

เอกสารแนบที่ 10

แบบตรวจสอบรั้วและรอบคูคลองในเขตการบิน

---



เอกสารแนบที่ 11

แผนการปฏิบัติงานซ่อมบำรุงประปา และสุขาภิบาล

สนามบึงตราด

---



## แผนก / งาน ข้อมูลบำรุงประปา และ สุขากิจบาล สำนานบิณฑราด

[illegible][illegible][illegible][illegible]

ผู้พิมพ์  
ตำแหน่ง... ADV. KUMHATAD  
วันที่ 3 JUL 64

ผู้พิจารณา: .....  
ตำแหน่ง: .....  
วันที่ 3 / 2 / 67

ผู้จัดทำ .....  
 ตำแหน่ง ..... หัวหน้างานประชาสัมพันธ์  
 วันที่ 31/1/๕7



## เอกสารแนบที่ 12

หนังสือประสานงานหน่วยงานราชการเพื่อการสนับสนุน และ  
ให้ความช่วยเหลือในการปรับปรุงสภาพลำน้ำสาธารณะ

---

ที่ 16-10-306

19 ธันวาคม 2561


เรื่อง ขอแสดงเจตจำนงค์ให้ความช่วยเหลือภาครัฐในการปรับปรุงสภาพลำน้ำสาธารณะ  
เรียน นายกองค้การบริหารส่วนตำบลท่าโสม

ด้วยสนามบินตราด ในสังกัดบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ขอแสดงเจตจำนงค์ในการให้ความช่วยเหลือภาครัฐในการปรับปรุงสภาพลำน้ำสาธารณะ โดยสนามบินตราดพร้อมที่จะสนับสนุนและให้ความช่วยเหลือหน่วยงานราชการในการปรับปรุงสภาพลำน้ำสาธารณะให้อยู่ในสภาพที่ดีอยู่เสมอ

หากหน่วยงานของท่านมีโครงการที่จะขุดลอกคลองและลำน้ำสาธารณะ สนามบินตราดจะให้การสนับสนุนพนักงานพร้อมเครื่องมือเพื่อเข้าร่วมทำการปรับปรุงลำน้ำสาธารณะเมื่อได้รับการร้องขอ เพื่อให้ลำน้ำสาธารณะพร้อมใช้งานตลอดเวลา

จึงเรียนมาเพื่อพิจารณา

ขอแสดงความนับถือ



ผู้จัดการสนามบินตราด

งานธุรการสนามบินตราด

คุณธีรฉัตร ประดิษฐ์ศิลป์

อีเมล : tdxairport@bangkokair.com โทรศัพท์ : 0 3952 5777 ต่อ 3405 โทรสาร : 0-3952-5778



Fly Boutique.  
Feel Unique.

Bangkok Airways Public Company Limited  
99 Mu14 Vibhavadirangsit Road, Chom Phon,  
Chatuchak, Bangkok 10900 Thailand  
Office: Tel +66 (0) 2265 5678  
Registration No.0107556000183  
www.bangkokair.com

เอกสารแนบที่ 13

หนังสือประสานงาน

การกำจัดขยะมูลฝอยกับเทศบาลตำบลแสนตุง

---





ใบเสร็จรับเงินค่ามูลฝอย



เลขที่ 49 เลขที่ 03

สำนักงานเทศบาลตำบลแสนตุง

ได้รับเงินค่ามูลฝอยอัตรา.....ลิตร.....เดือน  
ประจำเดือน ๑๕.๑๒ จาก บ.การบริการทางอากาศ  
บ้านเลขที่.....ถนน.....ตำบลแสนตุง อำเภอหางดง  
จังหวัดตาก เป็นเงิน  
ไว้แล้ว แต่วันที่.....

ใบเสร็จรับเงินค่ามูลฝอย



เลขที่ ๗2 เลขที่ 09

สำนักงานเทศบาลตำบลแสนตุง

ได้รับเงินค่ามูลฝอยอัตรา.....ลิตร.....เดือน  
ประจำเดือน ๑๕.๑๒ จาก บ.การบริการทางอากาศ  
บ้านเลขที่.....  
จังหวัดตาก เป็นเงิน  
ไว้แล้ว แต่วันที่.....

ใบเสร็จรับเงินค่ามูลฝอย



เลขที่ ๕0 เลขที่ 27

สำนักงานเทศบาลตำบลแสนตุง

ได้รับเงินค่ามูลฝอยอัตรา.....ลิตร.....เดือน  
ประจำเดือน.....  
บ้านเลขที่.....  
จังหวัดตาก เป็นเงิน  
ไว้แล้ว แต่วันที่.....

ใบเสร็จรับเงินค่ามูลฝอย



เลขที่ ๕0 เลขที่ 41

สำนักงานเทศบาลตำบลแสนตุง

ได้รับเงินค่ามูลฝอยอัตรา.....ลิตร.....เดือน  
ประจำเดือน ๑๕.๑๒ จาก บ.การบริการทางอากาศ  
บ้านเลขที่.....  
จังหวัดตาก เป็นเงิน  
ไว้แล้ว แต่วันที่.....

ใบเสร็จรับเงินค่ามูลฝอย



เล่มที่ ๑๕ เลขที่ 11

สำนักงานเทศบาลตำบลสนตุง

ได้รับเงินค่ามูลฝอยอัตรา.....ลิตร.....เดือน  
ประจำเดือน พ.ค. ๖๖ จาก พ. การขจัดขยะมูลฝอย  
บ้านเลขที่.....  
จังหวัดตราด เป็น  
ไว้แล้ว เมื่อวันที่.....

ใบเสร็จรับเงินค่ามูลฝอย



เล่มที่ 10๕ เลขที่ 35

สำนักงานเทศบาลตำบลสนตุง


ได้รับเงินค่ามูลฝอยอัตรา.....ลิตร.....เดือน  
ประจำเดือน พ.ค. ๖๖ จาก พ. การขจัดขยะมูลฝอย  
บ้านเลขที่.....  
จังหวัดตราด เป็น  
ไว้แล้ว เมื่อวันที่.....



เอกสารแนบที่ 14

คู่มือการดำเนินงานสนามบินตราด

---

	ส่วนที่ 4 รายละเอียดของวิธีการดำเนินงานสนามบิน และมาตรการความปลอดภัย	
	PAGE   4.12 - 1	
	REVISION   0	
	DATE   7 January 2018	

ส่วนที่ 4.12 การบริหารจัดการเที่ยวบินที่ออกจากตัว

4.12.1 วัตถุประสงค์

ปัญหาอากาศยานอุบัติเหตุจากชนสัตว์ทั้งพื้นดินและจะอยู่ในอากาศบริเวณสนามบินและบริเวณใกล้เคียง  
สนามบินเป็นสาเหตุให้เกิดความเสียหายแก่ชีวิตและทรัพย์สินเป็นอย่างมาก เพื่อให้เกิดความปลอดภัยต่อการ  
ปฏิบัติการบิน สนามบินควรจึงจัดทำคู่มือสนามบินเรื่องการบริหารจัดการอันตรายจากสัตว์ขึ้น โดยคำนึงถึงประเด็น  
ทั้งด้านความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อม

4.12.2 หน้าที่ความรับผิดชอบ

- 4.12.2.1 ผู้จัดการสนามบินตรวจ และรองผู้จัดการสนามบินตรวจ มีหน้าที่ในการจัดทำให้มีการบริหารจัดการ  
อันตรายจากสัตว์ให้เข้าไปตามมาตรฐานที่สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยกำหนด
- 4.12.2.2 งานปฏิบัติการในเขตการบิน มีหน้าที่จัดทำคู่มือการดำเนินงานสนามบินในส่วนที่เกี่ยวข้องให้  
สอดคล้องกับระเบียบ ข้อบังคับ ประกาศ หรือมาตรฐานที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการอันตรายจาก  
สัตว์ต้องคำนึงถึง การบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
- 4.12.2.3 หัวหน้างานปฏิบัติการในเขตการบินมีหน้าที่เก็บข้อมูลที่ใช้สำหรับประเมินอันตรายจากสัตว์ประเมิน  
อันตรายจากสัตว์ และจัดทำแผนบริหารจัดการอันตรายจากสัตว์
- 4.12.2.4 พนักงานตรวจความปลอดภัยเขตการบิน มีหน้าที่รับผิดชอบในการนำมาตรการบริหารจัดการ  
อันตรายจากสัตว์มาใช้เพื่อลดอันตรายที่อาจเกิดขึ้น

4.12.3 รายละเอียดของวิธีปฏิบัติของหลักในการบริหารจัดการเกี่ยวกับสัตว์ที่เกิดจากสัตว์<sup>50</sup>

ผู้รับผิดชอบหลักในการบริหารจัดการภัยกับอันตรายที่เกิดจากสัตว์			
ตำแหน่ง	ชื่อ-สกุล	เบอร์ติดต่อ	
		ในเวลาราชการ	นอกเวลาราชการ
หัวหน้างานปฏิบัติการในเขตการบิน			

4.12.4 กฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ หรือประกาศที่เกี่ยวข้อง

สนามบินควรได้จัดทำมาตรฐานการบริหารจัดการเกี่ยวกับอันตรายที่เกิดจากสัตว์ขึ้น โดยอ้างอิงและ  
สอดคล้องกับกฎ ระเบียบ ข้อบังคับ และแนวทางดังต่อไปนี้

- 4.12.4.1 ระเบียบกรมการบินพลเรือน ว่าด้วยมาตรฐานของคู่มือการดำเนินงานสนามบิน พ.ศ. ๒๕๕๖

	ส่วนที่ 4 รายละเอียดของวิธีการดำเนินงานสนามบิน และมาตรการความปลอดภัย	
	PAGE   4.12 - 2	
	REVISION   0	
	DATE   7 January 2018	

4.12.4.2 ข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน ฉบับที่ ๔๑ ว่าด้วยการจัดทำคู่มือการดำเนินงาน  
สนามบิน

- 4.12.4.3 ICAO Doc 9774, Manual on Certification of Aerodromes
- 4.12.4.4 ICAO Doc 9137 Part 3, Wildlife Control and Reduction
- 4.12.4.5 COSCAP-South Asia, Aerodrome Manual
- 4.12.4.6 FAA, Wildlife Hazard Management at Airports: A Manual for Airport Personnel

4.12.5 การรายงานอากาศยานชนสัตว์

สนามบินควรจะมีการรายงานอันตรายจากสัตว์ให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยทราบ โดยใช้  
แบบรายงานที่สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยกำหนด ภาคผนวก ก เมื่อเกิดเหตุการณ์ดังต่อไปนี้

- 4.12.5.1 มีผู้พบเห็นอากาศยานชนสัตว์
- 4.12.5.2 พบหลักฐานหรือความเสียหายบนตัวอากาศยานที่เป็น ไปได้ว่าเกิดจากอากาศยานชนสัตว์
- 4.12.5.3 พบซากสัตว์ ไม่ว่าจะเป็นบางส่วนหรือทั้งหมดในพื้นที่ดังต่อไปนี้

ก. ภายในระยะ 75 เมตร จากเส้นถึงกลางทางวิ่ง หรือ 150 เมตรจากปลายทางวิ่ง เว้นแต่ที่สูงกว่า  
ให้วัดจากดังกล่าวไม่ให้คิดจากการอุดอากาศยานชน

ข. ในเขตทางวิ่งหรือพื้นที่อื่น ๆ ทั้งในและนอกสนามบินที่มีเหตุผลเพียงพอเพื่อให้ได้เกิดจาก  
อากาศยานชน

4.12.5.4 พบฝูงนกหรือสัตว์อื่นเป็นจำนวนมาก ไม่อาจนับหรือออกเลขสนามบิน และฝูงนกหรือสัตว์ดังกล่าว  
อาจส่งผลเสียต่อการปฏิบัติการบิน

4.12.6 การประเมินอันตรายจากสัตว์<sup>51</sup>

4.12.6.1 สนามบินควรจัดทำคู่มือการเก็บข้อมูลสัตว์และตรวจสอบสภาพแวดล้อมในเขตสนามบินและบริเวณ  
ใกล้เคียง ด้วยการบินหรือการนับชนิดนกและสัตว์อื่น ๆ สัตว์จลนหรืออาหาร แหล่งที่อยู่อาศัย แหล่งน้ำ และแหล่ง  
ผสมพันธุ์ เพื่อนำข้อมูลมาวิเคราะห์และประเมินผล เพื่อวางแผนในการป้องกันและกำหนดมาตรการ  
ในการบรรเทาอันตรายจากสัตว์

4.12.6.2 สนามบินควรมีการบันทึกและเก็บข้อมูลนกและสัตว์อื่นเป็นประจำทุกวัน จัดให้มีการสำรวจพื้นที่  
โดยรอบปีละ 3 ครั้งตามฤดูกาล (ฤดูร้อน ฤดูฝน และฤดูหนาว) และจัดทำสรุปรายฤดูกาล

4.12.6.3 สนามบินควรจัดทำคู่มือการประเมินอันตรายจากสัตว์ทุก ๆ 1 ปี โดยมีรายละเอียดอย่างน้อยดัง  
ต่อไปนี้

- ก. วิเคราะห์เหตุการณ์การเกิดอากาศยานชนสัตว์

<sup>50</sup> ระเบียบกรมการบินพลเรือน ว่าด้วยมาตรฐานของคู่มือการดำเนินงานสนามบิน พ.ศ. ๒๕๕๖ ข้อ ๘ (๔) (ก) ๑)

<sup>51</sup> ระเบียบกรมการบินพลเรือน ว่าด้วยมาตรฐานของคู่มือการดำเนินงานสนามบิน พ.ศ. ๒๕๕๖ ข้อ ๘ (๔) (ก) ๑)

	<b>ส่วนที่ 4 รายละเอียดของวิธีการดำเนินงานสนามบิน และมาตรการความปลอดภัย</b>	
	PAGE   4.12 - 3	
	REVISION   0	
		DATE   7 January 2018

ข. การระบุชนิด ประเภท และพื้นที่ได้รับ จำนวน สถานที่ และเส้นทางเคลื่อนที่ประจำวัน และ  
ประจักษ์ฎา

ค. การระบุพื้นที่หรือสิ่งสิ่งอุดตัวให้เข้ามาในเขตสนามบิน  
ง. อันตรายที่อาจเกิดจากการปฏิบัติการบิน

จ. ข้อเสนอแนะในการปฏิบัติเพื่อป้องกันอันตรายจากสัตว์

4.12.6.4 การประเมินอันตรายจากสัตว์ของสนามบินควรจะใช้ Risk Matrix เข้าเป็นรูปแบบในการประเมิน  
ความเสี่ยงของสัตว์แต่ละชนิดและลำดับความสำคัญในการบริหารจัดการ เพื่อให้เกิดความปลอดภัย  
สูงสุดโดยให้ทรัพยากรอย่างดีที่สุด

4.12.6.5 สนามบินควรจะทำกาประเมินผลการปฏิบัติตามมาตรการบริหารจัดการอันตรายจากสัตว์ทุกปีเพื่อ  
วิเคราะห์ทัศนคติหรือวิธีการในการบริหารจัดการสัตว์ที่มีประสิทธิภาพสูงสุด และปรับปรุง หรือ  
เปลี่ยนแปลงมาตรการที่ไม่ได้ผล

4.12.7 แผนการบริหารจัดการอันตรายจากสัตว์

หลังจากทำการประเมินอันตรายจากสัตว์แล้วเสร็จ สนามบินควรที่จะจัดทำแผนการบริหารจัดการอันตรายจาก  
สัตว์ โดยอิงจากการประเมินอันตรายจากสัตว์ที่จัดทำขึ้นตามข้อมูลที่ได้เก็บไว้ โดยแผนการบริหารจัดการอันตราย  
จากสัตว์ (Wildlife Hazard Management Plan) จะครอบคลุมหัวข้อต่าง ๆ ดังต่อไปนี้เป็นอย่างน้อย

4.12.7.1 คณะกรรมการบริหารจัดการอันตรายจากสัตว์

4.12.7.2 เป้าหมายและวัตถุประสงค์ในการบริหารจัดการอันตรายจากสัตว์ วันเริ่มต้นและสิ้นสุดแผน

4.12.7.3 ขั้นตอนการจัดการอันตรายจากสัตว์ รวมถึง การติดต่อสื่อสารกับหน่วยงานราชการทางอากาศ  
และนักบิน และขั้นตอนในการเข้าจัดการสัตว์อันตรายต่อการบิน

4.12.7.4 เทคนิคและวิธีการบริหารจัดการอันตรายจากสัตว์

4.12.7.5 ใบอนุญาตจากหน่วยงานต่าง ๆ (ถ้ามี)

4.12.7.6 ทรัพยากรที่ใช้ในการบริหารจัดการอันตรายจากสัตว์

4.12.7.7 การฝึกอบรม

4.12.7.8 การทบทวน ปรับปรุง และพัฒนาแผน

4.12.8 มรดกการป้องกันและบรรเทาอันตรายจากสัตว์

สนามบินควรมีมาตรการในการป้องกันและบรรเทาอันตรายจากสัตว์ 4 ประการ ได้แก่ มาตรการ ในการ  
ปรับปรุงสภาพแวดล้อม มาตรการรบกวนและขับไล่ที่ไม่รุนแรง มาตรการรุนแรง และการเปลี่ยนแปลงการบิน

<sup>52</sup> ระบุขั้นตอนการบินพลเรือน ว่าห้ามยกฐานของอุบัติเหตุการดำเนินงานกับ พ.ศ. ๒๕๕๖ ข้อ ๑ (๔) (๒)

<sup>53</sup> ระบุขั้นตอนการบินพลเรือน ว่าห้ามยกฐานของอุบัติเหตุการดำเนินงานกับ พ.ศ. ๒๕๕๖ ข้อ ๑ (๔) (๒)

	<b>ส่วนที่ 4 รายละเอียดของวิธีการดำเนินงานสนามบิน และมาตรการความปลอดภัย</b>	
	PAGE   4.12 - 4	
	REVISION   0	
		DATE   7 January 2018

4.12.8.1 การปรับปรุงสภาพแวดล้อม

สนามบินควรทำการปรับปรุงสภาพแวดล้อมไม่ให้เป็นที่อยู่อาศัยของสัตว์หรือสิ่งอุดตัว  
ตลอดจนขัดขวางการเข้าถึงพื้นที่สนามบินในสิ่งต่อไปนี้

ก. ทำการล้อมรั้วสนามบินและเขตการบินเพื่อป้องกันสัตว์หลุดลอดเข้าไปยังเขตการบินโดยเจตนา  
ทำการล้อมรั้วสนามบินแล้ว และกำลังอยู่ในขั้นตอนดำเนินการล้อมรั้วเขตการบิน

ข. ไม่ปลูกพืชหรือตัดไม้ให้ผลผลิตที่ดึงดูดนก แมลง นก และสัตว์พื้นแะอื่น ๆ

ค. มีการรักษาระดับความสูงของหญ้าไม่ให้สั้นหรือยาวเกินไปจนเป็นแหล่งดึงดูดนก

ง. ไม่ทำการเลี้ยงสัตว์ในเขตสนามบิน เนื่องจากเลี้ยงสัตว์อาจดึงดูดสัตว์อีกชนิดเข้ามาในเขต  
สนามบิน

จ. หากมีการตัดหญ้า สนามบินจะทำการเก็บหญ้าออกจากพื้นที่ทันที เนื่องจากเศษหญ้าอาจมีสัตว์  
ขนาดเล็ก แมลง หรือตัวอ่อนของแมลงอยู่ ทำให้ดึงดูดนก

ฉ. ปิดฝาถังขยะทุกใบให้มิดชิด ป้องกันไม่ให้มีนกหรือสัตว์มาคุ้ยเศษอาหารหรือเศษขยะ และให้  
พนักงานของทุกภาคส่วนช่วยเหลือในการดูแลความสะอาดพื้นที่

ช. ทำการตัดออก กระบายน้ำเป็นประจำ เพื่อไม่ให้เป็นที่สะสมของตะกอนและไม้ไผ่จนอาจ  
สัตว์ที่เป็นเหยื่อ

ซ. ทำการจัดเก็บเศษวัสดุก่อสร้างและสิ่งของที่ไม่ได้ใช้งานให้เป็นระเบียบ ไม่ให้เป็นที่อยู่อาศัย และ  
แหล่งหากินของสัตว์

ฌ. หากเป็นไปได้ สนามบินควรจะขอความร่วมมือชุมชนภายนอกในการวางผังเมืองเพื่อไม่ให้เกิด  
เส้นทางหากินของนกที่ผ่านสนามบิน

4.12.8.2 การรบกวนและขับไล่

แม้สนามบินควรจะทำกาปรับปรุงสภาพแวดล้อมไม่ให้เป็นที่อยู่อาศัยของสัตว์แล้วแต่พื้นที่  
โดยรอบสนามบินควรเป็นสิ่งสวนทางและไร้สับสนปราศ ทำให้ยังมีสัตว์เข้ามาหากินภายในสนามบิน  
สนามบินจึงกำหนดมาตรการในการรบกวนและขับไล่สัตว์ดังต่อไปนี้

ก. ใช้ประทัดในการขับไล่ นกหรือสัตว์ที่เข้ามาบริเวณเขตการบิน

ข. ใช้เสียงในการขับไล่ เช่น เสียงเครื่องตรวจสนามบิน


ค. ทำการขับไล่เพื่อทำการไล่ให้ไกล

ง. ทำการตัดและนำใบไปปล่อยพื้นที่อื่น

4.12.8.3 การใช้ความรุนแรง

ในการใช้การขับไล่ไม่ได้ผล และสัตว์อันตรายก่อให้เกิดความเสียหายซึ่งจะทำให้เกิดอุบัติเหตุ  
สนามบินควรจำเป็นต้องให้ความรุนแรงในการกำจัดสัตว์ที่อันตรายต่อการบินเพื่อปกป้องชีวิต และ  
ทรัพย์สินของผู้โดยสารที่ใช้บริการทางอากาศ โดยสนามบินอาจใช้มาตรการดังต่อไปนี้



	ส่วนที่ 4 รายละเอียดของวิธีการดำเนินงานสนามบิน และมาตรการความปลอดภัย	
	PAGE   4.12 - 5	
	REVISION   0	
	DATE   7 January 2018	

- ก. ใช้คำขั้วหรือกับดัก
- ข. ทำการเก็บไข่และทำลายรัง
- ค. ทำการฆ่า (หากจำเป็น)
- 4.12.8.4 การเปลี่ยนแปลงตารางบิน
- การเปลี่ยนแปลงตารางบินเป็นมาตรการสุดท้าย ใช้ในกรณีที่มีมาตรการต่าง ๆ ที่กล่าวมาไม่ได้ผล
- สนามบินควรจะติดต่อหอบกอบการจราจรทางอากาศเพื่อแจ้งให้นักบินทราบ และประสานไปยัง
- สายการบินต่าง ๆ เพื่อแจ้งแนวทางการปฏิบัติและแจ้งให้ทราบเมื่อปลอดภัยแล้ว

- 4.12.9 การขนถ่ายสัตว์ในสนามบิน
- ในกรณีที่มีการขนถ่ายสัตว์ สวมบินควรกำหนดให้มีการปฏิบัติตามแนวทางทางดังต่อไปนี้<sup>54</sup>
- 4.12.9.1 ผู้ดำเนินการเดินอากาศหรือผู้ให้บริการอากาศยานที่ถือการขนส่งสัตว์ ต้องแจ้งให้หัวหน้างาน
- ปฏิบัติการในเขตการบินก่อนการขนส่งสัตว์ ดังกล่าวอย่างเป็นทางการ โดยแจ้งวิธีการ
- ขนส่งและเที่ยวบินเอาไว้ด้วย
- 4.12.9.2 กรณีการขนถ่ายสัตว์ที่ไม่ได้อยู่ในกรงหรือคอนเทนเนอร์ จะต้องทำการขนถ่ายในพื้นที่ห่างจาก
- พื้นที่ปฏิบัติการบิน ออกจากเขตการบิน และต้องได้รับการอนุญาตจากหัวหน้างานปฏิบัติการในเขต
- การบิน หากไม่สามารถทำการขนถ่ายสัตว์นอกเขตการบินได้ ผู้ดำเนินการเดินอากาศ หรือผู้ให้บริการ
- อากาศยานจะต้องจัดทำเส้นทางเดินที่ปลอดภัยระหว่างประตูอากาศยานไปจนถึงพื้นที่ขนส่ง โดยต้อง
- แน่ใจว่าสัตว์จะไม่หลุดออกไปยังเขตการบิน


- 4.12.9.3 การขนส่งสัตว์โดยการใช้สัตว์เดินในเขตการบินจะต้องได้รับอนุญาตจากสนามบินก่อน
- โดยส่งเอกสารของอนุญาตหรือวิธีขนส่ง สัตว์ที่ที่ใช้ และมาตรการความปลอดภัยให้แก่
- หัวหน้างานปฏิบัติการในเขตการบินก่อนวันขนส่งอย่างน้อย 7 วัน ทั้งนี้ สนามบินควรตรวจสอบสิทธิ์ใน
- การร้องขอ ให้เพิ่มเติมมาตรการที่เหมาะสมได้ตามแต่เห็นสมควร

- 4.12.9.4 หัวหน้างานปฏิบัติการในเขตการบินหรือตัวแทนจะทำการควบคุมดูแลการขนถ่ายสัตว์ และติดต่อ
- ประสานกับหน่วยงานจราจรทางอากาศตลอดเวลา

- 4.12.9.5 กรณีที่สัตว์หลุด หัวหัวงานปฏิบัติการในเขตการบินต้องแจ้งให้ผู้จัดการสนามบินทราบทันทีหาก
- สัตว์หลุดในเขตการบิน ให้เป็นความรับผิดชอบหลักของงานปฏิบัติการเขตการบินหากสัตว์หลุดนอก
- เขตการบิน ให้เป็นความรับผิดชอบหลักของผู้ทำการขนส่ง โดยทุกหน่วยงานจะต้องคำนึงถึงความ
- ปลอดภัยของสาธารณะเป็นสำคัญ

- 4.12.9.6 เมื่อทำการขนส่งเสร็จ หัวหน้างานปฏิบัติการในเขตการบินหรือตัวแทนจะต้องแน่ใจว่า
- ผู้ดำเนินการขนส่งสัตว์ทั้งหมดจะอพยพพื้นที่เรียบร้อยแล้ว และพื้นที่ที่ใช้ไม่เกิดความเสียหาย

<sup>54</sup> บางรัฐในไม่ใช้กับสัตว์ซึ่งที่โดยปกติแล้วจะอยู่ในกรงและใช้กับที่รถอีเอ็มหรือส่ง ไปกับสินค้า (Cargo)

	ส่วนที่ 4 รายละเอียดของวิธีการดำเนินงานสนามบิน และมาตรการความปลอดภัย	
	PAGE   4.12 - 6	
	REVISION   0	
	DATE   7 January 2018	

- 4.12.9.7 ผู้ทำการขนส่งสัตว์ที่ผู้รับคชอา ในการปฏิบัติตามกฎหมายต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง
- ปศุสัตว์ แต่ไม่เกี่ยวข้องกับการบิน

	ภาคผนวก	PAGE   App - ฦ
		REVISION   0
		DATE   7 January 2018

ภาคผนวก ฦ.  
แบบรายงานอันตรายจากสัตว์

CAAT  
ศูนย์ควบคุมและแจ้งเหตุชนอากาศยาน  
Civil Aviation Authority of Thailand

BIRD/WILDLIFE STRIKE REPORTING FORM

Send to:

Operator .....	Effect on Flight	none <input type="checkbox"/>
Aircraft Make/Model .....	aborted take-off <input type="checkbox"/>	
Engine Make/Model .....	precautionary landing <input type="checkbox"/>	
Aircraft Registration .....	engines shut down <input type="checkbox"/>	
Date day .....	other (specify) .....	
month .....		
year .....		
Local Time .....	Sky condition	no cloud <input type="checkbox"/>
dawn <input type="checkbox"/> day <input type="checkbox"/> dusk <input type="checkbox"/> night <input type="checkbox"/>	some cloud <input type="checkbox"/>	
Aerodrome Name .....	overcast <input type="checkbox"/>	
Runway Used .....	Precipitation	fog <input type="checkbox"/>
Location if En Route .....	rain <input type="checkbox"/>	
	snow <input type="checkbox"/>	
Height AGL .....	Bird/Wildlife Species *	
Speed (IAS) .....		
ft		
kt		
Phase of Flight	Number of Birds/Wildlife	Struck <input type="checkbox"/>
parked <input type="checkbox"/>		
taxi <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>	
take-off run <input type="checkbox"/>	2-10 <input type="checkbox"/>	
climb <input type="checkbox"/>	11-100 <input type="checkbox"/>	
	more <input type="checkbox"/>	
Part(s) of Aircraft	Size of Birds/Wildlife	small <input type="checkbox"/>
radome <input type="checkbox"/>	medium <input type="checkbox"/>	
windshield <input type="checkbox"/>	large <input type="checkbox"/>	
nose (excluding above) <input type="checkbox"/>	Pilot Warned of Birds/Wildlife	yes <input type="checkbox"/> no <input type="checkbox"/>
engine no. 1 <input type="checkbox"/>		
2 <input type="checkbox"/>	Remarks (describe damage, injuries and	
3 <input type="checkbox"/>	other pertinent information)	
4 <input type="checkbox"/>		
propeller <input type="checkbox"/>		
wing/rotor <input type="checkbox"/>		
fuselage <input type="checkbox"/>		
landing gear <input type="checkbox"/>		
tail <input type="checkbox"/>		
lights <input type="checkbox"/>		
other (specify) <input type="checkbox"/>		

Reported by ..... \* Send all bird remains including feather fragments to:  
(Optional)



SUPPLEMENTARY BIRD/WILDLIFE STRIKE REPORTING FORM  
OPERATOR COSTS AND ENGINE DAMAGE INFORMATION

A. BASIC DATA

Operator .....  
Aircraft Make Model .....  
Engine Make Model .....  
Aircraft Registration .....  
Date      day      month      year .....  
Aerodrome Location if known .....

B. COST INFORMATION

Aircraft time out of service ..... hours  
Estimated cost of repairs or replacement ..... U.S\$ (in thousands)  
Estimated other costs .....  
(e.g. loss of revenue, fuel, hotels) ..... U.S\$ (in thousands)

C. SPECIAL INFORMATION ON ENGINE DAMAGE STRIKE

Engine position	1	2	3	4
Reason for failure/shutdown				
uncontained failure	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
fire	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
shutdown - vibration	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
shutdown - temperature	<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"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Estimated percentage of thrust loss *	---	---	---	---
Estimated number of birds ingested	---	---	---	---
Bird/Wildlife species .....				

\* These may be difficult to determine but even estimates are useful.

Send all bird remains/feather fragments to:

Reported by .....




## เอกสารแนบที่ 15

แผนการจัดการจัดการ ควบคุม แหล่งน้ำที่เป็นแหล่งอาศัย  
ของสัตว์น้ำและสัตว์สะเทินบกสะเทินน้ำ  
ซึ่งตั้งจุดนกประเภทกินสัตว์น้ำ

---



	<b>การบริหารจัดการอันตรายจากสัตว์</b> <b>สนามบินตราด</b>		PAGE   58
			REVISION   0
			DATE   1 Apr 2018

การใช้ยาฆ่าเห็บ เช่น นิโคซัลฟูรอน+อาพริซิน จะใช้ในพื้นที่ที่มีการบริหารจัดการเป็นกิจวัตร นอกจากนี้ยังใช้ยาฆ่าเห็บในการซ่อมบำรุงถนนที่เป็นกรดและทางวิ่ง เพื่อป้องกันเครื่องหนายางวิ่ง ป้องกันรังไข่ของแมลงทางวิ่ง ทางขับ และรั้วให้มองเห็นได้เสมอ อีกทั้งยังใช้ยาฆ่าเห็บกับพื้นที่ภูมิทัศน์ เพื่อป้องกันวัชพืชและภัยระดับความสวยงาม ยาฆ่าเห็บเหล่านี้มีประสิทธิภาพในการควบคุมวัชพืช ได้ดีกว่าการใช้เครื่องจักรหรือเครื่องมือในการควบคุม เนื่องจากยาฆ่าเห็บสามารถป้องกันการแตกหน่อได้

ในการควบคุมความสูงของสนามบินจะมีการปฏิบัติดังต่อไปนี้

- การตัดหญ้าในพื้นที่บริเวณเขตการบินให้มีความสูงไม่เกิน 5 เซนติเมตร
- การตัดหญ้าในพื้นที่นอกเขตการบินให้มีความสูงระหว่าง 15-20 เซนติเมตร

เอกสารแนบที่ 16

แผนการปฏิบัติการในเขตการbinsนามbin

---

ลำดับ	รายละเอียด/กิจกรรม	ทรัพยากรที่ใช้	วันที่																															หมายเหตุ
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	
แผนงานที่ปฏิบัติเป็นประจำ																																		
1	การกำกับดูแลการปฏิบัติงานในเขตการบิน สนามบินตราด	- QP-BV-BV052 - FM-BZ-TDXBG029																																
2	ตรวจสอบความปลอดภัยในพื้นที่เขตการบินประจำวัน	- QP-BV-BV053																																
3	ตรวจเฝ้าระวังการดำเนินงานในเขตการบิน	- FM-BZ-TDXBG033 - FM-BZ-TDXBG034																																
4	การจัดการณ์ตรวจจากสัตว์ในพื้นที่เขตการบิน (ตรวจสอบบันทึก/จับได้)	- FM-BZ-TDXBG035 - FM-BZ-TDXBG043																																
5	ตรวจสอบและควบคุมสิ่งกีดขวางประจำวัน	- วิทยุสื่อสาร - โทรศัพท์มือถือ/Line																																
6	การควบคุมความปลอดภัยในการก่อสร้าง (หากมี)	- รถยนต์ TDX07 - กล้องส่องทางไกล																																
7	ตรวจประเมินและรายงานสภาพพื้นผิวทางวิ่ง	- PPE																																
8	การควบคุมการปฏิบัติงานเมื่อสภาวะทัศนวิสัยต่ำ	คู่มือการดำเนินงานสนามบิน สนามบินตราด																																
9	การควบคุมยานพาหนะในพื้นที่เขตการบิน - การออกบัตรสำหรับยานพาหนะ - ควบคุมกฎระเบียบการรับขึ้นในเขตการบิน	- คู่มือการดำเนินงานสนามบิน สนามบินตราด - แบบฟอร์มคำขอมียบัตรสำหรับยานพาหนะฯ																																
10	ดำเนินการติดตามการแก้ไขสภาพไม่ปลอดภัยในเขตการบิน	- FM-BZ-TDXBG038																																

ลำดับ	รายละเอียด/กิจกรรม	ทรัพยากรที่ใช้	วันที่																															หมายเหตุ
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	
11	- การจัดกลาจรานจอลอการคยาร - การจัดกลการความปลอดภัยในลานจอลา	- ผู้มีการดำเนินงาน สนามบิน สนามบินตราด																																
12	การตรวจสอบสิ่งปลูกสร้างหรืออาคารที่ไม่ได้ใช้งานภายในสนามบิน	- ผู้มีการดำเนินงาน สนามบิน สนามบินตราด - FM-BZ-TDXBG033																																
13	การตรวจพิเศษ (ในกรณีเกิดเหตุการณ์ไม่ปกติ)	- FM-BZ-TDXBG036 - FM-BZ-TDXBG037																																
14	บันทึกสถิติต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง	- คอมพิวเตอร์ - อุปกรณ์สำนักงาน																																
15	จัดทำแผนการปฏิบัติงานประจำปี เดือน กุมภาพันธ์ 2567	- คอมพิวเตอร์ - อุปกรณ์สำนักงาน																																
16	จัดทำรายงานสรุปผลการปฏิบัติงานประจำปี เดือน ธันวาคม 2566	- คอมพิวเตอร์ - อุปกรณ์สำนักงาน																																
17	จัดทำรายงานปัญหาที่พบ ข้อเสนอแนะ และแนวทางแก้ไขให้ผู้บังคับบัญชาทราบ	- คอมพิวเตอร์ - อุปกรณ์สำนักงาน																																
แผนงานที่ต้องตรวจสอบ/ดูแล																																		
18	จัดทำและแก้ไขเอกสาร ISO (QP, WI, SD) - QP-BV-BV052 การกำกับดูแลการปฏิบัติงานในเขตการบินสนามบินตราด - QP-BV-BV053 การตรวจพื้นที่เคลื่อนไหรและพื้นผิวจำกัดสิ่งกีดขวางสนามบินตราด - QP-BV-BV091 การแจ้งข่าวเกี่ยวกับความปลอดภัยในการเดินอากาศสนามบินตราด - QP-BV-BV126 การจัดการณ์ตรวจจากสัตว์อันตรายต่อการบินสนามบินตราด	- คอมพิวเตอร์ - อุปกรณ์สำนักงาน																																





เอกสารแนบที่ 17

แบบฟอร์มการตรวจความปลอดภัยประจำวัน

---





Page 1 of 2 FM-BZ-TDXBG033/Rev.0/Eff.16AUG2023Page 2 of 2Page 1 of 2 FM-BZ-TDXBG033/Rev.0/Eff.16AUG2023

---







เอกสารแนบที่ 18

คู่มือในการตรวจสอบความปลอดภัยของทางวิ่งทางขับ

---

	คู่มือการตรวจพินิจพื้นที่เคลื่อนไหวกและ พื้นที่วิ่งอากาศยาน สนามบินตราด	PAGE   0
		REVISION   2
		DATE   16 JUNE 2018

	คู่มือการตรวจพินิจพื้นที่เคลื่อนไหวกและ พื้นที่วิ่งอากาศยาน สนามบินตราด	PAGE   i
		REVISION   2.1
		DATE   16 JUNE 2018

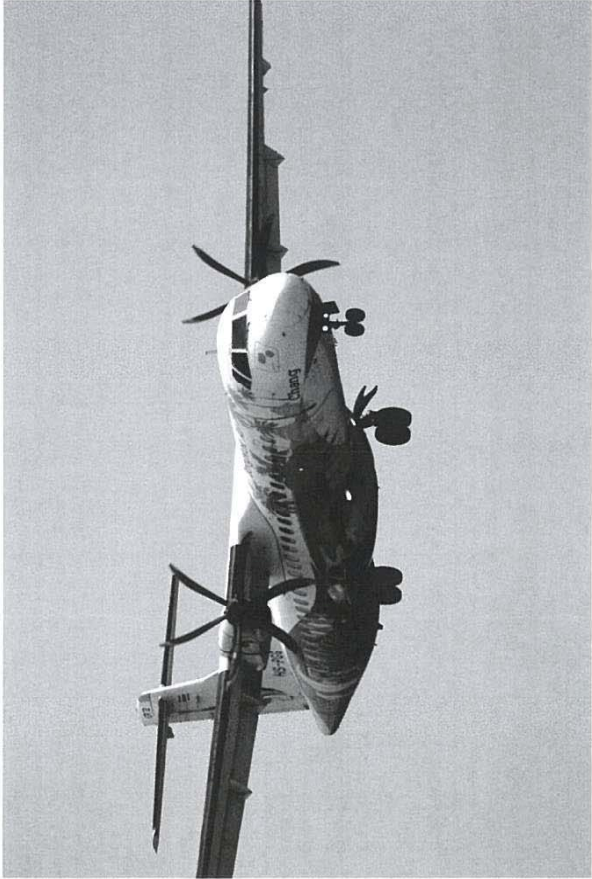
คำนำ

การขนส่งทางอากาศนับว่ามีความจำเป็นต่อการพัฒนาชุมชน การที่ชุมชนต่าง ๆ สามารถเข้าถึงเส้นทางทางอากาศได้จะทำให้ชุมชนเหล่านั้นมีศักยภาพในการแข่งขันสูง ประชาชนในชุมชนมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น ดังนั้นสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยจึงกำหนดให้สนามบินสาธารณะต่าง ๆ เปิดให้บริการการจราจรทางอากาศแก่ผู้ใช้งานทุกคนอย่างเท่าเทียมกัน โดยสนามบินสาธารณะทุกแห่งมีพื้นฐานซึ่งจะต้องบริหารสนามบินให้เป็นไปอย่างปลอดภัยและมีประสิทธิภาพเพื่อตอบสนองต่อความต้องการการเดินทางทางอากาศของชุมชน

สนามบินตราดเป็นสนามบินสาธารณะแห่งหนึ่งที่ได้รับใบอนุญาตก่อตั้งสนามบินจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย และมีจุดมุ่งหมายที่จะให้บริการแก่ประชาชนในพื้นที่ให้บริการของสนามบินและมีความปลอดภัย เพื่อให้ประชาชนทุกคนสามารถเข้ามาใช้บริการได้ และประชาชนในพื้นที่ให้บริการของสนามบินเข้าแจ้งการขนส่งทางอากาศ

ดังนั้น สนามบินตราดจึงจัดทำคู่มือการดำเนินงานสนามบินขึ้นเพื่อเป็นกระบวนการหนึ่งในการบรรลุเป้าหมายดังกล่าว คู่มือดังกล่าวแสดงรายละเอียดของสนามบินตราด ทั้งด้านกายภาพและการปฏิบัติการ อย่างไรก็ตาม รายละเอียดด้านการปฏิบัติการที่ระบุอยู่ในคู่มือนี้อาจมิได้ลงรายละเอียดที่เพียงพอให้ผู้ปฏิบัติงานนำไปใช้ปฏิบัติได้โดยง่าย ดังนั้นสนามบินตราดจึงจัดทำคู่มืออธิบายมาตรฐานการปฏิบัติให้แก่ผู้ปฏิบัติงานนำไปใช้

การตรวจพินิจพื้นที่เคลื่อนไหวกและพื้นที่วิ่งอากาศยานเป็นมาตรฐานการปฏิบัติอย่างหนึ่งที่ต้องบรรลุเอาไว้ในคู่มือการดำเนินงานสนามบิน ดังนั้นสนามบินตราดจึงได้จัดทำคู่มืออธิบายมาตรฐานการปฏิบัติในการตรวจพินิจพื้นที่เคลื่อนไหวกและพื้นที่วิ่งอากาศยานฉบับนี้ขึ้นให้สอดคล้องกับความรู้ในคู่มือการดำเนินงานสนามบิน ระเบียบของสนามบิน และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้ผู้ปฏิบัติงานสามารถนำคู่มือนี้ไปใช้ประกอบการปฏิบัติงานได้ อันจะทำให้เกิดความปลอดภัยและประสิทธิภาพสูงสุด



ลงชื่อ.....

ผู้จัดการสนามบินตราด







	คู่มือการตรวจพินิจพื้นที่เคลื่อนไหวกและพื้นที่เสี่ยงภัย		PAGE   I
	สนามบินตราด		REVISION   2.1
			DATE   16 JUNE 2018

### 1. วัตถุประสงค์

สนามบินตราดได้ให้มีการตรวจพินิจพื้นที่เคลื่อนไหวกและพื้นที่เสี่ยงภัยเป็นประจำเป็นลักษณะความปลอดภัยให้แก่งานบริการขนส่งทางอากาศว่าสนามบินมีการปฏิบัติตามมาตรฐานของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยโดยมีการดูแล ตรวจตรา และแจ้งสภาพไม่ปลอดภัย เพื่อ ให้มีการแก้ไขการรั่วไหลของสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ให้เป็น ไปอย่างรวดเร็วกและมีประสิทธิภาพเพื่อลดสภาพอันตราย โดยเฉพาะอย่างยิ่งการตรวจสิ่งอำนวยความสะดวกภายในเขตการบิน (Airsides) และการตรวจพินิจพื้นที่เสี่ยงภัยต่าง ๆ ดังนั้น สนามบินตราดจึงได้จัดทำคู่มือฉบับนี้ขึ้น โดยอ้างอิงตามมาตรฐานของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย มาตรฐานของการการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) และมาตรฐานของ Federal Aviation Administration (FAA) เพื่อให้ผู้ปฏิบัติงานรับทราบถึงวิธีการปฏิบัติงานที่นำไปใช้ประกอบการปฏิบัติงานได้โดยสะดวก


### 2. กฎหมายที่เกี่ยวข้อง

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยเป็นผู้รับผิดชอบการออกกฎระเบียบในการขนส่งทางอากาศของประเทศ ไทย และแนะนำแนวทางปฏิบัติต่าง ๆ ให้แก่สนามบิน เพื่อให้การดำเนินงานสนามบินเป็นไปอย่างปลอดภัยและมีประสิทธิภาพสนามบินตราด ได้จัดทำคู่มือฉบับนี้ขึ้นตามมาตรฐานในการปฏิบัติงานขึ้น โดยอ้างอิงตามกฎหมายและมาตรฐานต่อไปนี้

- 2.1 ระเบียบกรมการบินพลเรือน ว่าด้วยมาตรฐานของคู่มือการดำเนินงานสนามบิน พ.ศ. 2556
- 2.2 ระเบียบกรมการบินพลเรือนว่าด้วย มาตรฐานของระเบียบเกี่ยวกับกระบวนการดำเนินงานสนามบิน พ.ศ. 2557
- 2.3 ข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน ฉบับที่ 81 ว่าด้วยคู่มือการดำเนินงานสนามบิน
- 2.4 Manual on Certification of Aerodromes (Doc 9774) ขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ
- 2.5 Airport Operations Services (Doc 9137 Part 8) ขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ
- 2.6 14 CFR Part 139.327, Self-Inspection Program
- 2.7 AC 150/5200-18C, Airport Safety Self-Inspection

### 3. เจ้าหน้าที่ตรวจ

สนามบินตราด ได้มอบหมายหน้าที่การตรวจพินิจพื้นที่เคลื่อนไหวกและพื้นที่เสี่ยงภัยให้แก่งานตรวจความปลอดภัยเขตการบิน (FOC) โดยหน่วยงานดังกล่าวอยู่ภายใต้หน่วยงานปฏิบัติการในเขตการบิน แผนกปฏิบัติการสนามบิน เนื่องจากการตรวจพินิจพื้นที่เคลื่อนไหวกและพื้นที่เสี่ยงภัยต้องอาศัยความรู้ความเข้าใจในการตรวจในหลายด้าน รวมถึงมีความรู้พื้นฐานด้านนิเวศการบิน สภาพสนามบิน สิ่งอำนวยความสะดวก ตลอดจนกฎระเบียบข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง และคู่มือการดำเนินงานสนามบิน ดังนั้น สนามบินตราดจึงจัดให้มีการอบรมภายในให้แก่พนักงานที่ทำหน้าที่

	คู่มือการตรวจพินิจพื้นที่เคลื่อนไหวกและพื้นที่เสี่ยงภัย		PAGE   2
	สนามบินตราด		REVISION   2.1
			DATE   16 JUNE 2018

ตรวจพินิจพื้นที่เคลื่อนไหวกและพื้นที่เสี่ยงภัยดังกล่าวถูกคนโดยผู้ที่มีความรู้ความเข้าใจ โดยพนักงานตรวจพินิจพื้นที่เคลื่อนไหวกและพื้นที่เสี่ยงภัยจะมีความรู้เกี่ยวกับรายละเอียดดังต่อไปนี้

- สัญลักษณ์ เครื่องหมาย ไฟสนามบิน เครื่องหมายและไฟแสดงสิ่งกีดขวาง
- แผนภูมิสนามบิน
- การออกประกาศการบิน (NOTAM)
- การปฏิบัติสำหรับการปฏิบัติงานในเขตการบิน
- การปฏิบัติเพื่อความปลอดภัยในการตรวจสอบบิน
- ระบบรายงานความผิดปกติพร้อม
- การติดต่อสื่อสารทางวิทยุที่ใช้ในสนามบิน

### 4. ประเภทการตรวจ

โดยหลักการแล้วการตรวจพินิจพื้นที่เคลื่อนไหวกและพื้นที่เสี่ยงภัยดังกล่าวจะแบ่งออกเป็น 4 ประเภท ได้แก่ การตรวจประจำวัน การตรวจเฝ้าระวังการตรวจตามวงรอบและการตรวจแบบพิเศษ โดยสนามบินตราดจัดให้มีการตรวจครบทั้ง 4 ประเภท โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

#### 4.1. การตรวจประจำวัน

การตรวจประจำวันเป็นการตรวจสอบสภาพการทำงานและสภาพทั่วไปของสิ่งอำนวยความสะดวกภายในเขตการบิน สนามบินตราดจัดให้มีการตรวจพื้นที่ต่าง ๆ เพื่อความปลอดภัยด้วยสายตา โดยมีการถ่ายรูปและทำสัญลักษณ์พื้นที่ที่มีความเสี่ยงเอาไว้บนแผนที่ที่ติดเพื่อแจ้งให้แผนกซ่อมบำรุงทำการซ่อมบำรุงโดยเร็วที่สุด สนามบินตราดมีการตรวจพินิจพื้นที่เคลื่อนไหวกและพื้นที่เสี่ยงภัยดังกล่าวประจำวันวันละ 4 ครั้ง ตามเวลาดังต่อไปนี้

- ครั้งที่ 1 เวลาเช้า (08.00 น.)
- ครั้งที่ 2 กลางวัน (11.00 น.)
- ครั้งที่ 3 เวลาเย็น (16:30 น.)
- ครั้งที่ 4 เวลาถึงเที่ยวบินสุดท้าย (ประมาณ 18:30 น. ตามเวลาท้องถิ่น)

รายการตรวจประจำวันสามารถดูได้จากภาคผนวก ก และรายละเอียดการตรวจไว้ได้ระบุเอาไว้ในข้อ 7

#### รายละเอียดการตรวจ

#### 4.2. การตรวจเฝ้าระวัง

การตรวจเฝ้าระวังเป็นการตรวจการปฏิบัติงานทั่วไป ซึ่งมีความสอดคล้องกับกฎ ระเบียบ และขั้นตอนการปฏิบัติที่สนามบินที่กำหนดไว้ ตลอดจนความผิดปกติทางกายภาพต่าง ๆ โดยการตรวจเฝ้าระวังจะแบ่งเป็น 2 ประเภท ดังนี้



	<b>คู่มือการตรวจ飛行พื้นที่เคลื่อนไหวก่อนขึ้น</b> <b>พื้นที่วิ่งอากาศยาน</b> <b>สนามบินตราด</b>	PAGE   3
		REVISION   2.1
		DATE   16 JUNE 2018

4.2.1 การตรวจ飛行พื้นที่ดำเนินการ โดยงานปฏิบัติการ ในเขตการบิน โดยดำเนินการตรวจอย่างน้อยอาทิตย์ละ 1 ครั้ง

4.2.2 การตรวจ飛行พื้นที่ดำเนินการ โดยผู้ที่ทำงานอยู่ในเขตการบินหรือรับผิดชอบที่เข้าไปยังเขตการบิน เนื่องจากกรณีการตรวจ飛行พื้นที่อยู่ตลอดเวลา และสามารถปฏิบัติตามได้โดยหน่วยงานใดก็ได้ สนามบินตราดจึงทำการประสานกับหน่วยงานต่าง ๆ ให้ช่วยเหลือในการทำการตรวจ飛行พื้นที่จะวิ่งสามารถดูได้จากภาคผนวก ข รายละเอียดการตรวจได้ถูกบรรจุเอาไว้ในข้อ 7 โดยการตรวจ飛行พื้นที่จะไม่จำเป็นต้องกรอกข้อมูลลงในแบบฟอร์ม

#### 4.3 การตรวจสนามบิน

การตรวจสนามบินจะมีลักษณะคล้ายกับการตรวจประจำวัน แต่มีรายละเอียดที่มากกว่าการตรวจอาจเน้นไปที่คุณสมบัติอย่างใดอย่างหนึ่งของสิ่งอำนวยความสะดวกเป็นการเฉพาะ สนามบินตราด ได้จัดให้มีการตรวจสนามบินอย่างรอบคอบทุกวันๆ ไครมาส ภาคผนวก ก แสดงแบบฟอร์มการตรวจสนามบินรอบ รายละเอียดการตรวจได้ถูกบรรจุเอาไว้ในข้อ 7

#### 4.4 การตรวจพิเศษ

การตรวจพิเศษเป็นการตรวจหลังจากเกิดเหตุการณ์ที่ไม่ปกติเกิดขึ้นในสนามบิน เช่น มีพายุฝนฟ้าคะนองฝนตกหนัก การตรวจหลังเกิดอุบัติเหตุหรืออุบัติการณ์ หรือเมื่อได้รับแจ้ง ซึ่งการตรวจพิเศษอาจมีการตรวจเช่นเดียวกับการตรวจแบบอื่น ๆ เพื่อให้เกิดความปลอดภัยกับสนามบินตราด ได้จัดทำแบบฟอร์มการตรวจตามภาคผนวก ง โดยหัวข้อการตรวจจะกำหนดขึ้นเป็นครั้งไปโดยหัวหน้างานปฏิบัติการในเขตการบิน เช่นหลังเกิดอุบัติเหตุพนักงานปฏิบัติการในเขตการบิน อาจกำหนดให้มีการตรวจเช่นเดียวกับการตรวจ ประจำวันก่อนอนุญาตให้สนามบินกลับมาปฏิบัติการได้อีกครั้ง หรือหลังฝนตกอาจกำหนดให้ตรวจเฉพาะพื้นที่ทางวิ่งทางขับและระบบไฟ เป็นต้น

### 5 ยานพาหนะและอุปกรณ์การตรวจ

เพื่อให้เกิดความปลอดภัย สะดวก และรวดเร็ว ในการตรวจ สนามบินตราด ได้จัดให้หน่วยงานที่ทำการตรวจ飛行พื้นที่เคลื่อนไหวก่อนขึ้นรับผิดชอบยานพาหนะและอุปกรณ์ที่มีคุณสมบัติต่อไปนี้

- รถกระบะจำนวน 1 คัน ติดตั้งเครื่อรพหามาตรุก หรือ ไฟกระพริบสีเหลือง เพื่อแสดงตำแหน่งรถ
- วิทยุประจำกายหัวหน้าชุดของผู้ตรวจอย่างน้อย 1 เครื่องที่สามารถติดต่อเจ้าหน้าที่หอควบคุมการจราจรทางอากาศได้
- ใบบันทึกการตรวจ
- แผนที่บริเวณของสนามบิน
- คัลลัมเมตร

	<b>คู่มือการตรวจ飛行พื้นที่เคลื่อนไหวก่อนขึ้น</b> <b>พื้นที่วิ่งอากาศยาน</b> <b>สนามบินตราด</b>	PAGE   4
		REVISION   2.1
		DATE   16 JUNE 2018

- กล้องถ่ายภาพดิจิทัล
- กล้องใช้วัดอุณหภูมิ (FOD)
- กล้องส่องทางไกล
- เสื้อติดแถบสะท้อนแสง
- พลุประทัด หรืออุปกรณ์สำหรับเล่น

### 6 วิธีปฏิบัติเพื่อความปลอดภัยในการตรวจ飛行พื้นที่เคลื่อนไหวก่อนขึ้นของอากาศยาน

เพื่อให้เกิดความปลอดภัยแก่ผู้ปฏิบัติการตรวจและการปฏิบัติการบิน สนามบินตราด ได้กำหนดให้มีการปฏิบัติในการตรวจ飛行พื้นที่เคลื่อน ไหวและพื้นที่วิ่งอากาศยานสิ่งกีดขวางสิ่งต่อไปี้

#### 6.1 การตรวจ飛行พื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่ง(Runway Strip)

6.1.1 ก่อนเข้าตรวจ ผู้ตรวจจะต้องแจ้งและได้รับคำแนะนำจากผู้ควบคุมการจราจรทางอากาศว่าสามารถเข้าตรวจได้อย่างปลอดภัย ไม่กระทบต่อความปลอดภัยของการปฏิบัติการบินและตัวของผู้ตรวจเอง ผู้ตรวจจะไม่เข้าไปยังพื้นที่ที่ปลอดภัยรอบทางวิ่งยกเว้นจะได้รับคำแนะนำจากผู้ควบคุมการจราจรทางอากาศ

6.1.2 ขณะตรวจ ผู้ตรวจจะต้องเฝ้าระวังตลอดเวลา เนื่องจากอาจมีการติดขัดจากหอคอยควบคุมการจราจรทางอากาศผ่านไอศูญญและทัศนวิสัย การเฝ้าระวังด้าน ไอศูญญจะกระทำผ่านการติดต่อสื่อสารทางวิทยุเป็นหลัก หากหอคอยควบคุมการจราจรทางอากาศ ไม่สามารถติดต่อกับผู้ตรวจทางวิทยุได้ไม่ว่าด้วยสาเหตุใด หอคอยควบคุมการจราจรทางอากาศอาจใช้สัญญาณ ไฟเป็นการแจ้งให้ผู้ตรวจออกพื้นที่ที่ปลอดภัยรอบทางวิ่งก็ได้

6.1.3 การขับยานพาหนะในเขตการบิน ผู้ขับจะต้องผ่านก่อนรอบและเกาะทดสอบการขับผ่านพาหนะในเขตการบิน โดยจะต้องระวังตลอดเวลา เนื่องจากอาจมีเครื่องบินเข้ามาซึ่งสนามบิน ได้ทุกเมื่อ

6.1.4 เมื่อได้รับการแจ้งให้ออกจากทางวิ่ง ผู้ตรวจจะต้องรีบเคลื่อนที่ออกไปจากพื้นที่ตรวจ และ ไปหยุดรอนอกพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่ง(Runway Strip) โดยพื้นที่ดังกล่าวอยู่ห่างจากเส้นกึ่งกลางทางวิ่งเป็นระยะ 75 เมตร

6.1.5 เมื่อทำการตรวจแล้วเสร็จ ให้แจ้งหอคอยควบคุมการจราจรทางอากาศ และออกจากพื้นที่ตรวจให้เร็วที่สุด เมื่อผู้ตรวจอยู่บนพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่งแล้วให้ทำการแจ้งหอคอยควบคุมการจราจรทางอากาศทราบ

6.2 การตรวจทางขับ ลานจอด และบริเวณอื่น ๆ ในเขตการบิน ให้ปฏิบัติเช่นเดียวกับข้อ 6.1.1 –6.1.5 โดยอนุโลม

### 7 รายละเอียดการตรวจ

- 7.1 การตรวจประจำวัน
  - 7.1.1 การตรวจ飛行พื้นที่ปลอดภัย

	คู่มือการตรวจพินิจพื้นที่เคลื่อนไหวนและพื้นที่เสี่ยงภัย		PAGE   5
	สนามบินตราด		REVISION   2.1
			DATE   16 JUNE 2018

สภาพของพื้นผิวคอนกรีตและแอสฟัลติกคอนกรีตมีความสำคัญต่อความปลอดภัยของการปฏิบัติการปฏิบัติการบินเป็นอย่างมาก สนามบินตราดได้จัดทำมีการตรวจสอบสภาพของพื้นผิวถนนวันละ 4 ครั้งตามเวลาที่ระบุในข้อ 4.1 โดยมีรายละเอียดการตรวจดังต่อไปนี้

ก) รอยต่อของพื้นผิวที่ติดกัน เช่น รอยต่อระหว่างทางวิ่งกับทางขับจะต้องไม่ต่างเกิน 3 นิ้ว

ข) หากตรวจพบรอยแตกให้ทำการรายงานให้แผนกซ่อมบำรุงทราบโดยทันที เนื่องจากรอยแตกดังกล่าวอาจทำให้อากาศยานเสียการควบคุม

ค) หากตรวจพบหลุมที่มีเส้นผ่านศูนย์กลางกว้างตั้งแต่ 5 นิ้ว หรือมีความลึกตั้งแต่ 3 นิ้วขึ้นไปให้แจ้งแผนกซ่อมบำรุงทันที เนื่องจากอากาศยานที่ตกหล่นดังกล่าวอาจเสียการควบคุม

ง) สภาพพื้นผิวทั้งหมดต้องเรียบเสมอ ไม่มีร่องลึก รอยแตก รอยแยก รอยปูน และไม่มีสิ่งแปลกปลอมทางวิ่งต้องไม่กระทบทั่วทั้งหน้า

จ) บริเวณขอบทางวิ่งและรอยต่อระหว่างพื้นที่ปูคอนกรีต/แอสฟัลติกคอนกรีตกับพื้นที่ที่ไม่มีผิวพื้นจะต้องมีสภาพสมบูรณ์ ไม่แตกร้าว และไม่มีเชื้อราเจริญเติบโตบนพื้นผิว

ช) หากพบบริเวณรอยต่อของพื้นผิวจะต้องไม่พบหิน ไม้จนทำให้การระบายน้ำลำบาก สังเกตได้จากบริเวณรอยต่อดังกล่าวต้องไม่มีน้ำขัง

๗) หากพบสิ่งผิดปกติใด ๆ บนพื้นผิวให้ทำการแจ้งแผนกซ่อมบำรุง โดยด่วน

7.1.2 พื้นที่ปลอดภัยทางวิ่ง (Runway Strip) และพื้นที่ปลอดภัยปลายทางวิ่ง (Runway End Safety Area)

พื้นที่ปลอดภัยของทางวิ่งของสนามบินตราดมีความกว้าง 150 เมตร โดยที่กลางเป็นเส้นกึ่งกลางทางวิ่ง (Runway Centerline) และขยายจากหัวทางวิ่งแต่ละฝั่งไปเป็นระยะทาง 60 เมตร พื้นที่ปลอดภัยปลายทางวิ่งสนามบินตราดยาวออกไปจากหัวทางวิ่งข้างละ 300 เมตร ในพื้นที่ดังกล่าวจะต้องปราศจากสิ่งกีดขวาง เว้นแต่อุปกรณ์หรือเครื่องช่วยเดินอากาศที่ต้องอยู่ในพื้นที่ดังกล่าวตามหน้าที่ โดยฐานของอุปกรณ์เหล่านี้จะต้องแตกหักได้ (Frangible) ความชันของพื้นที่ดังกล่าวจะต้องเพียงพอให้ระบายน้ำได้ และเป็นไปตาม Annex 14 เนื่องจากจะต้องรองรับอากาศยานที่เกิดอุบัติเหตุหรืออุบัติเหตุการปล่อยออกนอกทางวิ่ง และรองรับรถที่ใช้ในหลุมกลิ้ง การตรวจพื้นที่ที่ปลอดภัยทางวิ่งมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

ก) พื้นที่ดังกล่าวต้องเรียบปราศจากร่องลึก รอยปูน หรือความผิดปกติใด ๆ ที่ทำให้พื้นไม่เรียบ

ข) ไม่มีอุปกรณ์หรือวัตถุใด ๆ คีดขวางอยู่ในเขตปลอดภัยทางวิ่ง เว้นแต่อุปกรณ์หรือวัตถุที่ต้องอยู่ในพื้นที่ด้วยความจำเป็น เช่น ไฟทางวิ่ง เครื่องช่วยเดินอากาศ และวัตถุเหล่านี้ต้องยึดเอาไว้ด้วยวัสดุที่แตกหักได้ ไม่เกิดอันตรายต่ออากาศยานเมื่อเกี่ยวข้องกับอุปกรณ์เหล่านั้น จุดแตกหักต้องไม่สูงกว่า 3 นิ้วเหนือพื้น

ค) ฐานของอุปกรณ์ที่อยู่ในเขตปลอดภัยทางวิ่งจะต้องระดับเดียวกับพื้น ไม่ถูกปิดบังจากหน่วยหรือวัตถุใด ๆ

ง) ไม่มีร่องรอยของสัตว์ เช่น หนู กระรอก หรือรังนก

	คู่มือการตรวจพินิจพื้นที่เคลื่อนไหวนและพื้นที่เสี่ยงภัย		PAGE   6
	สนามบินตราด		REVISION   2.1
			DATE   16 JUNE 2018

จ) หากพบความผิดปกติใด ๆ ให้รีบแจ้งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบเพื่อแก้ไข โดยด่วน

7.1.3 เครื่องหมาย (Markings)

เครื่องหมายเป็นสิ่งสำคัญอย่างหนึ่งในสนามบิน เนื่องจากเครื่องหมายเหล่านี้จะบอกข้อมูลที่เป็นประโยชน์กับนักบินทราบระหว่างการบินขึ้น ร่อนลง หรือขับเคลื่อนอากาศยาน โดยเครื่องหมายจะต้องมีความชัดเจนถูกต้อง ไม่ถูกบดบัง ไม่ทับซ้อนกัน อันจะทำให้เกิดความสับสนแก่บินที่ให้บริการสนามบินในการตรวจเครื่องหมายต่าง ๆ ในทางวิ่ง ทางขับ และลานจอดให้ปฏิบัติดังต่อไปนี้

ก) เครื่องหมายต่าง ๆ จะต้องมีสีที่ถูกต้อง ไม่หลดร้อน แตก จาง หรือถูกบดบัง

ข) เครื่องหมายเขตก่อนเข้าทางวิ่งจะต้องชัดเจนเห็นได้ชัด

ค) ระหว่างก่อสร้างและหลังก่อสร้างจะต้องมีการตรวจสอบเครื่องหมายให้มีความถูกต้องตามมาตรฐานที่สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยกำหนด

ง) เครื่องหมายที่มีเม็ดแก้วสะท้อนแสง (Glass beads) จะต้องสะท้อนแสงได้ในความมืด

7.1.4 สัญลักษณ์ (Signs)

สัญลักษณ์ต่าง ๆ เป็นสิ่งจำเป็นที่ให้อุปกรณ์บินระหว่างขับเคลื่อนอากาศยาน (Taxi) โดยสัญลักษณ์ต่างๆ จะทำให้บินไม่เกิดความสับสนหรือหลงทาง ปัจจุบันสนามบินตราดไม่มีการติดตั้งสัญลักษณ์บนทางวิ่งทางขับ มีเฉพาะสัญลักษณ์บนถนนบริการ (Service Road) โดยสนามบินตราดจะจัดให้มีการตรวจสอบสัญลักษณ์ตามระยะยึดดังต่อไปนี้

ก) สัญลักษณ์ต้องได้มาตรฐาน อ่านง่าย สะท้อนแสงได้ และไม่ถูกบดบัง

ข) ฐานของสัญลักษณ์ต่าง ๆ จะต้องมีการยึดแบบแตกหักได้ (Frangible)

ค) สัญลักษณ์ต้องไม่สูงหรือเสียหาย ถ้าบรรยายและอุปกรณ์ต้องถูกต้องชัดเจน เป็นไปตามมาตรฐาน สามารถทำงานได้ และเห็นได้ชัดเจนปกติ ไม่มีการแตกหักเสียหาย

ง) เมื่อมีการก่อสร้างจะต้องทำการตรวจสอบสัญลักษณ์ที่ติดตั้งใหม่ให้เป็นไปตามมาตรฐานที่สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยกำหนด

จ) ในเวลาสัญลักษณ์ต่าง ๆ จะต้องมีความสว่างที่เห็นได้ชัดเจน อ่านง่าย ไม่มีเครื่องหมายอื่นไป


7.1.5 ไฟสนามบิน (Lighting)

ในช่วงกลางคืนหรือที่ทัศนวิสัยต่ำ ไฟสนามบินมีความสำคัญต่อความปลอดภัยในการปฏิบัติการบินในแต่ละชนิดอย่างมีรูปร่าง ลักษณะ สี ขนาด และคุณสมบัติที่แตกต่างกันไป และอาจติดตั้งในบริเวณต่างๆ กันไม่ทั้งในพื้นที่ผิวและขอบผิวทาง การตรวจให้ที่ติดตั้งอยู่ในช่วงเวลามีเครื่องบินหรืออากาศยานขึ้นการตรวจไฟสนามบินของสนามบินตราดมีการปฏิบัติดังต่อไปนี้

ก) ตรวจสอบว่าไฟตามรายการต่อไปนี้สามารถใช้งานได้ ไม่ถูกบังหรือมี

- ไฟขอบทางวิ่งทางขับ



	<b>คู่มือการตรวจพินิจพื้นที่เคลื่อนไหวกและพินิจจำกัดสิ่งกีดขวาง</b> <b>สนามบินตราด</b>	PAGE   7
		REVISION   2.1
		DATE   16 JUNE 2018

- ไฟลานจอด
  - ไฟเส้นลี้กกลางทางวิ่ง
  - ไฟเส้นลี้กกลางทางขับ
  - ไฟแสดงปลายทางวิ่ง
  - ไฟส่องสว่างลานจอด
  - ไฟส่องสว่างบริเวณคลังน้ำมัน
  - ไฟเตือนและไฟสิ่งกีดขวาง (รายละเอียดตามข้อ 7.1.7)
- ข) ไฟสนามบินจะต้องติดตั้งอย่างถูกต้องตรงทิศตรงแนวทำให้เห็นได้ชัด ความเข้มของแสงเพียงพอ (ประมาณ โดยสายตา) และฐานของไฟไม่ถูกร่อน
- ค) หากไฟสนามบินหาย ไม่สว่าง หรือ ติดลี้กผิดลี้ก ติดลี้กผิดลี้ก ให้ทำการรายงานให้แผนกซ่อมบำรุงทราบ เพื่อทำการซ่อมแซม โดยทันที


#### 7.1.6 เครื่องช่วยเดินอากาศ

- สนามบินควรมีเครื่องช่วยเดินอากาศแบบทัศนวิสัย ได้แก่ ไฟ Beacon ทุ่งวัดลมและPAPIsในการตรวจเครื่องช่วยเดินอากาศแบบทัศนวิสัยของสนามบิน ผู้ตรวจจะต้องทำการตรวจวัดและยึดติดดังต่อไปนี้
- ก) ตรวจสอบว่า Beacon ทำงานได้ปกติแสงไฟไม่กระพริบและเห็นได้ชัดเจน
- ข) ตรวจสอบว่าทุ่งวัดลมสามารถหมุนได้ปกติ สีไม่าง ไม่ขาดลู่ ไฟส่องลมมทำงานได้ปกติ
- ค) ตรวจสอบว่าไฟ PAPIs ทำงานได้ปกติ ไม่พร้ ไม่ถูบบัง และติดอยู่บนตัวอิคที่แตกหักได้
- ง) รายงานสภาพเครื่องช่วยเดินอากาศที่เสียหาย ไม่ทำงาน หรืออาจผิดปกติไม่ตรงแนวให้แผนกซ่อมบำรุงทราบเพื่อดำเนินการแก้ไข

#### 7.1.7 สิ่งกีดขวาง (Obstructions)

- สนามบินควรจะทำกรตรวจสอบด้วยสายตาว่าสิ่งกีดขวางที่เกิดจากกรก่อสร้างหรือสิ่งกีดขวางทางธรรมชาติในบริเวณใกล้เคียงสนามบินหรือไม่ โดยการตรวจมีรายละเอียดดังนี้
- ก) ไม่มีการก่อสร้างที่ใดครในบริเวณสนามบินตราดหรือบริเวณใกล้เคียงอันจะทำให้เกิดอันตรายต่อการบิน หากพบสิ่งกีดขวางเป็นสิ่งกีดขวาง ให้รีบทำการแจ้งหัวหน้างานให้รายงานต่อผู้จัดการสนามบินเพื่อประสานและให้คำแนะนำต่อผู้ก่อสร้างต่อไป
- ข) ตรวจสอบว่าสิ่งกีดขวางดังต่อไปนี้มีการทำสัญลักษณ์ด้วยการทาสี และ/หรือติดไฟเตือน

- เนินเขาปลายทางวิ่ง 05
- NDB
- เครื่องวัดลม
- ทุ่งลมทุกคัน

	<b>คู่มือการตรวจพินิจพื้นที่เคลื่อนไหวกและพินิจจำกัดสิ่งกีดขวาง</b> <b>สนามบินตราด</b>	PAGE   8
		REVISION   2.1
		DATE   16 JUNE 2018

#### 7.1.8 คลังน้ำมัน (Fuel Operations)

- การตรวจคลังน้ำมันจะเน้นไปที่การตรวจด้านนิรภัย (Safety) และความมั่นคง (Security) โดยทั่วไปที่ไม่ซับซ้อนมากนัก การตรวจความปลอดภัยคลังน้ำมันจะจำแนกมอบหมายให้ผู้ปฏิบัติการเคมีเชื้อเพลิง (บริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)) เป็นผู้ตรวจ สำหรับขั้นตอนปฏิบัติงานการเติมเชื้อเพลิงอากาศยานสายการบินที่ใช้บริการจะเป็นผู้ตรวจสอบ โดยสนามบินตราดจะมีการสุ่มตรวจเป็นระยะ โดยสนามบินตราดจะควบคุมให้มีการตรวจด้วยระยะยึดดังต่อไปนี้
- ก) การตรวจสอบสภาพความปลอดภัยบริเวณคลังน้ำมัน
- ข) ตรวจสอบถังดับเพลิง
- ค) ตรวจสอบสายถ่วงเทปและสายดิน
- ง) การตรวจสอบสภาพป้ายสัญลักษณ์
- จ) การตรวจสอบการติดฉลากประตูด่านไม่มีคนอยู่ในพื้นที่
- ฉ) รายงานการตรวจสอบสภาพความไม่ปลอดภัยให้ผู้จัดการสนามบินทราบ

#### 7.1.9 กรก่อสร้าง

- ในกรณีที่ดินสนามบินตราดมีการก่อสร้างในพื้นที่เคลื่อนไหวกหรือบริเวณใกล้เคียง ผู้ตรวจพินิจพื้นที่เคลื่อนไหวกและพินิจจำกัดสิ่งกีดขวางจะต้องทำการตรวจความปลอดภัยในการก่อสร้าง โดยมีรายละเอียดและแนวทางการตรวจดังต่อไปนี้
- ก) เครื่องมือและวัสดุก่อสร้างจะต้องถูกปิดคลุม หรือเก็บอย่างมิดชิด เพื่อป้องกันไม่ให้ลมหรือกระแสน้ำพัดออกมาเป็น FOD
- ข) ตรวจสอบการก่อสร้างที่อยู่ใกล้พื้นที่เคลื่อนไหวกว่ามีการทำเครื่องหมายและติดไฟอย่างเหมาะสม
- ค) ตรวจสอบว่าอุปกรณ์การก่อสร้างทั้งหมดถูกผูกมัดและล็อกอย่างแท้จริง
- ง) ตรวจสอบว่ามีกรทำการรื้อถอนเครื่องก่อสร้างแสดงผลการก่อสร้างอย่างชัดเจน
- จ) ตรวจสอบว่ามีกรเก็บ FOD บริเวณ โดยรอบสถานที่ก่อสร้าง
- ฉ) ตรวจสอบว่ามีเหตุรื้อถอนอันเกิดจากการก่อสร้างในพื้นที่เคลื่อนไหวกหรือไม่
- ช) ตรวจสอบว่ามีกรเปิดไฟส่องสว่างในเวลากลางคืนหรือไม่
- ซ) หากมีการเปิดทางวิ่ง ทางขับ หรือลานจอด จะต้องมีการทำเครื่องหมายและติดไฟให้เด่นชัด
- ฌ) รายงานและติดฉลากพินิจความที่กิดจากการก่อสร้างให้หัวหน้างานทราบ

#### 7.1.10 การคุ้มครองสาธารณะ (Public Protection)

- เพื่อให้เกิดความปลอดภัยต่อสาธารณะชน สนามบินตราดจะตรวจรอบรั้ว ประตู และทางเข้าเขตการบินว่ามีการติดลออย่างเรียบร้อย เพื่อป้องกันไม่ให้คน สัตว์ หรือยานพาหนะที่ไม่ได้รับอนุญาตเข้าไปยังพื้นที่เคลื่อนไหวก อันอาจก่อให้เกิดอันตรายต่ออากาศยานและผู้ที่เกี่ยวข้อง

#### 7.1.11 การบริหารจัดการอันตรายจากสัตว์ (Wildlife Hazard Management)









	คู่มือการตรวจพินิจพื้นที่เคลื่อนไหวและพื้นที่หวัดซึ่งเกิดสิ่งกีดขวาง		PAGE   13
	สนามบินตราด		REVISION   2.1
			DATE   16 JUNE 2018


ค) ตรวจสอบเครื่องบินให้บินไปตามมาตรฐาน หากพบว่าไม่เป็นไปตามมาตรฐาน ให้แจ้งหัวหน้างานปฏิบัติการในเขตการบิน ให้ทำการแก้ไขโดยด่วน

#### 7.3.3 การตรวจสัญญาณ

สัญญาณต่าง ๆ ที่ใช้งานในเขตการบินจะต้องไม่หลอกล่อน ไม่อาจ และเห็นได้ชัดทั้งในเวลากลางวันและเวลากลางคืน

#### 7.3.4 การตรวจการเดินเครื่องเพลิงประจําไตรมาส

- การตรวจพื้นที่เกี่ยวกับเพลิงและสถานีน้ำมัน (loading/unloading stations) ให้ตรวจให้แน่ใจว่า
  - พื้นที่ที่ใช้น้ำมันต้องมีการล้อมรั้วและมีระบบรักษาความปลอดภัยที่เพียงพอต่อการป้องกันไม่ให้ผู้ที่ไม่ได้รับอนุญาตเข้าไปในพื้นที่
  - พื้นที่ที่ใช้น้ำมันต้องมีป้ายห้ามสูบบุหรี่ที่เห็นได้ชัดเจน
  - พื้นที่ที่ใช้น้ำมันต้องไม่มีเศษขยะหรือเชื้อเพลิงที่อาจทำให้ไฟลามเมื่อเกิดเหตุเพลิงไหม้ อุปกรณ์อื่น ๆ ต้องไม่เป็นแหล่งกำเนิดประกายไฟ (Ignition sources)
  - อุปกรณ์เดินเครื่องเพลิงต้องอยู่ในสภาพดี ไม่มีร่องรอยของการรั่วไหลหรือรั่วซึม
  - ตรวจสอบสภาพท่อต่าง ๆ ที่อยู่เหนือพื้นดิน ให้มีการป้องกันไม่ให้ยานพาหนะเฉี่ยวชน เช่น ติดตั้งแรงกัน หรือกั้นพื้นปูนต่างระดับ เป็นต้น
  - พื้นที่ที่ใช้น้ำมันที่สามารถกล้าน้ำมันได้มากกว่า 200 แกลลอนต่อพื้นที่ (760 ลิตรต่อพื้นที่) ต้องมีถังดับเพลิงขนาด ไม่น้อยกว่า 125 ปอนด์ ที่มีส้อมสามารถเคลื่อนย้ายได้รวดเร็วไว้ในพื้นที่
  - พื้นที่ที่ใช้น้ำมันที่กล้าน้ำมันได้ไม่เกิน 200 แกลลอนต่อพื้นที่ (760 ลิตรต่อพื้นที่) ต้องมีถังดับเพลิงตั้งอยู่ในที่เข้าถึงได้วางอยู่ในพื้นที่
  - อุปกรณ์ต่าง ๆ สาย และสวิตช์ต้องได้รับการป้องกันจากความร้อน การกีดกัน หรือการกระแทก อันจะเป็นอันตรายของประกายไฟ
  - ท่อ ตัวกรอง ถังน้ำมัน และปั๊มต้องมีการซ่อม โขงเข้าด้วยกัน และมีการต่อสายดินเพื่อป้องกันการสปาร์ค อันจะก่อให้เกิดประกายไฟ
  - คิลิสาสำหรับต่อสายท่อประจุเดินเครื่องเพลิงเข้ากับจุดจ่ายเชื้อเพลิง (loading/unloading facility) ต้องอยู่ในสภาพดีสามารถใช้งานได้
  - สถานีน้ำมันต้องมีระบบ Deadman control (ระบบหยุดทำงานเมื่อผู้ปฏิบัติงานหมดสติหรือเสียชีวิต)
  - ตรวจสอบว่าสถานีน้ำมันมีระบบคัตน้ำมันฉุกเฉิน และระบบดังกล่าวต้องติดตั้งอยู่บนพื้นที่ที่มีกำแพงสูงป้องกันการหกของเชื้อเพลิง และอยู่ให้ห่างผ่านไปยังถังดับเพลิง
- การตรวจเดินน้ำมันเชื้อเพลิง ให้ปฏิบัติตามดังนี้
  - รถยนต์เชื้อเพลิงอากาศยานต้องอยู่ในสภาพดี ไม่มีสัญญาณของการรั่วซึม

	คู่มือการตรวจพินิจพื้นที่เคลื่อนไหวและพื้นที่หวัดซึ่งเกิดสิ่งกีดขวาง		PAGE   14
	สนามบินตราด		REVISION   2.1
			DATE   16 JUNE 2018

- การจ่อตรวจเดินเครื่องเพลิงต้องอยู่ห่างจากอาคารอย่างน้อย 15 เมตร และห่างจากกรณีเครื่องเพลิงอื่น ๆ อย่างน้อย 3 เมตร
  - ตรวจสอบการติดตั้งคิลิเกอร์ “วัดดู ไวไฟ” ขนาดตัวอักษร ไม่เล็กกว่า 3 นิ้ว รอบคันรถ มีการระบุเลขรหัสวัตถุอันตราย #1863 สำหรับ Jet A และ #1203 สำหรับ 100LL
  - ในหัวถังต้องติดป้ายห้ามสูบบุหรี่ และไม่มีอุปกรณ์สำหรับจุดไฟอยู่ในรถ
  - รถเดินเชื้อเพลิงต้องมีถังดับเพลิงติดตั้งที่ข้างตัวถังทั้งซ้ายและขวาข้างละ 1 ถัง ถังที่ติดตั้งต้องติดเต็ม มีการฉีกละอองน้ำที่บริเวณวันที่ตรวจถังดับเพลิงเป็นครั้งสุดท้าย ผงเคมีควรเป็น B-C rated เนื่องจากผงเคมีแห้งแบบ ABC Rated Multi-purpose สามารถกีดกันก่อนอากาศยานและอาจทำให้เกิดความเสียหายแก่เครื่องยนต์อากาศยาน
  - ตรวจสอบการทำงานและการทำเครื่องหมายของตัวคัตน้ำมันดูเดินว่าสามารถปฏิบัติงานได้และสามารถเข้าถึงได้ทั้งทั้งสองด้านของรถเดินเครื่องเพลิงอากาศยาน
  - ตรวจสอบอุปกรณ์ไฟฟ้า สวิตช์ สายไฟ และเลนส์ครอบไฟว่าสามารถกันไฟประกาย กันความร้อน กันการกีดกันและกันกระแทกได้โดยไม่ก่อให้เกิดประกายไฟ
  - ตรวจสอบว่าสายถ่วงท่อประจุและหัวฉีดสายใช้การได้ปกติ
  - ตรวจสอบหัวถังว่าเป็นแบบ Deadman Control
  - ตรวจสอบระบบไฮดรอลิกให้มีการทำงาน (Shielding) หากท่อดังกล่าวอยู่ใกล้กับน้ำมันเชื้อเพลิง
- 7.3.5 การตรวจเครื่องช่วยเดินอากาศยาน ระบบไฟ PAPIs และเครื่องช่วยเดินอากาศยาน (NDB , DME) ตรวจโดยบริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด
- 7.3.6 การตรวจไฟสนามบินตราด โดยงาน ไฟฟ้าและระบบ โดยจะทำการตรวจทุกเดือน เดือนละ 1 ครั้ง
- 7.3.7 การตรวจสิ่งกีดขวาง
- ตรวจสอบไม่ให้มีสายไฟหรือสิ่งอื่น ๆ เหนือพื้นที่จอดอากาศยาน
  - ตรวจสอบต้นไม้และสิ่งปลูกสร้างรอบ ๆ สนามบินด้วยสายตาเพื่อให้แน่ใจว่าไม่กลายเป็นสิ่งกีดขวาง (ตรวจสอบรายปีโดยสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย)
  - การตรวจการเดินเครื่องและตู้วิทยุ โดยงานวิทยุและดับเพลิงสนับสนุนบินตราด
  - รถดับเพลิงและรถกู้ภัยอากาศยานสามารถตอบสนองต่ออากาศยานฉุกเฉินได้ภายใน 3 นาที โดยวัดจากเวลาตั้งแต่ได้รับสัญญาณเตือนภัยไปจนถึงจุดที่ใกล้ที่สุดบนทางวิ่ง และเริ่มทำการฉีดโฟม
  - ตรวจสอบให้แน่ใจว่ามีการฝึกอบรมทวนและมีการฝึกซ้อมกับไฟจริงตามข้อกำหนดขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ
  - ตรวจสอบให้แน่ใจว่าอุปกรณ์เครื่องมือวัดต่าง ๆ เพียงพอต่อการใช้งาน

	<b>คู่มือการตรวจพิจารณาพื้นที่เคลื่อนไหวและพื้นผิวจำกัดถึงทิศทาง</b> <b>สนามบินตราด</b>	PAGE   15
		REVISION   2.1
		DATE   16 JUNE 2018

#### 7.4 การตรวจพิเศษ (Special Condition Inspections)

หลังเกิดพายุฝน เมื่อได้รับแจ้งสภาพผิดปกติ หลังเกิดอากาศยานอุบัติเหตุ หรือสิ่งกีดขวางที่ไม่ปกติในสนามบิน งานตรวจความปลอดภัยของอากาศยาน (FOC) จะทำการตรวจพิเศษ โดยอาจตรวจพื้นที่ที่เขตการบินทั้งหมด หรือตรวจถึงอำนาจความสะดวกเป็นอย่างใดก็ได้ โดยการตรวจมีรายละเอียดดังนี้

- 7.4.1 การตรวจพื้นผิว (Paved Areas) เช่น ทางวิ่ง ทางขับ หรือลานจอด จะตรวจหลังจากเกิดพายุฝนที่ท่าอากาศยาน เพื่อให้แน่ใจว่าสภาพพื้นผิวไม่มีรอยแตก ไม่มีน้ำขังหรือความเสียหายอื่น ๆ โดยมีรายละเอียดการตรวจอื่น ๆ เช่นเดียวกับการตรวจประจำวันทางวิ่ง ทางขับ หรือลานจอดจะเกิดขึ้นตลอดเวลาที่ใช้ตรวจวิ่งตรวจสอบทางวิ่งในเขตปลอดภัย (Runway Safety Area) และทำการประเมินสภาพด้วยสายตาตามมาตรฐานขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO, Doc 9137 Part 2) ดังนี้
  - ก) ดิน (Damp) สีของทางวิ่งเปลี่ยนไปเนื่องจากความชื้น
  - ข) เปียก (Wet) พื้นของทางวิ่งเปียกแต่ไม่มีน้ำขัง
  - ค) น้ำขังเป็นหย่อม ๆ (Water Patches) มีน้ำขังเป็นหย่อม ๆ บนผิวทางวิ่ง สามารถมองเห็นได้ด้วยตาเปล่า
  - ง) น้ำท่วมทางวิ่ง (Flooded) น้ำขังเป็นบริเวณกว้างสามารถมองเห็นได้ด้วยตาเปล่า

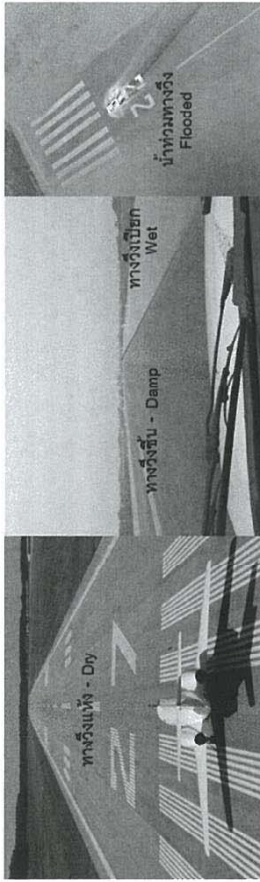


Figure 1: สภาพสนามบินตามวิ่ง

#### 7.4.2 การตรวจเครื่องมือและสัญญาณ (รายละเอียดการตรวจเช่นเดียวกับการตรวจประจำวัน)

- ก) ตรวจสอบสภาพเครื่องมือฯ ให้เห็นได้ชัดเจน ในสภาพทางวิ่งปกติ
- ข) ตรวจสอบสภาพเครื่องมือฯ หลังงานก่อสร้างซ่อมบำรุง

	<b>คู่มือการตรวจพิจารณาพื้นที่เคลื่อนไหวและพื้นผิวจำกัดถึงทิศทาง</b> <b>สนามบินตราด</b>	PAGE   16
		REVISION   2.1
		DATE   16 JUNE 2018

#### 7.4.3 การตรวจพื้นที่ปลอดภัย

- ก) ตรวจสอบการระบายน้ำ ท่าอากาศยานต่าง ๆ ต้องไม่มีสิ่งกีดขวางโดยอยู่
- ข) ตรวจสอบพื้นที่ระบายน้ำให้อยู่ในสภาพปกติ และอยู่ในระดับพื้นผิว
- ค) ตรวจสอบทางวิ่ง ทางขับหรือลานจอดหลังการก่อสร้างเพื่อให้แน่ใจว่าการเปิดทางวิ่ง ทางขับ และลานจอดปลอดภัยเป็นไปตามมาตรฐาน
- ง) ในกรณีที่เกิดจากอากาศยานหลุดออกจากทางวิ่งไปยังพื้นที่ปลอดภัย ให้ตรวจสอบสภาพพื้นที่ว่าไม่มีร่องล้อหรือหลุมที่เกิดจากอากาศยานและอุปกรณ์ที่ใช้ในการเคลื่อนย้ายอากาศยานลำดังกล่าว
- จ) ตรวจสอบว่าการก่อสร้างในสนามบิน ไม่ทำให้เกิดสภาพที่ไม่ปลอดภัย

#### 7.4.4 การตรวจพื้นที่ก่อสร้าง

- ก) พื้นที่ก่อสร้างต้องมีการปิดกั้นและติดไฟอย่างเหมาะสมและเพียงพอ
- ข) เครื่องมือก่อสร้างและอุปกรณ์ต่าง ๆ ต้องถูกเก็บอยู่ในพื้นที่ที่จัดไว้ให้
- ค) ในเวลามืด เครื่องปิกนพื้นที่ ไฟเตือน หรือตัวสะท้อนแสงต้องเพียงพอที่จะมองเห็นได้ชัดเจนระยะไกล
- ง) สถานที่เก็บวัสดุก่อสร้างต้องบ่อนอกเขตปลอดภัยและไม่บังคับสัญญาณและเครื่องหมายต่าง ๆ
- จ) ตรวจสอบพื้นที่เคลื่อนไหวใกล้ ๆ สถานที่ก่อสร้างให้ปราศจากสิ่งแปลกปลอม
- ฉ) สภาพเครื่องมือฯ ไฟ และสัญญาณต่าง ๆ พื้นที่เคลื่อนไหวใกล้สถานที่ก่อสร้างต้องไม่ก่อให้เกิดความสับสนอื่นอาจทำให้นักบินชนเคื่องอากาศยานเข้าข้างพื้นที่ก่อสร้าง
- 7.4.5 การตรวจระบบไฟและเครื่องช่วยเดินอากาศ
  - ก) ตรวจสอบการใช้งาน ได้ของระบบไฟและเครื่องช่วย เช่นเดียวกับที่ตรวจประจำวัน

นอกจากการตรวจพิเศษถึงภัยพิบัติแล้ว หัวหน้างานปฏิบัติการในเขตการบิน อาจเป็นผู้กำหนดวิธีจัดการตรวจสอบรายละเอียดในการตรวจให้กับผู้ปฏิบัติงานได้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งหลังการเกิดอุบัติเหตุ ซึ่งผลการเกิดอุบัติเหตุจะแตกต่างกันไปในแต่ละสถานการณ์

### 8 การบันทึกและจัดเก็บบันทึกการตรวจ

สนามบินตราด ได้กำหนดแผนสำหรับการตรวจประจำวัน การตรวจพิจารณาการตรวจรอบ และการตรวจพิเศษเอาไว้ในภาคผนวก ข ค และ ง ตามลำดับ ในการเก็บบันทึกผลการตรวจจะเป็นการเก็บแบบฟอร์มการตรวจพร้อมทั้งภาพของสิ่งอำนวยความสะดวกที่ชำรุดบกพร่อง และสรุปผลการตรวจและการซ่อมบำรุงหรือแก้ไขตามแบบฟอร์มในภาคผนวก จ บันทึกการตรวจจะถูกจัดเก็บเอาไว้เป็นเวลายาวนาน้อย 12 เดือน



## 9 การรายงานผลการตรวจและการติดตามผลการซ่อมบำรุง

เมื่อตรวจพบสภาพความไม่ปลอดภัยให้ผู้รับผิดชอบปฏิบัติต่อไปนี้

9.1 ระหว่างทำการตรวจ หากพบความเสียหายที่เป็นอันตรายต่อการบิน ให้รายงานหัวหน้างานปฏิบัติการในการตรวจบิน โดยทันที จากนั้น ให้หัวหน้างานปฏิบัติการในเขตการบิน พิจารณาเพื่อรายงานให้หอควบคุมการจราจรทางอากาศทราบ และพิจารณาออกประกาศนักบิน (NOTAM) (หากจำเป็น) หลังจากนั้นก็แจ้งให้หัวหน้าแผนกซ่อมบำรุงทราบเพื่อทำการแก้ไข

9.2 หากตรวจพบสภาพความเสียหายที่ไม่เป็นอันตรายต่อการบิน ให้แจ้งสภาพความเสียหายดังกล่าวต่อหัวหน้างานปฏิบัติการในเขตการบิน เขียนใบแจ้งซ่อม และดำเนินการซ่อมแซมตามความเหมาะสม

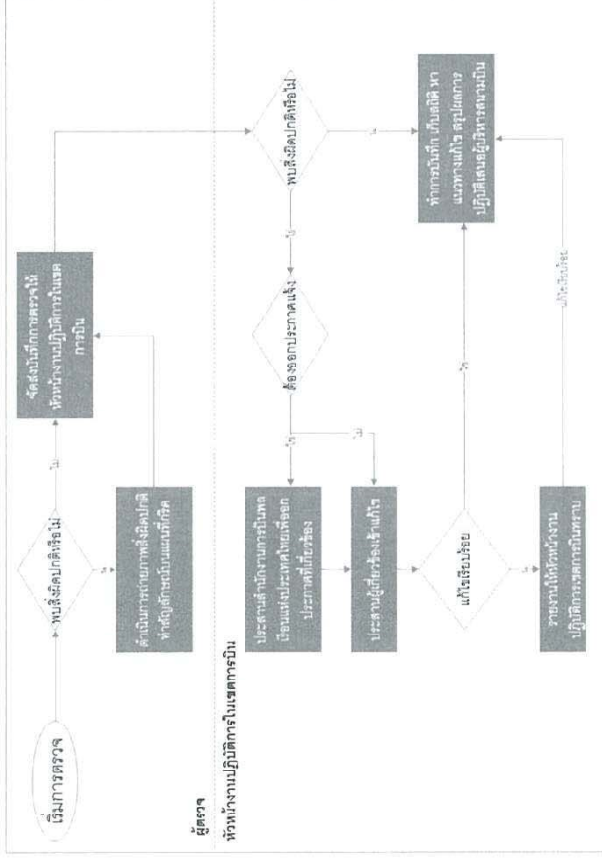
9.3 ขณะตรวจหากพบสิ่งกีดขวางเป็นรั้วส่วนอากาศยานให้รายงานหัวหน้างานปฏิบัติการในการตรวจการบิน และหอควบคุมการจราจรทางอากาศ เพื่อค้นหาทีมและทำการแจ้งผู้เกี่ยวข้องในทันที

9.4 ก่อนการรายงาน ให้ทำการบันทึกสภาพอันตรายที่ตรวจพบไว้ในแผนที่กริดของสนามบินตราด พร้อมทั้งทำสัญลักษณ์บนแผนที่กริด เพื่อบ่งชี้บริเวณที่พบความบกพร่องได้ชัดเจน

9.5 เมื่อเสร็จสิ้นการตรวจในแต่ละวัน ให้ดำเนินการส่งรายการตรวจให้หัวหน้างานปฏิบัติการในเขตการบิน ภายในเช้าวินถัดไปเพื่อรวบรวม ประสานข้อมูลเพื่อให้ดำเนินการแก้ไขสิ่งที่อยู่ภายในอาณาเขตของโครงสร้าง หรือเสนอต่อผู้จัดการสนามบิน หากสิ่งกีดขวางอยู่เหนืออำนาจการอนุมัติของหัวหน้างานซ่อมบำรุง

9.6 หลังจากเขียนใบแจ้งซ่อม หัวหน้างานปฏิบัติการในเขตการบิน จะทำการติดตามผลการแจ้งซ่อมอย่างสม่ำเสมอเมื่อซ่อมเสร็จแล้ว แผนกซ่อมบำรุงจะทำการปิดใบแจ้งซ่อมและแจ้งให้หัวหน้างานปฏิบัติการในการตรวจการบินทราบ เพื่อดำเนินการแจ้งผู้เกี่ยวข้องหรือยกเลิกประกาศนักบินต่อไป

## 10 มีแผนผังขั้นตอนการตรวจพื้นที่ที่เปลี่ยนใหม่และพื้นที่ว่างที่เกิดสิ่งกีดขวาง



ภาคผนวก ก.  
แบบฟอร์มการตรวจพิจารณาพื้นที่เคลื่อนไหวก่อสร้างอากาศยาน

วันที่

เครื่องมือ

แบบฟอร์มการตรวจพิจารณาความปลอดภัยประจำวัน สนามบินตราด

✓ ผ่าน ✗ ไม่ผ่าน

N/A ไม่ใช้

ผู้ตรวจเข้า

ผู้ตรวจออกงาน

ผู้ตรวจเซ็น

ผู้ตรวจยื่น

เวลาตรวจครั้งที่ 1

เวลาตรวจครั้งที่ 2

เวลาตรวจครั้งที่ 3

เวลาตรวจครั้งที่ 4

สิ่งอำนวยความสะดวก	สภาพ	ผลการตรวจครั้งที่				ปัญหาที่พบ	การแก้ไข/การปฏิบัติ	ผู้แก้ไข
		1	2	3	4			
พื้นที่วิ่งอากาศยาน พื้นที่ลาดขัง ทั้งทาง วิ่ง ทนขับ และ ลานจอด (Pavement Areas)	ขอบที่สึกไม่เกิน 3 นิ้ว							
	ไม่มีลูกเหล็ก รังผึ้ง รวดเข็ม หรือวัตถุอันตรายอื่น ๆ							
	ปราศจากสิ่งแปลกปลอม: ทราย/หิน/ขยะ/สิ่งอื่น ๆ							
	ขนาดของรอยร้าวไม่เกิน 20% (Touchdown Zone) ไม่เกิน 20% ปราศจากน้ำขัง							
	เรียบเสมอ ไม่มีร่องลึก รวดได้ บนหรือรอบคอกันดั้จะ อุปกรณ์สนับสนุนอากาศยาน							
พื้นที่ปลอดภัย รอบทางวิ่ง (Runway Strips) + RESA	ฐานอุปกรณ์เบรกไม่ต่ำกว่า ปราศจากวัตถุที่ไม่เกี่ยวข้อง							
	เกินขีดบน/ใต้มาตรฐาน							
	เครื่องหมายทางวิ่ง							
	เครื่องหมายทางขับ							
	เครื่องหมายหยุดรถ							
เครื่องหมาย (Markings)	อุปกรณ์สะท้อนแสง(อะพาร์เทอรา มิก)							
	พื้นผิวฐานลานเบรก							
	ไม่ถูกหรือ/ใช้งานไม่ได้							
	ไม่เสียหาย/สะท้อนแสง							
	ไม่ถูกหรือ ไม่สัปรด ใช้งาน ไม่ได้							
สัญญาณไฟ (Lighting)	ไม่เสียหายหรือสูญหาย							
	แนวไฟอุปไฟ							
	ไฟท่ง							
	ไฟทางขับ							









แบบฟอร์มการตรวจตามวงรอบ  
สนามบินตราด

วันที่ \_\_\_\_\_ ผู้ตรวจ \_\_\_\_\_ เวลาตรวจ \_\_\_\_\_

เครื่องหมาย ☒ ผ่าน ☒ ไม่ผ่าน N.A. ไม่ได้ตรวจ ☐ วงรอบการตรวจ Q1 Q2 Q3 Q4

หัวข้อการตรวจ	การตรวจสภาพ	ผลตรวจ	การปฏิบัติ	หมายเหตุ
การตรวจพื้นผิว (Pavement Areas)	พื้นผิวมีความสะอาดสมบัตินormal Touchdown Zone ไม่เกินร้อยละ 20			
	พื้นผิวมีความดีด			
เครื่องหมาย/สัญลักษณ์ (Markings/Signs)	มองเห็นได้ชัด			
	เป็นไปตามมาตรฐาน			
การเดินเชื้อเพลิง (Fueling Operations)	ตรวจและเช็คการตรวจเติมน้ำมัน			
	ตรวจและเช็คการตรวจพื้นที่เติมน้ำมัน			
เครื่องช่วยเดินอากาศ (Navigational Aids)	ไฟสัญญาณทางวิ่ง (SEALS)			
	ไฟ PAPIs			
ไฟสนามบิน (Lighting)	สภาพเครื่องกำเนิดไฟฟ้า			
	สภาพของระบบวงจรต่างๆ			
	มุมส่อง			
สิ่งกีดขวาง (Obstructions)	ต้นละมกบริเวณพื้นผิว			
	อาคารที่ห่างวิ่ง 05			
	NDB			
	สิ่งกีดขวางอื่น ๆ			
หมายเหตุเพิ่มเติม:				

แบบฟอร์มการตรวจประเมินเชื้อเพลิงอากาศยาน

สนามบินตราด

วันที่ \_\_\_\_\_ เวลาตรวจ \_\_\_\_\_  
ผู้ตรวจ \_\_\_\_\_ วนรอบการตรวจ Q1 Q2 Q3 Q4

S-พ้อย U-ไม่พ้อย R-ตามหมายเหตุด้านล่าง	Jet A			100LL			อื่น		
	S	U	R	S	U	R	S	U	R
มีเครื่องหมายห้ามสูบบุหรี่ในถังน้ำมัน									
ติดป้ายประกาศวัตถุไวไฟอย่างชัดเจน									
สายถังประจุและหัวทวนนี้ใช้งานได้									
หัวถังน้ำมันเป็นแบบ Deadman Control									
มีถังดับเพลิงประจำอย่างน้อย 2 ถัง - ถูกตามชนิดและมีการตรวจสอบเสมอ									
มีการทำเครื่องหมายด้วยสัญลักษณ์และตัวหยุดทำงานได้ปกติ									
ไม่มีการรั่วซึมของเชื้อเพลิงจากหัวถัง ฝาถัง และวาล์วต่าง ๆ									
ระบบท่อไอเสียไม่มีร่องรอยรั่วซึม และมีการติดฉนวน									
ไม่มีร่องรอยการสูบบุหรี่									
ที่จอดอยู่ห่างจากอาคาร 15 เมตร ห่างจากถนนอื่น ๆ 6 เมตร									
ไฟรั่วมีค่าการรอบป้องกันสะเก็ดไฟ									
ไม่มีวัตถุอันตรายกีดขวาง ไฟ เช่น ไฟเสก ไม่ชัด									
จำนวน									
ขั้นตอนการเดินเชื้อเพลิง								Jet A	
ผู้เดินเชื้อเพลิงได้รับการฝึกอบรม								100 LL	
การเก็บเงินค่าบริการที่จอดรถ								Other	
หมายเหตุ:									

แบบฟอร์มการตรวจประเมินเชื้อเพลิงอากาศยาน

สนามบินตราด

วันที่ \_\_\_\_\_ เวลาตรวจ \_\_\_\_\_  
ผู้ตรวจ \_\_\_\_\_ วนรอบการตรวจ Q1 Q2 Q3 Q4

S-พ้อย U-ไม่พ้อย R-ตามหมายเหตุด้านล่าง	Jet A			100LL			อื่น		
	S	U	R	S	U	R	S	U	R
รั่ว การลัดลื่น สัญลักษณ์									
มีการป้องกันท่อจากการชนของยานพาหนะ									
มีการติดป้ายห้ามสูบบุหรี่									
มี Deadman Control สำหรับสถานีน้ำมัน (Loading Station)									
มีถังดับเพลิงอย่างน้อย 2 ถัง - มีการตรวจสอบสม่ำเสมอและใช้งานได้									
มีการทำเครื่องหมายด้วยสัญลักษณ์และตัวหยุดทำงานได้ปกติ									
ไม่มีการรั่วซึมของเชื้อเพลิงจากหัวถัง ฝาถัง และวาล์วต่าง ๆ									
ระบบท่อไอเสียไม่มีร่องรอยรั่วซึม และมีการติดฉนวน									
ไม่มีร่องรอยการสูบบุหรี่									
ที่จอดอยู่ห่างจากอาคาร 15 เมตร ห่างจากถนนอื่น ๆ 6 เมตร									
ไฟรั่วมีค่าการรอบป้องกันสะเก็ดไฟ									
ไม่มีวัตถุอันตรายกีดขวาง ไฟ เช่น ไฟเสก ไม่ชัด									
จำนวน									
ขั้นตอนการเดินเชื้อเพลิง								Jet A	
ผู้เดินเชื้อเพลิงได้รับการฝึกอบรม								100 LL	
การเก็บเงินค่าบริการที่จอดรถ								Other	
หมายเหตุ:									



แบบฟอร์มการตรวจพิเศษ  
สนามบินตราด

วันที่	เวลาตรวจ	ผู้ตรวจ
เครื่องหมาย	✓ ผ่าน	ผู้แจ้งให้ตรวจ
	✗ ไม่ผ่าน	
	N.A. ไม่ได้ตรวจ	

สาเหตุการตรวจ

หัวข้อการตรวจ*	การตรวจสภาพ*	ผลตรวจ	การปฏิบัติ	หมายเหตุ
หมายเหตุเพิ่มเติม:				

\*วันที่และเวลาตรวจให้ตรงกับแบบปฏิบัติงานในตารางขึ้นกับผู้แทน

แบบฟอร์มการตรวจพิเศษ (กรณีพิเศษ)

สนามบินตราด

วันที่

เครื่องหมาย

✓

ผ่าน

✗

ไม่ผ่าน

N.A.

ไม่ได้ตรวจ

เวลาตรวจ

ผู้ตรวจ

ผู้แจ้งให้ตรวจ

สาเหตุการตรวจ



คู่มือการตรวจพื้นผิวที่เปลี่ยนไปหาและ  
พื้นผิวที่เกิดสิ่งกีดขวาง

สนามบินตราด

PAGE | 34

REVISION | 2

DATE | 16 JUNE 2018

หัวข้อการตรวจ	การตรวจสอบสภาพ	ผลตรวจ	การปฏิบัติ	หมายเหตุ
การตรวจพื้นผิว (Pavement Areas)	รอยร้าวขนาดใหญ่			
	น้ำขังบริเวณขอบทางวิ่ง			
เครื่องหมาย/สัญลักษณ์ (Markings/Signs)	มองเห็นได้ชัดเจน			
	เป็นไปตามมาตรฐานหลังการก่อสร้าง			
เขตปลอดภัย (Safety Areas)	การระบายน้ำ			
	การอุดหนุนของระบบน้ำ			
การก่อสร้าง (Construction)	การเก็บเศษก่อสร้างไม่ถูกต้อง			
	ไฟส่องสว่างทำงานได้ตามปกติ			
	อุปกรณ์อยู่ในที่จัด			
	วัสดุอยู่ในที่จัดไว้ให้			
ไฟสนามบิน (Lighting)	ไม่สมบูรณ์ ไม่สามารถใช้งานได้			
	ไม่มีสัญญาณเตือน			
	แบตเตอรี่ไฟฉุกเฉิน			
	ไฟสำรอง			
เครื่องหมายนำทาง (Navigational Aids)	ไฟ Beacon ใช้ไม่ได้			
	อุปกรณ์นำทางทำงานได้ปกติ			
	ไฟนำทาง (PAPIs)			
หมายเหตุเพิ่มเติม:				

\*ห้ามแก้ไขการตรวจให้ตรงกับระบบปฏิบัติการในตารางอื่น เป็นผู้กำหนด

ภาคผนวก จ.  
แบบตรวจและบันทึกอันตรายจากนกและสัตว์อื่นๆ

[illegible]

©BANGKOK AIRWAYS PUBLIC COMPANY LIMITED

Map of Udon Thani Airport area showing various facilities and landmarks. The map is overlaid on a grid with letters A-Z and numbers 1-12.

Key features and labels on the map:

- FIRE STATION AND POWER HOUSE
- TOWER
- PASSENGER TERMINAL
- AIRPORT OFFICE
- NDB/DME
- FRT 381.0 KHz
- CH 363.109.9 MHz
- RESERVOIR
- DITCH
- TO TRAT 32 Km
- MARKING / LIGHTING ON TOP
- ELEV = 136 ft

Scale: 1 : 20,000

Legend:

- พื้นที่จัดเตรียม Staging Area
- แนวเขตทางวิ่ง
- อาคาร/สิ่งปลูกสร้าง
- แนวเขตรั้วของสนามบิน
- ถนนภายในสนามบิน
- จุดเติมน้ำมันสำหรับเพลิง
- จุดเติมน้ำมันสำหรับรถดับเพลิง
- △ จุดนัดพบ Rendezvous Point

จัดทำครั้งที่ 2 30 เมษายน 2018

©BANGKOK AIRWAYS PUBLIC COMPANY LIMITED

แบบฟอร์มสรุปบันทึกการตรวจและการแก้ไข ข้อมูลและสภาพที่ไม่สอดคล้องในเขตการป็น

[illegible]



	คู่มือการตรวจพิจารณาพื้นที่ที่เคลื่อนไหวและ พื้นที่จำกัดถึงขีดขวาง สนามบินตราด	PAGE   39 REVISION   2 DATE   16 JUNE 2018
---	--	--

ภาคผนวก ข.  
แบบรายงานอันตรายภาคตัว

**CAAT**  
 The Civil Aviation Authority of Thailand  
**BIRD/WILDLIFE STRIKE REPORTING FORM**

Send to: \_\_\_\_\_

---

Operator .....	Effect on Flight	<input type="checkbox"/> none <input type="checkbox"/> aborted take-off <input type="checkbox"/> precautionary landing <input type="checkbox"/> engines shut down <input type="checkbox"/> other (specify) .....
Aircraft Make/Model .....		
Engine Make/Model .....		
Aircraft Registration .....		
Date: day ..... month ..... year .....	Sky condition	<input type="checkbox"/> no cloud <input type="checkbox"/> some cloud <input type="checkbox"/> overcast
Local Time .....		
dawn <input type="checkbox"/> day <input type="checkbox"/> dusk <input type="checkbox"/> night <input type="checkbox"/>		
Aerodrome Name .....	Precipitation	<input type="checkbox"/> fog <input type="checkbox"/> rain <input type="checkbox"/> snow
Runway Used .....		
Location if En Route .....		
Height AGL ..... ft	Bird/Wildlife Species *	.....
Speed (IAS) ..... kt	Number of Birds/Wildlife	Seen Struck 1 <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> 2-10 <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> 11-100 <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> more <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
Phase of Flight	Size of Birds/Wildlife	small <input type="checkbox"/> medium <input type="checkbox"/> large <input type="checkbox"/>
parked <input type="checkbox"/> enroute <input type="checkbox"/> taxi <input type="checkbox"/> descent <input type="checkbox"/> take-off run <input type="checkbox"/> approach <input type="checkbox"/> climb <input type="checkbox"/> landing roll <input type="checkbox"/>	Pilot Warned of Birds/Wildlife	yes <input type="checkbox"/> no <input type="checkbox"/>
Part(s) of Aircraft	Struck Damaged	
radome <input type="checkbox"/> windshield <input type="checkbox"/> nose (excluding above) <input type="checkbox"/> engine no. 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> propeller <input type="checkbox"/> wing rotor <input type="checkbox"/> fuselage <input type="checkbox"/> landing gear <input type="checkbox"/> tail <input type="checkbox"/> lights <input type="checkbox"/> other (specify) <input type="checkbox"/>		
	Remarks (describe damage, injuries and other pertinent information)	..... ..... .....

Reported by: \_\_\_\_\_ \* Send all bird remains including feather fragments to: \_\_\_\_\_  
 (Optional)

**THIS INFORMATION IS REQUIRED FOR AVIATION SAFETY**

The Civil Aviation Authority of Thailand 133 103 Loh Suk Road, Bangkok 10210 Tel: +66(0) 2-566-8325 E-Mail: flightreport@caat.or.th

page 1 of 2

SUPPLEMENTARY BIRD/WILDLIFE STRIKE REPORTING FORM  
OPERATOR COSTS AND ENGINE DAMAGE INFORMATION

A. BASIC DATA

Operator .....  
Aircraft Make/Model .....  
Engine Make/Model .....  
Aircraft Registration .....  
Date ..... day ..... month ..... year .....  
Aerodrome/Location if known .....

B. COST INFORMATION

Aircraft time out of service ..... hours  
Estimated cost of repairs or replacement ..... U.S.S. (in thousands)  
Estimated other costs .....  
(e.g. loss of revenue, fuel, hotels) ..... U.S.S. (in thousands)

C. SPECIAL INFORMATION ON ENGINE DAMAGE STRIKE

Reason for failure/shutdown

Engine position	1	2	3	4
uncontained failure	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
fire	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
shutdown - vibration	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
shutdown - temperature	<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"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Estimated percentage of thrust loss *	---	---	---	---
Estimated number of birds ingested	---	---	---	---

Bird Wildlife species .....

\* These may be difficult to determine but even estimates are useful.

Send all bird remains/feather fragments to:

Reported by .....

เอกสารแนบที่ 19

เอกสารการประชุม

เรื่องการจัดทำป้ายประกาศแนวเขตเส้น NEF 30

---



สรุปการประชุมเพื่อจัดทำป้ายประกาศแนวเส้นระดับเสี่ยง NEF 30  
และประกาศแนวเขตความปลอดภัยในการเดินอากาศของสนามบินตราด

ครั้งที่ 1 ประชุมชี้แจงหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้อง

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

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

การประชุมครั้งนี้เป็นการประชุมครั้งที่ 1 สรุปผลการประชุมได้ ดังนี้

1. วัตถุประสงค์

1.1 เพื่อให้การปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ ครบถ้วนสมบูรณ์

1.2 เพื่อเผยแพร่ข้อมูล แนวเส้นระดับเสี่ยง NEF 30 ในกรณีที่มีการบินสูงสุด และเขตความปลอดภัยในการเดินอากาศให้หน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้อง เจ้าหน้าที่ของสนามบินตราด และประชาชนซึ่งมีที่ดินอยู่ในแนวเส้นระดับเสี่ยง NEF 30 ทราบขอบเขต ข้อจำกัดในการให้ประโยชน์ที่ดิน และผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น

1.3 เสนอรูปแบบของป้ายประกาศแนวเส้นระดับเสี่ยง NEF 30 และหาพื้นที่ติดตั้งป้ายประกาศ

2. กลุ่มเป้าหมาย

ส่วนราชการและผู้นำชุมชน

2.1 หน่วยงานราชการในส่วนกลางที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ของโครงการสนามบินตราด

2.2 หน่วยงานราชการส่วนภูมิภาค และท้องถิ่นที่เกี่ยวข้องกับการวางแผนผังเมือง การใช้ประโยชน์ที่ดิน หรือการอนุญาตในการใช้ประโยชน์ที่ดิน

2.3 ผู้นำชุมชนที่มีเขตพื้นที่รับผิดชอบอยู่ในแนวเส้นระดับเสี่ยง NEF 30

3. สถานที่ดำเนินงาน ณ ห้องประชุมองค์การบริหารส่วนตำบลท่าโสม

4. ผู้เข้าร่วมประชุม

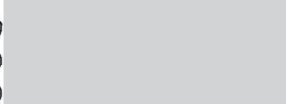
4.1 ผู้นำชุมชน และผู้แทนจากส่วนราชการ จำนวน 22 คน จากหน่วยงานต่างๆ ดังนี้

- |     |  |  |
|-----|--|--|
| 1)  |  | สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม |
| 2)  |  | กรมการขนส่งทางอากาศ                                |
| 3)  |  | สำนักงานโยธาธิการและผังเมือง จังหวัดตราด           |
| 4)  |  | ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัดตราด          |
| 5)  |  | สำนักงานที่ดินจังหวัดตราด                          |
| 6)  |  | สำนักงานพัฒนาที่ดินตราด                            |
| 7)  |  | สำนักงานปฏิรูปที่ดินจังหวัดตราด                    |
| 8)  |  | สำนักงานอำเภอแหลมงอบ                               |
| 9)  |  | สำนักงานอำเภอเขาสมิง                               |
| 10) |  | องค์การบริหารส่วนตำบลบางปิด                        |
| 11) |  | องค์การบริหารส่วนตำบลท่าโสม                        |
| 12) |  | กำนันตำบลท่าโสม                                    |
| 13) |  | ผู้ใหญ่บ้าน หมู่ 2 ตำบลท่าโสม                      |
| 14) |  | ผู้ใหญ่บ้าน หมู่ 3 ตำบลท่าโสม                      |
| 15) |  | ผู้ใหญ่บ้าน หมู่ 4 ตำบลท่าโสม                      |
| 16) |  | ผู้ใหญ่บ้าน หมู่ 5 ตำบลท่าโสม                      |
| 17) |  | ผู้ใหญ่บ้าน หมู่ 6 ตำบลบางปิด                      |
| 18) |  | ผู้ใหญ่บ้าน หมู่ 7 ตำบลบางปิด                      |
| 19) |  | ผู้ใหญ่บ้าน หมู่ 8 ตำบลบางปิด                      |
| 20) |  | ผู้ใหญ่บ้าน หมู่ 9 ตำบลบางปิด                      |
| 21) |  | ผู้ใหญ่บ้าน หมู่ 10 ตำบลบางปิด                     |
| 22) |  | ผู้ใหญ่บ้าน หมู่ 11 ตำบลบางปิด                     |

4.2 บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด จากหน่วยงานส่วนกลางและสนามบินตราด จำนวน 6 คน

- |    |  |  |
|----|--|--|
| 1) |  | เจ้าหน้าที่ฝ่ายราชการสัมพันธ์                            |
| 2) |  | ผู้จัดการสนามบินตราด                                     |
| 3) |  | รองผู้จัดการสนามบินตราด และประธานคณะกรรมการชุมชนสัมพันธ์ |
| 4) |  | เจ้าหน้าที่สนามบินตราด และกรรมการคณะกรรมการชุมชนสัมพันธ์ |
| 5) |  | เจ้าหน้าที่สนามบินตราด และกรรมการคณะกรรมการชุมชนสัมพันธ์ |
| 6) |  | เจ้าหน้าที่สนามบินตราด และกรรมการคณะกรรมการชุมชนสัมพันธ์ |

4.3 บริษัท ยูโนเด็ต แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด (ที่ปรึกษาด้านสิ่งแวดล้อม)  
จำนวน 3 คน

- |    |   |                        |
|----|---|------------------------|
| 1) |  | ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม |
| 2) |   | นักวิชาการสิ่งแวดล้อม  |
| 3) |   | นักวิชาการสิ่งแวดล้อม  |

5. สื่อประกอบการประชุม

เพื่อให้ผู้เข้าร่วมประชุมเข้าใจเกี่ยวกับข้อมูล เรื่องผลกระทบด้านเสียงที่อาจเกิดขึ้นจากการดำเนินการของสนามบินตราด การจัดทำป้ายแสดงแนวเส้นระดับเสียง NEF 30 แสดงพื้นที่ที่อาจได้รับผลกระทบ และมาตรการที่เกี่ยวข้องในการลดผลกระทบ รวมทั้งมีส่วนร่วมในการแสดงความคิดเห็น ที่ปรึกษาจึงได้จัดทำสื่อประกอบการประชุม ประกอบด้วย เอกสารประกอบการประชุม และตัวอย่างป้ายประกาศ โดยได้นำเสนอข้อมูลในรูปแบบของ Power Point ดังแสดงในภาคผนวก ค

6. ผลการดำเนินงาน

บริษัทที่ปรึกษาได้ชี้แจงรายละเอียดของผลกระทบด้านเสียงบริเวณแนวเส้นระดับเสียง NEF 30 และเขตความปลอดภัยในการเดินอากาศของสนามบินตราด โดยได้อธิบายให้ผู้เข้าร่วมประชุมทราบถึงที่มาของการจัดประชุม ความหมายและข้อจำกัดของการใช้พื้นที่บริเวณที่อยู่ในแนวเส้นระดับเสียง NEF 30 และเขตความปลอดภัยในการเดินอากาศ โดยสรุปผลการดำเนินงาน ดังนี้

6.1 ความเป็นมาของการจัดประชุม

การจัดประชุมครั้งนี้เป็นไปตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการพัฒนาสนามบินตราด ที่ได้ศึกษาและเสนอต่อสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) เมื่อปี 2547 โดยมาตรการนี้กำหนดขึ้นเพื่อแจ้งให้ผู้ที่อยู่อาศัย หรือมีที่ดินอยู่ในแนวเขตพื้นที่เส้นระดับเสียง NEF 30 และเขตความปลอดภัยในการเดินอากาศของสนามบินตราด ทราบแนวเขตฯ และข้อจำกัดในการใช้พื้นที่ โดยให้เจ้าของโครงการ (บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด) จัดประชุมเพื่อแจ้งให้ทราบ พร้อมทั้งติดป้ายประกาศให้ผู้ที่เกี่ยวข้องทราบ เพื่อป้องกันปัญหาข้อร้องเรียนปัญหาด้านเสียงจากสนามบินตราดในอนาคต

6.2 การคาดการณ์ระดับผลกระทบด้านเสียง (NEF; Noise Exposure Forecast)

การคาดการณ์ระดับผลกระทบด้านเสียงที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมต่าง ๆ ของสนามบินตราด ได้ทำการคาดการณ์ด้วยการใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ (INM) ซึ่งเป็นวิธีที่ใช้ในการประเมินผลกระทบด้านเสียงจากกิจกรรมของสนามบิน โดยใช้ข้อมูลในการคำนวณที่สำคัญ คือ จำนวนเที่ยวบิน ชนิดเครื่องบิน เวลาที่บิน สภาพทางอุตุนิยมวิทยา ทิศทางการบิน และระดับเสียงพื้นฐานของพื้นที่ ซึ่งผลการประเมินที่ได้จะเป็นค่าตัวเลข เช่น NEF 25 NEF 30 NEF 35 หรือ NEF 40 แล้วนำเสนอผลการประเมินเป็นเส้นบนแผนที่ (คล้ายกับเส้นชั้นความสูงของแผนที่ทางภูมิศาสตร์ทั่วไป) หากค่า NEF สูงผลกระทบจะสูงขึ้น ซึ่งค่าระดับเสียงที่ใช้เป็นเกณฑ์แสดงระดับผลกระทบ ได้กำหนดที่ค่า NEF 30 ซึ่งเป็นค่าที่เริ่มทำให้เกิดการรบกวนต่อชุมชน และประชาชนที่อาศัยโดยรอบ (ตามข้อเสนอแนะ

ของ ICAO พื้นที่ตามแนวเส้น NEF 30 เป็นพื้นที่ที่ไม่ควรก่อสร้างอาคารที่ทักอาศัย โรงเรียน ศาสนสถาน โรงพยาบาล หรือการใช้ประโยชน์ที่อ่อนไหวต่อการรบกวน 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 สนามบินตราดจะใช้แนวเส้นระดับเสียง NEF 30 ที่ประเมินจากสภาวะที่มีผลกระทบสูงสุด และปฏิบัติตามป้องกันและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมตามที่ได้นำเสนอไว้กับ สผ. อย่างเคร่งครัด

#### 6.4 แนวเส้นระดับเสียง NEF 30 ของโครงการพัฒนาสนามบินตราด

การประกาศแนวเขตเส้นระดับเสียง NEF 30 ของสนามบินตราด จะใช้แนวเส้นระดับเสียง NEF 30 ในสภาวะที่มีผลกระทบสูงสุด คือ กรณีใช้เครื่องบินหลายชนิด บินลงปลายทางวิ่ง 05 และบินขึ้นปลายทางวิ่ง 23 จำนวน 40 เที่ยวบิน/วัน และกรณีเครื่องบินหลายชนิด บินลงปลายทางวิ่ง 23 และบินขึ้นปลายทางวิ่ง 05 จำนวน 40 เที่ยวบิน/วัน ทั้งนี้ บริษัทที่ปรึกษาได้นำข้อมูลแนวเส้นระดับเสียง NEF 30 จากทิศทางการบินขึ้น และลงของทั้งสองกรณีมาซ้อนทับกัน (Overlay) บนแผนที่ทางภูมิศาสตร์ ที่มีขอบเขตของสนามบินและพื้นที่กรรมสิทธิ์ของโครงการ ดังรูปที่ 1-3 จากรูปพื้นที่แนวเส้นระดับเสียง NEF 30 ร้อยละ 37 อยู่ในพื้นที่กรรมสิทธิ์ของโครงการ พื้นที่ที่เหลือเป็นพื้นที่ของเอกชนและพื้นที่ของสำนักงานการปฏิรูปที่ดินเพื่อเกษตรกรรม (สปก.) และจากการสำรวจพื้นที่ พบว่า พื้นที่ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่เกษตรกรรม และพื้นที่ป่าไร่ มีบ้านเรือนอยู่น้อย ดังนั้น บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด ซึ่งเป็นเจ้าของโครงการจะดำเนินการชี้แจงทำความเข้าใจกับเจ้าของพื้นที่ให้ทราบถึงขอบเขตแนวเส้น NEF 30 ในการประชุมครั้งต่อไป

#### 6.5 เขตความปลอดภัยในการเดินอากาศ

เป็นพื้นที่ที่จัดเตรียมไว้สำหรับเครื่องบินขึ้นและร่อนลง โดยกำหนดความสูงของอาคารสิ่งก่อสร้างต่าง ๆ รวมถึงต้นไม้และสภาพทางภูมิประเทศ (ใช้ความสูงของพื้นทางวิ่งเป็นจุดอ้างอิง) เพื่อความปลอดภัยในการบินขึ้นและร่อนลง ตามระยะห่างจากทางวิ่ง (Runway) ของสนามบิน โดยสนามบินตราดจัดอยู่ในประเภท Aerodrome Class 4 ตามข้อกำหนดขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization: ICAO) มีเขตความปลอดภัยในการเดินอากาศดังรูปที่ 1-4 ซึ่งมีรายละเอียด ดังนี้

Runway Strips เป็นพื้นที่ที่จัดเตรียมไว้สำหรับการบินขึ้นและร่อนลง มีระยะก่อนและหลังของทางวิ่งอย่างน้อย 60 เมตร ความกว้างด้านละ 150 เมตร จากกึ่งกลางของแต่ละทางวิ่ง

Transition Surface เป็นพื้นที่ต่อเนื่องจาก Runway Strips มีความกว้างออกจาก Runway Strips ด้านละ 812 เมตร (ความลาดชัน 14.3 %) ส่วนความยาวจะขนานไปกับ Runway Strips ทั้งสองด้าน จนบรรจบกับแนว Approach Surface ซึ่งกำหนดให้มีสิ่งปลูกสร้างมีความสูงมากที่สุดไม่เกิน 45 เมตร ที่ขอบนอกของ Transition Surface แล้วลดลงในอัตราส่วน 7:1 จนถึง 0 เมตร ที่ขอบใน

Inner Horizontal Surface เป็นพื้นที่ที่วัดจากแนวกึ่งกลางทางวิ่งตลอดแนวด้านข้างจนจดกับแนว Approach Surface เป็นรัศมี 4,000 เมตร ในเขตนี้นกำหนดให้สิ่งปลูกสร้างมีความสูงได้ไม่เกิน 45 เมตร





สำนักงาน

Inter-Office Communication

เขียน TOXBG		From BA(D)	
Your Ref.	Your Letter.	Our Ref. APD2007-08/001	Date 26 มีนาคม 2550

Subject and text

อ้างถึงเอกสารจาก บจก.ยู.เอ.ซี ลงวันที่ 21 มีนาคม 2550 ที่แนบ เรื่องการเรียนรู้หน่วยงานราชการ  
ประชุมและรับฟังเรื่องการควบคุมการก่อสร้างอาคารและสิ่งปลูกสร้าง และข้อกำหนดเขตความปลอดภัยในการ  
เดินอากาศยานในเขต NEF30 ที่สนามบินตราด ในการนี้คุณมีพันาวดี (คุณแหม่ม) นักวิชาการของยู.เอ.ซี ได้เสนอ  
ต่อ BZ(S) เพื่อขออนุญาตหมายผู้รับผิดชอบงานสิ่งแวดล้อมของสนามบินตราดประชุมเพื่อสร้างความเข้าใจกันก่อนที่ขะนัด  
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. ห้องประชุมพมมเป็ญขึ้น 14




**United Analyst and Engineering Consultant Co., Ltd.**

98/1 Udomsak 41, Udomsak Road, Bangkok, Prachinburi, Bangkok 10200  
Tel : 02-783-2838 Fax : 02-783-2800  
E-mail address : uaecon@uamail.co.th \* Website : www.uaeconplaza.com

To : ผู้บริหารทั่วไป บริษัท	FAX : 02-278-8427
Company : บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด	Date : 31 มีนาคม 2550 (รับ FAX 28 มี.ค. 50)
From : [REDACTED]	Page : 8

\*\*\*\*\*หากได้รับเอกสารนี้ใช้เฉพาะกรณีไม่ครบถ้วนโปรดติดต่อกลับ\*\*\*\*\*

เรื่อง เชิญเชิญหน่วยงานราชการและเพื่อรับฟัง เรื่องการควบคุมการก่อสร้างอาคารและสิ่งปลูกสร้าง และข้อกำหนดเขตความปลอดภัยในการเดินอากาศยานในเขต NAF 80 ที่สนามบินตราด

เรียน

ผู้อำนวยการอาวุโส ฝ่ายพัฒนาสนามบิน  
บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด

ตามที่บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด ได้แจ้งในบริษัท ยูนิเคิล แอนนาลิซิส แอนด์ ไลน์ซิงค์ คอนซัลแตนท์ จำกัด ว่าดำเนินการจัดประชุม เรื่องการควบคุมการก่อสร้างอาคารและสิ่งปลูกสร้าง และข้อกำหนดเขตความปลอดภัยในการเดินอากาศยานในเขต NAF 80 ที่สนามบินตราด นั้น

ทางบริษัท ยูนิเคิล แอนนาลิซิส แอนด์ ไลน์ซิงค์ คอนซัลแตนท์ จำกัด จึงได้ขอนัดวันประชุมและให้ทางบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด เชิญเชิญและประสานไปยังหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้อง และประชาชนที่อยู่ใกล้เคียงสนามบิน เพื่อมาประชุมและรับฟัง ที่ สนามบินตราด รายละเอียดตามตารางที่ 1

ตารางที่ 1 รายละเอียดการจัดประชุม เรื่องการควบคุมการก่อสร้างอาคารและสิ่งปลูกสร้าง และข้อกำหนดเขตความปลอดภัยในการเดินอากาศยานในเขต NAF 80 ที่สนามบินตราด

หน่วยงาน	วันประชุม
1. กรมการขนส่งทางอากาศ	10 เมษายน 2550 เวลา 10.00 น. เป็นต้นไป
2. สำนักงานนโยบายและแผนบริหารทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สน.)	
3. สำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดตราด	
4. หน่วยงานราชการและสิ่งแวดล้อมจังหวัด	
5. เกษตรจังหวัด	
6. สำนักงานที่ดินจังหวัดตราด	
7. สถานีพัฒนาที่ดินจังหวัดตราด	
8. สำนักงานการปฏิรูปที่ดินเพื่อเกษตรกรรม (ส.ป.ก.) จังหวัดตราด	
9. ศูนย์ทหารราบจังหวัดตราด	



**United Analyst and Engineering Consultant Co., Ltd.**

580/ปทุมธานี 41, ปทุมธานี Road, ปทุมธานี, Prakanong, Bangkok 10220  
Tel : 02-2763-2828 Fax : 02-2763-2800  
E-mail address : uae@uaeconsultant.co.th • Website : www.uaeconsultant.com

ตารางที่ 1

(ต่อ) รายละเอียดการวัดประจุ การรวบรวมการก่อสร้างอาคารและสิ่งปลูกสร้าง และข้อกำหนด  
เขตความปลอดภั้ในการเพิ่มอาภาศกภายในเขต NEP 30 ที่สนามบินตราด

หน่วยงาน	วันประชุม
10. หน่วยงาน ▪ บางปัด ▪ แม่ทองผาภูมิ	
11. องค์การบริหารส่วนตำบล ▪ บางปัด ▪ แม่ทองผาภูมิ	
12. หน่วยงานหรือผู้นำชุมชน ▪ บ้านนากระดาน ▪ บ้านชุมแสง ▪ บ้านศรีโพธิ์	

ทางบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด สามารถเปลี่ยนสถานที่ประชุมได้ด้วยความพร้อมของหน่วยงานราชการแทน  
ประมาณที่อยู่ใกล้กับสนามบิน ทั้งนี้หากได้มีประชุมที่นั่นแล้ว กรุณาแจ้งในทางบริษัท UAE ทางบริษัทจะดำเนินการ

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณา

ขอแสดงความนับถือ



ฝ่ายสิ่งแวดล้อมและโครงการ

ฝ่ายสิ่งแวดล้อมและโครงการ

โทรศัพท์ 0-2763-2827, 0-2763-2854



**Bangkok Airways**

พฤษภาคม 2550

ที่ TDX 04/2550

เรื่อง เรียนเชิญเข้าร่วมประชุมการชี้แจงเขตแนวเส้นเสียง NEF 30 สนามบินตราด

เรียน ท่านเจ้าบ้าน

เนื่องด้วย บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (สนามบินตราด) มีคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมชุมชนสัมพันธ์ และเพื่อชี้แจงเกี่ยวกับการขอความร่วมมือในการติดตั้งป้ายบอกเขตแนวเส้นเสียง ที่ทางมีผลกระทบต่อหมู่บ้านที่อยู่ในแนวเส้นเสียงของสนามบินตราด เพื่อความเข้าใจและเพื่อตอบข้อซักถาม จึงขอเรียนเชิญท่านเจ้าบ้าน หรือ ตัวแทน เข้าร่วมประชุมทั้งคำชี้แจง ท้องถื่นการบริหารส่วนตำบลท่าโสม ในวันที่ 1 มิถุนายน พ.ศ.2550 กำหนดครุฑหากมีการเปลี่ยนแปลง จะแจ้งให้ทราบอีกครั้ง

จึงเรียนมาเพื่อทราบ

ขอแสดงความนับถือ



ประธานคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมชุมชนสนามบินตราด

สนามบินตราด

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 Rsvn : Tel : 66-2265-5555 Fax : 66-2265-5556  
E-mail: pg@bangkokair.co.th Commercial Telex : 62654 BKP TH  
www.bangkokair.com



รายชื่อผู้ร่วมประชุม เรื่อง การจัดทำป้ายประกาศแนวเขต NEF 30 ของสนามบินตราด

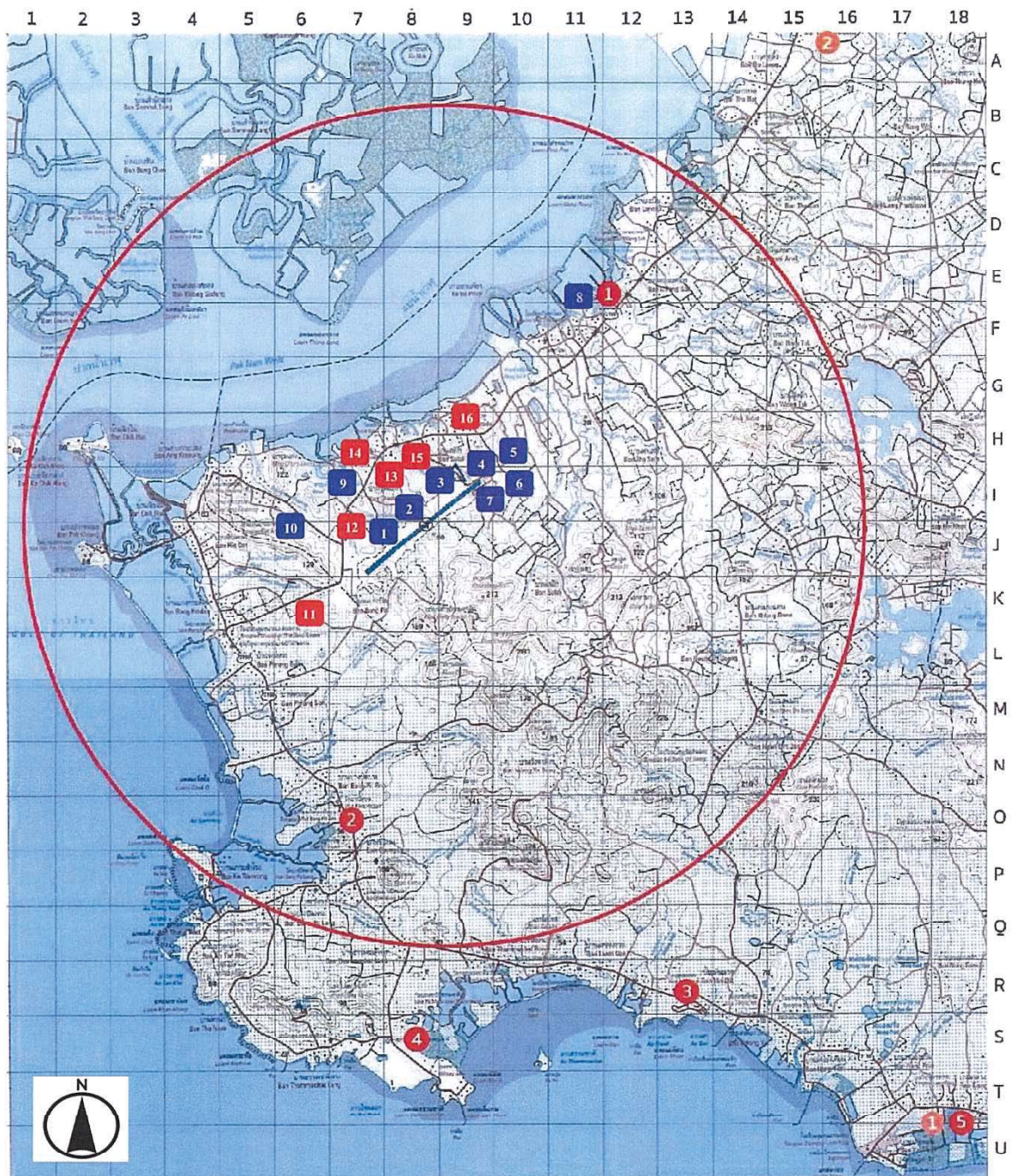
หน่วยงาน / ตำแหน่ง	ชื่อ - สกุล	ลายเซ็น
1. สมจ.นโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม		
2. กรมการขนส่งทางอากาศ		
3. บริษัท UAE		
4. บริษัทการบินกรุงเทพ จำกัด		
5. สำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดตราด		
6. ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัด		
7. เกษตรจังหวัด		
8. สำนักงานที่ดินจังหวัดตราด		
9. สถานีพัฒนาที่ดินตราด		
10 สำนักงานการปฏิรูปที่ดินจังหวัดตราด		
11. ปลัดอำเภอเกษตรลุ่มฉะ		
12. ปลัดอาวุโสอำเภอเขาสมิง		
13. องค์การบริหารส่วนตำบลบางปิต		
14. องค์การบริหารส่วนตำบลท่าโสม		
15. ผู้ใหญ่บ้านเขตตำบลท่าโสม อ.เขาสมิง		
กำนันบ้านหมู่ 1		
ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 2		
ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 3		
ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 4		
ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 5		
16. ผู้ใหญ่บ้านเขตตำบลบางปิต อ.แหลมงอบ		
ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 3		
ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 4		
ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 5		
ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 6		
ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 8		
17. คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมสนามบินตราด		

รายชื่อผู้เข้าร่วมประชุมฟังการชี้แจงเรื่องแผนศึกษา NEF 30

[illegible]



แผนที่แสดงตำแหน่งติดตั้งป้าย **NEF 30** และระยะรัศมี 30 กม.



**LEGEND : คำอธิบาย**

- 1 โรงพยาบาลแหลมทอง 30 เดียง
- 2 โรงพยาบาลเขาสบ 30 เดียง
- △ จุดนัดพบ Rendezvous Point
- 1 อบต.ท่าโสม
- 2 อบต.บางปึก
- 3 อบต.คลองใหญ่
- 4 ฐานส่งกำลังบำรุงทหารเรือตราด
- 5 อบต.แหลมทอง

- 1 NDB
- 2 ช้างรวบ่อน้ำดับเพลิง
- 3 หัวมุมบ้านพัก TDXBG
- 4 หลังปั๊มน้ำมันเวย์หัว 23
- 5 ต้นมะพร้าว หลังปั๊มน้ำมันเวย์หัว 23
- 6 ป้ายทางหัวรั้วเวย์ 23
- 7 หัวมุมซอยข้างอาคารซ่อมบำรุง
- 8 องค์การบริหารส่วนตำบลท่าโสม

- 9 ซอยบ้านกลาง (บ้านป่าหวิน)
- 10 ซอยพวงสน (ตรงข้ามศาลาอเนกประสงค์)
- 11 เนินสำทอง
- 12 ซอยชุมชนแสงบ้านป่าไม้
- 13 หัวมุมทางเข้าโรงเรียนวัดสลัก
- 14 ตรงข้ามโรงน้ำแข็งบ้านสลัก (เสา AIS)
- 15 หัวมุมทางเข้าสนามบินตราด
- 16 หัวมุมทางเข้าซอยท่าประดู่

- ป้ายที่ติดตั้งเดิม
- ป้ายที่ติดตั้งใหม่





ริ้วข้างบ่อน้ำดับเพลิง



หัวมุมบ้านพัก TDXBG



หลังป้อมหัวรันเวย์ 23



ต้นมะไฟ หลังป้อมหัวรันเวย์ 23



ป่ายางหัวรันเวย์ 23



หัวมุมโรงซ่อมบำรุง





ปากทางเข้าสนามบิน



ทางเข้าโรงเรียนวัดสลัก



ตรงข้ามโรงน้ำแข็งบ้านสลัก (เสา AIS)



เนินตำรอง



ซอยพรงสน ตรงข้ามศาลาอเนกประสงค์

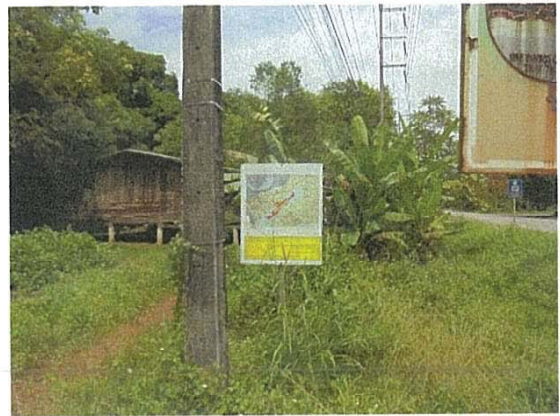


NDB





อบต.ท่าโสม



ปากซอยท่าประดู่



ซอยบ้านกลาง (บ้านป่าหวิน)



ซอยชุมแสง (บ้านป่าไม้)



เป็นเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ พศ.2561



©

ส่วนแนวนอน (Horizontal section)	
ความยาว (Length)	8,400 m.
ความยาวรวม (Total length)	15,000 m.