

ภาคผนวก ๑

เกณฑ์การกำหนดชั้นอากาศยานอุบัติเหตุ การบาดเจ็บ และความชำรุดเสียหายของอากาศยาน

๑. การกำหนดชั้นอากาศยานอุบัติเหตุ แบ่งเป็น ๓ ชั้น คือ
 - ๑.๑ อุบัติเหตุใหญ่ หมายถึง เหตุที่เกิดขึ้นกับอากาศยานข้อใดข้อหนึ่งหรือหลายข้อรวมกัน ดังนี้
 - ๑.๑.๑ อากาศยานอุบัติเหตุ ยังผลให้นักบินและ/หรือผู้ที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุต้องเสียชีวิตหรือได้รับบาดเจ็บสาหัส
 - ๑.๑.๒ อากาศยานเสียหายขั้นจำหน่ายหรือขั้นจำหน่ายเป็นสูญ หรือขั้นเสียหายหนักมาก
 - ๑.๑.๓ อากาศยานเกิดการชำรุดเสียหายต่อส่วนประกอบหลักของอากาศยาน จนไม่สามารถทำการบินได้
 - ๑.๒ อุบัติเหตุย่อย หมายถึง เหตุที่เกิดขึ้นกับอากาศยาน ยังผลให้นักบินและ/หรือผู้ที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุต้อง ได้รับบาดเจ็บเล็กน้อย และ/หรืออากาศยานได้รับความเสียหายเล็กน้อย
 - ๑.๓ อุบัติการณ์ หมายถึง เหตุที่เกิดขึ้นกับอากาศยาน ยังผลให้นักบินและ/หรือผู้ที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุ ปลอดภัย หรืออากาศยานได้รับความเสียหายต่ำกว่าขั้นเสียหายเล็กน้อย
๒. การกำหนดชั้นตอนการบาดเจ็บ การบาดเจ็บของนักบินหรือผู้ที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุ แบ่งออกเป็น ๔ ชั้น คือ
 - ๒.๑ เสียชีวิต หมายถึง การบาดเจ็บของนักบินหรือผู้ที่เกี่ยวข้องกับอากาศยานอุบัติเหตุ ยังผลให้เสียชีวิต
 - ๒.๒ บาดเจ็บสาหัส หมายถึง การบาดเจ็บของนักบินหรือผู้ที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุ ยังผลให้
 - ๒.๒.๑ เข้ารับการรักษาในโรงพยาบาลเป็นเวลาเกินกว่า ๒๐ วัน
 - ๒.๒.๒ ทูพพลภาพหรือพิการ
 - ๒.๒.๓ ผิวหนังไหม้เป็นพื้นที่ เกินกว่าร้อยละ ๕ ของผิวกายทั้งหมด
 - ๒.๒.๔ ต้องส่งเข้ารับการรักษาทันที ไม่เช่นนั้นอาจถึงขั้นเสียชีวิต
 - ๒.๒.๕ ใช้เวลารักษาอาการบาดเจ็บที่เกิดขึ้นเกินกว่า ๒๐ วัน โดยไม่มีโรคแทรกซ้อน
 - ๒.๓ บาดเจ็บเล็กน้อย หมายถึง การบาดเจ็บของนักบินหรือผู้ที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุ ยังผลให้
 - ๒.๓.๑ เข้ารับการรักษาในโรงพยาบาลเป็นเวลาไม่เกินกว่า ๒๐ วัน
 - ๒.๓.๒ ผิวหนังไหม้เป็นพื้นที่ ไม่เกินกว่าร้อยละ ๕ ของผิวกายทั้งหมด
 - ๒.๓.๓ ใช้เวลารักษาอาการบาดเจ็บที่เกิดขึ้นไม่เกิน ๒๐ วัน
 - ๒.๓.๔ เป็นการบาดเจ็บธรรมดา
 - ๒.๔ ปลอดภัย หมายถึง นักบินหรือผู้ที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุชั้นๆ ไม่ได้รับอันตรายใดๆ เลย
๓. การกำหนดชั้นความชำรุดเสียหายของอากาศยาน
 - ๓.๑ ชั้นจำหน่าย หมายถึง อากาศยานได้รับความเสียหายจนไม่สามารถซ่อมคืนสภาพได้ หรือสามารถซ่อมคืนสภาพได้ หรือสามารถซ่อมคืนสภาพได้ แต่ต้องสิ้นเปลืองแรงงานการซ่อมบำรุง และค่าใช้จ่ายสูง ไม่คุ้มค่าหรือไม่ปลอดภัยในการบิน

๓.๒ ชั้นเสียหายมาก หมายถึง อากาศยานได้รับความชำรุดเสียหายอย่างใดอย่างหนึ่ง ดังนี้

๓.๒.๑ มีความชำรุดเสียหายต่อส่วนประกอบหลักของอากาศยาน จนไม่สามารถทำการบินต่อไปได้หรือทำให้เกิดความไม่ปลอดภัยในการบิน ซึ่งชิ้นส่วนหลักของอากาศยาน มีดังนี้

๓.๒.๑.๑ แพนปีก (WING STRUCTURE) ไม่รวมปลายปีก (WING TIP) แพนบังคับเลี้ยว (AILERON) อุปกรณ์เพิ่มแรงยก เช่น FLAP SLOT และ SLAT เป็นต้น อุปกรณ์ลดความเร็วอากาศยาน (AERODYNAMIC BRAKING DEVICES) เช่น SPOILER AIR BRAKE และ SPEED BRAKE เป็นต้น

๓.๒.๑.๒ ลำตัวและโครงลำตัว (FUSELAGE AND FUSELAGE STRUCTURE) ไม่รวม ประตู (DOOR) ช่องเปิด (HATCH) หน้าต่าง (WINDOW) โดมครอบเรดาร์ (RADOME) อุปกรณ์อื่นๆ ที่ติดตั้งอยู่นอกโครงลำตัว

๓.๒.๑.๓ แพนหางตั้ง (VERTICAL STABILIZER) มารวมแพนหางเสือเลี้ยว (RADDER)

๓.๒.๑.๔ แพนหางระดับ (HORIZONTAL STABILIZER) ไม่รวมแพนหางเสือ ขึ้น – ลง (ELAVATOR)

๓.๒.๑.๕ ชุดเสาค้ำฐาน (LANDING GEAR STRUT ASSEMBLY) ไม่รวมล้อห้าม ล้อยาง ประตูฐาน (GEAR DOOR) และล้อหาง (TAIL GEAR)

๓.๒.๑.๖ ลำตัวส่วนหาง (TAIL BOOM) หรือจุดพวงหาง (EMPENNAGE)

๓.๒.๑.๗ ชุดใบพัดประธานของเฮลิคอปเตอร์ ซึ่งประกอบด้วย ROTOR HEAD, ROTOR BLADE และ ROTOR HUB

๓.๒.๑.๘ ใบพัด (PROPELLER) รวมถึงชุดควบคุมการหมุน (GOVERNOR)

๓.๒.๒ มีความชำรุดเสียหาย ที่มีเปอร์เซ็นต์รวมของความชำรุดเสียหายของอากาศยานเท่ากับเกณฑ์ชำรุดเสียหายมาก ที่กำหนดไว้ตามตาราง

๓.๓ ชั้นเสียหายเล็กน้อย หมายถึง อากาศยานไม่ได้รับความชำรุดเสียหายกับชิ้นส่วนหลัก และสามารถทำการบินได้อย่างปลอดภัย

๔. การแบ่งประเภทของอากาศยาน การแบ่งประเภทอากาศยานนี้มีวัตถุประสงค์ เพื่อนำไปพิจารณาเฉพาะในเรื่องความชำรุดเสียหายของ อากาศยานอันเนื่องมาจากอุบัติเหตุ โดยพิจารณาความซับซ้อนของระบบ อากาศยาน ความจำเป็นในการใช้อากาศยาน และราคาของอากาศยาน

อากาศยานประเภท ก. เครื่องปีกตรึง Kodiak 1000

อากาศยานประเภท ข. เฮลิคอปเตอร์ EC-135

อากาศยานประเภท ค. เฮลิคอปเตอร์ AS-350

๕. ผังแสดงชั้นความรุนแรง วัตถุประสงค์ของผังนี้มีไว้กรณีที่ไม่สามารถหามูลค่าความเสียหายได้ โดยพิจารณาจากพื้นที่ของอากาศยานที่เสียหายโดยรวมต่อพื้นที่ทั้งหมดของอากาศยาน

ประเภทอากาศยาน	ชั้นเสียหายมาก	ชั้นเสียหายเล็กน้อย
ก.	๒๐ % ขึ้นไป	๕-๒๐ %
ข.	๒๕ % ขึ้นไป	๕-๒๕ %
ค.	๒๐ % ขึ้นไป	๕-๒๐ %

๖. เกณฑ์การกำหนดอากาศยานอุบัติเหตุชั้นอุบัติเหตุการณ์

๖.๑ เหตุการณ์หรือลำดับเหตุการณ์ใดๆ ที่เกิดขึ้นกับอากาศยานโดยไม่ต้องการ และไม่ได้ตั้งใจให้เกิดขึ้น ของนักบิน เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง หรือบุคคลอื่น และมีใช้การกระทำของประเทศเพื่อนบ้านทำให้อากาศยานได้รับความเสียหายต่ำกว่าชั้นเสียหายเล็กน้อย และนักบินหรือผู้เกี่ยวข้องไม่ได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิตหรือเป็นเหตุการณ์ที่เกิดขึ้น (แม้จะไม่เกิดความเสียหายใดก็ตาม) ดังนี้

๖.๑.๑ อากาศยานไฟไหม้ขณะทำการบิน

๖.๑.๒ เชื้อเพลิงรั่วในปริมาณมากขณะทำการบิน

๖.๑.๓ อากาศยานสูญเสียแรงขับ ทำให้ไม่สามารถทำการบินระดับได้

๖.๑.๔ อากาศยานขอลงฉุกเฉินนอกสนามบิน ยกเว้นเฮลิคอปเตอร์ลงฉุกเฉินนอกสนามบินเพื่อตรวจสอบสิ่งผิดปกติที่เกิดขึ้นและไม่พบข้อขัดข้อง สามารถปฏิบัติการบินต่อไปได้

๖.๑.๕ อากาศยานลงฉุกเฉินในสนามบินหรือนอกสนามบิน แม้ว่าอากาศยานจะไม่เกิดความชำรุดเสียหาย แต่มีสาเหตุเนื่องมาจากเครื่องยนต์ขัดข้องในอากาศ

๖.๑.๖ ต้องทำการดับเครื่องยนต์ของอากาศยานแบบเครื่องยนต์เดี่ยว หรือหลายเครื่องยนต์แล้วทำการติดเครื่องยนต์ในอากาศไม่สำเร็จ หรือไม่ได้ทำการติดเครื่องยนต์ในอากาศก็ตาม

๖.๑.๗ เครื่องวัดที่ใช้ในระบบ Pilot-Static ไม่สามารถใช้งานได้ขณะทำการบิน

๖.๑.๘ การปฏิบัติการบินที่ทำให้ผู้ทำการในอากาศหรือผู้โดยสารเกิดผลทางสรีระ ได้แก่

๖.๑.๘.๑ อาการพร่องออกซิเจน (Hypoxia)

๖.๑.๘.๒ การเจ็บป่วยซึ่งเกิดจากการลดความกดบรรยากาศ (Decompression Sickness)

๖.๑.๘.๓ ผลทางสรีระซึ่งเกิดจากก๊าซคาร์บอนมอนนอกไซด์

๖.๑.๘.๔ การหลงสภาพการบิน (Disorientation)

๖.๑.๘.๕ การหมดสติจากแรงจี (G-Force)

กรณีอากาศยานเสียหายในลักษณะอื่นๆ นอกเหนือจากที่กำหนดไว้ในคู่มืออันเนื่องมาจากอากาศยานอุบัติเหตุ ให้คณะกรรมการอากาศยานอุบัติเหตุของกองการบิน สำนักงานปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ร่วมกับฝ่ายช่างอากาศยาน พิจารณากำหนดชั้นความชำรุดเสียหายของอากาศยานนั้นๆ