



บทที่ 6

การสร้างสนาม ฮ. การให้สัญญาณ การใช้รหัสฉุกเฉิน และข้อควรปฏิบัติในกรณีการปฏิบัติงานร่วมกับอากาศยาน

สืบเนื่องมาจากการที่ผู้เขียนได้ประสบการณ์มาจากการปฏิบัติงานร่วมกับอากาศยานประเภท Helicopter ซึ่งได้ปฏิบัติงานร่วมกับหน่วยของ กองบัญชาการตำรวจตระเวนชายแดน และ กองบัญชาการตำรวจภูธรภาคต่าง ๆ พบว่า ข้าราชการตำรวจในสังกัดกองบัญชาการตำรวจตระเวนชายแดนตามภาคต่าง ๆ มีความรู้และความเข้าใจกับการปฏิบัติงานร่วมกับอากาศยานประเภท Helicopter พอสมควร สำหรับข้าราชการตำรวจในส่วนของการตำรวจ ยังไม่มีความรู้และความเข้าใจในการปฏิบัติงานร่วมกับอากาศยานประเภท Helicopter รวมไปถึงการสร้างสนามขึ้น - ลง ของ Helicopter (ยกเว้นข้าราชการตำรวจที่ย้ายสังกัดมาจาก บข.ตชด.) จึงเป็นปัญหาต่อการปฏิบัติงานของนักบิน และ ข้าราชการตำรวจเจ้าของพื้นที่เอง โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกรณีที่มีผู้บังคับบัญชาในระดับสูงต้องการเดินทางไปตรวจเยี่ยมเพื่อสร้างขวัญและกำลังใจในการปฏิบัติงาน ดังนั้นผู้เขียนจึงขอสรุปสาระสำคัญที่จะเป็นประโยชน์ต่อการปฏิบัติงานร่วมกับอากาศยานประเภท Helicopter ไว้ดังนี้

การสร้างสนามขึ้น - ลง ของ Helicopter

เพื่อให้การปฏิบัติงานร่วมกับอากาศยานประเภท Helicopter เป็นมาตรฐานเดียวกัน และให้เกิดความปลอดภัยสำเร็จลุล่วงไปด้วยดี เขตขึ้น - ลง ของ Helicopter ในภูมิประเทศปกติจะต้องมีลักษณะดังต่อไปนี้

1. เป็นพื้นที่ราบไม่ขรุขระเกินไป สามารถจะรับน้ำหนักของ Helicopter ได้ และไม่ลาดเอียงเกินกว่า 10 - 15 องศา (ภาพที่ 10)

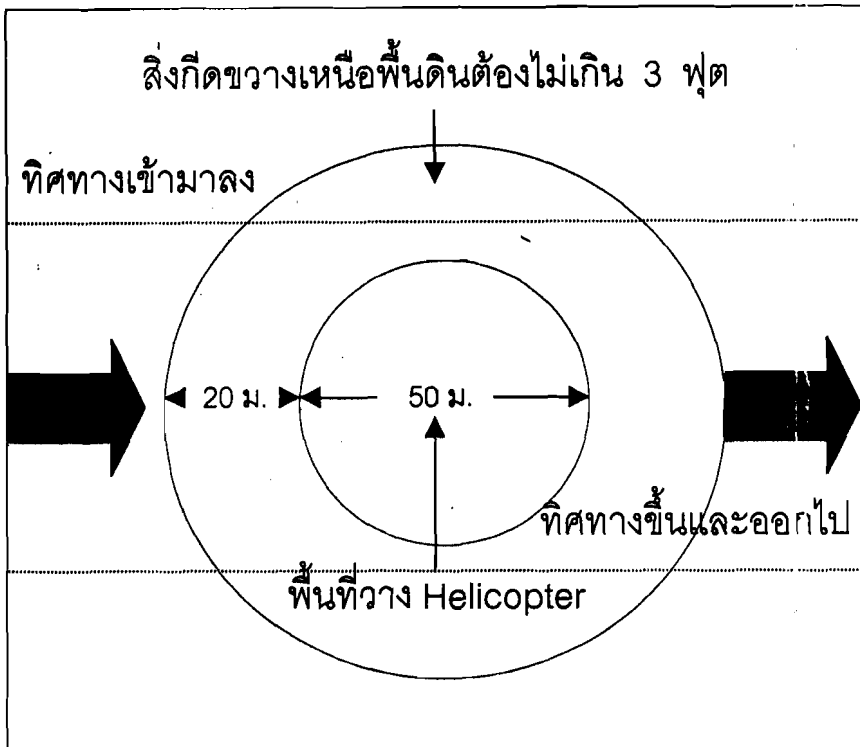


ภาพที่ 10 แสดงความลาดเอียงของพื้นที่สำหรับการสร้างสนามขึ้น - ลง ของ Helicopter



2. พื้นที่ดังกล่าวจะต้องมีเส้นผ่าศูนย์กลางไม่น้อยกว่า 50 เมตร ซึ่งเรียกว่าพื้นที่ว่าง Helicopter (ภาพที่ 11)

3. ต่อจากพื้นที่ว่าง Helicopter ตามข้อ 2 ออกไปโดยรอบอีกไม่น้อยกว่า 20 เมตร จะต้องไม่มีสิ่งกีดขวางเหนือพื้นดินสูงเกินกว่า 3 ฟุต (ภาพที่ 11)

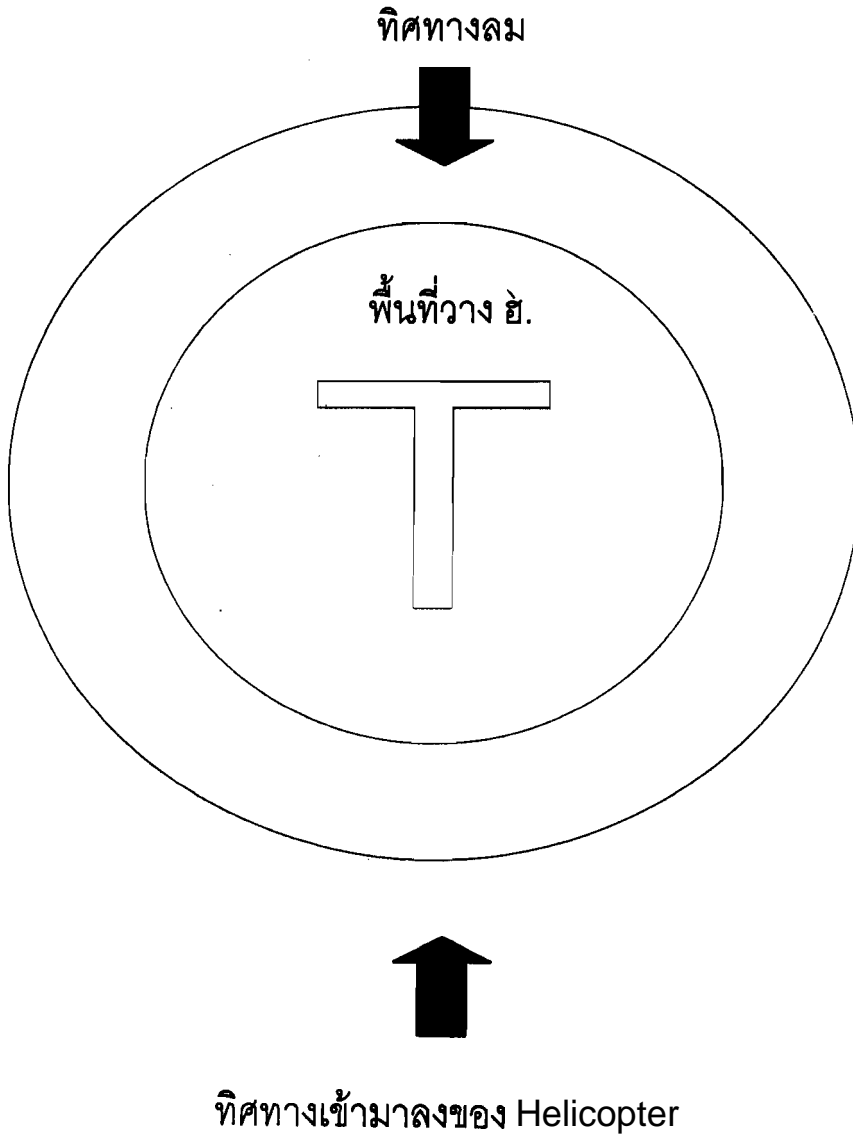


ภาพที่ 11 แสดงถึงขนาดพื้นที่ขึ้น - ลง ของ ฮ.

4. พื้นที่ว่าง Helicopter ควรกำจัดฝุ่นเพื่อในเวลาเครื่องลงนักบินจะได้มองเห็นพื้นที่ว่าง Helicopter ได้อย่างปลอดภัยโดยเฉพาะอากาศยานขนาดใหญ่ เช่น ฮ.เบลล์ 205 A/A-1, ฮ.เบลล์ 212, ฮ.เบลล์ 412 เป็นต้น จะทำให้เกิดกำลังลมแรงมาก



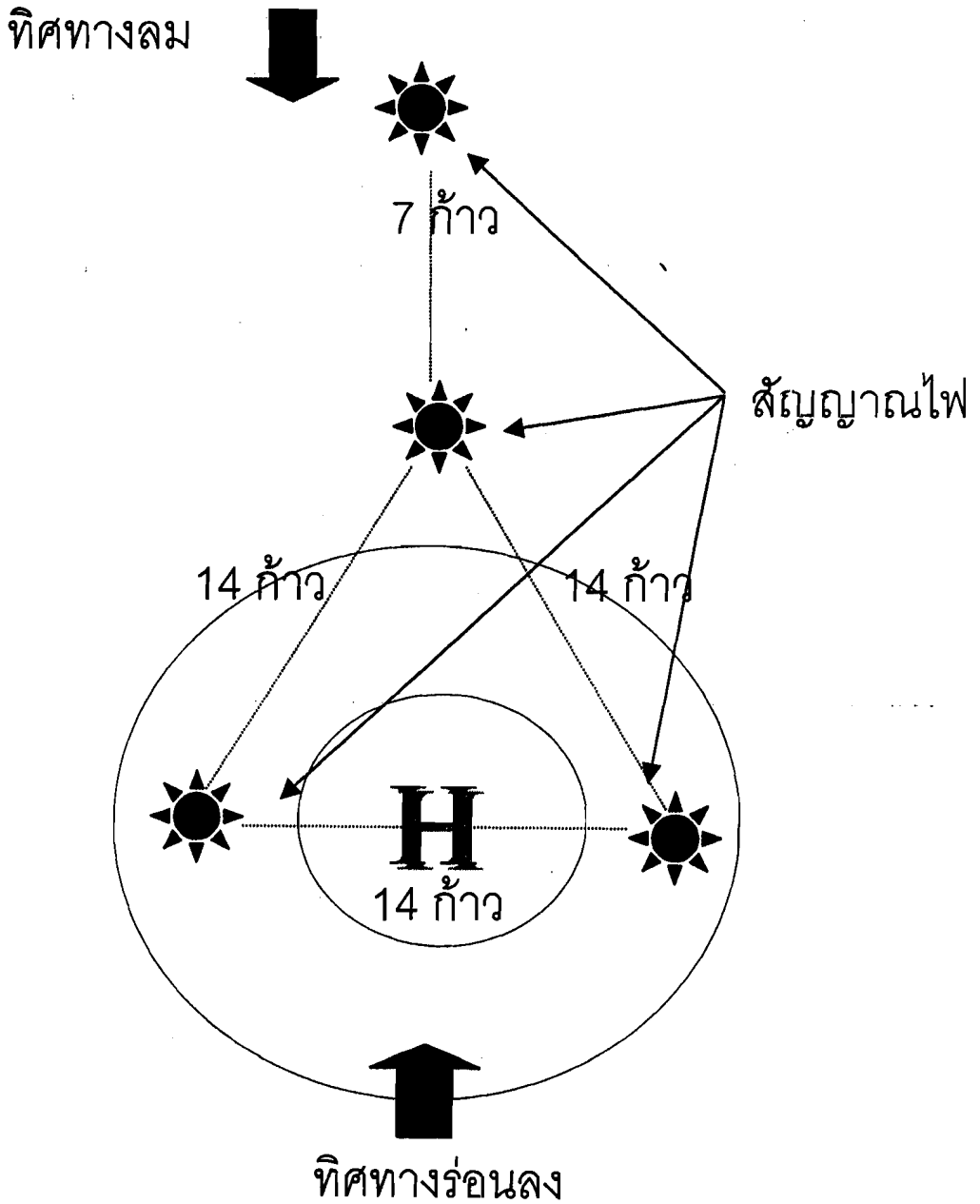
5. พื้นที่วาง Helicopter ทุกแห่งจะต้องทำเครื่องหมายรูปตัว T หรือเครื่องหมายรูปตัว H ที่เห็นได้ชัดเจน โดยให้หัวของตัว T หรือตัว H อยู่ด้านเหนือลม และไม่ปลิวเมื่อถูกระแสลมจากใบพัดของ Helicopter ซึ่งมีกำลังแรงมาก ใช้ในเวลากลางวัน (ภาพที่ 12)



ภาพที่ 12 แสดงการวางเครื่องหมายในพื้นที่ขึ้น - ลง ของ Helicopter สำหรับเวลากลางวัน



6. ในเวลากลางคืน จะบอกด้วยสัญญาณไฟ 4 จุด ในรูปตัว Y หักกลับ โดยไฟจุดแรกจะอยู่ทางด้านเหนือลม ซึ่งแต่ละจุดจะห่างกันประมาณ 7 ก้าว และ 14 ก้าว (ภาพที่ 13)

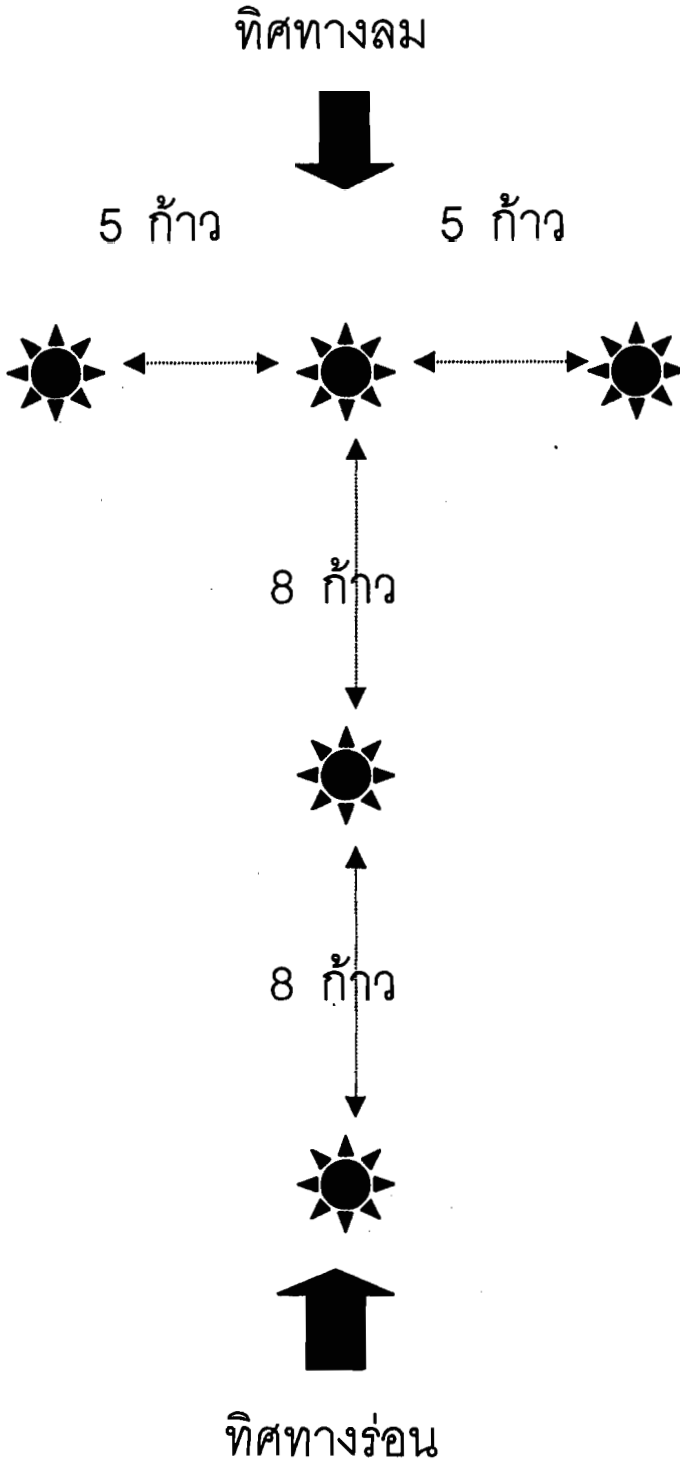


ไฟแต่ละจุดห่างกันจุดละ 7 ก้าว และ 14 ก้าวตามลำดับ

ภาพที่ 13 แสดงการวางเครื่องหมายในพื้นที่ขึ้น - ลง ของ Helicopter สำหรับเวลากลางคืน



7. ในเวลากลางคืน จะบอกด้วยสัญญาณไฟ 5 จุด ในรูปตัว T โดยไฟ 3 จุดแรก จะอยู่ทางด้านเหนือลม ซึ่งแต่ละจุดจะห่างกันประมาณ 5 ก้าว และ 8 ก้าว (ภาพที่ 14)

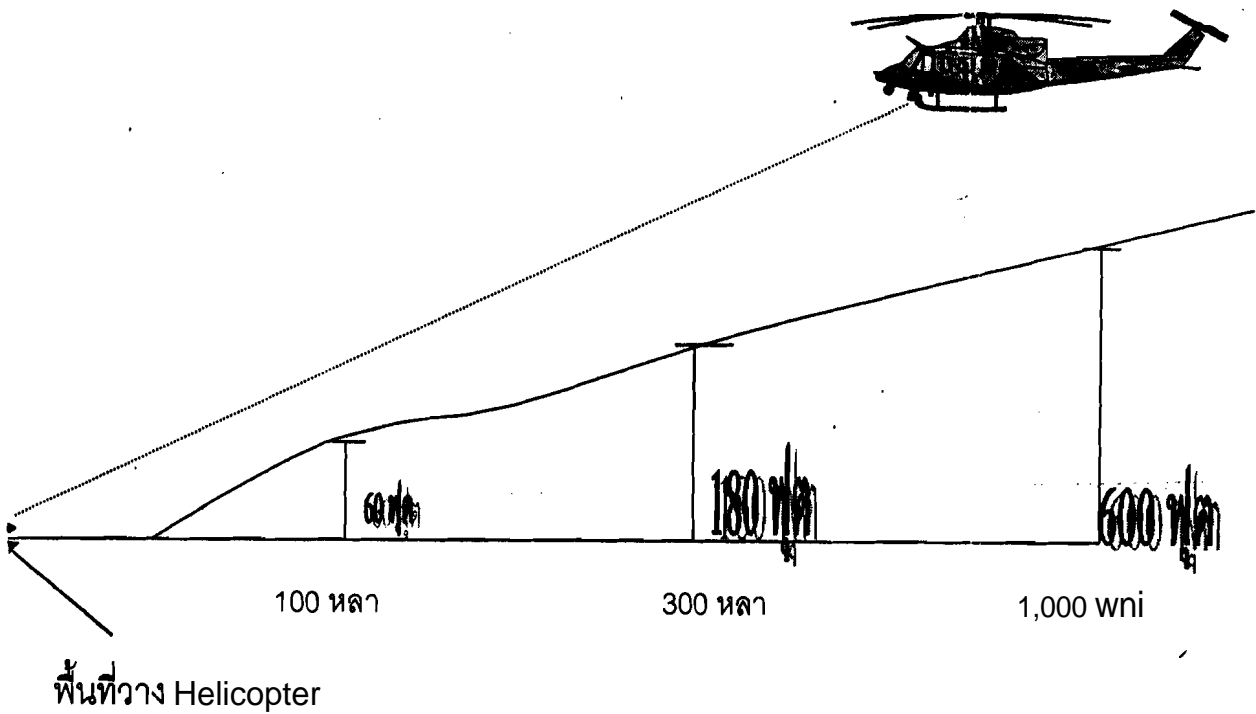


ภาพที่ 14 แสดงการวางเครื่องหมายในพื้นที่ขึ้น - ลง ของ Helicopter สำหรับเวลากลางคืน



8. สิ่งกีดขวางตามแนวทิศทางเข้ามาลงและในวิถีที่จะวิ่งขึ้น ต้องมีระยะสูงไม่เกิน 10 % ตามลำดับ (ภาพที่ 15)

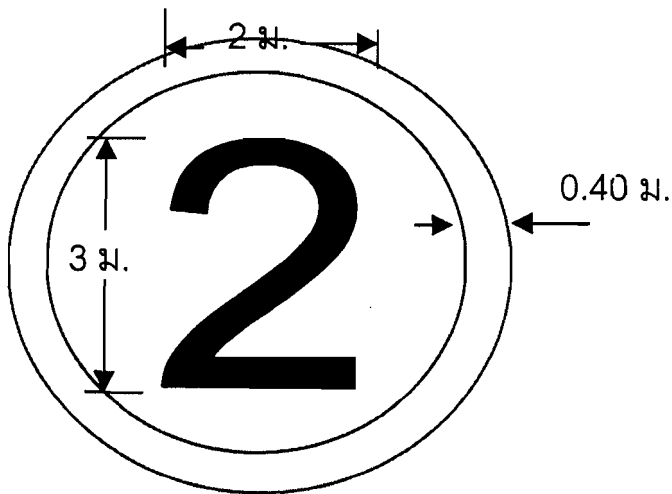
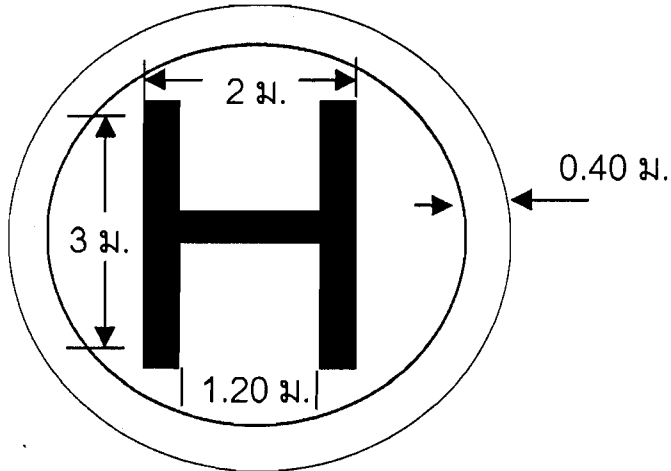
แนวใต้ - ร่อน ของ Helicopter



ภาพที่ 15 แสดงความสูงของสิ่งกีดขวางและระยะห่างจากพื้นที่วาง Helicopter



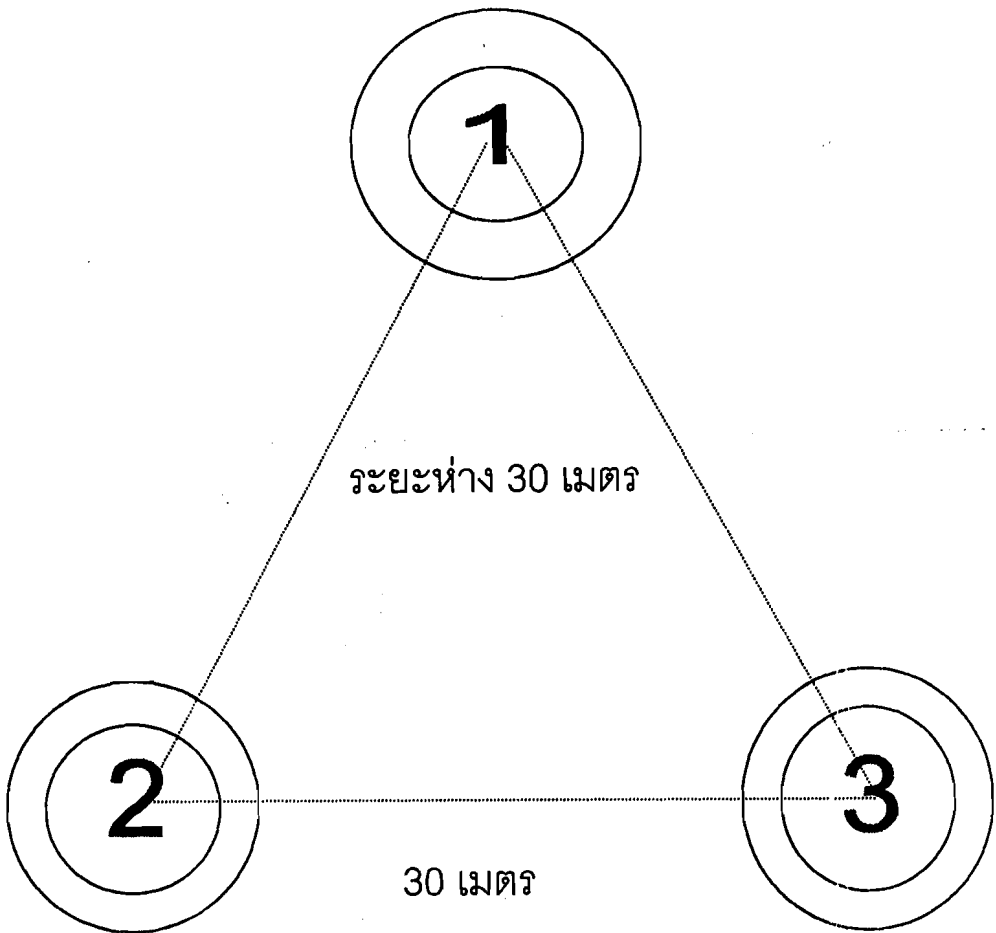
9. การสร้างจุดจอด Helicopter เป็นวงกลม รัศมีของวงใน 2 เมตร รัศมีของวงนอก 2.40 มท โดยตัวอักษรหรือตัวเลขที่อยู่ในวงมีความกว้าง - สูง - ■ ของตัวอักษรเท่ากับ 2 - 3 - 0.40 เมตร (ภาพที่ 16)



ภาพที่ 16 แสดงความกว้าง - สูง - หนา ของตัวอักษรตามที่กำหนด



10. หากต้องสร้างวงกลมหลายวง ศูนย์กลางของวงกลมแต่ละวงต้องห่างกันไม่น้อยกว่า 30 เมตร และห่างจากสิ่งกีดขวางโดยรอบอย่างน้อย 10 เมตร (ภาพที่ 17)



ภาพที่ 17 แสดงระยะห่างของการสร้างสนาม Helicopter หลายสนาม

จากข้อมูลต่าง ๆ ที่กล่าวมาแล้วข้างต้นเกี่ยวกับ Helicopter และการสร้างสนาม Helicopter จะทำให้ทราบถึงขนาดของ Helicopter และจุดลงที่ได้มาตรฐาน เมื่อท่านได้กลับไปในพื้นที่การปฏิบัติ จึงควรไปดูสภาพภูมิประเทศในพื้นที่ว่า จุดใดมีความเหมาะสมสำหรับการสร้างสนาม Helicopter เสร็จแล้วแจ้งพิกัดให้กองบินตำรวจ หรือหน่วยบินตำรวจ ทราบเพื่อเป็นแนวทางในการประสานการปฏิบัติต่อไป

การให้สัญญาณ (Signal) และการใช้รหัสฉุกเฉิน (Emergency Code) ระหว่างภาคพื้นดินกับภาคอากาศ

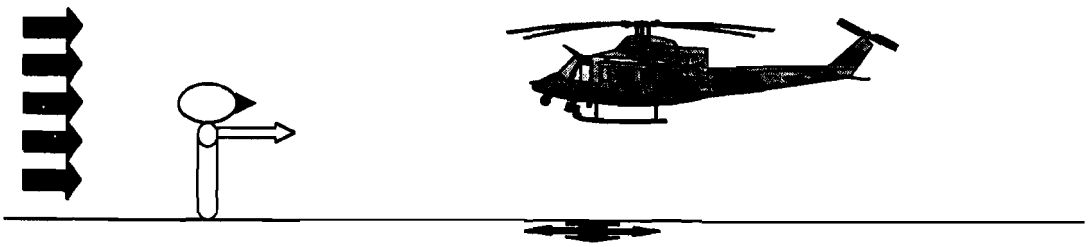
การให้สัญญาณของเจ้าหน้าที่บนพื้นดินแก่นักบินในขณะที่ขับเครื่องบินในขณะขับเครื่องบินขึ้นหรือลงจอดเป็นสิ่งสำคัญ ทั้งนี้เพื่อให้เกิดความปลอดภัยยิ่งขึ้น โดยมีหลักปฏิบัติเป็นสากล ดังนี้

1. การกำหนดบุคคลให้สัญญาณ ตำแหน่งผู้ให้สัญญาณ Helicopter ขณะกำลังเคลื่อนที่ ผู้ให้สัญญาณจะอยู่ทางด้านหน้าของ Helicopter เพราะนักบินสามารถมองเห็นได้ดีที่สุดระยะปลอดภัยประมาณ 20 เมตร โดยชูแขนทั้งสองข้างขึ้นเหนือศีรษะฝ่ามือหันเข้าหากัน (ภาพที่ 18)



ภาพที่ 18 แสดงตำแหน่งของผู้ให้สัญญาณแก่ Helicopter

2. การบอกทิศทางการวางตัว เมื่อเครื่องบินลอยมาตรงหน้า ผู้ให้สัญญาณต้องชูแขนทั้งสองข้างไปด้านหน้าฝ่ามือหันเข้าหากันเพื่อบอกทิศทางการวางตัวของเครื่องบิน (ภาพที่ 19)



ภาพที่ 19 แสดงการให้สัญญาณแก่ Helicopter เพื่อบอกทิศทางการวางตัว



3. การให้สัญญาณเครื่องบินลอยตัวอยู่กับที่ (HOVER) ให้แกขานทั้งสอง ออกทางด้านข้างเสมอไหล่และคว่ำฝ่ามือลง (ภาพที่ 20)



HOVER

ARMS EXTENDED HORIZONTALLY SIDEWAYS, PALMS DOWNWARD.

ภาพที่ 20 แสดงการให้สัญญาณแก่ Helicopter เพื่อให้เครื่องบินลอยตัวอยู่กับที่ (HOVER)

4. การให้สัญญาณเครื่องบินเคลื่อนที่มาข้างหน้า (MOVE FORWARD) ให้แกขานที่อ่อนล่างขึ้นฝ่ามือหันเข้าหาลำตัว ดึงฝ่ามือทั้งสองข้างมาข้างหลังระดับหัวไหล่ ทำซ้ำ ๆ กัน (ภาพที่ 21)



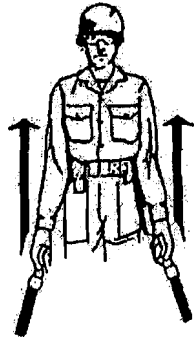
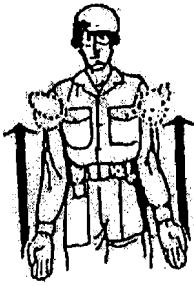
MOVE FORWARD

ARMS A LITTLE ASIDE. PALMS FACING BACKWARD AND REPEATEDLY MOVED UPWARD - BACKWARD FROM SHOULDER HEIGHT.

ภาพที่ 21 แสดงการให้สัญญาณแก่ Helicopter เพื่อให้เครื่องบินเคลื่อนที่มาข้างหน้า (MOVE FORWARD)



5. การให้สัญญาณเครื่องบินเคลื่อนที่ไปข้างหลัง (MOVE REARWARD)
ให้ลดแขนทั้งสองข้างลำตัว ฝ่ามือหงายขึ้น ยกแขนทั้งสองขึ้นเสมอไหล่ ทำซ้ำ ๆ กัน (ภาพที่ 22)

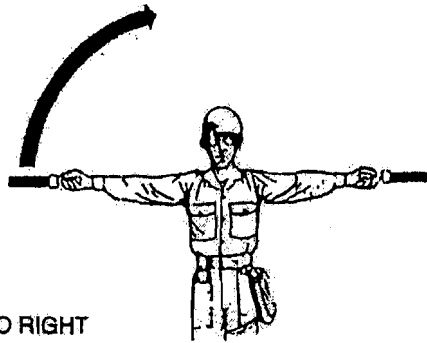
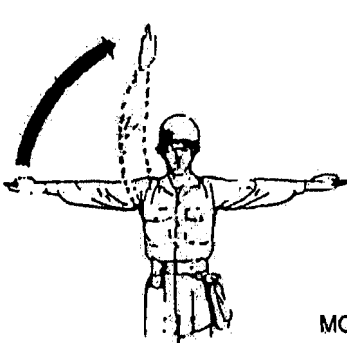


MOVE REARWARD

ARMS BY SIDES, PALMS FACING FORWARD, ARMS SWEEPED FORWARD AND UPWARD REPEATEDLY TO SHOULDER HEIGHT.

ภาพที่ 22 แสดงการให้สัญญาณแก่ Helicopter เพื่อให้เครื่องบินเคลื่อนที่ไปข้างหลัง (MOVE REARWARD)

6. การให้สัญญาณเครื่องบินเคลื่อนที่ไปทางขวา (MOVE TO RIGHT) (ซ้ายมือของผู้ให้สัญญาณ) ให้กางแขนทั้งสองออกทางด้านข้างเสมอไหล่ หงายฝ่ามือขึ้น ยกแขนขวาขึ้นเหนือศีรษะ ทำซ้ำ ๆ กัน (ภาพที่ 23)



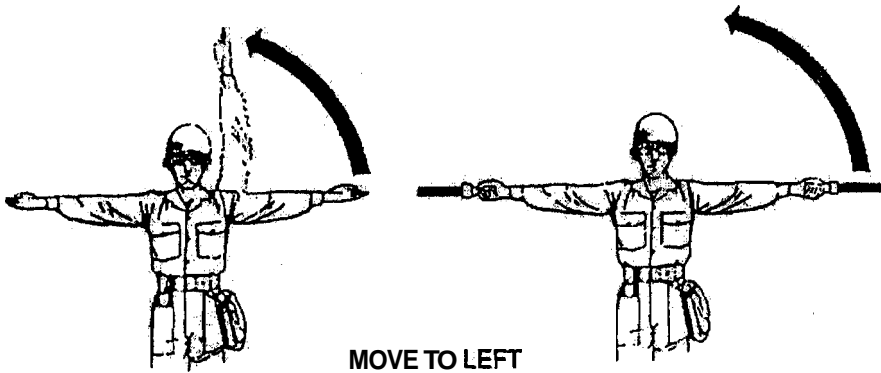
MOVE TO RIGHT

LEFT ARM EXTENDED HORIZONTALLY SIDEWAYS IN DIRECTION OF MOVEMENT AND OTHER ARM SWUNG OVERHEAD IN SAME DIRECTION, IN A REPEATING MOVEMENT.

ภาพที่ 23 แสดงการให้สัญญาณแก่ Helicopter เพื่อให้เครื่องบินเคลื่อนที่ไปทางขวา (MOVE TO RIGHT) (ซ้ายมือของผู้ให้สัญญาณ)



7. การให้สัญญาณเครื่องบินเคลื่อนที่ไปทางซ้าย (MOVE TO LEFT) (ขวามือของผู้ให้สัญญาณ) ให้กางแขนทั้งสองออกทางด้านข้างเสมอไหล่ หงายฝ่ามือขึ้น ยกแขนซ้ายขึ้นเหนือศีรษะ ทำซ้ำ ๆ กัน (ภาพที่ 24)



MOVE TO LEFT
RIGHT ARM EXTENDED HORIZONTALLY SIDWAYS IN DIRECTION OF MOVEMENT AND OTHER ARM SWUNG IN FRONT OF BODY IN SAME DIRECTION, IN A REPEATING MOVEMENT,

ภาพที่ 74 แสดงการให้สัญญาณแก่ Helicopter เพื่อให้เครื่องบินเคลื่อนที่ไปทางซ้าย (MOVE TO LEFT) (ขวามือของผู้ให้สัญญาณ)

8. การให้สัญญาณเครื่องบินหยุด (STOP) ให้ชูมือทั้งสองขึ้นเหนือศีรษะฝ่ามือหันไปด้านหน้า จากนั้นให้ไขว้แขนเหนือศีรษะสลัดกลับกันไปมา (ภาพที่ 25)

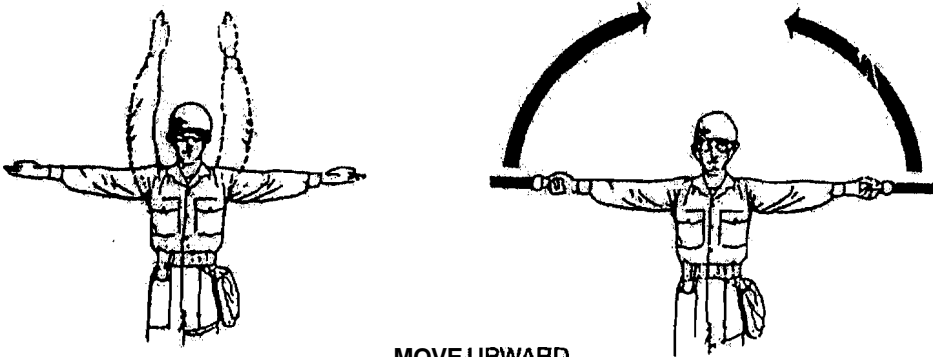


STOP
ARMS HELD CROSSED OVERHEAD

ภาพที่ 25 แสดงการให้สัญญาณแก่ Helicopter เพื่อให้เครื่องบินหยุด (STOP)



9. การให้สัญญาณเครื่องบินยกตัวขึ้นหรือเพิ่มระดับ (MOVE UPWARD) ให้
แก่งานแขนทั้งสองออกทางด้านข้างเสมอไหล่ หงายฝ่ามือขึ้น ยกแขนทั้งสองข้างขึ้นเหนือศีรษะให้
ฝ่ามือบรรจบกัน (ภาพที่ 26)

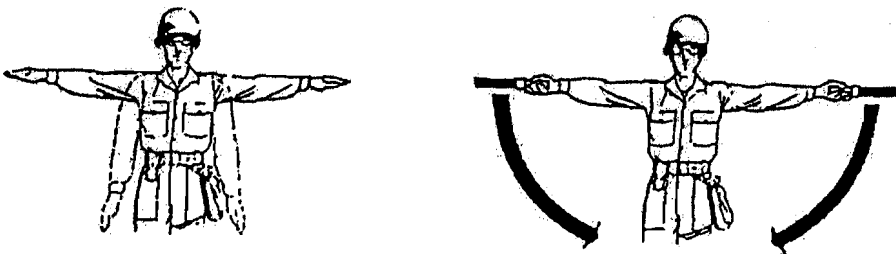


MOVE UPWARD

ARMS EXTENDED HORIZONTALLY SIDEWAYS, BECKONING UPWARD. WITH PALMS UP.

ภาพที่ 76 แสดงการให้สัญญาณแก่ Helicopter เพื่อให้เครื่องบินยกตัวขึ้นหรือเพิ่มระดับ
(MOVE UPWARD)

10. การให้สัญญาณเครื่องบินลงจอดหรือลดระดับ (MOVE DOWNWARD)
ให้แก่งานแขนทั้งสองออกทางด้านข้างเสมอไหล่ คิ้วฝ่ามือลง แขนทั้งสองข้างลงข้างลำตัว (ภาพที่
27)



MOVE DOWNWARD

ARMS EXTENDED HORIZONTALLY SIDEWAYS, BECKONING DOWNWARD,
WITH PALMS TURNED DOWN.

ภาพที่ 77 แสดงการให้สัญญาณแก่ Helicopter เพื่อให้เครื่องบินลงจอดหรือลดระดับ
(MOVE DOWNWARD)



11. การให้สัญญาณเมื่อเครื่องบินถึงพื้นเรียบร้อย (LAND) ให้ไขว้แขนทั้งสอง
หน้าลำตัว คว่ำฝ่ามือลงค้างเอาไว้ (ภาพที่ 28)

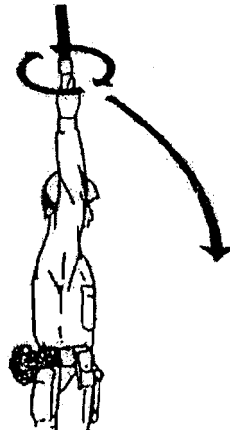
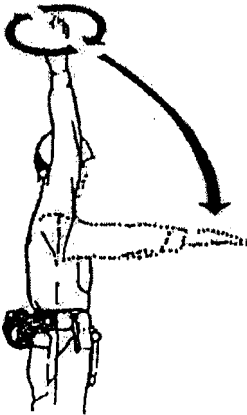


LAND

ARMS CROSSED AND EXTENDED DOWNWARD IN FRONT OF THE BOW

ภาพที่ 28 แสดงการให้สัญญาณแก่ Helicopter เมื่อเครื่องบินถึงพื้นเรียบร้อย (LAND)

12. การให้สัญญาณเครื่องบินวิ่งขึ้น (TAKE OFF) แขนขวายกเหนือศีรษะ
หันฝ่ามือเข้าหาลำตัววนรอบศีรษะ แล้ววาดแขนไปทางทิศที่จะให้ Helicopter วิ่งขึ้น (ภาพที่ 29)



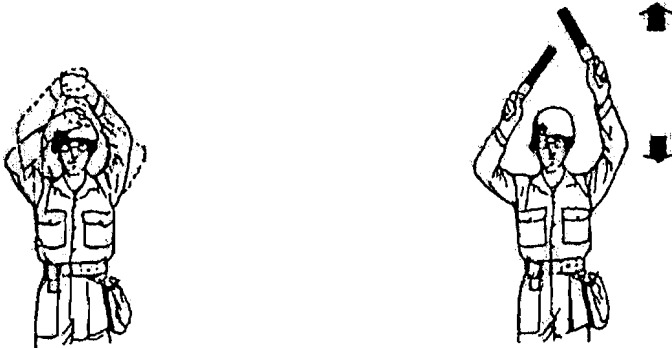
TAKEOFF

THE RIGHT HAND IS MOVED IN A CIRCULAR MOTION OVER HEAD,
ENDING IN A THROWING MOTION IN THE DIRECTION OF TAKEOFF.
ALSO MEANS LOAD CLEAR, HOOKUP GOOD.

ภาพที่ 29 แสดงการให้สัญญาณแก่ Helicopter เพื่อให้เครื่องบินวิ่งขึ้น (TAKE OFF)



13. การให้สัญญาณกรณียกสิ่งของ (HOOKUP) โดยการกำมือขวาแยกค้างไว้เหนือศีรษะกำมือซ้ายเหนือมือขวากระแทกกัน ทำซ้ำ ๆ กัน (ภาพที่ 30)

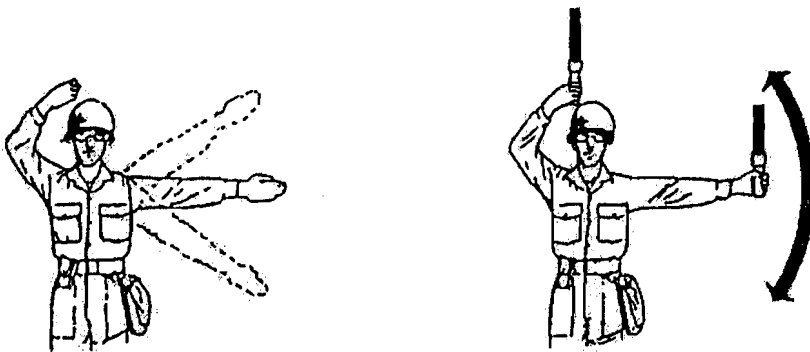


HOOK UP

HANDS RAISED ALTERNATELY ABOVE THE HAND IN A 'ROPE CLIMBING' MOTION TO TAKE UP SLACK.

ภาพที่ 30 แสดงการให้สัญญาณแก่ Helicopter เพื่อให้เครื่องบินทำการยกสิ่งของด้วย HOOK

14. การให้สัญญาณกรณียกสิ่งของด้วย HOOK (สำหรับเครื่องบิน Model CH-54) โดยการกำมือขวาเหนือศีรษะ มือซ้ายยื่นไปแนวขนานกับพื้น หันฝ่ามือออกไปด้านหน้า หลังจากนั้นยกแขนขึ้น - ลง ทำซ้ำ ๆ กัน (ภาพที่ 31)



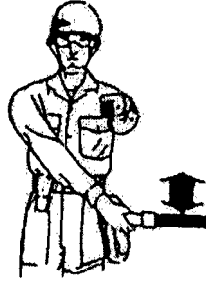
MOVE HOOK DOWN OR UP (CH-54 ONLY)

RIGHT FIST HELD ABOVE HEAD; LEFT ARM EXTENDED HORIZONTALLY, PALM FACED OUTWARD, THEN SWEEPED DOWN OR UP TO INDICATE DIRECTION OF HOOK MOVEMENT.

ภาพที่ 31 แสดงการให้สัญญาณแก่ Helicopter เพื่อให้เครื่องบินทำการยกสิ่งของด้วย HOOK สำหรับเครื่องบิน Model CH-54



15. การให้สัญญาณในการปลด Sling โดยการกำมือซ้ายเสมอไหล่ขึ้นไป
นำหน้าบรทุก คว่ำฝ่ามือขวา ลง ยกผ่านลำตัวได้แขนซ้าย ทำซ้ำ ๆ กัน (ภาพที่ 321

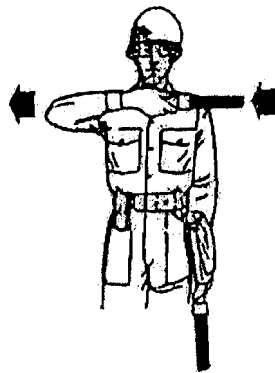


RELEASE SLING LOAD

LEFT ARM EXTENDED FORWARD HORIZONTALLY, FIST CLENCHED,
RIGHT HAND MAKING HORIZONTAL SLICING MOVEMENT BELOW THE FIST, PALM DOWNWARD.

ภาพที่ 32 แสดงการให้สัญญาณแก่ Helicopter กรณีให้สัญญาณในการปลด Sling

16. การให้สัญญาณในการดับเครื่องยนต์ (Cut Engine) โดยการยกแขนขวา
ขึ้นมาเสมอไหล่ งอแขนเข้ามาพาดที่ลำคอ คว่ำฝ่ามือลง หลังจากนั้นกระตุกศอกให้ฝ่ามือผ่าน
ลำคอ (ภาพที่ 33)



CUT ENGINE(S)

EITHER ARM AND HAND LEVEL WITH SHOULDER, HAND MOVING ACROSS THROAT.

ภาพที่ 33 แสดงการให้สัญญาณแก่ Helicopter กรณีดับเครื่องยนต์



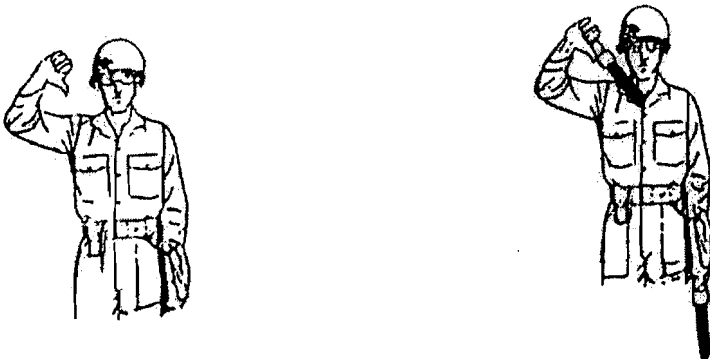
17. การยืนยันสัญญาณที่ติดต่อกัน (AFFIRMATIVE SIGNAL) ยกแขนขวาขึ้น แล้วชูนิ้วหัวแม่มือขึ้น (ภาพที่ 34)



AFFIRMATIVE SIGNAL
HAND RAISED, THUMB UP.

ภาพที่ 34 แสดงการยืนยันสัญญาณที่ติดต่อกัน (AFFIRMATIVE SIGNAL)

18. การไม่เข้าใจสัญญาณที่ติดต่อกัน (NEGATIVE SIGNAL) ยกแขนขวาขึ้น แล้ว ชูนิ้วหัวแม่มือลง (ภาพที่ 35)



NAGATIVE SIGNAL
HAND RAISED, THUMB DOWN.

ภาพที่ 35 แสดงการไม่เข้าใจสัญญาณที่ติดต่อกัน (NEGATIVE SIGNAL)

19. แสดงว่าต้องการหมอนเนื่องจากได้รับบาดเจ็บสาหัส จะใช้สัญลักษณ์อักษรตัว I (ภาพที่ 36)



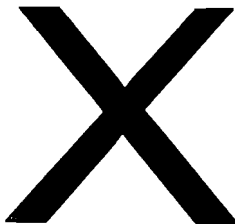
ภาพที่ 36 แสดงถึงเครื่องหมายที่ต้องการหมอนเนื่องจากได้รับบาดเจ็บสาหัส

20. แสดงว่าต้องการยา จะใช้สัญลักษณ์อักษรตัว I วางเรียงกัน 2 ตัว (ภาพที่ 37)



ภาพที่ 37 แสดงถึงเครื่องหมายที่ต้องการยา

21. แสดงว่าไม่สามารถเดินทางต่อไปได้ จะใช้สัญลักษณ์อักษรตัว X (ภาพที่ 38)

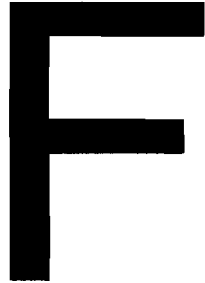


ภาพที่ 38 แสดงถึงเครื่องหมายที่ไม่สามารถเดินทางต่อไปได้



22. แสดงว่าต้องการด้านอาหารและน้ำ จะใช้สัญลักษณ์อักษรตัว F (ภาพที่

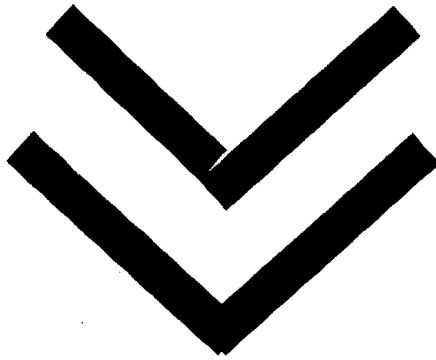
39)



ภาพที่ 39 แสดงถึงเครื่องหมายที่ต้องการอาหารและน้ำ

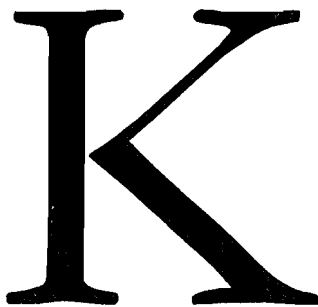
23. แสดงว่าต้องการด้านอาวุธและกระสุน จะใช้สัญลักษณ์คล้ายอักษรตัว V

ซ้อนกัน 2 ตัว (ภาพที่ 40)



ภาพที่ 40 แสดงถึงเครื่องหมายที่ต้องการอาวุธและกระสุน

24. แสดงถึงทิศทางที่ปฏิบัติการ จะใช้สัญลักษณ์คล้ายอักษรตัว K (ภาพที่ 41)

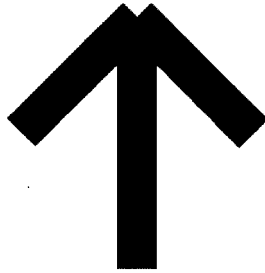


ภาพที่ 41 แสดงถึงเครื่องหมายของทิศทางปฏิบัติการ



25. แสดงถึงทิศทางที่กำลังเดินทางไปตามทิศนี้ จะใช้สัญลักษณ์เป็นลูกศรชี้

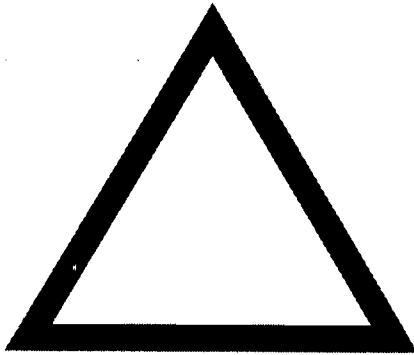
(ภาพที่ 42)



ภาพที่ 42 แสดงถึงเครื่องหมายกำลังเดินทางไปตามทิศนี้

26. แสดงถึงการให้ลงตรงนี้อาจปลอดภัย จะใช้สัญลักษณ์เป็นเครื่องหมายรูป

สามเหลี่ยม (ภาพที่ 43)



ภาพที่ 43 แสดงเครื่องหมายที่ต้องการให้ลงพื้นที่นี้

27. แสดงว่าทุกอย่างเรียบร้อย จะใช้สัญลักษณ์เป็นตัวอักษร L วางเรียงกัน

2 ตัว (ภาพที่ 44)



ภาพที่ 44 เครื่องหมายแสดงถึงความเรียบร้อย

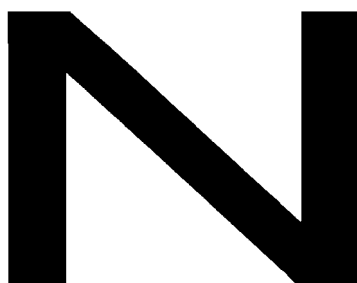


28. แสดงถึงความต้องการเชื้อเพลิงและน้ำมันหล่อลื่น จะใช้สัญลักษณ์อักษรตัว L (ภาพที่ 45)



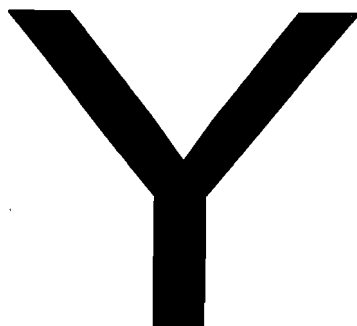
ภาพที่ 45 แสดงถึงความต้องการด้านเชื้อเพลิงและน้ำมันหล่อลื่น

29. แสดงคำว่า "ไม่ใช่" จะใช้สัญลักษณ์อักษรตัว N (ภาพที่ 46)



ภาพที่ 46 แสดงถึงคำว่า "ไม่ใช่"

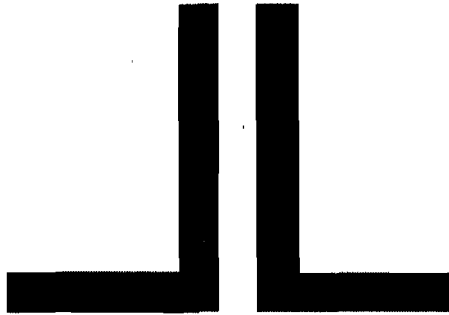
30. แสดงคำว่า "ใช่" จะใช้สัญลักษณ์อักษรตัว Y (ภาพที่ 47)



ภาพที่ 47 แสดงถึงคำว่า "ใช่"



31. แสดงคำว่า "ไม่เข้าใจ" จะใช้สัญลักษณ์เป็นคล้ายอักษรตัว L วางสลับกัน (ภาพที่ 48)



ภาพที่ 48 แสดงถึงคำว่า "ไม่เข้าใจ"

32. แสดงถึงความต้องการเข็มทิศและแผนที่ จะใช้สัญลักษณ์เป็นรูปสี่เหลี่ยม (ภาพที่ 49)



ภาพที่ 49 แสดงความต้องการเข็มทิศและแผนที่

33. แสดงถึงความต้องการตะเกียงสัญญาณ จะใช้สัญลักษณ์เป็นรูปสี่เหลี่ยมทึบ 2 รูปวางต่อกัน (ภาพที่ 50)



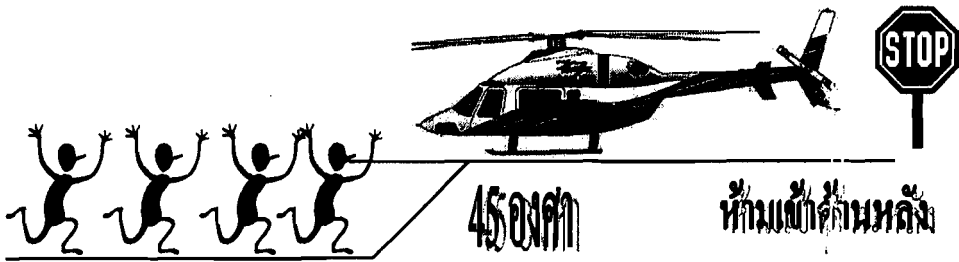
ภาพที่ 50 แสดงความต้องการตะเกียงสัญญาณ



คำแนะนำสำหรับผู้โดยสารหรือผู้ปฏิบัติงานร่วมกับ Helicopter

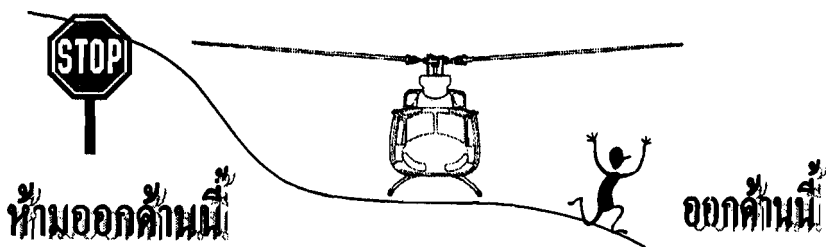
เนื่องจากเคยปรากฏว่ามีอุบัติเหตุเกิดขึ้นกับผู้โดยสารและผู้ปฏิบัติงานร่วมกับ Helicopter ของกองบินตำรวจมาแล้ว ดังนั้นเพื่อป้องกันมิให้อุบัติเหตุเกิดขึ้นอีก จึงขอแนะนำวิธีการปฏิบัติงานเกี่ยวกับการโดยสารหรือจะต้องปฏิบัติงานร่วมกับ Helicopter เพื่อให้ปลอดภัยจากอุบัติเหตุ ดังนี้

1. การเข้าหาและการออกจาก Helicopter ให้เข้าหาและออกจาก Helicopter ทางด้านหน้านักบิน หรือท่ามุมประมาณ 45 องศา กับส่วนกลางลำตัวทั้งสองข้างของ Helicopter ในลักษณะเดินก้มศีรษะเล็กน้อย ทั้งนี้เพื่อป้องกันอันตรายจากใบพัดใหญ่และใบพัดหาง (ภาพที่ 51)



ภาพที่ 51 แสดงการเข้าหาและออกจาก Helicopter

2. ในกรณีที่ Helicopter จอดอยู่ ณ บริเวณที่มีพื้นที่ลาดเอียง ให้เข้าหรือออกจาก Helicopter ทางด้านลาดเอียงของพื้นที่ เพื่อป้องกันอันตรายจากใบพัดใหญ่ (ภาพที่ 52)



ภาพที่ 52 แสดงการเข้าหรือออกจาก Helicopter ในพื้นที่ลาดเอียง

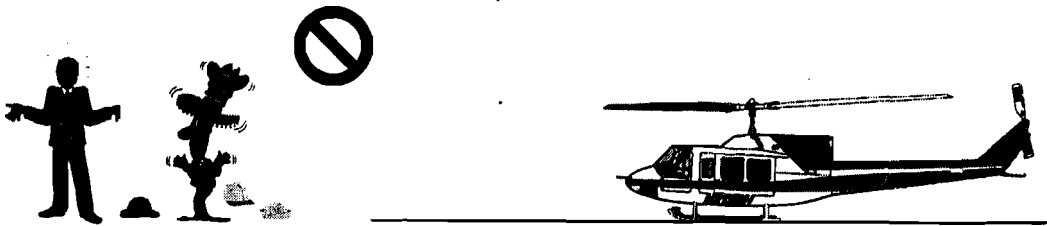


3. ถ้ามีอุปกรณ์ เครื่องมือ หรือสิ่งของใด ๆ ที่จะต้องนำไปกับ Helicopter ให้ถืออุปกรณ์ เครื่องมือ หรือสิ่งของต่าง ๆ เหล่านั้นอย่างกระชับแน่นในระดับขนานกับพื้นและต่ำกว่าเอว อย่าตั้งขูหรือแบกบนไหล่ (ภาพที่ 53)



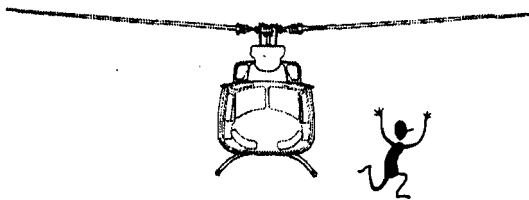
ภาพที่ 53 แสดงการเข้าหรือออกจาก Helicopter กรณีมีอุปกรณ์ต่าง ๆ

4. ส่วนประกอบของเครื่องแบบหรือเครื่องแต่งกายที่หลวมหรือหลุดปลิวได้ง่าย ให้จับไว้ให้กระชับ เมื่อเข้าหรือออกจาก Helicopter (ภาพที่ 54)



ภาพที่ 54 แสดงการระมัดระวังกรณีของเครื่องแบบที่หลุดปลิวได้ง่าย

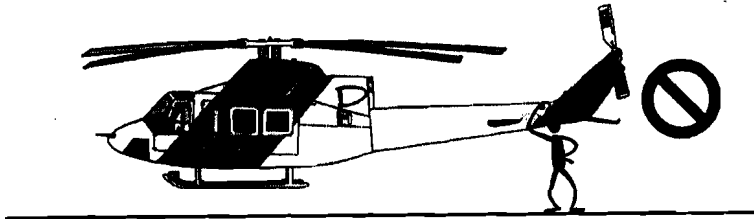
5. ในกรณีที่จำเป็นจะต้องออกจาก Helicopter ในขณะที่เครื่องกำลังลอยตัวอยู่กับที่เหนือพื้น ให้กระโดดออกอย่างระมัดระวัง นิ่มนวล และไม่ต้องรีบร้อนแต่อย่างใด และเมื่อลงถึงพื้นแล้ว ให้วิ่งออกไปทางด้านหน้าหรือท่ามุม 45 องศา กับส่วนหัวเครื่อง ห้ามวิ่งออกไปทางส่วนหางของ Helicopter โดยเด็ดขาด เพราะอาจถูกใบพัดหางฟันได้ (ภาพที่ 55)



ภาพที่ 55 แสดงการระมัดระวังกรณีการออกจากเครื่องเมื่อลอยตัว (Hover)



6. ขณะที่ Helicopter จอดอยู่กับที่และมีได้ติดเครื่องยนต์ อย่าจับกระจกและอุปกรณ์ที่หมุนหรือคั่นบังคับต่าง ๆ เช่น เพลลา ใบพัดหาง และอื่น ๆ (ภาพที่ 56)



ภาพที่ 56 แสดงการปฏิบัติเมื่อ Helicopter จอดอยู่กับที่และมีได้ติดเครื่องยนต์

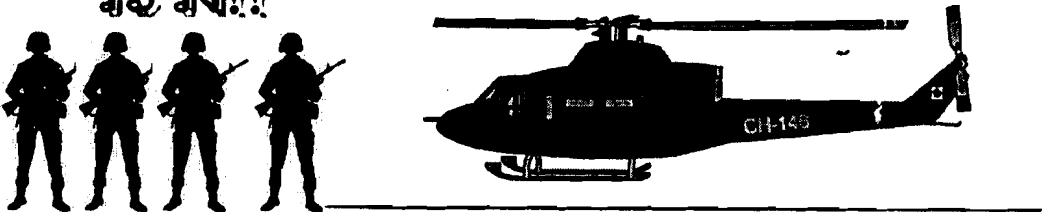
7. เมื่ออยู่ในอากาศยาน ผู้โดยสารหรือผู้ปฏิบัติงานร่วมกับอากาศยาน จะต้องปฏิบัติตามคำสั่งของผู้บังคับอากาศยาน หรือเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานโดยเคร่งครัด (ภาพที่ 57)



ภาพที่ 57 แสดงการปฏิบัติตัวเมื่ออยู่บน Helicopter

8. ในกรณีที่มีความจำเป็นจะต้องนำอาวุธปืนขึ้นบนอากาศยาน ให้แยกกระสุนปืนออกจากถังเพลิงและตัวปืนให้หมดและทำการ sate โกวปืนให้เรียบร้อย (ยกเว้นในกรณีที่ปฏิบัติการทางด้านยุทธวิธี) และห้ามหันปากกระบอกปืนไปทางนักบินและด้านบนหลังคาของอากาศยาน เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจากอาวุธปืน โดยตัวปืนจะต้องวางลงบนพื้นและปากกระบอกปืนจะต้องหันออกไปในทิศทางที่ปลอดภัยและไม่มีบุคคลหรืออุปกรณ์ต่าง ๆ ที่อาจเกิดอันตรายต่อการบินอยู่ในทิศทางและวิถีของกระสุนปืน (ภาพที่ 58)

ระวัง!!!

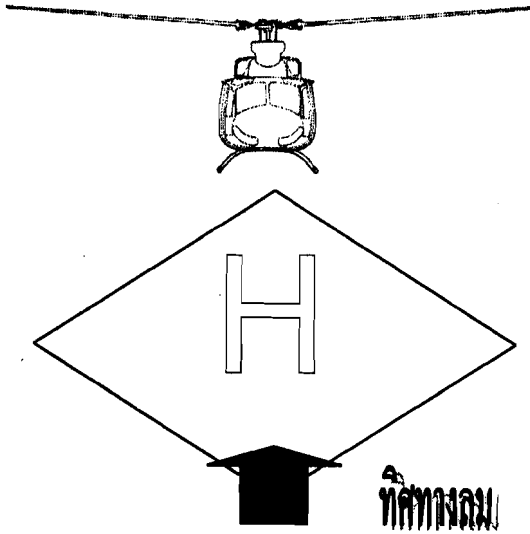


ภาพที่ 58 แสดงการปฏิบัติตัวเมื่อนำอาวุธปืนขึ้น Helicopter



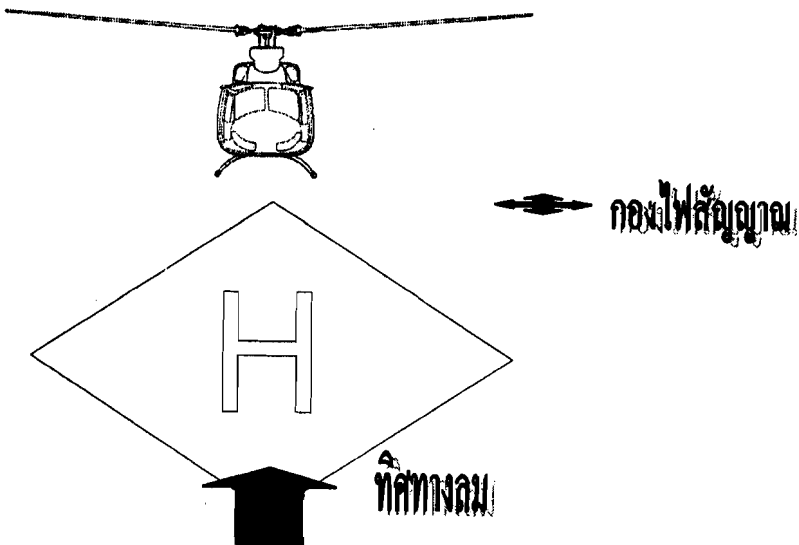
ข้อควรปฏิบัติของเจ้าหน้าที่ที่ปฏิบัติงานเกี่ยวกับ Helicopter

1. รักษาความสะอาดของพื้นที่ขึ้น - ลง ของ Helicopter ให้สะอาดปราศจากสิ่งของที่กระเด็นหรือปลิวได้ง่าย เช่น ถุงพลาสติก ถุงน้ำ ก้อนหิน ก้อนกรวด ทราบาย หรือกระป๋องเปล่า เป็นต้น (ภาพที่ 62)



ภาพที่ 62 แสดงการปฏิบัติงานร่วมกับ Helicopter กรณีสร้างสนาม ฮ.

2. การก่อไฟหุงต้ม ต้องให้ห่างจากพื้นที่ขึ้น - ลง ของ Helicopter และควรให้อยู่ด้านหลังได้ลม (ภาพที่ 63)



ภาพที่ 63 แสดงการปฏิบัติงานร่วมกับ Helicopter กรณีสร้างสนาม ฮ.

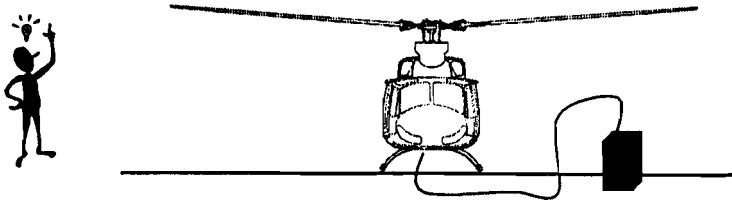


3. พนักงานขนของขึ้น - ลง จากเครื่องควรรวมแวนป้องกันลูกตาขณะปฏิบัติหน้าที่ (ภาพที่ 64)



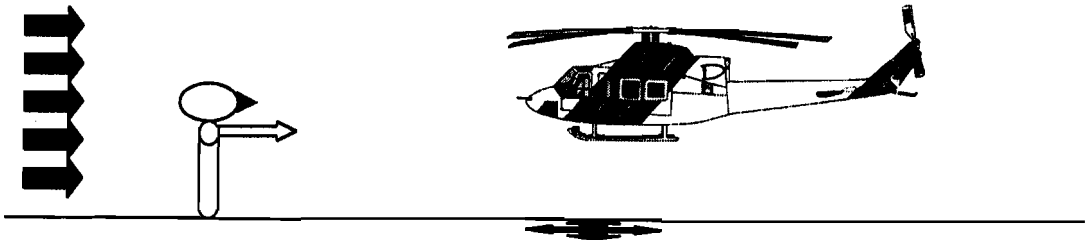
ภาพที่ 64 แสดงการปฏิบัติงานร่วมกับ Helicopter กรณีเครื่องป้องกันอันตราย

4. เมื่อผูกมัดสิ่งของใต้ Helicopter แล้ว ให้อพยเบียงออกมาทางด้านหน้าเพื่อให้สัญญาณแก่นักบินและเพื่อป้องกันอันตรายจากสายสลิงค์ (ภาพที่ 65)



ภาพที่ 65 แสดงการปฏิบัติงานร่วมกับ Helicopter กรณีผูกมัดสิ่งของใต้ Helicopter

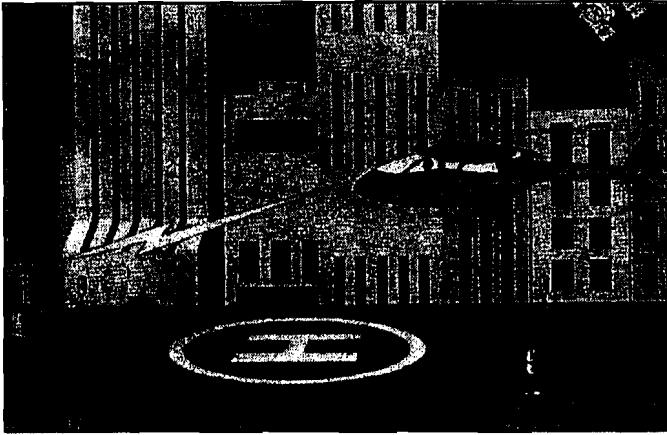
5. การให้สัญญาณช่วยนักบินเวลาเครื่องลงให้ยืนหันหลังให้ลมและยื่นแขนออกไปข้างหน้าในทิศทางของพื้นที่ขึ้น - ลง ของ Helicopter เว้นแต่พื้นที่ไม่อำนวย (ภาพที่ 66)



ภาพที่ 66 แสดงการปฏิบัติงานร่วมกับ Helicopter กรณีให้สัญญาณ



6. เมื่อนักบินอยู่ระหว่างบังคับการร่อนลงของ Helicopter ทางวิทยุ อย่าสั่งการ
ซ้ำซ้อน (ภาพที่ 67)

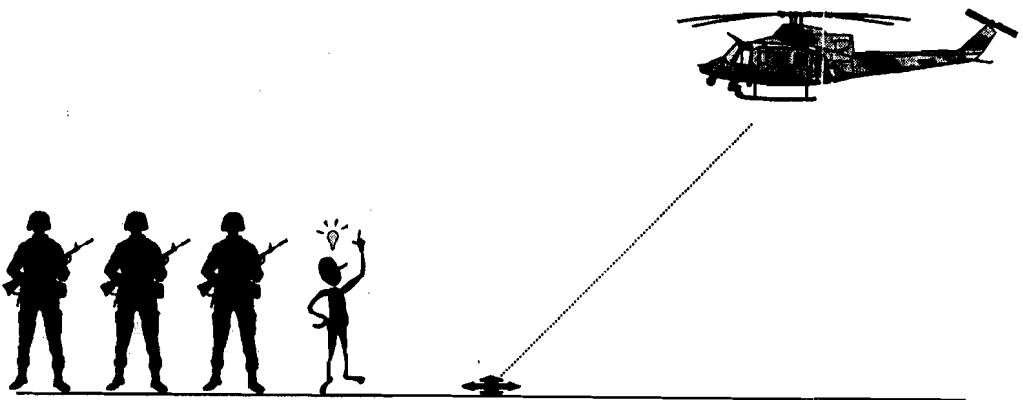


ภาพที่ 67 แสดงการปฏิบัติงานร่วมกับ Helicopter กรณีการติดต่อสื่อสาร

7. การลำเลียงผู้โดยสาร

7.1 ให้คำแนะนำเกี่ยวกับความปลอดภัยตามข้างต้นนี้ให้ทราบทั่วกัน

7.2 จัดผู้โดยสารให้อยู่เป็นกลุ่มห่างออกทางด้านข้างของพื้นที่ลงของ
Helicopter (เพื่อให้โอกาสแก่นักบินเมื่อต้องร่อนลงอย่างกระหน่ำในระหว่างขึ้น - ลง) (ภาพที่
68)



ภาพที่ 68 แสดงการปฏิบัติงานร่วมกับ Helicopter กรณีการโดยสาร



7.3 ให้ผู้โดยสารหันหลังให้เครื่อง ระหว่างขึ้น – ลง

7.4 ให้ผู้โดยสารแต่ละคนรับผิดชอบสิ่งของส่วนตัวด้วยตนเอง

7.5 ให้จัดผู้โดยสารเป็นคู่ ๆ และพร้อมที่จะขึ้นเครื่องได้ทันทีที่นักบินให้

สัญญาณ

ข้อแนะนำการหนีไฟและการช่วยเหลือทาง Helicopter

1. พยายามหาวิธีที่จะส่งสัญญาณให้รู้ ว่ามีผู้ประสบภัยติดอยู่บนชั้นของอาคารสูงด้วยการเคลื่อนไหว และโบกมือ หรือใช้เสื้อที่มีสีพัดโบก

2. เตรียมพื้นที่ลาดฟ้าของอาคารสูงให้มีความพร้อมเพื่อให้ Helicopter สามารถเข้ามารับผู้ประสบภัยได้อย่างปลอดภัย คือ

2.1 นำสิ่งกีดขวางบนชั้นลาดฟ้าออกไป หรือทำให้ความสูงของสิ่งกีดขวางลดต่ำลงให้มากที่สุดเท่าที่จะกระทำได้

2.2 หาบริเวณที่ปลอดภัยบนชั้นลาดฟ้าของอาคารสูงเพื่อใช้เป็นที่ยรวมผู้ประสบภัยและเป็นที่ยหลบกระแสมของ Helicopter

3. เตรียมแบ่งกลุ่มผู้ประสบภัยทั้งหมดที่ติดค้างอยู่บนลาดฟ้าของอาคารสูงเพื่อรอรับการเคลื่อนย้าย ดังนี้

3.1 กลุ่มที่ 1 เด็กและผู้ป่วย จะได้รับการเคลื่อนย้ายเป็นอันดับที่ 1

3.2 กลุ่มที่ 2 สุภาพสตรี และคนชรา จะได้รับการเคลื่อนย้ายเป็นอันดับ

ที่ 2

3.3 กลุ่มที่ 3 สุภาพบุรุษ จะได้รับการเคลื่อนย้ายเป็นอันดับที่ 3

4. การอยู่ใกล้และการเข้าหา Helicopter จะต้องปฏิบัติดังนี้

4.1 เมื่อ Helicopter เข้ามาใกล้ตัว ให้หาที่กำบังกระแสมแรง ถ้าไม่มีที่กำบังก็จะต้องหาที่จับยึดที่มั่นคงและแข็งแรงจนกว่ากระแสมจะลดความรุนแรง



4.2 เมื่อผู้ประสบภัยตามที่แบ่งกลุ่มไว้แล้ว ได้รับสัญญาณจากเจ้าหน้าที่ที่มากับ Helicopter ให้เคลื่อนตัวเข้าหา Helicopter โดยปฏิบัติดังนี้

4.2.1 ให้เคลื่อนตัวในลักษณะโน้มตัวไปข้างหน้าและอย่าขูสิ่งของใด ๆ ขึ้นเหนือศีรษะ

4.2.2 ให้เข้าหา Helicopter ทางด้านข้าง และให้อ้อมทางหัวเครื่องได้ ห้ามเข้าหรืออ้อมในสวนหางของ Helicopter เพราะอาจจะเกิดอุบัติเหตุได้ (ถูกใบพัดหางฟัน)

4.2.3 ต้องเชื่อฟังและปฏิบัติตามคำสั่งและคำแนะนำของเจ้าหน้าที่ที่มากับ Helicopter โดยเคร่งครัด

5. ผู้ประสบภัยต้องทำจิตใจให้สงบอย่าตื่นตระหนกหรือแย่งกันขึ้น Helicopter

6. Helicopter จะสามารถเข้าช่วยเหลือผู้ประสบภัยได้อย่างรวดเร็ว และได้ทั้งหมดถ้าผู้ประสบภัยทุกท่านได้ปฏิบัติตามคำแนะนำดังกล่าวข้างต้น

ข้อแนะนำสำหรับการวางแผนปฏิบัติในกรณีพื้นที่รับผิดชอบเกิดประสบอุทกภัย

จากการที่ผู้เขียนได้ไปปฏิบัติหน้าที่ในการบินช่วยเหลือผู้ประสบอุทกภัยในเขตพื้นที่จังหวัดจันทบุรี ระหว่างวันที่ 31 ก.ค. – 5 ส.ค. 2542 ปรากฏว่าได้พบปัญหาอุปสรรคและข้อขัดข้องหลายประการทำให้การปฏิบัติภารกิจไม่ประสบผลสำเร็จเท่าควร จึงได้จัดแนวทางในการปฏิบัติไว้พอสังเขป ดังนี้

1. จังหวัดที่ประสบเหตุจะต้องทำการจัดตั้งศูนย์ปฏิบัติการช่วยเหลือผู้ประสบอุทกภัย เพื่อให้สายการบังคับบัญชาอยู่ในที่เดียวกัน เช่น ผู้ว่าราชการจังหวัดเป็นผู้บังคับบัญชาสูงสุด เป็นต้น โดยรวมทุกหน่วยงานที่มาช่วยเหลือเข้าด้วยกัน และแบ่งเขตพื้นที่รับผิดชอบให้แต่ละหน่วยงานปฏิบัติ โดยใช้ข่ายการสื่อสารเดียวกัน ได้แก่ ความถี่ของวิทยุสื่อสารของเจ้าหน้าที่ปฏิบัติในการช่วยเหลือผู้ประสบอุทกภัยไม่ว่าจะมาจากหน่วยงานใด ต้องปรับช่องความถี่ของวิทยุสื่อสารมาใช้ในช่องความถี่ของศูนย์ปฏิบัติการ ฯ และกำหนดนามเรียกขานให้ใหม่ ในการปฏิบัติภารกิจการช่วยเหลือผู้ประสบภัยจะต้องสั่งการโดยศูนย์ปฏิบัติการ ฯ ซึ่งจะทำให้ไม่เกิดความสับสนต่อผู้ปฏิบัติ ตลอดจนการติดต่อประสานงานจากหน่วยข้างเคียงที่จะเข้ามาช่วยเหลือ



จะต้องผ่านศูนย์ปฏิบัติการ ฯ เช่นเดียวกัน เพื่อที่จะได้ทราบและวางแผนในการดำเนินการได้อย่างถูกต้อง

2. จัดทำแผนที่และจำนวนพื้นที่ที่ประสบปัญหาอุทกภัยและประชาชนผู้ได้รับความเดือดร้อน เพื่อให้ทราบจำนวนที่แน่นอน และทำการแบ่งเขต (Zoning) ให้หน่วยงานที่มีประสงค์เข้าไปทำการช่วยเหลือผู้ประสบอุทกภัยรับไปปฏิบัติ

3. ต้องทราบจำนวนอุปกรณ์และเทคโนโลยีที่มีอยู่ที่แน่นอน เช่น จำนวนของเรือ และพื้นที่ที่ประสบอุทกภัย เพื่อที่จะได้ทำการแบ่งเขต (zoning) ในการปฏิบัติเพื่อมิให้เกิดการซ้ำซ้อน ซึ่งเรือแต่ละลำจะต้องปฏิบัติหน้าที่อยู่ในเขตพื้นที่รับผิดชอบเท่านั้น และเรือแต่ละลำต้องใช้ของควมถี่วิทยุสื่อสารและนามเรียกขานตามที่ศูนย์ปฏิบัติการกำหนดให้

4. หากต้องการที่จะขอรับความช่วยเหลือโดย Helicopter ผู้ที่ปฏิบัติหน้าที่ในแต่ละเขตพื้นที่ (Zoning) รับผิดชอบจะต้องทราบว่าพื้นที่สูงหรือพื้นที่ดอนที่น้ำไม่ท่วมอยู่บริเวณใด เพื่อที่จะเป็นจุดนัดหมายในการปฏิบัติงานระหว่างเรือกับ Helicopter ในการส่งกลับสายการแพทย์ , การขนถ่ายผู้ประสบอุทกภัย และการส่งเสบียงอาหาร วัสดุอุปกรณ์ ให้แก่ประชาชนที่ได้รับความเดือดร้อนที่อยู่ในเขตพื้นที่รับผิดชอบของตน ซึ่งจะทำให้ประชาชนผู้ที่ได้รับความเดือดร้อนจากการประสบอุทกภัยได้รับความช่วยเหลือจากทางราชการได้อย่างทั่วถึง

5. สำหรับเสบียงอาหารที่จะขนส่งโดย Helicopter จะต้องมีการบรรจุให้รัดกุม โดยอาหารปรุงสำเร็จให้บรรจุในถุงพลาสติกแล้วผูกปากให้แน่นเรียบร้อย ไม่ควรใส่กล่องโฟม เพราะในการนำส่งเสบียงเหล่านี้เข้าไปในพื้นที่ที่ประสบอุทกภัยอาจทำการขนย้ายด้วยความลำบากและต้องเพิ่มความระมัดระวังมากขึ้น อีกทั้งเป็นการเพื่อป้องกันน้ำที่ท่วมพื้นที่อยู่เข้าไปในอาหารได้ สิ่งของที่มีการแตกหักได้ง่าย จะต้องบรรจุให้เรียบร้อยและแจ้งเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานร่วมกับ Helicopter ให้ทราบว่าเป็นของที่แตกหักได้ง่าย ซึ่งสิ่งของที่แตกหักได้ง่ายหากไม่มีความจำเป็นจริง ๆ ไม่ควรขนส่งโดย Helicopter

6. สำหรับสิ่งของที่จะใช้ในการช่วยเหลือผู้ประสบอุทกภัยในระยะต้น ๆ ควรจะเป็นยารักษาโรคต่าง ๆ และอาหารที่เน่าเสียได้ยาก เช่น น้ำบริสุทธิ์ขวดพลาสติก นมกล่อง บะหมี่สำเร็จรูป เทียนไขและไฟแช็คหรือไม้ขีดไฟ ไขดัม อาหารปรุงสำเร็จต่าง ๆ เป็นต้น



7. สิ่งของที่จะนำขึ้นบน Helicopter ต้องไม่เป็นสิ่งของต้องห้ามตามกฎหมาย
เชื้อเพลิง พัดศูไฟฟ้า ของเหลวที่มีคุณสมบัติกัดกร่อนได้ พัดศูดันตราย วัตถุระเบิด และสรรพสิ่งที่เป็นพิษ

