออกไป ไว้เป็นข้อมูลในการวิเคราะห์หาสาเหตุของอุบัติเหตุต่อไป

๒.๓ ให้นายทหารเวรยุทธการเป็นผู้ควบคุมและรับผิดชอบการปฏิบัติทั้งหมดตามแผนและในกรณีที่ต้องมีการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยนอกเขตการบินสนามบินท่าใหม่ ให้รายงานการปฏิบัติให้ ผบ.ผุ่่งบิน ทร.๓๑๔๑ ทราบในโอกาสแรกและให้ประสาน ยก.กปช.จต.ทราบเพื่อพิจารณาอนุมัติส่งอากาศยานขึ้นค้นหาหรือขอรับการสนับสนุนอากาศยานจาก ทรภ.๑ เพื่อช่วยทำการค้นหาและช่วยเหลือโดยเร็วที่สุด

๓. แผนกสื่อสาร มวบ.๓๑ และ มวบ.๔๑ ผุ่่งบิน ทร.๓๑๔๑

ให้ หัวหน้าเจ้าหน้าที่สื่อสาร มวบ.๓๑ และ มวบ.๔๑ ผุ่่งบิน ทร.๓๑๔๑เป็นผู้รับผิดชอบการปฏิบัติ (ตามผนวก ค)

๓.๑ การเตรียมการ

๓.๑.๑ ติดตั้งระบบสื่อสารให้กับหน่วยที่ต้องปฏิบัติตามแผนระบบการ แจ้ง/รับ ข่าวฯ (THE CRASH ALARM SYSTEM)

๓.๑.๒ ตรวจสอบระบบแจ้งข่าวอากาศยานเกิดเหตุฉุกเฉินหรืออุบัติเหตุ ให้สามารถใช้ราชการได้อย่างมีประสิทธิภาพตลอดเวลา

๓.๑.๓ ดำรงการติดต่อสื่อสารกับหน่วยเกี่ยวข้องต่างๆ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ เมื่ออากาศยานเกิดเหตุฉุกเฉินหรืออุบัติเหตุ

๓.๑.๔ จัดทำแผนพิกัดตำแหน่งอากาศยานเลขโทรศัพท์เคลื่อนที่ส่วนตัวของ หัวหน้าหน่วย และ/หรือ ผู้ปฏิบัติงานตามแผนฯ นี้ พร้อมทั้งแจกจ่ายให้บุคคลเหล่านั้น โดยแก้ไขให้ทันสมัยอยู่เสมอ

๓.๑.๕ ติดตั้งแผนที่พิกัดแสดงตำแหน่งอากาศยานอุบัติเหตุ (GRID MAP) ทั้ง ๒ แบบ ไว้ใกล้กับระบบการ แจ้ง/รับ ข่าวอากาศยานเกิดเหตุฉุกเฉินหรืออุบัติเหตุ โดยให้สามารถอ่านได้อย่างชัดเจน รวมทั้งอบรมและชี้แจงเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องให้ทราบถึงวิธีการใช้และอ่านแผนที่ฯ ได้อย่างถูกต้อง (ตามผนวก ง)

๓.๒ การปฏิบัติเมื่ออากาศยานเกิดเหตุฉุกเฉินหรืออุบัติเหตุฯ

๓.๒.๑ เมื่อมีการแจ้งข่าวอากาศยานเกิดเหตุฉุกเฉินหรืออุบัติเหตุในเขตการบินของสนามบินท่าใหม่ ให้เจ้าหน้าที่ผู้รับข่าวทำการบันทึกข้อมูลและรายละเอียดลงในใบแบบการรับแจ้งข่าวอากาศยานเกิดเหตุฉุกเฉินหรืออุบัติเหตุในเขตการบินของสนามบินท่าใหม่ (ตามผนวก ค - ๒) และรับผิดชอบในการแจ้งข่าวให้ทุกหน่วยที่ต้องปฏิบัติตามแผนฯ (ผนวก ค-๑) ทางระบบการ แจ้ง/รับ ข่าวฯ ได้แก่ หมายเลขโทรศัพท์ ๕ ตัว , วิทยุสื่อสารข่ายนิรภัย และหมายเลขโทรศัพท์เคลื่อนที่ส่วนบุคคล

๓.๒.๒ แจ้งศูนย์ควบคุมปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือประมงภัย ทรภ.๑

ทันที

๓.๒.๓ ฝ้าติดตามสถานการณ์ บันทึก วัน เวลา รายละเอียดการดำเนินการจนเสร็จสิ้นเหตุการณ์ รวมถึงกระจายข่าวเกี่ยวกับตำแหน่งและสถานการณ์ของอากาศยานอย่างต่อเนื่อง

๔. หอบังคับการบินและข่าวอากาศ

ให้เจ้าหน้าที่หอบังคับการบินและข่าวอากาศ เป็นผู้รับผิดชอบการปฏิบัติ

๔.๑ การเตรียมการ

๔.๑.๑ ติดตั้งแผนที่พิกัดแสดงตำแหน่งอากาศยานอุบัติเหตุ (GRID MAP) ทั้ง ๒ แบบ ไว้ใกล้กับระบบการ แจ้ง/รับ ข่าวอากาศยานเกิดเหตุฉุกเฉินหรืออุบัติเหตุ (หมายเลขโทรศัพท์ ๕) โดยให้สามารถอ่านได้อย่างชัดเจน รวมทั้งอบรมและชี้แจงเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง ให้ทราบถึงวิธีการใช้และอ่านแผนที่ฯ ได้อย่างถูกต้อง (ตามผนวก ค)

๔.๑.๒ จัดเจ้าหน้าที่พลขับประจำวิทยุควบคุมการบิน และเตรียมอุปกรณ์ประจำรถฯ ให้พร้อมตลอดเวลา โดยจัดเตรียมอุปกรณ์ประจำวิทยุควบคุมการบิน ดังนี้.-

๔.๑.๒.๑ แผนที่พิกัดตำแหน่งอากาศยานอุบัติเหตุของสนามบินท่าใหม่ ทั้ง ๒ แบบ

๔.๑.๒.๒ วิทยุติดต่อ พื้นดิน-อากาศ ข่าย VHF

๔.๑.๒.๓ วิทยุติดต่อ พื้นดิน-อากาศ ข่าย UHF

๔.๑.๒.๔ ไฟฉาย ๒ กระบอก พร้อมถ่านไฟฉายสำรอง ๑ ชุด

๔.๑.๒.๕ กล้องส่องทางไกลแบบสองตา ๑ ชุด

๔.๑.๒.๖ ถังดับเพลิง CO₂ ขนาด ๑๕ ปอนด์ จำนวน ๑ ขวด

๔.๑.๒.๗ ธงตราหมากรุก ติดตั้งที่วิทยุควบคุมการบิน ๑ ผืน

๔.๑.๒.๘ ปืนพลู ๒ กระบอก พร้อมกระสุนปืนพลู สีเขียว-แดง อย่างน้อย สีละ ๑๐ นัด

๔.๒ การปฏิบัติเมื่ออากาศยานเกิดเหตุฉุกเฉินหรืออุบัติเหตุฯ

๔.๒.๑ เมื่อมีการแจ้งข่าวอากาศยานเกิดเหตุฉุกเฉินหรืออุบัติเหตุในเขตการบินของสนามบินท่าใหม่ ให้เจ้าหน้าที่ผู้รับข่าวบันทึกข้อมูลและรายละเอียดลงในใบแบบการรับแจ้งข่าวอากาศยานเกิดเหตุฉุกเฉินหรืออุบัติเหตุ ในเขตการบินของสนามบินท่าใหม่ (ผนวก ค - ๒) และให้นำรถวิทยุควบคุมการบินเดินทางไปยังบริเวณอากาศยานเกิดเหตุฉุกเฉินหรืออุบัติเหตุ (ตามผนวก ข) และติดตามสถานการณ์เพื่อติดต่อกับอากาศยานทันทีที่ได้รับการร้องขอ

๔.๒.๒ บันทึกรายละเอียดสภาพอากาศทันที โดยรวบรวมรายละเอียดในเรื่อง สภาพอากาศบริเวณอากาศยานอุบัติเหตุ สภาพอากาศบริเวณรอบสนามบิน สภาพอากาศบริเวณอากาศยานอุบัติเหตุ ๒ ชั่วโมงก่อนและหลังเกิดเหตุ เพื่อส่งให้คณะกรรมการสอบสวนอากาศยานอุบัติเหตุ กพร.ต่อไป

๔.๒.๓ เผ่าติดตามสถานการณ์ บันทึก วัน เวลา รายละเอียดการดำเนินการจนเสร็จสิ้นเหตุการณ์ รวมถึงกระจายข่าวเกี่ยวกับตำแหน่งและสถานการณ์ของอากาศยานในควบคุมหรือในพื้นที่อย่างต่อเนื่อง

๔.๒.๔ แจ้งข่าวให้อากาศยานที่อยู่ภายใต้การควบคุมการจราจรทางอากาศของสนามบินท่าใหม่ทราบสถานการณ์ เพื่อจัดการจราจรทางอากาศ และ/หรือ ขอความร่วมมือบินค้นหาตำแหน่งอากาศยานอุบัติเหตุหากมีความจำเป็น

๔.๒.๕ ให้ความสำคัญเร่งด่วนแก่ยานพาหนะฉุกเฉิน ในการเข้าสู่บริเวณที่เกิดเหตุ

๕. แผนกช่าง มวบ.๓๑ และ มวบ.๔๑ ผูกบิน ทร.๓๑๔๑

ให้ หัวหน้าช่าง มวบ.๓๑ และ มวบ.๔๑ ผูกบิน ทร.๓๑๔๑ เป็นผู้รับผิดชอบการปฏิบัติ

๕.๑ การเตรียมการ

๕.๑.๑ ติดตั้งแผนที่พิกัดแสดงตำแหน่งอากาศยานอุบัติเหตุ (GRID MAP) ทั้ง ๒ แบบ ไว้ใกล้กับระบบการแจ้ง/รับ ข่าวอากาศยานเกิดเหตุฉุกเฉินหรืออุบัติเหตุ โดยให้สามารถอ่านได้อย่างชัดเจน รวมทั้งอบรมและชี้แจงเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องให้ทราบถึงวิธีการใช้และอ่านแผนที่ฯ ได้อย่างถูกต้อง(ตามผนวก ง)

๕.๑.๒ ให้ จัดเตรียมอากาศยานพร้อมอุปกรณ์ค้นหาและช่วยชีวิตให้พร้อมที่จะปฏิบัติทันทีเมื่อได้รับการร้องขอ

๕.๑.๓ อบรมเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องให้ทราบถึงวิธีการเคลื่อนย้ายซากอากาศยานหรือชิ้นส่วนอากาศยาน รวมทั้งวิธีการรักษาร่องรอยของอุบัติเหตุเพื่อประโยชน์ในการวิเคราะห์หาสาเหตุ และวิธีการเข้าช่วยเหลือผู้ประสบอุบัติเหตุ

๕.๒ การปฏิบัติเมื่ออากาศยานเกิดเหตุฉุกเฉินหรืออุบัติเหตุฯ

๕.๒.๑ เมื่อมีการแจ้งข่าวอากาศยานเกิดเหตุฉุกเฉินหรืออุบัติเหตุในเขตการบินของสนามบินท่าใหม่ ให้เจ้าหน้าที่ผู้รับข่าว บันทึกข้อมูลและรายละเอียดลงในใบแบบการรับแจ้งข่าวอากาศยานเกิดเหตุฉุกเฉินหรืออุบัติเหตุ ในเขตการบินของสนามบินท่าใหม่ (ผนวก ข - ๓)

๕.๒.๒ ให้หัวหน้าช่าง และเจ้าหน้าที่ช่างฯ มวบ.๓๑ และ มวบ.๔๑ ผูกบิน ทร.๓๑๔๑ เดินทางไปยังบริเวณอากาศยานเกิดเหตุฉุกเฉินหรืออุบัติเหตุ (ตามผนวก ฉ) เพื่อให้คำแนะนำในการช่วยเหลือผู้ประสบภัย และป้องกันเหตุอันตรายที่อาจติดตามมาหลังการเกิดอุบัติเหตุ โดยประสานการปฏิบัติกับนายทหารยุทธการ /นายทหารนิรภัย หมวดบิน ๓๑

๖. แผนกสนับสนุน มวบ.๓๑ และ มวบ.๔๑ ฝูงบิน ทร.๓๑๔๑

ให้หัวหน้าแผนกสนับสนุน มวบ.๓๑ และ มวบ.๔๑ ฝูงบิน ทร.๓๑๔๑ เป็นผู้รับผิดชอบการปฏิบัติ

๖.๑ การเตรียมการ

๖.๑.๑ ติดตั้งแผนที่พิกัดแสดงตำแหน่งอากาศยานอุบัติเหตุ (GRID MAP) ทั้ง ๒ แบบ ไว้ในสถานที่ที่เหมาะสม โดยให้สามารถอ่านได้อย่างชัดเจน รวมทั้งอบรมและชี้แจงเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง ให้ทราบถึงวิธีการใช้และอ่านแผนที่ได้อย่างถูกต้อง (ตามผนวก ค)

๖.๑.๒ จัดเตรียมระดับเพลิง รดสนับสนุนการดับเพลิงกู้ภัย พร้อมเจ้าหน้าที่และอุปกรณ์ให้พร้อมปฏิบัติงานได้ตลอดเวลา

๖.๑.๓ อบรมเจ้าหน้าที่ด้านต่าง ๆ ให้สามารถดับเพลิง ช่วยเหลือผู้ประสบภัย และรักษาร่องรอยของอากาศยานอุบัติเหตุได้อย่างถูกต้อง รวดเร็วและปลอดภัย

๖.๑.๔ จัดเตรียมเจ้าหน้าที่ ยานพาหนะ และอุปกรณ์เครื่องท่นแรงต่าง ๆ เพื่อสนับสนุนเมื่อได้รับการร้องขอ

๖.๑.๕ วางแผนการตัดกระแสไฟฟ้าบริเวณต่าง ๆ ในพื้นที่สนามบินท่าใหม่ กรณีอากาศยานเกิดเหตุฉุกเฉินหรืออุบัติเหตุ และเห็นว่าผู้ที่เกี่ยวข้องอาจเป็นอันตรายเนื่องจากกระแสไฟฟ้า

๖.๒ การปฏิบัติเมื่ออากาศยานเกิดเหตุฉุกเฉินหรืออุบัติเหตุฯ

๖.๒.๑ เมื่อมีการแจ้งข่าวอากาศยานเกิดเหตุฉุกเฉินหรืออุบัติเหตุในเขตการบินของสนามบินท่าใหม่ ให้เจ้าหน้าที่ผู้รับข่าวทำการบันทึกข้อมูลและรายละเอียดลงในใบแบบการรับแจ้งข่าวอากาศยานเกิดเหตุฉุกเฉินหรืออุบัติเหตุในเขตการบินของสนามบินท่าใหม่ (ตามผนวก ข - ๓)

๖.๒.๒ ดำเนินการดับเพลิง ช่วยเหลือ กู้ภัย หากเกินขีดความสามารถ ให้แจ้งผู้เกี่ยวข้อง เพื่อขอรับการสนับสนุนจากหน่วยอื่น ๆ ตามความเหมาะสม

๖.๒.๓ จัดเตรียมยานพาหนะต่าง ๆ ให้พร้อมปฏิบัติงาน เมื่อได้รับการร้องขอให้เดินทางไปยังบริเวณอากาศยานเกิดเหตุฉุกเฉินหรืออุบัติเหตุ (ตามผนวก ฉ)

๖.๒.๔ จัดเตรียมเจ้าหน้าที่ช่างโยธา พร้อมอุปกรณ์ เดินทางไปยังบริเวณอากาศยานเกิดเหตุฉุกเฉินหรืออุบัติเหตุ (ตามผนวก ฉ) เมื่อได้รับการร้องขอ

๗. หมวดรักษาความปลอดภัย ฝูงบิน ทร.๓๑๔๑

ให้ผู้บังคับหมวดรักษาความปลอดภัยฯ เป็นผู้รับผิดชอบการปฏิบัติ

๗.๑ การเตรียมการ

๗.๑.๑ ติดตั้งแผนที่พิกัดแสดงตำแหน่งอากาศยานอุบัติเหตุ (GRID MAP) ทั้ง ๒ แบบ ไว้ใกล้กับระบบการ แจ้ง/รับ ข่าวอากาศยานเกิดเหตุฉุกเฉินหรืออุบัติเหตุ โดยให้สามารถอ่านได้อย่างชัดเจน รวมทั้งอบรมและชี้แจงเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง ให้ทราบถึงวิธีการใช้และอ่านแผนที่ฯ ได้อย่างถูกต้อง (ตามผนวก ค)

๗.๑.๒ จัดให้มีการฝึกอบรมการเคลื่อนย้ายผู้ป่วย และวิธีการ เข้า-ออก อากาศยานแต่ละแบบ ให้กับทหารกองประจำการทุกพลัด

๗.๑.๓ ให้จัดเตรียมเจ้าหน้าที่และอุปกรณ์การปิดกั้นพื้นที่บริเวณอากาศยานอุบัติเหตุ ให้พร้อมที่จะเดินทางทันทีเมื่อได้รับแจ้งเหตุ

๗.๒ การปฏิบัติเมื่ออากาศยานเกิดเหตุฉุกเฉินหรืออุบัติเหตุฯ

๗.๒.๑ เมื่อมีการแจ้งข่าวอากาศยานเกิดเหตุฉุกเฉินหรืออุบัติเหตุในเขตการบินของสนามบินทำใหม่ ให้เจ้าหน้าที่ผู้รับข่าวบันทึกข้อมูลและรายละเอียดลงในใบแบบการรับแจ้งข่าวอากาศยานเกิดเหตุฉุกเฉินหรืออุบัติเหตุในเขตการบินของสนามบินทำใหม่ (ผนวก ข = ๓) และให้เดินทางไปยังพื้นที่อากาศยานเกิดเหตุฉุกเฉินหรืออุบัติเหตุ (ตามผนวก ฉ)

๗.๒.๒ กำหนดเขตหวงห้ามบริเวณอากาศยานอุบัติเหตุ โดยใช้อุปกรณ์การปิดกั้นและให้รักษาการณ์พื้นที่อากาศยานอุบัติเหตุอย่างเคร่งครัด

๗.๒.๓ ควบคุมมิให้มีการเคลื่อนย้ายหรือแตะต้องซากอากาศยาน รวมทั้งหลักฐานอื่น ๆ จนกว่าเจ้าหน้าที่ที่ดำเนินการด้านนิรภัยการบินจะรวบรวมหลักฐานที่สำคัญในการสอบสวนหาสาเหตุเสร็จสิ้น

๗.๒.๔ จัดเจ้าหน้าที่ดูแลการจราจรตามเส้นทาง เข้า-ออก พื้นที่เกิดเหตุ เพื่อให้ยานพาหนะต่าง ๆ ผ่าน เข้า-ออก ได้อย่างรวดเร็ว รวมทั้งจัดเจ้าหน้าที่นำทางให้กับยานพาหนะของหน่วยงานภายนอกที่จะต้องผ่านพื้นที่ควบคุม

๗.๒.๕ ห้ามให้ข่าวทุกประเภท

๗.๒.๖ จัดกำลังทหารกองประจำการ สนับสนุนหน่วยช่วยชีวิต ในกรณีที่คาดว่าจะมีผู้บาดเจ็บ/เสียชีวิตจำนวนมาก

๘. นายยาม มวบ.๓๑ และ มวบ.๔๑ ผูกบิน ทร.๓๑๔๑

๘.๑ เมื่อได้รับการแจ้งข่าวอากาศยานเกิดเหตุฉุกเฉินหรืออุบัติเหตุในเขตการบินสนามบินทำใหม่ ให้กดสัญญาณแจ้งเหตุฉุกเฉิน (SIREN) เป็นช่วงยาว ๒ ครั้ง ๆ ละ ๔๐ วินาที เว้น ๑๐ วินาทีและให้เดินทางไปยังบริเวณอากาศยานเกิดเหตุฉุกเฉินหรืออุบัติเหตุ (ตามผนวก ฉ) โดยทำหน้าที่เป็นผู้ช่วยนายทหารเวรยุทธการ

๘.๒ เฝ้าติดตามสถานการณ์ บันทึก วัน เวลา รายละเอียดการดำเนินการจนเสร็จสิ้นเหตุการณ์ รวมถึงกระจายข่าวเกี่ยวกับตำแหน่งและสถานการณ์ของอากาศยานอย่างต่อเนื่อง

๘.๓ เมื่อเหตุการณ์สิ้นสุดลงให้กดสัญญาณแจ้งเหตุฉุกเฉิน (SIREN) เป็นช่วงยาว ๑ ครั้ง นาน ๑ นาที และแจ้งให้หน่วยที่ต้องปฏิบัติตามแผนฯ ทราบ

ตรวจถูกต้อง

น.อ.

(นฤพนธ์ วิไลชัยญา)

ผบ.ฝูงบิน ทร.๓๑๔๑

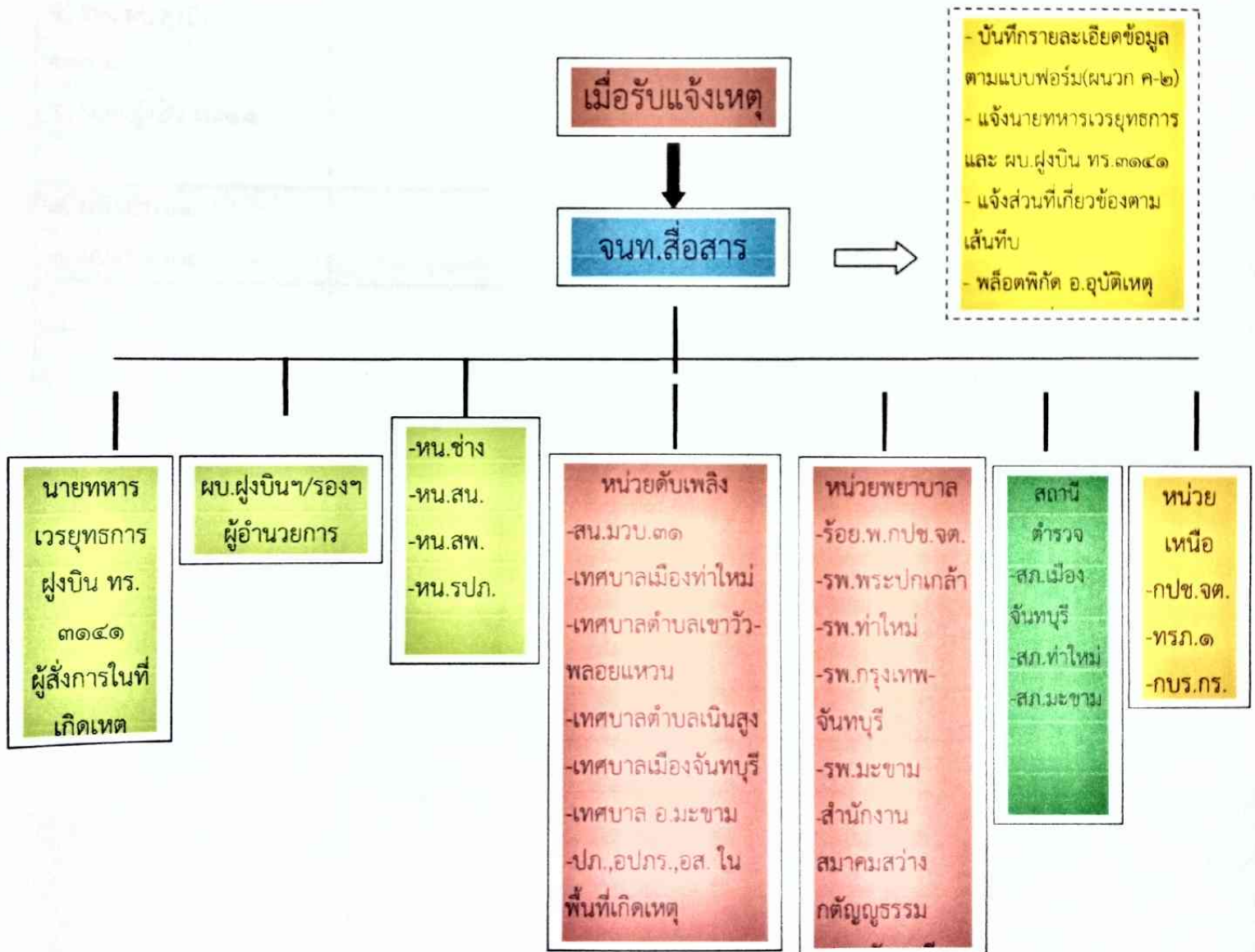
๙ ต.ค.๖๐

ผนวก ง

การแจ้ง/รับ ข่าวอากาศยานเกิดเหตุฉุกเฉินหรืออุบัติเหตุ

แผนกสื่อสาร มวบ.๓๑ และ มวบ.๔๑ ผู้บังคับ ทร.๓๑๔๑ มีหน้าที่รับผิดชอบในการแจ้งข่าวอากาศยานเกิดเหตุฉุกเฉินหรืออุบัติเหตุในและนอกเขตการบินของสนามบินท่าใหม่ ให้นำหน่วยปฏิบัติที่เกี่ยวข้องได้รับทราบ ตามผังการแจ้งข่าวฯ โดยเมื่อได้รับแจ้งข้อมูลแล้วให้เจ้าหน้าที่สื่อสารบันทึกรายละเอียดข้อมูลโดยใช้แบบฟอร์มการรับ/แจ้งข่าวอากาศยานเกิดเหตุฉุกเฉินหรืออุบัติเหตุ ตามผนวก ค-๑

ผังการแจ้งข่าวอากาศยานเกิดเหตุฉุกเฉินหรืออุบัติเหตุในและนอกเขตการบินของสนามบินท่าใหม่



ระบบแจ้งข่าวหลัก (HOTLINE)	หมายเลขโทรศัพท์	ระบบแจ้งข่าวรอง (๕ ตัว ทร.)	หมายเลขโทรศัพท์
๑. รอง ผบ.กปช.จต.(นาวิน)	๓๗๙๔๐	๑. บก.มวบ.๓๑	๓๗๘๕๔
๒. เสธ.กปช.จต.	๓๗๙๒๒	๒. บก.มวบ.๔๑	๓๗๘๕๖
๓. หก.ยก.กปช.จต.	๓๗๙๓๘	๓. รถดับเพลิง มวบ.๓๑	๓๗๘๕๔
๔. ผบ.ฝูงบิน ทร.๓๑๔๑		๔. หมวดรักษาความปลอดภัย ๓๑๔๑	๓๗๘๑๐
๕. รอง ผบ.ฝูงบิน ทร. ๓๑๔๑		๕. ร้อย พ.กองสนับสนุน กปช.จต.	๓๗๘๒๗ - ๘
๖. นายก.ฝูงบิน ๓๑๔๑		๖. จนท.รปภ. และ รถดับเพลิง พัน ร.๒	๓๗๗๒๖
๗. ผบ.มวบ.๓๑		๗. รถดับเพลิงเทศบาลท่าใหม่	๐๓๙ - ๔๓๑๕๐๒
๘. ผบ.มวบ.๔๑		๘. รพ.พระปกเกล้า	๐๓๙ - ๓๒๔๙๗๕
		๙. รพ.ท่าใหม่	๐๓๙ - ๔๓๑๐๐๑
		๑๐. สภอ.เมืองจันทบุรี	๐๓๙ - ๓๑๑๑๑๑
		๑๑. สภอ.ท่าใหม่	๐๓๙ - ๔๓๑๗๒๓
		๑๒. เสธ.กบร.	๓๕๐๐๔

ตรวจถูกต้อง

น.อ.



(นพพันธ์ วิไลัญญา)

ผบ.ฝูงบิน ทร.๓๑๔๑

๑ ต.ค.๖๐

ผนวก ๓-๑

แบบฟอร์มการรับ/แจ้งข่าวอากาศยานเกิดเหตุฉุกเฉินหรืออุบัติเหตุในและนอกเขตการบินของสนามบินท่าใหม่

- ๑. วันที่.....เดือน.....พ.ศ.....เวลา.....
- ๒. แบบอากาศยาน.....
- ๓. หมายเลข / เครื่องหมาย / สัญชาติของอากาศยาน.....สังกัด.....
- ๔. จำนวนคนทั้งหมดบนอากาศยาน.....นาย
- ๕. ตำแหน่งของอากาศยานอุบัติเหตุ พิกัด.....
- ๖. สาเหตุ / ลักษณะของเหตุฉุกเฉินหรืออุบัติเหตุ
.....
.....
.....
- ๗. การบาดเจ็บ / เสียชีวิต
 ปลอดภัย นาย บาดเจ็บเล็กน้อย นาย
 บาดเจ็บสาหัส นาย เสียชีวิต นาย
 ไม่ทราบ นาย
- ๘. ความชำรุดเสียหายของอากาศยาน
 () เสียหายเล็กน้อย () เสียหายมาก () เกิดเพลิงไหม้
 () มีการระเบิด () มีการระเบิดและเกิดเพลิงไหม้ () ไม่ทราบ
- ๙. เรื่องที่ควรทราบ
 ๙.๑ ระยะเวลาที่คาดว่าจะถึงสนามบิน.....ทางวิ่งที่คาดว่าจะใช้.....
 ๙.๒ น้ำมันเชื้อเพลิงที่คงเหลืออยู่บนอากาศยาน จำนวน.....ลิตร/ปอนด์
 ๙.๓ อากาศยานสามารถใช้น้ำมันเชื้อเพลิงที่เหลืออยู่ บินได้นาน.....ชั่วโมง.....นาที
 ๙.๔ อาวุธและวัตถุระเบิด
 () ไม่ทราบ
 () ไม่มี
 () มี - อาวุธและวัตถุระเบิด เป็นชนิด.....
- ๑๐. อื่น ๆ เพิ่มเติมที่ควรแจ้งและจำเป็นต้องทราบ.....
 วัน/เดือน/ปี ที่รับแจ้ง.....เวลาที่รับแจ้งเหตุการณ์.....เวลาที่สิ้นสุดเหตุการณ์.....

.....ผู้ส่งข่าว...../...../.....
.....ผู้รับข่าว...../...../.....

หมายเหตุ รายการใดไม่ทราบ ไม่ต้องลงบันทึกไว้

ผนวก จ

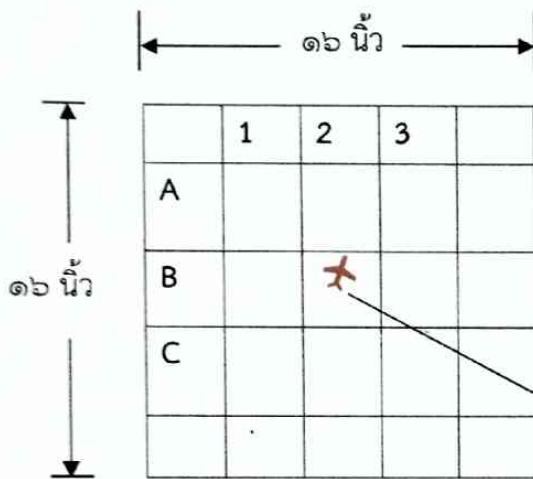
การกำหนดตำแหน่งอากาศยานอุบัติเหตุและแผนที่พิกัดแสดงตำแหน่งอากาศยานอุบัติเหตุ

๑. เพื่อกำหนดตำแหน่งของอากาศยานอุบัติเหตุได้ถูกต้อง สอดคล้องการที่หน่วยเกี่ยวข้องต่าง ๆ ไปถึงพื้นที่อุบัติเหตุ โดยใช้เวลาน้อยที่สุด จึงใช้แผนที่พิกัดแสดงตำแหน่งอากาศยานอุบัติเหตุ (GRID MAP) จำนวน ๒ แบบ ในการกำหนดตำแหน่งอากาศยานอุบัติเหตุ ดังนี้-

๑.๑ แผนที่พิกัดแสดงตำแหน่งอากาศยานอุบัติเหตุ ใน เขตพื้นที่สนามบินท่าใหม่

๑.๒ แผนที่พิกัดแสดงตำแหน่งอากาศยานอุบัติเหตุ นอก เขตพื้นที่สนามบินท่าใหม่

๒. การอ่านแผนที่พิกัดแสดงตำแหน่งอากาศยานอุบัติเหตุ (GRID MAP) ของสนามบินท่าใหม่

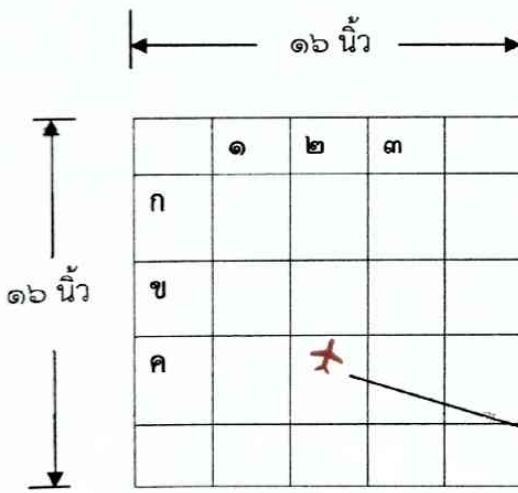


แบบที่ ๑

ในเขตพื้นที่สนามบินท่าใหม่

๑. แผนที่ฯ ขนาดประมาณ ๑๖ x ๑๖ นิ้ว
๒. ใช้ตัวอักษรภาษาอังกฤษ-พิมพ์ใหญ่ และตัวเลขอารบิก
๓. ตัวอักษรกำกับอยู่ในแนวตั้ง ตัวเลขกำกับอยู่ในแนวนอน
๔. ไม่ใช่ตัวอักษร I (ไอ) และ O (โอ) เพื่อป้องกันการสับสน
๕. ตัวอย่างการอ่านพิกัดบนแผนที่ฯ ดังนี้-

พิกัด [B - 2] อ่านว่า “บราโว - ทู”



แบบที่ ๒

นอกเขตพื้นที่สนามบินท่าใหม่

๑. แผนที่ฯ ขนาดประมาณ ๑๖ x ๑๖ นิ้ว
๒. ใช้ตัวอักษรภาษาไทย และตัวเลขไทย
๓. ตัวอักษรกำกับอยู่ในแนวตั้ง ตัวเลขกำกับอยู่ในแนวนอน
๔. ตัวอย่างการอ่านพิกัดบนแผนที่ฯ ดังนี้-

ตรวจถูกต้อง

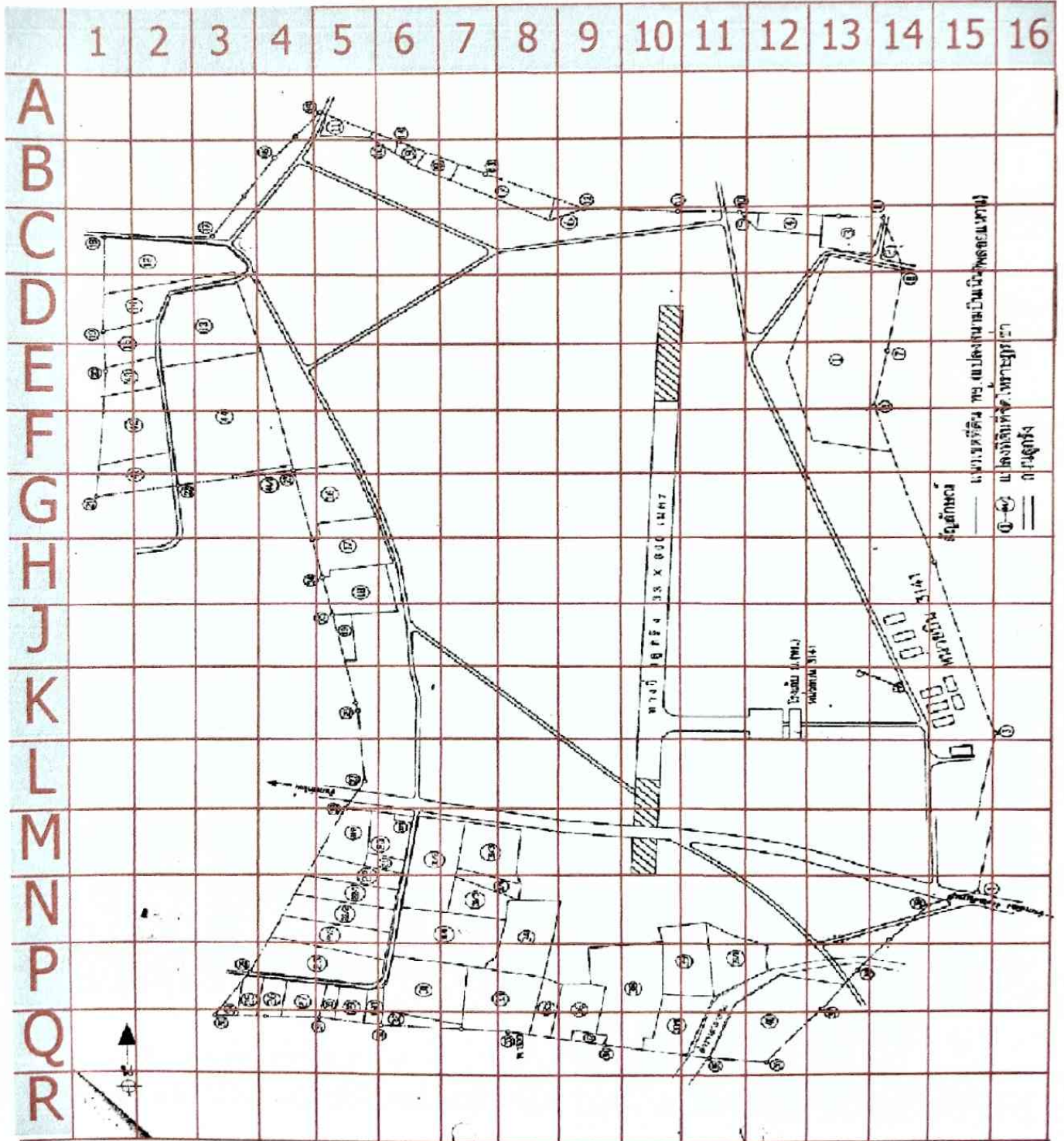
น.อ.

(นฤพนธ์ วิไลธัญญา)

ผบ.ฝูงบิน ทร.๓๑๔๑

๑ ต.ค.๖๐

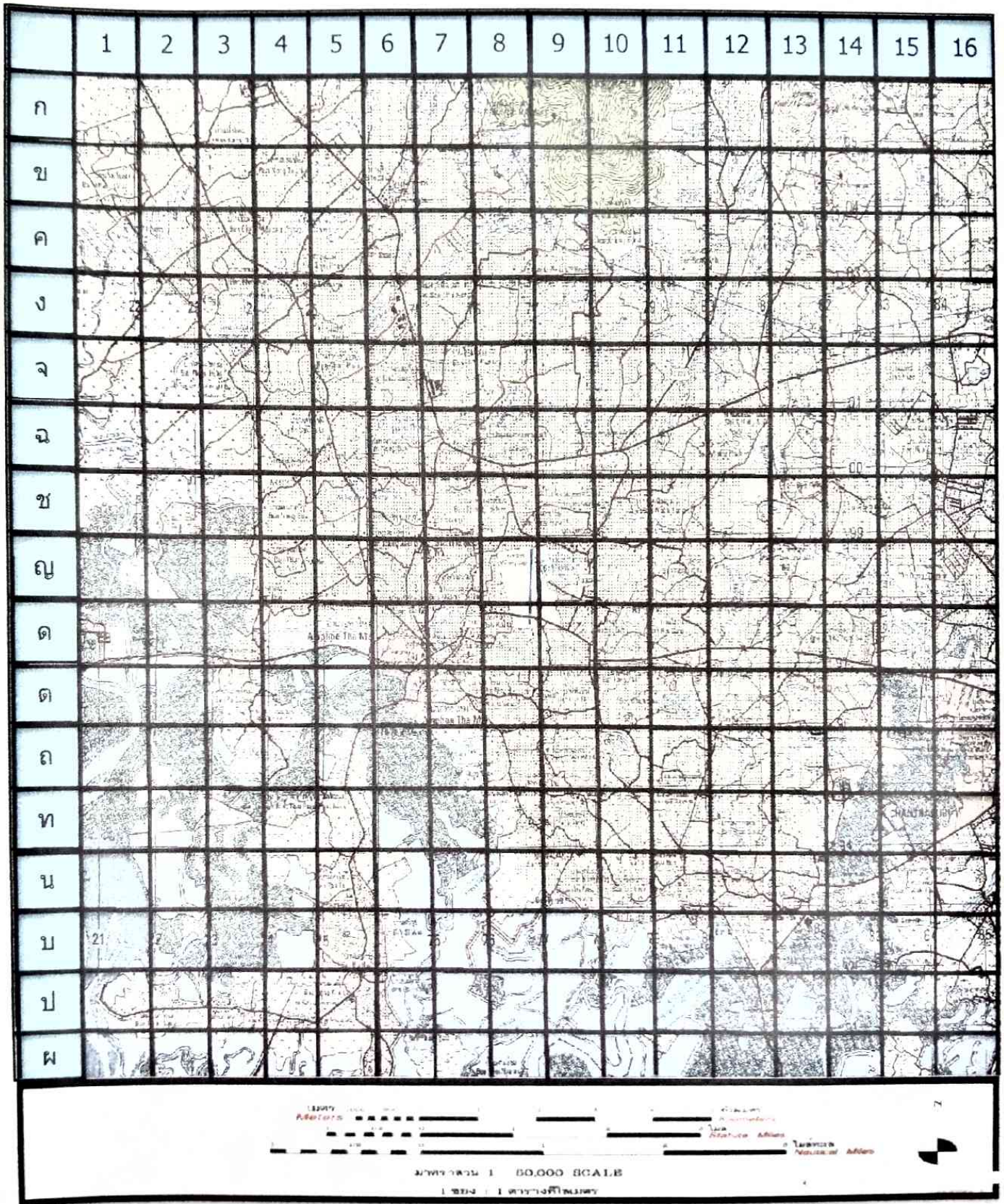
แผนที่พิกัดแสดงตำแหน่งอากาศยานอุบัติเหตุในเขตพื้นที่สนามบินท่าใหม่



GRID MAP ในเขตสนามบินท่าใหม่

ผนวก จ-๒

แผนที่ที่จัดทำแสดงตำแหน่งอากาศยานอุบัติเหตุนอกเขตพื้นที่สนามบินท่าใหม่



Grid Map นอกเขตสนามบินท่าใหม่

การรักษาซากอากาศยานอุบัติเหตุ

เพื่อให้การรักษาซากของอากาศยานและร่องรอยของการเกิดอุบัติเหตุอยู่ในสภาพเดิมมากที่สุด ซึ่งจะเป็นประโยชน์ในการวิเคราะห์หาสาเหตุของอากาศยานอุบัติเหตุให้ปฏิบัติ ดังนี้-

๑. วัตถุประสงค์ในการรักษาซากอากาศยานอุบัติเหตุ
 - ๑.๑ รักษาหลักฐาน ชิ้นส่วน และซากอากาศยาน ให้คงอยู่ในสภาพเดิมให้ได้มากที่สุด
 - ๑.๒ รักษาร่องรอยอุบัติเหตุให้อยู่ในสภาพดีที่สุดโดยไม่ให้ลบเลือน
 - ๑.๓ เพื่อป้องกันการหีบฉวยสิ่งของมีค่าในอากาศยาน
 - ๑.๔ ป้องกันการถูกรื้อถอน เคลื่อนย้าย และทำลาย ของบุคคลใด ๆ ที่เข้าไปถึงพื้นที่เกิดเหตุ
 - ๑.๕ อำนวยความสะดวกแก่เจ้าหน้าที่ที่เข้าไปปฏิบัติงานในพื้นที่เกิดเหตุ ป้องกันบุคคลที่ไม่เกี่ยวข้องเข้าไปในพื้นที่เกิดเหตุ ซึ่งควบคุมโดยการใช้บัตรอนุญาตผ่าน เข้า-ออก พื้นที่เกิดเหตุ
 - ๑.๖ เพื่อการรักษาความปลอดภัย
๒. บัตรอนุญาตผ่าน เข้า-ออก พื้นที่อากาศยานอุบัติเหตุ
 - ๒.๑ จัดทำโดย หมวดรักษาความปลอดภัย ผูกบิน ทร.๓๑๔๑
 - ๒.๒ ผู้มีสิทธิใช้บัตรอนุญาตฯ จะต้องแสดงบัตรอนุญาตฯ ต่อเจ้าหน้าที่รักษาการณ์ทุกครั้ง ก่อนที่จะผ่าน เข้า-ออก บริเวณพื้นที่อากาศยานอุบัติเหตุ
๓. การรักษาการณ์บริเวณพื้นที่อากาศยานอุบัติเหตุเป็นหน้าที่รับผิดชอบของหมวดรักษาความปลอดภัย ผูกบิน ทร.๓๑๔๑
๔. กรณีพื้นที่อากาศยานอุบัติเหตุอยู่ห่างไกลจากหน่วยที่ตั้งปกติและไม่สามารถขอความร่วมมือจากหน่วยทหารต่างเหล่าทัพได้ ให้ติดต่อขอความร่วมมือจากหน่วยราชการพลเรือนให้ปฏิบัติเป็นเจ้าหน้าที่ฯ เช่น เจ้าหน้าที่ตำรวจ เจ้าหน้าที่ฝ่ายปกครองส่วนท้องถิ่น เป็นต้น
๕. คำแนะนำสำหรับเจ้าหน้าที่รักษาการณ์บริเวณอากาศยานอุบัติเหตุ
 - ๕.๑ เมื่อเดินทางไปถึงบริเวณพื้นที่อากาศยานอุบัติเหตุให้รับดำเนินการปิดกั้นพื้นที่รอบบริเวณทันที เพื่อเป็นการรักษาทรัพย์สินของกองทัพเรือ โดยไม่กีดขวางการปฏิบัติงานของชุดช่วยเหลือและกู้ภัย
 - ๕.๒ อนุญาตให้มีการเคลื่อนย้ายผู้บาดเจ็บด้วยความรวดเร็วและปลอดภัย
 - ๕.๓ รักษาการณ์ในระยะที่ปลอดภัย
 - ๕.๔ อนุญาตให้มีการดับเพลิงและช่วยเหลือผู้ประสบภัยได้ทันที
 - ๕.๕ อนุญาตให้เฉพาะบุคคลที่มีบัตรอนุญาตผ่าน เข้า-ออก บริเวณอากาศยานอุบัติเหตุ
 - ๕.๖ ระวังความอยาก رؤ้อยากเห็นและไม่หีบฉวยหรือเคลื่อนย้ายชิ้นส่วนต่างๆ จากซากอากาศยาน
 - ๕.๗ ระมัดระวังป้องกันมิให้ร่องรอยที่ซากอากาศยานทำกับพื้นดิน หรือสิ่งแวดล้อมต้องลบเลือน
 - ๕.๘ ห้ามให้ข่าวเป็นอันขาด
 - ๕.๙ รักษาการณ์อยู่จนกว่าจะมีคำสั่งเปลี่ยนแปลง
 - ๕.๑๐ ให้คำแนะนำและป้องกันมิให้บุคคลที่ไม่เกี่ยวข้องเข้าไปในพื้นที่เกิดเหตุ

ตรวจถูกต้อง

น.อ.



(นฤพนธ์ วิไลัญญา)

ผบ.ผูกบิน ทร.๓๑๔๑

การบันทึกภาพอากาศยานอุบัติเหตุ

๑. เพื่อให้การบันทึกภาพมีความถูกต้องตามความมุ่งหมายของการวิเคราะห์และสอบสวนอากาศยานอุบัติเหตุ เป็นภาพถ่ายที่มีเนื้อหาสาระครอบคลุมชิ้นส่วนสำคัญต่างๆซึ่งจะเป็นประโยชน์ต่อการวิเคราะห์ และสอบสวน อากาศยานอุบัติเหตุเท่านั้น เจ้าหน้าที่บันทึกภาพจะต้องเตรียมวางแผนการปฏิบัติในการบันทึกภาพไว้ล่วงหน้า เพื่อที่จะปฏิบัติได้ถูกต้องเมื่อไปถึงพื้นที่อากาศยานอุบัติเหตุ คือ

๑.๑ เดินทางไปพื้นที่อากาศยานอุบัติเหตุ และบันทึกภาพให้เร็วที่สุด

๑.๒ การปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่บันทึกภาพ ต้องไม่รบกวนการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่อื่นๆ

๑.๓ บันทึกภาพมาตรฐานที่ใช้ในการวิเคราะห์สอบสวนอากาศยานอุบัติเหตุเป็นหลัก

๑.๔ เมื่อได้ภาพมาตรฐานแล้ว จึงบันทึกภาพอื่นที่ได้รับการร้องขอจากเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง เช่น เจ้าหน้าที่ ดำเนินการด้านนิตยการบินฯ หรือ คณะกรรมการสอบสวนอากาศยานอุบัติเหตุฯ

๑.๕ ยุติการปฏิบัติงานเมื่อเจ้าหน้าที่ดำเนินการด้านนิตยการบินฯ หรือ คณะกรรมการสอบสวนอากาศยานอุบัติเหตุฯ เห็นว่าหมดความจำเป็น

๑.๖ ควรบันทึกภาพอีกครั้งก่อนการเคลื่อนย้ายซากอากาศยาน

๒. ภาพมาตรฐานในการวิเคราะห์อากาศยานอุบัติเหตุ ประกอบด้วย

๒.๑ ภาพผู้บาดเจ็บและเสียชีวิต

๒.๒ ภาพร่องรอยที่บริเวณพื้น เริ่มจากจุดแรกจนถึงจุดที่อากาศยานหยุดนิ่ง

๒.๓ ภาพถ่ายทางอากาศพื้นที่อากาศยานอุบัติเหตุ

๒.๔ ภาพสิ่งกีดขวางที่อากาศยานปะทะ

๒.๕ ภาพซากอากาศยานอุบัติเหตุ ๔ ด้าน มุมสูง - มุมต่ำ

๒.๖ เครื่องยนต์

๒.๗ ใบพัด

๒.๘ ชุดล้อและฐาน

๒.๙ ส่วนพื้นบังคับ (FLIGHT CONTROL & FLAPS)

๒.๑๐ แผงเครื่องวัดต่าง ๆ

๒.๑๑ ห้องนักบิน (COCKPIT)

๒.๑๒ ภาพชิ้นส่วนของอากาศยาน เช่น ลำตัว ปีก พวงหาง ฯลฯ

๒.๑๓ ระบบสละอากาศยาน แก้อัดดีด หรือประทุนห้องนักบิน (CANOPY)

๒.๑๔ ระบบออกซิเจน

๒.๑๕ อื่นๆ ที่เห็นว่าจำเป็น

๓. ให้ผู้มีหน้าที่รับผิดชอบ ทำการอบรมเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องให้เข้าใจและปฏิบัติตามการบันทึกภาพอากาศยาน อุบัติเหตุมาตรฐานตามแผนฯ นี้

ตรวจถูกต้อง

น.อ.

(นฤพนธ์ วิไลัญญา)

ผบ.ฝูงบิน ทร.๓๑๔๑

๗ ต.ค.๖๐

ผนวก ข

การเดินทางไปพื้นที่อากาศยานเกิดเหตุฉุกเฉินหรืออุบัติเหตุ

๑. วัตถุประสงค์เพื่อให้เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องเดินทางไปพื้นที่อากาศยานเกิดเหตุฉุกเฉินหรืออุบัติเหตุได้อย่างรวดเร็วและไม่ให้เกิดความสับสนในการปฏิบัติ

๒. การจัดเจ้าหน้าที่และยานพาหนะให้ดำเนินการ ดังนี้.-

๒.๑ ขบวนช่วยเหลือและกู้ภัย (CRASH CREW) อยู่ในความรับผิดชอบของนายทหารเวรยุทธการโดยเป็นผู้ควบคุมการเดินทางและรับผิดชอบในการอำนวยความสะดวกและสั่งการบริเวณที่เกิดเหตุ ประกอบด้วย

๒.๑.๑ รถดับเพลิง รถกู้ภัย และรถสนับสนุนการดับเพลิงกู้ภัย พร้อมเจ้าหน้าที่แผนกดับเพลิงและกู้ภัยฯ

๒.๑.๒ รถพยาบาล พร้อมเจ้าหน้าที่แพทย์และพยาบาล

๒.๑.๓ รถวิทยุควบคุมการบิน

๒.๑.๔ นายทหารเวรยุทธการ เจ้าหน้าที่ช่างและเจ้าหน้าที่บันทึกภาพ กวน.กปร.

๒.๑.๕ รถเก็บกู้วัตถุระเบิดพร้อมเจ้าหน้าที่สรรพาวุธฯ (ในกรณีมีอาวุธหรือวัตถุระเบิด)

๒.๒ ขบวนติดตาม (CONVOY) อยู่ในความรับผิดชอบของ ผบ.หมวดรักษาความปลอดภัย ผูกบิน ทร.๓๑๔๑ โดยให้เป็นผู้ควบคุมขบวนในการเดินทางไปพื้นที่อากาศยานอุบัติเหตุ ประกอบด้วย

๒.๒.๑ รถเจ้าหน้าที่หมวดรักษาความปลอดภัย ผูกบิน ทร. ๓๑๔๑ พร้อมอุปกรณ์การปิดล้อม

๒.๒.๒ รถเจ้าหน้าที่เทคนิคด้านอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง

๓. การปฏิบัติ

๓.๑ เมื่ออากาศยานเกิดเหตุฉุกเฉินในเขตพื้นที่สนามบินท่าใหม่

๓.๑.๑ ให้ขบวนช่วยเหลือและกู้ภัย (CRASH CREW) เตรียมพร้อมบริเวณทางขับ ในบริเวณซึ่งสามารถมองเห็นอากาศยานที่จะทำการลงสนามตลอดเวลา ภายหลังจากอากาศยานลงสนามแล้วเกิดปัญหาข้อขัดข้องจนเกิดอุบัติเหตุให้รถดับเพลิง รถกู้ภัย รถสนับสนุนการดับเพลิงกู้ภัยและรถพยาบาล เข้าถึงอากาศยานโดยเร็วที่สุดตามลำดับ

๓.๑.๒ ให้ขบวนติดตาม (CONVOY) เตรียมพร้อม ณ จุดรวมพล เมื่ออากาศยานลงสนาม แล้วเกิดปัญหาข้อขัดข้องจนเกิดอุบัติเหตุ ให้ เจ้าหน้าที่ หมวดรักษาความปลอดภัย ผูกบิน ทหารเรือ ๓๑๔๑ เดินทางไปยังบริเวณที่เกิดเหตุทันที

๓.๒ เมื่อเกิดอากาศยานอุบัติเหตุนอกเขตพื้นที่สนามบินอู่ตะเภา (รัศมี ๕ ไมล์ทะเล หรือ ๘ กิโลเมตร จากสนามบินท่าใหม่)

๓.๒.๑ ให้ขบวนช่วยเหลือและกู้ภัย (CRASH CREW) เตรียมพร้อม ณ จุดรวมพล เมื่อพร้อมแล้วให้นายทหารเวรสั่งการฯ พิจารณาสั่งการให้ขบวนช่วยเหลือและกู้ภัยเดินทางไปพื้นที่ที่เกิดเหตุทันที โดยมีรถนำขบวนของ มว.รปภ. อำนวยความสะดวกในการเดินทางเพื่อไปถึงที่เกิดเหตุโดยเร็วที่สุด

๓.๒.๒ ให้ขบวนติดตาม (CONVOY) เตรียมพร้อม ณ จุดรวมพล และ ให้จัดเจ้าหน้าที่เข้ารับฟังการบรรยายสรุปสถานการณ์จาก นายทหารยุทธการ หมวดบิน ๓๑ ให้เดินทางไปพื้นที่อากาศยานอุบัติเหตุ ร่วมกับขบวนช่วยเหลือและกู้ภัยต่อไป

๓.๓ การเดินทางของหน่วยภาคพื้นไปพื้นที่เกิดเหตุ ให้ใช้วิทยุมือถือหรือวิทยุที่ประจำอยู่บนยานพาหนะ ในการติดต่อกับหอบังคับการบิน หรือติดต่อกันเองทางช่องการสื่อสารวิทยุ ข่าย หมวดยบิน๓๑ (ความถี่ ๑๕๒.๐๒๕ เมกะเฮิร์ตซ์)

ตรวจถูกต้อง

น.อ.



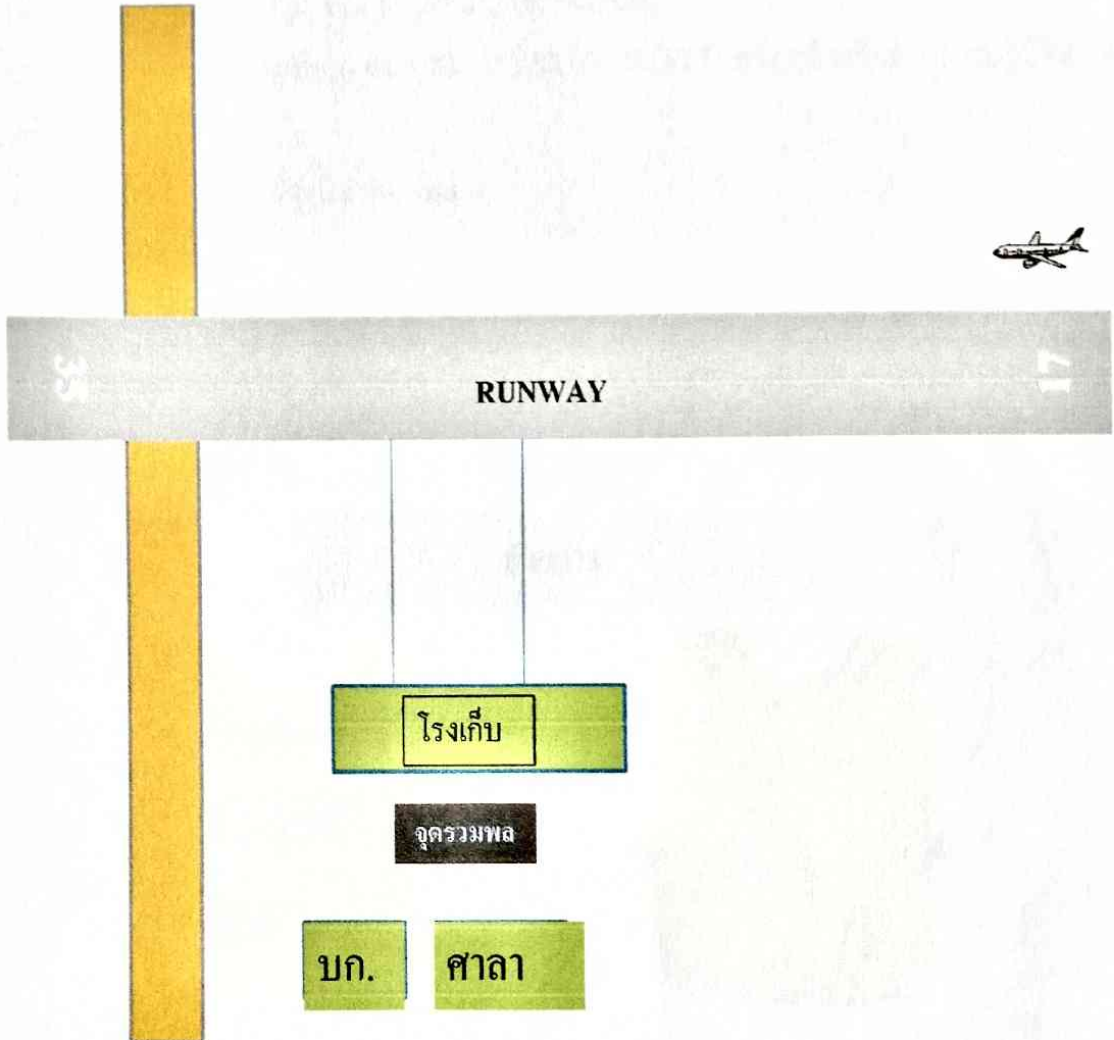
(นฤพนธ์ วิไลัญญา)

ผบ.ฝูงบิน ทร.๓๑๔๑

๑ ต.ค.๖๐

ผนวก ฅ

แผนผังจุดรวมพลกรณีเกิดอากาศยานอุบัติเหตุในเขตสนามบินและนอกเขตสนามบินท่าใหม่



ตรวจถูกต้อง

น.อ.

Signature

(นฤพนธ์ วิไลชัยญา)

ผบ.ฝูงบิน ทร.๓๑๔๑

๑ ต.ค.๖๐

ผนวก ๑

การใช้เครื่องหมาย เครื่องแต่งกายหรือสัญลักษณ์ เพื่อแสดงหน้าที่การปฏิบัติ

๑. วัตถุประสงค์เพื่อให้เจ้าหน้าที่ฯ เกี่ยวข้องทั้งหมด ซึ่งปฏิบัติงานอยู่ในพื้นที่อากาศยานเกิดเหตุฉุกเฉินหรืออุบัติเหตุ สามารถแยกแยะได้ว่าผู้ที่ทำหน้าที่สั่งการการปฏิบัติในพื้นที่ฯ ณ ขณะนั้น ใครทำหน้าที่การปฏิบัติใด ทั้งนี้ เพื่อประสานการปฏิบัติได้อย่างถูกต้อง รวดเร็ว โดยไม่เกิดความสับสน

๒. ให้ มวบ.๓๑ จัดเตรียมเสื้อสะท้อนแสง (HIGH VISIBILITY JACKET) พร้อมป้ายชื่อตามการปฏิบัติหน้าที่สำหรับหน่วยที่เกี่ยวข้อง ดังนี้-

๒.๑ นายทหารเวรยุทธการฝูงบิน ทร.๓๑๔๑

๒.๒ ทน.ชุดสนับสนุน

๒.๓ ทน.แผนกแพทย์ฯ

๒.๔ ทน.แผนกดับเพลิงและกู้ภัยฯ

๒.๕ ผบ.มว.ร.ป.ก.ฯ

ตัวอย่าง



ตรวจถูกต้อง

น.อ.

(นฤพนธ์ วิไลชัยญา)

ผบ.ฝูงบิน ทร.๓๑๔๑

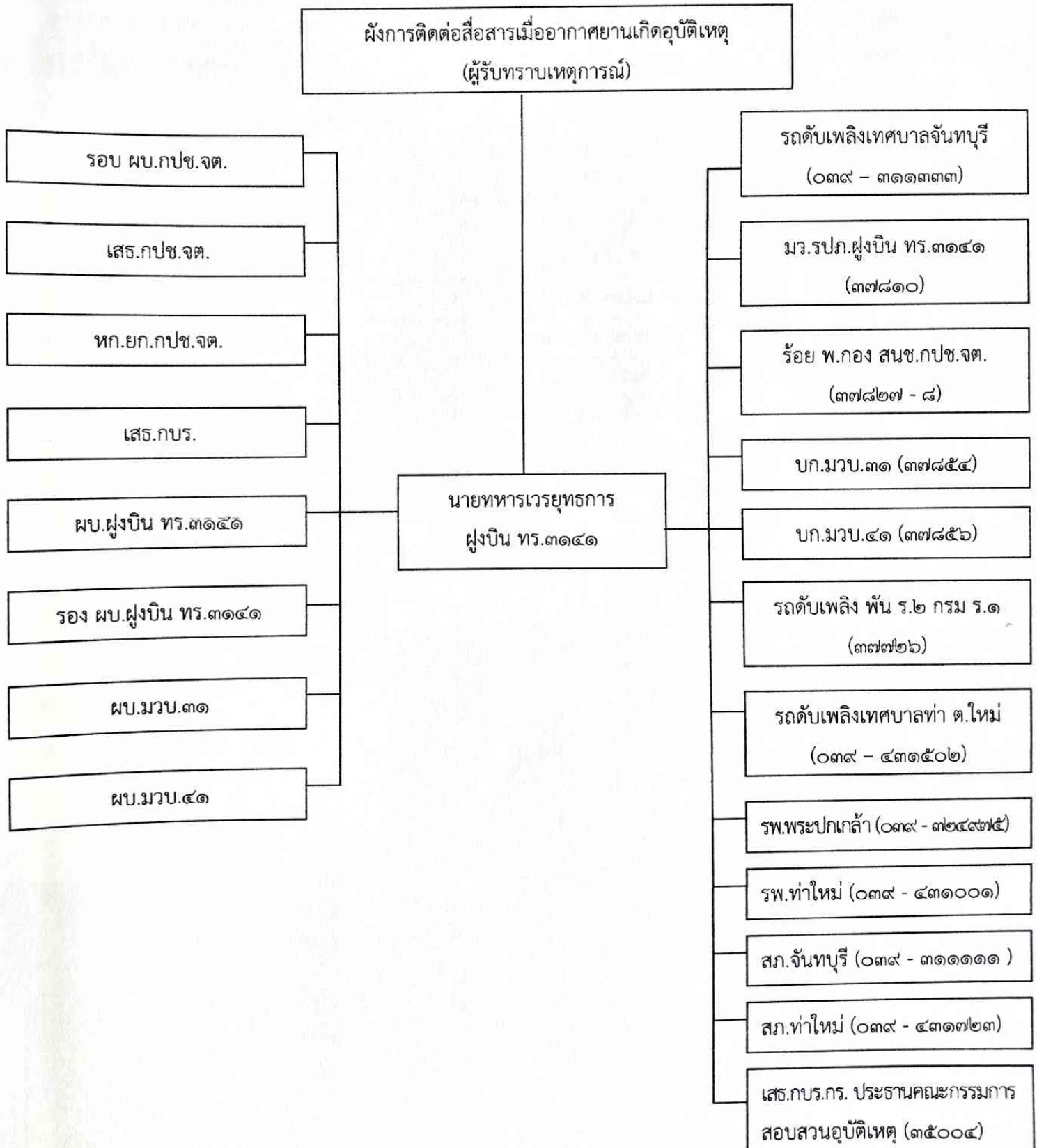
๑ ต.ค.๖๐

ผนวก ค

การแจ้ง/รับ ข่าวอากาศยานเกิดเหตุฉุกเฉินหรืออุบัติเหตุ

แผนกสื่อสาร มวบ.๓๑ และ มวบ.๔๑ ผุ่งบิน ทร.๓๑๔๑ มีหน้าที่รับผิดชอบในการแจ้งข่าวอากาศยานเกิดเหตุฉุกเฉินหรืออุบัติเหตุในเขตและนอกเขตการบินของสนามบินท่าใหม่ ให้นำหน่วยเกี่ยวข้องในระบบการแจ้ง/รับ ข่าวฯ ทราบตามผังการติดต่อสื่อสาร ผนวก ค-๑ โดยใช้แบบการรับแจ้งข่าวอากาศยานเกิดเหตุฉุกเฉินหรืออุบัติเหตุในเขตการบินของสนามบินท่าใหม่ ตามผนวก ค-๒

ผนวก ค-๑



ระบบแจ้งข่าวหลัก (HOTLINE)	หมายเลขโทรศัพท์	ระบบแจ้งข่าวรอง (๕ ตัว ทร.)	หมายเลขโทรศัพท์
๑. รอง ผบ.กปช.จต.(นาวิน)	๓๗๙๔๐	๑. บก.มวบ.๓๑	๓๗๘๕๔
๒. เสธ.กปช.จต.	๓๗๙๒๒	๒. บก.มวบ.๔๑	๓๗๘๕๖
๓. หก.ยก.กปช.จต.	๓๗๙๓๘	๓. รถดับเพลิง มวบ.๓๑	๓๗๘๕๔
๔. ผบ.ฝูงบิน ทร.๓๑๔๑		๔. หมวดรักษาความปลอดภัย ๓๑๔๑	๓๗๘๑๐
๕. รอง ผบ.ฝูงบิน ทร.๓๑๔๑		๕. ร้อย พ.กองสนับสนุน กปช.จต.	๓๗๘๒๗ - ๘
๖. นยก.ฝูงบิน ๓๑๔๑		๖. จนท.รปภ. และ รถดับเพลิง พัน ร.๒	๓๗๗๒๖
๗. ผบ.มวบ.๓๑		๗. รถดับเพลิงเทศบาลท่าใหม่	๐๓๙ - ๔๓๑๕๐๒
๘. ผบ.มวบ.๔๑		๘. รพ.พระปกเกล้า	๐๓๙ - ๓๒๔๙๗๕
		๙. รพ.ท่าใหม่	๐๓๙ - ๔๓๑๐๐๑
		๑๐. สภอ.เมืองจันทบุรี	๐๓๙ - ๓๑๑๑๑๑
		๑๑. สภอ.ท่าใหม่	๐๓๙ - ๔๓๑๗๒๓
		๑๒. เสธ.กปร.	๓๕๐๐๔

ตรวจถูกต้อง

น.อ.



(นฤพนธ์ วิไลัญญา)

ผบ.ฝูงบิน ทร.๓๑๔๑

๑

ต.ค.๖๐

การปฏิบัติของเจ้าหน้าที่ช่วยชีวิต บ.ตช.๑ (T 337 H-SP)

๑. พื้นที่อันตราย (DANGER AREAS)

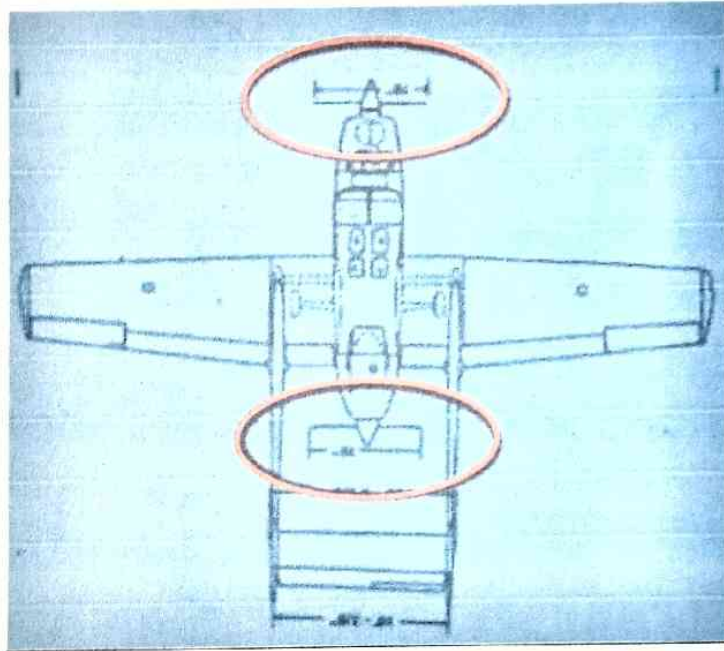
๑.๑ ไบพัตหน้า - หลัง ซึ่งจะต้องระมัดระวังเมื่อเข้าใกล้ขณะติดเครื่องยนต์

๑.๒ บริเวณพื้นที่รอบๆ ถังน้ำมันที่ประกอบอยู่ในปีกของเครื่องบินทั้งสองข้าง , เครื่องสรวพรูทที่ติดตั้ง
อมภัณฑ์ แทนติดตั้งอมภัณฑ์ และ/หรือแทนติดตั้งจรวดที่ประกอบไว้ที่ปีกทั้ง ๒ ข้าง

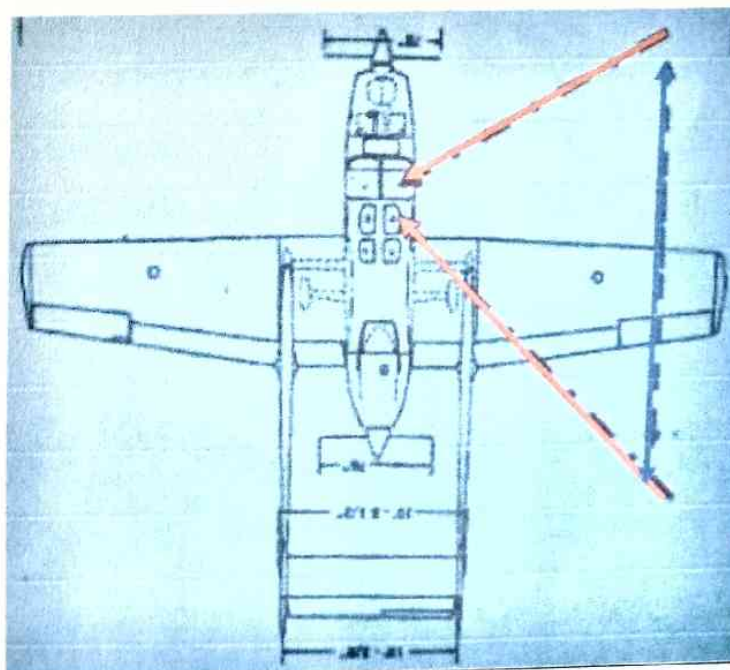
๑.๓ พื้นที่บริเวณหน้าและหลังของเครื่องสรวพรูท และอมภัณฑ์ที่ติดตั้งภายนอกลำตัวทุกชนิด เช่น จรวด

๒.๗๕ นิ้ว , ปืน .๕๐ นิ้ว ถือเป็นพื้นที่อันตราย

๒. ทิศทางในการเข้าช่วยเหลือนักบิน และผู้โดยสารอากาศยาน เมื่ออากาศยานเกิดอุบัติเหตุ



ภาพแสดงบริเวณไบพัตหน้า และหลังของ บ.ตช.๑

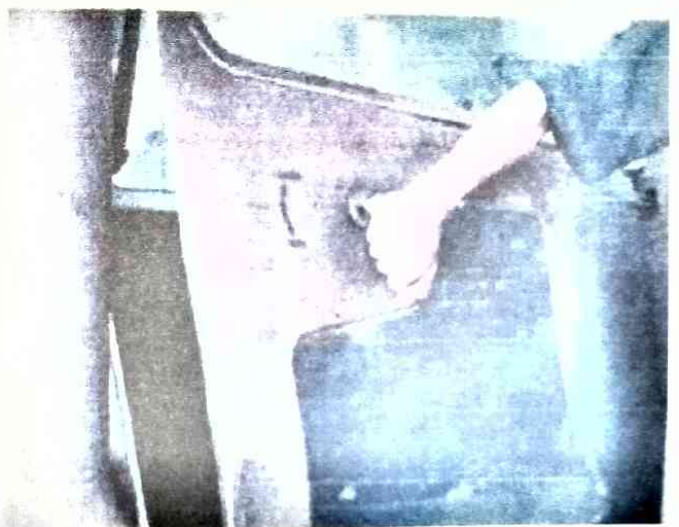
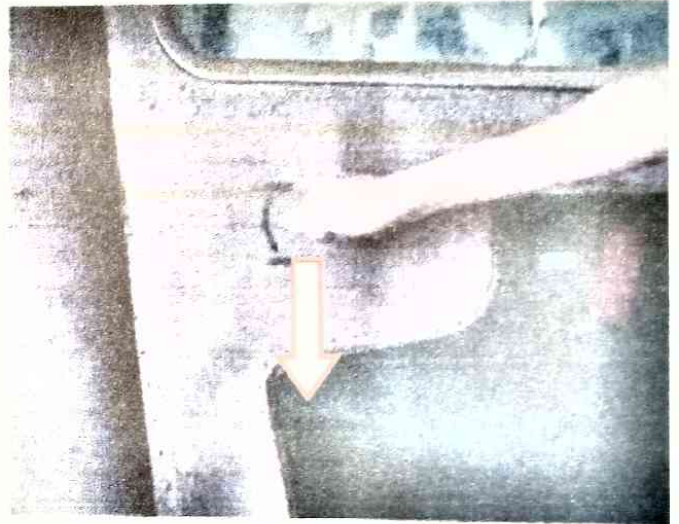
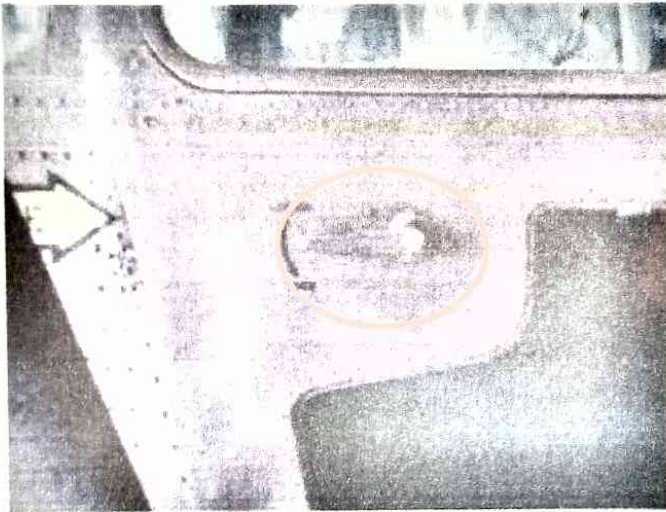


ภาพแสดงทิศทางการเคลื่อนที่เข้าหาอากาศยาน ขณะเครื่องยนต์ทำงานอยู่

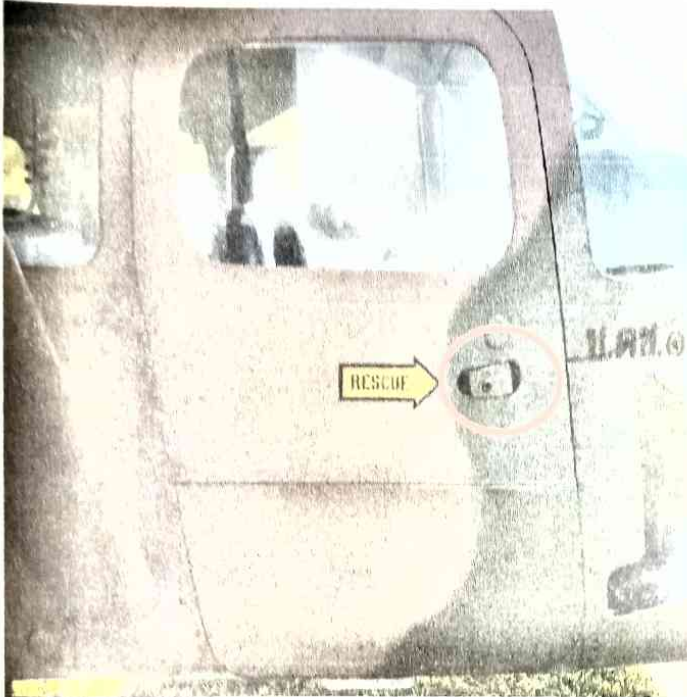
๓. ประตูทางเข้าปกติ (NORMAL ENTRY)

ประตูสามารถเปิดได้จากภายนอก เพื่อให้ จนท.สามารถเข้าไปช่วยนักบินออกมาได้ ในกรณีที่นักบินไม่สามารถเปิดได้จากภายในห้องนักบิน (COCKPIT) ตำแหน่งประตูทางเข้าปกติ อยู่บริเวณด้านขวาของส่วนลำตัวเครื่องบิน และเนื่องจากโครงสร้างลำตัวของเครื่องบิน บ.ตช.๑ มีแบบโครงสร้างลำตัวอยู่ ๒ แบบ ลักษณะประตูทางเข้าจึงแตกต่างกันไปตามแบบของโครงสร้าง ดังนี้

๓.๑ ประตูทางเข้าแบบหมุน เปิด - ปิด เป็นโครงสร้างประตูแบบบานเดียว เปิดโดยการหมุนด้ามจับ ประตูลงแล้วเปิดประตูออก



๓.๒ ประตูทางเข้าแบบกดล็อก โครงสร้างประตูทางเข้าแบบนี้ จะแบ่งบานประตูออกเป็น ๒ ส่วนล่าง - บน เปิดโดยใช้วิธีกดเพื่อปลดล็อกและเปิดประตู



๔. ประตูฉุกเฉิน (EMERGENCY DOOR)

กรณีที่ไม่สามารถเปิดประตูทางเข้าแบบปกติได้ ไม่ว่าจะใช้วิธีเปิดจากภายนอกหรือภายในก็ตาม เราสามารถเปิดประตูฉุกเฉินซึ่งอยู่ทางด้านซ้ายของลำตัวเครื่องบินได้ โดยตำแหน่งที่ใช้ในการเปิดอยู่ด้านซ้ายของนักบินที่ ๑ ภายในห้องนักบิน วิธีเปิดคือดึงฝาครอบพลาสติกออกแล้วดึงกระดุกห้วงสีแดงและยังสามารถเปิดจากภายนอกได้ โดยการกดปุ่มฝาครอบ EMERGENCY DOOR ให้เปิดออก แล้วดึงกระดุกห้วงสีแดงเพื่อให้ประตูเปิดออก (ในกรณีต้องเร่งรีบช่วยเหลืออย่างเร่งด่วน ให้เปิดทั้งประตูทางเข้าปกติและประตูฉุกเฉินได้พร้อมกัน)

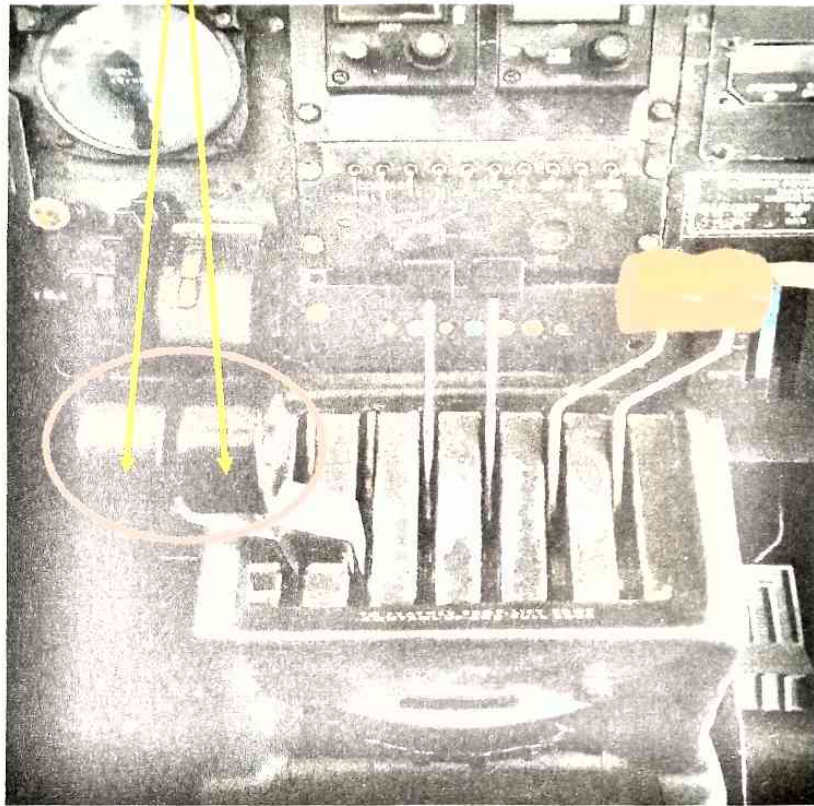


ประตูด้านท้ายเครื่องอยู่บริเวณด้านขวาทางด้านท้ายของอากาศยาน เป็นประตูช่องเปิด-ปิดขนาดเล็กที่สามารถถอดตัวเข้าออกเครื่องบินได้ เปิดโดยการกดปลดล๊อค

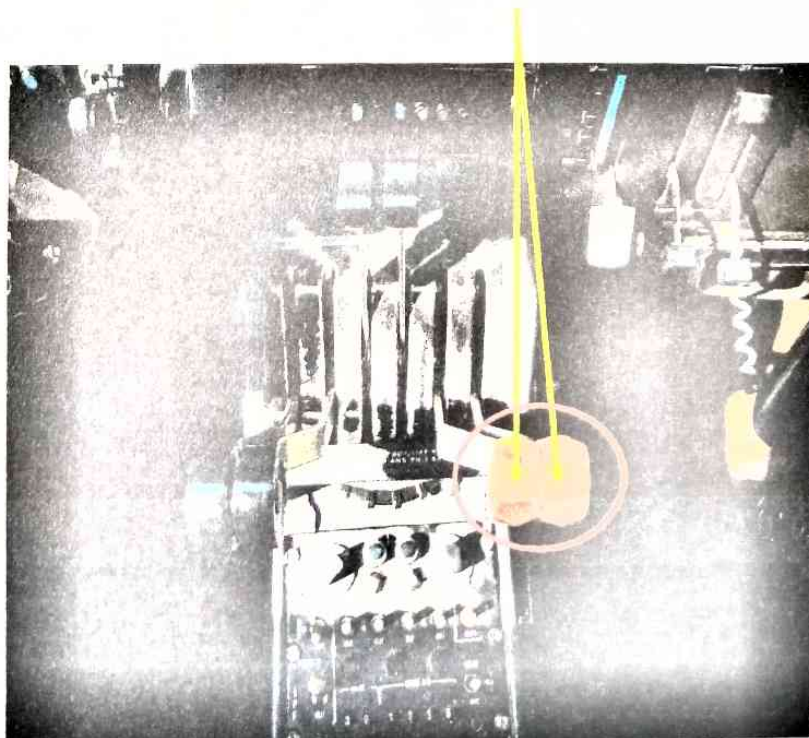


๕. วิธีการดับเครื่องยนต์ฉุกเฉิน

๕.๑ ดึงคัน THROTTLE ที่อยู่ทางด้านซ้ายของ CONTROL QUADRANT บริเวณตรงกลางระหว่างนักบินที่ ๑ และ ๒ (คันบังคับสีดำ) ลงมาตำแหน่ง หลัง/ล่างสุด เพื่อให้เครื่องยนต์อยู่ในรอบเดินเบา



๕.๒ ดึงคัน MIXTURE ที่อยู่ทางด้านขวาของ CONTROL QUADRANT บริเวณตรงกลางระหว่างนักบินที่ ๑ และ ๒ (คันบังคับสีส้ม) ลงมาตำแหน่งหลัง/ล่างสุด เป็นการตัดน้ำมันเชื้อเพลิง ที่จะเข้าสู่เครื่องยนต์ ซึ่งส่งผลให้เครื่องยนต์หยุดการทำงาน



๖. วิธีการตัดการทำงานของระบบไฟฟ้า

๖.๑ บิดปุ่ม IGNITION SWITCH ของเครื่องยนต์หน้าและหลัง จากตำแหน่ง BOTH ให้ไปอยู่ในตำแหน่ง OFF โดยการบิดสวิทช์ไปทางด้านซ้าย เป็นการตัดวงจรระบบไฟฟ้าที่จะไปอำนวยความสะดวกระเบิดในกระบอกสูบเครื่องยนต์



๖.๒ ตัดระบบวงจรไฟฟ้าทั้งหมดของอากาศยาน (BATTERY) โดยกดปุ่ม MASTER SWITCH จากตำแหน่ง ON ไปยังตำแหน่ง OFF โดยกดบริเวณด้านล่างของสวิทช์ลง

๗. วิธีการตัดการทำงานของระบบจ่ายน้ำมันเชื้อเพลิง

ปิดสวิทช์ SELECTOR VALVE ทั้ง ๒ ตัว ที่อยู่บริเวณด้านบนตรงกลางเพดานเหนือศีรษะของนักบิน จากที่อยู่ในตำแหน่งเปิด(สีเขียว) ให้ไปอยู่ในตำแหน่งปิด(สีแดง) เพื่อตัดการจ่ายน้ำมันระหว่างถังน้ำมันเชื้อเพลิงที่อยู่ในปีกทั้งสองข้าง กับเครื่องยนต์หน้า - หลัง



๘. วิธีการปลดท่อจรวดออกจาก ADAPTER RAK บริเวณปีกของอากาศยาน

การปฏิบัติในกรณีที่อากาศยานประสบอุบัติเหตุมีการติดตั้งเครื่องสรรพาวุธและอมภัณฑ์ หลังจากทำการดับเครื่องยนต์และทำการปิด MASTER SWITCH เรียบร้อยแล้ว จะต้องทำตามขั้นตอนในการป้องกันการงานที่ผิดพลาดของระบบอาวุธ ดังนี้

๘.๑ ใส่ SAFTY PIN บริเวณด้านท้ายจรวด เพื่อตัดวงจรไฟฟ้า

๘.๒ หมุนถอดหัวต่อสายไฟ (CONNECT) ออกจากท่อจรวด

๘.๓ ดึง SAFTY PIN RAK (ทำหน้าที่ป้องกันท่อจรวดหลุดจาก RAK) ออก

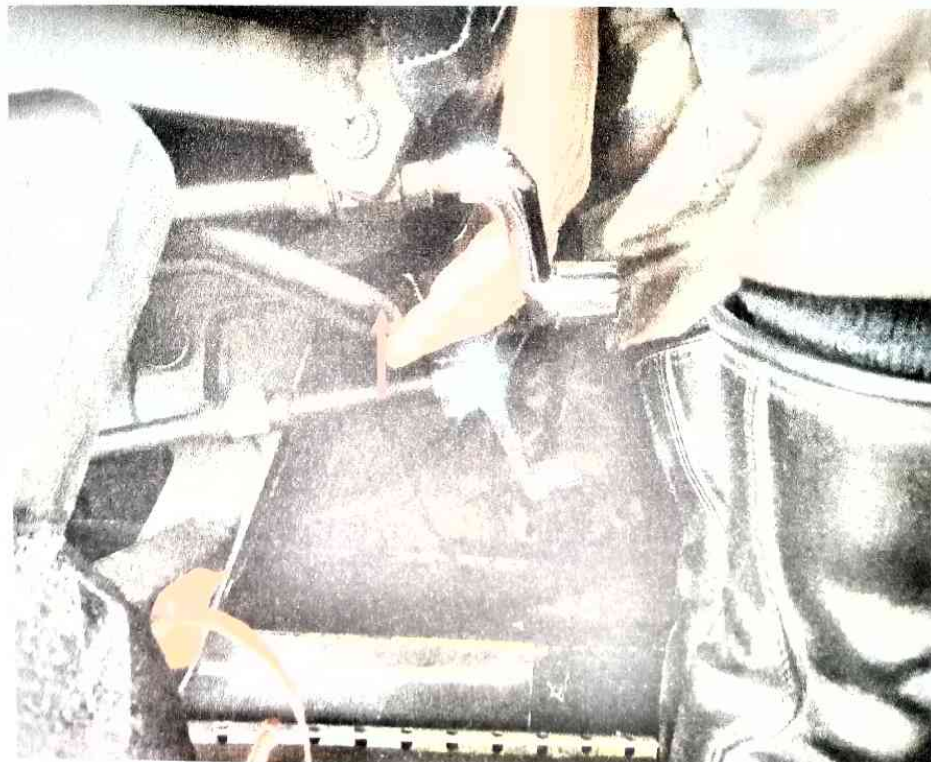
๘.๔ ใช้เครื่องมือสอดเข้าไปปลดปลี้ออก ท่อจรวดจะถูกปลดออกจาก ADAPTER RAK



๙. วิธีการปลดเข็มขัดรัดตัว และการเลื่อนเก้าอี้นักบิน



ยกตัวลืคอสลักสายรัดตัวขึ้น สายรัดตัวจะหลุดออกจากสายยึด



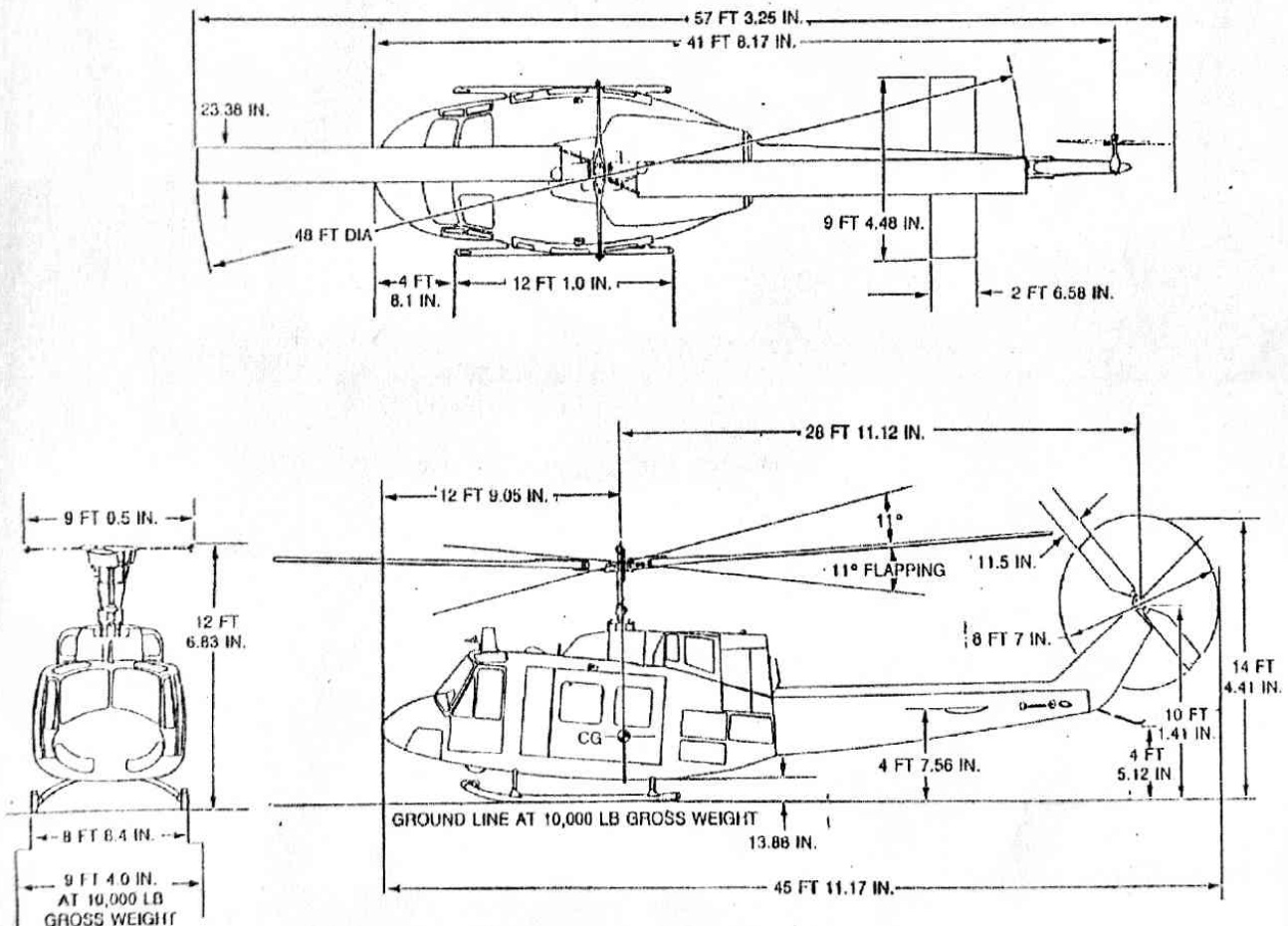
ยกที่คั่นปรับเก้าอี้นักบินที่อยู่บริเวณใต้เก้าอี้ขึ้นด้านบน พร้อมออกแรงดัน เก้าอี้จะเคลื่อนตัวหน้า-หลังตามต้องการ

ผนวก ฎ

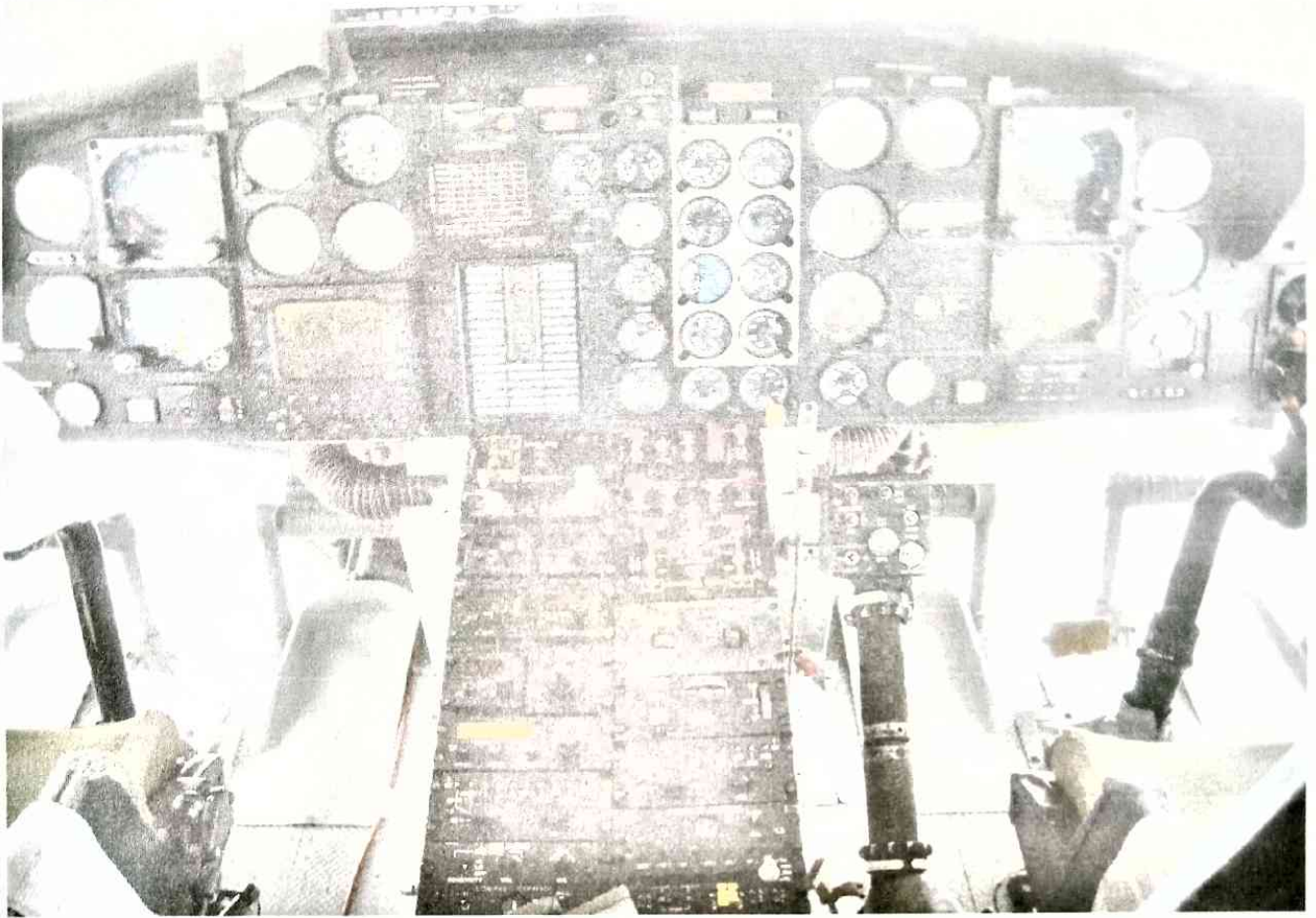
การปฏิบัติของเจ้าหน้าที่ช่วยชีวิต ฮ.ลล.๒ (Bell-212)

๑. ลักษณะทั่วไปของ ฮ.ลล.๒ (Bell-212)

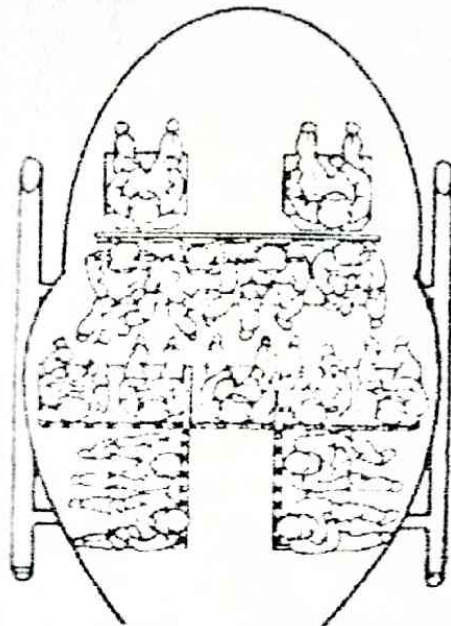
ฮ.ลล.๒ (Bell-212) เป็นเฮลิคอปเตอร์เอนกประสงค์มีหน้าที่ค้นหาและช่วยเหลือผู้ประสบภัยทางทะเลและบนบก ลำเลียงทางอากาศและส่งกลับสายแพทย์ ตลอดจนสนับสนุนการปฏิบัติการทางเรือและกองกำลังนาวิกโยธิน ผลิตโดยบริษัท BELL - HELICOPTER ประเทศแคนาดา ขับเคลื่อนด้วยเครื่องยนต์เทอร์โบชาร์พ ของบริษัท PRATT & WHITNEY ผ่านชุด หมุน TRANSMISSION ไป MAIN ROTOR และ TAIL ROTOR ติดตั้งท่อยิงจรวด แบบ ๒.๗๕ นิ้ว บริเวณด้านข้างลำตัว ส่วนประกอบของถังน้ำมันอยู่บริเวณใต้ท้องเครื่องเหนือ SKID ขึ้นมา และสามารถติดตั้งปืนกล M.60 และ ปืนกล .๕๐ นิ้ว ส่วนหน้าติดตั้งส่วนประกอบของเครื่อง รับ - ส่ง วิทย์ และแบตเตอรี่



EXTERIOR DIMENSION



COCKPIT LAYOUT



PERSONNEL TRANSPORT

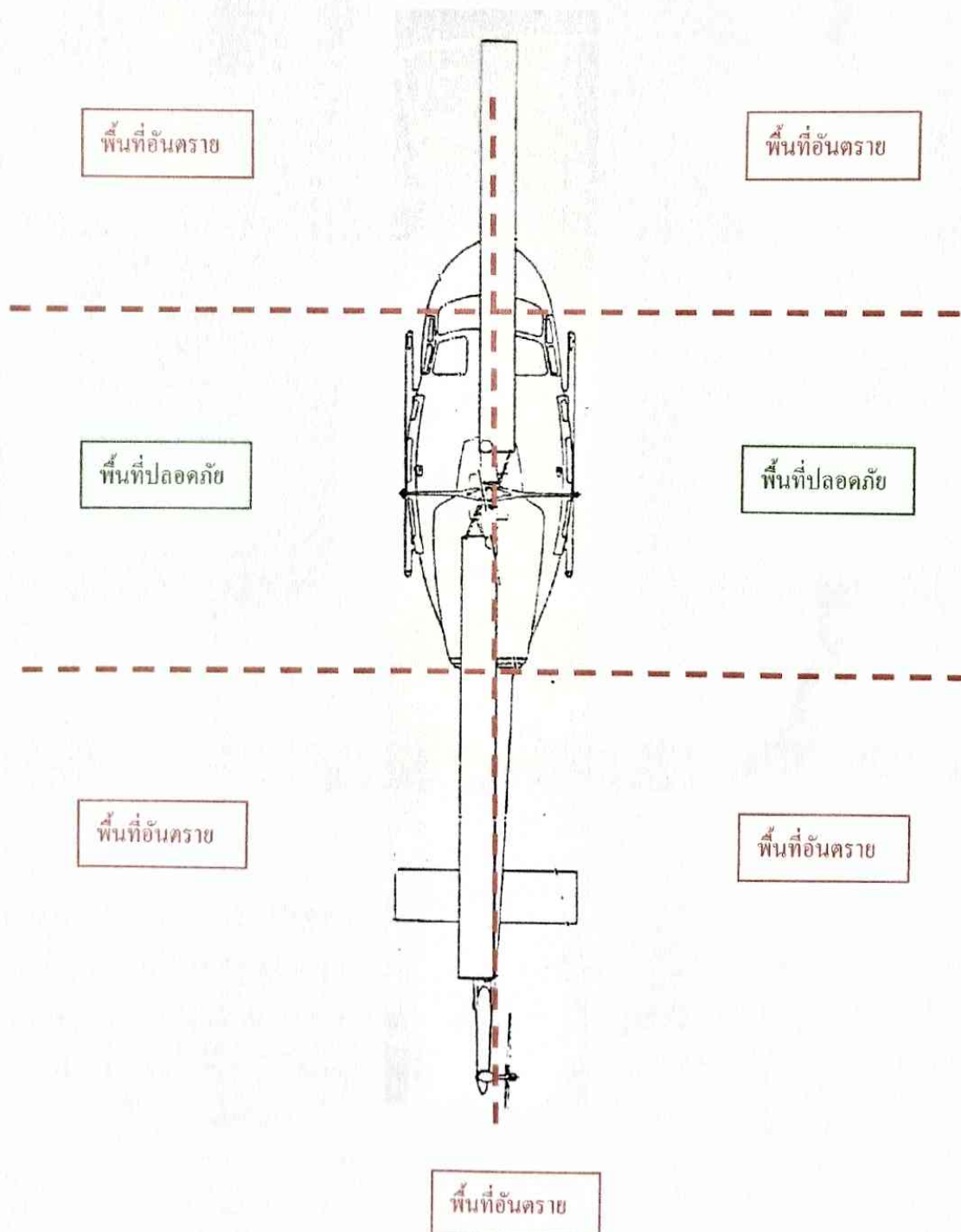
PERSONNEL TRANSPORT

๒. พื้นที่อันตราย (DANGER AREA)

๒.๑ ใบพัดประธาน (MAIN ROTOR BLADE) เส้นผ่านจุดศูนย์กลาง ยาว ๔๘ ฟุต ระยะเวลาสูง ๑๒ ฟุต ในกรณีที่เกิด EMERGENCY และขณะที่ใบพัดประธานยังคงหมุนอยู่ที่พื้นที่โดยรอบ ฮ. จะเป็นพื้นที่อันตรายต้องใช้ความระมัดระวัง ให้สังเกตการหมุนของใบพัดประธานว่าปกติหรือว่าผิดปกติ การเข้าและออกจากตัวเครื่องทุกครั้งจึงควรก้มศีรษะลงเพื่อลดอันตรายจากใบพัดประธาน

๒.๒ บริเวณ TAIL ROTOR ต้องใช้ความระมัดระวังเป็นพิเศษ เนื่องจากระดับของปลาย TAIL ROTOR สูงในระดับเดียวกับศีรษะหรือประมาณ ๔-๕ ฟุต จากพื้น ขณะหมุนถ้าไม่สังเกตให้ดีอาจมองไม่เห็น พื้นที่อันตราย คือ บริเวณโดยรอบ TAIL ROTOR

๒.๓ ในกรณีที่ติดตั้งสกรพาวุธ พื้นที่อันตรายคือบริเวณหัวเครื่องในกรวย ๔๕ องศา จากแนวกึ่งกลางเครื่องและบริเวณติดตั้งท่อยิงจรวด



๓. การเข้าเครื่อง (NORMAL ENTRY)

ฮ.ลล.๒ (Bell-212) สามารถเข้าและออกตัวเครื่องได้ทั้งสองด้านโดยหลีกเลี่ยงพื้นที่อันตรายตามคำแนะนำในช่างต้น สามารถแยกพื้นที่เข้าได้ 2 ส่วนคือ ส่วนนักบิน และส่วนผู้โดยสาร(ดูภาพประกอบ) และให้ปฏิบัติ ดังนี้

๓.๑ ดัน HANDLE ลง

๓.๒ SLIDE DOOR

๓.๓ ENTRY



๔. การเข้าเครื่องเมื่อเกิดเหตุฉุกเฉิน (EMERGENCY ENTRY)

๔.๑ จนท.ช่วยชีวิตที่จะเข้าไปที่ ฮ. ควรสังเกตโดยรอบ ฮ. ดังนี้

๔.๑.๑ ไบพัดประธานและเครื่องยนต์ยังคงหมุนหรือว่าติดอยู่หรือไม่

๔.๑.๒ มีน้ำมันเชื้อเพลิงไหลออกมาจากตัวเครื่องหรือไม่

๔.๑.๓ มีเพลิงไหม้หรือไม่

๔.๒ เมื่อแน่ใจว่าไม่มีเหตุการณ์ดังกล่าวข้างต้นให้เข้าไปที่ตัวเครื่องโดยปฏิบัติ ดังนี้

๔.๒.๑ OFF BATTERIES และปิดระบบไฟฟ้าอาวุธ

๔.๒.๒ เข้าไปในเครื่องโดยหลีกเลี่ยงพื้นที่อันตรายที่กล่าวมาข้างต้น

๔.๒.๓ เปิดประตูนักบินและผู้โดยสาร (NORMAL ENTRY)

๔.๒.๔ ในกรณีที่ไม่สามารถเปิดประตูได้ให้ใช้ EMERGENCY DOOR (ดูภาพประกอบ)

๔.๒.๕ ดับเครื่องยนต์ และตัดระบบน้ำมัน

๔.๒.๖ ช่วยเหลือผู้รอดชีวิต

๔.๒.๗ ในกรณีที่นักบินหมดสติ จนท.ช่วยชีวิตที่สามารถเข้าเครื่องได้แล้ว ให้ล้มนักบินมาด้านหลัง(ดูภาพประกอบหน้า ๙)

๔.๒.๘ ปลดสายรัดไหล่

๕. การปฏิบัติการเกี่ยวกับ EMERGENCY DOOR

กรณีที่ไม่สามารถเปิดประตูห้องโดยสาร (SLIDE DOOR) และประตูห้องนักบิน (PILOT DOOR) ให้ จนท.ช่วยชีวิตปฏิบัติ ดังนี้

๕.๑ ประตูห้องโดยสาร (SLIDE DOOR)

๕.๑.๑ ดึง COVER สีขาวที่ SLIDE DOOR ออก

๕.๑.๒ หมุน HANDLE สีแดงในทิศทางทวนเข็มนาฬิกาและดึง บานกระจะจะหลุดออก



๕.๒ ประตูนักบิน (PILOT DOOR)

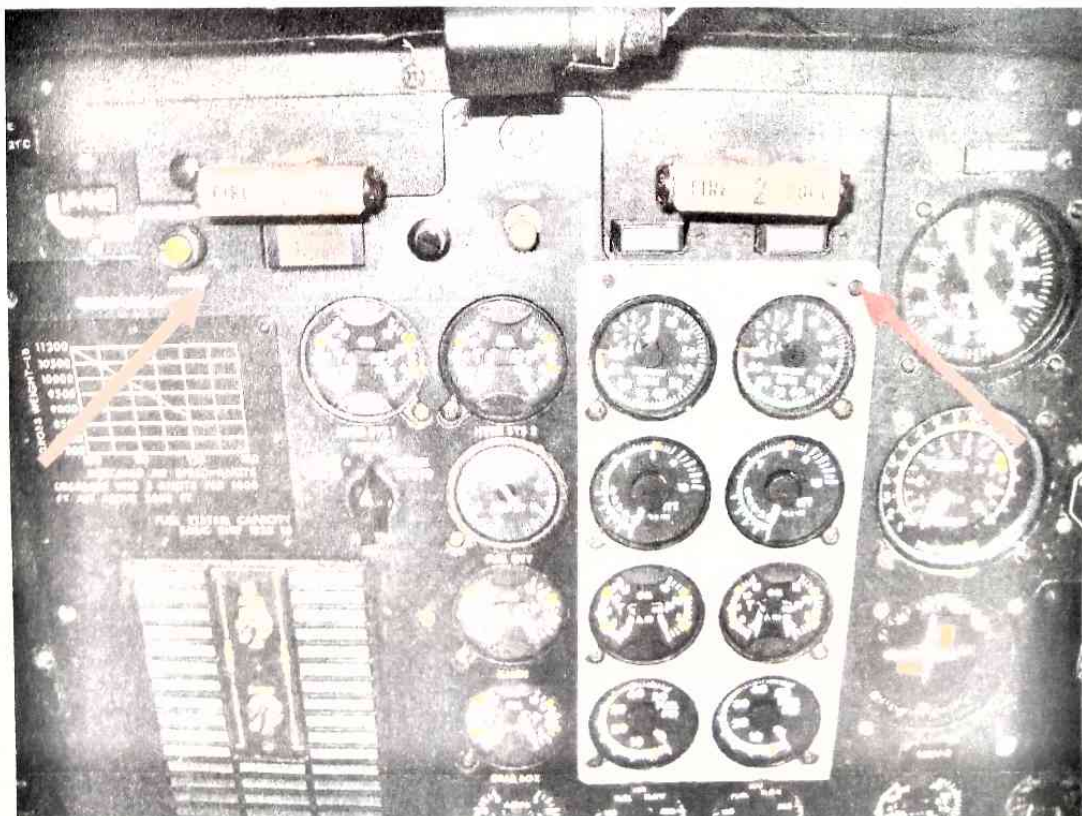
- ดึง JETTISON DOOR (สีเหลือง) ประตูนักบินจะหลุดออกทั้งบาน



๖. การตัดระบบน้ำมันและการดับเครื่องยนต์

๖.๑ การตัดระบบน้ำมันแบบเร่งด่วน

บริเวณกึ่งกลาง CONSOLE ด้านหน้านักบินจะมี FIRE PULL 1 และ 2 ให้ จนท.ช่วยชีวิตคนแรกที่เข้าไปในเครื่อง ดึง FIRE PULL 1 และ 2 จะเป็นการตัดระบบน้ำมันเข้าเครื่องยนต์ทั้งเครื่องยนต์ 1 และ 2

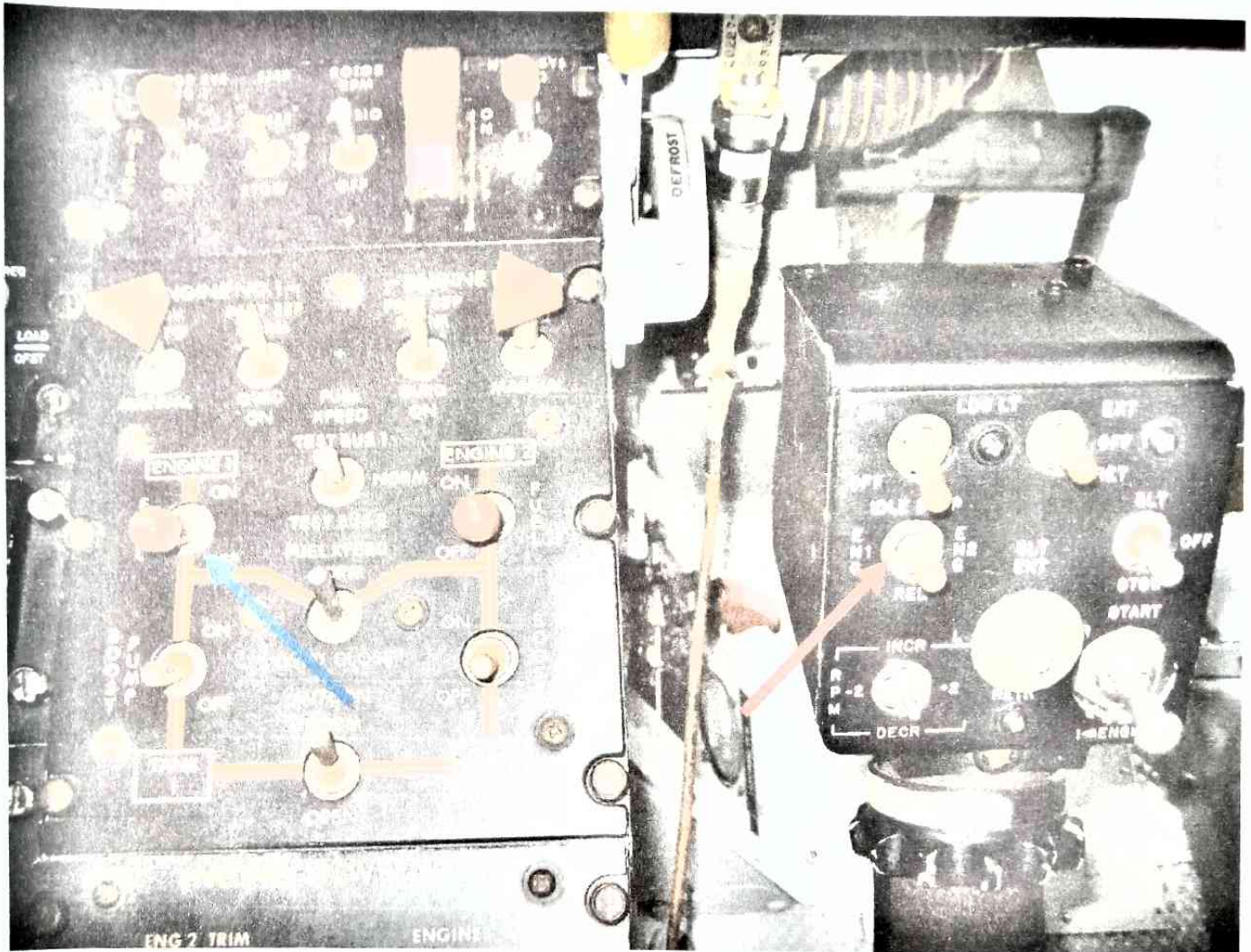


๖.๒ การดับเครื่องยนต์อย่างสมบูรณ์ COMPLETE SHUTDOWN ให้ปฏิบัติตามขั้นตอน ดังนี้

๖.๒.๑ IDLE STOP RELEASE (COLLECTIVE)

๖.๒.๒ CLOSE THROTTLE (TWIST GRIP AT COLLECTIVE)

๖.๒.๓ FUEL SYSTEM OFF (PEDES TAL)



๗. การตัดระบบไฟฟ้าจากแบตเตอรี่

๗.๑ บริเวณกึ่งกลาง COMPARTMENT ด้านหน้าเครื่องจะติดตั้ง BATTERY ระบบวิทยุและเครื่องช่วยเดินอากาศ ให้
จนท. เปิดฝาออกโดยกดปุ่มล๊อค จำนวน 6 ปุ่ม ดังภาพ





๗.๒ เมื่อเปิดฝา COMPARTMENT ด้านหน้าออกแล้ว BATTERY จะอยู่บริเวณหน้าสุดด้านซ้ายมือของผู้เปิด ให้ จนท.ช่วยชีวิตใช้มือหมุนขั้ว BATT ออก



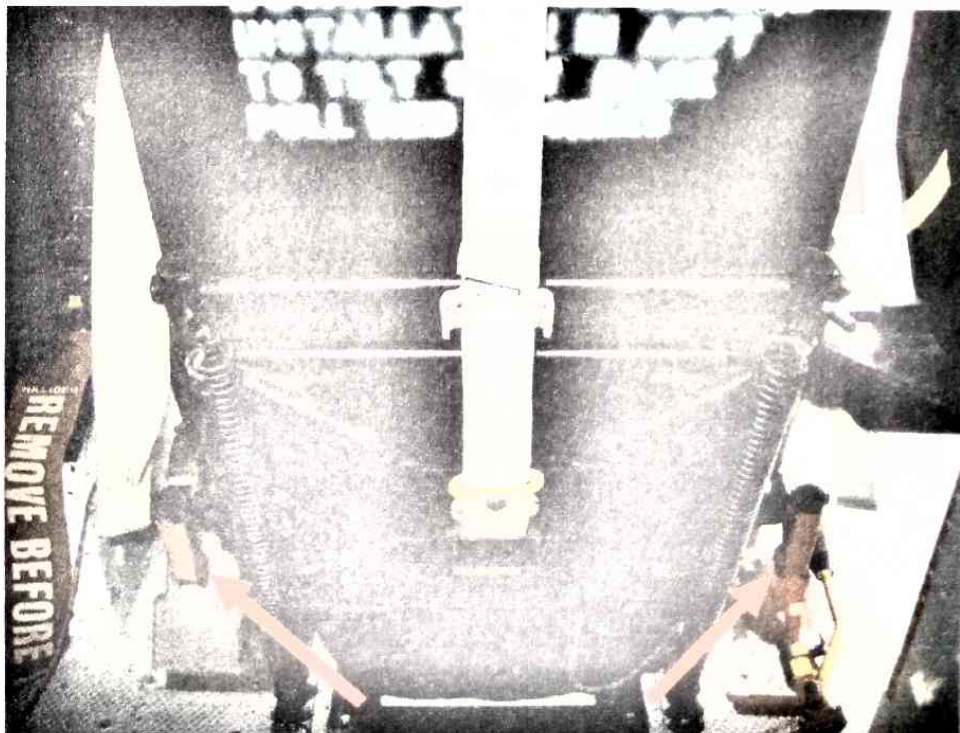


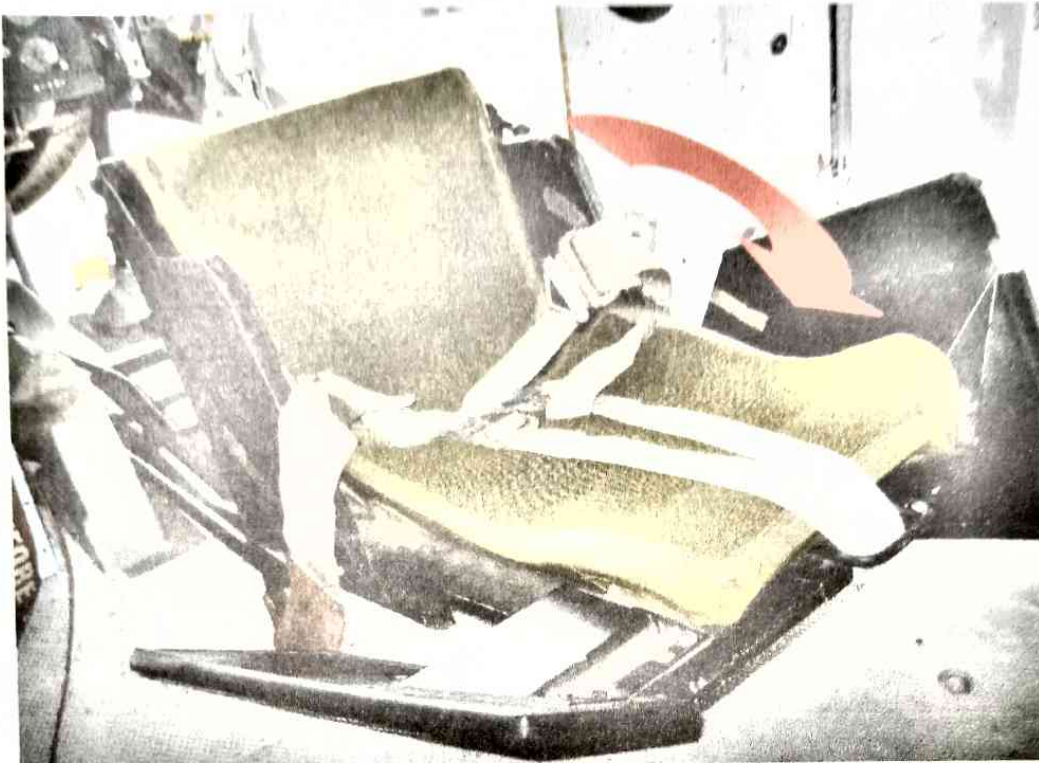
๘. การช่วยชีวิตนักบินออกจากเก้าอี้นักบิน

๘.๑ ดึงสลักสีแดงลง

๘.๒ ล้มเก้าอี้นักบินลงด้านหลัง

๘.๓ ปลดสายรัดไหล่นักบิน





ขั้นตอนการปฏิบัติในการช่วยชีวิต

EMERGENCY ENTRY CHECKLIST

๑. ตัดระบบไฟฟ้าจาก BATTERY COMPARTMENT ด้านหน้าเครื่อง
๒. เปิดประตูห้องผู้โดยสารและห้องนักบิน
๓. ดับเครื่องยนต์ และ ตัดระบบน้ำมัน
๔. ช่วยเหลือผู้รอดชีวิต บริเวณห้องผู้โดยสาร
๕. ล้มเก้าอี้นักบิน
๖. ปลดสายรัดไหล่
๗. ช่วยชีวิตนักบิน

ตรวจถูกต้อง

น.อ.

วิไล

(นฤพนธ์ วิไลธัญญา)

ผบ.ฝูงบิน ทร.๓๑๔๑

๑ ต.ค.๖๐