

ข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน

ฉบับที่ ๑๐

ว่าด้วยอากาศยานเบาพิเศษประเภทร่มบิน ร่มร่อน พาราเพลน และแสลงไกลเดอร์

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๑๕ มาตรา ๒๑ มาตรา ๓๓ มาตรา ๔๔ (๓) และมาตรา ๔๕ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๕๗ คณะกรรมการการบินพลเรือนโดยอนุมติ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมออกข้อบังคับเกี่ยวกับอากาศยานเบาพิเศษประเภทร่มบิน ร่มร่อน พาราเพลน และแสลงไกลเดอร์ ดังต่อไปนี้

ข้อ ๑ ในข้อบังคับนี้

“อากาศยานเบาพิเศษเพื่อการกีฬา” หมายความว่า ร่มบิน (paramotor) ร่มร่อน (paraglider) พาราเพลน (paraplane) และแสลงไกลเดอร์ (Hangglider) หรืออากาศยานอื่นทำนองเดียวกันที่อธิบดี ประกาศกำหนด

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

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

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

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

“ปีกอ่อน” หมายความว่า วัสดุที่ทำจากเส้นใยทอเป็นผืนและตัดเย็บเป็นรูปร่างซึ่งสามารถเปลี่ยนรูปทรงได้จากแรงลมหรือจากสายควบคุม

“สารออกฤทธิ์ต่อจิตประสาท” หมายความว่า แอลกอฮอล์ ฝิ่น กัญชา ยาเสพติดและยา
นอนหลับ โคเคน ยากระตุ้นด้านจิตประสาทตัวอื่น สารที่ทำให้เกิดภาพหลอนและสารระเหย
แต่ไม่รวมถึงกาแฟและบุหรี่

“สนามบิน” หมายความว่า สนามบินอนุญาตและที่ขึ้นลงชั่วคราวของอากาศยานที่ได้รับ
อนุญาตหรือที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด

“ซ่อมใหญ่” (overhaul) หมายความว่า การถอดลำตัวอากาศยาน เครื่องยนต์ ใบพัด หรือ
บริภัณฑ์อากาศยานเบาพิเศษเพื่อการกีฬาออกเพื่อตรวจพินิจ ทำความสะอาด ซ่อมตามที่จำเป็น
แล้วประกอบกลับให้เหมือนเดิม และทดสอบว่ามีสมรรถนะ ความคลาดเคลื่อนที่ยอมรับได้ และ
ข้อจำกัดเหมือนกับของใหม่

“อธิบดี” หมายความว่า อธิบดีกรมการขนส่งทางอากาศ

ข้อ ๒ อากาศยานเบาพิเศษเพื่อการกีฬา ให้ใช้ทำการบินได้เฉพาะเพื่อการกีฬา การพักผ่อน
หย่อนใจและการฝึกบิน หรือใช้ทำการบินในกิจการของส่วนราชการ หน่วยงานของรัฐ และ
รัฐวิสาหกิจ หรือใช้ทำการบินเพื่อการอื่นตามขอบวัตถุประสงค์ของสมาคมหรือมูลนิธิที่ได้รับอนุญาต
จากอธิบดีเท่านั้น

ข้อ ๓ สมาคมหรือมูลนิธิที่ประสงค์จะใช้อากาศยานเบาพิเศษเพื่อการกีฬาทำการบินเพื่อการ
อื่นตามข้อ ๒ ให้ยื่นคำขอต่ออธิบดีตามแบบพิมพ์ของกรมการขนส่งทางอากาศพร้อมด้วยเอกสาร
หลักฐานแสดงขอบวัตถุประสงค์และหลักฐานอื่นตามที่อธิบดีกำหนด

เมื่ออธิบดีได้ตรวจสอบคำขอและพิจารณาเห็นว่าขอบวัตถุประสงค์ของสมาคมหรือมูลนิธินั้น
เป็นประโยชน์สาธารณะ และการทำการบินเพื่อการดังกล่าวจะเป็นประโยชน์ต่อสาธารณะหรือ
ต่อกิจการการบิน ให้อธิบดีพิจารณาอนุญาต

ข้อ ๔ ผู้ที่จะทำการบินกับอากาศยานเบาพิเศษเพื่อการกีฬา นอกจากจะต้องได้รับใบอนุญาต
นักบินส่วนบุคคลประเภทอากาศยานเบาพิเศษแล้ว จะต้องเป็นสมาชิกของสมาคม มูลนิธิ หรือชมรมที่
อธิบดีเห็นชอบในข้อบังคับเกี่ยวกับการบิน

ข้อบังคับเกี่ยวกับการบินของสมาคม มูลนิธิ หรือชมรม ให้มีรายการอย่างน้อยตามที่อธิบดี
ประกาศกำหนด

ให้อธิบดีประกาศรายชื่อสมาคม มูลนิธิหรือชมรมที่อธิบดีเห็นชอบในข้อบังคับเกี่ยวกับ
การบินให้ทราบทั่วกัน

ข้อ ๕ อากาศยานเบาพิเศษเพื่อการกีฬา ต้องปฏิบัติตามกฎทางอากาศดังต่อไปนี้

๕.๑ กฎทั่วไป

(๑) นักบินผู้ควบคุมอากาศยานจะต้องรับผิดชอบในการปฏิบัติตามกฎทางอากาศที่กำหนดในข้อบังคับนี้ เว้นแต่จะมีเหตุจำเป็นอันไม่อาจก้าวล่วงได้ เพื่อประโยชน์แห่งความปลอดภัยให้นักบินผู้ควบคุมอากาศยานปฏิบัติโดยหลีกเลี่ยงไม่ให้เกิดความเสียหายแก่ชีวิตและทรัพย์สิน

(๒) ก่อนเริ่มทำการบิน นักบินผู้ควบคุมอากาศยาน จะต้องศึกษาข้อมูลที่มีทั้งหมดที่เกี่ยวกับวัตถุประสงค์ในการปฏิบัติการบิน รวมถึงศึกษาข้อมูลที่มีเกี่ยวกับรายงานข่าวอากาศและพยากรณ์อากาศล่าสุด และในกรณีของร่มบินและพาราเพลนให้คำนวณจำนวนเชือกเพลิงที่จำเป็นต้องใช้ และการปฏิบัติการสำรองในกรณีที่ไม่สามารถปฏิบัติการบินตามแผนที่วางไว้ด้วย

(๓) นักบินผู้ควบคุมอากาศยานมีอำนาจตัดสินใจขั้นสุดท้าย ที่จะปฏิบัติการอย่างไร ๆ ในขณะที่ควบคุมอากาศยาน

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

(๕) กฎทางอากาศตาม (๑๕) ถึง (๒๖) ไม่ปลดเปลื้องความรับผิดชอบของนักบินผู้ควบคุมอากาศยานที่จะต้องดำเนินการเพื่อหลีกเลี่ยงการชนกัน

๕.๒ กฎการบิน

(๑) ต้องไม่ปฏิบัติการอากาศยานในลักษณะประมาทหรือปราศจากความระมัดระวัง ซึ่งอาจเป็นผลให้บุคคลอื่นได้รับอันตรายต่อชีวิตหรือทรัพย์สินเสียหาย

(๒) ต้องทำการบินเฉพาะบริเวณพื้นที่ที่อธิบดีประกาศกำหนด

(๓) ต้องทำการบินเหนือพื้นที่ (terrain) รวมทั้งภูเขา ต้นไม้ และสิ่งปลูกสร้างในระดับที่ปลอดภัยเพียงพอ สำหรับร่มบินและพาราเพลนต้องไม่เกิน ๑,๐๐๐ ฟุต และสำหรับร่มร่อนและแสวงไกลเดอร์ต้องไม่เกิน ๖,๐๐๐ ฟุต

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

(๕) ห้ามมิให้ทำการบินเมื่อความเร็วลมเกิน ๑๐ น็อต สำหรับร่มบินและพาราเพลน และเกิน ๑๕ น็อต สำหรับร่มร่อนและแสงไกลเดอร์

(๖) ห้ามมิให้ทำการบินเหนือชุมชนหนาแน่น ในเขตเมือง ชนบทที่มีผู้อยู่อาศัย หรือในที่โล่งที่มีคนมาชุมนุมอยู่

ในกรณีที่เกิดเหตุฉุกเฉิน การบินลงต้องไม่ก่อให้เกิดอันตรายต่อบุคคลหรือทรัพย์สินบนพื้นผิว

(๗) ในระหว่างการบิน ห้ามมิให้ทิ้งสิ่งของหรือพ่นสิ่งใด ๆ

(๘) ห้ามมิให้ทำการบินลากจูงอากาศยานหรือวัตถุอื่นใด

(๙) ห้ามมิให้ทำการบินผาดแผลง

(๑๐) ห้ามมิให้ทำการบินเกาะหมู่

(๑๑) จะต้องไม่ปฏิบัติการบินใกล้กับอากาศยานลำอื่นในลักษณะที่อาจก่อให้เกิดการชนกัน

(๑๒) อากาศยานที่มีสิทธิในทาง จะต้องรักษาทิศทางและความเร็วของตน และต้องดำเนินการเพื่อหลบเลี่ยงการชนกัน

(๑๓) อากาศยานซึ่งต้องให้ทางแก่อากาศยานลำอื่นตาม (๑๕) ถึง (๑๖) จะต้องหลีกเลี่ยงการบินข้าม ลอด หรือผ่านหน้าอากาศยานลำอื่นนั้น เว้นแต่จะผ่านโดยมองเห็นได้อย่างชัดเจน และพิจารณาถึงผลกระทบจากกระแสลมมวลวนของอากาศยานแล้ว

(๑๔) เมื่ออากาศยานมีทิศทางการบินสวนเข้าหากันหรือเกือบจะบินสวนเข้าหากัน ซึ่งเสี่ยงต่อการชนกันกับอากาศยานลำอื่น ให้แต่ละลำบินเบี่ยงทิศหัวเครื่องออกไปทางขวา

(๑๕) เมื่ออากาศยานทำการบินเกือบจะอยู่ในระดับบินเดียวกันกับอากาศยานลำอื่น อากาศยานลำที่มีอากาศยานอีกลำหนึ่งบินอยู่ทางขวาต้องให้สิทธิในทางแก่อากาศยานลำที่อยู่ทางขวา เว้นแต่ร่มบินและพาราเพลนต้องให้สิทธิในทางแก่ร่มร่อนและแสงไกลเดอร์

(๑๖) อากาศยานจะทำการแซงอากาศยานลำอื่นจะต้องแซงทางขวา โดยต้องรักษาระยะห่างให้ปลอดภัย

(๑๗) อากาศยานที่อยู่ระหว่างการบิน หรือปฏิบัติการอยู่บนพื้นดิน จะต้องให้ทางแก่อากาศยานที่กำลังบินลง หรืออยู่ในขั้นตอนสุดท้ายในการบินลง

(๑๘) เมื่ออากาศยานสองลำหรือมากกว่าบินเข้าหาสนามบินเพื่อวัตถุประสงค์ในการทำการบินลง อากาศยานลำที่อยู่ในระดับสูงกว่าต้องให้ทางแก่อากาศยานลำที่อยู่ในระดับต่ำกว่า แต่อากาศยานลำที่อยู่ในระดับต่ำกว่าต้องไม่บินตัดหน้าหรือบินแซงอากาศยานลำที่อยู่ในขั้นตอนสุดท้ายในการบินลง เว้นแต่เริ่มบินและพาราเพลนต้องให้สิทธิในทางแก่ร่มร่อนและแสงไกลเคอร์

(๑๙) อากาศยานต้องให้สิทธิในทางแก่อากาศยานลำที่ตนทราบว่ามีเหตุบังคับให้ต้องทำการบินลง

(๒๐) อากาศยานที่ขับเคลื่อนอยู่บนภาคพื้น ต้องให้สิทธิในทางแก่อากาศยานที่กำลังบินขึ้นหรือพร้อมจะบินขึ้น

(๒๑) ในกรณีที่จะเกิดอันตรายจากการชนกันระหว่างอากาศยานสองลำที่กำลังขับเคลื่อนอยู่บนพื้นที่เคลื่อนไหวของสนามบินจะต้องปฏิบัติดังต่อไปนี้

ก) เมื่ออากาศยานสองลำมีทิศทางการบินขับเคลื่อนสวนเข้าหากันหรือเกือบจะขับเคลื่อนสวนเข้าหากัน ให้อากาศยานแต่ละลำหยุดหรือเปลี่ยนเส้นทางไปทางขวาจนกว่าจะปลอดภัย

ข) เมื่ออากาศยานสองลำ มีเส้นทางที่จะต้องขับเคลื่อนมาบรรจบกัน ให้อากาศยานลำที่มีอากาศยานอีกลำหนึ่งขับเคลื่อนอยู่ทางขวาให้ทางแก่อากาศยานลำขวานั้น

ค) อากาศยานลำที่ถูกแซงโดยอากาศลำอื่นมีสิทธิในทาง และอากาศยานลำที่แซงต้องแซงโดยมีระยะห่างที่ปลอดภัยแก่อากาศยานลำที่ถูกแซง

ข้อ ๖ ในกรณีที่มีความจำเป็นเพื่อประโยชน์สาธารณะหรือการแข่งขันในการบิน ให้อธิบดีมีอำนาจอนุญาตให้อากาศยานเบาพิเศษเพื่อการกีฬาปฏิบัติได้แตกต่างไปจากที่กำหนดในข้อ ๕ (๘) ถึง (๑๕) ได้ ทั้งนี้ อธิบดีอาจกำหนดเงื่อนไขให้อากาศยานปฏิบัติเพื่อความปลอดภัยไว้ด้วยก็ได้

ข้อ ๗ เครื่องหมายอากาศยานสำหรับอากาศยานเบาพิเศษเพื่อการกีฬาให้ประกอบด้วยเครื่องหมายสัญชาติโดยให้ใช้ตัวอักษรโรมันตัว U นำหน้าเครื่องหมายทะเบียน และเครื่องหมายทะเบียนให้ประกอบด้วยตัวอักษรโรมันหนึ่งตัวและหมู่เลขอารบิกสองตัวตามที่อธิบดีกำหนด โดยให้ผู้จดทะเบียนอากาศยานแสดงเครื่องหมายอากาศยานไว้ได้ปีกของอากาศยานเบาพิเศษเพื่อการกีฬาขนาดที่มองเห็นได้ชัดเจนโดยมีความสูงอย่างน้อยสามสิบห้าเซนติเมตร และต้องรักษาให้เห็นชัดเจนอยู่เสมอ

ข้อ ๘ ผู้ขออนุญาตเป็นผู้ประจำหน้าที่ในตำแหน่งนักบินอากาศยานเบาพิเศษสำหรับอากาศยานเบาพิเศษเพื่อการกีฬา จะต้องมียุ่ สุขภาพร่างกาย ความรู้ และความชำนาญ ดังต่อไปนี้

- (๑) มีอายุไม่ต่ำกว่า ๑๕ ปีบริบูรณ์
 - (๒) มีความสามารถในการมองเห็น การได้ยิน และโครงสร้างร่างกายสมบูรณ์เพียงพอที่จะทำการบินอากาศยานเบาพิเศษเพื่อการศึกษา
 - (๓) มีความรู้เกี่ยวกับอากาศยานเบาพิเศษเพื่อการศึกษาในเรื่องดังต่อไปนี้
 - ก. ทฤษฎีการบินพื้นฐาน กฎการบินและอุตุนิยมวิทยา
 - ข. โครงสร้าง เครื่องยนต์ (สำหรับชนิดที่มีกำลังขับเคลื่อน) ระบบควบคุมสมรรถนะและข้อจำกัดต่าง ๆ ของอากาศยานเบาพิเศษเพื่อการศึกษา
 - ค. การถอดประกอบ และการซ่อมบำรุงรักษาชิ้นพื้นฐานต่าง ๆ ตามที่กำหนดในคู่มือของอากาศยานเบาพิเศษเพื่อการศึกษา
 - ง. กฎและระเบียบในส่วนที่เกี่ยวข้องกับสิทธิของผู้ถือใบอนุญาตนักบินอากาศยานเบาพิเศษ
 - จ. การปฏิบัติเพื่อความปลอดภัยและวิธีปฏิบัติในกรณีฉุกเฉินซึ่งรวมทั้งการปฏิบัติเพื่อหลีกเลี่ยงการก่อให้เกิดความเสียหายแก่ชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สินของบุคคลอื่น
 - (๔) ความชำนาญ
 - ก. สำหรับร่มร่อนและแสลงไกลเดอร์ ผู้เล่นต้องได้รับการฝึกบินภายใต้การควบคุมดูแลของครูการบินที่มีคุณสมบัติตามข้อ ๕ โดยเป็นชั่วโมงบินเดี่ยวไม่น้อยกว่า ๓๐ ชั่วโมง และทำการบินขึ้นไม่น้อยกว่า ๒๕ เที่ยวบิน และบินลงไม่น้อยกว่า ๒๕ เที่ยวบิน
 - ข. สำหรับร่มบินและพาราเพลน ผู้เล่นต้องได้รับการฝึกบินภายใต้การควบคุมดูแลของครูการบินที่มีคุณสมบัติตามข้อ ๕ โดยเป็นชั่วโมงบินเดี่ยวไม่น้อยกว่า ๒๐ ชั่วโมง และทำการบินขึ้นไม่น้อยกว่า ๔๐ เที่ยวบิน และบินลงไม่น้อยกว่า ๔๐ เที่ยวบิน
- ทั้งนี้ อธิบดีอาจกำหนดให้ใช้ความชำนาญในการบินกับอากาศยานประเภทอื่นเพื่อลดจำนวนชั่วโมงบินตามที่กำหนดใน ก. และ ข. ลงได้ตามที่เห็นสมควร
- ข้อ ๕ ผู้ถือใบอนุญาตนักบินส่วนบุคคลทุกประเภท รวมทั้งผู้ถือใบอนุญาตนักบินอากาศยานเบาพิเศษ ที่จะทำหน้าที่เป็นครูการบินร่มบิน ร่มร่อน พาราเพลน หรือแสลงไกลเดอร์ จะต้องได้รับการเพิ่มศักดิ์การบินของอากาศยานแบบนั้น ๆ และสามารถสอนความรู้เกี่ยวกับอากาศยานตามข้อ ๘ (๓) และมีประสบการณ์ในการบินกับอากาศยานแบบนั้น ๆ มาแล้วไม่น้อยกว่า ๑๐๐ ชั่วโมงบิน

ครุการบินต้องรับผิดชอบในการปฏิบัติการบินของศิษย์การบิน ภายใต้การควบคุม ดูแลหรือ การให้อำนาจในการบินของตน

ข้อ ๑๐ ผู้ถือใบอนุญาตนักบินอากาศยานเบาพิเศษ มีสิทธิทำหน้าที่เป็นนักบินผู้ควบคุม อากาศยานเบาพิเศษเพื่อการกีฬา และมีสิทธิรับรองความสมควรเดินอากาศของอากาศยาน ลำตัวอากาศยาน เครื่องยนต์ รวมทั้งเครื่องประกอบ เครื่องวัด บริภัณฑ์ และสิ่งต่าง ๆ ที่ติดไว้ในอากาศยาน ตัวอากาศยานหรือเครื่องยนต์ ภายหลังจากซ่อมใหญ่ การซ่อมปกติหรือภายหลังจากการดัดแปลงที่ได้รับ อนุญาตแล้ว หากการซ่อมใหญ่ การซ่อมปกติ และการดัดแปลงนั้น ๆ ได้ใช้ชิ้นส่วน ส่วนประกอบ และวิธีการที่เหมาะสม แต่จะใช้สิทธินี้ไม่ได้ ถ้าหากผู้ถือใบอนุญาตมิได้ศึกษาให้ทันสมัยซึ่งข่าวสาร คำแนะนำและคู่มือทั้งปวงเกี่ยวกับการบำรุงรักษาและความสมควรเดินอากาศของอากาศยานแบบนั้น

ข้อ ๑๑ ผู้ถือใบอนุญาตนายช่างภาคพื้นดินประเภทสองมีสิทธิรับรองความสมควร เดินอากาศของอากาศยาน ลำตัวอากาศยาน เครื่องยนต์ รวมทั้งเครื่องประกอบ เครื่องวัด บริภัณฑ์ และสิ่งต่าง ๆ ที่ติดไว้ในอากาศยาน ตัวอากาศยานหรือเครื่องยนต์ ภายหลังจากซ่อมใหญ่ การซ่อมปกติ หรือภายหลังจากการดัดแปลงที่ได้รับอนุญาตแล้ว หากการซ่อมใหญ่ การซ่อมปกติ และการดัดแปลงนั้น ๆ ได้ใช้ชิ้นส่วน ส่วนประกอบและวิธีการที่เหมาะสม แต่จะใช้สิทธินี้ไม่ได้ ถ้าหากผู้ถือใบอนุญาตมิได้ ศึกษาให้ทันสมัยซึ่งข่าวสาร คำแนะนำและคู่มือทั้งปวงเกี่ยวกับการบำรุงรักษาและความสมควร เดินอากาศของอากาศยานแบบนั้น

ข้อ ๑๒ บรรดาสมาคมหรือมูลนิธิที่กรรมการขนส่งทางอากาศได้อนุญาตให้ใช้อากาศยานเบา พิเศษทำการบินเพื่อวัตถุประสงค์ที่มีไว้เพื่อการกีฬา การพักผ่อนหย่อนใจและการฝึกบินตามข้อบังคับ ของคณะกรรมการการบินพลเรือน ฉบับที่ ๔๓ เรื่อง อากาศยานเบาพิเศษ อยู่ก่อนวันที่ข้อบังคับนี้ มีผลใช้บังคับ ให้ถือว่าได้รับอนุญาตจากอธิบดีตามข้อ ๒ แห่งข้อบังคับฉบับนี้

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

ข้อ ๑๔ บรรดาอากาศยานเบาพิเศษที่จดทะเบียนก่อนวันที่ข้อบังคับฉบับนี้มีผลใช้บังคับ ให้ผู้จดทะเบียนอากาศยานแสดงเครื่องหมายอากาศยานให้เป็นไปตามข้อ ๗ ภายในหกสิบวันนับแต่ วันที่ข้อบังคับนี้มีผลใช้บังคับ

ข้อ ๑๕ ให้ใช้ข้อบังคับนี้ ตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

ให้ไว้ ณ วันที่ ๒๗ กันยายน พ.ศ. ๒๕๔๕

วันชัย สารทูลทัต

ปลัดกระทรวงคมนาคม

ผู้ใช้อำนาจรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

ประธานคณะกรรมการการบินพลเรือน