

สำหรับผู้ถือใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ ให้กระทำตามวิธีการ เทคนิค และ การปฏิบัติที่ระบุอยู่ในคู่มือการซ่อมบำรุงทั่วไป (General Maintenance Manual – GMM) ที่ได้รับความเห็นชอบจากกรมการขนส่งทางอากาศ

ข้อ ๑๔. กฎการปฏิบัติงานสำหรับการตรวจพินิจทั่วไป (Performance Rules for Inspections – General) และกฎการปฏิบัติงานเพิ่มเติมสำหรับการตรวจพินิจ (Additional Performance Rules for Inspections)

ผู้ใดกระทำการตรวจพินิจอากาศยาน เครื่องยนต์ ใบพัด หรือโรตอร์craft ต้อง ปฏิบัติงานตามกฎการปฏิบัติงานสำหรับการตรวจพินิจทั่วไป และกฎการปฏิบัติงานเพิ่มเติม สำหรับการตรวจพินิจ ดังต่อไปนี้

(ก) การตรวจพินิจทั่วไป จะต้อง

(๑) กระทำการตรวจพินิจเพื่อตัดสินว่า อากาศยานหรือส่วนของอากาศยาน ที่อยู่ระหว่างการตรวจพินิจนั้น เป็นไปตามข้อกำหนดความสมควรเดินอากาศทั้งหมดที่มีผลใช้ บังคับ

(๒) กระทำการตรวจพินิจตามคำแนะนำและวิธีการที่กำหนดไว้ในคู่มือ ของผู้ผลิตในกรณีที่เป็นอากาศยานของผู้ถือใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ

(๓) กระทำการตรวจพินิจตามคำแนะนำและวิธีการที่กำหนดไว้ใน แผนการบำรุงรักษาที่กรมการขนส่งทางอากาศให้ความเห็นชอบ (ถ้ามี)

(ข) สำหรับอากาศยานปีกหมุน (Rotorcraft) การตรวจพินิจอากาศยานปีกหมุน จะต้องตรวจพินิจระบบดังต่อไปนี้ ตามคู่มือบำรุงรักษาหรือคำแนะนำเพื่อคงความต่อเนื่องความ สมควรเดินอากาศของผู้ผลิต

(๑) เฟลาขับหรือระบบที่คล้ายกัน

(๒) ชุดเกียร์ส่งกำลังให้แก่ชุดขับใบพัดประธานเพื่อหาจุดบกพร่อง

(๓) ชุดขับใบพัดประธาน และพื้นที่ส่วนกลางของชุดขับใบพัดประธาน (หรือพื้นที่เทียบเท่า)

(๔) ชุดขับใบพัดหางของเฮลิคอปเตอร์

(ค) การตรวจพินิจประจำปี หรือหนึ่งร้อยชั่วโมง

(๑) การตรวจพินิจประจำปี หรือหนึ่งร้อยชั่วโมง จะต้องใช้แผ่นรายการ ตรวจสอบ (Check list) ในขณะที่ทำการตรวจ แผ่นรายการตรวจสอบอาจออกแบบโดยผู้ตรวจ หรือ ได้มาจากผู้ผลิตอุปกรณ์ที่ทำการตรวจ แผ่นรายการตรวจสอบต้องมีขอบข่ายและรายละเอียดของ รายการที่อยู่ใน ภาคผนวก ค ของประกาศนี้ และใน (ข) ของข้อนี้

(๒) การรับรองอากาศยานที่ขับเคลื่อนด้วยเครื่องยนต์ลูกสูบให้นำ กลับไปใช้งานหลังจากตรวจพินิจประจำปี หรือหนึ่งร้อยชั่วโมง จะต้องติดเครื่องยนต์อากาศยาน เพื่อตรวจสอบสมรรถนะของสิ่งดังต่อไปนี้ ให้เป็นไปตามคำแนะนำของผู้ผลิตอย่างถูกต้อง

(๒.๑) กำลังงานออก (รอบคงที่และรอบเดินเบา)

5 JAN 2013



(๒.๒) แมกนีโต (Magneto)

(๒.๓) ความดันของน้ำมันเชื้อเพลิงและน้ำมันเครื่อง และ

(๒.๔) อุณหภูมิกระบอกสูบและน้ำมันเครื่อง

(๓) การรับรองอากาศยานที่ขับเคลื่อนด้วยเครื่องยนต์กังหันก๊าซให้นำกลับไปใช้งานหลังจากตรวจพินิจประจำปี หรือหนึ่งร้อยชั่วโมง หรือแบบต่อเนื่อง จะต้องติดเครื่องยนต์อากาศยานเพื่อตรวจสอบสมรรถนะให้เป็นไปตามคำแนะนำของผู้ผลิตอย่างถูกต้อง

(ง) การตรวจพินิจแบบต่อเนื่อง (Progressive Inspection)

(๑) การตรวจพินิจแบบต่อเนื่อง ณ จุดเริ่มต้นของระบบการตรวจพินิจแบบต่อเนื่อง ให้ทำการตรวจพินิจเบื้องต้น โดยทำการตรวจพินิจอากาศยานทั้งลำ หลังจากนั้นให้ทำการตรวจพินิจตามวาระ (routine inspection) และการตรวจพินิจอย่างละเอียด (detailed inspection) ตามที่ระบุในกำหนดการตรวจพินิจแบบต่อเนื่อง การตรวจพินิจตามวาระประกอบด้วย การทดสอบ หรือตรวจบริษัท อากาศยาน และส่วนประกอบของผลิตภัณฑ์เหล่านั้นและระบบด้วยสายตา โดยในทางปฏิบัติไม่ต้องการถอดแยก การตรวจพินิจอย่างละเอียดประกอบด้วย การทดสอบบริษัท อากาศยาน และส่วนประกอบของผลิตภัณฑ์เหล่านั้นและระบบโดยตลอดทั้งหมดด้วยการถอดแยกตามความจำเป็น

(๒) ถ้าอากาศยานอยู่ห่างจากสถานที่ทำการตรวจพินิจตามปกติ ผู้ถือใบอนุญาตนายช่างภาคพื้นดิน ผู้ถือใบรับรองหน่วยซ่อม หรือผู้ผลิตอากาศยาน อาจกระทำการตรวจพินิจตามวิธีการและใช้แบบฟอร์มของผู้ที่ทำการตรวจพินิจนั้น

ข้อ ๑๕. ข้อจำกัดความสมควรเดินอากาศ (Airworthiness Limitations)

ผู้ใดกระทำการตรวจพินิจ หรือการบำรุงรักษา ตามที่กำหนดไว้ในบทที่ว่าด้วยข้อจำกัดความสมควรเดินอากาศ ในคู่มือของผู้ผลิต หรือคำแนะนำเพื่อคงความต่อเนื่องของความสมควรเดินอากาศ จะต้องกระทำการตรวจพินิจ หรือการบำรุงรักษา ตามบทที่ว่าด้วยข้อจำกัดความสมควรเดินอากาศนั้น หรือตามข้อกำหนดการปฏิบัติการ หรือแผนการตรวจพินิจที่กรรมการขนส่งทางอากาศให้ความเห็นชอบ

ข้อ ๑๖. การปลอมแปลง การทำซ้ำ หรือการดัดแปลง บันทึกหรือรายงาน (Maintenance records : Falsification, Reproduction, or Alteration)

ผู้ถือใบอนุญาตหรือใบรับรองต้องไม่ทำการหรือสนับสนุนให้เกิดการกระทำดังต่อไปนี้

(ก) ปลอมแปลงบันทึกหรือรายงานใดๆ ซึ่งถูกกำหนดให้ทำ หรือเก็บรักษา หรือใช้ตามประกาศนี้ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อการหลอกลวง

(ข) ลงข้อความอันเป็นเท็จหรือตั้งใจให้เกิดความผิดพลาดในการลงบันทึกหรือรายงานใดๆ ตามประกาศนี้ ซึ่งถูกกำหนดให้ทำ หรือเก็บรักษา หรือใช้ เพื่อแสดงว่าได้ปฏิบัติให้เป็นไปตามประกาศนี้



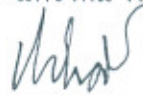
(ค) ทำซ้ำ หรือตัดแปลง บันทึกหรือรายงานใดๆ ซึ่งถูกกำหนดให้ทำ หรือเก็บรักษา หรือใช้ตามประกาศนี้ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อการหลอกลวง

ข้อ ๑๗. บทเฉพาะกาล

บรรดาการบำรุงรักษา การบำรุงรักษาเชิงป้องกัน การบูรณะ การตัดแปลง การบันทึก หรือการรายงาน ที่ได้กระทำตามประกาศกรมการบินพาณิชย์ เรื่อง การบำรุงรักษา การบำรุงรักษาเชิงป้องกัน การบูรณะ และการตัดแปลง ลงวันที่ ๒๑ สิงหาคม พ.ศ. ๒๕๔๔ ให้ถือเป็น การบำรุงรักษา การบำรุงรักษาเชิงป้องกัน การบูรณะ การตัดแปลง การบันทึก หรือการรายงาน ตามประกาศนี้

ทั้งนี้ ตั้งแต่บัดนี้เป็นต้นไป

ประกาศ ณ วันที่ ๕ มกราคม พ.ศ. ๒๕๕๑



(นายชัยศักดิ์ อังค์สุวรรณ)

อธิบดีกรมการขนส่งทางอากาศ

5 JAN 2008



ภาคผนวก ก
การดัดแปลงในสาระสำคัญ การซ่อมในสาระสำคัญ
และการบำรุงรักษาเชิงป้องกัน
(Major Alterations, Major Repairs, and Preventive Maintenance)

(ก) การดัดแปลงในสาระสำคัญ (Major alteration)

(๑) การดัดแปลงลำตัวอากาศยานในสาระสำคัญ (Airframe major alteration)

ได้แก่การดัดแปลงชิ้นส่วน (part) หรือแบบ (type) ดังต่อไปนี้ เมื่อการดัดแปลงนั้นไม่ได้ระบุไว้ในข้อกำหนดรายละเอียด (specification) ของอากาศยานที่ออกโดยหน่วยงานของรัฐผู้ออกแบบ

- (๑.๑) ปีก (wings)
- (๑.๒) พื้นผิวของส่วนหาง (tail surfaces)
- (๑.๓) ตัวอากาศยาน (fuselage)
- (๑.๔) แท่นยึดเครื่องยนต์ (engine mounts)
- (๑.๕) ระบบควบคุม (control system)
- (๑.๖) ฐานล้อ (landing gear)
- (๑.๗) ลำตัวเครื่องบินทะเลหรือฐานสำหรับลงจอดบนพื้นน้ำ (hull or floats)
- (๑.๘) ส่วนต่างๆ ของตัวอากาศยานรวมถึง คานแพนอากาศ (spar) กง (rib) ข้อต่อ (fitting) ตัวหน่วงการสั่นสะเทือน (shock absorbers) เครื่องยึด (bracing) ฝาครอบเครื่องยนต์ (cowling) ครอบเพรียวลม (fairing) และน้ำหนักถ่วงดุล (balance weights)
- (๑.๙) ระบบไฮดรอลิกและไฟฟ้าที่ไปกระตุ้นส่วนประกอบ
- (๑.๑๐) ชุดขับใบพัดประธาน (rotor blades)
- (๑.๑๑) เปลี่ยนแปลงน้ำหนักตัวเปล่าหรือสมดุลตัวเปล่าซึ่งมีผลทำให้น้ำหนักสูงสุดที่ได้อนุญาตไว้เพิ่มขึ้นหรือเปลี่ยนแปลงเขตจำกัดจุดศูนย์ถ่วงอากาศยาน
- (๑.๑๒) เปลี่ยนแปลงแบบพื้นฐานของระบบน้ำมันเชื้อเพลิง น้ำมันเครื่อง การทำความเย็น การทำความร้อน ความกดอากาศในห้องผู้โดยสาร ไฟฟ้า ไฮดรอลิก การทำลายน้ำแข็ง หรือระบบไอเสีย
- (๑.๑๓) เปลี่ยนแปลงปีกหรือพื้นบังคับแบบยึดติดหรือถอดออกได้ซึ่งมีผลกระทบต่อคุณลักษณะของการกระพือและการสั่นสะเทือน

(๒) การดัดแปลงเครื่องยนต์ในสาระสำคัญ (Powerplant major alteration)

ได้แก่การดัดแปลงเครื่องยนต์ดังต่อไปนี้ เมื่อการดัดแปลงนั้นไม่ได้ระบุไว้ในข้อกำหนดรายละเอียดของเครื่องยนต์ที่ออกโดยหน่วยงานของรัฐผู้ออกแบบ

- (๒.๑) การแปลงของเครื่องยนต์อากาศยานจากแบบที่ได้รับความเห็นชอบแล้วไปเป็นแบบ

5 JAN 2008



อื่นโดยเกี่ยวข้องกับการเปลี่ยนแปลงใดๆ ในอัตราส่วนกำลังอัด เกียร์ลดรอบใบพัด อัตราส่วน เกียร์ใบพัดต้น (impeller) หรือการทดแทนชิ้นส่วนหลักของเครื่องยนต์ซึ่งต้องมีการแก้ไขงานใน ส่วนที่เพิ่มขึ้นมา และการทดสอบเครื่องยนต์

(๒.๒) เปลี่ยนแปลงเครื่องยนต์โดยการเปลี่ยนแทนชิ้นส่วนโครงสร้างเครื่องยนต์ อากาศยานด้วยชิ้นส่วนที่ไม่ได้นำมาจากผู้ผลิตคนแรกหรือชิ้นส่วนที่ไม่ได้รับความเห็นชอบให้เป็น การเฉพาะโดยหน่วยงานของรัฐผู้ออกแบบ

(๒.๓) การติดตั้งเครื่องประกอบซึ่งไม่ได้รับความเห็นชอบให้ใช้กับเครื่องยนต์

(๒.๔) การถอดเครื่องประกอบซึ่งอยู่ในรายการอุปกรณ์ที่กำหนดให้มีอยู่ในข้อกำหนด รายละเอียดของอากาศยานหรือเครื่องยนต์ออกไป

(๒.๕) การติดตั้งชิ้นส่วนที่มีโครงสร้างอื่นนอกจากแบบของชิ้นส่วนที่เห็นชอบให้ติดตั้ง

(๒.๖) แปลงชุดใดๆ เพื่อวัตถุประสงค์ให้มีการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงที่มีขีดความสามารถหรือ เกรด (grade) นอกจากที่อยู่ในข้อกำหนดรายละเอียดของเครื่องยนต์

(๓) การตัดแปลงใบพัดในสาระสำคัญ (Propeller major alteration)

ได้แก่การตัดแปลงใบพัดดังต่อไปนี้ เมื่อการตัดแปลงนั้นไม่ได้รับไว้ในข้อกำหนด รายละเอียดของใบพัดที่ออกโดยหน่วยงานของรัฐผู้ออกแบบ

(๓.๑) เปลี่ยนแปลงแบบแผ่นใบพัด

(๓.๒) เปลี่ยนแปลงแบบคุมใบพัด

(๓.๓) เปลี่ยนแปลงแบบกัฟเวอร์เนอร์หรือการควบคุม

(๓.๔) การติดตั้งกัฟเวอร์เนอร์ใบพัดหรือระบบทำให้ใบพัดไม่กินลม

(๓.๕) การติดตั้งระบบทำลายน้ำแข็งที่ใบพัด

(๓.๖) การติดตั้งชิ้นส่วนซึ่งไม่ได้เห็นชอบให้ใช้กับใบพัด

(๔) การตัดแปลงบริภัณฑ์ในสาระสำคัญ (Appliance major alteration)

ได้แก่การตัดแปลงแบบพื้นฐาน (basic design) เมื่อการตัดแปลงนั้นไม่ได้ทำตามคำแนะนำของผู้ผลิตบริภัณฑ์ หรือตามคำสั่งความสมควรเดินอากาศของรัฐผู้ผลิต นอกจากนั้นการ ตัดแปลงแบบพื้นฐานของวิทยุสื่อสารและอุปกรณ์นำร่องที่ได้รับความเห็นชอบภายใต้ใบรับรอง แบบหรือแบบแผนมาตรฐานทางเทคนิคซึ่งมีผลกระทบต่อเสถียรภาพของควมถี่ ระดับเสียง (noise level) ความไวในการรับ-ส่งสัญญาณ (sensitivity) การแยกคลื่นไม่ให้ปนกัน (selectivity) ความบิดเบี้ยวของสัญญาณ (distortion) ลักษณะการแพร่สัญญาณ (spurious radiation) คุณ- ลักษณะของการควบคุมขนาดความดังเสียงอัตโนมัติ (AVC characteristics, AVC = Automatic Volume Control) หรือความสามารถผ่านการทดสอบที่สภาพแวดล้อมต่างๆ และการเปลี่ยนแปลง อื่นๆ ซึ่งมีผลกระทบต่อสมรรถนะของอุปกรณ์ คือ การตัดแปลงในสาระสำคัญ เช่นกัน

