

เอกสารแนบที่ 18

คู่มือในการตรวจสอบความปลอดภัยของทางวิ่งทางขับ

	คู่มือการตรวจพิจารณาพื้นที่ก่อนบิน พื้นที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ สนามบินสุวรรณภูมิ	PAGE 0
		REVISION 2
		DATE 16 JUNE 2018



	คู่มือการตรวจพิจารณาพื้นที่ก่อนบิน พื้นที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ สนามบินสุวรรณภูมิ	PAGE 1
		REVISION 2.1
		DATE 16 JUNE 2018

คำนำ

การขนส่งทางอากาศนับว่ามีส่วนสำคัญต่อการพัฒนาชุมชน การท่องเที่ยว และการขนส่งสินค้า การให้บริการที่ปลอดภัยและมีคุณภาพในการแข่งขันสูง ประชาชนไทยชมเชยมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น ดังนั้นส่วนงานการปฏิบัติการแห่งประเทศไทยจึงกำหนดให้สนามบินสุวรรณภูมิตั้งแต่ปี 2561 ให้มีการตรวจพิจารณาท่าอากาศยานทุกกองอย่างสม่ำเสมอ โดยส่วนงานปฏิบัติการจะมีเพียงระดับปฏิบัติการที่จะต้องบริหารสนามบินให้เป็นไปอย่างปลอดภัยและมีประสิทธิภาพเพื่อตอบสนองความต้องการด้านการเดินทางของประชาชน

สนามบินสุวรรณภูมิเป็นส่วนหนึ่งของประเทศไทยที่ได้รับไปโดยตลอดถึงสนามบินตามด้านการบริหารสนามบิน ประเทศไทย และมีจุดมุ่งหมายที่จะบริหารกิจการสนามบินให้เป็นไปอย่างปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ เพื่อให้ประชาชนทุกคนเชื่อมั่นได้ และประชาชนในพื้นที่ให้บริการของสนามบินที่ใช้บริการขนส่งทางอากาศ

ดังนั้น สนามบินสุวรรณภูมิจึงได้จัดตั้งศูนย์ปฏิบัติการด้านงานสนามบินขึ้นเพื่อเป็นกระบวนกลางนี้ในการบริหารหมายดังกล่าว ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องของสนามบินสุวรรณภูมิ หรือส่วนราชการและการปฏิบัติการ อย่างไรก็ตาม รายละเอียดด้านการปฏิบัติการที่ระบุอยู่ในคู่มือฉบับนี้ได้อธิบายรายละเอียดที่เพียงพอให้ผู้ปฏิบัติงานได้ปฏิบัติตามได้อย่างมีประสิทธิภาพและปลอดภัย

การตรวจพิจารณาพื้นที่ก่อนบิน และการพิจารณาพื้นที่ก่อนบิน และการพิจารณาพื้นที่ก่อนบิน ซึ่งต้องบรรลุเป้าหมายให้ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องของสนามบิน ได้รับทราบถึงความปลอดภัยของผู้โดยสารและผู้ปฏิบัติงานในการตรวจพิจารณาพื้นที่ก่อนบิน และพื้นที่ก่อนบินที่ปฏิบัติงานนี้ เพื่อให้สอดคล้องกับความต้องการในการปฏิบัติงานของสนามบิน และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้ผู้ปฏิบัติงานสามารถปฏิบัติตามได้ และจะทำให้เกิดความปลอดภัยและประสิทธิภาพสูงสุด

ลงชื่อ.....
นางสมพร ภูมิโพธิ์
ผู้จัดการสนามบินสุวรรณภูมิ

		คู่มือการตรวจหนังสือพื้นที่เคลื่อนไหวนและพื้นที่จำกัดสิ่งกีดขวาง สนามบินสุวรรณภูมิ	PAGE 11 REVISION 2.1 DATE 16 JUNE 2018

1. วัตถุประสงค์

สนามบินสุวรรณภูมิให้การตรวจหนังสือพื้นที่เคลื่อนไหวนและพื้นที่จำกัดสิ่งกีดขวางเพื่อเป็นหลักประกันความปลอดภัยแก่ผู้ใช้งานท่าอากาศยานสุวรรณภูมิที่มีการปฏิบัติงานตามมาตรฐานของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย โดยมีการดูแล ตรวจตรา และแจ้งสภาพไม่ปลอดภัย เพื่อให้มีการแก้ไขการจำกัดสิ่งกีดขวางตามสมควรต่าง ๆ ให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพเพื่อลดผลกระทบต่อนักบิน โดยเฉพาะอย่างยิ่งการตรวจถึงอำนาจความสะดวกในการบิน (Aiside) และการตรวจพื้นที่จำกัดสิ่งกีดขวาง ดังนั้น สนามบินสุวรรณภูมิได้จัดทำคู่มือฉบับนี้ขึ้น โดยอ้างอิงมาตรฐานของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย มาตรฐานขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) และมาตรฐานของ Federal Aviation Administration (FAA) เพื่อให้ผู้ใช้ปฏิบัติงานที่มีวิสัยทัศน์และการปฏิบัติงานสามารถนำไปใช้ประกอบการปฏิบัติงานได้อย่างสะดวก

2. กฎหมายที่เกี่ยวข้อง

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยเป็นผู้รับผิดชอบการออกกฎระเบียบในการขนส่งทางอากาศของประเทศ ไทย และคณะกษัตริย์ราชบัญญัติต่าง ๆ ให้แก่สนามบินเพื่อให้การดำเนินงานสนามบินเป็นไปอย่างปลอดภัยและมีประสิทธิภาพสนามบินควรได้จัดทำคู่มือฉบับนี้ขึ้นโดยสอดคล้องกับกฎระเบียบในการปฏิบัติงานฉบับนี้ขึ้น โดยอ้างอิงตามกฎหมายและมาตรฐานต่อไปนี้

- 2.1 ระบือนกกรรมการบินพลเรือน ว่าด้วยมาตรฐานของผู้ประกอบการดำเนินงานสนามบิน พ.ศ. 2556
- 2.2 ระบือนกกรรมการบินพลเรือน ว่าด้วยมาตรฐานของระเบียบข้อบังคับกระบวนการดำเนินงานสนามบิน พ.ศ. 2557
- 2.3 ข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน ฉบับที่ 81 ว่าด้วยผู้ถือการดำเนินงานสนามบิน
- 2.4 Manual on Certification of Aerodromes (Doc 9137) ขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ
- 2.5 Airport Operations Services (Doc 9137 Part 8) ขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ
- 2.6 14 CFR Part 139.127, Self-Inspection Program
- 2.7 AC 150-5200-18C, Airport Safety Self-Inspection

3. คำนำที่ตรวจ

สนามบินสุวรรณภูมิได้อนุมัติให้นำคู่มือการตรวจหนังสือพื้นที่เคลื่อนไหวนและพื้นที่จำกัดสิ่งกีดขวางไปใช้แก่กรรมการขนส่งทางอากาศการบิน (FACA) โดยหน่วยงานดังกล่าวอยู่ภายใต้หน่วยงานปฏิบัติการในเขตการบิน แผนกปฏิบัติการสนามบิน เนื่องจากการตรวจหนังสือพื้นที่เคลื่อนไหวนและพื้นที่จำกัดสิ่งกีดขวางซึ่งการตรวจดูแลแก้ไขในกรณีของสนามบินหลายแห่ง รวมถึงเมื่อมีความรู้พื้นฐานด้านนิเวศการบิน การพัฒนาสนามบิน สิ่งอำนวยความสะดวกและอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้อง และคู่มือการดำเนินงานสนามบิน ดังนั้น สนามบินสุวรรณภูมิจึงได้ให้มีการอบรมภายในให้แก่พนักงานที่ทำงานที่

	คู่มือการตรวจหนังสือพื้นที่เคลื่อนไหวนและพื้นที่จำกัดสิ่งกีดขวาง สนามบินสุวรรณภูมิ	PAGE 12 REVISION 2.1 DATE 16 JUNE 2018

ตรวจหนังสือพื้นที่เคลื่อนไหวนและพื้นที่จำกัดสิ่งกีดขวางทุกคนโดยผู้ที่มีความรู้ความเข้าใจ โดยพนักงานตรวจหนังสือพื้นที่เคลื่อนไหวนและพื้นที่จำกัดสิ่งกีดขวางจะมีความรู้เกี่ยวกับรายละเอียดดังต่อไปนี้

- สัญลักษณ์ เครื่องหมาย ไฟสนามบิน เครื่องหมายและ ไฟแสดงสิ่งกีดขวาง
- แผนฉุกเฉินสนามบิน
- การออกประกาศฉุกเฉิน (NOTAM)
- การปฏิบัติสำหรับปฏิบัติงานในเขตการบิน
- การปฏิบัติเพื่อความปลอดภัยในการตรวจสนามบิน
- ระบบรายงานความผิดปกติของจราจร
- การติดต่อสื่อสารทางวิทยุที่ใช้ในสนามบิน

4. ประเภทการตรวจ

โดยหลักการแล้วการตรวจหนังสือพื้นที่เคลื่อนไหวนและพื้นที่จำกัดสิ่งกีดขวางจะแบ่งออกเป็น 4 ประเภท ได้แก่ การตรวจประจำวัน การตรวจเฉพาะวัน การตรวจความยาวและกระบวนการตามปกติ โดยสนามบินสุวรรณภูมิให้มีการตรวจครบทั้ง 4 ประเภท โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

4.1 การตรวจประจำวัน

การตรวจประจำวันเป็นการตรวจสภาพการทำงานและสภาพทั่วไปของสิ่งอำนวยความสะดวกภายในเขตการบิน สนามบินสุวรรณภูมิให้มีการตรวจครบทั้ง 4 ประเภท เพื่อความปลอดภัยของสายการบิน โดยมีการกำหนดตัวสัญลักษณ์พื้นที่ที่มีความเสี่ยงภายในพื้นที่กีดขวางซึ่งไม่แน่นอนกับการตรวจประจำวัน โดยตรวจทุกวัน โดยตรวจทุกวัน

- ครั้งที่ 1 เวลาเช้า (08.00 น.)
- ครั้งที่ 2 เวลาสายวัน (11.00 น.)
- ครั้งที่ 3 เวลาเย็น (16.00 น.)
- ครั้งที่ 4 เวลาถึงเที่ยวบินสุดท้าย (ประมาณ 18.30 น. ตามเวลาท้องถิ่น)

การตรวจประจำวันสามารถทำได้ทั้งการตรวจด้วยสายตา และการตรวจด้วยเครื่องมือ

4.2 การตรวจเฉพาะวัน

การตรวจเฉพาะวันเป็นการตรวจการปฏิบัติงานทั่วไปที่มีความเสี่ยงสูง ระดับ และขั้นตอนการปฏิบัติงานสนามบินตามปกติ โดยสนามบินสุวรรณภูมิได้มีการกำหนดต่าง ๆ โดยสามารถดูรายละเอียดเป็น 2 ประเภท ดังนี้

	คู่มือการตรวจพินิจขึ้นที่เครื่องบินไทยแอร์ พินิจเข้ากึ่งถึงกึ่งทาง สนามบินสุวรรณภูมิ	
	PAGE 3	REVISION 2.1
	DATE 16 JUNE 2018	

4.2.1 การวางแผนการดำเนินงาน: มีทั้งแผนการ โดยภาพรวมและการดำเนินงาน โดยแผนปฏิบัติการในเชิงการดำเนินงาน โดยคำนึงถึงระยะเวลาการทำงาน

4.2.2 การตรวจวินิจฉัยเริ่มดำเนินการโดยผู้ที่ทำหน้าที่เป็นพยาบาลหรือผู้รับผิดชอบที่รับไปยังคณะกรรมการ เมื่อผลการตรวจเป็นระยะเวลานานเกินไปหรือผู้ส่งผลล่าช้า และสามารถปฏิบัติได้เหมาะสมภายใต้ได้ สมบูรณ์ หรือสิ่งสำคัญการประสานกับหน่วยงานต่างๆ ให้เหมาะสมถือเป็นการกำหนดการตรวจ การตรวจหรือการตรวจได้เหมาะสมตาม พ.ร.บ. และเมื่อผลการตรวจได้ถูกประมวลไว้แล้ว ผู้ใดสามารถจะวินิจฉัยในลักษณะที่ผู้ตรวจสามารถทำได้

4.3 数据管理

การควบคุมระบบจะมีลักษณะคล้ายกับการควบคุมค่า
เช่น ในรูปที่สามมีค่าได้อย่างหนึ่งซึ่งมีลักษณะเป็นการเฉพาะ สามารถหาได้โดยไม่ต้อง
ตรวจสอบระบบด้วยข้อเท็จจริง โดยนัย หมายความว่า แสดงแบบที่การควบคุมสามารถ
ได้สมบูรณ์พอไปข้อ 7

4.4. 01987 1000000

การครองชีพเป็นการครองเหงิก การมีลูกพี่พี่ไปปกติคิดเห็นในสามมิตินั้น เช่น มีลูกพี่พี่ที่จะบ่ง
 ฝนแสดงหนัก การครองชีพกับลูกพี่พี่หรือลูกพี่พี่ได้ก็ให้คิดเห็นด้วยวิธีที่การครองชีพ
 เช่นมีความคิดการครองชีพกับลูกพี่พี่ได้ก็ให้คิดเห็นด้วยวิธีที่การครองชีพ
 การครองชีพ 4 โดยที่การครองชีพจะต่างกันตามลักษณะไปโดยที่การครองชีพกับลูกพี่พี่
 ลูกพี่พี่หรือลูกพี่พี่กับการครองชีพกับลูกพี่พี่ได้ก็ให้คิดเห็นด้วยวิธีที่การครองชีพ
 ลูกพี่พี่หรือลูกพี่พี่กับการครองชีพกับลูกพี่พี่ได้ก็ให้คิดเห็นด้วยวิธีที่การครองชีพ
 ลูกพี่พี่หรือลูกพี่พี่กับการครองชีพกับลูกพี่พี่ได้ก็ให้คิดเห็นด้วยวิธีที่การครองชีพ
 ลูกพี่พี่หรือลูกพี่พี่กับการครองชีพกับลูกพี่พี่ได้ก็ให้คิดเห็นด้วยวิธีที่การครองชีพ

5 แผนพัฒนาและปรับปรุงการตรวจ

เพื่อให้กิจการปลอดภัย จะต้องมีคนดูแล และควรที่จะมีคนคอยตรวจสอบว่าคนที่เขาควบคุมกิจการนั้นได้หรือไม่ และนั่นจึงเป็นที่มาของการตั้งบริษัท

- รอดกระเปาะขึ้นวน , กับ พิศรัรชฌาณนาฏก หรือ ไพเราะพริบตีสลับ เพื่อแสดงดีแห่งรัก
- วิทยุประจำหน่วยวิทยุของผู้นักวอดเยนกับอีก 1 เครื่องที่สามารถถือติดตัวกับนักพิชิตควบคุมการจราจรทางอากาศได้
- ใบปิ่นอีกการศร ๖๐
- แผนที่ยี่สิบของสนามบิน
- ดับเบิ้ลแดว

	<p>ศูนย์การตรวจพิสูจน์หลักฐานไทยและ พันธมิตรศึกษา สถาบันตำรวจ</p>	<p>PAGE 4</p>
		<p>REVISION 2.1</p>
		<p>DATE 16 JUNE 2018</p>

- คลื่นแม่เหล็กจักรวาล
- คลื่นกริยาวัดด้วยสเปกโตรม (GOD)
- คลื่นที่ก่อพายุโลก
- เสี่ยงคลื่นตามแนวปะทะกับแสง
- พายุประทุติกริยาวัดด้วยสเปกโตรม

การทดสอบสมมติฐานโดยอิงกับค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานที่ทราบค่าของประชากร 9

เพื่อให้เกิดความปลอดภัยแก่ผู้ปฏิบัติงานและภาวะการปฏิบัติงานที่ปลอดภัยกับตนเองและผู้อื่นตามหลักการ

6.1 การวางแผนการดำเนินงาน (Runway Map)

6.1.1 ก่อนนำตัวร่าง ผู้สำรวจจะต้องมีแจ้งและได้รับทราบและนำพยานผู้รู้มาด้วยตัวผู้สำรวจจะต้องนำผู้รู้มาด้วย

* ไปพื้นที่ที่ปลอดภัยกับเขาวันหนึ่งบอกว่าจะให้ไว้ก่อนและนำเขาคิดว่าเขาคงกลัวว่าเราพาเขาไป

[illegible][illegible]

6.1.4 เมื่อได้รับการแจ้งให้ยกเลิกเที่ยวบิน ผู้โดยสารจะสมัครรับสิทธิ์เงินชดเชยไปจากพื้นที่ควบคุม และไปขึ้นเครื่องบิน

6.1.5 เพื่อเป็นการลดความเสี่ยง ไม่ให้เกิดความสูญเสียทางอาชญากรรม และลดความเสียหายต่อทรัพย์สินของประชาชน

6.2 ทดสอบทฤษฎี สมมาตร และปริมาตรอื่น ๆ ในเจตกรรม ให้ปริมาตรสัมพัทธ์ 6.1.1-6.1.5 โดยสมไทย

7. รายละเอียดการตรวจวัด

7.1 Overview of the Framework

7.1.1 การตรวจประเมินก่อนกักขัง

	คู่มือการตรวจพินิจพื้นที่เคลื่อนไหวก พื้นที่วิ่งอากาศยานขาทาง สนามบินสุวรรณภูมิ	PAGE 7
		REVISION 2.1
		DATE 16 JUNE 2018

- ไฟตามจอด
 - ไฟเตือนสิ่งกีดขวางวิ่ง
 - ไฟเตือนสิ่งกีดขวางขับ
 - ไฟแสดงปลายทางวิ่ง
 - ไฟส่องสว่างตอนจอด
 - ไฟส่องสว่างบริเวณลิ้งมีน
 - ไฟเตือนและไฟสิ่งกีดขวาง (รายละเอียดตามข้อ 7.1.7)
- ข) ไฟสนามบินจะส่องถึงตัวอาคารอยู่ใกล้ตรงทิศตรงแนววิ่งได้เห็นได้ชัด ความเข้มของแสงเพียงพอ (ประมาณ 100 ลักซ์) และฐานของไฟไม่สูงเกิน
- ค) หากไฟสนามบินหาย ไม่สว่าง หรือ ติดดับติดสั ดึงค์ผิดปกติ ให้ทำการรายงาน ไปแผนกซ่อมบำรุงทาง เพื่อทำการซ่อมแซม โดยทันที

7.1.6 เครื่องช่วยเตือนสภาพ

สนามบินสุวรรณภูมิควรร่วมด้วยเตือนสภาพกับสนามบินอื่น ได้แก่ ไฟ Beacon ขู่เตือนและPAPIsในการตรวจ เครื่องช่วยเตือนสภาพบนพื้นดิน บริเวณสนามบิน ผู้ตรวจจะต้องทำการตรวจด้วย จะละเอียดหรือไม่

- ตรวจสอบว่า Beacon ทำงาน ได้ปกติหรือไม่ และเห็น ได้ชัดเจน
- ตรวจสอบว่าอุปกรณ์บนถนนได้ปกติ หรือไม่ และ ไม่ขุ่นมัว ไม่สกปรก ไม่ถูกขุ่นมัวด้วยสิ่งกีดขวางที่ผิดปกติได้
- ตรวจสอบว่าไฟ PAPIs ทำงาน ได้ปกติ หรือไม่ ไม่ถูกขุ่นมัว และสิ่งกีดขวางที่ผิดปกติได้
- รายงานสภาพเครื่องช่วยเตือนสภาพที่ผิดปกติ ไม่ทำงาน หรืออาจผิดปกติ ไม่ตรงมาให้แผนกซ่อมบำรุงทางเพื่อทำการซ่อมแซม

7.1.7 สิ่งกีดขวาง (Obstructions)

สนามบินสุวรรณภูมิควรตรวจสอบด้วยตนเองว่าสิ่งกีดขวางที่แสดงออกต่อสิ่งกีดขวางสิ่งกีดขวางทาง

- รวมขาคีในบริเวณใกล้เคียงสนามบินหรือไม่ โดยตรวจสอบว่ามีรายละเอียดดังนี้
- ไม่มีสิ่งกีดขวางที่ใช้งานในบริเวณสนามบินทางหรือบริเวณ ใกล้สิ่งกีดขวางจะทำให้เกิดความล่าช้าการเป็น หากพบสิ่งกีดขวางเป็นสิ่งกีดขวาง ให้รีบทำการแจ้งให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการซ่อมแซมขึ้นเพื่อประสานและให้คำแนะนำต่อผู้ก่อสร้างต่อไป
 - ตรวจสอบว่าสิ่งกีดขวางต่อไปนี้มีการทำสัญลักษณ์ด้วยกราฟิก และทำได้ดีหรือไม่
 - บ้านเขาไผ่พานาวี ๑5
 - NDB
 - เสาวัดวัดม
 - อุโมงค์อุทัย

	คู่มือการตรวจพินิจพื้นที่เคลื่อนไหวก พื้นที่วิ่งอากาศยานขาทาง สนามบินสุวรรณภูมิ	PAGE 8
		REVISION 2.1
		DATE 16 JUNE 2018

7.1.8 ลิ้นน้ำมัน (Fuel Operations)

การตรวจสอบลิ้นน้ำมันจะดำเนินการในวันขึ้นไปที่การตรวจด้านนิเวศ (Safety) และความมั่นคง (Security) โดยทั่วไปไม่จำเป็นต้องมีการตรวจความปลอดภัยลิ้นน้ำมันประจำชั่วโมงของสนามบินให้ผู้ปฏิบัติงานเดินเครื่อง เบรคเกอร์ บริเวณเครื่องหลังการขึ้นลงของอากาศยาน (เบรคเกอร์) เป็นผู้ตรวจ ถ้าพบข้อบกพร่องในการเดินเครื่องหรืออากาศยานที่ให้บริการจะเป็นผู้ตรวจสอบ โดยสนามบินสุวรรณภูมิจะดำเนินการตามขั้นตอน

ก) การตรวจสอบความถูกต้องในการตรวจความถูกต้องของลิ้นน้ำมัน

- ตรวจสอบลิ้นน้ำมัน
- ตรวจสอบสายสายประจุและสายดิน
- การตรวจสอบสายสายประจุและสายดิน
- การตรวจสอบการปิดล็อกประตูลิ้นน้ำมัน
- การตรวจสอบการปิดล็อกประตูลิ้นน้ำมัน
- รายงานการตรวจพบสภาพความผิดปกติให้ผู้ประกอบการสนามบินทราบ

7.1.9 การก่อสร้าง

ในกรณีที่มีการดำเนินการก่อสร้างในพื้นที่ใกล้เคียงท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ผู้ตรวจจะต้องตรวจสอบพื้นที่ใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้างจะดำเนินการก่อสร้างหรือไม่ การก่อสร้างที่ไม่ถูกต้องในการก่อสร้าง โดยมีการขออนุญาตก่อสร้างหรือไม่

- เครื่องมือและวัสดุก่อสร้างจะต้องถูกต้องตาม หรือเทียบเท่ากับวัสดุ ที่ใช้กับพื้นที่ ไม่ให้มีความเสี่ยง
- พื้นที่ก่อสร้าง

- ตรวจสอบการก่อสร้างที่ใกล้เคียงพื้นที่เคลื่อนไหวกว่ามีการขออนุญาตหรือไม่ และแจ้งให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบ
- ตรวจสอบว่าอุปกรณ์การก่อสร้างทั้งหมดอยู่ภายใต้การควบคุม
- ตรวจสอบว่ามีการขออนุญาตก่อสร้างและแสดงผลการก่อสร้างอย่างชัดเจน
- ตรวจสอบว่ามีการเก็บ FOD บริเวณโดยรอบพื้นที่ก่อสร้าง
- ตรวจสอบว่ามีการขออนุญาตก่อสร้างในพื้นที่ใกล้เคียงท่าอากาศยาน
- ตรวจสอบว่ามีการเก็บ FOD บริเวณโดยรอบพื้นที่ก่อสร้าง
- หากมีการปิดพื้นที่ ทางขึ้น หรือลานจอด จะต้องมีการทำเครื่องหมายและปิดกั้นไม่ให้คนเข้าใกล้
- รายงานและติดตามสภาพพื้นที่ขออนุญาตก่อสร้างไม่ให้มีความเสี่ยง

7.1.10 การคุ้มครองสาธารณะ (Public Protection)

เพื่อให้มีความปลอดภัยต่อสาธารณะ สนามบินสุวรรณภูมิควรตรวจสอบว่า ประเด็นและทางที่ควรพิจารณาในการปิดล้อมพื้นที่วิ่งอากาศยาน

ก) การปิดล้อมพื้นที่วิ่งอากาศยาน

ข) การปิดล้อมพื้นที่วิ่งอากาศยาน

ค) การปิดล้อมพื้นที่วิ่งอากาศยาน

ง) การปิดล้อมพื้นที่วิ่งอากาศยาน

จ) การปิดล้อมพื้นที่วิ่งอากาศยาน

ฉ) การปิดล้อมพื้นที่วิ่งอากาศยาน

ช) การปิดล้อมพื้นที่วิ่งอากาศยาน

ซ) การปิดล้อมพื้นที่วิ่งอากาศยาน

7.1.11 การบริหารจัดการอันตราย (Wildlife Hazard Management)

	คู่มือการตรวจหิวพื้นที่เคลื่อน ไหวและ พื้นผิววิ่งใกล้สิ่งกีดขวาง สนามบินสุวรรณภูมิ	PAGE 19
		REVISION 2.1
		DATE 16 JUNE 2018

สนามบินสุวรรณภูมิจัดการตรวจหิวพื้นที่การพบสัตว์หรือจากสัตว์ในเขตการบินหรือบริเวณใกล้เคียงหรือไม่ ตรวจสอบเส้นทางการเคลื่อนที่ของสัตว์ว่ามีกีดขวางเคลื่อนที่หรือเป็นผ่านสนามบินหรือไม่ ตลอดจนจัดการบันทึกประเภท บริเวณที่พบ และข้อมูลอื่น ๆ ตามแบบรายงานด้วยสัตว์ของผู้นตรวจ

7.2 การเฝ้าระวัง (Continuous Surveillance Inspection)

การเฝ้าระวังเป็นความร่วมมือของหน่วยงานต่าง ๆ ทุกหน่วยงานและพนักงานทุกคน โดยตรวจหาจะไม่มีกีดขวางที่แน่นอนบน และจะเป็นการเฝ้าระวังอย่างต่อเนื่อง เพื่อไม่ให้เกิดสภาพอันตรายซึ่งส่งผลกระทบต่อความปลอดภัย ๆ ตลอดจนขั้นตอนการปฏิบัติที่ผิดพลาดและอาจเกิดขึ้นคราว โดยการเฝ้าระวังจะมีการตรวจดูต่อไป

7.2.1 การเฝ้าระวังการปฏิบัติงานในเขตการบิน

ก) ตรวจสอบว่าอุปกรณ์ หรือยานพาหนะที่ใช้ในการปฏิบัติงานมีสภาพสมบูรณ์ พร้อมใช้งาน โดยตรวจสอบ

จุดผู้ประกอบกรในเขตการบินดังนี้

- มีการตรวจเช็คยานพาหนะ และอุปกรณ์ในการปฏิบัติงาน ประจำวัน ประจำ ชั่วโมง ประจำชิป
- มีให้บริการ หรือจะหาเช่าอุปกรณ์ที่ใช้งาน ได้ สม่ำเสมอ
- ติดตั้งกล้อง CCTV โดยตรวจสอบว่าป็นกล้องที่เห็นได้ชัดที่ได้มีการได้ ไม่ถูกกีดขวางทางทัศนวิสัย

และบันทึกหมายเลข และ ได้รับการตรวจสอบกับระบบและเป็นที่จับตาม

- ยานพาหนะมีกล้องใส่สัญญาณ GPS (GSM)
- ผู้ปฏิบัติงานในเขตการบินติดตั้งอุปกรณ์ที่พร้อมรับ - ส่งข้อมูลตลอดเวลา

ก) ผู้ปฏิบัติงานในเขตการบินต้องพบวิทยุสื่อสารที่พร้อมรับ - ส่งข้อมูลตลอดเวลา

4) การสวมใส่อุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล โดยผู้ปฏิบัติงานในเขตการบินจะต้องสวมใส่อุปกรณ์ป้องกันอันตรายในการทำงานขณะปฏิบัติงานในเขตการบิน โดยผู้ตรวจสอบจะต้อง

ก. เสื้อติดแถบสะท้อนแสง ผู้ที่เข้าไปในเขตการบินทุกคนจะต้องสวมใส่เสื้อติดแถบสะท้อนแสง

ตลอดเวลา

ข. อุปกรณ์ป้องกันอันตรายจากเสียงดัง ผู้ที่ส่งปฏิบัติงานในเขตการบิน โดยขณะในบริเวณที่ไม่มีเสียงดัง เช่น บริเวณลานจอดอากาศยาน ผู้ปฏิบัติงานจะต้องสวมใส่อุปกรณ์ป้องกันอันตรายจากเสียงดัง (เสียงเกินกว่า 85 เดซิเบล) โดยสามารถถอดออก ได้ในขณะที่ไม่มีความจำเป็นที่จะต้องทำงานเกี่ยวกับตัวรถวิ่ง

ค. รองเท้าบูตยาง ยานบินกำหนดให้ผู้ปฏิบัติงานในเขตการบินทุกคนต้องสวมใส่รองเท้าบูตยาง

ด. อุปกรณ์ช่วยป้องกันอันตรายจากไฟฟ้า ความร้อน และสารเคมี

อ. อุปกรณ์ป้องกันความสูง ผู้ปฏิบัติงานที่มีความเสี่ยงอันตรายจากวัตถุที่สามารถกระเด็นเข้า

ระหว่างทำงาน

จ. เสื้อกันฝน (ในกรณีที่ฝนตก)

©BANGKOK AIRWAYS PUBLIC COMPANY LIMITED

	คู่มือการตรวจหิวพื้นที่เคลื่อน ไหวและ พื้นผิววิ่งใกล้สิ่งกีดขวาง สนามบินสุวรรณภูมิ	PAGE 10
		REVISION 2.1
		DATE 16 JUNE 2018

ข) ผู้ที่ปฏิบัติงานในเขตการบินทุกคนจะต้องได้รับการอบรมเรื่องความปลอดภัยในเขตการบินก่อนเข้าปฏิบัติงาน

- ในเส้นทาง ไม่สามารถหยุดได้ และ ไม่สามารถปฏิบัติงาน
- ไม่ปฏิบัติตามหรือการที่ผิดคำสั่งใดๆ ในเขตการบิน
- ผู้ตรวจพบความผิดปกติในเส้นทางต้องแจ้งผู้ควบคุมการปฏิบัติงาน

7.2.2 การเฝ้าระวังยานพาหนะในเขตการบิน

ก) ผู้ที่เข้ายานพาหนะ ในเขตการบินจะต้องปฏิบัติตามกฎระเบียบที่สนามบินว่าด้วยการเคลื่อนที่ได้เกิดความปลอดภัยและจะต้องปฏิบัติตามขั้นตอนที่สนามบินว่าด้วยการเคลื่อนที่ได้เกิดความปลอดภัยและจะต้องปฏิบัติตามขั้นตอนที่สนามบินว่าด้วยการเคลื่อนที่ได้เกิด

ข) เมื่อพบว่ามีความผิดปกติในการเข้ายานพาหนะในเขตการบินจะต้องแจ้งผู้ควบคุมการปฏิบัติงาน

ค) เมื่อพบว่ามีความผิดปกติในการเข้ายานพาหนะในเขตการบินจะต้องแจ้งผู้ควบคุมการปฏิบัติงาน

ง) เมื่อพบว่ามีความผิดปกติในการเข้ายานพาหนะในเขตการบินจะต้องแจ้งผู้ควบคุมการปฏิบัติงาน

จ) เมื่อพบว่ามีความผิดปกติในการเข้ายานพาหนะในเขตการบินจะต้องแจ้งผู้ควบคุมการปฏิบัติงาน

ฉ) เมื่อพบว่ามีความผิดปกติในการเข้ายานพาหนะในเขตการบินจะต้องแจ้งผู้ควบคุมการปฏิบัติงาน

7.2.3 การเฝ้าระวังการปฏิบัติงานในการเดินเครื่อง

ก) การตรวจสอบสภาพเครื่องยนต์ของเครื่องบิน

ข) การตรวจสอบการเคลื่อนที่ของเครื่องยนต์

ค) การตรวจสอบการเคลื่อนที่ของเครื่องยนต์

ง) การตรวจสอบการเคลื่อนที่ของเครื่องยนต์

จ) การตรวจสอบการเคลื่อนที่ของเครื่องยนต์

ฉ) การตรวจสอบการเคลื่อนที่ของเครื่องยนต์

7.2.4 การเฝ้าระวังการก่อสร้าง

ก) เฝ้าระวัง ไม่ให้ก่อสร้างและอุปกรณ์ที่เข้าในเส้นทางเข้า-ออก

ข) เฝ้าระวัง ไม่ให้ก่อสร้างและอุปกรณ์ที่เข้าในเส้นทางเข้า-ออก

ค) เฝ้าระวัง ไม่ให้ก่อสร้างและอุปกรณ์ที่เข้าในเส้นทางเข้า-ออก

©BANGKOK AIRWAYS PUBLIC COMPANY LIMITED

	<p>ศูนย์การควาวิเทศสัมพันธ์ พันธวิจัักศึกษาง สมนักบวช</p>	PAGE 35 REVISION 2.1 DATE 16 JUNE 2018
---	---	--

7.4 $\overline{m}m\overline{m}m$ (Special Condition Inspections)

[illegible]

7.4.1 การคำนวณผิว (Paved Areas) พื้น ทางวิ่ง ทางเท้า หรือลานจอดรถ

เพื่อใช้เป็นโอกาสทางพื้นที่สำหรับรถยนต์ ไม่มีป้ายบอกหรือความเสียหายอื่น ๆ ได้เขียนและบันทึกเหตุการณ์การจราจรอื่น ๆ
เช่นเดียวกับการจราจรได้รับการดูแลที่ดีเป็นพิเศษ สำหรับ ขนถ่ายของรถจะเกิดขึ้นและใช้รถพาวิ่ง
ตามแนวถนนวิ่งในเขตปลอดภัย (Runway Safety Area) และการวิ่งมีสภาพดีจากตามแนวถนน
ขององค์กรการบินสหรัฐและท่าอากาศยาน (ICAO Doc 9137 Part 2) ดัง

- ขององค์การนิคมอุตสาหกรรมกว่าประเทศ (ICAC, Doc 9137 Part 2) ดังนี้
- ก) จีน (Hong) ศึกษาวิธีเปลี่ยนไปเนื่องจากความชื้น
 - ข) เวียดนาม (Viet) พยายามสร้างโรงงานแต่ไม่มีผู้ซื้อ
 - ค) นำจีนเข้ามาซ่อม ๆ (Water Patches) มีทั้งจีนเข้ามาซ่อม ๆ บริษัทบางแห่ง สามารถมองเห็น ได้ด้วยตาเปล่า
 - ง) นำเข้ามาสร้าง (flooded) มีทั้งที่เป็นบริษัทสร้างสามารถมองเห็น ได้ด้วยตาเปล่า

Figure 1: *Graphical representation of the model*

7.4.2 การตรวจนับและเก็บข้อมูล (รายละเอียดการตรวจนับและเก็บข้อมูล)

- ๓) ตรวจสอบความพร้อมของวัสดุ อุปกรณ์ ได้จัดเก็บใบสภากาชาดไว้เป็น
๔) ตรวจสอบความพร้อมของรถที่นำมาใช้ร่วมกับรถโรงเรียน

	<p>คู่มือการตรวจหนังสือเดินทางก่อนขึ้นเครื่อง</p> <p>สำหรับสายการบินกรุงเทพ</p> <p>ฉบับปรับปรุง</p>	PAGE 16
		REVISION 2.1
		DATE 16 JUNE 2018

7.4.3 การตรวจสอบพื้นที่ป่าดงดิบ

- ก) ตรวจสอบการระดมทุนฯ ที่ระยะจบท้าย ๖ เดือน นับต้นแบบฯ ไม่มีเงินเบิกจ่ายก่อนอยู่
 - ข) ตรวจสอบหน้าที่ระยะจบท้ายให้อยู่ในสภาพปกติ และอยู่ในระยะขึ้นแล้ว
 - ค) ตรวจสอบงบการเงิน ทางขึ้นหรือตามของสถิตการก่อสร้างเพื่อให้มีการปิดงบการเงินฯ ตามขึ้น และรายงานผลปิดบัญชีเงินไป ตามมาตรฐาน
 - ง) ในการที่ถือสภาพขายขาดออกจากรวมถึง ไปยังพื้นที่ปลอดหนี้ ที่ตรวจสอบสภาพพื้นที่ที่ว่ามีอยู่แล้ว หรือตามพื้นที่ที่ติดจากตามแบบและอยู่ภายใต้ใช้ในการเก็บเงินขายตามตามค่าหลักถาวร
 - ฉ. ตรวจสอบว่าการก่อสร้างในสนามขึ้น ไม่ทำให้เกิดสภาพที่ไม่ปลอดภัย
- การตรวจพื้นที่ก่อสร้าง
- ก) พื้นที่ก่อสร้างต้องมีการปิดกั้นและกีด ไล่อย่างเหมาะสมและเพียงพอ
 - ข) เครื่องมือก่อสร้างและอุปกรณ์ต่างๆ จัดอยู่เก็บอยู่ในพื้นที่ก่อสร้างไว้ให้
 - ค) ในงานปิดกั้นหรือปิดกั้นพื้นที่ ให้เตือน หรือใส่ป้ายเตือนแสงสีส้มเพื่อที่จะมองเห็นให้ชัดเจน
- ระบะไทย

7.4.4. *Adaptive*

- ก) พื้นที่ก่อสร้างต้องมีการปิดกั้นและกีดกั้นอย่างเหมาะสมและเพียงพอ
 - ข) เครื่องมือก่อสร้างและอุปกรณ์ต่าง ๆ จัดเก็บกลับอยู่ในพื้นที่ก่อสร้าง ไม่ให้
 - ค) ในเวลาปิด เครื่องมือเครื่องใช้ที่ ไปเดือน หรือวัสดุอื่นแสลงหรือมีมลพิษจะมองเห็นให้ชัดเจนจาก
- ระยะใกล้
- ง) สถานที่เก็บวัสดุก่อสร้างต้องอยู่ไกลเขตปลอดมลพิษและไม่ควรไปยุ่งเกี่ยวกับเครื่องรบกวนต่าง ๆ
 - จ) ควรตรวจสอบพื้นที่โดยรอบในเวลากลางคืนว่า สภาพที่ก่อสร้างได้ปราศจากสิ่งแปลกปลอม
 - ฉ) สภาพแสงสว่างเหมาะสม ไม่ และสัญญาณด้วยวาจา ๆ พื้นที่ที่เดินไปหาได้สถานที่ก่อสร้างเมื่อ ไม่ก่อให้เกิด
- ความสับสนกับยานพาหนะที่ไปกับบริษัทโดยสถานภาพ ขยายเช่นเช่นเจ้าหน้าที่ก่อสร้าง
- การตรวจสอบพื้นที่และเครื่องมือช่วยเดินตาม

7.4.5 การวัดความถี่ในการใช้ผลิตภัณฑ์

- กข. สวรสขอณาใช้มา ได้ขอระบบ ให้เสนอเรื่องช่วย เช่นเดียวกับการสวสประจำวัน
นอกขอการควาขอพิเศษสภากิตติภาพผู้แล้ว ว่าหมอนำงานปฏิบัติกร ในขอการกรน อาจเป็นผู้ก่อนหน้าขอการ
สวรสขอการขอพิเศษสภากิตติภาพผู้แล้ว ได้ โดยขอการขออย่างอื่นกรเกิดกฏบิเลศๆ ซึ่งสวสขอการเกิด
ขอพิเศษขอการขอพิเศษสภากิตติภาพผู้แล้ว ไปในขอการขอพิเศษสภากิตติภาพผู้แล้ว

8 การบันทึกและจัดเก็บบันทึกการตรวจ

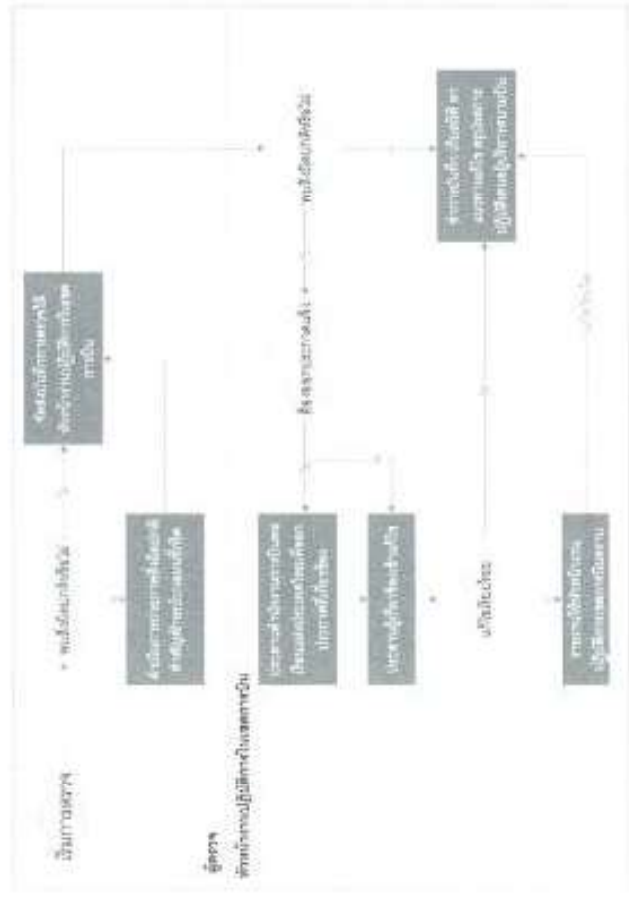
ศูนย์บริการเทคโนโลยีคอมพิวเตอร์และการวัดและประเมินผล
ศูนย์บริการเทคโนโลยีคอมพิวเตอร์และการวัดและประเมินผล
ศูนย์บริการเทคโนโลยีคอมพิวเตอร์และการวัดและประเมินผล

9. การรายงานผลการตรวจและการติดตามผลการซ่อมบำรุง

เมื่อตรวจพบสภาพความไม่ปลอดภัยให้ผู้รับผิดชอบปฏิบัติดังต่อไปนี้

- 9.1 ระหว่างการตรวจ หากพบความเสียหายที่เป็นอันตรายต่อการขึ้น ให้รายงานทันทีผ่านแบบปฏิบัติงาน ในเอกสาร บิน โดยทันที จากนั้นให้หัวหน้างานปฏิบัติงานในเหตุการณ์ พิจารณาเพื่อรายงานให้หน่วยงานควบคุมการจราจรทางอากาศทราบ และพิจารณาถอดประเภทบิน (NOTAM) (หากจำเป็น) หลังจากนั้นแจ้งให้หัวหน้าแผนกซ่อมบำรุงทราบเพื่อทำการแก้ไข
- 9.2 หากตรวจพบสภาพความเสียหายที่ไม่เป็นอันตรายต่อการบิน ให้แจ้งสภาพความเสียหายดังกล่าวต่อหัวหน้างานปฏิบัติการในเหตุการณ์ เพื่อบันทึกในแจ้งซ่อม และดำเนินการซ่อมแซมตามความเหมาะสม
- 9.3 ขณะตรวจหาความเสียหายที่เฉพาะเจาะจงเป็นส่วนอากาศยาน ให้รายงานทันทีผ่านแบบปฏิบัติงานในเหตุการณ์ และพบความคุ้มครองทางอากาศ เพื่อสืบหาต้นเหตุและทำการแจ้งผู้เกี่ยวข้องในทันที
- 9.4 ก่อนการรายงานให้ทำการบันทึกสภาพปัญหาและรายละเอียดของสถานการณ์ความเสียหาย พร้อมทำสัญลักษณ์บนแผนที่ เพื่อระบุบริเวณที่พบความบกพร่องให้หัวหน้างานปฏิบัติงานในเหตุการณ์ ภายในเมื่อเสร็จสิ้นการตรวจในแต่ละวัน ให้ดำเนินการส่งรายงานการตรวจพบให้หัวหน้างานซ่อมบำรุง
- 9.5 เจ้าหน้าที่ซ่อมบำรุงจะดำเนินการแก้ไขปัญหาระบบอากาศยาน และดำเนินการติดตามผลการแจ้งซ่อมอย่างสม่ำเสมอ
- 9.6 หลังจากซ่อมบำรุงเสร็จสิ้น หัวหน้างานปฏิบัติงานในแจ้งซ่อมและแจ้งให้หัวหน้างานปฏิบัติงานในเหตุการณ์ทราบ เพื่อดำเนินการแจ้งผู้เกี่ยวข้องหรือยกเลิกประกาศภัยต่อไป

10. รับผิดชอบการตรวจพื้นที่ที่เปลี่ยนใหม่และพื้นที่จำกัดสิ่งกีดขวาง

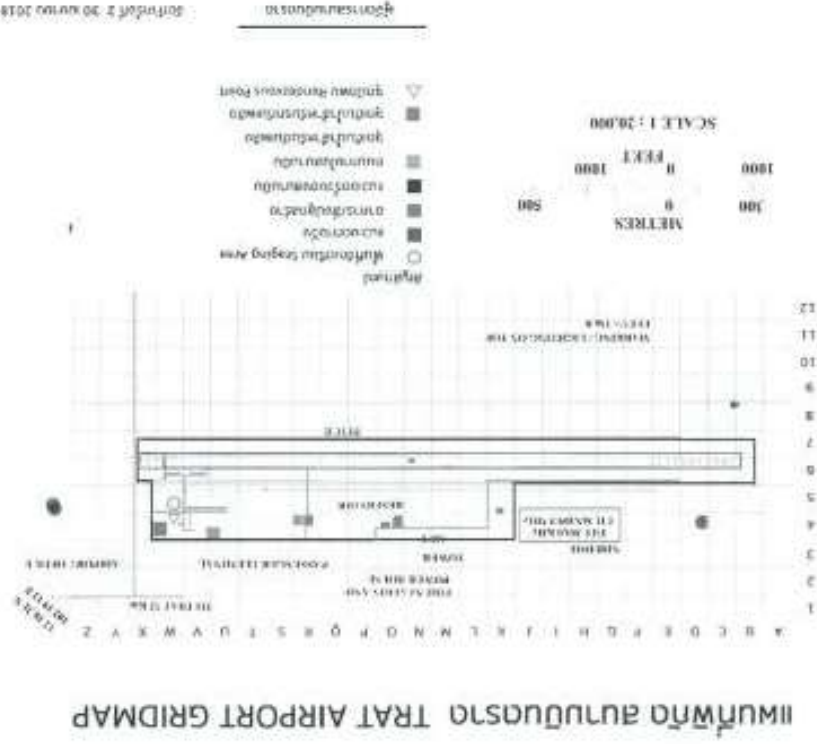


แบบฟอร์มการตรวจความสอดคล้องระหว่างกัน ตามที่แนบมา

[illegible][illegible]

FM-44V-TDX8G029 Rev. 01 EFT 20 JUL 2018

BANGKOK AIRWAYS PUBLIC COMPANY LIMITED



แบบฟอร์มการตรวจปฏิบัติงานในขบวนการบิน สนามบินบ่อหวัด

วันที่ เวลา ผู้ตรวจ พนักงาน

✓ ส่วน X ไม่ผ่าน N.A. ไม่ใช้

หน่วยงานที่รับการตรวจสอบ

หัวข้อการตรวจ	ผลการตรวจ	หมายเหตุ
ส่วนที่ 1 การปฏิบัติงานในขบวนการบินอย่างปลอดภัย		
1.1. อุปกรณ์ หรือยานพาหนะที่ใช้ในการปฏิบัติงานมีสภาพสมบูรณ์ พร้อมใช้งาน		
a) มีการตรวจเช็คประจำวัน		
b) ติดตั้งสิ่งกีดขวาง		
c) ติดตั้งไฟสว่าง หรือ มีแสงมากพอ ที่มีสภาพสมบูรณ์ใช้งาน ได้ ตามมาตรฐาน		
d) ติดตั้งสิ่งกีดขวางได้รัอยู่ปกติตาม(FOD)		
1.2. พนักงานมีบัตรอนุญาตขึ้นที่เคลื่อนที่เฉพาะเวลา		
1.3. พนักงานมีเอกสารพร้อมรับ – ส่งข่าวตลอดเวลา		
1.4. สมาชิกอุปกรณ์ที่มองเห็นอันตรายส่วนบุคคล		
a) เสื้อกีดขวางสวมใส่อย่างเหมาะสม		
b) อุปกรณ์ป้องกันอันตรายอย่างเพียงพอ		
c) รองเท้าบู๊ต		
d) ถุงมือ		
e) อุปกรณ์ป้องกันความสูง		
f) เสื้อกันฝน (กรณีฝนตก)		
1.5. พนักงานได้รับการอบรมความปลอดภัยในขบวนการบิน		
1.6. ใบขึ้นสูรา ไม่เหมาะสมสภาพ และ ไม่สมบูรณ์ในขบวนการบิน		
1.7. ใบรับประทานคราการหรือเครื่องขึ้นใจในขบวนการบิน		
1.8. คู่มือขบวนการความปลอดภัยที่พนักงานบินอยู่เสมอ		
ส่วนที่ 2 การก่อสร้างในขบวนการบิน (ถ้าได้รับเห็นชอบก่อสร้าง)		
2.1. มีแผนการก่อสร้างในขบวนการบินที่ได้รับการอนุมัติแล้ว		
2.2. ติดป้ายอนุญาตก่อสร้าง		
2.3. มีการกั้นเขตความปลอดภัยที่การก่อสร้าง		

PM-BV-TD-BG-040 Rev 01.01 2018/2018

สหกรณ์ บ.
แบบฟอร์มการตรวจที่มีรางวัล



วันที่	15/06/59		ผู้รับ	ผู้รับ
เครื่องหมาย	✓	✗	ผู้รับ	ผู้รับ
ผู้รับ				

หัวข้อการตรวจสอบ	การตรวจสอบสภาพ	ผลการตรวจ	การปฏิบัติ	หมายเหตุ
การตรวจสอบพื้นผิว (Pavement Areas)	พื้นผิวเรียบสม่ำเสมอ ไม่พบรอยร้าวขนาดใหญ่			
เครื่องหมายสัญลักษณ์จราจร (Markings/Signs)	มองเห็นได้ชัดเจน เป็นไปตามมาตรฐานจราจร			
เขตปลอดภัย (Safety Areas)	ขอบเขตชัดเจน การจราจรปลอดภัย			
การก่อสร้าง (Construction)	การก่อสร้างในเขตจราจร ได้ดำเนินการอย่างถูกต้อง ความปลอดภัยในการจราจร			
ไฟส่องสว่าง (Lighting)	ไฟส่องสว่างเพียงพอ ไม่พบหลอดไฟที่ชำรุด			
เครื่องหมายนำทาง (Navigational Aids)	ป้ายบอกทางชัดเจน ไม่พบป้ายที่ชำรุด			
หมายเหตุเพิ่มเติม:				

* edward@cs.cmu.edu or edward@cs.cmu.edu or edward@cs.cmu.edu

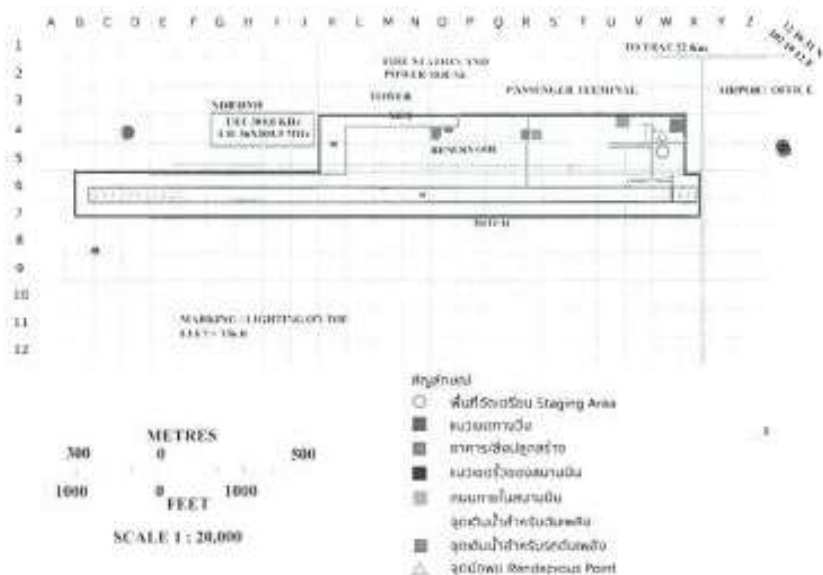
แบบตรวจสอบบันทึกย้อนตรวจจากนอกและสัตว์อื่นๆ

[illegible]

FBI-DV-TDMSG035 Rev 3 EH 06JUN2018

BANGKOK AIRWAYS PUBLIC COMPANY LIMITED

แผนที่พิกัด สนามบินตราด TRAT AIRPORT GRIDMAP



ผู้จัดทำผลงานมีบัตรฯ

ฉบับที่ 2 30 เมษายน 2018

BANGKOK AIRWAYS PUBLIC COMPANY LIMITED

แบบฟอร์มสรุปบันทึกการตรวจประเมินความเสี่ยงต่อสุขภาพในผลิตภัณฑ์ยาเสพติด

©BANGKOK AIRWAYS PUBLIC COMPANY LIMITED

[illegible]

THIS INFORMATION IS REQUIRED FOR AVIATION SAFETY

page 602



SUPPLEMENTARY BIDD WILL NOT STIMULATE REPORTING FROM OPERATIONAL COMPANIES AS ENGINEERING INFORMATION

BASE DATA	
Appearance	
Overall Make Model	
Engine Make Model	
Overall Registration	
Date	Month Year
Academic Location of Interest	

doi: 10.1371/journal.pone.0168911.g002

Benefit/line item of service	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045	2046	2047	2048	2049	2050	2051	2052	2053	2054	2055	2056	2057	2058	2059	2060	2061	2062	2063	2064	2065	2066	2067	2068	2069	2070	2071	2072	2073	2074	2075	2076	2077	2078	2079	2080	2081	2082	2083	2084	2085	2086	2087	2088	2089	2090	2091	2092	2093	2094	2095	2096	2097	2098	2099	2100	2101	2102	2103	2104	2105	2106	2107	2108	2109	2110	2111	2112	2113	2114	2115	2116	2117	2118	2119	2120	2121	2122	2123	2124	2125	2126	2127	2128	2129	2130	2131	2132	2133	2134	2135	2136	2137	2138	2139	2140	2141	2142	2143	2144	2145	2146	2147	2148	2149	2150	2151	2152	2153	2154	2155	2156	2157	2158	2159	2160	2161	2162	2163	2164	2165	2166	2167	2168	2169	2170	2171	2172	2173	2174	2175	2176	2177	2178	2179	2180	2181	2182	2183	2184	2185	2186	2187	2188	2189	2190	2191	2192	2193	2194	2195	2196	2197	2198	2199	2200	2201	2202	2203	2204	2205	2206	2207	2208	2209	2210	2211	2212	2213	2214	2215	2216	2217	2218	2219	2220	2221	2222	2223	2224	2225	2226	2227	2228	2229	2230	2231	2232	2233	2234	2235	2236	2237	2238	2239	2240	2241	2242	2243	2244	2245	2246	2247	2248	2249	2250	2251	2252	2253	2254	2255	2256	2257	2258	2259	2260	2261	2262	2263	2264	2265	2266	2267	2268	2269	2270	2271	2272	2273	2274	2275	2276	2277	2278	2279	2280	2281	2282	2283	2284	2285	2286	2287	2288	2289	2290	2291	2292	2293	2294	2295	2296	2297	2298	2299	2300	2301	2302	2303	2304	2305	2306	2307	2308	2309	2310	2311	2312	2313	2314	2315	2316	2317	2318	2319	2320	2321	2322	2323	2324	2325	2326	2327	2328	2329	2330	2331	2332	2333	2334	2335	2336	2337	2338	2339	2340	2341	2342	2343	2344	2345	2346	2347	2348	2349	2350	2351	2352	2353	2354	2355	2356	2357	2358	2359	2360	2361	2362	2363	2364	2365	2366	2367	2368	2369	2370	2371	2372	2373	2374	2375	2376	2377	2378	2379	2380	2381	2382	2383	2384	2385	2386	2387	2388	2389	2390	2391	2392	2393	2394	2395	2396	2397	2398	2399	2400	2401
------------------------------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------

[illegible]

Figure position	1	4	6	7
untransmitted failure	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
fix	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
shutdown - scheduled	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
shutdown - unexpected	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
shutdown - fire warning	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
shutdown - other (specify)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
shutdown - unknown	<input type="checkbox"/>			

Estimated percentage of fixed loss *

Estimated number of people injured †

† *Chlorobaculum* sp. nov., strain 117 (GenBank) (Table 1)

Experiments in the use of body-mounted sensors

THE WHITE HOUSE

* There may be difficulty in determining best or an optimum level of total

Send all bulk orders to: order@wiley.com

© 2000 Blackwell Science Ltd

เอกสารแนบที่ 19
รายงานการเกิดอุบัติเหตุเครื่องบินชนนก



Inter-Office Communication

To/ ถึงผู้รับการสนทนา	From / จากผู้ส่งมา ก่อนรัก
Via/ ผ่านช่องทาง โทร./ โทรศัพท	Date/ วันที่ มีนาคม 2564
Ref/ อ้างอิง (TRC) WLD001/2021	



Subject/ หัวข้อ Bird/Wildlife Strike วันที่ 3 มีนาคม 2564

Objective/ วัตถุประสงค์ เพื่อโปรดทราบพิจารณา และดำเนินการต่อ

ผู้กำหนดหมาย Bird/Wildlife Strike Reporting Form และผู้ที่เกี่ยวข้อง

เจ้าหน้าที่ปฏิบัติการในเขตการบิน สนามบินตราด พยากรณ์อากาศในเขตการบิน ตามาร และผู้เกี่ยวข้อง

วันที่ 3 มีนาคม 2564 เวลา 13.00 น.

เหตุการณ์ที่พบ พายุฝนตกอย่างหนัก 2 ชั่วโมงที่ท่าอากาศยาน ตาม Cold Map 76-116

ความเสียหายที่เกิดขึ้น ในบริเวณสนามบินหลัก ท้องฟ้าอากาศในเขตการบิน

การประสบความเดือดร้อน หลังจากเที่ยวบิน PG 306 ที่ขาขึ้นเมื่อวันที่ 3 มีนาคม 2564 เจ้าหน้าที่ปฏิบัติการในเขตการบิน เบื้องหน้าทางวิ่งในเขต 11.03 น. โดยประมาณ พายุฝนตกอย่างหนัก 2 ชั่วโมง Cold Map 76-116 ลักษณะฝนส่วนมากจะตกอย่างหนัก ซึ่งได้ทำการกับขบวนและทิศทางของเครื่องบิน ได้ดังนี้

1) เที่ยวบิน PG 306 เที่ยวบินที่ 306 ขน และขนพัสดุ 34 ขน

2) เที่ยวบิน PG 306 เที่ยวบินที่ 306 ขน และขนพัสดุ 41 ขน

เนื่องจากพายุฝนตกอย่างหนัก ซึ่งมีลักษณะฝนที่ตกอย่างหนัก และในช่วงที่ฝนตกหนัก ซึ่งทำให้บริเวณสนามบินหลัก ท้องฟ้าอากาศในเขตการบิน 11.03 น. โดยประมาณ พายุฝนตกอย่างหนัก 2 ชั่วโมง Cold Map 76-116 ลักษณะฝนส่วนมากจะตกอย่างหนัก ซึ่งได้ทำการกับขบวนและทิศทางของเครื่องบิน ได้ดังนี้

แนวทางในการแก้ไข หรือลดปริมาณฝนที่ตกหนัก ให้ได้ดังนี้

1) ตรวจสอบสภาพของสนามบิน และหาสาเหตุของฝนที่ตกหนัก และหาแนวทางในการแก้ไข

2) ตรวจสอบสภาพของสนามบิน และหาสาเหตุของฝนที่ตกหนัก และหาแนวทางในการแก้ไข



Inter-Office Communication

เนื่องจากการเกิดพายุฝนตกอย่างหนักบริเวณท่าอากาศยานตราด ได้ส่งผลให้เกิดพายุฝนตกอย่างหนัก ซึ่งทำให้มีผลกระทบต่อการจราจร การบริการ และการให้บริการของท่าอากาศยานตราด และผู้เกี่ยวข้อง

ทั้งนี้ จากการเกิดพายุฝนตกอย่างหนัก ได้มีการแจ้งเตือน ขีด จำกัด และผลกระทบของพายุฝน พร้อมคำแนะนำแบบฟอร์ม Bird/Wildlife Strike Reporting Form ตามเอกสารแนบ เพื่อให้เจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานในเขตการบินทราบ และดำเนินการต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ

นายสมชาย คุ้มภัย (ก่อนรัก)

เจ้าหน้าที่ปฏิบัติการในเขตการบิน

กนก

14 มี.ค. 64



แบบฟอร์มการแจ้งข้อมูลด้านอันตราย(Hazard Report Form)

ชื่อและนามสกุลผู้จัดส่งงานต้นทราย (ระบุหรือไม่):			
HISJDE			
รูปถ่าย	3	ม.ค. 64	15.00 น.
สถานที่พบต้นทรายหรือทรายที่ไม่ปลอดภัย:			
214 ม.ค. 64			
รายละเอียดของการตรวจต้นทรายที่ส่งมาเพื่อความปลอดภัย:			
<p>ได้ส่งทราย 15.00 น. ส่งมอบ Pgs 306 ที่ส่ง Time-off ตามที่แจ้งไว้กรณีการพบต้นทราย</p> <p>เมื่อพบต้นทรายส่งมอบแล้ว ไม่พบต้นทรายที่ส่งมาเพื่อความปลอดภัย (กรณีพบต้นทรายส่งมอบแล้ว) กรณีพบต้นทรายส่งมอบแล้ว</p> <p>พบต้นทรายที่ส่งมาเพื่อความปลอดภัย ไม่พบต้นทราย (กรณีพบต้นทรายส่งมอบแล้ว) กรณีพบต้นทรายส่งมอบแล้ว</p> <p>พบต้นทรายส่งมอบแล้ว ไม่พบต้นทราย (กรณีพบต้นทรายส่งมอบแล้ว) กรณีพบต้นทรายส่งมอบแล้ว</p>			
ข้อเสนอแนะสำหรับการปรับปรุงการปฏิบัติงาน:			
สภาพการตรวจพบ:	<input checked="" type="checkbox"/> ดี <input type="checkbox"/> ไม่ดี	สภาพอากาศ:	<input type="checkbox"/> ฝน <input checked="" type="checkbox"/> แดด
รายการผู้จัดส่งต้นทรายที่ส่งมาเพื่อความปลอดภัย:	<input type="checkbox"/> รายการแล้ว <input type="checkbox"/> ยังไม่ได้รับ		
รายงานที่ทางบริษัทได้รับทราบเกี่ยวกับความปลอดภัย (กรณีพบต้นทราย) (กรณีพบต้นทราย)			
เว็บไซต์: www.dreamportshanghai.com			

Occurrence Information

Event type and information

Aircraft collision with bird/wildlife

Description of the occurrence (narrative)

Weather condition details and cloud amount: SOME CLOUD

Runway identifier and condition: DRY RUNWAY

Departure/arrival point of aircraft: VTBD-VTBS

Aircraft speed at first event:

Consequences on the flight:

Effect to engine (Fire, Shutdown, Cooling failure, etc.): NONE

Estimated % of thrust loss (Even estimation is useful): NONE

Immediate actions: REPORT TO TOWER AND AIRLINE OPERATIONS

Time amount that the aircraft out of service:

Cost of repair:

Loss of revenue:

Any supporting details to the event / Narrative / Scenario of the event: AIRSIDE OFFICERS SAW THE AIRCRAFT STRUCK WITH BIRD. AFTER FLIGHT DEPARTED FROM THE AIRPORT, AIRSIDE OFFICERS WENT TO CHECK THE AREA AND TWO BRAHMINY KITES HAVE BEEN FOUND ON THE RUNWAY 23, SO THE OFFICERS TOOK PHOTOS OF THE AREA OF OCCURRENCE AND COLLECT ALL PARTS OF THE BODY FOR THE DATA.

Occurrence Analysis Information

Occurrence analysis result (description of hazards / threats / root causes)

If the related final report cannot be completed within the required timeframe mandated by the requirements, specify the reasons, difficulties, and the progress here before the deadline.

HAZARD: FLOCK OF BIRDS IN VICINITY OF THE AIRBORNE

THREAT: BIRDS FLY AROUND THE AREA

ROOT CAUSE: ALL AREA AROUND AIRBORNE IS FULL OF FARMS, TREES, AND WATER SOURCE WHICH CAN BE SHELTER AND FOOD SOURCE FOR THE BIRDS TO LIVE AND BREED.

Preventive / corrective actions:

Description of the measures taken to reduce / mitigate the risk:

PREVENTIVE ACTION IS DONE BY USING SOUND FROM CAR HORN AND OTHERS TO CHASE THEM OUT OF THE AREA. WE ALSO CUT ALL TREES IN THE AIRSIDE AND SOME TREE AROUND THE AIRPORT AREA.



Inter-Office Communication

คือ ใช้วิธีทำโมเดลแยกการใส่ และ ใช้ดวงตาวิธีแรก จดลวดแนวทางวง
เห็น โมเดลนั้นเข้ากันขมกลืน และทางปฏิบัติการโมเดลนั้นได้ออก
NGAM เรืองนก เพื่อเชื่อมความสัมพันธ์ในการศึกษาทฤษฎีแล้ว แต่เมื่องาน

บุรุษผู้ และ มีถิ่น ไม้สูง โดยรวม จงทำให้เป็นทวนอย่างนี้ ในปริมาตร

หากผู้ค้าขายได้กำไร ๖ บาท จึงมีผลตอบแทน ๔๕% ต่อปี ทำให้ผู้บริโภครู้สึกพอใจในค่าตอบแทน

INTERNATIONAL JOURNAL OF ENVIRONMENT & DEVELOPMENT 16(1) 2011

Journal of Management Education 36(10)

and as the number N of \mathcal{R}_i is different from 0, we can



1

COGNITIVE

21010947000



Aircraft Information

Aircraft operator	Country	Operator	Other (Specify)
Thailand		Bangkok Airways	
Aircraft registration	Manufacturer	Model	Series
HS-P211	ATR	ATR72	600
Aircraft model	Manufacturer	Model	Series
ATR		ATR72	600
Aircraft category	Main category	Subcategory (1)	Subcategory (2)
Fixed Wing	Aeroplane	Small Aeroplane	Small Aeroplane
Flight number	Call sign	Aircraft altitude	
BK9305	BANGKOKAIR	ft	
Aircraft flight phase of occurrence			
Take-off			

Bird / Wildlife Species Information

Parts struck	Parts damaged
Radiator Windshield Nose excluding radome / wind Engine 1 Engine 2 Engine 3 Engine 4 Propeller Wing Rotor Fuselage Landing gear Tail Lights Other	Radiator Windshield Nose excluding radome / wind Engine 1 Engine 2 Engine 3 Engine 4 Propeller Wing Rotor Fuselage Landing gear Tail Lights Other

CITE and date for multiple selection

CITE and date for multiple selection

Species description

Category	Species	Other (Specify)
OTHER	Barn Swallow	
Bird / Wildlife size	Wild advised of birds	Yes
Bird / Wildlife seen	Bird / Wildlife struck	1
Engine / Propeller model (if affected)	Model	Other (Specify)
Engine / Propeller position (if affected)		

Severity information

Highest damage to aircraft	Highest injury level to person
None	None
Total number of serious injuries	Total number of fatalities

This electronic form has been designed to facilitate and secure their integration into the national occurrence database. Do not transmit them by fax or as a scanned document. This PDF form is compatible with Adobe Acrobat / Reader DC (2017 or newer) software on Microsoft Windows (7 or newer) only. It is not supported by other platforms (e.g. iOS, MAC, Linux).

Occurrence Information

Event type and information
Aircraft collision with bird/bird strike
Description of the occurrence (narrative)
Weather condition details and cloud amount: SOME CLOUD Runway identifier and condition: DRY RUNWAY Departure/destination point of aircraft: VTBD-VTBS Aircraft speed at first event: Consequences on the flight: Effect to engine (Fire, Smoke, Cooling failure, etc.): NONE Estimated % of thrust loss (Even estimation is useful): NONE Immediate actions: REPORT TO TOWER Time amount that the aircraft out of service: Cost of repair: Cost of revenue: Any supporting details to the event / Narrative / Scenario of the event: AFTER FLIGHT BK9305 DEPARTED FROM THE AIRPORT, AIRSIDE OPERATIONS OFFICER DID THE DAILY RUNWAY CHECK AND ONE BARN SWALLOW HAD FOUND ON THE RUNWAY 23 SO THE OFFICER TOOK PHOTOS OF THE AREA OF OCCURRENCE AND COLLECT ALL PARTS OF THE BODY FOR THE DATA.

This electronic form has been designed to facilitate and secure their integration into the national occurrence database. Do not transmit them by fax or as a scanned document. This PDF form is compatible with Adobe Acrobat / Reader DC (2017 or newer) software on Microsoft Windows (7 or newer) only. It is not supported by other platforms (e.g. iOS, MAC, Linux).

Occurrence Analysis Information

Occurrence analysis result (description of hazards / threats / root causes)
 If the required four report parts are completed under the required headings mandated by the requirement, specify the nature, objectives, and the progress
 have leading the analysis:

HAZARD: FLOCK OF BIRDS IN VICINITY OF THE AERODROME
 THREAT: BIRDS FLY AROUND THE AREA
 ROOT CAUSE: ALL AREA AROUND AERODROME IS FULL OF FARMS, TREES, AND WATER SOURCE WHICH CAN BE
 SHELTER AND FOOD SOURCE FOR THE BIRDS TO LIVE AND BREED

Preventive / corrective actions:

Description of the measures taken to reduce / mitigate the risk

PREVENTIVE ACTION IS DONE BY USING SOUND FROM CAR HORN AND OTHERS TO CHASE THEM OUT OF THE
 AREA. WE ALSO CUT ALL TREES IN THE AIRSIDE AND SOME TREE AROUND THE AIRPORT AREA.

เอกสารแนบที่ 20

เอกสารการประชุม

เรื่องการจัดทำป้ายประกาศแนวเขตเส้น NEF 30

สรุปการประชุมเพื่อจัดทำป้ายประกาศแนวเส้นระดับเสียง NEF 30
และประกาศแนวเขตความปลอดภัยในการเดินอากาศของสนามบินตราด

ครั้งที่ 1 ประชุมชี้แจงหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้อง

ณ ห้องประชุมองค์การบริหารส่วนตำบลท่าโสม
วันที่ 24 เมษายน 2550 เวลา 10:00-12:00 น.

บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด ได้จัดการประชุม เพื่อชี้แจงและรับฟังความคิดเห็นในการจัดทำและติดตั้งป้ายประกาศแนวเส้นระดับเสียง NEF 30 และประกาศแนวเขตความปลอดภัยในการเดินอากาศ ให้ประชาชนในพื้นที่ที่อาจจะได้รับผลกระทบ รวมถึงผู้นำชุมชน และหน่วยงานราชการราชการที่เกี่ยวข้อง โดยแบ่งการประชุมเป็น 2 ครั้ง คือ ครั้งที่ 1 เพื่อชี้แจงทำความเข้าใจและรับฟังความคิดเห็นจากหน่วยงานราชการและผู้นำชุมชนที่เกี่ยวข้อง และครั้งที่ 2 เพื่อชี้แจงประชาชนที่มีพื้นที่ในแนวเส้นระดับเสียง NEF 30 ทราบ

การประชุมครั้งนี้เป็นการประชุมครั้งที่ 1 สรุปผลการประชุมได้ ดังนี้

1. วัตถุประสงค์

1.1 เพื่อให้การปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ ครบถ้วนสมบูรณ์

1.2 เพื่อเผยแพร่ข้อมูล แนวเส้นระดับเสียง NEF 30 ในกรณีที่มีการบินสูงสุด และเขตความปลอดภัยในการเดินอากาศให้หน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้อง เจ้าหน้าที่ของสนามบินตราด และประชาชนซึ่งมีที่ดินอยู่ในแนวเส้นระดับเสียง NEF 30 ทราบขอบเขต ข้อจำกัดในการใช้ประโยชน์ที่ดิน และผลกระทบที่อาจจะเกิดขึ้น

1.3 เสนอรูปแบบของป้ายประกาศแนวเส้นระดับเสียง NEF 30 และเขตพื้นที่ติดตั้งป้ายประกาศ

2. กลุ่มเป้าหมาย

ส่วนราชการและผู้นำชุมชน

2.1 หน่วยงานราชการในส่วนกลางที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ของโครงการสนามบินตราด

2.2 หน่วยงานราชการส่วนภูมิภาค และท้องถิ่นที่เกี่ยวข้องกับการวางผังเมือง การใช้ประโยชน์ที่ดิน หรือการอนุญาตในการใช้ประโยชน์ที่ดิน

2.3 ผู้นำชุมชนที่มีเขตพื้นที่รับผิดชอบอยู่ในแนวเส้นระดับเสียง NEF 30

3. สถานที่ดำเนินการ ณ ห้องประชุมองค์การบริหารส่วนตำบลท่าโสม

๕. ผู้เข้าร่วมประชุม

๕.๑ ผู้นำชุมชน และผู้แทนจากส่วนราชการ จำนวน ๒๕ คน จากหน่วยงานต่างๆ ดังนี้

๑) คุณสุคนธา เศรษฐ์วิจิตร	สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
๒) คุณกิตติธยา สว่างไทย	กรมการขนส่งทางอากาศ
๓) คุณสมชัย ฉายศรีศิริ	สำนักงานโยธาธิการและผังเมือง จังหวัดตราด
๔) คุณวิรัช เบ็ญจพันธ์	ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัดตราด
๕) คุณยุทธพงศ์ สุพรรณวัฒน์	สำนักงานที่ดินจังหวัดตราด
๖) คุณศุภกิจ ศรีสาว	สำนักงานพัฒนาที่ดินตราด
๗) คุณดิถี บุญสูงงาม	สำนักงานปฏิรูปที่ดินจังหวัดตราด
๘) คุณกักราวุธ หิรัญรัตน์	สำนักงานอำเภอแหลมงอบ
๙) คุณธีรวิทย์ ปานะเจริญ	สำนักงานอำเภอเขาสมิง
๑๐) คุณสุรชาติ จิตมุ่งมโนธรรม	องค์การบริหารส่วนตำบลบางปิด
๑๑) คุณเสิดา สรรวมชีพ	องค์การบริหารส่วนตำบลท่าโสม
๑๒) คุณบรรณกิจ ลูประเวศ	ตำบลตำบลท่าโสม
๑๔) คุณประติมา บุญประสิทธิ์	ผู้ใหญ่บ้าน หมู่ ๒ ตำบลท่าโสม
๑๖) คุณทวีเพชร ประสงค์ทรัพย์	ผู้ใหญ่บ้าน หมู่ ๓ ตำบลท่าโสม
๑๖) คุณไพศาล บัวมาก	ผู้ใหญ่บ้าน หมู่ ๔ ตำบลท่าโสม
๑๗) คุณบุญเดช ไวยภูต	ผู้ใหญ่บ้าน หมู่ ๕ ตำบลท่าโสม
๑๘) คุณอุบล มั่นทรัพย์	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ ๖ ตำบลบางปิด
๑๙) คุณสมาน เทมยากรณ์	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ ๔ ตำบลบางปิด
๒๐) คุณสมนึก อารมย์นิยม	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ ๕ ตำบลบางปิด
๒๑) คุณสมศักดิ์ นวโกมล	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ ๖ ตำบลบางปิด
๒๒) คุณภาณุ วัจจาธิ	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ ๘ ตำบลบางปิด

๕.๒ บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด จากหน่วยงานส่วนกลางและสนามบินตราด จำนวน ๕ คน

๑) คุณประภากร ทรัพย์สกล	เจ้าหน้าที่ฝ่ายระดมทุนสัมพันธ์
๒) คุณเป็ญกานต์ ห่วงรอด	ผู้จัดการสนามบินตราด
๓) พ.อ. จักรี โพธิ์รัมย์	รองผู้จัดการสนามบินตราด และประธานคณะกรรมการชุมชนสัมพันธ์
๔) คุณฉาวริน อภิบาลศรี	เจ้าหน้าที่สนามบินตราด และกรรมการคณะกรรมการชุมชนสัมพันธ์
๕) คุณธัญญา จุกเจริญ	เจ้าหน้าที่สนามบินตราด และกรรมการคณะกรรมการชุมชนสัมพันธ์
๖) คุณพิรพงษ์ ครอบงาม	เจ้าหน้าที่สนามบินตราด และกรรมการคณะกรรมการชุมชนสัมพันธ์

4.8 บริษัท ยูโนเดิ้ล แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด (ที่ปรึกษาสิ่งแวดล้อม)
จำนวน 8 คน

1) คุณสุภรณ์	โชติสกุลรัตน์	ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม
2) คุณนิพนธ์	สุทธิวัฒน์	นักวิชาการสิ่งแวดล้อม
3) คุณนาเคนทร์	พันธุ์ชาติกุล	นักวิชาการสิ่งแวดล้อม

5. สื่อประกอบการประชุม

เพื่อให้ผู้เข้าร่วมประชุมเข้าใจเกี่ยวกับข้อมูล เรื่องผลกระทบด้านเสียงที่อาจเกิดขึ้นจากการดำเนินการของ
สนามบินตราด การจัดทำนายแสดงแนวเส้นระดับเสียง NEF 30 แสดงพื้นที่ที่อาจได้รับผลกระทบ และมาตรการที่
เกี่ยวข้องในการลดผลกระทบ รวมทั้งมีส่วนร่วมในการแสดงความคิดเห็น ที่ปรึกษาจึงได้จัดทำสื่อประกอบการประชุม
ประกอบด้วย เอกสารประกอบการประชุม และตัวอย่างป้ายประกาศ โดยได้นำเสนอข้อมูลในรูปแบบของ Power
Point ดังแสดงในภาคผนวก ค

6. ผลการดำเนินงาน

บริษัทที่ปรึกษาได้ชี้แจงรายละเอียดของผลกระทบด้านเสียงบริเวณแนวเส้นระดับเสียง NEF 30 และเขตความ
ปลอดภัยในการเดินอากาศของสนามบินตราด โดยได้อธิบายให้ผู้เข้าร่วมประชุมทราบถึงที่มาของการจัดประชุม
ความหมายและข้อจำกัดของการใช้พื้นที่บริเวณที่อยู่ในแนวเส้นระดับเสียง NEF 30 และเขตความปลอดภัยในการ
เดินอากาศ โดยสรุปผลการดำเนินงาน ดังนี้

6.1 ความเป็นมาของการจัดประชุม

การจัดประชุมครั้งนี้เป็นไปตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการพัฒนาสนามบิน
ตราด ที่ได้ศึกษาและเสนอต่อสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) เมื่อปี 2547 โดย
มาตรการนี้กำหนดขึ้นเพื่อแจ้งให้ผู้ที่อยู่อาศัย หรือมีที่ดินอยู่ในแนวเขตพื้นที่เส้นระดับเสียง NEF 30 และเขตความ
ปลอดภัยในการเดินอากาศของสนามบินตราด ทราบแนวเขต ฯ และข้อจำกัดในการใช้พื้นที่ โดยให้เจ้าของโครงการ
(บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด) จัดประชุมเพื่อแจ้งให้ทราบ พร้อมทั้งติดป้ายประกาศให้ผู้ที่เกี่ยวข้องทราบ เพื่อ
ป้องกันปัญหาข้อร้องเรียนปัญหาด้านเสียงจากสนามบินตราดในอนาคต

6.2 การคาดการณ์ระดับผลกระทบด้านเสียง (NEF: Noise Exposure Forecast)

การคาดการณ์ระดับผลกระทบด้านเสียงที่จะเกิดขึ้นจากกิจกรรมต่าง ๆ ของสนามบินตราด ได้ทำการ
คาดการณ์ด้วยการใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ (JNM) ซึ่งเป็นวิธีที่ใช้ในการประเมินผลกระทบด้านเสียงจากกิจกรรม
ของสนามบิน โดยใช้ข้อมูลในการคำนวณที่สำคัญ คือ จำนวนเที่ยวบิน ชนิดเครื่องบิน เวลาที่บิน สภาพทาง
ภูมิประเทศ ทัศนทางการบิน และระดับเสียงพื้นฐานของพื้นที่ ซึ่งผลการประเมินที่ได้จะเป็นค่าตัวเลข เช่น NEF 25
NEF 30 NEF 35 หรือ NEF 40 แล้วผ่านเสนอผลการประเมินเป็นเส้นเขตแผนที่ (คล้ายกับเส้นชั้นความสูงของแผนที่
ทางภูมิศาสตร์ทั่วไป) หากค่า NEF สูงผลกระทบจะสูงขึ้น ซึ่งค่าระดับเสียงที่ใช้เป็นเกณฑ์แสดงระดับผลกระทบ ได้
กำหนดที่ค่า NEF 30 ซึ่งเป็นค่าที่เริ่มทำให้เกิดการรบกวนต่อชุมชน และประชาชนที่อยู่อาศัยโดยรอบ (ตามข้อเสนอแนะ

ของ ICAO พื้นที่ตามแนวเส้น NEF 30 เป็นพื้นที่ที่ไม่ควรก่อสร้างอาคารที่ห่อหุ้ม โรงเรือน ศาลาสนาม โรงพยาบาล หรือการใช้ประโยชน์อื่นใดในแนวต่อการขนาน หรือสร้างได้แต่ต้องได้รับการออกแบบเป็นพิเศษ)

6.3 แนวเส้นระดับเสียง NEF 30 ปัจจุบัน

ปัจจุบันสนามบินตราดให้บริการการบินด้วย เครื่องบิน ATR72 จำนวน 3-4 เที่ยวบิน ซึ่งให้บริการน้อยกว่าที่ได้เสนอขออนุญาตไว้ (จำนวน 40 เที่ยวบิน) และจากการคาดการณ์ระดับผลกระทบด้านเสียงที่อาจเกิดขึ้น พบว่า แนวเส้นระดับเสียง NEF 30 อยู่ในพื้นที่ของสนามบินตราดทั้งหมด ดังรูปที่ 1-1 และ รูปที่ 1-2 อย่างไรก็ตาม เพื่อป้องกันผลกระทบจากเสียงที่อาจเกิดขึ้นในอนาคตกรณีที่มีการบินสูงสุดตามที่ขออนุญาต สนามบินตราดจะใช้นาฬิกาเส้นระดับเสียง NEF 30 ที่ประเมินจากสภาวะที่มีผลกระทบสูงสุด และปฏิบัติตามป้องกันและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมตามที่เสนอไว้กับ สผ. อย่างเคร่งครัด

6.4 แนวเส้นระดับเสียง NEF 30 ของโครงการพัฒนาศูนย์บินตราด

การประกาศแนวเขตเส้นระดับเสียง NEF 30 ของสนามบินตราด จะให้แนวเส้นระดับเสียง NEF 30 โอบล้อมพื้นที่ผลกระทบสูงสุด คือ กรณีใช้เครื่องบินหลายชนิด บินลงปลายทางวิ่ง 05 และบินขึ้นปลายทางวิ่ง 23 จำนวน 40 เที่ยวบิน และกรณีเครื่องบินหลายชนิด บินลงปลายทางวิ่ง 23 และบินขึ้นปลายทางวิ่ง 05 จำนวน 40 เที่ยวบิน ทั้งนี้ บริษัทที่ปรึกษาได้นำข้อมูลแนวเส้นระดับเสียง NEF 30 จากทิศทางการบินขึ้น และลงของทั้งสองกรณีมาซ้อนทับกัน (Overlay) บนแผนที่ทางภูมิศาสตร์ ที่มีขอบเขตของสนามบินและพื้นที่กรรมสิทธิ์ของโครงการ ดังรูปที่ 1-3 จากรูปพื้นที่แนวเส้นระดับเสียง NEF 30 ร้อยละ 37 อยู่ในพื้นที่กรรมสิทธิ์ของโครงการ พื้นที่ที่เหลือเป็นพื้นที่ของเอกชนและพื้นที่ของสำนักงานการปฏิรูปที่ดินเพื่อเกษตรกรรม (ส.ป.ก.) และจากการสำรวจพื้นที่ พบว่า พื้นที่ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่เกษตรกรรม และพื้นที่ป่าไม้ มีบ้านเรือนอยู่น้อย ดังนั้น บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด ซึ่งเป็นเจ้าของโครงการจะดำเนินการชี้แจงทำความเข้าใจกับเจ้าของพื้นที่ให้ทราบถึงขอบเขตแนวเส้น NEF 30 ในการประชุมครั้งต่อไป

6.5 เขตความปลอดภัยในการเดินอากาศ

เป็นพื้นที่ที่จัดเตรียมไว้สำหรับเครื่องบินขึ้นและร่อนลง โดยกำหนดความสูงของอาคารสิ่งก่อสร้างต่างๆ รวมถึงต้นไม้และสภาพทางภูมิประเทศ (ใช้ความสูงของพื้นทางวิ่งเป็นจุดอ้างอิง) เพื่อความปลอดภัยในการบินขึ้นและร่อนลง ตามระยะห่างจากทางวิ่ง (Runway) ของสนามบิน โดยสนามบินตราดจัดอยู่ในประเภท Aerodrome Code 4 ตามข้อกำหนดขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization: ICAO) มีเขตความปลอดภัยในการเดินอากาศดังรูปที่ 1-4 ซึ่งมีการอธิบาย ดังนี้

Runway Strips เป็นพื้นที่ที่จัดเตรียมไว้สำหรับการบินขึ้นและร่อนลง มีระยะก่อนและหลังของทางวิ่งอย่างน้อย 60 เมตร ความกว้างด้านละ 150 เมตร จากกึ่งกลางของต่อทางวิ่ง

Transition Surface เป็นพื้นที่ต่อเนื่องจาก Runway Strips มีความกว้างออกจาก Runway Strips ด้านละ 212 เมตร (ความลาดชัน 14.3 %) ส่วนความยาวจะขนานไปกับ Runway Strips ทั้งสองด้าน จนบรรจบกับแนว Approach Surface ซึ่งกำหนดให้มีสิ่งปลูกสร้างที่สูงมากที่สุดไม่เกิน 45 เมตร ที่ขอบนอกของ Transition Surface แล้วลดลงในอัตราส่วน 7:1 จนถึง 0 เมตร ที่ขอบใน

Inner Horizontal Surface เป็นพื้นที่ที่วัดจากแนวถึงกลางทางวิ่งตลอดแนวด้านข้างจนจดกับแนว Approach Surface เป็นรัศมี 4,000 เมตร ในเขตนี้อาจมีสิ่งปลูกสร้างที่สูงได้ไม่เกิน 45 เมตร



สำนักงาน

Inter-Office Communication

To: TOXBG		From: BA(D)	
Your Ref.	Your Letter	Our Ref. APD2007-06/001	Date 26 มีนาคม 2550

Subject and text

อ้างถึงเอกสารจาก บจก.ยู.เอ.ซี ลงวันที่ 21 มีนาคม 2550 ที่แนบ เรื่องการเขียนเชิญหน่วยงานราชการ
ประชุมและรับฟังเรื่องการควบคุมการก่อสร้างอาคารและสิ่งปลูกสร้าง และข้อกำหนดเขตความปลอดภัยในการ
เดินอากาศยานในเขต NEF30 ที่สนามบินตราด ในการนี้คุณฉันทาวดี (คุณแพนเปม) นักวิชาการของยู.เอ.ซี ได้เสนอ
ต่อ BZ(S) เพื่อขอรับมติชอบงานสิ่งแวดล้อมของสนามบินตราดประชุมเพื่อสร้างความเข้าใจกับก่อนที่จะนัด
ประชุมร่วมกับหน่วยงานราชการ ซึ่ง BZ(S) เห็นชอบในการจัดประชุมสร้างความเข้าใจดังกล่าว

จึงเรียนมาเพื่อขอเรียนเชิญท่าน และ/หรือ ผู้แทนที่ดูแลรับผิดชอบงานสิ่งแวดล้อมของสนามบินตราด 2 ท่าน
เข้าร่วมประชุมกับ BZ(S) , ตัวแทนฝ่ายพัฒนาสนามบิน, ตัวแทนส่วนราชการสัมพันธ์และเจ้าหน้าที่ ยู.เอ.ซี ในวันที่
พฤหัสบดีที่ 29 มีนาคม 2550 เวลา 10.00 น. ห้องประชุมพนมเปญชั้น 14

ขอแสดงความนับถือ

(กัลยา เจสมฤทธิ์)


United Analyst and Engineering Consultant Co., Ltd.

901 Udonrak 41, 9/2 Sukhumvit Road, Bangkok, Prakanong, Bangkok 10230
Tel : 02-783-2928 Fax : 02-783-2800
E-mail address : uaec@uaecmail.co.th Website : www.uaecconsultant.com

To : คุณศิริวงศ์ วิริยะ	FAX : 02-278-3427
Company : บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด	Date : 21 มีนาคม 2550 (รับ FAX 23 มี.ค. 50)
From : คุณนิพนธ์ สุทธิรัตนศักดิ์	Page : 8

*****หากได้รับเอกสารนี้โดยไม่ได้เจตนาหรือไม่ครบถ้วนโปรดติดต่อกลับ*****

เรื่อง เชิญเชิญหน่วยงานราชการและภาคเอกชนที่เกี่ยวข้อง เนื่องจากการบูรณาการข้อมูลสารสนเทศและสิ่งปลูกสร้าง และข้อกำหนด
แนวทางการป้องกันภัยพิบัติทางอากาศภายในเขต NKP 30 ที่สนามบินสุวรรณภูมิ

เรียน คุณศิริวงศ์ วิริยะ
ผู้อำนวยการอาวุโส ฝ่ายพัฒนาสนามบิน
บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด

ตามที่บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด ได้แจ้งให้บริษัท ยูไนเท็ด แอนาไลซิส แอนด์ เอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแตนท์ จำกัด ดำเนินการจัดประชุม เนื่องจากการบูรณาการข้อมูลสารสนเทศและสิ่งปลูกสร้าง และข้อกำหนดแนวทางการป้องกันภัยพิบัติทางอากาศภายในเขต NKP 30 ที่สนามบินสุวรรณภูมิ

ทางบริษัท ยูไนเท็ด แอนาไลซิส แอนด์ เอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแตนท์ จำกัด จึงได้ขอนัดวันประชุมและให้ทางบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด เชิญเชิญและประสานไปยังหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้อง และประชาชนที่เกี่ยวข้องในชั้นนี้ต่อไปโดย
สนามบิน เพื่อหาประชุมและรับฟังฯ ที่ สนามบินสุวรรณภูมิ และขอเสนอเรื่องดังกล่าวที่ 1

ตารางที่ 1 รายละเอียดการจัดประชุม เรื่องการบูรณาการข้อมูลสารสนเทศและสิ่งปลูกสร้าง และข้อกำหนด
แนวทางการป้องกันภัยพิบัติทางอากาศภายในเขต NKP 30 ที่สนามบินสุวรรณภูมิ

หน่วยงาน	วันประชุม
1. กรมการขนส่งทางอากาศ	10 เมษายน 2550
2. สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.)	เวลา 10.00 น. เป็นต้นไป
3. สำนักงานบริหารการบินแห่งชาติเมืองจันทบุรี	
4. บริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน)	
5. กองทัพอากาศ	
6. สำนักงานที่ดินจังหวัดสุพรรณบุรี	
7. สถานีวิทยุโทรทัศน์กองทัพบก (สทท.) จังหวัดสุพรรณบุรี	
8. สำนักงานการปฏิรูปที่ดินเพื่อเกษตรกรรม (สปอ.) จังหวัดสุพรรณบุรี	
9. กองการกรมเจ้าท่าจังหวัดสุพรรณบุรี	

ในโอกาสที่ (สทท.) จังหวัดสุพรรณบุรี
วันที่ 21 มีนาคม 2550


United Analyst and Engineering Consultant Co., Ltd.

3 Soi Udonrak 47, Samphanthawi Road, Bangkok, Prakanong, Bangkok 10600
Tel : 02-783-2828 Fax : 02-783-8800
E-mail address : uae@uaecol.com.th • Website : www.uaecol.com

ตารางที่ 1

(ต่อ) รายละเอียดการจัดประชุม เรื่องการร่วมทุนการก่อสร้างอาคารและสิ่งปลูกสร้าง และข้อกำหนด
เขตความรับผิดชอบในการบริหารงานในเขต NEP 30 ที่สนามบินตราด

หน่วยงาน	วิสัยทัศน์
10. นายอำเภอ * นายก อบต. * นายก อบจ.	
11. องค์การบริหารส่วนตำบล * นายก อบต. * นายก อบจ.	
12. ผู้ใหญ่บ้านหรือผู้นำชุมชน * นายก อบต. * นายก อบจ.	

ทางบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด สามารถเปลี่ยนแปลงวิสัยทัศน์ได้ด้วยความพร้อมของหน่วยงานราชการและ
ประชาชนที่เกี่ยวข้องกับสนามบิน ทั้งนี้ทางได้มีประชุมที่บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด และบริษัท UAE ทราบ ข้อตกลงพร้อมด้วย

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณา

ขอแสดงความนับถือ

(นางสาวนันทวิทย์ สุทธิรัตนศักดิ์)
รองผู้จัดการฝ่ายสิ่งแวดล้อมและโครงการ
ฝ่ายสิ่งแวดล้อมและโครงการ

ฝ่ายสิ่งแวดล้อมและโครงการ

โทรศัพท์ 0-2783-2827, 0-2783-8804



ที่ TDX 04/2550

เรื่อง เรียนเชิญเข้าร่วมประชุมการชี้แจงจุดแนวเส้นเสียง NEP 30 ตามมติครวค
เรียน ท่านเจ้าบ้าน

เนื่องด้วย บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) มีคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมชุมชน
ต้นพันธุ และเพื่อชี้แจงเกี่ยวกับการขอความร่วมมือในการติดตั้งป้ายบอกเขตแนวเส้นเสียง ที่อาจมีผลกระทบ
ต่อหมู่บ้านที่อยู่ในแนวเส้นเสียงของสนามบินครวค เพื่อความเข้าใจและเพื่อตอบข้อซักถาม จึงขอเรียนเชิญ
ท่านเจ้าบ้าน หรือ ตัวแทน เข้าร่วมประชุมฟังคำชี้แจง ที่องค์การบริหารส่วนตำบลท่าไคร้ ในวันที่ 1 มิถุนายน
พ.ศ.2550 กำหนดวันหากมีการเปลี่ยนแปลง จะแจ้งให้ทราบอีกครั้ง

จึงเรียนมาเพื่อทราบ

ขอแสดงความนับถือ

ท.ธ.

(จักรวิ โพรหมย้อย)

ประธานคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมชุมชนสนามบินครวค

สนามบินครวค

โทร. 0-3952-5777 ต่อ 127

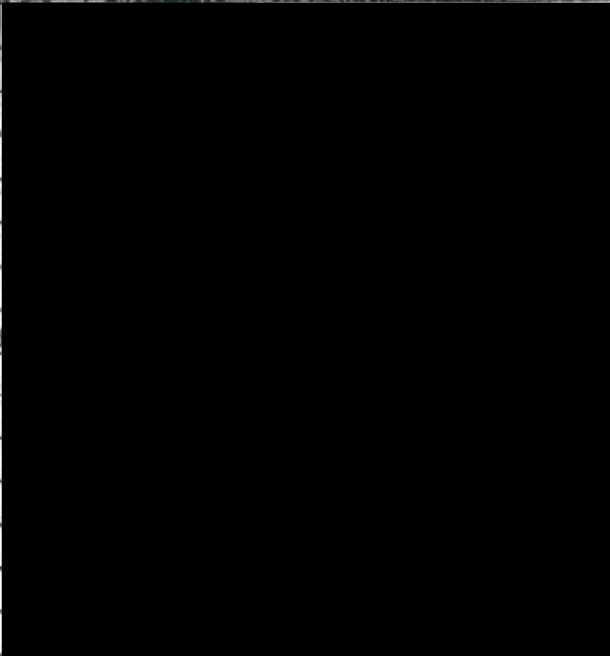
โทรสาร: 0-3952-5778

99 Vibhavadi Rangsit Road, Lat Yao, Chatuchak, Bangkok 10900 Thailand.
Office: Tel: 66-2265-5678 Fax: 66-2265-5500 Rvn: Tel: 66-2265-5555 Fax: 66-2265-5555
E-mail: pg@bangkokair.co.th Commercial Telex: 82654 SKP TH
www.bangkokair.com

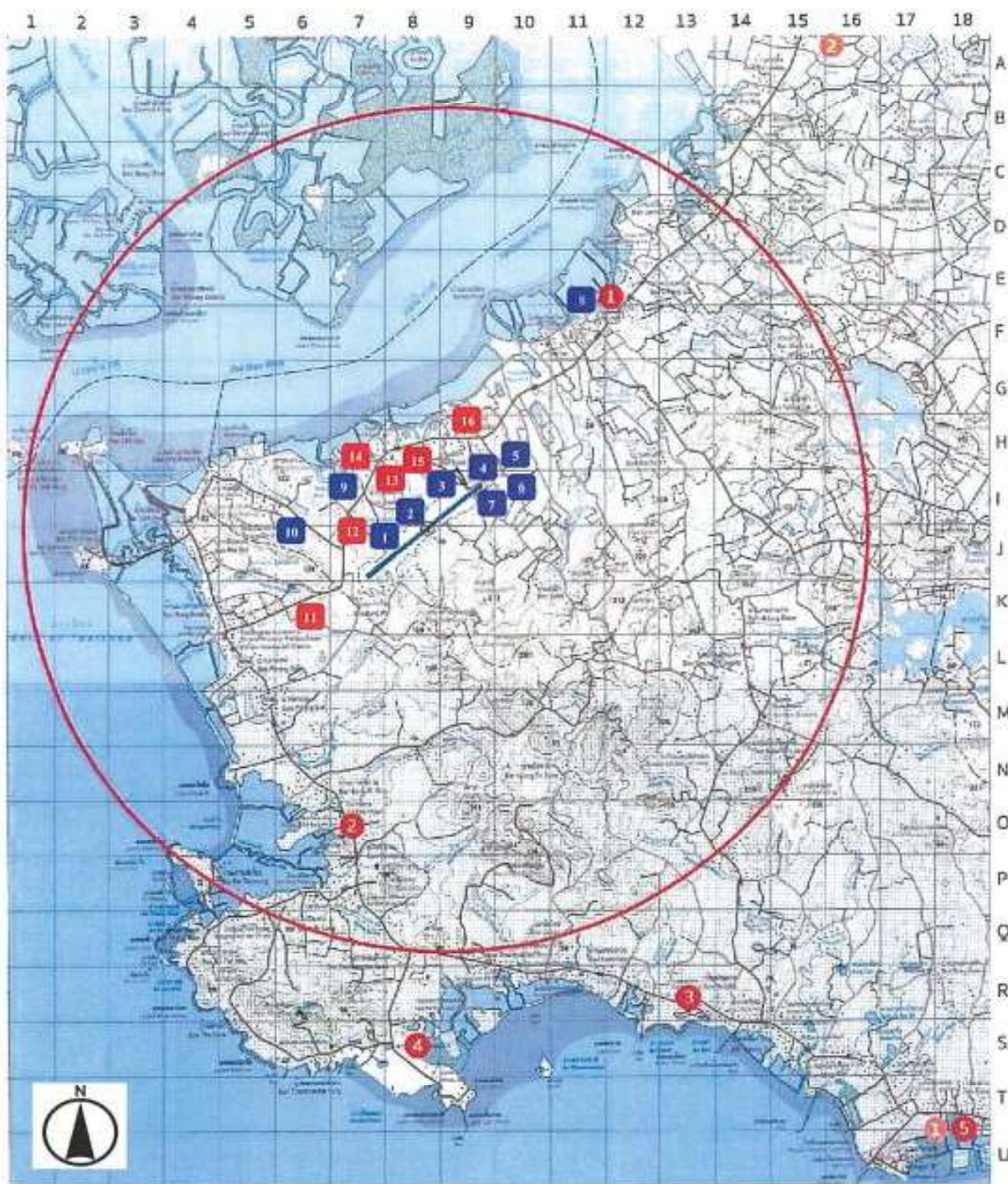
รายชื่อผู้ร่วมประชุม เรื่อง การจัดทำปฎิบัติงานประจำปีงบประมาณแนบแนบ NEF 30 ของสมาคมบินตราด

หน่วยงาน / ตำแหน่ง	ชื่อ - สกุล	ลายเซ็น
1. สภา.นโยบายนและแผนบริหารการธรรมชาตินและสิ่งแ	คุณอิศรพันธ์ กาญจนเวระ คุณสุคนธา เกตุสุวกรกิจ	
2. กรมการขนส่งทางอากาศ	คุณวิวัฒน์ ยอดนอก คุณสุธิดา สง่าไทย	
3. บริษัท UAE	คุณสุภรัตน์ ไรตีสกุลรัตน์ คุณมีทนาวดี สุทธิรัตนศักดิ์ คุณนาเคนทร์ ปัญญาวิบูล	
4. บริษัทการบินกรุงเทพ จำกัด	คุณประภาพร ทรัพย์ละสม	
5. สำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดตราด	นายสมชัย ฉายศิริศรี (ใหม่)	
6. ทหัทธการธรรมชาตินและสิ่งแวดลอมจังหวัด	นายวิรัช เป็ญจพันธ์วิ	
7. เกษตรจังหวัด	นายนิโรจน์ ประถมวงค์	
8. สำนักงานที่ดินจังหวัดตราด	นายยุทธพงศ์ สุทธิพลณ์	
9. สถานีพัฒนาที่ดินตราด	นายศักดิ์ดา ศรีขาว	
10 สำนักงานการปฏิรูปที่ดินจังหวัดตราด	นายดีดี บุญรุ่ง (เดิมบุญรุ่ง)	
11 ปลัดอำเภอเกษตรนิคม	นายชัชชาติ ภูมิ ภูมิรัตน์	
12 ปลัดอำเภอเกษตรนิคม	นายสุวิทย์ ปานะเจริญ	
13. องค์การบริหารส่วนตำบลบางปัด	นายสุชาติ วัฒนวัฒนธรรม (ใหม่)	
14. องค์การบริหารส่วนตำบลท่าโสม	นายศิลา สรรวม	
15. ผู้ใหญ่บ้านเขตตำบลท่าโสม อ.เขาสมิง		
กำนันบ้านหมู่ 1	นายบรรเทิง อุดม	
ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 2	นายประจักษ์ บุญประสิทธิ์	
ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 3	นายศรีเพชร ประสงค์ทรัพย์	
ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 4	นายไพศาล นันทิก	
ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 5	นายบุญแล ไทยกุล	
16. ผู้ใหญ่บ้านเขตตำบลบางปัด อ.แหลมงอบ		
ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 3	นายรณ มั่นพันธ์	
ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 4	นายสนาน เขมยากรณ์	
ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 5	นายสนาศิลป์ ธรรมเปี่ยม	
ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 6	นายสมคิด นวโกมล	
ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 8	นายนคร วิชาทิน	
17. คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมสมาคมบินตราด	พ.อ.จักรี โพธิ์ภิรมย์ นางสาวริน อภิบาลศรี นางอริยญา รุจเจริญ นายพีรพงษ์ ครอบธรรม	

รายชื่อผู้เข้าร่วมประชุมทั้งการขึ้นของเรือดำน้ำและ NEF 30

เลขที่	ชื่อ-นามสกุล	ตำแหน่ง
1.		ด.ช.
2		ด.ช.
3		ด.ช. 3.
4		ด.ช. 3.
5		ด.ช. 3.
6		ด.ช.
7		ด.ช.
8		ด.ช. 3.
9		ด.ช. 3.
10		ด.ช. 3.
11		ด.ช. 3.
12		ด.ช. 3.
13		ด.ช. 3.
14		ด.ช. 3.
15		ด.ช. 3.

แผนที่แสดงตำแหน่งติดตั้งป้าย NEF 30 และระยะรัศมี 30 กม.



LEGEND : คำอธิบาย

- 1 โรงพยาบาลหลุมบอน 30 เอียง
- 2 โรงพยาบาลบางโพธิ์ 30 เอียง
- △ จุดนัดพบ Rendezvous Point
- 1 วงด.ท่าโสม
- 2 วงด.บางโพธิ์
- 3 วงด.คลองใหญ่
- 4 ทางส่งกำลังบำรุงทหารเรือตราด
- 5 วงด.หนองแขวง

- 1 NDB
- 2 ช่างรับโทรศัพท์
- 3 วิทยาลัยเทคนิค TDXBG
- 4 หลังป้อมกันภัยหัว 23
- 5 ค่ายแม่ทัพ หลังป้อมกันภัยหัว 23
- 6 ป้ายทางหัวกันภัย 23
- 7 วิทยาลัยช่างอากาศยานบ้านบางกุ้ง
- 8 องค์การบริหารส่วนตำบลท่าโสม

- 9 ซอยบ้านกลาง (บ้านบ้านหิน)
- 10 ซอยทองสน (ตรงข้ามศาลาแดงนาประดง)
- 11 เนินตำรา
- 12 ซอยขุนแสงบ้านป่าไม้
- 13 วิทยาลัยทางเรือเรียนวัดสลัก
- 14 ตร.ข้ามสะพานน้ำแข็งบ้านสลัก (เสา AIS)
- 15 วิทยาลัยทางเรือสถานบันตราด
- 16 วิทยาลัยทางเรือท่าประดู่

- ป้ายที่ติดตั้งบนดิน
- ป้ายที่ติดตั้งในน้ำ



รั้วข้างบ่อน้ำดับเพลิง



หัวมุมบ้านพัก TDXBG



หลังป้อมหัวรั้วเวย์ 23



ต้นมะไฟ หลังป้อมหัวรั้วเวย์ 23



ป่ายางหัวรั้วเวย์ 23



หัวมุมโรงซ่อมบำรุง



ปากทางเข้าสวนบิณ



ทางเข้าโรงเรียนวัดสลัก



ตรงข้าม โรงน้ำแข็งบ้านสลัก (เสา AIS)



เนินสำโรง



ซอยพวงสน ตรงข้ามศาลาอเนกประสงค์



NDB



อบต.ท่าโสม



ปากซอยท่าประจักษ์



ซอยบ้านกลาง (บ้านป่าหวิน)



ซอยชุมชนแสง (บ้านป่าไม้)

เป็นเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ พศ.2561



(បាតុភូត ឥសាន)
 ឆ្នាំ ១៩៧២ ឆ្នាំ ឥសាន ឆ្នាំ ឥសាន
 ឆ្នាំ ១៩៧២ ឆ្នាំ ឥសាន ឆ្នាំ ឥសាន

เอกสารแนบที่ 21

ประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง กำหนดเขตบริเวณ
ใกล้เคียงสนามบินตราด เป็นเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ

ประกาศกระทรวงคมนาคม

เรื่อง กำหนดเขตบริเวณใกล้เคียงสนามบินตราด เป็นเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ

พ.ศ. ๒๕๖๒

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๕๘ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมออกประกาศไว้ ดังต่อไปนี้

ข้อ ๑ ให้เขตบริเวณใกล้เคียงสนามบินตราด ในท้องที่ตำบลท่าโสม ตำบลแสนตุ้ง ตำบลเขาสมิง ตำบลทุ่งนนทรี อำเภอเขาสมิง ตำบลคลองใหญ่ ตำบลบางปิต อำเภอแหลมงอบ จังหวัดตราด ตำบลบางชัน อำเภอขลุ้ง จังหวัดจันทบุรี ภายในแนวเขตตามแผนที่ท้ายประกาศนี้ เป็นเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ

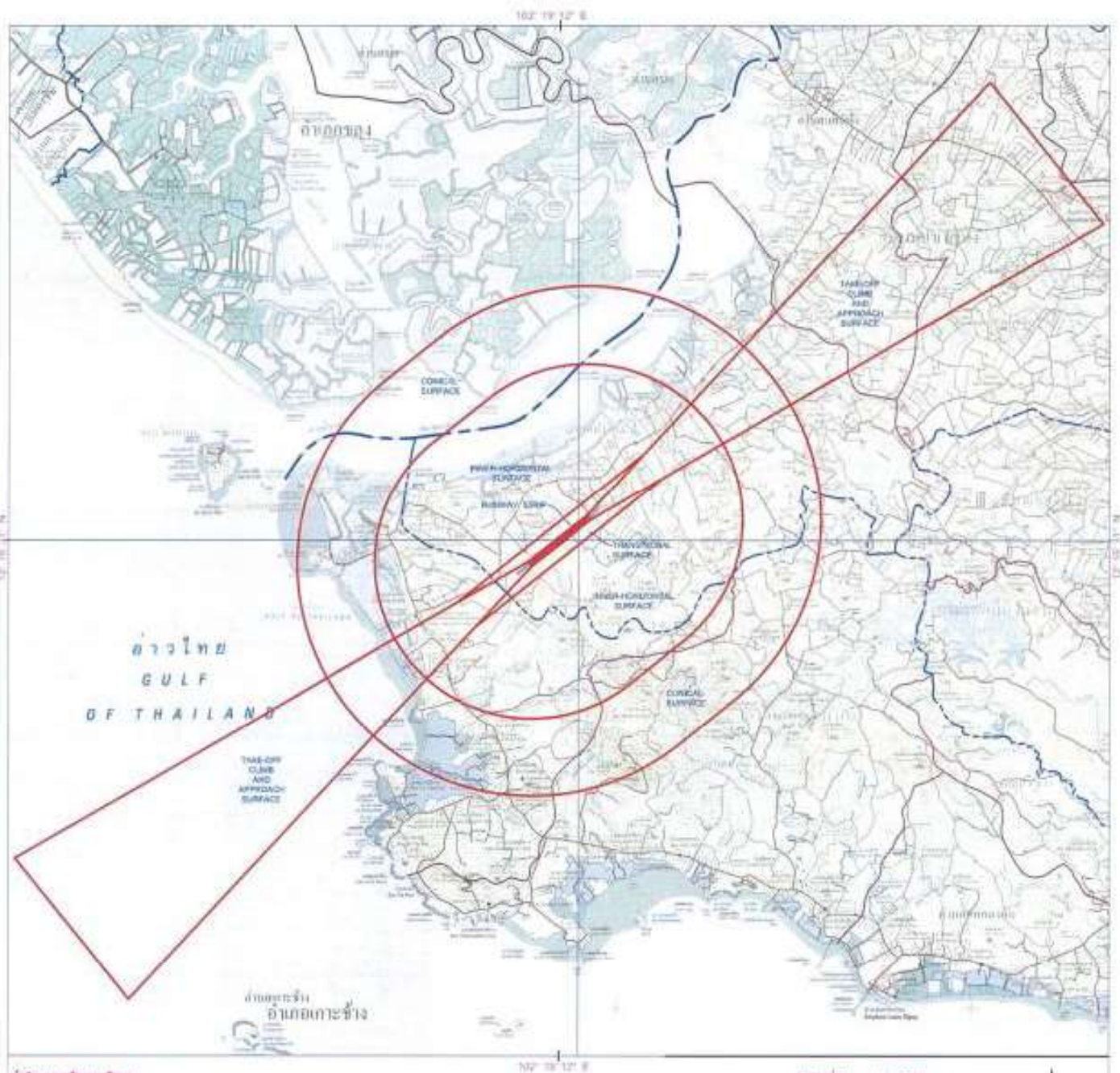
ข้อ ๒ ประกาศนี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

ประกาศ ณ วันที่ ๒๙ เมษายน พ.ศ. ๒๕๖๒

อาคม เติมพิทยาไพสิฐ

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

แผนที่แนบท้ายประกาศกระทรวงคมนาคม
เรื่อง กำหนดเขตบริเวณใกล้เคียงสนามบินตราด
เป็นเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ พ.ศ. 2562



संशोधनार्थ, २०१३-१४

[illegible][illegible]

นางสาวณิชากร บุญนาค

1. *Shaw, J. (2003). The Role of the Teacher in the Classroom. In J. Shaw (Ed.), The Teacher's Role in the Classroom (pp. 1-10). London: Routledge.*
2. *Tomlinson, C. (2001). Differentiating Instruction in the Classroom. In C. Tomlinson (Ed.), Differentiating Instruction in the Classroom (pp. 1-10). Alexandria, VA: ASCD.*
3. *Ward, J. (2005). Differentiating Instruction in the Classroom. In J. Ward (Ed.), Differentiating Instruction in the Classroom (pp. 1-10). Alexandria, VA: ASCD.*
4. *Tomlinson, C. (2001). Differentiating Instruction in the Classroom. In C. Tomlinson (Ed.), Differentiating Instruction in the Classroom (pp. 1-10). Alexandria, VA: ASCD.*
5. *Ward, J. (2005). Differentiating Instruction in the Classroom. In J. Ward (Ed.), Differentiating Instruction in the Classroom (pp. 1-10). Alexandria, VA: ASCD.*

[illegible]

6. *Explain the difference between a surface and a subsurface.*

U.N. Glad to go

(**सुदृढी** **संस्करण**)

การดำเนินงานตามแผนงาน

2

(1999, 2000)

ผู้จัดทำเอกสารสำนักงานการปฏิรูปที่ดิน
แห่งประเทศไทย