



ข้อสังเกตต่อการบริหารและการสื่อสารในภาวะวิกฤติ
กรณีเครื่องบินของสายการบินวันทูโกตกที่ภูเก็ต
เมื่อวันอาทิตย์ที่ 16 กันยายน 2550

โดย

สุนทร คุณชัยมั่ง / Image Plus

สถานการณ์



- เครื่องบินของสายการบินวันทูโก
เที่ยวบินที่ โอจี 269 / กรุงเทพฯ –
ภูเก็ต ลื่นไถลจากรันเวย์ และเกิด
อุบัติเหตุชนกับเนินภูเขาที่สนามบิน
นานาชาติภูเก็ต เมื่อเวลา 15.45 น.
ของวันอาทิตย์ที่ 16 กันยายน 2550
ผู้โดยสารและลูกเรือเสียชีวิต 89 ราย
บาดเจ็บ 41 ราย

การเริ่มต้นของการจัดการ / การสื่อสาร



- สนามบินนานาชาติภูเก็ตได้สั่งปิดน่านฟ้า(ปิดการขึ้น-ลงของเครื่องบิน) ระดมเจ้าหน้าที่สนามบิน หน่วยกู้ภัย สาธารณสุข โรงพยาบาลทุกแห่งในภูเก็ต โดยประสานกับผู้ว่าราชการจังหวัดภูเก็ต ผู้ประกอบธุรกิจโรงแรม และอื่นๆ โดยมีเป้าหมายลำดับแรกคือการช่วยชีวิต และช่วยเหลือผู้ประสบภัย นำส่งโรงพยาบาล และเริ่มลงมือกู้ซากเครื่องบินไปพร้อมๆกัน
- เวลา **15.45** น.ของวันจันทร์ที่ **17** กันยายน **2550** ก็สามารถเปิดบริการสนามบินได้ตามปกติ

การจัดตั้งศูนย์ปฏิบัติการ

- จัดตั้งศูนย์ปฏิบัติการฉุกเฉิน ชั้นที่สนามบินดอนเมือง โดยมีรัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม (นายสรรเสริญ วงศ์ชะอุ่ม) เป็นผู้อำนวยการ พร้อมกับคณะผู้บริหารจากหน่วยงานภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้อง ดังนี้
 - นางกัลยา ผนากรวง รก.กณญ.บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด(มหาชน)
 - นายชัยสวัสดิ์ กิตติพรไพบูลย์ ปลัดกระทรวงคมนาคม
 - นายชัยศักดิ์ อังค์สุวรรณ อธิบดีกรมขนส่งทางอากาศ
 - นายอุดม ตันติประสงค์ชัย ประธานบริหาร บริษัท วัน ทู โก จำกัด
 - เจ้าหน้าที่ปฏิบัติการ เจ้าหน้าที่การบินและพนักงานของวันทูโก ร่วมปฏิบัติงานตลอด **24** ชั่วโมง

การจัดตั้งศูนย์ปฏิบัติการ

- จัดตั้งศูนย์ปฏิบัติการที่สนามบินภูเก็ต เพื่อคลี่คลายสถานการณ์ โดยมีเป้าหมายช่วยเหลือผู้ประสบเหตุและเคลียร์สนามบิน
 - ประสานงานกับผู้ว่าราชการจังหวัด / ประสานงานกับทุกหน่วยงานตามแผนบรรเทาสาธารณภัย
 - จัดตั้งศูนย์ ฮอตไลน์ **8** คู่สาย เพื่อประสานการติดต่อกับญาติ- ผู้โดยสาร — ผู้เสียชีวิต — ผู้บาดเจ็บ / โรงพยาบาล
 - ประสานข้อมูลร่วมกับทุกหน่วยปฏิบัติการ เป็นข้อมูลสำหรับการประชาสัมพันธ์ทุกชั่วโมง (รายงานความคืบหน้า) ทั้งสื่อภายในประเทศและต่างประเทศ

การสนับสนุนการปฏิบัติการ

- รมช.คมนาคมพร้อมกับประธานบริหารของวันทูโก บินไปลงสนามบินกระบี่ แล้วเดินทางต่อไปที่ภูเก็ตเพื่อตรวจการคลี่คลายสถานการณ์และเยี่ยมผู้ป่วย
- นายกรัฐมนตรี พล.อ.สุรยุทธ์ จุลานนท์ เดินทางจากดอนเมืองโดยเครื่องบินซี **130** ไปลงภูเก็ตเป็นเที่ยวบินแรกของการเปิดน่านฟ้า แล้วเยี่ยมผู้ประสบเหตุตามโรงพยาบาลต่างๆรับฟังรายงานผลการปฏิบัติการ(โดยมีการให้นโยบายเพิ่มความเข้มข้นในมาตรฐานการบิน)
- นายกสมาคมท่องเที่ยวภูเก็ต ให้ความเห็นต่อสื่อมวลชนว่า เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นไม่น่าจะกระทบต่อธุรกิจท่องเที่ยวในภูเก็ต

การสื่อสารประชาสัมพันธ์



นายอุดม ตันติประสงค์ชัย

- **17.00** น.ขอวันเกิดเหตุ วันทูโก โดยประธานบริหาร นายอุดม ตันติประสงค์ชัย ประกาศความรับผิดชอบในความเสียหายและค่าชดเชย พร้อมเปิดบริการกับญาติผู้เสียหาย แบบไม่จำกัดจำนวน เดินทางไปภูเก็ตได้ฟรี (ไปลงสนามบินกระบะ / เพียงแต่แสดงบัตรประชาชน) —เตรียมเครื่องบินโอเรียนไทยแอร์ไลน์ไว้บริการทันทีเมื่อเปิดน่านฟ้าที่ภูเก็ต

การจัดการเรื่องสื่อสาร...แบบเบี่ยงประเด็น

- ผู้เชี่ยวชาญการบินชี้ เครื่องบินที่ตกที่ภูเก็ตอาจเจอไมโครเบิร์สต์
18 กันยายน พ.ศ. 2550 15:16:00



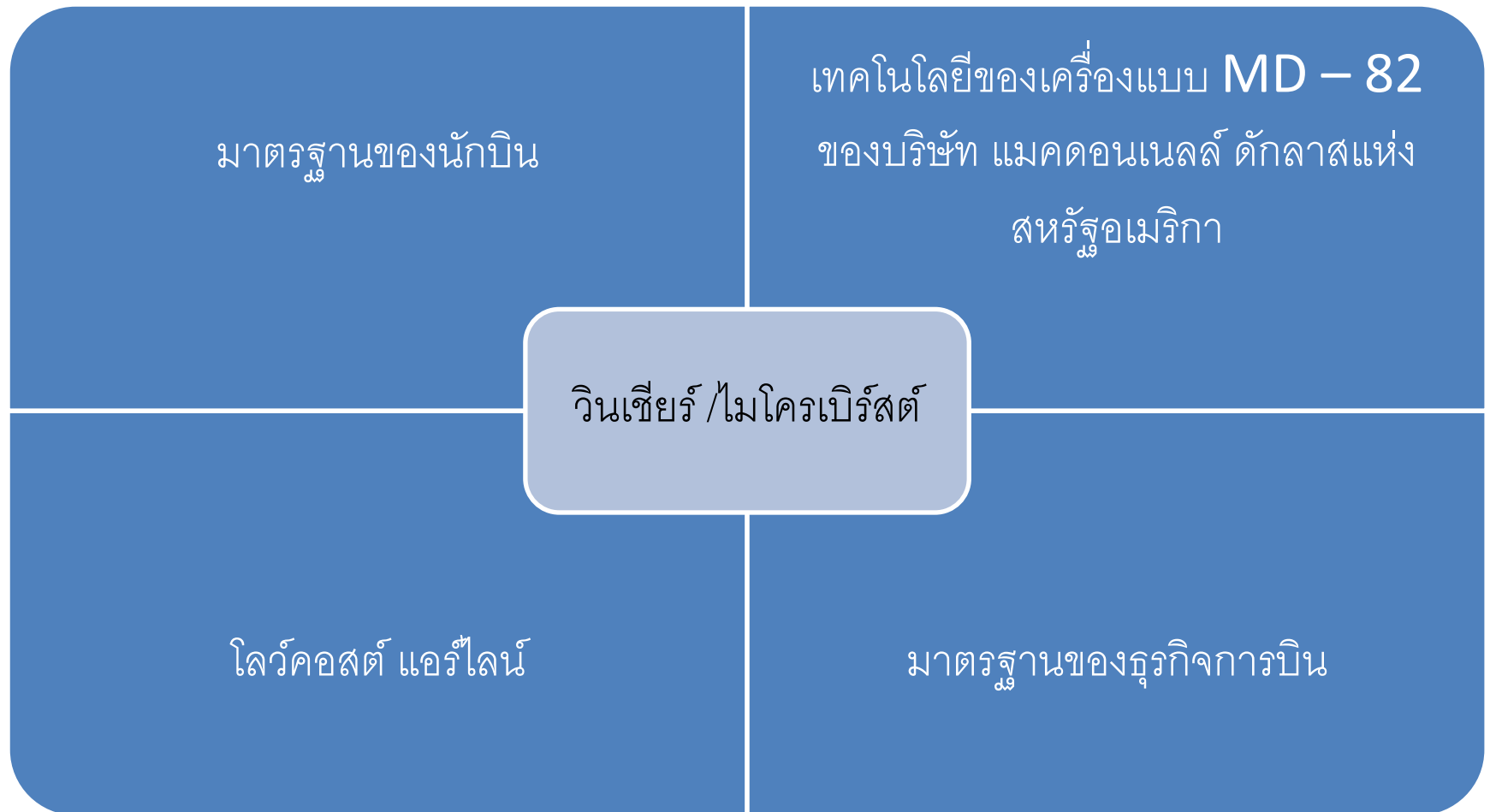
เครื่องบินที่ตกที่ภูเก็ตอาจเจอไมโครเบิร์สต์ ที่ผู้เชี่ยวชาญ
ไทยมีระบบเตือนภัยไมโครเบิร์สต์หรือไม่ ผู้เชี่ยวชาญด้าน
หลายคนให้ความเห็นว่า เครื่องบินโดยสารของสายการบิน
วัน-ทู-โก ที่ประสบอุบัติเหตุ ขณะพยายามลงจอดเป็นครั้งที่
2 ที่สนามบินภูเก็ต อาจเผชิญกับสภาพอากาศที่เรียกว่า ไม
โครเบิร์สต์ (**microburst**) ซึ่งเป็นปรากฏการณ์ที่กระแ
ลมเปลี่ยนกะทันหัน ที่เรียกว่า วินด์ชีียร์ (**wind shear**)

การจัดการเรื่องสื่อสาร...แบบเบี่ยงประเด็น

- ประเด็นสภาพอากาศ

- วินเซียร์ เป็นเรื่องที่เกี่ยวข้องกับสภาวะกระแสลมกรรโชกแรงเฉียบพลัน ที่น่าจะเป็นสาเหตุที่อยู่นอกเหนือการควบคุมของนักบิน และ
- ไมโครเบิร์สต์ เป็นเรื่องเกิดขึ้นในยามเมฆฝน คิวมูลินิมบัส ก้อนใหญ่บนท้องฟ้าเริ่มกระจายตัวออกเพื่อสลายตัวกลายเป็นฝน มวลอากาศเย็นหนาแน่นและหนักจำนวนมหาศาลที่อยู่ใก้กลางจะทิ้งตัวลงมาตามแนวดิ่งตามแรงดึงดูดของโลก ตกกระแทกพื้นด้วยความเร็วสูง จะทำให้เกิดมวลอากาศหนาหนักทะลักพุ่งกระจายออกจากจุดตกในทุกทิศทาง
- เครื่องบินที่กำลังเร่งเครื่องเพื่อทะยานขึ้นหรือกำลังลดระดับลง ในสถานการณ์ไมโครเบิร์สต์ จะเกิดลมปะทะในส่วนหัวและแรงกดดันตัวเครื่องในลำดับถัดมา จะทำให้มาตรวัดความเร็วของเครื่องพุ่งพรวดสูงขึ้น จะทำให้นักบินลดความเร็วลง และจะตกสู่พื้นได้
- แต่หากหลุดพ้นไมโครเบิร์สต์ออกไป มวลอากาศที่แตกต่างกัน ก็จะทำให้เครื่องบินม้วนจากส่วนท้ายเพราะมีแรงกดที่มากกว่า และทำให้เครื่องตกได้

การจัดการเรื่องสื่อสาร...แบบเบี่ยงประเด็น



ผลพิสูจน์... 1 ปีผ่านไป



- นักบินบกพร่อง-อากาศเปลี่ยน สาเหตุเครื่องวันทูโกตกที่ภูเก็ต **FAA**ใช้มาตรฐานอากาศยานไทย
- หนังสือพิมพ์แนวหน้า สรุปข่าวโลกธุรกิจ -- พุธที่ 27 สิงหาคม 2008 05:22:20 น.
- [กรมการขนส่งทางอากาศ](#) สรุปผลสอบอุบัติเหตุ "วัน-ทู-โก" ที่ จ.ภูเก็ตแล้ว ระบุชี้เกิดจากนักบินบกพร่อง ในขณะที่สภาพภูมิอากาศเปลี่ยนแปลง ไม่ใช่ตัวเครื่องบิน เตรียมรายงานให้ "คมนาคม"ทราบ ขณะที่ **FAA** จากอเมริกา บินมาตรวจสอบมาตรฐานความปลอดภัยทางอากาศยานของไทย เผยยังอยู่ในขั้นที่ 1