



RECAP

ล่มเพราะอะไร? ทำไมช่วยชีวิตลูกเรือไว้ไม่ได้? สรุปเหตุ 'เรือหลวงสุโขทัย' อับปาง

“...เพราะฉะนั้น อย่างมองว่าทีมแม่เรืออยู่ทางเรือ มันจะสูญเสียลูกเรือหมด...”

ไปแล้ว

POPULAR

ไทยตกเป็นคดีที่
ย 'เทสโก้' ถูก
บังคับใช้
น ผลิตภัณฑ์
&F ที่แม่สอด

November 2022

อดีตจาก
'N Corporation'
ห สัญชาติไทย ผู้
ภาพลักษณ์การ
ทยที่ไปไถ่ระดับ

November 2022

รูปฟอนไม่เคย
ตรง รู้ได้
ว่าเราทำของมัน



2.

เรือหลวงสุโขทัยเริ่มประสบเหตุน้ำเข้าเรือ จนทำให้เรือเอียง ตั้งแต่ช่วงเย็นของวันที่ 18 ธันวาคมที่ผ่านมา จนกระทั่งจมลงใต้น้ำเมื่อเวลา 23.30 น. ของวันนั้น ในบริเวณไม่ห่างไกลจากท่าเรือ อ.บางสะพาน จ.ประจวบคีรีขันธ์ คำถามที่เกิดขึ้นคือ เรือหลวงสุโขทัยกำลังจะไปไหน?

ในวันนั้น เรือหลวงสุโขทัยได้รับมอบหมายอยู่ 2 ภารกิจ หนึ่งคือ การสนับสนุนกิจกรรมครบรอบ 100 ปี การสิ้นพระชนม์ของ 'เสด็จเตี้ย' พล.ร.อ.พระเจ้าบรมวงศ์เธอ พระองค์เจ้าอาภากรเกียรติวงศ์ กรมหลวงชุมพรเขตอุดมศักดิ์ ด้วยการนำกำลังพลไปร่วมงาน ที่บริเวณหาดทรายรี จ.ชุมพร

พล.ร.อ.เชิงชาย เปิดเผยจากข้อเท็จจริงเบื้องต้นว่า น้ำเริ่มเข้ามาในเรือจากบริเวณหัวเรือ ในปริมาณมาก ส่งผลให้เกิดความเสียหายกับระบบเครื่องไฟฟ้า เครื่องจักร และเครื่องจักรช่วย เรือพยายามสูบน้ำออกตามขั้นตอน แต่ไม่สามารถทำได้ทัน นอกจากนี้ ยังมีการ 'พินึกน้ำ' ซึ่งเป็นความสามารถของเรือรบ ในการแยกน้ำเป็นส่วนๆ (compartment)

แต่ท้ายที่สุดก็ปรากฏว่า น้ำเข้ามามากจนไม่สามารถบังคับเรือได้ เนื่องจากท่วมเครื่องจักรสำคัญหลายส่วน เช่น เครื่องยนต์ซ้าย เหลือเพียงเครื่องยนต์ขวาข้างเดียว รวมถึงเครื่องควบคุมไอจังก์ทิสูญเสีย ทำให้ไม่สามารถทำความเร็วได้ และน้ำท่วมเครื่องไฟฟ้าดับทั้งหมด

โดยสรุปการช่วยเหลือผู้ประสบภัย จำนวน 105 นาย สามารถช่วยได้แล้ว 76 นาย เสียชีวิต 6 นาย และยังคงสูญหายจำนวน 21 นาย (รอผลการพิสูจน์อัตลักษณ์เพื่อยืนยันตัวตนคล 2 ราย)

5.

ประเด็นน้ำที่เริ่มเข้าจากบริเวณหัวเรือ ก็กลายเป็นที่ตั้งคำถามของเพจ ThaiArmedForce.com เช่นกัน เพจดังกล่าวคาดการณ์ว่า มีความเป็นไปได้ว่า ประตู่ 2 บาน และฝาแอสต์ 2 บาน ที่อยู่ด้านหน้า ~~อาจจะลึมนิด หรือบิดแล้วแต่ตัวล็อกเสีย หรือน้ำกระแทกทำให้ตัวล็อกชำรุด หรืออาจเกิดจากรอยแตก~~ บริเวณส่วนอย่างรุนแรง

แต่ทั้งหมดนี้ยังเป็นเพียงการคาดเดา ซึ่งก็ค้านกับสภาพความเป็นจริงของเรือรบที่ว่า “การเจอคลื่นแบบนี้แม้ว่าจะหนัก แต่ก็โอกาสยากที่เรือจะแตกเพราะคลื่น เพราะเรือรบค่อนข้างแข็งแรง” ท้ายที่สุดคำตอบคืออะไร เรายังคงต้องรอการสอบสวนจากเจ้าหน้าที่อย่างเป็นทางการต่อไป

3.

ด้วยสภาพคลื่นลมที่รุนแรง (ในการแถลงข่าว ผบ.ทร.ย้ำอยู่หลายครั้ง ถึงคลื่นลมที่รุนแรง สูง 3-4 เมตร) ทำให้เรือรบที่เดินทางไปถึงหาดทรายรีก่อน เพื่อเข้าร่วมกิจกรรมดังกล่าว คือ เรือหลวงกระบี่ ไม่สามารถทั้งสมอที่หาดได้ จึงได้ขออนุญาตเดินทางเพื่อเข้าไปจอดที่ท่าเรือบางสะพาน ซึ่งเป็นท่าเรือน้ำลึกที่เรือรบเข้าไปจอดเทียบท่าได้ เพื่อหลบคลื่นลม

ผบ.ทร.อธิบายว่า เรือหลวงกระบี่ได้นำไปจอดล่วงหน้าก่อนแล้วตั้งแต่ช่วงบ่ายของวันที่ 18 ธันวาคม ขณะที่เรือหลวงสุโขทัยกำลังเดินทางตามเข้าไปจอดที่ท่าเรือบางสะพาน และนั่นคือช่วงที่เกิดเหตุการณ์ที่นำไปสู่การอัปปาง

การรับแจ้งเหตุและการส่งอากาศยานสนับสนุน

- รับการสั่งการ เมื่อวันที่ 20 ธันวาคม 2565 ห่างจากวันเกิดเหตุ 2 วัน
- วันเดียวกันนั้น (20 ธ.ค.65)ฮ.429 (ส่วนกลาง)หมายเลข 3201 และ ฮ.เบลล์ 212 ประจำหน่วยบินตำรวจหัวหิน หมายเลข 2212 เดินทางไปสนับสนุนภารกิจ
- วันที่ 22 ธันวาคม 2565 ฮ. AS365 หมายเลข 3002 เข้าปฏิบัติการแทน ฮ. หมายเลข 2212 ที่ขัดข้อง
- วันที่ 26 ธันวาคม 2565 ฮ.AS365 หมายเลข 3002 เดินทางเข้าซ่อม ที่ บ.ตร.
- วันที่ 28 ธันวาคม 2565 ฮ.429 (ส่วนกลาง)หมายเลข 3210 เดินทาง สสน.เพิ่มเติม
- วันที่ 29 ธันวาคม 2565 ได้รับการประสานจาก ทร.ภาค 1 ให้ อากาศยานต่างหน่วยสามารถเดินทางกลับที่ตั้งได้ คงเหลือ ผู้สูญหาย จำนวน 5 นาย

วิเคราะห์การปฏิบัติด้านการค้นหาผู้ภัย กรณีช่วยเหลือลูกเรือ รล.สุโขทัย อับปาง

- อ้างอิง แผนป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย สำนักงานตำรวจแห่งชาติ พ.ศ.2559
- อ้างอิง แผนค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยแห่งชาติ พ.ศ.2561
- **IAM SAR Manual Volume 2 Mission Coordination**

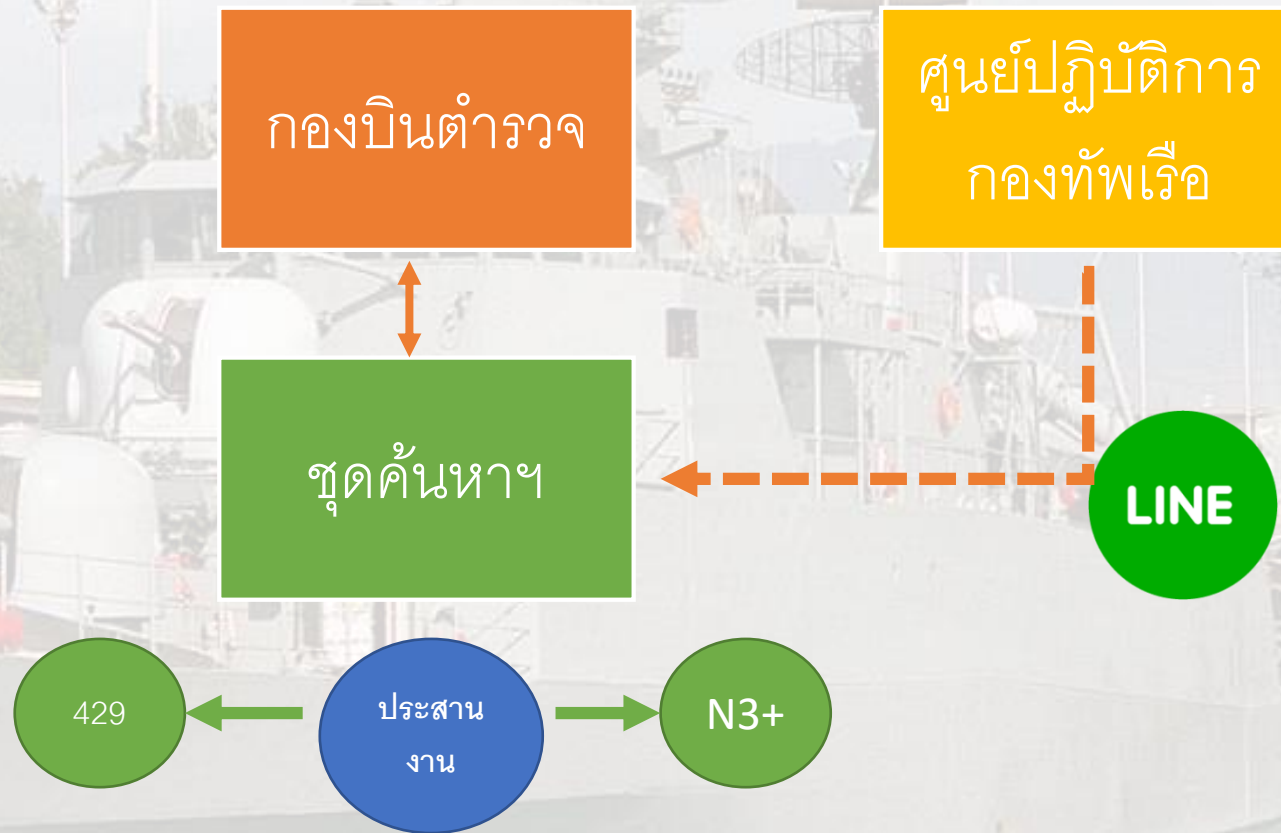
การจัดรูปแบบศูนย์สั่งการปฏิบัติพื้นที่ กองบินตำรวจ

ข้อดี

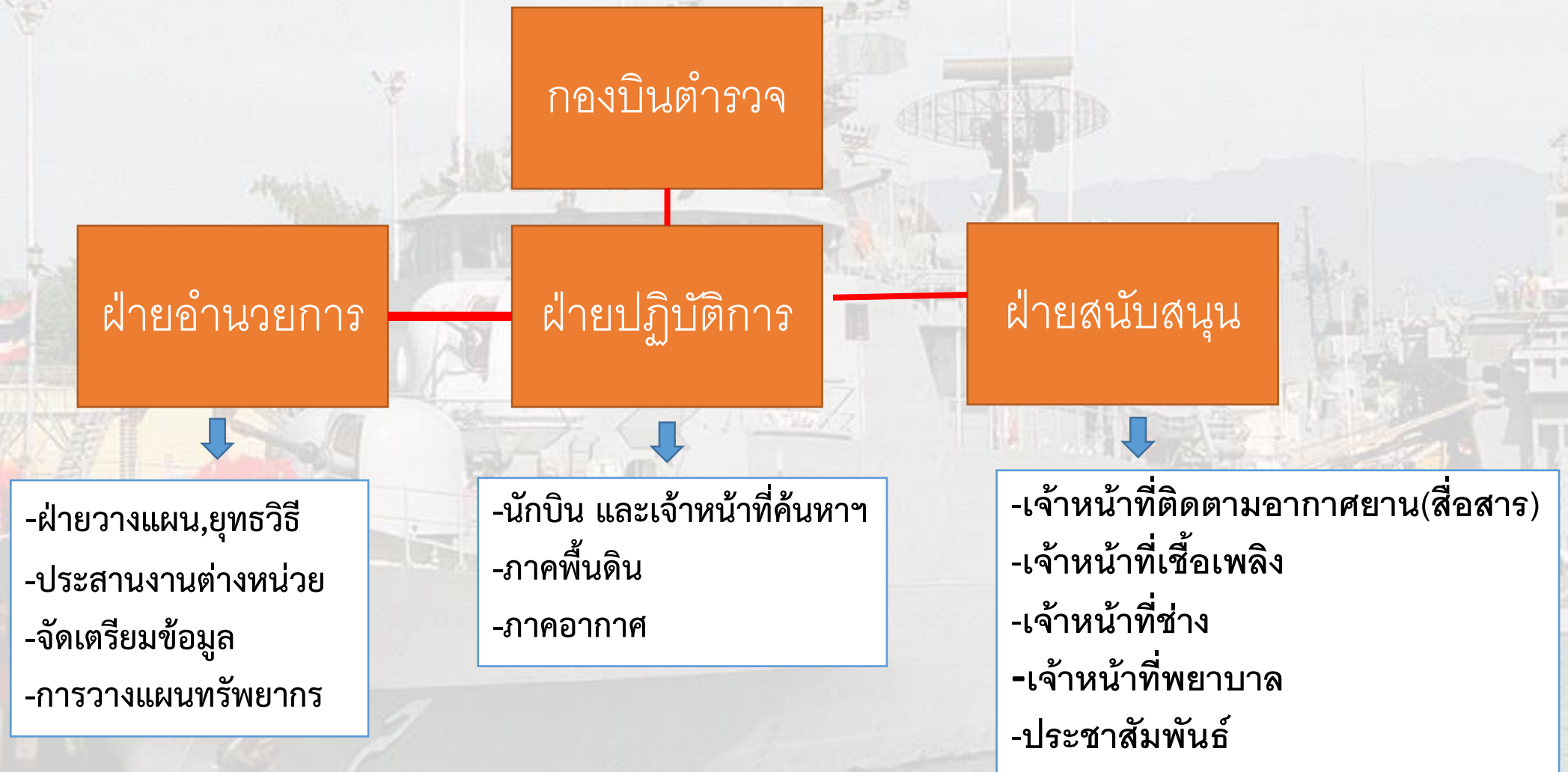
1. ใช้กำลังพลน้อย ลดค่าใช้จ่าย
2. สามารถบังคับบัญชาได้ง่าย

ข้อเสีย

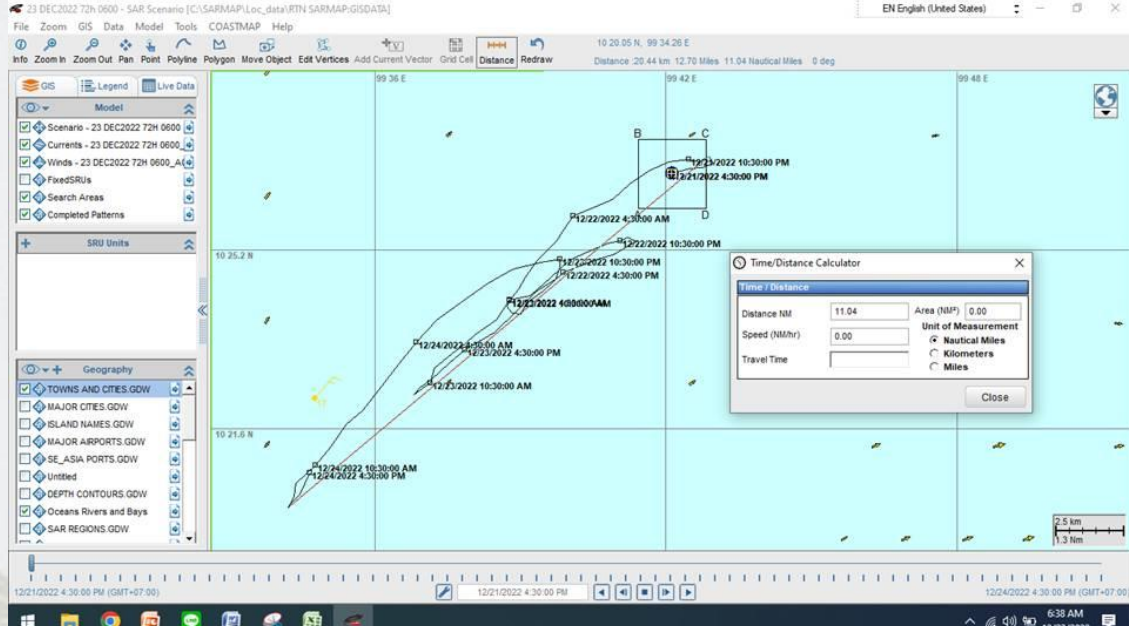
1. เพิ่มภาระให้เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานที่ค้นหา
2. ไม่มีข้อมูลรายละเอียดหรือแผนที่ชัดเจน
3. การประเมินสถานการณ์ การวางแผน ทำได้ไม่ดี
4. ขาดการวางแผน ซ่อมบำรุง น้ำมัน เชื้อเพลิงไม่พอ หรือ การส่งอากาศยานเข้าทดแทนล่าช้า
5. การประสานกับหน่วยอื่นทำได้ไม่ดี และมีอุปสรรค
6. ไม่ได้เข้าร่วมประชุมปฏิบัติการโดยตรง
7. ไม่ครอบคลุมการทำงานทุกมิติ



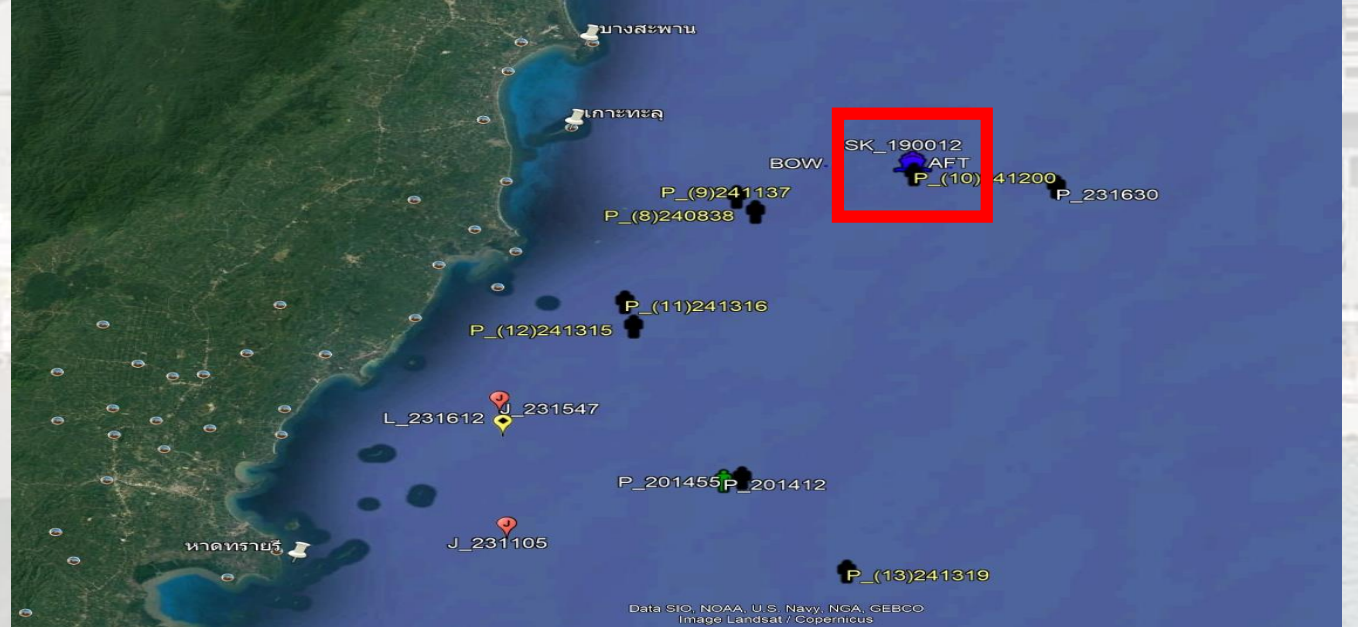
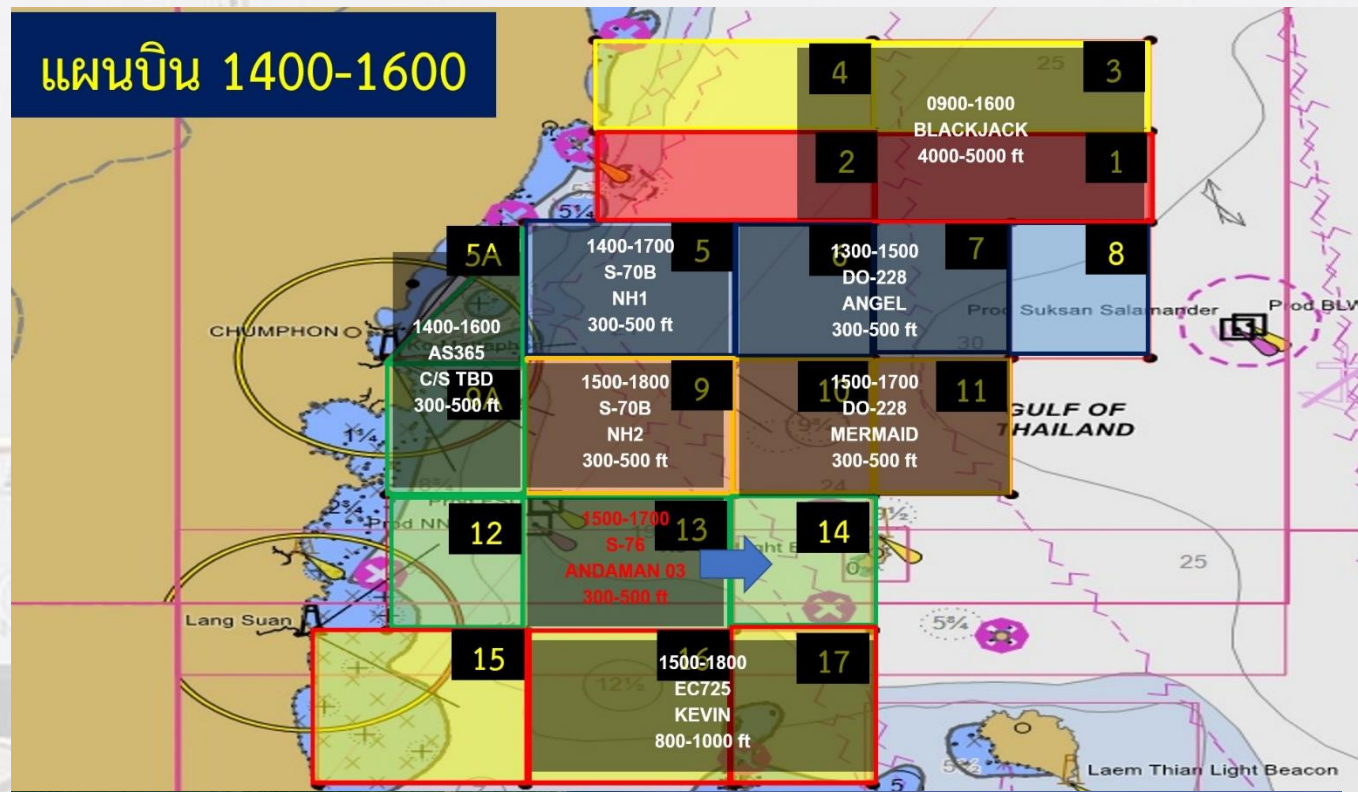
ผังการจัด ทก.ส่วนหน้าในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยาน และเรือที่ประสบภัย ที่ควรดำเนินการ



ระยะทางรวม 11.04 ไมล์ทะเล



แผนบิน 1400-1600



ONSTA	OFFSTA	อากาศยาน	C/S	IFF	BASE	พื้นที่	ความสูง	remark
0600	0800	DO-228	ANGEL1	1206	บน.5	1 2 3 4	300-500	
0700	1100	TECNAM	FRIEND 02	4576	ชุมพร	12 13 15 16	300-500	
0800	1000	AS-350 B2	MONRE 105	4405	สุราษฎร์ฯ	5A 9A	300-500	ทข.
0900	1200	S-70B (1)	NAVY HAWK 1	1240	มทบ.44	1 2 2A 3 4	300-500	
0900	1100	AS-365	3002	1055	ชุมพร	5 6	300-500	
1000	1200	S-76B (1)	ANDAMAN 03	1227	มทบ.44	9 10	300-500	
1100	1300	DO-228	MERMAID01	1205	บน.5	5 5A 6 7 8	300-500	
1300	1700	TECNAM	FRIEND 01	4571	ชุมพร	12 13 14 15 16 17	300-500	
1400	1600	BELL-429	RTP3201	1506	ชุมพร	5 9	300-500	
1500	1700	S-76B (1)	ANDAMAN 03	1227	มทบ.44	2A 5A 9A	300-500	
1500	1700	DO-228	ANDAMAN 01	1207	บน.5	2 4 6 10	300-500	

Checklist for multiple aircraft SAR operations

The checklist below is for example purposes and for general guidance only. Each SAR operation is different therefore not all of the items below might be needed and additional ones might be required. Some items might also be carried out by different facilities and units from those indicated below.

SERIAL	TASK	ACO	SMC	ATS	SRU
1	Declare Emergency Phase		X		
2	Identify Requirement for ACO		X		X
3	Designate and Notify ACO	X	X		
4	Inform ATS units & Establish Area of SAR Action		X	X	
5	Identify Aircraft And Capabilities	X	X		
6	Develop and Promulgate Plan	X	X		X
7	Establish Co-operation with OSC	X	X		
8	Co-ordination with ATS	X	X	X	X
9	Manage Aircraft Activities	X	X	X	
10	Call ACO before Entering Area	X			X
11	Call ACO when leaving Area	X			X
12	Monitor and Update On Scene Plan	X	X		
13	Provide Regular Situation Reports	X	X		
14	Manage Fuel & Numbers of airborne SRUs	X	X	X	X
15	Stand Down or Relieve the ACO	X	X		
16	Cancel/ Terminate the SAR Operation	X	X	X	X
17	Cancel Area of SAR Action	X	X	X	X

Notes:

1. 'X' signifies action required or the receipt of information
2. For the purposes of this checklist, 'SRU' refers to aircraft involved in the SAR operation

Briefings

The ACO should ensure that the following information is briefed to the SAR aircraft after check-in and when appropriate.

Safety brief	<i>"The Air coordinator will <u>only</u> provide advisory information. You are responsible for the safety of your own aircraft at all times. If you, because of safety reasons, are unable to comply with instructions given by the Air coordinator, you are to notify me immediately."</i>
QNH/alt.	Which reference is used for common altimeter setting?
Organization on scene	Who is acting Aircraft coordinator? Who is acting On-scene coordinator? Who is acting SMC?
Other SRUs	Other airborne SRUs on scene (call sign, position, task) Ships on scene (call sign, task)
Frequency plan	What frequencies are the SRU expected to use and/or monitor? <ul style="list-style-type: none"> - coordination with other SAR aircraft? - coordination with OSC/ships? - hoist frequency? - frequency for transit back after mission?
Weather on scene	Flight conditions on scene



Search mission	
Route points	Position of: <ul style="list-style-type: none"> - entry point - exit point
Pattern	Search directions Track spacing
Search objects	Primary search object Secondary search object
Adjacent SRU	Which SRU are operating in close proximity?
Safety on scene	Which safety methods have been implemented?

Mass evacuation	
Hoist position	Position of hoist
Route points	Position/altitude of: <ul style="list-style-type: none"> - reference point - holding points - exit point
Evacuation site	Position of evacuation site/ post mission landing site

ข้อเสนอแนะ

- จัดทำโครงการฝึกอบรมด้านการค้นหากู้ภัย และ ฝ่ายอำนวยการการค้นหา (SAR ADMIN)
- ฝึกซ้อมตามแผนเผชิญเหตุ โดยจำลอง สถานการณ์ Table top และ พื้นที่จริง FTX
- จัดเตรียมอุปกรณ์ขึ้นทะเบียนทางอิเล็กทรอนิกส์ เป็นหมวดหมู่ สามารถสืบหาอุปกรณ์ และซ่อมบำรุงตามวงรอบ อย่างสม่ำเสมอ
- เชิญวิทยากรมาบรรยาย และ ถอดบทเรียน หลังปฏิบัติการค้นหาฯ เสร็จสิ้น

ถอดบทเรียน กองบินตำรวจ

- OSC และ RCC ควรระดมสรรพกำลังของหน่วยต่างๆ เพื่อช่วยเหลือผู้ประสบภัยให้เร็วที่สุด วางแผนใช้อากาศยานที่จำเป็น ทำการช่วยเหลือ อาจทำเป็นข้อตกลงการช่วยเหลือด้านการค้นหาและช่วยเหลือผู้ประสบภัย (MOU) ระหว่าง หน่วยงานของรัฐ ด้วยกัน และ เชิญหน่วยงานเอกชนที่มีอากาศยาน เช่น โรงเรียนการบิน , เจ้าของอากาศยานส่วนตัว เข้าร่วมเป็นสมาชิก
- ควรจัดทำฐานข้อมูล อากาศยานค้นหากู้ภัย พร้อมอุปกรณ์ เจ้าหน้าที่กู้ภัย เพื่อประโยชน์ในการเตรียมความพร้อมจัดฝึกอบรม ให้มีความชำนาญ
- ควรสร้างพันธมิตรการค้นหาฯ เช่นเรือประมง ,นักท่องเที่ยวน เพื่อระดมการค้นหาโดยเร็ว
- แต่ละหน่วยงานควรมีอากาศยานกู้ภัย ที่มีอุปกรณ์พร้อม อย่างน้อย 1 ลำ สามารถออกปฏิบัติการได้ทันทีเมื่อมีการร้องขอ
- ต้องจัดทำคู่มือการค้นหา โดยมอบหมายให้แต่ละหน่วยงาน ให้ทำหน้าที่ตามแผน เช่น SRU,ACO และของบกกลางจากรัฐเพื่อให้การช่วยเหลือทำโดยเร็ว
- ต้องกำหนดให้หน่วยงานที่มีอากาศยานค้นหาฯ ทำการบูรณาการฝึกซ้อมทุกภาคส่วนตามที่ได้รับมอบหมาย และมีการสาธิตให้ คณะกรรมการกลาง พิจารณา ระดับมาตรฐาน ทุกปี
- กำหนดให้แต่ละหน่วยมีศูนย์ประสานงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยาน และเรือที่ประสบภัย ย่อย เป็นผู้แทนร่วม