

ฉบับที่ 19 / 2565

3 สิงหาคม 2565

ขยายเวลาปิดสนามบินถึงวันที่ 5 ส.ค. – พายุฝนถล่มทำให้งานกู้/เคลื่อนย้ายล่าช้ากว่าแผน
CAAT ลงพื้นที่เตรียมตรวจสอบมาตรฐานก่อนให้สนามบินเชียงใหม่กลับมาเปิดให้บริการ พร้อมเริ่มวิเคราะห์ข้อมูล หลังนักบินผู้ควบคุมอากาศยาน นักบินผู้ช่วย และผู้จัดการสถานี ทชร. ของสายการบินนกแอร์เข้าชี้แจงแล้ว

ความคืบหน้าการเคลื่อนย้ายเครื่องบินของสายการบินนกแอร์ที่ประสบเหตุไถลออกนอกทางวิ่ง (Runway Excursion) ขณะที่นักบินกำลังนำเครื่องบินลงจอด ณ ท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวงเชียงใหม่ (ทชร.) ล่าสุด CAAT ซึ่งติดตามกำกับดูแลและประสานงานกับท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวงเชียงใหม่ (ทชร.) อย่างต่อเนื่อง ได้ส่งเจ้าหน้าที่จากฝ่ายมาตรฐานสนามบิน สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (CAAT) ลงพื้นที่เตรียมตรวจสอบมาตรฐานก่อนอนุญาตกลับมาเปิดให้บริการตามปกติ แจ้งให้ ทชร. ต้องซ่อมแซมระบบ อุปกรณ์ และปรับทางวิ่งเพื่อให้กลับสู่สภาพตามมาตรฐานความปลอดภัย และต้องผ่านการตรวจสอบจากเจ้าหน้าที่ CAAT ก่อนกลับมาเปิดให้บริการได้ตามปกติ ดังนี้

1. ซ่อมแซมระบบไฟฟ้าสนามบินและเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศประเภททัศนวิสัย (Visual Aids) ที่ได้รับความเสียหายให้กลับมาใช้งานได้ตามปกติ (ทั้งนี้ จะดำเนินการได้ต่อเมื่อได้เคลื่อนย้ายอากาศยานพ้นจากบริเวณที่ระบบไฟฟ้าสนามบินและเครื่องช่วยอำนวยความสะดวก ฯ ติดตั้งอยู่)
2. กำจัดวัตถุแปลกปลอม (Foreign Object Debris : FOD) ที่เกิดขึ้นจากเหตุการณ์อากาศยานไถลออกจากทางวิ่งและจัดให้มีมาตรการในการเฝ้าระวัง FOD ที่อาจเกิดขึ้นในระหว่างและหลังการดำเนินการเคลื่อนย้ายอากาศยาน ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยในการปฏิบัติการของอากาศยาน
3. ทดสอบค่าความเสียดทานของทางวิ่ง (Friction Test) ก่อนเปิดใช้งานทางวิ่ง เพื่อให้แน่ใจได้ว่าค่าความเสียดทานของทางวิ่งอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน
4. เร่งดำเนินการปรับค่าระดับพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่ง (Runway Strip) บริเวณที่อากาศยานไถลออกจากทางวิ่งให้มีค่าระดับเป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดไว้ในข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ฉบับที่ 14 ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน โดย Runway Strip คือพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่ง (Runway) ที่มีไว้เพื่อลดความเสี่ยงที่จะเกิดความเสียหายแก่อากาศยานที่วิ่งออกนอกทางวิ่ง
5. ส่งรายงานการดำเนินการกรณีอากาศยานไถลออกนอกทางวิ่งให้ CAAT ทราบ หลังเหตุการณ์กลับเข้าสู่สภาวะปกติเรียบร้อยแล้ว

ทั้งนี้ ความคืบหน้าด้านการกู้เครื่องบินลำที่เกิดเหตุ เนื่องจากคืนวานนี้ (2 ส.ค. 65) เกิดพายุ ฝนฟ้าคะนอง ทำให้ไม่สามารถดำเนินการเคลื่อนย้ายอากาศยานตามแผนที่วางไว้ได้ จึงเริ่มดำเนินการเคลื่อนย้ายอากาศยานอีกครั้งในเวลา 11.30 น. ของวันนี้ อย่างไรก็ตาม สนามบินได้แจ้งออกประกาศผู้ทำการในอากาศ (NOTAM) แจ้งการปิดให้บริการสนามบินถึงวันที่ 5 สิงหาคม 2565 โดยจะเปิดให้บริการในวันที่ 6 สิงหาคม 2565

นอกจากนี้ CAAT ยังได้เชิญนักบินผู้ควบคุมอากาศยาน นักบินผู้ช่วย และผู้จัดการสถานี ทสร. ของสายการบินนกแอร์ เข้าสัมภาษณ์เพื่อให้ข้อมูล โดย CAAT จะนำไปประกอบการวิเคราะห์เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นในภาพรวมทั้งหมดเพื่อเร่งจัดทำรายงานสรุปเบื้องต้น และให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องจัดทำแผนลดความเสี่ยงที่อาจส่งผลให้เกิดเหตุการณ์ในลักษณะเดียวกันนี้ขึ้นอีกในอนาคต รวมถึงเพื่อปรับปรุงและเพิ่มมาตรการด้านความปลอดภัยทางการบินที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้นต่อไป

ขณะที่ ตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 ในกรณีที่อากาศยานประสบเหตุ นักบินของอากาศยานนั้นจะต้องหยุดทำการบินและเข้ารับการรักษาทางแพทย์ ภายในระยะเวลา 24 ชั่วโมงจากสถานพยาบาลที่ได้รับการรับรอง ซึ่ง CAAT ได้รับทราบผลการตรวจร่างกายและผลการตรวจหาสารเสพติดของนักบินและนักบินผู้ช่วยของเครื่องบินลำที่เกิดเหตุแล้ว พบว่ามีผลเป็นปกติ

RUNWAY

ทดสอบค่าความเสียดทานของทางวิ่ง (FRICTION TEST) ก่อนเปิดใช้งานทางวิ่งเพื่อให้แน่ใจได้ว่า ค่าความเสียดทานของทางวิ่งอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน และกำจัดวัตถุแปลกปลอม (FOREIGN OBJECT DEBRIS : FOD) ออก

VISUAL AIDS

ซ่อมแซมระบบไฟฟ้าสนามบินและเครื่องช่วยอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศประเภททัศนวิสัย (VISUAL AIDS)

อากาศยานที่ประสบเหตุลื่นไถลออกนอกทางวิ่ง

เจ้าหน้าที่เร่งเคลื่อนย้ายอากาศยานออกจากพื้นที่เกิดเหตุ

RUNWAY STRIP

เร่งดำเนินการปรับค่าระดับพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่ง (RUNWAY STRIP) บริเวณที่อากาศยานไถลออกนอกทางวิ่งให้มีค่าระดับเป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดไว้ในข้อกำหนดของ CAAT โดย RUNWAY STRIP คือพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่ง (RUNWAY) ที่มีไว้เพื่อลดความเสี่ยงที่จะเกิดความเสียหายแก่อากาศยานที่วิ่งออกนอกทางวิ่ง