

ข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน

ฉบับที่ ๗๐

ว่าด้วยอากาศยานเบาพิเศษประเภทร่มบิน ร่มร่อน พาราเพลน และแองโกลเดออร์

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๑๕ มาตรา ๒๑ มาตรา ๓๓ มาตรา ๔๔ (๓) และมาตรา ๔๕ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ คณะกรรมการการบินพลเรือนโดยอนุมัติรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมออกข้อบังคับเกี่ยวกับอากาศยานเบาพิเศษประเภทร่มบิน ร่มร่อน พาราเพลน และแองโกลเดออร์ ดังต่อไปนี้

ข้อ ๑. ในข้อบังคับนี้

“อากาศยานเบาพิเศษเพื่อการกีฬา” หมายความว่า ร่มบิน (paramotor) ร่มร่อน (paraglider) พาราเพลน (paraplane) และแองโกลเดออร์ (Hangglider) หรืออากาศยานอื่นทำนองเดียวกันที่อธิบดีประกาศกำหนด

“ร่มบิน (paramotor)” หมายความว่า อากาศยานหนักกว่าอากาศ มีกำลังขับเคลื่อน ได้รับแรงยกในการบินส่วนใหญ่จากแรงพลวัตของอากาศที่กระทำต่อปีกก่อน โดยมีโครงสร้างลำตัวเป็นที่นั่งแขวนไว้สำหรับทำการบิน แต่ไม่มีฐานล้อ ควบคุมการบินโดยใช้สายควบคุมที่ต่อจากปีก

“ร่มร่อน (paraglider)” หมายความว่า อากาศยานหนักกว่าอากาศ ไม่มีกำลังขับเคลื่อน ได้รับแรงยกในการบินส่วนใหญ่จากแรงพลวัตของอากาศที่กระทำต่อปีกก่อน มีที่นั่งแขวนไว้สำหรับทำการบิน ควบคุมการบินโดยใช้สายควบคุมที่ต่อจากปีกหรือโดยการถ่วงน้ำหนัก

“พาราเพลน (paraplane)” หมายความว่า อากาศยานหนักกว่าอากาศ มีกำลังขับเคลื่อน ได้รับแรงยกในการบินส่วนใหญ่จากแรงพลวัตของอากาศที่กระทำต่อปีกก่อน โดยมีโครงสร้างลำตัวแขวนไว้สำหรับทำการบิน และมีฐานล้อ ควบคุมการบินโดยใช้สายควบคุมที่ต่อจากปีก

“แองโกลเดออร์ (hangglider)” หมายความว่า อากาศยานหนักกว่าอากาศ ไม่มีกำลังขับเคลื่อน ได้รับแรงยกในการบินส่วนใหญ่จากแรงพลวัตของอากาศที่กระทำต่อปีกซึ่งติดอยู่กับที่ตลอดเวลา มีสายแขวนเพื่อพ่วงตัวนักบิน ควบคุมการบินโดยใช้โครงสร้างที่ยึดกับปีกหรือโดยการถ่วงน้ำหนัก

“ปีกก่อน” หมายความว่า วัสดุที่ทำจากเส้นใยทอเป็นผืนและตัดเย็บเป็นรูปร่างซึ่งสามารถเปลี่ยนรูปทรงได้จากแรงลมหรือจากสายควบคุม

“สารออกฤทธิ์ต่อจิตประสาท” หมายความว่า แอลกอฮอล์ ผื่น กัญชา ยาเสพติดประสาทและยานอนหลับ โคเคน ยากระตุ้นด้านจิตประสาทตัวอื่น สารที่ทำให้เกิดภาพหลอนและสารระเหย แต่ไม่รวมถึงกาแฟและบุหรี่

“สนามบิน” หมายความว่า สนามบินอนุญาตและที่ขึ้นลงชั่วคราวของอากาศยานที่ได้รับอนุญาตหรือที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด

“ซ่อมใหญ่” (overhaul) หมายความว่า การถอดลำตัวอากาศยาน เครื่องยนต์ ใบพัด หรือบริภัณฑ์อากาศยานเบาพิเศษเพื่อการกักเก็บเพื่อตรวจพินิจ ทำความสะอาด ซ่อมตามที่จำเป็น แล้วประกอบกลับให้เหมือนเดิม และทดสอบว่ามีสมรรถนะ ความคลาดเคลื่อนที่ยอมรับได้ และข้อจำกัดเหมือนกับของใหม่

“อธิบดี” หมายความว่า อธิบดีกรมการขนส่งทางอากาศ

ข้อ ๒. อากาศยานเบาพิเศษเพื่อการกักเก็บ ให้ใช้ทำการบินได้เฉพาะเพื่อการกักเก็บ การพักผ่อนหย่อนใจและการฝึกบิน หรือใช้ทำการบินในกิจการของส่วนราชการ หน่วยงานของรัฐ และรัฐวิสาหกิจ หรือใช้ทำการบินเพื่อการอื่นตามขอบวัตถุประสงค์ของสมาคมหรือมูลนิธิที่ได้รับอนุญาตจากอธิบดีเท่านั้น

ข้อ ๓. สมาคมหรือมูลนิธิที่ประสงค์จะใช้อากาศยานเบาพิเศษเพื่อการกักเก็บทำการบินเพื่อการอื่นตามข้อ ๒. ให้ยื่นคำขอต่ออธิบดีตามแบบพิมพ์ของกรมการขนส่งทางอากาศพร้อมด้วยเอกสารหลักฐานแสดงขอบวัตถุประสงค์และหลักฐานอื่นตามที่อธิบดีกำหนด

เมื่ออธิบดีได้ตรวจสอบคำขอและพิจารณาเห็นว่าขอบวัตถุประสงค์ของสมาคมหรือมูลนิธินั้นเป็นประโยชน์สาธารณะ และการทำการบินเพื่อการดังกล่าวจะเป็นประโยชน์ต่อสาธารณะหรือต่อกิจการการบิน ให้อธิบดีพิจารณาอนุญาต

ข้อ ๔. ผู้ที่จะทำการบินกับอากาศยานเบาพิเศษเพื่อการกักเก็บ นอกจากจะต้องได้รับใบอนุญาตนักบินส่วนบุคคลประเภทอากาศยานเบาพิเศษแล้ว จะต้องเป็นสมาชิกของสมาคม มูลนิธิหรือชมรมที่อธิบดีเห็นชอบในข้อบังคับเกี่ยวกับการบิน

ข้อบังคับเกี่ยวกับการบินของสมาคม มูลนิธิ หรือชมรม ให้มีรายการอย่างน้อยตามที่อธิบดีประกาศกำหนด

ให้อธิบดีประกาศรายชื่อสมาคม มูลนิธิหรือชมรมที่อธิบดีเห็นชอบในข้อบังคับเกี่ยวกับการบินให้ทราบทั่วกัน

ข้อ ๕. อากาศยานเบาพิเศษเพื่อการกักเก็บ ต้องปฏิบัติตามกฎทางอากาศดังต่อไปนี้
๕.๑ กฎทั่วไป

(๑) นักบินผู้ควบคุมอากาศยานจะต้องรับผิดชอบในการปฏิบัติตามกฎทางอากาศ ที่กำหนดในข้อบังคับนี้ เว้นแต่จะมีเหตุจำเป็นอันไม่อาจก้าวล่วงได้ เพื่อประโยชน์แห่งความปลอดภัย ให้นักบินผู้ควบคุมอากาศยานปฏิบัติโดยหลีกเลี่ยงไม่ให้เกิดความเสียหายแก่ชีวิตและทรัพย์สิน

(๒) ก่อนเริ่มทำการบิน นักบินผู้ควบคุมอากาศยาน จะต้องศึกษาข้อมูลที่มีทั้งหมดที่เกี่ยวข้องกับวัตถุประสงค์ในการปฏิบัติการบิน รวมถึงศึกษาข้อมูลที่มีเกี่ยวกับรายงานข่าวอากาศและพยากรณ์อากาศล่าสุด และในกรณีของร่มบินและพาราเพลนให้คำนวณจำนวนเชื้อเพลิงที่จำเป็นต้องใช้และการปฏิบัติการสำรองในกรณีที่ไม่สามารถปฏิบัติการบินตามแผนที่วางไว้ด้วย

(๓) นักบินผู้ควบคุมอากาศยานมีอำนาจตัดสินใจขั้นสุดท้ายที่จะปฏิบัติการอย่างไรๆ ในขณะที่ควบคุมอากาศยาน

(๔) ห้ามมิให้นักบินผู้ควบคุมอากาศยานทำการบินในขณะที่ตกอยู่ภายใต้ฤทธิ์สารออกฤทธิ์ต่อจิตประสาท โดยเหตุผลที่ว่าจะทำให้สมรรถนะบุคคล (human performance) เสื่อมลง การดื่มเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ หรือดื่มหรือใช้สารออกฤทธิ์ต่อจิตประสาทภายในเวลาแปดชั่วโมงก่อนทำการบิน ให้ถือว่าตกอยู่ภายใต้ฤทธิ์สารออกฤทธิ์ต่อจิตประสาท

(๕) กฎทางอากาศตาม (๑๙) ถึง (๒๖) ไม่ปลดเปลื้องความรับผิดชอบของนักบินผู้ควบคุมอากาศยานที่จะต้องดำเนินการเพื่อหลีกเลี่ยงการชนกัน

๕.๒ กฎการบิน

(๖) ต้องไม่ปฏิบัติการอากาศยานในลักษณะประมาทหรือปราศจากความระมัดระวัง ซึ่งอาจเป็นผลให้บุคคลอื่นได้รับอันตรายต่อชีวิตหรือทรัพย์สินเสียหาย

(๗) ต้องทำการบินเฉพาะบริเวณพื้นที่ที่อธิบดีประกาศกำหนด

(๘) ต้องทำการบินเหนือพื้นที่ (terrain) รวมทั้งภูเขา ต้นไม้ และสิ่งปลูกสร้างในระดับที่ปลอดภัยเพียงพอ สำหรับร่มบินและพาราเพลนต้องไม่เกิน ๑,๐๐๐ ฟุต และสำหรับร่มร่อนและแสลงไกลเดอร์ต้องไม่เกิน ๖,๐๐๐ ฟุต

(๙) ต้องทำการบินเฉพาะในระหว่างเวลาที่ดวงอาทิตย์ขึ้นจนถึงดวงอาทิตย์ตก และมีทัศนวิสัย (ground visibility) ไม่ต่ำกว่า ๓ กิโลเมตร โดยต้องบินออกห่างจากเมฆและต้องสามารถมองเห็นพื้นผิว

(๑๐) ห้ามมิให้ทำการบินเมื่อความเร็วลมเกิน ๑๐ น็อต สำหรับร่มบินและพาราเพลน และเกิน ๑๕ น็อต สำหรับร่มร่อนและแสลงไกลเดอร์

(๑๑) ห้ามมิให้ทำการบินเหนือชุมชนหนาแน่นในเขตเมือง ชนบทที่มีผู้อยู่อาศัย หรือในที่โล่งที่มีคนมาชุมนุมอยู่

ในกรณีที่เกิดเหตุฉุกเฉิน การบินลงต้องไม่ก่อให้เกิดอันตรายต่อบุคคลหรือทรัพย์สินบนพื้นผิว

(๑๒) ในระหว่างการบิน ห้ามมิให้ทิ้งสิ่งของหรือพ่นสิ่งใดๆ

(๑๓) ห้ามมิให้ทำการบินลากจูงอากาศยานหรือวัตถุอื่นใด

(๑๔) ห้ามมิให้ทำการบินผาดแผลง

(๑๕) ห้ามมิให้ทำการบินเกาะหมู่

(๑๖) จะต้องไม่ปฏิบัติการบินใกล้กับอากาศยานลำอื่นในลักษณะที่อาจก่อให้เกิดการชนกัน

(๑๗) อากาศยานที่มีสิทธิในทาง จะต้องรักษาทิศทางและความเร็วของตน และต้องดำเนินการเพื่อหลบเลี่ยงการชนกัน

(๑๘) อากาศยานซึ่งต้องให้ทางแก่อากาศยานลำอื่นตาม (๑๙) ถึง (๒๖) จะต้องหลีกเลี่ยงการบินข้าม ลอด หรือผ่านหน้าอากาศยานลำอื่นนั้น เว้นแต่จะผ่านโดยมองเห็นได้อย่างชัดเจน และพิจารณาถึงผลกระทบจากกระแสลมมวลวนของอากาศยานแล้ว

(๑๙) เมื่ออากาศยานมีทิศทางการบินสวนเข้าหากันหรือเกือบจะบินสวนเข้าหากัน ซึ่งเสี่ยงต่อการชนกันกับอากาศยานลำอื่น ให้แต่ละลำบินเบี่ยงทิศหัวเครื่องออกไปทางขวา

(๒๐) เมื่ออากาศยานทำการบินเกือบจะอยู่ในระดับบินเดียวกันกับอากาศยานลำอื่น อากาศยานลำที่มีอากาศยานอีกลำหนึ่งบินอยู่ทางขวาต้องให้สิทธิในทางแก่อากาศยานลำที่อยู่ทางขวา เว้นแต่ร่มบินและพาราเพลนต้องให้สิทธิในทางแก่ร่มร่อนและแสลงไกลเดอร์

(๒๑) อากาศยานจะทำการแซงอากาศยานลำอื่นจะต้องแซงทางขวา โดยต้องรักษาระยะห่างให้ปลอดภัย

(๒๒) อากาศยานที่อยู่ระหว่างการบิน หรือปฏิบัติการอยู่บนพื้นดิน จะต้องให้ทางแก่อากาศยานที่กำลังบินลง หรืออยู่ในขั้นตอนสุดท้ายในการบินลง

(๒๓) เมื่ออากาศยานสองลำหรือมากกว่าบินเข้าหาสนามบินเพื่อวัตถุประสงค์ในการทำการบินลง อากาศยานลำที่อยู่ในระดับสูงกว่าต้องให้ทางแก่อากาศยานลำที่อยู่ในระดับต่ำกว่า แต่อากาศยานลำที่อยู่ในระดับต่ำกว่าต้องไม่มีบินตัดหน้าหรือบินแซงอากาศยานลำที่อยู่ในขั้นตอนสุดท้ายในการบินลง เว้นแต่ร่มบินและพาราเพลนต้องให้สิทธิในทางแก่ร่มร่อนและแสลงไกลเดอร์

(๒๔) อากาศยานต้องให้สิทธิในทางแก่อากาศยานลำที่ตนทราบว่ามีเหตุบังคับให้ต้องการบินลง

(๒๕) อากาศยานที่ขับเคลื่อนอยู่บนภาคพื้น ต้องให้สิทธิในทางแก่อากาศยานที่กำลังบินขึ้นหรือพร้อมจะบินขึ้น

(๒๖) ในกรณีที่จะเกิดอันตรายจากการชนกันระหว่างอากาศยานสองลำที่กำลังขับเคลื่อนอยู่บนพื้นที่เคลื่อนไหวของสนามบินจะต้องปฏิบัติดังต่อไปนี้

ก) เมื่ออากาศยานสองลำมีทิศทางการขับเคลื่อนสวนเข้าหากันหรือเกือบจะขับเคลื่อนสวนเข้าหากัน ให้อากาศยานแต่ละลำหยุดหรือเปลี่ยนเส้นทางไปทางขวาจนกว่าจะปลอดภัย

ข) เมื่ออากาศยานสองลำ มีเส้นทางที่จะต้องขับเคลื่อนมาบรรจบกัน ให้อากาศยานลำที่มีอากาศยานอีกลำหนึ่งขับเคลื่อนอยู่ทางขวาให้ทางแก่อากาศยานลำขวานั้น

ค) อากาศยานลำที่ถูกแซงโดยอากาศยานอื่นมีสิทธิในทาง และอากาศยานลำที่แซงต้องแซงโดยมีระยะห่างที่ปลอดภัยแก่อากาศยานลำที่ถูกแซง

ข้อ ๖. ในกรณีที่มีความจำเป็นเพื่อประโยชน์สาธารณะหรือการแข่งขันในการบิน ให้อธิบดีมีอำนาจอนุญาตให้อากาศยานเบาพิเศษเพื่อการกีฬาปฏิบัติได้แตกต่างไปจากที่กำหนดใน ข้อ ๕. (๗) ถึง (๑๕) ได้ ทั้งนี้ อธิบดีอาจกำหนดเงื่อนไขให้อากาศยานปฏิบัติเพื่อความปลอดภัยไว้ด้วยก็ได้

ข้อ ๗. เครื่องหมายอากาศยานสำหรับอากาศยานเบาพิเศษเพื่อการกีฬา ให้ประกอบด้วยเครื่องหมายสัญชาติโดยให้ใช้ตัวอักษรโรมันตัว U นำหน้าเครื่องหมายทะเบียน และเครื่องหมายทะเบียนให้ประกอบด้วยตัวอักษรโรมันหนึ่งตัวและหมู่เลขอารบิกสองตัวตามที่อธิบดีกำหนด โดยให้ผู้จดทะเบียนอากาศยานแสดงเครื่องหมายอากาศยานไว้ใต้ปีกของอากาศยานเบาพิเศษ

เพื่อการศึกษาขนาดที่มองเห็นได้ชัดเจนโดยมีความสูงอย่างน้อยสามสิบห้าเซนติเมตร และต้องรักษาให้เห็นชัดเจนอยู่เสมอ

ข้อ ๘. ผู้ขออนุญาตเป็นผู้ประจำหน้าที่ในตำแหน่งนักบินอากาศยานเบาพิเศษสำหรับอากาศยานเบาพิเศษเพื่อการศึกษา จะต้องมียุ่ สุขภาพร่างกาย ความรู้ และความชำนาญดังต่อไปนี้

(๑) มียุ่ไม่ต่ำกว่า ๑๕ ปีบริบูรณ์

(๒) มีความสามารถในการมองเห็น การได้ยิน และโครงสร้างร่างกายสมบูรณ์ เพียงพอที่จะทำการบินอากาศยานเบาพิเศษเพื่อการศึกษา

(๓) มีความรู้เกี่ยวกับอากาศยานเบาพิเศษเพื่อการศึกษาในเรื่องดังต่อไปนี้

ก. ทฤษฎีการบินพื้นฐาน กฎการบินและอุตุนิยมวิทยา

ข. โครงสร้าง เครื่องยนต์ (สำหรับชนิดที่มีกำลังขับเคลื่อน) ระบบควบคุมสมรรถนะและข้อจำกัดต่าง ๆ ของอากาศยานเบาพิเศษเพื่อการศึกษา

ค. การถอดประกอบ และการซ่อมบำรุงรักษาขั้นพื้นฐานต่าง ๆ ตามที่กำหนดในคู่มือของอากาศยานเบาพิเศษเพื่อการศึกษา

ง. กฎระเบียบในส่วนที่เกี่ยวข้องกับสิทธิของผู้ถือใบอนุญาตนักบินอากาศยานเบาพิเศษ

จ. การปฏิบัติเพื่อความปลอดภัยและวิธีปฏิบัติในกรณีฉุกเฉินซึ่งรวมทั้งการปฏิบัติเพื่อหลีกเลี่ยงการก่อให้เกิดความเสียหายแก่ชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สินของบุคคลอื่น

(๔) ความชำนาญ

ก. สำหรับร่ร้อนและแองโกลเดอร์ ผู้เล่นต้องได้รับการฝึกบินภายใต้การควบคุมดูแลของครูการบินที่มีคุณสมบัติตาม ข้อ ๘. โดยเป็นชั่วโมงบินเดี่ยวไม่น้อยกว่า ๓๐ ชั่วโมง และทำการบินขึ้นไม่น้อยกว่า ๒๕ เที่ยวบิน และบินลงไม่น้อยกว่า ๒๕ เที่ยวบิน

ข. สำหรับร่บินและพาราเพลน ผู้เล่นต้องได้รับการฝึกบินภายใต้การควบคุมดูแลของครูการบินที่มีคุณสมบัติตาม ข้อ ๘. โดยเป็นชั่วโมงบินเดี่ยวไม่น้อยกว่า ๒๐ ชั่วโมง และทำการบินขึ้นไม่น้อยกว่า ๔๐ เที่ยวบิน และบินลงไม่น้อยกว่า ๔๐ เที่ยวบิน

ทั้งนี้ อธิบดีอาจกำหนดให้ใช้ความชำนาญในการบินกับอากาศยานประเภทอื่นเพื่อลดจำนวนชั่วโมงบินตามที่กำหนดใน ก. และ ข. ลงได้ตามที่เห็นสมควร

ข้อ ๙. ผู้ถือใบอนุญาตนักบินส่วนบุคคลทุกประเภท รวมทั้งผู้ถือใบอนุญาตนักบินอากาศยานเบาพิเศษ ที่จะทำหน้าที่เป็นครูการบินร่บิน ร่ร้อน พาราเพลน หรือแองโกลเดอร์ จะต้องได้รับการเพิ่มศักระบบการบินของอากาศยานแบบนั้นๆ และสามารถสอนความรู้เกี่ยวกับอากาศยานตาม ข้อ ๘. (๓) และมีประสบการณ์ในการบินกับอากาศยานแบบนั้นๆ มาแล้วไม่น้อยกว่า ๑๐๐ ชั่วโมงบิน

ครูการบินต้องรับผิดชอบในการปฏิบัติการบินของศิษย์การบิน ภายใต้การควบคุมดูแลหรือการให้อำนาจในการบินของตน

ข้อ ๑๐. ผู้ถือใบอนุญาตนักบินอากาศยานเบาพิเศษ มีสิทธิทำหน้าที่เป็นนักบินผู้ควบคุมอากาศยานเบาพิเศษเพื่อการศึกษา และมีสิทธิรับรองความสมควรเดินอากาศของอากาศยาน ลำตัวอากาศยาน เครื่องยนต์ รวมทั้งเครื่องประกอบ เครื่องวัด บริภัณฑ์ และสิ่งต่างๆที่ติดไว้ในอากาศยาน ตัวอากาศยานหรือเครื่องยนต์ ภายหลังการซ่อมใหญ่ การซ่อมปกติหรือภายหลังการดัดแปลงที่ได้รับอนุญาตแล้ว หากการซ่อมใหญ่ การซ่อมปกติ และการดัดแปลงนั้นๆ ได้ใช้ชิ้นส่วนประกอบและวิธีการที่เหมาะสม แต่จะใช้สิทธินี้ไม่ได้ ถ้าหากผู้ถือใบอนุญาตมิได้ศึกษาให้ทันสมัยซึ่งข่าวสาร คำแนะนำและคู่มือทั้งปวงเกี่ยวกับการบำรุงรักษาและความสมควรเดินอากาศของอากาศยานแบบนั้น

ข้อ ๑๑. ผู้ถือใบอนุญาตนายช่างภาคพื้นดินประเภทสองมีสิทธิรับรองความสมควรเดินอากาศของอากาศยาน ลำตัวอากาศยาน เครื่องยนต์ รวมทั้งเครื่องประกอบ เครื่องวัด บริภัณฑ์ และสิ่งต่างๆที่ติดไว้ในอากาศยาน ตัวอากาศยานหรือเครื่องยนต์ ภายหลังการซ่อมใหญ่ การซ่อมปกติหรือภายหลังการดัดแปลงที่ได้รับอนุญาตแล้ว หากการซ่อมใหญ่ การซ่อมปกติ และการดัดแปลงนั้นๆ ได้ใช้ชิ้นส่วนประกอบและวิธีการที่เหมาะสม แต่จะใช้สิทธินี้ไม่ได้ ถ้าหากผู้ถือใบอนุญาตมิได้ศึกษาให้ทันสมัยซึ่งข่าวสาร คำแนะนำและคู่มือทั้งปวงเกี่ยวกับการบำรุงรักษาและความสมควรเดินอากาศของอากาศยานแบบนั้น

ข้อ ๑๒. บรรดาสมาคมหรือมูลนิธิที่กรรมการขนส่งทางอากาศได้อนุญาตให้ใช้อากาศยานเบาพิเศษทำการบินเพื่อวัตถุประสงค์ที่มีใช้เพื่อการศึกษา การพักผ่อนหย่อนใจและการฝึกบินตามข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน ฉบับที่ ๔๓ เรื่อง อากาศยานเบาพิเศษ อยู่ก่อนวันที่ข้อบังคับนี้มีผลใช้บังคับ ให้ถือว่าได้รับอนุญาตจากอธิบดีตาม ข้อ ๒. แห่งข้อบังคับฉบับนี้

ข้อ ๑๓. บรรดาสมาคม มูลนิธิ หรือชมรมที่กรรมการขนส่งทางอากาศได้เห็นชอบในระเบียบ กฎเกณฑ์ หรือข้อบังคับเกี่ยวกับการบินตามข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน ฉบับที่ ๔๓ เรื่อง อากาศยานเบาพิเศษ อยู่ก่อนวันที่ข้อบังคับนี้มีผลใช้บังคับ ให้ถือว่าอธิบดีเห็นชอบตาม ข้อ ๔. แห่งข้อบังคับฉบับนี้

ข้อ ๑๔. บรรดาอากาศยานเบาพิเศษที่จดทะเบียนก่อนวันที่ข้อบังคับฉบับนี้มีผลใช้บังคับ ให้ผู้จดทะเบียนอากาศยานแสดงเครื่องหมายอากาศยานให้เป็นไปตาม ข้อ ๗. ภายในหกสิบวันนับแต่วันที่ข้อบังคับนี้มีผลใช้บังคับ

ข้อ ๑๕. ให้ใช้ข้อบังคับนี้ ตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

ให้ไว้ ณ วันที่ ๒๗ เดือน กันยายน พ.ศ.๒๕๔๙

(นายวันชัย ศรทูลทัต)
ปลัดกระทรวงคมนาคม
ผู้อำนวยการรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม
ประธานคณะกรรมการการบินพลเรือน

(๑๒๓ รจ. ตอนพิเศษ ๑๐๒ ง ลงวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๔๙)