



คู่มือการรายงานและการสอบสวน อากาศยานไร้คนบิน

สำนักงานนิรภัยทหารอากาศ

๑๙ กันยายน ๒๕๕๕

คำนำ

จากการที่กองทัพอากาศได้จัดหาอากาศยานไร้คนขับเข้าประจำการเพื่อเตรียมการและปฏิบัติการใช้กำลังทางอากาศโดยมีกิจเฉพาะที่กำหนด ซึ่งหน่วยบินได้มีแนวทางการฝึกและการดำเนินงานด้านนิตยอยู่แล้ว แต่เนื่องจากโครงสร้างและวิธีการควบคุมการบินของอากาศยานไร้คนขับมีความแตกต่างจากอากาศยานทั่วไป ดังนั้นเมื่อเกิดอุบัติเหตุขึ้น การรายงานและการสอบสวนจึงมีความแตกต่างเล็กน้อยในบางประเด็นจากที่ได้เคยปฏิบัติกันมา ด้วยเหตุนี้ผู้มีส่วนที่รับผิดชอบจึงต้องมีความรู้ ความเข้าใจขั้นตอนการปฏิบัติในการรายงานตามลำดับชั้น และดำเนินการสอบสวนในแต่ละเหตุการณ์ที่รับมอบหมาย อีกทั้งสามารถรวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้องเพื่อนำไปพิจารณาวิเคราะห์หาสาเหตุและองค์ประกอบของอุบัติเหตุ ตลอดจนให้ข้อเสนอแนะแนวทางแก้ไขได้อย่างถูกต้องและมีประสิทธิภาพ

อาศัยความตามข้อ ๔ ของระเบียบ ทอ.ว่าด้วยนิตยการบิน พ.ศ.๒๕๕๒ สำนักงานนิตยทหารอากาศ จึงได้จัดทำคู่มือการรายงานและการสอบสวนอากาศยานไร้คนขับ เพื่อให้หน่วยบินยึดถือใช้เป็นแนวทางในการปฏิบัติต่อไป

พลอากาศตรี



(สมพล พุนทวีธรรม)

ผู้อำนวยการสำนักงานนิตยทหารอากาศ

๑๕ กันยายน ๒๕๕๕

สารบัญ

หน้า

คำนำ

๑. วัตถุประสงค์	๑
๒. คำจำกัดความ	๑
๓. เกณฑ์การกำหนดชั้นอากาศยานอุบัติเหตุ การบาดเจ็บ และความชำรุดเสียหายของอากาศยาน	๑
๔. การรายงาน	๓
การรายงานอากาศยานอุบัติเหตุ (ชั้นอุบัติเหตุใหญ่)	๓
การรายงานอากาศยานอุบัติเหตุ (ชั้นอุบัติเหตุย่อย)	๓
การรายงานอากาศยานอุบัติเหตุ (ชั้นอุบัติเหตุการณ)	๓
การรายงานอากาศยานคาดว่าจะสูญหาย	๔
การรายงานผลการวิเคราะห์อากาศยานอุบัติเหตุ	๔
การรายงานอันตราย	๕
การรายงานอากาศยานใกล้จะชนกัน	๖
การรายงานข้อขัดข้องของระบบอากาศยาน ระบบสื่อสาร และระบบอาวุธ	๗
การรายงานอุบัติเหตุภาคพื้นร้ายแรงขั้นต้น	๗
การรายงานอุบัติเหตุภาคพื้นย่อยขั้นต้น	๘
การรายงานสรุปผลการวิเคราะห์หาสาเหตุอุบัติเหตุภาคพื้นย่อย	๘
๕. การสอบสวน	๘
การสอบสวนอากาศยานอุบัติเหตุ (ชั้นอุบัติเหตุใหญ่)	๘
การสอบสวนอากาศยานอุบัติเหตุ (ชั้นอุบัติเหตุย่อย)	๙
การสอบสวนอากาศยานอุบัติเหตุ (ชั้นอุบัติเหตุการณ)	๙
การสอบสวนอุบัติเหตุภาคพื้นร้ายแรง	๙
การสอบสวนอุบัติเหตุภาคพื้นย่อย	๑๐
๖. การปฏิบัติเกี่ยวกับการสอบสวน	๑๑
การเตรียมการ	๑๑
การตรวจหาข้อมูลเบื้องต้น	๑๒
การตรวจหาข้อมูลโดยละเอียด	๑๓
การถ่ายภาพ	๑๗
การสัมภาษณ์พยาน	๑๘
การหาข้อมูลจากเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง	๑๘
การจัดทำแผนผังบริเวณเกิดอุบัติเหตุ	๑๘
การให้ข่าวแก่สื่อมวลชน	๑๘
ข้อควรระวังในการปฏิบัติงานในสภาพไม่ปลอดภัยบริเวณ Crash Site	๑๘
การเคลื่อนย้ายซากอากาศยานอุบัติเหตุ	๑๘

ผนวก ก ใบแบบการรายงาน	๒๐
แบบที่ ๑-๑ รายงานอากาศยานอุบัติเหตุ (ขั้นต้น)	๒๐
แบบที่ ๑-๒ รายงานอุบัติเหตุภาคพื้น ร้ายแรง/ย่อย (ขั้นต้น)	๒๒
แบบที่ ๒ รายงานอากาศยานอุบัติการณ์ (ขั้นต้น)	๒๓
แบบที่ ๓ รายงานอากาศยานคาดว่าจะสูญหาย (ขั้นต้น)	๒๕
แบบที่ ๔ รายงานอากาศยานใกล้จะชนกัน (ขั้นต้น)	๒๗
แบบที่ ๕-๑ รายงานอันตราย	๒๙
แบบที่ ๕-๒ รายงานอันตราย ที่...../.....	๓๑
แบบที่ ๖ รายงานผลการวิเคราะห์อันตราย	๓๓
แบบที่ ๗ รายงานผลการวิเคราะห์อากาศยานใกล้จะชนกัน	๓๕
แบบที่ ๘-๑ รายงานผลการวิเคราะห์อากาศยานอุบัติเหตุ (ขั้นอุบัติเหตุใหญ่)	๓๖
ของสำนักงานนิรภัยทหารอากาศ	
แบบที่ ๘-๒ รายงานผลการวิเคราะห์อากาศยานอุบัติเหตุ (ขั้นอุบัติเหตุย่อย) ของกองบิน ๔	๓๗
แบบที่ ๘-๓ รายงานผลการวิเคราะห์หาสาเหตุอุบัติเหตุภาคพื้นย่อย ของกองบิน ๔	๓๘
แบบที่ ๙ รายงานผลการวิเคราะห์อากาศยานอุบัติเหตุ (ขั้นอุบัติการณ์)	๔๑
แบบที่ ๑๐ รายงานการแก้ไขเพื่อป้องกันมิให้อากาศยานอุบัติเหตุ	๔๒
แบบที่ ๑๑ รายงานผลการวิเคราะห์อันตราย ของสำนักงานนิรภัยทหารอากาศ	๔๓
แบบที่ ๑๒ รายงานการแก้ไขเพื่อป้องกันมิให้เกิดอันตราย ของสำนักงานนิรภัยทหารอากาศ	๔๔
แบบที่ ๑๓ รายงานการแก้ไขเพื่อป้องกันมิให้อากาศยานเกิดอุบัติการณ์	๔๕
แบบที่ ๑๔ รายงานข้อขัดข้องของการรายงานผลการวิเคราะห์อากาศยานอุบัติการณ์	๔๖
แบบที่ ๑๕ รายงานแถลงความก้าวหน้าผลการวิเคราะห์เหตุการณ์อากาศยานใกล้จะชนกัน	๔๗
แบบที่ ๑๖ บันทึกถ้อยคำพยาน	๔๘
แบบที่ ๑๗ รายงานข้อขัดข้องของระบบอากาศยาน เครื่องยนต์ อุปกรณ์สื่อสาร	๔๙
และระบบอาวุธ	
แบบที่ ๑๗ บันทึกการติดตามผลการแก้ไขอันตรายและข้อขัดข้องที่ตรวจพบ	๕๑
ผนวก ข ความสัมพันธ์ของชั้นของอากาศยานอุบัติเหตุ-การรายงาน-การสอบสวน-การวิเคราะห์	๕๓

คู่มือการรายงานและการสอบสวนอากาศยานไร้คนบิน

๑. วัตถุประสงค์

เพื่อให้ผู้มีหน้าที่รับผิดชอบและผู้เกี่ยวข้องกับการดำเนินการด้านนิรภัยการบินมีความรู้ความเข้าใจในการปฏิบัติการรายงานด้านนิรภัยการบินและการสอบสวนอากาศยานอุบัติเหตุ สามารถรวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับอันตราย ลักษณะขั้นตอนการเกิดอากาศยานอุบัติเหตุ สาเหตุ องค์ประกอบ เพื่อนำไปวิเคราะห์หาสาเหตุ และ/หรือองค์ประกอบสาเหตุของอากาศยานอุบัติเหตุ รวมทั้งข้อเสนอแนะแนวทางแก้ไขได้ถูกต้องและมีประสิทธิภาพ

๒. คำจำกัดความ

๒.๑ อากาศยาน หมายถึง อากาศยานไร้คนบิน (Unmanned Aerial Vehicle : UAV) ที่อยู่ในความครอบครองของฝูงบิน ๔๐๔ กองบิน ๔ และขึ้นทะเบียนประจำการแล้ว

๒.๒ นักบินภายนอก (External Pilot : EP) หมายถึง ผู้มีหน้าที่บังคับอากาศยานไร้คนบินในการบินขึ้น-ลงสนาม

๒.๓ นักบินภายใน (Internal Pilot : IP) หมายถึง ผู้มีหน้าที่บังคับอากาศยานไร้คนบินในการปฏิบัติการการบิน

๒.๔ ผู้ควบคุมภารกิจ (Mission Commander : MC) หมายถึง นักบินภายในที่มีประสบการณ์ มีความรู้เกี่ยวกับการจัดการภารกิจ รวมถึงการตัดสินใจทุกอย่างที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติการ ควบคุมการปฏิบัติงานของนักบินภายในและผู้ควบคุมอุปกรณ์ระบบตรวจจับให้ประสานสอดคล้องกัน

๒.๕ ผู้ควบคุมอุปกรณ์ระบบตรวจจับ (Payload Operator : PO) หมายถึง ผู้มีหน้าที่ควบคุมการใช้งานอุปกรณ์ฯ ที่ติดตั้งกับอากาศยานไร้คนบินระหว่างปฏิบัติการ

๒.๖ อากาศยานอุบัติเหตุนักบิน หมายถึง เหตุการณ์หรือลำดับเหตุการณ์ใด ๆ ที่เกิดขึ้นกับอากาศยาน โดยไม่ต้องการและไม่ตั้งใจให้เกิดขึ้นของนักบิน เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง หรือบุคคลอื่น และมีใช้การกระทำของข้าศึก ทำให้บุคคลเสียชีวิตหรือได้รับบาดเจ็บ หรืออากาศยานได้รับความเสียหาย ทั้งนี้ นับตั้งแต่อากาศยานวิ่งขึ้นจนกระทั่งกลับมาลงสนามบินและหยุดบริเวณพื้นที่ขึ้น-ลงสนาม

๒.๗ อากาศยานอุบัติเหตุภาคพื้น หมายถึง เหตุการณ์หรือลำดับเหตุการณ์ใด ๆ ที่เกิดขึ้นกับอากาศยาน โดยไม่ต้องการและไม่ตั้งใจให้เกิดขึ้นของนักบิน เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง หรือบุคคลอื่น และมีใช้การกระทำของข้าศึก ทำให้บุคคลเสียชีวิตหรือได้รับบาดเจ็บ หรืออากาศยานได้รับความเสียหาย ซึ่งเกิดขึ้นในช่วงนอกเหนือจากเวลาที่อากาศยานวิ่งขึ้นจนกระทั่งกลับมาลงสนามบินและหยุดบริเวณพื้นที่ขึ้น-ลงสนาม

๓. เกณฑ์การกำหนดชั้นอากาศยานอุบัติเหตุ การบาดเจ็บ และความชำรุดเสียหายของอากาศยาน

๓.๑ การกำหนดชั้นอากาศยานอุบัติเหตุนักบิน แบ่งเป็น ๓ ชั้น คือ

๓.๑.๑ ชั้นอุบัติเหตุใหญ่ หมายถึง อุบัติเหตุที่ยังผลให้บุคคลใดที่ได้รับผลกระทบจากอุบัติเหตุ เสียชีวิตหรือบาดเจ็บสาหัส หรืออากาศยานได้รับความชำรุดเสียหายขั้นจำหน่ายหรือขั้นเสียหายมาก

๓.๑.๒ ชั้นอุบัติเหตุย่อย หมายถึง อุบัติเหตุที่ยังผลให้บุคคลใดเกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุได้รับบาดเจ็บเล็กน้อย หรืออากาศยานได้รับความชำรุดเสียหายขั้นเสียหายเล็กน้อย

๓.๑.๓ ชั้นอุบัติการณ์ หมายถึง อุบัติเหตุที่ยังผลให้อากาศยานชำรุดเสียหายต่ำกว่าขั้นเสียหายเล็กน้อย แต่ไม่มีบุคคลใดเสียชีวิตหรือได้รับบาดเจ็บ

๓.๒ การกำหนดชั้นอากาศยานอุบัติเหตุภาคพื้น แบ่งเป็น ๒ ชั้น คือ

๓.๒.๑ อุบัติเหตุภาคพื้นร้ายแรง หมายถึง อุบัติเหตุที่ยังผลให้บุคคลใดที่ได้รับผลกระทบจากอุบัติเหตุ เสียชีวิตหรือบาดเจ็บสาหัส หรืออากาศยานได้รับความชำรุดเสียหายขั้นจำหน่ายหรือชั้นเสียหายมาก

๓.๒.๒ อุบัติเหตุภาคพื้นย่อย หมายถึง อุบัติเหตุที่ยังผลให้บุคคลใดเกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุได้รับบาดเจ็บเล็กน้อย หรืออากาศยานได้รับความชำรุดเสียหายต่ำกว่าชั้นเสียหายมาก

๓.๓ การกำหนดชั้นการบาดเจ็บ แบ่งเป็น ๓ ชั้น คือ

๓.๓.๑ เสียชีวิต หมายถึง การบาดเจ็บของบุคคลที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุ ยังผลให้เสียชีวิตทันทีหรือในเวลาต่อมา

๓.๓.๒ บาดเจ็บสาหัส หมายถึง การบาดเจ็บของบุคคลที่

๓.๓.๒.๑ เข้ารับการรักษาในโรงพยาบาลเป็นเวลาเกินกว่า ๒๐ วัน

๓.๓.๒.๒ ทูพพลภาพหรือพิการ

๓.๓.๒.๓ ผิวหนังไหม้เป็นพื้นที่เกินกว่าร้อยละ ๕ ของผิวกายทั้งหมด

๓.๓.๒.๔ ต้องส่งเข้ารับการรักษาทันที ไม่เช่นนั้นอาจถึงชั้นเสียชีวิต

๓.๓.๒.๕ ใช้เวลารักษาอาการบาดเจ็บที่เกิดขึ้นเกินกว่า ๒๐ วัน โดยไม่มี

โรคแทรกซ้อน

๓.๓.๓ บาดเจ็บเล็กน้อย หมายถึง การบาดเจ็บของบุคคลที่

๓.๓.๓.๑ เข้ารับการรักษาในโรงพยาบาลเป็นเวลาไม่เกินกว่า ๒๐ วัน

๓.๓.๓.๒ ผิวหนังไหม้เป็นพื้นที่ไม่เกินร้อยละ ๕ ของผิวกายทั้งหมด

๓.๓.๓.๓ ใช้เวลารักษาอาการบาดเจ็บที่เกิดขึ้นไม่เกิน ๒๐ วัน

๓.๓.๓.๔ เป็นการบาดเจ็บธรรมดา

หมายเหตุ การบาดเจ็บนอกเหนือจากที่กล่าวมาแล้ว ให้ สวบ.ทอ.หรือแพทย์ของหน่วยบินเป็นผู้พิจารณาชั้นความรุนแรงของลักษณะอาการบาดเจ็บนั้น ๆ

๓.๔ การกำหนดชั้นความชำรุดเสียหายของอากาศยาน แบ่งออกเป็น ๔ ชั้น คือ

๓.๔.๑ ชั้นจำหน่าย หมายถึง อากาศยานได้รับความชำรุดเสียหาย ทำให้

๓.๔.๑.๑ ไม่สามารถซ่อมบำรุงให้ใช้งานในราชการได้

๓.๔.๑.๒ ซ่อมบำรุงได้ แต่ราคาของการซ่อมเกิน ๖๕ เปอร์เซ็นต์ของราคา

จัดหาทดแทนใหม่ ยกเว้นกรณีมีความจำเป็นทางยุทธการ

๓.๔.๒ ชั้นเสียหายมาก หมายถึง อากาศยานได้รับความชำรุดเสียหาย สามารถซ่อมบำรุงได้ ซึ่งราคาของการซ่อมเกิน ๕๐ เปอร์เซ็นต์ ถึง ๖๕ เปอร์เซ็นต์ของราคาจัดหาทดแทนใหม่

๓.๔.๓ ชั้นเสียหายเล็กน้อย หมายถึง อากาศยานได้รับความชำรุดเสียหาย สามารถซ่อมบำรุงได้ ซึ่งราคาของการซ่อมตั้งแต่ ๒๕ เปอร์เซ็นต์ ถึง ๕๐ เปอร์เซ็นต์ของราคาจัดหาทดแทนใหม่

๓.๔.๔ ชั้นอุบัติเหตุ หมายถึง อากาศยานได้รับความชำรุดเสียหาย สามารถซ่อมบำรุงได้ ซึ่งราคาของการซ่อมต่ำกว่า ๒๕ เปอร์เซ็นต์ของราคาจัดหาทดแทนใหม่

หมายเหตุ การปฏิบัติ ให้หน่วยบินประสาน ขอ.พิจารณาเปอร์เซ็นต์ความชำรุดเสียหายของอากาศยาน

๔. การรายงาน

๔.๑ การรายงานด้านนิรภัยการบิน

๔.๑.๑ การรายงานอากาศยานอุบัติเหตุ (ชั้นอุบัติเหตุใหญ่)

ให้ผู้ควบคุมภารกิจรายงานนายทหารนิรภัยการบินทราบ และให้กองบิน ๔ รายงานอากาศยานอุบัติเหตุขั้นต้น ตามระเบียบ ทอ.ว่าด้วยนิรภัยการบิน พ.ศ.๒๕๕๒ ข้อ ๕๒.๒

ข้อ ๕๒ การรายงานอากาศยานอุบัติเหตุขั้นต้น

เป็นการรายงานข้อมูลอากาศยานอุบัติเหตุชั้นอุบัติเหตุใหญ่หรืออากาศยานอุบัติเหตุชั้นอุบัติเหตุย่อย ให้ผู้บังคับบัญชาและหน่วยเกี่ยวข้องทราบทันทีเพื่อพิจารณาหาหนทางป้องกันอากาศยานอุบัติเหตุได้อย่างมีประสิทธิภาพ และทันต่อเหตุการณ์ ดังนี้

๕๒.๑ เมื่ออากาศยานเกิดอุบัติเหตุ ให้นักบิน หรือผู้พบเห็นเหตุการณ์ แจ้งข่าวอากาศยานอุบัติเหตุขั้นต้นด้วย วาจาหรือลายลักษณ์อักษร ให้ผู้บังคับบัญชา หรือนายทหารนิรภัยหน่วยบิน หรือนายทหารนิรภัยการบิน หรือหน่วยบิน ของกองทัพอากาศที่ใกล้ที่สุดทราบ

๕๒.๒ ให้ผู้บังคับบัญชา หรือนายทหารนิรภัยหน่วยบิน หรือนายทหารนิรภัยการบิน ของหน่วยที่รับแจ้งข่าว เป็นผู้รายงานอากาศยานอุบัติเหตุขั้นต้น ทางโทรศัพท์ โทรสาร หรือวิทยุ โดยใช้แบบการรายงานอากาศยานอุบัติเหตุขั้นต้น ตามคู่มือการรายงานด้านนิรภัยการบิน ให้ศูนย์ปฏิบัติการกองทัพอากาศ และสำนักงานนิรภัยทหารอากาศทราบในทันที ที่ได้รับข่าวอากาศยานอุบัติเหตุ

หมายเหตุ ใช้ใบแบบที่ ๑-๑ รายงานอากาศยานอุบัติเหตุ (ขั้นต้น) – (ดูผนวก ก หน้า ๒๐)

๔.๑.๒ การรายงานอากาศยานอุบัติเหตุ (ชั้นอุบัติเหตุย่อย)

ปฏิบัติเช่นเดียวกับข้อ ๔.๑.๑

๔.๑.๓ การรายงานอากาศยานอุบัติเหตุ (ชั้นอุบัติการณ์)

ให้ผู้ควบคุมภารกิจรายงานนายทหารนิรภัยการบินทราบ และให้กองบิน ๔ รายงานอากาศยานอุบัติการณ์ขั้นต้น ตามระเบียบ ทอ.ว่าด้วยนิรภัยการบิน พ.ศ.๒๕๕๒ ข้อ ๕๓.๒

ข้อ ๕๓ การรายงานอากาศยานอุบัติการณ์ขั้นต้น

เป็นการรายงานข้อมูลอากาศยานอุบัติการณ์ชั้นอุบัติการณ์ให้ผู้บังคับบัญชาและหน่วยเกี่ยวข้องทราบทันที เพื่อพิจารณาหาหนทางป้องกันอากาศยานอุบัติเหตุได้อย่างมีประสิทธิภาพและทันต่อเหตุการณ์

๕๓.๑ เมื่ออากาศยานเกิดอุบัติการณ์ ให้นักบินหรือผู้พบเห็นเหตุการณ์แจ้งข่าว อากาศยานอุบัติการณ์ขั้นต้นด้วย วาจาหรือลายลักษณ์อักษร ให้ผู้บังคับบัญชา หรือนายทหารนิรภัยหน่วยบิน หรือนายทหารนิรภัยการบิน หรือหน่วยบิน ของกองทัพอากาศที่ใกล้ที่สุดทราบ

๕๓.๒ ให้ผู้บังคับบัญชา หรือนายทหารนิรภัยหน่วยบิน หรือนายทหารนิรภัยการบินของหน่วยที่รับแจ้งข่าว เป็นผู้รายงานอากาศยานอุบัติการณ์ขั้นต้น ทางโทรศัพท์ โทรสาร หรือวิทยุ โดยใช้แบบการรายงานอากาศยานอุบัติการณ์ขั้นต้น ตามคู่มือการรายงานด้านนิรภัยการบิน ให้ศูนย์ปฏิบัติการกองทัพอากาศและสำนักงานนิรภัยทหารอากาศทราบในทันทีที่ได้รับข่าวอากาศยานอุบัติการณ์

หมายเหตุ ใช้ใบแบบที่ ๒ รายงานอากาศยานอุบัติการณ์ (ขั้นต้น) – (ดูผนวก ก หน้า ๒๓)

ทั้งนี้ เมื่อเกิดกรณีต่อไปนี้ให้ถือว่าเป็นอากาศยานอุบัติเหตุ (ชั้นอุบัติการณ์) ด้วย

๔.๑.๓.๑ เชื้อเพลิงรั่วในปริมาณมากขณะทำการบิน

๔.๑.๓.๒ ระบบสัญญาณขัดข้อง ไม่สามารถควบคุมอากาศยานด้วยนักบินได้

๔.๑.๓.๓ อากาศยานลงฉุกเฉินในสนามบินหรือนอกสนามบิน แม้ว่าอากาศยานจะไม่เกิดความเสียหายก็ตาม

๔.๑.๔ การรายงานอากาศยานคาดว่าจะสูญหาย

ให้ผู้ควบคุมภารกิจรายงานนายทหารนิรภัยการบินทราบ และให้กองบิน ๔ รายงานอากาศยานอุบัติการณ์ขึ้นต้น ตามระเบียบ ทอ.ว่าด้วยนิรภัยการบิน พ.ศ.๒๕๕๒ ข้อ ๕๔

ข้อ ๕๔ การรายงานอากาศยานคาดว่าจะสูญหายขึ้นต้น

เป็นการรายงานข้อมูลอากาศยานที่คาดว่าจะสูญหาย ให้ผู้บังคับบัญชาและหน่วยเกี่ยวข้องทราบทันที เพื่อพิจารณาสั่งการค้นหาและกู้ภัย

๕๔.๑ เมื่ออากาศยานได้รับคำแนะนำให้ลงสนามบินและยังไม่สามารถไปลงสนามบินภายใน ๕ นาทีของเวลาที่กำหนดหรือเวลาตามแผนการบินที่แจ้งไว้ครั้งสุดท้าย และไม่ได้รับการติดต่อจากนักบินของอากาศยานเครื่องนั้นอีกเลย ให้หน่วยควบคุมจราจรทางอากาศ ณ สนามบินที่อากาศยานจะไปลง แจ้งให้หน่วยค้นหาช่วยชีวิต หน่วยเจ้าของพื้นที่ และหน่วยต้นสังกัดของอากาศยานทราบ พร้อมทั้งประสานหน่วยควบคุมจราจรทางอากาศ ณ สนามบินในเส้นทางบินทุกแห่ง เพื่อหาตำแหน่งของอากาศยานนั้น แล้วแจ้งให้ศูนย์ปฏิบัติการกองทัพอากาศและสำนักงานนิรภัยทหารอากาศทราบ

๕๔.๒ เมื่อคาดว่าอากาศยานนั้นใช้เวลาบินเกินกว่าเวลาบินอย่างต่อเนื่องสูงสุดของเชื้อเพลิงที่มีอยู่และหน่วยค้นหาช่วยชีวิตได้ปฏิบัติการค้นหาแล้วไม่พบ ซึ่งคาดว่าอากาศยาน ประสบอุบัติเหตุแล้ว ให้หน่วยเจ้าของอากาศยาน รายงานให้ศูนย์ปฏิบัติการกองทัพอากาศและสำนักงานนิรภัยทหารอากาศทราบทันที โดยใช้แบบการรายงานอากาศยานคาดว่าจะสูญหายขึ้นต้น ตามคู่มือการรายงานด้านนิรภัยการบิน

หมายเหตุ ใช้ใบแบบที่ ๓ รายงานอากาศยานคาดว่าจะสูญหาย (ขึ้นต้น) – (คูผนวก ก หน้า ๒๕)

๔.๑.๕ การรายงานผลการวิเคราะห์อากาศยานอุบัติเหตุ

ให้ปฏิบัติตามระเบียบ ทอ.ว่าด้วยนิรภัยการบิน พ.ศ.๒๕๕๒ ข้อ ๕๕

ข้อ ๕๕ การรายงานผลการวิเคราะห์อากาศยานอุบัติเหตุ

เป็นการนำเสนอข้อมูลต่าง ๆ ที่รวบรวมได้จากอากาศยานอุบัติเหตุ แล้วดำเนินการวิเคราะห์ข้อมูล เพื่อหาสาเหตุและองค์ประกอบสาเหตุของอุบัติเหตุ รวมทั้งเสนอแนะการแก้ไข เพื่อให้ผู้บังคับบัญชาทราบ และสั่งการแก้ไขป้องกันมิให้เกิดเหตุการณ์ในทำนองเดียวกันขึ้นอีก

๕๕.๑ การรายงานผลการวิเคราะห์อากาศยานอุบัติเหตุชั้นอุบัติเหตุใหญ่ และชั้นอุบัติเหตุย่อย

๕๕.๑.๑ ให้คณะกรรมการดำเนินการด้านนิรภัยการบิน กองทัพอากาศ จัดทำรายงานผลการวิเคราะห์อากาศยานอุบัติเหตุชั้นอุบัติเหตุใหญ่และชั้นอุบัติเหตุย่อยเป็นเอกสารลับ นำเรียนผู้บัญชาการทหารอากาศ โดยใช้แบบรายงานผลการวิเคราะห์อากาศยานอุบัติเหตุและแบบการแก้ไข ตามคู่มือการรายงานด้านนิรภัยการบิน ดำเนินการวิเคราะห์ให้แล้วเสร็จภายใน ๖๐ วัน นับตั้งแต่วันที่เกิดอากาศยานอุบัติเหตุ

๕๕.๑.๒ กรณีมีข้อขัดข้องไม่สามารถรายงานผลการวิเคราะห์ ให้เสร็จภายในเวลาที่กำหนด ให้ประธานกรรมการดำเนินการด้านนิรภัยการบิน กองทัพอากาศ ทำรายงานแสดงความก้าวหน้าของผลการวิเคราะห์ ในวงรอบ ๓๐ วัน จนกว่าจะแล้วเสร็จ

หมายเหตุ ๑. ใช้ใบแบบที่ ๘-๒ รายงานผลการวิเคราะห์อากาศยานอุบัติเหตุ (ชั้นอุบัติเหตุย่อย) – (คูผนวก ก หน้า ๓๗)

๒. ในกรณีของอากาศยานไร้นักบินเกิดอุบัติเหตุ (ชั้นอุบัติเหตุใหญ่) ให้สำนักงานนิรภัยทหารอากาศ เป็นหน่วยในการสอบสวนและจัดทำรายงานผลการวิเคราะห์อากาศยานอุบัติเหตุ (ชั้นอุบัติเหตุใหญ่)

๒. ในกรณีของอากาศยานไร้นักบินเกิดอุบัติเหตุ (ชั้นอุบัติเหตุย่อย) ให้กองบิน ๔ เป็นหน่วยในการสอบสวนและจัดทำรายงานผลการวิเคราะห์อากาศยานอุบัติเหตุ (ชั้นอุบัติเหตุย่อย)

การรายงานผลการวิเคราะห์อากาศยานอุบัติเหตุ (ขั้นปฏิบัติการ) ให้ปฏิบัติ
ตามระเบียบ ทอ.ว่าด้วยนิรภัยการบิน พ.ศ.๒๕๕๒ ข้อ ๕๕.๒

ข้อ ๕๕ การรายงานผลการวิเคราะห์อากาศยานอุบัติเหตุ

.....

๕๕.๒ การรายงานผลการวิเคราะห์อากาศยานอุบัติเหตุขั้นปฏิบัติการ

๕๕.๒.๑ ให้คณะเจ้าหน้าที่ดำเนินการด้านนิรภัยการบิน กองบิน ของหน่วยบินต้นสังกัดของอากาศยาน
อุบัติเหตุดำเนินการวิเคราะห์หาสาเหตุ และจัดทำรายงานผลการวิเคราะห์อากาศยานอุบัติเหตุขั้นปฏิบัติการเป็น
เอกสารลับ โดยใช้แบบรายงานผลการวิเคราะห์อากาศยานอุบัติเหตุ ตามคู่มือการรายงานด้านนิรภัยการบิน

๕๕.๒.๒ หน่วยบินรายงานผลการวิเคราะห์อากาศยานอุบัติเหตุขั้นปฏิบัติการ ให้ผู้บัญชาการทหารอากาศ
ผ่านสำนักงานนิรภัยทหารอากาศ ภายใน ๔๕ วัน นับตั้งแต่วันที่เกิดอากาศยานอุบัติเหตุขั้นปฏิบัติการ

๕๕.๒.๓ กรณีที่มีข้อขัดข้องไม่สามารถรายงานผลการวิเคราะห์ ให้เสร็จภายในเวลาที่กำหนด ให้หัวหน้า
คณะเจ้าหน้าที่ดำเนินการด้านนิรภัยการบิน กองบิน รายงานแสดงความก้าวหน้าของผลการวิเคราะห์ ในวงรอบ ๓๐ วัน
ถึงสำนักงานนิรภัยทหารอากาศจนกว่าจะแล้วเสร็จ

หมายเหตุ ๑. ใช้ใบแบบที่ ๙ รายงานผลการวิเคราะห์อากาศยานอุบัติเหตุ (ขั้นปฏิบัติการ) – (ดูผนวก ก หน้า ๔๑)

๒. ใช้ใบแบบที่ ๑๔ รายงานข้อขัดข้องของการรายงานผลการวิเคราะห์อากาศยานอุบัติเหตุ – (ดูผนวก ก หน้า ๔๖)

๔.๑.๖ การรายงานอันตราย

ให้ปฏิบัติตามระเบียบ ทอ.ว่าด้วยนิรภัยการบิน พ.ศ.๒๕๕๒ ข้อ ๕๖

ข้อ ๕๖ การรายงานอันตราย

เป็นการรายงานการปฏิบัติ สถานการณ์หรือสิ่งแวดลอมใด ๆ ที่อาจก่อให้เกิดความไม่ปลอดภัยต่อบุคคล อากาศยาน
อาวุธที่ใช้กับอากาศยาน สิ่งอำนวยความสะดวก และอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องกับการบิน โดยที่การปฏิบัติ สถานการณ์ หรือ
สิ่งแวดลอมนั้น ๆ ยังไม่ทำให้เกิดการบาดเจ็บแก่บุคคลหรือความเสียหายแก่อากาศยาน ให้ผู้บังคับบัญชาหรือผู้เกี่ยวข้อง
ทราบ เพื่อหาหนทางแก้ไขก่อนที่จะเกิดความสูญเสีย

๕๖.๑ หน่วยบิน

๕๖.๑.๑ ให้นักบินหรือผู้พบเห็นอันตราย แจ้งด้วยวาจาต่อนายทหารนิรภัยการบิน หรือนายทหารนิรภัย
ของหน่วยบินทราบ หรือเขียนเป็นลายลักษณ์อักษรโดยใช้กระดาษธรรมดา หรือใช้แบบรายงานอันตราย แบบที่ ๕/๑
ตามคู่มือการรายงานด้านนิรภัยการบิน ซึ่งอาจลงชื่อหรือไม่ก็ได้ แล้วส่งให้นายทหารนิรภัยการบิน หรือนายทหารนิรภัย
ของหน่วยบิน หรือใส่ในกล่องรับรายงานที่จัดเตรียมไว้ให้

๕๖.๑.๒ ให้นายทหารนิรภัยการบิน หรือนายทหารนิรภัยของหน่วยบินรวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับ
รายงานอันตรายนั้น แล้วนำเสนอข้อมูลในรูปแบบรายงานอันตราย แบบที่ ๕/๒ ตามคู่มือการรายงานด้านนิรภัยการบิน
เข้าที่ประชุมคณะเจ้าหน้าที่ดำเนินการด้านนิรภัยการบิน กองบิน โดยเร็ว

๕๖.๑.๓ ให้คณะเจ้าหน้าที่ดำเนินการด้านนิรภัยการบิน กองบิน ประชุมหารือ เพื่อวิเคราะห์หาความ
น่าจะเป็น ความรุนแรง และผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น หากอันตรายนั้นเป็นสาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ พร้อมทั้งกำหนด
แนวทางการกำจัดหรือลดอันตราย เพื่อป้องกันมิให้เป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ

๕๖.๑.๔ ให้นายทหารนิรภัยของหน่วยบินจัดทำรายงานอันตราย นำเรียนผู้บังคับบัญชา เพื่อสั่งการให้
หน่วยเกี่ยวข้องดำเนินการแก้ไขต่อไป โดยแนบบรรายงานอันตราย แบบที่ ๕/๒ ที่ผ่านการพิจารณาจากคณะเจ้าหน้าที่
ดำเนินการด้านนิรภัยการบิน กองบิน แล้ว

๕๖.๑.๕ ให้สำนักงาน...

๕๖.๑.๕ ให้สำนักงานนิรภัยของหน่วยบินจัดทำรายการแก้ไข การติดตามผล และวันเดือนปีที่ติดตามผล การปฏิบัติแก้ไข รวมทั้งการแก้ไขที่ได้ดำเนินการไปแล้วทุกครั้ง และสรุปการแก้ไขที่ดำเนินการเรียบร้อยแล้ว ตามแบบ บันทึกรายการติดตามผลการแก้ไข อันตรายและข้อขัดข้องที่ตรวจพบตามคู่มือการรายงานด้านนิรภัยการบิน พร้อมทั้ง ลงทะเบียนเอกสารและรวบรวมเก็บรักษาเอกสารเหล่านี้ไว้

๕๖.๑.๖ ให้หน่วยบินส่งสำเนารายงานอันตรายแบบที่ ๕/๒ ที่ผ่านการพิจารณาจากคณะเจ้าหน้าที่ ดำเนินการด้านนิรภัยการบิน กองบิน แล้ว และบันทึกรายการติดตามผลการแก้ไขอันตรายและข้อขัดข้องที่ตรวจพบ ให้สำนักงานนิรภัยทหารอากาศทราบเป็นประจำทุกเดือน

๕๖.๑.๗ กรณีที่การดำเนินการแก้ไขอันตรายนั้นเกี่ยวข้องกับหน่วยงานอื่นที่ผู้บังคับบัญชาของหน่วย ไม่สามารถสั่งการได้ ให้ส่งรายงานผลการวิเคราะห์อันตราย โดยใช้แบบรายงานผลการวิเคราะห์อันตราย ตามคู่มือการ รายงานด้านนิรภัยการบิน ถึงสำนักงานนิรภัยทหารอากาศ ทราบโดยเร็ว

๕๖.๑.๘ กรณีที่รายงานอันตรายเป็นเหตุการณ์ที่เกิดจากอากาศยานชนนก ให้บันทึกข้อมูลในแบบ รายงานอากาศยานชนนก และการพบเห็นนกบริเวณสนามบินหรือพื้นที่ฝึกบิน ตามคู่มือการรายงานด้านนิรภัยการบิน และแนบท้ายรายงานอันตรายนั้นไปด้วย

๕๖.๑.๙ พิจารณากระจายข่าวให้หน่วยบินที่อาจจะมีอันตรายในทำนองเดียวกัน เพื่อเป็นข้อมูลในการ ป้องกันอากาศยานอุบัติเหตุ

๕๖.๑.๑๐ กรณีที่พิจารณาเห็นว่าอันตรายนั้นจะต้องดำเนินการแก้ไขโดยด่วน ให้ผู้บังคับบัญชาหรือนายทหารนิรภัยหน่วยบิน หรือนายทหารนิรภัยการบิน เป็นผู้รายงานอันตรายขึ้นต้น ทางโทรศัพท์ โทรสาร หรือวิทยุ โดยใช้แบบรายงานอันตราย แบบที่ ๕/๒ ตามคู่มือการรายงานด้านนิรภัยการบินถึงสำนักงานนิรภัยทหารอากาศ ทราบ ทันที

หมายเหตุ ๑. ใช้ใบแบบที่ ๕-๑ รายงานอันตราย – (ดูผนวก ก หน้า ๒๙)

๒. ใช้ใบแบบที่ ๕-๒ รายงานอันตราย รายที่ .../... – (ดูผนวก ก หน้า ๓๑)

๓. ใช้ใบแบบที่ ๖ รายงานผลการวิเคราะห์อันตราย – (ดูผนวก ก หน้า ๓๓)

๔. ใช้ใบแบบที่ ๑๘ บันทึกรายการติดตามผลการแก้ไขอันตรายและข้อขัดข้องที่ตรวจพบ – (ดูผนวก ก หน้า ๕๑)

๔.๑.๗ การรายงานอากาศยานใกล้จะชนกัน

ให้ปฏิบัติตามระเบียบ ทอ.ว่าด้วยนิรภัยการบิน พ.ศ.๒๕๕๒ ข้อ ๕๗

ข้อ ๕๗ การรายงานอากาศยานใกล้จะชนกัน

เป็นการรายงานเหตุการณ์เกี่ยวกับอากาศยาน ๒ เครื่องขึ้นไป เคลื่อนที่เข้าใกล้กันในทิศทางและระยะห่าง ซึ่งมี แนวโน้มที่จะทำให้เกิดอุบัติเหตุขึ้น ให้ผู้เกี่ยวข้องดำเนินการวิเคราะห์อันตราย และพิจารณาหาแนวทางปฏิบัติ เพื่อ ป้องกันมิให้เกิด เหตุการณ์ในทำนองเดียวกันอีก

๕๗.๑ นักบินหรือผู้เกี่ยวข้องกับเหตุการณ์อากาศยานใกล้จะชนกัน รายงานด้วยวาจาหรือลายลักษณ์อักษร ให้ นายทหารนิรภัยการบินของหน่วยบินทราบ

๕๗.๒ คณะเจ้าหน้าที่ดำเนินการด้านนิรภัยการบิน กองบิน รวบรวมข้อมูลหลักฐาน แล้วดำเนินการวิเคราะห์หา สาเหตุของเหตุการณ์อากาศยานใกล้จะชนกัน และสรุปผลการวิเคราะห์ พร้อมทั้งเสนอแนะการแก้ไข โดยใช้แบบรายงาน ผลการวิเคราะห์เหตุการณ์อากาศยานใกล้จะชนกัน ตามคู่มือการรายงานด้านนิรภัยการบิน

๕๗.๓ หน่วยบินรายงานผลการวิเคราะห์ นำเรียนผู้บัญชาการทหารอากาศ ผ่านสำนักงานนิรภัยทหารอากาศ ภายใน ๓๐ วัน นับตั้งแต่วันที่เกิดเหตุการณ์

๕๗.๔ กรณีที่มีข้อขัดข้องไม่สามารถรายงานผลการวิเคราะห์ให้แล้วเสร็จภายในเวลาที่กำหนด ให้หัวหน้าคณะเจ้าหน้าที่ดำเนินการด้านนิรภัยการบิน กองบิน รายงานแถลงความก้าวหน้าของผลการวิเคราะห์ ในวงรอบ ๑๕ วัน ถึงสำนักงานนิรภัยทหารอากาศ จนกว่าจะแล้วเสร็จ

๕๗.๕ กรณีที่เกิดเหตุการณ์อากาศยานใกล้จะชนกัน

๕๗.๕.๑ เกี่ยวข้องกับอากาศยานในสังกัดตั้งแต่ ๒ หน่วยขึ้นไป หรือเกี่ยวข้องกับอากาศยานของส่วนราชการอื่น ๆ ให้หน่วยบินรวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้อง แล้วรายงานเหตุการณ์อากาศยานใกล้จะชนกันให้สำนักงานนิรภัยทหารอากาศทราบโดยด่วน

๕๗.๕.๒ เกี่ยวข้องกับอากาศยานในสังกัดกองทัพอากาศกับอากาศยานพลเรือน ให้นักบินแจ้งเหตุการณ์ต่อหน่วยงานให้บริการจราจรทางอากาศทราบทันที ผ่านทางวิทยุสื่อสาร เมื่ออากาศยานลงจอดแล้ว ให้ทำรายงานยื่นต่อหน่วยงานให้บริการจราจรทางอากาศ และสำนักงานนิรภัยทหารอากาศ ตามรายงานอากาศยานใกล้ชนกันขั้นต้น

หมายเหตุ ๑. ใช้ใบแบบที่ ๔ รายงานอากาศยานใกล้จะชนกัน (ขั้นต้น) – (ดูผนวก ก หน้า ๒๗)

๒. ใช้ใบแบบที่ ๗ รายงานผลการวิเคราะห์อากาศยานใกล้จะชนกัน – (ดูผนวก ก หน้า ๓๕)

๓. ใช้ใบแบบที่ ๑๕ รายงานแถลงความก้าวหน้าผลการวิเคราะห์อากาศยานใกล้จะชนกัน – (ดูผนวก ก หน้า ๔๗)

๔.๑.๘ การรายงานข้อขัดข้องของระบบอากาศยาน ระบบสื่อสาร และระบบอาวุธ ให้ปฏิบัติตามระเบียบ ทอ.ว่าด้วยนิรภัยการบิน พ.ศ.๒๕๕๒ ข้อ ๕๘

ข้อ ๕๘ การรายงานข้อขัดข้องของระบบอากาศยาน เครื่องยนต์ อุปกรณ์สื่อสาร และระบบ อาวุธ

ให้หน่วยบิน ยกเว้นกรมช่างอากาศ ส่งรายงานข้อขัดข้องของระบบอากาศยาน เครื่องยนต์ อุปกรณ์สื่อสาร และระบบอาวุธ โดยใช้แบบรายงานข้อขัดข้อง ของระบบอากาศยาน เครื่องยนต์ อุปกรณ์สื่อสาร และระบบอาวุธ ตามคู่มือการรายงานด้านนิรภัยการบิน

หมายเหตุ ใช้ใบแบบที่ ๑๗ รายงานข้อขัดข้องของระบบอากาศยาน ระบบสื่อสาร และระบบอาวุธ – (ดูผนวก ก หน้า ๔๙)

๔.๒ การรายงานด้านนิรภัยภาคพื้น

๔.๒.๑ การรายงานอุบัติเหตุภาคพื้นร้ายแรงขั้นต้น

ให้ปฏิบัติตามระเบียบ ทอ.ว่าด้วยนิรภัยภาคพื้น พ.ศ.๒๕๕๒ ข้อ ๒๙.๑.๑

ข้อ ๒๙.๑ การรายงานอุบัติเหตุภาคพื้นขั้นต้น

เป็นการรายงานให้ผู้บังคับบัญชาและหน่วยเกี่ยวข้องได้ทราบข้อมูลของอุบัติเหตุ เพื่อพิจารณาดำเนินการได้ทันต่อเหตุการณ์ดังนี้

๒๙.๑.๑ การรายงานอุบัติเหตุภาคพื้นร้ายแรงขั้นต้น

ให้ผู้บังคับบัญชาของหน่วยที่เกิดอุบัติเหตุเป็นผู้รายงาน รวมถึงการเกิดอุบัติเหตุภาคพื้นร้ายแรงของส่วนราชการอื่นของกองทัพอากาศที่เกิดอุบัติเหตุใกล้เคียงพื้นที่รับผิดชอบของหน่วยด้วย โดยสรุปข้อมูลของอุบัติเหตุลงในแบบรายงานอุบัติเหตุภาคพื้นขั้นต้นตามผนวก ค แล้วส่งทางเครื่องมือสื่อสารถึงศูนย์ปฏิบัติการกองทัพอากาศและสำนักงานนิรภัยทหารอากาศทราบทันทีที่ได้รับข่าวอุบัติเหตุ

หมายเหตุ ใช้ใบแบบที่ ๑-๒ รายงานอุบัติเหตุภาคพื้น ร้ายแรง/ย่อย (ขั้นต้น) – (ดูผนวก ก หน้า ๒๒)

๔.๒.๒ การรายงานอุบัติเหตุภาคพื้นย่อยขั้นต้น

ให้ปฏิบัติตามระเบียบ ทอ.ว่าด้วยนิรภัยภาคพื้น พ.ศ.๒๕๕๒ ข้อ ๒๙.๑.๒

ข้อ ๒๙.๑ การรายงานอุบัติเหตุภาคพื้นขั้นต้น

เป็นการรายงานให้ผู้บังคับบัญชาและหน่วยเกี่ยวข้องได้ทราบข้อมูลของอุบัติเหตุ เพื่อพิจารณาดำเนินการได้ทันต่อเหตุการณ์ดังนี้

๒๙.๑.๑ การรายงานอุบัติเหตุภาคพื้นร้ายแรงขั้นต้น

.....

๒๙.๑.๒ การรายงานอุบัติเหตุภาคพื้นย่อยขั้นต้น

ให้นายทหารนิรภัยภาคพื้นของหน่วยสรุปข้อมูลของอุบัติเหตุลงในแบบรายงานอุบัติเหตุภาคพื้นขั้นต้น ตามผนวก ค แล้วส่งทางสายการสื่อสารของกองทัพอากาศ ถึงสำนักงานนิรภัยทหารอากาศโดยเร็ว หลังจากนั้นให้หน่วยสรุปข้อมูลนำเรียนผู้บังคับบัญชาของหน่วยตามสายงาน และเสนอให้สำนักงานนิรภัยทหารอากาศทราบต่อไป

หมายเหตุ ใช้ใบแบบที่ ๑-๒ รายงานอุบัติเหตุภาคพื้น ร้ายแรง/ย่อย (ขั้นต้น) – (ดูผนวก ก หน้า ๒๒)

๔.๒.๓ การรายงานสรุปผลการวิเคราะห์หาสาเหตุอุบัติเหตุภาคพื้นย่อย

ให้ปฏิบัติตามระเบียบ ทอ.ว่าด้วยนิรภัยภาคพื้น พ.ศ.๒๕๕๒ ข้อ ๒๙.๒.๒

ข้อ ๒๙.๒ การรายงานสรุปผลการวิเคราะห์หาสาเหตุอุบัติเหตุภาคพื้น

แบ่งออกเป็นรายงานผลการวิเคราะห์หาสาเหตุอุบัติเหตุภาคพื้นร้ายแรง และการรายงานผลการวิเคราะห์หาสาเหตุอุบัติเหตุภาคพื้นย่อย ดังนี้

๒๙.๒.๑ กรณีเป็นอุบัติเหตุภาคพื้นร้ายแรง

.....

๒๙.๒.๒ กรณีเป็นอุบัติเหตุภาคพื้นย่อย

ให้ผู้บังคับบัญชาของหน่วยดำเนินการรายงานผลการวิเคราะห์หาสาเหตุอุบัติเหตุภาคพื้นย่อยตามสายงาน เป็นเอกสาร "ลับ" นำเรียนผู้บัญชาการทหารอากาศ ผ่านสำนักงานนิรภัยทหารอากาศ ภายใน ๔๕ วัน นับแต่วันที่เกิดอุบัติเหตุ ตามผนวก ง ท้ายระเบียบนี้ ถ้าไม่สามารถรายงานผลการวิเคราะห์หาสาเหตุอุบัติเหตุภาคพื้นเสร็จทันตามเวลาที่กำหนด ให้รายงานข้อขัดข้องและกำหนดเวลาที่คาดว่าจะส่งรายงานผลการวิเคราะห์หาสาเหตุอุบัติเหตุภาคพื้นได้ นำเรียนผู้บัญชาการทหารอากาศ ผ่านสำนักงานนิรภัยทหารอากาศ

หมายเหตุ ใช้ใบแบบที่ ๘-๓ รายงานผลการวิเคราะห์หาสาเหตุอุบัติเหตุภาคพื้นร้ายแรง/ย่อย – (ดูผนวก ก หน้า ๓๘)

๕. การสอบสวน

๕.๑ เมื่อเกิดอากาศยานอุบัติเหตุการบิน ให้ดำเนินการดังนี้

๕.๑.๑ การสอบสวนอากาศยานอุบัติเหตุ (ชั้นอุบัติเหตุใหญ่)

ให้คณะเจ้าหน้าที่ดำเนินการด้านนิรภัยการบินของสำนักงานนิรภัยทหารอากาศทำการวิเคราะห์หาสาเหตุของอุบัติเหตุ และรายงานผลการวิเคราะห์ตามระเบียบ ทอ.ว่าด้วยนิรภัยการบิน พ.ศ. ๒๕๕๒ ข้อ ๙๙

ข้อ ๙๙ คณะเจ้าหน้าที่...

ข้อ ๙๙ คณะเจ้าหน้าที่ดำเนินการด้านนิรภัยการบิน สำนักงานนิรภัยทหารอากาศ มีหน้าที่

๙๙.๑ เมื่อได้รับแจ้งข่าวอากาศยานอุบัติเหตุ ให้ประสานหน่วยและเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง ตามข้อ ๕๒.๖ เพื่อพร้อมเดินทางไปยังบริเวณอากาศยานอุบัติเหตุ

๙๙.๒ ดำเนินการรวบรวมข้อมูล หลักฐาน และพยานที่เกี่ยวข้อง ตามกรรมวิธีและเทคนิคการสอบสวนอากาศยานอุบัติเหตุอย่างถูกต้องทันที

๙๙.๓ เสนอร่างรายงานผลการวิเคราะห์อากาศยานอุบัติเหตุเข้าที่ประชุมคณะกรรมการดำเนินการด้านนิรภัยการบิน กองทัพอากาศ หลังจากจัดทำร่างรายงานผลการวิเคราะห์อากาศยานอุบัติเหตุแล้วเสร็จ

๕.๑.๒ การสอบสวนอากาศยานอุบัติเหตุ (ขั้นอุบัติเหตุย่อย)

ให้คณะเจ้าหน้าที่ดำเนินการด้านนิรภัยการบินของกองบิน ๔ ทำการวิเคราะห์หาสาเหตุของอุบัติเหตุ และรายงานผลการวิเคราะห์อากาศยานอุบัติเหตุ

๕.๑.๓ การสอบสวนอากาศยานอุบัติเหตุ (ขั้นอุบัติเหตุการณ์)

ให้คณะเจ้าหน้าที่ดำเนินการด้านนิรภัยการบินของกองบิน ๔ ทำการวิเคราะห์หาสาเหตุของอุบัติเหตุ และรายงานผลการวิเคราะห์ตามระเบียบ ทอ.ว่าด้วยนิรภัยการบิน พ.ศ.๒๕๕๒ ข้อ ๑๐๐

ข้อ ๑๐๐ คณะเจ้าหน้าที่ดำเนินการด้านนิรภัยการบิน กองบิน มีหน้าที่

๑๐๐.๑ ดำเนินการสอบสวนและวิเคราะห์หาสาเหตุ และ/หรือองค์ประกอบ สาเหตุ ของอากาศยานในความรับผิดชอบเกิดอุบัติเหตุขั้นอุบัติเหตุการณ์ ให้แล้วเสร็จภายใน ๔๕ วัน

๑๐๐.๒ เสนอแนะการแก้ไข เพื่อป้องกันมิให้อากาศยานในความรับผิดชอบเกิดอุบัติเหตุในทำนองเดียวกันอีก แล้วนำเรียนผู้บัญชาการทหารอากาศ ผ่านสำนักงานนิรภัยทหารอากาศ

๑๐๐.๓ กรณีที่มีอากาศยานอุบัติเหตุในเขตที่หน่วยบินรับผิดชอบหรือพื้นที่ใกล้เคียง ให้ดำเนินการตามแผนการปฏิบัติเมื่ออากาศยานเกิดเหตุฉุกเฉินหรืออุบัติเหตุในและนอกเขตสนามบิน หรือตามข้อตกลงร่วมระหว่างกองทัพอากาศกับหน่วยงานอื่น หากมีความจำเป็นต้องเคลื่อนย้ายซากอากาศยาน ต้องได้รับความเห็นชอบจากสำนักงานนิรภัยทหารอากาศ ก่อนแล้วให้ทำแผนที่สังเขป ถ่ายภาพ และบันทึกร่องรอยของอุบัติเหตุและความเสียหายไว้ โดยพยายามรักษาร่องรอยไว้ให้คงสภาพเดิมมากที่สุด และรายงานผู้บัญชาการทหารอากาศ ผ่านสำนักงานนิรภัยทหารอากาศ ตามคู่มือการปฏิบัติเมื่อเกิดอากาศยานเกิดเหตุฉุกเฉินหรืออุบัติเหตุในและนอกเขตสนามบิน เพื่อประสานขอคำแนะนำในการ ดำเนินการขั้นต้นของการสอบสวนอากาศยานอุบัติเหตุ

๑๐๐.๔ วิเคราะห์หาความน่าจะเป็น ความรุนแรง และผลกระทบที่เกิดขึ้นจากอันตราย หากอันตรายนั้นอาจเป็นสาเหตุที่ทำให้เกิดอากาศยานอุบัติเหตุ พร้อมทั้งกำหนดแนวทางการกำจัดหรือลดอันตราย เพื่อป้องกันมิให้เป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ แล้วจัดทำรายงานอันตราย

๕.๒ เมื่อเกิดอากาศยานอุบัติเหตุภาคพื้น ให้ดำเนินการดังนี้

๕.๒.๑ การสอบสวนอุบัติเหตุภาคพื้นร้ายแรง

ให้คณะเจ้าหน้าที่ดำเนินการด้านนิรภัยภาคพื้นของสำนักงานนิรภัยทหารอากาศ ทำการวิเคราะห์หาสาเหตุของอุบัติเหตุ และรายงานผลการวิเคราะห์ตามระเบียบ ทอ.ว่าด้วยนิรภัยภาคพื้น พ.ศ.๒๕๕๒ ข้อ ๒๙.๓

ข้อ ๒๙.๓ สำนักงานนิรภัยทหารอากาศ ดำเนินการเกี่ยวกับการรายงานผลการวิเคราะห์หาสาเหตุอุบัติเหตุภาคพื้น ดังนี้
๒๙.๓.๑ รายงานผลการวิเคราะห์หาสาเหตุอุบัติเหตุภาคพื้นร้ายแรงของคณะเจ้าหน้าที่ดำเนินการด้านนิรภัยภาคพื้นระดับกองทัพอากาศ ตามแบบรายงานผลการวิเคราะห์หาสาเหตุอุบัติเหตุภาคพื้น พร้อมทั้งรายงานการแก้ไขเพื่อป้องกันอุบัติเหตุภาคพื้นร้ายแรง ตามผนวก ง และผนวก จ เป็นเอกสาร “ลับ” นำเรียนผู้บัญชาการทหารอากาศภายใน ๖๐ วัน

๒๙.๓.๒

๒๙.๓.๓

๒๙.๓.๔ อุบัติเหตุภาคพื้นย่อยที่สำนักงานนิรภัยทหารอากาศ พิจารณาเห็นว่ามีความสำคัญ เป็นเรื่องที่เกี่ยวข้องโดยส่วนรวมกับส่วนราชการกองทัพอากาศและจำเป็นต้องแก้ไขโดยด่วน ให้สำนักงานนิรภัยทหารอากาศสรุปรายงานผลการวิเคราะห์หาสาเหตุอุบัติเหตุภาคพื้นย่อยทำนองเดียวกันกับข้อ ๒๙.๓.๑ เป็นราย ๆ ไป นำเรียนผู้บัญชาการทหารอากาศ

๕.๒.๒ การสอบสวนอุบัติเหตุภาคพื้นย่อย

ให้คณะเจ้าหน้าที่ดำเนินการด้านนิรภัยภาคพื้นของกองบิน ๔ ทำการวิเคราะห์หาสาเหตุของอุบัติเหตุ และรายงานผลการวิเคราะห์ตามระเบียบ ทอ.ว่าด้วยนิรภัยภาคพื้น พ.ศ.๒๕๕๒
ข้อ ๒๙.๒.๒

ข้อ ๒๙.๒ การรายงานสรุปผลการวิเคราะห์หาสาเหตุอุบัติเหตุภาคพื้น

แบ่งออกเป็นรายงานผลการวิเคราะห์หาสาเหตุอุบัติเหตุภาคพื้นร้ายแรง และการรายงานผลการวิเคราะห์หาสาเหตุอุบัติเหตุภาคพื้นย่อย ดังนี้

๒๙.๒.๑ กรณีเป็นอุบัติเหตุภาคพื้นร้ายแรง

.....

๒๙.๒.๒ กรณีเป็นอุบัติเหตุภาคพื้นย่อย

ให้ผู้บังคับบัญชาของหน่วยดำเนินการรายงานผลการวิเคราะห์หาสาเหตุอุบัติเหตุภาคพื้นย่อยตามสายงาน เป็นเอกสาร “ลับ” นำเรียนผู้บัญชาการทหารอากาศ ผ่านสำนักงานนิรภัยทหารอากาศ ภายใน ๔๕ วัน นับแต่วันที่เกิดอุบัติเหตุ ตามผนวก ง ทำระเบียบนี้ ถ้าไม่สามารถรายงานผลการวิเคราะห์หาสาเหตุอุบัติเหตุภาคพื้นเสร็จทันตามเวลาที่กำหนด ให้รายงานข้อขัดข้องและกำหนดเวลาที่คาดว่าจะส่งรายงานผลการวิเคราะห์หาสาเหตุอุบัติเหตุภาคพื้นได้ นำเรียนผู้บัญชาการทหารอากาศ ผ่านสำนักงานนิรภัยทหารอากาศ

๕.๓ กรณีอากาศยานเสียหายอันเนื่องมาจากการรบ ให้กองบิน ๔ รายงานถึงกรมยุทธการทหารอากาศ (คณะกรรมการสอบสวนอากาศยานเสียหายเนื่องจากการรบของกองทัพอากาศ)

๖. การปฏิบัติเกี่ยวกับการสอบสวน

๖.๑ การเตรียมการ (รายการพัสดุอุปกรณ์และอุปกรณ์ภัณฑ์ที่ใช้)

๖.๑.๑ อุปกรณ์เครื่องใช้ส่วนตัว

- ถุงมือ (ที่ทนต่อของแหลมคม)
- หมวกกันแดด
- อุปกรณ์ป้องกันเสียง เช่น Plugs หรือ Muffs
- ชุดปฐมพยาบาลขนาดเล็ก
- นกหวีด หรืออุปกรณ์ให้สัญญาณ
- ผ้าเช็ดมือ หรือกระดาษชำระ
- อาหารกล่อง น้ำบรรจุขวด
- ชุดกันฝน

๖.๑.๒ อุปกรณ์สำหรับการเขียนผังบริเวณที่เกิดอุบัติเหตุ

- กระดาษ ดินสอ ปากกาสำหรับทำเครื่องหมาย
- แผ่นรองเขียน หรือแฟ้มแบบแข็ง
- Plotter ไม้บรรทัด
- ตลับวัด (ประมาณ ๑๐๐ ฟุต)
- เข็มทิศ
- เครื่องคิดเลข
- แผนที่บริเวณที่เกิดเหตุ

๖.๑.๓ อุปกรณ์ในการสัมภาษณ์พยาน

- เครื่องบันทึกเสียง พร้อมอุปกรณ์
- แบบคำให้การของพยาน (ถ้ามี)
- เครื่องบินจำลอง

๖.๑.๔ อุปกรณ์ในการเก็บหลักฐานต่าง ๆ

- ขวดแก้วเก็บตัวอย่างของเหลว
- แวนขยาย
- สายวัดขนาดเล็ก
- กระจกเงา (แบบมีด้านจับและสามารถหมุนได้)
- ไฟฉาย
- ป้ายสำหรับผูกชิ้นส่วน/ป้ายแสดงตำแหน่งชิ้นส่วนซากอากาศยาน
- ถุงพลาสติก และเทปปิดปากถุง

๖.๑.๕ อุปกรณ์บันทึก

- กล้องถ่ายรูปหรือกล้องถ่ายรูปลิจิตอล กล้องบันทึกภาพ พร้อมอุปกรณ์
- แบตเตอรี่สำรอง สำหรับตัวกล้อง และ Flash
- สมุดบันทึก

๖.๑.๖ อุปกรณ์สำหรับงานธุรการ

- แบบรายงานอากาศยานอุบัติเหตุ
- แฟ้ม กระดาษ และที่รองเขียน
- คอมพิวเตอร์แบบกระเป๋าหิ้ว (Laptop computer) พร้อมอุปกรณ์
- โทรศัพท์มือถือ พร้อมอุปกรณ์
- วิทยุสื่อสาร

๖.๑.๗ อุปกรณ์ด้านเทคนิค

- คู่มือของอากาศยานแบบที่เกิดอุบัติเหตุ ที่มีรูปภาพชิ้นส่วนของอากาศยาน
- คู่มือการบิน
- ภาพสีของอากาศยาน
- คู่มือการสอบสวน

๖.๒ การตรวจหาข้อมูลเบื้องต้น

๖.๒.๑ ตรวจสอบค้นหาชิ้นส่วน และอุปกรณ์ต่าง ๆ อย่างละเอียดถี่ถ้วน

๖.๒.๒ การผูกป้ายชิ้นส่วนต่าง ๆ เพื่อความสะดวกในการพิจารณาภายหลัง (บอกชื่อชิ้นส่วน หมายเลขชิ้นส่วน หมายเลขอากาศยาน วันที่ และสถานที่ที่เกิดอุบัติเหตุ คำอธิบายที่สงสัยจะเกี่ยวข้องกับสาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ)

๖.๒.๓ การนำเอาชิ้นส่วนที่สงสัยมาตรวจสอบสาเหตุเพิ่มเติม

๖.๒.๔ การตรวจสอบระยะสูงของ อ. ก่อนที่จะเกิดอุบัติเหตุ

๖.๒.๕ การตรวจสอบท่าทางบินของ อ. ก่อน อ. กระทบพื้นครั้งแรก โดยพิจารณาทั้งแกนทางยาวและทางข้าง

๖.๒.๖ การพิจารณาลักษณะที่ อ. สัมผัสพื้น

๖.๒.๗ การพิจารณาสิ่งกีดขวางอันเป็นสาเหตุหรืออาจเป็นสาเหตุให้เกิดอุบัติเหตุ

๖.๒.๘ หลักฐานแสดงว่า อ. ชนสิ่งกีดขวางก่อนกระทบพื้น

๖.๒.๙ การพิจารณาถึงความเร็วของ อ. ขณะกระทบพื้น

๖.๒.๑๐ การพิจารณาถึงมุมกระทบพื้นของ อ.

๖.๒.๑๑ การพิจารณาสภาพภูมิประเทศที่ อ. กระทบพื้น (ความอ่อนแอ) ซึ่งมีส่วนสัมพันธ์กับแรงกระแทกของ อ.

๖.๒.๑๒ การพิจารณาแรงกระแทกของชิ้นส่วน อ. อื่น ๆ ที่ติดตามาตามลำดับ (เช่น ส่วนหัว ปีกขวา ลำตัว ฯลฯ) และหาสาเหตุว่าทำไมจึงเป็นเช่นนั้น และผลที่เกิดจากแรงกระแทก

๖.๒.๑๓ การพิจารณาหามุมระหว่างสิ่งกีดขวางกับจุดกระทบพื้นครั้งแรกของ อ.

๖.๒.๑๔ การวัดระยะระหว่างจุดที่ อ. สัมผัสพื้นครั้งแรกกับชิ้นส่วนต่าง ๆ ที่กระจัดกระจาย

๖.๒.๑๕ ร่องรอยที่ อ. กระทบพื้น (Ground mark) ทั้งความยาว ความกว้าง และความลึก รวมทั้งระยะห่างระหว่างรอยหนึ่งไปยังอีกรอยหนึ่ง

๖.๒.๑๖ อาการที่ อ. เคลื่อนที่ต่อไปภายหลังกระทบพื้นแล้ว (เคลื่อนไปตรง ๆ ไกลไปข้าง ๆ พลิกไป ฯลฯ) โดยได้รับการยืนยันจากพยานรู้เห็น

- ๖.๒.๑๗ การพิจารณากระบวนการการจัดกระจายของชิ้นส่วน อ.
๖.๒.๑๘ การพิจารณาสิ่งอื่น ๆ ที่ได้รับความเสียหายภายหลัง เมื่อ อ.กระทบพื้น
ครั้งแรก
- ๖.๒.๑๙ เพิ่มเติมรายการที่จำเป็นที่ได้ค้นพบ และวัดได้อย่างถูกต้องแน่นอนลงไป
ในแผนผังบริเวณ อ.อุบัติเหตุ
- ๖.๒.๒๐ สภาพอากาศขณะ อ.อุบัติเหตุ
- ๖.๒.๒๑ การตรวจสอบระบบอุปกรณ์ และส่วนประกอบต่าง ๆ ในการบังคับ อ.
- ๖.๒.๒๒ การตรวจสอบภาพถ่ายที่ต้องการจาก จนท.ถ่ายภาพ ตามข้อ ๖.๔ และ
พิจารณาความต้องการถ่ายภาพชิ้นส่วนที่สำคัญเพิ่มเติม
- ๖.๓ การตรวจหาข้อมูลโดยละเอียด
- ๖.๓.๑ แผงเครื่องวัด
- บันทึกภาพโดยการถ่ายภาพ
 - บันทึกภาพโดยการวาด (Sketched)
 - พิจารณาน้ำปิดต่าง ๆ ที่เครื่องวัดชี้เปรียบเทียบกับการวิเคราะห์หาข้อมูล
- เบื้องต้น
- วินิจฉัยเครื่องวัดที่จะเป็นสิ่งที่บอกเหตุ และเป็นประโยชน์ในการสอบสวน
- โดยละเอียด
- เฟ่งเล็งบริเวณที่ชำรุดเสียหาย และสภาพที่ปรากฏ พร้อมกับบันทึก
ข้อสังเกตที่จำเป็นเพื่อประโยชน์ในการวิเคราะห์
 - อื่น ๆ
- ๖.๓.๒ ตู้ควบคุมภาคพื้น (Ground Control Station)
- ข้อมูลการบินที่ถูกบันทึกก่อนเกิดอุบัติเหตุ
 - บันทึกภาพโดยการถ่ายภาพ
 - ตรวจสอบสภาพโดยทั่ว ๆ ไป และเครื่องมือเครื่องใช้อื่น ๆ
 - ตรวจสอบตารางการบิน (Flight Log) แผนทีประกอบการบิน การทำ
- เครื่องหมายบนแผนที่ ฯลฯ
- ตรวจสอบอุปกรณ์ไฟแสงสว่าง
 - อื่น ๆ
- ๖.๓.๓ อุปกรณ์บังคับ อ. และการปรับตำแหน่ง (Pilot Controls and Setting)
- ตรวจสอบตำแหน่งของอุปกรณ์บังคับ อ. และความสัมพันธ์ในการทำงาน
- ของแผ่นบังคับที่เกี่ยวข้อง
- ตรวจสอบการปรับตำแหน่งสภาพ และการใช้อุปกรณ์วิทยุประจำ อ.
 - ตรวจสอบระบบบังคับ อ.อัตโนมัติ (Automatic Control)
 - ตรวจสอบตำแหน่งของ Flap
 - อื่น ๆ
- ๖.๓.๔ ส่วนบังคับทางอากาศพลศาสตร์ (Aerodynamic Control)
- ตรวจสอบตำแหน่ง ถ้าเกี่ยวข้อง และเป็นประโยชน์ต้องมีการบันทึกภาพไว้

- ตรวจสอบความชำรุดเสียหาย ซึ่งมีส่วนเกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุ
 - ตรวจสอบความสัมพันธ์ในการทำงานกับอุปกรณ์บังคับ อ. และตำแหน่งที่
- นบ.ได้ปรับไว้
- อื่น ๆ
- ๖.๓.๕ ความชำรุดเสียหายของโครงสร้าง อ.
- ตรวจสอบความชำรุดเสียหายในกรณีเกิดในอากาศก่อนสัมผัสพื้น
 - ตรวจสอบสาเหตุที่โครงสร้าง อ.เกิดชำรุดเสียหายในอากาศ
 - ตรวจสอบอาการที่เกิดขึ้นกับ อ.ขณะบิน ก่อนที่โครงสร้าง อ. จะชำรุด
- เสียหายในอากาศ
- ตรวจสอบลักษณะโครงสร้างของ อ.ที่ชำรุดเสียหายภายหลัง อ.กระทบพื้น
 - อื่น ๆ
- ๖.๓.๖ ตรวจสอบความผิดพลาดในการทำงานหรือการขัดข้องของอุปกรณ์ต่าง ๆ (Malfunctioning or Failure of Equipment)
- เกิดขึ้นก่อน อ.กระทบพื้น
 - สาเหตุของการทำงานผิดพลาดหรือขัดข้อง
 - รายงานข้อขัดข้องทางเทคนิค (UR) ของอุปกรณ์ดังกล่าว
 - การวิเคราะห์สาเหตุที่เกิดขึ้น
 - ตรวจสอบบันทึกการตรวจซ่อม และประวัติ
 - ข้อมูลจาก จนท.ซ่อมบำรุงที่เกี่ยวข้อง
 - ตรวจสอบการขัดข้องของอุปกรณ์นี้ว่าเป็นเหตุให้อุปกรณ์อื่นเกิดขัดข้องไปด้วย
 - ขอรับการสนับสนุนผู้ชำนาญการมาช่วยเหลือ
 - ตรวจพบสาเหตุการทำงานผิดปกติ และ/หรือการไม่ทำงานของอุปกรณ์ที่
- ขัดข้องแล้วโดยแน่นอน
- อื่น ๆ
- ๖.๓.๗ ความเสียหายของพื้นผิวอากาศยาน (Airframe Damage)
- พิจารณาความแตกต่างระหว่างความเสียหายก่อนที่ อ.จะกระทบพื้น และ
- ภายหลัง อ.กระทบพื้น
- ตรวจสอบการสูญหายของชิ้นส่วนต่าง ๆ
 - ตรวจสอบสิ่งเกี่ยวข้องอื่น เช่น ฟาผ่า สายไฟแรงสูง เป้าอากาศ เสืออากาศ
- สิ่งก่อสร้างบนพื้นดิน ฯลฯ
- ตรวจสอบความเสียหายของพื้นผิว ทั้งส่วนที่เป็นโลหะ ไม้ ผ้าบุ ฯลฯ
 - อื่น ๆ
- ๖.๓.๘ ระบบฐาน (Landing Gear)
- ตำแหน่งที่ถูกต้องตามปกติ
 - การทำงานผิดปกติ
 - คุณภาพการรับแรงกระแทกได้ถูกต้องตาม Proper Absorption Quality
 - อื่น ๆ

๖.๓.๙ เครื่องยนต์ แทนเครื่องยนต์ และชุดเฟืองขับ

- ตรวจสอบโครงสร้างและการทำงานของ ย. ที่เกิดความเสียหาย
- ตรวจสอบความผิดพลาดของโครงสร้างและการทำงานของ ย.
- การตรวจสอบอาการผิดปกติ และนำมาพิจารณาประกอบคำให้การของพยานที่เห็นเหตุการณ์ถึงความสอดคล้องตรงกัน
- ตรวจสอบคันต่อ (Linkage) ข้อต่อ (Connection) การแตกหัก ฯลฯ
- ตรวจสอบระบบการทำงานของ Carburetor และสิ่งแปลกปลอมที่เจือปนอยู่ในน้ำมันเชื้อเพลิง ฯลฯ
- ตรวจสอบระบบระบายความร้อน (Cooling) ล้นกระบังต่าง ๆ (Baffles) เพลลา (Shaft) กระจุกน้ำมันตก (Sump) ท่อทางต่าง (Extension) แทนเครื่องยนต์ (Mounting) เฟืองขับ (Gear) ท่อระบาย (Vents) แผ่นปิดต่าง ๆ (Covers) ฯลฯ
- อื่น ๆ

๖.๓.๑๐ ใบพัด (Propellers)

- ตรวจสอบโครงสร้างและการทำงาน
- ค้นหาชิ้นส่วนที่หลุดหายไป
- ตรวจสอบวิเคราะห์ลักษณะร่องรอย ลักษณะการงอ ทิศทาง และอื่น ๆ
- ตรวจสอบเครื่องกลไกและชิ้นส่วนต่าง ๆ ที่ทำงานเกี่ยวข้องกับใบพัด
- บันทึกบริษัทผู้สร้าง (ยี่ห้อ) รุ่น (Model) แบบ (Type) และขนาด
- บันทึกชั่วโมงใช้งานทั้งหมด ระยะเวลาตั้งแต่ทำการซ่อมใหญ่ครั้งสุดท้าย (Last Overhaul) และข้อมูลในการตรวจซ่อมที่คล้ายคลึงกันจากบันทึกของฝ่ายการช่าง
- วัดระยะห่างระหว่างรอยใบพัดที่ปรากฏบนพื้นดิน
- อื่น ๆ

๖.๓.๑๑ น้ำมันเชื้อเพลิงและระบบเชื้อเพลิง

- ตรวจสอบที่ปิด - เปิด ชฟ. (Cock) ท่อทาง สิ่งอุดตัน ตะกอน ชนิดของ ชฟ. (Grade) ใส่กรอง ตะแกรงกรอง ปรากฏการณ์ของสนิม และอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง
- ข้อมูลการตรวจสอบระบบ ชฟ. ก่อนบิน
- ตรวจสอบชนิดของ ชฟ. (Grade) สภาพของหัวเทียน ลูกสูบ และเสื่อสูบ
- อื่น ๆ

๖.๓.๑๒ น้ำมันหล่อลื่น และระบบหล่อลื่น

(ตรวจการไม่ทำงาน การทำงานไม่ถูกต้อง คุณภาพ ปริมาณ และอื่น ๆ)

๖.๓.๑๓ ระบบไฟฟ้า และระบบไฮดรอลิก

- ตรวจสอบความชำรุดเสียหายของชิ้นส่วน และ/หรืออุปกรณ์จากบันทึกบริษัทผู้สร้าง (ยี่ห้อ) แบบ (Type) รุ่น (Model) หมายเลขลำดับ (Serial Number)
- ตรวจสอบแกนหัวเทียน (Spindle) และเช็วหัวเทียน ผนวนการโยงยึด (Harness) การชิลด์ (Shielding) ฯลฯ
- ทดสอบการทำงานของหัวเทียน และ/หรือแมกนีโต (Magneto)

- ตรวจสอบระบบต่าง ๆ ของแบตเตอรี่
- ถ้าระบบไฮดรอลิกขัดข้อง ควรตรวจสอบหาสาเหตุข้อขัดข้องของ Actuators, Alignments Parts
- อื่น ๆ
- ๖.๓.๑๔ ตรวจสอบระบบความร้อน และระบบระบายอากาศ (Heating and Ventilating System) เมื่อสงสัยหรือน่าเชื่อว่าระบบทั้งสองนี้มีส่วนเกี่ยวข้องด้วย
- ๖.๓.๑๕ ตรวจสอบการรับ-ส่งวิทยุ ลำโพง เครื่องขยายเสียง และส่วนต่าง ๆ ในระบบการติดต่อสื่อสาร
- ๖.๓.๑๖ จัดทำเกณฑ์การพิจารณา เพื่อทำรายงานข้อขัดข้องทางเทคนิค
- ๖.๓.๑๗ บันทึกช่วงลำดับของเหตุการณ์ที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ (ลายลักษณ์อักษร และ/หรือบันทึกภาพ)
- ๖.๓.๑๘ บันทึกข้อความชำรุดเสียหายของวัสดุเป็นราคา (ค่าซ่อมหรือเปลี่ยนใหม่)
- ๖.๓.๑๙ การบาดเจ็บ
 - รายงานทางการแพทย์ที่สมบูรณ์ เพื่อประกอบรายงานสรุปผลการวิเคราะห์
 - สาเหตุที่ทำให้เกิดการบาดเจ็บของแต่ละบุคคล
 - รายงานการวินิจฉัยศพผู้เสียชีวิต
 - ประวัติผู้บาดเจ็บและผู้เสียชีวิต
 - อื่น ๆ
- ๖.๓.๒๐ แรง G ขณะ อ.กระทบพื้น
- ๖.๓.๒๑ ตรวจสอบตำแหน่งที่อยู่ และท่าทางของ นบ. จนท.ประจำ อ. ผู้โดยสาร เพื่อให้ทราบแน่นอนว่า ได้รับบาดเจ็บเนื่องจากความชำรุดเสียหายของวัสดุ ทั้งนี้อาจจะต้องวาดแผนผังเพื่อให้เกิดความแน่นอน
- ๖.๓.๒๒ เรื่องที่เกี่ยวกับ นบ.
 - หลักฐานลงเวลาบินปฏิบัติการกิจกับ อ.แบบนี้ในรอบ ๓ เดือน ก่อนเกิดอุบัติเหตุ เพื่อประกอบรายงานสรุปผลการวิเคราะห์ อ.อุบัติเหตุ
 - วิเคราะห์ขีดความสามารถในการปฏิบัติการกิจ
 - ตรวจสอบประวัติการฝึกบินเท่าที่จำเป็น
 - ตรวจสอบสภาพจิต อาการกลัว หรือความเบื่อหน่ายในการบิน ขวัญ สว่างอารมณ์ และปัจจัยที่เกี่ยวข้องในการดำรงชีวิต
 - อื่น ๆ
- ๖.๓.๒๓ ข้อมูลจากพยาน
 - สัมภาษณ์พยาน
 - วิเคราะห์คำให้การของพยาน โดยเปรียบเทียบกับเหตุการณ์ของอุบัติเหตุ และหลักฐานที่เกี่ยวข้องต่าง ๆ
 - อื่น ๆ
- ๖.๓.๒๔ การปฏิบัติการบิน
 - สอบถาม จนท.ที่เกี่ยวข้องทุกคน

- ตรวจสอบแผนการบินของ นบ.
- ตรวจสอบขีดความสามารถ ความกระตือรือร้น และการเอาใจใส่ในการปฏิบัติต่าง ๆ ของ นบ.
- ตรวจสอบการรับ และส่งข่าวของ นบ.
- ตรวจสอบความสามารถ และเทคนิคในการนำ อ.วิ่งขึ้น และ/หรือลงสนามของ นบ.
- อื่น ๆ
- ๖.๓.๒๔ การกำกับดูแล
 - การกำกับดูแลทางด้านการควบคุมบังคับบัญชา
 - การกำกับดูแลทางการแพทย์
 - การกำกับดูแลในด้านการซ่อมบำรุง
 - อื่น ๆ
- ๖.๓.๒๕ การถ่ายภาพ
 - ภาพถ่ายที่ต้องการครบถ้วนชัดเจน พร้อมคำอธิบาย
 - ถ่ายภาพ เพื่อเน้นให้เห็นส่วนที่สำคัญเป็นพิเศษ
 - อื่น ๆ
- ๖.๓.๒๖ ตัวอย่างชิ้นส่วน
 - บันทึก วัน เดือน ปี ที่ส่งตัวอย่างไปให้บุคคลหรือหน่วยงานไปพิสูจน์หรือวินิจฉัย
 - แนบรายงานการพิสูจน์หรือวินิจฉัยกับรายงานสรุปผลการวิเคราะห์ด้วย
 - อื่น ๆ
- ๖.๓.๒๗ แบบภูมิ และภาพร่าง (Sketch)
 - สมบูรณ์เพียงพอตามความต้องการ
 - เลือกภาพที่เหมาะสมที่สุดไว้
 - ภาพร่างมีรายละเอียดครบถ้วน
 - อื่น ๆ
- ๖.๔ การถ่ายภาพ ให้บันทึกภาพดังนี้
 - ๖.๔.๑ ภาพ ๔ วิ
 - ๖.๔.๒ รอยที่พื้น เริ่มจากจุดแรกที่ อ.กระทบพื้นหรือชนสิ่งกีดขวางจนถึงจุดที่ อ.หยุดนิ่ง
 - ๖.๔.๓ ภาพถ่ายทางอากาศบริเวณอุบัติเหตุ
 - ๖.๔.๔ สิ่งปรักหักพัง
 - ๖.๔.๕ ชิ้นส่วนใหญ่ เช่น ลำตัว ปีก พวงหาง ฯลฯ
 - ๖.๔.๖ เครื่องยนต์ และใบพัด
 - ๖.๔.๗ ฐานและส่วนประกอบ
 - ๖.๔.๘ พื้นบังคับและ Flap
 - ๖.๔.๙ แผงเครื่องวัด

๖.๕ การสัมภาษณ์พยาน

๖.๕.๑ พยานที่รู้เห็นเหตุการณ์ซึ่งอยู่ในบริเวณ อ.อุบัติเหตุ

๖.๕.๒ พยานผู้เห็นเหตุการณ์อื่น ๆ ซึ่งไม่อยู่ในบริเวณ อ.อุบัติเหตุ

๖.๖ การหาข้อมูลจากเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง (ยศ ชื่อ ตำแหน่ง เรื่องราวที่เกี่ยวข้อง ฯลฯ)

๖.๖.๑ นบ.ที่ทำการบินกับ อ.อุบัติเหตุ

๖.๖.๒ จนท.ประจำ อ.ที่เกิดอุบัติเหตุ

๖.๖.๓ ผู้บังคับบัญชาตามลำดับชั้น

๖.๖.๔ จนท. ที่เกี่ยวข้อง (ขอ., ส., สพ., หอบังคับการบิน และช่วยเหลือและกู้ภัย)

๖.๗ จัดทำแผนผังบริเวณเกิดอุบัติเหตุ

๖.๗.๑ จุดที่ อ.กระทบพื้นครั้งแรก

๖.๗.๒ ตำแหน่งที่มีคนตายหรือบาดเจ็บ

๖.๗.๓ ตำแหน่งเครื่องยนต์ และ/หรือใบพัด

๖.๗.๔ ชิ้นส่วนใหญ่ ๆ ทั้งหมดของ อ.

๖.๗.๕ รอยและเครื่องหมายอื่น ๆ ที่เกิดขึ้นจากใบพัดหรือส่วนอื่นใดของ อ.

๖.๗.๖ ลูกศรแสดงทิศเหนือ (ถ้าเป็นไปได้ให้ชี้หัวฝั่งเป็นทิศเหนือ)

๖.๗.๗ ลูกศรแสดงทิศทางลม (บอกความเร็วลมด้วย)

๖.๗.๘ ระยะทางและทิศทางไปยังสนามบินที่ใกล้ที่สุด

๖.๗.๙ ระยะสูงเหนือระดับน้ำทะเลปานกลาง

๖.๗.๑๐ แนวบินของ อ.ก่อนกระทบพื้น

๖.๗.๑๑ ตำแหน่งของพยานผู้รู้เห็นเหตุการณ์

๖.๗.๑๒ เครื่องหมายและคำอธิบายต่าง ๆ

๖.๘ การให้ข่าวแก่สื่อมวลชนของ จนท.ประชาสัมพันธ์

๖.๘.๑ ละเว้นการให้ข่าวในทันทีทันใด เพื่อป้องกันการให้ข่าวผิดพลาด อันจะก่อให้เกิดความเสียหายต่อทางราชการ

๖.๘.๒ ให้การปฏิบัติต่อผู้สื่อข่าวเป็นไปด้วยดี

๖.๙ ข้อควรระวังในการปฏิบัติงานในสภาพไม่ปลอดภัยบริเวณ Crash Site

๖.๙.๑ ประสานการปฏิบัติของหน่วยเกี่ยวข้องในการจัดการสภาพไม่ปลอดภัยจากระบบอาวุธ สารพิษ สภาพอากาศ สภาพภูมิประเทศ ฯลฯ

๖.๙.๒ พิจารณาและประเมินค่าสภาพไม่ปลอดภัยในการปฏิบัติงาน รวมทั้งแจ้งเตือนคณะ จนท.ดำเนินการด้านนิรภัยการบินทราบ

๖.๑๐ การเคลื่อนย้ายซาก อ.อุบัติเหตุ

๖.๑๐.๑ ห้ามเคลื่อนย้ายชิ้นส่วนหรือซาก อ.อุบัติเหตุ นอกจากกรณีจำเป็นในการช่วยเหลือผู้ประสบภัย หรือเป็นเหตุกีดขวางการจราจร และทำการสำรวจบริเวณ อ.อุบัติเหตุทั่ว ๆ ไปรวมทั้งกำหนดตำแหน่งชิ้นส่วนสำคัญของซาก อ.

๖.๑๐.๒ ถ้าซาก อ.อุบัติเหตุเป็นอุปสรรคต่อการขึ้น-ลงสนามบิน การจราจรบนถนนหลวง แม่น้ำ ลำคลอง หรือสถานที่สาธารณะประโยชน์ ให้ทำการเคลื่อนย้ายได้เท่าที่จำเป็น โดยการสั่งการ

เคลื่อนย้ายซาก ให้ผู้บังคับการกองบิน หรือผู้ทำการแทน พิจารณาร่วมกับเจ้าหน้าที่ฝ่ายปกครองหรือเจ้าหน้าที่รับผิดชอบด้านการคมนาคม

๖.๑๐.๓ ก่อนการเคลื่อนย้ายซาก อ. ให้ปฏิบัติดังนี้

- ถ่ายภาพบันทึกหลักฐาน
- บันทึกลักษณะที่อากาศยานตกกระแทกพื้น พร้อมบันทึกรายละเอียด

ก่อนการเคลื่อนย้าย

- ทำแผนผังสิ่งที่เคลื่อนย้ายออก

๖.๑๐.๔ ชิ้นส่วนที่เคลื่อนย้ายออกไปจากตำแหน่งเดิม ให้นำไปไว้ในพื้นที่ที่ปลอดภัย และเรียงให้อยู่ในลักษณะใกล้เคียงกับก่อนการเคลื่อนย้าย

๖.๑๐.๕ ชิ้นส่วนของอากาศยานที่มีเครื่องวัดต่าง ๆ ให้เคลื่อนย้ายด้วยความระมัดระวังไม่ให้เกิดความเสียหายเพิ่มขึ้น เพื่อใช้เป็นหลักฐานในการสอบสวนต่อไป

ผนวก ก
ใบแบบการรายงาน

แบบที่ ๑-๑

รายงานอากาศยานอุบัติเหตุ (ขั้นต้น)

เรียน ผบ.ทอ.(ผ่าน ศปก.ทอ. และ สนภ.ทอ.)

๑. แบบอากาศยานหมายเลข ทอ.สังกัด
๒. ยศ - ชื่อนักบิน
 - ๒.๑ หน้าที่การบิน.....
 - ๒.๒ หน้าที่การบิน
 - ๒.๓ หน้าที่การบิน.....
 - ๒.๔ หน้าที่การบิน
๓. ภารกิจ
๔. วันที่ เดือนพ.ศ.เวลา
๕. สถานที่เกิดเหตุ
๖. เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยสรุป.....
.....
.....
๗. การบาดเจ็บหรือเสียชีวิตของ นบ. และผู้เกี่ยวข้อง
๘. ความชำรุดเสียหายของอากาศยาน.....
๙. ความเสียหายอื่น ๆ
๑๐. การปฏิบัติที่ได้ดำเนินการไปแล้ว และอื่น ๆ ที่ควรทราบ

(ลงชื่อ)
(ตำแหน่ง)

ผู้ส่งข่าว หน่วยวัน เดือน ปี, เวลา
ผู้รับข่าว หน่วยวัน เดือน ปี, เวลา

หมายเหตุ การรายงานอากาศยานอุบัติเหตุ (ขั้นอุบัติเหตุย่อย) ให้หน่วยใช้ใบแบบรายงานนี้

(ตัวอย่าง)

รายงานอากาศยานอุบัติเหตุ (ขั้นต้น)

เรียน ผบ.ทอ.(ผ่าน ศปก.ทอ. และ สนภ.ทอ.)

๑. แบบอากาศยาน **บร.ต.๑** หมายเลข ทอ. **๑/๕๕** สังกัด **ฝูง.๔๐๔ บน.๔**
๒. ยศ - ชื่อนักบิน
 - ๒.๑ **น.ท.สุรพัฒน์ เทียมเทียบริตน์** หน้าที่ **ผู้ควบคุมภารกิจ**
 - ๒.๒ **น.ต.เสื่อ ลื่อนาม** หน้าที่ **นักบินภายใน**
 - ๒.๓ **ร.อ.โสฬส ชันเดช** หน้าที่ **ผู้ควบคุมอุปกรณ์ระบบตรวจจับ**
 - ๒.๔ **พ.อ.อ.อำนาจ มาศิริ** หน้าที่ **นักบินภายนอก**
๓. ภารกิจ **ฝึกบินลาดตระเวนทางอากาศ**
๔. วันที่ **๑** เดือน **ก.ย.** พ.ศ. **๕๕** เวลา **๐๙๓๐**
๕. สถานที่เกิดเหตุ **สนามบินตาคี**
๖. เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยสรุป หลังจาก **นบ.นำ บ.** ฝึกบินลาดตระเวนทางอากาศ เสร็จเรียบร้อยแล้ว ได้นำ **บ.กลับลงสนามบินโดยใช้ทางวิ่ง ๑๘** ในขณะที่เส้นทางวิ่งเปียกเนื่องจากฝนตก เมื่อ **บ.สัมผัส** เส้นทางวิ่ง **บ.เชือกนอกทางวิ่งทางด้านซ้าย** และชนกับป้ายบอกระยะทาง (Distance Marker) ข้างทางวิ่ง
๗. การบาดเจ็บหรือเสียชีวิตของ **นบ.** และผู้เกี่ยวข้อง **ไม่มี**
๘. ความชำรุดเสียหายของอากาศยาน **คาดว่าเสียหายขั้นจำหน่าย**
๙. ความเสียหายอื่น ๆ **ป้ายบอกระยะทางชำรุด**
๑๐. การปฏิบัติที่ได้ดำเนินการไปแล้ว และอื่น ๆ ที่ควรทราบ
ได้ดำเนินการถ่ายรูป บ. และบริเวณที่เกิดเหตุแล้ว

น.อ.พงษ์สวัสดิ์ จันทรรสาร

ผบ.ปน.๔

ผู้ส่งข่าว **ร.อ.ประเสริฐ วงศ์ไทย** หน่วย **ฝูง.๔๐๔ บน.๔**

ผู้รับข่าว **จ.ต.สมชาย กลัดเพชร** หน่วย **ศปก.ทอ./สนภ.ทอ.**

วัน เดือน ปี, เวลา **๑ ก.ย.๕๕, ๑๑๐๐**

วัน เดือน ปี, เวลา **๑ ก.ย.๕๕, ๑๑๐๐**

รายงานอุบัติเหตุภาคพื้น ร้ายแรง/ย่อย (ขั้นต้น)

เรียน ผบ.ทอ.(ผ่าน ศปก.ทอ. และ สนภ.ทอ.)

๑. วัน, เดือน, ปี, เวลา.....สถานที่เกิดเหตุ
(ในพื้นที่หรือนอกพื้นที่รับผิดชอบของกองทัพอากาศ)

๒. หน่วยที่ร่วมในอุบัติเหตุ(ระบุชื่อหน่วยที่ร่วมในอุบัติเหตุ)

๓. ช่วงเวลาของการเกิดอุบัติเหตุ (ระบุว่า ขณะปฏิบัติราชการ หรือขณะมิได้ปฏิบัติราชการ)

๔. ลักษณะอุบัติเหตุ (ระบุว่า ขณะปฏิบัติหน้าที่ หรือขณะมิได้ปฏิบัติหน้าที่)

๕. เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยสรุป (ยศ ชื่อ ชื่อสกุล ตำแหน่ง สังกัด บรรยายเหตุการณ์ที่เกิดขึ้น

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

๖. การบาดเจ็บ (ระบุว่าผู้ร่วมในอุบัติเหตุมีหน้าที่เกี่ยวข้องอย่างไร บาดเจ็บขึ้นใด จำนวนกี่คน
พลอดภัยกี่คน)

๗. ความชำรุดเสียหาย (ให้ระบุทรัพย์สินของทางราชการอะไรบ้าง เสียหายขึ้นใด
ทรัพย์สินที่เกี่ยวข้องอื่น ๆ มีอะไรบ้าง เสียหายขึ้นใด)

๘. สาเหตุขั้นต้นที่คาดว่าจะเป็นไปได้ (ระบุองค์ประกอบที่คาดว่าจะเป็สาเหตุ)

.....
๙. การปฏิบัติที่ได้ดำเนินการไปแล้วและอื่น ๆ (เมื่อเกิดเหตุขึ้นแล้ว ได้สั่งการและดำเนินการ
อย่างไรบ้าง และจะดำเนินการต่อไปอย่างไร)

๑๐. ข้อมูลอื่น ๆ (ข้อเสนอแนะที่เห็นว่าเป็นประโยชน์ในการแก้ไขขั้นต้น หรือที่หน่วยเกี่ยวข้อง
จะดำเนินการต่อไป)

(ลงชื่อ)

(ตำแหน่ง)

ผู้ส่งข่าว หน่วย วัน เดือน ปี, เวลา

ผู้รับข่าว หน่วย วัน เดือน ปี, เวลา

หมายเหตุ ข้อความภายในวงเล็บเป็นข้อขยายความที่จะเขียน

รายงานอากาศยานอุบัติการณ์ (ขั้นต้น)

เรียน ผบ.ทอ.(ผ่าน ศปก.ทอ. และ สนภ.ทอ.)

๑. แบบอากาศยานหมายเลข ทอ.สังกัด

๒. ยศ - ชื่อนักบิน

๒.๑หน้าที่การบิน

๒.๒หน้าที่การบิน

๒.๓หน้าที่การบิน

๒.๔หน้าที่การบิน

๓. การกิจ

๔. วันที่ เดือน พ.ศ.เวลา

๕. สถานที่เกิดเหตุ

๖. เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยสรุป

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

๗. ความชำรุดเสียหายของอากาศยาน

๘. ความเสียหายอื่น ๆ

๙. การปฏิบัติที่ได้ดำเนินการไปแล้ว และอื่น ๆ ที่ควรทราบ

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

(ลงชื่อ)

(ตำแหน่ง)

ผู้ส่งข่าวหน่วยวัน เดือน ปี, เวลา

ผู้รับข่าวหน่วยวัน เดือน ปี, เวลา

(ตัวอย่าง)

รายงานอากาศยานอุบัติการณ์ (ขั้นต้น)

เรียน ผบ.ทอ.(ผ่าน ศปก.ทอ. และ สนภ.ทอ.)

๑. แบบอากาศยาน **บร.ต.๑** หมายเลข ทอ. **๒/๕๕** สังกัด **ฝูง.๔๐๔ บน.๔**
๒. ยศ - ชื่อนักบิน
 - ๒.๑ **น.ท.สุรพัฒน์ เทียมเทียบริตน์** หน้าที่ **ผู้ควบคุมภารกิจ**
 - ๒.๒ **น.ต.เสื่อ ลือนาม** หน้าที่ **นักบินภายใน**
 - ๒.๓ **ร.อ.โสฬส ชันเดช** หน้าที่ **ผู้ควบคุมอุปกรณ์ระบบตรวจจับ**
 - ๒.๔ **พ.อ.อ.อำนาจ มาศิริ** หน้าที่ **นักบินภายนอก**
๓. ภารกิจ **ฝึกบินลาดตระเวนทางอากาศ**
๔. วันที่ **๒** เดือน **ก.ย.** พ.ศ. **๕๕** เวลา **๑๐๐๐**
๕. สถานที่เกิดเหตุ **สนามบินตาคี**
๖. เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยสรุป **ขณะบินกลับสนามที่ระยะสูง ๒,๐๐๐ ฟุต เกิด บ.ชนนก**
นบ.สามารถควบคุม บ.ลงสนามด้วยความปลอดภัย
๗. ความชำรุดเสียหายของอากาศยาน **ตรวจพบรอยฉีกขาดบริเวณชายหน้าปีกซ้าย ยาว ๑ นิ้ว**
๘. ความเสียหายอื่น ๆ **ไม่มี**
๙. การปฏิบัติที่ได้ดำเนินการไปแล้ว และอื่น ๆ ที่ควรทราบ
 - ๙.๑ **ถ่ายรูปบริเวณชายหน้าปีกซ้าย**
 - ๙.๒ **แจ้ง ขอ.ตรวจสอบเพื่อประเมินค่าความชำรุดเสียหาย**

น.อ.พงษ์สวัสดิ์ จันทรรสาร

ผบ.บน.๔

ผู้ส่งข่าว **ร.อ.ประเสริฐ วงศ์ไทย** หน่วย **ฝูง.๔๐๔ บน.๔**

ผู้รับข่าว **จ.ต.สมชาย กลัดเพชร** หน่วย **ศปก.ทอ./สนภ.ทอ.**

วัน เดือน ปี, เวลา **๒ ก.ย.๕๕, ๑๑๓๐**

วัน เดือน ปี, เวลา **๒ ก.ย.๕๕, ๑๑๓๐**

รายงานอากาศยานคาดว่าจะสูญหาย (ขั้นต้น)

เรียน ผบ.ทอ.(ผ่าน ศปก.ทอ. และ สนภ.ทอ.)

๑. แบบอากาศยานหมายเลข ทอ. สังกัด.....
๒. ยศ - ชื่อนักบิน
 - ๒.๑.....หน้าที่การบิน
 - ๒.๒.....หน้าที่การบิน
 - ๒.๓.....หน้าที่การบิน
 - ๒.๔.....หน้าที่การบิน
๓. ภารกิจ
๔. สนามบินต้นทาง วัน - เวลาที่ออกเดินทาง
๕. เส้นทางบิน
๖. สนามบินปลายทางกำหนดวัน - เวลาถึงสนามบิน
๗. ข้อมูลของอากาศยานที่ได้รับรายงานเป็นครั้งสุดท้าย
 - ๗.๑ วัน - เวลา.....
 - ๗.๒ ตำแหน่ง/พิกัด
 - ๗.๓ หน่วยควบคุมจราจรทางอากาศที่รับรายงาน
๘. อื่น ๆ

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

(ลงชื่อ)
(ตำแหน่ง)

ผู้ส่งข่าว หน่วยวัน เดือน ปี, เวลา
ผู้รับข่าว หน่วยวัน เดือน ปี, เวลา

(ตัวอย่าง)

รายงานอากาศยานคาดว่าจะสูญหาย (ขั้นต้น)

เรียน ผบ.ทอ.(ผ่าน ศปก.ทอ. และ สนภ.ทอ.)

๑. แบบอากาศยาน **บร.ต.๑** หมายเลข ทอ. **๓/๕๕** สังกัด **ฝูง.๔๐๔ บน.๔**
๒. ยศ - ชื่อนักบิน
 - ๒.๑ **น.ท.สุรพัฒน์ เทียมเทียบริตน์** หน้าที่ **ผู้ควบคุมภารกิจ**
 - ๒.๒ **น.ต.เสื่อ ลื่อนาม** หน้าที่ **นักบินภายใน**
 - ๒.๓ **ร.อ.โสฬส ชันเดช** หน้าที่ **ผู้ควบคุมอุปกรณ์ระบบตรวจจับ**
 - ๒.๔ **พ.อ.อ.อำนาจ มาศิริ** หน้าที่ **นักบินภายนอก**
๓. ภารกิจ **บินเดินทาง**
๔. สนามบินต้นทาง **ตาคลี** วัน - เวลาที่ออกเดินทาง **๓ ก.ย.๕๕, ๑๐๐๐**
๕. เส้นทางบิน **ตาคลี - พิชณุโลก**
๖. สนามบินปลายทาง **พิษณุโลก** กำหนดวัน - เวลาถึงสนามบิน **๓ ก.ย.๕๕, ๑๑๑๕**
๗. ข้อมูลของอากาศยานที่ได้รับรายงานเป็นครั้งสุดท้าย
 - ๗.๑ วัน - เวลา **๓ ก.ย.๕๕, ๑๑๐๐**
 - ๗.๒ ตำแหน่ง/พิกัด **ทิศทาง ๑๗๕ องศา ระยะทาง ๓๕ ไมล์ทะเล จากสนามบิน พิชณุโลก ระยะสูง ๖,๐๐๐ ฟุต**
 - ๗.๓ หน่วยควบคุมจราจรทางอากาศที่รับรายงาน **สร.๖ (พิษณุโลก)**
๘. อื่น ๆ **ตรวจสอบข้อมูลของสถานีควบคุมการบินภาคพื้น (Ground Control Station : GCS) พบว่า พิกัด 163245N 1003044E เป็นพิกัดสุดท้ายที่ถูกบันทึกไว้**

น.อ.พงษ์สวัสดิ์ จันทรรสาร

ผบ.บน.๔

ผู้ส่งข่าว **ร.อ.ประเสริฐ วงศ์ไทย** หน่วย **ฝูง.๔๐๔ บน.๔**

วัน เดือน ปี, เวลา **๓ ก.ย.๕๕, ๑๑๓๐**

ผู้รับข่าว **จ.ต.สมชาย กลัดเพชร** หน่วย **ศปก.ทอ./สนภ.ทอ.**

วัน เดือน ปี, เวลา **๓ ก.ย.๕๕, ๑๑๓๐**

รายงานอากาศยานใกล้จะชนกัน (ขั้นต้น)

เรียน ผบ.ทอ.(ผ่าน สนภ.ทอ.)

๑. แบบอากาศยานหมายเลข ทอ.สังกัด

๒. ยศ - ชื่อนักบิน

๒.๑หน้าที่การบิน

๒.๒หน้าที่การบิน

๒.๓หน้าที่การบิน

๒.๔หน้าที่การบิน

๓. ภารกิจ

๔. แบบอากาศยาน (คู่มือ) สังกัด นามเรียกขาน.....

๕. หน่วยควบคุมจราจรทางอากาศ

๖. วัน - เวลา และสถานที่เกิดเหตุการณ์

๖.๑ วัน - เวลา

๖.๒ ตำแหน่ง/พิกัด

๗. เหตุการณ์โดยสรุป

.....

๘. การปฏิบัติหรือการดำเนินการที่จะเป็นประโยชน์ต่อการวิเคราะห์ และป้องกัน อ. ใกล้จะชนกัน

.....

.....

(ลงชื่อ)

(ตำแหน่ง)

ผู้ส่งข่าวหน่วยวัน เดือน ปี, เวลา

ผู้รับข่าวหน่วยวัน เดือน ปี, เวลา

(ตัวอย่าง)

รายงานอากาศยานใกล้จะชนกัน (ขั้นต้น)

เรียน ผบ.ทอ.(ผ่าน สนภ.ทอ.)

๑. แบบอากาศยาน **บร.ต.๑** หมายเลข ทอ. **๔/๕๕** สังกัด **ฝูง.๔๐๔ บน.๔**
๒. ยศ - ชื่อนักบิน
 - ๒.๑ **น.ท.สุรพัฒน์ เทียมเทียบริตน์** หน้าที่ **ผู้ควบคุมภารกิจ**
 - ๒.๒ **น.ต.เสื่อ ลือนาม** หน้าที่ **นักบินภายใน**
 - ๒.๓ **ร.อ.โสฬส ชันเดช** หน้าที่ **ผู้ควบคุมอุปกรณ์ระบบตรวจจับ**
 - ๒.๔ **พ.อ.อ.อำนาจ มาศิริ** หน้าที่ **นักบินภายนอก**
๓. ภารกิจ **ฝึกบินลาดตระเวนทางอากาศ** เส้นทางบิน **ตาคี - พิษณุโลก**
๔. แบบอากาศยาน (คู่มือ) **Boeing 737-400** สังกัด **บกท. นามเรียกขาน TG-111**
๕. หน่วยควบคุมจราจรทางอากาศ **PSL Approach Control และ สร.๖ (พิษณุโลก)**
๖. วัน - เวลา และสถานที่เกิดเหตุการณ์
 - ๖.๑ วัน - เวลา **๔ ก.ย.๕๕, ๑๐๑๐**
 - ๖.๒ ตำแหน่ง/พิกัด **ทิศทาง ๑๘๐ องศา ระยะทาง ๑๒ ไมล์ทะเล จากสนามบินพิษณุโลก**
ระยะสูง ๔,๐๐๐ ฟุต
๗. เหตุการณ์โดยสรุป **ขณะลาดตระเวนถ่ายภาพทางอากาศ พบว่ามี บ.โดยสารของ บกท. บินได้เข้ามาในบริเวณพื้นที่ปฏิบัติการ และผ่านด้านหน้าของ บ. ในระยะใกล้**
๘. การปฏิบัติหรือการดำเนินการที่จะเป็นประโยชน์ต่อการวิเคราะห์ และป้องกัน อ.ใกล้จะชนกัน
 - ๘.๑ **บน.๔ ติดต่อบวท. และ PSL App. ให้และถอดเทปช่วงเวลาที่เกิดเหตุเรียบร้อยแล้ว**
 - ๘.๒ **บน.๔ ประสาน บกท. ทราบถึงเหตุการณ์ที่เกิดขึ้น**
 - ๘.๓ **บันทึกคำให้การของ นบ.ภายในและผู้ควบคุมอุปกรณ์ระบบตรวจจับเรียบร้อยแล้ว**

น.อ.พงษ์สวัสดิ์ จันทรรสาร

ผบ.บน.๔

ผู้ส่งข่าว **ร.อ.ประเสริฐ วงศ์ไทย** หน่วย **ฝูง.๔๐๔ บน.๔**

วัน เดือน ปี, เวลา **๔ ก.ย.๕๕, ๑๑๔๕**

ผู้รับข่าว **จ.ต.สมชาย กลัดเพชร** หน่วย **ศปก.ทอ./สนภ.ทอ.**

วัน เดือน ปี, เวลา **๔ ก.ย.๕๕, ๑๑๔๕**

แบบที่ ๕-๑

รายงานอันตราย

วันที่เดือน.....พ.ศ.

เรื่อง รายงานอันตราย

เรียน

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

(ลงชื่อ)

(ตำแหน่ง)

หมายเหตุ

๑. เป็นการรายงานการปฏิบัติ สถานการณ์ หรือสิ่งแวดล้อมใด ๆ ที่อาจก่อให้เกิดความไม่ปลอดภัยต่อบุคคล อากาศยาน อาวุธที่ใช้กับอากาศยาน สิ่งอำนวยความสะดวก และอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องกับการบิน โดยที่การปฏิบัติ สถานการณ์ หรือสิ่งแวดล้อมนั้น ๆ ยังไม่ทำให้เกิดการบาดเจ็บต่อบุคคลหรือความเสียหายต่ออากาศยาน

๒. ในช่อง “เรียน” อาจเรียน นทบ.ฝูง.๔๐๔ บน.๔ หรือ นทบ.บน.๔ ก็ได้

๓. บรรยายเหตุการณ์ (วัน เดือน ปี เวลา สรุปว่าใครหรืออะไร ทำอะไร ที่ไหน เมื่อไร และ/หรือเกิดขึ้นอย่างไร) และอาจให้ข้อเสนอแนะในการแก้ไขได้

๔. ผู้เขียนรายงานนี้จะลงลายมือชื่อ/ตำแหน่ง ในช่อง (ลงชื่อ)/(ตำแหน่ง) หรือไม่ก็ได้

(ตัวอย่าง)

รายงานอันตราย

๕ ก.ย.๕๕

เรื่อง รายงานอันตราย

เรียน นภ.บณ.๔

เมื่อ ๕ ก.ย.๕๕, ๑๒๐๐ กระผม น.ต.สมชาย สมชาตินักรบ นยก.ฝยก.ฝูง.๔๐๔ บณ.๔ ได้นำ
บร.ต.๑ หมายเลข ทอ. ๕/๕๕ สังกัด ฝูง.๔๐๔ บณ.๔ ขึ้นปฏิบัติการกิจฝึกบินลาดตระเวนทางอากาศ หลังจาก
ฝึกเสร็จเรียบร้อยแล้ว ได้นำ บ.บินกลับสนามบิน ขณะ บ.อยู่ในขาสุดท้ายใกล้จะลงสนามบิน สังเกตเห็น
รถบรรทุกเล็กวิ่งผ่านได้ บ.ในระยะใกล้ เหตุเกิดเมื่อเวลา ๑๓๔๕

จึงเรียนมาเพื่อดำเนินการต่อไป

น.ต.สมชาย สมชาตินักรบ

นยก.ฝยก.ฝูง.๔๐๔ บณ.๔

แบบที่ ๕-๒

รายงานอันตราย ที่/.....

วันที่เดือน.....พ.ศ.

๑. เหตุการณ์ที่เกิดขึ้น.....

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

๒. การสอบสวน.....

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

๓. สรุป

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

๔. การแก้ไข/ข้อเสนอแนะ

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

(ลงชื่อ)

(ตำแหน่ง)

(ตัวอย่าง)

รายงานอันตราย ที่ ๑/๕๕

๖ ก.ย.๕๕

๑. เหตุการณ์ที่เกิดขึ้น เมื่อ ๕ ก.ย.๕๕, ๑๒๐๐ น.ต.สมชาย สมชาติൻกรบ นายก.ฝยก.ฝุง.๔๐๔ บ.น.๔ ได้รับคำสั่งให้นำ บ.ร.๑ หมายเลข ทอ. ๕/๕๕ สังกัด ฝุง.๔๐๔ บ.น.๔ ขึ้นปฏิบัติการกิจฝักฝักบินลาดตระเวนทางอากาศ หลังจาก ฝักฝักเสร็จเรียบร้อยแล้ว ได้นำ บ.บินกลับสนามบิน ขณะ บ.อยู่ในอากาศท้าย บ.ใกล้จะลงสนามบิน นบ.ภายนอกตรวจพบ รถบรรทุกเล็กวิ่งผ่านได้ บ.ในระยะใกล้ บริเวณถนนที่ติดกับหัวทางวิ่ง ๑๘ ซึ่งอาจจะเป็นอันตรายในกรณีที่ บ.บินต่ำกว่าปกติ

๒. การสอบสวน

๒.๑ จากการสอบถาม พ.อ.อ.แจ้ง ครอบคอบ ได้ปฏิบัติหน้าที่ขณะ นบ.ของ บ.ร.๑ หมายเลข ทอ. ๕/๕๕ ขอนำ บ.กลับลงสนามบินเมื่อเวลา ๑๓๑๕ จึงได้แจ้งให้ นบ.นำ บ.เข้าต่อวงจรที่ขาตามลม เมื่อ นบ.นำ บ.เข้าต่อวงจรขาตามลมแล้ว ได้แจ้งให้ นบ.รายงานที่ขาสุดท้าย ต่อจากนั้น พ.อ.อ.แจ้ง ฯ ได้แจ้งให้ จ.น.ท.ส.ท.เปิดไฟสัญญาณห้ามรถผ่านบริเวณถนนเวหา ๑ ซึ่งเป็นถนนตัดผ่านหัวทางวิ่ง ๑๘ หลังจากนั้นได้ให้ นบ.นำ บ.ลงสนามบินตามปกติ และได้รับแจ้งจาก นบ.ว่ามีรถวิ่งผ่านถนน เวหา ๑ ขณะที่ บ.ร่อนลงผ่านถนนเวหา ๑

๒.๒ ข้อมูลจากการสอบถาม น.ต.ช่วง โยธา หน.ผช.ย.กรก.บ.น.๔ ทราบว่าจากเหตุการณ์ดังกล่าวได้ให้ จ.น.ท.ไฟฟ้าตรวจสอบระบบไฟแจ้งเตือนให้รถหยุด ตั้งแต่ปุ่ม ปิด-เปิด จ.กร.ร.ย ทส.บ.น.๔ ไปจนกระทั่งถึงไฟสัญญาณ ปรากฏว่า ใช้งานได้ปกติ แต่จากการตรวจสอบในวันและเวลาที่เกิดเหตุการณ์ดังกล่าว พบว่า ผช.ฯ ได้ดับไฟฟ้าบริเวณบ้านพักอาศัยและ บริเวณถนนเวหา ๑ เพื่อตัดต้นไม้ที่อยู่ใกล้สายไฟ เมื่อ จ.น.ท.หอบังคับการบินแจ้งให้ ส.ท.เปิดไฟสัญญาณ แต่ไฟสัญญาณไม่ติด เนื่องจากไฟฟ้าดับ

๒.๓ ข้อมูลระบบไฟสัญญาณบริเวณถนนเวหา ๑ ระบบไฟสัญญาณมีไว้เพื่อเปิดแสดงให้รถหยุดรอก่อนจะวิ่งตัดหัวทางวิ่งทั้ง ๒ ด้าน ขณะที่ บ.ลงสนามบิน โดยจะเป็นไฟสัญญาณสีเขียวให้วิ่งผ่านได้ และไฟสัญญาณสีแดงให้รถหยุดรอ ระบบไฟฟ้าที่นำมาใช้กับระบบไฟสัญญาณใช้ไฟฟ้าจากสายไฟฟ้าหลักที่เข้าบ้านพักอาศัย ส่วนการควบคุมไฟสัญญาณจะมีสายควบคุมไปยังร.ร.ย ทส.บ.น.๔ ซึ่งตั้งอยู่บริเวณใกล้เคียงกับถนนเวหา ๑ โดยมี จ.น.ท.ส.ท.ฯ เป็นผู้เปิดใช้งานตามที่ จ.น.ท.หอบังคับการบินแจ้งทางวิทยุ

๓. สรุป จากเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นตรวจสอบแล้วพบว่า นบ.นำ บ.ลงสนามบินขณะ บ.อยู่ในอากาศท้ายผ่านถนนเวหา ๑ มีรถบรรทุกเล็กวิ่งผ่านโดยไม่หยุดรอบริเวณไฟสัญญาณ เกิดจาก ผช.ย.กรก.บ.น.๔ ตัดกระแสไฟฟ้าบริเวณบ้านพักอาศัยและถนนเวหา ๑ เพื่อตัดต้นไม้ ทำให้ไม่มีกระแสไฟฟ้าไปอำนวยความสะดวกการทำงานของระบบไฟสัญญาณ เมื่อ จ.น.ท.หอบังคับการบินแจ้งทางวิทยุให้ จ.น.ท.ส.ท.ฯ เปิดไฟสัญญาณแสดงให้รถหยุดจึงไม่มีไฟสัญญาณดังกล่าว

๔. การแก้ไข/ข้อเสนอแนะ

๔.๑ ระบบไฟสัญญาณ เมื่อกรณีเกิดไฟฟ้าดับหรือสัญญาณขัดข้อง ให้ นกข.ดำเนินการดังนี้

๔.๑.๑ ให้ ผช.ย.กรก.บ.น.๔ แจ้งให้ จ.น.ท.หอบังคับการบินทราบ

๔.๑.๒ ให้ จ.น.ท.หอบังคับการบิน ประสาน ร.ร.ย ทส.บ.น.๔ ทราบ เพื่อใช้ จ.น.ท.ปิดกั้นถนน ขณะ บ.ลงสนามบินแทนไฟสัญญาณ

๔.๑.๓ ให้ หน.น.ข.ต.บ.น.๔ อบรมชี้แจง หน่วยสมทบ ข้าราชการ ลูกจ้างและครอบครัว เพิ่มความระมัดระวังในการขับยานพาหนะผ่านบริเวณหัวทางวิ่ง จะต้องปฏิบัติตามไฟสัญญาณ และให้สังเกตว่าไม่มี บ.กำลังวิ่งขึ้น-ลงสนามบิน

๔.๒ ให้ ผช.ย.กรก.บ.น.๔ ทำแผ่นป้ายอักษร ระวังเครื่องบินขึ้น-ลง ติดตั้งบริเวณไฟสัญญาณให้เห็นเด่นชัด

น.อ.พลวัตร อินทวิเศษ

เสธ.บ.น.๔

รายงานผลการวิเคราะห์อันตราย



บันทึกข้อความ

ส่วนราชการ.....

ที่.....วันที่.....

เรื่อง รายงานผลการวิเคราะห์อันตราย.....

เรียน ผอ.สนภ.ทอ.

๑. เหตุการณ์ที่เกิดขึ้น.....

.....

.....

๒. ข้อมูล

๒.๑

๒.๒

๒.๓

ฯลฯ

๓. สาเหตุที่ทำให้เกิดอันตราย

๓.๑

๓.๒

๓.๓

ฯลฯ

๔. การแก้ไขและข้อเสนอแนะ

๔.๑

๔.๒

๔.๓

ฯลฯ

จึงเรียนมาเพื่อพิจารณาดำเนินการให้ต่อไป

น.อ.

ผบ.ปน.๔

(ตัวอย่าง)



บันทึกข้อความ

ส่วนราชการ..... บ.น.๔ (บก.โทร.๕-๓๒๐๖)

ที่..... กท.๐๖๑๘.๑/๑๓๖๖

วันที่..... ๑๐ ก.ย.๕๕

เรื่อง..... รายงานผลการวิเคราะห์อันตราย

เรียน ผอ.สนภ.ทอ.

๑. เหตุการณ์ที่เกิดขึ้น เมื่อ ๘ ก.ย.๕๕, ๑๒๐๐ น.ท.เสือ ลื่อนนาม นยก.ฝยก.ฝง.๔๐๔ บ.น.๔ ได้นำ บร.ต.๑ หมายเลข ทอ.๖/๕๕ สังกัด ฝง.๔๐๔ บ.น.๔ บินลาดตระเวนทางอากาศ บริเวณ VT D49 หลังจาก นบ.นำ บ.ลงสนามบินหาดใหญ่ และขับเคลื่อน บ.เข้าลานจอดเรียบร้อย จนท.บริการ ชพ.ได้นำรถบริการ ชพ. มาเติมให้กับ บ. แต่ขณะเติม ชพ. จนท.ไม่ได้ติดตั้งสายดินให้กับ บ. เพื่อป้องกันการเกิดไฟฟ้าสถิต

๒. ข้อมูล

๒.๑ จากการสอบถาม พ.อ.อ.ข้าซอง การเติม จนท.เติมเชื้อเพลิง มว.บชพ.ผล. บ.น.๕๖ ทราบว่าหลังจาก บร.ต.๑ หมายเลข ทอ. ๖/๕๕ เข้าจอดในลานจอดเรียบร้อยแล้ว ได้นำรถ ชพ. มาให้บริการ โดยที่ก่อนเติม ชพ.ได้นำสายดินมาต่อเข้ากับ บ. แต่สายดินขาดจากการกัดกร่อนของสนิม จึงเติม ชพ.โดยไม่ได้ติดตั้งสายดินและได้ให้บริการ ชพ.จนเสร็จเรียบร้อย

๒.๒ จากการสอบถาม พ.อ.อ.ไว เร็วเสมอ พลขับรถเติมเชื้อเพลิง มว.บชพ.ผล. บ.น.๕๖ ทราบว่า ได้เห็น พ.อ.อ.ข้าซอง ฯ นำสายดินมาติดตั้งกับ บ. แต่สายดินขาดเนื่องจากสายดินเก่าและเป็นสนิม พ.อ.อ.ข้าซอง ฯ จึงเติม ชพ.โดยไม่ได้ติดตั้งสายดิน

๓. สาเหตุที่ทำให้เกิดอันตราย

การที่ไม่ติดตั้งสายดินก่อนเติม ชพ. หากเกิดไฟฟ้าสถิตขณะเติม ชพ. อาจทำให้เกิดไฟไหม้ บ.ได้

๔. การแก้ไขและข้อเสนอแนะ

๔.๑ ให้ผู้กำกับดูแลกวดขันให้ จนท.เติม ชพ.ตรวจสอบสายดินประจำรถ ให้มีสภาพพร้อมใช้งานตลอดเวลา หากมีสภาพชำรุดให้เปลี่ยนใหม่

๔.๒ ให้ผู้กำกับดูแลกวดขันให้ จนท.เติม ชพ.ต้องติดตั้งสายดินทุกครั้ง ขณะเติม ชพ.

จึงเรียนมาเพื่อพิจารณาดำเนินการให้ต่อไป

น.อ.พงษ์สวัสดิ์ จันทสาร

ผบ.บ.น.๔

รายงานผลการวิเคราะห์อากาศยานใกล้จะชนกัน



บันทึกข้อความ

ส่วนราชการ.....

ที่..... วันที่.....

เรื่อง.....รายงานผลการวิเคราะห์อากาศยานใกล้จะชนกัน.....

เรียน ผบ.ทอ.(ผ่าน สนภ.ทอ.)

๑. เหตุการณ์ที่เกิดขึ้น

เมื่อ เวลา ยศ - ชื่อ (นบ.)..... ตำแหน่ง..... ได้รับคำสั่งให้นำ
พร.ต.๑ หมายเลข ทอ. สังกัด ขึ้นปฏิบัติภารกิจ..... (บรรยายลักษณะ
เหตุการณ์ที่เกิดขึ้น).....

๒. ข้อมูล

๒.๑

ฯลฯ

๓. การวิเคราะห์

๓.๑

ฯลฯ

๔. สาเหตุที่ทำให้อากาศยานใกล้จะชนกัน

๔.๑

ฯลฯ

๕. การแก้ไขและข้อเสนอแนะ

๕.๑

ฯลฯ

จึงเรียนมาเพื่อทราบ

(ลงชื่อ)

(ตำแหน่ง)

รายงานผลการวิเคราะห์อากาศยานอุบัติเหตุ (ชั้นอุบัติเหตุใหญ่)
(ของสำนักงานนิรภัยทหารอากาศ)



บันทึกข้อความ

ส่วนราชการ สนภ.ทอ.(กนภ.โทร.๒-๐๗๕๓)

ที่ กท ๐๖๑๔.๔/

วันที่

เรื่อง รายงานผลการวิเคราะห์ บรต.๑ หมายเลข ทอ.๑/๕๕ สังกัดฝูง ๔๐๔ บน ๔ อุบัติเหตุ รายที่ /

เรียน ผบ.ทอ.

๑. เหตุการณ์ที่เกิดขึ้น

เมื่อ.....เวลา.....ยศ-ชื่อ (นบ.).....ตำแหน่ง.....

๒. การบาดเจ็บและความชำรุดเสียหาย

๒.๑ การบาดเจ็บ (นักบิน/บุคคลอื่นที่เกี่ยวข้องกับ อ.อุบัติเหตุ)

เสียชีวิต บาดเจ็บสาหัส บาดเจ็บเล็กน้อย หรือปลอดภัย

๒.๒ ความชำรุดเสียหาย (อากาศยาน และทรัพย์สินที่เกี่ยวข้อง)

เสียหายจนจำหน่าย หรือขึ้นเสียหายมาก

๓. การหาข้อมูล

บรรยายข้อมูลที่รวบรวมได้เป็นข้อ ๆ เช่น จากการสอบถามปากคำนักบินจากพยานผู้รู้เห็นเหตุการณ์ จากการตรวจสอบบริเวณ อ.อุบัติเหตุ จากการตรวจสอบชิ้นส่วนซาก อ. และอื่น ๆ

๔. ข้อวินิจฉัย

เป็นการวิเคราะห์ข้อมูลในข้อ ๓ ออกมาเป็นข้อวินิจฉัย

๕. อันตรายที่พบ และเกี่ยวข้องกับ อ.อุบัติเหตุ

ในกรณีที่มีการวิเคราะห์ค้นพบอันตราย หรือสิ่งล่อแหลมที่เกี่ยวข้องกับกิจการนิรภัยการบินและเกี่ยวข้องกับ อ.อุบัติเหตุในครั้งนั้น ๆ ให้เสนอแนะการแก้ไขด้วย

๖. สาเหตุที่ทำให้เกิด อ.อุบัติเหตุ

สาเหตุจะมีกี่สาเหตุก็ได้ (ในกรณีที่ไม่สามารถหาสาเหตุได้ ให้ลงสาเหตุที่คาดว่าจะเป็นไปได้)

๗. การแก้ไขและข้อเสนอแนะ (ต้องครอบคลุมทุกสาเหตุ รวมทั้งการแก้ไขอันตรายที่พบด้วย)

๘. สนภ.ทอ.จะร่างการแก้ไขเพื่อป้องกันมิให้ อ.อุบัติเหตุ รายที่...../..... นำเรียน ผบ.ทอ.(ผ่าน เสธ.ทอ.) สั่งการให้ นกข.ดำเนินการต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อทราบ

พล.อ.ต.

ผอ.สนภ.ทอ.

ประธานกรรมการดำเนินการด้านนิรภัยการบิน ทอ.

รายงานผลการวิเคราะห์อากาศยานอุบัติเหตุ (ชั้นอุบัติเหตุย่อย)
(ของกองบิน ๔)



บันทึกข้อความ

ส่วนราชการ ... บ.๔ (บก.โทร.๕-๓๒๐๖)

ที่ ... กท.๐๖๑๘.๑/..... วันที่

เรื่อง ... รายงานผลการวิเคราะห์ บร.ต.๑ หมายเลข ทอ. ๒/๕๕ สังกัด ผง.๔๐๔ บ.๔ อุบัติเหตุ รายที่/.....

เรียน ผบ.ทอ.(ผ่าน สนภ.ทอ.)

๑. เหตุการณ์ที่เกิดขึ้น

เมื่อ.....เวลา.....ยศ-ชื่อ (นบ.).....ตำแหน่ง.....

๒. การบาดเจ็บและความชำรุดเสียหาย

๒.๑ การบาดเจ็บ (นักบิน/บุคคลอื่นที่เกี่ยวข้องกับ อ.อุบัติเหตุ)

บาดเจ็บเล็กน้อย หรือปลอดภัย

๒.๒ ความชำรุดเสียหาย (อากาศยาน และทรัพย์สินที่เกี่ยวข้อง)

เสียหายขึ้นเสียหายเล็กน้อย

๓. การหาข้อมูล

บรรยายข้อมูลที่รวบรวมได้เป็นข้อ ๆ เช่น จากการสอบถามปากคำนักบินจากพยานผู้รู้เห็น เหตุการณ์ จากการตรวจสอบบริเวณ อ.อุบัติเหตุ จากการตรวจสอบชิ้นส่วนซาก อ. และอื่น ๆ

๔. ข้อวินิจฉัย

เป็นการวิเคราะห์ข้อมูลในข้อ ๓ ออกมาเป็นข้อวินิจฉัย

๕. อันตรายที่พบ และเกี่ยวข้องกับ อ.อุบัติเหตุ

ในกรณีที่การวิเคราะห์ค้นพบอันตราย หรือสิ่งล่อแหลมที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมการบิน และเกี่ยวข้องกับ อ.อุบัติเหตุในครั้งนั้น ๆ ให้เสนอแนะการแก้ไขด้วย

๖. สาเหตุที่ทำให้เกิด อ.อุบัติเหตุ

สาเหตุจะมีกี่สาเหตุก็ได้ (ในกรณีที่ไม่สามารถหาสาเหตุได้ ให้ลงสาเหตุที่คาดว่าจะเป็นไปได้)

๗. การแก้ไขและข้อเสนอแนะ (ต้องครอบคลุมทุกสาเหตุ รวมทั้งการแก้ไขอันตรายที่พบด้วย)

จึงเรียนมาเพื่อทราบ

น.อ.

ผบ.บ.๔

หมายเหตุ ถ้าไม่มีข้อ ๕ ให้เลื่อนข้อต่อไปขึ้นไปแทน

รายงานผลการวิเคราะห์หาสาเหตุอุบัติเหตุภาคพื้นย่อย
(ของกองบิน ๔)



บันทึกข้อความ

ส่วนราชการ นน.๔ (บก.โทร.๕-๓๒๐๖)

ที่ กท.๐๖๑๘.๑/..... วันที่

เรื่อง รายงานผลการวิเคราะห์หาสาเหตุอุบัติเหตุภาคพื้นย่อย รายที่ /

เรียน ผบ.ทอ.

๑. เหตุการณ์ที่เกิดขึ้น

๑.๑ เมื่อ..... เวลา..... ยศ ชื่อ ชื่อสกุล

ตำแหน่ง.....สังกัด.....และ/หรือ (ระบุผู้ที่เกี่ยวข้องในอุบัติเหตุ)

การปฏิบัติภารกิจ/งาน (ระบุว่าปฏิบัติภารกิจหรือปฏิบัติงานอะไร)

๑.๒ (บรรยายเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นตามลำดับขั้นตอน)

๒. การบาดเจ็บและความชำรุดเสียหาย

๒.๑ การบาดเจ็บ (ให้ระบุว่าผู้ที่เกี่ยวข้องในอุบัติเหตุเกี่ยวข้องกับหน้าที่ใด บาดเจ็บขึ้นใด

จำนวนกี่คน และปลอดภัยกี่คน)

๒.๑.๑ (เสียชีวิต)

๒.๑.๒ (บาดเจ็บสาหัส)

๒.๑.๓ (บาดเจ็บเล็กน้อย)

๒.๑.๔ (ปลอดภัย)

๒.๒ ความเสียหาย

๒.๒.๑ ทรัพย์สินของทางราชการ (ให้ระบุว่าทรัพย์สินของทางราชการอะไรบ้าง
เสียหายขึ้นใด)

๒.๒.๒ ทรัพย์สินอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง (ให้ระบุว่าทรัพย์สินอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องอะไรบ้าง
เสียหายขึ้นใด).....

๓. ข้อเท็จจริง

(หมายถึงข้อเท็จจริงที่ได้จากการตรวจสอบข้อมูลเกี่ยวกับพยาน หลักฐาน ร่องรอย และอื่น ๆ
ที่ได้ดำเนินการรวบรวมให้ครอบคลุมทุกด้านที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งข้อมูลสนับสนุนจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง)

๓.๑ ข้อมูลด้านบุคคล (ให้ระบุที่มาของข้อมูลจากหลักฐานอะไร เช่น จากการสัมภาษณ์
พยาน จากประวัติบุคคล จากเอกสารข้อมูลด้านการแพทย์ เป็นต้น โดยพิจารณาถึงองค์ประกอบด้านบุคคล
ของผู้เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุ เช่น องค์ประกอบทางด้านจิตวิทยา ได้แก่ เจตคติ นิสัย อารมณ์ อาการเครียด
เหนื่อยล้า อื่น ๆ และองค์ประกอบทางด้านสรีระวิทยา ได้แก่ เพศ อายุ ความรู้/ประสบการณ์ในงานที่
ปฏิบัติการใช้ยา เครื่องดื่มประเภทแอลกอฮอล์ และอื่น ๆ)

๓.๒ ข้อมูลด้านวัสดุ ให้ระบุที่มาของข้อมูลหลักฐานอะไร เช่น จากคู่มือ คำสั่งเทคนิค คำแนะนำในการใช้งาน เป็นต้น โดยพิจารณาถึงสภาพของวัสดุหรือสิ่งอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุ ลักษณะการใช้งาน ได้แก่ การแผนแบบ การสร้าง/กระบวนการผลิตวัสดุ การเก็บรักษา การบรรจุหีบห่อ การขนย้าย การบำรุงรักษา การตรวจการซ่อมบำรุงและอื่น ๆ)

๓.๓ ข้อมูลด้านสิ่งแวดล้อม (ให้ระบุที่มาของข้อมูลจากหลักฐานอะไร เช่น จากการตรวจสอบบริเวณอุบัติเหตุ จากรายงานสภาพอากาศ เป็นต้น โดยพิจารณาถึงผลกระทบที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ เช่น สภาพอากาศ การระบายอากาศ อุณหภูมิ ทัศนวิสัย มลภาวะเป็นพิษ เป็นต้น)

๓.๔ ข้อมูลด้านการจัดดำเนินงานและการปฏิบัติ (ให้ระบุที่มาของข้อมูลจากหลักฐานอะไร เช่น ระเบียบ คำสั่ง การสัมภาษณ์ การให้ถ้อยคำของพยาน เป็นต้น โดยพิจารณาตามระเบียบ คำสั่ง นโยบาย การดำเนินงาน การปฏิบัติประจำ การควบคุม การกำกับดูแล การสนับสนุน อุปกรณ์สิ่งอำนวยความสะดวก และอื่น ๆ)

๓.๕ ข้อมูลด้านอื่น ๆ

๔. ข้อวินิจฉัย/สิ่งที่ค้นพบ (สรุปข้อวินิจฉัยหรือการวิเคราะห์ สรุปข้อเท็จจริงเป็นข้อ ๆ เรียงลำดับเหตุการณ์ที่เกิดอุบัติเหตุ)

๕. สาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ

ในกรณีที่สามารถวิเคราะห์หาสาเหตุได้และมีหลายสาเหตุ ให้เรียงลำดับสาเหตุ และ/หรือ องค์ประกอบสาเหตุตามลำดับเหตุการณ์

ในกรณีที่ไม่มีหลักฐานเพียงพอที่จะวิเคราะห์หาสาเหตุได้ให้บ่งสาเหตุที่คาดว่าจะเป็นไปได้

๕.๑

๕.๒

๕.๓

๖. ข้อบกพร่องที่ค้นพบแต่ไม่เกี่ยวกับสาเหตุ (ถ้ามีสิ่งค้นพบที่ไม่เกี่ยวข้องกับสาเหตุ หรือจะต้องแก้ไขให้ระบุไว้)

๗. การแก้ไขและข้อเสนอแนะ (ให้พิจารณาครอบคลุมทุกสาเหตุ และ/หรือองค์ประกอบ)

๗.๑

๗.๒

จึงเรียนมาเพื่อทราบ

น.อ.

ผบ.บณ.๔

หมายเหตุ เอกสารใช้ประกอบในการรายงานผลการวิเคราะห์หาสาเหตุอุบัติเหตุภาคพื้น

๑. กรณีอุบัติเหตุภาคพื้นร้ายแรง
 - ๑.๑ รายการข้อมูลอุบัติเหตุภาคพื้น
 - ๑.๒ เอกสารข้อมูลด้านการแพทย์
 - ๑.๓ เอกสารบันทึกถ้อยคำพยาน (ตามแบบรายงานในผนวก ซ)
 - ๑.๔ แผนที่สังเขป หรือแผนภูมิของสถานที่ หรืออุปกรณ์ที่ร่วมในอุบัติเหตุ
 - ๑.๕ ภาพถ่ายหลักฐานการเกิดอุบัติเหตุ
 - ๑.๖ เอกสารข้อมูลอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง
๒. กรณีที่เป็นอุบัติเหตุภาคพื้นย่อย
 - ๒.๑ รายการข้อมูลอุบัติเหตุภาคพื้น
 - ๒.๒ เอกสารข้อมูลด้านการแพทย์
 - ๒.๓ เอกสารบันทึกถ้อยคำพยาน (ตามแบบรายงานในผนวก ซ)
 - ๒.๔ แผนที่สังเขป หรือแผนภูมิของสถานที่ หรืออุปกรณ์ที่ร่วมในอุบัติเหตุ
 - ๒.๕ เอกสารข้อมูลอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง



รายงานผลการวิเคราะห์อากาศยานอุบัติเหตุ (ชั้นอุบัติเหตุ)

บันทึกข้อความ

ส่วนราชการ..... บณ.๔ (บก.โทร.๕-๓๒๐๖)

ที่..... กท ๐๖๑๘.๑/

วันที่.....

เรื่อง..... รายงานผลการวิเคราะห์ บร.ต.๑ หมายเลข ทอ. ๖/๕๕ สังกัด ฝูงบิน ๔๐๔ บณ.๔ อุบัติการณ์.....

เรียน..... ผบ.ทอ.(ผ่าน สนภ.ทอ.)

๑. เหตุการณ์ที่เกิดขึ้น

เมื่อ..... เวลา.....ยศ-ชื่อ (นบ.).....ตำแหน่ง.....

ได้รับคำสั่งให้ บร.ต.๑ หมายเลข ทอ. ๖/๕๕ ไปทำการบินภารกิจ.....

(บรรยายลักษณะเหตุการณ์ที่เกิดขึ้น).....

๒. ความชำรุดเสียหาย

(บรรยายถึงความเสียหายที่เกิดขึ้นกับอากาศยาน)

๓. การหาข้อมูล

บรรยายข้อมูลที่รวบรวมได้เป็นข้อ เช่น จากการสอบถามปากคำนักบิน จากพยานผู้รู้เห็นเหตุการณ์ จากการตรวจสอบบริเวณ อ.อุบัติเหตุ จากการตรวจสอบชิ้นส่วนของ อ. และอื่น ๆ

๔. ข้อวินิจฉัย

เป็นการวิเคราะห์ข้อมูลใน ข้อ ๓ ออกมาเป็นข้อวินิจฉัย

๕. สิ่งที่ตรวจพบแต่ไม่เกี่ยวกับสาเหตุของ อ.อุบัติเหตุ

ในกรณีที่การวิเคราะห์ค้นพบจุดอันตราย หรือสิ่งล่อแหลมที่เกี่ยวข้องกับกิจการนิตยการบิน แต่ไม่ได้เกี่ยวข้องกับสาเหตุของ อ.อุบัติเหตุในครั้งนั้น ๆ ให้เสนอแนะการแก้ไขด้วย

๖. สาเหตุที่ทำให้เกิด อ.อุบัติเหตุ

ในกรณีที่หาสาเหตุได้ ถ้ามีหลายสาเหตุให้เรียงลำดับตามน้ำหนักความสำคัญจากมากไปน้อย และลงใจความโดยย่อของสาเหตุนั้น ๆ ด้วย

ในกรณีที่ไม่สามารถหาสาเหตุได้ ให้ลงสาเหตุที่อาจจะเป็นไปได้ สาเหตุที่อาจจะเป็นไปได้จะมีสาเหตุก็ได้

๗. การแก้ไขและข้อเสนอแนะ

ต้องครอบคลุมทุกสาเหตุ รวมทั้งการแก้ไขอันตรายที่พบด้วย

จึงเรียนมาเพื่อทราบ

น.อ.

ผบ.บณ.๔

หมายเหตุ ๑. ถ้าไม่มีข้อ ๕ ให้เลื่อนข้อต่อไปขึ้นไปแทน

๒. ให้แนบหลักฐานและข้อมูลเฉพาะที่เกี่ยวข้องในรายงานผลการวิเคราะห์ อ.อุบัติเหตุมาด้วย

รายงานการแก้ไขเพื่อป้องกันมิให้อากาศยานอุบัติเหตุ



บันทึกข้อความ

ส่วนราชการ

ที่ วันที่

เรื่อง การแก้ไขเพื่อป้องกันมิให้อากาศยานเกิดอุบัติเหตุ. รายที่/.....

ถึง หน่วยเกี่ยวข้อง

๑. เหตุการณ์ที่เกิดขึ้น

บรรยายเหตุการณ์เกี่ยวกับอากาศยานอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นโดยสรุป ทั้งนี้ให้ละเว้นนามหน่วย ยศ ชื่อนักบินหรือเจ้าหน้าที่เกี่ยวข้อง และหมายเลขอากาศยาน

๒. การบาดเจ็บและความชำรุดเสียหาย

๒.๑ การบาดเจ็บ

ให้ลงชั้นการบาดเจ็บของนักบิน เจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน ผู้ทำการในอากาศ ผู้โดยสาร และบุคคลอื่นที่เกี่ยวข้องกับอากาศยานอุบัติเหตุได้แก่ เสียชีวิต บาดเจ็บสาหัส บาดเจ็บเล็กน้อยหรือปลอดภัย

๒.๒ ความชำรุดเสียหาย

ให้ลงชั้นความชำรุดเสียหายของอากาศยาน และทรัพย์สินที่เกี่ยวข้อง ได้แก่เสียหายขั้นจำหน่ายเสียหายมาก เสียหายเล็กน้อย หรือเสียหายต่ำกว่าชั้นเสียหายเล็กน้อย

๓. สิ่งบกพร่องที่พบแต่ไม่เกี่ยวกับสาเหตุของอุบัติเหตุ

ในกรณีที่พบสิ่งบกพร่อง แต่ไม่เกี่ยวกับสาเหตุของอุบัติเหตุ ให้ลงไว้เป็นข้อ ๆ และเสนอแนะการแก้ไขในข้อ ๕

๔. สาเหตุที่ทำให้เกิด อ.อุบัติเหตุ

(ในกรณีที่หาสาเหตุได้) ถ้ามีหลายสาเหตุให้เรียงลำดับตามน้ำหนักความสำคัญจากมากมาน้อย และลงใจความโดยย่อของสาเหตุนั้น ๆ ด้วย

(ในกรณีที่ไม่สามารถหาสาเหตุได้ ให้ลงสาเหตุที่อาจจะเป็นไปได้)

๕. การแก้ไข และข้อเสนอแนะ (ต้องครอบคลุมทุกสาเหตุ รวมทั้งการแก้ไขสิ่งบกพร่องที่พบด้วย)

๕.๑

๕.๒

๖. หน่วยที่ต้องปฏิบัติและรับทราบ

๖.๑ หน่วยบินทุกหน่วยในกองทัพอากาศ

๖.๒ หน่วยในสายวิทยาการที่เกี่ยวข้อง

๖.๓

๖.๔ ฝ่ายอำนวยการนิรภัยการบินของหน่วยพิจารณาวางแผน และเสนอแนะผู้บังคับบัญชา เพื่อป้องกันอุบัติเหตุตามการแก้ไขต่อไป

รับคำสั่ง ผบ.ทอ.

พล.อ.อ.

เสธ.ทอ.

หมายเหตุ ในกรณีไม่มีข้อ ๓ ให้เลื่อนข้อต่อไปขึ้นแทน

รายงานผลการวิเคราะห์อันตราย
(ของสำนักงานนิรภัยทหารอากาศ)



บันทึกข้อความ

ส่วนราชการ..... สนภ.ทอ.(กนภ.โทร.๒-๐๗๕๗)

ที่..... กท ๐๖๑๔.๔/

วันที่.....

เรื่อง..... รายงานผลการวิเคราะห์อันตราย.....

เรียน..... ผบ.ทอ.

๑. เหตุการณ์ที่เกิดขึ้น

บรรยายเหตุการณ์ที่เกี่ยวข้องกับอันตรายโดยสรุปรวมถึงสาเหตุ และข้อเสนอแนะการแก้ไข
ของหน่วยที่เกิดอันตราย

๒. การหาข้อมูล

๒.๑ เช่น จากหน่วยในสายวิทยาการที่เกี่ยวข้อง

๒.๒ เช่น จากนักบินหรือเจ้าหน้าที่ผู้เกี่ยวข้อง

๒.๓

ฯลฯ

๓. สาเหตุที่ทำให้เกิดอันตราย

(ในกรณีที่สามารถหาสาเหตุได้) ให้เรียงตามลำดับความสำคัญจากมากมาน้อย
(ในกรณีที่ไม่สามารถหาสาเหตุที่แท้จริงได้)

๓.๑ ไม่สามารถหาสาเหตุที่แท้จริงได้

๓.๒ สาเหตุที่อาจจะเป็นไปได้ (อาจมีหลายสาเหตุ)

๔. การแก้ไข และข้อเสนอแนะ (ครอบคลุมทุกสาเหตุ)

๔.๑

๔.๒

จึงเรียนมาเพื่อพิจารณาอนุมัติตามข้อ ๔

พล.อ.ต.

ผอ.สนภ.ทอ.

รายงานการแก้ไขเพื่อป้องกันมิให้เกิดอันตราย
(ของสำนักงานนิรภัยทหารอากาศ)



บันทึกข้อความ

ส่วนราชการ.....

ที่ วันที่

เรื่อง การแก้ไขเพื่อป้องกันมิให้เกิดอันตราย.....

ถึง หน่วยเกี่ยวข้อง

๑. เหตุการณ์ที่อาจเกิดขึ้น

บรรยายเหตุการณ์ที่เกี่ยวข้องกับอันตรายโดยสรุป (ให้ละเว้นนามหน่วย ยศ-ชื่อนักบิน หรือผู้เกี่ยวข้อง และหมายเลขอากาศยาน)

๒. สาเหตุที่ทำให้เกิดอันตราย

(ในกรณีที่หาสาเหตุได้) ให้เรียงตามลำดับความสำคัญจากมากมาน้อย

(ในกรณีที่ไม่สามารถหาสาเหตุที่แท้จริงได้)

๒.๑ ไม่สามารถหาสาเหตุที่แท้จริงได้

๒.๒ สาเหตุที่อาจเป็นไปได้ (อาจมีหลายสาเหตุ)

๓. การแก้ไข และข้อเสนอแนะ (ครอบคลุมทุกสาเหตุ)

๓.๑

๓.๒

๔. หน่วยที่ต้องปฏิบัติและรับทราบ

๔.๑ หน่วยบินทุกหน่วยใน ทอ.

๔.๒ หน่วยในสายวิทยาการที่เกี่ยวข้อง

๔.๓

๔.๔ นายทหารนิรภัยการบิน นำการแก้ไขเพื่อป้องกันมิให้เกิดอันตรายนี้ ไปชี้แจงผู้เกี่ยวข้องทราบ

และปฏิบัติ

รับคำสั่ง ผบ.ทอ.

พล.อ.อ.

เสธ.ทอ.

รายงานการแก้ไขเพื่อป้องกันมิให้อากาศยานเกิดอุบัติเหตุ



บันทึกข้อความ

ส่วนราชการ.....

ที่ วันที่

เรื่อง.....การแก้ไขเพื่อป้องกันมิให้อากาศยานเกิดอุบัติเหตุ รายที่ /

ถึง หน่วยเกี่ยวข้อง

๑. เหตุการณ์ที่เกิดขึ้น

บรรยายเหตุการณ์เกี่ยวกับอากาศยานอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นโดยสรุป ทั้งนี้ให้ละเว้นนามหน่วยยศ-ชื่อ นักบินหรือเจ้าหน้าที่เกี่ยวข้อง และหมายเลขอากาศยาน

๒. ความชำรุดเสียหาย

บรรยายถึงความเสียหายที่เกิดขึ้นกับอากาศยาน

๓. สิ่งบกพร่องที่พบเห็นแต่ไม่เกี่ยวกับสาเหตุของอุบัติเหตุ

ในกรณีที่พบสิ่งบกพร่องแต่ไม่เกี่ยวกับสาเหตุของ อ.อุบัติเหตุ ให้ลงไว้เป็นข้อ ๆ และเสนอแนะการแก้ไขในข้อ ๕

๔. สาเหตุที่ทำให้เกิด อ.อุบัติเหตุ

(ในกรณีที่หาสาเหตุได้) ถ้ามีหลายสาเหตุ ให้เรียงลำดับตามน้ำหนักความสำคัญจากมากมาน้อยและลงใจความโดยย่อของสาเหตุนั้น ๆ

(ในกรณีที่ไม่สามารถหาสาเหตุได้ ให้ลงสาเหตุที่อาจจะเป็นไปได้) สาเหตุที่อาจจะเป็นไปได้จะมีกี่สาเหตุก็ได้

๕. การแก้ไขและข้อเสนอแนะ (ต้องครอบคลุมทุกสาเหตุ รวมทั้งการแก้ไขสิ่งบกพร่องที่พบด้วย)

๕.๑

๕.๒

๖. หน่วยที่ต้องปฏิบัติและรับทราบ

๖.๑ หน่วยบินทุกหน่วยในกองทัพอากาศ

๖.๒ หน่วยในสายวิทยาการที่เกี่ยวข้อง

๖.๓ ฝ่ายอำนวยการนิตยการบินของหน่วยพิจารณาวางแผน และเสนอแนะผู้บังคับบัญชาเพื่อป้องกันอุบัติเหตุตามการแก้ไขต่อไป

รับคำสั่ง ผบ.ทอ.

พล.อ.อ.

เสธ.ทอ.

หมายเหตุ ในกรณีไม่มีข้อ ๓ ให้เลื่อนข้อต่อไปขึ้นแทน

รายงานข้อขัดข้องของการรายงานผลการวิเคราะห์อากาศยานอุบัติการณ์



บันทึกข้อความ

ส่วนราชการ..... บณ.๔ (บก.โทร.๕-๓๒๐๖)

ที่..... กท ๐๖๑๘.๑/

วันที่.....

เรื่อง..... รายงานข้อขัดข้องของการรายงานผลการวิเคราะห์อากาศยานอุบัติการณ์

เรียน..... ผบ.ทอ.(ผ่าน สนท.ทอ.)

๑. บ.แบบ บร.ต.๑ หมายเลข ทอ.สังกัด

๒. อุบัติการณ์เมื่อวันที่.....เดือน.....พ.ศ.

๓. สถานที่เกิดอุบัติเหตุ.....

๔. เจ้าหน้าที่ดำเนินการด้านนิรภัยการบินของ บณ.๔ มีข้อขัดข้องที่ไม่สามารถรายงานผลการวิเคราะห์อากาศยานอุบัติการณ์ภายในกำหนดได้เนื่องจาก

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

จึงเรียนมาเพื่อทราบ

น.อ.

ผบ.บณ.๔

หมายเหตุ กรณีเป็นรายงานผลการวิเคราะห์อากาศยานอุบัติเหตุ (ชั้นอุบัติเหตุย่อย) ให้ใช้แบบรายงานนี้ โดยเปลี่ยนคำจาก “อุบัติเหตุ” เป็น “อุบัติเหตุ (ย่อย)”

แบบที่ ๑๕

รายงานแสดงความก้าวหน้าผลการวิเคราะห์เหตุการณ์อากาศยานใกล้จะชนกัน



บันทึกข้อความ

ส่วนราชการ..... บบ.๔ (บก.โทร.๕-๓๒๐๖)

ที่..... กท ๐๖๑๘.๑/

วันที่.....

เรื่อง..... รายงานแสดงความก้าวหน้าผลการวิเคราะห์เหตุการณ์อากาศยานใกล้จะชนกัน

เรียน..... ผบ.ทอ.(ผ่าน สนท.ทอ.)

๑. บ.แบบ บร.ต.๑ หมายเลข ทอ.สังกัด.....

๒. เหตุการณ์เกิดขึ้นเมื่อวันที่ เดือน พ.ศ.

๓. สถานที่เกิดเหตุการณ์ ฯ

๔. ข้อมูลเพิ่มเติมจากที่ได้รายงานในครั้งที่ผ่านมามีดังนี้

๔.๑

๔.๒

๕. เจ้าหน้าที่ดำเนินการด้านนิตยการบินของ บบ.๔ มีข้อขัดข้องที่ไม่สามารถรายงานผลการวิเคราะห์เหตุการณ์อากาศยานใกล้จะชนกันภายในกำหนดได้เนื่องจาก.....

.....

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

จึงเรียนมาเพื่อทราบ

น.อ.

ผบ.บบ.๔

แบบที่ ๑๖

บันทึกถ้อยคำพยาน

บันทึกถ้อยคำของ
เรื่อง ให้ถ้อยคำกรณี..... (อุบัติเหตุเกี่ยวกับกรณีใด)

สถานที่.....
วันที่.....เดือน.....พ.ศ.....

ข้าพเจ้า..... ได้รับคำชี้แจงและทราบความมุ่งหมายของการ
สอบสวนกรณีอุบัติเหตุรายนี้แล้ว เป็นการหาสาเหตุ/องค์ประกอบ เพื่อป้องกันอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นในทำนอง
เดียวกันอีก มิใช่เพื่อนำไปเป็นหลักฐานในการดำเนินการทางวินัยหรือทางกฎหมาย ข้าพเจ้าจึงขอให้ถ้อยคำ
ตามความสัตย์จริงดังนี้

๑. ข้าพเจ้า.....อายุ.....ปี สัญชาติ
ศาสนา.....อาชีพ.....อยู่บ้านเลขที่.....ตรอก/ซอย..... ถนน.....
แขวง/ตำบล.....เขต/อำเภอ.....จังหวัด.....
จุดที่ข้าพเจ้าอยู่ขณะเกิดอุบัติเหตุ

๒. (ในข้อนี้เป็นสิ่งที่พยานพบเห็นด้วยตนเอง และสิ่งที่พยานทราบจริง ๆ ถึงข้อเท็จจริง และ
สภาพแวดล้อมของการเกิดอุบัติเหตุ)

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

- (กรณีที่ไม่มีพยานบันทึกให้ใช้ใบต่อ) -

(ลงชื่อ).....ผู้ให้ถ้อยคำ
(ลงชื่อ).....ผู้สัมภาษณ์

รายงานข้อขัดข้องของระบบอากาศยาน เครื่องยนต์ อุปกรณ์สื่อสาร และระบบอาวุธ

วันที่	หมายเลข ทอ.	ระบบ/รายการข้อขัดข้อง	สาเหตุ	การแก้ไข

(ตัวอย่าง)

รายงานข้อขัดข้องของระบบอากาศยาน เครื่องยนต์ อุปกรณ์สื่อสาร และระบบอาวุธ

อ.แบบ บร.ต.๑ หน่วย ผ่ง.๔๐๔ บน.๔ ประจำเดือน ก.ย.๕๕

วันที่	หมายเลข ทอ.	ระบบ/รายการข้อขัดข้อง	สาเหตุ	การแก้ไข
๓ ๒๑	๑/๕๕ ๙/๓๑	<u>ระบบโครงสร้างทั่วไป</u> Over speed L/D gear down at 200 KTS Left ventral fin หลวมคลอน	Pilot error Ventral fin shim ชำรุด	ตรวจสอบสภาพตามคู่มือ ไม่มีข้อขัดข้อง เปลี่ยน shim ใหม่
๕	๑๓/๓๑	<u>ระบบเครื่องยนต์</u> Engine 122 MFL show (LOD fail)	Light detector สกปรก	ทำความสะอาด LOD, clear EDU
๑๐	๑๕/๓๑	<u>ระบบฐาน ล้อ ห้ามล้อ</u> ล้อหัวสั้นมากขณะเก็บฐาน	ยางเสียรูปทรง	เปลี่ยนยางล้อหน้าใหม่
		<u>ระบบพื้นบังคับ อุปกรณ์เพิ่มแรงยก</u> <u>ระบบไฟฟ้า</u> ฯลฯ		

บันทึกการติดตามผลการแก้ไขอันตรายและข้อขัดข้องที่ตรวจพบ

หน่วย

ลำดับ	วัน เดือน ปี ที่ตรวจพบ	อันตรายและข้อขัดข้องที่ตรวจพบ	ตรวจพบจาก		หน่วยปฏิบัติ	วัน เดือน ปี ที่แก้ไข	สิ่งที่ดำเนินการ	หมายเหตุ
			สำรวจ	HR				

(ตัวอย่าง)

บันทึกการติดตามผลการแก้ไขอันตรายและข้อขัดข้องที่ตรวจพบ

หน่วย ผง.๔๐๔ บณ.๔

ลำดับ	วัน เดือน ปี ที่ตรวจพบ	อันตรายและข้อขัดข้องที่ตรวจพบ	ตรวจพบจาก		หน่วยปฏิบัติ	วัน เดือน ปี ที่แก้ไข	สิ่งที่ดำเนินการ	หมายเหตุ
			สำรวจ	HR				
๑.	๗ ก.ค.๕๕	<u>สิ่งอำนวยความสะดวกและอุปกรณ์</u> ระบบไฟฟ้าที่จ่ายให้ GCS มีข้อขัดข้อง บางประการ ทำให้ บ.รับสัญญาณได้ ในระยะใกล้หรือบางครั้งผิดพลาด ฯลฯ		/	ผชย.๑	๘ ก.ย.๕๓	อยู่ในระหว่างการซ่อม	ให้ใช้ระบบสำรอง ชั่วคราว

ผนวก ข

ความสัมพันธ์ของชั้นอากาศยานอุบัติเหตุ-การรายงาน-การสอบสวน-การวิเคราะห์

	ชั้นอากาศยานอุบัติเหตุ การบิน			ชั้นอากาศยานอุบัติเหตุ ภาคพื้น		หมายเหตุ
	อุบัติเหตุใหญ่	อุบัติเหตุย่อย	อุบัติเหตุ	ร้ายแรง	ย่อย	
คน	เสียชีวิต หรือ บาดเจ็บ สาหัส	บาดเจ็บ เล็กน้อย	ปลอดภัย	เสียชีวิต หรือ บาดเจ็บ สาหัส	บาดเจ็บ เล็กน้อย	
	พิจารณาความสูญเสียของคนหรืออากาศยาน อย่างใดอย่างหนึ่ง					
อากาศยาน	จำหน่าย หรือ เสียหายมาก	เสียหาย เล็กน้อย	ต่ำกว่าชั้น เสียหาย เล็กน้อย	จำหน่าย หรือ เสียหายมาก	เสียหาย เล็กน้อย	ไม่ใช่เกณฑ์การ พิจารณาเรื่อง ความเสียหาย ของชั้นส่วนหลัก
ราคาค่าซ่อม (x % ของราคา จัดหาทดแทนใหม่)	$x > 65$ หรือ $50 < x \leq 65$	$25 \leq x \leq 50$	$x < 25$	$x > 65$ หรือ $50 < x \leq 65$	$x \leq 50$	
การรายงานขั้นต้น	กองบิน ๔	กองบิน ๔	กองบิน ๔	กองบิน ๔	กองบิน ๔	
คณะสอบสวน	คณะเจ้าหน้าที่ ดำเนินการด้าน นิตยการบิน สนภ.ทอ.	คณะเจ้าหน้าที่ ดำเนินการด้าน นิตยการบิน กองบิน ๔	คณะเจ้าหน้าที่ ดำเนินการด้าน นิตยการบิน กองบิน ๔	คณะเจ้าหน้าที่ ดำเนินการด้าน นิตยภาคพื้น สนภ.ทอ.	คณะเจ้าหน้าที่ ดำเนินการด้าน นิตยภาคพื้น กองบิน ๔	
การรายงาน ผลการวิเคราะห์	สนภ.ทอ.	กองบิน ๔	กองบิน ๔	สนภ.ทอ.	กองบิน ๔	
กำหนดแล้วเสร็จ	๖๐ วัน	๖๐ วัน	๔๕ วัน	๖๐ วัน	๔๕ วัน	
กรณีไม่เสร็จ ตามกำหนด	รายงานทุกกรอบ ๓๐ วัน	รายงานทุกกรอบ ๓๐ วัน	รายงานทุกกรอบ ๓๐ วัน	รายงานข้อขัดข้อง และ กำหนดวันเสร็จ	รายงานข้อขัดข้อง และ กำหนดวันเสร็จ	

หมายเหตุ ๑. หากหน่วยบินไม่แน่ใจว่าจะต้องรายงานเป็นอากาศยานอุบัติเหตุการบินหรืออากาศยานอุบัติเหตุภาคพื้น ให้ประสานกับเจ้าหน้าที่ของกองสอบสวนอากาศยานอุบัติเหตุ กองนิตยการการบิน สำนักงานนิตยทหารอากาศ

๒. เพื่อความรวดเร็วในการรายงานอากาศยานอุบัติเหตุขั้นต้น ให้หน่วยบินประเมินราคาค่าซ่อมเบื้องต้น เพื่อนำไปพิจารณากำหนดชั้นอากาศยานอุบัติเหตุ

๓. คณะเจ้าหน้าที่ดำเนินการด้านนิตยการบิน สำนักงานนิตยทหารอากาศ เมื่อเดินทางถึงที่เกิดเหตุแล้ว ให้พิจารณาความเสียหายที่เกิดขึ้น และสามารถปรับชั้นของอากาศยานอุบัติเหตุได้ พร้อมทั้งให้คำแนะนำหน่วยบินในขั้นตอนของการดำเนินการสอบสวน

๔. เมื่อสายวิทยุการที่เกี่ยวข้อง คิรราคาค่าซ่อมเรียบร้อยแล้วให้นำไปเป็นเกณฑ์ในการกำหนดชั้นของอากาศยานอุบัติเหตุ ในการรายงานผลการวิเคราะห์อากาศยานอุบัติเหตุ