

## ระเบียบกรมฝนหลวงและการบินเกษตร

ว่าด้วยการบิน พ.ศ. ๒๕๕๘

เพื่อให้การปฏิบัติการบินของกรมฝนหลวงและการบินเกษตรเป็นไปด้วยความเรียบร้อย  
สมความมุ่งหมายของทางราชการ จึงวางระเบียบไว้ ดังนี้

ข้อ ๑ ระเบียบนี้เรียกว่า “ระเบียบกรมฝนหลวงและการบินเกษตรว่าด้วยการบิน  
พ.ศ. ๒๕๕๘”

ข้อ ๒ คำสั่ง หรือระเบียบอื่นใดที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติการบิน ซึ่งขัดแย้งกับระเบียบนี้  
หรือที่กำหนดไว้แล้วในระเบียบนี้ ให้ใช้ความในระเบียบนี้แทน

ข้อ ๓ ระเบียบนี้ให้มีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ประกาศใช้เป็นต้นไป

ข้อ ๔ ระเบียบนี้ให้ใช้บังคับกับเจ้าหน้าที่ในสังกัดกรมฝนหลวงและการบินเกษตร  
และเจ้าหน้าที่นอกสังกัดกรมฝนหลวงและการบินเกษตร รวมทั้งบุคคลภายนอกที่เข้ามาเกี่ยวข้องกับ  
การบินของกรมฝนหลวงและการบินเกษตร

ข้อ ๕ ให้อธิบดีกรมฝนหลวงและการบินเกษตรเป็นผู้รักษาการตามระเบียบนี้ และมีอำนาจ  
พิจารณาวินิจฉัยปัญหาเกี่ยวกับการดำเนินการตามระเบียบนี้

หมวดที่ ๑

บททั่วไป

ข้อ ๖ ในระเบียบนี้

“อากาศยาน” หมายถึง เครื่องบิน และเฮลิคอปเตอร์ที่เข้าประจำการของกรมฝนหลวงและ  
การบินเกษตร

“บรรณสารการบิน” (AERONAUTICAL INFORMATION PUBLICATION ; AIP) หมายถึง  
เอกสารที่จัดพิมพ์ขึ้นโดยหน่วยที่ได้รับมอบอำนาจของแต่ละประเทศ ประกอบด้วยข่าวสารการบิน  
ซึ่งมีสาระสำคัญ และมีผลกระทบต่อการบิน

“ผู้ควบคุมหน่วยการบิน” หมายถึง หัวหน้านักบินที่ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งตามคำสั่งของกรมฝนหลวงและการบินเกษตร

“หัวหน้านักบิน” หมายถึง นักบินที่ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งตามคำสั่งของกรมฝนหลวงและการบินเกษตร

“หัวหน้าชุดปฏิบัติการบิน” หมายถึง นักบินผู้ทำหน้าที่อำนวยความสะดวก กำกับดูแลการปฏิบัติงานของหน่วยบินนอกที่ตั้งปกติ

“ผู้อำนวยการบิน” (AIRCRAFT COMMANDER) หมายถึง ผู้ทำหน้าที่ วางแผน ควบคุม สั่งการและกำกับดูแลการปฏิบัติการบินของอากาศยาน หรือหมู่บิน

“นักบินผู้บังคับอากาศยาน” (PILOT - IN - COMMAND) หมายถึง นักบินผู้รับผิดชอบการปฏิบัติการบิน และความปลอดภัยของผู้โดยสาร และอากาศยานที่ทำการบินอยู่

“การบินหมู่” (FORMATION FLIGHT) หมายถึง อากาศยานตั้งแต่สองเครื่องขึ้นไปบินอยู่ชิดกัน โดยมีการเตรียมการมาก่อน ซึ่งอากาศยานแต่ละเครื่องรับผิดชอบตนเองในการจัดระยะห่างระหว่างเครื่อง แต่ในการควบคุมการจราจรทางอากาศถือว่าเป็นอากาศยานเครื่องเดียว หัวหน้าหมู่บินจะเป็นผู้รับผิดชอบการปฏิบัติการบินและความปลอดภัยของหมู่บิน หมู่บินมี ๒ แบบ คือ

(๑) หมู่บินมาตรฐาน คือ การบินหมู่ ซึ่งตำแหน่งอากาศยานทุกเครื่องในหมู่บินอยู่ห่างจากอากาศยานหัวหน้าหมู่บินไม่เกินหนึ่งไมล์ในทางระดับ และไม่เกินหนึ่งพันฟุตในทางตั้ง

(๒) หมู่บินไม่เป็นมาตรฐาน คือ การบินหมู่ที่ทำการบินในลักษณะ ดังต่อไปนี้

ก. หัวหน้าหมู่บินร้องขอและหน่วยควบคุมการจราจรทางอากาศได้อนุญาตให้ปฏิบัติ นอกเหนือไปจากกฎเกณฑ์ของหมู่บินมาตรฐาน

ข. การปฏิบัติการบินได้กระทำในห้วงอากาศที่กำหนดไว้โดยเฉพาะสำหรับภารกิจ

ค. การปฏิบัติการบินได้กระทำภายในระยะสูงที่ได้รับการสำรองไว้แล้ว หรือภายใต้ข้อตกลง

สนามบิน หมายถึง พื้นที่ทั้งหมดหรือส่วนหนึ่งส่วนใดที่กำหนดขึ้นเหนือพื้นดินหรือพื้นน้ำ สำหรับอากาศยานที่เข้ามาหรือออกไป และที่กำลังขับเคลื่อนอยู่ และให้หมายความรวมถึงอาคารสิ่งก่อสร้างตลอดจนอุปกรณ์ต่าง ๆ ที่ใช้ประโยชน์ในการดังกล่าวด้วย

การจราจรทางอากาศ หมายถึง การบินไป - มา ของอากาศยานในห้วงอากาศ หรือในขณะขับเคลื่อนอยู่บนพื้นที่ขับเคลื่อนของสนามบิน

การอนุญาตการควบคุมจราจรทางอากาศ (AIR TRAFFIC CONTROL CLEARANCE ; ATC CLEARANCE) หมายถึง การอนุญาตให้อากาศยานปฏิบัติการบินตามเงื่อนไขที่หน่วยควบคุมการจราจรทางอากาศกำหนดให้

หน่วยควบคุมการจราจรทางอากาศ (AIR TRAFFIC CONTROL UNIT) หมายถึง หน่วยที่มีหน้าที่บริการควบคุมการจราจรทางอากาศ อันอาจจะหมายถึง ศูนย์ควบคุมการจราจรทางอากาศ (AREA CONTROL CENTRE) หน่วยควบคุมอากาศยานเข้า - ออก (APPROACH CONTROL OFFICE) หรือหอบังคับการบิน (AERODROME CONTROL TOWER)

การบริการควบคุมจราจรทางอากาศ (AIR TRAFFIC CONTROL SERVICE) หมายถึง การบริการการควบคุมการจราจรทางอากาศ มีความมุ่งหมายเพื่อ

(๑) ป้องกันการชนกันระหว่างอากาศยานกับอากาศยาน และระหว่างอากาศยานที่ขับเคลื่อนอยู่บนพื้นกับสิ่งกีดขวางต่าง ๆ

(๒) ให้การจราจรทางอากาศดำเนินไปด้วยความรวดเร็วและเป็นระเบียบ

หน่วยบริการการจราจรทางอากาศ (AIR TRAFFIC SERVICE UNIT) โดยทั่วไป หมายถึง หน่วยควบคุมการจราจรทางอากาศ ศูนย์ข่าวสารการบิน หรือสำนักงานรายงานการจราจรทางอากาศ (AIR TRAFFIC SERVICE REPORTING POINT OFFICE)

สนามบินสำรอง หมายถึง สนามบินที่ได้กำหนดไว้ในแผนการบิน ในกรณีที่ไม่สามารถนำอากาศยานไปลงที่สนามบินที่ตั้งใจจะไปลงได้ สนามบินสำรองอาจจะเป็นสนามบินที่อากาศยานวิ่งขึ้นมาก็ได้

แผนการบิน (FLIGHT PLAN) หมายถึง ข่าวสารเฉพาะที่ให้กับหน่วยควบคุมการจราจรทางอากาศซึ่งเป็นข่าวสารเกี่ยวกับความตั้งใจที่จะทำการบินทั้งหมดหรือส่วนหนึ่งของการบินของอากาศยาน

เชื้อเพลิงสำรอง หมายถึง ปริมาณเชื้อเพลิงที่ใช้ได้สำหรับอากาศยานเดิมสำรองไว้ นอกเหนือจากปริมาณที่ต้องใช้สำหรับการบินจากสนามบินต้นทางไปยังสนามบินปลายทางที่กำหนดไว้ใน แผนการบิน

เกณฑ์เชื้อเพลิงต่ำสุด (MINIMUM FUEL) หมายถึง ปริมาณเชื้อเพลิงของอากาศยาน มีเหลืออยู่น้อยและเมื่อไปถึงสนามบินปลายทางแล้วไม่สามารถรอการล่าช้าต่อไปได้หรือรอได้เพียง ช่วงหนึ่ง สภาพนี้ยังไม่อยู่ในสถานะฉุกเฉิน แต่จะเกิดสถานะฉุกเฉินขึ้นถ้าล่าช้าต่อไป นักบินจะต้อง แจ้งให้หน่วยควบคุมการจราจรทางอากาศทราบถึงสภาพเกณฑ์เชื้อเพลิงต่ำสุดเพื่อจะได้จัดลำดับการ ลงสนามบินก่อนเพื่อความปลอดภัย ถ้าหากมีการล่าช้าในการจัดกระบวนการบินต่อไปอีก นักบินจะต้อง ขอลงสนามบินในสถานะฉุกเฉิน

ข่าวอากาศ หมายถึง ข้อมูลเกี่ยวกับสภาพอากาศ เป็นข่าวสารข้อมูลที่ช่วยให้นักบิน ตัดสินใจวางแผนการบินได้อย่างปลอดภัย

การบินลงระหว่างทาง หมายถึง การบินลงพักระหว่างทางครั้งหนึ่ง หรือหลายครั้งที่ สนามบิน ซึ่งอยู่ระหว่างเส้นทางบินตามแผนการบิน

ทางวิ่ง (RUNWAY) หมายถึง พื้นที่สีเหลี่ยมผืนผ้าที่กำหนดบนสนามบินบก เพื่อการ ขึ้น - ลง ของอากาศยานตามทางยาว

ทางขับ (TAXIWAY) หมายถึง เส้นทางบนสนามบินบกที่กำหนดขึ้นใช้สำหรับการ ขับเคลื่อนของอากาศยาน

ทัศนวิสัย (VISIBILITY) หมายถึง ความสามารถในการมองเห็นและพิสูจน์ได้จากระยะ มองเห็นวัตถุที่ไม่มีแสงในเวลากลางวัน และวัตถุมีแสงในเวลากลางคืน ตามสภาพอากาศที่เป็นอยู่ ขณะนั้น โดยกำหนดค่าหน่วยวัดระยะทางเป็นไมล์บก

นิรภัย (SAFETY) หมายถึง การพิทักษ์รักษาชีวิตและทรัพย์สิน รวมทั้งการป้องกัน อุบัติเหตุ

นิรภัยการบิน (FLIGHT SAFETY) หมายถึง การพิทักษ์รักษาชีวิตของผู้เกี่ยวข้องกับการ บินและทรัพย์สิน รวมทั้งการป้องกันอากาศยานอุบัติเหตุ

นิรภัยภาคพื้น (GROUND SAFETY) หมายถึง การพิทักษ์รักษาชีวิตและทรัพย์สิน รวมทั้งการป้องกันอุบัติเหตุภาคพื้น

โครงการนิรภัย หมายถึง การจัดดำเนินงานนิรภัยซึ่งกำหนดวัตถุประสงค์ นโยบาย ความรับผิดชอบและมาตรการการป้องกันอุบัติเหตุ รวมทั้งการปฏิบัติในระดับต่าง ๆ ของกรมฝนหลวง และการบินเกษตร กำหนดขึ้นเพื่อลด หรือกำจัดอันตรายต่อบุคคลและทรัพย์สินไม่ให้เกิดขึ้นหรือเหลือน้อยที่สุด

อากาศยานสูญหาย หมายถึง อากาศยานที่ไม่ถึงที่หมายตามแผนการบินเป็นเวลาเกินกว่า ยี่สิบสี่ชั่วโมง

ตั้งใจทำการบิน (INTEND TO FLIGHT) หมายถึง ความประสงค์ของนักบินที่จะ นำเอาอากาศยานนั้นไปทำการบินตามคำสั่ง โดยนับตั้งแต่นักบินเริ่มปฏิบัติตามกรรมวิธี ในการหมุน ดัดเครื่องยนต์ และจะสิ้นสุดเมื่อนักบินนำอากาศยานนั้นกลับมาลงและจอดไว้ ณ จุดที่กำหนดไว้แล้ว หรือที่อื่น ๆ เมื่อจำเป็นจนกระทั่งทำการดับเครื่องยนต์ ใบพัดหรือใบพัดใหญ่หยุดนิ่งและใส่ไม้ห้ามล้อ เรียบร้อย

อากาศยานอุบัติเหตุ หมายถึง ลำดับเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยมิได้คาดหมาย และมีใช้ การกระทำโดยจงใจของบุคคลใด ๆ ทำให้อากาศยานได้รับความเสียหาย หรือบุคคลบาดเจ็บ หรือเสียชีวิต หรือทรัพย์สินที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุต้องเสียหาย ทั้งนี้เหตุเกิดขึ้นระหว่างระยะเวลาตั้งใจ ทำการบิน อากาศยานอุบัติเหตุ แบ่งได้เป็น ๓ ชั้น คือ

(๑) อากาศยานอุบัติเหตุใหญ่ หมายถึง อากาศยานอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นยังผลให้นักบิน หรือ ผู้เกี่ยวข้องกัอุบัติเหตุต้องเสียชีวิต หรือได้รับบาดเจ็บสาหัส หรืออากาศยานได้รับความชำรุดเสียหาย ชั้นจำหน่ายหรือเสียหายมาก

(๒) อากาศยานอุบัติเหตุย่อย หมายถึง อากาศยานอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นยังผลให้นักบิน หรือ ผู้เกี่ยวข้องกัอุบัติเหตุได้รับบาดเจ็บเล็กน้อย หรืออากาศยานได้รับความชำรุดเสียหายเล็กน้อย

(๓) อากาศยานอุบัติเหตุการณ์ หมายถึง อากาศยานอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นยังผลให้นักบิน หรือ ผู้เกี่ยวข้องกัอุบัติเหตุปลอดภัย และอากาศยานได้รับความชำรุดเสียหายต่ำกว่าชั้นเสียหายเล็กน้อย

อุบัติเหตุภาคพื้น หมายถึง ลำดับเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยมิได้คาดหมาย และมีใช้การกระทำโดยจงใจของบุคคลใด ๆ ซึ่งก่อให้เกิดการบาดเจ็บแก่บุคคล และ/หรือความเสียหายแก่ทรัพย์สินของกรมฝนหลวงและการบินเกษตร หรือก่อให้เกิดการบาดเจ็บต่อบุคคล และ/หรือความเสียหายต่อทรัพย์สินอื่น ๆ อันเนื่องมาจากการปฏิบัติราชการหรือทรัพย์สินของกรมฝนหลวงและการบินเกษตร ยกเว้นอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในขณะที่ตั้งใจทำการบิน แบ่งออกได้เป็น ๒ ชั้น คือ

(๑) อุบัติเหตุภาคพื้นร้ายแรง หมายถึง อุบัติเหตุที่ทำให้บุคคลที่เกี่ยวข้องต้องเสียชีวิตหรือบาดเจ็บสาหัส ทุพพลภาพ หรือพิการ หรือทรัพย์สินที่เกี่ยวข้องเสียหายขั้นเสียหายมาก

(๒) อุบัติเหตุภาคพื้นย่อย หมายถึง อุบัติเหตุที่ทำให้บุคคลที่เกี่ยวข้องได้รับบาดเจ็บเล็กน้อย หรือทรัพย์สินที่เกี่ยวข้องเสียหายขั้นเสียหายเล็กน้อย

“อันตราย” หมายถึง การปฏิบัติหรือสภาพจริงที่ปรากฏซึ่งอาจทำให้เกิดการบาดเจ็บต่อบุคคล หรือเสียหายต่อทรัพย์สินโดยที่ยังไม่ได้ทำให้เกิดการบาดเจ็บหรือเสียหายขึ้น

“อากาศยานเกือบจะชนกัน” หมายถึง อากาศยานบินเข้าใกล้กันโดยที่ผู้บังคับอากาศยานนั้นมองไม่เห็นกันมาก่อน จนกระทั่งผู้บังคับอากาศยานฝ่ายที่มองเห็นก่อนต้องบังคับอากาศยานของตนเองบินเลี้ยวหลบออกไปด้วยมุมปีกเล็ก หรือพนักงานควบคุมการจราจรทางอากาศแนะนำให้อากาศยานเครื่องใดเครื่องหนึ่งหรือหลายเครื่องเลี้ยวหลบออกไปทันทีทันใด

“การบินทดสอบและลองเครื่องอากาศยาน” หมายถึง การนำอากาศยานขึ้นทำการบินเพื่อทดลอง ทดสอบ ตรวจสอบสภาพการทำงาน สมรรถนะของอากาศยานหรือการทดสอบการทำงานของอุปกรณ์ประจำอากาศยานหรืออุปกรณ์ที่นำมาติดกับอากาศยาน

“นักบิน” ให้หมายรวมถึง ผู้ควบคุมหน่วยการบิน หัวหน้านักบิน ครูการบิน นักบินลองเครื่องและนักบิน

“นักบินลองเครื่อง” หมายถึง นักบินซึ่งมีคุณสมบัติตามที่กำหนดไว้ในระเบียบนี้ และได้รับการแต่งตั้งให้เป็นนักบินลองเครื่อง มีหน้าที่รับผิดชอบการบินทดสอบและลองเครื่องอากาศยาน

“ครูการบิน” หมายถึง นักบินซึ่งมีคุณสมบัติตามที่กำหนดไว้ในระเบียบนี้ และได้รับการแต่งตั้งให้เป็นครูการบิน มีหน้าที่รับผิดชอบในการให้การฝึกและศึกษาแก่ศิษย์การบิน นักบิน ครูการบิน นักบินลองเครื่อง ให้ทำการบินกับอากาศยานที่ประจำการในกรมฝนหลวงและการบินเกษตร

“ช่างอากาศยาน” หมายถึง หัวหน้าช่างเครื่องบิน ผู้ช่วยหัวหน้าช่างเครื่องบิน สารวัตรช่างเครื่องบิน ช่างเครื่องบิน ผู้ช่วยช่างเครื่องบิน หรือลูกมือช่างเครื่องบิน

“ช่างอิเล็กทรอนิกส์อากาศยาน” หมายถึง ผู้ควบคุมวิทยุสื่อสารการบิน ช่างอิเล็กทรอนิกส์การบิน ช่างวิทยุการบิน ช่างอิเล็กทรอนิกส์ เจ้าหน้าที่สื่อสาร เจ้าพนักงานสื่อสาร หรือนายช่างไฟฟ้า

“การตรวจซ่อม” หมายถึง อากาศยานต้องถอดเปลี่ยน ปรับปรุง แก้ไข ซ่อมวัสดุ และ/หรือบริภัณฑ์อากาศยาน ตามคู่มือการตรวจซ่อมตามแผนงาน (SCHEDULED MAINTENANCE INSPECTIONS) และการตรวจซ่อมนอกแผนงาน (NONSCHEDULED MAINTENANCE INSPECTIONS)

“การซ่อมบำรุงอากาศยาน” หมายถึง การตรวจซ่อมและการบำรุงรักษาอากาศยานให้อยู่ในสภาพสมควรเดินอากาศอย่างสมบูรณ์

“อ.” หมายถึง คำย่อของอากาศยาน

“บ.” หมายถึง คำย่อของเครื่องบิน

“ฮ.” หมายถึง คำย่อของเฮลิคอปเตอร์

ข้อ ๗ ภายใต้บังคับตามความในหมวดที่ ๙ อากาศยานสังกัดกรมฝนหลวงและการบินเกษตร ให้ใช้ปฏิบัติการบินเพื่อประโยชน์ของทางราชการกรมฝนหลวงและการบินเกษตร ห้ามนำไปใช้ในภารกิจอื่น เว้นแต่จะได้รับอนุญาตเป็นลายลักษณ์อักษรจากอธิบดีกรมฝนหลวงและการบินเกษตร หรือผู้ที่อธิบดีกรมฝนหลวงและการบินเกษตรมอบหมาย

ข้อ ๘ การปฏิบัติการบินของอากาศยานสังกัดกรมฝนหลวงและการบินเกษตร โดยทั่วไปให้ถือปฏิบัติดังนี้

(๑) เมื่อปฏิบัติการบินเหนือน่านฟ้าราชอาณาจักรไทย ให้ปฏิบัติตามบรรณสารการบินแห่งประเทศไทย (AIP - THAILAND) ของกรมการบินพลเรือน กระทรวงคมนาคม ซึ่งออกตามความในพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ และที่แก้ไขเพิ่มเติม ข้อปฏิบัติใดที่ไม่ได้กำหนดไว้ในบรรณสารการบินแห่งประเทศไทย ให้ปฏิบัติตามกฎการบินสากลขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION ; ICAO)

(๒) เมื่อปฏิบัติการบินเหนือน่านฟ้าสากล ให้ปฏิบัติตามกฎการบินสากลขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION ; ICAO)

(๓) เมื่อปฏิบัติการบินเหนือน่านฟ้าของรัฐใด ให้ปฏิบัติตามกฎการบินและระเบียบที่เกี่ยวข้องของรัฐนั้น ๆ

(๔) การปฏิบัติการบินจะต้องปฏิบัติภายใต้ระเบียบปฏิบัติ วิธีการปฏิบัติและคำเตือนพิเศษที่บ่งไว้ใน

ก. กฎการบิน (FLIGHT REGULATION)

ข. ประกาศผู้ทำงานในอากาศ (NOTICE TO AIRMEN ; NOTAM)

ค. บรรณสารการบินคำแนะนำการอนุญาตการบินนอกประเทศ (FOREIGN CLEARANCE GUIDE ; FCG)

ง. คู่มือการบิน (FLIGHT MANUAL)

จ. คำสั่งเทคนิค (TECHNICAL ORDER)

ฉ. ระเบียบ คำสั่ง ที่เกี่ยวข้องกับการบินของกรมฝนหลวงและการบินเกษตร

ช. คำแนะนำของหน่วยควบคุมการจราจรทางอากาศผู้มีอำนาจ

ข้อ ๙ การบินปฏิบัติการกิจในบางกรณี ซึ่งวิธีการปฏิบัติการบินไม่เป็นไปตามข้อ ๘ (๑) แต่ไม่ขัดกับระเบียบนี้ให้นักบินผู้บังคับอากาศยานหรือหัวหน้าหมู่บิน ระบุรายละเอียดการปฏิบัติการกิจในแผนการบินให้มากที่สุดเท่าที่จะกระทำได้ และในขณะที่ทำการบินปฏิบัติการกิจให้ติดต่อประสานกับหน่วยควบคุมการจราจรทางอากาศ และ/หรือหน่วยป้องกันภัยทางอากาศอย่างใกล้ชิด

ข้อ ๑๐ เมื่อมีการปฏิบัติการบิน ซึ่งไม่เป็นไปตามข้อ ๘ แต่ไม่ใช่กรณีความจำเป็นของการปฏิบัติการกิจตามข้อ ๙ และไม่ใช่กรณีเกิดเหตุฉุกเฉิน หรือการปฏิบัติเพื่อความปลอดภัยให้ปฏิบัติ ดังนี้

(๑) ให้หัวหน้าชุดปฏิบัติการบิน หรือเจ้าหน้าที่นิรภัยของหน่วยบินรายงานเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นตามแบบการรายงานอันตรายด้านการบิน (ผนวก ๑๒) เสนออธิบดีกรมฝนหลวงและการบินเกษตร (ผ่านกองบริหารการบินเกษตร) ในโอกาสแรกที่สามารถรายงานได้



(๒) กรมฝนหลวงและการบินเกษตร ดำเนินการสอบสวนเพิ่มเติม พร้อมทั้งสรุปรายงาน และร่างคำสั่งการปฏิบัติเพื่อป้องกันมิให้เกิดอันตรายด้านการบิน (ผนวก ๙) เสนออธิบดีกรมฝนหลวง และการบินเกษตร เพื่อพิจารณาและสั่งการให้ผู้เกี่ยวข้องดำเนินการแก้ไขต่อไป

ข้อ ๑๑ ให้ผู้รับผิดชอบในการบริหารและปฏิบัติการด้านการบิน ควบคุมและกำกับดูแลให้มีการวางแผน สั่งการ อำนาจการ และปฏิบัติการบิน ให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและประหยัด แต่ทั้งนี้ต้องไม่กระทบกระเทือนถึงด้านนิรภัยการบิน และการบินเพื่อรักษาความสามารถด้านการบิน หรือการดำรงสถานภาพการบินต่อเนื่อง

ข้อ ๑๒ ให้ใช้หน่วยวัดระยะทางเป็นไมล์ทะเล (NAUTICAL MILE) ยกเว้นทัศนวิสัย ให้ใช้ หน่วยวัดระยะทางเป็นไมล์บก (STATUTE MILE)

## หมวดที่ ๒

### การอนุญาตให้ทำการบิน

ข้อ ๑๓ ภายใต้บังคับหมวดที่ ๙ ผู้มีอำนาจอนุญาตให้ทำการบินในแต่ละภารกิจการบิน ให้เป็นไป ดังต่อไปนี้

(๑) รัฐมนตรีว่าการกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ หรือผู้ได้รับมอบหมายจากรัฐมนตรีว่าการ กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ สำหรับการบินทุกภารกิจและการบินออกนอกราชอาณาจักรไทย

(๒) อธิบดีกรมฝนหลวงและการบินเกษตร หรือผู้ได้รับมอบหมายจากอธิบดีกรมฝนหลวงและ การบินเกษตรสำหรับการบินทุกภารกิจในราชอาณาจักรไทย

(๓) ผู้อำนวยการกองบริหารการบินเกษตร หรือผู้ได้รับมอบหมายจากผู้อำนวยการกองบริหาร การบินเกษตร สำหรับการบินเพื่อดำรงสถานภาพการบินต่อเนื่อง การบินทดสอบและประเมินค่า สมรรถนะอากาศยานรวมถึงอุปกรณ์ที่จัดหาและเพิ่มเติมใหม่ การบินตามระยะเวลา การบินในภารกิจ การบินกลับเพื่อตรวจซ่อม การบินทดสอบและลองเครื่องอากาศยานรวมถึงอุปกรณ์หลังการซ่อมบำรุง การบินบริการเพื่อซ่อมบำรุงอากาศยาน การบินเพื่อตรวจสอบมาตรฐานการบิน การบินตรวจสอบวุฒิ สามารถด้านการบิน การบินเพื่อประชาสัมพันธ์ การบินเพื่อถ่ายภาพทางอากาศ และการบินสนับสนุน คณะกรรมการสอบสวนอากาศยานอุบัติเหตุ

(๔) หัวหน้าชุดปฏิบัติการบิน สำหรับภารกิจการบินประจำวัน และภารกิจอื่นที่ได้รับมอบหมายตามคำสั่ง

การบินในภารกิจต่าง ๆ เมื่อได้รับอนุญาตตามวรรคแรก และหากเป็นการบินโดยมีเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานน้อยกว่าเกณฑ์ต่ำสุดที่กำหนดไว้ในคู่มือการบินภารกิจนั้น ๆ และเป็นกรณีที่มีความจำเป็นเร่งด่วน ให้ผู้อำนวยการกองบริหารการบินเกษตร หรือผู้ที่ได้รับมอบหมายจากผู้อำนวยการกองบริหารการบินเกษตรเป็นผู้พิจารณาอนุญาต เสร็จแล้วให้รายงานอธิบดีกรมฝนหลวงและการบินเกษตรทราบพร้อมเหตุผลและความจำเป็นดังกล่าวด้วย

ข้อ ๑๔ การอนุญาตการบินตามข้อ ๑๓ เป็นการอนุญาตให้อากาศยานปฏิบัติการบินโดยผู้บังคับอากาศยานที่ได้รับอนุญาตซึ่งยังดำรงสถานภาพการบินต่อเนื่องกับอากาศยานแบบนั้นอยู่ และมีวุฒิสมรรถดาน์การบินที่เหมาะสมกับภารกิจ

ข้อ ๑๕ การบินทุกครั้งจะต้องมีคำสั่งการบินให้ปฏิบัติการตามที่ได้รับอนุญาตแล้ว และผู้ทำงานในอากาศต้องรับทราบคำสั่งการบินก่อนปฏิบัติการบิน

(๑) หน่วย ณ ที่ตั้งปกติ ให้ผู้ควบคุมหน่วยการบิน หรือหัวหน้านักบินเป็นผู้มีอำนาจสั่งการบิน

(๒) หน่วยนอกที่ตั้งปกติ ให้หัวหน้าชุดปฏิบัติการบินเป็นผู้มีอำนาจสั่งการบิน

(๓) คำสั่งการบินต้องไม่ขัดกับข้อ ๑๔ ของระเบียบนี้

(๔) ในกรณีที่ปฏิบัติการบินตามคำสั่งการบินไม่ได้ หรือมีการปฏิบัตินอกเหนือจากคำสั่งการบิน เพราะเหตุใด ยกเว้นกรณีเกิดสภาวะฉุกเฉิน หรือการปฏิบัติเพื่อความปลอดภัย ให้นักบินผู้ปฏิบัติการบินรายงานให้ผู้สั่งการบินทราบด้วยวาจาหรือเป็นลายลักษณ์อักษร แล้วแต่ผู้สั่งการบินจะเห็นสมควร เมื่อผู้สั่งการบินทราบแล้วให้ดำเนินการตามควรแก่กรณี

ข้อ ๑๖ ผู้มีอำนาจสั่งการบินต้องไม่สั่งการให้ผู้ทำการในอากาศต่อไปนี้ปฏิบัติการบิน

(๑) ผู้ทำการในอากาศที่นายแพทย์เวชศาสตร์การบินสั่งให้งดการปฏิบัติงานในอากาศ

(๒) ผู้ทำการในอากาศที่อากาศยานเกิดอุบัติเหตุและยังไม่ได้รับอนุญาตให้ทำการบินได้จากนายแพทย์เวชศาสตร์การบินของสถาบันเวชศาสตร์การบิน กองทัพอากาศ

(๓) ผู้ที่มีอาการเมา มึนงง เนื่องจากสุรา ยาเสพติด หรือสารเคมี

(๔) ผู้ที่เสพยาเสพติดให้โทษร้ายแรง

(๕) ผู้ที่เสพสุราตั้งแต่ห้าสิบลิลิตรขึ้นไป ก่อนทำการบินน้อยกว่าสิบสองชั่วโมง

(๖) ผู้ที่มีอาการเหนื่อยล้า (FATIGUE) เนื่องจากการปฏิบัติภารกิจมากเกินไป และ/หรือ พักผ่อนไม่เพียงพอ

(๗) ผู้ที่มีอาการเจ็บป่วย หรือบาดเจ็บซึ่งอาจจะกระทำให้เสื่อมสมรรถภาพในการปฏิบัติหน้าที่ ตามที่ระบุในมาตรา ๕๐ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ และที่แก้ไขเพิ่มเติม

ข้อ ๑๗ การอนุญาตให้บุคคลนอกสังกัดกรมฝนหลวงและการบินเกษตร ที่ไม่มีรายชื่อในคำสั่ง ปฏิบัติราชการโดยसारอากาศยาน เมื่ออากาศยานบินปฏิบัติราชการให้อยู่ในอำนาจและดุลพินิจของ

(๑) อธิบดีกรมฝนหลวงและการบินเกษตร หรือ

(๒) รองอธิบดีกรมฝนหลวงและการบินเกษตร หรือ

(๓) ผู้อำนวยการกองบริหารการบินเกษตร หรือ

(๔) หัวหน้ากลุ่มการบิน กองบริหารการบินเกษตร หรือ

(๕) ผู้ควบคุมหน่วยการบิน หรือ

(๖) หัวหน้านักบิน หรือ

(๗) หัวหน้าชุดปฏิบัติการบิน หรือ

(๘) นักบินผู้บังคับอากาศยานนั้น

ทั้งนี้แล้วแต่กรณี โดยผู้โดยสารที่ขออนุญาตต้องเขียนคำขอโดยसारอากาศยานตามแบบของ กรมฝนหลวงและการบินเกษตร (ผนวก ๑) และมอบไว้กับเจ้าหน้าที่ผู้ทำงานภาคพื้น ณ จุดต้นทาง หรือเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน และมอบไว้เป็นหลักฐานก่อนเวลาบินอย่างน้อยหนึ่งชั่วโมง และจัดส่งเก็บกลับกองบริหารการบินเกษตรโดยเร็วต่อไป

### หมวดที่ ๓

#### ข้อกำหนดเกี่ยวกับอากาศยาน

ข้อ ๑๘ อากาศยานของกรมฝนหลวงและการบินเกษตร จะต้องมีคุณสมบัติอย่างน้อย เทียบเท่ากับอากาศยานซึ่งกรมการบินพลเรือน กระทรวงคมนาคมให้การรับรองสมควรเดินอากาศ (AIRWORTINESS)

ข้อ ๑๙ อากาศยานของกรมฝนหลวงและการบินเกษตร จำเป็นต้องเดินทางไปปฏิบัติภารกิจการบินตามพื้นที่ต่าง ๆ ทั่วราชอาณาจักรไทย ดังนั้นเพื่อความปลอดภัยในการบิน จำเป็นต้องมีอุปกรณ์ดังต่อไปนี้เป็นอย่างน้อย

(๑) อุปกรณ์เครื่องวัดเครื่องยนต์ ดังนี้

ก. เครื่องวัดรอบเครื่องยนต์ (ENGINE TACHOMETER หรือ ENGINE RPM INDICATOR)

ข. เครื่องวัดอุณหภูมิหัวกระบอกสูบ (CYLINDER HEAD TEMPERATURE INDICATOR)

ค. เครื่องวัดอุณหภูมิความร้อนเครื่องยนต์ คือ เครื่องวัดอุณหภูมิเครื่องยนต์ก่อนเข้าสู่ชุดกังหัน TURBINE INLET TEMPERATURE INDICATOR (TIT) หรือเครื่องวัดอุณหภูมิเครื่องยนต์ระหว่างชุดกังหัน INTERSTAGE TURBINE TEMPERATURE INDICATOR (ITT) หรือเครื่องวัดอุณหภูมิเครื่องยนต์หลังชุดกังหัน (เครื่องวัดอุณหภูมิท่อท้ายเครื่องยนต์) EXHAUST GAS TEMPERATURE INDICATOR (EGT)

ง. เครื่องวัดแรงดันน้ำมันหล่อลื่นเครื่องยนต์ (ENGINE OIL PRESSURE INDICATOR)

จ. เครื่องวัดอุณหภูมิน้ำมันหล่อลื่นเครื่องยนต์ (ENGINE OIL TEMPERATURE INDICATOR)

ฉ. เครื่องวัดแรงดันน้ำมันเชื้อเพลิง (FUEL PRESSURE INDICATOR)

ช. สำหรับเฮลิคอปเตอร์ จะต้องมีเครื่องวัดเหล่านี้เพิ่มเติม คือ เครื่องวัดรอบใบพัดใหญ่ (MAIN ROTOR TACHOMETER หรือ MAIN ROTOR RPM INDICATOR) เครื่องวัดแรงดันน้ำมันหล่อลื่นห้อง TRANSMISSION (TRANSMISSION OIL PRESSURE INDICATOR) และเครื่องวัดอุณหภูมิน้ำมันหล่อลื่นห้อง TRANSMISSION (TRANSMISSION OIL TEMPERATURE INDICATOR)

(๒) อุปกรณ์เครื่องวัดประกอบการบินที่จำเป็นดังต่อไปนี้ โดยให้มีความเชื่อถือได้ถึงขั้นใช้ทำการบินตามกฎหมายการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบินได้ ดังนี้

ก. เครื่องวัดความสูงอากาศยาน (ALTITUDE INDICATOR) ซึ่งมีความแม่นยำถึงระดับความสูงสองหมื่นฟุตเป็นอย่างน้อย

ข. เครื่องวัดความเร็วอากาศยาน (AIRSPEED INDICATOR)

ค. เครื่องวัดท่าทางบิน (ATTITUDE INDICATOR)

ง. เครื่องวัดทิศทางการบิน (RADIO MAGNETIC INDICATOR ; RMI)

จ. เข็มทิศสำรอง (STANDBY COMPASS)

ฉ. เครื่องวัดไต่/ร้อน (VERTICAL SPEED INDICATOR หรือ VERTICAL VELOCITY INDICATOR)

ช. เครื่องวัดเลี้ยวและเอียง (TURN AND SLIP INDICATOR)

(๓) อุปกรณ์เครื่องช่วยเดินอากาศที่จำเป็นซึ่งช่วยให้นักบินสามารถตรวจสอบตำแหน่งของอากาศยานได้

(๔) วิทยุรับ - ส่ง ชนิดอากาศ/พื้นดิน ที่สามารถติดต่อกับหน่วยควบคุมการจราจรทางอากาศและหน่วยป้องกันภัยทางอากาศได้ และสามารถรับฟังความถี่ฉุกเฉินได้ในคราวเดียวกัน เว้นแต่อากาศยานที่จัดหามาก่อนที่ระเบียบนี้ประกาศใช้

(๕) ไฟป้องกันการชน (ANTICOLLISION LIGHT)

ข้อ ๒๐ อากาศยานของกรมฝนหลวงและการบินเกษตร ต้องติดตั้งเครื่องตอบโต้เพื่อแสดงตัว (TRANSPONDER )

ข้อ ๒๑ อากาศยานของกรมฝนหลวงและการบินเกษตรที่จะทำการบินด้วยทัศนวิสัยในเวลากลางคืนได้ จะต้องติดตั้งอุปกรณ์ต่อไปนี้ คือ

(๑) ไฟแสดงตำแหน่งอากาศยาน (POSITION LIGHT)

(๒) ไฟส่องเครื่องวัด (COCKPIT INSTRUMENT LIGHT)

(๓) ไฟส่องสว่างห้องนักบิน (COCKPIT LIGHT) ที่สามารถเปลี่ยนแสงเป็นสีแดงได้และปรับความเข้มของแสงได้

(๔) ไฟลงสนาม (LANDING LIGHT)

(๕) เครื่องช่วยเดินอากาศ ADF (AUTOMETIC DIRECTIONAL FINDER) อย่างน้อยหนึ่งชุด

(๖) เครื่องช่วยเดินอากาศ VOR (VERY - HIGH - FREQUENCY OMNI - RANGE) อย่างน้อยหนึ่งชุด

(๗) สำหรับเฮลิคอปเตอร์ จะต้องมไฟค้นหา (SEARCH LIGHT) เพิ่มเติม

กรณีไฟป้องกันการชน (ANTICOLLISION LIGHT) ใช้งานไม่ได้ขณะปฏิบัติการบินกลางคืน นักบินจะต้องเปิดไฟแสดงตำแหน่งอากาศยานในลักษณะกระพริบ และบินไปลงยังสนามบินที่ใกล้ที่สุด หลังจากตรวจซ่อมไฟป้องกันการชนใช้งานได้แล้ว จึงปฏิบัติการบินต่อไป

ข้อ ๒๒ อากาศยานของกรมฝนหลวงและการบินเกษตร ที่ทำการบินด้วยเครื่องวัด ประกอบการบินได้ จะต้องติดตั้งอุปกรณ์ต่อไปนี้

- (๑) อุปกรณ์ตามข้อ ๑๙ ข้อ ๒๐ และข้อ ๒๑
- (๒) เครื่องช่วยเดินอากาศ DME หรืออื่น ๆ ที่ใช้ในทำนองเดียวกันอย่างน้อยหนึ่งชุด
- (๓) เครื่องวัดทิศทางการบิน RADIO MAGNETIC INDICATOR หรือ RMI แบบ MOVABLE CARD ชนิดสองเข็มอย่างน้อยหนึ่งชุด

ข้อ ๒๓ อากาศยานของกรมฝนหลวงและการบินเกษตรที่จะทำการบินด้วยเครื่องวัด ประกอบการบินในสภาพอากาศเป็นสภาพทางอุตุนิยมวิทยาที่ให้ทำการบินตามกฎหมายการบินด้วยเครื่องวัด ประกอบการบิน (INSTRUMENT METEOROLOGICAL CONDITION ; IMC) จะต้องมียุกรณ์ดังนี้

- (๑) อุปกรณ์ตามข้อ ๒๒
- (๒) เครื่องให้ความร้อนท่อปีโตต์ (PITOT HEATER)
- (๓) เครื่องทำลายน้ำแข็งที่ใช้งานได้
- (๔) ที่ปัดน้ำฝน (WIPPER) ที่ใช้งานได้

ข้อ ๒๔ อากาศยานที่ใช้ฝึกศิษย์การบิน หรือฝึกบินเปลี่ยนแบบ หรือฝึกบินทดสอบและ ลองเครื่อง หรือฝึกครูการบิน ต้องมีคั่นบังคับคู่ (DUAL FLIGHT CONTROL) และถ้าหากที่นั่งนักบิน ทั้ง ๒ ที่นั่งอยู่ห่างกันจนนักบินอีกคนหนึ่งไม่สามารถมองเห็นเครื่องวัดประกอบการบินได้ชัดเจนเพียงพอ ต้องติดตั้งเครื่องวัดประกอบการบินสองชุด

#### หมวดที่ ๔

##### การจัดซื้อจัดหาอากาศยานและ/หรืออุปกรณ์อากาศยาน

ข้อ ๒๕ ให้มีคณะกรรมการคัดเลือกแบบอากาศยาน และ/หรืออุปกรณ์อากาศยาน ทำหน้าที่ พิจารณา เสนอแนะข้อมูลทางวิชาการและทางเทคนิคเพื่อชี้ถึงข้อดี และ/หรือข้อบกพร่องของอากาศยาน

และ/หรืออุปกรณ์อากาศยานแต่ละแบบ เพื่อเป็นแนวทางในการตัดสินใจจัดหาอากาศยาน และ/หรือ  
อุปกรณ์อากาศยาน

ข้อ ๒๖ คณะกรรมการตามข้อ ๒๕ แต่งตั้งโดยอธิบดีกรมฝนหลวงและการบินเกษตร  
และประกอบด้วยบุคคล ดังต่อไปนี้

- (๑) ผู้อำนวยการกองบริหารการบินเกษตร
- (๒) ผู้อำนวยการกลุ่มการบิน กองบริหารการบินเกษตร
- (๓) ผู้ควบคุมหน่วยการบิน
- (๔) หัวหน้านักบิน
- (๕) หัวหน้าช่างเครื่องบิน หรือหัวหน้าฝ่ายซ่อมบำรุงรักษาอากาศยาน
- (๖) หัวหน้ากลุ่มสื่อสารและอิเล็กทรอนิกส์การบิน
- (๗) หัวหน้าฝ่ายนิรภัยการบิน หรือผู้เชี่ยวชาญด้าน HUMAN ENGINEERING และด้าน  
FLIGHT SAFETY
- (๘) บุคคลอื่น ๆ ที่ผู้บังคับบัญชาเห็นสมควร

ข้อ ๒๗ รายงานของคณะกรรมการคัดเลือกแบบอากาศยาน และ/หรืออุปกรณ์อากาศยาน  
ถือเป็นเอกสารลับชั้นลับ เมื่อเสร็จสิ้นการคัดเลือกแบบและผู้บังคับบัญชาได้ตัดสินใจเลือกแล้ว  
ให้นำรายงานดังกล่าวเก็บไว้ที่กองบริหารการบินเกษตร กรมฝนหลวงและการบินเกษตร  
เพื่อเป็นหลักฐานต่อไป

#### หมวดที่ ๕

##### ข้อกำหนดเกี่ยวกับเจ้าหน้าที่

ข้อ ๒๘ เจ้าหน้าที่การบิน แบ่งออกเป็น ๒ ประเภท คือ ผู้ทำการในอากาศและผู้ทำงาน  
ภาคพื้น

- (๑) ผู้ทำการในอากาศ มีดังนี้
  - ก. นักบิน
  - ข. ช่างอากาศยาน

ค. ช่างอิเล็กทรอนิกส์อากาศยาน

ง. พนักงานเวชศาสตร์การบิน

(๒) ผู้ทำงานภาคพื้น คือ เจ้าพนักงานควบคุมจราจรทางอากาศ

นอกเหนือจากที่ระบุไว้นี้ไม่ถือว่าเป็นเจ้าหน้าที่การบิน

ข้อ ๒๙ นักบินแบ่งตามวุฒิสามารถได้ดังนี้

(๑) ศิษย์การบิน

(๒) นักบิน

(๓) ครูการบิน

(๔) นักบินลองเครื่อง

อากาศยานที่มีนักบินประจำหน้าที่เกินกว่าหนึ่งคน ให้จัดแบ่งวุฒิสามารถเป็นนักบินที่ ๑ นักบินที่ ๒ และนักบินต้นหน ทั้งนี้แล้วแต่ความจำเป็นของการปฏิบัติการบินกับอากาศยานแบบนั้น ๆ

การตรวจสอบวุฒิสามารถด้านการบิน ให้เป็นหน้าที่คณะกรรมการตรวจสอบวุฒิสามารถด้านการบิน ซึ่งแต่งตั้งโดยผู้อำนวยการกองบริหารการบินเกษตร ให้มีหน้าที่ตรวจสอบวุฒิสามารถทั้งด้าน ทฤษฎีและด้านปฏิบัติการบิน เพื่อแต่งตั้งให้เป็นนักบินผู้บังคับอากาศยาน หรือนักบินที่ ๑ หรือครู การบินตามความจำเป็น คณะกรรมการตรวจสอบวุฒิสามารถด้านการบินอย่างน้อยต้องประกอบด้วย ผู้ควบคุมหน่วยการบิน หรือหัวหน้านักบิน และครูการบินของอากาศยานประเภทที่จะทำการตรวจสอบ

ข้อ ๓๐ ศิษย์การบิน คือ บุคคลที่กรมฝนหลวงและการบินเกษตร รับเข้ามาโดยผ่าน การสอบคัดเลือกศิษย์การบินเพื่อทำการฝึกศึกษาเป็นนักบินของกรมฝนหลวงและการบินเกษตร

กรมฝนหลวงและการบินเกษตร อาจจะทำเนิมนการฝึกศิษย์การบินเอง หรือส่งไปรับ การฝึกศึกษาจากสถาบันที่ทางราชการให้การรับรอง และสามารถให้การฝึกได้ตามวัตถุประสงค์ของ กรมฝนหลวงและการบินเกษตร

ข้อ ๓๑ คุณสมบัติของศิษย์การบินของกรมฝนหลวงและการบินเกษตร

ศิษย์การบินของกรมฝนหลวงและการบินเกษตรต้องมีคุณสมบัติ ดังนี้

(๑) อายุไม่เกินสามสิบปีบริบูรณ์ โดยนับถึงวันประกาศปิดรับสมัคร

(๒) มีความสูงไม่ต่ำกว่าหนึ่งร้อยหกสิบเซนติเมตร



(๓) จบการศึกษาชั้นต่ำในระดับปริญญาตรีทางวิศวกรรมศาสตร์ หรือวิทยาศาสตร์ทุกสาขา หรือปริญญาตรีอื่น ๆ ซึ่งเรียนวิชาเอกวิทยาศาสตร์ หรือคณิตศาสตร์

(๔) ผ่านการสอบคัดเลือกของคณะกรรมการสอบคัดเลือกศิษย์การบิน ซึ่งกรมฝนหลวงและการบินเกษตรแต่งตั้ง

(๕) ผ่านการตรวจสอบสรุวิวิทยาการบิน และจิตวิทยาการบินจากสถาบันเวชศาสตร์การบิน กองทัพอากาศ

(๖) ยินยอมทำสัญญารับราชการตามเงื่อนไขที่กรมฝนหลวงและการบินเกษตรกำหนด

(๗) คุณสมบัติอื่น ๆ ต้องไม่ขัดกับพระราชบัญญัติระเบียบข้าราชการพลเรือน

ผลการตรวจสอบของสถาบันเวชศาสตร์การบิน กองทัพอากาศ และผลการสอบความถนัด ด้านการบินถือว่าเป็นความลับชั้นลับ และให้กองบริหารการบินเกษตร กรมฝนหลวงและการบินเกษตร เก็บรักษาไว้เป็นข้อมูลต่อไป

ข้อ ๓๒ การแต่งตั้งนักบิน หรือครูการบิน หรือนักบินลองเครื่อง ต้องเป็นผู้ที่มีคุณสมบัติ ดังนี้

(๑) นักบินผู้ที่ได้รับการแต่งตั้งเป็นนักบิน จะต้องมีคุณสมบัติ ดังนี้

ก. เป็นศิษย์การบินและมีชั่วโมงบินรวมอย่างน้อยสองร้อยชั่วโมง

ข. ผ่านการฝึกบินภารกิจการบินเกษตรกับอากาศยานแบบใดแบบหนึ่งในสังกัดกรมฝนหลวง และการบินเกษตร ไม่น้อยกว่าหกสิบชั่วโมงบิน

(๒) ผู้ที่จะได้รับการแต่งตั้งเป็นครูการบิน ต้องมีคุณสมบัติ ดังนี้

ก. มีชั่วโมงบินรวมอย่างน้อยหนึ่งพันชั่วโมงบิน

ข. มีชั่วโมงบินกับอากาศยานแบบที่จะทำหน้าที่เป็นครูการบินอย่างน้อยหนึ่งร้อยชั่วโมง หรือได้รับการฝึกเป็นครูการบินจากบริษัทผู้สร้างอากาศยานแบบนั้น ๆ หรือผู้ที่บริษัทผู้สร้างอากาศยาน แบบนั้น ๆ มอบอำนาจให้ทำการฝึก

ค. ผ่านการตรวจสอบเป็นครูการบินจากกรมการตรวจสอบวุฒิสมารถของกองบริหาร การบินเกษตร กรมฝนหลวงและการบินเกษตร เว้นแต่นักบินผู้นั้นดำรงวุฒิสมารถเป็นครูการบินอยู่แล้ว

(๓) ผู้ที่จะได้รับการแต่งตั้งเป็นนักบินลองเครื่อง ต้องมีคุณสมบัติ ดังนี้

ก. มีชั่วโมงบินรวมอย่างน้อยหนึ่งพันชั่วโมงบิน

ข. ผ่านการศึกษาหลักสูตรของนักบิน เพื่อทำหน้าที่เป็นนักบินทดสอบและลองเครื่องอากาศยานจากสถาบันของส่วนราชการ หรือสถาบันเอกชนซึ่งกรมฝนหลวงและการบินเกษตรกำหนด

ในกรณีที่ขาดแคลนบุคคลที่มีคุณสมบัติตามข้อ ๓๒ (๓) ข. อธิบดีกรมฝนหลวงและการบินเกษตร มีอำนาจแต่งตั้งครูการบิน ผู้มีความชำนาญกับอากาศยานแบบนั้น ๆ ทำการบินทดสอบและลองเครื่องอากาศยานได้เป็นครั้งคราว

ข้อ ๓๓ นักบินผู้ที่จะปฏิบัติหน้าที่นักบินผู้บังคับอากาศยานหรือนักบินที่ ๑ กับอากาศยานซึ่งมีที่นั่งผู้โดยสาร จะต้องมีความรู้คุณสมบัติ ดังนี้

(๑) มีชั่วโมงบินรวมอย่างน้อยแปดร้อยชั่วโมงบิน

(๒) มีชั่วโมงบินกับอากาศยานแบบที่จะทำหน้าที่เป็นนักบินผู้บังคับอากาศยาน หรือนักบินที่ ๑ อย่างน้อยหกสิบชั่วโมง หรือได้รับการฝึกเป็นนักบินผู้บังคับอากาศยาน หรือนักบินที่ ๑ จากบริษัทผู้สร้างอากาศยานแบบนั้น ๆ หรือผู้ที่บริษัทผู้สร้างอากาศยานแบบนั้น ๆ มอบอำนาจให้ทำการฝึก

(๓) ผ่านการตรวจสอบเป็นนักบินผู้บังคับอากาศยาน หรือนักบินที่ ๑ จากกรรมการตรวจสอบวุฒิสามารถด้านการบินของกองบริหารการบินเกษตร กรมฝนหลวงและการบินเกษตร

ข้อ ๓๔ เจ้าหน้าที่การบิน ต้องเป็นผู้มีความรู้คุณสมบัติตามที่ทางราชการกำหนด เมื่อความปรากฏหรือมีเหตุสงสัย หรือมีรายงานว่าเจ้าหน้าที่ผู้ใดไม่สามารถรักษาคุณสมบัติไว้ได้เพราะเหตุใด ๆ ก็ตาม อธิบดีกรมฝนหลวงและการบินเกษตรมีอำนาจสั่งการให้เจ้าหน้าที่การบินผู้นั้นรับการตรวจสอบทางการแพทย์ และ/หรือการตรวจสอบความรู้ความชำนาญทางทฤษฎีและ/หรือทางปฏิบัติได้

การตรวจสอบทางการแพทย์สำหรับผู้ทำงานในอากาศ ต้องตรวจสอบโดยนายแพทย์เวชศาสตร์การบินของสถาบันเวชศาสตร์การบิน กองทัพอากาศ

การรายงานให้ตรวจสอบตามวรรคก่อน ให้เป็นหน้าที่ของผู้อำนวยการกองบริหารการบินเกษตร ผู้ควบคุมหน่วยการบิน หัวหน้านักบิน หัวหน้าช่างเครื่องบิน หัวหน้ากลุ่มสื่อสารและอิเล็กทรอนิกส์ หรือหัวหน้าชุดปฏิบัติการบิน แล้วแต่กรณี

ข้อ ๓๕ เจ้าหน้าที่การบินจะต้องได้รับการตรวจสมรรถภาพทางร่างกาย ตามกำหนดเวลาดังนี้

(๑) นักบิน รับการตรวจจากนายแพทย์เวชศาสตร์การบิน สถาบันเวชศาสตร์การบิน กองทัพอากาศ ทุก ๆ สิบสองเดือน สำหรับผู้มีอายุไม่เกินหกสิบปี และทุก ๆ หกเดือน สำหรับผู้มีอายุ เกินหกสิบปี

(๒) ผู้ทำการในอากาศที่ไม่ใช่ นักบิน รับการตรวจสอบจากนายแพทย์เวชศาสตร์การบิน สถาบันเวชศาสตร์การบิน กองทัพอากาศทุก ๆ สิบสองเดือน

(๓) ผู้ทำงานภาคพื้น รับการตรวจจากนายแพทย์ที่ทางราชการกำหนดให้เป็นผู้ตรวจสอบสุขภาพ ของข้าราชการและลูกจ้างทั่วไปประจำปี

ในกรณีที่นักบินผู้ใดไม่ผ่านการตรวจสมรรถภาพทางร่างกายตาม (๑) ให้กรมฝนหลวงและ การบินเกษตรพิจารณาว่านักบินผู้นั้นมีกรณีเป็นผู้ห่อนความสามารถ และ/หรือมีเหตุอันควรให้ออกจาก ราชการหรือไม่ หากเห็นว่ากรณีมีมูลให้รายงานไปยังผู้มีอำนาจสั่งบรรจุ ตามระเบียบกระทรวงการคลัง ว่าด้วยลูกจ้างประจำของส่วนราชการ พ.ศ. ๒๕๓๕ เพื่อพิจารณาดำเนินการต่อไป

ข้อ ๓๖ ผู้ทำการในอากาศที่ประสบอุบัติเหตุด้านการบิน จะต้องได้รับการส่งไปตรวจสอบ และรักษาที่สถาบันเวชศาสตร์การบิน กองทัพอากาศ ในทันทีที่รับออกมาจากบริเวณอุบัติเหตุได้ ยกเว้น ในกรณีที่บริเวณอุบัติเหตุอยู่ห่างไกล และผู้ทำการในอากาศที่ประสบอุบัติเหตุจำเป็นต้องได้รับการรักษา โดยเร็ว ให้ส่งไปรับการรักษาที่โรงพยาบาลที่ใกล้ที่สุด และพนักงานเวชศาสตร์การบินต้องประสานกับ นายแพทย์ผู้รับผิดชอบโดยใกล้ชิด เพื่อให้ได้ข้อมูลทางการแพทย์ด้านนิรภัยเวชกรรมการบินมากที่สุดเท่าที่ จะทำได้ และเมื่อสามารถส่งกลับทางการแพทย์เพื่อรับการรักษาโดยนายแพทย์เวชศาสตร์การบิน สถาบันเวชศาสตร์การบิน กองทัพอากาศ ก็ให้ดำเนินการส่งกลับทางการแพทย์ทันทีที่สามารถกระทำได้

## หมวดที่ ๖

### การปฏิบัติก่อนทำการบิน

ข้อ ๓๗ นักบินทุกคนต้องวางแผนการบิน เพื่อปฏิบัติภารกิจตามคำสั่งการบินที่ได้รับทราบ ให้สำเร็จด้วยความปลอดภัย โดยจะต้องมีข้อมูลที่จำเป็นในการวางแผนการบิน ดังนี้

(๑) จุดมุ่งหมายของภารกิจ และวิธีการปฏิบัติ

(๒) ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติภารกิจ

- (๓) เรื่องที่เกี่ยวข้องตามคู่มือการบินของอากาศยานแบบที่จะทำการบิน
- (๔) ประกาศผู้ทำการในอากาศ (NOTAM)
- (๕) ข้อมูลต่าง ๆ ในบรรณสารการบิน
- (๖) แผนการบินสำรองในกรณีที่ไม่สามารถปฏิบัติตามแผนการบินที่วางไว้
- (๗) ข่าวสภาพอากาศที่สนามบินต้นทางเส้นทางบิน บริเวณพื้นที่ปฏิบัติการกิจสนามบินปลายทาง และสนามบินสำรอง
- (๘) ระยะสูงสุดที่จะบินได้อย่างปลอดภัยตามเส้นทางบิน บริเวณสนามบินปลายทาง และสนามบินสำรอง

(๙) ปริมาณเชื้อเพลิงที่ต้องใช้และปริมาณเชื้อเพลิงสำรอง

ข้อ ๓๘ นักบินผู้บังคับอากาศยาน ต้องกรอกข้อมูลที่จำเป็นในใบแบบแผนการบิน (PILOT FLIGHT PLAN) และในแบบปูมการบิน (FLIGHT LOG) อันจะทำให้เกิดความปลอดภัยในการบินทั้งก่อนและระหว่างทำการบินทุกเที่ยวบิน ยกเว้นในกรณีดังต่อไปนี้ไม่ต้องจัดทำปูมการบิน (FLIGHT LOG)

(๑) ทำการฝึกบินในพื้นที่ฝึกบิน (LOCAL FLIGHT) ซึ่งมีการควบคุมเส้นทางเข้า - ออก และระยะสูงไว้แล้ว

(๒) เฮลิคอปเตอร์ซึ่งบินตามกฎการบินด้วยทัศนวิสัย

(๓) ภารกิจเร่งด่วนที่จะทำให้เกิดความล่าช้าในการปฏิบัติ

ข้อ ๓๙ นักบินต้องตรวจสอบข่าวอากาศจากหน่วยบริการข่าวอากาศที่อยู่ในพื้นที่เพื่อรับทราบคำพยากรณ์อากาศที่ทันสมัย (UPDATING THE WEATHER FORECAST) ใช้ในการวางแผนการบินหรือเปลี่ยนแปลงแผนการบิน ทั้งนี้ให้เกิดความปลอดภัยในการบิน

ถ้าสนามบินต้นทาง หรือพื้นที่ในการวิ่งขึ้นไม่สามารถหาข่าวอากาศได้ให้ทำการบินด้วยทัศนวิสัยไปยังจุดที่ใกล้ที่สุดที่สามารถหาข่าวอากาศได้จากทางวิทยุสื่อสาร แล้วจึงทำแผนการบินในอากาศต่อไป

ข้อ ๔๐ การคำนวณปริมาณเชื้อเพลิงที่ต้องใช้ในการปฏิบัติการการบิน ในการปฏิบัติการบินจะต้องมีปริมาณเชื้อเพลิงที่จะทำการปฏิบัติการกิจที่ได้รับมอบหมายอย่างเพียงพอจนไปถึงจุดที่จะทำการลงครั้งสุดท้าย หรือที่สนามบินปลายทาง หรือสนามบินสำรอง แล้วแต่จำนวนใดจะมากกว่ากันบวกกับปริมาณเชื้อเพลิงสำรอง

ถ้าจุดที่จะทำการลงครั้งสุดท้าย หรือสนามบินปลายทางอยู่ห่างไกลและโดดเดี่ยว หรืออยู่บนเกาะ ไม่ให้คำนวณปริมาณเชื้อเพลิงสำหรับการวนรอ แต่ให้คำนวณปริมาณเชื้อเพลิงสำหรับบินไปสนามบินสำรองแทน

ข้อ ๔๑ การคำนวณปริมาณเชื้อเพลิงสำรอง ให้คำนวณปริมาณเชื้อเพลิงสำรองเท่ากับร้อยละยี่สิบของปริมาณเชื้อเพลิงที่ต้องใช้ในการบินตามข้อ ๔๐ หรือปริมาณเชื้อเพลิงที่ต้องใช้ในการบินเป็นเวลาสามสิบนาที แล้วแต่จำนวนใดจะมากกว่ากัน โดยคำนวณปริมาณเชื้อเพลิงที่ต้องใช้ในการบินเป็นเวลาสามสิบนาทีจากอัตราความสิ้นเปลืองเชื้อเพลิง ดังนี้

(๑) อากาศยานเครื่องยนต์ลูกสูบ (RECIPROCATING ENGINE) และเฮลิคอปเตอร์ ให้คำนวณจากอัตราความสิ้นเปลืองเชื้อเพลิงที่ระยะสูงสำหรับการบินเดินทาง

(๒) อากาศยานเครื่องยนต์กังหันใบพัด (TURBOPROP ENGINE) ให้คำนวณจากอัตราความสิ้นเปลืองเชื้อเพลิงที่ระยะสูงแปดพันฟุต

ข้อ ๔๒ ผู้บังคับอากาศยาน หรือหัวหน้าหมู่บิน เป็นผู้รับผิดชอบในเรื่องความปลอดภัยและความสำเร็จของการบินปฏิบัติการกิจการบินในแต่ละเที่ยวบิน จึงต้องบรรยายสรุปด้วยวาจาให้ผู้ทำการในอากาศและผู้โดยสารแต่ละคนทราบ ในเรื่องที่มีผลกระทบต่อความปลอดภัยในการบิน และความสำเร็จของภารกิจตลอดจนขั้นตอนการปฏิบัติเมื่อเกิดภาวะฉุกเฉิน การใช้ระบบและอุปกรณ์ช่วยชีวิต ข้อห้าม ข้อควรระวัง และข้อจำกัดที่พึงปฏิบัติ ระเบียบและคำแนะนำพิเศษสำหรับภารกิจการบินเกษตร

ถ้ามีการแต่งตั้งผู้อำนวยความสะดวกในการบินภารกิจใด หรือเที่ยวบินใด ๆ ให้ผู้อำนวยความสะดวกเป็นผู้รับผิดชอบตามความในวรรคแรก แทนผู้บังคับอากาศยาน หรือหัวหน้าหมู่บิน

ข้อ ๔๓ ให้กองบริหารการบินเกษตร กรมฝนหลวงและการบินเกษตร จัดทำเอกสารสรุปคำแนะนำเกี่ยวกับการโดยสาร หรือการปฏิบัติให้ผู้โดยสาร หรือเจ้าหน้าที่ที่ไม่ใช่เจ้าหน้าที่การบินได้ทราบแนวทางปฏิบัติในส่วนที่จำเป็น ดังนี้

- (๑) ขั้นตอนการปฏิบัติเมื่อเกิดภาวะฉุกเฉิน
- (๒) การใช้ระบบและอุปกรณ์ช่วยชีวิต
- (๓) ข้อห้าม ข้อควรระวัง และข้อจำกัดที่พึงปฏิบัติ

## หมวดที่ ๗

## แผนการบิน

ข้อ ๔๔ ก่อนการปฏิบัติการบินกับอากาศยานของกรมฝนหลวงและการบินเกษตรทุกครั้ง จะทำแผนการบินโดยใช้ในแบบแผนการบิน (FLIGHT PLAN) ของกรมการบินพลเรือน กระทรวงคมนาคม หรือในแบบแผนการบินตามที่กำหนดไว้ในบรรณสารการบินของรัฐนั้น ๆ

ให้นักบินผู้บังคับอากาศยานกรอกข้อความและรายละเอียดการปฏิบัติการบินให้ครบตามความจำเป็น ณ หน่วยบริการจราจรทางอากาศในพื้นที่

ข้อ ๔๕ การลงชื่อผู้บังคับอากาศยานในแผนการบินของนักบินผู้บังคับอากาศยานเป็นการแสดงความรับผิดชอบในเรื่องต่าง ๆ ต่อไปนี้

- (๑) การบินนั้นได้รับคำสั่งการบินโดยถูกต้อง
- (๒) ข้อมูลต่าง ๆ ในการปฏิบัติการมีเพียงพอ และได้วางแผนการบินปฏิบัติการกิจโดยรอบคอบและสมบูรณ์
- (๓) การปฏิบัติการบินเป็นไปตามข้อกำหนดในระเบียบ คำสั่ง และข้อปฏิบัติต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง
- (๔) แผนการปฏิบัติการกิจ และวิธีการปฏิบัติได้รับการตรวจสอบแล้วและสามารถปฏิบัติได้
- (๕) เจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน หรือในขบวนบินทุกคนได้รับฟังการบรรยายสรุปเกี่ยวกับแผนการปฏิบัติการกิจ ความรับผิดชอบของแต่ละคนเกี่ยวกับความปลอดภัยของอากาศยานหรือหมู่บิน และความรับผิดชอบต่อผู้โดยสารแล้ว

ข้อ ๔๖ นักบินผู้บังคับอากาศยานต้องทำบัญชีผู้โดยสาร และเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานตามแบบในผนวก ๒ มอบไว้ให้กับเจ้าหน้าที่ผู้ทำงานภาคพื้นเก็บไว้เป็นหลักฐาน เว้นแต่กรณีการบินปฏิบัติการและวิจัยฝนหลวง ตามแผนปกติ

ในกรณีที่จุดที่วิ่งขึ้นต้นทาง หรือสนามบินต้นทางไม่มีหน่วยบินของกรมฝนหลวงและการบินเกษตรตั้งอยู่ ให้มอบบัญชีผู้โดยสารและเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานไว้กับหน่วยบริการจราจรทางอากาศ หรือแจ้งรายชื่อผู้โดยสารและเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานโดยทางวิทยุสื่อสารหรือช่องทางอื่นให้กับหน่วยบินของกรมฝนหลวงและการบินเกษตรที่สามารถติดต่อได้

ข้อ ๔๗ เมื่อมีการบินลงระหว่างทางก่อนถึงจุดที่จะทำการลงครั้งสุดท้ายหรือสนามบินปลายทางให้ปฏิบัติ ดังนี้

(๑) ก่อนออกเดินทางจะต้องทำแผนการบินตลอดเส้นทางไปยังสนามบินปลายทาง และแจ้งการปฏิบัติในส่วนที่เกี่ยวข้องทุกช่วงของเส้นทางการบินให้มากที่สุดเท่าที่จะกระทำได้ ถ้าการบินลงระหว่างทางมีการพักเกินกว่าหนึ่งชั่วโมง ให้นักบินแจ้งให้หน่วยบริการจราจรทางอากาศทราบด้วย

(๒) ก่อนออกเดินทางจากสนามบินระหว่างทาง นักบินผู้บังคับอากาศยานจะต้องได้รับข่าวอากาศที่ทันสมัยล่าสุด และประกาศผู้ทำงานในอากาศที่มีอยู่สำหรับเส้นทางบินที่ใช้และสนามบินปลายทาง

ข้อ ๔๘ การบินออกจากสนามบินที่ไม่มีข่ายการติดต่อสื่อสาร ให้ปฏิบัติดังนี้

(๑) ทำการบินตามกฎการบินด้วยทัศนวิสัยไปยังจุดที่ใกล้ที่สุดที่สามารถทำแผนการบินทางอากาศกับหน่วยบริการการบิน หรือศูนย์ข่าวสารการบินของกองทัพอากาศ หรือศูนย์ควบคุมการจราจรทางอากาศ

(๒) ติดต่อกับศูนย์ควบคุมและรายงาน หรือสถานีควบคุมและรายงานของกองทัพอากาศในพื้นที่นั้นให้ทราบ

ข้อ ๔๙ การปิดแผนการบิน นักบินผู้บังคับอากาศยานต้องแน่ใจว่าหน่วยเกี่ยวข้องได้รับแจ้งการสิ้นสุดของการบิน โดยปฏิบัติดังนี้

(๑) ที่สนามบินทหาร ให้แจ้งปิดแผนการบินด้วยวาจากับหอบังคับการบิน หรือเจ้าหน้าที่ยุทธการฐานบิน

(๒) ที่สนามบินอื่น ๆ หรือพื้นที่อื่นใดให้แจ้งปิดแผนการบินโดยใช้เครื่องมือสื่อสารไม่จำกัดชนิดที่สามารถจะใช้ได้ติดต่อกับหน่วยควบคุมการจราจรทางอากาศ หากจำเป็นให้ใช้บริการโทรศัพท์ทางไกลได้

#### หมวดที่ ๘

การแต่งกายและเครื่องมือเครื่องใช้ประจำตัวผู้ทำการในอากาศ

ข้อ ๕๐ ให้กรมพลหลวงและการบินเกษตร ดำเนินการจัดหาเครื่องแต่งกายผู้ทำการในอากาศ และแจกจ่ายให้ผู้ทำการในอากาศ ตามความเหมาะสมกับภารกิจ

ข้อ ๕๑ เครื่องแต่งกายสำหรับผู้ทำการในอากาศ

(๑) เครื่องแต่งกายสำหรับนักบินทั่ว ๆ ไป ประกอบด้วย

ก. ชุดบิน

ข. รองเท้าบิน

ค. ถุงมือบิน

(๒) เครื่องแต่งกายสำหรับนักบินในภารกิจการบินบรรทุกหรือไปรษณีย์เคมีที่มีพิษต่อร่างกาย ประกอบด้วย

ก. ชุดบิน

ข. รองเท้าบิน

ค. ถุงมือบิน

ง. หน้ากากป้องกันก๊าซพิษ

(๓) เครื่องแต่งกายสำหรับผู้ทำงานในอากาศอื่น ๆ ที่ไม่ใช่ นักบิน ประกอบด้วย

ก. ชุดบิน

ข. รองเท้าบิน

ค. ถุงมือบิน

ง. หน้ากากป้องกันก๊าซพิษ เฉพาะภารกิจการบินบรรทุกหรือไปรษณีย์เคมีที่มีพิษต่อร่างกาย

(๔) เครื่องแต่งกายสำหรับนักบินและผู้ทำการในอากาศในการบินกับหรือใกล้กับขบวนเสด็จพระราชดำเนินของพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว หรือสมเด็จพระบรมราชินี หรือพระบรมวงศานุวงศ์ ชั้นสมเด็จพระเจ้าลูกเธอขึ้นไป ให้แต่งเครื่องแบบชุดปกติ

ข้อ ๕๒ ชุดบิน ในที่นี้หมายถึง ชุดที่ได้รับจ่ายตามอัตราจ่ายของผู้ทำงานในอากาศ หรือชุดบินที่มีรูปร่างลักษณะและเนื้อผ้ามีคุณภาพในการทนความร้อนได้ อย่างน้อยเท่ากับชุดบินของกองทัพอากาศ และต้องเป็นสีเดียวกับกับชุดที่ได้รับจ่ายตามอัตราจ่ายของผู้ทำงานในอากาศ

ข้อ ๕๓ รองเท้าบิน ในที่นี้หมายถึง รองเท้าที่ได้รับจ่ายตามอัตราจ่ายของผู้ทำงานในอากาศ และมีมาตรฐานเทียบเท่ามาตรฐานของกองทัพอากาศ หรือรองเท้าอื่นที่รูปร่างลักษณะ สี และทำด้วยวัสดุเช่นเดียวกับรองเท้าบินที่ได้รับจ่ายตามอัตราจ่ายของผู้ทำงานในอากาศ



ข้อ ๕๔ ให้กรมฝนหลวงและการบินเกษตร ดำเนินการจัดหาเครื่องมือเครื่องใช้ประจำตัว นักบินและแจกจ่ายตามความเหมาะสมกับภารกิจ

ข้อ ๕๕ เครื่องมือเครื่องใช้ประจำตัวนักบินประกอบด้วย

(๑) แว่นตากันแดดที่สามารถกรองแสงได้ร้อยละแปดสิบ

(๒) เครื่องคำนวณการเดินอากาศ (DEAD RECKONING COMPUTER ; DR. COMPUTER หรือ NAVIGATION COMPUTER)

(๓) NAVIGATION PLOTTER

(๔) CIRCULAR PROTRACTOR ชนิดโปร่งใส

(๕) ไฟฉายนักบิน ชนิดปรับสีของแสงได้ (ขาว - แดง)

(๖) แผนที่เดินอากาศมาตราส่วน ๑ : ๑,๐๐๐,๐๐๐, ๑ : ๕๐๐,๐๐๐, ๑ : ๒๕๐,๐๐๐ และ ๑ : ๕๐,๐๐๐

(๗) บรรณสารการบินต่าง ๆ ที่จำเป็น

(๘) กระเป๋าใส่แผนที่และเครื่องมือเครื่องใช้ประจำตัวนักบิน (FLIGHT CASE)

(๙) ชุดยังชีพในป่า (SURVIVAL KIT - LAND)

(๑๐) ชุดยังชีพในทะเล (SURVIVAL KIT - SEA)

#### หมวดที่ ๙

#### ว่าด้วยการปฏิบัติการบิน

ข้อ ๕๖ ผู้ทำงานในอากาศจะต้องไม่ปฏิบัติหน้าที่ในลักษณะที่ประมาทหรือเลินเล่อ จนเป็นเหตุให้เกิดอันตรายต่อชีวิต หรือทรัพย์สินของบุคคลอื่น และ/หรือของทางราชการ

ข้อ ๕๗ บุคคลใดก็ตาม เมื่อทราบแน่ชัดว่าอยู่ในอาการมึนเมา หรือติดยาเสพติดจะไม่ได้รับอนุญาตให้โดยสารอากาศยานของกรมฝนหลวงและการบินเกษตร เว้นแต่

(๑) ในกรณีฉุกเฉิน

(๒) เมื่ออยู่ในฐานะผู้ป่วย และมีผู้ดูแล

(๓) เมื่อผู้บังคับอากาศยานพิจารณาแล้วเห็นว่าเป็นกรณีจำเป็น และไม่มีอันตรายต่อการบิน

ข้อ ๕๘ อากาศยานของกรมฝนหลวงและการบินเกษตรที่ต้องการจะใช้ที่หนึ่งที่ได้ ซึ่งอยู่ในความรับผิดชอบของส่วนราชการอื่น เป็นที่ขึ้น - ลง จะต้องได้รับอนุญาตจากส่วนราชการที่รับผิดชอบสถานที่นั้นก่อนหรือได้รับอนุญาตจากทบวงการบิน หรือหน่วยควบคุมการจราจรทางอากาศของสถานที่ราชการนั้น

ข้อ ๕๙ กรมฝนหลวงและการบินเกษตรเป็นผู้กำหนดพื้นที่สำหรับอากาศยานของกรมฝนหลวงและการบินเกษตรขึ้น - ลง ปฏิบัติงานนอกสนามบินโดย

(๑) แจ้งหรือขออนุญาตต่อผู้รับผิดชอบ หรือเจ้าของพื้นที่นอกสนามบินที่จะให้อากาศยานไปทำการขึ้น - ลง

(๒) ให้มีความปลอดภัยเพียงพอที่อากาศยานจะทำการขึ้น - ลง โดยไม่ทำให้เกิดอันตรายต่อบุคคล หรือทรัพย์สิน

(๓) ต้องไม่เป็นพื้นที่ห้ามอากาศยานขึ้น - ลง ตามกฎหมาย

ข้อ ๖๐ อากาศยานของกรมฝนหลวงและการบินเกษตร จะไม่ได้รับอนุญาตให้ทำการขึ้น - ลง สนามบิน หรือพื้นที่ใด ๆ นอกเหนือคำสั่ง ยกเว้น

(๑) กรณีฉุกเฉิน

(๒) ได้รับคำแนะนำจากหน่วยควบคุมการจราจรทางอากาศ

(๓) จำเป็นต้องเลือกเป็นสนามบินสำรอง เมื่อไม่สามารถหาสนามบินอื่นทดแทน

ข้อ ๖๑ อากาศยานของกรมฝนหลวงและการบินเกษตร จะต้องปฏิบัติตามระเบียบปฏิบัติ และคำแนะนำของหน่วยควบคุมการจราจรทางอากาศ ยกเว้นในกรณีฉุกเฉิน หรือการปฏิบัติเพื่อความปลอดภัย

ในกรณีปฏิบัติเพื่อความปลอดภัย อันเนื่องจากเหตุใด ๆ นักบินจะต้องแจ้งให้หน่วยควบคุมการจราจรทางอากาศทราบ โดยขอเปลี่ยนแปลงแผนการบิน หรือร้องขออนุญาตการควบคุมการจราจรทางอากาศ (ATC CLEARANCE) ใหม่ หรือหากไม่มีเวลาเพียงพอให้แจ้งหน่วยควบคุมการจราจรทางอากาศทราบการปฏิบัติที่กำลังกระทำอยู่ หรือที่ได้ปฏิบัติไปแล้วโดยเร็วที่สุด

ข้อ ๖๒ อากาศยานของกรมฝนหลวงและการบินเกษตร จะต้องไม่เข้าไปปฏิบัติการบินในพื้นที่จำกัดการบิน หรือเขตห้ามบินที่ถูกกำหนดไว้โดยหน่วยงานควบคุมการจราจรทางอากาศ หรือหน่วยงานป้องกันภัยทางอากาศ เว้นแต่จะได้รับอนุญาตจากผู้มีอำนาจอนุญาต

ข้อ ๖๓ อากาศยานของกรมฝนหลวงและการบินเกษตร ต้องพักแรมที่อื่นใดนอกเหนือคำสั่งอันเนื่องมาจากความจำเป็นที่แท้จริง ให้นักบินผู้ควบคุมอากาศยานหรือหัวหน้าผู้ควบคุม รายงานให้ผู้บังคับบัญชาตามลำดับชั้นทราบโดยเร็วที่สุดเท่าที่จะกระทำได้

ข้อ ๖๔ ห้ามนำอากาศยานของกรมฝนหลวงและการบินเกษตร บินออกนอกราชอาณาจักรไทย เว้นแต่ได้รับอนุญาตเป็นลายลักษณ์อักษรจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงเกษตรและสหกรณ์

การบินไปยังสนามบินปลายทางนอกราชอาณาจักรไทย จะต้องดำเนินการขออนุญาตผ่านเข้าประเทศไปยังสนามบินปลายทางประเทศต่าง ๆ ตามรายละเอียดที่กำหนดในบรรณสารการบินและคำแนะนำการอนุญาตการบินระหว่างประเทศ

ข้อ ๖๕ ห้ามมิให้ผู้ใดถ่ายภาพจากอากาศยานไม่ว่าโดยวิธีใด ๆ เว้นแต่จะเป็นการปฏิบัติงานตามคำสั่ง เพื่อประโยชน์ของทางราชการ และได้รับอนุญาตเป็นลายลักษณ์อักษรจากอธิบดีกรมฝนหลวงและการบินเกษตร หรือผู้ที่อธิบดีกรมฝนหลวงและการบินเกษตรมอบหมาย

ข้อ ๖๖ ห้ามมิให้ทิ้งร่มหรือสิ่งของนอกเหนือจากภารกิจปกติ หรือโดดร่มจากอากาศยาน เว้นแต่กรณีฉุกเฉิน หรือได้รับอนุญาตเป็นลายลักษณ์อักษรจากอธิบดีกรมฝนหลวงและการบินเกษตร หรือผู้ที่อธิบดีกรมฝนหลวงและการบินเกษตรมอบหมาย

การปฏิบัติการบิน ทิ้งร่ม หรือสิ่งของ หรือโดดร่ม จะต้องปฏิบัติตามระเบียบ หรือข้อกำหนดของหน่วยบริการจราจรทางอากาศ

ถ้าเป็นการทิ้งสิ่งของ หรือชิ้นส่วนอากาศยาน หรือชิ้นส่วนที่ประกอบกับอากาศยานเนื่องจากภาวะฉุกเฉิน ให้ผู้บังคับอากาศยาน รายงานเป็นลายลักษณ์อักษรต่อผู้บังคับบัญชาตามลำดับชั้น

ข้อ ๖๗ ห้ามใช้เครื่องรับ - ส่งวิทยุชนิดมือถือเครื่องอุปกรณ์ไฟฟ้า และ/หรือเครื่องอิเล็กทรอนิกส์ เว้นแต่จะมีข้อกำหนดเฉพาะราชการ

อุปกรณ์ต่าง ๆ ที่กล่าวไว้ในวรรคแรก จะนำมาใช้บนอากาศยานได้จะต้องได้รับการตรวจสอบว่าไม่รบกวนการทำงานของระบบต่าง ๆ ของอากาศยานและให้การรับรองเป็นลายลักษณ์อักษรโดยเจ้าหน้าที่ของกองบริหารการบินเกษตร กรมฝนหลวงและการบินเกษตร

ข้อ ๖๘ ห้ามนำ หรือพกพา หรือบรรทุกอาวุธยุทโธปกรณ์ วัตถุระเบิด วัตถุไวไฟ วัตถุหรือสารเคมีที่มีผลกระทบต่อชิ้นส่วนของอากาศยาน วัตถุหรือสารละลายที่ทำให้ระคายเคือง หรือมีผลกระทบต่อสมรรถนะทางร่างกายไปกับอากาศยาน เว้นแต่ได้รับอนุญาตเป็นลายลักษณ์อักษรจากอธิบดีกรมฝนหลวงและการบินเกษตร หรือผู้ที่อธิบดีกรมฝนหลวงและการบินเกษตรมอบหมาย

## หมวดที่ ๑๐

## การควบคุมมาตรฐานการบิน

ข้อ ๖๙ เพื่อให้สมรรถนะของนักบินทุกนายมีมาตรฐานเดียวกัน จึงให้มีการกำหนดมาตรฐานด้านการบิน และระบบการตรวจสอบมาตรฐานการบิน และควบคุมกำกับดูแลให้เป็นไปตามมาตรฐานนั้น และจัดทำประวัติการบิน และการศึกษาของนักบินแต่ละคน

ข้อ ๗๐ การควบคุมมาตรฐานการบิน ให้กระทำโดยคณะเจ้าหน้าที่ตรวจสอบมาตรฐานการบินของกองบริหารการบินเกษตร กรมฝนหลวงและการบินเกษตร ซึ่งประกอบด้วยนักบินที่มีวุฒิสมารถด้านการบินเป็นครูการบินที่มีความรู้ความสามารถในการบินดี และมีความชำนาญในการบินกับอากาศยานแบบต่าง ๆ กัน รวมกันไม่น้อยกว่าเจ็ดคน

คณะเจ้าหน้าที่ตรวจสอบมาตรฐานการบินมีหน้าที่ควบคุม และตรวจสอบความสามารถด้านการบินของนักบินให้เป็นไปตามมาตรฐานที่วางไว้ เพื่อขจัดปัญหาสาเหตุของอากาศยานอุบัติเหตุอันเนื่องมาจากนักบิน และให้นักบินมีความสามารถด้านการบินในระดับเดียวกันตามวุฒิสมารถด้านการบินที่ดำรงอยู่

ข้อ ๗๑ การตรวจสอบมาตรฐานการบินของคณะเจ้าหน้าที่ตรวจสอบมาตรฐานการบิน เป็นการตรวจสอบพิเศษนอกเหนือจากการตรวจสอบวุฒิสมารถด้านการบิน กระทำได้ ๒ วิธี คือ

(๑) การตรวจสอบตามระเบียบ (FORMAL CHECK) เป็นการตรวจสอบตามขั้นวุฒิสมารถด้านการบิน ผู้รับการตรวจสอบจะทราบล่วงหน้าว่าจะได้รับการตรวจสอบมาตรฐานการบินเมื่อใดและในด้านใด

(๒) การตรวจสอบแบบกะทันหัน (NO NOTICE CHECK) ทำการตรวจสอบเมื่อใดก็ได้ โดยไม่ต้องแจ้งให้ผู้รับการตรวจสอบทราบล่วงหน้า

ข้อ ๗๒ เจ้าหน้าที่ตรวจสอบมาตรฐานการบิน (STANDARDIZATION EVALUATION ; STANEVAL) มีคุณสมบัติ ดังนี้

- (๑) มีชั่วโมงบินรวมไม่น้อยกว่าหนึ่งพันหกร้อยชั่วโมง
- (๒) มีความรู้ความสามารถเป็นครูการบินได้ และเคยทำหน้าที่เป็นครูการบินมาก่อนไม่น้อยกว่าสองปี

(๓) มีความรู้ความสามารถทั้งในด้านวิชาการและด้านการบิน

(๔) ได้รับการแต่งตั้งจากอธิบดีกรมฝนหลวงและการบินเกษตรในตำแหน่งเจ้าหน้าที่ตรวจสอบมาตรฐานการบิน

ข้อ ๗๓ การตรวจสอบมาตรฐานการบินของคณะเจ้าหน้าที่ตรวจสอบมาตรฐานการบินแต่ละครั้งต้องเป็นการตรวจสอบเป็นคณะอย่างน้อย ๓ คน เมื่อตรวจสอบแล้วให้แจ้งผลการตรวจสอบให้ผู้รับการตรวจสอบและหัวหน้าหน่วยการบินหรือหัวหน้าฝ่ายปฏิบัติการบิน พร้อมทั้งคำแนะนำ (CORRECTIVE ACTION) เพื่อทราบและแก้ไขปรับปรุงความสามารถด้านการบินและการฝึกบินให้ดียิ่งขึ้น และให้รายงานผลการตรวจสอบตามลำดับจนถึงชั้นอธิบดีกรมฝนหลวงและการบินเกษตร

ข้อ ๗๔ ให้เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับการบินทุกคน อำนวยความสะดวกและให้ความร่วมมือกับคณะเจ้าหน้าที่ตรวจสอบมาตรฐานการบินในการตรวจสอบมาตรฐานการบิน

ข้อ ๗๕ ให้อธิบดีกรมฝนหลวงและการบินเกษตร กำหนดวิธีปฏิบัติให้เป็นไปตามความในหมวดนี้

#### หมวดที่ ๑๑

#### ว่าด้วยนิรภัย

ข้อ ๗๖ เพื่อให้การปฏิบัติการบินเป็นไปด้วยความเรียบร้อยและปลอดภัยจึงให้กองบริหารการบินเกษตร กรมฝนหลวงและการบินเกษตร จัดให้มีการดำเนินงานด้านนิรภัย (SAFETY) โดยจัดให้มีการบริหารนิรภัยและดำเนินกิจกรรมนิรภัยตามโครงการนิรภัย

ข้อ ๗๗ โครงการนิรภัยให้แบ่งออกเป็น ๒ โครงการ คือ โครงการนิรภัยการบินและโครงการนิรภัยภาคพื้น

(๑) โครงการนิรภัยการบิน แบ่งออกเป็น ๒ ภาค คือ ภาคป้องกันอากาศยานอุบัติเหตุและภายหลังอากาศยานอุบัติเหตุ และต้องดำเนินกิจกรรมเหล่านี้เป็นอย่างน้อย

ก. ภาคก่อนอากาศยานอุบัติเหตุ มีกิจกรรมต้องดำเนินการดังนี้

๑) การจัดสำนักงานและการบริหารงานนิรภัยการบิน

๒) การสำรวจนิรภัยการบิน

- ๓) การรายงานอันตราย
- ๔) การควบคุมมาตรฐานการบิน
- ๕) การควบคุมมาตรฐานการซ่อมบำรุง
- ๖) การปรับปรุงแก้ไขการเสื่อมคุณภาพของวัสดุ
- ๗) การป้องกันอากาศยานชนนกและสัตว์ที่เป็นอันตรายต่อการบิน
- ๘) การกำจัดวัสดุแปลกปลอมที่เป็นอันตรายต่ออากาศยานในบริเวณสนามบิน
- ๙) การให้การฝึกอบรมด้านนิตยการบิน
- ๑๐) การส่งเสริมกิจการนิตยการบิน
- ๑๑) การป้องกันอากาศยานอุบัติเหตุอันเนื่องมาจากความบกพร่องของนักบินและ

#### ผู้กำกับดูแล

- ๑๒) นิตยเวชกรรมการบิน (ภาคการป้องกันอากาศยานอุบัติเหตุ)
  - ๑๓) การประชุมนิตยการบิน
- ข. ภาคหลังอากาศยานอุบัติเหตุมีกิจกรรมต้องดำเนินงาน ดังนี้
- ๑) แผนการปฏิบัติเมื่ออากาศยานอุบัติเหตุ
  - ๒) คณะกรรมการสอบสวนอากาศยานอุบัติเหตุด้านนิตยการบิน
  - ๓) กรรมวิธีการสอบสวน และการบันทึกหลักฐานอากาศยานอุบัติเหตุ
  - ๔) การทำสถิติ และหลักฐานด้านนิตยการบิน
  - ๕) การตรวจความพร้อมที่จะทำการบินของนักบินหลังอากาศยานอุบัติเหตุ
  - ๖) นิตยเวชกรรมการบิน (ภาคหลังอากาศยานอุบัติเหตุ)
- (๒) โครงการนิตยภาคพื้น ประกอบด้วย
- (๒.๑) สาขางานนิตยภาคพื้น ดังนี้
    - ๑) นิตยอุตสาหการ คือ การดำเนินกิจกรรมการป้องกันอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับการผลิต การซ่อมสร้าง ซึ่งส่วนใหญ่เป็นการปฏิบัติภายในโรงงาน

๒) นิรภัยอากาศยานและลานจอด คือ การดำเนินกิจกรรมการป้องกันอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับอากาศยานที่ไม่ได้ทำการบินและลานจอด รวมทั้งการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับอากาศยานและลานจอด

๓) นิรภัยสาธารณูปการ คือ การดำเนินกิจกรรมการป้องกันอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับอาคาร สถานที่ วัสดุสิ่งก่อสร้างนอกอาคาร การบูรณะรักษาอุปกรณ์ที่ติดตั้งประจำอาคาร รวมทั้งการจัดเก็บวัสดุอุปกรณ์ และสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ

๔) นิรภัยป้องกันอัคคีภัย คือ การดำเนินกิจกรรมป้องกันอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับการป้องกันเพลิงไหม้

๕) นิรภัยการจราจร คือ การดำเนินกิจกรรมป้องกันอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับการจราจร

๖) นิรภัยทั่วไป คือการดำเนินกิจกรรมป้องกันอุบัติเหตุเรื่องทั่ว ๆ ไปที่ไม่อยู่ในขอบเขตงานนิรภัยสาขาใดสาขาหนึ่งโดยเฉพาะ และกิจกรรมพิเศษต่าง ๆ ที่สนับสนุนกิจการบินเกษตร รวมถึงภัยต่าง ๆ ที่เกิดจากธรรมชาติ

(๒.๒) กิจกรรมต้องดำเนินการ ดังนี้

๑) การจัดสำนักงานนิรภัยภาคพื้นและการบริหารงานนิรภัยภาคพื้น

๒) การตรวจสอบนิรภัยภาคพื้น

๓) การรายงานอันตราย

๔) การสอบสวนอุบัติเหตุภาคพื้น

๕) การวิเคราะห์ข้อมูลนิรภัยภาคพื้น

๖) การประชุมนิรภัยภาคพื้น

ข้อ ๗๘ ข้อมูลที่ได้จากการรายงาน การวิเคราะห์ และการสอบสวนทางด้านนิรภัยให้นำไปใช้ในการป้องกันอุบัติเหตุหรืออันตรายต่าง ๆ เท่านั้น ห้ามนำไปใช้ในทางที่จะให้คุณหรือให้โทษต่อบุคคลใด ๆ

ข้อ ๗๙ ห้ามนำอากาศยานที่ไม่อยู่ในสภาพสมควรเดินอากาศ (AIR WORTHY) หรืออากาศยานที่เจ้าหน้าที่ผู้รับผิดชอบไม่รับรองว่าอยู่ในสภาพทำการบินได้โดยปลอดภัยไปทำการบิน

ข้อ ๘๐ กรมพลหลวงและการบินเกษตร มีอากาศยานบรรจุในสังกัดทั้งสองประเภท คือ เครื่องบินและเฮลิคอปเตอร์ เนื่องจากอากาศยานทั้งสองประเภทมีความแตกต่างกันในด้านการควบคุม

บังคับการบินและเทคนิคการบินเพื่อความปลอดภัยและป้องกันการสับสน จึงห้ามนักบินทำการบินกับอากาศยานเกินหนึ่งประเภท

ข้อ ๘๑ เพื่อลดความสับสนต่อระเบียบปฏิบัติและวิธีการปฏิบัติกับอากาศยานแต่ละแบบ อันจะก่อให้เกิดความไม่ปลอดภัยต่อการบิน จึงห้ามนักบินปฏิบัติการบินกับอากาศยานเกินสองแบบ หากมีความจำเป็นต้องปฏิบัติการบินกับอากาศยานแบบอื่นอีกให้งดทำการบินกับอากาศยานแบบใดแบบหนึ่งก่อน

ข้อ ๘๒ เมื่อนักบินปฏิบัติการบินกับอากาศยานแบบใดแบบหนึ่งอยู่ และจะปฏิบัติการบินกับอากาศยานอีกแบบหนึ่งจะต้องเว้นระยะเวลาการบินไว้อย่างน้อยสิบสองชั่วโมง เพื่อทบทวนระเบียบปฏิบัติและวิธีการปฏิบัติของอากาศยานแบบที่จะทำการบิน

ข้อ ๘๓ การดำรงสถานภาพการบินต่อเนื่อง

(๑) เพื่อให้การปฏิบัติการบินเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและปลอดภัย นักบินจะต้องดำรงสถานภาพการบินต่อเนื่องกับอากาศยานแบบที่ตนปฏิบัติการบินอยู่ โดยในรอบร้อยแปดสิบวันจะต้องปฏิบัติการบินกับอากาศยานแบบที่ต้องดำรงสถานภาพการบินต่อเนื่องอย่างน้อยหกสิบชั่วโมง และต้องปฏิบัติการกิจหรือบินฝึกปฏิบัติการกิจกรรมทุกภารกิจที่ต้องปฏิบัติการบินกับอากาศยานแบบนั้น

(๒) นักบินที่ขาดการบินกับอากาศยานแบบใดแบบหนึ่ง ซึ่งต้องดำรงสถานภาพการบินต่อเนื่องอยู่เกินกว่าสามสิบวันก่อนที่จะปฏิบัติการกิจการบินกับอากาศยานแบบนั้น ๆ จะต้องทำการบินคู่กับนักบินที่มีความชำนาญกับอากาศยานแบบนั้นก่อนอย่างน้อยหนึ่งชั่วโมงและต้องฝึกขึ้น - ลง อย่างน้อยสามเที่ยว และฝึกปฏิบัติตามรายการปฏิบัติเมื่อเกิดเหตุฉุกเฉินอย่างน้อยสามรายการ

(๓) นักบินที่ขาดการบินกับอากาศยานแบบใดแบบหนึ่งซึ่งต้องดำรงสถานภาพการบินต่อเนื่องอยู่เกินกว่าหกสิบวัน ก่อนที่จะปฏิบัติการกิจการบินกับอากาศยานแบบนั้น ๆ จะต้องทำการบินกับครูการบินของอากาศยานแบบนั้นก่อน และครูการบินจะเป็นผู้ให้ความเห็นว่านักบินผู้นั้นสามารถทำการบินได้โดยปลอดภัยหรือไม่ โดยทำรายงานเสนออธิบดีกรมฝนหลวงและการบินเกษตรเพื่อทราบ หากครูการบินลงความเห็นที่ไม่สามารถทำการบินได้โดยปลอดภัยและนักบินจะทำการบินกับอากาศยานแบบที่ขาดการดำรงสถานภาพการบินต่อเนื่องอยู่ ต้องได้รับการฝึกบินทบทวนความชำนาญกับอากาศยานตามหลักสูตรฝึกบินทบทวนความชำนาญการบิน



(๔) นักบินที่ขาดการบินกับอากาศยานแบบใดแบบหนึ่งซึ่งต้องดำรงสถานภาพการบินต่อเนื่อง อยู่เกินกว่าเก้าสิบวัน ก่อนที่จะปฏิบัติภารกิจการบินกับอากาศยานแบบนั้น ๆ ต้องได้รับการฝึกบิน ทบทวนความชำนาญกับอากาศยานตามหลักสูตรฝึกบินทบทวนความชำนาญการบิน

ข้อ ๘๔ นักบินที่เกิดอากาศยานเกิดอุบัติเหตุจะปฏิบัติภารกิจการบินได้ต่อเมื่อนายแพทย์ เวชศาสตร์การบินของสถาบันเวชศาสตร์การบิน กองทัพอากาศ อนุญาตเป็นลายลักษณ์อักษร ให้ทำการบินได้ และผ่านการตรวจสอบความพร้อมที่จะทำการบินจากกองบริหารการบินเกษตร กรมฝนหลวงและการบินเกษตร

ข้อ ๘๕ ห้ามสูบบุหรี่ในอากาศยานของกรมฝนหลวงและการบินเกษตร

#### หมวดที่ ๑๒

##### การบินทดสอบและลองเครื่องอากาศยาน

ข้อ ๘๖ หลักเกณฑ์การพิจารณาการบินทดสอบและลองเครื่องอากาศยาน

(๑) นักบินลองเครื่องเมื่อดำรงสถานภาพการบินต่อเนื่องกับอากาศยานแบบนั้น สามารถ ทำการบินทดสอบและลองเครื่องอากาศยานแบบนั้น ๆ ได้ทุกระดับของการซ่อมบำรุงอากาศยาน ตามแผนงานและนอกแผนงาน

(๒) ครูการบินซึ่งดำรงสถานภาพการบินต่อเนื่องกับอากาศยานแบบนั้น สามารถทำการบิน ทดสอบและลองเครื่องอากาศยานแบบนั้น ๆ ได้ในกรณีที่อากาศยานที่ได้เข้ารับการตรวจซ่อมบำรุงระดับหน่วย ซึ่งไม่ใช่การซ่อมบำรุงระบบส่วนประกอบโครงสร้างอากาศยานที่สำคัญ และ/หรือไม่ใช่การเปลี่ยนชิ้นส่วนหลัก ของอากาศยาน

(๓) ในกรณีที่ไม่มีนักบินลองเครื่องที่ดำรงสถานภาพการบินต่อเนื่องกับอากาศยานที่เข้ารับการ ตรวจซ่อมชิ้นส่วนหลักหรือโครงสร้างอากาศยานที่สำคัญ ให้นักบินลองเครื่องที่เคยปฏิบัติการบินกับ อากาศยานแบบนั้น ๆ ทำการบินทดสอบและลองเครื่องอากาศยาน โดยมีวิธีการปฏิบัติ ดังนี้

ก. ทบทวนการทำงานของระบบต่าง ๆ ของอากาศยาน

ข. ทำความคุ้นเคยกับอากาศยานบนพื้น

ค. ทบทวนการปฏิบัติเมื่อกรณีฉุกเฉินทุกหัวข้อก่อนปฏิบัติการบิน

ง. กรณีเครื่องบิน

๑. ฝึกขับเคลื่อนและควบคุมอากาศยานแบบพื้นขณะขับเคลื่อนด้วยความเร็วต่ำและความเร็วสูงจนเกิดความมั่นใจ
๒. ทำการวิ่งขึ้นโดยบินที่ความสูงไม่เกินสองช่วงปีกของอากาศยานแบบนั้น และให้ลงสนามด้วยระยะทางทางวิ่งที่เหลืออย่างน้อยสามเที่ยว
  - จ. กรณีเฮลิคอปเตอร์
    ๑. กรณีระบบฐานเป็นฐานล้อ ให้ฝึกขับเคลื่อนบนพื้นจนเกิดความมั่นใจ
    ๒. ทำความคุ้นเคยกับการบินอยู่กับที่
    ๓. ฝึกขับเคลื่อนในอากาศ (AIR TAXI) การบินไปทางข้าง การบินไปข้างหลัง เพื่อให้คุ้นเคยกับการบังคับการบิน จนเกิดความมั่นใจ
    ๔. ทำการวิ่งขึ้นและบินในระยะสูงไม่เกินสองช่วงใบพัดใหญ่และลงสู่พื้นอย่างน้อยสามเที่ยว
  - ฉ. เมื่อเกิดความมั่นใจที่จะสามารถทำการบินได้โดยปลอดภัยก็ให้ทำการบินทดสอบและลองเครื่องอากาศยานได้

## หมวดที่ ๑๓

## การนับชั่วโมงบิน ชั่วโมงอากาศยานและเครื่องยนต์

ข้อ ๘๗ การนับชั่วโมงบินของผู้ทำการในอากาศในการบินแต่ละเที่ยว ให้เริ่มนับตั้งแต่อากาศยานเคลื่อนตัวเพื่อทำการบิน จนกระทั่งอากาศยานหยุดนิ่ง ณ จุดจอด

ข้อ ๘๘ การนับชั่วโมงอากาศยาน สำหรับอากาศยานที่มีเครื่องนับชั่วโมงอากาศยาน (HOUR COUNTER) ให้นับชั่วโมงอากาศยานตามเครื่องนับชั่วโมงอากาศยาน สำหรับอากาศยานที่ไม่มีเครื่องนับชั่วโมงอากาศยาน ให้นับชั่วโมงอากาศยานตั้งแต่อากาศยาน บินพ้นพื้นดินจนถึงอากาศยานแตะพื้นดิน

ข้อ ๘๙ การนับชั่วโมงของเครื่องยนต์ ให้เริ่มนับตั้งแต่อากาศยานบินพ้นพื้นดินจนถึงอากาศยานแตะพื้นดิน หรือตามที่หนังสือคู่มือการซ่อมบำรุงของเครื่องยนต์แต่ละแบบกำหนด

## หมวดที่ ๑๔

## การรักษาความปลอดภัยอากาศยาน

ข้อ ๙๐ ให้กรมฝนหลวงและการบินเกษตรกำหนดวิธีปฏิบัติ และมาตรการต่าง ๆ เกี่ยวกับการเคลื่อนย้ายอากาศยาน การขอใช้พื้นที่ หรือสนามบินของส่วนราชการอื่น การเปลี่ยนสถานที่เก็บอากาศยานจากที่ตั้งปกติ ระเบียบปฏิบัติของหน่วยบินนอกที่ตั้งปกติ และการรักษาความปลอดภัยอากาศยาน

ข้อ ๙๑ เมื่ออากาศยานบินออกนอกที่ตั้งปกติ นักบินผู้บังคับอากาศยาน หรือผู้อำนวยการบินที่นำอากาศยานไปลงสนามบินต่างถิ่น ต้องแจ้งให้ผู้บังคับบัญชาหน่วยที่อากาศยานไปจอดพักทราบและให้ดำเนินการเกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัยตามระเบียบที่กรมฝนหลวงและการบินเกษตรกำหนดในข้อ ๙๐

ข้อ ๙๒ อากาศยานที่บินไปลงสนามบินซึ่งไม่อยู่ในความรับผิดชอบของหน่วยราชการใด นักบิน ผู้บังคับอากาศยาน หรือผู้อำนวยการบิน ต้องแจ้งให้เจ้าหน้าที่ของทางราชการที่รับผิดชอบในเขตพื้นที่นั้น ๆ ทราบ เพื่อดำเนินการเกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัยอากาศยานด้วยวิธีการที่เหมาะสม

## หมวดที่ ๑๕

## การซ่อมบำรุงอากาศยาน

ข้อ ๙๓ การซ่อมบำรุงอากาศยาน แบ่งออกได้ ๓ ระดับ ดังนี้

- (๑) การซ่อมบำรุงระดับหน่วย
- (๒) การซ่อมบำรุงระดับกลาง
- (๓) การซ่อมบำรุงระดับโรงงาน

ข้อ ๙๔ การตรวจซ่อมอากาศยาน แบ่งออกเป็น

- (๑) การตรวจซ่อมอากาศยานตามแผนงาน (SCHEDULED MAINTENANCE INSPECTION)

ได้แก่

ก. การตรวจซ่อมตามระยะเวลา (PERIODIC INSPECTION)

ข. การตรวจวัดภาค (PHASED INSPECTION)

ค. การตรวจสมการ (ISOCHRONAL INSPECTION)

ง. การตรวจตามบัตรของบริษัทผู้สร้างอากาศยาน

(๒) การตรวจซ่อมอากาศยานนอกแผนงาน (UNSCHEDULED MAINTENANCE INSPECTION)

คือการตรวจซ่อมที่นอกเหนือจากที่กำหนดในข้อ ๙๔ (๑) เช่น

ก. การพัฒนาและปรับปรุงสมรรถนะอากาศยาน

ข. การประกอบและติดตั้งอุปกรณ์อากาศยาน

ค. การซ่อมอากาศยานที่เสียหายจากอุบัติเหตุ

ง. การซ่อมตามโครงการยืดอายุอากาศยาน

จ. การทดสอบประเมินค่าสมรรถนะอากาศยานที่จัดหาและเพิ่มเติมใหม่

ข้อ ๙๕ ส่วนประกอบโครงสร้างอากาศยานที่สำคัญ เป็นโครงสร้างซึ่งเมื่อเกิดความเสียหายหรือชำรุดจะมีผลกระทบต่อการบินมาก ได้แก่

(๑) ลำตัว (FUSELAGE)

(๒) ปีก (WING)

(๓) ชุดหาง (EMPENNAGE GROUP)

(๔) ชุดฐานล้อ (LANDING GEAR)

(๕) ชุดแท่นเครื่องยนต์ (ENGINE MOUNTING)

(๖) ชุดกระเปาะเครื่องยนต์หรือฝาครอบเครื่องยนต์ (ENGINE NACELLE หรือ ENGINE COWLING)

ข้อ ๙๖ ระบบบังคับอากาศยาน มีชิ้นส่วนหลัก ดังนี้

(๑) ชุดพื้นบังคับ มีชิ้นส่วนหลักของอากาศยาน ดังนี้

ก. ปีกเล็กแก้อียง (AILERON)

ข. หางเสือขึ้น - ลง (ELEVATOR)

ค. หางเสือเลี้ยว (RUDDER)

ง. แผ่นปรับ (TRIM TAB)

จ. แฟลป (FLAP)

(๒) เครื่องยนต์อากาศยาน เป็นชิ้นส่วนหลักของอากาศยาน

(๓) ระบบใบพัด (PROPELLER AND ROTOR SYSTEM) มีชิ้นส่วนหลัก ดังนี้

ก. ชุดใบพัดของเครื่องบิน (PROPELLER)

ข. ชุดใบพัดใหญ่ของเฮลิคอปเตอร์ (MAIN ROTOR ASSY AND BLADE)

ค. ชุดใบพัดหางของเฮลิคอปเตอร์ (TAIL ROTOR ASSY AND BLADE)

ข้อ ๙๗ ระบบอิเล็กทรอนิกส์การบินประจำอากาศยาน (AVIONICS) ประกอบด้วย

(๑) ระบบติดต่อสื่อสารบนอากาศยาน (RADIO COMMUNICATION)

(๒) ระบบเครื่องช่วยเดินอากาศ (RADIO NAVIGATION)

(๓) ระบบเรดาร์ตรวจอากาศ (WEATHER RADAR)

(๔) ระบบนำร่อง (GUIDANCE)

(๕) ระบบสายอากาศและสายนำสัญญาณ (ANTENNA & TRANSMISSION LINE)

(๖) ระบบอื่น ๆ (SPECIAL EQUIPMENT)

ข้อ ๙๘ นอกจากการซ่อมบำรุงอากาศยานตามความในข้อ ๙๓ แล้ว การตรวจซ่อมบำรุงระบบอิเล็กทรอนิกส์การบินประจำอากาศยาน ต้องดำเนินการ

(๑) การตรวจบำรุงรักษาตามระยะเวลา

(๒) การตรวจซ่อมเมื่อมีเหตุขัดข้อง

(๓) การปรับปรุงและติดตั้งอุปกรณ์ใหม่

(๔) การทดสอบการทำงานของอุปกรณ์ภาคพื้นและอากาศ

ข้อ ๙๙ การซ่อมบำรุงอากาศยานต้องปฏิบัติอย่างถูกต้องและเคร่งครัดตามคำแนะนำและระยะเวลาที่กำหนดไว้ในคู่มือการบำรุงรักษาอากาศยาน (AIRCRAFT MAINTENANCE MANUAL)

ข้อ ๑๐๐ ห้ามมิให้ทำการติดตั้งหรือตัดแปลงส่วนหนึ่งส่วนใดของอากาศยานหรือส่วนประกอบของอากาศยาน เว้นแต่จะได้รับความเห็นชอบและได้รับอนุญาตเป็นลายลักษณ์อักษรจากอธิบดีกรมฝนหลวงและการบินเกษตร

ข้อ ๑๐๑ ห้ามมิให้ผู้ใดทำการซ่อมบำรุงอากาศยานของกรมฝนหลวงและการบินเกษตร นอกจากเจ้าหน้าที่การบินของกรมฝนหลวงและการบินเกษตรที่ได้รับการแต่งตั้งให้มีหน้าที่ปฏิบัติ หรือผู้ที่ได้รับความเห็นชอบ และได้รับอนุมัติจากผู้อำนวยการกองบริหารการบินเกษตร หรืออธิบดีกรมฝนหลวงและการบินเกษตร เว้นแต่เป็นการซ่อมตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัสดุ

ข้อ ๑๐๒ ห้ามมิให้ผู้ใดติดตั้งเครื่องยนต์อากาศยาน ลองเครื่องยนต์ หรือขับเคลื่อนอากาศยาน บนพื้นนอกจากเจ้าหน้าที่การบินของกรมฝนหลวงและการบินเกษตรที่ผ่านการฝึกและตรวจสอบความรู้ความสามารถจากคณะกรรมการตรวจสอบวุฒิสมาชิกของกรมฝนหลวงและการบินเกษตร และได้รับการอนุมัติจากผู้อำนวยการกองบริหารการบินเกษตร หรืออธิบดีกรมฝนหลวงและการบินเกษตร

ข้อ ๑๐๓ ให้แบ่งวุฒิสมาชิกของช่างอากาศยาน ดังนี้

- (๑) ลูกมือช่างเครื่องบิน
- (๒) ผู้ช่วยช่างเครื่องบิน
- (๓) ช่างเครื่องบิน
- (๔) สารวัตรช่างเครื่องบิน
- (๕) ผู้ช่วยหัวหน้าช่างเครื่องบิน
- (๖) หัวหน้าช่างเครื่องบิน

ข้อ ๑๐๔ ให้มีการทำประวัติการซ่อมบำรุงอากาศยาน และชิ้นส่วนหรืออุปกรณ์ต่าง ๆ ของอากาศยาน และกำกับดูแลให้การทำประวัติการซ่อมบำรุงอย่างถูกต้องและทันสมัยอยู่เสมอ

ข้อ ๑๐๕ การรับรองสภาพ สมควรเดินอากาศของอากาศยานกรมฝนหลวงและการบินเกษตร ให้ปฏิบัติ ดังนี้

(๑) อากาศยานที่เข้ารับการตรวจซ่อม ทั้งการตรวจซ่อมตามแผนงานและการตรวจซ่อม นอกแผนงาน ทุกระดับการซ่อมบำรุงให้สารวัตรช่างเครื่องบิน ผู้ช่วยหัวหน้าช่างเครื่องบิน หรือหัวหน้าช่างเครื่องบิน เป็นผู้รับรองสภาพสมควรเดินอากาศของอากาศยาน

(๒) อากาศยานที่เข้าประจำการและปฏิบัติงานประจำวัน ให้ช่างอากาศยานที่ได้รับคำสั่ง ให้ปฏิบัติงาน ยกเว้นลูกมือช่างเครื่องบินเป็นผู้มีอำนาจรับรองสภาพสมควรเดินอากาศของอากาศยาน

## หมวดที่ ๑๖

## ว่าด้วยอากาศยานอุบัติเหตุ

ข้อ ๑๐๖ ในกรณีอากาศยานออกปฏิบัติการบินแล้วไม่ปรากฏว่าไปถึงที่หมายตามกำหนด เป็นเวลาเกินกว่าหนึ่งชั่วโมง เจ้าหน้าที่ผู้ทราบข่าวต้องรายงานผู้บังคับบัญชาตามลำดับชั้นถึงอธิบดีกรมฝนหลวง และการบินเกษตร และดำเนินการติดตามค้นหาและกู้ภัยต่อไป

ในกรณีที่ค้นหาไม่พบ ให้ดำเนินการตามกรรมวิธีการรายงานอากาศยานสูญหายในโครงการ นิรภัยการบิน

ข้อ ๑๐๗ ในกรณีที่เกิดอากาศยานอุบัติเหตุให้นักบินประจำอากาศยาน หรือหัวหน้า ชุดปฏิบัติการบินหรือเจ้าหน้าที่กรมฝนหลวงและการบินเกษตรที่ทราบข่าว รายงานอากาศยานอุบัติเหตุ ขึ้นต้น ตามกรรมวิธีการรายงานอุบัติเหตุในโครงการนิรภัยการบิน โดยต้องรายงานโดยเร็วที่สุดเท่าที่จะ กระทำได้

ในกรณีเกิดอากาศยานอุบัติเหตุในเขตสนามบิน หรือพื้นที่ในความรับผิดชอบของหน่วย ราชการใดให้ขอความช่วยเหลือในเรื่องการพิทักษ์ซากอากาศยานอุบัติเหตุกับหัวหน้าส่วนราชการ รับผิดชอบพื้นที่นั้น ๆ

ในกรณีที่อากาศยานอุบัติเหตุนอกเขตสนามบิน หรือนอกพื้นที่ในความรับผิดชอบของ หน่วยราชการให้แจ้งเจ้าหน้าที่ตำรวจ หรือพนักงานฝ่ายปกครองเพื่อขอความช่วยเหลือในเรื่องพิทักษ์ ซากอากาศยาน และชี้แจงให้เจ้าหน้าที่ผู้รักษาซากอากาศยานอุบัติเหตุให้เข้าใจถึงความสำคัญของ ซากอากาศยานและร่องรอยต่าง ๆ ที่เกิดจากอุบัติเหตุ

ข้อ ๑๐๘ ห้ามมิให้ผู้ใดผ่านเข้าไปในบริเวณอากาศยานอุบัติเหตุ เว้นแต่ผู้มีบัตรผ่านบริเวณ อุบัติเหตุ ซึ่งออกโดยกรมฝนหลวงและการบินเกษตร หรือเจ้าหน้าที่นิรภัยการบินของส่วนราชการใด ๆ หรือผู้บังคับบัญชาตั้งแต่ระดับชำนาญการพิเศษขึ้นไป

การผ่านเข้า - ออก บริเวณอากาศยานอุบัติเหตุจะต้องไม่รบกวนหรือทำลายซากอากาศยาน อุบัติเหตุ หรือร่องรอยต่าง ๆ ที่อยู่บนพื้น บนต้นไม้ หรือสิ่งปลูกสร้างใด ๆ

ข้อ ๑๐๙ ห้ามมิให้ผู้ใดปฏิบัติการใด ๆ แก่ซากอากาศยาน หรือส่วนหนึ่งส่วนใดของ อากาศยานที่ประสบเหตุ รวมทั้งร่องรอยที่เกิดจากอุบัติเหตุโดยไม่ได้รับอนุญาตจากเจ้าหน้าที่สอบสวน

อากาศยานอุบัติเหตุด้านนิตยการบินของกรมฝนหลวงและการบินเกษตร เว้นแต่กรณีที่เป็น เพื่อช่วยชีวิตหรือลดอันตราย หรือบรรเทาความเสียหายของทรัพย์สิน ตลอดจนการกีดขวางการจราจร ของอากาศยานอื่น หรือกีดขวางการใช้สาธารณประโยชน์

ก่อนการเคลื่อนย้ายซากอากาศยานหรือชิ้นส่วนใด ๆ ของอากาศยานอุบัติเหตุ เพื่อให้พ้น การกีดขวางการจราจรทางอากาศของอากาศยานอื่น หรือกีดขวางการใช้สาธารณประโยชน์ ให้ถ่ายภาพ และบันทึกหลักฐานสภาพซากอากาศยานและร่องรอยต่าง ๆ ที่เกิดจากอุบัติเหตุโดยละเอียดเท่าที่จะ กระทำได้ก่อน

ข้อ ๑๑๐ เจ้าหน้าที่สอบสวนอากาศยานอุบัติเหตุของกรมฝนหลวงและการบินเกษตร มี ๒ คณะ คือ คณะกรรมการสอบสวนอากาศยานอุบัติเหตุด้านนิตยการ และคณะกรรมการสอบสวน อากาศยานอุบัติเหตุด้านนิตยการบิน

ข้อ ๑๑๑ คณะกรรมการสอบสวนอากาศยานอุบัติเหตุด้านนิตยการ หมายถึง คณะกรรมการ ที่ได้รับการแต่งตั้งโดยอธิบดีกรมฝนหลวงและการบินเกษตร ให้มีหน้าที่ดำเนินการสอบสวนหาสาเหตุ ที่ทำให้อากาศยานประสบอุบัติเหตุ และกรณีอากาศยานเกือบจะชนกัน ทั้งภายในและภายนอกประเทศ เพื่อพิจารณาเสนอแนะความดีความชอบ การลงทัณฑ์ การชดใช้ค่าเสียหายและดำเนินการทุกกรณี ที่เกี่ยวข้องกับกฎหมายระเบียบข้อบังคับ และคำสั่ง

(๑) ให้ผู้อำนวยการกองบริหารการบินเกษตรมีหน้าที่ทำรายงานเสนอแนะอธิบดีกรมฝนหลวง และการบินเกษตรมีคำสั่งแต่งตั้งคณะกรรมการสอบสวนอากาศยานอุบัติเหตุด้านนิตยการในรอบ ๑ ปี ตามปีงบประมาณ คณะกรรมการดังกล่าวประกอบด้วย

- |   |                   |
|---|-------------------|
| ก. ผู้อำนวยการกลุ่มการบิน   | เป็นประธานกรรมการ |
| ข. ผู้ควบคุมหน่วยการบินหรือหัวหน้านักบิน  | เป็นกรรมการ       |
| ค. นักบินผู้เชี่ยวชาญการบินกับเครื่องบิน  | เป็นกรรมการ       |
| ง. นักบินผู้เชี่ยวชาญการบินกับเฮลิคอปเตอร์  | เป็นกรรมการ       |
| จ. หัวหน้าช่างเครื่องบิน หรือผู้ช่วยหัวหน้าช่างเครื่องบิน หรือสารวัตรช่างเครื่องบิน หรือเจ้าหน้าที่ช่างที่ได้รับมอบหมาย | เป็นกรรมการ       |



ฉ. หัวหน้าช่างเครื่องเฮลิคอปเตอร์ หรือผู้ช่วยหัวหน้าช่างเครื่องเฮลิคอปเตอร์ หรือสารวัตรช่างเครื่องเฮลิคอปเตอร์ หรือเจ้าหน้าที่ช่างที่ได้รับมอบหมาย เป็นกรรมการ

ช. ผู้อำนวยการกลุ่มสื่อสารและอิเล็กทรอนิกส์การบิน หรือเจ้าหน้าที่ในกลุ่มสื่อสาร และอิเล็กทรอนิกส์การบินที่ได้รับมอบหมาย เป็นกรรมการ

ซ. เจ้าพนักงานเวชศาสตร์การบิน เป็นกรรมการ

ฅ. ผู้แทนกลุ่มวินัยและกฎหมาย เป็นกรรมการ และเลขานุการ

ญ. ผู้แทนกองบริหารการบินเกษตร เป็นกรรมการ และผู้ช่วยเลขานุการ

กรรมการตาม ข - ญ ซึ่งแต่งตั้งไว้เกิน ๑ คน ให้เป็นอำนาจของประธานกรรมการ ที่จะพิจารณาสั่งให้กรรมการคนหนึ่งคนใดเป็นกรรมการสอบสวนอากาศยานอุบัติเหตุด้านธุรการ แล้วแต่กรณี ส่วนกรรมการตาม ฅ ให้ประธานกรรมการประสานกับผู้บังคับบัญชาของกรรมการดังกล่าว ทั้งนี้การสอบสวนอากาศยานอุบัติเหตุต้องมีกรรมการครบตาม ก - ญ

สำหรับการประชุมในการลงมติให้ความเห็นของคณะกรรมการ เพื่อรายงานผลการสอบสวน ต่อผู้มีอำนาจแต่งตั้งคณะกรรมการ จะต้องมิใช่คณะกรรมการครบตาม ก - ญ

ผู้ที่ได้รับแต่งตั้งเป็นกรรมการในคณะกรรมการสอบสวนอากาศยานอุบัติเหตุด้านธุรการ ต้องไม่เป็นกรรมการสอบสวนอากาศยานอุบัติเหตุด้านนิตยการบินในปีงบประมาณเดียวกัน

(๒) คณะกรรมการสอบสวนอากาศยานด้านธุรการ มีหน้าที่ดังนี้

ก. ดำเนินการสอบสวนหาสาเหตุที่ทำให้อากาศยานอุบัติเหตุทั้งภายในและภายนอก ประเทศ โดยมุ่งประเด็นรายละเอียดทางด้านกฎหมาย ระเบียบ คำสั่ง และวิธีการปฏิบัติ

ข. พิจารณาความดีความชอบ หรือลงโทษผู้เกี่ยวข้องกับอากาศยานอุบัติเหตุ ด้วยความเป็นธรรม

ค. พิจารณาการชดเชยค่าเสียหายกรณีที่อากาศยานทำความเสียหายแก่ทรัพย์สินหรือผลประโยชน์ของประชาชน และส่วนราชการนอกสังกัดกรมฝนหลวงและการบินเกษตร

ง. ดำเนินการทุกกรณีที่เกี่ยวข้องกับกฎหมาย

จ. ดำเนินการสอบสวนเมื่อมีรายงานอากาศยานเกือบจะชนกัน

ฉ. ดำเนินการอื่น ๆ ตามที่อธิบดีกรมฝนหลวงและการบินเกษตรมอบหมาย

(๓) รายงานสรุปผลการสอบสวนของคณะกรรมการสอบสวนอากาศยานอุบัติเหตุด้านธุรการ จัดเป็นเอกสารลับชั้นลับ ซึ่งต้องประกอบด้วยรายละเอียดตามผนวก ๓ หรือผนวก ๔ แล้วแต่กรณี โดยจัดเก็บตามระเบียบของทางราชการ

(๔) รายงานสรุปผลการสอบสวนของคณะกรรมการสอบสวนอากาศยานอุบัติเหตุด้านธุรการให้ รายงานต่ออธิบดีกรมฝนหลวงและการบินเกษตร

(๕) ให้คณะกรรมการสอบสวนอากาศยานอุบัติเหตุด้านธุรการ ดำเนินการสรุปผลการสอบสวน อากาศยานอุบัติเหตุใหญ่และอากาศยานอุบัติเหตุย่อยให้แล้วเสร็จภายในสี่สัปดาห์วัน หรือถ้าเป็นอากาศยานอุบัติเหตุการณ์ หรืออากาศยานเกือบจะชนกัน ให้ดำเนินการสรุปผลการสอบสวนให้แล้วเสร็จภายใน สามสัปดาห์ ทั้งนี้นับตั้งแต่วันที่อากาศยานเกิดอุบัติเหตุ หรืออากาศยานเกือบจะชนกัน

ในกรณีที่คณะกรรมการสอบสวนอากาศยานอุบัติเหตุด้านธุรการไม่สามารถสรุปผลการสอบสวน ให้แล้วเสร็จภายในระยะเวลาที่กำหนดไว้ในวรรคแรก ให้ประธานคณะกรรมการสอบสวนอากาศยาน อุบัติเหตุด้านธุรการ รายงานให้อธิบดีกรมฝนหลวงและการบินเกษตรทราบก่อนถึงวันกำหนด โดยใช้แบบ ตามผนวก ๕ หรือ ผนวก ๖ แล้วแต่กรณี

(๖) เมื่ออธิบดีกรมฝนหลวงและการบินเกษตรพิจารณาผลการสอบสวนอากาศยานอุบัติเหตุ ตามข้อ ๑๑๑ (๕) และเห็นว่ากรณีมีมูลจะต้องดำเนินการทางวินัยกับเจ้าหน้าที่ ความรับผิดชอบทางละเมิด ของเจ้าหน้าที่ หรือความรับผิดชอบอื่น และสั่งการแล้วให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการเสร็จแล้ว ให้ส่งรายงานสรุปผลการสอบสวนอากาศยานอุบัติเหตุด้านธุรการให้กรมฝนหลวงและการบินเกษตรเก็บไว้ เป็นหลักฐานต่อไป

ข้อ ๑๑๒ คณะกรรมการสอบสวนอากาศยานอุบัติเหตุด้านนิตยการบิน หมายถึง คณะกรรมการที่ได้รับการแต่งตั้งจากผู้อำนวยการกองบริหารการบินเกษตร ให้เป็นกรรมการสอบสวน อากาศยานอุบัติเหตุด้านนิตยการบิน ประกอบด้วย ประธานกรรมการ กรรมการ กรรมการและ เลขานุการ จำนวนไม่น้อยกว่า ๕ คน แต่ไม่เกิน ๑๐ คน ให้ดำรงตำแหน่งหรือปฏิบัติหน้าที่งานนิตยการ กองบริหารการบินเกษตร กรมฝนหลวงและการบินเกษตร

(๑) คณะกรรมการสอบสวนอากาศยานอุบัติเหตุด้านนิตยการบิน มีหน้าที่ ดังนี้

ก. ดำเนินการสอบสวนและวิเคราะห์หาข้อเท็จจริง ซึ่งเป็นสาเหตุของอากาศยานอุบัติเหตุ ทั้งในและนอกประเทศ

ข. ดำเนินการสอบสวนเมื่อมีรายงานอากาศยานเกือบจะชนกัน

ค. เมื่อเดินทางถึงบริเวณอุบัติเหตุ ให้ทำหน้าที่ในการอำนวยความสะดวกและประสานกับเจ้าหน้าที่ ของส่วนราชการที่เกี่ยวข้อง

ง. เมื่อได้รับรายงานอากาศยานอุบัติเหตุ ให้ประสานกับคณะกรรมการสอบสวนอากาศยาน อุบัติเหตุด้านธุรการ เพื่อกำหนดวัน เวลา และวิธีเดินทางไปยังบริเวณอากาศยานอุบัติเหตุ

จ. ในกรณีที่อากาศยานเกิดอุบัติเหตุในพื้นที่อันตรายหรือพื้นที่ซึ่งคณะกรรมการสอบสวน อากาศยานอุบัติเหตุด้านนิตยการบิน และคณะกรรมการสอบสวนอากาศยานอุบัติเหตุด้านธุรการ ไม่สามารถเดินทางเข้าไปสอบสวนได้ หรือไม่สามารถนำซากอากาศยานออกมาจากพื้นที่เกิดเหตุได้ ให้ประธานคณะกรรมการสอบสวนอากาศยานอุบัติเหตุด้านนิตยการบินพิจารณาขออนุมัติอธิบดี กรมฝนหลวงและการบินเกษตร เพื่อทำลายซากอากาศยานอุบัติเหตุ และปลดอากาศยานออกจาก ประจําการโดยเร็วที่สุด

ฉ. ดำเนินการสอบสวนและวิเคราะห์ข้อเท็จจริงโดยยึดถือรายการตรวจสอบหาข้อเท็จจริง อากาศยานอุบัติเหตุตามที่กำหนดไว้ในโครงการนิตยการบิน

ช. ดำเนินการรายงานสรุปผลการสอบสวนอากาศยานอุบัติเหตุด้านนิตยการบิน และเสนอแนะข้อแก้ไขเพื่อป้องกันมิให้เกิดอุบัติเหตุที่มีสาเหตุเช่นเดียวกันซ้ำขึ้นอีก

ซ. ดำเนินการสอบสวนและวิเคราะห์กรณีอากาศยานเกือบจะชนกันหรือเหตุอันตรายต่าง ๆ และเสนอแนะข้อแก้ไขเพื่อป้องกันมิให้เกิดเหตุอันตรายที่มีสาเหตุเดียวกันซ้ำขึ้นอีก

(๒) ให้คณะกรรมการสอบสวนอากาศยานอุบัติเหตุด้านนิตยการบินดำเนินการ สรุปผล การสอบสวนอากาศยานอุบัติเหตุใหญ่ และอากาศยานอุบัติเหตุย่อยให้แล้วเสร็จภายในสี่สิบห้าวัน หรือถ้าเป็นอากาศยานอุบัติเหตุการณ์ หรืออากาศยานเกือบจะชนกันให้ดำเนินการสรุปผลการสอบสวน ให้แล้วเสร็จภายในสามสิบวัน ทั้งนี้นับตั้งแต่วันที่อากาศยานเกิดอุบัติเหตุหรือวันที่อากาศยาน เกือบจะชนกัน

(๓) รายงานสรุปผลการสอบสวนอากาศยานอุบัติเหตุด้านนิรภัยของคณะกรรมการสอบสวนอากาศยานอุบัติเหตุด้านนิรภัยการบินและคำสั่งการปฏิบัติเพื่อป้องกันมิให้เกิดอุบัติเหตุ/อันตราย จัดเป็นเอกสารลับชั้นลับ ซึ่งต้องประกอบด้วยรายละเอียดตามผนวก ๗ หรือผนวก ๘ และ/หรือผนวก ๙ แล้วแต่กรณี โดยจัดเก็บตามระเบียบของทางราชการ

(๔) เมื่ออธิบดีกรมฝนหลวงและการบินเกษตรลงชื่อทราบในรายงานสรุปผลการสอบสวนอากาศยานอุบัติเหตุด้านนิรภัยการบิน และลงชื่อสั่งการในคำสั่งการปฏิบัติเพื่อป้องกันมิให้เกิดอุบัติเหตุ/อันตราย แล้ว ให้ส่งรายงานสรุปผลการสอบสวนอากาศยานอุบัติเหตุด้านนิรภัยการบิน และคำสั่งการปฏิบัติเพื่อป้องกันมิให้เกิดอากาศยานอุบัติเหตุ/อันตราย ให้ฝ่ายนิรภัย กองบริหารการบินเกษตร กรมฝนหลวงและการบินเกษตร เพื่อเก็บรายงานสรุปผลการสอบสวนอากาศยานอุบัติเหตุด้านนิรภัยการบินไว้เป็นหลักฐาน และแจกจ่ายคำสั่งการปฏิบัติเพื่อป้องกันมิให้เกิดอากาศยานอุบัติเหตุ/อันตราย ให้หน่วยเกี่ยวข้องเพื่อทราบและปฏิบัติต่อไป

(๕) ในกรณีที่คณะกรรมการสอบสวนอากาศยานอุบัติเหตุด้านนิรภัยการบินไม่สามารถสรุปผลการสอบสวนให้แล้วเสร็จภายในระยะเวลาที่กำหนดไว้ในข้อ ๑๑๒ (๒) ให้ประธานคณะกรรมการสอบสวนอากาศยานอุบัติเหตุด้านนิรภัยการบินรายงานให้อธิบดีกรมฝนหลวงและการบินเกษตรทราบก่อนถึงวันกำหนด โดยใช้แบบตามผนวก ๑๐ หรือผนวก ๑๑ แล้วแต่กรณี

ข้อ ๑๑๓ ให้ส่วนราชการและเจ้าหน้าที่ในสังกัดกรมฝนหลวงและการบินเกษตร ส่งมอบเอกสาร วัตถุพยาน และให้ถ้อยคำ รวมทั้งให้ความร่วมมือในเรื่องต่าง ๆ ตามที่ผู้มีหน้าที่เกี่ยวกับการสอบสวนอากาศยานอุบัติเหตุร้องขอ

ข้อ ๑๑๔ ค่าใช้จ่ายในการสอบสวนอากาศยานอุบัติเหตุประเภทค่าเบี้ยเลี้ยงเดินทาง และค่าที่พักให้เจ้าหน้าที่แต่ละคนเบิกจากหน่วยต้นสังกัด ส่วนค่าใช้จ่ายที่นอกเหนือจากนี้ให้เจ้าหน้าที่แต่ละคนเบิกจากกรมฝนหลวงและการบินเกษตร

ข้อ ๑๑๕ ให้กรมฝนหลวงและการบินเกษตรกำหนดรายการปฏิบัติเมื่อได้รับแจ้งข่าวอากาศยานในสังกัดกรมฝนหลวงและการบินเกษตรอุบัติเหตุ เพื่อให้สามารถแจ้งให้ผู้บังคับบัญชาทราบโดยรวดเร็ว และเพื่อรวบรวมคณะเจ้าหน้าที่ และพาหนะที่จะเดินทางไปสอบสวน พร้อมทั้งวางแผน กำหนดวันเวลาที่ จะเดินทางโดยให้ไปถึงบริเวณอากาศยานอุบัติเหตุให้ได้โดยเร็วที่สุดเท่าที่จะทำได้

## หมวดที่ ๑๗

การบินในขบวนเสด็จพระราชดำเนินของพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว

หรือสมเด็จพระนางเจ้าพระบรมราชินีนาถ หรือพระบรมวงศานุวงศ์ตั้งแต่สมเด็จพระเจ้าลูกเธอ ขึ้นไป

ข้อ ๑๑๖ การเข้าร่วมบินในขบวนเสด็จพระราชดำเนิน หรือเข้าไปในบริเวณที่จะเสด็จพระราชดำเนินจะต้องมีแผนล่วงหน้า และต้องแจ้งให้กรมราชองครักษ์ ในสำนักพระราชวังทราบเป็นการล่วงหน้าอย่างน้อยเจ็ดสิบสองชั่วโมง ก่อนเวลาตามหมายกำหนดการเสด็จพระราชดำเนิน เพื่อกรมราชองครักษ์ได้จัดเข้าแผนการปฏิบัติในขบวน

ข้อ ๑๑๗ หลังจากดำเนินการตามข้อ ๑๑๖ แล้ว ให้แจ้งให้ประสานกับหัวหน้าหน่วยงานที่มีหน้าที่รับผิดชอบจัดพื้นที่ขึ้น - ลง ของอากาศยานในขบวนเสด็จพระราชดำเนินทราบเพื่อจัดเตรียมพื้นที่ขึ้น - ลง ของอากาศยาน กรมฝนหลวงและการบินเกษตร

ข้อ ๑๑๘ ในกรณีเร่งด่วนไม่สามารถปฏิบัติตามข้อกำหนดในข้อ ๑๑๖ ได้ ให้แจ้งให้ผู้อำนวยการเดินทางของขบวนเสด็จพระราชดำเนิน ทราบเป็นการล่วงหน้าอย่างน้อยยี่สิบสี่ชั่วโมง ก่อนเวลาเสด็จพระราชดำเนินตามหมายกำหนดการ

ข้อ ๑๑๙ ห้ามอากาศยานกรมฝนหลวงและการบินเกษตรอื่นใดที่ไม่ได้ปฏิบัติตามข้อ ๑๑๖ หรือข้อ ๑๑๘ บินเข้าใกล้ขบวนเสด็จพระราชดำเนินน้อยกว่าหกไมล์

ข้อ ๑๒๐ ห้ามอากาศยานกรมฝนหลวงและการบินเกษตรอื่นใดบินเข้าบริเวณที่ประทับใกล้กว่าหกไมล์ ตั้งแต่เวลาสี่สิบสี่ชั่วโมงก่อนเสด็จพระราชดำเนินเป็นต้นไป จนหลังจากเสด็จพระราชดำเนินออกไปแล้วอีกหนึ่งชั่วโมง

ข้อ ๑๒๑ การบินในขบวนเสด็จฯ นักบินผู้บังคับอากาศยานจะต้องเข้ารับฟังการบรรยายสรุปแผนการปฏิบัติการบินจากผู้อำนวยการเดินทาง และรับแผนการปฏิบัติการบินมาปฏิบัติทุกครั้ง ก่อนทำการบิน

การปฏิบัติการบินจะต้องปฏิบัติตามแผนที่ได้รับการบรรยายสรุปมาอย่างเคร่งครัด และปฏิบัติตามคำสั่งของผู้อำนวยการเดินทางขบวนเสด็จอย่างเคร่งครัด

ประกาศ ณ วันที่ ๙ มิถุนายน พ.ศ. ๒๕๕๘

วราวุธ ชันติยานันท์

อธิบดีกรมฝนหลวงและการบินเกษตร

ผนวก ๑

คำขอโดยสารอากาศยานกรมฝนหลวงและการบินเกษตร

(ผล.....)

เขียนที่.....

วันที่.....เดือน.....พ.ศ. ....

ข้าพเจ้า และผู้มีนามตามบัญชีข้างท้ายนี้ ขอทำสัญญาไว้ให้แก่กรมฝนหลวงและการบินเกษตร  
ดังต่อไปนี้

๑. ข้าพเจ้าและผู้มีนามตามบัญชีข้างท้ายนี้ มีความประสงค์ขอโดยสารอากาศยานกรมฝนหลวง  
และการบินเกษตร จากต้นทาง.....ถึงปลายทางตามกำหนดในบัญชีข้างท้ายนี้  
เพื่อปฏิบัติภารกิจ.....

๒. การขอโดยสารอากาศยานครั้งนี้ หากมีอุบัติเหตุใด ๆ เกิดขึ้นจนเป็นเหตุให้เกิดอันตรายแก่  
กายหรือทรัพย์สินของข้าพเจ้า หรือทายาท หรือผู้รับมรดกของข้าพเจ้าจะไม่ฟ้องร้องหรือเรียกค่าเสียหายใด ๆ  
จากทางราชการกรมฝนหลวงและการบินเกษตร หรือนักบินผู้บังคับอากาศยานนี้ หรือเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานนี้

๓. ตลอดเวลาที่โดยสารอากาศยาน ข้าพเจ้าจะปฏิบัติตามข้อบังคับ ระเบียบแบบแผนของ  
กรมฝนหลวงและการบินเกษตร และคำสั่งของนักบินผู้บังคับอากาศยานทุกประการ  
เพื่อเป็นหลักฐาน ข้าพเจ้าได้ลงลายมือชื่อไว้เป็นสำคัญ

ลำดับ	ชื่อ-นามสกุล (ตัวบรรจง)	สังกัด	ที่อยู่ปัจจุบัน	ชื่อ (ลายเซ็น)

ตรวจถูกต้องแล้ว

ผู้อนุมัติ

ลงชื่อ.....

(.....)

ลงชื่อ.....

(.....)

ผนวก ๒

บัญชีผู้โดยสารและเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน

(ผล.....)

วันที่.....

เวลา.....น.

อากาศยาน แบบ.....หมายเลข เกษตร.....คำสั่ง/บันทึก ที่.....วันที่.....

ท่าบลดั้งทาง.....จังหวัด.....

ท่าบลปลายทาง.....จังหวัด.....

ลำดับ	ชื่อ-นามสกุล (ตัวบรรจง)	สังกัด	หมายเลขบัตร ประจำตัว	น้ำหนัก (ปอนด์/กิโลกรัม)		หมายเหตุ
				คน	สัมภาระ	

รวมน้ำหนัก.....(ปอนด์/กิโลกรัม)

ได้รับรายการต่าง ๆ ข้างต้นแล้ว

ลงชื่อ.....

(.....)

ผู้บังคับอากาศยาน

วันที่.....

ผนวก ๓

ตัวอย่างการรายงานสรุปผลการสอบสวนอากาศยานอุบัติเหตุ  
ของคณะกรรมการสอบสวนอากาศยานอุบัติเหตุด้านธุรการ

บันทึกข้อความ

ส่วนราชการ กรมฝนหลวงและการบินเกษตร

ที่ ..... วันที่ .....

เรื่อง รายงานสรุปผลการสอบสวนอากาศยาน หมายเลข เกษตร.....อุบัติเหตุใหญ่, อุบัติเหตุย่อย  
อุบัติเหตุการณ์ ด้านธุรการ

เรียน อธิบดีกรมฝนหลวงและการบินเกษตร

คณะกรรมการสอบสวนอากาศยานอุบัติเหตุด้านธุรการให้ทำการสอบสวน กรณี อากาศยาน  
แบบ.....หมายเลข.....อุบัติเหตุใหญ่, อุบัติเหตุย่อย, อุบัติการณ์ เมื่อวันที่.....  
สรุปได้ดังนี้

๑. เหตุการณ์ที่เกิดขึ้น

เมื่อ.....เวลา.....นาย/นาง/นางสาว (ชื่อนักบิน).....  
.....ได้รับคำสั่งให้นำอากาศยาน แบบ.....หมายเลขเกษตร.....ไปทำการบิน  
ภารกิจ.....(ต่อไปเป็นรายละเอียดเกี่ยวกับเหตุการณ์ที่เกิดขึ้น  
ตั้งแต่อากาศยานวิ่งขึ้นจนกระทั่งประสบอุบัติเหตุ)

๒. ชั่วโมงบินของผู้เกี่ยวข้อง

ชั่วโมงบินรวมทั้งหมดของผู้บังคับอากาศยาน.....  
ชั่วโมงบินรวมของอากาศยานแต่ละแบบ.....  
ชั่วโมงบินกลางคืน.....  
ชั่วโมงบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน.....  
ชั่วโมงบินในสภาพอากาศ.....  
ชั่วโมงบินรวมของอากาศยานแบบที่เกิดอุบัติเหตุ.....  
เคยทำการบินกับอากาศยานแบบที่เกิดอุบัติเหตุครั้งสุดท้ายเมื่อ.....  
ชั่วโมงบินรวมในหน้าที่ผู้บังคับอากาศยาน.....  
ชั่วโมงบินรวมกับอากาศยานแบบที่เกิดอุบัติเหตุในรอบ ๙๐ วัน .....



๓. การบาดเจ็บและความชำรุดเสียหาย

๓.๑ การบาดเจ็บ (เป็นรายละเอียดการบาดเจ็บของเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน ผู้ทำงานในอากาศยาน ผู้โดยสาร และบุคคลอื่นที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุ โดยแบ่งชั้นการบาดเจ็บ เป็นเสียชีวิต บาดเจ็บสาหัส บาดเจ็บเล็กน้อย และปลอดภัย)

๓.๒ ความชำรุดเสียหาย

๓.๒.๑ ความชำรุดเสียหายของอากาศยาน (แบ่งความเสียหายของอากาศยานออกเป็นเสียหายขั้นจำหน่าย เสียหายมาก เสียหายเล็กน้อย และไม่เสียหาย)

๓.๒.๒ ความชำรุดเสียหายของทรัพย์สินที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุ (เป็นรายละเอียดความเสียหายของทรัพย์สินต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุ และคิดมูลค่าความเสียหายเป็นเงิน และมูลค่าความเสียหายรวมทั้งหมด)

๔. ข้อมูลจากการสอบสวน

๔.๑ (เช่นจากการสอบถามนักบิน)

๔.๒ (เช่นจากการสอบถามผู้โดยสาร)

๔.๓ (เช่นจากการสอบถามพยานผู้เห็นเหตุการณ์)

๔.๔ (เช่นข้อมูลจากสภาพอากาศ ตามเส้นทางบิน และบริเวณอุบัติเหตุ)

๔.๕ (เช่นจากการสอบสวนที่พบในบริเวณอุบัติเหตุ)

๔.๖ (เช่นจากการตรวจสอบด้านกฎหมาย กฎ ระเบียบ คำสั่ง คู่มือการบิน เทคนิคการบิน หรือวิธีการปฏิบัติต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง)

๔.๗ (เช่นชั่วโมงบินของนักบิน ความชำนาญต่าง ๆ ของผู้เกี่ยวข้องที่คาดว่าเป็นสาเหตุ หรือเกี่ยวข้องกับสาเหตุของอุบัติเหตุ)

๔.๘ ฯลฯ

๕. ข้อวินิจฉัยของคณะกรรมการ

(เป็นการประมวลข้อมูลจากข้อ ๔ วิเคราะห์ออกมาเป็นข้อวินิจฉัยว่าข้อใดบ้างเป็นสาเหตุของอุบัติเหตุ)

๖. สาเหตุของอุบัติเหตุ

(เป็นการรวบรวมจาก ข้อ ๕ ซึ่งจัดออกมาว่า สาเหตุของอุบัติเหตุเกิดจากอะไร ถ้ามีหลายสาเหตุ ให้เรียงสาเหตุของอุบัติเหตุตามลำดับเหตุการณ์ตั้งแต่ การฝึก การควบคุมกำกับดูแลการส่งการไปจนถึงอุบัติเหตุ)

๗. การชดใช้ค่าเสียหาย

(เป็นรายละเอียดที่กรมฝนหลวงและการบินเกษตรจะต้องชดใช้ค่าเสียหายอันเนื่องมาจากการบาดเจ็บ และทรัพย์สินของบุคคลอื่นที่ไม่ใช่ของกรมฝนหลวงและการบินเกษตร ต้องเสียหายเนื่องจากอุบัติเหตุ)

๘. ความดีความชอบและโทษทัณฑ์

๘.๑ ความดีความชอบ

(เป็นรายละเอียดที่เสนอแนะให้สมควรดำเนินการขอบำเหน็จพิเศษ กรณีมีเหตุอันสมควร)

๘.๒ โทษทัณฑ์

(เป็นรายละเอียดที่เสนอแนะให้สมควรดำเนินการลงโทษกรณีมีเหตุอันสมควร)

จึงเรียนมาเพื่อทราบและพิจารณาดำเนินการต่อไป

(ลงชื่อ).....ประธานกรรมการ

(.....)

(ลงชื่อ).....กรรมการ

(.....)

ฯลฯ

ฯลฯ

(ลงชื่อ).....กรรมการและเลขานุการ

(.....)

ผนวกแนบท้ายรายงาน

๑. คำสั่งให้ปฏิบัติราชการ
๒. คำสั่งการบิน
๓. ใบรายงานชั่วโมงบินของนักบิน
๔. ประวัติอากาศยาน
๕. บันทึกคำให้การของพยานผู้รู้เห็นเหตุการณ์
๖. ข่าวอากาศยานที่สนามบินต้นทาง ข่าวอากาศเส้นทางบิน และบริเวณอุบัติเหตุ
๗. คู่มือการบินที่เกี่ยวข้อง
๘. ภาพถ่ายอากาศยานอุบัติเหตุ ๔ ด้าน และรายละเอียดที่จำเป็น
๙. ภาพถ่ายรายละเอียดความเสียหายของทรัพย์สินอื่น นอกเหนือจากอากาศยาน
๑๐. ฯลฯ

ผนวก ๔

ตัวอย่างการรายงานสรุปผลการสอบสวนอากาศยานเกือบจะชนกัน

ของ คณะกรรมการสอบสวนอากาศยานอุบัติเหตุด้านธุรการ

บันทึกข้อความ

ส่วนราชการ กรมฝนหลวงและการบินเกษตร

ที่ ..... วันที่ .....

เรื่อง รายงานสรุปผลการสอบสวน อากาศยานหมายเลขเกษตร.....เกือบจะชนกันกับ อากาศยาน  
.....ด้านธุรการ

เรียน อธิบดีกรมฝนหลวงและการบินเกษตร

คณะกรรมการสอบสวนอากาศยานอุบัติเหตุด้านธุรการได้ทำการสอบสวนกรณี อากาศยานแบบ  
.....หมายเลขเกษตร.....เกือบจะชนกันกับ อากาศยาน.....เมื่อวันที่  
.....เวลา.....น. ณ บริเวณ.....สรุปได้ดังนี้

๑. เหตุการณ์ที่เกิดขึ้น

เมื่อ.....(ชื่อผู้รายงานอากาศยานเกือบจะชนกัน) ได้รายงานว่าอากาศยาน  
แบบ.....หมายเลข.....(ต่อไปเป็นเรื่องราวหรือพฤติกรรมที่อากาศยานเกือบจะชนกัน  
.....) สถานที่อากาศยานเกือบจะชนกัน.....  
เมื่อวันที่.....เวลา.....น.

๒. ชั่วโมงบินของผู้เกี่ยวข้อง

ชั่วโมงบินรวมทั้งหมดของผู้บังคับอากาศยาน.....

ชั่วโมงบินรวมของอากาศยานแต่ละแบบ.....

ชั่วโมงบินรวมของอากาศยานแบบนี้.....

ชั่วโมงบินรวมในหน้าที่ผู้บังคับอากาศยาน.....

เคยทำการบินกับอากาศยานแบบนี้ครั้งสุดท้ายเมื่อ.....

ชั่วโมงบินกับอากาศยานแบบนี้ในรอบ ๙๐ วัน.....

๓. สภาพอากาศ

(เป็นรายละเอียดสภาพอากาศบริเวณที่อากาศยานเกือบจะชนกัน)

๔. ข้อมูลจากการสอบสวน

๔.๑ (เช่นจากการสอบสวนสถาบันนักบินที่เกี่ยวข้อง)

๔.๒ (เช่นจากการสอบถามเจ้าหน้าที่ควบคุมการจราจรทางอากาศ)

๔.๓ (เช่นจากการตรวจสอบด้านกฎหมาย กฎ ระเบียบ คำสั่ง คู่มือการบิน เทคนิคการบิน

หรือวิธีการปฏิบัติต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง)

๔.๔ ฯลฯ

๕. ข้อวินิจฉัยของคณะกรรมการ

(เป็นการประมวลข้อมูลจาก ข้อ ๔ วิเคราะห์ออกมาเป็นข้อวินิจฉัยว่าเรื่องราวจริง ๆ เกิดขึ้นอย่างไร อะไรเป็นสาเหตุของอากาศยานเกือบจะชนกัน)

๖. สาเหตุของอากาศยานเกือบจะชนกัน

(ระบุสาเหตุของอากาศยานเกือบจะชนกัน)

๗. ความดีความชอบ

(เป็นข้อเสนอแนะให้สมควรดำเนินการขอบำเหน็จพิเศษกรณีมีเหตุอันสมควร)

๘. โทษทัณฑ์

(เป็นรายละเอียดที่เสนอแนะให้สมควรดำเนินการลงโทษกรณีมีเหตุอันสมควร)

จึงเรียนมาเพื่อทราบและดำเนินการต่อไป

(ลงชื่อ).....ประธานกรรมการ

(.....)

(ลงชื่อ).....กรรมการ

(.....)

ฯลฯ

ฯลฯ

(ลงชื่อ).....กรรมการและเลขานุการ

(.....)

ผนวกแนบท้ายรายงาน

๑. คำสั่งให้ไปปฏิบัติราชการ
๒. คำสั่งการบิน
๓. ใบรายงานชั่วโมงบินของนักบิน
๔. คำให้การของนักบินและพยาน
๕. แผนผังที่อากาศยานเกือบจะชนกัน
๖. หลักฐานอื่น ๆ ที่เห็นว่าจำเป็น

ผนวก ๕

ตัวอย่างการรายงานขอเลื่อนส่งรายงานสรุปผลการสอบสวนอากาศยานอุบัติเหตุ  
ของ คณะกรรมการสอบสวนอากาศยานอุบัติเหตุด้านธุรการ

บันทึกข้อความ

ส่วนราชการ กรมฝนหลวงและการบินเกษตร

ที่ ..... วันที่ .....

เรื่อง ขอลื่อนส่งสรุปผลการสอบสวน อากาศยาน แบบ.....อุบัติเหตุ (ใหญ่, ย่อย, การณ์) ด้านธุรการ

เรียน อธิบดีกรมฝนหลวงและการบินเกษตร

๑. กรณี อากาศยาน แบบ.....หมายเลขเกษตร.....อุบัติเหตุ เมื่อ.....  
ณ (สถานที่เกิดเหตุ) .....กำหนดส่งรายงานสรุปผลการสอบสวนอากาศยานอุบัติเหตุรายนี้  
ในวันที่.....เดือน.....พ.ศ. ....

๒. คณะกรรมการสอบสวนอากาศยานอุบัติเหตุด้านธุรการ ของกระทรวงเกษตรและสหกรณ์มีข้อขัดข้องที่ไม่  
สามารถส่งรายงานสรุปผลการสอบสวนอากาศยานอุบัติเหตุด้านธุรการภายในกำหนดได้เพราะ.....

กำหนดเวลาที่คาดว่าจะส่งได้ภายใน วันที่.....เดือน.....พ.ศ. ....

ลงชื่อ.....

(.....)

เลขานุการคณะกรรมการสอบสวนอากาศยานอุบัติเหตุด้านธุรการ

ผนวก ๖

ตัวอย่างการรายงานขอเลื่อนส่งรายงานสรุปผลการสอบสวนอากาศยานเกือบจะชนกัน  
ของ คณะกรรมการสอบสวนอากาศยานอุบัติเหตุด้านธุรการ

บันทึกข้อความ

ส่วนราชการ กรมฝนหลวงและการบินเกษตร

ที่ ..... วันที่ .....

เรื่อง ขอเลื่อนส่งรายงานสรุปผลการสอบสวนอากาศยาน แบบ.....หมายเลขเกษตร.....  
เกือบจะชนกัน อากาศยาน แบบ.....ด้านธุรการ

เรียน อธิบดีกรมฝนหลวงและการบินเกษตร

๑. กรณี อากาศยาน แบบ.....หมายเลขเกษตร.....เกือบจะชนกันกับ อากาศยาน  
แบบ.....หมายเลข.....สังกัด.....ณ (สถานที่เกิดเหตุ).....  
เมื่อวันที่.....เดือน.....พ.ศ. ....เวลา.....กำหนดส่งมอบส่งผลการสอบสวนอากาศยาน  
เกือบจะชนกับรายที่...../.....ในวันที่.....เดือน.....พ.ศ. ....

๒. คณะกรรมการสอบสวนอากาศยานอุบัติเหตุด้านธุรการของกระทรวงเกษตรและสหกรณ์มีข้อขัดข้อง  
ไม่สามารถส่งรายงานสรุปผลการสอบสวนอากาศยานเกือบจะชนกัน รายที่...../.....ด้านธุรการ  
ได้เพราะ.....

กำหนดเวลาที่คาดว่าจะส่งได้ภายในวันที่.....เดือน.....พ.ศ. ....

ลงชื่อ.....

(.....)

ประธานคณะกรรมการสอบสวนอากาศยานอุบัติเหตุด้านธุรการ

ลงชื่อ.....

(.....)

เลขานุการคณะกรรมการสอบสวนอากาศยานอุบัติเหตุด้านธุรการ

ผนวก ๗

รายงานสรุปผลการสอบสวนอากาศยานอุบัติเหตุด้านนิตินัยการบิน

บันทึกข้อความ

ส่วนราชการ กรมฝนหลวงและการบินเกษตร

ที่ ..... วันที่ .....

เรื่อง รายงานผลการสอบสวน อากาศยาน หมายเลขเกษตร.....อุบัติเหตุใหญ่/อุบัติเหตุย่อย/อุบัติเหตุการณ์  
ด้านนิตินัยการบิน

เรียน อธิบดีกรมฝนหลวงและการบินเกษตร

๑. เหตุการณ์ที่เกิดขึ้น

เมื่อ.....เวลา.....น. (ชื่อนักบิน).....

ตำแหน่ง.....ได้รับคำสั่งให้นำเครื่องอากาศยานแบบ.....

หมายเลขเกษตร.....ไปทำการบินภารกิจ.....

(ต่อไปเป็นรายละเอียดเกี่ยวกับเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นตั้งแต่อากาศยานวิ่งขึ้นจนกระทั่งประสบอุบัติเหตุ)

๒. การบาดเจ็บและความชำรุดเสียหาย

๒.๑ การบาดเจ็บ

- เสียชีวิต
- บาดเจ็บสาหัส
- บาดเจ็บเล็กน้อย
- ปลอดภัย

(นักบิน เจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน ผู้โดยสารและบุคคลอื่นที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุ)

๒.๒ ความชำรุดเสียหาย

- เสียหายขั้นจำหน่าย
- เสียหายมาก
- เสียหายเล็กน้อย
- ไม่เสียหาย

(อากาศยานและทรัพย์สินที่เกี่ยวข้อง)

๓. การหาข้อมูล

๓.๑ (เช่นจากการสอบสวนปากคำนักบิน)

๓.๒ (เช่นจากพยานผู้รู้เห็นเหตุการณ์)

๓.๓ (เช่นจากการตรวจสอบบริเวณอากาศยานอุบัติเหตุ)

๓.๔ (เช่นจากการตรวจสอบชิ้นส่วนอากาศยาน)

๓.๕ ฯลฯ

๔. ข้อวินิจฉัย

(เป็นการประมวลข้อมูลที่ได้จากการวิเคราะห์ในข้อ ๓ ออกมาเป็นข้อวินิจฉัย)

๕. สิ่งบ่งชี้ที่ค้นพบแต่ไม่เกี่ยวกับอุบัติเหตุ

(ในกรณีที่มีการวิเคราะห์ค้นพบจุดบกพร่อง สิ่งล่อแหลมที่เกี่ยวข้องกับกิจการบิน แต่ไม่ได้เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุในครั้งนั้น ๆ ให้เสนอแนะการแก้ไขด้วย)

๖. สาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ

(กรณีหาสาเหตุได้)

ถ้ามีหลายสาเหตุให้เรียงลำดับตามเหตุการณ์ที่เกิดขึ้น และลงความโดยย่อของสาเหตุนั้น ๆ ด้วย (ในกรณีที่ไม่สามารถหาสาเหตุที่แท้จริงได้)

ไม่สามารถหาสาเหตุที่แท้จริงได้

สาเหตุที่อาจเป็นไปได้

สาเหตุที่อาจเป็นไปได้มีหลายสาเหตุก็ได้

๗. การแก้ไขและข้อเสนอแนะ (ต้องครอบคลุมทุกสาเหตุ รวมทั้งการแก้ไขของสิ่งบ่งชี้ที่พบด้วย)

๘. ฯลฯ

จึงเรียนมาเพื่อทราบผลการสอบสวน อากาศยาน แบบ.....หมายเลขเกชตร.....  
อุบัติเหตุใหญ่/อุบัติเหตุย่อย/อุบัติเหตุการณ์ และลงชื่อในร่างคำสั่งการแก้ไขเพื่อป้องกันมิให้เกิดอันตราย/อุบัติเหตุ  
รายที่...../.....สั่งการให้หน่วยเกี่ยวข้องดำเนินการแก้ไขดังได้แนบมาพร้อมนี้

(ลงชื่อ).....ประธานกรรมการ

(.....)

(ลงชื่อ).....กรรมการ

(.....)

ฯลฯ

ฯลฯ

(ลงชื่อ).....กรรมการและเลขานุการ

(.....)



ผนวก ๘

ตัวอย่างการรายงานผลการสอบสวนอากาศยานเกือบจะชนกัน  
ของคณะกรรมการสอบสวนอากาศยานอุบัติเหตุด้านนิตยการบิน

บันทึกข้อความ

ส่วนราชการ กรมฝนหลวงและการบินเกษตร

ที่ ..... วันที่ .....

เรื่อง รายงานผลการสอบสวนอากาศยาน แบบ.....หมายเลขเกษตร.....เกือบจะชนกันกับ  
อากาศยาน.....สังกัด.....

เรียน อธิบดีกรมฝนหลวงและการบินเกษตร

๑. เหตุการณ์ที่เกิดขึ้น

เมื่อ.....เวลาประมาณ.....น. (ชื่อนักบิน).....

ตำแหน่งนักบิน ได้รับคำสั่งให้นำ อากาศยาน แบบ.....หมายเลขเกษตร.....  
ไปทำการบินภารกิจ.....(ต่อไปเป็นรายละเอียดเกี่ยวกับเหตุการณ์ที่อากาศยานเกือบจะชนกัน)

๒. ข้อมูลและข้อวินิจฉัย

๒.๑ ข้อมูล

๒.๑.๑ (เช่นจากการสอบถามปากคำนักบิน)

๒.๑.๒ (เช่นจากพยานผู้รู้เห็นเหตุการณ์)

๒.๑.๓ ฯลฯ เป็นต้น

๒.๒ ข้อวินิจฉัย (ได้จากการวิเคราะห์ข้อมูลตาม ข้อ ๒.๑ ออกมาเป็นข้อวินิจฉัยของ

คณะกรรมการสอบสวนอากาศยานอุบัติเหตุด้านนิตยการบิน)

๓. สาเหตุที่ทำให้อากาศยานเกือบจะชนกัน

ในกรณีที่หาสาเหตุได้ ถ้ามีหลายองค์ประกอบสาเหตุ ให้เรียงลำดับตามเหตุการณ์ที่เกิดขึ้น  
และลงใจความโดยย่อของสาเหตุนั้น ๆ ด้วย

ในกรณีที่ไม่สามารถหาสาเหตุที่แท้จริงได้

๓.๑ ไม่สามารถหาสาเหตุที่แท้จริงได้

๓.๒ สาเหตุที่อาจจะเป็นไปได้

(สาเหตุที่อาจจะเป็นไปได้ก็สาเหตุก็ได้)

๔. การแก้ไขและข้อเสนอแนะ (ต้องครอบคลุมทุกองค์ประกอบสาเหตุ)

๔.๑ .....

๔.๒ .....

๔.๓ .....

(ในกรณีที่การสอบสวนพบจุดบกพร่อง สิ่งล่อแหลมที่เกี่ยวข้องกับกิจการบิน แต่ไม่เกี่ยวข้อง  
กับเหตุการณ์อากาศยานเกือบจะชนกันในครั้งนั้น ๆ ให้เสนอแนะการแก้ไขด้วย)

จึงเรียนมาเพื่อทราบผลการสอบสวน อากาศยาน แบบ.....หมายเลขเกษตร.....  
เกือบจะชนกัน กับอากาศยาน แบบ.....หมายเลข.....สังกัด.....  
และพิจารณาลงชื่อในร่างคำสั่งการแก้ไขเพื่อป้องกันมิให้เกิดอุบัติเหตุ/อันตราย รายที่...../  
คำสั่งให้หน่วยเกี่ยวข้องดำเนินการแก้ไขดังที่ได้แนบมาพร้อมนี้

(ลงชื่อ).....ประธานกรรมการ  
(.....)

(ลงชื่อ).....กรรมการ  
(.....)

ฯลฯ

ฯลฯ

(.....)

(ลงชื่อ).....กรรมการและเลขานุการ  
(.....)

ผนวก ๙

คำสั่งการปฏิบัติเพื่อป้องกันมิให้เกิดอากาศยานอุบัติเหตุ/อันตราย

ครุฑ

คำสั่งกรมฝนหลวงและการบินเกษตร

ที่...../.....

เรื่อง การปฏิบัติเพื่อป้องกันมิให้เกิดอากาศยานอุบัติเหตุ/อันตราย/รายชื่อ...../.....

.....

๑. เหตุการณ์ที่เกิดขึ้น

(บรรยายเหตุการณ์เกี่ยวกับอากาศยานอุบัติเหตุ หรืออันตรายเกี่ยวกับการบินที่เกิดขึ้น โดยสรุป ทั้งนี้ให้ละเว้นชื่อหน่วย ชื่อผู้เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุ หรืออันตราย และหมายเลขอากาศยาน)

๒. การบาดเจ็บและความชำรุดเสียหาย

- ๒.๑ การบาดเจ็บ
  - เสียชีวิต
  - บาดเจ็บสาหัส
  - บาดเจ็บเล็กน้อย
  - ปลอดภัย

(นักบิน เจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน ผู้โดยสาร และบุคคลอื่นที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุ)

- ๒.๒ ความชำรุดเสียหาย
  - เสียหายขั้นจำหน่าย
  - เสียหายมาก
  - เสียหายเล็กน้อย
  - ไม่เสียหาย

(เฉพาะอากาศยาน)

๓. สาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ / อันตราย

ในกรณีที่สามารถหาสาเหตุได้ ถ้ามีหลายสาเหตุ ให้เรียงตามลำดับเหตุการณ์ที่เกิดขึ้น และลงใจความโดยย่อของสาเหตุนั้นด้วย

ในกรณีที่ไม่สามารถหาสาเหตุที่แท้จริงได้

- ๓.๑ ไม่สามารถหาสาเหตุที่แท้จริงได้
- ๓.๒ สาเหตุที่อาจจะเป็นไปได้  
(สาเหตุที่อาจจะเป็นไปได้ จะมีกี่สาเหตุก็ได้)

๔. ข้อบกพร่องที่ค้นพบแต่ไม่เกี่ยวกับอุบัติเหตุ/อันตราย รายนี้

(ในกรณีที่พบข้อบกพร่อง แต่ไม่เกี่ยวกับอุบัติเหตุ หรือ อันตรายรายนี้ ให้ลงไว้เป็นข้อ ๆ และเสนอแนะการแก้ไขในข้อ ๕ ด้วย)

๕. การปฏิบัติเพื่อแก้ไขและป้องกัน (ให้ครอบคลุมทุกสาเหตุ)

๕.๑.....

๕.๒.....

๕.๓.....

๖. ผู้ที่ต้องปฏิบัติและรับทราบ

๖.๑ กรมฝนหลวงและการบินเกษตร

๖.๒.....

๖.๓.....

ให้ผู้เกี่ยวข้องดำเนินการตามคำสั่งตั้งแต่บัดนี้เป็นต้นไป และรายงานการปฏิบัติและผล  
ของการปฏิบัติให้ทราบภายใน ๖๐ วัน

สั่ง ณ วันที่.....เดือน.....พ.ศ. ....

ลงชื่อ.....

(.....)

อธิบดีกรมฝนหลวงและการบินเกษตร

ผนวก ๑๐

รายงานขอเลื่อนรายงานผลการสอบสวนอากาศยานอุบัติเหตุ  
ของคณะกรรมการสอบสวนอากาศยานอุบัติเหตุด้านนิตยการบิน

บันทึกข้อความ

ส่วนราชการ กรมฝนหลวงและการบินเกษตร

ที่ ..... วันที่ .....

เรื่อง ขอเลื่อนส่งรายงานผลการสอบสวน อากาศยาน แบบ.....หมายเลขเกษตร.....  
อุบัติเหตุ ด้านนิตยการบิน

เรียน อธิบดีกรมฝนหลวงและการบินเกษตร

๑. อากาศยาน แบบ.....หมายเลขเกษตร.....เกิดอุบัติเหตุเมื่อวันที่.....  
เดือน.....พ.ศ. ....ณ (สถานที่เกิดเหตุ) กำหนดส่งรายงานผลการสอบสวนอากาศยานอุบัติเหตุ  
ด้านนิตยการบินเมื่อวันที่.....เดือน.....พ.ศ. ....

๒. คณะกรรมการสอบสวนอากาศยานอุบัติเหตุด้านนิตยการบินมีข้อขัดข้องไม่สามารถส่งรายงาน  
ผลการสอบสวนภายในกำหนดได้เพราะ.....

กำหนดเวลาที่คาดว่าจะส่งรายงานผลการสอบสวนอากาศยานอุบัติเหตุได้ภายในวันที่.....  
เดือน.....พ.ศ. ....

ลงชื่อ.....

(.....)

ประธานคณะกรรมการสอบสวนอากาศยานอุบัติเหตุด้านนิตยการบิน

ผนวก ๑๑

รายงานขอเลื่อนรายงานผลการสอบสวนอากาศยานเกือบจะชนกัน  
ของคณะกรรมการสอบสวนอากาศยานอุบัติเหตุด้านนิตยการบิน

บันทึกข้อความ

ส่วนราชการ กรมฝนหลวงและการบินเกษตร

ที่ ..... วันที่ .....

เรื่อง ขอเลื่อนส่งรายงานผลการสอบสวนอากาศยาน แบบ.....หมายเลขเกษตร.....  
เกือบจะชนกับ อากาศยาน แบบ.....หมายเลข.....สังกัด.....

เรียน อธิบดีกรมฝนหลวงและการบินเกษตร

๑. เมื่อวันที่.....เดือน.....พ.ศ. .... อากาศยาน แบบ.....

หมายเลขเกษตร.....เกือบจะชนกับอากาศยาน แบบ.....หมายเลข

.....สังกัด..... ณ (สถานที่เกิดเหตุ).....

กำหนดส่งรายงานผลการสอบสวนอากาศยานเกือบจะชนกันรายนี้ในวันที่.....เดือน.....พ.ศ. ....

๒. คณะกรรมการสอบสวนอากาศยานอุบัติเหตุด้านนิตยการบินมีข้อขัดข้องไม่สามารถ  
ส่งรายงาน ผลการสอบสวนภายในกำหนดได้เพราะ.....

กำหนดเวลาที่คาดว่าจะส่งรายงานผลการสอบสวนอากาศยานอุบัติเหตุได้ภายในวันที่.....  
เดือน.....พ.ศ. ....

ลงชื่อ.....

(.....)

ประธานคณะกรรมการสอบสวนอากาศยานอุบัติเหตุด้านนิตยการบิน

ผนวก ๑๒  
แบบรายงานอันตราย

ตอนที่ ๑  
กรอกข้อความโดยผู้รายงาน

เรียน อธิบดีกรมฝนหลวงและการบินเกษตร

๑. รายงานอันตรายเกี่ยวข้องกับอากาศยาน อุปกรณ์ภาคพื้น วัสดุ สิ่งอำนวยความสะดวก  
ระเบียบปฏิบัติ เอกสารเทคนิค สถานที่ที่เป็นต่อสุขภาพ อื่น ๆ ให้ระบุ.....

๒. บรรยายเหตุการณ์ (วันที่ เดือน ปี เวลา สรุปรว่า ใครหรืออะไร ทำอะไร ที่ไหน เมื่อไร และ  
ทำ หรือเกิดขึ้นอย่างไร).....

๓. ข้อควรแก้ไข (ผู้รายงานจะเสนอหรือไม่ก็ได้).....

ลงชื่อ.....

(.....)

...../...../.....

(ผู้รายงานจะลงชื่อหรือไม่ก็ได้)

ตอนที่ ๒

การดำเนินการวิเคราะห์ การแก้ไข และข้อเสนอแนะ

สำหรับเจ้าหน้าที่นิรภัย

๔. วัน เดือน ปี ที่ได้รับรายงาน.....

๕. สรุปผลการสอบสวนเพิ่มเติม และการวิเคราะห์.....

.....  
.....  
.....  
.....

๖. การแก้ไขและข้อเสนอแนะ.....

.....  
.....  
.....  
.....

๗. การแก้ไขที่ได้ปฏิบัติไปแล้ว.....

.....  
.....  
.....  
.....

ลงชื่อ.....

(.....)

เจ้าหน้าที่นิรภัยหน่วย.....

...../...../.....