

ข้อ ๘. ผู้มีสิทธิทำการตรวจพินิจ (Persons Authorized to Perform Inspections) อากาศยาน ลำตัวอากาศยาน เครื่องยนต์อากาศยาน ใบพัด หรือบริษัท ก่อนหรือหลังจากการบำรุงรักษา การบำรุงรักษาเชิงป้องกัน การบูรณะ หรือการดัดแปลง

ผู้มีสิทธิทำการตรวจพินิจ (Persons Authorized to Perform Inspections) อากาศยาน ลำตัวอากาศยาน เครื่องยนต์อากาศยาน ใบพัด หรือบริษัท ก่อนหรือหลังจากการบำรุงรักษา การบำรุงรักษาเชิงป้องกัน การบูรณะ หรือการดัดแปลง มีดังต่อไปนี้

(ก) นายช่างภาคพื้นดินที่มีสิทธิทำการตรวจพินิจอากาศยาน ลำตัวอากาศยาน เครื่องยนต์อากาศยาน ใบพัด บริษัท หรือชิ้นส่วนประกอบ ตามศักย(Rating) ที่ระบุในใบอนุญาต

(ข) หน่วยซ่อมที่มีสิทธิทำการตรวจพินิจอากาศยาน ลำตัวอากาศยาน เครื่องยนต์อากาศยาน ใบพัด บริษัท หรือชิ้นส่วนประกอบตามศักย(Rating) ที่ระบุในใบรับรองหน่วยซ่อม

(ค) ผู้ดำเนินการเดินอากาศที่มีสิทธิทำการตรวจพินิจอากาศยาน ลำตัวอากาศยาน เครื่องยนต์อากาศยาน ใบพัด บริษัท หรือชิ้นส่วนประกอบตามศักย(Rating) ที่ระบุในคู่มือการซ่อมบำรุงทั่วไป

(ง) ผู้ผลิตที่มีสิทธิทำการตรวจพินิจอากาศยาน ลำตัวอากาศยาน เครื่องยนต์อากาศยาน ใบพัด บริษัท หรือชิ้นส่วนประกอบที่ตนผลิต ขณะที่ปฏิบัติการภายใต้ใบอนุญาตผลิต หรือภายใต้ระบบการตรวจพินิจการผลิตที่ได้รับการรับรอง

ข้อ ๙. รายการ แบบพิมพ์ และการจัดทำบันทึกการตรวจพินิจ (Content, form, and disposition of records for inspections)

รายการ แบบพิมพ์ และการจัดทำบันทึกการตรวจพินิจ ต้องเป็นไปตามที่กำหนดไว้ดังต่อไปนี้

(ก) ผู้ใดให้การรับรองหรือปฏิเสธการรับรองอากาศยาน ลำตัวอากาศยาน เครื่องยนต์อากาศยาน ใบพัด หรือบริษัท ให้นำกลับไปใช้งานหลังจากได้กระทำการตรวจพินิจใดๆ แล้ว ต้องบันทึกการบำรุงรักษาลงในประวัติการการบำรุงรักษาของสิ่งนั้นโดยระบุข้อมูลดังต่อไปนี้

(๑) แบบของการตรวจพินิจและรายละเอียดของการตรวจพินิจ

(๒) วันที่ทำการตรวจพินิจและอายุการใช้งานทั้งหมดของสิ่งนั้น

(๓) ลายมือชื่อ หมายเลขใบอนุญาต และชนิดของใบอนุญาตหรือใบรับรองของผู้ให้การรับรองหรือปฏิเสธการรับรอง อากาศยาน ลำตัวอากาศยาน เครื่องยนต์อากาศยาน ใบพัด หรือบริษัท หรือส่วนใดๆ ของผลิตภัณฑ์เหล่านั้นให้นำกลับไปใช้งาน

(๔) ถ้าทำการตรวจพินิจแล้วพบว่าอากาศยานมีความสมควรเดินอากาศ การรับรองให้นำกลับไปใช้งานให้ระบุข้อความดังนี้ "ข้าพเจ้าขอรับรองว่าอากาศยานนี้ได้รับการตรวจพินิจตาม (ใส่แบบของการตรวจพินิจ) และพิจารณาแล้วเห็นว่ามีสมควรเดินอากาศ"

5 JAN 2008



("I certify that this aircraft has been inspected in accordance with (insert type) inspection and was determined to be in airworthy condition.") หรือข้อความอื่นใดที่มีลักษณะเดียวกัน

(๕) ถ้าทำการตรวจพินิจแล้วพบว่าอากาศยานไม่สามารถรับรองให้นำกลับไปใช้งานได้เนื่องจากต้องทำการบำรุงรักษา หรือยังไม่ได้ปฏิบัติให้เป็นไปตามข้อกำหนดที่มีผลบังคับใช้ คำสั่งความสมควรเดินอากาศ หรือข้อมูลที่ได้รับความคิดเห็นชอบไว้แล้ว ให้ระบุข้อความดังนี้ "ข้าพเจ้าขอรับรองว่า อากาศยานนี้ได้รับการตรวจพินิจตาม (ใส่แบบของการตรวจพินิจ) และได้จัดทำรายการข้อบกพร่องและรายการที่ไม่มีความสมควรเดินอากาศที่ตรวจพบเมื่อวันที่ (ลงวันที่) ให้แก่เจ้าของอากาศยานหรือผู้ดำเนินการเดินอากาศแล้ว" ("I certify that this aircraft has been inspected in accordance with (insert type) inspection and a list of discrepancies and unairworthy items dated (date) has been provided for the aircraft owner or operator.") หรือข้อความอื่นใดที่มีลักษณะเดียวกัน

(๖) สำหรับการตรวจพินิจแบบต่อเนื่อง (progressive inspection) ให้ใช้ข้อความดังต่อไปนี้ "ข้าพเจ้าขอรับรองว่าตามรายการตรวจพินิจแบบต่อเนื่อง การตรวจพินิจตามวาระของ (ระบุอากาศยานหรือส่วนประกอบ) และการตรวจพินิจอย่างละเอียดของ (ระบุส่วนประกอบ) ได้กระทำเรียบร้อยแล้วและ (ระบุอากาศยานหรือส่วนประกอบ) (รับรองหรือไม่รับรอง) ให้นำกลับไปใช้งานได้" ("I certify that in accordance with a progressive inspection program, a routine inspection of (identify aircraft or components) and a detailed inspection of (identify components) were performed and the (aircraft or components) are (approved or disapproved) for return to service.") และถ้าไม่รับรองจะต้องเพิ่มข้อความต่อไปว่า "และได้จัดทำรายการข้อบกพร่องและรายการที่ไม่มีความสมควรเดินอากาศที่ตรวจพบเมื่อวันที่ (ลงวันที่) ให้แก่เจ้าของอากาศยานหรือผู้ดำเนินการเดินอากาศแล้ว" ("and a list of discrepancies and unairworthy items dated (date) has been provided to the aircraft owner or operator.")

(๗) ถ้าการตรวจพินิจกระทำตามแผนการตรวจพินิจ (Inspection program) การลงบันทึกผลสำเร็จของงานต้องแสดงถึงแผนการตรวจพินิจ และระบุข้อความว่าการตรวจพินิจได้กระทำตามขั้นตอน และวิธีการตรวจพินิจของแผนการนั้น

(๘) ถ้าผู้ใดกระทำการตรวจพินิจแล้วพบว่าอากาศยานไม่มีความสมควรเดินอากาศ หรือไม่ปฏิบัติตามข้อมูลในใบรับรองแบบ คำสั่งความสมควรเดินอากาศ หรือข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับความสมควรเดินอากาศที่ได้รับความคิดเห็นชอบไว้แล้ว ผู้นั้นต้องมอบรายการข้อบกพร่องเหล่านั้นที่ได้ลงลายมือชื่อและระบุวันที่แล้วให้แก่เจ้าของหรือผู้ครอบครองอากาศยาน สำหรับรายการอุปกรณ์ที่อนุญาตให้ชำรุดได้ตามรายการอุปกรณ์ขั้นต่ำ (Minimum Equipment List) จะต้องติดป้ายประกาศให้เป็นไปตามข้อกำหนดการรับรองความสมควรเดินอากาศของอากาศยาน โดยแสดงคำว่า "ไม่ทำงาน" หรือ "inoperative" บนเครื่องวัดที่เสียแต่ละอัน และบนแผงควบคุมของอุปกรณ์ที่เสียแต่ละอันในห้องนักบิน และจะต้องเพิ่มรายการนั้นลงในรายการข้อบกพร่องซึ่งได้ลงลายมือชื่อและระบุวันที่มอบให้แก่เจ้าของหรือผู้ครอบครองอากาศยาน ดังกล่าว

5 JAN 2008





**ข้อ ๑๐. การควบคุมชิ้นส่วนที่มีอายุจำกัด (Disposition of life-limited aircraft parts)**

การควบคุมชิ้นส่วนที่มีอายุจำกัด ต้องดำเนินการดังต่อไปนี้

(ก) ผู้ใดถอดชิ้นส่วนที่มีอายุจำกัดออกจากผลิตภัณฑ์ที่มีใบรับรองแบบต้องควบคุมชิ้นส่วนนั้นโดยต้องทำการป้องกันมิให้สามารถนำชิ้นส่วนที่หมดอายุไปติดตั้งอีก ตามวิธีการหนึ่งวิธีการใดดังต่อไปนี้

(๑) ระบบการเก็บบันทึกประวัติ (Record keeping system) ชิ้นส่วนอาจถูกควบคุมโดยใช้ระบบเก็บบันทึกประวัติซึ่งระบุหมายเลขชิ้นส่วน หมายเลขชุด และสถานะอายุของชิ้นส่วนนั้น ทุกครั้งที่ชิ้นส่วนถูกถอดออกมาจากผลิตภัณฑ์ที่มีใบรับรองแบบ ต้องมีการแก้ไขสถานะอายุในบันทึกประวัติให้เป็นปัจจุบัน ระบบนี้อาจทำด้วยอิเล็กทรอนิกส์ เอกสาร หรือวิธีเก็บบันทึกประวัติอื่นใด

(๒) การติดป้ายหรือบันทึกประวัติกับชิ้นส่วน (Tag or record attached to part) ชิ้นส่วนอาจถูกควบคุมโดยใช้การติดป้ายหรือบันทึกประวัติกับชิ้นส่วน ซึ่งป้ายหรือบันทึกประวัตินั้นต้องระบุข้อมูล หมายเลขชิ้นส่วน หมายเลขชุด และสถานะอายุปัจจุบันของชิ้นส่วน และทุกครั้งที่ชิ้นส่วนถูกถอดออกมาจากผลิตภัณฑ์ที่มีใบรับรองแบบ ต้องมีการจัดทำป้ายหรือบันทึกประวัติใหม่ให้แก่ชิ้นส่วน หรือใช้ป้ายหรือบันทึกประวัติเดิมที่ได้แก้ไขสถานะอายุให้เป็นปัจจุบันแล้ว

(๓) การทำเครื่องหมายชั่วคราว (Non-permanent marking) ชิ้นส่วนอาจถูกควบคุมโดยใช้วิธีทำเครื่องหมายชั่วคราวเพื่อแสดงสถานะอายุ ข้อมูลสถานะอายุต้องมีการแก้ไขให้เป็นปัจจุบันทุกครั้งที่ชิ้นส่วนถูกถอดออกมาจากผลิตภัณฑ์ที่มีใบรับรองแบบ หรือถ้าจะลบเครื่องหมายออกก็อาจไปใช้วิธีควบคุมอื่นตามข้อนี้แทนก็ได้ การทำเครื่องหมายชั่วคราวต้องทำตามคำแนะนำของกรมการขนส่งทางอากาศ

(๔) การทำเครื่องหมายถาวร (Permanent marking) ชิ้นส่วนอาจถูกควบคุมโดยใช้วิธีทำเครื่องหมายถาวรเพื่อแสดงสถานะอายุ ซึ่งข้อมูลสถานะอายุต้องมีการแก้ไขให้เป็นปัจจุบันทุกครั้งที่ชิ้นส่วนถูกถอดออกมาจากผลิตภัณฑ์ที่มีใบรับรองแบบ เว้นแต่ชิ้นส่วนนั้นถูกถอดออกอย่างถาวรจากผลิตภัณฑ์ที่มีใบรับรองแบบ โดยการทำเครื่องหมายถาวรต้องทำตามคำที่กรมการขนส่งทางอากาศกำหนด

(๕) การจัดแยก (Segregation) ชิ้นส่วนอาจถูกควบคุมโดยถูกจัดแยกเพื่อป้องกันมิให้นำไปติดตั้งกับผลิตภัณฑ์ที่มีใบรับรองแบบอีก วิธีเหล่านี้อย่างน้อยต้องประกอบด้วย

(๕.๑) การรักษาบันทึกประวัติหมายเลขชิ้นส่วน หมายเลขชุด และสถานะอายุ

(๕.๒) ชิ้นส่วนถูกแยกออกจากชิ้นส่วนซึ่งพร้อมที่จะนำไปติดตั้ง

(๖) การทำให้ชำรุด (Mutilation) ชิ้นส่วนอาจถูกควบคุมโดยถูกทำให้ชำรุดเพื่อป้องกันมิให้นำไปติดตั้งกับผลิตภัณฑ์ที่มีใบรับรองแบบอีก การทำให้ชำรุดต้องทำให้ไม่สามารถซ่อมได้ และไม่สามารถทำให้กลับมามีความสมควรเดินอากาศได้อีก

5 JAN 2008



- (๗) วิธีการอื่น ตามที่กรมการขนส่งทางอากาศให้ความเห็นชอบ
- (ข) การถอดชิ้นส่วนที่มีอายุจำกัดออกจากผลิตภัณฑ์ที่มีใบรับรองแบบออกชั่วคราว และมีการติดตั้งกลับโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อทำการบำรุงรักษา ไม่ต้องดำเนินการตาม (ก) ในกรณีดังต่อไปนี้
- (๑) สถานะอายุของชิ้นส่วนนั้นไม่มีการเปลี่ยนแปลง
  - (๒) ผลิตภัณฑ์ที่ถอดออกและติดตั้งกลับมีหมายเลขชุดเหมือนกัน
  - (๓) ผลิตภัณฑ์นั้นไม่มีเวลาสะสมเพิ่มในขณะที่ถูกถอดออก

**ข้อ ๑๑. การบันทึกการซ่อมใหญ่และการบูรณะ (Records of overhaul and rebuilding)**

การบันทึกการซ่อมใหญ่และการบูรณะ ต้องดำเนินการดังต่อไปนี้

(ก) ผู้ใดจะลงบันทึกการซ่อมใหญ่ (Overhaul) ลงในประวัติการบำรุงรักษาของอากาศยาน ลำตัวอากาศยาน เครื่องยนต์อากาศยาน ใบพัด บริษัท หรือชิ้นส่วนประกอบ ใดก็ตามเมื่อ

(๑) สิ่งเหล่านั้นได้ทำการถอดออก ทำความสะอาด ตรวจสอบ ซ่อมตามที่จำเป็น และประกอบกลับเข้าที่เดิม ด้วยการใช้วิธี เทคนิค และ การปฏิบัติ ที่กรมการขนส่งทางอากาศยอมรับ และ

(๒) สิ่งเหล่านั้นได้รับการทดสอบตามมาตรฐานและข้อมูลทางเทคนิคที่รับรองแล้ว หรือตามมาตรฐานและข้อมูลทางเทคนิคปัจจุบันที่กรมการขนส่งทางอากาศยอมรับ ซึ่งได้พัฒนาและจัดทำเป็นเอกสารโดยผู้ถือใบรับรองแบบและหรือใบรับรองแบบเพิ่มเติม (Type Certificate and/or Supplemental Type Certificate) หรือผู้ที่ได้รับใบอนุญาตผลิตชิ้นส่วนหรือผู้ที่ได้รับใบอนุญาตผลิตบริษัท

(ข) ผู้ใดจะลงบันทึกการบูรณะ (Rebuilt) ลงในประวัติการบำรุงรักษาของอากาศยาน ลำตัวอากาศยาน เครื่องยนต์อากาศยาน ใบพัด บริษัท หรือชิ้นส่วนประกอบ ใดก็ตามเมื่อสิ่งเหล่านั้นได้ทำการถอดออก ทำความสะอาด ตรวจสอบ ซ่อมตามที่จำเป็น ประกอบกลับเข้าที่เดิม และทดสอบว่ามีความคลาดเคลื่อนที่ยอมรับ (tolerance) และขีดจำกัดเหมือนกับของใหม่ ด้วยการใช้ชิ้นส่วนใหม่ หรือชิ้นส่วนใช้แล้วที่มีความคลาดเคลื่อนที่ยอมรับและขีดจำกัดเหมือนกับชิ้นส่วนใหม่ หรือที่เป็นไปตามขนาด (มิติ) โดกว่า (oversized) หรือเล็กกว่า (undersized) ที่รับรองแล้ว

**ข้อ ๑๒. การบันทึกประวัติการบำรุงรักษาและการเก็บรักษา (Maintenance Records and Retaining)**

การบันทึกประวัติการบำรุงรักษาและการเก็บรักษา ต้องดำเนินการดังต่อไปนี้

(ก) การบันทึกประวัติการบำรุงรักษาตามข้อ ๗, ข้อ ๙, และ ข้อ ๑๐. ให้กระทำลงในเอกสารดังต่อไปนี้





(๑) สมุดปุม (log book) ของอากาศยาน เครื่องยนต์ ใบพัด หรือบริภัณฑ์ แล้วแต่กรณี หรือ

(๒) ในเอกสารแบบถาวรที่ใช้แทนสมุดปุมตาม (๑) ที่กรรมการขนส่งทางอากาศยอมรับ

(๓) เอกสารที่ใช้กำกับการบำรุงรักษา สำหรับรายละเอียดในการบำรุงรักษาอากาศยาน เครื่องยนต์ ใบพัด หรือบริภัณฑ์

(ข) ให้เจ้าของหรือผู้ครอบครองอากาศยาน หรือผู้ดำเนินการเดินอากาศ เก็บรักษาสมุดปุมหรือเอกสารตาม (ก) (๑) หรือ (๒) ไว้กับอากาศยาน เครื่องยนต์ ใบพัด หรือบริภัณฑ์ ตลอดไปจนกว่าจะจำหน่ายสิ่งนั้นออกไป และถ้าอากาศยาน เครื่องยนต์ ใบพัด หรือบริภัณฑ์ ถูกจำหน่ายออกไป ก็จะต้องมอบ สมุดปุมหรือเอกสารตาม (ก) (๑) หรือ (๒) ให้กับเจ้าของหรือผู้ครอบครองอากาศยาน หรือผู้ดำเนินการเดินอากาศรายต่อไป แต่ในกรณีที่มีการถอนอากาศยาน เครื่องยนต์ ใบพัด หรือบริภัณฑ์ ออกจากการใช้งานอย่างถาวร เจ้าของหรือผู้ครอบครองอากาศยาน หรือผู้ดำเนินการเดินอากาศจะต้องเก็บรักษาสมุดปุมหรือเอกสารตาม (ก) (๑) หรือ (๒) ไว้ต่อไปอีกเป็นระยะเวลาไม่น้อยกว่าเก้าสิบวัน

(ค) ให้เจ้าของหรือผู้ครอบครองอากาศยาน หรือผู้ดำเนินการเดินอากาศ หรือผู้ถือใบรับรองหน่วยซ่อม เก็บรักษาเอกสารตาม (ก) (๓) ไว้เป็นเวลาไม่น้อยกว่าสองปี นับจากวันที่ได้ลงนามรับรองให้นำกลับไปใช้งาน

### ข้อ ๑๓. กฎการปฏิบัติงานทั่วไป (Performance Rules – General)

ผู้ใดกระทำการบำรุงรักษา การบำรุงรักษาเชิงป้องกัน หรือการดัดแปลง กับอากาศยาน เครื่องยนต์ ใบพัด หรือบริภัณฑ์ ต้องปฏิบัติตามกฎการปฏิบัติงานทั่วไปดังต่อไปนี้

(ก) ใช้วิธี เทคนิค และการปฏิบัติที่กำหนดไว้ในคู่มือการบำรุงรักษาของผู้ผลิตฉบับปัจจุบัน หรือคำแนะนำเพื่อการคงความต่อเนื่องของความสมควรเดินอากาศที่จัดทำขึ้นโดยผู้ผลิต หรือใช้วิธี เทคนิค และการปฏิบัติที่กรรมการขนส่งทางอากาศยอมรับ

(ข) ใช้เครื่องมือ อุปกรณ์ และเครื่องมือทดสอบที่จำเป็นเพื่อประกันผลงานที่ทำเสร็จว่าเป็นไปตามวิธีปฏิบัติของอุตสาหกรรมที่ได้รับการยอมรับ และถ้าผู้ผลิตแนะนำให้ใช้อุปกรณ์หรือเครื่องมือทดสอบพิเศษ จะต้องใช้อุปกรณ์หรือเครื่องมือทดสอบพิเศษนั้นหรือสิ่งเทียบเท่าที่กรรมการขนส่งทางอากาศยอมรับ

(ค) ต้องทำงานนั้นอย่างมีคุณภาพ และใช้วัสดุที่มีคุณภาพ ซึ่งจะทำให้อากาศยาน ลำตัวอากาศยาน เครื่องยนต์อากาศยาน ใบพัด หรือบริภัณฑ์ มีสภาพอย่างน้อยที่สุดเท่ากับต้นแบบ หรือมีสภาพการดัดแปลงอย่างถูกต้อง (โดยอ้างอิงกับลักษณะทางอากาศพลศาสตร์ ความแข็งแรงของโครงสร้าง ความต้านทานต่อการสั่นสะเทือนและการเสื่อมสภาพ และคุณภาพอื่นๆ ที่มีผลต่อความสมควรเดินอากาศ)

