

ส่วนที่ ๑

ข้อมูลทั่วไป

General Information

ก. วัตถุประสงค์และขอบเขตของคู่มือสนามบิน

คู่มือปฏิบัติงานสนามบินฉบับนี้ มีจุดประสงค์ดังนี้

๑. เพื่อใช้แสดงถึงวิธีปฏิบัติงานของสนามบินให้เกิดความปลอดภัยต่ออากาศยาน
๒. เพื่อใช้เป็นที่รวบรวมข้อมูลสนามบิน
๓. เพื่อใช้เป็นเอกสารอ้างอิงสำหรับการตรวจสอบการดำเนินงานสนามบินให้เป็นไปตามข้อกำหนดและมาตรฐานต่าง ๆ

คู่มือฉบับนี้มีขอบเขต ดังนี้

วิธีการปฏิบัติงานสำหรับสนามบินของพระ เพื่อความปลอดภัยของอากาศยานที่ปฏิบัติการบินที่สนามบินของพระ เท่านั้น

ข. ข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องกับการขอและออกใบอนุญาตสนามบินส่วนบุคคล

๑. พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดย พระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๑
๒. กฎกระทรวงว่าด้วยการขอและการออกใบอนุญาตจัดตั้งสนามบิน พ.ศ. ๒๕๕๐
๓. ประกาศสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยเรื่องมาตรฐานคู่มือสนามบินส่วนบุคคล พ.ศ. ๒๕๖๑

ค. เงื่อนไขการอนุญาตให้สนามบิน (Conditions of Use)

๑. รายละเอียดแสดงช่วงเวลาดำเนินงานของสนามบินส่วนบุคคล

สนามบินของพระ มีช่วงเวลาดำเนินงานตั้งแต่เวลาประมาณ ๖:๐๐ น. ถึง ๑๘:๐๐ น. และมีช่วงเวลาเปิดให้บริการแก่อากาศยานตั้งแต่พระอาทิตย์ขึ้น ถึง พระอาทิตย์ตก และเวลาอื่นนอกเหนือจากนี้โดยเปิดให้ใช้เป็นกรณีไปตามที่ร้องขอ การนำอากาศยานมาขึ้นลงจะต้องได้รับอนุญาตจากผู้จัดการสนามบินหรือผู้ได้รับมอบหมายก่อนทุกครั้ง เนื่องจากเป็นสนามบินส่วนบุคคล

หมายเลขโทรศัพท์ติดต่อผู้จัดการสนามบิน 086 657 1510

๒. รายละเอียดประเภทของกฎการจราจรที่ต้องปฏิบัติ

กฎการบินทั่วไป (GENERAL RULES) และ กฎการบินด้วยทัศนวิสัย (VFR)

๓. รายละเอียดประเภททางวิ่งที่ให้บริการ

ทางวิ่ง 10 ประเภท Non – Instrument Runway

ทางวิ่ง 28 ประเภท Non –Instrument Runway

๔. รายละเอียดที่แสดงว่าสนามบินส่วนบุคคลไม่ได้เปิดให้บริการแก่บุคคลภายนอก

๔.๑ สนามบินชนงพระได้รับใบอนุญาตจัดตั้งเป็นสนามบินส่วนบุคคล และตามเงื่อนไขใบอนุญาต และวิธีปฏิบัติการของสนามบินชนงพระให้ใช้งานเป็นแบบสนามบินส่วนบุคคล

๔.๒ รายละเอียดใบอนุญาตจัดตั้งเป็นสนามบินส่วนบุคคล ตามแสดงในคู่มือฯนี้
<<insert ใบอนุญาตจัดตั้ง เมื่อได้รับ>>

๕. ระบบการบันทึกข้อมูลของอากาศยาน (Recordings Of Aircraft Movements) ที่แสดงถึงเที่ยวบินขาเข้าและขาออก

๕.๑ ก่อนทำการบินทุกครั้ง ผู้ทำการบินจะต้องยื่นแผนการบิน (Flight Plan) ไปยังหน่วยงานให้บริการจราจรทางอากาศตามรูปแบบของแผนการบิน ได้แก่ ข้อมูลของอากาศยานที่จะทำการบินมา ณ สนามบินชนงพระ ประกอบด้วย ชื่อนักบิน แบบอากาศยาน เครื่องหมาย สัญชาติ และทะเบียน เวลามาถึง/ออกจากสนามบิน

๕.๒ ข้อมูลสถิติเที่ยวบินขาเข้าและขาออก จะลงบันทึกในสมุดปูมของสนามบิน (Airfield Log) โดยมี รายละเอียดเกี่ยวกับเที่ยวบิน ประกอบด้วย ชื่อนักบิน แบบอากาศยาน เครื่องหมาย สัญชาติ และทะเบียน เวลามาถึง/ออกจากสนามบิน

๖. กรณีมีเที่ยวบินทำการบิน ณ สนามบินชนงพระ โดยไม่ได้รับอนุญาตกรณี

ในกรณีที่พบว่ามีเที่ยวบินที่ไม่ได้รับอนุญาตทำการบิน ณ สนามบินชนงพระ โดยไม่ใช่เที่ยวบินที่มีเหตุจำเป็นฉุกเฉิน เจ้าหน้าที่จะรายงานข้อมูลเที่ยวบิน เช่น เครื่องหมายทะเบียน แบบอากาศยาน และชื่อนักบิน ไปยังสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

ระบบการบันทึกข้อมูลของอากาศยาน (Recordings Of Aircraft Movements) ที่แสดงถึงเที่ยวบินขาเข้า

ง. หน้าที่และความรับผิดชอบของผู้ได้รับใบอนุญาตจัดตั้งเป็นสนามบินส่วนบุคคล (Private Aerodrome Operator)

๑. ตามกฎกระทรวง การว่าด้วยการขอและการออกใบอนุญาตจัดตั้งสนามบิน พ.ศ. 2550 ผู้ขอจัดตั้งต้องมีความรู้ความสามารถในการจัดการสนามบินส่วนบุคคลตามที่อธิบดีประกาศกำหนด

นายอนุทิน ชาญวีรกูล ได้รับอนุญาตให้จัดตั้งที่ขึ้นลงชั่วคราวของอากาศยานครั้งแรกตามใบอนุญาตเลขที่ 1535/2556 เมื่อวันที่ 17 ธันวาคม 2556 และได้รับการต่ออายุมาโดยตลอด รวมระยะเวลามากกว่า 4 ปี โดยครั้งล่าสุด ได้รับใบอนุญาตจัดตั้งฯ ที่ 654/2559 และ นายอนุทิน ชาญวีรกูล ได้ดำเนินการที่ขึ้นลงชั่วคราว อย่างปลอดภัยมาโดยตลอด รวมทั้งปฏิบัติตามคำสั่งของทางราชการอย่างเคร่งครัด จึงแสดงให้เห็นถึง นายอนุทิน ชาญวีรกูล มีความรู้ความสามารถในการจัดการสนามบินส่วนบุคคล เป็นอย่างดี

๒. ตามประกาศสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยเรื่องมาตรฐานคู่มือสนามบินส่วนบุคคล พ.ศ. 2561

นายอนุทิน ชาญวีรกูล

- ได้จัดทำคู่มือสนามบินส่วนบุคคลตามประกาศฯ และยื่นต่อ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ด้วยคู่มือฯ ฉบับนี้
- ปรับปรุงคู่มือฯ ให้มีข้อมูลเป็นปัจจุบัน เสมอ
- จัดทำรายละเอียดและแผนปฏิบัติการต่างๆ และปฏิบัติตามรายละเอียดนั้นๆ
- จัดหาบุคคลที่มีความรู้ความสามารถมาปฏิบัติงาน

นอกจากนี้ นายอนุทิน ชาญวีรกูล มีหน้าที่และความรับผิดชอบ ตามเงื่อนไขที่ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย จะกำหนดขึ้น และตามกฎหมายอื่นๆที่เกี่ยวข้อง

นายอนุทิน ชาญวีรกูล จะดำเนินงานสนามบินส่วนบุคคล ให้เกิดความปลอดภัยสูงสุด

ส่วนที่ ๒

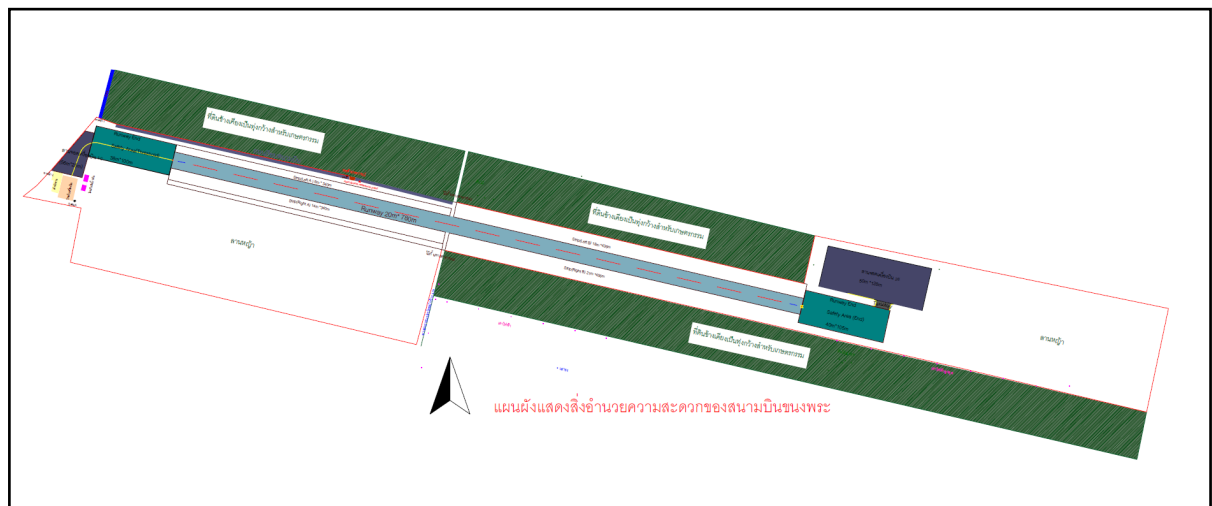
ข้อมูลของสถานที่ตั้งสนามบิน

Aerodrome Site Details

ก. แผนผังสนามบินที่แสดงสิ่งอำนวยความสะดวกหลัก

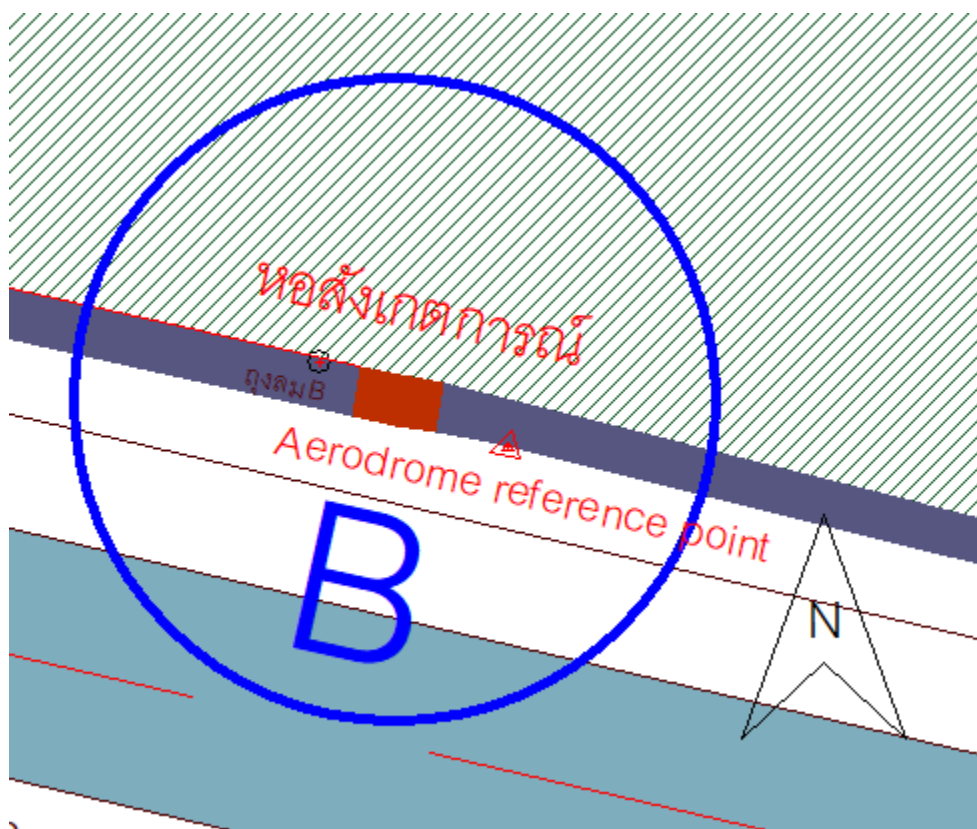
ประกอบด้วย แผนผังสนามบินและสิ่งอำนวยความสะดวกหลัก และแผนผังอาคารและสิ่งอำนวยความสะดวกภายในสนามบิน ดังแสดงในรูปข้างล่าง

๑. แผนผังสนามบินและสิ่งอำนวยความสะดวกหลัก



แผนผังสนามบินและสิ่งอำนวยความสะดวกหลักของสนามบินหนองพระ

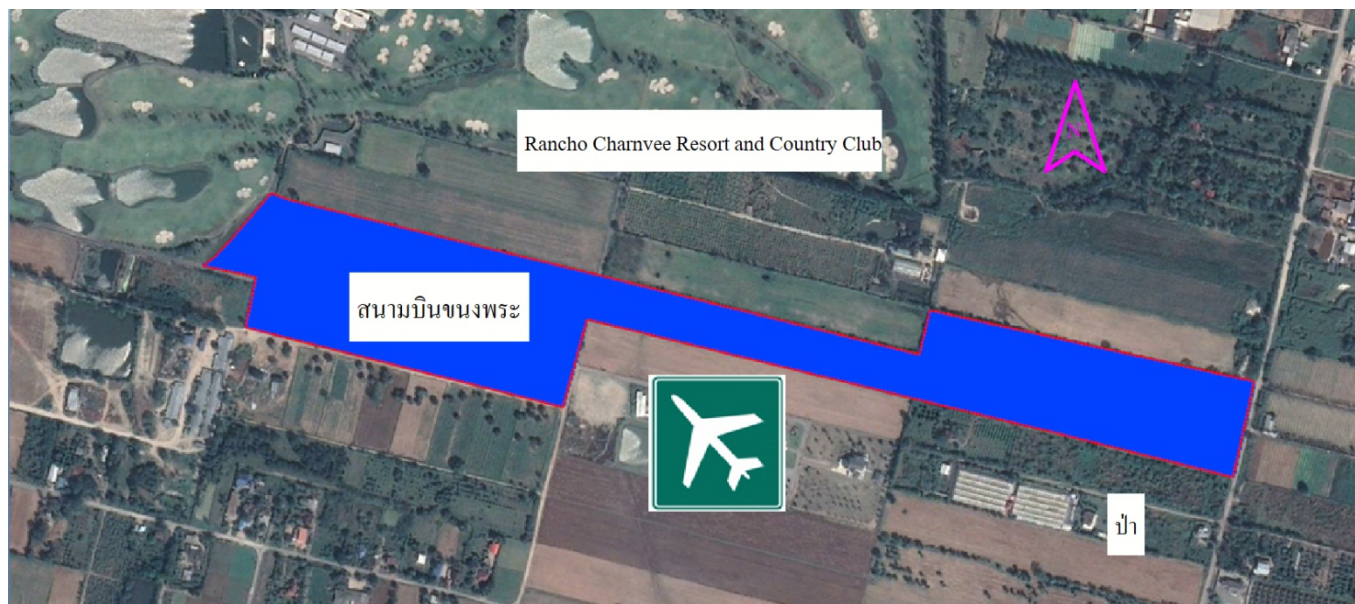
แผนผังอาคารและสิ่งอำนวยความสะดวกภายในสนามบิน ขยาย A



แผนผังอาคารและสิ่งอำนวยความสะดวกภายในสนามบิน ขยาย B

ข. แผนผังสนามบินที่แสดงแนวเขตสนามบิน

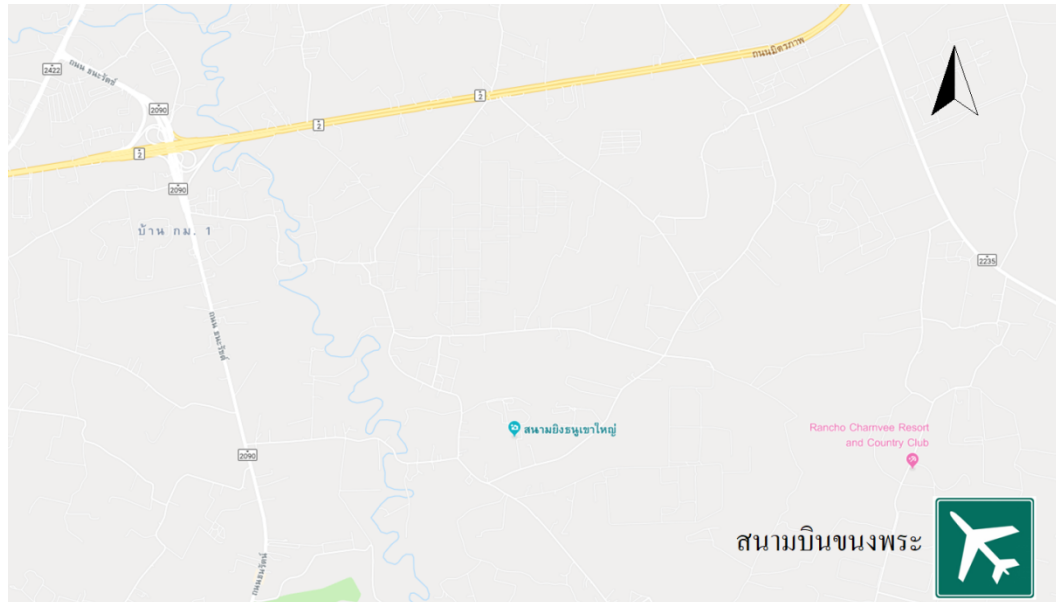
ค. สนามบินขนงพระ ตั้งอยู่ในเขตอำเภอปากช่อง จังหวัดนครราชสีมา ทิศเหนือและทิศตะวันออกเป็นไร่เกษตรกรรม ทิศใต้เป็นไร่ข้าวโพด และป่าไม้มในเขตที่ดินส่วนบุคคล และทิศตะวันตกเป็นสนามกอล์ฟ สนามบินมีเนื้อที่ประมาณ 160,050 ตารางเมตร หรือ 100 ไร่ (ดังรูประบายสีฟ้าข้างล่าง)



แผนผังแนวเขตสนามบินขนงพระ อำเภอปากช่อง จังหวัดนครราชสีมา

ง. แผนที่แสดงถึงระยะห่างของสนามบินกับเมือง

สนามบินขนงพระ ตั้งอยู่ ตำบลขนงพระ อำเภอปากช่อง จังหวัดนครราชสีมา อยู่ห่างจากตัวอำเภอปากช่อง 15 กิโลเมตร



แผนที่แสดงตำแหน่งที่ตั้งสนามบินขนงพระ อำเภอปากช่อง จังหวัดนครราชสีมา

จ. หลักฐานแสดงกรรมสิทธิ์ หรือสิทธิครอบครอง หรือสิทธิใช้ประโยชน์ของที่ดิน ที่สนามบินตั้งอยู่

สถานที่ตั้งสนามบินของพระประกอบไปด้วยที่ดิน 7 แปลง รายละเอียดตามภาพและตารางแสดงข้อมูลที่ดิน



เขตแผนผังโฉนดที่ดินของสนามบินของพระ

แปลงที่ดิน	โฉนดที่ดิน					ผู้ถือกรรมสิทธิ์
	เลขที่	ระวาง	เลขที่ดิน	เล่มที่	หน้า	
A	41432	5238 II 6418	166	415	32	บริษัท เจริญศิริ จำกัด
B	35451	5238 II 6618, 6418	52	355	51	บริษัท เจริญศิริ จำกัด
C	35572	5238 II 6618	191	356	72	บริษัท เจริญศิริ จำกัด
D						
E						
F						
G						

กรรมสิทธิ์ที่ดินแปลงที่ A B และ C เป็นโฉนดที่ดินของ บริษัท เจริญศิริ จำกัด โดยนางอนิรัตน์ นิตสาโรจน์ และนางสาวปราณี พิริยะมาสกุล เป็นกรรมการผู้มีอำนาจลงนาม ได้รับทราบและยินยอมให้นายอนุทิน ชาญวิรุณ เป็นผู้มีอำนาจกระทำการใดๆ ในที่ดินจำนวน 3 แปลงของ บริษัทเจริญศิริ จำกัด รายละเอียดหนังสือยินยอมตามภาคผนวก โดยมีรายละเอียดโฉนดที่ดินดังนี้

ส่วนที่ ๓

ข้อมูลของสนามบิน

ที่กำหนดให้ต้องรายงานต่อฝ่ายข่าวสารการบิน

Aerodrome Data to Report to AIS

สนามบินสำหรับอากาศยานปีกแข็ง (Fixed-wing Aircraft)

๑. ข้อมูลทั่วไป (General Information)

ก. ชื่อสนามบิน : สนามบินชนงพระ

ข. ที่ตั้งสนามบิน : ตำบลชนงพระ อำเภอปากช่อง จังหวัดนครราชสีมา 30130

ค. ทางภูมิศาสตร์ของจุดอ้างอิงสนามบิน (Aerodrome Reference Point) ที่กำหนดจากฐานอ้างอิงตามระบบ WGS-84

Point	Geodetic -WGS84 Coordinate							Elevation	Geoid
	Latitude			Longitude			Ellipsoidal	Height	Undulation
	D	M	S	D	M	S	Height	above MSL	(N)
Aerodrome reference point	14	37	54.48	101	27	52.95	321.219	349.177	-27.958

รายงานการสำรวจ โดยวิศวกรสำรวจ ตามแสดงในภาคผนวก

ง. ระดับความสูงของสนามบิน (Aerodrome Elevation) และค่าความสูงย้อยยด (Geoids Undulation)

Point	Geodetic -WGS84 Coordinate							Elevation	Geoid
	Latitude			Longitude			Ellipsoidal	Height	Undulation
	D	M	S	D	M	S	Height	above MSL	(N)
Aerodrome Elevation	14	37	49.4	101	28	10.7	318.457	346.393	-27.936

- จ. ระดับความสูงของหัวทางวิ่ง (Threshold) และค่าความสูงย้อยยด (Geoids Undulation) ระดับความสูงของสนามบิน และค่าความสูงย้อยยด (Geoids Undulation) แต่ละแห่ง ระดับความสูงของปลายทางวิ่ง และจุดที่มีความสูงและต่ำที่สำคัญตามแนวทางวิ่ง

Coordinates , Elevations , Geoid Undulation of Runway								
Point	Geodetic -WGS84 Coordinate						Elevations	Geoid Undulation
	Latitude			Longitude			Above	
	D	M	S	D	M	S	MSL Thai	MSL Thai
Threshold	14	37	55.40	101	27	45.43	342.887	-27.936
End of runway	14	37	49.38	101	28	10.74	346.393	-27.936

- ฉ. อุณหภูมิอ้างอิงสนามบิน

- Nil -

- ช. รายละเอียดไฟบอกตำแหน่งสนามบิน (Aerodrome Beacon)

- Nil -

๒. มิติและข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับสนามบิน (Aerodrome Dimensions and Related Information)

- ก. ทิศจริง และหมายเลขทางวิ่งที่กำหนด ความกว้าง ความยาว ตำแหน่งของหัวทางวิ่งที่เลื่อนไป (Displaced Threshold) ความลาดชัน ลักษณะของพื้นผิวและประเภทของทางวิ่ง

ทิศจริง : วัดที่จุดกึ่งกลางทางวิ่ง (Mid way) จากเมริเดียนจริง (True Meridian) มายังเส้นตรงตามแนวศูนย์กลางหัวท้ายสนามบินเท่ากับ 103 องศา 43 ลิปดา 41.94 ฟลิปดา ดังแสดงในตารางข้างล่าง

Azimuth/Bearing of centerline of runway from True North-South												
Point	Geodetic -WGS84 Coordinate						Azimuth from			Bearing from		
	Latitude			Longitude			True North			True north -south		
	D	M	S	D	M	S	D	M	S	D	M	S
Threshold 10	14	37	55.4	101	27	45.43	103	43	41.94	76	16	18.06
End of runway 28	14	37	49.4	101	28	10.74	283	43	48.09	76	16	11.91
Mid of runway	14	37	52.39	101	27	58.08	103	43	45.01	76	16	14.99

หมายเลขทางวิ่งที่กำหนด ความกว้าง ความยาว ตำแหน่งของหัวทางวิ่งที่เลื่อนไป (Displaced Threshold) ความลาดชัน ลักษณะของพื้นผิวและประเภทของทางวิ่ง

แสดงไว้ในลำดับที่ 1 ของตารางข้างล่าง

- ข. ความกว้าง ความยาว และลักษณะของพื้นผิวของพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่ง(Runway Strips) พื้นที่ปลอดภัยปลายทางวิ่ง (Runway End Safety Areas) รวมทั้งของทางหยุด (Stop ways)

แสดงไว้ในลำดับที่ 2 ของตารางข้างล่าง

ก. ความกว้าง ความยาว และลักษณะของพื้นผิวของทางขับ

แสดงไว้ในลำดับที่ 3 ของตารางข้างล่าง

ง. ลักษณะของพื้นผิวลานจอด และหลุมจอดอากาศยาน

แสดงไว้ในลำดับที่ 4 ของตารางข้างล่าง

No.	Item	Symbol	Width (m)	Length (m)	Surface	Remarks
1	Runway		20	780	Bitumen	Slope + 0.433 %
	Number of Runway : Threshold	10				
	Number of Runway : End	28				
	Displaced Threshold		-	-	-	Nil
2	Runway strip : Left (A)		9	340	Crushed rock	
	Runway strip : Left (B)		18	436	Crushed rock	
	Runway strip : Right (A)		14	340	Crushed rock	
	Runway strip : Right (B)		21	436	Crushed rock	
	Runway End Safety : Threshold		38	100	Bitumen	
	Runway End Safety : End		40	105	Bitumen	
	Stop way		-	-	-	Nil
3	Taxi way		18	8	Bitumen	
4	ลานจอด	10	25	56	Bitumen	
	ลานจอด	28	128	50	Bitumen	

จ. ความกว้าง ความยาว และระดับสูงต่ำตามแนวยาวของพื้นที่ปลอดสิ่งกีดขวาง(Clearway)

Nil.

ฉ. เครื่องช่วยอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศประเภททัศนวิสัยสำหรับการบินเข้าสู่สนามบินด้วยสายตา (Visual Aids for Approach Procedures)

- Runway Designation Markings 10/28
- Runway centerline
- Wind sock

เครื่องวัดอากาศ และถูกลม(Wind Direction Indicator) อยู่ในตำแหน่ง
ดังแสดงในแผนที่ และมีพิกัดแสดงในตารางข้างล่าง

Point	Geodetic -WGS84 Coordinate							Elevations
	Latitude			Longitude			Ellipsoidal	Height above
	D	M	S	D	M	S	height	MSL Thai
จุดลม : P1	14	37	53.84	101	27	41.44	325.194	353.130
จุดลม : P2	14	37	54.71	101	27	52.44	327.445	355.381

ข. ตำแหน่งและความถี่วิทยุของจุดตรวจสอบคลื่นวิทยุวีไออาร์ (Very High Frequency Aerodrome Checkpoints)

Nil.

ข. ตำแหน่งและการกำหนดเส้นทางมาตรฐานในการขับเคลื่อน (Standard Taxi Routes)

Nil.

ณ. พิกัดทางภูมิศาสตร์ของหัวทางวิ่งแต่ละด้าน

ดังแสดงในตารางข้างล่าง

Coordinates of Runway							
Point	Geodetic -WGS84 Coordinate						Distance from beginning
	Latitude			Longitude			
	D	M	S	D	M	S	
Threshold	14	37	55.40	101	27	45.43	0.000
End of runway	14	37	49.38	101	28	10.74	780.000

ญ. พิกัดทางภูมิศาสตร์ของจุดกึ่งกลางทางขับที่เหมาะสม

จุดกึ่งกลางทางขับที่เหมาะสม อยู่ที่ขอบทางวิ่ง มีพิกัดภูมิศาสตร์และระดับ

ดังแสดงในตารางข้างล่าง

Point	Geodetic -WGS84 Coordinate							Elevations
	Latitude			Longitude			Ellipsoidal	Height above
	D	M	S	D	M	S	height	MSL Thai
Taxi way	14	37	49.4	101	28	13.98	318.4455	346.382

ญ. พิกัดทางภูมิศาสตร์ของหลุมจอดอากาศยานแต่ละหลุม

เป็นสนามบินแบบ VFR การจอดอากาศยาน จัดระยะห่าง (clearance) ที่ปลอดภัย และ เคลื่อนที่อากาศยานด้วยการขึ้น จึงไม่จำเป็นต้องมีหลุมจอดตายตัว

- ฎ. พิกัดทางภูมิศาสตร์และระดับความสูงสุดของสิ่งกีดขวางที่มีผลกระทบต่อการบินในพื้นที่บินเข้าสู่สนามบินและการวิ่งขึ้น ในพื้นที่บินวนและในบริเวณข้างเคียงสนามบิน

สิ่งกีดขวางที่มีผลกระทบต่อการบินมีพิกัดทางภูมิศาสตร์และระดับความสูงสุด เป็นต้นไม้มีพิกัดทางภูมิศาสตร์และระดับความสูงสุด ดังแสดงในตารางข้างล่าง

Point	Geodetic -WGS84 Coordinate							Elevations
	Latitude			Longitude			Ellipsoidal	Height above
	D	M	S	D	M	S	height	MSL Thai
Tree : Highest	14	37	47.58	101	28	10.38	363.776	335.840
Flag Pole : Highest	14	37	47.07	101	28	0.85	364.299	336.363
Electricity Pole : Highest	14	37	48.23	101	28	2.84	328.700	356.636

- ฐ. ประเภทของผิวพื้นจราจร และการรับน้ำหนักของผิวพื้นจราจร

ผิวพื้นทางวิ่งและทางขับของสนามบินชนงพระถูกออกแบบเพื่อให้สามารถรองรับน้ำหนักบรรทุกเฉลี่ย 30 ตัน
รายงานการเจาะสำรวจ และการรับรองการรับน้ำหนักอากาศยานโดยวิศวกร ตามเอกสารในภาคผนวก

- ฑ. ที่ตั้งของจุดตรวจสอบเครื่องวัดความสูงของอากาศยาน (Altimeter)

ที่ตั้งของจุดตรวจสอบเครื่องวัดความสูงของอากาศยาน (Altimeter) อยู่ที่ศูนย์กลางลานจอดมีพิกัดทางภูมิศาสตร์และระดับความสูง ดังแสดงในตารางข้างล่าง

Point	Geodetic -WGS84 Coordinate							Elevations
	Latitude			Longitude			Ellipsoidal	above
	D	M	S	D	M	S	height	MSL Thai
ลานจอด 10	14	37	55.75	101	27	41.59	314.949	342.885
ลานจอด 28	14	37	50.57	101	28	13.65	318.443	346.379

ต. ความ

ยาว TORA, TODA, ASDA, LDA

Runway	TORA (m.)	TODA (m.)	ASDA (m.)	LDA (m.)
10	780	780	780	780
28	780	780	780	780

- ณ. แผนการเคลื่อนย้ายอากาศยานขัดข้องและข้อมูลเกี่ยวกับความสามารถในการเคลื่อนย้ายอากาศยานขัดข้อง

สนามบินชนงพระ เป็นสนามบินส่วนบุคคล รองรับอากาศยานขนาดเล็ก หากเกิดกรณีมีอากาศยานขัดข้องบนทางวิ่งสนามบินชนงพระจะปิดการให้บริการ และเนื่องจากอากาศยานที่สามารถบินขึ้นลง บนทางวิ่งขนาด 780 เมตรได้ ต้องเป็นอากาศยานขนาดเล็ก การเคลื่อนย้ายอากาศยานออกนอกทางวิ่งทำโดยการใช้กำลังคนและรถยนต์และรถแทรกเตอร์ของสนามบินในการเคลื่อนย้าย

การแจ้งเหตุเป็นไปตาม (จ) แผนฉุกเฉินของสนามบินส่วนบุคคล (Aerodrome Emergency Program)

ด. การกู้ภัยและดับเพลิง (Rescue and Fire Fighting)

สนามบินของพระ มีขีดความสามารถในการดับเพลิงและกู้ภัยสนามบินระดับ 1 (Category 1) โดยมี ถังดับเพลิง จำนวน ๑๕ ถัง ชนิด
ผงเคมีแห้ง ขนาด ๕ กิโลกรัม

ส่วนที่ ๔

ข้อมูลเกี่ยวกับแผนการจัดการสนามบินส่วนบุคคล

Programs and Procedures for Operating Private Aerodrome

(ก) แผนควบคุมตรวจสอบด้านความปลอดภัย (Aerodrome Safety Program)

๑) การตรวจพินิจพื้นที่เคลื่อนไหวน (Aerodrome Inspection)

๑ ก) รายละเอียดการดำเนินการตรวจพินิจต่างๆ

วัตถุประสงค์การตรวจพินิจพื้นที่เคลื่อนไหวน เพื่อให้เกิดความปลอดภัยแก่การบินขึ้น-ลงและเคลื่อนไหวนของอากาศยาน การตรวจพินิจเป็นไปตามข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย การตรวจพินิจมีดังต่อไปนี้

๑ การตรวจความสะอาดพื้นที่เคลื่อนไหวน

ตรวจพินิจพื้นที่เคลื่อนไหวนทั่วไป (ทางวิ่ง ทางขับ ลานจอด) เป็นการตรวจสอบความสะอาดพื้นที่เคลื่อนไหวนที่ปราศจากวัสดุแปลกปลอม (FOD) และสัตว์ที่อาจก่อให้เกิดความไม่ปลอดภัยต่อการขึ้น/ลง และการเคลื่อนไหวนของอากาศยาน

การตรวจพินิจพื้นที่เคลื่อนไหวน มีความถี่ในการตรวจสอบ วันละ ๑ ครั้ง ช่วงเช้า และ เมื่อมีความจำเป็น ก่อนอากาศยานทำการขึ้น

– ลง

การตรวจพินิจพื้นที่เคลื่อนไหวน ใช้แบบรายงานการตรวจสอบ KNP-Form-01 ข้างล่าง

๒ การตรวจความผิวดบนทางวิ่ง

การตรวจความผิวดบนทางวิ่ง มีวัตถุประสงค์เพื่อประเมินสภาพพื้นผิวทางวิ่ง ว่ามี friction เพียงพอที่จะไม่เกิดการลื่นไถลของอากาศยาน

เนื่องจาก อากาศยานที่ขึ้นลง ณ สนามบินส่วนบุคคลชนงพระ เป็นอากาศยานขนาดเล็ก การ Touch down ไม่ทำให้มีรอยคราบน้ำมันที่ลดความผิวดบนทางวิ่ง

แรงเสียดทานของผิวทางวิ่ง อาจจะลดลงเมื่อมีฝนตกและทางวิ่งเปียก ซึ่งเป็นการตรวจในเรื่องปริมาณน้ำขังบนทางวิ่ง

๓ การตรวจวัดปริมาณน้ำขังบนทางวิ่ง (Runway) และ ทางขับ (Taxiway)

การตรวจวัดปริมาณน้ำขังบนทางวิ่งเพื่อตรวจสอบและป้องกันไม่ให้เกิด Hydroplaning ต่ออากาศยานที่ใช้ทางวิ่งขึ้น/ลง เมื่อมีปริมาณน้ำขังบนทางวิ่ง

การการตรวจวัดปริมาณน้ำขังบนทางวิ่ง กระทำทุกครั้งหลังฝนตกหรือขณะฝนตก ผู้รับผิดชอบการตรวจจะทำการตรวจสอบปริมาณน้ำขังบนทางวิ่งด้วยสายตาและจะแจ้งปริมาณน้ำขังบนทางวิ่งให้นักบินทราบทันที หากมีการทำการบินในช่วงเวลานั้น **รวมถึงจะมีการใช้อุปกรณ์ปาดน้ำขังออกจากพื้นผิวทางวิ่ง** เมื่อเห็นว่าปริมาณน้ำขังบนทางวิ่งนั้นอาจจะก่อให้เกิดอันตรายกับอากาศยานที่ทำการขึ้น-ลง

การแจ้งสภาพน้ำบนทางวิ่งและ ทางขับ (Taxiway) มี ๔ ระดับ มีดังนี้

- ๑ Damp : ชื้น พื้นผิวเปียกเป็นสีเข้มขึ้นเนื่องจากความชื้น
- ๒ Wet : เปียก พื้นผิวทางวิ่งเปียกแต่ไม่มีน้ำขัง
- ๓ Water Patches : มีน้ำขัง มองเห็นน้ำขังเป็นหย่อมๆ บนทางวิ่ง
- ๔ Flooded : น้ำท่วม มีน้ำขังบนทางวิ่ง

๔ การตรวจสภาพสนามหญ้าที่เป็น Runway strip และลานจอดอากาศยาน

ผู้รับผิดชอบจะตรวจสอบสภาพความเรียบร้อยของพื้นที่สนามหญ้า หรือที่ๆ ซึ่งมีหญ้าปกคลุมเป็นประจำทุกวัน พื้นที่บริเวณใด มีหญ้าปกคลุมจำนวนมากหรือหญ้าเจริญเติบโตมีส่วนสูงเกินมาตรฐานที่กำหนด จะดำเนินการตัดหญ้าให้อยู่ในเกณฑ์

๑ ข) การเก็บรักษาสมุดปูมการตรวจพินิจและสถานที่เก็บสมุดปูม

สมุดปูมการตรวจพินิจเก็บรักษาไว้ที่สำนักงาน

๑ ค) รายละเอียดของรอบและระยะเวลาการตรวจพินิจ

- การตรวจพินิจต่างๆ ตาม ๑ ก) ดำเนินการ วันละ ๑ ครั้ง แต่ครั้งใช้เวลา ประมาณ ๑๐-๑๕ นาที
- รายงานการตรวจพินิจ ทำโดยการลงผลการตรวจในรูปแบบฟอร์ม KNP-Form-01 ทุกวัน
- ผู้ทำการตรวจเซ็นชื่อลงในแบบฟอร์มทุกครั้ง
- ผู้ทำการตรวจเสนอผู้จัดการสนามบิน เพื่อทราบทุกเดือน

๑ ง) บัญชีรายการตรวจพินิจ

รายการตรวจพินิจ ของสนามบินส่วนบุคคลชนงพระ มีดังนี้

- ทางวิ่ง 10/28
- ทางขับ และ Apron Taxiway
- ลานจอดอากาศยาน
- พื้นที่หญ้า
- ทุ่งลม
- สีเครื่องหมายบนทางวิ่ง
- รั้ว
- สิ่งกีดขวางต่อการบิน
- สัตว์ที่อาจเข้ามาในพื้นที่และเป็นอันตรายต่อการบิน
- ถึงดับเพลิง
- บุคคลแปลกหน้า

๑ จ) การจัดทำรายงานผลการตรวจพินิจ และการติดตามผล

ผู้รับผิดชอบตรวจพินิจรายงานการตรวจโดยการลงผลการตรวจในรูปแบบฟอร์ม KNP-Form-01 หากพบสิ่งผิดปกติ มีหน้าที่แก้ไขทันที แล้วแจ้งผลการแก้ไขด้วยวาจา ก่อนลงผลการดำเนินการลงในแบบ KNP-Form-01 ช่องหมายเหตุ

หากไม่สามารถแก้ไขได้ ผู้รับผิดชอบตรวจพินิจจะรายงานผู้จัดการสนามบิน เพื่อทราบ และผู้จัดการสนามบิน เป็นผู้รับผิดชอบแก้ไข เมื่อการแก้ไขเรียบร้อย ผู้รับผิดชอบตรวจพินิจผลการดำเนินการลงในแบบ KNP-Form-01 ช่องหมายเหตุ ระบุวันเวลาที่แก้ไขเสร็จเรียบร้อย

๑ ฉ) ชื่อและตำแหน่งผู้มีหน้าที่รับผิดชอบการตรวจพินิจ

ผู้มีหน้าที่รับผิดชอบทั้งในและนอกเวลาทำการ

❖ นายสุรัชย์ เจื่อมกลาง ผู้ดูแลสนามบิน

หมายเลขโทรศัพท์ 097 965 9897

แบบฟอร์ม KNP-Form-01 รายงานการตรวจพินิจพื้นที่เคลื่อนไหว

วันที่ .././..	เวลาตรวจ	สภาพทางวิ่ง		FOD		ถุงลม สีหมายเลขทางวิ่ง		สัตว์ในเขต		จุดน้ำขัง		การบุกรุกเขตพื้นที่		สิ่งปลูกสร้างอุปสรรคต่อ การบิน		หมายเหตุ ระบุสิ่งไม่ปกติ /สิ่งที่พบ และการแก้ไข	ลงชื่อ ผู้ตรวจ พื้นที่
		ปกติ	ไม่ปกติ	มี	ไม่มี	ปกติ	ไม่ปกติ	พบ	ไม่พบ	มี	ไม่มี	มี	ไม่มี	มี	ไม่มี		
ตัวอย่าง																ตัวอย่าง	
1/03/61	๐๗:๐๐ น.	✓			✓	✓			✓		✓		✓		✓		
2/03/61	๐๗:๐๐ น.	✓		✓		✓			✓		✓		✓		✓	เศษหินบนทางวิ่ง เก็บออกแล้ว	
2/03/61	๑๖:๓๐ น.									✓						ฝนตกหนักไม่สามารถใช้สนามบินได้	

การกรอก

๑ ระบุ วัน เวลา

๒ ระบุ โดย check ปกติ หรือ ไม่ปกติ มี หรือ ไม่มี พบ หรือ ไม่พบ หากไม่ปกติ มี หรือ พบ ให้ ระบุในช่อง หมายเหตุ ว่า ไม่ปกติ อย่างไร พบ อะไร หรือ มี อะไร และได้ แก้ไขไปอย่างไร

๓ ลงชื่อ ทุกวัน เมื่อครบเดือน ให้นำเสนอผู้ควบคุมสนามบิน

๔ หากช่องกรอกไม่เพียงพอ ให้เขียนรายงานสิ่งที่ตรวจพบ และสิ่งที่ต้องแก้ไข แนบเพิ่มเติมได้

.....

(นาย.....)

๒) การตรวจพินิจเครื่องช่วยทัศนวิสัย (Aerodrome Visual Aids)

สนามบินส่วนบุคคลของพระ ใช้งานเฉพาะในสภาพอากาศเปิด (VMC)

สนามบินส่วนบุคคลของพระ ไม่มี ระบบไฟฟ้าสนามบิน

การตรวจพินิจเครื่องช่วยทัศนวิสัย มีวัตถุประสงค์เพื่อให้ทราบสภาพของเครื่องช่วยทัศนวิสัย ให้อยู่ในสภาพที่ดี ใช้งานได้ เพื่อให้มีความปลอดภัย

๒ ก) รายละเอียดการดำเนินการตรวจพินิจเครื่องช่วยทัศนวิสัย

การตรวจพินิจเครื่องช่วยทัศนวิสัย มีดำเนินการรายละเอียดการดังนี้

๑. เครื่องหมายบนทางวิ่ง

ทำการตรวจ

- ความชัดเจนของหมายเลขทางวิ่ง และเส้นกึ่งกลางทางวิ่ง
- สีของเครื่องหมายบนทางวิ่ง เป็นสีขาว
- ไม่มีสัญลักษณ์แปลกปลอมอื่นบนทางวิ่ง เว้นแต่มีกรณีพิเศษ เช่น การปิดทางวิ่ง

๒. เครื่องหมายบนทางขับ

สนามบินของพระ เป็นสนามบินส่วนบุคคล ทางขับมีระยะทางสั้น จึงไม่จำเป็นต้องมี เครื่องหมายบนทางขับ อย่างไรก็ตาม การตรวจจะเป็นการตรวจว่าไม่มีสัญลักษณ์แปลกปลอมอื่นบนทางขับ

๓. ถูกลม

สนามบินของพระ ใช้ ถูกลมสีส้ม จำนวน 2 ถู ตั้งอยู่บริเวณกึ่งกลางทางวิ่งใกล้กับหอสังเกตการณ์ และหัวทางวิ่ง 10 บริเวณโรงเก็บอากาศยาน

ทำการตรวจโดยการสังเกต และใช้สายตาดู:

- สีของถูกลม ยังคงมีสีส้มชัดเจน
- สภาพถูกลมอยู่ในสภาพดี
- หมุนได้ตามทิศทางลม และยกตัวได้ตามความเร็วลม

๔. ระบบไฟฟ้าสนามบิน

ไม่มีระบบไฟฟ้าสนามบิน

๒ ข) การจัดการเพื่อดำเนินการตรวจพินิจเครื่องช่วยทัศนวิสัยรายการตรวจระหว่างทำการและนอกเวลาทำการปกติ และบัญชีรายการตรวจพินิจ

การจัดการ

การตรวจพินิจเครื่องช่วยทัศนวิสัย ระหว่างเวลาทำการ มีความถี่ในการตรวจสอบ วันละ ๑ ครั้ง ช่วงเช้า และ เมื่อมีความจำเป็นก่อนอากาศยานทำการขึ้น – ลง

- การตรวจพินิจต่างๆ ตาม ๒ ก) ดำเนินการ วันละ ๑ ครั้ง แต่ครั้งใช้เวลา ประมาณ ๑๐-๑๕ นาที
- รายงานการตรวจพินิจ ทำโดยการลงผลการตรวจในแบบฟอร์ม KNP-Form-01 ทุกวัน ช่องถูกลม/สีหมายเลขทางวิ่ง
- ผู้ทำการตรวจเซ็นชื่อลงในแบบฟอร์มทุกครั้ง
- ผู้ทำการตรวจเสนอผู้จัดการสนามบิน เพื่อทราบทุกเดือน

โดยปกติ จะไม่มีการตรวจพินิจเครื่องช่วยทัศนวิสัยนอกเวลาทำการ แต่จะกระทำเมื่อมีกรณีพิเศษ เมื่อมีเหตุจำเป็น และการตรวจจะใช้วิธีการเช่นเดียวกับการตรวจตรวจในเวลาทำการ

บัญชีรายการตรวจพินิจ

สนามบินขนงพระ มีเครื่องช่วยทัศนวิสัย คือ

- เครื่องหมายบนทางวิ่ง
- ถูกลม

๒ ค) การจัดทำรายงานผลตรวจพินิจและการติดตามผลเพื่อการแก้ไข

ผู้รับผิดชอบตรวจพินิจรายงานการตรวจโดยการลงผลการตรวจในแบบฟอร์ม KNP-Form-01 ช่องถูกลม/สีหมายเลขทางวิ่ง หากพบสิ่งผิดปกติ มีหน้าที่แก้ไขทันที แล้วแจ้งผลการแก้ไขด้วยวาจา ก่อนลงผลการดำเนินการลงในแบบ KNP-Form-01 ช่องหมายเหตุ

หากไม่สามารถแก้ไขได้ ผู้รับผิดชอบตรวจพินิจจะรายงานผู้จัดการสนามบิน เพื่อทราบ และผู้จัดการ เป็นผู้รับผิดชอบแก้ไข

เมื่อการแก้ไขเรียบร้อย ผู้รับผิดชอบตรวจพินิจผลการดำเนินการลงในแบบ KNP-Form-01 ช่องหมายเหตุ ระบุวันเวลาที่แก้ไขเสร็จเรียบร้อย

๒ ง) การจัดการเพื่อดำเนินการบำรุงรักษาประจำและการบำรุงรักษาฉุกเฉิน

การบำรุงรักษาเครื่องช่วยทัศนวิสัย ของสนามบินขนงพระ

แบบประจำ มีการดำเนินการ ดังนี้

- กวาดทางวิ่ง เป็นประจำ เพื่อให้มองเห็น เครื่องหมายบนทางวิ่ง ชัดเจน
- เปลี่ยนถูกลม เมื่อสีซีดจาง
- หยอดสารหล่อลื่นจุดหมุนต่างของเสาถูกลมทุก ๑ เดือน

แบบประเมื่อฉุกเฉิน มีการดำเนินการ ดังนี้

- ทาสีเครื่องหมายบนทางวิ่งทันที หากมีเหตุที่ทำให้เครื่องหมายหายไป
- เปลี่ยนถูกลมทันที หากมีเหตุที่ทำให้ถูกลมใช้งานไม่ได้

๒ จ) การจัดการเกี่ยวกับเครื่องกำเนิดไฟฟ้าสำรอง และรายละเอียดของวิธีการอื่นๆที่ใช้จัดการในกรณีที่ระบบไฟฟ้าขัดข้องทั้งหมดหรือบางส่วน

สนามบินขนงพระ เปิดใช้งานระหว่าง พระอาทิตย์ขึ้น ถึง พระอาทิตย์ตก ภายใต้สภาพอากาศเปิด (VMC) สนามบินขนงพระ ไม่มีไฟฟ้าสนามบิน จึงไม่ต้องมีเครื่องกำเนิดไฟฟ้าสำรอง

๒ ฉ) ชื่อและตำแหน่งผู้มีหน้าที่รับผิดชอบการตรวจพินิจและดำเนินการบำรุงรักษาไฟฟ้า และหมายเลขโทรศัพท์ของผู้มีหน้าที่รับผิดชอบระหว่างเวลาทำการและนอกเวลาทำการของสนามบิน

ระหว่างเวลาทำการ Office Hours

- ❖ นายสุรัชย์ เจื้อมกลาง ผู้ดูแลสนามบิน
หมายเลขโทรศัพท์ 097 965 9897

นอกเวลาทำการ Outside office hours

- ❖ นายอดิพล โทตระกิตย์ ผู้ช่วยผู้จัดการสนามบิน
หมายเลขโทรศัพท์ 089 478 0808

๓) การบำรุงรักษาพื้นที่เคลื่อนไหว (Movement Area Maintenance)

พื้นที่เคลื่อนไหว (Movement area) หมายถึง ส่วนของสนามบินซึ่งใช้สำหรับการขึ้น/ลง และขับเคลื่อนของอากาศยาน ประกอบด้วยทางวิ่ง ทางขับ และลานจอดอากาศยาน

วัตถุประสงค์ของการบำรุงรักษาพื้นที่เคลื่อนไหวของสนามบินของพระ คือเพื่อรักษาสภาพพื้นที่ให้อยู่ในสภาพใช้งานได้ตลอดเวลา อย่างปลอดภัย และเป็นไปตามสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยกำหนด

๓ ก) รายละเอียดของสิ่งอำนวยความสะดวกและวิธีการดำเนินงานเพื่อบำรุงรักษาพื้นที่เคลื่อนไหว

สิ่งอำนวยความสะดวกของสนามบินของพระ มีรายละเอียด ดังนี้

- พื้นที่ที่ต้องทำการบำรุงรักษา
 - พื้นที่มีผิวจราจร (Paved area) ได้แก่ ทางวิ่ง 10/28 ทางขับ
 - พื้นที่ไม่ใช่ผิวจราจร (Unpaved Area) ได้แก่ ลานจอดอากาศยาน พื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่งและรอบทางขับ
 - รั้วเขตการบิน
- อุปกรณ์ทำการบำรุงรักษา
 - รถตัดหญ้า
 - รถแทรกเตอร์ขนาดเล็ก
 - ไหมกวาด

วิธีการบำรุงรักษาพื้นที่เคลื่อนไหว เป็นไปตาม ข้อ ๓ ข) ค) ง) และ จ)

๓ ข) การบำรุงรักษาพื้นที่ที่มีผิวทาง (Paved Area)

การบำรุงรักษาพื้นที่ที่มีผิวจราจร (Paved area) มีดังนี้

- ผู้รับผิดชอบตามข้อ ๑) ทำการตรวจสอบสภาพสนามบิน ทุกวัน โดยการตรวจสอบด้วยสายตา ทุกวัน ก่อนอากาศยานทำการบิน ขึ้น-ลง
- การทำความสะอาดลานจอดอากาศยาน โดยใช้ไหมกวาดและเก็บ FOD ในระหว่างวันทำการและนอกเวลาทำการ ดูแลความสะอาดในลานจอดและทางวิ่ง ทางขับ หรือออกปฏิบัติงานเพิ่มเติมได้เมื่อเห็นสมควร หรือมีผู้ร้องขอ
- เมื่อพบการชำรุดของผิวจราจรจะดำเนินการปิดซ่อมแซมพื้นที่ด้วยวัสดุแอสฟัล Cold Mix หรือ Hot Mix สำเร็จรูป หรือวัสดุที่เหมาะสมตามหลักวิศวกรรม
- เมื่อตรวจพบว่าสภาพโครงสร้างพื้นฐานของผิวจราจรเสียหาย จะทำการซ่อมแซมใหญ่โดยจ้างช่างภายนอก การดำเนินการดังกล่าวจะประสานผู้มาทำการบินเพื่อแจ้งให้ทราบล่วงหน้าตามระยะเวลาที่คาดการณ์เบื้องต้น

๓ ค) การบำรุงรักษาพื้นที่ที่ไม่มีผิวทาง (Unpaved Area)

การบำรุงรักษาพื้นที่ที่ไม่มีผิวจราจร (Unpaved Area) มีดังนี้

- ตรวจสอบและปรับพื้นที่ไหล่ทางวิ่ง ทางขับ และลานจอด ให้ได้ความลาดเอียงเพื่อการระบายน้ำออกนอกพื้นที่ รวมทั้งกลบหลุมบ่อเพื่อความปลอดภัยของอากาศยานเมื่อเกิดอุบัติเหตุวิ่งออกนอกทางวิ่ง ทางขับ
- ตัดหญ้าพื้นที่เขต AIRSIDE โดยพนักงานของสนามบินของพระ ซึ่งควบคุมความสูงของหญ้าไม่เกิน ๕-๑๐ ซม.
- กำจัดและควบคุมพื้นที่ที่ไม่มีพื้นผิวทางจราจร (Unpaved Area) ซึ่งเป็นแหล่งอาหารของนกและสัตว์อื่นๆ เพื่อป้องกันการเพิ่มของนกและควบคุมมิให้สัตว์ เข้ามาในเขตการบิน เช่น สร้างรั้วโดยรอบ
- ควบคุมความสูงของพุ่มไม้และต้นไม้ ให้อยู่ในเกณฑ์ความปลอดภัยการทำการบิน

๓ ง) การบำรุงรักษาพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่ง (Runway Strip) และปลอดภัยรอบทางขับ (Taxiway Strip)

การบำรุงรักษาพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่ง และรอบทางขับ มีดังนี้

- ตัดหญ้าให้สั้น ทุก ๓๐ วัน บริเวณเขตทางวิ่ง ทางขับ เก็บหญ้าที่ตัดออก เพื่อป้องกันปลิวเข้าทางวิ่ง ทางขับ
- รถแทรกเตอร์ที่ใช้ในการตัดหญ้า รวมทั้งรถอื่นๆ ที่ร่วมเข้าตัดหญ้า ให้ติดธงตราหมากรุก และเข้าทำงานในระยะเวลาไม่มี การทำการบิน

๓ จ) การบำรุงรักษาระบบระบายน้ำของสนามบิน

การบำรุงรักษาระบบระบายน้ำ เพื่อให้มีระบายน้ำผิวดินออกจากพื้นที่เคลื่อนไหวน มีการดำเนินงาน โดย ให้พนักงานสำรวจเส้นทางระบายน้ำในเขตการบิน แบ่งเป็นช่วง ก่อนฤดูฝน ระหว่างฤดูฝน และหลังฤดูฝน สำรวจเส้นทางระบายน้ำนอกเขตการบินช่วงเวลาก่อนฤดูฝน หากตรวจพบวัชพืช ความตื้นเขินหรือสิ่งอื่นใดที่ขัดขวางการไหลของน้ำต้องกำจัดทันที

๓ ฉ) ชื่อและตำแหน่งผู้มีหน้าที่รับผิดชอบการบำรุงรักษาพื้นที่เคลื่อนไหว และหมายเลขโทรศัพท์ของผู้มีหน้าที่รับผิดชอบระหว่างเวลาทำการและนอกเวลาทำการของสนามบิน

ระหว่างเวลาทำการ Office Hours

- ❖ นายนิวัฒน์ ถีล้วน Supervisor งานโยธา
หมายเลขโทรศัพท์ 064 682 2838

นอกเวลาทำการ Outside office hours

- ❖ นายอดิพล โทตระกิตย์ ผู้ช่วยผู้จัดการสนามบิน
หมายเลขโทรศัพท์ 089 478 0808

๔) การควบคุมสิ่งกีดขวาง (Obstacle Control)

การควบคุมสิ่งกีดขวาง เพื่อมิให้สิ่งกีดขวางที่อาจก่อให้เกิดความไม่ปลอดภัยต่อการขึ้น-ลง และการเคลื่อนไหวของอากาศยาน ได้แก่ อาคาร เสาไฟฟ้า สิ่งปลูกสร้าง ต้นไม้ยืนต้น ฯลฯ

ก) รายละเอียดวิธีดำเนินการควบคุมสิ่งกีดขวาง

สนามบินของพระ เป็นสนามบินส่วนบุคคล ไม่ได้รับการประกาศให้บริเวณใกล้เคียงสนามบินเป็นเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ ที่ดินโดยรอบสนามบินของพระเป็น **สนามกอล์ฟ Rancho Chamvee Resort and Country Club** จึงไม่มีการก่อสร้างอาคารหรือสิ่งกีดขวางที่มีความสูง โดยบริเวณปลายทางวิ่ง 10 และทางวิ่ง 28 พื้นดินโดยรอบมีค่าระดับต่ำกว่าระดับ Threshold ของทางวิ่ง ทำให้การก่อสร้างอาคารสิ่งปลูกสร้างตามปกติจะไม่มีการปฏิบัติการบินที่สนามบินของพระ

ข) การเผื่อรั้วสิ่งกีดขวางในระนาบจำกัดสิ่งกีดขวาง และในระนาบการวิ่งขึ้นของอากาศยาน

- ระนาบจำกัดสิ่งกีดขวาง ของสนามบินของพระ มีดังนี้

Conical surface	
Slope	5%.
Height	35 m.
Inner Horizontal surface	
Height	45 m.
Radius	2000m.
Approach Surface	
Length of inner edge	60 m.
Distance of threshold	30 m.
Divergence (each side)	10%
First section length	1600 m.
First section slope	5%
Take-off Surface	
Length of inner edge	60 m.
Distance of threshold	30 m.
Divergence (each side)	10%
First section length	1600 m.
First section slope	5%
Final width	380 m.

- บริเวณ Inner Horizontal surface มีกลุ่มต้นไม้ ตามภาพแสดงในแปลนสนามบิน ในส่วนที่ ๒ แต่เนื่องจากการทำการบินที่สนามบินของพระเป็นการบินด้วยอากาศยานส่วนบุคคล ในลักษณะการบินแบบ VFR การทำการบินจึงสามารถควบคุมให้อยู่ในเกณฑ์ปลอดภัย
- การเผื่อรั้ว ทำโดยการตรวจสอบสิ่งกีดขวางภายในพื้นผิวเขตจำกัดสิ่งกีดขวางของสนามบินของพระ โดยเฉพาะแนวร่อน (Approach Surface) และแนววิ่งขึ้น (Take-off Climb Surface) ของแต่ละทางวิ่ง โดยการสังเกตทุกวัน

ค) การควบคุมสิ่งกีดขวางตามอำนาจหน้าที่ของเจ้าของหรือผู้ดำเนินงานสนามบิน

ที่ดินโดยรอบสนามบินของพระ เป็น **สนามกอล์ฟ Rancho Chamvee Resort and Country Club** จึงไม่มีผลกระทบต่อการทำงานบินด้วยอากาศยานส่วนบุคคล ในลักษณะการบินแบบ VFR

นอกจากนี้ พื้นที่บริเวณทางไกลออกไป มีสภาพเป็นไร่สวนปลูกไม้ล้มลุก จึงไม่มีผลกระทบต่อการทำงานบินเช่นกัน

หน่วยงานที่มีอำนาจควบคุมการปลูกสร้างในท้องที่อำเภอของพระ คือ **องค์การบริหารส่วนตำบลของพระ**

ง) การเฝ้าระวังความสูงของอาคารหรือสิ่งก่อสร้างในพื้นที่โดยรอบระนาบจำกัดสิ่งกีดขวาง

ดำเนินการเช่นเดียวกับ ข้อ ข)

จ) การแจ้งสำนักงานเกี่ยวกับสภาพและที่ตั้งของสิ่งกีดขวาง และการเคลื่อนย้ายหรือการต่อเติมใดๆ ที่เกิดขึ้นภายหลังที่เห็นว่าจำเป็น

กรณีที่มีสิ่งกีดขวางที่อาจเป็นอุปสรรคต่อการบิน สนามบินขนงพระ จะแจ้งสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย โดยทันที ไปยังหมายเลขโทรศัพท์ ๐๒ ๕๖๘ ๘๘๐๐

(ข) แผนการบริหารจัดการอันตรายที่เกิดจากสัตว์ (Wildlife Hazard Management Program)

๑) การจัดการเพื่อประเมินอันตรายจากสัตว์

จากการที่สนามบินชนงพระ ได้รับการอนุญาตเป็นที่ขึ้นลงชั่วคราวของอากาศยานอย่างต่อเนื่องมากกว่า 4 ปี ทางสนามบินได้มีการสังเกตและประเมินพบว่า สัตว์ที่อาจเป็นอันตรายต่อการทำการบินได้แก่

- นก
- สุนัข (เป็นสัตว์เลี้ยง)

๒) การจัดการเพื่อปฏิบัติให้เป็นไปตามแผนงานควบคุมสัตว์

การจัดการควบคุมสัตว์ที่เป็นอันตรายต่อการทำการบิน มีดังนี้

- การจัดการด้านสิ่งแวดล้อม
การจัดการด้านสิ่งแวดล้อมเพื่อป้องกันไม่ให้มีสิ่งดึงดูดนก และสัตว์ ได้แก่ การตัดหญ้า การเลือกชนิดต้นไม้เพื่อปลูก การทำความสะอาด การจัดเก็บขยะ
- การควบคุมขับไล่
ทำการตรวจสอบและติดตามการเพิ่มจำนวนของนกและสัตว์ การเปลี่ยนแปลงของสภาพแวดล้อมภายในสนามบิน ดำเนินการจับหรือขับไล่ด้วยวิธีต่างๆ เช่น ใช้ประทัดและแตร ทำให้เกิดเสียงดังขับไล่ ตรวจอาคารอยู่เสมอเพื่อป้องกันไม่ให้เป็นที่เกาะพักของนก
- การแจ้งเตือนอันตรายจากนก
เมื่อพบว่าจะเป็นการอันตรายต่อการทำการบิน จะแจ้งให้นักบินทราบทางวิทยุสื่อสาร
- การดำเนินการเมื่ออากาศยานชนนกในพื้นที่
 - เข้าตรวจสอบบริเวณพื้นที่ที่ได้รับรายงานและดำเนินการเก็บซากและเข้าตรวจสอบอากาศยานที่ชนกร่วมกับช่างว่าได้รับความเสียหายหรือไม่ พร้อมทั้งบันทึกภาพร่องรอยการชน
 - แจ้งนักบินให้รายงานการเกิดอุบัติเหตุอากาศยานชนนกให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยทราบโดยเร็ว ตามแบบ Bird Strike Reporting Form ของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
- มาตรการป้องกันอันตรายจากสัตว์
สนามบินชนงพระ มีรั้วและแนวคันดินที่ใช้ป้องกันสัตว์เข้ามาในเขตสนามบิน โดยเจ้าหน้าที่ประจำหอสังเกตการณ์จะตรวจสอบสัตว์ในบริเวณทางวิ่งตลอดเวลา

๓) ชื่อและตำแหน่งของผู้ที่มีหน้าที่รับผิดชอบเกี่ยวกับอันตรายที่เกิดจากสัตว์

และหมายเลขโทรศัพท์ของบุคคลที่มีหน้าที่รับผิดชอบในระหว่างเวลาทำการและนอกเวลาทำการของสนามบิน

ระหว่างเวลาทำการ Office Hours

- ❖ นายสุรัชย์ เจื้อมกลาง ผู้ดูแลสนามบิน
หมายเลขโทรศัพท์ 097 965 9897

นอกเวลาทำการ Outside office hours

- ❖ นายอดิพล โทตระกิตย์ ผู้ช่วยผู้จัดการสนามบิน

หมายเลขโทรศัพท์ 089 478 0808

BIRD STRIKE REPORTING FORM

Operator.....	01/02	Effect on Flight	none <input type="checkbox"/> 32
Aircraft Make/Model	03/04	aborted take-off <input type="checkbox"/> 33	
Engine Make/Model	05/06	precautionary landing <input type="checkbox"/> 34	
Aircraft Registration	07	engines shut down <input type="checkbox"/> 35	
Date day month year.....	08	other (specify) <input type="checkbox"/> 36	
Local Time	09	Sky Condition 37	
dawn <input type="checkbox"/> A day <input type="checkbox"/> B dusk <input type="checkbox"/> C night <input type="checkbox"/> D	10	no cloud <input type="checkbox"/> A	
Aerodrome Name	11/12	some cloud <input type="checkbox"/> B	
Runway Used	13	overcast <input type="checkbox"/> C	
Location if En Route	14	Precipitation	
Height (AGL) ft 15		fog <input type="checkbox"/> 38	
Speed (IAS) kt 16		rain <input type="checkbox"/> 39	
Phase of Flight 17		snow <input type="checkbox"/> 40	
parked <input type="checkbox"/> A en route <input type="checkbox"/> E		Bird Species*	41
taxi <input type="checkbox"/> B descent <input type="checkbox"/> F		(or size) *Address for remains overleaf	
take-off run <input type="checkbox"/> C approach <input type="checkbox"/> G		Number of Birds	
climb <input type="checkbox"/> D landing roll <input type="checkbox"/> H		Seen 42	Struck 43
		1 <input type="checkbox"/> A	<input type="checkbox"/> A
		2-10 <input type="checkbox"/> B	<input type="checkbox"/> B
		11-100 <input type="checkbox"/> C	<input type="checkbox"/> C
		more <input type="checkbox"/> D	<input type="checkbox"/> D
Part(s) of Aircraft		Pilot Warned of Birds 45	
		yes <input type="checkbox"/> Y no <input type="checkbox"/> N	
Struck	Damaged	Remarks (describe damage, injuries and other pertinent information; bird remains for analysis)	46/4
radome <input type="checkbox"/> 18	<input type="checkbox"/>	
windshield <input type="checkbox"/> 19	<input type="checkbox"/>	
nose (excluding above) <input type="checkbox"/> 20	<input type="checkbox"/>	
engine no. 1 <input type="checkbox"/> 21	<input type="checkbox"/>	
2 <input type="checkbox"/> 22	<input type="checkbox"/>	
3 <input type="checkbox"/> 23	<input type="checkbox"/>	
4 <input type="checkbox"/> 24	<input type="checkbox"/>	
propeller <input type="checkbox"/> 25	<input type="checkbox"/>	
wing/rotor <input type="checkbox"/> 26	<input type="checkbox"/>	
fuselage <input type="checkbox"/> 27	<input type="checkbox"/>	
landing gear <input type="checkbox"/> 28	<input type="checkbox"/>	
tail <input type="checkbox"/> 29	<input type="checkbox"/>	
lights <input type="checkbox"/> 30	<input type="checkbox"/>	
other (specify) <input type="checkbox"/> 31	<input type="checkbox"/>	

Reported by * Send bird remains to

(optional)

REF : ICAO Bird Strike Report Form

(ค) แผนการรักษาความปลอดภัยสนามบินส่วนบุคคล (Aerodrome Security Program)

ค ๑) วัตถุประสงค์ของแผนรักษาความปลอดภัย

แผนรักษาความปลอดภัยสนามบินส่วนบุคคลของพระ มีวัตถุประสงค์

๑. เพื่อป้องกันการกระทำโดยไม่ชอบด้วยกฎหมาย ในเขตสนามบินของพระ หรือ ใช้สนามบินของพระเพื่อนำไปสู่การกระทำโดยไม่ชอบด้วยกฎหมายที่เป็นอันตรายต่อการบินพลเรือน
๒. เพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการดำเนินงานของสนามบินตามข้อกำหนดของกฎกระทรวงว่าด้วยการขอและออกใบอนุญาตจัดตั้งสนามบิน พ.ศ.๒๕๖๐ และเพื่อให้เป็นไปตามประกาศสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย เรื่อง มาตรฐานคู่มือสนามบินส่วนบุคคล พ.ศ. ๒๕๖๑

สนามบินของพระ เป็นสถานที่ส่วนบุคคล การเข้าพื้นที่ต้องได้รับอนุญาต

ผู้จัดการสนามบินและผู้ที่ได้รับมอบหมายจากผู้จัดการสนามบินให้ปฏิบัติหน้าที่ด้านการรักษาความปลอดภัยที่สนามบิน เป็นผู้รับผิดชอบด้านการรักษาความปลอดภัยสนามบิน

ผู้ที่ไม่ได้เกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัยโดยตรง (Non-Security Personnel) จะอยู่ในพื้นที่สนามบินได้ คือ ผู้ที่ทำงานภายในสนามบิน หรือ ผู้ที่ได้รับอนุญาตเข้าใช้สนามบิน มีหน้าที่ และความรับผิดชอบ ที่ต้องแจ้งผู้จัดการสนามบิน เมื่อพบเห็นการรบกวนของบุคคลแปลกหน้า หรือ บุคคลที่ไม่ได้รับอนุญาตอยู่ในเขตสนามบิน

เมื่อมีเหตุการณ์เกิดขึ้นทางด้านการรักษาความปลอดภัย ผู้ที่ไม่ได้เกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัยโดยตรง (Non-Security Personnel) จะต้องปฏิบัติตาม วิธีการเผชิญเหตุ ที่ผู้จัดการฯ นำมาปฏิบัติใช้

ค ๒) การคัดกรองบุคลากรและการฝึกอบรมของบุคลากร

การรับบุคคลเข้าทำงานในสนามบิน จะต้องเป็นผู้ที่ผ่านการตรวจสอบประวัติอาชญากรรมและประวัติการทำงานย้อนหลัง เช่นเดียวกับการรับพนักงานของบริษัทต่างๆ

สนามบินของพระเป็นสถานที่ส่วนบุคคล และก่อนการปฏิบัติงานผู้ที่ได้รับมอบหมายให้ปฏิบัติงานที่สนามบินจะต้องได้รับการอบรม (Briefing) จากผู้จัดการสนามบิน ให้ทราบถึงขอบเขต กระบวนการเข้าออกสนามบิน โรงเก็บอากาศยาน และพื้นที่ต่างๆของสนามบิน รวมทั้ง การแจ้งเหตุต่อผู้จัดการ ไปยังสถานีตำรวจ และสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

ค ๓) การเข้าพื้นที่เคลื่อนไหวของสนามบิน (Access to Aerodrome Movement Area)

เขตพื้นที่หวงห้าม

สนามบินของพระเป็นสถานที่ส่วนบุคคล พื้นที่สนามบินทั้งหมดมีการแสดงเขตแนวด้วยรั้ว ไม้กั้น และคันดิน

แนวรั้ว ไม้กั้น และคันดิน สามารถแสดงให้บุคคลที่ไม่เกี่ยวข้องรับทราบเขตปฏิบัติการบิน โดยมีการแสดงป้ายระบุเขตพื้นที่ปฏิบัติการบินตามจุดโดยรอบ ซึ่งสามารถป้องกันทั้งคนและสัตว์ที่จะเข้าถึงเขตหวงห้าม นอกจากนี้รั้วรอบนอกเขตสนามบินโดยส่วนใหญ่ก็ยังเป็นที่ดินของ **สนามกอล์ฟ Rancho Chamvee Resort and Country Club** ซึ่งมีระบบรักษาความปลอดภัยเข้มงวดและมีเจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานเป็นจำนวนมาก นับได้ว่ามีการป้องกันการเข้าถึงพื้นที่สนามบินถึง ๒ ชั้น

ควบคุมการเข้า - ออก

การเข้า - ออกสนามบินสามารถทำได้ 2 ช่องทาง โดย

1. การเข้าออกผ่านทาง **สนามกอล์ฟ Rancho Chamvee Resort and Country Club** สำหรับผู้เกี่ยวข้อง ซึ่งมีระบบรักษาความปลอดภัยโดยเจ้าหน้าที่ รปภ. ระบบไม้กั้น และป้ายแจ้งห้ามผู้เกี่ยวข้องผ่าน
2. การผ่านพื้นที่สนามบินโดยทางสาธารณะ ซึ่งจะมีเจ้าหน้าที่ไปประจำบริเวณทางผ่านเมื่อมีกิจกรรมการบิน และมีป้ายระบุเขตการบิน

ยานพาหนะ ต้องจอดในที่ที่กำหนดเท่านั้น ผู้โดยสารหรือผู้จะทำการบินมีที่พักคอย ณ ที่สำนักงานสนามบิน

สนามบินได้จัดทำป้ายแสดงเขตพื้นที่หวงห้าม ตามพื้นที่ที่กำหนดให้เห็นชัดเจน

บุคลากรผู้รับผิดชอบในการปฏิบัติหน้าที่รักษาความปลอดภัย

ระหว่างเวลาทำการ Office Hours

❖ นายสุรัชย์ เจื้อมกลาง ผู้ดูแลสนามบิน
หมายเลขโทรศัพท์ 097 965 9897

นอกเวลาทำการ Outside office hours

❖ นายอดิพล โทตระกิตย์ ผู้ช่วยผู้จัดการสนามบิน
หมายเลขโทรศัพท์ 089 478 0808

ผู้ประจำหน้าที่หรือผู้ปฏิบัติงานในอากาศยานจะต้องไม่มีวัตถุผิดกฎหมาย หรือวัตถุต้องห้ามด้านการบินพลเรือน
ผู้ประจำหน้าที่หรือผู้ปฏิบัติงานในอากาศยาน ผู้โดยสาร สัมภาระ หรือสิ่งของที่ไปกับอากาศยาน ต้องแสดงตนและประกาศตนว่า
ไม่มีวัตถุผิดกฎหมาย หรือวัตถุต้องห้ามด้านการบินพลเรือน หากจำเป็น จะต้องถูกตรวจค้นด้วยมือ นอกจากนี้ หากมีการนำอากาศยานไปลง
จอด ณ สนามบินพาณิชย์ นักบินและผู้โดยสาร พร้อมสัมภาระ ต้องจอดแยกจากอากาศยานพาณิชย์ และปฏิบัติตามมาตรการรักษาความ
ปลอดภัยของสนามบินพาณิชย์แห่งนั้นๆ

แผนเผชิญเหตุ (Contingency Plan)

กรณีพบเหตุหรือสิ่งของต้องสงสัย

หากพบเหตุการณ์ สิ่งของ หรือพฤติกรรมที่น่าสงสัยที่สนามบิน จะแจ้งสถานีตำรวจภูธรหนองสาหร่าย ต.หนองสาหร่าย อ.ปากช่อง
จ.นครราชสีมา หมายเลขโทรศัพท์ 044 938 794 โดยทันที

หากสนามบินได้รับแจ้งการขู่วางระเบิดหรือภัยคุกคามอื่นๆ ที่อาจก่อให้เกิดการกระทำความผิดเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย
สนามบินจะประเมินสถานการณ์ภัยคุกคามดังกล่าวและแจ้งสถานีตำรวจภูธรหนองสาหร่าย ต.หนองสาหร่าย อ.ปากช่อง จ.นครราชสีมา
หมายเลขโทรศัพท์ 044 938 794 โดยทันที

การประเมินความเสี่ยง (Risk Assessment) ของภัยคุกคามที่อาจเกิดขึ้น

สนามบินขนส่งพระ มีภัยคุกคามในระดับต่ำ ประเมินจากสภาพแวดล้อม ประสบการณ์การดำเนินการสนามบินที่ผ่านมา หน่วยงาน
ท้องถิ่น และสถานีตำรวจ ดังนี้

สภาพแวดล้อม	: เป็นสนามบินกอล์ฟ ไร่นา พืชนา
การดำเนินการสนามบินที่ผ่านมา	: ไม่มีภัยคุกคาม
หน่วยงานท้องถิ่น และสถานีตำรวจ	: ไม่มีการกระทำความผิดกฎหมายในเขตสนามบิน
ทรัพย์สิน/อากาศยาน	: แรงจูงใจให้ทำผิดกฎหมายไม่มี เนื่องจากนำออกนอก สนามบินไม่ได้
การป้องกันของสนามบิน	: อยู่ในระดับสูง

หากมีกรณีเกิดการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายต่ออากาศยานขึ้น สนามบินจะให้หยุดการปฏิบัติงานทั้งหมด รวมทั้งการทำการ
บิน และแจ้งตำรวจ และ กพท.

(ง) แผนการดำเนินงานในการบริหารจัดการอากาศยานที่ทำการบินขึ้น-ลง (Flight Operation Procedure Program)

การดำเนินงานในการบริหารจัดการอากาศยานที่ทำการบินขึ้น-ลง ของสนามบินชนงพระ มีดังนี้

ผู้จัดการสนามบิน

❖ น.ท.นิพนธ์ โพธิ์เจริญ

หมายเลขโทรศัพท์ 086 657 1510

ง ๑) การจัดการเที่ยวบิน (Flight handling)

- i. ผู้ที่จะทำการบินขึ้นหรือลงที่สนามบินจะต้องได้รับอนุญาตจากผู้จัดการสนามบินหรือผู้ทำการแทนก่อนทุกครั้ง
- ii. ผู้ที่ประสงค์จะใช้บริการที่เกี่ยวข้องกับอากาศยาน เช่น พื้นที่ลานจอด โรงเก็บอากาศยาน น้ำมันเชื้อเพลิง จะต้องประสานล่วงหน้ากับผู้จัดการสนามบินก่อนทุกครั้ง

ง ๒) การสังเกตสภาพอากาศ (Weather observation)

ผู้ที่จะทำการบินสามารถตรวจสอบข้อมูลสภาพอากาศได้โดยวิธีการดังต่อไปนี้

- ข้อมูลสภาพอากาศโดยกรมอุตุนิยมวิทยา www.tmd.go.th

ง ๓) การสื่อสารเที่ยวบิน (Flight communication)

สนามบินชนงพระเป็นสนามบินที่ไม่มีบริการควบคุมจราจรทางอากาศ (Uncontrolled Aerodrome) ผู้ทำการบินจะต้องปฏิบัติตาม

- วิธีปฏิบัติ VFR operating at uncontrolled aerodrome ที่ระบุในเอกสาร AIP Thailand หน้า ENR 1.2-7 โดยใช้ความถี่วิทยุ 123.0 MHz ในการติดต่อสื่อสาร
- ข้อตกลงในการใช้ความถี่ 122.4 MHz ในการติดต่อสื่อสาร ตามที่ได้รับแจ้งจากหน่วยควบคุมจราจรทางอากาศในพื้นที่

ง ๔) เที่ยวบินขาเข้า (Flight arrival)

หลังจากทำการบินขาเข้า (Arrival) มาลงที่สนามบิน ผู้ทำการบินจะต้องลงบันทึกรายละเอียดของเที่ยวบินลงใน Logbook ที่สำนักงานสนามบิน

ง ๕) เที่ยวบินขาออก (Flight departure)

ก่อนทำการบินขาออก (Departure) จากสนามบิน ผู้ทำการบินจะต้องลงบันทึกรายละเอียดของเที่ยวบินลงใน Logbook ที่สำนักงานสนามบิน

ง ๖) ระเบียบการดำเนินงานในสนามบิน (Aerodrome rule)

๖.๑ ระเบียบการปฏิบัติการบินทั่วไป (General flight operation rules)

- i. อากาศยานที่ทำการบินในวงจราจรบินหรือพื้นที่ของสนามบินจะต้องปฏิบัติตามกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องทั้งหมดที่มีการบังคับใช้โดยสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยหรือหน่วยงานอื่น

- ii. นอกเหนือจากกรณีฉุกเฉิน ผู้จัดการสนามบินสามารถห้ามมิให้อากาศยานทำการบินในช่วงเวลาหรือตามเงื่อนไขที่กำหนด ในกรณีที่การทำการบินอาจส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยของบุคคลหรือทรัพย์สินของผู้อื่น
- iii. ผู้ทำการบินจะต้องมีใบอนุญาตนักบินส่วนบุคคล (Private Pilot Licence) เป็นอย่างน้อย โดยผู้ถือใบอนุญาตศึกษาการบิน (Student Pilot) จะต้องทำการบินโดยอยู่ภายใต้การกำกับดูแลของผู้ที่มีใบอนุญาตนักบินที่มีศักยภาพครูการบิน (Flight Instructor)
- iv. ห้ามติดเครื่องยนต์อากาศยานโดยไม่มีผู้ประจำอยู่ในตำแหน่งที่สามารถควบคุมเครื่องยนต์ในห้องนักบิน และต้องใช้ อุปกรณ์ห้ามล้อ (Chock) นอกจากอากาศยานจะมีระบบเบรคจอด (Parking brake) ที่เพียงพอ
- v. ห้ามติดเครื่องยนต์อากาศยานในตำแหน่งที่กระแสมหรือไอเสียจากเครื่องยนต์อาจก่อให้เกิดอันตรายกับบุคคล ความเสียหายกับทรัพย์สิน หรือมีผลกระทบกับอากาศยานที่ทำการบินอยู่บนทางวิ่งหรือทางขับ
- vi. การทดลองเครื่องยนต์ (Ground engine run-up) จะต้องกระทำบนทางวิ่งเท่านั้น โดยจะต้องไม่มีบุคคล อากาศยาน หรือสิ่งอำนวยความสะดวกใดที่อาจเกิดความเสียหายอยู่ในทิศทางของกระแสมหรือไอเสียจากเครื่องยนต์
- vii. ห้ามมิให้อากาศยานที่ไม่มีใบอนุญาตหรือใบรับรองที่จำเป็นตามกฎหมายทำการบิน ณ สนามบินชนงพระ
- viii. ห้ามมิให้อากาศยานทำการบินทดลองโดยไม่ได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากผู้จัดการสนามบิน
- ix. ห้ามมิให้จอดอากาศยานในสนามบินนอกจากจะได้รับอนุญาตจากผู้จัดการสนามบิน ตลอดเวลาที่จอด อากาศยาน จะต้องถูกใส่อุปกรณ์ห้ามล้อ (Chock) สำหรับอากาศยานที่จอดภายนอกโรงเก็บอากาศยานเป็นระยะเวลานานจะต้องถูก ยึดตรึง (Tie-down)
- x. ผู้จัดการสนามบินอาจสั่งให้เคลื่อนย้ายอากาศยานไปยังตำแหน่งที่กำหนด ในกรณีที่เจ้าของอากาศยานไม่ปฏิบัติตาม ผู้จัดการสนามบินสามารถทำการเคลื่อนย้ายอากาศยานได้โดยเจ้าของอากาศยานต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้น และ ผู้จัดการสนามบินไม่ต้องรับผิดชอบต่อความเสียหายที่อาจเกิดขึ้น
- xi. ในกรณีที่มีการใช้งานอุปกรณ์ดับเพลิง ผู้ใช้จะต้องแจ้งให้ผู้จัดการสนามบินทราบโดยเร็วที่สุด เพื่อจะสามารถบำรุงรักษา อุปกรณ์ดับเพลิงให้อยู่ในสภาพพร้อมใช้งาน

๖.๒ ระเบียบการขับเคลื่อน (Taxiing rules)

- i. ห้ามมิให้ผู้ใดขับเคลื่อนอากาศยานเว้นแต่จะได้ตรวจสอบบริเวณที่จะขับเคลื่อนด้วยสายตาแล้วว่าจะไม่ก่อให้เกิดการชนกันกับบุคคลหรือสิ่งของใด
- ii. ห้ามมิให้ขับเคลื่อนอากาศยานโดยปราศจากความระมัดระวัง และใช้ความเร็วมากกว่าที่เหมาะสมซึ่งอาจเป็นอันตราย
- iii. ห้ามมิให้ขับเคลื่อนอากาศยานเข้าไปในทางวิ่งในขณะที่มีอากาศยานลำอื่นทำการบินขึ้นหรือบินลง

๖.๓) ระเบียบการจราจรทางอากาศที่สนามบิน (Airport traffic rules)

- i. การทำการบินในเขตสนามบิน รวมถึงอากาศยานที่ทำการการบินขึ้นและบินลง จะต้องปฏิบัติตามระเบียบที่กำหนด
- ii. สามารถทำการบินได้เฉพาะช่วงเวลาระหว่างพระอาทิตย์ขึ้นถึงพระอาทิตย์ตก และในสภาพอากาศเปิด (VMC) เท่านั้น

- iii. ผู้ที่จะทำการบินต้องติดต่อหน่วยควบคุมจราจรทางอากาศ Bangkok Approach ทางโทรศัพท์ 085 150 2288 เพื่อแจ้งข้อมูลการบินอย่างน้อย 15 นาทีก่อนการวิ่งขึ้น และแจ้งเวลาลงโดยเร็วที่สุด รวมทั้งเปิดเครื่องส่งสัญญาณ Transponder ในระหว่างปฏิบัติการบินหากสามารถกระทำได้
- iv. สนามบินตั้งอยู่ในห้วงอากาศชั้น G (Airspace class G) มีค่าระดับเฉลี่ย 1,120 ฟุต จากระดับน้ำทะเลปานกลาง
- v. ในการปฏิบัติการบินในบริเวณสนามบิน ผู้ทำการบินจะต้องปฏิบัติตามวิธีปฏิบัติ VFR Operating at Uncontrolled Aerodrome ตามที่ประกาศใน AIP-Thailand หน้า ENR 1.2-7 โดยใช้ความถี่ 123.0 MHz และ 122.4 MHz
- vi. ผู้ทำการบินต้องสังเกตและเฝ้าฟังข้อมูลการปฏิบัติการบินในสนามบินกลางดง ซึ่งตั้งอยู่ห่างประมาณ 15 ไมล์ทะเล ทางทิศตะวันตก บนความถี่ 123.0 MHz และ 122.4 MHz
- vii. ในการบินในวงจรรการบิน ผู้ทำการบินอากาศยานปีกตรึงจะต้องใช้ระยะสูง 2,000 ฟุต (Altitude 2,000 ft)
- viii. ห้ามมิให้อากาศยานทำการบินแบบ Touch and Go นอกจากจะได้รับอนุญาตจากผู้จัดการสนามบิน
- ix. ผู้ทำการบินควรติดต่อหน่วยควบคุมจราจรทางอากาศ Bangkok Approach โดยใช้ความถี่ 119.1 MHz หลังจากวิ่งขึ้นก่อนถึงระยะสูง 4,000 ฟุต หรือติดต่อ Oscar โดยใช้ความถี่ 127.0 MHz หากได้รับแจ้งจาก Bangkok Approach

ง ๗) การจัดการผู้โดยสารและสินค้าบรรทุก (Passenger and cargo handling)

ผู้ทำการบินจะต้องตรวจสอบการบรรทุกผู้โดยสาร สินค้าบรรทุก เชื้อเพลิง และวัตถุอื่นบนอากาศยานให้เป็นไปตามข้อกำหนดในคู่มือของอากาศยาน (POH)

(จ) แผนฉุกเฉินของสนามบินส่วนบุคคล (Aerodrome Emergency Program)

จ ๑) รายละเอียดแผนรับมือเหตุฉุกเฉินที่เกิดขึ้น ณ สนามบิน

ก) หน้าที่ได้รับผิดชอบและการทำงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

ผู้จัดการสนามบินหรือผู้ได้รับมอบหมายมีหน้าที่รับผิดชอบกรณีมีเหตุฉุกเฉินที่เกิดขึ้น ณ สนามบินของพระ
สนามบินของพระมีการดำเนินการหากมีเหตุฉุกเฉินเกิดขึ้นดังนี้

- ❖ อากาศยานประสบอุบัติเหตุในบริเวณสนามบิน
- ❖ อากาศยานประสบอุบัติเหตุบริเวณใกล้เคียงภายนอกสนามบิน
- ❖ เพลิงไหม้ในบริเวณสนามบิน
- ❖ การกระทำโดยมิชอบด้วยกฎหมาย

การดำเนินการหากมีเหตุฉุกเฉินเกิดขึ้น มีดังนี้

๑. อากาศยานประสบอุบัติเหตุในบริเวณสนามบิน
 - ดับเพลิงอากาศยานทันที (หากมี)
 - ช่วยเหลือผู้ประสบเหตุ ทำการปฐมพยาบาล และนำส่งสถานพยาบาล
 - แจ้งผู้จัดการสนามบิน/เจ้าของสนามบิน/ผู้รับใบอนุญาตจัดตั้งสนามบิน
 - แจ้งหน่วย SAR หมายเลข 02-2860594, 02-2860506
 - แจ้งหน่วยสอบสวนอากาศยานอุบัติเหตุ
 - แจ้ง CAAT, number 02-5868839, 063-2058839
 - ปิดการใช้สนามบินชั่วคราว
 - ควบคุมพื้นที่ประสบเหตุ จนกว่าหน่วยสอบสวนฯ ให้เคลื่อนย้ายได้
 - ถ่ายภาพ
๒. อากาศยานประสบอุบัติเหตุบริเวณใกล้เคียงภายนอกสนามบิน
 - แจ้งหน่วย SAR หมายเลข 02-2860594, 02-2860506
 - แจ้งหน่วยสอบสวนอากาศยานอุบัติเหตุ
 - แจ้ง CAAT, number 02-5868839, 063-2058839
 - แจ้งหน่วยงานราชการในพื้นที่ ที่อากาศยานประสบอุบัติเหตุ (หากทำได้)
 - ช่วยเหลือผู้ประสบเหตุ ทำการปฐมพยาบาล และนำส่งสถานพยาบาล (กรณีเข้าถึงพื้นที่ได้ก่อน)
 - ถ่ายภาพ (กรณีเข้าถึงพื้นที่ได้ก่อน)
๓. เพลิงไหม้ในบริเวณสนามบิน
 - ดับเพลิงทันที
 - ช่วยเหลือผู้ประสบเหตุ ทำการปฐมพยาบาล และนำส่งสถานพยาบาล (หากมี)
 - แจ้ง CAAT, number 02-5868839, 063-2058839
 - แจ้งหน่วยงานราชการในพื้นที่ ที่อากาศยานประสบอุบัติเหตุ (หากทำได้)
 - ถ่ายภาพ
๔. การกระทำโดยมิชอบด้วยกฎหมาย
 - แจ้งตำรวจพื้นที่ : สถานีตำรวจภูธรหนองสาหร่าย 044 938 794
 - แจ้ง CAAT, number 02-5868839, 063-2058839

ข) รายละเอียดการทดสอบสิ่งอำนวยความสะดวก และอุปกรณ์ของสนามบินที่จะใช้ในเหตุการณ์ฉุกเฉิน รวมทั้งความถี่ของการทดสอบดังกล่าว

สิ่งอำนวยความสะดวก และอุปกรณ์ที่ใช้ในเหตุการณ์ฉุกเฉิน มีดังนี้

- ถังดับเพลิง จำนวน ๑๕ ถัง ชนิดผงเคมีแห้ง ขนาด ๕ กิโลกรัม สำหรับดับเพลิงอากาศยาน และวัตถุอื่นที่ห้ามใช้น้ำดับไฟ
- น้ำ สำหรับไฟ ที่อาจไหม้หญ้าหรือต้นไม้
- บ่อน้ำ สำหรับสูบน้ำขึ้นมาใช้ เมื่อจำเป็น
- รถกอล์ฟ
- รถยนต์ของบริษัท กอล์ฟเขาใหญ่

การทดสอบสิ่งอำนวยความสะดวก และอุปกรณ์

- ถังดับเพลิง ตรวจสอบสภาพทุกเดือน
- รถยนต์ของบริษัทฯ ตรวจสอบสภาพตามคู่มือรถ

ค) รายละเอียดการฝึกเพื่อทดสอบแผนฉุกเฉิน รวมทั้งความถี่ของการฝึกดังกล่าว

การฝึกเพื่อทดสอบแผนฉุกเฉิน จะทำการฝึกทุก ๓ เดือน โดยจัดเป็นลักษณะการ Briefing หรือ Table Top Exercise ตามข้อ ก)
การตรวจถังดับเพลิง ทำทุก ๑ เดือน

ง) รายชื่อองค์กร หน่วยงาน หรือเจ้าหน้าที่รับผิดชอบในที่เกิดเหตุ รวมถึงหมายเลขโทรศัพท์ โทรพิมพ์ โทรสาร หรือที่อยู่ไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ และคลื่นความถี่วิทยุของหน่วยงานเหล่านั้น

หากมีอากาศยานประสบภัย (อุบัติเหตุหรืออุบัติการณ์) จะต้องรายงาน

- ศูนย์ประสานงานการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือประสบภัย สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม ทันที
หมายเลข ๐๒ ๒๘๖๐๕๔๔, ๐๒ ๒๘๖๐๕๐๖
- ฝ่ายมาตรฐานสนามบิน สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย หมายเลข ๐๒ ๕๘๖๘๘๒๖, ๐๖๓ ๒๐๕๘๘๒๖

จ ๒) รายละเอียดการให้บริการปฐมพยาบาลหรือบริการทางการแพทย์อื่น

ก) หน้าที่รับผิดชอบและการดำเนินงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

กรณีเกิดอุบัติเหตุ หรือ เหตุการณ์ที่มีผู้บาดเจ็บ

- เจ้าหน้าที่สนามบินขนงพระ ทำการปฐมพยาบาล
- แจ้งโรงพยาบาลกรุงเทพฯ ปากช่อง หมายเลข 044 316 611

ข) สิ่งอำนวยความสะดวกและอุปกรณ์ที่จะใช้ในการให้บริการปฐมพยาบาลหรือบริการทางการแพทย์ และบุคลากรที่เกี่ยวข้อง

- ยาสามัญประจำบ้าน
- รถยนต์ที่สามารถนำผู้บาดเจ็บส่งโรงพยาบาลได้

ค) รายชื่อองค์กร หน่วยงาน หรือเจ้าหน้าที่ที่รับผิดชอบในที่เกิดเหตุ รวมถึงหมายเลขโทรศัพท์ โทรพิมพ์ โทรสาร และที่อยู่ไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ และคลื่นความถี่วิทยุของหน่วยงานเหล่านั้น

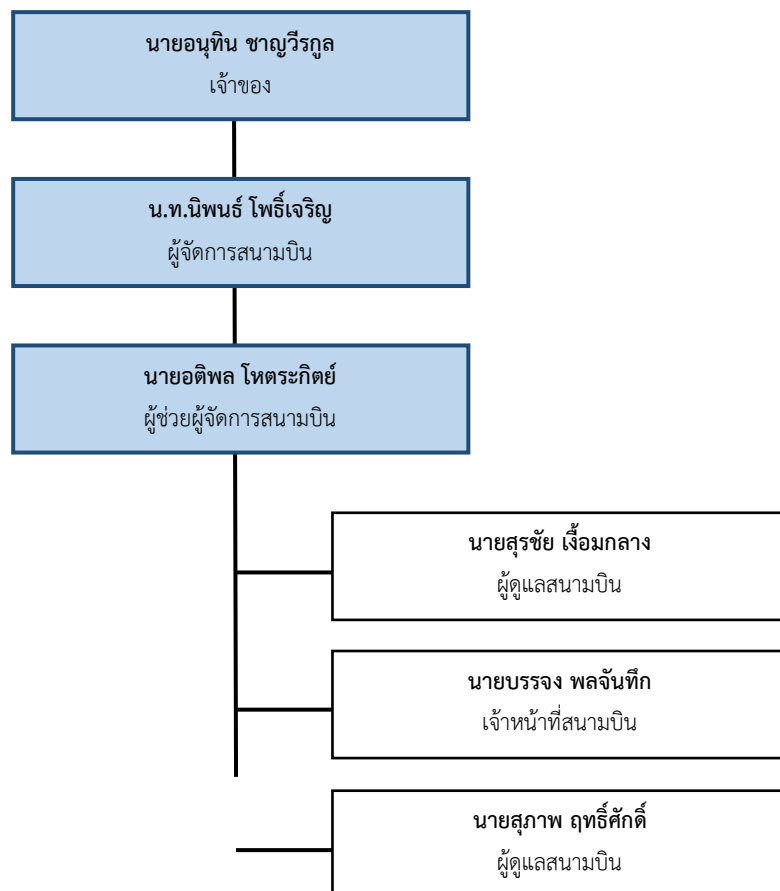
- ❖ โรงพยาบาลกรุงเทพฯ ปากช่อง 5/1 ถนนมิตรภาพ ต.หนองสาหร่าย อ.ปากช่อง จ.นครราชสีมา 30130 หมายเลขโทรศัพท์ 044 316 611

ส่วนที่ ๕

ข้อมูลการบริหารสนามบิน

Aerodrome administration

๕ ก) แผนผังองค์กรของสนามบินที่แสดงชื่อ ตำแหน่ง และหน้าที่ของฝ่ายบริหารและบุคลากรหลัก



๕ ข) ชื่อ ตำแหน่ง และหมายเลขโทรศัพท์ของบุคลากรที่รับผิดชอบด้านความปลอดภัยและด้านการรักษาความปลอดภัยของสนามบิน

น.ท.นิพนธ์ โพธิ์เจริญ ผู้จัดการสนามบิน 086 657 1510
 นายอติพล โทตระกิตย์ ผู้ช่วยผู้จัดการสนามบิน 089 478 0808
 นายสุรัชย์ เจือมกลาง ผู้ดูแลสนามบิน 097 965 9897
 นายบรรจง พลจันทิก เจ้าหน้าที่สนามบิน 089 035 9034
 นายสุภาพ ฤทธิ์ศักดิ์ ผู้ดูแลสนามบิน 085 637 4751

๕ ค) คณะกรรมการต่าง ๆ ของสนามบิน (ถ้ามี)

Nil

๕ ง) ข้อมูลอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการบริหารสนามบิน

Nil

ภาคผนวก