



ส่วนนิตยการบินและสอบสวนอากาศยานประสบอุบัติเหตุ
 สำนักมาตรฐานความปลอดภัยในการเดินอากาศ กรมการขนส่งทางอากาศ
 71 ซอยงามดูพลี ถนนพระราม 4 ทุ่งมหาเมฆ สาทร กรุงเทพฯ 10120
 โทรศัพท์ 0 2287 3198 โทรสาร 0 2286 2913

(PASSENGER NOTICE)
 แบบพิมพ์บันทึกถ้อยคำผู้โดยสาร

คณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุของอากาศยานในราชอาณาจักร ได้แจ้งให้ข้าพเจ้า
 ทราบถึงความมุ่งหมายของการสอบสวนแล้ว ข้าพเจ้าขอให้ถ้อยคำตามความสัตย์จริง ดังต่อไปนี้
 ข้าพเจ้า ชื่อ (NAME) Erik Nihlen อายุ (AGE) 26 สัญชาติ (NATIONALITY) Swedish
 ที่อยู่ ADDRESS [REDACTED]
 โทรศัพท์ (TEL:) [REDACTED] โทรสาร (FAX:) [REDACTED] เป็นผู้โดยสารของอากาศยาน
 เครื่องหมายสัญชาติและทะเบียน HS-OMG แบบ MODEL MD-82
 ซึ่งประสบอุบัติเหตุเมื่อวันที่ 16 SEPT 07

ไม่ได้รับบาดเจ็บ NO INJURY

บาดเจ็บเล็กน้อย

กรณารับ pain in neck, ribcage, hips (from seatbelt)
shoulder and hand. All injuries are minor.

บาดเจ็บมาก

กรณารับ [REDACTED]

ได้รับการรักษาโดยแพทย์ชื่อ -

สถานพยาบาล - เมื่อวันที่ -

กรณารับ ตำแหน่งที่นั่ง (หากไม่สามารถระบุเลขที่นั่งได้ กรุณาบอกตำแหน่งว่า นั่งขวา ซ้าย หรือกลาง
 นั่งส่วนหน้า หรือหลัง หรือระบุว่านั่งข้างใคร นั่งใกล้กับอุปกรณ์ช่วยชีวิตใด หรือนั่งใกล้กับประตู)

SEAT NO 25B

อาการบาดเจ็บหรือลักษณะพิการก่อนประสบอุบัติเหตุ (กรณารับ เช่น สายตาสั้น สายตายาว
 กระดูกหักซึ่งอาจเป็นผลต่อการเคลื่อนไหวของร่างกาย ฯลฯ)

ลงนาม.....

()

1. สิ่งที่พบเห็นและการปฏิบัติก่อนเกิดอุบัติเหตุ

(บรรยายเหตุการณ์และสิ่งที่พบเห็นก่อนเกิดอุบัติเหตุ เช่น วัตถุประสงค์ในการทำการบิน วัน เวลา และสถานที่ เริ่มต้น สภาพอากาศ จำนวนผู้โดยสาร สิ่งผิดปกติ และอื่น ๆ)

(DETAIL BEFORE AN ACCIDENT:)

Came in for landing in hard rain and hard wind. We came ~~into~~ in too high and kinda overshoot the runway. You could hear the landing gear come back up and the pilot tried to climb. We drifted abit to the right ~~and~~ when it felt like something pushed us down to the ground and we hit it ~~not~~, quite hard.

2. สิ่งที่พบเห็นและการปฏิบัติในช่วงเวลาอุบัติเหตุ

(บรรยาย เหตุการณ์และสิ่งที่พบเห็นในช่วงเวลาอุบัติเหตุ เช่น เวลาที่เกิด การเกิดอาการหรือสิ่งผิดปกติ การแก้ไขอาการของอากาศยานของนักบิน สภาพอากาศ ท่าทางการบิน การเกิดเสียง คิวหรือไฟ และอื่น ๆ)

(DETAIL DURING AN ACCIDENT:)

Felt like 5 seconds untill we came to a stop. The panel above us had fell down onto our heads. My friend opend the emergency exit door while I tried to ~~help~~ ^{hold} some people back from him. We exited the plane and slid down the back side of the wing. We ran to the runway and looked back at the plane. The plane was burning ~~and people~~ in the front behind the cockpit.

ลงนาม.....

()

3. สิ่งที่พบเห็นและการปฏิบัติหลังเกิดอุบัติเหตุ

(บรรยายเหตุการณ์และสิ่งทีพบเห็นหลังเกิดอุบัติเหตุ เช่น ความยากลำบากในการออกจากอากาศยาน การช่วยชีวิต ลักษณะพื้นที่โดยรอบ ลักษณะการกระแทก ลักษณะความเสียหายของอากาศยาน การ
ได้รับ

บาดเจ็บ การติดต่อสื่อสาร เวลา สิ่งผิดปกติ การเคลื่อนย้ายอากาศยาน และอื่น ๆ)

(DETAIL AFTER AN ACCIDENT:)

After maybe 3-4 mins the first car came and tried to help. It was a bit futile so we tried to help the them and point on the people who suffered serious injuries. The firebrigade tried to extinguish the fire but the drainage ditch separated the plane and the firetrucks so they did not get close enough.

Only ONE(!!) ambulance came. ONE.

4. สิ่งทีพบเห็น สิ่งที่น่าสนใจ และความคิดเห็น อื่น ๆ

(NOTE & RECOMMENDATION:)

The drainage ditch and the embankment seriously hindered the rescue effort.

I wonder why we got clearance to land in such a bad weather.

ข้าพเจ้าขอรับรองว่า คณะกรรมการสอบสวนฯ มิได้ทำหรือจัดให้ทำการใด ๆ ซึ่งเป็น การล่อลวง ขู่เข็ญ หรือให้สัญญาเพื่อจูงใจให้ข้าพเจ้าให้ถ้อยคำอย่างใด ๆ และข้าพเจ้ารับรองว่าเป็น บันที่ถ้อยคำที่ถูกต้อง จึงลงลายมือชื่อไว้ต่อหน้าคณะกรรมการสอบสวนฯ

SIGN.

ลงนาม



ส่วนนินัยการบินและสอบสวนอากาศยานประสบอุบัติเหตุ
 สำนักมาตรฐานความปลอดภัยในการเดินอากาศ กรมการขนส่งทางอากาศ
 71 ซอยงามดูพลี ถนนพระราม 4 ทุ่งมหาเมฆ สาทร กรุงเทพฯ 10120
 โทรศัพท์ 0 2287 3198 โทรสาร 0 2286 2913

แบบพิมพ์บันทึกถ้อยคำผู้

[Redacted Name]

คณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุของอากาศยานในราชอาณาจักร ได้แจ้งให้ข้าพเจ้า
 ทราบถึงความมุ่งหมายของการสอบสวนแล้ว ข้าพเจ้าขอให้ถ้อยคำตามความสัตย์จริง ดังต่อไปนี้

ข้าพเจ้า ชื่อ ^{Name} Christophe Mark อายุ ^{Age} 25 สัญชาติ ^{Nationality} Swedish
 ที่อยู่ ^{Address} [Redacted] Norrtalping Sweden

โทรศัพท์ ^{Telephone} [Redacted] โทรสาร ^{Fax} _____ เป็นผู้โดยสารของอากาศยาน

เครื่องหมายสัญชาติและทะเบียน HS-0MG แบบ MD-82

ซึ่งประสบอุบัติเหตุเมื่อวันที่ 16 SEPT. 07

ไม้ได้รับบาดเจ็บ NO INJURY.

บาดเจ็บเล็กน้อย MINOR INJURY

กรณารับ Acing shoulder, bruises, Stiff neck

บาดเจ็บมาก SERIOUS INJURY.

กรณารับ _____

ได้รับการรักษาโดยแพทย์ชื่อ _____

สถานพยาบาล Phuket International เมื่อวันที่ _____

กรณารับ ตำแหน่งที่นั่ง (หากไม่สามารถระบุเลขที่นั่งได้ กรุณาบอกตำแหน่งว่า นั่งขวา ซ้าย หรือกลาง
 นั่งส่วนหน้า หรือหลัง หรือระบุว่านั่งข้างใคร นั่งใกล้กับอุปกรณ์ช่วยชีวิตใด หรือนั่งใกล้กับประตู)

25 A

อาการบาดเจ็บหรือลักษณะพิการก่อนประสบอุบัติเหตุ (กรณารับ เช่น สายตาสั้น สายตายาว
 กระดูกหักซึ่งอาจเป็นผลต่อการเคลื่อนไหวของร่างกาย ฯลฯ)

None

ลงนาม.....

()

OCCURANCE AND before accident.

1. สิ่งทีพบเห็นและการปฏิบัติก่อนเกิดอุบัติเหตุ

(บรรยายเหตุการณ์และสิ่งทีพบเห็นก่อนเกิดอุบัติเหตุ เช่น วัตถุประสงค์ในการทำการบิน วัน เวลา และสถานที่ เริ่มต้น สภาพอากาศ จำนวนผู้โดยสาร สิ่งผิดปกติ และอื่น ๆ)

Bad weather. Heard the landing gear coming down. Pilot made a lot of adjustments. Think we.

No abnormalities

OCCURANCE AND before accident

2. สิ่งทีพบเห็นและการปฏิบัติในช่วงเวลาอุบัติเหตุ

(บรรยาย เหตุการณ์และสิ่งทีพบเห็นในช่วงเวลาอุบัติเหตุ เช่น เวลาที่เกิด การเกิดอาการหรือสิ่งผิดปกติ การแก้ไขอาการของอากาศยานของนักบิน สภาพอากาศ ท่าทางการบิน การเกิดเสียง ค่วนหรือไฟ, และอื่น ๆ)

Felt like a few seconds before we came to a full stop.

Panel came down from ~~the~~ above. I opened the emergency door and got out. Saw flames from the front of the plane

ลงนาม.....

()

OCCURANCE ~~AND~~ before accident.

3. สิ่งทีพบเห็นและการปฏิบัติหลังเกิดอุบัติเหตุ

(บรรยายเหตุการณ์และสิ่งทีพบเห็นหลังเกิดอุบัติเหตุ เช่น ความยากลำบากในการออกจากอากาศยาน การช่วยชีวิต ลักษณะพื้นที่โดยรอบ ลักษณะการกระแทก ลักษณะความเสียหายของอากาศยาน การได้รับ

บาดเจ็บ การติดต่อสื่อสาร เวลา สิ่งผิดปกติ การเคลื่อนย้ายอากาศยาน และอื่น ๆ)

Felt like it took 15 minutes before the first person arrived. They took some people w/ minor injuries and drove them away. We pointed at people w/ severe injuries and told them to take them.

INTERESTED OCCURANCE AND OTHER COMMENTS.

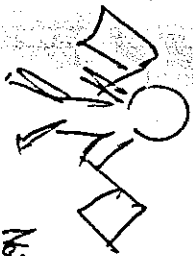
4. สิ่งทีพบเห็น สิ่งที่น่าสนใจ และความคิดเห็น อื่น ๆ

ข้าพเจ้าขอรับรองว่า คณะกรรมการสอบสวนฯ มิได้ทำหรือจัดให้ทำการใด ๆ ซึ่งเป็น การล่อลวง ขู่เข็ญ หรือให้สัญญาเพื่อจูงใจให้ข้าพเจ้าให้ถ้อยคำอย่างใด ๆ และข้าพเจ้ารับรองว่าเป็น บันทึกลถ้อยคำทีถูกต้อง จึงลงลายมือชื่อไว้ต่อหน้าคณะกรรมการสอบสวนฯ

ลงนาม.....

()

Interview: "Marshaller"



15:00 He can't see the taxi way due to the bad climates (heavy rain/strong wind)
Not later than 2 mins he got a report that his-ONE split out of the taxi way.

He stop 10 seconds, not later than he sees, he run to the A/C, he saw the injured survivor tried to escape from A/C. He wanted to get into the A/C but the security guards stopped him.
He saw a co-pilot next to co-pilot there. Then, he can't do anything here to the strong fire. explosion

After that he started tracking the A/C ports and tried to seek the touch down point (Landing point)
This dot repeats

He didn't see the A/C from the distance. ~ 15-20 meters, climate strong wind/heavy raining
He saw the ATC in front of the gateway No. 11 / A/C (landed) got closer to No. 27, he heard the noise of A/C then he knew about the A/C coming closer, he waved the flag (15:15)

[N.B. he didn't have any walky talky or any radio, electronic appliance, so he didn't know what happen with the A/C until one staff run to him and informed about the ATC split out of the taxi way. He asked what he knows where is the taxi way is because of his experience at work]

After that he jumped to his car and drove to the incident area. The climate & visibility at that moment was better but he still can't see the A/C. The only sign he saw is SMOKE - the distance between the fire station and the incident area.

When he closed to the incident area, he needed to jump into the ditch and climbed up to the another side where the A/C was stopped there.



JW MARRIOTT
PHUKET RESORT & SPA

Roll 25 ~~A/B~~ Passenger → Swedish WNW. _____

The climate was really bad, when ~~the~~ ^{A/C} approached the runway
he heard the landing gear up again
a few second crashed into ground, he turned the emergency door
No warning from Pilot, then he ran out then he took photos
& video.

90 sec video on web

5 mins from getting out of the A/C, the fireman team arrived.
Engine still running, A/C got fire behind the cockpit

Left side of A/C -

Ground Officer (AOT) who found Co-Pilot [ON-207 arrived before HS-0104 (Flight No. 06/09269)]

He got report that A/C split out of the run-way.

He stands by at Gate 16, bag No. 10

The wind came from (he see Thai Det hand drawing) the position he stood, the wind was very strong against his face the wind blew strong continuously, and it rained heavily.

After he drove to I phs see the drawing I he saw the ² -exit/air cars were undering the A/E

The A/E Head was torn from the ^{up} 1 light / B2 (like open car) he found Mr. Martin (Co-Pilot) his body is ok and sit on his seat. The seat was near the A/C (assumed the seat was still in the A/C and the condition was normal, just the rest of A/C was opened/torn.

The Co-pilot was unconscious, no bleeding, the position lean as the A/C, he still in the head harness

The visibility of ground officer -> He could see a little bit / blurred and can hear the voices. He saw a red logo. He saw the A/C around bag No. 8, full body of A/E

Climate When he arrived the incident area, the climate was hot and strong wind/rain until he arrived at incident area around 5 mins the climate was better.

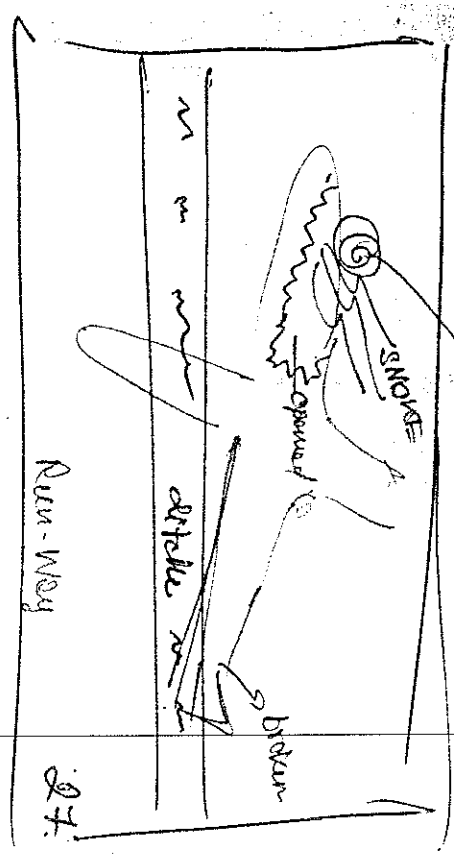
The A/C condition When he arrived the A/C not broken into 2 pieces yet, only the roof opened.

The rescue arrived 30 mins late, the survivors got out of the A/C by themselves. He saw Airline staff helped the injured person. He saw one firefighter at the back of A/C but ~~the~~ across the ditch already.

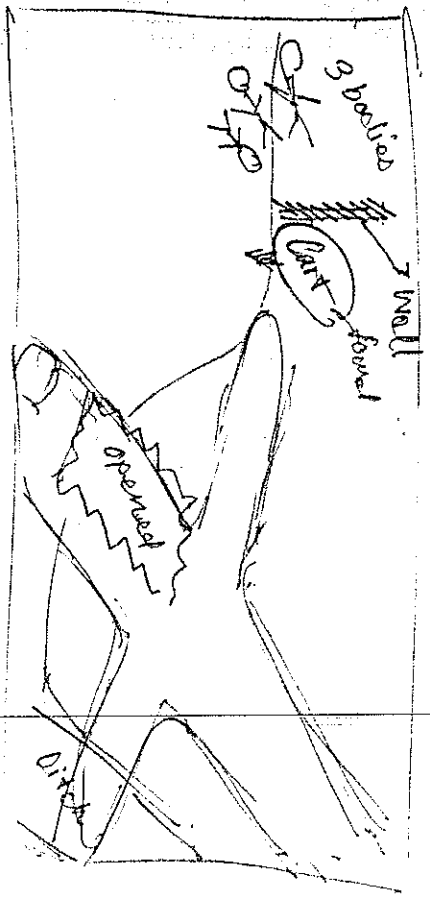


JW MARRIOTT PHUKET RESORT & SPA

Co-Pilot



Body that ~~was~~ ~~found~~ = 3 bodies

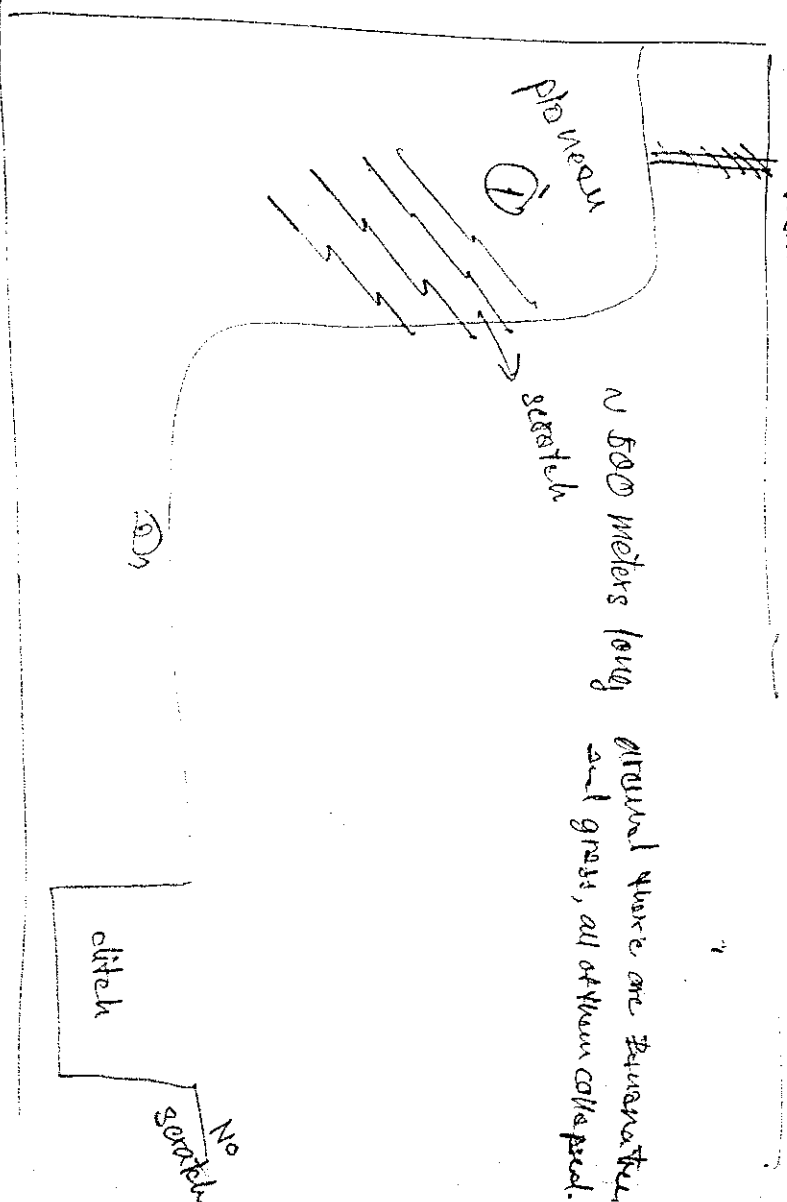


He saw the scratch at perimeter first then saw on the ground

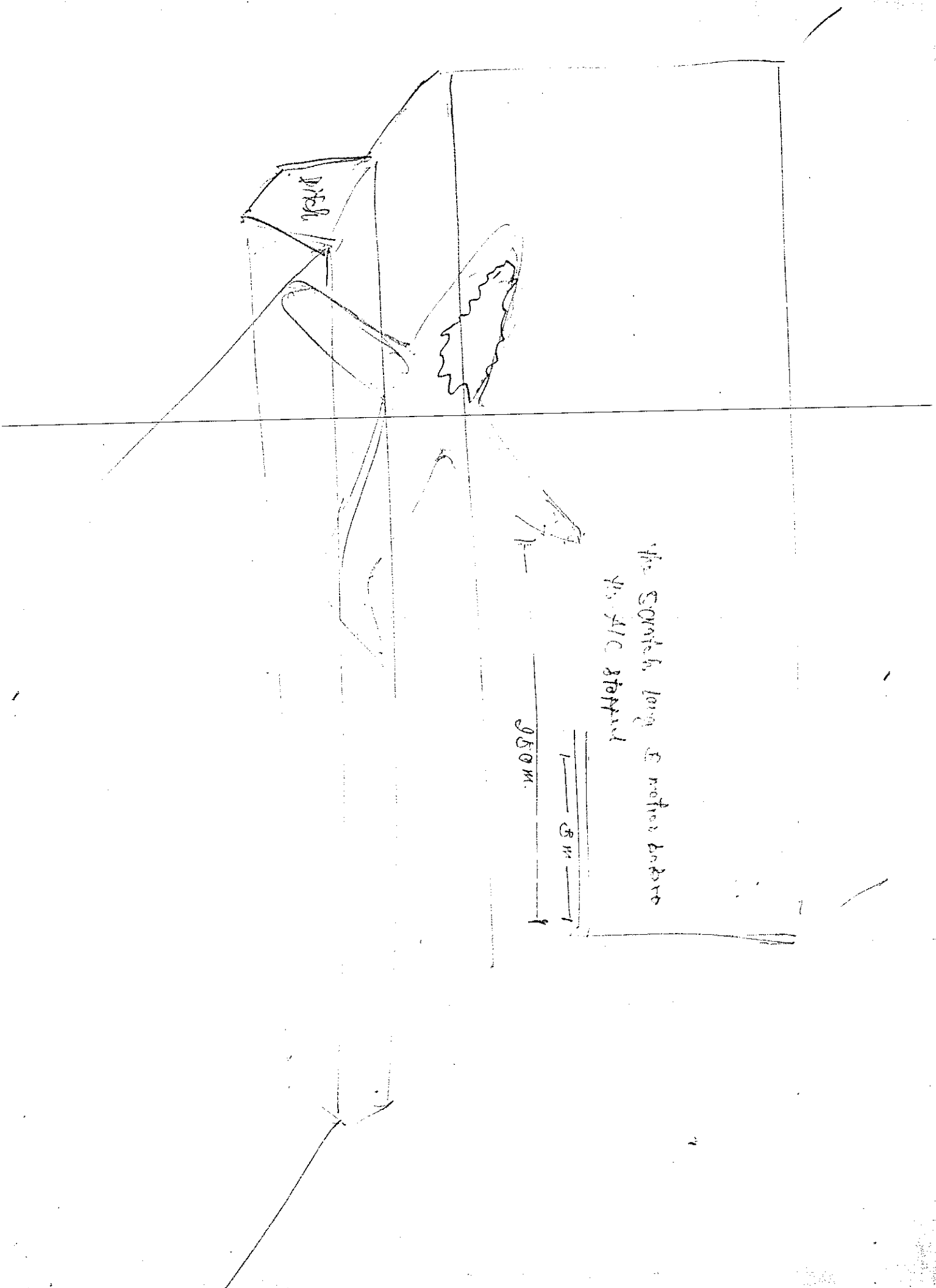
* The AOT Officer knows the Co-Pilot personally, he called him

"Poo Manthi" * he did not know why the roof of AOC opened and what made it happened.

personnel - Cabin Crew



500 meters long around there are flowers, trees and grass, all at the same collection.



DIESEL

The Scotch long E motor below
the A/C stopped

3m

950m.

Fireman

15:40 He got a radio report from AT that A/C slide off the run way
He found the fire around the cockpit area. At incident Area, his team spray
the foam to stop the fire, team drag the pipe to the A/C and then water into A/C.

There were 3 fire truck, No 1, 2, 3 respectively worked. (4 stored by Fire Truck)
↳ water & team capability

The Climate cannot see anything, strong wind (1 truck, 4 officers < 3 Fireman
1 Security)

The truck used run way to go to the incident area. His team used radio walky talky to
communicate and get the direction to arrive the incident area.

They brake into the APC by the exit way. He saw injured survival sit near the runway.
(A group of survival) During he worked, the rain was really hard.

His staff help to rescue the passengers from APC, the rescue team arrived later.

He found smoke at the cockpit/head of A/C, his 1st truck parked at 4³⁰ o'clock position
2nd parked at 5 o'clock.

The APC condition no roof, A/H wing gone, cockpit broken, the main
fire from ^{around} the cockpit/head.

During he stopped the fire, 5 passengers climbed out from the Exit/Emergency door
Truck

Engines 1 in the ditch / - Foam in a truck ~ 1,000 litres
2 in the ditch / - Foam and then water and foam switch
- Water ~ 9,000 litres

Used around half an hour, to stop the fire
M.B
2 years - practice fire Evacuation | 2 water trucks
2 Foam & water trucks

He can't describe the condition/environment around the A/C due to he concerned
only the passengers and it is not his job to investigate the surrounding. - he mention

There was an outside Fireman team from the surround (local) the airport.

He confirmed that his truck attached the airport Map beside the track.



JW MARRIOTT.
PHUKET RESORT & SPA

There are 3 shifts, 1 shift = 10 firemen stand by
an.
8 - 5 pm

Their DCA asked that AOT train firemen on how to stop the fire on the A/C?
AOT provided only class on different A/C?

He answered that only T&I trained his team.

Comment

He knows how to stop the fire airplane generally, not specific
and he doesn't know what can be harmful for himself, unless the captain
which part of the A/C
inform his team and himself to know (what) the seriousness of the case is.
(how)

No ambulance showed up at that time, only his team and followed by rescue team

Comment on Evacuation Plan

The fireman, he does not know exactly what mentioned in the evacuation plan.
He knows only what is his job, with a little bit who will be in the plan.
He has no authority to allow or not allow outside team to get into the incident area.



ส่วนนินภัยการบินและสอบสวนอากาศยานประสบอุบัติเหตุ
 สำนักมาตรฐานความปลอดภัยในการเดินอากาศ กรมการขนส่งทางอากาศ
 71 ซอยงามดูพลี ถนนพระราม 4 ห้วยมาเขม สาทร กรุงเทพฯ 10120
 โทรศัพท์ 0 2287 3198 โทรสาร 0 2286 2913

แบบพิมพ์บันทึกถ้อยคำผู้เห็นเหตุการณ์

Date month YEAR
 วันที่ 19 เดือน September พ.ศ. 2007

NAME ชื่อ FAUZI YORDI YORDI AGE อายุ 54 ปี
 NATIONALITY สัญชาติ Venezuela อาชีพ OCCUPATION Airline pilot captain
 ADDRESS ที่อยู่เลขที่ [REDACTED] ตระกูล/ซอย Soi Grad - Legacy cond. Ladkrao - Jompo
 ถนน [REDACTED] แขวง/ตำบล [REDACTED]
 เขต/อำเภอ [REDACTED] จังหวัด Bangkok 10,900.

คณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุของอากาศยานในราชอาณาจักร ได้แจ้งให้ข้าพเจ้า
 ทราบถึงความมุ่งหมายของการสอบสวนแล้ว ข้าพเจ้าขอให้ถ้อยคำตามความสัตย์จริง ดังต่อไปนี้
 AAIC HAVE ALREADY INFORMED YOU FOR THE PURPOSE OF THE INVESTIGATION, I WILL PROVIDE
 THE DETAIL IN TRUTH AS FOLLOWS.

INFORMATION:

Approaching to phuket Intl Airport after receiving clearance
 for the ILS App Run 27 with Information ATIS Zulu at
 0800utc - ILS 27 - 270/4. 4km - set 5000 - 26/24. 1006/2972 - we
 saw the aircraft about 8 miles with light rain - at about 10.5
 miles when I captured the localizer - we asked for the wind check
 240/8kts - we changed to tower freq and we were cleared to Land
 Run 27 after saying that we were established in the localizer -
 we asked for wind check about 5 miles, because I had come
 15 to 20 kts on the airspeed indicator or that mean that it
 gain

ลงนาม.....

may be wind shear - so we kept approaching safely
to land leaving precaution about the winds. After
we landed - we report^{to} the tower that the
wind shear existed; ~~but~~ with 15 to 20 kts gain & 46.
a nearby E.B started to discharge. - the tower
right away informed the other traffic landing &
the response was responded by the pilot' acknow
the information -- (information) 8 or 9 mins we already
had the app. Lt system - paper & the whole Runway in
sight - some haze with Lt rain - No further to
say -

Email = [REDACTED]

phone [REDACTED]

Apt [REDACTED]

[REDACTED] 19/09/2007.

Fauzi Yardi Yardi

ATPL - [REDACTED]