

ข้อปฏิบัติในกรณีเกิดอุบัติเหตุฉุกเฉินบนอากาศยานฝนหลวง

ในการปฏิบัติการกิจฝนหลวงของสำนักฝนหลวงและการบินเกษตร จะมีผู้ทำงานร่วมกันหลายฝ่าย ได้แก่ นักบิน ช่างเครื่องบิน เจ้าหน้าที่สื่อสาร นักวิชาการและเจ้าหน้าที่โปรยสารฝนหลวง ดังนั้น การทำงานร่วมกันจะต้องเข้าใจถึงขั้นตอนการปฏิบัติที่ถูกต้องตามหน้าที่ความรับผิดชอบของแต่ละบุคคล เพื่อให้เกิดความปลอดภัยต่อชีวิตและทรัพย์สินของทางราชการ ในกรณีที่เกิดเหตุฉุกเฉินระหว่างการบินปฏิบัติภารกิจ ซึ่งสามารถแยกได้หลายกรณีดังนี้

- ขณะ Taxi ออกจากลานจอด
- ขณะวิ่งขึ้น (Take off)
- ขณะไต่ (Climb)
- ขณะบินระดับ (Cruise) โปรยสารฝนหลวง
- ขณะกลับมอลงสนามบิน (Landing)
- กรณีผู้โดยสาร หรือ เจ้าหน้าที่เจ็บป่วย

★ **ขณะ Taxi ออกจากลานจอด** : หากเกิดไฟไหม้เครื่องยนต์ด้านใดด้านหนึ่ง นักบินผู้บังคับอากาศยานจะหยุด Taxi ทำการดับไฟด้านที่ไหม้ตามคู่มือการบินและแจ้งหอบังคับการบิน เพื่อขอสนับสนุนรถดับเพลิง รถพยาบาลและอุปกรณ์ต่างๆ ที่ใช้ดับไฟและช่วยลำเลียงผู้โดยสาร หรือเจ้าหน้าที่ทั้งหมดออกจากอากาศยานที่เกิดไฟไหม้ให้เร็วที่สุด

★ **ขณะวิ่งขึ้น (Take off)** : หากมีเหตุฉุกเฉิน เช่น ความเร็ววิ่งขึ้นไม่ได้ตามเกณฑ์ เครื่องยนต์ขัดข้อง หรือเกิดไฟไหม้ นักบินผู้บังคับอากาศยานจะเป็นผู้ตัดสินใจยกเลิกการวิ่งขึ้น หรือจะทำการวิ่งขึ้นต่อไปให้เป็นไปตามคู่มือการบินที่กำหนดไว้ สำหรับผู้โดยสารหรือเจ้าหน้าที่ที่จะต้องทำตามคำสั่งของนักบินผู้บังคับอากาศยาน โดยนั่งอยู่กับที่ ใสสายรัดตัวให้เรียบร้อย พร้อมทั้งจะออกจากอากาศยานตามคำแนะนำที่ถูกต้องเมื่อมีคำสั่งให้เคลื่อนย้ายได้

หมายเหตุ : ถ้าในกรณีมีสารฝนหลวงที่ติดไฟได้ง่าย จะต้องดำเนินการทิ้งสารฝนหลวงนั้นในที่ที่นักบินเห็นว่าปลอดภัย โดยจะมีเจ้าหน้าที่ช่างเครื่องบินเป็นผู้ควบคุมดูแล เมื่อทิ้งสารฝนหลวงเรียบร้อยแล้วจึงจะนำอากาศยานกลับมอลงสนามบิน

★ **ขณะไต่ (Climb)** : หากความสูงที่เกิดเครื่องยนต์ขัดข้องหรือไฟไหม้เครื่องยนต์ นักบินผู้บังคับอากาศยานจะหยุดการไต่ (เมื่อได้ความสูงที่ปลอดภัย) แจ้งหอบังคับการบินให้ทราบถึงเหตุฉุกเฉิน เพื่อจะนำอากาศยานกลับมอลงสนามบินตามคู่มือการบิน หรือ SOP (STANDARD OPERATION PROCEDURE) ที่กำหนดไว้ และแจ้งให้ลูกเรือรวมถึงเจ้าหน้าที่ทั้งหมดบนอากาศยานรู้และเตรียมตัวที่จะลงสนามบินโดยการนั่งอยู่กับที่ ใสสายรัดตัวให้เรียบร้อย เมื่ออากาศยานลงจอดเรียบร้อยแล้วให้ออกจากอากาศยานตามคำแนะนำของเจ้าหน้าที่ที่นักบินผู้บังคับอากาศยานมอบหมายให้เป็นผู้ควบคุมดูแล

หมายเหตุ : ในกรณีที่มิมีสารฝนหลวงที่ติดไฟง่าย หรือเป็นเชื้อเพลิงที่ติดไฟแล้วเป็นควันพิษ จะต้องโปรยทิ้งให้หมดก่อนที่จะนำอากาศยานกลับมอลงสนามบิน ให้ทำตามคำสั่งของนักบินผู้บังคับอากาศยาน หรือเจ้าหน้าที่ที่นักบินผู้บังคับอากาศยานมอบหน้าที่ให้กำกับดูแลการโปรยสารฝนหลวงดังกล่าวทิ้งจนกว่าจะเสร็จเรียบร้อย จึงให้กลับมานั่งประจำที่ ใสสายรัดตัวให้เรียบร้อย เพื่อเตรียมพร้อมที่จะลงสนามบินต่อไป

★ **ขณะบินระดับ (Cruise) โปรรายสารฝนหลวง** : หากมีเหตุขัดข้องเครื่องยนต์ดับ หล่อลื่นรื้อระบบไฟฟ้าของอากาศยานเสียใช้งานไม่ได้ เมื่อนักบินผู้บังคับอากาศยานตรวจพบข้อบกพร่อง นักบินผู้บังคับอากาศยานจะแจ้งให้หอบังคับการบินทราบถึงข้อบกพร่อง เพื่อเตรียมพร้อมอุปกรณ์ต่าง ๆ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบเพื่อให้ความช่วยเหลือ

หมายเหตุ : สำหรับสารฝนหลวงที่อยู่บนอากาศยานจำเป็นต้องโปรราย หรือทิ้งให้เร็วที่สุดตามคำสั่งของนักบินผู้บังคับอากาศยาน หรือผู้ที่นักบินผู้บังคับอากาศยานมอบหมายให้กำกับดูแล เมื่อเสร็จสิ้นเรียบร้อยกลับมานั่ง และใส่สายรัดตัวให้เรียบร้อยก่อนที่อากาศยานลงจอด หลังจากอากาศยานจอดเรียบร้อยแล้ว เจ้าหน้าที่ทั้งหมดจะต้องออกจากอากาศยานตามคำแนะนำอย่างเคร่งครัดเพื่อความปลอดภัย

★ **ขณะกลับมาลงสนามบิน (Landing)** : หลังจากเสร็จภารกิจปฏิบัติการฝนหลวงเรียบร้อยแล้ว ขณะบินกลับมาลงสนามบิน หากเกิดเหตุฉุกเฉิน นักบินผู้บังคับอากาศยานจะแจ้งให้หอบังคับการบินทราบและปฏิบัติตามคู่มือการบิน หรือ SOP (STANDARD OPERATION PROCEDURE) ที่กำหนดไว้ว่า ขณะเกิดเหตุฉุกเฉินจะต้องปฏิบัติอย่างไรบ้าง และแจ้งให้เจ้าหน้าที่ที่อยู่บนอากาศยานทราบเพื่อเตรียมตัวที่จะลงสนามบินแบบฉุกเฉินตามคำแนะนำของนักบินผู้บังคับอากาศยาน หรือผู้ที่ได้รับมอบหมายจากนักบินผู้บังคับอากาศยานเป็นผู้กำกับดูแลความปลอดภัยของเจ้าหน้าที่ทั้งหมด

★ **กรณีผู้โดยสาร หรือ เจ้าหน้าที่เจ็บป่วย** : หากผู้โดยสารหรือเจ้าหน้าที่เจ็บป่วยอาจเป็นอันตรายถึงชีวิต นักบินผู้บังคับอากาศยานต้องให้ความสนใจ เว้นแต่ ในกรณีที่เหตุเกิดขณะวิ่งขึ้น - ลงสนามบิน ได้ หรือร่อน หากเกิดในช่วงดังกล่าวนี้ ให้นักบินรีบกลับมาลงสนามบินต้นทางหรือปลายทางทันที หากเหตุเกิดในช่วงอื่นของการบิน นักบินผู้บังคับอากาศยานจะหาสนามบินที่ใกล้ที่สุดเพื่อส่งผู้ป่วยโดยแจ้งให้หอบังคับการบินทราบและขอสนับสนุนรถพยาบาลส่งผู้ป่วยโดยเร็วที่สุด

★ **ทางออกฉุกเฉิน : ข้อมูลประตูทางออก มีดังนี้**

- ประตูทางออกฉุกเฉินมี 3 ประตู และประตูขึ้นลงตามปกติมี 2 ประตู รวมเป็น 5 ประตู
- ตำแหน่งประตูทางออกฉุกเฉินอยู่ที่ด้านท้ายของเครื่องบิน ทางซ้ายมือ - ขวามือ ของท้ายเครื่องบินข้างละ 1 ประตู และประตูที่ 3 อยู่ด้านหลังที่นั่งของนักบินที่ 1 และที่ 2 ด้านบนเหนือศีรษะ
- ประตูที่ขึ้น - ลง ปกติอยู่ที่ด้านซ้ายของลำตัวเครื่องบิน ด้านหน้าหลังนักบินที่ 1 และประตูด้านท้ายของเครื่องบินที่ใช้สำหรับเคลื่อนย้ายสารฝนหลวง

ประตูที่กล่าวมาทั้งหมดนี้ ในกรณีมีเหตุฉุกเฉิน สามารถที่จะเปิดและออกจากเครื่องบินได้อย่างปลอดภัยตามคำแนะนำของช่างเครื่องบินที่ขึ้นปฏิบัติงานบนอากาศยาน (ดูตามภาพประกอบ)





ในกรณีที่เกิดไฟไหม้เครื่องยนต์ ขณะที่ติดเครื่องยนต์ นักบินสามารถที่จะดับไฟที่ไหม้ได้โดยการกดปุ่มหม้อดับเพลิงที่มีหัวฉีดน้ำยาดับเพลิงที่ติดตั้งอยู่รอบ ๆ เครื่องยนต์ หรือจากข้างเครื่องบินที่ดูแลการติดเครื่องยนต์อยู่ภายนอก

ถ้าเกิดเพลิงไหม้ภายในลำตัวของเครื่องบิน ไม่ว่าจะเกิดจากสาเหตุใด ๆ ก็ตามบนเครื่องบิน จะมีหม้อดับเพลิงติดตั้งอยู่ที่ด้านหลังของนักบินที่ 2 (นักบินผู้ช่วย) และที่บริเวณท้ายเครื่องบินอีก 1 หม้อ ทางด้านซ้ายมือ เจ้าหน้าที่สามารถนำมาใช้ดับไฟที่ไหม้ได้ทันที

สรุป ข้อปฏิบัติในกรณีเกิดเหตุฉุกเฉินบนอากาศยานปนหลวง ของสำนักฝนหลวงและการบินเกษตรที่กล่าวมานี้ ผู้ที่ปฏิบัติงานร่วมกันทั้งหมด จะต้องคำนึงถึงความปลอดภัยทุก ๆ ขั้นตอนของการปฏิบัติงาน และรู้ถึงหน้าที่ความรับผิดชอบของแต่ละตำแหน่งของตนที่ได้รับมอบหมาย ซึ่งการปฏิบัติตามขั้นตอนต่าง ๆ ควรจะมีการซ้อมการปฏิบัติ เพื่อให้เกิดความเข้าใจถึงขั้นตอนต่าง ๆ ในกรณีที่เกิดเหตุฉุกเฉินอย่างน้อยปีละครั้ง ก่อนที่จะออกไปปฏิบัติการกิจปฏิบัติการบินปนหลวงในแต่ละปี

เอกสารอ้างอิง : 1. ระเบียบกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ ว่าด้วยการบิน พ.ศ.๒๕๓๘, กลุ่มบริหารการบิน
2. คู่มือ Standard Operating Procedures For Casa-212-300