

## ระเบียบกรมฝนหลวงและการบินเกษตร

ว่าด้วยการบิน พ.ศ. ๒๕๖๓

โดยที่เป็นการสมควรปรับปรุงระเบียบกรมฝนหลวงและการบินเกษตรว่าด้วยการบิน พ.ศ. ๒๕๕๘ เพื่อกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และแนวทางปฏิบัติให้เหมาะสม สอดคล้องกับหน้าที่การปฏิบัติภารกิจของเจ้าหน้าที่ รวมถึงแนวทางปฏิบัติตามมาตรฐานการบินสากลที่ใช้บังคับอยู่ในปัจจุบัน

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๓๒ แห่งพระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการแผ่นดิน พ.ศ. ๒๕๓๔ จึงวางระเบียบไว้ ดังต่อไปนี้

ข้อ ๑ ระเบียบนี้เรียกว่า “ระเบียบกรมฝนหลวงและการบินเกษตรว่าด้วยการบิน พ.ศ. ๒๕๖๓”

ข้อ ๒ ระเบียบนี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันที่ประกาศใช้เป็นต้นไป

ข้อ ๓ ให้ยกเลิก ระเบียบกรมฝนหลวงและการบินเกษตรว่าด้วยการบิน พ.ศ. ๒๕๕๘

ข้อ ๔ ระเบียบนี้ให้ใช้บังคับกับเจ้าหน้าที่ในสังกัดกรมฝนหลวงและการบินเกษตร และเจ้าหน้าที่นอกสังกัดกรมฝนหลวงและการบินเกษตร รวมทั้งบุคคลภายนอกที่เข้ามาเกี่ยวข้องกับการบินของกรมฝนหลวงและการบินเกษตร

ข้อ ๕ ให้อธิบดีกรมฝนหลวงและการบินเกษตร เป็นผู้รักษาการตามระเบียบนี้และมีอำนาจพิจารณาวินิจฉัยปัญหาเกี่ยวกับการดำเนินการตามระเบียบนี้

บรรดาระเบียบหรือข้อบังคับอื่นใดในส่วนที่กำหนดไว้แล้วในระเบียบนี้ หรือซึ่งขัดหรือแย้งกับระเบียบนี้ให้ใช้ระเบียบนี้แทน

หมวด ๑

บททั่วไป

ข้อ ๖ ในระเบียบนี้

“หัวหน้าส่วนราชการ” หมายถึง อธิบดีกรมฝนหลวงและการบินเกษตร

“นักบิน” หมายถึง ครูการบิน นักบินผู้บังคับอากาศยาน นักบินผู้ช่วย และนักบินฝึกหัด

“ผู้ควบคุมหน่วยการบิน” หมายถึง หัวหน้านักบินที่ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งตามคำสั่งของกรมฝนหลวงและการบินเกษตร

“หัวหน้าชุดปฏิบัติการบิน” หมายถึง นักบินผู้ทำหน้าที่อำนวยความสะดวก กำกับดูแลการปฏิบัติงานของหน่วยบินนอกที่ตั้งปกติ

“หัวหน้านักบิน” หมายถึง นักบินที่ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งตามคำสั่งของกรมฝนหลวงและการบินเกษตร

“ครูการบิน” หมายถึง นักบินซึ่งมีคุณสมบัติตามที่กำหนดไว้ในระเบียบนี้และได้รับการแต่งตั้งให้เป็นครูการบิน มีหน้าที่รับผิดชอบในการให้การฝึกและศึกษาแก่นักบินและครูการบินให้ทำการบินกับอากาศยานที่ประจำการในกรมฝนหลวงและการบินเกษตร

“นักบินผู้บังคับอากาศยาน” (Pilot-In-Command) หมายถึง นักบินผู้รับผิดชอบการปฏิบัติการบินและความปลอดภัยของผู้โดยสารและอากาศยานที่ทำการบินอยู่

“นักบินผู้ช่วย” (Co-pilot) หมายถึง นักบินที่นั่งในตำแหน่งนักบินผู้ช่วยซึ่งได้ผ่านการบินเปลี่ยนคุณสมบัติและดำรงความต่อเนื่องในการบินกับอากาศยานที่กำลังบินอยู่นั้น

“นักบินฝึกหัด” หมายถึง นักบินที่อยู่ในระหว่างการเรียนภาคทฤษฎีวิชาการบินและภาคอากาศฝึกปฏิบัติทำหน้าที่ภาคอากาศ หากจะได้รับการแต่งตั้งเป็นนักบินผู้ช่วย จะต้องผ่านเกณฑ์การตรวจสอบคุณสมบัติสามารถดำเนินการบินจากคณะกรรมการตรวจสอบคุณสมบัติสามารถดำเนินการบิน

“ผู้อำนวยการบิน” (Aircraft Commander) หมายถึง ผู้มีอำนาจหน้าที่วางแผน ควบคุม กำกับดูแลและสั่งการผู้ที่เกี่ยวข้องในการปฏิบัติการบินของอากาศยานหรือหมู่บินให้บรรลุวัตถุประสงค์ของแต่ละภารกิจ

“ช่างอากาศยาน” หมายถึง นายช่างเทคนิค นายช่างอากาศยาน ช่างเครื่องบินและผู้ช่วยช่างเครื่องบิน

“ช่างอิเล็กทรอนิกส์การบิน” หมายถึง ช่างอิเล็กทรอนิกส์การบิน ช่างวิทยุการบิน ช่างอิเล็กทรอนิกส์และนายช่างไฟฟ้า โดยปฏิบัติงานเป็นผู้ทำการในอากาศ

“ผู้ปฏิบัติหน้าที่ภารกิจการบิน” หมายถึง เจ้าหน้าที่กรมฝนหลวงและการบินเกษตรหรือบุคคลที่ได้รับคำสั่งแต่งตั้งให้ร่วมปฏิบัติการของกรมฝนหลวงและการบินเกษตร ประกอบด้วย

(๑) เจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน

(๒) เจ้าหน้าที่ภาคสนับสนุน

(๓) เจ้าหน้าที่ภาคพื้น

“เจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน” หมายถึง ผู้ทำการในอากาศและผู้ปฏิบัติงานบนอากาศยานซึ่งปฏิบัติหน้าที่ในขณะทำการบิน

“อากาศยาน” หมายถึง เครื่องบินและเฮลิคอปเตอร์ที่เข้าประจำการของกรมฝนหลวงและการบินเกษตร

“สนามบิน” หมายถึง พื้นที่ที่กำหนดไว้บนพื้นดินและพื้นน้ำหรือพื้นที่อื่นสำหรับใช้ทั้งหมดหรือแต่บางส่วนเพื่อการขึ้น - ลงหรือเคลื่อนไหวของอากาศยาน รวมตลอดถึงอาคาร สิ่งติดตั้งและอุปกรณ์ซึ่งอยู่ภายในสนามบินนั้น

“สนามบินสำรอง” หมายถึง สนามบินที่ได้กำหนดไว้ในแผนการบิน ในกรณีที่ไม่สามารถนำอากาศยานไปลงที่สนามบินที่ตั้งใจจะไปลงได้ สนามบินสำรองอาจจะเป็นสนามบินที่อากาศยานวิ่งขึ้นมาก็ได้

“ทางวิ่ง” (Runway) หมายถึง พื้นที่สี่เหลี่ยมผืนผ้าที่กำหนดบนสนามบินบกเพื่อการขึ้น - ลงของอากาศยานตามทางยาว

“ทางขับ” (Taxiway) หมายถึง เส้นทางบนสนามบินบกที่กำหนดขึ้นใช้สำหรับการขับเคลื่อนของอากาศยาน

“บรรณสารการบิน” (Aeronautical Information Publication Thailand ; AIP) หมายถึง เอกสารที่จัดพิมพ์ขึ้นโดยหน่วยที่ได้รับมอบอำนาจของแต่ละประเทศ ประกอบด้วย ข่าวสารการบินซึ่งมีสาระสำคัญและมีผลกระทบต่อการบินอากาศ

“ข่าวอากาศ” หมายถึง ข้อมูลเกี่ยวกับสภาพอากาศเป็นข่าวสารข้อมูลที่จะช่วยให้นักบินตัดสินใจวางแผนการบินได้อย่างปลอดภัย

“หน่วยควบคุมการจราจรทางอากาศ” (Air Traffic Control Unit) หมายถึง หน่วยที่มีหน้าที่บริการควบคุมการจราจรทางอากาศ ได้แก่ ศูนย์ควบคุมการจราจรทางอากาศ (Area Control Centre) หน่วยควบคุมอากาศยานเข้า - ออก (Approach Control Office) หรือหอบังคับการบิน (Aerodrome Control Tower) และให้หมายความรวมถึงหน่วยงานที่มีลักษณะการปฏิบัติงานเช่นเดียวกัน

“การบริการควบคุมจราจรทางอากาศ” (Air Traffic Control Service) หมายถึง การบริการการควบคุมการจราจรทางอากาศที่มีความมุ่งหมาย ดังนี้

- (๑) เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุระหว่างอากาศยานที่บินอยู่ในอากาศ
- (๒) เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุระหว่างอากาศยานกับสิ่งกีดขวางภาคพื้น
- (๓) เพื่อให้การจราจรทางอากาศเป็นไปด้วยความสะดวกรวดเร็วและปลอดภัย

“หน่วยบริการการจราจรทางอากาศ” (Air Traffic Service Unit) หมายถึง หน่วยควบคุมการจราจรทางอากาศ ศูนย์ข่าวสารการบินหรือสำนักงานรายงานการจราจรทางอากาศ (Air Traffic Service Reporting Point Office)

“การอนุญาตการควบคุมจราจรทางอากาศ” (Air Traffic Control Clearance ; ATC CLEARANCE) หมายถึง การอนุญาตให้อากาศยานปฏิบัติการบินตามเงื่อนไขที่หน่วยควบคุมการจราจรทางอากาศกำหนดให้

“การซ่อมบำรุงอากาศยาน” (Aircraft Maintenance) หมายถึง การรักษาสภาพความสมควรเดินอากาศของอากาศยานให้สามารถทำภารกิจได้สำเร็จอย่างมีประสิทธิภาพ ปลอดภัยและคุ้มค่าแบ่งออกเป็น ๒ ประเภท

- (๑) การตรวจซ่อมอากาศยานตามกำหนดเวลา (Scheduled Maintenance)
- (๒) การตรวจซ่อมอากาศยานนอกกำหนดเวลา (Unscheduled Maintenance)

“การจราจรทางอากาศ” หมายถึง การบินไป - มา ของอากาศยานในท้องอากาศหรือในขณะขับเคลื่อนอยู่บนพื้นที่ขับเคลื่อนของสนามบิน

“แผนการบิน” (Flight Plan) หมายถึง ขาวสารเฉพาะที่ให้กับหน่วยควบคุมการจราจรทางอากาศซึ่งเป็นขาวสารเกี่ยวกับความตั้งใจที่จะทำการบินทั้งหมดหรือส่วนหนึ่งของการบินของอากาศยาน

“ตั้งใจทำการบิน” (Intend to Flight) หมายถึง ความประสงค์ของนักบินที่จะนำเอาอากาศยานนั้นไปทำการบินตามคำสั่ง โดยนับตั้งแต่นักบินเริ่มปฏิบัติตามกรรมวิธีในการหมุนติตเครื่องยนต์และจะสิ้นสุดเมื่อนักบินนำอากาศยานนั้นกลับมาลงและจอดไว้ ณ จุดที่กำหนดไว้แล้ว จนกระทั่งทำการดับเครื่องยนต์ ใบพัดหรือใบพัดใหญ่หยุดนิ่งและใส่มือห้ามล้อเรียบร้อยหรือที่อื่นกรณีมีความจำเป็น

“การบินหมู่” (Formation Flight) หมายถึง อากาศยานตั้งแต่สองเครื่องขึ้นไปบินอยู่ชิดกัน โดยมีการเตรียมการมาก่อนซึ่งอากาศยานแต่ละเครื่องรับผิดชอบตนเองในการจัดระยะห่างระหว่างเครื่อง แต่ในการควบคุมการจราจรทางอากาศถือว่าเป็นอากาศยานเครื่องเดียว หัวหน้าหมู่บินจะเป็นผู้รับผิดชอบการปฏิบัติการบินและความปลอดภัยของหมู่บิน หมู่บินมี ๒ แบบ คือ

(๑) หมู่บินมาตรฐาน คือ การบินหมู่ซึ่งตำแหน่งอากาศยานทุกเครื่องในหมู่บินอยู่ห่างจากอากาศยานหัวหน้าหมู่บินไม่เกินหนึ่งไมล์ทะเลในทางระดับและไม่เกินหนึ่งพันฟุตในทางตั้ง

(๒) หมู่บินไม่เป็นมาตรฐาน คือ การบินหมู่ที่ทำการบินในลักษณะ ดังต่อไปนี้

ก. หัวหน้าหมู่บินร้องขอและหน่วยควบคุมการจราจรทางอากาศได้อนุญาตให้ปฏิบัติ นอกเหนือไปจากกฎเกณฑ์ของหมู่บินมาตรฐาน

ข. การปฏิบัติการบินได้กระทำในห้วงอากาศที่กำหนดไว้โดยเฉพาะสำหรับภารกิจ

ค. การปฏิบัติการบินได้กระทำภายในระยะสูงที่ได้รับการสำรองไว้แล้วหรือภายใต้ ข้อตกลง

“การบินลงระหว่างทาง” หมายถึง การบินลงพักระหว่างทางครั้งหนึ่งหรือหลายครั้งที่สนามบิน ซึ่งอยู่ระหว่างเส้นทางบินตามแผนการบิน

“การบินทดสอบและลองเครื่องอากาศยาน” หมายถึง การนำอากาศยานขึ้นทำการบิน เพื่อทดลอง ทดสอบ ตรวจสอบสภาพการทำงาน สมรรถนะของอากาศยานหรือการทดสอบการทำงานของอุปกรณ์ประจำอากาศยานหรืออุปกรณ์ที่นำมาติดกับอากาศยาน

“เชื้อเพลิงสำรอง” หมายถึง ปริมาณเชื้อเพลิงที่ใช้ได้สำหรับอากาศยานเดิมสำรองไว้ นอกเหนือจากปริมาณที่ต้องใช้สำหรับการบินจากสนามบินต้นทางไปยังสนามบินปลายทางที่กำหนดไว้ในแผนการบิน

“เกณฑ์เชื้อเพลิงต่ำสุด” (Minimum Fuel) หมายถึง ปริมาณเชื้อเพลิงของอากาศยาน มีเหลืออยู่น้อยและเมื่อไปถึงสนามบินปลายทางแล้วไม่สามารถรอการล่าช้าต่อไปได้หรือรอได้เพียง ชั่วขณะหนึ่งสภาพนี้ยังไม่อยู่ในสภาวะฉุกเฉินแต่จะเกิดสภาวะฉุกเฉินขึ้นถ้าล่าช้าต่อไป นักบินจะต้องแจ้งให้หน่วยควบคุมการจราจรทางอากาศทราบถึงสภาพเกณฑ์เชื้อเพลิงต่ำสุดเพื่อจะได้จัดลำดับ

การลงนามบินก่อนเพื่อความปลอดภัย หากมีการล่าช้าในการจัดกระสวนการบิน (Pattern) ต่อไปอีก นักบินจะต้องขอลงนามบินในสถานะฉุกเฉิน

“นิรภัย” (Safety) หมายถึง การพิทักษ์รักษาชีวิตและทรัพย์สิน รวมทั้งการป้องกันอุบัติเหตุ

“โครงการนิรภัย” หมายถึง การจัดดำเนินงานนิรภัยซึ่งกำหนดวัตถุประสงค์ นโยบายความรับผิดชอบ และมาตรการการป้องกันอุบัติเหตุ รวมทั้งการปฏิบัติในระดับต่าง ๆ ของกรมฝนหลวงและการบินเกษตร กำหนดขึ้นเพื่อลดหรือกำจัดอันตรายต่อบุคคลและทรัพย์สินไม่ให้เกิดขึ้นหรือเหลือน้อยที่สุด

“นิรภัยการบิน” (Flight Safety) หมายถึง การพิทักษ์รักษาชีวิตของผู้เกี่ยวข้องกับการบิน และทรัพย์สิน รวมทั้งการป้องกันอากาศยานประสบอุบัติเหตุ

“นิรภัยภาคพื้น” (Ground Safety) หมายถึง การพิทักษ์รักษาชีวิตและทรัพย์สิน รวมทั้งการป้องกันอุบัติเหตุภาคพื้น

“อุบัติเหตุภาคพื้น” หมายถึง ลำดับเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยมิได้คาดหมายและมีใช่การกระทำ โดยจงใจหรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงของบุคคลหรืออากาศยานของกรมฝนหลวงและการบินเกษตร อันเนื่องมาจากการปฏิบัติราชการ ซึ่งก่อให้เกิดการบาดเจ็บแก่บุคคลหรือความเสียหายแก่ทรัพย์สิน

(๑) อุบัติเหตุภาคพื้นร้ายแรง หมายถึง อุบัติเหตุที่ทำให้บุคคลที่เกี่ยวข้องต้องเสียชีวิต หรือบาดเจ็บสาหัส ทูพพลภาพ พิการ หรือทรัพย์สินที่เกี่ยวข้องเสียหายขั้นเสียหายมาก

(๒) อุบัติเหตุภาคพื้นย่อย หมายถึง อุบัติเหตุที่ทำให้บุคคลที่เกี่ยวข้องได้รับบาดเจ็บเล็กน้อย หรือทรัพย์สินที่เกี่ยวข้องเสียหายขั้นเสียหายเล็กน้อย

“อากาศยานเกือบจะชนกัน” หมายถึง อากาศยานบินเข้าใกล้กันโดยที่นักบินผู้บังคับ อากาศยานนั้นมองไม่เห็นกันมาก่อนจนกระทั่งนักบินผู้บังคับอากาศยานฝ่ายที่มองเห็นก่อนต้องบังคับ อากาศยานของตนเองบินเลี้ยวหลบออกไปด้วยมุมปีกเล็กหรือเจ้าหน้าที่ควบคุมการจราจรทางอากาศแนะนำ ให้อากาศยานเครื่องใดเครื่องหนึ่งหรือหลายเครื่องเลี้ยวหลบออกไปทันทีทันใด

“อากาศยานประสบอุบัติเหตุ” หมายถึง ลำดับเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยมิได้คาดหมายและมีใช่การกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงของบุคคลใด ทำให้อากาศยานได้รับความเสียหายหรือบุคคลบาดเจ็บหรือเสียชีวิต หรือทรัพย์สินที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุต้องเสียหาย ทั้งนี้ เหตุเกิดขึ้นระหว่างระยะเวลาตั้งใจทำการบิน อากาศยานประสบอุบัติเหตุแบ่งได้เป็น ๓ ชั้น คือ

(๑) อากาศยานอุบัติเหตุใหญ่ หมายถึง อากาศยานประสบอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นยังผลให้นักบิน หรือผู้เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุต้องเสียชีวิต หรือได้รับบาดเจ็บสาหัส หรืออากาศยานได้รับความชำรุดเสียหายขั้นจำหน่ายหรือเสียหายมาก

(๒) อากาศยานอุบัติเหตุย่อย หมายถึง อากาศยานประสบอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นยังผลให้นักบิน หรือผู้เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุได้รับบาดเจ็บเล็กน้อยหรืออากาศยานได้รับความชำรุดเสียหายเล็กน้อย

(๓) อากาศยานอุบัติเหตุการณ์ หมายถึง อากาศยานประสบอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นยังผลให้นักบินหรือผู้เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุปลอดภัยและอากาศยานได้รับความชำรุดเสียหายต่ำกว่าชั้นเสียหายเล็กน้อย

“เสียหายมาก” หมายถึง อากาศยานได้รับความชำรุดเสียหายเกินกว่าร้อยละเจ็ดสิบของมูลค่าอากาศยานในปัจจุบัน ซึ่งกระทบต่อส่วนประกอบหลักของอากาศยานจนไม่สามารถทำการบินต่อไปได้หรือทำให้เกิดความไม่ปลอดภัยในการบิน

“เสียหายเล็กน้อย” หมายถึง อากาศยานได้รับความชำรุดเสียหายน้อยกว่าร้อยละเจ็ดสิบของมูลค่าอากาศยานในปัจจุบัน ซึ่งไม่กระทบต่อส่วนประกอบหลักของอากาศยานและสามารถทำการบินได้อย่างปลอดภัย

“อากาศยานสูญหาย” หมายถึง อากาศยานที่ไม่ถึงที่หมายตามแผนการบินเป็นเวลาเกินกว่าสี่สิบสี่ชั่วโมง

## หมวด ๒

### ว่าด้วยการอนุญาตให้ทำการบิน

ข้อ ๗ อากาศยานกรมฝนหลวงและการบินเกษตรให้ใช้ปฏิบัติการบินเพื่อประโยชน์ของทางราชการกรมฝนหลวงและการบินเกษตร ห้ามนำไปใช้ในภารกิจอื่น เว้นแต่จะได้รับอนุญาตเป็นลายลักษณ์อักษรจากหัวหน้าส่วนราชการหรือผู้ที่หัวหน้าส่วนราชการมอบหมาย

ข้อ ๘ การปฏิบัติการบินของอากาศยานกรมฝนหลวงและการบินเกษตร โดยทั่วไปให้ถือปฏิบัติ ดังนี้

(๑) เมื่อปฏิบัติการบินเหนือน่านฟ้าราชอาณาจักรไทย ให้ปฏิบัติตามบรรณสารการบินแห่งประเทศไทย (AIP - Thailand) ของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย 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. ประกาศผู้ทำการในอากาศ (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 การบินปฏิบัติภารกิจในบางกรณี ซึ่งวิธีการปฏิบัติการบินไม่เป็นไปตามข้อ ๘ (๑) แต่ไม่ขัดกับระเบียบนี้ให้นักบินผู้บังคับอากาศยานหรือหัวหน้าหมู่บิน ระบุรายละเอียดการปฏิบัติภารกิจในแผนการบินให้มากที่สุดเท่าที่จะกระทำได้ และในขณะที่ทำการบินปฏิบัติภารกิจให้ติดต่อกับประสานกับหน่วยควบคุมการจราจรทางอากาศ หรือกรมควบคุมปฏิบัติการทางอากาศอย่างใกล้ชิด

ข้อ ๑๐ ผู้มีอำนาจอนุญาตให้ทำการบินในแต่ละภารกิจการบินให้เป็นไป ดังต่อไปนี้

(๑) รัฐมนตรีว่าการกระทรวงเกษตรและสหกรณ์หรือผู้ที่ได้รับมอบหมายจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ สำหรับการบินทุกภารกิจและการบินออกนอกราชอาณาจักรไทย

(๒) หัวหน้าส่วนราชการหรือผู้ที่หัวหน้าส่วนราชการมอบหมายสำหรับการบินทุกภารกิจในราชอาณาจักรไทย

(๓) ผู้อำนวยการกองบริหารการบินเกษตรหรือผู้ที่ได้รับมอบหมายจากผู้อำนวยการกองบริหารการบินเกษตร สำหรับการบินเพื่อดำรงสถานภาพการบินต่อเนื่อง การบินทดสอบและประเมินค่าสมรรถนะอากาศยาน รวมถึงอุปกรณ์ที่จัดหาและเพิ่มเติมใหม่ การบินตามระยะเวลา การบินในภารกิจการบินกลับเพื่อตรวจซ่อม การบินทดสอบและลองเครื่องอากาศยานรวมถึงอุปกรณ์หลังการซ่อมบำรุง การบินบริการเพื่อซ่อมบำรุงอากาศยาน การบินเพื่อตรวจสอบมาตรฐานการบิน การบินตรวจสอบวุฒิสมรรถนะด้านการบิน การบินเพื่อประชาสัมพันธ์ การบินเพื่อถ่ายภาพทางอากาศ และการบินสนับสนุนคณะกรรมการสอบสวนอากาศยานประสบอุบัติเหตุ

(๔) หัวหน้าชุดปฏิบัติการบิน สำหรับภารกิจการบินประจำวัน และภารกิจอื่นที่ได้รับมอบหมายตามคำสั่ง

การบินในภารกิจต่าง ๆ เมื่อได้รับอนุญาตตามวรรคแรก และหากเป็นการบินโดยมีเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานน้อยกว่าเกณฑ์ต่ำสุดที่กำหนดไว้ในคู่มือการบินภารกิจนั้น ๆ และเป็นกรณีที่มีความจำเป็นเร่งด่วน ให้ผู้อำนวยการกองบริหารการบินเกษตร หรือผู้ที่ได้รับมอบหมายจากผู้อำนวยการกองบริหารการบินเกษตรเป็นผู้พิจารณาอนุญาต เสร็จแล้วให้รายงานหัวหน้าส่วนราชการพร้อมเหตุผลและความจำเป็นดังกล่าวด้วย

ข้อ ๑๑ การอนุญาตการบินตามข้อ ๑๐ เป็นการอนุญาตให้อากาศยานปฏิบัติการบินโดยผู้บังคับอากาศยานที่ได้รับอนุญาตซึ่งยังดำรงสถานภาพการบินต่อเนื่องกับอากาศยานแบบนั้นอยู่ และมีวุฒิสมรรถนะด้านการบินที่เหมาะสมกับภารกิจ

ข้อ ๑๒ การบินทุกครั้งจะต้องมีคำสั่งการบินให้ปฏิบัติการตามที่ได้รับอนุญาตแล้ว และเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานต้องรับทราบคำสั่งการบินก่อนปฏิบัติการบิน

(๑) หน่วย ณ ที่ตั้งปกติ ให้ผู้ควบคุมหน่วยการบินหรือหัวหน้านักบินเป็นผู้มีอำนาจสั่งการบิน

(๒) หน่วยนอกที่ตั้งปกติ ให้หัวหน้าชุดปฏิบัติการบินเป็นผู้มีอำนาจสั่งการบิน

(๓) คำสั่งการบินต้องไม่ขัดกับข้อ ๑๑ ของระเบียบนี้

(๔) ในกรณีที่ปฏิบัติการบินตามคำสั่งการบินไม่ได้หรือมีการปฏิบัตินอกเหนือจากคำสั่งการบิน เพราะเหตุใด ยกเว้นกรณีเกิดสถานะฉุกเฉินหรือการปฏิบัติเพื่อความปลอดภัย ให้นักบินผู้ปฏิบัติการบิน รายงานให้ผู้สั่งการบินทราบด้วยวาจาหรือเป็นลายลักษณ์อักษร แล้วแต่ผู้สั่งการบินจะเห็นสมควร เมื่อผู้สั่งการบินทราบแล้วให้ดำเนินการตามควรแก่กรณี

ข้อ ๑๓ ผู้มีอำนาจสั่งการบินต้องไม่สั่งการให้ผู้ทำการในอากาศและผู้ปฏิบัติงานบนอากาศยาน ต่อไปนี้ปฏิบัติการบิน

(๑) กรณีแพทย์เวชศาสตร์การบินสั่งให้งดการปฏิบัติงานในอากาศ

(๒) กรณีอากาศยานประสบอุบัติเหตุและยังไม่ได้รับอนุญาตให้ทำการบินได้จากแพทย์ เวชศาสตร์การบิน สถาบันเวชศาสตร์การบินกองทัพอากาศ

(๓) ผู้ที่มีอาการเมา มึนงง เนื่องจากสุรา ยาเสพติดหรือสารเคมี

(๔) ผู้ที่เสพยาเสพติดให้โทษร้ายแรง

(๕) ผู้ที่เสพสุราตั้งแต่ห้าสิบมิลลิกรัมขึ้นไป ก่อนทำการบินน้อยกว่าสิบสองชั่วโมง

(๖) ผู้ที่มีอาการเหนื่อยล้า (Fatigue) เนื่องจากการปฏิบัติการกิจกรรมมากเกินไปหรือพักผ่อน ไม่เพียงพอ

(๗) ผู้ที่มีอาการเจ็บป่วยหรือบาดเจ็บซึ่งอาจจะทำให้เสื่อมสมรรถภาพในการปฏิบัติหน้าที่ ตามที่ระบุในมาตรา ๕๐ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๔๗ และที่แก้ไขเพิ่มเติม

ข้อ ๑๔ การอนุญาตให้บุคคลภายนอกสังกัดกรมฝนหลวงและการบินเกษตร ที่ไม่มีรายชื่อ ในคำสั่งปฏิบัติราชการโดยसारอากาศยานเมื่ออากาศยานบินปฏิบัติราชการให้อยู่ในอำนาจและดุลพินิจ ของหัวหน้าส่วนราชการ

ทั้งนี้ ผู้โดยสารที่ขออนุญาตต้องเขียนคำขอโดยसारอากาศยานตามแบบของกรมฝนหลวง และการบินเกษตรตามผนวก ๑ มอบไว้กับเจ้าหน้าที่ภาคพื้น ณ จุดต้นทาง หรือผู้ทำการในอากาศไว้ เป็นหลักฐานก่อนเวลาบินอย่างน้อยหนึ่งชั่วโมงและจัดเก็บไว้ที่กองบริหารการบินเกษตรโดยเร็ว

#### หมวด ๓

#### ว่าด้วยอากาศยาน อุปกรณ์ และเครื่องแต่งกาย

ข้อ ๑๕ อากาศยานกรมฝนหลวงและการบินเกษตร จะต้องมีความสมบัติอย่างน้อยเทียบเท่ากับอากาศยานซึ่งสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย กระทรวงคมนาคม ให้การรับรอง สมควรเดินอากาศ (Airworthiness)

ข้อ ๑๖ เพื่อความปลอดภัยในการบินอากาศยานของกรมฝนหลวงและการบินเกษตร จำเป็นต้องมีอุปกรณ์เป็นไปตามที่ระบุไว้ในกฎการบิน (Flight Rule) และคู่มือบริษัทผู้ผลิตกำหนด



ข้อ ๑๗ อากาศยานที่ไม่อยู่ในสภาพสมควรเดินอากาศ (Airworthy) หรืออากาศยานที่เจ้าหน้าที่ผู้รับผิดชอบไม่รับรองว่าอยู่ในสภาพทำการบินได้โดยปลอดภัย ห้ามนำอากาศยานนั้นทำการบิน

ข้อ ๑๘ ให้มีคณะกรรมการคัดเลือกแบบอากาศยานและอุปกรณ์อากาศยานทำหน้าที่พิจารณา เสนอแนะข้อมูลทางวิชาการและทางเทคนิคเพื่อชี้ถึงข้อดีหรือข้อบกพร่องของอากาศยานและอุปกรณ์อากาศยานแต่ละแบบต่อหัวหน้าส่วนราชการ เพื่อเป็นแนวทางในการตัดสินใจจัดหาอากาศยานและอุปกรณ์อากาศยาน

ข้อ ๑๙ อากาศยานกรมฝนหลวงและการบินเกษตร หากจำเป็นต้องติดตั้งหรือดัดแปลงอุปกรณ์อื่นในการปฏิบัติการฝนหลวงนอกจากที่กำหนดไว้ในหมวดนี้จะทำการติดตั้งได้ต่อเมื่อ

(๑) อุปกรณ์นั้นได้รับการรับรองจากบริษัทผู้ผลิตอุปกรณ์ ว่าสามารถติดตั้งได้กับอากาศยานของกรมฝนหลวงและการบินเกษตร

(๒) อุปกรณ์นั้นได้รับการรับรองโดยผู้มีอำนาจว่าสามารถติดตั้งได้กับอากาศยานของกรมฝนหลวงและการบินเกษตร

ทั้งนี้ ต้องได้รับความเห็นชอบและได้รับอนุญาตเป็นลายลักษณ์อักษรจากหัวหน้าส่วนราชการ

ข้อ ๒๐ ส่วนประกอบโครงสร้างอากาศยานที่สำคัญ เป็นโครงสร้างซึ่งเมื่อเกิดความเสียหายหรือชำรุดจะมีผลกระทบต่อการบินมาก ได้แก่

(๑) เครื่องบิน

- ก. ลำตัว (Fuselage)
- ข. ปีก (Wing)
- ค. ชุดหาง (Empennage Group)
- ง. ชุดฐานล้อ (Landing Gear)
- จ. ชุดแท่นเครื่องยนต์ (Engine Mounting)
- ฉ. ชุดใบพัดของเครื่องบิน (Propeller)

(๒) เฮลิคอปเตอร์

- ก. โครงสร้างลำตัว (Airframe)
- ข. ระบบบังคับการบิน (Flight Control)
- ค. ระบบถ่ายทอดกำลัง (Transmission)
- ง. ชุดท่อนหาง (Tail Boom)
- จ. ชุดฐานล้อหรือฐานรับน้ำหนัก (Landing Gear)

ภายใต้บังคับข้อ ๒๖ การซ่อมบำรุงต้องเป็นไปตามคู่มือบริษัทผู้ผลิตกำหนด

ข้อ ๒๑ ระบบบังคับอากาศยาน ประกอบด้วย

(๑) ชุดพื้นบังคับ ดังนี้

- ก. ปีกเล็กแก้อียง (Aileron)
- ข. ทางเสือขึ้น - ลง (Elevator)
- ค. ทางเสือเลี้ยว (Rudder)
- ง. แฟลป (Flap)
- จ. แผ่นปรับ (Trim Tab)

(๒) เครื่องยนต์อากาศยาน

(๓) ระบบใบพัด (Propeller And Rotor System) ดังนี้

- ก. ชุดใบพัดของเครื่องบิน (Propeller)
- ข. ชุดใบพัดหลักของเฮลิคอปเตอร์ (Main Rotor Blade)
- ค. ชุดใบพัดหางของเฮลิคอปเตอร์ (Tail Rotor Blade)

ข้อ ๒๒ ระบบอิเล็กทรอนิกส์การบินประจำอากาศยาน (Avionics) ประกอบด้วย

- (๑) ระบบติดต่อสื่อสารบนอากาศยาน (Communication)
- (๒) ระบบเครื่องช่วยเดินอากาศ (Navigation)
- (๓) ระบบเรดาร์ตรวจอากาศ (Weather Radar)
- (๔) ระบบอื่น ๆ (Special Equipment)

ข้อ ๒๓ ให้กรมฝนหลวงและการบินเกษตรดำเนินการจัดหาเครื่องแต่งกายและเครื่องมือเครื่องใช้ที่จำเป็นสำหรับเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานและแจกจ่ายให้เจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานตามความเหมาะสมกับภารกิจ

ข้อ ๒๔ เครื่องแต่งกายสำหรับเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน

(๑) เครื่องแต่งกายสำหรับนักบิน ประกอบด้วย

- ก. ชุดบิน
- ข. รองเท้าบิน
- ค. ถุงมือบิน
- ง. หน้ากากป้องกันก๊าซพิษ เฉพาะภารกิจการบรรทุกหรือไปรษณีย์เคมีที่มีพิษต่อร่างกาย

(๒) เครื่องแต่งกายสำหรับเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานที่ไม่ใช่ นักบิน ประกอบด้วย

- ก. ชุดบิน
- ข. รองเท้าบิน
- ค. ถุงมือบิน
- ง. หน้ากากป้องกันก๊าซพิษ เฉพาะภารกิจการบรรทุกหรือไปรษณีย์เคมีที่มีพิษต่อร่างกาย
- จ. ชุดปฏิบัติงานซ่อมบำรุง เฉพาะช่างอากาศยานและช่างอิเล็กทรอนิกส์การบิน

ข้อ ๒๕ เครื่องมือเครื่องใช้ที่จำเป็นสำหรับนักบิน ประกอบด้วย

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

(๒) บรรณสารการบินที่จำเป็น

(๓) ชุดยั้งชีพในป่า (Survival Kit - Land)

(๔) ชุดยั้งชีพในทะเล (Survival Kit - Sea)

#### หมวด ๔

#### ว่าด้วยการซ่อมบำรุงอากาศยาน

ข้อ ๒๖ การซ่อมบำรุงอากาศยาน แบ่งออกได้ ๓ ระดับ ดังนี้

(๑) การซ่อมบำรุงระดับหน่วย (Organizational Maintenance) เป็นการตรวจสอบสภาพความพร้อมของอากาศยานประจำวันก่อนทำการบิน - หลังบิน เพื่อป้องกันความชำรุดเสียหายอันอาจเกิดขึ้น รวมถึงการซ่อมบำรุงตามที่กำหนดไว้ในคำสั่งเทคนิคให้ปฏิบัติที่ระดับหน่วย

(๒) การซ่อมบำรุงระดับกลาง (Intermediate Maintenance) เป็นการซ่อมนอกเหนือจากการซ่อมบำรุงระดับหน่วย ประกอบด้วย การตรวจซ่อมตามระยะเวลา การตรวจซ่อมใหญ่หรือการตรวจซ่อมย่อย และการซ่อมบำรุงบริษัทต่าง ๆ การซ่อมโครงสร้างที่ต้องใช้แบบยัด การตรวจแก้ไขความคลาดเคลื่อนโดยใช้เครื่องมือทดสอบ รวมทั้งการปฏิบัติที่กำหนดไว้ในคำสั่งเทคนิคให้ปฏิบัติที่ระดับกลาง

(๓) การซ่อมบำรุงระดับโรงงาน (Depot Maintenance) เป็นการซ่อมใหญ่อากาศยาน เครื่องยนต์และบริษัทตามการตรวจซ่อมอากาศยานตามกำหนดเวลา (Scheduled Maintenance) และการตรวจซ่อมอากาศยานนอกกำหนดเวลา (Unscheduled Maintenance) ทั้งนี้ การซ่อมบำรุงระดับโรงงานต้องได้รับการรับรองจากบริษัทผู้ผลิตเท่านั้น

ข้อ ๒๗ การซ่อมบำรุงอากาศยาน แบ่งออกเป็น

(๑) การตรวจซ่อมอากาศยานตามกำหนดเวลา (Scheduled Maintenance) คือ การตรวจซ่อมอากาศยานซึ่งกำหนดตามชั่วโมงบินหรือระยะเวลาการใช้งานแล้วแต่คู่มือของบริษัทผู้ผลิตกำหนด

ก. การตรวจซ่อมตามระยะเวลา (Periodic Inspection)

ข. การตรวจตามบัตรของบริษัทผู้สร้างอากาศยาน

(๒) การตรวจซ่อมอากาศยานนอกกำหนดเวลา (Unscheduled Maintenance) คือ การตรวจซ่อมกรณีอากาศยานชำรุด อุบัติเหตุ อุบัติการณ์หรือตัดแปลงแก้ไข รวมถึงการตรวจตามเอกสารแจ้งความทางเทคนิค (Service Bulletin) การตรวจซ่อมประเภทนี้กระทำได้ทุกระดับการซ่อมบำรุง ทั้งนี้ ขึ้นอยู่กับความชำรุดและศักยภาพของหน่วยที่รับผิดชอบระดับการซ่อมบำรุงนั้น ได้แก่

ก. การพัฒนาและปรับปรุงสมรรถนะอากาศยาน

- ข. การประกอบและติดตั้งอุปกรณ์อากาศยาน
- ค. การซ่อมอากาศยานที่เสียหายจากอุบัติเหตุ
- ง. การซ่อมตามโครงการยืดอายุอากาศยาน
- จ. การทดสอบประเมินค่าสมรรถนะอากาศยานที่จัดหาและเพิ่มเติมใหม่

ข้อ ๒๘ นอกจากการซ่อมบำรุงอากาศยานตามความในข้อ ๒๖ แล้ว การตรวจซ่อมบำรุงระบบอิเล็กทรอนิกส์การบินประจำอากาศยานต้องดำเนินการ

- (๑) การตรวจบำรุงรักษาตามระยะเวลา
- (๒) การตรวจซ่อมเมื่อมีเหตุขัดข้อง
- (๓) การปรับปรุงและติดตั้งอุปกรณ์ใหม่
- (๔) การทดสอบการทำงานของอุปกรณ์ภาคพื้นและภาคอากาศ

ข้อ ๒๙ ให้มีการจัดทำประวัติการซ่อมบำรุงอากาศยานและชิ้นส่วนหรืออุปกรณ์ต่าง ๆ ของอากาศยานให้ถูกต้องและเป็นปัจจุบัน

ข้อ ๓๐ ผู้ทำการซ่อมบำรุงอากาศยานกรมฝนหลวงและการบินเกษตร ต้องเป็นผู้มีหน้าที่โดยตำแหน่งหรือที่ได้รับการแต่งตั้งให้มีหน้าที่ปฏิบัติและได้รับอนุมัติจากหัวหน้าส่วนราชการหรือผู้ที่หัวหน้าส่วนราชการมอบหมาย

ข้อ ๓๑ กรณีผู้ที่จะทำการติดเครื่องยนต์อากาศยาน เพื่อลองเครื่องยนต์หรือขับเคลื่อนอากาศยานบนพื้นจะต้องมีคุณสมบัติอย่างใดอย่างหนึ่ง ดังนี้

- (๑) ผู้ได้รับใบอนุญาตนายช่างภาคพื้นดิน (Aircraft Maintenance Engineer License) ตามแบบของอากาศยาน
- (๒) ผู้ได้รับใบประกาศจากบริษัทผู้ผลิตอากาศยาน
- (๓) ผู้ที่ผ่านการฝึกและตรวจสอบความรู้ความสามารถจากคณะกรรมการตรวจสอบวุฒิสามารถของกรมฝนหลวงและการบินเกษตร

ข้อ ๓๒ การรับรองสภาพสมควรเดินอากาศของอากาศยานกรมฝนหลวงและการบินเกษตร ให้ปฏิบัติ ดังนี้

(๑) อากาศยานที่เข้ารับการตรวจซ่อม ทั้งการตรวจซ่อมอากาศยานตามกำหนดเวลาและนอกกำหนดเวลา ทุกระดับการซ่อมบำรุงให้สารวัตรช่างเครื่องบิน ผู้ช่วยหัวหน้าช่างเครื่องบินหรือหัวหน้าช่างเครื่องบิน เป็นผู้รับรองสภาพสมควรเดินอากาศของอากาศยาน

(๒) อากาศยานที่เข้าประจำการและปฏิบัติงานประจำวัน ให้ช่างอากาศยานที่ได้รับคำสั่งให้ปฏิบัติงานยกเว้นผู้ช่วยช่างเครื่องบินเป็นผู้มีอำนาจรับรองสภาพสมควรเดินอากาศของอากาศยาน

## หมวด ๕

## ว่าด้วยผู้ปฏิบัติหน้าที่การกิจการบิน

ข้อ ๓๓ ผู้ปฏิบัติหน้าที่การกิจการบิน แบ่งออกเป็น ๓ ประเภท คือเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน เจ้าหน้าที่ภาคสนับสนุน และเจ้าหน้าที่ภาคพื้น

(๑) เจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน

ก. ผู้ทำการในอากาศ

๑) นักบิน

๒) ช่างอากาศยาน

๓) ช่างอิเล็กทรอนิกส์การบิน

ข. ผู้ปฏิบัติงานบนอากาศยาน

๑) นักวิทยาศาสตร์

๒) เจ้าหน้าที่ไปรษณีย์หรือเจ้าหน้าที่ที่ปฏิบัติงานลักษณะเดียวกัน

๓) ช่างอิเล็กทรอนิกส์

๔) นายช่างไฟฟ้า

(๒) เจ้าหน้าที่ภาคสนับสนุน

๑) พนักงานเวชศาสตร์การบิน

๒) เจ้าหน้าที่อื่นที่ได้รับมอบหมาย

(๓) เจ้าหน้าที่ภาคพื้น

๑) ผู้ควบคุมจราจรทางอากาศ

๒) เจ้าหน้าที่อื่นที่ได้รับมอบหมาย

ข้อ ๓๔ นักบินแบ่งได้ ดังนี้

(๑) นักบินฝึกหัด

(๒) นักบินผู้ช่วย

(๓) นักบินผู้บังคับอากาศยาน

(๔) ครูการบิน

อากาศยานที่มีนักบินประจำหน้าที่เกินกว่าหนึ่งคน ให้จัดแบ่งวุฒิสามารถเป็นนักบินผู้บังคับอากาศยานและนักบินผู้ช่วย ทั้งนี้ แล้วแต่ความจำเป็นของการปฏิบัติการบินกับอากาศยานแต่ละแบบ

ข้อ ๓๕ การตรวจสอบวุฒิสามารถด้านการบิน ให้เป็นหน้าที่คณะกรรมการตรวจสอบวุฒิสามารถด้านการบิน ซึ่งแต่งตั้งโดยผู้อำนวยการกองบริหารการบินเกษตร ให้มีหน้าที่ตรวจสอบวุฒิสามารถทั้งด้านทฤษฎีและด้านปฏิบัติการบิน เพื่อแต่งตั้งให้เป็นนักบินผู้บังคับอากาศยานหรือครูการบิน

ตามความจำเป็น คณะกรรมการตรวจสอบวุฒิสมาธิการด้านการบินอย่างน้อยต้องประกอบด้วยผู้ควบคุมหน่วยการบินหรือหัวหน้านักบินและครูการบินของอากาศยานแบบที่จะทำการตรวจสอบ

ข้อ ๓๖ การแต่งตั้งนักบินผู้ช่วยต้องเป็นผู้ที่มีคุณสมบัติ ดังนี้

(๑) มีชั่วโมงบินรวมไม่น้อยกว่าสองร้อยชั่วโมงบิน

(๒) ผ่านการฝึกบินภารกิจการบินเกษตรกับอากาศยานแบบใดแบบหนึ่งในสังกัดกรมฝนหลวงและการบินเกษตรไม่น้อยกว่าหกสิบชั่วโมงบิน

ข้อ ๓๗ การแต่งตั้งนักบินผู้บังคับอากาศยานต้องเป็นผู้ที่มีคุณสมบัติ ดังนี้

(๑) กรณีที่มีชั่วโมงบินกับอากาศยานแบบเดียวกับอากาศยานของกรมฝนหลวงและการบินเกษตรมาก่อน

ก. มีชั่วโมงบินรวมอย่างน้อยแปดร้อยชั่วโมงบิน

ข. มีชั่วโมงบินกับอากาศยานแบบที่จะทำหน้าที่เป็นนักบินผู้บังคับอากาศยานไม่น้อยกว่าสามร้อยชั่วโมงบิน

ค. มีชั่วโมงบินกับอากาศยานแบบของกรมฝนหลวงและการบินเกษตรไม่น้อยกว่าหนึ่งร้อยยี่สิบชั่วโมงบินและปฏิบัติงานกับกรมฝนหลวงและการบินเกษตรไม่น้อยกว่าหนึ่งปี

(๒) กรณีไม่เคยมีชั่วโมงบินกับอากาศยานแบบเดียวกับอากาศยานของกรมฝนหลวงและการบินเกษตรมาก่อน

ก. มีชั่วโมงบินรวมอย่างน้อยแปดร้อยชั่วโมงบิน

ข. มีชั่วโมงบินกับอากาศยานแบบที่จะทำหน้าที่เป็นนักบินผู้บังคับอากาศยานอย่างน้อยสามร้อยชั่วโมงบินและปฏิบัติงานกับกรมฝนหลวงและการบินเกษตรไม่น้อยกว่าหนึ่งปี

(๓) ผ่านการประเมินตามเกณฑ์มาตรฐานเป็นนักบินผู้บังคับอากาศยานจากคณะกรรมการตรวจสอบวุฒิสมาธิการด้านการบิน กองบริหารการบินเกษตร กรมฝนหลวงและการบินเกษตร

ข้อ ๓๘ การแต่งตั้งครูการบินต้องเป็นผู้ที่มีคุณสมบัติ ดังนี้

(๑) มีชั่วโมงบินรวมไม่น้อยกว่าสามพันชั่วโมงบิน

(๒) มีชั่วโมงบินในฐานะนักบินผู้บังคับอากาศยานกับอากาศยานแบบที่จะทำหน้าที่เป็นครูการบินไม่น้อยกว่าสามร้อยชั่วโมงบินหรือได้รับการฝึกเป็นครูการบินจากบริษัทผู้ผลิตอากาศยานแบบนั้น ๆ

(๓) ผ่านการตรวจสอบเป็นครูการบินจากคณะกรรมการตรวจสอบวุฒิสมาธิการด้านการบิน กองบริหารการบินเกษตร กรมฝนหลวงและการบินเกษตร เว้นแต่นักบินผู้นั้นดำรงวุฒิสมาธิการเป็นครูการบินอยู่แล้ว

ข้อ ๓๙ ผู้ปฏิบัติหน้าที่ภารกิจการบิน ต้องเป็นผู้ที่มีคุณสมบัติตามที่ทางราชการกำหนด หากปรากฏหรือมีเหตุสงสัยหรือมีรายงานว่าเจ้าหน้าที่ผู้ใดไม่มีคุณสมบัติตามที่ทางราชการกำหนด หัวหน้าส่วนราชการมีอำนาจสั่งการให้ผู้ปฏิบัติหน้าที่ภารกิจการบินผู้นั้นรับการตรวจทางการแพทย์หรือการตรวจสอบความรู้ทางทฤษฎีหรือความชำนาญทางปฏิบัติได้

การตรวจทางการแพทย์สำหรับผู้ปฏิบัติหน้าที่ภารกิจการบินยกเว้นพนักงานเวชศาสตร์การบิน เจ้าหน้าที่อื่นที่ได้รับมอบหมายให้ปฏิบัติงานต้องได้รับการตรวจโดยแพทย์เวชศาสตร์การบิน สถาบันเวชศาสตร์การบินกองทัพอากาศตามมาตรฐานที่กำหนด

การรายงานผลการตรวจสอบตามวรรคหนึ่งและวรรคสองให้เป็นหน้าที่ของสำนักงานเลขานุการกรม กรมฝนหลวงและการบินเกษตร

ข้อ ๔๐ ผู้ปฏิบัติหน้าที่ภารกิจการบินจะต้องได้รับการตรวจสมรรถภาพทางร่างกาย ตามกำหนดเวลา ดังนี้

(๑) นักบินรับการตรวจจากแพทย์เวชศาสตร์การบิน สถาบันเวชศาสตร์การบินกองทัพอากาศ ทุกสิบสองเดือนสำหรับผู้มีอายุไม่เกินหกสิบปีและทุกหกเดือนสำหรับผู้มีอายุเกินหกสิบปี

(๒) ผู้ทำการในอากาศที่ไม่ใช่ นักบิน ผู้ปฏิบัติงานบนอากาศยาน และเจ้าหน้าที่ภาคพื้นเฉพาะ ผู้ควบคุมจราจรทางอากาศ ต้องรับการตรวจสอบจากแพทย์เวชศาสตร์การบิน สถาบันเวชศาสตร์การบินกองทัพอากาศทุกสิบสองเดือน

(๓) พนักงานเวชศาสตร์การบิน และเจ้าหน้าที่อื่นที่ได้รับมอบหมาย ต้องรับการตรวจสุขภาพ ประจำปีจากโรงพยาบาล

ในกรณีที่นักบินผู้ใดไม่ผ่านการตรวจสมรรถภาพทางร่างกายตาม (๑) ให้กรมฝนหลวงและการบินเกษตรพิจารณาว่านักบินผู้นั้นเป็นผู้ย่อนความสามารถหรือมีเหตุอันควรให้ออกจากราชการหรือไม่ หากเห็นว่ากรณีมีมูลให้รายงานไปยังหัวหน้าส่วนราชการเพื่อพิจารณาตามระเบียบกระทรวงการคลัง ว่าด้วยลูกจ้างประจำของส่วนราชการ พ.ศ. ๒๕๓๗ และระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยพนักงานราชการ พ.ศ. ๒๕๔๗

ข้อ ๔๑ เจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานที่ประสบอุบัติเหตุด้านการบินจะต้องได้รับการส่งไปตรวจ และรักษาที่สถาบันเวชศาสตร์การบินกองทัพอากาศ ในทันทีที่รับออกมาจากบริเวณอุบัติเหตุ ยกเว้น ในกรณีที่บริเวณอุบัติเหตุอยู่ห่างไกลและเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานประสบอุบัติเหตุจำเป็นต้องได้รับการรักษาโดยเร็ว ให้ส่งไปรับการรักษาที่โรงพยาบาลที่ใกล้ที่สุดและพนักงานเวชศาสตร์การบิน ต้องประสานกับแพทย์ผู้รับผิดชอบโดยใกล้ชิด เพื่อให้ได้ข้อมูลทางการแพทย์ด้านนิรภัยเวชกรรมการบิน มากที่สุดเท่าที่จะทำได้และเมื่อสามารถส่งกลับทางการแพทย์เพื่อรับการรักษาโดยแพทย์เวชศาสตร์การบิน สถาบันเวชศาสตร์การบินกองทัพอากาศ ก็ให้ดำเนินการส่งกลับทางการแพทย์ทันทีที่สามารถกระทำได้

ข้อ ๔๒ ช่างอากาศยานแบ่งวุฒิสามารถได้ ดังนี้

(๑) ผู้ช่วยช่างเครื่องบิน

(๒) ช่างเครื่องบิน

(๓) สารวัตรช่างเครื่องบิน

(๔) ผู้ช่วยหัวหน้าช่างเครื่องบิน

(๕) หัวหน้าช่างเครื่องบิน

(๖) ที่ปรึกษาช่างเครื่องบิน

หมวด ๖  
ว่าด้วยการบิน

ข้อ ๔๓ นักบินต้องวางแผนการบิน เพื่อปฏิบัติภารกิจตามคำสั่งการบินที่ได้รับทราบให้สำเร็จ ด้วยความปลอดภัยโดยจะต้องมีข้อมูลที่จำเป็นในการวางแผนการบิน ดังนี้

- (๑) จุดมุ่งหมายของภารกิจ และวิธีการปฏิบัติ
- (๒) ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติภารกิจ
- (๓) เรื่องที่เกี่ยวข้องตามคู่มือการบินของอากาศยานแบบที่จะทำการบิน
- (๔) ประกาศผู้ทำการในอากาศ (Notice to Airmen ; NOTAM)
- (๕) ข้อมูลต่าง ๆ ในบรรณสารการบินประเทศไทย (Aeronautical Information Publication Thailand)

(๖) แผนการบินสำรองในกรณีที่ไม่สามารถปฏิบัติตามแผนการบินที่วางไว้

(๗) ข่าวสภาพอากาศที่สนามบินต้นทาง เส้นทางบิน บริเวณพื้นที่ปฏิบัติภารกิจสนามบินปลายทางและสนามบินสำรอง

(๘) ระยะเวลา - ต่ำสุด ที่จะบินได้อย่างปลอดภัยตามเส้นทางบิน บริเวณสนามบินปลายทาง และสนามบินสำรอง

(๙) ปริมาณเชื้อเพลิงที่ต้องใช้และปริมาณเชื้อเพลิงสำรอง

ข้อ ๔๔ นักบินผู้บังคับอากาศยาน ต้องจัดทำแผนการบิน (Flight Plan) ตามแบบของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย กระทรวงคมนาคม หรือใบแบบแผนการบินตามที่กำหนดไว้ในบรรณสารการบินของรัฐนั้นและข้อมูลเส้นทางบิน (Navigation Log) อันจะทำให้เกิดความปลอดภัยในการบินทั้งก่อนและระหว่างทำการบินทุกเที่ยวบิน ยกเว้นการฝึกบินในพื้นที่ฝึกบิน (Local Flight) ซึ่งมีการควบคุมเส้นทางเข้า - ออกและระยะสูงไว้แล้วไม่ต้องจัดทำข้อมูลเส้นทางบิน (Navigation Log)

ข้อ ๔๕ นักบินต้องตรวจสอบข่าวอากาศจากหน่วยบริการข่าวอากาศที่อยู่ในพื้นที่และแหล่งข้อมูลต่าง ๆ เพื่อรับทราบสภาพอากาศปัจจุบันและการพยากรณ์อากาศเพื่อใช้ในการวางแผนการบินหรือเปลี่ยนแปลงแผนการบิน ทั้งนี้ เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการบิน

ข้อ ๔๖ การคำนวณปริมาณเชื้อเพลิงที่ต้องใช้ในการปฏิบัติภารกิจการบินในการปฏิบัติการบินจะต้องมีปริมาณเชื้อเพลิงที่จะทำการปฏิบัติภารกิจที่ได้รับมอบหมายอย่างเพียงพอจนถึงจุดที่จะทำการลงครั้งสุดท้ายหรือที่สนามบินปลายทางหรือสนามบินสำรอง แล้วแต่จำนวนใดจะมากกว่ากันบวกกับปริมาณเชื้อเพลิงสำรองไว้อีกสามสิบนาที

ถ้าจุดที่จะทำการลงครั้งสุดท้ายหรือสนามบินปลายทางอยู่ห่างไกลหรืออยู่บนเกาะไม่ให้คำนวณปริมาณเชื้อเพลิงสำหรับการวนรอแต่ให้คำนวณปริมาณเชื้อเพลิงสำหรับบินไปสนามบินสำรองแทน



ข้อ ๔๗ นักบินผู้บังคับอากาศยานหรือหัวหน้าหมู่บินเป็นผู้รับผิดชอบในการบรรยายสรุปให้เจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานทราบในเรื่องที่มีผลกระทบต่อความปลอดภัยในการบินและความสำเร็จของภารกิจ

ในกรณีมีผู้โดยสารซึ่งเป็นบุคคลภายนอกให้ช่างอากาศยานเป็นผู้บรรยายในเรื่องที่มีผลกระทบต่อความปลอดภัยในการบิน และขั้นตอนการปฏิบัติเมื่อเกิดภาวะฉุกเฉิน การใช้ระบบและอุปกรณ์ช่วยชีวิต ข้อห้าม ข้อควรระวังและข้อจำกัดที่พึงปฏิบัติ ระเบียบและคำแนะนำพิเศษสำหรับภารกิจการบินเกษตร

ถ้ามีการแต่งตั้งผู้อำนวยการบินในการบินภารกิจใดหรือเที่ยวบินใด ๆ ให้ผู้อำนวยการบินเป็นผู้รับผิดชอบตามความในวรรคแรกแทนผู้บังคับอากาศยานหรือหัวหน้าหมู่บิน

ข้อ ๔๘ ให้กองบริหารการบินเกษตร กรมฝนหลวงและการบินเกษตร จัดทำเอกสารคำแนะนำเกี่ยวกับการโดยสารหรือแนวทางการปฏิบัติบนอากาศยานเพื่อความปลอดภัย ดังนี้

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

ข้อ ๔๙ การลงชื่อผู้บังคับอากาศยานในแผนการบินของนักบินผู้บังคับอากาศยานเป็นการแสดงความรับผิดชอบในเรื่องต่าง ๆ ต่อไปนี้

(๑) การบินนั้นได้รับคำสั่งการบินโดยถูกต้อง

(๒) ข้อมูลต่าง ๆ ในการปฏิบัติภารกิจมีเพียงพอและได้วางแผนการบินปฏิบัติภารกิจโดยรอบคอบและสมบูรณ์

(๓) การปฏิบัติการบินเป็นไปตามข้อกำหนดในระเบียบ คำสั่ง และข้อปฏิบัติต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง

(๔) แผนการปฏิบัติภารกิจและวิธีการปฏิบัติได้รับการตรวจสอบแล้วและสามารถปฏิบัติได้

(๕) เจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานหรือในหมู่บินทุกคนได้รับฟังการบรรยายสรุปการปฏิบัติภารกิจ ความรับผิดชอบของแต่ละคนเกี่ยวกับความปลอดภัยของอากาศยานและความรับผิดชอบต่อผู้โดยสาร

ข้อ ๕๐ นักบินผู้บังคับอากาศยานต้องทำบัญชีผู้โดยสารและเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานมอบไว้เป็นหลักฐานที่หน่วยการบิน

ในกรณีที่จุดวิ่งขึ้นต้นทางหรือสนามบินต้นทางไม่มีหน่วยบินของกรมฝนหลวงและการบินเกษตร ตั้งอยู่ ให้มอบบัญชีผู้โดยสารและเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานไว้กับท่าอากาศยานหรือแจ้งรายชื่อผู้โดยสารและเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานทางวิทยุสื่อสารหรือช่องทางอื่นที่สามารถติดต่อได้ให้กับผู้อำนวยการกองบริหารการบินเกษตร กรมฝนหลวงและการบินเกษตร

ข้อ ๕๑ เมื่อมีการบินลงระหว่างทางก่อนถึงจุดที่จะทำการลงครั้งสุดท้ายให้นักบินผู้บังคับอากาศยานแจ้งการปฏิบัติในส่วนที่เกี่ยวข้องทุกช่วงของเส้นทางการบินให้มากที่สุดเท่าที่กระทำได้

และก่อนออกเดินทางจะต้องได้รับข่าวอากาศที่เป็นปัจจุบันและประกาศผู้ทำการในอากาศ (Notice to Airmen ; NOTAM) ที่มีอยู่สำหรับเส้นทางการบิน หากกรณีที่ไม่มีการติดต่อสื่อสารให้ทำการบิน ตามกฎการบินด้วยทัศนวิสัยไปยังจุดที่ใกล้ที่สุดที่สามารถแจ้งเส้นทางการบินและจุดหมายในการเดินทาง ต่อศูนย์ควบคุมและรายงานการจราจรทางอากาศ

ข้อ ๕๒ กรณีที่ไม่เป็นไปตามแผนการบิน ให้นักบินผู้บังคับอากาศยานทำการปิดแผนการบิน โดยต้องแน่ใจว่าหน่วยที่เกี่ยวข้องได้รับแจ้งการสิ้นสุดของการบินให้ปฏิบัติ ดังนี้

(๑) สนามบินทหารให้แจ้งปิดแผนการบินด้วยวาจากับหอบังคับการบินหรือเจ้าหน้าที่ยุทธการ ฐานบิน

(๒) สนามบินอื่น ๆ หรือพื้นที่อื่นใดให้แจ้งปิดแผนการบินโดยใช้เครื่องมือสื่อสารไม่จำกัดชนิด ที่สามารถใช้ติดต่อได้กับหน่วยควบคุมการจราจรทางอากาศ

ข้อ ๕๓ อากาศยานกรมฝนหลวงและการบินเกษตร หากมีกรณีจำเป็นต้องขยายระยะเวลา ในการปฏิบัติราชการนอกเหนือคำสั่งให้นักบินผู้บังคับอากาศยานรายงานผู้บังคับบัญชาตามลำดับชั้นทราบ เพื่อได้รับอนุญาตโดยเร็วที่สุด

ข้อ ๕๔ เจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน ต้องไม่ปฏิบัติหน้าที่ในลักษณะที่ประมาทเลินเล่อ อย่างร้ายแรงจนเป็นเหตุให้เกิดอันตรายต่อชีวิตหรือทรัพย์สินของบุคคลอื่นหรือของทางราชการ

ข้อ ๕๕ บุคคลใดก็ตามเมื่อทราบแน่ชัดว่าอยู่ในอาการมึนเมา หรือติดยาเสพติดจะไม่ได้รับ อนุญาตให้โดยสารอากาศยานของกรมฝนหลวงและการบินเกษตร เว้นแต่

(๑) ในกรณีฉุกเฉิน

(๒) เมื่ออยู่ในฐานะผู้ป่วยและมีผู้ดูแล

(๓) เมื่อนักบินผู้บังคับอากาศยานพิจารณาแล้วเห็นว่ามิใช่เหตุจำเป็นและไม่มีอันตรายต่อการบิน

ข้อ ๕๖ อากาศยานกรมฝนหลวงและการบินเกษตรที่ต้องการใช้พื้นที่สำหรับอากาศยานขึ้น - ลง ซึ่งอยู่นอกเหนือความรับผิดชอบของกรมฝนหลวงและการบินเกษตรจะต้องแจ้งหรือขออนุญาตต่อ ผู้รับผิดชอบหรือเจ้าของพื้นที่ โดยคำนึงถึงความปลอดภัยและไม่ทำให้เกิดอันตรายต่อบุคคล หรือทรัพย์สินและต้องไม่เป็นพื้นที่ห้ามอากาศยานขึ้น - ลง ตามกฎหมาย

ข้อ ๕๗ อากาศยานกรมฝนหลวงและการบินเกษตร จะไม่ได้รับอนุญาตให้ทำการขึ้น - ลง สนามบินหรือพื้นที่ใด ๆ นอกเหนือคำสั่ง ยกเว้น

(๑) กรณีฉุกเฉิน

(๒) กรณีได้รับคำแนะนำจากหน่วยควบคุมการจราจรทางอากาศ

(๓) กรณีจำเป็นต้องเลือกเป็นสนามบินสำรองหรือพื้นที่ปลอดภัย (Safety Area) เมื่อไม่สามารถ หาพื้นที่อื่นทดแทนได้ แล้วแต่กรณี

ข้อ ๕๘ อากาศยานกรรมพลวงและการบินเกษตร ต้องปฏิบัติตามระเบียบปฏิบัติและคำแนะนำของหน่วยควบคุมการจราจรทางอากาศ ยกเว้นในกรณีฉุกเฉินหรือการปฏิบัติเพื่อความปลอดภัย

ในกรณีปฏิบัติเพื่อความปลอดภัยอันเนื่องจากเหตุใด นักบินต้องแจ้งให้หน่วยควบคุมการจราจรทางอากาศทราบ โดยขอเปลี่ยนแปลงแผนการบินหรือร้องขออนุญาตการควบคุมการจราจรทางอากาศ (ATC Clearance) ใหม่ หรือหากไม่มีเวลาเพียงพอให้แจ้งหน่วยควบคุมการจราจรทางอากาศทราบ การปฏิบัติที่กำลังกระทำอยู่หรือที่ได้ปฏิบัติไปแล้วโดยเร็วที่สุด

ข้อ ๕๙ อากาศยานกรรมพลวงและการบินเกษตร ต้องไม่เข้าไปปฏิบัติการบินในพื้นที่หวงห้ามเด็ดขาด (Prohibited Area) พื้นที่หวงห้ามเฉพาะ (Restricted Area) พื้นที่อันตราย (Danger Area) และพื้นที่ห้ามตามประกาศผู้ทำการในอากาศ (Notice To Airmen ; NOTAM) เว้นแต่จะได้รับอนุญาตจากผู้มีอำนาจ

ข้อ ๖๐ ห้ามนำอากาศยานกรรมพลวงและการบินเกษตรบินออกนอกราชอาณาจักรไทย เว้นแต่ได้รับอนุญาตเป็นลายลักษณ์อักษรจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงเกษตรและสหกรณ์

การบินไปยังสนามบินปลายทางนอกราชอาณาจักรไทย ต้องดำเนินการขออนุญาตผ่านน่านฟ้าของประเทศต่าง ๆ เพื่อเข้าไปยังสนามบินปลายทางตามรายละเอียดที่กำหนดในบรรณสารการบิน และคำแนะนำการอนุญาตการบินระหว่างประเทศ

ข้อ ๖๑ ห้ามมิให้ผู้ใดถ่ายภาพจากอากาศยานของกรรมพลวงและการบินเกษตรไม่ว่าโดยวิธีใด เว้นแต่จะเป็นการปฏิบัติงานตามคำสั่งเพื่อประโยชน์ของทางราชการและได้รับอนุญาตเป็นลายลักษณ์อักษรจากหัวหน้าส่วนราชการหรือผู้ที่หัวหน้าส่วนราชการมอบหมาย

ข้อ ๖๒ ห้ามใช้เครื่องรับ - ส่งวิทยุ เว้นแต่จะมีข้อกำหนดเฉพาะราชการหรือได้รับอนุญาตเป็นลายลักษณ์อักษร โดยผู้อำนวยการกองบริหารการบินเกษตร กรรมพลวงและการบินเกษตร

เครื่องอุปกรณ์ไฟฟ้าหรือเครื่องอิเล็กทรอนิกส์ นอกเหนือจากที่กำหนดไว้ในวรรคแรกต้องได้รับการตรวจสอบว่าไม่รบกวนการทำงานของระบบต่าง ๆ ของอากาศยานและได้รับอนุญาตโดยนักบินผู้บังคับอากาศยาน

ข้อ ๖๓ ห้ามมิให้ทิ้งร่ม หรือโดดร่ม หรือสิ่งของจากอากาศยานนอกเหนือจากภารกิจปกติ เว้นแต่ได้รับอนุญาตเป็นลายลักษณ์อักษรจากหัวหน้าส่วนราชการหรือผู้ที่หัวหน้าส่วนราชการมอบหมาย

ถ้าเป็นการทิ้งสิ่งของหรือชิ้นส่วนอากาศยานหรือชิ้นส่วนที่ประกอบกับอากาศยานเนื่องจากภาวะฉุกเฉินให้นักบินผู้บังคับอากาศยานรายงานเป็นลายลักษณ์อักษรต่อผู้บังคับบัญชาตามลำดับชั้น โดยเร็วที่สุดเท่าที่จะกระทำได้

ข้อ ๖๔ ห้ามนำหรือพกพาหรือบรรทุกอาวุธยุทโธปกรณ์ วัตถุระเบิด วัตถุไวไฟ วัตถุหรือสารเคมีที่มีผลกระทบต่อชิ้นส่วนของอากาศยาน วัตถุหรือสารละลายที่ทำให้ระคายเคืองหรือมีผลกระทบต่อสมรรถนะทางร่างกายไปกับอากาศยาน เว้นแต่ได้รับอนุญาตเป็นลายลักษณ์อักษรจากหัวหน้าส่วนราชการหรือผู้ที่หัวหน้าส่วนราชการมอบหมาย

ข้อ ๖๕ ห้ามกระทำการใด ๆ อันก่อให้เกิดอันตรายหรือส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยของอากาศยาน กรมพลหลวงและการบินเกษตร ทั้งนี้ ให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการ ต่อการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๕๘

ข้อ ๖๖ เพื่อให้สมรรถนะของนักบินมีมาตรฐานเดียวกัน จึงให้มีการกำหนดมาตรฐาน ด้านการบิน ระบบการตรวจสอบมาตรฐานการบิน การควบคุมกำกับดูแลให้เป็นไปตามมาตรฐานโดยให้ มีการจัดทำประวัติการบินและการศึกษาของนักบิน

ข้อ ๖๗ ระบบการตรวจสอบมาตรฐานการบินให้กระทำโดยคณะเจ้าหน้าที่ตรวจสอบ มาตรฐานการบิน กองบริหารการบินเกษตร กรมพลหลวงและการบินเกษตร ซึ่งประกอบด้วยนักบิน ที่มีวุฒิสมรรถนะด้านการบินเป็นครูการบินที่มีความรู้ความสามารถและความชำนาญในการบินกับ อากาศยานแต่ละแบบรวมกันไม่น้อยกว่าเจ็ดคน

คณะเจ้าหน้าที่ตรวจสอบมาตรฐานการบินมีหน้าที่ควบคุมและตรวจสอบความสามารถด้านการบิน ของนักบินให้เป็นไปตามมาตรฐานที่วางไว้ เพื่อป้องกันอากาศยานประสบอุบัติเหตุอันเนื่องมาจากนักบิน และให้นักบินมีความสามารถด้านการบินในระดับเดียวกันตามวุฒิสมรรถนะด้านการบินที่ดำรงอยู่

ข้อ ๖๘ เจ้าหน้าที่ตรวจสอบมาตรฐานการบินมีคุณสมบัติ ดังนี้

- (๑) มีชั่วโมงบินรวมไม่น้อยกว่าหนึ่งพันหกกร้อยชั่วโมง
- (๒) ทำหน้าที่เป็นครูการบินมาก่อนไม่น้อยกว่าสองปี
- (๓) ได้รับการแต่งตั้งจากหัวหน้าส่วนราชการ

ข้อ ๖๙ การตรวจสอบมาตรฐานการบินของคณะเจ้าหน้าที่ตรวจสอบมาตรฐานการบิน เป็นการตรวจสอบพิเศษนอกเหนือจากการตรวจสอบวุฒิสมรรถนะด้านการบิน กระทำได้ ๒ วิธี คือ

(๑) การตรวจสอบตามระเบียบ (Formal Check) เป็นการตรวจสอบตามขั้นวุฒิสมรรถนะ ด้านการบิน ผู้รับการตรวจสอบจะทราบล่วงหน้าว่าจะได้รับการตรวจสอบมาตรฐานการบินเมื่อใดและ ในด้านใด โดยเป็นไปตามคู่มือการฝึกนักบิน (Pilot's Training Manual) ตามแบบอากาศยานนั้น ๆ

(๒) การตรวจสอบแบบกะทันหัน (No Notice Check) ทำการตรวจสอบเมื่อใดก็ได้ โดยไม่ต้องแจ้งให้ผู้รับการตรวจสอบทราบล่วงหน้า

ข้อ ๗๐ การตรวจสอบมาตรฐานการบินของคณะเจ้าหน้าที่ตรวจสอบมาตรฐานการบิน แต่ละครั้งต้องเป็นการตรวจสอบเป็นคณะอย่างน้อยสามคน ทั้งนี้ เจ้าหน้าที่ดังกล่าวต้องมีความรู้ ความสามารถและความชำนาญตามแบบอากาศยานที่จะทำการตรวจสอบ เมื่อตรวจสอบแล้วให้แจ้งผล การตรวจสอบให้ผู้รับการตรวจสอบและหัวหน้าหน่วยการบิน พร้อมทั้งคำแนะนำ เพื่อทราบและแก้ไข ปรับปรุงความสามารถด้านการบินและให้รายงานผลการตรวจสอบตามลำดับผู้บังคับบัญชาจนถึงหัวหน้า ส่วนราชการ

ข้อ ๗๑ อากาศยานกรมพลหลวงและการบินเกษตรมีสองประเภท คือ เครื่องบินและ เฮลิคอปเตอร์ เนื่องจากอากาศยานทั้งสองประเภทมีความแตกต่างกันในด้านการควบคุมบังคับการบิน

และเทคนิคการบิน เพื่อความปลอดภัยและป้องกันการสับสนจึงห้ามนักบินทำการบินกับอากาศยานเกินหนึ่งประเภท และเพื่อลดความสับสนต่อระเบียบปฏิบัติและวิธีการปฏิบัติกับอากาศยานแต่ละแบบ อันจะก่อให้เกิดความไม่ปลอดภัยต่อการบิน จึงห้ามนักบินทำการบินกับอากาศยานเกินสองแบบ และการปฏิบัติการบินกับอากาศยานแต่ละแบบจะต้องเว้นระยะการบินไว้อย่างน้อยสิบสองชั่วโมง เพื่อทบทวนระเบียบปฏิบัติและวิธีการปฏิบัติของอากาศยานแบบที่จะทำการบิน

ข้อ ๗๒ การดำรงสถานภาพการบินต่อเนื่อง

(๑) นักบินที่ขาดการบินกับอากาศยานแบบใดแบบหนึ่งซึ่งต้องดำรงสถานภาพการบินต่อเนื่องอยู่เกินกว่าสามสิบวันก่อนที่จะปฏิบัติภารกิจการบินกับอากาศยานแบบนั้น ๆ จะต้องทำการบินคู่กับนักบินที่มีความชำนาญกับอากาศยานแบบนั้นก่อนอย่างน้อยหนึ่งชั่วโมงและต้องฝึกขึ้น - ลง อย่างน้อยสามเที่ยวและฝึกปฏิบัติตามรายการปฏิบัติเมื่อเกิดเหตุฉุกเฉินอย่างน้อยสามรายการ ทั้งนี้ ให้รายงานเป็นหนังสือเสนอหัวหน้าส่วนราชการเพื่อพิจารณาต่อไป

(๒) นักบินที่ขาดการบินกับอากาศยานแบบใดแบบหนึ่งซึ่งต้องดำรงสถานภาพการบินต่อเนื่องอยู่เกินกว่าหกสิบวัน ก่อนที่จะปฏิบัติภารกิจการบินกับอากาศยานแบบนั้น ๆ จะต้องทำการบินกับครูการบินของอากาศยานแบบนั้นก่อนและครูการบินจะเป็นผู้ให้ความเห็นว่านักบินผู้นั้นสามารถทำการบินได้โดยปลอดภัยหรือไม่ หากครูการบินลงความเห็นว่าไม่สามารถทำการบินได้โดยปลอดภัย จะต้องส่งนักบินไปเข้ารับการฝึกบินทบทวนความชำนาญกับอากาศยานตามหลักสูตรฝึกบินทบทวนความชำนาญการบิน ทั้งนี้ ให้รายงานเป็นหนังสือเสนอหัวหน้าส่วนราชการเพื่อพิจารณาต่อไป

(๓) นักบินที่ขาดการบินกับอากาศยานแบบใดแบบหนึ่งซึ่งต้องดำรงสถานภาพการบินต่อเนื่องอยู่เกินกว่าเก้าสิบวันก่อนที่จะปฏิบัติภารกิจการบินกับอากาศยานแบบนั้น ๆ ต้องได้รับการฝึกทบทวนทฤษฎีภาคพื้นและการฝึกบินทบทวนความชำนาญกับอากาศยานตามหลักสูตรฝึกบินทบทวนความชำนาญการบิน ทั้งนี้ ให้รายงานเป็นหนังสือเสนอหัวหน้าส่วนราชการเพื่อพิจารณาต่อไป

กรณีแพทย์มีคำวินิจฉัยว่า นักบินมีอาการเจ็บป่วยจากโรคและให้งดทำการบินเพื่อรักษาตัว เมื่อสามารถกลับมาปฏิบัติงานได้ให้นักบินผู้นั้นเข้ารับการฝึกบินตาม (๑) (๒) และ (๓) แล้วแต่กรณี ทั้งนี้ ให้คณะกรรมการตรวจสอบวุฒิสมารถด้านการบิน ทำการตรวจสอบวุฒิสมารถด้านการบิน และรายงานผลการตรวจสอบดังกล่าว เสนอหัวหน้าส่วนราชการเพื่อพิจารณาต่อไป

กรณีแพทย์เวชศาสตร์การบินของสถาบันเวชศาสตร์การบินกองทัพอากาศ มีคำวินิจฉัยว่า นักบินมีอาการเจ็บป่วยจากโรคร้ายแรงที่ส่งผลกระทบต่อเป็นเหตุให้ไม่สามารถทำการบินได้ต่อไป ให้หัวหน้าส่วนราชการพิจารณาให้นักบินผู้นั้นออกจากราชการได้

ข้อ ๗๓ นักบินที่อากาศยานประสบอุบัติเหตุจะปฏิบัติภารกิจการบินได้ต่อเมื่อแพทย์เวชศาสตร์การบินของสถาบันเวชศาสตร์การบินกองทัพอากาศ อนุญาตเป็นลายลักษณ์อักษรให้ทำการบินได้ และผ่านการตรวจสอบความพร้อมที่จะทำการบินจากกองบริหารการบินเกษตร กรมฝนหลวงและการบินเกษตร

ข้อ ๗๔ หลักเกณฑ์การพิจารณาการบินทดสอบและลองเครื่องอากาศยาน

(๑) ครูการบินที่ทำการบินลองเครื่อง เมื่อดำรงสถานภาพการบินต่อเนื่องกับอากาศยานแบบนั้นสามารถทำการบินทดสอบและลองเครื่องอากาศยานแบบนั้น ๆ ได้ทุกระดับของการซ่อมบำรุงอากาศยานทั้งการตรวจซ่อมตามกำหนดเวลาและนอกกำหนดเวลา

(๒) นักบินผู้บังคับอากาศยาน ซึ่งดำรงสถานภาพการบินต่อเนื่องกับอากาศยานแบบนั้นสามารถทำการบินทดสอบและลองเครื่องอากาศยานแบบนั้น ๆ ได้ในกรณีที่อากาศยานที่ได้เข้ารับการตรวจซ่อมบำรุงระดับหน่วย ซึ่งไม่ใช่การซ่อมบำรุงระบบส่วนประกอบโครงสร้างอากาศยานที่สำคัญหรือไม่ใช่การเปลี่ยนชิ้นส่วนหลักของอากาศยาน

ในกรณีที่ไม่มีนักบินลองเครื่องตาม (๑) และ (๒) ที่ดำรงสถานภาพการบินต่อเนื่องกับอากาศยานที่เข้ารับการตรวจซ่อมชิ้นส่วนหลักหรือโครงสร้างอากาศยานที่สำคัญให้ขอความร่วมมือจากหน่วยงานที่มีอากาศยานแบบนั้น ๆ ทำการทดสอบและลองเครื่องอากาศยานแทน

ข้อ ๗๕ การนับชั่วโมงบินของผู้ทำการในอากาศในการบินแต่ละเที่ยว กรณีเครื่องบินให้เริ่มนับตั้งแต่เคลื่อนตัวเพื่อทำการบินจนกระทั่งดับเครื่องยนต์ ณ จุดจอด ส่วนกรณีเฮลิคอปเตอร์ให้เริ่มนับตั้งแต่ติดเครื่องยนต์จนกระทั่งดับเครื่องยนต์ ณ จุดจอดเรียบร้อยแล้ว ทั้งนี้ ตามคู่มือของอากาศยานแบบนั้น ๆ

ข้อ ๗๖ การนับชั่วโมงอากาศยาน สำหรับอากาศยานที่มีเครื่องนับชั่วโมงอากาศยาน (Hour Counter) ให้นับชั่วโมงอากาศยานตามเครื่องนับชั่วโมงอากาศยาน ส่วนกรณีอากาศยานที่ไม่มีเครื่องนับชั่วโมงอากาศยานให้นับชั่วโมงอากาศยานตั้งแต่อากาศยานบินพ้นพื้นดินจนถึงอากาศยานแตะพื้นดิน

ข้อ ๗๗ การนับชั่วโมงของเครื่องยนต์ให้เริ่มนับตั้งแต่อากาศยานบินพ้นพื้นดินจนถึงอากาศยานแตะพื้นดินหรือตามที่หนังสือคู่มือการซ่อมบำรุงของเครื่องยนต์แต่ละแบบกำหนด

ข้อ ๗๘ ให้กรมฝนหลวงและการบินเกษตรกำหนดระเบียบวิธีปฏิบัติและมาตรการต่าง ๆ เกี่ยวกับการเคลื่อนย้ายอากาศยาน การขอใช้พื้นที่หรือสนามบินของส่วนราชการอื่น การเปลี่ยนสถานที่เก็บอากาศยานจากที่ตั้งปกติ การปฏิบัติของหน่วยบินนอกที่ตั้งปกติ และการรักษาความปลอดภัยอากาศยาน

ข้อ ๗๙ เมื่ออากาศยานบินออกนอกที่ตั้งปกติ นักบินผู้บังคับอากาศยานหรือผู้อำนวยการบินที่นำอากาศยานไปลงสนามบินอื่นหรือพื้นที่อื่น ต้องแจ้งให้ผู้บังคับบัญชาหน่วยที่อากาศยานไปจอดพักทราบและให้ดำเนินการเกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัยตามระเบียบที่กรมฝนหลวงและการบินเกษตรกำหนดในข้อ ๗๘

ข้อ ๘๐ อากาศยานที่บินไปลงสนามบินหรือพื้นที่อื่นซึ่งไม่อยู่ในความรับผิดชอบของหน่วยราชการใด นักบินผู้บังคับอากาศยาน หรือผู้อำนวยการบินต้องแจ้งให้เจ้าหน้าที่ของทางราชการที่รับผิดชอบในเขตพื้นที่นั้น ๆ ทราบ เพื่อดำเนินการเกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัยอากาศยานด้วยวิธีการที่เหมาะสม

ข้อ ๘๑ การกำหนดหลักเกณฑ์ เงื่อนไขและวิธีปฏิบัติให้เป็นอำนาจของหัวหน้าส่วนราชการ ทั้งนี้ ให้เป็นไปตามความในหมวดนี้

#### หมวด ๗

#### ว่าด้วยอากาศยานประสบอุบัติเหตุ

ข้อ ๘๒ ในกรณีอากาศยานออกปฏิบัติการบินแล้วปรากฏว่าไปไม่ถึงที่หมายตามแผนการบินเป็นเวลาเกินกว่าสามสิบนาที ให้เจ้าหน้าที่ผู้ทราบข่าวรายงานตามลำดับผู้บังคับบัญชาจนถึงหัวหน้าส่วนราชการ เพื่อดำเนินการติดตามค้นหาและกู้ภัยต่อไป

ในกรณีที่ค้นหาไม่พบให้ดำเนินการตามขั้นตอนการรายงานอากาศยานสูญหายในโครงการนิรภัยการบิน

ข้อ ๘๓ ในกรณีที่เกิดอากาศยานประสบอุบัติเหตุให้นักบินประจำอากาศยานหรือหัวหน้าชุดปฏิบัติการบินหรือเจ้าหน้าที่กรมฝนหลวงและการบินเกษตรที่ทราบข่าวรายงานอากาศยานประสบอุบัติเหตุเบื้องต้นตามขั้นตอนการรายงานอุบัติเหตุในโครงการนิรภัยการบิน โดยเร็วที่สุดเท่าที่จะกระทำได้

ในกรณีเกิดอากาศยานประสบอุบัติเหตุในเขตสนามบินหรือพื้นที่ในความรับผิดชอบของหน่วยราชการใดให้ขอความช่วยเหลือเรื่องการพิทักษ์ซากอากาศยานประสบอุบัติเหตุกับหัวหน้าส่วนราชการผู้รับผิดชอบพื้นที่นั้น

ในกรณีที่อากาศยานประสบอุบัติเหตุนอกเขตสนามบินหรือนอกพื้นที่ความรับผิดชอบของหน่วยราชการให้แจ้งเจ้าหน้าที่ตำรวจหรือพนักงานฝ่ายปกครอง เพื่อขอความช่วยเหลือเรื่องพิทักษ์ซากอากาศยานและป้องกันผู้ที่ไม่มีความเกี่ยวข้องเข้าไปในบริเวณอากาศยานประสบอุบัติเหตุ เว้นแต่เจ้าหน้าที่กรมฝนหลวงและการบินเกษตรโดยต้องแสดงบัตรประจำตัวเจ้าหน้าที่ของรัฐซึ่งออกโดยกรมฝนหลวงและการบินเกษตร

ข้อ ๘๔ ห้ามมิให้ผู้ใดผ่านเข้าไปในบริเวณอากาศยานประสบอุบัติเหตุ เว้นแต่ผู้ที่ได้รับอนุญาตจากหัวหน้าส่วนราชการและเป็นผู้มีบัตรผ่านบริเวณอุบัติเหตุ ซึ่งออกโดยกรมฝนหลวงและการบินเกษตร

ข้อ ๘๕ ห้ามมิให้ผู้ใดกระทำการใดแก่ซากอากาศยานหรือส่วนหนึ่งส่วนใดของอากาศยานที่ประสบอุบัติเหตุ รวมทั้งร่องรอยที่เกิดจากอุบัติเหตุโดยมิได้รับอนุญาตจากเจ้าหน้าที่สอบสวนอากาศยานประสบอุบัติเหตุต่อนิรภัยการบินของกรมฝนหลวงและการบินเกษตร เว้นแต่กรณีที่จำเป็นเพื่อช่วยชีวิต

หรือลดอันตราย หรือบรรเทาความเสียหายของทรัพย์สิน หรือกีดขวางการจราจรทางอากาศของอากาศยานอื่น ตลอดจนกีดขวางการใช้สาธารณะประโยชน์

ก่อนการเคลื่อนย้ายซากอากาศยานหรือชิ้นส่วนใดของอากาศยานประสบอุบัติเหตุ เพื่อให้พ้นการกีดขวางการจราจรทางอากาศของอากาศยานอื่นหรือกีดขวางการใช้สาธารณะประโยชน์ให้ถ่ายภาพและบันทึกหลักฐานสภาพซากอากาศยานและร่องรอยต่าง ๆ ที่เกิดจากอุบัติเหตุโดยละเอียดเท่าที่จะกระทำได้

ข้อ ๘๖ คณะกรรมการสอบสวนอากาศยานประสบอุบัติเหตุของกรมฝนหลวงและการบินเกษตร ประกอบด้วย ๒ คณะ คือ คณะกรรมการสอบสวนอากาศยานประสบอุบัติเหตุด้านธุรการ และคณะกรรมการสอบสวนอากาศยานประสบอุบัติเหตุด้านนิรภัยการบิน

ข้อ ๘๗ คณะกรรมการสอบสวนอากาศยานประสบอุบัติเหตุด้านธุรการ หมายถึง คณะกรรมการที่ได้รับการแต่งตั้งโดยหัวหน้าส่วนราชการ ให้มีหน้าที่ดำเนินการสอบสวนหาสาเหตุที่ทำให้อากาศยานประสบอุบัติเหตุและกรณีอากาศยานเกือบจะชนกันทั้งภายในและภายนอกประเทศ เพื่อพิจารณาเสนอความเห็นต่อหัวหน้าส่วนราชการว่าเป็นการกระทำความผิดทางวินัยและความรับผิดชอบทางละเมิดของเจ้าหน้าที่หรือไม่

ข้อ ๘๘ ผู้อำนวยการกองบริหารการบินเกษตรมีหน้าที่เสนอคำสั่งเพื่อแต่งตั้งคณะกรรมการสอบสวนอากาศยานประสบอุบัติเหตุด้านธุรการต่อหัวหน้าส่วนราชการในรอบ ๑ ปี ตามปีงบประมาณ คณะกรรมการดังกล่าว ประกอบด้วย

- |   |                                |
|---|--------------------------------|
| (๑) ผู้อำนวยการกลุ่มการบิน                                | เป็นประธานกรรมการ              |
| (๒) ผู้ควบคุมหน่วยการบินหรือหัวหน้านักบิน                 | เป็นกรรมการ                    |
| (๓) นักบินผู้เชี่ยวชาญการบินกับเครื่องบินหรือเฮลิคอปเตอร์ | เป็นกรรมการ                    |
| (๔) หัวหน้าช่างเครื่องบินหรือเฮลิคอปเตอร์                 | เป็นกรรมการ                    |
| หรือผู้ช่วยหัวหน้าช่างเครื่องบินหรือเฮลิคอปเตอร์          |                                |
| หรือสารวัตรช่างเครื่องบินหรือเฮลิคอปเตอร์                 |                                |
| หรือเจ้าหน้าที่ช่างที่ได้รับมอบหมาย                       |                                |
| (๕) ผู้อำนวยการกลุ่มอิเล็กทรอนิกส์การบิน                  | เป็นกรรมการ                    |
| หรือเจ้าหน้าที่ในกลุ่มอิเล็กทรอนิกส์การบิน                |                                |
| หรือที่ได้รับมอบหมาย                                      |                                |
| (๖) เจ้าพนักงานเวชศาสตร์การบิน                            | เป็นกรรมการ                    |
| (๗) ผู้แทนกลุ่มวินัยและกฎหมาย                             | เป็นกรรมการและเลขานุการ        |
| (๘) ผู้แทนกองบริหารการบินเกษตร                            | เป็นกรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ |
- กรรมการตาม (๒) - (๘) ซึ่งแต่งตั้งไว้เกิน ๑ คน ให้เป็นอำนาจของประธานกรรมการที่จะพิจารณาสั่งให้กรรมการคนหนึ่งคนใดเป็นกรรมการสอบสวนอากาศยานประสบอุบัติเหตุด้านธุรการ



แล้วแต่กรณี ส่วนกรรมการตาม (๗) ให้ประธานกรรมการประสานกับผู้บังคับบัญชาของกรรมการดังกล่าว ทั้งนี้ การสอบสวนอากาศยานประสบอุบัติเหตุต้องมีกรรมการครบตาม (๑) - (๘)

ผู้ที่ได้รับแต่งตั้งเป็นกรรมการในคณะกรรมการสอบสวนอากาศยานประสบอุบัติเหตุด้านธุรการ ต้องไม่เป็นกรรมการสอบสวนอากาศยานประสบอุบัติเหตุด้านนิตยการบินในปีงบประมาณเดียวกัน

สำหรับการประชุมในการลงมติให้ความเห็นของคณะกรรมการ เพื่อรายงานผลการสอบสวนต่อหัวหน้าส่วนราชการจะต้องมีคณะกรรมการครบตาม (๑) - (๘)

ข้อ ๘๙ คณะกรรมการสอบสวนอากาศยานประสบอุบัติเหตุด้านธุรการ มีหน้าที่ดังนี้

(๑) ดำเนินการสอบสวนหาสาเหตุที่ทำให้อากาศยานประสบอุบัติเหตุและกรณีอากาศยานเกือบจะชนกันทั้งภายในและภายนอกประเทศโดยมุ่งประเด็นรายละเอียดทางด้านกฎหมาย ระเบียบ คำสั่งและวิธีการปฏิบัติ

(๒) พิจารณาเสนอความเห็นว่าเป็นการกระทำความผิดทางวินัยและความรับผิดชอบทางละเมิดของเจ้าหน้าที่หรือไม่

(๓) พิจารณาการชดใช้ค่าเสียหายกรณีที่อากาศยานทำความเสียหายแก่ทรัพย์สินหรือผลประโยชน์ของประชาชนและส่วนราชการนอกสังกัดกรมฝนหลวงและการบินเกษตร

(๔) ดำเนินการอื่น ๆ ตามที่หัวหน้าส่วนราชการมอบหมาย

ข้อ ๙๐ รายงานสรุปผลการสอบสวนของคณะกรรมการสอบสวนอากาศยานประสบอุบัติเหตุด้านธุรการ จัดเป็นเอกสารลับชั้นลับ ซึ่งต้องประกอบด้วยรายละเอียดตามผนวก ๒ หรือผนวก ๓ แล้วแต่กรณีโดยจัดเก็บตามระเบียบของทางราชการ

คณะกรรมการสอบสวนอากาศยานประสบอุบัติเหตุด้านธุรการดำเนินการสรุปผลการสอบสวนอากาศยานอุบัติเหตุใหญ่หรืออากาศยานอุบัติเหตุย่อยให้แล้วเสร็จภายในสี่สิบห้าวัน หรือกรณีอากาศยานอุบัติเหตุการณ์หรืออากาศยานเกือบจะชนกันให้ดำเนินการสรุปผลการสอบสวนให้แล้วเสร็จภายในสามสิบวัน ทั้งนี้ นับตั้งแต่วันที่อากาศยานเกิดอุบัติเหตุหรืออากาศยานเกือบจะชนกัน และรายงานสรุปผลการสอบสวนของคณะกรรมการสอบสวนอากาศยานประสบอุบัติเหตุด้านธุรการเสนอต่อหัวหน้าส่วนราชการ

ในกรณีที่คณะกรรมการสอบสวนอากาศยานประสบอุบัติเหตุด้านธุรการไม่สามารถสรุปผลการสอบสวนให้แล้วเสร็จภายในระยะเวลาที่กำหนดไว้ในวรรคสอง ให้ประธานคณะกรรมการสอบสวนอากาศยานประสบอุบัติเหตุด้านธุรการ รายงานให้หัวหน้าส่วนราชการทราบก่อนครบกำหนดระยะเวลา โดยใช้แบบตามผนวก ๔ หรือผนวก ๕ แล้วแต่กรณี

หัวหน้าส่วนราชการพิจารณารายงานสรุปผลการสอบสวนของคณะกรรมการสอบสวนอากาศยานประสบอุบัติเหตุด้านธุรการ หากกรณีไม่มีมูลเป็นความผิดทางวินัยหรือความรับผิดชอบทางละเมิดหรือความรับผิดอื่น ให้หัวหน้าส่วนราชการสั่งยุติเรื่อง แต่หากกรณีมีมูลเป็นความผิดทางวินัย

หรือความรับผิดชอบทางละเมิดหรือความรับผิดชอบอื่น ให้หัวหน้าส่วนราชการพิจารณาสั่งการให้ดำเนินการตามกฎหมายหรือระเบียบที่เกี่ยวข้องต่อไป

ข้อ ๙๑ คณะกรรมการสอบสวนอากาศยานประสบอุบัติเหตุด้านนิรภัยการบิน หมายถึง คณะกรรมการที่ได้รับการแต่งตั้งจากผู้อำนวยการกองบริหารการบินเกษตร ให้เป็นกรรมการสอบสวนอากาศยานประสบอุบัติเหตุด้านนิรภัยการบิน ประกอบด้วย ประธานกรรมการ กรรมการ กรรมการ และเลขานุการ จำนวนไม่น้อยกว่า ๕ คน แต่ไม่เกิน ๑๐ คน ให้ดำรงตำแหน่งหรือปฏิบัติหน้าที่งานนิรภัย กองบริหารการบินเกษตร กรมฝนหลวงและการบินเกษตร

ข้อ ๙๒ คณะกรรมการสอบสวนอากาศยานประสบอุบัติเหตุด้านนิรภัยการบิน มีหน้าที่ดังนี้

(๑) ดำเนินการสอบสวนและวิเคราะห์หาข้อเท็จจริง ซึ่งเป็นสาเหตุของอากาศยานอุบัติเหตุ ทั้งภายในและภายนอกประเทศ

(๒) ดำเนินการสอบสวนเมื่อมีรายงานอากาศยานเกือบจะชนกัน

(๓) เมื่อเดินทางถึงบริเวณอุบัติเหตุ ให้อำนวยความสะดวกและประสานกับเจ้าหน้าที่ของส่วนราชการที่เกี่ยวข้อง

(๔) ในกรณีที่อากาศยานเกิดอุบัติเหตุในพื้นที่อันตรายหรือพื้นที่ซึ่งคณะกรรมการสอบสวนอากาศยานประสบอุบัติเหตุด้านนิรภัยการบินและคณะกรรมการสอบสวนอากาศยานประสบอุบัติเหตุด้านธุรการไม่สามารถเดินทางเข้าไปสอบสวนได้หรือไม่สามารถนำซากอากาศยานออกมาจากพื้นที่เกิดเหตุได้ ให้ประธานคณะกรรมการสอบสวนอากาศยานประสบอุบัติเหตุด้านนิรภัยการบินพิจารณาขออนุมัติหัวหน้าส่วนราชการ เพื่อทำลายซากอากาศยานประสบอุบัติเหตุและปลดอากาศยานออกจากประจำการโดยเร็วที่สุด

(๕) ดำเนินการสอบสวนและวิเคราะห์ข้อเท็จจริงโดยยึดถือรายการตรวจสอบหาข้อเท็จจริงอากาศยานประสบอุบัติเหตุตามที่กำหนดไว้ในโครงการนิรภัยการบิน

(๖) ดำเนินการรายงานสรุปผลการสอบสวนอากาศยานประสบอุบัติเหตุด้านนิรภัยการบิน และเสนอแนะข้อแก้ไขเพื่อป้องกันมิให้เกิดอุบัติเหตุที่มีสาเหตุเช่นเดียวกันซ้ำขึ้นอีก

(๗) ดำเนินการสอบสวนและวิเคราะห์กรณีอากาศยานเกือบจะชนกันหรือเหตุอันตรายต่าง ๆ และเสนอแนะข้อแก้ไขเพื่อป้องกันมิให้เกิดเหตุอันตรายที่มีสาเหตุเดียวกันซ้ำขึ้นอีก

ข้อ ๙๓ รายงานสรุปผลการสอบสวนอากาศยานประสบอุบัติเหตุด้านนิรภัยของคณะกรรมการสอบสวนอากาศยานประสบอุบัติเหตุด้านนิรภัยการบินและคำสั่งการปฏิบัติเพื่อป้องกันมิให้เกิดอุบัติเหตุหรืออันตราย จัดเป็นเอกสารลับชั้นลับ ซึ่งต้องประกอบด้วยรายละเอียดตามผนวก ๖ หรือผนวก ๗ และผนวก ๘ แล้วแต่กรณี โดยจัดเก็บตามระเบียบของทางราชการ

คณะกรรมการสอบสวนอากาศยานประสบอุบัติเหตุด้านนิรภัยการบินดำเนินการสรุปผลการสอบสวนอากาศยานประสบอุบัติเหตุใหญ่และอากาศยานประสบอุบัติเหตุย่อยให้แล้วเสร็จภายในสี่สิบห้าวัน หรือกรณีอากาศยานอุบัติเหตุการณ์หรืออากาศยานเกือบจะชนกัน ให้ดำเนินการสรุปผลการสอบสวน

ให้แล้วเสร็จภายในสามสิบวัน ทั้งนี้ นับตั้งแต่วันที่อากาศยานประสบอุบัติเหตุหรือวันที่อากาศยานเกือบจะชนกัน

ในกรณีที่คณะกรรมการสอบสวนอากาศยานประสบอุบัติเหตุด้านนิตยการการบินไม่สามารถสรุปผลการสอบสวนให้แล้วเสร็จภายในระยะเวลาที่กำหนดไว้ในวรรคสอง ให้ประธานคณะกรรมการสอบสวนอากาศยานประสบอุบัติเหตุด้านนิตยการการบินรายงานให้หัวหน้าส่วนราชการทราบก่อนครบกำหนดระยะเวลา โดยใช้แบบตามผนวก ๙ หรือผนวก ๑๐ แล้วแต่กรณี

เมื่อหัวหน้าส่วนราชการพิจารณารายงานสรุปผลการสอบสวนอากาศยานประสบอุบัติเหตุด้านนิตยการการบินและสั่งการในคำสั่งการปฏิบัติเพื่อป้องกันมิให้เกิดอุบัติเหตุหรืออันตราย ให้กองบริหารการบินเกษตร กรมฝนหลวงและการบินเกษตร จัดเก็บรายงานสรุปผลการสอบสวนอากาศยานประสบอุบัติเหตุด้านนิตยการการบินและคำสั่งการปฏิบัติเพื่อป้องกันมิให้เกิดอุบัติเหตุหรืออันตรายไว้เพื่อเป็นหลักฐาน ทั้งนี้ แจกจ่ายคำสั่งการปฏิบัติเพื่อป้องกันมิให้เกิดอุบัติเหตุหรืออันตราย ให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อทราบและปฏิบัติต่อไป

ข้อ ๙๔ ให้ส่วนราชการและเจ้าหน้าที่ในสังกัดกรมฝนหลวงและการบินเกษตร ส่งมอบเอกสารวัตถุพยานและให้ถ้อยคำ รวมทั้งให้ความร่วมมือในเรื่องต่าง ๆ ตามที่ผู้มีหน้าที่เกี่ยวกับการสอบสวนอากาศยานประสบอุบัติเหตุร้องขอ

#### หมวด ๘

#### ว่าด้วยนิตยการการบิน

ข้อ ๙๕ เพื่อให้การปฏิบัติการบินเป็นไปด้วยความเรียบร้อยและปลอดภัยจึงให้กองบริหารการบินเกษตร กรมฝนหลวงและการบินเกษตร จัดให้มีการดำเนินงานด้านนิตยการ (Safety) การบริหารนิตยการและดำเนินกิจกรรมนิตยการตามโครงการนิตยการ

ข้อ ๙๖ โครงการนิตยการให้แบ่งออกเป็น ๒ โครงการ คือ โครงการนิตยการการบินและโครงการนิตยการภาคพื้น

(๑) โครงการนิตยการการบิน แบ่งออกเป็น ๒ ภาค คือ ภาคก่อนอากาศยานประสบอุบัติเหตุและภาคหลังอากาศยานประสบอุบัติเหตุและต้องดำเนินกิจกรรมเหล่านี้เป็นอย่างน้อย

ก. ภาคก่อนอากาศยานประสบอุบัติเหตุมีกิจกรรมต้องดำเนินการ ดังนี้

- ๑) จัดให้มีผู้รับผิดชอบด้านการบริหารงานนิตยการการบิน
- ๒) การสำรวจนิตยการการบิน
- ๓) การรายงานอันตราย
- ๔) การควบคุมมาตรฐานการบิน
- ๕) การควบคุมมาตรฐานการซ่อมบำรุง
- ๖) การปรับปรุงแก้ไขการเสื่อมคุณภาพของวัสดุ

- ๗) การป้องกันอากาศยานชนนกและสัตว์ที่เป็นอันตรายต่อการบิน
- ๘) การกำจัดวัสดุแปลกปลอมที่เป็นอันตรายต่ออากาศยานในบริเวณสนามบิน
- ๙) การฝึกอบรมด้านนิรภัยการบิน
- ๑๐) การส่งเสริมกิจการนิรภัยการบิน
- ๑๑) การป้องกันอากาศยานอุบัติเหตุอันเนื่องมาจากความบกพร่องของนักบินและผู้กำกับดูแล
- ๑๒) นิรภัยเวชกรรมการบิน (ภาคการป้องกันอากาศยานประสบอุบัติเหตุ)
- ๑๓) การประชุมนิรภัยการบิน
- ข. ภาคหลังอากาศยานอุบัติเหตุมีกิจกรรมต้องดำเนินการ ดังนี้
- ๑) แผนการปฏิบัติเมื่ออากาศยานอุบัติเหตุ
- ๒) คณะกรรมการสอบสวนอากาศยานอุบัติเหตุด้านนิรภัยการบิน
- ๓) ขั้นตอนการสอบสวนและการบันทึกหลักฐานอากาศยานประสบอุบัติเหตุ
- ๔) การทำสถิติและหลักฐานด้านนิรภัยการบิน
- ๕) การตรวจความพร้อมที่จะทำการบินของนักบินหลังอากาศยานประสบอุบัติเหตุ
- ๖) นิรภัยเวชกรรมการบิน (ภาคหลังอากาศยานประสบอุบัติเหตุ)
- (๒) โครงการนิรภัยภาคพื้น ประกอบด้วย
- (๒.๑) สาขางานนิรภัยภาคพื้น ดังนี้
- ๑) นิรภัยโรงเก็บและโรงซ่อมบำรุงอากาศยาน คือ การดำเนินกิจกรรมป้องกันการเกิดอุบัติเหตุและอัคคีภัย รวมทั้งการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับอากาศยานภายในโรงเก็บและโรงซ่อมบำรุงอากาศยาน
- ๒) นิรภัยอากาศยานและลานจอด คือ การดำเนินกิจกรรมการป้องกันอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับอากาศยานที่ไม่ได้ทำการบินและลานจอด รวมทั้งการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับอากาศยานและลานจอด
- ๓) นิรภัยสาธารณูปการ คือ การดำเนินกิจกรรมการป้องกันอุบัติเหตุที่เกี่ยวกับอาคาร สถานที่ วัสดุสิ่งก่อสร้างนอกอาคาร การบูรณะรักษาอุปกรณ์ที่ติดตั้งประจำอาคาร รวมทั้งการจัดเก็บวัสดุอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ
- ๔) นิรภัยป้องกันอัคคีภัย คือ การดำเนินกิจกรรมป้องกันอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับการป้องกันเพลิงไหม้
- ๕) นิรภัยการจราจร คือ การดำเนินกิจกรรมป้องกันอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับการจราจร
- ๖) นิรภัยทั่วไป คือ การดำเนินกิจกรรมป้องกันอุบัติเหตุเรื่องทั่ว ๆ ไปที่ไม่อยู่ในขอบเขตงานนิรภัยสาขาใดสาขาหนึ่งโดยเฉพาะและกิจกรรมพิเศษต่าง ๆ ที่สนับสนุนกิจการบินเกษตร รวมถึงภัยต่าง ๆ ที่เกิดจากธรรมชาติ

(๒.๒) กิจกรรมต้องดำเนินการ ดังนี้

- ๑) จัดให้มีผู้รับผิดชอบด้านการบริหารงานนิรภัยภาคพื้น
- ๒) การตรวจสอบสำรวจนิรภัยภาคพื้น
- ๓) การรายงานอันตราย
- ๔) การสอบสวนอุบัติเหตุภาคพื้น
- ๕) การวิเคราะห์ข้อมูลนิรภัยภาคพื้น
- ๖) การประชุมนิรภัยภาคพื้น

ข้อ ๙๗ ข้อมูลที่ได้จากการรายงานการวิเคราะห์และการสอบสวนทางด้านนิรภัยให้นำไปใช้ในการป้องกันอุบัติเหตุหรืออันตรายต่าง ๆ เท่านั้น

#### หมวด ๙

การบินในขบวนเสด็จพระราชดำเนินของพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว  
หรือสมเด็จพระนางเจ้าพระบรมราชินี  
หรือพระบรมวงศานุวงศ์ตั้งแต่สมเด็จพระเจ้าลูกเธอ ขึ้นไป

ข้อ ๙๘ การเข้าร่วมบินในขบวนเสด็จพระราชดำเนินหรือเข้าไปในบริเวณที่จะเสด็จพระราชดำเนินจะต้องมีแผนล่องหน้าและต้องแจ้งให้กรมราชองครักษ์ในสำนักพระราชวังทราบเป็นการล่วงหน้าอย่างน้อยเจ็ดสิบสองชั่วโมงหรือตามที่สำนักพระราชวังกำหนด ก่อนเวลาตามหมายกำหนดการเสด็จพระราชดำเนิน เพื่อกรมราชองครักษ์ได้จัดเข้าแผนการปฏิบัติในขบวน

ข้อ ๙๙ หลังจากดำเนินการตามข้อ ๙๘ แล้ว ให้แจ้งประสานกับหัวหน้าหน่วยงานที่มีหน้าที่รับผิดชอบจัดพื้นที่ขึ้น - ลง ของอากาศยานในขบวนเสด็จพระราชดำเนินทราบเพื่อจัดเตรียมพื้นที่ขึ้น - ลง ของอากาศยานกรมฝนหลวงและการบินเกษตร

ข้อ ๑๐๐ ในกรณีเร่งด่วนไม่สามารถปฏิบัติตามข้อกำหนดในข้อ ๙๘ ได้ ให้แจ้งผู้อำนวยการเดินทางของขบวนเสด็จพระราชดำเนินทราบล่วงหน้าอย่างน้อยยี่สิบสี่ชั่วโมงหรือตามที่สำนักพระราชวังกำหนด ก่อนเวลาเสด็จพระราชดำเนินตามหมายกำหนดการ

ข้อ ๑๐๑ ห้ามอากาศยานกรมฝนหลวงและการบินเกษตรที่ไม่ได้ปฏิบัติตามข้อ ๙๘ หรือข้อ ๑๐๐ บินเข้าใกล้ขบวนเสด็จพระราชดำเนินน้อยกว่าหกไมล์หรือตามที่หน่วยควบคุมการจราจรทางอากาศกำหนด

ข้อ ๑๐๒ ห้ามอากาศยานกรมฝนหลวงและการบินเกษตรบินเข้าใกล้บริเวณที่ประทับน้อยกว่าหกไมล์หรือตามที่หน่วยควบคุมการจราจรทางอากาศกำหนด ตั้งแต่เวลาสี่สิบสี่ชั่วโมงก่อนเสด็จพระราชดำเนินเป็นต้นไปจนหลังจากเสด็จพระราชดำเนินออกไปแล้วอีกหนึ่งชั่วโมง

ข้อ ๑๐๓ การบินในขบวนเสด็จพระราชดำเนิน นักบินผู้บังคับอากาศยานจะต้องเข้ารับฟังการบรรยายสรุปแผนการปฏิบัติการบินจากผู้อำนวยการเดินทางและรับแผนการปฏิบัติการบินมาปฏิบัติทุกครั้งก่อนทำการบิน

การปฏิบัติการบินจะต้องปฏิบัติตามแผนที่ได้รับการบรรยายสรุปมาอย่างเคร่งครัดและปฏิบัติตามคำสั่งของผู้อำนวยการเดินทางขบวนเสด็จพระราชดำเนินอย่างเคร่งครัด

ประกาศ ณ วันที่ ๒๐ ตุลาคม พ.ศ. ๒๕๖๓

สุรสีห์ กิตติมณฑล

อธิบดีกรมฝนหลวงและการบินเกษตร

ผนวก ๑

คำขอโดยसारอากาศยานกรมฝนหลวงและการบินเกษตร

เขียนที่.....

วันที่.....เดือน.....พ.ศ.....

เรียน อธิบดีกรมฝนหลวงและการบินเกษตร

ข้าพเจ้า (นาย/นาง/นางสาว) ..... เลขบัตรประจำตัวประชาชน .....

สังกัด ..... ตำแหน่ง ..... ขอทำสัญญาไว้ให้แก่กรมฝนหลวงและการบินเกษตร  
ดังต่อไปนี้

๑. ข้าพเจ้ามีความประสงค์ขอโดยसारอากาศยานกรมฝนหลวงและการบินเกษตรจาก  
ต้นทาง.....ถึงปลายทาง ..... ตามกำหนดในบัญชีข้างท้ายนี้  
เพื่อปฏิบัติภารกิจ .....

๒. การขอโดยसारอากาศยานครั้งนี้ หากมีอุบัติเหตุใดๆ เกิดขึ้นจนเป็นเหตุให้เกิดอันตรายแก่  
ร่างกายหรือทรัพย์สินของข้าพเจ้าหรือทายาทหรือผู้รับมรดกของข้าพเจ้า จะไม่ฟ้องร้องหรือเรียกค่าเสียหายใดๆ  
จากกรมฝนหลวงและการบินเกษตร หรือนักบินผู้บังคับอากาศยานนี้ หรือเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานนี้

๓. ตลอดเวลาที่โดยसारอากาศยาน ข้าพเจ้าจะปฏิบัติตามข้อบังคับระเบียบแบบแผนของ  
กรมฝนหลวงและการบินเกษตรและคำสั่งของนักบินผู้บังคับอากาศยานทุกประการ

เพื่อเป็นหลักฐาน ข้าพเจ้าได้ลงลายมือชื่อไว้เป็นสำคัญ

ลงชื่อ .....  
(.....)

อนุมัติ

ลงชื่อ.....  
(.....)

อธิบดีกรมฝนหลวงและการบินเกษตร

ตรวจถูกต้องแล้ว

ลงชื่อ.....  
(.....)

ผนวก ๒

การรายงานสรุปผลการสอบสวนอากาศยานประสบอุบัติเหตุ  
ของคณะกรรมการสอบสวนอากาศยานประสบอุบัติเหตุด้านธุรการ



บันทึกข้อความ

ส่วนราชการ.....คณะกรรมการสอบสวนอากาศยานประสบอุบัติเหตุด้านธุรการ.....

ที่.....วันที่.....

เรื่อง.....รายงานสรุปผลการสอบสวนอากาศยาน หมายเลขเกษตร.....อุบัติเหตุใหญ่ / อุบัติเหตุย่อย /  
อุบัติเหตุด้านธุรการ

เรียน อธิบดีกรมฝนหลวงและการบินเกษตร

คณะกรรมการสอบสวนอากาศยานประสบอุบัติเหตุด้านธุรการได้ทำการสอบสวนกรณีอากาศยาน  
แบบ.....หมายเลข.....อุบัติเหตุใหญ่/อุบัติเหตุย่อย/อุบัติเหตุ  
เมื่อวันที่.....สรุปได้ดังนี้

๑. เหตุการณ์ที่เกิดขึ้น

เมื่อ.....เวลา..... นาย/นาง/นางสาว (ชื่อนักบิน).....  
ได้รับคำสั่งให้นำอากาศยาน แบบ.....หมายเลขเกษตร.....ไปทำการบินภารกิจ.....  
(ต่อไปเป็นรายละเอียดเกี่ยวกับเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นตั้งแต่อากาศยานวิ่งขึ้นจนกระทั่งประสบอุบัติเหตุ)

๒. ชั่วโมงบินของผู้เกี่ยวข้อง

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

๓. การบาดเจ็บและความชำรุดเสียหาย

๓.๑ การบาดเจ็บ

(เป็นรายละเอียดการบาดเจ็บของเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน ผู้ทำการในอากาศ ผู้โดยสาร  
และบุคคลอื่นที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุ โดยแบ่งชั้นการบาดเจ็บ เป็นเสียชีวิต บาดเจ็บสาหัส บาดเจ็บเล็กน้อย  
และปลอดภัย)



### ๓.๒ ความชำรุดเสียหาย

#### ๓.๒.๑ ความชำรุดเสียหายของอากาศยาน

(แบ่งความเสียหายของอากาศยานออกเป็นเสียหายขั้นจำหน่าย เสียหายมาก เสียหายเล็กน้อยและไม่เสียหาย)

#### ๓.๒.๒ ความชำรุดเสียหายของทรัพย์สินที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุ

(เป็นรายละเอียดความเสียหายของทรัพย์สินต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุและคิดมูลค่าความเสียหายเป็นเงินและมูลค่าความเสียหายรวมทั้งหมด)

### ๔. การชดใช้ค่าเสียหาย

(เป็นรายละเอียดที่กรมฝนหลวงและการบินเกษตรจะต้องชดใช้ค่าเสียหายอันเนื่องมาจากการบาดเจ็บและทรัพย์สินของบุคคลอื่นที่ไม่ใช่ของกรมฝนหลวงและการบินเกษตร ต้องเสียหายเนื่องจากอุบัติเหตุ)

### ๕. ข้อมูลจากการสอบสวน

๕.๑ (เช่นจากการสอบถามนักบิน)

๕.๒ (เช่นจากการสอบถามผู้โดยสาร)

๕.๓ (เช่นจากการสอบถามพยานผู้เห็นเหตุการณ์)

๕.๔ (เช่นข้อมูลจากสภาพอากาศ ตามเส้นทางบิน และบริเวณอุบัติเหตุ)

๕.๕ (เช่นจากการสอบสวนที่พบในบริเวณอุบัติเหตุ)

๕.๖ (เช่นจากการตรวจสอบด้านกฎหมาย กฎ ระเบียบ คำสั่ง คู่มือการบิน เทคนิคการบิน หรือวิธีการปฏิบัติต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง)

๕.๗ (เช่นชั่วโมงบินของนักบิน ความชำนาญต่าง ๆ ของผู้เกี่ยวข้องที่คาดว่าเป็นสาเหตุหรือเกี่ยวข้องกับสาเหตุของอุบัติเหตุ)

๕.๘ ฯลฯ

### ๖. ข้อวินิจฉัยของคณะกรรมการ

(เป็นการประมวลข้อมูลจากข้อ ๕ วิเคราะห์ออกมาเป็นข้อวินิจฉัยว่าข้อใดบ้างเป็นสาเหตุของอุบัติเหตุและเสนอความเห็นว่าเป็นความผิดวินัยและความผิดทางละเมิดหรือไม่)

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณา

(ลงชื่อ).....ประธานกรรมการ  
(.....)

(ลงชื่อ).....กรรมการ  
(.....)

ฯลฯ

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

### ผนวกแนบท้ายรายงาน

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

ผนวก ๓

การรายงานสรุปผลการสอบสวนอากาศยานเกือบจะชนกัน  
ของคณะกรรมการสอบสวนอากาศยานประสบอุบัติเหตุด้านธุรการ



บันทึกข้อความ

ส่วนราชการ... คณะกรรมการสอบสวนอากาศยานประสบอุบัติเหตุด้านธุรการ.....

ที่..... วันที่.....

เรื่อง รายงานสรุปผลการสอบสวนอากาศยานหมายเลขเกษตร..... เกือบจะชนกันกับอากาศยาน  
แบบ..... ด้านธุรการ

เรียน อธิบดีกรมฝนหลวงและการบินเกษตร

คณะกรรมการสอบสวนอากาศยานประสบอุบัติเหตุด้านธุรการได้ทำการสอบสวนกรณีอากาศยาน  
แบบ.....หมายเลขเกษตร..... เกือบจะชนกันกับอากาศยาน เมื่อวันที่.....  
เวลา..... น. ณ บริเวณ.....สรุปได้ดังนี้

๑. เหตุการณ์ที่เกิดขึ้น

เมื่อ..... (ชื่อผู้รายงานอากาศยานเกือบจะชนกัน)  
ได้รายงานว่าอากาศยานแบบ.....หมายเลข..... (ต่อไปเป็นเรื่องราวหรือเหตุการณ์ที่  
อากาศยานเกือบจะชนกัน) 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 เทคนิคการบินหรือ  
วิธีการปฏิบัติต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง)
- ๔.๔ ฯลฯ

**๕. ข้อวินิจฉัยของคณะกรรมการ**

(เป็นการประมวลข้อมูลจาก ข้อ ๔ วิเคราะห์ออกมาเป็นข้อวินิจฉัยว่าเรื่องราวจริงๆ เกิดขึ้นอย่างไร อะไรเป็นสาเหตุของอากาศยานเกือบจะชนกัน และเสนอความเห็นว่าเป็นความผิดวินัยและความผิดทางละเมิดหรือไม่)

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณา

(ลงชื่อ).....ประธานกรรมการ  
(.....)

(ลงชื่อ).....กรรมการ  
(.....)

ฯลฯ

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

**ผนวกแนบท้ายรายงาน**

๑. คำสั่งให้ปฏิบัติราชการ
๒. คำสั่งการบิน
๓. ใบรายงานชั่วโมงบินของนักบิน
๔. คำให้การของนักบินและพยาน
๕. แผนผังที่อากาศยานเกือบจะชนกัน
๖. หลักฐานอื่นๆ ที่เห็นว่าจำเป็น

ผนวก ๔

การรายงานขอขยายระยะเวลาการส่งรายงานสรุปผลการสอบสวนอากาศยานประสบอุบัติเหตุ  
ของคณะกรรมการสอบสวนอากาศยานประสบอุบัติเหตุด้านธุรการ



บันทึกข้อความ

ส่วนราชการ...คณะกรรมการสอบสวนอากาศยานประสบอุบัติเหตุด้านธุรการ.....

ที่.....วันที่.....

เรื่อง...ขอขยายระยะเวลาการส่งสรุปผลการสอบสวนอากาศยาน แบบ.....อุบัติเหตุใหญ่ / อุบัติเหตุย่อย  
อุบัติเหตุการณ์ ด้านธุรการ

เรียน อธิบดีกรมฝนหลวงและการบินเกษตร

กรณีอากาศยาน แบบ.....หมายเลขเกษตร.....

อุบัติเหตุเมื่อ.....ณ (สถานที่เกิดเหตุ) .....กำหนดส่งรายงานสรุปผล  
การสอบสวนอากาศยานประสบอุบัติเหตุ กรณีนี้ในวันที่.....เดือน.....พ.ศ.....

คณะกรรมการสอบสวนอากาศยานประสบอุบัติเหตุด้านธุรการไม่สามารถส่งรายงานสรุปผล  
การสอบสวนอากาศยานประสบอุบัติเหตุด้านธุรการภายในกำหนดได้เนื่องจาก.....  
โดยจะขอขยายระยะเวลาการส่งรายงานสรุปผลการสอบสวนอากาศยานประสบอุบัติเหตุตามกำหนดเดิม  
เป็นภายในวันที่.....เดือน.....พ.ศ.....

ลงชื่อ.....

(.....)

ประธานกรรมการ

คณะกรรมการสอบสวนอากาศยานประสบอุบัติเหตุด้านธุรการ

ผนวก ๕

การรายงานขอขยายระยะเวลาการส่งรายงานสรุปผลการสอบสวนอากาศยานเกือบจะชนกัน  
ของคณะกรรมการสอบสวนอากาศยานประสบอุบัติเหตุด้านธุรการ



บันทึกข้อความ

ส่วนราชการ.....คณะกรรมการสอบสวนอากาศยานประสบอุบัติเหตุด้านธุรการ.....

ที่..... วันที่.....

เรื่อง.....ขอขยายระยะเวลาการส่งรายงานสรุปผลการสอบสวนอากาศยาน แบบ.....

หมายเลขเกษตร.....เกือบจะชนกันกับอากาศยาน แบบ.....ด้านธุรการ

เรียน อธิบดีกรมฝนหลวงและการบินเกษตร

กรณีอากาศยานแบบ.....หมายเลขเกษตร.....เกือบจะชนกัน  
กับอากาศยาน แบบ.....หมายเลข.....สังกัด.....  
ณ (สถานที่เกิดเหตุ).....เมื่อวันที่.....เดือน.....พ.ศ.....  
เวลา.....กำหนดส่งรายงานสรุปผลการสอบสวนอากาศยานเกือบจะชนกันในวันที่.....  
เดือน.....พ.ศ.....

คณะกรรมการสอบสวนอากาศยานประสบอุบัติเหตุด้านธุรการไม่สามารถส่งรายงานสรุปผลการ  
สอบสวนอากาศยานเกือบจะชนกันได้เนื่องจาก.....โดยจะขอขยาย  
ระยะเวลาการส่งรายงานสรุปผลการสอบสวนอากาศยานเกือบจะชนกันตามกำหนดเดิมเป็นภายใน  
วันที่.....เดือน.....พ.ศ.....

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณา

ลงชื่อ.....

(.....)

ประธานกรรมการ

คณะกรรมการสอบสวนอากาศยานประสบอุบัติเหตุด้านธุรการ

ผนวก ๖

รายงานสรุปผลการสอบสวนอากาศยานอุบัติเหตุด้านนิตยการบิน  
ของคณะกรรมการสอบสวนอากาศยานประสบอุบัติเหตุด้านนิตยการบิน



บันทึกข้อความ

ส่วนราชการ...คณะกรรมการสอบสวนอากาศยานประสบอุบัติเหตุด้านนิตยการบิน.....

ที่.....วันที่.....

เรื่อง รายงานผลการสอบสวนอากาศยาน หมายเลขเกษตร.....อุบัติเหตุใหญ่ / อุบัติเหตุย่อย / อุบัติการณ์  
ด้านนิตยการบิน

เรียน อธิบดีกรมฝนหลวงและการบินเกษตร

๑. เหตุการณ์ที่เกิดขึ้น

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

ได้รับคำสั่งให้นำอากาศยานแบบ.....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

(เป็นการประมวลผลข้อมูลที่ได้จากการวิเคราะห์ในข้อ ๓ ออกมาเป็นข้อวินิจฉัย)

**๕. สิ่งบกพร่องที่ค้นพบแต่ไม่เกี่ยวกับอุบัติเหตุ**

(ในกรณีที่การวิเคราะห์ค้นพบจุดบกพร่อง สิ่งล่อแหลมที่เกี่ยวข้องกับการบิน แต่ไม่ได้เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุในครั้งนั้นๆ ให้เสนอแนะการแก้ไขด้วย)

**๖. สาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ**

**๖.๑ กรณียุติเหตุได้** (ถ้ามีหลายสาเหตุให้เรียงลำดับตามเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นและลงความโดยย่อของสาเหตุนั้นๆ ด้วย)

**๖.๒ ในกรณีที่ไม่สามารถหาสาเหตุที่แท้จริงได้**

- ไม่สามารถหาสาเหตุที่แท้จริงได้
- สาเหตุที่อาจเป็นไปได้
- สาเหตุที่อาจเป็นไปได้มีหลายสาเหตุก็ได้

**๗. การแก้ไขและข้อเสนอแนะ** (ต้องครอบคลุมทุกสาเหตุ รวมทั้งการแก้ไขของสิ่งบกพร่องที่พบด้วย)

๘. ฯลฯ

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาผลการสอบสวนอากาศยานแบบ.....  
หมายเลขเกษตร.....อุบัติเหตุใหญ่/อุบัติเหตุย่อย/อุบัติเหตุการณ์ และลงนามในร่างคำสั่ง  
การแก้ไขเพื่อป้องกันมิให้เกิดอันตรายหรืออุบัติเหตุ เพื่อสั่งการให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการแก้ไขได้  
แนบมาพร้อมนี้

(ลงชื่อ).....ประธานกรรมการ  
(.....)

(ลงชื่อ).....กรรมการ  
(.....)

ฯลฯ

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



ผนวก ๗

การรายงานผลการสอบสวนอากาศยานเกือบจะชนกัน  
ของคณะกรรมการสอบสวนอากาศยานประสออุบัติเหตุด้านนรภัยการบิน



บันทึกข้อความ

ส่วนราชการ...คณะกรรมการสอบสวนอากาศยานประสออุบัติเหตุด้านนรภัยการบิน.....

ที่..... วันที่.....

เรื่อง รายงานผลการสอบสวนอากาศยาน แบบ.....หมายเลขเกษตร.....เกือบจะชนกัน  
อากาศยาน.....สังกัด.....

เรียน อธิบดีกรมฝนหลวงและการบินเกษตร

๑. เหตุการณ์ที่เกิดขึ้น

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

ได้รับคำสั่งให้นำอากาศยาน แบบ.....หมายเลขเกษตร.....ไปทำการบินภารกิจ.....

(ต่อไปเป็นรายละเอียดเกี่ยวกับเหตุการณ์ที่อากาศยานเกือบจะชนกัน)

๒. ข้อมูลและข้อวินิจฉัย

๒.๑ ข้อมูล

๒.๑.๑ (เช่นจากการสอบถามปากคำนักบิน)

๒.๑.๒ (เช่นจากพยานผู้รู้เห็นเหตุการณ์)

๒.๑.๓ ฯลฯ

๒.๒ ข้อวินิจฉัย (ได้จากการวิเคราะห์ข้อมูลตาม ข้อ ๒.๑ ออกมาเป็นข้อวินิจฉัยของ  
คณะกรรมการสอบสวนอากาศยานประสออุบัติเหตุด้านนรภัยการบิน)

๓. สาเหตุที่ทำให้อากาศยานเกือบจะชนกัน

๓.๑ กรณีที่หาสาเหตุได้ (ถ้ามีหลายองค์ประกอบสาเหตุ ให้เรียงลำดับตามเหตุการณ์ที่เกิดขึ้น  
และลงใจความโดยย่อของสาเหตุต่างๆ ด้วย)

๓.๒ กรณีที่ไม่สามารถหาสาเหตุที่แท้จริงได้

- ไม่สามารถหาสาเหตุที่แท้จริงได้

- สาเหตุที่อาจจะเป็นไปได้ (สาเหตุที่อาจจะเป็นไปได้ก็สาเหตุก็ได้)

๔. การแก้ไขและข้อเสนอแนะ (ต้องครอบคลุมทุกองค์ประกอบสาเหตุ)

๔.๑ .....

๔.๒ .....

๔.๓ .....

(ในกรณีที่การสอบสวนพบจุดบกพร่อง สิ่งล่อแหลมที่เกี่ยวข้องกับการบิน แต่ไม่เกี่ยวข้องเกี่ยวกับ  
เหตุการณ์อากาศยานเกือบจะชนกันในครั้งนั้นๆ ให้เสนอแนะการแก้ไขด้วย)

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาผลการสอบสวนอากาศยาน แบบ.....  
หมายเลขเกษตร.....เกือบจะชนกันกับอากาศยาน แบบ.....หมายเลข.....  
สังกัด.....และลงนามในร่างคำสั่งการแก้ไขเพื่อป้องกันมิให้เกิดอุบัติเหตุหรืออันตราย  
เพื่อสั่งการให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการแก้ไขดังที่ได้แนบมาพร้อมนี้

(ลงชื่อ).....ประธานกรรมการ  
(.....)

(ลงชื่อ).....กรรมการ  
(.....)

ฯลฯ

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

## ผนวก ๘

### คำสั่งการปฏิบัติเพื่อป้องกันมิให้เกิดอากาศยานประสบอุบัติเหตุหรืออันตราย



คำสั่งกรมพลหลวงและการบินเกษตร

ที่...../.....

เรื่อง การปฏิบัติเพื่อป้องกันมิให้เกิดอากาศยานประสบอุบัติเหตุหรืออันตราย

#### ๑. เหตุการณ์ที่เกิดขึ้น .....

(บรรยายเหตุการณ์เกี่ยวกับอากาศยานประสบอุบัติเหตุหรืออันตรายเกี่ยวกับการบินที่เกิดขึ้น โดยสรุป ทั้งนี้ ให้ละเว้นชื่อหน่วยงาน ชื่อผู้เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุหรืออันตราย และหมายเลขอากาศยาน)

#### ๒. การบาดเจ็บและความชำรุดเสียหาย

##### ๒.๑ การบาดเจ็บ

- เสียชีวิต
- บาดเจ็บสาหัส
- บาดเจ็บเล็กน้อย
- ปลอดภัย

(นักบิน เจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน ผู้โดยสาร และบุคคลอื่นที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุ)

##### ๒.๒ ความชำรุดเสียหาย

- เสียหายขั้นจำหน่าย
- เสียหายมาก
- เสียหายเล็กน้อย
- ไม่เสียหาย

(เฉพาะอากาศยาน)

#### ๓. สาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุหรืออันตราย

๓.๑ กรณีที่หาสาเหตุได้ (ถ้ามีหลายสาเหตุ ให้เรียงตามลำดับเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นและลงใจความโดยย่อของสาเหตุนั้นด้วย)

##### ๓.๒ กรณีที่ไม่สามารถหาสาเหตุที่แท้จริงได้

- ไม่สามารถหาสาเหตุที่แท้จริงได้
- สาเหตุที่อาจจะเป็นไปได้ (สาเหตุที่อาจจะเป็นไปได้ จะมีกี่สาเหตุก็ได้)

#### ๔. ข้อบกพร่องที่ค้นพบแต่ไม่เกี่ยวกับอุบัติเหตุหรืออันตรายรายนี้

(ในกรณีที่พบข้อบกพร่อง แต่ไม่เกี่ยวกับอุบัติเหตุหรืออันตรายรายนี้ให้ลงไว้เป็นข้อๆ และเสนอแนะการแก้ไขในข้อ ๕ ด้วย)

๕. การปฏิบัติเพื่อแก้ไขและป้องกัน (ให้ครอบคลุมทุกสาเหตุ)

- ๕.๑ .....
- ๕.๒ .....
- ๕.๓ .....

๖. ผู้ที่ต้องปฏิบัติและรับทราบ (หน่วยงานหรือผู้ที่เกี่ยวข้อง)

- ๖.๑ .....
- ๖.๒ .....
- ๖.๓ .....

ให้ผู้เกี่ยวข้องดำเนินการตามคำสั่งตั้งแต่วันที่นี้เป็นต้นไป และรายงานการปฏิบัติและผลของการปฏิบัติให้ทราบภายใน ๖๐ วัน

สั่ง ณ วันที่.....เดือน.....พ.ศ.....

ลงชื่อ .....  
(.....)  
อธิบดีกรมฝนหลวงและการบินเกษตร

ผนวก ๙

รายงานขอขยายระยะเวลาการรายงานผลการสอบสวนอากาศยานประสบอุบัติเหตุ  
ของคณะกรรมการสอบสวนอากาศยานประสบอุบัติเหตุด้านนิตยการบิน



บันทึกข้อความ

ส่วนราชการ.....คณะกรรมการสอบสวนอากาศยานประสบอุบัติเหตุด้านนิตยการบิน.....

ที่..... วันที่.....

เรื่อง ขอยุติระยะเวลาการส่งรายงานผลการสอบสวนอากาศยาน แบบ..... หมายเลขเกษตร.....  
ประสบอุบัติเหตุด้านนิตยการบิน

เรียน อธิบดีกรมฝนหลวงและการบินเกษตร

อากาศยานแบบ.....หมายเลขเกษตร.....เกิดอุบัติเหตุเมื่อวันที่.....  
เดือน.....พ.ศ.....ณ (สถานที่เกิดเหตุ) กำหนดส่งรายงานผลการสอบสวนอากาศยานประสบอุบัติเหตุ  
ด้านนิตยการบิน เมื่อวันที่.....เดือน.....พ.ศ.....

คณะกรรมการสอบสวนอากาศยานประสบอุบัติเหตุด้านนิตยการบินไม่สามารถส่งรายงานผล  
การสอบสวนภายในกำหนดได้เนื่องจาก.....โดยจะขอขยายระยะเวลาการส่งรายงานผล  
การสอบสวนอากาศยานประสบอุบัติเหตุตามกำหนดเดิมเป็นภายในวันที่.....เดือน.....พ.ศ.....

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณา

ลงชื่อ.....

(.....)

ประธานกรรมการ

คณะกรรมการสอบสวนอากาศยานประสบอุบัติเหตุด้านนิตยการบิน

ผนวก ๑๐

รายงานขอขยายระยะเวลาการรายงานผลการสอบสวนอากาศยานเกือบจะชนกัน  
ของคณะกรรมการสอบสวนอากาศยานประสพอุบัติเหตุด้านนิตยการบิน



บันทึกข้อความ

ส่วนราชการ.....คณะกรรมการสอบสวนอากาศยานประสพอุบัติเหตุด้านนิตยการบิน.....

ที่.....วันที่.....

เรื่อง ขอยขยายระยะเวลาการส่งรายงานผลการสอบสวนอากาศยาน แบบ.....หมายเลขเกษตร.....  
เกือบจะชนกันกับอากาศยาน แบบ.....หมายเลข.....สังกัด.....

เรียน อธิบดีกรมฝนหลวงและการบินเกษตร

เมื่อวันที่.....เดือน.....พ.ศ.....อากาศยานแบบ.....

หมายเลขเกษตร.....เกือบจะชนกันกับอากาศยานแบบ.....หมายเลข.....

สังกัด.....ณ (สถานที่เกิดเหตุ).....กำหนดส่งรายงานผลการสอบสวนอากาศยาน  
เกือบจะชนกันในวันที่.....เดือน.....พ.ศ.....

คณะกรรมการสอบสวนอากาศยานประสพอุบัติเหตุด้านนิตยการบินไม่สามารถส่งรายงานผล  
การสอบสวนภายในกำหนดได้เนื่องจาก.....โดยจะขอขยายระยะเวลาการส่งรายงาน  
ผลการสอบสวนอากาศยานประสพอุบัติเหตุตามกำหนดเดิมเป็นภายในวันที่.....เดือน.....พ.ศ.....

ลงชื่อ.....

(.....)

ประธานกรรมการ

คณะกรรมการสอบสวนอากาศยานประสพอุบัติเหตุด้านนิตยการบิน

**ผนวก ๑๑**  
**แบบรายงานอันตราย**  
**ตอนที่ ๑**  
(กรอกข้อความโดยผู้รายงาน)

เรียน อธิบดีกรมฝนหลวงและการบินเกษตร

รายงานอันตรายเกี่ยวข้องกับอากาศยาน อุปกรณ์ภาคพื้น วัสดุ สิ่งอำนวยความสะดวก  
ระเบียบปฏิบัติ เอกสารเทคนิค สถานที่ที่เป็นอันตรายต่อสุขภาพ อื่นๆ ให้ระบุ.....

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

บรรยายเหตุการณ์ (วันที่ เดือน ปี เวลา สรุปรว่า ใครหรืออะไร ทำอะไร ที่ไหน เมื่อไร  
และทำหรือเกิดขึ้นอย่างไร) .....

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

ข้อควรแก้ไข (ผู้รายงานจะเสนอหรือไม่ก็ได้).....

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

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณา

ลงชื่อ.....  
(.....)  
...../...../.....

ตอนที่ ๒

การดำเนินการวิเคราะห์ การแก้ไข และข้อเสนอแนะ

(สำหรับเจ้าหน้าที่นิรภัย)

วัน เดือน ปี ที่ได้รับรายงาน .....

สรุปผลการสอบสวนเพิ่มเติม และการวิเคราะห์ .....

.....

การแก้ไขและข้อเสนอแนะ .....

.....

การแก้ไขที่ได้ปฏิบัติไปแล้ว .....

.....

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณา

ลงชื่อ.....

(.....)

เจ้าหน้าที่นิรภัยหน่วย .....

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