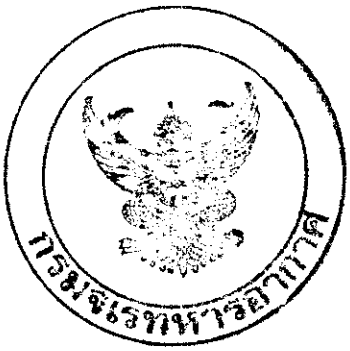


ระเบียบกองทัพอากาศ

ว่าด้วย

กฎการบินทั่วไป

พ.ศ. ๒๕๒๕

สารบาญ

	หน้า
กล่าวนำ ข้อ ๑, ๒, ๓, ๔	๑–๑
ตอนที่ ๑ กล่าวทั่วไป	๑–๒
ข้อ ๕ แนวความคิดทั่วไป	๑–๒
ข้อ ๖ การอนุวัติเกี่ยวกับกฎการบินทั่วไป	๑–๓
ข้อ ๗ การประหยัดเชื้อเพลิง	๑–๔
ข้อ ๘ การไม่สามารถปฏิบัติตามระเบียบ และข้อยกเว้น	๑–๔
ข้อ ๙ การรายงานเมื่อไม่สามารถปฏิบัติการบินตามระเบียบ	๑–๔
ข้อ ๑๐ การรายงานเมื่อมีการฝ่าฝืนระเบียบ	๑–๕
ข้อ ๑๑ หน่วยวัดระยะทาง	๑–๕
ตอนที่ ๒ ข้อกำหนดก่อนทำการบิน	๒–๑
ข้อ ๑๒ การวางแผนก่อนทำการบิน	๒–๑
ข้อ ๑๓ ใบแบบแผนการบินและปูมการบิน	๒–๑
ข้อ ๑๔ ข้อกำหนดเกี่ยวกับเชื้อเพลิง	๒–๑
ข้อ ๑๕ ข่าวอากาศ	๒–๒
ข้อ ๑๖ การบรรยายสรุปและข้อห้าม	๒–๓
ข้อ ๑๗ การพิทักษ์บริภัณฑ์ประเภทลับ	๒–๕
ตอนที่ ๓ แผนการบิน	๓–๑
ข้อ ๑๘ ความต้องการในการทำแผนการบินและการใช้	๓–๑
ข้อ ๑๙ การกรอกแผนการบิน	๓–๑
ข้อ ๒๐ การบินลงระหว่างทาง	๓–๒
ข้อ ๒๑ ระเบียบปฏิบัติในการกรอกแผนการบิน การออกเดินทาง การบินตามเส้นทางบิน และการถึงสนามบินปลายทาง	๓–๒
ข้อ ๒๒ การเปลี่ยนแปลงแผนการบิน	๓–๒

	หน้า
ข้อ ๒๓ การบินออกจากสนามบินที่ไม่ใช่สนามบินทหาร	๓–๔
ข้อ ๒๔ การปิดแผนการบิน	๓–๕
ตอนที่ ๔ การอนุญาตให้ทำการบิน	๔–๑
ข้อ ๒๕ การอนุญาตให้ทำการบิน	๔–๑
ข้อ ๒๖ ผู้มีอำนาจอนุญาตการบิน	๔–๑
ข้อ ๒๗ ข้อจำกัดอำนาจการอนุญาตการควบคุมจราจรทางอากาศ	๔–๓
ข้อ ๒๘ ข้อยกเว้นอำนาจการอนุญาต	๔–๔
ข้อ ๒๙ อำนาจการอนุญาตการควบคุมจราจรทางอากาศ	๔–๔
ข้อ ๓๐ การปฏิบัติตามการอนุญาตการควบคุมการจราจรทางอากาศ	๔–๔
ข้อ ๓๑ การปฏิบัติตามระเบียบปฏิบัติสากล	๔–๕
ตอนที่ ๕ กฎการบินทั่วไป	๕–๑
ข้อ ๓๒ มาตรฐานการปฏิบัติการบิน	๕–๑
ข้อ ๓๓ การเห็นและการหลีกเลี่ยงการเข้าชน	๕–๑
ข้อ ๓๔ อากาศยานเข้าใกล้กัน	๕–๑
ข้อ ๓๕ การบินเป็นรูปขบวน	๕–๒
ข้อ ๓๖ กฎแห่งสิทธิในเส้นทาง	๕–๓
ข้อ ๓๗ การติดต่อสื่อสารในขณะทำการบิน	๕–๔
ข้อ ๓๘ ความเร็วของอากาศยาน	๕–๔
ข้อ ๓๙ กฎเกี่ยวกับพื้นที่ลงสนาม	๕–๕
ข้อ ๔๐ ข้อกำหนดเกี่ยวกับระยะสูง	๕–๗
ข้อ ๔๑ การบินที่ระยะต่ำ	๕–๘
ข้อ ๔๒ การตั้งเครื่องวัดสูง	๕–๘
ข้อ ๔๓ การฝึกบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน	๕–๙
ข้อ ๔๔ ระเบียบปฏิบัติการฝึกบินสภาวะฉุกเฉินจำลอง	๕–๙
ข้อ ๔๕ การฝึกบินขึ้น–ลงแบบไปใหม่	๕–๑๐
ข้อ ๔๖ การทิ้งร่มหรือทิ้งของ	๕–๑๐

	หน้า
ข้อ ๔๗ การเบี่ดไฟอากาศยาน	๕–๑๑
ข้อ ๔๘ การบินผาดแผลงและการผึกบินรบทางอากาศ	๕–๑๒
ข้อ ๔๙ การร่วมแสดงการบินสวนสนาม	๕–๑๒
ข้อ ๕๐ การสูบบุหรี่ในอากาศยาน	๕–๑๒
ข้อ ๕๑ การบินลงสนามพร้อมอาวุธที่ใส่ชนวน	๕–๑๓
ข้อ ๕๒ การรายงานสภาพอากาศทางอากาศ	๕–๑๓
ข้อ ๕๓ การปฏิบัติการบินใกล้บริเวณที่มีพายุฝนฟ้าคะนอง	๕–๑๔
ข้อ ๕๔ เมื่ออากาศยานอูกกระแสลมวน หรือลมปะทะจากอากาศยานเครื่องหน้า	๕–๑๕
ตอนที่ ๖ ระบบเครื่องช่วยชีวิต	๖–๑
ข้อ ๕๕ กล่าวทั่วไป	๖–๑
ข้อ ๕๖ การใช้ร่มชูชีพ	๖–๑
ข้อ ๕๗ ข้อกำหนดเกี่ยวกับที่นั่งและเข็มขัดนิรภัย	๖–๒
ข้อ ๕๘ อุปกรณ์ประจำตัวหรืออุปกรณ์ยังชีพ	๖–๓
ข้อ ๕๙ การใช้ชุดความดัน	๖–๔
ข้อ ๖๐ ข้อกำหนดเกี่ยวกับการใช้อ๊อกซิเจน	๖–๔
ข้อ ๖๑ ตารางข้อกำหนดเกี่ยวกับการใช้อ๊อกซิเจนสำหรับอากาศยานที่มีระบบปรับบรรยากาศ	๖–๕
ตอนที่ ๗ กฎการบินด้วยทัศนวิสัย	๗–๑
ข้อ ๖๒ กล่าวทั่วไป	๗–๑
ข้อ ๖๓ การทำแผนการบินตามกฎการบินด้วยทัศนวิสัย	๗–๑
ข้อ ๖๔ การปฏิบัติการบินภายใต้กฎการบินด้วยทัศวิสัย	๗–๒
ข้อ ๖๕ ตารางกำหนดระยะห่างจากเมฆและทัศนวิสัยต่ำสุด สำหรับการบินตามกฎการบินด้วยทัศนวิสัย	๗–๒

		หน้า
ตอนที่ ๘	กฎการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน	๘–๑
ข้อ ๖๖	กล่าวทั่วไป	๘–๑
ข้อ ๖๗	ข้อกำหนดเกี่ยวกับกฎการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน	๘–๑
ข้อ ๖๘	การอนุญาตการควบคุมจราจรทางอากาศ	๘–๒
ข้อ ๖๙	ข้อกำหนดสำหรับสนามบินปลายทางเพื่อทำแผนการบิน	๘–๔
ข้อ ๗๐	การกำหนดสนามบินสำรอง	๘–๔
ข้อ ๗๑	ข้อกำหนดเกี่ยวกับสภาพอากาศของสนามบินสำรอง เพื่อทำแผนการบิน	๘–๕
ข้อ ๗๒	การสั่งการให้ใช้สนามบินสำรอง	๘–๖
ข้อ ๗๓	เกณฑ์ต่ำสุดสำหรับการวิ่งขึ้น	๘–๗
ข้อ ๗๔	เกณฑ์ระยะสูงต่ำสุด	๘–๘
ข้อ ๗๕	ระยะสูงบินเดินทางตามกฎการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน	๘–๘
ข้อ ๗๖	การเดินอากาศในเส้นทางบินตามกฎการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน	๘–๙
ข้อ ๗๗	การติดต่อสื่อสาร	๘–๙
ข้อ ๗๘	การยกเลิกหรือเปลี่ยนการ อนุญาตการบินตามกฎการบินด้วยเครื่องวัด ประกอบการบิน	๘–๑๐
ข้อ ๗๙	เกณฑ์ต่ำสุดในการบินเข้าหาและลงสนาม	๘–๑๐
ข้อ ๘๐	ข้อตกลงใจเพื่อเลือกวิธีเข้าหาสนามบินตามเกณฑ์ทัศนวิสัยต่ำสุด	๘–๑๒
ข้อ ๘๑	กฎการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน แบบ "การบินด้วยทัศนวิสัยเหนือเมฆ"	๘–๑๒
ตอนที่ ๙	เบ็ดเตล็ด	๙–๑
ข้อ ๘๒	ความหมายคำจำกัดความ	๙–๑
ข้อ ๘๓	ใบแบบแผนการบิน	๙–๗
ข้อ ๘๔	ใบแบบปูมการบิน	๙–๙
ข้อ ๘๕	ในแบบคำพยากรณ์อากาศ	๙–๙
ข้อ ๘๖	ใบแบบรายงานข่าวอากาศจากนักบิน	๙–๙
ข้อ ๘๗	ความรับผิดชอบต่อเอกสาร	๙–๑๐
ข้อ ๘๘	ผู้รักษาการณ์ตามระเบียบนี้	๙–๑๐
ข้อ ๘๙	การประกาศใช้ระเบียบ	๙–๑๐

หน้า

ผนวกท้ายระเบียบ

ผนวก ก. (ใบแบบแผนการบิน ทอ.คปอ. ๐๐๑) ก–๑

ผนวก ข. (ใบแบบปูมการบิน ทอ.คปอ. ๐๐๒) ข–๑

ผนวก ค. (ใบแบบคำพยากรณ์อากาศ อต.ทอ. ๑๐๑๒) ค–๑

ผนวก ง. (ใบแบบรายงานข่าวอากาศจากนักบิน อต.ทอ. ๒๒) ง–๑

ผนวก จ. (รายการแจกจ่ายระเบียบกองทัพอากาศ ว่าด้วยกฎการบินทั่วไป พ.ศ. ๒๕๒๕) จ–๑

ระเบียบกองทัพอากาศ

ว่าด้วยกฎการบินทั่วไป

พ.ศ. ๒๕๒๕

โดยที่เห็นเป็นการสมควรกำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการปฏิบัติการบินของอากาศยานกองทัพอากาศ จึงให้วางระเบียบกองทัพอากาศไว้ดังต่อไปนี้

ข้อ ๑ ระเบียบนี้เรียกว่า "ระเบียบกองทัพอากาศว่าด้วยกฎการบินทั่วไป พ.ศ. ๒๕๒๕"

ข้อ ๒ ให้ยกเลิก

๒.๑ ความในประมวลข้อบังคับกองทัพอากาศ ภาคที่ ๑ ว่าด้วยเรื่องการบินท้ายคำสั่งกองทัพอากาศ ที่ ๕๑๒/๐๔ ลงวันที่ ๑๓ ตุลาคม ๒๕๐๔ เรื่อง ให้ปฏิบัติการเกี่ยวกับการบิน ดังนี้

๒.๑.๑ ตอนที่ ๕ ว่าด้วยการบินเดินทาง (ทุกมาตรา)

๒.๑.๒ ตอนที่ ๗ การจราจรในอากาศ ระเบียบสนามบิน (ทุกมาตรา)

๒.๑.๓ ตอนที่ ๑๐ ข้อบังคับว่าด้วยร่มชูชีพ (ทุกมาตรา)

๒.๑.๔ ตอนที่ ๒ เบ็ดเตล็ด เฉพาะ

๒.๑.๔.๑ มาตรา ๓ การบินแสดง หรือทำงานร่วมกับหน่วยอื่น

๒.๒ ระเบียบกองบินยุทธการว่าด้วยการปฏิบัติการบิน พ.ศ. ๒๕๑๙ ลงวันที่ ๑๙ กุมภาพันธ์ ๒๕๑๙

๒.๓ คำสั่งกองทัพอากาศ (เฉพาะ) ที่ ๑๒๑/๒๑ ลงวันที่ ๒๐ มีนาคม ๒๕๒๑ และที่ ๖๕/๒๓ ลงวันที่ ๓๑ มกราคม ๒๕๒๓ เรื่อง การปฏิบัติในการบินเดินทางโดยทั่วไป

๒.๔ ความในคำสั่งหรือระเบียบอื่นใดที่เกี่ยวกับการปฏิบัติการบินที่ขัดหรือแย้งกับระเบียบนี้ และให้ใช้ความในระเบียบนี้แทน

ข้อ ๓ ให้ผู้บังคับบัญชาหน่วยบิน นักบิน และผู้ทำงานในอากาศ รวมทั้งเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติการบินปฏิบัติตามระเบียบนี้

ข้อ ๔ การปฏิบัติการบินให้ถือปฏิบัติในรายละเอียดทุกตอนของระเบียบ ดังต่อไปนี้

ตอนที่ ๑

กล่าวทั่วไป

ข้อ ๕ แนวความคิดทั่วไป

๕.๑ การปฏิบัติ ภารกิจ การบิน ของ อากาศยาน กองทัพ อากาศ ได้ถือปฏิบัติ ตามกฎข้อ บังคับ และระเบียบปฏิบัติที่เกี่ยวข้องกับการบินหลายประการ ได้แก่ กฎการบินสากลขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization; ICAO) และบรรณสารการบินแห่งประเทศไทย (Aeronautical Information Publication Thailand; AIP–Thailand) ของกรมการบินพาณิชย์ กระทรวงคมนาคม ซึ่งออกตามความในพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ และที่แก้ไขเพิ่มเติม เป็นต้น แต่บางครั้งภารกิจการบินของอากาศยานกองทัพอากาศก็ไม่สามารถปฏิบัติตามกฎ ข้อบังคับ หรือระเบียบปฏิบัติเหล่านั้นได้

๕.๒ องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ เป็นหน่วยงานขององค์การสหประชาชาติ ได้กำหนดมาตรฐานและวางระเบียบปฏิบัติเกี่ยวกับกฎการบินสากลให้กับรัฐสมาชิก (Member State) ขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ แต่บรรดารัฐสมาชิกก็ไม่ได้ถูกบังคับให้ปฏิบัติตามมาตรฐานของระเบียบปฏิบัติตามกฎการบินสากลนั้นทั้งหมด โดยรัฐสมาชิกจะต้องแจ้งให้องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศทราบถึงการเปลี่ยนแปลงแก้ไข การขอยกเว้นไม่ปฏิบัติตาม หรือการอนุโลมตามมาตรฐานขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ซึ่งจะประกอบขึ้นเป็นกฎการเดินอากาศ (Rule of the Air) ของรัฐสมาชิกนั้น ๆ และต้องแจ้งไว้ในบรรณสารการบินของรัฐสมาชิกนั้นด้วย

๕.๓ แต่ละรัฐสามารถกำหนดกฎการเดินอากาศขึ้นใช้บังคับต่ออากาศยาน เพื่อควบคุมการเดินอากาศเหนือน่านฟ้าที่ตนมีอธิปไตยอยู่ได้ สำหรับประเทศไทย กรมการบินพาณิชย์ กระทรวงคมนาคม เป็นผู้กำหนดกฎการเดินอากาศเหนือน่านฟ้าของประเทศไทยขึ้นเป็นกฎการบิน ซึ่งกฎเหล่านี้บางส่วนปฏิบัติตามกฎการบินสากล และบางส่วนเป็นกฎการเดินอากาศของประเทศไทยเองโดยเฉพาะ สำหรับกองทัพอากาศโดยทั่วไปปฏิบัติตามกฎการเดินอากาศของประเทศไทยที่ประกาศไว้ในบรรณสารการบินแห่งประเทศไทย ซึ่งกรมการบินพาณิชย์ กระทรวงคมนาคมเป็นผู้กำหนดขึ้นและตามที่กองทัพอากาศได้ตกลงไว้เป็นกรณีพิเศษกับกรมการบินพาณิชย์ กระทรวงคมนาคม เพื่อปฏิบัติภารกิจทางทหารที่มีความสำคัญต่อความมั่นคงของประเทศ

๕.๔ นักบิน ของกองทัพอากาศโดย ทั่วไป ต้องปฏิบัติ ตามกฎการบินที่กำหนด โดยกรม การบินพาณิชย์ กระทรวงคมนาคม อย่างไรก็ดี การกำหนดระเบียบกองทัพอากาศว่าด้วยกฎการบินทั่วไป พ.ศ. ๒๕๒๕ นี้ขึ้นก็เพื่อจะรวบรวมกฎการบินขององค์การบินพลเรือนระหว่างประเทศ กฎการบินของกรมการบินพาณิชย์ กระทรวงคมนาคม คำสั่งและนโยบายทางทหารที่นักบินของทัพอากาศจะต้องถือปฏิบัติเข้าไว้ด้วยกัน

๕.๕ ข่าวสารเกี่ยวกับการขอเปลี่ยนแปลงกฎการบินต่าง ๆ ซึ่งมีรายละเอียดนอกเหนือจากที่กล่าวไว้ในระเบียบกองทัพอากาศว่าด้วยกฎการบินทั่วไป พ.ศ. ๒๕๒๕ นี้ เมื่อกองทัพอากาศได้ตกลงกับกรมการบินพาณิชย์ กระทรวงคมนาคม แล้ว กองทัพอากาศจะพิมพ์ประกาศไว้ในบรรณสารการบินของกองทัพอากาศ

ข้อ ๖ การอนุวัติเกี่ยวกับกฎการบินทั่วไป

๖.๑ กฎการบินทั่วไปที่กำหนดไว้ในระเบียบกองทัพอากาศฉบับนี้ และกฎการบินที่หน่วยบินต่าง ๆ ของกองทัพอากาศกำหนดเพิ่มเติม ซึ่งได้รับอนุมัติจากกองทัพอากาศแล้ว ให้ใช้บังคับต่ออากาศยานกองทัพอากาศที่ปฏิบัติการบินและให้ถือปฏิบัติดังนี้

๖.๑.๑ เมื่อปฏิบัติการบินเหนือน่านฟ้าของประเทศไทย ต้องปฏิบัติตามระเบียบกองทัพอากาศว่าด้วยกฎการบินทั่วไปฉบับนี้ และบรรณสารการบินแห่งประเทศไทย

๖.๑.๒ เมื่อปฏิบัติการบินเหนือน่านฟ้าสากลในท้องทะเลหลวง ให้ปฏิบัติตามกฎการบินสากลขององค์การบินพลเรือนระหว่างประเทศ

๖.๑.๓ เมื่อปฏิบัติการบินเหนือน่านฟ้าซึ่งอยู่ภายใต้อธิปไตยของรัฐใดรัฐหนึ่ง ผู้บังคับหน่วยบินนั้นจะต้องแน่ใจว่าผู้บังคับอากาศยานที่ตนรับผิดชอบทราบระเบียบปฏิบัติต่าง ๆ ที่รัฐนั้นได้กำหนดขึ้นไว้ รวมทั้งข้อแตกต่างที่ผิดไปจากระเบียบกองทัพอากาศว่าด้วยกฎการบินทั่วไปฉบับนี้

๖.๒ การปฏิบัติการบินของอากาศยานกองทัพอากาศ จะต้องอยู่ภายใต้ระเบียบปฏิบัติ และคำเตือนพิเศษที่ประกาศไว้ในบรรณสารการบิน คำแนะนำการอนุญาตการบินนอกประเทศ (Foreign Clearance Guide: FCG) ประกาศผู้ทำงานในอากาศ (Notam) กฎการบิน (Regulation) คู่มือการบิน (Manual) คำสั่งเทคนิค (Technical Order) คู่มือการบินสำหรับอากาศยาน (Aircraft Flight Manual) แนวทางปฏิบัติการบินของกองทัพอากาศและหน่วยบินของกองทัพอากาศ รวมทั้งคำแนะนำของหน่วยควบคุมจราจรทางอากาศ

๖.๓ หน่วยบินของกองทัพอากาศ อาจกำหนดกฎการบินเพิ่มเติมนอกเหนือไปจากระเบียบนี้ได้ โดยจัดพิมพ์กฎการบินดังกล่าวใช้กับนักบินและอากาศยานที่อยู่ภายใต้ความรับผิดชอบ และ/หรืออากาศยานที่มาขึ้นการบังคับบัญชากับหน่วยบินนั้น และให้ส่งสำเนาให้กับกรมควบคุมการปฏิบัติทางอากาศ กรมยุทธการทหารอากาศ และกรมจเรทหารอากาศ ทราบด้วย

ข้อ ๗ การประหยัดเชื้อเพลิง

กองทัพอากาศ มีนโยบายประหยัดเชื้อเพลิงอากาศยาน แต่การประหยัดนี้จะต้องไม่กระทบกระเทือนถึงการฝึกบิน นิรภัยการบิน และการฝึกปฏิบัติพร้อมรบของนักบิน ทุกหน่วยบินจะต้องมีนโยบายการประหยัดเชื้อเพลิงสำหรับอากาศยานของหน่วยเอง แต่จะต้องสามารถปฏิบัติภารกิจการบินได้อย่างมีประสิทธิภาพ

ข้อ ๘ การไม่สามารถปฏิบัติตามระเบียบและข้อยกเว้น

อากาศยานของกองทัพอากาศ จะได้รับการยกเว้นไม่ต้องปฏิบัติตามระเบียบนี้คือ

๘.๑ เหตุฉุกเฉิน หรือสถานการณ์พิเศษ หรือเพื่อป้องกันชีวิต

๘.๒ เมื่ออากาศยานกองทัพอากาศของหน่วยบินใด จำเป็นจะต้องปฏิบัติการบินที่ขัดกับกฎการเดินอากาศ ให้หน่วยบินนั้นทำรายงานให้กรมยุทธการทหารอากาศ พิจารณา เมื่อกรมยุทธการทหารอากาศ เห็นเป็นการสมควรก็จะดำเนินการขอรับอนุมัติจากกองทัพอากาศแล้วแจ้งให้กรมควบคุมการปฏิบัติทางอากาศ ดำเนินการไป

๘.๓ เมื่อผู้บังคับบัญชาหน่วยบินในพื้นที่ มีความจำเป็นต้องปฏิบัติภารกิจการรบที่สำคัญ แต่ไม่ขัดกับกฎการเดินอากาศของกรมการบินพาณิชย์ ก็ให้ปฏิบัติได้

๘.๔ เมื่อมีความจำเป็นเร่งด่วนทางทหาร และกองทัพอากาศเห็นว่ามีความสำคัญต่อความมั่นคงของประเทศ หากมีเวลาพอกองทัพอากาศจะแจ้งให้กรมการบินพาณิชย์ กระทรวงคมนาคม ทราบเป็นการล่วงหน้า และถ้าการปฏิบัติการบินทางทหารใด ๆ ที่มีความสำคัญ และต้องปฏิบัติเป็นพิเศษ อาจจะทำความตกลงกับกรมการบินพาณิชย์ กระทรวงคมนาคม เพื่อการนี้

ข้อ ๙ การรายงานเมื่อไม่สามารถปฏิบัติการบินตามระเบียบ

๙.๑ นักบินที่ไม่สามารถปฏิบัติตามระเบียบนี้ เนื่องจากเหตุฉุกเฉินใด ๆ ให้รายงานเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นเป็นลายลักษณ์อักษร ต่อผู้บังคับบัญชาตามลำดับชั้น จนถึงผู้บังคับบัญชาหน่วยบินภายใน ๒๔ ชั่วโมง หลังจากเกิดเหตุฉุกเฉิน

๙.๒ เมื่อเกิดเหตุฉุกเฉินที่ทำให้นักบินของกองทัพอากาศ ต้องปฏิบัติการบินจนกระทบกระเทือนถึงอากาศยานเครื่องอื่นที่ได้รับสิทธิการอนุญาตการบิน จากเจ้าหน้าที่ควบคุมการจราจรทางอากาศของกรมการบินพาณิชย์ กระทรวงคมนาคม หรือของกองทัพอากาศในเขตนั้น ๆ แม้ไม่ขัดต่อระเบียบนี้ หรือกฎการบินอื่นใดที่เกี่ยวข้อง ก็ให้นักบินผู้นั้นทำรายงานเป็นลายลักษณ์อักษรต่อผู้บังคับบัญชาหน่วยบินนั้น

ข้อ ๑๐ การรายงานเมื่อมีการฝ่าฝืนระเบียบ

๑๐.๑ ให้ผู้บังคับหน่วยบิน ดำเนินการสอบสวนเพื่อให้ได้มาตรการแก้ไขที่ถูกต้อง เมื่อมีการฝ่าฝืนคำแนะนำการอนุญาตการบินนอกประเทศ (FCG) กฎการบินของกรมการบินพาณิชย์ กระทรวงคมนาคม หรือระเบียบ, คำสั่งอื่นใดที่มีผลใช้บังคับต่อการปฏิบัติการบิน ทั้งนี้เพื่อให้มีการปฏิบัติที่เหมาะสม

๑๐.๒ ผลการสอบสวนตามข้อ ๑๐.๑ ให้รายงานผู้บัญชาการทหารอากาศ ผ่านกรมควบคุมการปฏิบัติทางอากาศ และให้กรมควบคุมการปฏิบัติทางอากาศ สรุปรายงานพร้อมข้อเสนอแนะเพื่อป้องกันไม่ให้เหตุการณ์ทำนองเดียวกันเกิดขึ้นอีก

ข้อ ๑๑ หน่วยวัดระยะทาง

ระยะทางที่กล่าวถึง และเกี่ยวข้องกับระเบียบนี้ ให้ใช้หน่วยวัดระยะทางเป็นไมล์ทะเล ยกเว้นทัศนวิสัย ให้ใช้หน่วยวัดระยะทางเป็นไมล์บก

ตอนที่ ๒

ข้อกำหนดก่อนทำการบิน

ข้อ ๑๒ การวางแผนก่อนทำการบิน

ในการวางแผนการบิน นักบินผู้ทำหน้าที่ผู้บังคับอากาศยาน (รวมทั้งนักบินทุกนายที่ทำหน้าที่บังคับอากาศยานในหมู่บิน) ต้องแน่ใจว่าเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานทุกนายหรือนักบินในหมู่บินทุกนายทราบข่าวสารและระเบียบปฏิบัติที่เกี่ยวข้องกับการบิน ทั้งนี้รวมถึงข่าวสารอื่นด้วย สำหรับข่าวที่จำเป็นได้แก่

๑๒.๑ เรื่องเกี่ยวข้องตามคู่มือการบินของอากาศยานที่จะทำการบิน

๑๒.๒ ประกาศผู้ทำงานในอากาศ (Notam)

๑๒.๓ บรรณสารการบิน

๑๒.๔ แผนการบินสำรอง ในกรณีที่ไม่สามารถปฏิบัติตามแผนการบินที่ได้วางไว้

๑๒.๕ ข่าวสภาพอากาศที่ได้รับรายงาน และพยากรณ์อากาศที่สนามบินต้นทางในเส้นทางบิน สนามบินปลายทาง และสนามบินสำรอง

๑๒.๖ ปริมาณเชื้อเพลิงที่จะต้องใช้

๑๒.๗ ระยะสูงต่ำสุดที่จะบินได้อย่างปลอดภัย ตามเส้นทางบิน และบริเวณสนามบินที่จะทำการลง

ข้อ ๑๓ ใบแบบแผนการบินและปูมการบิน

ใบแบบ ทอ.คปอ. ๐๐๑ เป็นใบแบบแผนการบิน (Piolt's Flight Plan) และใบแบบ ทอ. คปอ. ๐๐๒ เป็นใบแบบปูมการบิน (Flight Log) ของกองทัพอากาศที่นักบินต้องกรอกข้อมูลที่จำเป็นอันจะทำให้เกิดความปลอดภัยในการบิน ทั้งก่อนหรือระหว่างทำการบินทุกเที่ยวบิน ยกเว้นในกรณีดังต่อไปนี้.–

๑๓.๑ ทำการบินในพื้นที่ฝึกบิน ซึ่งได้มีการควบคุมทั้งเส้นทางบินเข้าออก และระยะสูงไว้แล้ว

๑๓.๒ เฮลิคอปเตอร์ซึ่งบินตามกฎการบินด้วยทัศนวิสัย

๑๓.๓ ภารกิจเร่งด่วนที่จะทำให้เกิดความล่าช้าในการปฏิบัติ

ข้อ ๑๔ ข้อกำหนดเกี่ยวกับเชื้อเพลิง

๑๔.๑ กล่าวทั่วไป ก่อนอากาศยานวิ่งขึ้น จะต้องมีเชื้อเพลิงที่ใช้ได้ในอากาศเพียงพอที่จะปฏิบัติการบินไปถึงจุดที่จะทำการลงครั้งสุดท้าย หรือที่สนามบินปลายทาง หรือสนามบินสำรอง (แห่งใดแห่งหนึ่ง) บวกด้วยจำนวนเชื้อเพลิงสำรอง

๑๔.๒ สนามบินสำรอง เมื่อมีการกำหนดสนามบินสำรองตามข้อกำหนดในตอนที่ ๗ ข้อ ๗๐ สภาพอากาศที่สนามบินปลายทางที่กำหนดไว้จะมีผลต่อเกณฑ์คำนวณเชื้อเพลิงก่อนทำการบิน ดังนี้

๑๔.๒.๑ เมื่อเกณฑ์สภาพอากาศเป็นไปตามข้อกำหนด ในตอนที่ ๗ ข้อ ๖๙.๓ เชื้อเพลิงทั้งหมดในการวางแผนการบินจะต้องรวมความต้องการเชื้อเพลิงสำหรับกระสวนการบินเข้า (Approach Pattern) และการไปใหม่ (Missed Approach) ที่สนามบินปลายทางที่กำหนดไว้

๑๔.๒.๒ เมื่อเพดานเมฆ และเกณฑ์สภาพอากาศเป็นไปตามข้อกำหนดใน ตอนที่ ๗ ข้อ ๖๙.๓ และสามารถลงสนามบินปลายทางได้แน่นอน เชื้อเพลิงทั้งหมดในแผนการบินไม่ต้องรวมความต้องการเชื้อเพลิงสำหรับกระสวนการบินเข้า และการไปใหม่ที่สนามบินปลายทางที่กำหนดไว้

๑๔.๓ เชื้อเพลิงสำรอง หมายถึงปริมาณเชื้อเพลิงที่ใช้ได้ สำหรับ อากาศยาน แต่ละเครื่องเติมสำรองไว้นอกเหนือจากปริมาณที่จะต้องใช้ทำการบินจากสนามบินต้นทาง ไปจนถึงสนามบิน ปลายทางที่กำหนดไว้ในแผนการบิน สำหรับกองทัพอากาศให้ถือเกณฑ์เชื้อเพลิงสำรองเท่ากับ ๑๐% ของจำนวนเชื้อเพลิงที่ใช้ทำการบิน หรือ ๒๐ นาที แล้วแต่จำนวนไหนจะมากกว่ากัน การคำนวณเชื้อเพลิงดังกล่าวให้คิดดังนี้

๑๔.๓.๑ อากาศยานเครื่องยนต์ลูกสูบ (Reciprocating Engine) และเฮลิคอปเตอร์ ใช้คำนวณอัตราความสิ้นเปลืองเชื้อเพลิงที่ระยะสูงสำหรับการบินเดินทาง

๑๔.๓.๒ อากาศยานเครื่องยนต์กังหัน (Turbine–Power) ใช้คำนวณอัตราความสิ้นเปลืองเชื้อเพลิงที่จะบินได้นานที่ระยะสูง ๑๐,๐๐๐ ฟุต

หมายเหตุ ถ้าสนามบินปลายทางอยู่ห่างไกลและโดดเดี่ยว หรืออยู่บนเกาะไม่ให้พิจารณาคำนวณเชื้อเพลิงสำหรับการวนรอ แต่ให้คำนวณเชื้อเพลิงให้เพียงพอสำหรับบินไปสนามบินสำรองแทน

๑๔.๔ เกณฑ์เชื้อเพลิงต่ำสุด (Minimum Fuel) หมายถึงปริมาณเชื้อเพลิงของอากาศยานมีเหลือน้อยและเมื่อไปถึงสนามบินปลายทางแล้วจะไม่สามารถรอการล่าช้าต่อไปได้ หรือรอได้เพียงชั่วขณะหนึ่งสภาพนี้ยังไม่อยู่ในภาวะฉุกเฉิน แต่จะเกิดขึ้นถ้าล่าช้าต่อไป นักบินจะต้องแจ้งให้หน่วยควบคุมจราจรทางอากาศทราบถึงสภาพเกณฑ์เชื้อเพลิงต่ำสุด เพื่อให้จัดลำดับการลงสนามบินก่อนเพื่อความปลอดภัย ถ้าหากมีการล่าช้าในการจัดกระสวนการบินต่อไปอีก นักบินจะต้องขอลงสนามบินในภาวะฉุกเฉิน

ข้อ ๑๕ ข่าวอากาศ

หมายถึงข้อมูลเกี่ยวกับสภาพอากาศ เป็นข่าวที่จะช่วยให้นักบินตัดสินใจวางแผนการบินได้อย่างถูกต้อง เพื่อที่จะได้ข่าวอากาศอย่างถูกต้องและเป็นประโยชน์ที่สุด นักบินจะต้องตรวจสอบข่าวอากาศจากหน่วยข่าวอากาศที่อยู่ในพื้นที่โดยถือปฏิบัติดังนี้

๑๕.๑ พยากรณ์อากาศ ให้ใช้ข้อมูลการพยากรณ์อากาศที่ใกล้เวลาเดินทางและนักบินจะต้องมีข้อมูลข่าวอากาศเพียงพอที่จะตัดสินใจวางแผนการบินตามกฎการบินที่เหมาะสมกับสภาพอากาศที่สนามบินปลายทางและสนามบินสำรอง ข้อมูลดังกล่าวเหล่านี้ ได้จาก

๑๕.๑.๑ การบรรยายสรุปของเจ้าหน้าที่อุตุนิยมวิทยา

๑๕.๑.๒ ใบแบบ อต.ทอ. ๑๐๑๒ เป็นใบแบบคำพยากรณ์อากาศ (Flight Folder) ของหน่วยอุตุนิยมวิทยากองทัพอากาศ หรือใบแบบคำพยากรณ์อากาศอื่น ๆ ที่หน่วยอุตุนิยมวิทยาจัดทำขึ้น

๑๕.๒ การปรับปรุงคำพยากรณ์อากาศ (Updating the Weather Forecast) นักบินจะต้องรับทราบข่าวอากาศครั้งล่าสุดที่กระทบกระเทือนต่อแผนการบิน และให้นำข่าวอากาศใหม่นี้ ไปเปลี่ยนแปลงแผนการบินล่วงหน้าก่อนทำการบินเสมอทั้งนี้เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการบิน

๑๕.๓ ถ้าสนามบินไม่มีหน่วยบรรยายสรุปข่าวอากาศ ให้นักบินหาข่าวอากาศ และข่าวสารประกาศผู้ทำงานในอากาศจากคำแนะนำในบรรณสารการบิน และเมื่อทำการบินขึ้นไปแล้ว ก่อนขออนุญาตทำแผนการบินในอากาศให้ขอข่าวอากาศและประกาศผู้ทำงานในอากาศจากหน่วยควบคุมการบินที่เหมาะสมทางวิทยุ

๑๕.๔ ถ้าไม่สามารถหาข่าวอากาศได้จากวิธีปฏิบัติดังกล่าวข้างต้น ให้ทำการบินแบบทัศนวิสัยไปยังจุดที่ใกล้ที่สุดที่จะสามารถหาข่าวอากาศได้จากวิทยุ แล้วทำแผนการบินตามกฎการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบินต่อไป

ข้อ ๑๖ **การบรรยายสรุปและข้อห้าม** (Briefing and Prohibition)

๑๖.๑ การบรรยายสรุป ผู้บังคับอากาศยาน หรือหัวหน้าหมู่บินรับผิดชอบในเรื่องนิรภัยการบิน และความเรียบร้อยในการปฏิบัติการบินตามระเบียบปฏิบัติในเที่ยวบินนั้นด้วยการบรรยายสรุปด้วยวาจาให้เจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานและผู้โดยสารแต่ละคนได้ทราบในเรื่องที่มีผลกระทบกระเทือนต่อความปลอดภัยและภารกิจ สำหรับหน่วยบินที่มีอากาศยานโดยสาร ควรจัดทำเอกสารสรุปคำแนะนำเกี่ยวกับการโดยสารให้ผู้โดยสารได้ทราบแนวทางปฏิบัติในส่วนที่จำเป็น ดังนี้

๑๖.๑.๑ ขั้นตอนการปฏิบัติเมื่อเกิดภาวะฉุกเฉิน

๑๖.๑.๒ การใช้ระบบและอุปกรณ์ช่วยชีวิต

๑๖.๑.๓ ข้อควรระวัง และข้อจำกัดที่พึงปฏิบัติ

๑๖.๑.๔ ระเบียบและคำแนะนำพิเศษสำหรับการผึก การบินหมู่หรือการบินปฏิบัติภารกิจการรบ

๑๖.๑.๕ ข้อห้าม (จะได้กล่าวในข้อต่อไป)

๑๖.๒ ข้อห้าม ข้อห้ามสำหรับผู้โดยสารและเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน บนอากาศยานของกองทัพอากาศ คือ

๑๖.๒.๑ ห้ามใช้เครื่องรับ–ส่งวิทยุ ชนิดมือถือ เครื่องอุปกรณ์ไฟฟ้า และ/หรืออีเลคตรอนิกส์ เว้นแต่จะมีข้อกำหนดเฉพาะทางทหาร และอุปกรณ์นั้นได้รับการตรวจสอบ และรับรองว่าไม่รบกวนต่ออากาศยานที่กำลังบินอยู่ (ยกเว้นนาฬิกาข้อมือ เครื่องคำนวณมือถือชนิดไม่พิมพ์ผลลัพธ์ เครื่องช่วยการฟังเสียงเครื่องมือทางสรีระวิทยาที่แพทย์กำหนด เครื่องบันทึกเสียงชนิดห้ว)

๑๖.๒.๒ ห้ามใช้เครื่องโกนหนวดไฟฟ้าชนิดไม่มีสายไฟ (Cordless Razors) ยกเว้นเครื่องโกนหนวดไฟฟ้าที่ใช้ไฟจากปลั๊กไฟ (In Power Receptacles) ที่ได้รับการตรวจสอบแล้วเท่านั้น

๑๖.๒.๓ กองทัพอากาศจะเป็นผู้อนุญาต และให้คำแนะนำในการใช้อุปกรณ์อื่น ที่จะนำขึ้นไปบนอากาศยานของกองทัพอากาศ

๑๖.๒.๔ ห้ามนำวัตถุระเบิด วัตถุไวไฟ วัตถุที่ทำให้เกิดสนิม วัตถุมีพิษ หรือสารระเหยที่ระคายเคืองขึ้นไปกับอากาศยานของกองทัพอากาศ เว้นแต่จะได้รับอนุญาตจากกองทัพอากาศ

๑๖.๒.๕ ห้ามนำสิ่งเสพติด กัญชา และยาเสพติดอันตรายอื่นๆ ขึ้นไปกับอากาศยานของกองทัพอากาศ เว้นแต่จะได้รับอนุญาตจากกองทัพอากาศ

๑๖.๓ อุปกรณ์การบินที่จำเป็น (Equipment Required for Flight)

๑๖.๓.๑ กล่าวทั่วไป อากาศยานแต่ละเครื่องจะต้องมีอุปกรณ์ที่จำเป็น สามารถช่วยให้นักบินตรวจสอบการทำงานของเครื่องยนต์ ความสูงของอากาศยาน ท่าทางบิน ความเร็ว ทิศทางบิน และมีวิทยุรับ–ส่งชนิดอากาศ/พื้นดิน ในห้องนักบินชนิดมีที่นั่งเรียงกัน (Tendem Configured Cockpit) ซึ่งนักบินผู้ทำหน้าที่ผู้บังคับอากาศยานจะใช้นั่งทำการบิน สำหรับการบินในห้วงอากาศในควบคุมที่มีการบริการจราจรทางอากาศแก่เครื่องบินที่บินตามกฎการบินด้วยเครื่องวัด ประกอบการบินจำเป็นต้องติดตั้งเครื่องโต้ตอบ เพื่อแสดงตัวไว้บนอากาศยานนั้นด้วย และเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานจะต้องศึกษาคำแนะนำในบรรณสารการบินในเรื่องการใช้เครื่องโต้ตอบเพื่อแสดงตัวในแต่ละห้วงอากาศในควบคุมของแต่ละประเทศ

๑๖.๓.๒ การบินตามกฎการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน อากาศยานที่จะบินตามกฎการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน ต้องมีอุปกรณ์ช่วยการเดินอากาศสอดคล้องกับสิ่งอำนวยความสะดวกภาคพื้นของห้วงอากาศในพื้นที่นั้นๆ

๑๖.๓.๓ สภาพทางอุตุนิยมวิทยาที่ให้ทำการบินตามกฎการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน (Instrument Meteorological conditions : IMC) อากาศยานต้องมีอุปกรณ์ดังต่อไปนี้

๑๖.๓.๓.๑ เครื่องให้ความร้อนท่อปีโตต์ที่ใช้การได้

๑๖.๓.๒.๒ เครื่องทำลายน้ำแข็งที่ใช้การได้ (ใช้สำหรับการบินเข้าสภาพอากาศที่มีความเย็นจัด และอาจเกิดน้ำแข็งตามพยากรณ์อากาศล่วงหน้าของเจ้าหน้าที่อุตุนิยมวิทยา)

๑๖.๓.๔ การบินกลางคืน อากาศยานที่ติดตั้งอุปกรณ์การบินดังได้กล่าวมาแล้ว ถ้าจะใช้บินในเวลากลางคืนด้วย จะต้องติดตั้งไฟแสดงตำแหน่งของอากาศยาน ไฟป้องกันการเข้าชน (Anticollision Light) ไฟส่องเครื่องวัด (Cockpit Instrument Light) ไฟลงสนาม (Landing Light) เจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานทุกคนจะต้องมีไฟฉายประจำตัว (Flashlight) ในกรณีที่ไฟป้องกันการเข้าชนเสีย นักบินต้องนำอากาศยานกลับไปลงยังสนามบินที่ใกล้ที่สุด และสามารถตรวจซ่อมได้ แล้วจึงปฏิบัติภารกิจต่อไป

หมายเหตุ สำหรับเฮลิคอปเตอร์ จะบินกลางคืนได้ต้องมีไฟค้นหา (Search Light) หรือไฟลงสนาม (Landing Light) อย่างใดอย่างหนึ่ง

ข้อ ๑๗ การพิทักษ์บริภัณฑ์ประเภทลับ

๑๗.๑ ผู้บังคับบัญชาหน่วยบิน จะต้องเป็นผู้ดำเนินการเกี่ยวกับมาตรการการรักษาความปลอดภัยที่จำเป็นในการพิทักษ์บริภัณฑ์ประเภทลับ ที่ติดตั้งอยู่บนอากาศยานเมื่ออยู่ในที่ตั้ง

๑๗.๒ เมื่ออากาศยานบินออกนอกที่ตั้ง ผู้บังคับอากาศยานที่นำอากาศยานไปลงสนามบินต่างถิ่น จะต้องแจ้งให้ผู้บังคับบัญชาหน่วยที่อากาศยานไปจอดพักทราบว่า อากาศยานของตนมีบริภัณฑ์ประเภทลับติดตั้งอยู่ และให้ดำเนินการเกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัย

๑๗.๓ ถ้าอากาศยานไปลงสนามบินที่มิได้อยู่ในความรับผิดชอบของกองทัพอากาศ ผู้บังคับอากาศยานจะต้องรับผิดชอบในการรักษาความปลอดภัยต่อบริภัณฑ์ประเภทลับนั้นด้วยวิธีที่เหมาะสม

ตอนที่ ๓

แผนการบิน

ข้อ ๑๘ ความต้องการในการทำแผนการบินและการใช้

อากาศยานของกองทัพอากาศทุกเครื่อง เมื่อจะทำการบินต้องทำแผนการบินส่วนแบบและขอบเขตในการใช้แผนการบินให้กำหนดรายการไว้ในบรรณสารการบินของกองทัพอากาศ การเสนอแผนการบินให้เสนอตามที่กองทัพอากาศกำหนดขึ้น และให้ปฏิบัติดังนี้

๑๘.๑ การบินตามกฎการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน นักบินจะต้องกรอกข้อความและรายละเอียดให้ครบถ้วนตามความจำเป็น ณ หน่วยบริการจราจรทางอากาศในพื้นที่ (Air Traffic Service Unit : ATS)

๑๘.๒ เมื่อแผนการบินที่กรอกรายการแล้ว ไม่ได้ดำเนินกรรมวิธีผ่านแผนกยุทธการฐานบิน (Base Operation) จะต้องมีการตกลงเป็นลายลักษณ์อักษรกับหัวหน้าฝ่ายบริการสนามบินแห่งนั้น โดยมีหัวข้อระเบียบปฏิบัติในการดำเนินการเกี่ยวกับข่าวสารการบิน และระเบียบปฏิบัติในการแสดงฝ่ายต่อหน่วยงานที่รับผิดชอบในการติดตามการบิน

ข้อ ๑๙ การกรอกแผนการบิน

นักบินต้องรับผิดชอบการกรอกแผนการบินลงในใบแบบ ทอ. คปอ. ๐๐๑ ให้ครบถ้วนเมื่อจะทำการบิน และปฏิบัติเพิ่มเติมดังนี้

๑๙.๑ ต้องทำบัญชีรายชื่อผู้โดยสารและเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน

๑๙.๒ หากบัญชีรายชื่อผู้โดยสารหรือเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานไม่ได้ กรอกในแผนการบินจะต้องหมายเหตุไว้ในแผนการบินว่า บัญชีชื่อเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน หรือผู้โดยสารอยู่ที่ใด

๑๙.๓ หากมีการเปลี่ยนแปลงบัญชีรายชื่อเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน หรือผู้โดยสาร โดยไม่ได้กำหนดไว้ล่วงหน้า จะต้องปฏิบัติดังนี้

๑๙.๓.๑ ส่งบัญชีรายชื่อเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน และผู้โดยสารไปยังหน่วยงานที่รับผิดชอบบัญชีรายชื่อดังกล่าว หรือรวมไว้ในแผนการบิน หรือ

๑๙.๓.๒ มอบไว้กับบุคคลหรือหน่วยงานที่รับผิดชอบการแปลี่ยนแปลงนั้น และแจ้งศูนย์บริการข่าวสารการบิน (หรือหน่วยงานในลักษณะเดียวกันนี้) ที่อยู่ใกล้ที่สุดให้ทราบชื่อของบุคคล หรือหน่วยงานที่ถือบัญชีรายชื่อฉบับที่แก้ไขไว้

ข้อ ๒๐ การบินลงระหว่างทาง

การบินลงระหว่างทาง คือการบินลงพักระหว่างทางครั้งหนึ่ง หรือหลายครั้งที่สนามบินซึ่งอยู่ในระหว่างเส้นทางบินตามแผนการบิน และให้ปฏิบัติดังนี้.–

๒๐.๑ ก่อนออกเดินทางจะต้องวางแผนการบินตลอดเส้นทางบิน ไปยังสนามบินปลายทาง และเสนอข้อมูลให้มากที่สุดเท่าที่จะกระทำได้ โดยกรอกรายการลงในใบแบบ ทอ.คปอ. ๐๐๑ ให้ครบถ้วนในส่วนที่เกี่ยวข้องทุกช่วงของเส้นทางบิน และถ้าการบินลงระหว่างทางพักเกิน ๑ ชั่วโมง ให้นักบินแจ้งหน่วยบริการจราจรทางอากาศทราบด้วย

๒๐.๒ ก่อนออกเดินทางจากสนามบิน ระหว่างทางนักบินจะต้องได้รับข่าวอากาศล่าสุดและประกาศผู้ทำงานในอากาศที่มีอยู่สำหรับเส้นทางบินที่จะใช้ และสนามบินปลายทาง

๒๐.๓ เมื่อวิ่งขึ้นจากสนามบินพลเรือนที่ทำการบินลงระหว่างทางนักบินจะต้องแน่ใจว่าศูนย์–บริการข่าวสารการบินของกองทัพอากาศ (หรือหน่วยบริการจราจรทางอากาศของกองทัพอากาศ) ได้รับแจ้งเวลาวิ่งขึ้นจากสนามบินนั้น

๒๐.๔ ภายใต้ฎีกาการบินขององค์การบินพลเรือนระหว่างประเทศ การบินลงระหว่างทางจะไม่แสดงไว้ในแผนการบินสากล สิทธิที่จะทำการบินลงระหว่างทางในต่างประเทศขึ้นอยู่กับความเห็นชอบของหน่วยงานที่ควบคุมห้วงอากาศ ดังนั้นจึงไม่ต้องแสดงรายการลงในแผนการบิน นอกจากเป็นความต้องการตามข้อตกลงเป็นลายลักษณ์อักษรกับเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศ และห้วงอากาศที่เกี่ยวข้อง ข้อตกลงนั้นจะต้องกำหนดวิธีการปฏิบัติที่จะส่งข่าวสารการบิน และกำหนดผู้รับผิดชอบในการติดตามแผนการบิน และผู้รับผิดชอบในการค้นหาและช่วยชีวิต

ข้อ ๒๑ ระเบียบปฏิบัติในการกรอกแผนการบิน การออกเดินทาง การบินตามเส้นทางบิน และการถึงสนามบินปลายทาง (Procedures for flight plan filling. Departues. Enroute. and Arrival)

ระเบียบดังกล่าวนี้จะกำหนดไว้ในบรรณสารการบินของกองทัพอากาศ (ซึ่งกองทัพอากาศจะได้จัดทำขึ้นใช้ต่อไป บัจจุบันอนุโลมให้ใช้ตาม Planning Section ต่าง ๆ ของ U.S. Air Force ไปก่อน) และให้มีผลบังคับใช้ต่อการปฏิบัติการบินทั้งปวงของอากาศยานกองทัพอากาศ

ข้อ ๒๒ การเปลี่ยนแปลงแผนการบิน

๒๒.๑ การเปลี่ยนแปลงเส้นทางบิน หรือสนามบินปลายทางที่มิได้แสดงไว้ในแผนการบินต้นฉบับ กระทำได้เมื่อ

๒๒.๑.๑ การเปลี่ยนแปลงเกิดขึ้น ในขณะทำการบิน และ ไม่เกี่ยวข้องกับการผ่านเข้าเขตพิสูจน์ฝ่ายบ้องกันทางอากาศ

๒๒.๑.๒ การ เปลี่ยน แปลง ได้รับ อนุมัติ จากศูนย์ ควบ คุม จราจร ทาง อากาศ แห่ง ประเทศไทย (บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย) สำหรับการบินตามกฎการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน

๒๒.๑.๓ หน่วยบริการจราจรทางอากาศ ได้รับแจ้งการเปลี่ยนแปลงแล้ว (ถ้าหน่วยบริการจราจรทางอากาศมิได้รับแจ้งการเปลี่ยนแปลงนั้นอาจทำให้เกิดความผิดพลาดในการติดตามการบิน การค้นหาและช่วยชีวิต และไม่ทราบเวลาถึงสนามบินปลายทางของอากาศยานนั้น)

หมายเหตุ ในการทำแผนการบินในอากาศ ให้ปฏิบัติตามหัวข้อ ท้ายบรรณสารการบินใน Flip (Enroute) Supplement หรือจากบรรณสารการบินของกองทัพอากาศ

๒๒.๒ การปฏิบัติการบินที่เปลี่ยนแปลงไปจากแผนการบินที่ได้เสนอไว้โดยมิได้ตั้งใจ ให้นักบินปฏิบัติดังนี้

๒๒.๒.๑ ถ้าความเร็วจริง (True Air Speed) ที่ระดับบินเดินทางระหว่างจุดรายงานต่าง ๆ เปลี่ยนแปลงไปมาก หรือน้อยกว่า ๕% หรือ ๑๐ ไมล์ทะเล จากที่บ่งไว้ในแผนการบิน ให้นักบินแจ้งหน่วยควบคุมจราจรทางอากาศให้ทราบถึงความเปลี่ยนแปลงนั้น

๒๒.๒.๒ เมื่อพบว่าเวลาที่คาดว่า จะถึงจุดรายงานเขตแถลงข่าวการบิน (FIR) หรือสนามบินที่จะลงอย่างใดอย่างหนึ่งเกิดขึ้นก่อน ผิดพลาดเกินกว่า ๓ นาที จากที่แจ้งไว้เดิม นักบินจะต้องแก้ไขใหม่และแจ้งให้หน่วยบริการจราจรทางอากาศทราบทันทีในโอกาสแรกที่จะกระทำได้ รวมทั้งการแจ้งชั่วโมงบินที่สามารถจะทำการบินอยู่ได้ หากเวลา ที่คาดว่าจะถึงสนามบินปลายทางเปลี่ยนแปลงไปตั้งแต่ ๑๕ นาที ขึ้นไป สำหรับอากาศยานเจ็ต หรือ ๓๐ นาที สำหรับอากาศยานประเภทอื่น ก็จะต้องแจ้งการเปลี่ยนแปลงนั้นเช่นเดียวกัน

๒๒.๓ การเปลี่ยนแปลงแผนการบินในกรณีต่อไปนี้จำเป็นต้องแจ้งรายละเอียดต่าง ๆ เพิ่มเติม

๒๒.๓.๑ การเปลี่ยนแปลงระดับบินเดินทาง

๒๒.๓.๑.๑ ชื่อเรียกขานของอากาศยาน

๒๒.๓.๑.๒ ระดับบินที่ขอเปลี่ยนใหม่ และความเร็วบินเดินทางในระดับนั้น

๒๒.๓.๑.๓ เวลาที่คาดว่าจะถึงสนามบินปลายทาง หรือจุดรายงานต่อไปที่แก้ไขใหม่

๒๒.๓.๒ กรณีขอเปลี่ยนเส้นทางบินโดยไม่เปลี่ยนสนามบินปลายทาง

๒๒.๓.๒.๑ ชื่อเรียกขานของอากาศยาน

๒๒.๓.๒.๒ กฎการบินที่จะทำการบิน

๒๒.๓.๒.๓ รายละเอียดเกี่ยวกับเส้นทางบินใหม่ รวมทั้งเวลา และจุดเริ่มต้นเปลี่ยนเส้นทางบิน

๒๒.๓.๒.๔ เวลาที่แก้ไขที่คาดว่าจะถึงสนามบินปลายทาง

๒๓.๓.๒.๕ ข่าวอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

๒๒.๓.๓ กรณีที่ขอเปลี่ยนแปลงเส้นทางบิน และสนามบินปลายทาง

๒๒.๓.๓.๑ ชื่อเรียกขานของอากาศยาน

๒๒.๓.๓.๒ กฎการบินที่จะทำการบิน

๒๒.๓.๓.๓ รายละเอียดเกี่ยวกับเส้นทางบินใหม่ที่จะทำการบินไป ยังสนามบินปลายทางใหม่นั้น รวมทั้งเวลา และจุดเริ่มต้นที่เปลี่ยนเส้นทางบิน

๒๒.๓.๓.๔ เวลาที่คาดว่าจะถึงสนามบินปลายทางใหม่

๒๒.๓.๓.๕ สนามบินสำรอง

๒๒.๓.๓.๖ ข่าวอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

ข้อ ๒๓ การบินออกจากสนามบินที่ไม่ใช่สนามบินทหาร

เมื่อทำการบินออกจากสนามบินที่ไม่ใช่สนามบินทหาร ให้นักบินปฏิบัติตามคำแนะนำในบรรณสารการบิน หากการติดต่อสื่อสารใช้การไม่ได้ ให้ปฏิบัติดังนี้.–

๒๓.๑ ให้มอบรายการ ปลีกย่อยของแผนการบิน กับบัญชีรายชื่อ เจ้าหน้าที่ประจำ อากาศยานและผู้โดยสารไว้กับบุคคลผู้มีหน้าที่รับผิดชอบที่สนามบินต้นทาง และแจ้งหน่วยบริการการบินที่เสนอแผนการบิน (ทางอากาศ) ให้ทราบว่าบัญชีรายชื่อเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานและผู้โดยสารอยู่ที่ใด

๒๓.๒ ทำการบินตามกฎการบินด้วยทัศนวิสัย ไปยังจุดที่ใกล้ที่สุดที่สามารถทำแผนการบินทางวิทยุ (ทางอากาศ) กับหน่วยบริการการบิน หรือศูนย์บริการข่าวสารการบินของกองทัพอากาศทราบ

๒๓.๓ ติดต่อกับศูนย์ควบคุมและรายงาน สถานีควบคุมและรายงาน หรือสถานีรายงานในพื้นที่นั้น

๒๓.๔ ขอให้หน่วยต่าง ๆ ดังกล่าวแล้ว ในข้อ ๒๓.๓ ถ่ายทอดแผนการบินเวลาออกเดินทาง และเวลาที่คาดว่าจะถึงสนามบินปลายทาง ให้แก่ศูนย์บริการข่าวสารการบินของกองทัพอากาศที่อยู่ใกล้ที่สุดทราบ เพื่อดำเนินการต่อไป

ข้อ ๒๔ การปิดแผนการบิน

นักบินจะต้องแน่ใจว่าหน่วยเกี่ยวข้องได้รับแจ้งการสิ้นสุดของการบินและให้นักบินปฏิบัติดังนี้.–

๒๔.๑ ที่สนามบินทหาร นักบินจะต้องยืนยันการปิดแผนการบินด้วยวาจากับหอบังคับการบินหรือเจ้าหน้าที่ยุทธการฐานบิน

๒๔.๒ ที่สนามบินอื่น ๆ ที่มิใช่ของทหาร นักบินปิดแผนการบินโดยใช้เครื่องอำนวยความสะดวกด้านการสื่อสารไม่จำกัดชนิดที่สามารถจะใช้ได้ติดต่อกับหน่วยควบคุมจราจรทางอากาศ หากจำเป็นให้ใช้บริการโทรศัพท์ทางไกลได้

ตอนที่ ๔

การอนุญาตให้ทำการบิน

ข้อ ๒๕ การอนุญาตให้ทำการบิน (Flight Authorization)

ห้ามอากาศยานของกองทัพอากาศทำการบินจนกว่าจะได้รับอนุมัติจากผู้บังคับบัญชา หน่วยบินที่กองทัพอากาศให้มีอำนาจบังคับบัญชาและสั่งการบินต่อหน่วยบินนั้น การทำการบินที่ได้รับอนุมัติตามที่กำหนดไว้ในระเบียบของกองทัพอากาศ หรือคำสั่งให้ทำการบินใดๆ ก็ดี การอนุมัตินั้นเป็นการอนุญาตให้อากาศยานทำการบินโดยผู้บังคับอากาศยานที่ได้รับอนุญาต และผู้บังคับบัญชาหน่วยบินจะต้องแน่ใจว่า ผู้บังคับอากาศยาน (หรือผู้บังคับขบวนบิน) ที่ได้รับอนุญาตจะต้องผ่านการตรวจสอบความสามารถในการบิน และยังคงดำรงความสามารถในการบินกับอากาศยานนั้นอยู่ โดยที่

๒๕.๑ ผู้บังคับบัญชาหน่วยบินจะต้องแน่ใจว่า การอนุญาตให้ทำการบินอยู่ในขอบเขตของระเบียบกองทัพอากาศว่าด้วยกฎการบินทั่วไป พ.ศ. ๒๕๒๕ และคำสั่งอื่นที่เกี่ยวกับการอนุมัติให้ทำการบิน

๒๕.๒ อากาศยานของกองทัพอากาศ ที่ได้รับอนุมัติให้ทำการบินตามที่ได้กำหนดไว้ในระเบียบนี้ ถือว่าเป็นการอนุมัติที่ถูกต้องกว่าระเบียบ หรือคำสั่งการบินที่กำหนดโดยหน่วยต้นสังกัดของผู้บังคับอากาศยานนั้น

๒๕.๓ ผู้บังคับอากาศยานของหน่วยบินนอกสังกัดกองทัพอากาศมีอำนาจอนุญาต ให้อากาศยานนั้นทำการบินได้ โดยไม่เกี่ยวกับระเบียบกองทัพอากาศว่าด้วยกฎการบินทั่วไปในข้อนี้

๒๕.๔ หากมีความจำเป็นเร่งด่วนทางทหาร ผู้บังคับหน่วยบินอาจอนุญาตให้นักบินในหน่วยบินของตนทำการบินกับอากาศยานของหน่วยบินอื่นในสังกัดกองทัพอากาศที่ไปราชการชั่วคราว ณ ที่นั้นได้ และมีอำนาจอนุญาตให้ทำการบิน โดยมีเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานน้อยกว่าเกณฑ์ต่ำสุดที่กำหนดไว้ในคู่มือว่าด้วยการบินของอากาศยานแบบนั้นได้

ข้อ ๒๖ อำนาจอนุญาตการบิน (Approval Authority)

๒๖.๑ การทำการบินแต่ละเที่ยวบิน นักบินจะต้องได้รับอนุญาตก่อนทำการวิ่งขึ้น อำนาจในการอนุญาตให้ทำการบิน จะมอบให้ผู้ครองความรับผิดชอบต่ออากาศยานนั้นเป็นรายบุคคล หากผู้บังคับบัญชาหน่วยบินนั้นไม่สั่งการเป็นอย่างอื่น อำนาจการอนุญาตการบินให้ถือปฏิบัติ ดังนี้

๒๖.๑.๑ นักบินที่มีวุฒิสามารถทำการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน (หรือเทียบเท่า) มีอำนาจอนุญาตการบินของตนเอง และการบินของอากาศยานอื่นในขบวนบินที่ตนเป็นผู้บังคับขบวน (วุฒิสามารถการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบินพิเศษระดับมาตรฐานของกองทัพบก, กองทัพเรือ, องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ, กรมการบินพาณิชย์ กระทรวงคมนาคม และของสายการบินพาณิชย์ ถือว่าเทียบเท่า)

๒๖.๑.๒ นักบินที่ไม่มีวุฒิสามารถทำการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน มีอำนาจอนุญาตการบินของตนเองเฉพาะการบินตามกฎการบินด้วยทัศนวิสัย

๒๖.๑.๓ ผู้บัญชาการโรงเรียนการบิน และผู้บังคับหน่วยบินของกองทัพอากาศมีอำนาจอนุญาตการบิน ให้กับศิษย์การบิน หรือนักบินในสังกัดของตน ซึ่งไม่มีอำนาจอนุญาตการบินของตนเองทำการบินออกจากหน่วยของตนได้

๒๖.๒ การลงชื่อผู้บังคับอากาศยานในแผนการบินเป็นหลักฐานที่แสดงว่า

๒๖.๒.๑ การบินเที่ยวนั้นได้รับอนุญาตโดยถูกต้อง

๒๖.๒.๒ ข้อมูลแผนการบินมีเพียงพอเพื่อการ วางแผนการบินที่สมบูรณ์และแน่นอน

๒๖.๒.๓ การบินจะต้องดำเนินไปตามข้อกำหนดในระเบียบ และคำสั่งที่เกี่ยวข้อง

๒๖.๒.๔ แผนการบินนั้นได้รับการตรวจสอบ เพื่อความสมบูรณ์ครบถ้วนและถูกต้องแน่นอนแล้ว

๒๖.๒.๕ ได้บรรยายสรุปการอนุญาตบินผ่านต่างประเทศ (Foreign Clearance Briefing) ให้กับเจ้าหน้าที่ทุกประเภทที่ประจำอากาศยาน ได้รับทราบข้อมูลตามคำแนะนำการอนุญาตการบินระหว่างประเทศ (Foreign Clearance Guide : FCG)

๒๖.๒.๖ เจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานทุกคน หรือในขบวนบินได้รับการบรรยายสรุปในเรื่องที่วางแผนการบินไว้ทั้งหมด ถ้าแผนการบินครั้งนั้นจะต้องปฏิบัติการบินตามกฎการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน ให้บรรยายสรุปแก่นักบินแต่ละนายที่มีวุฒิสามารถการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบินที่จะต้องทำการบินในขบวนบินนั้น

๒๖.๒.๗ เจ้าหน้าที่ประจำ อากาศยานทั้งชาย และหญิงจะต้องได้รับ การบรรยายสรุปให้ทราบความรับผิดชอบของตนในเรื่องความปลอดภัยของอากาศยาน หรือขบวนบิน และความรับผิดชอบต่อผู้โดยสาร

ข้อ ๒๗ ข้อจำกัดอำนาจการอนุญาต

๒๗.๑ เมื่อทำการบินไปยังสนามบินปลายทางนอกประเทศไทย จะต้องดำเนินการขออนุญาตผ่านเข้าประเทศไปยังสนามบินปลายทางนั้น ๆ ตามรายละเอียดที่กำหนดไว้ในบรรณสารการบิน และคำแนะนำการอนุญาตการบินระหว่างประเทศ

๒๗.๒ เมื่อทำการบินออกจากสนามบินที่มิได้เป็นของกองทัพอากาศ นักบินจะต้องกรอกรายการและขออนุญาตตามที่กำหนดไว้ในระเบียบ และตามที่กำหนดไว้ในบรรณสารการบินที่เกี่ยวข้อง

๒๗.๓ เครื่องบินเจ็ตของกองทัพอากาศ จะต้องไม่ทำแผนการบิน หรือไปลงยังสนามบินพลเรือนในประเทศ ที่ไม่มีการบริการให้กับเครื่องบินเจ็ต ยกเว้นในกรณีดังต่อไปนี้

๒๗.๓.๑ มีเหตุฉุกเฉิน

๒๗.๓.๒ เมื่อจำเป็นต้องไปลงในกรณีที่เกี่ยวกับการป้องกันทางอากาศเชิงรุก

๒๗.๓.๓ จำเป็นต้องเลือกเป็นสนามบินสำรอง เมื่อไม่สามารถหาสนามบินทหารอื่นที่มีความเหมาะสมได้

๒๗.๓.๔ การบินนั้นได้รับอนุมัติจากผู้บังคับการกองบิน ที่เป็นผู้บังคับบัญชาหน่วยบินนั้น หรือผู้มีอำนาจเหนือขึ้นไป และนายท่าอากาศยานแห่งนั้นได้อนุญาตไว้ล่วงหน้าแล้ว

๒๗.๓.๕ เมื่อสนามบินที่จะลงนั้น ได้จำแนกประเภทไว้ในบรรณสารการบิน เป็นสนามบินที่ใช้ร่วมกันระหว่างทหารและพลเรือน และมีสิ่งอำนวยความสะดวกประจำสนามบิน และบริภัณฑ์ภาคพื้นดินสนับสนุนการบินที่ใช้กับเครื่องบินเจ็ตได้

๒๗.๔ การผีกบินลงสนามด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน สามารถผีกที่สนามบินพลเรือนได้ แต่ต้องทำความตกลงกับกรมการบินพาณิชย์ กระทรวงคมนาคม และหน่วยควบคุมการจราจรทางอากาศในพื้นที่นั้นก่อน

๒๗.๕ ห้ามทำการบินเข้าไป หรือบฏิบัติการบินขัดกับกฎเกณฑ์ที่กำหนดไว้ เกี่ยวกับห้วงอากาศที่ใช้ในกิจการพิเศษ หรือ เขตพิสูจน์ฝ่ายป้องกันทางอากาศ นอกจากจะได้รับอนุมัติจากผู้มีอำนาจควบคุมพื้นที่นั้น

หมายเหตุ ข่าวสารที่เกี่ยวกับห้วงอากาศที่ใช้ในกิจการพิเศษ และเขตพิสูจน์ฝ่ายป้องกันทางอากาศ จะประกาศไว้ในบรรณสารการบิน (เพื่อความถูกต้องให้ตรวจสอบการปรับปรุงข่าวสารที่ทันสมัยได้จากประกาศผู้ทำงานในอากาศ และเอกสารของกองทัพอากาศที่เกี่ยวกับการควบคุมด้านความปลอดภัยและระบุฝ่ายของอากาศยานทหาร)

ข้อ ๒๘ ข้อยกเว้นอำนาจการอนุญาต

การบินไปขึ้นลงยังพื้นที่ที่จัดไว้สำหรับเครื่องบินปีกตรึงขึ้นลงได้ เช่น ทุ่งหญ้า หรือทางหลวง เป็นต้น จะต้องได้รับอนุมัติจากกองทัพอากาศก่อน และหน่วยบินที่ดำเนินการขออนุมัติจะต้องวิเคราะห์ประเมินค่าปัจจัยที่เกี่ยวข้องทั้งหมดอย่างละเอียดรอบคอบด้วย

ข้อ ๒๙ อำนาจการอนุญาตการควบคุมจราจรทางอากาศ

เพื่อความปลอดภัย และการจัดระเบียบการจราจรทางอากาศให้เป็นไปอย่างถูกต้องแน่นอน ความตั้งใจของนักบินที่จะปฏิบัติการบินจะต้องได้รับอนุญาตดังนี้

๒๙.๑ ถ้าทำการบินตามกฎการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน ในห้วงอากาศที่มีการควบคุม (Control Air Space) นักบินจะต้องได้รับการอนุญาตการควบคุมการจราจรทางอากาศ (ATC Clearance) จากหน่วยควบคุมการจราจรทางอากาศในพื้นที่ก่อน แต่ถ้าห้วงอากาศนั้นไม่มีการควบคุม นักบินมีสิทธิอนุญาตเองได้

๒๙.๒ ถ้าทำการบินตามกฎการบินด้วยทัศนวิสัยตลอดเส้นทางบิน นักบินจะต้องรับผิดชอบอากาศยานของตน ตรวจสอบและหลบหลีกอากาศยานอื่นด้วยสายตาตนเอง

๒๙.๓ เฮลิคอปเตอร์ที่บินตามกฎการบินด้วยทัศนวิสัย แบบพิเศษ (Special VFR) จะต้องรับการอนุญาตจากหน่วยควบคุมการจราจรทางอากาศในพื้นที่ (หอบังการบิน/หน่วยควบคุมการเข้าสู่สนามบิน)

ข้อ ๓๐ การปฏิบัติตามการอนุญาตการควบคุมการจราจรทางอากาศ (Complianc with ATC Clearance)

๓๐.๑ นักบินทุกนาย จะต้องยินยอม ปฏิบัติ ตามคำแนะนำที่ กำหนดขึ้น โดยหน่วย ควบคุมการจราจรทางอากาศ ยกเว้นกรณีมีเหตุฉุกเฉิน หรือเมื่อเห็นว่าเพื่อความปลอดภัยที่ทำให้การปฏิบัติตามคำแนะนำไม่อยู่ในวิสัยที่จะกระทำได้ และในกรณีนี้จะต้องปฏิบัติดังนี้

๓๐.๑.๑ ร้องขอการอนุญาตการควบคุมการจราจรทางอากาศใหม่ ถ้าหากไม่มีเวลาให้แจ้งให้หน่วยควบคุมการจราจรทางอากาศทราบล่วงหน้าถึงข้อตกลงใจที่จะปฏิบัติ

๓๐.๑.๒ ถ้าไม่มีเวลาที่จะปฏิบัติตามข้อ ๓๐.๑.๑ ให้แจ้งหน่วยควบคุมการจราจรทางอากาศทราบการปฏิบัติที่กำลังกระทำอยู่โดยเร็วที่สุด

๓๐.๑.๓ เปลี่ยนแปลงแผนการบินตามความเหมาะสม

หมายเหตุ หากมีการปฏิบัตินอกเหนือไปจากข้อกำหนดการอนุญาตการควบคุมการจราจรทางอากาศ ซึ่งเกี่ยวข้องกับการลำดับความเร่งด่วนของการจราจรทางอากาศให้นักบินปฏิบัติตามข้อกำหนดใน ตอนที่ ๑ ข้อ ๙

๓๐.๒ เพื่อหลีกเลี่ยงการพิสูจน์ฝ่ายอากาศยานผิดพลาด (Miss Identification) เนื่องจากขีดจำกัดของเรดาร์ ต้องไม่มีอากาศยานที่ตอบรับทราบ หรือปฏิบัติตามการอนุญาตการควบคุมการจราจรทางอากาศ หรือคำแนะนำที่กำหนดโดยหน่วยควบคุมการจราจรทางอากาศที่ให้กับนักบินของอากาศยานเครื่องอื่น

ข้อ ๓๑ การปฏิบัติตามระเบียบปฏิบัติสากล

การบินเดินทางไปต่างประเทศของอากาศยานกองทัพอากาศ จะต้องปฏิบัติตามระเบียบปฏิบัติสากลกล่าวคือ ผู้บังคับบัญชาหน่วยบินนั้นจะต้องกำหนดระเบียบปฏิบัติให้เป็นที่แน่ใจว่าเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานทุกนายเข้าใจ ระเบียบปฏิบัติตามคำแนะนำการอนุญาตการบินระหว่างประเทศนั้น ๆ แล้ว และ ระเบียบปฏิบัติดังกล่าวจะประกอบด้วยรายการที่จำเป็นดังนี้

๓๑.๑ ข้อกำหนดของสนามบินที่จะบินไปลงและบินออกมา

๓๑.๒ เจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน ทั้งหมด ได้รับการบรรยายสรุปเกี่ยวกับ วิธีการปฏิบัติของศุลกากรก่อนบินระหว่างประเทศ โดยเฉพาะข้อห้ามเกี่ยวกับยาเสพติด การค้าของเถื่อน และบทลงโทษ

๓๑.๓ การตรวจสอบก่อนบินและหลังบิน เมื่อสนามบินต้นทาง และสนามบินปลายทางเป็นคนละประเทศ การตรวจสอบจะต้องเพิ่มมาตรการมากขึ้น ทั้งนี้เพื่อมุ่งประสงค์ที่จะลดปัญหาการลักลอบค้าของเถื่อน และยาเสพติดที่จะมีผู้ลักลอบนำไปกับอากาศยานของกองทัพอากาศ การตรวจสอบจะต้องปฏิบัติดังนี้

๓๑.๓.๑ บริเวณต่าง ๆ ในอากาศยานที่สามารถซุกซ่อนยาเสพติด

๓๑.๓.๒ ทำเอกสารแสดงรายการสิ่งของและสัมภาระบนอากาศยานทั้งหมด

๓๑.๔ เมื่อมีเหตุการณ์ที่ผิดระเบียบศุลกากรเกิดขึ้นไม่ว่ากรณีใดก็ตาม ให้ผู้บังคับอากาศยานรายงานผู้บังคับบัญชาตามลำดับชั้น จนถึงกองทัพอากาศทราบทันที

๓๑.๕ ให้กำหนดหน้าที่และความรับผิดชอบของผู้บังคับอากาศยาน เกี่ยวกับการปฏิบัติตามข้อนี้ให้เป็นที่แน่ชัด

ตอนที่ ๕

กฎการบินทั่วไป

ข้อ ๓๒ มาตรฐานการปฏิบัติการบิน

นักบินจะต้องไม่ปฏิบัติการบินในลักษณะที่ประมาท หรือเลินเล่อ จนเป็นเหตุให้เกิดอันตรายต่อชีวิตหรือทรัพย์สินของบุคคลอื่น และ/หรือ ของทางราชการ

๓๒.๑ บุคคลใดก็ตามจะต้องไม่ปฏิบัติหน้าที่ หรือได้รับอนุญาตให้ปฏิบัติหน้าที่ หรือมีคำสั่งให้มาปฏิบัติหน้าที่ในอากาศยาน หากสภาพร่างกายของบุคคลนั้นคาดว่าจะเกิดความไม่ปลอดภัยในการบิน กล่าวคือ

๓๒.๑.๑ มึนเมาด้วยฤทธิ์สุรา หรือหลังจากการเสพสุรา

๓๒.๑.๒ อยู่ใต้ฤทธิ์ยาซึ่งจะมีผลต่อความปลอดภัยในการปฏิบัติหน้าที่

๓๒.๑.๓ เมื่อสงสัยหรือทราบว่า สภาพ ร่างกายไม่ อยู่ใน ฐานะที่ จะ ปฏิบัติ หน้าที่ ได้อย่างปลอดภัย

๓๒.๒ บุคคลใดก็ตามเมื่อทราบโดยแน่ชัดว่าอยู่ในอาการมึนเมา หรือติดยาเสพติด จะไม่ได้รับอนุญาตให้โดยสารอากาศยานของกองทัพอากาศ ยกเว้น

๓๒.๒.๑ ในกรณีฉุกเฉิน

๓๒.๒.๒ เมื่ออยู่ในฐานะคนไข้ และมีผู้ดูแล

๓๒.๒.๓ เมื่อผู้บังคับอากาศยานพิจารณาเห็นว่าเป็นกรณีจำเป็น และไม่เป็นอันตรายต่อการบิน

๓๒.๓ เจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานจะต้องปฏิบัติหน้าที่ในตำแหน่งที่ได้รับมอบหมายตลอดเวลาตั้งแต่อากาศยานวิ่งขึ้นจนกระทั่งลงสนาม นอกจากสิ้นสุดการปฏิบัติไปตามปกติของหน้าที่

ข้อ ๓๓ การเห็นและการหลีกเลี่ยงการเข้าชน

เมื่อสภาพอากาศอำนวย นักบินจะต้องถือหลักของการเห็นและการหลีกเลี่ยงการเข้าชน ไม่ว่าภารกิจการบินนั้นจะอยู่ภายใต้กฎการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน หรือกฎการบินด้วยทัศนวิสัย

ข้อ ๓๔ อากาศยานเข้าใกล้กัน

ห้ามผู้บังคับอากาศยานทำการบินใกล้กับ อากาศยานอื่น จนอาจเกิด อันตรายจาก การเข้าชนได้ ทั้งนี้ให้ถือเกณฑ์ ๕๐๐ ฟุต เป็นระยะห่างโดยประมาณ และจะต้องแน่ใจว่าปลอดภัย ยกเว้นในกรณีดังต่อไปนี้

๓๔.๑ การบินเป็นรูปขบวนที่ได้รับอนุญาตแล้ว

๓๔.๒ ท่าบินที่ได้รับอนุญาตจากผู้บังคับหน่วยบินแล้ว โดยนักบินทุกนายจะต้องทราบท่าบินเป็นอย่างดี และมีคุณสมบัติที่จะทำการบินได้ปลอดภัย โดยทำการฝึกมาก่อน เช่น การฝึกบินสกัดกั้น เป็นต้น

หมายเหตุ ในกรณีฉุกเฉินที่จำเป็นต้องบินเข้าใกล้อากาศยานประสบอันตราย (Aircraft In Distress) เพื่อตรวจสอบด้วยสายตา ให้ใช้ความระมัดระวังเป็นพิเศษ จนเป็นที่แน่ใจว่าจะไม่เกิดอันตรายเพิ่มขึ้นอีก การตัดสินใจบินเข้าใกล้อากาศยานอื่นจะต้องกระทำอย่างรอบคอบ และคำนึงถึงสมรรถนะของอากาศยานที่เกี่ยวข้อง ขีดความสามารถของตนเอง และต้องเข้าใจถึงความต้องการของเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานที่ขอรับการช่วยเหลือด้วย

ข้อ ๓๕ การบินเป็นรูปขบวน (Formation Flight)

๓๕.๑ การบินเป็นรูปขบวน ตามระเบียบนี้หมายถึง กลุ่มอากาศยานตั้งแต่สองเครื่องขึ้นไป ซึ่งแต่ละเครื่องรับผิดชอบตนเองในการจัดระยะห่างระหว่างเครื่อง แต่ในการควบคุมจราจรทางอากาศถือว่าเป็นอากาศยานเครื่องเดียว ถึงแม้ว่าจะมีการเปลี่ยนหัวหน้าขบวนบินใหม่ ขณะกำลังบินอยู่ก็ตามจะต้องรับผิดชอบต่อขบวนบินของตนตามที่ได้กำหนดไว้ การบินเป็นรูปขบวนมี ๒ แบบ คือ

๓๕.๑.๑ การบินเป็นรูปขบวนมาตรฐาน (Standard Formation Flight) คือการบินเป็นรูปขบวนซึ่งตำแหน่งของอากาศยานทุกเครื่องห่างจากหัวหน้าขบวนบินไม่เกิน ๑ ไมล์ ทางระดับ และ ๑,๐๐๐ ฟุต ทางตั้ง

๓๕.๑.๒ การบินเป็นรูปขบวนไม่เป็นมาตรฐาน (Non Standard Formation Flight) คือการบินเป็นรูปขบวนตามที่ได้กำหนดไว้ในข้อใดข้อหนึ่ง คือ

๓๕.๑.๒.๑ หัวหน้าขบวนบินได้ร้องขอ และหน่วยควบคุมจราจรทางอากาศอนุญาตให้ปฏิบัติบินนอกเหนือไปจากกฎเกณฑ์ของการบินเป็นรูปขบวนมาตรฐาน

๓๕.๑.๒.๒ การปฏิบัติการบิน ได้กระทำ ในห้วงอากาศที่ได้กำหนดไว้โดยเฉพาะสำหรับภารกิจ

๓๕.๑.๒.๓ การปฏิบัติการบินได้กระทำภายในระยะสูง ที่ได้รับการสำรองไว้แล้วหรือภายใต้ข้อตกลง

๓๕.๒ การเปิดเครื่องโต้ตอบแสดงตัวระหว่างการบินเป็นรูปขบวน (Transponder Operation During Formation Flight) ขณะบินในรูปขบวนบินมาตรฐาน อากาศยานเครื่องหนึ่ง (ตามปกติคือหัวหน้าขบวนบิน) จะต้องเปิดเครื่องโต้ตอบแสดงตัวตามความเหมาะสม นักบินในขบวนบินจะต้องเปิดเครื่องโต้ตอบแสดงตัวไว้ในตำแหน่ง Stand By สำหรับรูปขบวนบินไม่เป็นมาตรฐาน อากาศยานทุกเครื่องจะเปิดเครื่องโต้ตอบแสดงตัวตามความเหมาะสม นอกจากหน่วยควบคุมจราจรทางอากาศจะได้กำหนดเป็นอย่างอื่น

ข้อ ๓๖ กฎแห่งสิทธิในเส้นทาง (Right of Way Rules)

ตามปกติจะให้สิทธิในเส้นทางกับอากาศยาน ที่สามารถบังคับท่าบินได้น้อยที่สุดก่อน โดยอนุญาตให้อากาศยานนั้นรักษาเส้นทางบิน และความเร็วไว้ แต่ถ้าสามารถมองเห็นอากาศยานอื่นได้ จะต้องพยามหลีกเลี่ยงการเข้าชน โดยไม่คำนึงว่าฝ่ายใดจะเป็นผู้มีสิทธิในเส้นทาง อากาศยานที่ยอมให้สิทธิในเส้นทางแก่อากาศยานอื่น จะต้องไม่บินผ่านข้างบน ข้างล่าง ขนาน หรือข้างหน้าอากาศยานนั้นนอกจากจะแน่ใจว่าปลอดภัยเพียงพอ

๓๖.๑ อากาศยานประสบอันตราย (Aircraft In Distress) อากาศยานประสบอันตรายมีสิทธิในเส้นทางเหนือกว่าอากาศยานอื่น

๓๖.๒ การบินเข้าหากัน (Converging) เมื่ออากาศยานสองเครื่อง บินเข้าหากันที่ระยะสูงเดียวกัน อากาศยานที่เห็นอากาศยานอื่นประเภทเดียวกันอยู่ทางขวามือ จะต้องเป็นผู้หลีกทางให้ ถ้าเป็นอากาศยานต่างประเภทกัน สิทธิในเส้นทางจะเรียงตามลำดับดังนี้คือ

๓๖.๒.๑ พโยมยาน

๓๖.๒.๒ เครื่องร่อน

๓๖.๒.๓ อากาศยานที่กำลังลากจูง หรือเติมเชื้อเพลิงให้กับอากาศยานอื่น

๓๖.๒.๔ อากาศนาวา

๓๖.๒.๕ เฮลิคอปเตอร์ หรือเครื่องบินบีกตรึง

๓๖.๓ การบินสวนทางกัน (Approaching Head–On) เมื่ออากาศยานสองเครื่องกำลังบินสวนทางกัน หรือในลักษณะจะสวนทางกัน อากาศยานแต่ละเครื่องจะต้องเลี้ยวขวาออกจากกัน

๓๖.๔ การบินแซง (Overtaking) อากาศยานที่ถูกแซงจะมีสิทธิในเส้นทางอากาศยานที่บินแซง (โดยคิดจากกรวย ๗๐ องศา ท้ายอากาศยานเครื่องหน้า) ไม่ว่าจะกำลังไต่ขึ้นหรือร่อนลง หรือบินในแนวระดับก็ตาม จะต้องเป็นผู้หลีกทางให้ โดยเปลี่ยนทิศทางไปอยู่ทางด้านขวาจนกว่าจะผ่านพ้นกันโดยปลอดภัย

๓๙.๓.๑ บินอยู่ในห้วงอากาศสากล และข้อกำหนดของการกระทำการบินบังคับให้ใช้ความเร็วเกินกว่า ๒๕๐ ไมล์ทะเล (เครื่องวัดชั้)

๓๙.๓.๒ เมื่อองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ หรือประเทศนั้น ๆ อนุญาตให้ใช้ความเร็วเกิน ๒๕๐ ไมล์ทะเล (เครื่องวัดชั้) ได้

๓๙.๓.๓ เพื่อรักษาความเร็วปลอดภัยต่ำสุดตามที่ระบุไว้ในคู่มือการบิน

๓๙.๓.๔ เป็นความเร็วที่หน่วยควบคุมจราจรทางอากาศในพื้นที่นั้นเป็นผู้กำหนด

๓๙.๔ เมื่ออยู่ในเขตควบคุมจราจรทางอากาศของสนามบิน อากาศยานของกองทัพอากาศที่ใช้เครื่องยนต์ใบพัดจะบินด้วยความเร็วไม่เกิน ๑๕๖ ไมล์ทะเล (เครื่องวัดชั้) และไม่เกิน ๒๐๐ ไมล์ทะเล (เครื่องวัดชั้) สำหรับอากาศยานที่ใช้เครื่องยนต์กังหันเจ็ต เว้นแต่จะได้รับอนุญาตจากหน่วยควบคุมจราจรทางอากาศ หรือเพื่อจะรักษาความเร็วปลอดภัยต่ำสุดสำหรับอากาศยานนั้นตามคู่มือการบิน

๓๙.๕ รักษาความเร็ว ๒๐๐ ไมล์ทะเล (เครื่องวัดชั้) หรือน้อยกว่าใต้ห้วงอากาศในควบคุมปลายทางของหอบังคับการบินแต่ละเขต เว้นแต่จะต้องรักษาความเร็วปลอดภัยต่ำสุดสำหรับอากาศยานนั้นตามคู่มือการบิน

๓๙.๖ ขณะบินวนรอที่ระยะสูง ๑๔,๐๐๐ ฟุต เหนือระดับน้ำทะเลปานกลางหรือต่ำกว่าห้ามใช้ความเร็วเกิน ๒๓๐ ไมล์ทะเล เว้นแต่บรรณสารการบินระบุไว้ หรือตามคู่มือการบินของอากาศยานนั้นกำหนดให้ใช้ความเร็วสูงกว่า หรือแล้วแต่ข้อจำกัดที่เกี่ยวข้อง (เช่นบินอยู่ในกระแสลมวน หรือเนื่องจากรูปร่างของอากาศยาน) ถ้าไม่ได้กำหนดไว้ เมื่อใช้ความเร็ววนรอเกินกว่า ๒๓๐ ไมล์ทะเล ที่ระยะสูง ๑๔,๐๐๐ ฟุต เหนือระดับน้ำทะเลปานกลาง หรือต่ำกว่า จะต้องรายงานให้หน่วยควบคุมจราจรทางอากาศทราบ

ข้อ ๓๙ กฎเกี่ยวกับพื้นที่ลงสนาม

นักบินจะต้องไม่ทำการบินในบริเวณพื้นที่การจราจรของสนามบิน นอกจากการวิ่งขึ้นและลงสนาม หรือได้รับอนุญาตเป็นพิเศษ หรืออยู่ภายใต้การควบคุมของหน่วยควบคุมจราจรทางอากาศ และให้ปฏิบัติดังนี้.—

๓๙.๑ การวิ่งขึ้นและลงสนาม สำหรับสนามบินที่มีหอบังคับการบิน

๓๙.๑.๑ จะต้องได้รับอนุญาตจากหน่วยควบคุมจราจรทางอากาศก่อนที่จะขับเคลื่อนอากาศยานบนพื้น วิ่งขึ้นหรือลงสนาม

๓๙.๑.๒ ทิศทางของการวิ่งขึ้นและลงสนาม หอบังคับการบินจะเป็นผู้กำหนด แต่ขณะที่ลมสงบนักบินอาจจะขออนุญาตหอบังคับการบินใช้ทิศทางการวิ่งและลงสนามที่เห็นว่าเหมาะสมได้

หมายเหตุ การขออนุญาตใช้ทางวิ่งนอกเหนือจากที่หอบังคับการบินกำหนด จะต้องคำนึงถึงความปลอดภัยในการบินเป็นประการแรก

๓๙.๑.๓ สำหรับสนามบินที่มีการกำหนดวิธีการขับเคลื่อนไว้ นักบินจะต้องปฏิบัติตามคำแนะนำของหอบังคับการบินโดยเคร่งครัด

๓๙.๑.๔ เมื่ออากาศยานลงสนามบินแล้ว ห้ามขับเคลื่อนอากาศยานบนทางวิ่งสวนทิศทางลงนอกจากได้รับอนุญาตจากหอบังคับการบิน

๓๙.๒ การเลี้ยวหลังการวิ่งขึ้น

อากาศยานที่วิ่งขึ้น จะเลี้ยวได้ เมื่อผ่าน ท้ายทางวิ่งแล้ว ด้วยความเร็ว และ ระยะ สูง ที่ปลอดภัย ยกเว้น

๓๙.๒.๑ เมื่อจะเกิดอันตราย

๓๙.๒.๒ ได้รับอนุญาตจากหอบังคับการบินเป็นกรณีพิเศษหรือวิธีปฏิบัติของสนามบินนั้นกำหนดไว้ให้เลี้ยวก่อน

๓๙.๓ กระสวนการบิน (TRAFFIC PATTERN)

๓๙.๓ ๑ ที่สนามบินของกองทัพอากาศ อากาศยานจะต้องบินตามกระสวนการบินที่กำหนดไว้

๓๙.๓.๒ สำหรับสนามบินอื่น อากาศยานจะต้องบินตามคำแนะนำของหอบังคับการบินหรือตามที่กำหนดไว้ในบรรสารการบินแห่งประเทศไทย หรือของต่างประเทศ

๓๙.๓.๓ สำหรับสนามบินที่ไม่มีหอบังคับการบิน ไฟสัญญาณ หรือเครื่องหมายบอกให้ทราบถึงกระสวนการบิน และทางวิ่งที่ใช้ นักบินจะต้องพิจารณาทิศทางและเส้นทางวิ่งที่เหมาะสม

๓๙.๓.๔ ให้เฮลิคอปเตอร์หลีกเลี่ยงการบินในกระสวนการบินของเครื่องบิน เว้นแต่จะมีความเร็วสูงพอ

๓๙.๔ พื้นที่ลงของเฮลิคอปเตอร์

เฮลิคอปเตอร์จะบินลงสู่พื้นนอกเหนือจากพื้นที่ที่กำหนดไว้ เช่นทุ่งนา ทางหลวงแผ่นดิน สวนสาธารณะ เป็นต้น ได้เมื่อ

๓๙.๔.๑ มีความต้องการทางทหาร โดยได้รับอนุมัติให้ใช้พื้นที่นั้น ๆ และการลงสู่พื้นจะต้องมีการป้องกันอันตรายที่จะเกิดต่อบุคคล หรือทรัพย์สิน ทั้งไม่เป็นการละเมิดกฎหมาย หรือ

๓๙.๔.๒ เป็นการปฏิบัติเกี่ยวกับการกู้ภัย

๓๙.๕ การบินกลางคืน

ห้ามปฏิบัติการบินกลางคืนในระหว่างเวลาพระอาทิตย์ตก ถึงพระอาทิตย์ขึ้น ตามที่ประกาศเป็นทางการ นอกจากมีไฟทางวิ่งที่สามารถสังเกตเห็นได้ชัด

๓๙.๖ ระเบียบปฏิบัติการรายงานการตรวจสอบการกางฐาน

นักบินจะรายงานว่าฐานกางต่อหอบังคับการบิน หรือรถวิทยุควบคุมการบิน เมื่อได้ปฏิบัติตามรายการตรวจสอบก่อนลงสนามครบถ้วนแล้ว และการรายงานการกางฐานจะต้องกระทำทุกครั้งก่อนที่อากาศยานจะผ่านหัวทางวิ่งเข้าสู่สนามเพื่อทำการลง

ข้อยกเว้น นักบินที่ทำการบินกับอากาศยานฐานตรึง ไม่ต้องรายงาน

ข้อ ๔๐ **ข้อกำหนดเกี่ยวกับระยะสูง**

นักบินจะต้องไม่ปฏิบัติการบิน ยกเว้นเมื่ออากาศยานวิ่งขึ้นหรือลงสนาม ดังนี้

๔๐.๑ บินต่ำกว่าระยะสูงที่จะสามารถลงสู่พื้นได้ในกรณีฉุกเฉิน (ในกรณีที่เครื่องยนต์ขัดข้องหรือเครื่องกลไกอื่นเกิดขัดข้อง) โดยไม่ก่อให้เกิดอันตรายแก่บุคคล หรือทรัพย์สินบนพื้นดิน

๔๐.๒ บินตามกฎการบินด้วยทัศนะวิสัยที่ระยะสูงเกินกว่า ๓,๐๐๐ ฟุต เหนือพื้นที่ระยะสูงหรือระดับบินดังกล่าวนี้จะปฏิบัติการบินตามกฎการบินด้วยทัศนวิสัย (VFR) ได้เมื่อกำหนดไว้ในบรรณสารการบินของพื้นที่นั้น ๆ ยกเว้นในขณะทำการเลี้ยว

๔๐.๓ บินเหนือบริเวณที่มีประชาชนอาศัยอยู่หนาแน่น เช่น จังหวัด อำเภอ ตำบล หมู่บ้าน หรือบริเวณกลางแจ้งที่มีประชาชนจำนวนมากมารวมกันอยู่ ยกเว้นเมื่อแน่ใจว่าบินอยู่สูงกว่าสิ่งกีดขวางที่สูงสุด ๑,๐๐๐ ฟุต และอากาศยานอยู่ห่างทางระดับในรัศมีไม่น้อยกว่า ๒,๐๐๐ ฟุต

๔๐.๔ บินเหนือบริเวณที่มีประชาชนอาศัยอยู่หนาแน่น นักบินจะต้องไม่บินที่ระยะสูงต่ำกว่า ๕๐๐ ฟุต เหนือภูมิประเทศ นอกจากในทะเล หรือในบริเวณที่ประชาชนอาศัยอยู่น้อยมาก ในกรณีนี้จะต้องไม่นำอากาศยานเข้าไปใกล้คน หรือเรือ หรือยานพาหนะ หรือสิ่งก่อสร้าง ใกล้กว่า ๕๐๐ ฟุต

หมายเหตุ อากาศยานที่ทำการบินทดสอบในกรณีพิเศษตามคำสั่ง และเฮลิคอปเตอร์ที่ทำการบินตามปกติ สามารถทำการบินที่ระยะสูงน้อยกว่าที่กำหนดไว้ในข้อ ๔๐.๓ และข้อ ๔๐.๔ ได้ ถ้าไม่ก่อให้เกิดอันตรายต่อบุคคล หรือทรัพย์สินบนพื้นดิน สำหรับเฮลิคอปเตอร์เครื่องยนต์เดียว หากบินทดสอบ หรือบินวิจัยที่ระยะสูงต่ำกว่า ๑,๕๐๐ ฟุต เหนือภูมิประเทศจะต้องอยู่ในระยะห่างซึ่งสามารถลงสู่พื้นที่ปลอดภัยได้ โดยไม่ใช้กำลังเครื่องยนต์

๔๐.๕ บินในพื้นที่ที่กำหนดเป็นเขตประสบภัย ซึ่งได้ประกาศไว้ในประกาศผู้ทำงานในอากาศ (Notam) ยกเว้น เมื่อ

๔๐.๕.๑ ร่วมในการปฏิบัติการช่วยเหลือทางอากาศ

๔๐.๕.๒ ทำการบินไปยัง หรือจากสนามบินในพื้นที่ประสบภัยโดยไม่กีดขวาง หรือเป็นอันตรายต่อการบรรเทาภัยที่ปฏิบัติการอยู่

๔๐.๕.๓ เมื่อได้รับอนุญาตจากหน่วยควบคุมจราจรทางอากาศเป็นกรณีพิเศษ

ข้อ ๔๑ การบินที่ระยะต่ำ

๔๑.๑ เครื่องบินทุกเครื่องที่ทำการบินจากจุดหนึ่งไปยังจุดหนึ่งที่ระยะสูง ต่ำกว่า ๑,๕๐๐ ฟุต เหนือภูมิประเทศ จะต้องบินอยู่ในเส้นทางบินที่กำหนด

๔๑.๒ จะต้องประสานกับหน่วยควบคุมจราจรทางอากาศที่เกี่ยวข้องในการใช้เส้นทางบินเพื่อผึกบินต่ำ

๔๑.๓ การกำหนดเส้นทางบินต่ำจะต้องคำนึงถึงความปลอดภัย การรบกวนประชาชนตามเส้นทางบิน

๔๑.๔ การบินต่ำจะต้องบินไปตามเส้นทางบินที่กำหนดไว้อย่างเคร่งครัด

ข้อ ๔๒ การตั้งเครื่องวัดสูง

๔๒.๑ ก่อนทำการขับเคลื่อนอากาศยาน ให้ตั้งเครื่องวัดสูงตามความสูงของสนามบินนั้น และบันทึกค่าความผิดพลาดของ QNH ไว้สำหรับตั้ง QNH ในครั้งต่อไป

๔๒.๒ ที่สนามบินซึ่งกำหนดระยะสูงเปลี่ยน (Transition Altitude) ไว้ ให้นักบินตั้งเครื่องวัดสูง ๒๙.๙๒ นิ้วปรอท หรือ ๑๐๑๓.๐ มิลลิบาร์ (บวกหรือลบผิดพลาดของ QNH) เมื่อบินไต่ถึงระยะสูงนั้น และตั้งเครื่องวัดสูงตามที่หอบังคับการบินแจ้งให้ทราบ (บวกหรือลบค่าผิดพลาดของ QNH) เมื่อได้รับอนุญาตจากหน่วยควบคุมจราจรทางอากาศให้ลดระยะสูงเพื่อทำการลงสนามได้ ทั้งนี้จะต้องไม่ต่ำกว่าระดับบินเปลี่ยน (Transition Level)

๔๒.๓ รายละเอียดนอกเหนือจาก นี้ให้ปฏิบัติตาม กฎเกณฑ์ที่กำหนดไว้ในบรรณ สารการบิน แห่งประเทศไทย

ข้อ ๔๓ **การฝึกบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน** จะต้องคำนึงถึงความปลอดภัยต่าง ๆ ดังนี้.-

๔๓.๑ อากาศยานจะต้องมีวิทยุรับ-ส่งที่สามารถใช้การได้

๔๓.๒ ผู้สังเกตการณ์นิรภัย (Safety Observer) จะต้องมีวุฒิความสามารถเป็นนักบินพร้อมรบ (สามารถมองเห็นภายนอกได้ตลอดเวลา) ปฏิบัติหน้าที่ในอากาศยานเครื่องนั้น หรือบินกับอากาศยานอีกเครื่องหนึ่งที่ติดตามไปด้วย ถ้าหากใช้อากาศยานบินติดตามจะต้องสามารถมองเห็นอากาศยานที่กำลังฝึกบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบินตลอดเวลา และสามารถติดต่อทางวิทยุกันได้

๔๓.๓ ระยะสูงต่ำสุดที่ทำการบิน จะต้องไม่ต่ำกว่า ๒,๐๐๐ ฟุต เหนือสิ่งกีดขวาง เมื่อใช้เครื่องกำบังการมองเห็นภายนอกสำหรับการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน และเมื่อผู้สังเกตการณ์นิรภัยอยู่ในภาวะอย่างใดอย่างหนึ่ง ดังนี้

๔๓.๓.๑ ไม่สามารถช่วยบังคับอากาศยานได้

๔๓.๓.๒ ใช้อากาศยานบินตามกัน

๔๓.๓.๓ ไม่อาจเห็นเครื่องวัดประกอบการบินทั้งหมดได้ทั่วถึง

๔๓.๔ ห้ามฝึกบินขึ้นหรือลงสนามในขณะที่ยังใช้เครื่องกำบังการมองเห็นภายนอก ยกเว้นการฝึกวิ่งขึ้นตามหลักสูตรครูการบิน และไม่ขัดกับคู่มือการบินของอากาศยานแบบนั้น ๆ

๔๓.๕ การฝึกด้วยเครื่องวัดประกอบการบินเข้าสู่สนาม ให้ปฏิบัติตามที่กำหนดไว้ใน ตอนที่ ๙

ข้อ ๔๔ **ระเบียบปฏิบัติการฝึกบินสภาวะฉุกเฉินจำลอง** (Simulated Emergency Flight Procedure) กำหนดข้อห้ามไว้ดังนี้.-

๔๔.๑ ห้ามฝึกบินสภาวะฉุกเฉินจำลอง เมื่อมีผู้โดยสารอยู่บนอากาศยาน

๔๔.๒ ห้ามฝึกบินสภาวะฉุกเฉินจำลองในขณะขึ้น-ลงเวลากลางคืน หรือในสภาพอากาศใกล้ปิดหรือปิด (IMC)

๔๔.๓ ห้ามฝึกบินสภาวะฉุกเฉินจำลองในขณะขึ้น-ลง เมื่อครูการบิน หรือนักบินที่ทำการตรวจสอบการบินไม่สามารถช่วยบังคับอากาศยานได้ทันท่วงที

๔๔.๔ ห้ามฝึกบินจำลองลงสนามบินด้วยเครื่องยนต์เดียว (Simulated Single Engine Failure) สำหรับอากาศยานที่มี ๒ เครื่องยนต์ หรือการลงโดยไม่ใช้เฟล็พ (No Flaps) ในเวลากลางวันที่สภาพอากาศต้องทำการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน (IMC)

๔๔.๕ การใช้เครื่องยนต์น้อยที่สุดในการฝึก เพื่อให้สมจริงด้วยการลดกำลังเครื่องยนต์ลงนั้น จะต้องไม่กระทำจนอาจทำให้เครื่องยนต์ดับ

๔๔.๖ ห้ามฝึกบินจำลองลงฉุกเฉินในภาวะอากาศยานไฟไหม้ (Simulated Flame Out Forced Landing) เว้นแต่

๔๔.๖.๑ มีกำหนดไว้ในคำสั่งเทคนิค หรือคู่มือการบิน

๔๔.๖.๒ ปฏิบัติตามกระสวนการบินฉุกเฉินที่กำหนดไว้ในคำสั่งเทคนิค หรือคู่มือการบิน

๔๔.๖.๓ ได้มีการแถลงย่อก่อนทำการบินเกี่ยวกับวิธี และระเบียบปฏิบัติที่เกี่ยวข้อง

๔๔.๖.๔ เครื่องบินเจ็ตจะฝึกกระสวนการบินฉุกเฉินเฉพาะสนามบิน ที่มีหอบังคับการบิน หรือรถวิทยุควบคุมการบิน โดยมีทางวิ่งยาวเพียงพอ และควรมีหน่วยกู้ภัยประจำอยู่

๔๔.๖.๕ ได้ประสานกับหน่วยควบคุมจราจรทางอากาศที่รับผิดชอบพื้นที่นั้นแล้ว

ข้อ ๔๕ **การฝึกบินขึ้น–ลงแบบไปใหม่** (Touch–and–Go Landing)

ผู้บังคับหน่วยบินจะต้องแน่ใจว่าการฝึกบินขึ้น–ลงแบบไปใหม่ จะกระทำได้ในกรณีดังต่อไปนี้

๔๕.๑ เฉพาะการฝึกที่จำเป็น หรือการตรวจสอบมาตรฐานการบิน

๔๕.๒ เฉพาะอากาศยานที่มีชุดบังคับ ๒ ชุด และนักบินในอีกที่นั่งหนึ่งจะต้องเป็นครูการบิน หรือกรรมการตรวจสอบมาตรฐานการบิน เว้นแต่การบินลองเครื่อง การฝึกบินของนักบินพร้อมรบแล้ว หรือการฝึกครูการบิน

๔๕.๓ การฝึกบินตามความมุ่งหมายดังกล่าวนี้ มิได้หมายความรวมถึงการฝึกบินของหน่วยบินที่มีภารกิจเกี่ยวข้องกับการฝึกบินขึ้น–ลง ที่มีกำหนดไว้ชัดเจนอยู่แล้ว

ข้อ ๔๖ **การทิ้งร่มหรือทิ้งของ** (Parachuting or Dropping Objects)

ผู้บังคับอากาศยานจะต้องไม่ยอมให้มีการทิ้งของ หรือโดดร่มจากอากาศยาน ยกเว้นในกรณีฉุกเฉิน หรือได้รับอนุมัติเป็นกรณีพิเศษ ซึ่งการอนุมัติจะต้องแน่ใจว่าจะไม่ก่อให้เกิดอันตรายแก่บุคคล ทรัพย์สิน หรือกีดขวางการจราจรทางอากาศ และเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานจะต้องดำเนินการดังนี้

๔๖.๑ ปฏิบัติตามระเบียบปฏิบัติประจำที่กำหนดไว้

๔๖.๒ แจ้งเตือนให้หน่วยควบคุมจราจรทางอากาศที่เกี่ยวข้องทราบถึงขั้นตอนที่จะปฏิบัติ ระยะสูงเหนือพื้นที่ที่จะทิ้ง และรายงานให้ทราบเมื่อได้ปฏิบัติเสร็จเรียบร้อยแล้ว

๔๖.๓ ถ้าอุปกรณ์ชิ้นส่วนของอากาศยาน ถังเชื้อเพลิง หรือสัมภาระที่จำเป็น ต้องทิ้งลงจากอากาศยานเนื่องจากเกิดภาวะฉุกเฉิน ให้ผู้บังคับอากาศยานนั้นรายงานเป็นลายลักษณ์อักษรต่อผู้บังคับบัญชาตามลำดับชั้น

ข้อ ๔๗ การเปิดไฟอากาศยาน

๔๗.๑ อากาศยาน (ยกเว้น บ.ข. ๑๗) ต้องเปิดไฟแสดงตำแหน่ง (Position Lights) ดังนี้

๔๗.๑.๑ เปิดทันทีที่จะเริ่มติดเครื่องยนต์ และเมื่อเครื่องยนต์ติดอยู่ ให้เปิดไฟแสดงตำแหน่งไว้ที่ตำแหน่ง "นิ่ง" (Steady) เมื่อใช้ร่วมกับไฟป้องกันการเข้าชน (Anticollision Light) หากไม่ใช้ร่วมกับไฟป้องกันการเข้าชน ให้เปิดไว้ที่ตำแหน่ง "กระพริบ" (Flashing)

๔๗.๑.๒ ในระหว่างเวลาพระอาทิตย์ตก ถึงพระอาทิตย์ขึ้นที่กำหนดเป็นทางการ อากาศยานที่จอดรออยู่ในพื้นที่ที่อาจจะเกิดอันตราย หรือในขณะที่ลากจูง ถ้าไม่มีไฟแสงสว่างจากแหล่งอื่นจะต้องเปิดไฟแสดงตำแหน่ง

๔๗.๒ อากาศยานที่มีไฟป้องกันการเข้าชน จะต้องเปิดไฟนี้ไว้ตลอดเวลาตั้งแต่วิ่งขึ้นจนกระทั่งลงสนาม เว้นแต่เมื่อเห็นว่าแสงสะท้อนจะรบกวนนักบินในขณะที่ทำการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน

๔๗.๓ นักบินจะต้องเปิดไฟลงสนาม (Landing Light) หรือไฟขับเคลื่อน (Taxi Light) ทุกครั้งก่อนวิ่งขึ้น หรือเมื่ออากาศยานอยู่ในขาสุดท้ายยกเว้นเมื่อจะทำให้ไม่ปลอดภัยในการบิน หรือในกรณีดังต่อไปนี้

๔๗.๓.๑ บางครั้ง (กลางวัน หรือ กลางคืน) เมื่อไม่สามารถติดต่อกับหอบังคับการบินได้โดยตรงอย่างต่อเนื่อง

๔๗.๓.๒ ทุกครั้งเมื่อมีคำแนะนำตามคู่มือการบิน หรือเมื่อได้รับการร้องขอจากหน่วยควบคุมการบินที่เหมาะสม

๕๗.๔ ถ้าปฏิบัติการบินที่ระยะสูงต่ำกว่า ๑๐,๐๐๐ ฟุต เหนือระดับน้ำทะเลปานกลาง ไฟภายนอกทุกดวงของอากาศยานต้องเปิดให้สว่าง (ทั้ง กลางวัน และ กลางคืน) เมื่ออยู่ภายใต้การปฏิบัติการบินที่พึงระมัดระวัง

หมายเหตุ การใช้ไฟพิเศษ เช่น ไฟส่องสว่างภาคพื้นที่ติดตั้งกับอากาศยาน (Ground Flood Light) ไฟค้นหาของเฮลิคอปเตอร์ (Search Spotlight) การเลิกใช้อยู่ในดุลพินิจของนักบิน

ข้อ ๕๘ การบินผาดแผลงและการฝึกบินรบทางอากาศ (Acrobatics and Air Combat Training)

การบินผาดแผลงและการฝึกบินรบทางอากาศ จะปฏิบัติได้เฉพาะในห้วงอากาศที่กำหนดไว้เป็นพิเศษเท่านั้น หรือหน่วยควบคุมจราจรทางอากาศได้กำหนดห้วงอากาศให้ การบินผาดแผลงหมายถึงการทำท่าบินควงสว่าน (Spins) ท่าบินทางตั้ง (Vertical Recovery) และท่าบินอื่นที่มีการเปลี่ยนแปลงทางด้านหัว (Pitch) หรือการเอียง (Bank) เกินกว่า ๙๐ องศาโดยตั้งใจ ส่วนการฝึกบินรบทางอากาศหมายถึงการบินที่ประกอบด้วยท่าบินพื้นฐาน (Basic Flight Maneuver) และท่าบินรบทางอากาศ (Air Combat Maneuver) หรือท่าบินรบป้องกันตน (Defensive Combat Maneuver) ที่กระทำโดยอากาศยานเครื่องเดียว หรือหลายเครื่องก็ตาม

ข้อ ๕๙ การร่วมแสดงการบินสวนสนาม (Partcipation in Aerial Review)

การร่วมแสดงการบินสวนสนาม และการสาธิตการใช้อาวุธทางอากาศให้ปฏิบัติตามคำสั่งกองทัพอากาศ ที่จะกำหนดขึ้นเป็นครั้งคราว

ข้อ ๖๐ การสูบบุหรี่ในอากาศยาน

ห้ามสูบบุหรี่ในอากาศยานกองทัพอากาศ ในกรณีดังต่อไปนี้

๖๐.๑ เมื่อนักบินสั่งห้าม

๖๐.๒ ระหว่างที่อากาศยานปฏิบัติการอยู่บนพื้น

๖๐.๓ ระยะแรกของการวิ่งขึ้น และก่อนลงสนาม

๖๐.๔ เจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานสั่งห้าม เมื่อมีการใช้ออกซิเจนตามที่กำหนดไว้ว่า "อ" เว้นแต่เมื่อเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานให้ใช้ออกซิเจนชนิดเป็นหน้ากาก (Quick–Don Type Mask)

๖๐.๕ ส่วนใดส่วนหนึ่งภายในลำตัวอากาศยานบรรทุกเชื้อเพลิงไว้

๕๐.๖ ระหว่างเติมเชื้อเพลิงในอากาศ เช่นเติมเชื้อเพลิงจากถังยาง (Fuel Dumpping) ที่บรรทุกอยู่ในอากาศยาน หรือเมื่อพบว่ามีไอของเชื้อเพลิงเกิดขึ้น

ข้อ ๕๑ การบินลงสนามพร้อมอาวุธที่ใส่ชนวน

เมื่ออากาศยานบินลงสนามพร้อมอาวุธจริง (Live Armament) ที่ใส่ชนวนให้นักบินปฏิบัติตามระเบียบปฏิบัติประจำของอากาศยานแบบนั้น เพื่อให้แน่ใจว่าจะเกิดความปลอดภัยสูงสุดเมื่อปฏิบัติการอยู่บนพื้น และให้ปฏิบัติดังนี้.–

๕๑.๑ ก่อนที่จะนำอากาศยานพร้อมอาวุธลงสู่สนามบินที่ไม่ทราบระเบียบปฏิบัติของสนามบินนั้น ให้นักบินปฏิบัติดังนี้

๕๑.๑.๑ แจ้งหอบังคับการบินทราบถึงเหตุการณ์ที่เกิดขึ้น

๕๑.๑.๒ ร้องขอหอบังคับการบินติดต่อเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง เพื่อเตรียมการช่วยเหลือ และ

๕๑.๑.๓ ขอคำแนะนำในการขับเคลื่อนไปยังพื้นที่ปลอดภัย หรือพื้นที่ที่จัดไว้สำหรับใส่สลักนิรภัย

๕๑.๒ อากาศยานพร้อมอาวุธที่ใส่ชนวน เมื่อไปลงยังสนามบินที่ไม่มีหน่วยของกองทัพอากาศตั้งอยู่ หรือเป็นสนามบินที่ไม่สามารถขอรับคำแนะนำในการขับเคลื่อน หรือไม่ทราบระเบียบปฏิบัติของสนามบินนั้น ให้นักบินปฏิบัติดังนี้

๕๑.๒.๑ หลีกเลี่ยงการขับเคลื่อนไปยังพื้นที่ที่อาจจะเกิดอันตรายต่อบุคคล หรืออุปกรณ์ของสนามบิน

๕๑.๒.๒ ก่อนที่นักบินจะละไปจากอากาศยาน จะต้องแน่ใจว่าเจ้าหน้าที่ภาคพื้นได้ทราบสถานภาพของอาวุธยุทธภัณฑ์ต่าง ๆ บนอากาศยานนั้นแล้ว

๕๑.๒.๓ ถ้าต้องการความช่วยเหลือ ให้ร้องขอรับการสนับสนุนจากหน่วยบินที่อยู่ใกล้ ที่มีขีดความสามารถในการช่วยเหลือโดยเร็วที่สุด

หมายเหตุ แม้นักบินจะได้ปฏิบัติตามข้อ ๕๑ แล้วก็ตาม ก็ยังต้องรับผิดชอบต่อสถานการณ์ที่เกิดขึ้นหรือที่อาจจะเกิดขึ้นต่อไป

ข้อ ๕๒ การรายงานสภาพอากาศทางอากาศ

ได้แก่รายงานของนักบิน (Pilot reports: PIREPS.) และรายงานทางอากาศ (Air Reports: AIREPS.)

๕๒.๑ รายงานของนักบิน (PIREPS.) คือรายงานสภาพอากาศของนักบินตามที่ตรวจพบเมื่อได้รับการร้องขอ และรายงานสภาพอากาศที่เป็นอันตรายต่อการบินที่นักบินพบเห็นเอง ซึ่งจะต้องรายงานให้หน่วยควบคุมการบินในพื้นที่ทราบทันที (เช่น ศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศตามเส้นทางบิน, หน่วยบริการการบิน, หอบังคับการบิน, หน่วยควบคุมอากาศยานเข้า–ออก หรือ หน่วยควบคุมการลงสนามจากพื้น เป็นต้น) หัวข้อการรายงานสภาพอากาศของนักบิน (PIREPS.) ให้ถือปฏิบัติตามที่ได้กำหนดไว้ในตอนที่ ๙ ข้อ ๙๖ ตามใบแบบ อต. ทอ. ๒๒ และอนุโลมให้ใช้หัวข้อการรายงานที่กำหนดไว้ใน Flip (Enroute) Supplement (Section – D)

๕๒.๒ รายงานทางอากาศ (AIREPS.) แตกต่างจากรายงานของนักบิน (PIREPS.) กล่าวคือ รายงานทางอากาศ โดยทั่วไปจะกระทำในพื้นที่ที่ไม่มีข้อมูลสภาพอากาศ หรือที่มีข้อมูลอยู่จำกัด (เช่น เหนือพื้นที่ที่เป็นมหาสมุทร) การรายงานสภาพอากาศจะรวมถึงตำแหน่งที่อากาศยานนั้นรายงานด้วย ให้หน่วยรับผิดชอบที่ต้องการข้อมูลจากรายงานทางอากาศ (AIREPS.) จัดทำคำแนะนำเพื่อให้เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานในอากาศกรอกข้อมูลตามความต้องการของตนขึ้นใช้เอง และนักบินจะต้องบรรยายสรุป หรือชี้แจงต่อเจ้าหน้าที่อุตุนิยมวิทยาที่สนามบินปลายทาง ตามรายละเอียดของรายงานทางอากาศ และรายงานนั้นจะต้องส่งผ่านไปยังศูนย์ข่าวอากาศอื่น ๆ ตามความเหมาะสม

ข้อ ๕๓ **การปฏิบัติการบินใกล้บริเวณที่มีพายุฝนฟ้าคะนอง** (Operation in The Vicinity of Thunderstorms)

๕๓.๑ การบินเข้าไปใกล้บริเวณที่มีพายุฝนฟ้าคะนอง จะต้องได้รับอนุมัติจากผู้บังคับหน่วยบินนั้นก่อน ตามปกติถ้าไม่ใช่ภารกิจการรบ ห้ามปฏิบัติการบินเข้าไปใกล้บริเวณดังกล่าว

๕๓.๒ ให้ใช้ระเบียบปฏิบัติในการบินเข้าไปใกล้บริเวณที่มีพายุฝนฟ้าคะนองดังนี้

๕๓.๒.๑ ห้ามวิ่งขึ้นและลงสนาม หรือปฏิบัติการบินเข้าไปยังสนามบิน ถ้าพายุฝนฟ้าคะนองกำลังก่อตัวในสภาพที่เป็นอันตรายต่อการบิน เช่น มีลูกเห็บ, กระแสลมแรง, ลมกระโชก, ลมปะทะ, ฝนหนัก หรือฟ้าคะนอง

๕๓.๒.๒ เมื่อพบเห็นหรือทราบว่ามีพายุฟ้าคะนองเกิดขึ้น ซึ่งกระทบกระเทือนต่อแผนการบินตามเส้นทางบิน นักบินจะต้องเลื่อนเวลาการปฏิบัติภารกิจออกไป หรือเปลี่ยนเส้นทางบินเพื่อหลีกเลี่ยงบริเวณที่เกิดพายุฟ้าคะนอง หรือบินไปยังสนามบินสำรองที่เหมาะสม นักบินจะต้องใช้เครื่องช่วยการเดินอากาศทุกชนิดรวมทั้งเรดาร์ และรับทราบรายงานของนักบิน (PIREPS.) เพื่อหลบหลีกพายุฟ้าคะนองที่เกิดขึ้น นอกจากนี้นักบินทุกนายจะต้องรับทราบเอกสารที่เกี่ยวกับการปฏิบัติการบินใกล้บริเวณที่มีพายุฟ้าคะนอง

ข้อ ๕๔ เมื่ออากาศยานถูกกระแสลมวนหรือลมปะทะจากอากาศยานเครื่องหน้า
(Wake Turbulence or Wind Shear)

นักบินควรแจ้งให้หน่วยควบคุมจราจรทางอากาศทราบ เมื่อพิจารณาเห็นว่าอาจถูกกระแสลมวนหรือลมปะทะจากอากาศยานเครื่องหน้า ในทุกขาของการเข้าสู่สนามบินนักบินจะต้องจัดระยะต่อระหว่างอากาศยานให้มากขึ้นเอง หรือขอให้หน่วยควบคุมจราจรทางอากาศช่วยจัดระยะต่อให้

ตอนที่ ๖

ระบบเครื่องช่วยชีวิต

ข้อ ๕๕ กล่าวทั่วไป

ผู้บังคับหน่วยบินทุกหน่วยจะต้องกำหนดให้มีการอบรมหลักสูตรสั้น หรือหลักสูตรทำความคุ้นเคยเกี่ยวกับวิธีการปฏิบัติฉุกเฉินและวิธีการใช้อุปกรณ์การช่วยชีวิตที่ถูกต้องให้กับเจ้าหน้าที่ในหน่วยบินของตน (ไม่ใช่เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานในอากาศเป็นประจำ เช่น นักบินเจ้าหน้าที่ขนถ่ายสัมภาระ เจ้าหน้าที่ช่างประจำอากาศยาน ฯลฯ) ที่อาจจะต้องปฏิบัติงานในอากาศตามภารกิจของหน่วยเป็นประจำ และการอบรมนี้จะต้องเน้นถึงวิธีการปฏิบัติและวิธีการใช้อุปกรณ์พิเศษที่จำเป็นสำหรับเครื่องบิน และภารกิจ (การบรรยายสรุปก่อนบินโดยผู้บังคับอากาศยานไม่ถือว่าเป็นหลักสูตรการอบรมที่กล่าวข้างต้น)

ข้อ ๕๖ การใช้ร่มชูชีพ

๕๖.๑ เครื่องบินปีกตรึง ถ้ามีการกำหนดวิธีการสละเครื่องบินไว้ นักบินและผู้โดยสารจะต้องมีร่มชูชีพตามชนิดที่ระบุไว้ในคำสั่งเทคนิคของเครื่องบินแบบนั้น ๆ ทุกคนยกเว้นขณะทำการบินรบ หรือในภาวะคับขัน หรือขณะทำการบินวิจัย และยกเว้นในกรณีอื่น ๆ ดังต่อไปนี้.–

๕๖.๑.๑ เป็นเครื่องบินลำเลียง ๔ เครื่องยนต์

๕๖.๑.๒ เป็นเครื่องบินลำเลียง ๒ เครื่องยนต์ ที่ใช้งานทั่ว ๆ ไปซึ่งมีสมรรถนะสามารถใช้เครื่องยนต์เดียวบินได้ในภาวะฉุกเฉิน

๕๖.๒ เฮลิคอปเตอร์ โดยปกติไม่ต้องใช้ร่มชูชีพ เว้นแต่ในภารกิจพิเศษที่ผู้บังคับหน่วยบินพิจารณาแล้วเห็นว่า ควรจะต้องใช้ร่มชูชีพก็ให้ใช้ได้

๕๖.๓ ความรับผิดชอบของผู้บังคับอากาศยาน

๕๖.๓.๑ ก่อนการวิ่งขึ้นจะต้องแน่ใจว่าผู้โดยสารทุกคนได้รับร่มชูชีพ และปรับให้เหมาะสมแต่ละบุคคลแล้ว การบรรยายสรุปก่อนบินจะต้องประกอบด้วย

๕๖.๓.๑.๑ ตำแหน่งและวิธีใช้ประตูฉุกเฉิน

๕๖.๓.๑.๒ วิธีการใช้ร่มชูชีพและอุปกรณ์ช่วยชีวิตอื่น ๆ ที่จำเป็น พร้อมทั้งสถานที่เก็บอุปกรณ์เหล่านั้น

๕๖.๓.๑.๓ วิธีการปฏิบัติในการสละเครื่องบิน และลักษณะของเสียงสัญญาณฉุกเฉินที่จะต้องปฏิบัติตามในขณะเครื่องบินเกิดภาวะฉุกเฉินขึ้น

๕๖.๓.๒ ในระหว่างการบินจะต้องแน่ใจว่า

๕๖.๓.๒.๑ ผู้โดยสารทุกคนสวมร่มชูชีพไว้เรียบร้อยแล้ว ยกเว้นผู้ที่จะต้องถอดร่มชูชีพออกเพื่อปฏิบัติหน้าที่ในระหว่างบิน แต่จะต้องวางร่มชูชีพไว้ใกล้ ๆ ตัว เพื่อให้สามารถสวมได้ทันทีเมื่อเกิดเหตุฉุกเฉิน

๕๖.๓.๒.๒ การบินผาดแผลง การบินลองเครื่อง การบินหมู่ การบินใช้อาวุธ การบินลากเป้า และการบินที่เสี่ยงต่ออันตราย ผู้โดยสารทุกคนจะต้องสวมร่มชูชีพตลอดเวลา

๕๖.๓.๒.๓ ผู้ที่ปฏิบัติหน้าที่อยู่ที่ประตูเครื่องบิน หรือใกล้บริเวณประตูที่เปิดขณะบิน จะต้องสวมร่มชูชีพหรือสายรั้งตัวไว้ตลอดเวลา

๕๖.๓.๓ ร่มชูชีพสำรอง ในกรณีที่มีร่มชูชีพสำรองให้วางไว้ใกล้กับทางออกฉุกเฉิน และง่ายต่อการหยิบใช้

ข้อ ๕๗ ข้อกำหนดเกี่ยวกับที่นั่งและเข็มขัดนิรภัย

ผู้บังคับอากาศยานจะต้องแน่ใจว่า ผู้โดยสารทุกคนที่มีอายุเกินกว่า ๒ ปี มีที่นั่งพร้อมกับเข็มขัดนิรภัย และ

๕๗.๑ การรัดสายรัดตัว จะต้องกระทำให้เรียบร้อยทุกครั้ง ดังนี้

๕๗.๑.๑ นั่งอยู่ในที่นั่งชนิดดีดออกได้ (Ejection Seat)

๕๗.๑.๒ นั่งอยู่ในที่นั่งของนักบินที่ ๑ หรือนักบินที่ ๒

๕๗.๑.๓ ขณะที่เครื่องบินวิ่งขึ้นหรือลงสนาม ยกเว้นเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานที่จะต้องปฏิบัติหน้าที่ ซึ่งหากรัดสายรัดตัวแล้วไม่สามารถปฏิบัติงานได้อย่างสะดวก

๕๗.๑.๔ เมื่อผู้บังคับอากาศยานสั่งให้รัดสายรัดตัว

๕๗.๑.๕ สำหรับเครื่องเฮลิคอปเตอร์ ก่อนติดเครื่องยนต์ หรือขณะทำการบิน นักบินจะต้องรัดสายรัดตัวให้เรียบร้อย อย่างน้อย ๑ คน

หมายเหตุ ผู้โดยสารและเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานทุกคน จะต้องนั่งประจำที่ พร้อมทั้งรัดสายรัดตัวทันที ทุกครั้งที่อากาศยานเผชิญกับสภาพอากาศแปรปรวน หรือมีลมพายุรุนแรง โดยไม่ต้องรอให้ได้รับการแจ้งเตือนจากผู้บังคับอากาศยาน ทั้งนี้เพื่อป้องกันการบาดเจ็บที่อาจจะได้รับจากการกระทบกระแทกกับชิ้นส่วนต่าง ๆของอากาศยาน

๕๗.๒ การใช้สายรัดไหล่ ในกรณีที่มีสายรัดไหล่จัดไว้ประจำที่นั่ง จะต้องใช้ร่วมกับสายรัดหน้าตักทุกครั้ง (ยกเว้นการปฏิบัติการพิเศษทางยุทธวิธี หรือการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานซึ่งหากใช้สายรัดไหล่แล้วจะไม่สามารถปฏิบัติงานในหน้าที่นั้น ๆ ได้)

ข้อ ๕๘ **อุปกรณ์ประจำตัวหรืออุปกรณ์ยังชีพ** (Personal and Survival Equipment)

ให้กรมส่งกำลังบำรุงทหารอากาศ กำหนดอัตราอุปกรณ์ยังชีพที่จำเป็นที่ลูกเรือและผู้โดยสารจะต้องนำติดตัวไปด้วยในขณะทำการบิน รายการอุปกรณ์เหล่านี้ควรมีจำนวนเพียงพอให้สามารถยังชีพได้เมื่ออากาศยานจำเป็นต้องลงฉุกเฉินในภูมิประเทศ จำนวนและคุณลักษณะการนำไปใช้ประโยชน์ของอุปกรณ์ดังกล่าวนี้ จะต้องพิจารณาจัดให้เหมาะสมกับสภาพภูมิประเทศในเส้นทางบินจำนวนผู้อยู่บนอากาศยาน และให้ง่ายต่อการติดตามค้นหาและกู้ภัยในกรณีที่อากาศยานจำเป็นต้องลงฉุกเฉินในภูมิประเทศนั้น ๆ ผู้บังคับฝูงบินเป็นผู้รับผิดชอบในการฝึกอบรมให้ผู้ทำงานในอากาศทุกคนเข้าใจและใช้อุปกรณ์ดังกล่าวได้อย่างถูกต้องการกำหนดอุปกรณ์ต่าง ๆ เหล่านี้ไม่รวมถึงอากาศยานลำเลียงและการปฏิบัติการเหนือพื้นน้ำ ซึ่งต้องมีอุปกรณ์พิเศษดังนี้

๕๘.๑ อากาศยานลำเลียง

อากาศยานลำเลียงจะต้องมีอุปกรณ์ต่าง ๆ ดังนี้.–

๕๘.๑.๑ พลุสัญญาณ

๕๘.๑.๒ วิทยุฉุกเฉินที่สามารถส่งสัญญาณในคลื่นความถี่ฉุกเฉินได้

๕๘.๑.๓ ชุดเวชภัณฑ์ปฐมพยาบาล

๕๘.๑.๔ เสื้อผ้าใส่ให้เหมาะสมกับภารกิจ ซึ่งสามารถทนกับสภาพอากาศและภูมิประเทศตามเส้นทางบินได้

๕๘.๒ การปฏิบัติการเหนือพื้นน้ำ

อากาศยานทุกประเภท เมื่อจะต้องปฏิบัติการเหนือพื้นน้ำ หรือเหนือทะเลในระยะห่างจากชายฝั่งที่อากาศยานประเภทนั้น ๆ ไม่สามารถร่อนได้ถึงในกรณีที่เครื่องยนต์ดับ จะต้องนำอุปกรณ์การยังชีพในทะเลหรือในพื้นน้ำไปด้วย จำนวนความต้องการเกณฑ์ต่ำสุด คือ เครื่องชูชีพ (Lift Preserver) ๑ ชุด ต่อ ๑ คน พร้อมด้วยจำนวน และชนิดของแพชูชีพ (Life Raft) ให้เพียงพอและเหมาะสมกับจำนวนคนบนอากาศยานนั้น

หมายเหตุ ผู้บังคับหน่วยบินอาจยกเว้นไม่ต้องใช้แพชูชีพในกรณีอากาศยานต้องบินผ่านพื้นน้ำในช่วงวิ่งขึ้นหรือร่อนลงได้

๕๘.๓ หมวกบิน (Protective Helmet) นักบินหรือลูกเรือจะต้องสวมหมวกบินที่มีขนาดพอเหมาะกับศีรษะทุกครั้งเมื่อทำการบินกับอากาศยานดังต่อไปนี้

๕๘.๓.๑ อากาศยานที่ใช้ระบบที่นั่งขนิดดีดออกได้

๕๘.๓.๒ เครื่องบินขับไล่ เครื่องบินโจมตี เครื่องบินฝึก เครื่องบินโจมตี – ฝึก เครื่องบินโจมตีธุรการ เครื่องบินตรวจการณ์ และเฮลิคอปเตอร์ ทุกแบบ (ยกเว้นเมื่อใส่หมวกบินแล้วไม่สามารถปฏิบัติงานในหน้าที่นั้น ๆ ได้)

๕๘.๓.๓ อากาศยานที่ทำการบินเพื่อปฏิบัติภารกิจพิเศษ ซึ่งผู้บังคับหน่วยบินเห็นสมควร

๕๘.๔ เสื้อผ้าที่สวมเมื่อทำการบิน ทุกครั้งที่ทำการบิน นักบินและลูกเรือทุกนาย ควรสวมเสื้อผ้าทั้งชุดนอกและชั้นในที่ไฟไหม้ได้ช้า และควรหลีกเลี่ยงใช้ชุดชั้นในที่ทำจากวัสดุจำพวกไนล่อนหรือใยสังเคราะห์ ๑๐๐% ซึ่งจะเป็นอันตรายมากเมื่อเกิดเพลิงไหม้

๕๘.๕ แว่นตาและคอนแทคเลนซ์ (Spectacles and Contact Lenses)

นักบินหรือผู้ทำงานในอากาศทุกนายจะใช้แว่นสายตาหรือคอนแทคเล็นซ์ขณะปฏิบัติงานในอากาศ จะต้องได้รับอนุญาตจากสถาบันเวชศาสตร์การบินก่อน

ข้อ ๕๙ การใช้ชุดความดัน (Pressure Suit)

ผู้ที่อยู่บนอากาศยานทุกคนต้องสวมชุดความดัน เมื่อบินสูงเกิน ๕๐,๐๐๐ ฟุต ยกเว้นผู้ที่อยู่ในห้องปฏิบัติการที่ประจุความกดดันของอากาศไว้โดยผนึกกันอากาศรั่ว (Operational Capsule) และจะต้องได้รับการฝึกการใช้ชุดความดันไว้ก่อน หากมีความจำเป็นผู้บังคับหน่วยบินอาจจะกำหนดข้อยกเว้นไม่ต้องสวมชุดความดันได้ แต่ต้องได้รับการยินยอมจากสถาบันเวชศาสตร์การบิน โดยจะต้องกำหนดระยะสูงห้วงเวลาและวิธีการแก้ไขที่ปลอดภัยในการปฏิบัติการนั้น ๆ ไว้ด้วย

ข้อ ๖๐ ข้อกำหนดเกี่ยวกับการใช้ออกซิเจน

ผู้ที่อยู่บนอากาศยานทุกคนจะต้องใช้ออกซิเจนช่วยการหายใจ เมื่อความสูงภายในห้องโดยสารเกินกว่า ๑๐,๐๐๐ ฟุต

๖๐.๑ อากาศยานที่ไม่มีระบบปรับความกดอากาศ (Unpessurized Aircraft)

๖๐.๑.๑ ถ้าระยะสูงบินในเส้นทางเกินกว่า ๑๐,๐๐๐ ฟุต เหนือระดับน้ำทะเล นักบินผู้บังคับอากาศยานต้องใช้ออกซิเจนช่วยการหายใจ

๖๐.๑.๒ ถ้าไม่มีออกซิเจน ให้นักบินที่จำเป็นต้องบินอยู่ระหว่างระยะสูง ๑๐,๐๐๐–๑๓,๐๐๐ ฟุต บินได้นานไม่เกิน ๓ ชั่วโมง และห้ามบินสูงเกินกว่าระยะสูง ๑๓,๐๐๐ ฟุต

๖๐.๑.๓ ถ้าทุกคนมีออกซิเจน ให้สามารถบินได้สูงถึง ๒๕,๐๐๐ ฟุต

๖๐.๒ อากาศยานที่มีระบบปรับความกดดัน (Pressurized Aircraft)

อากาศยานที่บินสูงเกินกว่า ๑๐,๐๐๐ ฟุต แต่ที่ห้องโดยสารดำรงการปรับบรรยากาศไว้ได้เพียงระดับ๑๐,๐๐๐ ฟุต หรือต่ำกว่า การใช้ออกซิเจนให้ถือปฏิบัติตามตารางในข้อ ๖๑

๖๐.๒.๑ จำนวนออกซิเจนช่วยการหายใจที่มีอยู่ในอากาศยานก่อนวิ่งขึ้น จะต้องเพียงพอที่จะปฏิบัติภารกิจ

๖๐.๒.๒ อากาศยานเครื่องใดที่ไม่สามารถดำรงการปรับบรรยากาศไว้ได้ จะต้องลดระยะสูงลงทันที จนถึงระดับความสูงที่สามารถดำรงการปรับบรรยากาศไว้ได้ที่ระดับ ๒๕,๐๐๐ ฟุต หรือต่ำกว่านั้น

๖๐.๒.๓ หากไม่สามารถดำรงการปรับบรรยากาศไว้ได้ และผู้ที่อยู่บนอากาศยานไม่มีอุปกรณ์ออกซิเจนช่วยการหายใจที่ใช้งานได้ดี จะต้องลดระยะสูงลงมาที่ระดับ ๑๐,๐๐๐ ฟุต หรือต่ำกว่านั้น

๖๐.๒.๔ ถ้าสังเกตเห็นหรือสงสัยว่า ผู้ที่อยู่บนอากาศยานคนใดคนหนึ่งมีการป่วยเนื่องจากการลดความดัน (Decompression Sickness) นักบินจะต้องนำอากาศยานลดระยะสูงลงโดยเร็ว แล้วลงสนามบินที่ใกล้ที่สุดที่สามารถให้การรักษาได้ และก่อนที่ผู้ป่วยจะโดยสารไปกับอากาศยานต่อไปจะต้องได้รับความเห็นชอบจากนายแพทย์เวชศาสตร์การบินเสียก่อน

๖๐.๒.๕ นักบินหรือผู้ทำงานในอากาศยานที่ยังมิได้จบหลักสูตรการฝึกทางสรีรศาสตร์จากสถาบันเวชศาสตร์การบิน ไม่ให้ปฏิบัติงานในความสูงที่เกิน ๑๘,๐๐๐ ฟุต เหนือระดับน้ำทะเลปานกลาง

ข้อ ๖๑ ตารางข้อกำหนดเกี่ยวกับการใช้ออกซิเจนสำหรับอากาศยานที่มีระบบปรับบรรยากาศ

ระดับความสูงเป็นฟุต (เครื่องวัดช้า)	นักบินคนเดียว หรือนักบินที่ ๑	นักบินที่ ๒	ผู้โดยสารอื่น ๆ
๑๐,๐๐๐ – ๒๕,๐๐๐ ฟุต	พ.	พ.	ไม่ต้องใช้
สูงกว่า ๒๕,๐๐๐ – ๓๕,๐๐๐ ฟุต	พ.	พ.	พ.
สูงกว่า ๓๕,๐๐๐ – ๔๑,๐๐๐ ฟุต	ท. หรือ อ.	ท. พ.	พ. พ.
สูงกว่า ๔๑,๐๐๐ – ๔๕,๐๐๐ ฟุต	อ.	ท.	พ.
สูงกว่า ๔๕,๐๐๐ – ๕๐,๐๐๐ ฟุต	อ.	ท.	ท.
สูงกว่า ๕๐.๐๐๐ ฟุต	ป.	ป.	ป.

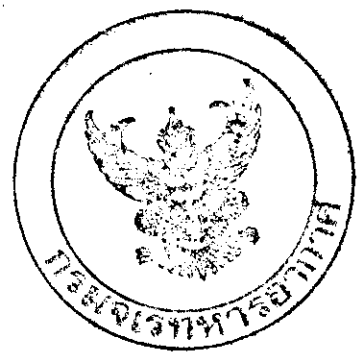
คำอธิบายอักษรสัญญาลักษณ์

พ. – ออกซิเจนต้องพร้อมที่จะใช้ได้ โดยอุปกรณ์และหน้ากากออกซิเจนจะต้องอยู่ตำแหน่งที่มือสามารถเอื้อมถึง และทำงานได้สะดวก ถ้ามีเครื่องปรับ (Regulator) จะต้องปรับไว้ให้อยู่ในตำแหน่งเปิด และ ๑๐๐ %

ท. – ออกซิเจนจะต้องใช้ได้ทันที โดยจะต้องสวมหมวกบิน พร้อมทั้งหน้ากากออกซิเจนให้ถูกต้องเรียบร้อย เพื่อให้สามารถใช้ได้ทันที และเครื่องปรับให้ปรับไว้ในตำแหน่งเปิด และ ๑๐๐ %

อ. – จะต้องใช้ออกซิเจนตลอดเวลา

ป. – ต้องใช้ชุดความดัน



ตอนที่ ๗

กฎการบินด้วยทัศนวิสัย

ข้อ ๖๒ **กล่าวทั่วไป**

เครื่องบินบีกตรึงจะทำการบินภายใต้กฎการบินด้วยทัศนวิสัยได้ต่อเมื่อภารกิจการบินที่กำหนดไว้ต้องอาศัยกฎการบินด้วยทัศนวิสัยเท่านั้น จึงจะปฏิบัติการได้สำเร็จสมบูรณ์ถ้า ภารกิจการบินใดต้องปฏิบัติการบินตามกฎการบินด้วยทัศนวิสัย นักบินจะต้องระลึกถึงข้อกำหนดเกี่ยวกับเกณฑ์สภาพอากาศต่ำสุด ตามกฎการบินด้วยทัศนวิสัยที่กำหนดไว้ด้วย ในการปฏิบัติจริงอาจกำหนดเกณฑ์ปลอดภัยต่ำสุดให้สูงกว่าเกณฑ์สภาพอากาศต่ำสุดของกฎการบินด้วยทัศนวิสัยได้ (โดยเฉพาะในพื้นที่ปลายทาง หรือเมื่อทัศนวิสัยเลว ที่อาจจะทำให้การบินตามกฎการบินด้วยทัศนวิสัยเกิดปัญหา)

ภายใต้กฎการบินด้วยทัศนวิสัยถ้าสภาพอากาศเป็นอุปสรรคต่อการบิน ให้นักบินปฏิบัติดังนี้.-

๖๒.๑ เปลี่ยนเส้นทางบินใหม่ แล้วบินตามกฎการบินด้วยทัศนวิสัยต่อไป หรือ

๖๒.๒ คงทำการบินตามกฎการบินด้วยทัศนวิสัยต่อไป จนกว่าจะเปลี่ยนไปปฏิบัติการบินตามกฎการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน หรือ

๖๒.๓ คงทำการบินตามกฎการบินด้วยทัศนวิสัยต่อไปแล้วลงสนาม

ข้อ ๖๓ **การทำแผนการบินตามกฎการบินด้วยทัศนวิสัย**

การทำแผนการบินตามกฎการบินด้วยทัศนวิสัย ให้กระทำได้ในกรณีดังต่อไปนี้.-

๖๓.๑ เมื่อพยากรณ์อากาศเป็นไปตามตารางที่กำหนดไว้ในข้อ ๖๕

๖๓.๒ เมื่อพยากรณ์อากาศในห้วงเวลา ๑ ชั่วโมง ก่อนถึง และ ๑ ชั่วโมง หลังจากถึงแล้ว สภาพอากาศที่สนามบินปลายทาง หรือจุดเปลี่ยนแผนการบิน (Point of Changeover) ในแผนการบินผสม (Composite Flight Plan) มีเพดานเมฆเท่ากับ หรือมากกว่า ๑,๕๐๐ ฟุต และมีทัศนวิสัยอย่างน้อย ๓ ไมล์ ก็ให้ทำแผนการบินตามกฎการบินด้วยทัศนวิสัยได้

ข้อยกเว้น เฮลิคอปเตอร์ อาจทำแผนการบินไปยังสนามบินปลายทางที่มีพยากรณ์อากาศน้อยกว่าข้อกำหนดในข้อ ๖๓.๒ ได้ โดยอนุญาตให้ปฏิบัติตามข้อ ๖๒.๒ และ ๖๒.๓ ถ้าเชื้อเพลิงที่ใช้ได้มีเพียงพอ

ข้อ ๖๔ การปฏิบัติการบินภายใต้กฎการบินด้วยทัศนวิสัย

๖๔.๑ การปฏิบัติการบินอาจปฏิบัติตามกฎการบินด้วยทัศนวิสัยได้ ถ้าทัศนวิสัยและระยะห่างจากเมฆเท่ากับหรือมากกว่าข้อกำหนดตามตารางในข้อ ๖๕

๖๔.๒ การปฏิบัติการบิน ไม่อาจปฏิบัติตามกฎการบินด้วยทัศนวิสัยในย่านควบคุม(Control Zone) ได้ ยกเว้นในกรณีดังต่อไปนี้

๖๔.๒.๑ เพดานเมฆเท่ากับหรือมากกว่า ๑,๕๐๐ ฟุต และ

๖๔.๒.๒ เพื่อการวิ่งขึ้นและลงสนาม เมื่อมีรายงานทัศนวิสัยอย่างน้อย ๓ ไมล์ที่พื้นหรือถ้าไม่มีรายงานทัศนวิสัยที่พื้น การบินขณะวิ่งขึ้นหรือลงสนามจะต้องมีทัศนวิสัยอย่างน้อย ๓ ไมล์

ข้อยกเว้น เฮลิคอปเตอร์อาจปฏิบัติการบินภายใต้กฎการบินด้วยทัศนวิสัยแบบพิเศษ (Special VFR.) ภายในย่านควบคุมที่มีทัศนวิสัยน้อยกว่า ๓ ไมล์ หรือเพดานเมฆต่ำกว่า ๑,๕๐๐ ฟุต ได้ โดยต้องได้รับการอนุมัติการควบคุมจราจรทางอากาศจากศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศ และการปฏิบัติการบินจะต้องบินห่างจากเมฆด้วยความเร็วที่อำนวยให้มีโอกาสเห็นการจราจรทางอากาศ หรือเห็นสิ่งกีดขวางได้ทันท่วงที ทั้งนี้เพื่อป้องกันการชนกัน

๖๔.๓ เฮลิคอปเตอร์อาจปฏิบัติการบินภายใต้กฎการบินด้วยทัศนวิสัยในอากาศวิถี แต่ต้องบินอยู่ใต้ระยะสูงต่ำสุดของเส้นทางบิน (Minimum Enroute Altitude: MEA) หรือระยะสูงต่ำสุดของระดับสูงที่พ้นสิ่งกีดขวาง อย่างน้อย ๕๐๐ ฟุต หรือต่ำกว่านั้น

ข้อ ๖๕ ตารางกำหนดระยะห่างจากเมฆและทัศนวิสัยต่ำสุดสำหรับการบินตามกฎการบินด้วยทัศนวิสัย

	ระยะสูง	ทัศนวิสัย	ระยะห่างจากเมฆ
๖๕.๑	เหนือ ๑๐,๐๐๐ ฟุตที่ระดับน้ำทะเลปานกลางขึ้นไป	๕ ไมล์	ต่ำหรือสูงกว่า ๑,๐๐๐ ฟุต และทางแนวนอน ๑ ไมล์
๖๕.๒	ต่ำกว่า ๑๐,๐๐๐ ฟุตที่ระดับน้ำทะเลปานกลาง	๓ ไมล์	๕๐๐ ฟุต ต่ำกว่า ๑,๐๐๐ ฟุต สูงกว่า และทางแนวนอน ๑ ไมล์

๖๕.๓ เฉพาะเฮลิคอปเตอร์ เฮลิคอปเตอร์ซึ่งปฏิบัติการบินที่ระยะสูง ๑,๒๐๐ ฟุต หรือน้อยกว่าเหนือพื้นนอกห้วงอากาศในการควบคุม (Control Airspace) ไม่คำนึงถึงระดับน้ำทะเลปานกลาง จะต้องบินห่างจากเมฆตลอดเวลา และจะต้องใช้ความเร็วต่ำพอที่จะหลีกเลี่ยงการชนกันในการจราจรทางอากาศหรือจากสิ่งกีดขวาง เฮลิคอปเตอร์ซึ่งปฏิบัติการบินที่ฐานระดับ (Base Altitude) ของพื้นที่เปลี่ยน (Transition Area) หรือบริเวณพื้นที่ควบคุม (Control Area) จะต้องพิจารณาว่าได้อยู่ในห้วงอากาศใต้พื้นที่ดังกล่าวแล้วอย่างถูกต้อง

ตอนที่ ๘

กฎการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน

ข้อ ๖๖ **กล่าวทั่วไป**

นักบินที่ทำการบินกับอากาศยานของกองทัพอากาศ จะต้องปฏิบัติการบินตามกฎการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบินให้มากที่สุดเท่าที่จะสามารถปฏิบัติได้ โดยไม่ทำให้ภารกิจเสียหายจนไม่อาจยอมรับได้ การปฏิบัติการบินในสภาพที่ทัศนวิสัยเป็นไปตามกฎการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน นักบินจะต้องพึงระมัดระวังด้วย "การเห็นและหลีกเลี่ยง" (See and Avoid) ต่อสิ่งแวดล้อมทั้งปวง ระยะห่างจากอากาศยานเครื่องอื่นที่ปฏิบัติการบินตามกฎการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบินภายในห้วงอากาศที่มีการควบคุม จะต้องเป็นไปตามข้อกำหนด

ข้อ ๖๗ **ข้อกำหนดเกี่ยวกับกฎการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน** (IFR Requirement)

ให้นักบินปฏิบัติการบินตามกฎการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบินในกรณีดังต่อไปนี้.–

๖๗.๑ เมื่อสภาพอากาศไม่อำนวยให้ปฏิบัติการบินตามกฎการบินด้วยทัศนวิสัย

๖๗.๒ เมื่อปฏิบัติการบินในห้วงอากาศในควบคุม ตามที่ระบุไว้ในบรรณสารการบิน

๖๗.๓ เมื่อปฏิบัติการบินภายในอากาศวิถี ยกเว้นการปฏิบัติการบินของเฮลิคอปเตอร์ ตามข้อ ๖๕.๓

หมายเหตุ การบินผ่านอากาศวิถีไม่ถือว่าบินอยู่ในอากาศวิถี ที่ใดที่มีความจำเป็นเกี่ยวกับการฝึกบินหลายเครื่อง (Volume Training) ไปตามอากาศวิถี หรือบินผ่านอากาศวิถี ให้กำหนดการจัดลำดับความเร่งด่วนตามความเหมาะสมกับหน่วยควบคุมจราจรทางอากาศด้วย

๖๗.๔ เมื่อเครื่องบินปีกตรึง (Fixed–Wing Aircraft) ทำการบินเข้าหาสนามด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน (Performing Instrument Approach)

หมายเหตุ เฮลิคอปเตอร์ที่ทำการบินเข้าหาสนามบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน ถึงแม้ว่าจะเป็นการปฏิบัติตามกฎการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน ถ้าเป็นการฝึกบินเข้าหาสนามบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบินของเฮลิคอปเตอร์ ตามกฎการบินด้วยทัศนวิสัยหลายเครื่อง ก็ให้ประสานการปฏิบัติกับศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศในท้องถิ่นนั้น

๖๗.๕ เครื่องบินบึกตรึงที่ปฏิบัติการบินระหว่างจุดหนึ่งไปยังอีกจุดหนึ่ง โดยมีความมุ่งหมายหลักเพื่อการผึก เพื่อสนับสนุนการส่งกำลังบำรุง หรือธุรการ ให้ปฏิบัติการบินตามกฎการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน

หมายเหตุ ถ้าสนามบินปลายทาง มีอุปกรณ์เครื่องช่วยการนำเข้าสำหรับปลายทางไม่เพียงพอ ก็ให้ทำแผนการบินผสม (Composite IFR.-VFR.)

๖๗.๖ การปฏิบัติการบินระหว่างเวลาที่ดวงอาทิตย์ตกถึงดวงอาทิตย์ขึ้น ตามประกาศของทางการ ให้ปฏิบัติการบินตามกฎการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน ยกเว้นภารกิจเฉพาะที่ไม่สามารถทำการบินตามกฎการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบินได้ สำหรับเฮลิคอปเตอร์อนุโลมให้ปฏิบัติตามข้อนี้

ข้อ ๖๘ **การอนุญาตการควบคุมจราจรทางอากาศ** (ATC Clearance)

การบินตามกฎการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน ต้องทำแผนการบินตามคำแนะนำที่ระบุไว้ในระเบียบปฏิบัติ หรือบรรณสาร, ข่าวสารการบิน และจะต้องได้รับอนุญาตการควบคุมจราจรทางอากาศก่อนที่ทำการบินเข้าไปหรือผ่านออกมาจากห้วงอากาศที่มีการควบคุมจากหน่วยควบคุมจราจรทางอากาศในพื้นที่นั้น ๆ

ข้อ ๖๙ **ข้อกำหนดสำหรับสนามบินปลายทางเพื่อทำแผนการบิน**

การปฏิบัติการบินตามกฎการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน จะต้องอยู่ภายใต้ข้อบังคับตามเกณฑ์การพิจารณาดังต่อไปนี้

๖๙.๑ การบินเข้าหาสนามบินที่กำหนดกระสวนไว้ด้วยการพิมพ์ประกาศ (Published Approach) สนามบินปลายทางต้องมีการบริการโดยหน่วยปฏิบัติการในพื้นที่ เกี่ยวกับเครื่องอำนวยความสะดวกในด้านการบินที่พิมพ์ประกาศไว้ และสามารถช่วยการเดินอากาศให้กับอุปกรณ์ที่ติดตั้งอยู่บนอากาศยานได้ สำหรับเอกสารที่เป็นบรรณสารการบินที่เป็นประโยชน์สำหรับการบิน เช่น สำเนาบรรณสาร ข่าวสารการบินตามเส้นทางบิน (Flip Enroute Supplemnt) แผนภูมิเส้นทางบิน (Enroute Chart) และวิธีปฏิบัติในการเข้าสู่สนามบิน (Approach Procedures) เป็นต้น จะต้องมีประจำอยู่บนอากาศยานแบบพิมพ์วิธีการเข้าหาสนามบินที่พิมพ์ประกาศได้แก่

๖๙.๑.๑ วิธีปฏิบัติใด ๆ ที่พิมพ์ประกาศไว้ในบรรณสารข่าวสารการบินปลายทาง (Flip Terminal)

ข้อยกเว้น ถ้าเป็นที่แน่นอนว่าจุดกำหนดที่จำเป็น (Fix Essential) เพื่อการนำเข้าสู่สนามเป็นเรดาร์ อนุโลมให้ปฏิบัติตามข้อ ๖๙.๑.๓

๖๙.๑.๒ วิธีปฏิบัติที่ไม่ได้พิมพ์ประกาศไว้ในบรรณสารการบิน หรือข่าวสารการบินปลายทาง (Flip Terminal) แต่ข้อกำหนดในการปฏิบัติการบิน ได้ออกและใช้เป็นระเบียบปฏิบัติโดยผู้มีอำนาจเหนืออากาศยานนั้น ๆ ได้อนุมัติให้ใช้ปฏิบัติแล้ว

๖๙.๑.๓ ถ้าสนามบินได้กำหนดวิธีการเข้าสู่สนามบิน และเกณฑ์ต่ำสุดในการเข้าสู่สนามบินด้วยเรดาร์ไม่ว่าจะเป็นเรดาร์เฝ้าตรวจ (Surveillance Radar) หรือเรดาร์นำลงอย่างประณีต (Precision Radar) ซึ่งประกาศไว้ในบรรณสาร หรือข่าวสารการบินของปลายทาง การปฏิบัติการบินในห้วงอากาศที่มีการควบคุมอย่างแน่นอน (Positive Control Airspace : PCA) อาจทำแผนการบินไปยังตำบลที่มีเครื่องอำนวยความสะดวกในด้านการบินที่ไม่ใช่เรดาร์หรือจุดกำหนด (Fix) นั้นได้ โดยไม่ต้องคำนึงถึงระยะห่างจากปลายทาง แล้วร้องขอการนำเข้าสู่ปลายทางด้วยเรดาร์เวคเตอร์ (Radar Vector) ต่อไป

๖๙.๒ การเข้าหาสนามบินที่ไม่กำหนดกระสวนไว้ด้วยการพิมพ์ประกาศ (No Published Approach) ให้ทำแผนการบินตามกฎการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบินไปยังจุดใดก็ตามในเส้นทางที่มีการพยากรณ์ว่าสภาพอากาศเป็นไปตามกฎการบินด้วยทัศนวิสัยในเวลาที่จะไปถึง หรือถึงจุดที่จะต้องบินเข้าสู่สนามตามวิธีปฏิบัติการบินเข้าสู่สนาม (Approach Procedure) ด้วยการลดระยะสูงด้วยทัศนวิสัยและบินเข้าสู่สนามตามกฎการบินด้วยทัศนวิสัยแล้วลงสนาม

๖๙.๓ สภาพอากาศ

๖๙.๓.๑ อากาศยานปีกตรึง นักบินจะต้องทราบสภาพอากาศตามเวลาที่คาดว่าจะถึงโดยประมาณ (ETA) บวกหรือ ลบ ๑ ชั่วโมง ที่สนามบินปลายทาง หรือสนามบินที่จะไปทำการลงว่ามีสภาพอากาศเท่ากับหรือสูงกว่าเกณฑ์ต่ำสุดของวิธีการเข้าสู่สนามที่ได้พิมพ์ประกาศไว้ในข่าวสารการบิน ซึ่งเหมาะสมกับอากาศยานแต่ละแบบที่มาทำการลงสนามกล่าวคือ ถ้าเป็นการลงสนามตรงหน้า (Staight-In Approach) ให้ถือเกณฑ์ต่ำสุดเฉพาะทัศนวิสัย (Visibilty) เท่านั้นถ้าเป็นการลงสนามแบบวนลง (Circling Approach) จะต้องใช้เกณฑ์ต่ำสุดทั้งเพดานเมฆ (Cieling) และทัศนวิสัย

หมายเหตุ เกณฑ์ต่ำสุดของสนามบินปลายทาง อาจเปลี่ยนแปลงแก้ไขได้ถ้ามีความจำเป็นทางด้านยุทธการ แต่ต้องมีการกำหนดวิธีการอื่นไว้ในแผนการบินให้รอบคอบ เช่น กำหนดให้มีสนามบินสำรองสองสนามบินหรือมากกว่า หรือเพิ่มเชื้อเพลิงสำหรับการวนรอ และอื่น ๆ ที่จำเป็น

๖๙.๓.๒ เฮลิคอปเตอร์ ปฏิบัติเช่นเดียวกับข้อ ๖๙.๓.๑ กับมีข้อยกเว้นดังต่อไปนี้

๖๙.๓.๒.๑ นักบินเฮลิคอปเตอร์อาจวางแผนการบิน เพื่อการเข้าสู่สนามเช่นเดียวกับอากาศยานปีกตรึงได้ แต่เกณฑ์ต่ำสุดสำหรับทัศนวิสัยให้ลดลงได้ครึ่งหนึ่งของเกณฑ์ต่ำสุดสำหรับอากาศยานแต่ละแบบ (Category) ที่ได้พิมพ์ประกาศไว้อย่างไรก็ตามห้ามทำการลงเมื่อทัศนวิสัยลดลงต่ำกว่า $\frac{1}{4}$ ไมล์

๖๙.๓.๒.๒ ให้ใช้เกณฑ์ต่ำสุดของสภาพอากาศ เพื่อการเข้าสู่สนามที่พิมพ์ประกาศไว้ "เฉพาะเฮลิคอปเตอร์" ถ้ามี

หมายเหตุ สำหรับพยากรณ์อากาศที่สนามบินปลายทางที่บ่งว่าสภาพอากาศเป็นอุปสรรคด้านทัศนวิสัยและเพดานเมฆเป็นครั้งคราว (Intermittent) ให้นักบินถือว่าเป็นข่าวสารที่ใช้ประกอบการบินที่พึงระมัดระวังแต่ไม่ห้ามวางแผนการบินไปลง

ข้อ ๗๐ การกำหนดสนามบินสำรอง

จะต้องเลือกสนามบินสำรองทุกครั้งที่ทำแผนการบินตามกฎการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบินโดยไม่คำนึงถึงสภาพอากาศ เมื่อมีการทำแผนการบินไปยังสนามบินปลายทาง โดยระบุว่าจะใช้เรดาร์เพื่อการเข้าสู่สนามบิน (ให้ดูข้อ ๖๙.๑.๓) ให้กำหนดสนามบินสำรองไว้ในแผนการบินตามสภาวะดังต่อไปนี้.–

๗๐.๑ สำหรับอากาศยานปีกตรึง

ระหว่างห้วงเวลา ๑ ชั่วโมง ก่อนเวลาที่คาดว่าจะถึงโดยประมาณจนกระทั่งถึง ๑ ชั่วโมง หลังเวลาที่คาดว่าจะถึงโดยประมาณ (ETA) ถ้าจุดแรกที่ตั้งใจจะลง (และทุกจุดที่ตั้งใจจะลงพักตามแผนการบิน) มีสภาพอากาศเลว (เป็นครั้งคราวหรือต่อเนื่อง) ตามพยากรณ์อากาศว่าน้อยกว่าเกณฑ์ดังนี้

๗๐.๑.๑ เพดานเมฆ ๓,๐๐๐ ฟุต หรือ

๗๐.๑.๒ ทัศนวิสัย ๓ ไมล์ หรือ ๒ ไมล์ ซึ่งมากกว่าเกณฑ์ต่ำสุดที่สอดคล้องกับทัศนวิสัยต่ำสุดในการลงสนามที่พิมพ์ประกาศไว้ อย่างไหนจะมากกว่ากัน

๗๐.๒ สำหรับเฮลิคอปเตอร์

ระหว่างห้วงเวลา ๑ ชั่วโมง ก่อนเวลาที่คาดว่าจะถึงโดยประมาณจนกระทั่งถึง ๑ ชั่วโมง หลังเวลาที่คาดว่าจะถึงโดยประมาณ สภาพอากาศเลว (เป็นครั้งคราวหรือต่อเนื่อง) ตามการพยากรณ์อากาศว่ามีเพดานเมฆน้อยกว่า ๗๐๐ ฟุต หรือ ทัศนวิสัยน้อยกว่า ๑ ไมล์

ข้อยกเว้น ในกรณีที่จำเป็นต้องปฏิบัติการ ณ จุดหมายปลายทางที่อยู่ห่างไกลหรือเป็นเกาะ ซึ่งไม่สามารถหาสนามบินสำรองได้ ให้กำหนดระยะเวลาสำหรับการวนรอเป็นพิเศษ ในกรณีนี้ให้กำหนดเกณฑ์การพิจารณาเกี่ยวกับสภาพอากาศ และวิธีการปฏิบัติในการลงสนาม เพื่อให้แน่ใจว่าปลอดภัยต่อการบิน

ข้อ ๗๑ **ข้อกำหนดเกี่ยวกับสภาพอากาศของสนามบินสำรองเพื่อทำแผนการบิน**

สำหรับสนามบินที่จะใช้เป็นสนามบินสำรองได้ สภาพอากาศที่เลวตามพยากรณ์อากาศ (เป็นครั้งคราวหรือต่อเนื่อง) ตามเวลาที่คาดว่าจะถึงโดยประมาณ (บวกหรือลบ ๑ ชั่วโมง) จะต้องเท่ากับหรือสูงกว่าเกณฑ์ดังต่อไปนี้.-

๗๑.๑ เมื่อมีวิธีการเข้าสู่สนามพิมพ์ประกาศไว้ (With a Puplished Approach Procedure)

๗๑.๑.๑ อากาศยานปีกตรึง

ให้เลือกเพดานเมฆอย่างน้อย ๑,๐๐๐ ฟุต หรือ ๕๐๐ ฟุต เหนือเกณฑ์ต่ำสุดที่สอดคล้องกับเกณฑ์การลงสนามต่ำสุด (Landing Minimum) ที่พิมพ์ประกาศไว้ว่าอย่างไหนจะมากกว่ากัน และทัศนวิสัย ๒ ไมล์ หรือ ๑ ไมล์ เหนือเกณฑ์ต่ำสุดที่สอดคล้องกับเกณฑ์การลงสนามต่ำสุดที่พิมพ์ประกาศไว้ว่าอย่างไหนจะมากกว่ากัน ก็ให้ใช้ค่าที่มากกว่า

๗๑.๑.๒ เฮลิคอปเตอร์

ให้เลือกเพดานเมฆอย่างน้อย ๗๐๐ ฟุต หรือ ๕๐๐ ฟุต เหนือเกณฑ์ต่ำสุดที่สอดคล้องกับเกณฑ์การลงสนามต่ำสุด ที่พิมพ์ประกาศไว้ว่าอย่างไหนจะมากกว่ากัน และทัศนวิสัย ๑ ไมล์ หรือ $\frac{๑}{๒}$ ไมล์ เหนือเกณฑ์ต่ำสุดที่สอดคล้องกับเกณฑ์การลงสนามต่ำสุดที่ประกาศไว้ว่าอย่างไหนจะมากกว่ากัน ก็ให้ใช้ค่าที่มากกว่า

๗๑.๒ เมื่อไม่มีวิธีการเข้าสู่สนามพิมพ์ประกาศไว้ (Without a Puplished Approach Procedure)

พยากรณ์อากาศตามเวลาที่คาดว่าจะถึงโดยประมาณ (บวก หรือ ลบ ๑ ชั่วโมง) จะต้องสามารถลดระยะสูงด้วยทัศนวิสัยจากระยะสูงต่ำสุดในเส้นทางบินที่บินตามกฎการบิน ด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน และเข้าสู่สนามตามกฎการบินด้วยทัศนวิสัยแล้วลงสนาม

หมายเหตุ อาจกำหนดสนามบินใดให้เป็นสนามบินสำรองได้ เมื่อพยากรณ์อากาศว่าจะเกิดพายุฟ้าคะนองและมีฝนผ่านเป็นครั้งคราว แต่นักบินจะต้องได้รับการบรรยายสรุปเกี่ยวกับความน่าจะเป็นของสภาพอากาศดังกล่าวในเวลาข้างหน้า

ข้อ ๗๒ การสั่งการให้ใช้สนามบินสำรอง

๗๒.๑ ให้ผู้บังคับหน่วยบิน มีอำนาจสั่งการให้อากาศยานซึ่งอยู่ในความรับผิดชอบที่จะมาลงสนาม เปลี่ยนไปยังสนามบินสำรองได้ ถ้าสิ่งแวดล้อมต่าง ๆ ในสนามที่จะลงไม่น่าไว้วางใจว่าจะปลอดภัย

๗๒.๒ ให้ผู้บังคับบัญชาที่รับผิดชอบสนามบิน มีอำนาจในการที่จะให้คำแนะนำกับอากาศยานที่จะไปลงสนามบินนั้น เปลี่ยนไปลงยังสนามบินสำรองถ้าสภาพอากาศเป็นอุปสรรคต่อการบินอยู่ในเกณฑ์ที่ไม่น่าไว้วางใจ

หมายเหตุ เมื่อมีการปฏิบัติดังกล่าว ให้ผู้บังคับบัญชาที่รับผิดชอบสนามบินพิจารณาว่า ถ้านักบินพอใจที่จะวนรออยู่เหนือสนามบินนั้นก่อน แทนที่จะบินไปลงยังสนามบินสำรองโดยทันที ก็ให้กระทำได้ และให้เตรียมการในเรื่องข่าวสารต่าง ๆ เพื่อช่วยเหลือนักบิน

ข้อ ๗๓ เกณฑ์ต่ำสุดสำหรับการวิ่งขึ้น (Take Off Minimums)

ห้ามนักบินนำอากาศยานวิ่งขึ้น เว้นแต่สภาพอากาศในขณะนั้นเท่ากับ หรือมากกว่าเกณฑ์ต่ำสุดที่ผู้บังคับหน่วยบินกำหนดไว้ สำหรับอากาศแต่ละแบบ และให้ถือแนวทางปฏิบัติอื่น ๆ ดังนี้.–

๗๓.๑ ในกรณีที่ผู้บังคับหน่วยบินไม่ได้กำหนดเกณฑ์ต่ำสุดสำหรับการวิ่งขึ้นไว้ ห้ามนักบินทำการวิ่งขึ้นถ้าสภาพอากาศในขณะนั้นต่ำกว่าเกณฑ์ต่ำสุดในการลงสนาม (Landing Minimum) สำหรับอากาศยานแต่ละแบบ

๗๓.๒ ถ้าผู้บังคับหน่วยบินอนุญาตให้อากาศยานที่อยู่ในความรับผิดชอบวิ่งขึ้นได้เมื่อสภาพ–อากาศที่สนามบินที่จะบินออกไปในขณะนั้นต่ำกว่าเกณฑ์ต่ำสุดในการลงสนามที่พิมพ์ประกาศไว้ ให้กำหนดวิธีการลงสนามเพิ่มเติมขึ้นทดแทน

๗๓.๓ เมื่อผู้บังคับหน่วยบินกำหนดเกณฑ์ต่ำสุดในการวิ่งขึ้นต่ำกว่าข้อ ๗๓.๑ การวิ่งขึ้นจะต้องมีเรดาร์เฝ้าติดตามที่ใช้งานได้ให้บริการการบิน

หมายเหตุ เกณฑ์ต่ำสุดในการวิ่งขึ้นสำหรับอากาศยานพลเรือนที่ใช้สนามบินของกองทัพ–อากาศ ให้ถือปฏิบัติตามระเบียบปฏิบัติที่ออกโดยกองทัพอากาศ ส่วนอากาศยานกองทัพอากาศที่ใช้สนามบินร่วมกันระหว่างทหารและพลเรือน หรือสนามบินพลเรือน ให้ถือเกณฑ์ต่ำสุดในการวิ่งขึ้นตามระเบียบปฏิบัติที่ออกโดยกรมการบินพาณิชย์ (หน่วยงานของกรมการบินพาณิชย์ กระทรวงคมนาคม) เว้นแต่จะได้ตกลงกันเป็นพิเศษ หรือเนื่องจากความจำเป็นทางทหาร ซึ่งผู้บังคับหน่วยบินจะเป็นผู้รับผิดชอบสั่งการได้ตามความจำเป็นของสถานการณ์

๗๓.๔ เมื่อมีวิธีปฏิบัติการบินออกจากสนาม ด้วยเครื่องวัดประกอบการบินหรือตามแบบการบินออกจากสนามด้วยเครื่องวัดประกอบการบินมาตรฐาน (Standard Instrument Departures : SID) ที่พิมพ์ประกาศไว้ นักบินอาจจะต้องพิจารณาสองประการ คือ เกณฑ์ต่ำสุดในการวิ่งขึ้น และทิศทางการบินไต่ เพื่อระบุวิธีการออกจากสนามบิน ถ้าเกณฑ์ต่ำสุดในการวิ่งขึ้นที่ระบุไว้มีวิธีการปฏิบัติที่ไม่อาจนำมาใช้กับนักบินของกองทัพอากาศ อากาศยานของกองทัพอากาศที่บินก็จะต้องมีขีดความสามารถที่จะบินไต่ไปในทิศทางที่พิมพ์ประกาศไว้ จนพ้นสิ่งกีดขวางระหว่างที่บินออกจากสนามบินนั้นได้

ข้อ ๗๔ เกณฑ์ระยะสูงต่ำสุด (Minimum Altitude)

เกณฑ์ระยะสูงต่ำสุดตามเส้นทางบิน (Minimum Enroute Altitude : MEA) หรือเกณฑ์ระยะสูงต่ำสุดที่พ้นสิ่งกีดขวาง (Minimum Obstacle Clearance Altitude: MOCA) ที่พิมพ์ประกาศไว้ใช้บังคับต่อการปฏิบัติการบิน ตามกฎการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบินในอากาศวิถี หรือเส้นทางบินที่มีการให้คำแนะนำ (Advisory Route) เกณฑ์ระยะสูงต่ำสุดตามเส้นทางบิน หรือเกณฑ์ระยะสูงต่ำสุดที่พ้นสิ่งกีดขวางจะกำหนดขึ้นและพิมพ์ประกาศไว้ในบรรณสารการบินตามเส้นทางบินเท่านั้น ถ้านักบินทำการบินตรง (Direct Flight) หรือเลือกเส้นทางบินเอง โดยที่เกณฑ์ระยะสูงต่ำสุดตามเส้นทางบิน หรือเกณฑ์ระยะสูงต่ำสุดที่พ้นสิ่งกีดขวางไม่ได้พิมพ์ประกาศไว้ อากาศยานจะต้องบินเหนือสิ่งกีดขวางที่สูงสุด ๑,๐๐๐ ฟุต (๒,๐๐๐ ฟุต เหนือภูมิประเทศที่เป็นภูเขา) และห่างจากสิ่งกีดขวางที่สูงที่สุดทางระดับ ๕ ไมล์ทะเล ในเส้นทางบินนั้น

หมายเหตุ ถ้ากองทัพอากาศได้กำหนดเกณฑ์ระยะสูงต่ำสุดสำหรับการบินตามกฎการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบินตามเส้นทางผึกบินทหาร ในห้วงอากาศที่มีความสำคัญทางทหารขึ้นแล้ว กองทัพอากาศจะพิมพ์ประกาศไว้ในบรรณสารการบินของกองทัพอากาศ

ข้อ ๗๕ ระยะสูงบินเดินทางตามกฎการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน
(IFR. Cruising Altitudes)

๗๕.๑ การขอระยะสูงเพื่อบินตามกฎการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบินในห้วงอากาศในควบคุม ให้นักบินกำหนดระยะสูงบินเดินทางในแผนการบิน ตามที่เขียนเป็นแผนผังไว้ในบรรณสารข่าวสารการบิน แต่เมื่อทำการบินจะต้องบินที่ระยะสูงตามที่ศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศกำหนดให้

๗๕.๒ ในห้วงอากาศที่ไม่อยู่ในควบคุม ยกเว้นขณะทำการเลี้ยวหรือวนรอในกระสวนการบินที่แต่ละขาใช้เวลา ๒ นาที หรือน้อยกว่า อากาศยานจะต้องรักษาระยะสูงตามกฎการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน ตามที่กำหนดไว้ในบรรณสารการบิน

หมายเหตุ ในห้วงอากาศที่ไม่อยู่ในควบคุม นักบินผู้เดียวเท่านั้นที่รับผิดชอบในการจัดระยะการจราจรทางอากาศ และบินให้พ้นสิ่งกีดขวาง

ข้อ ๗๖ การเดินอากาศในเส้นทางบินตามกฎการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน (IFR. Enroute Navigation)

อากาศยานที่ปฏิบัติการบินในห้วงอากาศในควบคุม ตามกฎการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน จะต้องปฏิบัติการบินตามกฎเกณฑ์ดังจะได้กล่าวต่อไปข้างล่างนี้ (เว้นแต่จะได้รับอนุญาตเป็นพิเศษจากหน่วยควบคุมการบิน)

๗๖.๑ บนอากาศวิถีภายในประเทศ หรือเส้นทางบินของเครื่องบินเจ็ต (Jet Route) ต้องบินตามแนวกึ่งกลางของอากาศวิถี

๗๖.๒ บนเส้นทางบินอื่น ๆ ต้องบินตามแนวทางบิน (Course) ระหว่างเครื่องช่วยการเดินอากาศ หรือจุดกำหนด (Fixes) ในเส้นทางบินนั้น

หมายเหตุ กฎเกณฑ์ตามข้อนี้ ไม่เกี่ยวกับการปฏิบัติการบินที่สงวนไว้เป็นพิเศษ หรือในเส้นทางฝึกบินทหาร

ข้อ ๗๗ การติดต่อสื่อสาร

๗๗.๑ การรายงานตำแหน่ง (Position Report) นักบินที่ปฏิบัติการบินตามกฎการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน ต้องติดตามเฝ้าฟังการติดต่อสื่อสารของศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศตามความถี่ที่ใช้ควบคุมการบิน จะต้องปฏิบัติตามคำแนะนำที่กำหนดไว้ในบรรณสารการบิน ในเรื่องการรายงานตำแหน่ง, การขาดการติดต่อสื่อสาร (Lost Communications) และวิธีปฏิบัติในเรื่องวิทยุ

๗๗.๒ การปฏิบัติเมื่อเครื่องช่วยการเดินอากาศและอุปกรณ์การติดต่อสื่อสารขัดข้อง เมื่อปฏิบัติการในห้วงอากาศในควบคุมตามกฎการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน ผู้บังคับอากาศยานต้องรีบรายงานให้ศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศทราบทันที เมื่อเครื่องช่วยการเดินอากาศหรืออุปกรณ์ติดต่อสื่อสารอากาศ/พื้นดินขัดข้อง โดยให้ปฏิบัติตามคำแนะนำในบรรณสารการบิน

ข้อ ๗๘ การยกเลิกหรือเปลี่ยนการอนุญาตการ บินตามกฎการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน (Cancellation or Change of IFR Clearance)

๗๘.๑ นอกเหนือจากข้อห้ามในระเบียบนี้ การอนุญาตการบินตามกฎการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน อาจยกเลิกได้ถ้าสภาพอากาศในขณะนั้นมีคำพยากรณ์อากาศ และประกาศผู้ทำงานในอากาศอำนวยให้ปฏิบัติการบินตามกฎการบินด้วยทัศนวิสัยได้ปลอดภัยตลอดเวลา หลังจากที่นักบินได้ยกเลิกแผนการบินตามกฎการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบินแล้ว หน่วยบริการการบินจะต้องได้รับแจ้งข่าวนั้นด้วย เพื่อให้แน่ใจว่าได้มีการติดตามการบินตามแผนการบินด้วยทัศนวิสัยในส่วนที่จะต้องปฏิบัติการบินต่อไป เว้นแต่นักบินจะสามารถติดต่อทางวิทยุได้โดยตรงกับหอบังคับการบินปลายทางได้แล้ว ก็ไม่จำเป็นต้องแจ้งให้หน่วยบริการการบินทราบ (แบบ การรายงานให้ดูในบรรณสารการบิน Flip Supplement)

๗๘.๒ ถ้าเวลาที่คาดว่าจะถึงปลายทางโดยประมาณ (ETA) เปลี่ยนไป ๑๕ นาที สำหรับอากาศยานเจ็ตหรือ ๓๐ นาทีอากาศยานธรรมดา ให้รายงานหน่วยบริการการบินทราบ (แบบรายงานให้ดูในบรรณสารการบิน)

ข้อ ๗๙ **เกณฑ์ต่ำสุดในการบินเข้าหาและลงสนาม** (Approach and Landing Minimums)

๗๙.๑ การบินเข้าหาสนามแบบบินตรง (Straieht–in Approach) หรือการลดระยะสูงในเส้นทางบินเพื่อเข้าหาสนามบิน จะเริ่มกระทำได้ถ้ารายงานสภาพอากาศ ในขณะนั้นมีทัศนวิสัยเท่ากับหรือสูงกว่าเกณฑ์ต่ำสุดสำหรับการบินเข้าหาสนาม ตามที่ได้พิมพ์ประกาศไว้ ถ้าเป็นการบินเข้าหาสนามแบบบินวนลง (Circling Approach) รายงานสภาพอากาศทั้งทัศนวิสัย และเพดานเมฆจะต้องเท่ากับหรือสูงกว่าเกณฑ์ต่ำสุดด้วย สำหรับเฮลิคอปเตอร์ที่บินเข้าหาสนามแบบอากาศยานบีกตรึง อาจลดเกณฑ์ทัศนวิสัยต่ำสุดตามแบบของอากาศยานบีกตรึงที่บินนั้นลงได้ครึ่งหนึ่ง แต่อย่างไรก็ตามจะไม่ลดลงจนน้อยกว่า ๑,๒๐๐ ฟุต ของทัศนวิสัยทางวิ่ง (Runway Visual Range; RVR) หรือ $\frac{๑}{๔}$ ไมล์

๗๙.๒ ถ้าการเข้าหาสนามบิน หรือการลดระยะสูงในเส้นทางบินเริ่มกระทำก่อนที่นักบินจะตัดสินใจหรือพบว่าสภาพอากาศมีทัศนวิสัยต่ำกว่าเกณฑ์ต่ำสุด (ทัศนวิสัยและเพดานเมฆสำหรับการบินวนลง) ห้ามนักบินเปลี่ยนการปฏิบัติไปจากการอนุมัติของศูนย์ควบคุมการบินที่ให้ไว้ในครั้งสุดท้าย จนกว่าจะได้รับการอนุมัติใหม่หรือการอนุมัติได้รับการแก้ไขแล้ว ซึ่งนักบินอาจเลือกปฏิบัติได้ดังต่อไปนี้

๗๙.๒.๑ ขออนุญาตบินไปวนรอ ณ จุดที่กำหนด (FIX) หรือไปใช้สนามบินสำรอง หรือ

๗๙.๒.๒ ถ้าผู้บังคับหน่วยบินนั้นได้กำหนดหลักเกณฑ์สำหรับการลงสนามไว้ ให้นักบินนำอากาศยานเข้าหาสนามต่อไป จนถึงจุดไปใหม่ (Missed Approach Point)

๗๙.๓ การตัดสินใจของนักบิน ในการนำอากาศยาน เข้าหาสนามบิน จนถึง ระยะสูง ตัดสินใจ (Decision Height; DH) หรือเกณฑ์ลดระยะสูงต่ำสุด (Minimum Descent Altitudes; MDA) นั้น ให้ใช้เครื่องวัดความสูงแบบใช้ความกดอากาศ (Barometric Altimeter) เป็นเครื่องวัดระยะสูง ยกเว้น มีการเข้าสู่สนามด้วยระบบการนำลงโดยเครื่องวัดประกอบการบิน แบบ ILS ประเภท ๒ (Catagory II) ที่มีเรดาร์วัดสูง (Radar Altitudes; RA) ช่วยในการวัดระยะสูง คือ

๗๙.๓.๑ ถ้าเรดาร์วัดสูงช่วยการเข้าสู่สนาม ด้วยระบบการนำลง ด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน แบบ ILS ประเภท ๒ ให้ใช้เรดาร์วัดสูงเป็นเครื่องวัดระยะสูงต่ำสุดในการเข้าหาสนาม และใช้เครื่องวัดสูงแบบใช้ความกดอากาศเป็นเครื่องวัดประกอบ

๗๙.๓.๒ สำหรับการเข้าสู่สนามด้วยวิธีอื่น ๆ โดยใช้เรดาร์วัดความสูง ให้ผู้บังคับหน่วยบินนั้นเป็นผู้กำหนด

หมายเหตุ นักบินและอากาศยานที่กำหนดไว้โดยเฉพาะเท่านั้นที่จะทำการบินเข้าหาสนามโดยระบบการนำลงด้วยเครื่องวัดประกอบการบินแบบ ILS ประเภท ๒

๗๙.๔ ห้ามนำอากาศยานบินลงมาต่ำกว่าเกณฑ์ลดระยะสูงต่ำสุด (MDA) หรือทำการบินเข้าสู่สนามที่ระยะสูงต่ำกว่าระยะสูงตัดสินใจ (DH) ยกเว้นในกรณีดังต่อไปนี้

๗๙.๔.๑ เมื่ออยู่ในตำแหน่งที่มองเห็นทางวิ่งที่กำหนดว่าจะทำการลง โดยที่สามารถบินเข้าสู่สนาม และลงได้ตามปกติ และ

๗๙.๔.๒ นักบินมองเห็นไฟนำเข้าสู่สนามปลายทางวิ่ง (Approach Threshold) หรือไฟนำร่อง (Approach Lights) หรือเครื่องหมายบอกปลายทางวิ่ง

๗๙.๕ ระหว่างที่นักบินนำอากาศยานเข้ามาจนถึงจุดไปใหม่ (Missed Approach Point) หรือระยะสูงตัดสินใจ (DH) หรือทุกเวลาหลังจากที่ได้กล่าวมานี้ ถ้าข้อกำหนดตามข้อ ๗๙.๔ ไม่สามารถมองเห็นได้ ให้นักบิกยกเลิกการนำอากาศยานเข้าสู่สนามบินนั้นโดยทันทีแล้วให้ทำการไปใหม่

ข้อ ๘๐ ข้อตกลงใจเพื่อเลือกวิธีเข้าหาสนามบินตามเกณฑ์ทัศนวิสัยต่ำสุด (Determination of Visibility Minimum)

ให้ใช้ทัศนวิสัยทั่วไป (Prevailing Visibility; PV) สำหรับการเข้าหาสนามบินแบบวนลง และใช้ระยะการเห็นทางวิ่ง (Runway Visual Range; RVR) ทัศนวิสัยทางวิ่ง (Runway Visibility; RVV)

หรือทัศนวิสัยทั่วไป (PV) เป็นข้อตกลงใจว่าทัศนวิสัยนั้นสมควรนำอากาศยานบินเข้าหาสนามบินแบบใด ให้สอดคล้องกับวิธีการเข้าหาสนามบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบินที่พิมพ์ประกาศไว้ (เช่น VOR, TACAN, ILS หรือ ADF APPROACH)

ข้อ ๘๑ **กฎการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบินแบบ "การบินด้วยทัศนวิสัยเหนือเมฆ"** (IFR 'VER ON TOP')

ให้ผู้บังคับหน่วยบินกำหนดวิธีปฏิบัติตามกฎการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบินแบบ "การบินด้วยทัศนวิสัยเหนือเมฆ" ขึ้นใช้ ถ้าภารกิจพิเศษของหน่วยจำเป็นต้องใช้การอนุญาตให้ทำการบินแบบดังกล่าว

ตอนที่ ๙
เบ็ดเตล็ด

ข้อ ๗๒ ความหมายคำจำกัดความ

เพื่อให้เป็นไปตามความมุ่งหมายของระเบียบนี้ จึงกำหนดความหมายของคำจำกัดความที่เกี่ยวกับระเบียบกองทัพอากาศว่าด้วยกฎการบินทั่วโลก พ.ศ. ๒๕๒๕ ไว้ดังนี้.–

๗๒.๑ การบินผาดแผลง (Acrobatics Flight) หมายถึงการทำท่าบินควงสว่าน (Spins) การเปลี่ยนแปลงท่าบินทางตั้ง (Vertical Recoveries) ท่าบินด้านหัว (Pitch) ทางมุมเอียง (Bank) เกินกว่า ๕๐ องศา โดยตั้งใจ

๗๒.๒ ห้วงอวกาศที่มีการให้คำแนะนำ (Advisory Airspace) โดยทั่ว ๆ ไปแล้ว หมายถึง พื้นที่ที่มีการให้คำแนะนำ (Advisory Area) หรือเส้นทางบินที่มีการให้คำแนะนำ

๗๒.๓ พื้นที่ที่มีการให้คำแนะนำ (Advisory Area) หมายถึง พื้นที่ที่กำหนดขึ้นภายในเขตแจ้งข่าวสารการบิน (FIR) ซึ่งมีการให้คำแนะนำการจราจรทางอากาศเท่าที่สามารถกระทำได้

๗๒.๔ เส้นทางบินที่มีการให้คำแนะนำ (Advisory Route) หมายถึง เส้นทางบินภายในเขตแจ้งข่าวสารการบิน (FIR) ซึ่งตลอดเส้นทางบินมีการบริการให้คำแนะนำการจราจรทางอากาศเท่าที่สามารถกระทำได้

๗๒.๕ สนามบิน (Aerodrome) หมายถึง พื้นที่ที่กำหนดขึ้นเหนือพื้นดิน หรือพื้นน้ำ (รวมทั้งอาคารสิ่งก่อสร้าง ตลอดจนอุปกรณ์ต่าง ๆ) ส่วนหนึ่งหรือทั้งหมดตามที่กำหนดไว้สำหรับอากาศยานที่เข้ามา ออกไป และที่กำลังขับเคลื่อน

๗๒.๖ สนามบินที่มีการบริการการควบคุม (Aerodrome Control Service) หมายถึง การบริการการควบคุมจราจรทางอากาศ ณ สนามบิน

๗๒.๗ หอบังคับการบิน (Aerodrome Control Tower) หมายถึง หน่วยที่จัดตั้งขึ้นเพื่อทำหน้าที่บริการการควบคุมจราจรทางอากาศที่สนามบิน

๗๒.๘ การจราจรที่สนามบิน (Aerodrome Traffic) หมายถึง การจราจรบนพื้นที่ขับเคลื่อนของสนามบิน และการจราจรของอากาศยานที่กำลังบินอยู่ทั้งหมดภายในเขตรับผิดชอบของสนามบิน

๗๒.๙ ย่านจราจร ณ สนามบิน (Aerdodrome Traffic Zone) หมายถึง พื้นที่อวกาศอันหนึ่งที่ได้กำหนดขึ้นในลักษณะแน่นอนรอบ ๆ สนามบิน เพื่อให้การจราจรทางอากาศของสนามบินอยู่ในพื้นที่อวกาศนั้น

๗๒.๑๐ บรรณสารการบิน (Aeronautical Information Publication : AIP) หมายถึง เอกสารที่จัดพิมพ์ขึ้นโดยหน่วยที่ได้รับมอบอำนาจของแต่ละประเทศประกอบด้วยข่าวสารการบิน ซึ่งมีสาระสำคัญและมีผลต่อการเดินอากาศ

๗๒.๑๑ สถานีการบินในอากาศ (Aeronautical Station) หมายถึง สถานีบริการข่าวสารการบินเคลื่อนที่ภาคพื้น ในบางโอกาสสถานีนี้อาจจะอยู่บนเรือหรือบนดาวเทียมก็ได้

๗๒.๑๒ เครื่องบิน (Aeroplane) หมายถึง อากาศยานที่หนักกว่าอากาศ ซึ่งมีกำลังขับเคลื่อนโดยได้รับแรงยกจากอากาศพลศาสตร์ที่กระทำต่อผิวพื้นที่ติดตั้งคงที่ภายใต้สภาพการบินที่กำหนด

๗๒.๑๓ อากาศยาน (Aircraft) หมายถึงกลไกใด ๆ ซึ่งได้รับแรงพยุงให้ลอยตัวในบรรยากาศจากผลการกระทำของอากาศ แต่มิใช่เป็นผลจากการกระทำของอากาศต่อผิวโลก

๗๒.๑๔ การจราจรทางอากาศ (Air Traffic) หมายถึง การบินไป–มาของอากาศยานภายในห้วงอากาศ หรือในขณะขับเคลื่อนอยู่บนพื้นที่ขับเคลื่อนของสนามบิน

๗๒.๑๕ การบริการให้คำแนะนำเกี่ยวกับการจราจรทางอากาศ (Air Traffic Advisory Service) หมายถึง การบริการที่จัดตั้งขึ้นมาในพื้นที่อากาศ ซึ่งจะให้คำแนะนำเกี่ยวกับการจัดระยะห่างระหว่างอากาศยานที่ทำการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบินเท่าที่จะกระทำได้

๗๒.๑๖ การอนุญาตการควบคุมจราจรทางอากาศ (Air Traffic Control Clearance : ATC Clearance) หมายถึง การอนุญาตให้อากาศยานปฏิบัติการบินตามเงื่อนไขที่หน่วยควบคุมจราจรทางอากาศได้กำหนดให้

๗๒.๑๗ การบริการการควบคุมจราจรทางอากาศ (Air Traffic Control Service) หมายถึง การบริการการควบคุมจราจรทางอากาศ เพื่อความมุ่งหมาย

๗๒.๑๗.๑ ป้องกันการชนกันระหว่างอากาศยานกับอากาศยาน และระหว่างอากาศยานบนพื้นที่ขับเคลื่อนกับสิ่งกีดขวางต่าง ๆ

๗๒.๑๗.๒ ให้การจราจรทางอากาศดำเนินไปด้วยความรวดเร็วและมีระเบียบ

๗๒.๑๘ หน่วยควบคุมจราจรทางอากาศ (Air Traffic Control Unit) หมายถึง หน่วยที่มีหน้าที่บริการการควบคุมจราจรทางอากาศ อันอาจหมายถึงศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศ (Area Control Center) สำนักงานควบคุมอากาศยานเข้า–ออก (Approach Control Office) หรือหอบังคับการบิน (Aerodrome Control Tower)

๗๒.๑๙ การบริการการจราจรทางอากาศ (Air Traffic Service) โดยทั่ว ๆ ไปแล้วหมายถึงหน่วยบริการข่าวสารการบิน (Flight Information Service) หน่วยเตรียมพร้อมเพื่อบริการการกู้ภัย (Alerting Service) หน่วยให้คำแนะนำการจราจรทางอากาศ (Air Traffic Advisory Service) การบริการการควบคุมการจราจรทางอากาศ (Air Traffic Control Service) การบริการควบคุมพื้นที่ (Area Control Service) การบริการควบคุมอากาศยานเข้า–ออก (Approach Control Service) และการบริการควบคุม ณ สนามบิน (Aerodrome Control Service)

๗๒.๒๐ สำนักงานการรายงานจราจรทางอากาศ (Air Traffic Service Reporting Office) หมายถึงหน่วยที่จัดตั้งขึ้นโดยมีความมุ่งหมายเพื่อรับรายงานข่าวต่าง ๆ เกี่ยวกับการบริการจราจรทางอากาศ และรับข่าวสารแผนการบินก่อนที่อากาศยานจะวิ่งขึ้น ซึ่งหน่วยนี้อาจจะตั้งขึ้นเป็นอิสระ หรือรวมกับหน่วยอื่น ๆ เช่น หน่วยบริการการจราจรทางอากาศ หรือหน่วยบริการข่าวสารการบินก็ได้

๗๒.๒๑ หน่วยบริการการจราจรทางอากาศ (Air Traffic Service Unit) โดยทั่วไปแล้วหมายถึงหน่วยควบคุมการจราจรทางอากาศ (Air Traffic Control Unit) ศูนย์ข่าวสารการบิน หรือสำนักงานการรายงานจราจรทางอากาศ (Ait Traffie Service Reporting Point Office)

๗๒.๒๒ อากาศวิถี (Airway) หมายถึงพื้นที่ควบคุม หรือส่วนหนึ่งของพื้นที่ควบคุม (Control Area) ที่กำหนดเป็นวิถีหรือเส้นทางในอากาศ ซึ่งเจ้าหน้าที่ผู้มีหน้าที่โดยเฉพาะกำหนดไว้ให้เหมาะสมแก่การจราจรทางอากาศ เส้นทางเดินอากาศนี้ โดยปกติจัดให้มีเครื่องช่วยการเดินอากาศไว้ด้วย

๗๒.๒๓ หน่วยเตรียมพร้อมเพื่อบริการการกู้ภัย (Alerting Service) หมายถึงการบริการที่จัดตั้งขึ้นเพื่อเป็นหน่วยแจ้งข่าวเกี่ยวกับอากาศยานที่ต้องการความช่วยเหลือในด้านการค้นหาและกู้ภัยให้หน่วยเกี่ยวข้องทราบ และคอยช่วยเหลือหน่วยเกี่ยวข้องนั้นตามความจำเป็น

๗๒.๒๔ สนามบินสำรอง (Alternate Aerodrome) หมายถึงสนามบินที่ได้กำหนดไว้ในแผนการบิน ในกรณีที่ไม่สามารถจะนำอากาศยานไปลงที่สนามบินที่ตั้งใจจะไปลง (สนามบินสำรองนี้อาจกำหนดเป็นสนามบินที่วิ่งขึ้นมาก็ได้)

๗๒.๒๕ ระยะสูง (Altitude) หมายถึงระยะทางแนวยืนที่วัดระหว่างระดับจุด หรือวัตถุที่ถือเป็นจุดกับระดับน้ำทะเลปานกลาง

๗๒.๒๖ สำนักงานควบคุมอากาศยานเข้า–ออก (Approach Control Office) หมายถึงหน่วยที่ตั้งขึ้นเพื่อการบริการควบคุมจราจรทาง อากาศแก่ อากาศยาน ที่ทำการบินตาม กฎการบิน ด้วยเครื่องวัดประกอบการบินที่บินเข้าสู่สนามบินหรือออกไปจากสนามบิน

๗๒.๒๗ การบริการควบคุมอากาศยานเข้า–ออก (Approach Control Service) หมายถึงการบริการจราจรทางอากาศแก่อากาศยานที่ทำการบินตามกฎการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน ที่บินเข้าสู่สนามบินหรือออกไปจากสนามบิน

๗๒.๒๘ การมอบอำนาจการบริการควบคุมจราจรทางอากาศ (Appropriate Air traffic Service Authority) หมายถึงอำนาจหน้าที่ที่ประเทศที่รับผิดชอบมอบให้ดำเนินการบริการจราจรทางอากาศในพื้นที่ที่รับผิดชอบ

๗๒.๒๙ ศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศในพื้นที่ (Area Control Center) หมายถึงหน่วยที่ตั้งขึ้นเพื่อบริการการควบคุมจราจรทางอากาศ ต่ออากาศยานที่ ทำการบิน ตาม กฎการบินด้วย เครื่องวัดประ กอบการบิน ในพื้นที่ควบคุมที่รับผิดชอบ

๗๒.๓๐ การบริการควบคุมพื้นที่ (Area Control Service) หมายถึงการบริการควบคุมจราจร ทางอากาศ แก่อากาศยาน ที่ทำการบิน ตามกฎการบิน ด้วยเครื่องวัดประกอบ การบินในพื้นที่ควบคุมที่รับผิดชอบ

๗๒.๓๑ การบริการการจราจรทางอากาศในเส้นทางบิน (ATS Route) หมายถึงเส้นทางบินเฉพาะเส้นทางหนึ่ง ซึ่งกำหนดไว้ให้ในช่องทางไหลของการจราจรตามความจำเป็นสำหรับการบริการจราจรทางอากาศ

๗๒.๓๒ เพดานเมฆ (Ceiling) หมายถึงความสูงของฐานเมฆที่ต่ำสุดเหนือพื้นดินหรือพื้นน้ำ ซึ่งอยู่ต่ำกว่า ๖,๐๐๐ เมตร (๒๐,๐๐๐ ฟุต) ที่ปกคลุมมากกว่าครึ่งหนึ่งของท้องฟ้า

๗๒.๓๓ ขอบเขตการอนุมัติ (Clearance Limit) หมายถึงจุด หรือตำบลที่อากาศยานได้รับอนุมัติให้บินไปได้ตามอนุมัติจากการควบคุมจราจรทางอากาศ

๗๒.๓๔ บริเวณควบคุม (Control Area) หมายถึงพื้นที่ห้วงอากาศในควบคุมซึ่งขยายขึ้นไปข้างบนจากเขตที่กำหนดให้เหนือพื้นดิน

๗๒.๓๕ สนามบินที่มีการควบคุม (Controlled Aerodrome) หมายถึงสนามบินซึ่งได้จัดการบริการการควบคุมจราจรทางอากาศให้แก่อากาศยาน ณ สนามบินนั้น

๗๒.๓๖ ห้วงอวกาศที่มีการควบคุม (Controlled Airspace) หมายถึงพื้นที่อวกาศที่ได้กำหนดขึ้นโดยมีลักษณะที่แน่นอน ซึ่งภายในพื้นที่นี้มีการบริการการควบคุมจราจรทางอากาศที่อยู่ในความควบคุม

๔๒.๓๗ ห้วงอวกาศที่มีการควบคุมเฉพาะ (Controlled Airspace Instrument Restricted) หมายถึงพื้นที่อวกาศที่มีการควบคุม ซึ่งอนุญาตให้กับอากาศยานที่ทำการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบินเท่านั้น

๔๒.๓๘ การบินที่มีการควบคุม (Controlled Flight) หมายถึงการบินใด ๆ ที่ได้รับการบริการการควบคุมจราจรทางอากาศ

๔๒.๓๙ การควบคุมการบินด้วยทัศนวิสัย (Controlled VFR Flight) หมายถึงการบินที่อยู่ในความควบคุมซึ่งปฏิบัติตามกฎการบินด้วยทัศนวิสัย

๔๒.๔๐ ย่านควบคุม (Control Zone) หมายถึงพื้นที่ห้วงอากาศในควบคุมซึ่งขยายขึ้นไปข้างบนจากพื้นดินจนถึงเขตความสูงอันหนึ่งที่กำหนด

๔๒.๔๑ การบินไต่ขึ้นของอากาศยานขณะบินเดินทาง (Cruise Climb) หมายถึงปรากฏการณ์ที่เกิดขึ้นแก่อากาศยานขณะที่น้ำหนักของอากาศยานนั้นลดลง เป็นผลให้ความสูงของอากาศยานเพิ่มขึ้น

๔๒.๔๒ ระดับบินเดินทาง (Cruising Level) หมายถึงระดับบินอันหนึ่งที่อากาศยานจะต้องรักษาไว้ในระหว่างการเดินทางช่วงหนึ่ง ๆ

๔๒.๔๓ แผนการบินที่มีผลบังคับใช้ (Current Flight Plane) หมายถึงแผนการบินรวมทั้งการเปลี่ยนแปลงต่าง ๆ ซึ่งอาจจะมี และจะได้รับคำอนุญาตในเวลาต่อมา

๔๒.๔๔ บริเวณอันตราย (Danger Area) หมายถึงห้วงอากาศที่กำหนดมิติแน่นอนอันหนึ่ง ซึ่งภายในบริเวณนี้มีการปฏิบัติการที่อาจเป็นอันตรายต่อการบินของอากาศยานในช่วงเวลาที่กำหนด

๔๒.๔๕ เวลาที่คาดว่าจะบินเข้ามา (Expected Approach Time) หมายถึงเวลาที่คาดว่าอากาศยานที่กำลังบินเข้ามา หรือกำลังบินวนรออยู่ จะได้รับอนุญาตให้บินเข้าสู่สนามบิน

๔๒.๔๖ การทำแผนการบิน (Filed Flight Plan) หมายถึงนักบินหรือผู้แทนจะต้องทำแผนการบินกับหน่วยบริการการจราจรทางอากาศโดยไม่มีการเปลี่ยนแปลงในภายหลัง

๔๒.๔๗ เจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน (Flight Crew Member) หมายถึงลูกเรือที่มีใบอนุญาต ซึ่งมีหน้าที่ปฏิบัติงานบนอากาศยานขณะทำการบิน

๔๒.๔๘ ศูนย์ข่าวสารการบิน (Flight Information Center) หมายถึงหน่วยที่จัดตั้งขึ้นเพื่อดำเนินการเกี่ยวกับการบริการข่าวสารการบิน และการบริการแจ้งเตือน

๔๒.๔๙ เขตแจ้งข่าวสารการบิน (Flight Information Region) หมายถึงห้วงอากาศที่กำหนดมิติแน่นอน ซึ่งภายในเขตนั้นมีการบริการข่าวสารการบิน และมีการบริการแจ้งเตือนทางอากาศ

๔๒.๕๐ หน่วยบริการข่าวสารการบิน (Flight Information Service) หมายถึงหน่วยบริการที่มีวัตถุประสงค์เพื่อการให้คำแนะนำข่าวสารที่เป็นประโยชน์ต่อความปลอดภัยในการปฏิบัติการบิน

๔๒.๕๑ ระดับบิน (Flight Level) หมายถึงพื้นผิวของความกดดันของบรรยากาศ ซึ่งมีค่าเทียบเท่ากับเกณฑ์มาตรฐาน ๑๐๑๓.๒ มิลลิบาร์ (๒๙.๙๒ นิ้วปรอท) และแยกความกดอากาศนี้ออกเป็นชั้น ๆ

หมายเหตุ ๑. แบบของความกดดันของบรรยากาศ คำนวณได้จากบรรยากาศมาตรฐาน

๑.๑ เมื่อตั้งเครื่องวัดความกดอากาศเป็น QNH เครื่องวัดของอากาศยานจะชี้ระยะสูงจริง

๑.๒ เมื่อตั้งเครื่องวัดความกดอากาศเป็น QFE เครื่องวัดของอากาศยานจะชี้ความสูงเหนือระดับพื้นดิน

๑.๓ เมื่อตั้งเครื่องวัดความกดอากาศตามมาตรฐาน ๑๐๑๓.๒ มิลลิมาร์ (๒๙.๙๒ นิ้วปรอท) เครื่องวัดของอากาศยานจะชี้บอกเป็น Flight Level

๒. คำว่า ความสูง (Height) และระยะสูง (Altiude) ซึ่งใช้ตามหมายเหตุข้อ ๑. แสดงถึงระยะสูงทางการบิน ไม่ใช่ความสูงหรือระยะสูงทางเรขาคณิต

๔๒.๕๒ แผนการบิน (Flight Plan) หมายถึงข่าวสารเฉพาะที่ให้กับหน่วยควบคุมจราจรทางอากาศ ซึ่งเกี่ยวข้องกับความตั้งใจในการบินหรือส่วนหนึ่งของการบินของอากาศยาน

๔๒.๕๓ สถานภาพการทำการบิน (Flight Status) หมายถึงการบ่งถึงความต้องการการบริการเป็นพิเศษต่ออากาศยานหรือไม่จากหน่วยบริการการจราจรทางอากาศ

๔๒.๕๔ ทัศนวิสัยในอากาศ (Flight Visibility) หมายถึงทัศนวิสัยทางด้านหน้าจากที่นั่งนักบินขณะที่อากาศยานทำการบิน มีหน่วยวัดระยะทางเป็นไมล์บก

๔๒.๕๕ ทัศนวิสัยที่พื้นดิน (Ground Visibility) หมายถึงทัศนวิสัยที่สนามบินตามที่ได้รับรายงานจากเจ้าหน้าที่ตรวจอากาศที่ทางการแต่งตั้ง มีหน่วยวัดระยะทางเป็นไมล์บก

๗๒.๕๖ เข็มบิน (Heading) หมายถึงทิศทางตามแกนทางยาวของอากาศยานขึ้นไป ตามปกติจะบอกค่าเป็นองศาจากทิศเหนือ (ทิศเหนือจริง, ทิศเหนือแม่เหล็ก, ทิศเหนือเข็มทิศ หรือทิศเหนือกริด)

๗๒.๕๗ ความสูง (Height) หมายถึง

๗๒.๕๗.๑ ระยะทางทางตั้งระหว่างระดับ จุด หรือวัตถุที่ถือเป็นจุดกับเกณฑ์ที่กำหนดขึ้นอันหนึ่ง

๗๒.๕๗.๒ มิติทางตั้งของวัตถุ

หมายเหตุ – เกณฑ์ที่กำหนด (Datum) นี้ อาจระบุไว้ในหนังสือหรือเอกสารที่เกี่ยวข้อง

– ความสูงนี้อาจใช้บ่งในลักษณะทางมิติอื่น ๆ นอกเหนือไปจากความสูงในทางดิ่ง เช่น ความสูงของตัวอักษรหรือตัวเลขที่กำหนดบนทางวิ่ง

๗๒.๕๘ กฎการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน (IFR) หมายถึงสัญญลักษณ์ที่ใช้แทนคำว่า กฎการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน

๗๒.๕๙ การบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน (IFR Flight) หมายถึงการบินที่ปฏิบัติตามกฎการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน

๗๒.๖๐ สภาพทางอุตุนิยมวิทยาที่ให้ ทำการบินตามกฎการบินด้วยเครื่องวัด ประกอบการบิน (IMC) หมายถึงสัญญลักษณ์ที่ใช้แทนสภาพทางอุตุนิยมวิทยาที่ต้องทำการบินตามกฎการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน

๗๒.๖๑ การปฏิบัติการบินเข้าสู่สนามบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน (Instrument Approach Procedure) หมายถึงลำดับขั้นตอนของการบินที่ได้กำหนดไว้แล้วตามลำดับ เพื่อให้อากาศยานทำการบินตามกฎการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน บินจากจุดเริ่มต้นเข้าสู่สนามจนกระทั่งทำการลง หรือถึงจุดใดจุดหนึ่ง ซึ่งอาจทำการลงได้ต่อไปโดยการใช้สายตาของนักบิน

๗๒.๖๒ สภาพทางอุตุนิยมวิทยาที่ให้ทำการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน (Instrument Meteorological Conditions) หมายถึงสภาพทางอุตุนิยมวิทยา แสดงความหมายในรูปของทัศนวิสัย ระยะห่างจากเมฆและเพดานเมฆที่น้อยกว่าเกณฑ์ต่ำสุดที่กำหนดไว้สำหรับสภาพทางอุตุนิยมวิทยาที่ให้ทำ การบินตามกฎการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน

๗๒.๖๓ พื้นที่ลงสู่พื้น (Landing Area) หมายถึงส่วนหนึ่งของพื้นที่ขับเคลื่อนเพื่อใช้สำหรับการขึ้น – ลงของอากาศยาน

๗๒.๖๔ ระดับการบิน (Level) โดยทั่ว ๆ ไปแล้วหมายถึงตำแหน่งทางตั้งของอากาศยานและหมายถึงความสูง (Height) ระยะสูง (Altitude) หรือระดับบิน (Flight Level)

๗๒.๖๕ พื้นที่ใช้เพื่อการขึ้นลง (Maneuvering Area) หมายถึงส่วนหนึ่งของสนามบินที่ใช้ในการวิ่งขึ้นและร่อนลง ตลอดจนการขับเคลื่อนของอากาศยานเพื่อการวิ่งขึ้นและลง แต่ไม่รวมลานจอด

๗๒.๖๖ พื้นที่ขับเคลื่อน (Movement Area) หมายถึงส่วนหนึ่งของสนามบินที่กำหนดให้ใช้เป็นพื้นที่ขับเคลื่อนบนพื้นดินของอากาศยาน รวมทั้งพื้นที่ใช้เพื่อการขึ้นลง และลานจอด

๗๒.๖๗ ผู้บังคับอากาศยาน (Pilot–In–Command) หมายถึงนักบินที่รับผิดชอบในการบิน และความปลอดภัยของอากาศยานในขณะที่ทำการบินอยู่

๗๒.๖๘ บริเวณห้ามผ่าน (Prohibited Area) หมายถึงห้วงอากาศที่กำหนดมิติแน่นอนเหนือพื้นดิน หรือพื้นน้ำของแต่ละประเทศ ซึ่งภายในบริเวณพื้นที่ห้ามอากาศยานบินผ่าน

๗๒.๖๙ ตำบลรายงาน (Reporting Point) หมายถึงตำบลทางภูมิศาสตร์ที่เด่นชัดอันหนึ่งที่สัมพันธ์กับตำแหน่งของอากาศยานที่สามารถรายงานได้

๗๒.๗๐ บริเวณหวงห้าม (Restricted Area) หมายถึงห้วงอากาศที่กำหนดมิติแน่นอนเหนือพื้นดินหรือพื้นน้ำของแต่ละประเทศ ซึ่งภายในบริเวณนี้ห้ามอากาศยานบินผ่าน โดยจะมีการกำหนดเงื่อนไขไว้เฉพาะแน่นอน

๗๒.๗๑ ทางวิ่ง (Runway) หมายถึงพื้นที่สี่เหลี่ยมผืนผ้าที่กำหนดบนสนามบินบก เพื่อใช้สำหรับการขึ้น – ลงของอากาศยานตามทางยาว

๗๒.๗๒ พื้นที่แสดงสัญญาณ (Signal Area) หมายถึงพื้นที่บนสนามบินที่ใช้สำหรับแสดงสัญญาณบนพื้นดิน

๗๒.๗๓ การบินตามกฎการบินด้วยทัศนวิสัยแบบพิเศษ (Special VFR Flight) หมายถึงการบินตามกฎการบินด้วยทัศนวิสัยภายใต้การควบคุมที่ได้รับอนุญาตให้ทำการบินได้ภายในย่านควบคุม (Control Zone) ซึ่งมีสภาพอากาศต่ำกว่าสภาพที่จะทำการบินตามกฎการบินด้วยทัศนวิสัยได้

๗๒.๗๔ เรดาร์เฝ้าตรวจ (Surveillance Radar) หมายถึงอุปกรณ์เรดาร์ที่ใช้หาตำแหน่งของอากาศยานเป็นระยะทางและมุมทิศ

๗๒.๗๕ ทางขับ (Taxiway) หมายถึงเส้นทางบนสนามบินบกที่กำหนดขึ้นใช้สำหรับการขับเคลื่อนของอากาศยาน

๗๒.๗๖ พื้นที่ควบคุมปลายทาง (Terminal Control Area) หมายถึงพื้นที่ควบคุมอันหนึ่งตามปกติกำหนดขึ้น ณ จุดรวมของเส้นทางบินภายในเขตของสนามบินขนาดใหญ่หนึ่งสนามหรือมากกว่า

๔๒.๓๗ แนวทางบิน (Track) หมายถึงแนวทางบินของอากาศยานที่ลากไปบนพื้นผิวโลก แสดงทิศทางที่อากาศยานบินผ่านจุดต่าง ๆ ซึ่งตามปกติแสดงความหมายเป็นองศาเทียบต่อทิศเหนือ

๔๒.๓๘ ระยะสูงเปลี่ยน (Transition Altitude) หมายถึงระยะสูงภายในเขตของสนามบินซึ่งอากาศยานที่บินอยู่ ณ ระยะสูงนั้น หรือต่ำกว่าจะต้องใช้การวัดตำแหน่งทางแนวยืนด้วยระยะสูง

๔๒.๓๙ ช่วงระยะเปลี่ยน (Transition Layer) หมายถึงห้วงอากาศระหว่างระยะสูงเปลี่ยน (Transition Altitude) และระดับสูงเปลี่ยน (Transition Level)

๔๒.๔๐ ระดับสูงเปลี่ยน (Transition Level) หมายถึงระดับบินต่ำสุดที่เหมาะสมในการบินที่อยู่เหนือระยะสูงเปลี่ยน

๔๒.๔๑ กฎการบินด้วยทัศนวิสัย (VFR) คือสัญญลักษณ์ที่ใช้แทนกฎการบินด้วยทัศนวิสัย

๔๒.๔๒ การบินตามกฎการบินด้วยทัศนวิสัย (VFR Flight) หมายถึงการบินที่ปฏิบัติตามกฎการบินด้วยทัศนวิสัย

๔๒.๔๓ ทัศนวิสัย (Visibility) หมายถึงความสามารถในการมองเห็นและพิสูจน์ได้จากวัตถุที่ไม่มีแสงในเวลากลางวัน และวัตถุที่มีแสงในเวลากลางคืนตามสภาพอากาศที่เป็นอยู่ขณะนั้น โดยกำหนดค่าหน่วยวัดระยะทางเป็นไมล์บก

๔๒.๔๔ สภาพทางอุตุนิยมวิทยาที่ให้ทำการบินตามกฎการบินด้วยทัศนวิสัย (Visual Meteorological Condition) หมายถึงสภาพทางอุตุนิยมวิทยา แสดงความหมายในรูปของทัศนวิสัย ระยะห่างจากเมฆและเพดานเมฆที่เท่ากันหรือมากกว่าที่กำหนดไว้เป็นเกณฑ์ต่ำสุด ซึ่งมีกำหนดอยู่ มีคำย่อว่า VMC

ข้อ ๔๓ ใบแบบแผนการบิน (Flight Plan) ให้นักบินใช้ใบแบบ ทอ.คปอ. ๐๐๑ ตามผนวก ก. (ใบแบบแผนกการบิน ทอ.คปอ. ๐๐๑) ท้ายระเบียบนี้ ทำแผนการบิน

ข้อ ๔๔ ใบแบบปูมการบิน (Flight Log) ให้นักบินใช้ใบแบบ ทอ.คปอ. ๐๐๒ ตามผนวก ข. (ใบแบบปูมการบิน ทอ.คปอ. ๐๐๒) ท้ายระเบียบนี้ทำปูมการบิน

ข้อ ๔๕ ใบแบบคำพยากรณ์อากาศ (Flight Folder) ให้นักบินใช้ใบแบบ อต.ทอ. ๑๐๑๒ ตามผนวก ค. (ใบแบบคำพยากรณ์อากาศ อต.ทอ. ๑๐๑๒) ท้ายระเบียบนี้ จากเจ้าหน้าที่อุตุนิยมวิทยาของกองทัพอากาศเป็นข้อมูลข่าวอากาศในการวางแผนการบิน (อนุโลมให้ใช้แบบอื่นๆ ที่หน่วยอุตุนิยมวิทยาจัดทำขึ้นใช้เองแทนได้)

ข้อ ๔๖ ใบแบบรายงานข่าวอากาศจากนักบิน (PIREPS) ให้นักบินใช้ใบแบบ อต.ทอ. ๒๒ ตามผนวก ง. (ใบแบบรายงานข่าวอากาศจากนักบิน) ท้ายระเบียบนี้ บันทึกข่าวสภาพอากาศตามเส้นทางบินที่นักบินพบเห็นระหว่างทำการบิน และให้มอบรายงานนี้ให้กับเจ้าหน้าที่อุตุนิยมวิทยาในพื้นที่ หรือให้กับหน่วยอุตุนิยมวิทยาที่ต้องการเมื่อเสร็จภารกิจการบิน

ข้อ ๔๗ ความรับผิดชอบต่อเอกสาร

๔๗.๑ ให้กรมควบคุมการปฏิบัติทางอากาศ รับผิดชอบดำเนินการเกี่ยวกับเอกสารทั้งหมดที่เกี่ยวข้องกับระเบียบกองทัพอากาศ ว่าด้วยกฎการบินทั่วไป ฉบับนี้ ดังนี้

๔๗.๑.๑ ตรวจสอบแก้ไขระเบียบนี้ให้ทันสมัยตลอดเวลา ตามการเปลี่ยนแปลงของกฎการบินสากล ขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ บรรณสารการบินแห่งประเทศไทย ของกรมการบินพาณิชย์ กระทรวงคมนาคม และตามเอกสารอื่นใดที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติการบินที่เหมาะสม และสมควรนำมาใช้ปฏิบัติกับอากาศยานของกองทัพอากาศ

๔๗.๑.๒ จัดทำบรรณสารการบินของกองทัพอากาศ ตามนัยที่อ้างถึงในระเบียบนี้ทั้งหมด รวมทั้งตรวจสอบแก้ไขให้ทันสมัยตลอดเวลา

๔๗.๑.๓ เป็นผู้เก็บรักษา และแจกจ่าย เอกสารให้ หน่วยหรือผู้เกี่ยวข้อง กับระเบียบนี้ ตามรายการแจกจ่ายในผนวก จ. (รายการแจกจ่ายระเบียบกองทัพอากาศ ว่าด้วยกฎการบินทั่วไป พ.ศ. ๒๕๒๕)

๔๗.๒ ให้กรมพลาธิการทหารอากาศ เป็นผู้จัดทำใบแบบต่าง ๆ ตามผนวกท้ายระเบียบ เพื่อแจกจ่ายให้กับหน่วยเกี่ยวข้อง

๔๗.๓ ให้กรมสารบรรณทหารอากาศ รับผิดชอบในการจัดพิมพ์เอกสาร บรรณสารการบินของกองทัพอากาศ ตามที่กรมควบคุมการปฏิบัติทางอากาศ ส่งมอบให้

ข้อ ๔๘ ผู้รักษาการตามระเบียบนี้

ให้เจ้ากรมควบคุมการปฏิบัติทางอากาศ รักษาการตามระเบียบนี้

ข้อ ๔๙ ให้ใช้ระเบียบนี้ตั้งแต่บัดนี้เป็นต้นไป

ประกาศ ณ วันที่ ๖ กันยายน พ.ศ. ๒๕๒๕

(ลงชื่อ) **พล.อ.อ.**

(ทะแกล้ว ศุษิลวรรณ์)
ผู้บัญชาการทหารอากาศ

สำเนาถูกต้อง

น.อ.

จก. ยก. ทอ.
๑๑ ต.ค. ๒๕

ผนวก ก.

ก – ๑

ทอ. คปอ. ๐๐๑

กองทัพอากาศไทย
ROYAL THAI AIR FORCE
แผนการบิน
FLIGHT PLAN

ลำดับที่ SERIAL NO.	ยุทธการกองบิน / ยุทธการฐานบิน WING OPNS / BASE OPNS หอบังคับการบิน (TWR.)
ลำดับความเร่งด่วน PRIORITY INDICATOR FF	อักษรย่อของผู้รับ ADDRESSEE(S) INDICATOR(S)
วัน-เวลาที่ส่งข่าว FILING TIME	อักษรย่อของสถานีต้นทาง ORIGINATOR INDICATOR

ชื่อจำเพาะของผู้รับ และ/หรือ สถานีต้นทาง
SPECIFIC INDENTIFICATION OF ADDRESSEE(S) AND/OR ORIGINATOR

๑ ประเภทของข่าว DESCRIPTION	๖ เอกลักษณ์ ของอากาศยาน AIRCRAFT INDENTIFICATION	๘ หลักเกณฑ์การบินและ สถานภาพ FLIGHT RULES AND STATUS
= FPL	=	=

๙ จำนวนและแบบของอากาศยาน NUMBER AND TYPE OF AIRCRAFT	๑๐ บริภัณฑ์การบิน EQUIPMENT เครื่องสื่อสาร COM เครื่องช่วยเดินอากาศ NAV เรดาร์ 3SR
=	

๑๓ สนามบินออกเดินทาง AERODROME OF DEPARTURE — เวลาออก TIME — เขตบริการข่าวการบิน และ เวลาถึงโดยประมาณ FIR BOUNDARIES & ESTIMATED TIMES

= →

๑๕ อัตราเร็ว SPEED — ระดับบิน LEVEL — เส้นทางบิน ROUTE

= →

๑๗ สนามบินปลายทาง AERODROME OF DESTINATION — เวลาถึง TIME — สนามบินสำรอง ALTERNATE AERODROME (S)

= →

๑๘ ข่าวอื่น OTHER INFORMATION

=

ข่าวสารเพิ่มเติม SUPPLEMENTARY INFORMATION

๑๙ การคงอยู่ ENDURANCE — จำนวนคนบนเครื่องบิน PERSONS ON BOARD — บริภัณฑ์ยามฉุกเฉินและยังชีพ EMERGENCY & SURVIVAL EQUIPMENT

= จำนวนน้ำมันเชื้อเพลิงคิดเป็นชั่วโมง / FUEL → จำนวนคนบนเครื่องบิน / POB — ขนาดความถี่วิทยุที่นำติดตัวไปได้ / 121.5+243+500 ... RDO

ชนิดของบริภัณฑ์ยังชีพ EQUIPMENT — ชนิดของเสื้อชูชีพ LIFE JACKETS — ขนาดความถี่วิทยุที่ติดกับเสื้อชูชีพ FREQUENCY

ขั้วโลก POLAR → ทะเลทราย DESERT → ทะเล MARITIME → ป่า JUNGLE → เสื้อชูชีพ JACKETS → ติดตวงไฟ LIGHT → สีสะท้อนแสง FLUORESCEIN →

แพยาง — สี — จำนวน — จุดนี้ได้ทั้งสิ้น — บริภัณฑ์อื่นๆ OTHER EQUIPMENT

AIRCRAFT TYPE AND NO	PILOT	FROM	TO

ALTERNATE		TOTAL DISTANCE	TAKE-OFF TIME		TOTAL AMT FUEL

POUTE (Check points)	ALT	OPNS REQ'D	TAS	IDENT FREQ'D	MAG HEAD	LEG REMAIN	ETE EST TOTAL	ETA ATA	GROUND SPEED	EST LEG REMAIN	ACTUAL FUEL REMAIN

FIX	ROUTE	IDENT / FREQ	IDENT / FREQ	MAG CRS	DISTANCE / REMAIN	GROUND SPEED	ETE / REMAIN	ETA / ATA	LEG / REMAIN	ACTUAL FUEL REMAIN

AIRFIELD / EMERGENCY	TYPE	R/W COMPOSITION	LENGTH	WIDTH	ELEV	R/W HDG	AFLD / OBST

TAKE-OFF DATA

T/O GROSSWEIGHT	TOP	R/W LENGTH / SLOPE	PA / DEW P	R/W TEMP	T/O DIST.	S.E. BEST CLIMB

MISCELLANEOUS DATA

อต.ทอ. 1012

๑ - ๑

กองทัพอากาศ

FLIGHT FOLDER

FOLDER NO	ISSUED ON (GMT)	BY WEATHER STATION AT	DETACHMENT NO
FORECASTERS NAME	A/C COMMANDERS NAME	AIRCRAFT NO	AIRCRAFT TYPE
ROUTE	TO	VIA	TRACK
VALID FOR DEPARTURE BETWEEN GMT AND GMT		VALID FOR ARRIVAL BETWEEN GMT AND GMT	

TERMINAL AND ALTERNATE FORECASTS

STATION NAME	TIME OF PREPARATION GMT	PERIOD OF VALIDITY GMT	LASTEST SYNOPTIC CHART	SURFACE WIND DIRECTION VELOCITY & GUSTINESS	SURFACE VSBY	W X AND OBSTRUCTION TO VISION	CLOUD AMOUNT, TYPE, HEIGHT OF BASES AND TOPS			ALT SETTING ETA (EMS)
							LOWEST LAYER	HIGHER LAYER	HIGHEST LAYER	

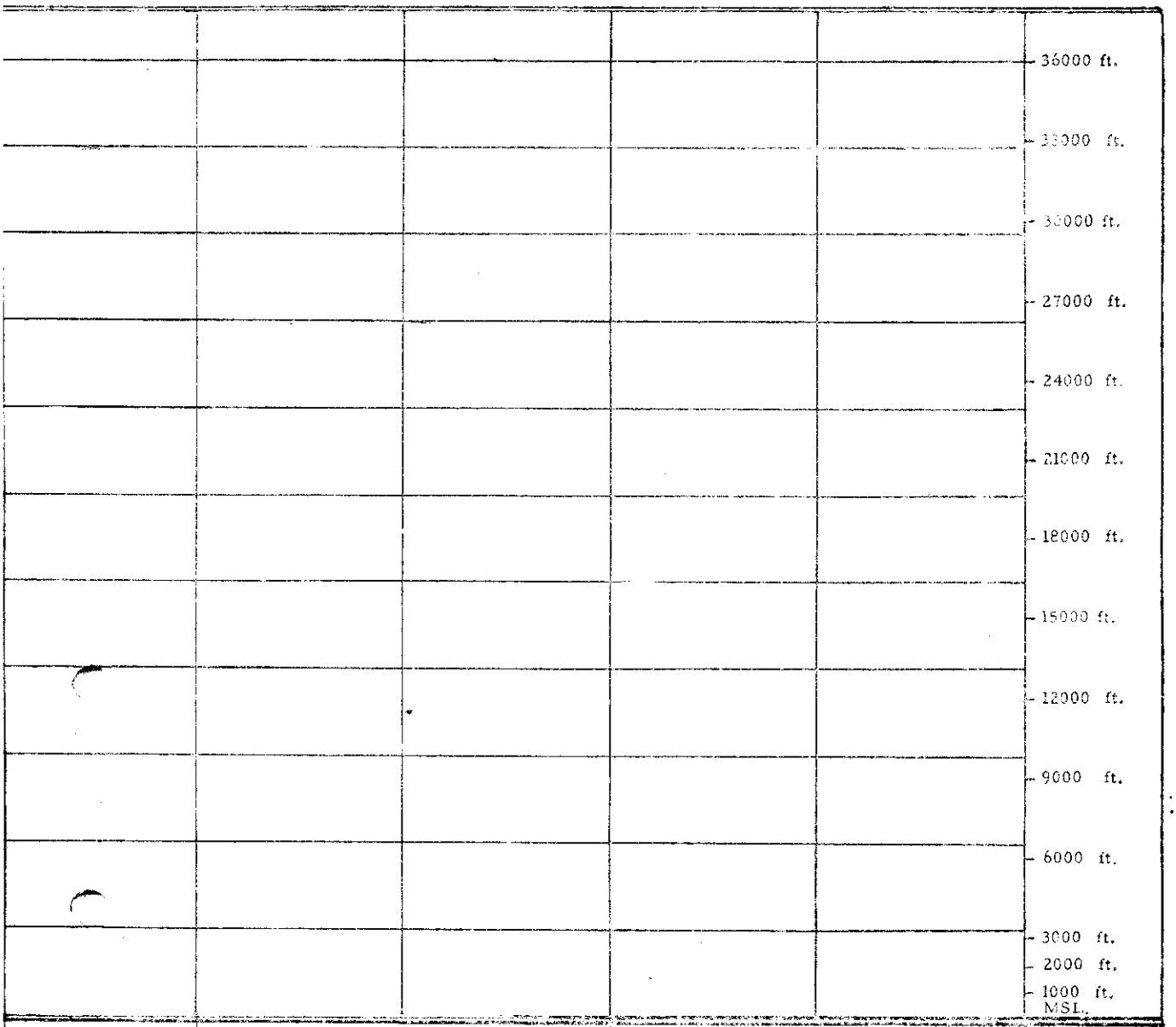
REMARKS *(Significant changes during valid period, etc.)*

RETURN FORM TO WEATHER FORECASTER AT DESTINATION

Sections of Route (Geographical Indicators or Zone Nos.)				
RAIN	11 Km			
SNOW				
FOG	10 Km			
HAIL				
THUNDERSTORM	9 Km			
BLOWING SAND OR DUST				
BLOWING (DRIFTING) SNOW				
ICE PELLETS (SLEET)	8 Km			
FREEZING RAIN				
RAIN AND SNOW (MIXED)	7 Km			
SQUALL				
WATERSPOUT OR TORNADO				
LIGHTNING	6 Km			
LITE RIME ICING				
MOD RIME ICING	5 Km			
SEV RIME ICING				
LITE CLEAR ICING	4 Km			
MOD CLEAR ICING				
SEV CLEAR ICING				
XTRM EXTREME ICING	3 Km			
ICING (PLAIN LANGUAGE)				
LITE TURBULENCE	2 Km			
MOD TURBULENCE				
SEV TURBULENCE				
XTRM EXTREME TURBULENCE	1 Km			
TURB (PLAIN LANGUAGE)				
HURRICANE/TYPHOON				

SUNRISE SUNSET (L.S.T.)			
SURFACE TUMPERATURE (°C)			
SIGNIFICANT WEATHER			
REMARKS			
BASE OF CLOUD ABOVE M.S.L.			
SURFACE VISIBILITY			
LOWEST M.S.L. PRESSURE			
WIND (DEGREES TRUE / KNOTS) AND TEMPERATURE (°C)	FT		
	FT		
	FT		
	FT		
	FT		

FORECAST



NS MRS

FT
FT
FT
FT
FT

FLIGHT SUMMARY

OPERATIONAL DATA		WIND FACTOR(S)				
DEPARTED	AT	FROM	TO	ALT	FWF	AWF
ARRIVED	AT					
TRACK						
DEBRIEFED AT	BY					

OBSERVED WEATHER

RAIN
SNOW
FOG
HAIL
THUNDERSTORM
BLOWING SAND OR DUST
BLOWING (DRIFTING) SNOW
ICE PELLETS (SLEET)
FREEZING RAIN
RAIN AND SNOW (MIXED)
SQUALL
WATERSPOUT OR TORNADO
LIGHTNING

INDICATE ALTITUDES OR HEIGHTS

ZONE →							←	

INDICATE ALTITUDES OR HEIGHTS

LITE RIME ICING
MOD RIME ICING
SEV RIME ICING
LITE CLEAR ICING
MOD CLEAR ICING
SEV CLEAR ICING
XTRM EXTREME ICING
ICING (PLAIN LANGUAGE)
LITE TURBULENCE
MOD TURBULENCE
SEV TURBULENCE
XTRM EXTREME TURBULENCE (PLAIN LANGUAGE)
HURRICANE/TYPHOON

SPECIAL INFORMATION

ง – ๑

รายงานข่าวอากาศจากนักบิน

แบบ ง. (ใช้แทนรายงานข่าวอากาศจากนักบิน) วันที่ _____ เดือน _____ พ.ศ. ๒๕ _____ อต. ทอ. ๒๖๓

_____ ระดับบิน _____

_____

สภาพอากาศตามเส้นทางบิน

ัศนะวิสัย บิน โดยเฉลี่ย)	หมอก (ตามลักษณะเท่าที่สังเกตุได้ตามพื้นดินขณะบินผ่าน)	หมอกแดด	เมฆ (เฉลี่ยตลอดเส้นทางบิน)	พายุฝนฟ้าคะนอง ( ) (% ของพื้นที่ปกคลุมภายในรัศมี ๕๐ ไมล์ ตามเส้นทางบิน)	○ ฝนละออง ○ ฝน (ภายในรัศมี ๕๐ ไมล์ ตามเส้นทางบิน โดยไม่มีลักษณะพายุฟ้าคะนองรวมอยู่ด้วย)
่า ๑ ไมล์ ๐ ไมล์ ๕ ไมล์ ๐ ไมล์ า ๖ ไมล์ขึ้นไป	○ หมอกบาง ○ หมอกหนา ช่วงเวลาที่พบ _____ สถานที่ _____ _____ (ระหว่างสนามบินอะไร)	○ บาง ○ หนา } ที่ระดับ ..... ฟุต ○ ใต้ระดับบิน ○ เหนือระดับบิน ○ ณ ระดับบิน ช่วงเวลาที่พบ _____ สถานที่ _____ _____ (ระหว่างสนามบินอะไร)	○ ท้องฟ้าโปร่ง (๑/๘ ส่วน) ○ อากาศดี (๑ – ๒/๘ ส่วน) ○ บางส่วน (๒ – ๔/๘ ส่วน) ○ (เป็นส่วนมาก ๔ – ๖/๘ ส่วน) ○ มาก (๖ – ๗/๘ ส่วน) ○ เต็มท้องฟ้า (๘/๘ ส่วน)	○ บางแห่ง (๑ – ๒ %) ○ แห่ง ๆ (๓ – ๑๕ %) ○ กระจาย (๑๖ – ๔๕ %) ○ เกือบทั่วไป (๔๕ – ๘๙ %) ○ โดยทั่วไป (๑๐๐ %) ช่วงเวลาที่พบ _____ สถานที่ _____ _____ (ระหว่างสนามบินอะไร)	○ เบา ○ ปานกลาง ○ หนัก ○ หนักมาก ช่วงเวลาที่พบ _____ สถานที่ _____ _____ (ระหว่างสนามบินอะไร)

อากาศพิเศษที่พบตามเส้นทางบิน (เช่น ลูกเห็บ, คลื่นภูเขา, กระแสอากาศปั่นป่วน, น้ำแข็งเกาะเครื่องบิน และอื่น ๆ)

ตุ เติมเครื่องหมาย √ และข้อความตามลักษณะอากาศที่พบระหว่างทำการบิน

ผู้รายงาน _____

ฝง (หน่วยบิน)

ผนวก จ. รายการแจกจ่ายระเบียบกองทัพอากาศว่าด้วยกฎการบินทั่วไป พ.ศ. ๒๕๒๕

ลำดับ	รายการแจกจ่าย	ฉบับที่	จำนวน	หมายเหตุ
๑.	ผบ.ทอ.	๑	๑	การกำหนดรายการแจกจ่ายขั้นก็เพื่อให้สะดวกในการดำเนินการภายหลังเกี่ยวกับการแก้ไขระเบียบฯ นี้
๒.	รอง ผบ.ทอ.	๒	๑	
๓.	ผช.ผบ.ทอ. (๑)	๓	๑	
๔.	ผช.ผบ.ทอ. (๒)	๔	๑	
๕.	เสธ.ทอ.	๕	๑	
๖.	รอง เสธ.ทอ. (๑)	๖	๑	
๗.	รอง เสธ.ทอ. (๒)	๗	๑	
๘.	ผช.เสธ.ทอ.ฝกพ.	๘	๑	
๙.	ผช.เสธ.ทอ.ฝขว.	๙	๑	
๑๐.	ผช.เสธ.ทอ.ฝยก.	๑๐	๑	
๑๑.	ผช.เสธ.ทอ.ฝยบ.	๑๑	๑	
๑๒.	สน.ลก.ทอ.	๑๒	๑	
๑๓.	สบ.ทอ.	๑๓–๑๔	๒	
๑๔.	กพ.ทอ.	๑๕ – ๑๖	๒	
๑๕.	ขว.ทอ.	๑๗	๑	
๑๖.	ยก.ทอ.	๑๘ – ๒๒	๕	
๑๗.	กบ.ทอ.	๒๓ – ๒๔	๒	
๑๘.	สปช.ทอ.	๒๕	๑	
๑๙.	จว.ทอ.	๒๖ – ๒๘	๓	
๒๐.	คปอ.	๒๙ – ๓๘	๑๐	
๒๑.	อย.	๓๙	๑	
๒๒.	ชอ.	๔๐ – ๔๓	๔	
๒๓.	ส.ทอ.	๔๔	๑	

ลำดับ	รายการแจกจ่าย	ฉบับที่	จำนวน	หมายเหตุ
๒๔.	สพ.ทอ.	๔๕	๑	
๒๕.	ลวอ.	๔๖	๑	
๒๖.	พอ.ทอ.	๔๗	๑	
๒๗.	ชย.ทอ.	๔๘	๑	
๒๘.	ชส.ทอ.	๔๙	๑	
๒๙.	พอ.	๕๐ – ๕๑	๒	
๓๐.	ยศ.ทอ.	๕๒ – ๕๔	๓	
๓๑.	สอส.	๕๕ – ๕๙	๕	
๓๒.	รร. การบิน	๖๐ – ๖๙	๑๐	
๓๓.	กง.ทอ.	๗๐	๑	
๓๔.	สก.ทอ.	๗๑	๑	
๓๕.	กองบิน ๑	๗๒ – ๗๕	๔	
๓๖.	กองบิน ๒	๗๖ – ๗๙	๔	
๓๗.	กองบิน ๔	๘๐ – ๘๓	๔	
๓๘.	กองบิน ๖	๘๔ – ๘๘	๕	
๓๙.	กองบิน ๒๑	๘๙ – ๙๐	๒	
๔๐.	กองบิน ๒๓	๙๑ – ๙๒	๒	
๔๑.	กองบิน ๔๑	๙๓ – ๙๔	๒	
๔๒.	กองบิน ๔๖	๙๕–๙๖	๒	
๔๓.	กองบิน ๕๓	๙๗ – ๙๘	๒	
๔๔.	กองบิน ๕๖	๙๙ – ๑๐๐	๒	
๔๕.	กองบิน ๗๑	๑๐๑ – ๑๐๒	๒	
๔๖.	ฝูงบิน ๑๐๖	๑๐๓	๑	
๔๗.	ฝูงบิน ๒๐๖	๑๐๔	๑	

ลำดับ	รายการแจกจ่าย	ฉบับที่	จำนวน	หมายเหตุ
๔๘.	ฝูงบิน ๒๑๖	๑๐๕	๑	
๔๙.	ฝูงบิน ๒๓๖	๑๐๖	๑	
๕๐.	ฝูงบิน ๒๑๗	๑๐๗	๑	
๕๑.	ฝูงบิน ๔๑๖	๑๐๘	๑	
๕๒.	ฝูงบิน ๔๑๗	๑๐๙	๑	
๕๓.	ฝูงบิน ๗๑๖	๑๑๐	๑	
๕๔.	ฝูงบิน ๗๑๗	๑๑๑	๑	
๕๕.	บก. ทหารสูงสุด	๑๑๒ – ๑๑๔	๓	
๕๖.	ทบ.	๑๑๕ – ๑๑๗	๓	
๕๗.	ทร.	๑๑๘ – ๑๒๐	๓	
๕๘.	ตร.	๑๒๑ – ๑๒๓	๓	
๕๙.	กส.	๑๒๔	๑	
๖๐.	คค.	๑๒๕ – ๑๒๖	๒	
๖๑.	ทอท.	๑๒๗ – ๑๒๘	๒	
๖๒.	อะไหล่	๑๒๙ – ๑๕๐	๒๖	