



คู่มือการรายงานด้านนิรภัยการบิน

ประกอบ

ระเบียบกองทัพอากาศว่าด้วยนิรภัยการบิน

พ.ศ.๒๕๕๒

สำนักงานนิรภัยทหารอากาศ



บันทึกข้อความ

สำนักงานทรัพยากรอากาศ
เลขรับ ๑๕๑๐
วันที่ 22 มี.ค. 2555
เวลา ๐๘.๕๕

ส่วนราชการ กนภ.สนภ.ทอ.(ทดสอบโทร.๒ - ๐๙๔๘)

ที่ กท ๐๖๑๔.๔/ ๑๑๐

วันที่ ๒ มี.ค.๕๕

เรื่อง ขออนุมัติใช้คู่มือประกอบระเบียบ ทอ.ว่าด้วยนิรภัยการบิน พ.ศ.๒๕๕๒

เรียน ผอ.สนภ.ทอ.

๑. ตามระเบียบ ทอ.ว่าด้วยนิรภัยการบิน พ.ศ.๒๕๕๒ ข้อ ๑๘ ให้ สนภ.ทอ.รับผิดชอบพัฒนาและดำเนินการบริหารแผนงาน และโครงการนิรภัยการบินของ ทอ. โดยออกระเบียบ คู่มือและรายการปฏิบัติเกี่ยวกับการดำเนินงานด้านนิรภัยการบินของ ทอ. นั้น

๒. กนภ. ๑ ตรวจสอบข้อมูลแล้วดังนี้

๒.๑ คู่มือประกอบระเบียบ ทอ.ว่าด้วยนิรภัยการบิน พ.ศ.๒๕๕๒ ที่หน่วยบินใช้ดำเนินการกิจกรรมด้านนิรภัยการบินที่มีอยู่นั้นไม่ทันสมัย และไม่สอดคล้องกับหน้าที่รับผิดชอบของหน่วยตามการจัดอัตราเฉพาะกิจ ทอ. พ.ศ.๒๕๕๒

๒.๒ ตามระเบียบ ทอ.ว่าด้วยนิรภัยการบิน พ.ศ.๒๕๕๒ ข้อ ๔ ให้ ผอ.สนภ.ทอ.รักษาการตามระเบียบนี้และมีอำนาจออกระเบียบปลีกย่อย คู่มือ หรือคำแนะนำ ซึ่งไม่ขัดหรือแย้งกับระเบียบนี้ ได้ตามความจำเป็นและเหมาะสม

๓. กนภ. ๑ พิจารณาแล้ว เพื่อให้การดำเนินการตามข้อ ๒ เป็นไปด้วยความเรียบร้อยเห็นสมควรขออนุมัติใช้คู่มือประกอบระเบียบ ทอ. ๑ ดังนี้

๓.๑ คู่มือการรายงานด้านนิรภัยการบิน

๓.๒ คู่มือการสอบสวนอากาศยานอุบัติเหตุ

จึงเรียนมาเพื่อพิจารณาอนุมัติตามข้อ ๓ และลงชื่อในคู่มือฯ ให้ต่อไป

น.อ.

ผอ.กนภ.สนภ.ทอ.

กท - รว ๑๐.สนภ.ทอ (๑)

น.อ.

ร.อ. ๑๐.สนภ.ทอ.

๒๓ มี.ค. ๕๕

- อนุมัติ ตามข้อ ๓
- ๒๕๕๕/๒๕๕๕

น.อ.

๑๐.สนภ.ทอ.

๒๓ มี.ค. ๕๕

คำนำ

เพื่อให้ผู้มีหน้าที่รับผิดชอบ และผู้เกี่ยวข้องกับการดำเนินกิจการด้านนิรภัยการบินมีความรู้ความเข้าใจ และความระมัดระวัง ในการปฏิบัติการรายงานด้านนิรภัยการบิน สามารถรวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับอันตราย ลักษณะขั้นตอนการเกิดอากาศยานอุบัติเหตุ สาเหตุ องค์ประกอบ รวมทั้งข้อเสนอแนะแนวทางแก้ไขได้ถูกต้อง และมีประสิทธิภาพ

อาศัยความตามข้อ ๔ ของระเบียบ ทอ.ว่าด้วยนิรภัยการบิน พ.ศ.๒๕๕๒ สำนักงานนิรภัยทหารอากาศ จึงได้จัดทำคู่มือการรายงานด้านนิรภัยการบิน ประกอบระเบียบ ทอ.ว่าด้วยนิรภัยการบิน พ.ศ.๒๕๕๒ ฉบับนี้ขึ้น เพื่อให้หน่วยบินยึดถือใช้เป็นแนวทางในการปฏิบัติและสามารถทำงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ

พลอากาศตรี



(สมพล พุนทวีธรรม)

ผู้อำนวยการสำนักงานนิรภัยทหารอากาศ



มีนาคม ๒๕๕๕

สารบัญ

หน้า

คู่มือการรายงานด้านนิรภัยการบิน

๑. วัตถุประสงค์

คู่มือนี้จัดทำขึ้นเพื่อให้ผู้มีหน้าที่รับผิดชอบ และผู้เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานด้านนิรภัยการบินมีความรู้ ความเข้าใจ และความสะดวก ในการปฏิบัติการรายงานด้านนิรภัยการบิน สามารถรวบรวม ข้อมูลเกี่ยวกับ อันตราย ลักษณะขั้นตอนการเกิดอากาศยานอุบัติเหตุ สาเหตุ องค์ประกอบ รวมทั้ง ข้อเสนอแนะแนวทางแก้ไขได้ถูกต้อง และมีประสิทธิภาพ

๒. เกณฑ์การกำหนดชั้นอากาศยานอุบัติเหตุ การบาดเจ็บ และความชำรุดเสียหายของอากาศยาน

๒.๑ การกำหนดชั้นอากาศยานอุบัติเหตุ อากาศยานอุบัติเหตุแบ่งเป็น ๓ ชั้น คือ

๒.๑.๑ ชั้นอุบัติเหตุใหญ่ หมายถึง อุบัติเหตุที่ยังผลให้นักบินหรือผู้เกี่ยวข้อง กับอุบัติเหตุ เสียชีวิตหรือได้รับบาดเจ็บสาหัส หรืออากาศยานได้รับความชำรุดเสียหายขั้นจำหน่ายหรือเสียหายมาก

๒.๑.๒ ชั้นอุบัติเหตุย่อย หมายถึง อุบัติเหตุที่ยังผลให้นักบินหรือผู้เกี่ยวข้อง กับอุบัติเหตุได้รับบาดเจ็บเล็กน้อย หรืออากาศยานได้รับความชำรุดเสียหายขั้นเสียหายเล็กน้อย

๒.๑.๓ ชั้นอุบัติการณ์ หมายถึง อุบัติเหตุที่ยังผลให้อากาศยานชำรุดเสียหายต่ำกว่าชั้นเสียหายเล็กน้อย แต่นักบินหรือผู้เกี่ยวข้องไม่ได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิต

๒.๒ การกำหนดชั้นการบาดเจ็บ การบาดเจ็บของนักบินหรือผู้เกี่ยวข้อง กับอุบัติเหตุ แบ่งออกเป็น ๔ ชั้น คือ

๒.๒.๑ เสียชีวิต หมายถึง การบาดเจ็บของนักบินหรือผู้เกี่ยวข้อง กับอุบัติเหตุ ยังผลให้เสียชีวิต

๒.๒.๒ บาดเจ็บสาหัส หมายถึง การบาดเจ็บของนักบินหรือผู้เกี่ยวข้อง กับอุบัติเหตุ ยังผลให้

๒.๒.๒.๑ เข้ารับการรักษาในโรงพยาบาลเป็นเวลาเกินกว่า ๒๐ วัน

๒.๒.๒.๒ ทูพพลภาพหรือพิการ

๒.๒.๒.๓ ผิวน้ำใหม่เป็นพื้นที่เกินกว่าร้อยละ ๕ ของผิวกายทั้งหมด

๒.๒.๒.๔ ต้องส่งเข้ารับการรักษาทันที ไม่เช่นนั้นอาจถึงขั้นเสียชีวิต

๒.๒.๒.๕ ใช้เวลารักษาอาการบาดเจ็บที่เกิดขึ้นเกินกว่า ๒๐ วัน โดยไม่มีโรคแทรกซ้อน

๒.๒.๓ บาดเจ็บเล็กน้อย หมายถึง การบาดเจ็บของนักบินหรือผู้เกี่ยวข้อง กับอุบัติเหตุยังผลให้

๒.๒.๓.๑ เข้ารับการรักษาในโรงพยาบาลเป็นเวลาไม่เกินกว่า ๒๐ วัน

๒.๒.๓.๒ ผิวน้ำใหม่เป็นพื้นที่ไม่เกินร้อยละ ๕ ของผิวกายทั้งหมด

๒.๒.๓.๓ ใช้เวลารักษาอาการบาดเจ็บที่เกิดขึ้นไม่เกิน ๒๐ วัน

๒.๒.๓.๔ เป็นการบาดเจ็บธรรมดา

๒.๒.๔ ปลอดภัย หมายถึง นักบินหรือผู้เกี่ยวข้อง กับอุบัติเหตุ ไม่ได้รับการบาดเจ็บเลย

หมายเหตุ...

หมายเหตุ การบาดเจ็บนอกเหนือจากที่กล่าวมาแล้ว ให้ สวบ.ทอ.พิจารณาขึ้นการบาดเจ็บของนักบิน หรือผู้เกี่ยวข้องกับอากาศยานอุบัติเหตุ

๒.๓ การกำหนดชั้นความชำรุดเสียหายของอากาศยาน ความชำรุดเสียหายของอากาศยานที่ประสบอุบัติเหตุ แบ่งออกเป็น ๓ ชั้น คือ

๒.๓.๑ ชั้นจำหน่าย หมายถึง อากาศยานได้รับความชำรุดเสียหาย ทำให้

๒.๓.๑.๑ ไม่สามารถซ่อมบำรุงให้ใช้งานในราชการได้

๒.๓.๑.๒ ซ่อมบำรุงได้ แต่ต้องสิ้นเปลืองกำลังงาน และค่าใช้จ่ายมาก

จนไม่คุ้มค่า หรือไม่ปลอดภัยในการบิน

๒.๓.๒ ชั้นเสียหายมาก หมายถึง อากาศยานได้รับความชำรุดเสียหายอย่างใดอย่างหนึ่ง ทำให้

๒.๓.๒.๑ มีความชำรุดเสียหายเกิดขึ้นกับชิ้นส่วนหลัก จนทำให้ไม่สามารถทำการบินได้อีกต่อไป หรือทำให้เกิดความไม่ปลอดภัยในการบินเป็นเหตุให้ต้องถอดเปลี่ยนชิ้นส่วนหลัก และไม่สามารถนำชิ้นส่วนดังกล่าวกลับมาใช้งานได้ อีก ซึ่งชิ้นส่วนหลักของอากาศยานมีดังนี้

๒.๓.๒.๑ (๑) แพนปีก (Wing Panel) และส่วนกลางของปีก
ไม่รวม

๒.๓.๒.๑ (๑.๑) ปลายปีก (Wing Tip)

๒.๓.๒.๑ (๑.๒) แพนบังคับเลี้ยว (Aileron)

๒.๓.๒.๑ (๑.๓) อุปกรณ์เพิ่มแรงยก เช่น

Flap, Slot และ Slat ฯลฯ

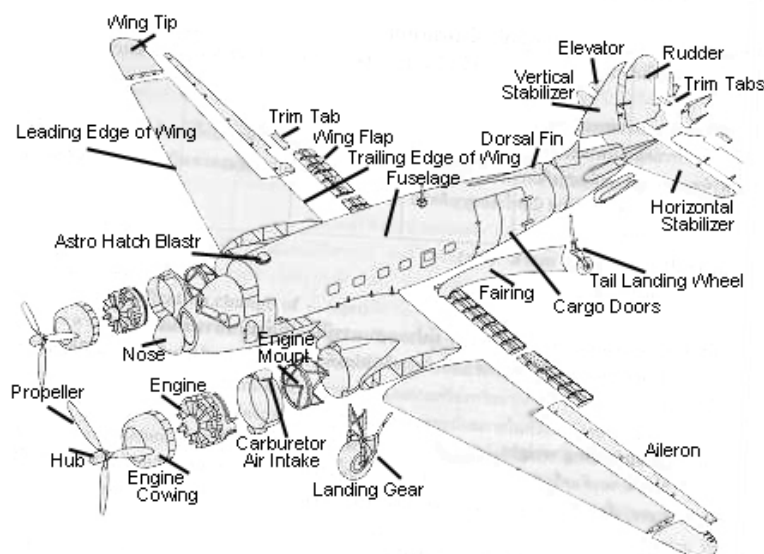
๒.๓.๒.๑ (๑.๔) อุปกรณ์ลดความเร็วอากาศ

พลวัต (Aerodynamic Braking Devices) เช่น Spoiler Air Brake และ Speed Brake ฯลฯ

๒.๓.๒.๑ (๒) ลำตัว และโครงลำตัว (Fuselage and Fuselage Structure) ไม่รวม

๒.๓.๒.๑ (๒.๑) ประตู (Door)

๒.๓.๒.๑ (๒.๒) ช่องเปิด (Hatch)



๒.๓.๒.๑ (๒.๓) หน้าต่าง...

- ๒.๓.๒.๑ (๒.๓) หน้าต่าง (Window)
 ๒.๓.๒.๑ (๒.๔) Radome
 ๒.๓.๒.๑ (๒.๕) อุปกรณ์อื่น ๆ ที่ติดตั้งอยู่

นอกโครงลำตัว

- ๒.๓.๒.๑ (๓) แผงหางตั้ง (Vertical Stabilizer) ไม่รวม
 แผงหางเสือเลี้ยว (Rudder)
 ๒.๓.๒.๑ (๔) แผงหางระดับ (Horizontal Stabilizer) ไม่รวม
 แผงหางเสือขึ้น - ลง (Elevator)
 ๒.๓.๒.๑ (๕) ชุดเสาค้ำฐาน (Landing Gear Strut Assembly)
 ไม่รวม ล้อ หุ้มล้อ ยาง ประตูล้อ (Gear door) และล้อหาง (Tail Gear)
 ๒.๓.๒.๑ (๖) ลำหาง (Tail Boom) หรือชุดพวงหาง
 (Empennage)

๒.๓.๒.๑ (๗) ชิ้นส่วนของชุดใบพัดประธานของเฮลิคอปเตอร์
 ส่วนใดส่วนหนึ่งดังนี้ Helicopter Main Rotor Head, Rotor Blade หรือ Rotor Hub

๒.๓.๒.๒ มีความชำรุดเสียหาย ที่มีเปอร์เซ็นต์รวมของความชำรุดเสียหาย
 ของอากาศยานเท่ากับเกณฑ์ชำรุดเสียหายมาก ที่กำหนดไว้ตามตาราง

๒.๓.๓ ชิ้นเสียหายเล็กน้อย หมายถึง อากาศยานไม่ได้รับความชำรุดเสียหายกับ
 ชิ้นส่วนหลัก และสามารถทำการบินได้ด้วยความปลอดภัย

๒.๔ การแบ่งประเภทอากาศยาน

การแบ่งประเภทอากาศยานนี้มีวัตถุประสงค์ เพื่อนำไปพิจารณาเฉพาะในเรื่องความ
 ชำรุดเสียหายของอากาศยาน อันเนื่องมาจากอุบัติเหตุ โดยพิจารณาจากความซับซ้อนของระบบอากาศยานความ
 จำเป็นทางยุทธการในการใช้อากาศยาน และราคาของอากาศยาน

ประเภท ก	ประเภท ข	ประเภท ค	ประเภท ง
บ.ข.๒๐/ก (Gripen 39 C/D) บ.ข.๑๙/ก (F - 16A/B) บ.ข.๑๘ ก/ข/ค (F - 5B/E/F) บ.ข.๑๗ (L - 39) บ.จ.๗ (Alpha Jet) บ.ล.๕ (Avro 748) บ.ล.๘ (C - 130H) บ.ล.๑๑ ค (Boeing 737 - 800) บ.ล.๑๓ (Airbus 310 -300) บ.ล.๑๕ (Airbus 319CJ) บ.ล.๑๖ (ATR 72-500) บ.ล.๑๗ (Saab 340B) บ.ค.๑ (Saab 340 AEW)	ฮ.๖ (UH -1H) ฮ.๖ ข/ค/ง (Bell 412/HP/EP) ฮ.๑๐ (S - 92)	บ.จธ.๒ (AU - 23A) บ.ล.๒ ก (BT - 67) บ.ตล.๗ (Arava) บ.ล.๙ (Nomad) บ.ตล.๑๒ (Learjet 35A) บ.ตล.๒๐ (DA - 42MPP)	บ.ฝ.๑๔ (T - 41D) บ.ฝ.๑๖ (CT - 4A/B) บ.ฝ.๑๖ ก (CT - 4E) บ.ฝ.๑๙ (PC - 9) บ.ฝ.๒๐ (DA - 42TDI)

หมายเหตุ ยกเว้น กรณี อ.ไร่นักบินอุบัติเหตุ ให้ใช้คู่มือการสอบสวน อ.ไร่นักบิน

๒.๕ ตารางแสดงชั้นความชำรุดเสียหายของอากาศยานแต่ละประเภท
วัตถุประสงค์ของตารางนี้มีไว้กรณีที่ไม่สามารถหามูลค่าความเสียหายได้โดยจะพิจารณาจากพื้นที่ที่เสียหายโดยรวมต่อพื้นที่ทั้งหมดของอากาศยาน

ประเภทอากาศยาน	ความชำรุดเสียหายของอากาศยาน (%)	
	ชั้นเสียหายมาก	ชั้นเสียหายเล็กน้อย
ก และ ข	เสียหาย $\geq$ ๒๕ %	๕ % $\geq$ เสียหาย $<$ ๒๕ %
ค	เสียหาย $\geq$ ๓๐ %	๕ % $\geq$ เสียหาย $<$ ๓๐ %
ง	เสียหาย $\geq$ ๓๐ %	๑๐ % $\geq$ เสียหาย $<$ ๓๐ %

๓. การพิจารณาอากาศยานอุบัติเหตุชั้นปฏิบัติการ

เหตุการณ์หรือลำดับเหตุการณ์ใด ๆ ที่เกิดขึ้นกับอากาศยานโดยไม่ต้องการ และไม่ตั้งใจให้เกิดขึ้นของนักบิน เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง หรือบุคคลอื่น และมีใช้การกระทำของข้าศึก ทำให้อากาศยานได้รับความเสียหายต่ำกว่าชั้นเสียหายเล็กน้อย และนักบินหรือผู้เกี่ยวข้องไม่ได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิตหรือเป็นเหตุการณ์ที่เกิดขึ้น (แม้จะไม่เกิดความเสียหายใดก็ตาม) ดังนี้

- ๓.๑ อากาศยานไฟไหม้ขณะทำการบิน
- ๓.๒ เชื้อเพลิงรั่วในปริมาณมากขณะทำการบิน
- ๓.๓ อากาศยานสูญเสียแรงขับ ทำให้ไม่สามารถทำการบินระดับได้
- ๓.๔ อากาศยานขอลงฉุกเฉินนอกสนามบิน ยกเว้นเฮลิคอปเตอร์ลงฉุกเฉินนอกสนามบิน เพื่อตรวจสอบสิ่งผิดปกติที่เกิดขึ้นและไม่พบข้อขัดข้อง สามารถปฏิบัติการบินต่อไปได้
- ๓.๕ อากาศยานลงฉุกเฉินในสนามบินหรือนอกสนามบิน แม้ว่าอากาศยานจะไม่เกิดความชำรุดเสียหาย แต่มีสาเหตุเนื่องมาจากเครื่องยนต์ขัดข้องในอากาศ
- ๓.๖ ต้องทำการดับเครื่องยนต์ของอากาศยานแบบเครื่องยนต์เดียว หรือหลายเครื่องยนต์ แล้วทำการติดเครื่องยนต์ในอากาศไม่สำเร็จ หรือไม่ได้ทำการติดเครื่องยนต์ในอากาศก็ตาม
- ๓.๗ เครื่องวัดที่ใช้ในระบบ Pitot-Static ไม่สามารถใช้งานได้ ขณะทำการบิน
- ๓.๘ การปฏิบัติการบินที่ทำให้ผู้ทำการในอากาศ หรือผู้โดยสาร เกิดผลทางสรีระ ได้แก่
 - ๓.๘.๑ อาการพร่องออกซิเจนในร่างกาย (Hypoxia)
 - ๓.๘.๒ การเจ็บป่วยซึ่งเกิดจากการลดความกดบรรยากาศ (Decompression Sickness)
 - ๓.๘.๓ ผลทางสรีระซึ่งเกิดจากก๊าซคาร์บอนมอนนอกไซด์
 - ๓.๘.๔ การหลงสภาพการบิน (Disorientation)
 - ๓.๘.๕ การหมดสติจาก G-Force

หมายเหตุ กรณีอากาศยานเสียหายในลักษณะอื่น ๆ นอกเหนือจากที่กำหนดไว้ในคู่มืออันเนื่องมาจากอากาศยานอุบัติเหตุ ให้ ขอ.ร่วมกับ สนภ.ทอ.พิจารณากำหนดชั้นความชำรุดเสียหายของอากาศยาน

๔. แบบรายงานด้านนิรภัยการบิน ประกอบด้วยแบบรายงานต่าง ๆ ดังนี้
- ๔.๑ รายงานอากาศยานอุบัติเหตุขั้นต้น แบบที่ ๑
 - ๔.๒ รายงานอากาศยานอุบัติการณ์ขั้นต้น แบบที่ ๒
 - ๔.๓ รายงานอากาศยานคาดว่าจะสูญหายขั้นต้น แบบที่ ๓
 - ๔.๔ รายงานอากาศยานใกล้จะชนกันขั้นต้น แบบที่ ๔
 - ๔.๕ รายงานอันตราย แบบที่ ๕/๑
 - ๔.๖ รายงานอันตราย แบบที่ ๕/๒
 - ๔.๗ รายงานผลการวิเคราะห์อันตราย แบบที่ ๖
 - ๔.๘ รายงานผลการวิเคราะห์อากาศยานใกล้จะชนกัน แบบที่ ๗
 - ๔.๙ รายงานผลการวิเคราะห์อากาศยานอุบัติเหตุของสำนักงานนิรภัยทหารอากาศ แบบที่ ๘
 - ๔.๑๐ รายงานผลการวิเคราะห์อากาศยานอุบัติการณ์ แบบที่ ๙
 - ๔.๑๑ การแก้ไขเพื่อป้องกันมิให้อากาศยานอุบัติเหตุ แบบที่ ๑๐
 - ๔.๑๒ รายงานผลการวิเคราะห์อันตราย แบบที่ ๑๑
 - ๔.๑๓ การแก้ไขเพื่อป้องกันมิให้เกิดอันตราย แบบที่ ๑๒
 - ๔.๑๔ รายงานการแก้ไขเพื่อป้องกันมิให้อากาศยานเกิดอุบัติการณ์ แบบที่ ๑๓
 - ๔.๑๕ รายงานข้อขัดข้องของการรายงานผลการวิเคราะห์อากาศยานอุบัติการณ์ แบบที่ ๑๔
 - ๔.๑๖ รายงานแถลงความก้าวหน้าผลการวิเคราะห์เหตุการณ์อากาศยานใกล้จะชนกัน
- แบบที่ ๑๕
- ๔.๑๗ รายงานข้อขัดข้องของระบบอากาศยาน เครื่องยนต์ อุปกรณ์สื่อสาร และระบบ
- อาวุธแบบที่ ๑๖
- ๔.๑๘ บันทึกการติดตามผลการแก้ไขอันตรายและข้อขัดข้องที่ตรวจพบ แบบที่ ๑๗

รายงานอากาศยานอุบัติเหตุขั้นต้น

เรียน ผบ.ทอ.(ผ่าน ศปก.ทอ.และ สนภ.ทอ.)

๑. แบบอากาศยานหมายเลข ทอ.สังกัด

๒. ยศ - ชื่อนักบิน

๒.๑ หน้าที่การบิน.....

๒.๒ 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

(ตัวอย่างแบบที่ ๑)

รายงานอากาศยานอุบัติเหตุขั้นต้น

เรียน ผบ.ทอ.(ผ่าน ศปก.ทอ.และ สนภ.ทอ.)

๑. แบบอากาศยาน บ.ฝ.๗ หมายเลข ทอ.๑/๔๔ สังกัด ฝูง.๓๐๑ บน.๓
๒. ยศ - ชื่อนักบิน
 - ๒.๑ น.ต.อานุภาพ พันธกิจ หน้าที่การบิน คบ.
 - ๒.๒ ร.ท.องอาจ สันติชัย หน้าที่การบิน นบ.
๓. ภารกิจ ฝึกบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน
๔. วันที่ ๑๔ เดือน ก.พ. พ.ศ. ๕๓ เวลา ๐๙๓๐
๕. สถานที่เกิดเหตุ สนามบินสุราษฎร์ธานี
๖. เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยสรุป หลังจาก นบ. และ คบ. นำ บ. ฝึกบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน เสร็จเรียบร้อยแล้ว ได้นำ บ. กลับลงสนามบินโดยใช้ทางวิ่ง ๐๔ ในขณะที่พื้นทางวิ่งเปียกเนื่องจากฝนตก เมื่อ บ. สัมผัสพื้นทางวิ่ง บ. เซอกนอกทางวิ่งทางด้านซ้าย และหยุดอยู่ข้างทางวิ่ง
๗. การบาดเจ็บหรือเสียชีวิตของ นบ. และผู้เกี่ยวข้อง นบ. และ คบ. ปลอดภัย
๘. ความชำรุดเสียหายของอากาศยาน ฐานล้อหลักทั้ง ๒ ฐาน และฐานล้อหัวหักพับ
๙. ความเสียหายอื่น ๆ ไฟขอบทางวิ่งชำรุด ๒ ดวง
๑๐. การปฏิบัติที่ได้ดำเนินการไปแล้ว และอื่น ๆ ที่ควรทราบ
ได้ดำเนินการถ่ายรูป บ. และบริเวณที่เกิดเหตุ พร้อมทั้งจัด จนท.ร้อย ทสท.บน.๓ ฝ้าบริเวณที่เกิดเหตุแล้ว

น.อ.ณรงค์ชัย วลัยมาศ

ผบ.บน.๓

ผู้ส่งข่าว ร.อ.ชัยเลิศ สุริยวงศ์ หน่วย ฝูง.๓๐๑ บน.๓

วัน เดือน ปี, เวลา ๑๔ ก.พ.๕๓, ๑๑๐๐

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

วัน เดือน ปี, เวลา ๑๔ ก.พ.๕๓, ๑๑๐๐

รายงานอากาศยานอุบัติการณ์ขั้นต้น

เรียน ผบ.ทอ.(ผ่าน ศปก.ทอ.และ สนภ.ทอ.)

๑. แบบอากาศยานหมายเลข ทอ.....สังกัด

๒. ยศ - ชื่อนักบิน

๒.๑หน้าที่การบิน

๒.๒หน้าที่การบิน

๓. ภารกิจ

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

(ตัวอย่างแบบที่ ๒)

รายงานอากาศยานอุบัติการณ์ขั้นต้น

เรียน ผบ.ทอ.(ผ่าน ศปก.ทอ.และ สนภ.ทอ.)

๑. แบบอากาศยาน บ.ผ.๗ หมายเลข ทอ. ๒/๔๔ สังกัดฝูง.๓๐๑ บน.๓
๒. ยศ - ชื่อนักบิน
 - ๒.๑ น.ต.อานุภาพ พันธกิจ นักบิน คบ.
 - ๒.๒ ร.ท.องอาจ สันติชัย นักบิน นบ.
๓. ภารกิจ การบินลองเครื่อง
๔. วันที่ ๑๔ เดือน ก.พ. พ.ศ.๕๓ เวลา ๑๐๓๕
๕. สถานที่เกิดเหตุ ในพื้นที่การฝึก VT D39 ทิศทาง ๐๘๐ องศา ระยะทาง ๔๐ ไมล์ทะเลจากสนามบินดอนเมือง ระยะสูง ๕,๐๐๐ ฟุต
๖. เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยสรุป ขณะบินระดับที่ระยะสูง ๕,๐๐๐ ฟุต ความเร็ว ๑๖๕ นอต นบ. ปฏิบัติขั้นตอนดับ ย.๑ แล้วทำ Air Start แต่รอบค้ำที่ ๔๐ เปอร์เซ็นต์ นบ. ตรวจสอบเครื่องวัดเครื่องยนต์อื่น ๆ ไม่พบสิ่งผิดปกติ จึงตัดสินใจดับ ย.๑ แล้วบินกลับมอลงสนามบินดอนเมืองด้วยความปลอดภัย หลังจากนั้นจนท. ประจำ บ. ตรวจ บ. หลังบิน พบว่าพื้นผิวใต้ปีกด้านหลัง Tail Pipe ของ ย.๑ มีรอยทะลุจากการเผาไหม้
๗. ความชำรุดเสียหายของอากาศยาน พื้นผิวใต้ปีกด้านหลัง Tail Pipe ของ ย.๑ มีรอยไหม้เกิดเป็นรอยทะลุกว้าง ๒ นิ้ว ยาว ๓ นิ้ว
๘. ความเสียหายอื่น ๆ ไม่มี
๙. การปฏิบัติที่ได้ดำเนินการไปแล้วและอื่น ๆ ที่ควรทราบ
 - ๙.๑ ถ่ายรูปบริเวณพื้นผิวใต้ปีกด้านหลัง Tail Pipe ของ ย.๑
 - ๙.๒ ถอด ย.๑ ส่งให้ กชย.ขอ.ตรวจสอบความชำรุดเสียหาย

น.อ.ณรงค์ชัย วลัยมาศ

ผบ.บน.๓

ผู้ส่งข่าว ร.อ.ชัยเลิศ สุริยวงศ์ หน่วย ฝูง.๓๐๑ บน.๓

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

วัน เดือน ปี, เวลา ๑๔ ก.พ.๕๓, ๑๑๐๐

วัน เดือน ปี, เวลา ๑๔ ก.พ.๕๓, ๑๑๐๐

รายงานอากาศยานคาดว่าจะสูญหายขึ้นต้น

เรียน ผบ.ทอ.(ผ่าน ศปก.ทอ.และ สนภ.ทอ.)

๑. แบบอากาศยานหมายเลข ทอ.....สังกัด.....
๒. ยศ - ชื่อนักบิน
 - ๒.๑.....หน้าที่การบิน
 - ๒.๒.....หน้าที่การบิน
๓. จำนวนเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน และผู้โดยสาร
 - ๓.๑ เจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน คน
 - ๓.๒ ผู้โดยสาร คน
๔. ภารกิจ
๕. สนามบินต้นทางวัน-เวลาที่ออกเดินทาง
๖. เส้นทางบิน
๗. สนามบินปลายทางกำหนดวัน - เวลาถึงสนามบิน
๘. ข้อมูลของอากาศยานที่ได้รับรายงานเป็นครั้งสุดท้าย
 - ๘.๑ วัน - เวลา.....
 - ๘.๒ ตำแหน่ง/พิกัด
 - ๘.๓ หน่วยควบคุมจราจรทางอากาศที่รับรายงาน
๙. อื่น ๆ

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

(ลงชื่อ)
(ตำแหน่ง)

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

(ตัวอย่างแบบที่ ๓)

รายงานอากาศยานคาดว่าจะสูญหายขึ้นต้น

เรียน ผบ.ทอ.(ผ่าน ศปก.ทอ.และ สนภ.ทอ.)

๑. แบบอากาศยาน บ.ล.๗ หมายเลข ทอ. ๑/๔๒ สังกัดฝูง.๓๐๒ บน.๓
๒. ยศ - ชื่อนักบิน
 - ๒.๑ น.ต.อานุภาพ พันธุ์กิจ หน้าที่การบิน คบ.
 - ๒.๒ ร.ท.องอาจ สันติชัย หน้าที่การบิน นบ.
๓. จำนวนเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน และผู้โดยสาร
 - ๓.๑ เจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน ๑ คน
 - ๓.๒ ผู้โดยสาร ๔ คน
๔. ภารกิจ บินเดินทาง
๕. สนามบินต้นทาง ดอนเมือง วัน - เวลาที่ออกเดินทาง ๑๔ ก.พ.๕๓, ๑๐๐๐
๖. เส้นทางบิน ดอนเมือง - ตาคลี - พิษณุโลก
๗. สนามบินปลายทาง พิษณุโลก กำหนดวัน - เวลาถึงสนามบิน ๑๔ ก.พ.๕๓, ๑๑๑๕
๘. ข้อมูลของอากาศยานที่ได้รับรายงานเป็นครั้งสุดท้าย
 - ๘.๑ วัน - เวลา ๑๔ ก.พ.๕๓, ๑๑๐๐
 - ๘.๒ ตำแหน่ง/พิกัด ทิศทาง ๐๑๐ องศา ระยะทาง ๓๐ ไมล์ทะเล จากสนามบิน
๙. อื่น ๆ ตรวจสอบสนามบินสำรอง และสนามบินใกล้เคียงที่อยู่ในพิสัยบินของ บล.๗ แล้วแต่

พิษณุโลก ระยะสูง ๖,๐๐๐ ฟุต

๘.๓ หน่วยควบคุมจราจรทางอากาศที่รับรายงาน สร.๖ (พิษณุโลก)

ไม่พบ

น.อ.ณรงค์ชัย วลัยมาศ

ผบ.ปน.๓

ผู้ส่งข่าว ร.อ.ชัยเลิศ สุริยวงศ์ หน่วย ฝูง.๓๐๑ บน.๓

วัน เดือน ปี, เวลา ๑๔ ก.พ.๕๓, ๑๔๑๕

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

วัน เดือน ปี, เวลา ๑๔ ก.พ.๕๓, ๑๔๑๕

รายงานอากาศยานใกล้จะชนกันขั้นต้น

เรียน ผบ.ทอ.(ผ่าน สนภ.ทอ.)

๑. แบบอากาศยานหมายเลข ทอ.....สังกัด

๒. ยศ - ชื่อนักบิน

๒.๑หน้าที่การบิน

๒.๒หน้าที่การบิน

๓. ภารกิจ

๔. แบบอากาศยาน (คู่มือ)สังกัดนามเรียกขาน.....

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

(ตัวอย่างแบบที่ ๔)

รายงานอากาศยานใกล้จะชนกันขั้นต้น

เรียน ผบ.ทอ.(ผ่าน สนภ.ทอ.)

๑. แบบอากาศยาน บ.ข.๑๘ หมายเลข ทอ.๑/๓๔ สังกัดฝูง.๓๐๒ บน.๓
- ๒ ยศ - ชื่อนักบิน
 - ๒.๑ น.ต.อานุภาพ พันธกิจ หน้าที่การบิน คบ.
 - ๒.๒ ร.ท.องอาจ สันติชัย หน้าที่การบิน นบ.
- ๓.ภารกิจ ฝึกบินเดินทาง เส้นทางบิน ดอนเมือง-ตาศลี-พิษณุโลก
๔. แบบอากาศยาน (คู่อุปกรณ์) Boeing 737-400 สังกัด บกท. นามเรียกขาน TG-010
๕. หน่วยควบคุมจราจรทางอากาศ PSL Approach Control และ สร.๖ (พิษณุโลก)
๖. วัน - เวลา และสถานที่เกิดเหตุการณ์
 - ๖.๑ วัน - เวลา ๑๔ ก.พ.๕๓, ๑๑๐๐
 - ๖.๒ ตำแหน่ง/พิกัด ทิศทาง ๑๘๐ องศา ระยะทาง ๑๐ ไมล์ทะเล จากสนามบินพิษณุโลก ระยะสูง ๖,๐๐๐ ฟุต
๗. เหตุการณ์โดยสรุป ขณะทำ VOR Approach เพื่อลงสนามบินพิษณุโลก พบว่ามี บ.โดยสารของ บกท. บินได้เข้ามาในกระสวนการบินลงสนามบิน และผ่านด้านซ้ายของ บ. ในระยะใกล้
๘. การปฏิบัติหรือการดำเนินการที่จะเป็นประโยชน์ต่อการวิเคราะห์ และป้องกัน อ.ใกล้จะชนกัน
 - ๘.๑ บน.๓ ได้ติดต่อ บวท. และ PSL App. ให้ Lock เทปบันทึกเสียง และถอดเทปช่วงเวลาที่เกิดเหตุเรียบร้อยแล้ว
 - ๘.๒ บน.๓ ได้ประสาน บกท. ทราบถึงเหตุการณ์ที่เกิดขึ้น
 - ๘.๓ บันทึกคำให้การของ นบ. ของ บล.๗ เรียบร้อยแล้ว

น.อ.ณรงค์ชัย วลัยมาศ

ผบ.บน.๓

ผู้ส่งข่าว รอ.ชัยเลิศ สุริยวงศ์ หน่วย ฝูง.๓๐๒ บน.๓

ผู้รับข่าว จ.ต.สมชาย กลัดเพชร หน่วย สนภ.ทอ.

วัน เดือน ปี เวลา ๑๔ ก.พ.๕๓, ๑๔๑๕

วัน เดือน ปี, เวลา ๑๔ ก.พ.๕๓, ๑๔๑๕

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” อาจเรียนนายทหารนิรภัยการบิน ผูกบิน หรือ นายทหารนิรภัย บก. กองบิน ก็ได้

๓. บรรยายเหตุการณ์ (วัน เดือน ปี เวลา สรุพบว่าใครหรืออะไร ทำอะไร ที่ไหน เมื่อไร และ/หรือ เกิดขึ้นอย่างไร) และอาจให้ข้อเสนอแนะในการแก้ไขได้

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

(ตัวอย่างแบบที่ ๕/๑)

รายงานอันตราย

๒๐ มิ.ย.๕๗

เรื่อง รายงานอันตราย

เรียน นกบ.บก.บน.๔๐

เมื่อ ๒๐ มิ.ย.๕๓, ๑๒๐๐ กระผม น.ต.สมชาย ยอดชาย นยก.ฝยก.ฝูง.๕๐๑ บน.๔๐ ได้นำ บ.จ.๑ หมายเลข ทอ.๑/๕๗ สังกัด ฝูง.๕๐๑ บน.๔๐ ขึ้นปฏิบัติการกิจการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน หลังจากฝึกเสร็จเรียบร้อยแล้วได้นำ บ.บินกลับสนามบิน ขณะ บ.อยู่ในอากาศท้ายใกล้จะลงสนามบิน สังเกตเห็นรถบรรทุกเล็กวิ่งผ่านได้ บ.ในระยะใกล้ เหตุเกิดเมื่อเวลา ๑๓๔๕

จึงเรียนมาเพื่อดำเนินการต่อไป

(ลงชื่อ) น.ต.สมชาย ยอดชาย

(ตำแหน่ง) นยก.ฝยก.ฝูง.๕๐๑ บน.๔๐

รายงานอันตราย ที่/.....

วันที่เดือน.....พ.ศ.

๑. เหตุการณ์ที่เกิดขึ้น.....

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

๒. การสอบสวน.....

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

๓. สรุป

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

๔. การแก้ไข/ข้อเสนอแนะ

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

(ลงชื่อ)

(ตำแหน่ง)

หมายเหตุ ให้ น.นिरภัยของหน่วยบิน เป็นผู้จัดลำดับที่ “รายงานอันตราย/.....”

(ตัวอย่างแบบที่ ๕/๒)

รายงานอันตราย ที่ ๑/๔๗

๒๕ มิ.ย.๕๓

๑. เหตุการณ์ที่เกิดขึ้น เมื่อ ๒๐ มิ.ย.๕๓, ๑๒๐๐ น.ต.สมชาย ยอดชาย นยก.ฝูง.๔๐๑ บ.๔๐ ได้รับคำสั่งให้นำ บ.จ.๑ หมายเลข ทอ.๑/๔๗ สังกัด ฝูง.๔๐๑ บ.๔๐ ขึ้นปฏิบัติการกิจการบินด้วย เครื่องวัดประกอบการบิน หลังจากฝึกบินเสร็จเรียบร้อยแล้ว ได้นำ บ.กลับลงสนามบิน ขณะ บ.อยู่ในขาสุดท้าย บ.ใกล้จะลงสนามบิน นบ. ตรวจพบบรรทุกเล็กวิ่งผ่านใต้ บ.ในระยะใกล้ บริเวณถนนที่ติดกับหัวทางวิ่ง ๑๔ ซึ่งอาจจะเป็นอันตรายในกรณีที่ บ.บินต่ำกว่าปกติ

๒. การสอบสวน

๒.๑ จากการสอบถาม พ.อ.อ.แจ้ง รอบคอบ ได้ปฏิบัติหน้าที่ขณะ นบ.ของ บ.จ.๑ หมายเลข ทอ.๑/๔๗ ขอนำ บ.กลับลงสนามบินเมื่อเวลา ๑๓๑๕ จึงได้แจ้งให้ นบ.นำ บ.เข้าต่อวงจรที่ขาตามลม แล้วรายงานให้ จนท.หอบังคับการบินทราบ เมื่อ นบ.นำ บ.เข้าต่อวงจรขาตามลม ได้แจ้งให้ นบ.รายงานที่ขาสุดท้าย ต่อจากนั้น พ.อ.อ.แจ้ง ฯ ได้แจ้งให้ จนท.สห.เปิดไฟสัญญาณห้ามรผ่านบริเวณถนนเวหา ๑ ซึ่งเป็นถนนตัดผ่านหัวทางวิ่ง ๑๔ หลังจากนั้นได้ให้ นบ.นำ บ.ลงสนามบินตามปกติและได้รับแจ้งจาก นบ.ว่ามีรถวิ่งผ่านถนนเวหา ๑ ขณะที่ บ.ร่อนลงผ่านถนนเวหา ๑

๒.๒ ข้อมูลจากการสอบถาม น.ต.ช่าง โยธา หน.ผชย.กรก.บ.๔๐ ทราบว่าจากเหตุการณ์ดังกล่าวได้ให้ จนท.ไฟฟ้าตรวจสอบระบบไฟแจ้งเตือนให้รถหยุด ตั้งแต่ปุ่ม ปิด-เปิด จากร้อย ทสท. บ.๔๐ ไปจนกระทั่งไฟสัญญาณ ปรากฏว่าใช้งานได้ปกติ แต่จากการตรวจสอบในวัน และเวลาที่เกิดเหตุการณ์ดังกล่าว พบว่า ผชย.กรก.บ.๔๐ ได้ดับไฟฟ้าบริเวณบ้านพักอาศัย และบริเวณถนนเวหา ๑ เพื่อตัดต้นไม้ที่อยู่ใกล้สายไฟ เมื่อ จนท.หอบังคับการบินแจ้งให้ สห.เปิดไฟสัญญาณ และไฟสัญญาณไม่แสดง เนื่องจากไฟฟ้าดับ

๒.๓ ข้อมูลระบบไฟสัญญาณบริเวณถนนเวหา ๑ ระบบไฟสัญญาณมีไว้เพื่อเปิดแสดงให้รถหยุดรอ ก่อนจะวิ่งตัดหัวทางวิ่งทั้ง ๒ ด้าน ขณะที่ บ.ลงสนามบิน โดยจะเป็นไฟสัญญาณสีเขียวให้วิ่งผ่านได้ และไฟสัญญาณสีแดงให้รถหยุดรอ ระบบไฟฟ้าที่นำมาใช้กับระบบไฟสัญญาณใช้ไฟฟ้าจากสายไฟฟ้าหลักที่เข้าบ้านพักอาศัย ส่วนการควบคุมไฟสัญญาณจะมีสายควบคุมไปยังร้อย ทสท.บ.๔๐ ซึ่งตั้งอยู่บริเวณใกล้เคียงกับถนนเวหา ๑ โดยมี จนท.สห.เป็นผู้เปิดใช้งาน ตามที่ จนท.หอบังคับการบินแจ้งทางวิทยุ

๓. สรุป จากเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นตรวจสอบแล้วพบว่า นบ.นำ บ.ลงสนามบินขณะ บ.อยู่ในขาสุดท้าย ผ่านถนนเวหา ๑ มีรถบรรทุกเล็กวิ่งผ่านโดยไม่หยุดรอบริเวณไฟสัญญาณ เกิดจาก ผชย.กรก.บ.๔๐ ตัดกระแสไฟฟ้าบริเวณบ้านพักอาศัย และถนนเวหา ๑ เพื่อตัดต้นไม้ ทำให้ไม่มีกระแสไฟฟ้าไปอำนวยความสะดวกการทำงานของระบบไฟสัญญาณ เมื่อ จนท.หอบังคับการบิน แจ้งทางวิทยุให้ จนท.สห.เปิดไฟสัญญาณแสดงให้รถหยุด จึงไม่มีไฟสัญญาณดังกล่าว

๔. การแก้ไข/ข้อเสนอแนะ

๔.๑ ระบบไฟสัญญาณ หากไฟฟ้าดับหรือสัญญาณขัดข้อง ให้ นกข.ดำเนินการดังนี้

๔.๑.๑ ให้ ผชย.กรก.บ.๔๐ แจ้งให้ จนท.หอบังคับการบินทราบ

๔.๑.๒ ให้ จนท. ...

๔.๑.๒ ให้ จนท.หอบังคับการบิน ฯ ประสานร้อย ทสท.ทราบ เพื่อใช้ จนท.ปิดกั้น ถนนขณะ อ.ลงสนามบินแทนไฟสัญญาณ

๔.๑.๓ ให้ผู้บังคับบัญชา บน.๔๐ อบรมชี้แจง หน่วยสมทบ ข้าราชการ ลูกจ้าง และครอบครัว เพิ่มความระมัดระวังในการขับขี่ยานพาหนะผ่านบริเวณหัวทางวิ่ง จะต้องปฏิบัติตามไฟสัญญาณ และให้สังเกตว่าไม่มี อ.กำลังวิ่งขึ้น - ลงสนามบิน

๔.๒ ให้ ผชย.กรก.บน.๔๐ ทำแผ่นป้ายอักษร ระวังเครื่องบินขึ้น - ลง ติดตั้งบริเวณ ไฟสัญญาณให้เห็นเด่นชัด

(ลงชื่อ) น.อ.ชัยเลิศ ประธานนิรภัย

(ตำแหน่ง) รอง ผบ.บน.๔๐



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

(ลงชื่อ)

(ตำแหน่ง)



(ตัวอย่างรายงานผลการวิเคราะห์อันตราย)

บันทึกข้อความ

ส่วนราชการ ... บ.บ.๕๐

ที่ ... กท.๐๖๐๘.๓/๑๒๓

วันที่ ... ๒๐ มิ.ย.๕๓

เรื่อง ... รายงานผลการวิเคราะห์อันตราย

เรียน ผอ.สนภ.ทอ.

๑. เหตุการณ์ที่เกิดขึ้น เมื่อ ๑๙ มิ.ย.๕๓, ๑๒๐๐ น.ต.ชัยเลิศ เสวก นายก.ฝูก.๕๐๔ บ.บ. ๕๐ (นบ.) ได้นำ บ.บ.๑๕ หมายเลข ทอ.๒/๔๗ สังกัด ฝูก.๕๐๔ บ.บ.๕๐ บินเดินทางเส้นทางเชียงใหม่-หาดใหญ่ หลังจาก นบ.นำ บ.ลงสนามบินหาดใหญ่ และขับเคลื่อน บ.เข้าลานจอดเรียบร้อย จนท.บริการ ชพ.ได้นำ รถบริการ ชพ.มาเติมให้กับ บ. แต่ขณะเติม ชพ. จนท.ไม่ได้ติดตั้งสายดินให้กับ บ. เพื่อป้องกันการเกิดไฟฟ้าสถิต

๒. ข้อมูล

๒.๑ จากการสอบถาม พ.อ.อ.ข้าของ การเติม จนท.เติมเชื้อเพลิง มว.บชพ.ผล.บ.บ. ๕๐ ทราบว่าหลังจาก บ.บ.๑๕ หมายเลข ทอ.๒/๔๗ เข้าจอดในลานจอดเรียบร้อยแล้ว ได้นำรถ ชพ. มาให้บริการ ก่อนเติม ชพ.ได้นำสายดินมาต่อเข้ากับ บ. แต่สายดินขาดจากการกัดกร่อนของสนิม จึงเติม ชพ.โดยไม่ได้ติดตั้งสายดินและได้ให้บริการ ชพ.จนเสร็จเรียบร้อย

๒.๒ จากการสอบถาม พ.อ.อ.เที่ยง ธรรม พลขับรถเติมเชื้อเพลิง มว.บชพ.ผล.บ.บ. ๕๐ ทราบว่า ได้เห็น พ.อ.อ.ข้าของ ฯ นำสายดินมาติดตั้งกับ บ. แต่สายดินขาดเนื่องจากสายดินเก่า และเป็นสนิม พ.อ.อ. ข้าของ ฯ จึงเติม ชพ.โดยไม่ได้ติดตั้งสายดิน

๓. สาเหตุที่ทำให้เกิดอันตราย

การที่ไม่ติดตั้งสายดินก่อนเติม ชพ. หากเกิดไฟฟ้าสถิตขณะเติม ชพ. อาจทำให้เกิดไฟไหม้ บ.ได้

๔. การแก้ไข และข้อเสนอแนะ

๔.๑ ให้ผู้กำกับดูแลกดขันให้ จนท.เติม ชพ.ตรวจสอบสายดินประจำรถ ให้มีสภาพ พร้อมใช้งานตลอดเวลา หากมีสภาพชำรุดให้เปลี่ยนใหม่

๔.๒ ให้ผู้กำกับดูแลกดขันให้ จนท.เติม ชพ.ต้องติดตั้งสายดินทุกครั้ง ขณะเติม ชพ.

จึงเรียนมาเพื่อพิจารณาดำเนินการให้ต่อไป

(ลงชื่อ) น.อ.เก่ง ทุกอย่าง

(ตำแหน่ง) ผบ.บ.บ.๕๐



(ชั้นความลับ)
รายงานผลการวิเคราะห์อากาศยานใกล้จะชนกัน

บันทึกข้อความ

ส่วนราชการ.....

ที่..... วันที่

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

เรียน ผบ.ทอ.(ผ่าน สนภ.ทอ.)

๑. เหตุการณ์ที่เกิดขึ้น

เมื่อ เวลา ยศ - ชื่อ (นบ.) ตำแหน่ง ได้รับคำสั่งให้
นำ บ. (ฮ.) หมายเลข ทอ. สังกัด ขึ้นปฏิบัติการกิจ..... (บรรยายลักษณะ
เหตุการณ์ที่เกิดขึ้น).....

๒. ข้อมูล

๒.๑
ฯลฯ

๓. การวิเคราะห์

๓.๑
ฯลฯ

๔. สาเหตุที่ทำให้อากาศยานใกล้จะชนกัน

๔.๑
ฯลฯ

๕. การแก้ไข และข้อเสนอแนะ

๕.๑
ฯลฯ

จึงเรียนมาเพื่อทราบ

(ลงชื่อ)

(ตำแหน่ง)



(ชั้นความลับ)
ผลการวิเคราะห์อากาศยานอุบัติเหตุของสำนักงานนิรภัยทหารอากาศ

บันทึกข้อความ

ส่วนราชการ

ที่ วันที่

เรื่อง รายงานผลการวิเคราะห์ บ. (ฮ.) หมายเลข ทอ. สังกัด อุบัติเหตุ รายที่...../.....

เรียน ผบ.ทอ.

๑. เหตุการณ์ที่เกิดขึ้น

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

๒. การบาดเจ็บและความชำรุดเสียหาย

๒.๑ การบาดเจ็บ (นักบิน เจ้าหน้าที่ประจำ อ. ผู้โดยสารและบุคคลอื่นที่เกี่ยวข้องกับ อ.อุบัติเหตุ)
เสียชีวิต หรือบาดเจ็บสาหัส หรือบาดเจ็บเล็กน้อย หรือปลอดภัย

๒.๒ ความชำรุดเสียหาย (อากาศยาน และทรัพย์สินที่เกี่ยวข้อง)
เสียหายขั้นจำหน่าย หรือเสียหายมาก หรือเสียหายเล็กน้อย หรือเสียหายต่ำกว่าขั้นเสียหาย

เล็กน้อย

๓. การหาข้อมูล

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

๔. ข้อวินิจฉัย

เป็นการวิเคราะห์ข้อมูลในข้อ ๓ ออกมาเป็นข้อวินิจฉัย

๕. อันตรายที่พบ และเกี่ยวข้องกับ อ.อุบัติเหตุ

ในกรณีที่มีการวิเคราะห์ค้นพบอันตราย หรือสิ่งล่อแหลมที่เกี่ยวข้องกับกิจการนิรภัยการบิน
และเกี่ยวข้องกับ อ.อุบัติเหตุในครั้งนั้น ๆ ให้เสนอแนะการแก้ไขด้วย

๖. สาเหตุที่ทำให้เกิด อ.อุบัติเหตุ

สาเหตุจะมีกี่สาเหตุก็ได้ (ในกรณีที่ไม่สามารถหาสาเหตุได้ ให้ลงสาเหตุที่คาดว่าจะเป็นไปได้)

๗. การแก้ไข และข้อเสนอแนะ (ต้องครอบคลุมทุกสาเหตุ รวมทั้งการแก้ไขอันตรายที่พบด้วย)

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

จึงเรียนมาเพื่อทราบ

(ลงชื่อ) พล.อ.ต.

(ตำแหน่ง) ผอ.สนภ.ทอ.

ประธานกรรมการดำเนินการด้านนิรภัยการบิน ทอ.

หมายเหตุ ถ้าไม่มี ข้อ ๕ ให้เลื่อนข้อต่อไปขึ้นแทน



รายงานผลการวิเคราะห์อากาศยานอุบัติเหตุ

บันทึกข้อความ

ส่วนราชการ

ที่

วันที่

เรื่อง รายงานผลการวิเคราะห์ บ. (ฮ.) หมายเลข ทอ. สังกัด อุบัติการณ์

เรียน ผบ.ทอ. (ผ่าน สนภ.ทอ.)

๑. เหตุการณ์ที่เกิดขึ้น

เมื่อ เวลา ยศ-ชื่อ (นบ.) ตำแหน่ง

ได้รับคำสั่งให้ นำ บ. (ฮ.) หมายเลข ทอ. ไปทำการบินภารกิจ
..... (บรรยายลักษณะเหตุการณ์ที่เกิดขึ้น)

๒. ความชำรุดเสียหาย

(บรรยายถึงความเสียหายที่เกิดขึ้นกับอากาศยาน)

๓. การหาข้อมูล

บรรยายข้อมูลที่รวบรวมได้เป็นข้อ เช่น จากการสอบถามปากคำนักบิน จากพยานผู้รู้เห็น เหตุการณ์ จากการตรวจสอบบริเวณ อ.อุบัติเหตุ จากการตรวจสอบชิ้นส่วนของ อ. และอื่น ๆ

๔. ข้อวินิจฉัย

เป็นการวิเคราะห์ข้อมูลใน ข้อ ๓ ออกมาเป็นข้อวินิจฉัย

๕. สิ่งที่ตรวจพบแต่ไม่เกี่ยวกับสาเหตุของ อ.อุบัติเหตุ

ในกรณีที่การวิเคราะห์ค้นพบจุดอันตราย หรือสิ่งล่อแหลมที่เกี่ยวข้องกับกิจการนิรภัยการบิน แต่ไม่ได้เกี่ยวข้องกับสาเหตุของ อ.อุบัติเหตุในครั้งนั้น ๆ ให้เสนอแนะการแก้ไขด้วย

๖. สาเหตุที่ทำให้เกิด อ.อุบัติเหตุ

ในกรณีที่หาสาเหตุได้ ถ้ามีหลายสาเหตุให้เรียงลำดับตามน้ำหนักความสำคัญจากมากไปน้อย และลงใจความโดยย่อของสาเหตุนั้น ๆ ด้วย

ในกรณีที่ไม่สามารถหาสาเหตุได้ ให้ลงสาเหตุที่อาจจะเป็นไปได้ สาเหตุที่อาจจะเป็นไปได้ จะมีก็สาเหตุก็ได้

๗. การแก้ไขและข้อเสนอแนะ

ต้องครอบคลุมทุกสาเหตุ รวมทั้งการแก้ไขอันตรายที่พบด้วย

จึงเรียนมาเพื่อทราบ

(ลงชื่อ)

(ตำแหน่ง) ผู้บังคับบัญชาในระดับหน่วยบิน

หมายเหตุ

๑. ถ้าไม่มีข้อ ๕ ให้เลื่อนข้อต่อไปขึ้นไปแทน

๒. ให้แนบหลักฐาน และข้อมูลเฉพาะที่เกี่ยวข้องในรายงานผลการวิเคราะห์ อ.อุบัติเหตุมาด้วย
ทั้งนี้โดยยึดถือใบแบบ สนภ.ทอ.๐๐๔ เป็นหลัก

(ตัวอย่าง)



รายงานผลการวิเคราะห์อาภาศยานอุบัติเหตุการณ

บันทึกข้อความ

ส่วนราชการ.....รร.การบิน (กฝก.โทร.๒-๒๓๔๕).....
ที่.....กท.๐๖๑๐.๖(๔)/.....วันที่.....ก.พ.๕๓.....
เรื่อง.....รายงานผลการวิเคราะห์ บ.ฝ.๑๙ หมายเลข ทอ.๒๐/๓๙ สังกัด รร.การบิน อุบัติการณ์.....
เรียน ผบ.ทอ.(ผ่าน สนภ.ทอ.)

๑. เหตุการณ์ที่เกิดขึ้น

เมื่อ ๑๔ ก.พ.๕๓ น.ต.ครู ขึ้นปลาย คบ.ประจำ มบ.๓ ฝูงฝึกขึ้นปลาย กฝก.รร.การบิน (คบ.) และ ร.ต.ศิษย์ การบิน ศบ.ชั้นมัธยม ฝูงฝึกขึ้นปลาย กฝก.รร.การบิน (ศบ.) ได้รับคำสั่งให้นำ บ.ฝ.๑๙ หมายเลข ทอ.๒๐/๓๙ ขึ้นปฏิบัติการฝึกบินเกาะภูมิประเทศในพื้นที่การฝึก หลังจากฝึกบินเสร็จเรียบร้อยได้นำ บ.บิน กลับมาฝึกขึ้น-ลง สนามบินกำแพงแสน ทางวิ่ง ๒๑ ขณะฝึกเที่ยวที่ ๔ บ. อยู่ในขาสุดท้าย นบ. เวนประจำรถ วิหุย์บังคับการบินตรวจพบว่า บ.ไม่ได้กางฐาน จึงสั่งให้ บ.ไปใหม่ คบ.จึงเข้าบังคับ บ.ไปใหม่ แล้วนำ บ.กลับ ลงสนามบิน ฯ ตรวจหลังบินพบว่าปลายกลีบใบพัดชำรุด เนื่องจากใบพัดพื้นพื้นทางวิ่งขณะทำการไปใหม่เหตุ เกิดเมื่อเวลา ๑๐๓๕

๒. ความชำรุดเสียหาย

ปลายกลีบใบพัดบดองทั้ง ๔ กลีบ มีความยาวประมาณ ๒ นิ้ว จากปลายกลีบใบพัด

๓. การหาข้อมูล

๓.๑ ข้อมูลด้านการบิน (รายละเอียดในลำดับ ๒) สรุปได้ดังนี้

๓.๑.๑ คบ.อายุ ๓๒ ปี เป็น ศบ.รุ่น น.๘๖ ขึ้นการบิน ๒ เคยทำการบินกับ บ.ฝ.๑๖, บ.ฝ.๑๕, บ.จร.๒ และ บ.ฝ.๑๙ ย้ายมาสังกัด ฝูงฝึกขึ้นปลาย กฝก.รร.การบิน เมื่อ ๓๐ ส.ค.๓๙ ปฏิบัติหน้าที่ คบ. มาแล้วเป็นเวลา ๓ เดือน

ชม.บินรวมทั้งสิ้น ๑,๒๑๐.๐ ชม.

ชม.บินรวมกับ บ.ฝ.๑๙ ๓๙๔.๔ ชม

ชม.คบ.รวมในรอบ ๙๐ วันที่แล้ว ๑๕๗.๔ ชม.

ทำการบินกับ บ.ฝ.๑๙ ครั้งสุดท้าย เมื่อ ๑๓ ก.พ.๕๓

๓.๑.๒ ศบ. อายุ ๒๕ ปี เป็น ศบ.รุ่น น.๑๐๐ เคยทำการบินกับ บ.ฝ.๑๖ ก

ชม.บินรวมทั้งสิ้น ๑๗๘.๒ ชม.

ชม.บินรวมกับ บ.ฝ.๑๙ ๑๐๒.๘ ชม.

ชม.บินรวมกับ บ.ฝ.๑๙ ในรอบ ๙๐ วันที่แล้ว ๗๗.๐ ชม.

ทำการบิน บ.ฝ.๑๙ ครั้งสุดท้ายเมื่อ ๑๓ ก.พ.๕๓

๓.๒ ข้อมูลประวัติ บ. ย. และการซ่อมบำรุง (รายละเอียดตามในลำดับ ๓) สรุปได้ดังนี้

๓.๒.๑ บ.ฝ.๑๙ หมายเลข ทอ.๒๐/๓๙ สร้างโดยบริษัท PILATUS AIRCRAFT ประเทศสวิสเซอร์แลนด์ ทอ.จัดหามาใช้งาน และบรรจุประจำการเมื่อ ๒๓ ก.ค.๓๙ บ.เข้ารับการตรวจซ่อม

๑๐๐ ชม. ครั้งสุดท้ายเมื่อ ๘ ม.ค.๕๓ บ.ทำการบินไปได้ ๒๓.๐ ชม. เหลืออายุการใช้งานอีก ๗๗.๐ ชม. จึงจะเข้ารับการตรวจซ่อมครั้งต่อไป ขณะเกิดอุบัติเหตุ บ.มีอายุการใช้งานได้ ๕๒๓.๐ ชม.

๓.๒.๒ บ.ใช้ ย.แบบ PT6A-62 หมายเลขลำดับ PC-E103247 สร้างโดยบริษัท PRATT & WHITHNEY CANADA ทอ.จัดหาใช้งานโดยติดตั้งมาพร้อมกับ บ.ได้รับการตรวจซ่อม ๑๐๐ ชม. พร้อมกับการตรวจซ่อม บ.ขณะเกิดอุบัติเหตุ ย.มีอายุการใช้งานได้ ๕๒๓.๐ ชม.

๓.๒.๓ จากการตรวจสอบแบบพิมพ์ ทอ.ขอ. ๒๒๑-๒ ประวัติการตรวจซ่อม ย้อนหลัง ๙๐ วัน ตั้งแต่ ๕.ค.๕๒-ก.พ.๕๓ บ. และ ย.มีข้อขัดข้องไม่สำคัญ และได้รับการแก้ไขแล้ว ทุกรายการ

๓.๒.๔ จากการตรวจสอบประวัติการชั่งดุล บ.ได้รับการชั่งดุล เมื่อ ๑๒ ม.ค.๕๓

๓.๓ ข้อมูลสภาพอากาศบริเวณสนามบินกำแพงแสน (รายละเอียดในลำดับ ๔) สรุปได้ว่า สภาพอากาศในวันที่ ๑๔ ก.พ.๕๓ เวลา ๑๐๐๐-๑๒๐๐ เมฆ ๓ ใน ๘ ส่วน ระบายสูง ๒,๐๐๐ ฟุต เมฆ ๔ ใน ๘ ส่วน ระบายสูง ๔,๐๐๐ ฟุต ทิศนวิสัย ๒ ไมล์ ลมผิวพื้นทิศทาง ๐๙ ความเร็ว ๒๕ นอต ความกดอากาศ ๒๙.๗๘ นิ้วปรอท

๓.๔ ข้อมูลจากการสัมภาษณ์ผู้เกี่ยวข้องและพยาน (รายละเอียดในลำดับ ๘) สรุปได้ดังนี้

๓.๔.๑ จากการสัมภาษณ์ คบ.สรุปได้ว่า หลังจาก คบ.ฝึกบินในพื้นที่การฝึกเสร็จเรียบร้อยแล้ว คบ.ได้นำ บ.กลับฝึกบินขึ้น-ลงสนามบินฯ ขณะฝึก คบ.ปฏิบัติตามขั้นตอนการปฏิบัติไม่สมบูรณ์ เกือบทุกเที่ยว คบ.ต้องคอยเตือนตลอดเวลา และขณะฝึกในเที่ยวที่ ๔ บ.บินเข้าหาสุดท้าย คบ.รายงานตำแหน่ง แต่ไม่ได้รับการตอบจาก จนท.หอบังคับการบิน เนื่องจากมี บ.ติดต่อกับ จนท.หอบังคับการบินมาก คบ.จึงให้ คบ.นำ บ.ลงสนามบินฯ ตามปกติ แต่เมื่อ บ.อยู่เหนือทางวิ่ง ระบายสูงประมาณ ๑๐ ฟุต ได้ยิน นบ.เวอร์ประจําหอบังคับการบินแจ้งเตือนว่า บ.ยังไม่ได้มาตรฐาน คบ.จึงเข้าบังคับ บ. แล้วนำ บ.ไปใหม่ หลังจาก นั้น คบ. จึงนำ บ.ลงสนามบินฯ ตามปกติ และตรวจหลังบิน จึงพบว่าปลายกลีบใบพัดบิดงอจากการพันพื่นทางวิ่ง

๓.๔.๒ จากการสัมภาษณ์ คบ.สรุปได้ว่า หลังจากฝึกบินในพื้นที่การฝึกเสร็จเรียบร้อยแล้ว จึงนำ บ.กลับมาฝึกขึ้น - ลง สนามบิน การฝึกใน ๓ เที่ยวบินไม่ค่อยสมบูรณ์ คบ.ได้เตือนเตือนตลอดเวลา สำหรับการฝึกบินในเที่ยวที่ ๔ ก็ยังไม่ดีขึ้น เมื่อ บ.บินเข้าหาสุดท้าย คบ.รายงานตำแหน่ง บ.ให้ จนท.หอบังคับการบินทราบ แต่ไม่ได้รับการติดต่อกลับ เนื่องจาก จนท.หอบังคับการบินกำลังติดต่อกับ บ.อีกหลายเครื่อง คบ.จึงให้ คบ.นำ บ.ลงสนามบินตามปกติ เมื่อ บ.ร่อนลงมาอยู่เหนือทางวิ่ง ความสูงประมาณ ๑๐ ฟุต ได้ยินเสียง นบ.เวอร์ประจําหอบังคับการบินแจ้งเตือนว่า บ.ยังไม่ได้มาตรฐาน คบ.จึงเข้าควบคุม บ. โดยนำ บ.ไปใหม่แล้วนำ บ.กลับมาลงสนามบินฯ ตามปกติ เมื่อตรวจหลังบินจึงพบว่าปลายกลีบใบพัดบิดงอจากการพันพื่นทางวิ่ง

๓.๔.๓ จากการสัมภาษณ์ พ.อ.อ.หอ ใจน้อย จนท.หอบังคับการบิน ฝบ.บ. ผน.บ.ผก.ร.การบิน สรุปได้ว่า เมื่อเวลา ๑๐๐๕ คบ.ได้ติดต่อขอ นำ บ.๑๙ หมายเลข ทอ.๒๐/๓๙ กลับมา ฝึกบินขึ้น - ลงสนามบิน และขณะฝึกในเที่ยวที่ ๔ มี บ.เครื่องอื่นติดต่อขอกลับมาลงสนามบิน และฝึกขึ้น - ลง จำนวนมาก เมื่อ บ.เครื่องดังกล่าวเลี้ยวเข้าหาสุดท้าย และได้แจ้งตำแหน่ง บ.ในหาสุดท้ายแต่ จนท. หอบังคับการบินเห็นว่าทางวิ่งไม่มีสิ่งกีดขวาง และ บ.สามารถลงได้ จึงไม่ได้ติดต่อกลับ เพื่อใช้เวลาช่วง ดังกล่าวติดต่อกับ บ.เครื่องอื่น ๆ เมื่อ บ.ร่อนลงมาอยู่เหนือทางวิ่ง จึงได้ยิน นบ.เวอร์ประจําหอบังคับการบิน

แจ้งเตือน...

แจ้งเตือน ศบ.ว่า บ.ยังไม่ได้มาตรฐาน แล้วจึงได้ยิน คบ.ขอ นำ บ.ไปใหม่ หลังจากนั้น คบ.ได้นำ บ.กลับมาลงสนามบินฯ ตามปกติ

๓.๔.๔ จากการสัมภาษณ์ ร.อ.รณ บังคับการบิน น.เวรประจำรถบังคับการบิน สรุปได้ว่า ขณะ บ.ผ.๑๙ หมายเลข ทอ.๒๐/๓๙ ผีบินขึ้น-ลงสนามบินในเที่ยวที่ ๔ บ.อยู่ในขาสุดท้าย นบ.เวรประจำรถบังคับการบินไม่ได้ตรวจสอบการทางฐานของ บ.เครื่องดังกล่าวตั้งแต่แรก แต่ไปสนใจเครื่องอื่น ๆ ที่อยู่ในกระบวนการบินซึ่งมีหลายเครื่อง แต่เมื่อ บ.เครื่องดังกล่าวร่อนลงมาอยู่เหนือทางวิ่งระยะสูงประมาณ ๑๐ ฟุต จึงตรวจพบว่า บ.ยังไม่ได้มาตรฐาน จึงแจ้งเตือนให้ ศบ.นำ บ.ไปใหม่

๓.๕ ข้อมูลจากแถบบันทึกเสียงการติดต่อระหว่าง จนท.หอบังคับการบินกับ นบ.(รายละเอียดในลำดับ ๙ แขนบ ๑) สรุปได้ ขณะที่ บ.ผ.๑๙ หมายเลข ทอ. ๒๐/๓๙ ผีบินขึ้น-ลง ในเที่ยวที่ ๑ ถึงเที่ยวที่ ๓ เป็นปกติ แต่การฝึกในเที่ยวที่ ๔ มี บ.เครื่องอื่นติดต่อขอกลับมาลงสนามบิน และขอฝึกบินขึ้น-ลง สนามบินจำนวนมาก ประมาณ ๕๐ เครื่อง ทำให้ จนท.หอบังคับการบินต้องประสานการติดต่อกับ บ.หลายเครื่อง และในช่วงเวลาดังกล่าวได้ยินเสียง ศบ.รายงานตำแหน่งอยู่ในขาสุดท้าย แต่ไม่มีเสียงติดต่อจาก จนท.หอบังคับการบินกับเครื่องดังกล่าว เมื่อเวลาผ่านไปประมาณ ๒ นาที จึงได้ยินเสียง คบ.ขอ นำ บ.ไปใหม่ หลังจากนั้น คบ. จึงขอ นำ บ.กลับมาลงสนามบินอีกครั้ง

๓.๖ ข้อมูล รปบ.หอบังคับการบิน (รายละเอียดในลำดับ ๙ แขนบ ๒) สรุปได้ว่า ขณะ บ.อยู่ในกระบวนการบิน นบ.จะต้องรายงานตำแหน่ง บ. เมื่อ นบ.นำ บ.บินเข้าตามลม ขาสกัดลง และขาสุดท้าย จนท.หอบังคับการบินได้รับแจ้งตำแหน่งของ บ. จะต้องแจ้งให้ นบ. นำ บ.บินเข้าตำแหน่งต่อไปสำหรับขาสุดท้าย เมื่อ นบ.รายงานตำแหน่งในขาสุดท้าย แล้วให้ จนท.หอบังคับการบินแจ้งเตือนให้ นบ.ตรวจสอบการทางฐานสำหรับ บ.ที่เก็บฐานได้

๓.๗ ข้อมูลจากคู่มือการบิน บ.ผ.๑๙ TO.123/A หน้า ๓ หัวข้อกระบวนการลงสนามบิน (รายละเอียดในลำดับ ๙ แขนบ ๔) สรุปได้ว่า เมื่อ บ.เข้าตามลม ความเร็ว ๑๖๐ นอต ทางฐาน บ.เลี้ยวเข้าขาสกัดลง ตรวจสอบความพร้อมก่อนลงสนามบิน บ.เลี้ยวเข้าขาสุดท้าย ความเร็ว ๑๐๐ นอต

๔. ข้อวินิจฉัย

๔.๑ ข้อมูลด้านการบิน (ตามข้อ ๓.๑) คบ. และ ศบ. มีคุณสมบัติด้านการบินครบถ้วน จึงวินิจฉัยว่าคุณสมบัติด้านการบินไม่เป็นองค์ประกอบสาเหตุของ อ.อุบัติเหตุ

๔.๒ ข้อมูลประวัติ บ. และ ย. และด้านการซ่อมบำรุง (ตามข้อ ๓.๒) บ. และ ย. เข้ารับการซ่อมบำรุงตามวิถภาค มีข้อขัดข้องไม่สำคัญ และได้รับการซ่อมบำรุงเรียบร้อยแล้วก่อนส่ง บ.ขึ้นบิน จึงวินิจฉัยว่า บ., ย. และการซ่อมบำรุงไม่เป็นองค์ประกอบสาเหตุของ อ.อุบัติเหตุ

๔.๓ ข้อมูลสภาพอากาศ (ตามข้อ ๓.๓) สภาพอากาศทัศนวิสัยต่ำ ทำให้ จนท.หอบังคับการบินมองไม่เห็น บ.ยังไม่ได้มาตรฐาน ประกอบกับสภาพลมแรง และขวางสนาม ทำให้ ศบ.ควบคุม บ.ลงสนามไม่ได้ตามเกณฑ์ จึงวินิจฉัยว่าสภาพอากาศเป็นองค์ประกอบสาเหตุของ อ.อุบัติเหตุ

๔.๔ การปฏิบัติของ นบ.เวรประจำรถบังคับการบิน (ตามข้อ ๓.๔) นบ.เวรประจำรถบังคับการบินไม่ได้สังเกตว่า บ.ยังไม่ได้มาตรฐาน เนื่องจากสภาพอากาศทัศนวิสัยต่ำ และเมื่อ บ.บินเข้าใกล้ จึงสังเกตเห็น บ.ไม่ได้มาตรฐานวินิจฉัยว่า การปฏิบัติของ นบ.เวรประจำรถบังคับการบินเป็นองค์ประกอบของ อ.อุบัติเหตุ

๔.๕ ข้อมูลการปฏิบัติงานของ จนท.หอบังคับการบิน (ตามข้อ ๓.๓, ๓.๔ และ ๓.๕)

ในช่วงเวลาดังกล่าว จนท.หอบังคับการบิน ควบคุม บ.เข้ามอลงสนามบินและฝึกบินขึ้น-ลงสนามบินจำนวนมาก ทำให้ไม่ได้แจ้งเตือนการทางฐานของ บ.เครื่องดังกล่าว ในที่สุดท้ายประกอบกับทัศนวิสัยไม่ดี ทำให้สังเกตการทางฐานยากขึ้น จึงไม่ทราบว่า บ.ยังไม่ได้ทางฐาน วินิจฉัยว่าการปฏิบัติงานของ จนท.หอบังคับการบินเป็นองค์ประกอบสาเหตุของ อ.อุบัติเหตุ

๔.๖ ข้อมูลการปฏิบัติการบิน (ตามข้อ ๓.๔, ๓.๕ และ ๓.๖) ขณะ คบ.นำ บ.ฝึกบินขึ้น-ลงสนามบิน ไม่สามารถควบคุม บ.ให้บินได้ตามเกณฑ์ คบ.ต้องชี้แนะตลอดเวลา ทำให้ คบ. และ คบ.เกิดความเครียดสะสม และปฏิบัติข้ามขั้นตอนในการทางฐานขณะอยู่ในอากาศตามลม และไม่ได้ตรวจสอบความพร้อมของ บ.ในการลงสนามบินในอากาศตกลง และในที่สุดท้าย จึงวินิจฉัยว่าการปฏิบัติการบินของ คบ. และ คบ.เป็นองค์ประกอบสาเหตุของ อ.อุบัติเหตุ

๕. สาเหตุของ อ.อุบัติเหตุ

เกิดจาก คบ.ปฏิบัติข้ามขั้นตอนในการทางฐาน เมื่อทราบว่า บ.ไม่ได้ทางฐานขณะ บ.มีระยะสูงต่ำ คบ.จึงเร่งกำลัง ย.นำ บ.ไปใหม่ บ.เสียระยะสูง ปลายกลับใบพัดพื้นพื้นขณะ บ.ไปใหม่ โดยมีองค์ประกอบสาเหตุของ อ.อุบัติเหตุดังนี้

๕.๑ คบ.มีความล่าช้าจากการฝึก และได้รับความกดดันจาก คบ.ทำให้ คบ.เกิดความเครียดสะสม และปฏิบัติข้ามขั้นตอนการทางฐาน

๕.๒ คบ.มีความมุ่งมั่นที่จะฝึก คบ.ให้ปฏิบัติการฝึกให้ได้ตามเกณฑ์ เมื่อ คบ.ทำไม่ได้จึงต้องคอยชี้แนะตลอดเวลา ทำให้ คบ.เกิดความเครียด และไม่ได้ช่วย คบ.ตรวจสอบสภาพการทางฐาน

๕.๓ จนท.หอบังคับการบินต้องติดต่อกับ บ.จำนวนมากในเวลาเดียวกัน ทำให้ข้ามขั้นตอนการแจ้งเตือนการทางฐานของ บ.ขณะ บ.อยู่ในอากาศท้าย

๕.๔ การปฏิบัติของ นบ.เวรประจำรบบังคับการบิน ไม่ได้ตรวจสอบการทางฐานเมื่อ บ.อยู่ในอากาศท้าย แต่สังเกตเห็นเมื่อ บ.อยู่เหนือสนามบินระยะสูงต่ำ เมื่อแจ้งเตือน คบ.นำ บ.ไปใหม่ ทำให้เสียระยะสูงในช่วงเวลาดังกล่าวใบพัดพื้นพื้น

๕.๕ สภาพอากาศมีทัศนวิสัยต่ำ ทำให้ จนท.หอบังคับการบิน และ นบ.เวรประจำรบบังคับการบินสังเกตไม่เห็นการทางฐานของ บ. และลมขวางสนามความเร็วสูง ทำให้ คบ.ควบคุม บ.ยากขึ้น

๖. การแก้ไข และข้อเสนอแนะ

๖.๑ คบ. และ คบ.ทบทวนขั้นตอนการปฏิบัติด้านการบิน และปฏิบัติให้ครบถ้วน

๖.๒ จนท.หอบังคับการบินให้ปฏิบัติตาม ระเบียบอย่างเคร่งครัด

๖.๓ นบ.เวรประจำรบบังคับการบิน ตรวจสอบการทางฐานของ บ.ขณะอยู่ในอากาศท้าย

๖.๔ จนท.ข่าวอากาศ แจ้งเตือนสภาพอากาศที่อาจเป็นอันตรายต่อการฝึกการบิน

จึงเรียนมาเพื่อทราบ

พล.อ.ต. 
ผบ.รร.การบิน



การแก้ไขเพื่อป้องกันมิให้อากาศยานอุบัติเหตุ

บันทึกข้อความ

ส่วนราชการ

ที่

วันที่

เรื่อง การแก้ไขเพื่อป้องกันมิให้อากาศยานเกิดอุบัติเหตุ รายที่ /

ถึง หน่วยเกี่ยวข้อง

๑. เหตุการณ์ที่เกิดขึ้น

บรรยายเหตุการณ์เกี่ยวกับอากาศยานอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นโดยสรุป ทั้งนี้ให้ละเว้นนามหน่วยยศ ชื่อ นักบิน หรือเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง และหมายเลขอากาศยาน

๒. การบาดเจ็บและความชำรุดเสียหาย

๒.๑ การบาดเจ็บ

ให้ลงชั้นการบาดเจ็บของนักบิน เจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน ผู้ทำการในอากาศ ผู้โดยสาร และบุคคลอื่นที่เกี่ยวข้องกับอากาศยานอุบัติเหตุ ได้แก่ เสียชีวิต บาดเจ็บสาหัส บาดเจ็บเล็กน้อย หรือปลอดภัย

๒.๒ ความชำรุดเสียหาย

ให้ลงชั้นความชำรุดเสียหายของอากาศยาน และทรัพย์สินที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ เสียหายขั้นจำหน่าย เสียหายมาก 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. หน่วยที่ต้องปฏิบัติ และรับทราบ

๖.๑ หน่วยบินทุกหน่วยในกองทัพอากาศ

๖.๒ หน่วยในสายวิทยาการที่เกี่ยวข้อง

๖.๓

๖.๔ ฝ่ายอำนวยการ...

๖.๔ ฝ่ายอำนวยการนิรภัยการบินของหน่วยพิจารณาวางแผน และเสนอแนะผู้บังคับบัญชา เพื่อป้องกันอุบัติเหตุตามการแก้ไขต่อไป

รับคำสั่ง ผบ.ทอ.

(ลงชื่อ) พล.อ.อ.

(ตำแหน่ง)

เสธ.ทอ.

หมายเหตุ ในกรณีไม่มีข้อ ๓ ให้เลื่อนข้อต่อไปขึ้นแทน



รายงานผลการวิเคราะห์อันตราย

บันทึกข้อความ

ส่วนราชการ.....

ที่.....วันที่.....

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

เรียน ผบ.ทอ.

๑. เหตุการณ์ที่เกิดขึ้น

บรรยายเหตุการณ์ที่เกี่ยวข้องกับอันตรายโดยสรุปรวมถึงสาเหตุ และข้อเสนอแนะการแก้ไขของหน่วยที่เกิดอันตราย

๒. การหาข้อมูล

๒.๑ เช่นจากหน่วยในสายวิทยาการที่เกี่ยวข้อง

๒.๒ เช่นจากนักบินหรือเจ้าหน้าที่ผู้เกี่ยวข้อง

๒.๓ ฯลฯ.....

๓. สาเหตุที่ทำให้เกิดอันตราย

(ในกรณีที่สามารถหาสาเหตุได้) ให้เรียงตามลำดับความสำคัญจากมากมาน้อย

(ในกรณีที่ไม่สามารถหาสาเหตุที่แท้จริงได้)

๓.๑ ไม่สามารถหาสาเหตุที่แท้จริงได้

๓.๒ สาเหตุที่อาจจะเป็นไปได้ (อาจมีหลายสาเหตุ)

๔. การแก้ไข และข้อเสนอแนะ (ครอบคลุมทุกสาเหตุ)

(ลงชื่อ) พล.อ.ต.

(ตำแหน่ง) ผอ.สนภ.ทอ.



การแก้ไขเพื่อป้องกันมิให้เกิดอันตราย

บันทึกข้อความ

ส่วนราชการ

ที่ วันที่

เรื่อง การแก้ไขเพื่อป้องกันมิให้เกิดอันตราย

ถึง (หน่วยเกี่ยวข้อง)

๑. เหตุการณ์ที่อาจเกิดขึ้น
บรรยายเหตุการณ์ที่เกี่ยวข้องกับอันตรายโดยสรุป (ให้ละเว้นนามหน่วย ยศ.-ชื่อนักบินหรือ
ผู้เกี่ยวข้อง และหมายเลขอากาศยาน)

- ๒ สาเหตุที่ทำให้เกิดอันตราย
(ในกรณีที่หาสาเหตุได้) ให้เรียงตามลำดับความสำคัญจากมากมาน้อย
(ในกรณีที่ไม่สามารถหาสาเหตุที่แท้จริงได้)
๒.๑ ไม่สามารถหาสาเหตุที่แท้จริงได้
๒.๒ สาเหตุที่อาจเป็นไปได้ (อาจมีหลายสาเหตุ)

๓. การแก้ไข และข้อเสนอแนะ (ครอบคลุมทุกสาเหตุ)

- ๓.๑
๓.๒

๔. หน่วยที่ต้องปฏิบัติ และรับทราบ

- ๔.๑ หน่วยบินทุกหน่วยใน ทอ.
๔.๒ หน่วยในสายวิทยาการที่เกี่ยวข้อง
๔.๓
๔.๔ นายทหารนิรภัยการบิน นำการแก้ไขเพื่อป้องกันมิให้เกิดอันตรายนี้ ไปชี้แจงผู้เกี่ยวข้อง

ทราบ และปฏิบัติ

รับคำสั่ง ผบ.ทอ.

(ลงชื่อ)พล.อ.อ.

(ตำแหน่ง) เสธ.ทอ.



รายงานการแก้ไขเพื่อป้องกันมิให้อากาศยานเกิดอุบัติเหตุการณ์

บันทึกข้อความ

ส่วนราชการ

ที่ วันที่

เรื่อง การแก้ไขเพื่อป้องกันมิให้อากาศยานเกิดอุบัติเหตุการณ์ รายที่ /

ถึง หน่วยเกี่ยวข้อง

๑. เหตุการณ์ที่เกิดขึ้น

บรรยายเหตุการณ์เกี่ยวกับอากาศยานอุบัติเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยสรุป ทั้งนี้ให้ละเว้นนามหน่วยยศ - ชื่อ นักบินหรือเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง และหมายเลขอากาศยาน

๒. ความชำรุดเสียหาย

บรรยายถึงความเสียหายที่เกิดขึ้นกับอากาศยาน

๓. สิ่งบกพร่องที่พบเห็นแต่ไม่เกี่ยวกับสาเหตุของอุบัติเหตุการณ์

ในกรณีที่พบสิ่งบกพร่องแต่ไม่เกี่ยวกับสาเหตุของ อ.อุบัติเหตุการณ์ ให้ลงไว้เป็นข้อ ๆ และเสนอแนะการแก้ไขใน ข้อ ๕

๔. สาเหตุที่ทำให้เกิด อ.อุบัติเหตุการณ์

(ในกรณีที่หาสาเหตุได้) ถ้ามีหลายสาเหตุ ให้เรียงลำดับตามน้ำหนักความสำคัญจากมากมาน้อย และลงใจความโดยย่อของสาเหตุนั้น ๆ

(ในกรณีที่ไม่สามารถหาสาเหตุได้ ให้ลงสาเหตุที่อาจจะเป็นไปได้) สาเหตุที่อาจจะเป็นไปได้ จะมีกี่สาเหตุก็ได้

๕. การแก้ไขและข้อเสนอแนะ (ต้องครอบคลุมทุกสาเหตุ รวมทั้งการแก้ไขสิ่งบกพร่องที่พบด้วย)

๕.๑

๕.๒

๕.๓

๖ หน่วยที่ต้องปฏิบัติ และรับทราบ

๖.๑ หน่วยบินทุกหน่วยในกองทัพอากาศ

๖.๒ หน่วยในสายวิทยาการที่เกี่ยวข้อง

๖.๓

๖.๔ ฝ่ายอำนวยการนิรภัยการบินของหน่วยพิจารณาวางแผน และเสนอแนะผู้บังคับบัญชา เพื่อป้องกันอุบัติเหตุการณ์ตามการแก้ไขนี้ต่อไป

รับคำสั่ง ผบ.ทอ.

(ลงชื่อ) พล.อ.อ.

(ตำแหน่ง) เสธ.ทอ.

หมายเหตุ ในกรณีไม่มีข้อ ๓ ให้เลื่อนข้อต่อไปขึ้นแทน



รายงานข้อขัดข้องของการรายงานผลการวิเคราะห์อากาศยานอุบัติการณ์

บันทึกข้อความ

ส่วนราชการ

ที่ วันที่

เรื่อง รายงานข้อขัดข้องของการรายงานผลการวิเคราะห์อากาศยานอุบัติการณ์

เรียน ผบ.ทอ.(ผ่าน สนภ.ทอ.)

๑. แบบ บ., ฮ.หมายเลข ทอ.สังกัด
๒. อุบัติการณ์เมื่อวันที่.....เดือน.....พ.ศ.
๓. สถานที่เกิดอุบัติเหตุ.....
๔. เจ้าหน้าที่ดำเนินการด้านนิรภัยของ.....มีข้อขัดข้องที่ไม่สามารถรายงานผลการวิเคราะห์อากาศยานอุบัติการณ์ภายในกำหนดได้เนื่องจาก.....
๕. กำหนดเวลาที่คาดว่าจะส่งได้ภายในวันที่.....เดือน.....พ.ศ.

(ลงชื่อ)

(ตำแหน่ง) ผู้บังคับหน่วยบินระดับหน่วยขึ้นตรงกองทัพอากาศ

ผู้ส่งข่าว.....หน่วย.....วัน เดือน ปี เวลา.....

ผู้รับข่าว.....หน่วย.....วัน เดือน ปี เวลา.....



รายงานแสดงความก้าวหน้าผลการวิเคราะห์เหตุการณ์อากาศยานใกล้จะชนกัน

บันทึกข้อความ

ส่วนราชการ

ที่ วันที่

เรื่อง รายงานแสดงความก้าวหน้าผลการวิเคราะห์เหตุการณ์อากาศยานใกล้จะชนกัน

เรียน ผบ.ทอ.(ผ่าน สนภ.ทอ.)

๑. แบบ บ., ฮ.หมายเลข ทอ.สังกัด.....
๒. เหตุการณ์ ฯ เมื่อวันที่.....เดือน.....พ.ศ.
๓. สถานที่เกิดเหตุการณ์ ฯ.....
๔. เจ้าหน้าที่ดำเนินการด้านนิรภัยของ..... มีข้อขัดข้องที่ไม่สามารถรายงานผลการวิเคราะห์เหตุการณ์อากาศยานใกล้จะชนกันภายในกำหนดได้เนื่องจาก.....
- ๕ กำหนดเวลาที่คาดว่าจะส่งได้ภายในวันที่.....เดือน.....พ.ศ.

(ลงชื่อ)

(ตำแหน่ง) ผู้บังคับหน่วยบินระดับหน่วยขึ้นตรงกองทัพอากาศ

ผู้ส่งข่าว.....หน่วย.....วัน เดือน ปี เวลา.....

ผู้รับข่าว.....หน่วย.....วัน เดือน ปี เวลา.....

รายงานข้อขัดข้องของระบบอากาศยาน เครื่องยนต์ อุปกรณ์สื่อสาร และระบบอาวุธ

วันที่	หมายเลข ทอ.	ระบบ /รายการข้อขัดข้อง	สาเหตุ	การแก้ไข

- ๓๖ -

(ตัวอย่าง)

รายงานข้อขัดข้องของระบบอากาศยาน เครื่องยนต์ อุปกรณ์สื่อสาร และระบบอาวุธ

อ.แบบ บ.ล.๗ หน่วย ผู่.๓๐๑ บ.น.๓ ประจำเดือน ม.ค.๕๓

วันที่	หมายเลข ทอ.	ระบบ /รายการข้อขัดข้อง	สาเหตุ	การแก้ไข
๓	๑๒/๓๑	<u>ระบบโครงสร้างทั่วไป</u> Over speed L/D gear down at 350 KTS	Pilot error	ตรวจสอบสภาพตามคู่มือ ไม่มีข้อขัดข้อง
	๒/๓๑	Map case cover crack	ชำรุดตามสภาพการใช้งาน	รอพัสดุ Map case cover
๒๑	๙/๓๑	Left ventral fin หลวมคลอน	Ventral fin shim ชำรุด	เปลี่ยน shim ใหม่
		<u>ระบบเครื่องยนต์</u>		
๕	๑๓/๓๑	Engine 122 MFL show (LOD fail)	Light detector สกปรก	ทำความสะอาด LOD, clear EDU
		<u>ระบบฐาน ล้อ ห้ามล้อ</u>		
๑๐	๑๕/๓๑	ล้อหัวสั้นมากขณะเก็บฐาน	ยางเสียรูปทรง	เปลี่ยนยางล้อหน้าใหม่
		ระบบพื้นบังคับ อุปกรณ์เพิ่มแรงยก		
		ระบบไฟฟ้า		
		ระบบควบคุมความดัน ปรับอากาศ		
		ระบบเชื้อเพลิง		
		ระบบหล่อลื่น		
		ฯลฯ		

บันทึกการติดตามผลการแก้ไขอันตรายและข้อขัดข้องที่ตรวจพบ

หน่วย.....

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

(ตัวอย่าง)

บันทึกการติดตามผลการแก้ไขอันตรายและข้อขัดข้องที่ตรวจพบ

หน่วย....บ.น.๓.....

ลำดับ	วัน เดือน ปี ที่ตรวจพบ	อันตรายและข้อขัดข้องที่ตรวจพบ	ตรวจพบจาก		หน่วยปฏิบัติ	วัน เดือน ปี ที่แก้ไข	สิ่งที่ดำเนินการ	หมายเหตุ
			สำรวจ	HR				
๑.	๗ ม.ค.๕๓	<u>สิ่งอำนวยความสะดวกและอุปกรณ์</u> <u>เครื่องช่วยเดินอากาศ</u> ระบบ TACAN มีข้อขัดข้องบางประการ ทำให้ บ.รับข้อมูลได้ในระยะใกล้ หรือบางครั้งผิดพลาด	/		ผสส.๑	๑๐ ม.ค.๕๓	อยู่ในระหว่างการซ่อม	ให้ใช้ระบบสำรอง ชั่วคราว
๒.	๒๓ มิ.ย.๕๓	<u>นิตยเวชกรรมการบิน</u> แผนที่พิกัด (GRID MAP) ในรถพยาบาลเก่า และล้าสมัย		/ ๒/๕๓	รพ.บ.น.๓	๓๐ มิ.ย.๕๓	ได้รับแผนที่ฉบับใหม่ แล้ว (จัดทำเมื่อ ๑๕ พ.ย.๕๓)	
๓.	๑๖ ส.ค.๕๓	<u>การช่วยเหลือกู้ภัยและดับเพลิง</u> รถกู้ บ.ปั่นจั่น ที่ใช้ร่วมกับหน่วย ช่วยเหลือกู้ภัยมีระบบห้ามล้อ ข้อขัดข้อง ฯลฯ	/		ผชย.๑	๒๐ ส.ค.๕๓	ส่งซ่อม ชย.ทอ. เรียบร้อยแล้ว	จะแล้วเสร็จประมาณ ต.ค.๕๓ และประสาน กับหน่วยของจังหวัด เทศบาลแล้ว หากจำเป็นใช้งาน