

ส่วนที่ ๒ ผลงานที่จะส่งประเมิน (เรียงลำดับตามความดีเด่นหรือความสำคัญ)

๑) ชื่อผลงาน

๑.๑) ผลงานลำดับที่ ๑ : การกำหนดคุณลักษณะเฉพาะรถบรรทุก (ดีเซล)

ขนาด ๖ ตัน ๖ ล้อ แบบบรรทุกน้ำ

๑.๒) ผลงานลำดับที่ ๒ : การกำหนดคุณลักษณะเฉพาะรถบรรทุก (ดีเซล)

ขนาด ๖ ตัน ๖ ล้อ แบบติดเครื่องยกแขนตรง (Telescopic)

ขนาดไม่น้อยกว่า ๑๒ ตัน-เมตร

๒) ระยะเวลาที่ดำเนินการ


๒.๑) ผลงานลำดับที่ ๑ : กรกฎาคม - สิงหาคม ๒๕๖๔

๒.๒) ผลงานลำดับที่ ๒ : กรกฎาคม - สิงหาคม ๒๕๖๒

๓) สักส่วนในการดำเนินการเกี่ยวกับผลงาน


- ผลงานลำดับที่ ๑ : ตนเองปฏิบัติ ร้อยละ ๙๐

รายละเอียดผลงานเป็นการกำหนดคุณลักษณะเฉพาะรถบรรทุกน้ำให้มีความเหมาะสมกับภารกิจของกรมทางหลวง และมีประสิทธิภาพ รวมทั้งความปลอดภัยในการใช้งาน โดยมีองค์ประกอบในการพิจารณากำหนด ๔ แบบ คือ ตัวรถบรรทุก ถังบรรจุน้ำ การควบคุมส่งจ่ายน้ำ และอุปกรณ์ส่งจ่ายน้ำ กรณีที่เป็นผลงานร่วมกันของบุคคลหลายคน

รายชื่อผู้ที่มีส่วนร่วม ในผลงาน	ลายมือชื่อ	สัดส่วนผลงาน ของผู้มีส่วนร่วม	ระบุรายละเอียดของผู้มีส่วนร่วมในผลงาน
นายวิรัตน์ คำสุข		ร้อยละ ๑๐	สนับสนุนข้อมูลรถและอุปกรณ์ประกอบ

- ผลงานลำดับที่ ๒ : ตนเองปฏิบัติ ร้อยละ ๙๐

รายละเอียดผลงานเป็นการกำหนดคุณลักษณะเฉพาะรถบรรทุกติดตั้งเครนแขนตรงให้มีความเหมาะสมกับภารกิจของกรมทางหลวง และมีประสิทธิภาพ รวมทั้งความปลอดภัยในการใช้งาน โดยพิจารณาองค์ประกอบของการติดตั้ง การคำนวณออกแบบในข้อกำหนด และการอำนวยความสะดวกในการใช้งาน กรณีที่เป็นผลงานร่วมกันของบุคคลหลายคน

รายชื่อผู้ที่มีส่วนร่วม ในผลงาน	ลายมือชื่อ	สัดส่วนผลงาน ของผู้มีส่วนร่วม	ระบุรายละเอียดของผู้มีส่วนร่วมในผลงาน
นายวิรัตน์ คำสุข		ร้อยละ ๑๐	สนับสนุนข้อมูลรถและอุปกรณ์ประกอบ

๔) ข้อเสนอแนวคิดการพัฒนาหรือปรับปรุงงาน (จำนวน ๑ เรื่อง)

เรื่อง การใช้เครื่องมือในการตรวจสอบปัญหาและวิเคราะห์หาสาเหตุที่แท้จริงของปัญหา เครื่องจักรกลและยานพาหนะของกรมทางหลวงด้วยวิธีการรายงานวิเคราะห์ความเสียหายที่เกิดขึ้น (Failure Analysis Report)

แบบเสนอเค้าโครงเรื่องโดยสรุปของผลงานและข้อเสนอแนวความคิดการพัฒนา หรือปรับปรุงงาน

(กรณีเลื่อนประเภทวิชาการ ระดับชำนาญการ)

ชื่อผลงานลำดับที่ ๑ การกำหนดคุณลักษณะเฉพาะรถบรรทุก (ดีเซล) ขนาด ๖ ตัน ๖ ล้อ แบบบรรทุกน้ำ

๑) สรุปสาระสำคัญโดยย่อ

รายงานโครงการนี้นำเสนอหลักการและเหตุผล กระบวนการคิดวิเคราะห์ ในการจัดทำคุณลักษณะเฉพาะของรถบรรทุก น้ำกรมทางหลวง เพื่อให้ได้ผลิตภัณฑ์ที่มีคุณภาพ ความทนทาน ความปลอดภัย ประสิทธิภาพ และความเหมาะสมกับการใช้งานตามภารกิจของกรมทางหลวง โดยรถบรรทุกน้ำมีความสำคัญกับภารกิจของกรมทางหลวงในด้านการบำรุงรักษาทาง และงานก่อสร้างทางมาอย่างยาวนานตั้งแต่ช่วงเริ่มต้นของงานทาง หน้าที่สำคัญของรถบรรทุกน้ำ คือ บรรทุกน้ำในปริมาณมาก และเคลื่อนย้ายไปยังสถานที่หน้างานทำการฉีดพ่นน้ำให้ความชื้นแก่ดินเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการบดอัดดินสำหรับการก่อสร้างทาง สามารถเป็นรถบรรทุกน้ำรดน้ำต้นไม้เกาะกลางทาง และข้างทางในงานบำรุงรักษาทาง สามารถเป็นรถสนับสนุนงานดับเพลิง และใช้งานเป็นเครื่องดูดน้ำแบบเอนกประสงค์ที่สามารถดูดน้ำท่วมขังถนนไปปล่อยที่อื่น ๆ แก่ไขสถานการณ์ฉุกเฉินกรณีน้ำท่วมขังถนนได้ จากที่กล่าวมาแล้วรถบรรทุกน้ำมีคุณประโยชน์กับหน่วยงานราชการในหลาย ๆ หน่วยที่มีการจัดซื้อ และสามารถช่วยเหลือภาคประชาชนได้อย่างมีประสิทธิภาพ ดังนั้นเพื่อให้รถบรรทุกน้ำมีประสิทธิภาพการใช้งาน ประสิทธิภาพการบำรุงรักษา และประสิทธิภาพด้านความปลอดภัยที่เหมาะสม ต้องคำนึงถึงการกำหนดคุณลักษณะเฉพาะรถบรรทุกน้ำให้เหมาะสม โดยมีองค์ประกอบในการพิจารณากำหนด ๔ แบบ คือ ตัวรถบรรทุก ถังบรรจุน้ำ การควบคุมส่งจ่ายน้ำ และอุปกรณ์ส่งจ่ายน้ำ เป็นหลัก

๒) ความยุ่งยากซับซ้อนของงาน

๒.๑) เนื่องจากความต้องการรถบรรทุกน้ำในแต่ละพื้นที่มีความต้องการที่แตกต่างกัน ในด้านขนาดของตัวรถ สมรรถนะของตัวรถ ปริมาตรถังบรรจุน้ำ ประสิทธิภาพอัตราการดูด-การจ่ายน้ำ และภาระหน้างานตามสภาพภูมิประเทศของแต่ละพื้นที่ ทำให้การกำหนดคุณลักษณะยึดความต้องการส่วนใหญ่เป็นหลัก แต่ไม่น้อยกว่าคุณลักษณะเฉพาะซึ่งกำหนดอยู่ในบัญชีราคามาตรฐานครุภัณฑ์

๒.๒) เนื่องจากรถบรรทุกน้ำเป็นรถที่มีอุปกรณ์ประกอบค่อนข้างมากต้องคำนึงถึงอุปกรณ์ประกอบต่าง ๆ ให้ครบถ้วนและเหมาะสม เพราะระบบการบรรทุกที่ต้องมีความปลอดภัยในการใช้งาน ลดปัญหาการใช้งานที่ยุ่งยาก ลดปัญหาการซ่อมบำรุงรักษาหรือสามารถบำรุงรักษาด้วยตนเอง และมีประสิทธิภาพการใช้งานที่สูง จากประเด็นเหล่านี้ ต้องพิจารณาถึงการกำหนดคุณลักษณะของอุปกรณ์ให้มีความเหมาะสม

๒.๓) กระบวนการตรวจสอบและติดตั้งอุปกรณ์ประกอบรถบรรทุกน้ำ เช่น ถังน้ำ อุปกรณ์ควบคุม อุปกรณ์ดูด-ส่งจ่ายน้ำ ต้องมีความถูกต้องตามหลักวิศวกรรม เพื่อความปลอดภัยในการใช้งาน ต้องถูกควบคุมและตรวจสอบในการติดตั้งโดยวิศวกร

๓) ประโยชน์ที่หน่วยงานได้รับ

๓.๑) จัดเป็นยานพาหนะประเภทรถบรรทุกแบบพิเศษ คือ บรรทุกน้ำ ที่มีความคล่องตัวสูง สามารถบรรทุกน้ำและเคลื่อนย้ายไปยังหน้างานต่าง ๆ ได้อย่างรวดเร็ว จัดเป็นรถบรรทุกในหน่วยงานสายสนับสนุนที่มีความสำคัญ และจำเป็นของแต่ละแขวง ที่มีการเข้าใช้งานอย่างต่อเนื่อง

๓.๒) ได้รับรถบรรทุกน้ำตามขนาดและสมรรถนะตรงตามความต้องการเข้าใช้งานของกรมทางหลวง

๓.๓) เป็นแนวทางในการจัดทำคุณลักษณะเฉพาะรถบรรทุกน้ำกรมทางหลวงในปีงบประมาณต่อไป

๓.๔) ได้รับรถบรรทุกน้ำที่มีประสิทธิภาพการทำงานที่สูง มีการซ่อมบำรุงรักษาที่ต่ำ และมีความปลอดภัยในการใช้งาน

ชื่อผลงานลำดับที่ ๒ การกำหนดคุณลักษณะเฉพาะรถบรรทุก (ดีเซล) ขนาด ๖ ตัน ๖ ล้อ แบบติดเครื่องยกแขนตรง (Telescopic) ขนาดไม่น้อยกว่า ๑๒ ตัน-เมตร

๑) สรุปสาระสำคัญโดยย่อ

รายงานโครงการนี้นำเสนอการคำนวณสำหรับการติดตั้งเครนบนรถบรรทุก (ดีเซล) ขนาด ๖ ตัน ๖ ล้อ แบบติดเครื่องยกแขนตรง Telescopic ขนาดไม่น้อยกว่า ๑๒ ตัน-เมตร โดยพิจารณาเครน Tadano ZT๕๐๕H ติดตั้งบนรถบรรทุก HINO รุ่น FG๘JP๑A-JGT เพื่อหาระยะจุดอ่อน (Weak Point) และค่าแรงกระทำบนคานแอสซีรีรถบรรทุก (Shear Force) ด้วยหลักวิชา กลศาสตร์วิศวกรรม พร้อมหาแรงกระทำเป็นบริเวณ (Distribution Load) ของน้ำหนักต่าง ๆ พร้อมวาด Shear Force Diagram และ Bending Moment Diagram เพื่อหาโมเมนต์ดัดสูงสุดที่เกิดขึ้น ต่อมาพิจารณาโมเมนต์พื้นที่ความเฉื่อย (Inertia of Area) ของโครงสร้างเหล็กประกอบแอสซีรีรวมกัน เพื่อหาค่าเผื่อความปลอดภัยในการติดตั้งเครนบนแอสซีรีรถบรรทุกประมาณ ๕ เท่าของความเค้นคราก และพิจารณาค่าเผื่อความปลอดภัยขณะเครนทำงานก่อนเกิดการพลิกคว่ำที่ พิกัดรัศมีทำงานไกลสุดจะได้ประมาณ ๓ เท่า ทั้งนี้ตัวแปรที่มีอิทธิพลต่อค่าความปลอดภัยของโครงสร้างแอสซีรีที่ติดตั้งรถบรรทุกอย่างมาก คือ ขนาดของเหล็กประกอบและค่า Yield Strength ของแอสซีรี ดังนั้นเครนที่ติดตั้งบนรถบรรทุกในโครงการนี้ได้มีการตรวจสอบการคำนวณความเหมาะสมและปลอดภัยภายใต้หลักการวิศวกรรมในการปฏิบัติงานตามภารกิจของกรมฯ

๒) ความยุ่งยากซับซ้อนของงาน

๒.๑) เนื่องจากขนาดกระบะบรรทุกขนาด ๒,๔๖๐ mm x ๖,๒๐๐ mm x ๔๐๐ mm มีปริมาตรเท่ากับ ๖.๑ m^๓ เมื่อบรรทุกวัสดุมีความหนาแน่น ๑,๕๐๐-๒,๐๐๐ kg/m^๓ จะได้น้ำหนักสูงสุดเท่ากับ ๑๒.๒ ton ทำให้รถบรรทุกมีน้ำหนักเกิน แต่ในความเป็นจริงเจ้าหน้าที่ทำงานไม่ได้บรรทุกน้ำหนักเต็มปริมาตร โดยจะบรรทุกช่วงท้ายของกระบะคิดเป็นครึ่งหนึ่งของ ปริมาตรจะได้ $๖.๑/๒ = ๓.๐๕$ m^๓ ที่ความหนาแน่นสูงสุด และจะมีน้ำหนักบรรทุกเท่ากับ ๖.๑ ton ซึ่งเป็นน้ำหนักบรรทุกที่อยู่ในช่วงพิกัด ๕,๓๐๐ ถึง ๖,๘๐๐ kg.

๒.๒) เนื่องจากในการคำนวณหาความแข็งแรงของแอสซีรีจะใช้เงื่อนไขขอบเขตที่บรรทุกวัสดุเต็มปริมาตร เพื่อให้เกิดภาระที่ได้รับแรงแบบกระจายตัว และนำมาคำนวณหาค่าเผื่อความปลอดภัยที่เกิดขึ้นอย่างเต็มรูปแบบ ซึ่งไม่เสมือนกับการบรรทุกจริง ๆ ซึ่งการบรรทุกจริง ๆ นั้นไม่ได้บรรทุกเต็มปริมาตรกระบะและไม่ได้อยู่ในตำแหน่งที่อ่อนแอที่สุด ดังนั้นการคิดในรูปแบบของบรรทุกวัสดุเต็มปริมาตรกระบะถือว่าเป็นกรณีที่เลวร้ายที่สุด เพื่อนำมาคำนวณโครงสร้างแอสซีรีต่อ

๒.๓) เนื่องจากต้องเขียนสมการและกรอกข้อมูลสมการลงในโปรแกรม ความผิดพลาดของสมการและการกรอกจะทำให้ค่าที่ได้ออกมาผิดเพี้ยน ต้องตรวจสอบสมการให้ดี

๒.๔) เนื่องจากกราฟ Bending Moment Diagram แสดงจุดในช่วงที่มีค่าโมเมนต์สูงสุดแต่ไม่ได้บอกละเอียดถึงตำแหน่งที่มี Shear Forces เท่ากับศูนย์ เพราะการแทนค่าระยะทุกจุดเป็นการสร้างภาระโปรแกรมอย่างมาก แต่จะได้เป็นช่วงที่มีจุดใกล้เคียงที่สุด ต่อจากนั้นให้นำช่วงที่มีจุดตัดกราฟ Shear Forces แทนค่าแรงเฉือนเท่ากับศูนย์ เพื่อหาจุดดัดที่เกิดโมเมนต์ดัดสูงสุดอย่างแม่นยำ

๓) ประโยชน์ที่หน่วยงานได้รับ

- ๓.๑) ได้ทราบถึงพื้นฐานและหลักการคำนวณติดตั้งทางวิศวกรรมของรถบรรทุกติดเครน และการเลือกเครนให้เหมาะสม
- ๓.๒) ได้ทราบถึงตัวแปรที่มีอิทธิพลต่อความแข็งแรงของแอสซีรีในการติดตั้งรถบรรทุกติดเครนแขนตรง
- ๓.๓) สามารถวาดกราฟ Shear Forces Diagram และ Bending Moment Diagram ได้อย่างถูกต้องรวดเร็ว เมื่อสมการถูกต้อง เพราะใช้โปรแกรม Excel เป็นตัวคำนวณเปลี่ยนแปลงตามระยะที่เปลี่ยนไป
- ๓.๔) การติดตั้งเครนบนรถบรรทุกที่มีความปลอดภัยตามหลักการคำนวณทางวิศวกรรม
- ๓.๕) ได้รับทราบถึงตำแหน่งจุดอ่อนแอที่เกิดขึ้น เพื่อเสริมการป้องกันความเสียหาย
- ๓.๖) สามารถพิจารณาผลได้อย่างเหมาะสมและปลอดภัย มีหลักเหตุผลในการพิจารณาและออกข้อกำหนดคุณลักษณะเฉพาะที่เหมาะสมกับภารกิจของกรมฯทางหลวง

ชื่อข้อเสนอแนวความคิดการพัฒนาหรือปรับปรุงงาน

เรื่อง การใช้เครื่องมือในการตรวจสอบปัญหาและวิเคราะห์สาเหตุที่แท้จริงของปัญหาเครื่องจักรกลและยานพาหนะของกรมทางหลวงด้วยวิธีการรายงานวิเคราะห์ความเสียหายที่เกิดขึ้น (Failure Analysis Report)

๑) สรุปสาระสำคัญโดยย่อ

รายงานโครงการข้อเสนอแนะนี้เป็นแนวความคิดพิจารณาตรวจสอบหาข้อเท็จจริง สาเหตุที่เป็นไปได้ และวิเคราะห์กระบวนการกลไกความชำรุดเสียหายที่เกิดขึ้นกับเครื่องจักรและยานพาหนะของกรมทางหลวง โดยเฉพาะเครื่องจักรที่มีปัญหาค่อนข้างซับซ้อน ด้วยวิธีการวิเคราะห์ตามหลักวิศวกรรมอย่างมีเหตุผล เพื่อหาสาเหตุที่เป็นไปได้ทั้งหมดของปัญหานั้น และสังเคราะห์ออกมาในรูปแบบรากของสาเหตุที่แท้จริง ซึ่งต้องสามารถอธิบายออกมาเป็นกลไกความเสียหายที่เกิดขึ้นของแต่ละสาเหตุตามหลักวิศวกรรม โดยปกติสาเหตุแห่งความเสียหายอาจมีมากกว่า ๒ สาเหตุ ต่อมาเมื่อได้สาเหตุแห่งปัญหาแล้ว ต้องจัดการแก้ไขปัญหาคือความเสียหายเหล่านั้น ตามแนวทางเชิงรุกคือระยะสั้น และตามแนวทางป้องกันคือระยะยาว

จากที่กล่าวมานิยามใช้เครื่องมือในการคิดวิเคราะห์เพื่อระบุปัญหา และการรายงานวิเคราะห์ความเสียหายที่เกิดขึ้นอย่างมีประสิทธิภาพเรียกว่า Failure Analysis Report โดยมีขั้นตอนกระบวนการ ๕ ขั้นตอน ประกอบด้วย ๑) ระบุปัญหาสาเหตุให้ชัดเจน ๒) กำหนดวัตถุประสงค์ของการวิเคราะห์ปัญหาและเก็บรวบรวมข้อเท็จจริงที่เกี่ยวข้องกับความเสียหายทั้งหมด คือ คน เครื่องจักร กระบวนการ วัสดุ ๓) ระบุสาเหตุของความเป็นไปได้ของความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นทั้งหมด ๔) แจกแจงกลไกความเสียหายที่เป็นสาเหตุหลักหรือรากของปัญหาให้สอดคล้องตามหลักวิศวกรรมและข้อเท็จจริง ๕) คำแนะนำแนวทางการแก้ไขปัญหทั้งระยะสั้น และระยะยาว ซึ่งเครื่องมือในการคิดวิเคราะห์นี้ (FAR) ช่วยเพิ่มความเข้าใจของปัญหาที่อาจจะเกิดขึ้นซ้ำในอนาคตได้ และเพิ่มความสะดวกรวดเร็วในการจัดการกับปัญหาอย่างถูกต้องเหมาะสม ลดภาระเจ้าหน้าที่ในการหาสาเหตุของปัญหาที่อาจเคยเกิดขึ้นแล้วโดยเป็นข้อมูลคุณภาพที่ผ่านกระบวนการคิดวิเคราะห์โดยวิศวกรในรูปลักษณะข้อมูลเชิงรูปธรรมที่สามารถนำมาใช้แก้ไขปัญหได้อย่างรวดเร็ว และเป็นตัวอย่างในการคิดวิเคราะห์เพื่อจัดการกับปัญหาในลักษณะแตกต่างกัน ๑

ทั้งนี้ข้อมูลในการวิเคราะห์ปัญหาเหล่านี้สามารถเป็นตัวอย่างต้นแบบของฐานข้อมูลสำหรับเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องสามารถดึงข้อมูล FAR ไปใช้ได้ทุกหน่วยงานเครื่องกลส่วนภูมิภาค ซึ่งปัญหาอาจจะเคยเกิดขึ้นหรือยังไม่เคยเกิด แต่ข้อมูล FAR เหล่านี้สามารถเป็นตัวช่วยอย่างมากสำหรับหน่วยงานที่ยังไม่เคยประสบปัญหาเหมือนของหน่วยงานอื่น เป็นการแลกเปลี่ยนเรียนรู้แนวทางการจัดการปัญหาได้อย่างดี

๒) ความยุ่งยากซับซ้อนของงาน

๒.๑) การเก็บรวบรวมข้อมูลข้อเท็จจริงต้องเก็บหลักฐานข้อมูลที่เกี่ยวข้องทั้งหมดอย่างละเอียด โดยต้องปฏิบัติที่หน้างานหรือที่เกิดความเสียหายนั้น อาจมีข้อมูลที่ปรากฏอยู่ในรูปแบบของชิ้นงานที่ปรากฏ หรือข้อมูลจากการสืบประวัติ ซึ่งเจ้าหน้าที่ผู้ใช้งานจะเป็นคนให้ข้อมูลกับเหตุการณ์ความเสียหายที่เกิดขึ้นทั้งหมดอย่างละเอียดเพื่อความถูกต้องสมบูรณ์ในการวิเคราะห์ ซึ่งเป็นสิ่งที่สำคัญมาก

๒.๒) ต้องใช้หลักการและเหตุผลในการเชื่อมโยงกันระหว่างข้อมูลที่ปรากฏให้สอดคล้องมีทิศทางเดียวกัน ถ้าข้อเท็จจริงที่ปรากฏขัดแย้งกันเองระหว่างชุดข้อมูลทำให้ต้องหาข้อมูลเสริม หรืออาจตัดประเด็นความเกี่ยวข้อง หรือเป็นชุดข้อมูลที่อาจจะไม่เกี่ยวข้องกันเลย หรือเป็นข้อมูลที่คาดเคลื่อนก็ได้

๒.๓) ความเข้าใจในกระบวนการทำ FAR วิศวกรภูมิภาค/ส่วนกลางยังไม่เพียงพอ ต้องจัดอบรมหรือสร้างการเรียนรู้เพิ่ม

๓) ประโยชน์ที่หน่วยงานได้รับ

๓.๑) ได้เรียนรู้กระบวนการเก็บรวบรวมข้อมูลข้อเท็จจริงจากแหล่งข้อมูล เช่น สภาพสถานะตัวเครื่องจักรเอง แค็ตตาล็อกผู้ผลิต ข้อมูลเฉพาะผลิตภัณฑ์ ข้อมูลผู้ใช้งาน ข้อมูลช่างซ่อมบำรุง ข้อมูลการใช้งาน ประวัติโซเชียล เป็นต้นเหล่านี้เพื่อนำมาวิเคราะห์หาสาเหตุที่เป็นไปได้ในกระบวนการของความเสียหาย/ปัญหาที่เกิดขึ้น


๓.๒) สามารถเป็นแหล่งข้อมูลหรือฐานข้อมูลการเรียนรู้กระบวนการคิดวิเคราะห์ปัญหา เพื่อเป็นแนวทางในการแก้ไขป้องกันความเสียหายในอนาคต หรือส่งต่อองค์ความรู้ให้เจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานรุ่นต่อไป

๓.๓) เพิ่มประสิทธิภาพในการแก้ไขและป้องกันความเสียหาย/ปัญหาที่เคยเกิดขึ้นมาแล้ว และอาจเกิดขึ้นซ้ำในหน่วยงานเครื่องกลอื่นของกรมทางหลวง

ข้าพเจ้าขอรับรองว่าข้อความดังกล่าวข้างต้นถูกต้องและเป็นความจริงทุกประการ

(ลงชื่อ)  (ผู้ขอรับการประเมิน)
(นายอภิเดช ศีตพงษ์เจริญ...)

(วันที่..... 7 เดือน..... กรกฎาคม พ.ศ. 2565...)

(ลงชื่อ)  (ผู้บังคับบัญชาที่กำกับดูแล)
(..... นายสมพงษ์ วิชา.....)

(วันที่..... 4 เดือน..... กรกฎาคม พ.ศ. 2565...)