



ສາທາລະນະລັດ ປະຊາທິປະໄຕ ປະຊາຊົນລາວ
ສັນຕິພາບ ເອກະລາດ ປະຊາທິປະໄຕ ເອກະພາບ ວັດທະນາຖາວອນ

ບົດສະຫຼຸບຫຍໍ້
ກ່ຽວກັບຜົນການສືບສວນ-ສອບສວນ
ອຸປະຕິເຫດເຮືອບິນ ເອທິອາ 72-600, ຖ້ວນບິນ ຄົວວີ 301 ຕົກ ທີ່ປາກເຊ

ຄຳນຳ:

ບົດຖະແຫລງການສະບັບນີ້ແມ່ນອີງໃສ່ ມາດຕາ 26 ຂອງສົນທິສັນຍາ ຊິຄາໂກ ວ່າດ້ວຍການບິນ ພົນລະເຮືອນສາກົນ ແລະ ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍສະບັບທີ 13 ຂອງສົນທິສັນຍາດັ່ງກ່າວ, ຊຶ່ງໄດ້ລະບຸໄວ້ ໃນຂໍ້ກຳນົດວ່າດ້ວຍຄວມປອດໄພການບິນພົນລະເຮືອນ ຂອງ ສປປ ລາວ ມາດຕາ 13 ດັ່ງນີ້:

“ຈຸດປະສົງຫຼັກໃນການປະຕິບັດການສືບສວນ-ສອບສວນຫາສາຍເຫດ ຂອງ ການເກີດອຸປະຕິເຫດ ແມ່ນເພື່ອມີມາດຕະການ ໃນການປ້ອງກັນບໍ່ໃຫ້ອຸປະຕິເຫດເກີດຂຶ້ນອີກ ແຕ່ຫາກບໍ່ແມ່ນເພື່ອຖິ້ມໂທດ ຫລື ເອົາຜິດຕໍ່ຜູ້ກະທຳຜິດ ຫລື ຜູ້ຮັບຜິດຊອບແຕ່ຢ່າງໃດ”

ຂໍ້ມູນທົ່ວໄປຂອງການເກີດອຸປະຕິເຫດ:

ໃນວັນທີ 16 ເດືອນ ຕຸລາ ປີ 2013, ເຮືອບິນຊະນິດ ເອທິອາ 72-600, ທະບຽນເລກທີ RDPL 34233, ຂອງລັດວິສາຫະກິດການບິນລາວ ໄດ້ບິນຂຶ້ນຈາກນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນເພື່ອເດີນທາງໄປ ສະໜາມບິນປາກເຊ. ຈຸບິນໄດ້ເລີ່ມວາງແຜນການລົງເດີນ ຕາມທິດລົງ 15 ໃນຂະນະທີ່ມີພາຍຸ ແລະຝົນ ພ້າຄະນອງຢູ່ໃກ້ຂອບເຂດສະໜາມບິນ. ຫຼັງຈາກເຮືອບິນໄດ້ບິນຜ່ານຈຸດຕັດສິນໃຈ ຈະສືບຕໍ່ບິນລົງ ຫລື ບິນຂຶ້ນຄືນ, ຍ້ອນເຮືອບິນລົງບໍ່ຊື່ກັບເສັ້ນທາງບິນຂຶ້ນລົງ ຈຸບິນຈຶ່ງໄດ້ຕັດສິນໃຈບິນຂຶ້ນຄືນ ແລະໄດ້ລົງວ ຂວາອອກໄປ ໂດຍເລີ່ມຈາກຄວາມສູງປະມານ 600 ພີດ ຫຼື 183 ແມັດ, ໃນຂະນະນັ້ນ ເຮືອບິນໄດ້ເສຍ ຄວາມສູງ ຈົນເກີດມີສຽງເຕືອນໄພວ່າ "ເຮືອບິນໃກ້ຈະຕຳພື້ນດິນ ດຶງຂຶ້ນ... ດຶງຂຶ້ນ...". ຫຼັງຈາກນັ້ນ ເຮືອບິນໄດ້ໄຕ່ເອົາຄວາມສູງ ໃນທັນໃດກໍກັບມາເສຍຄວາມສູງອີກ ຈົນເຮັດໃຫ້ເຮືອບິນຕຳໃສ່ ດອນແມ່ນ້ຳ ຂອງ.

ພາຍຫລັງເຫດການໄດ້ເກີດຂຶ້ນ, ຄະນະຮັບຜິດຊອບທີ່ກ່ຽວຂ້ອງຂອງລາວ ໄດ້ແຈ້ງໄປຍັງທຸກພາກສ່ວນຊາບໃນທັນທີທັນໃດ. ໃນການສືບສວນ-ສອບສວນຄັ້ງນີ້, ຄະນະສືບສວນ-ສອບສວນຂອງສປປ ລາວນຳໂດຍທ່ານລັດຖະມົນຕີວ່າການກະຊວງໂຍທາທິການແລະຂົນສົ່ງ ຊຶ່ງຖືກແຕ່ງຕັ້ງໂດຍ ທ່ານນາຍົກລັດຖະມົນຕີ ແຫ່ງ ສປປ ລາວ ມີໜ້າທີ່ຮັບຜິດຊອບໂດຍກົງ ເນື່ອງຈາກວ່າອຸປະຕິເຫດໄດ້ເກີດຂຶ້ນໃນເຂດນ້ຳແດນດິນຂອງຕົນ ແລະ ບໍລິສັດຂົນສົ່ງທາງອາກາດກໍ່ແມ່ນບໍລິສັດຂອງລາວ, ປະເທດຝະລັ່ງເຂົ້າຮ່ວມໃນນາມປະເທດຜູ້ຜະລິດເຮືອບິນ. ສຳນັກງານສືບສວນ-ສອບສວນອຸປະຕິເຫດຂອງຝຣັ່ງ (BEA) ໄດ້ແຕ່ງຕັ້ງຕົວແທນຈາກໂຮງງານຜະລິດເຮືອບິນເອທິອາ ເຂົ້າຮ່ວມເປັນທີ່ປຶກສາຝ່າຍເຕັກນິກ. ສຳນັກງານສືບສວນສອບສວນອຸປະຕິເຫດທາງອາກາດ ຂອງສິງກະໂປ (AAIB) ເຂົ້າຮ່ວມໃນນາມປະເທດທີ່ໃຫ້ຄວາມຊ່ວຍເຫລືອໃນການຊອກຄົ້ນຫາກ່ອງດຳທີ່ຈົມຢູ່ພື້ນນ້ຳ.

ການສືບສວນ-ສອບສວນໄດ້ແບ່ງອອກເປັນ 3 ກຸ່ມ, ຊຶ່ງແຕ່ລະກຸ່ມປະກອບດ້ວຍ: ນັກສືບສວນ-ສອບສວນ 1 ທ່ານຈາກຝ່າຍລາວເປັນຫົວໜ້າ, ແລະຕົວແທນຂອງ BEA 1 ທ່ານ ເປັນຄະນະ. ແຕ່ລະກຸ່ມໄດ້ມີໜ້າວຽກ ແລະຄວາມຮັບຜິດຊອບຄື:

1. ກຸ່ມທີ 1: ຮີບໂຮມຄືນຊັ້ນສ່ວນຂອງເຮືອບິນ, ສຳຫຼວດສະຖານທີ່ເກີດເຫດ, ລຳຕົວເຮືອບິນ, ລະບົບເຄື່ອງຈັກ
2. ກຸ່ມທີ 2: ຊອກຫາກ່ອງດຳ, ຖອດລະຫັດຂໍ້ມູນຈາກກ່ອງດຳ, ແລະນຳໄປບິນທົດລອງໃນຫ້ອງຂັບຈຳລອງ ແລະ ວິໃຈຂໍ້ມູນຂອງການປະຕິບັດຖ້ວມບິນ.
3. ກຸ່ມທີ 3: ຂໍ້ມູນການສື່ສານລະຫວ່າງນັກບິນ ກັບຫໍບັນຊາການບິນ, ສະພາບດິນຟ້າອາກາດ, ການຝຶກອົບຮົມຂອງຈຸບິນ ແລະ ການບິນຝຶກແອບໃນຫ້ອງຂັບຈຳລອງ

ຜ່ານການປະຕິບັດວຽກດັ່ງກ່າວ, ບັນດານັກສືບສວນ-ສອບສວນ ໄດ້ກຳນົດຕຳແໜ່ງຈຸດພິກັດຂອງບ່ອນເກີດເຫດ ແລະ ເກັບຂໍ້ມູນຫຼັກຖານທັງໝົດທີ່ມີຢູ່ບໍລິເວນດອນ, ຊອກຄົ້ນຫາຕຳແໜ່ງຂອງບັນດາກ່ອງບັນທຶກຂໍ້ມູນການບິນທີ່ຈົມຢູ່ໃນນ້ຳດ້ວຍລະບົບຄື້ນສຽງ, ເກັບກູ້ໄດ້ພາກສ່ວນໃຫຍ່ຂອງລຳຕົວ ແລະ ພາກສ່ວນທາງຂອງເຮືອບິນ.

ລາຍລະອຽດຂອງອຸປະຕິເຫດເຮືອບິນຕົກ:

ໃນວັນທີ 16 ເດືອນ 10 ປີ 2013, ຖ້ວມບິນ ຄົວວີ 301 ຈາກ ວຽງຈັນ - ປາກເຊ, ເວລາ 07 ໂມງ 40 ຕາມເວລາສາກົນ ຫຼື 14 ໂມງ 40 ຕາມເວລາທ້ອງຖິ່ນ. ເຮືອບິນໄດ້ບິນຂຶ້ນຈາກສະໜາມບິນວັດໄຕແລ້ວລ້ຽວຊ້າຍມຸ້ງໜ້າສູ່ ເມືອງ ອຸບົນ ພາຍໃຕ້ການຄວບຄຸມຈະລາຈອນທາງອາກາດຂອງບາງກອກ ເພື່ອບິນເຂົ້າສູ່ສະໜາມບິນ ປາກເຊ. ເວລາ 08 ໂມງ 50 ຕາມເວລາສາກົນ ຫຼື 15 ໂມງ

50 ຕາມເວລາທ້ອງຖິ່ນ ນັກບິນໄດ້ເລີ່ມຜ່ອນຄວາມສູງມຸ່ງໜ້າສູ່ທິດຕາເວັນອອກສຽງໃຕ້. ເວລານັ້ນຢູ່ອ້ອມຮອບສະໜາມບິນປາກເຊໄດ້ມີຝົນພ້າຄະນອງ, ໃນຂະນະທີ່ຝົນກຳລັງຕົກ ນັກບິນໄດ້ຕັດສິນໃຈສືບຕໍ່ຜ່ອນຄວາມສູງເພື່ອລົງເດີນ. ເມື່ອເຫັນວ່າເຮືອບິນລົງຕໍ່າເກີນປົກກະຕິ ຈຸບິນໄດ້ຕັດສິນໃຈບິນຂຶ້ນຄືນ ດ້ວຍມຸມລ້ຽວຂວາໃຫຍ່ເກີນໄປ, ໃນທີ່ສຸດເຮືອບິນໄດ້ເສັຍຄວາມສູງ ໄປຕຳໃສ່ຕົ້ນໄມ້ ຈາກນັ້ນໄປຕຳກັບດອນ ແລະ ແຕກກະຈາຍລົງສູ່ແມ່ນ້ຳຂອງ.

ຈຳນວນຜູ້ບາດເຈັບ ແລະ ຜູ້ເສຍຊີວິດ:

ເສຍຊີວິດທັງໝົດ 49 ຄົນ, ໃນນັ້ນ ມີຜູ້ໂດຍສານ 44 ຄົນ ແລະ ຈຸບິນ 5 ຄົນ.

ຄວາມເສຍຫາຍຕໍ່ກັບເຮືອບິນ:

ລຳຕົວເຮືອບິນໄດ້ຮັບຄວາມເສຍຫາຍທັງໝົດ ແລະ ສິນສ່ວນສ່ວນຫລາຍຂອງເຮືອບິນແມ່ນໄດ້ຈົມຢູ່ໃນນ້ຳ.

ຂໍ້ມູນຂອງຈຸບິນ ແລະ ພະນັກງານທີ່ບັນຊາການຈະລາຈອນທາງອາກາດ:

• ຜູ້ບັນຊາຈຸບິນ

- ທ້າວ ຍິງ ສົມ, ອາຍຸ 57 ປີ. ຖືໃບອະນຸຍາດຂັບຂີ່ເຮືອບິນຂົນສົ່ງທາງອາກາດ ເລກທີ 113, ອອກໃຫ້ໃນເດືອນ 7 ປີ 1999 ໂດຍກົມການບິນພົນລະເຮືອນກຳປູເຈຍ ແລະ ຮັບຮອງໂດຍກົມການບິນພົນລະເຮືອນລາວ ເລກທີ 0254 ລົງວັນທີ 31/01/2013
- ໃບຢັ້ງຢືນສຸຂະພາບ: ລົງວັນທີ 31/01/2013, ໝົດອາຍຸວັນທີ 31/01/2014
- ຊະນິດເຮືອບິນທີ່ໄດ້ຮັບອະນຸຍາດ: ເອທິອາ 72-500 ແລະ ເອທິອາ 72-600
- ຊະນິດເຮືອບິນທີ່ໄດ້ຮັບອະນຸຍາດຜ່ານມາ: ອານ-26, ອານ-24, ເອທິອາ 72 ATR72 (ໃນເດືອນ 02 ປີ 1997)
- ຊົ່ວໂມງບິນທັງໝົດ 5600 ຊົ່ວໂມງ, ສະເພາະເຮືອບິນ ATR72 ແມ່ນ 3200 ຊົ່ວໂມງ

• ນັກບິນຊ່ວຍ:

- ທ້າວ ສຸລິສັກ ຫົງວັນທອງ, ອາຍຸ 22 ປີ, ຖືໃບອະນຸຍາດຂັບຂີ່ເຮືອບິນທຸລະກິດ ເລກທີ 127, ອອກໃຫ້ໃນວັນທີ 28 ເດືອນ 05 ປີ 2013 ໂດຍກົມການບິນພົນລະເຮືອນລາວ
- ໃບຢັ້ງຢືນສຸຂະພາບ ລົງວັນທີ 28/05/2013 ໝົດອາຍຸວັນທີ 27/05/2014

- ຊະນິດເຮືອບິນທີ່ໄດ້ຮັບອະນຸຍາດ: ເອທິອາ 72-500 ຄັ້ງວັນທີ 11/05/2013 ແລະ ເອທິອາ 72-600 ຄັ້ງວັນທີ 19/05/2013
- ໃບອະນຸຍາດເປັນນັກບິນຊ່ວຍ: ເອທິອາ 72-500 ແລະ ເອທິອາ 72-600 ລົງວັນທີ 03/10/2013
- ຊົ່ວໂມງບິນໃນຖ້ວງບິນໂດຍສານ 400 ຊົ່ວໂມງ
- ພະນັກງານຄວບຄຸມການຈາລະຈອນທາງອາກາດ
 - ທ້າວ ພູວຽງ ພິມມະຈັນ, ອາຍຸ 63 ປີ
 - ໃບອະນຸຍາດປະຕິບັດໜ້າທີ່ຄວບຄຸມການຈາລະຈອນທາງອາກາດ: ເລກທີ 033 ລົງວັນທີ 15 ເດືອນ 08 ປີ 2003 ຄວບຄຸມການບິນຂຶ້ນລົງ ແລະ ເຂົ້າອອກ ADC/APP ໂດຍບໍ່ນໍາໃຊ້ ຣາດາ
 - ໃບຍັງຢືນສຸຂະພາບ: ລົງວັນທີ 05/07/2012 ໝົດອາຍຸ ວັນທີ 04/07/2013
 - ວັນເວລາປະຕິບັດໜ້າທີ່: ວັນທີ 16/10/2013, ຈາກ 00 ໂມງ 30 ເຖິງ 09 ໂມງ 50 ຕາມເວລາສາກົນ
- ຜູ້ຊ່ວຍພະນັກງານຄວບຄຸມການຈາລະຈອນທາງອາກາດ
 - ທ້າວ ວົງສະຫັນ ໄຊວິເສດ, ອາຍຸ 29 ປີ
 - ຄຸນນະວຸດທິ: ຜ່ານການຝຶກອົບຮົມ ພື້ນຖານກ່ຽວກັບ ການຄວບຄຸມການຈາລະຈອນທາງອາກາດ ຈາກ ສູນຝຶກການບິນພົນລະເຮືອນ, ສປປລາວ
 - ວັນເວລາປະຕິບັດໜ້າທີ່: ວັນທີ 16/10/2013, ຈາກ 00 ໂມງ 30 ເຖິງ 09 ໂມງ 50 ຕາມເວລາສາກົນ
- ຜູ້ຊ່ວຍພະນັກງານຄວບຄຸມການຈາລະຈອນທາງອາກາດ
 - ທ້າວ ວົງພະຈັນ ຄໍາພາໂສ, ອາຍຸ 23 ປີ
 - ວັນເວລາປະຕິບັດໜ້າທີ່: ວັນທີ 16/10/2013, ຈາກ 00 ໂມງ 30 ເຖິງ 09 ໂມງ 50 ຕາມເວລາສາກົນ

ນັກບິນຮັບຜິດຊອບເປັນນັກບິນທີ່ມີປະສົບປະການສູງ ພ້ອມທັງມີທັກສະໃນການບິນເຮືອບິນຊະນິດນີ້. ສ່ວນນັກບິນຊ່ວຍເປັນນັກບິນທີ່ມີຄຸນວຸດທິທີ່ດີ ແລະໄດ້ຜ່ານການຝຶກອົບຮົມມາຈາກປະເທດຝຣັ່ງ, ເຖິງວ່າປະສົບປະການການບິນຂອງຜູ້ກ່ຽວຍັງບໍ່ສູງ ແຕ່ຜົນສໍາເລັດໃນການສຶກສາດ້ານການບິນແມ່ນຢູ່ໃນລະດັບດີ.

ຂໍ້ມູນກ່ຽວກັບເຮືອບິນ:

ເອທິອາ 72 ແມ່ນຊະນິດເຮືອບິນທີ່ມີປຶກສູງຈາກລຳໂຕ, ນຳໃຊ້ເຄື່ອງຈັກໃບພັດ ສອງໜ່ວຍ, ສາມາດບິນຢູ່ໃນລະດັບສູງດ້ວຍລະບົບອັດແຈບທາງດ້ານຄວາມດັນ ແລະ ບິນໃນໄລຍະສັ້ນ, ຊຶ່ງຜະລິດຢູ່ປະເທດຝຣັ່ງ ແລະ ໄດ້ຖືກຮັບຮອງໂດຍກົມການບິນພົນລະເຮືອນຂອງຝຣັ່ງ ໃນເດືອນ 9 ປີ 1989. ຊະນິດເຮືອບິນ ເອທິອາ 72 ລຸ້ນ 600 ໄດ້ພັດທະນາໃຫ້ທັນສະໄໝຂຶ້ນ ຈາກລຸ້ນດັ້ງເດີມຂອງ ເອທິອາ 72 ໂດຍການປັບປຸງທາງດ້ານເຄື່ອງຈັກ ແລະ ລະບົບໜ້າຈໍສະແດງຂໍ້ມູນການບິນ ຊຶ່ງໄດ້ຖືກຮອງຮັບໃນເດືອນ 8 ປີ 2011 ໂດຍອົງການຄວາມປອດໄພການບິນ ຂອງຢູໂຣບ. ເຮືອບິນຊະນິດນີ້ມີຄວາມຍາວ 27 ແມັດ ແລະ ຄວາມກ້ວາງຂອງປີກ 27 ແມັດ. ສາມາດບັນຈຸຜູ້ໂດຍສານໄດ້ສູງສຸດ ເຖິງ 78 ຄົນ, ແລະນຳໜັກສູງສຸດສຳລັບບິນຂຶ້ນແມ່ນ 22,800 ກິໂລກຣາມ. ເຮືອບິນລຳດັ່ງກ່າວມີທະບຽນເລກທີ: RDPL 34233 ເລກທີ C of R 70 DCA/FSD ລົງວັນທີ 03/04/2013, ໃບຢັ້ງຢືນເຕັກນິກສົມບູນ ເລກທີ C of A 70 DCA/FSD ລົງວັນທີ 03/04/2013 ໝົດອາຍຸໃນວັນທີ 02/04/2014. ຊົ່ວໂມງບິນທັງໝົດທີ່ໄດ້ນຳໃຊ້ມາຮອດວັນທີ 15/10/2013 ມີທັງ 758 ຊົ່ວໂມງ.

ຂໍ້ມູນກ່ຽວກັບ ດິນຟ້າອາກາດ:

ໃນເວລານັ້ນໄດ້ເກີດມີຜົນຟ້າຄະນອງທ້ອງຖິ້ນ ຢູ່ບໍລິເວນໃກ້ກັບສະໜາມບິນ, ສູງຂອງຜົນຕົກແຮງທີ່ກະທົບໃສ່ເຮືອບິນ ສາມາດຟັງໄດ້ຈາກກ່ອງບັນທຶກສູງໃນທ້ອງຂັບ. ນັກບິນຮັບຜິດຊອບຂອງຖ້ວງບິນທີ່ລົງສະໜາມບິນປາກເຊ 30 ນາທີ ກ່ອນໜ້າ ທີ່ເຮືອບິນລຳນີ້ຈະຕົກ ໄດ້ຖ່າຍຮູບເອົາທ້ອງຟ້າບໍລິເວນທີ່ຕົນໄດ້ບິນຜ່ານກ່ອນໜ້ານັ້ນ ເຫັນວ່າມີກ້ອນເມກ ແລະເຜື້ອມົດຄື່ມລົງຕ່ຳຢ່າງໄວວາ ພ້ອມມີຜົນຕົກລະດັບປານກາງ.

ຂໍ້ມູນທີ່ສະໜອງໃຫ້ໂດຍພະນັກງານຄວບຄຸມຈະລາຈອນທາງອາກາດ ກ່ຽວກັບສະພາບດິນຟ້າອາກາດໃນຂະນະທີ່ເຮືອບິນລົດຜ່ອນຄວາມສູງສູ່ສະໜາມບິນ ແມ່ນມີຄວາມສອດຄ່ອງກັບຂໍ້ມູນທີ່ໄດ້ມາຈາກກ່ອງດຳ ທີ່ບັນທຶກຄວາມໄວແລະ ທິດຂອງລົມ, ຊຶ່ງທິດທາງຂອງຜົນຟ້າຄະນອງ ໄດ້ເຄື່ອນຍ້າຍເຂົ້າຫາບໍລິເວນສະໜາມບິນຈາກທາງທິດຕາເວັນຕົກສູງໃຕ້.

ລະບົບເຄື່ອງຊ່ວຍພາທາງການບິນ:

ລະບົບເຄື່ອງຊ່ວຍພາທາງ VOR ແລະ DME ສຳລັບບິນເຂົ້າຫາສະໜາມບິນປາກເຊທິດ 15 ໄດ້ເຮັດວຽກປົກກະຕິດີ.

ລະບົບຕິດຕໍ່ສື່ສານລະຫວ່າງນັກບິນກັບຫໍບັນຊາການບິນ:

- ຫໍຄອຍມິວິທະຍຸບັນຊາ ຂຶ້ນ-ລົງເດີນ ດ້ວຍຂະໜາດຄືນຄວາມຖີ່ 118.5 ເມກາເຮັກສ໌
- ລະບົບບັນທຶກສຽງເຮັດວຽກປົກກະຕິດີ

ຂໍ້ມູນກ່ຽວກັບສະໜາມບິນ:

- ມີສອງທິດທາງຂຶ້ນ-ລົງຄື: ທາງ 15 ແລະ 33, ດ້ວຍຄວາມຍາວ 2400 ແມັດ, ກວ້າງ 45 ແມັດ, ຄວາມສູງຂອງທາງຂຶ້ນລົງທຽບໃສ່ລະດັບໜ້ານໍ້າທະເລ 345 ຟິດ ຫຼື 105 ແມັດ
- ການກູ້ໄພ ແລະ ດັບເພີງສະໜາມບິນ: ລະດັບ 4

ຜົນການຖອດລະຫັດຈາກກ່ອງບັນທຶກຂໍ້ມູນການບິນ:

ເຮືອບິນໄດ້ຕິດຕັ້ງກ່ອງບັນທຶກຂໍ້ມູນການບິນ 2 ໜ່ວຍ, ຊຶ່ງມີ ກ່ອງບັນທຶກຂໍ້ມູນຂອງການບິນ 1 ກ່ອງ ແລະ ກ່ອງບັນທຶກສຽງໃນຫ້ອງຂັບ 1 ກ່ອງ, ກ່ອງບັນທຶກຂໍ້ມູນການບິນທັງ 2 ໜ່ວຍໄດ້ຖືກເກັບຮັກສາໄວ້ໃນຫີບທີ່ບັນຈຸນໍ້າພາຍຫຼັງທີ່ນໍາຂຶ້ນມາຈາກແມ່ນໍ້າຂອງ ຫລັງຈາກນັ້ນໃນວັນທີ 4/11/2013 ໄດ້ຖືກນໍາໄປຍັງສໍານັກງານ BEA ທີ່ປະເທດຝຣັ່ງ ໂດຍຄະນະສືບສວນສອບສວນຂອງລາວ. BEA ໄດ້ດໍາເນີນການເປີດກ່ອງຂໍ້ມູນການບິນທັງສອງ ພ້ອມຖອດລະຫັດຂໍ້ມູນການບິນ ແລະ ການສົນທະນາ ຕາມຂັ້ນຕອນ ໂດຍມີການເຂົ້າຮ່ວມ ແລະ ຕິດຕາມຂອງຄະນະສືບສວນສອບສວນຂອງລາວດ້ວຍຜົນສໍາເລັດອັນດີ.

ການວິເຄາະ:

ພາຍໃຕ້ເງື່ອນໄຂຂອງສະພາບອາກາດທີ່ບໍ່ສາມາດເບິ່ງເຫັນໜ້າດິນນັ້ນ, ອີງຕາມມາດຕະຖານການປະຕິບັດການບິນ ນັກບິນຕ້ອງປະຕິບັດການບິນໂດຍການນໍາໃຊ້ອຸປະກອນເຄື່ອງຊ່ວຍພາທາງ. ສໍາລັບສະໜາມບິນປາກເຊ ແມ່ນໃຊ້ລະບົບ VOR ແລະ DME.

ນັກບິນທຸກຄົນຕ້ອງນັບຖືຫຼັກການໃນການບິນເຂົ້າສະໜາມບິນປາກເຊໂດຍຜ່ານຈຸດເລີ່ມຕົ້ນຂອງການຫຼຸດຜ່ອນຄວາມສູງໃນລະດັບ 4600 ຟິດ ຫຼື 1400 ແມັດ ຈາກນັ້ນຈຶ່ງສືບຕໍ່ເລີ່ມຫຼຸດຜ່ອນຄວາມສູງລົງໄປຫາ 2300 ຟິດ ຫຼື 701 ແມັດ ກ່ອນຈະສືບຕໍ່ຫຼຸດຜ່ອນຄວາມສູງລົງໄປຫາຈຸດສຸດທ້າຍ. ໃນກໍລະນີທີ່ບໍ່ສາມາດເຫັນເດີນ ຈຸບິນສາມາດຜ່ອນຄວາມສູງລົງຕໍ່າສຸດໄດ້ພຽງແຕ່ 990 ຟິດ ຫຼື 300 ແມັດ, ແຕ່ຖ້າຫາກຢູ່ທີ່ຄວາມສູງດັ່ງກ່າວຍັງບໍ່ສາມາດເບິ່ງເຫັນເດີນໄດ້ ນັກບິນຕ້ອງຢຸດການຜ່ອນຄວາມສູງ ແລະ ຕັດສິນໃຈບິນຂຶ້ນຄືນ ໂດຍປະຕິບັດຕາມລະບຽບ ແລະ ຂັ້ນຕອນການບິນຂຶ້ນຄືນສໍາລັບສະໜາມບິນດັ່ງກ່າວ.



ອີງຕາມຂໍ້ມູນທີ່ໄດ້ຈາກກ່ອງບັນທຶກຂໍ້ມູນການບິນ, ຈຸບິນໄດ້ຕັ້ງຄ່າຄວາມສູງຕໍ່າສຸດໄວ້ທີ່ລະດັບ 600 ຟິດ ຫຼື 183 ແມັດ ຊຶ່ງໄດ້ຂັດກັບ ຄວາມສູງຕໍ່າສຸດທີ່ໄດ້ລະບຸໄວ້ຢູ່ໃນວົງຈອນລົງເດີນຄືລະດັບ 990 ຟິດ ຫຼື 300 ແມັດ. ເຖິງວ່າຈຸບິນໄດ້ນຳໃຊ້ແຜນທີ່ລົງເດີນຂອງ ເຈັບເຊັນ (JEPPESEN) ທີ່ລະບຸຄວາມສູງບໍ່ຖືກກໍ່ຕາມ ແຕ່ຄວາມສູງຕໍ່າສຸດກໍ່ຄວນແມ່ນລະດັບ 645 ຟິດ ຫຼື 196 ແມັດ ຫລື ສູງກວ່ານັ້ນ. ການຕັ້ງຄ່າຄວາມສູງ ຕໍ່າກ່ວາຄວາມສູງທີ່ໄດ້ລະບຸໄວ້ໃນແຜນທີ່ລົງເດີນນັ້ນ ຖືວ່າເປັນການສ່ຽງຕໍ່ຄວາມປອດໄພການບິນ. ອີງຕາມມາດຕະຖານຄວາມສູງທີ່ລະບຸໄວ້ໃນວົງຈອນລົງເດີນ ໃນກໍລະນີນີ້ ເຮືອບິນຈະຜ່ອນຄວາມສູງລົງຂະໜານກັບເສັ້ນບິນມາດຕະຖານ ຊຶ່ງຕໍ່າກ່ວາລະດັບຄວາມສູງທີ່ຄວນບິນ 345 ຟິດ ຫຼື 105 ແມັດ.

ຂໍ້ມູນຈາກກ່ອງບັນທຶກຂໍ້ມູນການບິນເຫັນວ່າ, ເຖິງວ່າຈຸບິນໄດ້ເລີ່ມລ້ຽວຂວາອອກໄປຖືກຕ້ອງຕາມແຜນວາດທີ່ກຳນົດໄວ້ກໍ່ຕາມ ແຕ່ມີຄວາມຜິດພາດໃນການຄວບຄຸມມຸມໄຕ່ຄວາມສູງ, ໂດຍສະເພາະຈຸບິນບໍ່ໄດ້ຕັ້ງຄ່າຄວາມສູງທີ່ຖືກກຳນົດໄວ້ໃນລະບຽບການບິນຂຶ້ນຄືນ ແຕ່ພັດຍັງຮັກສາຄ່າຄວາມສູງໄວ້ລະດັບ 600 ຟິດຢູ່ ເຮືອບິນຈຶ່ງໄດ້ກ້າວເຂົ້າສູ່ລະບົບການຮັກສາຄວາມສູງຕາມທີ່ໄດ້ຕັ້ງໄວ້. ໃນເມື່ອນັກບິນຮູ້ສຶກວ່າເຮືອບິນຢູ່ຕໍ່າເກີນໄປ ນັກບິນໄດ້ຍົກຫົວເຮືອບິນຂຶ້ນສູງເກີນຂີດຈຳກັດ ດ້ວຍມຸມໄຕ່ຄວາມສູງເຖິງ 33 ອົງສາ. ໃນຊ່ວງສຸດທ້າຍຂອງການບິນ ເຮືອບິນໄດ້ບິນຢູ່ໃນເລື້ອຕະຫຼອດເວລາ.

ສະຫຼຸບ:

ຂໍ້ພົບເຫັນ:

- ຈຸບິນມີໃບອະນຸຍາດ ແລະ ຄຸນຈຸດທີ່ຖືກຕ້ອງ
- ໄດ້ມີຜົນຟ້າຄະນອງທ້ອງຖິ່ນຢູ່ໃນຂົງເຂດບໍລິເວນສະໜາມບິນແທ້
- ວົງຈອນລົງເດີນຂອງສະໜາມບິນປາກເຊແມ່ນວົງຈອນຕາມຮູບແບບທີ່ມີຄວາມຊັດເຈນຈຳກັດ
- ຢູ່ໃນແຜນທີ່ລົງເດີນ ເຈັບເຊັນ (JEPPESEN) ລົງວັນທີ 10 ເດືອນ ທັນວາ 2010 ຂອງສະໜາມບິນປາກເຊ VOR ແລະ DME ທາງລົງ 15 ໄດ້ລະບຸຄວາມສູງໃສ່ຕາຕະລາງກວດທຽບຄວາມສູງບໍ່ຖືກຕ້ອງ
- ຈຸບິນໄດ້ຕັ້ງຄ່າຄວາມສູງໄວ້ລະດັບ 600 ຟິດ ຫຼື 183 ແມັດ
- ຄວາມສູງຕໍ່າສຸດສຳລັບວົງຈອນລົງເດີນແມ່ນລະດັບ 990 ຟິດ ຫຼື 300 ແມັດ
- ຈຸບິນໄດ້ປັດໂອໂຕໄພລອດ ແລະ ໄດ້ເລີ່ມບິນຂຶ້ນຄືນຢູ່ທີ່ຄວາມສູງ ປະມານລະດັບ 595 ຟິດ ຫຼື 181 ແມັດ

- ຮູບແບບໃນການບິນຂຶ້ນຄືນຈະກາຍມາເປັນຮູບແບບຮັກສາຄວາມສູງຕາມຄວາມສູງທີ່ຖືກຕ້ອງໄວ້ລະດັບ 600 ຟິດ ຫຼື 183 ແມັດ
- ການບິນຂຶ້ນຄືນດ້ວຍການລົງວຂວາ ແຕ່ບໍ່ໄດ້ລະດັບຄວາມສູງຕາມວົງຈອນການບິນຂຶ້ນຄືນທີ່ຖືກກຳນົດໄວ້ຢູ່ໃນແຜນວາດລົງເດີນແບບ VOR ແລະ DME
- ຂໍ້ມູນຈາກກ່ອງບັນທຶກຂໍ້ມູນການບິນພົບວ່າ, ເຮືອບິນໄດ້ສັກທົວລົງດ້ວຍມູມເຖິງ -2,5 ອົງສາ ຊຶ່ງເປັນສາເຫດພາໃຫ້ເຮືອບິນ ບິນລົງຕໍ່າກວ່າລະດັບ 600 ຟິດ ຫຼື 183 ແມັດ
- ຈາກສັນຍານຂອງລະບົບເຕືອນໄພເຮືອບິນຈະຕໍາພື້ນດິນ ພົບວ່າເຮືອບິນໄດ້ບິນລົງຕໍ່າສຸດຈົນເຖິງລະດັບ 60 ຟິດ ຫຼື 18 ແມັດ ຈາກໜ້າດິນ ແລະ ໄດ້ງ່ຽງໄປທາງຂວາປະມານ 37 ອົງສາ
- ຜູ້ບັນຊາຈຸບິນໄດ້ດຶງເຮືອບິນຂຶ້ນຢ່າງກະທັນຫັນຈົນພາໃຫ້ມີມູມໄຕ່ຄວາມສູງເຖິງ 25 ອົງສາ
- ຂໍ້ມູນຢູ່ໜ້າຈໍໂມງຂອບພ້າຈໍາລອງໄດ້ຫາຍໄປເມື່ອເຮືອບິນບໍ່ຢູ່ໃນການຄວມຄຸມທີ່ຖືກຕ້ອງ
- ໃນເວລາບິນຂຶ້ນຄືນນັ້ນເຮືອບິນໄດ້ໄຕ່ເອົາຄວາມສູງເຖິງລະດັບ 1750 ຟິດ ຫຼື 533 ແມັດ
- ຕາມຂໍ້ມູນຈາກກ່ອງບັນທຶກຂໍ້ມູນການບິນ ພົບວ່າໄດ້ມີແຮງຢູ່ໃສ່ກ້ານຂັບພາໃຫ້ເຮືອບິນສັກທົວລົງ
- ລະບົບນໍາພາບິນຢູ່ໂມງຂອບພ້າຈໍາລອງໄດ້ປະກົດຂຶ້ນອີກ: ເສັ້ນຕັ້ງຢູ່ທາງກາງ ແຕ່ເສັ້ນນອນພັດຕົກລົງຕໍ່າ
- ເຄື່ອງຈັກໄດ້ເຮັດວຽກບົກກະຕິຈົນເຖິງວິນາທີສຸດທ້າຍ

ສາຍເຫດຂອງອຸປະຕິເຫດ:

ຄວາມເປັນໄປໄດ້ຂອງສາເຫດທີ່ພາໃຫ້ເກີດອຸປະຕິເຫດຄັ້ງນີ້ ແມ່ນເນື່ອງຈາກສະພາບອາກາດປ່ຽນແປງຢ່າງກະທັນຫັນ ບວກກັບຄວາມຜິດພາດຂອງຈຸບິນ ໃນການປະຕິບັດຕາມວົງຈອນການລົງເດີນດ້ວຍອຸປະກອນເຄື່ອງຊ່ວຍ ລວມທັງການປະຕິບັດຂັ້ນຕອນການບິນຂຶ້ນຄືນ.

ບັດໃຈດັ່ງລຸ່ມນີ້ອາດນໍາພາເຮືອບິນໄປສູ່ການເກີດອຸປະຕິເຫດ:

- ການຕັດສິນໃຈສືບຕໍ່ລົງເດີນຂອງຈຸບິນດ້ວຍຄວາມສູງໃນລະດັບຕໍ່າກວ່າຄວາມສູງທີ່ໄດ້ລະບຸໄວ້ໃນວົງຈອນລົງເດີນ

- ການຕັ້ງຄ່າຄວາມສູງທີ່ບໍ່ຖືກຕ້ອງຂອງຈຸບິນພາໃຫ້ລະບົບນໍາພາບິນສົ່ງຜົນຢ່າງບໍ່ຖືກຕ້ອງຢູ່ໂມງຂອບພ້າຈໍາລອງ ໃນເວລາເຮືອບິນບິນຂຶ້ນຄືນ
- ອາດເປັນໄປໄດ້ທີ່ເກີດມີພາບຫລອນຈົນເຮັດໃຫ້ນັກບິນເສຍທີ່ຕັ້ງຂອງຕົນ ໃນຂະນະທີ່ເຮືອບິນຢູ່ໃນເລື້ອ.
- ການປະກົດຂຶ້ນຄືນໂດຍອັດຕະໂນມັດຂອງລະບົບນໍາພາບິນສະແດງຢູ່ໜ້າໂມງຂອບພ້າຈໍາລອງນັ້ນ ຍັງຍືນວ່າລະບົບນໍາພາບິນເຮັດວຽກບົກກະຕິ ແຕ່ບໍ່ສາມາດນໍາໃຊ້ໄດ້ ເນື່ອງຈາກຕັ້ງຄ່າຜິດໃນການບິນຂຶ້ນຄືນ.
- ການຕິດຕາມການສະແດງຜົນຂອງໜ່ວຍໂມງຕ່າງໆໃນຫ້ອງຂັບບໍ່ມີປະສິດທິພາບພຽງພໍໃນໄລຍະເວລາການບິນຂຶ້ນຄືນ ຍ້ອນຜູ້ບັນຊາຈຸບິນອາດຈະເອົາໃຈໃສ່ການເຮັດວຽກຂອງລະບົບໃດໜຶ່ງຫຼາຍຈົນເກີນໄປ ອັນພາໃຫ້ເກີດຄວາມຜິດພາດໃນຈຸດອື່ນໄດ້.
- ການປະສານງານລະຫວ່າງນັກບິນທັງສອງຄົນ ບໍ່ດີເທົ່າທີ່ຄວນ ໂດຍສະເພາະແມ່ນໄລຍະສຸດທ້າຍຂອງການລົງເດີນ

ຄໍາແນະນໍາສໍາລັບຄວາມປອດໄພການບິນ:

ຜ່ານຂະບວນການສືບສວນສອບສວນ ແລະ ການປຶກສາຫາລືພາຍໃນຄະນະນັກສືບສວນສອບສວນໄດ້ມີຄໍາແນະນໍາກ່ຽວກັບຄວາມປອດໄພການບິນດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້:

ລັດວິສາຫະກິດການບິນລາວ:

- ຄວນຮັບປະກັນຄວາມຄ່ອງແຄ້ວ ຂອງຈຸບິນໃນການນໍາໃຊ້ເຮືອບິນ ເອທິອາ 72-500 ແບບເກົ່າກັບ ເອທິອາ 72-600 ທີ່ມີໜ້າຈໍສະແດງຜົນແບບໃໝ່ ຫລັງຈາກພວກເຂົາເຈົ້າໄດ້ຜ່ານການຝຶກອົບຮົມທີ່ ເໝາະສົມ, ຈຸດປະສົງຫລັກໃນການຝຶກອົບຮົມຈຸບິນເຖິງຄວາມແຕກຕ່າງລະຫວ່າງ ເອທິອາ 72-500 ແລະ ເອທິອາ 72-600 ແມ່ນເພື່ອຝຶກໃຫ້ຈຸບິນສາມາດກວດເຊັກໂມງ, ໜ້າຈໍສະແດງຜົນຕ່າງໆຢ່າງລະອຽດ ລວມທັງການປະສານງານໃນເວລາທີ່ມີການປ່ຽນແປງຕ່າງໆ ແລະ ຮູ້ທັນການປ່ຽນແປງຂອງລະບົບການບິນແບບອັດຕະໂນມັດ.
- ໃຫ້ເອົາໃຈໃສ່ລະບົບລາຍງານຂອງຈຸບິນທີ່ພົວພັນເຖິງຄວາມປອດໄພການບິນເຊັ່ນ: ຄວາມຜິດພາດ ໃນການອອກແບບ ຫຼື ຈັດພິມຂອງແຜນທີ່ JEPPESEN
- ຕ້ອງເພີ່ມບົດຝຶກຫັດກ່ຽວກັບການແກ້ໄຂບັນຫາເມື່ອມີພາບຫຼອນ ຫຼື ເສັ້ຍທີ່ຕັ້ງຂອງຕົນໃນເວລາປະຕິບັດການບິນ.
- ຮັບປະກັນການສື່ສານລະຫວ່າງຈຸບິນໃຫ້ມີຄວາມຈະແຈ້ງຜ່ານການນໍາໃຊ້ຫູໜັງໂດຍສະເພາະຢູ່ໃນສະຖານະການທີ່ສັບສົນ.

ເຈົ້າໜ້າທີ່ຄຸ້ມຄອງມະຫາພາກ

- ຕ້ອງມີການຕິດຕາມກວດກາ ແລະ ຊີ້ນຳບໍລິສັດສາຍການບິນໂດຍສະເພາະແມ່ນການຝຶກອົບຮົມການບິນທີ່ນຳໃຊ້ເຄື່ອງຊ່ວຍລົງເດີນທີ່ມີຄວາມຊັດເຈນຕໍ່າ
- ຕ້ອງເພີ່ມທະວີການຕິດຕາມກວດກາ ຄວາມສາມາດຂອງບັນດານັກບິນໃນການນຳໃຊ້ເຮືອບິນ ເອທິອາ 72-500 ແລະ ເອທິອາ 72-600 ຫລັງຈາກໄດ້ຜ່ານການຝຶກອົບຮົມທີ່ເໝາະສົມ.
- ຕ້ອງໄດ້ຕິດຕາມກວດກາບໍລິສັດສາຍການບິນໃນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດລະບົບຕິດຕາມຂໍ້ມູນການບິນຂອງຈຸບິນຢ່າງເຄັ່ງຄັດ
- ທົບທວນຄືນບັນດາຂໍ້ກຳນົດ, ກົດລະບຽບທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບການສື່ສານລະຫວ່າງຈຸບິນໃນການນຳໃຊ້ຊຸດຫູໜັງໂດຍສະເພາະໃນສະຖານະການທີ່ສັບສົນ.

ຄະນະສະເພາະກິດ ສືບສວນ-ສອບສວນເຫດການເຮືອບິນພົນລະເຮືອນ
ATR72-600 ຖ້ວບິນ QV 301 ປະສົບອຸປະຕິເຫດ



ຢາກົວ ລໍປາງກາວ