



ปัจจัยเสี่ยงที่ส่งผลต่อการปฏิบัติการการบิน ของหน่วยบินสังกัดกรมป้องกัน
และบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย ร่วมกับกองทัพบกไทย
**RISK FACTORS AFFECTING FLIGHT OPERATIONS OF AVIATION
UNIT UNDER THE DEPARTMENT OF DISASTER PREVENTION AND
MITIGATION, MINISTRY OF INTERIOR IN COOPERATION WITH
THE ROYAL THAI ARMY**

มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี
ร้อยโท กิตตินันต์ กันทพนม

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาการจัดการมหาบัณฑิต
สาขาวิชาการจัดการการบิน
สถาบันการบินพลเรือน สถาบันสมทบมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี
ปีการศึกษา 2564

ปัจจัยเสี่ยงที่ส่งผลต่อการปฏิบัติการการบิน ของหน่วยบินสังกัดกรมป้องกัน
และบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย ร่วมกับกองทัพบกไทย



วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาการจัดการมหาบัณฑิต
สาขาวิชาการจัดการการบิน
สถาบันการบินพลเรือน สถาบันสมทบมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี
ปีการศึกษา 2564

**RISK FACTORS AFFECTING FLIGHT OPERATIONS OF AVIATION
UNIT UNDER THE DEPARTMENT OF DISASTER PREVENTION AND
MITIGATION, MINISTRY OF INTERIOR IN COOPERATION WITH
THE ROYAL THAI ARMY**

FIRST LIEUTENANT KITTINAN KANTHAPHANOM

มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี

**THIS THESIS SUBMITTED IN PARTIAL FULFILLMENT OF THE
REQUIREMENTS FOR THE DEGREE OF MASTER OF MANAGEMENT
AVIATION MANAGEMENT
CIVIL AVIATION TRAINING CENTER THAILAND
ACADEMIC YEAR 2021**



ปัจจัยเสี่ยงที่ส่งผลกระทบต่อการปฏิบัติการการบิน ของหน่วยบินสังกัดกรมป้องกัน
และบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย ร่วมกับกองทัพบกไทย

สถาบันการบินพลเรือน สถาบันสมทบมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี อนุมัติให้นับ
วิทยานิพนธ์ฉบับนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาวิทยาศาสตรบัณฑิต

คณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์

(อ. ดร.รัชฎูรรัตน์ คำเพราะ)

ประธานกรรมการ

(อ. ดร.วราภรณ์ เต็มแก้ว)

กรรมการ

(อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์)

(อ. พลอากาศตรี อนันต์ชัย ทองเจริญ)

กรรมการ

(อ. นาวาอากาศตรี ดร.สมชนก เกียมเทียบรัตน์)

กรรมการ

พ.อ.อ.

(พันศักดิ์ เนินทราย)

รักษาการ รองผู้อำนวยการฝ่ายวิชาการ
สถาบันการบินพลเรือน

(อ. ดร.วราภรณ์ เต็มแก้ว)

ผู้อำนวยการกองวิชาบริหารการบิน

ร้อยโท กิตตินันต์ กันทพนม : ปัจจัยเสี่ยงที่ส่งผลต่อการปฏิบัติการการบินของหน่วยบินสังกัดกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย ร่วมกับกองทัพบกไทย (RISK FACTORS AFFECTING FLIGHT OPERATIONS OF AVIATION UNIT UNDER THE DEPARTMENT OF DISASTER PREVENTION AND MITIGATION, MINISTRY OF INTERIOR IN COOPERATION WITH THE ROYAL THAI ARMY)

อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์: อ. ดร.วราภรณ์ เต็มแก้ว, 385 หน้า

การวิจัย เรื่อง ปัจจัยเสี่ยงที่ส่งผลต่อการปฏิบัติการการบิน ของหน่วยบินสังกัดกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย ร่วมกับกองทัพบกไทย มีวัตถุประสงค์เพื่อ (1) ศึกษาวิเคราะห์ปัจจัยเสี่ยงที่ส่งผลต่อการปฏิบัติการการบิน ของหน่วยบินสังกัดกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย ร่วมกับกองทัพบกไทย และ (2) นำเสนอแนวทางการบริหารจัดการลดความเสี่ยงในการปฏิบัติการการบินของหน่วยบิน สังกัดกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย ร่วมกับกองทัพบกไทย เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ สัมภาษณ์ข้อมูลเชิงลึกกับทางผู้ให้ข้อมูลสำคัญที่ปฏิบัติงานการช่วยเหลือบรรเทาสาธารณภัยในปัจจุบัน 3 กลุ่ม จำนวน 27 คน ได้แก่ กลุ่มที่ 1 ผู้ที่มีหน้าที่ในการบริหารจัดการองค์กร และกำหนดนโยบายที่เกี่ยวข้องในการช่วยเหลือบรรเทาสาธารณภัย จำนวน 4 คน กลุ่มที่ 2 ผู้ที่มีหน้าที่ในการปกครองบังคับบัญชาหรือกำกับดูแล หรือเป็นหัวหน้างาน ที่เกี่ยวกับการปฏิบัติงานการช่วยเหลือบรรเทาสาธารณภัย จำนวน 5 คน และกลุ่มที่ 3 ผู้ปฏิบัติงานการช่วยเหลือบรรเทาสาธารณภัย จำนวน 18 คน ทำวิเคราะห์ข้อมูลด้วยการจำแนกและจัดระบบข้อมูลเป็นกลุ่มและตั้งเคราะห์ค่าความเสี่ยงตามหลักการประเมินความเสี่ยงด้านนิรภัยการบิน โดยใช้ตารางวิเคราะห์ความเสี่ยงนำเสนอ โอกาสและผลกระทบของความเสี่ยงที่เกิดขึ้นนำไปเป็นสู่แนวทางการบริหารจัดการลดความเสี่ยงหน่วยงานต่อไป

ผลการวิจัย พบว่า 1. ผลการสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลตามทฤษฎีปัจจัยของการเกิดอุบัติเหตุอากาศยาน 5 ประการทำการวิเคราะห์ร่วมกับทฤษฎีมนุษย์ปัจจัยกับแนวคิดแบบจำลอง SHELL Model และนำเสนอข้อมูลด้วยตารางประเมินความเสี่ยง เพื่อจัดระดับความรุนแรงของปัจจัยเสี่ยงเพื่อนำไปสู่แนวทางการบริหารจัดการความเสี่ยงในแต่ละระดับ สำหรับปัจจัยเสี่ยงที่ส่งผลต่อการปฏิบัติการการบิน ประกอบด้วย 5 ปัจจัย ได้แก่ (1) คน (2) สภาพแวดล้อม (3) เครื่องจักรหรืออากาศยาน (4) การบริหารจัดการ และ (5) ภารกิจ เมื่อนำปัจจัยดังกล่าวมาประเมินด้วยตารางประเมินความเสี่ยง พบว่า ระดับปัจจัยความเสี่ยงที่ไม่สามารถทนได้ และต้องรีบดำเนินการลดการกระทำที่เป็นความเสี่ยงให้น้อยลงในทันที หรือหยุดกระทำสิ่งต่าง ๆ จำนวน 18 ปัจจัยและระดับ

ปัจจัยความเสี่ยงที่สามารถทนได้ โดยอาจจะต้องการใช้การตัดสินใจเพื่อยอมรับความเสี่ยงและหาแนวทางในการบริหารจัดการความเสี่ยง จำนวน 3 ปัจจัย 2. แนวทางการบริหารจัดการลดความเสี่ยง ในการปฏิบัติภารกิจบินของหน่วยบิน สังกัดกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย ร่วมกับกองทัพบกไทย พบว่า ระดับปัจจัยความเสี่ยงที่ไม่สามารถทนได้ และสามารถทนได้ ควรมีแนวทางการบริหารจัดการ ได้แก่ (1) การส่งเสริมองค์ความรู้ การฝึกหัด การฝึกอบรมและการพัฒนาทักษะด้านภาษา ทั้งระดับผู้บริหาร ระดับผู้บังคับบัญชาและระดับปฏิบัติการเพื่อให้เกิดความเข้าใจในการปฏิบัติงานอย่างมีประสิทธิภาพพร้อมกัน (2) การจัดสรรกำลังพล ให้เหมาะสมและสอดคล้องกับภารกิจ (3) การคัดเลือกบุคลากรควรมีคุณวุฒิการศึกษา มีความรู้ พื้นฐาน ทักษะและประสบการณ์ที่เกี่ยวข้องกับภารกิจโดยตรง (4) การคัดเลือกแบบอากาศยานให้เหมาะสม สอดคล้องกับการปฏิบัติงาน (5) การจัดตั้งหน่วยงานที่กำกับดูแลควบคุมมาตรฐาน ที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติงาน อาทิ ระเบียบว่าด้วยนิรภัยการบิน เป็นต้น



สาขาวิชาการจัดการการบิน
ปีการศึกษา 2564

ลายมือชื่อนักศึกษา _____

ลายมือชื่ออาจารย์ที่ปรึกษา _____

ลายมือชื่ออาจารย์ที่ปรึกษาร่วม _____

FIRST LIEUTENANT KITTINAN KANTHAPHANOM: RISK FACTORS AFFECTING
FLIGHT OPERATIONS OF AVIATION UNIT UNDER THE DEPARTMENT OF DISASTER
PREVENTION AND MITIGATION, MINISTRY OF INTERIOR IN COOPERATION WITH
THE ROYAL THAI ARMY

THESIS ADVISOR: WARAPORN TEMKAEW, Ph.D., 385 PP

The objectives of this study were to: (1) analyze the risk factors affecting flight operations and (2) provide guidelines on the management of risk reduction on flight operations of the Aviation Unit under the Department of Disaster Prevention and Mitigation, Ministry of Interior in cooperation with the Royal Thai Army. This study employed a quantitative method through in-depth interviews with 27 officers whose current jobs related to cooperating with rescue teams. These interviewees were divided into three groups as follows: Group one consisting of four executive officers responsible for organization management and establishing policies related to rescue missions and disaster mitigation; Group two consisting of five supervisors responsible for commanding or directing rescue missions or chiefs of working groups, whose jobs related to the aforementioned missions; and Group three consisting of 18 rescue officers. The information obtained from the interviews was analyzed by classifying and data grouping as well as synthesizing risk values according to risk assessment in aviation safety. A risk assessment matrix was employed to provide chances and effects occurred which led to the establishment of guidelines on the management of risk reduction in any organization.

Referring to the findings of this study, (1) from the results of the interviews analyzed according to the theory of five factors causing aircraft accidents and the theory of Human Factors: SHELL Model together with data presented on risk assessment matrix to prioritize levels of risk factors, it was found that risk factors affecting flight operations consisting of five factors: 1. people 2. environment 3. aircraft 4. management and 5. missions. When assessing these five factors by risk assessment matrix, it was found that there were 18 unbearable risk factors needed to be reduced or ceased. In addition, there were three bearable risk factors needed to seek for a decision of acceptance and guidelines on risk management. (2) Referring to the guidelines on risk reduction management in flight operations, the levels of both bearable and unbearable risk factors should be

managed as follows: 1) Encouraging the executive officers, supervisors and rescue officers to be knowledgeable, to have more practices and training and to develop language skills to have more effective cooperation and mutual understanding. 2) Allocating the right personnel on the right missions (3) Personnel recruitment should be considered on education qualifications, background knowledge, skills and experiences relevant to the required missions. 4) Considering proper aircraft for the right missions and 5) Establishing an organization to direct and supervise mission standards such as aviation safety regulations.



Aviation Management

Academic Year 2021

Student's Signature _____

Advisor's Signature _____

Co – Advisor's Signature _____

[Handwritten Signature]

[Handwritten Signatures]

กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์นี้สำเร็จลุล่วงด้วยดี ผู้วิจัยขอกราบขอบพระคุณ บุคคล และกลุ่มบุคคลที่กรุณาให้คำปรึกษา แนะนำ ช่วยเหลือ ในการจัดทำวิทยานิพนธ์นี้ เป็นอย่างยิ่ง ทั้งในด้านวิชาการและการดำเนินงานวิจัยในด้านต่าง ๆ

ผู้วิจัยขอขอบพระคุณ อ. ดร.วราภรณ์ เต็มแก้ว อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก พลอากาศตรี อนันต์ชัย ทองเจริญ อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ร่วม นาวาอากาศตรี ดร.สมชนก เทียบเทียบรัตน์ ผู้ทรงคุณวุฒิ และอ. ดร.ธัญญรัตน์ คำเพราะ อาจารย์ที่ปรึกษาหลักสูตรที่มีความเมตตา ดูแล คอยให้คำแนะนำ ช่วยเหลือ ประสานงาน แก้ไขข้อบกพร่อง ถ่ายทอดความรู้ และคอยให้กำลังใจในการจัดทำวิทยานิพนธ์ครั้งนี้เป็นอย่างดี มีความถูกต้อง ครบถ้วนและประสบผลสำเร็จ

ผู้วิจัยขอขอบพระคุณ นาวาอากาศเอก ศักรินทร์ ไชยวาน ผู้อำนวยการกองวิชาการ สำนักงานการบินกองทัพอากาศ อ. ดร.อรรถพล ม่วงสวัสดิ์ นักวิชาการ พันโท มนต์ศักดิ์ ประเสริฐสังข์ ครูการบิน กองการฝึก โรงเรียนการบินทหารบก ช่วยราชการ กรมการขนส่งทหารบก ปฏิบัติหน้าที่ครูการบินและหัวหน้านักบินเฮลิคอปเตอร์การป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยแบบ 32 ที่ได้กรุณาเมตตาตรวจสอบความถูกต้องแบบสัมภาษณ์เพื่อให้ได้มาซึ่งข้อมูลที่มีคุณภาพ ถูกต้อง ครบถ้วนตามวัตถุประสงค์ในการจัดทำวิทยานิพนธ์ครั้งนี้

ผู้วิจัยขอขอบพระคุณ คุณธราปณีย์ วรรณาริก คุณลักษณะ สังเกตใจ และเจ้าหน้าที่สำนักงานบัณฑิตวิทยาลัยทุกท่านที่กรุณาตรวจทานรูปเล่มวิทยานิพนธ์ ให้คำแนะนำ ติดต่อประสานงานดำเนินการทางธุรการต่าง ๆ เป็นอย่างยิ่งเสมอมา

ผู้วิจัยขอกราบขอบพระคุณผู้บริหารและผู้บังคับบัญชาทั้งในส่วนของกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย และกองทัพบกไทย ได้แก่

นายบุญธรรม เลิศสุขีเกษม อธิบดีกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย

นายเชษฐา โมสิกรัตน์ ผู้ว่าราชการจังหวัดแม่ฮ่องสอน อธิบดีรองอธิบดีกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย ฝ่ายปฏิบัติการ

นายสัญญา นามิ ผู้อำนวยการกองมาตรการป้องกันสาธารณภัย กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย

นายเลอพงษ์ สวนสังข์ ผู้อำนวยการส่วนปฏิบัติงานพิเศษค้นหาและกู้ภัย กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย

นายเกริกเสกข์สัมฤทธิ์ วาสะศิริ ผู้อำนวยการส่วนพัฒนาศักยภาพอาสาสมัคร กรมป้องกันและ

บรรรเทศาธารณภักย์ กระทรวงมหาดไทย

พลตรี วรุฒม์ นนทวงษ์ ผู้บัญชาการศูนย์การบินทหารบก กองทัพบก

พลตรี พูลลาภ ยะดินันท์ เจ้ากรมการขนส่งทหารบก กองทัพบก

พันเอก สิริพล ชินบุตร รองผู้บัญชาการศูนย์การบินทหารบก กองทัพบก

พันเอก พัฒนศักดิ์ เอี่ยมอุดม ผู้บังคับกองพันซ่อมบำรุงเครื่องบินทหารบก กองทัพบก

พันเอก อัครนิษฐ์ ณ เชียงใหม่ ประจำกรมการขนส่งทหารบก ช่วยราชการกองยุทธการและการข่าว กรมการขนส่งทหารบก กองทัพบก รับผิดชอบการปฏิบัติงานร่วมด้านการบินระหว่างกรมป้องกันและบรรรเทศาธารณภักย์ กระทรวงมหาดไทยร่วมกับกองทัพบกไทย

และพี่น้องนักบิน ช่างประจำอากาศยานและผู้ร่วมงานการปฏิบัติภารกิจบินร่วมกับหน่วยบินสังกัดกรมป้องกันและบรรรเทศาธารณภักย์ กระทรวงมหาดไทย ร่วมกับกองทัพบกไทยทุกท่าน ที่ให้ความร่วมมือในการเก็บข้อมูล และข้อเสนอแนะเพื่อให้ได้มาซึ่งข้อมูลที่มีคุณภาพและเป็นประโยชน์อย่างยิ่งในการจัดทำวิทยานิพนธ์ครั้งนี้

ผู้วิจัยขอกราบขอบพระคุณ พันโท ทศพล นุสสะ และ พันเอก สามารถ บุตรศรี ครูการบินกองการฝึก โรงเรียนการบินทหารบก ซึ่งท่านเป็นครูการบินท่านแรก และครูการบินท่านที่สองของผู้วิจัยที่ได้พาผู้วิจัยบินขึ้นฟ้าเป็นครั้งแรกในชีวิตได้ใช้ชีวิตของตัวเองเป็นเดิมพัน ทำการสอนให้วิชาความรู้จนทำให้ผู้วิจัยสำเร็จการศึกษาหลักสูตรศษย.การบินทหารบกและก้าวขึ้นมาเป็นนักบินทหารบกได้ตั้งในปัจจุบันนี้

สุดท้ายนี้ผู้วิจัยขอกราบขอบพระคุณ คุณแม่ คารินทร์ กันทพนม คุณพ่อ สันติ แสนดี คุณตา จันท์ กันทพนม คุณยาย บัวไหล กันทพนม คุณยาย จันทรา เสงธรรม คุณปู่ อาเปา แสนดี คุณย่า อาหมี แสนดีที่ให้การเลี้ยงดูอบรมสั่งสอนให้กำลังใจและสนับสนุนการศึกษา เป็นอย่างดีมาโดยตลอด จนทำให้ผู้วิจัยประสบความสำเร็จในชีวิตจนถึงทุกวันนี้ นอกจากนั้นแล้วผู้วิจัยขอขอบคุณ คุณศศิมาพร พรหมวัง ที่คอยช่วยเหลือให้คำแนะนำ ในการเรียบเรียงคำ และรายละเอียดอื่น ๆ อีกทั้งยังให้กำลังใจในการทำวิทยานิพนธ์ครั้งนี้เสมอมา ตลอดจนเพื่อนร่วมรุ่นนักเรียนจ่าทหารเรือ รุ่นที่ 81/53 เพื่อนร่วมรุ่นนักเรียนจ่านาวิกโยธิน รุ่นที่ 55 เพื่อนร่วมรุ่นศษย.การบินทหารบก รุ่นที่ 62 และพี่น้องนักบิน ช่างประจำอากาศยาน เฮลิคอปเตอร์การป้องกันและบรรรเทศาธารณภักย์แบบ 32 ชุดแรกของประเทศไทยทั้ง 24 คน เพื่อนร่วมหลักสูตรการจัดการมหาบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการการบิน รุ่นที่ 8 ทุกท่านที่สนับสนุน ช่วยเหลือ ให้กำลังใจให้คำปรึกษาในการจัดทำวิทยานิพนธ์ครั้งนี้เป็นอย่างดีมาโดยตลอด

ร้อยโท กิตตินันต์ กันทพนม

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อ (ภาษาไทย)	ง
บทคัดย่อ (ภาษาอังกฤษ)	ฉ
กิตติกรรมประกาศ	ช
สารบัญ	ญ
สารบัญตาราง	ธ
สารบัญภาพ	น
คำอธิบายสัญลักษณ์และคำย่อ	บ
บทที่	
1. บทนำ	1
1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา	1
1.2 วัตถุประสงค์การวิจัย	8
1.3 ขอบเขตของการวิจัย	8
1.4 ประโยชน์ของการวิจัย	9
1.5 คำอธิบายศัพท์	10
2. ทัศนวิสัยวรรณกรรมและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	13
2.1 ประวัติความเป็นมาของหน่วยบิน สังกัดกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทยร่วมกับกองทัพบกไทย	13
2.1.1 การปฏิบัติภารกิจบินของหน่วยบินสังกัดกรมป้องกัน และ บรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย ร่วมกับกองทัพบกไทย	17
2.1.2 สถิติในการปฏิบัติภารกิจบินของหน่วยบินสังกัดกรมป้องกันและ บรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย ร่วมกับกองทัพบกไทย ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2562 ถึงปี พ.ศ. 2564	21
2.2 นโยบายและยุทธศาสตร์การจัดการความเสี่ยงจากสาธารณภัย	22
2.2.1 นโยบายการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยแห่งชาติ	22
2.2.2 วัตถุประสงค์ของแผนการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยแห่งชาติ	23
2.2.3 วิสัยทัศน์	23

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
2.2.4 พันธกิจ	24
2.2.5 เป้าหมาย	24
2.2.6 ยุทธศาสตร์การจัดการความเสี่ยงจากสาธารณภัย	24
2.3 วิวัฒนาการของความปลอดภัยทางด้านการบิน	27
2.4 วัฒนธรรมความปลอดภัย	29
2.4.1 วัฒนธรรมความปลอดภัยและการจัดการความปลอดภัย	30
2.4.2 การพัฒนาวัฒนธรรมความปลอดภัยเชิงบวก	34
2.5 แนวความคิดที่เกี่ยวข้องกับปัจจัยเสี่ยงในการเกิดอากาศยานอุบัติเหตุ	42
2.5.1 ปัจจัยของการเกิดอากาศยานอุบัติเหตุ 5 ประการ (The 5M-Model)	42
2.5.2 ทฤษฎีมนุษย์ปัจจัยกับแนวคิดแบบจำลองเชลล์ (SHEL Model)	45
2.5.3 ทฤษฎีความผิดพลาดของมนุษย์ในการบิน	47
2.6 ทฤษฎีการวิเคราะห์ปัจจัยมนุษย์ การสูญเสีย และระบบงานเพื่อป้องกันการเกิดอากาศยานอุบัติเหตุ	49
2.6.1 ระบบการจัดการบริหารทรัพยากรด้านการบินของ Reason	49
2.7 การจัดการความเสี่ยง	54
2.7.1 หลักการจัดการความเสี่ยง	54
2.7.2 ความเสี่ยง (Risk)	56
2.7.3 ประโยชน์ที่ได้จากการจัดการความเสี่ยง	57
2.7.4 ระดับของการจัดการความเสี่ยง	57
2.7.5 การประเมินความเสี่ยง	59
2.7.6 การประเมินค่าความเสี่ยง (Risk Management)	60
2.7.7 ความเสี่ยงที่ยอมรับได้และระดับความเสี่ยงที่ยอมรับได้	61
2.7.8 การตอบสนองความเสี่ยง (Risk Response)	62
2.8 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	63
2.9 กรอบแนวคิดการดำเนินงานวิจัย	67
3. วิธีดำเนินการวิจัย	68
3.1 วิธีวิจัย	68

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
3.2 ผู้ให้ข้อมูลสำคัญ	69
3.3 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย	69
3.4 การเก็บรวบรวมข้อมูล	71
3.5 การวิเคราะห์ข้อมูล	71
4. ผลการวิเคราะห์ข้อมูล	74
4.1 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลการสัมภาษณ์ที่เกี่ยวข้องกับปัจจัยเสี่ยงที่ส่งผลต่อการปฏิบัติภารกิจบิน ของหน่วยบินสังกัดกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย ร่วมกับกองทัพบกไทย	74
4.1.1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้สัมภาษณ์	75
4.1.2 ผลการสัมภาษณ์เกี่ยวกับผู้ปฏิบัติงานในส่วนนโยบาย การปฏิบัติภารกิจบินด้านการช่วยเหลือบรรเทาสาธารณภัย กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย ร่วมกับกองทัพบกไทย	76
4.1.3 ผลการสัมภาษณ์เกี่ยวกับผู้ปฏิบัติงานในส่วนผู้บังคับบัญชา/หัวหน้างาน ที่เกี่ยวข้องในการกำกับดูแล การปฏิบัติงาน การช่วยเหลือบรรเทาสาธารณภัย สังกัดกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทยร่วมกับกองทัพบกไทย	84
4.1.4 ผลการสัมภาษณ์เกี่ยวกับผู้ปฏิบัติงานการช่วยเหลือบรรเทาสาธารณภัย ประกอบด้วย ผู้ปฏิบัติงานสังกัดกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย ร่วมกับกองทัพบกไทย	91
4.2 การวิเคราะห์ข้อมูลจากผลการสัมภาษณ์ร่วมกับทฤษฎีมนุษย์ปัจจัยกับแนวคิดแบบจำลองเชลล์ (SHEL Model) เพื่อเห็นถึงผลกระทบของความเสี่ยงในด้านต่าง ๆ	101
4.2.1 Liveware-Hardware (L-H)	102
4.2.2 Liveware-Software (L-S)	105
4.2.3 Liveware-Liveware (L-L)	106
4.2.4 Liveware-Environment (L-E)	108
4.3 การวิเคราะห์ข้อมูลระดับความเสี่ยงที่นำไปวางแผนการดำเนินการส่วนที่เกี่ยวข้อง	110

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
5. สรุปและอภิปรายผล	117
5.1 สรุปผลการวิจัย	117
5.1.1 ผลศึกษาวิเคราะห์ปัจจัยเสี่ยงที่ส่งผลต่อการปฏิบัติการการบิน ของหน่วยบินสังกัดกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย ร่วมกับกองทัพบกไทย	118
5.1.2 การนำเสนอแนวทางการบริหารจัดการลดความเสี่ยงในการปฏิบัติ ภารกิจบินของหน่วยบิน สังกัดกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย ร่วมกับกองทัพบกไทย	121
5.2 การอภิปรายผล	123
5.3 ข้อเสนอแนะ	127
5.4 ข้อจำกัดงานวิจัย	128
5.5 การประยุกต์ผลการวิจัย	128
บรรณานุกรม	130
ภาคผนวก	132
ภาคผนวก ก	133
ภาคผนวก ข	135
ภาคผนวก ค	166
ภาคผนวก ง	186
ภาคผนวก จ	190
ภาคผนวก ฉ	200
ภาคผนวก ช	306
ภาคผนวก ซ	342

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
ภาคผนวก ฉ ทำเนียบ ชุดปฏิบัติการบิน หน่วยบินสังกัด กรมป้องกันและ บรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย ร่วมกับกองทัพบกไทย (ชุดแรกของประเทศไทย)	348
ประวัติผู้จัดทำวิทยานิพนธ์	386



สารบัญตาราง

ตารางที่	หน้า
2.1 ตารางแสดงตัวอย่างประเภทของการจัดการ และการดำเนินการของผู้ปฏิบัติงาน ที่จะสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยเชิงบวกในองค์กร	35
4.1 ตารางแทนค่าสัญลักษณ์ความเสี่ยง	111
4.2 ตารางประเมินผลความเสี่ยงด้าน Liveware-Hardware (L-H) เป็นการทำงานร่วมกันระหว่างมนุษย์และเครื่องจักร หรืออากาศยาน	112
4.3 ตารางประเมินผลความเสี่ยงด้าน Liveware-Software (L-S) เป็นการทำงานร่วมกันระหว่างมนุษย์ และระบบสนับสนุนต่างๆที่เกี่ยวกับการทำงาน	113
4.4 ตารางประเมินผลความเสี่ยงด้าน Liveware-Liveware (L-L) เป็นการทำงานร่วมกันระหว่างมนุษย์ กับมนุษย์	113
4.5 ตารางประเมินผลความเสี่ยงด้าน Liveware-Environment (L-E) เป็นการทำงานร่วมกันระหว่างมนุษย์กับสิ่งแวดล้อม	114
4.6 ตารางแสดงความสามารถในการยอมรับความเสี่ยง	114

สารบัญภาพ

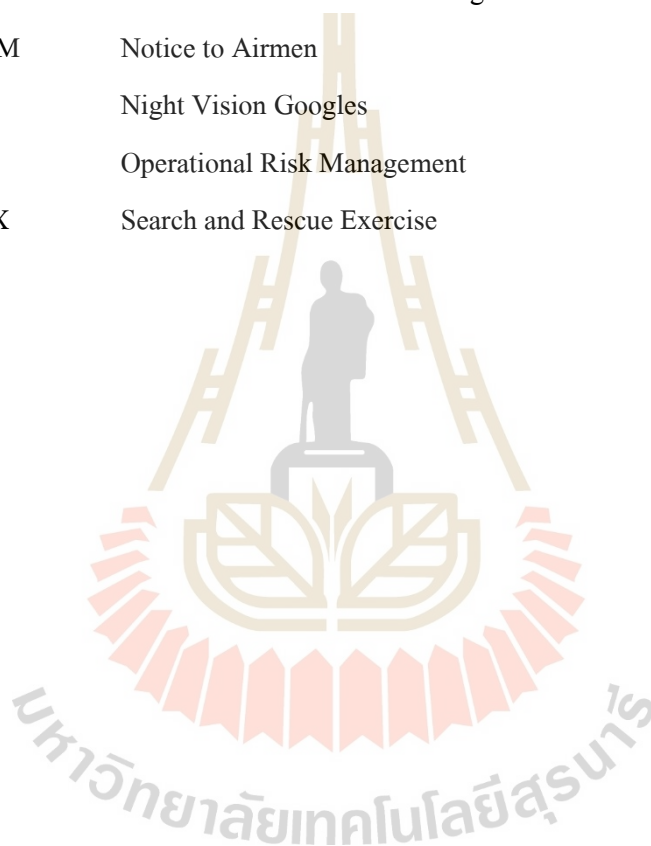
ภาพที่	หน้า
1.1 แสดงสถิติสถานการณ์อัคคีภัย ระหว่างปี พ.ศ. 2554 – 2562	1
1.2 แสดงสถิติสถานการณ์อุทกภัย ระหว่างปี พ.ศ. 2554 – 2562	2
1.3 แสดงสถิติสถานการณ์वादภัย ระหว่างปี พ.ศ. 2554 – 2562	3
1.4 แสดงสถิติสถานการณ์ภัยไฟป่าและหมอกควัน ระหว่าง ปี พ.ศ. 2556 – 2561	4
2.1 แผนผังการขออนุมัติการใช้อากาศยาน	17
2.2 วิวัฒนาการด้านความปลอดภัย	27
2.3 The 5M-Model	43
2.4 SHELL Model	46
2.5 แบบจำลองสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ (Swiss Cheese Model)	50
2.6 แผนผังรายละเอียดที่เกี่ยวข้องกับการกระทำที่ไม่ปลอดภัย (Unsafe acts)	51
2.7 แผนผังรายละเอียดที่เกี่ยวข้องกับสภาพก่อนการกระทำที่ไม่ปลอดภัย (Preconditions for Unsafe acts)	51
2.8 แผนผังรายละเอียดที่เกี่ยวข้องกับการกำกับดูแลที่ไม่ปลอดภัย (Unsafe supervision)	52
2.9 แผนผังรายละเอียดที่เกี่ยวข้องกับอิทธิพลองค์กร (Organizational influences)	52
2.10 แผนผังแสดงรายละเอียดภาพรวมของระบบวิเคราะห์และจำแนกมนุษย์ปัจจัย	53
2.11 ตารางประเมินผลความเสี่ยง (Risk Assessment Matrix)	61
2.12 ตารางความสามารถในการยอมรับความเสี่ยง	62
3.1 ขั้นตอนการดำเนินการทำงานวิจัย	73
5.1 แบบจำลองสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ (Swiss Cheese Model) ของ Jame Reason	125

คำอธิบายสัญลักษณ์และคำย่อ

ก.พ.	สำนักงานคณะกรรมการข้าราชการพลเรือน
กพท.	สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
กม.	กฎหมาย
ขส.ทบ.	กรมการขนส่งทหารบก
กรม.	คณะรัฐมนตรี
จนท.	เจ้าหน้าที่
จก.ขส.ทบ.	เจ้ากรมการขนส่งทหารบก
ทบ.	กองทัพบก
ทร.	กองทัพเรือ
ทอ.	กองทัพอากาศ
ปก.	กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย
ผบ.ทบ.	ผู้บัญชาการทหารบก
ผบ.สบบ.	ผู้บัญชาการศูนย์การบินทหารบก
ผบ.พัน.ชบร.บ.ทบ.	ผู้บังคับกองพันซ่อมบำรุงเครื่องบินทหารบก กองทัพบก
ผวจ.	ผู้ว่าราชการจังหวัด
พรบ.	พระราชบัญญัติ
พท.	พื้นที่
รปป.	ระเบียบปฏิบัติประจำ
รร.การบิน ทบ.	โรงเรียนการบินทหารบก
สบบ.	ศูนย์การบินทหารบก
สปก.	ศูนย์ปฏิบัติการ
สตช.	สำนักงานตำรวจแห่งชาติ
อ.	อากาศยาน
ส.	เฮลิคอปเตอร์
ส.ปก.32	เฮลิคอปเตอร์การป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยแบบ 32 (Ka-32A11BC)
AIP	Aeronautical Information Publication

คำอธิบายสัญลักษณ์และคำย่อ (ต่อ)

ARM	Aviation Resources Management
HFACS	Human Factors Analysis and Classification System
HR	Hazard Report
IATA	International Air Transport Association
ICAO	International Civil Aviation Organization
NOTAM	Notice to Airmen
NVG	Night Vision Goggles
ORM	Operational Risk Management
SAREX	Search and Rescue Exercise



บทที่ 1

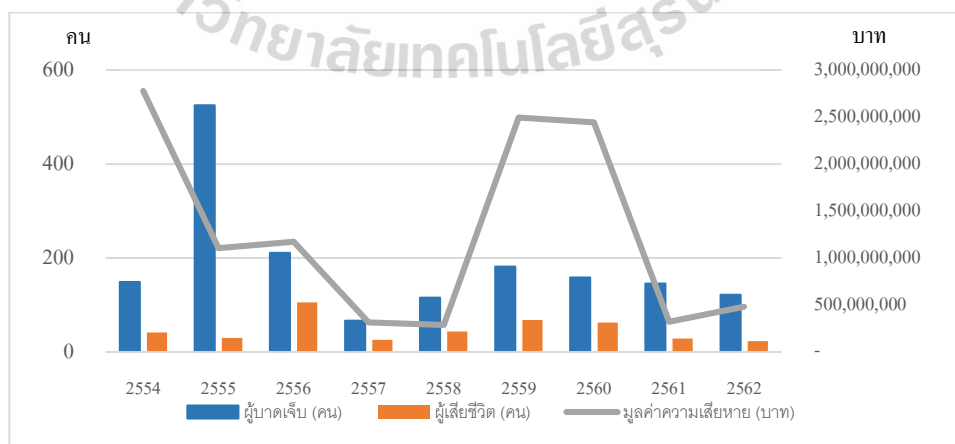
บทนำ

1. ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

เนื่องจากในปัจจุบันประเทศไทยได้มีภัยพิบัติเกิดขึ้นมากมาย ทั้งภัยที่เกิดขึ้นจากธรรมชาติและภัยที่มนุษย์สร้างขึ้น ซึ่งภัยพิบัติทั้งสองได้สร้างความเสียหายต่อชีวิตทรัพย์สินรวมไปถึงส่งผลกระทบต่อภาวะเศรษฐกิจ และวิถีชีวิตของผู้คนในสังคมทั้งในระยะสั้นและระยะยาว

ภัยพิบัติที่เกิดขึ้นสามารถแบ่งออกเป็น 2 ประเภทใหญ่ ๆ คือ ภัยจากธรรมชาติและภัยที่มนุษย์สร้างขึ้น ซึ่งภัยที่เกิดจากธรรมชาติ คือ ภัยอันตรายต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นเองตามธรรมชาติ และภัยที่เกิดขึ้นนั้นไม่สามารถคาดการณ์สิ่งที่จะเกิดขึ้นก่อนได้ ส่วนภัยที่มนุษย์สร้างขึ้น คือ ภัยที่เกิดจากการกระทำของมนุษย์ที่ส่งผลให้เกิดภัยพิบัติต่าง ๆ ได้แก่

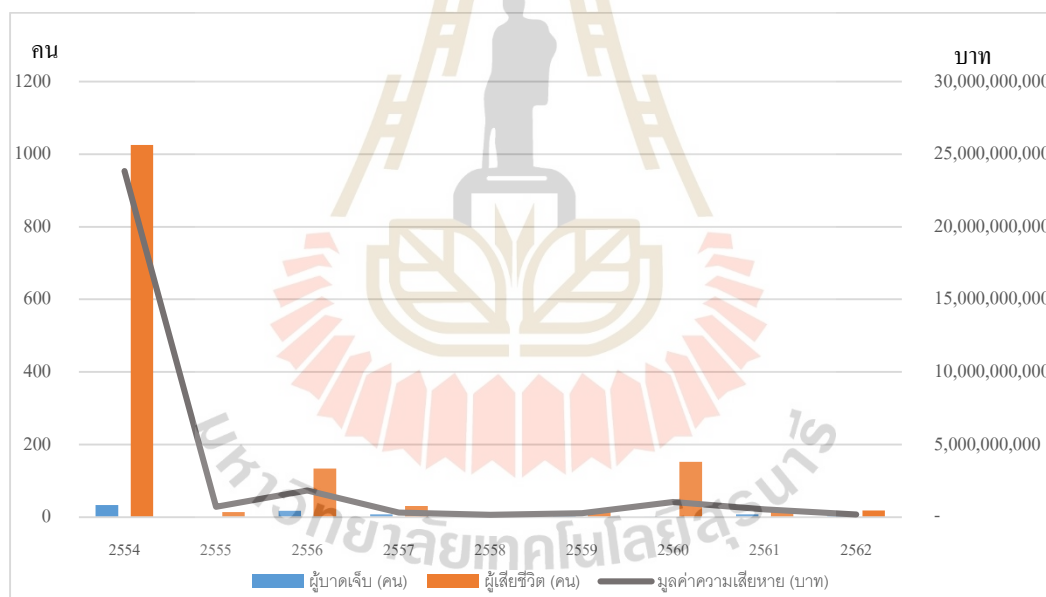
1) อัคคีภัย (Fire) เป็นภัยที่เกิดจากไฟ ซึ่งไฟเป็นพลังงานอย่างหนึ่งที่ทำให้ความร้อน เมื่อขาดการควบคุมและดูแล จะทำให้เกิดการติดต่อกลุกลามไปตามบริเวณที่มีเชื้อเพลิงจนเกิดการลุกลามไหม้ต่อเนื่อง และหากปล่อยเวลาของการลุกลามไหม้นานเกินไป จะเกิดการลุกลามมากยิ่งขึ้น สภาพของไฟจะรุนแรงมากขึ้น ทำให้ยากต่อการควบคุมและส่งผลให้เกิดความเสียหายมากมาย จากข้อมูลสถิติผลกระทบที่เกิดจากอัคคีภัยของกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยระหว่างปี พ.ศ. 2554 - พ.ศ. 2562 พบว่า ส่วนของผู้บาดเจ็บ 100 คน จะมูลค่าความเสียหายประมาณ 500 ล้านบาท ดังภาพที่ 1.1



ภาพที่ 1.1 แสดงสถิติสถานการณ์อัคคีภัย ระหว่างปี พ.ศ. 2554 - 2562

ที่มา กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย (2562)

2) อุทกภัย (Flood) เป็นเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นจากฝนตกหนัก และฝนตกสะสมเป็นเวลานาน ทำให้เกิดน้ำป่าไหลหลาก น้ำท่วมฉับพลัน น้ำท่วมขังและน้ำล้นตลิ่ง ประชาชนได้รับความเดือดร้อน สิ่งสาธารณประโยชน์ และทรัพย์สินของประชาชนได้รับความเสียหาย โดยมีสาเหตุหลัก ได้แก่ มรสุมตะวันตกเฉียงใต้ที่พัดปกคลุมทะเลอันดามัน อ่าวไทย และประเทศไทยจะพัดอยู่ในช่วงกลางเดือนพฤษภาคมถึงกลางเดือนตุลาคม มรสุมตะวันออกเฉียงเหนือที่พัดปกคลุมประเทศไทยและอ่าวไทยในช่วงกลางเดือนตุลาคมถึงกลางเดือนกุมภาพันธ์ร่องมรสุมที่พาดผ่านบริเวณประเทศไทยในช่วงของแต่ละเดือน หย่อมความกดอากาศต่ำและพายุหมุนเขตร้อน (ดีเปรสชัน ไชนร้อน และไต้ฝุ่น) โดยรายงานผลกระทบที่เกิดจากอุทกภัยของกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย ระหว่างปี พ.ศ. 2554-พ.ศ. 2562 จะเห็นว่าเกิดการสูญเสียชีวิตมากกว่าผู้บาดเจ็บในแต่ละครั้ง ซึ่งทำให้ประมาณการมูลค่าความเสียหายประมาณ 25 ล้านบาทต่อคน ดังแสดงภาพที่ 1.2

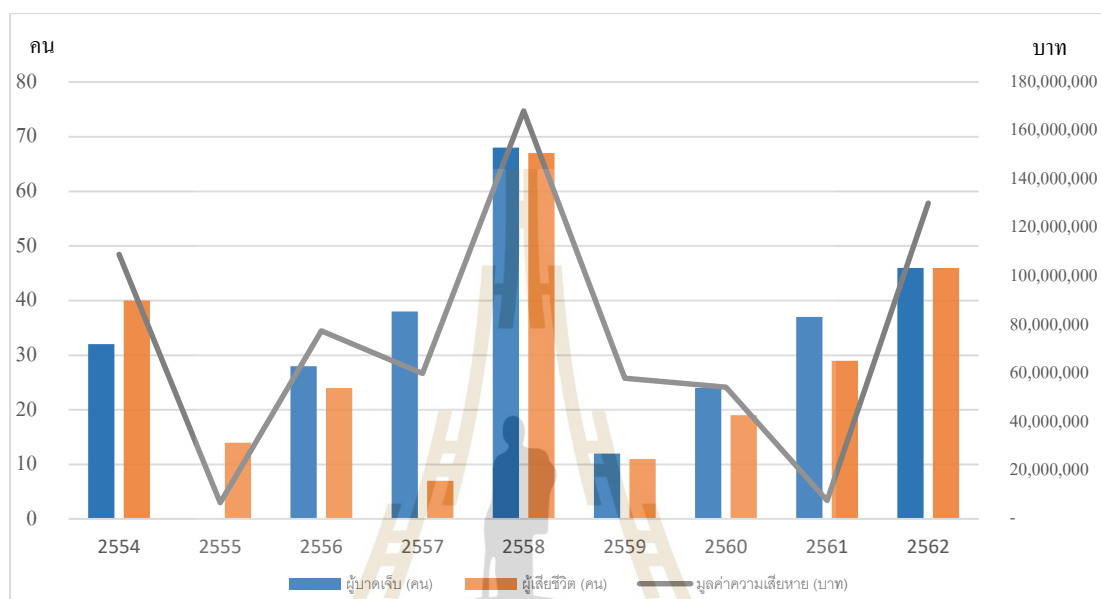


ภาพที่ 1.2 แสดงสถิติสถานการณ์อุทกภัย ระหว่างปี พ.ศ.2554 - พ.ศ.2562

ที่มา กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย (2562)

3) वादภัย (Wind Storm) เป็นปรากฏการณ์ธรรมชาติที่มีสาเหตุจากแรงลม จนทำให้เกิดความเสียหายแก่อาคารบ้านเรือน สิ่งก่อสร้าง ต้นไม้ พืชสวน ไร่นา ยานพาหนะ และระบบสาธารณูปโภค เช่น ระบบไฟฟ้า ระบบสื่อสาร โทรคมนาคม รวมถึงชีวิตของประชาชน สำหรับประเทศไทย สาเหตุของवादภัย คือ พายุฝนฟ้าคะนอง พายุฤดูร้อน พายุลมมรสุม และพายุหมุนเขตร้อน (ดีเปรสชัน ไชนร้อน ไต้ฝุ่น) โดยเฉพาะพายุหมุนเขตร้อนจะส่งผลกระทบต่อพื้นที่เป็นบริเวณกว้าง

นับร้อยตารางกิโลเมตร (บริเวณรอบศูนย์กลางของพายุจะเป็นบริเวณที่ได้รับผลกระทบจากवादภัยมากที่สุด) หากพายุมีกำลังแรงขึ้นเป็นพายุโซนร้อนหรือไต้ฝุ่นจะก่อให้เกิดवादภัย อุทกภัย และคลื่นพายุซัดฝั่ง (Storm Surge) ซึ่งเป็นอันตรายและสร้างความเสียหาย โดยมีผลกระทบที่เกิดจากवादภัย ดังภาพที่ 1.3



ภาพที่ 1.3 แสดงสถิติสถานการณ์वादภัย ระหว่างปี พ.ศ. 2554 – พ.ศ. 2562

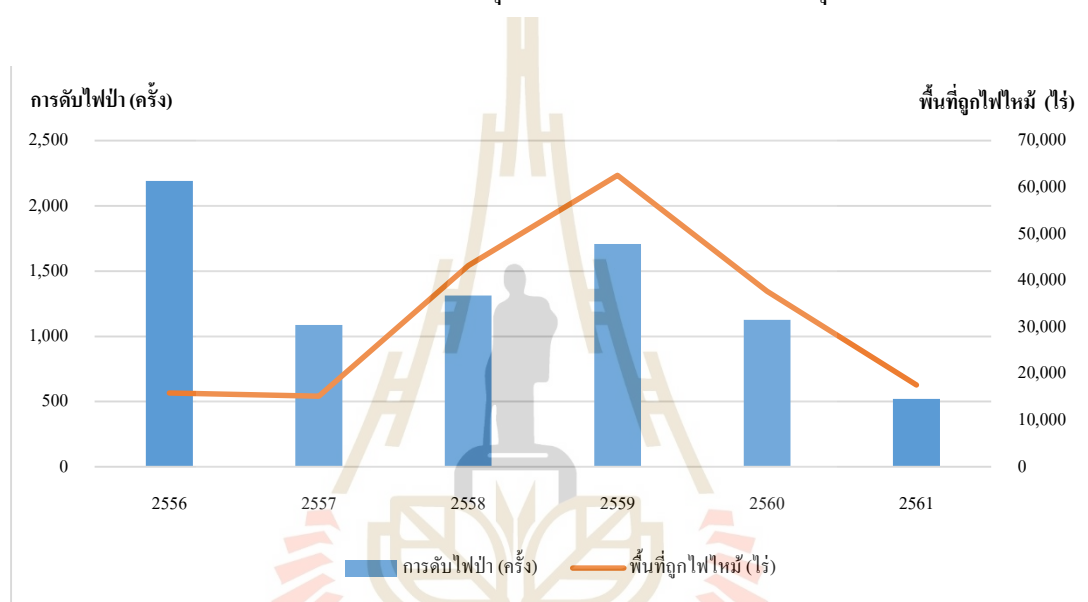
ที่มา กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย (2562)

4) ภัยจากไฟป่าและหมอกควัน (Forest Fire and Smoke) เป็นภัยที่มักเกิดขึ้นในป่าธรรมชาติ หรือสวนป่าแล้วลุกลามไปได้โดยอิสระปราศจากการควบคุม ตลอดจนเป็นผลให้เกิดฝุ่นควันในอากาศ ที่สามารถลอยตัวสูงขึ้นไปในบรรยากาศชั้นบนได้ สถานการณ์ไฟป่าและหมอกควันส่งผลกระทบต่อสุขภาพ คุณภาพชีวิต และสิ่งแวดล้อม ตลอดจนสภาพเศรษฐกิจโดยรวมของประเทศ โดยมีผลกระทบที่เกิดจากภัยที่เกิดจากไฟป่าและหมอกควัน (ดังภาพที่ 1.4)

5) ภัยจากมลพิษทางอากาศประเภท PM2.5 (Particulate Matter: PM) โดยมลพิษทางอากาศประเภท PM2.5 เป็นเหตุการณ์ที่มลพิษทางอากาศประเภทฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 2.5 ไมครอน หรือ PM 2.5 ที่มีแหล่งกำเนิดจากเหตุการณ์ทางธรรมชาติ หรือจากการกระทำของมนุษย์ และเกิดการสะสมในบรรยากาศทำให้ PM2.5 ปกคลุมพื้นที่อยู่อาศัยของประชาชน จนมีความเสี่ยงทำให้เกิดผลกระทบต่อสุขภาพของประชาชนจำนวนมาก

ปัจจุบันฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 2.5 ไมครอน (PM2.5) เป็นภัยด้านสิ่งแวดล้อมที่คุกคามสุขภาพของประชาชน โดยเฉพาะในประชาชนกลุ่มเสี่ยง ทั้งเด็ก หญิงตั้งครรภ์ ผู้สูงอายุ และผู้ที่มีโรคประจำตัว เช่น โรคระบบทางเดินหายใจ หอบหืด เป็นต้น ซึ่งสถานการณ์ดังกล่าวส่งผลกระทบต่อสุขภาพของประชาชนในทุกกลุ่มทั้งในระยะสั้นและระยะยาว

6) ภัยจากสารเคมี (Chemical Incidents) ซึ่งเป็นภัยที่เกิดจากสารเคมีที่มีอยู่ในธรรมชาติและที่มนุษย์สร้างขึ้นอาจเกิดจากการใช้ (Usability) วัตถุดิบ (Raw Material) การแปรรูป (Transform) ผลพลอยได้จากการผลิต (By Product) หรือเกิดการปนเปื้อน (Contamination) ในสิ่งแวดล้อม หรือเกิดจากอุบัติเหตุ (Accident) ในวงจรชีวิตของสารเคมี เช่น ในกระบวนการผลิต การบรรจุ การเก็บรักษา การจำหน่าย การขนส่ง และการบำบัด กำจัดทำลาย เป็นต้น ซึ่งมีผลกระทบต่อมนุษย์และสิ่งมีชีวิตที่เกี่ยวข้อง โดยอาจเกิดจากการทำงานในภาคอุตสาหกรรม เช่น สารกำจัด พาหะนำโรค เป็นต้น เมื่อมีการได้รับสัมผัสสารเคมีเข้าสู่ร่างกายอาจก่อให้เกิดโรคจากสารเคมีแบบเฉียบพลันหรือแบบเรื้อรัง มีทั้งเกิดขึ้นเป็นแบบเฉพาะรายบุคคลหรือขยายวงกว้างเป็นกลุ่มประชากร



ภาพที่ 1.4 แสดงสถิติสถานการณ์ภัยไฟฟ้าและหมอกควัน ระหว่าง ปี พ.ศ. 2556 - 2561
ที่มา กรมป่าไม้ (2561)

จากสถิติที่กล่าวมา พบว่า ประเทศไทยได้ประสบปัญหาการเกิดสาธารณภัยต่าง ๆ ขึ้นมากมาย ทั้งในเขตพื้นที่เมือง พื้นที่นอกเมือง พื้นที่ชนบท พื้นที่ป่า พื้นที่ห่างไกล และในพื้นที่ที่ยากแก่การเข้าถึง ซึ่งสาธารณภัยต่าง ๆ ได้สร้างความเสียหายมากมายในการใช้ชีวิตประจำวันของมนุษย์บางเหตุการณ์สร้างความสูญเสียมากจนคาดไม่ถึง กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยได้เล็งเห็นถึงปัญหาและคิดหาวิธีการแก้ไขให้รวดเร็วและทันต่อสถานการณ์ โดยการนำอากาศยานปีกหมุน (Helicopter) เข้ามาช่วยปฏิบัติงานและสนับสนุนการทำงานของภาคพื้นให้มีประสิทธิภาพและทันต่อเหตุการณ์ในสถานการณ์ฉุกเฉินได้ดียิ่งขึ้น

โดยในวันที่ 29 มีนาคม 2562 กระทรวงมหาดไทยโดยกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย ได้จัดหาอากาศยานปีกหมุน (Helicopter) รุ่น KA-32A11BC จากบริษัท JSC Kamov Russian Helicopter สหพันธรัฐรัสเซีย (ปัจจุบัน เราใช้ชื่อเรียก Helicopter รุ่น KA-32A11BC ว่า เฮลิคอปเตอร์

การป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย แบบ 32” หรือมีชื่อย่อว่า “ ส.ป.ก.32”) เข้ามาใช้งานเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการแก้ไขปัญหาสาธารณภัย จำนวน 2 เครื่อง แต่เนื่องจากกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย ยังขาดบุคลากรทางด้านการบิน ประเภท นักบิน และช่างประจำอากาศยาน ที่จะต้องมาปฏิบัติงานร่วมกับอากาศยานปีกหมุน (Helicopter) ที่จัดหามา จึงได้ขออนุมัติมายังกองทัพบกซึ่งเป็นหน่วยงานหลักหน่วยงานหนึ่งของประเทศไทยที่ใช้อากาศยานปีกหมุน (Helicopter) เป็นหลักและมีบุคลากรทางด้านการบิน ประเภทนักบิน และช่างประจำอากาศยานที่มีความชำนาญในการใช้งาน และความชำนาญในการซ่อมบำรุงอากาศยานปีกหมุน ให้จัดหากำลังพลเพื่อสนับสนุนเข้าร่วมปฏิบัติงานกับอากาศยานดังกล่าวที่กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยได้จัดหามา ภายใต้การกำกับที่ความเข้าใจความร่วมมือการดำเนินงานด้านการบินร่วมระหว่างกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย กับกองทัพบก

ในวันที่ 30 เมษายน 2562 กองทัพบกได้ทำการสอบคัดเลือกบุคลากรทางด้านการบิน ประเภท นักบินและช่างประจำอากาศยาน และทำการส่งรายชื่อกำลังพลดังกล่าว เพื่อเข้ารับการฝึกอบรมหลักสูตรอากาศยานปีกหมุน (Helicopter) สำหรับบรรเทาสาธารณภัย รุ่น KA-32A11BC เป็นจำนวนทั้งหมด 5 หลักสูตร ณ บริษัท JSC Kamov Russian Helicopter สหพันธรัฐรัสเซีย ตั้งแต่วันที่ 25 พฤษภาคม 2562 ถึงวันที่ 19 กรกฎาคม 2562 โดยกำลังพลดังกล่าวแบ่งเป็นนักบิน จำนวน 6 นาย ช่างปฏิบัติหน้าที่ในห้องนักบิน (Flight Engineers) จำนวน 2 นาย ช่างซ่อมบำรุงอากาศยานทั่วไปและซ่อมบำรุงเครื่องยนต์ จำนวน 8 นาย และช่างซ่อมบำรุงระบบไฟฟ้าอากาศยาน ระบบวิทยุ เครื่องช่วยเดินอากาศ ระบบนักบินกล (Auto Pilot) และอุปกรณ์พิเศษที่ติดตั้งเพิ่มเติม จำนวน 8 นาย รวมทั้งสิ้น 24 นาย

สำหรับการฝึกอบรม ณ บริษัท JSC Kamov Russian Helicopter สหพันธรัฐรัสเซียจะเป็นการฝึกอบรมในภาคความรู้ทางทฤษฎีที่เกี่ยวกับอากาศยานปีกหมุน (Helicopter) รุ่น KA-32A11BC ทั้งหมด และเมื่อสำเร็จการฝึกอบรมจากบริษัท JSC Kamov Russian Helicopter ณ สหพันธรัฐรัสเซีย ได้มาทำการฝึกในภาคอากาศหรือเรียกอีกอย่างหนึ่งว่าภาคการบินต่อ ณ กองพันบินที่ 41 กรมบิน ศูนย์การบินทหารบก ตำบลเขาพระงาม อำเภอเมืองลพบุรี จังหวัดลพบุรี ตั้งแต่วันที่ 31 กรกฎาคม 2562 ถึงวันที่ 30 สิงหาคม 2562 ซึ่งผู้ที่มาทำการฝึกอบรมให้กำลังพลทั้ง 24 นาย เป็นครูการบิน และเจ้าหน้าที่การบินที่มาจากบริษัท JSC Kamov Russian Helicopter สหพันธรัฐรัสเซียทั้งหมด อีกทั้งยังมีการตรวจสอบมาตรฐานการบิน โดยคณะกรรมการตรวจสอบมาตรฐานการบินจากสหพันธรัฐรัสเซีย หลังจากสำเร็จการฝึกอบรมและผ่านการตรวจสอบมาตรฐานการบินเป็นที่เรียบร้อยแล้ว กำลังพลทั้ง 24 นาย ได้ทำการฝึกเพิ่มเติมสร้างความชำนาญ และความคุ้นเคย เพื่อให้มีความปลอดภัย ตลอดจนความพร้อมสูงสุดในการเตรียมรับภารกิจที่จะเกิดขึ้นในอนาคต

โดยใช้เวลาทำการฝึกบินเพิ่มเติมตั้งแต่วันที่ 1 กันยายน 2562 ถึงวันที่ 1 มกราคม 2563 เป็นระยะเวลา รวมทั้งสิ้น 12 สัปดาห์

ต่อมาในวันที่ 26 มกราคม 2563 ได้เริ่มต้นออกปฏิบัติการกิจเป็นครั้งแรก เป็นภารกิจฝึก ร่วมกับกองทัพอากาศ ในการใช้อากาศยานเข้าทำการควบคุมไฟป่าและแก้ไขปัญหาหมอกควันในพื้นที่ภาคเหนือ ณ กองบิน 41 จังหวัดเชียงใหม่ ซึ่งส.ปก.32 ลำที่ใช้ทำการบินในภารกิจแรกอย่างเป็นทางการคือ ส.ปก.32 หมายเลข 01 โดยมีเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานประกอบไปด้วย

นักบิน : พันโท มนต์ศักดิ์ ประเสริฐสังข์ เป็นผู้บังคับอากาศยาน
ร้อยตรี กิตตินันต์ กันทพนม เป็นนักบิน

ช่างประจำอากาศยาน : จำสิบเอก จีระชัย ปู่ทอง เป็นช่างปฏิบัติหน้าที่ในห้องนักบิน

จำสิบเอก เดชา ทมธา เป็นช่างระบบไฟฟ้าอากาศยานและวิทยุการบิน

จำสิบเอก ภูเบศ ลากะสัมป็น เป็นช่างระบบเครื่องยนต์อากาศยาน

นับได้ว่าเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานชุดนี้เป็นชุดแรกที่น่า ส.ปก.32 ทำการขึ้นบินออกปฏิบัติการกิจอย่างเป็นทางการครั้งแรกของหน่วยบิน ซึ่งทางหน่วยบินก็ได้ยึดถือเอาวันที่ 26 มกราคม 2563 เป็นวันแรกที่หน่วยบินได้ทำการขึ้นบินออกปฏิบัติการกิจรับใช้ประเทศชาติ และในเวลาต่อมาหลังจากได้ทำการฝึกบินควบคุมไฟป่าและแก้ไขปัญหาหมอกควัน ร่วมกับกองทัพอากาศเสร็จสิ้นเรียบร้อยแล้ว ก็ได้ทำการเข้าร่วมปฏิบัติการกิจจริงทันที ในการควบคุมไฟป่าและแก้ไขปัญหาหมอกควันในพื้นที่ 9 จังหวัดภาคเหนือได้แก่ เชียงใหม่ เชียงราย แม่ฮ่องสอน ลำพูน ลำปาง แพร่ น่าน ตาก และพิษณุโลก ร่วมกับกองทัพภาคที่ 3 รวมถึงได้เข้าร่วมให้การช่วยเหลือในภารกิจควบคุมไฟป่าในพื้นที่บริเวณ โรงเรียนเตรียมทหาร โรงเรียนนายร้อยพระจุลจอมเกล้า จังหวัดนครนายก และพื้นที่เขาใหญ่ในเขตจังหวัดปราจีนบุรี สระบุรี

ต่อมาวันที่ 30 มกราคม 2563 ได้มีการลงนามในบันทึกความเข้าใจความร่วมมือ การดำเนินงานด้านการบินร่วมระหว่างกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย โดย นายมณฑล สุดประเสริฐ ตำแหน่ง อธิบดีกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กับกองทัพบก โดยศูนย์การบินทหารบก โดย พลตรี วรุตม์ นนทวงษ์ ตำแหน่ง ผู้บัญชาการศูนย์การบินทหารบก เป็นตัวแทนกองทัพบก ตามคำสั่งกองทัพบก (เฉพาะ) ที่ 1087/62 ลงวันที่ 27 สิงหาคม 2562 ทั้งสองฝ่ายตกลงร่วมลงนามในบันทึกความเข้าใจ ความร่วมมือด้านการบินร่วมระหว่าง กระทรวงมหาดไทย โดยกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยกับกองทัพบก โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อ อธิบายถึงขอบเขต รายละเอียดความร่วมมือระหว่างส่วนราชการ ในการสร้างความร่วมมือในการดำเนินงานด้านการบินร่วมกัน รวมทั้งกำหนดแนวทางและหลักเกณฑ์สำหรับการใช้งาน ส.ปก.32

ในวันที่ 28 เมษายน 2563 ได้มีการแก้ไขบันทึกความเข้าใจ ความร่วมมือการดำเนินงานด้านการบินร่วม ระหว่างกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย กับกองทัพบกจีน โดยได้ทำการปรับเปลี่ยนหน่วยรับผิดชอบในการดูแล ฮ.ปภ.32 จากเดิมหน่วยงานรับผิดชอบคือศูนย์การบินทหารบก เป็น กรมการขนส่งทหารบก ตลอดจนเปลี่ยนแปลงผู้ได้รับมอบอำนาจจากผู้บัญชาการทหารบก ในการลงนามบันทึกความเข้าใจ จากเดิมผู้รับมอบอำนาจคือผู้บัญชาการศูนย์การบินทหารบก เป็นรองเสนาธิการทหารบก เพื่อให้เหมาะสมสอดคล้องกับผู้แทนของกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย ด้วยเหตุนี้จึงได้ทำการยกเลิกบันทึกความเข้าใจฉบับเดิม และได้ทำการร่วมลงนามในบันทึกความเข้าใจฉบับแก้ไขใหม่ระหว่างกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย โดย นายมณฑล สุดประเสริฐ ตำแหน่ง อธิบดีกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย กับกองทัพบก โดย พลโท อัครเดช บุญเทียม ตำแหน่งรองเสนาธิการทหารบก ผู้รับมอบอำนาจจาก พลเอก อภิรัชต์ คงสมพงษ์ ผู้บัญชาการทหารบก ตามคำสั่งกองทัพบก (เฉพาะ) ที่ 462/63 ลงวันที่ 16 เมษายน 2563 นอกจากนี้ยังได้ทำการเคลื่อนย้ายอากาศยาน และกำลังพลจากกองพันบินที่ 41 กรมบิน ศูนย์การบินทหารบก มายังกองพันซ่อมบำรุงเครื่องบินทหารบก กองทัพบกนับตั้งแต่บัดนั้นเป็นต้นมา

ภารกิจของหน่วยบินจะเป็นภารกิจการบินด้านการบรรเทาสาธารณภัย อาทิเช่น ภารกิจควบคุมไฟป่าและหมอกควันในพื้นที่ภาคเหนือ ภารกิจช่วยเหลือผู้ประสบปัญหาอุทกภัยในพื้นที่ภาคใต้ ภารกิจควบคุมไฟจากเหตุโรงงานเคมีระเบิด เป็นต้น ส่วนในช่วงที่ไม่มีภารกิจ หน่วยบินทำการฝึกซ้อมเพื่อเตรียมความพร้อมสำหรับการเผชิญเหตุฉุกเฉินในพื้นที่ชุมชน เมืองหลวง พื้นที่ที่มีตึกสูงหรือพื้นที่แออัดและซักซ้อมแผนการระงับเหตุอัคคีภัยในพื้นที่อาคารสูง

จากภารกิจที่กล่าวมาจะเห็นได้ว่า ภารกิจของหน่วยบิน ฮ.ปภ.32 จะแตกต่างจากภารกิจการบินของหน่วยงานหรือองค์กรอื่น ๆ ในการบินหน่วยงานอื่นมักจะทำการบินหลักเฉียงในพื้นที่เสี่ยง ทำการบินส่งผู้โดยสารหรือขนส่งสินค้าจากจุดหนึ่งไปยังอีกจุดหนึ่งได้อย่างปลอดภัย นั่นคือการปฏิบัติภารกิจสำเร็จแล้ว แต่ภารกิจของหน่วยบินสังกัดกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยร่วมกับกองทัพบกไทยนั้น จะเป็นภารกิจในลักษณะของการบินที่ต้องเผชิญกับความเสี่ยงโดยที่หลีกเลี่ยงไม่ได้เพราะภารกิจของหน่วยบิน เป็นภารกิจในการบรรเทาสาธารณภัยช่วยเหลือผู้ประสบภัย ซึ่งต้องทำการบินเข้าไปในพื้นที่ประกาศเขตภัยพิบัติ หรือเข้าไปในพื้นที่ที่มีความเสี่ยงสูงเพื่อปฏิบัติภารกิจ เช่น พื้นที่ที่เป็นป่าภูเขาสูง มีหมอกควัน มีเปลวไฟ หรือมีสภาพอากาศภูมิประเทศที่เป็นอุปสรรคต่อการบิน อีกทั้งผู้ปฏิบัติงานยังต้องพบกับความเครียด ความเหนื่อยล้า ปัญหาสุขภาพที่จะได้รับการปฏิบัติภารกิจ รวมถึงความกดดันจากภารกิจและจากความคาดหวังของผู้บังคับบัญชาและสังคม เนื่องจากภารกิจเป็นงานที่เกี่ยวข้องกับคุณภาพชีวิตความเป็นอยู่ ความทุกข์และความเดือดร้อนของประชาชนโดยตรง ทั้งยังเกี่ยวข้องกับ

ทรัพยากรธรรมชาติที่เป็นผลประโยชน์ของชาติ เช่น พื้นที่ป่าไม้ อุทยานแห่งชาติ ฯลฯ ดังนั้นความปลอดภัยจึงมีความจำเป็นมากสำหรับหน่วยบินในการปฏิบัติภารกิจทุก ๆ ภารกิจ

ความปลอดภัยทางการบิน หรือ Aviation Safety คือการดำเนินกิจกรรมเพื่อป้องกันการสูญเสียชีวิตทรัพย์สินและชีวิตของผู้ที่เกี่ยวข้องจากอากาศยานเกิดอุบัติเหตุหรืออุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับการบิน ดังนั้นวัตถุประสงค์หลักของความปลอดภัยทางการบินคือ การป้องกันอุบัติเหตุเพื่อรักษาชีวิตทรัพย์สินของบุคคลที่เกี่ยวข้องจากอุบัติเหตุทางการบิน เพื่อให้การปฏิบัติภารกิจแต่ละครั้งเป็นไปด้วยความปลอดภัยในการทำงานจนเสร็จสิ้นภารกิจ

จากข้อความข้างต้นและประสบการณ์ตรงของผู้วิจัยที่ได้ร่วมปฏิบัติภารกิจบินกับหน่วยบินนี้ได้สังเกตเห็นถึงความสำคัญของความปลอดภัยระหว่างการปฏิบัติการบินเพื่อช่วยเหลือประชาชนได้ทันทั่วถึงจึงมุ่งมั่นที่จะศึกษาปัจจัยเสี่ยงที่ส่งผลกระทบต่อการทำงานของหน่วยบิน สังกัดกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยร่วมกับกองทัพบกไทยอย่างเป็นทางการเป็นรูปธรรม เพื่อนำเสนอแนวทางการลดปัจจัยเสี่ยงที่ส่งผลกระทบต่อการทำงานของหน่วยบิน ซึ่งจะเป็นประโยชน์ในการลดอันตราย จากการศึกษาอุบัติเหตุได้จริงอีกทั้งยังสามารถเป็นแนวทางประยุกต์ใช้สำหรับการปฏิบัติในการบินทุกภารกิจให้มีประสิทธิภาพ ให้เกิดความปลอดภัยต่อชีวิตและทรัพย์สินของทางราชการ และผู้ปฏิบัติงาน รวมถึงผู้ที่เกี่ยวข้องได้อย่างมีประสิทธิภาพ

2. วัตถุประสงค์การวิจัย

2.1 เพื่อศึกษาวิเคราะห์ปัจจัยเสี่ยงที่ส่งผลต่อการทำงานของหน่วยบิน สังกัดกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย ร่วมกับกองทัพบกไทย

2.2 เพื่อนำเสนอแนวทางการบริหารจัดการลดความเสี่ยงในการปฏิบัติภารกิจบินของหน่วยบิน สังกัดกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย ร่วมกับกองทัพบกไทย

3. ขอบเขตของการวิจัย

3.1 ขอบเขตด้านเนื้อหา

3.1.1 ประวัติและภารกิจของหน่วยบิน สังกัดกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย ร่วมกับกองทัพบกไทย

3.1.2 นโยบายและยุทธศาสตร์การจัดการความเสี่ยงจากสาธารณภัย

3.1.3 วิวัฒนาการความปลอดภัยทางการบิน

3.1.4 วัฒนธรรมองค์กรด้านความปลอดภัยในการบิน (Safety Culture)

3.1.5 แนวความคิดที่เกี่ยวข้องกับปัจจัยเสี่ยงในการเกิดอากาศยานอุบัติเหตุ

3.1.6 ทฤษฎีการวิเคราะห์ปัจจัยมนุษย์ การสูญเสีย และระบบงานเพื่อป้องกันการเกิดอากาศยานอุบัติเหตุ (Human Factors Analysis and Classification System; HFACS)

3.1.7 การจัดการความเสี่ยง (Risk Management)

3.2 ผู้ให้ข้อมูลสำคัญ

สำหรับผู้ให้ข้อมูลสำคัญ (Key Informants) ในการวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยกำหนดคุณสมบัติผู้ให้ข้อมูลสำคัญโดยอ้างอิงจากหลักการทฤษฎี ระบบวิเคราะห์มนุษย์ปัจจัยเพื่อป้องกันการเกิดอากาศยานอุบัติเหตุ (Human Factors Analysis and Classification System: HFACS) ของ Douglas A. Wiegmann และ Scott A. Shappell ซึ่งได้แบ่งระบบการวิเคราะห์ที่จำแนกมนุษย์ปัจจัยออกเป็น 4 ระดับ สอดคล้องกับปัจจัยความล้มเหลวในแบบจำลองสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุของ Reason ได้แก่ ความล้มเหลวระดับที่ 1 การกระทำที่ไม่ปลอดภัย (Unsafe Act) ความล้มเหลวระดับที่ 2 สภาพก่อนการกระทำที่ไม่ปลอดภัย (Unsafe Conditions) ความล้มเหลวระดับที่ 3 การกำกับดูแลที่ไม่ปลอดภัย (Unsafe Supervision) และความล้มเหลวระดับที่ 4 อิทธิพลองค์กร (Organization Influences)

ดังนั้น เพื่อเป็นการกำหนดผู้ให้ข้อมูลสำคัญที่มีคุณสมบัติสอดคล้องกับหลักการทฤษฎี Swiss Cheese Model ผู้วิจัยจึงได้กำหนดผู้ให้ข้อมูลสำคัญออกเป็น 3 กลุ่ม จำนวน 27 คน ได้แก่

3.2.1) กลุ่มที่ 1 ผู้บริหาร (Organization Influences) หรือผู้ที่มีหน้าที่ในการบริหารจัดการองค์กร และกำหนดนโยบายที่เกี่ยวข้องในการช่วยเหลือบรรเทาสาธารณภัย จำนวน 4 คน ประกอบด้วย กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย จำนวน 2 คน และกองทัพบกไทย จำนวน 2 คน

3.2.2) กลุ่มที่ 2 ผู้ที่มีหน้าที่ในการปกครองบังคับบัญชาหรือกำกับดูแล หรือเป็นหัวหน้างาน (Unsafe Supervision) ที่เกี่ยวกับการปฏิบัติงานการช่วยเหลือบรรเทาสาธารณภัย จำนวน 5 คน ประกอบด้วย กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย จำนวน 3 คน และกองทัพบกไทย จำนวน 2 คน

3.2.3) กลุ่มที่ 3 ผู้ปฏิบัติงานการช่วยเหลือบรรเทาสาธารณภัย (Unsafe Act) จำนวน 18 คน ประกอบด้วย (1) นักบิน ส.ปภ.32 จำนวน 5 คน (2) ช่างประจำอากาศยาน ส.ปภ.32 จำนวน 10 คน และ (3) เจ้าหน้าที่ชุดเผชิญเหตุวิกฤติ จำนวน 3 คน

4. ประโยชน์ของการวิจัย

ทราบถึงปัจจัยเสี่ยงที่ส่งผลต่อการปฏิบัติการกิจของหน่วยบิน เพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องนำไปวางแผน และเป็นแนวทางการดำเนินงานเพื่อลดความเสี่ยงที่จะส่งผลกระทบต่อชีวิตและทรัพย์สินของทางราชการและผู้ปฏิบัติงานในระหว่างการปฏิบัติงานของหน่วยบินสังกัด

กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย ร่วมกับกองทัพบกไทย ประกอบด้วย
 แนวทางในการพัฒนาภูมิ หรือจัดทำเป็นข้อระเบียบด้านนิรภัยการบินเพื่อใช้ในการพัฒนา
 ประสิทธิภาพ และเพิ่มความปลอดภัยในการปฏิบัติการการบิน รวมทั้งนำไปประยุกต์ใช้ประกอบ
 การตัดสินใจในการสั่งการใช้อากาศยานที่เหมาะสมให้แก่ผู้บังคับบัญชาในอนาคต

5. คำอธิบายศัพท์

5.1 นิรภัยการบิน หมายถึง วิธีการปฏิบัติที่พึงประสงค์ เพื่อพิทักษ์รักษาไว้ซึ่งชีวิตและทรัพย์สิน
 ของผู้ที่เกี่ยวข้องกับการบิน และป้องกันอากาศยานมิให้ชำรุดเสียหายจากอุบัติเหตุ

5.2 การบริหารจัดการความเสี่ยง หมายถึง กระบวนการที่ใช้ในการบริหารจัดการให้โอกาสที่
 จะเกิดเหตุการณ์ความเสี่ยงลดลง หรือผลกระทบของความเสี่ยงจากเหตุการณ์ความเสี่ยงลดลง
 หรืออยู่ในระดับที่หน่วยงานหรือองค์กรยอมรับได้

5.3 ปัจจัยเสี่ยง หมายถึง ต้นเหตุ หรือสาเหตุที่มาของความเสี่ยง ที่จะทำให้ไม่บรรลุ
 วัตถุประสงค์ หรือเป้าหมายในการปฏิบัติการที่ใดที่กำหนดไว้ โดยต้องระบุได้ด้วยว่าเหตุการณ์
 นั้นจะเกิดขึ้นที่ไหน เมื่อใดและจะเกิดขึ้นได้อย่างไรและเพราะอะไรถึงเกิดขึ้น ทั้งนี้สาเหตุของความ
 เสี่ยงที่ระบุต้องเป็นสาเหตุที่แท้จริง เพื่อจะได้นำมาวิเคราะห์และกำหนดมาตรการความเสี่ยงได้
 อย่างถูกต้อง

5.4 การประเมินความเสี่ยง หมายถึง กระบวนการระบุความเสี่ยง การวิเคราะห์ความเสี่ยง
 และจัดลำดับความเสี่ยง โดยการประเมินจากโอกาสที่จะเกิดขึ้น ผลกระทบ และระดับของ
 ความเสี่ยงนั้น ๆ

5.5 ความเสี่ยง หมายถึง โอกาสที่จะเกิดความผิดพลาด ความเสียหาย หรือเหตุการณ์ที่ไม่
 พึงประสงค์ หรือการกระทำใด ๆ ที่อาจเกิดขึ้นภายใต้สถานการณ์ที่ไม่แน่นอน ซึ่งอาจเกิดขึ้นใน
 อนาคต ซึ่งจะส่งผลกระทบให้การปฏิบัติงาน หรือการปฏิบัติการไม่ประสบความสำเร็จตาม
 วัตถุประสงค์และเป้าหมายที่ได้ตั้งไว้

5.6 หน่วยบินกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย ร่วมกับกองทัพบกไทย
 หมายถึง หน่วยบินที่อยู่ในการควบคุมดูแลภายใต้สังกัดกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย
 กระทรวงมหาดไทย ทำบันทึกความเข้าใจความร่วมมือการทำงานร่วมกับกองทัพบกไทย

5.7 ครูการบิน หมายถึง นักบินที่มีคุณวุฒิครูการบิน มีหน้าที่ในการฝึกบิน ประเมินผลการบิน
 ให้กับนักบินอื่น ๆ รวมถึงการช่วยรักษาความปลอดภัยในการบินด้วยการฝึกบิน และประเมินผล
 ประกอบด้วย การปฏิบัติการการบิน การบินเปลี่ยนคุณวุฒิ การบินด้วยกฎการบินด้วยทัศนวิสัย
 การฝึกบินเปลี่ยนแบบ การบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน การฝึกบินทางยุทธวิธี และการประเมินผล

การฝึกเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานอื่น ๆ อ้างอิงตามระเบียบกองทัพกว่าด้วยเรื่องนิรภัยการบิน ปี พ.ศ. 2549

5.8 ผู้บังคับอากาศยาน หมายถึง นักบินที่ได้รับการแต่งตั้งและปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้บังคับอากาศยาน มีหน้าที่และความรับผิดชอบในการปฏิบัติการบินให้มีความปลอดภัย ภารกิจสำเร็จได้ตามเป้าหมายและวัตถุประสงค์ รวมถึงความรับผิดชอบทั้งหมดของอากาศยาน

5.9 นักบิน หมายถึง นักบินที่ปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ให้การช่วยเหลือผู้บังคับอากาศยาน สำหรับปฏิบัติการบินด้วยความปลอดภัยในขณะที่ทำการบิน โดยอยู่ภายใต้การอำนวยความสะดวก ควบคุม และกำกับดูแลของผู้บังคับอากาศยานโดยไม่คำนึงถึงชั้นยศ ลำดับอาวุโส และจำนวนชั่วโมงบิน

5.10 อากาศยานประสบเหตุวิกฤติ หมายถึง เหตุผิดปกติที่ทั้งปวงที่เกิดขึ้นกับอากาศยาน ซึ่งอาจทำให้อากาศยานงดทำการบินหรือไม่ก็ตาม โดยเหตุผิดปกตินี้สามารถขึ้นได้ทั้งในยามปกติและในยามไม่ปกติ เช่น อยู่ในพื้นที่ประกาศเขตภัยพิบัติ ซึ่งสามารถเกิดขึ้นได้ทั้งในขณะที่ทำการบินหรือไม่ได้ทำการบิน

5.11 อากาศยานอุบัติเหตุ หมายถึง เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นเกี่ยวข้องกับการปฏิบัติการของอากาศยานอันเป็นผลให้อากาศยานได้รับความเสียหายหรือสูญหาย หรือมีบุคคลได้รับอันตรายแก่ชีวิตและร่างกายตามที่คณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ของอากาศยานประกาศกำหนด

5.12 อุบัติการณ์ หมายถึง เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นเกี่ยวข้องกับการปฏิบัติการของอากาศยานซึ่งมีผลกระทบหรืออาจมีผลกระทบต่อความปลอดภัยในการปฏิบัติงานดังกล่าว แต่ไม่รวมถึงอุบัติเหตุ

5.13 การรายงานเหตุการณ์หรือสิ่งที่ยากก่อให้เกิดอันตราย หมายถึง การรายงานสิ่งนำอุบัติเหตุ สิ่งทีล่อแหลมอาจส่งผลให้เกิดอันตราย สถานการณ์หรือเหตุการณ์ที่ไม่พึงประสงค์ และปัญหาต่าง ๆ ก่อนการเกิดอุบัติเหตุ โดยเพื่อนำมาแก้ไขก่อนเพื่อป้องกันการสูญเสียที่จะเกิดขึ้น

5.14 ปัจจัยมนุษย์ หมายถึง ปัจจัยต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกัมนุษย์ โดยกล่าวถึงความสัมพันธ์ของมนุษย์กับมนุษย์ เครื่องจักร สิ่งแวดล้อม หรือกฎระเบียบต่างๆ เมื่อถ้าหากเกิดความไม่สัมพันธ์กันแล้วจะส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุได้

5.15 ความปลอดภัย หมายถึง สภาวะของความเสถียรที่เกี่ยวข้องกับการบิน หรือการทำงาน ของอากาศยานทั้งโดยตรงและโดยอ้อม ที่ถูกกำจัดหรือลดลงให้อยู่ในระดับที่ยอมรับได้

5.16 วัฒนธรรมความปลอดภัย หมายถึง วัฒนธรรมขององค์กรที่ให้ความสำคัญในเรื่องของความปลอดภัย สามารถพบได้ในรูปแบบของความคิด ความเชื่อ พฤติกรรม การปฏิบัติต่าง ๆ ของบุคลากรในองค์กรทุกระดับ ตลอดจนการบริหารจัดการของผู้บริหารระดับสูง โดยมุ่งเน้นและคำนึงถึงความปลอดภัยเป็นหลัก

5.17 การพัฒนาวัฒนธรรมความปลอดภัย หมายถึง การส่งเสริมที่ส่งผลให้วัฒนธรรม

ความปลอดภัยภายในองค์กรมีประสิทธิภาพมากขึ้น ง่ายต่อการประยุกต์ใช้ และบุคลากรทุกคนมีความเข้าใจและช่วยส่งเสริมให้เกิดความปลอดภัยในการทำงานมากยิ่งขึ้น



บทที่ 2

ปรัชญานวัตกรรมกรรมและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

การทำงานวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยได้ทำการวิจัยในเรื่องของ ปัจจัยเสี่ยงที่ส่งผลต่อการปฏิบัติภารกิจบินของหน่วยบินสังกัดกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย ร่วมกับกองทัพบกไทย โดยผู้วิจัยได้ทำการศึกษาแนวคิด ทฤษฎี และผลงานวิจัยต่าง ๆ ตลอดจนจนถึงสื่อสารสนเทศที่เกี่ยวข้องจากอินเทอร์เน็ต เพื่อนำมาใช้เป็นกรอบแนวคิดในการศึกษา ประกอบด้วย

2.1 ประวัติความเป็นมาของหน่วยบิน สังกัดกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย ร่วมกับกองทัพบกไทย

2.2 นโยบายและยุทธศาสตร์การจัดการความเสี่ยงจากสาธารณภัย

2.3 วิวัฒนาการของความปลอดภัยทางด้านการบิน

2.4 วัฒนธรรมองค์กรด้านความปลอดภัยในการบิน

2.5 แนวความคิดที่เกี่ยวข้องกับปัจจัยเสี่ยงในการเกิดอากาศยานอุบัติเหตุ

2.6 ทฤษฎีการวิเคราะห์ปัจจัยมนุษย์ การสูญเสีย และระบบงานเพื่อป้องกัน

การเกิดอากาศยานอุบัติเหตุ

2.7 การจัดการความเสี่ยง

2.8 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

2.9 กรอบแนวคิดการทำงานวิจัย

2.1 ประวัติความเป็นมาของหน่วยบิน สังกัดกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทยร่วมกับกองทัพบกไทย

ในปัจจุบันประเทศไทยประสบปัญหาจากการเกิดปัญหาสาธารณภัยต่าง ๆ ขึ้นมากมาย ทั้งในเขตพื้นที่ในตัวเมือง พื้นที่นอกเมือง พื้นที่ชนบท พื้นที่ป่า พื้นที่ห่างไกลและในพื้นที่ที่ยากแก่การเข้าถึง ซึ่งสาธารณภัยต่าง ๆ ได้สร้างความเสียหายมากมายในการใช้ชีวิตประจำวันของมนุษย์ บางเหตุการณ์สร้างความสูญเสียมากจนคาดไม่ถึง กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยได้สังเกตเห็นถึงปัญหา และคิดหาวิธีการแก้ไขให้รวดเร็วและทันต่อสถานการณ์ โดยการนำอากาศยานปีกหมุน (Helicopter) เข้ามาช่วยปฏิบัติงาน สนับสนุนการทำงานของภาคพื้นให้มีประสิทธิภาพและทันต่อเหตุการณ์ในสถานการณ์ฉุกเฉินได้ดียิ่งขึ้น

โดยในวันที่ 29 มีนาคม 2562 กระทรวงมหาดไทยโดยกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย ได้จัดหาอากาศยานปีกหมุน (Helicopter) รุ่น KA-32A11BC จากบริษัท JSC Kamov Russian Helicopter สหพันธรัฐรัสเซีย (ซึ่งปัจจุบัน เราใช้ชื่อเรียก Helicopter รุ่น KA-32A11BC ว่า “เฮลิคอปเตอร์การป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย แบบ 32” หรือมีชื่อย่อว่า “ส.ปภ.32”) เข้ามาใช้งานเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการแก้ไขปัญหาสาธารณภัย จำนวน 2 เครื่อง แต่เนื่องจาก กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย ยังขาดบุคลากรทางด้านการบินประเภท นักบิน และช่างประจำอากาศยาน ที่จะต้องมาปฏิบัติงานร่วมกับอากาศยานปีกหมุน (Helicopter) ที่จัดหา มา จึงได้ขออนุมัติมายังกองทัพบกซึ่งเป็นหน่วยงานหลักหน่วยงานหนึ่งของประเทศไทย ที่ใช้อากาศยานปีกหมุน (Helicopter) เป็นหลักและมีบุคลากรทางด้านการบิน ประเภทนักบินและช่างประจำอากาศยานที่มีความชำนาญในการใช้งาน และความชำนาญในการซ่อมบำรุงอากาศยานปีกหมุนให้จัดทำคำสั่งพลเพื่อสนับสนุนเข้าร่วมปฏิบัติงานกับอากาศยานดังกล่าวที่กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยได้จัดหา มา ภายใต้การกำกับดูแลความเข้าใจความร่วมมือการดำเนินงาน ด้านการบินร่วมระหว่างกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทยกับกองทัพบก

ในวันที่ 30 เมษายน 2562 กองทัพบกได้ทำการสอบคัดเลือกบุคลากรทางด้านการบิน ประเภท นักบินและช่างประจำอากาศยาน และทำการส่งรายชื่อกำลังพลดังกล่าว เพื่อเข้ารับการฝึกอบรมหลักสูตรอากาศยานปีกหมุน (Helicopter) สำหรับบรรเทาสาธารณภัย รุ่น KA-32A11BC เป็นจำนวนทั้งหมด 5 หลักสูตร ณ บริษัท JSC Kamov Russian Helicopter สหพันธรัฐรัสเซีย ตั้งแต่วันที่ 25 พฤษภาคม 2562 ถึงวันที่ 19 กรกฎาคม 2562 โดยกำลังพลดังกล่าว แบ่งเป็นนักบิน จำนวน 6 นาย ช่างปฏิบัติหน้าที่ในห้องนักบิน (Flight Engineers) จำนวน 2 นาย ช่างซ่อมบำรุงอากาศยานทั่วไปและซ่อมบำรุงเครื่องยนต์ จำนวน 8 นาย และช่างซ่อมบำรุงระบบไฟฟ้าอากาศยาน ระบบวิทยุ เครื่องช่วยเดินอากาศ ระบบนักบินกล (Auto Pilot) และอุปกรณ์พิเศษที่ติดตั้งเพิ่มเติม จำนวน 8 นาย รวมทั้งสิ้น 24 นาย

สำหรับการฝึกอบรม ณ บริษัท JSC Kamov Russian Helicopter สหพันธรัฐรัสเซียจะเป็น การฝึกอบรมในภาคความรู้ทางทฤษฎีที่เกี่ยวกับอากาศยานปีกหมุน (Helicopter) รุ่น KA-32A11BC ทั้งหมด และเมื่อสำเร็จการฝึกอบรมจากบริษัท JSC Kamov Russian Helicopter ณ สหพันธรัฐ รัสเซีย ได้มาทำการฝึกในภาคอากาศหรือเรียกอีกอย่างหนึ่งว่าภาคการบินต่อ ณ กองพันบินที่ 41 กรมบิน ศูนย์การบินทหารบก ตำบลเขาพระงาม อำเภอเมืองลพบุรี จังหวัดลพบุรี ตั้งแต่วันที่ 31 กรกฎาคม 2562 ถึงวันที่ 30 สิงหาคม 2562 ซึ่งผู้ที่มาทำการฝึกอบรมให้กำลังพลทั้ง 24 นาย เป็น ครุการบิน และเจ้าหน้าที่การบินที่มาจากบริษัท JSC Kamov Russian Helicopter สหพันธรัฐรัสเซีย ทั้งหมด อีกทั้งยังมีการตรวจสอบมาตรฐานการบิน โดยคณะกรรมการตรวจสอบมาตรฐานการบิน จากสหพันธรัฐรัสเซีย หลังจากสำเร็จการฝึกอบรมและผ่านการตรวจสอบมาตรฐานการบิน

เป็นที่เรียบร้อยแล้ว กำลังพลทั้ง 24 นาย ได้ทำการฝึกเพิ่มเติมสร้างความชำนาญ และความคุ้นเคย เพื่อให้มีความปลอดภัย ตลอดจนความพร้อมสูงสุดในการเตรียมรับการกิจที่จะเกิดขึ้นในอนาคต โดยใช้เวลาทำการฝึกบินเพิ่มเติมตั้งแต่วันที่ 1 กันยายน 2562 ถึงวันที่ 1 มกราคม 2563 เป็นระยะเวลา รวมทั้งสิ้น 12 สัปดาห์

ต่อมาในวันที่ 26 มกราคม 2563 ได้เริ่มต้นออกปฏิบัติการกิจเป็นครั้งแรก เป็นภารกิจ ฝึกพร้อมกับกองทัพอากาศ ในการใช้อากาศยานเข้าทำการควบคุมไฟป่าและแก้ไขปัญหาหมอกควัน ในพื้นที่ภาคเหนือ ณ กองบิน 41 จังหวัดเชียงใหม่ ซึ่งส.ปก.32 ลำที่ใช้ทำการบินในภารกิจแรกอย่างเป็นทางการคือ ส.ปก.32 หมายเลข 01 โดยมีเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน ประกอบไปด้วย

ส่วนนักบิน : พันโท มนต์ศักดิ์ ประเสริฐสังข์ เป็นผู้บังคับอากาศยาน
ร้อยตรี กิตตินันต์ กันทพนม เป็นนักบิน

ส่วนช่างประจำอากาศยาน : จำสิบเอก จิรัชย์ ปูทอง เป็นช่างปฏิบัติหน้าที่ในห้องนักบิน

จำสิบเอก เฉชา ทมถา เป็นช่างระบบไฟฟ้าอากาศยาน และวิทยุการบิน

จำสิบเอก ภูเบศ ลาภะสัมปັນ เป็นช่างระบบเครื่องยนต์ อากาศยาน

นับได้ว่าเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานชุดนี้เป็นชุดแรกที่น่า ส.ปก.32 ทำการขึ้นบินออกปฏิบัติการกิจอย่างเป็นทางการครั้งแรกของหน่วยบิน ซึ่งทางหน่วยบินก็ได้ยึดถือวันที่ 26 มกราคม 2563 เป็นวันแรกที่หน่วยบินได้ทำการขึ้นบินออกปฏิบัติการกิจรับใช้ประเทศชาติและในเวลาต่อมาหลังจากได้ทำการฝึกบินควบคุมไฟป่าและแก้ไขปัญหาหมอกควันร่วมกับกองทัพอากาศเสร็จสิ้นเรียบร้อยแล้ว ก็ได้ทำการเข้าร่วมปฏิบัติการกิจจริงทันที ในการควบคุมไฟป่าและแก้ไขปัญหาหมอกควันในพื้นที่ 9 จังหวัดภาคเหนือ ได้แก่ เชียงใหม่ เชียงราย แม่ฮ่องสอน ลำพูน ลำปาง แพร่ น่าน ตาก และพิษณุโลก ร่วมกับกองทัพภาคที่ 3 รวมถึงได้เข้าร่วมให้การช่วยเหลือในภารกิจควบคุมไฟป่าในพื้นที่บริเวณ โรงเรียนเตรียมทหาร โรงเรียนนายร้อย พระจุลจอมเกล้า จังหวัดนครนายก และพื้นที่เขาใหญ่ในเขตจังหวัดปราจีนบุรี สระบุรี

ในวันที่ 30 มกราคม 2563 ได้มีการลงนามในบันทึกความเข้าใจความร่วมมือ การดำเนินงานด้านการบินร่วมระหว่างกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย โดย นายมณฑล สุดประเสริฐ ตำแหน่ง อธิบดีกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กับกองทัพบก โดยศูนย์การบินทหารบก โดย พลตรี วรุตม์ นนทวงษ์ ตำแหน่ง ผู้บัญชาการศูนย์การบินทหารบก เป็นตัวแทนกองทัพบก ตามคำสั่งกองทัพบก (เฉพาะ) ที่ 1087/62 ลงวันที่ 27 สิงหาคม 2562 ทั้งสองฝ่ายตกลงร่วมลงนามในบันทึกความเข้าใจ ความร่วมมือด้านการบินระหว่าง กระทรวงมหาดไทย โดยกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยร่วมกับกองทัพบก โดยมีวัตถุประสงค์

เพื่ออธิบายถึงขอบเขต รายละเอียดความร่วมมือระหว่างส่วนราชการ ในการสร้างความร่วมมือในการดำเนินงานด้านการบินร่วมกัน รวมทั้งกำหนดแนวทางและหลักเกณฑ์การใช้งาน ส.ปภ.32

ในวันที่ 28 เมษายน 2563 ได้มีการแก้ไขบันทึกความเข้าใจ ความร่วมมือการดำเนินงานด้านการบินระหว่างกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย กับกองทัพบก โดยได้ทำการปรับเปลี่ยนหน่วยรับผิดชอบในการดูแล ส.ปภ.32 จากเดิมหน่วยงานรับผิดชอบคือ ศูนย์การบินทหารบก เป็นกรมการขนส่งทหารบก ตลอดจนเปลี่ยนแปลงผู้ได้รับมอบอำนาจจากผู้บัญชาการทหารบกในการลงนามบันทึกความเข้าใจจากเดิมผู้รับมอบอำนาจคือผู้บัญชาการศูนย์การบินทหารบก เป็นรองเสนาธิการทหารบก เพื่อให้เหมาะสมสอดคล้องกับผู้แทนของกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย ด้วยเหตุนี้จึงได้ทำการยกเลิกบันทึกความเข้าใจฉบับเดิมและได้ทำการร่วมลงนามในบันทึกความเข้าใจฉบับแก้ไขใหม่ระหว่างกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย โดยนายมณฑล สุดประเสริฐ ตำแหน่งอธิบดีกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย กับกองทัพบก โดยพลโท อัครเดช บุญเทียม ตำแหน่ง รองเสนาธิการทหารบก ผู้รับมอบอำนาจจาก พลเอกอภิรัชต์ คงสมพงษ์ ผู้บัญชาการทหารบก ตามคำสั่งกองทัพบก (เฉพาะ) ที่ 462/63 ลงวันที่ 16 เมษายน 2563 นอกจากนี้ยังได้ทำการเคลื่อนย้ายอากาศยาน และกำลังพลจากกองพันบินที่ 41 กรมบิน ศูนย์การบินทหารบกมายังกองพันซ่อมบำรุงเครื่องบินทหารบก กองทัพบก นับตั้งแต่บัดนั้นเป็นต้นมา

ภารกิจของหน่วยบินจะเป็นภารกิจการบินด้านการบรรเทาสาธารณภัย อาทิเช่น ภารกิจควบคุมไฟป่าและหมอกควันในพื้นที่ภาคเหนือ ภารกิจช่วยเหลือผู้ประสบปัญหาอุทกภัยในพื้นที่ภาคใต้ ภารกิจควบคุมไฟจากเหตุโรงงานเคมีระเบิด เป็นต้น ส่วนในช่วงที่ไม่มีภารกิจหน่วยบินก็จะทำการฝึกซ้อมเพื่อเตรียมความพร้อมสำหรับการเผชิญเหตุฉุกเฉินในพื้นที่ชุมชน เมืองหลวง พื้นที่ที่มีตึกสูงหรือพื้นที่แออัดและซักซ้อมแผนการระงับเหตุอัคคีภัยในพื้นที่อาคารสูง

จากภารกิจที่กล่าวมาจะเห็นได้ว่า ภารกิจของหน่วยบิน ส.ปภ.32 แตกต่างจากภารกิจการบินของหน่วยงาน หรือองค์กรอื่น ๆ ในการบินหน่วยงานอื่นมักจะทำการบินหลีกเลี่ยงในพื้นที่เสี่ยงทำการบินส่งผู้โดยสารหรือขนส่งสินค้าจากจุดหนึ่งไปยังอีกจุดหนึ่งได้อย่างปลอดภัย นั่นคือการปฏิบัติภารกิจสำเร็จแล้ว แต่ภารกิจของหน่วยบินสังกัดกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยร่วมกับกองทัพบกไทยนั้น จะเป็นภารกิจในลักษณะของการบินที่ต้องเผชิญกับความเสี่ยงโดยที่หลีกเลี่ยงไม่ได้เพราะภารกิจของหน่วยบิน เป็นภารกิจในการบรรเทาสาธารณภัย ช่วยเหลือผู้ประสบภัยต้องทำการบินเข้าไปในพื้นที่ประกาศเขตภัยพิบัติ หรือเข้าไปในพื้นที่ที่มีความเสี่ยงสูงเพื่อปฏิบัติภารกิจ เช่น พื้นที่ที่เป็นป่าภูเขาสูง มีหมอกควัน มีเปลวไฟ หรือมีสภาพอากาศภูมิประเทศที่เป็นอุปสรรคต่อการบิน อีกทั้ง ผู้ปฏิบัติงานยังต้องพบเจอกับความเครียด ความเหนื่อยล้า ปัญหาสุขภาพที่จะได้รับจากการปฏิบัติภารกิจรวมถึงความกดดันจากภารกิจและ

อากาศยานได้แล้วนั้น เรื่องก็จะถูกส่งผ่านมายังรองอธิบดีกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย (ฝ่ายปฏิบัติการ) เพื่อดำเนินการสั่งการและทำการมอบหมายภารกิจให้กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ดังต่อไปนี้

1.1) ศูนย์อำนวยการบรรเทาสาธารณภัย มีหน้าที่ในการวิเคราะห์สถานการณ์ความรุนแรงของภัยพิบัติที่เกิดขึ้น

1.2) กองมาตรการป้องกันสาธารณภัย มีหน้าที่ในการประสานงานที่เกี่ยวข้องกับการใช้อากาศยาน

1.3) กองส่งเสริมการป้องกันสาธารณภัย มีหน้าที่ในการประสานงานกับเจ้าหน้าที่ชุดเผชิญสถานการณ์วิกฤต (Emergency Response Team : ERT) ที่จะต้องมาปฏิบัติการร่วมกับอากาศยาน

ในกรณีนี้ผู้วิจัยขอทำการศึกษาเพียงส่วนที่เกี่ยวข้องกับการใช้อากาศยานโดยตรงเพียงเท่านั้น คือ ส่วนของกองมาตรการป้องกันสาธารณภัย

กองมาตรการป้องกันสาธารณภัย เมื่อได้รับมอบหมายภารกิจจะดำเนินการในการร้องขอใช้อากาศยานไปยังกองทัพบก โดยทำเรื่องผ่านทางกรมยุทธการทหารบก ซึ่งกรมยุทธการทหารบกก็จะดำเนินการในการขออนุมัติการใช้อากาศยานไปยังผู้บัญชาการทหารบกและเมื่อผู้บัญชาการทหารบกได้ทำการอนุมัติให้สามารถใช้อากาศยานได้แล้วนั้น ทางกรมยุทธการทหารบกก็จะส่งเรื่องสั่งการใช้อากาศยานไปยังกองยุทธการและการข่าว กรมการขนส่งทหารบก ซึ่งกองยุทธการและการข่าว กรมการขนส่งทหารบกก็จะสั่งการไปที่กองพันซ่อมบำรุงเครื่องบินทหารบกเพื่อสั่งการให้หน่วยบินออกปฏิบัติการดังต่อไปนี้

2) ขั้นตอนการเตรียมความพร้อมในการออกปฏิบัติการ

การปฏิบัติการร่วมกับหน่วยบินโดยตรง ในส่วนขั้นตอนการเตรียมตัวในการออกปฏิบัติการบินเมื่อได้รับคำสั่ง จะแบ่งออกเป็น 3 ส่วนหลัก ๆ ได้แก่ (1) ส่วนของนักบิน (2) ส่วนของช่างประจำอากาศยาน (3) ส่วนติดต่อประสานงาน ซึ่งในแต่ละส่วนมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

2.1) ส่วนของนักบิน นักบินจะทำการตรวจสอบในรายละเอียดของภารกิจที่จะต้องออกไปปฏิบัติการบินขั้นต้น มีการตรวจสอบเส้นทางบิน ตรวจสอบสนามบินปลายทางหรือที่หมายปลายทาง จัดทำแผนการบิน ตรวจสอบว่าสภาพอากาศและตลอดจนดำเนินการเปิดแผนการบิน ในขั้นตอนการเตรียมตัวในการออกปฏิบัติการบินนี้มีสิ่งที่สำคัญในการเตรียมตัว คือ การตระหนักรู้ในภารกิจที่ได้รับมอบหมาย การวิเคราะห์ถึงอันตราย และความเสี่ยงที่อาจจะเกิดขึ้นได้ ตลอดจนความพร้อมของตัวนักบินเองว่ามีความพร้อม หรือมีขีดจำกัดอย่างไรบ้าง เพื่อให้เกิดความปลอดภัยสูงสุดในการปฏิบัติการ

2.2) ส่วนของช่างประจำอากาศยาน ช่างจะทำการตรวจสอบความพร้อมของอากาศยาน จัดเตรียมอุปกรณ์ที่จะต้องนำไปใช้ปฏิบัติการ ตรวจสอบความพร้อมของตัวเอง ตลอดจนร่วมวางแผนการบินร่วมกับนักบิน เพื่อที่จะได้ทราบถึงรายละเอียดของภารกิจความเสี่ยงหรืออันตรายที่อาจจะเกิดขึ้น เพื่อให้เกิดการตระหนักรู้ในสถานการณ์ที่จะต้องไปเผชิญและร่วมมือกันทำงานได้อย่างปลอดภัย

2.3) ส่วนติดต่อประสานงาน เมื่อมีภารกิจเกิดขึ้นการทำงานในแต่ละครั้ง จะต้องมีการจัดนายทหารติดต่อประสานงานไปปฏิบัติงานกับชุดบินด้วยอย่างน้อย 1 นาย เพื่อไปทำหน้าที่เป็นตัวแทนไปประชุมวางแผนร่วมกับภาคพื้น และทำหน้าที่ให้ข้อมูลต่าง ๆ กับหน่วยที่เกี่ยวข้องในการปฏิบัติการการบิน ทำการรับคำสั่งหรือแผนการปฏิบัติต่าง ๆ จากกองอำนวยการบรรเทาสาธารณภัยที่ถูกจัดตั้งขึ้นในพื้นที่ที่ประกาศเขตภัยพิบัตินั้น ๆ เพื่อนำมาประชุมวางแผนร่วมกับชุดบิน อีกทั้งยังทำหน้าที่ในการติดต่อประสานงานในด้านต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับชุดบินอีกด้วย

ก่อนออกปฏิบัติการการบินในแต่ละครั้ง บุคลากรทั้ง 3 ส่วน ต้องประชุมก่อนทำการบินเพื่อชี้แจงรายละเอียดในการปฏิบัติงานต่าง ๆ ให้แต่ละส่วนที่เกี่ยวข้องได้ทราบโดยทั่วกันเนื่องจากบุคลากร ทั้ง 3 ส่วนนั้นจะต้องขึ้นปฏิบัติการบินไปกับอากาศยานจึงมีความจำเป็นที่จะต้องมีความรู้เกี่ยวกับรายละเอียดของภารกิจที่จะต้องไปปฏิบัติเหมือนกัน และต้องทำความเข้าใจให้ตรงกันเป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน เพื่อที่จะได้ช่วยเหลือส่งเสริมและประสานงานในการทำงานให้การปฏิบัติงานร่วมกันเป็นไปได้อย่างมีประสิทธิภาพและปลอดภัย

3) ขั้นตอนการออกปฏิบัติการของหน่วยบิน

เมื่อหน่วยบินได้รับคำสั่งให้นำอากาศยานออกปฏิบัติงาน และทำการประชุมวางแผนร่วมกันในแต่ละส่วนที่จะต้องไปปฏิบัติการร่วมกันแล้ว ขั้นตอนต่อไป คือ การนำอากาศยานออกไปปฏิบัติการ โดยในการออกปฏิบัติการ สามารถแบ่งออกเป็น 2 กรณี ได้แก่

กรณีที่ 1 เหตุการณ์ที่เป็นกรณีฉุกเฉิน/เร่งด่วน เมื่อทางหน่วยบินได้รับคำสั่ง จะมีการแจ้งเตือนภายในชุดบินเพื่อเตรียมออกปฏิบัติการ ซึ่งทางหน่วยบินจะทำการประเมินจากสถานการณ์ที่ได้รับเบื้องต้น พร้อมทั้งพิจารณาเอกสารประกอบการขอใช้อากาศยานว่ามีความต้องการอย่างไร เมื่อทางหน่วยบินได้ประเมินสถานการณ์ ประกอบกับพิจารณาเอกสารการขอใช้อากาศยานเรียบร้อยแล้วก็จะทำการจัดชุดบินออกปฏิบัติการทันที ซึ่งในหนึ่งชุดบินที่ออกปฏิบัติการ ประกอบด้วย นักบิน จำนวน 3 นาย ช่างปฏิบัติงานในห้องนักบิน จำนวน 2 นาย ช่างระบบเครื่องยนต์อากาศยาน จำนวน 2 นาย ช่างระบบไฟฟ้าอากาศยานและวิทยุการบิน จำนวน 2 นาย ส่วนสนับสนุน จำนวน 1 นาย และนายทหารติดต่อประสานงาน จำนวน 1 นาย รวมทั้งสิ้น 11 นาย เหตุผลเพราะหากภารกิจเป็นภารกิจที่ต่อเนื่องการปฏิบัติงานภายในชุด

จะสามารถผลัดเปลี่ยนหมุนเวียนกันทำงานได้ รวมทั้งสามารถติดต่อประสานงาน และดำเนินการด้านธุรการหรือในส่วนต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องได้ ซึ่งในการปฏิบัติการกิจนี้จะมีเจ้าหน้าที่ชุดเผชิญสถานการณ์วิกฤต (Emergency Response Team : ERT) เข้าร่วมในการปฏิบัติการกิจกับอากาศยานด้วยทีม ERT จะมีเจ้าหน้าที่ทั้งหมด 3 นาย มาช่วยในการปฏิบัติการกิจ เจ้าหน้าที่ ERT จำนวน 3 นาย ประกอบไปด้วย 1) หัวหน้าชุดกู้ภัย 2) เจ้าหน้าที่กู้ภัย ที่จะต้องสำเร็จการฝึกด้านการแพทย์ไม่น้อยกว่าหลักสูตรพนักงานฉุกเฉินการแพทย์ 3) เจ้าหน้าที่กู้ภัย ที่จะคอยทำหน้าที่ในการค้นหาผู้ประสบภัยและเข้าทำการกู้ภัยโดยอากาศยาน หรือภาคพื้นในพื้นที่ยี่ถูกตัดขาด หรือเข้าถึงได้ยากด้วยการส่งเข้าพื้นที่โดยอากาศยาน นอกจากนั้น ยังมีหน้าที่ในการปฐมพยาบาลช่วยชีวิตและนำผู้ประสบภัยส่งต่อทางการแพทย์ ซึ่งการปฏิบัติการกิจในกรณีฉุกเฉินนี้ต้องปฏิบัติการกิจให้เสร็จสิ้นภายในกรอบระยะเวลาที่จำกัด เนื่องจากเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นเป็นสถานการณ์ฉุกเฉิน กะทันหัน และมีความรุนแรงบุคคลากรทุก ๆ ส่วนที่เกี่ยวข้องจะต้องวางแผนให้รอบครอบก่อนที่จะออกไปปฏิบัติงานบนความเสี่ยงเพื่อให้การปฏิบัติงานอยู่บนพื้นฐานของความปลอดภัยในระยะเวลาที่จำกัด ซึ่งการทำงานในกรณีสถานการณ์ฉุกเฉินและเร่งด่วนนี้เป็นกรณีที่บุคคลากรทุกคนต้องทำงานในสถานการณ์ที่มีความกดดัน

กรณีที่ 2 เหตุภัยพิบัติที่มีระยะเวลาในการวางแผน กรณีนี้หน่วยบินจะได้รับการแจ้งเตือนให้มีการเตรียมความพร้อมในการออกปฏิบัติการกิจเกี่ยวกับภัยพิบัติที่จะมาถึงส่วนมากจะเป็นภัยที่มาจากธรรมชาติหรือที่มักจะเกิดขึ้นเป็นประจำตามฤดูกาลต่าง ๆ เช่น ไฟป่าในพื้นที่ภาคเหนือที่มักจะเกิดขึ้นในช่วงเดือนมกราคม ถึงเดือนพฤษภาคมของทุกปี หน่วยบินจะมีเวลาในการเตรียมความพร้อมในการจัดชุดบินเพื่อออกปฏิบัติการกิจ รวมถึงชุดบินที่จะหมุนเวียนสับเปลี่ยนกันในการเข้าปฏิบัติงานและจัดชุดพักตามวงรอบ เพื่อให้ผู้ปฏิบัติงานได้รับการพักผ่อนจากการปฏิบัติงานอย่างเพียงพอ เนื่องจากการปฏิบัติการกิจประเภทนี้มักจะเป็นภารกิจที่ใช้ระยะเวลาในการเข้าระงับเหตุเป็นเวลานาน จึงจำเป็นที่จะต้องมีการหมุนเวียนสับเปลี่ยนกันพักและปฏิบัติงานจนกว่าภารกิจจะสำเร็จ ซึ่งการปฏิบัติการกิจในลักษณะนี้จะมีความกดดันที่น้อยกว่าภารกิจในกรณีแรกเพราะมีเวลาในการเตรียมตัว และวางแผนในการเข้าปฏิบัติงาน

อย่างไรก็ตาม นอกเหนือจากส่วนปฏิบัติการกิจบินที่ต้องขึ้นไปปฏิบัติงานร่วมกับอากาศยานแล้ว ยังมีอีกส่วนหนึ่งที่มีความสำคัญซึ่งเป็นส่วนสำคัญที่คอยช่วยเหลือลดความเสี่ยงในการทำงานและเพิ่มความปลอดภัยให้แก่อากาศยานในขณะที่เข้าปฏิบัติการกิจในพื้นที่นั้น ๆ นั่นคือส่วนสนับสนุนภาคพื้น (Ground Support Team) บุคลากรที่ปฏิบัติงานในส่วนสนับสนุนภาคพื้นนั้นจะเป็นชุดเจ้าหน้าที่กู้ภัย สังกัดกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทยที่สำเร็จการฝึกในหลักสูตรเจ้าหน้าที่ภาคพื้น สนับสนุนการปฏิบัติการร่วมกับอากาศยาน (Ground Support) ซึ่งเจ้าหน้าที่ภาคพื้นนั้นจะมีหน้าที่ในการเข้าไปสำรวจพื้นที่ที่อากาศยาน

จะเข้าไปทำงานก่อน เช่น พื้นที่แหล่งน้ำที่อากาศยานจะเข้าไปทำการดูดน้ำ พื้นที่ที่เกิดเหตุเพลิงไหม้ หรือพื้นที่ชุมชนที่อาจจะเกิดเหตุอันตรายขึ้นจากการปฏิบัติงาน เจ้าหน้าที่ชุดสนับสนุนภาคพื้นนี้จะเข้าไปทำการจัดการพื้นที่และอำนวยความสะดวกรวมทั้งดูแลความปลอดภัยให้กับอากาศยานรวมทั้งประชาชนใกล้เคียงที่อยู่บริเวณนั้น ในขณะที่อากาศยานเข้าไปปฏิบัติงาน

ทั้งหมดที่กล่าวมาจะเห็นได้ว่าไม่ว่าจะเป็นภารกิจที่มีความเร่งด่วน หรือภารกิจที่มีระยะเวลาในการวางแผนการปฏิบัติงาน หน่วยบินต่างก็ต้องเผชิญกับความเสี่ยงจากภารกิจที่ได้รับทั้งสิ้นซึ่งจากสถานการณ์ต่าง ๆ จะเห็นได้ว่าทั้ง 2 กรณี สิ่งที่ผู้ปฏิบัติงานจะต้องประสบเหมือนกัน นั่นคือ การทำงานบนความเสี่ยงและอันตรายที่อาจจะเกิดขึ้นจากการปฏิบัติภารกิจ นอกจากนี้ยังมีความกดดันจากภารกิจความคาดหวังในผลสำเร็จจากสังคมและผู้บังคับบัญชา ซึ่งล้วนแล้วแต่เป็นปัจจัยที่ส่งผลต่อผู้ปฏิบัติงานทั้งสิ้น

2.1.2 สถิติในการปฏิบัติภารกิจที่ผ่านมาของหน่วยบินสังกัดกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย ร่วมกับกองทัพไทย ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2562 ถึงปี พ.ศ. 2564 โดยรายละเอียดในการปฏิบัติภารกิจที่ผ่านมาที่หน่วยบินได้ร่วมปฏิบัติในการบรรเทาสาธารณภัยมีดังนี้

- 1) การฝึกควบคุมไฟป่าร่วมกับกองทัพอากาศ ประจำปี 2563
- 2) ภารกิจการควบคุมไฟป่าและหมอกควัน 9 จังหวัดภาคเหนือ ประจำปี 2563
- 3) ภารกิจการควบคุมไฟป่าในพื้นที่บริเวณ โดยรอบ โรงเรียนเตรียมทหาร สถาบันวิชาการป้องกันประเทศและ โรงเรียนนายร้อยพระจุลจอมเกล้า ประจำปี 2563
- 4) ภารกิจควบคุมไฟป่าและหมอกควันบริเวณอุทยานแห่งชาติเขาใหญ่ เขตพื้นที่จังหวัดปราจีนบุรี และสระบุรี ประจำปี 2563
- 5) การฝึกซักซ้อมก่อนการสาธิตการดับเพลิงในพื้นที่อาคารสูง ณ จังหวัดลพบุรี ประจำปี 2563
- 6) การฝึกป้องกันและระงับอัคคีภัยในอาคารสูง ณ กรุงเทพมหานคร ประจำปี 2563
- 7) เข้าร่วมการฝึกซ้อมค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย (SAREX 2020) ณ จังหวัดเพชรบุรี ประจำปี 2563
- 8) การฝึกอบรมโครงการผู้ปฏิบัติงานร่วม ส.ปภ.32 ณ จังหวัดชัยนาท ประจำปี 2563
- 9) การฝึกใช้อากาศยาน เพื่อเตรียมความพร้อมรับมือสาธารณภัยในพื้นที่ภาคใต้ ณ จังหวัดเพชรบุรี ชุมพร นครศรีธรรมราช และสงขลา ประจำปี 2564
- 10) การฝึกใช้อากาศยาน เพื่อเตรียมความพร้อมรับมือสาธารณภัย ในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ณ จังหวัดนครราชสีมา ขอนแก่น เลย และอุดรธานีประจำปี 2564

11) การกีดสนับสนุนการบรรเทาสถานการณ์อุทกภัย ในพื้นที่ภาคใต้ ณ จังหวัด นครศรีธรรมราช ปี 2564

12) การกีดควบคุมไฟฟ้าและหมอกควันในพื้นที่ภาคเหนือ ร่วมกับกองทัพภาคที่ 3 ณ จังหวัดเชียงใหม่ ประจำปี 2564

13) การกีดเข้ารับเหตุอัคคีภัยจากเหตุโรงงานระเบิด ณ จังหวัดสมุทรปราการ ปี 2564

จากสถิติข้างต้นตั้งแต่มีการก่อตั้งหน่วยบินขึ้นมาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2562 จนถึง ปี 2564 หน่วยบินได้มีการปฏิบัติภารกิจค่อนข้างที่จะมากและมีการปฏิบัติงานตลอดทั้งปี ซึ่งในแต่ละภารกิจที่จะต้องเข้าไปปฏิบัติงานแล้วแต่เป็นภารกิจที่เป็นความเสี่ยงทั้งสิ้น ซึ่งเป็นที่มา “เราปฏิบัติงานกันอยู่บนความเสี่ยง แต่เราจะทำอย่างไรให้สามารถปฏิบัติงานที่อยู่บนความเสี่ยงนั้นด้วยความปลอดภัย”

2.2 นโยบายและยุทธศาสตร์การจัดการความเสี่ยงจากสาธารณภัย

การป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยของประเทศไทยมีเป้าหมายสูงสุด คือ “การรู้รับ - ปรับตัว - ฟื้นเร็วทั่ว - อย่างยั่งยืน (Resilience)” โดยนำเอากรอบนโยบาย ยุทธศาสตร์ กรอบแนวคิดทั้งในประเทศและต่างประเทศ เกณฑ์แนวโน้มสถานการณ์ภัยของโลกและสาธารณภัยในประเทศไทยที่เพิ่มมากขึ้น รวมทั้งนำบทเรียนการจัดการสาธารณภัยที่ผ่านมา นำมาทบทวน ปรับปรุง และจัดทำแผนการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยแห่งชาติ พ.ศ. 2564 - 2570 ให้เป็นไปตามข้อเท็จจริงเกี่ยวกับการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยของประเทศ โดยเมื่อคณะรัฐมนตรีอนุมัติแผนการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยแห่งชาติแล้ว หน่วยงานของรัฐและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นที่เกี่ยวข้อง ก็จะปฏิบัติตามแผนและใช้เป็นแผนแม่บท (Master Plan) ในการจัดการความเสี่ยงจากสาธารณภัยของประเทศ โดยมีสาระสำคัญดังนี้

2.2.1 นโยบายการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยแห่งชาติ

1) มุ่งเน้นการลดความเสี่ยงจากสาธารณภัยด้วยการสร้างความตระหนักรู้ให้ทุกภาคส่วนของสังคมไทย ให้เข้าใจความเสี่ยงจากสาธารณภัย โดยต้องตระหนักรู้และเข้าใจให้ครอบคลุมทุกมิติ เพื่อนำไปประเมินความเสี่ยงและนำข้อมูลความเสี่ยงที่ได้ไปใช้ประกอบการวางแผน การลงทุนและการตัดสินใจอย่างรู้เท่าทันภัย

2) เสริมสร้างความเข้มแข็ง การบูรณาการกับทุกภาคส่วนให้ยกระดับมาตรฐานระบบการจัดการในภาวะฉุกเฉินของประเทศให้มีทั้งประสิทธิภาพและประสิทธิผลในการจัดการ

สาธารณสุขในทุกระดับพร้อมทั้งการบรรเทาทุกข์และช่วยเหลือสงเคราะห์ผู้ประสบภัยได้อย่างรวดเร็ว ทัวถึงและทันต่อเหตุการณ์

3) พัฒนาระบบการฟื้นฟูอย่างยั่งยืน โดยจัดให้มีการซ่อม การสร้าง และการฟื้นฟูให้กลับคืนสู่สภาวะปกติโดยเร็ว หรือให้ดีกว่าและปลอดภัยกว่าเดิม เพื่อลดความเสี่ยงเดิมและป้องกันความเสี่ยงใหม่

4) เสริมสร้างความเป็นหุ้นส่วนในการจัดการความเสี่ยงจากสาธารณสุขร่วมกับหน่วยงานเครือข่าย ทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศให้ครอบคลุมทุกมิติ

5) ส่งเสริมการวิจัยและประยุกต์ใช้นวัตกรรม เทคโนโลยีและภูมิปัญญา โดยการยกระดับศักยภาพการจัดการความเสี่ยงจากสาธารณสุขของประเทศ

2.2.2 วัตถุประสงค์ของแผนการป้องกันและบรรเทาสาธารณสุขแห่งชาติ

1) เพื่อเป็นกรอบแนวคิดในการปฏิบัติ (Concept of Operations: CONOPs) ให้แก่หน่วยงานทุกภาคส่วน ได้แก่ องค์กรภาครัฐ ภาคธุรกิจ และภาคประชาสังคม ตั้งแต่ระดับท้องถิ่นถึงระดับประเทศในการป้องกันและบรรเทาสาธารณสุขอย่างบูรณาการ เป็นระบบและมีทิศทางเดียวกัน

2) เพื่อเป็นแนวทางในการปฏิบัติและทิศทางการจัดการความเสี่ยงจากสาธารณสุข ซึ่งเป็นที่ยอมรับและนำมาประยุกต์ใช้ ในการจัดการความเสี่ยงจากสาธารณสุขให้สอดคล้องกับบริบทของประเทศไทย และสามารถนำไปปรับใช้ ในการจัดทำแผนทุกระดับ เพื่อให้การจัดการความเสี่ยงนั้นมีประสิทธิภาพ ประสิทธิผล และเกิดผลสัมฤทธิ์ เช่น แผนการป้องกันและบรรเทาสาธารณสุขจังหวัดกรุงเทพมหานคร แผนการป้องกันและบรรเทาสาธารณสุขอำเภอ แผนปฏิบัติการในการป้องกันและบรรเทาสาธารณสุขขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น แผนปฏิบัติการของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการป้องกันและบรรเทาสาธารณสุข และแผนสนับสนุนการปฏิบัติงานในภาวะฉุกเฉินด้านต่าง ๆ เป็นต้น

3) เพื่อพัฒนาขีดความสามารถการจัดการความเสี่ยงจากสาธารณสุข ประกอบด้วย การลดความเสี่ยงจากสาธารณสุข (Disaster Risk Reduction) การจัดการในภาวะฉุกเฉิน (Emergency Management) และการฟื้นฟูให้ดีกว่าและปลอดภัยกว่าเดิม (Build Back Better and Safer) ตั้งแต่ระดับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น อำเภอ จังหวัด จนถึงระดับประเทศ และระดับนานาชาติ เพื่อนำไปสู่เป้าหมายสูงสุด คือ “การรู้รับ - ปรับตัว - ฟื้นเร็วทั่ว - อย่างยั่งยืน (Resilience)”

2.2.3 วิสัยทัศน์

สังคมไทยสามารถลดความเสี่ยงเดิม ป้องกันความเสี่ยงใหม่ได้อย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อให้ประเทศมีความมั่นคงอย่างปลอดภัยและยั่งยืน

2.2.4 พันธกิจ

- 1) มุ่งสร้างความตระหนักรู้ ความเข้าใจความเสี่ยงจากสาธารณภัยและจัดการความเสี่ยงได้อย่างปลอดภัย
- 2) ยกย่องระบบมาตรฐานการจัดการในภาวะฉุกเฉินอย่างบูรณาการ
- 3) เพิ่มประสิทธิภาพการฟื้นฟูสภาพ การซ่อม การสร้างและการฟื้นฟูให้กลับคืนสู่สภาวะปกติโดยเร็ว รวมทั้งพัฒนาให้ดีขึ้นและปลอดภัยกว่าเดิม
- 4) เสริมสร้างความเป็นหุ้นส่วน โดยการมีส่วนร่วมในการพัฒนาด้านการจัดการความเสี่ยงจากสาธารณภัยทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ
- 5) บูรณาการด้านข้อมูล องค์กรความรู้ ภูมิปัญญา เทคโนโลยี การลงทุน บุคลากร และองค์กรที่เกี่ยวข้องกับการศึกษา การวิจัย และนวัตกรรมด้านสาธารณภัย

2.2.5 เป้าหมาย

- 1) การลดความเสี่ยงที่มีอยู่เดิมและป้องกัน ไม่ให้เกิดความเสี่ยงใหม่
- 2) จัดทำระบบการจัดการในภาวะฉุกเฉินที่มีมาตรฐาน ยืดหยุ่น และมีเอกภาพอย่างบูรณาการ
- 3) จัดทำระบบการฟื้นฟูอย่างยั่งยืนในทุกระดับให้ดีและปลอดภัยกว่าเดิม
- 4) การเป็นหุ้นส่วนทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ เพื่อเพิ่มศักยภาพด้านการจัดการความเสี่ยงจากสาธารณภัยให้มีประสิทธิภาพ อย่างเข้มแข็งและต่อเนื่อง
- 5) การประยุกต์ใช้งานวิจัย งานนวัตกรรม เทคโนโลยี และภูมิปัญญา เพื่อให้ทุกภาคส่วนรู้เท่าทันการจัดการความเสี่ยงจากสาธารณภัย

2.2.6 ยุทธศาสตร์การจัดการความเสี่ยงจากสาธารณภัย

ยุทธศาสตร์นี้ เป็นการตอบสนองต่อวัตถุประสงค์ วิสัยทัศน์ พันธกิจ และเป้าหมายให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น ตลอดจนยกระดับการจัดการความเสี่ยงจากสาธารณภัยไปสู่มาตรฐานตามหลักสากล เพื่อสร้างการรู้เท่าทันภัยและภูมิคุ้มกันให้กับทุกภาคส่วน ยุทธศาสตร์การจัดการความเสี่ยงจากสาธารณภัย ประกอบด้วย 5 ยุทธศาสตร์ ได้แก่

- 1) ยุทธศาสตร์ที่ 1 การมุ่งเน้นการลดความเสี่ยงจากสาธารณภัย

1.1) จุดประสงค์

1.1.1) เพื่อจัดการความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้น โดยการลดความเปราะบางและความอ่อนแอ รวมทั้งการเพิ่มขีดความสามารถในการเตรียมพร้อมรับมือกับสาธารณภัยที่เกิดขึ้น

1.1.2) เพื่อให้ทุกภาคส่วนดำเนินมาตรการลดความเสี่ยงที่มีอยู่เดิม และป้องกันไม่ให้เกิดความเสี่ยงใหม่

1.2) กลยุทธ์

1.2.1) พัฒนาและส่งเสริมให้มีความเข้าใจความเสี่ยงจาก สาธารณภัยทุกระดับ (ระดับชาติ จังหวัด อำเภอ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น)

1.2.2) พัฒนามาตรการลดความเสี่ยงจากสาธารณภัย

1.2.3) ส่งเสริมให้ทุกภาคส่วนและทุกระดับเสริมสร้างความเป็น หุ้นส่วนในการลดความเสี่ยงจากสาธารณภัย

2) ยุทธศาสตร์ที่ 2 การจัดการในภาวะฉุกเฉินแบบบูรณาการ

2.1) จุดประสงค์

2.1.1) เพื่อยกระดับมาตรฐานระบบการจัดการในภาวะฉุกเฉินให้ เป็นไปอย่างมีมาตรฐาน เอกภาพ และยืดหยุ่น โดยการบูรณาการความร่วมมือจากทุกภาคส่วนให้ เกิดประสิทธิภาพและประสิทธิผล

2.1.2) เพื่อให้ผู้ประสบภัยได้รับความช่วยเหลือบรรเทาทุกข์อย่าง รวดเร็ว ทันท่วงที และทันต่อเหตุการณ์

2.1.3) เพื่อลดความสูญเสียชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนที่ได้รับ ผลกระทบจากสาธารณภัยให้น้อยที่สุด

2.2) กลยุทธ์

2.2.1) พัฒนามาตรฐานการจัดการในภาวะฉุกเฉินอย่างมีเอกภาพ

2.2.2) พัฒนาระบบและเครื่องมือสนับสนุนการเผชิญเหตุ

2.2.3) เพิ่มประสิทธิภาพระบบและแนวปฏิบัติในการบรรเทาทุกข์

3) ยุทธศาสตร์ที่ 3 การเพิ่มประสิทธิภาพการฟื้นฟูอย่างยั่งยืน

3.1) จุดประสงค์

3.1.1) เพื่อฟื้นฟูให้ผู้ประสบภัยได้รับการสงเคราะห์ช่วยเหลืออย่าง รวดเร็ว ทันท่วงที ต่อเนื่อง เป็นธรรม สอดรับกับความจำเป็นในการให้ความช่วยเหลือ และสามารถ กลับไปดำรงชีวิตได้ตามปกติ

3.1.2) เพื่อฟื้นฟูพื้นที่ประสบภัยให้มีการซ่อมสร้างและฟื้นฟูสภาพให้ กลับคืนสู่สภาวะปกติโดยเร็วหรือให้ดีกว่าและปลอดภัยกว่าเดิม

3.2) กลยุทธ์

3.2.1) พัฒนาระบบการประเมินความต้องการหลังเกิดสาธารณภัย

(Post - Disaster Needs Assessment: PDNA)

3.2.2) พัฒนาแนวทางบริหารจัดการด้านการฟื้นฟู

3.2.3) เสริมสร้างแนวทางการฟื้นฟูให้ดีกว่าและปลอดภัยกว่าเดิม

(Build Back Better and Safer)

4) ยุทธศาสตร์ที่ 4 การส่งเสริมความเป็นหุ้นส่วนระหว่างประเทศในการจัดการความเสี่ยงจากสาธารณภัย

4.1) จุดประสงค์

4.1.1) เพื่อให้ทุกภาคส่วนมีความตระหนัก และเข้าร่วมเป็นหุ้นส่วนในการจัดการความเสี่ยงจากสาธารณภัยอย่างยั่งยืน

4.1.2) เพื่อยกระดับมาตรฐานการจัดการความเสี่ยงจากสาธารณภัยในระดับชาติ และระดับนานาชาติ

4.1.3) เพื่อยกระดับการประสานความช่วยเหลือด้านมนุษยธรรมอย่างมีเอกภาพ

4.2) กลยุทธ์

4.2.1) เสริมสร้างความเป็นหุ้นส่วนยุทธศาสตร์ด้านการจัดการความเสี่ยงจากสาธารณภัยระหว่างประเทศ

4.2.2) พัฒนาระบบการประสานความช่วยเหลือด้านมนุษยธรรมที่มีเอกภาพ

4.2.3) ยกระดับมาตรฐานการปฏิบัติงานด้านมนุษยธรรม

4.2.4) ส่งเสริมความเป็นประเทศที่มีบทบาทนำด้านการจัดการความเสี่ยงจากสาธารณภัย

5) ยุทธศาสตร์ที่ 5 การเพิ่มประสิทธิภาพระบบบริหารจัดการและประยุกต์ใช้นวัตกรรมด้านสาธารณภัย

5.1) จุดประสงค์

5.1.1) เพื่อเสริมสร้างระบบบริหารจัดการ การวิจัย นวัตกรรม เทคโนโลยีและภูมิปัญญาให้การจัดการความเสี่ยงจากสาธารณภัยโดยระบบอัจฉริยะอย่างมีประสิทธิภาพ

5.1.2) เพื่อสร้างภูมิคุ้มกันด้วยความรู้เท่าทันภัยให้กับประชาชนทุกช่วงวัยอย่างเสมอภาคและการมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (Stakeholder) จากทุกภาคส่วน

5.2) กลยุทธ์

5.2.1) พัฒนาระบบสารสนเทศด้านสาธารณภัย

5.2.2) พัฒนาการจัดการองค์ความรู้ด้านการจัดการความเสี่ยงจาก
 สาธารณภัย

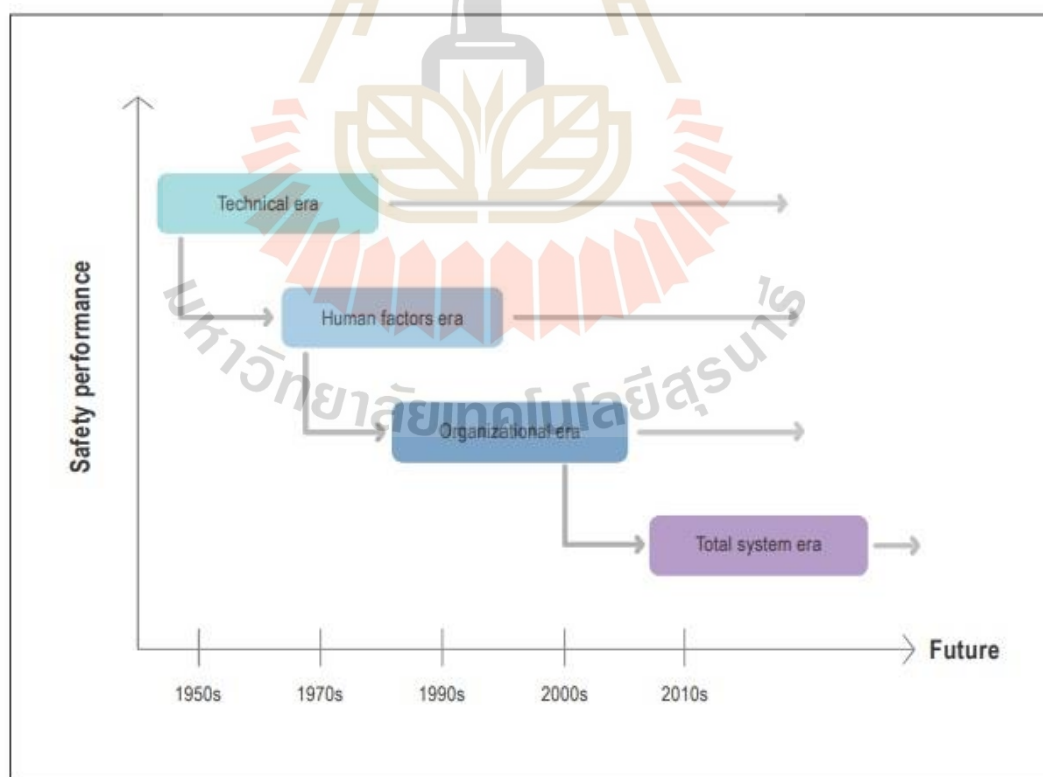
5.2.3) พัฒนาการสื่อสารความเสี่ยงจากสาธารณภัยที่มีประสิทธิภาพ

5.2.4) ส่งเสริมการลงทุนด้านการจัดการความเสี่ยงจากสาธารณภัย
 แบบมีส่วนร่วมจากภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาสังคม ในระดับชาติ จังหวัด อำเภอและ
 องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

5.2.5) เสริมสร้างการมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วนในการจัดการ
 ความเสี่ยงจากสาธารณภัย

2.3 วิวัฒนาการของความปลอดภัยทางการบิน

ความปลอดภัยทางการบิน (Aviation Safety) หมายถึง การปฏิบัติการกิจการบินได้
 สำเร็จโดยที่ไม่มีอุบัติเหตุหรือไม่เกิดการสูญเสียทั้งต่อชีวิตและทรัพย์สินใด ๆ ดังนั้น ความปลอดภัย
 ทางด้านการบินจึงเป็นสิ่งสำคัญที่สุดในการปฏิบัติการบิน ซึ่งวิวัฒนาการของความปลอดภัย
 ทางด้านการบิน (ICAO, 2018) สามารถแบ่งออกได้เป็น 4 ยุค โดยมีรายละเอียดดังภาพที่ 2.2



ภาพที่ 2.2 วิวัฒนาการด้านความปลอดภัย

ที่มา ICAO (2018)

จากภาพที่ 2.2 วิวัฒนาการด้านความปลอดภัยด้านการบินทั้ง 4 ยุค ดังต่อไปนี้

1) ยุคปัจจัยทางด้านเทคนิค (Technical Factors) เริ่มต้นตั้งแต่ปี พ.ศ. 2493 ได้เริ่มมีกิจกรรมทางด้านการบินในยุคแรก ๆ ซึ่งหากเกิดอุบัติเหตุในด้านการบิน ในยุคนี้เราจะมุ่งเน้นหาข้อบกพร่องของตัวอากาศยานหรือเครื่องยนต์เป็นหลักที่จะสามารถให้คำตอบในการเกิดอุบัติเหตุและสามารถนำมาศึกษาปัจจัยด้านความปลอดภัยทางการบิน การศึกษาหาข้อบกพร่องของตัวอากาศยาน จะเน้นการศึกษาด้านปัจจัยทางเทคนิคและความล้มเหลวทางเทคโนโลยีเป็นสำคัญ และในเวลาต่อมาได้มีการให้ความสำคัญในการสอบสวนหาสาเหตุของอากาศยานอุบัติเหตุและได้มีการปรับปรุงปัจจัยทางเทคนิคขึ้น โดยได้มีการปรับปรุงเทคโนโลยีของอากาศยานให้ดีขึ้น จนนำไปสู่จำนวนความถี่ที่ลดลงในการเกิดอากาศยานอุบัติเหตุและมีการจัดการความปลอดภัยทางการบินได้ครอบคลุมตามกฎระเบียบของการปฏิบัติงานและการกำกับดูแลมากขึ้น

2) ยุคปัจจัยมนุษย์ (Human Factors) ยุคนี้เริ่มตั้งแต่ พ.ศ.2513 โดยในช่วงเริ่มต้นยุคนี้ จะเห็นได้ว่าการเกิดอากาศยานอุบัติเหตุมีการลดลงจากยุคแรก เนื่องจากมีการพัฒนาเครื่องยนต์หรืออากาศยานให้มีความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีมากยิ่งขึ้น และยังมีการพัฒนาปรับปรุงกฎระเบียบด้านความปลอดภัยการบินซึ่งเป็นส่วนสำคัญเป็นอย่างมากในการปฏิบัติงาน ที่จะส่งผลให้นักบินสามารถปฏิบัติงานด้านการบินได้อย่างปลอดภัยมากยิ่งขึ้นและในเวลาต่อมา ในยุคที่สองนี้ได้มีการศึกษาและให้ความสำคัญในเรื่องของการศึกษาปัจจัยมนุษย์ที่ส่งผลกระทบต่อหรือมีปัจจัยอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องในด้านของการทำงานระหว่างมนุษย์กับอากาศยาน ซึ่งจากการศึกษา พบว่า ปัจจัยมนุษย์มีส่วนที่สามารถนำไปสู่การค้นหาค้นหาข้อมูลในด้านของความปลอดภัยอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการทำงาน ซึ่งในยุคแรก ๆ ได้มีการลงทุนในการพัฒนาทรัพยากรทางด้านเครื่องยนต์ไปเป็นจำนวนมาก เพื่อใช้ในการลดการเกิดอากาศยานอุบัติเหตุ แต่ในขณะที่เดียวกันในการศึกษายุคนี้ พบว่า ปัจจัยมนุษย์ก็มีผลและถือเป็นอีกหนึ่งปัจจัยที่สำคัญที่มีส่วนทำให้เกิดอากาศยานอุบัติเหตุซ้ำ จึงได้มีการประยุกต์ใช้หลักทฤษฎีทางด้านปัจจัยมนุษย์เข้ามาแก้ไข โดยมุ่งเน้นไปที่บุคคลแต่ยังไม่ได้พิจารณาในส่วนของคุณภาพแวดล้อมหรือปัจจัยภายนอกในการปฏิบัติงาน

3) ยุคปัจจัยขององค์กร (Organizational Factors) เริ่มตั้งแต่ พ.ศ.2533 ในยุคนี้ความปลอดภัยทางการบิน ได้ให้ความสำคัญเรื่องของการจัดการเชิงระบบหรือการจัดการในระบบองค์กรให้มีความสำคัญมากขึ้น เนื่องจากการศึกษาในช่วงนี้ได้ทำการค้นพบว่าบุคลากรที่ทำงานในสภาพแวดล้อมการทำงานที่ซับซ้อน ส่งผลกระทบต่อพฤติกรรมและส่งผลกระทบต่อการทำงานของบุคลากร ทำให้บุคลากรปฏิบัติงานได้ไม่เต็มที่ทำให้เกิดอากาศยานอุบัติเหตุ ในยุคนี้จึงให้ความสำคัญและคำนึงถึงปัจจัยขององค์กรเข้ามาประกอบด้วย อาทิเช่น การบริหารจัดการ วัฒนธรรมในองค์กร นโยบายด้านการบริหารความปลอดภัย การบริหารจัดการการควบคุมความเสี่ยงและการบริหารจัดการสภาพแวดล้อมการทำงาน เป็นต้น หากมีการจัดการในระบบ

องค์กรที่ดีการปฏิบัติงานก็จะดีตามไปด้วยส่งผลให้บุคลากรสามารถปฏิบัติงานได้อย่างเต็มประสิทธิภาพอยู่บนพื้นฐานความปลอดภัย

4) บุคคลรวมปัจจัย (Total System Factor) บุคคลนี้เริ่มต้นตั้งแต่ปี พ.ศ. 2553 ซึ่งหลาย ๑ รัฐในต่างประเทศหรือในหลาย ๆ องค์กรได้นำเอาระบบความปลอดภัยในอดีตมาใช้และได้มีการพัฒนาให้เข้าสู่ความปลอดภัยที่สมบูรณ์ในระดับที่สูงขึ้น อย่างไรก็ตาม ระบบรักษาความปลอดภัยในการบินตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบันเป็นสิ่งที่ได้รับความสนใจอย่างมากและจากการศึกษา พบว่า ปัจจัยต่าง ๆ ที่ได้ศึกษามาแต่ละยุคนี้ไม่ว่าจะเป็นปัจจัยทางเทคนิคปัจจัยมนุษย์และปัจจัยวัฒนธรรมองค์กรนั้นล้วนแล้วแต่มีความสำคัญ และในแต่ละส่วนก็มีความสัมพันธ์ที่เชื่อมโยงกันที่จะส่งผลให้เกิดอากาศยานอุบัติเหตุและจากข้อมูลที่ได้รับการศึกษานั้น จึงนำมาเป็นที่มาของแนวความคิดในการค้นหาความปลอดภัยในการการบินที่จะต้องคำนึงถึงทุก ๆ ปัจจัยและนำปัจจัยทั้งหมดมารวมกันในการวิเคราะห์หาสาเหตุที่แท้จริงเพื่อนำไปสู่การพัฒนาและนำไปสู่วิธีการขจัดปัญหาด้านความปลอดภัยในการบินที่ยั่งยืนต่อไป

2.4 วัฒนธรรมความปลอดภัย

วัฒนธรรมความปลอดภัย (Safety Culture) เป็นผลสืบเนื่องมาจากการที่มีมนุษย์อยู่ในระบบการบิน ซึ่งวัฒนธรรมความปลอดภัยได้รับการอธิบายว่า “เป็นวิธีการที่ผู้คนประพฤติ ปฏิบัติตนเกี่ยวกับความปลอดภัยและความเสี่ยงโดยที่ไม่มีใครบังคับหรือไม่มีใครเฝ้าดู หรือ พูดย่าง ๆ ว่าเป็นการทำด้วยจิตสำนึกด้วยความสมัครใจนั่นเอง” ซึ่งการปฏิบัติที่นั่นสะท้อนให้เห็นถึงการแสดงออกถึงวิธีการที่ผู้บริหารสูงสุดขององค์กร ตลอดจนผู้ปฏิบัติงานในองค์กรคนสุดท้ายได้รับรู้ให้คุณค่าและจัดลำดับความสำคัญด้านความปลอดภัยว่าควรต้องปฏิบัติอย่างไร หรือทำแบบไหน และสะท้อนให้เห็นถึงขอบเขตที่บุคคลและกลุ่มต่าง ๆ รับรู้และให้ความสำคัญ ดังนี้

- 1) ตระหนักถึงความเสี่ยง และอันตรายภายในองค์กร หรือจากภารกิจที่องค์กรได้รับ
- 2) ประพฤติปฏิบัติตนอย่างต่อเนื่องเพื่อรักษามาตรฐาน และเพิ่มความปลอดภัยในการปฏิบัติงาน
- 3) สามารถเข้าถึงทรัพยากรขององค์กรในทุก ๆ ด้าน ที่จำเป็นสำหรับการดำเนินงานที่ปลอดภัย
- 4) เต็มใจและสามารถปรับตัวได้ รวมทั้งรู้ถึงวิธีการที่ถูกต้องเมื่อเผชิญกับปัญหาด้านความปลอดภัย
- 5) เต็มใจที่จะสื่อสารประเด็นด้านความปลอดภัยอย่างตรงไปตรงมา ยึดถือความถูกต้องเป็นหลัก

6) ประเมินพฤติกรรมที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยอย่างสม่ำเสมอทั่วทั้งองค์กร

ทั้งนี้ Annex 19 ได้กำหนดให้ทั้งรัฐและผู้ให้บริการส่งเสริมวัฒนธรรมความปลอดภัยเชิงบวก โดยมีเป้าหมายที่ส่งเสริมการดำเนินการจัดการความปลอดภัยที่มีประสิทธิภาพผ่าน SSP/SMS

2.4.1 วัฒนธรรมความปลอดภัยและการจัดการความปลอดภัย

1) ทุก ๆ องค์กรไม่ว่าองค์กรใด ๆ ก็ตามต้องมี “วัฒนธรรมความปลอดภัย” ที่แตกต่างกันออกไปซึ่งวัฒนธรรมต่าง ๆ เหล่านี้สามารถสะท้อนให้เห็นถึงทัศนคติและพฤติกรรมระดับกลุ่ม ซึ่งองค์กรส่วนใหญ่ก็จะมีวัฒนธรรมองค์กรที่แตกต่างกันแม้แต่ภายในองค์กรเดียวกัน วัฒนธรรมของกลุ่มต่าง ๆ ภายในองค์กรก็ไม่เหมือนกันแต่ละกลุ่มงานอาจมีวิถีคิดที่หลากหลายแตกต่างกันในเรื่องที่เกี่ยวกับความปลอดภัย รวมทั้งการดำเนินการในประเด็นด้านความปลอดภัย ซึ่งรูปแบบก็จะแตกต่างกันออกไปตามความเหมาะสม หรือภารกิจต่าง ๆ ของหน่วยงานในองค์กรนั้น ๆ

2) ค่านิยมด้านความปลอดภัยถูกรวมเข้าไปในแนวทางปฏิบัติโดยผู้บริหารและบุคลากร ส่งผลโดยตรงต่อวิธีการที่สำคัญองค์ประกอบของ SSP และ SMS ได้รับการจัดตั้งขึ้นและมีการปรับปรุงพัฒนา ด้วยเหตุนี้วัฒนธรรมความปลอดภัยจึงส่งผลโดยตรงต่อประสิทธิภาพด้านความปลอดภัย หากมีคนเชื่อว่าความปลอดภัยไม่มีความสำคัญต่อองค์กรหรือไม่มีความสำคัญต่อการปฏิบัติงานที่มากพอ การแก้ปัญหาหรือการตัดสินใจที่เกิดขึ้นก็อาจจะทำให้เกิดความไม่ปลอดภัยต่อองค์กร โดยเฉพาะอย่างยิ่งการถูกมองว่าความเสี่ยงในการปฏิบัติงานถูกมองว่ามีความเสี่ยงต่ำและไม่มีความเสี่ยงหรืออันตรายที่ชัดเจน วัฒนธรรมความปลอดภัยขององค์กรจึงมีอิทธิพลอย่างมากต่อการพัฒนา SSP หรือ SMS และประสิทธิผลของ SSP วัฒนธรรมความปลอดภัยถือได้ว่าเป็นอิทธิพลที่สำคัญที่สุดเพียงอย่างเดียวในการจัดการความปลอดภัย ซึ่งหากองค์กรได้กำหนดมาตรการ ระเบียบข้อบังคับ หรือข้อกำหนดเกี่ยวกับการจัดการด้านความปลอดภัยทั้งหมดแล้ว แต่ไม่มีวัฒนธรรมด้านความปลอดภัยเชิงบวก บุคลากรในองค์กรไม่มีความตระหนักรู้ในเรื่องของความปลอดภัย ไม่มีจิตสำนึกในความเสี่ยง ก็มีแนวโน้มว่าประสิทธิภาพด้านความปลอดภัยนั้นถือว่าไม่มีประสิทธิภาพ

3) เมื่อองค์กรมีวัฒนธรรมความปลอดภัยเชิงบวกและสิ่งนั้นได้รับการสนับสนุนอย่างชัดเจนจากผู้บริหารองค์กรระดับสูงและระดับกลางจะส่งผลให้ฝ่ายบริหาร บุคลากรแนวหน้า รู้สึกถึงความรับผิดชอบร่วมกันในการบรรลุวัตถุประสงค์ด้านความปลอดภัยขององค์กร การจัดการความปลอดภัยที่มีประสิทธิภาพยังสนับสนุนความพยายามในการขับเคลื่อนไปสู่วัฒนธรรม

ความปลอดภัยในเชิงบวกมากขึ้น โดยการเพิ่มความสำคัญให้การสนับสนุนของฝ่ายบริหารมีส่วนร่วมอย่างจริงจังของบุคลากรในการจัดการความเสี่ยงด้านความปลอดภัย

4) วัฒนธรรมด้านความปลอดภัยเชิงบวกต้องอาศัยความไว้วางใจและความเคารพในระดับสูงระหว่างบุคลากรและผู้บริหาร เวลาและความพยายามเป็นสิ่งจำเป็นในการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยเชิงบวก ซึ่งอาจเกิดความเสียหายขึ้นได้ง่ายจากการตัดสินใจหรือการดำเนินการของฝ่ายบริหารที่ผิดพลาดหรือการละเลย เพิกเฉยไม่ดำเนินการ วัฒนธรรมด้านความปลอดภัยเชิงบวกต้องใช้ความพยายามและการส่งเสริมอย่างต่อเนื่อง เมื่อผู้นำหรือผู้บริหารองค์กรในทุกระดับให้การสนับสนุนในด้านการปฏิบัติที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยอย่างจริงจัง มันจะกลายเป็นการกระทำที่เป็นปกติ หรือเป็นระเบียบปฏิบัติประจำในการทำสิ่งต่าง ๆ เหล่านี้ สถานการณ์ในอุดมคติคือ SSP/SMS ที่ดำเนินการอย่างเต็มที่และมีประสิทธิภาพ และมีวัฒนธรรมความปลอดภัยเชิงบวก ดังนั้นวัฒนธรรมความปลอดภัยขององค์กรจึงมักจะถูกมองว่าเป็นภาพสะท้อนของความสมบูรณ์แบบ หรือความมีประสิทธิภาพของ SSP/SMS การจัดการความปลอดภัยที่มีประสิทธิภาพช่วยส่งเสริมวัฒนธรรมความปลอดภัยเชิงบวกและวัฒนธรรมความปลอดภัยเชิงบวกจะส่งผลนำไปสู่การจัดการความปลอดภัยที่มีประสิทธิภาพและมีประสิทธิผล

5) วัฒนธรรมความปลอดภัยและอิทธิพลที่ส่งผลต่อการรายงานความปลอดภัย

5.1) SSP และ SMS จะมีประสิทธิภาพที่ดีได้นั้น ต้องได้รับการสนับสนุนข้อมูลความปลอดภัยที่จำเป็นต่อการจัดการที่มีอยู่ รวมถึงข้อบกพร่องและอันตรายด้านความปลอดภัยที่อาจเกิดขึ้น รวมถึงประเด็นด้านความปลอดภัยที่ระบุโดยบุคลากรผู้ปฏิบัติงาน ความสำเร็จของระบบการรายงานขึ้นอยู่กับข้อมูลที่ได้รับการรายงานเข้ามาอย่างต่อเนื่อง และมีการนำข้อเสนอแนะไปยังองค์กรและบุคคล การปกป้องข้อมูลความปลอดภัยและแหล่งข้อมูลที่เกี่ยวข้องเป็นสิ่งสำคัญเพื่อให้แน่ใจว่ามีข้อมูลอย่างต่อเนื่อง เช่น ระบบการรายงานความปลอดภัยโดยสมัครใจ สิ่งนี้อาจรับรู้ได้ผ่านระบบที่เป็นความลับและไม่ได้ใช้เพื่อวัตถุประสงค์อื่นนอกเหนือจากการรักษาหรือปรับปรุงความปลอดภัย ซึ่งบุคลากรที่เป็นผู้ปฏิบัติงานโดยตรงมักอยู่ใกล้ชิดกับอันตรายหรือมีการรับรู้ในด้านของความปลอดภัยจากการปฏิบัติงานมากที่สุด ดังนั้นระบบการรายงานโดยสมัครใจจึงช่วยให้พวกเขาสามารถระบุอันตรายเหล่านี้ได้อย่างจริงจัง และแนะนำวิธีแก้ไขที่ตรงประเด็นและมีประสิทธิภาพ ในเวลาเดียวกันหน่วยงานกำกับดูแลหรือผู้บริหารสามารถรวบรวมข้อมูลด้านความปลอดภัยที่สำคัญ และสร้างความไว้วางใจกับองค์กร หรือเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานที่รายงานข้อมูล

5.2) องค์กรหรือบุคคลจะเต็มใจ หรือมีความสมัครใจในการรายงานประสบการณ์หรือข้อผิดพลาดของตนเองหรือไม่นั้น ส่วนใหญ่จะขึ้นอยู่กับประโยชน์ ผลกระทบ และข้อเสียที่จะได้รับการรายงานนั้น ๆ ในระบบการรายงานความปลอดภัยอาจจะไม่ระบุชื่อ

หรือจัดให้เป็นความลับ โดยทั่วไปแล้วในระบบการรายงานแบบไม่เปิดเผยตัวตน ผู้รายงานจะไม่ได้ระบุตัวตน ในกรณีนี้จะทำให้ไม่มีโอกาสในการชี้แจงรายละเอียดเพิ่มเติมเกี่ยวกับเนื้อหาของรายงานหรือการให้ข้อเสนอแนะเพิ่มเติมจากสิ่งที่ได้รายงานมา ในระบบการรายงานที่เป็นความลับ ข้อมูลที่ระบุตัวตนใด ๆ ที่เกี่ยวข้องกับผู้รายงาน ผู้ที่จะทราบได้จะมีเฉพาะผู้ดูแลที่ได้รับมอบหมายเท่านั้น หากองค์กรและบุคคลที่รายงานปัญหาด้านความปลอดภัยได้รับการคุ้มครองและได้รับการปฏิบัติอย่างเป็นธรรมและสม่ำเสมอ จะทำให้มีผู้สมัครใจในการรายงานข้อมูล กล่าวที่จะเปิดเผยข้อมูล ข้อเท็จจริงอย่างตรงไปตรงมาและสามารถทำงานร่วมกับหน่วยงานที่มีหน้าที่ในด้านกำกับดูแลหรือนิรภัยการบินหรือหน่วยงานที่จัดตั้งขึ้นมาเพื่อจัดการความเสี่ยงด้านความปลอดภัยที่เกี่ยวข้องได้อย่างมีประสิทธิภาพ

5.3) คาดหวังให้รัฐใช้กฎหมายเพื่อให้เป็นไปตามบทบัญญัติที่ระบุไว้ในภาคผนวก 19 (Annex 19) เพื่อปกป้องข้อมูลความปลอดภัยและแหล่งข้อมูลที่เกี่ยวข้อง ในกรณีของระบบการรายงานโดยสมัครใจ ควรมีการรักษาความปลอดภัยของผู้รายงานหรือผู้ให้ข้อมูล และระบบการรายงานจะดำเนินการตามกฎหมาย คุ้มครองความปลอดภัย นอกจากนี้ องค์กรจำเป็นต้องมีนโยบายทางวินัย กฎระเบียบ ข้อบังคับที่เหมาะสมซึ่งทุกคนสามารถเข้าถึงได้และเข้าใจได้ในวงกว้างทั่วทั้งหน่วยงานหรือองค์กร นโยบายทางวินัย กฎระเบียบ หรือข้อบังคับ ควรระบุอย่างชัดเจนว่าพฤติกรรมใด การกระทำใด หรือการปฏิบัติงานอย่างไรที่ถือว่าไม่เป็นที่ยอมรับหรือขัดต่อระเบียบในด้านความปลอดภัย และองค์กรจะมีการตอบสนองหรือมีมาตรการอย่างไรในการจัดการกับกรณีดังกล่าว ต้องใช้นโยบายทางวินัยอย่างเป็นธรรม สมเหตุสมผล มีการปฏิบัติอย่างสม่ำเสมอ และเป็นไปตามมาตรฐาน สุดท้ายนี้ องค์กรและบุคคลมักจะรายงานประสบการณ์และข้อผิดพลาดของตนเอง ในสภาพแวดล้อมที่เพื่อนร่วมงานหรือผู้บริหาร ผู้บังคับบัญชามีการรับฟังโดยมีจุดประสงค์หลัก คือ การนำไปปรับปรุงพัฒนาไม่ใช่การหาคนผิดเพื่อลงโทษแต่อย่างใด

5.4) องค์กรและบุคคลากรต้องเชื่อว่าพวกเขาจะได้รับการสนับสนุนเมื่อมีการรายงานเพื่อประโยชน์ในด้านความปลอดภัยขององค์กร รวมถึงข้อผิดพลาดในส่วนขององค์กรและส่วนบุคคล การเพิ่มขึ้นของรายงานที่เป็นความลับและการลดลงของรายงานที่ไม่ระบุชื่อ มักจะเป็นตัวบ่งบอกถึงความก้าวหน้าขององค์กรไปสู่วัฒนธรรมความปลอดภัยเชิงบวก

6) วัฒนธรรมความปลอดภัยและความหลากหลายทางวัฒนธรรม

6.1) วัฒนธรรมประจำชาติสร้างความแตกต่างให้มีลักษณะเฉพาะของแต่ละชาติ รวมทั้งบทบาทของปัจเจกบุคคลด้วยภายในสังคม วิธีการกระจายอำนาจ และลำดับความสำคัญระดับชาติที่เกี่ยวกับทรัพยากร ความรับผิดชอบ คุณธรรม วัตถุประสงค์และระบบกฎหมาย

6.2) มุมมองการจัดการความปลอดภัย วัฒนธรรมของชาติมีอิทธิพลต่อ วัฒนธรรมองค์กร และมีบทบาทส่วนใหญ่ในการกำหนดลักษณะและขอบเขตของนโยบาย การบังคับใช้กฎระเบียบ รวมถึงความสัมพันธ์ระหว่างเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจในด้านของการกำกับดูแล กับบุคลากรในองค์กรและขอบเขตข้อมูลด้านความปลอดภัยที่ได้รับการคุ้มครองในทางกลับกัน สิ่งเหล่านี้จะส่งผลกระทบต่อความเต็มใจ ความสมัครใจของบุคลากรในองค์กรรายงานปัญหา ด้านความปลอดภัย

6.3) องค์กรส่วนใหญ่ในปัจจุบันต่างก็มีผู้คนในการเข้ามาปฏิบัติงาน ที่มีภูมิหลังทางวัฒนธรรมที่หลากหลาย และแตกต่างกันไป ซึ่งอาจกำหนดโดยสัญชาติ ชาติพันธุ์ ศาสนา หรือเพศ การปฏิบัติงานและความปลอดภัยด้านการบิน นั้นก็ต้องอาศัยปฏิสัมพันธ์ ที่มีประสิทธิภาพระหว่างกลุ่มวิชาชีพต่าง ๆ ซึ่งแต่ละกลุ่มมีวัฒนธรรมทางวิชาชีพของตนเอง ที่แตกต่างกันไป ดังนั้น วัฒนธรรมความปลอดภัยขององค์กรอาจได้รับผลกระทบอย่างมาก จากภูมิหลังทางวัฒนธรรมที่มีความหลากหลายของสมาชิกในทีมงานหรือผู้ปฏิบัติงานในองค์กร

6.4) การจัดการความปลอดภัยภายในระบบการบิน จึงต้องมีปฏิสัมพันธ์กับการจัดการของบุคลากรที่มีความหลากหลายทางวัฒนธรรม อย่างไรก็ตามเมื่อดำเนินการจัดการ ความปลอดภัย ผู้จัดการควรมีความสามารถที่จะหล่อหลอมผู้ปฏิบัติงาน หรือสมาชิกในองค์กรที่มีความหลากหลายทางวัฒนธรรมให้เป็นทีมที่มีประสิทธิภาพ ขจัดความแตกต่างในการรับรู้ ความเสี่ยงด้านความปลอดภัยที่อาจมาจากความหลากหลายทางวัฒนธรรมที่ต่างกันและ เสริมสร้างความปลอดภัยด้านอื่น ๆ เช่น การสื่อสารรูปแบบความเป็นผู้นำและปฏิสัมพันธ์ระหว่าง ผู้บังคับบัญชาและผู้ใต้บังคับบัญชาเป็นกุญแจสำคัญระดับความสำเร็จจะขึ้นอยู่กับความสามารถ ของผู้บริหารในการส่งเสริม ความเข้าใจร่วมกันในเรื่องความปลอดภัยและบทบาทของแต่ละคน ในการปฏิบัติงานให้มีประสิทธิภาพ โดยไม่คำนึงถึงภูมิหลังทางวัฒนธรรมของแต่ละบุคคล การจัดการความปลอดภัยที่มีประสิทธิภาพต้องอาศัยวัฒนธรรมความปลอดภัยที่ใช้ร่วมกัน ด้วยทุกคนในองค์กรเข้าใจว่าตนได้รับการคาดหวังให้มีพฤติกรรมอย่างไรในเรื่องความปลอดภัย และความเสียง “แม้เมื่อไม่มีใครกำลังดูอยู่” หรือกล่าวได้ว่าเป็นการกระทำโดยสมัครใจทำด้วย จิตใต้สำนึก

7) วัฒนธรรมความปลอดภัยและการเปลี่ยนแปลงองค์กร

การจัดการความปลอดภัย กำหนดให้องค์กรต้องจัดการความเสี่ยง ด้านความปลอดภัยที่เกี่ยวข้องกับองค์กรและการปฏิบัติงานการเปลี่ยนแปลง ความกังวลของ พนักงานเกี่ยวกับปริมาณงาน ความมั่นคงในการทำงานและการเข้าถึงการฝึกอบรมมีส่วนเกี่ยวข้อง กับการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญในองค์กรและอาจส่งผลเสียต่อวัฒนธรรมความปลอดภัยระดับที่

พนักงานรู้สึกว่ามีส่วนร่วมในการพัฒนาการเปลี่ยนแปลงและเข้าใจบทบาทของพวกเขาในกระบวนการนี้จะส่งผลต่อวัฒนธรรมความปลอดภัยด้วย

2.4.2 การพัฒนาวัฒนธรรมความปลอดภัยเชิงบวก

- 1) วัฒนธรรมความปลอดภัยเชิงบวกมีคุณสมบัติ ดังต่อไปนี้
 - 1.1) ผู้จัดการและพนักงานทั้งรายบุคคลและโดยรวมต้องการตัดสินใจและดำเนินการในการที่จะส่งเสริมความปลอดภัย
 - 1.2) บุคคลและกลุ่มติดตามพฤติกรรมที่มีกระบวนการอย่างต่อเนื่องและรับคำติชมของคนอื่น ๆ เพื่อมองหาโอกาสที่จะเปลี่ยนแปลงและปรับปรุงเมื่อสภาพแวดล้อมเปลี่ยนไป
 - 1.3) ผู้บริหารและพนักงานร่วมกันตระหนักถึงอันตราย และความเสี่ยงที่องค์กรต้องเผชิญ รวมถึงกิจกรรมและความจำเป็นในการจัดการความเสี่ยง
 - 1.4) บุคลากรผู้ปฏิบัติงาน ปฏิบัติงานหรือตัดสินใจตามความเชื่อได้อย่างเป็นปกติด้วยความมีจิตสำนึกที่ว่าความปลอดภัยเป็นส่วนหนึ่งของวิธีที่พวกเขาจะต้องให้ความสำคัญเป็นอันดับแรก
 - 1.5) บุคลากรในองค์กร เห็นคุณค่าในการได้รับแจ้งข้อมูลในด้านความปลอดภัย หรือแจ้งให้ผู้อื่นทราบเกี่ยวกับความปลอดภัย
 - 1.6) บุคลากรภายในองค์กรจะมีความเชื่อใจ หรือไว้วางใจกันได้ ตั้งแต่ผู้บริหารองค์กรไปจนถึงผู้ปฏิบัติงานคนสุดท้าย จะเกิดขึ้นได้ด้วยการรายงานข้อมูลเกี่ยวกับประสบการณ์ด้านความปลอดภัย การรายงานข้อผิดพลาด ซึ่งการรายงานข้อมูลเหล่านี้จะต้องได้รับการสนับสนุนเพื่อให้ได้รับการปรับปรุง หรือวิธีการดำเนินการต่างๆ ในอนาคต
- 2) การดำเนินการของผู้บริหารและผู้ปฏิบัติงานสามารถช่วยขับเคลื่อนวัฒนธรรมความปลอดภัยขององค์กรให้เป็นไปในเชิงบวกมากขึ้นได้ (ดังแสดงตารางที่ 2.1) ได้แสดงตัวอย่างประเภทของการจัดการและการดำเนินการของผู้ปฏิบัติงานที่จะสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยเชิงบวกในองค์กร องค์กรควรให้ความสำคัญกับการจัดหาผู้ควบคุม กำกับดูแลและมีมาตรการลงโทษสำหรับผู้ฝ่าฝืน หรือเจตนากระทำความคิดเพื่อส่งเสริมให้วัฒนธรรมความปลอดภัยเชิงบวกบรรลุผลสำเร็จตามเป้าหมายขององค์กรที่ได้วางไว้

ตารางที่ 2.1 ตารางแสดงตัวอย่างประเภทของการจัดการ และการดำเนินการของผู้ปฏิบัติงาน ที่จะสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยเชิงบวกในองค์กร

องค์ประกอบ	คำอธิบายทั่วไป	สิ่งที่ทำได้	สิ่งที่ทำไม่ได้
ความมุ่งมั่น เพื่อความปลอดภัย			
ความมุ่งมั่นในความปลอดภัยสะท้อนถึงขอบเขตของผู้บริหารระดับสูงภายในองค์กรว่ามีทัศนคติที่ดีต่อความปลอดภัยและตระหนักถึงความสำคัญมากน้อยเพียงใดผู้บริหารควรมีความมุ่งมั่นอย่างแท้จริงที่จะบรรลุเป้าหมายในเรื่องของความปลอดภัย คงไว้ซึ่งความปลอดภัยในระดับสูง และควรมีวิธีการที่จะให้แรงจูงใจแก่ผู้ปฏิบัติงาน		1. ผู้บริหารสามารถสร้างวัฒนธรรมองค์กร ที่ไปสู่วัฒนธรรมความปลอดภัย และสร้างความระตือรือร้น รวมถึงจูงใจให้กับผู้ปฏิบัติงาน ให้มีความใส่ใจในความปลอดภัย โดยที่ไม่ใช่แค่การพูด แต่ต้องทำให้เป็นแบบอย่าง	1. การบริหารจัดการ ที่มุ่งเน้นถึงผลประโยชน์ และกำไรมาก่อนเป็นอันดับแรก
		2. ฝ่ายบริหารจัดการ เพิ่มพูนความรู้ งานที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัย (เช่น การฝึกอบรม)	2. การลงทุนในเรื่องของความปลอดภัยมักจะเกิดขึ้นหลังจากที่มีการสูญเสีย หรือเกิดอุบัติเหตุ
		3. มีที่จัดตั้งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการกำกับดูแล การจัดการบริหารจัดการด้านความปลอดภัย เพื่อให้มีการควบคุม กำกับดูแลในเรื่องของความปลอดภัยอย่างต่อเนื่อง	3. ไม่มีการจัดตั้งหน่วยงาน หรือผู้ที่ต้องกำกับดูแลเกี่ยวกับเรื่องของความปลอดภัยอย่างจริงจัง
การปรับตัว			
การปรับตัวสะท้อนถึงขอบเขตที่ผู้ปฏิบัติและผู้บริหารเต็มใจที่จะเรียนรู้จากประสบการณ์ที่ผ่านมา และสามารถรับได้มาตรการหรือการดำเนินการที่จำเป็นเพื่อ		1. ผู้ปฏิบัติงานมีการรายงานข้อมูลด้านความปลอดภัยอย่างจริงจัง เข้มแข็งด้วยความสมัครใจ	1. ไม่มีการรายงานข้อมูลด้านความปลอดภัยจากผู้ปฏิบัติงานในทุกระดับ

ตารางที่ 2.1 ตารางแสดงตัวอย่างประเภทของการจัดการ และการดำเนินการของผู้ปฏิบัติงาน ที่จะสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยเชิงบวกในองค์กร (ต่อ)

องค์ประกอบ	คำอธิบายทั่วไป	สิ่งที่ทำได้	สิ่งที่ทำไม่ได้
การปรับตัว			
เพิ่มระดับในด้านความปลอดภัยภายในองค์กร		และมีการชื่นชมหรือให้รางวัลแก่ผู้ที่รายงานในเรื่องของความปลอดภัยนั้น ๆ ที่เป็นประโยชน์	
		2. ข้อมูลที่ได้รับการรายงาน มีการตรวจสอบ ติดตาม และดำเนินการจัดการแก้ไขอย่างต่อเนื่อง	2. การดำเนินการมักจะเกิดขึ้นหลังจากเกิดอุบัติเหตุหรือเมื่อมีการกำหนดข้อบังคับเท่านั้น
		3. กระบวนการและขั้นตอนในการปฏิบัติงานขององค์กร มีการตั้งคำถามถึงผลกระทบด้านความปลอดภัย (การวิจารณ์ตนเองในระดับสูง)	3. กระบวนการและขั้นตอนขององค์กรถือว่าเพียงพอตราบดีที่ไม่มีอุบัติเหตุเกิดขึ้น (ความพึงพอใจหรือขาดการวิจารณ์ตนเอง)
		4. มีการสาธิตและปฏิบัติตามแนวทางเชิงรุกที่ชัดเจน เพื่อความปลอดภัย	4. แม้จะเกิดอุบัติเหตุขึ้น องค์กรก็ไม่เต็มใจที่จะตั้งคำถามกับตัวเอง
			5. วิธีการเชิงรับเพื่อความปลอดภัย คือการสาธิตและปฏิบัติตาม
การตระหนักรู้			
ความตระหนักรู้จะสะท้อนถึงขอบเขตความจริงจังที่ผู้ปฏิบัติงานและผู้บริหาร มีความตระหนักรู้ถึงความเสี่ยงด้านการบินในภารกิจหน้าที่ขององค์กร หรือหน่วยงานที่		1. มีการกำหนดวิธีการระบุอันตรายอย่างมีประสิทธิภาพ	1. ไม่มีความพยายามในการระบุอันตราย

ตารางที่ 2.1 ตารางแสดงตัวอย่างประเภทของการจัดการ และการดำเนินการของผู้ปฏิบัติงาน ที่จะสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยเชิงบวกในองค์กร (ต่อ)

องค์ประกอบ	คำอธิบายทั่วไป	สิ่งที่ทำได้	สิ่งที่ทำไม่ได้
การตระหนักรู้ (ต่อ)			
ได้รับมอบหมายอยู่จากมุมมองของรัฐบุคลากรตระหนักถึงความเสี่ยงด้านความปลอดภัยที่เกิดจากการปฏิบัติหน้าที่ของตนเอง และภารกิจขององค์กรที่ได้รับผิดชอบอยู่ ผู้ปฏิบัติงานและผู้บริหารควรระมัดระวังอย่างมาก และมีความต่อเนื่องเกี่ยวกับประเด็นด้านความปลอดภัย	2. สอบสวนหาสาเหตุที่แท้จริง	2. การสืบสวนหาสาเหตุทำเพียงแค่หาสาเหตุจากปลายเหตุแทนที่จะค้นหาสาเหตุที่แท้จริง	
	3. องค์กรคอยติดตามการปรับปรุงด้านความปลอดภัยที่สำคัญ และปรับตัวตามความจำเป็น	3. องค์กรไม่ปรับปรุงในเรื่องของด้านความปลอดภัยให้ทันสมัยต่อเหตุการณ์	
	4. องค์กรมีการประเมินอย่างเป็นระบบมีการปรับปรุงในด้านของความปลอดภัย และระบบด้านความปลอดภัยที่มีอยู่นั้นยังสามารถใช้งานอย่างมีประสิทธิภาพหรือไม่	4. องค์กรไม่มีการประเมินว่ามีการปรับปรุงความปลอดภัยอย่างเหมาะสมหรือไม่	
	5. ผู้ปฏิบัติงานในองค์กรมีความตระหนักถึงความเสี่ยงด้านความปลอดภัยที่อาจเกิดขึ้นจากการกระทำส่วนบุคคลหรือจากการปฏิบัติภารกิจของหน่วยงาน	5. บุคคลในองค์กรไม่มีความตระหนักถึงความเสี่ยงด้านความปลอดภัยที่อาจเกิดจากการกระทำของแต่ละบุคคล หรือจากการดำเนินงานขององค์กร	
		6. ข้อมูลความปลอดภัยถูกรวบรวมไว้แต่ไม่ได้นำวิเคราะห์หรือดำเนินการใดๆ	

ตารางที่ 2.1 ตารางแสดงตัวอย่างประเภทของการจัดการ และการดำเนินการของผู้ปฏิบัติงาน ที่จะสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยเชิงบวกในองค์กร (ต่อ)

องค์ประกอบ	คำอธิบายทั่วไป	สิ่งที่ทำได้	สิ่งที่ทำไม่ได้
พฤติกรรมที่เกี่ยวกับความปลอดภัย			
พฤติกรรมที่เกี่ยวกับความปลอดภัยสะท้อนถึงขอบเขตด้านของพฤติกรรมในทุกระดับขององค์กร เช่น การรักษาและปรับปรุงระดับความปลอดภัย ความสำคัญของความปลอดภัยควรได้รับการยอมรับ ควรมีการกำหนดกระบวนการและขั้นตอนที่จำเป็นในการบำรุงรักษา	1. ผู้ปฏิบัติงานมีแรงจูงใจในการปฏิบัติตนอย่างปลอดภัยและเป็นแบบอย่างที่ดี	1. ไม่มีลงโทษผู้ที่กระทำพฤติกรรมที่ไม่ปลอดภัยโดยเจตนา อาจเป็นเพราะเพื่อประโยชน์ของตนเองหรือผลประโยชน์อื่น ๆ	
	2. มีติดตามการปฏิบัติ หรือพฤติกรรมด้านความปลอดภัยอย่างต่อเนื่อง	2. สภาพการทำงาน ทำให้เกิดพฤติกรรมหรือแนวทางไปในทิศทางที่เป็นอันตรายต่อความปลอดภัยในการบิน	
	3. ผู้บริหารตลอดจนผู้ปฏิบัติงานจะต้องไม่ยอมรับพฤติกรรมหรือการกระทำที่ไม่ปลอดภัยโดยเจตนา	3. ไม่มีการตรวจสอบความปลอดภัยในการบินจากภารกิจขององค์กรที่ได้รับ	
	4. สภาพการทำงานในการบินต้องมีสิ่งรองรับในความปลอดภัยตลอดเวลา	4. ไม่มีการวิจารณ์เชิงสร้างสรรค์เพื่อประโยชน์ความปลอดภัยในการบิน	
	5. ผู้ปฏิบัติงานในองค์กรมีความตระหนักดีถึงความเสี่ยงด้านความปลอดภัยที่อาจเกิดขึ้นจากการกระทำส่วนบุคคล หรือจากการปฏิบัติภารกิจของหน่วยงาน		

ตารางที่ 2.1 ตารางแสดงตัวอย่างประเภทของการจัดการ และการดำเนินการของผู้ปฏิบัติงาน ที่จะสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยเชิงบวกในองค์กร (ต่อ)

องค์ประกอบ	คำอธิบายทั่วไป	สิ่งที่ทำได้	สิ่งที่ทำไม่ได้
ด้านข้อมูลข่าวสาร			
ข้อมูลสะท้อนถึงขอบเขตที่ข้อมูลถูกแจกจ่ายให้กับบุคคลที่จำเป็นทั้งหมดภายในองค์กร ควรเปิดใช้งานและสนับสนุนให้พนักงานรายงานข้อกังวลในด้านของความปลอดภัยในการบินและข้อเสนอแนะเกี่ยวกับรายงานของบุคคลในองค์กร ข้อมูลการทำงานที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยในการบินจะต้องมีการสื่อสารอย่างมีความหมายกับคนที่เหมาะสม เพื่อหลีกเลี่ยงการสื่อสารที่ผิดพลาด ที่อาจนำไปสู่สถานการณ์ และผลที่ตามมาของระบบการบินที่เป็นอันตราย รัฐเปิดให้แบ่งปันข้อมูลด้านความปลอดภัยการบินแก่ผู้ให้บริการทุกราย	1. มีสภาพแวดล้อมการรายงานความปลอดภัยที่เปิดกว้างและยุติธรรม	1. สภาพแวดล้อมการรายงานความปลอดภัยที่มุ่งเน้นไปที่กล่าวโทษอย่างชัดเจน	
	2. ผู้ปฏิบัติงานจะได้รับข้อมูลเกี่ยวข้องกับความปลอดภัยในเวลาที่เหมาะสม เพื่อให้สามารถดำเนินการปฏิบัติงาน หรือตัดสินใจได้อย่างปลอดภัย	2. ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยถูกระงับหรือปิดบัง	
	3. ผู้บริหารหรือบังคับบัญชาควรที่จะมีตรวจสอบอย่างสม่ำเสมอ ว่าข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยมีความเข้าใจ และทุกคนในองค์กรสามารถปฏิบัติตามหรือไม่	3. การสื่อสารด้านความปลอดภัยไม่ได้รับการตรวจสอบประสิทธิภาพ ความถูกต้อง	
	4. มีการถ่ายทอดความรู้ และการฝึกอบรมเกี่ยวกับความปลอดภัยในการบินอย่างจริงจัง (เช่น การแบ่งปันบทเรียนที่ได้รับ)	4. ไม่มีการถ่ายทอดความรู้ หรือการฝึกอบรมให้กับผู้ปฏิบัติงาน หรือบุคลากรในองค์กร	

ตารางที่ 2.1 ตารางแสดงตัวอย่างประเภทของการจัดการ และการดำเนินการของผู้ปฏิบัติงาน ที่จะสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยเชิงบวกในองค์กร (ต่อ)

องค์ประกอบ	คำอธิบายทั่วไป	สิ่งที่ทำได้	สิ่งที่ทำไม่ได้
ความเชื่อมั่น			
<p>การมีส่วนร่วมของบุคลากรในองค์กร ในด้านความปลอดภัยจะเติบโตในสภาพแวดล้อมการรายงานที่มีการส่งเสริมความไว้วางใจ - เชื่อว่าการกระทำหรือการละเว้น สอดคล้องกับการฝึกอบรม และประสบการณ์ของพวกเขาจะไม่ถูกลงโทษ แนวทางที่ใช้การได้คือใช้การทดสอบความสมเหตุสมผล กล่าวคือ มีเหตุผลหรือไม่ที่มีประสบการณ์และการฝึกอบรมในระดับเดียวกัน อาจทำแบบเดียวกัน สภาพแวดล้อมดังกล่าวเป็นพื้นฐานของการรายงานความปลอดภัยที่มีประสิทธิผลและประสิทธิผล ซึ่งระบบการรายงานความปลอดภัยที่มีประสิทธิภาพช่วยให้แน่ใจว่าบุคลากร ผู้ปฏิบัติงาน ยินดีที่จะรายงานข้อผิดพลาดจากประสบการณ์ของตน เพื่อให้หน่วยงาน หรือผู้ที่มีหน้าที่กำกับดูแลสามารถเข้าถึงข้อมูลที่เกี่ยวข้อง ซึ่งจำเป็นต่อการแก้ไขข้อบกพร่องจากอันตราย ในด้านความปลอดภัยที่มีอยู่ที่จะเกิดขึ้นได้</p>	<p>1. มีความแตกต่างระหว่างพฤติกรรมที่ยอมรับได้และพฤติกรรมที่ยอมรับไม่ได้ ซึ่งพนักงานทุกคนทราบดี</p>	<p>1. ไม่สามารถแยกแยะได้ว่าการกระทำสิ่งไหนถูกสิ่งไหนผิด</p>	
	<p>2. การสอบสวนเหตุการณ์ (รวมถึงอุบัติเหตุและอุบัติการณ์) จะต้องพิจารณาจากตัวบุคคล และปัจจัยองค์กร</p>	<p>2. มีระบบการลงโทษที่เข้มงวดมากเกินไปสำหรับผู้ที่ทำความผิดโดยไม่ได้เจตนา</p>	
	<p>3. ประสิทธิภาพความปลอดภัยการบินที่ดีเป็นที่ยอมรับและควรมีการให้รางวัลเป็นประจำ เพื่อเป็นขวัญกำลังใจการปฏิบัติที่ดี</p>	<p>3. การสอบสวนอุบัติเหตุหรืออุบัติการณ์มุ่งเน้นไปเพียงแค่ปัจจัยใดปัจจัยหนึ่งเท่านั้น</p>	
	<p>4. บุคคลในองค์กรทุกระดับมีความเต็มใจที่จะรายงานเหตุการณ์ที่พวกเขาเกี่ยวข้อง</p>	<p>4. ประสิทธิภาพด้านความปลอดภัยที่ดีและพฤติกรรมที่ปลอดภัยถือเป็นเรื่องปกติ ไม่มีการยกย่องหรือให้รางวัลแก่ผู้ทำความดี</p>	

ตารางที่ 2.1 ตารางแสดงตัวอย่างประเภทของการจัดการ และการดำเนินการของผู้ปฏิบัติงาน ที่จะสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยเชิงบวกในองค์กร (ต่อ)

องค์ประกอบ	คำอธิบายทั่วไป	สิ่งที่ทำได้	สิ่งที่ทำไม่ได้
ความเชื่อมั่น (ต่อ)			
	ระบบเหล่านี้สามารถสร้างสภาพแวดล้อมให้บุคลากรผู้ปฏิบัติงานมีความมั่นใจได้ว่า ข้อมูลความปลอดภัยที่ได้รายงานไป จะถูกนำไปใช้เพื่อปรับปรุงความปลอดภัยโดยเฉพาะ		

3) การตรวจสอบ และติดตามวัฒนธรรมความปลอดภัยขององค์กร

3.1) วัฒนธรรมความปลอดภัยอยู่ภายใต้อิทธิพลองค์กร และปัจจัยมากมายหลายอย่างที่เข้ามาเกี่ยวข้อง องค์กรอาจจะเลือกประเมินวัฒนธรรมความปลอดภัยของตนเพื่อวัตถุประสงค์ดังนี้

3.1.1) เพื่อให้มีความเข้าใจในความตระหนักรู้ของผู้คนที่มิต้ององค์กร และเห็นคุณค่าในความสำเร็จของความปลอดภัย

3.1.2) เพื่อตรวจสอบจุดแข็ง และจุดอ่อน ของระบบความปลอดภัย และวัฒนธรรมองค์กรที่มีอยู่

3.1.3) เพื่อระบุความแตกต่างระหว่างกลุ่มผู้ปฏิบัติงานต่างๆ (วัฒนธรรมย่อย) ภายในองค์กร

3.1.4) ตรวจสอบการเปลี่ยนแปลงเมื่อเวลาผ่านไป (เช่น เพื่อตรวจสอบการตอบสนองต่อการเปลี่ยนแปลงขององค์กรที่สำคัญ เช่น หลังเกิดอุบัติเหตุ การเปลี่ยนแปลงผู้บริหารระดับสูง หรือการจัดการความสัมพันธ์ทางอุตสาหกรรมที่เปลี่ยนแปลงไป)

3.2) มีเครื่องมือหลายอย่างที่ใช้ในการประเมินประสิทธิภาพวัฒนธรรมความปลอดภัย ซึ่งมักจะใช้ร่วมกัน ได้แก่

3.2.1) แบบสอบถาม

3.2.2) สัมภาษณ์และสนทนากลุ่ม

3.2.3) การตั้งข้อสังเกต

3.2.4) ตรวจสอบจากเอกสาร

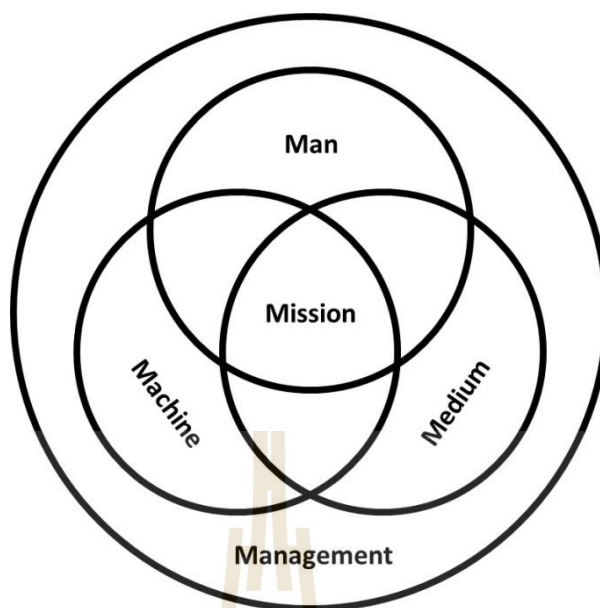
3.3) การประเมินความสมบูรณ์แบบ และประสิทธิภาพของวัฒนธรรมความปลอดภัย ที่สามารถให้ข้อมูลเชิงลึกที่มีคุณค่า ซึ่งนำไปสู่การดำเนินการโดยฝ่ายบริหารที่จะส่งเสริมถึงพฤติกรรมด้านความปลอดภัยที่ต้องการ ควรสังเกตว่าการประเมินดังกล่าวมีระดับของมุมมองหรือข้อคิดเห็นของแต่ละบุคคล และอาจจะสะท้อนถึงมุมมอง และการรับรู้ของผู้ที่เกี่ยวข้องในช่วงเวลาหนึ่งเท่านั้น นอกจากนี้ การให้คะแนนความสมบูรณ์ของวัฒนธรรมความปลอดภัย อาจมีผลที่จะตามมาโดยไม่ได้ตั้งใจ โดยการสนับสนุนให้องค์กรพยายามทำคะแนนที่ “ถูกต้อง” โดยไม่ได้ตั้งใจแทนที่จะทำงานร่วมกันเพื่อทำความเข้าใจและปรับปรุงวัฒนธรรมความปลอดภัย

2.5 แนวความคิดที่เกี่ยวข้องกับปัจจัยเสี่ยงในการเกิดอากาศยานอุบัติเหตุ

การปฏิบัติภารกิจของหน่วยบิน เป็นการปฏิบัติงานที่ต้องเผชิญกับความเสี่ยงตลอดเวลา จึงจำเป็นต้องทำการศึกษาค้นคว้า วิจัยเกี่ยวกับแนวคิดที่เกี่ยวข้องกับปัจจัยเสี่ยงที่จะเกิดขึ้น เพื่อที่จะได้ทราบถึงสาเหตุการเกิดความเสี่ยงและปัจจัยความเสี่ยงในสถานการณ์ที่จะเกิดขึ้น ซึ่งแนวคิดที่เกี่ยวข้องกับปัจจัยเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ มีดังนี้

2.5.1 ปัจจัยของการเกิดอากาศยานอุบัติเหตุ 5 ประการ (The 5M-Model)

ปัจจัยของการเกิดอากาศยานอุบัติเหตุ 5 ประการ (The 5-M Model) เป็นทฤษฎีแบบจำลองที่ใช้ทำการวิเคราะห์เพื่ออธิบายถึงปัจจัย หรือสาเหตุที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ โดยแบบจำลองนี้มีกรอบพื้นฐานสำหรับการวิเคราะห์ระบบ และมีการกำหนดความสัมพันธ์ในด้านปัจจัยต่าง ๆ ที่ประกอบกันขึ้นมาเพื่อปฏิบัติภารกิจต่าง ๆ เมื่อต้องการวิเคราะห์ถึงสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ หรือวิธีการป้องกันอุบัติเหตุในแบบต่าง ๆ แบบจำลอง 5M-Model จะทำหน้าที่เป็นใบรายการตรวจสอบ เพื่อให้แน่ใจว่าปัจจัยต่างๆ ได้รับการพิจารณาเรียบร้อยแล้ว ซึ่งองค์ประกอบของแบบจำลอง 5M-Model ประกอบด้วย คน (Man) เครื่องจักรกล (Machine) สื่อกลาง (Medium) ภารกิจ (Mission) และการบริหารจัดการ (Management) โดยที่คนเครื่องจักรหรืออากาศยาน และสภาพแวดล้อมปฏิสัมพันธ์กันเพื่อให้ภารกิจสำเร็จ หรือในบางครั้งที่มีความล้มเหลวจากการปฏิบัติภารกิจ การมีปฏิสัมพันธ์ในระหว่างปัจจัยต่าง ๆ จะมากหรือน้อยนั้นเป็นคุณลักษณะของแต่ละองค์ประกอบซึ่งก็ต้องพัฒนาไปตามระบบ การจัดเตรียมระเบียบวิธีปฏิบัติ กฎเกณฑ์ และข้อบังคับไว้สำหรับการควบคุมกำกับดูแลในความสัมพันธ์ในระหว่างปัจจัยต่าง ๆ ดังภาพที่ 2.3



ภาพที่ 2.3 The 5M-Model

ที่มา FAA, System safety handbook (2000)

จากภาพที่ 2.3 แบบจำลอง The 5M-Model แสดงให้เห็นว่าการทับซ้อนระหว่างปัจจัยมนุษย์ (Man) เครื่องจักร (Machine) และสภาพแวดล้อม (Media) นั้นมีความสัมพันธ์ที่เป็นนัยสำคัญอยู่ เพราะปัจจัยเหล่านี้มีความเกี่ยวเนื่องกันโดยตรง แต่ปัจจัยวิกฤตคือการจัดการ (Management) เพราะการจัดการเป็นตัวแปรสำคัญที่จะเป็นตัวกำหนดว่าปัจจัยอื่น ๆ จะมีความสัมพันธ์เกี่ยวเนื่องกันอย่างไร ไปในทิศทางไหน เมื่อใดที่ภารกิจเกิดความล้มเหลวไม่สำเร็จตามวัตถุประสงค์หรือเป้าหมาย มีความสูญเสียเกิดขึ้น ระบบจะต้องได้รับการวิเคราะห์ข้อมูลลงในแบบจำลองเพื่อดูการปฏิสัมพันธ์กันระหว่าง 5M นี้ และข้อมูลเหล่านั้นจะต้องมีการประเมินอย่างละเอียด การจัดการมักจะเป็นปัจจัยที่สามารถควบคุมความสำเร็จหรือความล้มเหลวเกี่ยวข้องการปฏิบัติการกิจได้ สำหรับรายละเอียดของแบบจำลอง The 5M-Model ในแต่ละส่วนมีดังนี้

1) คน (Man) เป็นหนึ่งในปัจจัยตัวสำคัญเพราะมีความแปรปรวน เปลี่ยนแปลงค่อนข้างสูงและความเสี่ยงส่วนมากมักจะเกิดมาจากคนแทบทั้งสิ้น โดยมีองค์ประกอบดังนี้

1.1) การคัดเลือก ซึ่งการคัดเลือกบุคลากร หรือบุคคลเข้ามาปฏิบัติงานหรือภารกิจนั้นมีความสำคัญเป็นอย่างมากทั้งในด้านพื้นฐานความรู้ สภาพร่างกาย จิตใจ รวมไปถึงทัศนคติที่เหมาะสม กระบวนการในการฝึกอบรมที่เป็นมาตรฐาน และมีความเหมาะสมต่อการปฏิบัติการกิจเมื่อสำเร็จการศึกษาออกไปปฏิบัติงาน รวมถึงทักษะความชำนาญในงานที่ต้องปฏิบัติและความเข้าใจในกฎระเบียบข้อปฏิบัติ ข้อเสนอแนะต่างๆจนเกิดเป็นอุปนิสัยที่พึงประสงค์ในตัวบุคคลที่พร้อมและเหมาะสมกับการปฏิบัติงานในรูปแบบนั้น ๆ

1.2) สมรรถนะบุคคล หมายถึง ความสามารถในการรับรู้ เรียนรู้ ความสนใจ ความตั้งใจรวมถึงความสามารถในการแบกรับความกดดันในการปฏิบัติงาน จากผู้บังคับบัญชาและความคาดหวังในผลสำเร็จจากการปฏิบัติภารกิจ ความเชื่อมั่นและทักษะ ในการปรับตัวให้เข้ากับบริบทความเหมาะสมของงานและหน้าที่ของตน สามารถทนทานรับมือต่อ ความเหน็ดเหนื่อยจากการปฏิบัติงานให้อยู่บนพื้นฐานของความปลอดภัย และมีแรงจูงใจในการทำงาน อยู่เสมอ

1.3) ปัจจัยส่วนบุคคล จะเกี่ยวเนื่องกับความพึงพอใจกับงานที่ทำ ความคาดหวังในด้านต่าง ๆ รวมถึงค่านิยม สังคมรอบด้าน ความกดดันจากผู้บังคับบัญชา การมีวินัย ในตัวเอง รวมถึงการรับรู้หรือเรียนรู้เกี่ยวกับงาน รวมถึงทักษะการติดต่อประสานงานและการมีส่วนร่วมอยู่ในสังคมได้

2) ด้านสภาพแวดล้อม (Media) ส่วนมากผลกระทบ หรือสิ่งที่ส่งผลมาจาก สิ่งแวดล้อมโดยตรง ได้แก่

2.1) สภาพภูมิอากาศและภูมิประเทศ ได้แก่ ลมฟ้าอากาศ ทัศนวิสัยในการมองเห็น ข้อจำกัดในภูมิประเทศที่ต้องไปปฏิบัติงาน เป็นต้น

2.2) สิ่งแวดล้อมในการปฏิบัติภารกิจ ได้แก่ ความกดดันและความคาดหวัง ในผลสำเร็จของการปฏิบัติภารกิจ ความกดดันจากผู้บังคับบัญชา และความกดดันในอันตรายหรือ ความเสี่ยงของภารกิจที่จะต้องปฏิบัติ

2.3) ปัญหาสุขภาพที่เกิดจากสิ่งแวดล้อม เช่น คุณภาพของสภาพอากาศที่ต้อง ไปปฏิบัติงาน สิ่งปนเปื้อน สารเคมี ที่เป็นความเสี่ยงต่อผู้ปฏิบัติงาน

2.4) สิ่งแวดล้อมที่ให้การสนับสนุนในการปฏิบัติงาน เช่น การให้ความช่วยเหลือสนับสนุนจากผู้บังคับบัญชา การให้ข้อมูลที่สนับสนุนความสำเร็จในการปฏิบัติภารกิจ เช่น ข่าวสภาพอากาศ การให้ข่าวในสภาพภูมิประเทศที่ต้องไปปฏิบัติงาน เป็นต้น

3) เครื่องจักรหรืออากาศยาน (Machine) เป็นสิ่งอุปกรณ์ที่เราใช้ในการปฏิบัติ ภารกิจ ซึ่งมีข้อจำกัดและมีปฏิสัมพันธ์กับคนโดยตรง โดยมีองค์ประกอบสำคัญดังนี้

3.1) สมรรถนะของอากาศยาน หมายถึง ความน่าเชื่อถือในระบบการทำงาน ระบบเครื่องยนต์กลไกต่าง ๆ ว่ามีความเป็นมาตรฐาน หรือมีความน่าเชื่อถือ มีความปลอดภัยใน การใช้งานหรือไม่

3.2) การบำรุงรักษา หมายถึงความพร้อมในด้านกำลังพล ทักษะความรู้ ความเป็นมาตรฐาน รวมไปถึงความพร้อมในการส่งกำลังบำรุงในเรื่องที่เกี่ยวกับอะไหล่ ชิ้นส่วนอุปกรณ์ในการซ่อมบำรุง เป็นต้น

3.3) การส่งกำลังบำรุง หมายถึง เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการในด้านต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น งบประมาณ การจัดซื้อจัดหาอะไหล่และอุปกรณ์ในการซ่อมบำรุง ค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษา รวมไปถึงงบประมาณที่ต้องใช้จ่ายในการออกปฏิบัติการกิจแต่ละครั้ง

3.4) ข้อมูลทางด้านเทคนิค เช่น ความถูกต้องชัดเจนในทุก ๆ อย่างใน ส่วนที่เกี่ยวข้องกับอากาศยาน รวมไปถึงความพร้อมในการปฏิบัติงานของอากาศยาน

4) การจัดการ (Management) หมายถึง การกำกับดูแล บริหารจัดการด้วย กระบวนการที่กำหนดมาตรฐาน ระเบียบการปฏิบัติ ขั้นตอนการปฏิบัติงาน รวมไปถึง การควบคุมดูแล ซึ่งการจัดการจะให้วิธีการและกฎระเบียบข้อบังคับเพื่อควบคุมดูแลการปฏิบัติงาน ในระหว่างปัจจัยต่าง ๆ แต่ที่ใช้ว่าการจัดการจะสามารถควบคุมทุกองค์ประกอบของแต่ละปัจจัยใน ระบบได้อย่างสมบูรณ์ เช่น สภาพลมฟ้าอากาศ ซึ่งเป็นสิ่งที่อยู่เหนือการควบคุมได้ ซึ่งองค์ประกอบ ของการจัดการ ดังนี้

4.1) มาตรฐาน เช่น มาตรฐานในงานด้านต่าง ๆ นโยบาย การออกคำสั่ง กฎระเบียบ รวมไปถึงข้อตกลงเกี่ยวกับหลักนิยามต่าง ๆ

4.2) ระเบียบปฏิบัติ เช่น คู่มือการใช้งาน ระเบียบปฏิบัติประจำของหน่วย เป็นต้น

4.3) ส่วนควบคุมกำกับดูแล เช่น กฎข้อบังคับในบทลงโทษในการกระทำ ความผิด ข้อห้ามต่าง ๆ ในการปฏิบัติงาน เป็นต้น

5) ภารกิจ (Mission) การปฏิบัติงานให้ประสบความสำเร็จในภารกิจนั้น วิธีการปฏิบัติจะต้องถูกกำหนดไว้ด้วยจุดประสงค์ วัตถุประสงค์ ซึ่งมีความซับซ้อน ยากต่อ การทำความเข้าใจ หรือกำหนดไว้อย่างชัดเจนเป็นคู่มือให้ฝ่ายต่อการใช้งาน ซึ่งก็เป็นผลของ การปฏิสัมพันธ์กันระหว่าง 4M นั่นเอง นั่นก็คือ คน สภาพแวดล้อม เครื่องจักร และการจัดการ

2.5.2 ทฤษฎีมนุษย์ปัจจัย กับแนวคิดแบบจำลองเชลล์ (SHEL Model)

เป็นแนวความคิดที่พัฒนาขึ้นครั้งแรกโดย Professor Elwyn Edwards ในปี พ.ศ. 2515 เป็นการนำแนวความคิดในเรื่องของ คน เครื่องจักร และสิ่งแวดล้อมในการ เข้ามาทำงานร่วมกัน แล้วนำมาประยุกต์ใช้ ต่อมาในปี พ.ศ. 2518 กับต้น Hawkin ได้นำมาประยุกต์เพิ่มเติมเป็นรูปแบบ ไดอะแกรมรูปสี่เหลี่ยม ดังภาพที่ 2.4 ซึ่งจะช่วยให้เห็นถึงความสัมพันธ์ระหว่างคนกับองค์ประกอบ ต่าง ๆ ในระบบ ซึ่งในปัจจุบันได้เป็นที่ยอมรับและได้กำหนดเป็นข้อแนะนำจาก องค์การการบิน พลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ตั้งแต่ พ.ศ.2535 เพื่อให้ใช้เป็นกรอบแนวคิดที่ใช้ในการวิเคราะห์ หารมนุษย์ปัจจัยในอุตสาหกรรมการบิน โดยตัวย่ออักษร SHEL ย่อมาจาก S=Software, H = Hardware, E= Environment, และ L= Liveware บางครั้งอาจเขียนเป็น SHELL ก็ได้ องค์ประกอบของ SHEL Model

ซึ่งประกอบรวมอยู่ด้วยกัน 5 ส่วน เมื่อนำมาใช้วิเคราะห์ในทางการบินแล้วจะมีความหมายต่าง ๆ ดังนี้

- 1) Software (S) หมายถึง วิธีการปฏิบัติต่าง ๆ คู่มือ กฎระเบียบในการทำงาน เป็นต้น
- 2) Hardware (H) หมายถึง เครื่องจักร อากาศยาน อุปกรณ์และเครื่องมือต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องในการปฏิบัติงาน
- 3) Environment (E) หมายถึง สภาพแวดล้อมที่อยู่รอบ ๆ ในการปฏิบัติงาน เช่น สภาพอากาศ ภูมิประเทศ รวมไปถึงผลกระทบจากนโยบายการบริหารจัดการภายในองค์กรด้วย
- 4) Liveware (L) หมายถึง มนุษย์ที่ปฏิบัติงาน เพื่อนร่วมงาน รวมไปถึงบุคคลอื่นที่เกี่ยวข้องในการทำงาน



ภาพที่ 2.4 SHELL Model

ที่มา ICAO, 2018

จากแบบจำลอง SHELL Model จะพบว่า องค์ประกอบสำคัญของแบบจำลองนี้จะให้ความสำคัญอยู่ที่มนุษย์เป็นหลักเนื่องจากมนุษย์เป็นศูนย์กลางของแบบจำลอง และเมื่อได้พิจารณาในทุก ๆ องค์ประกอบแล้ว จะพบว่า องค์ประกอบด้านมนุษย์ปัจจัยเป็นองค์ประกอบที่คาดการณ์หรือคาดเดาได้ยากที่สุด เนื่องจากมนุษย์มีความอ่อนไหวได้ง่ายต่อปัจจัยภายใน เช่น ความเหนื่อยล้า อ่อนเพลีย และปัจจัยภายนอก เช่น ภูมิประเทศ ลมฟ้าอากาศ มากที่สุด ดังนั้น มนุษย์เป็นปัจจัยขององค์ประกอบที่มีประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานที่ไม่แน่นอน จึงทำให้การปฏิสัมพันธ์ระหว่างองค์ประกอบด้านมนุษย์ปัจจัยกับองค์ประกอบด้านอื่น ๆ นั้นมีความแปรผกผันหรือไม่เป็นไปอย่างราบรื่น ซึ่งเห็นได้จากขอบของกล่องที่เป็นรอยหยัก (ดังแสดงภาพที่ 2.4) การปฏิบัติงานต่าง ๆ จะต้องหลีกเลี่ยงความเครียดที่จะเกิดจากการปฏิสัมพันธ์ที่ไม่เป็นไปอย่างราบรื่นสำหรับ

การปฏิสัมพันธ์ดังกล่าวนี้ เมื่ออธิบายในมุมมองของระบบที่เกี่ยวข้องกับผลสำเร็จในการปฏิบัติด้านการบินแล้ว จะมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

1) Liveware-Hardware (L-H) เป็นการทำงานร่วมกันระหว่างมนุษย์และเครื่องจักรหรืออากาศยาน ในส่วนนี้เป็นสาเหตุหลักที่มักจะพูดถึงในเรื่องของมนุษย์ปัจจัย เป็นการพิจารณาถึงเรื่องการทำงานของมนุษย์กับอุปกรณ์รอบ ๆ ตัว เช่น การเลือกใช้แบบอากาศยานออกปฏิบัติงานมีความเหมาะสมกับภารกิจหรือไม่ ผู้ปฏิบัติงานมีความรู้ความเข้าใจ ความชำนาญกับอากาศยานมากน้อยเพียงใด เป็นต้น โดยปกติแล้วมนุษย์มีแนวโน้มที่จะทำงานไม่สัมพันธ์กันระหว่าง L-H ซึ่งแนวโน้มนี้ทำให้เกิดความผิดพลาดอย่างมากมาย และมักจะพบว่าเป็นสาเหตุหลักของการเกิดอุบัติเหตุ (ICAO, 1998:38)

2) Liveware-Software (L-S) เป็นการทำงานร่วมกันระหว่างมนุษย์ และระบบที่สนับสนุนต่าง ๆ เกี่ยวกับการทำงาน เช่น กฎระเบียบ ข้อบังคับ คู่มือในการปฏิบัติ ขั้นตอนการทำงานที่เป็นมาตรฐานปัจจัยเหล่านี้รวมถึงประเด็นต่าง ๆ ในการออกแบบ เช่น สะดวกต่อผู้ใช้งาน มีความถูกต้อง ทันสมัย มีความเหมาะสมต่อการใช้งานในภารกิจ สัญลักษณ์ต่าง ๆ เป็นที่เข้าใจง่าย (ICAO, 1998:33)

3) Liveware-Liveware (L-L) เป็นการทำงานร่วมกันระหว่างมนุษย์กับมนุษย์ เช่น นักบินกับผู้บังคับอากาศยาน พนักงานควบคุมการจราจรทางอากาศกับนักบิน หรือช่างซ่อมบำรุงและบุคคลอื่นที่ปฏิบัติงานกันเป็นกลุ่มมากกว่าหนึ่งคนขึ้นไป ปัจจัยที่ให้ความสำคัญในด้านนี้คือ ความเป็นผู้นำ การทำงานร่วมกัน ความร่วมมือร่วมใจกันเป็นทีม การมีปฏิสัมพันธ์ส่วนบุคคล ความสัมพันธ์ระหว่างเพื่อนร่วมงาน ตลอดจนผู้ปฏิบัติกับฝ่ายบริหารที่อยู่ในขอบเขตของปัจจัยนี้เช่นกัน (ICAO, 1998:39)

4) Liveware-Environment (L-E) เป็นการทำงานร่วมกันระหว่างมนุษย์กับสิ่งแวดล้อม ซึ่งเป็นสิ่งแวดล้อมทั้งภายนอกและภายใน สิ่งแวดล้อมภายนอก หมายถึง สภาพภูมิประเทศ สภาพลมฟ้าอากาศ สภาพทัศนวิสัย ส่วนสิ่งแวดล้อมภายในหมายถึง สภาพแวดล้อมทางกายภาพ เช่น ความหิว ความอ่อนล้า ความเครียด นอกจากนี้ระบบการบินยังมีความหมายถึงปัจจัยทางการเมืองและปัจจัยทางเศรษฐศาสตร์เข้ามาเกี่ยวข้องอีกด้วย (ICAO, 1998:26)

2.5.3 ทฤษฎีความผิดพลาดของมนุษย์ในการบิน

อากาศยานอุบัติเหตุ หมายถึง เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นกับการปฏิบัติการบินของอากาศยาน ซึ่งส่งผลให้บุคคลที่เกี่ยวข้องได้รับบาดเจ็บ หรือเสียชีวิต รวมถึงอากาศยานได้รับความเสียหายโดยเกิดจากการปฏิบัติการบินตั้งแต่บุคคลที่อยู่ในอากาศยาน จนกระทั่งบุคคลที่ลงจากอากาศยาน

ความผิดพลาดของมนุษย์ (Human Error) หมายถึง เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นที่เกี่ยวข้องกับการกระทำของมนุษย์ หรือผู้ปฏิบัติงาน ซึ่งเป็นผลทำให้การปฏิบัติงานนั้นไม่สำเร็จตามวัตถุประสงค์ โดยลักษณะของความผิดพลาดของมนุษย์ ได้แก่ (1) ไม่กระทำเมื่อถึงเวลาต้องกระทำ (2) กระทำเมื่อไม่ต้องการให้กระทำ (3) การกระทำที่ไม่ถูกต้อง (4) การกระทำที่ไม่ทำตามขั้นตอน (5) การกระทำที่ล่าช้า ซึ่งในการปฏิบัติการบินเป็นการทำงานที่ยุ่งยาก และมีความซับซ้อน และความสำเร็จของการปฏิบัติการบินโดยที่อากาศยานไม่เกิดอุบัติเหตุขึ้นอยู่กับความรู้ ความสามารถและทัศนคติของผู้ปฏิบัติงานเป็นหลัก

James Reason ได้ศึกษาลักษณะพฤติกรรมของ ความผิดพลาดของมนุษย์ (Human Error) ในการทำงาน โดยได้มุ่งเน้นการศึกษาสาเหตุที่ทำให้การปฏิบัติงานไม่ประสบความสำเร็จ โดยสามารถแบ่งสาเหตุความผิดพลาดนั้นออกเป็น 4 สาเหตุ คือ

สาเหตุที่ 1 การพลั้งเผลอ (Slips) หมายถึง ความผิดพลาดที่เกิดจากความจำของผู้ปฏิบัติงานที่สูญเสียไปชั่วขณะ และไม่ได้เกิดจากการตั้งใจที่จะกระทำ และสุดท้ายก็จะกลับมานึกคิดขึ้นได้เองและสามารถปฏิบัติงานต่อไปได้ เช่น การทำข้ามขั้นตอนในการปฏิบัติ หรือการจัดลำดับของคำสั่งสำคัญผิดพลาด เป็นต้น

สาเหตุที่ 2 การลืมน (Lapses) หมายถึง ความผิดพลาดที่เกิดจากความจำของผู้ปฏิบัติงานที่สูญเสียไปในสิ่งที่เรียนรู้ และไม่สามารถกระทำตามขั้นตอนการปฏิบัติงานนั้นได้ โดยที่ไม่ได้ตั้งใจกระทำ และไม่รู้ตัวว่ากำลังกระทำในสิ่งที่ผิดพลาดอยู่ เช่น ละเลยการกระทำตามแผนที่วางเอาไว้ หรือการไม่รู้ หรือลืมนหน้าที่ของตน

สาเหตุที่ 3 การทำผิด (Mistakes) หมายถึง ความผิดพลาดที่เกิดจากความตั้งใจที่จะกระทำของผู้ปฏิบัติ และไม่รู้ว่าเป็นการกระทำที่ไม่ถูกต้อง โดยคิดว่าการกระทำนั้นเป็นสิ่งที่ถูกต้อง ซึ่งเป็นการกระทำที่อันตรายมาก การทำผิด สามารถแบ่งย่อยออกได้เป็น 2 ประเภท คือ (1) การกระทำผิดที่ผิดกฎเกณฑ์ หรือกฎระเบียบ (Rule Based) เช่น การไม่เข้าใจกฎการบินและระเบียบวิธีการปฏิบัติงานอื่น ๆ อย่างดีพอแล้วไปลงมือกระทำ และ (2) การกระทำผิดที่เกิดขึ้นในขั้นความรู้พื้นฐาน (Knowledge Based) เช่น การมีความรู้ด้านการบินที่ไม่พร้อม หรือยังขาดความรู้ในส่วนนั้น ๆ

สาเหตุที่ 4 การฝ่าฝืน (Violation) หมายถึง ความผิดพลาดที่เกิดจากความตั้งใจกระทำของผู้ปฏิบัติงาน โดยผู้ปฏิบัติงาน มีเจตนาจงใจไม่กระทำตามกฎเกณฑ์ หรือระเบียบวิธีการปฏิบัติงาน และรู้ว่าเป็นการกระทำผิด ซึ่งการฝ่าฝืนจะส่งผลให้เกิดอันตรายมากกว่าความผิดพลาดชนิดอื่น ๆ การฝ่าฝืนสามารถแบ่งออกได้เป็น 4 ประเภท คือ (1) การฝ่าฝืนเป็นประจำ (Routine Violations) คือ การฝ่าฝืนที่กระทำจนเกิดเป็นความเคยชิน เกิดขึ้นบ่อย และการยอมรับความเสี่ยงจนเป็นเรื่องปกติ (2) การฝ่าฝืนตามสถานการณ์ (Situational Violations) คือ การฝ่าฝืนตามเหตุการณ์

หรือสถานการณ์เฉพาะหน้าระหว่างผู้ปฏิบัติงานกับสภาพแวดล้อม จากแรงกดดันในการปฏิบัติงาน การขาดการกำกับดูแล (3) การฝ่าฝืนแบบตื่นตัว (Optimizing Violations) คือ การฝ่าฝืนเพื่อทำให้งานนั้นน่าสนใจหรือน่าตื่นตัวเนื่องจากความน่าเบื่อหน่ายของงาน (4) การฝ่าฝืนแบบยกเว้น (Exceptional Violations) คือ การไม่ปฏิบัติตามตามกฎเกณฑ์ หรือระเบียบขั้นตอนการปฏิบัติงาน รวมถึงการไม่มีความรู้ความสามารถที่เพียงพอที่จะปฏิบัติตามได้

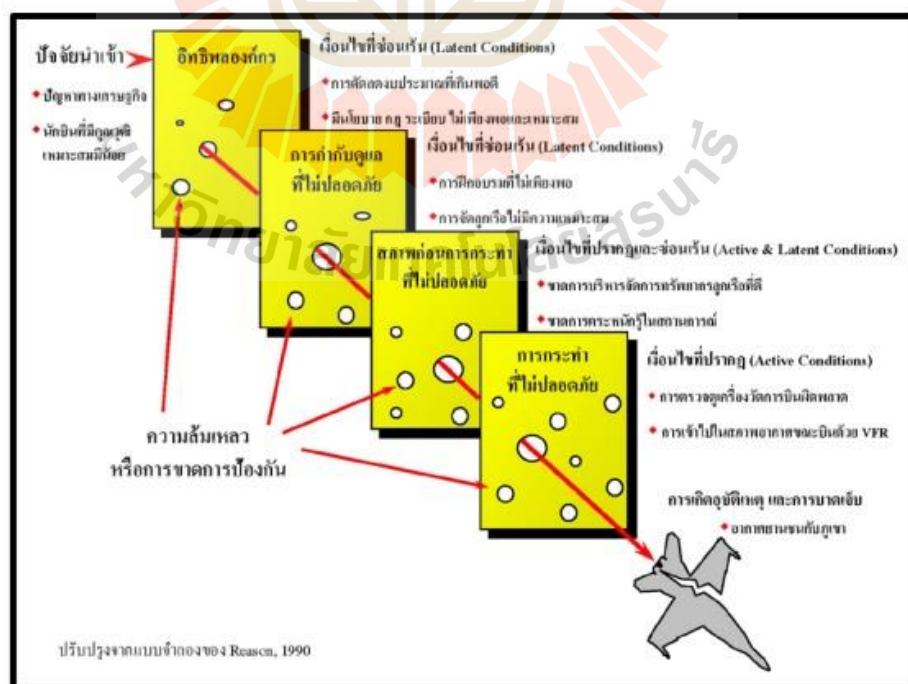
สาเหตุหลักของสิ่งที่ทำให้เกิดนิสัยในการชอบฝ่าฝืน ได้แก่ (1) ความคาดหวัง (Expectation) คือ การรู้ว่าการฝ่าฝืนจะทำให้ได้สิ่งที่ต้องการ (2) ความมีอำนาจ (Powerfulness) คือ การฝ่าฝืนกฎระเบียบแล้วมีความรู้ดีกว่าอยู่เหนือผู้อื่น (3) ความมีโอกาสดู (Opportunities) คือ การฝ่าฝืนแล้วจะมีความได้เปรียบในการปฏิบัติงานที่จะประสบความสำเร็จ (4) การวางแผน (Planning) คือ การฝ่าฝืนเนื่องจากขาดการวางแผนที่ดี เป็นต้น

2.6 ทฤษฎีการวิเคราะห์ปัจจัยมนุษย์ การสูญเสีย และระบบงานเพื่อป้องกันการเกิดอากาศยานอุบัติเหตุ

จากการศึกษาที่ผ่านมาเกี่ยวกับการวิเคราะห์การป้องกันอากาศยานอุบัติเหตุมาแล้วนั้น ผู้วิจัยได้พบว่าปัจจัยหลายอย่างจากทั้งตัวนักบินเอง และจากสิ่งแวดล้อมโดยรอบ แต่เนื่องจากความเสี่ยงจากมนุษย์ปัจจัยนั้น จะทำให้สามารถหาวิธีในการจัดการความเสี่ยงที่จะเกิดขึ้นได้ จึงจำเป็นที่จะต้องศึกษาเกี่ยวกับทฤษฎีการวิเคราะห์ปัจจัยมนุษย์ การสูญเสีย และระบบงาน เพื่อป้องกันการเกิดอากาศยานอุบัติเหตุ (Human Factors Analysis and Classification System; HFACS) และการจัดระบบงานที่เน้นการจัดการที่มนุษย์เพื่อลดความเสี่ยงนี้ ประกอบด้วย

2.6.1 ระบบการจัดการบริหารทรัพยากรด้านการบินของ Reason ได้มีนักจิตวิทยาชาวสหรัฐอเมริกา 2 ท่าน คือ Scott A. Shappell แห่งมหาวิทยาลัยอวกาศและการบิน (Embry Riddle Aeronautical University) และ Douglas A. Wiegmann แห่ง North Florida University ซึ่งเป็นนักจิตวิทยาการบินและเป็นผู้เชี่ยวชาญ และทำงานอาชีพด้านมนุษย์ปัจจัย ด้านการบิน ได้ร่วมมือกันสร้างระบบการวิเคราะห์การสูญเสียเพื่อป้องกันการเกิดอากาศยานอุบัติเหตุ แบบเป็นรูปธรรม โดยใช้พื้นฐานทฤษฎีการวิเคราะห์และการป้องกันอุบัติเหตุ ด้วยระบบของ Reason (1990) เป็นแม่แบบ Scott A. Shappell และ Douglas A. Wiegmann (1997) ได้ใช้หลักการ ทฤษฎีวิทยาศาสตร์สมัยใหม่ที่เกี่ยวข้องหลายสาขา เช่น สาขาประสาทวิทยา (Neurology) ได้แก่ การทำงานของข้อมูลและพฤติกรรมสมอง จิตวิทยา (Psychology) จิตวิทยาการบิน (Aviation Psychology) วิศวกรรมการบิน (Aeronautical Engineering) มนุษย์ปัจจัยกับการบิน (Human Factors in Aviation) รวมไปถึงการวิจัยการสอบสวนอากาศยานอุบัติเหตุกับมนุษย์ปัจจัย ซึ่งตั้งอยู่บนพื้นฐานทฤษฎี

การวิเคราะห์การป้องกันอุบัติเหตุด้วยระบบของ Reason สำหรับลำดับขั้นตอนและแผนภาพ การวิเคราะห์ความสูญเสีย และการจำแนกระบบงานของ Scott A. Shappell และ Douglas A. Wiegmann ได้จัดทำขึ้นโดยการอธิบายด้วยแผนภาพ ซึ่งมีขั้นตอนตามลำดับจากขั้นตอนสุดท้าย ก่อนเกิดอุบัติเหตุ คือ การกระทำที่ไม่ปลอดภัย (Unsafe Acts) สภาพ/เงื่อนไขที่เกิดก่อนการกระทำที่ไม่ปลอดภัย (Precondition for Unsafe Acts) การกำกับดูแลที่ไม่ปลอดภัย (Unsafe Supervision) จนถึงอิทธิพลขององค์กร (Organization Influences) รายละเอียดขั้นตอน (ดังแสดงภาพที่ 2.5) ซึ่งภาพแบบจำลองสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุของ Reason จะเห็นได้ว่า ถ้าองค์กรหรือหน่วยงานด้านการบินต้องการลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุลง การสอบสวนหาสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ นั้นเป็นสิ่งจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องตรวจสอบ และวิเคราะห์หาสาเหตุของอุบัติเหตุต่าง ๆ นอกเหนือเกินจากจากขอบเขตในห้องนักบิน หรือที่เกิดจากตัวนักบินเองเพียงอย่างเดียว เพื่อให้ทราบถึงสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุที่แท้จริง อีกทั้งยังช่วยให้การสอบสวนอุบัติเหตุ และระบบการหาสาเหตุที่แท้จริงเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ อันจะส่งผลถึงความปลอดภัยในการปฏิบัติการบินในอนาคตต่อไป ซึ่ง Douglas A. Wiegmann และ Scott A. Shappell ยังได้อธิบายถึงคุณลักษณะที่ชัดเจนของรูที่อยู่ในเนยแข็ง (Swiss Cheese Model) โดยผ่านการวิเคราะห์จากอุบัติเหตุต่าง ๆ หลายเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นจริง เพื่อให้เกิดความง่ายต่อผู้ปฏิบัติที่จะนำแบบจำลองดังกล่าวไปประยุกต์ใช้ในหน่วยงานหรืองานด้านนิตยการบินต่อไป (Wiegmann and Shappell, 2003)

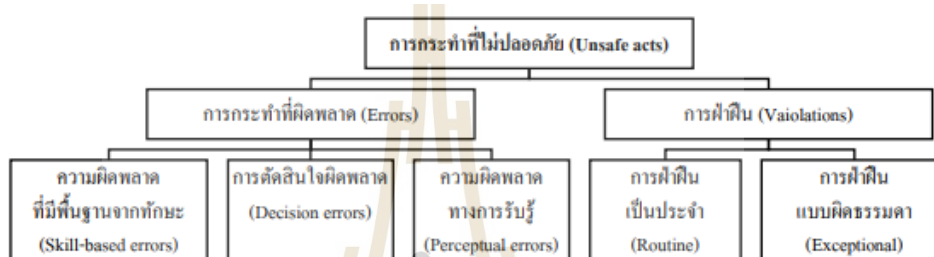


ภาพที่ 2.5 แบบจำลองสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ (Swiss Cheese Model)

ที่มา Shappell; Wiegmann (2003)

โดย Douglas A. Wiegmann และ Scott A. Shappell ได้แบ่งระบบการวิเคราะห์จำแนกมนุษย์ปัจจัยออกเป็น 4 ระดับ สอดคล้องกับปัจจัยความล้มเหลวในแบบจำลองสาเหตุ การเกิดอุบัติเหตุของ Reason ได้แก่ ความล้มเหลวระดับที่ 1 การกระทำที่ไม่ปลอดภัย ความล้มเหลวระดับที่ 2 สภาพก่อนการกระทำที่ไม่ปลอดภัย ความล้มเหลวระดับที่ 3 การกำกับดูแลที่ไม่ปลอดภัย และความล้มเหลวระดับที่ 4 อิทธิพลองค์กร ซึ่งรายละเอียดในแต่ละระดับ มีตามแผนภาพดังต่อไปนี้

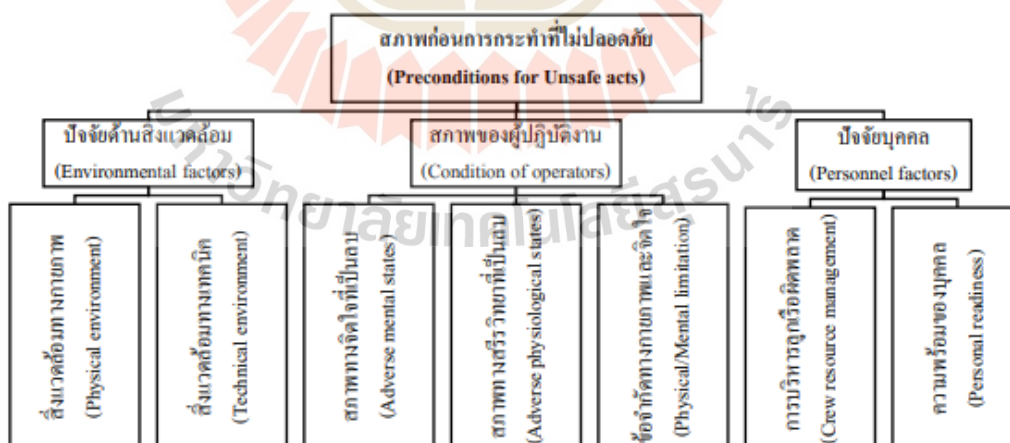
1) การกระทำที่ไม่ปลอดภัย (Unsafe acts)



ภาพที่ 2.6 แผนผังรายละเอียดที่เกี่ยวข้องกับการกระทำที่ไม่ปลอดภัย (Unsafe acts)

ที่มา Shappell and Wiegmann (2000)

2) สภาพก่อนการกระทำที่ไม่ปลอดภัย (Preconditions for Unsafe acts)



ภาพที่ 2.7 แผนผังรายละเอียดเกี่ยวข้องกับสภาพก่อนการกระทำที่ไม่ปลอดภัย

(Preconditions for Unsafe acts)

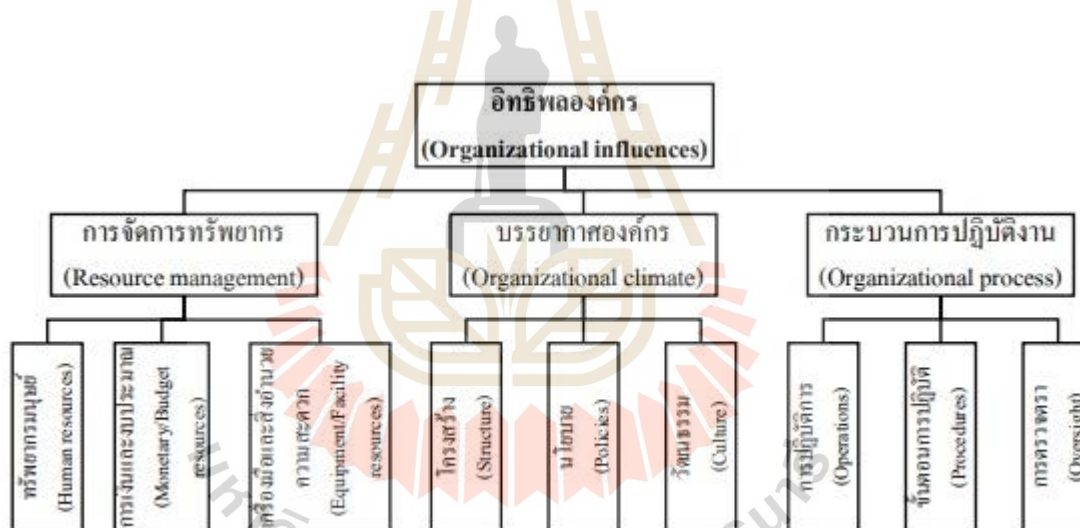
ที่มา Shappell and Wiegmann (2000)

3) การกำกับดูแลที่ไม่ปลอดภัย (Unsafe supervision)



ภาพที่ 2.8 แผนผังรายละเอียดที่เกี่ยวข้องกับการกำกับดูแลที่ไม่ปลอดภัย (Unsafe supervision)
ที่มา Shappell and Wiegmann (2000)

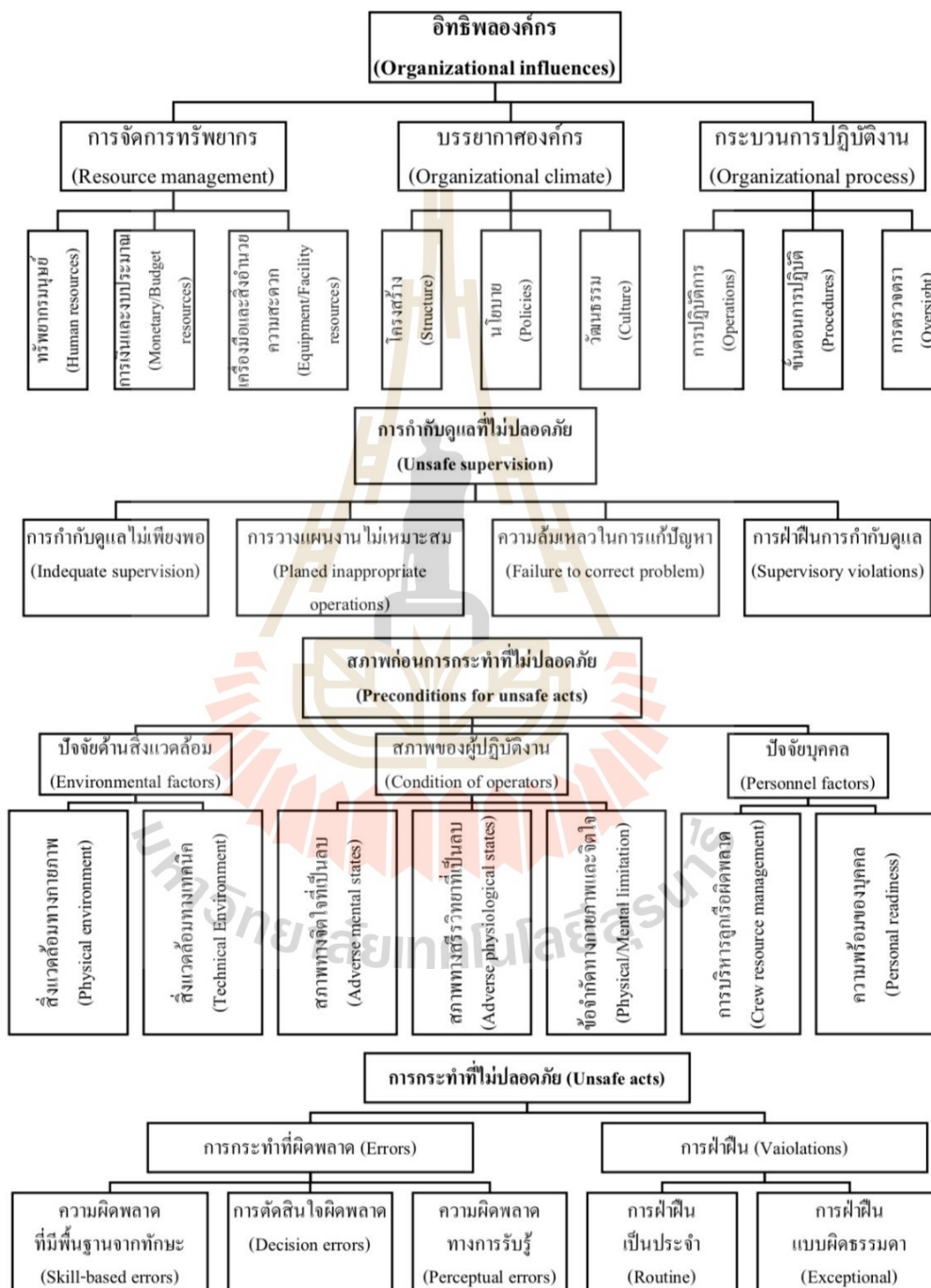
4) อิทธิพลองค์กร (Organizational influences)



ภาพที่ 2.9 แผนผังรายละเอียดที่เกี่ยวข้องกับอิทธิพลองค์กร (Organizational influences)
ที่มา Shappell; Wiegmann, (2000)

ซึ่งถ้านำแผนภาพแสดงการวิเคราะห์จำแนกมนุษย์ปัจจัย 4 ระดับ ที่สอดคล้องกับปัจจัย ความล้มเหลวในแบบจำลองสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุของ Reason จะ ได้เป็นดังแผนภาพที่ 2.10 ซึ่งสรุปได้ว่าระบบการวิเคราะห์และจำแนกมนุษย์ปัจจัยตามแบบจำลอง Swiss cheese ของ Reason ได้แสดงให้เห็นว่าทฤษฎีความผิดพลาดของมนุษย์และสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ โดยที่มีการอธิบาย ถึงระบบการวิเคราะห์และจำแนกมนุษย์ปัจจัย (HFACS) ว่าถูกออกแบบมาเพื่ออธิบายถึงรายละเอียด

ปลีกย่อยของความผิดพลาดในส่วนต่าง ๆ หรือว่ารูพรุนในส่วนของเนยแข็งนั่นเอง และยังทำให้สามารถนำแบบจำลองนี้ไปประยุกต์ใช้กับการสอบสวนและวิเคราะห์สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุได้ง่ายยิ่งขึ้น



ภาพที่ 2.10 แผนผังแสดงรายละเอียดภาพรวมของระบบวิเคราะห์และจำแนกมนุษย์ปัจจัย
ที่มา สุทธิศักดิ์ นยโกวิท (2018)

2.7 การจัดการความเสี่ยง

การจัดการความเสี่ยง (Risk Management) เป็นส่วนสำคัญยิ่งของการปฏิบัติการกิจบิน และในการปฏิบัติการบินแต่ละครั้งย่อมมีความไม่แน่นอนเกิดขึ้น และในความไม่แน่นอนนั้นย่อมมีความเสี่ยงตามมาอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ ดังนั้นกระบวนการจัดการความเสี่ยงจึงเป็นองค์ประกอบสำคัญ ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการปฏิบัติการกิจบิน ตั้งแต่ระดับผู้บริหาร ตลอดจนผู้ปฏิบัติทุกคนที่จะช่วยให้เกิดกระบวนการ การจัดการความเสี่ยงในการปฏิบัติการ สามารถนำมาใช้ได้ในการปฏิบัติการกิจทุกรูปแบบ ผู้บริหาร ตลอดจนผู้บังคับบัญชาที่มีส่วนกำกับดูแลจะต้องรับผิดชอบในขั้นตอนการวางแผน และมอบหมายนโยบายในการปฏิบัติงาน

สำหรับวัตถุประสงค์สูงสุดของหน่วยบินสังกัดกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย ร่วมกับกองทัพไทย คือ “การปฏิบัติการกิจที่ได้รับมอบหมายได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ การกิจสำเร็จ ทนต่อเหตุการณ์ และทุกอย่างต้องอยู่บนพื้นฐานของความปลอดภัย” ซึ่งมีองค์ประกอบในวัตถุประสงค์นี้ คือ “การรักษาชีวิตของกำลังพลผู้ปฏิบัติงาน ป้องกันอุบัติเหตุและลดความสูญเสียทั้งชีวิตและทรัพย์สินของทางราชการ ตลอดจนผู้ประสบเหตุหรือประสบภัยในพื้นที่นั้น ๆ” ซึ่งสิ่งสำคัญที่จะทำให้สามารถรักษาบุคลากร และทรัพยากรเหล่านี้ให้คงอยู่ สามารถปฏิบัติการกิจได้ด้วยความปลอดภัย คือ การป้องกันอุบัติเหตุและลดความสูญเสีย ซึ่งการจัดการความเสี่ยงเป็นหนึ่งในปัจจัยที่เกื้อหนุนต่อ การป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ ด้วยเหตุผลดังกล่าวจึงเป็นการช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการทำงานไปในตัว โดยการลดความเสี่ยงอันตรายที่จะเกิดขึ้นจากการปฏิบัติการกิจได้อย่างเหมาะสม สอดคล้องกับ ความจำเป็นในการปฏิบัติการกิจ ทั้งนี้หลักพื้นฐานสำคัญของการจัดการความเสี่ยง นั่นคือการเพิ่มประสิทธิภาพในการตรวจสอบ ควบคุมกำกับดูแลมีการลงทุนในเรื่องของความปลอดภัยในทุกะดับในการรักษาทรัพย์สินของทางราชการ และคุ้มครองชีวิตทรัพย์สินของผู้ปฏิบัติงานทุกคน

2.7.1 หลักการจัดการความเสี่ยง

หลักการจัดการความเสี่ยง แบ่งออกเป็นทั้งหมด 4 ประการ เพื่อใช้ในการกำกับดูแลการปฏิบัติทั้งปวงที่เกี่ยวข้องกับการจัดการความเสี่ยง หลักสำคัญเหล่านี้จะต้องถูกนำมาใช้อย่างต่อเนื่อง ตั้งแต่ก่อนที่จะมีการปฏิบัติการกิจ ไปจนกระทั่งเสร็จสิ้นภารกิจซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

1) การไม่ยอมรับความเสี่ยงโดยไม่จำเป็น (Accept no Unnecessary Risk) เมื่อเปรียบเทียบดูแล้วทั้งความสำเร็จของงาน ตลอดจนความคุ้มค่าในการปฏิบัติการกิจมีความไม่คุ้มค่าและไม่เหมาะสมในการตัดสินใจออกปฏิบัติการกิจ ถือว่าเป็นความเสี่ยงที่ไม่จำเป็นภารกิจของหน่วยบินและภารกิจที่ได้รับมอบหมาย ล้วนแล้วแต่เป็นภารกิจที่มีความเสี่ยงทั้งสิ้น การออกปฏิบัติการกิจแต่ละครั้ง จึงจำเป็นต้องมีความเข้าใจในพื้นฐานของอันตรายและความเสี่ยง

รวมทั้งการควบคุมบริหารจัดการความเสี่ยงที่เหมาะสม การตัดสินใจในการปฏิบัติภารกิจได้ดีที่สุด คือการตัดสินใจในการปฏิบัติภารกิจ ที่มีความเหมาะสมกับผู้ปฏิบัติที่สุด และต้องเป็นการตัดสินใจที่ทำให้บุคลากร และทรัพยากรของทางราชการเผชิญกับความเสี่ยงน้อยที่สุด หรือ อยู่ในระดับต่ำที่สุด กระบวนการจัดการความเสี่ยงในการปฏิบัติงาน เป็นเครื่องมือที่ใช้สำหรับ ตกลงใจถึงชนิด และระดับของความเสี่ยงที่ไม่จำเป็นซึ่งใจความสำคัญของหลักการนี้ คือ การยอมรับความเสี่ยงเท่าที่จำเป็นที่ทำให้ภารกิจสำเร็จเท่านั้น

2) การตัดสินใจยอมรับความเสี่ยงให้เหมาะสมแต่ละระดับ (Make Risk Decisions at the Appropriate Level) การตัดสินใจยอมรับความเสี่ยงให้เหมาะสมในแต่ละระดับ เป็นการกำหนดความรับผิดชอบให้มีความชัดเจน ต้องกำหนดผู้ที่มีความรับผิดชอบต่อความสำเร็จ หรือความล้มเหลวของภารกิจ ต้องระบุผู้รับผิดชอบไว้ในกระบวนการตัดสินใจยอมรับความเสี่ยงให้ชัดเจน ทุกคนสามารถมีส่วนร่วมในการตัดสินใจยอมรับความเสี่ยงที่ต่างกันไป อย่างไรก็ตาม การตัดสินใจเสี่ยงในแต่ละระดับที่เหมาะสม ต้องคำนึงถึงความสามารถของทรัพยากรที่มีอยู่ของหน่วยงานเป็นหลัก เพื่อลดความเสี่ยงหรือระดับค่าอันตราย รวมทั้งการนำมาตรการควบคุมไปสู่การปฏิบัติด้วย ผู้บริหารหรือผู้บังคับบัญชาในทุก ๆ ระดับต้องแน่ใจว่า ผู้ใต้บังคับบัญชาหรือผู้ปฏิบัติสามารถรับรู้ถึง ระดับความเสี่ยงที่สามารถยอมรับได้ และรู้ว่าเมื่อใดที่ควรจะต้องยกระดับการตัดสินใจรับความเสี่ยง ไปสู่ผู้บังคับบัญชา หรือผู้บริหารที่มีระดับสูงกว่า ซึ่งโดยปกติแล้วทุกคนทุกตำแหน่งตั้งแต่ระดับผู้บริหารตลอดจนถึงผู้ปฏิบัติคนสุดท้ายจะต้องมีความรับผิดชอบต่อ การปฏิบัติภารกิจ ซึ่งนั่นหมายความว่า ทุกคนมีอำนาจที่จะยอมรับระดับความเสี่ยงโดยทั่วไปที่เกิดจากการปฏิบัติตามแผนที่ได้วางเอาไว้ เช่น ความสัมฤทธิ์ผลไม่เป็นไปตามเป้าหมายที่ตั้งเอาไว้ รวมถึงการยกระดับการตัดสินใจไปสู่ระดับที่สูงกว่า เมื่อได้พิจารณาแล้วว่ามาตรการที่ควบคุมอยู่นั้นไม่สามารถลดความเสี่ยงให้ลงมาอยู่ในระดับที่ยอมรับได้

3) ยอมรับความเสี่ยงเมื่อผลประโยชน์คุ้มค่ากับค่าใช้จ่าย (Accept Risk When Benefits Outweigh the Costs) ซึ่งเป็นการพิจารณาจากผลประโยชน์หรือผลสัมฤทธิ์ที่จะได้รับการปฏิบัติภารกิจและ โอกาสที่สามารถระบุได้ทั้งหมด มาเปรียบเทียบกับค่าใช้จ่ายหรือ สิ่งที่ลงทุนไป กระบวนการเปรียบเทียบความเสี่ยงกับประโยชน์ที่จะได้รับ เป็นกระบวนการที่ช่วยเพิ่มขีดความสามารถของหน่วยในการตัดสินใจได้ ซึ่งในสถานะความเสี่ยงสูง ก็ยังสามารถที่จะดำเนินการได้หรือปฏิบัติงานได้ เมื่อเห็นว่าผลรวมของประโยชน์หรือสิ่งที่จะได้รับตอบแทน นั้นสูงกว่าความเสี่ยง หรือค่าใช้จ่ายที่ต้องเสียไป การรักษาสมดุลระหว่างผลประโยชน์ที่จะได้รับกับค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นอาจเป็นกระบวนการตัดสินใจที่เปิดช่องให้เกิดการตีความ สุดท้ายแล้ว ความสมดุลดังกล่าวควรได้รับการพิจารณาตกลงใจ โดยผู้มีอำนาจที่เหมาะสมในการตัดสินใจ

4) บุคลากรกระบวนการจัดการความเสี่ยงในการปฏิบัติการกิจบินเข้าสู่การวางแผนในการปฏิบัติงานในทุกระดับ เพื่อให้สามารถประยุกต์ใช้การจัดการความเสี่ยงได้อย่างมีประสิทธิภาพ ผู้บริหารตลอดจนผู้บังคับบัญชาทุกคนทุกระดับจะต้องจัดสรรบุคลากร งบประมาณ เวลาในการปฏิบัติ และปัจจัยอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนนำหลักการจัดการความเสี่ยงเข้าไปสู่กระบวนการในการวางแผน เนื่องจากความเสี่ยงเป็นสิ่งที่สามารถประเมินได้ และสามารถดำเนินการจัดการได้ในขั้นตอนการวางแผน โดยการบูรณาการการจัดการความเสี่ยงเข้าไปในขั้นตอนของการวางแผนในขั้นตอนแรกหรือในโอกาสแรก

2.7.2 ความเสี่ยง (Risk)

ความเสี่ยง (Risk) หมายถึง โอกาสที่จะเกิดสถานการณ์ หรือเหตุการณ์ที่ทำให้เกิดความผิดพลาด ความไม่แน่นอน ซึ่งหากเหตุการณ์ หรือ สถานการณ์ใด ๆ ที่เกิดความเสี่ยงขึ้นแล้ว จะส่งผลให้การทำงานไม่สามารถสำเร็จได้ตามวัตถุประสงค์ที่ตั้งไว้

1) ประเภทของความเสี่ยง (Type of Risk) สามารถแบ่งออกได้ด้วยกันเป็น 6 ประเภท ดังนี้

1.1) ความเสี่ยงทั้งหมด (Total Risk) หมายถึง ความเสี่ยงทั้งหมดทั้งที่สามารถระบุได้ (Identified Risk) และที่ไม่สามารถระบุได้ (Unidentified Risk)

1.2) ความเสี่ยงที่ระบุได้ (Identified Risk) หมายถึง ความเสี่ยงที่ได้รับการพิจารณาผ่านกระบวนการเครื่องมือต่าง ๆ ที่ใช้ในการวิเคราะห์ความเสี่ยง ขั้นตอนแรกในกระบวนการวิเคราะห์ความเสี่ยงคือ ต้องพยายามทำให้ความเสี่ยงที่ระบุได้เป็นงานที่ใหญ่ที่สุดเมื่อเทียบกับความเสี่ยงทั้งหมดที่มีอยู่รวมทั้งเวลา และค่าใช้จ่ายในการดำเนินการวิเคราะห์ รวมถึงคุณภาพของเครื่องมือที่ใช้ในการจัดการความเสี่ยง และเทคโนโลยีที่ใช้เป็นสิ่งที่กระทบโดยตรงต่อความเสี่ยงที่สามารถระบุได้

1.3) ความเสี่ยงที่ยอมรับได้ (Acceptable Risk) หมายถึง ส่วนหนึ่งของความเสี่ยงที่ระบุได้ ซึ่งได้ปล่อยให้คงอยู่โดยที่ไม่มีการควบคุมให้มากไปกว่าเดิม เป็นการยอมรับจากการตัดสินใจที่เหมาะสม เพราะถ้าหากเพิ่มความพยายามที่จะควบคุมความเสี่ยงไปมากกว่านี้ จะส่งผลกระทบต่อในด้านอื่น ๆ ของภารกิจได้

1.4) ความเสี่ยงที่ยอมรับไม่ได้ (Unacceptable Risk) หมายถึง ความเสี่ยงที่ไม่สามารถจะรับมือไหว หรือเป็นความเสี่ยงที่ไม่สามารถทนต่อไปได้ เป็นหนึ่งในความเสี่ยงส่วนย่อยในสองชนิดที่อยู่ในความเสี่ยงที่ระบุได้ ซึ่งประกอบไปด้วย อย่างที่หนึ่ง ความเสี่ยงที่ยอมรับไม่ได้ที่ถูกกำจัดออกไป (Unacceptable/Eliminate) และอย่างที่สอง คือ ความเสี่ยงที่ยอมรับไม่ได้ที่มีการจัดการโดยใช้การควบคุมความเสี่ยง (Unacceptable/Control)

1.5) ความเสี่ยงที่ระบุไม่ได้ (Unidentified Risk) หมายถึง ความเสี่ยงที่ไม่ได้รับการพิจารณาว่ามีอยู่จริง เนื่องจากเป็นสิ่งที่ไม่มีใครรู้มาก่อน

1.6) ความเสี่ยงที่เหลือติดค้าง (Residual Risk) หมายถึง ความเสี่ยงที่ยังคงเหลือค้างอยู่ หลังจากที่ใช้ความพยายามในการจัดการความเสี่ยงไปแล้ว ซึ่งส่วนใหญ่มักจะเข้าใจผิดว่าความเสี่ยงที่เหลือติดค้างอยู่นั้น เป็นความเสี่ยงที่ยอมรับได้ ซึ่งแท้จริงแล้วความเสี่ยงที่เหลือติดค้างอยู่นั้น คือ ผลรวมกันของความเสี่ยงที่ยอมรับได้กับความเสี่ยงที่ระบุไม่ได้ เพราะฉะนั้นการสอบสวนอุบัติเหตุอาจค้นพบความเสี่ยงบางอย่างที่ไม่เคยเจอหรือรู้จักมาก่อน

2.7.3 ประโยชน์ที่ได้จากการจัดการความเสี่ยง

การบริหารจัดการความเสี่ยง เป็นการเปรียบเทียบ ชั่งน้ำหนักระหว่างการลงทุนในการป้องกันความเสี่ยง กับประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับกลับคืนมา ในรูปแบบของความปลอดภัย อัตราการเกิดอุบัติเหตุที่ลดลง การบาดเจ็บ รวมไปถึงการสูญเสียที่ลดน้อยลง อีกทั้งหมายถึงการเพิ่มประสิทธิภาพในการทำงานและทำให้ภารกิจประสบความสำเร็จได้ด้วยความปลอดภัย

2.7.4 ระดับของการจัดการความเสี่ยง

ระดับของการจัดการความเสี่ยงแบ่งออกได้ 3 ระดับ ดังนี้

1) การจัดการความเสี่ยงในเวลาวิกฤต (Time Critical) เป็นการตรวจสอบและประเมินสถานการณ์ที่เกิดขึ้นในใจหรือแสดงออกทางกายภาพออกมาด้วยวาจา โดยใช้กระบวนการจัดการความเสี่ยงพื้นฐานเบื้องต้น โดยที่ไม่จำเป็นต้องบันทึกข้อมูลความเสี่ยง ผู้ปฏิบัติงานจะใช้กระบวนการจัดการความเสี่ยงในช่วงวิกฤตเพื่อพิจารณาความเสี่ยงจากเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นในสถานการณ์ที่บีบบังคับหรือในขณะเวลาคับขัน ที่มีข้อจำกัดด้วยเครื่องของเวลา การจัดการความเสี่ยงในเวลาวิกฤตเป็นประโยชน์อย่างยิ่งในการเลือกหนทางปฏิบัติที่เหมาะสมเมื่อเกิดเหตุการณ์ที่ไม่ได้เป็นไปตามแผนที่วางเอาไว้ในระหว่างปฏิบัติภารกิจ

2) การจัดการความเสี่ยงอย่างรอบคอบ (Deliberate) เป็นการใช้กระบวนการจัดการความเสี่ยงอย่างสมบูรณ์แบบ โดยอาศัยประสบการณ์และการระดมความคิดเพื่อระบุถึงอันตรายจนไปถึงการพัฒนาการควบคุมความเสี่ยงนั้น ดังนั้น จึงเกิดประสิทธิภาพมากที่สุดเมื่อกระทำเป็นกลุ่มตัวอย่างของการใช้การจัดการความเสี่ยงอย่างรอบคอบ เช่น การเตรียมการวางแผนในการออกปฏิบัติภารกิจในอนาคตที่กำลังจะมาถึง การวางแผนในการซ่อมบำรุงอากาศยานที่มีบรรจุอยู่ในอัตราของหน่วย เป็นต้น

3) การจัดการความเสี่ยงระดับยุทธศาสตร์ (Strategic) เป็นกระบวนการระบุอันตรายและการประเมินค่าความเสี่ยงที่มีความละเอียด โดยอาศัยข้อมูล และเครื่องมือในการวิเคราะห์ มีการทดสอบอย่างเป็นทางการ รวมทั้งมีการติดตามอันตรายที่เกี่ยวข้องกับระบบ หรือ

การปฏิบัติการ การจัดการความเสี่ยงในระดับนี้ จะใช้ในการศึกษาอันตรายและความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องในการปฏิบัติการที่ซับซ้อน หรือการศึกษาระบบซึ่งอันตรายที่ยังไม่เป็นที่เข้าใจดี ตัวอย่างเช่น การวางแผนระยะยาวเกี่ยวกับการปฏิบัติการการบินที่มีความซับซ้อน การต้องไปทำการบินกับอากาศยานแบบใหม่ที่ไม่เคยทำการบินด้วยมาก่อน เป็นต้น ซึ่งการจัดการความเสี่ยงเชิงยุทธศาสตร์นี้ควรจะใช้เพื่อจัดการกับความเสี่ยงที่มีความสำคัญมากหรือเป็นความเสี่ยงที่สูงมาก

4) ขั้นตอนการจัดการความเสี่ยง (ORM Process) เป็นกระบวนการต่อเนื่องที่ ถูกคิดค้น ออกแบบมาเพื่อตรวจสอบ ประเมินค่าความเสี่ยงและควบคุมความเสี่ยงนั้น ๆ ในขณะที่เดียวกันการจัดการความเสี่ยงก็ช่วยในด้านของการเพิ่มประสิทธิภาพในขีดความสามารถในการปฏิบัติงาน ให้มีความปลอดภัยมากยิ่งขึ้น ขั้นตอนการจัดการความเสี่ยงจะเป็นส่วนสำคัญในการปูพื้นฐานสำหรับการตรวจสอบประเมินค่าความเสี่ยง และสามารถทำการควบคุมความเสี่ยงได้อย่างยั่งยืน โดยที่กำลังพลผู้ปฏิบัติงานในทุกระดับตั้งแต่ผู้บริหารลงมาจนถึงผู้ปฏิบัติงาน จะต้องสามารถระบุถึงอันตรายที่จะเกิดขึ้นและสามารถควบคุมความเสี่ยงนั้นได้โดยอาศัยกระบวนการขั้นตอนในการจัดการความเสี่ยง ซึ่งขั้นตอนการจัดการความเสี่ยงแบ่งออกได้เป็น 6 ขั้นตอน ดังนี้

4.1) การระบุอันตราย (Ident Hazard) หมายถึง การระบุอันตราย ในสภาพ เงื่อนไข หรือแนวโน้มที่อาจเป็นสาเหตุที่ทำให้ภารกิจล้มเหลวไม่ประสบความสำเร็จ หรือเกิดการสูญเสียทั้งต่อชีวิตผู้ปฏิบัติงาน ผู้เข้าร่วมในเหตุการณ์ ตลอดจนทรัพย์สินของทางราชการและใน ส่วนที่เกี่ยวข้อง ซึ่งการใช้ประสบการณ์ ความมีจิตสำนึกในความปลอดภัย รวมทั้งการใช้กระบวนการจัดการความเสี่ยง จะช่วยให้สามารถระบุถึงอันตรายที่แท้จริงที่อาจจะเกิดขึ้นได้

4.2) การประเมินความเสี่ยง (Assess Risk) ความเสี่ยง หมายถึง ความน่าจะเป็นที่จะก่อให้เกิดความรุนแรงจากความสูญเสียที่จะต้องเผชิญกับสิ่งทีก่อให้เกิดอันตราย ขั้นตอนการประเมินค่าความเสี่ยงมีจุดประสงค์เพื่อกำหนดระดับของค่าความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับสิ่งทีก่อให้เกิดอันตรายนั้น ๆ กระบวนการนี้จะกำหนดความน่าจะเป็นและความรุนแรงของอุบัติเหตุที่เป็นผลมาจากอันตรายที่จะเกิดขึ้น

4.3) การวิเคราะห์มาตรการควบคุมความเสี่ยง (Analyze Risk Control Measures) คือขั้นตอนที่ใช้หาวิธีหรือกลยุทธ์เฉพาะ และเครื่องมือที่จะสามารถช่วยลด หรือกำจัด ความเสี่ยงนั้นให้บรรเทาลง หรือหมดไปได้ มาตรการควบคุมที่มีประสิทธิภาพนั้นจะช่วยลดหรือกำจัดหนึ่งในสามองค์ประกอบของความเสี่ยงลงไปได้ ซึ่งได้แก่ ความน่าจะเป็น (Probability) ความรุนแรง (Severity) และการเปิดเผยต่อความเสี่ยง (Exposure)

4.4) การตัดสินใจเลือกมาตรการควบคุมความเสี่ยง (Make Control Decision) หมายถึง การตัดสินใจในระดับที่เหมาะสมต่อการยอมรับความเสี่ยง โดยเลือกมาตรการ

ควบคุมที่ดีที่สุด หรือเลือกใช้มาตรการควบคุมบนพื้นฐานในการวิเคราะห์ความคุ้มค่าของการลงทุน ต่อมาตรการ หรือกระบวนการในการควบคุมความเสี่ยงกับผลตอบแทนที่จะได้รับ

4.5) การดำเนินการควบคุมความเสี่ยง (Implement Risk Control) เมื่อสามารถเลือกกลยุทธ์หรือวิธีที่จะใช้ในการควบคุมความเสี่ยงได้แล้ว ในขั้นตอนต่อมา คือ การนำกลยุทธ์หรือวิธีนั้นไปใช้ หรือนำไปสู่การปฏิบัติต่อไป ซึ่งต้องอาศัยกระบวนการเงื่อนไข ที่ต้องสอดคล้องกันในเรื่องของเวลา และทรัพยากรในด้านต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องที่จำเป็นต้องใช้

4.6) การกำกับดูแลและทบทวน (Supervise and Review) เนื่องจาก การจัดการความเสี่ยงเป็นกระบวนการที่ต้องการอย่างต่อเนื่องแล้ว ผู้บริหาร หรือผู้บังคับบัญชา ทุกระดับต้องปฏิบัติตามบทบาทหน้าที่ของตนเอง เพื่อให้สามารถมั่นใจได้ว่ามาตรการควบคุม ความเสี่ยงจะสามารถใช้ได้ยาวนานและยั่งยืน ซึ่งเมื่อมาตรการควบคุมความเสี่ยงได้กำหนดให้นำมาใช้ แล้วจะต้องมีกระบวนการประเมินค่า ติดตามเป็นระยะเพื่อที่จะได้แน่ใจว่ามาตรการควบคุม ความเสี่ยงที่ได้กำหนดใช้ขึ้นมาแล้วยังมีประสิทธิภาพ สามารถใช้งานได้อย่างเต็มขีดความสามารถ และมีความเป็นปัจจุบันทันต่อเหตุการณ์

2.7.5 การประเมินความเสี่ยง

การประเมินความเสี่ยงเป็นการวิเคราะห์ความเสี่ยง โดยต้องพิจารณาถึงผลกระทบ หรือความรุนแรงที่เกิดขึ้น (Impact) และการจัดระดับความสำคัญของความเสี่ยง เช่น สูง กลาง ต่ำ รวมถึงโอกาสที่จะเกิดความเสี่ยงนั้น (ความถี่) (Likelihood) รวมถึงความเป็นไปได้โดยจัดทำลง ตารางที่เรียกว่า Risk Model รวมถึงการสร้าง (Risk Matrix /Risk Map) ซึ่งเป็นการระบุการกระจาย ตัวของความเสี่ยงตามความรุนแรงและผลกระทบที่จะเกิดขึ้น เพื่อให้ผู้บริหาร ผู้บังคับบัญชา หรือ ผู้ที่เกี่ยวข้องได้ใช้เป็นเครื่องมือในการตัดสินใจ วางแผน หรือมอบนโยบาย รวมถึงการที่จะดำเนินการกับความเสี่ยงที่มีความสำคัญมากที่สุดได้ก่อน

การวิเคราะห์ความเสี่ยงแบ่งได้เป็น 2 ประเภท ดังนี้

ประเภทที่ 1 การแจกแจงความถี่ หรือโอกาสที่จะเกิดความสูญเสีย คือ ความถี่หรือ โอกาสของการเกิดความสูญเสีย เช่น ความสูญเสียเป็นจำนวนครั้ง หรือความถี่ของความสูญเสียมี โอกาสที่จะเกิดขึ้นบ่อยแค่ไหน

ประเภทที่ 2 การแจกแจงความรุนแรงของความสูญเสีย คือ การแจกแจงมูลค่า ความเสียหาย หรือความสูญเสียเมื่อเกิดอุบัติเหตุขึ้นในแต่ละครั้ง

1) ผลกระทบ (Impact)

การประเมินความเสี่ยงควรพิจารณาถึงผลกระทบที่จะเกิดขึ้นในทุก ๆ ด้าน เป็นหลักการกำหนดค่าความเสี่ยงเป็นเรื่องยากและซับซ้อน ดังนั้น การประเมินความเสี่ยงเบื้องต้น

จึงพิจารณาผลกระทบที่เกิดจากความเสี่ยงในเชิงคุณภาพเป็นส่วนใหญ่ ความเสี่ยงที่มีผลกระทบไม่มากและมีโอกาสเกิดน้อยไม่จำเป็นต้องให้ความสนใจมาก แต่ต้องติดตามการเปลี่ยนแปลงอยู่อย่างสม่ำเสมอ ในขณะที่เดียวกันความเสี่ยงที่มีผลกระทบมากหรือมีโอกาสเกิดสูงมีความจำเป็นที่จะต้องได้รับการพิจารณาให้ความสำคัญก่อนเป็นลำดับแรก และต้องให้ทันทั่วถึงต่อเหตุการณ์

2) โอกาสเกิด (Likelihood)

การประเมินโอกาสการเกิดของความเสี่ยงนั้น โดยทั่วไปการหาข้อมูลมาสนับสนุนการประมาณการที่ถูกต้องเป็นไปได้ยาก การประเมินเชิงคุณภาพต้องอาศัยการวิเคราะห์ที่มีหลักการและต้องระมัดระวัง ในกรณีที่สามารถหาข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับเหตุการณ์ความล้มเหลวหรือความถี่ที่เกิดขึ้นในอดีต ซึ่งสามารถบ่งชี้ถึงความเป็นไปได้ของเหตุการณ์ในอนาคตได้ อีกทั้งยังสามารถใช้เพื่อเป็นการประมาณการที่แม่นยำได้มากขึ้น ในการประเมินโอกาสการเกิดขึ้นอยู่กับเวลา ดังนั้นต้องมีความชัดเจนในการกำหนดระยะเวลาที่จะใช้ในการพิจารณา โดยไม่ควรละเลยความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นในระยะยาว

2.7.6 การประเมินค่าความเสี่ยง (Risk Assessment)

เป็นเทคนิคการนำโอกาสและผลกระทบของความเสี่ยงที่เกิดขึ้นมาสรุปในรูปของตาราง ซึ่งในแกนตั้งจะแสดงถึงระดับผลกระทบ หรือความรุนแรงที่จะเกิดขึ้น ส่วนแกนนอนนั้นจะแสดงระดับโอกาสของการเกิดความเสี่ยง โดยนำเอาค่าของผลกระทบที่อยู่ในแกนตั้งมาคูณกับค่าในแกนนอน คือ โอกาส ผลลัพธ์ที่ได้จากการคูณ ก็คือระดับความเสี่ยง ตารางดังกล่าวช่วยจำแนกความเสี่ยงและจัดลำดับความสำคัญของความเสี่ยงที่เกิดขึ้นโดยการกำหนดระดับความเสี่ยงออกเป็นระดับต่าง ๆ ได้แก่ ความเสี่ยงมากที่สุด ความเสี่ยงมาก ความเสี่ยงปานกลาง ความเสี่ยงน้อย และมีความเสี่ยงน้อยมากตามลำดับ เพื่อช่วยในการประเมินลักษณะของความเสี่ยงที่เกิดขึ้นและกำหนดมาตรการในการตอบสนอง หรือมาตรการการจัดการกับความเสี่ยงนั้น ทั้งนี้ หลังจากทำตารางเมทริกซ์ (Risk Matrix) ขึ้นมาแล้ว ควรกำหนดระดับความเสี่ยงที่สามารถยอมรับได้ เพื่อประโยชน์ต่อการวิเคราะห์แนวทางการควบคุมหรือการลดความเสี่ยงต่อไป

สำหรับสีต่าง ๆ ที่ระบุไว้ในแผนภูมิความเสี่ยงเป็นเครื่องบอกให้รู้ถึงระดับความสำคัญของความเสี่ยงที่ควรได้รับการดูแลจัดการก่อน ตั้งแต่สีแดงจนถึงสีเขียว หมายถึงความเสี่ยงที่สามารถยอมรับได้ ทั้งนี้ลำดับของความเสี่ยงในแผนความเสี่ยงสามารถปรับได้ตามความเหมาะสม และตามความสามารถในการยอมรับความเสี่ยงของแต่ละองค์กรได้ ตัวอย่างดังภาพที่ 2.11

Safety Risk		Severity				
Probability		Catastrophic A	Hazardous B	Major C	Minor D	Negligible E
Frequent	5	5A	5B	5C	5D	5E
Occasional	4	4A	4B	4C	4D	4E
Remote	3	3A	3B	3C	3D	3E
Improbable	2	2A	2B	2C	2D	2E
Extremely improbable	1	1A	1B	1C	1D	1E

ภาพที่ 2.11 ตารางประเมินผลความเสี่ยง (Risk Assessment Matrix)

ที่มา Doc 9859 Safety Management Manual, ICAO (2018)

หลังจากการวิเคราะห์ระดับความเสี่ยงที่ยอมรับได้แล้ว ช่วงเบี่ยงเบนความเสี่ยงที่ยอมรับได้และกำหนดค่าความเสี่ยงที่ต้องได้รับการจัดการแล้ว ผู้ที่เกี่ยวข้องจะต้องดำเนินการเลือกวิธีการตอบสนองต่อความเสี่ยงนั้น และทำการวางกลยุทธ์ การจัดการ หรือแผนปฏิบัติการในการจัดการควบคุมกับความเสี่ยงนั้นให้อยู่ในระดับความเสี่ยงที่ยอมรับได้ (Risk Appetite and Risk Tolerance) (คู่มือการบริหารความเสี่ยงสถาบันการบินพลเรือน, 2552:28)

2.7.7 ความเสี่ยงที่ยอมรับได้และระดับความเสี่ยงที่ยอมรับได้

ความเสี่ยงที่ยอมรับได้ (Risk Appetite) คือ ความเสี่ยงที่ไม่สามารถหลีกเลี่ยงได้และอาจก่อให้เกิดต้นทุนที่ใช้ในการลงทุนที่เกี่ยวกับการบริหารความเสี่ยงสูงไปกว่าผลประโยชน์หรือผลตอบแทนที่จะได้รับ ดังนั้นผู้บริหาร หรือ ผู้บังคับบัญชาจึงจำเป็นต้องเลือกรับความเสี่ยงไว้เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์หรือนโยบายขององค์กร โดยคณะกรรมการหรือผู้บริหารควรจะต้องกำหนดยุทธศาสตร์ขององค์กรให้สอดคล้องกับความเสี่ยงที่ยอมรับได้

ความเสี่ยงที่ยอมรับได้ (Risk Tolerance) คือ ระดับความเสี่ยงที่ยอมรับจากเกณฑ์หรือดัชนีวัดของการบรรลุวัตถุประสงค์ที่องค์กร หรือ หน่วยงานได้กำหนดไว้ระดับความเสี่ยงที่ยอมรับได้นั้นมีความสัมพันธ์กับวัตถุประสงค์ ดังนั้นการกำหนดค่าความเสี่ยงที่ยอมรับได้นั้นจึงควรกำหนดเป็นเกณฑ์หรือดัชนีตัวเดียวกันกับการวัดวัตถุประสงค์

สำหรับหลักเกณฑ์การกำหนดความเสี่ยงที่ยอมรับได้ ประกอบด้วย

- 1) พิจารณาว่าความเสี่ยงอะไรบ้างที่สามารถยอมรับได้และความเสี่ยงใดบ้างที่ไม่สามารถยอมรับได้
- 2) พิจารณาว่าสามารถยอมรับความเสี่ยงที่เพิ่มขึ้นจากเดิมที่มีอยู่ได้หรือไม่
- 3) พิจารณาว่าการมีความเสี่ยงเรื่องใดเรื่องหนึ่งโดยเฉพาะที่ไม่สามารถยอมรับได้หรือไม่

4) เปรียบเทียบความเสี่ยงที่ยอมรับได้ขององค์กรอื่น ๆ ที่เป็นประเภทเดียวกัน มีความเหมือนหรือแตกต่างกันอย่างไร

5) เงินทุนหรืองบประมาณระดับใด ที่องค์กรสามารถยอมสูญเสียได้ในระดับความเชื่อมั่นที่ต้องการ

6) สามารถยอมรับความเสี่ยงที่มีผลต่อวัตถุประสงค์ได้หรือไม่

Safety Risk Index Range	Safety Risk Description	Recommended Action
5A, 5B, 5C, 4A, 4B, 3A	INTOLERABLE	Take immediate action to mitigate the risk or stop the activity. Perform priority safety risk mitigation to ensure additional or enhanced preventative controls are in place to bring down the safety risk index to tolerable.
5D, 5E, 4C, 4D, 4E, 3B, 3C, 3D, 2A, 2B, 2C, 1A	TOLERABLE	Can be tolerated based on the safety risk mitigation. It may require management decision to accept the risk.
3E, 2D, 2E, 1B, 1C, 1D, 1E	ACCEPTABLE	Acceptable as is. No further safety risk mitigation required.

ภาพที่ 2.12 ตารางความสามารถในการยอมรับความเสี่ยง

ที่มา Doc 9859 Safety Management Manual, ICAO (2018)

สำหรับความเสี่ยงที่ยอมรับได้กำหนดขึ้นไว้เพื่อใช้เป็นแนวทางในการกำหนดกลยุทธ์ขององค์กร ทั้งนี้ ความเสี่ยงที่ยอมรับได้ควรจะต้องได้รับการกำหนดโดยผู้บริหารและอนุมัติโดยคณะกรรมการขององค์กร การกำหนดความเสี่ยงที่ยอมรับได้ควรพิจารณาถึงความสมดุลระหว่างการพัฒนาของหน่วยงานหรือองค์กร ความเสี่ยงและผลตอบแทนขององค์กรที่จะได้รับในขณะเดียวกันองค์กรก็ควรที่จะบริหารความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นให้อยู่ในระดับที่ยอมรับได้ (คู่มือการบริหารความเสี่ยงสถาบันการบินพลเรือน, 2552)

2.7.8 การตอบสนองความเสี่ยง (Risk Response)

หลังจากการวิเคราะห์ระดับความเสี่ยงที่ยอมรับได้ ช่วงเบี่ยงเบนความเสี่ยงที่ยอมรับได้และกำหนดความเสี่ยงที่ต้องได้รับการจัดการแล้ว ผู้ที่เกี่ยวข้องหรือฝ่ายบริหารต้องดำเนินการเลือกวิธีตอบสนองต่อความเสี่ยง และวางกลยุทธ์ ดำเนินการจัดการ วางแผนการปฏิบัติในการจัดการความเสี่ยงให้อยู่ในระดับ หรือเกณฑ์ที่ยอมรับได้ ซึ่งประกอบด้วย 4 ทางเลือก ดังนี้

- 1) Risk Avoiding การหลีกเลี่ยงความเสี่ยง
- 2) Risk Control การลด หรือควบคุมกับความเสี่ยง
- 3) Risk Acceptance การยอมรับความเสี่ยง
- 4) Risk Transfer การแบ่งหรือโอนความเสี่ยงให้กับบุคคลที่สาม

การหลีกเลี่ยงความเสี่ยง (Risk Avoiding) คือ การไม่ยอมรับความเสี่ยงนั้นเลย ซึ่งอาจต้องเปลี่ยนวัตถุประสงค์ หรืออาจจะยกยกเลิกการปฏิบัติภารกิจนั้น ๆ หากมีความเสี่ยงสูงเกินไป การหลีกเลี่ยงความเสี่ยงเป็นวิธีที่ง่ายที่สุดในการบริหารความเสี่ยง โดยสามารถพิจารณาได้จากความคุ้มค่าของการดำเนินงานที่อยู่บนพื้นฐานของความปลอดภัยเป็นหลัก

การลด หรือ ควบคุมกับความเสี่ยง (Risk Control) คือ ในเมื่อองค์กรไม่สามารถหลีกเลี่ยงความเสี่ยงที่จะเกิดขึ้นได้ วิธีการจัดการกับความเสี่ยงคือ การควบคุมความเสี่ยง ซึ่งเป็นการควบคุมความเสี่ยงและความสูญเสียให้อยู่ในระดับที่องค์กรสามารถยอมรับได้ การควบคุมความเสี่ยงเพื่อจัดการความเสี่ยงแบ่งเป็น 2 ระดับ ได้แก่ การป้องกันการเกิดความสูญเสียและการลดขนาดของความสูญเสียหรือลดความรุนแรงลง หลังจากเกิดความสูญเสียนั้นขึ้นแล้ว

การยอมรับความเสี่ยง (Risk Acceptance) คือ การยอมรับให้มีความเสี่ยง หรือ การใช้วิธีเดิมต่อไปในการจัดการกับความเสี่ยง เนื่องจากค่าใช้จ่าย หรือการลงทุนในการจัดการกับความเสี่ยงนั้นมีมูลค่ามากกว่าผลลัพธ์ที่ได้ โดยการแบ่งโอนความเสี่ยงให้บุคคลที่สาม (Risk Transfer) คือ การโอนความเสี่ยงให้ผู้อื่นช่วยรับผิดชอบ เช่นการทำประกันภัย หรือการทำประกันชีวิต เป็นต้น (คู่มือการบริหารความเสี่ยงสถาบันการbinพลเรือน, 2552)

2.8 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

จากการศึกษาทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับความเสี่ยง และปัจจัยเสี่ยงที่ส่งผลต่อการปฏิบัติภารกิจบินรวมทั้งศึกษางานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุของหน่วยงานต่าง ๆ มาสนับสนุนการวิจัยในครั้งนี้ สรุปได้ดังต่อไปนี้

เจนยุทธ ศิริบุญย์ (2557) ได้ทำเรื่อง “ปัจจัยนักบินที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุของอากาศยานปีกหมุนในกองทัพบก” โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อ 1) ศึกษาการเกิดอุบัติเหตุของอากาศยานปีกหมุนในกองทัพบกที่มีผลมาจากปัจจัยนักบิน 2) ศึกษาปัจจัยนักบินที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุของอากาศยานปีกหมุน ประชากร คือ รายงานผลการสอบสวนอากาศยานอุบัติเหตุ (ทางเทคนิค) ระดับศูนย์การbinทหารบก และระดับกองทัพบกระหว่างปี พ.ศ.2537-2546 โดยมีจำนวนอุบัติเหตุทั้งสิ้น 29 ราย

ผลการศึกษา พบว่า ปัจจัยนักบินที่มีผลทำให้เกิดอุบัติเหตุของอากาศยานปีกหมุนในกองทัพบกนั้นเกิดจากหลายปัจจัยมารวมกัน ได้แก่ ความบกพร่องของนักบิน สภาพภูมิอากาศ และภูมิประเทศที่เป็นอุปสรรคต่อการบิน วัตถุประสงค์ที่เสื่อมสภาพของอากาศยาน ความบกพร่องในการกำกับดูแลด้านการซ่อมบำรุงให้เป็นไปตามมาตรฐานและยังมีสาเหตุอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องอีกด้วย เช่น ภารกิจที่มีความเร่งด่วน ภารกิจที่มีความกดดันจากผู้บังคับบัญชา ซึ่งสาเหตุส่วนใหญ่เกิดขึ้นจากปัจจัยนักบินเป็นหลัก

เกริกเกียรติ สุวรรณโณ (2555) ได้ทำการศึกษาในเรื่อง “ปัจจัยเสี่ยงและการประเมินความเสี่ยงในการทำงานด้านการบินของฝูงบิน 411 กองบิน 41” โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อ 1) ศึกษาปัจจัยที่ส่งผลต่อความเสี่ยงในการทำงานของนักบิน ฝูงบิน 411 กองบิน 41 2) ศึกษาเปรียบเทียบระดับความเสี่ยงที่เป็นผลมาจากปัจจัยที่ส่งผลต่อการทำงานของนักบิน ฝูงบิน 411 กองบิน 41 ประชากร คือ นักบินฝูงบิน 411 กองบิน 41 ซึ่งทำการบินในช่วงรอบการฝึกที่ 1 ของปี พ.ศ.2555 (1 ตุลาคม 2554-31 มีนาคม 2555) จำนวน 25 คน โดยศึกษาจาก 5 ปัจจัย ได้แก่ 1) ปัจจัยที่เกิดจากตัวนักบินเอง 2) ปัจจัยที่เกิดจากการทำงานร่วมกันระหว่างนักบินและอากาศยาน 3) ปัจจัยด้านการทำงานร่วมกันระหว่างนักบินและระบบสนับสนุนต่าง ๆ ในการทำงาน 4) ปัจจัยด้านการทำงานร่วมกันระหว่างนักบินและมนุษย์ที่เกี่ยวข้องอื่น และ 5) ปัจจัยด้านการทำงานร่วมกันระหว่างนักบินกับสิ่งแวดล้อม ซึ่งเก็บข้อมูลจากการใช้แบบสอบถามกับตัวนักบิน และรวบรวมข้อมูลการบินจากเอกสารที่มีการบันทึกไว้เพื่อนำข้อมูลมาประเมินความเสี่ยง

ผลการศึกษา พบว่า ปัจจัยที่มีค่าระดับความเสี่ยงสูงสุด เกิดจากปัจจัยที่เกิดขึ้นจากการทำงานร่วมกันระหว่างนักบินและอากาศยาน ลำดับรองลงมาคือปัจจัยด้านการทำงานร่วมกันระหว่างนักบินกับสิ่งแวดล้อม ต่อมาคือปัจจัยที่เกิดจากตัวนักบินเอง ปัจจัยการทำงานร่วมกันระหว่างนักบินและระบบสนับสนุนในการทำงานต่าง ๆ และสุดท้ายคือปัจจัยการทำงานร่วมกันระหว่างนักบินกับมนุษย์คนอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องตามลำดับ

ศุภินธา ม่วงศรีงาม (2552) ได้ทำการศึกษาเรื่อง “ปัจจัยทางจิตสังคมที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมการบินอย่างปลอดภัย ของนักบินอากาศยานปีกหมุน สังกัดศูนย์การบินทหารบก” โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อ 1) เปรียบเทียบพฤติกรรมการบินอย่างปลอดภัย ของอากาศยานปีกหมุน สังกัดศูนย์การบินทหารบกที่มีลักษณะทางจิตเดิม ลักษณะทางสถานการณ์ และลักษณะทางจิตตามสถานการณ์ ที่แตกต่างกัน 2) ศึกษาปฏิสัมพันธ์ระหว่างจิตเดิม กับลักษณะทางสถานการณ์ ที่เกี่ยวข้องกันพฤติกรรมการบินอย่างปลอดภัยของนักบินอากาศยานปีกหมุน สังกัดศูนย์การบินทหารบก 3) ศึกษาอำนาจในการทำนายพฤติกรรมการบินอย่างปลอดภัยของนักบินอากาศยานปีกหมุน สังกัดศูนย์การบินทหารบก ด้วยตัวแปรลักษณะทางจิตเดิม ลักษณะทางสถานการณ์ และลักษณะทางจิตตามสถานการณ์ ประชากรคือ นักบินสังกัดศูนย์การบินทหารบก จำนวน 324 คน ทำการวิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้สถิติพื้นฐานในการวิเคราะห์ความแตกต่างของค่าเฉลี่ยโดยใช้คะแนนที (T-Test) การวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบสองทาง (Two-way Analysis of Variance) และการวิเคราะห์ถดถอยพหุคูณแบบเพิ่มตัวแปรทีละขั้น (Multiple Regression Analysis-Stepwise) การวิเคราะห์กระทำในกลุ่มรวมและกลุ่มย่อยที่แบ่งตามลักษณะทางชีวสังคม ได้แก่ สถานภาพสมรสและชั่วโมงบิน

ผลการศึกษา พบว่า 1) นักบินที่มีการรับรู้บรรยากาศขององค์กรมาก จะมีพฤติกรรมการบินอย่างปลอดภัยสูงกว่านักบินที่มีการรับรู้บรรยากาศขององค์กรน้อยอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 2) นักบินที่มีลักษณะมุ่งอนาคต-ควบคุมตนมาก มีพฤติกรรมการบินอย่างปลอดภัยสูงกว่านักบินที่มีลักษณะมุ่งอนาคต-ควบคุมตนน้อย อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ ระดับ 0.05 3) นักบินที่มีเจตคติต่อพฤติกรรมการบินอย่างปลอดภัยมากเป็นผู้ที่พฤติกรรมการบินอย่างปลอดภัยสูงกว่านักบินที่มีเจตคติต่อพฤติกรรมการบินอย่างปลอดภัยน้อยอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 4) พบปฏิสัมพันธ์ระหว่างบรรยากาศองค์กร และลักษณะมุ่งอนาคต-ควบคุมตน กับพฤติกรรมการบินอย่างปลอดภัยอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ในกลุ่มรวม กลุ่ม โสด และกลุ่มที่มีชั่วโมงบินต่ำกว่า 1,500 ชั่วโมง 5) ลักษณะทางสถานการณ์ (บรรยากาศองค์กร) ลักษณะทางจิตเดิม (ลักษณะมุ่งอนาคต-ควบคุมตน) และลักษณะทางจิตตามสถานการณ์ (เจตคติต่อพฤติกรรมการบินอย่างปลอดภัย) ร่วมกันทำนายได้ร้อยละ 34.40 โดยเจตคติต่อพฤติกรรมการบินอย่างปลอดภัยสามารถทำนายพฤติกรรมการบินอย่างปลอดภัยได้เป็นลำดับแรก รองลงมาคือบรรยากาศขององค์กรและลักษณะมุ่งอนาคต-ควบคุมตนตามลำดับ

Van Tuyl (2016) ได้ทำการศึกษาเรื่อง “Safety culture in oil and gas: Factors that contribute to cultures of non-report” โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาปัจจัยที่ส่งผลต่อวัฒนธรรมการไม่รายงานเหตุการณ์หรือสิ่งที่อาจก่อให้เกิดอันตราย (Non-report) ภายในบริษัท ผู้รับช่วงการก่อสร้างในนิคมอุตสาหกรรมแห่งหนึ่งใน Alberta ประเทศแคนาดา โดยรูปแบบที่ใช้ในการวิจัย เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ เก็บข้อมูลโดยการสังเกตแบบการเข้าไปมีส่วนร่วม และการสัมภาษณ์พนักงานจำนวน 19 คน ของบริษัทผู้รับช่วง

ผลการศึกษาพบว่า ปัจจัยหลักที่ส่งผลต่อวัฒนธรรมการไม่รายงานเหตุการณ์หรือสิ่งที่อาจก่อให้เกิดอันตรายมีด้วยกันทั้งหมด 5 ปัจจัย ดังต่อไปนี้ 1) ความกดดันในการทำงานจากบริษัทเจ้าของธุรกิจ 2) กระบวนการรายงานเหตุการณ์ หรือสิ่งที่อาจก่อให้เกิดอันตราย ไม่มีประสิทธิภาพ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเรื่องของอุบัติการณ์ในเหมืองแร่ 3) การขาดความเชื่อมั่น เชื่อใจ ไว้วางใจกันระหว่างพนักงานกับ หัวหน้างาน ผู้บริหารระดับสูงและเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยของบริษัท 4) ความกลัวต่อผลลัพธ์ที่เกิดขึ้น หากเมื่อได้รายงานเหตุการณ์ หรือสิ่งที่อาจก่อให้เกิดอันตราย 5) สิ่งแวดล้อมในการทำงานที่ส่งผลด้านลบต่อภาพลักษณ์ทางสังคมในการทำงาน

Ekendo (2013) ได้ทำการศึกษาเรื่อง “Framework for developing and sustaining sound safety culture in a developing economy” วัตถุประสงค์ของการศึกษาเพื่อพัฒนารอบแนวคิดที่ใช้เป็นแนวทางการพัฒนาวัฒนธรรมความปลอดภัยในที่ทำงาน

ผลการศึกษาพบว่า การใช้ระบบการบริหารจัดการความปลอดภัยเพียงอย่างเดียวไม่สามารถสร้างบรรยากาศ หรือสภาพแวดล้อมด้านความปลอดภัยในการทำงานได้ นอกจากนั้น

แล้ว Ekendo ยังค้นพบอีกว่า องค์ประกอบด้านภาวะผู้นำยังเป็นองค์ประกอบหลักในการพัฒนาวัฒนธรรมความปลอดภัยของประเทศกำลังพัฒนา (Developing economy country) อีกด้วย

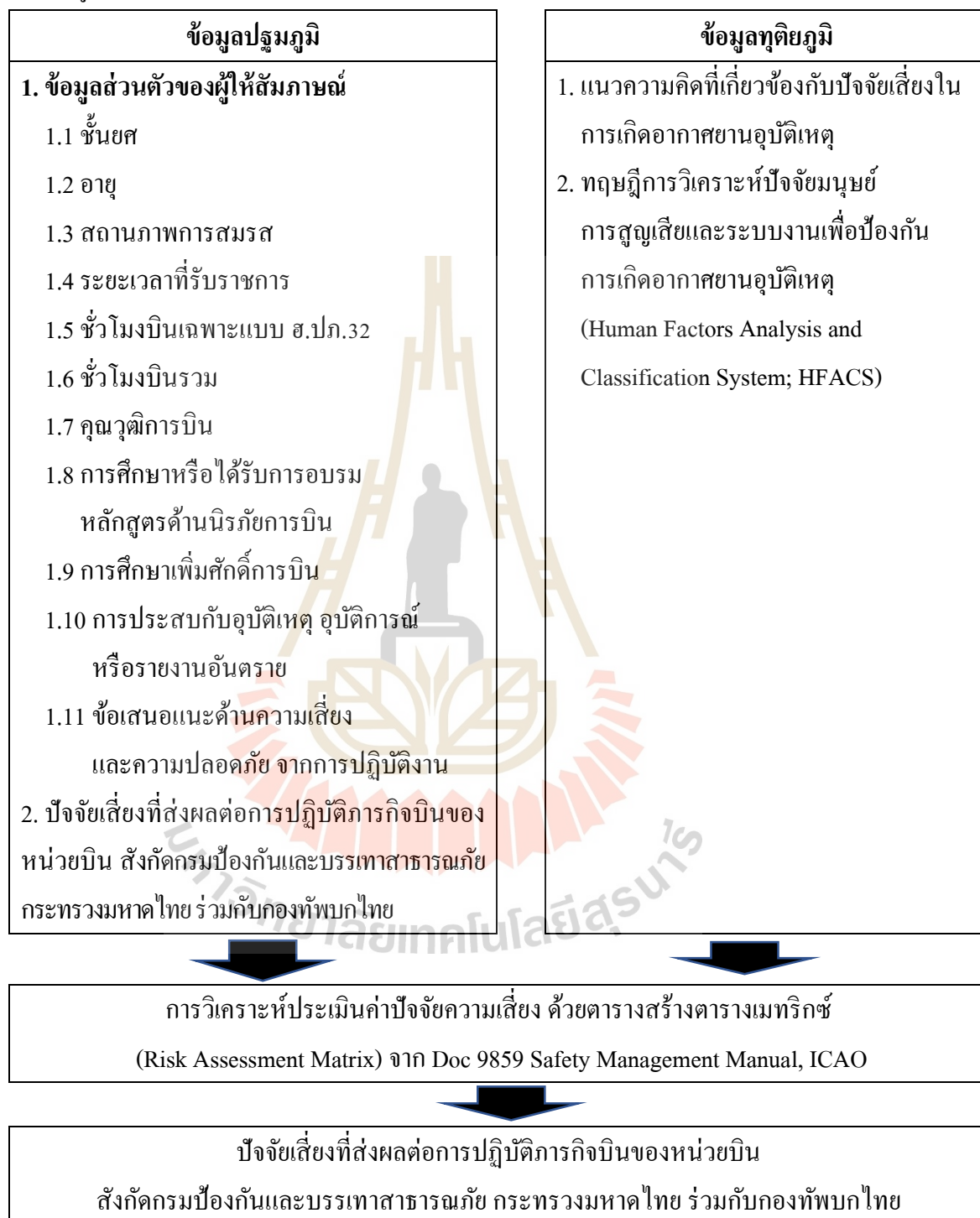
Wen-Chin Li and Don Harris (2006) ได้ทำการศึกษาเรื่อง “Pilot error and its relationship with higher organizational levels: HFACS analysis of 523 accidents.” โดยทำการวิเคราะห์สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุของกองทัพอากาศ สาธารณรัฐประชาชนจีน ในระหว่างปี ค.ศ.1978-ค.ศ.2002 จำนวนทั้งสิ้น 523 เหตุการณ์ โดยใช้กรอบการวิเคราะห์ด้วย HFACS

ผลการศึกษาได้พบว่ามีความสัมพันธ์ที่สำคัญเป็นจำนวนมากในระหว่างข้อผิดพลาดในระดับปฏิบัติการกับความบกพร่องขององค์กร ทั้งที่เป็นในระดับใกล้เคียง และระดับสูงขึ้น ในองค์กรและสรุปได้ว่างานวิจัยนี้ได้สนับสนุนแบบจำลองของ James Reason ที่แสดงให้เห็นถึงความล้มเหลวที่ปรากฏ (Active failures) ที่เกิดมาจากสภาพเงื่อนไขที่ซ่อนเร้น (Latent condition) ในองค์กรซึ่งการตัดสินใจที่ผิดพลาดของการวางแผนหรือสั่งการให้ปฏิบัติการจากระดับผู้บริหารจะส่งผลกระทบต่อการทำงานในการกำกับดูแล เพราะฉะนั้นการสร้างปัจจัยพื้นฐานสำหรับการกระทำที่ไม่ปลอดภัย (Unsafe acts) และประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานของนักบินนำไปสู่การเกิดอุบัติเหตุในทางอ้อม ซึ่งกรอบงานของ HFACS ได้รับการพิสูจน์แล้วว่าเป็นเครื่องมือที่มีประโยชน์สำหรับใช้เป็นแนวทางในการสืบสวนอุบัติเหตุ และการพัฒนากลยุทธ์การป้องกันอุบัติเหตุได้



2.9 กรอบแนวคิดการดำเนินงานวิจัย

ผู้วิจัยได้กำหนดกรอบในการดำเนินการวิจัย ดังต่อไปนี้



ที่มา ผู้วิจัย

บทที่ 3

วิธีดำเนินการวิจัย

การวิจัย เรื่อง ปัจจัยเสี่ยงที่ส่งผลต่อการปฏิบัติการกิจบิน ของหน่วยบินสังกัดกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย ร่วมกับกองทัพบกไทย มีวัตถุประสงค์เพื่อ (1) ศึกษาวิเคราะห์ปัจจัยเสี่ยงที่ส่งผลต่อการปฏิบัติการกิจบิน ของหน่วยบินสังกัดกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย ร่วมกับกองทัพบกไทย และ (2) นำเสนอแนวทางการในดำเนินงานเพื่อลดความเสี่ยงที่จะส่งผลต่อชีวิต และทรัพย์สินของทางราชการและผู้ปฏิบัติงานในระหว่างการปฏิบัติงานของหน่วยบินสังกัดกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย ร่วมกับกองทัพบกไทย ประกอบด้วย แนวทางในการพัฒนาคู่มือ หรือจัดทำเป็นข้อระเบียบด้านนิรภัยการบินเพื่อใช้ในการพัฒนาประสิทธิภาพ และเพิ่มความปลอดภัยในการปฏิบัติการกิจบิน รวมทั้งนำไปประยุกต์ใช้ประกอบการตัดสินใจในการสั่งการใช้อากาศยานที่เหมาะสมให้แก่ผู้บังคับบัญชาในอนาคต โดยมีรายละเอียดของการทำงานวิจัยแต่ละขั้นตอนดังต่อไปนี้

3.1 วิธีวิจัย

การวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) สรุปขั้นตอนการวิจัยได้ดังนี้

1) ศึกษาจากคู่มือ ตำรา เอกสารวิชาการ งานวิจัย รวมถึงทฤษฎีต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง โดยมีเนื้อหาที่เกี่ยวข้องกับปัจจัยความเสี่ยงที่ส่งผลต่อการปฏิบัติการกิจบิน ของหน่วยบินสังกัดกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย ร่วมกับกองทัพบกไทย

2) นำข้อมูลจาก (1) มาทำการวิเคราะห์ปัจจัยเสี่ยงที่มีผลต่อการปฏิบัติการกิจบินของหน่วยบิน สังกัดกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย ร่วมกับกองทัพบกไทย เพื่อนำไปออกแบบเครื่องมือ คือ แบบสัมภาษณ์ ให้สอดคล้องกับบริบทของขอบเขตการศึกษา

3) สร้างเครื่องมือสำหรับการเก็บรวบรวมข้อมูล ได้แก่ แบบสัมภาษณ์

4) ดำเนินการสัมภาษณ์และเก็บรวบรวมข้อมูลกับผู้ให้ข้อมูลสำคัญ ได้แก่ ผู้ที่ปฏิบัติงานร่วมกับหน่วยบินหน่วยบิน สังกัดกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย ร่วมกับกองทัพบกไทย รวมถึงผู้ที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติการบินด้านการบรรเทาสาธารณภัย

5) ดำเนินการวิเคราะห์ และแปลผลข้อมูลจากการสัมภาษณ์ เพื่อนำมาสรุปผลโดยจำแนกหมวดหมู่ กลุ่มคำที่เกี่ยวข้องกับปัจจัยความเสี่ยงที่ส่งผลต่อการปฏิบัติการกิจบินของหน่วยบินสังกัด

กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย ร่วมกับกองทัพกไทย

6) นำข้อมูลที่ได้ผลการวิเคราะห์การสัมภาษณ์มาดำเนินการสังเคราะห์ร่วมกับแนวคิดและหลักการการประเมินความเสี่ยง (Risk Assessment) เพื่อนำไประบุระดับความเสี่ยงของการปฏิบัติการกิจบินของหน่วยบินสังกัดกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย ร่วมกับกองทัพกไทย และนำเสนอแนวทางการส่งเสริมความปลอดภัยการปฏิบัติการกิจบินของหน่วยบินในอนาคต

3.2 ผู้ให้ข้อมูลสำคัญ

ผู้ให้ข้อมูลสำคัญ (Key Informants) การวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยได้กำหนดคุณสมบัติผู้ให้ข้อมูลสำคัญอ้างอิงจากหลักการทฤษฎี Swiss Cheese Model ของ Douglas A. Wiegmann และ Scott A. Shappell ซึ่งได้แบ่งระบบการวิเคราะห์จำแนกมนุษย์ปัจจัยออกเป็น 4 ระดับ สอดคล้องกับปัจจัยความล้มเหลวในแบบจำลองสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุของ Reason ได้แก่ ความล้มเหลวระดับที่ 1 การกระทำที่ไม่ปลอดภัย ความล้มเหลว ระดับที่ 2 สภาพก่อนการกระทำที่ไม่ปลอดภัย ความล้มเหลวระดับที่ 3 การกำกับดูแลที่ไม่ปลอดภัยและความล้มเหลวระดับที่ 4 อิทธิพลองค์กร

ดังนั้น เพื่อเป็นการกำหนดผู้ให้ข้อมูลสำคัญที่มีคุณสมบัติสอดคล้องกับหลักการทฤษฎี Swiss Cheese Model ผู้วิจัยจึงได้กำหนดผู้ให้ข้อมูลสำคัญออกเป็น 3 กลุ่ม จำนวน 27 คน ได้แก่

3.2.1) กลุ่มที่ 1 ผู้ที่มีหน้าที่ในการบริหารจัดการองค์กร และกำหนดนโยบายที่เกี่ยวข้องในการช่วยเหลือบรรเทาสาธารณภัย จำนวน 4 คน ประกอบด้วย กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย จำนวน 2 คน และกองทัพกไทย จำนวน 2 คน

3.2.2) กลุ่มที่ 2 ผู้ที่มีหน้าที่ในการปกครองบังคับบัญชาหรือกำกับดูแลหรือเป็นหัวหน้างานที่เกี่ยวกับการปฏิบัติงานการช่วยเหลือบรรเทาสาธารณภัย จำนวน 5 คน ประกอบด้วย กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย จำนวน 3 คน และกองทัพกไทย จำนวน 2 คน

3.2.3) กลุ่มที่ 3 ผู้ปฏิบัติงานการช่วยเหลือบรรเทาสาธารณภัย จำนวน 18 คน ประกอบด้วย

- (1) นักบิน ฮ.ปภ.32 จำนวน 5 คน
- (2) ช่างประจำอากาศยาน ฮ.ปภ.32 จำนวน 10 คน
- (3) เจ้าหน้าที่ชุดเผชิญเหตุวิกฤติ จำนวน 3 คน

3.3 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

การทำงานวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยได้สร้างและออกแบบเครื่องมือ ได้แก่ แบบสัมภาษณ์ ประกอบด้วย

- 1) ศึกษาและวิเคราะห์ปัจจัยความเสี่ยงที่ส่งผลต่อการปฏิบัติการกิจบินของหน่วยบินจาก

คู่มือ ตำรา เอกสารวิชาการ งานวิจัย รวมถึงทฤษฎีต่างๆ ที่เกี่ยวข้องเพื่อนำมาจัดกลุ่มคำในประเด็นการสัมภาษณ์

2) ออกแบบโครงสร้างแบบสัมภาษณ์ ประกอบด้วย

2.1) ข้อมูลส่วนตัวของผู้ให้สัมภาษณ์ ได้แก่

2.1.1) ชื่อยศ

2.1.2) อายุ

2.1.3) สถานภาพการสมรส

2.1.4) ระยะเวลาที่รับราชการ

2.1.5) ชั่วโมงบินเฉพาะแบบ ฮ.ป.ก.32

2.1.6) ชั่วโมงบินรวม

2.1.7) คุณวุฒิการบิน

2.1.8) การศึกษาหรือได้รับการอบรมหลักสูตรด้านนิรภัยการบิน

2.1.9) การศึกษาเพิ่มศักดิ์การบิน

2.1.10) การประสบกับอุบัติเหตุ อุบัติการณ์ หรือรายงานอันตราย

2.1.11) ข้อเสนอแนะด้านความเสี่ยงและความปลอดภัย จากการปฏิบัติงาน

2.2) ปัจจัยเสี่ยงที่ส่งผลต่อการปฏิบัติการการบินของหน่วยบิน สังกัดกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย ร่วมกับกองทัพบกไทย

2.3) ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการบริหารจัดการเพื่อสนับสนุนการลดปัจจัยเสี่ยงที่ส่งผลต่อการปฏิบัติการการบินของหน่วยบิน

3) นำเครื่องมือที่ทำการออกแบบโครงสร้างแบบสัมภาษณ์ให้อาจารย์ที่ปรึกษาตรวจสอบเบื้องต้นก่อนนำเครื่องมือไปตรวจหาค่าความสอดคล้องของเนื้อหา (IOC) จากผู้เชี่ยวชาญ จำนวน 3 คน โดยที่ดัชนีความสอดคล้องระหว่างข้อคำถามกับวัตถุประสงค์ (Index of Item Objective Congruence : IOC) ที่มีเกณฑ์ในการพิจารณาให้คะแนน ดังนี้

ให้	+1	เมื่อแน่ใจว่าข้อคำถามมีความสอดคล้องกับวัตถุประสงค์
	0	เมื่อแน่ใจว่าข้อคำถามมีความสอดคล้องกับวัตถุประสงค์หรือไม่
	-1	เมื่อแน่ใจว่าข้อคำถามไม่สอดคล้องกับวัตถุประสงค์

เกณฑ์การพิจารณาระดับค่าดัชนีความสอดคล้องของข้อคำถามที่ได้จากการคำนวณจากสูตรที่จะมีค่าอยู่ระหว่าง 0.00 ถึง 1.00 มีรายละเอียดของเกณฑ์การพิจารณา ดังนี้

- ค่า IOC มีค่า ตั้งแต่ 0.5 ขึ้นไป คัดเลือกคำถามนั้นไว้ใช้ได้
- แต่ถ้าได้ค่า IOC ต่ำกว่า 0.5 ควรพิจารณาแก้ไขปรับปรุงหรือตัดทิ้ง

4) นำเครื่องมือที่ผ่านการตรวจตรวจหาค่าความสอดคล้องจากผู้เชี่ยวชาญและมีการปรับแก้ถูกต้องแล้วไปดำเนินการเก็บข้อมูลกับผู้ให้ข้อมูลสำคัญที่กำหนดไว้

3.4 การเก็บรวบรวมข้อมูล

งานวิจัย เรื่อง ปัจจัยเสี่ยงที่ส่งผลต่อการปฏิบัติการกิจบิน ของหน่วยบินสังกัดกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย ร่วมกับกองทัพบกไทย ผู้วิจัยได้ดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูล เพื่อให้ได้ข้อมูลที่มีความสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของการทำวิจัย โดยมีรายละเอียดดังนี้

1) ข้อมูลปฐมภูมิเป็นการดำเนินการจากการสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลสำคัญ ได้แก่ ผู้ที่ร่วมปฏิบัติงานจริงกับหน่วยบิน สังกัดกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย ร่วมกับกองทัพบกไทย จำนวน 3 กลุ่ม ตั้งแต่ระดับผู้บริหารองค์กรซึ่งเป็นการกำหนดนโยบายระดับผู้บังคับบัญชา/หัวหน้างาน ในการควบคุมการปฏิบัติงานให้สอดคล้องกับนโยบาย และระดับผู้ปฏิบัติงานซึ่งเป็นส่วนสำคัญที่ได้ใกล้ชิดและพบเห็นปัจจัยเสี่ยงต่าง ๆ ในการปฏิบัติงานแต่ละครั้ง นำมาซึ่งข้อมูลที่สรุปรายงานต่อสายบังคับบัญชาเป็นลำดับขั้น เพื่อนำไปสู่การกำหนดนโยบายขององค์กรต่อไป

สำหรับการดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูลนั้น ผู้วิจัยได้ดำเนินการประสานงานกับผู้ให้ข้อมูลแต่ละกลุ่มเพื่อขอวันเวลาที่สะดวกที่จะเข้าไปสัมภาษณ์ จากนั้นผู้วิจัยได้ดำเนินการยื่นขอเอกสารจากบัณฑิตวิทยาลัย สถาบันการบินพลเรือน เพื่อเข้าสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลสำคัญตามที่ได้ประสานไว้ ทั้งนี้ ช่วงเวลาในการดำเนินการเก็บข้อมูลผู้ให้ข้อมูลสำคัญ จำนวน 27 คน ผู้วิจัยได้ใช้ระยะเวลา 2 เดือน ตั้งแต่เดือนตุลาคม 2564 – เดือนพฤศจิกายน 2564

2) ข้อมูลทุติยภูมิ โดยผู้ศึกษาทำการรวบรวมข้อมูลจากเอกสารทางวิชาการ หนังสือบทความเชิงวิชาการ งานวิจัยอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งสืบค้นหาข้อมูลจากทางอินเทอร์เน็ต ในส่วนที่เกี่ยวข้องในเรื่องของปัจจัยเสี่ยงและการจัดการบริหารความเสี่ยง อีกทั้ง ผู้ศึกษายังได้ศึกษาเกี่ยวกับคู่มือความปลอดภัยในการบินขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ตลอดจนกฎระเบียบ ข้อบังคับต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง

3.5 การวิเคราะห์ข้อมูล

ผู้วิจัยได้ดำเนินการวิเคราะห์ข้อมูลดังนี้

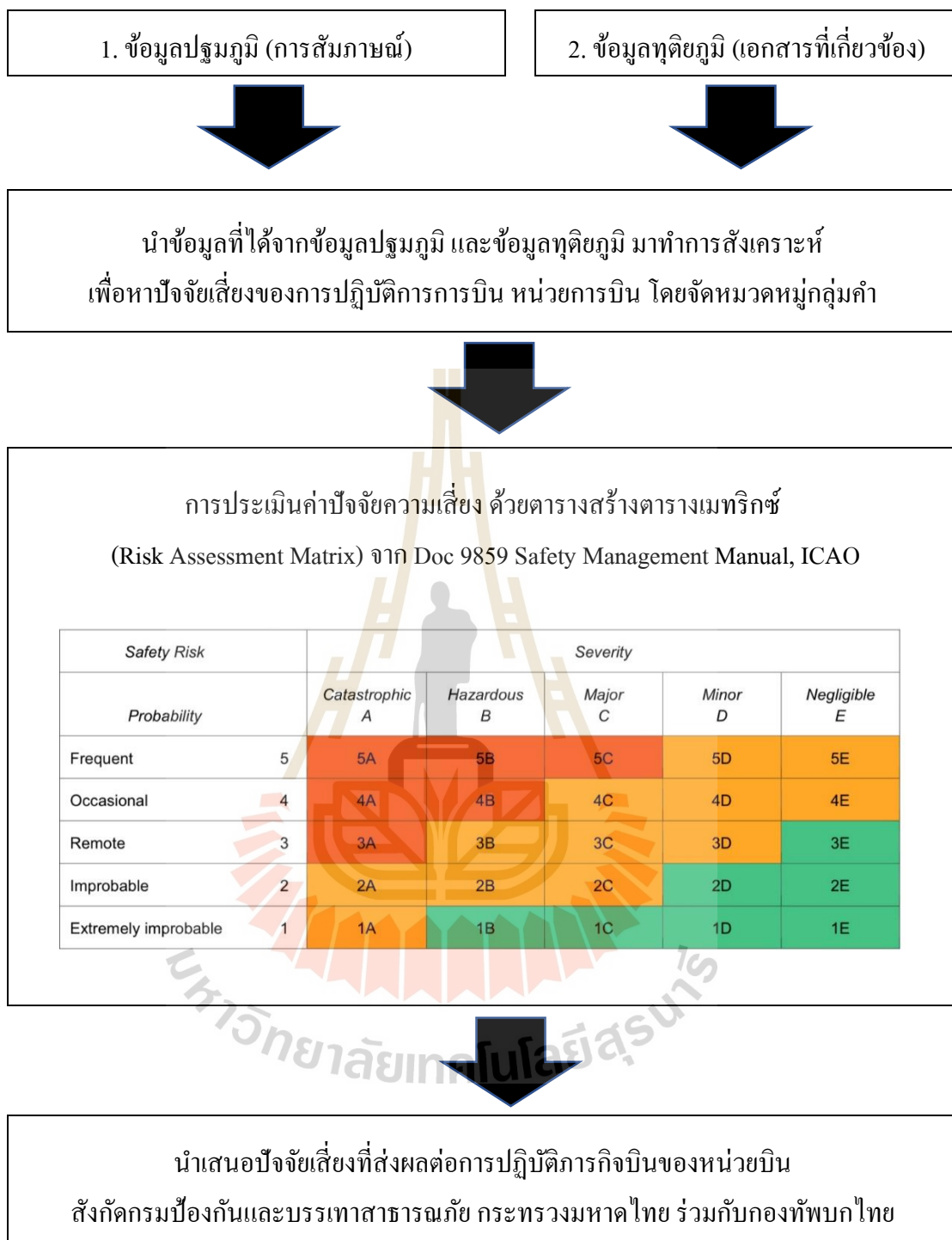
1) การวิเคราะห์ข้อมูลปฐมภูมิ เป็นการนำข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์จากผู้ให้ข้อมูลสำคัญในหัวข้อต่าง ๆ เกี่ยวกับด้านความปลอดภัยในการปฏิบัติงาน การประเมินและจัดการ

ความเสี่ยงตามหัวข้อที่ได้กำหนด เมื่อได้ข้อมูลมาครบแล้วผู้ศึกษาจะรวบรวมข้อมูลที่ได้มาทำการวิเคราะห์ด้วยทฤษฎีที่เกี่ยวข้องในเรื่องของความปลอดภัยทางการบินและปัจจัยเสี่ยงที่ส่งผลกระทบต่อปฏิบัติการการบินตามที่ได้ศึกษามาข้างต้น เพื่อให้ได้มาซึ่งสาเหตุของปัจจัยเสี่ยงที่อาจนำไปสู่การเกิดอุบัติเหตุว่าความเสี่ยงนั้นมาจากปัจจัยใดบ้าง

2) การวิเคราะห์ข้อมูลทุติยภูมิ เป็นการศึกษาเอกสารที่เกี่ยวข้องเพื่อนำมาวิเคราะห์ข้อมูลมาในการจัดกลุ่มคำที่มีความสอดคล้องและคล้ายคลึงเพื่อนำไปสู่การออกแบบโครงสร้างข้อคำถามแบบสัมภาษณ์

3) การนำข้อมูลจากข้อมูลปฐมภูมิ และข้อมูลทุติยภูมิ มาทำการสังเคราะห์ร่วมกันเพื่อประเมินค่าความเสี่ยงตามหลักการการประเมินความเสี่ยงด้านนิรภัยการบิน โดยใช้ตารางเมทริกซ์ (Risk Matrix) มาร่วมทำการสังเคราะห์ ซึ่งเป็นการนำโอกาสและผลกระทบของความเสี่ยงที่เกิดขึ้นมาสรุปในรูปของตาราง โดยที่แกนตั้งจะแสดงถึงระดับผลกระทบหรือความรุนแรงที่จะเกิดขึ้นและแกนนอนนั้นจะแสดงระดับ โอกาสของการเกิดความเสี่ยง เพื่อชี้ให้เห็นว่าปัจจัยเสี่ยงใดที่จะต้องหลีกเลี่ยง ปัจจัยเสี่ยงใดที่สามารถลดความเสี่ยง หรือสามารถควบคุมได้ ปัจจัยเสี่ยงใดที่จะสามารถยอมรับในความเสี่ยงนั้นได้ และปัจจัยใดที่จะต้องมีการแบ่งโอนหรือกระจายความเสี่ยง เพื่อนำไปเป็นสัญญาณให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องนำไปวางแผน และใช้เป็นแนวทางในการดำเนินงานวางแผนงานระยะยาว เพื่อลดความเสี่ยงที่จะส่งผลกระทบต่อชีวิตและทรัพย์สินของทางราชการรวมทั้งผู้ปฏิบัติงานในระหว่างปฏิบัติการการบิน ของหน่วยบินสังกัดกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย ร่วมกับกองทัพบกไทย เช่น การนำไปเป็นแนวทางในการพัฒนาคู่มือ หรือจัดทำเป็นข้อระเบียบด้านนิรภัยการบินเพื่อใช้ในการพัฒนาประสิทธิภาพและเพิ่มความปลอดภัยในการปฏิบัติการการบิน รวมทั้งนำไปประยุกต์ใช้ประกอบการตัดสินใจในการสั่งการใช้อากาศยานที่เหมาะสมให้แก่ผู้บังคับบัญชาในอนาคต

ทั้งนี้การดำเนินการจัดทำวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยสรุปได้ดังภาพที่ 3.1



ภาพที่ 3.1 ขั้นตอนการดำเนินการทำงานวิจัย

ที่มา ผู้วิจัย

บทที่ 4

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

การวิจัยในครั้งนี้ผู้วิจัยได้ดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูล จากการศึกษาเอกสาร ระเบียบข้อบังคับ ทฤษฎีความปลอดภัยและปัจจัยเสี่ยงด้านการบิน รวมทั้งงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับปัจจัยเสี่ยงที่ส่งผลต่อการปฏิบัติการการบิน ของหน่วยบินสังกัดกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย ร่วมกับกองทัพบกไทย รวมทั้งจากการสัมภาษณ์ข้อมูลเชิงลึกกับผู้ให้ข้อมูลสำคัญ โดยมีวัตถุประสงค์การวิจัย ดังนี้

1) เพื่อศึกษาวิเคราะห์ปัจจัยเสี่ยงที่ส่งผลต่อการปฏิบัติการการบิน ของหน่วยบินสังกัดกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย ร่วมกับกองทัพบกไทย

2) เพื่อนำเสนอแนวทางการบริหารจัดการลดความเสี่ยงในการปฏิบัติการการบินของหน่วยบิน สังกัดกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย ร่วมกับกองทัพบกไทย

สำหรับการวิเคราะห์ข้อมูลนั้น ผู้วิจัยได้ดำเนินการวิเคราะห์ 3 ส่วน ดังนี้

1) ส่วนที่ 1 การวิเคราะห์ข้อมูลการสัมภาษณ์ที่เกี่ยวข้องกับปัจจัยเสี่ยงที่ส่งผลต่อการปฏิบัติการการบิน ของหน่วยบินสังกัดกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย ร่วมกับกองทัพบกไทย

2) ส่วนที่ 2 การวิเคราะห์ข้อมูลจากผลการสัมภาษณ์ร่วมกับทฤษฎีมนุษย์ปัจจัยกับแนวคิดแบบจำลองเชลล์ (SHEL Model) เพื่อเห็นถึงผลกระทบของความเสี่ยงในด้านต่าง ๆ

3) ส่วนที่ 3 การวิเคราะห์ข้อมูลระดับความเสี่ยงที่นำไปวางแผนการดำเนินการ ส่วนที่เกี่ยวข้อง

4.1 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลการสัมภาษณ์ที่เกี่ยวข้องกับปัจจัยเสี่ยงที่ส่งผลต่อการปฏิบัติการการบิน ของหน่วยบินสังกัดกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย ร่วมกับกองทัพบกไทย

ผู้วิจัยได้ทำการสัมภาษณ์เชิงลึกกับทางผู้ให้ข้อมูลสำคัญที่เกี่ยวข้องกับปัจจัยเสี่ยงที่ส่งผลต่อการปฏิบัติการการบิน ของหน่วยบินสังกัดกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย ร่วมกับกองทัพบกไทย และได้ทำการแบ่งการวิเคราะห์ข้อมูลจากการสัมภาษณ์ออกเป็น 3 กลุ่ม ดังนี้

กลุ่มที่ 1 ผู้ปฏิบัติงานในส่วนนโยบายการช่วยเหลือบรรเทาสาธารณภัย กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย ร่วมกับกองทัพบกไทย

กลุ่มที่ 2 ผู้ปฏิบัติงานในส่วนผู้บังคับบัญชา / หัวหน้างานที่เกี่ยวข้องในการกำกับดูแล การปฏิบัติงาน การช่วยเหลือบรรเทาสาธารณภัย สังกัดกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย ร่วมกับกองทัพบกไทย

กลุ่มที่ 3 ผู้ปฏิบัติงานการช่วยเหลือบรรเทาสาธารณภัย ประกอบด้วย ผู้ปฏิบัติงานสังกัด กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย และผู้ปฏิบัติงานสังกัดกองทัพบกไทย

ซึ่งรายละเอียดข้อมูลสำคัญที่เกี่ยวข้องกับปัจจัยเสี่ยงที่ส่งผลต่อการปฏิบัติการกิจบินของ หน่วยบินสังกัดกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย ร่วมกับกองทัพบกไทย ผู้วิจัยได้ทำการแยกการวิเคราะห์ข้อมูลจากการสัมภาษณ์ ดังนี้

4.1.1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้สัมภาษณ์

การวิจัยเรื่องปัจจัยเสี่ยงที่ส่งผลต่อการปฏิบัติการกิจบิน ของหน่วยบินสังกัด กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย ร่วมกับกองทัพบกไทย เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative research) โดยใช้การสัมภาษณ์เชิงลึกจากผู้ทรงคุณวุฒิภายในองค์กร ร่วมกับผู้ปฏิบัติงานในหน่วยบินสังกัดกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย ร่วมกับกองทัพบกไทย อ้างอิงจากหลักการกำหนดคุณสมบัติของผู้ให้ข้อมูลสำคัญ กำหนดให้เป็น บุคลากรระดับบริหารที่มีประสบการณ์ หรือบริหารงานร่วมกับหน่วยบิน ซึ่งในการสัมภาษณ์ผู้ให้ ข้อมูลสำคัญทั้งหมดจะมีจำนวนทั้งสิ้น 27 คน โดยแบ่งการสัมภาษณ์ออกเป็น 3 กลุ่ม ดังนี้

กลุ่มที่ 1 ผู้ปฏิบัติงานในส่วนนโยบายการช่วยเหลือบรรเทาสาธารณภัย กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย และกองทัพบกไทย จำนวน 4 นาย ได้แก่

- 1) อธิบดีกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย
- 2) รองอธิบดีกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย ฝ่ายปฏิบัติการ กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย
- 3) รองผู้บัญชาการศูนย์การบินทหารบก กองทัพบก
- 4) ประจํากรมการขนส่งทหารบก กองทัพบก ช่วยราชการ กองยุทธการและการข่าวกรมการขนส่งทหารบก กองทัพบก

กลุ่มที่ 2 ผู้ปฏิบัติงานในส่วนผู้บังคับบัญชา / หัวหน้างาน ที่เกี่ยวข้องในการกำกับดูแล การปฏิบัติงาน การช่วยเหลือบรรเทาสาธารณภัย สังกัดกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย และกองทัพบกไทย จำนวน 5 คน ได้แก่

- 1) ผู้อำนวยการกองมาตรการป้องกันสาธารณภัย กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย
- 2) ผู้อำนวยการส่วนปฏิบัติการพิเศษ ค้นหาและกู้ภัย กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย

3) ผู้อำนวยการส่วนพัฒนาศักยภาพอาสาสมัคร กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย

4) ผู้บังคับกองพันซ่อมบำรุงเครื่องบินทหารบก กองทัพบก

5) ครูการบิน กองการฝึก โรงเรียนการบินทหารบก ช่วยราชการกรมการขนส่งทหารบก กองทัพบก ปฏิบัติหน้าที่ หัวหน้านักบิน ฮ.ปภ.32

กลุ่มที่ 3 ผู้ปฏิบัติงานการช่วยเหลือบรรเทาสาธารณภัย ประกอบด้วย ผู้ปฏิบัติงานสังกัดกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย และกองทัพบกไทย จำนวน 18 คน ได้แก่

- 1) นักบิน ฮ.ปภ.32 จำนวน 5 คน
- 2) ช่างประจำอากาศยาน ฮ.ปภ.32 จำนวน 10 คน
- 3) เจ้าหน้าที่ชุดเผชิญเหตุวิกฤติ จำนวน 3 คน

4.1.2 ผลการสัมภาษณ์เกี่ยวกับผู้ปฏิบัติงานในส่วนนโยบาย การปฏิบัติภารกิจบินด้านการช่วยเหลือบรรเทาสาธารณภัย กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย ร่วมกับกองทัพบกไทย

จากผลการสัมภาษณ์ผู้ปฏิบัติงานในส่วนนโยบายการปฏิบัติภารกิจบินด้านการช่วยเหลือบรรเทาสาธารณภัย กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย ร่วมกับกองทัพบกไทย จำนวน 4 คน สามารถสรุปใจความสำคัญในด้านของปัจจัยเสี่ยง และสามารถแยกปัจจัยเสี่ยงตามทฤษฎีปัจจัยของการเกิดอากาศยานอุบัติเหตุ 5 ประการ (The 5M-Model) ได้ดังนี้

1) ด้านคน หรือผู้ปฏิบัติงาน (Man)

1.1) นโยบายในด้านการคัดเลือกบุคลากร หรือบุคคลเข้ามาปฏิบัติงานหรือปฏิบัติภารกิจนั้น มีความสำคัญเป็นอย่างมากทั้งในด้านพื้นฐานความรู้ สภาพร่างกาย จิตใจ รวมไปถึงทัศนคติที่เหมาะสม โดยควรมีกระบวนการในการฝึกอบรมที่เป็นมาตรฐานและมีการฝึกอบรมที่เหมาะสมต่อการปฏิบัติภารกิจเมื่อสำเร็จการศึกษาและได้ออกไปปฏิบัติงานจริง รวมถึงบุคลากรที่ปฏิบัติงานควรมีทักษะความชำนาญในงานที่ต้องปฏิบัติ และมีความเข้าใจในกฎระเบียบข้อปฏิบัติ ข้อเสนอแนะต่าง ๆ จนเกิดเป็นอุปนิสัยที่พึงประสงค์ในตัวบุคคลที่พร้อมและเหมาะสมกับการปฏิบัติงานในรูปแบบนั้น ๆ ซึ่งจากการสัมภาษณ์ผู้วิจัย พบว่า ปัจจุบันบุคลากรทางด้านการบินที่ปฏิบัติภารกิจบินร่วมกับหน่วยบินเป็นบุคลากรสังกัดกองทัพบกทั้งหมด ซึ่งทางกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยได้มีนโยบายในการผลิต หรือจัดหาบุคลากรเพิ่มเพื่อให้เหมาะสมกับงาน

หรือภารกิจของหน่วยบิน โดยแบ่งเป็นประเภทนักบินและช่างประจำอากาศยาน ซึ่งมีรายละเอียด ดังนี้

- บุคลากรนักบิน ได้มีนโยบายในการจัดหาบุคลากรเพิ่มเติม ประกอบด้วย นักบินอากาศยานปีกหมุน ปก. (ข้าราชการ) ร่วมกับนักบิน (พนักงานราชการ) และนักบิน (จ้างเหมาบริการ) ปฏิบัติหน้าที่ประจำ ฮ.ปภ.32 ในอัตรา 3 คน/ลำ

- บุคลากรช่างประจำอากาศยาน ได้มีนโยบายจัดหาบุคลากรเพิ่มเติม ประกอบด้วย ช่างอากาศยาน ปก. (ข้าราชการ) ร่วมกับช่างอากาศยาน (พนักงานราชการ) และช่างอากาศยาน (จ้างเหมาบริการ) ปฏิบัติหน้าที่ประจำ ฮ.ปภ.32 อัตรา 6 คน

สำหรับปัญหาที่พบในการจัดหาบุคลากรในประเภทข้าราชการ คือ ปัจจุบัน โดยเฉพาะตำแหน่งนักบิน ไม่มีอยู่ในมาตรฐานกำหนดตำแหน่งข้าราชการพลเรือน ซึ่งในปัจจุบันหน่วยงานที่มีตำแหน่งนักบิน (ข้าราชการ) ได้แก่ กรมฝนหลวงและการบินเกษตร และกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ซึ่งมีการกำหนดตำแหน่งและอัตรากำลังมาหลายปีแล้ว การกำหนดตำแหน่งนี้ จำเป็นต้องปรึกษาคณะกรรมการข้าราชการพลเรือน (ก.พ) เพื่อหาแนวทางที่เหมาะสมสำหรับ ปก. ต่อไป และหากไม่สามารถกำหนดตำแหน่งที่เป็นประเภทข้าราชการได้ สิ่งก็ตามมาคือ ความมั่นคงและความเจริญก้าวหน้าในหน้าที่การงาน หรือในอาชีพงานด้านการบินที่ต้องเผชิญกับความเสี่ยง จำเป็นที่จะต้องใช้นักบินที่มีความสามารถแบบเฉพาะเจาะจง มีประสบการณ์ในการบินในงานลักษณะนี้ และจะต้องใช้เวลาในการเสริมสร้างที่ค่อนข้างมากกว่าที่จะได้บุคลากรที่มีความสามารถพร้อมที่จะสามารถปฏิบัติงานให้ประสบความสำเร็จและมีความปลอดภัย แต่ถ้าหากความมั่นคง ความเจริญก้าวหน้าในสายอาชีพกลับไม่มี ก็จะส่งผลต่อแรงจูงใจต่อบุคลากรเหล่านี้ในการที่จะอยู่ปฏิบัติงานให้กับหน่วยงานต่อไปอย่างยาวนานและยั่งยืน

ในส่วนของพนักงานราชการ หรือในรูปแบบจ้างเหมาบริการ ซึ่งทางหน่วยบินก็จะต้องใช้เวลาเสริมสร้าง ฝึกฝน เพิ่มพูนประสบการณ์ให้กับบุคลากรที่รับเข้ามาเป็นช่วงระยะเวลาหนึ่ง เพื่อให้บุคคลเหล่านี้มีความพร้อม มีความเข้าใจเกี่ยวกับอากาศยาน และภารกิจของหน่วย แต่การเหมาจ้างหรือรับเข้ามาเป็นพนักงานราชการก็จะมีระยะเวลาในสัญญาจ้างเป็นระยะเวลาหนึ่ง ซึ่งบุคคลเหล่านี้พร้อมจะไปจากหน่วยงานได้ตลอดเวลาเมื่อหมดสัญญาจ้าง สิ่งสำคัญที่จะเป็นแรงจูงใจให้บุคคลเหล่านี้อยู่กับหน่วยงานได้อย่างยั่งยืนและยาวนาน คือ สวัสดิการหรือค่าตอบแทนที่มีความเหมาะสม สมเหตุสมผลกับงานที่ทำ และความเสถียรที่ต้องเผชิญ

1.2) ด้านนโยบายในด้านการส่งเสริมในการฝึกหัด หรือเพื่อส่งเสริมการศึกษาและเตรียมความพร้อมให้กับกำลังพลผู้ปฏิบัติงาน จากการสัมภาษณ์ พบว่า ปัจจุบันนักบินและช่างอากาศยานได้มีการฝากกำลังพลเข้าศึกษาในหลักสูตรศิษย์การบินและช่างอากาศยานกับ

โรงเรียนการบินทหารบกเพียงเท่านั้น ทำให้หน่วยบินยังไม่สามารถนำผู้ที่สำเร็จการศึกษาจากโรงเรียนการบินทหารบกมาทำงานร่วมกับอากาศยานได้ในทันที เนื่องจากโรงเรียนการบินทหารบกไม่มีอากาศยานประเภท ฮ.ปภ.32 สำหรับฝึกหัดศึกษาให้กับกำลังพล ส่งผลให้กำลังพลที่สำเร็จการศึกษาดังกล่าวต้องมาเข้ารับการฝึกหัดและทำการศึกษาเพิ่มเติมที่หน่วยบินเป็นระยะเวลาหนึ่งเพื่อที่จะสามารถปฏิบัติงานร่วมกับหน่วยบินได้

1.3) ด้านนโยบายการรักษากำลังพลที่มีอยู่เดิม พบว่า ปัจจุบันกำลังพลผู้ปฏิบัติงานในด้านการบินเป็นกำลังพลสังกัดกองทัพบก ซึ่งปฏิบัติงานตามกรอบระยะเวลาในบันทึกความเข้าใจในการปฏิบัติงานร่วมกันระหว่างกองทัพบกกับกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย ผลที่ตามมา คือ กรอบระยะเวลาในการปฏิบัติงานน้อยเกินไป ทำให้ผู้ปฏิบัติงานชุดเดิมไม่สามารถเสริมสร้างหรือเป็นที่เลี้ยงให้กับกำลังพลชุดใหม่ที่เพิ่มเข้ามาปฏิบัติงานเพิ่มให้สามารถปฏิบัติงานได้อย่างเต็มประสิทธิภาพและมีความปลอดภัยได้ ซึ่งการสูญเสียกำลังพลชุดแรกที่จะต้องกลับไปปฏิบัติงานให้กับกองทัพบก ก็จะส่งผลโดยตรงต่อประสิทธิภาพและความปลอดภัยในการทำงานของหน่วยบินในวันที่ทางหน่วยบินยังไม่มีบุคลากรที่มีความพร้อมเข้ามาปฏิบัติงานทดแทนได้อย่างเพียงพอ

2) สภาพแวดล้อม (Media) คือ สิ่งที่ส่งผลกระทบมาจากสิ่งแวดล้อมโดยตรง ได้แก่ สภาพภูมิอากาศและภูมิประเทศ สิ่งแวดล้อมในการปฏิบัติการ ปัญหาสุขภาพที่เกิดจากสิ่งแวดล้อม และสิ่งแวดล้อมที่ให้การสนับสนุนในการปฏิบัติงาน ในส่วนของนโยบายการบริหารงานในด้านสิ่งแวดล้อม จากผลการสัมภาษณ์ พบว่า

2.1) สภาพภูมิอากาศและภูมิประเทศ ผู้บริหารระดับสูงของหน่วยบินมีความตระหนักรู้ในภารกิจของหน่วยบินที่ต้องเข้าไปปฏิบัติงานในพื้นที่ที่มีสภาพอากาศและภูมิประเทศที่มีความเสี่ยง และได้วางแผนส่งเสริมการบริหารจัดการในด้านความปลอดภัยรวมทั้งดูแลในด้านของสวัสดิการ ในการเข้าไปปฏิบัติงานที่มีความเสี่ยง แต่เนื่องด้วยในปัจจุบันหน่วยบินเพิ่งเริ่มก่อตั้งและยังเป็นหน่วยใหม่ที่เกิดขึ้นมาในกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย ซึ่งผู้บริหารต้องวางแผนหรือกำหนดนโยบายให้ครอบคลุมทุกบริบทงานที่เกี่ยวข้องไม่ว่าจะเป็นด้านการฝึกบินเพื่อไปปฏิบัติงานในสภาพอากาศที่ไม่ปกติได้อย่างมีประสิทธิภาพและมีความปลอดภัยสูงสุดต่อผู้ปฏิบัติงาน รวมถึงสร้างความตระหนักรู้ในการปฏิบัติงานในความเสี่ยงให้มีความปลอดภัยสูงสุด ซึ่งสิ่งเหล่านี้ต้องใช้เวลา จึงอาจจะส่งผลต่อการปฏิบัติงานที่ได้เริ่มลงมือปฏิบัติแล้วในปัจจุบันได้

2.2) สิ่งแวดล้อมในการปฏิบัติการ ผู้บริหารระดับสูงของหน่วยบินทราบในภารกิจของหน่วยบินนั้นแล้วแต่ต้องเผชิญกับความเสี่ยง ทั้งนี้ ผู้บริหารระดับสูงจำเป็นต้องมีพื้นฐานความรู้ในด้านการบินที่มากพอ จึงสามารถที่จะตัดสินใจสั่งใช้อากาศยานได้อย่างมี

ประสิทธิภาพ ทันต่อเหตุการณ์ และเกิดความปลอดภัยสูงสุดต่อผู้ปฏิบัติงาน เพราะในภารกิจบิน จะต้องใช้ความรู้ในเรื่องของหลักการบินเข้ามามีประกอกับการปฏิบัติภารกิจในด้านการป้องกัน และบรรเทาสาธารณภัย ในการประเมินและสั่งใช้อากาศยาน ว่าสถานการณ์แบบไหนเหมาะสม ต่อการใช้อากาศยานและสถานการณ์แบบไหนไม่เหมาะต่อการใช้อากาศยาน รวมถึงการให้ นโยบายในการปฏิบัติงาน การติดตามนโยบายที่ได้มอบหมายให้กับผู้ปฏิบัติงาน รวมถึง การมอบหมายนโยบายในทุก ๆ ด้านที่จะสามารถอำนวยความสะดวกที่ส่งผลต่อความสำเร็จของ ภารกิจความปลอดภัยรวมถึงขวัญและกำลังใจให้กับผู้ปฏิบัติงานในการปฏิบัติภารกิจแต่ละครั้ง

2.3) ปัญหาสุขภาพที่เกิดจากสิ่งแวดล้อม พบว่า ผู้บริหารระดับสูงให้ความสำคัญในเรื่องนี้ได้ไม่มากเท่าที่ควร ซึ่งสิ่งนี้ถือว่าเป็นสิ่งสำคัญ ถ้าหากผู้ปฏิบัติงานไม่มีความพร้อม มีปัญหาในด้านของสุขภาพอาจส่งผลต่อความปลอดภัยและภารกิจของหน่วยบินโดยตรง

2.4) สิ่งแวดล้อมที่ทำให้การสนับสนุนในการปฏิบัติงาน

- นโยบายในด้านการสนับสนุนอุปกรณ์ในเรื่องของความปลอดภัย ผู้บริหารระดับสูงได้เล็งเห็นความสำคัญในด้านนี้ โดยเฉพาะในเรื่องของอุปกรณ์ความปลอดภัย ที่ผ่านมาผู้บริหารได้ทราบจากรายงานเข้ามาจากผู้ปฏิบัติงานเอง และพยายามมอบนโยบายในการจัดหาจัดซื้ออุปกรณ์ แต่การจัดซื้ออุปกรณ์ในการทำงานนั้นผู้ที่จะได้คือดีที่สุดว่าแบบไหนเหมาะสมกับการปฏิบัติงานมากที่สุดก็คือมาจากผู้ปฏิบัติงานเอง

- นโยบายด้านการส่งเสริมในส่วนที่จะต้องเข้ามาปฏิบัติงานร่วมกับ อากาศยาน ในการให้ได้รับความรู้ มีความเข้าใจเกี่ยวกับตัวอากาศยานเอง และภารกิจที่ต้อง ปฏิบัติงานร่วมกับอากาศยาน เช่น ชุดปฏิบัติงานภาคพื้น (Ground Support) ที่จะต้องให้ การสนับสนุนในการปฏิบัติงานร่วมกับอากาศยาน ในขณะที่อากาศยานเข้าไปปฏิบัติงาน ในพื้นที่ต่าง ๆ ในปัจจุบันได้มีการวางแผนงานและได้เริ่มดำเนินการมอบหมายนโยบายไปแล้ว แต่ด้วยความที่หน่วยบินเพิ่งจะเริ่มก่อตั้งขึ้นมาใหม่และเป็นหน่วยบินแรกของประเทศไทย ที่มีภารกิจในด้านการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย จึงยังขาดแคลนผู้ที่มีความรู้ ความสามารถ ในภารกิจที่เกี่ยวข้องที่จะต้องปฏิบัติงานร่วมกับอากาศยาน อาจส่งผลให้การปฏิบัติไม่สัมฤทธิ์ผล ตามนโยบายที่ได้มอบหมายเท่าที่ควร อาทิเช่น บุคลากรที่จะมาฝึกอบรมให้ความรู้ รวมไปถึง ช่วงเวลาที่เหมาะสมสำหรับการเข้ารับการฝึกศึกษาเพราะเนื่องมาจากภารกิจในการป้องกัน บรรเทาสาธารณภัย หลาย ๆ ภารกิจไม่สามารถคาดเดาได้ว่าจะเกิดขึ้นเมื่อไหร่ ดังนั้น กำลังพล ผู้ปฏิบัติงานส่วนใหญ่จะใช้เวลาส่วนมากกับการปฏิบัติงานเป็นหลัก ส่งผลให้มีเวลาสำหรับการฝึกเพิ่มความชำนาญค่อนข้างน้อย เป็นต้น ดังนั้น ผู้บริหารระดับสูงอาจวางแผนส่งเสริมเกี่ยวกับ ด้านนี้ เช่น มอบหมายนโยบายในการศึกษาดูงานต่างประเทศและในประเทศที่มีการใช้อากาศยาน ในการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยในลักษณะเช่นเดียวกับในประเทศไทยอีกด้วย ซึ่งจะส่งผลดี

ในด้านของการเพิ่มพูนความรู้ และประสบการณ์ให้กับผู้ปฏิบัติงานได้เป็นอย่างดี อันจะส่งผลต่อการปฏิบัติงานได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ และมีความปลอดภัยที่สูง

- นโยบายในการปฏิบัติร่วมกับต่างหน่วยงาน โดยเฉพาะในภารกิจที่มีความเร่งด่วน เช่น ในภารกิจที่ผ่านมาจากกระเบิดของโรงงาน เกิดเหตุอัคคีภัยขึ้น ซึ่งเป็นภารกิจที่มีความเร่งด่วน ซึ่งมีหลายหน่วยงานเข้ามาช่วยกันในการปฏิบัติภารกิจ ซึ่งทางผู้บริหารระดับสูงเห็นว่าเป็นสิ่งสำคัญในเรื่องของความเข้าใจในการปฏิบัติงานที่อยู่บนความเสี่ยงร่วมกันในหลาย ๆ หน่วยงาน ซึ่งได้สังเกตเห็นและเตรียมมอบหมายนโยบายในด้านของการฝึกร่วมระหว่างหน่วยงานในสังกัดกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยเอง และต่างหน่วยงาน ไม่ว่าจะเป็นทหาร ตำรวจหรือด้านของพลเรือนให้มากขึ้น

3) อากาศยาน เครื่องจักรกล หรืออุปกรณ์ที่ใช้ในการปฏิบัติงาน (Machine) คือ อุปกรณ์ที่เราใช้ในการปฏิบัติภารกิจ จะมีข้อจำกัดและมีปฏิสัมพันธ์กับคนหรือกับผู้ปฏิบัติงานโดยตรง โดยมีองค์ประกอบสำคัญดังนี้

3.1) ด้านความรู้ความเข้าใจของผู้บริหารระดับสูงเกี่ยวกับสมรรถนะของอากาศยาน ซึ่งมีส่วนสำคัญเป็นอย่างมากในการกำหนดนโยบายที่เกี่ยวข้องกับอากาศยาน โดยเฉพาะในเรื่องของการตัดสินใจสั่งใช้อากาศยาน ซึ่งหากผู้บริหารระดับสูงมีความรู้พื้นฐานที่ดีเกี่ยวกับอากาศยานสามารถวิเคราะห์ได้ว่าภารกิจใดเหมาะแก่การใช้อากาศยาน ภารกิจไหนไม่เหมาะสมกับการใช้อากาศยานและในเมื่ออากาศยานมีการบรรจุเข้าประจำการในหน่วยบินแล้วจะมีนโยบายองค์กรเกี่ยวกับอากาศยานอย่างไร ให้สามารถปฏิบัติงานได้คุ้มค่า เต็มประสิทธิภาพ และมีความปลอดภัยสูงสุด ส่งผลให้การมอบหมายนโยบายในการปฏิบัติงานแต่ละครั้งเป็นไปอย่างไม่เต็มประสิทธิภาพ เช่น นโยบายสถานที่ประจำการของอากาศยานเพื่อการเตรียมความพร้อมรับมือภัยพิบัติในพื้นที่ต่าง ๆ ที่คาดว่าเสี่ยงต่อการเกิดภัยพิบัติ โดยเฉพาะพื้นที่ในเมืองหลวงหรือชุมชนแออัด เนื่องจากในปัจจุบันอากาศยานได้ประจำการอยู่ในพื้นที่ที่มีความเสี่ยงการเกิดภัยพิบัติต่ำแต่ในเขตพื้นที่ที่มีความเสี่ยงภัยสูงกลับไม่มีอากาศยานพร้อมประจำการบริเวณเหล่านั้น ซึ่งเมื่อเกิดเหตุภัยพิบัติขึ้นและมีการเรียกใช้อากาศยาน หน่วยบินจะต้องใช้เวลาในการทำการบินเข้าพื้นที่ใกล้เคียงเพื่อติดตั้งอุปกรณ์ดับเพลิง เติมน้ำมันเชื้อเพลิง ซึ่งสิ่งเหล่านี้ล้วนแล้วแต่เป็นการสร้างความกดดันให้กับผู้ปฏิบัติงาน เพราะเป็นงานที่ถูกเร่งรัดด้วยเวลาทั้งสิ้นรวมถึงการบินในเวลากลางคืนหรือทัศนวิสัยที่จำกัดได้ ซึ่งสิ่งเหล่านี้ล้วนแล้วแต่เป็นสิ่งสำคัญที่ผู้บริหารระดับสูงต้องรู้ เพราะจะส่งผลต่อการส่งให้อากาศยานออกไปปฏิบัติงานทั้งสิ้น

3.2) นโยบายในการบำรุงรักษา พบว่า ปัจจุบันกำลังมีการเตรียมการมอบนโยบายในการซ่อมบำรุงรักษาอากาศยานในรูปแบบการจ้างเหมา ส่งผลให้อากาศยานสามารถซ่อมบำรุงเสร็จตามกรอบระยะเวลาในสัญญาการซ่อมบำรุงกับบริษัทผู้รับเหมากับกรมป้องกันและ

บรรเทาสาธารณภัย อย่างไรก็ตาม การดำเนินการดังกล่าวอาจส่งผลเสีย เช่น อาจทำให้เกิดการละเลยในการส่งเสริมในด้านของความรู้ในการซ่อมบำรุงอากาศยานในส่วนของช่างอากาศยานที่ประจำอยู่กับหน่วย ซึ่งความรู้ส่วนนี้สำคัญมากและถือว่าเป็นหัวใจในเรื่องของความปลอดภัยเลยก็ว่าได้ เพราะบุคลากรเหล่านี้ ถึงแม้ไม่ได้เป็นผู้ทำการซ่อมบำรุงอากาศยานโดยตรง แต่จะทำหน้าที่เป็นผู้ตรวจสอบความเรียบร้อยของอากาศยานก่อนขึ้นทำการบิน เพราะฉะนั้นการที่จะมีผู้ตรวจสอบที่ดีคนหนึ่งได้ ผู้ตรวจสอบนั้นจำเป็นที่จะต้องมีความรู้ในการซ่อมบำรุงที่มากพอที่จะสามารถตรวจสอบความผิดปกติหรือสิ่งผิดปกติที่จะเกิดขึ้นกับอากาศยานได้ ทั้งด้านการตรวจรับอากาศยาน เมื่อบริษัทผู้รับเหมาจ้างทำการซ่อมบำรุงเสร็จรวมไปถึงการตรวจสอบอากาศยานก่อนขึ้นปฏิบัติงานจริงและหลังจากปฏิบัติงานเสร็จสิ้น ซึ่งผู้บริหารระดับสูงควรให้ความสำคัญจะส่งผลในการลดความเสี่ยงที่อาจทำให้เกิดอากาศยานอุบัติเหตุ หรือการปฏิบัติการกึ่งล้มเหลวได้

3.3) นโยบายในด้านความพร้อมของกำลังพลผู้ปฏิบัติงาน ที่จะต้องมาปฏิบัติงานร่วมกับอากาศยาน โดยเฉพาะนักบินและช่างประจำอากาศยาน พบว่า ปัจจุบันหน่วยบินนี้เป็นหน่วยบินเพิ่งก่อตั้งขึ้นมาใหม่ ทั้งโครงสร้างหน่วยบิน แบบอากาศยานและการปฏิบัติการกึ่งแล้วแต่เป็นภารกิจที่มีความเสี่ยงทั้งสิ้น ดังนั้น ความชำนาญของกำลังพลผู้ปฏิบัติงานจึงมีความจำเป็นความต่อเนื่องทั้งการปฏิบัติงานและการเรียนรู้จึงเป็นสิ่งสำคัญ แต่ในปัจจุบันได้มีการเปลี่ยนถ่ายกำลังพลที่ปฏิบัติงานร่วมกับหน่วยตั้งแต่เริ่ม และมีการจัดหากำลังพลชุดใหม่ที่เข้ามาปฏิบัติงานแทนไม่เหมาะสม อาทิเช่น มีการสูญเสียนักบินในตำแหน่งผู้บังคับอากาศยานหรือนายทหารซ่อมบำรุงไป แต่ได้นักบินในตำแหน่งนักบินผู้ช่วยที่ยังไม่มีประสบการณ์ และมีชั่วโมงบินที่ยังไม่มากพอเข้ามาทดแทน สิ่งเหล่านี้ย่อมส่งผลต่อการใช้งานหรือการซ่อมบำรุงอากาศยาน รวมไปถึงการปฏิบัติงานร่วมกับอากาศยานแทบทั้งสิ้นเพราะการเสริมสร้างหน่วยบินจะต้องเป็นไปในลักษณะที่ค่อยเป็นค่อยไป ต้องมีการผลิตกำลังพลหรือมีการเปลี่ยนถ่ายกันอย่างเหมาะสม โดยคำนึงถึงความปลอดภัยและผลสำเร็จของการปฏิบัติงานเป็นหลัก ซึ่งในส่วนนี้ผู้วิจัยพบว่าผู้บริหารองค์กรระดับสูงจำเป็นต้องเข้าใจและวางแผนการพัฒนาเกี่ยวกับความสำคัญของบุคลากรทางการบินในแต่ละตำแหน่งหรือแต่ละระดับที่มากพอจึงส่งผลต่อการออกนโยบายในการรับบุคลากรเข้ามาเพิ่มเติม หรือทดแทน รวมไปถึงการรักษากำลังพลที่มีความรู้ความสามารถให้อยู่กับหน่วยไปอย่างยาวนานได้

3.4) นโยบายการส่งกำลังบำรุงในการซ่อมบำรุงอากาศยาน พบว่าผู้บริหารระดับสูงยังไม่มีความรู้เกี่ยวกับอากาศยานที่มากพอ รวมทั้งมอบหมาย/แต่งตั้งผู้ที่มากำกับดูแลที่มีความรู้เกี่ยวกับอากาศยานที่ไม่มากพอส่งผลให้เกิดปัญหาในการซ่อมบำรุง โดยเฉพาะการซ่อมบำรุงชิ้นส่วนอะไหล่ รวมไปถึงอุปกรณ์ในการซ่อมบำรุง หรืออุปกรณ์ที่สนับสนุนอำนวยความสะดวกในการซ่อมบำรุง เป็นต้น

4) การบริหารจัดการ (Management) ได้แก่ การกำกับดูแล การบริหารจัดการด้วยกระบวนการที่กำหนดมาตรฐาน ระเบียบการปฏิบัติ ขั้นตอนการปฏิบัติงานรวมถึงการควบคุมดูแล ซึ่งการจัดการจะให้วิธีการและกฎระเบียบข้อบังคับเพื่อควบคุมดูแลการปฏิบัติงานสัมพันธ์ในระหว่างปัจจัยต่าง ๆ ซึ่งผู้วิจัยได้พบว่าในด้านนโยบายองค์กร สามารถแบ่งได้ดังนี้

4.1) นโยบายด้านมาตรฐาน เช่น มาตรฐานในงานด้านต่าง ๆ นโยบายการออกคำสั่ง กฎระเบียบ รวมไปถึงถ้อยแถลงเกี่ยวกับหลักนิยมต่าง ๆ ในด้านของผู้ปฏิบัติงาน พบว่า

- ปัจจุบันหน่วยบินสังกัดกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย ร่วมกับกองทัพกไทย ยังไม่มีระเบียบในด้านนิรภัยการบิน ซึ่งในปัจจุบันได้ใช้ระเบียบกองทัพกกว่าด้วยนิรภัยการบินมาใช้เป็นการชั่วคราว เพื่อควบคุมบริหารจัดการเรื่องมาตรฐานในการบิน ซึ่งอาจจะมิบางบริบทของหน่วยบินสังกัดกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย ร่วมกับกองทัพกไทย ที่ไม่สอดคล้องกับระเบียบดังกล่าว หรือมีความไม่ครอบคลุมในเนื้อหาของภารกิจ เช่น การบินเข้าไปในสถานะที่ไม่ปกติ มีทัศนวิสัยที่จำกัด หรือการบินเข้าไปในพื้นที่ประสบเหตุภัยพิบัติ เป็นต้น ซึ่งผู้บริหารระดับสูงยังไม่มีการพูดถึงในด้านนี้ ซึ่งอาจจะมองว่ายังเป็นเรื่องใหม่ของกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยเอง และต้องใช้เวลาในการศึกษาเพิ่มเติมควบคู่ไปกับการพัฒนาหน่วยบิน ซึ่งในความเป็นจริงแล้วเป็นความเสี่ยงที่ซ่อนเร้นเป็นอย่างมาก เพราะด้วยภารกิจของหน่วยบินนั้นมีความเสี่ยงเป็นทุนเดิมและถ้าหากไม่มีระเบียบนิรภัยการบินที่สอดคล้องกับบริบทของหน่วยบินก็จะไม่สามารถควบคุมความเป็นมาตรฐานของหน่วยบินได้ สิ่งเหล่านี้ความความเสี่ยงที่สามารถก่อให้เกิดอันตรายแก่ผู้ปฏิบัติงาน

- นโยบายการตรวจสอบและจัดมาตรฐานการบิน ของนักบินและช่างประจำอากาศยาน รวมไปถึงผู้ปฏิบัติงานที่ต้องขึ้นปฏิบัติงานร่วมกับอากาศยานเป็นสิ่งจำเป็นอย่างยิ่งประกอบกับในปัจจุบันทางหน่วยบินยังไม่มีระเบียบข้อบังคับ หรือระเบียบนิรภัยการบิน ส่งผลโดยตรงต่อการตรวจสอบและจัดมาตรฐานการบินของหน่วย ที่ยังไม่สามารถกระทำได้ ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อความเป็นมาตรฐานของบุคลากรของหน่วยบิน ทั้งนักบิน ช่างประจำอากาศยาน รวมไปถึงผู้ปฏิบัติงานร่วมกับอากาศยานทุก ๆ คน ซึ่งภารกิจของหน่วยบินล้วนแล้วแต่ต้องเผชิญกับความเสี่ยง การเตรียมความพร้อม การมีมาตรฐานในการปฏิบัติงานทุก ๆ ด้าน ของกำลังพลผู้ปฏิบัติงาน จึงเป็นสิ่งจำเป็นอย่างยิ่งเพื่อที่จะสามารถปฏิบัติงานบนความเสี่ยงได้อย่างปลอดภัย

4.2) นโยบายด้านระเบียบปฏิบัติ เช่น คู่มือการใช้งาน ระเบียบปฏิบัติประจำของหน่วย พบว่า หน่วยบินจะต้องมีระเบียบ คำสั่ง กฎข้อบังคับในการปฏิบัติงานต่าง ๆ เพื่อป้องกันการฝ่าฝืน การกระทำความผิด หรือการควบคุมดูแลให้ผู้ปฏิบัติงานอยู่ในระเบียบวินัย ด้านของนิรภัยการบิน จึงยังให้ความสนใจในเรื่องนี้ไม่มากพอเมื่อยังไม่มียโยบายองค์กรที่มอบหมายออกมา จึงส่งผลให้ในปัจจุบันหน่วยบินจึงยังไม่มีระเบียบในด้านนิรภัยการบินเป็นของ

หน่วยบินเองและส่งผลโดยตรงให้หน่วยบินไม่มีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการกำกับดูแลด้านนิตยการการบินเข้ามาดูแลควบคุมการปฏิบัติอย่างจริงจัง จึงส่งผลให้ทางด้านความเป็นมาตรฐานที่เป็นรูปธรรมยังไม่ชัดเจน รวมไปถึงการออกระเบียบปฏิบัติที่เป็นของหน่วยบินเอง ก็ยังไม่สามารถทำได้ ซึ่งในปัจจุบันได้ใช้ระเบียบต่าง ๆ จากกองทัพบกเป็นต้นแบบในการปฏิบัติเป็นการชั่วคราวเพื่อให้เกิดความปลอดภัยและสามารถปฏิบัติงานให้สำเร็จได้ ซึ่งในอนาคตผู้บริหารระดับสูงของทางกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย สมควรอย่างยิ่งที่จะต้องให้ความสำคัญ มอบหมายนโยบายในการจัดตั้งหน่วยงานที่เข้ามาบริหารจัดการ รวมทั้งกำกับดูแลในเรื่องการปฏิบัติที่เกี่ยวข้องกับนิตยการการบินโดยตรง ควรที่จะให้ความสำคัญในด้านของการมอบหมายนโยบายที่จะมีผลต่อการจัดท่าระเบียนข้อบังคับในด้านการบินต่าง ๆ ที่เป็นของหน่วยเองให้สอดคล้องและครอบคลุมกับบริบทภารกิจของหน่วยบิน เพื่อที่จะส่งผลให้ทางหน่วยบินสามารถปฏิบัติภารกิจต่าง ๆ ที่ล้วนแล้วอยู่บนความเสี่ยงนั้นได้อย่างปลอดภัยและประสบผลสำเร็จตามเป้าหมายขององค์กรที่ได้ตั้งไว้

5) ภารกิจ (Mission) เป็นการปฏิบัติงานให้ประสบความสำเร็จในภารกิจนั้น วิธีการปฏิบัติจะต้องถูกกำหนดไว้ด้วยจุดประสงค์ วัตถุประสงค์ ความคาดหวังในภารกิจ ความปลอดภัยของผู้ปฏิบัติงานรวมถึงผู้ที่เกี่ยวข้อง ซึ่งภารกิจจะมีปัจจัยจาก 4M ในขั้นต้นเข้ามาเกี่ยวข้องได้แก่ คน สภาพแวดล้อม เครื่องจักรหรืออากาศยานและการบริหารจัดการ ซึ่งจากการสัมภาษณ์ในส่วนนโยบายขององค์กร พบว่า

5.1) นโยบายองค์กรในทุก ๆ ด้านที่เกี่ยวข้องกับภารกิจ เนื่องจากภารกิจของหน่วยบินเป็นภารกิจที่จะต้องเข้าไปปฏิบัติงานในพื้นที่เกิดเหตุภัยพิบัติ หรือพื้นที่เกิดเหตุสาธารณภัย ซึ่งนโยบายขององค์กรในด้านของการปฏิบัติภารกิจมีส่วนสำคัญอย่างยิ่ง เพราะนโยบายขององค์กรจากผู้บริหารระดับสูงเปรียบเสมือนต้นน้ำที่ไหลผ่านลงมา ผู้วิจัย พบว่า ความเข้าใจในบริบทของหน่วยบินที่จะต้องทำการบินเข้าไปในพื้นที่เสี่ยงภัยของผู้บริหารระดับสูงยังมีไม่มากพอ ส่งผลให้การมอบหมายนโยบายขององค์กร หรือการให้ความสำคัญเกี่ยวกับนโยบายขององค์กร โดยเฉพาะนโยบายการปฏิบัติงานยังไม่ครอบคลุม ซึ่งจะส่งผลต่อการปฏิบัติงานได้อย่างไม่เต็มประสิทธิภาพ หรือมีความไม่ปลอดภัยเกิดขึ้นได้

5.2) ความพร้อมในการปฏิบัติภารกิจ พบว่า ในด้านนโยบายองค์กรในการเตรียมความพร้อมสำหรับภารกิจด้านการป้องกันบรรเทาสาธารณภัย โดยเฉพาะการใช้อากาศยานยังมีข้อบกพร่องในหลาย ๆ ด้าน ไม่ว่าจะเป็นการใช้อากาศยานได้อย่างไม่เต็มประสิทธิภาพหรือการใช้อากาศยานได้ไม่ทันต่อเหตุการณ์ เช่น หลายครั้งที่เกิดเหตุเพลิงไหม้ในพื้นที่ชุมชนหรือเมืองหลวง ถ้าไม่ใช่เหตุการณ์ที่รุนแรงบานปลายถึงขั้นวิกฤตที่ไม่สามารถควบคุมเพลิงก็จะไม่มีการเรียกใช้ หรือให้เตรียมการอากาศยาน จนเหตุการณ์รุนแรงจนไม่สามารถ

รับเหตุการณ์ได้ จึงจะมีการเรียกใช้อากาศยานซึ่งในความเป็นจริงแล้วถ้าหากมีการเรียกใช้อากาศยานเมื่อครั้งเหตุการณ์เริ่มเกิดก็อาจจะมีความรวดเร็วและระงับเหตุการณ์ไม่ให้อากาศยานไม่สามารถควบคุมได้ ซึ่งในปัจจุบันวิสัยทัศน์ของผู้บริหารระดับสูงเกี่ยวกับการใช้อากาศยาน คือ เป็นอุปกรณ์ชิ้นสุดท้ายที่จะนำออกมาใช้งานเมื่อเกิดเหตุวิกฤตเท่านั้น ซึ่งในความเป็นจริง อากาศยานสามารถนำมาใช้ในหลาย ๆ เหตุการณ์ตั้งแต่เริ่มต้นได้เพื่อเป็นการระงับเหตุได้อย่างรวดเร็ว โดยเฉพาะในพื้นที่ชุมชนแออัด รถยนต์ไม่สามารถเข้าถึงหรือสามารถเข้าถึงได้ช้า และสถานที่ที่เสี่ยงต่อการถูกลามของเพลิงไหม้สูง เป็นต้น ที่ผ่านมามีการใช้อากาศยานที่ไม่คุ้มค่า และเต็มประสิทธิภาพก็เพราะนโยบายองค์กรที่ไม่ชัดเจน ไม่ครอบคลุมต่อบริบทของหน่วยบิน

5.3) ความเข้าใจในภารกิจ พบว่า ผู้บริหารองค์กรระดับสูงมักให้ความสำคัญในด้านนโยบายองค์กรเกี่ยวกับการบรรเทาสาธารณภัยเป็นหลัก ซึ่งภารกิจเหล่านี้เป็นนโยบายเชิงรับ ซึ่งงานส่วนใหญ่จะเป็นการรับมือเมื่อเกิดเหตุ แต่ในความเป็นจริงแล้วสิ่งที่ขาดหายไปคือการป้องกันภัย ซึ่งเป็นนโยบายเชิงรุก หากผู้บริหารระดับสูงให้ความสำคัญกับนโยบายการปฏิบัติงานในส่วนนี้อาจส่งผลต่ออัตราการเกิดสาธารณภัยที่ลดลง อีกทั้งช่วยลดความเสี่ยงจากการบินในสภาพอากาศ หรือในพื้นที่ไม่ปกติได้อีกด้วย ซึ่งในปัจจุบันยังไม่มีอย่างเป็นทางการ

5.4) การติดต่อประสานงาน นโยบายองค์กรในด้านนี้ก็ยังไม่มีความชัดเจน โดยเฉพาะการประสานงานเมื่อต้องการให้หน่วยบินออกปฏิบัติการกิจ ซึ่งจากการกำหนดนโยบายในการติดต่อประสานงาน โดยเฉพาะการเรียกใช้อากาศยานออกปฏิบัติการกิจค่อนข้างยุ่งยาก เพราะหน่วยงานในระดับบริหารยังมีความรู้ความเข้าใจในบริบทหน้าที่ของหน่วยบินที่ไม่มากพอ อีกทั้งเส้นทางการติดต่อสื่อสารเพื่อประสานงานขอใช้อากาศยานมีค่อนข้างหลายขั้นตอน หลายส่วนงาน ซึ่งส่งผลให้บางครั้งเกิดความไม่สะดวกต่อการปฏิบัติงานของหน่วยบิน ไม่ได้ได้รับความร่วมมือในการอำนวยความสะดวกในด้านต่าง ๆ จากหน่วยบิน รวมไปถึงส่งผลให้เกิดความล่าช้าในการออกปฏิบัติการกิจของหน่วยบิน

4.1.3 ผลการสัมภาษณ์เกี่ยวกับผู้ปฏิบัติงานในส่วนผู้บังคับบัญชา / หัวหน้างานที่เกี่ยวข้องในการกำกับดูแล การปฏิบัติงาน การช่วยเหลือบรรเทาสาธารณภัย สังกัดกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย ร่วมกับกองทัพกไทย

จากผลการสัมภาษณ์ผู้ปฏิบัติงานในส่วนผู้บังคับบัญชา / หัวหน้างาน ที่เกี่ยวข้องในการกำกับดูแล การปฏิบัติงาน การช่วยเหลือบรรเทาสาธารณภัย สังกัดกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย และกองทัพกไทย จำนวน 5 คน สามารถสรุปความสำคัญในด้านของปัจจัยเสี่ยง และสามารถแยกปัจจัยเสี่ยงตามทฤษฎีปัจจัยของการเกิดอากาศยานอุบัติเหตุ 5 ประการ (The 5M-Model) ได้ดังนี้

จากผลการสัมภาษณ์ผู้ปฏิบัติงานในส่วนผู้บังคับบัญชา / หัวหน้างาน ที่เกี่ยวข้องใน

1) คน หรือผู้ปฏิบัติงาน (Man)

1.1) ด้านการคัดเลือก พบว่า การคัดเลือกบุคลากร หรือบุคคลเข้ามาปฏิบัติงานหรือเข้ามาปฏิบัติภารกิจนั้น มีความสำคัญเป็นอย่างมากทั้งในด้านพื้นฐานความรู้ สภาพร่างกาย จิตใจ รวมไปถึงทัศนคติที่เหมาะสม โดยควรผ่านกระบวนการในการฝึกอบรมที่เป็นมาตรฐานและมีความเหมาะสมต่อการปฏิบัติภารกิจ จนสำเร็จการศึกษาออกไปปฏิบัติงานจริง รวมถึงบุคลากรที่ปฏิบัติงานควรมีทักษะความชำนาญในงานที่ต้องปฏิบัติ และมีความเข้าใจในกฎระเบียบข้อปฏิบัติ ข้อเสนอแนะต่าง ๆ จนเกิดเป็นอุปนิสัยที่พึงประสงค์ในตัวบุคคลที่พร้อมและเหมาะสมกับการปฏิบัติงานในรูปแบบนั้น ๆ ซึ่งจากการสัมภาษณ์ผู้วิจัยพบว่าในด้านการคัดเลือกบุคลากรมาปฏิบัติงานร่วมกับหน่วยบิน ด้วยภารกิจหรือรูปแบบการปฏิบัติภารกิจของหน่วยบิน สิ่งสำคัญกว่าความรู้ความสามารถที่จะต้องมี คือ การคัดเลือก หรือกลั่นกรองบุคคลที่จะเข้ามาปฏิบัติงานร่วมกับหน่วยบิน ไม่ว่าจะเป็นในส่วนของข้าราชการทหาร ข้าราชการพลเรือน หรือพนักงานราชการ สิ่งสำคัญ คือ จะต้องเป็นบุคคลที่มีพื้นฐานจิตใจที่รักในความเสียสละ และมีความรักในงานด้านการช่วยเหลือประชาชน หรือในงานด้านการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย สิ่งนี้เป็นสิ่งสำคัญอย่างยิ่งนอกจากนั้นบุคคลที่เข้ามาทำงานต้องมีพื้นฐานความรู้ซึ่งก็มีความสำคัญมากเช่นกัน เพราะด้วยเนื้องานเราปฏิบัติในภารกิจที่ไม่ได้อยู่ในสถานะที่ปกติ แต่ปฏิบัติงานอยู่บนพื้นฐานความเสี่ยงอยู่เสมอในทุก ๆ ภารกิจ เพราะฉะนั้นความรู้ความสามารถของบุคลากรที่เข้ามาปฏิบัติงานจะต้องมีพื้นฐานความรู้ที่เหมาะสมต่อภารกิจของหน่วยบิน ซึ่งในปัจจุบันทางหน่วยบินมีตัวเลือกค่อนข้างน้อย ด้วยข้อจำกัดในด้านกฎระเบียบต่าง ๆ และในด้านของนโยบายองค์กรในการรับสมัครหรือคัดเลือกคน ที่ไม่สามารถเปิดกว้างให้ทุกคนสามารถเข้ามาสมัครได้ จึงทำให้ตัวเลือกในการเข้ามาปฏิบัติงานมีอยู่อย่างจำกัด

1.2) ด้านการศึกษาของกำลังพลผู้ปฏิบัติงานที่ได้รับการศึกษาเกี่ยวกับอากาศยานของหน่วย ยังได้รับการศึกษาในระดับพื้นฐานจากบริษัทผู้ผลิตที่สามารถปฏิบัติงานร่วมกับอากาศยานได้เพียงในขั้นพื้นฐานหรือในระดับการใช้งานเพียงเท่านั้น โดยยังไม่สามารถแก้ปัญหาเชิงลึกที่เกี่ยวข้องกับการซ่อมบำรุงได้ ซึ่งผู้บริหารระดับสูงควรเห็นถึงความสำคัญเป็นกรณีพิเศษเพราะเป็นส่วนสำคัญอย่างมากโดยเฉพาะการซ่อมบำรุงและการบริหารอากาศยานในการออกปฏิบัติการกิจ เพื่อให้สถานภาพของอากาศยานที่จัดประจำอยู่กับหน่วยมีความพร้อมเพียงพอสำหรับออกปฏิบัติการกิจอยู่เสมอ

1.3) ด้านการฝึกเพื่อความชำนาญให้กับกำลังพลผู้ปฏิบัติงาน สิ่งนี้เป็นสิ่งที่จำเป็นอย่างมาก เพราะถ้าบุคลากรไม่มีความชำนาญที่มากพอก็จะส่งผลโดยตรงต่อการปฏิบัติภารกิจในเรื่องของความปลอดภัยของผู้ปฏิบัติงาน และความสัมฤทธิ์ผลในการปฏิบัติภารกิจที่ผ่าน

มาทางหน่วยบินเองมีโอกาที่จะได้ทำการฝึกซ้อมในเรื่องของการปฏิบัติการบินที่เกี่ยวข้องกับหน่วยบินเองน้อยมาก อาจจะเป็นเพราะการมีบุคลากรผู้ปฏิบัติงานที่มีอยู่อย่างจำกัด และอากาศยานที่มีจำนวนน้อย ทางตรงกันข้ามหน่วยบินมีการกิจอยู่ตลอดแทบทั้งปี ไม่ว่าจะเป็นการออกปฏิบัติการกิจในด้านการบรรเทาสาธารณภัย และการฝึกให้กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องที่จะต้องเข้ามาปฏิบัติงานร่วมกับอากาศยาน แต่ในด้านการฝึกความชำนาญในภารกิจของหน่วยบินเองแทบที่จะไม่มีโอกาสได้ฝึกเลย ซึ่งสิ่งเหล่านี้จะส่งผลโดยตรงต่อความชำนาญ ความเป็นมาตรฐาน และส่งผลกระทบต่อโดยตรงต่อการปฏิบัติงาน ทำให้การปฏิบัติงานมีประสิทธิภาพและมีความปลอดภัยน้อยหรือไม่ดีเท่าที่ควร

1.4) ด้านสิทธิกำลังพลหรือขวัญกำลังใจสำหรับผู้ที่ต้องอยู่ปฏิบัติงาน ในปัจจุบันการปฏิบัติงานของกำลังพลในหน่วยบินนี้เป็นการปฏิบัติงานในลักษณะของการปฏิบัติงานร่วมกันของหลายหน่วยงาน ไม่ว่าจะเป็นในด้านหน่วยต้นสังกัดของผู้ปฏิบัติงานเอง สถานที่ที่จะต้องมาปฏิบัติงาน การปกครองบังคับบัญชาที่ต้องขึ้นอยู่กับหน่วยงานที่ไม่ใช่ต้นสังกัดของตนเอง หรือแม้กระทั่งในส่วนของนโยบายองค์กรระดับของผู้บริหารก็เป็นคนละหน่วยงาน สิ่งที่ตามมา คือ สิทธิกำลังพลของผู้ที่ปฏิบัติงานที่อาจจะถูกมองข้ามไป เพราะไม่ได้อยู่ปฏิบัติงานให้กับหน่วยงานต้นสังกัดไม่ว่าจะเป็นพิจารณาในด้านของตำแหน่งในอนาคต การวางแผนในด้านของการศึกษาต่อทั้งการศึกษาตามแนวทางการรับราชการ และการศึกษาเพื่อเพิ่มพูนความรู้ จิตความสามารถของตนเอง หลาย ๆ คนต้องเสียโอกาสไป เพราะไม่สามารถเข้ารับการศึกษานี้ได้ เนื่องจากต้องอยู่ปฏิบัติงานให้กับหน่วยบิน รวมไปถึงการพิจารณาบำเหน็จ หรือสิทธิในการได้รับวันรับราชการทวีคูณต่าง ๆ ที่ถ้าหากยังอยู่รับราชการให้กับหน่วยต้นสังกัดเดิมอาจมีสิทธิที่จะได้รับพิจารณาในส่วนนี้ได้ แต่เมื่อมาปฏิบัติงานอยู่กับหน่วยบินนี้ก็เหมือนถูกตัดสิทธิ์ไปโดยสิ้นเชิง อีกทั้งเส้นทางการเติบโตในอาชีพหรือความมั่นคงในชีวิตของกำลังพลที่จะต้องอยู่ปฏิบัติงานกับหน่วยบินนี้ก็ยังไม่มีความชัดเจน สิ่งเหล่านี้ส่งผลต่อสภาพจิตใจ ขวัญกำลังใจและแรงจูงใจในการปฏิบัติงานร่วมกับหน่วยบินนี้เป็นอย่างมาก

1.5) ความพร้อมของกำลังพลผู้ปฏิบัติงาน เนื่องจากหน่วยบินนี้เป็นหน่วยบินที่เกิดขึ้นจากการร่วมมือกันปฏิบัติงานของหลายหน่วยงาน ข้อเสียหนึ่งอย่างที่ส่งผลกระทบต่อความพร้อมของกำลังพลผู้ปฏิบัติงานงาน คือ หน่วยที่มาร่วมปฏิบัติงานกัน ในปัจจุบันเป็นลักษณะการทำงานร่วมกันตามบันทึกความเข้าใจร่วมในด้านการบิน ซึ่งมีกรอบระยะเวลาในการปฏิบัติงานตามที่กำหนด ถ้าหากครบกำหนดหน่วยงานใดหน่วยงานหนึ่งอาจจะไม่ต่อสัญญาฉบับใหม่ก็ได้ ซึ่งถ้าเป็นหน่วยงานที่ให้การสนับสนุนด้านกำลังพลผู้ปฏิบัติงานที่เป็นหลักอย่างเช่นในปัจจุบันที่กองทัพบกัรบผิวดชอบในด้านนี้อยู่ เมื่อกองทัพบกัรบมีความจำเป็นที่จะต้องนำบุคลากรเหล่านั้นกลับไปปฏิบัติงานในกองทัพบกัรบ โดยเฉพาะในตำแหน่งนักบินและช่างประจำอากาศยาน จะส่งผล

กระทบต่อการปฏิบัติการก็เป็นอย่างมาก เพราะบุคลากรเหล่านี้เป็นกำลังพลชุดแรกๆ ที่ไปศึกษา และฝึกบินจากประเทศรัสเซีย จากบริษัทผู้ผลิตโดยตรง อีกทั้งยังมีประสบการณ์จากการทำงานมาแล้วอย่างน้อยไม่ต่ำกว่า 3 ปี ซึ่งในด้านการบินประสบการณ์ในการปฏิบัติงานเป็นสิ่งสำคัญมาก ต้องแนะนำความรู้ที่ได้รับมานำมาถ่ายทอดให้กับบุคลากรรุ่นหลังได้อย่างมีประสิทธิภาพ และการถ่ายทอดความรู้โดยเฉพาะในด้านของการบิน การปฏิบัติการ หรือการซ่อมบำรุงจะต้องใช้ระยะเวลาที่ยาวนานพอสมควรในการเสริมสร้างเพื่อบุคลากรใหม่ที่จะมาทดแทนบุคลากรชุดเดิม

2) สภาพแวดล้อม (Media) ส่วนมากผลกระทบ หรือสิ่งที่ส่งผลกระทบต่อมาจากสิ่งแวดล้อมโดยตรง ได้แก่ สภาพภูมิอากาศและภูมิประเทศ สิ่งแวดล้อมในการปฏิบัติการ ปัญหาสุขภาพที่เกิดจากสิ่งแวดล้อม และสิ่งแวดล้อมที่ทำให้การสนับสนุนในการปฏิบัติงาน จากการสัมภาษณ์ พบว่า การปฏิบัติงานของหน่วยบินแต่ละครั้งสิ่งที่เป็นผลกระทบด้านปัจจัยเสี่ยงจากสิ่งแวดล้อม สามารถแบ่งได้ดังนี้

2.1) สภาพแวดล้อมในส่วนภูมิภาคที่ไปปฏิบัติงาน พื้นที่ที่ไปปฏิบัติงานต่างเป็นพื้นที่อันตรายแทบทั้งสิ้น ไม่ว่าจะเป็นพื้นที่ป่า ภูเขา หรือเป็นชอกเขาที่มีกลุ่มควันหนาแน่น ส่งผลกระทบต่อทัศนวิสัยในการบินโดยตรง ซึ่งนักบินจะต้องนำอากาศยานเข้าไปปฏิบัติงานในการจัดการควบคุมไฟป่าหรือพื้นที่ชุมชนหนาแน่นที่นักบินจะต้องใช้ความระมัดระวังเป็นอย่างสูงในการนำอากาศยานบินเข้าไปปฏิบัติการในพื้นที่ดังกล่าว หรือบางภารกิจเป็นการปฏิบัติงานในพื้นที่ประสบเหตุอัคคีภัยที่เกิดจากสารเคมี หรือพื้นที่เสี่ยงต่อการระเบิดหรือประทุของกลุ่มไฟ ซึ่งเป็นอันตรายอย่างมากสำหรับการบิน สิ่งนี้เป็นสิ่งที่สำคัญมากสำหรับผู้บังคับบัญชาหรือผู้กำกับดูแลในการตัดสินใจเสนอหรือสั่งการให้อากาศยานเข้าไปปฏิบัติการ ถ้าหากผู้บังคับบัญชาหรือผู้กำกับดูแลมีความรู้ความสามารถที่ไม่มากพอต่อการปฏิบัติการเหล่านี้ ก็จะส่งผลกระทบต่อผู้ปฏิบัติงานเป็นอย่างมากต่อผู้ปฏิบัติงาน

2.2) สภาพแวดล้อมที่ส่งผลเสียโดยตรงต่อสุขภาพ ปัญหาสุขภาพเป็นสิ่งสำคัญไม่ว่าจะเป็นปัญหาระยะสั้นหรือระยะยาว อาจเป็นปัญหาที่เกิดขึ้นทันที หรืออาจจะเกิดจากการสะสม เพราะถ้าหากผู้ปฏิบัติงานไม่มีความพร้อมหรือมีปัญหาในเรื่องของสุขภาพ ก็จะส่งผลกระทบต่อภารกิจอาจทำให้ไม่สามารถปฏิบัติได้ หรือถ้ายังฝืนไป ก็อาจจะส่งผลถึงอันตรายได้ สิ่งเหล่านี้ถือเป็นปัญหาต่อผู้ปฏิบัติงานโดยตรง ซึ่งผู้บังคับบัญชาหรือผู้กำกับดูแลต้องให้ความสำคัญติดตามและรายงานผู้บริหารระดับสูงในการมอบหมายนโยบายเพื่อที่จะนำมาควบคุมดูแลในด้านนี้ ซึ่งในปัจจุบันแม้แต่ผู้กำกับดูแลหรือผู้บังคับบัญชาโดยตรงเองก็ยังไม่มีโอกาสเข้ามาดูแลเรื่องนี้ได้โดยตรง เพราะหน่วยบินนี้ยังไม่มีผู้บริหารหน่วยบินแบบที่มีอำนาจโดยตรงเข้ามารับรู้ปัญหาจากหน่วยบินเพื่อที่จะนำไปแก้ไขปัญหาก็อย่างถูกต้องได้

2.3) สภาพแวดล้อมด้านความกดดันจากผู้บริหารระดับสูงหรือจากสังคม ในการปฏิบัติภารกิจ เนื่องจากภารกิจหน่วยบินเป็นภารกิจที่เกี่ยวข้องกับความเดือดร้อนของ ประเทศชาติ หรือความทุกข์ร้อนของประชาชนโดยตรง สิ่งที่ตามมา คือ ความกดดันจากผู้บริหาร ระดับสูงที่ไม่มีความเข้าใจในงานด้านการบินที่มากพอ แต่ต้องการความสำเร็จจากงาน รวมไปถึง ความกดดันจากความคาดหวังจากสังคมและประชาชนในทุก ๆ ครั้งทีไปปฏิบัติภารกิจที่อยากจะให้ สถานการณ์ที่เลวร้ายเหล่านั้นกลับดีขึ้น สิ่งสำคัญผู้บังคับบัญชาที่มีอำนาจในการบริหารหน่วยบิน จะต้องมีความรู้ สามารถแก้ไขและจะต้องเข้ามารับหน้าและบริหารจัดการต่อสิ่งเหล่านี้ ซึ่งในปัจจุบันนั้นยังไม่มี ความกดดันต่าง ๆ จึงตกไปอยู่กับตัวผู้ปฏิบัติงานแทบทั้งสิ้น

3) อากาศยาน เครื่องจักรกล หรือ อุปกรณ์ที่ใช้ในการปฏิบัติงาน (Machine) พบว่า อุปกรณ์ที่เราใช้ในการปฏิบัติภารกิจ จะมีข้อจำกัดและมีปฏิสัมพันธ์กับคนหรือกับผู้ปฏิบัติงาน โดยตรง โดยมีองค์ประกอบสำคัญดังนี้

3.1) การซ่อมบำรุง เนื่องด้วยอากาศยานที่มีบรรจุอยู่ในหน่วยเป็นอากาศยาน แบบใหม่ ที่ยังไม่เคยมีการใช้งานในประเทศไทยมาก่อนและที่ผ่านมาในด้านของการศึกษาของ กำลังพลผู้ปฏิบัติงาน เป็นการศึกษาขั้นพื้นฐานสำหรับการซ่อมบำรุง สำหรับการใช้งานในเบื้องต้น เท่านั้น ซึ่งส่งผลโดยตรงต่อการซ่อมบำรุงในกรณีที่อากาศยานเกิดปัญหาเชิงลึกการกำกับดูแล ในการซ่อมบำรุงจึงไปเป็นอย่างลำบาก เพราะจะต้องเปิดตำรา คู่มือในการซ่อมบำรุงควบคู่ไปด้วย ในบางครั้งไม่ได้รับการศึกษามาในบางเรื่อง แต่ต้องปฏิบัติหรือลงมือทำการซ่อม เพราะอากาศยาน เกิดปัญหาที่ต้องช่วยกันแก้ไขโดยการเปิดดูในตำราคู่มือ ประกอบกับการขอคำแนะนำจากตัวแทน บริษัทผู้ผลิตที่เข้ามาช่วยดูแลในการซ่อมบำรุงในช่วงที่อากาศยานยังอยู่ในช่วงของระยะเวลาสัญญา ประกัน ซึ่งภารกิจที่ปฏิบัติเป็นภารกิจที่มีความเสี่ยง แต่การซ่อมบำรุงยังไม่เป็นอย่างมาตรฐาน และถ้าหากผู้บริหารระดับสูงไม่ได้รับรู้ถึงปัญหาในส่วนนี้เท่าที่ควร ผู้กำกับดูแลไม่มีบทบาทเข้าไป ดูแลได้มากพอ ซึ่งในปัจจุบันนี้สิ่งต่าง ๆ เหล่านี้ถือยอมเป็นความเสี่ยงอย่างมากต่อการปฏิบัติภารกิจ

3.2) ความพร้อมของกำลังพลผู้ปฏิบัติงาน ปัจจุบันมีการสับเปลี่ยน ผู้ปฏิบัติงานในหน่วยบิน ด้วยนโยบายขององค์กรของผู้บริหารระดับสูงที่ให้ความสนใจความปลอดภัย ความสำเร็จของภารกิจของหน่วยบินที่ไม่มากพอ จึงมีการสับเปลี่ยนกำลังพลผู้ปฏิบัติงาน ทั้งนักบินและช่างประจำอากาศยานที่เร็วเกินไปซึ่งส่งผลต่อการเสริมสร้างบุคลากรที่จะเข้ามา ปฏิบัติงานทดแทนได้ไม่ทัน โดยเฉพาะงานด้านเทคนิคในการบิน การควบคุมอากาศยาน การใช้งานอากาศยานได้อย่างประสิทธิภาพและที่สำคัญ คือ ความเข้าใจในการซ่อมบำรุง อากาศยาน ซึ่งสิ่งเหล่านี้ล้วนแล้วแต่จะต้องใช้ระยะเวลาในการเสริมสร้างและพัฒนาทั้งสิ้น นอกจากนี้จำนวนบุคลากรที่อยู่ทำงานกับหน่วยบินอาจเป็นปัจจัยหนึ่งที่มีส่วนสำคัญ แต่สิ่งที่สำคัญ ที่สุดคือความรู้ ความสามารถ และความชำนาญของผู้ที่อยู่ปฏิบัติงาน ซึ่งในปัจจุบันทางหน่วยบิน

มีการสับเปลี่ยนบุคลากร มีการสูญเสียบุคลากรที่มีความรู้ความสามารถออกจากหน่วยบินไป ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อการใช้งานอากาศยาน การซ่อมบำรุงอากาศยาน และสิ่งเหล่านี้คือ ผลกระทบต่อความพร้อมของอากาศยานสำหรับการออกปฏิบัติการกิจ

3.3) อุปกรณ์ที่ส่งเสริมในเรื่องของความปลอดภัย ทั้งในการปฏิบัติการกิจ และการซ่อมบำรุง ในปัจจุบัน พบว่า หน่วยงานขาดเครื่องมือในการซ่อมบำรุงที่เหมาะสมในบางชนิด อุปกรณ์สนับสนุนในการซ่อมบำรุงหรือปฏิบัติงานบางอย่างต้องทำการยืมจากหน่วยข้างเคียงมาใช้งาน ซึ่งในด้านอุปกรณ์รักษา หรืออุปกรณ์ที่ใช้ช่วยเหลือทางด้านความปลอดภัยก็เช่นกัน หน่วยบินยังขาดแคลนอุปกรณ์ที่ช่วยอำนวยความสะดวกให้กับผู้ปฏิบัติงานในด้านต่าง ๆ ไม่ว่าจะเป็นงานซ่อมบำรุง หรืออุปกรณ์ในการออกปฏิบัติการกิจจริง เช่น เข็มชนิดนิกเกิลสายรัดตัว หรือเสื้อชูชีพสำหรับปฏิบัติงานในทะเล เป็นต้น ในฐานะผู้บังคับบัญชาโดยตรง หรือผู้กำกับดูแลได้ทราบถึงปัญหาและได้นำเรียนต่อผู้บริหารระดับสูงแล้ว แต่ในปัจจุบันยังไม่ได้รับการสนับสนุนอย่างจริงจังเท่าที่ควร

3.4) อุปกรณ์ความพร้อมสำหรับการซ่อมบำรุง ในปัจจุบันยังขาดแคลนอุปกรณ์บางชนิดในการซ่อมบำรุง โดยปัจจุบันหน่วยบินทำการแก้ปัญหาโดยการหาซื้อจากหน่วยข้างเคียงมาใช้งาน ซึ่ง ณ ปัจจุบันหน่วยบินของกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย ยังปฏิบัติงานร่วมกับกองทัพบกอยู่ อีกทั้งยังมีหน่วยที่ตั้งอยู่ในพื้นที่ของกองทัพบก ในส่วนนี้จึงทำให้ยังมีกองทัพบกคอยสนับสนุนให้ยืมเครื่องมือได้เป็นบางรายการ แต่ในอนาคตถ้าหากกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย จะต้องแยกออกไปจัดตั้งเป็นหน่วยบินของตนเอง สิ่งเหล่านี้จะกลายเป็นปัญหาและจะส่งผลกระทบต่อปฏิบัติงานของหน่วยในอนาคตได้

4) การบริหารจัดการ (Management) ได้แก่ การกำกับดูแล บริหารจัดการด้วยกระบวนการที่กำหนดมาตรฐาน ระเบียบการปฏิบัติ ขั้นตอนการปฏิบัติงาน รวมไปถึงการควบคุมดูแล ซึ่งการจัดการจะให้วิธีการและกฎระเบียบข้อบังคับเพื่อควบคุมดูแลการปฏิสัมพันธ์ในระหว่างปัจจัยต่าง ๆ ซึ่งผู้วิจัยพบว่า ผู้บังคับบัญชาในระดับที่รองลงมาจากผู้บริหารระดับสูง ซึ่งสามารถแบ่งออกเป็น 2 ส่วน ได้แก่

4.1) ผู้บังคับบัญชา ในส่วนผู้กำกับดูแลในส่วนของ กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย พบว่า มีอำนาจในการนำเสนอผู้บริหารระดับสูงในเรื่องของปัญหาข้อขัดข้องต่าง ๆ รวมถึงสามารถให้ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับแผนงานนโยบาย หรือปัญหาข้อขัดข้องที่รับมาจากผู้ปฏิบัติงานได้ แต่มีข้อเสียตรงที่ไม่ได้อยู่ปฏิบัติงานในลักษณะที่อยู่ประจำกับหน่วยบิน ต่อมาผู้บังคับบัญชาในส่วนนี้ไม่มีความรู้ความเข้าใจในเรื่องของสายวิทาการทางด้านการบิน อาทิเช่น กฎการบิน เทคนิคการบินต่าง ๆ คุณลักษณะของอากาศยาน รวมไปถึง

ระบบต่าง ๆ ของอากาศยานและการซ่อมบำรุง จึงส่งผลให้ขาดความเข้าใจที่แท้จริงว่าปัญหาที่เกิดขึ้นในด้านต่าง ๆ ของหน่วยบิน

4.2) ผู้บังคับบัญชา หรือผู้กำกับดูแลในส่วนของกองทัพบก พบว่า เป็นบุคคลที่มีความรู้ความสามารถในด้านวิทยาการการบิน มีความเข้าใจในเนื้อหาของภารกิจ สามารถตัดสินใจหรือวางแผนการปฏิบัติการการบินได้ มีความตระหนักรู้ในสถานการณ์ต่าง ๆ ที่อาจเกิดขึ้นได้ขณะทำการบิน รวมไปถึงงานซ่อมบำรุงต่าง ๆ ก็มีความเข้าใจเป็นอย่างดี แต่มีข้อเสียตรงที่ไม่มีอำนาจในการตัดสินใจอย่างเบ็ดเสร็จ ไม่สามารถตัดสินใจเสนอข้อใช้อากาศยานได้

จากรายละเอียดที่กล่าวมาข้างต้น ส่งผลโดยตรงต่อการบริหารจัดการภายในหน่วยบิน โดยเฉพาะเรื่องการตัดสินใจในการบริหาร หรือสั่งการต่าง ๆ เมื่อผู้บังคับบัญชามีความไม่ชัดเจน ก็ส่งผลต่อกฎระเบียบ ข้อบังคับต่าง ๆ ที่ไม่มีความชัดเจนว่าใครจะมีหน้าที่ดูแลส่วนไหน กำกับดูแลอย่างไร เมื่อมีปัญหาเกิดขึ้นมา ใครคือผู้รับผิดชอบ สิ่งเหล่านี้ก็จะส่งผลโดยตรงต่อความเป็นมาตรฐานของหน่วยบิน ทั้งกฎระเบียบที่ใช้ในการควบคุมดูแลผู้ปฏิบัติงาน ระเบียบปฏิบัติประจำของหน่วย รวมไปถึงระเบียบนิรภัยการบินต่าง ๆ ซึ่งปัจจุบันทางหน่วยบินก็ยังไม่มีส่วนนี้

5) ภารกิจ (Mission) เป็นการปฏิบัติงานให้ประสบความสำเร็จในภารกิจนั้น วิธีการปฏิบัติจะต้องถูกกำหนดไว้ด้วยจุดประสงค์ วัตถุประสงค์ ความคาดหวังในภารกิจ ความปลอดภัยของผู้ปฏิบัติงานรวมถึงผู้ที่เกี่ยวข้อง ซึ่งภารกิจจะมีปัจจัยจาก 4M ในขั้นต้นเข้ามาเกี่ยวข้อง ได้แก่ คน สภาพแวดล้อม เครื่องจักรหรืออากาศยาน และการบริหารจัดการ ซึ่งจากการสัมภาษณ์ในส่วนของผู้บังคับบัญชาหรือผู้กำกับดูแล พบว่า ปัญหาที่พบเจอ คือ ในเรื่องของความพร้อมในการปฏิบัติการ ซึ่งในปัจจุบันผู้บังคับบัญชาในด้านของผู้ที่มีหน้าที่อำนวยการ กำกับดูแลได้แบ่งออกเป็น 2 ส่วน คือ (1) ในส่วนของกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย และ (2) ในส่วนของกองทัพบก ซึ่งทั้งสองส่วนนี้ต่างมีอำนาจ และความรู้ความสามารถที่แตกต่างกันในเรื่องของการปฏิบัติการบิน ในส่วนของกองทัพบกมีความเชี่ยวชาญ ชำนาญที่ค่อนข้างสูงเนื่องจากภารกิจของกองทัพบกในด้านการช่วยเหลือกู้ภัยโดยการใช้อากาศยาน ได้มีการปฏิบัติมาก่อน รวมทั้งความเข้าใจในเนื้อหาของภารกิจ ความยาก ความเสี่ยง รวมถึงสามารถประเมินค่าความเสี่ยงรวมถึงความคุ้มค่าในการปฏิบัติการได้ แต่ในส่วนของกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยความรู้ในตรงนี้ยังมีไม่เพียงพอ ทางกลับกัน ณ ปัจจุบันส่วนของกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย จะมีอำนาจสิทธิ์ในการให้ข้อเสนอแนะในด้านต่าง ๆ กับผู้บริหารระดับสูงได้โดยตรง และมีส่วนสำคัญในการบริหารจัดการหน่วยบิน จึงส่งผลโดยตรงในการปฏิบัติการ ในลักษณะที่ว่าคนที่เข้าใจงานไม่มีสิทธิในการบริหารตัดสินใจ แต่คนที่มีสิทธิในการบริหารตัดสินใจกลับมีความเข้าใจที่ไม่มากพอ เป็นต้น ซึ่งภารกิจของหน่วยบินส่วนใหญ่ล้วนแล้วแต่ต้องใช้

ความรู้ ทักษะ ความชำนาญในด้านการบิน เพราะเป็นภารกิจบินเข้าไปปฏิบัติงานในพื้นที่ประสบภัยพิบัติ ฉะนั้นแล้วความรู้ ความเข้าใจ เกี่ยวกับด้านวิทยาการบิน ภารกิจ มีส่วนสำคัญอย่างมากที่จะต้องมีความควบคู่กับความรู้ในด้านการบรรเทาสาธารณภัย เพื่อใช้ประกอบการตัดสินใจ ควบคุม กำกับดูแล ผู้ปฏิบัติงานให้มีความปลอดภัย ภารกิจสำเร็จได้อยู่ภายใต้กรอบเป้าหมาย หรือนโยบายองค์กร

4.1.4 ผลการสัมภาษณ์เกี่ยวกับผู้ปฏิบัติงาน ในการช่วยเหลือบรรเทาสาธารณภัย ประกอบด้วย ผู้ปฏิบัติงานสังกัดกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย ร่วมกับกองทัพบกไทย

จากผลการสัมภาษณ์ผู้ปฏิบัติงานในการช่วยเหลือบรรเทาสาธารณภัย ประกอบด้วย ผู้ปฏิบัติงานสังกัดกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย และกองทัพบกไทย จำนวน 18 คน สามารถสรุปความสำคัญในด้านของปัจจัยเสี่ยง และสามารถแยกปัจจัยเสี่ยงตามทฤษฎีปัจจัยของการเกิดอากาศยานอุบัติเหตุ 5 ประการ (The 5M-Model) ได้ดังนี้

1) คน หรือผู้ปฏิบัติงาน (Man) ได้แก่

1.1) ด้านการคัดเลือก การคัดเลือกบุคลากร หรือบุคคลเข้ามาปฏิบัติงานหรือเข้ามาปฏิบัติภารกิจนั้น มีความสำคัญเป็นอย่างมากทั้งในด้านพื้นฐานความรู้ สภาพร่างกาย จิตใจ รวมไปถึงทัศนคติที่เหมาะสม โดยควรผ่านกระบวนการในการฝึกอบรมที่เป็นมาตรฐาน และมีความเหมาะสมต่อการปฏิบัติภารกิจ จนสำเร็จการศึกษาออกไปปฏิบัติงานจริงรวมถึงบุคลากรที่ปฏิบัติงานควรมีทักษะความชำนาญในงานที่ต้องปฏิบัติ และมีความเข้าใจในกฎระเบียบข้อปฏิบัติ ข้อเสนอแนะต่าง ๆ จนเกิดเป็นอุปนิสัยที่พึงประสงค์ในตัวบุคคลที่พร้อมและเหมาะสมกับการปฏิบัติงานในรูปแบบนั้น ๆ ซึ่งจากการสัมภาษณ์ พบว่า

- ด้านการคัดเลือกบุคลากร ที่เข้ามาปฏิบัติงานร่วมกับหน่วยบิน ก่อนข้างมีปัญหาในการคัดเลือก เนื่องจากทางหน่วยบินมีข้อจำกัดในการคัดเลือกบุคลากรที่น้อย มีจำนวนบุคคลที่จะสามารถคัดเลือกเข้ามาปฏิบัติงานร่วมกับหน่วยบินได้อย่างจำกัด รวมทั้งยังได้บุคคลที่ยังไม่มีความเหมาะสมเข้ามาปฏิบัติงานในหน่วยบินเพิ่ม หรือเข้ามาทดแทนกำลังพลที่สูญเสียไป จากการเปลี่ยนถ่ายกำลังพล เช่น การสูญเสียนักบินในตำแหน่งผู้บังคับอากาศยานไป แต่ได้นักบินในตำแหน่งนักบินผู้ช่วยที่ยังขาดประสบการณ์ และมีชั่วโมงบินน้อยเข้ามาทดแทน สิ่งนี้จึงถือว่าเป็นความเสี่ยงที่สูง อันจะส่งผลให้หน่วยไม่สามารถปฏิบัติการบิน หรือปฏิบัติการกิจของหน่วยได้อย่างเต็มประสิทธิภาพโดยอยู่บนพื้นฐานของความปลอดภัยได้

- ด้านการศึกษาของกำลังพล ซึ่งกำลังพลที่ได้รับการศึกษาเกี่ยวกับอากาศยานของหน่วยบิน ยังได้รับการศึกษาในระดับพื้นฐานจากบริษัทผู้ผลิตที่สามารถปฏิบัติงาน

ร่วมกับอากาศยานได้เพียงในขั้นพื้นฐาน หรือในระดับการใช้งานเพียงเท่านั้น โดยยังไม่สามารถแก้ปัญหาเชิงลึกที่เกี่ยวข้องกับการซ่อมบำรุงได้ ผู้ปฏิบัติงานที่ได้รับการศึกษาเกี่ยวกับอากาศยานของหน่วยยังเป็นการศึกษาขั้นพื้นฐานจากบริษัทผู้ผลิต ที่สามารถปฏิบัติงานร่วมกับอากาศยานได้เพียงในขั้นพื้นฐาน หรือในขั้นการใช้งานเพียงเท่านั้น โดยเฉพาะในการแก้ปัญหาเชิงลึกที่เกี่ยวข้องกับการซ่อมบำรุงยังไม่สามารถทำได้

- ด้านความชำนาญงาน เนื่องจากอากาศยานประเภทนี้ยังถือว่าเป็นแบบแรกในประเทศไทย ยังมีความใหม่ในทุก ๆ ด้าน โดยเฉพาะด้านองค์ความรู้ทั้งต่ออากาศยานและต่อภารกิจของหน่วย จึงจำเป็นต้องเสริมสร้างความรู้ความสามารถให้กับกำลังพลผู้ปฏิบัติงานอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้มีความรู้ ความชำนาญ อันจะส่งผลต่อประสิทธิภาพในการทำงานและความสำเร็จของภารกิจ โดยอยู่บนพื้นฐานของความปลอดภัยได้ แต่ในปัจจุบันในส่วนของผู้ปฏิบัติงานมีการเปลี่ยนถ่ายกำลังพลในการปฏิบัติงาน จึงส่งผลโดยตรงต่อความชำนาญในงานที่ปฏิบัติอยู่ โดยเฉพาะในงานด้านการซ่อมบำรุง และการปฏิบัติการบิน ซึ่งภารกิจของหน่วยเป็นการปฏิบัติการบินในพื้นที่เสี่ยง ต้องปฏิบัติงานอยู่บนความเสี่ยงอยู่เสมอ เพราะฉะนั้นสิ่งสำคัญสำหรับผู้ปฏิบัติงานคือความชำนาญ เชี่ยวชาญ จากประสบการณ์ ซึ่งสิ่งเหล่านี้ต้องใช้เวลาในการเสริมสร้าง ซึ่งในปัจจุบันมีการเปลี่ยนถ่ายกำลังพล ซึ่งกำลังพลชุดใหม่ที่เข้ามาทดแทนไม่สามารถสอรับกับกำลังพลที่ต้องสูญเสียจากการเปลี่ยนถ่ายนี้ไปได้ ซึ่งจะนำไปสู่ความไม่ปลอดภัยในการปฏิบัติการ

- ด้านความเป็นมาตรฐานในการปฏิบัติงาน เนื่องจากกำลังพลผู้ปฏิบัติงานไม่มีโอกาสได้รับการศึกษาเชิงลึก ในส่วนของงานในหน้าที่ที่ตนเองนั้นรับผิดชอบหรือปฏิบัติงานอยู่ จึงไม่สามารถปฏิบัติงานได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ สามารถทำได้เพียงขั้นพื้นฐานในการใช้งานเท่านั้น เมื่อเกิดเหตุการณ์ฉุกเฉินขึ้นมา จะใช้เวลาค่อนข้างนานในการตรวจสอบปัญหาที่เกิดขึ้น รวมทั้งตำราคู่มือที่ยังไม่มีความเป็นมาตรฐานที่มากพอ เช่น เป็นภาษาอังกฤษ ผสมกับภาษารัสเซีย ซึ่งทำให้กำลังพลผู้ปฏิบัติงานอาจเกิดความเข้าใจที่ผิด หรือความเข้าใจที่คลาดเคลื่อนได้ รวมทั้งในปัจจุบันไม่มีการตรวจสอบและจัดมาตรฐานการบินในส่วนของช่างประจำอากาศยาน และนักบิน ของหน่วยซึ่งเป็นสิ่งสำคัญในการตรวจสอบความเป็นมาตรฐานของกำลังพลผู้ปฏิบัติงานให้เป็นไปตามมาตรฐาน

1.2) ด้านสมรรถนะบุคคล หมายถึง ความสามารถการรับรู้ เรียนรู้ ความสนใจ ความตั้งใจ รวมถึงความสามารถในการแบกรับความกดดันในการปฏิบัติงานจากผู้บังคับบัญชา ความคาดหวังในผลสำเร็จจากการปฏิบัติการ ความเชื่อมั่น และทักษะในการปรับตัวให้เข้ากับบริบทความเหมาะสมของงานและหน้าที่ของตน สามารถทนทานรับมือต่อ

ความเหนื่อยล้าจากการปฏิบัติงานให้อยู่บนพื้นฐานของความปลอดภัย และมีแรงจูงใจในการทำงาน อยู่เสมอนั้น พบว่า

- ด้านเจตคติ ผู้ปฏิบัติงานในปัจจุบันต่างมีความภาคภูมิใจ ที่ได้เข้าร่วมปฏิบัติงานกับหน่วยบินนี้ต่างสมัครใจที่จะเข้าร่วม และมีความภาคภูมิใจ และชื่นชอบในการปฏิบัติภารกิจที่จะได้ช่วยเหลือเพื่อนมนุษย์ พื้นฐานทางด้านจิตใจ พบว่า กำลังพลส่วนใหญ่ในการปฏิบัติภารกิจบินเป็นข้าราชการทหาร สังกัดกองทัพบก ต่างมีความกล้าหาญ อดทน อดกลั้นต่อแรงกดดันจากการปฏิบัติภารกิจในสภาพแวดล้อมต่าง ๆ ได้ แต่พบว่า มีข้อเสียดังที่ ทหารมีสายการบินบังคับบัญชาที่ค่อนข้างเด็ดขาด ในบางครั้งผู้สั่งการไม่มีความเข้าใจในกฎการบิน ความปลอดภัยทางการบินต่าง ๆ ที่มากพอ ทำให้เกิดความเสี่ยงในภารกิจไม่จำเป็นเพิ่มมากขึ้น

- ด้านความรู้ เรื่องของภาษาและขาดโอกาสในการเข้ารับการศึกษ ในหลักสูตรตามแนวทางการรับราชการ และหลักสูตรเพิ่มศักยภาพการบิน เนื่องจากการทำงานของหน่วยบินจะต้องปฏิบัติงานร่วมกับชาวต่างชาติ โดยเฉพาะชาวรัสเซียที่ไม่ได้ใช้ภาษาอังกฤษเป็นหลัก รวมไปถึงคู่มือตำราต่าง ๆ ซึ่งเป็นภาษาอังกฤษแทบทั้งสิ้น ซึ่งกำลังพลส่วนใหญ่ค่อนข้างที่จะมีปัญหาในเรื่องของการใช้ภาษาจึงเป็นอุปสรรคต่อการทำงาน ส่งผลถึงความปลอดภัยได้

- ด้านการพัฒนาองค์ความรู้ในด้านต่าง ๆ พบว่า กำลังพลส่วนใหญ่ต่างมีความสนใจเข้ารับการศึกษ หรือได้รับโอกาสทางการศึกษาในด้านต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับหน้าที่ของตนหรือเกี่ยวข้องกับภารกิจของหน่วยบิน แต่ยังคงขาดโอกาสที่จะเข้ารับการศึกษ เพราะในปัจจุบันกำลังพลผู้ปฏิบัติงานมีอยู่ค่อนข้างที่จะจำกัด จึงส่งผลให้กำลังพลที่ปฏิบัติงานอยู่ในหน่วยบินนั้นไม่สามารถหมุนเวียนกันไปเข้ารับการศึกษในหลักสูตรต่าง ๆ ได้ ทั้งหลักสูตรตามแนวทางการรับราชการ อันจะส่งผลกระทบต่อความเจริญก้าวหน้าในหน้าที่การงานเพราะกำลังพลส่วนใหญ่ที่ปฏิบัติงานอยู่ในปัจจุบัน เป็นข้าราชการทหารซึ่งมีความจำเป็นที่จะต้องเข้ารับการศึกษในหลักสูตรดังกล่าว อาทิเช่น หลักสูตรนายสิบชั้นต้น หลักสูตร-นายสิบอาวุโส หลักสูตรชั้นนายร้อย หลักสูตรชั้นนายพัน หรือหลักสูตรเพิ่มศักดิ์การบิน หลักสูตรด้านการซ่อมบำรุง หรือหลักสูตรด้านของความปลอดภัย ซึ่งบางหลักสูตรก็มีผลเกี่ยวเนื่องต่อการปฏิบัติภารกิจของหน่วยบินให้มีความปลอดภัย มีประสิทธิภาพ เพื่อส่งผลต่อความสำเร็จในการปฏิบัติงานในอนาคต อาทิเช่น หลักสูตรนายทหารนิรภัยการบิน หลักสูตรบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน หลักสูตรนักบินลงเครื่อง หรือหลักสูตรครูการบิน ในด้านของช่างประจำอากาศยานได้แก่ หลักสูตรช่างซ่อมบำรุงเฉพาะแบบ หรือ หลักสูตรนายทหารซ่อมบำรุง เป็นต้น

- ด้านการปฏิบัติงานร่วมกัน ความเข้าใจในเนื้อหาของภารกิจจากผู้บังคับบัญชาถึงผู้ปฏิบัติงานมีความเข้าใจที่ไม่ตรงกัน ในบางครั้งมีการสั่งใช้อากาศยานที่ไม่เหมาะสมต่อภารกิจปฏิบัติการบิน หรือไม่ทันต่อเหตุการณ์ รวมไปถึงความรู้ ความเข้าใจใน

ระหว่างผู้ปฏิบัติงานบนอากาศยานกับชุดปฏิบัติงานภาคพื้นที่ยังมีไม่มากพอ รวมไปถึงทัศนคติในการทำงานของผู้ปฏิบัติงานร่วมกัน เช่น การรับฟังความเห็นซึ่งกันและกันของผู้ปฏิบัติงาน หรือการรับฟังปัญหาที่แท้จริงจากผู้ปฏิบัติงานต่อผู้บังคับบัญชา

- ด้านสุขภาพ การปฏิบัติงานค่อนข้างมีความเสี่ยงที่เกิดจากความเหนื่อยล้าของผู้ปฏิบัติงานด้วยสภาพแวดล้อมที่ไม่ปกติส่งผลให้เกิดความเหนื่อยล้าและส่งผลเสียต่อสุขภาพของผู้ปฏิบัติงานได้ทั้งในระยะสั้นและระยะยาว อีกทั้งกำลังพลผู้ปฏิบัติงานที่มีอยู่อย่างจำกัด ส่งผลต่อการพักผ่อนที่เพียงพออย่างเหมาะสม ซึ่งถ้าหากมีไม่มากพอก็อาจจะส่งผลต่อความปลอดภัยได้ในด้านของความผิดพลาดของมนุษย์ที่สามารถเกิดขึ้นได้จากความเหนื่อยล้า

1.3) ด้านปัจจัยส่วนบุคคล ที่เกี่ยวเนื่องกับความพึงพอใจกับงานที่ทำ ความคาดหวังในด้านต่าง ๆ รวมถึงค่านิยม สังคมรอบด้าน ความกดดันจากผู้บังคับบัญชา การมีวินัยในตัวเอง รวมถึงการรับรู้หรือเรียนรู้เกี่ยวกับงาน รวมถึงทักษะการติดต่อประสานงาน และการมีส่วนร่วมอยู่ในสังคม ได้พบว่า

- ด้านสิทธิสวัสดิการ ในปัจจุบันกำลังพลผู้ปฏิบัติงานต้องออกมาปฏิบัติงานต่างหน่วย ซึ่งเป็นลักษณะการช่วยราชการหรือปฏิบัติงานให้กับนอกหน่วยที่สังกัดอยู่ จึงส่งผลถึงสิทธิสวัสดิการที่จะได้รับจากหน่วยต้นสังกัด อาทิเช่น การพิจารณาบำเหน็จ การพิจารณาการเลื่อนตำแหน่งที่สูงขึ้น รวมไปถึงสิทธิสวัสดิการอื่น ๆ ที่ควรจะได้รับจากหน่วยต้นสังกัด รวมไปถึงการดูแลเรื่องค่าตอบแทนต่าง ๆ เพื่อเป็นขวัญและกำลังใจสำหรับผู้ที่จะต้องปฏิบัติงานอยู่บนความเสี่ยงในทุก ๆ การกิจ

- ด้านความเสียดสละในชีวิตส่วนตัว เนื่องจากภารกิจของหน่วยเป็นภารกิจที่สามารถเกิดขึ้นได้ตลอดเวลา เพราะฉะนั้น การเตรียมความพร้อมสำหรับการปฏิบัติภารกิจจึงเป็นสิ่งสำคัญ ซึ่งสิ่งนี้ได้ส่งผลโดยตรงต่อการใช้ชีวิตประจำวัน หรือการวางแผนการใช้ชีวิตของกำลังพลผู้ปฏิบัติงานทั้งในระยะสั้นและระยะยาว ทั้งในชีวิตส่วนตัว การเสียดสละเวลาร่วมกับครอบครัวหรือการพร้อมที่จะเสียดสละเวลาส่วนตัวอยู่ทุกเมื่อ ถ้าหากมีภัยพิบัติเกิดขึ้นหรือมีคำสั่งให้ออกไปปฏิบัติภารกิจ ซึ่งสิ่งเหล่านี้จะส่งผลกระทบต่อทางด้านจิตใจ ความเหนื่อยล้าเมื่อสะสมเป็นเวลานานอาจจะส่งผลเสียต่อสุขภาพจิต ปัญหาครอบครัว ซึ่งเป็นปัจจัยที่นำไปสู่การเกิดอุบัติเหตุ หรือเกิดความเสี่ยงในการปฏิบัติภารกิจได้

- ด้านการติดต่อประสานงาน เนื่องจากภารกิจของหน่วยบิน มีภารกิจที่ค่อนข้างหลากหลาย ต้องทำงานร่วมกับหน่วยงาน หรือหลายหน่วยงาน ซึ่งการทำงานร่วมกับอากาศยานของหน่วยบินนั้นยังถือว่าใหม่ และมีอันตรายค่อนข้างสูงต่อผู้ปฏิบัติงานร่วม ถ้าหากไม่มีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับอากาศยานที่มากพอ ซึ่งในปัจจุบันก็ยังถือว่ามี การฝึกร่วมกันระหว่างหน่วยบินกับส่วนสนับสนุน หรือส่วนที่ต้องมาปฏิบัติงาน

ร่วมค่อนข้างน้อย เมื่อออกปฏิบัติการกิจจริงอาจจะเกิดความไม่ชำนาญ ไม่มีความเข้าใจอันจะส่งผลต่อความปลอดภัยในการปฏิบัติการกิจได้

2) สภาพแวดล้อม (Media) คือ สิ่งที่ส่งผลมาจากสิ่งแวดล้อมโดยตรง ได้แก่ สภาพภูมิอากาศและภูมิประเทศ สิ่งแวดล้อมในการปฏิบัติการกิจ ปัญหาสุขภาพที่เกิดจากสิ่งแวดล้อมและสิ่งแวดล้อมที่ทำให้การสนับสนุนในการปฏิบัติงาน พบว่า

2.1) สภาพภูมิอากาศและภูมิประเทศ ในพื้นที่ส่วนใหญ่ที่เข้าไปปฏิบัติงาน ล้วนแล้วแต่เป็นพื้นที่ที่มีความเสี่ยง มีทัศนวิสัยด้านการบินที่ค่อนข้างต่ำ เช่น เป็นพื้นที่ป่าภูเขา ที่มีควันไฟหนาแน่น พื้นที่โรงงานระเบิดหรือสถานที่เกิดอัคคีภัยที่มีมลพิษหนาแน่นหรือเป็นพื้นที่ชุมชนที่ต้องใช้ความระมัดระวังในการบินค่อนข้างสูง ซึ่งสิ่งเหล่านี้นอกจากจะส่งผลกระทบต่อสุขภาพของผู้ปฏิบัติงานโดยตรงแล้ว ยังสามารถเป็นแรงกดดันให้กับนักบินหรือผู้ปฏิบัติงานร่วมกับอากาศยานได้เป็นอย่างมากอาจจะนำไปสู่ความไม่ปลอดภัยได้

2.2) สิ่งแวดล้อมในการปฏิบัติการกิจ แน่นนอนว่าภารกิจของหน่วยบินคือ ความเดือดร้อนที่เกิดขึ้นกับประชาชนหรือประเทศชาติ ดังนั้น ความคาดหวังในความสำเร็จจากการปฏิบัติการกิจจึงมีความกดดันที่สูง ทั้งความคาดหวังจากสังคม ผู้บังคับบัญชาและตัวผู้ปฏิบัติงานเอง ความยากและความกดดันจากภารกิจ อาทิเช่น การเข้าไประงับเหตุอัคคีภัยในพื้นที่ชุมชนที่ไม่สามารถทำงานผิดพลาดได้ เพราะพื้นที่โดยรอบต่างเป็นพื้นที่ชุมชนเป็นแหล่งที่อยู่อาศัย รวมไปถึงความกดดันจากกรอบระยะเวลาที่จะต้องเข้าไปปฏิบัติงานให้ทันต่อเหตุการณ์ สิ่งเหล่านี้ล้วนแล้วแต่เป็นความกดดันที่พร้อมจะแปรเปลี่ยนไปสู่ผลกระทบต่อจิตใจต่อความรู้สึกของผู้ปฏิบัติงานทั้งสิ้น เมื่อเกิดการสะสมที่มากขึ้นก็อาจจะนำไปสู่อันตรายได้ เพราะฉะนั้นความเข้าใจในเนื้อหาของภารกิจอย่างแท้จริง รวมถึงการประเมินความเสี่ยง และความตระหนักรู้ในเรื่องของความปลอดภัย จึงมีความจำเป็นอย่างยิ่งในทุก ๆ ส่วนตั้งแต่ผู้บริหารสูงสุดมาจนถึงผู้ปฏิบัติงานคนสุดท้าย

2.3) ปัญหาสุขภาพที่เกิดจากสิ่งแวดล้อม พบว่า จากการปฏิบัติการกิจของหน่วยบินต่างต้องเข้าไปปฏิบัติงานในพื้นที่ภัยพิบัติ ซึ่งมีสภาพอากาศที่ไม่ปกติ เช่น พื้นที่ประสบปัญหาไฟป่าและหมอกควัน พื้นที่ประสบเหตุอัคคีภัยที่มีการฟุ้งกระจายของสารพิษหรือมลภาวะทางอากาศต่าง ๆ รวมไปถึงการที่จะต้องปฏิบัติงานอยู่ในพื้นที่เช่นนั้นเป็นระยะเวลาที่ค่อนข้างยาวนานและได้รับการพักผ่อนที่ไม่เพียงพอ สิ่งเหล่านี้ล้วนแล้วที่พร้อมจะแปรเปลี่ยนไปสู่ผลกระทบต่อผู้ปฏิบัติงานโดยตรงทั้งสิ้น ทั้งปัญหาด้านสุขภาพทั้งในระยะสั้นและระยะยาว รวมไปถึงสามารถแปรเปลี่ยนไปเป็นปัจจัยในการเกิดอากาศยานอุบัติเหตุได้

2.4) สิ่งแวดล้อมที่ทำให้การสนับสนุนในการปฏิบัติงาน พบว่า

- ด้านการสนับสนุนอุปกรณ์ในเรื่องของความปลอดภัย รวมไปถึงความจริงจังที่มากพอของผู้บริหารระดับสูง หรือผู้บังคับบัญชาในการให้การสนับสนุนในเรื่องของความปลอดภัยในการปฏิบัติงานยังมีไม่มากพอ เช่น การสนับสนุนอุปกรณ์ด้านความปลอดภัย ประกอบด้วยเข็มขัดนิรภัยสำหรับช่างประจำอากาศยานที่ได้มาตรฐาน มีคุณภาพ หน้ากากสำหรับป้องกันสารพิษหรือมลภาวะทางอากาศ

- การส่งเสริมในส่วนที่จะต้องเข้ามาปฏิบัติงานร่วมกับอากาศยานให้มีความรู้ ความเข้าใจเกี่ยวกับตัวอากาศยานเอง และภารกิจที่ต้องปฏิบัติงานร่วมกับอากาศยาน เช่น ชุดปฏิบัติงานภาคพื้น (Ground Support) ที่จะต้องให้การสนับสนุนในการปฏิบัติงานร่วมกับอากาศยาน ในขณะที่อากาศยานเข้าไปปฏิบัติงานในพื้นที่ต่าง ๆ เช่น พื้นที่แหล่งน้ำ พื้นที่เกิดเหตุ พื้นที่สำหรับจอดอากาศยานชั่วคราว รวมไปถึงการเฝ้าระวังและรักษาความปลอดภัยให้กับอากาศยานในขณะที่ปฏิบัติการบินหรือลงจอด รวมไปถึงผู้ปฏิบัติงานร่วมทุกส่วน ถ้าหากในส่วนนี้มีความรู้ที่ไม่มากพอแล้วที่จะต้องเผชิญกับความเสี่ยงในการปฏิบัติงานทั้งสิ้น

- การปฏิบัติร่วมกับต่างหน่วยงาน โดยเฉพาะในภารกิจที่มีเร่งด่วน เช่น การระเบิดของโรงงาน เกิดเหตุอัคคีภัยขึ้น ซึ่งเป็นภารกิจที่มีความเร่งด่วน ซึ่งมีหลายหน่วยงานเข้ามาช่วยกันในการปฏิบัติการกิจ ซึ่งสิ่งที่ตามมา คือ ความเข้าใจในการปฏิบัติงาน โดยในปัจจุบันการฝึกซ้อมร่วมกัน หรือการบูรณาการแลกเปลี่ยนความรู้ร่วมกันยังมีน้อยมาก เมื่อเกิดเหตุจะเป็นในลักษณะที่ต่างฝ่ายต่างเข้ามาทำ สิ่งที่ตามมา คือความปลอดภัยของผู้ปฏิบัติงานด้วยกันเอง โดยเฉพาะเมื่อมีการนำอากาศยานเข้ามาปฏิบัติงานย่อมมีความเสี่ยงที่สูงถ้าหากไม่มีความเข้าใจในการปฏิบัติร่วมกัน เช่น อากาศยานเข้าปฏิบัติงานในขณะที่ชุดภาคพื้นก็ยังปฏิบัติงานอยู่ในพื้นที่เช่นกัน ถ้าหากมีการปล่อยน้ำตกลงมากกระทบต่อสิ่งปลูกสร้างที่ได้รับความเสี่ยงอยู่แล้ว อาจจะทำให้สิ่งปลูกสร้างนั้นถล่มลงมาส่งผลต่อความปลอดภัยของผู้ปฏิบัติงานภาคพื้นได้ เป็นต้น

3) อากาศยาน เครื่องจักรกล หรือ อุปกรณ์ที่ใช้ในการปฏิบัติงาน (Machine) พบว่าอุปกรณ์ที่เราใช้ในการปฏิบัติการกิจจะมีข้อจำกัดและมีปฏิสัมพันธ์กับคนหรือผู้ปฏิบัติงานโดยตรง โดยมีองค์ประกอบสำคัญ ดังนี้

3.1) สมรรถนะของอากาศยาน พบว่า อากาศยานมีสมรรถนะค่อนข้างสูงเหมาะสมกับการปฏิบัติการกิจของหน่วย แต่มีข้อควรระวังคือ อากาศยานมีขนาดใหญ่ มีแรงลมจากใบพัดค่อนข้างสูง อาจจะทำให้สร้างความเสียหายหรือเกิดอันตรายได้ถ้าหากไม่มีความระมัดระวังบางพื้นที่ที่ไม่เหมาะสม หรือไม่สามาร้นำอากาศยานเข้าไปปฏิบัติการกิจได้ เช่น การนำอากาศยานไปลงจอดบนพื้นที่ลาดฟ้าอาคาร หรือการนำอากาศยานเข้าไปปฏิบัติงานในพื้นที่แคบเป็นชุมชนแออัด เป็นต้น

3.2) การบำรุงรักษา พบว่า ประสบปัญหาในด้านความพร้อมของกำลังพล ผู้ปฏิบัติงาน เนื่องจากกำลังพลผู้ปฏิบัติงานมีโอกาสได้รับการศึกษาในหลักสูตรที่เกี่ยวข้องกับอากาศยานเพียงแค่หลักสูตรขั้นพื้นฐานสำหรับการทำงานเท่านั้น เมื่อเกิดข้อผิดพลาดขึ้นกับอากาศยานหรือเกิดสิ่งผิดปกติขึ้นจะไม่สามารถวินิจฉัยได้ทันทีว่าเกิดปัญหาอะไรขึ้น และจะต้องไปแก้ไขในจุดไหน ซึ่งการซ่อมบำรุงสามารถทำได้ในแค่ขั้นพื้นฐาน แต่ยังไม่สามารถปฏิบัติงานเชิงลึกได้ อีกทั้งตำราคู่มือต่าง ๆ บางอย่างไม่เป็นไปตามมาตรฐาน เช่น มีภาษารัสเซียร่วมกับภาษาอังกฤษ หรือมีคู่มือตำราที่ไม่เป็นปัจจุบันสร้างความสับสนให้กับผู้ปฏิบัติงานด้านการซ่อมบำรุง

3.3) ความพร้อมของกำลังพลผู้ปฏิบัติงาน ในปัจจุบันหน่วยบินนี้เป็นหน่วยที่เกิดขึ้นมาใหม่ ทั้งตัวโครงสร้างหน่วยบิน แบบอากาศยาน และเนื้อหาในการปฏิบัติการกิจที่ยังไม่เคยมีใครปฏิบัติมาก่อนล้วนแต่เป็นภารกิจที่มีความเสี่ยงทั้งสิ้น ดังนั้น ความชำนาญของกำลังพลผู้ปฏิบัติงานจึงมีความจำเป็น ความต่อเนื่องทั้งการปฏิบัติงานและการเรียนรู้จึงเป็นสิ่งสำคัญ แต่ในปัจจุบันได้มีการเปลี่ยนถ่ายกำลังพลที่ปฏิบัติงานร่วมกับหน่วยตั้งแต่เริ่มแรกออก และมีการจัดหากำลังพลชุดใหม่ที่เข้ามาปฏิบัติงานแทนอย่างไม่มีความเหมาะสม เช่น นักบินในตำแหน่งผู้บังคับอากาศยาน หรือนายทหารซ่อมบำรุง แต่ได้นักบินในตำแหน่งนักบินผู้ช่วยที่ยังขาดประสบการณ์และมีชั่วโมงบินที่ยังไม่มากพอเข้ามาทดแทน สิ่งเหล่านี้ย่อมส่งผลต่อการปฏิบัติงานร่วมกับอากาศยานแทบทั้งสิ้น เพราะการเสริมสร้างหน่วยบินจะต้องเป็นไปในลักษณะที่ค่อยเป็นค่อยไป มีการผลิตกำลังพลหรือมีการเปลี่ยนถ่ายกันอย่างเหมาะสม โดยคำนึงถึงความปลอดภัยและผลสำเร็จของการปฏิบัติงานเป็นหลัก ซึ่งสิ่งสำคัญคือความชำนาญ ประสบการณ์ จนนำไปสู่การถ่ายทอดได้ สิ่งเหล่านี้ล้วนต้องใช้เวลาทั้งสิ้น ไม่สามารถทดแทนได้อย่างทันทีทันใด

3.4) การส่งกำลังบำรุง ในปัจจุบันแยกเป็น 2 ส่วน ได้แก่ (1) อยู่ในสัญญาการจ้างซ่อม ซึ่งจะมีเจ้าหน้าที่ในการซ่อมบำรุงจากบริษัทผู้รับเหมาเข้ามาดูแลขั้นตอนในการซ่อมบำรุง (2) อยู่ในส่วนของสัญญาการรับประกันจากบริษัทคู่สัญญา ซึ่งสำหรับสัญญาการจ้างซ่อมจะประกอบไปด้วยเจ้าหน้าที่เทคนิคจากบริษัทผู้ผลิต และเจ้าหน้าที่จากบริษัทผู้รับเหมาที่ได้รับการรับรองจากบริษัทผู้ผลิตในการซ่อมบำรุง ซึ่งในด้านชิ้นส่วนอุปกรณ์อะไหล่ ก็จะได้รับ การสนับสนุนจากบริษัทคู่สัญญาโดยตรง อากาศยานเมื่อเข้ารับการซ่อมบำรุงจะมีความพร้อมสำหรับปฏิบัติการบินตามระยะเวลา ตามกำหนดที่บริษัทผู้รับเหมาในการจ้างซ่อมบำรุงได้ตกลงทำไว้ในสัญญาร่วมกับหน่วยบิน แต่การซ่อมบำรุงประเภทนี้จะมีข้อเสียคือ อย่างแรกมีค่าใช้จ่ายที่ค่อนข้างสูง ต่อมาบางครั้งผู้ทำการซ่อมบำรุงไม่มีความเข้าใจในปัญหาที่เกิดขึ้นจริงจากการใช้งาน เนื่องจากช่างประจำอากาศยานที่ออกปฏิบัติงานจริงกับอากาศยาน เป็นคนละชุดกับช่างที่ทำการซ่อมบำรุง ซึ่งอาจนำไปสู่การซ่อมบำรุงแก้ไขที่ไม่ตรงจุด และในปัจจุบันผู้ปฏิบัติงานในชุดบินมีความรู้เพียงแค่พื้นฐานในการใช้งานและการซ่อมบำรุงเท่านั้น ซึ่งอาจจะมีความรู้ใน

การไปตรวจมาตรฐานการซ่อมบำรุง หลังจากอากาศยานทำการซ่อมบำรุงเสร็จเรียบร้อยแล้วจากบริษัทรับเหมาในการซ่อมบำรุงว่าเป็นไปตามเกณฑ์หรือเป็นไปตามมาตรฐานหรือไม่ ก่อนที่จะรับเครื่องกลับมาใช้งานจากบริษัทหลังการซ่อมบำรุงเสร็จสิ้น

3.5) ข้อมูลทางด้านเทคนิค ปัจจุบันความรู้ความเข้าใจในอากาศยานของกำลังพลในชุดบินเป็นแค่ในระดับพื้นฐานสำหรับการปฏิบัติงาน หรือการซ่อมบำรุงในขั้นต้นเท่านั้น เพราะกำลังพลผู้ปฏิบัติงานที่ผ่านมาได้มีโอกาสเข้ารับการศึกษากับบริษัทผู้ผลิตเพียงหลักสูตรพื้นฐานสำหรับการซ่อมบำรุงและในหลักสูตรการบินของนักบิน ซึ่งทำให้กำลังพลดังกล่าวยังขาดความรู้ความเข้าใจเชิงลึกในการซ่อมบำรุง หรือการแก้ปัญหาในกรณีที่อากาศยานเกิดสิ่งผิดปกติ รวมไปถึงการบินลงเครื่องหลังการซ่อมบำรุง และหลักสูตรครูการบินในอากาศยานเฉพาะแบบที่ยังไม่ได้รับการศึกษาเชิงลึกในส่วนนี้ รวมทั้งคู่มือตำรา เอกสารการซ่อมบำรุงต่าง ๆ บางอย่างยังไม่มีความเป็นมาตรฐานสากลที่มากพอ เช่น มีภาษารัสเซียปะปนกับภาษาอังกฤษ ซึ่งสร้างความสับสน หรือทำให้ผู้ปฏิบัติงานไม่สามารถเข้าใจ หรือมีความเข้าใจที่คลาดเคลื่อนได้ อีกทั้งเจ้าหน้าที่บริษัทผู้ผลิตที่มาดูแลการซ่อมบำรุงหรือคอยให้คำแนะนำนั้นเป็นชาวรัสเซียซึ่งไม่ได้ใช้ภาษาอังกฤษเป็นหลัก จึงทำให้มีความยากที่ผู้ปฏิบัติงานจะเข้าไปขอคำแนะนำหรือเรียนรู้ข้อมูลความรู้ต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับอากาศยานได้

4) การบริหารจัดการ (Management) ได้แก่ การกำกับดูแล บริหารจัดการด้วยกระบวนการที่กำหนดมาตรฐาน ระเบียบการปฏิบัติ ขั้นตอนการปฏิบัติงาน รวมไปถึงการควบคุมดูแล ซึ่งการจัดการจะให้วิธีการและกฎระเบียบข้อบังคับเพื่อควบคุมดูแลการปฏิบัติงานในระหว่างปัจจัยต่าง ๆ ซึ่งสามารถแบ่งได้ดังนี้

4.1) ด้านของมาตรฐาน เช่น มาตรฐานในงานด้านต่าง ๆ นโยบาย คำสั่งกฎระเบียบ รวมไปถึงตัวอย่างเกี่ยวกับหลักนิยมต่าง ๆ ในด้านของผู้ปฏิบัติงาน พบว่า

- ปัจจุบันหน่วยบินสังกัดกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย ร่วมกับกองทัพบกไทย ยังไม่มีระเบียบในด้านนิตยการบินเป็นของหน่วยซึ่งในปัจจุบันได้ใช้ระเบียบกองทัพบกด้วยนิตยการบิน ซึ่งเป็นระเบียบในด้านนิตยการบินของกองทัพบกมาใช้ เป็นการชั่วคราวในการควบคุม บริหารจัดการเรื่องของมาตรฐานในการบิน ซึ่งอาจจะมีบางบริบทของหน่วยบินสังกัดกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย ร่วมกับกองทัพบกไทยที่ไม่สอดคล้องกับระเบียบดังกล่าว หรือไม่ครอบคลุมในเนื้อหาของภารกิจ เช่น การบินเข้าไปในสภาวะที่ไม่ปกติ มีทัศนวิสัยที่จำกัดหรือการบินเข้าไปในพื้นที่ประสบเหตุภัยพิบัติ เป็นต้น

- การตรวจสอบและจัดมาตรฐานการบินของนักบินและช่างประจำอากาศยาน รวมไปถึงผู้ปฏิบัติงานที่ต้องขึ้นปฏิบัติงานร่วมกับอากาศยานเป็นสิ่งจำเป็นอย่างยิ่ง

แต่ในปัจจุบันทางหน่วยบิน ยังไม่มีระเบียบในด้านนิรภัยการบินเป็นของตนเอง จึงส่งผลโดยตรงต่อการตรวจสอบและจัดมาตรฐานการบินของหน่วยที่ยังไม่สามารถกระทำได้ ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อความเป็นมาตรฐานของบุคลากรของหน่วยบิน ทั้งนักบิน ช่างประจำอากาศยานรวมไปถึงผู้ปฏิบัติงานร่วมกับอากาศยานทุก ๆ คน สำหรับภารกิจของหน่วยบินล้วนแล้วแต่ต้องเผชิญกับความเสี่ยง การเตรียมความพร้อม การมีมาตรฐานในการปฏิบัติงานทุก ๆ ด้านของกำลังพลผู้ปฏิบัติงาน จึงเป็นสิ่งจำเป็นอย่างยิ่งเพื่อที่จะสามารถปฏิบัติงานบนความเสี่ยงได้อย่างปลอดภัย

4.2) ระเบียบปฏิบัติ เช่น คู่มือการใช้งาน ระเบียบปฏิบัติประจำของหน่วยบิน พบว่า จากการที่หน่วยบินยังไม่มีระเบียบในด้านนิรภัยการบินเป็นของหน่วยบิน ยังไม่มีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการกำกับดูแลในด้านนิรภัยการบินเข้ามาดูแลควบคุมการปฏิบัติอย่างจริงจัง จึงส่งผลให้ทางด้านความเป็นมาตรฐานที่เป็นรูปธรรมยังไม่ชัดเจน รวมไปถึงการออกระเบียบปฏิบัติที่เป็นของหน่วยบินเองก็ยังไม่สามารถทำได้ ซึ่งในปัจจุบันได้ใช้ระเบียบต่าง ๆ จากกองทัพบกเป็นต้นแบบในการปฏิบัติเป็นการชั่วคราว เพื่อให้เกิดความปลอดภัย และสามารถปฏิบัติงานให้สำเร็จได้ ซึ่งในอนาคตทางกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย สมควรอย่างยิ่งที่จะต้องจัดตั้งหน่วยงานที่เข้ามาบริหารจัดการ รวมทั้งกำกับดูแลในเรื่องการปฏิบัติที่เกี่ยวข้องกับนิรภัยการบินโดยตรง ควรที่จะมีระเบียบข้อบังคับในการบินต่าง ๆ ที่เป็นของหน่วยเอง เพื่อให้สอดคล้องครอบคลุมกับบริบทภารกิจของหน่วยบิน เพื่อที่จะส่งผลให้ทางหน่วยบินสามารถปฏิบัติภารกิจต่าง ๆ ที่ล้วนแล้วอยู่บนความเสี่ยงนั้นได้อย่างปลอดภัยและประสบผลสำเร็จตามเป้าหมายขององค์กรที่ได้ตั้งไว้

4.3) ส่วนควบคุมกำกับดูแล เช่น กฎข้อบังคับในบทลงโทษในการกระทำ ความผิด ข้อห้ามต่าง ๆ ในการปฏิบัติงาน พบว่า

- ปัจจุบันหน่วยบินยังไม่มีองค์กรที่เข้ามากำกับดูแลด้านนิรภัยการบิน โดยตรงส่งผลต่อด้านนิรภัยการบิน เช่น ในด้านการออกระเบียบต่าง ๆ การตรวจสอบและจัดมาตรฐานการบิน รวมไปถึงการวิเคราะห์และประเมินความเสี่ยงต่าง ๆ ซึ่งล้วนแล้วแต่มีความสำคัญต่อหน่วยบินทั้งสิ้น เพราะต่างรู้ดีว่าภารกิจของหน่วยบินต่างต้องทำงานอยู่บนความเสี่ยงทุกครั้งที่จะต้องออกปฏิบัติภารกิจ ถ้าหากหน่วยบินไม่เคร่งครัดในด้านนิรภัยการบินก็จะส่งผลกระทบต่อความอันตรายในการปฏิบัติภารกิจอย่างยิ่ง

- ปัจจุบันการต่อตั้งขึ้นของหน่วยบินสังกัดกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย ร่วมกับกองทัพบก ยังเป็นสิ่งใหม่สำหรับกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย ซึ่งเป็นหน่วยงานหลักในการบริหารจัดการองค์กร ซึ่งสิ่งที่ตามมาคือผู้บริหารหน่วยงาน หรือผู้มีอำนาจในการมอบหมายหรือวางนโยบายองค์กรยังไม่มีความเข้าใจเกี่ยวกับภารกิจที่เกี่ยวข้องกับหน่วยบิน หรือหน่วยงานที่

มีการนำอากาศยานเข้าร่วมปฏิบัติงานภายในหน่วย เพราะฉะนั้นจึงส่งผลต่อการพัฒนาด้านนิตย การบินของหน่วยบิน หรือการบริหารจัดการหน่วยบินให้มีความเป็นมาตรฐานได้ช้า หรือไม่ตรงกับ ปัญหาบางอย่างยังมีความไม่เข้าใจในเนื้อหาของภารกิจ หรือความจำเป็นที่แท้จริงของหน่วยบินตรงกับผู้ปฏิบัติงานจริง

5) ภารกิจ (Mission) คือ การปฏิบัติงานให้ประสบความสำเร็จในภารกิจนั้น วิธีการปฏิบัติจะต้องถูกกำหนดไว้ด้วยจุดประสงค์ วัตถุประสงค์ ความคาดหวังในภารกิจ ความปลอดภัยของผู้ปฏิบัติงานรวมถึงผู้ที่เกี่ยวข้อง ซึ่งภารกิจจะมีปัจจัยจาก 4M ในขั้นต้นเข้ามาเกี่ยวข้อง ได้แก่ คน สภาพแวดล้อม เครื่องจักรหรืออากาศยาน และบริหารจัดการ ซึ่งจากการสัมภาษณ์ พบว่า

5.1) ความยากของภารกิจ เนื่องจากภารกิจของหน่วยบินเป็นภารกิจที่ต้องเข้าไปปฏิบัติงานในพื้นที่เกิดเหตุภัยพิบัติ หรือพื้นที่เกิดเหตุสาธารณภัย ซึ่งในการบินทั่วไป จะหลีกเลี่ยงในการทำการบินเข้าไปในพื้นที่ดังกล่าว แต่หน่วยบินนี้กลับต้องทำในสิ่งที่ตรงกันข้าม นั่นคือ การที่จะต้องเข้าไปปฏิบัติงานในพื้นที่ประสบเหตุ ซึ่งแน่นอนว่าผลลัพธ์ในความสำเร็จย่อมเป็นที่คาดหวังของประชาชนคนในพื้นที่ที่ให้สถานการณ์ที่เกิดขึ้นนั้นได้คลี่คลายลง อีกทั้งความคาดหวังจากผู้บังคับบัญชาทุกระดับชั้น ตลอดจนจากสังคม ซึ่งสิ่งเหล่านี้ล้วนแล้วแต่ที่จะสามารถแปรเปลี่ยนเป็นความกดดันต่อผู้ปฏิบัติงานแทบทั้งสิ้น ซึ่งถ้าหากกำลังพลผู้ปฏิบัติงานไม่มีความพร้อมในด้านของปัจจัยมนุษย์ด้านใดด้านหนึ่ง อากาศยานไม่มีความพร้อมที่สมบูรณ์แบบ สภาพแวดล้อมไม่เอื้ออำนวยต่อการปฏิบัติงาน รวมไปถึงการบริหารจัดการที่ไม่เหมาะสม สิ่งเหล่านี้ล้วนแล้วแต่สามารถที่จะนำไปสู่ความล้มเหลวในการปฏิบัติภารกิจ หรือก่อให้เกิดอันตรายในขณะที่ปฏิบัติงานแทบทั้งสิ้น

5.2) ความพร้อมในการปฏิบัติภารกิจ เนื่องจากหน่วยบินมีภารกิจหรือหน้าที่ที่ชัดเจนอยู่แล้วนั่นคือการปฏิบัติการบินด้านการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย ซึ่งเหตุการณ์สาธารณภัย หรือภัยพิบัติ บางเหตุการณ์เราสามารถคาดเดาได้จากสถิติ หรือจากตารางการเกิดภัยพิบัติตามฤดูกาล ซึ่งเหตุการณ์เหล่านี้เราสามารถนำมาวางแผนในการรับมือ เตรียมความพร้อมในการปฏิบัติภารกิจในระยะยาวได้ แต่หลาย ๆ เหตุการณ์ ก็ไม่สามารถคาดเดาได้ว่าเกิดขึ้นได้เมื่อไหร่ เช่น การเกิดเหตุอัคคีภัยในพื้นที่ชุมชน การเกิดเหตุการณ์อัคคีภัยจากเหตุโรงงานระเบิด เป็นต้น ซึ่งสิ่งเหล่านี้เราไม่สามารถคาดการณ์ หรือวางแผนในการรับมือ หรือเตรียมความพร้อมสำหรับการออกปฏิบัติงานเป็นเวลานานได้เลย ซึ่งความต้องการในการออกปฏิบัติงานในลักษณะนี้คือ กำลังพลต้องมีความพร้อมในการออกปฏิบัติงานอยู่ตลอดเวลา เช่นเดียวกันอากาศยานก็จะต้องถูกเตรียมพร้อมอยู่ตลอดเวลา ตลอดจนในทุก ๆ ส่วนที่เกี่ยวข้อง ไม่ว่าจะเป็นส่วนสนับสนุนในด้านต่าง ๆ ส่วนติดต่อประสานงาน และส่วนอำนวยการในส่วนที่เกี่ยวข้องกับภารกิจ เพราะเหตุการณ์เหล่านี้มักจะเกิดขึ้นอย่างกะทันหัน มีความรุนแรง และมีความเสี่ยงสูงที่จะทำอันตรายต่อผู้คนหรือ

ประชาชนที่อยู่โดยรอบ รวมไปถึงสามารถทำลายสร้างความเสียหายให้แก่สิ่งปลูกสร้าง หรือพื้นที่อยู่อาศัยบริเวณโดยรอบได้อย่างรวดเร็ว ซึ่งจะต้องมีการเข้าระงับเหตุให้ได้ทันเวลา สิ่งเหล่านี้ล้วนเป็นตัวแปรต่อผู้ปฏิบัติงานโดยตรง เมื่อภารกิจต้องการความเร่งด่วน ผู้ออกปฏิบัติงานก็ต้องออกปฏิบัติงานด้วยความเร่งรีบ ซึ่งสิ่งเหล่านี้ล้วนแล้วแต่จะสามารถก่อให้เกิดอันตรายขึ้นได้แทบทั้งสิ้น ถ้าหากไม่มีการเตรียมความพร้อมที่ครอบคลุม ซึ่งในปัจจุบันทางหน่วยบินก็ไม่ได้มีการจัดให้มีการเตรียมความพร้อมในการรับมือกับเหตุสาธารณภัยเหล่านี้ อย่างเป็นทางการเป็นรูปธรรม

5.3) ความเข้าใจในภารกิจ จากชื่อของหน่วยบิน คือ หน่วยบินสังกัดกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย แต่ในปัจจุบันงานส่วนใหญ่แทบจะทั้งหมดของหน่วยบินที่ได้ออกไปปฏิบัติคืองานด้านการบรรเทาสาธารณภัย หมายความว่าเมื่อเกิดเหตุแล้ว ทางหน่วยบินถึงจะออกไปปฏิบัติงานในการบรรเทาความรุนแรง หรือความทุกข์ร้อนนั้น ๆ ที่เกิดขึ้นซึ่งเป็นการทำงานเชิงรับ สิ่งที่ขาดหายไปคือการทำงานในด้านการป้องกันไม่ให้เกิดเหตุ หรือ เรียกอีกอย่างว่าการทำงานเชิงรุก เช่น การบินสำรวจเส้นทางน้ำ หรือพื้นที่แหล่งน้ำก่อนที่จะเข้าฤดูฝนเพื่อที่จะได้นำข้อมูลมาทำการวางแผนในการระบายน้ำเพื่อป้องกันไม่ให้เกิดเหตุอุทกภัย การบินสำรวจผืนป่าในช่วงต้นฤดูหนาวเพื่อป้องกันการลักลอบเผาป่า ซึ่งสิ่งเหล่านี้ถ้าสามารถทำได้อย่างเต็มประสิทธิภาพก็จะช่วยรักษาชีวิต ทรัพย์สินของชาติ รวมถึงคุณภาพชีวิตที่ดีของผู้คนในสังคมหรือประเทศชาติได้อีกด้วย

5.4) การติดต่อประสานงาน เนื่องจากการปฏิบัติงานของหน่วยบินจะต้องมีหลาย ๆ หน่วยงานเข้ามาปฏิบัติงานร่วมกันเพื่อให้เกิดความสำเร็จในภารกิจ ไม่ว่าจะเป็นหน่วยงานภาครัฐ เอกชน หรืออาสาสมัครต่าง ๆ รวมไปถึงหน่วยงานภาคพื้นที่จะต้องปฏิบัติงานร่วมกับอากาศยาน ซึ่งถือว่าเป็นสิ่งที่ดีในการเข้ามาทำงานร่วมกัน แต่ถ้าหากไม่มีความเข้าใจในการปฏิบัติที่เป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน ไม่มีความเข้าใจซึ่งกันและกัน ก็จะแปรเปลี่ยนเป็นการนำพาความเสี่ยงหรืออันตรายจากการปฏิบัติงานมาสู่กันและกันได้ เช่น เมื่อเกิดเหตุเพลิงไหม้ มีหน่วยงานภาคพื้นอยู่ในพื้นที่เกิดเหตุ ในขณะที่เดียวกันก็มีอากาศยานไว้คนขับ หรือ โดรนทำการขึ้นบินสำรวจ และในเวลานั้นก็มีการนำอากาศยานเข้าทำการระงับเหตุ ซึ่งอากาศยานก็อาจจะไปชนกับอากาศยานไว้คนขับ หรือ โดรนทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ หรืออากาศยานเข้าไปปฏิบัติการปล่อยทิ้งน้ำตกลงสู่พื้น หรือกระทบอาคารที่กำลังได้รับความเสียหาย ไปยังหน่วยงานภาคพื้นที่อยู่ในพื้นที่เกิดเหตุได้ ซึ่งสิ่งเหล่านี้ล้วนแล้วแต่สามารถก่อให้เกิดความเสี่ยง หรือ ก่อให้เกิดอันตรายในการปฏิบัติงานได้

4.2) การวิเคราะห์ข้อมูลจากผลการสัมภาษณ์ร่วมกับทฤษฎีมนุษย์ปัจจัยกับแนวคิดแบบจำลองเชลล์ (SHEL Model) เพื่อเห็นถึงผลกระทบของความเสี่ยงในด้านต่าง ๆ

จากการสรุปความสำคัญในด้านของปัจจัยเสี่ยง และแยกปัจจัยเสี่ยงตามทฤษฎีปัจจัยของการเกิดอากาศยานอุบัติเหตุ 5 ประการ (The 5M-Model) ตามที่ได้กล่าวมาข้างต้นนั้น เพื่อให้เห็นถึงผลกระทบจากปัจจัยเสี่ยงในด้านต่าง ๆ ที่มีต่อผู้ปฏิบัติงานโดยตรง ซึ่งผู้ปฏิบัติงานนั้นถือว่าเป็นทรัพยากรที่มีคุณค่าสูงสุดของหน่วยบิน ผู้วิจัยได้นำทฤษฎีมนุษย์ปัจจัยกับแนวคิดแบบจำลองเชลล์ (SHEL Model) มาทำการวิเคราะห์ให้เห็นถึงผลของความเสี่ยง ได้ดังนี้

4.2.1 Liveware-Hardware (L-H) เป็นการทำงานร่วมกันระหว่างมนุษย์ และเครื่องจักร หรืออากาศยาน ในส่วนนี้เป็นสาเหตุหลักที่มักกล่าวถึงในเรื่องของมนุษย์ปัจจัย (Human Factor) เป็นการพิจารณาถึงเรื่องการทำงานของมนุษย์กับอุปกรณ์รอบ ๆ เช่น การเลือกใช้แบบอากาศยาน ออกปฏิบัติงาน มีความเหมาะสมกับภารกิจหรือไม่ ผู้ปฏิบัติงานมีความรู้ความเข้าใจ ความชำนาญ กับอากาศยานมากน้อยเพียงใด เป็นต้น ซึ่งโดยปกติแล้วมนุษย์มักมีแนวโน้มที่จะทำงานไม่สัมพันธ์กันระหว่าง L-H ซึ่งแนวโน้มนี้ทำให้เกิดความผิดพลาดอย่างมาก และมักจะพบว่าเป็นสาเหตุหลักของการเกิดอุบัติเหตุ ซึ่งจากการสัมภาษณ์ผู้วิจัยได้พบ และจำแนกออกเป็นแต่ละเรื่อง ดังนี้

1) การฝึกหัดศึกษาของกำลังพลร่วมกับอากาศยาน พบว่า กำลังพลผู้ปฏิบัติงาน ทั้งประเภทนักบินและช่างประจำอากาศยาน ได้รับการศึกษา หรือผ่านหลักสูตรที่เกี่ยวข้องกับอากาศยานที่จัดประจำอยู่กับหน่วยเพียงแค่นั้นขั้นพื้นฐานเท่านั้น ซึ่งหลักสูตรที่เรียนมานั้นจะเรียนรู้มาเพื่อใช้สำหรับการใช้งาน ซึ่งการรู้เฉพาะขั้นพื้นฐานจะส่งผลต่อการปฏิบัติงานร่วมกับอากาศยานโดยตรง เพราะถ้าหากเกิดปัญหาเชิงลึกที่มากกว่าขั้นพื้นฐานที่เรียนมานั้น ก็จะไม่สามารถแก้ไขปัญหาเหล่านั้นได้ รวมทั้งยังส่งผลต่อความรู้ ความเข้าใจ เกี่ยวกับตัวอากาศยานที่ยังไม่มากพอ อันจะผลต่อความปลอดภัยทั้งในด้านการใช้งานและการแก้ไขปัญหาที่จะสามารถเกิดขึ้นกับอากาศยานได้

2) การจัดสรรกำลังพลเข้าปฏิบัติงานร่วมกับหน่วยบิน พบว่า ในปัจจุบันมีการเปลี่ยนถ่ายกำลังพลผู้ปฏิบัติงานค่อนข้างมาก โดยเฉพาะกำลังพลชุดแรกที่เข้ามาปฏิบัติงานร่วมกับชุดบิน ซึ่งกำลังพลชุดนี้ได้สำเร็จการศึกษาเกี่ยวกับอากาศยานจากบริษัทผู้ผลิต โดยตรง และถือได้ว่าเป็นกำลังพลที่มีความชำนาญเกี่ยวกับอากาศยานประเภทนี้มากที่สุดในประเทศไทย เพราะอากาศยานรุ่นนี้ที่ประจำอยู่กับหน่วยบิน ยังไม่เคยมีการนำมาใช้ในประเทศไทยมาก่อน แต่ในปัจจุบันกำลังพลชุดแรก ทั้งนักบินและช่างอากาศยาน กำลังถูกเปลี่ยนถ่ายออกจากหน่วยบินอย่างต่อเนื่องและผู้ที่จะเข้ามาทดแทนก็ยังไม่มีการอบรมในการปฏิบัติงานร่วมกับอากาศยานประเภทนี้เลย ซึ่งการเปลี่ยนถ่ายกำลังพลแบบนี้จะส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยในการปฏิบัติงานร่วมกับอากาศยานเป็นอย่างมาก

3) ด้านความรู้ความเข้าใจของผู้บริหารระดับสูงเกี่ยวกับสรณะของอากาศยาน นับได้ว่าเป็นด้านที่มีความสำคัญเป็นอย่างมากเพราะส่งผลต่อแนวทางการมอบหมายนโยบาย

หรือการออกคำสั่งในการปฏิบัติงานทั้งหมด ที่เกี่ยวข้องกับอากาศยาน นอกจากความสำเร็จของภารกิจแล้ว สิ่งสำคัญที่สุดที่มีความสำคัญไม่แพ้กัน นั่นคือ ความปลอดภัยของผู้ที่รับนโยบายหรือคำสั่งในการออกไปปฏิบัติหน้าที่คือกำลังพลผู้ปฏิบัติงาน หากผู้บริหารระดับสูงไม่มีความรู้ด้านนี้อาจส่งผลเสียและสร้างความไม่ปลอดภัยอย่างมากต่อผู้ปฏิบัติงาน

4) การซ่อมบำรุงอากาศยาน สิ่งนี้เป็นอีกสิ่งสำคัญอย่างมาก เพราะหัวใจสำคัญที่จะนำพาให้อากาศยานมีความพร้อม สามารถขึ้นทำการบิน หรือออกปฏิบัติการได้ นั่นก็คือการซ่อมบำรุง และการส่งกำลังบำรุง ซึ่งในปัจจุบัน พบว่า ด้านการซ่อมบำรุง กำลังพลผู้ปฏิบัติงานยังไม่เคยได้รับการฝึกหัดศึกษาในเชิงลึก ในทุก ๆ ตำแหน่งของการทำงานตั้งแต่ในตำแหน่งนักบินก็ยังไม่เคยได้รับการศึกษา หรือเข้ารับการฝึกหลักสูตรนักบินลองเครื่อง (Pilot Test Flight) ซึ่งเป็นหนึ่งในสิ่งสำคัญสำหรับการบินเพราะหลังการซ่อมบำรุงอากาศยานทุกครั้งจะต้องมีการบินทดสอบระบบต่าง ๆ ของอากาศยานให้เป็นไปตามคู่มือ หรือตามค่ามาตรฐานที่กำหนด ก่อนที่จะปล่อยให้อากาศยานลำนั้น ๆ ออกไปใช้งานหรือปฏิบัติการบินได้ ซึ่งถ้าหากนักบินไม่เคยฝึกหรือผ่านการศึกษาในหลักสูตรนี้มาก่อน แต่ต้องเข้าไปทำการบินสิ่งที่ส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยคือ อันตรายที่จะเกิดขึ้น ซึ่งนั่นถือว่าเป็นความเสี่ยงที่สูงมาก และในส่วนต่อมาคือผู้ปฏิบัติงานในตำแหน่งช่างประจำอากาศยานที่ยังไม่ได้รับการศึกษาในเชิงลึกเกี่ยวกับการซ่อมบำรุงในระบบต่าง ๆ ผลกระทบที่ตามมา คือ การซ่อมบำรุงอาจเกิดความเสียหายต่ออากาศยานได้ ถ้าหากทำการซ่อมบำรุงที่ไม่ถูกต้อง หรือมีความรู้ที่ไม่มากพอ สิ่งเหล่านี้ส่วนแล้วที่จะส่งผลกระทบต่อผู้ปฏิบัติงานในด้านต่างๆแทบทั้งสิ้นและอีกประเด็นสำคัญอีกประเด็นหนึ่งนั่นก็คือ ในอนาคตอันใกล้นี้ทางหน่วยบินจะใช้ระบบการซ่อมบำรุงอากาศยานในลักษณะการจ้างซ่อม ซึ่งหากเลือกใช้วิธีนี้จะทำให้ช่างประจำอากาศยานที่อยู่ปฏิบัติการกับอากาศยานจะไม่สามารถรับรู้เกี่ยวกับการซ่อมบำรุงอากาศยานในขณะที่บริษัทผู้รับเหมาทำการซ่อมบำรุงเลยและหากช่างประจำอากาศยานที่ต้องปฏิบัติการบินร่วมกับอากาศยานมีความรู้ ประสบการณ์ที่ไม่มากพอจะเป็นการยากที่จะตรวจพบสิ่งผิดปกติที่จะส่งผลให้เกิดความไม่ปลอดภัยของอากาศยานได้ สิ่งนี้เป็นสิ่งสำคัญอย่างมากซึ่งเปรียบเสมือนเป็นผู้ตรวจสอบความสมบูรณ์ เรียบร้อยขั้นสุดท้ายก่อนออกปฏิบัติงาน

5) การสนับสนุนอุปกรณ์ในการปฏิบัติงาน ซึ่งพบว่าการสนับสนุนด้านอุปกรณ์ไม่ว่าจะเป็นในด้านของความปลอดภัย เช่น เข็มขัดนิรภัย เสื้อชูชีพ สำหรับปฏิบัติงานในทะเลยังขาดแคลน ทำให้สร้างความไม่มั่นใจในความปลอดภัยต่อผู้ใช้งาน รวมไปถึงอุปกรณ์ในด้านการซ่อมบำรุงต่าง ๆ ในหลาย ๆ อย่างยังขาดแคลนเครื่องมือ ปัญหาเหล่านี้ ในปัจจุบันหน่วยบินมีการแก้ปัญหา โดยการยืมจากเครื่องมือจากหน่วยข้างเคียง และอุปกรณ์สนับสนุนการปฏิบัติงานและปัญหาการซ่อมบำรุงต่าง ๆ ที่ยังมีไม่เพียงพอ เช่น เครื่องกำเนิดไฟฟ้าภายนอก

ซึ่งมีความจำเป็นอย่างมากในการใช้ตรวจสอบระบบอากาศยานและมักขาดแคลนเมื่ออากาศยานต้องออกไปปฏิบัติงานนอกหน่วยที่ตั้ง เป็นต้นสิ่งเหล่านี้ล้วนแล้วแต่ส่งผลต่อความปลอดภัยในการปฏิบัติงานแทบทั้งสิ้น

6) การคัดเลือกบุคลากรเข้ามาปฏิบัติงานร่วมกับอากาศยาน เนื่องจากภารกิจของหน่วยบินเป็นภารกิจที่มีความเสี่ยง และค่อนข้างที่จะต้องใช้ทักษะความชำนาญเฉพาะด้านค่อนข้างสูง ซึ่งการคัดเลือกบุคคลที่จะเข้ามาปฏิบัติงาน ถ้าหากว่าต้องการความเร่งรีบก็ควรที่จะรับนักบินที่เป็นนักบินอากาศยานปีกหมุน (Helicopter) ที่มีประสบการณ์หรือชั่วโมงบินมาแล้วมากพอสมควร เพื่อที่จะนำมาฝึกบินร่วมกับอากาศยานของหน่วย ให้สามารถออกไปปฏิบัติงานได้รวดเร็ว แต่ถ้าหากเป็นการคัดเลือกมาจากศิษย์การบิน (Student Pilot) บุคลากรในประเภทนี้จะต้องใช้ระยะเวลาที่ยาวนานพอสมควร กว่าที่จะสามารถออกปฏิบัติการบินร่วมกับอากาศยานของหน่วยได้และไม่ว่าจะเป็นการรับบุคลากรแบบไหนเข้ามาอยู่ประจำกับหน่วย สิ่งสำคัญที่สุดคือการรักษากำลังพลที่มีอยู่ ไว้ใช้งานกับหน่วยให้ได้ยาวนาน และคุ้มค่ามากที่สุด โดยเป็นการอยู่แบบสมัครใจ เพราะกำลังพลประเภทต่าง ๆ โดยเฉพาะประเภทนักบินตัวบงบอกที่ชัดเจน และเป็นรูปธรรมมากที่สุดว่าบุคคลนั้นมีความชำนาญ มีประสบการณ์มากน้อยเพียงใด หรือมีคุณค่ากับหน่วยเพียงใด นั่นคือชั่วโมงบิน และที่ยิ่งไปกว่านั้น คือ ชั่วโมงบินเฉพาะแบบกับอากาศยานประเภทที่มีบรรจุอยู่กับหน่วย เพราะบุคคลเหล่านั้นนอกจากจะเป็นผู้ที่มีความรู้ ความสามารถ มีความชำนาญ ใ้ใช้งานหรือทำการบินกับอากาศยานแล้ว ยังสามารถเป็นผู้ถ่ายทอด หรือเป็นองค์ความรู้ให้กับหน่วยงานในการพัฒนาบุคลากรรุ่นใหม่ๆ ที่จะเข้ามาทดแทนได้อีกด้วย ซึ่งก็จะส่งผลโดยตรงต่อความปลอดภัยในการใช้งานอากาศยาน ซึ่งในข้อนี้ปัจจุบันหน่วยบินยังไม่สามารถทำได้และมีการสูญเสียกำลังพลประเภทนี้ออกจากหน่วยบินอย่างต่อเนื่อง

7) การคัดเลือกแบบอากาศยาน ปัจจุบัน พบว่า ในภารกิจที่มีการกู้ภัย ระวังเหตุ อักคิภัย ส่งกลับทางสายแพทย์โดยอากาศยาน หรือที่เรียกกันว่าสาธารณสุขภัย ถือว่าในปัจจุบันอากาศยานที่มีบรรจุอยู่ในหน่วยถือว่ามีความเหมาะสม และครอบคลุมกับภารกิจ แต่ถ้าจะลึก หรือให้เฉพาะเจาะจงในเนื้อหาของภารกิจนั้น ก็ยังมีหลาย ๆ ภารกิจ ที่ยังไม่มีความเหมาะสมหรือคุ้มค่าต่อการใช้งาน เช่น ภารกิจการบินสำรวจพื้นที่เสี่ยงต่อการเกิดเหตุสาธารณสุขภัย หรือบินสำรวจในพื้นที่เกิดเหตุสาธารณสุขภัย ถ้าใช้อากาศยานที่มีอยู่ในปัจจุบัน อาจเกิดความไม่คุ้มค่าในการปฏิบัติงาน หรือเสียงบประมาณในการบริหารจัดการไปแบบไม่คุ้มค่า เพราะภารกิจประเภทนี้อากาศยานปีกหมุนรุ่นอื่น ๆ ที่มีขนาดเล็กกว่า เสียค่าใช้จ่ายในการปฏิบัติงานที่น้อยกว่าก็สามารถทำได้ ซึ่งในระยะยาวก็ควรพิจารณาให้ครอบคลุมสำหรับการจัดตั้งหน่วยบิน อาทิเช่น ภารกิจการส่งกลับสายแพทย์โดยอากาศยาน บางภารกิจอาจจะไม่เหมาะสม เช่น พื้นที่ที่จะต้องไปทำการส่งลงเป็นคาบฟ้าหรือพื้นที่ชุมชนหนาแน่นอากาศยานที่มีบรรจุอยู่กับหน่วยในปัจจุบันนั้น มีแรงลม

จากใบพัดที่ค่อนข้างสูงและมีน้ำหนักที่มาก อาจสร้างความเสียหายต่อพื้นที่บริเวณโดยรอบที่เข้าไปทำการส่งลงได้ หรืออาจจะสร้างความไม่ปลอดภัยให้กับผู้ที่อาศัยอยู่โดยรอบ หรือผู้ที่เข้ามาปฏิบัติงานร่วมกันได้

8) ด้านสมรรถนะบุคคลในด้านอื่น ๆ พบว่า ปัญหาที่เกิดขึ้น คือ ภาษา เนื่องจากอากาศยานที่ได้รับการบรรจุปฏิบัติงานอยู่กับหน่วยบิน มาจากประเทศรัสเซีย สิ่งก็ตามมา คือ ปัญหาในเรื่องของภาษาทั้งในด้านการสื่อสารกับเจ้าหน้าที่ของบริษัทที่มาดูแลอากาศยานในช่วยที่ยังอยู่ในระยะประกัน ที่คอยให้คำแนะนำแก่ช่างประจำอากาศยานของหน่วยที่สื่อสารกันค่อนข้างลำบากเพราะเจ้าหน้าที่ของทางบริษัทใช้ภาษารัสเซียเป็นหลักและสื่อสารภาษาอังกฤษได้ค่อนข้างน้อย และในส่วนของการกำลังพลในหน่วยก็ยังใช้ภาษาอังกฤษในการสื่อสารที่ยังไม่คล่อง รวมไปถึงคู่มืออากาศยานต่าง ๆ บางอย่างเป็นภาษารัสเซียปะปนกับภาษาอังกฤษ หรือบางอย่างก็ไม่มี ความชัดเจนในเนื้อหา ยิ่งส่งผลกระทบต่อความเข้าใจของผู้ปฏิบัติงานโดยตรง ซึ่งสิ่งนี้สำคัญมาก เพราะถ้ามีความเข้าใจที่ผิดพลาดหรือคลาดเคลื่อน แล้วนำไปสู่การปฏิบัติที่ไม่ถูกต้อง ย่อมส่งผลกระทบต่อความเสียหายที่จะเกิดขึ้นกับอากาศยาน และความปลอดภัยของผู้ปฏิบัติงานโดยตรง

4.2.2 Liveware-Software (L-S) เป็นการทำงานร่วมกันระหว่างมนุษย์และระบบสนับสนุนต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับการทำงาน เช่น กฎระเบียบ ข้อบังคับ คู่มือในการปฏิบัติ ขั้นตอนการทำงานที่เป็นมาตรฐาน ปัจจัยเหล่านี้รวมถึงประเด็นต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง ซึ่งจากการสัมภาษณ์สรุปได้ดังนี้

1) ความเป็นมาตรฐานในด้านการบิน ในปัจจุบันหน่วยบินยังไม่มีระเบียบปฏิบัติในด้านการบิน ระเบียบว่าด้วยนิรภัยการบิน รวมไปถึงการตรวจสอบและจัดมาตรฐานการบินของนักบิน และช่างประจำอากาศยาน ที่เป็นของหน่วยบิน หรือที่เหมาะสมเฉพาะเจาะจงเข้ากับบริบทในการกิจของหน่วยบิน ซึ่งในปัจจุบันหน่วยบินใช้ระเบียบกองทัพบกว่าด้วยนิรภัยการบิน ปี พ.ศ.2547 และ ปี พ.ศ.2549 มาใช้เป็นการชั่วคราว เพื่อให้ครอบคลุมในเรื่องของความปลอดภัยสำหรับการปฏิบัติการบินของหน่วย แต่ในระยะยาวถ้าหากหน่วยยังไม่มีระเบียบปฏิบัติ หรือระเบียบว่าด้วยนิรภัยการบิน เป็นของตัวเอง ก็จะส่งผลโดยตรงเกี่ยวกับ นโยบายด้านการบินของหน่วยซึ่งจะส่งผลกระทบต่อความเป็นมาตรฐานของผู้ปฏิบัติงาน ไม่ว่าจะเป็นช่างประจำอากาศยาน นักบิน หรือบุคคลอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง รวมไปถึงการปฏิบัติต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับหน่วยบินให้เกิดความปลอดภัย ปัญหาที่พบในปัจจุบัน ปัญหาใหญ่ที่พบคือ หน่วยบินไม่สามารถทำการตรวจสอบและจัดมาตรฐานการบินให้กับนักบินและช่างประจำอากาศยาน ในการตรวจสอบกับอากาศยานที่บรรจุเข้าประจำการภายในหน่วยได้ ซึ่งสิ่งนี้เป็นสิ่งสำคัญอย่างมากต่อความเป็นมาตรฐานของบุคลากรผู้ปฏิบัติงาน และส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยในการปฏิบัติการกิจโดยตรง เพราะเป็นแบบอากาศยานที่บุคลากรดังกล่าวต้องใช้ปฏิบัติงานอยู่บนความเสถียรอยู่เป็นประจำ

2) ด้านกฎระเบียบการปฏิบัติ เนื่องจากหน่วยบินเป็นหน่วยที่ก่อตั้งขึ้นมาใหม่ อีกทั้งเป็นหน่วยบินที่ต้องทำงานร่วมกันของสองหน่วยงาน ซึ่งหน่วยงานที่มีบทบาทในการกำหนดนโยบายองค์กรต่าง ๆ ให้กับหน่วยบิน คือ กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย แต่บุคลากรในส่วนการกำหนดนโยบายนั้น ตั้งแต่ผู้บริหารองค์กรระดับสูงลงมาจนถึงผู้ปฏิบัติงานยังขาดซึ่งประสบการณ์ในด้านการบิน หรือองค์ความรู้ในการบริหารหน่วยบิน จึงทำให้การออกกฎระเบียบ หรือนโยบายต่าง ๆ ในการปฏิบัติงานร่วมกับอากาศยานเป็นไปได้อย่างล่าช้าหลาย ๆ อย่าง ไม่มีความเหมาะสมทั้งด้านการปฏิบัติการ การซ่อมบำรุง หรือแม้กระทั่งการรักษาบุคลากร รวมทั้งการส่งเสริมหรือสร้างแรงจูงใจให้กับบุคลากรผู้ปฏิบัติงานเหล่านั้น ปัญหาตรงนี้ย่อมส่งผลโดยตรงต่อผู้ปฏิบัติงาน เพราะต้องปฏิบัติงานด้านการบิน ภายใต้กรอบนโยบายที่ได้รับมอบจากผู้ที่ยังขาดความรู้ ประสบการณ์ในด้านการบิน ซึ่งสิ่งเหล่านี้ย่อมส่งผลต่อความปลอดภัย และผลสำเร็จของภารกิจโดยทั้งสิ้น

3) กฎระเบียบในการใช้อากาศยาน พบว่า เนื่องจากหน่วยบินนี้เป็นหน่วยบินที่มีการทำงานร่วมกันของ 2 หน่วยงาน โดยมีกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย เป็นหน่วยงานหลักในการบริหารจัดการในทุก ๆ ด้าน รวมไปถึงการตัดสินใจเรียกใช้อากาศยานในการปฏิบัติงาน และมีกองทัพอากาศเป็นหน่วยปฏิบัติ แต่เนื่องด้วยเหตุการณ์สาธารณภัยบางเหตุการณ์เป็นเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นอย่างกะทันหัน ต้องใช้เวลาอันรวดเร็ว ในการเข้าระงับเหตุ เช่น เหตุการณ์เพลิงไหม้ต่าง ๆ โดยเฉพาะพื้นที่ชุมชน แต่ขั้นตอนการใช้อากาศยานในปัจจุบันค่อนข้างยุ่งยากและใช้ระยะเวลาในการอนุมัติสั่งใช้ อีกทั้งผู้ที่มีอำนาจในการสั่งใช้ก็เป็นผู้ที่ยังขาดประสบการณ์ในด้านการบิน จึงส่งผลโดยตรงต่อการตัดสินใจในการสั่งใช้อากาศยาน บางครั้งช้าเกินไป บางครั้งไม่เหมาะสมกับภารกิจ ซึ่งสิ่งเหล่านี้ย่อมส่งผลต่อความปลอดภัยของผู้ปฏิบัติงาน และความเสียหายที่จะเกิดขึ้นจากเหตุการณ์ต่าง ๆ เหล่านี้

4.2.3 Liveware-Liveware (L-L) เป็นการทำงานร่วมกันระหว่างมนุษย์กับมนุษย์ เช่น นักบินกับผู้บังคับอากาศยาน พนักงานควบคุมการจราจรทางอากาศกับนักบิน หรือช่างซ่อมบำรุง และบุคคลอื่นที่ปฏิบัติงานกันเป็นกลุ่มมากกว่าหนึ่งคนขึ้นไป ปัจจัยที่ให้ความสำคัญในด้านนี้ คือ ความเป็นผู้นำ การทำงานร่วมกัน ความร่วมมือร่วมใจกันเป็นทีมการมีปฏิสัมพันธ์ส่วนบุคคล ความสัมพันธ์ระหว่างเพื่อนร่วมงาน ตลอดจนผู้ปฏิบัติกับฝ่ายบริหาร ที่อยู่ในขอบเขตของปัจจัยนี้เช่นกัน สามารถแยกประเด็นออกได้ดังนี้

1) การขาดแคลนบุคลากรในตำแหน่งต่าง ๆ ปัจจุบัน พบว่า ทางหน่วยบินมีบุคลากรผู้ปฏิบัติงานร่วมกับอากาศยาน ที่มีอยู่อย่างจำกัด อีกทั้งยังมีการเปลี่ยนถ่ายบุคลากรที่มีความรู้ มีประสบการณ์ออกไปจากหน่วยบินอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะนักบินในตำแหน่งผู้บังคับอากาศยาน ซึ่งในปัจจุบันหน่วยบินขาดแคลนตำแหน่งนี้เป็นอย่างมาก จนทำให้ไม่สามารถปฏิบัติงานได้

อย่างเต็มขีดความสามารถของหน่วยบินและด้วยความเร่งด่วนนี้ ก็ยังมีแนวโน้มในการแก้ไขปัญหามีความเสี่ยงค่อนข้างสูง นั่นคือ การเร่งตรวจสอบนักบินที่ยังขาดประสบการณ์ในการบินร่วมกับอากาศยานของหน่วย และประสบการณ์ในการปฏิบัติภารกิจของหน่วย เพื่อให้ก้าวขึ้นมาเป็นผู้บังคับอากาศยานเพียงเพราะเพื่อที่จะให้มีนักบินในตำแหน่งผู้บังคับอากาศยานเพียงพอในการออกปฏิบัติการ สิ่งเหล่านี้ย่อมส่งผลเสียและสร้างความเสี่ยงอย่างมากในการปฏิบัติงานร่วมกันในหน่วยบิน ถ้าผู้บริหารระดับสูง หรือผู้บังคับบัญชาที่มีความรู้ ความเข้าใจ ในบริบทของการบริหารการบิน โดยเฉพาะในด้านบุคลากรด้านการบิน จะเข้าใจดีว่าบุคลากรด้านการบินในแต่ละระดับนั้นต้องใช้ทั้งความรู้ ระยะเวลาและประสบการณ์ ในการสั่งสมเป็นระยะเวลานานในการที่จะได้บุคลากรที่มีคุณภาพในแต่ละตำแหน่งขึ้นมาได้

2) การร่วมมือกันในการปฏิบัติงานระหว่างหน่วยงาน เนื่องด้วยหน่วยบินนี้เป็นการปฏิบัติงานร่วมของ 2 หน่วยงาน ได้แก่ กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยกระทรวงมหาดไทยและกองทัพอากาศ การบริหารงานส่วนใหญ่จะเป็นหน้าที่ของกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย และมีกองทัพอากาศเป็นผู้รับคำสั่งในการปฏิบัติงาน แต่เนื่องด้วยการปฏิบัติการของหน่วยบินนั้นล้นแล้วแต่เป็นการใช้อากาศยานทั้งสิ้น ซึ่งทางกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย ขาดความรู้และประสบการณ์ในด้านการใช้อากาศยานในทุก ๆ ด้าน ในทางกลับกัน กองทัพอากาศ ซึ่งเป็นหน่วยงานหนึ่งในประเทศไทย ที่มีหน่วยบินเป็นของตัวเอง และมีการใช้อากาศยานเป็นหลัก จึงทำให้มีความรู้ มีประสบการณ์ในด้านการบินที่มากพอสมควร แต่ในการออกปฏิบัติงานนั้นกลับไม่มีอำนาจในการตัดสินใจ ในการสั่งใช้อากาศยานเลย ซึ่งตรงนี้ต่างก็เป็นปัญหามานาน และยังไม่มียุทธศาสตร์ว่าจะได้รับการแก้ไข หรือปรับปรุงให้ดีขึ้นหรือมีการปรับปรุงให้การทำงานมีประสิทธิภาพต่อการปฏิบัติงานที่มากขึ้น

3) การปฏิบัติงานร่วมกันของผู้ที่ต้องทำงานร่วมกับอากาศยาน พบว่าการปฏิบัติงานของอากาศยานแต่ละครั้ง จะมีหลายส่วนเข้ามาปฏิบัติงานร่วมกัน ไม่ว่าจะเป็นชุดปฏิบัติการบิน ชุดเผชิญเหตุวิกฤตที่ต้องขึ้นปฏิบัติงานร่วมกับอากาศยาน ชุดสนับสนุนภาคพื้น (Ground Support) ซึ่งในปัจจุบันในส่วนของชุดเผชิญเหตุวิกฤตกับชุดสนับสนุนภาคพื้น เป็นกำลังพลในสังกัดกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย และการที่ได้ออกปฏิบัติกับหน่วยบินนี้หรือการทำงานในด้านการบิน หรือเกี่ยวข้องกับอากาศยาน ถือว่าเป็นสิ่งใหม่สำหรับกำลังพลใน ส่วนนี้ซึ่งผลที่ตามมา คือ ความรู้ ความเข้าใจในอากาศยาน การปฏิบัติต่าง ๆ ร่วมกับอากาศยาน ยังถือว่าจะต้องมีการพัฒนาความรู้ในด้านนี้เพิ่มเติม โดยเฉพาะในส่วนของชุดสนับสนุนภาคพื้น ที่มีหน้าที่สำคัญในการหาพื้นที่จอดอากาศยานชั่วคราว ทำหน้าที่สำรวจพื้นที่แหล่งน้ำที่อากาศยาน จะเข้าไปทำการดูน้ำและควบคุมดูแลความเรียบร้อย รวมไปถึงการดูแลความปลอดภัยในพื้นที่เกิดเหตุซึ่งในปัจจุบันกำลังพลในส่วนนี้ยังมีประสบการณ์ที่น้อยมาก อีกทั้งระยะเวลาในการฝึก

ร่วมกับอากาศยานก็มีน้อยเช่นกัน อันจะส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยต่ออากาศยาน และผู้ปฏิบัติงานค่อนข้างสูง

4) การปฏิบัติงานร่วมกันระหว่างผู้ปฏิบัติงานกับบริษัทผู้ดูแลอากาศยาน พบว่า มีปัญหาในการติดต่อประสานงานกัน โดยเฉพาะกรณีที่จะต้องสอบถาม หรือขอคำแนะนำจากเจ้าหน้าที่ของบริษัทผู้ผลิตที่เข้ามาให้การดูแลในการดูแลซ่อมบำรุงอากาศยาน และให้คำแนะนำแก่ผู้ปฏิบัติงานในช่วงที่อากาศยานยังอยู่ในระยะสัญญาประกัน ซึ่งเจ้าหน้าที่บริษัทผู้ผลิตส่วนใหญ่เป็นชาวรัสเซีย ซึ่งไม่ได้ใช้ภาษาอังกฤษเป็นหลัก หรือกรณีที่ใช้ภาษาอังกฤษก็ยากแก่การทำ ความเข้าใจ เพราะทางเจ้าหน้าที่ของบริษัทเองก็ใช้ภาษาอังกฤษได้ไม่คล่อง อีกทั้งฝั่งผู้ปฏิบัติงานเอง ก็ยังมีความรู้สำหรับการสื่อสารในภาษาอังกฤษที่ค่อนข้างน้อย ด้วยเหตุนี้อาจส่งผลทำให้เกิด การเข้าใจผิดกันได้ ในกรณีที่ต้องให้คำแนะนำกันต่าง ๆ ซึ่งความเข้าใจผิด หรือความเข้าใจที่ คลาดเคลื่อนอาจส่งผลต่อความเสียหายแก่อากาศยาน และส่งผลต่อความปลอดภัยต่อผู้ปฏิบัติงาน โดยเฉพาะขณะทำการบิน

5) ความเข้าใจกันระหว่างผู้บริหารในทุกระดับชั้นถึงผู้ปฏิบัติงาน พบว่า ปัจจุบัน การที่จะลงมารับรู้ปัญหาที่แท้จริง ที่เกิดจากการปฏิบัติงานจริง ของผู้บริหารทุกระดับ โดยเฉพาะ ผู้บริหารระดับสูงยังมีน้อยมาก อีกทั้งการที่ผู้บริหารเหล่านั้นจะรับรู้ซึ่งปัญหาเหล่านี้ได้ต้องใช้ ระยะเวลาานาน บางครั้งปัญหาเหล่านั้นก็ไปไม่ถึง หรือได้รับการเพิกเฉย โดยเฉพาะปัญหาด้าน การขาดแคลนกำลังพลผู้ปฏิบัติงาน ปัญหาเรื่องความเจริญก้าวหน้า การสร้างแรงจูงใจของ ผู้ปฏิบัติงาน รวมไปถึงปัญหาในความต้องการสนับสนุนในเรื่องอุปกรณ์ความปลอดภัยต่าง ๆ ตลอดจนอุปสรรคที่สนับสนุนการปฏิบัติงานในทุก ๆ ด้าน เป็นต้นสิ่งเหล่านี้ส่งผลต่อการออกนโยบาย การบริหารที่เป็นไปอย่างไม่ตรงจุด และสร้างความไม่ปลอดภัยในกับผู้ปฏิบัติงานอันจะก่อให้เกิด อันตรายแก่ผู้ปฏิบัติงานได้

4.2.4 Liveware-Environment (L-E) เป็นการทำงานร่วมกันระหว่างมนุษย์กับ สิ่งแวดล้อมซึ่งเป็นสิ่งแวดล้อมทั้งภายนอกและภายใน สิ่งแวดล้อมภายนอก หมายถึง สภาพภูมิประเทศ สภาพลมฟ้าอากาศ สภาพทัศนวิสัย ส่วนสิ่งแวดล้อมภายใน หมายถึง สภาพแวดล้อมทางกายภาพ เช่น ความหิว ความอ่อนล้า ความเครียด นอกจากนี้ ระบบการบินยังมีความหมายกว้าง ๆ ถึงปัจจัย ทางการเมืองและปัจจัยทางเศรษฐศาสตร์เข้ามาเกี่ยวข้องอีกด้วย สามารถแบ่งออกเป็น 2 ด้าน ดังนี้

1) สิ่งแวดล้อมภายนอก ได้แก่ สภาพภูมิประเทศ สภาพลมฟ้าอากาศ สภาพทัศนวิสัย พบว่า

1.1) สภาพสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ปฏิบัติการ พบว่า ผู้บริหารระดับสูงที่มี อำนาจตัดสินใจในการอนุมัติใช้อากาศยาน ยังขาดความรู้ในเรื่องเกี่ยวกับการบิน ไม่ว่าจะเป็น กฎการบินและความปลอดภัยในการใช้อากาศยาน จึงส่งผลให้หลายครั้งมีการสั่งใช้อากาศยาน

อย่างไม่ปลอดภัย ไม่เหมาะสมกับพื้นที่เกิดเหตุ และยังขาดความรอบรอบในการวางแผนส่งผลให้เวลาได้รับคำสั่งมา ผู้ปฏิบัติการบินต้องใช้เวลาเป็นอย่างมากในการวางแผน และประเมินความเสี่ยงในการเข้าไปปฏิบัติการกิจในพื้นที่นั้น ๆ และปัจจุบันทางหน่วยบินยังขาดความคุ้นเคยในการปฏิบัติงานสำหรับในพื้นที่ชุมชน เมืองหลวง ซึ่งเป็นพื้นที่ที่มีความเสี่ยงสูง เมื่อจะต้องเข้าไปปฏิบัติการกิจไม่ว่าจะเป็นความเสี่ยงต่อผู้ปฏิบัติงานเอง หรือความเสียหายที่อาจจะเกิดขึ้นได้จากการปฏิบัติงานของอากาศยาน รวมไปถึงความปลอดภัยของผู้ที่ปฏิบัติงานร่วมและผู้คนที่อาศัยอยู่บริเวณโดยรอบ สิ่งเหล่านี้เป็นผลโดยตรงจากนโยบายของผู้บริหารงานระดับสูงที่ยังไม่เห็นความสำคัญในการปฏิบัติการกิจในพื้นที่สภาพแวดล้อมเช่นนี้ที่มากพอ

1.2) สภาพอากาศและภูมิประเทศ พบว่า ที่ผ่านมาการปฏิบัติการกิจบินของหน่วยบินต้องเข้าไปปฏิบัติงานในพื้นที่ที่มีภูมิประเทศที่อันตราย ไม่ว่าจะเป็นพื้นที่เขาสูงชัน สลับซับซ้อน มีหมอกควันปกคลุมทำให้ทัศนวิสัยในการมองเห็นต่ำการบินของหน่วยซึ่งเป็นการบินที่ต้องบินตรงข้ามกับกฎการบินอย่างสิ้นเชิง ไม่ว่าจะเป็นการบินในพื้นที่ ที่มีทัศนวิสัยต่ำบินในพื้นที่ที่ต้องใช้ความสูงห่างจากพื้นดิน หรือสิ่งกีดขวางที่ไม่มาก ซึ่งสิ่งเหล่านี้ล้วนแล้วเป็นความเสี่ยงและสิ่งที่จะก่อให้เกิดอากาศยานอุบัติเหตุได้แทบทั้งสิ้น

2) สิ่งแวดล้อมภายใน ได้แก่ สภาพแวดล้อมทางกายภาพ เช่น ความหิว ความอ่อนล้า ความเครียด นอกจากนี้ในระบบการบินยังมีความหมายกว้าง ๆ ถึงปัจจัยทางการเมืองและปัจจัยทางเศรษฐศาสตร์เข้ามาเกี่ยวข้อง ได้แก่

2.1) ปัญหาสุขภาพของกำลังพลผู้ปฏิบัติงาน พบว่า การปฏิบัติงานแต่ละครั้งล้วนแล้วที่จะต้องเข้าไปเผชิญกับสภาพอากาศที่ไม่ปกติ เช่น พื้นที่หมอกควันไฟปกคลุมพื้นที่คว้นไฟที่เกิดจากสารเคมีต่าง ๆ และในปัจจุบันยังไม่มีมาตรการในการดูแล หรือป้องกันภัยจากสิ่งเหล่านี้เท่าที่ควร ซึ่งถ้าจะต้องปฏิบัติงานในสภาพแวดล้อมเช่นนี้ต่อไปเป็นระยะเวลาที่ยาวนานอาจจะส่งผลเสียต่อสุขภาพของผู้ปฏิบัติงานได้ทั้งในระยะสั้น และระยะยาว

2.2) ปัญหาความเหนื่อยล้าและความเครียด พบว่า ในปัจจุบันหน่วยบินมีกำลังพลผู้ปฏิบัติงานอยู่อย่างจำกัดและมีการสูญเสียกำลังพลที่มีความรู้ความชำนาญ และมีประสบการณ์ออกจากหน่วยบินไปอย่างต่อเนื่อง อีกทั้งได้รับกำลังพลที่เข้ามาทดแทนซึ่งไม่สามารถทดแทนในเรื่องของความรู้ ประสบการณ์ ความชำนาญ ของกำลังพลที่สูญเสียออกไปได้ จึงทำให้กำลังพลชุดเดิมที่ยังต้องอยู่ต้องรับภาระงานสำคัญไว้แทบทั้งสิ้น ไม่ว่าจะเป็น งานด้านเอกสาร การวางแผนงานต่าง ๆ การซ่อมบำรุงอากาศยาน การปฏิบัติการบินและการบริหารจัดการบุคลากร สำหรับออกปฏิบัติการกิจที่ไม่เพียงพอต่องานที่รออยู่ ซึ่งกำลังพลในชุด เมื่อต้องปฏิบัติการกิจเป็นระยะเวลายาวนานและต่อเนื่องทำให้ได้รับการพักผ่อนที่ไม่เพียงพอส่งผลให้เกิดความเหนื่อยล้า

อ่อนเพลีย ปัญหาความเครียด ปัญหาสุขภาพที่จะตาม และสามารถนำพาไปสู่ปัจจัยเสี่ยงที่เรียกว่า ความผิดพลาดจากมนุษย์ปัจจัยได้

2.3) การปฏิบัติงานภายใต้สภาพแวดล้อมที่ขาดแรงจูงใจ พบว่า ในปัจจุบัน กำลังพลในส่วนของผู้ปฏิบัติ เป็นบุคลากรในสังกัดของกองทัพบกแทบทั้งสิ้นแต่การปฏิบัติงาน ภารกิจเป็นของกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทยแทบทั้งสิ้น จึงส่งผล โดยตรงต่อความเจริญก้าวหน้าในหน้าที่การงานของกำลังพลสังกัดกองทัพบก ที่เข้ามาปฏิบัติงาน ร่วมกับหน่วยบินนี้ เพราะไม่มีโอกาสได้สร้างผลงานให้กับหน่วยต้นสังกัด สิ่งก็ตามมา คือ สิทธิสวัสดิการต่าง ๆ อาจจะไม่ได้รับการดูแลโดยตรงนี้น้อยลง หรือน้อยกว่ากำลังพลที่ปฏิบัติงานอยู่ที่ กองทัพบก อีกทั้งในส่วนของกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย ก็ไม่ได้ เข้ามาดูแล เยียวยา หรือชดเชยในส่วนที่ต้องสูญเสียสิทธิตรงนี้ไปให้มากพอ ปัจจุบันพบว่ากำลังพล ผู้ที่อยู่ปฏิบัติงานในหน่วยบินขาดแรงจูงใจในการทำงานเป็นอย่างมาก เพราะเนื่องงานที่ต้องปฏิบัติ มีความเสี่ยงสูงในทุกภารกิจ แต่การดูแลในเรื่องของขวัญกำลังใจมีต่ำมาก ซึ่งก็จะนำไปสู่ ความเสี่ยงได้ในอนาคตในเรื่องของการที่จะหาบุคลากรเข้ามาปฏิบัติงานทดแทนได้ยากและ บุคลากรเหล่านั้นก็อาจจะไม่มีประสิทธิภาพในการทำงาน

4.3 การวิเคราะห์ข้อมูลระดับความเสี่ยงที่นำไปวางแผนการดำเนินการส่วนที่เกี่ยวข้อง

จากการวิเคราะห์ข้อมูลปัจจัยเสี่ยงร่วมกับทฤษฎีมนุษย์ปัจจัยกับแนวคิดแบบจำลอง SHELL Model เพื่อแสดงให้เห็นถึงผลกระทบของความเสี่ยงในด้านต่าง ๆ ที่มีผลต่อผู้ปฏิบัติงานหรือมนุษย์ ซึ่งถือว่าเป็นทรัพยากรที่มีคุณค่าสูงสุดในหน่วยบิน ผู้วิจัยได้การประเมินค่าความเสี่ยงเหล่านั้น มาวิเคราะห์ถึงปัจจัยเสี่ยงที่ส่งผลกระทบต่อปฏิบัติการ ซึ่งเป็นการวิเคราะห์ความเสี่ยงนั้น จะทำการพิจารณาถึงผลกระทบ หรือความรุนแรงที่เกิดขึ้น (Impact) และการจัดระดับความสำคัญของ ความเสี่ยง เพื่อนำมาจัดลำดับความสำคัญในการวางแผนบริหารจัดการความเสี่ยงนั้น ๆ ต่อไป โดยผู้วิจัยได้นำตารางประเมินค่าความเสี่ยง (Risk Matrix) มาทำการวิเคราะห์ประเมินค่าความเสี่ยง ร่วมกับปัจจัยเสี่ยงที่ได้พบจากการสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูล แสดงให้เห็นถึงผลกระทบ และความรุนแรง ที่เกิดขึ้นเพื่อที่จะได้นำไปจัดระดับความสำคัญของความเสี่ยงได้อย่างเหมาะสม และมีประสิทธิภาพ ต่อไป

เพื่อให้สามารถนำปัจจัยเสี่ยงที่พบ เข้าไปวิเคราะห์ร่วมกับตารางประเมินค่าความเสี่ยงได้ง่าย ผู้วิจัยจึงได้ทำการกำหนดสัญลักษณ์ตัวอักษรและตัวเลขของปัจจัยเสี่ยงในแต่ละด้านดังในตาราง ดังต่อไปนี้

ตารางที่ 4.1 ตารางแทนค่าสัญลักษณ์ความเสี่ยง

ลำดับ	หัวข้อความเสี่ยง	รายละเอียดความเสี่ยง	สัญลักษณ์
1.	Liveware-Hardware (L-H) เป็นการทำงานร่วมกัน ระหว่างมนุษย์และเครื่องจักร หรืออากาศยาน	1.1 การฝึกหัดศึกษาของกำลังพล ร่วมกับอากาศยาน	LH1
		1.2 การจัดสรรกำลังพลเข้าปฏิบัติงาน ร่วมกับหน่วยบิน	LH2
		1.3 ด้านความรู้ความเข้าใจของผู้บริหาร ระดับสูงเกี่ยวกับสมรรถนะของอากาศยาน	LH3
		1.4 การซ่อมบำรุงอากาศยาน	LH4
		1.5 การสนับสนุนอุปกรณ์การปฏิบัติงาน	LH5
		1.6 การคัดเลือกบุคลากรเข้ามา ปฏิบัติงานร่วมกับอากาศยาน	LH6
		1.7 การคัดเลือกแบบอากาศยาน	LH7
		1.8 ด้านสมรรถนะบุคคลในด้านอื่น ๆ	LH8
2.	Liveware-Software (L-S) เป็นการทำงานร่วมกัน ระหว่างมนุษย์และระบบ สนับสนุนต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับ การทำงาน	2.1 ความเป็นมาตรฐานในด้านการบิน	LS1
		2.2 ด้านกฎระเบียบการปฏิบัติ	LS2
		2.3 กฎระเบียบในการใช้อากาศยาน	LS3
3.	Liveware-Liveware (L-L) เป็นการทำงานร่วมกัน ระหว่างมนุษย์กับมนุษย์	3.1 ขาดแคลนบุคลากรในตำแหน่งต่าง ๆ	LL1
		3.2 การร่วมมือกันในการปฏิบัติงาน ระหว่างหน่วยงาน	LL2
		3.3 การปฏิบัติงานร่วมกันของผู้ที่ต้อง ทำงานร่วมกับอากาศยาน	LL3
		3.4 การปฏิบัติงานร่วมกันระหว่าง ผู้ปฏิบัติงานกับบริษัทผู้ดูแลอากาศยาน	LL4
		3.5 ความเข้าใจกันระหว่างผู้บริหารใน ทุกระดับชั้นถึงผู้ปฏิบัติงาน	LL5

ตารางที่ 4.1 ตารางแทนค่าสัญลักษณ์ความเสี่ยง (ต่อ)

ลำดับ	หัวข้อความเสี่ยง	รายละเอียดความเสี่ยง	สัญลักษณ์
4.	Liveware-Environment (L-E) เป็นการทำงานร่วมกันระหว่างมนุษย์กับสิ่งแวดล้อม	สิ่งแวดล้อมภายนอก	
		4.1 สภาพสิ่งแวดล้อมพื้นที่ปฏิบัติการกิจ	LE1
		4.2 สภาพอากาศและภูมิประเทศ	LE2
		สิ่งแวดล้อมภายใน	
		4.3 ปัญหาสุขภาพกำลังพลผู้ปฏิบัติงาน	LE3
		4.4 ปัญหาความเหนื่อยล้า/ความเครียด	LE4
	4.5 การปฏิบัติงานภายใต้สภาพแวดล้อมขาดแรงจูงใจ	LE5	

จากตารางที่ 4.1 ผู้วิจัยได้นำมากำหนดในตารางประเมินความเสี่ยง (Risk Assessment Matrix) และจัดระดับความรุนแรง เพื่อนำไปสู่แนวทางการบริหารจัดการความเสี่ยงในแต่ละระดับดังปรากฏในตารางที่ 4.2 – ตารางที่ 4.5 โดยที่

สีเขียว	หมายถึง	ความเสี่ยงที่สามารถยอมรับได้
สีเหลือง	หมายถึง	ความเสี่ยงที่สามารถทนได้
สีแดง	หมายถึง	ความเสี่ยงที่ไม่สามารถจะทนได้

ตารางที่ 4.2 ตารางประเมินผลความเสี่ยงด้าน Liveware-Hardware (L-H) เป็นการทำงานร่วมกันระหว่างมนุษย์และเครื่องจักรหรืออากาศยาน

ความเสี่ยงด้านความปลอดภัย	ระดับความรุนแรง				
	ภัยพิบัติ	เสี่ยงภัย / เสี่ยงอันตราย	ส่วนใหญ่ / ส่วนมาก	เล็กน้อย / รุนแรงน้อย	ไม่สำคัญ / เล็กน้อย
ความเป็นไปได้/โอกาสที่จะเกิดขึ้นรวมถึงโอกาสในการทำงานร่วมกับอากาศยาน					
เป็นประจำ (บ่อย ๆ)	LH6	LH2,LH4	LH1,LH3	LH8	
เป็นครั้งคราว			LH5		
นาน ๆ ครั้ง				LH7	
ไม่น่าจะเกิดขึ้น (ไม่น่าเป็นไปได้)					
ไม่น่าเป็นไปได้อย่างยิ่ง					

ตารางที่ 4.3 ตารางประเมินผลความเสี่ยงด้าน Liveware-Software (L-S) เป็นการทำงานร่วมกันระหว่างมนุษย์ และระบบสนับสนุนต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับการทำงาน

ความเสี่ยงด้านความปลอดภัย	ระดับความรุนแรง				
	ภัยพิบัติ	เสี่ยงภัย / เสี่ยงอันตราย	ส่วนใหญ่ / ส่วนมาก	เล็กน้อย / รุนแรงน้อย	ไม่ สำคัญ / เล็กน้อย
ความเป็นไปได้/โอกาสที่จะเกิดขึ้นรวมถึงโอกาสในการทำงานร่วมกับอากาศยาน					
เป็นประจำ (บ่อย ๆ)	LS1,LS2		SL3		
เป็นครั้งคราว					
นาน ๆ ครั้ง					
ไม่น่าจะเกิดขึ้น (ไม่น่าเป็นไปได้)					
ไม่น่าเป็นไปได้อย่างยิ่ง					

ตารางที่ 4.4 ตารางประเมินผลความเสี่ยงด้าน Liveware-Liveware (L-L) เป็นการทำงานร่วมกันระหว่างมนุษย์กับมนุษย์

ความเสี่ยงด้านความปลอดภัย	ระดับความรุนแรง				
	ภัยพิบัติ	เสี่ยงภัย / เสี่ยงอันตราย	ส่วนใหญ่ / ส่วนมาก	เล็กน้อย / รุนแรงน้อย	ไม่ สำคัญ / เล็กน้อย
ความเป็นไปได้/โอกาสที่จะเกิดขึ้นรวมถึงโอกาสในการทำงานร่วมกับอากาศยาน					
เป็นประจำ (บ่อย ๆ)	LL1	LL3	LL2,LL4,LL5		
เป็นครั้งคราว					
นาน ๆ ครั้ง					
ไม่น่าจะเกิดขึ้น (ไม่น่าเป็นไปได้)					
ไม่น่าเป็นไปได้อย่างยิ่ง					

ตารางที่ 4.5 ตารางประเมินผลความเสี่ยงด้าน Liveware-Environment (L-E) เป็นการทำงานร่วมกันระหว่างมนุษย์กับสิ่งแวดล้อม

ความเสี่ยงด้านความปลอดภัย	ระดับความรุนแรง				
	ภัยพิบัติ	เสี่ยงภัย / เสี่ยงอันตราย	ส่วนใหญ่ / ส่วนมาก	เล็กน้อย / รุนแรง น้อย	ไม่สำคัญ / เล็กน้อย
ความเป็นไปได้/โอกาสที่จะเกิดขึ้นรวมถึงโอกาสในการทำงานร่วมกับอากาศยาน					
เป็นประจำ (บ่อย ๆ)	LE1,LE2	LE3,LE4	LE5		
เป็นครั้งคราว					
นาน ๆ ครั้ง					
ไม่น่าจะเกิดขึ้น (ไม่น่าเป็นไปได้)					
ไม่น่าเป็นไปได้อย่างยิ่ง					

จากการประเมินระดับความเสี่ยงในแต่ละด้านตั้งแต่ตารางที่ 4.2 – ตารางที่ 4.5 ผู้วิจัยนำมาสรุปในภาพรวมของความเสี่ยงแต่ละด้านที่สามารถยอมรับความเสี่ยงได้ ดังปรากฏในตารางที่ 4.6

ตารางที่ 4.6 ตารางแสดงความสามารถในการยอมรับความเสี่ยง

ตัวชี้วัดความเสี่ยงด้านความปลอดภัย	การบรรยายความเสี่ยงด้านความปลอดภัย	ข้อความปฏิบัติ
1.) LH1,LH2,LH3,LH4,LH6 2.) LS1,LS2,LS3 3.) LL1,LL2,LL3,LL4,LL5 4.) LE1,LE2,LE3,LE4,LE5	ไม่สามารถที่จะทนได้	ลดการกระทำที่เป็นความเสี่ยงให้น้อยลงในทันที หรือหยุดกระทำสิ่งต่าง ๆ การทำสิ่งที่เป็นขั้นแรกของการบรรเทาความเสี่ยงด้านความปลอดภัยให้สูงขึ้น ทำให้ความเสี่ยงด้านความปลอดภัยนั้นลดลงได้อย่างพอดี
1.) LH5,LH7,LH8	สามารถทนได้	สามารถทนได้จากการลดความเสี่ยงด้านความปลอดภัย อาจจะต้องการใช้การตัดสินใจยอมรับความเสี่ยง
	เป็นที่ยอมรับได้	เป็นที่ยอมรับได้ ไม่จำเป็นต้องมีการควบคุมความเสี่ยง

จากผลการวิเคราะห์ข้อมูล 3 ส่วน ได้แก่ ส่วนที่ 1 การวิเคราะห์ข้อมูลการสัมภาษณ์ที่เกี่ยวข้องกับปัจจัยเสี่ยงที่ส่งผลต่อการปฏิบัติการกิจบิน ของหน่วยบินสังกัดกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย ร่วมกับกองทัพบกไทย ส่วนที่ 2 การวิเคราะห์ข้อมูลจากผลการสัมภาษณ์ร่วมกับทฤษฎีมนุษย์ปัจจัยกับแนวคิดแบบจำลองเชลล์ (SHEL Model) เพื่อเห็นถึงผลกระทบของความเสี่ยงในด้านต่าง ๆ และส่วนที่ 3 การวิเคราะห์ข้อมูลระดับความเสี่ยงที่นำไปวางแผนการดำเนินการส่วนที่เกี่ยวข้องผู้วิจัยนำไปข้อมูลดังกล่าวสรุปผลการวิจัยบทที่ 5 ต่อไป



บทที่ 5

สรุปและอภิปรายผล

การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์การวิจัยเพื่อ (1) ศึกษาวิเคราะห์ปัจจัยเสี่ยงที่ส่งผลต่อการปฏิบัติภารกิจบิน ของหน่วยบินสังกัดกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย ร่วมกับกองทัพบกไทย และ (2) นำเสนอแนวทางการบริหารจัดการลดความเสี่ยงในการปฏิบัติภารกิจบินของหน่วยบิน สังกัดกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย ร่วมกับกองทัพบกไทย

ผู้วิจัยดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูลจากการศึกษาเอกสาร ระเบียบข้อบังคับ ทฤษฎีความปลอดภัย และปัจจัยเสี่ยงด้านการบิน รวมทั้งงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับปัจจัยเสี่ยง ที่ส่งผลต่อการปฏิบัติภารกิจบินของหน่วยบินสังกัดกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทยร่วมกับกองทัพบกไทย รวมทั้งการสัมภาษณ์ข้อมูลเชิงลึกกับทางผู้ให้ข้อมูลสำคัญที่ปฏิบัติงานในส่วนเกี่ยวข้องกับการช่วยเหลือบรรเทาสาธารณภัยในปัจจุบัน จำนวน 27 คน แบ่งออกเป็น 3 กลุ่ม ได้แก่

กลุ่มที่ 1 ผู้ปฏิบัติงานในส่วนนโยบายการช่วยเหลือบรรเทาสาธารณภัย กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย ร่วมกับกองทัพบกไทย จำนวน 4 คน

กลุ่มที่ 2 ผู้ปฏิบัติงานในส่วนผู้บังคับบัญชา/หัวหน้างาน ที่เกี่ยวข้องในการกำกับดูแลการปฏิบัติงานและการช่วยเหลือบรรเทาสาธารณภัย สังกัดกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย ร่วมกับกองทัพบกไทย จำนวน 5 คน

กลุ่มที่ 3 ผู้ปฏิบัติงานการช่วยเหลือบรรเทาสาธารณภัย ประกอบด้วย ผู้ปฏิบัติงานสังกัดกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย และผู้ปฏิบัติงานสังกัดกองทัพบกไทย จำนวน 18 คน

สำหรับการวิเคราะห์ข้อมูลผู้วิจัยได้นำข้อมูลปฐมภูมิและข้อมูลทุติยภูมิมาทำการสังเคราะห์ร่วมกันเพื่อประเมินค่าความเสี่ยงตามหลักการการประเมินความเสี่ยงด้านนิรภัยการบิน โดยใช้ตารางวิเคราะห์ความเสี่ยง (Risk Matrix) มาร่วมทำการสังเคราะห์ เพื่อระบุปัจจัยและโอกาสของการเกิดความเสี่ยงในการปฏิบัติงานนำไปเป็นสู่การเสนอแนวทางการบริหารจัดการของหน่วยงานให้มีประสิทธิภาพ ลดความเสี่ยงและเกิดความปลอดภัยสูงสุดในลำดับถัดไป สรุปได้ดังนี้

5.1 สรุปผลการวิจัย

จากการสัมภาษณ์ข้อมูลเชิงลึกผู้ให้ข้อมูลสำคัญและการรวบรวมข้อมูล จากเอกสาร ระเบียบข้อบังคับ ทฤษฎีความปลอดภัย ปัจจัยเสี่ยงด้านการบินและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับปัจจัยเสี่ยงที่ส่งผล

ต่อการปฏิบัติการกิจการบิน มาวิเคราะห์ สามารถสรุปผลการวิจัยตามวัตถุประสงค์ที่กำหนดได้ดังนี้

5.1.1 ผลการศึกษาปัจจัยเสี่ยงที่ส่งผลต่อการปฏิบัติการกิจการบิน ของหน่วยบินสังกัดกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย ร่วมกับกองทัพบกไทย โดยผู้วิจัยได้นำข้อมูลจาก 2 ส่วนมาทำการวิเคราะห์และสรุปผล ประกอบด้วย (1) ข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์ข้อมูลเชิงลึกจากผู้ให้ข้อมูลสำคัญ (2) ข้อมูลจากการศึกษาเอกสาร ระเบียบข้อบังคับ ทฤษฎีความปลอดภัยและปัจจัยเสี่ยงด้านการบิน รวมทั้งงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับปัจจัยเสี่ยงที่ส่งผลต่อการปฏิบัติการกิจการบิน ของหน่วยบินสังกัดกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย ร่วมกับกองทัพบกไทย พบว่า

1) ปัจจัยเสี่ยงที่ส่งผลต่อการปฏิบัติการกิจการบินของหน่วยบินสังกัดกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทยร่วมกับกองทัพบกไทย ประกอบด้วย 5 ประการ (The 5M-Model) ประกอบด้วย

1.1) คนหรือผู้ปฏิบัติงาน (Man) ซึ่งเป็นปัจจัยความเสี่ยงมากที่สุดของการปฏิบัติการกิจการบิน ส่งผลกระทบภาพลักษณ์ขององค์กร ซึ่งหน่วยบินต้องให้ความสำคัญเป็นอันดับแรกของการบริหารจัดการในการลดความเสี่ยง ทั้งนี้ ปัจจัยความเสี่ยงด้านคนที่พบประกอบด้วย 3 ประเด็น ได้แก่ (1) ด้านการคัดเลือกบุคลากร เป็นกระบวนการในการนำบุคลากรที่มาใช้ในการปฏิบัติงานจริง และมีความเชี่ยวชาญเฉพาะด้าน ดังนั้นในการเลือกบุคลากรหน่วยงานต้องพิจารณาถึงคุณวุฒิ ประสบการณ์ในการทำงานหรือ ความรู้พื้นฐานที่มีความจำเป็นเพื่อต่อการสื่อสารและปฏิบัติการให้มีประสิทธิภาพ (2) ด้านการศึกษา การฝึกเพื่อความชำนาญให้เข้าไปตามมาตรฐานในการปฏิบัติงาน (3) ด้านความพร้อมของกำลังพลผู้ปฏิบัติงาน

1.2) สภาพแวดล้อม (Media) ส่วนมากผลกระทบหรือสิ่งที่ส่งผลมาจากสิ่งแวดล้อมโดยตรง ประกอบด้วย (1) สภาพภูมิอากาศและภูมิประเทศที่ไปปฏิบัติงาน ซึ่งเป็นพื้นที่ที่ค่อนข้างอันตราย มีวิสัยทัศน์การบินค่อนข้างต่ำ หรือเป็นพื้นที่ชุมชนที่ต้องใช้ความระมัดระวังในการบินค่อนข้างสูง (2) สิ่งแวดล้อมในการปฏิบัติการ ซึ่งสภาพความกดดันและความคาดหวังในผลสำเร็จของการปฏิบัติการ รวมทั้งความกดดันจากผู้บังคับบัญชา และความกดดันในอันตรายหรือความเสี่ยงของภารกิจที่จะต้องปฏิบัติในแต่ละครั้ง (3) สภาพแวดล้อมที่ส่งผลเสียต่อสุขภาพและปัญหาสุขภาพที่เกิดจากสิ่งแวดล้อมในการปฏิบัติการ อาทิ บางภารกิจเป็นการปฏิบัติในพื้นที่ที่ประสบเหตุอัศจรรย์ที่เกิดจากสารเคมี หรือเป็นพื้นที่ที่เสี่ยงต่อการระเบิดการปะทุของกลุ่มไฟส่งผลกระทบต่อสุขภาพและสภาวะจิตใจของผู้ปฏิบัติงาน

1.3) อากาศยาน เครื่องจักรกล หรืออุปกรณ์ที่ใช้ในการปฏิบัติงาน (Machine) พบว่า ปัจจัยเสี่ยงที่ส่งผลต่อการปฏิบัติการกิจการบิน ของหน่วยบินสังกัดกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย ร่วมกับกองทัพบกไทย ประกอบด้วย (1) ด้านสมรรถนะของอากาศยาน

ต้องมีความพร้อมในการปฏิบัติในภารกิจในแต่ละพื้นที่ อาทิเช่น การบินในเวลากลางคืนหรือการบินในทัศนวิสัยที่จำกัด นอกจากนี้ การใช้อากาศยานต้องมีความเหมาะสมกับพื้นที่และชุมชนเพื่อให้เกิดความปลอดภัยสูงสุดทั้งผู้ปฏิบัติงาน เจ้าหน้าที่และประชาชน (2) นโยบายการบำรุงรักษาและการซ่อมบำรุงอากาศยาน ต้องมีการดำเนินการตามวงรอบของการซ่อมบำรุงและมาตรฐานที่เกี่ยวข้อง (3) นโยบายการส่งกำลังบำรุงในการซ่อมอากาศยาน ซึ่งผู้บริหารระดับสูงต้องกำหนดแผนการทำงานและงบประมาณสนับสนุนด้านอุปกรณ์ ครุภัณฑ์และการพัฒนาองค์ความรู้ของบุคลากรในการซ่อมบำรุงอากาศยาน (4) อุปกรณ์ที่ส่งเสริมในเรื่องของความปลอดภัย และอุปกรณ์ความพร้อมสำหรับการซ่อมบำรุง อาทิเช่น เข็มขัดนิรภัย สายรัดตัวหรือเสื้อชูชีพสำหรับการปฏิบัติงานในทะเล เป็นต้น

1.4) การบริหารจัดการ (Management) พบว่า ผู้บังคับบัญชาในส่วนของ การกำกับดูแล เรื่องการบริหารจัดการหน่วยบินแบ่งออกเป็น 2 ส่วน คือ (1) ผู้บังคับบัญชาในส่วนของกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย และ (2) ผู้บังคับบัญชาในส่วนของกองทัพบก ทั้งนี้ การดำเนินการของหน่วยบิน อำนาจและสิทธิในการบริหารจำเป็นต้องมาจาก 2 หน่วยงานที่วางแผนในการบริหารร่วมกัน ทั้งด้านงบประมาณ กฎระเบียบ ข้อบังคับ การควบคุม และการบริหารจัดการจัดการความเสี่ยง

ทั้งนี้ หากกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย มีการจัดตั้งหน่วยบินในอนาคต อาจต้องทำการศึกษาและวางแผนการดำเนินงานอย่างละเอียดรอบคอบ ทั้งด้านกฎระเบียบ ข้อบังคับด้านนิรภัยการบิน คู่มือปฏิบัติงานทุกส่วนงานที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติการการบิน รวมถึงการจัดมาตรฐานนิรภัยการบิน เพื่อหน่วยบินสามารถปฏิบัติการที่ ต้องเผชิญกับความเสี่ยงให้ประสบความสำเร็จตามเป้าหมายที่องค์กรตั้งไว้ได้อย่างปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ

1.5) ภารกิจ (Mission) ซึ่งเป็นส่วนสำคัญในระดับของนโยบายที่จะส่งผลต่อการดำเนินการส่วนอื่น ๆ เช่น งบประมาณ โครงสร้าง อัตรากำลังพล หรือแนวทางในการปฏิบัติงานของหน่วยงาน ทั้งนี้ ภารกิจของหน่วยบินต้องเข้าไปปฏิบัติการที่อยู่บนพื้นฐานของความเสี่ยงให้สำเร็จลุล่วงได้ด้วยดี มีความปลอดภัยในการทำงาน มีความรวดเร็วในการระงับภัย และความสำเร็จในการทำงานโดยพื้นที่รอบข้างไม่เสียหายหรือเสียหายน้อยที่สุดส่งผลให้ในการปฏิบัติงานแต่ละครั้ง ดังนั้นผู้บริหารจำเป็นต้องกำหนดภารกิจทั้งนโยบายเชิงรับและนโยบายเชิงรุกในเวลาเดียวกัน

จากข้อมูลปัจจัยเสี่ยงข้างต้น ผู้วิจัยนำมาพิจารณาร่วมกับทฤษฎีมนุษย์ปัจจัยกับแนวคิดแบบจำลอง SHELL Model เพื่อแสดงให้เห็นถึงผลกระทบของความเสี่ยงในด้านต่าง ๆ ที่มีผลต่อผู้ปฏิบัติงานหรือมนุษย์นั้นว่าเป็นทรัพยากรที่มีคุณค่าสูงสุดในหน่วยบินผู้วิจัยได้ประเมินค่าความเสี่ยงเหล่านั้นมาวิเคราะห์ปัจจัยเสี่ยงที่ส่งผลกระทบต่อปฏิบัติการ จะทำให้การพิจารณา

ถึงผลกระทบหรือความรุนแรงที่เกิดขึ้น (Impact) และการจัดระดับความสำคัญของความเสี่ยง เพื่อนำมาจัดลำดับความสำคัญการวางแผนบริหารจัดการความเสี่ยงนั้น ๆ ต่อไป โดยผู้วิจัยได้นำ ตารางประเมินค่าความเสี่ยง (Risk Matrix) มาทำการวิเคราะห์ประเมินค่าความเสี่ยงร่วมกับ ปัจจัยเสี่ยงที่ได้พบจากการสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูล แสดงให้เห็นถึงผลกระทบ และความรุนแรงที่เกิดขึ้น เพื่อที่จะได้นำไปจัดระดับความสำคัญของความเสี่ยงได้อย่างเหมาะสม สรุปได้ดังนี้

1. ความเสี่ยงด้าน Liveware-Hardware(L-H) เป็นการทำงานร่วมกันระหว่างมนุษย์ และเครื่องจักร หรืออากาศยาน พบว่า มีความเสี่ยงในระดับที่ไม่สามารถที่จะทนหรือไม่สามารถแบกรับไว้ได้อยู่ทั้งหมด 5 หัวข้อ ได้แก่ (1) การฝึกหัดศึกษาของกำลังพลร่วมกับอากาศยาน (2) การจัดสรรกำลังพลเข้าปฏิบัติงานร่วมกับหน่วยบิน (3) ด้านความรู้ความเข้าใจของผู้บริหาร ระดับสูงเกี่ยวกับสรรถนะของอากาศยาน (4) การซ่อมบำรุงอากาศยาน (5) การคัดเลือกบุคลากร เข้ามาปฏิบัติงานร่วมกับอากาศยานและมีความเสี่ยงในระดับที่สามารถทนหรือแบกรับไว้ได้ ทั้งหมด 3 หัวข้อ ได้แก่ (1) การสนับสนุนอุปกรณ์ในการปฏิบัติงาน (2) การคัดเลือกแบบอากาศยาน (3) ด้านสมรรถนะบุคคลในด้านอื่น ๆ

2. ความเสี่ยงด้าน Liveware-Software (L-S) เป็นการทำงานร่วมกันระหว่างมนุษย์ และระบบสนับสนุนต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับการทำงาน พบว่า มีความเสี่ยงในระดับที่ไม่สามารถที่จะทนหรือแบกรับไว้ได้อยู่ทั้งหมด 3 หัวข้อ ได้แก่ (1) ความเป็นมาตรฐานด้านการบิน (2) กฎระเบียบ การปฏิบัติงาน และ (3) กฎระเบียบการใช้อากาศยาน

3. ความเสี่ยงด้าน Liveware-Liveware (L-L) เป็นการทำงานร่วมกันระหว่างมนุษย์ กับมนุษย์ พบว่า มีความเสี่ยงในระดับที่ไม่สามารถที่จะทนหรือแบกรับไว้ได้อยู่ทั้งหมด 5 หัวข้อ ได้แก่ (1) การขาดแคลนบุคลากรในตำแหน่งต่าง ๆ (2) การร่วมมือกันในการปฏิบัติงานระหว่าง หน่วยงาน (3) การปฏิบัติงานร่วมกันของผู้ที่ต้องทำงานร่วมกับอากาศยาน (4) การปฏิบัติงาน ร่วมกันระหว่างผู้ปฏิบัติงานกับบริษัทผู้ดูแลอากาศยานและ (5) ความเข้าใจกันระหว่างผู้บริหารใน ทุกระดับชั้นถึงผู้ปฏิบัติงาน

4. ความเสี่ยงด้าน Liveware-Environment (L-E) เป็นการทำงานร่วมกันระหว่าง มนุษย์กับสิ่งแวดล้อม พบว่า ความเสี่ยงในระดับที่ไม่สามารถที่จะทนหรือแบกรับไว้ได้อยู่ทั้งหมด 5 หัวข้อ โดยแบ่งเป็นสิ่งแวดล้อมภายนอก 2 หัวข้อ ได้แก่ (1) สภาพสิ่งแวดล้อมพื้นที่ปฏิบัติการกิจ และ (2) สภาพอากาศและภูมิประเทศ สำหรับสิ่งแวดล้อมภายใน 3 หัวข้อ ได้แก่ (1) ปัญหาสุขภาพ ของกำลังพลผู้ปฏิบัติงาน (2) ปัญหาความเหนื่อยล้าและความเครียด และ (3) การปฏิบัติงานภายใต้ สภาพแวดล้อมที่ขาดแรงจูงใจ

5.1.2 การนำเสนอแนวทางการบริหารจัดการลดความเสี่ยงในการปฏิบัติภารกิจบินของหน่วยบิน สังกัดกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย ร่วมกับกองทัพบกไทย

จากการวิเคราะห์ข้อมูลปัจจัยเสี่ยงร่วมกับทฤษฎีมนุษย์ปัจจัยกับแนวคิดแบบจำลอง SHEL Model เพื่อแสดงให้เห็นถึงผลกระทบของความเสี่ยงด้านต่าง ๆ ที่มีผลต่อผู้ปฏิบัติงาน หรือมนุษย์ซึ่งนับได้ว่าเป็นทรัพยากรที่มีคุณค่าสูงสุดในหน่วยบิน ผู้วิจัยได้ทำการประเมินค่าความเสี่ยงเหล่านั้นมาทำการพิจารณาถึงผลกระทบ หรือ ความรุนแรงที่เกิดขึ้นและจัดระดับความสำคัญของความเสี่ยง เพื่อนำมาจัดลำดับความสำคัญในการวางแผนบริหารจัดการความเสี่ยงนั้น ๆ ต่อไป โดยผู้วิจัยได้นำตารางประเมินค่าความเสี่ยง (Risk Matrix) มาทำการวิเคราะห์ประเมินค่าความเสี่ยงร่วมกับปัจจัยเสี่ยงที่ได้พบจากการสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลสำคัญแสดงให้เห็นถึงผลกระทบและความรุนแรงที่เกิดขึ้น เพื่อที่จะได้นำไปจัดระดับความสำคัญของความเสี่ยงได้อย่างเหมาะสมและมีประสิทธิภาพเพื่อให้สอดคล้องกับวัตถุประสงค์การวิจัย

ผู้วิจัยได้นำเสนอแนวทางการบริหารจัดการลดความเสี่ยงในการปฏิบัติภารกิจบินของหน่วยบิน สังกัดกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย ร่วมกับกองทัพบกไทย ตามระดับความเสี่ยง ดังนี้

1) ความเสี่ยงในระดับที่ไม่สามารถที่จะทน หรือไม่สามารถแบกรับไว้ได้อยู่ทั้งหมด 5 หัวข้อ ซึ่งหน่วยบินต้องรีบลดการกระทำที่เป็นความเสี่ยงให้น้อยลงในทันที หรือหยุดกระทำสิ่งต่าง ๆ ที่ส่งผลให้เกิดความเสี่ยงและควรรีบดำเนินการเป็นขั้นแรกของการบรรเทาความเสี่ยงด้านความปลอดภัยให้สูงขึ้น จะทำให้ความเสี่ยงด้านความปลอดภัยนั้นลดลงได้อย่างพอดี ได้แก่ (1) การทำงานร่วมกันระหว่างมนุษย์และเครื่องจักรหรืออากาศยาน (Liveware-Hardware ; L-H) (2) การทำงานร่วมกันระหว่างมนุษย์ และระบบสนับสนุนต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับการทำงาน (Liveware-Software ; L-S) (3) การทำงานร่วมกันระหว่างมนุษย์ กับมนุษย์ (Liveware-Liveware ; L-L) และ (4) การทำงานร่วมกันระหว่างมนุษย์กับสิ่งแวดล้อม (Liveware-Environment ; L-E)

สำหรับแนวทางการบริหารจัดการเพื่อลดความเสี่ยง ประกอบด้วย

1.1) การฝึกหัดศึกษาของกำลังพลร่วมกับอากาศยาน ควรให้ความสำคัญ และจริงจังเกี่ยวกับหลักสูตรการศึกษาในด้านต่าง ๆ ทั้งหลักสูตรขั้นพื้นฐานและหลักสูตรเชิงลึกที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติภารกิจบินของหน่วยบินทั้งหมด รวมทั้งหลักสูตรการบริหารหน่วยบิน หลักสูตรด้านความปลอดภัยของผู้ปฏิบัติงาน หลักสูตรเฉพาะในตำแหน่งของผู้ปฏิบัติงานในด้านต่าง ๆ ทั้งผู้บริหารหน่วยบิน ผู้บังคับบัญชาหรือผู้ที่ทำหน้าที่ในการกำกับดูแลหน่วยบิน นักบินช่างประจำอากาศยาน รวมถึงผู้ที่จะต้องมาปฏิบัติงานภายในหน่วยบิน หรือผู้ที่เข้ามาร่วมปฏิบัติงานร่วมกับอากาศยานทั้งหมด

สำหรับกรณีนักบินควรได้รับการศึกษาเพิ่มเติมในหลักสูตรเพิ่มศักยภาพการบิน หลักสูตรการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน หลักสูตรการบินในเวลากลางคืน หรือ หลักสูตรนิตยการบิน เพื่อส่งเสริมให้สามารถปฏิบัติงานได้อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้นและมีความปลอดภัยในการปฏิบัติงานสูงสุด นอกจากนี้ช่างประจำอากาศยาน ควรได้รับการพัฒนาความรู้ที่เกี่ยวกับระบบโครงสร้างอากาศยานและระบบเครื่องยนต์ ช่างระบบไฟฟ้าอากาศยานและระบบวิทยุการบินอย่างสม่ำเสมอ เพราะการซ่อมบำรุงเปรียบเสมือนหัวใจของการปฏิบัติงาน ถ้าหากมีการซ่อมบำรุงที่ไม่ดีพอ ไม่เป็นมาตรฐานอาจส่งผลกระทบต่อความปลอดภัย

1.2) วางแผนจัดสรรกำลังพลเข้าปฏิบัติงานร่วมกับหน่วยบินให้เหมาะสมกับภารกิจหรือบริบทของหน่วยบิน รวมทั้งมีการจัดหากำลังพลเข้ามาทดแทน ได้อย่างเหมาะสม สามารถพัฒนาความรู้ความสามารถอยู่ในขั้นที่สามารถปฏิบัติงานได้อย่างเต็มประสิทธิภาพได้ด้วยตัวเอง

1.3) การซ่อมบำรุงอากาศยาน ผู้ปฏิบัติงานในด้านของการซ่อมบำรุงควรได้รับการศึกษาในหลักสูตรเฉพาะในแต่ละด้านที่ตนเองรับผิดชอบ และควรส่งเสริมให้ความรู้ในด้านศัพท์เทคนิคในการซ่อมบำรุงอากาศยาน เพื่อช่วยลดความผิดพลาดในการสื่อสารกับช่างอากาศยานชาวต่างชาติจากบริษัทผู้ผลิต

1.4) การคัดเลือกบุคลากรเข้ามาปฏิบัติงานร่วมกับอากาศยาน ควรมีกระบวนการในการวางแผนเกี่ยวกับบุคลากรทั้งด้านการบริหารจัดการบุคลากร (Human Resource Management) และการพัฒนาบุคลากร (Human Resource Development) ในหน่วยงานบิน รวมทั้งส่งเสริมความก้าวหน้าในหน้าที่การงาน (Career Path) ซึ่งกระบวนการคัดเลือกควรมีการกำหนดคุณสมบัติ คุณวุฒิ ความรู้ ทักษะและประสบการณ์ให้ตรงกับตำแหน่งงานเพื่อง่ายต่อการนำไปสู่การปฏิบัติภารกิจได้อย่างมีประสิทธิภาพ

2) ความเสี่ยงในระดับที่สามารถทนหรือแบกรับไว้ได้ สามารถทนได้จาก การลดความเสี่ยงด้านความปลอดภัย โดยอาจต้องการใช้การตัดสินใจเพื่อยอมรับความเสี่ยง พบว่าเป็นความเสี่ยงที่เกิดจากการทำงานร่วมกันระหว่างมนุษย์และเครื่องจักรหรืออากาศยาน (Liveware-Hardware ; L-H) ประกอบด้วย การสนับสนุนอุปกรณ์ในการปฏิบัติงาน (LH5), การคัดเลือกแบบอากาศยาน (LH7) และด้านสมรรถนะบุคคลในด้านอื่น ๆ (LH8)

สำหรับแนวทางการบริหารจัดการเพื่อลดความเสี่ยง ประกอบด้วย

2.1) การวางแผนจัดหาสิ่งอุปกรณ์เพื่อสนับสนุนในการปฏิบัติงานซึ่งหน่วยซ่อมบำรุงต้องจัดทำฐานข้อมูลเพื่อวิเคราะห์อะไหล่และอุปกรณ์ในการซ่อมบำรุงตามวงจรของการซ่อมบำรุงและวางแผนการจัดหาอะไหล่หรืออุปกรณ์สนับสนุนอื่น ๆ ในการปฏิบัติงานให้เกิดความปลอดภัยสูงสุด เพื่อนำเสนอไปยังผู้บริหารในการจัดสรรงบประมาณที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้

การวางแผนการจัดซื้อตามวงรอบการทำงานของอากาศยาน หรืออุปกรณ์เพื่อสนับสนุนอื่น ๆ ต้องเป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดและเกี่ยวข้องกับความปลอดภัยในชีวิตของผู้ปฏิบัติงาน

2.2) การวางแผนคัดเลือกแบบอากาศยานให้เหมาะสมกับภารกิจของกรมบรรเทาสาธารณภัยเป็นหลัก โดยการคัดเลือกต้องวิเคราะห์บนหลักการการช่วยเหลือความเดือดร้อนของประชาชนทุกเหตุการณ์ที่ประสบภัยหรือภารกิจอื่น ๆ นอกเหนือจากภารกิจหลัก ทั้งนี้ในการวางแผนคัดเลือกอากาศยานอาจส่งผลกระทบต่อประมาณและการวางกำลังพลในการดำเนินการส่วนที่เกี่ยวข้อง อาทิ การปฏิบัติการบินในพื้นที่ชุมชน เมืองหลวง ซึ่งบางสถานที่ที่มีพื้นที่จำกัดในการลงจอดส่งผู้ป่วยหรือบางโรงพยาบาลมีพื้นที่ลาดฟ้าโรงพยาบาลเป็นพื้นที่ส่งผู้ป่วยด้วยอากาศยานที่มีอยู่ในปัจจุบันนั้นมีขนาดใหญ่ ก็อาจจะเป็นปัญหาหรือสร้างความเสียหายให้กับบริเวณโดยรอบได้ รวมถึงภารกิจในการบินสำรวจสถานที่ต่าง ๆ เนื่องด้วยอากาศยานที่ปฏิบัติงานเป็นอากาศยานที่มีขนาดใหญ่มีกำลังเครื่องยนต์ที่ค่อนข้างสูงส่งผลให้ในการออกปฏิบัติการกิจแต่ละครั้งเกิดค่าใช้จ่ายที่สูงตามมา บางภารกิจอาจจะไม่คุ้มค่าแก่การใช้อากาศยานที่มีอยู่ เช่น การบินสำรวจพื้นที่ต่าง ๆ เป็นต้น

2.3) การวางแผนพัฒนาสมรรถนะบุคคลด้านอื่น ๆ เพื่อส่งเสริมกำลังใจในการปฏิบัติงาน อาทิ การศึกษาคูงานในหน่วยงานอื่น ๆ เพื่อนำมาวางแผนการทำงาน รวมทั้งการพัฒนาภาษาที่ใช้สำหรับการสื่อสารทั้งภาษาอังกฤษ ภาษาฝรั่งเศสซึ่งเป็นภาษาในการซ่อมบำรุงรักษาอากาศยาน การแลกเปลี่ยนองค์ความรู้ระหว่างผู้ปฏิบัติงานด้วยกัน หรือ เทคนิคต่าง ๆ ในการสร้างขวัญและกำลังใจในการปฏิบัติงาน เป็นต้น กิจกรรมเหล่านี้เป็นกิจกรรมสนับสนุนมุมมองความคิดในการสร้างขวัญและกำลังใจในการทำงานของผู้ปฏิบัติงาน ซึ่งผู้บริหารและผู้บังคับบัญชาควรหาโอกาสมาเข้าร่วมกิจกรรมเพื่อลดความแตกต่างในวัฒนธรรมขององค์กร

5.2 การอภิปรายผล

การวิจัย เรื่อง ปัจจัยเสี่ยงที่ส่งผลต่อการปฏิบัติการบิน ของหน่วยบินสังกัดกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย ร่วมกับกองทัพบกไทย พบว่า ภารกิจของหน่วยบินสังกัดกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยร่วมกับกองทัพบกไทยนั้น เป็นภารกิจในลักษณะของการบินที่ต้องเผชิญกับความเสี่ย เพราะภารกิจของหน่วยบินเป็นภารกิจในการบรรเทาสาธารณภัยช่วยเหลือผู้ประสบภัย ซึ่งต้องทำการบินเข้าไปในพื้นที่ประกาศเขตภัยพิบัติ หรือเข้าไปในพื้นที่ที่มีความเสี่ยงสูง อาทิ พื้นที่ที่เป็นป่าภูเขาสูง มีหมอกควัน มีเปลวไฟ หรือมีสภาพอากาศภูมิประเทศที่เป็นอุปสรรคต่อการบิน นอกจากนี้ภารกิจดังกล่าวมีความคาดหวังของผู้บังคับบัญชาและสังคม

เนื่องจากภารกิจเป็นงานที่เกี่ยวข้องกับคุณภาพชีวิตความเป็นอยู่ ความทุกข์ และความเดือดร้อนของประชาชนโดยตรง ทั้งยังเกี่ยวข้องกับทรัพยากรธรรมชาติที่เป็นผลประโยชน์ของชาติ เป็นต้น

จากผลการวิจัย พบว่า ปัจจัยความเสี่ยงที่ส่งผลต่อการปฏิบัติภารกิจบิน ประกอบด้วย 5 ปัจจัย ได้แก่ คน (Man) เครื่องจักรหรืออากาศยาน (Machine) สิ่งแวดล้อม (Media) การบริหารจัดการ (Management) และภารกิจ (Mission) เมื่อพิจารณารายละเอียด พบว่า ปัจจัยเสี่ยงที่มีผลต่อการปฏิบัติงานมากที่สุด คือ “คน” สอดคล้องกับปัจจัยของการเกิดอากาศยานอุบัติเหตุ 5 ประการ (5M Model) (FAA, 2000) ได้ระบุว่า คน (Man) เป็นหนึ่งในปัจจัยสำคัญมากที่สุดเพราะมีความแปรปรวนเปลี่ยนแปลงค่อนข้างสูง และความเสี่ยงส่วนมากมักจะเกิดมาจากคนแทบทั้งสิ้น ซึ่งกระบวนการการคัดเลือกบุคลากร หรือบุคคลเข้ามาปฏิบัติงานหรือภารกิจนั้นมีความสำคัญเป็นอย่างมาก ทั้งในด้านพื้นฐานความรู้ สภาพร่างกาย จิตใจ รวมไปถึงทัศนคติที่เหมาะสม กระบวนการในการฝึกอบรมที่เป็นมาตรฐานและมีความเหมาะสมต่อการปฏิบัติภารกิจเมื่อสำเร็จการศึกษาออกไปปฏิบัติงาน รวมถึงทักษะความชำนาญในงานที่ต้องปฏิบัติ และความเข้าใจในกฎระเบียบข้อปฏิบัติ รวมถึงสมรรถนะบุคคล ความพึงพอใจกับงานที่ทำ ค่านิยม สังคมรอบด้าน นอกจากนี้สอดคล้องกับทฤษฎีมนุษย์ปัจจัย กับแนวคิดแบบจำลอง SHELL Model ซึ่งในปัจจุบันได้เป็นที่ยอมรับและได้กำหนดเป็นข้อแนะนำจากองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) โดยที่องค์ประกอบสำคัญของแบบจำลอง SHELL Model ให้ความสำคัญอยู่ที่มนุษย์เป็นหลักเนื่องจากมนุษย์เป็นศูนย์กลางของแบบจำลองและเมื่อได้พิจารณาในทุก ๆ องค์ประกอบ พบว่า องค์ประกอบด้านมนุษย์ปัจจัยเป็นองค์ประกอบที่คาดการณ์หรือคาดเดาได้ยากที่สุด เนื่องจากมนุษย์มีความอ่อนไหวได้ง่ายต่อปัจจัยภายใน เช่น ความเหนื่อยล้า อ่อนเพลียและปัจจัยภายนอก เช่น ภูมิประเทศ ลมฟ้าอากาศมากที่สุด ซึ่งผลการวิเคราะห์ด้วยตารางความเสี่ยง พบว่า การทำงานร่วมกันระหว่างมนุษย์และเครื่องจักร หรืออากาศยาน (Liveware-Hardware ; L-H) เป็นปัจจัยที่มีความเสี่ยงมากที่สุด จำนวน 8 ปัจจัย ได้แก่ การฝึกหัดศึกษาของกำลังพลร่วมกับอากาศยาน (LH1) การจัดสรรกำลังพลเข้าปฏิบัติงานร่วมกับหน่วยบิน (LH2) ความรู้ความเข้าใจของผู้บริหารระดับสูงเกี่ยวกับสมรรถนะของอากาศยาน (LH3) การซ่อมบำรุงอากาศยาน (LH4) การสนับสนุนอุปกรณ์ในการปฏิบัติงาน (LH5) การคัดเลือกบุคลากรเข้ามาปฏิบัติงานร่วมกับอากาศยาน (LH6) การคัดเลือกแบบอากาศยาน (LH7) ด้านสมรรถนะบุคคลในด้านอื่น ๆ (LH8) นอกจากนี้ระบบวิเคราะห์มนุษย์ปัจจัยเพื่อการป้องกันอุบัติเหตุ (Human Factors Analysis and Classification System: HFACS) ในส่วนของระบบบริหารการจัดการความเสี่ยง (ดังแสดงภาพที่ 5.1) กล่าวว่า อิทธิพลองค์กร (Organizational Influences) เป็นสารตั้งต้นของการเกิดความเสี่ยง ซึ่ง James Reason อธิบายว่าการสอบสวนอุบัติเหตุมักจะพุ่งเล็งไปที่ผู้กระทำ (ปลายเหตุ) คือ อันตรายที่มองเห็นได้หรือการกระทำที่ไม่ปลอดภัย (Active Condition) โดยไม่ได้พิจารณาถึงสภาพอันตรายซ่อนเร้น (Latent Condition) แต่อย่างไรก็ตามเป็นผลให้

การกำหนดมาตรการป้องกันไม่เพียงพอ หรือการป้องกันล้มเหลว ความสัมพันธ์ของอันตรายที่มองเห็นกับอันตรายซ่อนเร้น ซึ่งด้านอิทธิพลจากการจัดรูปแบบองค์กร (Organization Influences) ได้แก่ นโยบายการทำงาน การตัดสินใจ การบริหารจัดการของผู้บริหารระดับสูง ซึ่งผู้บริหารและผู้บังคับบัญชามีผลต่อการปฏิบัติภารกิจหน่วยบิน ดังนั้นการกำกับดูแล การส่งเสริมสภาพแวดล้อมให้มีความพร้อมและปลอดภัยต่อผู้ปฏิบัติงานเป็นสิ่งสำคัญ หากผู้ปฏิบัติงานมีสภาพร่างกายจิตใจที่ไม่ปกติ หรือความไม่พร้อม ความไม่ร่วมมือ ซึ่งเป็นสภาพเงื่อนไขก่อนเกิด การกระทำที่ไม่ปลอดภัย (Preconditions for Unsafe Acts) อาจส่งผลต่อพฤติกรรมที่ตั้งใจและไม่ตั้งใจปฏิบัติที่เป็นให้เกิดอุบัติเหตุขึ้น (Unsafe Acts)

นอกจากนี้ สำหรับด้านอิทธิพลองค์กร ส่งผลต่อกระบวนการในการนำ “คน” เข้ามาสู่หน่วยบิน ซึ่งเป็นการคัดเลือกและพัฒนาบุคลากรให้พร้อมต่อการปฏิบัติงาน ซึ่งจากผลการวิจัยพบว่า ในประเด็นดังกล่าวควรได้รับการปรับปรุงให้ดีขึ้น ได้แก่ (1) การฝึกหัดศึกษาของกำลังพลร่วมกับอากาศยาน (2) การจัดสรรกำลังพลเข้าปฏิบัติงานร่วมกับหน่วยบิน (3) ด้านความรู้ความเข้าใจของผู้บริหารระดับสูงเกี่ยวกับสถานะของอากาศยาน (4) การคัดเลือกบุคลากรเข้ามาปฏิบัติงานร่วมกับอากาศยาน (5) การขาดแคลนบุคลากรในตำแหน่งต่าง ๆ

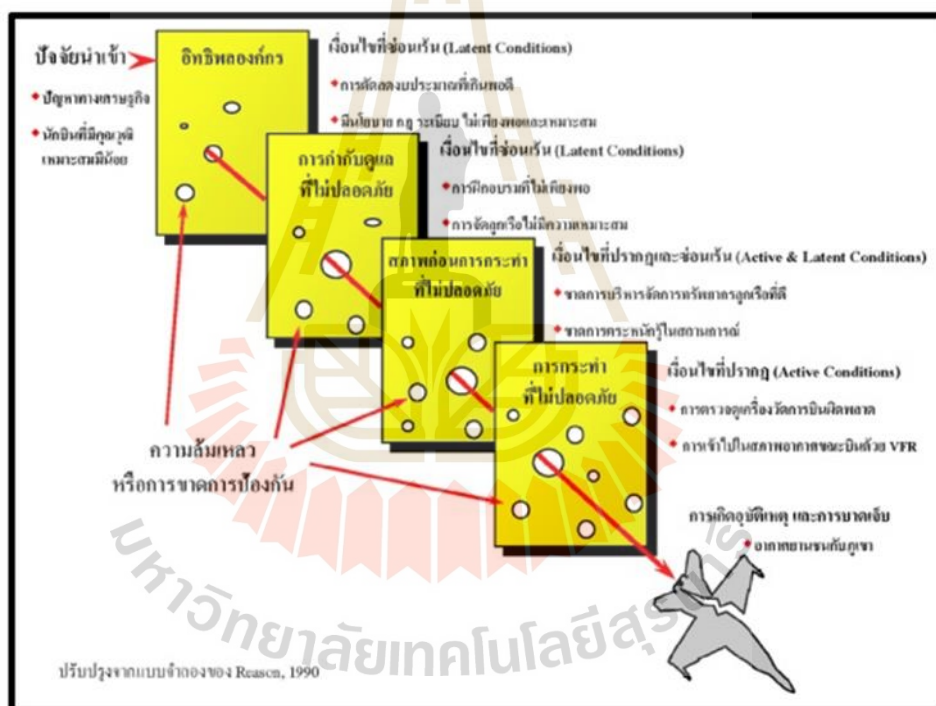
สำหรับด้านอื่น ๆ ที่เป็นปัจจัยเสี่ยงและส่งผลต่อการปฏิบัติงาน สามารถจัดลำดับความสำคัญ ซึ่งสอดคล้องกับทฤษฎีวิเคราะห์ปัจจัยมนุษย์ ดังนี้

ด้านบรรยากาศองค์กร (Organizational Climate) และกระบวนการปฏิบัติงาน (Organizational Process) ที่เกี่ยวข้องกับโครงสร้าง (Structure) นโยบาย (Policy) การปฏิบัติการ (Operations) และขั้นตอนการปฏิบัติ (Procedures) ได้แก่ (1) การร่วมมือกันในการปฏิบัติงานระหว่างหน่วยงาน (2) การปฏิบัติงานร่วมกันของผู้ที่ต้องทำงานร่วมกับอากาศยาน (3) การปฏิบัติงานร่วมกันระหว่างผู้ปฏิบัติงานกับบริษัทผู้ดูแลอากาศยาน และ (4) ความเข้าใจกันระหว่างผู้บริหารในทุกระดับชั้นถึงผู้ปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้องกับหน่วยบิน (5) กฎระเบียบในการใช้อากาศยาน

ลำดับต่อมา คือ ในส่วนของการกำกับดูแลที่ไม่ปลอดภัย (Unsafe Supervision) ได้แก่ การกำกับดูแลไม่เพียงพอ (Inadequate Supervision) ประกอบด้วย (1) ความเป็นมาตรฐานในด้านการบิน (2) ด้านกฎระเบียบการปฏิบัติ และในส่วนของสภาพก่อนการกระทำที่ไม่ปลอดภัย (Preconditions for Unsafe Acts) ได้แก่ ปัจจัยสิ่งแวดล้อม (Environmental Factors) ซึ่งประกอบด้วยสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ (Physical Environment) ได้แก่ (1) สภาพสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ปฏิบัติการกิจ และ (2) สภาพอากาศและภูมิประเทศ ในด้านของสภาพผู้ปฏิบัติงาน (Condition of Operators) ได้แก่ (1) ปัญหาสุขภาพของกำลังพลผู้ปฏิบัติงาน (2) ปัญหาความเหนื่อยล้าและความเครียด (3) การปฏิบัติงานภายใต้สภาพแวดล้อมที่ขาดแรงจูงใจ ในด้านของปัจจัยบุคคล (Personnel Factors)

ได้แก่ (1) ความรู้จากการฝึกหัดศึกษาของกำลังพลผู้ปฏิบัติงานร่วมกับอากาศยาน (2) ความเป็นมาตรฐานในด้านการบินของผู้ปฏิบัติงาน (3) การปฏิบัติงานร่วมกันระหว่างผู้ปฏิบัติงานกับบริษัทผู้ดูแลอากาศยานในด้านการสื่อสาร

ทั้งนี้ ปัจจัยเสี่ยงในระดับต่าง ๆ ที่อยู่ในระบบ หรือในหน่วยงานองค์กรเดียวกันอาจจะส่งผลให้เกิดการกระทำที่ไม่ปลอดภัย (Unsafe Acts) ขึ้นได้ ซึ่งสามารถแบ่งได้เป็น 2 อย่าง คือ (1) การกระทำที่ผิดพลาด (Error) ประกอบด้วย ความผิดพลาดที่มีพื้นฐานจากทักษะ (Skill-based Errors) ได้แก่ การฝึกหัดศึกษาของกำลังพลร่วมกับอากาศยาน และด้านสมรรถนะบุคคลด้านอื่น ๆ (2) การฝ่าฝืน (Violations) ได้แก่ การเอาจริงเอาจังเกี่ยวกับความเป็นมาตรฐานในด้านการบินและด้านความเข้มงวดในกฎระเบียบการปฏิบัติต่าง ๆ ของหน่วยบิน



ภาพที่ 5.1 แบบจำลองสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ (Swiss Cheese Model) ของ Jame Reason

ที่มา Shappell; Wiegmann (2003)

สุดท้ายแล้วสิ่งสำคัญที่สุดของการบริหารจัดการความเสี่ยงในองค์กร นั่นก็คือ “วัฒนธรรมองค์กรแห่งความปลอดภัย (Safety Culture)” ซึ่งเป็นเครื่องมือที่สำคัญอย่างมากในการดำเนินการ เปรียบเสมือนเมฆฝนที่คอยหล่อเลี้ยงระบบสายน้ำลำธารเลยทีเดียวเพราะต่อให้ระบบต้นน้ำดี ระบบแม่น้ำสายหลักและรองดี ระบบลำธารดี แต่ไม่มีน้ำไปหล่อเลี้ยงสิ่งดี ๆ เหล่านั้นก็ไม่สามารถเกิดประโยชน์ได้ ถ้าหากหน่วยงานองค์กรมีวัฒนธรรมแห่งความปลอดภัยที่ดีและ

ทุกคนต่างมีจิตสำนึกในความปลอดภัยร่วมกัน ส่งเสริมซึ่งกันและกัน และกระทำในทุกการปฏิบัติ ด้วยสำนึกแห่งความปลอดภัยโดยปราศจากการบังคับ ซึ่งการกระทำด้วยความสมัครใจ สิ่งเหล่านี้ก็จะเสริมสร้างและหล่อหลอมความเป็นองค์กรแห่งความปลอดภัยเข้าด้วยกันได้อย่างเป็นระบบ และมีความยั่งยืน สอดคล้องกับ Ekendo (2013) ได้ทำการศึกษาเรื่อง “Framework for developing and sustaining sound safety culture in a developing economy” พบว่า การใช้ระบบการบริหารจัดการความปลอดภัยเพียงอย่างเดียวไม่สามารถสร้างบรรยากาศ หรือสภาพแวดล้อมด้านความปลอดภัยในการทำงานได้ นอกจากนี้ Ekendo ยังค้นพบอีกว่า องค์ประกอบด้าน “ภาวะผู้นำ” ยังเป็นองค์ประกอบหลักในการพัฒนาวัฒนธรรมความปลอดภัยของประเทศกำลังพัฒนา (Developing economy country) อีกด้วย ซึ่ง Wen-Chin Li and Don Harris (2006) ได้ทำการศึกษาเรื่อง “Pilot error and its relationship with higher organizational levels: HFACS analysis of 523 accidents.” ซึ่งได้วิเคราะห์สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุของกองทัพอากาศ สาธารณรัฐประชาชนจีน ระหว่างปี ค.ศ.1978 ถึงปี ค.ศ.2002 จำนวน 523 เหตุการณ์ โดยใช้กรอบการวิเคราะห์ด้วย HFACS พบว่า ความสัมพันธ์ที่สำคัญเป็นจำนวนมากในระหว่างข้อผิดพลาดในระดับปฏิบัติการกับความบกพร่องขององค์กร ทั้งที่เป็นในระดับใกล้เคียงและระดับสูงขึ้นในองค์กร และสรุปได้ว่า งานวิจัยนี้ได้สนับสนุนแบบจำลองของ James Reason ที่แสดงให้เห็นถึงความล้มเหลวที่ปรากฏ (Active Failures) ที่เกิดมาจากสภาพเงื่อนไขที่ซ่อนเร้น (Latent Condition) ในองค์กรซึ่งการตัดสินใจที่ผิดพลาดของการวางแผนหรือสั่งการให้ปฏิบัติการจากระดับผู้บริหาร จะส่งผลกระทบต่อการทำงานในการกำกับดูแล เพราะฉะนั้นการสร้างปัจจัยพื้นฐานสำหรับการกระทำที่ไม่ปลอดภัย (Unsafe Acts) และประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานของนักบินนำไปสู่การเกิดอุบัติเหตุในทางอ้อม ซึ่งกรอบงานของ HFACS ได้รับการพิสูจน์แล้วว่าเป็นเครื่องมือที่มีประโยชน์ สำหรับใช้เป็นแนวทางในการสืบสวนอุบัติเหตุและการพัฒนากลยุทธ์การป้องกันอุบัติเหตุได้อย่างมีประสิทธิภาพ

5.3 ข้อเสนอแนะ

จากการศึกษาปัจจัยเสี่ยงที่ส่งผลกระทบต่อปฏิบัติการการบินของหน่วยบินสังกัดกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย ร่วมกับกองทัพบกไทยนั้น จากทฤษฎีที่ใช้ในการวิเคราะห์ปัจจัยเสี่ยงที่ผ่านมาได้พบปัจจัยเสี่ยงหลายด้าน ไม่ว่าจะเป็นในเรื่องคนหรือผู้ปฏิบัติงาน อากาศยานหรือเครื่องจักรที่นำมาใช้ในการปฏิบัติการกิจ การปฏิบัติงานที่อยู่ภายใต้ความไม่ปลอดภัย สภาพแวดล้อมที่ส่งเสริมต่อการทำงานที่ไม่ปลอดภัยไปจนถึงการบริหารจัดการที่ยังต้องมีการปรับปรุงแก้ไข ดังนั้น หน่วยบินจึงควรที่จะต้องมีการศึกษาเพิ่มเติมในเนื้อหาเชิงลึกเพื่อนำมาต่อยอดในการบริหารจัดการปัจจัยเสี่ยงต่าง ๆ เหล่านี้ อาทิเช่น การจัดตั้งหน่วยบินใน

ภารกิจด้านการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย การวิเคราะห์คัดสรรบุคลากรที่เหมาะสมในการปฏิบัติการบินในด้านการบรรเทาสาธารณภัย หรือปัจจัยที่จะส่งเสริมในเรื่องของความปลอดภัยและความสำเร็จในการปฏิบัติการของหน่วยบินนี้ เพื่อให้หน่วยบินได้มีการพัฒนาในทุก ๆ ด้าน โดยเฉพาะในเรื่องของความปลอดภัยและความเป็นมาตรฐาน เพื่อให้สามารถปฏิบัติการบินที่อยู่บนความเสี่ยงได้ด้วยความปลอดภัย สามารถปฏิบัติงานได้อย่างเต็มประสิทธิภาพและพัฒนาไปสู่ความเป็นสากลในด้านของหน่วยบินที่มีหน้าที่สำหรับการปฏิบัติการบินด้านการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย

5.4 ข้อจำกัดงานวิจัย

เนื่องจากหน่วยบินสังกัดกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย ร่วมกับกองทัพบก เป็นหน่วยงานภาครัฐ การจะศึกษาหาข้อมูลจะต้องมีการปฏิบัติตามระเบียบให้ถูกต้องในด้านการขออนุญาตต่าง ๆ นอกจากนี้ การเข้าทำการสัมภาษณ์ เนื่องจากข้อมูลที่ต้องการเป็นข้อมูลเชิงลึกในหลาย ๆ ด้านต้องเป็นข้อมูลจากผู้บริหารองค์กรระดับสูงในบางครั้งช่วงเวลาในการรอเข้าทำการสัมภาษณ์อาจจะต้องใช้ระยะเวลาที่ยาวนานและกำหนดไม่ได้ เนื่องจากผู้บริหารมีภารกิจค่อนข้างมากทำให้การดำเนินการเก็บข้อมูลแต่ละท่านมีตารางนัดเข้าสัมภาษณ์ที่ไม่ตรงกัน ทำให้ใช้เวลาค่อนข้างมากในการเก็บข้อมูลสำคัญ และการทำวิจัยในหัวข้อปัจจัยเสี่ยงที่ส่งผลต่อการปฏิบัติการบินจะต้องใช้ระยะเวลาในการศึกษาหาข้อมูลเป็นอย่างมาก ซึ่งในข้อมูลปลีกย่อยต่าง ๆ เพื่อที่จะทำให้งานวิจัยออกมาสมบูรณ์มากขึ้นนั้น อาจจะต้องใช้เวลาพอสมควร

ดังนั้น ผลการวิจัยนี้จึงสามารถนำไปใช้ประโยชน์ได้เพียงแค่ว่าเป็นหลักพื้นฐานในการพัฒนาองค์กรในเรื่องของปัจจัยเสี่ยงและความปลอดภัยภายในหน่วยบินเท่านั้น ซึ่งสมควรอย่างยิ่งที่จะต้องมีการนำไปต่อยอด ให้มีความสมบูรณ์ครบถ้วนและนำไปใช้ประโยชน์ได้จริงในปัจจัยเสี่ยงในแต่ละด้านต่อไป

5.5 การประยุกต์ผลการวิจัย

ผลการศึกษาวิจัย ทำให้ได้ทราบถึงปัจจัยเสี่ยงที่ส่งผลต่อการปฏิบัติการของหน่วยบิน เพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องนำไปเป็นแนวทางในการศึกษาต่อในการดำเนินงานเพื่อลดความเสี่ยงที่จะส่งผลต่อชีวิต ทรัพย์สินของทางราชการและผู้ปฏิบัติงานในระหว่างการบินของหน่วยบิน สังกัดกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย ร่วมกับกองทัพบกไทย ประกอบด้วย แนวทางในการพัฒนาคู่มือ หรือจัดทำเป็นข้อระเบียบด้านนิรภัยการบินเพื่อใช้ใน

การพัฒนาประสิทธิภาพ และเพิ่มความปลอดภัยในการปฏิบัติการการบิน รวมทั้งนำไปประยุกต์เพื่อใช้ประกอบการตัดสินใจในการสั่งการใช้อากาศยานที่เหมาะสมให้แก่ผู้บังคับบัญชาในอนาคตต่อไป



บรรณานุกรม

- กองทัพบก. ระเบียบกองทัพบกว่าด้วยนิรภัยการบิน พ.ศ. 2547. กรุงเทพมหานคร: กองทัพบก, 2547.
- กองทัพบก. ระเบียบกองทัพบกว่าด้วยนิรภัยการบิน พ.ศ. 2549. กรุงเทพมหานคร: กองทัพบก, 2549.
- เกริกเกียรติ สุวรรณ โณ. ปัจจัยเสี่ยง และการประเมินความเสี่ยงในการทำงานด้านการบินของนักบิน
ฝูงบิน 411 กองบิน 41. การค้นคว้าอิสระปริญญาโท สาขาวิชารัฐประศาสนศาสตร์
บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเชียงใหม่, 2555.
- เจนยุทธ ศิริปัญญา. ปัจจัยนักบินที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุของอากาศยานปีกหมุนในกองทัพบก
เอกสารวิจัยส่วนบุคคล, วิทยาลัยการทัพบก สถาบันวิชาการทัพบกชั้นสูง, 2557.
- นโยบายและยุทธศาสตร์การจัดการความเสี่ยงจากสาธารณภัย พ.ศ.2564. กรมป้องกันและบรรเทา
สาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย, 2564
- สุทธิศักดิ์ นยโกวิท. ปัจจัยเสี่ยงที่ส่งผลกระทบต่อการปฏิบัติการบินของหน่วยบินในกองทัพบกไทย.
วิทยานิพนธ์ปริญญาโท สาขาวิชาการจัดการการบิน สถาบันการบินพลเรือน
สถาบันสมทบมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี, 2559.
- สุกัญญา ม่วงศรีงาม. ปัจจัยทางจิตสังคมที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมการบินอย่างปลอดภัย ของนักบิน
อากาศยานปีกหมุน สังกัดศูนย์การบินทหารบก. วิทยานิพนธ์ปริญญาโท สาขาวิชา
การวิจัยพฤติกรรมศาสตร์ประยุกต์ มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ, 2552.
- Federal Aviation Administration. Risk Management Handbook (FAA-H-8083-2). Washington D.C.:
U.S. Department of Transportation, 2009.
- Federal Aviation Administration. System Safety Handbook Washington D.C.: U.S. Department of
Transportation, 2000.
- International Civil Aviation Organization. Aircraft Accident and Incident Investigation. Annex 13^{10th} ed.
Montreal: International Civil Aviation Organization, 2010.
- International Civil Aviation Organization. Safety Management. Annex 19. 10 th ed. Montreal:
International Civil Aviation Organization, 2010.
- International Civil Aviation Organization. Safety management manual. Doc 5859. 4th ed. Montreal:
International Civil Aviation Organization, 2018.
- Ekendo, G., O. Framework for developing and sustaining sound safety culture in a developing economy.
European Journal of Natural and Applied Sciences 1 1 (May 2013): 28-37.

บรรณานุกรม (ต่อ)

- Reason, J. Human Error. Manchester: Cambridge University Press, 1990.
- Scott Shappell; Douglas Wiegmann. HFACS Analysis of Military and Civilian Aviation Accident: A North America Comparison. International Society of Air Safety Investigators (ISASI). Sterling, VA: ISASI, 2004
- Shappell, S. ,and Wiegmann, D. A Human Error Approach to Aviation Accident Analysis. The Human Factors Analysis and Classification System. England: Ashgate Publishing Limited, 2003.
- Shappell, S. ,and Wiegmann, D. The Human Factors Analysis and Classification System HFACS. Washington DC: Office of Aviation Medicine, 2000.
- Van Tuyl, R., M. Safety culture in oil and gas: Factors that contribute to cultures of non-report. Master's Thesis, Faculty of Social and Applied Sciences, Royal Roads University, 2016.
- Wen-Chin Li; and Don Harris. Pilot Error and Its Relationship with Higher Organizational Levels: HFACS Analysis of 523 Accident. Aviation Space and Environmental Medicine. Vol.77 No.10. Alexandria VA:Aerospace Medical Association, 2006.





ภาคผนวก

มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี



รายนามผู้เชี่ยวชาญตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือการศึกษา

1. นาวาอากาศเอก ศักรินทร์ ไชยวาน ผู้อำนวยการกองวิชาการ สำนักงานการบินกองทัพ
อากาศ
2. ดร.อรรถพล ม่วงสวัสดิ์ นักวิชาการอิสระ
3. พันโท มนต์ศักดิ์ ประเสริฐสังข์ ครูการบิน กองการฝึก โรงเรียนการบินทหารบก ช่วยราชการ
กรมการขนส่งทหารบก ปฏิบัติหน้าที่ ครูการบิน และ
หัวหน้านักบิน เฮลิคอปเตอร์การป้องกันและบรรเทา
สาธารณภัยแบบ 32





ภาคผนวก ข

การตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือการศึกษา

แบบตรวจสอบคุณภาพของเครื่องมือวิจัยโดยผู้เชี่ยวชาญ

(Index of Item Objective Congruence : IOC)

งานวิจัย เรื่อง ปัจจัยเสี่ยงที่ส่งผลต่อการปฏิบัติการการบิน ของหน่วยบินสังกัดกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย
กระทรวงมหาดไทย ร่วมกับกองทัพบกไทย

(Risk Factors Affecting the Flight Operations of the Aviation Unit under the Department of Disaster Prevention
and Mitigation, Ministry of Interior cooperate with Royal Thai Army)

คำชี้แจง สำหรับกรวิจัยครั้งนี้ มีวัตถุประสงค์การวิจัย

(1) เพื่อศึกษาวิเคราะห์ปัจจัยเสี่ยงที่ส่งผลต่อการปฏิบัติการการบิน ของหน่วยบินสังกัดกรม
ป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย ร่วมกับกองทัพบกไทย

(2) เพื่อนำเสนอแนวทางการบริหารจัดการลดความเสี่ยงในการปฏิบัติการการบินของหน่วยบิน สังกัดกรม
ป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย ร่วมกับกองทัพบกไทย

เพื่อให้การวิจัยมีความสมบูรณ์ ถูกต้องตามกรอบการดำเนินการและวัตถุประสงค์การวิจัย ผู้วิจัยจึงได้
ออกแบบเครื่องมือในการเก็บข้อมูลจากกลุ่มผู้ให้ข้อมูล 3 กลุ่ม ประกอบด้วย (1) กลุ่มผู้บริหารงานในส่วนของ
นโยบายนโยบายน (2) กลุ่มผู้ควบคุมบังคับบัญชา และกำกับดูแล (3) กลุ่มผู้ปฏิบัติงาน โดยแบบสัมภาษณ์ แบ่งออกเป็น 3
ส่วน ได้แก่

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้สัมภาษณ์

ส่วนที่ 2 คำถามเกี่ยวกับการปฏิบัติการของหน่วยบินสังกัดกรมป้องกันและ
บรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย ร่วมกับกองทัพบกไทย

ส่วนที่ 3 ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม

จึงขอความอนุเคราะห์ผู้เชี่ยวชาญได้กรุณาแสดงความเห็นของท่านที่มีต่อแบบสัมภาษณ์ทั้ง 3 กลุ่ม
โดยใส่เครื่องหมาย (✓) ลงในช่องความคิดเห็นของท่าน พร้อมเขียนข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์ในการนำไป
พิจารณาปรับปรุงต่อไป ดังรายละเอียดต่อไปนี้

- +1 หมายถึง ข้อคำถามมีความเหมาะสมสอดคล้องกับวัตถุประสงค์และเนื้อหาการวิจัย
0 หมายถึง ไม่แน่ใจว่าข้อคำถามมีความเหมาะสมสอดคล้องกับวัตถุประสงค์และเนื้อหาการวิจัย
-1 หมายถึง ข้อคำถามไม่มีความเหมาะสมสอดคล้องกับวัตถุประสงค์และเนื้อหาการวิจัย
ควรดำเนินการปรับปรุงแก้ไข

No	รายการพิจารณา	ความคิดเห็น			ข้อเสนอแนะ
		+1	0	-1	
ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้สัมภาษณ์					
1	ชื่อ- นามสกุล.....	✓			
2	อายุ ปี	✓			
3	ตำแหน่งงาน	✓			
4	ชื่อหน่วยงาน	✓			
5	หน้าที่ / ความรับผิดชอบ	✓			
6	ประสบการณ์ในการทำงานปี	✓			
7	ประสบการณ์ทำงานร่วมกับหน่วยอื่น.....ปี	✓			
8	ชั่วโมงบิน ส.ปก.32 ชั่วโมง	✓			
9	ชั่วโมงบินรวม ชั่วโมง	✓			
10	คุณวุฒิด้านการบิน ส.ปก. ส.ทบ.	✓			
11	การศึกษาในหลักสูตรด้านนิตยการบิน	✓			
12	หลักสูตรเพิ่มศักยภาพการบิน		✓		
13	หลักสูตรการศึกษาต่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับการบิน ด้านความปลอดภัย หรือการบริหารจัดการ ความเสี่ยง				
14	หลักสูตรที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติการของหน่วย	✓			
15	ประสบการณ์ด้านการประสบอุบัติเหตุ อุบัติการณ์ หรือการรายงานอันตราย	✓			
16	สถานภาพการสมรส	✓			
17	คุณวุฒิการศึกษา	✓			
ส่วนที่ 2 คำถามเกี่ยวกับการปฏิบัติการของหน่วยขึ้นสังกัดกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย ร่วมกับ กองทัพบกไทย					
แบบสัมภาษณ์ผู้บริหารงานในส่วนของน โยบาช					
1	ท่านมีแนวทางในการวางแผนการบริหารจัดการ หรือ มีแนวคิดเกี่ยวกับ โยบาชด้าน ความปลอดภัยในการ ปฏิบัติการการบินของหน่วยบินอย่างไรบ้าง	✓			
2	ท่านมีแนวทางในการวางแผนจัดตั้งองค์กร ที่เกี่ยวข้องในเรื่องของความปลอดภัย ในการปฏิบัติ การบินให้มีความยั่งยืนอย่างไร	✓			

No	รายการพิจารณา	ความคิดเห็น			ข้อเสนอแนะ
		+1	0	-1	
ส่วนที่ 2 คำถามเกี่ยวกับการปฏิบัติการของหน่วยบินสังกัดกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย ร่วมกับ กองทัพบกไทย					
แบบสัมภาษณ์ผู้บริหารงานในส่วนของนโยบาย					
3	ท่านมีแนวทางในการวางแผนจัดการ หรือมีแนวคิดเกี่ยวกับนโยบายในเรื่องของการส่งเสริมความปลอดภัยของตัวองค์กรเอง หรือสร้างวัฒนธรรมองค์กร ที่ส่งเสริมต่อการปฏิบัติการของหน่วยบินให้มีความปลอดภัย และประสิทธิผลการปฏิบัติงาน อย่างเป็นบ้าง	<input checked="" type="checkbox"/>			
4	ท่านมีแนวทางในการวางแผนการบริหารจัดการในการเสริมสร้างบุคลากรให้มีความชำนาญ ความสามารถในการปฏิบัติงานให้ปฏิบัติงานได้อย่างเต็มขีดความสามารถและมีประสิทธิภาพ โดยอยู่บนพื้นฐานของความปลอดภัย ได้อย่างไร	<input checked="" type="checkbox"/>			
5	จากคำถามข้อที่ 4 ท่านมีแนวทางในการรองรับการเจริญเติบโตของหน่วยงานองค์กร ที่จะเกิดขึ้นในอนาคต ได้อย่างไร	<input checked="" type="checkbox"/>			
6	ท่านมีแนวคิดเกี่ยวกับนโยบาย หรือแผนงาน ในการรักษากำลังพลหรือสร้างแรงจูงใจให้กับกำลังพล ผู้ปฏิบัติงาน ให้มีความตื่นตัวพร้อมที่จะเรียนรู้ มีการพัฒนาตัวเอง มีความมุ่งมั่นอุทิศสหาในการปฏิบัติงาน มีความพร้อมในการปฏิบัติงานให้กับหน่วยงาน ได้อย่างคุ้มค่า ยาวนานและมีประสิทธิภาพมากที่สุดได้อย่างไร	<input checked="" type="checkbox"/>			
7	ท่านมีแนวคิดเกี่ยวกับแผนการเตรียมความพร้อมในการเลือกแบบคุณสมบัติของอากาศยาน หรือจัดหาอากาศยานให้เหมาะสมกับการกิจทั้งในปัจจุบันและอนาคต เพื่อสามารถส่งเสริมความปลอดภัยต่อผู้ปฏิบัติงาน ให้มีความเหมาะสมในการปฏิบัติการทางสาธารณภัยในแบบต่างๆ ที่มีรูปแบบแตกต่างกัน รวมถึงแผนงาน ในการสนับสนุน ในด้านต่างๆ เช่น นโยบายในการซ่อมบำรุงอากาศยานให้มีความพร้อม	<input checked="" type="checkbox"/>			

No	รายการพิจารณา	ความคิดเห็น			ข้อเสนอแนะ
		+1	0	-1	
ส่วนที่ 2 คำถามเกี่ยวกับการปฏิบัติการของหน่วยบังคับคุ้มครองป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย ร่วมกับ กองทัพบกไทย					
แบบสัมภาษณ์ผู้บริหารงานในส่วนของ โขนบาย					
7	ในการปฏิบัติการกิจอยู่เสมอหรือการเตรียมพร้อมรับสถานการณ์ที่สามารถเกิดขึ้นได้ตลอดเวลาอย่างไร				
8	ท่านมีแนวคิดเกี่ยวกับแผนงาน หรือนโยบายในการทำงาน ร่วมกับหน่วยงานอื่นๆ ที่จะต้องเข้ามาปฏิบัติงานร่วมกันเมื่อเกิดปัญหาสาธารณภัยอย่างไร เพื่อให้สามารถทำงานร่วมกันได้อย่างมีประสิทธิภาพ และเกิดความปลอดภัยสูงสุด	✓			
9	ท่านมีแนวทาง หรือนโยบายในการตัดสินใจ สำหรับการสั่งการใช้อากาศยานอย่างไรให้ทันต่อเหตุการณ์ มีประสิทธิภาพและมีความปลอดภัยในภารกิจนั้นๆ อย่างสูงสุด และท่านมีแนวคิดหรือนโยบายอย่างไร สำหรับการใช้อากาศยานเพื่อเตรียมความพร้อมสำหรับรับมือกับสาธารณภัยที่สามารถเกิดขึ้นได้ทุกเมื่อได้อย่างมีประสิทธิภาพ และเกิดความปลอดภัยสูงสุดต่อผู้ปฏิบัติงาน	✓			- ควรหมั่นฝึกซ้อมไว้ ด้วย รมหาทบในภาค ลีนีไฟง สืบ/ใช้อากาศ อัน การรตัสยามพร้อม รบ อากาศชน
10	จากคำถามข้อที่ 9 ท่านมีนโยบาย หรือแนวทางการปฏิบัติอย่างไรที่จะส่งเสริมให้ผู้ปฏิบัติงานสามารถปฏิบัติการกิจให้ประสบความสำเร็จและมีความปลอดภัยสูงสุดในการทำงาน	✓			
11	ในฐานะที่ท่านเป็นผู้บริหารหน่วยงาน หรือผู้บังคับหน่วยงานที่จะต้องกำกับดูแลผู้บังคับบัญชา หรือกำลังพลผู้ปฏิบัติงานที่อยู่ในความดูแลรับผิดชอบของท่าน ในการไปปฏิบัติงานนอกพื้นที่ความถี่ของนั้น ท่านมีมุมมอง หรือแนวคิดในการบริหารจัดการให้ผู้ปฏิบัติงานในแต่ละภารกิจ มีความปลอดภัย และสามารถปฏิบัติภารกิจสำเร็จลุล่วงไปได้ด้วยดี ตามเป้าหมายที่ตั้งเอาไว้หรือไม่ อย่างไร	✓			

No	รายการพิจารณา	ความคิดเห็น			ข้อเสนอแนะ
		+1	0	-1	
ส่วนที่ 2 คำถามเกี่ยวกับการปฏิบัติงานของหน่วยบินสังกัดกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย ร่วมกับ กองทัพบกไทย					
แบบสัมภาษณ์ผู้บริหารงานในส่วนของน โยบาช					
12	ท่านมีแนวคิด หรือมีการวางแผนงานในปัจจุบัน รวมถึงในอนาคตที่เกี่ยวข้องกับเตรียมความพร้อมในการรับมือกับปัญหาสาธารณภัยที่สามารถเกิดขึ้นได้ตลอดเวลา ให้ทันต่อสถานการณ์ ทันต่อเวลา ตลอดจนผู้ปฏิบัติงานมีความพร้อมสูงสุดในการปฏิบัติงานให้อยู่บนพื้นฐานของความปลอดภัยอย่างไร	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
13	ในการบริหารจัดการหน่วยบิน ด้านการปฏิบัติงานในส่วนของน โยบาชหรือแผนงาน ท่านคิดว่ามีปัจจัยเสี่ยงอะไรบ้างที่ส่งผลกระทบต่อปฏิบัติงาน	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
14	ท่านเคยมีการกำกับดูแล ติดตามความเสี่ยงของการปฏิบัติงานในแต่ละภารกิจ อย่างไรบ้าง (อาทิ การจัดประชุม หรือ จัดทำรายงาน)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
15	ท่านคิดว่าในปัจจุบันอะไรคือปัจจัยเสี่ยง ในด้านการบริหารจัดการหน่วยบิน รวมทั้งการปฏิบัติงานของหน่วยบินนี้ ที่ควรจะได้รับการปรับปรุงแก้ไข	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
แบบสัมภาษณ์ผู้ควบคุมบังคับบัญชา และกำกับดูแล					
1	ท่านมีแนวทางในการวางแผน หรือการบริหารจัดการภายในชุดอย่างไรที่จะทำให้ทีมหรือชุดปฏิบัติการบินที่ท่านรับผิดชอบอยู่นั้นสามารถปฏิบัติงาน ได้ด้วยความปลอดภัย และสามารถตอบสนองต่อความคาดหวังในความสำเร็จของภารกิจ ทั้งจากสังคม และนโยบายของผู้บริหาร หรือผู้บังคับบัญชาได้	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
2	ท่านมีแนวทางในการบริหารจัดการหน่วยบินอย่างไร ในด้านของความปลอดภัย ในการปฏิบัติงานของชุดปฏิบัติการบินของท่าน ให้มีความยั่งยืน ตอบสนองต่อภารกิจ และนโยบายองค์กรได้	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

No	รายการพิจารณา	ความคิดเห็น			ข้อเสนอแนะ
		+1	0	-1	
ส่วนที่ 2 คำถามเกี่ยวกับการปฏิบัติการของหน่วยบังคับคุ้มครองป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย ร่วมกับ กองทัพบกไทย					
แบบสัมภาษณ์ผู้ควบคุมบังคับบัญชา และกำกับดูแล					
3	ท่านมีแนวทางในการตอบสนองต่อนโยบายขององค์กรอย่างไร ในเรื่องของการส่งเสริมความปลอดภัยขององค์กร เพื่อให้ชุดปฏิบัติการเป็นที่ท่านกำกับดูแลรับผิดชอบ สามารถปฏิบัติงานอยู่บนความเสี่ยงด้วยความปลอดภัยภายใต้กรอบนโยบายที่องค์กรกำหนด	✓			
4	ท่านมีแนวทางในการบริหารจัดการ เสริมสร้าง และส่งเสริม พัฒนาบุคลากรภายในชุด เพื่อให้มีความชำนาญ ความสามารถในการปฏิบัติงานได้อย่างเต็มขีดความสามารถ มีประสิทธิภาพ โดยอยู่บนพื้นฐานของความปลอดภัยในปัจจุบัน และเพื่อเป็นแนวทางในการรองรับการปฏิบัติการกิจวินให้เกิดความปลอดภัยในอนาคตที่จะเกิดขึ้นอย่างไร	✓			
5	ท่านมีแนวคิดเกี่ยวกับ นโยบายขององค์กรที่เกี่ยวกับแผนงานในการรักษากำลังพล รวมทั้งการสร้างแรงจูงใจให้กับกำลังพลผู้ปฏิบัติงานให้มีความตื่นตัวพร้อมที่จะเรียนรู้ และพัฒนาตัวเองมีความมุ่งมั่นอุทิศตนในการปฏิบัติงาน มีความพร้อม และสามารถปฏิบัติงานให้กับหน่วยงานได้อย่างคุ้มค่า ยั่งยืน และมีประสิทธิภาพมากที่สุดอย่างไร	✓			
6	ท่านคิดว่าแบบอากาศยานที่ท่านปฏิบัติงานร่วมอยู่ด้วย มีคุณสมบัติที่เหมาะสมกับการกิจที่ได้รับหรือไม่ และในอนาคตในฐานะผู้บังคับหน่วย หรือผู้ปฏิบัติงาน ท่านคิดว่าควรมีการจัดหาอากาศยานเพิ่มเติมทั้งในแบบเดิมที่มีอยู่ หรือแบบอื่นๆหรือไม่ เพื่อที่จะให้เหมาะสมกับการกิจทั้งในปัจจุบัน และอนาคตที่จะสามารถส่งเสริมในเรื่องของความปลอดภัยของผู้ปฏิบัติงานและมีความเหมาะสมในการปฏิบัติการกิจ	✓			

No	รายการพิจารณา	ความคิดเห็น			ข้อเสนอแนะ
		+1	0	-1	
ส่วนที่ 2 คำถามเกี่ยวกับการปฏิบัติการของหน่วยป็นสังกัดกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย ร่วมกับ กองทัพบกไทย					
แบบสัมภาษณ์ผู้ควบคุมบังคับบัญชา และกำกับดูแล					
7	ท่านมีแนวคิดเกี่ยวกับแผนงานหรือนโยบายขององค์กรอย่างไร ในเรื่องของการทำงานร่วมกับหน่วยงานอื่นๆ ที่จะต้องมาปฏิบัติงานร่วมกัน เพื่อให้สามารถทำงานร่วมกันได้อย่างมีประสิทธิภาพ และเกิดความปลอดภัยสูงสุด	✓			
8	ถ้ามีโอกาสท่านมีแนวคิดที่อยากจะนำเสนอไปถึงผู้บริหารในระดับนโยบายขององค์กร เกี่ยวกับการวางแผนรับมือกับสถานการณ์ที่จะเกิดขึ้นรวมถึงการตัดสินใจในการใช้อากาศยานเข้าปฏิบัติงานในการกิจต่างๆ ให้สามารถทันต่อเหตุการณ์ และสามารถปฏิบัติการกิจสำเร็จได้ โดยอยู่บนพื้นฐานของความปลอดภัยหรือไม่ อย่างไร	✓			
9	ท่านมีทัศนคติ แนวคิดในการเป็นผู้ดูแลหน่วยงานหรือผู้บังคับหน่วยงานที่ต้องปฏิบัติงานอยู่บนความเสี่ยงอย่างไร ที่จะทำให้ผู้ได้บังคับบัญชา หรือผู้ปฏิบัติงานมีความปลอดภัยในการปฏิบัติการกิจ และสามารถปฏิบัติการกิจสำเร็จลงได้โดยดี เพื่อตอบสนองต่อนโยบายขององค์กรตามเป้าหมายที่ตั้งไว้	✓			
10	ท่านมีแนวคิดหรือการวางแผนงานในปัจจุบัน และในอนาคตอย่างไร เกี่ยวกับการเตรียมความพร้อมในการรับมือกับปัญหาสาธารณภัย ที่สามารถเกิดขึ้นได้ตลอดเวลา ให้ทันต่อสถานการณ์ ทันต่อเวลา ตลอดจนผู้ปฏิบัติงานมีความพร้อมสูงสุดในการปฏิบัติงาน ให้ประสบความสำเร็จได้โดยอยู่บนพื้นฐานของความปลอดภัย	✓			
11	ท่านคิดว่าในปัจจุบันอะไรคือปัจจัยเสี่ยงหรือข้อบกพร่อง ที่ควรจะได้รับฉวปรับปรุงแก้ไข	✓			
12	ท่านคิดว่างบประมาณในการนำบริหารจัดการ ความเสี่ยงของการปฏิบัติงานมีความสำคัญหรือไม่ อย่างไร	✓			

No	รายการพิจารณา	ความคิดเห็น			ข้อเสนอแนะ
		+1	0	-1	
ส่วนที่ 2 คำถามเกี่ยวกับการปฏิบัติภารกิจของหน่วยบินสังกัดกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย ร่วมกับ กองทัพบกไทย					
แบบสัมภาษณ์ผู้ควบคุมบังคับบัญชา และกำกับดูแล					
13	ในการปฏิบัติภารกิจแต่ละครั้งผู้บังคับบัญชามีการประชุมสรุปความเสี่ยงหรือจัดทำรายงานเพื่อนำไปพัฒนาการบริหารจัดการความเสี่ยง ของหน่วยงานหรือไม่อย่างไร				
แบบสัมภาษณ์ผู้ปฏิบัติงาน					
1	ท่านมีความรู้สึกอย่างไรที่ได้เข้ามามีส่วนร่วมในการปฏิบัติภารกิจบินของหน่วยบินสังกัดกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยกระทรวงมหาดไทย ร่วมกับ กองทัพบกไทย				
2	ท่านมีการเตรียมตัว หรือมีการเตรียมความพร้อมอย่างไรประสบความสำเร็จ สามารถปฏิบัติภารกิจร่วมกับอากาศยานให้ประสบความสำเร็จได้อย่างมีความปลอดภัย				
3	ท่านคิดว่าอะไรเป็นผลเสีย หรือผลกระทบต่ตัวท่านเองที่คิดว่าจะได้รับจากการปฏิบัติภารกิจของหน่วยบินนี้				
4	ท่านมีแรงบันดาลใจ หรือแรงจูงใจอย่างไร ในการปฏิบัติงานร่วมกับหน่วยบินนี้ ทั้งๆ ที่ภารกิจของหน่วยในแต่ละครั้งล้วนแล้วแต่ต้องเผชิญกับความเสี่ยง				
5	ท่านคิดว่าในปัจจุบัน ตัวท่านเองในฐานะที่เป็นผู้ปฏิบัติงานร่วมกับหน่วยบินนี้ ท่านมีความรู้ ความเข้าใจในอากาศยานหรือในส่วนที่เกี่ยวข้องกับงานในหน้าที่ของท่านมากเพียงใดและสำหรับท่าน ท่านคิดว่าอะไรที่เป็นจุดเด่น จุดด้อยและข้อควรระวังในการปฏิบัติหน้าที่ร่วมกับหน่วยบิน				

No	รายการพิจารณา	ความคิดเห็น			ข้อเสนอแนะ
		+1	0	-1	
ส่วนที่ 2 คำถามเกี่ยวกับการปฏิบัติภารกิจของหน่วยบินสังกัดกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย ร่วมกับ กองทัพบกไทย					
แบบสัมภาษณ์ผู้ปฏิบัติงาน					
6	ในอนาคตท่านมีแผนการที่จะพัฒนาตนเอง ในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับงานในด้านที่ท่านได้ทำอยู่ หรือในด้านที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยหรือไม่ และอะไรที่ท่านคิดว่าผู้ปฏิบัติงานในสังกัดหน่วยบิน กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทยร่วมกับ กองทัพบกไทย ควรที่จะต้องได้รับการศึกษาเพิ่มเติม เพื่อจะเป็นประโยชน์ต่อการปฏิบัติภารกิจร่วมกับ หน่วยบินได้อย่างมีความปลอดภัย	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
7	ท่านคิดว่าอะไรคือปัจจัยหลักที่ทำให้การปฏิบัติภารกิจที่ผ่านมามีประสิทธิภาพดี สามารถปฏิบัติภารกิจร่วมกับอากาศยาน ได้ด้วยความปลอดภัย และอะไรที่เป็นปัจจัยเสี่ยงที่อาจจะส่งผลให้เกิดความไม่ปลอดภัย หรืออาจส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุขึ้นได้ในอนาคต	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
8	ในฐานะที่ท่านเป็นผู้ปฏิบัติงานร่วมกับหน่วยบินนี้ ท่านคิดว่าผู้ที่จะมาปฏิบัติงานร่วมกับหน่วยบินนี้ควรที่จะมีพื้นฐานความรู้ และคุณสมบัติอย่างไร รวมไปถึงต้องมีทัศนคติแบบไหน ถึงจะสามารถเข้ามาปฏิบัติงานร่วมกับหน่วยบินนี้ได้ด้วยความปลอดภัย และประสบความสำเร็จในการปฏิบัติภารกิจ	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
9	ในฐานะที่ท่านเป็นผู้ปฏิบัติงานร่วมกับหน่วยบินนี้ ท่านคิดว่าอะไร เป็นข้อบกพร่องของตัวท่านเอง และเพื่อนร่วมงานที่ปฏิบัติภารกิจ ร่วมกัน ในหน่วยบินนี้ ที่จะต้องได้รับการปรับปรุงแก้ไข หรือต้องได้รับการพัฒนาให้ดียิ่งขึ้น และอะไรคือความสำคัญเร่งด่วนที่ผู้ปฏิบัติงานในหน่วยบินนี้ควรที่จะได้รับการส่งเสริม เพื่อให้ได้รับการพัฒนาหรือมีองค์ความรู้ที่มากขึ้น อันจะส่งผลต่อความสำเร็จ และความปลอดภัยในการปฏิบัติงานของหน่วยบินอย่างยั่งยืนต่อไป	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

No	รายการพิจารณา	ความคิดเห็น			ข้อเสนอแนะ
		+1	0	-1	
ส่วนที่ 2 คำถามเกี่ยวกับการปฏิบัติการของหน่วยบิณสังกัดกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย ร่วมกับ กองทัพบกไทย					
แบบสัมภาษณ์ผู้ปฏิบัติงาน					
10	ในขณะที่ปฏิบัติงานร่วมกับหน่วยบิณ อะไรคือความกังวลมากที่สุด ในขณะที่ท่านกำลังปฏิบัติหน้าที่อยู่ และท่านเองมีวิธีการจัดการหรือวางแผนที่จะรับมือกับสิ่งเหล่านั้นอย่างไร	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
11	จากประสบการณ์การทำงาน จงระบุความเสี่ยงและจัดลำดับความสำคัญที่เกิดขึ้นในการปฏิบัติการจากมากที่สุด ไปยังน้อยที่สุด	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
12	ท่านคิดว่าในปัจจุบันอะไรคือปัจจัยเสี่ยงหรือข้อบกพร่อง ของหน่วยบิณนี้ ที่ควรจะได้รับ การปรับปรุงแก้ไข	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
13	ในการปฏิบัติการทุกครั้ง ผู้บังคับบัญชามีการ ประชุมสรุปความเสี่ยงหรือจัดทำรายงานเพื่อนำไป พัฒนาการบริหารจัดการความเสี่ยงของหน่วยงานหรือไม่อย่างไร	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
ส่วนที่ 3 ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม					
โปรดให้ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม เกี่ยวกับประเด็นที่น่าสนใจ ในการวิจัย การพัฒนา และการศึกษาเพิ่มเติมในเรื่องที่เกี่ยวข้อง หรือ เกี่ยวเนื่องกับปัจจัยเสี่ยงที่ส่งผลกระทบต่อ การปฏิบัติการบิณ ของหน่วยบิณสังกัดกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย ร่วมกับกองทัพบกไทย					
.....					

มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี

ร.อ. 
ลงนาม ()
ผู้เชี่ยวชาญประเมินแบบสัมภาษณ์

แบบตรวจสอบคุณภาพของเครื่องมือวิจัยโดยผู้เชี่ยวชาญ

(Index of Item Objective Congruence : IOC)

งานวิจัย เรื่อง ปัจจัยเสี่ยงที่ส่งผลกระทบต่อปฏิบัติการการบิน ของหน่วยบินสังกัดกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย
กระทรวงมหาดไทย ร่วมกับกองทัพไทย

(Risk Factors Affecting the Flight Operations of the Aviation Unit under the Department of Disaster Prevention
and Mitigation, Ministry of Interior cooperate with Royal Thai Army)

คำชี้แจง สำหรับการวิจัยครั้งนี้ มีวัตถุประสงค์การวิจัย

- (1) เพื่อศึกษาวิเคราะห์ปัจจัยเสี่ยงที่ส่งผลกระทบต่อปฏิบัติการการบิน ของหน่วยบินสังกัดกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย ร่วมกับกองทัพไทย
- (2) เพื่อนำเสนอแนวทางการบริหารจัดการลดความเสี่ยงในการปฏิบัติการการบินของหน่วยบิน สังกัดกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย ร่วมกับกองทัพไทย

เพื่อให้การวิจัยมีความสมบูรณ์ ถูกต้องตามกรอบการดำเนินการและวัตถุประสงค์การวิจัย ผู้วิจัยจึงได้ออกแบบเครื่องมือในการเก็บข้อมูลจากกลุ่มผู้ให้ข้อมูล 3 กลุ่ม ประกอบด้วย (1) กลุ่มผู้บริหารงานในส่วนของนโยบาย (2) กลุ่มผู้ควบคุมบังคับบัญชา และกำกับดูแล (3) กลุ่มผู้ปฏิบัติงาน โดยแบบสัมภาษณ์ แบ่งออกเป็น 3 ส่วน ได้แก่

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้สัมภาษณ์

ส่วนที่ 2 คำถามเกี่ยวกับปฏิบัติการของหน่วยบินสังกัดกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย ร่วมกับกองทัพไทย

ส่วนที่ 3 ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม

จึงขอความอนุเคราะห์ผู้เชี่ยวชาญได้กรุณาแสดงความคิดเห็นของท่านที่มีต่อแบบสัมภาษณ์ทั้ง 3 กลุ่ม โดยใส่เครื่องหมาย (✓) ลงในช่องความคิดเห็นของท่าน พร้อมเขียนข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์ในการนำไปพิจารณาปรับปรุงต่อไป ดังรายละเอียดต่อไปนี้

- +1 หมายถึง ข้อคำถามมีความเหมาะสมสอดคล้องกับวัตถุประสงค์และเนื้อหาการวิจัย
- 0 หมายถึง ไม่แน่ใจว่าข้อคำถามมีความเหมาะสมสอดคล้องกับวัตถุประสงค์และเนื้อหาการวิจัย
- 1 หมายถึง ข้อคำถามไม่มีความเหมาะสมสอดคล้องกับวัตถุประสงค์และเนื้อหาการวิจัย

ควรดำเนินการปรับปรุงแก้ไข

No	รายการพิจารณา	ความคิดเห็น			ข้อเสนอแนะ
		+1	0	-1	
ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้สัมภาษณ์					
1	ชื่อ- นามสกุล.....	✓			
2	อายุ ปี	✓			
3	ตำแหน่งงาน	✓			
4	ชื่อหน่วยงาน	✓			
5	หน้าที่ / ความรับผิดชอบ	✓			
6	ประสบการณ์ในการทำงาน	✓			
7	ประสบการณ์ทำงานร่วมกับหน่วยบิน.....ปี	✓			
8	ชั่วโมงบิน ส.ปก.32	✓			
9	ชั่วโมงบินรวม	✓			
10	คุณวุฒิด้านการบิน ส.ปก., ส.ทบ.	✓			
11	การศึกษาในหลักสูตรด้านนิตยการบิน	✓			
12	หลักสูตรเพิ่มศักยภาพการบิน	✓			
13	หลักสูตรการศึกษาต่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับการบิน ด้านความปลอดภัย หรือการบริหารจัดการ ความเสี่ยง	✓			
14	หลักสูตรที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติการของหน่วย	✓			
15	ประสบการณ์ด้านการสอบสวนอุบัติเหตุ อุบัติการณ์ หรือการรายงานอันตราย	✓			
16	สถานภาพการสมรส	✓			
17	วุฒิการศึกษา	✓			
ส่วนที่ 2 คำถามเกี่ยวกับการปฏิบัติการของหน่วยบินสังกัดกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย ร่วมกับ กองทัพไทย					
แบบสัมภาษณ์ผู้บริหารงานในส่วนของโยบาช					
1	ท่านมีแนวทาง.....วางแผนการบริหารจัดการ หรือ มีแนวคิดเกี่ยวกับ โยบาชด้าน ความปลอดภัยในการ ปฏิบัติการของหน่วยบินอย่างไร.....	✓			
2	ท่านมีแนวทาง.....วางแผนจัดตั้งองค์กร ที่เกี่ยวข้องในเรื่องของความปลอดภัย ในการปฏิบัติ การบินให้มีความยั่งยืนอย่างไร	✓			

No	รายการพิจารณา	ความคิดเห็น			ข้อเสนอแนะ
		+1	0	-1	
ส่วนที่ 2 คำถามเกี่ยวกับการปฏิบัติงานของหน่วยบังคับคุ้มครองป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย ร่วมกับ กองทัพบกไทย					
แบบสัมภาษณ์ผู้บริหารงานในส่วนของโยบાય					
3	ท่านมีแนวทางในการวางแผนจัดการ หรือมีแนวคิดเกี่ยวกับเรื่องของการส่งเสริมความปลอดภัยขององค์กร หรือสร้างวัฒนธรรมองค์กร ที่ส่งเสริมการปฏิบัติงานของหน่วยบิน ให้ความปลอดภัย และประสบความสำเร็จในการปฏิบัติงาน อย่างไร	✓			
4	ท่านมีแนวทางในการวางแผนการจัดการ การเสริมสร้างบุคลากร ให้ความชำนาญความสามารถในการปฏิบัติงานให้ปฏิบัติงานได้อย่างเต็มขีดความสามารถและมีประสิทธิภาพโดยอยู่บนพื้นฐานของความปลอดภัยได้อย่างไร	✓			
5	จากคำถามข้อที่ 4 ท่านมีแนวทางในการรองรับการเจริญเติบโตของหน่วยงานองค์กร ที่จะเกิดขึ้นในอนาคตได้อย่างไร	✓			
6	ท่านมีแนวคิดเกี่ยวกับโยบાય หรือแผนงาน การรักษากำลังพลหรือสร้างแรงจูงใจให้กำลังพล ผู้ปฏิบัติงาน ให้ความสำคัญพร้อมที่จะเรียนรู้ พัฒนาตัวเอง มุ่งมั่นดูแลหาในการปฏิบัติงาน มีความพร้อมในการปฏิบัติงานให้หน่วยงาน อย่างคุ้มค่า ยาวนานและมีประสิทธิภาพมากที่สุดอย่างไร	✓			
7	ท่านมีแนวคิดเกี่ยวกับแผนการเตรียมความพร้อมในการเลือกแบบคุณสมบัติของอากาศยาน หรือจัดหาอากาศยาน ให้เหมาะสมกับการใช้งานในปัจจุบันและอนาคต เพื่อสามารถส่งเสริมความปลอดภัยต่อผู้ปฏิบัติงาน ให้ความสำคัญในการปฏิบัติงาน สาธารณภัยในแบบต่างๆ ที่มีรูปแบบแตกต่างกัน รวมถึงแผนงานในการสนับสนุน ในด้านต่างๆ เช่น โยบાયในการซ่อมบำรุงอากาศยาน ให้ความสำคัญพร้อม	✓			<p style="font-size: 1.2em; font-weight: bold;">การเร่งของ ๒ ฝั่ง ดี ตาม ใน กระธีษ ทำ นี้</p>

No	รายการพิจารณา	ความคิดเห็น			ข้อเสนอแนะ
		+1	0	-1	
ส่วนที่ 2 คำถามเกี่ยวกับการปฏิบัติการของหน่วยบังคับคุ้มครองป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย ร่วมกับ กองทัพบกไทย					
แบบสัมภาษณ์ผู้บริหารงานในส่วนของนโยบาย					
7	ในการปฏิบัติการกิจอยู่เสมอหรือการเตรียมพร้อมรับสถานการณ์ที่สามารถเกิดขึ้นได้ตลอดเวลาอย่างไร				✓ ไม่เห็น
8	ท่านมีแนวคิดเกี่ยวกับแผนงาน หรือ นโยบายในการทำงาน ร่วมกับหน่วยงานอื่นๆ ที่ เข้า เข้ามาปฏิบัติงานร่วมกันเมื่อเกิดปัญหาสาธารณภัยอย่างไร เพื่อให้สามารถทำงานร่วมกันได้อย่างมีประสิทธิภาพ และเกิดความปลอดภัยสูงสุด	✓			
9	ท่านมีแนวทาง หรือ นโยบาย การตัดสินใจ การตัดสินใจ สำหรับการสั่งการใช้อากาศยานอย่างไรเพื่อให้ทันต่อเหตุการณ์ มีประสิทธิภาพและมีความปลอดภัยในภารกิจนี้ ๆ อย่างสูงสุด และท่านมีแนวคิดหรือนโยบายอย่างไร สำหรับ สำหรับการใช้อากาศยานเพื่อเตรียมความพร้อมสำหรับรับมือกับสาธารณภัยที่สามารถเกิดขึ้นได้ทุกเมื่อ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ และเกิดความปลอดภัยสูงสุดต่อผู้ปฏิบัติงาน	✓			
10	จากคำถามข้อที่ 9 ท่านมีนโยบาย หรือแนวทาง การปฏิบัติอย่างไรที่จะส่งเสริมให้ผู้ปฏิบัติงานสามารถปฏิบัติการกิจให้ประสบความสำเร็จและมีความปลอดภัยสูงสุดในการทำงาน	✓			
11	ในฐานะที่ท่านเป็นผู้บริหารหน่วยงาน หรือผู้บังคับ หน่วยงานที่ จะ กำกับดูแลผู้ได้บังคับบัญชา หรือ กำลังพลผู้ปฏิบัติงานที่อยู่ในความดูแลรับผิดชอบของท่าน ในการไปปฏิบัติงานอยู่บนความสูงนั้น ท่านมีมุมมอง หรือแนวคิดในการบริหารจัดการให้ ผู้ปฏิบัติงานในแต่ละภารกิจ มีความปลอดภัย และสามารถปฏิบัติการกิจสำเร็จลุล่วงไปได้ด้วยดี ตาม เป้าหมายที่ตั้งเอาไว้หรือไม่	✓			✓ ควรเร่งขง ๖๕๕๖ ดำเนินการในนี้กระชั้น ทำ น

No	รายการพิจารณา	ความคิดเห็น			ข้อเสนอแนะ
		+1	0	-1	
ส่วนที่ 2 คำถามเกี่ยวกับการปฏิบัติการของหน่วยบึงศักดิ์กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย ร่วมกับ กองทัพบกไทย					
แบบสัมภาษณ์ผู้บริหารงานในส่วนของนโยบาย					
12	ท่านมีแนวคิด หรือมีการวางแผนงานในปัจจุบัน รวมถึงในอนาคตที่เกี่ยวข้องกับการเตรียมความพร้อมในการรับมือกับปัญหาสาธารณภัยที่สามารถเกิดขึ้นได้ตลอดเวลา ให้ทันต่อสถานการณ์ ทันต่อเวลา ตลอดจนผู้ปฏิบัติงานมีความพร้อมสูงสุดในการปฏิบัติงานให้อยู่บนพื้นฐานความปลอดภัยอย่างไร	✓			
13	ในการบริหารจัดการหน่วยบึง ด้านการปฏิบัติการใน ส่วนของนโยบายหรือแผนงาน ท่านคิดว่ามีปัจจัยเสี่ยงอะไรบ้างที่ส่งผลกระทบต่อการทำงาน		✓		ควรเริ่มตั้งประโยชน์ในวาระ
14	ท่านเคยมีการกำกับดูแล ติดตามความเสี่ยงของการปฏิบัติงานในแต่ละภารกิจ อย่างไรบ้าง (อาทิ การจัดประชุม หรือ จัดทำรายงาน)			✓	วามที่ถูกต้องแล้วปัจจุบัน?
15	ท่านคิดว่าในปัจจุบันอะไรคือปัจจัยเสี่ยง ในด้านการบริหารจัดการหน่วยบึง รวมทั้งการปฏิบัติการของหน่วยบึงนี้ ที่ควรจะได้รับการปรับปรุงแก้ไข	✓			
แบบสัมภาษณ์ผู้ควบคุมบังคับบัญชา และกำกับดูแล					
1	ท่านมีแนวทางในการวางแผน หรือการบริหารจัดการภายในชุดอย่างไรที่จะทำให้ทีมหรือชุดปฏิบัติการบึง ที่ท่านรับผิดชอบอยู่นั้นสามารถปฏิบัติงานได้ด้วยความปลอดภัย และสามารถตอบสนองต่อความคาดหวังในความเสี่ยงของภารกิจ ทั้งจากสังคม และนโยบายของผู้บริหาร หรือผู้บังคับบัญชาได้		✓		
2	ท่านมีแนวทางในการบริหารจัดการหน่วยบึงอย่างไร ในด้านของความปลอดภัย ในการปฏิบัติงานของชุดปฏิบัติการบึงของท่าน ให้มีความยั่งยืน ตอบสนองต่อภารกิจ และนโยบายของศกกรได้		✓		

No	รายการพิจารณา	ความคิดเห็น			ข้อเสนอแนะ
		+1	0	-1	
ส่วนที่ 2 คำถามเกี่ยวกับการปฏิบัติการของหน่วยงานสังกัดกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย ร่วมกับ กองทัพบกไทย					
แบบสัมภาษณ์ผู้ควบคุมบังคับบัญชา และกำกับดูแล					
3	ท่านมีแนวทางในการตอบสนองต่อนโยบายขององค์กรอย่างไร ในเรื่องของการส่งเสริมความปลอดภัยขององค์กร เพื่อให้ชุดปฏิบัติการที่ท่านกำกับดูแลรับผิดชอบ สามารถปฏิบัติงานอยู่บนความเสี่ยงด้วยความปลอดภัยภายใต้กรอบนโยบายที่องค์กรกำหนด	✓			
4	ท่านมีแนวทางในการบริหารจัดการ เสริมสร้าง และส่งเสริม พัฒนาบุคลากรภายในชุด เพื่อให้มีความชำนาญ ความสามารถในการปฏิบัติงานได้อย่างเต็มขีดความสามารถ มีประสิทธิภาพ โดยอยู่บนพื้นฐานของความปลอดภัยในปัจจุบัน และเพื่อเป็นแนวทางในการรองรับการปฏิบัติการกิจบินให้เกิดความปลอดภัยในอนาคตที่จะเกิดขึ้นอย่างไร	✓			
5	ท่านมีแนวคิดเกี่ยวกับนโยบายขององค์กรที่เกี่ยวกับแผนงานในการรักษากำลังพล รวมทั้งการสร้างแรงจูงใจให้กับกำลังพลผู้ปฏิบัติงานให้มีความตื่นตัวพร้อมที่จะเรียนรู้ และพัฒนาตัวเองมีความมุ่งมั่น อุดสาหกรรมในการปฏิบัติงาน มีความพร้อม และสามารถปฏิบัติงานให้กับหน่วยงานได้อย่างคุ้มค่า ยั่งยืน และมีประสิทธิภาพมากที่สุดอย่างไร	✓			
6	ท่านคิดว่าแบบอากาศยานที่ท่านปฏิบัติงานร่วมอยู่ มีคุณสมบัติเหมาะสมกับการกิจที่ได้รับหรือไม่ และในอนาคตในฐานะผู้บังคับหน่วย หรือผู้ปฏิบัติงาน ท่านคิดว่าควรมีการจัดหาอากาศยานเพิ่มเติมทั้งในแบบเดิมที่มีอยู่ หรือแบบอื่นๆหรือไม่ เพื่อให้เหมาะสมกับการกิจทั้งในปัจจุบัน และอนาคตที่จะสามารถส่งเสริมในเรื่องของความปลอดภัยต่อผู้ปฏิบัติงานและมีความเหมาะสมในการปฏิบัติการกิจ	✓			

No	รายการพิจารณา	ความคิดเห็น			ข้อเสนอแนะ
		+1	0	-1	
ส่วนที่ 2 คำถามเกี่ยวกับการปฏิบัติการของหน่วยบินสังกัดกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย ร่วมกับ กองทัพบกไทย					
แบบสัมภาษณ์ผู้ควบคุมบังคับบัญชา และกำกับดูแล					
7	ท่านมีแนวคิดเกี่ยวกับแผนงานหรือนโยบายขององค์กรอย่างไร ในเรื่องการทำงานร่วมกับหน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องปฏิบัติงานร่วมกัน เพื่อให้สามารถทำงานร่วมกัน ได้อย่างมีประสิทธิภาพ และเกิดความปลอดภัยสูงสุด	✓			
8	ถ้ามีโอกาสท่านมีแนวคิดที่อยากจะนำเสนอไปถึงผู้บริหารในระดับนโยบายขององค์กร เกี่ยวกับการวางแผนรับมือกับสถานการณ์ที่จะเกิดขึ้นรวมถึงการตัดสินใจในการใช้อากาศยานเข้าปฏิบัติงานในการกิจต่างๆ ให้สามารถทันต่อเหตุการณ์ และสามารถปฏิบัติการกิจสำเร็จได้ โดยอยู่บนพื้นฐานของความปลอดภัยหรือไม่ อย่างไร	✓			
9	ท่านมีทัศนคติ แนวคิดในการเป็นผู้นำหน่วยงานหรือผู้บังคับหน่วยงานที่ต้องปฏิบัติงานอยู่บนความเสี่ยงอย่างไร ที่จะทำให้ผู้บังคับบัญชา หรือผู้ปฏิบัติงานมีความปลอดภัยในการปฏิบัติการกิจ และสามารถปฏิบัติการกิจสำเร็จลงไปได้ด้วยดี เพื่อตอบสนองต่อ นโยบายขององค์กรตามเป้าหมายที่ตั้งไว้	✓			
10	ท่านมีแนวคิดหรือการวางแผนงานในปัจจุบัน และในอนาคตอย่างไร เกี่ยวกับการเตรียมความพร้อมในการรับมือกับปัญหาสาธารณภัย ที่สามารถเกิดขึ้นได้ตลอดเวลา ให้ทันต่อสถานการณ์ ทันต่อเวลา ตลอดจนผู้ปฏิบัติมีความพร้อมสูงสุดในการปฏิบัติงาน ให้ประสบความสำเร็จได้โดยอยู่บนพื้นฐานของความปลอดภัย	✓			
11	ท่านคิดว่าในปัจจุบันอะไรคือปัจจัยเสี่ยงหรือข้อบกพร่อง ที่ควรจะได้รับปรับปรุงแก้ไข	✓			
12	ท่านคิดว่างบประมาณในการนำมาบริหารจัดการ ความเสี่ยงของการปฏิบัติงานมีความสำคัญหรือไม่ อย่างไร	✓			

No	รายการพิจารณา	ความคิดเห็น			ข้อเสนอแนะ
		+1	0	-1	
ส่วนที่ 2 คำถามเกี่ยวกับการปฏิบัติการของหน่วยบินสังกัดกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย ร่วมกับ กองทัพบกไทย					
แบบสัมภาษณ์ผู้ควบคุมบังคับบัญชา และกำกับดูแล					
13	ในการปฏิบัติการแต่ละครั้งผู้บังคับบัญชามีการประชุมสรุปความเสี่ยงหรือจัดทำรายงานเพื่อนำไปพัฒนาการบริหารจัดการความเสี่ยงของหน่วยงานหรือไม่อย่างไร	✓			
แบบสัมภาษณ์ผู้ปฏิบัติงาน					
1	ท่านมีความรู้สึกอย่างไรที่ได้เข้าร่วมมีส่วนร่วมในการปฏิบัติการบินของหน่วยบินสังกัดกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยกระทรวงมหาดไทย ร่วมกับ กองทัพบกไทย	✓			
2	ท่านมีการเตรียมตัว หรือมีการเตรียมความพร้อมอย่างไรประสบความสำเร็จ สามารถปฏิบัติการร่วมกับอากาศยานให้ประสบความสำเร็จได้อย่างมีความปลอดภัย	✓			เตรียมตัว กับ เตรียมความพร้อม จำนวน ๑๖
3	ท่านคิดว่าอะไรเป็นผลเสีย หรือผลกระทบต่อตัวท่าน ที่คิดว่าจะได้รับจากการปฏิบัติการของหน่วย บินนี้	✓			
4	ท่านมีแรงบันดาลใจ หรือแรงจูงใจอย่างไร ในการปฏิบัติงานร่วมกับหน่วยบินนี้ ที่ภารกิจของหน่วยในแต่ละครั้งล้วนแล้วแต่ต้องเผชิญกับความ เสี่ยง	✓			
5	ท่านคิดว่าในปัจจุบัน ตัวท่านเองในฐานะที่เป็น ผู้ปฏิบัติงานร่วมกับหน่วยบินนี้ ท่านมีความรู้ ความ เข้าใจในอากาศยานหรือในส่วนที่เกี่ยวข้องกับงานใน หน้าที่ของท่านมากเพียงใดและสำหรับท่าน ท่านคิด ว่าอะไรที่เป็นจุดเด่น จุดด้อยและข้อควรระวังใน การปฏิบัติหน้าที่ร่วมกับหน่วยบิน	✓			

No	รายการพิจารณา	ความคิดเห็น			ข้อเสนอแนะ
		+1	0	-1	
ส่วนที่ 2 คำถามเกี่ยวกับการปฏิบัติการของหน่วยบังคับคุ้มครองป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย ร่วมกับ กองทัพบกไทย					
แบบสัมภาษณ์ผู้ปฏิบัติงาน					
6	ในอนาคตท่านมีแผนการที่จะพัฒนาตนเอง ในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับงานในด้านที่ท่านได้ทำอยู่ หรือในด้านที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยหรือไม่ และอะไรที่ท่านคิดว่าผู้ปฏิบัติหน้าที่ในสังกัดหน่วยบิน กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทยร่วมกับ กองทัพบกไทย ควรที่จะต้องได้รับการศึกษาเพิ่มเติม เพื่อจะเป็นประโยชน์ต่อการปฏิบัติการร่วมกับ หน่วยบิน ได้อย่างมีความปลอดภัย	✓			
7	ท่านคิดว่าอะไรคือปัจจัยหลักที่ทำให้การปฏิบัติการที่ผ่านมามีประสบความสำเร็จ สามารถปฏิบัติการร่วมกับอากาศยานได้อย่างปลอดภัย และอะไรที่เป็นปัจจัยเสี่ยงที่อาจจะส่งผลให้เกิดความไม่ปลอดภัย หรืออาจส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุขึ้นได้ในอนาคต	✓			
8	ในฐานะที่ท่านเป็นผู้ปฏิบัติงานร่วมกับหน่วยบินนี้ ท่านคิดว่าผู้ที่จะมาปฏิบัติงานร่วมกับหน่วยบินนี้ควรที่จะมีพื้นฐานความรู้ และคุณสมบัติอย่างไร รวมไปถึงต้องมีทัศนคติแบบไหน ถึงจะสามารถเข้ามาปฏิบัติงานร่วมกับหน่วยบินนี้ได้ด้วยความปลอดภัย และประสบความสำเร็จในการปฏิบัติการ	✓			
9	ในฐานะที่ท่านเป็นผู้ปฏิบัติงานร่วมกับหน่วยบินนี้ ท่านคิดว่าอะไร เป็นข้อบกพร่องของตัวเอง และเพื่อนร่วมงานที่ปฏิบัติการร่วมกัน ในหน่วยบินนี้ ที่จะต้องได้รับการปรับปรุงแก้ไข หรือต้องได้รับการพัฒนาให้ดียิ่งขึ้น และอะไรคือความสำคัญเร่งด่วนที่ผู้ปฏิบัติงานในหน่วยบินนี้ควรที่จะได้รับการส่งเสริม เพื่อให้ได้รับการพัฒนาหรือมีองค์ความรู้ที่มากขึ้น อันจะส่งผลต่อความสำเร็จ และความปลอดภัยในการปฏิบัติงานของหน่วยบินอย่างยั่งยืนต่อไป	✓			

No	รายการพิจารณา	ความคิดเห็น			ข้อเสนอแนะ
		+1	0	-1	
ส่วนที่ 2 คำถามเกี่ยวกับการปฏิบัติการของหน่วยบินสังกัดกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย ร่วมกับ กองทัพบกไทย					
แบบสัมภาษณ์ผู้ปฏิบัติงาน					
10	ในขณะที่ปฏิบัติงานร่วมกับหน่วยบิน อะไรคือความกังวลมากที่สุด ในขณะที่ท่านกำลังปฏิบัติหน้าที่อยู่ และท่านเองมีวิธีการจัดการหรือวางแผนที่จะรับมือกับสิ่งเหล่านั้นอย่างไร	✓			
11	จากประสบการณ์การทำงาน ความเสี่ยงและจัดลำดับความสำคัญที่เกิดขึ้นในการปฏิบัติการจากมากที่สุดไปข้งน้อยที่สุด	✓			
12	ท่านคิดว่าในปัจจุบันอะไรคือปัจจัยเสี่ยง หรือข้อบกพร่อง ของหน่วยบินนี้ ที่ควรจะได้รับ การปรับปรุงแก้ไข	✓			
13	ในการปฏิบัติการทุกครั้ง ผู้บังคับบัญชามีการประชุมสรุปความเสี่ยงหรือจัดทำรายงานเพื่อนำไปพัฒนาการบริหารจัดการความเสี่ยงของหน่วยงานหรือไม่อย่างไร	✓			
ส่วนที่ 3 ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม					
โปรดให้ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม เกี่ยวกับประเด็นที่น่าสนใจ ในการวิจัย การพัฒนา และการศึกษาเพิ่มเติมในเรื่องที่เกี่ยวข้อง หรือเกี่ยวข้องกับปัจจัยเสี่ยงที่ส่งผลกระทบต่อปฏิบัติการของหน่วยบินสังกัดกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย ร่วมกับกองทัพบกไทย					
<p>รณรงค์ใช้ ดาเข้า ดาที่ ๖ จำเป็น</p> <p>มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี</p>					

ลงนาม
 (**ดร.อรรถพล ม่วงสวัสดิ์**)
 ผู้เชี่ยวชาญประเมินแบบสัมภาษณ์

แบบตรวจสอบคุณภาพของเครื่องมือวิจัยโดยผู้เชี่ยวชาญ

(Index of Item Objective Congruence : IOC)

งานวิจัย เรื่อง ปัจจัยเสี่ยงที่ส่งผลกระทบต่อการบินของหน่วยบินสังกัดกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย
กระทรวงมหาดไทย ร่วมกับกองทัพไทย(Risk Factors Affecting the Flight Operations of the Aviation Unit under the Department of Disaster Prevention
and Mitigation, Ministry of Interior cooperate with Royal Thai Army)

คำชี้แจง สำหรับกรวิจัยครั้งนี้ มีวัตถุประสงค์การวิจัย

(1) เพื่อศึกษาวิเคราะห์ปัจจัยเสี่ยงที่ส่งผลกระทบต่อการบินของหน่วยบินสังกัดกรม
ป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย ร่วมกับกองทัพไทย(2) เพื่อนำเสนอแนวทางการบริหารจัดการลดความเสี่ยงในการปฏิบัติการการบินของหน่วยบิน สังกัดกรม
ป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย ร่วมกับกองทัพไทยเพื่อให้การวิจัยมีความสมบูรณ์ ถูกต้องตามกรอบการดำเนินการและวัตถุประสงค์การวิจัย ผู้วิจัยได้
ออกแบบเครื่องมือในการเก็บข้อมูลจากกลุ่มผู้ให้ข้อมูล 3 กลุ่ม ประกอบด้วย (1) กลุ่มผู้บริหารงานในส่วนของ
นโยบาย (2) กลุ่มผู้ควบคุมบังคับบัญชา และกำกับดูแล (3) กลุ่มผู้ปฏิบัติงาน โดยแบบสัมภาษณ์ แบ่งออกเป็น 3
ส่วน ได้แก่

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้สัมภาษณ์

ส่วนที่ 2 คำถามเกี่ยวกับการปฏิบัติการของหน่วยบินสังกัดกรมป้องกันและ
บรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย ร่วมกับกองทัพไทย

ส่วนที่ 3 ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม

จึงขอความอนุเคราะห์ผู้เชี่ยวชาญได้กรุณาแสดงความเห็นของท่านที่มีต่อแบบสัมภาษณ์ทั้ง 3 กลุ่ม
โดยใช้เครื่องหมาย (✓) ลงในช่องความคิดเห็นของท่าน พร้อมเขียนข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์ในการนำไป
พิจารณาปรับปรุงต่อไป ดังรายละเอียดต่อไปนี้

- +1 หมายถึง ข้อคำถามมีความเหมาะสมสอดคล้องกับวัตถุประสงค์และเนื้อหาการวิจัย
- 0 หมายถึง ไม่แน่ใจว่าข้อคำถามมีความเหมาะสมสอดคล้องกับวัตถุประสงค์และเนื้อหาการวิจัย
- 1 หมายถึง ข้อคำถามไม่มีความเหมาะสมสอดคล้องกับวัตถุประสงค์และเนื้อหาการวิจัย
ควรดำเนินการปรับปรุงแก้ไข

มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี

No	รายการพิจารณา	ความคิดเห็น			ข้อเสนอแนะ
		+1	0	-1	
ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้สัมภาษณ์					
1	ชื่อ- นามสกุล.....	✓			
2	อายุปี	✓			
3	ตำแหน่งงาน	✓			
4	ชื่อหน่วยงาน	✓			
5	หน้าที่ / ความรับผิดชอบ	✓			
6	ประสบการณ์ในการทำงาน	✓			
7	ประสบการณ์ทำงานร่วมกับหน่วยงาน.....ปี	✓			
8	ชั่วโมงบิน ส.ปก.32	✓			
9	ชั่วโมงบินรวม	✓			
10	คุณวุฒิด้านการบิน ส.ปก.,ส.ทบ.	✓			
11	การศึกษาในหลักสูตรขั้นต้นเกี่ยวกับการบิน	✓			
12	หลักสูตรเพิ่มศักยภาพการบิน	✓			
13	หลักสูตรการศึกษาต่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับการบิน ด้านความปลอดภัย หรือการบริหารจัดการ ความเสี่ยง	✓			
14	หลักสูตรที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติการของหน่วย	✓			
15	ประสบการณ์ด้านการประสบอุบัติเหตุ อุบัติการณ์ หรือการรายงานอันตราย	✓			
16	สถานภาพการสมรส		✓		
17	คุณวุฒิการศึกษา	✓			
ส่วนที่ 2 คำานเกี่ยวกับปฏิบัติการของหน่วยงานขึ้นสังกักรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย ร่วมกับ กองทัพไทย					
แบบสัมภาษณ์ผู้บริหารงานในส่วนกองนโยบาย					
1	ท่านมีแนวทางในการวางแผนการบริหารจัดการ หรือ มีแนวคิดเกี่ยวกับนโยบายด้าน ความปลอดภัยในการ ปฏิบัติการของหน่วยงานอย่างไรบ้าง	✓			
2	ท่านมีแนวทางในการวางแผนจัดตั้งองค์กร ที่เกี่ยวข้องในเรื่องของความปลอดภัย ในการปฏิบัติ การการบินให้มีความชัดเจนอย่างไร	✓			

No	รายการพิจารณา	ความคิดเห็น			ข้อเสนอแนะ
		+1	0	-1	
ส่วนที่ 2 คำถามเกี่ยวกับการปฏิบัติการของหน่วยเป็นสังกัดกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย ร่วมกับ กองทัพบกไทย					
แบบสัมภาษณ์ผู้บริหารงานในส่วนของโยนขา					
3	ท่านมีแนวทางในการวางแผนจัดการ หรือมีแนวคิดเกี่ยวกับโยนขาในเรื่องของการส่งเสริมความปลอดภัยของตัวเองหรือสร้างวัฒนธรรมองค์กร ที่ส่งเสริมต่อการปฏิบัติการของหน่วยบินให้มีความปลอดภัย และประสบความสำเร็จในการปฏิบัติงาน อย่างไรบ้าง	✓			
4	ท่านมีแนวทางในการวางแผนการบริหารจัดการในการเสริมสร้างบุคลากรให้มีความชำนาญความสามารถในการปฏิบัติงานให้ปฏิบัติงานได้อย่างเต็มขีดความสามารถและมีประสิทธิภาพโดยอยู่บนพื้นฐานของความปลอดภัยได้อย่างไร	✓			
5	จากคำถามข้อที่ 4 ท่านมีแนวทางในการรองรับการเจริญเติบโตของหน่วยงานองค์กร ที่จะเกิดขึ้นในอนาคตได้อย่างไร	✓			
6	ท่านมีแนวคิดเกี่ยวกับโยนขา หรือแผนงานในการรักษากำลังพลหรือสร้างแรงจูงใจให้กับกำลังพลผู้ปฏิบัติงานให้มีความตื่นตัวพร้อมที่จะเรียนรู้ มีการพัฒนาตัวเอง มีความมุ่งมั่นอุทิศตนในการปฏิบัติงาน มีความพร้อมในการปฏิบัติงานให้กับหน่วยงานได้อย่างคุ้มค่า ยาวนานและมีประสิทธิภาพมากที่สุดได้อย่างไร	✓			
7	ท่านมีแนวคิดเกี่ยวกับแผนการเตรียมความพร้อมในการเลือกแบบคุณสมบัติของอากาศยาน หรือจัดหาอากาศยานให้เหมาะสมกับการบินในปัจจุบันและอนาคต เพื่อสามารถส่งเสริมความปลอดภัยต่อผู้ปฏิบัติงาน ให้มีความเหมาะสมในการปฏิบัติการกิจสาธารณะในรูปแบบต่างๆ ที่มีรูปแบบแตกต่างกัน รวมถึงแผนงานในการสนับสนุน ฝึกอบรมต่างๆ เช่น โยนขาในการซ่อมบำรุงอากาศยาน ให้มีความพร้อม	✓			

No	รายการพิจารณา	ความคิดเห็น			ข้อเสนอแนะ
		+1	0	-1	
ส่วนที่ 2 คำถามเกี่ยวกับการปฏิบัติงานของหน่วยขึ้นสังกัดกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย ร่วมกับ กองทัพบกไทย					
แบบสัมภาษณ์ผู้บริหารงานในส่วนของโยบาย					
7	ในการปฏิบัติงานของผู้เสมอหรือการเตรียมพร้อมรับสถานการณ์ที่สามารถเกิดขึ้นได้ตลอดเวลาอย่างไร	✓			
8	ท่านมีแนวคิดเกี่ยวกับแผนงาน หรือนโยบายในการทำงาน ร่วมกับหน่วยงานอื่นๆ ที่จะต้องเข้ามาปฏิบัติงานร่วมกันเมื่อเกิดปัญหาสาธารณภัยข้ออย่างไร เพื่อให้สามารถทำงานร่วมกันได้อย่างมีประสิทธิภาพ และเกิดความปลอดภัยสูงสุด	✓			
9	ท่านมีแนวทาง หรือนโยบายในการตัดสินใจ สำหรับการส่งรายชื่ออาสาสมัครอย่างไรให้ทันต่อเหตุการณ์ มีประสิทธิภาพและมีความปลอดภัยในการปฏิบัติงาน อย่างสูงสุด และท่านมีแนวคิดหรือนโยบายอย่างไร สำหรับการใช้อาสาสมัครเพื่อเตรียมความพร้อมสำหรับรับมือกับสาธารณภัยที่สามารถเกิดขึ้นได้ทุกเมื่อ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ และเกิดความปลอดภัยสูงสุดต่อผู้ปฏิบัติงาน	✓			
10	จากคำถามข้อที่ 9 ท่านมีนโยบาย หรือแนวทางการปฏิบัติอย่างไรที่จะส่งเสริมให้ผู้ปฏิบัติงานสามารถปฏิบัติงานให้ประสบความสำเร็จและมีความปลอดภัยสูงสุดในการทำงาน	✓			
11	ในฐานะที่ท่านเป็นผู้บริหารหน่วยงาน หรือผู้บังคับบัญชาหน่วยงานที่จะต้องกำกับดูแลผู้ได้บังคับบัญชา หรือกำลังพลผู้ปฏิบัติงานที่อยู่ในความดูแลรับผิดชอบของท่าน ในการไปปฏิบัติงานอยู่บนความเสี่ยงนั้น ท่านมีมุมมอง หรือแนวคิดในการบริหารจัดการให้ผู้ปฏิบัติงานในแต่ละภารกิจ มีความปลอดภัย และสามารถปฏิบัติงานภารกิจสำเร็จลุล่วงไปได้ด้วยดี ตามเป้าหมายที่ตั้งเอาไว้หรือไม่	✓			

No	รายการพิจารณา	ความคิดเห็น			ข้อเสนอแนะ
		+1	0	-1	
ส่วนที่ 2 คำถามเกี่ยวกับการปฏิบัติงานของหน่วยเป็นสังกัดกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย ร่วมกับ กองทัพอากาศ					
แบบสัมภาษณ์ผู้บริหารงานในส่วนกองนโยบาย					
12	ท่านมีแนวคิด หรือมีการวางแผนงานในปัจจุบัน รวมถึงในอนาคตที่เกี่ยวข้องกับการเตรียมความพร้อมในการรับมือกับปัญหาสาธารณภัยที่สามารถเกิดขึ้นได้ตลอดเวลา ให้ทันต่อสถานการณ์ ทันต่อเวลา ตลอดจนผู้ปฏิบัติงานมีความพร้อมสูงสุดในการปฏิบัติงาน ให้อุบัติบนพื้นฐานของความปลอดภัย ใดๆ	✓			
13	ในการบริหารจัดการหน่วยบิน ด้านการปฏิบัติงานในส่วนกองนโยบายหรือแผนงาน ท่านคิดว่ามีปัจจัยเสี่ยงอะไรบ้างที่ส่งผลกระทบต่อการทำงาน	✓			
14	ท่านเคยมีการกำกับดูแล ติดตามความคืบหน้าของการทำงานในแต่ละภารกิจอย่างไรบ้าง (อาทิ การจัดประชุม หรือ จัดทำรายงาน)	✓			
15	ท่านคิดว่าในปัจจุบันอะไรคือปัจจัยเสี่ยง ในด้านของการบริหารจัดการหน่วยบิน รวมทั้งการปฏิบัติงานของหน่วยบินนี้ ที่ควรจะได้รับปรับปรุงแก้ไข	✓			
แบบสัมภาษณ์ผู้ควบคุมบังคับบัญชา และกำกับดูแล					
1	ท่านมีแนวทางในการวางแผน หรือการบริหารจัดการภายในชุดอย่างไรที่จะทำให้ทีมหรือชุดปฏิบัติการบินที่ท่านรับผิดชอบอยู่นั้นสามารถปฏิบัติงานได้ด้วยความปลอดภัย และสามารถตอบสนองต่อความคาดหวังในความสำเร็จของภารกิจ ทั้งจากสังคม และนโยบายของผู้บริหาร หรือผู้บังคับบัญชาได้	✓			
2	ท่านมีแนวทางในการบริหารจัดการหน่วยบินอย่างไร ในด้านของความปลอดภัย ในการปฏิบัติงานของชุดปฏิบัติการบินของท่าน ให้ความสำคัญ ยึดมั่น ตอบสนองต่อภารกิจ และนโยบายองค์กรได้	✓			

No	รายการพิจารณา	ความคิดเห็น			ข้อเสนอแนะ
		+1	0	-1	
ส่วนที่ 2 คำถามเกี่ยวกับกรปฏิบัติการของหน่วยเป็นสังักกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย ร่วมกับ กองทัพบกไทย					
แบบสัมภาษณ์ผู้ควบคุมวังลับปัญหา และกำกับดูแล					
3	ท่านมีแนวทางในการตอบสนองต่อนโยบายขององค์กรอย่างไร ในเรื่องของการส่งเสริมความปลอดภัยขององค์กร เพื่อให้ชุดปฏิบัติการบินที่ท่านกำกับดูแลรับผิดชอบ สามารถปฏิบัติงานอยู่ความปลอดภัยด้วยความปลอดภัยภายใต้กรอบนโยบายที่องค์กรกำหนด	✓			
4	ท่านมีแนวทางในการบริหารจัดการ เสริมสร้าง และส่งเสริม พัฒนาบุคลากรภายในชุด เพื่อให้มีความชำนาญ ความสามารถในการปฏิบัติงานได้อย่างเต็มขีดความสามารถ มีประสิทธิภาพ โดยอยู่บนพื้นฐานของความปลอดภัยในปัจจุบัน และเพื่อเป็นแนวทางในการรองรับการปฏิบัติการบินให้เกิดความปลอดภัยในอนาคตที่จะเกิดขึ้นอย่างไร	✓			
5	ท่านมีแนวคิดเกี่ยวกับ นโยบายขององค์กรที่เกี่ยวกับแผนงานในการรักษากำลังพล รวมทั้งการสร้างแรงจูงใจให้กับกำลังพลผู้ปฏิบัติงานให้มีความตื่นตัวพร้อมที่จะเรียนรู้ และพัฒนาตัวเองมีความมุ่งมั่นอุทิศสภาระในการปฏิบัติงาน มีความพร้อม และสามารถปฏิบัติงานให้กับหน่วยงานได้อย่างคุ้มค่า ยั่งยืน และมีประสิทธิภาพมากที่สุดอย่างไร	✓			
6	ท่านคิดว่าแบบอากาศยานที่ท่านปฏิบัติงานร่วมอยู่ด้วย มีคุณสมบัติที่เหมาะสมกับการกิจที่ได้รับหรือไม่ และในอนาคตในฐานะผู้บังคับหน่วย หรือผู้ปฏิบัติงาน ท่านคิดว่าควรมีการจัดหาอากาศยานเพิ่มเติมทั้งในแบบเดิมที่มีอยู่ หรือแบบอื่นๆหรือไม่ เพื่อที่จะให้เหมาะสมกับการกิจทั้งในปัจจุบัน และอนาคตที่จะสามารถส่งเสริมในเรื่องของความปลอดภัยต่อผู้ปฏิบัติงานและมีความเหมาะสมในการปฏิบัติการกิจ	✓			

No	รายการพิจารณา	ความคิดเห็น			ข้อเสนอแนะ
		+1	0	-1	
ส่วนที่ 2 คำถามเกี่ยวกับการปฏิบัติภารกิจของหน่วยบินสังกัดกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย ร่วมกับ กองทัพอากาศไทย					
แบบสัมภาษณ์ผู้ควบคุมบังคับบัญชา และกำกับดูแล					
7	ท่านมีแนวคิดเกี่ยวกับแผนงานหรือนโยบายองค์กรอย่างไร ในเรื่องของการทำงานร่วมกับหน่วยงานอื่นๆ ที่จะต้องมาปฏิบัติงานร่วมกัน เพื่อให้สามารถทำงานร่วมกันได้อย่างมีประสิทธิภาพ และเกิดความปลอดภัยสูงสุด	✓			
8	ถ้ามีโอกาสท่านมีแนวคิดที่อยากจะนำเสนอไปถึงผู้บริหารในระดับนโยบายองค์กร เกี่ยวกับการวางแผนรับมือกับสถานการณ์ที่จะเกิดขึ้นรวมถึงการตัดสินใจในการจัดหาสถานเข้าปฏิบัติงานในภารกิจต่างๆ ให้สามารถทันต่อเหตุการณ์ และสามารถปฏิบัติภารกิจสำเร็จได้ โดยอยู่บนพื้นฐานของความปลอดภัยหรือไม่ อย่างไร	✓			
9	ท่านมีทัศนคติ แนวคิดในการเป็นผู้ดูแลหน่วยงานหรือผู้บังคับหน่วยงานที่ต้องปฏิบัติงานอยู่บนความเสี่ยงอย่างไร ที่จะทำให้ผู้ได้บังคับบัญชา หรือผู้ปฏิบัติงานมีความปลอดภัยในการปฏิบัติภารกิจ และสามารถปฏิบัติภารกิจสำเร็จลงได้ไปด้วยดี เพื่อตอบสนองก่อนนโยบายองค์กรตามเป้าหมายที่ตั้งไว้	✓			
10	ท่านมีแนวคิดหรือการวางแผนงานในปัจจุบัน และในอนาคตอย่างไร เกี่ยวกับการเตรียมความพร้อมในการรับมือกับปัญหาสาธารณภัย ที่สามารถเกิดขึ้นได้ตลอดเวลา ให้ทันต่อสถานการณ์ ทันต่อเวลา ตลอดจนผู้ปฏิบัติงานมีความพร้อมสูงสุดในการปฏิบัติงาน ให้ประสบความสำเร็จได้โดยอยู่บนพื้นฐานของความปลอดภัย	✓			
11	ท่านคิดว่าในปัจจุบันอะไรคือปัจจัยเสี่ยง หรือข้อบกพร่อง ที่ควรจะได้รับการปรับปรุงแก้ไข	✓			
12	ท่านคิดว่างบประมาณในการนำผู้บริหารจัดการ ความเสี่ยงของการปฏิบัติงานมีความสำคัญหรือไม่ อย่างไร	✓			

No	รายการพิจารณา	ความคิดเห็น			ข้อเสนอแนะ
		+1	0	-1	
ส่วนที่ 2 คำถามเกี่ยวกับการปฏิบัติการของหน่วยบินสังกัดกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย ร่วมกับ กองทัพบกไทย					
แบบสัมภาษณ์ผู้ควบคุมบังคับบัญชา และกำกับดูแล					
13	ในการปฏิบัติการแต่ละครั้งผู้บังคับบัญชามีการประชุมสรุปความเสี่ยงหรือจัดทำรายงานเพื่อนำไปพัฒนาการบริหารจัดการความเสี่ยง ของหน่วยงานหรือไม่อย่างไร	✓			
แบบสัมภาษณ์ผู้ปฏิบัติงาน					
1	ท่านมีความรู้สึกร่างไรที่ได้เข้ามามีส่วนร่วมในการปฏิบัติการของหน่วยบินสังกัดกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยกระทรวงมหาดไทย ร่วมกับ กองทัพบกไทย	✓			
2	ท่านมีการเตรียมตัว หรือมีการเตรียมความพร้อมอย่างไรประสบความสำเร็จ สามารถปฏิบัติการร่วมกับอากาศยานให้ประสบความสำเร็จ ได้อย่างมีความปลอดภัย	✓			
3	ท่านคิดว่าอะไรเป็นผลเสีย หรือผลกระทบต่อตัวท่านเองที่คิดว่าจะได้รับจากการปฏิบัติการของหน่วยบินนี้	✓			
4	ท่านมีแรงบันดาลใจ หรือแรงจูงใจอย่างไร ในการปฏิบัติงานร่วมกับหน่วยบินนี้ ทั้งๆ ที่ภารกิจของหน่วยในแต่ละครั้งล้วนแล้วแต่ต้องเผชิญกับความเสี่ง	✓			
5	ท่านคิดว่าในปัจจุบัน ตัวท่านเองในฐานะที่เป็นผู้ปฏิบัติงานร่วมกับหน่วยบินนี้ ท่านมีความรู้ ความเข้าใจในอากาศยานหรือในส่วนที่เกี่ยวข้องกับงาน ในหน้าที่ของท่านมากเพียงใดและสำหรับท่าน ท่านคิดว่าอะไรที่เป็นจุดเด่น จุดด้อยและข้อควรระวังในการปฏิบัติหน้าที่ร่วมกับหน่วยบิน	✓			

No	รายการพิจารณา	ความคิดเห็น			ข้อเสนอแนะ
		+1	0	-1	
ส่วนที่ 2 คำถามเกี่ยวกับประสิทธิภาพของหน่วยบินสังกัดกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย ร่วมกับ กองทัพอากาศไทย					
แบบสัมภาษณ์ผู้ปฏิบัติงาน					
6	ในอนาคตท่านมีแผนการที่จะพัฒนาตนเอง ในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับงานในด้านที่ท่านได้ทำอยู่ หรือในด้านที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยหรือไม่ และอะไรที่ท่านคิดว่าผู้ปฏิบัติงานในสังกัดหน่วยบิน กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย ร่วมกับ กองทัพอากาศ ควรที่จะต้องได้รับการศึกษาเพิ่มเติม เพื่อจะเป็นประโยชน์ต่อการปฏิบัติงานร่วมกับ หน่วยบิน ได้อย่างมีความปลอดภัย	✓			
7	ท่านคิดว่าอะไรคือปัจจัยหลักที่ทำให้การปฏิบัติการที่ผ่านมามีประสบความสำเร็จ สามารถปฏิบัติการร่วมกับอากาศยาน ได้ด้วยความปลอดภัย และอะไรที่เป็นปัจจัยเสี่ยงที่อาจจะส่งผลให้เกิดความไม่ปลอดภัย หรืออาจส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุขึ้นได้ในอนาคต	✓			
8	ในฐานะที่ท่านเป็นผู้ปฏิบัติงานร่วมกับหน่วยบินนี้ ท่านคิดว่าผู้ที่จะมาปฏิบัติงานร่วมกับหน่วยบินนี้ควรที่จะมีพื้นฐานความรู้ และคุณสมบัติอย่างไร รวมไปถึงต้องมีทัศนคติแบบไหน ถึงจะสามารถเข้ามาปฏิบัติงานร่วมกับหน่วยบินนี้ได้อย่างมีความปลอดภัย และประสบความสำเร็จในการปฏิบัติการ	✓			
9	ในฐานะที่ท่านเป็นผู้ปฏิบัติงานร่วมกับหน่วยบินนี้ ท่านคิดว่าอะไร เป็นข้อบกพร่องของตัวเอง และเพื่อนร่วมงานที่ปฏิบัติการ ร่วมกันในหน่วยบินนี้ ที่จะต้องได้รับการปรับปรุงแก้ไข หรือต้องได้รับการพัฒนาให้ดียิ่งขึ้น และอะไรคือความสำคัญเร่งด่วนที่ผู้ปฏิบัติงานในหน่วยบินนี้ควรที่จะได้รับการส่งเสริม เพื่อให้ได้รับการพัฒนาหรือมีองค์ความรู้ที่มากขึ้น อันจะส่งผลต่อความสำเร็จ และความปลอดภัยในการปฏิบัติงานของหน่วยบินอย่างต่อเนื่องต่อไป	✓			

No	รายการพิจารณา	ความคิดเห็น			ข้อเสนอแนะ
		+1	0	-1	
ส่วนที่ 2 คำถามเกี่ยวกับการปฏิบัติงานของหน่วยบินสังกัดกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย ร่วมกับ กองทัพบกไทย					
แบบสัมภาษณ์ผู้ปฏิบัติงาน					
10	ในขณะที่ปฏิบัติงานร่วมกับหน่วยบิน อะไรคือความกังวลมากที่สุด ในขณะที่ท่านกำลังปฏิบัติหน้าที่อยู่ และท่านเองมีวิธีการจัดการหรือวางแผนที่จะรับมือกับสิ่งเหล่านั้นอย่างไร	✓			
11	จากประสบการณ์การทำงาน จงระบุความเสี่ยงและจัดลำดับความสำคัญที่เกิดขึ้นในการปฏิบัติงานจากมากที่สุดไปยังน้อยที่สุด	✓			
12	ท่านคิดว่าในปัจจุบันอะไรคือปัจจัยเสี่ยง หรือข้อบกพร่อง ของหน่วยบินนี้ ที่ควรจะได้รับการปรับปรุงแก้ไข	✓			
13	ในการปฏิบัติงานทุกครั้ง ผู้บังคับบัญชามีการประชุมสรุปความเสี่ยงหรือจัดทำรายงานเพื่อนำไปพัฒนาการบริหารจัดการความเสี่ยงของหน่วยงานหรือไม่อย่างไร	✓			
ส่วนที่ 3 ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม โปรดให้ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม เกี่ยวกับประเด็นที่น่าสนใจ ในการวิจัย การพัฒนา และการศึกษาเพิ่มเติมในเรื่องที่เกี่ยวข้อง หรือ เกี่ยวเนื่องกับปัจจัยเสี่ยงที่ส่งผลกระทบต่อปฏิบัติการการบิน ของหน่วยบินสังกัดกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย ร่วมกับกองทัพบกไทย					
<p style="text-align: center;"> <i>หาวิธีของแผนแม่บทฯ มีจุดบอดที่ควร ทบทวน คัดค้าน จากจุดบอดของ หน่วยบินฯ มีบทที่ใด ควรดัดแปลง การแก้ไข และควรทำ MS มีบทฯ หรือ สิ่งอื่นใดของ อากาศยานและอื่น ๆ หรือ: มีบทฯ ของ อากาศ และ มีจุดบอด หรือ เสถียรภาพ หรือ อื่นๆ</i> </p>					

๒๕๖๕
 มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลธัญบุรี
 ลงนาม *พรวิทย์*
 ผู้เชี่ยวชาญประเมินแบบสัมภาษณ์



ภาคผนวก ค

ตัวอย่างแบบสัมภาษณ์เชิงลึก

มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี



แบบสัมภาษณ์ในส่วนของผู้บังคับบัญชา/หัวหน้าชุดปฏิบัติการ

เรื่อง ปัจจัยเสี่ยงที่ส่งผลกระทบต่อการปฏิบัติการการบิน ของหน่วยบินสังกัดกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย ร่วมกับกองทัพบกไทย

(Risk Factors Affecting the Flight Operations of the Aviation Unit under the Department of Disaster Prevention and Mitigation, Ministry of Interior cooperate with Royal Thai Army)

ชื่อผู้วิจัย : ร้อยโท กิตตินันต์ กันทพนม

หลักสูตรและสถาบัน : การจัดการมหาบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการการบิน สถาบันการบินพลเรือน

อาจารย์ที่ปรึกษาหลักการทำงานวิจัย : อ.ดร.วราภรณ์ เต็มแก้ว

อาจารย์ที่ปรึกษาร่วมการทำงานวิจัย : พลอากาศตรี อนันต์ชัย ทองเจริญ

คำชี้แจง

สำหรับการทำงานวิจัย เรื่อง ปัจจัยเสี่ยงที่ส่งผลกระทบต่อการปฏิบัติการการบิน ของหน่วยบินสังกัดกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย ร่วมกับกองทัพบกไทย ผู้วิจัยได้ทำการศึกษาเอกสาร ทฤษฎี ข้อมูล รวมถึงงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้ได้กรอบแนวคิดการทำงานวิจัยและประเด็นต่างๆ ในการ สัมภาษณ์เชิงลึกเพื่อเป็นข้อมูลในการวิเคราะห์ปัจจัยเสี่ยงในต่าง ๆ จากการปฏิบัติการการบินของหน่วยบินสังกัด กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย ร่วมกับกองทัพบกไทย เพื่อให้การทำงานวิจัยครั้งนี้เกิด ความสมบูรณ์ครบถ้วน โดยแบบสัมภาษณ์เชิงลึกประกอบด้วย 3 ส่วน ดังนี้

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้สัมภาษณ์

ส่วนที่ 2 คำถามเกี่ยวกับการปฏิบัติการกิจของหน่วยบินสังกัดกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย ร่วมกับกองทัพบกไทย

ส่วนที่ 3 ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้สัมภาษณ์

ชื่อ-นามสกุล ผู้ให้สัมภาษณ์ อายุ ปี

ตำแหน่งงาน

ชื่อหน่วยงาน.....

หน้าที่ / ความรับผิดชอบ

ประสบการณ์ในการทำงานปี

ประสบการณ์ทำงานร่วมกับหน่วยบิน.....ปี

ชั่วโมงบิน ส.ปก.32 ชั่วโมงบิน

ชั่วโมงบินรวม ชั่วโมงบิน

คุณวุฒิด้านการบิน ส.ปก. ,ส.ทบ.

การศึกษาในหลักสูตรด้านนิตการบิน

หลักสูตรเพิ่มศักยภาพการบิน

หลักสูตรการศึกษาต่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับการบิน ด้านความปลอดภัย หรือการบริหารจัดการความเสี่ยง

.....

หลักสูตรที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติการของหน่วย

ประสบการณ์ด้านการประสบอุบัติเหตุ อุบัติการณ์ หรือการรายงานอันตราย

สถานภาพการสมรส

คุณวุฒิการศึกษา

วันที่สัมภาษณ์

สถานที่/ช่องทางในการสัมภาษณ์

เริ่มสัมภาษณ์เวลา.....

มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี

ส่วนที่ 2 คำถามเกี่ยวกับการปฏิบัติการของหน่วยบินสังกัดกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย
กระทรวงมหาดไทย ร่วมกับกองทัพไทย (ในส่วนผู้ให้ข้อมูลเชิงลึก) จำนวน 12 คำถาม ดังนี้

คำถามที่ 1 ท่านมีแนวทางในการวางแผน หรือการบริหารจัดการภายในชุดอย่างไร ที่จะทำให้ทีมหรือชุดปฏิบัติการบินที่ท่านรับผิดชอบอยู่นั้น สามารถปฏิบัติงานได้ด้วยความปลอดภัย และสามารถตอบสนองต่อความคาดหวังในความสำเร็จของภารกิจ ทั้งจากสังคม และนโยบายของผู้บริหาร หรือผู้บังคับบัญชาได้

.....

.....

.....

.....

.....

คำถามที่ 2 ท่านมีแนวทางในการบริหารจัดการหน่วยบินอย่างไร ในด้านของความปลอดภัย ในการปฏิบัติงานของชุดปฏิบัติการบินของท่าน ให้มีความยั่งยืน ตอบสนองต่อภารกิจ และนโยบายองค์กรได้

.....

.....

.....

.....

.....

คำถามที่ 3 ท่านมีแนวทางในการตอบสนองต่อนโยบายขององค์กรอย่างไร ในเรื่องของการส่งเสริมความปลอดภัยขององค์กร เพื่อให้ชุดปฏิบัติการบินที่ท่านกำกับดูแลรับผิดชอบ สามารถปฏิบัติงานอยู่บนความเสี่ยง ได้ด้วยความปลอดภัย ภายใต้กรอบนโยบายที่องค์กรกำหนด

.....

.....

.....

.....

.....

คำถามที่ 4 ท่านมีแนวทางในการบริหารจัดการ เสริมสร้าง และส่งเสริม พัฒนาบุคลากรภายในชุด เพื่อให้มีความชำนาญ ความสามารถในการปฏิบัติงานได้อย่างเต็มขีดความสามารถ และมีประสิทธิภาพ โดยอยู่บนพื้นฐานของความปลอดภัยในปัจจุบัน และเพื่อเป็นแนวทางในการรองรับการปฏิบัติภารกิจบินให้เกิดความปลอดภัยในอนาคตที่จะเกิดขึ้นอย่างไร

.....

.....

.....

คำถามที่ 5 ท่านมีแนวคิดเกี่ยวกับนโยบายขององค์กรที่เกี่ยวกับแผนงานในการรักษากำลังพล รวมทั้งการสร้างแรงจูงใจให้กับกำลังพลผู้ปฏิบัติงานให้มีความตื่นตัว พร้อมที่จะเรียนรู้ และพัฒนาตัวเอง มีความมุ่งมั่นอุทิศสาหะในการปฏิบัติงาน มีความพร้อม และสามารถอยู่ปฏิบัติงานให้กับหน่วยงาน ได้อย่างคุ้มค่า ยาวนาน ยั่งยืน และมีประสิทธิภาพมากที่สุดอย่างไร

.....

.....

.....

คำถามที่ 6 ท่านคิดว่าแบบอากาศยานที่ท่านปฏิบัติงานร่วมอยู่ด้วย มีคุณสมบัติที่เหมาะสมกับการกิจที่ได้รับหรือไม่ และในอนาคตในฐานะผู้บังคับหน่วย หรือผู้ปฏิบัติงาน ท่านคิดว่าควรมีการจัดหาอากาศยานเพิ่มเติมทั้งในแบบเดิมที่มีอยู่ หรือแบบอื่นๆหรือไม่ เพื่อที่จะให้เหมาะสมกับการกิจทั้งในปัจจุบัน และอนาคต ที่จะสามารถส่งเสริมในเรื่องของความปลอดภัยต่อผู้ปฏิบัติงาน และมีความเหมาะสมในการปฏิบัติภารกิจ

.....

.....

.....

คำถามที่ 7 ท่านมีแนวคิดเกี่ยวกับแผนงานหรือนโยบายขององค์กรอย่างไร ในเรื่องของการทำงานร่วมกับหน่วยงานอื่นๆ ที่จะต้องมาปฏิบัติงานร่วมกัน เพื่อให้สามารถทำงานร่วมกันได้อย่างมีประสิทธิภาพ และเกิดความปลอดภัยสูงสุด

.....

.....

.....

คำถามที่ 8 ถ้ามีโอกาสท่านมีแนวคิดที่อยากจะนำเสนอไปถึงผู้บริหารในระดับนโยบายองค์กร เกี่ยวกับการวางแผนรับมือกับสถานการณ์ที่จะเกิดขึ้น รวมถึงการตัดสินใจในการใช้อากาศยานเข้าปฏิบัติงานในภารกิจต่างๆ ให้สามารถทันต่อเหตุการณ์ และสามารถปฏิบัติภารกิจสำเร็จได้โดยอยู่บนพื้นฐานของความปลอดภัยหรือไม่ อย่างไร

.....

.....

.....

คำถามที่ 9 ท่านมีทัศนคติ แนวคิดในการเป็นผู้ดูแลหน่วยงาน หรือผู้บังคับหน่วยงานที่ต้องปฏิบัติงานอยู่บนความเสี่ยงอย่างไร ที่จะทำให้ผู้ได้บังคับบัญชา หรือผู้ปฏิบัติงานมีความปลอดภัยในการปฏิบัติภารกิจ และสามารถปฏิบัติภารกิจสำเร็จลุล่วงไปด้วยดี เพื่อตอบสนองต่อนโยบายองค์กรตามเป้าหมายที่ตั้งเอาไว้

.....

.....

.....

คำถามที่ 10 ท่านมีแนวคิดหรือการวางแผนงานในปัจจุบัน และในอนาคตอย่างไร เกี่ยวกับการเตรียมความพร้อมในการรับมือกับปัญหาสาธารณภัย ที่สามารถเกิดขึ้นได้ตลอดเวลา ให้ทันต่อสถานการณ์ทันต่อเวลา ตลอดจนผู้ปฏิบัติมีความพร้อมสูงสุดในการปฏิบัติงานให้ประสบความสำเร็จได้ โดยอยู่บนพื้นฐานของความปลอดภัย

.....

.....

.....

คำถามที่ 11 ท่านคิดว่าในปัจจุบันอะไรคือปัจจัยเสี่ยง หรือข้อบกพร่องที่ควรจะต้องได้รับการปรับปรุงแก้ไข

.....

.....

.....

.....

คำถามที่ 12 ท่านคิดว่างบประมาณในการนำมาบริหารจัดการความเสี่ยงของการปฏิบัติงานมีความสำคัญหรือไม่อย่างไร

.....

.....

.....

คำถามที่ 13 ในการปฏิบัติภารกิจแต่ละครั้ง ผู้บังคับบัญชามีการประชุมสรุปความเสี่ยง หรือจัดทำรายงานเพื่อนำไปพัฒนาการบริหารจัดการความเสี่ยงของหน่วยงานหรือไม่อย่างไร

.....

.....

.....

ส่วนที่ 3 ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม

โปรดให้ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม เกี่ยวกับประเด็นที่น่าสนใจ ในการวิจัย การพัฒนา และการศึกษาเพิ่มเติมในเรื่องที่เกี่ยวข้อง หรือเกี่ยวเนื่องกับปัจจัยเสี่ยงที่ส่งผลต่อการปฏิบัติการกิจบิน ของหน่วยบินสังกัดกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย ร่วมกับกองทัพบกไทย

.....

.....

.....

.....

.....

.....

ขอขอบพระคุณเป็นอย่างสูงมา ณ โอกาสนี้
 ร้อยโท กิตตินันต์ กันตพนม
 นักบิน หมวดบิน โจมตี กองร้อยบินปีกหมุน โจมตี
 กองพันบินที่ 41 กรมบิน ศูนย์การบินทหารบก
 ช่วยราชการ กรมการขนส่งทหารบก
 ปฏิบัติหน้าที่ นักบินเฮลิคอปเตอร์
 การป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย แบบ 32 (ส.ปก.32)
 นักศึกษาหลักสูตรการจัดการมหาบัณฑิต
 สาขาวิชา การจัดการการบิน สถาบันการบินพลเรือน



แบบสัมภาษณ์ผู้บริหารงานในส่วนนโยบาย

เรื่อง ปัจจัยเสี่ยงที่ส่งผลกระทบต่อการปฏิบัติการการบิน ของหน่วยบินสังกัดกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย ร่วมกับกองทัพบกไทย

(Risk Factors Affecting the Flight Operations of the Aviation Unit under the Department of Disaster Prevention and Mitigation, Ministry of Interior cooperate with Royal Thai Army)

ชื่อผู้วิจัย : ร้อยโท กิตตินันต์ กันทพนม

หลักสูตรและสถาบัน : การจัดการมหัศจรรย์ สาขาวิชาการจัดการการบิน สถาบันการบินพลเรือน

อาจารย์ที่ปรึกษาหลักการทำงานวิจัย: อ.ดร.วราภรณ์ เต็มแก้ว

อาจารย์ที่ปรึกษาร่วมการทำงานวิจัย : พลอากาศตรี อนันต์ชัย ทองเจริญ

คำชี้แจง

สำหรับการทำงานวิจัย เรื่อง ปัจจัยเสี่ยงที่ส่งผลกระทบต่อการปฏิบัติการการบิน ของหน่วยบินสังกัดกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย ร่วมกับกองทัพบกไทย ผู้วิจัยได้ทำการศึกษาเอกสาร ทฤษฎี ข้อมูล รวมถึงงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้ได้กรอบแนวคิดการทำงานวิจัยและประเด็นต่างๆ ในการ สัมภาษณ์เชิงลึกเพื่อเป็นข้อมูลในการวิเคราะห์ปัจจัยเสี่ยงในต่าง ๆ จากการปฏิบัติการการบินของหน่วยบินสังกัด กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย ร่วมกับกองทัพบกไทย เพื่อให้การทำงานวิจัยครั้งนี้เกิด ความสมบูรณ์ครบถ้วน โดยแบบสัมภาษณ์เชิงลึกประกอบด้วย 3 ส่วน ดังนี้

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้สัมภาษณ์

ส่วนที่ 2 คำถามเกี่ยวกับการปฏิบัติการของหน่วยบินสังกัดกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย ร่วมกับกองทัพบกไทย

ส่วนที่ 3 ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้สัมภาษณ์

ชื่อ-นามสกุล ผู้ให้สัมภาษณ์ อายุ ปี

ตำแหน่งงาน

ชื่อหน่วยงาน

หน้าที่ / ความรับผิดชอบ

ประสบการณ์ในการทำงานปี

ประสบการณ์ทำงานร่วมกับหน่วยบิน.....ปี

ชั่วโมงบินรวม ชั่วโมงบิน

คุณวุฒิด้านการบิน

การศึกษาในหลักสูตรด้านนิตการบิน

หลักสูตรเพิ่มศักย์การบิน

หลักสูตรการศึกษาต่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับการบิน ด้านความปลอดภัย หรือการบริหารจัดการ
ความเสี่ยง

หลักสูตรที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติการด้านการบรรเทาสาธารณภัย

ประสบการณ์ด้านการประสบอุบัติเหตุ อุบัติการณ์ หรือการรายงานอันตราย

คุณวุฒิการศึกษา

วันที่สัมภาษณ์

สถานที่/ช่องทางในการสัมภาษณ์

เริ่มสัมภาษณ์เวลา.....

มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี

ส่วนที่ 2 คำถามเกี่ยวกับการปฏิบัติการของหน่วยบินสังกัดกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย
กระทรวงมหาดไทย ร่วมกับกองทัพไทย (ในส่วนผู้ให้ข้อมูลเชิงลึก) จำนวน 15 คำถาม ดังนี้

คำถามที่ 1 ท่านมีแนวทางในการวางแผนการบริหารจัดการ หรือมีแนวคิดเกี่ยวกับนโยบายด้าน
ความปลอดภัยในการปฏิบัติการบินของหน่วยบินอย่างไรบ้าง

.....

.....

.....

.....

.....

คำถามที่ 2 ท่านมีแนวทางในการวางแผนบริหารจัดการองค์กร ที่เกี่ยวข้องในเรื่องของความปลอดภัย ใน
การปฏิบัติการบิน ให้มีความยั่งยืนอย่างไร

.....

.....

.....

.....

.....

คำถามที่ 3 ท่านมีแนวทางในการวางแผนการบริหารจัดการ หรือมีแนวคิดเกี่ยวกับนโยบาย ในเรื่องของการ
ส่งเสริมความปลอดภัยภายในองค์กร หรือการสร้างวัฒนธรรมองค์กร ที่ส่งเสริมต่อการ
ปฏิบัติการบิน ของหน่วยบินให้มีความปลอดภัย และประสบความสำเร็จ ในการปฏิบัติงาน
อย่างไรบ้าง

.....

.....

.....

.....

.....

คำถามที่ 4 ท่านมีแนวทางในการวางแผนการบริหารจัดการ ด้านการเสริมสร้างบุคลากรให้มีความชำนาญ ความสามารถในการปฏิบัติงาน เพื่อให้สามารถปฏิบัติงานได้อย่างเต็มขีดความสามารถ และมีประสิทธิภาพ โดยอยู่บนพื้นฐานของความปลอดภัยได้อย่างไร

.....

.....

.....

.....

คำถามที่ 5 ท่านมีแนวคิดเกี่ยวกับนโยบาย หรือแผนงานในการรักษากำลังพล หรือการสร้างแรงจูงใจให้กับกำลังพลผู้ปฏิบัติงาน ให้มีความตื่นตัว พร้อมทั้งจะเรียนรู้ มีการพัฒนาตัวเอง มีความมุ่งมั่นอุทิศสาหะในการปฏิบัติงาน มีความพร้อมในการปฏิบัติงานให้กับหน่วยงานได้อย่างคุ้มค่า ยาวนาน และมีประสิทธิภาพมากที่สุดอย่างไร

.....

.....

.....

.....

คำถามที่ 6 ท่านมีแนวคิดเกี่ยวกับการเลือกแบบคุณสมบัติของอากาศยาน หรือการวางแผนในการจัดหาอากาศยานให้มีความเหมาะสมกับภารกิจ ในด้านการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย ในสถานการณ์ปัจจุบัน และในอนาคตอย่างไร เพื่อให้สามารถส่งเสริมความปลอดภัยต่อผู้ปฏิบัติงาน และมีความเหมาะสมในการปฏิบัติภารกิจต่าง ๆ ที่มีรูปแบบของภารกิจที่แตกต่างกัน

.....

.....

.....

.....

คำถามที่ 7 จากคำถามที่ 6 ท่านมีแนวคิด หรือนโยบายเกี่ยวกับแผนงานในการสนับสนุนในด้าน การซ่อมบำรุงอากาศยานให้มีความพร้อมในการปฏิบัติการกิจอยู่เสมอ เพื่อให้มีความพร้อมในการรับภารกิจ ในสถานการณ์ต่างๆ ที่สามารถเกิดขึ้นได้ตลอดเวลา อย่างไร

.....

.....

.....

.....

.....

คำถามที่ 8 ท่านมีแนวคิดเกี่ยวกับแผนงาน หรือนโยบายในการทำงานร่วมกับหน่วยงานอื่นๆ ที่จะต้องเข้ามาปฏิบัติงานร่วมกัน เมื่อเกิดปัญหาสาธารณภัยอย่างไร เพื่อให้สามารถทำงานร่วมกันได้อย่างมีประสิทธิภาพ และเกิดความปลอดภัยสูงสุด

.....

.....

.....

.....

.....

คำถามที่ 9 ท่านมีแนวทาง หรือนโยบายในการตัดสินใจ สำหรับการสั่งการใช้อากาศยานอย่างไร เพื่อให้ทันต่อเหตุการณ์ มีประสิทธิภาพ และมีความปลอดภัยในการกิจต่างๆ เหล่านั้น ได้อย่างสูงสุด

.....

.....

.....

.....

.....

คำถามที่ 10 จากคำถามข้อที่ 9 ท่านมีนโยบาย หรือแนวทางการปฏิบัติอย่างไร ที่จะส่งเสริมให้ผู้ปฏิบัติงานสามารถปฏิบัติการกิจให้ประสบความสำเร็จ และมีความปลอดภัยสูงสุดในการทำงาน ที่อยู่ภายใต้ความเสี่ยง

.....

.....

.....

.....

.....

คำถามที่ 11 ในฐานะที่ท่านเป็นผู้บริหารหน่วยงาน หรือผู้บังคับหน่วยงานที่จะต้องกำกับ ดูแล ผู้ใต้บังคับบัญชา หรือกำลังพลผู้ปฏิบัติงานที่อยู่ในความดูแลรับผิดชอบของท่าน ในการไป ปฏิบัติงานที่อยู่บนความเสี่ยงต่างๆ นั้น ท่านมีมุมมอง หรือแนวคิดในการบริหารจัดการ เพื่อที่จะส่งเสริม ให้ผู้ปฏิบัติงานในแต่ละภารกิจเหล่านั้น มีความปลอดภัย และสามารถปฏิบัติ ภารกิจสำเร็จลุล่วงไปได้ด้วยดี ตามเป้าหมายที่ตั้งเอาไว้ได้อย่างไร

.....

.....

.....

.....

คำถามที่ 12 ท่านมีแนวคิด หรือข้อเสนอแนะในการวางแผนงานในปัจจุบัน รวมถึงในอนาคตที่เกี่ยวข้อง กับการเตรียมความพร้อมในการรับมือกับปัญหาสาธารณภัย ที่สามารถเกิดขึ้นได้ตลอดเวลา ให้ทันต่อสถานการณ์ ทันต่อเวลา ตลอดจนผู้ปฏิบัติงานมีความพร้อมสูงสุดในการปฏิบัติงาน ให้อยู่บนพื้นฐานของความปลอดภัย อย่างไร

.....

.....

.....

.....

คำถามที่ 13 ในการบริหารจัดการหน่วยบิน ด้านการปฏิบัติภารกิจ การป้องกันบรรเทาสาธารณภัย ในส่วนของนโยบาย หรือแผนงาน ท่านคิดว่ามีปัจจัยเสี่ยงอะไรบ้าง ที่ส่งผล ต่อการปฏิบัติงานของหน่วยบิน

.....

.....

.....

.....

คำถามที่ 14 ในฐานะที่ท่านดำรงตำแหน่งผู้บริหารหน่วยบิน ท่านได้มีการกำกับดูแล ติดตามความเสี่ยง ของการปฏิบัติงานในแต่ละภารกิจ อย่างไรบ้าง (อาทิ การจัดประชุม หรือ จัดทำรายงาน)

.....

.....

.....

.....

คำถามที่ 15 ในมุมมองของท่าน ท่านคิดว่า ในปัจจุบันอะไรคือปัจจัยเสี่ยง ในด้านการบริหารจัดการ หน่วยบิน รวมทั้งการปฏิบัติการกิจของหน่วยบิน สังกัดกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยร่วมกับกองทัพบกไทย ที่ควรจะได้รับปรับปรุงแก้ไข

.....

.....

.....

.....

ส่วนที่ 3 ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม

โปรดให้ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม เกี่ยวกับประเด็นที่น่าสนใจ ในการวิจัย การพัฒนา และการศึกษาเพิ่มเติมในเรื่องที่เกี่ยวข้อง หรือเกี่ยวเนื่องกับปัจจัยเสี่ยงที่ส่งผลต่อการปฏิบัติการกิจบิน ของหน่วยบิน สังกัดกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย ร่วมกับกองทัพบกไทย

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

ขอขอบพระคุณเป็นอย่างสูงมา ณ โอกาสนี้
 ร้อยโท กิตตินันต์ กันทพนม
 นักบิน หมวดบิน โจมตี กองร้อยบินปีกหมุน โจมตี
 กองพันบินที่ 41 กรมบิน ศูนย์การบินทหารบก
 ช่วยราชการ กรมการขนส่งทหารบก
 ปฏิบัติหน้าที่ นักบินเฮลิคอปเตอร์
 การป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย แบบ 32 (ส.ปภ.32)
 นักศึกษาหลักสูตรการจัดการมหาบัณฑิต
 สาขาวิชา การจัดการการบิน สถาบันการบินพลเรือน



แบบสัมภาษณ์ในส่วนของผู้ปฏิบัติงาน

เรื่อง ปัจจัยเสี่ยงที่ส่งผลกระทบต่อการปฏิบัติการการบิน ของหน่วยบินสังกัดกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย ร่วมกับกองทัพบกไทย

(Risk Factors Affecting the Flight Operations of the Aviation Unit under the Department of Disaster Prevention and Mitigation, Ministry of Interior cooperate with Royal Thai Army)

ชื่อผู้วิจัย : ร้อยโท กิตตินันต์ กันทพนม

หลักสูตรและสถาบัน : การจัดการมหาบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการการบิน สถาบันการบินพลเรือน

อาจารย์ที่ปรึกษาหลักการทำงานวิจัย : อ.ดร.วราภรณ์ เต็มแก้ว

อาจารย์ที่ปรึกษาร่วมการทำงานวิจัย : พลอากาศตรี อนันต์ชัย ทองเจริญ

คำชี้แจง

สำหรับการทำงานวิจัย เรื่อง ปัจจัยเสี่ยงที่ส่งผลกระทบต่อการปฏิบัติการการบิน ของหน่วยบินสังกัดกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย ร่วมกับกองทัพบกไทย ผู้วิจัยได้ทำการศึกษาเอกสาร ทฤษฎี ข้อมูล รวมถึงงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้ได้กรอบแนวคิดในการทำงานวิจัย และประเด็นต่างๆ ในการ สัมภาษณ์เชิงลึกเพื่อเป็นข้อมูลในการวิเคราะห์ปัจจัยเสี่ยงในด้านต่าง ๆ จากการปฏิบัติการการบินของหน่วยบิน สังกัดกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย ร่วมกับกองทัพบกไทย เพื่อให้การทำงานวิจัยครั้งนี้เกิดความสะดวกครบถ้วน โดยแบบสัมภาษณ์เชิงลึกประกอบด้วย 3 ส่วน ดังนี้

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้สัมภาษณ์

ส่วนที่ 2 คำถามเกี่ยวกับการปฏิบัติการของหน่วยบินสังกัดกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย ร่วมกับกองทัพบกไทย

ส่วนที่ 3 ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้สัมภาษณ์

ชื่อ-นามสกุล ผู้ให้สัมภาษณ์ อายุ ปี

ตำแหน่งงาน

ชื่อหน่วยงาน

หน้าที่ / ความรับผิดชอบ

ประสบการณ์ในการทำงานปี

ประสบการณ์ทำงานร่วมกับหน่วยบิน.....ปี

ชั่วโมงบิน ส.ปก.32 ชั่วโมงบิน

ชั่วโมงบินรวม ชั่วโมงบิน

คุณวุฒิด้านการบิน ส.ปก. ,ส.ทบ.

การศึกษาในหลักสูตรด้านนิตการบิน

หลักสูตรเพิ่มศักยภาพการบิน

หลักสูตรการศึกษาต่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับการบิน ด้านความปลอดภัย หรือการบริหารจัดการ
ความเสี่ยง

หลักสูตรที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติการกิจของหน่วย

ประสบการณ์ด้านการประสบอุบัติเหตุ อุบัติการณ์ หรือการรายงานอันตราย

สถานภาพการสมรส

คุณวุฒิการศึกษา

วันที่สัมภาษณ์

สถานที่/ช่องทางในการสัมภาษณ์

เริ่มสัมภาษณ์เวลา.....

มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี

ส่วนที่ 2 คำถามเกี่ยวกับการปฏิบัติการกิจของหน่วยบินสังกัดกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย
กระทรวงมหาดไทย ร่วมกับกองทัพบกไทย จำนวน 13 คำถาม ดังนี้

คำถามที่ 1 ท่านมีความรู้สึกอย่างไรที่ได้เข้ามามีส่วนร่วมในการปฏิบัติการกิจบินของหน่วยบินสังกัดกรม
ป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย ร่วมกับกองทัพบกไทย

.....

.....

.....

คำถามที่ 2 ท่านมีการเตรียมตัว หรือมีการเตรียมความพร้อมอย่างไร เพื่อที่จะให้ตนเองนั้นสามารถ
ปฏิบัติงานอยู่บนความเสี่ยงให้ประสบความสำเร็จได้อย่างมีความปลอดภัย

.....

.....

.....

คำถามที่ 3 ท่านคิดว่าอะไรเป็นผลเสีย หรือผลกระทบต่อตัวท่านเอง ที่คิดว่าจะได้รับการปฏิบัติการกิจ
ของหน่วยบินนี้

.....

.....

.....

คำถามที่ 4 ท่านมีแรงบันดาลใจ หรือแรงจูงใจอย่างไร ในการปฏิบัติงานร่วมกับหน่วยบินนี้ ทั้งๆ ที่ภารกิจ
ของหน่วยในแต่ละครั้งล้วนแล้วแต่ต้องเผชิญกับความเสี่ยง

.....

.....

.....

คำถามที่ 5 ท่านคิดว่าในปัจจุบัน ตัวท่านเองในฐานะที่เป็นผู้ปฏิบัติงานร่วมกับหน่วยบินนี้ ท่านมีความรู้
ความเข้าใจในอากาศยาน หรือในส่วนที่เกี่ยวข้องกับงานในหน้าที่ของท่านมากเพียงใด และ
สำหรับท่าน ท่านคิดว่าอะไรที่เป็นจุดเด่น จุดด้อย และข้อควรระวังในการปฏิบัติหน้าที่
ร่วมกับหน่วยบิน

.....

.....

.....

คำถามที่ 6 ในอนาคตท่านมีแผนการที่จะพัฒนาตนเอง ในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับงาน ในด้านที่ท่านได้ทำอยู่ หรือในด้านที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยหรือไม่ และอะไรที่ท่านคิดว่าผู้ปฏิบัติหน้าที่ในสังกัด หน่วยบินกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย ร่วมกับกองทัพบกไทย ควรที่จะต้องได้รับการศึกษาเพิ่มเติม เพื่อจะเป็นประโยชน์ต่อการปฏิบัติภารกิจร่วมกับหน่วยบินได้อย่างมีความปลอดภัย

.....

.....

.....

คำถามที่ 7 ท่านคิดว่าอะไรคือปัจจัยหลักที่ทำให้การปฏิบัติภารกิจที่ผ่านมาประสบความสำเร็จ สามารถปฏิบัติภารกิจร่วมกับอากาศยานได้ด้วยความปลอดภัย และอะไรที่เป็นปัจจัยเสี่ยงที่อาจจะส่งผลให้เกิดความไม่ปลอดภัย หรืออาจส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุขึ้นได้ในอนาคต

.....

.....

.....

คำถามที่ 8 ในฐานะที่ท่านเป็นผู้ปฏิบัติงานร่วมกับหน่วยบินนี้ ท่านคิดว่าผู้ที่จะมาปฏิบัติงานร่วมกับหน่วยบินนี้ควรที่จะมีพื้นฐานความรู้ และคุณสมบัติอย่างไร รวมไปถึงต้องมีทัศนคติแบบไหน ถึงจะสามารถเข้ามาปฏิบัติงานร่วมกับหน่วยบินนี้ได้ด้วยความปลอดภัย และประสบความสำเร็จในการปฏิบัติภารกิจ

.....

.....

.....

คำถามที่ 9 ในฐานะที่ท่านเป็นผู้ปฏิบัติงานร่วมกับหน่วยบินนี้ ท่านคิดว่าอะไรเป็นข้อบกพร่องของตัวท่านเอง และเพื่อนร่วมงานที่ปฏิบัติภารกิจร่วมกันในหน่วยบินนี้ ที่จะต้องได้รับการปรับปรุงแก้ไข หรือต้องได้รับการพัฒนาให้ดียิ่งขึ้น และอะไรคือความสำคัญเร่งด่วนที่ผู้ปฏิบัติงานในหน่วยบินนี้ควรที่จะได้รับการส่งเสริม เพื่อให้ได้รับการพัฒนา หรือมีองค์ความรู้ที่มากขึ้น อันจะส่งผลต่อความสำเร็จ และความปลอดภัยในการปฏิบัติงานของหน่วยบินอย่างยั่งยืนต่อไป

.....

.....

.....

คำถามที่ 10 ในขณะที่ปฏิบัติงานร่วมกับหน่วยบิน อะไรคือความกังวลมากที่สุดในขณะที่ท่านกำลังปฏิบัติหน้าที่อยู่ และท่านเองมีวิธีการจัดการ หรือวางแผนที่จะรับมือกับสิ่งเหล่านั้นอย่างไร

.....

.....

.....

คำถามที่ 11 จากประสบการณ์การทำงาน จงระบุความเสี่ยงและจัดลำดับความสำคัญที่เกิดขึ้นในการปฏิบัติภารกิจจากมากที่สุดไปยังน้อยที่สุด

.....

.....

.....

คำถามที่ 12 ท่านคิดว่าในปัจจุบันอะไรคือปัจจัยเสี่ยง หรือข้อบกพร่องของหน่วยบินนี้ ที่ควรจะได้รับการปรับปรุงแก้ไข

.....

.....

.....

คำถามที่ 13 ในการปฏิบัติภารกิจแต่ละครั้ง ผู้บังคับบัญชามีการประชุมสรุปความเสี่ยง หรือจัดทำรายงานเพื่อนำไปพัฒนาการบริหารจัดการความเสี่ยงของหน่วยงานหรือไม่อย่างไร

.....

.....

.....

ส่วนที่ 3 ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม

โปรดให้ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม เกี่ยวกับประเด็นที่น่าสนใจ ในการวิจัย การพัฒนา และการศึกษาเพิ่มเติมในเรื่องที่
เกี่ยวข้อง หรือเกี่ยวเนื่องกับปัจจัยเสี่ยงที่ส่งผลต่อการปฏิบัติภารกิจบิน ของหน่วยบินสังกัด
กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย ร่วมกับกองทัพไทย

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....



ขอขอบพระคุณเป็นอย่างสูงมา ณ โอกาสนี้

ร้อยโท กิตตินันต์ กันทพนม

นักบิน หมวดบิน โจมตี กองร้อยบินปีกหมุน โจมตี

กองพันบินที่ 41 กรมบิน ศูนย์การบินทหารบก

ช่วยราชการ กรมการขนส่งทหารบก

ปฏิบัติหน้าที่ นักบินเฮลิคอปเตอร์

การป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย แบบ 32 (ส.ป.ก.32)

นักศึกษาหลักสูตรการจัดการมหาบัณฑิต

สาขาวิชา การจัดการการบิน สถาบันการบินพลเรือน



1. ผู้บริหารงานในส่วนของนโยบาย/แผนงาน

- 1.1 นาย บุญธรรม เลิศสุชีเกษม ตำแหน่ง อธิบดีกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย
- 1.2 นาย เชษฐา โมสิกรัตน์ ตำแหน่ง ผู้ว่าราชการจังหวัดแม่ฮ่องสอน อดีต ดำรงตำแหน่ง รองอธิบดีกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย ฝ่ายปฏิบัติการ
- 1.3 พันเอก สิริพล ชินบุตร ตำแหน่ง รองผู้บัญชาการศูนย์การบินทหารบก กองทัพบก
- 1.4 พันเอก อัครนิธิ ฌ เชียงใหม่ ตำแหน่ง นายทหารประจำกรมการขนส่งทหารบก ช่วยราชการกองยุทธการ และการข่าว รับผิดชอบการปฏิบัติงานร่วมด้านการบิน ระหว่างกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยกระทรวงมหาดไทย ร่วมกับกองทัพบกไทย

2. ผู้บังคับบัญชา/ผู้กำกับดูแล

- 2.1 นาย สัญญา นามิ ตำแหน่ง ผู้อำนวยการกองมาตรการป้องกันสาธารณภัย กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย
- 2.2 นาย เลอพงศ์ สวนสังข์ ตำแหน่ง ผู้อำนวยการส่วนปฏิบัติงานพิเศษค้นหาและกู้ภัย กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย
- 2.3 นาย เกริกเสกข์สัมพันธ์ วาสะศิริ ตำแหน่ง ผู้อำนวยการส่วนพัฒนาศักยภาพอาสาสมัคร กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย
- 2.4 พันเอก พัฒนศักดิ์ เอี่ยมอุดม ตำแหน่ง ผู้บังคับกองพันซ่อมบำรุงเครื่องบินทหารบก กองทัพบก
- 2.5 พันโท มนต์ศักดิ์ ประเสริฐสังข์ ตำแหน่ง ครูการบิน กองการฝึก โรงเรียนการบินทหารบก ช่วยราชการ กรมการขนส่งทหารบก ปฏิบัติหน้าที่ ครูการบิน และหัวหน้า นักบินเฮลิคอปเตอร์การป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยแบบ 32

3. ผู้ปฏิบัติงานฯ

3.1 นักบิน

- 3.1.1 พันตรี กิตติกร มุ่ยเผือก ตำแหน่ง นายทหารปฏิบัติการฯ กองพันบินที่ 41 กรมบิน ศูนย์การบินทหารบก ช่วยราชการ กรมการขนส่งทหารบก ปฏิบัติหน้าที่ นักบินฯ
- 3.1.2 ร้อยเอก ศรีณัฐ ศรีตานัน ตำแหน่ง นักบินหมวดบินโจมตี กองร้อยบินปีกหมุนโจมตี กองพันบินที่ 41 กรมบิน ศูนย์การบินทหารบก ปฏิบัติหน้าที่ นักบินฯ
- 3.1.3 ร้อยเอก สัมพันธ์ รอดศิลา ตำแหน่ง นักบินหมวดบินใช้งานทั่วไป กองร้อยบินปีกหมุนใช้งานทั่วไป กองพันบินที่ 41 กรมบิน ศูนย์การบินทหารบก

- 3.1.4 ร้อยโท ปฐมพงษ์ มั่งมี ตำแหน่ง นักบินตอabinลาดตระเวนและโจมตี กองร้อยบินปีกหมุนลาดตระเวนและโจมตี กองพันบินที่ 41 กรมบิน ศูนย์การบินทหารบก
- 3.1.5 นาย ปิติ ปทุมขำ ตำแหน่งวิศวกร โยธาปฏิบัติการ กองมาตรการป้องกันสาธารณภัย กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย (ปฏิบัติราชการ นักบินเฮลิคอปเตอร์การป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยแบบ 32)
- 3.2 ช่างประจำอากาศยาน
- 3.2.1 ร้อยเอก ประสิทธิ์ มั่งสระคู ตำแหน่ง นายทหารซ่อมบำรุงสื่อสาร แผนกสื่อสารสนับสนุนการบินทหารบก กองซ่อมเครื่องสื่อสารอิเล็กทรอนิกส์ กรมการทหารสื่อสาร
- 3.2.2 จำสิบเอก อรรถพล แสงอ้อม ตำแหน่ง เจ้าหน้าที่โยงยึด หมวดบริการและซ่อมบำรุง กองพันบินที่ 41 กรมบิน ศูนย์การบินทหารบก ช่วยราชการกรมการขนส่งทหารบก ปฏิบัติหน้าที่ ช่างปฏิบัติงานในห้องนักบิน เฮลิคอปเตอร์การป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยแบบ 32
- 3.2.3 จำสิบเอก สุพจน์ โสมใจบุญ ตำแหน่ง ช่างซ่อมอากาศยาน ตอนซ่อมบำรุงอากาศยาน หมวดบริการและซ่อมบำรุง กองพันบินที่ 41 กรมบิน ศูนย์การบินทหารบก ช่วยราชการกรมการขนส่งทหารบก ปฏิบัติหน้าที่ ช่างประจำอากาศยาน เฮลิคอปเตอร์การป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยแบบ 32
- 3.2.4 จำสิบเอก ภูเบศ ลาภะสัมปັນ ตำแหน่ง ช่างซ่อมเครื่องบินปีกหมุนอาวูโส กองพันซ่อมบำรุงเครื่องบินทหารบก กองทัพบก ปฏิบัติหน้าที่ ช่างประจำอากาศยาน เฮลิคอปเตอร์การป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยแบบ 32
- 3.2.5 จำสิบโท อติสร ชะนู ตำแหน่ง ช่างซ่อมวิทยากรบิน กองร้อยกองบังคับการและบริการ กองพันบินที่ 41 กรมบิน ศูนย์การบินทหารบก ปฏิบัติหน้าที่ ช่างประจำอากาศยาน เฮลิคอปเตอร์การป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยแบบ 32
- 3.2.6 จำสิบเอก กฤษณา แพรสี ตำแหน่ง ช่างซ่อมเครื่องช่วยเดินอากาศ แผนกสื่อสารสนับสนุนการบินทหารบก กองซ่อมเครื่องสื่อสารอิเล็กทรอนิกส์ กรมการทหารสื่อสาร ช่วยราชการกรมการขนส่งทหารบก ปฏิบัติหน้าที่ ช่างปฏิบัติงานในห้องนักบิน เฮลิคอปเตอร์การป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยแบบ 32

- 3.2.7 สิบเอก ปธานิน โชติวงษ์ ปฏิบัติหน้าที่ ช่างปฏิบัติงานในห้องนักบิน เฮลิคอปเตอร์ การป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยแบบ 32
- 3.2.8 จำอากาศโท ชัชชัย พักประไพ ปฏิบัติหน้าที่ ช่างปฏิบัติงานในห้องนักบิน เฮลิคอปเตอร์การป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยแบบ 32
- 3.2.9 นาย ธนาวิษณุ คำรงกิจเกษม ปฏิบัติหน้าที่ ช่างปฏิบัติงานในห้องนักบิน เฮลิคอปเตอร์เฮลิคอปเตอร์การป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยแบบ 32
- 3.3 เจ้าหน้าที่ชุดเผชิญเหตุวิกฤต (Emergency Response Team)
- 3.3.1 ว่าที่ร้อยตรี ธัญญาวัตร บุญนิธิ ตำแหน่ง พนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย
- 3.3.2 ว่าที่ร้อยตรี สุพรชัย เขาทอง ตำแหน่ง พนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย
- 3.3.3 นาย โศคน เรืองสุขสุด ตำแหน่ง นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการ กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย
- 3.3.4 นาย ชีรพล สะโสดา ตำแหน่ง พนักงานจัดการด้านสาธารณภัย กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย



ที่ สปพ.๓๓๖/๐๓๕



สถาบันการบินพลเรือน
๑๐๓๒/๓๕๕ ถนนพหลโยธิน
แขวงจอมพล เขตจตุจักร
กรุงเทพฯ ๑๐๙๐๐

๑๐ พฤศจิกายน ๒๕๖๔

เรื่อง ขอความอนุเคราะห์ข้อมูลและสัมภาษณ์

เรียน นายบุญธรรม เลิศสุขีเกษม อธิบดีกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย

ด้วย ร้อยโทกิตตินันต์ กันทพนม รหัสนักศึกษา ๖๓๑๓๒๐๐๐๑๐ นักศึกษาระดับบัณฑิตศึกษา หลักสูตรการจัดการมหาบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการการบิน สถาบันการบินพลเรือน ได้ทำวิทยานิพนธ์ในหัวข้อ “ปัจจัยเสี่ยงที่ส่งผลต่อการปฏิบัติการการบินของหน่วยบินสังกัดกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทยร่วมกับกองทัพไทย” ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาหลักสูตรการจัดการมหาบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการการบิน ภายใต้การควบคุมของ ดร.วราภรณ์ เต็มแก้ว อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก และ พล.อ.ต.อนันต์ชัย ทองเจริญ อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ร่วม

ศูนย์การจัดการมหาบัณฑิตด้านการบิน สังกัดกองวิชาบริหารการบิน สถาบันการบินพลเรือน ใคร่ขอความอนุเคราะห์จากท่านอนุญาตให้ ร้อยโทกิตตินันต์ กันทพนม เข้าสัมภาษณ์เกี่ยวกับหัวข้องานวิจัย เพื่อนักศึกษาจะได้นำข้อมูลดังกล่าวประกอบการดำเนินงานวิจัยให้สำเร็จลุล่วงต่อไป ทั้งนี้ ผู้วิจัยจะเป็นผู้ประสานในรายละเอียดด้วยตนเอง

โอกาสนี้

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาให้ความอนุเคราะห์ จักเป็นพระคุณยิ่งและขอขอบคุณล่วงหน้า ณ

ขอแสดงความนับถือ

(ดร.ธัญญรัตน์ คำพระ)

หัวหน้าศูนย์การจัดการมหาบัณฑิตด้านการบิน
สถาบันการบินพลเรือน

ศูนย์การจัดการมหาบัณฑิตด้านการบิน กองวิชาบริหารการบิน

โทร. ๐-๒๒๗๒-๕๗๔๑-๔ ต่อ ๓๓๖๒

ร้อยโทกิตตินันต์ กันทพนม โทร. ๐๘๐-๗๙๑-๘๕๑๑

ที่ สปพ.๓๓๖/๐๓๖



สถาบันการบินพลเรือน
๑๐๓๒/๓๕๕ ถนนพหลโยธิน
แขวงจอมพล เขตจตุจักร
กรุงเทพฯ ๑๐๙๐๐

90 พฤศจิกายน ๒๕๖๔

เรื่อง ขอบความอนุเคราะห์ข้อมูลและสัมภาษณ์

เรียน รองอธิบดีกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย ฝ่ายปฏิบัติการกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย
กระทรวงมหาดไทย

ด้วย ร้อยโทกิตตินันต์ กันทพนม รหัสนักศึกษา ๖๓๑๓๒๐๐๑๑๐ นักศึกษาระดับบัณฑิตศึกษา หลักสูตรการจัดการมหาบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการการบิน สถาบันการบินพลเรือน ได้ทำวิทยานิพนธ์หัวข้อ “ปัจจัยเสี่ยงที่ส่งผลต่อการปฏิบัติภารกิจบินของหน่วยบินสังกัดกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทยร่วมกับกองทัพไทย” ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการการบิน ภายใต้การควบคุมของ ดร.วราภรณ์ เต็มแก้ว อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก และ พล.อ.ต.อนันต์ชัย ทองเจริญ อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ร่วม

ศูนย์การจัดการมหาบัณฑิตด้านการบิน สังกัดกองวิชาบริหารการบิน สถาบันการบินพลเรือน ใคร่ขอความอนุเคราะห์จากท่านอนุญาตให้ ร้อยโทกิตตินันต์ กันทพนม เข้าสัมภาษณ์เกี่ยวกับหัวข้องานวิจัย เพื่อนักศึกษาจะได้นำข้อมูลดังกล่าวประกอบการดำเนินงานวิจัยให้สำเร็จลุล่วงต่อไป ทั้งนี้ ผู้วิจัยจะเป็นผู้ประสานรายละเอียดด้วยตนเอง

โอกาสนี้

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาให้ความอนุเคราะห์ จักเป็นพระคุณยิ่งและขอขอบคุณล่วงหน้า ณ

ขอแสดงความนับถือ

(ดร.ธัญญรัตน์ คำเพระ)

หัวหน้าศูนย์การจัดการมหาบัณฑิตด้านการบิน
สถาบันการบินพลเรือน

ศูนย์การจัดการมหาบัณฑิตด้านการบิน กองวิชาบริหารการบิน

โทร. ๐-๒๒๗๒-๕๗๔๑-๔ ต่อ ๓๓๖๒

ร้อยโทกิตตินันต์ กันทพนม โทร. ๐๘๐-๗๙๑-๘๔๑๑

ที่ สปพ.๓๓๖/๐๙๗



สถาบันการบินพลเรือน
๑๐๓๒/๓๕๕ ถนนพหลโยธิน
แขวงจอมพล เขตจตุจักร
กรุงเทพฯ ๑๐๙๐๐

๖๐ พฤศจิกายน ๒๕๖๔

เรื่อง ขอบความอนุเคราะห์ข้อมูลและสัมภาษณ์

เรียน นายสัญญา นามิ ผู้อำนวยการกองมาตรการป้องกันสาธารณภัย กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย

ด้วย ร้อยโทกิตตินันต์ กันทพนม รหัสนักศึกษา ๖๓๑๓๒๐๐๐๑๐ นักศึกษาระดับบัณฑิตศึกษา หลักสูตรการจัดการมหาบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการการบิน สถาบันการบินพลเรือน ได้ทำวิทยานิพนธ์หัวข้อ “ปัจจัยเสี่ยงที่ส่งผลต่อการปฏิบัติการการบินของหน่วยบินสังกัดกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทยร่วมกับกองทัพไทย” ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาหลักสูตรการจัดการมหาบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการการบิน ภายใต้การควบคุมของ ดร.วราภรณ์ เต็มแก้ว อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก และ พล.อ.ต.อนันต์ชัย ทองเจริญ อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ร่วม

ศูนย์การจัดการมหาบัณฑิตด้านการบิน สังกัดกองวิชาบริหารการบิน สถาบันการบินพลเรือน ใคร่ขอความอนุเคราะห์จากท่านอนุญาตให้ ร้อยโทกิตตินันต์ กันทพนม เข้าสัมภาษณ์เกี่ยวกับหัวข้องานวิจัย เพื่อนักศึกษาจะได้นำข้อมูลดังกล่าวประกอบการดำเนินงานวิจัยให้สำเร็จลุล่วงต่อไป ทั้งนี้ ผู้วิจัยจะเป็นผู้ประสานรายละเอียดด้วยตนเอง

โอกาสนี้

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาให้ความอนุเคราะห์ จักเป็นพระคุณยิ่งและขอขอบคุณล่วงหน้า ณ

ขอแสดงความนับถือ

(ดร.ธัญญรัตน์ คำเพระ)

หัวหน้าศูนย์การจัดการมหาบัณฑิตด้านการบิน
สถาบันการบินพลเรือน

ศูนย์การจัดการมหาบัณฑิตด้านการบิน กองวิชาบริหารการบิน

โทร. ๐-๒๒๗๒-๕๗๔๑-๔ ต่อ ๓๓๖๒

ร้อยโทกิตตินันต์ กันทพนม โทร. ๐๘๐-๗๙๑-๘๔๑๑

๑๐๓๒/๓๕๕ ถนนพหลโยธิน แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร ๑๐๙๐๐ โทร. ๐-๒๒๗๒๕๗๔๑-๔ โทรสาร ๐-๒๒๗๒๕๒๘๘
1032/355 PHAHOLYOTHIN ROAD JOMPHON JATUJAK BANGKOK 10900 TEL. 0-22725741-4 FAX 0-22725288



ที่ สปพ.๓๓๖/๐๙๕

สถาบันการบินพลเรือน
๑๐๓๒/๓๕๕ ถนนพหลโยธิน
แขวงจอมพล เขตจตุจักร
กรุงเทพฯ ๑๐๙๐๐

๑๐ พฤศจิกายน ๒๕๖๔

เรื่อง ขอบความอนุเคราะห์ข้อมูลและสัมภาษณ์

เรียน นายเลอพงศ์ สวนสังข์ ผู้อำนวยการส่วนปฏิบัติการพิเศษค้นหาและกู้ภัย
กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย

ด้วย ร้อยโทกิตตินันต์ กันทพนม รหัสนักศึกษา ๖๓๑๓๒๐๐๐๑๐ นักศึกษาระดับบัณฑิตศึกษา หลักสูตรการจัดการมหาบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการการบิน สถาบันการบินพลเรือน ได้ทำวิทยานิพนธ์หัวข้อ “ปัจจัยเสี่ยงที่ส่งผลกระทบต่อการปฏิบัติการการบินของหน่วยบินสังกัดกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทยร่วมกับกองทัพไทย” ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาหลักสูตรการจัดการมหาบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการการบิน ภายใต้การควบคุมของ ดร.วราภรณ์ เต็มแก้ว อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก และ พล.อ.ต.อนันต์ชัย ทองเจริญ อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ร่วม

ศูนย์การจัดการมหาบัณฑิตด้านการบิน สังกัดกองวิชาบริหารการบิน สถาบันการบินพลเรือน ใคร่ขอความอนุเคราะห์จากท่านอนุญาตให้ ร้อยโทกิตตินันต์ กันทพนม เข้าสัมภาษณ์เกี่ยวกับหัวข้องานวิจัย เพื่อนักศึกษาจะได้นำข้อมูลดังกล่าวประกอบการดำเนินงานวิจัยให้สำเร็จคล่องต่อไป ทั้งนี้ ผู้วิจัยจะเป็นผู้ประสาน รายละเอียดด้วยตนเอง

โอกาสนี้ จึ่งเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาให้ความอนุเคราะห์ จักเป็นพระคุณยิ่งและขอขอบคุณล่วงหน้ามา ณ

ขอแสดงความนับถือ

(ดร.ธัญญรัตน์ คำเพราะ)

หัวหน้าศูนย์การจัดการมหาบัณฑิตด้านการบิน
สถาบันการบินพลเรือน

ศูนย์การจัดการมหาบัณฑิตด้านการบิน กองวิชาบริหารการบิน

โทร. ๐-๒๒๗๒-๕๗๔๑-๔ ต่อ ๓๓๖๒

ร้อยโทกิตตินันต์ กันทพนม โทร. ๐๘๐-๗๙๑-๘๔๑๑

๑๐๓๒/๓๕๕ ถนนพหลโยธิน แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร ๑๐๙๐๐ โทร. ๐-๒๒๗๒๕๗๔๑-๔ โทรสาร ๐-๒๒๗๒๕๒๘๘
1032/355 PHAHOLYOTHIN ROAD JOMPHON JATUJAK BANGKOK 10900 TEL. 0-22725741-4 FAX 0-22725288



ที่ สบพ.๓๓๖/๐๓๑

สถาบันการบินพลเรือน
๑๐๓๒/๓๕๕ ถนนพหลโยธิน
แขวงจอมพล เขตจตุจักร
กรุงเทพฯ ๑๐๙๐๐

๖๐ พฤศจิกายน ๒๕๖๔

เรื่อง ขอความอนุเคราะห์ข้อมูลและสัมภาษณ์

เรียน นายเกริกเสกข์สินธุ์ วาสะศิริ ผู้อำนวยการส่วนพัฒนาศักยภาพอาสาสมัคร
กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย

ด้วย ร้อยโทกิตตินันต์ กันทพนม รหัสนักศึกษา ๖๓๑๓๒๐๐๐๑๐ นักศึกษาระดับบัณฑิตศึกษา
หลักสูตรการจัดการมหาบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการการบิน สถาบันการบินพลเรือน ได้ทำวิทยานิพนธ์หัวข้อ
“ปัจจัยเสี่ยงที่ส่งผลต่อการปฏิบัติการกิจบินของหน่วยบินสังกัดกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย
กระทรวงมหาดไทยร่วมกับกองทัพไทย” ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาหลักสูตรการจัดการมหาบัณฑิต
สาขาวิชาการจัดการการบิน ภายใต้การควบคุมของ ดร.วราภรณ์ เต็มแก้ว อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก
และ พล.อ.ต.อนันต์ชัย ทองเจริญ อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ร่วม

ศูนย์การจัดการมหาบัณฑิตด้านการบิน สังกัดกองวิชาบริหารการบิน สถาบันการบินพลเรือน
ใคร่ขอความอนุเคราะห์จากท่านอนุญาตให้ ร้อยโทกิตตินันต์ กันทพนม เข้าสัมภาษณ์เกี่ยวกับหัวข้องานวิจัย
เพื่อนักศึกษาจะได้นำข้อมูลดังกล่าวประกอบการดำเนินงานวิจัยให้สำเร็จลุล่วงต่อไป ทั้งนี้ ผู้วิจัยจะเป็นผู้ประสาน
รายละเอียดด้วยตนเอง

โอกาสนี้ จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาให้ความอนุเคราะห์ จักเป็นพระคุณยิ่งและขอขอบคุณล่วงหน้ามา ณ

ขอแสดงความนับถือ

(ดร.ชญญรัตน์ คำเพระ)

หัวหน้าศูนย์การจัดการมหาบัณฑิตด้านการบิน
สถาบันการบินพลเรือน

ศูนย์การจัดการมหาบัณฑิตด้านการบิน กองวิชาบริหารการบิน

โทร. ๐-๒๒๗๒-๕๗๔๑-๔ ต่อ ๓๓๖๒

ร้อยโทกิตตินันต์ กันทพนม โทร. ๐๘๐-๗๙๑-๘๔๑๑

๑๐๓๒/๓๕๕ ถนนพหลโยธิน แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร ๑๐๙๐๐ โทร. ๐-๒๒๗๒๕๗๔๑-๔ โทรสาร ๐-๒๒๗๒๕๒๘๘
1032/355 PHAHOLYOTHIN ROAD JOMPHON JATUJAK BANGKOK 10900 TEL. 0-22725741-4 FAX 0-22725288

ที่ สปพ.๓๓๖/๐๒๐



สถาบันการบินพลเรือน
๑๐๓๒/๓๕๕ ถนนพหลโยธิน
แขวงจอมพล เขตจตุจักร
กรุงเทพฯ ๑๐๙๐๐

๖ พฤศจิกายน ๒๕๖๔

เรื่อง ขออนุญาตขอทราบข้อมูลและสัมภาษณ์

เรียน ผู้บัญชาการศูนย์การการบินทหารบก

ด้วย ร้อยโทกิตตินันต์ กันทพนม รหัสนักศึกษา ๖๓๑๓๒๐๐๐๑๐ นักศึกษาระดับบัณฑิตศึกษา หลักสูตรการจัดการมหาบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการการบิน สถาบันการบินพลเรือน ได้ทำวิทยานิพนธ์ในหัวข้อ “ปัจจัยเสี่ยงที่ส่งผลกระทบต่อการบินของหน่วยบินสังกัดกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทยร่วมกับกองทัพไทย” ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาหลักสูตรการจัดการมหาบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการการบิน ภายใต้การควบคุมของ ดร.วราภรณ์ เต็มแก้ว อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก และ พลอากาศตรีอนันต์ชัย ทองเจริญ อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ร่วม

ศูนย์การจัดการมหาบัณฑิตด้านการบิน สังกัดกองวิชาบริหารการบิน สถาบันการบินพลเรือน ใคร่ขอความอนุเคราะห์จากท่านอนุญาตให้ ร้อยโทกิตตินันต์ กันทพนม เข้าสัมภาษณ์ผู้ที่เคยดำรงตำแหน่งผู้บริหาร หน่วยบินที่มีภารกิจในด้านบรรเทาสาธารณภัย ว่ามีแนวความคิดอย่างไรในการบริหารหน่วยให้มีความปลอดภัย และประสบความสำเร็จในการปฏิบัติงาน เพื่อให้ให้นักศึกษาได้นำข้อมูลดังกล่าวประกอบารดำเนินงานวิจัยให้ สำเร็จลุล่วงต่อไป อีกทั้งยังเป็นข้อมูลการบริหารจัดการความเสี่ยงในการปฏิบัติงาน และเป็นแนวทางในการ จัดทำเป็นระเบียบนิรภัยการบินของกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย ต่อไป ทั้งนี้ ผู้วิจัยจะ เป็นผู้ประสานรายละเอียดด้วยตนเอง

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาให้ความอนุเคราะห์ จักเป็นพระคุณยิ่งและขอขอบคุณล่วงหน้ามา ณ โอกาสนี้

ขอแสดงความนับถือ

(ดร.จัญญรัตน์ คำพรพร)

หัวหน้าศูนย์การจัดการมหาบัณฑิตด้านการบิน
สถาบันการบินพลเรือน

ศูนย์การจัดการมหาบัณฑิตด้านการบิน กองวิชาบริหารการบิน

โทร. ๐-๒๒๗๒-๕๗๔๑-๔ ต่อ ๓๓๖๒

ร้อยโทกิตตินันต์ กันทพนม โทร. ๐๘๐-๗๙๑๓-๘๔๑๑

๑๐๓๒/๓๕๕ ถนนพหลโยธิน แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร ๑๐๙๐๐ โทร. ๐-๒๒๗๒๕๗๔๑-๔ โทรสาร ๐-๒๒๗๒๕๒๘๘
1032/355 PHAHOLYOTHIN ROAD JOMPHON JATUJAK BANGKOK 10900 TEL. 0-22725741-4 FAX 0-22725288



ที่ สปพ.๓๓๖/๐๕๑

สถาบันการบินพลเรือน
๑๐๓๒/๓๕๕ ถนนพหลโยธิน
แขวงจอมพล เขตจตุจักร
กรุงเทพฯ ๑๐๙๐๐

๑๐ พฤศจิกายน ๒๕๖๔

เรื่อง ขอบความอนุเคราะห์ข้อมูลและสัมภาษณ์

เรียน พันเอกอัครนธิ์ ณ เชียงใหม่ ช่วยราชการกองยุทธการและการข่าว ประจำกรมการขนส่งทหารบก

ด้วย ร้อยโทกิตตินันต์ กันทพนม รหัสนักศึกษา ๖๓๑๓๒๐๐๐๑๐ นักศึกษาระดับบัณฑิตศึกษา หลักสูตรการจัดการมหาบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการการบิน สถาบันการบินพลเรือน ได้ทำวิทยานิพนธ์ในหัวข้อ “ปัจจัยเสี่ยงที่ส่งผลต่อการปฏิบัติการการบินของหน่วยบินสังกัดกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทยร่วมกับกองทัพกไทย” ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาหลักสูตรการจัดการมหาบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการการบิน ภายใต้การควบคุมของ ดร.วราภรณ์ เต็มแก้ว อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก และ พล.อ.ต.อนันต์ชัย ทองเจริญ อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ร่วม

ศูนย์การจัดการมหาบัณฑิตด้านการบิน สังกัดกองวิชาบริหารการบิน สถาบันการบินพลเรือน ใคร่ขอความอนุเคราะห์จากท่านอนุญาตให้ ร้อยโทกิตตินันต์ กันทพนม เข้าสัมภาษณ์เกี่ยวกับหัวข้องานวิจัย เพื่อนักศึกษาจะได้นำข้อมูลดังกล่าวประกอบการดำเนินงานวิจัยให้สำเร็จลุล่วงต่อไป ทั้งนี้ ผู้วิจัยจะเป็นผู้ประสานรายละเอียดด้วยตนเอง

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาให้ความอนุเคราะห์ จักเป็นพระคุณยิ่งและขอขอบคุณล่วงหน้ามา ณ โอกาสนี้

ขอแสดงความนับถือ

(ดร.อัญญรัตน์ คำเพระ)

หัวหน้าศูนย์การจัดการมหาบัณฑิตด้านการบิน
สถาบันการบินพลเรือน

ศูนย์การจัดการมหาบัณฑิตด้านการบิน กองวิชาบริหารการบิน

โทร. ๐-๒๒๗๒-๕๗๔๑-๔ ต่อ ๓๓๖๒

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
1032/355 ถนนพหลโยธิน แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900



ที่ สบพ.๓๓๖/๐๕๒

สถาบันการบินพลเรือน
๑๐๓๒/๓๕๕ ถนนพหลโยธิน
แขวงจอมพล เขตจตุจักร
กรุงเทพฯ ๑๐๙๐๐

๑๐ พฤศจิกายน ๒๕๖๔

เรื่อง ขอบความอนุเคราะห์ข้อมูลและสัมภาษณ์

เรียน พันเอกพัฒนศักดิ์ เอี่ยมอุดม ผู้บังคับกองพันซ่อมบำรุงเครื่องบินทหารบก กองทัพบก

ด้วย ร้อยโทกิตตินันต์ กันทพนม รหัสนักศึกษา ๖๓๑๓๒๐๐๐๑๐ นักศึกษาระดับบัณฑิตศึกษา หลักสูตรการจัดการมหาบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการการบิน สถาบันการบินพลเรือน ได้ทำวิทยานิพนธ์หัวข้อ “ปัจจัยเสี่ยงที่ส่งผลกระทบต่อการปฏิบัติการการบินของหน่วยบินสังกัดกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทยร่วมกับกองทัพบกไทย” ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาระดับหลักสูตรการจัดการมหาบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการการบิน ภายใต้การควบคุมของ ดร.วราภรณ์ เต็มแก้ว อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก และ พล.อ.ต.อนันต์ชัย ทองเจริญ อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ร่วม

ศูนย์การจัดการมหาบัณฑิตด้านการบิน สังกัดกองวิชาบริหารการบิน สถาบันการบินพลเรือน ใคร่ขอความอนุเคราะห์จากท่านอนุญาตให้ ร้อยโทกิตตินันต์ กันทพนม เข้าสัมภาษณ์เกี่ยวกับหัวข้องานวิจัย เพื่อนักศึกษาจะได้นำข้อมูลดังกล่าวประกอบการดำเนินงานวิจัยให้สำเร็จลุล่วงต่อไป ทั้งนี้ ผู้วิจัยจะเป็นผู้ประสานรายละเอียดด้วยตนเอง

โอกาสนี้ จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาให้ความอนุเคราะห์ จักเป็นพระคุณยิ่งและขอขอบคุณล่วงหน้ามา ณ

ขอแสดงความนับถือ

(ดร.จัญญรัตน์ คำเพระ)

หัวหน้าศูนย์การจัดการมหาบัณฑิตด้านการบิน
สถาบันการบินพลเรือน

ศูนย์การจัดการมหาบัณฑิตด้านการบิน กองวิชาบริหารการบิน

โทร. ๐-๒๒๗๒-๕๗๔๑-๔ ต่อ ๓๓๖๒

ร้อยโทกิตตินันต์ กันทพนม โทร. ๐๘๐-๗๕๑-๘๔๑๑

๑๐๓๒/๓๕๕ ถนนพหลโยธิน แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร ๑๐๙๐๐ โทร. ๐-๒๒๗๒๕๗๔๑-๔ โทรสาร ๐-๒๒๗๒๕๒๘๘
1032/355 PHAHOLYOTHIN ROAD JOMPHON JATUJAK BANGKOK 10900 TEL. 0-22725741-4 FAX 0-22725288



ที่ สปพ.๓๓๖/๐๒๖

สถาบันการบินพลเรือน
๑๐๓๒/๓๕๕ ถนนพหลโยธิน
แขวงจอมพล เขตจตุจักร
กรุงเทพฯ ๑๐๙๐๐

๑๐ พฤศจิกายน ๒๕๖๔

เรื่อง ขอบความอนุเคราะห์ข้อมูลและสัมภาษณ์

เรียน พันโทมนต์ศักดิ์ ประเสริฐสังข์ ครูการบิน กองการฝึก โรงเรียนการบินทหารบก

ด้วย ร้อยโทกิตตินันต์ กันทพนม รหัสนักศึกษา ๖๓๑๓๒๐๐๐๑๐ นักศึกษาระดับบัณฑิตศึกษา หลักสูตรการจัดการมหาบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการการบิน สถาบันการบินพลเรือน ได้ทำวิทยานิพนธ์หัวข้อ “ปัจจัยเสี่ยงที่ส่งผลกระทบต่อการปฏิบัติการการบินของหน่วยบินสังกัดกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทยร่วมกับกองทัพไทย” ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาหลักสูตรการจัดการมหาบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการการบิน ภายใต้การควบคุมของ ดร.วราภรณ์ เต็มแก้ว อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก และ พล.อ.ต.อนันต์ชัย ทองเจริญ อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ร่วม

ศูนย์การจัดการมหาบัณฑิตด้านการบิน สังกัดกองวิชาบริหารการบิน สถาบันการบินพลเรือน ใคร่ขอความอนุเคราะห์จากท่านอนุญาตให้ ร้อยโทกิตตินันต์ กันทพนม เข้าสัมภาษณ์เกี่ยวกับหัวข้องานวิจัย เพื่อนักศึกษาจะได้นำข้อมูลดังกล่าวประกอบการดำเนินงานวิจัยให้สำเร็จลุล่วงต่อไป ทั้งนี้ ผู้วิจัยจะเป็นผู้ประสานรายละเอียดด้วยตนเอง

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาให้ความอนุเคราะห์ จักเป็นพระคุณยิ่งและขอขอบคุณล่วงหน้า ณ โอกาสนี้

ขอแสดงความนับถือ

(ดร.อรรถพรรัตน์ คำเพระ)

หัวหน้าศูนย์การจัดการมหาบัณฑิตด้านการบิน
สถาบันการบินพลเรือน

ศูนย์การจัดการมหาบัณฑิตด้านการบิน กองวิชาบริหารการบิน

โทร. ๐-๒๒๗๒-๕๗๔๑-๔ ต่อ ๓๓๖๒

ร้อยโทกิตตินันต์ กันทพนม โทร. ๐๘๐-๗๙๑-๘๔๑๑

๑๐๓๒/๓๕๕ ถนนพหลโยธิน แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร ๑๐๙๐๐ โทร. ๐-๒๒๗๒๕๗๔๑-๔ โทรสาร ๐-๒๒๗๒๕๒๘๘
1032/355 PHAHOLYOTHIN ROAD JOMPHON JATUJAK BANGKOK 10900 TEL. 0-22725741-4 FAX 0-22725288



ภาคผนวก ฉ

ระเบียบกองทัพบก ว่าด้วย นิรภัยการบิน

(สำนก)



ระเบียบกองทัพบก
ว่าด้วยการบินทหารบก
พ.ศ.๒๕๔๗

โดยที่เป็นการสมควรปรับปรุงระเบียบกองทัพบกว่าด้วยการบินทหารบก ให้มีความทันสมัยถูกต้องสมบูรณ์เหมาะสมและสอดคล้องกับมาตรฐานการบินสากล จึงให้วางระเบียบไว้ดังนี้

ข้อ ๑ ระเบียบนี้เรียกว่า ระเบียบกองทัพบกว่าด้วยการบินทหารบก พ.ศ.๒๕๔๗

ข้อ ๒ ระเบียบนี้ใช้บังคับ ตั้งแต่ ๑ ต.ค.๔๗ เป็นต้นไป

ข้อ ๓ ให้ยกเลิก

๓.๑ ระเบียบกองทัพบกว่าด้วยการบินทหารบก พ.ศ.๒๕๐๗

๓.๒ ระเบียบกองทัพบกว่าด้วยการบินทหารบก (ฉบับที่ ๒) พ.ศ.๒๕๐๘

๓.๓ ระเบียบกองทัพบกว่าด้วยการบินทหารบก (ฉบับที่ ๓) พ.ศ.๒๕๑๓

๓.๔ กำ้แจงกองทัพบกเรื่องการบินเดินทางของ บ. และ ฮ. พ.ศ.๒๕๑๖

๓.๕ กำ้แจงกองทัพบกเรื่องคุณสมบัติผู้ที่จะเป็นผู้บังคับอากาศยาน ทบ. พ.ศ. ๒๕๒๖

บรรดาระเบียบ กำ้ตั้ง กำ้แนะนำ หรือกำ้แจงซึ่งขัดหรือแย้งกับระเบียบนี้ ให้ใช้ระเบียบนี้แทน

ข้อ ๔ ให้ ผู้บัญชาการศูนย์การบินทหารบก เป็นผู้รักษาการตามระเบียบนี้

มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี

- ๒ -

หมวด ๑

นิยามศัพท์

ข้อ ๕ นิยามศัพท์ในระเบียบนี้มีดังต่อไปนี้

๕.๑ อากาศยาน (AIRCRAFT) หมายถึง เครื่องบินหรือเฮลิคอปเตอร์ทุกแบบของกองทัพบก และรวมถึงเครื่องบิน หรือเฮลิคอปเตอร์ตรวจการณ์ขนาดเล็กควบคุมระยะไกล โดยไม่ใช้คนบิน (UNMANNED AERIAL VEHICLE : UAV)

๕.๒ เครื่องบิน (AIRPLANE) หมายถึง อากาศยานปีกติดลำตัวของกองทัพบก

๕.๓ เฮลิคอปเตอร์ (HELICOPTER) หมายถึง อากาศยานปีกหมุนของกองทัพบก

๕.๔ หน่วยบิน (AVIATION UNIT) หมายถึง หน่วยที่มีอากาศยานอยู่ในอัตราหน่วยควบคุม และบังคับบัญชาการปฏิบัติการทางอากาศ และหน่วยสาขาวิทยาการการบิน

๕.๕ หน่วยบินที่มีอากาศยานในอัตรา หมายถึง หน่วยที่มีอากาศยานในอัตราหรือบรรจุอยู่ในอัตราการจัดยุทโธปกรณ์และอัตราอื่น ๆ ของกองทัพบก รวมทั้งศูนย์การบินทหารบกซึ่งมีหน้าที่เป็นหัวหน้าสาขาวิทยาการการบินทหารบก กรมบินและกองพันบินซึ่งมีหน้าที่เป็นหน่วยควบคุมการปฏิบัติการทางอากาศของอากาศยานทหารบกที่รับผิดชอบให้ถือว่าเป็นหน่วยบินที่มีอากาศยานในอัตรา

๕.๖ หน่วยบินเฉพาะกิจ (AVIATION TASK FORCE) หมายถึง การจัดหน่วยเพื่อปฏิบัติการให้สามารถตอบสนองภารกิจบินต่อหน่วยที่ไปสนับสนุนโดยจัดเป็นหน่วยบรรจุมอบ ขึ้นสมทบหรือขึ้นควบคุมทางยุทธการให้กับหน่วยนั้น ๆ เช่น หน่วยบินทางยุทธวิธี ชุดปฏิบัติการบิน และหมู่บิน เป็นต้น หน่วยบินเฉพาะกิจนี้จะประกอบด้วยอากาศยานของหน่วยบิน และเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน ตลอดจนอาวุธยุทโธปกรณ์และสิ่งอุปกรณ์ที่จำเป็นในการปฏิบัติการบินนั้นๆ

๕.๗ ผู้บังคับหน่วยบิน (AVIATION UNIT COMMANDER) หมายถึง ผู้บังคับหน่วยซึ่งควบคุมบังคับบัญชาโดยตรงต่อนักบินและเจ้าหน้าที่ในหน่วยบิน รวมทั้งอากาศยานด้วย

๕.๘ ผู้บังคับภารกิจบิน (AIR MISSION COMMANDER) หมายถึง ผู้ซึ่งได้รับการแต่งตั้ง และมอบหมายทั้งหน้าที่ควบคุมและบังคับบัญชาขบวนบินทั้งหมดสำหรับปฏิบัติการเฉพาะอย่าง โดยจะเป็นผู้รับผิดชอบ หรือตอบสนองภารกิจของผู้รับการสนับสนุน

๕.๙ ผู้บังคับขบวนบิน (FLIGHT COMMANDER) หมายถึง ผู้บังคับอากาศยาน ซึ่งเป็นผู้มีอาวุโสสูงสุดของอากาศยานซึ่งประกอบเป็นขบวนบินตั้งแต่ ๒ เครื่องขึ้นไปและ

- ๓ -

ได้รับการแต่งตั้งจากผู้บังคับบัญชาให้เป็นผู้ควบคุมและบังคับบัญชาการปฏิบัติการบินของ
ขบวนบิน

๕.๑๐ ผู้บังคับอากาศยาน (PILOT IN COMMAND : PC) หมายถึง นักบินที่
ได้รับการแต่งตั้งและปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้บังคับอากาศยาน มีหน้าที่และความรับผิดชอบสำหรับ
การปฏิบัติการบินและความปลอดภัยทั้งหมดของอากาศยาน

๕.๑๑ นักบิน (PILOT: PI) หมายถึง นักบินที่ปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ให้การช่วยเหลือ
ผู้บังคับอากาศยานสำหรับการปฏิบัติการบินและความปลอดภัยทั้งหมดของอากาศยาน ขณะ
ทำการบินจะอยู่ภายใต้การอำนวยความสะดวก ควบคุม และกำกับดูแลของผู้บังคับอากาศยานโดยไม่คำนึง
ถึงชั้นยศ ลำดับอาวุโสของการรับราชการทหาร และจำนวนชั่วโมงบิน

๕.๑๒ นักบินผู้ช่วย (CO – PILOT : CP) หมายถึง นักบินที่นั่งในตำแหน่งนักบิน
แต่มิได้ผ่านการบินเปลี่ยนคุณสมบัติหรือดำรงความต่อเนื่องในการบินกับอากาศยานที่กำลังบินอยู่นั้น

๕.๑๓ นักบินลองเครื่อง (MAINTENANCE TEST PILOT : MP) หมายถึง
นักบินที่มีคุณสมบัตินักบินลองเครื่อง และได้รับการแต่งตั้งจากผู้บังคับหน่วยบินให้เป็นผู้ทำการบิน
ลองเครื่องอากาศยาน เพื่อการซ่อมบำรุง และเป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดของคู่มือซ่อม
บำรุงอากาศยานแต่ละแบบ

๕.๑๔ นักบินที่บินด้วยกล้องช่วยมองเห็นในเวลากลางคืน (NIGHT VISION
GOGGLE PILOT) หมายถึง นักบินที่ปฏิบัติหน้าที่เช่นเดียวกับข้อ ๕.๑๑ ต้องมีคุณสมบัติ
ผ่านหลักสูตรการบินเปลี่ยนคุณวิถีนักบินที่บินด้วยกล้องช่วยมองเห็นในเวลากลางคืน จะต้อง
ดำรงการบินรักษาสภาพการบินตามมาตรฐานที่กำหนด ได้รับการแต่งตั้งจากผู้บังคับหน่วยบิน
ให้เป็นนักบินที่บินด้วยกล้องช่วยมองเห็นในเวลากลางคืนของหน่วยเป็นลายลักษณ์อักษร

๕.๑๕ ครูการบินที่บินด้วยกล้องช่วยมองเห็นในเวลากลางคืน (NIGHT VISION
GOGGLE INSTRUCTOR PILOT) หมายถึงนักบินที่บินด้วยกล้องช่วยมองเห็นในเวลากลางคืน
ที่มีหน้าที่ในการฝึกบิน และประเมินผลการบินให้กับนักบิน รวมถึงการรักษาความปลอดภัย
ในการบินด้วย โดยครูการบินที่บินด้วยกล้องช่วยมองเห็นในเวลากลางคืน ต้องผ่านหลักสูตร
ครูการบินที่บินด้วยกล้องช่วยมองเห็นในเวลากลางคืน จะต้องดำรงการบินรักษาสภาพการบิน
ตามมาตรฐานที่กำหนดและได้รับการแต่งตั้งจากผู้บังคับหน่วยบินให้เป็นครูการบิน ที่บินด้วย
กล้องช่วยมองเห็นในเวลากลางคืนของหน่วยเป็นลายลักษณ์อักษร

๕.๑๖ ผู้ตรวจสอบการบินด้วยกล้องช่วยมองเห็นในเวลากลางคืน (NIGHT
VISION GOGGLE FLIGHT EXAMINER) หมายถึง ครูการบินที่บินด้วยกล้องช่วยมองเห็น

- ๔ -

ในเวลากลางคืนที่ได้รับการแต่งตั้ง ให้ทำการตรวจสอบนักบินที่บินด้วยกล้องช่วยมองเห็นในเวลากลางคืนและครูการบินที่บินด้วยกล้องช่วยมองเห็นในเวลากลางคืน

๕.๑๗ ผู้ประเมินค่านักบินลงเครื่อง (MAINTENANCE TEST FLIGHT EVALUATOR : ME) หมายถึง นักบินลงเครื่องหรือครูการบินที่ได้รับการแต่งตั้งให้มีหน้าที่ตรวจสอบความรู้ความสามารถในการบินลงเครื่องให้กับนักบินลงเครื่องให้เป็นไปตามมาตรฐานการบินลงเครื่อง

๕.๑๘ ครูการบิน (INSTRUCTOR PILOT : IP) หมายถึง นักบินที่มีคุณสมบัติครูการบิน มีหน้าที่ในการฝึกบิน และประเมินผลการบินให้กับนักบินอื่น ๆ รวมถึงการช่วยรักษาความปลอดภัยในการบินด้วย การฝึกบินและประเมินผลประกอบด้วยการปฏิบัติการการบิน การบินเปลี่ยนคุณสมบัติ การบินด้วยทัศนวิสัย การฝึกบินเปลี่ยนแบบ การบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน การฝึกบินทางยุทธวิธี และการประเมินผลการฝึกเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานอื่น ๆ

๕.๑๙ ผู้ตรวจสอบการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน (INSTRUMENT FLIGHT EXAMINER : IE) หมายถึง ครูการบินที่ได้รับการแต่งตั้ง ให้ทำการตรวจสอบนักบินอื่น ๆ ในการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน และสอนนักบินอื่น ๆ ในการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน

๕.๒๐ ครูตรวจสอบและจัดมาตรฐานการบิน (STANDARDIZATION INSTRUCTOR PILOT : SP) หมายถึง ครูการบินที่ได้รับการแต่งตั้งจากผู้บังคับบัญชา เป็นลายลักษณ์อักษร ให้ทำหน้าที่ตรวจสอบและจัดมาตรฐานการบิน

๕.๒๑ ผู้ฝึกการบินของหน่วย (UNIT TRAINER : UT) หมายถึง นักบินที่ได้รับการแต่งตั้งให้ทำการสอนหรือฝึก ในการฝึกพิเศษที่จะทำให้การฝึกของหน่วยบรรลุผล และเป็นไปตามเป้าหมายที่กำหนด

๕.๒๒ เจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน หมายถึง ผู้ทำการในอากาศ ผู้ทำการบนอากาศยานเป็นประจำและเจ้าหน้าที่อื่น ๆ ที่มีหน้าที่ปฏิบัติการบนอากาศยาน ซึ่งกระทำหน้าที่ในขณะที่ทำการบิน

๕.๒๓ คู่มือการฝึกเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน (AIRCREW TRAINING MANUAL : ATM) หมายถึง สิ่งตีพิมพ์หรือสื่ออิเล็กทรอนิกส์ที่ประกอบไปด้วย รายละเอียดการฝึกเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน รวมถึงหลักสูตรต่าง ๆ สำหรับการเปลี่ยนคุณสมบัติ การฝึกทบทวน การฝึกตามภารกิจและการฝึกต่อเนื่อง

- ๕ -

๕.๒๔ แผนการฝึกเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน (AIRCREW TRAINING PROGRAM : ATP) หมายถึง รายการมาตรฐานการฝึกเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานกองทัพบก และการประเมินผล

๕.๒๕ สนามบิน (AIRFIELD) หมายถึง พื้นที่ที่กำหนดไว้บนพื้นดิน หรือพื้นน้ำ รวมทั้งอาคาร สิ่งติดตั้งและบริภัณฑ์เพื่อใช้ทั้งหมดหรือแต่บางส่วนในการขึ้น - ลงและเคลื่อนไหวของอากาศยาน

๕.๒๖ สนามบินสำรอง (ALTERNATE AIRFIELDS) หมายถึง สนามบินซึ่งอากาศยานอาจจะบินไปเมื่อมีเหตุที่ไม่สามารถบินไปสนามบินปลายทางได้

๕.๒๗ แผนการบิน (FLIGHT PLAN) หมายถึง ข้อมูลที่กำหนดให้ส่งให้หน่วยงานบริการจราจรทางอากาศเพื่อขอรับอนุญาตทำการบิน อันเกี่ยวข้องกับการบินหรือ ส่วนของการบินที่มุ่งประสงค์ของอากาศยาน

๕.๒๘ ประกาศนักบิน (NOTICE TO AIRMEN : NOTAM) หมายถึง ข่าวสาร ที่ประกาศข้อความเกี่ยวกับการบินให้นักบินทราบ

๕.๒๙ บรรณสารการบิน (AERONAUTICAL INFORMATION PUBLICATION : AIP) หมายถึง เอกสารที่จัดพิมพ์ขึ้นโดยหน่วยที่ได้รับมอบอำนาจของแต่ละประเทศ ประกอบด้วยข่าวสารการบินซึ่งมีสาระสำคัญ และมีผลต่อการบิน

๕.๓๐ แผนการบินร่วม (COMPOSITE FLIGHT PLAN) หมายถึง แผนการบิน ที่ปฏิบัติตามกฎการบินในสภาพอากาศเปิด (VISUAL FLIGHT RULES : VFR) และกฎการบิน ในสภาพอากาศปิด (INSTRUMENT FLIGHT RULES : IFR) ทั้งสองอย่างในเส้นทางบิน เดียวกัน

๕.๓๑ การบินผาดแผลง (ACROBATIC FLIGHT) หมายถึง การบังคับอากาศยาน โดยมุ่งให้เกิดการเปลี่ยนแปลงท่าบินหรือความเร็วคิดไปจากปกติในทันทีทันใด

๕.๓๒ ทัศนวิสัยในการบิน (FLIGHT VISIBILITY) หมายถึง ระยะที่มองไป ยังขอบฟ้าโดยเฉลี่ยซึ่งสามารถจะเห็นวัตถุเด่นชัดได้จากที่นั่งนักบินขณะที่ทำการบิน

๕.๓๓ ทัศนวิสัยทางพื้นดิน (GROUND VISIBILITY) หมายถึง ระยะที่มอง ไป ยังขอบฟ้าโดยเฉลี่ย ซึ่งผู้ตรวจสภาพอากาศบนพื้นดินสามารถจะเห็นวัตถุเด่นชัดได้

๕.๓๔ สภาพการบินในสภาพอากาศเปิด (VISUAL FLIGHT CONDITION) หมายถึง สภาพการบินในทัศนวิสัยที่เท่ากันหรือมากกว่าทัศนวิสัยที่น้อยที่สุดที่ระบุไว้ในกฎการ บินในสภาพอากาศเปิด

- ๖ -

๕.๓๕ การบินในสภาพอากาศเปิด (VISUAL FLIGHT) หมายถึง การบินที่มีการควบคุมเส้นทางบินและทำบินด้วยการมองเห็นพื้นดิน พื้นน้ำ หรือเมฆเป็นหลักในการบิน

๕.๓๖ สภาพการบินในสภาพอากาศปิด (INSTRUMENT FLIGHT CONDITION) หมายถึง สภาพการบินในทัศนวิสัยที่ไม่สามารถจะทำการบินได้ด้วยการบินในสภาพอากาศเปิด

๕.๓๗ การบินในสภาพอากาศปิด (INSTRUMENT FLIGHT) หมายถึง การบินที่มีการควบคุมเส้นทางบินและทำบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน โดยตลอด

๕.๓๘ กฎการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน (INSTRUMENT FLIGHT RULES : IFR) หมายถึง กฎเกณฑ์ที่ใช้ควบคุมสำหรับการบินในสภาพอากาศปิด

๕.๓๙ กฎการบินด้วยทัศนวิสัย (VISUAL FLIGHT RULES : VFR) หมายถึง กฎเกณฑ์ที่ใช้ควบคุมสำหรับทำการบินในสภาพอากาศเปิด

๕.๔๐ การบินตามกฎการบินด้วยทัศนวิสัยแบบพิเศษ (SPECIAL VFR FLIGHT) หมายถึง การบินตามกฎการบินด้วยทัศนวิสัยภายใต้การควบคุมที่ได้รับการอนุญาตให้ทำการบินได้ภายในเขตควบคุมการบิน (CONTROL ZONE) ซึ่งมีสภาพอากาศต่ำกว่าสภาพที่จะทำการบินตามกฎการบินด้วยทัศนวิสัยได้

๕.๔๑ เขตควบคุมการบิน (CONTROL ZONE) หมายถึง พื้นที่ห้วงอากาศในการควบคุมซึ่งขยายขึ้นไปข้างบนจากพื้นดินจนถึงเขตความสูงอันหนึ่งที่กำหนด

๕.๔๒ สนามบินที่มีการบริการการควบคุม (AERODROME CONTROL SERVICE) หมายถึง การบริการการควบคุมทางอากาศ ณ สนามบิน

๕.๔๓ หอบังคับการบิน (AERODROME CONTROL TOWER) หมายถึง หน่วยที่จัดตั้งขึ้นเพื่อทำหน้าที่บริการการควบคุมจราจรทางอากาศที่สนามบิน

๕.๔๔ การจราจรที่สนามบิน (AERODROME TRAFFIC) หมายถึง การจราจรบนพื้นที่ขับเคลื่อนของสนามบิน และการจราจรของอากาศยานที่กำลังบินอยู่ทั้งหมดภายในเขตรับผิดชอบของสนามบิน

๕.๔๕ ย่านจราจร ณ สนามบิน (AERODROME TRAFFIC ZONE) หมายถึง พื้นที่ห้วงอากาศอันหนึ่งที่ได้กำหนดขึ้นในลักษณะแน่นอนรอบ ๆ สนามบิน เพื่อให้การจราจรทางอากาศของสนามบินอยู่ในพื้นที่ห้วงอากาศนี้

๕.๔๖ การจราจรทางอากาศ (AIR TRAFFIC) หมายถึง การบินไป - มาของอากาศยานภายในห้วงอากาศ หรือในขณะที่ขับเคลื่อนอยู่บนพื้นที่ขับเคลื่อนของสนามบิน

- ๓ -

๕.๔๑ การอนุญาตการควบคุมจราจรทางอากาศ (AIR TRAFFIC CONTROL CLEARANCE : ATC CLEARANCE) หมายถึง การอนุญาตให้อากาศยานปฏิบัติการบินตามเงื่อนไขที่หน่วยควบคุมจราจรทางอากาศได้กำหนดให้

๕.๔๒ การบริการการควบคุมจราจรทางอากาศ (AIR TRAFFIC CONTROL SERVICE) หมายถึง การบริการการควบคุมจราจรทางอากาศเพื่อความมุ่งหมาย

๕.๔๒.๑ ป้องกันการชนกันระหว่างอากาศยานกับอากาศยาน และระหว่างอากาศยานบนพื้นที่ยกเคลื่อนกับสิ่งกีดขวางต่าง ๆ

๕.๔๒.๒ ให้การจราจรทางอากาศดำเนินไปด้วยความรวดเร็วและมีระเบียบ

๕.๔๓ หน่วยควบคุมจราจรทางอากาศ (AIR TRAFFIC CONTROL UNIT) หมายถึง หน่วยที่มีหน้าที่บริการการควบคุมจราจรทางอากาศ อันอาจหมายถึงศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศ (AREA CONTROL CENTER) สำนักงานควบคุมอากาศยานเข้า - ออก (APPROACH CONTROL OFFICE) หรือห้องบังคับการบิน

๕.๕๐ พื้นที่ควบคุม (CONTROL AREA) หมายถึง พื้นที่ห้วงอากาศในควบคุมซึ่งขยายขึ้นไปข้างบนจากเขตที่กำหนดให้เหนือพื้นดิน

๕.๕๑ เส้นทางบิน (AIRWAY) หมายถึง พื้นที่ควบคุมหรือส่วนหนึ่งของพื้นที่ควบคุม (CONTROL AREA) ที่กำหนดเป็นวิถีหรือเส้นทางในอากาศซึ่งเจ้าหน้าที่ผู้มีหน้าที่โดยเฉพาะกำหนดไว้ให้เหมาะสมแก่การจราจรทางอากาศ เส้นทางเดินอากาศนี้โดยปกติจัดให้มีเครื่องช่วยเดินอากาศไว้ด้วย

๕.๕๒ การควบคุมอากาศยานเข้า - ออก (APPROACH CONTROL OFFICE) หมายถึง การบริการควบคุมจราจรทางอากาศแก่อากาศยานที่ทำการบินตามกฎการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบินที่บินเข้าสู่สนามบินหรือออกไปจากสนามบิน

๕.๕๓ การบริการควบคุมพื้นที่ (AREA CONTROL SERVICE) หมายถึง การบริการควบคุมจราจรทางอากาศแก่อากาศยานที่ทำการบินตามกฎการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบินในพื้นที่ควบคุมที่รับผิดชอบ

๕.๕๔ พื้นที่หวงห้ามในอากาศ (AIRSPACE RESTRICTED AREA) หมายถึง ดาบลหรือบริเวณที่กำหนดไว้ในการบินสากล หรือทางราชการกำหนด เพื่อมิให้อากาศยานทำการบินเข้าไป หรือทำการบินในดาบลหรือบริเวณดังกล่าวเพื่อประโยชน์เกี่ยวกับความปลอดภัยของอากาศยาน และกิจกรรมทางพื้นดิน โดยแบ่งพื้นที่ออกเป็นดังนี้

- ๘ -

๕.๕๔.๑ พื้นที่หวงห้าม (PROHIBITED AREA) หมายถึง ห้วงอากาศที่หวงห้ามมิให้อากาศยานทำการบินเข้าไปโดยเด็ดขาด อันแสดงเขตด้วยการกำหนดเขตทางพื้นดิน

๕.๕๔.๒ พื้นที่จำกัดการบิน (RESTRICTED AREA) หมายถึง ห้วงอากาศที่มีข้อจำกัดการบินของอากาศยาน เพื่อป้องกันมิให้อากาศยานได้รับอันตรายที่มิอาจมองเห็นได้ อันแสดงเขตด้วยการกำหนดเขตทางพื้นดิน ข้อจำกัดการบินมี ๓ ประการคือ

๕.๕๔.๒.๑ ข้อจำกัดทางข้าง (LATERAL LIMITS) หมายถึง ผนวอากาศที่ผ่านตำบลหรือบริเวณพื้นที่หวงห้าม ซึ่งอนุญาตให้อากาศยานทำการบินตามผนวอากาศนั้นได้

๕.๕๔.๒.๒ ข้อจำกัดทางสูง (VERTICAL LIMITS) หมายถึง ความสูงที่ได้รับอนุญาต หรือแนะนำให้ทำการบิน

๕.๕๔.๒.๓ ข้อจำกัดทางเวลา (TIME LIMITS) หมายถึง เวลาใดเวลาหนึ่งซึ่งจะมีการปฏิบัติกิจกรรมอย่างหนึ่งอย่างใดในพื้นที่จำกัดการบิน และห้ามมิให้อากาศยานทำการบินเข้าไปในพื้นที่ที่กำหนดในเวลาดังกล่าว

๕.๕๔.๓ พื้นที่เตือน (WARNING AREA) หมายถึง ห้วงอากาศที่มีอันตรายเช่นเดียวกับพื้นที่จำกัดการบิน และมีแนวเขตอยู่ห่างจากฝั่งทะเลของประเทศไทยมากกว่า ๓ ไมล์ (๕.๖ กิโลเมตร)

๕.๕๔.๔ พื้นที่ระวังอันตราย (CAUTION AREA) หมายถึง ห้วงอากาศที่มีอากาศยานจะทำการบินเข้าไปได้ แต่นักบินพอมองเห็นได้แต่ต้องใช้ความระมัดระวังเป็นพิเศษ อันแสดงเขตด้วยการกำหนดเขตบนพื้นดิน

๕.๕๔.๕ พื้นที่อันตราย (DANGER AREA) หมายถึง ห้วงอากาศที่กำหนดมิติไว้ซึ่งภายในอาจจะมีกิจกรรมที่จะก่อให้เกิดอันตรายแก่อากาศยาน ที่จะบินเข้าไปในช่วงเวลาที่กำหนดไว้

๕.๕๕ ตำบลรายงาน (REPORTING POINT) หมายถึง จุดที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ที่กำหนดขึ้นเพื่อให้ใช้เป็นตำแหน่งรายงานของอากาศยาน

๕.๕๖ เขตการฝึกบินปกติ (FLYING LOCAL AREA) หมายถึง พื้นที่การฝึกบินอยู่ในรัศมี ๕๐ ไมล์ (๘๐ กิโลเมตร) จากสนามบิน ณ ที่ตั้งปกติ หรือที่ตั้งหน่วยบิน

๕.๕๗ ออโตโรเตชัน (AUTOROTATION) หมายถึง การนำเฮลิคอปเตอร์ร่อนลงสู่พื้นเป็นการฉุกเฉิน โดยปราศจากแรงขับจากกำลังเครื่องยนต์(กรณีเครื่องยนต์ดับ, เครื่องยนต์ขัดข้องหรือกรณีฉุกเฉินอื่น ๆ ตามที่ระบุไว้ในคู่มือการฝึกบิน) ซึ่งการเคลื่อนที่ไปข้างหน้าหรือ

- ๕ -

ร่อนลงผ่านอากาศของเฮลิคอปเตอร์ได้แรงขับมาจากการหมุนของใบพัดหลัก(สำหรับการฝึก ในขณะที่ทำการบินให้ปฏิบัติด้วยการสมมติว่าเครื่องยนต์ดับ โดยการลดรอบเครื่องยนต์มาที่รอบเดินเบา)

๕.๕๘ ฐานเมฆ (CEILING) หมายถึง ความสูงจากพื้น โลกถึงระดับเมฆที่ต่ำที่สุด

๕.๕๙ ระยะสูง (ALTITUDE) หมายถึง ระยะทางแนวขึ้นที่วัดระหว่างระดับจุดหรือวัตถุที่ถือเป็นจุดกับระดับน้ำทะเลปานกลาง

๕.๖๐ ความเร็วบินเดินทาง (CRUISING SPEED) หมายถึง ความเร็วคงที่ของอากาศยานในอากาศด้วยการใช้กำลังเครื่องยนต์ในเกณฑ์ประหยัดที่สุด (ความสิ้นเปลืองของน้ำมันเชื้อเพลิง)

๕.๖๑ ความสูงบินเดินทาง (CRUISING ALTITUDE) หมายถึง ความสูงซึ่งจะต้องรักษาไว้ตลอดเวลาขณะทำการบิน หรือในช่วงระยะเวลาระหว่างที่ทำการบินระยะใดระยะหนึ่ง โดยแสดงด้วยเครื่องวัดความสูงคงที่อันหนึ่งสัมพันธ์กับระดับน้ำทะเล

๕.๖๒ วิทยุช่วยในการเดินอากาศ (RADIO NAVIGATION AID) หมายถึง วิทยุที่ช่วยอำนวยความสะดวกในเรื่องการบินไปสู่สนามบิน

๕.๖๓ ร่ม (PARACHUTE) หมายถึง อุปกรณ์ที่ใช้ในการชะลอความเร็วในการตกของบุคคลหรือสิ่งของจากอากาศยานที่ใช้ในกิจการทั้งปวงของรัฐ ทั้งนี้ ไม่รวมถึงอากาศยานที่รัฐเป็นเจ้าของ แต่ใช้ในการขนส่งหรือคมนาคมเพื่อการค้า

หมวด ๒

คุณสมบัติ และหน้าที่ความรับผิดชอบของผู้บังคับอากาศยาน/นักบิน/นักบินผู้ช่วย

ส่วนที่ ๑

คุณสมบัติผู้ที่จะเป็นผู้บังคับอากาศยาน

ข้อ ๖ นักบินผู้ที่จะได้รับการแต่งตั้งเป็นผู้บังคับอากาศยานจะต้องมีคุณสมบัติดังนี้.-

๖.๑ จบการศึกษาหลักสูตรศึกษการบินทหารบก จากโรงเรียนการบินทหารบก หรือจากโรงเรียนการบินที่กองทัพบกให้การรับรอง

๖.๒ มีชั่วโมงบิน ตามหลักเกณฑ์ในข้อ ๗ และมีความรู้ความสามารถในการบินกับแบบอากาศยานที่ตนจะเป็นผู้บังคับอากาศยานเป็นอย่างดี

- ๑๐ -

- ๖.๓ มีความรับผิดชอบเหมาะสมที่จะเป็นผู้บังคับอากาศยาน
- ๖.๔ มีลักษณะผู้นำหน่วย
- ๖.๕ มีความรู้ความเข้าใจในเรื่องนิตยการบินเป็นอย่างดี
- ๖.๖ มีความรู้ความสามารถในการปฏิบัติทางยุทธวิธี
- ๖.๗ มีความรู้ความเข้าใจในการปฏิบัติการบินตามลักษณะ หรือภารกิจนั้น ๆ

เป็นอย่างดี

๖.๘ มีความรู้ความเข้าใจในกฎระเบียบการควบคุมการจราจรทางอากาศ และกฎการบินการจราจรทางอากาศสากลและภายในประเทศ

๖.๙ ผ่านการตรวจสอบภาควิชาการและภาคอากาศตามคู่มือของอากาศยานในแบบที่จะเป็นผู้บังคับอากาศยาน จากคณะกรรมการตรวจสอบและจัดมาตรฐานการบินกองทัพบก หรือจากครูการบิน/ครูตรวจสอบและจัดมาตรฐานการบินของหน่วย

๖.๑๐ ผ่านการตรวจสอบสุขภาพจากเวชศาสตร์การบินทหารบก

๖.๑๑ ได้รับการแต่งตั้งเป็นผู้บังคับอากาศยานจากผู้บังคับหน่วยบิน

ข้อ ๗ หลักเกณฑ์ ชั่วโมงบินที่จะเป็นผู้บังคับอากาศยานดังนี้

๗.๑ เฮลิคอปเตอร์/เครื่องบิน

๗.๑.๑ ทำการบินอย่างต่อเนื่อง และมีชั่วโมงบินกับแบบอากาศยานที่จะเป็นผู้บังคับอากาศยานตั้งแต่ ๓๐๐ ชั่วโมง ขึ้นไป

๗.๑.๒ ในรอบ ๓๐ วันที่ผ่านมาได้ทำการบินมาแล้วไม่น้อยกว่า ๔ ชั่วโมง

๗.๒ เฮลิคอปเตอร์โจมตี และ เฮลิคอปเตอร์ติดอาวุธ

๗.๒.๑ ทำการบินอย่างต่อเนื่อง และมีชั่วโมงบินกับแบบอากาศยานที่จะเป็นผู้บังคับอากาศยานตั้งแต่ ๓๐๐ ชั่วโมง ขึ้นไป

๗.๒.๒ ทำหน้าที่ควบคุมการยิงระบบอาวุธของอากาศยานนั้น ๆ ได้เป็นอย่างดี

๗.๓ หลักเกณฑ์ ชั่วโมงบินของผู้ที่จะเป็นผู้บังคับอากาศยานในข้อ ๗.๑ และ ๗.๒ อาจยกเว้นได้โดยให้อยู่ในดุลยพินิจของผู้บังคับบัญชาพิจารณาถึงความจำเป็นและปัจจัยดังต่อไปนี้

๗.๓.๑ แบบของอากาศยานมีข้อจำกัดในการทำชั่วโมงบินจากผู้มีอำนาจสั่งใช้อากาศยาน

๗.๓.๒ แบบของอากาศยานเป็นอากาศยานแบบใหม่ที่บรรจุเข้าประจำการ

- ๑๑ -

๑.๓.๓ ขาดแคลนผู้บังคับอากาศยานตามแบบของอากาศยานนั้น ๆ

๑.๓.๔ ปัจจัยอื่น ๆ ที่ควรพิจารณาเกี่ยวกับคุณสมบัติของผู้ที่จะเป็นผู้บังคับอากาศยาน ในกรณีนี้ได้แก่ เป็นผู้มิอาจวิโส ผ่านการเปลี่ยนคุณสมบัติ เปลี่ยนแบบอากาศยาน ทำการบินกับอากาศยานตามแบบอย่างต่อเนื่อง และมีชั่วโมงบินรวมของอากาศยานทั้งหมดไม่น้อยกว่า ๑,๐๐๐ ชั่วโมง

ส่วนที่ ๒

หน้าที่ และความรับผิดชอบของผู้บังคับอากาศยาน

ข้อ ๘ นักบินผู้ที่ได้รับการแต่งตั้งเป็นผู้บังคับอากาศยาน มีหน้าที่และความรับผิดชอบในการปฏิบัติขณะทำการบินดังนี้

๘.๑ บังคับอากาศยานในการปฏิบัติการบินตามภารกิจบินที่ได้รับมอบโดยปฏิบัติการบินในตำแหน่งที่หนึ่งนักบินของอากาศยานที่ทำการบิน(ห้ามนั่งในตำแหน่งนักบินผู้ช่วย ยกเว้นการฝึกหรือได้รับอนุมัติจากผู้บังคับหน่วยบิน)

๘.๒ ควบคุมกำกับดูแล ความปลอดภัยของอากาศยาน ในการปฏิบัติการบินทั้งปวง

๘.๓ สั่งการในการปฏิบัติการบินตั้งแต่เริ่มติดเครื่องยนต์ จนกระทั่งดับเครื่องยนต์ เรียบร้อย และจบภารกิจบินในเที่ยวบินนั้น

๘.๔ ในกรณีที่มีอากาศยานปฏิบัติการบินร่วมกันมากกว่า ๑ เครื่อง ให้ผู้บังคับอากาศยาน ซึ่งมีอาวุโสสูงสุด หรือผู้ที่ได้รับการแต่งตั้งจากผู้บังคับบัญชา เป็นผู้บังคับขบวนบิน และมีหน้าที่รับผิดชอบสั่งการแก่อากาศยานทั้งหมดในการปฏิบัติการบินตามภารกิจที่ได้รับมอบ

๘.๕ อำนาจการ ควบคุม กำกับดูแลนักบิน ช่างประจำอากาศยาน และผู้โดยสาร ในการปฏิบัติการบินแต่ละครั้ง

๘.๖ มอบหมายหน้าที่ ในการปฏิบัติการบินให้กับนักบิน และช่างประจำอากาศยาน ตามความเหมาะสมของภารกิจบินที่ได้รับมอบ

๘.๗ ปฏิบัติการบินกับอากาศยาน ด้วยความระมัดระวัง หลีกเลี่ยงสิ่งกีดขวาง และสิ่งที่อาจจะก่อให้เกิดอันตรายในการบิน

๘.๘ ทำการติดต่อสื่อสารกับหน่วยควบคุมการจราจรทางอากาศ ตามความจำเป็น และติดตามฝ้าฟังอย่างต่อเนื่องเพื่อความปลอดภัยในการบิน

๘.๙ การปฏิบัติการบินและการเดินอากาศ โดยประสานการปฏิบัติกับนักบิน

- ๑๒ -

๘.๑๐ ให้คำแนะนำแก่ผู้โดยสารอากาศยาน เฉพาะเรื่องเกี่ยวกับการปฏิบัติการบิน และความปลอดภัยขณะโดยสารอากาศยาน และผู้โดยสารอากาศยานจะต้องปฏิบัติตามคำแนะนำของผู้บังคับอากาศยานอย่างเคร่งครัด

ข้อ ๕ หน้าที่ได้รับผิดชอบในการเตรียมการก่อนทำการบิน

๕.๑ ปฏิบัติตามระเบียบปฏิบัติประจำ และปฏิบัติตามสมุดคู่มือของอากาศยานแต่ละแบบ

๕.๒ เปิดแผนการบิน ทราบภารกิจ และเสนอแผนการบินในสภาพอากาศปิด หรือเสนอแผนการบินในสภาพอากาศเปิด

๕.๓ ศึกษาสภาพอากาศโดยละเอียดจากรายงานข่าวอากาศและรายงานพยากรณ์อากาศของทางราชการและหรือจากหน่วยงานอื่น

๕.๔ ทราบประกาศนักบิน และรายงานทั่วไปสำหรับนักบิน

๕.๕ ทราบพื้นที่หวงห้ามในอากาศ

๕.๖ คำนวณความพอเพียงของปริมาณเชื้อเพลิงที่ต้องใช้ในการบินครั้งนั้น

๕.๗ ตรวจสอบเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานว่ามีพอที่จะทำการบินได้โดยปลอดภัย

๕.๘ ตรวจสอบเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานว่ามีความรู้ความสามารถและมีเครื่องมือเครื่องใช้ในการปฏิบัติหน้าที่อย่างเพียงพอ

๕.๙ ตรวจสอบวิทยุประจำอากาศยานให้สามารถใช้งานได้

๕.๑๐ เตรียมเส้นทางบินสำรองไว้เมื่อไม่สามารถทำการบินตามแผนการบินเดิมได้

๕.๑๑ เตรียมการแก้ไขล่วงหน้าสำหรับกรณีที่เกิดความล่าช้าในการจราจรทางอากาศ โดยเจ้าหน้าที่ควบคุมการจราจรทางอากาศเป็นผู้แจ้ง และแนะนำให้ทราบ

๕.๑๒ ต้องแจ้งต่อผู้โดยสารในเรื่องอำนาจของผู้บังคับอากาศยาน และการใช้อุปกรณ์เครื่องช่วยความปลอดภัยต่าง ๆ

๕.๑๓ รับผิดชอบในการบรรทุกับอากาศยานที่ปฏิบัติการบินทุกครั้ง

ข้อ ๑๐ หน้าที่ได้รับผิดชอบหลังทำการบิน

๑๐.๑ ปฏิบัติตามระเบียบปฏิบัติประจำ และปฏิบัติตามสมุดคู่มือของอากาศยานแต่ละแบบ

๑๐.๒ รายงานผลการปฏิบัติการบิน ปัญหาข้อขัดข้อง และข้อเสนอแนะเสนอต่อผู้บังคับบัญชาตามลำดับชั้น โดยเร็ว

๑๐.๓ ปิดแผนการบิน

- ๑๓ -

ข้อ ๑๑ หน้าที่ได้รับผิดชอบเมื่ออากาศยานประสบอุบัติเหตุ ดังนี้

๑๑.๑ เมื่ออากาศยานอยู่ในอากาศ และมีเวลาพอ

๑๑.๑.๑ ทำการตรวจแก้ไขข้อขัดข้องที่เกิดขึ้นตามสมมุติฐานของอากาศยาน
แบบนั้นๆ

๑๑.๑.๒ แจ้งข่าวตามระเบียบและวิธีการแจ้งข่าวอากาศยานประสบอุบัติเหตุ

๑๑.๑.๓ ถ้าไม่สามารถแก้ไขข้อขัดข้องได้ให้พิจารณาสั่งการและดำเนินการเตรียมนำอากาศยานลงโดยวิธีฉุกเฉินให้ถูกต้องและปลอดภัยที่สุด เช่น เตรียมเพชูชีพในกรณีลงสู่พื้นน้ำ แจ้งให้ผู้โดยสารทราบและชี้แจงวิธีปฏิบัติตนให้ปลอดภัย จัดการสิ่งของที่หนักและเป็นอันตราย เป็นต้น

๑๑.๒ เมื่ออากาศยานลงถึงพื้นแล้ว

๑๑.๒.๑ ทำการป้องกันเหตุร้ายอันจะเกิดขึ้นได้ เช่น อัคคีภัย และระงับเหตุร้ายต่างๆ เท่าที่สามารถจะทำได้ เช่น การดับเพลิง เป็นต้น

๑๑.๒.๒ อำนวยความสะดวกความปลอดภัยแก่ผู้โดยสาร และสิ่งของมีค่า โดยให้ออกห่างจากอากาศยานจนพ้นเขตอันตราย ให้ผู้ที่ได้รับบาดเจ็บได้รับการปฐมพยาบาล นำส่งโรงพยาบาลที่ใกล้เคียงโดยเร็วที่สุด

๑๑.๒.๓ ห้ามละทิ้งอากาศยาน จนกว่าจะจัดการให้มีการระงับป้องกันรักษาอากาศยานไว้จนกว่า คณะกรรมการสอบสวนอากาศยานประสบอุบัติเหตุจะมาทำการสอบสวน เว้นแต่ในกรณีจำเป็นทางยุทธวิธีและความปลอดภัยของชีวิต

๑๑.๒.๔ ขอความช่วยเหลือจากเจ้าหน้าที่ของส่วนราชการในท้องถิ่นนั้น

๑๑.๒.๕ รายงานให้ผู้บังคับบัญชา และแจ้งให้หน่วยควบคุมการจราจรทางอากาศทราบโดยด่วน ข้อความที่ต้องรายงานและแจ้งมีดังต่อไปนี้-

๑๑.๒.๕.๑ แบบหมายเลข และหน่วยต้นสังกัดของอากาศยาน

๑๑.๒.๕.๒ วัน เวลา ที่อากาศยานประสบอุบัติเหตุ

๑๑.๒.๕.๓ ตำบลที่อากาศยานประสบอุบัติเหตุ (ถื่อแผนที่
เดินอากาศเป็นหลัก)

๑๑.๒.๕.๔ ลักษณะและสาเหตุที่อากาศยานประสบอุบัติเหตุ

๑๑.๒.๕.๕ ความเสียหายของอากาศยาน

๑๑.๒.๕.๖ จำนวนเจ้าหน้าที่และผู้โดยสาร

- ๑๔ -

๑๑.๒.๕.๗ จำนวนผู้เสียชีวิต ผู้ได้รับบาดเจ็บลักษณะและอาการของการบาดเจ็บ

๑๑.๒.๕.๘ ความต้องการในการซ่อมบำรุงและความช่วยเหลืออื่น ๆ

๑๑.๒.๖ จัดทำรายงานละเอียดในการปฏิบัติการบินในเที่ยวบินนั้น ตั้งแต่เริ่มต้นเสนอต่อผู้บังคับบัญชาตามลำดับชั้นโดยเร็วที่สุด

๑๑.๒.๗ ในกรณีที่ยู้งคับอากาศยานไม่สามารถปฏิบัติหน้าที่ได้ ให้เจ้าหน้าที่ผู้ทำการในอากาศและผู้ทำการบนอากาศยานเป็นประจำที่มีอาวุโสรองลงมาทำหน้าที่แทน

ส่วนที่ ๓

คุณสมบัติ และหน้าที่ความรับผิดชอบของนักบิน

ข้อ ๑๒ คุณสมบัติของนักบินมีดังนี้

จบการศึกษาหลักสูตรศษยการบินทหารบก จากโรงเรียนการบินทหารบกหรือจากโรงเรียนการบินที่กองทัพกให้การรับรอง

ข้อ ๑๓ หน้าที่ และความรับผิดชอบของนักบิน

๑๓.๑ เป็นผู้ช่วยเหลือผู้บังคับอากาศยาน ในการปฏิบัติการบินกับอากาศยาน ให้สำเร็จภารกิจตามที่ได้รับมอบหมาย

๑๓.๒ ปฏิบัติการบินโดยอยู่ในการอำนวยการ ควบคุม กำกับดูแลของผู้บังคับอากาศยาน ในขณะที่ทำการบิน

๑๓.๓ นอกจากนี้ให้ปฏิบัติหน้าที่อื่นๆ ตามที่ได้รับมอบหมายจากผู้บังคับอากาศยาน

ส่วนที่ ๔

คุณสมบัติ และหน้าที่ความรับผิดชอบของนักบินผู้ช่วย

ข้อ ๑๔ คุณสมบัติของนักบินผู้ช่วย จบการศึกษาหลักสูตรศษยการบินทหารบก จากโรงเรียนการบินทหารบกหรือจากโรงเรียนการบินที่กองทัพกให้การรับรอง

ข้อ ๑๕ หน้าที่ และความรับผิดชอบของนักบินผู้ช่วย

- ๑๕ -

๑๕.๑ ปฏิบัติการบินอย่างจำกัด โดยอยู่ภายใต้การอำนวยความสะดวก ควบคุม กำกับดูแลของผู้บังคับอากาศยาน ในขณะที่ทำการบินอย่างใกล้ชิด

๑๕.๒ นอกจากนี้ให้ปฏิบัติหน้าที่อื่นๆ ตามที่ได้รับมอบหมายจากผู้บังคับอากาศยาน

หมวด ๓

อำนาจสั่งการบินและการสั่งใช้อากาศยาน

ส่วนที่ ๑

อำนาจสั่งการบิน

ข้อ ๑๖ ผู้มีอำนาจสั่งการบิน คือ ผู้มีอำนาจสั่งการให้อากาศยานทำการบิน ได้แก่

๑๖.๑ ผู้บัญชาการทหารบก

๑๖.๒ ผู้บังคับหน่วยที่มีอากาศยานในอัตรา

๑๖.๓ ผู้บังคับหน่วยที่ไม่มีอากาศยานในอัตรา ที่ได้รับมอบอำนาจให้บังคับบัญชาอากาศยาน ซึ่งมีตำแหน่ง ตั้งแต่ชั้นผู้บัญชาการกองพล หรือเทียบเท่าขึ้นไป

๑๖.๔ ผู้บังคับหน่วยบินซึ่งมีตำแหน่ง ตั้งแต่ผู้บังคับการกรมหรือเทียบเท่าขึ้นไป

๑๖.๕ ผู้ที่ได้รับมอบอำนาจจากผู้มีอำนาจสั่งการบิน ตามข้อ ๑๖.๑ - ๑๖.๔

ส่วนที่ ๒

การสั่งใช้อากาศยาน

ข้อ ๑๗ การใช้อากาศยานแบ่งตามภารกิจของอากาศยาน สามารถแบ่งแยกออกเป็น ๒ ประเภทงาน ได้แก่

๑๗.๑ ภารกิจของอากาศยาน ในราชการกองทัพบก ดังนี้

๑๗.๑.๑ การปฏิบัติทางยุทธการ

๑๗.๑.๒ การขนส่งทางอากาศ

๑๗.๑.๓ การส่งกำลังสิ่งอุปกรณ์

๑๗.๑.๔ การส่งกลับสายแพทย์ทางอากาศ

- ๑๖ -

- ๑๗.๑.๕ การสนับสนุนการฝึกและศึกษา
- ๑๗.๑.๖ การฝึกและศึกษาของหน่วยบิน
- ๑๗.๑.๗ การฝึกบินทบทวนเพื่อหาความชำนาญ
- ๑๗.๑.๘ การตรวจสอบและจัดมาตรฐานการบิน
- ๑๗.๑.๙ การบินลองเครื่อง
- ๑๗.๑.๑๐ การซ่อมบำรุง
- ๑๗.๑.๑๑ การค้นหาและกู้ภัย
- ๑๗.๑.๑๒ การบรรเทาสาธารณภัย
- ๑๗.๑.๑๓ การปฏิบัติงานอื่น ๆ ต้องให้ผู้บัญชาการทหารบกอนุมัติ

๑๗.๒ ภารกิจของอากาศยาน ในกิจการงานอื่น ๆ นอกกองทัพบก และอยู่ในอำนาจของผู้บัญชาการทหารบก

ข้อ ๑๘ การตั้งใช้อากาศยานของผู้มีอำนาจสั่งการบิน

๑๘.๑ ผู้บัญชาการทหารบก มีอำนาจตั้งใช้อากาศยานได้ทุกภารกิจ

๑๘.๒ ผู้บังคับหน่วยที่มีอากาศยานในอัตรา

๑๘.๒.๑ ผู้บัญชาการศูนย์การบินทหารบก มีอำนาจตั้งใช้อากาศยานได้ทุกภารกิจ ยกเว้นภารกิจในข้อ ๑๗.๑.๑๓ และ ๑๗.๒

๑๘.๒.๒ เจ้ากรมการขนส่งทหารบก มีอำนาจตั้งใช้อากาศยานได้ทุกภารกิจ ยกเว้นภารกิจในข้อ ๑๗.๑.๑๓ และ ๑๗.๒

๑๘.๒.๓ ผู้บัญชาการโรงเรียนการบินทหารบก ผู้อำนวยการกองบริการและซ่อมบำรุงอากาศยาน โรงเรียนการบินทหารบกและผู้บัญชาการฝึกภาคอากาศหลักสูตรของสายวิทยาการการบินมีอำนาจตั้งใช้อากาศยานในภารกิจตามข้อ ๑๗.๑.๖, ๑๗.๑.๗, ๑๗.๑.๙ และ ๑๗.๑.๑๐ ในเขตการฝึกบินปกติ

๑๘.๒.๔ ผู้บังคับการกรมบิน ผู้อำนวยการกองการบิน ผู้บังคับกองพันบินและผู้บังคับกองบิน มีอำนาจตั้งใช้อากาศยานในภารกิจตามข้อ ๑๗.๑.๖, ๑๗.๑.๗, ๑๗.๑.๙, ๑๗.๑.๑๐ และ ๑๗.๑.๑๑ ในเขตการฝึกบินปกติ

๑๘.๒.๕ ผู้บังคับกองพันทหารขนส่งซ่อมบำรุงเครื่องบินทหารบก มีอำนาจตั้งใช้อากาศยานในภารกิจตามข้อ ๑๗.๑.๖, ๑๗.๑.๗, ๑๗.๑.๙, ๑๗.๑.๑๐ และ ๑๗.๑.๑๑ ในเขตการฝึกบินปกติ

- ๑๗ -

๑๘.๒.๖ ผู้บังคับกองร้อยบินและหัวหน้านักบินตอนการบินกองทัพภาค มีอำนาจสั่งใช้อากาศยานได้ในภารกิจตามข้อ ๑๗.๑.๖, ๑๗.๑.๗, ๑๗.๑.๘ และ ๑๗.๑.๑๐ ในเขตการฝึกบินปกติ

๑๘.๓ ผู้บังคับหน่วยซึ่งตำแหน่งตั้งแต่ ผู้บัญชาการกองพล หรือเทียบเท่าขึ้นไป มีอำนาจสั่งใช้อากาศยานของหน่วยบินของหน่วยขึ้นตรงและ หน่วยบินเฉพาะกิจ ได้ทุกภารกิจ ทั้งในและนอกเขตการฝึกบินปกติ ยกเว้นภารกิจในข้อ ๑๗.๑.๑๓ และ ๑๗.๒

ข้อ ๑๙ การมอบอำนาจในการสั่งการบิน

๑๙.๑ การมอบอำนาจในการสั่งการบิน จะต้องสั่งการมอบอำนาจเป็นลายลักษณ์อักษร และแจ้งให้ผู้ที่เกี่ยวข้องทราบด้วย

๑๙.๒ ผู้มีอำนาจสั่งการบิน จะมอบอำนาจสั่งการบินได้ไม่เกินอำนาจการใช้อากาศยาน ตามข้อ ๑๘ ทั้งนี้ให้อยู่ในดุลยพินิจของผู้มอบอำนาจสั่งการบินนั้น ๆ

หมวด ๔

บุคคลที่ทำการบิน

ข้อ ๒๐ ผู้ที่ได้รับอนุญาตให้ทำการบินกับอากาศยาน

๒๐.๑ นักบินทหารบก

๒๐.๑.๑ เป็นข้าราชการสังกัดกองทัพบก

๒๐.๑.๒ เป็นนักบินประจำกองพร้อมรบสังกัดหน่วยบิน

๒๐.๑.๓ ผ่านการบินเปลี่ยนคุณสมบัติ การบินเปลี่ยนแบบอากาศยานและฝึกบินกับอากาศยานที่จะทำการบินอย่างต่อเนื่อง

๒๐.๑.๔ ได้รับอนุมัติจากผู้มีอำนาจสั่งการบิน

๒๐.๒ นักบินจากต่างเหล่าทัพหรือสำนักงานตำรวจแห่งชาติ

๒๐.๒.๑ เป็นนักบินสังกัดหน่วยบินต่างเหล่าทัพ หรือ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ

๒๐.๒.๒ ผ่านการบินเปลี่ยนคุณสมบัติ การบินเปลี่ยนแบบอากาศยานและฝึกบินกับอากาศยานที่จะทำการบินอย่างต่อเนื่อง

๒๐.๒.๓ ได้รับอนุมัติจากผู้มีอำนาจสั่งการบิน

- ๑๘ -

๒๐.๓ ทหารกองหนุนหรือพลเรือน ซึ่งเป็นลูกจ้างของหน่วยงานราชการหรือหน่วยงานรัฐวิสาหกิจ

๒๐.๓.๑ สำเร็จการศึกษาจากโรงเรียนการบินที่กองทัพบกให้การรับรอง

๒๐.๓.๒ ผ่านการบินเปลี่ยนคุณสมบัติ การบินเปลี่ยนแบบอากาศยานและฝึกบินกับอากาศยานที่จะทำการบินอย่างต่อเนื่อง

๒๐.๓.๓ ได้รับอนุมัติจากผู้มีอำนาจสั่งการบิน

๒๐.๔ นักบินมิตรประเทศ

๒๐.๔.๑ สำเร็จการศึกษาจากโรงเรียนการบินที่กองทัพบกให้การรับรอง

๒๐.๔.๒ ผ่านการบินเปลี่ยนคุณสมบัติหรือการบินเปลี่ยนแบบอากาศยานและฝึกบินกับอากาศยานที่จะทำการบินอย่างต่อเนื่อง

๒๐.๔.๓ ได้รับอนุมัติจากผู้มีอำนาจสั่งการบิน

๒๐.๕ นักบินประจำกองพร้อมรบที่มีได้สังกัดหน่วยบิน นักบินสำรอง นักบินนอกกอง

๒๐.๕.๑ เป็นข้าราชการสังกัดกองทัพบก

๒๐.๕.๒ ได้รับอนุมัติจากผู้มีอำนาจสั่งการบิน

๒๐.๖ ศิษย์การบินทหารบก

๒๐.๖.๑ ทำการฝึกบินตามหลักสูตร โรงเรียนการบินทหารบก

๒๐.๖.๒ ได้รับอนุมัติจากผู้มีอำนาจสั่งการบิน

๒๐.๗ นักบินในข้อ ๒๐.๑ - ๒๐.๔ ที่มีได้ฝึกบินกับอากาศยานที่จะทำการบินเป็นเวลาเกิน ๓๐ วัน และนักบินในข้อ ๒๐.๕ ให้ทำการบินกับครูการบิน หรือครูตรวจสอบและจัดมาตรฐานการบินที่ได้ทำการบินอย่างต่อเนื่อง

ข้อ ๒๑ ผู้ที่ได้รับอนุญาตให้ติดเครื่องยนต์สองเครื่อง และขับเคลื่อนอากาศยานบนพื้นดิน (TAXI) เมื่อทำการตรวจสอบเพื่อการซ่อมบำรุง (MAINTENANCE OPERATON CHECK : MOC) ได้แก่

๒๑.๑ นักบินในข้อ ๒๐.๑ - ๒๐.๔

๒๑.๒ ผู้ได้รับการแต่งตั้งเป็นลาถลักษณ์อักษรจากผู้บังคับหน่วยบิน

ข้อ ๒๒ ผู้ทำการในอากาศชั้น ยศ พันเอก ขึ้นไปที่ปฏิบัติงานในตำแหน่งที่ไม่เกี่ยวข้องกับการบินอาจจะปฏิบัติหน้าที่ในห้วงนักบินได้ แต่ต้องผ่านการตรวจโรคเวชศาสตร์การบิน

- ๑๕ -

ตามวงรอบประจำปีที่กองทัพบกกำหนดและต้องทำการบินร่วมกับครูการบินที่ทำการบินกับอากาศยานแบบนั้น ๆ มาอย่างต่อเนื่องซึ่งปฏิบัติการบินอย่างจำกัดนั้นได้แก่

- ๒๒.๑ การประเมินค่าขึ้นตอนการปฏิบัติที่เกี่ยวกับการบิน
- ๒๒.๒ การทบทวนประสิทธิภาพและสมรรถนะของการฝึกบิน
- ๒๒.๓ การร่วมการฝึกบินของหน่วยบินหรือทดสอบโครงการเกี่ยวกับการบิน
- ๒๒.๔ เพื่อให้เกิดความคุ้นเคยระบบการบินและอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องกับการบิน

ที่จัดหาใหม่

หมวด ๕

การปฏิบัติการบินและความปลอดภัย

ส่วนที่ ๑

การใช้อากาศยาน

ข้อ ๒๓ ข้อจำกัดสำหรับการโดยสาร

๒๓.๑ การบินต่อไปนี้ ห้ามบรรทุกผู้โดยสาร

๒๓.๑.๑ การซ่อมบำรุงหรือการบินลองเครื่อง

๒๓.๑.๒ การบินผาดแผลง

๒๓.๑.๓ การบินสารพัดทางอากาศ

๒๓.๑.๔ การฝึกบินท่าลงฉุกเฉิน การฝึกบินด้วยเครื่องช่วย

การมองเห็นในเวลากลางวัน การฝึกบินเปลี่ยนคุณสมบัติ และการฝึกบินพื้นฟูฝีมือบิน

๒๓.๑.๕ การฝึกบินที่เสี่ยงอันตราย

๒๓.๑.๖ การทำสถิติทางการบิน

๒๓.๑.๗ การบินเพื่อการตรวจรับอากาศยาน

๒๓.๒ เจ้าหน้าที่บนอากาศยานซึ่งทำการบินตาม ข้อ ๒๓.๑ จะถูกจำกัดให้เหลือ

น้อยที่สุดเท่าที่จำเป็นเพื่อประเมินผลและตรวจสอบการซ่อมบำรุงเท่านั้น

๒๓.๓ ครูการบินหรือครูตรวจสอบและจัดมาตรฐานการบินและนักบินลองเครื่อง

เป็นผู้ปฏิบัติการบินในกรณีที่มีการปฏิบัติการบินนั้นใช้นักบินเพียงคนเดียว หรือปฏิบัติตามคู่มือของอากาศยานแต่ละแบบ ยกเว้นการบินปล่อยตัวของศิษย์การบิน

- ๒๐ -

๒๓.๔ ผู้โดยสารอากาศยานต้องปฏิบัติตามคำชี้แจงของผู้บังคับอากาศยานในเรื่องที่เกี่ยวกับการปฏิบัติการบินและความปลอดภัยของอากาศยาน

ส่วนที่ ๒

ความปลอดภัยและอุปกรณ์ในการดำรงชีพ

ข้อ ๒๔ แนวทางปฏิบัติเพื่อความปลอดภัย

๒๔.๑ ห้ามบุคคลใดปฏิบัติงานกับอากาศยานโดยปราศจากความระมัดระวังหรืออยู่ในอาการประมาทเลินเล่อซึ่งอาจเกิดอันตรายต่อชีวิตหรือทรัพย์สิน

๒๔.๒ ห้ามบุคคลใดที่มีสภาพร่างกายและจิตใจไม่ปกติ ซึ่งอาจทำให้เกิดอันตราย ทำหน้าที่เป็นเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานหรือผู้โดยสาร

๒๔.๓ ห้ามบุคคลใดดื่มเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์บนอากาศยานของกองทัพบก และห้ามบุคคลซึ่งอยู่ภายใต้อิทธิพลของเครื่องดื่มหรือฤทธิ์ยา ซึ่งมีผลต่อระบบประสาทเดินทางไปกับอากาศยาน ยกเว้น

๒๔.๓.๑ กรณีฉุกเฉิน

๒๔.๓.๒ ผู้ป่วยภายใต้การดูแลรักษาอย่างถูกต้องเหมาะสม

๒๔.๓.๓ อยู่ภายใต้การตัดสินใจของผู้บังคับอากาศยาน ในสภาพแวดล้อมที่ยอมรับได้ว่าจะไม่เกิดอันตราย หรือมีความปลอดภัยเพียงพอ

๒๔.๔ ผู้บังคับอากาศยานจะต้องมั่นใจว่าได้ตรวจสอบมาตรการรักษาความปลอดภัยในเรื่องต่อไปนี้อย่างเข้มงวด

๒๔.๔.๑ ห้ามสูบบุหรี่ภายในระยะ ๕๐ ฟุต จากอากาศยานที่จอดอยู่บนพื้นดิน

๒๔.๔.๒ ห้ามสูบบุหรี่ในอากาศยาน

๒๔.๕ เจ้าหน้าที่ที่ทำการติดเครื่องยนต์จะต้องปฏิบัติตามขั้นตอน ดังต่อไปนี้

๒๔.๕.๑ เจ้าหน้าที่ประจำตำแหน่งของตนและรัดสายรัดตัวรัดไหล่ให้เรียบร้อย

๒๔.๕.๒ จำนวนเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานจะต้องมีอย่างน้อยตามที่กำหนดไว้ในคู่มือของอากาศยานแบบนั้น ๆ

๒๔.๖ การขับเคลื่อนอากาศยานกระทำเฉพาะบุคคลที่ได้รับอนุญาตเท่านั้น

- ๒๑ -

๒๔.๗ ต้องต่อสายดินเสมอ เมื่ออากาศยานทำการเติมน้ำมันเชื้อเพลิง ติดตั้งอาวุธกระสุน บรรทุกและเลิกบรรทุกกระสุนวัตถุระเบิด หรือวัตถุไวไฟ และเมื่อทำการซ่อมบำรุง ตามคู่มือซ่อมบำรุง

๒๔.๘ ปฏิบัติตามคู่มือในการให้สัญญาณบอกทิศทาง และการเคลื่อนที่ของอากาศยานบนพื้นหรือขณะลอยตัว

๒๔.๙ อากาศยานของกองทัพบก ควรมีอุปกรณ์ช่วยเดินอากาศที่ช่วยให้การปฏิบัติการบินเกิดความปลอดภัยเช่น ระบบบอกฝ่าย (TRANSPONDER) เครื่องวิทยุหาทิศทางโดยอัตโนมัติ (ADF) เครื่องวิทยุกำหนดที่อยู่ทุกทิศทางความถี่สูงมาก (VOR) เครื่องวัดระยะ (DME) อุปกรณ์บอกตำแหน่งอากาศยาน (GPS) ระบบลงสู่สนามบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน (ILS) ระบบควบคุมการบินอัตโนมัติ (AUTO PILOT) เรดาร์ตรวจสภาพอากาศ และเรดาร์ตรวจสิ่งกีดขวาง ฯลฯ

ข้อ ๒๕ ระยะเวลาการปฏิบัติการของเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานได้ไม่เกินวันละ ๘ ชั่วโมงในกรณีใช้นักบิน ๒ คนเพื่อให้มีเวลาพักผ่อนอย่างเพียงพอโดยจะกำหนดไว้ในระเบียบปฏิบัติประจำของหน่วย

ข้อ ๒๖ คู่มือการตรวจสอบของเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน และคู่มือซ่อมบำรุง

๒๖.๑ เอกสารสิ่งพิมพ์ และแผ่นบันทึกที่กำหนดตามคู่มือผู้ใช้งานระบบการจัดการ และซ่อมบำรุงอากาศยานกองทัพบก (DA PAM 738-751) โดยอนุโลมจะต้องมีอยู่ในอากาศยานเป็นประจำ

๒๖.๒ ต้องใช้คู่มือนักบิน (OPERATION MANUAL) หรือรายการตรวจสอบ (CHECKLIST) ของเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน เมื่อติดเครื่องยนต์ ลองเครื่องที่พื้น ตรวจสอบการวิ่งขึ้นและตรวจสอบก่อนทำการลง จนกระทั่งดับเครื่องยนต์เสมอ ขณะที่กำลังบินอยู่ในอากาศเวลาไม่เอื้ออำนวยสำหรับการใช้คู่มือรายการตรวจสอบ หรือเมื่อใช้แล้วจะก่อให้เกิดความไม่ปลอดภัย อาจจะใช้โดยวิธีการจำได้โดยอนุโลม

๒๖.๓ ต้องใช้คู่มือประจำอากาศยานเสมอเมื่อทำการตรวจสอบ การบินลงเครื่อง และการตรวจประจำวัน

ข้อ ๒๗ การบันทึกชั่วโมงบิน เมื่อทำการบินในแต่ละเที่ยวบิน หรือทำการฝึกในเครื่องบินจำลอง การบันทึกชั่วโมงบินจะกระทำในแผ่นบันทึกชั่วโมงบิน (DA FORM 2408-12) โดยอนุโลม โดยระบุถึงเจ้าหน้าที่ทุกคน หน้าที่ ภารกิจ และสภาพการบิน และให้ใช้สัญลักษณ์ตาม ผนวก ก ทำระเบียบนี้

- ๒๒ -

ข้อ ๒๘ รายงานเหตุการณ์หรือสิ่งที้อาจจะก่อให้เกิดอันตรายในการปฏิบัติงาน (Hazard Report : HR) รายงานเหตุการณ์หรือสิ่งที้อาจจะก่อให้เกิดอันตรายจะใช้สำหรับแจ้งให้ผู้บังคับบัญชา และคณะกรรมการบริหารทรัพยากรการบิน ได้ทราบถึงผลกระทบต่อความปลอดภัยที่มีต่ออากาศยาน บุคคลและชุดโรปกรรม เพื่อว่าผู้บังคับบัญชาจะได้ดำเนินการสอบสวนหาสาเหตุและแก้ไขต่อไป

ข้อ ๒๙ อุปกรณ์เพื่อความปลอดภัยประจำอากาศยาน จะต้องทำการติดตั้งอุปกรณ์ให้เหมาะสมเพื่อก่อให้เกิดความปลอดภัยบนอากาศยาน ได้แก่ เครื่องดับเพลิง ชุดปฐมพยาบาล ชุดอุปกรณ์ให้สัญญาณวิทยุที่ใช้ในการค้นหาช่วยเหลือเมื่ออากาศยานต้องลงฉุกเฉิน ชุดดำรงชีพตามภารกิจ เป็นต้น และเป็นไปตามคู่มือของอากาศยานแต่ละแบบที่กำหนด

ข้อ ๓๐ เครื่องบันทึกข้อมูลการบิน ตรวจให้อยู่ในสภาพใช้งานได้ตลอดเวลา

ข้อ ๓๑ ระบบออกซิเจน สำหรับข้อบังคับในการใช้ออกซิเจน ระบบออกซิเจนที่ได้รับการตรวจสอบแล้ว จะใช้งานตามเงื่อนไขดังนี้

๓๑.๑ อากาศยานไม่ติดตั้งเครื่องปรับความดันอากาศจะใช้ระบบออกซิเจนเมื่อ

๓๑.๑.๑ เจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานจะต้องใช้ออกซิเจน

๓๑.๑.๑.๑ การบินสูงกว่า ๑๐,๐๐๐ ฟุต (PRESSURE ALTITUDE) นานกว่า ๑ ชั่วโมง

๓๑.๑.๑.๒ การบินสูงกว่า ๑๒,๐๐๐ ฟุต (PRESSURE ALTITUDE) นานกว่า ๓๐ นาที

๓๑.๑.๒ เจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน และผู้โดยสารทุกคนต้องใช้ออกซิเจนเมื่อบินสูงกว่า ๑๔,๐๐๐ ฟุต (PRESSURE ALTITUDE) ตลอดเวลา

๓๑.๒ อากาศยานติดตั้งเครื่องปรับความดันอากาศ

๓๑.๒.๑ ในระหว่างการบิน ความสูงความกดในห้องโดยสารต้องไม่เกิน ๑๐,๐๐๐ ฟุต

๓๑.๒.๒ การบินสูงกว่า ๑๔,๐๐๐ ฟุต ต้องมีออกซิเจนสำรองให้กับทุกคนบนเครื่องอย่างน้อย ๑๐ นาที

๓๑.๒.๓ ถ้าเครื่องปรับความดันอากาศขัดข้องขณะบินสูงกว่า ๑๔,๐๐๐ ฟุต ต้องทำการลดระดับเพื่อให้ความสูงความกดในห้องโดยสารไม่เกิน ๑๐,๐๐๐ ฟุต

๓๑.๓ สำหรับการบินที่ความสูงมากกว่า ๑๔,๐๐๐ ฟุต เจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานจะต้องได้รับการอัดออกซิเจนสู่ระบบการหายใจ (OXYGEN PREBREATHING) โดยใช้

- ๒๓ -

ออกซิเจน ๑๐๐% จากอุปกรณ์ที่มีแรงดันสูง หรือ อุปกรณ์ผลิตออกซิเจนที่ติดตั้งบนอากาศยานที่ผลิตออกซิเจน ๕๐% ขึ้นไปที่ใช้ในการหายใจสามารถใช้งานได้ไม่น้อยกว่า ๓๐ นาทีจากระดับพื้นดิน และต่อเนื่องจนถึงการบินอยู่ในเส้นทางในกรณีไม่ปกติที่จะต้องมีการได้ด้วยการใช้อัตราการไต่สูง ผู้ควบคุมอาจอนุญาตให้มีการอัดออกซิเจนสู่ระบบการหายใจในห้วงสั้น ๆ ได้ ขึ้นอยู่กับกรณีซึ่งต้องตระหนักว่า การปฏิบัติเช่นนี้เป็นการเพิ่มความเสี่ยงในการเกิดอาการ ALTITUDE DECOMPRESSION ILLNESS การกลับมาใช้ระบบออกซิเจนปกติให้ใช้เมื่อลดความสูงลงมาต่ำกว่า ๑๘,๐๐๐ ฟุต

ข้อ ๓๒ ร่มชูชีพ

๓๒.๑ เจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานต้องสวมร่มชูชีพในการบินขาดแคลน

๓๒.๒ ผู้โดยสารจะต้องสวมร่มชูชีพในกรณีต่าง ๆ ตาม ระเบียบปฏิบัติประจำ

ของหน่วย

ข้อ ๓๓ เครื่องแต่งกายและอุปกรณ์การบิน เจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานจะต้องสวมเครื่องแต่งกาย ต่อไปนี้เมื่อปฏิบัติหน้าที่

๓๓.๑ รองเท้าหนึ่งครั้งน่อง

๓๓.๒ หมวกบินหรือชุดปากพุดหูฟัง ของอากาศยานแต่ละแบบ

๓๓.๓ ชุดบิน

๓๓.๔ ถุงมือบิน

๓๓.๕ อุปกรณ์ป้องกันอันตรายจากเสียง เช่น EAR PLUG หรือ EAR MUP

๓๓.๖ อุปกรณ์ประจำตัวหรืออุปกรณ์ยังชีพ (PERSONAL AND SURVIVAL EQUIPMENT) เช่นชุดเวชภัณฑ์ปฐมพยาบาล ชุดอุปกรณ์ให้สัญญาณวิทยุขอความช่วยเหลือ ยามฉุกเฉิน พลุสัญญาณ ไฟฉาย เข็มทิศ มีด และอาวุธประจำกายตามภารกิจ ฯลฯ

๓๓.๗ ชุดชั้นใน ที่ทำด้วยฝ้าย ขนสัตว์ หรือผ้าทนไฟ โดยหลีกเลี่ยงวัสดุที่ทำจากไนลอนหรือใยสังเคราะห์ ซึ่งเป็นอันตรายมากเมื่อเกิดไฟไหม้

๓๓.๘ ป้ายโลหะแสดงตน (IDENTIFICATION TAG : ID TAG)

๓๓.๙ ผู้บังคับหน่วยระดับเทียบเท่าผู้บัญชาการกองพล หรือสูงกว่าขึ้นไป อาจอนุญาตให้เจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานไม่ต้องแต่งกายตามข้อ ๓๓.๑ – ๓๓.๘ ได้ ในกรณีต้องใช้เครื่องแบบอื่นที่จำเป็น และเหมาะสมกว่าในการปฏิบัติภารกิจ

ข้อ ๓๔ หน้ากากป้องกัน

๓๔.๑ สวมหน้ากากป้องกันเมื่อบรรทุกอาวุธเคมีที่พร้อมทำงานในอากาศยาน

- ๒๔ -

๓๔.๒ ไม่จำเป็นต้องสวมหน้ากากป้องกันเมื่อบรรทุกอาวุธเคมีที่ไม่พร้อมทำงานในอากาศยานแต่ต้องมีหน้ากากที่พร้อมใช้งาน

๓๔.๓ เจ้าหน้าที่ทุกนายต้องสวมหน้ากากป้องกันเมื่อเกิดการฟุ้งกระจายของสารพิษจนกระทั่งได้รับแจ้งจากเจ้าหน้าที่เคมีว่าปลอดภัย

๓๔.๔ เจ้าหน้าที่ที่ไม่จำเป็นต้องการปฏิบัติการกิจ ต้องไม่อยู่ในอากาศยานขณะบรรทุกสารเคมีที่มีพิษ

ข้อ ๓๕ สายรัดตัวประจำที่นั่ง

๓๕.๑ ผู้บังคับอากาศยานจะต้องมั่นใจว่า

๓๕.๑.๑ มีที่นั่งและสายรัดตัวสำหรับผู้โดยสารแต่ละคนในอากาศยาน

๓๕.๑.๒ ผู้โดยสารต้องใส่สายรัดตัวประจำที่นั่งได้ และใช้ในระหว่างการวิ่งขึ้น ร่อนลง และในสภาพอากาศแปรปรวน

๓๕.๑.๓ ผู้ป่วยที่นอนเปลจะต้องมีสายรัดครึ่งระหว่างการวิ่งขึ้น ร่อนลง และสภาพอากาศแปรปรวน

๓๕.๒ ผู้บังคับอากาศยาน นักบินและนักบินผู้ช่วยต้องใส่สายรัดตัวรัดไหล่ขณะบังคับอากาศยาน

๓๕.๓ เจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานอื่น ๆ อาจใช้สายรัดตัวแทนสายรัดประจำที่นั่งเมื่อจำเป็น ตามความเหมาะสมกับภารกิจ

ข้อ ๓๖ อุปกรณ์ดำรงชีพ

๓๖.๑ อากาศยานของกองทัพต้องมีอุปกรณ์ดำรงชีพตามภารกิจ เพียงพอที่ให้เจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานสามารถใช้ดำรงชีพได้ในกรณีที่อากาศยานต้องลงฉุกเฉิน

๓๖.๒ ใช้อุปกรณ์ดำรงชีพต้องจัดให้เหมาะสมกับภารกิจที่ปฏิบัติ เช่น ในพื้นที่ป่าภูเขาหรือชายฝั่งทะเล โดยให้แต่ละหน่วยบินกำหนดในระเบียบปฏิบัติประจำของหน่วย

ข้อ ๓๗ การลดเสียงรบกวน ผู้ทำการในอากาศต้องพยายามลดเสียงรบกวนแก่ประชาชนบนพื้นดิน โดยต้องไม่มีผลเสียต่อภารกิจ และความปลอดภัย

- ๒๕ -

หมวด ๖

กฎและระเบียบวิธีปฏิบัติทั่วไปเกี่ยวกับการบิน

ข้อ ๓๘ กฎและระเบียบวิธีปฏิบัติในบรรณสารการบิน (AIP THAILAND) และกฎทางอากาศ ภาคผนวก ๒ (ANNEX II) อนุญาตให้ว่าด้วยการบินขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) และ กฎการบินที่มีอยู่ในระเบียบนี้ จะใช้เป็นเครื่องมือควบคุมการปฏิบัติการของอากาศยานกองทัพบก ดังนี้

๓๘.๑ กฎทั่วไป

๓๘.๑.๑ ห้ามทำการบินผาดแผลงในกรณีดังต่อไปนี้

๓๘.๑.๑.๑ เหนือบริเวณตัวเมือง เขตพำนักอาศัยของประชาชน หรือชุมนุมชนในที่โล่งแจ้ง

๓๘.๑.๑.๒ ภายในเส้นทางบิน (AIRWAY)

๓๘.๑.๑.๓ เขตควบคุมการบิน (CONTROL ZONE) หรือภายในรัศมี ๓ ไมล์ (๔.๘ กิโลเมตร) จากสนามบินที่มีกำหนดเขตควบคุมการบินไว้

๓๘.๑.๑.๔ เมื่อทัศนวิสัยน้อยกว่า ๓ ไมล์ (๔.๘ กิโลเมตร)

๓๘.๑.๑.๕ เมื่อระยะสูงกว่า ๑,๕๐๐ ฟุต (๕๐๐ เมตร) จากระดับพื้นโลก

๓๘.๑.๑.๖ เมื่อมีข้อจำกัดในคู่มือการบินของอากาศยานแบบนั้น

๓๘.๑.๒ การบินผาดแผลงในกรณีที่ต้องห้ามตามข้อ ๓๘.๑ ให้กระทำได้เมื่อได้รับอนุญาตจากผู้มีอำนาจสั่งการการบิน

๓๘.๒ การบินเหนือบริเวณต่างๆ

๓๘.๒.๑ ห้ามทำการบินในระบะสูงที่ต่ำกว่า ๑,๐๐๐ ฟุต (๓๐๐ เมตร) เหนือสิ่งกีดขวางที่สูงที่สุด และในรัศมีทางระดับนับจากสิ่งกีดขวางที่สูงที่สุดนั้นน้อยกว่า ๒,๐๐๐ ฟุต (๖๐๐ เมตร) เหนือบริเวณที่มีชุมชนหนาแน่น เหนือเมือง หรือหมู่บ้าน หรือเหนือบริเวณชุมนุมชนกลางแจ้ง เว้นแต่ได้รับอนุญาตจากผู้มีอำนาจสั่งการการบิน

๓๘.๒.๒ ในบริเวณอื่นใดนอกเหนือจาก ๓๘.๒.๑ และ ๓๘.๑.๒ ห้ามทำการบินในระบะสูงที่ต่ำกว่า ๕๐๐ ฟุต (๑๕๐ เมตร) ไม่ว่ากรณีใด ๆ เว้นแต่ได้รับอนุญาตจากผู้มีอำนาจสั่งการการบิน

- ๒๖ -

๓๘.๒.๓ ห้ามทำการบินในระยะสูงใด ๆ แม้ไม่ขัดต่อข้อห้ามในข้อ ๓๘.๒.๑ และ ๓๘.๒.๒ ในเมื่อเครื่องยนต์เกิดขัดข้องขึ้นแล้ว การลงโดยเหตุฉุกเฉินจะก่อให้เกิดอันตรายต่อบุคคลหรือทรัพย์สินบนพื้นโลก

๓๘.๒.๔ สำหรับอากาศยานชนิดเฮลิคอปเตอร์อาจจะบินในระยะสูงที่ต่ำกว่าเกณฑ์ที่กำหนดไว้ในข้อ ๓๘.๒.๑ และ ๓๘.๒.๒ ก็ได้ถ้าการบินเช่นนั้นไม่ก่อให้เกิดอันตรายต่อบุคคลหรือทรัพย์สินบนพื้นโลก

๓๘.๒.๕ ข้อห้ามเกี่ยวกับการบิน ในข้อ ๓๘.๒ นี้ ไม่บังคับถึงการบินขึ้นและบินลง

๓๘.๓ ข้อห้ามในกรณีอื่นๆ

๓๘.๓.๑ ห้ามทำการบินเหนือที่ประทับของพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวฯ สมเด็จพระบรมราชินีนาถฯ และพระบรมวงศานุวงศ์ทุกพระองค์ ในขณะที่ทรงประทับอยู่

๓๘.๓.๒ ห้ามทำการบินใกล้อากาศยานอื่นในรัศมีน้อยกว่า ๕๐๐ ฟุต เว้นแต่ในการบินหมู่หรือได้รับอนุญาตจากผู้มีอำนาจสั่งการบิน

๓๘.๓.๓ ห้ามทำการบินเหนือพื้นน้ำหรือป่าทึบโดยไม่มีเครื่องช่วยชีวิตในน้ำและเครื่องประทุงชีฟในป่าประจำตัวเจ้าหน้าที่อากาศยาน และผู้โดยสารให้เพียงพอ เว้นแต่ผู้ที่มีอำนาจสั่งการบินจะสั่งให้ทำการบิน

๓๘.๓.๔ ห้ามทำการบินโดยที่เจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานและผู้โดยสารไม่ได้สวมร่มชูชีพ เว้นแต่ผู้ที่มีอำนาจสั่งการบินจะกำหนดไม่ให้สวมร่มชูชีพเฉพาะอากาศยานบางแบบ

๓๘.๓.๕ ห้ามทำการบิน โดยที่อากาศยานนั้น ไม่มีเครื่องดับเพลิงที่ใช้การได้ประจำอยู่บนอากาศยาน

๓๘.๓.๖ ห้ามทำการบินกลางคืนในเมื่อไม่มีอุปกรณ์การบินที่ใช้การได้ดังต่อไปนี้.-

๓๘.๓.๖.๑ ไฟสำหรับการเดินทางในอากาศ

๓๘.๓.๖.๒ ไฟประจำห้องนักบิน

๓๘.๓.๖.๓ ไฟฉายเดินทางประจำตัวนักบิน

๓๘.๓.๖.๔ เครื่องวัดประกอบการบินคือ

๓๘.๓.๖.๔.๑ เครื่องวัดเลี้ยววัดเอียง

๓๘.๓.๖.๔.๒ เครื่องวัดอัตราไต่ - ร่อน

- ๒๓ -

๓๘.๓.๖.๔.๓ เครื่องวัดสูง

๓๘.๓.๖.๔.๔ เครื่องวัดเร็ว

๓๘.๓.๖.๔.๕ เข็มทิศแม่เหล็ก

๓๘.๓.๖ ห้ามผู้ใดนำวัตถุระเบิด ของเหลวที่มีคุณสมบัติกัดกร่อนได้ วัตถุอันตราย และสรรพสิ่งที่เป็นพิษขึ้นไปบนอากาศยาน เว้นแต่จะได้รับอนุญาตจากผู้มีอำนาจสั่งการบิน

๓๘.๓.๗ ห้ามผู้ใดนำของต้องห้ามตามกฎหมาย หรือของที่ยังไม่เสียภาษี ขึ้นไปบนอากาศยาน

๓๘.๓.๘ ห้ามผู้ใดทิ้งสิ่งของหรือเอกสารจากอากาศยาน เว้นแต่ได้รับอนุญาตจากผู้มีอำนาจสั่งการบิน หรือเมื่ออากาศยานจำเป็นต้องร่อนลงโดยฉุกเฉิน

๓๘.๓.๙ ห้ามนำอากาศยานของหน่วยอื่นซึ่งนำมาฝากไว้ หรือนำมาซ่อม ไปทำการบิน เว้นแต่

๓๘.๓.๙.๑ ได้รับอนุญาตจากผู้ฝากหรือส่งมาซ่อม ซึ่งเป็นผู้บังคับบัญชาหน่วยที่มีอากาศยานในอัตรา

๓๘.๓.๙.๒ มีเหตุอันจะทำให้เกิดอันตรายต่ออากาศยานนั้น เว้นแต่ต้องเคลื่อนย้ายโดยด่วน

๓๘.๓.๙.๓ มีความจำเป็นต้องทำการบินลงเครื่องในกรณีข้อ ๓๘.๓.๙.๑ และ ๓๘.๓.๙.๒ จะต้องได้รับอนุญาตจากผู้มีอำนาจสั่งการบินก่อน

๓๘.๓.๑๐ ห้ามผู้ทำการในอากาศดื่มสุรา เครื่องดองของเมา ในระหว่างทำการบินและภายใน ๑๒ ชั่วโมง ก่อนทำการบิน

๓๘.๓.๑๑ ห้ามบินเข้าไปเกาะหมวกกับอากาศยานเครื่องอื่น เว้นแต่ได้รับอนุญาตจากผู้มีอำนาจสั่งการบิน

๓๘.๔ การบินหมู่ ผู้มีอำนาจสั่งการบิน จะต้องกำหนดตัวหัวหน้าหมู่บิน เมื่อจะทำการบินหมู่เสมอ

๓๘.๔.๑ หัวหน้าหมู่บิน จะต้องรับผิดชอบควบคุมการปฏิบัติ และตรวจสอบ ซึ่งแจงจนเชื่อได้ว่า

๓๘.๔.๑.๑ ผู้บังคับอากาศยานมีคุณสมบัติและขีดความสามารถในการบินหมู่ได้

๓๘.๔.๑.๒ บรรยายสรุปให้ผู้บังคับอากาศยานทราบเกี่ยวกับ

- ๒๘ -

๓๘.๔.๑.๒.๑ แผนการบิน

๓๘.๔.๑.๒.๒ สภาพอากาศ

๓๘.๔.๑.๒.๓ การปฏิบัติเมื่อประสบกับสภาพอากาศปิด

๓๘.๔.๑.๒.๔ ข่าวสารอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

๓๘.๔.๑.๓ วิทยุประจำอากาศยานทุกเครื่องใช้งานได้

๓๘.๔.๑.๔ อากาศยานทุกเครื่องมีแผนที่เดินอากาศ และอุปกรณ์ที่

ใช้สำหรับคำนวณพร้อม

๓๘.๔.๑.๕ เจ้าหน้าที่ควบคุมการจราจรทางอากาศจะให้คำแนะนำ และควบคุมอากาศยานที่บินหมู่ต่อหัวหน้าหมู่บิน เสมือนหมู่บินนั้นเป็นอากาศยานเครื่องเดียว

๓๘.๕ การจราจรทางอากาศ

๓๘.๕.๑ สิทธิในเส้นทางบิน หมายถึง สิทธิของอากาศยานที่เคลื่อนไป ด้วยการรักษาเส้นทางและความเร็วของตนให้คงที่ไว้ โดยอากาศยานอื่น ๆ ต้องเปิดทางให้ แต่ผู้บังคับอากาศยานที่มีสิทธิในเส้นทางบินต้องรับผิดชอบในการปฏิบัติการที่จะหลีกเลี่ยงการชนกัน ให้ดีที่สุดเท่าที่จะทำได้ อากาศยานที่จำเป็นต้องเปิดทางให้ต้องไม่บินทับ บินลอด หรือ บินตัดหน้าอากาศยานที่มีสิทธิในเส้นทางนั้น เว้นแต่จะเห็นว่าเป็นการปลอดภัยจากการชนแล้ว สิทธิในเส้นทางบินมีดังนี้ :

๓๘.๕.๑.๑ อากาศยานที่อยู่ในสถานะอันตราย มีสิทธิใน เส้นทางเหนืออากาศยานอื่นๆ

๓๘.๕.๑.๒ การบินที่จะบรรจบกัน (CONVERGING) เมื่อ อากาศยานสองเครื่อง จะบินบรรจบกัน และในระยะสูงใกล้เคียงกัน ให้อากาศยานที่มีอากาศยาน เครื่องอื่นบินอยู่ทางขวา ต้องให้ทางอากาศยานเครื่องขวานั้น เว้นแต่ในกรณีดังต่อไปนี้.-

๓๘.๕.๑.๒.๑ อากาศยานจะต้องให้ทางแก่ นาวาอากาศ เครื่องร้อน และ บัลลูน

๓๘.๕.๑.๒.๒ นาวาอากาศจะต้องให้ทางแก่ เครื่องร้อน และบัลลูน

๓๘.๕.๑.๒.๓ เครื่องร้อนต้องให้ทางแก่บัลลูน

๓๘.๕.๑.๒.๔ อากาศยานที่มีกำลังขับเคลื่อนต้องให้ทาง แก่อากาศยานที่ลากจูงอากาศยานอื่นหรือวัตถุอื่น

- ๒๕ -

๓๘.๕.๑.๓ การบินสวนเข้าหากัน (APPROACHING HEAD-ON)

เมื่ออากาศยานสองเครื่องมีทิศทางการบินสวนเข้าหากัน หรือเกือบจะบินสวนเข้าหากัน ซึ่งอาจเป็นอันตรายหรืออาจชนกัน ให้อากาศยานแต่ละเครื่องต่างเปลี่ยนเส้นทางไปทางขวาของตน

๓๘.๕.๑.๔ การบินแซง (OVERTAKING) อากาศยานที่ถูก

อากาศยานอื่นบินตามทัน ย่อมมีสิทธิในเส้นทาง และอากาศยานที่บินแซง ไม่ว่าจะกำลังได้หรือร่อน หรือในระดับเดียวกัน จะต้องออกไปจากเส้นทางบินของอากาศยานเครื่องหน้าโดยเปลี่ยนทิศทางหัวเครื่องของอากาศยาน ไปทางขวา และต้องรักษาระยะห่างของอากาศยานทั้งสองเครื่อง ไว้จนกว่าอากาศยานที่แซงจะผ่านพ้นไปโดยปลอดภัย

๓๘.๕.๑.๕ การบินลงสู่พื้น (LANDING)

๓๘.๕.๑.๕.๑ อากาศยานที่กำลังบินลงสู่พื้น ย่อมมีสิทธิในเส้นทางเหนืออากาศยานอื่น ๆ ทั้งสิ้น ไม่ว่าจะกำลังทำการบินอยู่หรือกำลังขับเคลื่อนบนพื้น เว้นแต่อากาศยานซึ่งอยู่ในสภาวะอันตราย

๓๘.๕.๑.๕.๒ เมื่ออากาศยานสองเครื่องหรือมากกว่า กำลังบินลงสู่พื้นในขณะเดียวกัน อากาศยานที่อยู่ต่ำกว่าย่อมมีสิทธิในเส้นทางบิน แต่ต้องไม่บินตัดหน้าหรือบินแซงอากาศยานอื่น ๆ ที่กำลังบินลงสู่พื้นในขั้นสุดท้าย (FINAL STAGE) อย่างไรก็ตาม อากาศยานที่มีกำลังขับเคลื่อนจะต้องให้ทางแก่เครื่องร่อน

๓๘.๕.๒ ขณะที่อากาศยานบินเข้าต่อวงจร เพื่อทำการบินลงสู่พื้น หรือหลังจากการวิ่งขึ้นแล้ว ให้อากาศยานเลี้ยวซ้าย เว้นแต่ได้รับคำสั่งจากเจ้าหน้าที่ควบคุมการจราจรทางอากาศให้ปฏิบัติเป็นอย่างอื่น

๓๘.๕.๓ การจราจรทางอากาศ ณ บริเวณสนามบินใด ให้ปฏิบัติตามระเบียบของสนามบินนั้น

๓๘.๕.๔ ทิศนวิสัย

๓๘.๕.๔.๑ เมื่อทัศนวิสัยทางพื้นดินน้อยกว่า ๕ กิโลเมตร ภายในพื้นที่ควบคุมการบิน ห้ามทำการบินลง เว้นแต่มีความจำเป็นจะต้องทำการบินขึ้นลง จะต้องได้รับอนุญาตจากเจ้าหน้าที่ควบคุมการจราจรทางอากาศ

๓๘.๕.๔.๒ เมื่อทัศนวิสัยทางพื้นดินน้อยกว่า ๕ กิโลเมตร ภายในพื้นที่ควบคุมการบิน จะต้องปฏิบัติตามกฎการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน (IFR)

- ๓๐ -

๓๘.๕.๔.๓ เมื่อทัศนวิสัยในการบินน้อยกว่า ๑ ไมล์ (๑.๖ กิโลเมตร) นอกพื้นที่ควบคุมการบิน ห้ามทำการบิน เว้นแต่อากาศยานชนิดเฮลิคอปเตอร์ เมื่อทัศนวิสัยในการบินน้อยกว่าครึ่งไมล์ (๐.๘ กิโลเมตร) ให้ทำการบินในระยะสูง ๓๐๐ ฟุต หรือต่ำกว่าได้ แต่ต้องบินด้วยความเร็วลดลงเพื่อให้สามารถมองเห็นการจราจรทางอากาศหรือสิ่งกีดขวางอื่น ๆ ได้ทันทั่วทั้งก่อนที่จะมีอันตรายเกิดขึ้น

๓๘.๕.๔.๔ เมื่อทัศนวิสัยทางพื้นดินและทัศนวิสัยในการบินน้อยกว่า ๕ กิโลเมตร ภายในเขตควบคุมการบิน ถ้าสภาพการจราจรทางอากาศอำนวยให้ และได้รับอนุญาตให้ทำการบินจากเจ้าหน้าที่ควบคุมการจราจรทางอากาศแล้ว ต้องทำการบินมีระยะห่างจากเมฆ ๑,๐๐๐ ฟุต (๓๐๐ เมตร) ในทางตั้ง และ ๑,๕๐๐ เมตร ในทางระดับ

๓๘.๖ การติดต่อสื่อสารในขณะที่ทำการบิน

๓๘.๖.๑ นักบินจะต้องรักษาการติดต่อสื่อสารทางวิทยุรับ-ส่ง กับหน่วยควบคุมการจราจรทางอากาศที่เหมาะสม

๓๘.๖.๒ นักบินจะต้องเฝ้าฟังคลื่นความถี่วิทยุฉุกเฉินตลอดเวลา

๓๘.๖.๓ ถ้าวิทยุขัดข้องไม่สามารถติดต่อได้ ให้ปฏิบัติดังนี้ :-

๓๘.๖.๓.๑ เมื่อเปิดแผนการบินเป็นการบินตามกฎการบินด้วยทัศนวิสัย (VFR)

๓๘.๖.๓.๑.๑ ภายหลังจากที่วิ่งขึ้นไปแล้ว วิทยุขัดข้องให้ทำการบินต่อไปด้วยความสูงตามกฎการบินด้วยทัศนวิสัย (VFR)

๓๘.๖.๓.๑.๒ อากาศยานที่จะทำการลง

๓๘.๖.๓.๑.๒.๑ เมื่อจะบินเข้าเขตควบคุมของสนามบิน ให้นักบินรายงานทั้ง ๆ ที่วิทยุเสีย (BLIND TRANSMISSION) แจ้งตำแหน่งของอากาศยาน ระยะทาง ทิศทาง ความสูง และสนามบินต้นทาง

๓๘.๖.๓.๑.๒.๒ สังเกตดวงจรการจราจรทางอากาศ แล้วเข้าต่อวงจรในขาตามลม (DOWNWIND LEG) ความสูงเป็นไปตามระเบียบของสนามบินนั้นๆ

๓๘.๖.๓.๑.๒.๓ บินผ่านสนามบินในระยะต่ำ ความสูง ๕๐๐ ฟุต ในเวลากลางวันให้โคลงปีก ในเวลากลางคืนให้กระพริบเปิดและปิดไฟลงสนามบินสองครั้ง หรือถ้าไม่ได้ติดตั้งให้เปิดและปิดไฟเดินอากาศสองครั้ง

- ๓๑ -

๓๘.๖.๓.๑.๒.๔ บินไปตามวงจร ขณะอยู่ใน
ขาตามลม (DOWNWIND LEG) ให้สังเกตคู่มือสัญญาณจากหอบังคับการบิน

สัญญาณที่ใช้ในงานควบคุมการจราจรในสนามบิน

สีและแบบ ของสัญญาณ	จากหน่วยควบคุมของสนามบิน	
	อากาศยานระหว่างทำการบิน	อากาศยานอยู่บนพื้น
สีเขียววงที่	อนุญาตให้ร่อนลงได้	อนุญาตให้วิ่งขึ้นได้
สีแดงวงที่	ให้ทางแก่อากาศยานอื่นและบินวนต่อไป	หยุด
สีเขียวกระพริบ	ให้กลับมาลง	ให้ขับเคลื่อนได้
สีแดงกระพริบ	สนามบินไม่ปลอดภัย ห้ามลง	ให้ขับเคลื่อนออกจากทางวิ่ง
สีขาวกระพริบ	อนุญาตให้ลงที่สนามบินนี้ และ ขับเคลื่อนไปจอดที่ลานจอด	ให้กลับไปยังจุดเริ่มต้น
พลูสีแดง	ไม่ว่าจะมีคำสั่งใดๆ อยู่ก่อน, ห้ามลงใน ขณะนี้	
สีแดงสีเขียวสลับกัน	ให้ปฏิบัติด้วยความระมัดระวัง	

๓๘.๖.๓.๑.๒.๕ การตอบรับของอากาศยานโดย
การกระทำเช่นเดียวกันกับข้อ ๓๘.๖.๓.๑.๒.๓

๓๘.๖.๓.๒ เมื่อเปิดแผนการบินเป็นการบินตามกฎการบินด้วย
เครื่องวัดประกอบการบิน (IFR)

๓๘.๖.๓.๒.๑ ถ้าอากาศยานกำลังบินอยู่ในสภาพ
อากาศเปิด หรือเมื่อบินไปพบกับสภาพอากาศเปิดในภายหลัง ให้ทำการบินต่อไปตามกฎ
การบินด้วยทัศนวิสัย และเลือกสนามบินลงที่เห็นว่าเหมาะสม

๓๘.๖.๓.๒.๒ ถ้าอากาศยานกำลังบินอยู่ในสภาพ
อากาศปิดให้ทำการบินต่อไป โดยปฏิบัติดังนี้ -

๓๘.๖.๓.๒.๒.๑ รักษาเส้นทางที่ได้รับ
อนุญาตแล้วจากหน่วยควบคุมการจราจรทางอากาศ

๓๘.๖.๓.๒.๒.๒ ทำการร่อนลงให้ใกล้เคียง
กับเวลาที่กำหนดไว้ว่าจะถึงสนามบินปลายทางให้มากที่สุด

- ๓๒ -

๓๘.๗ ชั้นของห้วงอากาศที่ใช้ในงานควบคุมจราจรทางอากาศ เป็นห้วงอากาศที่กำหนดมิติขึ้น และกำหนดชื่อเป็นภาษาอังกฤษ อันบ่งถึงลักษณะการบินที่อนุญาตให้เข้าไปปฏิบัติการบินได้ และกำหนดว่าจะได้รับการบริการอย่างไร โดยจำแนกออกเป็น

Class A : อนุญาตให้เพียงการบิน IFR เท่านั้น และอากาศยานทุกเครื่องต้องปฏิบัติตามที่หน่วยควบคุมการจราจรทางอากาศกำหนด อากาศยานทุกเครื่องจะได้รับการแยกออกจากกัน

Class B : อนุญาตให้ทั้ง การบิน IFR และ VFR อากาศยานทุกเครื่องต้องปฏิบัติตามที่หน่วยควบคุมการจราจรทางอากาศกำหนด และจะได้รับการแยกออกจากกัน

Class C : อนุญาตให้ทั้ง การบิน IFR และ VFR อากาศยานทุกเครื่องต้องปฏิบัติตามที่หน่วยควบคุมการจราจรทางอากาศกำหนด อากาศยาน IFR จะได้รับการแยกจาก เครื่อง IFR เครื่องอื่นๆ และเครื่อง VFR ด้วย เครื่อง VFR จะได้รับการแยกจากเครื่อง IFR และจะได้รับข้อมูลเกี่ยวกับการจราจรของเครื่อง VFR อื่นๆ

Class D : อนุญาตให้ทั้ง การบิน IFR และ VFR อากาศยานทุกเครื่องต้องปฏิบัติตามที่หน่วยควบคุมการจราจรทางอากาศกำหนด อากาศยาน IFR จะได้รับการแยกจาก เครื่อง IFR เครื่องอื่นๆ และจะได้รับข้อมูลเกี่ยวกับการจราจร VFR สำหรับเครื่อง VFR จะได้รับข้อมูลเกี่ยวกับการจราจรของเครื่องอื่นๆ ด้วย

Class E : อนุญาตให้ทั้ง การบิน IFR และ VFR เครื่อง IFR จะต้องปฏิบัติตามกำหนดของหน่วยควบคุมการจราจรทางอากาศ และได้รับการแยกจากเครื่อง IFR อื่น ๆ ทุกเครื่องจะได้รับข้อมูลเกี่ยวกับการจราจรของเครื่องอื่น ๆ เท่าที่จะกระทำได้

Class F : อนุญาตให้ทั้ง การบิน IFR และ VFR เครื่อง IFR จะได้รับบริการแนะนำเกี่ยวกับการจราจรทางอากาศ (AIR TRAFFIC ADVISORY SERVICE) และทุกเครื่องจะได้รับบริการข่าวสารการบิน (FLIGHT INFORMATION SERVICE) เมื่อร้องขอ

Class G : อนุญาตให้ทั้ง การบิน IFR และ VFR และจะได้รับการข่าวสารการบินเมื่อร้องขอ

๓๘.๘ กฎการบินด้วยทัศนวิสัย (VISUAL FLIGHT RULE : VFR)

๓๘.๘.๑ เว้นแต่จะปฏิบัติการบินด้วย VFR กรณีพิเศษ การบิน VFR จะดำเนินการได้เมื่ออากาศยานได้บินภายใต้สภาวะของการมองเห็นด้วยตาเปล่า และระยะทางจากเมฆต้องเท่ากับหรือมากกว่าที่กำหนดในตาราง ๖ - ๑

- ๓๓ -

๓๘.๘.๒ เว้นแต่จะได้รับคำอนุญาตจากหน่วยงานควบคุมจราจรทางอากาศ การบินด้วย VFR จะต้องไม่บินขึ้นหรือลง ณ สนามบิน ซึ่งอยู่ในเขตควบคุม หรือเข้าไปในเขตจราจรของสนามบินหรือเข้าไปในวงจราจรบิน

๓๘.๘.๒.๑ เมื่อฐานเมฆต่ำกว่า ๑,๕๐๐ ฟุต (๔๕๐ เมตร) หรือ

๓๘.๘.๒.๒ เมื่อทัศนวิสัยภาคพื้นต่ำกว่า ๕ กิโลเมตร

๓๘.๘.๓ การบินด้วย VFR ระหว่างเวลาพระอาทิตย์ตกถึงพระอาทิตย์ขึ้น หรือช่วงใด ๆ ระหว่างเวลาพระอาทิตย์ตกถึงพระอาทิตย์ขึ้น อาจกำหนดโดยเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจให้บริการจราจรทางอากาศ จะต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขที่เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจนั้นกำหนด

๓๘.๘.๔ นอกจากจะได้รับอนุญาตจากเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจให้บริการจราจรทางอากาศ การบินด้วย VFR จะต้องไม่ปฏิบัติการบิน :-

๓๘.๘.๔.๑ เมื่อบินสูงกว่า ๒,๐๐๐ ฟุต ยกเว้นในการปฏิบัติการทางทหาร

๓๘.๘.๔.๒ ความเร็วใกล้ความเร็วเสียงและความเร็วเหนือเสียง

๓๘.๘.๕ การอนุญาตให้การบินด้วย VFR ปฏิบัติการบินสูงกว่า ๒๕,๐๐๐ ฟุต จะต้องไม่อนุญาตในบริเวณพื้นที่ที่กำหนดให้ใช้ระยะห่างทางตั้งขั้นต่ำ ๑,๐๐๐ ฟุต (๓๐๐ เมตร) เหนือระดับบิน ๒๕,๐๐๐ ฟุต

หมายเหตุ : การบินด้วย VFR กรณีพิเศษ คือการบินด้วย VFR ในเขตควบคุม (CONTROL ZONE) ในเมื่อสภาพอากาศต่ำกว่าที่กำหนดไว้สำหรับการบินด้วย VFR แต่ทัศนวิสัยทางพื้นดินยังไม่น้อยกว่า ๑ ไมล์ (๑,๕๐๐ เมตร) หน่วยงานควบคุมการจราจรทางอากาศจะให้อากาศยานที่จะทำการบินขึ้น - ลง หรือ เข้า - ออก ในเขตควบคุมการบินได้ โดยอยู่ภายใต้การควบคุมของ APPROACH CONTROL

มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี

- ๓๔ -

ตาราง ๖ - ๑* กำหนดขีดต่ำสุดตามกฎหมายการบินด้วยทัศนวิสัย

ชั้นของ ห้วงอากาศ	B	CDE	F G	
			สูงกว่า ๓,๐๐๐ ฟุต (๙๐๐ เมตร) เหนือระดับ น้ำทะเลปานกลาง หรือ สูงกว่า ๑,๐๐๐ ฟุต (๓๐๐ เมตร) เหนือภูมิ ประเทศ แล้วแต่กรณีใด จะสูงกว่า	ที่ความสูง ๓,๐๐๐ ฟุต (๙๐๐ เมตร) และต่ำกว่าโดยวัด จากระดับน้ำทะเลปานกลาง หรือที่ความสูง ๑,๐๐๐ ฟุต (๓๐๐ เมตร) และต่ำกว่า เหนือภูมิประเทศ แล้วแต่กรณีใดจะสูงกว่า
ระยะทาง จากเมฆ	บินออกห่าง จากเมฆ	๑,๕๐๐ เมตร ในแนวระดับ ๑,๐๐๐ ฟุต (๓๐๐ เมตร) ในแนวตั้ง	บินออกห่างจากเมฆ และ สามารถมองเห็นพื้นดิน	
ทัศนวิสัย ในการบิน	- ๘ ก.ม. ที่ความสูง ๑๐,๐๐๐ ฟุต (๓,๐๕๐ เมตร) เหนือระดับน้ำทะเลปานกลาง - ๕ ก.ม. ที่ความสูงต่ำกว่า ๑๐,๐๐๐ ฟุต (๓,๐๕๐ เมตร) เหนือระดับน้ำทะเลปานกลาง		๕ ก.ม. **	
<p>* เมื่อความสูงของระดับเปลี่ยนการตั้งเครื่องวัดสูงในขณะที่ไต่ขึ้นหรือร่อนลงต่ำกว่า ๑๐,๐๐๐ ฟุต (๓,๐๕๐ เมตร) จากระดับน้ำทะเลปานกลาง ควรใช้ระดับบิน ๑๐๐ แทนการใช้ ๑๐,๐๐๐ ฟุต</p> <p>** เมื่อกำหนดโดยเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจ ให้การบริการจราจรทางอากาศ</p> <p>ก) ทัศนวิสัยในการบินต่ำกว่า ๑,๕๐๐ เมตร อาจอนุญาตให้ปฏิบัติการบินได้ดังนี้:</p> <p>๑) ใช้ความเร็วเหมาะสมกับการมองเห็นด้วยตาเปล่าอย่างชัดเจน ในอันที่จะมีโอกาสเพียงพอต่อการสังเกตเห็นการจราจรอื่นหรือสิ่งกีดขวางต่าง ๆ เพื่อหลีกเลี่ยงการชนได้ทันเวลา หรือ</p> <p>๒) มีโอกาสน้อยที่จะเผชิญหน้ากับการจราจรอื่น เช่น ในพื้นที่ที่มีปริมาณการจราจรทางอากาศต่ำและการบินปฏิบัติงานในระยะต่ำ</p> <p>ข) เฮลิคอปเตอร์อาจจะได้รับอนุญาตให้ปฏิบัติการบินในทัศนวิสัยในการบินต่ำกว่า ๑,๕๐๐ เมตร ถ้าบินด้วยความเร็วที่เหมาะสมเพียงพอต่อการสังเกตเห็นการจราจรอื่นหรือสิ่งกีดขวางต่าง ๆ เพื่อหลีกเลี่ยงการชนได้ทัน</p>				

- ๓๕ -

๓๘.๘.๖ การบินเหนือชั้นเมฆ ๖ ส่วนใน ๑๐ ส่วนของท้องฟ้าขึ้นไป (OVER THE TOP) ให้ปฏิบัติดังต่อไปนี้ :-

๓๘.๘.๖.๑ นักบินที่ไม่มีประกาศนียบัตร การบินด้วยเครื่องวัด ประกอบการบิน ให้ทำการบินอยู่ได้นานไม่เกิน ๓๐ นาที ด้วยอัตราความเร็วบินเดินทางในเมื่อ ต้องการหลีกเลี่ยงหมอกหรือหมอกแคด

๓๘.๘.๖.๒ นักบินที่มีประกาศนียบัตร การบินด้วยเครื่องวัด ประกอบการบิน อาจจะทำการบินด้วย VFR หรือ IFR ได้โดยไม่จำกัดเวลาหรือระยะทาง

๓๘.๘.๖.๓ เว้นแต่จะกำหนดไว้ในคำอนุญาตในการควบคุมการจราจรทางอากาศ หรือกำหนดโดยเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจให้การควบคุมการจราจรทางอากาศ การบินด้วย VFR ในระดับบินเดินทาง เมื่อปฏิบัติการบินที่สูงกว่า ๓,๐๐๐ ฟุต (๙๐๐ เมตร) จากพื้นดินหรือพื้นน้ำ หรือที่ระดับสูงที่มากกว่านั้น ซึ่งเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจให้การบริการจราจรทางอากาศได้กำหนดไว้ การบินเช่นว่านั้น จะต้องใช้ระดับบินให้เหมาะสมกับเส้นทาง ซึ่งระบุไว้ในตาราง ๖ - ๒

ตาราง ๖ - ๒ ความสูงที่ใช้ในการบินเดินทางด้วยกฎการบินด้วยทัศนวิสัย (VFR) ทิศทางของเส้นทางบิน (องศาจากทิศเหนือแม่เหล็ก) (ตั้งแต่ความสูงที่เหนือ ๓,๐๐๐ ฟุต ขึ้นไป ถึง ๒๐,๐๐๐ ฟุต)

ตั้งแต่ ๐๐๐ องศา ถึง ๑๓๕ องศา	ตั้งแต่ ๑๘๐ องศา ถึง ๓๕๕ องศา
ความสูงที่เป็นจำนวนพันฟุตเลขคู่ บวก ๕๐๐ ฟุต เช่น ๓,๕๐๐	ความสูงที่เป็นจำนวนพันฟุตเลขคู่ บวก ๕๐๐ ฟุต เช่น ๔,๕๐๐
๕,๕๐๐	๖,๕๐๐
๗,๕๐๐	๘,๕๐๐
๙,๕๐๐	๑๐,๕๐๐
ฯลฯ	ฯลฯ

๓๘.๘.๘ การบินด้วย VFR จะต้องปฏิบัติตามบทบัญญัติการควบคุมจราจรทางอากาศดังต่อไปนี้

๓๘.๘.๘.๑ เมื่อปฏิบัติการบินภายในพื้นที่ควบคุมจราจรทางอากาศที่กำหนดชั้นของห้วงอากาศเป็น B, D และ E

- ๓๖ -

๓๘.๘.๘.๒ เมื่อจะเข้าเป็นการจราจรของสนามบิน ณ สนามบิน
ควบคุม หรือ

๓๘.๘.๘.๓ เมื่อปฏิบัติการบินด้วย VFR กรณีพิเศษ

๓๘.๘.๘.๔ การบินด้วย VFR จะต้องเฝ้าฟังคลื่นความถี่วิทยุที่เหมาะสม
และรายงานตำแหน่งของตนตามความจำเป็นต่อหน่วยงานควบคุมการจราจรทางอากาศ
ซึ่งให้บริการข่าวสารการบิน

๓๘.๘.๘.๕ อากาศยานที่ปฏิบัติการบินด้วยทัศนวิสัย (VFR) ซึ่งมีความ
ประสงค์จะเปลี่ยนประเภทการบินไปบินตามกฎการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน (IFR)
จะต้องปฏิบัติดังนี้

๓๘.๘.๘.๕.๑ ถ้าได้ยื่นแผนการบินแล้ว ต้องแจ้งเปลี่ยนแปลง
สาระสำคัญที่จะมีผลกระทบต่อแผนการบินที่เป็นปัจจุบัน หรือ

๓๘.๘.๘.๕.๒ เมื่อจำเป็นต้องแจ้งรายละเอียด ต้องยื่นแผนการบิน
ต่อหน่วยบริการจราจรทางอากาศที่เหมาะสม และได้รับคำอนุญาตก่อนที่จะปฏิบัติการบินด้วย
IFR ในห้วงอากาศควบคุม

๓๘.๘.๘.๖ กฎการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน (INSTRUMENT FLIGHT
RULE : IFR) การบินด้วย IFR ให้กระทำได้เมื่อไม่สามารถทำการบินด้วย VFR ดังกล่าวในข้อ
๓๘.๘.๖ ได้ หรือเมื่อนักบินขออนุญาตทำการบินด้วย IFR และได้รับอนุญาตจากเจ้าหน้าที่ควบคุม
การจราจรทางอากาศแล้ว หรือเจ้าหน้าที่ควบคุมการจราจรทางอากาศ ได้สั่งให้ทำการบินด้วย
IFR ในเมื่อเห็นว่าการบินด้วย VFR ไม่ปลอดภัย เมื่อทำการบินด้วย IFR ให้ปฏิบัติดังต่อไปนี้

๓๘.๘.๘.๖.๑ เมื่อฐานเมฆต่ำกว่า ๓๐๐ ฟุต ทัศนวิสัยน้อยกว่า ๑ ไมล์ (๑.๕
กิโลเมตร) ห้ามนำอากาศยานวิ่งขึ้น

๓๘.๘.๘.๖.๒ เมื่อฐานเมฆต่ำกว่า ๑๐๐ ฟุต ทัศนวิสัยน้อยกว่า ๑/๔ ไมล์
(๔๐๐ เมตร) ห้ามนำอากาศยานชนิดเฮลิคอปเตอร์วิ่งขึ้น

๓๘.๘.๘.๖.๓ นักบินผู้มีประกาศนียบัตรการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน
ชั้นพิเศษ จะนำอากาศยานวิ่งขึ้น ได้โดยไม่จำกัดฐานเมฆ และทัศนวิสัย

๓๘.๘.๘.๖.๔ ระดับสูงในการบินเดินทาง

๓๘.๘.๘.๖.๔.๑ ยกเว้นในกรณีที่จำเป็นสำหรับการขึ้นลงหรือเมื่อ
ได้รับอนุญาตจากผู้ที่มีอำนาจหน้าที่เกี่ยวข้องแล้ว อากาศยานที่ทำการบินด้วย IFR จะต้องทำ
การบินที่ระดับสูงซึ่งไม่ต่ำกว่าระดับต่ำสุดตามที่กำหนดไว้ในเส้นทางบินนั้น ๆ

- ๓๗ -

๓๘.๕.๔.๒ หากมิได้กำหนดระดับบินต่ำสุดไว้ จะต้องใช้ระดับบินให้เหมาะสมกับเส้นทาง ซึ่งระบุไว้ในตาราง ๖ - ๓ และจะต้องปฏิบัติดังนี้

๓๘.๕.๔.๒.๑ บริเวณภูมิประเทศที่เป็นภูเขา ต้องทำการบินเหนือสิ่งกีดขวางสูงสุดไม่น้อยกว่า ๒,๐๐๐ ฟุต ในรัศมี ๕ ไมล์

๓๘.๕.๔.๒.๒ บริเวณภูมิประเทศที่เป็นที่ราบ ต้องทำการบินเหนือสิ่งกีดขวางสูงสุดไม่น้อยกว่า ๑,๐๐๐ ฟุต ในรัศมี ๕ ไมล์

๓๘.๕.๕ ก่อนที่จะทำการบินออกจากหรือผ่านเข้าพื้นที่ควบคุมการบินทุกแห่ง จะต้องได้รับอนุญาตจากเจ้าหน้าที่ควบคุมการจราจรทางอากาศทุกครั้ง

๓๘.๕.๖ การเข้าสู่สนามบินและการลดระยะสูงลงสู่พื้น ให้ปฏิบัติตามกรรมวิธีที่เจ้าหน้าที่ควบคุมการจราจรทางอากาศกำหนด

ตาราง ๖ - ๓ ระดับความสูงที่ใช้ในการบินเดินทางด้วยกฎการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน (IFR) ทิศทางของเส้นทางบิน (อิงจากทิศเหนือแม่เหล็ก)

ตั้งแต่ ๐๐๐ ถึง ๑๗๕	ตั้งแต่ ๑๘๐ ถึง ๓๕๕
ความสูงที่เป็นจำนวนพันฟุตเลขคู่ เช่น	ความสูงที่เป็นจำนวนพันฟุตเลขคู่ เช่น
๑,๐๐๐	๒,๐๐๐
๓,๐๐๐	๔,๐๐๐
๕,๐๐๐	๖,๐๐๐
๗,๐๐๐	๘,๐๐๐
๙,๐๐๐	๑๐,๐๐๐
ฯลฯ	ฯลฯ

๓๘.๕.๗ การติดต่อสื่อสาร ให้ปฏิบัติตามข้อ ๓๘.๕ และให้รายงานข่าวอื่น ๆ ที่เกี่ยวกับความปลอดภัยในการบินด้วย

๓๘.๕.๘ การบินด้วย IFR จะต้องกำหนดสนามบินสำรองไว้ในแผนการบินเสมอ

๓๘.๑๐ ในกรณีไม่มีเอกสารข้อมูลการบิน แผนผังของขั้นตอนการปฏิบัติต่าง ๆ (APPROACH CHART) ที่กำหนดใน AIP THAILAND ให้หาข้อมูลจากเอกสาร

- ๓๘ -

การใช้สนามบินนั้น ๆ เช่น สนามบินของกองทัพอากาศ สนามบินท้องถิ่นที่มีได้กำหนดไว้ใน AIP THAILAND เป็นต้น

ข้อ ๓๕ การทำแผนการบิน ให้ผู้บังคับอากาศยานและหรือนักบินปฏิบัติดังนี้

๓๕.๑ ก่อนจะทำการบินอย่างน้อย ๖๐ นาที ให้ทำแผนการบินเสนอต่อหน่วยควบคุมจราจรทางอากาศของทหาร หรือหน่วยควบคุมจราจรทางอากาศที่มีใช้ทหาร

๓๕.๒ ในกรณีที่ไม่สามารถเสนอแผนการบินได้ตามข้อ ๓๕.๑ ให้รายงานการบินต่อหน่วยควบคุมจราจรทางอากาศแห่งใดแห่งหนึ่ง ในทันทีที่สามารถติดต่อได้ หรือรายงานทุก ๑๐ นาที จนกว่าหน่วยควบคุมจราจรทางอากาศจะตอบรับทราบ

๓๕.๓ การปฏิบัติการบินแต่ละครั้ง หากมีความจำเป็นต้องบินลงพักระหว่างทางนานเกินกว่า ๒ ชั่วโมง ให้แจ้งหน่วยควบคุมจราจรทางอากาศทราบและต้องทำแผนการบินใหม่ตามข้อ ๓๕.๑ และ ๓๕.๒

๓๕.๔ หลังจากทำแผนการบินแล้ว ถ้ายังมีได้ทำการบินภายในระยะเวลา ๓๐ นาที หลังจากเวลาที่ระบุในแผนการบินสำหรับการบินที่ต้องมีการควบคุม และ ๑ ชั่วโมงขึ้นไป สำหรับการบินที่ไม่มีการควบคุม แผนการบินจะถูกยกเลิกโดยอัตโนมัติ ต้องทำแผนการบินใหม่ เว้นแต่มีการแจ้งเปลี่ยนแปลงเวลาวิ่งขึ้น โดยผู้บังคับอากาศยานหรือผู้แทน

ข้อ ๔๐ การเปลี่ยนแปลงแผนการบิน

๔๐.๑ ถ้าการปฏิบัติการบินเปลี่ยนแปลงไปจากแผนการบินที่ได้เสนอไว้โดยมิได้ตั้งใจ ให้ปฏิบัติดังนี้

๔๐.๑.๑ ถ้าความเร็วจริง (TRUE AIRSPEED) ที่ระดับบินเดินทางระหว่างจุดรายงานต่าง ๆ เปลี่ยนแปลงไปมากหรือน้อยกว่า ๑๐ ไมล์ทะเลต่อชั่วโมง จากที่บ่งไว้ในแผนการบิน ให้นักบินแจ้งหน่วยควบคุมจราจรทางอากาศให้ทราบถึงความเปลี่ยนแปลงนั้น

๔๐.๑.๒ ถ้าพบว่าเวลาที่คาดว่าจะถึงจุดรายงานต่อไปเปลี่ยนแปลงไปจากที่ได้แจ้งให้หน่วยควบคุมจราจรทางอากาศไว้แล้วเกินกว่า ๓ นาที ให้นักบินแจ้งหน่วยควบคุมจราจรทางอากาศให้ทราบถึงความเปลี่ยนแปลงนั้น

๔๐.๑.๓ ถ้าพบว่าเวลาที่คาดว่าอากาศยานจะถึงสนามบินปลายทางเปลี่ยนแปลงไปจากเวลาที่กำหนดไว้ในแผนการบินเกินกว่า ๓๐ นาที ให้แจ้งความเปลี่ยนแปลงนั้นต่อหน่วยควบคุมจราจรทางอากาศทราบ

๔๐.๒ การเปลี่ยนแปลงแผนการบินในกรณีต่อไปนี้ จำเป็นต้องแจ้งรายละเอียดต่าง ๆ เพิ่มเติม

- ๓๕ -

- ๔๐.๒.๑ การเปลี่ยนแปลงระดับบินเดินทาง
- ๔๐.๒.๑.๑ ชื่อเรียกขานของอากาศยาน
- ๔๐.๒.๑.๒ ระดับบินที่ขอเปลี่ยนใหม่ และความเร็วบินเดินทาง
- ในระดับนั้น
- ๔๐.๒.๑.๓ เวลาที่คาดว่าจะถึงสนามบินปลายทาง หรือจุด
- รายงานต่อไปที่แก้ไขใหม่
- ๔๐.๒.๒ เปลี่ยนเส้นทางบิน โดยไม่เปลี่ยนแปลงสนามบินปลายทาง
- ๔๐.๒.๒.๑ ชื่อเรียกขานของอากาศยาน
- ๔๐.๒.๒.๒ กฎการบินที่จะทำการบิน
- ๔๐.๒.๒.๓ รายละเอียดเกี่ยวกับเส้นทางบินใหม่ รวมทั้งเวลา
- และจุดเริ่มต้นเปลี่ยนเส้นทางบิน
- ๔๐.๒.๒.๔ เวลาที่คาดว่าจะถึงสนามบินปลายทาง
- ๔๐.๒.๒.๕ ข่าวนั้น ๆ ที่เกี่ยวข้อง
- ๔๐.๒.๓ เปลี่ยนเส้นทางบินและสนามบินปลายทาง
- ๔๐.๒.๓.๑ ชื่อเรียกขานของอากาศยาน
- ๔๐.๒.๓.๒ กฎการบินที่จะบิน
- ๔๐.๒.๓.๓ รายละเอียดเกี่ยวกับเส้นทางบินใหม่ที่จะทำการบิน
- ไปยังสนามบินใหม่นั้น
- ๔๐.๒.๓.๔ เวลาที่คาดว่าจะถึงสนามบินปลายทางใหม่
- ๔๐.๒.๓.๕ สนามบินสำรอง
- ๔๐.๒.๓.๖ ข่าวนั้น ๆ ที่เกี่ยวข้อง
- ๔๐.๓ การเปลี่ยนแปลงแผนการบินจากการบินด้วยทัศนวิสัย (VFR) มาทำการบิน
- ด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน (IFR) ให้รายงานขออนุญาตจากหน่วยควบคุมจราจรทางอากาศก่อน
- เมื่อได้รับอนุญาตแล้วจึงทำการบิน IFR ได้
- ๔๐.๔ การเปลี่ยนแปลงแผนการบินจากการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน
- (IFR) มาทำการบินด้วยทัศนวิสัย (VFR) ให้รายงานขอระงับแผนการบิน IFR จากหน่วย
- ควบคุมจราจรทางอากาศโดยทันทีที่จะกระทำได้
- ข้อ ๔๑ การปิดแผนการบิน ผู้บังคับอากาศยานและ/หรือนักบินจะต้องแน่ใจว่าหน่วย
- เกี่ยวข้องได้รับแจ้งการสิ้นสุดของการบิน และให้ปฏิบัติดังนี้

- ๔๐ -

๔๑.๑ ที่สนามบินทหาร ผู้บังคับอากาศยานและ/หรือนักบินจะต้องยื่นยื่น
การปิดแผนการบินด้วยวาจาจากห้องบังคับการบิน หรือเจ้าหน้าที่ยุทธการฐานบิน

๔๑.๒ ที่สนามบินอื่น ๆ ที่มีไซของทหาร ผู้บังคับอากาศยานและ/หรือนักบิน
ปิดแผนการบินโดยใช้เครื่องอำนวยความสะดวกด้านการสื่อสารไม่จำกัดชนิดที่สามารถจะใช้ได้
ติดต่อกับหน่วยควบคุมการจราจรทางอากาศ

ข้อ ๔๒ การเตรียมการก่อนบิน ก่อนเริ่มทำการบิน เจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานจะต้อง
วิเคราะห์ภารกิจ รวมทั้งขั้นตอนการปฏิบัติการบินต่าง ๆ เสียก่อน

๔๒.๑ การวางแผนการบิน นักบินจะต้องประเมินค่า สมรรถนะของอากาศยาน
ข้อมูลในการบินเข้าและออก ประกาศนักบิน และข้อมูลข่าวสารการบินทั้งหมด

๔๒.๒ การใช้สนามบินทั่วไปและสนามบินเฮลิคอปเตอร์

๔๒.๒.๑ นักบินอาจปฏิบัติการบินกับอากาศยานของกองทัพบกใน
สนามบินทั่วไป หรือสนามบินเฮลิคอปเตอร์ตามที่กำหนดไว้ใน AIP THAILAND หรือสนามบิน
ตามที่กระทรวงกลาโหมกำหนด โดยสามารถใช้ได้เมื่อได้รับอนุญาตจากผู้มีอำนาจเสียก่อน
หากสนามบินนั้น ๆ มีสิ่งอำนวยความสะดวกที่เหมาะสม

๔๒.๒.๒ นักบินอาจเลือกพื้นที่ขึ้นลงได้ เมื่อเป็นภารกิจที่เกี่ยวข้องกับ
การช่วยชีวิต หรือได้รับคำแนะนำไม่ให้ทำการบินต่อไป (ทัศนภาพอากาศ อากาศยานจำเป็นต้อง
ลงเมื่อมีสิ่งบอเหตุ ฯลฯ)

๔๒.๓ ความต้องการน้ำมันเชื้อเพลิง ณ ตำบลวิ่งขึ้น อากาศยานจะต้องมีปริมาณ
น้ำมันเชื้อเพลิงที่เพียงพอจะเดินทางไปถึงยังสนามบินปลายทาง และสนามบินสำรอง
(เมื่อจำเป็น) และมีปริมาณเชื้อเพลิงสำรองสำหรับการวางแผนการบินดังต่อไปนี้

๔๒.๓.๑ สามารถทำการบินภายใต้กฎการบินด้วยทัศนวิสัย (VFR)
ได้อีก ๒๐ นาทีที่ความเร็วบินเดินทางสำหรับเฮลิคอปเตอร์ และ ๓๐ นาทีสำหรับเครื่องบิน
ในเวลากลางวัน ๔๕ นาที ในเวลากลางคืน

๔๒.๓.๒ สามารถทำการบินภายใต้กฎการบินด้วยเครื่องวัดประกอบ
การบิน (IFR) ได้อีก ๓๐ นาทีที่ความเร็วบินเดินทางสำหรับเฮลิคอปเตอร์ และ ๔๕ นาที
สำหรับเครื่องบิน

๔๒.๔ การวางแผนด้านสภาพอากาศการบิน นักบินจะได้รับข่าวสภาพอากาศ
สำหรับเส้นทางบิน สนามบินปลายทาง สนามบินสำรอง (เมื่อต้องการ) ก่อนทำการวิ่งขึ้น
ความต้องการข่าวสภาพอากาศที่จำเป็นต้องใช้ มีดังนี้

- ๔๑ -

๔๒.๔.๑ การบินเข้าสภาพอากาศที่เป็นน้ำแข็ง ห้ามอากาศยานบินเข้าไปในสภาพอากาศที่มีการพยากรณ์อากาศว่าจะมีสภาพอากาศน้ำแข็งขั้นรุนแรง ถ้าจะต้องทำการบินเข้าไปในสภาพอากาศที่ทราบ หรือคาดการณ์จากการพยากรณ์อากาศว่าจะมีสภาพอากาศน้ำแข็งขั้นปานกลาง อากาศยานจะต้องมีอุปกรณ์สำหรับการละลายน้ำแข็งหรือป้องกันการเกาะของน้ำแข็งอย่างเพียงพอ

๔๒.๔.๒ การบินเข้าไปในสภาพอากาศลมแปรปรวน ห้ามอากาศยานทำการบินเข้าไปยังสภาพอากาศที่ทราบหรือที่คาดการณ์จากการพยากรณ์อากาศว่าจะมีสภาพอากาศลมแปรปรวนขั้นรุนแรงโดยเจตนา เว้นแต่จะได้รับอนุญาตจากผู้มีอำนาจสั่งการบิน และ

๔๒.๔.๒.๑ ข่วสภาพอากาศอยู่บนพื้นฐานของการพยากรณ์อากาศเฉพาะพื้นที่

๔๒.๔.๒.๒ การบินเข้าไปในพื้นที่ที่ไม่จำเป็นต้องเผชิญกับการเกิดสภาพอากาศลมแปรปรวนขั้นรุนแรง

๔๒.๔.๒.๓ การบินเพื่อการฝึก หรือเฉพาะบางภารกิจที่จำเป็นเท่านั้น

๔๒.๔.๒.๔ เมื่อการบินได้สิ้นสุดลงหรือผ่านพ้นสภาพอากาศลมแปรปรวนแล้ว

๔๒.๔.๓ ห้ามทำการบินอากาศยานเข้าไปยังพายุฟ้าคะนองโดยเจตนา

๔๒.๔.๔ การบินด้วย VFR การพยากรณ์อากาศ ณ สนามบินปลายทางอย่างน้อยที่สุดจะต้องเท่ากับหรือมากกว่าเกณฑ์ต่ำสุดของสภาพอากาศสำหรับการบินด้วย VFR ณ เวลาที่คาดว่าจะถึงและอีก ๑ ชั่วโมงนับต่อจากนั้น ในกรณีที่มีการพยากรณ์อากาศออกมาเป็นระยะ ๆ ให้ใช้การพยากรณ์ที่มีผลกระทบต่อการบินมากที่สุด เมื่อได้รับอนุญาต สามารถทำการบินเดินทางออกจากเขตควบคุมภายใต้กฎการบินด้วยทัศนวิสัยกรณีพิเศษ (SPECIAL VFR) ได้ เมื่อได้รับอนุญาต สามารถทำการบิน VFR กรณีพิเศษภายในเขตควบคุมในพื้นที่การบินท้องถิ่นได้อีกด้วย การพยากรณ์อากาศของเส้นทางบินนอกเขตควบคุม จะต้องเท่ากับหรือมากกว่าที่กำหนดไว้ใน ตาราง ๖ - ๔

- ๔๒ -

ตาราง ๖ - ๔ เกณฑ์ต่ำสุดสำหรับกฎการบินด้วยทัศนวิสัย (VFR) ของกองทัพบก
(นอกห้วงอากาศควบคุม)

การปฏิบัติการ	ระยะห่างจากเมฆ (ฟุต)	ทัศนวิสัย (ไมล์)	
		เฮลิคอปเตอร์	เครื่องบิน
กลางวัน	ทางตั้ง ๑,๐๐๐	๑/๒	๑
	ทางระดับ ๒,๐๐๐	๑/๒	๑
กลางคืน	ทางตั้ง ๑,๐๐๐	๑	๓
	ทางระดับ ๒,๐๐๐	๑	๓

หมายเหตุ การปฏิบัติการของเฮลิคอปเตอร์ที่ ๑,๐๐๐ ฟุตเหนือพื้นดิน (ไม่คำนึงถึงระดับน้ำทะเล) หรือต่ำกว่า ต้องบินออกห่างจากเมฆ (CLEAR OF CLOUD) และต้องบินช้าเพื่อให้มีเวลาหลีกเลี่ยงการชนกันกับการจราจรอื่น ๆ หรือสิ่งกีดขวาง

๔๒.๔.๕ การบิน IFR การพยากรณ์อากาศ ณ สนามบินปลายทางจะต้องเท่ากับหรือมากกว่าเกณฑ์ต่ำสุดสำหรับการวางแผนของสภาพอากาศที่กำหนดไว้ในขั้นตอนการปฏิบัติการลง ณ เวลาที่คาดว่าจะถึงและอีก ๑ ชั่วโมงนับจากนั้น ในกรณีที่การพยากรณ์อากาศมีออกมาเป็นระยะ ๆ ให้ใช้การพยากรณ์ที่มีผลกระทบมากที่สุด สำหรับอากาศยานเฮลิคอปเตอร์สามารถลดเกณฑ์ต่ำสุดของทัศนวิสัยสำหรับอากาศยานประเภท A (CATEGORY A) ลงได้ ๕๐% แต่ต้องไม่น้อยกว่า ๑/๔ ไมล์ หรือในมาตราเมตรที่เท่ากัน จะไม่อนุญาตให้ทำการลดทัศนวิสัยสำหรับการเข้ามาลงที่มีข้อความกำหนดไว้ว่าใช้เฉพาะเฮลิคอปเตอร์เท่านั้น (HELICOPTER ONLY) ขั้นตอนการเข้ามาลงด้วยเครื่องวัดประกอบการบินของสนามบินแบบ ๒ (CATEGORY II) จะไม่ใช่สำหรับการวางแผนทางด้านสภาพอากาศของสนามบินปลายทางหรือสนามบินสำรอง

๔๒.๔.๖ การพยากรณ์อากาศของพื้นที่ ในกรณีที่ไม่มีกรให้บริการรายงานสภาพอากาศ นักบินอาจใช้การพยากรณ์อากาศของพื้นที่นั้น ๆ แทนได้

๔๒.๔.๗ การบรรยายสรุปข่าวสภาพอากาศ ผู้บังคับบัญชาจะต้องกำหนดนโยบายว่าจะให้มีการบรรยายสรุปข่าวสภาพอากาศก่อนทำการบินตามแบบฟอร์มที่กำหนด หรือจะต้องลงในแผนการบินด้วยหรือไม่ ในกรณีที่ไม่สามารถหาข่าวสภาพอากาศทางทหารได้ ผู้บังคับอากาศยานก็สามารถใช้ข้อมูลข่าวสภาพอากาศของหน่วยให้บริการการพยากรณ์อากาศของพลเรือนก็ได้ การพยากรณ์อากาศจะไม่มีผลหลังจาก ๑ ชั่วโมง ๓๐ นาที นับจากเวลาที่ได้รับ

- ๔๓ -

การพยากรณ์ หากอากาศยานไม่สามารถบินเดินทางออกไปได้ การพยากรณ์อากาศจะขยายเวลาออกไปก็ได้หากผู้บังคับอากาศยานได้ประสานกันกับหน่วยบริการข่าวสภาพอากาศแล้ว

๔๒.๕ อำนาจในการอนุมัติ ผู้บังคับอากาศยานจะต้องรับผิดชอบขออนุมัติแผนการบินสำหรับการปฏิบัติภารกิจที่ได้รับมอบจากผู้บังคับบัญชา

๔๒.๖ ก่อนทำการบิน นักบินต้องทำแผนการบินและลงสมุดสั่งการบินให้เรียบร้อย

๔๒.๖.๑ อากาศยานของกองทัพที่มีเครื่องวัดประกอบการบินสำหรับการบิน IFR และทำการบินโดยนักบินที่มีคุณสมบัติสำหรับการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบินให้ทำการบิน IFR ได้ ยกเว้นเมื่อ

๔๒.๖.๑.๑ เป็นการบิน VFR เพื่อการฝึกเป็นหลัก

๔๒.๖.๑.๒ ระยะเวลาไม่เอื้ออำนวยให้ปฏิบัติสำเร็จภารกิจได้เมื่อต้องทำการบิน IFR

๔๒.๖.๑.๓ ภารกิจจะสำเร็จได้ภายใต้กฎการบินในสภาพอากาศเปิดเท่านั้น

๔๒.๖.๑.๔ ประสบปัญหาการคับคั่งของการควบคุมการจราจรทางอากาศในสนามบินต้นทางเส้นทางบิน หรือสนามบินปลายทางจนก่อให้เกิดความล่าช้า

๔๒.๖.๑.๕ ต้องหลีกเลี่ยงสภาพอากาศที่เป็นอันตราย

๔๒.๖.๒ แผนการบินที่มีการแวะพักระหว่างทางจะต้องอยู่ภายใต้บทบัญญัติดังต่อไปนี้

๔๒.๖.๒.๑ ไม่มีการเปลี่ยนแปลงผู้บังคับอากาศยาน

๔๒.๖.๒.๒ ถ้าบัญชีรายชื่อเดิมไม่มีรายชื่อเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานหรือผู้โดยสารเปลี่ยนแปลง ณ ตำบลแวะพักระหว่างทาง การเปลี่ยนแปลงสามารถดำเนินการได้ที่ส่วนปฏิบัติการของหน่วยหรือหน่วยควบคุมการบินที่เกี่ยวข้อง

๔๒.๖.๓ หลังจากบินเดินทางออกจากสนามบินที่ไม่ใช่สนามบินทหาร ผู้บังคับอากาศยานจะต้องรายงานสถานีควบคุมการจราจรทางอากาศที่ใกล้ที่สุดให้ทราบถึงเวลาที่เริ่มทำการบินเดินทางออกไป

๔๒.๖.๔ สมุดสั่งการบินในพื้นที่อาจใช้สำหรับการบินในท้องถิ่นนั้น

- ๔๔ -

๔๒.๖.๕ จะต้องมีรายชื่อเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานและผู้โดยสาร สำหรับทุกเที่ยวบินสำหรับการบินทางยุทธวิธี หน่วยรับการสนับสนุนจะเป็นผู้เตรียมและ จัดเก็บรายชื่อผู้โดยสาร

๔๒.๗ การวางแผนใช้สนามบินสำรอง สนามสำรองเป็นสิ่งจำเป็นต่อการทำ แผนการบินภายใต้กฎการบินไปยังสนามบินปลายทางภายใต้เงื่อนไขดังต่อไปนี้

๔๒.๗.๑ จำเป็นต้องมีเรดาร์นำร่องเพื่อใช้สำหรับขั้นตอนการเข้ามาลง ยังสนามบินปลายทาง

๔๒.๗.๒ เครื่องช่วยเดินอากาศสำหรับการเข้ามาลงด้วยเครื่องวัดประกอบ การบิน ณ สนามบินปลายทางที่ไม่อาจใช้งานได้

๔๒.๗.๓ การพยากรณ์อากาศที่สำคัญของสนามบินปลายทาง ณ เวลาที่ คาดว่าจะถึง ประมาณการบินจนถึงเวลา ๑ ชั่วโมงหลังจากเวลาประมาณการน้อยกว่าเกณฑ์ ดังต่อไปนี้

๔๒.๗.๓.๑ ฐานเมฆ ๔๐๐ ฟุตเหนือจากเกณฑ์ต่ำสุดสำหรับการ วางแผนด้านสภาพอากาศที่จำเป็นสำหรับการบินเข้ามาลง

๔๒.๗.๓.๒ ทิศนวิสัย ๑ ไมล์ (หรือตามมาตรฐานตริกที่เท่ากัน) มากกว่าเกณฑ์ต่ำสุดสำหรับการวางแผนที่จำเป็นสำหรับการบินเข้ามาลง

๔๒.๗.๔ ไม่จำเป็นจะต้องใช้สนามบินสำรองหากทำการร่อนลงจาก ความสูงต่ำสุดในเส้นทางบิน (MINIMUM ENROUTE ALTITUDE) สำหรับการบินภายใต้ กฎการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน การเข้ามาลง และการร่อนลง สามารถทำได้ในสภาพ กฎการบินด้วยทัศนวิสัย (VFR)

๔๒.๘ การเลือกสนามบินสำรอง

๔๒.๘.๑ สนามบินที่อาจถูกเลือกให้เป็นสนามบินสำรองในกรณีสภาพ อากาศปิด (IMC) สำหรับสนามบินที่ได้มีการพยากรณ์ในเวลาที่จะเดินทางถึง (ESTIMATE TIME ARRIVAL) จนถึง ๑ ชั่วโมงหลังจากเวลาประมาณการเท่ากับหรือ มากกว่าเกณฑ์ดังนี้

๔๒.๘.๑.๑ ฐานเมฆ ๔๐๐ ฟุตเหนือเกณฑ์ต่ำสุดสำหรับการ วางแผนสภาพอากาศที่จำเป็นสำหรับการบินเข้ามาลง และทัศนวิสัย ๑ ไมล์ (หรือตาม มาตรฐานตริกที่เท่ากัน) มากกว่าเกณฑ์ต่ำสุดสำหรับการวางแผนในสภาพอากาศที่จำเป็นสำหรับ การเข้ามาลง หรือ

- ๔๕ -

๔๒.๘.๑.๒ เกณฑ์ต่ำสุดและการร่อนลงภายใต้สภาพกฎการบินด้วยทัศนวิสัย จากความสูงต่ำสุดในเส้นทางบินสำหรับการปฏิบัติการบินภายใต้สภาพกฎการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบินสามารถกระทำได้ภายใต้สภาพกฎการบินด้วยทัศนวิสัย

๔๒.๘.๒ นอกจากนี้ที่กล่าวมาในข้อ ๔๒.๘.๑.๒ สนามบินจะไม่ถูกละทิ้งให้เป็นสนามบินสำรอง

๔๒.๘.๒.๑ หากชั้นตอนการเข้ามาลงที่จะใช้ในสนามบินสำรองตามที่แสดงไว้ไม่อนุญาตให้ทำการลง

๔๒.๘.๒.๒ หากจำเป็นต้องใช้เรดาร์สำหรับชั้นตอนการลงยังสนามบินสำรอง

๔๒.๘.๒.๓ ถ้าเครื่องช่วยเดินอากาศสำหรับการเข้ามาลงด้วยเครื่องวัดประกอบการบินไม่อาจใช้งานได้

๔๒.๘.๒.๔ ถ้าไม่มีเขตควบคุมการบิน หรือไม่มีผลบังคับกับสนามบินแห่งนั้น

๔๒.๘ การบรรทุกและการจัดความสมดุล นักบินจะต้องแน่ใจว่า

๔๒.๘.๑ อากาศยานอยู่ภายใต้ขีดจำกัดของการบรรทุกและจุดศูนย์ถ่วงตลอดห้วงการปฏิบัติการบิน

๔๒.๘.๒ ความถูกต้องของการคำนวณน้ำหนักและความสมดุลตามแบบฟอร์มที่กำหนดจะต้องมีการตรวจสอบว่าอากาศยานอยู่ในขีดจำกัดของการบรรทุกและจุดศูนย์ถ่วงของอากาศยานตลอดการปฏิบัติการบินหรือไม่

ข้อ ๔๓ ชั้นตอนการปฏิบัติในเส้นทางบิน

๔๓.๑ การบินในสภาพอากาศปิด (IMC) ในระหว่างการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน อุปกรณ์เครื่องวัดและเครื่องมือติดต่อสื่อสารทั้งหมดภายในห้องนักบินจะต้องอยู่ในตำแหน่งเปิดใช้งานและสามารถใช้งานได้ทันที

๔๓.๒ การบินเหนือเมฆ ห้ามอากาศยานทำการบินเหนือเมฆหรือชั้นของหมอกภายใต้สภาพกฎการบินด้วยทัศนวิสัย (VFR) นานเกินกว่า ๓๐ นาที เว้นแต่

๔๓.๒.๑ อากาศยานติดตั้งอุปกรณ์สำหรับการบินในสภาพอากาศปิด (IMC)

๔๓.๒.๒ สามารถปฏิบัติตามกฎการบินและสิ่งที่ต้องการสำหรับการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบินในเส้นทางที่เหลืออยู่ได้ทั้งหมด

- ๔๖ -

๔๓.๓ การเปลี่ยนแปลงแผนการบิน การเปลี่ยนแปลงแผนการบินสามารถกระทำได้ตามข้อ ๔๑

๔๓.๔ การติดต่อสื่อสารขณะทำการบินและการรายงานให้ปฏิบัติตามข้อ ๓๘.๖

๔๓.๕ สภาพอากาศ สิ่งที่ต้องการสำหรับสภาพอากาศตามตาราง ๖ - ๔ จะใช้สำหรับการบิน VFR นอกห้วงอากาศควบคุมในกรณีที่เกิดการบินขององค์กรการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ของเขตประเทศต่าง ๆ ที่ทำการบินหรือของ FAA ได้กำหนด กฎเกณฑ์เข้มงวดกว่าตาราง ๖ - ๔ ก็ให้ปฏิบัติที่เข้มงวดกว่านั้น

๔๓.๖ การปฏิบัติในห้วงอากาศเฉพาะ เป็นห้วงอากาศที่กำหนดมิติเหนือพื้นดินหรือพื้นน้ำอาณาเขตของรัฐ แสดงไว้ในแผนที่เดินอากาศมีอักษรย่อ และหมายเลขประกอบ นักบินจะต้องวางแผนการบินเพื่อหลีกเลี่ยง หรือปฏิบัติตามข้อกำหนดเมื่อจะบินผ่านพื้นที่ดังกล่าว ดูรายละเอียดการปฏิบัติและเวลาที่มีผลใช้บังคับได้ใน AIP THAILAND ห้วงอากาศเฉพาะมีดังนี้

๔๓.๖.๑ พื้นที่หวงห้าม (PROHIBITED AREA) ห้ามอากาศยานปฏิบัติ การบินเข้าไปในพื้นที่ที่กำหนดไว้ว่าเป็น “พื้นที่หวงห้าม” ใช้อักษรย่อ “P” และมีหมายเลขประกอบด้วย เช่น P4 (สนามใช้อาวุธทางอากาศม่วงค่อม) เป็นต้น

๔๓.๖.๒ พื้นที่จำกัด (RESTRICTED AREA) ใช้อักษรย่อ “R” และมีหมายเลขประกอบ เมื่ออากาศยานจะบินผ่านพื้นที่นี้จะต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขที่กำหนด เช่น R1 (กรุงเทพมหานคร), R2 (พระตำหนักจักรลดา)

๔๓.๖.๓ พื้นที่อันตราย (DANGER AREA) ใช้อักษรย่อ “D” และมีหมายเลขประกอบ ได้แก่พื้นที่ที่อากาศยานอาจจะบินผ่านได้ แต่ต้องให้ความระมัดระวังเป็นพิเศษ และต้องทำการติดต่อหน่วยที่รับผิดชอบก่อนเข้าพื้นที่ และดำรง การติดต่อสื่อสารได้ตลอดเวลา เช่น D31, D34 (พื้นที่ฝึกบินของกองทัพอากาศ) เป็นต้น

- ๔๗ -

หมวด ๗

การฝึก

ส่วนที่ ๑

การฝึก

ข้อ ๔๔ การฝึกเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน จะเป็นไปตามแผนการฝึกเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน (AIRCREW TRAINING PROGRAM)

ข้อ ๔๕ การรักษาสถานภาพการบิน หรือความต่อเนื่องในการบิน (CURRENCY)

๔๕.๑ ถ้าครบกำหนด ๖๐ วันนับตั้งแต่การบินครั้งสุดท้ายในฐานะนักบินหรือผู้บังคับอากาศยานในชนิดและแบบของอากาศยานที่ทำการบิน นักบินผู้นั้นจะต้องได้รับการประเมินค่าประสิทธิภาพด้านการบิน (PROFICIENCY FLIGHT EVALUATION) ตามคู่มือการฝึกเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน (ATM)

๔๕.๒ การรักษาสถานภาพการบินด้วยกล้องช่วยในการมองเห็นในเวลากลางคืน จะต้องเป็นไปตามคู่มือการฝึกเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานนั้น ๆ (ATM) โดยอนุโลม

ข้อ ๔๖ การฝึกวิธีการปฏิบัติเมื่อเกิดเหตุฉุกเฉิน จะต้องเป็นไปตามคู่มือการฝึกเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน การฝึกจะต้องกระทำในอากาศยานที่มีส่วนบังคับ ๒ ชุด การปฏิบัติจะต้องปฏิบัติคู่กับครูการบิน หรือครูตรวจสอบและจัดมาตรฐานการบินที่มีคุณสมบัติและทำการบินเป็นประจำอย่างต่อเนื่องในอากาศยานที่ทำการฝึก

๔๖.๑ เครื่องบิน

๔๖.๑.๑ การฝึกการปฏิบัติการบินด้วยเครื่องยนต์เดียวในอากาศยานที่มีหลายเครื่องยนต์สามารถกระทำได้ภายใต้เงื่อนไขดังนี้

๔๖.๑.๑.๑ การฝึกบินสมมติว่าเครื่องยนต์ดับสนิท (SIMULATE) ใบพัดหยุดหมุน จะต้องอยู่ภายใต้กฎการบินด้วยทัศนวิสัยหรือในสภาพอากาศเปิด (VFR) และมีระยะสูงเหนือพื้นดินไม่ต่ำกว่า ๔,๐๐๐ ฟุต

๔๖.๑.๑.๒ การฝึกบินวิ่งขึ้นด้วยเครื่องยนต์เดียวในขณะที่หาความสูงหลังจากวิ่งขึ้น อาจจะทำได้ต่อเมื่อมีความเร็วเท่ากับหรือมากกว่าความเร็วที่กำหนดไว้เพื่อความปลอดภัยในการบินด้วยเครื่องยนต์เดียวของเครื่องบิน

- ๔๘ -

๔๖.๑.๑.๓ ทางวิ่งที่ใช้สำหรับการลง จะต้องมีความยาวไม่น้อยกว่า ๔,๐๐๐ ฟุต

๔๖.๑.๒ การลงสัมผัสพื้นและไปใหม่จะปฏิบัติได้ภายในครั้งนี้

๔๖.๑.๒.๑ เครื่องบินต้องมีส่วนบังคับ ๒ ชุด

๔๖.๑.๒.๒ ครูการบินหรือครูตรวจสอบและจัดมาตรฐานการบินจะต้องควบคุมอยู่ที่ส่วนบังคับอีกชุดหนึ่ง

๔๖.๑.๒.๓ ทางวิ่งที่ใช้สำหรับการลง ต้องเป็นไปตามระยะที่ต้องการในการปฏิบัติการเร่งและหยุดเพิ่มเติมอีก ไม่น้อยกว่า ๒,๐๐๐ ฟุต

๔๖.๑.๒.๔ การฝึกที่เกี่ยวข้องกับการลงสัมผัสพื้นและไปใหม่ต้องได้รับอนุญาตจากผู้บังคับหน่วยบิน

๔๖.๑.๒.๕ การลงสัมผัสพื้นและไปใหม่ด้วยเครื่องชนิดเดียวไม่อนุญาตให้ปฏิบัติ ยกเว้นเครื่องบิน เครื่องชนิดเดียว

๔๖.๒ เฮลิคอปเตอร์

๔๖.๒.๑ การลงสัมผัสพื้นในการฝึกการปฏิบัติการลงโดยปิดไฮดรอลิกการทำออโตโรเตชั่น (เว้นจากการลอยตัวเหนือพื้น) และการปฏิบัติเมื่อโรเตอร์หางขัดข้อง (TAIL ROTOR FAILURE) ตามวิธีการปฏิบัติเมื่อเกิดเหตุฉุกเฉิน ในเฮลิคอปเตอร์แบบเครื่องชนิดเดียวจะปฏิบัติได้เฉพาะระหว่างกรฝึก เพื่อเปลี่ยนแบบและเปลี่ยนคุณสมบัติให้นักบิน โดยครูการบินตามหลักสูตรต่าง ๆ ของโรงเรียนการบินทหารบก และการตรวจสอบและจัดมาตรฐานการบินประจำปี และนอกจากนั้นอนุมัติให้กระทำได้สำหรับบุคคลต่อไปนี้

๔๖.๒.๑.๑ ครูการบินที่ได้รับการแต่งตั้งให้ปฏิบัติการลงฉุกเฉินจนสัมผัสพื้นได้ในเฮลิคอปเตอร์เครื่องชนิดเดียว ณ หน่วยบินที่อนุมัติ ยกเว้นทำออโตโรเตชั่น

๔๖.๒.๑.๒ คณะกรรมการตรวจสอบและจัดมาตรฐานการบินของกองทัพบก

๔๖.๒.๒ วิธีการปฏิบัติ จะต้องดำเนินการในพื้นที่การฝึกที่ปราศจากสิ่งกีดขวาง มีการติดต่อสื่อสารอากาศพื้นดินและมีอุปกรณ์การช่วยเหลือ อุปกรณ์การดับไฟ ถ้าหากมีเฮลิคอปเตอร์ฝึกในเวลากลางคืนจะต้องมีการกำหนดมาตรการเปิด - ปิดพื้นที่การฝึก

๔๖.๒.๓ ห้ามทำออโตโรเตชั่นสัมผัสพื้นโดยไม่บอกล่วงหน้า (ยกเว้นสำหรับการฝึกหลักสูตรครูการบินและประเมินค่าครูการบินตลอดจนการตรวจสอบและจัดมาตรฐานการบินของกองทัพบก)

- ๔๕ -

๔๖.๒.๔ ห้ามทำอโตโรเตชั่นสัมผัสน้ำมันเกิน ๖ ครั้ง/วัน สำหรับนักบินหรือศิษย์การบิน (ไม่รวมการฝึกการทำอโตโรเตชั่นขณะลอยตัว) และข้อจำกัดนี้ไม่ได้ใช้บังคับกับครูการบินหรือครูตรวจสอบและจัดมาตรฐานการบิน

๔๖.๒.๕ การทำอโตโรเตชั่นระยะต่ำ สามารถทำได้ในพื้นที่ที่กำหนดภายใต้เงื่อนไขดังนี้

๔๖.๒.๕.๑ แนวเข้าพื้นที่ในการลง จะต้องปราศจากสิ่งกีดขวางเพื่อให้เห็นพื้นที่การลงสัมผัสน้ำมันโดยตลอดตั้งแต่เริ่มต้นจนเสร็จสิ้น

๔๖.๒.๕.๒ ความเร็วความสูงในขณะที่เริ่มทำ จะต้องเป็นไปตามคู่มือการฝึกของเฮลิคอปเตอร์แบบนั้น ๆ

๔๖.๒.๖ การทำอโตโรเตชั่นที่สิ้นสุดด้วยการเร่งเครื่องยนต์เพื่อไปใหม่ และการสิ้นสุดด้วยกำลังเครื่องยนต์ให้เป็นไปตามคู่มือการฝึกของเฮลิคอปเตอร์แบบนั้น ๆ

๔๖.๒.๗ ห้ามทำอโตโรเตชั่นสัมผัสน้ำมันในเฮลิคอปเตอร์ที่มีหลายเครื่องยนต์

ส่วนที่ ๒ เจ้าหน้าที่การบิน

ข้อ ๔๗ ผู้บังคับอากาศยาน

๔๗.๑ รับผิดชอบ และมีอำนาจเด็ดขาดในการปฏิบัติการบิน การบริการการรักษาความปลอดภัยกับอากาศยานที่ทำการบิน

๔๗.๒ มีคุณสมบัติและความต่อเนื่องในการบิน ในชนิดและแบบของอากาศยานที่ใช้ในภารกิจนั้น

๔๗.๓ เป็นผู้ฝึกการบินของหน่วย ครูการบิน ครูตรวจสอบและจัดมาตรฐานการบิน ผู้ตรวจสอบการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน หรือผู้ประเมินค่านักบินลงเครื่องเมื่อทำการสอนหรือประเมินค่า โดยนั่งที่ตำแหน่งนักบินหรือนักบินผู้ช่วย

๔๗.๔ มีชื่ออยู่ในแผนการบิน และตารางการปฏิบัติการกิจของหน่วย

๔๗.๕ รับผิดชอบในการบรรยายสรุปให้กับเจ้าหน้าที่ที่ประจำอากาศยานและผู้โดยสาร

- ๕๐ -

๔๗.๖ ได้รับการบรรยายสรุปภารกิจ จากนายทหารที่ผู้บังคับหน่วยบินมอบหมาย ให้บรรยายสรุปในแต่ละภารกิจ และจะต้องบรรยายสรุปกลับด้วย ผู้ฝึกการบินของหน่วย ธุรการบิน ผู้ประเมินค่านักบินลองเครื่อง วิศวกรตรวจสอบการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน และวิศวกรตรวจสอบและจัดมาตรฐานการบิน ซึ่งทำการประเมินหรือสอนจากที่นั่งอื่น นอกเหนือจากที่นั่งนักบินหรือที่นั่งนักบินผู้ช่วยจะต้องเข้าช่วยร่วมรับฟังการบรรยายสรุป ภารกิจ และการบรรยายสรุปกลับด้วย ในการบรรยายสรุปต่าง ๆ อาจใช้แบบฟอร์มบันทึก การบรรยายสรุปสำหรับเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน (AIRCREW BRIEFING) หรืออาจ ปรับปรุงเพิ่มเติมข้อความของแบบฟอร์มให้เหมาะสมตามความต้องการของหน่วย ได้ ตามผนวก ข, ค และ ง ที่กำหนดให้ท้ายระเบียบนี้

ข้อ ๔๘ ผู้บังคับการการบิน

เมื่อมีอากาศยานตั้งแต่ ๒ เครื่องหรือมากกว่าในการปฏิบัติภารกิจบินในแต่ละครั้ง ผู้บังคับหน่วยจะต้องแต่งตั้งผู้บังคับการการบินเพื่อควบคุมบังคับบัญชาอากาศยานทั้งหมดที่ใช้ ในการปฏิบัติภารกิจครั้งนี้ การแต่งตั้งผู้บังคับการการบินเป็นการมอบหมายหน้าที่ในการ ควบคุมบังคับบัญชา แต่ไม่ใช้การมอบหมายหน้าที่ในฐานะเจ้าหน้าที่การบิน ผู้บังคับการการบิน จะต้องเข้าร่วมในการบรรยายสรุป และการบรรยายสรุปหลังจบภารกิจด้วยทุกครั้ง

ข้อ ๔๙ นักบิน

๔๙.๑ เป็นผู้ช่วยเหลือผู้บังคับอากาศยาน ในการปฏิบัติการบินกับอากาศยาน ให้สำเร็จภารกิจตามที่ได้รับมอบหมาย

๔๙.๒ ปฏิบัติการบินโดยอยู่ในการอำนวยความสะดวก ควบคุม กำกับดูแลของผู้บังคับ อากาศยาน ในขณะที่ทำการบิน

ข้อ ๕๐ นักบินผู้ช่วย

๕๐.๑ นักบินผู้ช่วยที่ได้รับการแต่งตั้งจะช่วยเหลือและปฏิบัติงานเฉพาะใน ห้องนักบินตามการควบคุมของผู้บังคับอากาศยาน

๕๐.๒ การบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบินภายใต้สภาพอากาศปิด จะต้องทำ การบินด้วยนักบินซึ่งมีคุณสมบัติและความต่อเนื่อง ในการบินกับอากาศยานประเภทนั้นๆ นักบิน ซึ่งรับการฝึกจะทำการบินภายใต้สภาพอากาศปิดได้ก็ต่อเมื่อทำการบินคู่กับธุรการบินหรือ วิศวกรตรวจสอบการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบินที่มีความต่อเนื่องในการบิน

- ๕๑ -

ข้อ ๕๑ ผู้ฝึกการบินของหน่วย (TU)

ผู้บังคับหน่วยอาจแต่งตั้งผู้ฝึกการบินของหน่วยเพื่อปฏิบัติการในการฝึกพิเศษตามแผนการฝึกของหน่วย โดยอาจมอบหน้าที่ให้ผู้ฝึกการบินของหน่วยทำการสอนจากที่นั่งนักบิน นักบินผู้ช่วย หรือที่นั่งของเจ้าหน้าที่การบินอื่น ๆ และอาจให้ผู้ฝึกการบินของหน่วยรับรองความสำเร็จในการฝึกพิเศษนั้น ๆ ผู้ฝึกการบินของหน่วยห้ามดำเนินการฝึกทำบิน และขั้นตอนการปฏิบัติเมื่อเกิดเหตุฉุกเฉินในอากาศยาน

ข้อ ๕๒ ครูการบิน

๕๒.๑ ครูการบินจะทำการฝึกและประเมินค่านักบินและบุคคลอื่น ๆ ในแบบอากาศยานที่ได้รับการแต่งตั้งตามคู่มือการฝึกเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน (ATM) สำหรับครูการบินที่มีคุณสมบัติประเมินค่านักบินลงเครื่องอาจทำการฝึกให้นักบินลงเครื่อง หรือผู้ประเมินค่านักบินลงเครื่องคนอื่นๆ

๕๒.๒ ครูการบินจะต้องมีชั่วโมงบินในประเภทอากาศยาน (ปีกติดลำตัว/ปีกหมุน) ที่จะเป็นครูการบิน อย่างน้อย ๕๐๐ ชั่วโมง และมีชั่วโมงกับแบบอากาศยานที่จะเป็นครูการบิน ไม่น้อยกว่า ๒๕๐ ชั่วโมง ครูการบินจะต้องได้รับการแต่งตั้งเป็นลายลักษณ์อักษรโดยผู้บังคับหน่วยบิน และจะต้องมีคุณสมบัติและความต่อเนื่องในแบบของอากาศยานที่ตนเป็นครูการบิน

๕๒.๓ ผู้ที่จะมีคุณสมบัติเป็นครูการบิน เฮลิคอปเตอร์หรือเครื่องบิน จะต้อง มีคุณสมบัติอย่างใดอย่างหนึ่งดังต่อไปนี้

๕๒.๓.๑ สำเร็จการศึกษา หลักสูตรครูการบินของกองทัพบกในอากาศยานที่มีชนิดและ แบบเดียวกันกับอากาศยานที่จะเป็นครูการบิน หรือหลักสูตรครูการบินของโรงเรียนการบินต่างประเทศหรือบริษัทผู้ผลิตอากาศยาน

๕๒.๓.๒ ผ่านการประเมินค่าเทียบคุณสมบัติและได้รับรองจากครูตรวจสอบและจัดมาตรฐานการบินกองทัพบก ในอากาศยานที่มีชนิดและแบบเดียวกันกับอากาศยานที่จะทำหน้าที่ครูการบิน

ข้อ ๕๓ ครูตรวจสอบและจัดมาตรฐานการบิน

๕๓.๑ ครูตรวจสอบและจัดมาตรฐานการบินจะทำการฝึกสอนและประเมินค่าครูการบินและนักบิน ให้คำแนะนำหน่วยบินในเรื่องมาตรฐานการบิน

- ๕๒ -

๕๓.๒ ผู้ที่มีคุณสมบัติการบินจะได้รับการแต่งตั้งเป็นสายลักษณะอักษรในฐานะครูตรวจสอบและจัดมาตรฐานการบินของหน่วยโดยผู้บังคับบัญชาของหน่วยบิน และจะต้องมีคุณสมบัติมีความต่อเนื่องในการบินกับอากาศยานที่จะทำการบิน

ข้อ ๕๔ นักบินลงเครื่อง

๕๔.๑ อากาศยานที่จะต้องทำการบินตามวิธีการที่ระบุไว้ในคู่มือราชการสนามว่าด้วยขั้นตอนมาตรฐานการบินลงเครื่อง STANDARDIZED MAINTENANCE TEST FLIGHT PROCEDURES (FM1-544) หรือตามคู่มือของบริษัทผู้ผลิต จะต้องได้รับการทดสอบการบินโดยนักบินลงเครื่องเท่านั้น

๕๔.๒ เพื่อให้มีคุณสมบัตินักบินลงเครื่อง นักบินจะต้องมีคุณสมบัติข้อหนึ่งข้อใดดังนี้

๕๔.๒.๑ จบการศึกษาหลักสูตรนักบินลงเครื่อง

๕๔.๒.๒ ได้รับการประเมินค่าเทียบคุณสมบัติ โดยผู้ประเมินค่านักบินลงเครื่องที่คัดเลือกโดยกองทัพบก

๕๔.๒.๓ นักบินลงเครื่องที่มีคุณสมบัติจะต้องมีคำสั่งแต่งตั้งเป็นสายลักษณะอักษรโดยผู้บังคับหน่วยบิน และต้องเป็นผู้มีคุณสมบัติและทำการบินอย่างต่อเนื่องในอากาศยานที่ทำการบินและต้องเป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดในคู่มือราชการสนามว่าด้วยขั้นตอนมาตรฐานการบินลงเครื่อง STANDARDIZED MAINTENANCE TEST FLIGHT PROCEDURES (FM1-544) และนักบินลงเครื่องต้องปฏิบัติตามวิธีการปฏิบัติที่กำหนดไว้ใน คู่มือการบริหารการซ่อมบำรุง (TM1-1500-328-23) หรือคู่มือของบริษัทผู้ผลิตอากาศยาน

ข้อ ๕๕ ผู้ประเมินค่านักบินลงเครื่อง (ME)

๕๕.๑ ผู้ประเมินค่านักบินลงเครื่องจะดำเนินการฝึกการบินลงเครื่องและการประเมินค่านักบินลงเครื่องตามคู่มือราชการสนามว่าด้วยขั้นตอนมาตรฐานการบินลงเครื่อง STANDARDIZED MAINTENANCE TEST FLIGHT PROCEDURES (FM1 -544) โดยอนุโลม

๕๕.๒ ครูการบินผู้ที่มีคุณวิถีนักบินลงเครื่องหรือนักบินลงเครื่อง จะต้องได้รับการแต่งตั้งเป็นสายลักษณะอักษร โดยผู้บังคับหน่วยให้เป็นผู้ประเมินค่านักบินลงเครื่อง และผู้บังคับหน่วยบินสามารถให้ผู้ประเมินค่านักบินลงเครื่อง ทำการฝึกสอนหรือประเมินค่าในตำแหน่งที่นั่งนักบิน นักบินผู้ช่วย หรือที่นั่งของเจ้าหน้าที่การบินอื่น ๆ ได้

- ๕๓ -

ข้อ ๕๖ ผู้ตรวจสอบการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน (IE)

๕๖.๑ ผู้ตรวจสอบการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน จะดำเนินการฝึกและประเมินค่าการบินด้วยเครื่องวัด ฯ ตามคู่มือการฝึกเจ้าหน้าที่อากาศยาน (ATM)

๕๖.๒ ผู้มีคุณวุฒิผู้ตรวจสอบการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน จะต้องได้รับการแต่งตั้งจากผู้บังคับหน่วยบินอย่างเป็นทางการเป็นลายลักษณ์อักษร และผู้บังคับหน่วยบินสามารถให้ผู้ตรวจสอบการบินด้วยเครื่องวัด ฯ ทำการสอน และประเมินค่าในตำแหน่งที่บังคับบิน นักบินผู้ช่วย หรือเจ้าหน้าที่การบินอื่น ๆ ได้

๕๖.๓ ผู้ที่จะมีคุณวุฒิผู้ตรวจสอบการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน จะต้องสำเร็จหลักสูตรผู้ตรวจสอบการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบินของ ทบ. หรือจากสถาบันที่ ทบ. รับรอง หรือเป็นครูการบินที่ผ่านการประเมินค่าเทียบคุณวุฒิจากผู้ตรวจสอบการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบินของกองทัพ

ข้อ ๕๗ เอกสารสิ่งพิมพ์

คู่มือนักบิน (OPERATORS MANUAL) และรายการตรวจสอบ (CHECKLIST) เป็นเอกสารอ้างอิงเบื้องต้นสำหรับการปฏิบัติสำหรับอากาศยานเฉพาะแบบ คู่มือการฝึกเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน (ATM) คู่มือราชการสนาม (FM) คู่มือการซ่อมบำรุงทางเทคนิค (TM) และคำชี้แจงการฝึกตามวงรอบ (TC) จะใช้ตามต้องการโดยอนุโลม ถ้ามีความแตกต่างในรายละเอียดของสิ่งพิมพ์อื่นกับระเบียบนี้ให้ใช้ระเบียบนี้ก่อน การเสนอแนะให้แก้ไขเปลี่ยนแปลงเอกสารสิ่งพิมพ์เหล่านี้จะเสนอต่อผู้บังคับหน่วยไปยังผู้จัดทำคู่มือเหล่านี้

ข้อ ๕๘ การทดสอบการปฏิบัติการบิน (HAND ON PERFORMANCE TEST)

นักบินแต่ละนายจะต้องผ่านการทดสอบการปฏิบัติการบินตามที่กำหนด การทดสอบเหล่านี้ ได้แก่

๕๘.๑ การประเมินค่ามาตรฐานการบิน (STADDARDIZATION FLIGHT EVALUATION)

การประเมินค่านี้ประกอบด้วย ทำบินและขั้นตอนการปฏิบัติ ที่กระทำในอากาศยานที่มีชนิดและแบบเดียวกันกับที่นักบินต้องทำการบินภายใต้สภาพการบินด้วยทัศนวิสัย (VFR) การประเมินค่านี้กระทำเพื่อพิจารณาความสามารถในการปฏิบัติหน้าที่ในการบินที่ได้รับมอบ การประเมินค่าจะกระทำในเรื่องต่างๆดังนี้

๕๘.๑.๑ ประกอบด้วยการประเมินค่า การปฏิบัติการบินตามที่ระบุไว้ในคู่มือการฝึกเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน (ATM) ที่เหมาะสม

- ๕๔ -

๕๘.๑.๒ ดำเนินการโดยครูการบิน หรือครูตรวจสอบและจัดมาตรฐานการบินที่ได้รับการแต่งตั้ง เพื่อให้มีคุณสมบัติขั้นต้นในแบบของอากาศยานนั้น ๆ และดำเนินการปีละ ๑ ครั้ง

๕๘.๒ การประเมินค่าการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน (INSTRUMENT FLIGHT EVALUATION)

การประเมินค่านี้ เพื่อตรวจสอบความสามารถการปฏิบัติการบินของผู้ทดสอบภายใต้สภาพอากาศปิด (IMC) การประเมินค่าจะดำเนินการดังนี้

๕๘.๒.๑ ตามคู่มือการฝึกเจ้าหน้าที่อากาศยาน (ATM) ที่เหมาะสม

๕๘.๒.๒ ดำเนินการปีละ ๑ ครั้ง ในแบบอากาศยานที่ทำการบินเป็นหลัก

๕๘.๒.๓ ผู้บังคับบัญชาอาจสั่งให้ใช้เครื่องบินจำลอง ที่มีลักษณะเทียบเคียงกันได้ ถ้าสภาพแวดล้อมไม่มีความปลอดภัย หรือทำไม่ทันเวลาหากทำการบินในอากาศยานจริง

๕๘.๒.๔ การฝึกทำบินที่ผิดปกติ (UNUSUAL ATTITUDES) การจำลอง (SIMULATE) การปิดเครื่องยนต์ หรือเครื่องยนต์ขัดข้อง และการทำเอาโดโรเตชั่น ห้ามเริ่มทำในสภาพอากาศปิด ครูการบิน หรือครูตรวจสอบและจัดมาตรฐานการบิน ที่มีคุณสมบัติ และทำการบินอย่างต่อเนื่องในอากาศยานที่ทำการบิน จะต้องอยู่ที่ค้นบังคับอีกชุดหนึ่งในระหว่างปฏิบัติทำนี้

๕๘.๓ การประเมินค่าประสิทธิภาพด้านการบิน (PROFICIENCY FLIGHT)

การประเมินค่านี้ จะดำเนินการกับนักบิน หรือผู้ทำการในอากาศยานอื่น ๆ ในแบบอากาศยานที่เขาเหล่านั้นต้องปฏิบัติงานด้วย ซึ่งการประเมินค่าจะดำเนินการดังนี้

๕๘.๓.๑ ตามดุลยพินิจของผู้บังคับบัญชา

๕๘.๓.๒ ตามแนวทางของกองทัพบก

๕๘.๓.๓ ดำเนินการโดย ครูการบิน ครูตรวจสอบและจัดมาตรฐานการบิน ผู้ตรวจสอบการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน หรือผู้ประเมินค่านักบินลงเครื่องตามคู่มือการฝึกเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน (ATM) หรือคู่มือราชการสนามว่าด้วยขั้นตอนมาตรฐานการบินลงเครื่อง (FMI-544) ที่เหมาะสม

๕๘.๓.๔ เพื่อพิจารณาถึงประสิทธิภาพ ความชำนาญ และความต่อเนื่องในการบินของแต่ละคน

๕๘.๓.๕ เพื่อพิจารณาถึงขั้นตอนที่เหมาะสมของการฝึก ที่จะเข้ารับการฝึก หรือการดำเนินการต่อในแผนการฝึกเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน (ATP)

- ๕๕ -

๕๘.๔ การประเมินค่าการบินหลังประสบอุบัติเหตุ (POST – MISHAP FLIGHT EVALUATION)

การประเมินค่าการบินด้านนี้ จะพิจารณาความสามารถของนักบินในการปฏิบัติงานตามหน้าที่หลังจากอากาศยานประสบอุบัติเหตุ นักบินผู้ซึ่งอยู่ที่ก้นบังคับและทำหน้าที่ในการบินที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุ จะถูกระงับการปฏิบัติหน้าที่ในการบิน จนกว่าจะผ่านการประเมินค่าการบินอย่างสมบูรณ์ การประเมินค่าจะดำเนินการเหมือนกับในภารกิจชนิด และแบบของอากาศยานที่เกิดอุบัติเหตุ การให้มีการประเมินค่านี้ขึ้นอยู่กับดุลยพินิจของผู้บังคับหน่วยบิน โดยมีครูการบิน ครูตรวจสอบและจัดมาตรฐานการบินดำเนินการตามคู่มือการฝึกเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน (ATM)

๕๘.๕ การประเมินค่าการบินทางการแพทย์ (MEDICAL FLIGHT EVALUATION)

การประเมินค่าการบินนี้ เพื่อวัดเกณฑ์ความสามารถของนักบินที่จะปฏิบัติหน้าที่นักบิน โดยดำเนินการขึ้นตามคำแนะนำของแพทย์เวชศาสตร์การบิน เมื่อนักบินมีข้อบกพร่อง หรือข้อเสียหายทางการแพทย์ การประเมินค่าการบิน ๑ ดำเนินการโดยครูการบิน ผู้ตรวจสอบการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน หรือครูตรวจสอบและจัดมาตรฐานการบิน ตามคู่มือการฝึกเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน (ATM) ที่เหมาะสม

๕๘.๖ การประเมินค่านักบินลงเครื่อง/ผู้ประเมินค่านักบินลงเครื่อง (MAINTENANCE TEST FLIGHT EVALUATOR / MAINTENANCE TEST PILOT EVALUATION)

การประเมินค่านี้อาจรวมทำบิน และวิธีการปฏิบัติในการบินลงเครื่องของอากาศยานแต่ละแบบ ซึ่งนักบินต้องการในการบินทดสอบอากาศยาน การประเมินค่า ๑ จะดำเนินการดังนี้

๕๘.๖.๑ เพื่อทำให้มีคุณสมบัติของนักบินลงเครื่อง หรือผู้ประเมินค่านักบินลงเครื่อง ตามคู่มือราชการสนามว่าด้วยขั้นตอนมาตรฐานการบินลงเครื่อง (FM1-544) โดยอนุโลม

๕๘.๖.๒ ประเมินค่าโดยนักบินที่มีคุณสมบัติผู้ประเมินค่านักบินลงเครื่องที่ได้รับการแต่งตั้ง และมีความต่อเนื่องในการบินในอากาศยานที่ทำการบิน

๕๘.๖.๓ กระทำในระหว่างการดำเนินการตรวจสอบและจัดมาตรฐานการบินประจำปีในอากาศยานที่ทำการบินเป็นหลัก

ข้อ ๕๘ การตรวจสอบและจัดมาตรฐานการบินกองทัพประจำปี

- ๕๖ -

เป็นการทดสอบความรู้ทั้งทางด้านวิชาการ และการทดสอบการปฏิบัติการบิน
ของนักบินประจำกองพร้อมรบสังกัดหน่วยบิน (ปีละ ๒ ครั้ง) นักบินประจำกองพร้อมรบที่
ไม่ได้สังกัดหน่วยบินและนักบินสำรอง (ปีละ ๑ ครั้ง) สำหรับการทดสอบการปฏิบัติการบิน
จะเป็นการประเมินค่าการบินในเรื่องต่าง ๆ ได้แก่ การประเมินค่ามาตรฐานการบิน
การประเมินค่าการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน และการประเมินค่านักบินลงเครื่อง ฯ
ซึ่งดำเนินการ โดยคณะกรรมการตรวจสอบและจัดมาตรฐานการบินกองทัพบก และ
วิธีดำเนินการจะเป็นไปตามนโยบายของการตรวจสอบและจัดมาตรฐานการบินของกองทัพบก
ในแต่ละปี

หมวด ๘

เบ็ดเตล็ด

ข้อ ๖๐ ผู้ที่ไม่ปฏิบัติตามระเบียบฉบับนี้ อันจะก่อให้เกิดผลเสียหายแก่ทรัพย์สินของ
ทางราชการหรือเป็นอันตรายต่อการปฏิบัติการกิจ ให้ ผบ.สบบ. มีอำนาจในการเสนอและ
รายงานความผิด ผ่านสายงานด้านกำลังพล เพื่อพิจารณาลงโทษแก่ผู้ละเมิดหรือไม่ปฏิบัติ
ตามระเบียบต่อไป

ข้อ ๖๑ การไม่สามารถปฏิบัติตามระเบียบและข้อยกเว้น อากาศยานของกองทัพบกจะ
ได้รับการยกเว้นไม่ต้องปฏิบัติตามระเบียบนี้คือ

๖๑.๑ เหตุฉุกเฉิน หรือสถานการณ์พิเศษ หรือเพื่อป้องกันชีวิต

๖๑.๒ เมื่อผู้บังคับบัญชาหน่วยบินในพื้นที่ มีความจำเป็นต้องปฏิบัติการรบที่
สำคัญ

๖๑.๓ เมื่ออากาศยานกองทัพบกของหน่วยบินใด จำเป็นต้องปฏิบัติการบินที่
ขัดกับกฎการเดินอากาศ ให้หน่วยบินนั้นทำรายงานให้กรมยุทธการทหารบกพิจารณา เมื่อกรม
ยุทธการทหารบกเห็นเป็นการสมควรก็จะดำเนินการขออนุมัติจากกองทัพบก

๖๑.๔ เมื่อมีความจำเป็นเร่งด่วนทางทหาร และกองทัพบกเห็นว่ามีความสำคัญ
ต่อความมั่นคงของประเทศ หากมีเวลาพอกองทัพบกจะแจ้งให้กรมการขนส่งทางอากาศ
กระทรวงคมนาคม ทราบเป็นการล่วงหน้า และถ้าการปฏิบัติการบินทางทหารใด ๆ ที่มีความ
สำคัญ และต้องปฏิบัติเป็นพิเศษ อาจจะทำความตกลงกับกรมการขนส่งทางอากาศ กระทรวง
คมนาคม เพื่อการนี้

- ๕๗ -

๖๑.๕ นักบินที่ไม่สามารถปฏิบัติตามระเบียบนี้ เนื่องจากเหตุฉุกเฉินใด ๆ ให้รายงานเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นเป็นลายลักษณ์อักษรต่อผู้บังคับบัญชาตามลำดับชั้น จนถึงผู้บังคับหน่วยบินภายใน ๒๔ ชั่วโมงหลังจากเกิดเหตุฉุกเฉิน

ข้อ ๖๒ ความรับผิดชอบต่อเอกสาร

๖๒.๑ ให้ศูนย์การบินทหารบก รับผิดชอบดำเนินการเกี่ยวกับเอกสารทั้งหมดที่เกี่ยวข้องกับระเบียบกองทัพบกว่าด้วยการบินทหารบกฉบับนี้ ด้วยการตรวจสอบแก้ไขระเบียบให้ทันสมัยตลอดเวลา ตามการเปลี่ยนแปลงของกฎการบินสากล ขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ บรรณสารการบินแห่งประเทศไทย ของกรมการขนส่งทางอากาศ กระทรวงคมนาคม และตามเอกสารอื่นใดที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติการบินที่เหมาะสม และสมควรนำมาใช้ปฏิบัติกับอากาศยานของกองทัพบก

๖๒.๒ ให้กรมสารบรรณทหารบก

๖๒.๒.๑ รับผิดชอบในการจัดพิมพ์เอกสารตามข้อ ๖๒.๑ ตามที่ศูนย์การบินทหารบกหรือกรมยุทธการทหารบกส่งมอบให้

๖๒.๒.๒ เป็นผู้เก็บรักษาและแจกจ่ายเอกสารให้หน่วยหรือผู้เกี่ยวข้องกับระเบียบนี้ตามรายการแจกจ่าย

บทเฉพาะกาล

ข้อ ๖๓ ให้ใช้ข้อความในข้อ ๗ ในระเบียบกองทัพบกว่าด้วยการบินทหารบก พ.ศ. ๒๕๐๗ ไปก่อน จนกว่าจะได้รับการแก้ไขระเบียบกองทัพบกว่าด้วยนิตยการบิน พ.ศ. ๒๕๒๔ โดยนำข้อความในข้อ ๗ ไปรวมด้วย

ประกาศ ณ วันที่ ๑ ตุลาคม ๒๕๔๗

(ลงชื่อ) พลเอก ประวิตร วงษ์สุวรรณ
(ประวิตร วงษ์สุวรรณ)
ผู้บัญชาการทหารบก

- ๕๘ -

ผนวก ก การบันทึกชั่วโมงบิน

การบันทึกชั่วโมงบิน เมื่อทำการบินในแต่ละเที่ยวบินหรือทำการฝึกในเครื่องฝึกจำลอง การบันทึกชั่วโมงบินจะกระทำในแผ่นบันทึก DA FORM 2408 -12 โดยระบุถึงเจ้าหน้าที่ทุกคน หน้าที่ ภารกิจ และสภาพการบิน และให้ใช้ด้วยสัญลักษณ์ดังนี้.

๑. หน้าที่

เมื่อกำหนดให้ทำการบินในห้วงระยะเวลาใดก็ตาม ใช้สัญลักษณ์แทนตำแหน่งหน้าที่ซึ่ง กำหนดให้เป็นการเฉพาะคนละตำแหน่งหน้าที่เท่านั้น ผู้ทำการ ในอากาศที่อยู่ในระหว่างการ เรียนการสอน หรือระหว่างการประเมินค่าฝีมือบิน จะใช้สัญลักษณ์ที่กำหนดให้ทำหน้าที่ดังนี้

๑.๑ AO (AERIAL OBSERVER) สำหรับผู้ตรวจการณ์ในอากาศ

๑.๒ CE (CREW CHIEF) สำหรับพลประจำอากาศยาน ช่างประจำอากาศยาน ช่างซ่อมอากาศยาน

๑.๓ CP (CO – PILOT) สำหรับนักบินผู้ช่วย สัญลักษณ์ใช้แทนผู้ทำการใน อากาศซึ่ง

๑.๓.๑ ผู้ที่นั่งในตำแหน่งนักบินผู้ช่วย แต่มิได้ผ่านการบินเปลี่ยนคุณสมบัติ หรือดำรงความต่อเนื่องในการบิน ในเครื่องบินที่กำลังบินอยู่นั้น หรือ

๑.๓.๒ ผู้ที่ได้รับการจัดให้ทำหน้าที่นักบินผู้ช่วย ซึ่งนั่งอยู่ ที่อื่นซึ่งกำลัง เข้ารับการฝึก หรือการประเมินค่าโดยครูการบิน ครูตรวจสอบและจัดมาตรฐานการบิน ผู้ตรวจ สอบ การบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน ผู้ฝึกการบินของหน่วย หรือครูประเมินค่านักบินลงเครื่อง ตัวอย่างเช่น การบินแบบผิวพื้น การบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน เป็นต้น

๑.๔ IE (INSTRUMENT FLIGHT EXAMINER) ผู้ตรวจสอบการบินด้วย เครื่องวัดประกอบการบิน

๑.๕ IP (INSTRUCTOR PILOT) ครูการบิน

๑.๖ ME (MAINTENANCE TEST FLIGHT EVALUATOR) ผู้ประเมินค่านักบินลงเครื่อง

๑.๗ MO (FLIGHT SURGEON OR OTHER MEDICAL PERSONEL) แพทย์เวชศาสตร์การบินหรือเจ้าหน้าที่พยาบาลอื่น ๆ

๑.๘ MP (MAINTENANCE TEST PILOT) นักบินลงเครื่อง

- ๕๕ -

๑.๕ OR (OPERATIONAL READY) เจ้าหน้าที่ซ่อมบำรุงอากาศยาน ผู้สังเกตการณ์
ทางเทคนิค ผู้ถ่ายภาพทางอากาศ พลประจำปืน และผู้มีหน้าที่ที่กำหนด

๑.๑๐ PC (PILOT IN COMMAND) ผู้บังคับอากาศยาน

๑.๑๑ PI (PILOT) นักบิน

๑.๑๒ PT (PILOT TRAINEE) ศิษย์การบิน

๑.๑๓ SP (STANDARDIZATION INSTRUCTOR PILOT) ครูจัดมาตรฐาน
การบิน

๑.๑๔ FE (FLIGHT ENGINEER) ดันหน

๑.๑๕ UT (UNIT TRAINER) ผู้ฝึกการบินของหน่วย

๑.๑๖ XP (EXPERIMENT TEST PILOT) นักบินทดสอบ

๒. การกิจ

๒.๑ A (ACCEPTANCE TEST FLIGHT) การบินทดสอบเพื่อการตรวจรับ

๒.๒ C (COMBAT MISSION DIRECTLY AGAINST THE ENEMY)
การบินรบเพื่อดำเนินการเข้าศึกในพื้นที่การรบ

๒.๓ F (MAINTENANCE TEST FLIGHT) การบินลองเครื่องเพื่อการ
ซ่อมบำรุง

๒.๔ S (SERVICE MISSIONS) การบินบริการหรือ การบินที่นอกเหนือจาก
A,C,F,T,X

๒.๕ T (TRAINING FLIGHT FOR INDIVIDUAL QUALIFICATION)
การฝึกบินหาความชำนาญ การฝึกบินทบทวนและการบินต่อเนื่องเพื่อทำชั่วโมงบิน

๒.๖ X (EXPERIMENTAL TEST FLIGHT) การบินเพื่อการทดสอบ

๒.๗ D (DANGER FOR FLIGHT) การบินซึ่งอาจจะก่อให้เกิดอันตราย

๓. สภาพการบิน ผู้ทำการในอากาศจะใช้สัญลักษณ์อย่างใดอย่างหนึ่งเป็นการบ่งบอกถึง
สภาพการบิน หรือชนิดของการบินในห้วงเวลานั้น ๆ ดังนี้

๓.๑ AA (AIR TO AIR) อากาศสู่อากาศ

๓.๒ D (DAY) กลางวันระหว่างพระอาทิตย์ขึ้นถึงพระอาทิตย์ตก

๓.๓ DS (DAY VISION SYSTEM) การบินด้วยอุปกรณ์การบินในเวลากลางวัน
กับอากาศยานที่มีการติดตั้งอุปกรณ์การบินในเวลากลางคืนและใช้ในเวลากลางวัน หรือมีการ
ใช้อุปกรณ์ช่วยในการบินตั้งแต่ ๒ ชนิดขึ้นไป

- ๖๐ -

๓.๔ H (HOOD) การบินโดยนักบินไม่สามารถมองเห็นขอบฟ้าหรือพื้นดิน โดยการใช้อุปกรณ์ที่ทำขึ้นเป็นการจำลองการบินในสภาพอากาศปิด

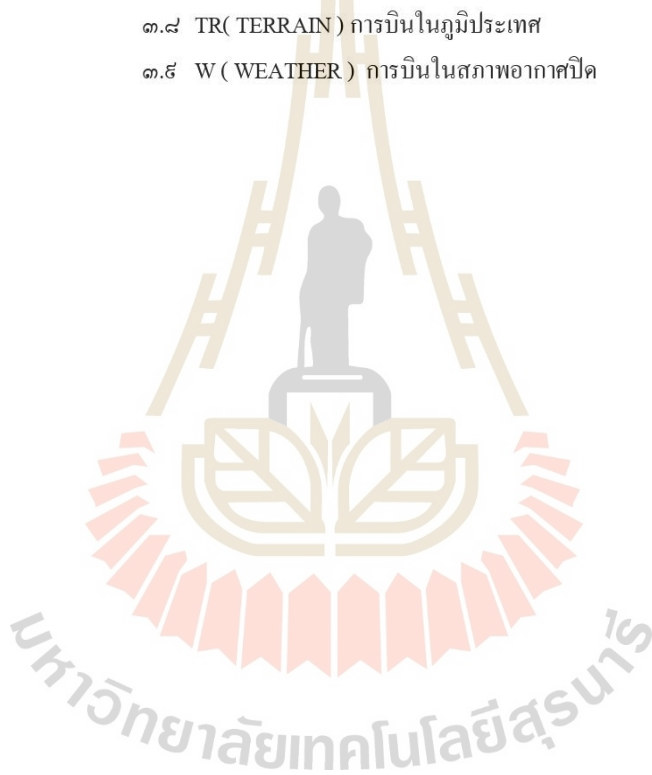
๓.๕ N (NIGHT) การบินในเวลากลางคืน

๓.๖ NG (NIGHT GOGGLES) การบินด้วยเครื่องช่วยในการมองเห็นเวลากลางคืน

๓.๗ NS (NIGHT SYSTEM) การบินด้วยเครื่องช่วยในการมองเห็นในเวลากลางคืน กับอากาศยานที่มีการติดตั้งอุปกรณ์การบินในเวลากลางคืนและใช้ในเวลากลางคืน หรือมีการใช้อุปกรณ์ช่วยในการบินตั้งแต่ ๒ ชนิดขึ้นไป

๓.๘ TR (TERRAIN) การบินในภูมิประเทศ

๓.๙ W (WEATHER) การบินในสภาพอากาศปิด



- ๖๑ -

ผนวก ข การบรรยายสรุปภารกิจบิน

นามหน่วย.....

วัน,เดือน,ปี.....

หมายเลขอ้างอิงสำเนา

๑. สถานการณ์

ก. ฝ่ายข้าศึก.....

ข. ฝ่ายเรา.....

ค. หน่วยสมทบและหน่วยแยก.....

๒. ภารกิจ.....

๓. การปฏิบัติ

ก. ประเภทภารกิจ ยุทธวิธี ฝึก ธุรการ ซ่อมบำรุง ส่งกลับสายแพทย์ อื่น ๆข. สภาพการบิน กลางวัน กลางคืน สภาพอากาศเปิด สภาพอากาศปิด NVG การจำลองสภาพอากาศปิด อื่น ๆค. รูปแบบการบิน บินหมู่ บินระยะต่ำ (LOW LEVEL) บินลัดเลาะภูมิประเทศ (CONTOUR) บินแนบผิวพื้น (NOE)

ง. อากาศยาน/ลูกเรือ

ชนิด/หมายเลข ผู้บังคับอากาศยาน/ที่นั่ง นักบิน ช่าง อื่น ๆ

๑.....

๒.....

๓.....

๔.....

จ. อุปกรณ์พิเศษ.....

ฉ. การบรรทุก ผู้โดยสาร.....สัมภาระ.....อาวุธ.....

ช. เส้นทางบิน.....

ซ. ข้อห้ามของภารกิจ.....

ด. ข้อพิจารณาด้านความปลอดภัย.....

- ๖๒ -

๔. การช่วยรบ

- ก. ตำบลจ่าย สป.๓ และ สป.๕
- ข. ตำบลจ่าย สป.๑
- ค. พื้นที่รวมพล/ตำบลพักคอย
- ง. การซ่อมบำรุง

๕. การบังคับบัญชาและการติดต่อสื่อสาร

ก. การบังคับบัญชา

๑. ผู้บังคับการกองบิน

๒. สายการบังคับบัญชาต่อหน่วยรับการสนับสนุน

 หน่วยขึ้นสมทบ ขึ้นควบคุมทางยุทธการ สนับสนุนโดยตรง สนับสนุนทั่วไปแก่.....

ข. การสื่อสาร(ยกเว้นความถี่ที่มีการตีพิมพ์แล้ว).....

๖. หมายเหตุ.....

(ลงชื่อ).....

(.....)

ผู้บรรยายสรุป

มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี

- ๖๓ -

หมายเหตุ บรรยายสรุปทุกภารกิจ

ผนวก ค การบรรยายสรุปกลับ

๑. ภารกิจ

- ก. สามารถปฏิบัติได้ตามที่บรรยายสรุป
 ข. ชี้แจงการเบี่ยงเบนจากภารกิจ

๒. การวางแผน

- ก. สภาพอากาศ
 ค. NOTAMS

ข. แผนสมรรถนะ (PPC)

ง. สถานภาพลูกเรือ

(๑) ความทันทาน (๒) มีคุณสมบัติและความต่อเนื่อง

๓. ผู้โดยสาร/สัมภาระ/อาวุธ

- ก. การวางแผนการบรรทุก
 ข. รายชื่อผู้โดยสารตามบัญชีรายชื่อ

๔. เส้นทางบิน

๕. การเตรียมการในการเดิน สป.๓(๑)

๖. หมายเหตุ

ลงชื่อ.....

ผู้บังคับอากาศยาน/ผู้บังคับภารกิจบิน

มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี

หมายเหตุ บรรยายสรุปทุกภารกิจ

ผนวก ง การบรรยายสรุปหลังจบภารกิจ

๑. สถานภาพภารกิจ	<input type="checkbox"/> บรรลุภารกิจ	<input type="checkbox"/> ภารกิจล้มเหลว (ดูหมายเหตุ)
	<input type="checkbox"/> ยกเลิกภารกิจ	<input type="checkbox"/> เปลี่ยนแปลง (ดูหมายเหตุ)
๒. การรายงานของนักบิน		
๓. สถานภาพลูกเรือ		
๔. สถานภาพอากาศยาน		
ก. การซ่อมบำรุง.....	ข. สป.๑.....	
ค. อาหาร/กระสุน.....	ง. อิเล็กทรอนิกส์การบิน.....	
๕. หมายเหตุ.....		
	(ลงชื่อ)	
		ผู้บังคับอากาศยาน/ผู้บังคับภารกิจบิน



**ระเบียบกองทัพบก
ว่าด้วย นรภัยการบิน
พ.ศ. ๒๕๕๕**

โดยที่เป็นการสมควรปรับปรุงระเบียบกองทัพบกว่าด้วยนรภัยการบิน ให้มีความทันสมัยสอดคล้องกับมาตรฐานการบินสากล พร้อมกับเป็นการกำหนดหลักเกณฑ์ และความรับผิดชอบที่แน่นอน ในงานด้านนรภัยการบิน และงานอื่นที่เกี่ยวข้องกับนรภัยการบิน จึงให้วางระเบียบไว้ดังต่อไปนี้-

- ข้อ ๑ ระเบียบนี้เรียกว่า “ระเบียบกองทัพบก ว่าด้วยนรภัยการบิน พ.ศ.๒๕๕๕”
- ข้อ ๒ ให้ใช้ระเบียบนี้ ตั้งแต่บัดนี้เป็นต้นไป
- ข้อ ๓ ให้ยกเลิกระเบียบกองทัพบก ว่าด้วยนรภัยการบิน พ.ศ.๒๕๒๔ บรรดาระเบียบคำสั่ง คำชี้แจงใดที่ขัดหรือแย้งกับระเบียบนี้ ให้ใช้ข้อความในระเบียบนี้แทน
- ข้อ ๔ ให้ผู้บัญชาการศูนย์การบินทหารบก เป็นผู้รักษาการตามระเบียบนี้.-

**หมวด ๑
กล่าวทั่วไป**

ข้อ ๕ นิยามศัพท์ในระเบียบนี้

- ๕.๑ นรภัยการบิน หมายถึง วิธีการปฏิบัติทั้งปวง เพื่อพิทักษ์รักษาไว้ซึ่งชีวิตและทรัพย์สินของผู้ที่เกี่ยวข้องกับการบินและป้องกันอากาศยานมิให้ชำรุดเสียหายจากอุบัติเหตุ
- ๕.๒ อากาศยานประสบเหตุวิกฤต หมายถึง เหตุผิดปกติทั้งปวงที่เกิดขึ้นกับอากาศยาน ซึ่งอาจทำให้อากาศยานงดทำการบินหรือไม่ก็ตาม เหตุผิดปกติเช่นว่านี้ เกิดขึ้นทั้งในยามปกติและในการสู้รบ ทั้งขณะทำการบินและมีได้ทำการบิน
- ๕.๓ อากาศยานอุบัติเหตุ หมายถึง เหตุที่เกิดขึ้นกับอากาศยานเป็นเหตุให้อากาศยานได้รับความเสียหายหรือมีบุคคลได้รับอันตรายแก่กายหรือถึงแก่ความตายหรือทรัพย์สินเสียหาย โดยถือเหตุที่เกิดขึ้นในขณะที่ทำการบิน
- ๕.๔ อากาศยานลงเมื่อมีสิ่งบอกรเหตุ หมายถึง เหตุขัดข้องที่เกิดขึ้นกับอากาศยาน ที่ยังพอสามารถทำการบินต่อไปได้ แต่นักบินตัดสินใจนำอากาศยานลงสู่พื้นก่อนที่จะเกิดความเสียหายเพิ่มขึ้น ด้วยความระมัดระวังเป็นพิเศษ โดยพร้อมที่จะปฏิบัติเมื่อเกิดเหตุการณ์ฉุกเฉินตลอดเวลา และการลงนั้นอากาศยานไม่ได้รับความเสียหายเพิ่มขึ้นอีก เช่น สัตว์จู่โจมเตือนปรากฏ เกิดมีเสียง กลิ่น อาการผิดปกติ ฯลฯ เป็นต้น
- ๕.๕ อากาศยานลงฉุกเฉิน หมายถึง อากาศยานที่เกิดเหตุขัดข้องขึ้นกับเครื่องยนต์หรือส่วนประกอบอื่นใด หรือระบบใดๆ ก็ตาม ซึ่งไม่สามารถทำการบินต่อไปได้ หรือยังสามารถทำการบินต่อไปได้ก็ตาม แต่นักบินต้องนำอากาศยานลงสู่พื้นโดยเร็วในพื้นที่ที่เหมาะสมด้วยความระมัดระวังเป็นพิเศษ ระบบไฮดรอลิกขัดข้อง อุณหภูมิห้องทรานสมิซชันสูง เครื่องยนต์ดับ เครื่องยนต์สะดุด ยางแตก ฐานชำรุด น้ำมันเชื้อเพลิงหมด สภาพอากาศปีด ฯลฯ เป็นต้น

- ๒ -

๕.๖ ขณะทำการบิน หมายถึง ห้วงเวลาดั้งแต่คิดเครื่องยนต์จนกระทั่ง ใบพัดหยุดหมุน และดับเครื่องยนต์ตามคู่มือของอากาศยานประเภทนั้นๆ เรียบร้อยแล้ว

๕.๗ หน่วยบิน หมายถึง หน่วยที่มีอากาศยานในอัตรา หรือบรรจุอยู่ในอัตราการจัด และยุทธโศปกรณ์และอัตราอื่น ๆ ของกองทัพบก รวมทั้งศูนย์การบินทหารบก ซึ่งมีหน้าที่เป็นหัวหน้าสายวิชาการ การบินทหารบก กรมบินและกองพันบินซึ่งมีหน้าที่เป็นหน่วยควบคุมการปฏิบัติการทางอากาศของอากาศยานทหารบกที่รับผิดชอบ

๕.๘ หน่วยบินเฉพาะกิจ หมายถึง การจัดหน่วยเพื่อปฏิบัติการให้สามารถตอบสนองภารกิจบินต่อหน่วยที่ไปสนับสนุน โดยจัดเป็นหน่วยบรรจุมอบ ขึ้นสมทบหรือขึ้นควบคุมทางยุทธการให้กับหน่วยนั้น ๆ เช่น หน่วยบินทางยุทธวิธี ชุดปฏิบัติการบิน และหมู่บิน เป็นต้น หน่วยบินเฉพาะกิจนี้จะประกอบด้วยอากาศยานของหน่วยบิน และเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน ตลอดจนอาวุธยุทธโศปกรณ์และสิ่งอุปกรณ์ที่จำเป็นในการปฏิบัติการบินนั้นๆ

๕.๙ ผู้บังคับหน่วยบิน หมายถึง ผู้บังคับหน่วยซึ่งควบคุมบังคับบัญชาโดยตรงต่อนักบิน และเจ้าหน้าที่ในหน่วยบิน รวมทั้งอากาศยานด้วย

๕.๑๐ ครูการบิน หมายถึง นักบินที่มีคุณวุฒิครูการบิน มีหน้าที่ในการฝึกบิน และประเมินผลการบินให้กับนักบินอื่น ๆ รวมถึงการช่วยรักษาความปลอดภัยในการบินด้วยการฝึกบิน และประเมินผลประกอบด้วย การปฏิบัติภารกิจบิน การบินเปลี่ยนคุณวุฒิ การบินด้วยกฎการบินด้วยทัศนวิสัย การฝึกบินเปลี่ยนแบบการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน การฝึกบินทางยุทธวิธี และการประเมินผลการฝึกเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานอื่น ๆ

๕.๑๑ ผู้บังคับอากาศยาน หมายถึง นักบินที่ได้รับการแต่งตั้งและปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้บังคับอากาศยาน มีหน้าที่และความรับผิดชอบสำหรับการปฏิบัติการบิน และความปลอดภัยทั้งหมดของอากาศยาน

๕.๑๒ นักบิน หมายถึง นักบินที่ปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ให้การช่วยเหลือผู้บังคับอากาศยาน สำหรับการปฏิบัติการบินและความปลอดภัยทั้งหมดของอากาศยาน ขณะทำการบินจะอยู่ภายใต้การอำนวยความสะดวกและกำกับดูแลของผู้บังคับอากาศยาน โดยไม่คำนึงถึงชั้นยศ ลำดับอาวุโสของการรับราชการทหาร และจำนวนชั่วโมงบิน

๕.๑๓ คณะกรรมการวิเคราะห์สาเหตุอากาศยานอุบัติเหตุ หมายถึง บุคคลที่ได้รับการแต่งตั้งเพื่อดำเนินการสอบสวนอากาศยานอุบัติเหตุ โดยวิเคราะห์สาเหตุหรือองค์ประกอบสาเหตุที่ทำให้อากาศยานอุบัติเหตุแล้วนำไปพิจารณาเสนอแนะการแก้ไข เพื่อป้องกันมิให้อุบัติเหตุในลักษณะเดียวกันเกิดซ้ำขึ้นอีก

๕.๑๔ คณะกรรมการสอบสวนอากาศยานอุบัติเหตุ หมายถึง บุคคลที่ได้รับการแต่งตั้งเพื่อดำเนินการสอบสวนหาสาเหตุที่ทำให้อากาศยานอุบัติเหตุ เพื่อพิจารณาเสนอแนะ ความดีความชอบ การลงโทษ การชดใช้ค่าเสียหาย และดำเนินการทุกกรณีที่เกี่ยวข้องกับกฎหมาย ซึ่งมีเจ้ากรมกำลังพลทหารบกเป็นผู้รักษาการตามระเบียบ

- ๓ -

๕.๑๕ สิ่งนำอุบัติเหตุ หมายถึง เหตุการณ์หรือสิ่งใดก็ตามที่เกิดขึ้นและยังไม่ส่งผลโดยตรงให้เกิดอากาศยานอุบัติเหตุ แต่หากปล่อยให้เหตุการณ์หรือสิ่งนั้นสะสมมากขึ้น หรือเกิดขึ้นต่อไปอาจเป็นสาเหตุทำให้อากาศยานอุบัติเหตุได้

หมวด ๒

นโยบายนิรภัยการบิน

ข้อ ๖ นโยบายนิรภัยการบิน

๖.๑ กล่าวทั่วไปนโยบายนิรภัยการบิน เป็นการกำหนดแนวทางให้หน่วยบินปฏิบัติให้เกิดประสิทธิภาพในการป้องกันการสูญเสียอันเนื่องมาจากอากาศยานอุบัติเหตุ และช่วยให้ภารกิจของกองทัพบกสำเร็จบนพื้นฐานของความปลอดภัย

๖.๒ ขอบเขตของนโยบายนิรภัยการบิน

๖.๒.๑ ผู้บังคับหน่วยบินทุกระดับ จะต้องกำหนดนโยบายนิรภัยการบิน โครงการนิรภัยการบินของหน่วยประจำปีให้ทันสมัย สอดคล้องกับสภาวะการณ์ในปัจจุบัน

๖.๒.๒ ผู้บังคับบัญชาทุกระดับชั้น ต้องสนับสนุน กฎ ระเบียบ ข้อบังคับ ที่เกี่ยวกับความปลอดภัย และต้องควบคุมกำกับดูแลให้ปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัด

๖.๒.๓ ต้องควบคุมสภาพ และสิ่งแวดล้อมในการปฏิบัติงานเกี่ยวกับการบินให้ปลอดภัย และติดตามประเมินผลการดำเนินงานตามนโยบายเพื่อควบคุมดูแลให้มีการปฏิบัติอย่างจริงจัง และเกิดประสิทธิภาพสูงสุด

๖.๒.๔ ผู้บังคับบัญชาที่มีอำนาจตกลงใจทุกระดับ ต้องใช้กระบวนการบริหารความเสี่ยงเพื่อหลีกเลี่ยงความเสี่ยงที่หลงเหลืออยู่ ซึ่งจะมีผลต่อภารกิจ กำลังพล อุปกรณ์ และสิ่งแวดล้อม การดำเนินการบริหารความเสี่ยง ตามระเบียบปฏิบัติประจำที่กำหนด

หมวด ๓

หน้าที่และความรับผิดชอบเกี่ยวกับนิรภัยการบิน

ข้อ ๗ หน้าที่และความรับผิดชอบเกี่ยวกับนิรภัยการบิน

๗.๑ กล่าวทั่วไป การป้องกันอากาศยานอุบัติเหตุเป็นความรับผิดชอบโดยตรงของผู้บังคับหน่วยบิน

๗.๒ หน้าที่และความรับผิดชอบของผู้บังคับหน่วยบิน

๗.๒.๑ กำหนดนโยบายและวัตถุประสงค์ การป้องกันอากาศยานอุบัติเหตุขึ้น โดยเฉพาะ

๗.๒.๒ จัดให้มีการดำเนินการตามนโยบาย โครงการ และมาตรการนิรภัยการบิน

โดยครบถ้วน

๗.๒.๓ ควบคุมและกำกับดูแลการปฏิบัติตามนโยบายต่างๆอย่างต่อเนื่อง เพื่อเป็นการกระตุ้นให้ผู้บังคับหน่วยรองและผู้เกี่ยวข้องกับการบินดำเนินการวิธีที่จะช่วยลดอุบัติเหตุ

๗.๒.๔ มอบอำนาจ และความรับผิดชอบให้คณะกรรมการที่ได้รับการแต่งตั้งขึ้นตามมาตรการนิรภัยการบินและนายทหารนิรภัยการบิน ให้ช่วยเหลืองานของผู้บังคับบัญชา

- ๔ -

๗.๒.๕ จัดให้มีนายทหารนิรภัยการบิน ทำหน้าที่เป็นประจำตลอดเวลา ทั้งนี้หน่วยที่ไม่มียุทยานทหารนิรภัยการบิน จะต้องกำหนดตัวบุคคลขึ้นทำหน้าที่ไว้เสมอ

๗.๒.๖ ผู้บังคับบัญชาต้องรับผิดชอบถึงความไม่สมบูรณ์ของมาตรการ และความไม่เพียงพอของทรัพยากรการบิน โดยการให้การสนับสนุนมาตรการนิรภัยการบินอย่างเต็มที่

๗.๓ หน้าที่และความรับผิดชอบของนายทหารนิรภัยการบิน ศูนย์การบินทหารบก

๗.๓.๑ หน้าที่ทั่วไป เป็นนายทหารนิรภัยการบินของหน่วยสายวิทยาการการบิน เป็นผู้รับผิดชอบในการปฏิบัติตามมาตรการนิรภัยการบิน และมีหน้าที่ในการที่จะประยุกต์เอาเทคนิคต่าง ๆ และความรู้ความสามารถที่จำเป็นมาใช้ในการวิเคราะห์หาข้อเท็จจริงของอากาศยานอุบัติเหตุ

๗.๓.๒ หน้าที่เฉพาะ

๗.๓.๒.๑ รับผิดชอบในการวางแผนดำเนินการและการปฏิบัติตามมาตรการนิรภัยการบิน

๗.๓.๒.๒ วางแผนเพื่อการป้องกันมิให้อุบัติเหตุในลักษณะเดียวกันเกิดขึ้นอีก

๗.๓.๒.๓ ศึกษาอากาศยานประสบเหตุวิกฤตทุกราย ด้วยการวิเคราะห์ ค้นหาสาเหตุ และองค์ประกอบของสาเหตุที่ทำให้อากาศยานอุบัติเหตุ แล้วเสนอแนะข้อแก้ไขที่ถูกต้องแก่ผู้บังคับบัญชา เพื่อป้องกันมิให้เหตุการณ์ในลักษณะเดียวกันเกิดขึ้นอีก

๗.๓.๒.๔ กำกับดูแลการปฏิบัติตามแผนของมาตรการนิรภัยการบิน และตามข้อเสนอแนะการแก้ไข

๗.๓.๒.๕ จัดระบบเอกสารที่เกี่ยวกับนิรภัยการบิน ตามผนวก ก

๗.๓.๒.๖ ให้ความช่วยเหลือและเสนอแนะผู้บังคับบัญชาในการพัฒนามาตรการนิรภัยการบิน

๗.๓.๒.๗ ติดตามข้อมูลอุบัติเหตุของอากาศยานกองทัพทุกราย เพื่อรวบรวมหลักฐานและสถิติ เสนอต่อผู้บังคับบัญชา

๗.๓.๒.๘ ให้ข้อเสนอแนะผู้บังคับบัญชาในสิ่งที่เห็นว่าไม่ปลอดภัยหรือการปฏิบัติที่ไม่เป็นไปตามมาตรฐานหรือระเบียบปฏิบัติประจำ

๗.๓.๒.๙ จัดให้มีการประชุมนิรภัยการบินตามวาระอันควร และจัดให้มีการอภิปราย หรือสัมมนา เมื่อเกิดเหตุการณ์อันควรนำมาถกแถลงและแจ้งให้หน่วยบินทราบ

๗.๓.๒.๑๐ ช่วยเหลือและให้ข้อเสนอแนะแก่คณะกรรมการสอบสวนอากาศยานอุบัติเหตุ และคณะกรรมการวิเคราะห์สาเหตุอากาศยานอุบัติเหตุ ถึงวิธีการและเทคนิคต่าง ๆ ในการสอบสวนและวิเคราะห์สาเหตุของอากาศยานอุบัติเหตุ

๗.๓.๒.๑๑ กำหนดระบบการแจ้งข่าวอากาศยานอุบัติเหตุต่อผู้บังคับบัญชาอย่างมีประสิทธิภาพ

- ๕ -

๗.๓.๒.๑๒ วางแผนและ/หรือแนะนำการปฏิบัติการบริหาร ทรัพยากรการบินที่เกี่ยวกับนิตยการบิน การสำรวจนิตยการบิน ตลอดจนติดตามการแก้ไขข้อขัดข้องในการสำรวจนิตยการบินที่ไม่ได้ผลตามข้อเสนอแนะ

๗.๓.๒.๑๓ จัดทำและประสานการปฏิบัติในเรื่องแผนก่อนอากาศยานเกิดอุบัติเหตุ

๗.๓.๒.๑๔ บันทึกประวัติของผู้ทำการบินในอากาศยาน และผู้ทำการบินบนอากาศยานเป็นประจำ และตรวจสอบประวัติให้ถูกต้อง และทันสมัย ตาม หมวด ก และ ค

๗.๓.๒.๑๕ จัดให้มีการประกวดด้านนิตยการบินทั้งในกรบิน และการซ่อมบำรุงอากาศยาน

๗.๓.๒.๑๖ การพิจารณาจัดหา แจกจ่ายสิ่งพิมพ์ และเอกสารต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับกฎระเบียบ ข้อบังคับที่เกี่ยวกับการบิน

๗.๓.๒.๑๗ จัดพิมพ์ข่าวสารนิตยการบินสำหรับผู้บังคับบัญชา โดยรวบรวมข่าวสาร และข้อมูลที่เกี่ยวข้องงานตามมาตรการนิตยการบินของหน่วยและข่าวสารนิตยการบินต่าง ๆ จากหน่วยงานกองทัพบก

๗.๓.๒.๑๘ จัดทำแผ่นติดประกาศ โฆษณา เอกสารนิตยการบิน رمزรงค์เพื่อป้องกันอุบัติเหตุ

๗.๓.๒.๑๙ คัดเลือกหัวข้อสำคัญตามรายงานของคณะกรรมการต่าง ๆ มาออกเป็นระเบียบปฏิบัติประจำ หรือแจ้งให้หน่วยบินทราบหรือเพื่อใช้เป็นเทคนิคเฉพาะของเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน

๗.๓.๒.๒๐ ประสานการปฏิบัติกับฝ่ายอำนวยการและหน่วยบินต่าง ๆ

๗.๓.๒.๒๑ วางมาตรการ และเตรียมข้อมูลอุบัติเหตุให้กับเจ้าหน้าที่ประจำสัมพันธ์ในการให้ข่าวแก่สื่อมวลชน

๗.๓.๒.๒๒ ติดต่อประสานกับหน่วยทั้งในและนอกกองทัพบก เพื่อแลกเปลี่ยนข่าวสารนิตยการบิน

๗.๓.๒.๒๓ เป็นผู้แทนผู้บังคับบัญชา เมื่อมีการประชุมหรือสัมมนาเกี่ยวกับนิตยการบินนอกกองทัพบก

๗.๓.๒.๒๔ ประสานใกล้ชิดกับแพทย์เวชศาสตร์การบิน นายทหารยุทธการ เพื่อจัดปัญหาทางเวชศาสตร์การบินและทางการปฏิบัติการกิจการบิน

๗.๓.๒.๒๕ รักษาสมรรถภาพการบินไว้เสมอ อย่างน้อยต้องมีความเชี่ยวชาญกับอากาศยานแบบใดแบบหนึ่ง โดยเฉพาะ และยังคงทำความคุ้นเคยกับอากาศยานทุกแบบที่มีอยู่ในหน่วย

๗.๔ หน้าที่และความรับผิดชอบของนายทหารนิตยการบิน ระดับ หน่วยบิน

๗.๔.๑ หน้าที่ทั่วไป เช่นเดียวกับข้อ ๗.๓.๑

๗.๔.๒ หน้าที่เฉพาะ

- ๖ -

- ๗.๔.๒.๑ รับผิดชอบในการวางแผนการปฏิบัติตามมาตรการนิรภัยการบิน
ภายในหน่วย
- ๗.๔.๒.๒ สอดส่องดูแลการปฏิบัติของเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน ให้ปฏิบัติถูกต้อง
ตามระเบียบแห่งความปลอดภัยต่าง ๆ
- ๗.๔.๒.๓ แจ้งข่าวสารเกี่ยวกับการบิน อุบัติเหตุต่าง ๆ ให้เจ้าหน้าที่ในหน่วยทราบ
และเสนอแนะการป้องกันและแก้ไข
- ๗.๔.๒.๔ เสนอแนะผู้บังคับหน่วยบินในสิ่งที่เห็นว่าไม่ปลอดภัยหรือการ
ปฏิบัติที่ไม่เป็นไปตามมาตรฐาน
- ๗.๔.๒.๕ กำกับดูแลให้คำแนะนำการใช้แบบการรายงานต่าง ๆ เช่น การรายงาน
อากาศยานประสบเหตุวิกฤต การรายงานเหตุการณ์หรือสิ่งที่จะก่อให้เกิดอันตราย ฯลฯ
- ๗.๔.๒.๖ เสนอแนะผู้บังคับหน่วยบิน เกี่ยวกับขีดความสามารถในการช่วยเหลือ
กู้ภัย ซึ่งระบุไว้ในแผนก่อนอากาศยานเกิดอุบัติเหตุ
- ๗.๔.๒.๗ ให้ความช่วยเหลือผู้บังคับบัญชาในการสอบสวนและวิเคราะห์
สาเหตุอากาศยานอุบัติเหตุ
- ๗.๔.๒.๘ วางแผนการจัดมาตรฐานการบินให้กับนักบินภายในหน่วย
- ๗.๔.๒.๙ ู้ขีดความสามารถของนักบินทุกคนภายในหน่วยด้วยการบันทึก
ประวัติเกี่ยวกับการบิน ให้ถูกต้องและทันสมัย ตามผนวก ข
- ๗.๔.๒.๑๐ บันทึกประวัติผู้ทำการบนอากาศยานเป็นประจำ และตรวจสอบ
ประวัติให้ถูกต้องและทันสมัย ตามผนวก ค
- ๗.๔.๒.๑๑ ติดตามผลการรายงานที่ได้ส่งไปจากหน่วยตนว่าได้รับการแก้ไข
และได้รับการสนับสนุนในการป้องกันอุบัติเหตุจากหน่วยเหนือเพียงใด
- ๗.๔.๒.๑๒ ติดต่อประสานกับหน่วยที่เกี่ยวข้องในเรื่องอุปกรณ์ยังชีพและ
เครื่องใช้ประจำตัวนักบิน
- ๗.๔.๒.๑๓ ทบทวนขีดความสามารถของเจ้าหน้าที่ภาคพื้น ที่มีหน้าที่ให้การ
บริการอากาศยานและดูแลความปลอดภัยเกี่ยวกับโรงซ่อม ลานจอดอากาศยาน ด้วยการประสานกับนายทหาร
ซ่อมบำรุงอากาศยาน โดยใกล้ชิด
- ๗.๔.๒.๑๔ เสนอข้อมูลต่อผู้บังคับบัญชาเกี่ยวกับสถานภาพและการใช้
มาตรการนิรภัยการบิน
- ๗.๔.๒.๑๕ ช่วยเหลือนายทหารนิรภัยการบินหน่วยอื่น ๆ ด้วยการให้ข้อมูลที่
ถูกต้องตามความเป็นจริง
- ๗.๔.๒.๑๖ อบรมชี้แจงแก่เจ้าหน้าที่ต่าง ๆ ที่จะเข้าไปยังบริเวณอากาศยานอุบัติเหตุ
ให้ปฏิบัติถูกต้องตามหลักการ

- ๓ -

๗.๔.๒.๑๗ รักษาสมรรถภาพการบินกับอากาศยานของหน่วยและยังต้องทำ ความคุ้นเคยกับอากาศยานทุกแบบที่มีอยู่ในหน่วย

๗.๕ นายทหารนิรภัยการบินทุกระดับหน่วยบิน จะต้องมีความรับผิดชอบดังนี้-

๗.๕.๑ เป็นนักบินประจำกอง ที่สำเร็จการศึกษาหลักสูตรนิรภัยการบิน จากโรงเรียนการบิน ทหารบก หรือหลักสูตรนิรภัยจากสถาบันที่กองทัพบกรับรอง

๗.๕.๒ ผ่านการประเมินค่าเทียบคุณวุฒิ และได้รับการรับรองจากครุตรวจสอบ และ จัดมาตรฐานการบินกองทัพกับอากาศยานที่มีในหน่วย ซึ่งเป็นประเภทและแบบเดียวกับอากาศยานที่จะทำ หน้าที่ครูการบินของหน่วย

๗.๕.๓ นายทหารนิรภัยการบิน จะต้องรักษาระดับฝีมือบิน โดยทำการบินอย่างสม่ำเสมอ

๗.๕.๔ มีความคิดริเริ่ม ความเป็นผู้นำและมีมนุษยสัมพันธ์ที่ดี

หมวด ๔

มาตรการนิรภัยการบิน

ข้อ ๘ มาตรการนิรภัยการบิน

๘.๑ ความมุ่งหมาย

๘.๑.๑ เพื่อเป็นแนวทางในการปฏิบัติเกี่ยวกับนิรภัยการบิน จึงจำเป็นต้องอาศัยมาตรการ ต่าง ๆ เป็นแนวทาง

๘.๑.๒ เพื่อให้ได้ผลในการรักษาความสัมพันธ์ระหว่างการป้องกันอากาศยานอุบัติเหตุ กับความสำเร็จในการปฏิบัติภารกิจอยู่ในเกณฑ์สูงสุด

๘.๑.๓ เป็นการสงวนชีวิตและทรัพย์สินอันมีค่า โดยใช้วิธีการป้องกันที่ได้ผล

๘.๑.๔ เป็นการปลูกฝังจิตสำนึกเจ้าหน้าที่ให้ปฏิบัติตามระเบียบ และให้เจ้าหน้าที่เกิดความ ภูมิใจว่าตนมีส่วนช่วยในการลดอุบัติเหตุ

๘.๒ ความสำเร็จในการป้องกันอากาศยานอุบัติเหตุ จะต้องอาศัยมาตรการนิรภัยการบินต่อไปนี้-

๘.๒.๑ การป้องกันอากาศยานอุบัติเหตุ

๘.๒.๑.๑ คณะกรรมการนิรภัยการบิน

๘.๒.๑.๒ การฝึกศึกษาและอบรมด้านนิรภัยการบิน

๘.๒.๑.๓ การป้องกันอากาศยานอุบัติเหตุ อันเนื่องจากความบกพร่องของนักบิน

และผู้กำกับดูแล

๘.๒.๑.๔ การป้องกันความเสียหายเนื่องจากสิ่งแปลกปลอมภายนอก

๘.๒.๑.๕ การรายงานเหตุการณ์หรือสิ่งที่จะต้องก่อให้เกิดอันตราย

๘.๒.๑.๖ การรายงานเพื่อปรับปรุงแก้ไขวัสดุและอุปกรณ์ให้ดีขึ้น

๘.๒.๑.๗ แผนก่อนอากาศยานเกิดอุบัติเหตุ

๘.๒.๑.๘ การสำรวจนิรภัยการบิน

- ๘ -

- ๘.๒.๑.๘ การประชุมนิตยการบิน
- ๘.๒.๑.๑๐ รางวัลนิตยการบิน
- ๘.๒.๒ การวิเคราะห์สาเหตุอากาศยานอุบัติเหตุ
 - ๘.๒.๒.๑ การแบ่งชั้นอากาศยานอุบัติเหตุ ชั้นความเสียหาย และชั้น การบาดเจ็บ
 - ๘.๒.๒.๒ คณะกรรมการวิเคราะห์สาเหตุอากาศยานอุบัติเหตุ
 - ๘.๒.๒.๓ กรรมวิธีในการวิเคราะห์สาเหตุอากาศยานอุบัติเหตุ
- ๘.๒.๓ การรายงานและการบันทึก
 - ๘.๒.๓.๑ กรรมวิธีในการรายงาน
 - ๘.๒.๓.๒ การรวบรวมสถิติและหลักฐานนิตยการบิน

หมวด ๕

คณะกรรมการนิตยการบิน

ข้อ ๕ คณะกรรมการนิตยการบิน

๕.๑ กล่าวทั่วไป คณะกรรมการนิตยการบิน เป็นชุดเจ้าหน้าที่ซึ่งจัดตั้งขึ้นเป็นคณะ เพื่อวางนโยบายการปฏิบัติงานเกี่ยวกับโครงการ และมาตรการนิตยการบินของผู้บังคับบัญชา ฉะนั้นการรายงานของคณะกรรมการต่าง ๆ ควรที่กรรมการนิตยการบินจะต้องได้รับรู้ หากทำได้กรรมการทุกสาขาควรเป็นส่วนหนึ่งของคณะกรรมการนิตยการบิน

๕.๒ ความมุ่งหมาย

- ๕.๒.๑ เพื่อแก้ไขสิ่งที่มีแนวโน้มว่าจะไม่ปลอดภัยต่อการบิน
- ๕.๒.๒ เพื่อดำเนินการให้ผู้มีหน้าที่เกี่ยวข้องกับการบินเกิดความสำนึกในการรับผิดชอบต่อความปลอดภัยในการบิน
- ๕.๒.๓ เพื่อเป็นการแบ่งเบาภาระผู้บังคับบัญชาในการจัดการ และบริหารมาตรการนิตยการบิน

๕.๒.๔ เพื่อส่งเสริมให้เห็นความสำคัญของกิจการนิตยการบิน

๕.๓ ขอบเขตการจัดตั้งคณะกรรมการนิตยการบิน ให้หน่วยบินทุกระดับแต่งตั้งคณะกรรมการนิตยการบิน สำหรับหน่วยที่มีหน่วยบังคับบัญชาเหนือกว่าอยู่ ณ ที่ตั้งเดียวกัน อาจไม่ต้องแต่งตั้งคณะกรรมการนิตยการบินก็ได้ เนื่องจากกิจกรรมนิตยการบินของหน่วยรอง ย่อมดำเนินการปฏิบัติให้สอดคล้องกับมาตรการของหน่วยเหนืออยู่แล้ว ยกเว้นหน่วยบินเฉพาะกิจต้องมีมาตรการนิตยการบินของตนเอง ฉะนั้นจึงให้จัดตั้งคณะกรรมการนิตยการบินระดับหน่วยบิน ดังนี้-

- ๕.๓.๑ คณะกรรมการนิตยการบิน ระดับศูนย์การบินทหารบก
- ๕.๓.๒ คณะกรรมการนิตยการบิน ระดับหน่วยบิน

- ๕ -

๕.๔ คณะกรรมการและการแต่งตั้ง

๕.๔.๑ คณะกรรมการนิรภัยการบิน ระดับศูนย์การบินทหารบก ผู้บัญชาการศูนย์การบินทหารบกเป็นผู้แต่งตั้ง โดยมีผู้บัญชาการศูนย์การบินทหารบก เป็นประธานกรรมการ หัวหน้าส่วนราชการที่เกี่ยวข้องกับการบิน, แพทย์เวชศาสตร์การบิน, ผู้มีประสบการณ์สาขาต่าง ๆ, หัวหน้าแผนกนิรภัยการบิน ศูนย์การบินทหารบก เป็นกรรมการ เสนาธิการศูนย์การบินทหารบก เป็นกรรมการและเลขานุการ

๕.๔.๒ คณะกรรมการนิรภัยการบิน ระดับหน่วยบิน ผู้บังคับหน่วยเป็นผู้แต่งตั้ง โดยมีผู้บังคับหน่วยบิน เป็นประธานกรรมการ นายทหารยุทธการ/นายทหารปฏิบัติการ ผู้บังคับหน่วยรองในอัตรา นายทหารส่งกำลังบำรุง นายทหารซ่อมบำรุง และผู้มีประสบการณ์สาขาต่าง ๆ ที่สมควรเป็นกรรมการนายทหารนิรภัยการบิน เป็นกรรมการและเลขานุการ

๕.๕ หน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการนิรภัยการบินทุกระดับหน่วยบิน

- ๕.๕.๑ วางแผนกำหนดมาตรการและรับผิดชอบ การปฏิบัติตามมาตรการนิรภัยการบิน
 - ๕.๕.๒ ดำเนินการในด้านการป้องกันอุบัติเหตุเป็นหลัก
 - ๕.๕.๓ แก้ไขปัญหาที่เกินขีดความสามารถของนายทหารนิรภัยการบิน
 - ๕.๕.๔ รับทราบรายงาน ของคณะกรรมการบริหารทรัพยากรการบินกองทัพบก คณะอนุกรรมการสำรวจการบริหารทรัพยากรการบินกองทัพบก คณะกรรมการตรวจสอบและจัดมาตรฐานการบินกองทัพบก คณะกรรมการนิรภัยการบินระดับศูนย์การบินทหารบก คณะกรรมการวิเคราะห์สาเหตุอากาศยานอุบัติเหตุ และนำเรื่องราวที่น่าสนใจมาอภิปรายในที่ประชุม เพื่อหาแนวทางในการป้องกันอากาศยานอุบัติเหตุ
 - ๕.๕.๕ ดำเนินการประชุมนิรภัยการบินเป็นประจำและต่อเนื่องกัน ตามระยะเวลาเพื่อการป้องกันอุบัติเหตุ
 - ๕.๕.๖ พิจารณาปรับปรุงนโยบายให้เกิดความก้าวหน้าของมาตรการนิรภัยการบิน
 - ๕.๕.๗ ให้มีการกระตุ้นและเร่งเร้าให้เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องสนใจต่อความปลอดภัยในภารกิจของคน
 - ๕.๕.๘ หากคณะกรรมการพิจารณาเห็นว่า ส่วนราชการหรือเหตุการณ์ใดมีแนวโน้มว่าจะเกิดอุปสรรคหรือมีอุบัติเหตุ ให้คณะกรรมการนิรภัยการบินมีอำนาจที่จะใช้มาตรการนิรภัยการบิน เข้าดำเนินการแก้ไข เพื่อป้องกันอุบัติเหตุ
 - ๕.๕.๙ ให้คณะกรรมการนิรภัยการบิน เสนอแนะการแก้ไขเพื่อป้องกันมิให้เกิดอุบัติเหตุได้ในทันทีที่พบเห็นเหตุการณ์และติดตามผลการปฏิบัติการแก้ไขมาเสนอต่อผู้บังคับบัญชา
 - ๕.๕.๑๐ ดำเนินกิจกรรมอื่น ๆ ที่มีประโยชน์ต่อมาตรการนิรภัยการบิน
- ๕.๖ หน้าที่และความรับผิดชอบพิเศษของคณะกรรมการนิรภัยการบินระดับศูนย์การบินทหารบก
- ๕.๖.๑ กำหนดนโยบายด้านนิรภัยการบิน วางแผนและกำหนดมาตรการนิรภัยการบิน เพื่อให้หน่วยบินต่าง ๆ ของกองทัพบก ใช้เป็นแนวทางปฏิบัติ ในการดำเนินการป้องกันอากาศยานอุบัติเหตุ
 - ๕.๖.๒ แก้ไขปัญหา หรือหาแนวทางแก้ไขปัญหาที่เกินขีดความสามารถเกี่ยวกับนิรภัยการบินของหน่วยบิน

- ๑๐ -

๘.๖.๓ สํารวจนิรภัยการบินให้กับหน่วยบินต่าง ๆ ของกองทัพบก เพื่อรับทราบปัญหา/ข้อขัดข้อง อุปสรรคในการปฏิบัติงาน และเหตุการณ์อื่นใดที่อาจเป็นสาเหตุของอุบัติเหตุ เพื่อหาแนวทางหรือมาตรการในการป้องกันอากาศยานของกองทัพกอุบัติเหตุ

๘.๖.๔ จัดให้มีผู้แทนเข้าร่วมเป็นกรรมการในคณะกรรมการสํารวจการบริหารทรัพยากรการบินกองทัพก เพื่อเสนอแนะมาตรการ หรือแนวทางในการป้องกันอากาศยานของกองทัพกอุบัติเหตุ ให้คณะกรรมการบริหารทรัพยากรการบินกองทัพกทราบ

หมวด ๖

การฝึกศึกษาและการอบรมด้านนิรภัยการบิน

ข้อ ๑๐ การฝึกศึกษาและการอบรมด้านนิรภัยการบิน

๑๐.๑ กล่าวทั่วไป การให้การฝึกศึกษาอบรมทางด้านนิรภัยการบินแก่เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับการบินเป็นสิ่งจำเป็นอย่างยิ่ง ในการป้องกันอุบัติเหตุอันมีสิ่งทีควรระลึกไว้เสมอว่า ถ้าสามารถควบคุมพฤติกรรมของบุคคลได้ ก็จะสามารถควบคุมอุบัติเหตุได้ การควบคุมพฤติกรรมของบุคคลที่ได้ผลดีวิธีหนึ่ง คือ ให้บุคคลได้รับการฝึกศึกษาอบรมเพื่อเป็นเครื่องมือในการควบคุมพฤติกรรมตนเอง

๑๐.๒ ความมุ่งหมาย

๑๐.๒.๑ เพื่อให้นักบินและผู้ที่เกี่ยวข้องกับการบินได้รับการเรียนรู้ มีความเข้าใจ สามารถนำความรู้ไปใช้ได้โดยมีประสิทธิภาพ

๑๐.๒.๒ เพื่อให้เกิดความร่วมมือกับมาตรการนิรภัยการบิน และเป็นการกระตุ้นให้บุคคลที่เกี่ยวข้องเกิดความสำนึกในความปลอดภัยในการบิน

๑๐.๒.๓ เพื่อให้เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับมาตรการนิรภัยการบิน ได้ปฏิบัติงานในหน้าที่ของตนอย่างมีประสิทธิภาพ เช่น งานสอบสวนและวิเคราะห์สาเหตุอากาศยานอุบัติเหตุ งานสํารวจนิรภัยการบิน การรายงานต่าง ๆ เป็นต้น

๑๐.๒.๔ เพื่อให้ผู้เกี่ยวข้องมีความรู้ด้านการวิเคราะห์นิรภัยการบินและการบริหารทรัพยากรการบิน

๑๐.๒.๕ เพื่อให้มีเอกสารไว้เป็นหลักฐานอ้างอิงในการปฏิบัติงานและมีข้อมูลสำหรับการศึกษา วิจัย เพื่อป้องกันอุบัติเหตุ

๑๐.๓ หน้าที่และความรับผิดชอบ

๑๐.๓.๑ หน่วยสายวิทยาการการบิน จะต้องจัดให้มีการศึกษาอบรมและฟื้นฟูวิชาความรู้เกี่ยวกับนิรภัยการบินให้กับเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับการบินตามกำหนดระยะเวลาอันสมควร

๑๐.๓.๒ หน่วยบินจะต้องส่งเจ้าหน้าที่เข้ารับการศึกษอบรม และฟื้นฟูตามทีหน่วยสายวิทยาการการบินกำหนด

๑๐.๓.๓ หน่วยบินและหน่วยบินเฉพาะกิจ ต้องจัดอบรมหรือฟื้นฟูความรู้ขึ้นภายในหน่วยตามขีดความสามารถ

- ๑๑ -

๑๐.๔ แนวทางในการฝึกศึกษาและการอบรมนิรภัยการบิน

๑๐.๔.๑ การศึกษาตามหลักสูตร เช่น หลักสูตรนายทหารนิรภัยการบินทบทวนนิรภัยการบิน
เป็นต้น

๑๐.๔.๒ การประชุม และสัมมนานิรภัยการบิน เช่น การประชุมตามวาระการประชุม
เมื่อมีปัญหาเกิดขึ้น การสัมมนานิรภัยการบิน เป็นต้น

๑๐.๔.๓ การป้องกันอุบัติเหตุ การวิเคราะห์สาเหตุอากาศยานอุบัติเหตุ การสอบสวนอากาศยาน
อุบัติเหตุ และการรายงานอากาศยานอุบัติเหตุ

๑๐.๔.๔ การอบรมแนะนำให้ผู้คนที่เกี่ยวข้องให้เข้าใจมาตรการนิรภัยการบิน และการปฏิบัติ
หน้าที่เพื่อสนับสนุนมาตรการ ซึ่งบุคคลที่เกี่ยวข้อง ได้แก่

๑๐.๔.๔.๑ นักบินและผู้ทำการบนอากาศยานเป็นประจำ

๑๐.๔.๔.๒ เจ้าหน้าที่ซ่อมบำรุงและบริการภาคพื้น

๑๐.๔.๔.๓ เจ้าหน้าที่ดับเพลิง

๑๐.๔.๔.๔ เจ้าหน้าที่ช่วยเหลือกู้ภัย

๑๐.๔.๔.๕ เจ้าหน้าที่ปฐมพยาบาลและแพทย์เวชศาสตร์การบิน

๑๐.๔.๔.๖ เจ้าหน้าที่หอบังคับการบิน/เจ้าหน้าที่ควบคุมการจราจรทางอากาศ

๑๐.๔.๔.๗ เจ้าหน้าที่รักษาการณ์บริเวณเกิดอุบัติเหตุ

๑๐.๔.๔.๘ เจ้าหน้าที่ถ่ายภาพอากาศยานอุบัติเหตุ

๑๐.๔.๔.๙ เจ้าหน้าที่ประชาสัมพันธ์

๑๐.๔.๔.๑๐ เจ้าหน้าที่อื่น ๆ ตามความจำเป็น

๑๐.๕ การฝึกและการเตรียมแผนเผชิญเหตุสำคัญในเรื่องต่าง ๆ ดังนี้-

๑๐.๕.๑ การใช้สายรัดตัวประจำที่นั่ง

๑๐.๕.๒ การช่วยชีวิตและการกู้ภัย

๑๐.๕.๓ การยั้งชีพบนบกและในทะเล

๑๐.๕.๔ การรักษาความปลอดภัยในการซ่อมบำรุง

๑๐.๕.๕ การรักษาความปลอดภัยในโรงซ่อมและลานจอด

๑๐.๕.๖ การใช้และการรักษาเครื่องใช้ประจำบุคคล

๑๐.๕.๗ การฝึกการใช้อาวุธประจำกาย

๑๐.๕.๘ หน้าที่ทั่วไปของพลประจำอากาศยาน

๑๐.๕.๙ การบินในฤดูกาลต่าง ๆ

๑๐.๕.๑๐ วิธีการใช้ร่มชูชีพ

๑๐.๕.๑๑ การทบทวนการปฏิบัติเมื่ออากาศยานเกิดเหตุฉุกเฉิน

๑๐.๕.๑๒ การปฏิบัติเมื่อเกิดภัยพิบัติในรูปแบบต่าง ๆ เช่น อัคคีภัย วิกฤติ เกิดจลาจล
ถูกโจมตีทางอากาศ สงครามนิวเคลียร์ ถูกก่อวินาศกรรม ฯลฯ เป็นต้น

- ๑๒ -

๑๐.๖ การฝึกต่างๆ ต้องกำหนดไว้เป็นประจำและสอดคล้องกับการฝึกประจำปีของหน่วยตามตัวอย่างที่ปรากฏใน ผนวก ง

หมวด ๗

การป้องกันอากาศยานอุบัติเหตุอันเนื่องมาจากความบกพร่องของนักบินและผู้กำกับดูแล

ข้อ ๑๑ การป้องกันอากาศยานอุบัติเหตุอันเนื่องมาจากความบกพร่องของนักบิน และผู้กำกับดูแล

๑๑.๑ ความมุ่งหมายเพื่อเป็นการป้องกันอากาศยานอุบัติเหตุอันเนื่องมาจากความบกพร่องของนักบินรวมทั้งผู้บังคับบัญชาและผู้มีหน้าที่กำกับดูแล

๑๑.๒ ผู้รับผิดชอบ และผู้ปฏิบัติ

ผู้บังคับหน่วยบิน และผู้บังคับหน่วยบินเฉพาะกิจ ของกองทัพบก ต้องรับผิดชอบกำกับดูแลให้เป็นไปตามข้อกำหนดการปฏิบัติอย่างเคร่งครัด

๑๑.๓ การปฏิบัติ

๑๑.๓.๑ นักบิน

๑๑.๓.๑.๑ ศึกษาหาความรู้เกี่ยวกับการบิน ทบทวนระเบียบปฏิบัติประจำตลอดจนคู่มือการบิน และรายการตรวจสอบอยู่เสมอ

๑๑.๓.๑.๒ รักษา สุขภาพ ของร่างกาย ให้สมบูรณ์พร้อมที่จะทำการบินอยู่เสมอ

๑๑.๓.๑.๓ เมื่อไม่พร้อมที่จะทำการบินไม่ว่ากรณีใดๆ จะต้องแจ้งให้ผู้บังคับบัญชาทราบ

๑๑.๓.๑.๔ ควรรู้ขีดความสามารถในการบินของตนเอง ไม่ควรบินในท่าบินซึ่งไม่เคยฝึกทำมาก่อน และคิดว่าคนจะทำได้เมื่อเห็นผู้อื่นทำ

๑๑.๓.๒ ผู้บังคับหน่วยบินทุกระดับ และผู้บังคับหน่วยบินเฉพาะกิจ ปฏิบัติดังต่อไปนี้

๑๑.๓.๒.๑ อบรมชี้แจงนักบินในหน่วยของตน ให้เข้าใจถึงระเบียบปฏิบัติต่างๆ ที่เกี่ยวกับการบิน เทคนิคการบินของอากาศยานในอัตรา การปฏิบัติตามคำสั่งเทคนิคคู่มือการบินของอากาศยานแบบนั้นๆ ตลอดจนวินัยการบิน

๑๑.๓.๒.๒ ให้มีการทดสอบ เพื่อวัดระดับมาตรฐานความรู้ความสามารถในเรื่องเทคนิคการบิน คำสั่งเทคนิค คู่มือการบิน ระเบียบปฏิบัติประจำ และรายการตรวจอื่นใดตามที่เห็นว่าจำเป็นอย่างน้อยเดือนละ ๑ ครั้ง พร้อมทั้งบันทึกผลการทดสอบไว้เป็นหลักฐาน

๑๑.๓.๒.๓ ในกรณีที่มียานหลายแบบบรรจุอยู่ในหน่วย ห้ามนักบินทำการบินเกิน ๒ แบบ หากมีความจำเป็นต้องทำการบินกับอากาศยานแบบอื่นอีก จะต้องลดทำการบินกับอากาศยานแบบใดแบบหนึ่งเสียก่อน เพื่อลดความสับสนต่อระเบียบปฏิบัติของอากาศยานแต่ละแบบ กรณีที่มีความจำเป็นต้องทำการบินเกินกว่า ๒ แบบ ให้รายงานขออนุมัติผู้บัญชาการศูนย์การบินทหารบกเป็นรายๆ ไป

๑๑.๓.๒.๔ ในกรณีที่มียาน ๒ ประเภท คือ เครื่องบินและเฮลิคอปเตอร์บรรจุอยู่ในหน่วยเดียวกัน ห้ามนักบินทำการบินเกิน ๑ ประเภท หากมีความจำเป็นต้องทำการบินทั้ง ๒ ประเภท ให้รายงานขออนุมัติผู้บัญชาการศูนย์การบินทหารบก เป็นรายๆ ไป

- ๑๓ -

๑๑.๓.๒.๕ การจัดการการบินจะต้องพิจารณาถึงความเหมาะสมของนักบินต่อภารกิจนั้นๆ พร้อมทั้งพิจารณาสุขภาพทางร่างกายและจิตใจว่าสมบูรณ์เพียงพอที่จะทำการบินได้หรือไม่

๑๑.๓.๒.๖ คอยสอดส่องดูแลและให้ความสัมพันธ์อย่างใกล้ชิดกับนักบินเพื่อจะได้ทราบถึงสุขภาพและความเป็นอยู่ของนักบินเป็นประจำ เช่น การเจ็บป่วย การดื่มสุรา การอดนอน การตรวจร่างกาย การตรวจการได้ยิน การได้รับความกระทบกระเทือนทางจิต หรือเหตุอื่นใดที่เป็นอุปสรรคต่อการบิน เพื่อจะได้พิจารณาถึงนักบินผู้นั้นจนกว่าร่างกายและจิตใจจะดีขึ้นเป็นปกติ

๑๑.๓.๒.๗ เมื่อนักบินแจ้งว่า ไม่พร้อมที่จะทำการบินไม่ว่ากรณีใด ๆ ผู้บังคับบัญชาจะต้องไม่บังคับให้นักบินผู้นั้นทำการบิน

๑๑.๓.๒.๘ ในกรณีที่อากาศยานจะต้องทำการบินด้วยนักบินตั้งแต่ ๒ นายขึ้นไป การจัดการการบินจะต้องแน่ใจว่า นักบินที่ทำการบินร่วมกันนั้น มีความเหมาะสมและสามารถช่วยเหลือซึ่งกันและกันได้ และไม่ควรจัดนักบินรุ่นเดียวกันบินด้วยกัน

๑๑.๓.๒.๙ กำหนดนโยบายให้มีสิ่งจูงใจ เพื่อนักบินจะได้มีความสนใจ และกระตือรือร้นที่จะทำการบิน

๑๑.๓.๒.๑๐ เอาใจใส่และส่งเสริมด้านสวัสดิการ และความเป็นอยู่ของนักบินให้ดีที่สุด ตามความเหมาะสม เพื่อเป็นการบำรุงขวัญและให้กำลังใจแก่นักบิน

๑๑.๓.๒.๑๑ ผู้บังคับบัญชา ควรทำการบินคู่กับนักบินในหน่วยของตนเองทุกนาย และให้บ่อยครั้งที่สุดเท่าที่จะทำได้ เพื่อค้นหาข้อบกพร่องของนักบินแต่ละบุคคล แล้วนำมาแก้ไขให้ดีขึ้น

หมวด ๘

การป้องกันความเสียหายเนื่องจากสิ่งแปลกปลอมภายนอก

ข้อ ๑๒ การป้องกันความเสียหายเนื่องจากสิ่งแปลกปลอมภายนอก

๑๒.๑ ความมุ่งหมาย เพื่อให้ผู้มีหน้าที่เกี่ยวข้องกับอากาศยาน ได้ตระหนักถึงอันตราย เนื่องจากสิ่งแปลกปลอมภายนอกที่เป็นสาเหตุให้อากาศยานชำรุดเสียหายก่อนเวลาอันควร เป็นสาเหตุใหญ่ที่ทำให้ต้องเปลี่ยนชิ้นส่วนซ่อมอากาศยานก่อนกำหนด ต้องใช้งบประมาณในการซ่อมบำรุงเป็นมูลค่าสูงคือปี ทำให้ขาดความพร้อมรบ

๑๒.๒ ผู้รับผิดชอบและผู้ปฏิบัติ

๑๒.๒.๑ ผู้บังคับหน่วยบินทุกระดับ รับผิดชอบเกี่ยวกับการป้องกันความเสียหาย เนื่องจากสิ่งแปลกปลอมภายนอกทุกรูปแบบที่จะเป็นอันตรายต่ออากาศยาน

๑๒.๒.๒ นายทหารนิรภัยการบินทุกหน่วยบิน

๑๒.๒.๓ นายทหารซ่อมบำรุงของหน่วยบิน

๑๒.๒.๔ นักบินและเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องอื่น ๆ ทุกคน

๑๒.๓ สิ่งแปลกปลอมภายนอกที่จะเป็นอันตรายต่ออากาศยาน ได้แก่

- ๑๔ -

๑๒.๓.๑ อนุภาคต่าง ๆ บนลานจอด ทางวิ่ง ทางขับ ที่ถูกดูดเข้าไปในท่ออัดอากาศของ เครื่องยนต์กังหันไอพ่น หรือก๊อมนรกด หิน ฯลฯ ที่ถูกใบพัดอากาศยานพัดปลิวโดนตัวอากาศยานเอง และหรือ ทำให้อากาศยานอื่นชำรุดเสียหาย หรือทำให้ยาง ฐานชำรุดเสียหาย

๑๒.๓.๒ อันตรายจากเครื่องมือ ซึ่งถูกหลงลืมไว้บนอากาศยาน

๑๒.๓.๓ อันตรายเนื่องจากสัตว์ เช่น นกเข้าไปในท่ออัดอากาศหรือบินชนกระบอกถังลม หรือทำรังในอากาศยาน อันตรายจากสัตว์เลี้ยง เช่น สุนัข วัว ควาย ฯลฯ กีดขวางขณะอากาศยานขึ้น - ลง อันตรายจากแมลงเข้าไปอุดตันหรือทำรังอุดตันท่อทางต่าง ๆ

๑๒.๓.๔ อันตรายจากฝุ่นผงขณะที่อากาศยานปีกหมุนลอยตัวขึ้นทำให้นักบินเกิดอาการ หลงสภาพเนื่องจากการบิน

๑๒.๔ มาตรการป้องกัน

๑๒.๔.๑ หน่วยบินต้องมีระเบียบปฏิบัติประจำในการดูแลรักษาความสะอาดบริเวณ โรงซ่อม หรือโรงเก็บอากาศยาน ลานจอด ทางวิ่ง และหมั่นตรวจตราอยู่เสมอ

๑๒.๔.๒ มีระบบการปฏิบัติการซ่อมบำรุงที่ดี เช่น การใช้ระบบกระเป๋าเปล่า (ผู้ที่ทำงาน ซ่อมบำรุง ห้ามมีสิ่งของติดตัวไปซ่อมบำรุง และมีระบบการตรวจนับเครื่องมือ)

๑๒.๔.๓ มีมาตรการกำจัดนกและสัตว์เลี้ยงที่คาดว่าจะทำให้เกิดอากาศยานอุบัติเหตุได้

๑๒.๔.๔ เพิ่มความระมัดระวังในการใช้อากาศยานในพื้นที่ที่ยากแก่การควบคุมสิ่ง แปรกปลอมภายนอก

๑๒.๔.๕ มีมาตรการกระตุ้นให้ตระหนักถึงอันตรายจากสิ่งแปรกปลอมภายนอก เช่น การโฆษณาประชาสัมพันธ์ ให้รางวัล ประกวด และการให้การศึกษ

หมวด ๕

การรายงานเหตุการณ์หรือสิ่งที่จะก่อให้เกิดอันตราย

ข้อ ๑๓ การรายงานเหตุการณ์หรือสิ่งที่จะก่อให้เกิดอันตราย

๑๓.๑ ความมุ่งหมาย

๑๓.๑.๑ เพื่อให้ทราบถึงสิ่งนำอุบัติเหตุ สิ่งที่ต่อแหลมอันตราย สถานการณ์หรือเหตุการณ์ ที่ไม่พึงประสงค์ และปัญหาต่าง ๆ ก่อนเกิดอุบัติเหตุ โดยนำมาแก้ไขก่อน เป็นการลดมูลค่าการสูญเสียหรือมูลค่า การซ่อมบำรุง

๑๓.๑.๒ เพื่อเป็นการกระตุ้นและเร่งเร้าให้ทุกฝ่ายสำนึกในความปลอดภัย ซึ่งจะ ได้รับผล ในด้านขวัญและกำลังใจของผู้ปฏิบัติการบิน

๑๓.๑.๓ เพื่อเสริมสร้างขีดความสามารถในการส่งเสริมความปลอดภัยในการบินด้วย กรรมวิธีที่รวดเร็ว

๑๓.๒ หน้าที่และความรับผิดชอบ

- ๑๕ -

๑๓.๒.๑ เป็นหน้าที่ของผู้พบเห็นหรือเกี่ยวข้องกับเหตุการณ์ จะต้องรายงานสิ่งที่จะก่อให้เกิดอันตรายทั้งขณะทำการบินและไม่ทำการบิน

๑๓.๒.๒ เป็นหน้าที่และความรับผิดชอบของผู้บังคับบัญชาทุกระดับที่จะกระตุ้น เร่งเร้าให้มาตรการนี้ดำเนินการได้อย่างต่อเนื่อง เพราะเหตุการณ์ย่อมเกิดขึ้นได้ทุกขณะ

๑๓.๓ เหตุการณ์หรือสิ่งที่จะก่อให้เกิดอันตราย คือ

๑๓.๓.๑ สถานการณ์หรือการกระทำซึ่งมีผลหรืออาจจะมีผลต่อความปลอดภัยของอากาศยานและผู้เกี่ยวข้อง

๑๓.๓.๒ การขาดสมรรถภาพของเจ้าหน้าที่ในการกระทำการซ่อมบำรุงอากาศยาน

๑๓.๓.๓ ความบกพร่องเกี่ยวกับอุปกรณ์อำนวยความสะดวกของสนามบิน เช่น ไฟส่องสว่าง สนามบิน ไฟนำร่องลงสนามบิน เครื่องหมายแสดงสิ่งกีดขวางบริเวณสนามบิน ความสะอาดของทางวิ่ง ทางขับ การดับเพลิง การเติมน้ำมันเชื้อเพลิง การบริการอากาศยานภาคพื้นทั่วไป

๑๓.๓.๔ ความบกพร่องของอุปกรณ์เดินอากาศ

๑๓.๓.๕ ความบกพร่องทางเทคนิคของระเบียบปฏิบัติหรือคำแนะนำทั้งทางด้านกิจการบินพลเรือนและทางทหาร

๑๓.๓.๖ การบริการข่าวอากาศผิดพลาด

๑๓.๓.๗ คู่มือเอกสารและคำสั่งเทคนิคเกี่ยวกับการบินบกพร่อง

๑๓.๓.๘ อากาศยานใกล้จะชนกันในอากาศ

๑๓.๓.๙ อากาศยานลงเมื่อมีสิ่งบอกรหัส หรือลงฉุกเฉิน ซึ่งยังไม่ส่งผลให้นักบินหรือผู้เกี่ยวข้องกับการบินได้รับบาดเจ็บ และอากาศยานไม่ได้รับความเสียหาย

๑๓.๔ การเตรียมการของหน่วยบิน

๑๓.๔.๑ เตรียมแบบรายงานไว้ให้ผู้รายงานหยิบใช้ได้สะดวก แบบรายงานตามผนวก จ

๑๓.๔.๒ เตรียมตารางบันทึกรายงาน เพื่อใช้ในการควบคุมหลักฐานในการรับรายงานการออกข้อเสนอนะแก้ไขและการติดตามผลการแก้ไข

๑๓.๔.๓ จัดทำผู้รับรายงานให้สะดวกที่สุดสำหรับผู้รายงาน

๑๓.๔.๔ ประชาสัมพันธ์และส่งเสริมด้วยวิธีการต่าง ๆ ให้มีความกระตือรือร้นในการรายงาน

๑๓.๕ กรรมวิธีในการรายงานและการปฏิบัติ

๑๓.๕.๑ ผู้พบเห็นเหตุการณ์หรือสิ่งที่จะก่อให้เกิดอันตราย รายงานโดยใช้แบบรายงานตาม ผนวก จ หรือจะใช้กระดาษเปล่าเขียนรายงานตามวิธีการเขียนข่าว คือ ใคร ทำอะไร ที่ไหน เมื่อไร อย่างไร โดยลงชื่อผู้รายงานหรือไม่ลงก็ได้ ส่งไปยังนายทหารนิรภัยการบินของหน่วยหรือหน่วย ดันสังกัด หรืออาจรายงานด้วยวิธีการติดต่อสื่อสารอย่างใดอย่างหนึ่ง เช่น วิทยุ โทรศัพท์ แต่ควรรายงาน เป็นลายลักษณ์อักษรเป็นการยืนยันโดยด่วน

๑๓.๕.๒ นายทหารนิรภัยการบินตรวจสอบและคัดเลือกรายงานนำลงบันทึกในตารางบันทึก ตาม ข้อ ๑๑.๔.๒

- ๑๖ -

๑๓.๕.๓ นายทหารนิรภัยการบินต้อง พิจารณาถึงขั้นตอนที่ จะดำเนินการต่อไป หากสามารถ ดำเนินการแก้ไขได้ก็เสนอแนะการแก้ไขต่อผู้บังคับบัญชา โดยเร็วแล้วรายงานต่อหน่วยเหนือทุกครั้ง

๑๓.๕.๔ เหตุการณ์ที่ไม่ทราบข้อเท็จจริง โดยแน่ชัด จะต้องทำการสอบสวนหาข้อเท็จจริง การสอบสวนอาจจะทำได้โดยการสอบสวนด้วยตนเอง หรือร้องขอให้คณะกรรมการวิเคราะห์สาเหตุอากาศยาน อุบัติเหตุซึ่งได้แต่งตั้งไว้ล่วงหน้าทำการสอบสวนหาข้อเท็จจริง

๑๓.๕.๕ จัดทำและแจกจ่ายรายงานหรือเอกสาร เพื่อป้องกันอุบัติเหตุ ตามผนวก จ ตามขอบเขตอำนาจของหน่วย โดยคว่นก่อนส่งรายงานให้หน่วยเหนือทราบ หรือดำเนินการในขั้นต่อไป

๑๓.๕.๖ ติดตามตรวจสอบผลการรายงาน หรือผลการแก้ไขที่ได้ดำเนินการไปแล้วอย่างต่อเนื่อง

๑๓.๕.๗ รวบรวมหลักฐานการรายงาน จัดเก็บรักษา รายงานที่ได้ดำเนินการไปแล้ว อย่างสมบูรณ์ เพื่อสะดวกในการค้นหา

๑๓.๕.๘ แลกเปลี่ยนข่าวสารกับหน่วยงานอื่น เพื่อนำมาเปรียบเทียบวิเคราะห์เหตุการณ์ ต่าง ๆ เพื่อเป็นสถิติและข้อมูล ในการพยากรณ์

๑๓.๖ เหตุการณ์และสิ่งต่อไปนี้ไม่ต้องนำรายงาน

๑๓.๖.๑ เรื่องการปฏิบัติทดสอบ การวิเคราะห์สาเหตุอากาศยานอุบัติเหตุ หรือ รายงานอากาศยานประสบเหตุวิกฤตต่าง ๆ

๑๓.๖.๒ เหตุการณ์อื่นใดที่เกี่ยวข้องกับการสอบสวนของคณะกรรมการสอบสวนอากาศยาน อุบัติเหตุ เช่น พิจารณาทัณฑ์ พิจารณาความชอบ ชดใช้ค่าเสียหายและกรรมวิธีทางกฎหมาย

๑๓.๖.๓ เหตุการณ์ที่เกิดจาก วัสดุเสื่อมคุณภาพที่ ได้ออกแจ้งความวิพากษ์ไว้ล่วงหน้าแล้ว

หมวด ๑๐

การรายงานเพื่อปรับปรุงแก้ไขวัสดุและอุปกรณ์ให้ดีขึ้น

ข้อ ๑๔ การรายงานเพื่อปรับปรุงแก้ไขวัสดุและอุปกรณ์ให้ดีขึ้น

๑๔.๑ กล่าวทั่วไป การปรับปรุงและการแก้ไขวัสดุและอุปกรณ์ให้ดีขึ้น เป็นกิจกรรมหนึ่ง ซึ่งมีความจำเป็นในมาตรการนิรภัยการบิน ได้ถูกจัดขึ้น เพื่อแก้ไของค์ประกอบของสาเหตุทางด้านวัสดุและอุปกรณ์ โดยตรง แต่ทางปฏิบัติย่อมเกี่ยวข้องไปถึงการค้นคว้าข้อขัดข้องหรือความบกพร่องในการซ่อมบำรุงการออกแบบ กรรมวิธีในการปฏิบัติของผู้เกี่ยวข้องหรือการเสื่อมคุณภาพของวัสดุและอุปกรณ์ โดยตรงด้วย นายทหารนิรภัย การบิน จึงต้องมีการประสานงานใกล้ชิดกับหน่วยซ่อมบำรุงทุกระดับหน่วย

๑๔.๒ ความมุ่งหมาย เนื่องจากความบกพร่องทางวัสดุเสื่อมคุณภาพ เป็นสาเหตุที่ทำให้อากาศยาน อุบัติเหตุ มีสถิติสูงรองลงมาจกนักบินบกพร่อง จึงได้จัดตั้งความมุ่งหมายไว้ดังนี้.-

๑๔.๒.๑ เพื่อค้นหา เปิดเผย ขจัด หรือบรรเทาการเสื่อมประสิทธิภาพของวัสดุในการซ่อม บำรุงและการเสื่อมประสิทธิภาพของอุปกรณ์ต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับเครื่องช่วยในการบินและเครื่องช่วยชีวิตทั้งหมด

๑๔.๒.๒ เพื่อให้เกิดความมั่นใจในการใช้อุปกรณ์และชิ้นส่วนซ่อมของอากาศยานมากขึ้น

- ๑๗ -

๑๔.๒.๓ เพื่อเป็นข้อมูลประมาณการในด้านการส่งกำลังและซ่อมบำรุงอากาศยาน ทั้งเป็นการประหยัดแรงงานการซ่อมบำรุงและชิ้นส่วนซ่อม

๑๔.๒.๔ เพื่อช่วยสนับสนุนการสำรวจนิรภัยการบินในด้านการส่งกำลัง และซ่อมบำรุงตามมาตรการนิรภัยการบิน

๑๔.๒.๕ เพื่อช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในภารกิจส่วนรวมของหน่วย

๑๔.๓ หน้าที่และความรับผิดชอบ

๑๔.๓.๑ ให้หน่วยบินทุกระดับ จัดการดำเนินงานที่เหมาะสมเกี่ยวกับการซ่อมบำรุงอากาศยานตามคำแนะนำของหน่วยให้การสนับสนุนการส่งกำลังและซ่อมบำรุงอากาศยาน

๑๔.๓.๒ ให้หน่วยบินรายงานเพื่อปรับปรุงแก้ไขวัสดุและอุปกรณ์ให้ดีขึ้นตามแบบรายงานผนวก ข

๑๔.๓.๓ ให้ผู้ที่ปฏิบัติหน้าที่นายทหารนิรภัยการบินของหน่วยบิน คิดตามรายงานผลการแก้ไขและปรับปรุงตามที่รายงาน

๑๔.๔ วิธีปฏิบัติและการรายงาน

๑๔.๔.๑ ผู้ที่เกี่ยวข้องกับเหตุการณ์ที่เกี่ยวกับความผิดปกติของวัสดุหรืออุปกรณ์ให้ความร่วมมือในการกรอกในแบบรายงานส่งตรงไปยังนายทหารนิรภัยการบินของหน่วย ใช้แบบรายงาน ผนวก ข แล้วนายทหารนิรภัยการบินนำมาเปรียบเทียบกับรายงานเหตุการณ์หรือสิ่งที่จะก่อให้เกิดอันตราย (ผนวก จ) ว่ามีความเกี่ยวข้องหรือสัมพันธ์กันหรือไม่

๑๔.๔.๒ นายทหารนิรภัยการบิน ส่งรายงานให้หน่วยรับผิดชอบในการปฏิบัติการแก้ไขตามขั้นตอน

๑๔.๔.๓ หน่วยรับผิดชอบในการปฏิบัติการแก้ไข ดำเนินการแก้ไข หรือดำเนินการต่อเมื่อเกินขีดความสามารถ แล้วรีบรายงานผลการแก้ไขกลับไปยังหน่วยรายงาน โดยเร็ว

๑๔.๔.๔ นายทหารนิรภัยการบินคิดตามผลการแก้ไข เมื่อเสร็จแล้วให้นำลงในแบบรายงานและบัญชี เพื่อเป็นสถิติด้วย

๑๔.๔.๕ จัดทำหรือคัดเลือกเอกสารแนะนำ แจกจ่ายและรวบรวมไว้เพื่อเป็นประโยชน์ในการศึกษา และเพื่อเป็นประโยชน์ในการป้องกันอุบัติเหตุ อันเนื่องมาจากวัสดุและอุปกรณ์ต่อไป

๑๔.๕ กรณีที่ไม่ต้องรายงานเพื่อปรับปรุงแก้ไขวัสดุและอุปกรณ์ให้ดีขึ้น

๑๔.๕.๑ วัสดุและอุปกรณ์เสื่อมคุณภาพซึ่งกำลังอยู่ในระหว่างดำเนินการรวบรวบ

๑๔.๕.๒ วัสดุและอุปกรณ์ที่ชำรุดเกิดจากการกระทำของเจ้าหน้าที่เอง

๑๔.๕.๓ วัสดุและอุปกรณ์ที่มีหลักฐานการแจ้งเตือนให้ระมัดระวังหรือวัสดุที่ยกเลิกใช้แล้ว

หมวด ๑๑

แผนก่อนอากาศยานเกิดอุบัติเหตุ

ข้อ ๑๕ แผนก่อนอากาศยานเกิดอุบัติเหตุ

- ๑๘ -

๑๕.๑ ความมุ่งหมาย

๑๕.๑.๑ เพื่อให้หน่วยเกี่ยวข้องต่าง ๆ ปฏิบัติการได้ถูกต้องและรวดเร็ว เมื่อมีอากาศยานอุบัติเหตุ โดยใช้เครื่องมือเครื่องใช้และเจ้าหน้าที่ต่าง ๆ ที่มีอยู่

๑๕.๑.๒ เพื่อช่วยเหลือและรักษาไว้ซึ่งชีวิตของเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน

๑๕.๑.๓ เพื่อให้อากาศยานอยู่ในสภาพชำรุดเสียหายน้อยที่สุด

๑๕.๑.๔ เพื่อช่วยรักษาซากอากาศยานให้อยู่ในสภาพสมบูรณ์ สะดวกแก่การหาหลักฐานในการสอบสวนและวิเคราะห์สาเหตุของอากาศยานอุบัติเหตุ

๑๕.๒ หน้าที่และความรับผิดชอบ

๑๕.๒.๑ กองทัพบก/กรมยุทธการทหารบก และหน่วยค้นสังกัดหรือหน่วยที่ได้รับมอบอำนาจให้บังคับบัญชาอากาศยาน รับผิดชอบในการจัดทำแผนก่อนอากาศยานเกิดอุบัติเหตุ

๑๕.๒.๒ นายทหารนริภัยการบินของหน่วยบิน จะต้องรับผิดชอบโดยตรงต่อแผนก่อนอากาศยานเกิดอุบัติเหตุ โดยได้รับมอบอำนาจและความรับผิดชอบจากผู้บังคับบัญชา ให้จัดทำแผนก่อนอากาศยานเกิดอุบัติเหตุในเขตการฝึกบินปกติ เพื่อให้หน่วยที่เกี่ยวข้องได้ปฏิบัติถูกต้องเมื่อเกิดอุบัติเหตุ

๑๕.๒.๓ หน่วยบินและหน่วยบินเฉพาะกิจ จะต้องจัดให้มีแผนก่อนอากาศยานเกิดอุบัติเหตุ โดยวางแผนตามขีดความสามารถของหน่วย

๑๕.๒.๔ แผนก่อนอากาศยานเกิดอุบัติเหตุของหน่วยต่าง ๆ ให้พิจารณาออกระเบียบตามความเหมาะสมกับเครื่องมือเครื่องใช้ที่มีอยู่ และต้องกำหนดให้สอดคล้องกับแผนของหน่วยเหนือ และหน่วยข้างเคียง

๑๕.๓ เมื่ออากาศยานอุบัติเหตุให้ปฏิบัติดังต่อไปนี้-

๑๕.๓.๑ กรมยุทธการทหารบก เมื่อได้รับแจ้งข่าวอากาศยานอุบัติเหตุ ให้ปฏิบัติดังนี้-

๑๕.๓.๑.๑ รายงานขั้นต้นให้ผู้บัญชาการทหารบก และผู้บังคับบัญชาชั้นสูงทราบ

๑๕.๓.๑.๒ ควบคุม อำนาจการ ประสานงาน และกำกับดูแลหน่วยที่ปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานอุบัติเหตุ

๑๕.๓.๑.๓ ประสานการปฏิบัติกับหน่วยปฏิบัติอื่น ๆ ทั้งภายในและภายนอกกองทัพบก เพื่อให้การปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลือเป็นไปด้วยความเรียบร้อย และมีประสิทธิภาพ

๑๕.๓.๑.๔ เมื่อเห็นว่าอากาศยานอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น จำเป็นต้องให้คณะกรรมการวิเคราะห์สาเหตุอากาศยานอุบัติเหตุระดับกองทัพบกดำเนินการ ให้ติดต่อประสานงานกับหน่วยที่เกี่ยวข้องในการจัดคณะกรรมการเข้าดำเนินการวิเคราะห์สาเหตุอากาศยานอุบัติเหตุ

๑๕.๓.๑.๕ อำนาจการให้คณะกรรมการวิเคราะห์สาเหตุอากาศยานอุบัติเหตุเดินทางไปทำการสอบสวนและวิเคราะห์สาเหตุ ได้โดยด่วน สำหรับพาหนะของคณะกรรมการให้พิจารณาจัดจากหน่วยต่าง ๆ ได้ตามความเหมาะสม

๑๕.๓.๑.๖ ติดต่อกับหน่วยทหารที่ใกล้เคียงกับสถานที่ที่อากาศยานอุบัติเหตุ เพื่อ ให้ช่วยเหลืออำนวยความสะดวกให้คณะกรรมการวิเคราะห์สาเหตุอากาศยานอุบัติเหตุ

- ๑๕ -

๑๕.๓.๒ ศูนย์การบินทหารบก

๑๕.๓.๒.๑ อำนวยการ และประสานการปฏิบัติในส่วนที่รับผิดชอบ เพื่อให้หน่วยสามารถปฏิบัติภารกิจค้นหาและช่วยเหลือได้อย่างรวดเร็วและมีประสิทธิภาพ

๑๕.๓.๒.๒ สนับสนุนอากาศยานและเจ้าหน้าที่รวมทั้งสิ่งอุปกรณ์ที่จำเป็นในการปฏิบัติภารกิจค้นหาและช่วยเหลือ ตามที่กองทัพบกสั่งการ

๑๕.๓.๒.๓ ดำเนินการฝึกอบรม และซักซ้อมการค้นหาและช่วยเหลือให้แก่หน่วยบินต่าง ๆ ให้มีความรู้ความเข้าใจในระบบการค้นหาและช่วยเหลือ

๑๕.๓.๒.๔ จัดทำและพัฒนาระเบียบปฏิบัติประจำของอากาศยาน ในการปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานอุบัติเหตุ

๑๕.๓.๓ กรมการขนส่งทหารบก

๑๕.๓.๓.๑ จัดอากาศยานสนับสนุนการปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานอุบัติเหตุ เมื่อได้รับการร้องขอหรือสั่งการจากกองทัพบก

๑๕.๓.๓.๒ จัดชุดซ่อมเครื่องบินไปทำการกู้ซ่อมอากาศยานที่อุบัติเหตุ

๑๕.๓.๔ หน่วยค้นสังกัด หรือหน่วยที่ได้รับมอบอำนาจให้บังคับบัญชาอากาศยาน

๑๕.๓.๔.๑ เมื่อมีอากาศยานอุบัติเหตุ ให้หน่วยค้นสังกัดหรือหน่วยที่ได้รับมอบอำนาจให้บังคับบัญชาอากาศยาน รีบรายงานผู้บังคับบัญชาตามลำดับชั้นจนถึงผู้บัญชาการทหารบก และแจ้งให้คณะกรรมการดำเนินกรรมวิธีสอบสวนและวิเคราะห์สาเหตุอากาศยานอุบัติเหตุต่อไป

๑๕.๓.๔.๒ ประสานขอรับการสนับสนุนหน่วยค้นหาและช่วยเหลือผู้ประสบภัยจากหน่วยนอกกองทัพบก ที่อยู่ในพื้นที่ที่อากาศยานอุบัติเหตุเพื่อค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานที่อุบัติเหตุ

๑๕.๓.๔.๓ จัดการค้นหาและช่วยเหลือ

๑๕.๓.๔.๓.๑ ทางอากาศ จัดอากาศยานออกค้นหาตำแหน่งอากาศยานอุบัติเหตุ ณ ตำบลที่อากาศยานอุบัติเหตุ ถ้าจำเป็นต้องขออากาศยานจากกรมการขนส่งทหารบกสนับสนุน ก็ให้ติดต่อโดยตรง หน่วยค้นสังกัดหรือหน่วยที่ได้รับมอบอำนาจให้บังคับบัญชาอากาศยาน จะต้องดำเนินการจัดให้มีอากาศยานสำหรับค้นหาอากาศยานอุบัติเหตุ ทั้งต้องให้สามารถปฏิบัติภารกิจได้โดยทันที

๑๕.๓.๔.๓.๒ ทางพื้นดิน จัดเจ้าหน้าที่ และสิ่งอุปกรณ์ต่าง ๆ ไปช่วยเหลือผู้ประสบภัยและผู้โดยสาร ให้พ้นจากอุบัติเหตุเร็วที่สุดเท่าที่สามารถจะทำได้ โดยพิจารณาถึงสิ่งเหล่านี้

๑๕.๓.๔.๓.๒.๑ รถพยาบาล พร้อมด้วยเครื่องปฐมพยาบาล นายแพทย์และเจ้าหน้าที่พยาบาลตามความจำเป็น

๑๕.๓.๔.๓.๒.๒ รถดับเพลิง พร้อมด้วยเจ้าหน้าที่ดับเพลิง

๑๕.๓.๔.๓.๒.๓ รถกู้อากาศยาน และรถอื่น ๆ ที่เกี่ยวกับการกู้ภัยอากาศยาน ในเมื่อจำเป็นต้องจัดการกู้ให้พ้นจากการกีดขวางทางจราจรหรือพ้นจากภัยพิบัติที่จะเกิดแก่ทรัพย์สิน

- ๒๐ -

- ๑๕.๓.๔.๓.๒.๔ เจ้าหน้าที่สารวัตรทหารหรือ
เจ้าหน้าที่ที่จะต้องระวังรักษาอากาศยาน
- ๑๕.๓.๔.๓.๒.๕ เจ้าหน้าที่ถ่ายภาพ เจ้าหน้าที่
ลากกลางทาง และเจ้าหน้าที่อื่น ๆ เท่าที่จำเป็นพร้อมทั้งสิ่งอุปกรณ์
- ๑๕.๓.๔.๓.๒.๖ สิ่งอื่น ๆ ที่จำเป็น
- ๑๕.๓.๔.๔ ขอรับการสนับสนุนชุดซ่อมเครื่องบินของกรมการขนส่งทหารบก
ไปกู้ซ่อมอากาศยานเมื่อจำเป็น
- ๑๕.๓.๕ กองพลทหารปืนใหญ่
จัดชุดควบคุมเครื่องบินตรวจการณ์ขนาดเล็กระยะไกล โดยไม่ใช้นักบิน (UAV)
สนับสนุนหน่วยรับผิดชอบพื้นที่ เมื่อได้รับการร้องขอหรือสั่งการจากกองทัพก
- ๑๕.๓.๖ หน่วยทหารอื่น
- ๑๕.๓.๖.๑ เมื่อได้รับทราบข่าวอากาศยานอุบัติเหตุ ให้สืบหาบุคคลที่พบเห็น
หรือแจ้งข่าวเพื่อสอบถามรายละเอียดเกี่ยวกับอากาศยานอุบัติเหตุ
- ๑๕.๓.๖.๒ ตรวจสอบแบบหรือประเภทของอากาศยานที่อุบัติเหตุ
- ๑๕.๓.๖.๓ ค้นหาตำบลและทิศทางที่อากาศยานอุบัติเหตุ
- ๑๕.๓.๖.๔ ถ้าอากาศยานที่อุบัติเหตุเกิดเพลิงไหม้ ให้ช่วยจัดการดับเพลิงโดยด่วน
- ๑๕.๓.๖.๕ จัดการช่วยเหลือนักบินและผู้โดยสาร ให้พ้นจากอันตราย
- ๑๕.๓.๖.๖ นำผู้ป่วยส่งโรงพยาบาลที่ใกล้เคียงโดยเร็วที่สุด
- ๑๕.๓.๖.๗ ช่วยคุ้มครองระวังรักษาอากาศยานไว้มิให้เคลื่อนที่ และเปลี่ยน
สภาพไปโดยไม่จำเป็น ตลอดจนระวังรักษาทรัพย์สินต่าง ๆ จนกว่าเจ้าหน้าที่ของหน่วยค้นสังกัดหรือชุดซ่อม
เครื่องบินของกรมการขนส่งทหารบกจะไปถึง
- ๑๕.๓.๖.๘ แจ้งข่าวไปยังหน่วยค้นสังกัดของอากาศยาน หรือหน่วยที่ได้รับ
มอบอำนาจให้บังคับบัญชาอากาศยานทราบ
- ๑๕.๓.๖.๙ สนับสนุนและช่วยเหลือเจ้าหน้าที่ของหน่วยค้นสังกัด หน่วยที่
ได้รับมอบอำนาจให้บังคับบัญชาอากาศยาน หรือชุดซ่อมเครื่องบินของกรมการขนส่งทหารบก เท่าที่จะ
สามารถกระทำได้เมื่อได้รับการร้องขอ
- ๑๕.๔ แผนก่อนอากาศยานเกิดอุบัติเหตุที่ที่จะต้องประกอบไปด้วย
- ๑๕.๔.๑ กำหนดระบบแจ้งข่าวอากาศยานอุบัติเหตุ เป็นระบบแรกที่จะต้องจัดตั้งขึ้น โดยมี
ระเบียบรัดกุมที่สุด เพื่อดำรงการติดต่อให้ได้ผลที่สุด ระบบแจ้งข่าวควรมี ๒ ระบบ คือ ระบบแจ้งข่าวหลัก และ
ระบบแจ้งข่าวรอง
- ๑๕.๔.๒ การกำหนดตำแหน่งอากาศยานอุบัติเหตุ จัดทำขึ้นเพื่อให้สะดวกต่อการไปถึงบริเวณ
ที่อากาศยานอุบัติเหตุโดยใช้เวลาที่น้อยที่สุด โดยการเตรียมแผนที่ที่กีดตำแหน่งอากาศยานอุบัติเหตุ ซึ่งต้องมี
ลักษณะดังนี้.-

- ๒๑ -

๑๕.๔.๒.๑ จัดทำเป็น ๒ แบบ คือ แผนผังบริเวณสนามบิน และแผนที่กู้ภัย
 ครอบคลุมบริเวณเขตฝึกบินปกติ โดยกำหนดเป็นตารางอักษรกำกับด้วยหมายเลข เพื่อสะดวกในการชี้บอกตำแหน่ง
 ตามตัวอย่างที่ปรากฏใน ผนวก ข และผนวก ค

๑๕.๔.๒.๒ เป็นแผนที่ทันสมัย มีรายละเอียดประกอบแผนที่อ่านเข้าใจง่าย
 และติดตั้งไว้ในที่อันควร เช่น หอบังคับการบิน สถานีดับเพลิง ห้องยุทธการการบิน สำนักงานนิรภัยการบิน
 ห้องแพทย์เวชศาสตร์การบิน พาหนะที่ค้นหาและกู้ภัย ฯลฯ เป็นต้น

๑๕.๔.๓ กำหนดหน้าที่วิธีปฏิบัติและความรับผิดชอบโดยละเอียด โดยกำหนดเป็นระเบียบ
 ปฏิบัติประจำของหน่วย และทำเป็นบัญชีช่วยความจำโดยละเอียด ตามตัวอย่างที่ปรากฏในผนวก ค

๑๕.๕ การรักษาซากอากาศยานอุบัติเหตุ ดำเนินการเพื่อความมุ่งหมายดังนี้-

๑๕.๕.๑ ป้องกันการถูกรื้อถอนเคลื่อนย้ายและทำลายของบุคคลที่ไปถึงที่อุบัติเหตุก่อน
 ทั้งเจตนา และไม่เจตนาทำลายหลักฐานนั้น

๑๕.๕.๒ รักษาร่องรอยของอุบัติเหตุให้อยู่ในสภาพที่ดีที่สุด โดยไม่ให้ไหลเลื่อน

๑๕.๕.๓ รักษาหลักฐานชิ้นส่วนและซากอากาศยานให้อยู่ในสภาพเดิม

๑๕.๕.๔ อำนวยความสะดวกในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง

๑๕.๕.๕ รักษาความปลอดภัยทั้งปวง

การรักษาซากอากาศยาน นอกจากใช้กำลังพลตามที่กำหนดไว้ในข้อ ๑๕.๔.๓ แล้ว อาจร้อง
 ขอรับการสนับสนุนหน่วยทหารช่างเคียงหรือเจ้าหน้าที่ฝ่ายบ้านเมือง โดยนายทหารนิรภัยการบินต้องชี้แจงให้
 ทราบถึงวิธีการปฏิบัติการรักษาซากอากาศยาน

๑๕.๖ การเคลื่อนย้ายอากาศยาน เป็นหน้าที่ของหน่วยที่มีหน้าที่ซ่อมบำรุงอากาศยานเท่านั้น ทั้งนี้
 ต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการวิเคราะห์สาเหตุอากาศยานอุบัติเหตุ และคณะกรรมการสอบสวน
 อากาศยานอุบัติเหตุก่อน เว้นแต่มีความจำเป็นทางยุทธการ ให้ผู้บังคับหน่วยสูงสุดในพื้นที่นั้นหรือผู้บังคับอากาศยาน
 เป็นผู้ตัดสินใจเคลื่อนย้ายได้

๑๕.๗ การถ่ายภาพอากาศยานอุบัติเหตุ วัตถุประสงค์เพื่อต้องการภาพที่มีประโยชน์ต่อการสอบสวน
 และวิเคราะห์สาเหตุอากาศยานอุบัติเหตุเท่านั้น วิธีปฏิบัติในการถ่ายภาพอากาศยานอุบัติเหตุ มีดังนี้-

๑๕.๗.๑ เจ้าหน้าที่ถ่ายภาพ ให้ไปถึงบริเวณที่เกิดเหตุเร็วที่สุดเท่าที่จะกระทำได้

๑๕.๗.๒ การถ่ายภาพ ต้องไม่ขัดต่อการทำงานของเจ้าหน้าที่ดับเพลิงและกู้ภัย

๑๕.๗.๓ ภาพถ่ายไม่ต้องการความสวยงามหรือศิลปะ หรือบุคคลที่เข้าไปอยู่ในบริเวณที่เกิดเหตุ

๑๕.๗.๔ ภาพถ่ายที่มีประโยชน์ต่อการสอบสวนและวิเคราะห์สาเหตุอากาศยานอุบัติเหตุ คือ-

๑๕.๗.๔.๑ ภาพถ่ายทางอากาศของบริเวณที่เกิดเหตุ

๑๕.๗.๔.๒ ภาพซากอากาศยานทั้ง ๔ ด้าน หากทำได้ถ่ายด้านบนด้วย

๑๕.๗.๔.๓ ร่องรอยต่าง ๆ ที่อากาศยานปะทะรวมทั้งสิ่งกีดขวาง

๑๕.๗.๔.๔ ภาพชิ้นส่วนหลักของอากาศยาน เช่น ลำตัว ปีกหาง เครื่องยนต์

ใบพัด ใบพัดประธาน ใบพัดหาง ล้อและฐาน

- ๒๒ -

๑๕.๗.๔.๕ ภาพส่วนบังคับต่าง ๆ ภาพแผงเครื่องวัด ภาพห้องนักบิน

๑๕.๗.๔.๖ ภาพการกระจายของซากอากาศยาน

๑๕.๗.๔.๗ ร่องรอยไฟไหม้

๑๕.๗.๔.๘ ทรัพย์สินที่เสียหาย และอื่น ๆ ที่เห็นว่าเป็น

๑๕.๘ ให้หน่วยพิจารณาซักซ้อม การปฏิบัติตามแผนก่อนอากาศยานเกิดอุบัติเหตุ ตามระยะเวลาอันสมควร และปรับปรุงแผนให้ทันสมัยอยู่เสมอ

หมวด ๑๒

การสำรวจนิตยการบิน

ข้อ ๑๖ การสำรวจนิตยการบิน

๑๖.๑ กล่าวทั่วไป การสำรวจนิตยการบินของหน่วย เป็นการสำรวจสภาพการบริหารงานด้านการป้องกันอุบัติเหตุของหน่วย โดยปฏิบัติตามแผนที่กำหนดไว้

๑๖.๒ ความมุ่งหมาย

๑๖.๒.๑ เพื่อให้ได้ทราบปัญหา/ข้อขัดข้อง อุปสรรคในการปฏิบัติงาน และเหตุการณ์อื่นใดที่อาจจะเป็นสาเหตุของอุบัติเหตุอันจะมีผลสืบเนื่องไปถึงความล้มเหลวของภารกิจของหน่วย

๑๖.๒.๒ เพื่อเป็นการประเมินค่าถึงขีดความสามารถและประสิทธิภาพในการปฏิบัติตามกิจกรรม ในมาตรการนิตยการบินและกิจกรรมอื่น ๆ

๑๖.๒.๓ เพื่อใช้การสำรวจนิตยการบินเป็นเครื่องมือกระตุ้นเตือนให้เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องได้เกิดสำนึกในความปลอดภัย

๑๖.๓ ประเภทของการสำรวจนิตยการบิน

๑๖.๓.๑ การสำรวจนิตยการบินระดับหน่วยบิน เป็นการสำรวจนิตยการบินของนายทหารนิตยการบิน หากการสำรวจจะต้องมีรายการสำรวจมาก อาจตั้งเป็นคณะกรรมการขึ้นได้

๑๖.๓.๒ การสำรวจนิตยการบินของคณะกรรมการ เป็นการสำรวจหน่วยบินทุกระดับหน่วย โดยคณะกรรมการนิตยการบินศูนย์การบินทหารบก

๑๖.๓.๓ การตรวจเยี่ยมของนิตยการบินของหน่วยสายวิทยาการการบิน เป็นการสำรวจนิตยการบินของหน่วยสายวิทยาการการบินด้วย

๑๖.๔ หน้าที่และความรับผิดชอบ

๑๖.๔.๑ ค้นหาและเปิดเผยสิ่งนำอุบัติเหตุ สิ่งต่อแหลมคืออุบัติเหตุ สภาพการณ์ ที่ไม่พึงปรารถนา ตลอดจนปัญหาต่าง ๆ ที่จะมีแนวโน้มให้เกิดอุบัติเหตุ

๑๖.๔.๒ แก่ใจหรือช่วยเหลือในการจัดปัญหาที่สำรวจพบในข้อ ๑๔.๔.๑

๑๖.๔.๓ กระจายข่าวที่เป็นอันตรายหรือจุดอ่อนต่าง ๆ ให้หน่วยที่เกี่ยวข้องทราบ

๑๖.๕ การดำเนินการสำรวจนิตยการบิน

- ๒๓ -

๑๖.๕.๑ ให้ใช้คู่มือนិรภัยการบิน แนวทางบริหารทรัพยากรการบิน เพื่อความปลอดภัยของอากาศยาน ข้อกำหนดที่หน่วยสายวิทยากรการบินกำหนด เป็นแนวทางในการสำรวจนិรภัยการบินและอาจเพิ่มเติมหัวข้อการสำรวจที่พิจารณาเห็นว่าเหมาะสม

๑๖.๕.๒ ดำเนินการสำรวจนิรภัยการบินอย่างสม่ำเสมอ หรืออย่างน้อยสายงานละ ๑ ครั้งต่อปี โดยใช้ข้อมูลในการสำรวจนิรภัยการบินครั้งก่อนมาร่วมพิจารณาด้วย

๑๖.๕.๓ ควรพึงเล็งเหตุการณ์ที่ผู้ถูกสำรวจนิรภัยการบินปกปิดไว้มาพิจารณาเป็นพิเศษ

๑๖.๕.๔ บันทึกและรายงานข้อขัดข้องใช้แบบตามผนวก ๓ ด้วยวิธีบันทึกโดยละเอียดในขั้นต้นและคัดทอนข้อมูลให้กะทัดรัด

๑๖.๕.๕ เสนอแนะการแก้ไขในรายงานที่มีข้อขัดข้องลงในแบบรายงานเพื่อเป็นการเสนอทางปฏิบัติ

๑๖.๕.๖ จัดทำรายงานการสำรวจนิรภัยการบินที่สมบูรณ์แล้วรายงานผู้บังคับบัญชาตามสายงาน

๑๖.๕.๗ ติดตามผลการรายงานและผลการปฏิบัติตามข้อเสนอแนะ

๑๖.๕.๘ ขั้นตอนสุดท้ายของการรายงานการสำรวจนิรภัยการบิน คือ การได้รับความเห็นชอบจากผู้บังคับบัญชา

๑๖.๖ การประเมินค่าจากผลการสำรวจนิรภัยการบิน

๑๖.๖.๑ ติดตามประเมินค่าความสัมพันธ์ในองค์ประกอบของสาเหตุแห่งอุบัติเหตุว่าลดลงเนื่องจากผลของการสำรวจนิรภัยการบินหรือไม่

๑๖.๖.๒ ผลการสำรวจนิรภัยการบินมีแนวโน้มให้เกิดการพัฒนาและเกิดประโยชน์ต่อหน่วยหรือไม่

๑๖.๖.๓ เหตุการณ์ที่แตกต่างไปจากข้อเสนอแนะการแก้ไขเกิดขึ้นหรือไม่

๑๖.๖.๔ รวบรวมและติดตามผลการปฏิบัติทั้งหมดและรายงานให้ผู้บังคับบัญชาทราบ

หมวด ๑๓

การประชุมนิรภัยการบิน

ข้อ ๑๓ การประชุมนิรภัยการบิน

๑๓.๑ กล่าวทั่วไป

การประชุมนิรภัยการบิน เป็นหน้าที่ของนายทหารนิรภัยการบินที่จะต้องจัดให้มีการประชุมของคณะกรรมการนิรภัยการบิน เพื่อกำหนดนโยบายการบริหารงานด้านนิรภัยการบิน ติดตามความก้าวหน้าของแผนงาน โครงการ มาตรการ กิจกรรมด้านนิรภัยการบิน รับทราบแจ้งความวิथाการ คำชี้แจงต่าง ๆ และเป็น การกระจายข่าวสารด้านนิรภัยการบิน ให้กับกำลังพลและเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับการบิน เพื่อเป็นการป้องกันอากาศยานอุบัติเหตุ

๑๓.๒ การประชุมนิรภัยการบิน แบ่งออกเป็น ๒ ระดับ ดังนี้

- ๒๔ -

๑๗.๒.๑ การประชุมปรึกษาการบิน ระดับกองทัพบก โดยให้ศูนย์การบินทหารบก เป็นผู้ดำเนินการประชุม และเชิญหน่วยที่เกี่ยวข้องเข้าร่วมประชุมตามความเหมาะสม

๑๗.๒.๒ การประชุมปรึกษาการบินระดับหน่วยบิน

๑๗.๓ การดำเนินการประชุมปรึกษาการบิน ควรมีแนวทางดังนี้-

๑๗.๓.๑ กำหนดวัตถุประสงค์ของการประชุม เฉพาะเรื่องที่สำคัญที่จะประชุมแต่ละครั้ง

๑๗.๓.๒ จัดทำเอกสาร แจ้งให้กรรมการและผู้เข้าร่วมประชุมทราบ เพื่อเตรียมข้อมูล ในการประชุมแต่ละครั้ง

๑๗.๓.๓ กำหนด วัน เวลาและสถานที่ประชุมให้เหมาะสม

๑๗.๓.๔ จัดการประชุมให้ต่อเนื่องตามระยะเวลาอันควร และมีเหตุผลควรประชุม

๑๗.๓.๕ มีมาตรการเร่งรัดให้กรรมการ และผู้เข้าร่วมประชุมสนใจกระตือรือร้นต่อการประชุม

๑๗.๓.๖ จัดทำสรุปผลการประชุม ความคิดเห็นของผู้เข้าร่วมประชุม และข้อเสนอแนะ นำเรียนผู้บังคับบัญชาตามลำดับชั้น

๑๗.๓.๗ จัดทำรายงานการประชุมแจกจ่ายให้ผู้เข้าร่วมประชุมทราบ แบบรายงานการประชุม ตาม ผนวก ท

๑๗.๓.๘ บุคคลหรือหน่วยงานที่ต้องรับผิดชอบในการปฏิบัติตามสั่งการในที่ประชุม หรือ ที่มีในการออกคำแนะนำ การแก้ไข จะต้องรีบดำเนินการโดยด่วน

๑๗.๓.๙ ติดตามและประเมินผลการปฏิบัติตามมติที่ประชุมหรือตามคำแนะนำการแก้ไข แล้วนำเสนอผู้บังคับบัญชาทราบ

๑๗.๓.๑๐ นำข้อเสนอแนะ การแก้ไขของหน่วยบินอื่น ในและนอกกองทัพบกที่พิจารณา เห็นว่ามีประโยชน์มาแจ้งและถกแถลงในที่ประชุม

๑๗.๓.๑๑ หากทำได้ควรเชิญผู้ทรงคุณวุฒิในสาขาต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับเรื่องประชุมมาบรรยาย ประกอบด้วย

๑๗.๔ การเตรียมวาระการประชุม ให้มีเนื้อหาครอบคลุม ดังนี้-

๑๗.๔.๑ การติดตามความก้าวหน้าของแผนงาน โครงการ มาตรการ และกิจกรรม ด้านนิรภัยการบิน

๑๗.๔.๒ การติดตามผลการแก้ไขปัญหา/ข้อขัดข้องในเดือนที่ผ่านมา

๑๗.๔.๓ ผลการสำรวจนิรภัยการบิน

๑๗.๔.๔ ปัญหา/ข้อขัดข้อง ในแต่ละหน่วยหรือส่วนราชการที่มีผลกระทบต่อความปลอดภัย ในการกิจการบิน

๑๗.๔.๕ แนวทางการแก้ไขปัญหา/ข้อขัดข้อง ในข้อ ๑๗.๔.๔

๑๗.๕ ให้หน่วยบินนำปัญหา/ข้อขัดข้อง ที่เกินขีดความสามารถในการแก้ไขของหน่วย รายงานให้ คณะอนุกรรมการสำรวจการบริหารทรัพยากรการบินกองทัพบกทราบ เพื่อดำเนินการแก้ไขต่อไป

- ๒๕ -

หมวด ๑๔

รางวัลนริภัยการบิน

ข้อ ๑๘ รางวัลนริภัยการบิน

๑๘.๑ ความมุ่งหมาย

๑๘.๑.๑ เพื่อเชิดชูเกียรติของหน่วยหรือบุคคลที่ได้ใช้ความรู้ความสามารถในเรื่องการป้องกันอากาศยานอุบัติเหตุซึ่งเกิดผลดีซึ่งต่อกองทัพบก

๑๘.๑.๒ เพื่อให้หน่วยและบุคคลเกิดความสำนึกในเรื่องการป้องกันอุบัติเหตุอยู่เสมอ

๑๘.๒ หลักเกณฑ์การพิจารณาให้รางวัลนริภัยการบินสำหรับหน่วยบิน

๑๘.๒.๑ ต้องเป็นหน่วยบินที่มีอากาศยานในอัตรา หรือหน่วยบินเฉพาะกิจที่ปฏิบัติการบิน โดยไม่ปรากฏอุบัติเหตุใหญ่เลย ยกเว้นอากาศยานอุบัติเหตุใหญ่ของ โรงเรียนการบินทหารบก อันเนื่องมาจาก ศิษย์การบินทำการบินเดี่ยว

๑๘.๒.๒ ระยะเวลาในการพิจารณาให้รางวัล นับตั้งแต่ ๑ ตุลาคม ถึง ๓๐ กันยายน ของปีงบประมาณ

๑๘.๓ หลักเกณฑ์การพิจารณาให้รางวัลนริภัยการบินสำหรับบุคคล

๑๘.๓.๑ บุคคล หมายถึง นักบิน ศิษย์การบิน หรือผู้ทำการบนอากาศยานเป็นประจำ

๑๘.๓.๒ หลักเกณฑ์ที่ต้องนำมาพิจารณา คือ อากาศยานเครื่องชนิดดับทั้งหมดขณะบิน หรือระบบไฟฟ้าเสียบขณะบินในเวลากลางคืน หรือระบบไฮดรอลิกขัดข้องขณะบิน หรือใบพัดหางชำรุดขณะบิน หรือฐานชำรุดในชั้นอันตราย (อากาศยานปีกคึดลำตัว) หรืออากาศยานถูกยิงจนทำให้เกิดอาการดังกล่าวมาแล้วอย่างใดอย่างหนึ่งหรือหลายอย่างรวมกัน

๑๘.๓.๓ บุคคลตามข้อ ๑๘.๓.๑ ที่จะได้รับรางวัลจะต้องได้รับการพิสูจน์หรือสอบสวนได้ว่า ได้ใช้ความรู้ความสามารถ ความชำนาญอย่างสูง หรือได้ใช้ปฏิภาณไหวพริบดีเยี่ยม แก้ไขหรือทำให้ อากาศยานที่อยู่ในสภาวะฉุกเฉินนั้นดีขึ้น หรือจำเป็นต้องนำอากาศยานลงสู่พื้นด้วยสภาพที่ดีที่สุด หรือเสียหายน้อยที่สุด ทั้งนี้รวมถึงการปฏิบัติการใด ๆ ที่สามารถช่วยเหลือรักษาไว้ซึ่งชีวิตและทรัพย์สินของทางราชการไว้ได้อย่างเรียบร้อยปลอดภัย

๑๘.๓.๔ นักบินในอากาศยานนั้น จะมีสิทธิ์ได้รับรางวัลเพียงคนเดียวที่เป็นผู้จับถือส่วนบังคับอากาศยานลงสู่พื้น หรือหากจะมีมากกว่า ๑ คน จะต้องได้รับการพิจารณาถึงความเหมาะสมตามข้อ ๑๘.๓.๓

๑๘.๓.๕ หากเป็นเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน จะมีสิทธิ์ได้รับรางวัลเพียงคนเดียวที่ปฏิบัติได้ดีที่สุด หรือหากจะมีมากกว่า ๑ คน จะต้องได้รับการพิจารณาความเหมาะสมตามข้อ ๑๘.๓.๓

๑๘.๓.๖ เหตุการณ์ที่ไม่นำมาพิจารณาในการให้รางวัลนริภัยการบินสำหรับบุคคล คือ-

๑๘.๓.๖.๑ ตั้งใจทำให้เกิดฉุกเฉินเอง

๑๘.๓.๖.๒ เกิดฉุกเฉินขึ้นจริงในขณะที่ทำการฝึกลงฉุกเฉินและไม่ได้ใช้ทักษะพิเศษในการนำอากาศยานลงสู่พื้น

๑๘.๓.๖.๓ ไม่เปิดเผยสาเหตุที่แท้จริง

- ๒๖ -

๑๘.๓.๖.๔ เสียวินัยการบินหรือประมาท

๑๘.๓.๖.๕ ไม่ปฏิบัติตามกฎการบินจนเกิดเหตุฉุกเฉิน ยกเว้นภารกิจบังคับให้ต้องกระทำ

๑๘.๓.๖.๖ อากาศยานปีกหมุนอยู่ในท่าลอยตัว และขณะเกิดเหตุฉุกเฉินสภาพแวดล้อมไม่เป็นอุปสรรคในการลงสู่พื้น

๑๘.๓.๖.๗ เหตุฉุกเฉินเกิดขึ้นขณะที่อากาศยานอยู่ในสภาพแวดล้อมที่สมบูรณ์ อากาศยานมาถึงสถานที่ที่จัดเตรียมไว้ดี ไม่มีอุปสรรคขัดขวางในการลง

๑๘.๔ รูปลักษณะรางวัล

๑๘.๔.๑ รางวัลสำหรับหน่วยบิน เป็นประกาศนียบัตร ขนาดกว้าง ๘ นิ้ว ยาว ๑๒ นิ้ว ตอนบนมีเครื่องหมายกองทัพบก ตอนกลางเป็นเครื่องหมายปีกแสดงความสามารถในการบินชั้นหนึ่ง ขนาดใหญ่ พองามสีจาง มีข้อความประกาศเกียรติคุณของหน่วยบิน มุมบนซ้ายมีโบว์สีทอง ขนาดเส้นผ่าศูนย์กลาง ๒ นิ้ว มีสองชายพองาม ตรงกลางมีกากบาทสีเขียวอยู่ในวงกลมสีขาว เส้นผ่าศูนย์กลางวงกลมสีขาว ๑ นิ้ว บนกากบาทสีเขียวมีตัวเลขสีขาว เส้นผ่าศูนย์กลางวงกลม สีขาว ๑ นิ้ว บอกรับประมาณที่หน่วยนั้น ไม่มีอากาศยานอุบัติเหตุใหญ่ ลักษณะปรากฏตาม ผนวก ก

หน่วยที่ไม่มีอากาศยานอุบัติเหตุใหญ่มากกว่า ๑ ปีติดต่อกัน ให้ได้รับประกาศนียบัตรใหม่ และประดับโบว์ที่มุมบนขวาและซ้ายสลับกันไป

๑๘.๔.๒ รางวัลสำหรับบุคคล

๑๘.๔.๒.๑ เครื่องหมายแสดงความสามารถพิเศษ เป็นรูปปีกนกด้านขวาปีกเดียว ไม่มีส่วนประกอบอื่นใด ทำด้วยโลหะสีเงิน ปีกนกเช่นว่านี้ ทำเป็นรอยแตกหักกลางปีก ใช้ประดับฝากระเป่า เครื่องแบบทุกชนิดด้านขวาตาม ผนวก ข

๑๘.๔.๒.๒ โบประกาศนียบัตร ประกาศเกียรติคุณขนาดกว้าง ๘ นิ้ว ยาว ๑๒ นิ้ว ด้านบนมีเครื่องหมายกองทัพบก ตอนกลางเป็นรูปปีกนกด้านขวาขนาดใหญ่สีจาง มีข้อความประกาศพฤติกรรม โดยย่อ รูปลักษณะปรากฏตาม ผนวก ป

๑๘.๕ การดำเนินการเพื่อมอบรางวัลนิตยการบิน

๑๘.๕.๑ รางวัลเป็นหน่วย ให้คณะกรรมการนิตยการบินของหน่วยสายวิทยาการการบิน ที่ร่วมเป็นกรรมการในคณะอนุกรรมการสำรวจการบริหารทรัพยากรการบินกองทัพบก พิจารณาผลการสำรวจ นิตยการบินของหน่วยบินกองทัพบกกว่า หน่วยใดมีผลการดำเนินการด้านนิตยการบินดีเด่นในรอบปีงบประมาณที่ผ่านมา โดยพิจารณาหลักเกณฑ์เบื้องต้น ตามข้อ ๑๘.๒ และพิจารณาหลักเกณฑ์เพิ่มเติมตามความเหมาะสม ให้เกิดความเป็นธรรมมากที่สุด แล้วเสนอให้ผู้บัญชาการศูนย์การบินทหารบก/ประธานคณะอนุกรรมการสำรวจ การบริหารทรัพยากรการบินกองทัพบก เพื่อรายงานให้ประธานคณะกรรมการบริหารทรัพยากรการบินกองทัพบก เป็นผู้อนุมัติให้รับรางวัลต่อไป

๑๘.๕.๒ รางวัลเป็นบุคคล ให้หน่วยต้นสังกัดของบุคคลผู้สมควรได้รับการพิจารณาเสนอชื่อ และพฤติกรรมให้ประธานคณะกรรมการบริหารทรัพยากรการบินกองทัพบก เพื่อให้รับรางวัลต่อไป

- ๒๗ -

๑๘.๕.๓ การเสนอรายชื่อเพื่อขอรับรางวัลบุคคล ให้กระทำภายใน ๓๐ วัน หลังจาก
รับทราบผลการวิเคราะห์สาเหตุอากาศยานอุบัติเหตุ ของคณะกรรมการวิเคราะห์สาเหตุอากาศยานอุบัติเหตุ

๑๘.๖ หน้าที่และความรับผิดชอบ

๑๘.๖.๑ ให้ศูนย์การบินทหารบก กำหนดแบบรางวัลนิตยการบินตามข้อ ๑๘.๕
ให้กรมพลธิการทหารบก เป็นผู้ดำเนินการจัดหาแต่ละปี

๑๘.๖.๒ การประดับเครื่องหมายประกอบเครื่องแบบ ให้ศูนย์การบินทหารบกรายงานขออนุมัติ
ตามลำดับชั้นต่อไป

๑๘.๖.๓ การมอบรางวัลนิตยการบิน ให้ประธานกรรมการบริหารทรัพยากรการบินกองทัพบก
พิจารณาขอในโอกาสที่เหมาะสม

หมวด ๑๕

การแบ่งชั้นอากาศยานอุบัติเหตุ ชั้นความเสียหาย และชั้นการบาดเจ็บ

ข้อ ๑๕ การแบ่งชั้นอากาศยานอุบัติเหตุ ชั้นความเสียหาย และชั้นการบาดเจ็บ

๑๕.๑ ความมุ่งหมาย

๑๕.๑.๑ เพื่อให้ทราบถึงชั้นของอากาศยานอุบัติเหตุ และชั้นของความเสียหาย เพื่อสะดวก
ในการจัดทำสถิติ การคำนวณงบประมาณ และอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

๑๕.๑.๒ เพื่อให้ทราบถึงชั้นการบาดเจ็บของเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน และบุคคลที่เกี่ยวข้อง
กับอากาศยานอุบัติเหตุ เพื่อสะดวกในการเตรียมการในเรื่องที่เกี่ยวข้อง

๑๕.๒ ประเภทอากาศยานประสบเหตุวิกฤต

๑๕.๒.๑ อากาศยานอุบัติเหตุ หมายถึง เหตุที่เกิดขึ้นกับอากาศยานเป็นเหตุให้อากาศยาน
ได้รับความเสียหายหรือมีบุคคลได้รับอันตรายแก่กายหรือถึงแก่ความตายหรือทรัพย์สินเสียหาย โดยถือเหตุที่เกิดขึ้น
ในขณะที่ทำการบิน

๑๕.๒.๒ อากาศยานประสบเหตุภาคพื้น หมายถึง เหตุผิดปกติที่เกิดขึ้นกับอากาศยาน
โดยมิได้ทำการบิน แต่เกิดจากการปฏิบัติของบุคคล เช่น ขับรถชนอากาศยาน เจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานขับเคลื่อน
จนเกิดความเสียหาย เกิดความเสียหายระหว่างการซ่อมบำรุง ไฟไหม้ขณะเติมน้ำมันเชื้อเพลิง ฯลฯ เป็นต้น

๑๕.๒.๓ อากาศยานประสบภัย หมายถึง เหตุผิดปกติที่เกิดขึ้นกับอากาศยาน โดยมิได้ทำการบิน
หรือโดยมิได้เกิดจากการกระทำโดยตรงของบุคคล หรือเกิดจากภัยพิบัติต่าง ๆ เช่น ไฟไหม้ น้ำท่วม วัตถุ
แผ่นดินไหว ฟ้าผ่า ฯลฯ เป็นต้น

๑๕.๒.๔ อากาศยานสูญหาย หมายถึง อากาศยานที่ทำการบินแล้วขาดการติดต่อนานเกิน
กว่า ๒๔ ชั่วโมง

๑๕.๒.๕ อากาศยานเสียหายจากการรบ หมายถึง เหตุที่เกิดขึ้นกับอากาศยานตามข้อใด
ข้อหนึ่งหรือหลายข้อ ต่อไปนี้.-

- ๒๘ -

๑๕.๒.๕.๑ ได้รับความสูญเสีย หรือเสียหายจากการยิง การก่อวินาศกรรมของศัตรู แม้อากาศยานจะทำการบินหรือไม่ก็ตาม

๑๕.๒.๕.๒ ได้รับความสูญเสีย หรือเสียหายจากการหลบหลีก หรือหลีกเลี่ยงจากการยิง การตรวจการณ์ การไล่ติดตามของข้าศึก

๑๕.๒.๕.๓ ได้รับความสูญเสียระหว่างเดินทางไปหรือกลับจากภารกิจการรบ ซึ่งพิสูจน์ทราบได้ว่า จุดที่อยู่ครั้งสุดท้ายที่ได้รับรายงานอยู่นั้นเป็นบริเวณพื้นที่ที่มีฝ่ายศัตรูยึดครองอยู่

๑๕.๓ การแบ่งชั้นอากาศยานอุบัติเหตุ

๑๕.๓.๑ อุบัติเหตุใหญ่ หมายถึง เหตุที่เกิดขึ้นกับอากาศยานข้อใดข้อหนึ่งหรือหลายข้อรวมกัน ดังนี้-

๑๕.๓.๑.๑ อากาศยานอุบัติเหตุ ยังผลให้นักบิน และหรือผู้ที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุต้องเสียชีวิต หรือได้รับบาดเจ็บสาหัส

๑๕.๓.๑.๒ อากาศยานเสียหายขั้นจําหนักหรือขั้นจําหนักเป็นสูญเสีย หรือขั้นเสียหายมาก

๑๕.๓.๑.๓ อากาศยานเกิดการชำรุดเสียหายต่อส่วนประกอบหลักของอากาศยานจนไม่สามารถทำการบินได้

๑๕.๓.๒ อุบัติเหตุย่อย หมายถึง เหตุที่เกิดขึ้นกับอากาศยาน ยังผลให้นักบิน และหรือผู้ที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุ ต้องได้รับบาดเจ็บเล็กน้อย และหรืออากาศยานได้รับความเสียหายเล็กน้อย

๑๕.๓.๓ อุบัติการณ์ หมายถึง เหตุที่เกิดขึ้นกับอากาศยาน ยังผลให้นักบิน และหรือผู้ที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุปลอดภัย หรืออากาศยานได้รับความเสียหายต่ำกว่าขั้นเสียหายเล็กน้อย

๑๕.๔ การแบ่งประเภทของอากาศยาน

การแบ่งประเภทอากาศยานนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อนำไปพิจารณาเฉพาะในเรื่องความชำรุดเสียหายของอากาศยานอันเนื่องมาจากอุบัติเหตุ โดยพิจารณาความซับซ้อนของระบบอากาศยาน ความจำเป็นทางยุทธการในการใช้อากาศยาน และราคาของอากาศยาน

ประเภท ก	ประเภท ข	ประเภท ค
บ.ท.๑๕๐๐	ส.จ.๑	บ.ฟ.๔๑
บ.ท.๒๐๐	ส.ท.๑	บ.ฟ.๕
บ.ท.๔๑	ส.ท.๒๑๒	บ.ท.๑๗
บ.ล.๒๑๒	ส.ท.๔๑๒	ส.ฟ.๓๐๐
ส.ส.๔๗		ส.ท.๒๐๖
ส.ท.๖๐		

หมายเหตุ สำหรับอากาศยานที่ไม่ปรากฏในตารางนี้ หากมีการประจำการในกองทัพบก ในภายหลังอนุโลมเป็นประเภทใด ให้พิจารณาจากความซับซ้อนของระบบอากาศยาน ความจำเป็นทางยุทธการในการใช้อากาศยาน และราคาของอากาศยานที่ใกล้เคียงกัน

๑๕.๕ ตารางแสดงชั้นความชำรุดเสียหายของอากาศยาน

- ๒๕ -

วัตถุประสงค์ของตารางนี้มีไว้กรณีที่ไม่สามารถหามูลค่าความเสียหายได้ โดยพิจารณาจากพื้นที่ของอากาศยานที่เสียหายโดยรวม ต่อพื้นที่ทั้งหมดของอากาศยาน

ประเภทอากาศยาน	ความชำรุดเสียหายของอากาศยาน (%)	
	ชั้นเสียหายมาก	ชั้นเสียหายเล็กน้อย
ก	๒๐ % ขึ้นไป	๕ % - ๒๐ %
ข	๒๕ % ขึ้นไป	๕ % - ๒๕ %
ค	๓๐ % ขึ้นไป	๕ % - ๓๐ %

๑๕.๖ ชั้นความเสียหายของอากาศยาน

๑๕.๖.๑ ชั้นจำหน่ายเป็นสูญ หมายถึง อากาศยานประสบเหตุวิกฤตในพื้นที่ที่ไม่สามารถทำการกู้ซ่อมได้ เช่น ในพื้นที่ยากลำบาก ในพื้นที่ที่มีอันตรายจากข้าศึก

๑๕.๖.๒ ชั้นจำหน่าย หมายถึง อากาศยานได้รับความเสียหายจนไม่สามารถซ่อมคืนสภาพได้ หรือสามารถซ่อมคืนสภาพได้ แต่ต้องสิ้นเปลืองแรงงานการซ่อมบำรุง และค่าใช้จ่ายสูง ไม่คุ้มค่า ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับความเห็นชอบร่วมกันของหน่วยที่มีหน้าที่ซ่อมบำรุงอากาศยาน และคณะกรรมการสอบสวนอากาศยานอุบัติเหตุของกองทัพบก

๑๕.๖.๓ ชั้นเสียหายมาก หมายถึง อากาศยานได้รับความชำรุดเสียหายอย่างใดอย่างหนึ่ง ดังนี้-

๑๕.๖.๓.๑ มีความชำรุดเสียหายต่อส่วนประกอบหลักของอากาศยาน จนไม่สามารถทำการบินต่อไปได้ หรือทำให้เกิดความไม่ปลอดภัยในการบิน ซึ่งชิ้นส่วนหลักของอากาศยาน มีดังนี้-

๑๕.๖.๓.๑.๑ แพนปีก (WING STRUCTURE) และส่วนกลางของปีก (WING SPAR) ไม่รวมปลายปีก (WING TIP) แพนบังคับเลี้ยว (AILERON) อุปกรณ์เพิ่มแรงยก เช่น FLAP SLOT และ SLAT เป็นต้น อุปกรณ์ลดความเร็วอากาศยานพลศาสตร์ (AERODYNAMIC BRAKING DEVICES) เช่น SPOILER AIR BRAKE และ SPEED BRAKE เป็นต้น

๑๕.๖.๓.๑.๒ ลำตัวและโครงลำตัว (FUSELAGE AND FUSELAGE STRUCTURE) ไม่รวมประตู (DOOR) ช่องเปิด (HATCH) หน้าต่าง (WINDOW) โคมครอบเรดาห์ (RADOME) อุปกรณ์อื่น ๆ ที่ติดตั้งอยู่บนโครงลำตัว

๑๕.๖.๓.๑.๓ แพนหางตั้ง (VERTICAL STABILIZER) ไม่รวมแพนหางเสือเลี้ยว (RUDDER)

๑๕.๖.๓.๑.๔ แพนหางระดับ (HORIZONTAL STABILIZER) ไม่รวมแพนหางเสือ ขึ้น - ลง (ELEVATOR)

๑๕.๖.๓.๑.๕ ชุดเสาค้ำฐาน (LANDING GEAR STRUT ASSEMBLY) ไม่รวมล้อ ห้ามล้อ ยาง ประตูฐาน (GEAR DOOR) และล้อหาง (TAIL GEAR)

๑๕.๖.๓.๑.๖ ลำตัวส่วนหาง (TAIL BOOM) หรือชุดพวงหาง (EMPENNAGE)

- ๓๐ -

๑๕.๖.๓.๑.๗ ชุดใบพัดประธานของเฮลิคอปเตอร์ ซึ่งประกอบด้วย ROTOR HEAD, ROTOR BLADE และ ROTOR HUB

๑๕.๖.๓.๑.๘ ใบพัด (PROPELLER) รวมถึงชุดควบคุมการหมุน (GOVERNOR)

๑๕.๖.๓.๒ อากาศยานได้รับความเสียหาย ต้องใช้งบประมาณในการซ่อมบำรุง มากกว่าหรือเท่ากับร้อยละ ๒๐ ของราคาปัจจุบันสำหรับอากาศยานประเภท ก หรือมากกว่าหรือเท่ากับร้อยละ ๒๕ ของราคาปัจจุบันสำหรับอากาศยานประเภท ข หรือมากกว่าหรือเท่ากับ ร้อยละ ๓๐ ของราคาปัจจุบันสำหรับอากาศยานประเภท ค

๑๕.๖.๓.๓ ความชำรุดเสียหายของอากาศยาน มีความชำรุดเสียหายรวมคิดเป็น ร้อยละ เท่ากับเกณฑ์ชำรุดเสียหายมาก ตามตารางที่กำหนดไว้

๑๕.๖.๔ ชั้นเสียหายเล็กน้อย หมายถึง อากาศยานได้รับความชำรุดเสียหายอย่างใดอย่างหนึ่ง ดังนี้-

๑๕.๖.๔.๑ อากาศยานได้รับความเสียหาย ต้องใช้งบประมาณในการซ่อมบำรุงมากกว่าหรือเท่ากับร้อยละ ๕ แต่ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๒๐ ของราคาปัจจุบันสำหรับอากาศยานประเภท ก มากกว่าหรือเท่ากับร้อยละ ๕ แต่ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๒๕ ของราคาปัจจุบันสำหรับอากาศยานประเภท ข และมากกว่าหรือเท่ากับร้อยละ ๕ แต่ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๓๐ ของราคาปัจจุบันสำหรับอากาศยานประเภท ค

๑๕.๖.๔.๒ ความชำรุดเสียหายของอากาศยาน มีความชำรุดเสียหายรวมคิดเป็น ร้อยละ เท่ากับเกณฑ์ชำรุดเสียหายเล็กน้อย ตามตารางที่กำหนดไว้

๑๕.๗ ชั้นการบาดเจ็บ

๑๕.๗.๑ เสียชีวิต หมายถึง การบาดเจ็บของนักบิน หรือผู้ที่เกี่ยวข้องกับอากาศยานอุบัติเหตุ ยังผลให้เสียชีวิตทันทีหรือในเวลาต่อมา

๑๕.๗.๒ บาดเจ็บสาหัส หมายถึง การบาดเจ็บของนักบินหรือผู้ที่เกี่ยวข้องกับอากาศยานอุบัติเหตุ ต้องเข้ารับการรักษา เป็นเวลานานเกินกว่า ๒๐ วันหรือตามนัยแห่งประมวลกฎหมายอาญา

๑๕.๗.๓ บาดเจ็บเล็กน้อย หมายถึง การบาดเจ็บของนักบิน หรือผู้ที่เกี่ยวข้องกับอากาศยานอุบัติเหตุต้องเข้ารับการรักษา เป็นเวลาไม่เกิน ๒๐ วัน หรือตามนัยแห่งประมวลกฎหมายอาญา

๑๕.๗.๔ ปลอดภัย หมายถึง นักบินหรือผู้ที่เกี่ยวข้องกับอากาศยานอุบัติเหตุ นั้น ไม่ได้รับอันตรายใดๆ เลย

๑๕.๘ ความเสียหายของอากาศยานที่ไม่จัดเป็นสถิติของอุบัติเหตุ

๑๕.๘.๑ การชำรุดเสียหายของเครื่องยนต์ ใบพัด ระบบไฟฟ้า ยาง ล้อ ห้ามล้อ และระบบอื่น ๆ ซึ่งตรวจพบว่าเป็นไปตามสภาพการใช้งาน หรือชำรุดก่อนหมดอายุการใช้งาน หรืออากาศยานปีกหมุนไปลง ณ ที่มีได้จัดไว้สำหรับการลงประจำแล้ว ใบพัดประธานหรือใบพัดหางได้รับความเสียหายจากสิ่งแปลกปลอมภายนอกที่ปลิวขึ้น และความเสียหายนั้นอยู่ในเกณฑ์ที่ยังบินได้

- ๓๑ -

- ๑๕.๘.๒ การตรวจพบรอยร้าว แตกบิ่น ระหว่างการตรวจซ่อมบำรุงตามระยะเวลา
- ๑๕.๘.๓ อากาศยานที่อยู่ในระหว่างทดสอบ การดัดแปลงระบบต่าง ๆ และการทดสอบหรือการดัดแปลงนั้น เป็นสาเหตุให้อากาศยานอุบัติเหตุ
- ๑๕.๘.๔ อากาศยานที่ได้รับความเสียหายจากการทำงานผิดปกติของระบบอาวุธ และนักบินต้องนำอากาศยานลงสู่พื้น โดยมีได้รับความเสียหายเพิ่มขึ้นอีก
- ๑๕.๘.๕ อากาศยานที่อุบัติเหตุจากการกลั่นแกล้งหรือมีผู้เจตนาทำให้เกิดอุบัติเหตุ
- ๑๕.๘.๖ อากาศยานเสียหายจากการรบ

หมวด ๑๖

คณะกรรมการวิเคราะห์สาเหตุอากาศยานอุบัติเหตุ

ข้อ ๒๐ คณะกรรมการวิเคราะห์สาเหตุอากาศยานอุบัติเหตุ

๒๐.๑ กล่าวทั่วไป

คณะกรรมการวิเคราะห์สาเหตุอากาศยานอุบัติเหตุ เป็นบุคคลที่ได้รับการแต่งตั้งจากผู้บังคับบัญชาให้ดำเนินการสอบสวนอากาศยานอุบัติเหตุ โดยวิเคราะห์สาเหตุที่แท้จริงที่ทำให้อากาศยานอุบัติเหตุ แล้วนำไปพิจารณาเพื่อให้ได้มาซึ่งวิธีการป้องกันมิให้อุบัติเหตุในลักษณะเดียวกันเกิดขึ้นอีก และเสนอแนะการแก้ไขรวมทั้งให้หน่วยบินยึดถือเป็นหลักปฏิบัติเมื่อมีอากาศยานอุบัติเหตุ

๒๐.๒ คณะกรรมการวิเคราะห์สาเหตุอากาศยานอุบัติเหตุและการแต่งตั้ง

คณะกรรมการวิเคราะห์สาเหตุอากาศยานอุบัติเหตุ แบ่งออกเป็น ๒ ระดับ คือ

๒๐.๒.๑ คณะกรรมการวิเคราะห์สาเหตุอากาศยานอุบัติเหตุ ระดับกองทัพบก

๒๐.๒.๑.๑ ผู้บัญชาการทหารบกเป็นผู้แต่งตั้ง โดยกรมยุทธการทหารบกเป็นผู้เสนอแนะการแต่งตั้งไว้ล่วงหน้าเป็นประจำทุก ๖ เดือน

๒๐.๒.๑.๒ คณะกรรมการต้องประกอบด้วย กรรมการอย่างน้อย ๕ นาย และต้องประกอบด้วยผู้สำเร็จการศึกษาหลักสูตรนายทหารนิรภัยการบินหรือเทียบเท่ามาแล้วอย่างน้อย ๒ นาย และต้องประกอบด้วยนายทหารนักบินอาวุโส ฝ่ายการซ่อมบำรุงอากาศยาน แพทย์เวชศาสตร์การบิน นายทหารพระธรรมนูญ ฝ่ายการสื่อสาร และเจ้าหน้าที่ทางเทคนิคต่าง ๆ ตามความจำเป็น

๒๐.๒.๒ คณะกรรมการวิเคราะห์สาเหตุอากาศยานอุบัติเหตุ ระดับหน่วยบิน

๒๐.๒.๒.๑ ผู้บังคับหน่วยที่มีอำนาจสั่งการบินเป็นผู้แต่งตั้ง โดยแต่งตั้งไว้ล่วงหน้าเป็นประจำทุก ๖ เดือน

๒๐.๒.๒.๒ คณะกรรมการต้องประกอบด้วย กรรมการอย่างน้อย ๔ นาย ประกอบไปด้วย นายทหารนักบินอาวุโส นายทหารนิรภัยการบิน ผู้เชี่ยวชาญการบินกับอากาศยานที่จะทำการสอบสวน และเจ้าหน้าที่อื่น ๆ ตามความจำเป็น

๒๐.๓ หน้าที่ของคณะกรรมการวิเคราะห์สาเหตุอากาศยานอุบัติเหตุ

- ๓๒ -

- ๒๐.๓.๑ ศึกษาวิธีสอบสวนและวิเคราะห์ห่ออากาศยานอุบัติเหตุตามหลักวิชาการให้ทันสมัย
อยู่เสมอ
- ๒๐.๓.๒ ร้องขอเจ้าหน้าที่เทคนิคสาขาต่าง ๆ เพื่อช่วยเหลือการสอบสวนและวิเคราะห์
สาเหตุอากาศยานอุบัติเหตุเมื่อจำเป็น
- ๒๐.๓.๓ สอบสวนและวิเคราะห์ให้ได้สาเหตุที่แท้จริงของอากาศยานประสบเหตุวิกฤต
ทุกกรณี
- ๒๐.๓.๔ รายงานผลการวิเคราะห์ห่ออากาศยานอุบัติเหตุต่อผู้มีอำนาจแต่งตั้งคณะกรรมการ
ตามแบบรายงานผลการวิเคราะห์ห่ออากาศยานอุบัติเหตุ ตามผนวก ผ พร้อมกับให้แนบหลักฐาน ดังนี้ -
- ๒๐.๓.๔.๑ บันทึกคำให้การนักบิน ตาม ผนวก ฝ
- ๒๐.๓.๔.๒ บันทึกคำให้การช่างประจำอากาศยาน ตาม ผนวก พ
- ๒๐.๓.๔.๓ บันทึกคำให้การของพยานผู้รู้เห็นเหตุการณ์ ผู้ที่เกี่ยวข้อง หรือผู้เสียหาย
ตาม ผนวก ฟ
- ๒๐.๓.๔.๔ สรุปรายงานอากาศยานอุบัติเหตุ ตาม ผนวก ม
- ๒๐.๓.๔.๕ รายงานทางเทคนิคฝ่ายการช่าง ตาม ผนวก ย
- ๒๐.๓.๔.๖ รายงานทางเทคนิคการแพทย์ ตาม ผนวก ร
- ๒๐.๓.๔.๗ แผนที่บริเวณที่เกิดอุบัติเหตุ ตาม ผนวก ว
- ๒๐.๓.๔.๘ สำเนาคำสั่งการบิน ตาม ผนวก ส
- ๒๐.๓.๔.๙ ภาพถ่ายอากาศยานอุบัติเหตุ ซึ่งควรจะมีภาพถ่ายทั้ง ๔ ด้าน โดยรวม
และภาพทิศทางที่อากาศยานลงสู่พื้น
- ๒๐.๓.๔.๑๐ หลักฐานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง
- ๒๐.๓.๕ เสนอแนะผู้บังคับบัญชา เพื่อป้องกันมิให้เหตุการณ์ลักษณะเดียวกันเกิดขึ้นอีก
- ๒๐.๔ วิธีดำเนินการของคณะกรรมการวิเคราะห์สาเหตุอากาศยานอุบัติเหตุระดับกองทัพบก
- ๒๐.๔.๑ ดำเนินการสอบสวนและวิเคราะห์ห่ออากาศยานอุบัติเหตุทั้งภายใน และภายนอก
ประเทศเฉพาะรายที่เป็นอุบัติเหตุใหญ่ หรือผู้อื่นได้รับความเสียหาย หรือเมื่อมีผู้อื่นทำให้อากาศยานเสียหาย หรือ
การสอบสวน และวิเคราะห์ของหน่วยบินได้รับข้อเท็จจริงไม่ชัดเจน หรือกองทัพบก ต้องการให้สอบสวน
เป็นกรณีพิเศษ
- ๒๐.๔.๒ รายงานผลการวิเคราะห์สาเหตุอากาศยานอุบัติเหตุตรงต่อผู้บัญชาการทหารบก
ผ่านกรมยุทธการทหารบก ภายใน ๔๕ วัน หลังจากอากาศยานอุบัติเหตุ ใช้แบบรายงาน ตาม ผนวก ผ
- ๒๐.๔.๓ ผู้ที่ได้รับแต่งตั้งเป็นคณะกรรมการ ระดับกองทัพบก จะต้องถือเป็นภารกิจสำคัญ
ที่จะต้องปฏิบัติกรสอบสวนและวิเคราะห์ให้เสร็จสิ้นไปโดยเร็ว และจะต้องพร้อมเสมอที่จะเดินทางไป ยังที่เกิด
อุบัติเหตุ

- ๓๓ -

๒๐.๕ วิธีดำเนินการของคณะกรรมการวิเคราะห์สาเหตุอากาศยานอุบัติเหตุระดับหน่วยบิน

๒๐.๕.๑ ดำเนินการสอบสวนและวิเคราะห์อากาศยานของหน่วยที่ประสบเหตุวิกฤตทุกกรณี เว้นอากาศยานเสียหายจากการรบ

๒๐.๕.๒ สำหรับศูนย์การบินทหารบก ซึ่งเป็นหน่วยสายวิทยาการการบินและบังคับบัญชาหน่วยบินในพื้นที่เดียวกันหลายหน่วย ให้ปฏิบัติ ดังนี้-

๒๐.๕.๒.๑ คณะกรรมการวิเคราะห์สาเหตุอากาศยานอุบัติเหตุของศูนย์การบินทหารบก ดำเนินการสอบสวนและวิเคราะห์อากาศยานอุบัติเหตุ เฉพาะรายที่เป็นอุบัติเหตุย่อยที่เกิดกับอากาศยานของโรงเรียนการบินทหารบก, กองบินสนับสนุนทั่วไป, กองพันบิน และหน่วยขึ้นตรงกองพันบิน

๒๐.๕.๒.๒ คณะกรรมการวิเคราะห์สาเหตุอากาศยานอุบัติเหตุ ของโรงเรียนการบินทหารบก และกองบินสนับสนุนทั่วไป ดำเนินการสอบสวนและวิเคราะห์อากาศยานของหน่วยที่ประสบเหตุวิกฤตทุกกรณี ยกเว้นอากาศยานอุบัติเหตุใหญ่ และอากาศยานอุบัติเหตุย่อย

๒๐.๕.๒.๓ คณะกรรมการวิเคราะห์สาเหตุอากาศยานอุบัติเหตุของกองพันบิน ให้ดำเนินการสอบสวนและวิเคราะห์สาเหตุอากาศยานอุบัติเหตุเฉพาะรายที่เป็นอากาศยานอุบัติเหตุที่ เกิดกับอากาศยานในอัตราของหน่วยบินที่อยู่ภายใต้บังคับบัญชาของกองพันบิน

๒๐.๕.๒.๔ คณะกรรมการวิเคราะห์สาเหตุอากาศยานอุบัติเหตุของกองบิน และหน่วยบินเฉพาะกิจ ให้ดำเนินการสอบสวนและวิเคราะห์อากาศยานประสบเหตุวิกฤตอื่นที่นอกเหนือจากอากาศยานอุบัติเหตุทุกกรณี

๒๐.๕.๓ รายงานผลการสอบสวนและวิเคราะห์สาเหตุอากาศยานอุบัติเหตุถึงผู้บังคับหน่วยบิน เพื่อนำเรียนผู้บังคับบัญชาตามลำดับชั้นจนถึงผู้บัญชาการทหารบก โดยผ่านกรมยุทธการทหารบก ภายใน ๓๐ วัน หลังจากอากาศยานอุบัติเหตุ ใช้แบบรายงาน ตาม ผนวก ผ

๒๐.๕.๔ เมื่อคณะกรรมการวิเคราะห์สาเหตุอากาศยานอุบัติเหตุระดับกองทัพบก หรือคณะกรรมการ ของหน่วยบินที่สูงกว่าตามสายการบังคับบัญชา เข้าดำเนินการสอบสวนและวิเคราะห์อุบัติเหตุรายเดียวกัน ให้คณะกรรมการวิเคราะห์สาเหตุอากาศยานอุบัติเหตุระดับหน่วยบิน ที่ดำเนินการสอบสวน และวิเคราะห์อยู่ทำหน้าที่ แต่ยังไม่ให้ความร่วมมืออยู่ โดยมอบหลักฐานต่าง ๆ ที่ได้สอบสวนและวิเคราะห์มาแล้วให้คณะกรรมการฯ ดังกล่าว เมื่อได้รับการร้องขอ

๒๐.๖ แนวทางการสอบสวนและวิเคราะห์สาเหตุอากาศยานอุบัติเหตุ ใช้คู่มือนริภัยการบิน ว่าด้วยการป้องกัน การสอบสวน และรายงานเครื่องบินอุบัติเหตุ พ.ศ.๒๕๑๔ และแนวทาง ตาม ผนวก อ

๒๐.๗ การดำเนินการด้านธุรการของคณะกรรมการวิเคราะห์สาเหตุอากาศยานอุบัติเหตุ

๒๐.๗.๑ รายงานผลการวิเคราะห์สาเหตุอากาศยานอุบัติเหตุ ของคณะกรรมการวิเคราะห์สาเหตุอากาศยานอุบัติเหตุ ให้ใช้เฉพาะภายในกองทัพบกเท่านั้น

๒๐.๗.๒ เอกสารเกี่ยวกับสรุปผลการวิเคราะห์สาเหตุอากาศยานอุบัติเหตุของคณะกรรมการวิเคราะห์สาเหตุอากาศยานอุบัติเหตุ ห้ามนำไปใช้เป็นหลักฐานในการพิจารณาการลงทัณฑ์ ประวัตินิรภัยราชการ หรือฟ้องร้อง หรือนำไปเป็นหลักฐานอื่นใดนอกเหนือจากการป้องกันอากาศยานอุบัติเหตุ

- ๓๔ -

๒๐.๗.๓ เจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานที่อุบิตีเหตุ และผู้ที่เกี่ยวข้องต้องยินยอมให้คำให้การ กับคณะกรรมการวิเคราะห์สาเหตุอากาศยานอุบิตีเหตุ และให้ความร่วมมืออื่น ๆ ตามที่คณะกรรมการร้องขอ

๒๐.๗.๔ เจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานที่อุบิตีเหตุ ให้งดทำการบินและให้หน่วยต้นสังกัด ส่งตัวให้เวชศาสตร์การบิน ตรวจสอบร่างกายโดยเร็ว ก่อนที่จะทำการบินต่อไป

๒๐.๗.๕ นักบินที่อากาศยานอุบิตีเหตุ เมื่อแพทย์เวชศาสตร์การบินลงความเห็นว่ายสามารถ ทำการบินได้ ต้องตรวจสอบความรู้ความสามารถในการบิน ก่อนที่จะทำการบินต่อไป

๒๐.๗.๖ ผู้มีสิทธิ์ทราบรายละเอียดเกี่ยวกับรายงาน และเอกสารที่เกี่ยวข้องกับการสอบสวน และวิเคราะห์ของคณะกรรมการวิเคราะห์สาเหตุอากาศยานอุบิตีเหตุ มีดังนี้-

๒๐.๗.๖.๑ บุคคลในคณะกรรมการวิเคราะห์สาเหตุของอากาศยานอุบิตีเหตุ

๒๐.๗.๖.๒ นายทหารนิรภัยการบินของหน่วยบินต่าง ๆ ของกองทัพบก

๒๐.๗.๖.๓ บุคคลที่กำหนดไว้ในสายงานชั้นสุดท้าย

๒๐.๗.๖.๔ บุคคลที่ได้รับอนุญาตจากผู้บัญชาการทหารบก

๒๐.๘ การประชาสัมพันธ์

๒๐.๘.๑ คณะกรรมการวิเคราะห์สาเหตุอากาศยานอุบิตีเหตุและข้าราชการสังกัดกองทัพบก ที่ไม่เกี่ยวข้อง ไม่มีหน้าที่ในการให้ข่าวหรือแถลงข่าวต่อประชาชนหรือสื่อมวลชน

๒๐.๘.๒ เจ้าหน้าที่ประชาสัมพันธ์ของหน่วยหรือของกองทัพบกเท่านั้นเป็นผู้แถลงข่าว ทั้งนี้ต้องได้รับอนุญาตจากผู้บังคับบัญชา และต้องปฏิบัติตามระเบียบ ข้อบังคับที่เกี่ยวข้องกับการแถลงข่าว อย่างเคร่งครัด

๒๐.๘.๓ เจ้าหน้าที่ประชาสัมพันธ์ จะต้องไม่นำข่าว และภาพที่อาจจะเป็นการเสื่อมเสีย ของกองทัพบกไปเปิดเผยต่อประชาชน

หมวด ๑๗

กรรมวิธีในการวิเคราะห์สาเหตุอากาศยานอุบิตีเหตุ

ข้อ ๒๑ กรรมวิธีในการวิเคราะห์สาเหตุอากาศยานอุบิตีเหตุ

๒๑.๑ กล่าวทั่วไป กรรมวิธีในการวิเคราะห์สาเหตุอากาศยานอุบิตีเหตุนี้ เป็นคำแนะนำสำหรับการสอบสวน เพื่อวิเคราะห์สาเหตุของอากาศยานอุบิตีเหตุ เนื่องจากอุบิตีเหตุมีสาเหตุมาจากการกระทำของบุคคล วัสดุอุปกรณ์ และสภาพแวดล้อม การวิเคราะห์สาเหตุและการประเมินผลของคณะกรรมการวิเคราะห์สาเหตุ อากาศยานอุบิตีเหตุ ควรแยกประเด็นออกมาว่า คน วัสดุอุปกรณ์ หรือองค์ประกอบจากสภาพแวดล้อมที่เป็น สาเหตุหรือต้นเหตุของอุบิตีเหตุ

๒๑.๒ วิธีการวิเคราะห์สาเหตุอากาศยานอุบิตีเหตุ

การวิเคราะห์สาเหตุอากาศยานอุบิตีเหตุในเบื้องต้น จะมุ่งเน้นในการค้นหาและพิสูจน์ทราบ ให้ได้ว่า อะไรเกิดขึ้น (What happened) ทำไมจึงเกิด (Why it happened) และจะมีวิธีการอย่างไรเกี่ยวกับอุบิตีเหตุ ที่เกิดขึ้น (What to do about it) ระบบดังกล่าวเรียกว่า “ 3W ” ซึ่งมีวิธีการวิเคราะห์ ดังนี้-

- ๓๕ -

๒๑.๒.๑ อะไรเกิดขึ้น ดำเนินการพิสูจน์ทราบค้นหาสาเหตุของอุบัติเหตุจากปัจจัยหลัก (คน วัสดุอุปกรณ์ สภาพแวดล้อม) ซึ่งเป็นสาเหตุหรือต้นเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ สาเหตุที่ทำให้เกิด การบาดเจ็บที่สามารถอธิบายได้ว่าเกิดขึ้นได้อย่างไร คือ

๒๑.๒.๑.๑ ความผิดพลาด/ความบกพร่องของมนุษย์

๒๑.๒.๑.๒ วัสดุเสื่อมคุณภาพ

๒๑.๒.๑.๓ องค์ประกอบของสภาพแวดล้อมที่เป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ

๒๑.๒.๒ ทำไมจึงเกิด (ระบบต่าง ๆ ที่ไม่มีความพร้อม/มูลเหตุที่ทำให้เกิดปัญหา) ค้นหาความไม่เหมาะสม/ความไม่พร้อมของระบบที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุหรือทำให้เกิดปัญหา อธิบายว่าปัญหาเกิดขึ้นได้อย่างไร สภาพการณ์อย่างไรที่อุบัติเหตุเหล่านั้นเกิดข้อบกพร่องหรือเกิดข้อผิดพลาด โดยหามูลเหตุที่แท้จริงของปัญหา ซึ่งอาจมาจากสาเหตุดังต่อไปนี้

๒๑.๒.๒.๑ ผู้นำ - ผู้นำหน่วยกำกับดูแลหรือไม่ แก้ไขตรงจุดหรือไม่ ได้เน้นย้ำให้ปฏิบัติตามคู่มือ ระเบียบ ข้อบังคับ หรือไม่ มีการตอบสนองทันทีตามความเหมาะสมหรือไม่

๒๑.๒.๒.๒ การฝึก - กำลังพลภายในหน่วยได้รับการฝึกเพียงพอหรือไม่ ทำการฝึกอย่างถูกต้องสมบูรณ์เพียงพอและได้มาตรฐานหรือไม่

๒๑.๒.๒.๓ การศึกษา/ขั้นตอนการปฏิบัติ - หน่วยกำหนดระเบียบปฏิบัติประจำหรือกำหนดขั้นตอนการปฏิบัติในแต่ละภารกิจหรือไม่ กำลังพลมีความเข้าใจชัดเจนและได้ปฏิบัติตามระเบียบและขั้นตอนหรือไม่ ระเบียบและขั้นตอนเหล่านั้นทันสมัยและปฏิบัติได้จริงหรือไม่

๒๑.๒.๒.๔ การสนับสนุน - สิ่งที่สนับสนุนให้กับหน่วยแต่ละหน่วยในการปฏิบัติภารกิจ ได้ให้การสนับสนุนบุคคล วัสดุอุปกรณ์ การส่งกำลังบำรุง การซ่อมบำรุง การให้บริการและสิ่งอำนวยความสะดวกหรือไม่ ชนิด ชีตความสามารถ และสถานภาพของสิ่งอุปกรณ์ที่ให้การสนับสนุนเพียงพอที่จะสามารถปฏิบัติภารกิจนั้นๆ หรือไม่

๒๑.๒.๒.๕ บุคคล - แต่ละรายบุคคลมีความรู้เกี่ยวกับมาตรฐาน และได้รับการฝึกอย่างไร ได้มาตรฐานหรือไม่ แต่ละรายบุคคลเลือกที่จะไม่ปฏิบัติตามมาตรฐานหรือไม่ (มีวินัยในตนเองหรือไม่) แต่ละรายบุคคลมีลักษณะท่าทาง ความรีบร้อน ความเชื่อมั่นตนเองมากเกินไปหรือไม่ แต่ละราย มีทัศนคติไม่ดีขาดความเชื่อมั่นในตนเองหรือไม่

๒๑.๒.๓ จะทำอย่างไรเกี่ยวกับอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น - ค้นหาวิธีการให้คำแนะนำ และหาวิธีป้องกัน โดยการให้คำแนะนำในเรื่องต่อไปนี้.-

๒๑.๒.๓.๑ การซ่อมบำรุง

๒๑.๒.๓.๒ มาตรการการแก้ไข

๒๑.๒.๓.๓ มาตรการในการป้องกันอุบัติเหตุ

๒๑.๓ ขั้นตอนการสอบสวนและวิเคราะห์อากาศยานอุบัติเหตุ

๒๑.๓.๑ ขั้นตอนที่ ๑ การสอบสวนเริ่มแรก คณะกรรมการวิเคราะห์สาเหตุอากาศยานอุบัติเหตุควรได้รับการบรรยายสรุปจากหน่วยหรือบุคคลที่ได้รับทราบข้อมูลเริ่มแรก เมื่อคณะกรรมการฯ เดินทางไป

- ๓๖ -

ยังบริเวณพื้นที่เกิดอุบัติเหตุแล้ว ควรดำเนินการสอบสวนและวิเคราะห์ ทันที ณ พื้นที่อุบัติเหตุ ทั้งนี้เพื่อให้สามารถบันทึกหลักฐาน อันได้แก่ร่องรอย ซากอากาศยานที่ปรากฏขึ้นใหม่ก่อนที่จะลบเลือน อย่างไรก็ตามต้องมีความระมัดระวังเป็นอย่างยิ่งเกี่ยวกับเครื่องหมาย หรือร่องรอยบนพื้นที่เกิดอุบัติเหตุ จะต้องไม่ถูกรบกวนหรือทำลายทิ้งหากคณะกรรมการไม่สามารถถึงที่เกิดเหตุก่อนคำนี้ได้แล้ว การตรวจสอบและวิเคราะห์ขั้นต้นควรจะเลื่อนออกไป จนกว่าจะถึง “เช้า” ของวันรุ่งขึ้น เพราะการสอบสวนและวิเคราะห์ ในเวลากลางคืน ร่องรอยบนพื้นที่เกิดอุบัติเหตุอาจถูกทำลายโดยไม่ตั้งใจได้ ดังนั้นการดำเนินการตรวจพื้นที่ต้องกระทำอย่างละเอียดรอบคอบ เพื่อให้สามารถรวบรวมข้อมูลหลักฐานประกอบการสอบสวนและวิเคราะห์ให้มากที่สุด

๒๑.๓.๒ ขั้นตอนที่ ๒ การเก็บรวบรวมข้อมูล เป็นการพิจารณาองค์ประกอบจากคน, วัสดุอุปกรณ์ และสภาพแวดล้อม ที่มีผลกระทบต่อสมรรถนะการปฏิบัติงานของคน และวัสดุ/เครื่องจักรกล การพิจารณาเก็บรวบรวมข้อมูลสะสม แบ่งตามองค์ประกอบดังต่อไปนี้

๒๑.๓.๒.๑ องค์ประกอบจากมนุษย์ เป็นองค์ประกอบเบื้องต้นที่เกี่ยวข้องกับการรวบรวมข้อมูลที่สำคัญที่จะประเมินสมรรถนะการปฏิบัติงานของกำลังพลทั้งหมดที่มีผลกระทบต่อปฏิบัติที่ส่งผลโดยตรงต่ออุบัติเหตุ แหล่งข้อมูลนี้อาจจะรวมกัน แต่ไม่จำกัดต่อบุคคลที่เกี่ยวข้อง พยาน ที่ปรึกษา กำลังพล และ/หรือข้อมูลทางการแพทย์ สำหรับการประเมินผลกระทบของการบังคับบัญชา เช่น นโยบายการบริหาร ความเสี่ยงของหน่วย การบรรยายสรุปภารกิจ การพักผ่อน/หลับนอนของเจ้าหน้าที่การบิน การพิจารณาความเหมาะสมในการจัดกำลังพลปฏิบัติภารกิจ ข้อมูลสำหรับการประเมินผลของโครงสร้าง/ระบบ/อุปกรณ์ ที่น่าจะเกิดความเสียหาย ระบบการควบคุมกำลังพล และเครื่องแต่งกายป้องกันอันตราย และอุปกรณ์ช่วยชีวิต และสุดท้าย ข้อมูลเกี่ยวกับสภาพแวดล้อม จะต้องได้รับการนำมาใช้สำหรับการประเมินค่าของสิ่งที่มีผลกระทบต่อปฏิบัติของผู้ที่เกี่ยวข้อง

๒๑.๓.๒.๒ องค์ประกอบจากวัสดุอุปกรณ์ เป็นองค์ประกอบเบื้องต้นที่เกี่ยวข้องกับการรวบรวมข้อมูลที่สำคัญที่จะประเมินสมรรถนะของอากาศยาน สิ่งปลูกสร้าง อุปกรณ์ประจำอากาศยาน และภาคพื้น สถานีหรือวัสดุประกอบอื่น ๆ สำหรับข้อมูลข่าวสารที่กล่าวมานั้น ถือว่าเป็นการควบคุมประวัติ อุปกรณ์ การปรับปรุงและตรวจสอบการบิน การวิเคราะห์ของเหลว การวิเคราะห์การรั่วซึม การจำหน่าย ซากอุปกรณ์ การถ่ายภาพอากาศยานและชิ้นส่วนที่ชำรุด รวมทั้งผู้กำกับดูแลวางแผนและควบคุมอุปกรณ์ โรงงานผลิต อุปกรณ์การปฏิบัติการ เจ้าหน้าที่ดูแลวัสดุอุปกรณ์ เจ้าหน้าที่ที่รับผิดชอบ รวมทั้งข้อมูลที่เกี่ยวข้องที่จะมีผลกระทบต่ออุบัติเหตุ

๒๑.๓.๒.๓ องค์ประกอบจากสภาพแวดล้อม เป็นการรวบรวมผลขององค์ประกอบที่เกิดจากสภาพแวดล้อม อันได้แก่ปรากฏการณ์ธรรมชาติ อุปกรณ์อำนวยความสะดวก (สภาพทางวิ่งทางขับ เครื่องหมาย ไฟนำร่อง หอบังคับการบิน ฯลฯ) ภารกิจในการบิน การจัดการ เป็นต้น สภาพแวดล้อมนี้ จะเกิดขึ้นพร้อมๆ กันกับการรวบรวมผลขององค์ประกอบจากมนุษย์และวัสดุอุปกรณ์

๒๑.๓.๓ ขั้นตอนที่ ๓ การวิเคราะห์ข้อมูล การวิเคราะห์งานการสอบสวน เป็นการกระทำตามแนวทางการปฏิบัติตามห้วงระยะเวลาที่ได้รับข้อมูล ผลที่ได้รับจากการวิเคราะห์จะเป็นพื้นฐานการพัฒนา ค้นคว้าและเป็นแนวทางการปฏิบัติต่อไป การวิเคราะห์ควรกระทำอย่างต่อเนื่องและควรมุ่งไปสู่การหาสาเหตุ

- ๓๗ -

ว่าทำไมจึงเกิดอุบัติเหตุ ควรจะมุ่งสู่ความพยายามในการจำแนกการสอบสวนและวิเคราะห์ เพื่อค้นหาและหาแนวทางปฏิบัติ นำไปพัฒนาหาหนทางที่ดีที่สุดสำหรับการป้องกัน มิให้เหตุการณ์ในลักษณะเดียวกันเกิดขึ้นอีก

๒๑.๓.๔ ชั้นตอนที่ ๔ วิธีการรายงานที่สมบูรณ์ คณะกรรมการจะต้องมั่นใจว่าการรวบรวมประเด็นทั้งหมดมีความชัดเจน ซึ่งจะต้องบันทึกด้วยความระมัดระวัง ต้องไม่มีสิ่งผิดปกติสำหรับความชัดเจนที่เป็นความขัดแย้ง ข้อถกเถียงที่มีเหตุผล ควรจะนำมาหารือและหาข้อสรุปเพื่อขยายผลความเป็นไปได้ในการวิเคราะห์หาสาเหตุของอากาศยานอุบัติเหตุ

หมวด ๑๘

กรรมวิธีในการรายงาน

ข้อ ๒๒ กรรมวิธีในการรายงาน

๒๒.๑ กล่าวทั่วไป การรายงานเป็นการปฏิบัติที่ทำให้ผู้บังคับบัญชา และหรือผู้รับผิดชอบได้ทราบถึงเหตุการณ์หรือสิ่งที่จะก่อให้เกิดอันตราย ลักษณะและเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นของอุบัติเหตุ สาเหตุ และองค์ประกอบของอุบัติเหตุ รวมทั้งข้อเสนอแนะและแนวทางในการแก้ไข เพื่อให้ผู้บังคับบัญชาสั่งการแก้ไขในการป้องกันมิให้เกิดอันตรายหรือเกิดอุบัติเหตุ และแนวทางในการป้องกัน มิให้อุบัติเหตุในลักษณะเดียวกันเกิดขึ้นอีก

๒๒.๒ การรายงานเมื่ออากาศยานประสบเหตุวิกฤต

๒๒.๒.๑ อากาศยานประสบเหตุวิกฤต ถึงแม้จะไม่เกิดความเสียหายหรือความเสียหายเล็กน้อยไม่ถึงขั้นงดทำการบิน ผู้บังคับหน่วยบินต้นสังกัดหรือหน่วยที่ได้รับมอบอำนาจให้บังคับบัญชาอากาศยานจะต้องรายงานทันที ให้ศูนย์การบินทหารบก ในฐานะสายวิทยุการการบิน และหน่วยบังคับบัญชาทราบ และปฏิบัติในส่วนที่เกี่ยวข้อง ใช้แบบรายงาน ผนวก ส

๒๒.๒.๒ อากาศยานประสบเหตุวิกฤตเกิดความเสียหายสามารถซ่อมได้ขึ้นหน่วย และอากาศยาน ต้องงดทำการบิน ผู้บังคับหน่วยบินต้นสังกัดหรือหน่วยที่ได้รับมอบอำนาจให้บังคับบัญชาอากาศยานจะต้องรายงานทันทีไปยัง กรมยุทธการทหารบก ศูนย์การบินทหารบก และหน่วยบังคับบัญชา เพื่อทราบและปฏิบัติในส่วนที่เกี่ยวข้อง ใช้แบบรายงาน ผนวก ส

๒๒.๒.๓ อากาศยานประสบเหตุวิกฤตเกิดความเสียหายถึงขั้นจำหน่าย หรือเสียหายเกินขีดความสามารถในการซ่อมขึ้นหน่วย และอากาศยานต้องงดทำการบิน ผู้บังคับหน่วยบินต้นสังกัดหรือหน่วยที่ได้รับมอบอำนาจให้บังคับบัญชาอากาศยาน จะต้องรายงานทันทีไปยัง กรมยุทธการทหารบก ศูนย์การบินทหารบก หน่วยซึ่งมีหน้าที่ซ่อมบำรุงอากาศยานทหารบก กรมการขนส่งทหารบก และหน่วยบังคับบัญชา เพื่อทราบ และปฏิบัติในส่วนที่เกี่ยวข้อง ใช้แบบรายงาน ผนวก ส

๒๒.๒.๔ การรายงานเมื่อมีการเปลี่ยนแปลงหรือข่าวสารที่ได้รับเพิ่มเติม ให้รายงานเพิ่มเติมตามความจำเป็น การรายงานเพิ่มเติมนี้ ควรเป็นข่าวที่ถูกต้องแน่นอน

๒๒.๓ การรายงานอากาศยานคาดว่าจะสูญหายขึ้นต้น เป็นการรายงานข้อมูลอากาศยานที่คาดว่า จะสูญหาย ให้ผู้บังคับบัญชาและหน่วยที่เกี่ยวข้องทราบทันที เพื่อพิจารณาสั่งการค้นหาและกู้ภัย

- ๓๘ -

๒๒.๓.๑ อากาศยานคาดว่าจะสูญหาย หมายถึง เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นกับอากาศยานกรณีใดกรณีหนึ่ง ดังนี้-

๒๒.๓.๑.๑ หน่วยควบคุมการจราจรทางอากาศไม่ได้รับการติดต่อหรือรับข่าวจากอากาศยานภายในเวลา ๓๐ นาที หลังจากเวลาที่กำหนดไว้ตามรายการที่อากาศยานต้องรายงานตำแหน่งที่อยู่ และเจ้าหน้าที่ควบคุมการจราจรทางอากาศได้มีการตรวจสอบการติดต่อกับอากาศยานดังกล่าวแล้วแต่ไม่เป็นผล

๒๒.๓.๑.๒ อากาศยานยังไม่ถึงสนามบินปลายทางภายใน ๓๐ นาที หลังจากเวลาที่ได้แจ้งเวลาถึงครั้งสุดท้ายหรือเวลาที่คาดคะเน และเจ้าหน้าที่ควบคุมการจราจรทางอากาศได้มีการตรวจสอบการติดต่อกับอากาศยานดังกล่าวแล้วแต่ไม่เป็นผล

๒๒.๓.๑.๓ อากาศยานได้รับอนุญาตจากเจ้าหน้าที่ควบคุมการจราจรทางอากาศให้ลงสนามบินแล้ว แต่ยังไม่ถึงสนามบินภายใน ๕ นาที ตามกำหนดเวลาลง และไม่มีกรติดต่อกับอากาศยานนั้นเลย

๒๒.๓.๑.๔ เจ้าหน้าที่ควบคุมการจราจรทางอากาศได้รับข่าวซึ่งแสดงว่าสมรรถภาพของอากาศยานอยู่ในสภาพเลวร้าย แต่คาดว่าอากาศยานยังคงไม่ประสบกับอุบัติเหตุ

๒๒.๓.๒ เมื่อมีอากาศยานคาดว่าจะสูญหายตามข้อ ๒๒.๓.๑ ให้เจ้าหน้าที่ควบคุมการจราจรทางอากาศ ณ สนามบินที่อากาศยานขาดการติดต่อ หรือสนามบินที่อากาศยานจะไปลง แจ้งให้หน่วยค้นหาหน่วยเจ้าของพื้นที่ และหน่วยบินค้นสังกัดของอากาศยานหรือหน่วยที่ได้รับมอบอำนาจบังคับบัญชาอากาศยานนั้นทราบพร้อมทั้งประสานหน่วยควบคุมการจราจรทางอากาศ ณ สนามบินใกล้เคียง เพื่อค้นหาตำแหน่งของอากาศยานนั้น

๒๒.๓.๓ เมื่อคาดว่าอากาศยานนั้นใช้เวลาบินเกินกว่าเวลาบินอย่างต่อเนื่องสูงสุดของเชื้อเพลิงที่มีอยู่ แต่ละหน่วยค้นหาได้ปฏิบัติการค้นหาแล้วไม่พบ ซึ่งคาดว่าอากาศยานอาจจะประสบอุบัติเหตุแล้ว ให้หน่วยบินค้นสังกัดของอากาศยานหรือหน่วยที่ได้รับมอบอำนาจบังคับบัญชาอากาศยาน รายงานให้ผู้บังคับบัญชาตามลำดับชั้นจนถึงผู้บัญชาการทหารบกทราบทันที

๒๒.๓.๔ เมื่อได้รับแจ้งข่าวจากเจ้าหน้าที่ควบคุมการจราจรทางอากาศ ว่าอากาศยานคาดว่าจะสูญหายและอาจประสบอุบัติเหตุ ให้หน่วยต่าง ๆ ปฏิบัติตามแผนก่อนอากาศยานอุบัติเหตุ ที่กำหนดไว้ในหมวด ๑๑

๒๒.๔ การรายงานผลการวิเคราะห์สาเหตุอากาศยานอุบัติเหตุ ให้คณะกรรมการวิเคราะห์สาเหตุอากาศยานอุบัติเหตุ รายงานผลการวิเคราะห์ตามที่กำหนดไว้ในหมวด ๑๖

๒๒.๕ การรายงานเหตุการณ์หรือสิ่งที่จะก่อให้เกิดอันตราย ให้ผู้พบเห็นเหตุการณ์หรือสิ่งที่จะก่อให้เกิดอันตราย ปฏิบัติตามที่กำหนดไว้ในหมวด ๕

๒๒.๖ การรายงานเพื่อปรับปรุงแก้ไขวัสดุและอุปกรณ์ให้ดีขึ้น ให้หน่วยบินปฏิบัติตามที่กำหนดไว้ในหมวด ๑๐

หมวด ๑๕

การรวบรวมสถิติ และหลักฐานนิรภัยการบิน

ข้อ ๒๓ การรวบรวมสถิติและหลักฐานนิรภัยการบิน

- ๓๕ -

๒๓.๑ กล่าวทั่วไป การรวบรวมสถิติและหลักฐานนิรภัยการบิน เป็นหน้าที่และความรับผิดชอบของนายทหารนิรภัยการบิน ที่ต้องมีความรู้ความเข้าใจในการบันทึกข้อมูลต่าง ๆ ที่ได้จากการรายงานการสำรวจนิรภัยการบิน การตรวจและการเฝ้าสังเกต ตลอดจนวิธีการนำข้อมูลต่าง ๆ ทั้งก่อนอุบัติเหตุและหลังเกิดอุบัติเหตุมาวิเคราะห์ แล้วนำข้อมูลที่ได้จากการวิเคราะห์ไปใช้ในการป้องกันอากาศยานอุบัติเหตุ โดยเฉพาะเรื่องสาเหตุอากาศยานอุบัติเหตุและการหาแนวโน้มของการเกิดอากาศยานอุบัติเหตุ

๒๓.๒ การบันทึกสถิติและหลักฐานนิรภัยการบิน

๒๓.๒.๑ ให้บันทึกข้อมูลด้านนิรภัยการบิน ทั้งก่อนเกิดอุบัติเหตุ และหลังเกิดอุบัติเหตุ เพื่อให้ทราบถึงอันตราย ทั้งการกระทำที่ไม่ปลอดภัยและสภาพการณ์ที่ไม่พึงประสงค์ ทำให้ทราบถึงองค์ประกอบของสาเหตุที่อาจนำไปสู่การเกิดอุบัติเหตุของอากาศยาน ซึ่งการให้ได้ว่าข้อมูล มีดังนี้-

๒๓.๒.๑.๑ การรายงานเหตุการณ์หรือสิ่งที่อาจจะก่อให้เกิดอันตราย

๒๓.๒.๑.๒ การรายงานผลการวิเคราะห์สาเหตุอากาศยานอุบัติเหตุ

๒๓.๒.๑.๓ การสำรวจนิรภัยการบิน

๒๓.๒.๑.๔ การตรวจเยี่ยมของหน่วยสายวิทยาการการบิน หรือการตรวจของนายทหารนิรภัยการบิน

๒๓.๒.๑.๕ การเฝ้าสังเกต เป็นการสุ่มตัวอย่างในบริเวณที่คาดว่ามีความเสี่ยงที่อาจนำไปสู่การเกิดอุบัติเหตุ

๒๓.๒.๒ ข้อมูลต่าง ๆ ที่ได้จากวิธีตามข้อ ๒๓.๒.๑ สามารถจัดเก็บเป็นแฟ้มข้อมูลโดยตรง หรือพิจารณาข้อมูลที่สำคัญ บันทึกในรูปแบบต่าง ๆ เช่น บันทึกเป็นฐานข้อมูล สถิติ หรือแผนภูมิ ตามที่เห็นสมควร

๒๓.๓ การบันทึกข้อมูลสถิติ และหลักฐานนิรภัยการบิน มี ๒ วิธีที่เป็นมาตรฐาน คือ

๒๓.๓.๑ การแสดงข้อมูลด้วยตาราง เป็นการแสดงข้อมูลในลักษณะของข้อมูลดิบ ซึ่งบันทึกในรูปแบบของข้อมูล และหรือตัวเลข แต่จะไม่สามารถเห็นแนวโน้มของข้อมูลได้ชัดเจน

๒๓.๓.๒ การแสดงข้อมูลในรูปอัตรา หมายถึง การเปรียบเทียบจำนวนเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นต่อจำนวนของสิ่งที่มีความสัมพันธ์กับเหตุการณ์นั้น สำหรับอัตราอากาศยานอุบัติเหตุ ให้เปรียบเทียบจากจำนวนของอากาศยานอุบัติเหตุต่อจำนวนชั่วโมงบินที่ปฏิบัติการจริงของหน่วย โดยทั่วไปการคิดอัตราอากาศยานอุบัติเหตุจะคิดเป็น ราย/หนึ่งแสนชั่วโมงบิน

การคิดคำนวณจัดทำสถิติอุบัติเหตุของอากาศยาน ใช้จำนวนครั้งของอุบัติเหตุใหญ่เป็นหลัก

$$\text{อัตราอากาศยานอุบัติเหตุ (ราย/หนึ่งแสนชั่วโมงบิน)} = \frac{\text{จำนวนอากาศยานอุบัติเหตุ} \times 100,000}{\text{จำนวนชั่วโมงบิน}}$$

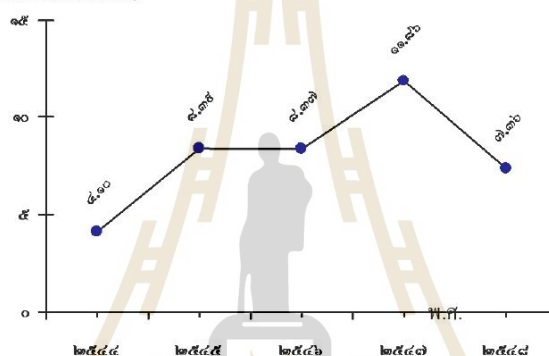
ส่วนการจัดทำสถิติสาเหตุของอากาศยานอุบัติเหตุ คิดคำนวณจากทุกชั้นของอุบัติเหตุ ตัวอย่างแสดงข้อมูลด้วยตาราง

- ๔๐ -

ปีงบประมาณ	๒๕๔๔	๒๕๔๕	๒๕๔๖	๒๕๔๗	๒๕๔๘
รายการ					
จำนวนอากาศยานอุบัติเหตุใหญ่ (ราย)	๑	๒	๒	๓	๒
จำนวนชั่วโมงบิน	๒๔,๓๗๕.๖	๒๓,๘๓๓.๔	๒๓,๕๐๒.๕	๒๕,๒๘๕.๕	๒๗,๑๖๖.๔
อัตราอากาศยานอุบัติเหตุใหญ่ (ราย/หนึ่งแสนชั่วโมงบิน)	๔.๑๐	๘.๓๕	๘.๓๗	๑๑.๘๖	๗.๓๖

ตัวอย่างการแสดงผลข้อมูลด้วยอัตราในรูปของแผนภูมิ

อัตราอากาศยานอุบัติเหตุใหญ่
(ราย/หนึ่งแสนชั่วโมงบิน)



๒๓.๔ การวิเคราะห์นัยภัยการบิน

๒๓.๔.๑ การดำเนินการ เป็นการจำแนกข้อมูลของระบบออกมาเป็นส่วน ๆ เพื่อที่จะศึกษาพิจารณาในส่วนต่าง ๆ ที่สนใจ ซึ่งสามารถใช้ในการตัดสินใจเกี่ยวกับการป้องกันอากาศยานอุบัติเหตุ สำหรับการวิเคราะห์นัยภัยการบิน โดยปกติประกอบด้วย ๓ ส่วนใหญ่ๆ ดังนี้-

๒๓.๔.๑.๑ การพิสูจน์ทราบอันตราย

๒๓.๔.๑.๒ การหาหนทางปฏิบัติ เพื่อแก้ไขหรือป้องกันอันตรายต่าง ๆ ตลอดจนป้องกันมิให้เกิดอุบัติเหตุ

๒๓.๔.๑.๓ เลือกลงหนทางปฏิบัติเพื่อแก้ไขหรือป้องกันที่ดีที่สุดและเหมาะสมที่สุด

๒๓.๔.๒ ปัจจัยหลักสำคัญในการวิเคราะห์นัยภัยการบิน

๒๓.๔.๒.๑ การเฝ้าติดตาม นายทหารนัยภัยการบินจะต้องติดตามสถานการณ์ข่าวสาร ข้อมูลด้านนัยภัยการบิน โดยการจำแนกประเภทของข้อมูลด้านนัยภัยการบินให้ชัดเจน รวมทั้งการจัดทำเป็นอัตรา หรือแสดงในรูปตารางข้อมูล ซึ่งมีจุดประสงค์เพื่อพิสูจน์ทราบแนวโน้ม และส่วนที่เป็นปัญหาต่าง ๆ

- ๔๑ -

การเลือกติดตามข้อมูลประเภทต่าง ๆ ขึ้นอยู่กับข้อมูลที่ต้องเฝ้าติดตามผลอย่างสม่ำเสมอ คือ ข้อมูลจากรายงาน
ด้านนิรภัยการบินต่าง ๆ

๒๓.๔.๒.๒ การศึกษาข้อมูล ต้องมีการศึกษาข้อมูลที่ได้จากการเฝ้าติดตาม เมื่อ
พบส่วนที่เป็นปัญหาหรือแนวโน้มของการเกิดอุบัติเหตุ จะต้องมีการศึกษาในรายละเอียดในส่วนที่เป็นปัญหานั้น
ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับลักษณะของปัญหาและข้อมูลที่มีอยู่ สิ่งแรกที่ต้องทำคือ กำหนดเป้าหมายว่า “ทำไม...จึงเพิ่มขึ้น”
ขั้นต่อไป คือ พิจารณาปัจจัยและข้อมูลต่าง ๆ ซึ่งมีผลต่อปัญหาที่เกิดขึ้น จากนั้นวางแผนในการรวบรวมข้อมูล
จัดระบบข้อมูล แสดงข้อมูล คำนวณทางสถิติและวิเคราะห์ข้อมูล แล้วสรุปผลการวิเคราะห์ เพื่อตอบคำถามตาม
วัตถุประสงค์ของการศึกษาข้อมูล

หมวด ๒๐

เบ็ดเตล็ด

ข้อ ๒๔ ให้กรมยุทธการทหารบก กรมการขนส่งทหารบก และศูนย์การบินทหารบก มีหน้าที่ร่วมกัน
รับผิดชอบในการปรับปรุงนโยบาย กำหนดมาตรการการแก้ไขต่าง ๆ เกี่ยวกับนิรภัยการบิน และร่วมเสนอแนะ
การแต่งตั้งคณะกรรมการตามระเบียบนี้.-

บทเฉพาะกาล

ข้อ ๒๕ ให้ใช้ข้อความในข้อ ๘ ของระเบียบกองทัพบก ว่าด้วยนิรภัยการบิน พ.ศ.๒๕๒๔ ไปก่อน
จนกว่าจะได้ออกระเบียบกองทัพบก ว่าด้วยการตรวจสอบและจัดมาตรฐานการบินเรียบร้อยแล้ว

ข้อ ๒๖ ให้ใช้ข้อความในข้อ ๑๕ ที่เกี่ยวกับคณะกรรมการสอบสวนอากาศยานอุบัติเหตุทางราชการ
ตามระเบียบกองทัพบก ว่าด้วยนิรภัยการบิน พ.ศ.๒๕๒๔ ไปก่อน จนกว่าจะได้ออกระเบียบกองทัพบก ว่าด้วย
การสอบสวนอากาศยานอุบัติเหตุเรียบร้อยแล้ว ซึ่งระเบียบดังกล่าวเป็นการสอบสวนให้ได้ผู้กระทำผิดหรือเป็น
หลักฐานในการพิจารณาความดีความชอบ พร้อมทั้งเป็นหลักฐานในการซ่อมบำรุงหรือจำหน่ายอากาศยาน และ
ไม่จัดเป็นส่วนหนึ่งของมาตรการนิรภัยการบิน โดยให้ระเบียบนี้อยู่ในความรับผิดชอบของกรมกำลังพลทหารบก

ประกาศ ณ วันที่ ๑ มิถุนายน พ.ศ.๒๕๔๕

(ลงชื่อ) พลเอก สนธิ บุญยรัตกลิน

(สนธิ บุญยรัตกลิน)

ผู้บัญชาการทหารบก

ภาคผนวก ข
เอกสารบันทึกความเข้าใจความร่วมมือ ด้านการbinร่วม ระหว่าง
กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทยกับกองทัพบกไทย

มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี



บันทึกความเข้าใจ
ความร่วมมือการดำเนินงานด้านการบินร่วม
ระหว่าง
กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย
กระทรวงมหาดไทย
กับ
กองทัพบก



บันทึกความเข้าใจความร่วมมือด้านการบินร่วม ระหว่าง กระทรวงมหาดไทย โดยกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กับ กองทัพบก ฉบับนี้จัดทำขึ้น ณ กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย เมื่อวันที่ ๓๐ เดือน มกราคม พุทธศักราช ๒๕๖๓ ระหว่าง

กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย ตั้งอยู่ที่ ๓/๑๒ ถนนอุทองนอก แขวงดุสิต เขตดุสิต กรุงเทพมหานคร โดย นายมณฑล สุดประเสริฐ ตำแหน่ง อธิบดีกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย ซึ่งต่อไปบันทึกความเข้าใจนี้เรียกว่า “ ปก. ” ฝ่ายหนึ่ง กับ

กองทัพบก ตั้งอยู่ที่ เลขที่ ๑๐๓ ถนนราชดำเนินนอก เขตพระนคร กรุงเทพมหานคร โดย พลตรี วรุฒม์ นนทวงษ์ ตำแหน่ง ผู้บัญชาการศูนย์การบินทหารบก ผู้ได้รับมอบอำนาจจากผู้บัญชาการทหารบก ตามคำสั่งกองทัพบก (เฉพาะ) ที่ ๑๐๘๗/๖๒ ลงวันที่ ๒๓ เดือน สิงหาคม พุทธศักราช ๒๕๖๒ ซึ่งต่อไปบันทึกความเข้าใจนี้ เรียกว่า “ ทบ. ” อีกฝ่ายหนึ่ง

ทั้งสองฝ่ายตกลงร่วมลงนามในบันทึกความเข้าใจ ความร่วมมือด้านการบินร่วมระหว่างกระทรวงมหาดไทย โดย ปก. กับ ทบ. โดยมีวัตถุประสงค์เพื่ออธิบายถึงขอบเขต รายละเอียดความร่วมมือระหว่างส่วนราชการ ในการสร้างร่วมมือในการดำเนินงานด้านการบินร่วมกัน รวมทั้งกำหนดแนวทางและหลักเกณฑ์สำหรับการใช้งานอากาศยานปีกหมุน แบบเฮลิคอปเตอร์ รุ่น Ka-32A11BC หรือเรียกอีกอย่างหนึ่งว่า “เฮลิคอปเตอร์ป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย แบบ ๓๒” ซึ่งเป็นกรรมสิทธิ์ของ ปก. และต่อไปในบันทึกความเข้าใจนี้เรียกว่า “ส.ปก.๓๒”

ข้อ ๑ ขอบเขตความร่วมมือ

๑.๑ บันทึกความเข้าใจการดำเนินงานด้านการบินร่วมฉบับนี้ ได้จัดทำขึ้นเพื่ออธิบายถึงขอบเขตงาน และรายละเอียดความร่วมมือระหว่างส่วนราชการโดยเฉพาะสำหรับ ส.ปก.๓๒ ลำที่ ๑ “หมายเลข ๐๑” และ ส.ปก.๓๒ ลำที่ ๒ “หมายเลข ๐๒” เท่านั้น

๑.๒ ปก.

๑.๒.๑ ปก. ยินยอมให้ ทบ. เป็นผู้รับมอบสิทธิ์ในการใช้งาน ส.ปก.๓๒ ซึ่งเป็นอากาศยานที่อยู่ในกรรมสิทธิ์ และความรับผิดชอบของ ปก. ตามขอบเขตงาน และภารกิจการบินที่ทั้งสองฝ่ายเห็นชอบร่วมกัน

๑.๒.๒ เจ้าหน้าที่ของ ปก. ที่สามารถปฏิบัติงานกับ ส.ปก.๓๒ ต้องเป็นผู้ที่ได้รับการฝึกอบรมการปฏิบัติงานร่วมกับเจ้าหน้าที่ของ ทบ. จนกระทั่งได้รับการรับรองให้สามารถปฏิบัติงานกับ ส.ปก.๓๒ หรือได้รับความเห็นชอบจากคณะทำงานร่วมของ ปก. และ ทบ. แล้ว

๑.๒.๓ ปก...

- ๓ -

ข้อ ๒ เอกสารอันเป็นส่วนหนึ่งของบันทึกความเข้าใจ

เอกสารแนบท้ายบันทึกความเข้าใจดังต่อไปนี้ ให้ถือเป็นส่วนหนึ่งของบันทึกความเข้าใจนี้

ผนวก ก สำเนาประกาศสำนักนายกรัฐมนตรี เรื่องแต่งตั้งข้าราชการพลเรือน ลงวันที่

๑ เดือน ตุลาคม พุทธศักราช ๒๕๖๒ จำนวนสองแผ่น

ผนวก ข คำสั่งกองทัพก (เฉพาะ) ที่ ๑๐๘๗/๖๒ ลงวันที่ ๒๓ สิงหาคม พุทธศักราช ๒๕๖๒

จำนวนสามแผ่น

ผนวก ค หนังสือมอบอำนาจ โดยผู้บัญชาการทหารบก มอบอำนาจให้ผู้บัญชาการ

ศูนย์การบินทหารบก เป็นผู้จัดการแทนในการลงนามในบันทึกความเข้าใจความร่วมมือด้านการบินร่วมระหว่าง

กองทัพบก กับ กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย จำนวนหนึ่งแผ่น

ข้อ ๓ การจัดตั้งคณะกรรมการ

๓.๑ ให้มีคณะกรรมการ เรียกว่า คณะทำงานด้านการบินร่วมระหว่าง ปก. และ ทบ.

๓.๒ ประธานคณะกรรมการฯ ประกอบด้วย

๓.๒.๑ ปก. : รองอธิบดีกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย

๓.๒.๒ ทบ. : ผู้บัญชาการศูนย์การบินทหารบก

๓.๓ ปก. ประกอบด้วย

๓.๓.๑ ผู้อำนวยการกองนโยบายป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย

๓.๓.๒ ผู้อำนวยการกองช่วยเหลือผู้ประสบภัย

๓.๓.๓ ผู้อำนวยการกองส่งเสริมการป้องกันสาธารณภัย

๓.๓.๔ ผู้อำนวยการศูนย์อำนวยการบรรเทาสาธารณภัย

๓.๓.๕ ผู้อำนวยการกองมาตรการป้องกันสาธารณภัย

๓.๔ ทบ.

๓.๔.๑ รองผู้บัญชาการศูนย์การบินทหารบก

๓.๔.๒ ผู้แทนกรมการขนส่งทหารบก

๓.๔.๓ ผู้แทนกรมยุทธการทหารบก

๓.๔.๔ ผู้แทนกรมกิจการพลเรือนทหารบก

๓.๔.๕ หัวหน้ากองยุทธการและการข่าว ศูนย์การบินทหารบก

๓.๕ ขอบเขตหน้าที่ของคณะกรรมการ มีดังนี้

๓.๕.๑ อำนวยการ ประสานงาน และกำกับดูแลการดำเนินงาน เพื่อให้ทั้งสองฝ่ายสามารถปฏิบัติงานได้ตามบันทึกความเข้าใจที่แต่ละฝ่ายมีความเข้าใจตรงกันตามขอบเขตความร่วมมือในข้อ ๑

๓.๕.๒ ปรึกษาหารือ และจัดทำข้อเสนอแนะต่อผู้บังคับบัญชาของแต่ละฝ่าย เพื่อให้การดำเนินการเป็นไปตามเจตนารมณ์ของบันทึกความเข้าใจที่ทั้งสองฝ่ายได้ร่วมกันจัดทำไว้

๓.๕.๓ ประสาน...

- ๔ -

๓.๕.๓ ประสานงาน และจัดการประชุมร่วมกัน เพื่อติดตามความคืบหน้าในการดำเนินงาน หรือเมื่อเห็นว่ามีความจำเป็นที่จะต้องหารือร่วมกันทั้งสองฝ่าย โดยการประชุมในแต่ละครั้ง ทั้งสองฝ่ายสามารถที่จะเชิญผู้ที่เกี่ยวข้องอื่นๆ ที่ไม่ใช่คณะทำงานร่วม เข้าร่วมการประชุมได้ โดยจะต้องแจ้งให้อีกฝ่ายได้รับทราบและยอมรับก่อน ทั้งนี้ ประธานของแต่ละฝ่ายสามารถกำหนดผู้แทนที่เป็นคณะทำงานร่วม ให้เป็นประธานการประชุมในแต่ละครั้งเป็นการชั่วคราวได้

๓.๕.๔ ฝ่ายเลขานุการร่วม จะเป็นผู้จัดทำรายงานการประชุม หรือผลการปรึกษาหารือ/ข้อเสนอแนะ ตลอดจนความคืบหน้าในการดำเนินงานตามบันทึกความเข้าใจ พร้อมทั้งเสนอให้ผู้บังคับบัญชาของแต่ละฝ่าย ได้รับทราบตามโอกาสที่เหมาะสม

๓.๕.๕ จัดตั้งคณะผู้ประสานภารกิจ เพื่อดำเนินงานด้านการbinร่วมกันระหว่าง ปก. กับ ทบ. ภายใต้บันทึกความเข้าใจนี้ ให้เป็นไปด้วยความเรียบร้อย

ข้อ ๔ กำหนดระยะเวลาความร่วมมือ

๔.๑ บันทึกความเข้าใจฉบับนี้ มีกำหนดระยะเวลาความร่วมมือสองปี นับตั้งแต่วันที่ ๑ เดือน ตุลาคม พุทธศักราช ๒๕๖๒ ถึงวันที่ ๓๐ เดือน กันยายน พุทธศักราช ๒๕๖๔ โดยทั้งสองฝ่ายอาจตกลง ขยายระยะเวลาในการดำเนินงานภายใต้บันทึกความเข้าใจนี้ออกไปได้ตามความเหมาะสมโดยมีเหตุผลอันสมควร และให้จัดทำเป็นบันทึกแก้ไขเพิ่มเติมบันทึกความเข้าใจฉบับนี้

๔.๒ หากบันทึกความเข้าใจฉบับนี้สิ้นสุดลง ไม่ว่าด้วยกรณีใด มิให้ถือว่าเป็นผลรวมถึงเป็นการยกเลิกโครงการย่อยที่ได้ดำเนินงานภายใต้บันทึกความเข้าใจฉบับนี้ และแต่ละฝ่ายยังคงต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นของบันทึกความเข้าใจฉบับนี้ เว้นแต่ทั้งสองฝ่ายจะตกลงกันเป็นอย่างอื่นโดยจัดทำเป็นหนังสือ

๔.๓ เมื่อบันทึกความเข้าใจฉบับนี้สิ้นสุดลง แต่ละฝ่ายมีสิทธิที่จะดำเนินงานโครงการย่อย ภายใต้บันทึกความเข้าใจนี้ต่อไปได้โดยลำพัง หรือร่วมมือกับบุคคลอื่นต่อไปได้ โดยอาศัยข้อมูลที่มีอยู่ในส่วนของตน โดยจะต้องไม่ละเมิดทรัพย์สินทางปัญญาของอีกฝ่ายหนึ่ง และไม่ทำการเปิดเผยข้อมูลที่เป็นความลับของทางราชการ

ข้อ ๕ การจัดตั้งผู้ประสานภารกิจ

ทั้งสองฝ่ายตกลงแต่งตั้งบุคลากรของแต่ละฝ่ายจำนวนไม่น้อยกว่าสามคน ให้เป็นคณะผู้ประสานภารกิจ ในการดำเนินงานภายใต้บันทึกความเข้าใจนี้ และทั้งสองฝ่ายอาจตกลงร่วมกันเป็นหนังสือ แต่งตั้งคณะผู้ประสานภารกิจ เพื่อดำเนินงานภายใต้บันทึกความเข้าใจนี้ หรือดำเนินงานตามแผนการบริหารจัดการ ฮ.ป.ก.๓๒ ได้ตามที่ทั้งสองฝ่ายเห็นสมควร

ข้อ ๖ การรักษาความปลอดภัยและข้อมูลที่มีชั้นความลับ

๖.๑ แต่ละฝ่ายจะต้องปฏิบัติตามระเบียบว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยต่อเอกสารที่มี การกำหนดชั้นความลับของหน่วยงานราชการที่มีผลบังคับใช้อยู่ในปัจจุบันอย่างเคร่งครัด

๖.๒ ข้อมูลหรือทรัพย์สินที่มีกำหนดชั้นความลับทั้งหมดที่กำหนดขึ้นหรือจัดทำขึ้น ที่เป็นผลผลิตที่ได้รับจากบันทึกความเข้าใจนี้ จะต้องได้รับการคุ้มครองตามระดับที่เหมาะสมตามชั้นความลับนั้น

๖.๓ ฝ่ายหนึ่ง...

- ๕ -

๖.๓ ฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดไม่สามารถที่จะเปิดเผยข้อมูลในบันทึกความเข้าใจนี้ รวมทั้งข้อมูลที่เป็นชั้นความลับของอีกฝ่ายหนึ่งให้กับบุคคลที่สาม เว้นแต่จะได้รับกฤษฎีกายินยอมเป็นลายลักษณ์อักษรจากอีกฝ่ายหนึ่งเท่านั้น

๖.๔ แต่ละฝ่ายจะยอมรับให้อีกฝ่ายหนึ่งเข้าถึงข้อมูลชั้นความลับเฉพาะที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการตามบันทึกความเข้าใจนี้ และจะคุ้มครองข้อมูลดังกล่าวจนกระทั่งฝ่ายที่เป็นเจ้าของข้อมูลได้แจ้งยกเลิกชั้นความลับต่อเอกสารดังกล่าวแล้ว

ข้อ ๗ เครื่องมือ เครื่องใช้ วัสดุอุปกรณ์ และโรงเก็บอากาศยาน

๗.๑ บรรดาเครื่องมือ เครื่องใช้ และวัสดุอุปกรณ์ที่ฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งใช้ในการดำเนินงานภายใต้บันทึกความเข้าใจฉบับนี้ หรือซึ่งฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งได้จัดหาด้วยทุนทรัพย์ของฝ่ายนั้น หรือซึ่งฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งได้จ่ายชดเชยคืนให้ ถือว่าเป็นกรรมสิทธิ์ของฝ่ายนั้นแล้วแต่กรณี โดยฝ่ายที่เป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ในบรรดาเครื่องมือ เครื่องใช้ และวัสดุอุปกรณ์นั้น มีสิทธิทำเครื่องหมายแสดงไว้ที่เครื่องมือ เครื่องใช้ และวัสดุอุปกรณ์ที่ฝ่ายนั้นจัดหาว่าเป็นทรัพย์สินของตนได้ และเมื่อสิ้นสุดหรือยุติการดำเนินงานตามบันทึกความเข้าใจฉบับนี้ หรือโครงการย่อยภายใต้บันทึกความเข้าใจฉบับนี้ แล้วแต่กรณี ฝ่ายที่เป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ มีสิทธินำทรัพย์สินของตนกลับคืนไปได้ ทั้งนี้ ภายใต้กฎระเบียบ และข้อบังคับของแต่ละฝ่าย เว้นแต่จะมีข้อตกลงเป็นอย่างอื่น

๗.๒ การก่อสร้างอาคารโรงเก็บอากาศยาน และ/หรือสิ่งอำนวยความสะดวก ที่เป็นอาคารสิ่งปลูกสร้างถาวรในพื้นที่ของหน่วยงานใดก็ตาม เมื่อยุติหรือสิ้นสุดตามบันทึกความเข้าใจฉบับนี้ หรือโครงการย่อยภายใต้บันทึกความเข้าใจฉบับนี้ แล้วแต่กรณี ให้ยกกรรมสิทธิ์ให้กับหน่วยงานเจ้าของพื้นที่ ทั้งนี้ ภายใต้กฎระเบียบ และข้อบังคับของแต่ละฝ่าย เว้นแต่จะมีข้อตกลงเป็นอย่างอื่น

๗.๓ เมื่อสิ้นสุด และยุติการดำเนินงานตามบันทึกความเข้าใจฉบับนี้ ให้แต่ละฝ่ายส่งมอบเครื่องมือ เครื่องใช้ และวัสดุอุปกรณ์ที่อยู่ในความครอบครองของตนคืนให้แก่ฝ่ายที่เป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ภายในกำหนดระยะเวลาสามสิบวัน นับตั้งแต่การดำเนินงานตามบันทึกความเข้าใจนี้ หรือโครงการย่อยภายใต้บันทึกความเข้าใจนี้สิ้นสุดลง แล้วแต่กรณี

ข้อ ๘ การประชาสัมพันธ์

๘.๑ การประชาสัมพันธ์ เผยแพร่ โฆษณา หรือให้ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับการดำเนินงานหรือผลการดำเนินงาน ภายใต้บันทึกความเข้าใจนี้ หรือภายใต้ข้อตกลงโครงการย่อย จะต้องผ่านความเห็นชอบของคณะทำงานร่วมกัน และต้องไม่ก่อให้เกิดความเสียหายแก่อีกฝ่ายหนึ่ง

๘.๒ การประชาสัมพันธ์ เผยแพร่ โฆษณา หรือให้ข้อมูลข่าวสารตามข้อ ๘.๑ จะต้องแสดงข้อความ หรือสัญลักษณ์อื่นใดที่ปรากฏด้วยว่าเป็นความร่วมมือระหว่างทั้งสองฝ่าย และแสดงถึงความเป็นเจ้าของทรัพย์สินทางปัญญาในผลงานอย่างชัดเจนด้วย

ข้อ ๙ การเปลี่ยนแปลง...

- ๖ -


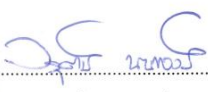


ข้อ ๙ การเปลี่ยนแปลงแก้ไขบันทึกความเข้าใจ

๙.๑ ในกรณีที่เมื่อเหตุจำเป็นต้องการเปลี่ยนแปลงแก้ไข หรือเพิ่มเติมบันทึกความเข้าใจนี้ สามารถกระทำได้ตามความเหมาะสม ทั้งนี้ ให้ทำเป็นบันทึกความเข้าใจแก้ไขเพิ่มเติม โดยแจ้งเหตุผล เป็นลายลักษณ์อักษร ให้อีกฝ่ายหนึ่งทราบล่วงหน้าไม่น้อยกว่าสามสิบวัน และลงนามผูกพันโดยผู้มีอำนาจ ลงนามผูกพันของแต่ละฝ่าย ตามแบบและพิธีการในการจัดทำบันทึกความเข้าใจนี้

๙.๒ การยกเลิก หากหน่วยงานฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งมีความประสงค์ที่จะขอยกเลิกบันทึก ความเข้าใจความร่วมมือด้านการบินร่วมระหว่าง ปก. กับ ทบ. นี้ สามารถกระทำได้โดยแจ้งเหตุผล เป็นลายลักษณ์อักษร ให้อีกฝ่ายหนึ่งทราบล่วงหน้าไม่น้อยกว่าสามเดือน ทั้งนี้ ไม่ส่งผลกระทบต่อกิจกรรมหรือ โครงการของทั้งสองหน่วยงานที่ได้ดำเนินการไปก่อนล่วงหน้าวันที่บอกยกเลิก ซึ่งยังคงต้องดำเนินการ ในเรื่องผูกพันหรือค้างไว้ให้แล้วเสร็จ

บันทึกความเข้าใจนี้ทำขึ้นเป็นสองฉบับ มีข้อความถูกต้องตรงกัน ทั้งสองฝ่ายได้อ่านและเข้าใจ ข้อความโดยละเอียดตลอดแล้ว เห็นว่าถูกต้องตรงตามเจตนารมณ์ทุกประการ จึงได้ลงลายมือชื่อไว้เป็นสำคัญ ต่อหน้าพยาน และแต่ละฝ่ายต่างยึดถือไว้ฝ่ายละหนึ่งฉบับ

ลงนาม ณ วันที่ ๓๐ เดือน มกราคม พุทธศักราช ๒๕๖๓

 (นายมณฑล สุดประเสริฐ) อธิบดีกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย	 พลตรี..... (วรุตม์ นนทวงษ์) ผู้บัญชาการศูนย์การบินทหารบก
พยาน (นายเชษฐา โมสิกรัตน์) รองอธิบดีกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย	 พันเอก.....พยาน (นันทวัฒน์ ทิศนางาม) รองผู้บัญชาการศูนย์การบินทหารบก



คำสั่งคณะทำงานด้านการบินร่วมระหว่าง ปก. และ ทบ.
 ประกอบบันทึกความเข้าใจความร่วมมือด้านการบินร่วม ระหว่าง กระทรวงมหาดไทย
 โดยกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กับ กองทัพบก
 เรื่อง แต่งตั้งคณะผู้ประสานภารกิจระหว่าง ปก. และ ทบ.

เพื่อให้การดำเนินงานด้านการบินร่วมระหว่าง ปก. และ ทบ. เป็นไปด้วยความเรียบร้อย
 ปลอดภัย และมีประสิทธิภาพ สำหรับการใช้งานเฮลิคอปเตอร์การป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย แบบ ๓๒
 (ฮ.ปก.๓๒) ในภารกิจการบรรเทาสาธารณภัย การช่วยเหลือประชาชน ตลอดจนภารกิจสำคัญของส่วนราชการ
 ต่างๆ จึงให้ดำเนินการ ดังนี้-

๑. ให้แต่งตั้งคณะผู้ประสานภารกิจของ ปก. และ ทบ. ดังนี้-

๑.๑ คณะผู้ประสานภารกิจของ ปก.

- ๑.๑.๑ รองอธิบดีกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย
- ๑.๑.๒ ผู้อำนวยการกองส่งเสริมการป้องกันสาธารณภัย
- ๑.๑.๓ ผู้อำนวยการศูนย์อำนวยการบรรเทาสาธารณภัย
- ๑.๑.๔ ผู้อำนวยการกองมาตรการป้องกันสาธารณภัย

๑.๒ คณะผู้ประสานภารกิจของ ทบ.

- ๑.๒.๑ ผู้อำนวยการกองยุทธการฝ่ายอากาศ กรมยุทธการทหารบก
- ๑.๒.๒ ผู้อำนวยการกองบรรเทาสาธารณภัย กรมกิจการพลเรือนทหารบก
- ๑.๒.๓ ผู้บังคับกองพันบินที่ ๔๑ กรมบิน
- ๑.๒.๔ หัวหน้าแผนกยุทธการและการข่าว ศูนย์การบินทหารบก

๑.๓ อำนาจหน้าที่

๑.๓.๑ ติดตามสถานการณ์และเหตุการณ์ต่างๆ ด้านสาธารณภัยและอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น
 อย่างต่อเนื่อง เพื่อเสนอแนวทางในการให้ความช่วยเหลือผู้ประสบภัยพิบัติในทุกรูปแบบได้ทันต่อสถานการณ์

๑.๓.๒ อำนาจการ ควบคุม และประสานงานการดำเนินงานด้านการบินร่วมระหว่าง
 ปก. และ ทบ. ให้เป็นไปด้วยความเรียบร้อย และมีประสิทธิภาพ ตามนโยบายที่ ปก. และ ทบ. กำหนด

๑.๓.๓ เป็นศูนย์กลางในการประสานการปฏิบัติระหว่าง ปก. และ ทบ. ในการใช้งาน
 อากาศยาน ฮ.ปก.๓๒ ตามภารกิจที่ ปก. และ ทบ. ได้เห็นชอบร่วมกัน

๑.๓.๔ สามารถแต่งตั้งคณะทำงานเพื่อประสานภารกิจของ ปก. และ ทบ. เพิ่มเติมได้
 ตามความเหมาะสม ทั้งนี้ ในการประสานงานระหว่าง ปก. และ ทบ. ให้ผู้ริบมอบอำนาจตามคำสั่งแต่งตั้งคณะ
 ผู้ประสานภารกิจระหว่าง ปก. และ ทบ. แล้วเท่านั้น

- ๒ -

๑.๓.๕ ให้นำหน่วยขึ้นตรงของ ปภ. และ ทบ. และหน่วยที่เกี่ยวข้อง ให้การสนับสนุน การดำเนินงานของคณะผู้ประสานภารกิจระหว่าง ปภ. และ ทบ. โดยถือเป็นความสำคัญร่วมกันในการปฏิบัติ ภารกิจการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย เพื่อสร้างความเชื่อมั่นและให้ความช่วยเหลือในการป้องกัน และบรรเทาสาธารณภัยกับประชาชน

ทั้งนี้ ตั้งแต่บัดนี้เป็นต้นไป

ลงนาม ณ วันที่ ๓๐ เดือน มกราคม พุทธศักราช ๒๕๖๓



(นายมนอล สูดประเสริฐ)

อธิบดีกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย



พลตรี.....

(วรุตม์ นนทวงศ์)

ผู้บัญชาการศูนย์การบินทหารบก



.....พยาน

(นายเชษฐา โมลิกรีตัน)

รองอธิบดีกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย



.....พยาน

(นันทวัฒน์ ทัศนงาม)

รองผู้บัญชาการศูนย์การบินทหารบก



มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี



บันทึกความเข้าใจ
ความร่วมมือการดำเนินงานด้านการbinร่วม
ระหว่าง
กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย
กระทรวงมหาดไทย
กับ
กองทัพบก



ตามที่ กองทัพบก ได้ร่วมลงนามในบันทึกความเข้าใจ ความร่วมมือการดำเนินงานด้านการbinร่วมระหว่าง กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย กับ กองทัพบก เมื่อวันที่ ๓๐ มกราคม พุทธศักราช ๒๕๖๓ นั้น เนื่องจาก กองทัพบก ได้จัดกำลังพลและยุทโธปกรณ์เพื่อหมุนเวียนไปปฏิบัติภารกิจตามแผนป้องกันชายแดนเป็นประจำทุกปี รวมทั้งได้ปรับเปลี่ยนหน่วยรับผิดชอบ ฮ.ป.๓๒ จากเดิม ศูนย์การbinทหารบก เป็น กรมการขนส่งทหารบก ตลอดจนเปลี่ยนแปลงผู้ได้รับมอบอำนาจจาก ผู้บัญชาการทหารบก ในการลงนามบันทึกความเข้าใจ จากเดิม ผู้บัญชาการศูนย์การbinทหารบก เป็น รองเสนาธิการทหารบก เพื่อให้เหมาะสมและสอดคล้องกับผู้แทนของ กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย ยั่งยืน จึงขอยกเลิกบันทึกความเข้าใจฉบับดังกล่าว

ทั้งนี้ เพื่อให้ความร่วมมือด้านการbinร่วมระหว่าง กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย กับ กองทัพบก เป็นไปด้วยความเรียบร้อย และมีความชัดเจนของขั้นตอนการปฏิบัติงานร่วมกัน จึงขอใช้บันทึกความเข้าใจ ความร่วมมือการดำเนินงานด้านการbinร่วม ระหว่าง กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย กับ กองทัพบก ฉบับนี้แทน ดังต่อไปนี้

กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย ตั้งอยู่ที่เลขที่ ๓/๑๒ ถนนอุเททองนอก แขวงดุสิต เขตดุสิต กรุงเทพมหานคร โดย นายมณฑล สุดประเสริฐ ตำแหน่ง อธิบดีกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย ซึ่งต่อไปในบันทึกความเข้าใจนี้เรียกว่า “ ปก. ” ฝ่ายหนึ่ง กับ

กองทัพบก ตั้งอยู่ที่ เลขที่ ๑๐๓ ถนนราชดำเนินนอก เขตพระนคร กรุงเทพมหานคร โดย พลโท อัครเดช บุญเทียม ตำแหน่ง รองเสนาธิการทหารบก ผู้ได้รับมอบอำนาจจาก ผู้บัญชาการทหารบก ตามคำสั่งกองทัพบก (เฉพาะ) ที่ ๔๖๒/๖๓ ลงวันที่ ๑๖ เดือน เมษายน พุทธศักราช ๒๕๖๓ ซึ่งต่อไปในบันทึกความเข้าใจนี้ เรียกว่า “ ทบ. ” อีกฝ่ายหนึ่ง

ทั้งสองฝ่ายตกลงร่วมลงนามในบันทึกความเข้าใจ ความร่วมมือด้านการbinร่วมระหว่าง กระทรวงมหาดไทย โดย ปก. กับ ทบ. โดยมีวัตถุประสงค์เพื่ออธิบายถึงขอบเขต รายละเอียดความร่วมมือระหว่างส่วนราชการ ในการสร้างความร่วมมือในการดำเนินงานด้านการbinร่วมกัน รวมทั้งกำหนดแนวทาง และหลักเกณฑ์สำหรับการใช้งานอากาศยานปีกหมุน แบบเฮลิคอปเตอร์ เรียกอีกอย่างหนึ่งว่า “เฮลิคอปเตอร์ การป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยแบบ ๓๒” ซึ่งเป็นกรรมสิทธิ์ของ ปก. และต่อไปในบันทึกความเข้าใจนี้ เรียกว่า “ ฮ.ป.๓๒ ”

ข้อ ๑ ขอบเขตความร่วมมือ

๑.๑ บันทึกความเข้าใจความร่วมมือการดำเนินงานด้านการbinร่วมฉบับนี้ ได้จัดทำขึ้นเพื่ออธิบายถึงขอบเขตงาน และรายละเอียดความร่วมมือระหว่างส่วนราชการโดยเฉพาะสำหรับ ฮ.ป.๓๒ ลำที่ ๑ “หมายเลข ๐๑” และ ฮ.ป.๓๒ ลำที่ ๒ “หมายเลข ๐๒” และให้รวมถึง ฮ.ป.๓๒ ลำอื่น ๆ ที่ ปก. มีแผนดำเนินการจัดหาในอนาคต หากนำมาปฏิบัติงานร่วมกับ ทบ. ด้วย

- ๒ -

๑.๒ ปก.

๑.๒.๑ ปก. ยินยอมให้ ทบ. เป็นผู้รับมอบสิทธิ์ในการใช้งาน ฮ.ป.ก.๓๒ ซึ่งเป็นอากาศยานที่อยู่ในกรรมสิทธิ์ และความรับผิดชอบของ ปก. ตามขอบเขตงาน และภารกิจการบินที่ทั้งสองฝ่ายเห็นชอบร่วมกัน

๑.๒.๒ เจ้าหน้าที่ของ ปก. ที่สามารถปฏิบัติงานกับ ฮ.ป.ก.๓๒ ต้องเป็นผู้ที่ได้รับการฝึกอบรมการปฏิบัติงานร่วมกับเจ้าหน้าที่ของ ทบ. จนกระทั่งได้รับการรับรองให้สามารถปฏิบัติงานร่วมกับ ฮ.ป.ก.๓๒ หรือได้รับความเห็นชอบจากคณะทำงานร่วมของ ปก. และ ทบ. แล้ว

๑.๒.๓ ปก. เป็นฝ่ายรับผิดชอบในการจัดหางบประมาณเพื่อการซ่อมบำรุง ฮ.ป.ก.๓๒ รวมถึงประกันภาคพื้น เพื่อให้อากาศยานมีความพร้อมสำหรับการปฏิบัติการตามที่ได้รับมอบ รวมทั้งสนับสนุนงบประมาณที่เกิดขึ้นจากการใช้งานอากาศยานประกอบด้วย ค่าเบี้ยเลี้ยง ค่าพาหนะ ค่าเช่าที่พัก ค่าตอบแทนการปฏิบัติงานนอกเวลาราชการ งบประมาณปฏิบัติการ งบประมาณซ่อมบำรุงอากาศยาน น้ำมันอุปกรณ์ตามส่วนสัมพันธ์ วัสดุและสิ่งอุปกรณ์สิ้นเปลือง ค่าสาธารณูปโภคต่าง ๆ การฝึกตารางขีดความสามารถของนักบิน และเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติการ งบประมาณด้านนิตยการบิน และการฝึกเตรียมความพร้อมงานด้านการบรรเทาสาธารณภัยประจำปี โดยการสนับสนุนงบประมาณที่เกิดขึ้นจากการใช้งานอากาศยานตามที่กล่าวไปแล้ว ให้ดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยวิธีการงบประมาณ และกฎหมายอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง ที่ทั้งสองฝ่ายเห็นชอบร่วมกัน

๑.๒.๔ สำหรับกรณีน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานที่ ทบ. ได้ดำเนินการรองจ่ายเพื่อการปฏิบัติการออกไปก่อนในพื้นที่ต่าง ๆ นั้น ปก. จะเป็นฝ่ายจัดหาน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานทดแทนภายใน ๑๕ วัน (หรือแจ้งความคืนหน้าการดำเนินการให้ ทบ. ทราบ) หลังจาก ปก. ได้รับเอกสารการขอให้ทดแทนน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานที่ ทบ. รองจ่ายไปก่อน เพื่อความต่อเนื่องในการปฏิบัติการอื่นๆ ที่ ทบ. ได้รับมอบหมาย ทั้งนี้ ปก. จะดำเนินการส่งมอบคืนให้ ทบ. ผ่านทาง กรมพลอากาศทหารบก ในฐานะหน่วยกรมฝ่ายยุทธบริการที่รับผิดชอบด้านสถานภาพการเบิก - จ่าย น้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยาน ของ ทบ. โดยปฏิบัติตามพระราชบัญญัติการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. ๒๕๖๐ และระเบียบกระทรวงการคลัง ว่าด้วยการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. ๒๕๖๐

๑.๒.๕ ปก. เป็นฝ่ายรับผิดชอบในการจัดหางบประมาณเพื่อการซ่อมแซมหรือชดเชยต่อความเสียหายทั้งปวงที่เกิดจากอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ต่างๆ ที่อาจจะเกิดขึ้นกับหรือจาก ฮ.ป.ก.๓๒ ระหว่างการปฏิบัติงานหรือเหตุสุดวิสัย ซึ่งไม่ใช่เกิดจากความประมาทเลินเล่อของเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติการ ฮ.ป.ก.๓๒

๑.๒.๖ ปก. ยินยอมให้ผู้แทน และ/หรือ เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับ ฮ.ป.ก.๓๒ ของ ทบ. เข้าปฏิบัติงานร่วมกับ ฮ.ป.ก.๓๒ ในพื้นที่ของ ปก. โดยจะต้องปฏิบัติตามกฎ และระเบียบว่าด้วยการเข้าถึงพื้นที่หวงห้ามของ ปก. อย่างเคร่งครัด

๑.๒.๗ ในระหว่างการขอใช้โรงเก็บอากาศยานเป็นการชั่วคราว บริเวณพื้นที่กองพันซ่อมบำรุงเครื่องบินทหารบก จังหวัดลพบุรี ปก. จะเร่งรัดดำเนินโครงการก่อสร้างโรงเก็บอากาศยานที่สามารถรองรับ ฮ.ป.ก.๓๒ ให้เพียงพอตามจำนวนที่ ปก. มีแผนดำเนินการจัดหาเพิ่มเติมในอนาคตด้วย รวมถึงพื้นที่ลานจอด เส้นทาง เข้า - ออก รถเติมน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานพร้อมพลประจำ ตลอดจนสิ่งอำนวยความสะดวกอื่น ๆ ซึ่ง ปก. มีแผนจะดำเนินการ ณ บริเวณฝั่งตรงข้ามกับโรงเก็บอากาศยานที่ ๒ ของ กองพันซ่อมบำรุงเครื่องบินทหารบก ให้แล้วเสร็จภายในวันที่ ๓๐ กันยายน พ.ศ. ๒๕๖๔ ควบคู่ไปกับภารกิจการบินที่ทั้งสองฝ่ายเห็นชอบร่วมกัน

๑.๒.๘ ปก. จะเร่งผลิต/สรรหาบุคลากรประเภทนักบิน และช่างประจำอากาศยานของ ปก. ให้มีความพร้อมในการปฏิบัติงานได้ภายในวันที่ ๓๐ กันยายน พ.ศ. ๒๕๖๔ ทั้งนี้ในระหว่างการดำเนินการ จะขอรับการสนับสนุนบุคลากรดังกล่าวจาก ทบ. ตามความจำเป็นไปพลางก่อน

- ๓ -

๑.๓ ทบ.

๑.๓.๑ ทบ. จะสนับสนุนบุคลากรประเภท นักบิน และช่างประจำอากาศยานให้แก่ ปก. จนถึงวันที่ ๓๐ กันยายน พ.ศ. ๒๕๖๔ เพื่อใช้งาน ฮ.ป.ก.๓๒ ในขณะที่ ปก. อยู่ระหว่างดำเนินการผลิต/สรรหาบุคลากรดังกล่าว ตามขอบเขตงาน และภารกิจการบินที่ทั้งสองฝ่ายเห็นชอบร่วมกัน

๑.๓.๒ เจ้าหน้าที่ของ ทบ. ที่สามารถปฏิบัติงานกับ ฮ.ป.ก.๓๒ ตามข้อ ๑.๓.๑ ต้องเป็นผู้ที่ผ่านการฝึกอบรมจากหน่วยฝึกอบรมด้านการบินที่มีมาตรฐานเป็นที่รับรองจากบริษัทผู้ผลิต ฮ.ป.ก.๓๒ จนกระทั่งได้รับการรับรองให้สามารถปฏิบัติงานร่วมกับ ฮ.ป.ก.๓๒ หรือได้รับความเห็นชอบจากคณะทำงานร่วมของ ปก. และ ทบ. แล้ว

๑.๓.๓ ทบ. จัดทำเอกสารขอให้ทดแทนน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานที่สำรองจ่ายเพื่อการปฏิบัติการบินไปก่อน ให้แก่ ปก. หลังเสร็จสิ้นการปฏิบัติการบินในแต่ละครั้งภายใน ๑๕ วัน

๑.๓.๔ ทบ. สนับสนุนโรงเก็บอากาศยานเป็นการชั่วคราวจนถึง วันที่ ๓๐ กันยายน พ.ศ. ๒๕๖๔ ณ บริเวณพื้นที่กองพันซ่อมบำรุงเครื่องบินทหารบก จังหวัดลพบุรี เพื่อใช้เป็นสถานที่สำหรับการปรนนิบัติบำรุงและซ่อมบำรุง ฮ.ป.ก.๓๒ รวมทั้งจัดให้มีระบบการรักษาความปลอดภัยสถานที่ที่เหมาะสม ตามที่คณะทำงานร่วมของ ปก. และ ทบ. ได้เห็นชอบร่วมกัน

๑.๓.๕ ทบ. จะเป็นผู้ดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องกับวิทยาการด้านการบินของ ฮ.ป.ก.๓๒ ร่วมกับบริษัทผู้ผลิตอากาศยาน และแจ้งให้ ปก. ทราบเกี่ยวกับวิทยาการด้านการบินของ ฮ.ป.ก.๓๒ ทั้งปวงที่เปลี่ยนแปลงไป

๑.๓.๖ ทบ. จะเป็นผู้รับผิดชอบด้านการปฏิบัติการบิน การปรนนิบัติและซ่อมบำรุงรวมทั้งด้านนิตยการการบินที่เกี่ยวข้องกับ ฮ.ป.ก.๓๒ และแจ้งให้ ปก. ทราบ เกี่ยวกับการปฏิบัติการบินและนิตยการการบินที่เปลี่ยนแปลงไป

๑.๓.๗ ทบ. ยินยอมให้ผู้แทน และ/หรือ เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับ ฮ.ป.ก.๓๒ ของ ปก. เข้าปฏิบัติงานร่วมกับ ฮ.ป.ก.๓๒ ในพื้นที่ของ ทบ. โดยจะต้องปฏิบัติตามกฎ และระเบียบว่าด้วยการเข้าถึงพื้นที่หวงห้ามของ ทบ. อย่างเคร่งครัด

๑.๓.๘ ทบ. จะเป็นผู้สนับสนุนกระบวนการคัดเลือกบุคลากรของ ปก. เพื่อเข้ารับการศึกษาลูกสูตรศึกษการบิน ทบ. และช่างประจำอากาศยาน ทบ. หากได้รับการร้องขอ (โดยการสนับสนุนงบประมาณของ ปก.)

ข้อ ๒ เอกสารอันเป็นส่วนหนึ่งของบันทึกความเข้าใจ

เอกสารแนบท้ายบันทึกความเข้าใจดังต่อไปนี้ ให้ถือเป็นส่วนหนึ่งของบันทึกความเข้าใจนี้
ผนวก ก สำเนาประกาศสำนักนายกรัฐมนตรี เรื่องแต่งตั้งข้าราชการพลเรือน ลงวันที่ ๑ เดือน ตุลาคม พ.ศ. ๒๕๖๒ จำนวน ๒ แผ่น

ผนวก ข คำสั่งกองทัพบก (เฉพาะ) ที่ ๔๖๒/๖๓ ลงวันที่ ๑๖ เมษายน พุทธศักราช ๒๕๖๓ จำนวน ๓ แผ่น

ผนวก ค หนังสือมอบอำนาจ โดยผู้บัญชาการทหารบก มอบอำนาจให้ รองเสนาธิการทหารบก (รับผิดชอบงานและเอกสารในสายงานยุทธการ) เป็นผู้จัดการแทนในการลงนามในบันทึกความเข้าใจความร่วมมือด้านการบินร่วมระหว่าง กองทัพบก กับ กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย จำนวน ๑ แผ่น

ข้อ ๓ การจัดตั้งคณะทำงานร่วม

๓.๑ ให้มีคณะทำงานร่วม เรียกว่าคณะทำงานด้านการบินร่วมระหว่าง ปก. และ ทบ.

๓.๒ ประธานคณะทำงานร่วมฯ ประกอบด้วย

๓.๒.๑ ปก. : รองอธิบดีกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย

๓.๒.๒ ทบ. : เจ้ากรมการขนส่งทหารบก

- ๔ -

๓.๓ ปก. ประกอบด้วย

- ๓.๓.๑ ผู้อำนวยการกองนโยบายป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย
- ๓.๓.๒ ผู้อำนวยการกองช่วยเหลือผู้ประสบภัย
- ๓.๓.๓ ผู้อำนวยการกองส่งเสริมการป้องกันสาธารณภัย
- ๓.๓.๔ ผู้อำนวยการศูนย์อำนวยการบรรเทาสาธารณภัย
- ๓.๓.๕ ผู้อำนวยการกองมาตรการป้องกันสาธารณภัย
- ๓.๓.๖ ผู้อำนวยการกองคลัง
- ๓.๓.๗ ผู้อำนวยการกองการเจ้าหน้าที่

๓.๔ ทป.

- ๓.๔.๑ รองเจ้ากรมการขนส่งทหารบก
- ๓.๔.๒ ผู้แทนกรมยุทธการทหารบก
- ๓.๔.๓ ผู้แทนศูนย์การบินทหารบก
- ๓.๔.๔ ผู้แทนกรมกิจการพลเรือนทหารบก
- ๓.๔.๕ หัวหน้ากองยุทธการและการข่าว กรมการขนส่งทหารบก

๓.๕ ขอบเขตหน้าที่ของคณะทำงานร่วม มีดังนี้

๓.๕.๑ อำนวยการ ประสานงาน และกำกับดูแลการดำเนินงาน เพื่อให้ทั้งสองฝ่ายสามารถปฏิบัติงานได้ตามบันทึกความเข้าใจที่แต่ละฝ่ายมีความเข้าใจตรงกันตามขอบเขตความร่วมมือในข้อ ๑

๓.๕.๒ ปฏิกริยาหรือ และจัดทำข้อเสนอแนะต่อผู้บังคับบัญชาของแต่ละฝ่าย เพื่อให้การดำเนินการเป็นไปตามเจตนารมณ์ของบันทึกความเข้าใจที่ทั้งสองฝ่ายได้ร่วมกันจัดทำไว้

๓.๕.๓ ประสานงาน และจัดการประชุมร่วมกัน เพื่อติดตามความคืบหน้าในการดำเนินงานที่สำคัญ หรือเมื่อเห็นว่ามีความจำเป็นที่จะต้องหารือร่วมกันทั้งสองฝ่าย เช่น ผลการปฏิบัติงานร่วมกันที่ผ่านมา และความก้าวหน้าโครงการจัดตั้งหน่วยบินของ ปก. เพื่อหารือ รับทราบ และแก้ไขปัญหาข้อขัดข้องร่วมกัน โดยกำหนดการประชุมตามวงรอบสามเดือนต่อหนึ่งครั้ง หรือเมื่อมีสถานการณ์จำเป็นเร่งด่วน ให้สามารถจัดการประชุมร่วมกันเป็นกรณีพิเศษได้ตามความเหมาะสม ซึ่งการประชุมในแต่ละครั้ง ทั้งสองฝ่ายสามารถที่จะเชิญผู้ที่เกี่ยวข้องอื่นๆ ที่ไม่ใช่คณะทำงานร่วม เข้าร่วมการประชุมได้ โดยจะต้องแจ้งให้อีกฝ่ายได้รับทราบและยอมรับก่อน ทั้งนี้ประธานของแต่ละฝ่ายสามารถกำหนดผู้แทนที่เป็นคณะทำงานร่วมให้เป็นประธานการประชุมในแต่ละครั้งเป็นการชั่วคราวได้

๓.๕.๔ ฝ่ายเลขานุการร่วมจะเป็นผู้จัดทำรายงานการประชุม หรือผลการปรึกษาหารือ/ข้อเสนอแนะ ตลอดจนความคืบหน้าในการดำเนินงานตามบันทึกความเข้าใจ พร้อมทั้งเสนอให้ผู้บังคับบัญชาของแต่ละฝ่าย ได้รับทราบตามโอกาสที่เหมาะสม

๓.๕.๕ จัดทำคำสั่งประกอบการปฏิบัติการกิจ และคำสั่งอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

ข้อ ๔ กำหนดระยะเวลาความร่วมมือ

๔.๑ บันทึกความเข้าใจฉบับนี้ มีกำหนดระยะเวลาความร่วมมือสองปี นับตั้งแต่วันที่ ๑ เดือน ตุลาคม พ.ศ. ๒๕๖๒ ถึงวันที่ ๓๐ เดือน กันยายน พ.ศ. ๒๕๖๔ ทั้งนี้ ให้ทั้งสองฝ่ายพิจารณาทบทวนความร่วมมือภายใต้บันทึกความเข้าใจนี้ โดยให้ประเมินสถานการณ์ร่วมกัน และหากเห็นสมควรขยายระยะเวลาในการดำเนินงานออกไปอีก โดยที่มีความเหมาะสมและเหตุผลอันสมควร ให้จัดทำเป็นบันทึกแก้ไขเพิ่มเติมจากบันทึกความเข้าใจฉบับนี้

๔.๒ หากบันทึกความเข้าใจฉบับนี้สิ้นสุดลง ไม่ว่าด้วยกรณีใด มิให้ถือว่าเป็นผลรวมถึงเป็นการยกเลิกโครงการย่อยที่ได้ดำเนินงานภายใต้บันทึกความเข้าใจฉบับนี้ และแต่ละฝ่ายยังคงต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นของบันทึกความเข้าใจฉบับนี้ เว้นแต่ทั้งสองฝ่ายจะตกลงกันเป็นหนังสืออย่างอื่น

- ๕ -

๔.๓ เมื่อบันทึกความเข้าใจฉบับนี้สิ้นสุดลง แต่ละฝ่ายมีสิทธิที่จะดำเนินงานโครงการย่อย ภายใต้บันทึกความเข้าใจนี้ต่อไปได้โดยลำพัง หรือร่วมมือกับบุคคลอื่นต่อไปได้ โดยอาศัยข้อมูลที่มีอยู่ในส่วนของตน โดยจะต้องไม่ละเมิดทรัพย์สินทางปัญญาของอีกฝ่ายหนึ่ง และไม่ทำการเปิดเผยข้อมูลที่เป็นความลับของทางราชการ

ข้อ ๕ การจัดตั้งผู้ประสานภารกิจ

ให้ทั้งสองฝ่ายตกลงเป็นหนังสือแต่งตั้งบุคลากรจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ประกอบด้วยผู้แทน จาก กรมยุทธการทหารบก กรมการขนส่งทหารบก กองพันซ่อมบำรุงเครื่องบินทหารบก และ กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย ให้เป็นคณะผู้ประสานภารกิจ เพื่อดำเนินงานภายใต้บันทึกความเข้าใจนี้ หรือดำเนินงานตามแผนการบริหารจัดการ ฮ.ป.ก.๓๒ ได้ ตามที่ทั้งสองฝ่ายเห็นสมควร

ข้อ ๖ การประสานการใช้งาน ฮ.ป.ก.๓๒ และขอรับการสนับสนุนเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน

๖.๑ การนำ ฮ.ป.ก.๓๒ พร้อมกับเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน ซึ่งเป็นบุคลากรของ ทบ. ไปปฏิบัติการตามที่ ปก. ประสานการใช้งาน ฮ.ป.ก.๓๒ และขอรับการสนับสนุนเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน จะต้องได้รับอนุมัติจาก ผู้บัญชาการทหารบก ก่อนทุกครั้ง โดยมีขั้นตอนดำเนินการดังนี้

๖.๑.๑ ปก.

๖.๑.๑.๑ ผู้ประสานภารกิจ ปก. ประสานการใช้งาน ฮ.ป.ก.๓๒ และขอรับการสนับสนุนเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน กับผู้ประสานภารกิจ ทบ. โดยระบุรายละเอียดของภารกิจ หัวงการปฏิบัติ สถานที่ การสนับสนุนน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยาน และอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง ให้ทราบล่วงหน้าก่อน ๓ วัน ยกเว้น กรณีเกิดสถานการณ์ฉุกเฉินที่ประเมินแล้วว่าจำเป็นต้องใช้ ฮ.ป.ก.๓๒ เข้าดำเนินการอย่างรวดเร็ว ให้ ปก. สามารถดำเนินการประสานการใช้งาน ฮ.ป.ก.๓๒ และขอรับการสนับสนุนเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน ได้ตามความเหมาะสม

๖.๑.๑.๒ จัดส่งเอกสารการประสานการใช้งาน ฮ.ป.ก.๓๒ และขอรับการสนับสนุนเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน ให้กับ กรมยุทธการทหารบก เพื่อดำเนินการต่อไป

๖.๑.๒ ทบ.

๖.๑.๒.๑ ผู้ประสานภารกิจ ทบ. (กรมยุทธการทหารบก) ประสานการปฏิบัติกับ กรมการขนส่งทหารบก และ กองพันซ่อมบำรุงเครื่องบินทหารบก รวมทั้งหน่วยต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องในขั้นต้น เพื่อเตรียมอากาศยาน กำลังพล พื้นที่จอดอากาศยานและอุปกรณ์ต่าง ๆ ที่จำเป็น ให้พร้อมสนับสนุนเมื่อได้รับการอนุมัติจากผู้บัญชาการทหารบก

๖.๑.๒.๒ กรมยุทธการทหารบก ดำเนินการขออนุมัติการสนับสนุน ฮ.ป.ก.๓๒ พร้อมกับเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน ตามที่ ปก. ประสานการใช้งาน ฮ.ป.ก.๓๒ และขอรับการสนับสนุนเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน

๖.๒ เมื่อเสร็จสิ้นภารกิจบินของ ฮ.ป.ก.๓๒ ในแต่ละครั้งแล้ว ปก. จะดำเนินการทดแทนน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานตามที่ขอให้ ทบ. รองจ่ายเพื่อปฏิบัติการบินไปก่อนในพื้นที่ต่าง ๆ โดยเร็ว ทั้งนี้ การปฏิบัติให้เป็นไปตามข้อ ๑.๒.๔

๖.๓ กรณี หากเกิดสถานการณ์ไม่ปกติ ทบ. มีความจำเป็นด้านยุทธการ และต้องใช้กำลัง โดยการจัดกำลังพลประเภทนักบินและช่างอากาศยานฯ เพื่อเข้าคลี่คลายสถานการณ์ฯ ทบ. ขอสงวนสิทธิ์ในการสนับสนุนกำลังพลดังกล่าวให้แก่ ปก. เพื่อให้กลับไปปฏิบัติการของหน่วยต้นสังกัดก่อนเป็นลำดับแรก

ข้อ ๗ การรักษาความปลอดภัยและข้อมูลที่มีชั้นความลับ

๗.๑ แต่ละฝ่ายจะต้องปฏิบัติตามระเบียบว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยต่อเอกสารที่มีการกำหนดชั้นความลับของหน่วยงานราชการที่มีผลบังคับใช้อยู่ในปัจจุบันอย่างเคร่งครัด

๗.๒ ข้อมูลหรือยุทธวิธีปรกรมที่มีการกำหนดชั้นความลับทั้งหมดที่กำหนดชั้นหรือจัดทำขึ้นที่เป็นผลผลิตที่ได้รับจากบันทึกความเข้าใจนี้ จะต้องได้รับการคุ้มครองตามระดับที่เหมาะสมตามชั้นความลับนั้น

- ๖ -

๗.๓ ฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดไม่สามารถที่จะเปิดเผยข้อมูลในบันทึกความเข้าใจนี้ รวมทั้งข้อมูลที่เป็นชั้นความลับของอีกฝ่ายหนึ่งให้กับบุคคลที่สาม เว้นแต่จะได้รับการยินยอมเป็นลายลักษณ์อักษรจากอีกฝ่ายหนึ่งเท่านั้น

๗.๔ แต่ละฝ่ายจะยอมรับให้อีกฝ่ายหนึ่งเข้าถึงข้อมูลชั้นความลับเฉพาะที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการตามบันทึกความเข้าใจนี้ และจะคุ้มครองข้อมูลดังกล่าวจนกระทั่งฝ่ายที่เป็นเจ้าของข้อมูลได้แจ้งยกเลิกชั้นความลับต่อเอกสารดังกล่าวแล้ว

ข้อ ๘ เครื่องมือ เครื่องใช้ วัสดุอุปกรณ์ และโรงเก็บอากาศยาน

๘.๑ บรรดาเครื่องมือ เครื่องใช้ และวัสดุอุปกรณ์ที่ฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งใช้ในการดำเนินงานภายใต้บันทึกข้อตกลงฉบับนี้ หรือซึ่งฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งได้จัดหาด้วยทุนทรัพย์ของฝ่ายนั้น หรือซึ่งฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งได้จ่ายชดใช้คืนให้ ถือว่าเป็นกรรมสิทธิ์ของฝ่ายนั้นแล้วแต่กรณี โดยฝ่ายที่เป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ในบรรดาเครื่องมือ เครื่องใช้ และวัสดุอุปกรณ์นั้น มีสิทธิทำเครื่องหมายแสดงไว้ที่เครื่องมือ เครื่องใช้ และวัสดุอุปกรณ์ที่ฝ่ายนั้นจัดหาว่าเป็นทรัพย์สินของตนได้ และเมื่อสิ้นสุดหรือยุติการดำเนินงานตามบันทึกข้อตกลงฉบับนี้ หรือโครงการย่อยภายใต้บันทึกความเข้าใจฉบับนี้ แล้วแต่กรณี ฝ่ายที่เป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ มีสิทธินำทรัพย์สินของตนกลับคืนไปได้ ทั้งนี้ ภายใต้กฎ ระเบียบ และข้อบังคับของแต่ละฝ่าย เว้นแต่จะมีข้อตกลงเป็นอย่างอื่น

๘.๒ สิ่งก่อสร้างอาคารโรงเก็บอากาศยาน และ/หรือสิ่งอำนวยความสะดวก ที่เป็นสิ่งปลูกสร้างถาวรในพื้นที่ของหน่วยงานใดก็ตาม เมื่อยุติหรือสิ้นสุดตามบันทึกข้อตกลงฉบับนี้ หรือโครงการย่อยภายใต้บันทึกข้อตกลงฉบับนี้ แล้วแต่กรณี ให้เป็นสิทธิ์ของหน่วยงานเจ้าของพื้นที่ ทั้งนี้ ภายใต้กฎระเบียบ กฎหมายที่เกี่ยวข้อง และข้อบังคับของแต่ละฝ่าย เว้นแต่จะมีข้อตกลงเป็นอย่างอื่น

๘.๓ เมื่อสิ้นสุด และยุติการดำเนินงานตามบันทึกความเข้าใจฉบับนี้ ให้แต่ละฝ่ายส่งมอบเครื่องมือ เครื่องใช้ และวัสดุอุปกรณ์ที่อยู่ในความครอบครองของตนให้แก่ฝ่ายที่เป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ภายในกำหนดระยะเวลา ๓๐ วัน นับตั้งแต่การดำเนินงานตามบันทึกความเข้าใจนี้ หรือโครงการย่อยภายใต้บันทึกความเข้าใจนี้สิ้นสุดลง แล้วแต่กรณี

ข้อ ๙ การประชาสัมพันธ์

๙.๑ การประชาสัมพันธ์ เผยแพร่ โฆษณา หรือให้ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับการดำเนินงานหรือผลการดำเนินงาน ภายใต้บันทึกความเข้าใจนี้ หรือภายใต้ข้อตกลงโครงการย่อย จะต้องผ่านความเห็นชอบของคณะทำงานร่วมกัน และต้องไม่ก่อให้เกิดความเสียหายแก่อีกฝ่ายหนึ่ง

๙.๒ การประชาสัมพันธ์ เผยแพร่ โฆษณา หรือให้ข้อมูลข่าวสารตามข้อ ๙.๑ จะต้องแสดงข้อความ หรือสัญลักษณ์อื่นใดให้ปรากฏด้วยว่าเป็นความร่วมมือของทั้งสองฝ่าย และแสดงถึงความเป็นเจ้าของทรัพย์สินทางปัญญาในผลงานอย่างชัดเจนด้วย

ข้อ ๑๐ การเปลี่ยนแปลงแก้ไขบันทึกความเข้าใจ

๑๐.๑ ในกรณีที่มีเหตุจำเป็นต้องการเปลี่ยนแปลงแก้ไข หรือเพิ่มเติมบันทึกความเข้าใจนี้ สามารถกระทำได้ตามความเหมาะสม ทั้งนี้ ให้ทำเป็นบันทึกความเข้าใจแก้ไขเพิ่มเติม โดยแจ้งเหตุผลเป็นลายลักษณ์อักษรให้อีกฝ่ายหนึ่งทราบล่วงหน้าไม่น้อยกว่า ๓๐ วัน และลงนามผูกพันโดยผู้มีอำนาจลงนามผูกพันของแต่ละฝ่าย ตามแบบและพิธีการในการจัดทำบันทึกข้อตกลงนี้

๑๐.๒ การยกเลิก หากหน่วยงานฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งมีความประสงค์ที่จะขอยกเลิกบันทึกความเข้าใจ ความร่วมมือด้านการบินร่วมระหว่าง ปก. กับ ทบ. นี้ สามารถกระทำได้โดยแจ้งเหตุผลเป็นลายลักษณ์อักษรให้อีกฝ่ายหนึ่งทราบล่วงหน้าไม่น้อยกว่า ๓ เดือน ทั้งนี้ ไม่ส่งผลกระทบต่อกิจกรรมหรือโครงการที่ดำเนินการไปก่อนล่วงหน้าวันที่บอกยกเลิก ของทั้งสองหน่วยงาน ซึ่งยังคงต้องดำเนินการในเรื่องที่ผูกพันหรือค้างไว้ให้แล้วเสร็จ

- ๗ -

บันทึกความเข้าใจนี้ทำขึ้นเป็นสองฉบับ มีข้อความถูกต้องตรงกัน ทั้งสองฝ่ายได้อ่าน และเข้าใจข้อความโดยละเอียดตลอดแล้ว เห็นว่าถูกต้องตรงตามเจตนารมณ์ทุกประการ จึงได้ลงลายมือชื่อไว้ เป็นสำคัญต่อหน้าพยาน และแต่ละฝ่ายต่างยึดถือไว้ฝ่ายละหนึ่งฉบับ

ลงนาม ณ วันที่ ๒๗ เดือน เมษายน พุทธศักราช ๒๕๖๓

(ลงนาม) (ลงนาม) พลโท.....
 (นายมนทล สูดประเสริฐ) (อัครเดช บุญเทียม)
 อธิบดีกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย รองเสนาธิการทหารบก

(ลงนาม)พยาน (ลงนาม) พลตรี.....พยาน
 (นายเชษฐา โมสิกรัตน์) (อภิชาติ ปัตตะนุ)
 รองอธิบดีกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย เจ้ากรมการขนส่งทหารบก

มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี



คำสั่งคณะทำงานด้านการบินร่วมระหว่าง ปก. และ ทบ. (ฉบับแก้ไข)

ประกอบบันทึกความเข้าใจความร่วมมือด้านการบินร่วม ระหว่าง กระทรวงมหาดไทย

โดยกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กับ กองทัพบก

เรื่อง แต่งตั้งคณะผู้ประสานภารกิจระหว่าง ปก. และ ทบ.

เพื่อให้การดำเนินงานด้านการบินร่วมระหว่าง ทบ. และ ปก. เป็นไปด้วยความเรียบร้อย และมีประสิทธิภาพ สำหรับการใช้งานเฮลิคอปเตอร์บรรเทาสาธารณภัยของ ปก. เกี่ยวกับการปฏิบัติการบรรเทาสาธารณภัย และการช่วยเหลือประชาชน ตลอดจนภารกิจสำคัญของส่วนราชการต่าง ๆ จึงให้ดำเนินการ ดังนี้

๑. ให้แต่งตั้งคณะผู้ประสานภารกิจของ ปก. และ ทบ. ดังนี้

๑.๑ คณะผู้ประสานภารกิจของ ปก.

- ๑.๑.๑ รองอธิบดีกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย
- ๑.๑.๒ ผู้อำนวยการกองส่งเสริมการป้องกันสาธารณภัย
- ๑.๑.๓ ผู้อำนวยการศูนย์อำนวยความสะดวกบรรเทาสาธารณภัย
- ๑.๑.๔ ผู้อำนวยการกองมาตรการป้องกันสาธารณภัย

๑.๒ คณะผู้ประสานภารกิจของ ทบ.

- ๑.๒.๑ ผู้อำนวยการกองยุทธการฝ่ายอากาศ สำนักปฏิบัติการ กรมยุทธการทหารบก
- ๑.๒.๒ ผู้อำนวยการกองบรรเทาสาธารณภัย สำนักกิจการพลเรือน กรมกิจการพลเรือนทหารบก
- ๑.๒.๓ ผู้บังคับกองพันซ่อมบำรุงเครื่องบินทหารบก
- ๑.๒.๔ หัวหน้ากองยุทธการและการข่าว กรมการขนส่งทหารบก

๑.๓ อำนาจหน้าที่

๑.๓.๑ ติดตามสถานการณ์และเหตุการณ์ต่าง ๆ ด้านสาธารณภัยและอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นอย่างต่อเนื่อง เพื่อเสนอแนวทางในการให้ความช่วยเหลือผู้ประสบภัยพิบัติในทุกรูปแบบได้ทันต่อสถานการณ์

๑.๓.๒ อำนาจการ ควบคุม และประสานงานการดำเนินงานด้านการบินร่วมระหว่าง ปก. และ ทบ. ให้เป็นไปด้วยความเรียบร้อย และมีประสิทธิภาพ ตามนโยบายที่ ปก. และ ทบ. กำหนด

๑.๓.๓ เป็นศูนย์กลางในการประสานการปฏิบัติระหว่าง ปก. และ ทบ. ในการใช้งานอากาศยาน ฮ.ป.ก.๓๒ ตามภารกิจที่ ปก. และ ทบ. ได้เห็นชอบร่วมกัน

๑.๓.๔ สามารถแต่งตั้งคณะทำงานเพื่อประสานภารกิจของ ปก. และ ทบ. เพิ่มเติมได้ตามความเหมาะสม ทั้งนี้ ในการประสานงานระหว่าง ปก. และ ทบ. ให้ผู้รับมอบอำนาจตามคำสั่งแต่งตั้งคณะผู้ประสานภารกิจระหว่าง ปก. และ ทบ. แล้วเท่านั้น

- ๒ -

๒. ขอให้หน่วยขึ้นตรงของ ปภ. และ ทบ. และหน่วยที่เกี่ยวข้อง ให้การสนับสนุนการดำเนินงานของคณะผู้ประสานภารกิจระหว่าง ปภ. และ ทบ. โดยถือเป็นความสำคัญร่วมกันในการปฏิบัติภารกิจป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย เพื่อสร้างความเชื่อมั่นและให้ความช่วยเหลือการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยให้กับประชาชนได้อย่างมีประสิทธิภาพ

ทั้งนี้ ตั้งแต่บัดนี้เป็นต้นไป

ลงนาม ณ วันที่ ๒๘ เดือน เมษายน พุทธศักราช ๒๕๖๓

(ลงนาม)

(นายเชษฐา โมสิกรัตน์)

รองอธิบดีกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย

(ลงนาม) พลตรี.....

(อภิชาติ ปัตตะนุ)

เจ้ากรมการขนส่งทหารบก

มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี



คำสั่งคณะทำงานด้านการบินร่วมระหว่าง ปภ. และ ทบ. (ฉบับแก้ไข)
 ประกอบบันทึกความเข้าใจความร่วมมือด้านการบินร่วม ระหว่าง กระทรวงมหาดไทย
 โดยกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กับ กองทัพบก
 เรื่อง แต่งตั้งผู้ปฏิบัติงานร่วมกับอากาศยาน ฮ.ปภ.๓๒ ระหว่าง ปภ. และ ทบ.

เพื่อให้การดำเนินงานด้านการบินร่วมระหว่าง ปภ. และ ทบ. เป็นไปด้วยความเรียบร้อย
 ปลอดภัย และมีประสิทธิภาพ สำหรับการใช้งานเฮลิคอปเตอร์การป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย แบบ ๓๒
 (ฮ.ปภ.๓๒) เกี่ยวกับภารกิจการบรรเทาสาธารณภัย การช่วยเหลือประชาชน ตลอดจนภารกิจสำคัญ
 ของส่วนราชการอื่นๆ จึงให้ผู้สำเร็จการฝึกอบรมจากบริษัทผู้ผลิตอากาศยาน หรือได้รับการรับรองให้สามารถ
 ปฏิบัติงานร่วมกับอากาศยาน ฮ.ปภ.๓๒ ได้ดังนี้

๑. แต่งตั้งผู้ปฏิบัติงานร่วมกับอากาศยาน ฮ.ปภ.๓๒

๑.๑ ปภ.

๑.๑.๑	นาย เกริกเสกข์สัมพันธ์	วาสะศิริ
๑.๑.๒	ว่าที่ ร.ท. รวี	ศุภณิมิตวิเศษกุล
๑.๑.๓	นาย ธนกิตติ	ชาลี
๑.๑.๔	นาย ขจรยศ	เศษโส
๑.๑.๕	นาย กิตติพงษ์	วังคะฮาด
๑.๑.๖	นาย ธีรพล	สะโสดา
๑.๑.๗	นาย ภาณุ	พันธุมนี
๑.๑.๘	นาย ภาควุฒิ	จิตรบำเพ็ญ
๑.๑.๙	นาย สรพงษ์	สว่างศรี
๑.๑.๑๐	นาย สามารถ	ธิบัติ

๑.๒ ทบ.

๑.๒.๑	นักบิน จำนวน ๖ นาย	
๑.๒.๑.๑	พ.ท. มนต์ศักดิ์	ประเสริฐสังข์
๑.๒.๑.๒	ร.อ. กิตติกร	มยุเฝือก
๑.๒.๑.๓	ร.ท. ศรัณยู	ศรีदानัน
๑.๒.๑.๔	ร.ท. สัมพันธ์	รอดศิลา
๑.๒.๑.๕	ร.ต. กิตตินันท์	กันทพนม
๑.๒.๑.๖	ร.ต. ปฐมพงษ์	มั่งมี

- ๒ -

- ๑.๒.๒ ช่างปฏิบัติหน้าที่ในห้องนักบิน จำนวน ๒ นาย
- | | |
|------------------------|---------|
| ๑.๒.๒.๑ จ.ส.อ. จีระชัย | ปุทอง |
| ๑.๒.๒.๒ จ.ส.อ. อรรถพล | แสงอ้อม |
- ๑.๒.๓ ช่างประจำอากาศยาน จำนวน ๘ นาย
- | | |
|--------------------------|---------------|
| ๑.๒.๓.๑ จ.ส.อ. กุเบศ | ลาภะสัมปັນ |
| ๑.๒.๓.๒ จ.ส.ท. ณัฐวุฒิ | ด้วงนคร |
| ๑.๒.๓.๓ จ.ส.ต. สุพจน์ | โสมนใจบุญ |
| ๑.๒.๓.๔ จ.ส.ต. จารุเชษฐ์ | หงส์ศรีสุวรรณ |
| ๑.๒.๓.๕ ส.อ. รุฎากร | คลังสมบัติ |
| ๑.๒.๓.๖ ส.อ. อนุชิต | แย้มรูป |
| ๑.๒.๓.๗ ส.อ. วิชระ | ปากพลีนอก |
| ๑.๒.๓.๘ ส.อ. ธรรมรัตน์ | มะลิโย |
- ๑.๒.๔ ช่างซ่อมบำรุงระบบไฟฟ้าอากาศยาน รวมทั้งช่างซ่อมบำรุงระบบวิทยุ เครื่องช่วยเดินอากาศ ระบบนักบินกล และอุปกรณ์ที่ติดตั้งเพิ่มเติม จำนวน ๘ นาย
- | | |
|------------------------|---------------|
| ๑.๒.๔.๑ ร.ท. ประสิทธิ์ | มังสระคู |
| ๑.๒.๔.๒ จ.ส.อ. เดชา | ทมถา |
| ๑.๒.๔.๓ จ.ส.อ. สุรียา | นุ้ยเย็น |
| ๑.๒.๔.๔ จ.ส.ต. กฤษฎา | แพรสี |
| ๑.๒.๔.๕ จ.ส.ต. ธนากร | สุนานนท์ |
| ๑.๒.๔.๖ จ.ส.ต. สิทธิกร | อาจคงหาญ |
| ๑.๒.๔.๗ ส.อ. อติศร | ชนะ |
| ๑.๒.๔.๘ ส.ท. ปฐมรัตน์ | เทิดทูนการค้า |

๒. อำนาจหน้าที่

๒.๑ ปฏิบัติภารกิจด้านการบรรเทาสาธารณภัย ตามที่คณะผู้ประสานภารกิจระหว่าง ปก. กับ ทบ. ได้เห็นชอบร่วมกันทั้งสองฝ่าย ทั้งนี้ การปฏิบัติภารกิจดังกล่าว ต้องได้รับอนุมัติและเห็นชอบจาก ปก. และ ทบ. แล้ว

๒.๒ ดำรงการฝึกศึกษา ทบทวนความรู้ เพิ่มขีดความสามารถและการปฏิบัติงานร่วมกันระหว่าง ปก. กับ ทบ. รวมทั้ง การฝึกการปฏิบัติงานร่วมกับส่วนราชการ หน่วยงานภาครัฐ เอกชน และหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย เพื่อให้มีความพร้อมในการบรรเทาสาธารณภัยทุกรูปแบบที่ ปก. และ ทบ. ได้เห็นชอบร่วมกัน

- ๓ -

๓. ขอให้หน่วยขึ้นตรงของ ปภ. และ ทบ. และหน่วยที่เกี่ยวข้อง ให้การสนับสนุนการดำเนินงานของผู้ปฏิบัติงานร่วมกับอากาศยาน ฮ.ปภ.๓๒ ระหว่าง ปภ. และ ทบ. โดยถือเป็นความสำคัญร่วมกัน ในการปฏิบัติภารกิจการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย เพื่อสร้างความเชื่อมั่นและให้ความช่วยเหลือประชาชนได้อย่างทันเวลาและเกิดประสิทธิภาพ

ทั้งนี้ ตั้งแต่บัดนี้เป็นต้นไป

ลงนาม ณ วันที่ ๒๕ เดือน เมษายน พุทธศักราช ๒๕๖๓

(ลงนาม)

(นายเชษฐา โมสิกรัตน์)

รองอธิบดีกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย

(ลงนาม) พลตรี

(อภิชาติ ปัตตะนุ)

เจ้ากรมการขนส่งทหารบก

มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี



คำสั่งคณะทำงานด้านการบินร่วมระหว่าง ปก. และ ทบ.
ประกอบบันทึกความเข้าใจความร่วมมือด้านการบินร่วม ระหว่าง กระทรวงมหาดไทย
โดยกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กับ กองทัพบก
เรื่อง แต่งตั้งผู้ปฏิบัติงานร่วมกับ ฮ.ป.ก.๓๒ ระหว่าง ปก. และ ทบ.

เพื่อให้การดำเนินงานด้านการบินร่วมระหว่าง ปก. และ ทบ. เป็นไปด้วยความเรียบร้อย ปลอดภัย และมีประสิทธิภาพ สำหรับการใช้งานเฮลิคอปเตอร์การป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย แบบ ๓๒ (ฮ.ป.ก.๓๒) ในภารกิจการบรรเทาสาธารณภัย การช่วยเหลือประชาชน ตลอดจนภารกิจสำคัญของส่วนราชการต่างๆ จึงให้ผู้ที่สำเร็จการฝึกอบรมจากบริษัทผู้ผลิตอากาศยาน และได้รับการรับรองให้สามารถปฏิบัติงานร่วมกับอากาศยาน ฮ.ป.ก.๓๒ ได้ดังนี้

๑. แต่งตั้งผู้ปฏิบัติงานร่วมกับ ฮ.ป.ก.๓๒ ระหว่าง ปก. และ ทบ.

๑.๑ ปก.

๑.๑.๑ นาย เกริกเสกข์สัมพันธ์	วาสะศิริ
๑.๑.๒ ว่าที่ ร.ท. รวี	ศุภนิมิตวิเศษกุล
๑.๑.๓ นาย ธนกิตต์	ชาติ
๑.๑.๔ นาย ขจรรย์ศ	เศษโถ
๑.๑.๕ นาย กิตติพงษ์	วังคะฮาด
๑.๑.๖ นาย ชีรพล	สะโสดา
๑.๑.๗ นาย ภาณุ	พันธุ์มณี
๑.๑.๘ นาย ภาควุฒิ	จิตรบำเพ็ญ
๑.๑.๙ นาย สรพงษ์	สว่างศรี
๑.๑.๑๐ นาย สามารถ	ธิบัติ

๑.๒ ทบ.

๑.๒.๑ นักบิน จำนวน ๖ นาย	
๑.๒.๑.๑ พ.ท. มนต์ศักดิ์	ประเสริฐสิงห์
๑.๒.๑.๒ ร.อ. กิตติกร	มัยเมือก
๑.๒.๑.๓ ร.ท. ศรีนยู	ศรีตานัน
๑.๒.๑.๔ ร.ท. สัมพันธ์	รอดศิลา
๑.๒.๑.๕ ร.ต. กิตตินันท์	กันทพนม
๑.๒.๑.๖ ร.ต. ปฐมพงษ์	มั่งมี

๑.๒.๒ ช่าง...

- ๒ -

๑.๒.๒ ช่างปฏิบัติหน้าที่ในท้องถิ่นจำนวน ๒ นาย

๑.๒.๒.๑ จ.ส.อ. จีระชัย	ปู่ทอง
๑.๒.๒.๒ จ.ส.อ. อรรถพล	แสงอ้อม

๑.๒.๓ ช่างประจำอากาศยาน จำนวน ๘ นาย

๑.๒.๓.๑ จ.ส.อ. ภูเบศ	ลากะสัมป็น
๑.๒.๓.๒ จ.ส.ท. ณัฐวุฒิ	ด้วงนคร
๑.๒.๓.๓ จ.ส.ต. สุพจน์	โสมใจบุญ
๑.๒.๓.๔ จ.ส.ต. จารุเชษฐ์	หงส์ศรีสุวรรณ
๑.๒.๓.๕ ส.อ. ธาตุกร	คลังสมบัติ
๑.๒.๓.๖ ส.อ. อนุชิต	แย้มรูป
๑.๒.๓.๗ ส.อ. วิชระ	ปากพลีนอก
๑.๒.๓.๘ ส.อ. ธรรมรัตน์	มะลิโย

๑.๒.๔ ช่างซ่อมบำรุงระบบไฟฟ้าอากาศยาน รวมทั้งช่างซ่อมบำรุงระบบวิทยุ เครื่องช่วยเดินอากาศ ระบบนักบินกล และอุปกรณ์ที่ติดตั้งเพิ่มเติม จำนวน ๘ นาย

๑.๒.๔.๑ ร.ท.ประสิทธิ์	มังสระคู
๑.๒.๔.๒ จ.ส.อ. เดชา	ทมถา
๑.๒.๔.๓ จ.ส.อ. สุริยา	นุ้ยเย็น
๑.๒.๔.๔ จ.ส.ต. กฤษณา	แพรลี
๑.๒.๔.๕ จ.ส.ต. ธนากร	สุนานนท์
๑.๒.๔.๖ จ.ส.ต. สิทธิกร	อาจคงหาญ
๑.๒.๔.๗ ส.อ. อติศร	ชนะนุ
๑.๒.๔.๘ ส.ท. ปฐมรัตน์	เทิดทูนการค้า

๒. อำนาจหน้าที่

๒.๑ ปฏิบัติภารกิจด้านการบรรเทาสาธารณภัย ตามที่คณะผู้ประสานภารกิจระหว่าง ปก. และ ทบ. ได้เห็นชอบร่วมกันทั้งสองฝ่าย ทั้งนี้ การปฏิบัติภารกิจดังกล่าว ต้องได้รับอนุมัติและเห็นชอบจาก ปก. และ ทบ. แล้ว

๒.๒ ดำรงการฝึกศึกษา ทบทวนความรู้ เพิ่มขีดความสามารถและการปฏิบัติงานร่วมกัน ระหว่าง ปก. และ ทบ. รวมทั้ง การฝึกการปฏิบัติงานร่วมกับส่วนราชการ หน่วยงานภาครัฐ เอกชน และหน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย เพื่อให้มีความพร้อมในการบรรเทา สาธารณภัยทุกรูปแบบที่ ปก. และ ทบ. ได้เห็นชอบร่วมกัน

๒.๓ ให้นำหน่วย...

- ๓ -

๒.๓ ให้หน่วยขึ้นตรงของ ปภ. และ ทบ. และหน่วยที่เกี่ยวข้อง ให้การสนับสนุน การดำเนินงานของผู้ปฏิบัติงานร่วมกับอากาศยาน ฮ.ปภ.๓๒ ระหว่าง ปภ. และ ทบ. โดยถือเป็นความสำคัญ ร่วมกันในการปฏิบัติภารกิจป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย เพื่อสร้างความเชื่อมั่นและให้ความช่วยเหลือ ในการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยกับประชาชน

ทั้งนี้ ตั้งแต่บัดนี้เป็นต้นไป

ลงนาม ณ วันที่ ๓๐ เดือน มกราคม พุทธศักราช ๒๕๖๓



(นายมนทล สุดประเสริฐ)

อธิบดีกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย

พลตรี 

(วรุฒม์ นนทวงศ์)

ผู้บัญชาการศูนย์การบินทหารบก

 พยาน

(นายเชษฐา โมสิกรัตน์)

รองอธิบดีกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย

พันเอก  พยาน

(นันทวัฒน์ ทังสนงาม)

รองผู้บัญชาการศูนย์การบินทหารบก

มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี



บันทึกความเข้าใจ
ความร่วมมือการดำเนินงานด้านการบินร่วม
ระหว่าง
กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย
กระทรวงมหาดไทย
กับ
กองทัพบก
(ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม)

เนื่องจากบันทึกความเข้าใจ ความร่วมมือการดำเนินงานด้านการบินร่วม ระหว่าง กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย กับ กองทัพบก ลงวันที่ ๒๘ เมษายน ๒๕๖๓ จะครบกำหนดสิ้นสุดระยะเวลาความร่วมมือในวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๔ ประกอบกับ กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย และกองทัพบก ได้ประเมินสถานการณ์ และความจำเป็นร่วมกันแล้ว เห็นพ้องให้ขยายระยะเวลาในการร่วมปฏิบัติงานออกไปอีกระยะหนึ่ง เพื่อประโยชน์แก่ประเทศชาติและประชาชน ในการนี้ ทั้งสองฝ่ายได้แสดงความประสงค์ที่จะแก้ไขเนื้อหาของรายละเอียดบางประการของบันทึกความเข้าใจ เพื่อคงไว้ซึ่งเสถียรภาพ และเกิดประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานร่วมกันอย่างต่อเนื่อง พร้อมกับปรับปรุงขั้นตอนการปฏิบัติของทั้งสองฝ่าย ให้มีความคล่องตัวมากยิ่งขึ้น จึงขอใช้และยึดถือบันทึกความเข้าใจ ความร่วมมือการดำเนินงานด้านการบินร่วม ระหว่าง กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย กับ กองทัพบก ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม นี้แทน โดยมีข้อความดังต่อไปนี้

กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย ตั้งอยู่ที่ เลขที่ ๓/๑๒ ถนนอุทงนอก แขวงดุสิต เขตดุสิต กรุงเทพมหานคร โดย นายบุญธรรม เลิศสุขีเกษม ตำแหน่ง อธิบดีกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย ซึ่งต่อไปในบันทึกความเข้าใจนี้เรียกว่า “ ปภ. ” ฝ่ายหนึ่ง กับ

กองทัพบก ตั้งอยู่ที่ เลขที่ ๑๐๓ ถนนราชดำเนินนอก เขตพระนคร กรุงเทพมหานคร โดย พลโท ทรงวิทย์ หนูนุกัถ์ ผู้ได้รับมอบอำนาจจาก ผู้บัญชาการทหารบก ลงวันที่ ๑๖ เดือน กันยายน พุทธศักราช ๒๕๖๔ ซึ่งต่อไปในบันทึกความเข้าใจนี้ เรียกว่า “ ทบ. ” อีกฝ่ายหนึ่ง

ทั้งสองฝ่ายร่วมลงนามในบันทึกความเข้าใจ ความร่วมมือด้านการบินร่วม ระหว่าง กระทรวงมหาดไทย โดย ปภ. กับ ทบ. โดยมีวัตถุประสงค์เพื่ออธิบายถึงขอบเขต รายละเอียดความร่วมมือระหว่างส่วนราชการ ในการสร้างความร่วมมือในการดำเนินงานด้านการบินร่วมกัน รวมทั้งกำหนดแนวทาง และหลักเกณฑ์สำหรับการใช้งานอากาศยานปีกหมุน แบบเฮลิคอปเตอร์ เรียกอีกอย่างหนึ่งว่า “เฮลิคอปเตอร์ การป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยแบบ ๓๒” ซึ่งเป็นกรรมสิทธิ์ของ ปภ. และต่อไปในบันทึกความเข้าใจนี้ เรียกว่า “ฮ.ปภ.๓๒ ”

- ๒ -

ข้อ ๑ ขอบเขตความร่วมมือ

๑.๑ บันทึกความเข้าใจความร่วมมือการดำเนินงานด้านการบินร่วมฉบับนี้ ได้จัดทำขึ้นเพื่ออธิบายถึงขอบเขตงาน และรายละเอียดความร่วมมือระหว่างส่วนราชการโดยเฉพาะสำหรับ ฮ.ป.ก.๓๒ ลำที่ ๑ “หมายเลข ๐๑” และ ฮ.ป.ก.๓๒ ลำที่ ๒ “หมายเลข ๐๒” และให้รวมถึง ฮ.ป.ก.๓๒ ลำอื่น ๆ ที่ ปก. มีแผนดำเนินการจัดหาในอนาคต หากนำมาปฏิบัติงานร่วมกับ ทบ. ด้วย

๑.๒ ปก.

๑.๒.๑ ปก. ยินยอมให้ ทบ. เป็นผู้รับมอบสิทธิในการใช้งาน ฮ.ป.ก.๓๒ ซึ่งเป็นอากาศยานที่อยู่ในกรรมสิทธิ์ และความรับผิดชอบของ ปก. ตามขอบเขตงาน และภารกิจการบินที่ทั้งสองฝ่ายเห็นชอบร่วมกัน

๑.๒.๒ เจ้าหน้าที่ของ ปก. ที่สามารถปฏิบัติงานกับ ฮ.ป.ก.๓๒ ต้องเป็นผู้ที่ได้รับการฝึกอบรมการปฏิบัติงานร่วมกับเจ้าหน้าที่ของ ทบ. จนกระทั่งได้รับการรับรองให้สามารถปฏิบัติงานร่วมกับ ฮ.ป.ก.๓๒ หรือได้รับความเห็นชอบจากคณะทำงานร่วมของ ปก. และ ทบ. แล้ว

๑.๒.๓ ปก. เป็นฝ่ายรับผิดชอบในการจัดหางบประมาณ เพื่อการซ่อมบำรุง ฮ.ป.ก.๓๒ รวมถึงบริภัณฑ์ภาคพื้น เพื่อให้อากาศยานมีความพร้อมสำหรับการปฏิบัติการกิจตามที่ได้รับมอบ รวมทั้งสนับสนุนงบประมาณที่เกิดขึ้นจากการใช้งานอากาศยานประกอบด้วย ค่าเบี้ยเลี้ยง ค่าพาหนะ ค่าเช่าที่พัก ค่าตอบแทนการปฏิบัติงานนอกเวลาราชการ งบประมาณปฏิบัติการ งบประมาณบำรุงอากาศยาน น้ำมันอุปกรณ์ตามส่วนสัมพันธ์วัสดุและสิ่งอุปกรณ์สิ้นเปลือง ค่าสาธารณูปโภคต่าง ๆ การฝึกดำรงขีดความสามารถของนักบินและเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติการ งบประมาณด้านนิรภัยการบิน และการฝึกเตรียมความพร้อมงานด้านการบรรเทาสาธารณภัยประจำปี โดยการสนับสนุนงบประมาณที่เกิดขึ้นจากการใช้งานอากาศยานตามที่กล่าวไปแล้ว ให้ดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยวิธีการงบประมาณ และกฎหมายอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง ที่ทั้งสองฝ่ายเห็นชอบร่วมกัน

๑.๒.๔ สำหรับกรณีน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานที่ ทบ. ได้ดำเนินการรองจ่าย เพื่อการปฏิบัติการกิจไปก่อนในพื้นที่ต่าง ๆ นั้น ปก. จะเป็นฝ่ายจัดหาน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยาน และน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับรถเติมเชื้อเพลิงอากาศยาน ทดแทนภายใน ๑๕ (สิบห้า) วัน (หรือแจ้งความคืบหน้าการดำเนินการ ให้ ทบ. ทราบ) หลังจาก ปก. ได้รับเอกสารการขอให้ทดแทนน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานที่ ทบ. รองจ่ายไปก่อน เพื่อความต่อเนื่องในการปฏิบัติการกิจอื่น ๆ ที่ ทบ. ได้รับมอบหมาย ทั้งนี้ ปก. จะดำเนินการส่งมอบคืนให้ ทบ. ผ่านทางกรมพลธิการทหารบก ในฐานะหน่วยกรมฝ่ายยุทธบริการที่รับผิดชอบด้านสถานภาพการเบิก - จ่าย น้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยาน ของ ทบ. โดยปฏิบัติตามพระราชบัญญัติการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. ๒๕๖๐ และระเบียบกระทรวงการคลัง ว่าด้วยการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. ๒๕๖๐

๑.๒.๕ ปก. เป็นฝ่ายรับผิดชอบในการจัดหางบประมาณเพื่อการซ่อมแซมหรือชดเชยต่อความเสียหายทั้งปวงที่เกิดจากอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ต่าง ๆ ที่อาจเกิดขึ้นกับหรือจาก ฮ.ป.ก.๓๒ ระหว่างการปฏิบัติงานหรือเหตุสุดวิสัย ซึ่งไม่ใช่เกิดจากความประมาทเลินเล่อของเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติการ ฮ.ป.ก.๓๒

๑.๒.๖ ปก. ยินยอมให้ผู้แทน และ/หรือ เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับ ฮ.ป.ก.๓๒ ของ ทบ. เข้าปฏิบัติงานร่วมกับ ฮ.ป.ก.๓๒ ในพื้นที่ของ ปก. โดยจะต้องปฏิบัติตามกฎ และระเบียบว่าด้วยการเข้าถึงพื้นที่หวงห้ามของ ปก. อย่างเคร่งครัด

- ๓ -

๑.๒.๗ ในระหว่างการขอใช้โรงเก็บอากาศยานเป็นการชั่วคราว บริเวณพื้นที่กองพันซ่อมบำรุงเครื่องบินทหารบก จังหวัดลพบุรี ปก. จะเร่งรัดดำเนินโครงการก่อสร้างโรงเก็บอากาศยานที่สามารถรองรับ ฮ.ปภ.๓๒ ให้เพียงพอตามจำนวนที่ ปก. มีแผนดำเนินการจัดหาเพิ่มเติมในอนาคต สำหรับบรรจุในหน่วยบินของ ปก. ที่อยู่ระหว่างการจัดตั้งด้วย รวมถึงพื้นที่ลานจอด เส้นทาง เข้า - ออก รดเติมน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานพร้อมพลประจำ ตลอดจนสิ่งอำนวยความสะดวกอื่น ๆ ซึ่ง ปก. มีแผนจะดำเนินการ ณ บริเวณฝั่งตรงข้ามกับโรงเก็บอากาศยานที่ ๕ ของ กองพันซ่อมบำรุงเครื่องบินทหารบก ให้แล้วเสร็จภายในวันที่ ๓๐ กันยายน พ.ศ. ๒๕๖๖ ควบคู่ไปกับภารกิจการบินที่ทั้งสองฝ่ายเห็นชอบร่วมกัน

๑.๒.๘ ปก. จะเร่งผลิต/สรรหาบุคลากรประเภทนักบิน และช่างประจำอากาศยานของ ปก. ให้มีจำนวนสำหรับการปฏิบัติงานได้อย่างเพียงพอ สอดคล้องกับการจัดตั้งหน่วยบินของ ปก. ที่อยู่ระหว่างดำเนินการ เพื่อให้พร้อมปฏิบัติงานได้ตั้งแต่วันที่ ๓๐ กันยายน พ.ศ. ๒๕๖๖ โดยดำเนินการตามแนวทางการเสริมสร้างบุคลากรประเภทนักบิน และช่างอากาศยาน รายละเอียดตามผนวก ก และ ข ประกอบบันทึกความเข้าใจฯ ทั้งนี้ ในระหว่างการดำเนินการนั้น จะขอรับการสนับสนุนบุคลากรดังกล่าวจาก ทบ. ตามความจำเป็นไปพลางก่อน

๑.๒.๙ ปก. ให้การสนับสนุนการดำรงขีดความสามารถด้านการบินให้กับนักบิน และช่างอากาศยานอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้เกิดความชำนาญและความปลอดภัยยิ่งขึ้น เช่น การฝึกบินทบทวนประจำเดือน และการฝึกบินเปลี่ยนแบบอากาศยาน เป็นต้น (โดยการสนับสนุนงบประมาณของ ปก.)

๑.๒.๑๐ ปก. ดำเนินงานด้านนิรภัยการบิน การตรวจสอบมาตรฐานการบิน (สำหรับนักบินและช่างประจำอากาศยาน) และการสำรวจทรัพยากรการบิน โดยให้คณะทำงานร่วมของ ปก. และ ทบ. ร่วมกันพิจารณาดำเนินการตามที่ทั้งสองฝ่ายเห็นสมควร

๑.๓ ทบ.

๑.๓.๑ ทบ. จะสนับสนุนบุคลากรประเภท นักบิน และช่างประจำอากาศยาน ให้แก่ ปก. จนถึงวันที่ ๓๐ กันยายน พ.ศ. ๒๕๖๖ เพื่อปฏิบัติงานกับ ฮ.ปภ.๓๒ สอดคล้องกับการเร่งผลิต/สรรหาบุคลากรประเภทดังกล่าว ที่จะปฏิบัติงานในหน่วยบินของ ปก. ซึ่งอยู่ระหว่างการจัดตั้ง ตามขอบเขตงาน และภารกิจการบินที่ทั้งสองฝ่ายเห็นชอบร่วมกัน

๑.๓.๒ เจ้าหน้าที่ของ ทบ. ที่สามารถปฏิบัติงานกับ ฮ.ปภ.๓๒ ตามข้อ ๑.๓.๑ ต้องเป็นผู้ที่ผ่านการฝึกอบรมจากหน่วยฝึกอบรมด้านการบินที่มีมาตรฐานเป็นที่รับรองจากบริษัทผู้ผลิต ฮ.ปภ.๓๒ จนกระทั่งได้รับการรับรองให้สามารถปฏิบัติงานร่วมกับ ฮ.ปภ.๓๒ หรือได้รับความเห็นชอบจากคณะทำงานร่วมของ ปก. และ ทบ. แล้ว

๑.๓.๓ ทบ. จัดทำเอกสารการขอให้ทดแทนน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยาน และน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเติมเชื้อเพลิงอากาศยาน ที่ได้รองจ่ายเพื่อการปฏิบัติการบินไปก่อน ให้แก่ ปก. หลังเสร็จสิ้นการปฏิบัติการบินในแต่ละครั้งภายใน ๑๕ (สิบห้า) วัน

๑.๓.๔ ทบ. สนับสนุนโรงเก็บอากาศยานเป็นการชั่วคราวจนถึงวันที่ ๓๐ กันยายน พ.ศ. ๒๕๖๖ ณ บริเวณพื้นที่กองพันซ่อมบำรุงเครื่องบินทหารบก จังหวัดลพบุรี เพื่อใช้เป็นสถานที่สำหรับการปรนนิบัติบำรุงและซ่อมบำรุง ฮ.ปภ.๓๒ รวมทั้งจัดให้มีระบบการรักษาความปลอดภัยสถานที่ที่เหมาะสม ตามที่คณะทำงานร่วมของ ปก. และ ทบ. ได้เห็นชอบร่วมกัน

- ๔ -

๑.๓.๕ ทบ. จะเป็นผู้ดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องกับวิทยากรด้านการบินของ ฮ.ป.ก.๓๒ ร่วมกับบริษัทผู้ผลิตอากาศยาน และแจ้งให้ ป.ก. ทราบเกี่ยวกับวิทยากรด้านการบินของ ฮ.ป.ก.๓๒ ทั้งปวงที่เปลี่ยนแปลงไป

๑.๓.๖ ทบ. จะเป็นผู้รับผิดชอบด้านการปฏิบัติการบิน การปรนนิบัติและซ่อมบำรุง รวมทั้งร่วมดำเนินงานด้านนิรภัยการบินที่เกี่ยวข้องกับ ฮ.ป.ก.๓๒ และแจ้งให้กับ ป.ก. ทราบ เกี่ยวกับการปฏิบัติการบิน และนิรภัยการบินที่เปลี่ยนแปลงไป

๑.๓.๗ ทบ. ยินยอมให้ผู้แทน และ/หรือ เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับ ฮ.ป.ก.๓๒ ของ ป.ก. เข้าปฏิบัติงานร่วมกับ ฮ.ป.ก.๓๒ ในพื้นที่ของ ทบ. โดยจะต้องปฏิบัติตามกฎ และระเบียบว่าด้วยการเข้าถึงพื้นที่หวงห้ามของ ทบ. อย่างเคร่งครัด

๑.๓.๘ ทบ. จะเป็นผู้สนับสนุนกระบวนการคัดเลือกบุคลากรของ ป.ก. เพื่อเข้ารับการศึกษาหลักสูตรศษย์กรบิน ทบ. และช่างประจำอากาศยาน ทบ. หากได้รับการร้องขอ (โดยการสนับสนุนงบประมาณของ ป.ก.)

ข้อ ๒ เอกสารอันเป็นส่วนหนึ่งของบันทึกความเข้าใจ

เอกสารแนบท้ายบันทึกความเข้าใจดังต่อไปนี้ ให้ถือเป็นส่วนหนึ่งของบันทึกความเข้าใจนี้

๒.๑ สำเนาประกาศสำนักนายกรัฐมนตรี เรื่อง แต่งตั้งข้าราชการพลเรือน ลงวันที่ ๑ เดือน ตุลาคม พ.ศ. ๒๕๖๒ จำนวน ๒ แผ่น

๒.๒ คำสั่งกองทัพบก (เฉพาะ) ที่ ๔๖๒/๖๓ ลงวันที่ ๑๖ เมษายน พ.ศ. ๒๕๖๓ จำนวน ๓ แผ่น

๒.๓ สำเนาประกาศสำนักนายกรัฐมนตรี เรื่อง แต่งตั้งข้าราชการพลเรือนสามัญ ลงวันที่ ๒๑ สิงหาคม พ.ศ. ๒๕๖๓ จำนวน ๓ แผ่น

๒.๔ หนังสือมอบอำนาจ โดยผู้บัญชาการทหารบก มอบอำนาจให้ รองเสนาธิการทหารบก (รับผิดชอบงานและเอกสารในสายงานยุทธการ) เป็นผู้จัดการแทนในการลงนามในบันทึกความเข้าใจความร่วมมือด้านการบินร่วม ระหว่าง กองทัพบก กับ กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย จำนวน ๑ แผ่น

ผนวก ก แนวทางการเสริมสร้างบุคลากรประเภทนักบิน จำนวน ๓ แผ่น

ผนวก ข แนวทางการเสริมสร้างบุคลากรประเภทช่างอากาศยาน จำนวน ๒ แผ่น

ข้อ ๓ การจัดตั้งคณะทำงานร่วม

๓.๑ ให้มีคณะทำงานร่วม เรียกว่าคณะทำงานด้านการบินร่วม ระหว่าง ป.ก. และ ทบ.

๓.๒ ประธานคณะทำงานร่วมฯ ประกอบด้วย

๓.๒.๑ ป.ก. : รองอธิบดีกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย

๓.๒.๒ ทบ. : เจ้ากรมการขนส่งทหารบก

๓.๓ ป.ก. ประกอบด้วย

๓.๓.๑ ผู้อำนวยการกองนโยบายป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย

๓.๓.๒ ผู้อำนวยการกองช่วยเหลือผู้ประสบภัย

๓.๓.๓ ผู้อำนวยการกองส่งเสริมการป้องกันสาธารณภัย

๓.๓.๔ ผู้อำนวยการศูนย์อำนวยความสะดวกบรรเทาสาธารณภัย

- ๕ -

๓.๓.๕ ผู้อำนวยการกองมาตรการป้องกันสาธารณภัย

๓.๓.๖ ผู้อำนวยการกองการเจ้าหน้าที่

๓.๓.๗ ผู้อำนวยการกองคลัง

๓.๔ ทป.

๓.๔.๑ รองเจ้ากรมการขนส่งทหารบก

๓.๔.๒ ผู้แทนกรมยุทธการทหารบก

๓.๔.๓ ผู้แทนศูนย์การบินทหารบก

๓.๔.๔ ผู้แทนกรมกิจการพลเรือนทหารบก

๓.๔.๕ หัวหน้ากองยุทธการและการข่าว กรมการขนส่งทหารบก

๓.๕ ขอบเขตหน้าที่ของคณะทำงานร่วม มีดังนี้

๓.๕.๑ อำนวยการ ประสานงาน และกำกับดูแลการดำเนินงาน เพื่อให้ทั้งสองฝ่ายสามารถปฏิบัติงานได้ตามบันทึกความเข้าใจที่แต่ละฝ่ายมีความเข้าใจตรงกันตามขอบเขตความร่วมมือในข้อ ๑

๓.๕.๒ ปรึกษาหารือ และจัดทำข้อเสนอแนะต่อผู้บังคับบัญชาของแต่ละฝ่าย เพื่อให้การดำเนินการเป็นไปตามเจตนารมณ์ของบันทึกความเข้าใจที่ทั้งสองฝ่ายได้ร่วมกันจัดทำไว้

๓.๕.๓ ประสานงาน และจัดการประชุมร่วมกัน เพื่อติดตามความคืบหน้าในการดำเนินงานที่สำคัญ หรือเมื่อเห็นว่ามีความจำเป็นที่จะต้องหารือร่วมกันทั้งสองฝ่าย เช่น ผลการปฏิบัติงานร่วมกันที่ผ่านมา และความก้าวหน้าโครงการจัดตั้งหน่วยบินของ ปก. เพื่อหารือ รับทราบ และแก้ไขปัญหาข้อขัดข้องร่วมกัน โดยกำหนดการประชุมตามวงรอบสามเดือนต่อหนึ่งครั้ง หรือเมื่อมีสถานการณ์จำเป็นเร่งด่วน ให้สามารถจัดการประชุมร่วมกันเป็นกรณีพิเศษได้ตามความเหมาะสม ซึ่งการประชุมในแต่ละครั้ง ทั้งสองฝ่ายสามารถที่จะเชิญผู้ที่เกี่ยวข้องอื่นๆ ที่ไม่ใช่คณะทำงานร่วม เข้าร่วมการประชุมได้ โดยจะต้องแจ้งให้อีกฝ่ายได้รับทราบ และยอมรับก่อน ทั้งนี้ประธานของแต่ละฝ่ายสามารถกำหนดผู้แทนที่เป็นคณะทำงานร่วมให้เป็นประธานการประชุมในแต่ละครั้งเป็นการชั่วคราวได้

๓.๕.๔ ฝ่ายเลขานุการร่วมจะเป็นผู้จัดทำรายงานการประชุม หรือผลการปรึกษาหารือ/ ข้อเสนอแนะ ตลอดจนความคืบหน้าในการดำเนินงานตามบันทึกความเข้าใจ พร้อมทั้งเสนอให้ผู้บังคับบัญชาของแต่ละฝ่าย ได้รับทราบตามโอกาสที่เหมาะสม

๓.๕.๕ จัดทำคำสั่งประกอบการปฏิบัติภารกิจ และคำสั่งอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

ข้อ ๔ กำหนดระยะเวลาความร่วมมือ

๔.๑ บันทึกความเข้าใจฉบับนี้ มีกำหนดระยะเวลาความร่วมมือ ๒ (สอง) ปี นับตั้งแต่วันที่ ๑ เดือน ตุลาคม พ.ศ. ๒๕๖๔ ถึงวันที่ ๓๐ เดือน กันยายน พ.ศ. ๒๕๖๖ ทั้งนี้ ให้ทั้งสองฝ่ายร่วมกันทบทวน/ประเมินผลและวิธีการดำเนินงานตามขอบเขตความร่วมมือที่ได้กำหนดไว้ เพื่อนำไปพิจารณาความเหมาะสมและเหตุผลอันสมควรในการขยายระยะเวลาหรือยกเลิกความร่วมมือในคราวต่อไป ทั้งนี้หากมีการขยายระยะเวลาความร่วมมือให้จัดทำเป็นบันทึกแก้ไขเพิ่มเติมจากบันทึกความเข้าใจฉบับนี้

๔.๒ หากบันทึกความเข้าใจฉบับนี้สิ้นสุดลง ไม่ว่าจะด้วยกรณีใด มิให้ถือว่าเป็นผลรวมถึงเป็นการยกเลิกโครงการย่อยที่ได้ดำเนินงานภายใต้บันทึกความเข้าใจฉบับนี้ และแต่ละฝ่ายยังคงต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นของบันทึกความเข้าใจฉบับนี้ เว้นแต่ทั้งสองฝ่ายจะตกลงกันเป็นหนังสืออย่างอื่น

- ๖ -

๔.๓ เมื่อบันทึกความเข้าใจฉบับนี้สิ้นสุดลง แต่ละฝ่ายมีสิทธิที่จะดำเนินงานโครงการย่อยภายใต้บันทึกความเข้าใจต่อไปได้โดยลำพัง หรือร่วมมือกับบุคคลอื่นต่อไปได้ โดยอาศัยข้อมูลที่มีอยู่ในส่วนของตน โดยจะต้องไม่ละเมิดทรัพย์สินทางปัญญาของอีกฝ่ายหนึ่ง และไม่ทำการเปิดเผยข้อมูลที่เป็นความลับของราชการ

ข้อ ๕ การจัดตั้งผู้ประสานภารกิจ

ให้ทั้งสองฝ่ายตกลงแต่งตั้งบุคลากรจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ประกอบด้วยผู้แทนจาก กรมยุทธการทหารบก กรมการขนส่งทหารบก กองพันซ่อมบำรุงเครื่องบินทหารบก และ กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย ให้เป็นคณะผู้ประสานภารกิจ เพื่อดำเนินงานภายใต้บันทึกความเข้าใจนี้ หรือดำเนินงานตามแผนการบริหารจัดการ ฮ.ป.ก.๓๒ ได้ตามที่ทั้งสองฝ่ายเห็นสมควร

ข้อ ๖ การประสานการใช้งาน ฮ.ป.ก.๓๒ และขอรับการสนับสนุนเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน

๖.๑ การนำ ฮ.ป.ก.๓๒ พร้อมกับเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน ซึ่งเป็นบุคลากรของ ทบ. ไปปฏิบัติการตามที่ ปก. ประสานการใช้งาน ฮ.ป.ก.๓๒ และขอรับการสนับสนุนเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน จะต้องได้รับอนุมัติจาก ผู้บัญชาการทหารบก ก่อนทุกครั้ง โดยมีขั้นตอนดำเนินการดังนี้

๖.๑.๑ ปก.

๖.๑.๑.๑ ผู้ประสานภารกิจ ปก. ประสานการใช้งาน ฮ.ป.ก.๓๒ และขอรับการสนับสนุนเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน กับผู้ประสานภารกิจ ทบ. โดยระบุรายละเอียดของภารกิจ หัวข้อการปฏิบัติ สถานที่ การสนับสนุนน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยาน และอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง ให้ทราบล่วงหน้าก่อน ๓ (สาม) วัน ยกเว้นกรณีเกิดสถานการณ์ฉุกเฉินที่ประเมินแล้วว่าจำเป็นต้องใช้ ฮ.ป.ก.๓๒ เข้าดำเนินการอย่างรวดเร็ว ให้ ปก. สามารถดำเนินการประสานการใช้งาน ฮ.ป.ก.๓๒ และขอรับการสนับสนุนเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานได้ตามความเหมาะสม

๖.๑.๑.๒ จัดส่งเอกสารการประสานการใช้งาน ฮ.ป.ก.๓๒ และขอรับการสนับสนุนเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน ให้กับ กรมยุทธการทหารบก เพื่อดำเนินการต่อไป

๖.๑.๒ ทบ.

๖.๑.๒.๑ ผู้ประสานภารกิจ ทบ. (กรมยุทธการทหารบก) ประสานการปฏิบัติ กับ กรมการขนส่งทหารบก และ กองพันซ่อมบำรุงเครื่องบินทหารบก รวมทั้งหน่วยต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องในชั้นต้น เพื่อเตรียมอากาศยาน กำลังพล พื้นที่จอดอากาศยานและอุปกรณ์ต่าง ๆ ที่จำเป็น ให้พร้อมสนับสนุนเมื่อได้รับการอนุมัติจากผู้บัญชาการทหารบก

๖.๑.๒.๒ กรมยุทธการทหารบก ดำเนินการขออนุมัติการสนับสนุน ฮ.ป.ก.๓๒ พร้อมกับเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน ตามที่ ปก. ประสานการใช้งาน ฮ.ป.ก.๓๒ และขอรับการสนับสนุนเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน

๖.๒ เมื่อเสร็จสิ้นภารกิจบินของ ฮ.ป.ก.๓๒ ในแต่ละครั้งแล้ว ปก. จะดำเนินการทดแทนน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานและน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับรถเติมเชื้อเพลิงอากาศยาน ตามที่ขอให้ ทบ. รองจ่ายเพื่อการปฏิบัติการไปก่อนในพื้นที่ต่าง ๆ โดยเร็ว ทั้งนี้การปฏิบัติให้เป็นไปตามข้อ ๑.๒.๔

๖.๓ กรณี หากเกิดสถานการณ์ไม่ปกติ ทบ. มีความจำเป็นด้านยุทธการและต้องใช้กำลัง โดยการจัดกำลังพลประเภทนักบินและช่างอากาศยานฯ เพื่อเข้าคลี่คลายสถานการณ์ฯ ทบ. ขอสงวนสิทธิ์ในการสนับสนุนกำลังพลดังกล่าวให้แก่ ปก. เพื่อให้กลับไปปฏิบัติการของหน่วยต้นสังกัดก่อนเป็นลำดับแรก

- ๗ -

ข้อ ๗ การรักษาความปลอดภัยและข้อมูลที่มีชั้นความลับ

๗.๑ แต่ละฝ่ายจะต้องปฏิบัติตามระเบียบว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยต่อเอกสารที่มีการกำหนดชั้นความลับของหน่วยงานราชการที่มีผลบังคับใช้ในปัจจุบันอย่างเคร่งครัด

๗.๒ ข้อมูลหรือยุทธูปกรณ์ที่มีการกำหนดชั้นความลับทั้งหมดที่กำหนดชั้นหรือจัดทำขึ้นที่เป็นผลผลิตที่ได้รับจากบันทึกความเข้าใจนี้ จะต้องได้รับการคุ้มครองตามระดับที่เหมาะสมตามชั้นความลับนั้น

๗.๓ ฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดไม่สามารถที่จะเปิดเผยข้อมูลในบันทึกความเข้าใจนี้ รวมทั้งข้อมูลที่เป็นชั้นความลับของอีกฝ่ายหนึ่งให้กับบุคคลที่สาม เว้นแต่จะได้รับการยินยอมเป็นลายลักษณ์อักษรจากอีกฝ่ายหนึ่งเท่านั้น

๗.๔ แต่ละฝ่ายจะยอมรับให้อีกฝ่ายหนึ่งเข้าถึงข้อมูลชั้นความลับเฉพาะที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการตามบันทึกความเข้าใจนี้ และจะคุ้มครองข้อมูลดังกล่าวจนกระทั่งฝ่ายที่เป็นเจ้าของข้อมูลได้แจ้งยกเลิกชั้นความลับต่อเอกสารดังกล่าวแล้ว

ข้อ ๘ เครื่องมือ เครื่องใช้ วัสดุอุปกรณ์ และโรงเก็บอากาศยาน

๘.๑ บรรดาเครื่องมือ เครื่องใช้ และวัสดุอุปกรณ์ที่ฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งใช้ในการดำเนินงานภายใต้บันทึกข้อตกลงฉบับนี้ หรือซึ่งฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งได้จัดหาด้วยทุนทรัพย์ของฝ่ายนั้น หรือซึ่งฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งได้จ่ายชดเชยคืนให้ ถือว่าเป็นกรรมสิทธิ์ของฝ่ายนั้นแล้วแต่กรณี โดยฝ่ายที่เป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ในบรรดาเครื่องมือ เครื่องใช้ และวัสดุอุปกรณ์นั้น มีสิทธิทำเครื่องหมายแสดงไว้ที่เครื่องมือ เครื่องใช้ และวัสดุอุปกรณ์ที่ฝ่ายนั้นจัดหาว่าเป็นทรัพย์สินของตนได้ และเมื่อสิ้นสุดหรือยุติการดำเนินงานตามบันทึกข้อตกลงฉบับนี้ หรือโครงการย่อยภายใต้บันทึกความเข้าใจฉบับนี้ แล้วแต่กรณี ฝ่ายที่เป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ มีสิทธินำทรัพย์สินของตนกลับคืนไปได้ ทั้งนี้ ภายใต้กฎ ระเบียบ และข้อบังคับของแต่ละฝ่าย เว้นแต่จะมีข้อตกลงเป็นอย่างอื่น

๘.๒ สิ่งก่อสร้างอาคารโรงเก็บอากาศยาน และ/หรือสิ่งอำนวยความสะดวก ที่เป็นสิ่งปลูกสร้างถาวรในพื้นที่ของหน่วยงานใดก็ตาม เมื่อยุติหรือสิ้นสุดตามบันทึกข้อตกลงฉบับนี้ หรือโครงการย่อยภายใต้บันทึกข้อตกลงฉบับนี้ แล้วแต่กรณี ให้เป็นสิทธิ์ของหน่วยงานเจ้าของพื้นที่ ทั้งนี้ ภายใต้กฎระเบียบ กฎหมายที่เกี่ยวข้อง และข้อบังคับของแต่ละฝ่าย เว้นแต่จะมีข้อตกลงเป็นอย่างอื่น

๘.๓ เมื่อสิ้นสุด และยุติการดำเนินงานตามบันทึกความเข้าใจฉบับนี้ ให้แต่ละฝ่ายส่งมอบเครื่องมือ เครื่องใช้ และวัสดุอุปกรณ์ที่อยู่ในความครอบครองของตนคืนให้แก่ฝ่ายที่เป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ ภายในกำหนดระยะเวลา ๓๐ วัน นับตั้งแต่การดำเนินงานตามบันทึกความเข้าใจนี้ หรือโครงการย่อยภายใต้บันทึกความเข้าใจนี้สิ้นสุดลง แล้วแต่กรณี

ข้อ ๙ การประชาสัมพันธ์

๙.๑ การประชาสัมพันธ์ เผยแพร่ โฆษณา หรือให้ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับการดำเนินงานหรือผลการดำเนินงาน ภายใต้บันทึกความเข้าใจนี้ หรือภายใต้ข้อตกลงโครงการย่อย จะต้องผ่านความเห็นชอบของคณะทำงานร่วมกัน และต้องไม่ก่อให้เกิดความเสียหายแก่อีกฝ่ายหนึ่ง

๙.๒ การประชาสัมพันธ์ เผยแพร่ โฆษณา หรือให้ข้อมูลข่าวสารตามข้อ ๙.๑ จะต้องแสดงข้อความหรือสัญลักษณ์อื่นใดให้ปรากฏด้วยว่าเป็นความร่วมมือของทั้งสองฝ่าย และแสดงถึงความเป็นเจ้าของทรัพย์สินทางปัญญาในผลงานอย่างชัดเจนด้วย

- ๘ -

ข้อ ๑๐ การเปลี่ยนแปลงแก้ไขบันทึกความเข้าใจ

๑๐.๑ ในกรณีที่มีเหตุจำเป็นต้องมีการเปลี่ยนแปลงแก้ไข หรือเพิ่มเติมบันทึกความเข้าใจนี้ สามารถกระทำได้ตามความเหมาะสม ทั้งนี้ ให้ทำเป็นบันทึกความเข้าใจแก้ไขเพิ่มเติม โดยแจ้งเหตุผลเป็นลายลักษณ์อักษร ให้อีกฝ่ายหนึ่งทราบล่วงหน้าไม่น้อยกว่าสามสิบวัน และลงนามผูกพันโดยผู้มีอำนาจลงนามผูกพันของแต่ละฝ่าย ตามแบบและพิธีการในการจัดทำบันทึกข้อตกลงนี้

๑๐.๒ การยกเลิก หากหน่วยงานฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งมีความประสงค์ ขอยกเลิกบันทึกความเข้าใจความร่วมมือด้านการบินร่วม ระหว่าง ปก. กับ ทบ. นี้ สามารถกระทำได้โดยแจ้งเหตุผลเป็นลายลักษณ์อักษร ให้อีกฝ่ายหนึ่งทราบล่วงหน้าไม่น้อยกว่า ๙๐ (เก้าสิบ) วัน ทั้งนี้ ไม่ส่งผลกระทบต่อกิจกรรมหรือโครงการที่ดำเนินการไปก่อนล่วงหน้าวันที่บอกยกเลิก ของทั้งสองหน่วยงาน ซึ่งยังคงต้องดำเนินการในเรื่องที่ผูกพันหรือค้างไว้ให้แล้วเสร็จ

บันทึกความเข้าใจนี้ทำขึ้นเป็นสองฉบับ มีข้อความถูกต้องตรงกัน ทั้งสองฝ่ายได้อ่านและเข้าใจข้อความโดยละเอียดตลอดแล้ว เห็นว่าถูกต้องตรงตามเจตนารมณ์ทุกประการ จึงได้ลงลายมือชื่อไว้เป็นสำคัญต่อหน้าพยาน และแต่ละฝ่ายต่างยึดถือไว้ฝ่ายละหนึ่งฉบับ

ลงนาม ณ วันที่ เดือน กันยายน พุทธศักราช ๒๕๖๔

(ลงนาม)

(นายบุญธรรม เลิศสุขีเกษม)

อธิบดีกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย

(ลงนาม) พลโท

(ทรงวิทย์ หนูนุกัถิ)

รองเสนาธิการทหารบก

(ลงนาม) พยาน

(นายเจียรชัย ชูกิตติวิบูลย์)

รองอธิบดีกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย

(ลงนาม) พลตรี

(อภิชาติ ปัตตะนุ)

เจ้ากรมการขนส่งทหารบก

มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี



ผนวก ก

แนวทางในการเสริมสร้างบุคลากรประเภทนักบิน



ข้อ ๑ นิยามศัพท์

๑.๑ ผู้บังคับอากาศยาน (PILOT IN COMMAND : PC) หมายถึง นักบินที่ได้รับการแต่งตั้งและปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้บังคับอากาศยาน มีหน้าที่และความรับผิดชอบสำหรับการปฏิบัติการบินและความปลอดภัยทั้งหมดของอากาศยาน โดยจะต้องมีชั่วโมงบินกับ ฮ.ป.ก.๓๒ ไม่น้อยกว่า ๓๐๐ ชั่วโมงบิน ทั้งนี้ หากมีความจำเป็นเร่งด่วนผู้บังคับบัญชาสามารถแต่งตั้งเป็นผู้บังคับอากาศยานได้ โดยให้ทำการประเมินค่าฝีมือบินกับ ฮ.ป.ก.๓๒ ก่อนที่จะได้รับอนุมัติให้เป็นผู้บังคับอากาศยาน

๑.๒ นักบิน (PILOT : PI) หมายถึง นักบินที่ปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ให้การช่วยเหลือผู้บังคับอากาศยาน สำหรับการปฏิบัติการบินและความปลอดภัยทั้งหมดของอากาศยาน ขณะทำการบินจะอยู่ภายใต้การอำนวยความสะดวก ควบคุม และกำกับดูแลของผู้บังคับอากาศยาน โดยไม่คำนึงถึงชั้นยศ ลำดับอาวุโสของการรับราชการทหาร และจำนวนชั่วโมงบิน

๑.๓ นักบินผู้ช่วย (CO - PILOT : CP) หมายถึง นักบินที่นั่งในตำแหน่งนักบินแต่ไม่ได้ผ่านการบินเปลี่ยนคุณสมบัติหรือดำรงความต่อเนื่องในการบินกับอากาศยานที่กำลังบินอยู่นั้น

๑.๔ นักบินลองเครื่อง (MAINTENANCE TEST PILOT : MP) หมายถึง นักบินที่มีคุณวุฒินักบินลองเครื่อง (สำเร็จหลักสูตรนักบินลองเครื่องจากบริษัทผู้ผลิต) และได้รับการแต่งตั้งให้มีหน้าที่นักบินลองเครื่อง เพื่อการซ่อมบำรุงให้เป็นไปตามมาตรฐาน/คู่มือการซ่อมบำรุงอากาศยานที่บริษัทผู้ผลิตกำหนด

๑.๕ ครูการบิน (INSTRUCTOR PILOT : IP) หมายถึง นักบิน ที่มีคุณวุฒิครูการบิน (สำเร็จหลักสูตรครูการบินจากบริษัทผู้ผลิต) และได้รับการแต่งตั้งให้มีหน้าที่ครูการบิน ทำการฝึกบินและประเมินผลความปลอดภัยให้กับนักบินในหน่วย ประกอบด้วย การปฏิบัติการกิจบิน การบินเปลี่ยนคุณสมบัติ การบินด้วยทัศนวิสัย การฝึกบินเปลี่ยนแบบ การบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน รวมทั้งสามารถประเมินผล การฝึกของเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานอื่นๆ ได้

๑.๖ ครูตรวจสอบและจัดมาตรฐานการบิน (STANDARDIZATION INSTRUCTOR PILOT : UT) หมายถึง ครูการบินที่ได้รับการแต่งตั้งให้ทำหน้าที่ตรวจสอบและจัดมาตรฐานการบิน

ข้อ ๒ การบริหารจัดการนักบิน

๒.๑ นักบินที่มีความเหมาะสมและเพียงพอต่อการปฏิบัติภารกิจได้อย่างมีประสิทธิภาพ และเกิดความปลอดภัย ควรมีนักบิน ๔ นาย ต่ออากาศยาน ๑ เครื่อง

๒.๒ การบริหารจัดการนักบินให้มีจำนวนที่เหมาะสมตามข้อ ๒.๑ โดยกำหนดวิธีการได้มาของนักบิน จำนวน ๔ แนวทาง ดังนี้

๒.๒.๑ การขอรับการสนับสนุนนักบินจาก ทบ. เพื่อปฏิบัติหน้าที่ในส่วนบริหารอากาศยาน ปก. ในห้วงแรกที่ได้รับการจัดหาวาอากาศยาน จนกระทั่ง ปก. สามารถบริหารจัดการนักบินได้ตามแผนที่กำหนด ทั้งนี้ ทบ. ขอปรับลดจำนวนนักบินที่สนับสนุน ปก. เป็นประจำทุกปี ละ ๒ นาย

- ๒ -

๒.๒.๒ ปก. ส่งนักบินเข้ารับการฝึกอบรมศิษย์การบิน ทบ. เป็นประจำทุกปี ๆ ละ ๒ นาย โดย ปก. เป็นผู้ดำเนินการคัดเลือก และรับผิดชอบงบประมาณการฝึกอบรม รวมทั้ง ค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นทั้งปวง

๒.๒.๓ การรับสมัครจากบุคคลพลเรือน เพื่อบรรจุเป็นข้าราชการ หรือ พนักงานราชการของ ปก. เพื่อปฏิบัติหน้าที่นักบิน ทั้งนี้ ต้องจบหลักสูตรนักบินพาณิชย์ตรี (Qualified Pilot) จาก รร.การบินที่สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) รับรอง พร้อมกับมีใบขับขี้นักบินพาณิชย์ตรี (CPL : Commercial Pilot License) โดยมีชั่วโมงบินรวมไม่น้อยกว่า ๒๐๐ ชั่วโมงบิน และ ทำการบินไม่น้อยกว่า ๔๘ ชั่วโมงบิน ภายในระยะเวลา ๖ เดือนก่อนเข้ารับการคัดสรร

๒.๒.๔ การรับสมัครจากนักบินที่ผ่านการปฏิบัติหน้าที่ในเหล่าทัพ กระทรวง ทบวง กรม ต่าง ๆ ที่เป็นหน่วยงานของทางราชการ โดยมีชั่วโมงบินรวม ไม่น้อยกว่า ๑,๕๐๐ ชั่วโมงบิน เพื่อบรรจุเป็นข้าราชการหรือ พนักงานราชการของ ปก. ซึ่งเป็นบุคลากรที่มีความรู้ความสามารถในการปฏิบัติงานกับส่วนราชการต่าง ๆ ได้อย่างดีเยี่ยม

๒.๒.๕ บุคคลตามข้อ ๒.๒.๑ - ๒.๒.๔ ที่ ปก. ให้ปฏิบัติหน้าที่นักบินสำหรับ ฮ.ป.ก.๓๒ ต้องเข้ารับการฝึกบินเปลี่ยนแบบอากาศยาน (Qualification Training) จากหลักสูตรการฝึกบินเปลี่ยนแบบจากบริษัทผู้ผลิต รวมทั้ง ให้มีการฝึกบินเพื่อเสริมสร้างความคุ้นเคย จนกระทั่งมีชั่วโมงบินครบ ๕๐ ชั่วโมงบิน จึงจะสามารถให้ปฏิบัติหน้าที่ในตำแหน่งนักบิน (PILOT : PI) เพื่อรองรับภารกิจของ ทบ. และ ปก. ต่อไป

ข้อ ๓ การฝึกบินทบทวนและเสริมสร้างความพร้อมในการปฏิบัติงานด้านการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย : ปก. ดำเนินการสนับสนุนงบประมาณ เพื่อใช้ในการฝึกบินทบทวนและการฝึกบินเสริมสร้างความพร้อมในการปฏิบัติงานด้านการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย ของนักบินตามข้อ ๒ อย่างต่อเนื่อง โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อดำรงสภาพความพร้อมในการปฏิบัติภารกิจการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย เพิ่มความชำนาญในการปฏิบัติงานร่วมกันของบุคลากรภายในหน่วย รวมทั้ง การปฏิบัติกรร่วมกับหน่วยงานด้านการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย ที่เกี่ยวข้อง โดยมีงานด้านการฝึกดังนี้

๓.๑ การฝึกบินดำรงสภาพนักบิน : ให้นักบินทำการฝึกบินดำรงสภาพนักบิน ไม่น้อยกว่า ปีละ ๒๔ ชั่วโมงบิน/นาย ทั้งนี้ หากมีภารกิจของ ทบ. และ ปก. ในการสนับสนุนการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยและงานด้านการฝึกอื่น ๆ สามารถปรับลดจำนวนชั่วโมงบินได้ตามความเหมาะสม โดยให้คณะทำงานด้านการบินร่วมระหว่าง ทบ. กับ ปก. จัดทำแผนการใช้อากาศยาน ฮ.ป.ก.๓๒ ร่วมกัน เพื่อรับการสนับสนุนงบประมาณจาก ปก. ต่อไป

๓.๒ การฝึกบินเสริมสร้างความพร้อมในการปฏิบัติงานด้านการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย โดยแบ่งการฝึกเป็น ๓ งานการฝึก ดังนี้

๓.๒.๑ การฝึกเสริมสร้างความพร้อมระดับบุคคลของนักบินและช่าง ฮ.ป.ก.๓๒ ให้มีความรู้ความชำนาญกับอากาศยานและอุปกรณ์เพิ่มเติม เพื่อให้เจ้าหน้าที่ของ ทบ. และ ปก. ที่ปฏิบัติงานกับ ฮ.ป.ก.๓๒ มีความชำนาญในการปฏิบัติงานได้อย่างปลอดภัย

๓.๒.๒ การฝึกเสริมสร้างความชำนาญในหน่วยงานของ ปก. เพื่อให้ นักบิน และช่าง ฮ.ป.ก.๓๒ ทำการฝึกการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยร่วมกับหน่วยงานของ ปก. ในภูมิภาคต่างๆ

- ๓ -

๓.๒.๓ การฝึกหน่วยบินเฉพาะกิจการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย เพื่อทำการฝึก การป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยร่วมกับส่วนราชการอื่น ๆ ภาคเอกชน และองค์กรภาคประชาสังคม ให้มีความพร้อม สำหรับรองรับการบรรเทาสาธารณภัยต่าง ๆ ที่อาจจะเกิดขึ้นได้อย่างมีประสิทธิภาพ

๓.๒.๔ การดำเนินการตามข้อ ๓.๒.๑ - ๓.๒.๓ ให้คณะทำงานด้านการบินร่วม ระหว่าง ทบ. กับ ปก. หรือร่วมกันจัดทำข้อยุติ เพื่อขอรับการสนับสนุนงบประมาณจาก ปก. ต่อไป

๓.๓ การเสริมสร้างความรู้ความสามารถให้กับนักบินและช่างอากาศยาน ด้วยการให้ เข้ารับการฝึกอบรมในหลักสูตรต่างๆ ของ รร.การบิน ทบ. เช่น หลักสูตรนายทหารนิรภัยการบิน หลักสูตร ช่างตรวจสภาพทางเทคนิคและกำกับดูแลการซ่อมบำรุงอากาศยาน หลักสูตรการปฏิบัติงานร่วมกับอากาศยาน และหลักสูตรการบริหารจัดการทรัพยากรการบิน เป็นต้น ทั้งนี้ ปก. จะดำเนินการสนับสนุนงบประมาณสำหรับ การเข้ารับการฝึกอบรมดังกล่าว

ผนวก ก ประกอบบันทึกความเข้าใจนี้ทำขึ้นเป็นสองฉบับ มีข้อความถูกต้องตรงกัน ทั้งสองฝ่ายได้อ่านและเข้าใจข้อความโดยละเอียดตลอดแล้ว เห็นว่าถูกต้องตรงตามเจตนารมณ์ทุกประการ จึงได้ลงลายมือชื่อไว้เป็นสำคัญต่อหน้าพยาน และแต่ละฝ่ายต่างยึดถือไว้ฝ่ายละหนึ่งฉบับ

ลงนาม ณ วันที่ เดือน กันยายน พุทธศักราช ๒๕๖๔

(ลงนาม)

(นายบุญธรรม เลิศสุขีเกษม)

อธิบดีกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย

(ลงนาม) พลโท.....

(ทรงวิทย์ หนูนุกัถิ)

รองเสนาธิการทหารบก

(ลงนาม)พยาน

(นายเชียรชัย ชูจิตติวิบูลย์)

รองอธิบดีกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย

(ลงนาม) พลตรี.....พยาน

(อภิชาติ บัณฑิต)

เจ้ากรมการขนส่งทหารบก

มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี



ผนวก ข

แนวทางในการเสริมสร้างบุคลากรประเภทช่างอากาศยาน



ข้อ ๑ นิยามศัพท์

๑.๑ นายทหารซ่อมบำรุงอากาศยาน (Aviation Maintenance Officer) หมายถึง นายทหารสัญญาบัตร สังกัด กองทัพบก กระทรวงกลาโหม หรือ ข้าราชการ หรือ พนักงานราชการ สังกัดกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย ที่ได้รับการแต่งตั้งและปฏิบัติหน้าที่เป็นนายทหารซ่อมบำรุง มีหน้าที่และความรับผิดชอบสำหรับการปฏิบัติการซ่อมบำรุง และความปลอดภัยทั้งหมดของการซ่อมอากาศยาน โดยสำเร็จการฝึกและศึกษาหลักสูตรการซ่อมบำรุงอากาศยาน จาก บริษัทผู้ผลิต

๑.๒ ช่างอากาศยาน (Aviation Mechanic) หมายถึง นายทหารประทวน สังกัดกองทัพบก กระทรวงกลาโหม หรือ ข้าราชการ หรือ พนักงานราชการ สังกัดกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย ที่ได้รับการแต่งตั้งและปฏิบัติหน้าที่เป็น ช่างอากาศยาน โดยสำเร็จการฝึกและศึกษาหลักสูตรการซ่อมบำรุงอากาศยาน จาก บริษัทผู้ผลิต ได้แก่

- ๑.๒.๑ ช่างปฏิบัติหน้าที่ประจำห้องนักบิน (Flight Engineer)
- ๑.๒.๒ ช่างประจำอากาศยาน (Aircraft Mechanic)
- ๑.๒.๓ ช่างตรวจสอบสภาพการซ่อมบำรุงอากาศยาน (Technical Inspector)
- ๑.๒.๔ ช่างซ่อมระบบเครื่องยนต์ (Engine and Hydraulic Maintenance)
- ๑.๒.๕ ช่างซ่อมระบบโครงสร้าง (Airframe Maintenance)
- ๑.๒.๖ ช่างซ่อมระบบไฟฟ้า (Electrical Maintenance)
- ๑.๒.๗ ช่างซ่อมระบบสื่อสารการบิน (Avionic Maintenance)

ข้อ ๒ การบริหารจัดการช่างอากาศยาน

๒.๑ จำนวนช่างอากาศยาน ฮ.ปภ.๓๒ ที่ความเหมาะสมต่อการปฏิบัติการกิจ ได้มีประสิทธิภาพและเกิดความปลอดภัย ควรต้องมีช่างอากาศยานการหมุนเวียนปฏิบัติการกิจ ต่ออากาศยาน จำนวน ๑ เครื่อง ดังนี้

- | | |
|---|---------------------|
| ๒.๑.๑ ช่างปฏิบัติหน้าที่ประจำห้องนักบิน | จำนวน ๒ นาย/เครื่อง |
| ๒.๑.๒ ช่างประจำอากาศยาน | จำนวน ๓ นาย/เครื่อง |
| ๒.๑.๓ ช่างตรวจสอบสภาพการซ่อมบำรุงอากาศยาน | จำนวน ๑ นาย/เครื่อง |
| ๒.๑.๔ ช่างซ่อมระบบเครื่องยนต์ | จำนวน ๑ นาย/เครื่อง |
| ๒.๑.๕ ช่างซ่อมระบบโครงสร้าง | จำนวน ๑ นาย/เครื่อง |
| ๒.๑.๖ ช่างซ่อมระบบไฟฟ้า | จำนวน ๒ นาย/เครื่อง |
| ๒.๑.๗ ช่างซ่อมระบบสื่อสารการบิน | จำนวน ๑ นาย/เครื่อง |

๒.๒ เพื่อให้สามารถเตรียมการจัดการช่างอากาศยานให้มีจำนวนที่เหมาะสมตามข้อ ๒.๑ โดยกำหนดวิธีการได้มาของช่างอากาศยาน จำนวน ๔ แนวทาง ดังนี้

๒.๒.๑ ขอรับการสนับสนุนช่างอากาศยานของ ทบ. เพื่อปฏิบัติหน้าที่ในส่วนบริหารอากาศยานของ ปภ. ในหัวแรกที่ได้รับการจัดหอากาศยาน จนกระทั่ง ปภ. สามารถบริหารจัดการช่างอากาศยานได้ตามแผนที่กำหนด ทั้งนี้ ทบ. ขอปรับลดจำนวนช่างอากาศยานที่จะไปสนับสนุน ปภ. เป็นประจำทุกปี ๆ ละ ๔ นาย

- ๒ -

๒.๒.๒ รับสมัครจากบุคคลพลเรือนที่สำเร็จการศึกษา ระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพ (ปวช.) ประเภทวิชาอุตสาหกรรม ในสาขาวิชาช่างยนต์ สาขางานยานยนต์ สาขาวิชาช่างไฟฟ้ากำลัง และสาขาช่างไฟฟ้ากำลัง รวมทั้ง บุคคลพลเรือนที่สำเร็จการศึกษา ระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูง (ปวส.) ประเภทวิชาอุตสาหกรรม ในสาขาวิชาช่างอากาศยาน สาขางานช่างอากาศยาน สาขาวิชาเทคนิคเครื่องกล สาขางานเทคนิคยานยนต์ สาขาวิชาไฟฟ้า และสาขางานไฟฟ้ากำลัง เพื่อบรรจุเป็นข้าราชการ หรือพนักงานราชการของ ปก. แล้วเข้ารับการฝึกอบรมหลักสูตรช่างอากาศยานทหารบก (ร.การบิน ทบ.) เพื่อให้มีความรู้ความสามารถในการซ่อมบำรุงอากาศยานได้

๒.๒.๓ รับสมัครช่างอากาศยานที่สำเร็จการศึกษาช่างอากาศยาน จากสถาบันการฝึกอบรมที่สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) รับรอง เพื่อบรรจุเป็นข้าราชการ หรือ พนักงานราชการของ ปก.

๒.๒.๔ ช่างอากาศยาน ตามข้อ ๒.๒.๑ - ๒.๒.๓ จะต้องผ่านการฝึกอบรมหลักสูตรช่างอากาศยานฯ จากบริษัทผู้ผลิตก่อน จึงจะสามารถปฏิบัติหน้าที่ช่างอากาศยาน ฮ.ป.๓๒ ได้

๒.๓ การเสริมสร้าง/เพิ่มพูนความรู้และทักษะ โดยประสานขอส่งเจ้าหน้าที่เข้ารับการฝึกอบรมตามหลักสูตรฯ ของ ร.การบิน ทบ. เช่น หลักสูตรช่างตรวจสภาพทางเทคนิคและกำกับดูแลการซ่อมบำรุงอากาศยาน และหลักสูตรการปฏิบัติงานร่วมกับอากาศยาน เป็นต้น ทั้งนี้ ปก. จะต้องเป็นผู้สนับสนุนงบประมาณสำหรับการดำเนินการดังกล่าว

ผนวก ข ประกอบบันทึกความเข้าใจนี้ทำขึ้นเป็นสองฉบับ มีข้อความถูกต้องตรงกัน ทั้งสองฝ่ายได้อ่านและเข้าใจข้อความโดยละเอียดตลอดแล้ว เห็นว่าถูกต้องตรงตามเจตนารมณ์ทุกประการ จึงได้ลงลายมือชื่อไว้เป็นสำคัญต่อหน้าพยาน และแต่ละฝ่ายต่างยึดถือไว้ฝ่ายละหนึ่งฉบับ

ลงนาม ณ วันที่ เดือน กันยายน พุทธศักราช ๒๕๖๔

(ลงนาม) (ลงนาม) พลโท
 (นายบุญธรรม เลิศสุขีเกษม) (ทรงวิทย์ หนูนักดี)
 อธิบดีกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย รองเสนาธิการทหารบก

(ลงนาม) พยาน (ลงนาม) พลตรี พยาน
 (นายเจียรชัย ชุกิตติวิบูลย์) (อภิชาติ ปัตตะนุ)
 รองอธิบดีกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย เจ้ากรมการขนส่งทหารบก

ภาคผนวก ซ

เอกสารบัญชีรายชื่อผู้ผ่านการคัดเลือก เข้ารับการศึกษาระดับปริญญาโท
รุ่น Ka-32A11BC ณ JSC Kamov Russian Helicopter สหพันธรัฐรัสเซีย

ปี ค.ศ. 2019

มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี

ทป.๕๖๓-๐๐๗

กระดาษเขียนข่าว

ที่.....

แบบ สส.๖

สำหรับเจ้าหน้าที่ศูนย์การสื่อสาร.....

ความเร่งด่วน ผู้รับปฏิบัติ	ความเร่งด่วน - ผู้รับทราบ	หมู่ - วัน - เวลา	คำแนะนำ
ด่วนที่สุด	ด่วนที่สุด	ท๐ เม.ย. ๖๒	
จาก ศบ.บ.			หมู่ / คำ
ถึง ผู้รับปฏิบัติ ขส.ทบ.			ประเภทเอกสาร
ผู้รับทราบ กบ.ทบ.			ที่ของผู้ให้ข่าว ที่ กท ๐๕๖๕/๕๒๒

๑. อ้างถึง ว.ขส.ทบ. ด่วนที่สุด ที่ กท ๐๕๔๔/๒๒๖ ลง ๓๐ เม.ย. ๖๒

๒. ศบ.บ. ขอสงวนรายชื่อ นักบินและช่างอากาศยาน เข้ารับการฝึกอบรมหลักสูตรอากาศยานปีกหมุนสำหรับบรรเทาสาธารณภัย รุ่น KA-32A11BC จำนวน ๕ หลักสูตร ดังนี้-

๒.๑ หลักสูตรฝึกอบรมนักบิน กำลังพลเข้ารับการศึกษา จำนวน ๖ นาย ดังนี้-

ลำดับ	ยศ - ชื่อ - นามสกุล	ตำแหน่ง	สังกัด	หมายเลขโทรศัพท์
๑	พ.ท. มนต์ศักดิ์ ประเสริฐสังข์	ประจำแผนก	ร.การบิน ทบ.	๐๘๑-๙๙๗-๖๙๔๗
๒	ร.ท. ศรีนัย ศรีตานัน	นักบิน	พัน.บ.๑	๐๘๑-๐๒๘-๔๐๒๙
๓	ร.ต. กิตตินันท์ กันทพนม	นักบิน	พัน.บ.๒	๐๘๐-๗๙๑-๘๔๑๑
๔	ร.อ. กิตติกร มุ่ยเผือก	นักบิน	พัน.บ.๓	๐๘๓-๗๕๔-๔๔๓๖
๕	ร.ท. สัมพันธ์ รอดศิลา	นักบิน	พัน.บ.๔๑	๐๘๖-๓๙๓-๕๒๙๑
๖	ร.ต. ปฐมพงษ์ มั่งมี	นักบิน	พัน.บ.๔๑	๐๘๖-๔๙๓-๕๘๐๖
	ตัวสำรอง			
๑	ร.ต. พิสิษฐ์ วิเวก	นักบิน	พัน.บ.๔๑	๐๘๓-๙๙๐-๐๗๑๗
๒	ร.ต. อธิปัตย์ คำขาว	นักบิน	พัน.บ.๔๑	๐๘๘-๒๓๑-๙๒๗๙

หน้า ๑ ใน ๕ หน้า	อ้างถึงข่าว			ชื่อผู้เขียนข่าว			หน่วย			โทร.ทบ.	
	จัดประเภทเอกสาร										
			จัด			ไม่					
สำหรับ	รับ	วันที่	เวลา	ระบบ	ชื่อ	ส่ง	วันที่	เวลา	ระบบ	ชื่อ	รับรองว่าเป็นข่าวราชการ
พนักงาน	เมื่อ			เครื่อง	พนักงาน	เสร็จ			เครื่อง	พนักงาน	
				สื่อสาร	งาน				สื่อสาร		

ทป.๔๖๓-๐๐๗

กระดาษเขียนข่าว

ที่.....

แบบ ศศ.๖

สำหรับเจ้าหน้าที่ศูนย์การสื่อสาร.....

ความเร่งด่วน - ผู้รับปฏิบัติ	ความเร่งด่วน - ผู้รับทราบ	หมู่ - วัน - เวลา	คำแนะนำ
จาก			หมู่ / คำ
ถึง ผู้รับปฏิบัติ			ประเภทเอกสาร
ผู้รับทราบ			ชื่อของผู้ให้ข่าว ที่

๒.๒ หลักสูตรช่างปฏิบัติหน้าที่ในห้องนักบิน (Flight Engineers) จำนวน ๒ นาย ดังนี้.-

ลำดับ	ยศ - ชื่อ - นามสกุล	ตำแหน่ง	สังกัด	หมายเลขโทรศัพท์
๑	จ.ส.อ. อรรถพล แสงอิม	เจ้าหน้าที่โยงยัด	พัน.บ.๔๑	๐๘๔-๕๕๓-๒๐๙๙
๒	จ.ส.อ. จิระชัย ปู่ทอง	เจ้าหน้าที่โยงยัด	พัน.บ.๔๑	๐๘๙-๘๑๕-๒๒๑๕

๒.๓ หลักสูตรช่างซ่อมบำรุงอากาศยานทั่วไปและหลักสูตรซ่อมบำรุงเครื่องยนต์ จำนวน ๖ นาย ดังนี้.-

ลำดับ	ยศ - ชื่อ - นามสกุล	ตำแหน่ง	สังกัด	หมายเลขโทรศัพท์
๑	จ.ส.ท. ณัฐวุฒิ ต่วนนคร	ช่างอาวุธ	พัน.บ.๔๑	๐๘๔-๓๕๑-๕๒๖๒
๒	จ.ส.ต. สุพจน์ โสมใจบุญ	ช่างซ่อมอากาศยาน	พัน.บ.๔๑	๐๘๓-๙๗๖-๓๗๒๐
๓	ส.อ. จารุเชษฐ์ หงส์ศรีสุวรรณ	ส.ปฏิบัติการบิน	พัน.บ.๔๑	๐๙๒-๓๗๒-๑๖๓๐
๔	ส.อ. ธาตุกร คลังสมบัติ	ผช.ช่างซ่อมอากาศยาน	พัน.บ.๔๑	๐๙๓-๑๔๓-๒๘๖๓
๕	ส.อ. อนุชิต แยมธูป	นายสิบส่งกำลัง	พัน.บ.๔๑	๐๘๓-๐๕๙-๙๗๙๐
๖	ส.อ. วีชระ ปากพลีนอก	นายสิบส่งกำลัง	พัน.บ.๔๑	๐๖๓-๗๒๗-๑๗๕๗

หน้า ๒ ใน ๕ หน้า		อ้างถึงข่าว		ชื่อผู้เขียนข่าว		หน่วย	โทร.ทบ.				
		จัดประเภทเอกสาร									
		() จัด () ไม่									
สำหรับ	รับ	วันที่	เวลา	ระบบ	ชื่อ	ส่ง	วันที่	เวลา	ระบบ	ชื่อ	รับรองว่าเป็นข่าวราชการ
พนักงาน	เมื่อ			เครื่อง	พนักงาน	เสร็จ			เครื่อง	พนักงาน	
				สื่อสาร	งาน				สื่อสาร		

ทป.๔๖๓-๐๐๗

ทป.๔๖๓-๐๐๗

กระดาษเขียนข่าว

ที่.....

แบบ ศศ.๖

สำหรับเจ้าหน้าที่ศูนย์การสื่อสาร.....

ความเร่งด่วน - ผู้รับปฏิบัติ	ความเร่งด่วน - ผู้รับทราบ	หมู่ - วัน - เวลา	คำแนะนำ
จาก			หมู่ / คำ
ถึง ผู้รับปฏิบัติ			ประเภทเอกสาร
ผู้รับทราบ			ที่ของผู้ให้ข่าว
			ที่

๒.๔ หลักสูตรช่างซ่อมบำรุงระบบไฟฟ้าอากาศยาน, ระบบวิทยุ, เครื่องช่วยเดินอากาศ, ระบบนักบินกล และ อุปกรณ์พิเศษที่ติดตั้งเพิ่ม จำนวน ๖ นาย ดังนี้-

ลำดับ	ยศ - ชื่อ - นามสกุล	ตำแหน่ง	สังกัด	หมายเลขโทรศัพท์
๑	จ.ส.อ. สุริยา น้อยเย็น	ช่างซ่อมวิทยุการบินฯ	พัน.บ.๑	๐๘๗-๑๑๕-๙๒๑๐
๒	จ.ส.อ. เดชา ทมดา	ช่างประจำอากาศยานฯ	พัน.บ.๑	๐๘๗-๒๒๗-๑๘๐๕
๓	ส.ท. ปฐมรัตน์ เทิดทูนการค้า	ช่างซ่อมวิทยุ	พัน.บ.๔๑	๐๙๐-๑๑๕-๔๘๘๖
๔	ส.อ. อติศร ชะนู	ช่างซ่อมวิทยุ	กยช.ศบบ.	๐๙๘-๓๕๒-๕๔๔๗
๕	ร.ท. ประสิทธิ์ มิ่งสระคู	นายทหารซ่อมบำรุงสื่อสาร	สนบ.ทบ.กชสอ.สส.	๐๘๙-๗๙๒-๑๗๕๐
๖	จ.ส.ต. กฤษฎา แพรสี	ช่างซ่อมวิทยุประกอบการบิน	สนบ.ทบ.กชสอ.สส.	๐๘๒-๕๗๘-๙๘๕๔

หน้า ๓ ใน ๕ หน้า		อ้างถึงข่าว			ชื่อผู้เขียนข่าว			หน่วย	โทร.ทบ.		
		จัดประเภทเอกสาร									
		() จัด () ไม่									
สำหรับ	รับ	วันที่	เวลา	ระบบ	ชื่อ	ส่ง	วันที่	เวลา	ระบบ	ชื่อ	รับรองว่าเป็นข่าวราชการ
พนักงาน	เมื่อ			เครื่อง	พนักงาน	เสร็จ			เครื่อง	พนักงาน	
				สื่อสาร	งาน				สื่อสาร		

ทป.๔๖๓-๐๐๗

กระดาษเขียนข่าว

ที่.....

แบบ สส.๖

สำหรับเจ้าหน้าที่ศูนย์การสื่อสาร.....

ความเร่งด่วน - ผู้รับปฏิบัติ	ความเร่งด่วน - ผู้รับทราบ	หมู่ - วัน - เวลา	คำแนะนำ
จาก	หมู่ / คำ		
ถึง ผู้รับปฏิบัติ	ประเภทเอกสาร		
ผู้รับทราบ	ที่ของผู้ให้ข่าว		
	ที่		

๒.๕ หลักสูตรอบรมเจ้าหน้าที่กู้ภัยและเจ้าหน้าที่ดับเพลิง จำนวน ๘ นาย ดังนี้-

ลำดับ	ยศ - ชื่อ - นามสกุล	ตำแหน่ง	สังกัด	หมายเลขโทรศัพท์
๑	พ.ท. มนต์ศักดิ์ ประเสริฐสิงห์	ประจำแผนก	ร.ร.การบิน ทบ.	๐๘๑-๙๔๗-๖๙๔๗
๒	ร.ท. ศรีนยู ศรีตานัน	นักบิน	พัน.บ.๑	๐๘๑-๐๒๘-๔๐๒๙
๓	ร.ต. กิตตินันท์ กัทพนม	นักบิน	พัน.บ.๒	๐๘๐-๗๙๑-๘๔๑๓
๔	ร.อ. กิตติกร มุ่ยเมือก	นักบิน	พัน.บ.๓	๐๘๓-๗๕๔-๔๔๓๖
๕	ร.ท. สัมพันธ์ รอดศิลา	นักบิน	พัน.บ.๔๑	๐๘๖-๓๙๓-๕๒๕๑
๖	ร.ต. ปฐมพงษ์ มั่งมี	นักบิน	พัน.บ.๔๑	๐๘๖-๔๙๓-๕๘๐๖
๗	จ.ส.อ. อรรถพล แสงอ้อม	เจ้าหน้าที่โยยียด	พัน.บ.๔๑	๐๙๒-๕๕๓-๒๐๙๙
๘	จ.ส.อ. จิระชัย ปู่ทอง	เจ้าหน้าที่โยยียด	พัน.บ.๔๑	๐๘๙-๘๑๕-๒๒๑๕

หน้า ๔ ใน ๕ หน้า	อ้างอิงข่าว			ชื่อผู้เขียนข่าว			หน่วย	โทร.ทบ.			
	จัดประเภทเอกสาร () จัด () ไม่										
สำหรับ พนักงาน	รับ เมื่อ	วันที่	เวลา	ระบบ เครื่อง สื่อสาร	ชื่อ พนักงาน	ส่ง เสร็จ	วันที่	เวลา	ระบบ เครื่อง สื่อสาร	ชื่อ พนักงาน	รับรองว่าเป็นข่าวราชการ

ทป.๕๖๓-๐๐๗


กระดาษเขียนข่าว

ที่.....

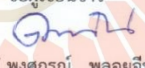
แบบ สส.๖
สำหรับเจ้าหน้าที่ศูนย์การสื่อสาร.....


ความเร่งด่วน - ผู้รับปฏิบัติ	ความเร่งด่วน - ผู้รับทราบ	หมู่ - วัน - เวลา	คำแนะนำ
จาก			หมู่ / คำ
ถึง ผู้รับปฏิบัติ	ผู้รับทราบ		ประเภทเอกสาร ที่ของผู้ให้ข่าว ที่

๓. รายละเอียดเพิ่มเติมประสานได้ที่ พ.ท. ธนชัย ธนพิทักษ์ ตำแหน่ง รอง ทก.ศบ. โทร ทป. ๓๙๕๒๖ โทรมือถือ ๐๘๔ - ๑๘๑ - ๕๒๕๒

อนุมัติ - ส่งข่าวได้
พล.ต. 
(ธีรยุทธ อินทร)
ผ.ศบ.

จบข่าว

หน้า ๕ ใน ๕ หน้า	อ้างถึงข่าว	ชื่อผู้เขียนข่าว	หน่วย	โทร.ทบ.
	จัดประเภทเอกสาร () จัด () ไม่	พ.ต.  (พงศกรณ์ พลอยจีน) ชรก.กยช.ศบ.	ศบ.	๓๙๕๒๖

สำหรับ	รับ	วันที่	เวลา	ระบบ	ชื่อ	ส่ง	วันที่	เวลา	ระบบ	ชื่อ	รับรองว่าเป็นข่าวราชการ
พนักงาน	เมื่อ			เครื่อง	พนักงาน	เสร็จ			เครื่อง	พนักงาน	พ.ท.  (ธนชัย ธนพิทักษ์) รอง ทก.ศบ. นายทหารอนุมัติข่าว



ภาคผนวก ฅ
ทำเนียบ ชุดปฏิบัติการบิน หน่วยบินสังกัด กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย
กระทรวงมหาดไทย ร่วมกับกองทัพบกไทย (ชุดแรกของประเทศไทย)

มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี

ทำเนียบประวัติกำลังพลชุดปฏิบัติการบิน ส.ปภ.32 (ชุดแรกของประเทศไทย)

ประเภท นักบิน



1. พันโท มนต์ศักดิ์ ประเสริฐสังข์
2. ตำแหน่งเดิม ครูการบิน
3. สังกัดเดิม กองการฝึก โรงเรียนการบินทหารบก
4. การศึกษาทั่วไป
 - 4.1 มัธยมศึกษาตอนปลาย โรงเรียนสุรศักดิ์มนตรี กรุงเทพมหานคร
 - 4.2 อนุปริญญา วิทยาศาสตร์ วิชาเอก คอมพิวเตอร์ สถาบันราชภัฏสวนสุนันทา กรุงเทพมหานคร
 - 4.3 ปริญญาตรี วิทยาศาสตร์บัณฑิต วิทยาการคอมพิวเตอร์ สถาบันราชภัฏเทพสตรี จังหวัดลพบุรี
5. การศึกษาทางทหาร
 - 5.1 นักเรียนนายสิบทหารบก เหล่าทหารสื่อสาร รุ่นที่ 24/34 โรงเรียนทหารสื่อสาร กรมการทหารสื่อสาร
 - 5.2 ชั้นนายร้อย เหล่าทหารสื่อสาร รุ่นที่ 49/49 โรงเรียนทหารสื่อสาร กรมการทหารสื่อสาร
 - 5.3 ชั้นนายพัน เหล่าทหารสื่อสาร รุ่นที่ 47/55 โรงเรียนทหารสื่อสาร กรมการทหารสื่อสาร
 - 5.4 นายทหารบกอาวุโส ชุดที่ 37/60 โรงเรียนเสนาธิการทหารบก
6. การศึกษาด้านการบิน
 - 6.1 ช่างอากาศยานทหารบก รุ่นที่ 18/38 โรงเรียนการบินทหารบก
 - 6.2 ศิษย์การบินทหารบก รุ่นที่ 47/46 โรงเรียนการบินทหารบก
7. หลักสูตรเพิ่มศักดิ์การบิน ,พัฒนาความรู้ต่างๆ
 - 7.1 การบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน รุ่นที่ 22/48 โรงเรียนการบินทหารบก
 - 7.2 เปลี่ยนแบบอากาศยานปีกหมุน เฮลิคอปเตอร์ใช้งานทั่วไปแบบ 60 (UH-60L Blackhawk) รุ่นที่ 2/48 โรงเรียนการบินทหารบก
 - 7.3 ครูการบินทหารบก รุ่นที่ 46/59 โรงเรียนการบินทหารบก
8. แบบอากาศยานที่เคยทำการบิน/ซ่อมบำรุง
 - 8.1 ช่างประจำอากาศยาน
 - เฮลิคอปเตอร์ลำเลียง แบบ 47 (CH-47D)

8.2 นักบิน

- เฮลิคอปเตอร์ฝึก แบบ 300 (Hughes 300)
- เฮลิคอปเตอร์ใช้งานทั่วไป แบบ 1 (UH-1 Huey)
- เฮลิคอปเตอร์ใช้งานทั่วไป แบบ 60 (UH-60L Blackhawk)

9. การศึกษาต่างประเทศ

- 9.1 Program for Ka-32A11BC helicopter pilots re-training ,Program of helicopter test flight and Instructor pilot training program (foreign specialists) at JSC Kamov Russian Helicopters ,Russia 2019

10. การศึกษาด้านอื่นๆ

- 10.1 หลักสูตรช่างซ่อมอิเล็กทรอนิกส์ขั้นต้นรุ่นที่ 2/36 โรงเรียนทหารสื่อสาร กรมการทหารสื่อสาร
- 10.2 หลักสูตรช่างซ่อมอิเล็กทรอนิกส์ขั้นสูงรุ่นที่ 2/37 โรงเรียนทหารสื่อสาร กรมการทหารสื่อสาร

11. ปฏิบัติหน้าที่ราชการสนาม

- 11.1 ปี 2543 – 2544 ส่วนปฏิบัติการบิน สำนักงานประสานงานชายแดน ศูนย์ปฏิบัติการ กองทัพบก
- 11.2 ปี 2547 ชุดปฏิบัติการบินทหารบก หน่วยเฉพาะกิจ ทักษิณ อำเภอนองจิก จังหวัดปัตตานี
- 11.3 ปี 2550 ชุดปฏิบัติการบินทหารบก หน่วยเฉพาะกิจ กองทัพภาคที่ 4 ส่วนหน้า อำเภอนองจิก จังหวัดปัตตานี
- 11.4 ปี 2551 ชุดปฏิบัติการบินทหารบก หน่วยเฉพาะกิจ กรมทหารราบที่ 4 อำเภอมะสออด จังหวัดตาก
- 11.5 ปี 2552 ชุดปฏิบัติการบินทหารบก กองกำลังสุรสีห์ อำเภอลาดหญ้าจังหวัดกาญจนบุรี
- 11.6 ปี 2553 หน่วยบินทหารบกทางยุทธวิธี ที่ 3 อำเภอเมือง จังหวัดพิษณุโลก
- 11.7 ปี 2553 – 2554 หน่วยบินทหารบกอ โฉมทัช อำเภอนองจิก จังหวัดปัตตานี
- 11.8 ปี 2555 ชุดปฏิบัติการบินทหารบก กองกำลังสุรศักดิ์มนตรี อำเภอเมือง จังหวัดอุดรธานี
- 11.9 ปี 2556 หน่วยบินทหารบกอ โฉมทัช อำเภอนองจิก จังหวัดปัตตานี
- 11.10 ปี 2558-2559 หน่วยบินทหารบกทางยุทธวิธี ที่ 2 อำเภอเมือง จังหวัดนครราชสีมา

12. การปฏิบัติภารกิจสำคัญ

- 12.1 ปฏิบัติหน้าที่ เจ้าหน้าที่กรรมวิธีข้อมูล ส่วนปฏิบัติการบิน สำนักงานประสานงานชายแดน ศูนย์ปฏิบัติการกองทัพบก
- 12.2 ปฏิบัติหน้าที่ ช่างประจำอากาศยาน เฮลิคอปเตอร์ลำเลียงแบบ 47 ตามเสด็จฯ พระบาทสมเด็จพระปรเมนทรรามาธิบดีศรีสินทรมหาวชิราลงกรณ พระวชิรเกล้าเจ้าอยู่หัว เสด็จฯ ณ สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม
- 12.3 ปฏิบัติหน้าที่ ช่างประจำอากาศยาน เฮลิคอปเตอร์ลำเลียงแบบ 47 ตามเสด็จฯ สมเด็จพระกนิษฐาธิราชเจ้า กรมสมเด็จพระเทพรัตนราชสุดาฯ สยามบรมราชกุมารี เสด็จฯ ณ ราชอาณาจักรกัมพูชา
- 12.4 ปฏิบัติหน้าที่ ช่างประจำอากาศยาน เฮลิคอปเตอร์ลำเลียงแบบ 47 ตามเสด็จฯ สมเด็จพระกนิษฐาธิราชเจ้า กรมสมเด็จพระเทพรัตนราชสุดาฯ สยามบรมราชกุมารี เสด็จฯ ณ สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว
- 12.5 ปฏิบัติหน้าที่ นักบิน ถวายการบินแก่ พระบาทสมเด็จพระปรเมนทรรามาธิบดีศรีสินทรมหาวชิราลงกรณ พระวชิรเกล้าเจ้าอยู่หัว เสด็จฯ เส้นทางบิน ค่ายสิรินธร อำเภอยะหา จังหวัดปัตตานี – พระตำหนักทักษิณราชินีเวสท์ อำเภอเมือง จังหวัดนราธิวาส
- 12.6 ปฏิบัติหน้าที่ นักบิน ถวายการบินแก่ ทูลกระหม่อมหญิงอุบลรัตนราชกัญญาสิริวัฒนาพรรณวดี ในโครงการ To be number one
- 12.7 ปฏิบัติหน้าที่ นักบิน ในขบวนเสด็จฯ สมเด็จพระกนิษฐาธิราชเจ้า กรมสมเด็จพระเทพรัตนราชสุดาฯ สยามบรมราชกุมารี เสด็จเยือนราชอาณาจักรกัมพูชา และปฏิบัติพระราชกรณียกิจภายในประเทศ
- 12.8 ปฏิบัติหน้าที่ นักบิน ในขบวนเสด็จฯ พระบรมวงศานุวงศ์ ภายในประเทศ

13. ประสบการณ์ฝึกในด้านการบินที่สำคัญ

- 13.1 ฝึกบิน และปฏิบัติภารกิจ ขนส่ง ตามแผนงานป้องกันชายแดน การฝึกกระโดดร่ม การเคลื่อนย้ายทางอากาศ (Air Assault Rappelling Fast rope) กับ เฮลิคอปเตอร์ใช้งานทั่วไป แบบ 1 (UH-1 Huey)
- 13.2 ฝึกบิน และปฏิบัติภารกิจ ขนส่ง ตามแผนงานป้องกันชายแดน การฝึกกระโดดร่ม การยกหิ้วปืนใหญ่ (External Load Operations) ปฏิบัติการทางน้ำ (Helo cast) การเคลื่อนย้ายทางอากาศ (Air Assault Rappelling Fast rope) การบินอารักขาบุคคลสำคัญ และผู้บังคับบัญชาชั้นสูง (VVIP, VIP) การบินในเวลากลางคืนด้วยกล้องช่วยในการมองเห็นเวลากลางคืน (Night Vision Goggles) กับ เฮลิคอปเตอร์ใช้งานทั่วไป แบบ 60 (UH-60L Blackhawk)

ทำเนียบประวัติกำลังพลชุดปฏิบัติการบิน ฮ.ปภ.32 (ชุดแรกของประเทศไทย)

ประเภท นักบิน



1. ร้อยเอก กิตติกร มุ่ยเผือก
2. ตำแหน่งเดิม นักบิน กองร้อยบินปีกหมุนโจมตี
3. สังกัดเดิม กองพันบินที่ 3 กรมบิน ศูนย์การบินทหารบก
4. การศึกษาทั่วไป
 - 4.1 มัธยมศึกษาตอนปลาย โรงเรียนพิบูลวิทยาลัย จังหวัดลพบุรี ปี พ.ศ. 2546
 - 4.2 ปริญญาตรี วิศวกรรมศาสตรบัณฑิต สาขาวิศวกรรมไฟฟ้า มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ ปี พ.ศ. 2550
5. การศึกษาทางทหาร
 - 5.1 หลักสูตร ชั้นนายร้อย เหล่าทหารช่าง รุ่นที่ 86/55 โรงเรียนทหารช่าง กรมการทหารช่าง
 - 5.2 หลักสูตร ชั้นนายพัน เหล่าทหารการบิน รุ่นที่ 2/64 โรงเรียนการบินทหารบก
6. การศึกษาด้านการบิน
 - 6.1 หลักสูตร ศิษย์การบินทหารบก รุ่นที่ 60/58 โรงเรียนการบินทหารบก
7. หลักสูตรเพิ่มศักดิ์การบิน ,พัฒนาความรู้ต่างๆ
 - 7.1 หลักสูตร นายทหารนิรภัยการบิน รุ่นที่ 23/61 โรงเรียนการบินทหารบก
8. การศึกษาต่างประเทศ
 - 8.1 Program for Ka-32A11BC helicopter pilots re-training and Program of helicopter test flight (foreign specialists) at JSC Kamov Russian Helicopters ,Russia 2019
9. การศึกษาในด้านอื่นๆ
 - 9.1 หลักสูตร ส่งกำลังบำรุง ผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ รุ่นที่ 7/56 โรงเรียนส่งกำลังบำรุงทหารบก
10. แบบอากาศยานที่เคยทำการบิน
 - 10.1 เฮลิคอปเตอร์ฝึก แบบ 480 (EN480B Enstrom)
 - 10.2 เฮลิคอปเตอร์โจมตี แบบ 1 (AH-1 F Cobra)
 - 10.3 เฮลิคอปเตอร์ใช้งานทั่วไป แบบ 212 (Bell 212)
 - 10.4 เฮลิคอปเตอร์ใช้งานทั่วไป แบบ 1 (UH-1 Huey)

11. ปฏิบัติหน้าที่ราชการสนาม

- 11.1 ปฏิบัติหน้าที่นักบินฯ กองอำนวยการรักษาความมั่นคงภายในภาคที่ 4 ส่วนหน้า
ค่ายอิงคยุทธบริหาร จังหวัดปัตตานี
- 11.2 ปฏิบัติหน้าที่นักบินฯ ปฏิบัติการป้องกันชายแดนด้าน ไทย-เมียนมา และ ไทย-ลาว
ค่ายเม็งราย จังหวัดเชียงราย
- 11.3 ปฏิบัติหน้าที่นักบินฯ ประจำศูนย์ปฏิบัติการกองทัพอากาศที่ 4 ค่ายวชิราวุธ จังหวัด
นครศรีธรรมราช

12. ประสบการณ์ฝึกในด้านการบินที่สำคัญ

- 12.1 ฝึกปฏิบัติการกิจบินสนับสนุนการโจมตีทางอากาศ (Close Air Support) กองพัน
ทหารม้าที่ 8 กับเฮลิคอปเตอร์โจมตี แบบ 1 (AH-1F Cobra)
- 12.2 ฝึกปฏิบัติการกิจบินสนับสนุนการส่งทางอากาศศูนย์ฝึกการรบพิเศษลี้ลับ จังหวัด
นครศรีธรรมราช กับเฮลิคอปเตอร์ใช้งานทั่วไป แบบ 212 (Bell-212)
- 12.3 ฝึกปฏิบัติการกิจบินสนับสนุนการฝึกส่งทางอากาศหน่วยบัญชาการสงครามพิเศษ
จังหวัดลพบุรี กับเฮลิคอปเตอร์ใช้งานทั่วไป แบบ 212 (Bell-212)
- 12.4 ฝึกการปฏิบัติการแสวงหาข้อตกลงใจ กองทัพบกสหรัฐ (Military Decision Making
Process : US Army)

ทำเนียบประวัติกำลังพลชุดปฏิบัติการบิน ฮ.ปภ.32 (ชุดแรกของประเทศไทย)

ประเภท นักบิน



1. ร้อยโท สัมพันธ์ รอดศิลา
2. ตำแหน่งเดิม นักบิน หมวดบินใช้งานทั่วไป
กองร้อยบินปีกหมุนใช้งานทั่วไปที่ 1
3. สังกัดเดิม กองพันบินที่ 41 กรมบิน ศูนย์การบินทหารบก
4. การศึกษาทั่วไป
 - 4.1 มัธยมศึกษาตอนปลาย โรงเรียนราชประชาสมาสัย ฝ่ายมัธยม รัชดาภิเษก
ในพระบรมราชูปถัมภ์ จังหวัดสมุทรปราการ
 - 4.2 ปริญญาตรี วิศวกรรมศาสตรบัณฑิต สาขาวิศวกรรมอิเล็กทรอนิกส์
มหาวิทยาลัยเอเชียอาคเนย์ ปี พ.ศ.2553
5. การศึกษาทางทหาร
 - 5.1 นักเรียนนายสิบทหารบก รุ่นที่ 8/47 โรงเรียนนายสิบทหารบก กรมยุทธศึกษาทหารบก
6. การศึกษาด้านการบิน
 - 6.1 ช่างอากาศยานทหารบก รุ่นที่ 32/50 โรงเรียนการบินทหารบก
 - 6.2 ศิษย์การบินทหารบก รุ่นที่ 57/56 โรงเรียนการบินทหารบก
7. หลักสูตรเพิ่มศักดิ์การบิน ,พัฒนาความรู้ต่างๆ
 - 7.1 ช่างเฉพาะแบบอากาศยานปีกหมุน เฮลิคอปเตอร์โจมตี แบบ 1 (AH-1F Cobra) ,
เฮลิคอปเตอร์ใช้งานทั่วไป แบบ 60 (Blackhawk) รุ่นที่ 12/53 โรงเรียนการบินทหารบก
 - 7.2 นายทหารนรภัยการบิน รุ่นที่ 20/58 โรงเรียนการบินทหารบก
8. แบบอากาศยานที่เคยทำการบิน/ซ่อมบำรุง
 - 8.1 ช่างประจำอากาศยาน
 - เฮลิคอปเตอร์ใช้งานทั่วไป แบบ 1 (UH-1 Huey)
 - เฮลิคอปเตอร์ใช้งานทั่วไป แบบ 60 (UH-60L Blackhawk)
 - 8.2 นักบิน
 - เฮลิคอปเตอร์ฝึก แบบ 300 (Hughes 300)
 - เฮลิคอปเตอร์ฝึก แบบ 480 (EN480B Enstrom)
 - เฮลิคอปเตอร์ใช้งานทั่วไป แบบ 1 (UH-1 Huey)
 - เฮลิคอปเตอร์ใช้งานทั่วไป แบบ 17 (Mi-17V5)

9. การศึกษาต่างประเทศ

- 9.1 Retraining for first pilots on Mi-17V5 at Kazan Helicopters ,Russia 2018
- 9.2 Program for Ka-32A11BC helicopter pilots re-training and Program of helicopter test flight (foreign specialists) at JSC Kamov Russian Helicopters ,Russia 2019

10. ปฏิบัติหน้าที่ราชการสนาม

- 10.1 ปี 2554 หน่วยบินทหารบกอินทัย อำเภอนองจิก จังหวัดปัตตานี
- 10.2 ปี 2554 ชุดปฏิบัติการบินทหารบก หน่วยเฉพาะกิจกรมทหารราบที่ 7 อำเภอเมือง จังหวัดแม่ฮ่องสอน
- 10.3 ปี 2555 ชุดปฏิบัติการบินทหารบก กองกำลังสุรศักดิ์มนตรี อำเภอเมือง จังหวัดอุดรธานี
- 10.4 ปี 2557 ชุดปฏิบัติการบินทหารบก หน่วยเฉพาะกิจกรมทหารราบที่ 7 อำเภอเมือง จังหวัดแม่ฮ่องสอน
- 10.5 ปี 2559 หน่วยบินทหารบกอินทัย อำเภอนองจิก จังหวัดปัตตานี

11. การศึกษาในด้านอื่นๆ

- 11.1 ช่างอิเล็กทรอนิกส์ รุ่นที่ 4/49 โรงเรียนทหารสื่อสาร กรมการทหารสื่อสาร

12. การปฏิบัติการกิจที่สำคัญ

- 12.1 ปฏิบัติหน้าที่นักบินภารกิจ ช่วยชีวิตคนติดถ้ำ (13 ชีวิต ทีมหมูป่า อะคาเดมี) ออกจากถ้ำหลวง จังหวัดเชียงราย

13. ประสบการณ์ฝึกในด้านการบินที่สำคัญ

- 13.1 ฝึกบิน และปฏิบัติการกิจ ขนส่ง ตามแผนงานป้องกันชายแดน การฝึกกระโดดร่ม การเคลื่อนย้ายทางอากาศ (Air Assault Fast rope) กับ เฮลิคอปเตอร์ใช้งานทั่วไป แบบ 1 (UH-1Huey)
- 13.2 ฝึกบิน และปฏิบัติการกิจ ขนส่ง ตามแผนงานป้องกันชายแดน การฝึกกระโดดร่ม การยกหิ้วปืนใหญ่ (External Load Operations) ปฏิบัติการทางน้ำ (Helo cast) การเคลื่อนย้ายทางอากาศ (Rappelling Fast rope) กับ เฮลิคอปเตอร์ใช้งานทั่วไป แบบ 17 (Mi-17V5)
- 13.3 ฝึกการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยแบบบูรณาการ (Integrated Disaster Management Exercise 2017 : IDMEx 2017) จ.นครราชสีมา กับ เฮลิคอปเตอร์ใช้งานทั่วไป แบบ 17 (Mi-17V5)

ทำเนียบประวัติกำลังพลชุดปฏิบัติการบิน ฮ.ปภ.32 (ชุดแรกของประเทศไทย)

ประเภท นักบิน



1. ร้อยโท ศรีณยู ศรีตานัน
2. ตำแหน่งเดิม นักบิน หมวดบินใช้งานทั่วไป
กองร้อยบินปีกหมุนใช้งานทั่วไปที่ 2
3. สังกัดเดิม กองพันบินที่ 1 กรมบิน ศูนย์การบินทหารบก
4. การศึกษาทั่วไป
 - 4.1 มัธยมศึกษาตอนปลาย โรงเรียนบ้านแป้นพิทยาคม จังหวัดลำพูน
 - 4.2 ปริญญาตรี รัฐศาสตรบัณฑิต สาขาวิชารัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช
5. การศึกษาทางทหาร
 - 5.1 นักเรียนนายสิบทหารบก รุ่นที่ 8/47 โรงเรียนนายสิบทหารบก กรมยุทธศึกษาทหารบก
 - 5.2 ชั้นนายร้อย เหล่าทหารแพทย์ รุ่นที่ 46/61 โรงเรียนเสนาธิการ กรมแพทย์ทหารบก
6. การศึกษาด้านการบิน
 - 6.1 ช่างอากาศยานทหารบก รุ่นที่ 30/48 โรงเรียนการบินทหารบก
 - 6.2 ศิษย์การบินทหารบก รุ่นที่ 57/56 โรงเรียนการบินทหารบก
7. หลักสูตรเพิ่มศักดิ์การบิน ,พัฒนาความรู้ต่างๆ
 - 7.1 เปลี่ยนแบบอากาศยานปีกหมุน เฮลิคอปเตอร์ลาดตระเวนติดอาวุธ แบบ 550 (AS550)
รุ่นที่ 2/58 โรงเรียนการบินทหารบก
8. แบบอากาศยานที่เคยทำการบิน/ซ่อมบำรุง
 - 8.1 ช่างประจำอากาศยาน
 - เฮลิคอปเตอร์ใช้งานทั่วไป แบบ 60 (UH-60L Blackhawk)
 - 8.2 นักบิน
 - เฮลิคอปเตอร์ฝึก แบบ 300 (Hughes 300)
 - เฮลิคอปเตอร์ฝึก แบบ 480 (EN480B Enstrom)
 - เฮลิคอปเตอร์ใช้งานทั่วไป แบบ 1 (UH-1 Huey)
 - เฮลิคอปเตอร์ใช้งานทั่วไป แบบ 212 (Bell-212)
 - เฮลิคอปเตอร์ลาดตระเวนติดอาวุธ แบบ 550 (AS550)

9. การศึกษาต่างประเทศ

- 9.1 Program for Ka-32A11BC helicopter pilots re-training and Program of helicopter test flight (foreign specialists) at JSC Kamov Russian Helicopters ,Russia 2019

10. ปฏิบัติหน้าที่ราชการสนาม

- 10.1 ปฏิบัติงานป้องกันชายแดน พื้นที่แนวชายแดนไทย เมียนมา และลาว
- 10.2 ปฏิบัติงานราชการ ในกองอำนวยการรักษาความมั่นคงภายในราชอาณาจักร พื้นที่จังหวัดชายแดนภาคใต้ (ปัตตานี ยะลา และนราธิวาส) ปี พ.ศ.2553 ,พ.ศ.2554 และ พ.ศ.2557

11. ประสบการณ์ฝึกในด้านการบินที่สำคัญ

- 11.1 เข้าร่วมการฝึกผสม Cobra Gold ระหว่าง กองทัพบกไทย กับกองทัพบกสหรัฐอเมริกา อำเภอม่วงสามสิบ จังหวัดลพบุรี กับเฮลิคอปเตอร์ลาดตระเวนติดอาวุธ แบบ550 (AS550)



ทำเนียบประวัติกำลังพลชุดปฏิบัติการบิน ฮ.ปภ.32 (ชุดแรกของประเทศไทย)

ประเภท นักบิน



1. ร้อยตรี ปฐมพงษ์ มั่งมี
2. ตำแหน่งเดิม นักบิน ตอนบินลาดตระเวนและโจมตี
กองร้อยบินปีกหมุน ลาดตระเวนและโจมตี
3. สังกัดเดิม กองพันบินที่ 41 กรมบิน ศูนย์การบินทหารบก
4. การศึกษาทั่วไป
 - 4.1 มัธยมศึกษาตอนปลาย โรงเรียนสายธรรมจันทร์ จังหวัดราชบุรี ปี 2551
 - 4.2 ปริญญาตรี วิทยาศาสตร์บัณฑิต วิทยาการคอมพิวเตอร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ ปี 2555
5. การศึกษาทางทหาร
 - 5.1 นายสิบกองหนุนในส่วนกำลังรบ เหล่าทหารช่าง ปี 2557
6. การศึกษาด้านการบิน
 - 6.1 ศิษย์การบินทหารบก รุ่นที่ 61/59 โรงเรียนการบินทหารบก
7. แบบอากาศยานที่เคยทำการบิน
 - 7.1 เฮลิคอปเตอร์ฝึก แบบ 480 (EN480B Enstrom)
 - 7.2 เฮลิคอปเตอร์ใช้งานทั่วไป แบบ 17 (Mi-17V5)
8. การศึกษาต่างประเทศ
 - 8.1 Program for Ka-32A11BC helicopter pilots re-training and Program of helicopter test flight (foreign specialists) at JSC Kamov Russian Helicopters ,Russia 2019
9. การปฏิบัติการกิจสำคัญ
 - 9.1 ปฏิบัติหน้าที่นักบิน การฝึกแก้ไฟฟ้าและหมอกควัน ด้วย เฮลิคอปเตอร์ใช้งานทั่วไป แบบ 17 (Mi-17V5) ประจำปี 2562
10. ประสบการณ์ฝึกในด้านการบินที่สำคัญ
 - 10.1 ร่วมการฝึกผสมกองทัพไทย และกองทัพสหรัฐอเมริกา รหัส Cobra Gold ประจำปี 2560 กับเฮลิคอปเตอร์ใช้งานทั่วไป แบบ 17 (Mi-17V5)
 - 10.2 ร่วมการฝึกร่วมหน่วยทหารรักษาพระองค์และเหล่าทัพ (พื้นที่ส่วนหลัง) ประจำปี 2562 กับเฮลิคอปเตอร์ใช้งานทั่วไป แบบ 17 (Mi-17V5)

ทำเนียบประวัติกำลังพลชุดปฏิบัติการบิน ฮ.ปภ.32 (ชุดแรกของประเทศไทย)

ประเภท นักบิน



1. ร้อยตรี กิตตินันต์ กันทพนม
2. ตำแหน่งเดิม นักบิน หมวดบินลาดตระเวนและโจมตี กองร้อยบินปีกหมุนที่ 2
3. สังกัดเดิม กองพันบินที่ 2 กรมบิน ศูนย์การบินทหารบก
4. การศึกษาทั่วไป
 - 4.1 มัธยมศึกษาตอนปลาย โรงเรียนวชิรวิทย์ ฝ่ายมัธยม จังหวัดเชียงใหม่
 - 4.2 ปริญญาตรี วิทยาศาสตร์บัณฑิต สาขา วิทยาศาสตร์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร วิชาเอก วิทยาการคอมพิวเตอร์ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช ปี พ.ศ.2558
5. การศึกษาทางทหาร
 - 5.1 นักเรียนจ่าทหารเรือ ชั้นปีที่ 1 (พรรค นาวิกโยธิน) รุ่นที่ 81/53 โรงเรียนชุมพลทหารเรือ กรมยุทธศึกษาทหารเรือ
 - 5.2 นักเรียนจ่าทหารเรือ ชั้นปีที่ 2 (พรรค นาวิกโยธิน) รุ่นที่ 55/54 กองนักเรียนจ่า กองการปกครอง โรงเรียนทหารนาวิกโยธิน ศูนย์การฝึกหน่วยบัญชาการนาวิกโยธินกองทัพเรือ
6. การศึกษาด้านการบิน
 - 6.1 ศิษย์การบินทหารบก รุ่นที่ 62/60 โรงเรียนการบินทหารบก
7. แบบอากาศยานที่เคยทำการบิน
 - 7.1 เฮลิคอปเตอร์ฝึก แบบ 480 (EN480B Enstrom)
 - 7.2 เฮลิคอปเตอร์ใช้งานทั่วไป แบบ 212 (Bell-212)
 - 7.3 เฮลิคอปเตอร์ใช้งานทั่วไป แบบ 206 (Bell-206 JetRanger)
8. การศึกษาต่างประเทศ
 - 8.1 Program for Ka-32A11BC helicopter pilots re-training and Program of helicopter test flight (foreign specialists) at JSC Kamov Russian Helicopters ,Russia 2019
9. การศึกษาในด้านอื่นๆ
 - 9.1 ส่งทางอากาศนาวิกโยธิน รุ่นที่ 55/55 แผนกวิชาการรบพิเศษ โรงเรียนทหารนาวิกโยธิน ศูนย์การฝึกหน่วยบัญชาการนาวิกโยธิน กองทัพเรือ

10. ปฏิบัติหน้าที่ราชการสนาม

- 10.1 ปี พ.ศ.2562 ชุดปฏิบัติการบินทหารบก กองกำลังสุรสีห์ อำเภอลาดหญ้า จังหวัดกาญจนบุรี

11. การปฏิบัติภารกิจที่สำคัญ

- 11.1 ปฏิบัติภารกิจบรรเทาเหตุการณ์อุทกภัยจากพายุปาบึก ในพื้นที่ภาคใต้ จังหวัดประจวบคีรีขันธ์
- 11.2 สนับสนุนการฝึกหลักสูตรการรบแบบจู่โจม โรงเรียนทหารม้า ศูนย์การทหารม้า จังหวัดสระบุรี กับเฮลิคอปเตอร์ใช้งานทั่วไป แบบ 212 (Bell-212) และ เฮลิคอปเตอร์ใช้งานทั่วไป แบบ 206 (Bell-206 JetRanger)
- 11.3 สนับสนุนภารกิจฝึกกองทัพบก เป็นเฮลิคอปเตอร์เผชิญเหตุฉุกเฉิน อำเภอชัยบาดาล จังหวัดลพบุรี กับเฮลิคอปเตอร์ใช้งานทั่วไป แบบ 212 (Bell-212)

12. ประสบการณ์ฝึกในด้านการบินที่สำคัญ

- 12.1 ร่วมการฝึกร่วมหน่วยทหารรักษาพระองค์และเหล่าทัพ (พื้นที่ส่วนหลัง และเป็นเฮลิคอปเตอร์ ฝ่ายเข้าศึกสมมติ) ประจำปี พ.ศ.2562 กับเฮลิคอปเตอร์ใช้งานทั่วไป แบบ 212 (Bell-212) และเฮลิคอปเตอร์ ใช้งานทั่วไป แบบ 206 (Bell-206 JetRanger)

ทำเนียบประวัติกำลังพลชุดปฏิบัติการบิน ฮ.ปก.32 (ชุดแรกของประเทศไทย)

ประเภท ช่างปฏิบัติหน้าที่ในห้องนักบิน



1. จำสิบเอก จีระชัย ปู่ทอง
2. ตำแหน่งเดิม เจ้าหน้าที่โยงยีด
3. สังกัดเดิม กองพันบินที่ 41 กรมบิน ศูนย์การบินทหารบก
4. การศึกษาทั่วไป
 - 4.1 มัธยมศึกษาตอนปลาย โรงเรียนมัธยมวัดเบญจมบพิตร กรุงเทพมหานคร
5. การศึกษาทางทหาร
 - 5.1 บรรจู้เข้ารับราชการนายสิบกองหนุน เหล่าทหารขนส่ง ปี พ.ศ.2540
6. การศึกษาด้านการบิน
 - 6.1 ช่างอากาศยานทหารบก รุ่นที่ 24/44 โรงเรียนการบินทหารบก
8. แบบอากาศยานที่เคยทำการซ่อมบำรุง
 - 8.1 เฮลิคอปเตอร์ลำเลียง แบบ 47 (CH-47D)
 - 8.2 เฮลิคอปเตอร์ใช้งานทั่วไป แบบ 1 (UH-1 Huey)
 - 8.3 เฮลิคอปเตอร์ใช้งานทั่วไป แบบ 17 (Mi-17V5)
 - 8.4 เฮลิคอปเตอร์ใช้งานทั่วไป แบบ 145 (EC-145T2)
9. การศึกษาต่างประเทศ
 - 9.1 Program for Ka-32A11BC helicopter mechanical engineers re-training (foreign Specialists) at JSC Kamov Russian Helicopters ,Russia 2019
10. การศึกษาในด้านอื่นๆ
 - 10.1 ส่งทางอากาศ รุ่นที่ 31 โรงเรียนทหารราบ ศูนย์การทหารราบ จังหวัดประจวบคีรีขันธ์
 - 10.2 การรบแบบจู่โจม รุ่นที่ 100 โรงเรียนทหารราบ ศูนย์การทหารราบ จังหวัดประจวบคีรีขันธ์
11. ปฏิบัติหน้าที่ราชการสนาม
 - 11.1 หน่วยบินทหารบกอโฆทัย อำเภอนองจิก จังหวัดปัตตานี
12. การปฏิบัติภารกิจสำคัญ
 - 12.1 ปฏิบัติหน้าที่ ภารกิจช่วยชีวิตคนติดถ้ำ (13 ชีวิต ทีมฟุตบอลหมูป่า อะคาเดมี) จังหวัดเชียงราย

13. ประสบการณ์ฝึกในด้านการบินที่สำคัญ

- 13.1 ฝึกยกหัวภายนอกอากาศยาน (รถถัง ปืนใหญ่ รถน้ำหนักสองตัน ตะกร้าตักน้ำ การใช้ รอกกู้ภัยช่วยชีวิต กับ เฮลิคอปเตอร์ใช้งานทั่วไป แบบ 17 (Mi-17V5)
- 13.2 ฝึกการช่วยเหลือกู้ภัยแบบบูรณาการ



ทำเนียบประวัติกำลังพลชุดปฏิบัติการบิน ฮ.ปก.32 (ชุดแรกของประเทศไทย)

ประเภท ช่างปฏิบัติหน้าที่ในห้องนักบิน



1. จำสืบเอก อรรถพล แสงอ๋ม
2. ตำแหน่งเดิม เจ้าหน้าที่โยงยัด
3. สังกัดเดิม กองพันบินที่ 41 กรมบิน ศูนย์การบินทหารบก
4. การศึกษาทั่วไป
 - 4.1 ประกาศนียบัตรวิชาชีพ สาขาวิชาชีพ ช่างยานยนต์ โรงเรียนเทคโนโลยีละโว้ จังหวัดลพบุรี
 - 4.2 ประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูง สาขาวิชาชีพ ช่างยนต์ โรงเรียนเทคโนโลยีละโว้ จังหวัดลพบุรี
 - 4.3 ปริญญาตรี บริหารธุรกิจบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการทั่วไป มหาวิทยาลัยราชภัฏเทพสตรี จังหวัดลพบุรี
5. การศึกษาทางทหาร
 - 5.1 นักเรียนนายสิบทหารบก รุ่นที่ 10/49 โรงเรียนนายสิบทหารบก กรมยุทธศึกษาทหารบก
6. การศึกษาด้านการบิน
 - 6.1 ช่างอากาศยานทหารบก รุ่นที่ 33/52 โรงเรียนการบินทหารบก
7. หลักสูตรเพิ่มศักดิ์การบิน ,พัฒนาความรู้ช่างฯ
 - 7.1 การบินกลางคืนด้วยกล้องช่วยในการมองเห็นเวลากลางคืน รุ่นที่ 6/54 โรงเรียนการบินทหารบก
 - 7.2 ช่างซ่อมบำรุงอากาศยานเฉพาะแบบ (ประเภทอากาศยานปีกหมุน) รุ่นที่ 16/58 โรงเรียนการบินทหารบก
8. แบบอากาศยานที่เคยทำการซ่อมบำรุง
 - 8.1 เฮลิคอปเตอร์ลำเลียง แบบ 47 (CH-47D)
 - 8.2 เฮลิคอปเตอร์ใช้งานทั่วไป แบบ 1 (UH-1Huey)
 - 8.3 เฮลิคอปเตอร์ใช้งานทั่วไป แบบ 17 (Mi-17V5)

9. การศึกษาต่างประเทศ

- 9.1 Program for Ka-32A11BC helicopter mechanical engineers re-training
(foreign Specialists) at JSC Kamov Russian Helicopters ,Russia 2019

10. การศึกษาในด้านอื่นๆ

- 10.1 ส่งทางอากาศ รุ่นที่ 274 โรงเรียนสงครามพิเศษ ศูนย์สงครามพิเศษ จังหวัดลพบุรี

11. การปฏิบัติภารกิจสำคัญ

- 11.1 ปฏิบัติหน้าที่ ภารกิจช่วยชีวิตคนติดถ้ำ (13 ชีวิต ทีมฟุตบอลหมูป่า อะคาเดมี)
จังหวัดเชียงราย



**ทำเนียบประวัติกำลังพลชุดปฏิบัติการบิน ฮ.ปภ.32 (ชุดแรกของประเทศไทย)
ประเภท ช่างระบบโครงสร้างอากาศยาน และระบบเครื่องยนต์อากาศยาน**



1. จำสืบเอก ภูเบศ ลากะสัมปັນ
2. ตำแหน่งเดิม ช่างซ่อมเครื่องบินปีกหมุนอาวูโต
3. สังกัดเดิม กองพันซ่อมบำรุงเครื่องบินทหารบก กองทัพบก
4. การศึกษาทั่วไป
 - 4.1 มัธยมศึกษาตอนปลาย โรงเรียนพิบูลวิทยาลัย
จังหวัดลพบุรี ปี พ.ศ.2546
5. การศึกษาทางทหาร
 - 5.1 นักเรียนนายสิบทหารบก รุ่นที่ 7/46 โรงเรียนนายสิบทหารบก กรมยุทธศึกษาทหารบก
6. การศึกษาด้านการบิน
 - 6.1 ช่างซ่อมอากาศยานทั่วไป รุ่นที่ 6/51 โรงเรียนทหารขนส่ง กรมการขนส่งทหารบก
7. แบบอากาศยานที่เคยทำการซ่อมบำรุง
 - 7.1 เฮลิคอปเตอร์ใช้งานทั่วไป แบบ 1 (UH-1Huey)
 - 7.2 เฮลิคอปเตอร์ใช้งานทั่วไป แบบ 212 (Bell-212)
 - 7.3 เครื่องบินฝึกและธุรการ แบบ 41 (Cessna-172/T41 Mescalero)
 - 7.4 เครื่องบินใช้งานทั่วไป แบบ 17 (Cessna-182)
 - 7.5 เรือเหาะ Aeros 40D (Skydragon)
8. การศึกษาต่างประเทศ
 - 8.1 Program for maintenance personnel re-training for Ka-32A11BC helicopter and engines operation (foreign specialists) at JSC Kamov Russian Helicopter ,Russia 2019
9. ปฏิบัติหน้าที่ราชการสนาม
 - 9.1 ชุดซ่อมบำรุงเครื่องบินทหารบก หน่วยเฉพาะกิจอ โนทัย อำเภอนองจิก
จังหวัดปัตตานี

ทำเนียบประวัติกำลังพลชุดปฏิบัติการบิน ฮ.ปภ.32 (ชุดแรกของประเทศไทย)
ประเภท ช่างระบบโครงสร้างอากาศยานและระบบเครื่องยนต์อากาศยาน



1. จำสิบเอก ณัฐวุฒิ คิวังนกร
2. ตำแหน่งเดิม ช่างอาวุธ กองบังคับการกองร้อยบินปีกหมุน
โรงงานทั่วไปที่ 2
3. สังกัดเดิม กองพันบินที่ 41 กรมบิน ศูนย์การบินทหารบก
4. การศึกษาทั่วไป
 - 4.1 มัธยมศึกษาตอนปลาย โรงเรียนท่าวังวิทยาคาร อำเภอท่าวัง จังหวัดลพบุรี
5. การศึกษาทางทหาร
 - 5.1 นักเรียนนายสิบทหารบก รุ่นที่ 13/52 โรงเรียนนายสิบทหารบก กรมยุทธศึกษาทหารบก
6. การศึกษาด้านการบิน
 - 6.1 ช่างอากาศยานทหารบก รุ่นที่ 39/58 โรงเรียนการบินทหารบก
7. แบบอากาศยานที่เคยทำการซ่อมบำรุง
 - 7.1 เฮลิคอปเตอร์ใช้งานทั่วไป แบบ 17 (Mi-17V5)
8. การศึกษาต่างประเทศ
 - 8.1 Program for maintenance personnel re-training for Ka-32A11BC helicopter and engines operation (foreign specialists) at JSC Kamov Russian Helicopters , Russia 2019
9. การศึกษาในด้านอื่นๆ
 - 9.1 หลักสูตรการตรวจค้นและทำลายทุ่นระเบิด ประจำปี 2558 โรงเรียนทหารช่าง กรมการทหารช่าง

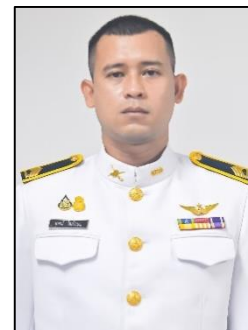
ทำเนียบประวัติกำลังพลชุดปฏิบัติการบิน ฮ.ปภ.32 (ชุดแรกของประเทศไทย)
ประเภท ช่างระบบโครงสร้างอากาศยาน และระบบเครื่องยนต์อากาศยาน

1. จำสืบท วิชระ ปากพลีนอก
2. ตำแหน่งเดิม นายสิบส่งกำลัง กองร้อยบินปีกหมุนใช้งานทั่วไปที่ 1
3. สังกัดเดิม กองพันบินที่ 41 กรมบิน ศูนย์การบินทหารบก
4. การศึกษาทั่วไป
 - 4.1 มัธยมศึกษาตอนปลาย โรงเรียนปราชญ์ราษฎร์อรัญ จังหวัดปราจีนบุรี
5. การศึกษาทางทหาร
 - 5.1 นักเรียนนายสิบทหารบก รุ่นที่ 16/55 โรงเรียนนายสิบทหารบก กรมยุทธศึกษาทหารบก
6. การศึกษาด้านการบิน
 - 6.1 ช่างอากาศยานทหารบก รุ่นที่ 39/58 โรงเรียนการบินทหารบก
7. แบบอากาศยานที่เคยทำการซ่อมบำรุง
 - 7.1 เฮลิคอปเตอร์ใช้งานทั่วไป แบบ 17 (Mi-17V5)
8. การศึกษาต่างประเทศ
 - 8.1 Program for maintenance personnel re-training for Ka-32A11BC helicopter and engines operation (foreign specialists) at JSC Kamov Russian Helicopters , Russia 2019



มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี

**ทำเนียบประวัติกำลังพลชุดปฏิบัติการบิน ฮ.ปภ.32 (ชุดแรกของประเทศไทย)
ประเภท ช่างระบบโครงสร้างอากาศยานและระบบเครื่องยนต์อากาศยาน**



1. จำสืบท โสพจน์ โสโมใจบุญ
2. ตำแหน่งเดิม ช่างซ่อมอากาศยาน ตอนซ่อมบำรุง
หมวดบริการและซ่อมบำรุง
3. สังกัดเดิม กองพันบินที่ 41 ศูนย์การบินทหารบก
4. การศึกษาทั่วไป
 - 4.1 ประกาศนียบัตรวิชาชีพ วิทยาลัยเทคนิคชลบุรี สาขา ช่างไฟฟ้ากำลัง ปี พ.ศ. 2542
 - 4.2 ประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูง วิทยาลัยเทคนิคชลบุรี สาขา เครื่องกลไฟฟ้า ปี พ.ศ.2545
 - 4.3 ปริญญาตรี อดุสาหกรรมศาสตร์บัณฑิต มหาวิทยาลัยราชภัฏจลสุวรรณหภูมิ
วิทยาเขตนนทบุรี สาขาเทคโนโลยีไฟฟ้า ปี พ.ศ.2547
5. การศึกษาทางทหาร
 - 5.1 บรรจุเข้ารับราชการนายสิบกองหนุน เหล่าทหารสารบรรณ ปี พ.ศ. 2553
6. การศึกษาด้านการบิน
 - 6.1 ช่างอากาศยานทหารบก รุ่นที่ 37/56 โรงเรียนการบินทหารบก
7. หลักสูตรเพิ่มศักดิ์การบิน ,พัฒนาความรู้ช่างอากาศยาน
 - 7.1 ช่างอากาศยานเฉพาะแบบ (อากาศยานปีกหมุน) รุ่นที่ 20/60 โรงเรียนการบินทหารบก
8. แบบอากาศยานที่เคยทำการซ่อมบำรุง
 - 8.1 เฮลิคอปเตอร์ใช้งานทั่วไป แบบ 1 (UH-1Huey)
 - 8.2 เฮลิคอปเตอร์ใช้งานทั่วไป แบบ 17 (Mi-17V5)
9. การศึกษาต่างประเทศ
 - 9.1 Program for maintenance personnel re-training for Ka-32A11BC helicopter and engines operation (foreign specialists) at JSC Kamov Russian Helicopters ,
Russia 2019
10. การปฏิบัติการกิจสำคัญ
 - 10.1 ปฏิบัติหน้าที่ ภารกิจช่วยชีวิตคนติดถ้ำ (13 ชีวิต ทีมฟุตบอลหมูป่า อะคาเดมี่)
จังหวัดเชียงราย
 - 10.2 ร่วมการฝึกผสมกองทัพบกไทย และกองทัพบกสหรัฐอเมริกา รหัส
Cobra Gold ,Hanuman Guardian

- 10.3 ฝึกการยกหิ้วภายนอกด้วยอากาศยาน (ปืนใหญ่)
- 10.4 สนับสนุนการฝึกโดรน (แทรกซึมเบื้องสูง) การฝึกหลักสูตรส่งทางอากาศ และการฝึกเคลื่อนที่ทางอากาศ
- 10.5 ถวายความปลอดภัย สมเด็จพระกนิษฐาธิราชเจ้า กรมสมเด็จพระเทพรัตนราชสุดาฯ สยามบรมราชกุมารี
- 10.6 สนับสนุนการบินคณะองคมนตรี
- 10.7 การฝึกแก้ไฟฟ้าและหมอกควัน ด้วย เฮลิคอปเตอร์ใช้งานทั่วไปแบบ 17



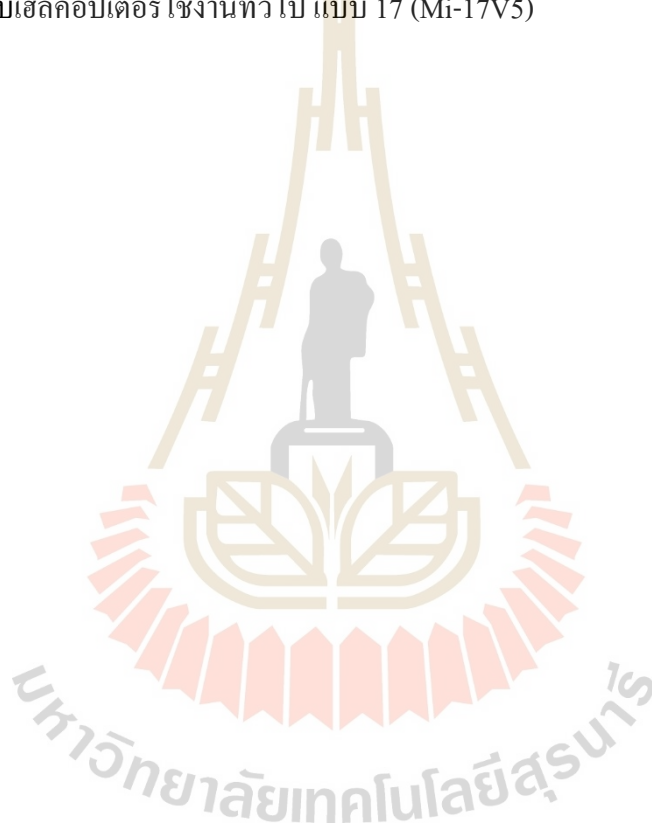
**ทำเนียบประวัติกำลังพลชุดปฏิบัติการบิน ฮ.ปภ.32 (ชุดแรกของประเทศไทย)
ประเภท ช่างระบบโครงสร้างอากาศยาน และระบบเครื่องยนต์อากาศยาน**



1. จำสืบท โธ ฐากร คลังสมบัติ
2. ตำแหน่ง ผู้ช่วยช่างซ่อมอากาศยาน ตอนซ่อมบำรุงอากาศยาน
หมวดบริการและซ่อมบำรุง
3. สังกัดเดิม กองพันบินที่ 41 กรมบิน ศูนย์การบินทหารบก
4. การศึกษาทั่วไป
 - 4.1 มัธยมศึกษา โรงเรียนจุฬาภรณราชวิทยาลัย จังหวัดลพบุรี รุ่นที่ 10/13
 - 4.2 ประกาศนียบัตรวิชาชีพ สาขาวิชาชีพ ช่างซ่อมบำรุงเครื่องจักรกล
โรงเรียนช่างฝีมือทหาร สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ กองบัญชาการกองทัพไทย
 - 4.3 ปริญญาตรี ศิลปศาสตรบัณฑิต สาขาวิชารัฐศาสตร์ การเมืองการปกครอง
มหาวิทยาลัยราชภัฏเพชรบูรณ์ จังหวัดเพชรบูรณ์
5. การศึกษาทางทหาร
 - 5.1 นักเรียนช่างฝีมือทหาร รุ่นที่ 49 โรงเรียนช่างฝีมือทหาร สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ
กองบัญชาการกองทัพไทย
6. การศึกษาด้านการบิน
 - 6.1 ช่างอากาศยานทหารบก รุ่นที่ 42/60 โรงเรียนการบินทหารบก
7. แบบอากาศยานที่เคยทำการซ่อมบำรุง
 - 7.1 เฮลิคอปเตอร์ฝึก แบบ 480 (EN480B Enstrom)
 - 7.2 เฮลิคอปเตอร์ใช้งานทั่วไป แบบ 17 (Mi-17V5)
8. การศึกษาต่างประเทศ
 - 8.1 Program for maintenance personnel re-training for Ka-32A11BC helicopter and
engines operation (foreign specialists) at JSC Kamov Russian Helicopters ,
Russia 2019
9. การปฏิบัติภารกิจสำคัญ
 - 9.1 ภารกิจควบคุมไฟฟ้าและหมอกควัน พื้นที่ภาคเหนือ ปี พ.ศ.2562
 - 9.2 ภารกิจสนับสนุนคณะนายกรัฐมนตรี
 - 9.3 ภารกิจสนับสนุนการฝึกแทรกซึมเบื้องสูง (พรานเวหา) รุ่นที่ 16

10. ประสบการณ์ในด้านการบินที่สำคัญ

- 10.1 การฝึกหน่วยเฉพาะกิจร่วมกับหน่วยทหารมหาดเล็กราชวัลลภ รักษาพระองค์ ปี พ.ศ.2562
- 10.2 การใช้อุปกรณ์กู้ภัย อากาศยานปีกหมุนใช้งานทั่วไป แบบ 17 (Mi-17V5)
- 10.3 ฝึกเป็นหน่วยเฉพาะกิจศูนย์การบินทหารบก ปี 2561 จ.ลพบุรี กับเฮลิคอปเตอร์ ใช้งานทั่วไป แบบ 17 (Mi-17V5)
- 10.4 ฝึกเป็นหน่วยบินเฉพาะกิจกรมบิน และหน่วยขึ้นตรงกรมบิน ปี 2561 จ.ลพบุรี กับเฮลิคอปเตอร์ใช้งานทั่วไป แบบ 17 (Mi-17V5)



ทำเนียบประวัติกำลังพลชุดปฏิบัติการบิน ฮ.ปภ.32 (ชุดแรกของประเทศไทย)
ประเภท ช่างระบบโครงสร้างอากาศยาน และระบบเครื่องยนต์อากาศยาน



1. จำสืบท โชรรมรัตน์ มะสีโย
2. ตำแหน่งเดิม พลจัตภบรรทุกหนัก
3. สังกัดเดิม กองพันซ่อมบำรุงเครื่องบินทหารบก กองทัพบก
4. การศึกษาทั่วไป
 - 4.1 มัธยมศึกษาตอนปลาย โรงเรียนเปรมดิณีสูลานนท์ จ.ขอนแก่น
 - 4.2 ปริญญาตรี รัฐประศาสนศาสตรบัณฑิต สาขารัฐประศาสนศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏเทพสตรี จังหวัดลพบุรี
5. การศึกษาทางทหาร
 - 5.1 นักเรียนนายสิบทหารบก รุ่นที่ 16/55 โรงเรียนนายสิบทหารบก กรมยุทธศึกษาทหารบก
6. การศึกษาด้านการบิน
 - 6.1 ช่างซ่อมอากาศยานทั่วไป รุ่นที่ 10/58 โรงเรียนทหารขนส่ง กรมการขนส่งทหารบก
7. หลักสูตรเพิ่มศักดิ์การบิน ,พัฒนาความรู้ต่างๆ
 - 7.1 หลักสูตรเครื่องปรับสั่น Helitune รุ่นที่ 1 โรงเรียนทหารขนส่ง กรมการขนส่งทหารบก
8. แบบอากาศยานที่เคยทำการซ่อมบำรุง
 - 8.1 เฮลิคอปเตอร์ใช้งานทั่วไป แบบ 206 (Bell-206 JetRanger)
 - 8.2 เฮลิคอปเตอร์ใช้งานทั่วไป แบบ 212 (Bell-212)
 - 8.3 เฮลิคอปเตอร์ใช้งานทั่วไป แบบ 1 (UH-1 Huey)
 - 8.4 เฮลิคอปเตอร์ใช้งานทั่วไป แบบ 17 (Mi-17V5)
9. การศึกษาต่างประเทศ
 - 9.1 Program for maintenance personnel re-training for Ka-32A11BC helicopter and engines operation (foreign specialists) at JSC Kamov Russian Helicopter ,Russia 2019
10. ปฏิบัติหน้าที่ราชการสนาม
 - 10.1 ชุดซ่อมบำรุงเครื่องบินทหารบก หน่วยเฉพาะกิจจอโณทัย อำเภอนองจิก จังหวัดปัตตานี
12. ประสบการณ์ฝึกในด้านการบินที่สำคัญ
 - 12.1 ฝึกบินการกู้ซ่อมอากาศยานที่ประสบอุบัติเหตุ กองพันซ่อมบำรุงเครื่องบินทหารบก กองทัพบก

ทำเนียบประวัติกำลังพลชุดปฏิบัติการบิน ฮ.ปภ.32 (ชุดแรกของประเทศไทย)
ประเภท ช่างระบบโครงสร้างอากาศยานและระบบเครื่องยนต์อากาศยาน

1. จำสืบทวี จารุเชษฐ หงษ์ศรีสุวรรณ
2. ตำแหน่งเดิม นายสิบปฏิบัติการบิน
กองร้อยบินปีกหมุนใช้งานทั่วไปที่ 2
3. สังกัดเดิม กองพันบินที่ 41 กรมบิน ศูนย์การบินทหารบก
4. การศึกษาทั่วไป
 - 4.1 มัธยมศึกษา โรงเรียนสวนกุหลาบวิทยาลัยนนทบุรี จังหวัดนนทบุรี
 - 4.2 ประกาศนียบัตรวิชาชีพ โรงเรียนเทคนิคคูเมือง จังหวัดบุรีรัมย์
5. การศึกษาทางทหาร
 - 5.1 นักเรียนนายสิบทหารบก รุ่นที่ 16/55 โรงเรียนนายสิบทหารบก
กรมยุทธศึกษาทหารบก
6. การศึกษาด้านการบิน
 - 6.1 ช่างประจำอากาศยานทหารบก รุ่นที่ 41/60 โรงเรียนการบินทหารบก
7. แบบอากาศยานที่เคยทำการซ่อมบำรุง
 - 7.1 เฮลิคอปเตอร์ใช้งานทั่วไป แบบ 72 (UH-72 Lakota)
 - 7.2 เฮลิคอปเตอร์ใช้งานทั่วไป แบบ 145 (EC-145T2)
8. การศึกษาต่างประเทศ
 - 8.1 Program for Ka-32A11BC helicopter engineer training program (foreign specialists)
at JSC Kamov Helicopters, Russia 2019



ทำเนียบประวัติกำลังพลชุดปฏิบัติการบิน ฮ.ปภ.32 (ชุดแรกของประเทศไทย)
ประเภท ช่างระบบโครงสร้างอากาศยาน และระบบเครื่องยนต์อากาศยาน



1. จำสืบทวี อนุชิต แยมรูป
2. ตำแหน่งเดิม นายสิบส่งกำลัง กองร้อยบินปีกหมุนลาดตระเวนและโจมตี
3. สังกัดเดิม กองพันบินที่ 41 กรมบิน ศูนย์การบินทหารบก
4. การศึกษาทั่วไป
 - 4.1 มัธยมศึกษาตอนปลาย โรงเรียนหนองพระพิทยา จังหวัดพิษณุโลก ปี พ.ศ.2553
5. การศึกษาทางทหาร
 - 5.1 บรรจุเข้ารับราชการนายสิบกองหนุน เหล่า ทหารราบ ปี พ.ศ.2555
6. การศึกษาด้านการบิน
 - 6.1 ช่างอากาศยานทหารบก รุ่นที่ 39/58 โรงเรียนการบินทหารบก
7. แบบอากาศยานที่เคยทำการซ่อมบำรุง
 - 7.1 เฮลิคอปเตอร์ใช้งานทั่วไป แบบ 17 (Mi-17V5)
8. หลักสูตรเพิ่มศักดิ์การบิน ,พัฒนาความรู้ช่างอากาศยาน
 - 8.1 ช่างเฮลิคอปเตอร์ใช้งานทั่วไป แบบ 17 รุ่นที่ 1/59 โรงเรียนการบินทหารบก
9. การศึกษาต่างประเทศ
 - 9.1 Program for maintenance personnel re-training for Ka-32A11BC helicopter and engines operation (foreign specialists) at JSC Komov Russian Helicopters , Russia 2019
10. ปฏิบัติภารกิจสำคัญ
 - 10.1 ปฏิบัติหน้าที่ภารกิจช่วยชีวิตคนติดถ้ำ (13ชีวิต ทีมฟุตบอลหมูป่า อะคาเดมี่) เชียงราย
 - 10.2 ภารกิจควบคุมไฟป่าและหมอกควัน ในพื้นที่ภาคเหนือ กับเฮลิคอปเตอร์ใช้งานทั่วไป แบบ 17 (Mi-17V5)
 - 10.3 สนับสนุนหลักสูตร ทหารเสีอราชนี ปี 2560 จ.สระแก้ว กับเฮลิคอปเตอร์ใช้งานทั่วไป แบบ 17 (Mi-17V5)
 - 10.4 สนับสนุนการฝึกซ้อมการแข่งขันการกระโดดร่ม ปี 2561 จ.ลพบุรี กับเฮลิคอปเตอร์ใช้งานทั่วไป แบบ 17 (Mi-17V5)

11. ประสบการณ์ฝึกในด้านการบินที่สำคัญ

- 11.1 ฝึกผสม Cobra Gold 2017 ระหว่างกองทัพบกไทย กับกองทัพบกสหรัฐอเมริกา กับเฮลิคอปเตอร์ใช้งานทั่วไป แบบ 17 (Mi-17V5) จังหวัดนครราชสีมา
- 11.2 ฝึกผสม KOCHA SINGA 2018 ระหว่างกองทัพบกไทย กับกองทัพบกลิงคโปร์ กับเฮลิคอปเตอร์ใช้งานทั่วไป แบบ 17 (Mi-17V5) จังหวัดนครราชสีมา
- 11.3 ฝึกบินด้วยกล้องช่วยมองเห็นในเวลากลางคืน (Night Vision Goggle) กับเฮลิคอปเตอร์ใช้งานทั่วไป แบบ 17 (Mi-17V5)
- 11.4 ฝึกยกหิ้วภายนอก (ปืนใหญ่, ตะกร้าตักน้ำ) กับเฮลิคอปเตอร์ใช้งานทั่วไป แบบ 17 (Mi-17V5)
- 11.5 ฝึกการใช้รอกกัญญ์ (Hoist 300) กับเฮลิคอปเตอร์ใช้งานทั่วไป แบบ 17 (Mi-17V5)
- 11.6 ฝึกพันบินเฉพาะกิจสนับสนุนหน่วยเคลื่อนที่เร็วกองทัพบก RDF ปี 2560 จ.ลพบุรี กับเฮลิคอปเตอร์ใช้งานทั่วไป แบบ 17 (Mi-17V5)
- 11.7 ฝึกร่วมระหว่างหน่วยบัญชาการสงครามพิเศษ กับศูนย์การบินทหารบก ปี 2560 จังหวัดพิษณุโลก กับเฮลิคอปเตอร์ใช้งานทั่วไป แบบ 17 (Mi-17V5)
- 11.8 ฝึกการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยแบบบูรณาการ (Integrated Disaster Management Exercise 2017 : IDMEx 2017) จังหวัดนครราชสีมา กับเฮลิคอปเตอร์ใช้งานทั่วไป แบบ 17 (Mi-17V5)
- 11.9 ฝึกเป็นหน่วยบินเฉพาะกิจกรมบิน และหน่วยขึ้นตรงกรมบิน ปี 2561 จ.ลพบุรี กับเฮลิคอปเตอร์ใช้งานทั่วไป แบบ 17 (Mi-17V5)
- 11.10 ฝึกเป็นหน่วยเฉพาะกิจศูนย์การบินทหารบก ปี 2561 จ.ลพบุรี กับเฮลิคอปเตอร์ใช้งานทั่วไป แบบ 17 (Mi-17V5)

ทำเนียบประวัติกำลังพลชุดปฏิบัติการบิน ฮ.ปภ.32 (ชุดแรกของประเทศไทย)
ประเภท ช่างซ่อมบำรุงระบบไฟฟ้าอากาศยาน , ระบบวิทยุการบิน , เครื่องช่วยเดินอากาศ ,
ระบบนักบินกล และ อุปกรณ์พิเศษที่ติดตั้ง



1. ร้อยโท ประสิทธิ์ มังสระหฤ
2. ตำแหน่งเดิม นายทหารซ่อมบำรุงสื่อสาร
3. สังกัดเดิม แผนกสื่อสารสนับสนุนการบินทหารบก
กองซ่อมเครื่องสื่อสารอิเล็กทรอนิกส์ กรมการทหารสื่อสาร
4. การศึกษาทั่วไป
 - 4.1 มัธยมศึกษาตอนปลาย ศูนย์การศึกษานอกโรงเรียนกรุงเทพมหานคร 2
 - 4.2 ประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูง สาขาวิชาคอมพิวเตอร์ธุรกิจ วิทยาลัยเทคนิคสมุทรสาคร
 - 4.3 ปริญญาตรี รัฐประศาสนศาสตรบัณฑิต สาขาวิชารัฐประศาสนศาสตร์ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช
5. การศึกษาทางทหาร
 - 5.1 นักเรียนนายสิบทหารบก รุ่นที่ 3/42 โรงเรียนนายสิบทหารบก กรมยุทธศึกษาทหารบก
6. หลักสูตรเพิ่มศักดิ์การบิน ,พัฒนาความรู้ต่างๆ
 - 6.1 ช่างซ่อมระบบไฟฟ้า และอิเล็กทรอนิกส์ เฮลิคอปเตอร์ลาดตระเวนติดอาวุธ แบบ 550 (AS-550)
7. แบบอากาศยานที่เคยทำการซ่อมบำรุง
 - 7.1 เฮลิคอปเตอร์ใช้งานทั่วไป แบบ 1 (UH-1Huey)
 - 7.2 เฮลิคอปเตอร์ใช้งานทั่วไป แบบ 212 (Bell-212)
 - 7.3 เฮลิคอปเตอร์ใช้งานทั่วไป แบบ 206 (Bell-206JetRanger)
 - 7.4 เฮลิคอปเตอร์ใช้งานทั่วไป แบบ 17 (Mi-17V5)
 - 7.5 เฮลิคอปเตอร์โจมตี แบบ 1 (AH-1Cobra)
 - 7.6 เฮลิคอปเตอร์ลาดตระเวนติดอาวุธ แบบ 550 (AS-550)
 - 7.7 เครื่องบินใช้งานทั่วไป แบบ 17 (Cessna-182)
 - 7.8 เครื่องบินใช้งานทั่วไป แบบ 200 (Super King Air 200)

8. การศึกษาต่างประเทศ

- 8.1 The retraining program of maintenance personal of the speciality “operation of avionics and aircraft equipment” on a KA32-A11BC helicopter (foreign specialists) ,
Russia 2019

9. การศึกษาด้านอื่นๆ

- 9.1 หลักสูตรช่างซ่อมอิเล็กทรอนิกส์ขั้นต้นรุ่นที่ 11/45 โรงเรียนทหารสื่อสาร
กรมการทหารสื่อสาร
- 9.2 หลักสูตรช่างซ่อมอิเล็กทรอนิกส์ขั้นสูงรุ่นที่ 11/46 โรงเรียนทหารสื่อสาร
กรมการทหารสื่อสาร



ทำเนียบประวัติกำลังพลชุดปฏิบัติการบิน ฮ.ปภ.32 (ชุดแรกของประเทศไทย)
ประเภท ช่างซ่อมบำรุงระบบไฟฟ้าอากาศยาน , ระบบวิทยุการบิน , เครื่องช่วยเดินอากาศ ,
ระบบนักบินกล และ อุปกรณ์พิเศษที่ติดตั้ง

1. จำสิบเอก สุริยา น้อยเย็น
2. ตำแหน่งเดิม ช่างซ่อมวิทยุการบิน กองร้อยกองบังคับการ
3. สังกัดเดิม กองพันบินที่ 1 กรมบิน ศูนย์การบินทหารบก
4. การศึกษาทั่วไป
 - 4.1 มัธยมศึกษาตอนปลาย โรงเรียนเนินมะปรางศึกษาวิทยาลัย จังหวัดพิษณุโลก
5. การศึกษาทางทหาร
 - 5.1 นักเรียนนายสิบทหารบก เหล่าทหารสื่อสาร รุ่นที่ 27/37 โรงเรียนทหารสื่อสาร กรมการทหารสื่อสาร
6. แบบอากาศยานที่เคยทำการซ่อมบำรุง
 - 6.1 เฮลิคอปเตอร์ใช้งานทั่วไป แบบ 1 (UH-1Huey)
 - 6.2 เฮลิคอปเตอร์ใช้งานทั่วไป แบบ 212 (Bell-212)
 - 6.3 เฮลิคอปเตอร์ใช้งานทั่วไป แบบ 139 (AW-139)
 - 6.4 เฮลิคอปเตอร์ใช้งานทั่วไป แบบ 17 (Mi-17V5)
 - 6.5 เฮลิคอปเตอร์ลาดตระเวนติดอาวุธ แบบ 550 (AS550)
7. การศึกษาต่างประเทศ
 - 7.1 The retraining program of maintenance personal of the speciality “operation of avionics and aircraft equipment” on a KA32-A11BC helicopter (foreign specialists) , Russia 2019
8. การศึกษาในด้านอื่นๆ
 - 8.1 ช่างซ่อมอิเล็กทรอนิกส์ขั้นต้น รุ่นที่ 5/39 โรงเรียนทหารสื่อสาร กรมการทหารสื่อสาร
 - 8.2 ช่างซ่อมอิเล็กทรอนิกส์ขั้นสูง รุ่นที่ 5/40 โรงเรียนทหารสื่อสาร กรมการทหารสื่อสาร
9. ปฏิบัติหน้าที่ราชการสนาม
 - 9.1 ปฏิบัติงานในสายงาน ศูนย์ปฏิบัติการกองทัพบก กองทัพภาคที่ 3 จังหวัดพิษณุโลก
 - 9.2 ปฏิบัติงานในสายงาน ศูนย์ปฏิบัติการกองทัพบก กองทัพภาคที่ 1 จังหวัดกาญจนบุรี



- 9.3 ปฏิบัติงานในสายงาน ศูนย์ปฏิบัติการกองทัพบก กองทัพภาคที่ 4
จังหวัดนครศรีธรรมราช

10. การปฏิบัติการกิจสำคัญ

- 10.1 ปี พ.ศ.2547 ช่วยเหลือผู้ประสบภัยเหตุการณ์สึนามิ จังหวัดพังงา จังหวัดภูเก็ต และ
จังหวัดระนอง
- 10.2 ปี พ.ศ.2550 สนับสนุนโครากาพระราชดำริฯ จังหวัดเชียงใหม่ และจังหวัดเชียงราย
- 10.3 ปี พ.ศ.2551 สนับสนุนภารกิจโครงการปราบปรามไร่ฝิ่น จังหวัดเชียงใหม่ และ
จังหวัดเชียงราย
- 10.4 ปี พ.ศ.2551 สนับสนุนภารกิจโครงการปลูกป่าร่วมกับ ปตท. จังหวัดแพร่ และ
จังหวัดลำปาง

11. ประสบการณ์ฝึกในด้านการบินที่สำคัญ

- 11.1 ฝึกการค้นหาและกู้ภัย ด้วยระบบ SAR-700 ด้วยเฮลิคอปเตอร์ใช้งานทั่วไป
แบบ 212 (Bell-212)
- 11.2 ฝึกการขนย้ายและรับส่งผู้ป่วย ด้วยเฮลิคอปเตอร์ใช้งานทั่วไป แบบ 1 (UH-1Huey)
- 11.3 ฝึกบินด้วยกล้องช่วยในการมองเห็นเวลากลางคืน (Night Vision Goggles)

**ทำเนียบประวัติกำลังพลชุดปฏิบัติการบิน ฮ.ปภ.32 (ชุดแรกของประเทศไทย)
ประเภท ช่างซ่อมบำรุงระบบไฟฟ้าอากาศยาน , ระบบวิทยุการบิน , เครื่องช่วยเดินอากาศ ,
ระบบนักบินกล และ อุปกรณ์พิเศษที่ติดตั้ง**



1. จำสืบเอก เดชา ทมถา
2. ตำแหน่งเดิม ช่างอากาศยานปีกหมุน
3. สังกัดเดิม กองพันบินที่ 1 กรมบิน ศูนย์การบินทหารบก
4. การศึกษาทั่วไป
 - 4.1 มัธยมศึกษาตอนปลาย โรงเรียนอุดรพิชัยรัษฎ์พิทยา ปี พ.ศ.2543
 - 4.2 อนุปริญญาตรี มหาวิทยาลัยราชภัฏอุดรธานี สาขา วิทยาศาสตร์ ปี พ.ศ.2548
 - 4.3 ปริญญาตรี มหาวิทยาลัยราชภัฏเทพสตรี สาขา ศึกษาศาสตร์บัณฑิต ปี พ.ศ.2550
5. การศึกษาทางทหาร
 - 5.1 บรรจุเข้ารับราชการนายสิบกองหนุน เหล่าทหารราบ ปี พ.ศ.2548
6. การศึกษาด้านการบิน
 - 6.1 ช่างอากาศยานทหารบก รุ่นที่ 30/2549 โรงเรียนการบินทหารบก
7. แบบอากาศยานที่เคยทำการซ่อมบำรุง
 - 7.1 เฮลิคอปเตอร์ใช้งานทั่วไป แบบ1 (UH-1Huey)
 - 7.2 เฮลิคอปเตอร์ใช้งานทั่วไป แบบ212 (BELL-212)
 - 7.3 เฮลิคอปเตอร์ลาดตระเวนติดอาวุธ แบบ 550 (AS550)
 - 7.4 เฮลิคอปเตอร์ใช้งานทั่วไป แบบ139 (AW-139)
8. การศึกษาต่างประเทศ
 - 8.1 The retraining program of maintenance personal of the speciality “operation of avionics and aircraft equipment” on a KA32-A1 IBC helicopter (foreign specialists) , Russia 2019

ทำเนียบประวัติกำลังพลชุดปฏิบัติการบิน ฮ.ปภ.32 (ชุดแรกของประเทศไทย)
ประเภท ช่างซ่อมบำรุงระบบไฟฟ้าอากาศยาน , ระบบวิทยุการบิน , เครื่องช่วยเดินอากาศ ,
ระบบนักบินกล และ อุปกรณ์พิเศษที่ติดตั้ง



1. จำสืบท โชนากร สุนานนท์
2. ตำแหน่งเดิม ช่างซ่อมเครื่องบิน
3. สังกัดเดิม กองพันซ่อมบำรุงเครื่องบินทหารบก กองทัพบก
4. การศึกษาทั่วไป
 - 4.1 ประกาศนียบัตรวิชาชีพ สาขาไฟฟ้ากำลัง
วิทยาลัยเทคนิค จังหวัดลพบุรี
5. การศึกษาทางทหาร
 - 5.1 นักเรียนนายสิบทหารบก รุ่นที่ 13/52 โรงเรียนนายสิบทหารบก กรมยุทธศึกษาทหารบก
 - 5.2 นักเรียนนายสิบทหารบก เหล่าทหารขนส่ง รุ่นที่ 13/52 โรงเรียนทหารขนส่ง
กรมการขนส่งทหารบก
6. การศึกษาด้านการบิน
 - 6.1 ช่างซ่อมอากาศยานทั่วไป รุ่นที่ 10 โรงเรียนทหารขนส่ง กรมการขนส่งทหารบก
7. หลักสูตรเพิ่มศักดิ์การบิน ,พัฒนาความรู้ต่างๆ
 - 7.1 Training Rotortuner RT-6 System, Fundamental Operations ในประเทศ ปี ค.ศ.2016
8. แบบอากาศยานที่เคยทำการซ่อมบำรุง
 - 8.1 เฮลิคอปเตอร์ใช้งานทั่วไป แบบ 1 (UH-1 Huey)
 - 8.2 เฮลิคอปเตอร์ใช้งานทั่วไป แบบ 212 (BELL-212)
 - 8.3 เฮลิคอปเตอร์ใช้งานทั่วไป แบบ 60 (UH-60L Blackhawk)
9. การศึกษาต่างประเทศ
 - 9.1 The retraining program of maintenance personal of speciality Operetion of
avionics and aircraft equipment on a KA-32A11BC helicopter at Russia 2019
10. ปฏิบัติหน้าที่ราชการสนาม
 - 10.1 ราชการสนาม สามจังหวัดชายแดนภาคใต้ ตำแหน่ง ช่างซ่อมระบบไฟฟ้าอากาศยาน
ชุดซ่อมบำรุงเครื่องบินทหารบก ชุดเฉพาะกิจจโฉนทัย จังหวัดปัตตานี
ปี พ.ศ.2559-2562

ทำเนียบประวัติกำลังพลชุดปฏิบัติการบิน ฮ.ปภ.32 (ชุดแรกของประเทศไทย)
ประเภท ช่างซ่อมบำรุงระบบไฟฟ้าอากาศยาน , ระบบวิทยุการบิน , เครื่องช่วยเดินอากาศ ,
ระบบนักบินกล และ อุปกรณ์พิเศษที่ติดตั้ง



1. จำสิบตรี กฤษฏา แพร่สี
2. ตำแหน่งเดิม ช่างซ่อมเครื่องช่วยเดินอากาศ
3. สังกัดเดิม แผนกสื่อสารสนับสนุนการบินทหารบก
กองซ่อมเครื่องสื่อสารอิเล็กทรอนิกส์
กรมการทหารสื่อสาร
4. การศึกษาทั่วไป
 - 4.1 มัธยมศึกษาตอนต้น โรงเรียนวินิตศึกษาในพระราชูปถัมภ์ รุ่นที่ 57
 - 4.2 ประกาศนียบัตรวิชาชีพ สาขาวิชาชีพ ช่างอิเล็กทรอนิกส์ โรงเรียนช่างฝีมือทหาร
สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ กองบัญชาการกองทัพไทย
 - 4.3 ปริญญาตรี วิทยาศาสตรบัณฑิต เทคโนโลยีสารสนเทศ สาขาวิชาวิทยาการคอมพิวเตอร์
มหาวิทยาลัยราชภัฏเทพสตรี จังหวัดลพบุรี
5. การศึกษาทางทหาร
 - 5.1 นักเรียนช่างฝีมือทหาร รุ่นที่ 49 โรงเรียนช่างฝีมือทหาร สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ
กองบัญชาการกองทัพไทย
6. แบบอากาศยานที่เคยทำการซ่อมบำรุง
 - 6.1 เฮลิคอปเตอร์ใช้งานทั่วไป แบบ 1 (UH-1 Huey)
 - 6.2 เฮลิคอปเตอร์ใช้งานทั่วไป แบบ 212 (Bell-212)
7. การศึกษาต่างประเทศ
 - 7.1 The retraining program of maintenance personal of the speciality “operation of
avionics and aircraft equipment” on a KA32-A1 IBC helicopter (foreign specialists) ,
Russia 2019

ทำเนียบประวัติกำลังพลชุดปฏิบัติการบิน ฮ.ปภ.32 (ชุดแรกของประเทศไทย)
ประเภท ช่างซ่อมบำรุงระบบไฟฟ้าอากาศยาน , ระบบวิทยุการบิน , เครื่องช่วยเดินอากาศ ,
ระบบนักบินกล และ อุปกรณ์พิเศษที่ติดตั้ง



1. จำสืบตรี สิทธิกร อาจคงหาญ
2. ตำแหน่งเดิม พลจัตวาบรรดบรรทุกหนัก
3. สังกัดเดิม กองพันซ่อมบำรุงเครื่องบินทหารบก กองทัพบก
4. การศึกษาทั่วไป
 - 4.1 ประกาศนียบัตรวิชาชีพ สาขาวิชาชีพช่างยานยนต์
วิทยาลัยเทคนิคกาญจนาบุรี
 - 4.2 ประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูง สาขาวิชาชีพ เทคนิคอุตสาหกรรม
 - 4.3 ปริญญาตรี รัฐประศาสนศาสตรบัณฑิต สาขาวิชารัฐประศาสนศาสตร์
มหาวิทยาลัยราชภัฏเทพสตรี จังหวัดลพบุรี
5. การศึกษาทางทหาร
 - 5.1 นักเรียนนายสิบทหารบก รุ่นที่ 14/53 โรงเรียนนายสิบทหารบก กรมยุทธศึกษา
ทหารบก
6. การศึกษาด้านการบิน
 - 6.1 ช่างซ่อมอากาศยานทั่วไป รุ่นที่ 9/56 โรงเรียนทหารขนส่ง กรมการขนส่งทหารบก
7. แบบอากาศยานที่เคยทำการซ่อมบำรุง
 - 7.1 เฮลิคอปเตอร์ใช้งานทั่วไป แบบ 1 (UH-1Huey)
 - 7.2 เฮลิคอปเตอร์ใช้งานทั่วไป แบบ 212 (Bell-212)
8. การศึกษาต่างประเทศ
 - 8.1 The retraining program of maintenance personal of the speciality “operation of
avionics and aircraft equipment” on a KA32-A11BC helicopter (foreign specialists) ,
Russia 2019
9. ปฏิบัติหน้าที่ราชการสนาม
 - 9.1 หน่วยเฉพาะกิจ หน่วยบินทหารบก อโชนทัย กองอำนวยการรักษาความมั่นคง
ภายในราชอาณาจักรภาคที่ 4 ส่วนหน้า จังหวัดปัตตานี ปี พ.ศ.2559 ถึง พ.ศ.2561

ทำเนียบประวัติกำลังพลชุดปฏิบัติการบิน ฮ.ปภ.32 (ชุดแรกของประเทศไทย)
ประเภท ช่างซ่อมบำรุงระบบไฟฟ้าอากาศยาน , ระบบวิทยุการบิน , เครื่องช่วยเดินอากาศ ,
ระบบนักบินกล และ อุปกรณ์พิเศษที่ติดตั้ง

1. สิบเอก อติสร ชะนุ
2. ตำแหน่งเดิม ช่างซ่อมวิทยุการบิน
3. สังกัดเดิม กองพันบินที่ 21 กรมบิน ศูนย์การบินทหารบก
4. การศึกษาทั่วไป
 - 4.1 มัธยมศึกษาตอนปลาย โรงเรียนพิบูลวิทยาลัย จังหวัดลพบุรี
 - 4.2 ประกาศนียบัตรวิชาชีพ สาขาวิชาชีพ ช่างอิเล็กทรอนิกส์ โรงเรียนช่างฝีมือทหาร สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ กองบัญชาการกองทัพไทย
5. การศึกษาทางทหาร
 - 5.1 นักเรียนช่างฝีมือทหาร รุ่นที่ 48 โรงเรียนช่างฝีมือทหาร สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ กองบัญชาการกองทัพไทย
6. การศึกษาต่างประเทศ
 - 6.1 The retraining program of maintenance personnel of the speciality Operation of avionics and aircraft equipment on a KA-32A11BC helicopter at JSC Kamov Russian Helicopters ,Russia 2019



ทำเนียบประวัติกำลังพลชุดปฏิบัติการบิน ฮ.ปภ.32 (ชุดแรกของประเทศไทย)
ประเภท ช่างซ่อมบำรุงระบบไฟฟ้าอากาศยาน , ระบบวิทยุการบิน , เครื่องช่วยเดินอากาศ ,
ระบบนักบินกล และ อุปกรณ์พิเศษที่ติดตั้ง



1. สิทธิ โปธุมรัตน์ เกิดทุนการค้า
2. ตำแหน่งเดิม ช่างซ่อมวิทยุ หมวดสื่อสารการบิน กองร้อยกองบังคับการ
3. สังกัดเดิม กองพันบินที่ 41 กรมบิน ศูนย์การบินทหารบก
4. การศึกษาทั่วไป
 - 4.1 มัธยมศึกษาตอนต้น โรงเรียนวินิตศึกษาในพระราชูปถัมภ์
จังหวัดลพบุรี
 - 4.2 ประกาศนียบัตรวิชาชีพ สาขาวิชาชีพ ช่างอิเล็กทรอนิกส์ โรงเรียนช่างฝีมือทหาร
สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ กองบัญชาการกองทัพไทย
5. การศึกษาทางทหาร
 - 5.1 นักเรียนช่างฝีมือทหาร รุ่นที่ 56 โรงเรียนช่างฝีมือทหาร สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ
กองบัญชาการกองทัพไทย
6. การศึกษาต่างประเทศ
 - 6.1 The retraining program of maintenance personal of the speciality “operation of
avionics and aircraft equipment” on a KA32-A11BC helicopter (foreign specialists) ,
Russia 2019

ประวัติผู้จัดทำวิทยานิพนธ์

นักศึกษา	ร้อยโท กิตตินันต์ กันทพนม	รหัส 6313200010
สาขาวิชา	การจัดการการบิน	
วัน-เดือน-ปีเกิด	22 สิงหาคม พ.ศ. 2533	
จังหวัดที่เกิด	จังหวัดเชียงใหม่	
ที่อยู่ปัจจุบัน	38 หมู่ที่ 5 ตำบลหนองแฝก อำเภอสารภี จังหวัดเชียงใหม่ 50140	
สถานที่ทำงาน	ส่วนบริหารอากาศยาน กองมาตรการป้องกันสาธารณภัย กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย โดย กองพันซ่อมบำรุงเครื่องบินทหารบก กองทัพบก ค่ายภูมิพล ตำบลเขาพระงาม อำเภอเมือง จังหวัดลพบุรี 15160	
ตำแหน่ง	นักบิน หมวดบิน โจมตี กองร้อยบินปีกหมุน โจมตี กองพันบินที่ 41 กรมบิน ศูนย์การบินทหารบก ช่วยราชการ กรมการขนส่งทหารบก ปฏิบัติงาน ณ กองพันซ่อมบำรุงเครื่องบินทหารบก กองทัพบก ปฏิบัติหน้าที่ นักบินเฮลิคอปเตอร์การป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยแบบ 32	
ประวัติการศึกษา	ปริญญาตรี วิทยาศาสตร์บัณฑิต สาขา วิทยาศาสตร์เทคโนโลยี สารสนเทศและการสื่อสาร วิชาเอก วิทยาการคอมพิวเตอร์ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช พ.ศ.2558	
ประวัติการศึกษา (ต่างประเทศ)	Program for Ka-32A11BC helicopter pilot-retraining and Program of helicopter test flight (foreign specialists) at JSC Kamov Russian Helicopters Russia ,2019	