



ที่ กพท ๐๖/๒๕๖๕

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย  
๓๓๓/๑๐๕ อาคารหลักสี่พลาซ่า  
ถนนกำแพงเพชร ๖ แขวงตลาดบางเขน  
เขตหลักสี่ กรุงเทพฯ ๑๐๒๑๐

๘ มิถุนายน ๒๕๖๕

เรื่อง ให้ทำการฝึกทบทวนความเชี่ยวชาญตามวาระ (PPC) กับอากาศยานแบบ Cessna Citation Mustang C510 (HS-VIP)

เรียน กรรมการผู้จัดการ บริษัท วีไอพี เจ็ทส์ จำกัด

อ้างถึง หนังสือบริษัท วีไอพี เจ็ทส์ จำกัด ที่ VIP/AD/CAAT015/2565 ลงวันที่ ๒๓ พฤษภาคม ๒๕๖๕

ตามหนังสือที่อ้างถึง บริษัท วีไอพี เจ็ทส์ จำกัด ขอให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) อนุมัติให้นาย Petr Spacek นักบินของบริษัทฯ ทำการฝึกทบทวนความเชี่ยวชาญตามวาระ (PPC) กับอากาศยานแบบ CESSNA CITATION MUSTANG C510 (HS-VIP) โดยให้นายชานนท์ เกษศิศิลป์ ทำหน้าที่ฝึกอบรมให้กับนาย Petr Spacek ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

กพท. พิจารณาคำขอของบริษัทฯ แล้วเห็นว่ากรณีบริษัทฯ ขอยกเว้นให้นาย Petr Spacek นักบินของบริษัทฯ ทำการฝึกทบทวนความเชี่ยวชาญตามวาระ (PPC) กับอากาศยานจริงแทนเครื่องช่วยฝึกบินจำลอง (Flight Simulator) เป็นการขอยกเว้นการดำเนินการตามประกาศสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย เรื่อง ข้อกำหนดการรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ (Air Operator Certificate Requirements) พ.ศ. ๒๕๖๔ และ Air Operator Certificate Requirement Chapter 4 ข้อ 3.1.1 (b) แนบท้ายประกาศฯ ที่กำหนดให้ผู้ดำเนินการเดินอากาศต้องจัดให้นักบินทำการฝึกทบทวนความเชี่ยวชาญตามวาระกับเครื่องช่วยฝึกบินจำลอง โดยเครื่องช่วยฝึกบินจำลองที่บริษัทฯ ประสงค์จะนำไปใช้งานยังอยู่ระหว่างการดำเนินการขอให้ กพท. พิจารณารับรอง ประกอบกับสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ (COVID-19) ส่งผลให้กระบวนการการรับรองเครื่องช่วยฝึกบินจำลองล่าช้าออกไป ซึ่ง กพท. พิจารณาแล้วเห็นว่ากรยกเว้นดังกล่าวไม่กระทบต่อความปลอดภัยในการเดินอากาศ และหากไม่ได้รับการยกเว้นนักบินของบริษัทฯ จะไม่สามารถทำการฝึกทบทวนความเชี่ยวชาญตามวาระ ซึ่งอาจเกิดความเสี่ยงต่อความปลอดภัยในการปฏิบัติการบิน ดังนั้น อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๑๕/๑๔ (๔) แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๔๗ ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยจึงยกเว้นให้นาย Petr Spacek ทำการฝึกทบทวนความเชี่ยวชาญตามวาระ กับอากาศยานจริงแบบ Cessna Citation Mustang C510 (HS-VIP) แทนการฝึกกับเครื่องช่วยฝึกบินจำลอง เป็นระยะเวลา ๖ เดือน นับตั้งแต่วันที่ลงในหนังสือฉบับนี้ และอนุมัติให้นายชานนท์ เกษศิศิลป์ ซึ่งเป็น Supervisory ของบริษัทฯ ทำหน้าที่ผู้ฝึกอบรมให้กับนาย Petr Spacek โดยให้บริษัทฯ แจ้งผลการตรวจสอบให้ กพท. ทราบ ต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อทราบ

ขอแสดงความนับถือ

(นายสุทธิพงษ์ คงพล)

ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

ฝ่ายมาตรฐานปฏิบัติการบิน

โทรศัพท์ ๐ ๒๕๖๘ ๘๘๔๒ - ๓

ไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ caataoc@caat.or.th

Are conditions related to Public Interest required?

Satisfactory  Not Satisfactory

2.8 What factors were considered by the applicant to ensure equivalent level of Safety? Identify criteria and formulate as conditions of the exemption:

- a) After consider all risk assessment, all areas of operation in the actual aircraft have been covered.
- b) According to the mitigation all residual risks are in the acceptable level for operation. ✓
- c) .....
- d) .....

If required additional page(s) may be included.

Are conditions related to Public Interest required?

Satisfactory  Not Satisfactory

2.9 The justified period of exemptions: ..... 6 Months ..... Days/Months

3. NAME (S) OF THE CAAT TEAM MEMBER(S) ASSESSING THE EXEMPTIONS APPLICATION SUBMITTED BY THE OPERATOR:


The application has been examined and forwarded for granting/denial of exemptions application:

S/N	Name of the official(s)	Area	Signature
01.	Capt Saktawee Saengaram	POI	
02.			
03.			

4. RECOMMENDATION:

The exemptions-  may be granted for ..... 6 Days./Months  
 may not be granted.

Manager of ..... OPS ..... Department  
 DATE: 25 May 2021 (official seal)



5. APPROVAL:

The exemption is hereby granted.

Director General  
 DATE: 2 JUNE 2021 (official seal)



**APPENDIX 2**  
**ASSESSMENT FORM OF GRANTING/REJECTION OF EXEMPTION**  
(In duplicate)

**1. DETAILS OF APPLICANT**

- 1.1 Name of Applicant/ Organization ..... Petr Spacek / VIP Jets  
1.2 License/ Certificate/Approval Number ..... CZ.FCL.CPL (A) 14342  
1.3 Full name of applicant (in capital letters) ..... PĚTR SPÁČEK

**2. DETAILS OF EXEMPTION SOUGHT**

2.1 Relevant provisions of the Air navigation Act or the Regulations for which exemption is sought:  Satisfactory  Not Satisfactory

2.2 Reasons why the exemption is needed.  Justified  Not Justified

2.3 Nature of exemption applied for  Temporary  Permanent

2.4 If the exemption will affect a particular kind of operation, the details there of ..... The exemption will not affect a particular kind of operation due to the recurrent training in the actual aircraft already approved in OM-D.  
.....  
.....

2.5 For temporary exemption, the action plan for rectification and review of non-compliance, including the mitigation measures adopted for ensuring the safety during the exemption period.

Satisfactory  Not Satisfactory

2.6 For permanent exemption, the mitigation measures adopted to ensure safety of aircraft operation. Complete safety assessment report shall be enclosed.

Satisfactory  Not Satisfactory

2.7 What factors were considered by the applicant in the determination of Public Interest?

- a) ensure safety .....  
b) .....  
c) .....  
d) .....

If required additional page(s) may be included.

# Safety Risk Assessment checklist items for : PILOT PROFICIENCY CHECK (PPC) with the C510 airplane

No.	Event	Harzard	Consequence (Worst case scenario)	Existing Controls	Risk				Mitigation action	Ownership	Residual Risk					
					Probability	Severity	Rating	Risk Description			Probability	Severity	Rating	Risk Description		
<b>1. PREFLIGHT</b>																
1.	Equipment examination/ performance/limitations	Wrong performance calculation.	Aircraft incident/accident	The routine of pilots and aircraft Maintenance team following OHA.					Briefings to Training, Testing	Head of training ,PIC						
2.	Preflight inspection	Damaged control surfaces of aircraft. Expired pilot's license or aircraft documents.	Aircraft incident/accident. The PPC is not carried out within time/ date of checking.	The routine of pilots and aircraft Maintenance team following OHA.					Briefings to Training, Testing	Head of training ,PIC						
3.	Power Plant Checks	Leak of oil in engines. Loose parts and minor engine damages.	Permanent engine damage. Aircraft incident/accident	The routine of pilots and aircraft Maintenance team.	3	B	3B	High Risk	Briefings to checking by pilots during Preflight inspection.	Head of QSS, Head of maintenance, PIC	1	B	1B	Moderate risk.		
4.	Testing	Insufficient view from the cabin-fogged windshield during taxing.	Aircraft incident/accident	Situation solving by the qualified/ trained pilot					Briefings to use the Taxi assistant in G1000 and fly to a familiar airports	Head of training, PIC						
<b>2. TAKE-OFF</b>																
5.	Engine failure - after (V1) take-off	Delayed pilot's correction of flight direction (correction by rudder and ailerons) when GO thrust set. Fuel imbalance.	Aircraft incident/accident	Activate emergency procedure: Gear Up, FLC set V2, Set MSA Alt, Call ATC, AP available 700R AAL, Accelerate Alt 1500R AAL - FLC 118 kts, Flaps Up, Thrust climb, Memory Items, continue to MSA.	3	D	3D	Moderate risk	Briefings to use right sensitive power setting of op. engine and use careful rudder trim for right correction of flight direction. Use AP when available for lower level of workload. Keep and monitor safe speed during all phases of climbing to MSA. The cross wind limit is max 15 kts during PPC conducting and also limit of cross wind not exide 15 kt in action operations until the pilot complete next PPC in flight simulator. Double chck of fuel imbalance befor approach commencing.	Head of training, PIC, Head of Operation shall make an announcement letter to notify all flight crew about cross wind limit.	1	D	1D	Low risk		
6.	Cross wind	Can cause wingtip touch the ground when make correction of bank over runway.	Aircraft incident/accident	Situation solving by the qualified/ trained pilot	3	B	3B	High Risk	Briefings to prevent wingtip touch the ground, how use sensitively rudder and ailerons. The cross wind limit is max 15 kts during PPC conducting and also limit of cross wind not exide 15 kt in action operations until the pilot complete next PPC in flight simulator.	Head of training, PIC Head of Operation shall make an announcement letter to notify all flight crew about cross wind limit.	1	B	1B	Moderate risk		
<b>3. INSTRUMENT PROCEDURE</b>																
7.	Area departure	Engine or equipment of aircraft fail. Loss of situation awareness	Aircraft incident/accident	Situation solving by the qualified/ trained pilot	3	D	3D	Moderate risk	Briefings to Training, Testing	Head of training, PIC	1	D	1D	Low risk		
8.	Holding	Engine or equipment of aircraft fail, loss of situation awareness	Aircraft incident/accident	Situation solving by the qualified/ trained pilot	3	D	3D	Moderate risk	Briefings to maintain minimum 160 kts. Fly out of clouds and use AP for lower level of workload.	Head of training, PIC	1	D	1D	Low risk		
9.	Area arrival	Engine or equipment of aircraft fail. Loss of situation awareness	Aircraft incident/accident	Situation solving by the qualified/ trained pilot	3	D	3D	Moderate risk	Briefings to Training, Testing	Head of training, PIC	1	D	1D	Low risk		
10.	Precision approaches (ILS with or without FD / touch and go both engines)	Engine or equipment of aircraft fail. Loss of situation awareness	Aircraft incident/accident	Situation solving by the qualified/ trained pilot	3	D	3D	Moderate risk	Briefings to Training, Testing	Head of training, PIC	1	D	1D	Low risk		
11.	Non-Precision approaches and landing (VOR / LNAV)	Engine or equipment of aircraft fail. Loss of situation awareness	Aircraft incident/accident	Situation solving by the qualified/ trained pilot	3	D	3D	Moderate risk	Briefings to Training, Testing, Add min 50R to DA or MDA	Head of training ,PIC	1	D	1D	Low risk.		
12.	Missed approach (GA one engine)	Delayed pilot's correction of flight direction (correction by rudder and ailerons) when GO thrust set. Fuel imbalance.	Aircraft incident/accident	Activate emergency procedure: GA - Thrust up engine TO, GA button, Pitch 8 degs, Flaps TO/APP, Gear Up, NAV/HDG mode, FLC set V-APP, AP available 700R AAL, Accelerate Alt 1500R AAL - FLC 118 kts, Flaps Up, Thrust climb, continue to briefed Alt.	3	B	3B	High Risk	Briefings to use sensitively rudder and ailerons for right correction of flight direction. Have a maximum permanent overview of the altitude of the aircraft due to the low flight altitude. The cross wind limit is max 15 kts during PPC conducting and also limit of cross wind not exide 15 kt in action operations until the pilot complete next PPC in flight simulator. Double chck of fuel imbalance befor approach commencing.	Head of training ,PIC, Head of Operation shall make an announcement letter to notify all flight crew about cross wind limit.	1	B	1B	Moderate risk		
13.	Use of autopilot, FD	Engine or system of AP or FD of aircraft fail. Loss of situation awareness	Aircraft incident/accident	Situation solving by the qualified/ trained pilot	3	D	3D	Moderate risk	Briefings to Training, Testing. If AP or FD is not available, not allowed conduct PPC. If occurs during flight, land as soon as practicable.	Head of training ,PIC	1	D	1D	Low risk.		
<b>4. INFIGHT MANOEUVRES</b>																
14.	Step turns	Engine or equipment of aircraft fail. Loss of situation awareness	Aircraft incident/accident	Situation solving by the qualified/ trained pilot	3	B	3B	High Risk	The minimum Altitude limit is 10.000 ft, max 200 kts and out of clouds during conducting of Step turns 45 deg.	Head of training ,PIC	1	B	1B	Moderate risk		
<b>5. LANDING</b>																
15.	Visual circuit / touch and go (one engine failure)	Loss visual contact with Runway. Can cause wingtip touch the ground when make correction of bank over runway when IDLE thrust set. Fuel imbalance.	Aircraft incident/accident	Situation solving by the qualified/ trained pilot	3	B	3B	High Risk	Briefings to prevent wingtip touch the ground, how use sensitively rudder and ailerons. The cross wind limit is max 15 kts during PPC conducting and also limit of cross wind not exide 15 kt in action operations until the pilot complete next PPC in flight simulator. Maintain safe speed and determined circuit altitude with constant visual contact with the selected runway. Double chck of fuel imbalance befor approach commencing.	Head of training, PIC, Head of Operation shall make an announcement letter to notify all flight crew about cross wind limit.	1	B	1B	Moderate risk		
16.	Precision and non-precision approaches (one engine in operative with FD/GA)	Engine or equipment of aircraft fail. Loss of situation awareness, Fuel imbalance.	Aircraft incident/accident	Activate emergency procedure: GA - Thrust up engine TO, GA button, Pitch 8 degs, Flaps TO/APP, Gear Up, NAV/HDG mode, FLC set V-APP, AP available 700R AAL, Accelerate Alt 1500R AAL - FLC 118 kts, Flaps Up, Thrust climb, continue to briefed Alt.	3	B	3B	High Risk	Briefings to Training, Testing and use AP for lower level of workload. Set Flaps to TO/APP only. Keep and monitor safe APP speed and Altitude during all phases of APP. GA: use right sensitive power of rudder pedal for right correction of flight direction. Have a maximum permanent overview of the altitude of the aircraft due to the low flight altitude. The cross wind limit is max 15 kts during PPC conducting and also limit of cross wind not exide 15 kt in action operations until the pilot complete next PPC in flight simulator. If AP or FD is not available, not allowed conduct PPC. If occurs during flight, land as soon as practicable. Double chck of fuel imbalance befor approach commencing.	Head of training ,PIC, Head of Operation shall make an announcement letter to notify all flight crew about cross wind limit.	1	B	1B	Moderate risk		
17.	Cross wind	Can cause wingtip touch the ground when make correction of bank over runway.	Aircraft incident/accident	Situation solving by the qualified/ trained pilot	3	B	3B	High Risk	Briefings to prevent wingtip touch the ground, how use sensitively rudder and ailerons. The cross wind limit is max 15 kts during PPC conducting and also limit of cross wind not exide 15 kt in action operations until the pilot complete next PPC in flight simulator.	Head of training ,PIC, Head of Operation shall make an announcement letter to notify all flight crew about cross wind limit.	1	B	1B	Moderate risk Q25		
18.	Landing with simulated power plant failure	Can cause wingtip touch the ground when make correction of bank over runway when IDLE thrust set. Fuel imbalance.	Aircraft incident/accident	Situation solving by the qualified/ trained pilot	3	B	3B	High Risk	Briefings to use right sensitive power of rudder pedal for right correction of direction when slowly set IDLE of power over RWY before landing, double chck of fuel imbalance befor approach commencing.	Head of training ,PIC	1	B	1B	Moderate risk		