



“มาตรการป้องกันอุบัติเหตุด้านการบินที่เกิดจากนกชนเครื่องบิน”
“Defensive Measure for Aviation Accident Caused by Bird Strike”

ชื่อผู้รับผิดชอบโครงการวิจัยและผู้ร่วมวิจัย : นางสาว จันทรัตน์ มั่นวิเชียร

งบประมาณที่ได้รับจัดสรร : งบรายได้ 20,000 บาท

ความสำคัญและที่มาของปัญหาที่ทำการวิจัย

การขนส่งทางอากาศ (Air Transport) เป็นอุตสาหกรรมเชิงพาณิชย์ที่มีขนาดใหญ่และมีส่วนสนับสนุนการพัฒนาเศรษฐกิจของโลกอย่างต่อเนื่อง โดยสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) ได้แถลงข่าวการคาดการณ์ว่าอุตสาหกรรมการบินเชิงพาณิชย์จะมีผู้โดยสารสูงถึง 3.6 พันล้านคนในปี ค.ศ. 2016 ซึ่งเมื่อเทียบกับปี ค.ศ. 2011 แล้ว มีจำนวนผู้โดยสารที่โดยสารเครื่องบินมากขึ้นกว่า 800 ล้านคน หรือคิดเป็นอัตราการเติบโตเฉลี่ยร้อยละ 5.3 ในช่วงปี 2012 – 2016 (IATA, 2015) นอกจากนี้ บริษัทผลิตเครื่องบินที่มีมูลค่าทางการตลาดสูงสุดในปัจจุบัน คือ บริษัทแอร์บัส ได้รับการสั่งผลิตเครื่องบินขนส่งผู้โดยสาร (Passenger aircraft) และเครื่องบินขนส่งสินค้า (Freighter) ใหม่จำนวนกว่า 29,226 ลำ เพื่อส่งมอบในระหว่างปี ค.ศ. 2013 – 2032 (Airbus, 2014) ซึ่งหมายความว่า การเติบโตในอุตสาหกรรมนี้จะนำไปต่อเนื่องและตอบสนองต่อการต้องการของนักเดินทางอย่างมีประสิทธิภาพ อย่างไรก็ตาม ประเด็นสำคัญที่บริษัทแอร์บัสในความสำเร็จมีหลายประการ อาทิ เช่น ราคาเชื้อเพลิง (fuel price) การเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม (eco-efficient) การใช้งานง่าย (simple) ต้นทุนด้านราคา (affordable) รวมถึงด้านความปลอดภัย (safety) ด้วย

การเดินทางทางอากาศที่ปลอดภัยเป็นความรับผิดชอบร่วมกันของทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้ ในรอบหนึ่งศตวรรษนับจากการเริ่มต้นการให้บริการธุรกิจการบินตามตารางบินเชิงพาณิชย์ (scheduled commercial flight) ในปี ค.ศ. 1914 (IATA, 2013) เป็นต้นมา ความปลอดภัยในการเดินทางทางอากาศเป็นประเด็นสำคัญคู่ขนานไปกับพัฒนาด้านเทคโนโลยีและการเติบโตทางการตลาด ถึงแม้ว่าอุบัติเหตุทางอากาศสำหรับเครื่องบินพาณิชย์จะอยู่ในอัตราลดลงในแต่ละปีเมื่อเปรียบเทียบกับจำนวนเที่ยวบินที่ให้บริการ ซึ่งเป็นแนวโน้มที่ดีสำหรับการขนส่งทางอากาศ ยกตัวอย่างเช่น อัตราการเกิดอุบัติเหตุในปี ค.ศ. 2013 ลดลงร้อยละ 10 เมื่อเทียบกับปี ค.ศ. 2012 กล่าวคือ ในปี ค.ศ. 2013 อัตราการเกิดอุบัติเหตุมี 2.8 ครั้งต่อจำนวนเที่ยวบิน 1 ล้านเที่ยว และมีผู้เสียชีวิต (Fatalities) 173 ราย ซึ่งนับว่าเป็นจำนวนน้อยที่สุดนับจากสถิติปี ค.ศ. 2000 เป็นต้นมา นอกจากนี้ ถ้า

เปรียบเทียบอัตราการเสียชีวิตระหว่างปี 2012 และ 2013 แล้ว พบว่าลดลงร้อยละ 53 หรือ เมื่อเทียบกับอัตราเฉลี่ย 5 ปีก่อนหน้านี้ พบว่าอัตราการเสียชีวิตในปี ค.ศ. 2013 ลดลงร้อยละ 65 (ICAO, 2014)

อย่างไรก็ตาม จากสถิติระหว่างปี ค.ศ.1990-2011 สาเหตุอันดับต้น ๆ ของอุบัติเหตุมาจากอุปกรณ์ขัดข้อง (Equipment failure) ร้อยละ 31, จากความผิดพลาดของนักบิน (Pilot Error) ร้อยละ 27 จากการก่อการร้าย/ความขัดแย้ง/อาชญากรรม (Terrorism/Conflict/Criminal) ร้อยละ 15 ถัดมาคือ สาเหตุจากพนักงานภาคพื้นและบนเครื่องบิน (Ground/Cabin Crew) สภาพอากาศ (Weather) และการรัดเข็มขัด/สภาพอากาศแปรปรวน (Seat belt/Turbulence) ร้อยละ 8 และจากหอบังคับการบิน ร้อยละ 4 (FAA,2012)

สำหรับการชนของนกกับเครื่องบิน (Bird Strike) นั้น นับเป็นอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบ่อยครั้งในแต่ละปีจนนับครั้งไม่ถ้วน กระทั่งผู้เชี่ยวชาญด้านการบินคาดการณ์ว่ามีอุบัติเหตุจากการชนกับนกมากกว่าอุบัติเหตุอันมาจากสาเหตุเครื่องบินชนกันหรือเครื่องขัดข้องหลายเท่าตัว ดังนั้น ผู้วิจัยจึงสนใจใคร่ศึกษาถึงความเสี่ยงและผลกระทบเมื่อเกิดอุบัติเหตุดังกล่าวนี้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งมาตรการที่ใช้อยู่ในประเทศไทยเพื่อหลีกเลี่ยงมิให้เกิดเหตุการณ์ไม่พึงประสงค์นี้