



AVIATION DIVISION

ANNUAL REPORT 2020



รายงานประจำปี 2563

กองการบิน สำนักงานปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม



รายงานประจำปี 2563
Annual Report 2020



กองการบิน
AVIATION DIVISION



“เป็นองค์กรหลักด้านการบินป้องกัน ดูแล รักษา ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม”

พันธกิจ

1. ปฏิบัติการบิน ป้องกัน คุ่มครอง เฝ้าระวัง อนุรักษ์
ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมได้อย่างมีประสิทธิภาพ
2. บริหารจัดการทรัพยากรการบินอย่างมีประสิทธิภาพ
ปฏิบัติการกิจได้อย่างปลอดภัย
3. สร้างกลไกและเพิ่มประสิทธิภาพด้านการบินเพื่อรับรอง
ภารกิจด้านการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
4. บูรณาการการใช้อากาศยาน พัฒนาระบบบริหารการใช้อากาศยาน
และจัดการองค์กรอย่างมีธรรมาภิบาล
5. ปรับปรุงพัฒนาการบิน ดำเนินการด้านนิรภัยให้เป็นไปตามมาตรฐาน

ประวัติความเป็นมา

กองการบิน สำนักงานปลัดกระทรวง
ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม จัดตั้งขึ้นตาม
กฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการสำนักงานปลัดกระทรวง
ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ฉบับที่ 3 พ.ศ. 2550
โดยกำหนดชื่อ “**สำนักการบินอนุรักษ์ทรัพยากร
ธรรมชาติ**” ต่อมาได้มีการปรับปรุงการแบ่งส่วนราชการ
หน้าที่และอำนาจของสำนักงานปลัดกระทรวงทรัพยากร
ธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อให้สอดคล้องกับภารกิจที่
เพิ่มขึ้นและเหมาะสมกับสภาพของงานที่เปลี่ยนแปลงไป
จึงได้เปลี่ยนชื่อเป็น “**กองการบิน**” ตามกฎกระทรวง
แบ่งส่วนราชการสำนักงานปลัดกระทรวงทรัพยากร
ธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2560 ประกาศใน
ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 134 ตอนที่ 130 ก ลงวันที่ 25
ธันวาคม 2560 กำหนดให้ กองการบิน เป็นหน่วยงาน
ราชการบริหารส่วนกลาง มีอำนาจหน้าที่ปฏิบัติงานด้าน
การบินและการสื่อสารเพื่อสนับสนุนการปฏิบัติงานด้าน
ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และปฏิบัติงาน
ร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่น
ที่เกี่ยวข้อง หรือที่ได้รับมอบหมาย โดยมีภารกิจหลักใน
การสนับสนุนการบินสำรวจ ตรวจสอบตรา เผ่าระวัง
เพื่อป้องกันและอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและ
สิ่งแวดล้อม



บทสรุปผู้บริหาร

กองการบิน สำนักงานปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม มีอำนาจหน้าที่เกี่ยวกับการปฏิบัติงานด้านการบินและการสื่อสารเพื่อสนับสนุนการปฏิบัติงานด้านทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง หรือที่ได้รับมอบหมาย เพื่อให้เป็นไปตามเป้าหมายของสำนักงานปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมและกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม โดยมีโครงสร้างการแบ่งงานภายในของกองการบิน ประกอบด้วย 6 ส่วนงาน คือ ส่วนอำนวยการ ส่วนแผนงานและประเมินผล ส่วนปฏิบัติการบิน ส่วนสนามบินและสารสนเทศการบิน ส่วนนิรภัยการบิน และส่วนบำรุงรักษาอากาศยาน ข้อมูลอัตรากำลังของกองการบิน ณ วันที่ 30 กันยายน 2563 มีกรอบอัตรารวมทั้งสิ้น 88 อัตรา แบ่งออกเป็น ข้าราชการ (ถือครอง) จำนวน 17 อัตรา ข้าราชการ (ว่าง) จำนวน 2 อัตรา ลูกจ้างประจำ จำนวน 10 อัตรา พนักงานราชการ (ถือครอง) จำนวน 26 อัตรา พนักงานราชการ (ว่าง) จำนวน 7 อัตรา และจ้างเหมาบริการ จำนวน 26 อัตรา

ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2563 กองการบิน ได้รับการจัดสรรงบประมาณสำหรับการปฏิบัติงาน จำนวน 270,708,382 บาท และมีผลการเบิกจ่าย ณ วันที่ 30 กันยายน จำนวน 41,681,816 บาท คิดเป็นร้อยละ 19.25 โดยมีผลการปฏิบัติราชการ ดังนี้

1. การปฏิบัติการบินตามแผนการใช้อากาศยาน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2563 โดยแผนการใช้อากาศยานฯ แบ่งออกเป็น 3 แผนปฏิบัติการบิน ประกอบด้วย 1) แผนปฏิบัติการบินอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2563 กำหนดชั่วโมงบิน จำนวน 215:00 ชั่วโมง ใช้ชั่วโมงปฏิบัติการบินทั้งสิ้น 216:15 ชั่วโมง 2) แผนปฏิบัติการบินโครงการป้องกันและปราบปรามการบุกรุกทำลายทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม โดยบูรณาการอากาศยานกับภาคพื้นดิน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2563 กำหนดชั่วโมงบิน จำนวน 1,070:00 ชั่วโมง ใช้ชั่วโมงปฏิบัติการบินทั้งสิ้น 1,183:00 ชั่วโมง และกำหนดพื้นที่เป้าหมายทำการบินไม่น้อยกว่า 70 ล้านไร่ ผลการปฏิบัติการบินครอบคลุมพื้นที่จำนวนทั้งสิ้น 77,133,690.36 ไร่ และ 3) แผนปฏิบัติการบินป้องกันแก้ไขไฟฟ้าและหมอกควัน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2563 กำหนดชั่วโมงบิน จำนวน 200:00 ชั่วโมง ใช้ชั่วโมงปฏิบัติการบินทั้งสิ้น 209:15 ชั่วโมง

2. การบำรุงรักษาอากาศยาน ปีงบประมาณ พ.ศ. 2563 สามารถดำเนินงานซ่อมบำรุงรักษาอากาศยานในระดับหน่วย ได้สำเร็จตามคู่มือการซ่อมบำรุง (Aircraft Maintenance Manual) ซึ่งส่งผลให้อากาศยานมีความพร้อมรับภารกิจได้ต่อเนื่อง และสนับสนุนภารกิจการบินได้ทั้งสิ้น 1,619:50 ชั่วโมง ทั้งนี้ การดำเนินการตรวจซ่อมโครงสร้างอากาศยานและอุปกรณ์จะแล้วเสร็จและพร้อมใช้งานในปี พ.ศ. 2564

3. ความปลอดภัยในการปฏิบัติงาน ได้ดำเนินโครงการฝึกบินทบทวนตามมาตรฐานการบิน และตรวจสอบมาตรฐานการบินของอากาศยานเฮลิคอปเตอร์ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2563 เพื่อเป็นการทบทวนทักษะในการปฏิบัติการบิน ให้นักบินเกิดความชำนาญในท่าทางบินที่เป็นมาตรฐานเดียวกันและ

ปลอดภัยตามหลักนิรภัยการบิน อีกทั้ง คณะกรรมการบริหารนิรภัยการบิน ได้ดำเนินการปรับปรุงและจัดทำ คู่มือการดำเนินงานด้านนิรภัยการบินและแนวทางสำรวจนิรภัยการบิน และออกทำการตรวจนิรภัยการบิน จำนวน 4 ครั้ง ตามคู่มือการดำเนินงานฯ และตรวจมาตรฐานการซ่อมบำรุงอากาศยาน จำนวน 4 ครั้ง ณ ศูนย์ปฏิบัติการบิน เพื่อให้การดำเนินงานของกองการบินเป็นไปตามมาตรฐานทั้งด้านนิรภัยภาคพื้นและนิรภัยการบิน

4. การดำเนินการเกี่ยวกับการสร้างภาคีเครือข่ายด้านการบิน โดยกองการบิน ได้เข้าร่วม การฝึกซ้อมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย ประจำปี พ.ศ. 2563 (SAREX 2020) ทั้งการ ฝึกซ้อมและการจัดนิทรรศการเพื่อเป็นการประชาสัมพันธ์หน่วยงานและความสามารถของกระทรวง ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เกี่ยวกับภารกิจการค้นหาผู้สูญหาย รวมทั้งการแลกเปลี่ยนประสบการณ์การ เรียนรู้กับหน่วยงานด้านการบิน เกี่ยวกับการค้นหาและช่วยเหลือผู้ประสบภัยจากอากาศยาน

การดำเนินงานของกองการบิน ได้ดำเนินงานตามอำนาจหน้าที่และภารกิจที่ได้รับ มอบหมาย เพื่อตอบสนองต่อวิสัยทัศน์ของกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม รวมทั้ง เพื่อตอบสนองต่อความต้องการของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องทุกภาคส่วนอย่างต่อเนื่อง โดยมุ่งเน้นการทำงานแบบ บูรณาการร่วมกันระหว่างหน่วยงานต่าง ๆ ทั้งในการปฏิบัติภารกิจด้านการบินอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและ สิ่งแวดล้อม ซึ่งเป็นการสนับสนุนภารกิจเร่งด่วนในการแก้ไขปัญหาด้านทรัพยากรธรรมชาติและ สิ่งแวดล้อม ภารกิจการบินกู้ภัย กรณีเกิดเหตุฉุกเฉิน ภารกิจการบินตามโครงการอันเนื่องมาจากพระราชดำริฯ และภารกิจการบินติดตามการเปลี่ยนแปลงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม การปฏิบัติการบินในการ ป้องกันและปราบปรามการบุกรุกทำลายทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม โดยบูรณาการอากาศยานกับ ภาคพื้นดิน ซึ่งเป็นการปฏิบัติการบินตรวจลาดตระเวน คุ่มครอง ป้องปรามและปราบปรามการบุกรุกทำลาย ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ในพื้นที่ป่าอนุรักษ์ ป่าสงวนแห่งชาติ และพื้นที่ป่าชายเลน โดยมุ่งผลลัพธ์ ในการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมให้การบุกรุกพื้นที่ป่าไม้ลดลงจนถึงไม่มีการบุกรุกอีก รวมทั้งการปฏิบัติการบินป้องกันแก้ไขไฟป่าและหมอกควัน โดยการปฏิบัติการบินลาดตระเวนป้องกันไฟป่า และบินทิ้งน้ำดับไฟป่า ในพื้นที่ภาคเหนือและภาคกลางตอนบน ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของการปฏิบัติงานเพื่อแก้ไข ปัญหาเร่งด่วนที่ส่งผลกระทบต่อประชาชนโดยตรง ดังนั้น เพื่อให้การปฏิบัติงานของกองการบิน สามารถ รองรับภารกิจด้านทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมที่หลากหลาย ตอบสนองต่อความต้องการของทุกภาค ส่วน และเกิดผลสัมฤทธิ์ของการทำงานอย่างเป็นรูปธรรมมากยิ่งขึ้น ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2563 กองการบิน จึงให้ความสำคัญกับการดำเนินการด้านการพัฒนาองค์กร โดยมีแนวทางการปรับโครงสร้างภายในองค์กร การปรับเปลี่ยนรูปแบบวิธีการทำงานซึ่งมุ่งเน้นการนำเทคโนโลยีด้านการบินเข้ามาประยุกต์ใช้ในการทำงาน และการพัฒนาบุคลากรให้มีทักษะสอดคล้องกับรูปแบบการทำงาน ซึ่งยังคงดำเนินการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง มาจนถึงปัจจุบัน

คำนำ

กองการบิน สำนักงานปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม จัดตั้งขึ้นพร้อมกับสำนักงานปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม โดยใช้ชื่อว่า สำนักงานบินอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติ โดยมีภารกิจหลักด้านการสนับสนุนการบินสำรวจ ตรวจสอบ ฝ้าระวัง เพื่อป้องกันและอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมป้องกัน การบินป้องกันและปราบปราม การบุกรุก ทำลาย ทรัพยากรป่าไม้ และภารกิจแก้ไขปัญหาคาโปกและหมอกควัน จากการใช้อากาศยานเป็นเครื่องมือในการสนับสนุนภารกิจของหน่วยงานในสังกัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

นับตั้งแต่กองการบินได้ก่อตั้งมาตลอดระยะเวลากว่า 13 ปี ได้ดำเนินงานตามบทบาท ภารกิจ ด้วยความมุ่งมั่น พุ่เม และตั้งใจในการปฏิบัติหน้าที่อย่างเต็มกำลังความสามารถ เพื่อตอบสนองต่อ วิสัยทัศน์ของกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม รวมทั้งเพื่อตอบสนองต่อความต้องการ ของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องทุกภาคส่วน โดยการทำงานแบบบูรณาการร่วมกันระหว่างหน่วยงานต่าง ๆ ก่อให้เกิดผลการปฏิบัติงานสำเร็จลุล่วงอย่างเป็นรูปธรรม และนำไปสู่การพัฒนาองค์กรให้สามารถ รองรับภารกิจด้านทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมที่หลากหลายและเพิ่มประสิทธิภาพของ การทำงานให้เห็นผลการปฏิบัติงานอย่างเป็นรูปธรรมมากยิ่งขึ้น เพื่อการบริหารจัดการทรัพยากร ธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมของประเทศต่อไป

กองการบิน สำนักงานปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม จึงขอขอบคุณ ทุกภาคส่วนมา ณ โอกาสนี้ และหวังเป็นอย่างยิ่งว่ารายงานประจำปีฉบับนี้จะเป็นประโยชน์ต่อ ทุกท่านตามสมควร

กองการบิน

2563

เรื่อง	หน้า
ส่วนที่ 1 ข้อมูลพื้นฐานกองการบิน	1
• หน้าที่และอำนาจ	1
• ภารกิจด้านการบิน	1
• โครงสร้างการแบ่งงานภายใน	2
• หน้าที่และอำนาจของแต่ละส่วน	3
• ศูนย์ปฏิบัติการบิน	4
• อัตรากำลัง	5
• งบประมาณรายจ่ายประจำปี	6
• สถานภาพอากาศยานประจำปี	7
ส่วนที่ 2 ผลการดำเนินงาน	8
• ด้านการบิน	8
• ด้านการบำรุงรักษาอากาศยาน	18
• ด้านความปลอดภัยในการปฏิบัติงาน	20
• ด้านงบประมาณ	31
• กิจกรรมอื่น ๆ ที่สำคัญ	32
ส่วนที่ 3 ข้อเสนอแนะเพื่อการพัฒนากองการบิน	34

ภาคผนวก

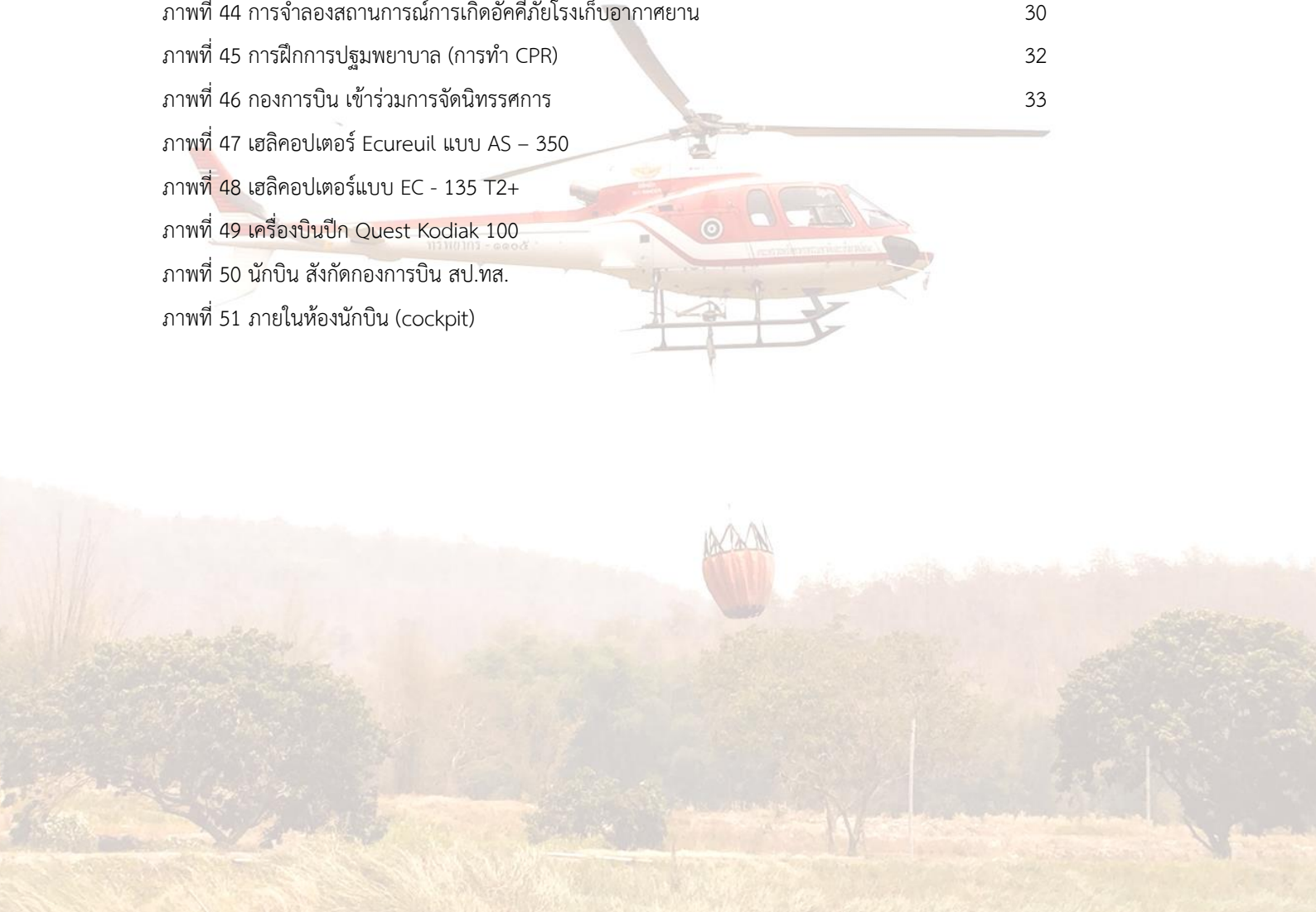


สารบัญภาพ

ภาพที่	หน้า	
ภาพที่ 1	ภารกิจการบินเร่งด่วนด้านทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม	9
ภาพที่ 2	ภารกิจการบินกู้ภัยและกรณีเกิดเหตุฉุกเฉิน	9
ภาพที่ 3	ภารกิจการบินตามโครงการอันเนื่องมาจากพระราชดำริฯ	9
ภาพที่ 4	การบูรณาการการทำงานร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	10
ภาพที่ 5	การปฏิบัติการบินร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	10
ภาพที่ 6	การวางแผนก่อนการปฏิบัติการบินร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	11
ภาพที่ 7	ตัวอย่างพื้นที่การบินตรวจลาดตระเวนฯ	11
ภาพที่ 8	การวางแผนเส้นทางการบินร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	12
ภาพที่ 9	ตัวอย่างพื้นที่ปฏิบัติการบินตรวจลาดตระเวนฯ	12
ภาพที่ 10	การบินลาดตระเวนตรวจไฟฟ้า	17
ภาพที่ 11	การบินส่งกำลังและอุปกรณ์ดับไฟฟ้า	17
ภาพที่ 12	การใช้เฮลิคอปเตอร์ตักน้ำสำหรับการบินขนส่งน้ำเพื่อสนับสนุนการดับไฟฟ้า	17
ภาพที่ 13	การบินทิ้งน้ำดับไฟฟ้า	17
ภาพที่ 14	การซ่อมบำรุงอากาศยาน	18
ภาพที่ 15	การฝึกบินทบทวนตามมาตรฐานการบินฯ	21
ภาพที่ 16	การฝึกบินทบทวนตามมาตรฐานการบินฯ	21
ภาพที่ 17	การตรวจนิรภัย ครั้งที่ 1/63 ณ ศูนย์ปฏิบัติการบินภาคเหนือ และภาคกลาง	22
ภาพที่ 18	การตรวจนิรภัย ครั้งที่ 1/63 ณ ศูนย์ปฏิบัติการบินภาคเหนือ และภาคกลาง	22
ภาพที่ 19	การตรวจนิรภัย ครั้งที่ 1/63 ณ ศูนย์ปฏิบัติการบินภาคเหนือ และภาคกลาง	22
ภาพที่ 20	การตรวจนิรภัย ครั้งที่ 1/63 ณ ศูนย์ปฏิบัติการบินภาคเหนือ และภาคกลาง	22
ภาพที่ 21	การตรวจนิรภัย ครั้งที่ 1/63 ณ ศูนย์ปฏิบัติการบินภาคเหนือ และภาคกลาง	22
ภาพที่ 22	การตรวจนิรภัย ครั้งที่ 2/63 ณ ศูนย์ปฏิบัติการบินภาคใต้	23
ภาพที่ 23	การตรวจนิรภัย ครั้งที่ 2/63 ณ ศูนย์ปฏิบัติการบินภาคใต้	23
ภาพที่ 24	การตรวจนิรภัย ครั้งที่ 2/63 ณ ศูนย์ปฏิบัติการบินภาคใต้	23
ภาพที่ 25	การตรวจลานเฮลิคอปเตอร์ อุทยานแห่งชาติน้ำพอง อ.น้ำพอง จ.ขอนแก่น	23
ภาพที่ 26	การตรวจลานเฮลิคอปเตอร์ อุทยานแห่งชาติน้ำพอง อ.น้ำพอง จ.ขอนแก่น	23
ภาพที่ 27	การตรวจลานเฮลิคอปเตอร์ สถานีควบคุมไฟฟ้าน้ำพอง อ.น้ำพอง จ.ขอนแก่น	24
ภาพที่ 28	การตรวจลานเฮลิคอปเตอร์ อุทยานแห่งชาติภูเวียง อ.เวียงเก่า จ.ขอนแก่น	24
ภาพที่ 29	การตรวจลานเฮลิคอปเตอร์ อุทยานแห่งชาติภูผาม่าน อ.หนองเรือ จ.ขอนแก่น	24
ภาพที่ 30	การตรวจลานเฮลิคอปเตอร์ อุทยานแห่งชาติภูเขາใหญ่ อ.ปากช่อง จ.นครราชสีมา	24

สารบัญภาพ (ต่อ)

ภาพที่	หน้า
ภาพที่ 31 การตรวจนิรภัย ครั้งที่ 4/63 ณ ศูนย์ปฏิบัติการบินภาคเหนือ และภาคกลาง	25
ภาพที่ 32 การตรวจนิรภัย ครั้งที่ 4/63 ณ ศูนย์ปฏิบัติการบินภาคเหนือ และภาคกลาง	25
ภาพที่ 33 การตรวจนิรภัย ครั้งที่ 4/63 ณ ศูนย์ปฏิบัติการบินภาคเหนือ และภาคกลาง	25
ภาพที่ 34 การตรวจมาตรฐานการซ่อมบำรุงอากาศยาน ครั้งที่ 1/63 ณ ศูนย์ปฏิบัติการบินภาคกลาง	27
ภาพที่ 35 การตรวจมาตรฐานการซ่อมบำรุงอากาศยาน ครั้งที่ 1/63 ณ ศูนย์ปฏิบัติการบินภาคกลาง	27
ภาพที่ 36 การตรวจมาตรฐานการซ่อมบำรุงอากาศยาน ครั้งที่ 2/63 ณ ศูนย์ปฏิบัติการบินคลองหลวง	27
ภาพที่ 37 การตรวจมาตรฐานการซ่อมบำรุงอากาศยาน ครั้งที่ 2/63 ณ ศูนย์ปฏิบัติการบินคลองหลวง	27
ภาพที่ 38 การตรวจมาตรฐานการซ่อมบำรุงอากาศยาน ครั้งที่ 3/63 ณ ศูนย์ปฏิบัติการบินภาคกลาง	28
ภาพที่ 39 การตรวจมาตรฐานการซ่อมบำรุงอากาศยาน ครั้งที่ 3/63 ณ ศูนย์ปฏิบัติการบินภาคกลาง	28
ภาพที่ 40 การตรวจมาตรฐานการซ่อมบำรุงอากาศยาน ครั้งที่ 4/63 ณ ศูนย์ปฏิบัติการบินภาคกลาง	28
ภาพที่ 41 การบรรยายในหัวข้ออากาศยานอุบัติเหตุกับการช่วยเหลือผู้ภัยฯ โดย น.นิรภัยการบิน กองบิน 41	29
ภาพที่ 42 การบรรยายในหัวข้ออากาศยานอุบัติเหตุกับการช่วยเหลือผู้ภัยฯ โดย น.นิรภัยการบิน ชุดปฏิบัติการบิน กองกำลังผาเมือง	29
ภาพที่ 43 การสาธิตการปฐมพยาบาลและช่วยเหลือผู้ภัยจากศูนย์ผู้ภัย	30
ภาพที่ 44 การจำลองสถานการณ์การเกิดอัคคีภัยโรงเก็บอากาศยาน	30
ภาพที่ 45 การฝึกการปฐมพยาบาล (การทำ CPR)	32
ภาพที่ 46 กองการบิน เข้าร่วมการจัดนิทรรศการ	33
ภาพที่ 47 เฮลิคอปเตอร์ Ecureuil แบบ AS - 350	
ภาพที่ 48 เฮลิคอปเตอร์แบบ EC - 135 T2+	
ภาพที่ 49 เครื่องบินปีก Quest Kodiak 100	
ภาพที่ 50 นักบิน สังกัดกองการบิน สป.ทส.	
ภาพที่ 51 ภายในห้องนักบิน (cockpit)	



สารบัญตาราง

ตารางที่	หน้า
ตารางที่ 1 แสดงกรอบอัตรากำลังของกองการบิน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2563 (จำแนกเป็นข้าราชการ ลูกจ้างประจำ พนักงานราชการ และจ้างเหมาบริการ)	5
ตารางที่ 2 แสดงกรอบอัตรากำลังที่มีคนครองของกองการบิน (คน) ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2563 ตามโครงสร้างการแบ่งงานภายใน (จำแนกเป็นข้าราชการ ลูกจ้างประจำ พนักงานราชการ และจ้างเหมาบริการ)	5
ตารางที่ 3 สถานภาพอากาศยานประจำการกองการบิน	7
ตารางที่ 4 แสดงชั่วโมงปฏิบัติการบินตามแผนปฏิบัติการบินอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ประจำปีเดือน ตุลาคม 62 – กันยายน 63	9
ตารางที่ 5 แสดงสรุปผลชั่วโมงปฏิบัติการบินตามแผนปฏิบัติการบินโครงการป้องกันฯ	10
ตารางที่ 6 แสดงสรุปผลพื้นที่ทำการบินตามแผนปฏิบัติการโครงการป้องกันฯ	11
ตารางที่ 7 แสดงสรุปผลการตรวจพบพื้นที่ตามแผนปฏิบัติการโครงการป้องกันฯ	12
ตารางที่ 8 การตรวจสอบภาคพื้นดิน จากผลการบินตามโครงการป้องกันฯ (1 ธ.ค. 62 – 31 ก.ค. 63)	14
ตารางที่ 9 แสดงพื้นที่เสี่ยงต่อการบุกรุก (รายกลุ่มป่า) ของพื้นที่เป้าหมายตามโครงการป้องกันฯ	15
ตารางที่ 10 สรุปผลการปฏิบัติการบินป้องกันแก้ไขปัญหาไฟป่าฯ	16
ตารางที่ 11 สรุปผลการใช้งานอากาศยาน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2563	19
ตารางที่ 12 แสดงสรุปผลการใช้งานอากาศยานมากที่สุด ในแต่ละเดือน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2563	19
ตารางที่ 13 แสดงจำนวนชั่วโมงบินสะสมของนักบิน สังกัดกองการบิน สำนักงานปลัดกระทรวง ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม	



ส่วนที่ ๑

ข้อมูลพื้นฐานกองการบิน

หน้าที่และอำนาจ

ตามกฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการสำนักงานปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2560 กองการบิน เป็นหน่วยงานราชการบริหารส่วนกลาง มีหน้าที่และอำนาจ ดังนี้

1

ปฏิบัติงานด้านการบินและการสื่อสารเพื่อสนับสนุนการปฏิบัติงานด้านทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

2

ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องหรือที่ได้รับมอบหมาย

ภารกิจด้านการบิน

กองการบิน มีภารกิจหลักในการบินสนับสนุนหน่วยงานต่าง ๆ ในสังกัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ดังนี้

1. การบินป้องกันการบุกรุก ทำลายทรัพยากรป่าไม้
2. การบิน สนับสนุนภารกิจ ป้องกัน ควบคุม ดับไฟป่า
3. การบินสนับสนุน ขนส่งลำเลียงกำลังพลและสิ่งเสบียง เข้าปฏิบัติหน้าที่ในพื้นที่ทุรกันดาร
4. การบินสนับสนุนการกู้ภัย เหตุฉุกเฉิน จากภัยธรรมชาติ
5. การบินขนย้ายผู้ป่วย รวมทั้งการบินค้นหาผู้สูญหาย (เจ้าหน้าที่ นักท่องเที่ยว) ที่ประสบเหตุในพื้นที่ทางธรรมชาติ
6. การบินจัดทำภาพถ่าย จัดทำแผนที่ ข้อมูลการเปลี่ยนแปลงด้านทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
7. การบินสนับสนุนภารกิจเร่งด่วนเพื่อการแก้ไขปัญหาเร่งด่วนแก้ไขปัญหาด้านทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
8. การบินการตรวจป้องกัน ปราบปราม ดูแลทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง
9. สนับสนุนภารกิจการบินพื้นที่โครงการอันเนื่องมาจากพระราชดำริฯ

โครงสร้างการแบ่งงานภายในกองการบิน

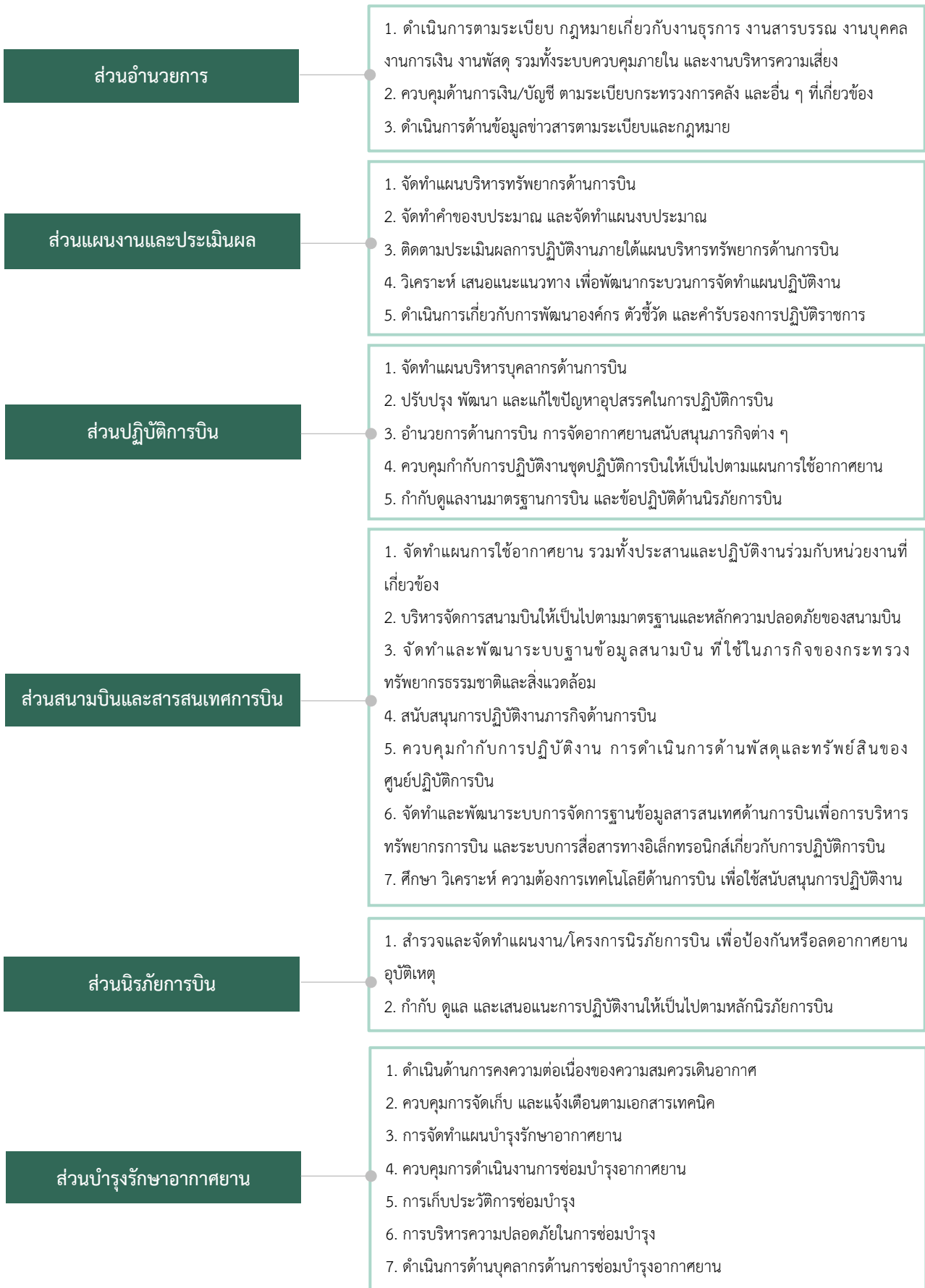


โครงสร้าง (2563) :

ตามคำสั่งกองการบิน ที่ 15/2562

เรื่อง การกำหนดโครงสร้างและอัตรากำลังของกองการบิน

หน้าที่และอำนาจของแต่ละส่วน ภายในกองการบิน



ศูนย์ปฏิบัติการบิน

2

ศูนย์ปฏิบัติการบินภาคเหนือ

หัวหน้าศูนย์ฯ : นายภาสกร พจนานันท์

หมายเลขโทรศัพท์ : 084-8418-684

ที่ตั้ง : ศูนย์ปฏิบัติการบินไฟป่าเชียงใหม่ เลขที่ 190 หมู่ที่ 5 ต.สุเทพ อ.เมือง จ.เชียงใหม่

3

ศูนย์ปฏิบัติการบินภาคกลาง

หัวหน้าศูนย์ฯ :

นายพลสิน น้าทับทิม

หมายเลขโทรศัพท์ :

084-4994-331

ที่ตั้ง : สนามบิน

นครสวรรค์

กรมฝนหลวงและ

การบินเกษตร

ต.นครสวรรค์ออก

อ.เมืองนครสวรรค์

จ.นครสวรรค์

1

ศูนย์ปฏิบัติการบิน

คลองหลวง

หัวหน้าศูนย์ฯ :

นายประยุทธ

สมประสงค์

หมายเลขโทรศัพท์ :

084-7518-139

ที่ตั้ง : กรมฝนหลวงและ

การบินเกษตร สนามบิน

คลองหลวง

ต.คลองหนึ่ง

อ.คลองหลวง

จ.ปทุมธานี

4

ศูนย์ปฏิบัติการบิน

ภาคตะวันออก

เฉิงเหนือ

หัวหน้าศูนย์ฯ :

นางสาวภัทรพรรณ

เสตา

หมายเลขโทรศัพท์

: 087-8500-508

ที่ตั้ง : (ข้าวคราว)

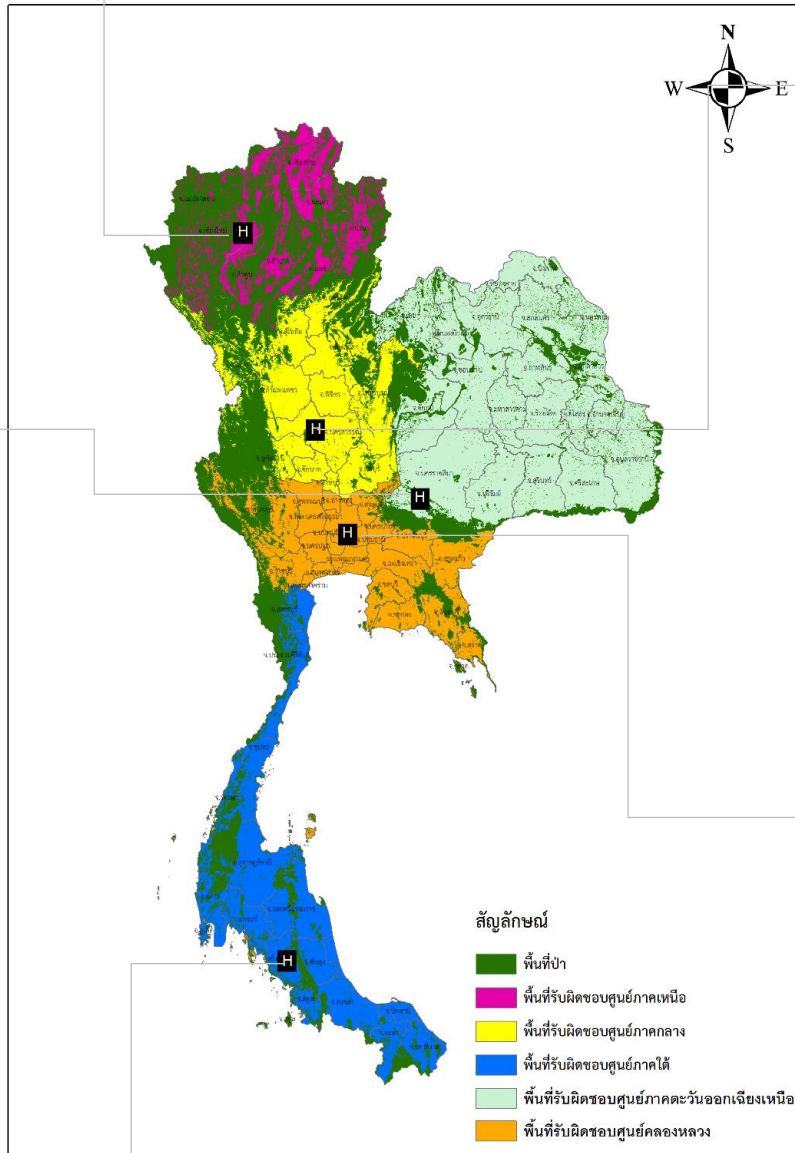
อุทยานแห่งชาติ

เขาใหญ่

ต.หมูสี

อ.ปากช่อง

จ.นครราชสีมา



5

ศูนย์ปฏิบัติการบินภาคใต้

หัวหน้าศูนย์ฯ : นายจักรพันธ์ วิเศษสมบัติ

หมายเลขโทรศัพท์ : 086-1602-506

ที่ตั้ง : สำนักงานสนับสนุนการป้องกันและปราบปรามที่ 4 (ภาคใต้) อ.ทุ่งสง

จ.นครศรีธรรมราช

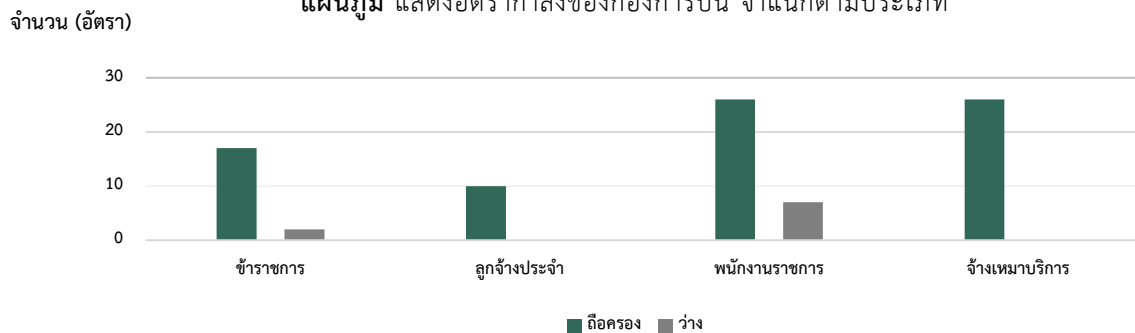
อัตรากำลังของกองการบิน

ตารางที่ 1 แสดงกรอบอัตรากำลังของกองการบิน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2563 (จำแนกเป็นข้าราชการ ลูกจ้างประจำ พนักงานราชการ และจ้างเหมาบริการ)

ประเภท	ข้าราชการ (ถือครอง)	ข้าราชการ (ว่าง)	ลูกจ้างประจำ	พนักงาน ราชการ (ถือครอง)	พนักงาน ราชการ (ว่าง)	จ้างเหมา บริการ	รวม
จำนวน/อัตรา	17	2	10	26	7	26	88

หมายเหตุ : ไม่รวมตำแหน่งช่วยราชการ ข้าราชการ 1 ตำแหน่งและลูกจ้างประจำ 4 ตำแหน่ง
ข้อมูล ณ วันที่ 30 กันยายน 2563

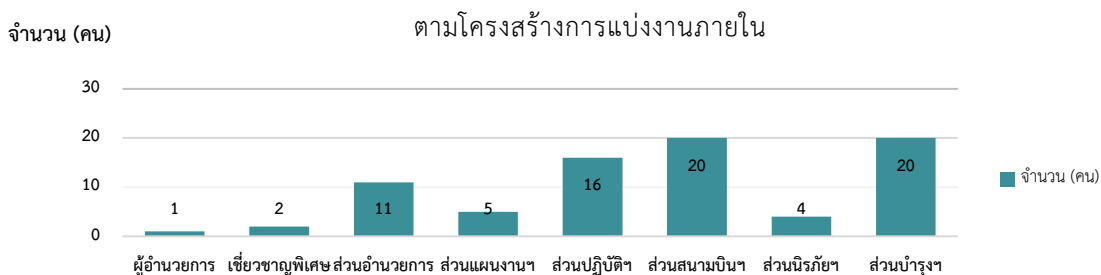
แผนภูมิ แสดงอัตรากำลังของกองการบิน จำแนกตามประเภท



ตารางที่ 2 แสดงกรอบอัตรากำลังที่มีคนครองของกองการบิน (คน) ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2563 ตามโครงสร้างการแบ่งงานภายใน (จำแนกเป็นข้าราชการ ลูกจ้างประจำ พนักงานราชการ และจ้างเหมาบริการ)

ประเภท	ผอ.กอง	กลุ่มเชี่ยวชาญพิเศษ	ส่วนอำนวยการ	ส่วนแผนงานและประเมินผล	ส่วนปฏิบัติการบิน	ส่วนสนามบินและสารสนเทศการบิน	ส่วนนิรภัยการบิน	ส่วนบำรุงรักษาอากาศยาน	รวม (คน)
ข้าราชการ	1	-	1	3	2	6	2	2	17
ลูกจ้างประจำ	-	-	-	-	3	-	-	7	10
พนักงาน	-	2	6	2	6	5	1	4	26
จ้างเหมา	-	-	4	-	5	9	1	7	26
รวม (คน)	1	2	11	5	16	20	4	20	79
รวมทั้งหมด (คน)									79

แผนภูมิ แสดงอัตรากำลังที่มีคนครองของกองการบิน (คน)



หมายเหตุ : ไม่รวมตำแหน่งช่วยราชการ ข้าราชการ 1 ตำแหน่งและลูกจ้างประจำ 4 ตำแหน่ง
ข้อมูล ณ วันที่ 30 กันยายน 2563

งบประมาณรายจ่ายประจำปี

กองการบิน ได้รับการจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2563 ดังนี้

งบประมาณที่ได้รับทั้งหมด จำนวน 216,577,395 บาท

1. แผนงานบุคลากรภาครัฐ จำนวน 8,456,782 บาท

2. แผนงานพื้นฐาน จำนวน 186,359,113 บาท

- งบดำเนินงาน จำนวน 15,533,308 บาท
- งบลงทุน จำนวน 170,495,805 บาท
- งบรายจ่ายอื่น : โครงการพัฒนาองค์กรเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ (จ้างที่ปรึกษา) จำนวน 330,000 บาท

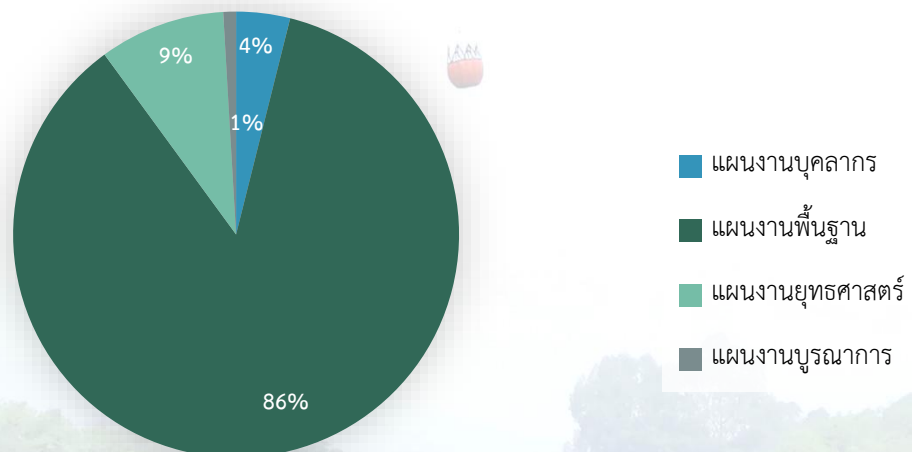
3. แผนงานยุทธศาสตร์

- ค่าใช้จ่ายในการป้องกันปราบปรามการบุกรุกทำลายทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมโดยบูรณาการอากาศยานกับภาคพื้นดิน จำนวน 19,761,500 บาท

4. แผนงานบูรณาการจัดการมลพิษและสิ่งแวดล้อม

- บินดับไฟป่า จำนวน 2,000,000 บาท

งบประมาณ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2563



สถานภาพอากาศยาน

กองการบิน มีอากาศยานประจำการทั้งอากาศยานปีกหมุนและอากาศยานปีกตรึง ดังนี้



เฮลิคอปเตอร์ แบบ AS 350

จำนวน 10 ลำ
(บินได้ 4 ลำ)



เฮลิคอปเตอร์ แบบ EC135

จำนวน 1 ลำ



อากาศยานปีกตรึง

แบบ Quest Kodiak 100
จำนวน 1 ลำ (รอตรวจซ่อม)

สถานภาพอากาศยาน

ตารางที่ 1 สถานภาพอากาศยานประจำการกองการบิน

ลำดับ	อากาศยาน		ประจำการ/เครื่องจอด	บรรจุเมื่อ	สถานภาพ	ชั่วโมงอากาศยาน	หมายเหตุ
	แบบ	หมายเลข ทรัพย์สิน					
1	AS - 350 B2	1105	ศูนย์ปฏิบัติการบินคลองหลวง	17 ก.ค. 35	บินได้	8,125:35	สามารถทำการบินได้
2	AS - 350 B2	1106	ศูนย์ปฏิบัติการบินภาคกลาง	28 ก.ค. 35	บินได้	7,608:50	สามารถทำการบินได้
3	AS - 350 B2	1112	ศูนย์ปฏิบัติการบินภาคกลาง	15 ส.ค. 39	บินได้	6,299:55	สามารถทำการบินได้
4	AS - 350 B3E	1117	ศูนย์ปฏิบัติการบินภาคกลาง	22 ก.ค. 57	บินได้	2,403:40	สามารถทำการบินได้
5	EC - 135 T2+	2215	ศูนย์ปฏิบัติการบินคลองหลวง	26 ธ.ค. 54	บินได้	1,733:20	สามารถทำการบินได้
6	Kodiak - 100	3116	ศูนย์ปฏิบัติการบินภาคกลาง	2 เม.ย. 56	บินไม่ได้	595:36	อยู่ระหว่างรอการตรวจซ่อมตาม SB และความพร้อมของนักบินปีกตรึง
7	AS-350 B	1104	ศูนย์ปฏิบัติการบินคลองหลวง	2 ก.ค. 35	อยู่ระหว่าง ดำเนินการ จำหน่าย	6,086:36	อยู่ระหว่างดำเนินการจำหน่าย
8	AS-350 B	1107	ศูนย์ปฏิบัติการบินคลองหลวง	4 ส.ค. 35	อยู่ระหว่าง ดำเนินการ จำหน่าย	8,949:48	อยู่ระหว่างดำเนินการจำหน่าย
9	AS - 350 BA	1109	ศูนย์ปฏิบัติการบินคลองหลวง	25 ส.ค. 35	บินไม่ได้	2,127:36	"ครบซ่อม TYPE C (ครบตรวจโครงสร้าง)"
10	AS - 350 BA	1110	-	11 ก.ย. 35	บินไม่ได้	6,219:00	อยู่ระหว่างดำเนินการตรวจซ่อม TYPE C ณ ประเทศมาเลเซีย
11	AS - 350 BA	1111	-	11 ก.ย. 35	บินไม่ได้	4,733:48	อยู่ระหว่างดำเนินการตรวจซ่อม TYPE C ณ ประเทศสหรัฐอเมริกา
12	AS - 350 B2	1114	-	5 มิ.ย. 48	บินไม่ได้	2,946:05	อยู่ระหว่างดำเนินการตรวจซ่อม TYPE C ณ ประเทศมาเลเซีย

ข้อมูล ณ วันที่ 30 พฤศจิกายน 2563



ส่วนที่ ๒

ผลการดำเนินงาน

ด้านการบิน

ปีงบประมาณ พ.ศ. 2563 กองการบิน ปฏิบัติภารกิจด้านการบินเป็นไปตามแผนการใช้อากาศยาน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2563 โดยแผนการใช้อากาศยานฯ แบ่งออกเป็น 3 แผนปฏิบัติการบิน กำหนดชั่วโมงบิน จำนวนทั้งสิ้น 1,485 ชั่วโมง และมีเป้าหมายของการปฏิบัติงาน ดังนี้

แผนปฏิบัติการบินอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2563

- กำหนดชั่วโมงปฏิบัติการบิน 215 ชั่วโมง แบ่งตามภารกิจการบิน ดังนี้
 1. ปฏิบัติการบินสนับสนุนภารกิจด้านทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมของหน่วยงานต่าง ๆ ภายใต้กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม จำนวน 200 ชั่วโมง ประกอบด้วย ภารกิจการบินสนับสนุนภารกิจเร่งด่วนด้านทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ภารกิจการบินกู้ภัย กรณีเกิดเหตุฉุกเฉิน ภารกิจการบินตามโครงการอันเนื่องมาจากพระราชดำริฯ และภารกิจการบินติดตามการเปลี่ยนแปลงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
 2. การบินทดสอบหลังซ่อม จำนวน 15 ชั่วโมง
- กำหนดเป้าหมายเพื่อใช้อากาศยานปฏิบัติการบินตามภารกิจด้านทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมของหน่วยงานต่าง ๆ ภายใต้กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมสำเร็จทุกภารกิจ ด้วยความปลอดภัยตามหลักนิตยการการบิน

แผนปฏิบัติการบินโครงการป้องกันและปราบปรามการบุกรุกทำลายทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม โดยบูรณาการอากาศยานกับภาคพื้นดิน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2563

- กำหนดชั่วโมงปฏิบัติการบิน 1,070 ชั่วโมง แบ่งออกเป็น
 1. ปฏิบัติการบินลาดตระเวน คุ่มครอง ป้องปรามและปราบปรามการบุกรุกทำลายทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ป่าอนุรักษ์ ป่าสงวนแห่งชาติ และพื้นที่ป่าชายเลน จำนวน 950 ชั่วโมง โดยมีพื้นที่เป้าหมายไม่น้อยกว่า 70 ล้านไร่
 2. การฝึกบินทบทวนและตรวจสอบตามมาตรฐานการบิน จำนวน 80 ชั่วโมง
 3. การบินทดสอบหลังซ่อม จำนวน 40 ชั่วโมง
- กำหนดเป้าหมายเพื่อบูรณาการการใช้อากาศยานร่วมกับภาคพื้นดิน โดยมุ่งผลลัพธ์ในการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมให้การบุกรุกพื้นที่ป่าไม้ (พื้นที่เป้าหมายไม่น้อยกว่า 70 ล้านไร่) ลดลงจนถึงไม่มีการบุกรุกอีก

แผนปฏิบัติการบินป้องกันแก้ไขปัญหาไฟป่าและหมอกควัน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2563

- กำหนดชั่วโมงปฏิบัติการบิน 200 ชั่วโมง สำหรับการปฏิบัติการบินลาดตระเวนป้องกันไฟป่าและบินทิ้งน้ำดับไฟป่า ในพื้นที่ภาคเหนือและภาคกลางตอนบน ช่วงเดือนมีนาคม - กันยายน 2563
- กำหนดเป้าหมายเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการดับไฟป่า แก้ไขปัญหาหมอกควัน และสร้างฐานข้อมูลในการสนับสนุนการแก้ไขปัญหาไฟป่าและหมอกควันในพื้นที่เป้าหมาย

ผลการปฏิบัติงานตามแผนการใช้อากาศยาน



ภาพที่ 1 การกิจการบินเร่งด่วนด้านทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม



ภาพที่ 2 การกิจการบินกู้ภัยและกรณีเกิดเหตุฉุกเฉิน

2. การปฏิบัติการบินสนับสนุนภารกิจเร่งด่วนด้านทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม การบินกู้ภัย กรณีเกิดเหตุฉุกเฉิน และภัยพิบัติ การบินตามโครงการอันเนื่องมาจากพระราชดำริฯ และการบินติดตามการเปลี่ยนแปลง ด้านทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม สำเร็จทุกภารกิจด้วยความปลอดภัยตามหลักนริภัยการบิน ซึ่งมีหน่วยงานที่ขอรับการสนับสนุน ดังนี้ (1) สำนักงานรัฐมนตรี (2) สำนักงานปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (3) กรมป่าไม้ (4) กรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืช (5) สำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัด (6) ปปท. เขต 7 (7) กองบิน 41 (8) องค์การสวนสัตว์

แผนปฏิบัติการบินอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

ปฏิบัติการบินสนับสนุนหน่วยงานที่เกี่ยวข้องตามภารกิจด้านทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมสำเร็จทุกภารกิจ ด้วยความปลอดภัยตามหลักนริภัยการบิน โดยในปีงบประมาณ พ.ศ. 2563 มีผลการปฏิบัติงาน ดังนี้

1. กำหนดชั่วโมงปฏิบัติการบินตามแผนฯ จำนวน 215:00 ชั่วโมง ใช้ชั่วโมงปฏิบัติการบินทั้งสิ้น 216:15 ชั่วโมง แบ่งตามภารกิจ ดังตาราง

ตารางที่ 4 แสดงชั่วโมงปฏิบัติการบินตามแผนปฏิบัติการบินอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ประจำปี เดือน ตุลาคม 62 – กันยายน 63

แผนการใช้อากาศยาน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2563	ชั่วโมงปฏิบัติการบิน (ชั่วโมง)	
	แผน	ผล
แผนปฏิบัติการบินอนุรักษ์ ทรัพยากรธรรมชาติและ สิ่งแวดล้อม ประจำปี งบประมาณ พ.ศ. 2563 (งบดำเนินงาน)	215:00	216:15
1. การกิจการบินเร่งด่วนด้าน ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม	110:00	112:05
2. การกิจการบินกู้ภัย และกรณีเกิด เหตุฉุกเฉิน	40:00	34:25
3. การกิจการบินตามโครงการอัน เนื่องมาจากพระราชดำริฯ	30:00	19:10
4. การกิจการบินติดตามการ เปลี่ยนแปลงด้านทรัพยากร ธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม	20:00	15:35
5. การกิจการบินทดสอบอากาศยาน	15:00	35:00

หมายเหตุ : ทำการขออนุมัติชั่วโมงบินเพิ่มเติม จำนวน 25:00 ชั่วโมง



ภาพที่ 3 การกิจการบินตามโครงการอันเนื่องมาจากพระราชดำริฯ

แผนปฏิบัติการบินโครงการป้องกันและปราบปราม การบุกรุกทำลายทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม โดยบูรณาการอากาศยานกับภาคพื้นดิน

ปฏิบัติการบินตรวจลาดตระเวน คุ่มครอง ป้องปราม และปราบปรามการบุกรุกทำลายทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ในพื้นที่ป่าอนุรักษ์ ป่าสงวนแห่งชาติ และพื้นที่ป่าชายเลน โดยบูรณาการการทำงานร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ กรมป่าไม้ กรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืช และกรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2563 มีผลการปฏิบัติงาน ดังนี้

ผลชั่วโมงปฏิบัติการบิน

กำหนดชั่วโมงปฏิบัติการบินตามแผนฯ จำนวน 1,070:00 ชั่วโมง ใช้ชั่วโมงปฏิบัติการบินทั้งสิ้น 1,183:00 ชั่วโมง รายละเอียดดังตาราง

ตารางที่ 5 แสดงสรุปผลชั่วโมงปฏิบัติการบินตามแผนปฏิบัติการบินโครงการป้องกันฯ

ลำดับ	กลุ่มป่า	ชั่วโมงปฏิบัติการบิน (ชั่วโมง)	
		แผน	ผล
1	ลุ่มน้ำปาย-สาละวิน	65:00	92:45
2	ศรีลานนา-ขุนตาล	65:00	96:50
3	ภูคา-แม่ม่ม	65:00	106:05
4	แม่ปิง-อมก๋อย	60:00	31:55
5	ภูเมี่ยง-ภูทอง	50:00	55:35
6	ภูเขี้ยว-น้ำหนาว	60:00	96:00
7	ภูพาน	30:00	20:50
8	พนมดงรัก-ผาแต้ม	40:00	52:35
9	ดงพญาเย็น-เขาใหญ่	70:00	55:05
10	ตะวันออก	60:00	80:50
11	ตะวันตก	110:00	158:30
12	แก่งกระจาน	35:00	40:30
13	ชุมพร	40:00	53:40
14	คลองแสง-เขาสก	50:00	35:35
15	เขาหลวง	50:00	29:35
16	เขาบรรทัด	40:00	19:05
17	หมู่เกาะสิมิลัน-เกาะพิพิ	30:00	18:05
18	ป่าชายเลน	30:00	20:40
รวม		950:00	1,064:10
19	การบินทดสอบหลังทำการตรวจซ่อมอากาศยาน	40:00	46:20
20	การฝึกบินทบทวนและตรวจสอบมาตรฐานการบิน	80:00	72:30
รวมทั้งหมด		1,070:00	1,183:00

หมายเหตุ : ทำการขออนุมัติชั่วโมงบินเพิ่มเติม จำนวน 120:00 ชั่วโมง

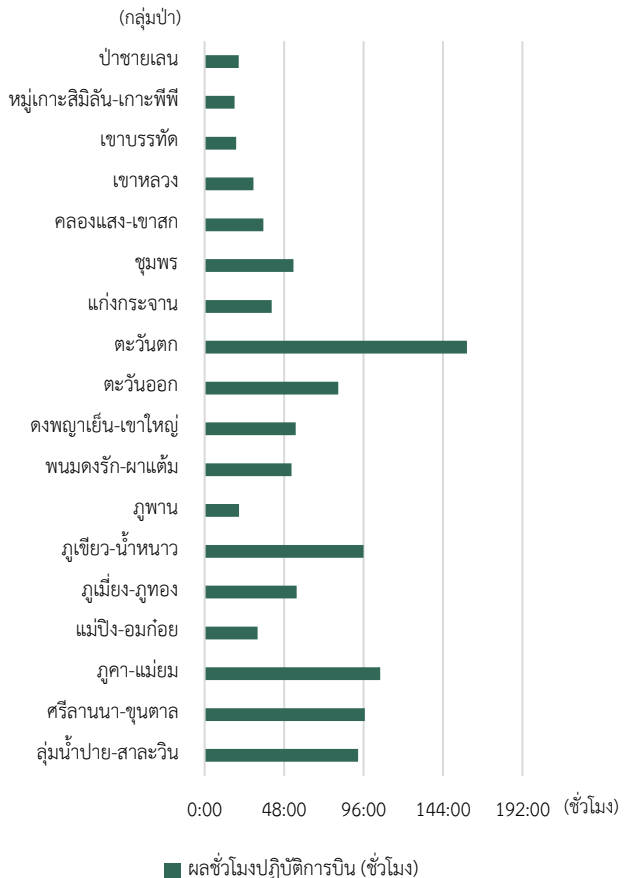


ภาพที่ 4 การบูรณาการการทำงานร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง



ภาพที่ 5 การปฏิบัติการบินร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

แผนภูมิ แสดงผลชั่วโมงปฏิบัติการบิน (รายกลุ่มป่า)

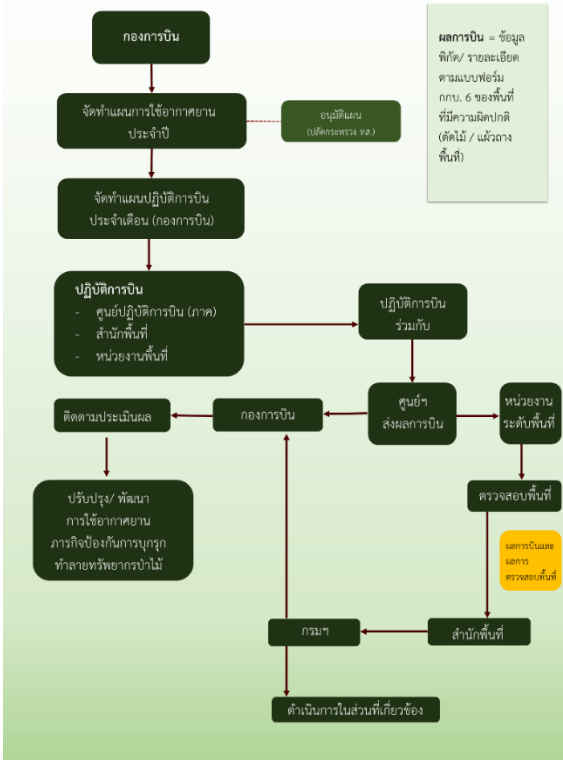


ผลพื้นที่ทำการบิน

กำหนดพื้นที่เป้าหมายทำการบินไม่น้อยกว่า 70 ล้านไร่
ผลปฏิบัติการบินครอบคลุมพื้นที่จำนวนทั้งสิ้น 77,133,690.36 ไร่
รายละเอียดดังตาราง

ตารางที่ 6 แสดงสรุปผลพื้นที่ทำการบินตามแผนปฏิบัติการโครงการป้องกันฯ

ลำดับ	กลุ่มป่า	เนื้อที่ (ไร่)	ผล (ไร่)
1	ลุ่มน้ำปาย-สาละวิน	7,900,000.00	7,900,000.00
2	ศรีลำนานา-ขุนตาล	6,000,000.00	6,000,000.00
3	ภูคา-เมยม	7,000,000.00	7,000,000.00
4	แม่ปิง-อมก๋อย	8,500,000.00	8,500,000.00
5	ภูเมี่ยง-ภูทอง	4,500,000.00	4,500,000.00
6	ภูเขียว-น้ำหนาว	5,000,000.00	5,086,959.75
7	ภูพาน	1,600,000.00	1,726,887.67
8	พนมดงรัก-ผาแต้ม	2,000,000.00	2,000,000.00
9	ดงพญาเย็น-เขาใหญ่	2,500,000.00	3,933,573.78
10	ตะวันออก	1,700,000.00	2,108,083.05
11	ตะวันตก	8,500,000.00	11,578,967.70
12	แก่งกระจาน	5,000,000.00	5,000,000.00
13	ชุมพร	1,200,000.00	1,863,333.00
14	คลองแสง-เขาสก	3,500,000.00	3,508,664.50
15	เขาลวง	1,000,000.00	1,356,421.00
16	เขาบรทัด	2,000,000.00	2,000,000.00
17	หมู่เกาะสิมิลัน-เกาะพิทักษ์	600,000.00	1,567,917.52
18	ป่าชายเลน	1,500,000.00	1,502,882.39
รวม (ไร่)		70,000,000.00	77,133,690.36



แผนผัง แสดงแนวทางการปฏิบัติการบินตามแผนฯ

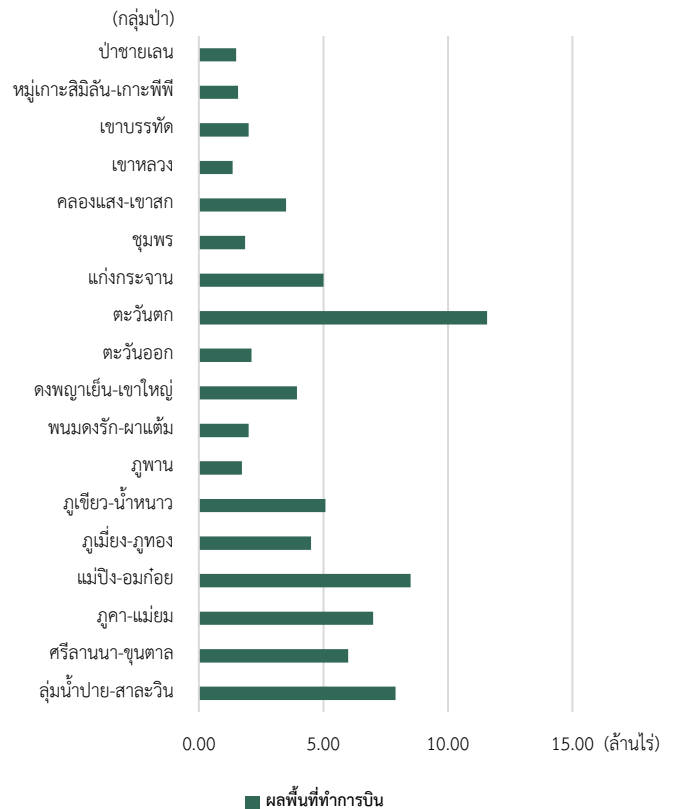


ภาพที่ 6 การวางแผนก่อนการปฏิบัติการบินร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง



ภาพที่ 7 ตัวอย่างพื้นที่การบินตรวจลาดตระเวนฯ

แผนภูมิ แสดงสรุปผลพื้นที่ทำการบิน (รายกลุ่มป่า)



โดยเฉลี่ยอากาศยาน 1 ลำ ทำการบินครอบคลุมพื้นที่ป่า 14.4 ล้านไร่/ลำ/ปี โดยมีความถี่ 2 ครั้ง/ปี

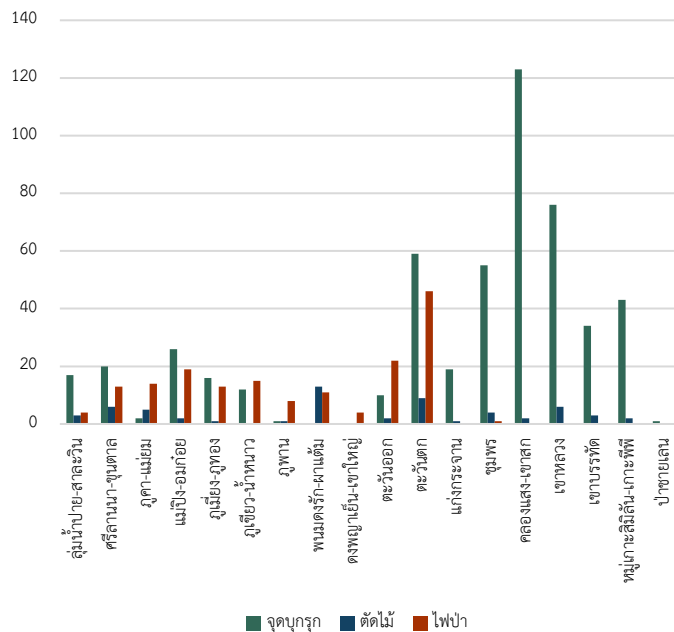
ผลการบินตรวจสอบสภาพป่า

จากผลการบิน ปีงบประมาณ พ.ศ. 2563 มีการตรวจพบพื้นที่ซึ่งคาดว่าเป็นการบุกรุกแผ้วถางใหม่ จำนวน 514 จุด การตัดไม้ทำลายป่า จำนวน 60 จุด และเกิดไฟป่า จำนวน 170 จุด โดยมีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในพื้นที่เข้าดำเนินการตรวจสอบภาคพื้นดิน รายละเอียดดังตาราง

ตารางที่ 7 แสดงสรุปผลการตรวจพบพื้นที่ตามแผนปฏิบัติการโครงการป้องกันฯ

ลำดับ	กลุ่มป่า	รวมจุดบุกรุกสะสม					
		จุดบุกรุก		ตัดไม้		ไฟป่า	
		จุด	ไร่	จุด	ไร่	จุด	ไร่
1	ลุ่มน้ำปาย-สาละวิน	17.00	17.75	3.00	0.00	4.00	23.00
2	ศรีลานนา-ขุนตาล	20.00	26.00	6.00	0.00	13.00	35.00
3	ภูคา-แม่ม	2.00	3.00	5.00	0.00	14.00	0.00
4	แม่ปิง-อมก๋อย	26.00	29.75	2.00	0.00	19.00	9.00
5	ภูเมี่ยง-ภูทอง	16.00	19.75	1.00	0.00	13.00	0.00
6	ภูเขียว-น้ำหนาว	12.00	30.00	0.00	0.00	15.00	0.00
7	ภูพาน	1.00	25.00	1.00	0.00	8.00	0.00
8	พนมดงรัก-ผาแต้ม	0.00	0.00	13.00	0.00	11.00	0.00
9	ดงพญาเย็น-เขาใหญ	0.00	0.00	0.00	0.00	4.00	0.00
10	ตะวันออก	10.00	37.00	2.00	0.00	22.00	0.00
11	ตะวันตก	59.00	197.50	9.00	0.00	46.00	0.50
12	แก่งกระจาน	19.00	75.00	1.00	0.00	0.00	0.00
13	ชุมพร	55.00	148.50	4.00	0.00	1.00	0.00
14	คลองแสง-เขาสก	123.00	513.00	2.00	0.00	0.00	0.00
15	เขาลวง	76.00	224.50	6.00	0.00	0.00	0.00
16	เขาบรทัด	34.00	89.00	3.00	0.00	0.00	0.00
17	หมู่เกาะสิมิลัน-เกาะพิพิ	43.00	170.50	2.00	0.00	0.00	0.00
18	ป่าชายเลน	1.00	0.50	0.00	0.00	0.00	0.00
รวม		514.00	1606.75	60.00	0.00	170.00	67.50

แผนภูมิ แสดงสรุปผลการตรวจพบพื้นที่ (รายกลุ่มป่า)



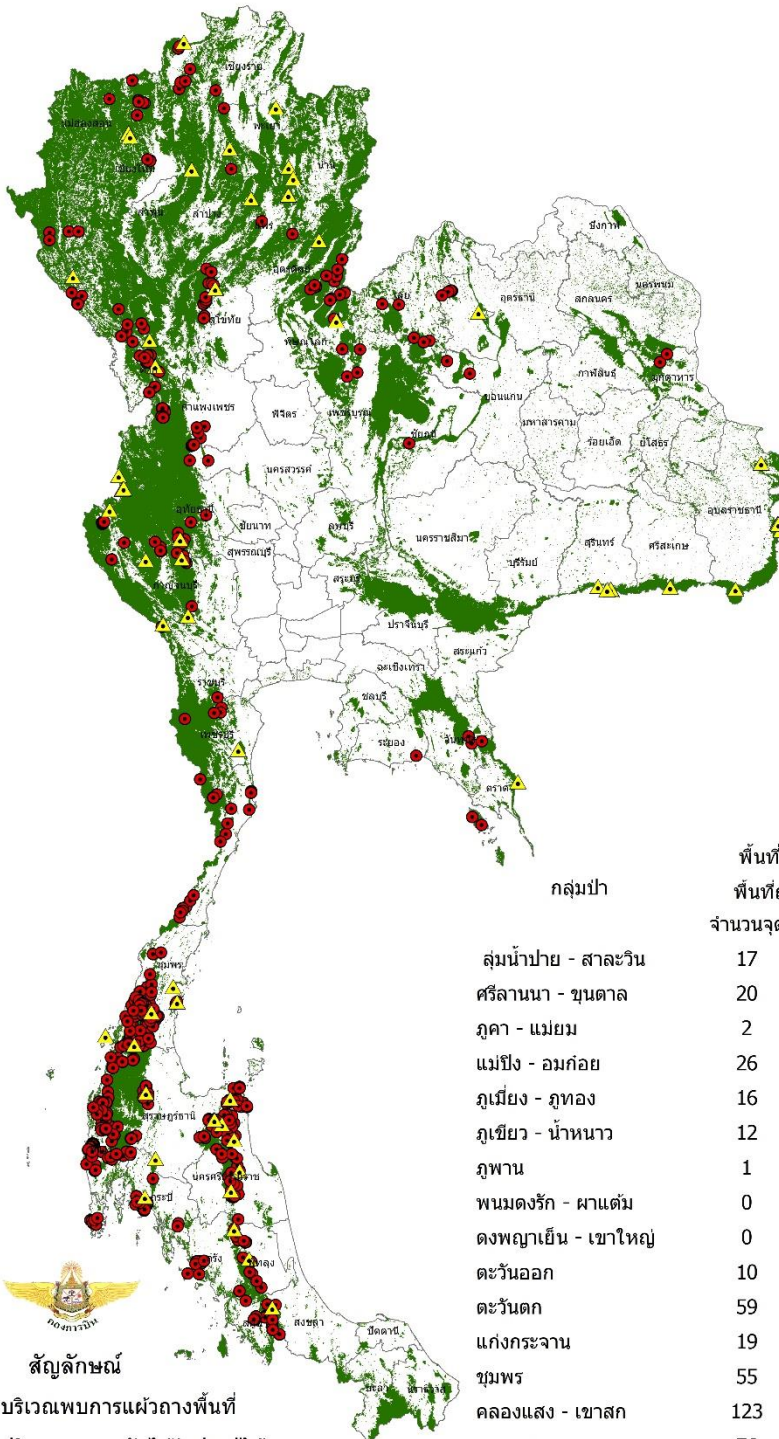
ภาพที่ 8 การวางแผนเส้นทางการบินร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง



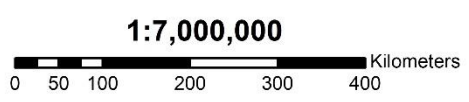
ภาพที่ 9 ตัวอย่างพื้นที่ปฏิบัติการบินตรวจลาดตระเวนฯ

ข้อมูลจำนวนจุดพิกัดจากผลปฏิบัติการบิน

แผนที่แสดงพื้นที่ที่ต้องดำเนินการเข้าตรวจสอบภาคพื้นดิน จากผลปฏิบัติการบิน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.2563



- สัญลักษณ์**
- พิกัดบริเวณพบการแผ้วถางพื้นที่
 - ▲ พิกัดบริเวณพบการตัดไม้/แปรรูปไม้
 - พื้นที่ป่าคงเหลือ ปี 2561 - 2562
 - ขอบเขตจังหวัด



กลุ่มป่า	พื้นที่ที่ต้องดำเนินการตรวจสอบภาคพื้นดิน		
	พื้นที่ถูกแผ้วถาง จำนวนจุด	จำนวนพื้นที่ (ไร่)	ตัดไม้/แปรรูปไม้ จำนวนจุด
ลุ่มน้ำป่าย - สาละวิน	17	17.75	3
ศรีลันนา - ขุนตาล	20	26	6
ภูคา - แม่ยม	2	3	5
แม่ปิง - อมก๋อย	26	29.75	2
ภูเมี่ยง - ภูทอง	16	19.75	1
ภูเขี้ยว - น้ำหนาว	12	30	0
ภูพาน	1	25	1
พนมดงรัก - ผาแต้ม	0	0	13
ดงพญาเย็น - เขาใหญ่	0	0	0
ตะวันออก	10	37	2
ตะวันตก	59	197.5	9
แก่งกระจาน	19	75	1
ห้วยผา	55	148.5	4
คลองแสง - เขาสก	123	513	2
เขาลอง	76	224.5	6
เขาบรทัด	34	89	3
หุบเขาสิมิลัน - เกาะพีพี	43	170.5	2
ป่าชายเลน	1	0.5	0
รวม	514	1606.8	60

กองการบิน ส่วนสนามบินและสารสนเทศการบิน

การติดตามผลการตรวจสอบภาคพื้นดิน

จากผลการตรวจพบพื้นที่ดังกล่าว กองการบินได้ดำเนินการติดตามผลการตรวจสอบภาคพื้นดิน ระหว่างวันที่ 1 ธันวาคม 2562 – 31 กรกฎาคม 2563 ตามแบบรายงานผลการบินตามแผนบินฯ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2563 ของศูนย์ปฏิบัติการบิน (กทบ.6) ไปยังหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ กรมป่าไม้ กรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืช และกรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง โดยผลการติดตาม พบว่า หน่วยงานที่ร่วมปฏิบัติงานด้านการบิน มีการนำสรุปผลตามแผนการใช้อากาศยาน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2563 (วันที่ 1 ธันวาคม 2562 – 31 กรกฎาคม 2563) ไปใช้ประโยชน์ในการปฏิบัติงาน เพื่อดำเนินการติดตามผลการตรวจสอบภาคพื้นดินจากหน่วยงานระดับพื้นที่ ดังนี้

ตารางที่ 8 การตรวจสอบภาคพื้นดิน จากผลการบินตามโครงการป้องกันฯ (1 ธ.ค. 62 – 31 ก.ค. 63)

ประเภทข้อมูล	การตรวจพบภาคอากาศ (จุด)	การตรวจสอบภาคพื้นดิน (จุด)	ร้อยละ
การบุกรุกพื้นที่	468	119	25.43
การตัดไม้	46	5	10.87
ไฟป่า	170	85	50.00
รวม	684	209	30.56

จากตาราง เปรียบเทียบข้อมูลผลการบินในพื้นที่เป้าหมายระหว่างวันที่ 1 ธันวาคม 2562 – 31 กรกฎาคม 2563 กับการดำเนินการตรวจสอบภาคพื้นดินที่ได้รับการตอบกลับจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง พบว่า

1. ผลการบินมีการตรวจพบพื้นที่ซึ่งคาดว่าเป็นการบุกรุกแผ้วถางใหม่ จำนวน 468 จุด ทำการตรวจสอบภาคพื้นดินเรียบร้อยแล้ว จำนวน 119 จุด คิดเป็นร้อยละ 25.43
 2. ผลการบินตรวจพบการตัดไม้ จำนวน 46 จุด ทำการตรวจสอบภาคพื้นดินเรียบร้อยแล้ว จำนวน 5 จุด คิดเป็นร้อยละ 10.87
 3. ผลการบินตรวจพบพื้นที่เกิดไฟป่า จำนวน 170 จุด ทำการตรวจสอบภาคพื้นดินเรียบร้อยแล้ว จำนวน 85 จุด คิดเป็นร้อยละ 50.00
- รวมหน่วยงานมีการตรวจสอบภาคพื้นดินเรียบร้อยแล้ว จำนวน 209 จุด คิดเป็นร้อยละ 30.56 ของผลการบินตรวจพบทั้งหมด (684 จุด)

การวิเคราะห์ข้อมูลและประเมินสถานการณ์จากผลการบิน

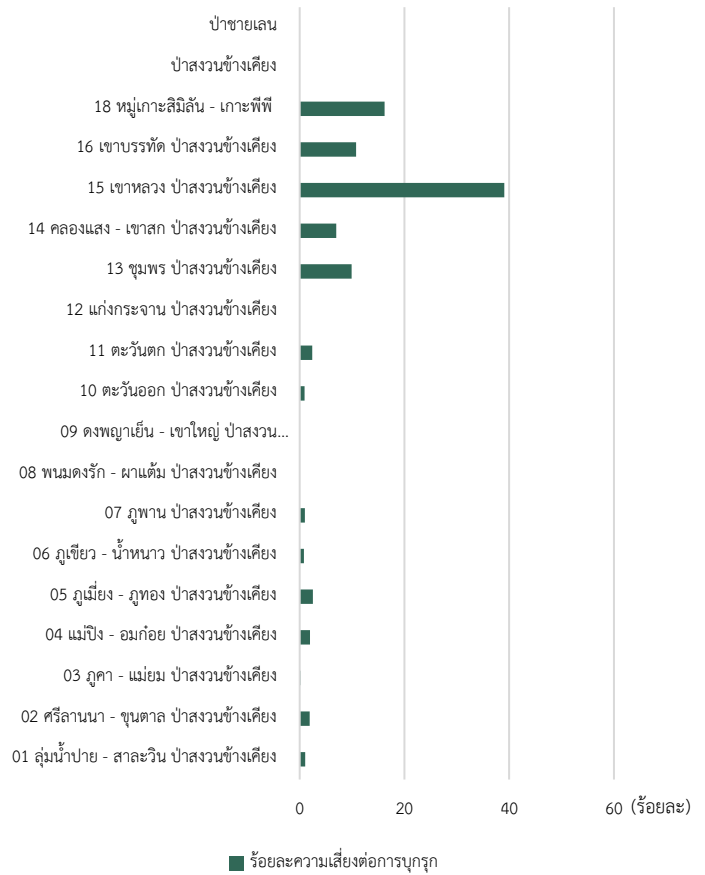
ตามวัตถุประสงค์ของแผนปฏิบัติการบินโครงการป้องกันและปราบปรามการบุกรุกทำลายทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม โดยบูรณาการอากาศยานกับภาคพื้นดิน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2563 เพื่อบูรณาการการใช้อากาศยานร่วมกับภาคพื้นดิน โดยมุ่งผลลัพธ์ในการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมให้การบุกรุกพื้นที่ป่าไม้ลดลงจนถึงไม่มีการบุกรุกอีก ดังนั้น กองการบิน จึงทำการประเมินความเสี่ยงของการบุกรุกพื้นที่ป่าในพื้นที่เป้าหมายที่กำหนดทั้งหมด 70 ล้านไร่ สำหรับใช้เป็นข้อมูลในการเฝ้าระวังพื้นที่ โดยประเมินจากผลการบินของบริเวณที่ทำการบิน ซึ่งจากการตรวจสอบข้อมูลผลการปฏิบัติการบินตามแผนปฏิบัติการบินโครงการป้องกันและปราบปรามฯ ในช่วงเดือนธันวาคม 2562 – กุมภาพันธ์ 2563 มีการตรวจพบพื้นที่ซึ่งคาดว่าจะเป็นการกระทำผิดกฎหมายป่าไม้ ทั้งการบุกรุกพื้นที่และการตัดไม้ และพบว่า บริเวณพื้นที่ซึ่งตรวจพบการบุกรุกนั้น มีโอกาสที่จะมีการบุกรุกเพิ่ม จึงกำหนดเป็นพื้นที่ซึ่งยังคงมีความเสี่ยง โดยมีระยะประมาณ 1.5 – 3 กม. ในที่นี้จึงกำหนดระยะห่างจากตำแหน่งที่ตรวจพบการบุกรุกจากการบินที่ระยะ 2 กม. และเมื่อประเมินสถานการณ์ความเสี่ยง พบว่า พื้นที่ส่วนใหญ่ยังคงมีความเสี่ยงต่อการบุกรุก โดยพื้นที่ที่มีความเสี่ยงต่อการบุกรุกสูงที่สุดจากผลการบิน ได้แก่ 15 เขบลวง ป่าสงวนข้างเคียง และ 16 เขบรรัต ป่าสงวนข้างเคียง จึงมีความจำเป็นเร่งด่วนที่จะต้องดำเนินการแก้ไขปัญหา รายละเอียดดังตาราง



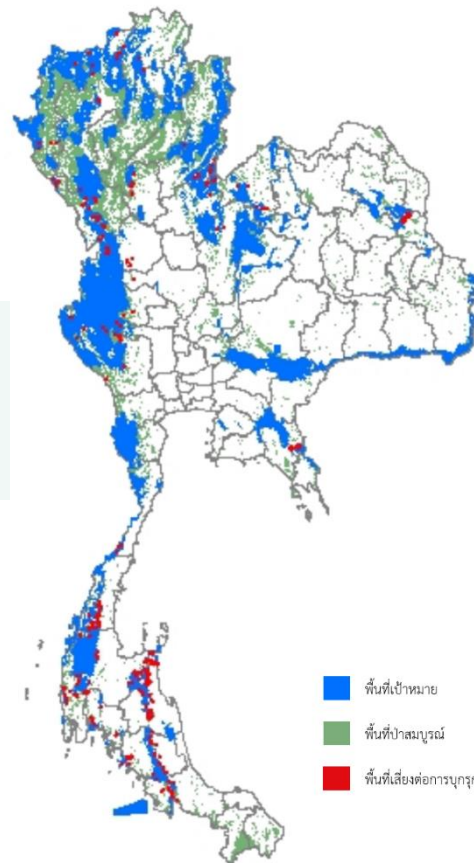
ตารางที่ 9 แสดงพื้นที่เสี่ยงต่อการบุกรุก (รายกลุ่มป่า) ของพื้นที่เป้าหมายตามโครงการป้องกันฯ

กลุ่มป่า	เนื้อที่ (ไร่)		ร้อยละ
	พื้นที่เป้าหมาย	พื้นที่เสี่ยงการบุกรุก	
01 คุ่มน้ำป่าย - สาละวิน ป่าสงวนข้างเคียง	7,900,000	82,290.85	1.04
02 ศรีลานนา - ขุนตาล ป่าสงวนข้างเคียง	6,000,000	114,240.95	1.90
03 ภูคา - แม่ยม ป่าสงวนข้างเคียง	7,000,000	8,083.88	0.12
04 แม่ปิง - อมก๋อย ป่าสงวนข้างเคียง	8,500,000	167,001.89	1.96
05 ภูเมี่ยง - ภูทอง ป่าสงวนข้างเคียง	4,500,000	112,099.99	2.49
06 ภูเขี้ยว - น้ำหนาว ป่าสงวนข้างเคียง	5,000,000	40,639.07	0.81
07 ภูพาน ป่าสงวนข้างเคียง	1,600,000	16,167.77	1.01
08 พนมดงรัก - ผาแต้ม ป่าสงวนข้างเคียง	2,000,000	-	0.00
09 ดงพญาเย็น - เขาใหญ่ ป่าสงวนข้างเคียง	2,500,000	-	0.00
10 ตะวันออก ป่าสงวนข้างเคียง	1,700,000	16,167.77	0.95
11 ตะวันตก ป่าสงวนข้างเคียง	8,500,000	202,259.06	2.38
12 แก่งกระจาน ป่าสงวนข้างเคียง	5,000,000	-	0.00
13 ชุมพร ป่าสงวนข้างเคียง	1,200,000	119,068.06	9.92
14 คลองแสง - เขาสก ป่าสงวนข้างเคียง	3,500,000	243,989.70	6.97
15 เขาหลวง ป่าสงวนข้างเคียง	1,000,000	390,673.81	39.07
16 เขาบรทัด ป่าสงวนข้างเคียง	2,000,000	215,407.63	10.77
18 หมูเกาะลิมิตัน - เกาะพีพี ป่าสงวนข้างเคียง	600,000	97,078.89	16.18
ป่าชายเลน	1,500,000	-	0.00

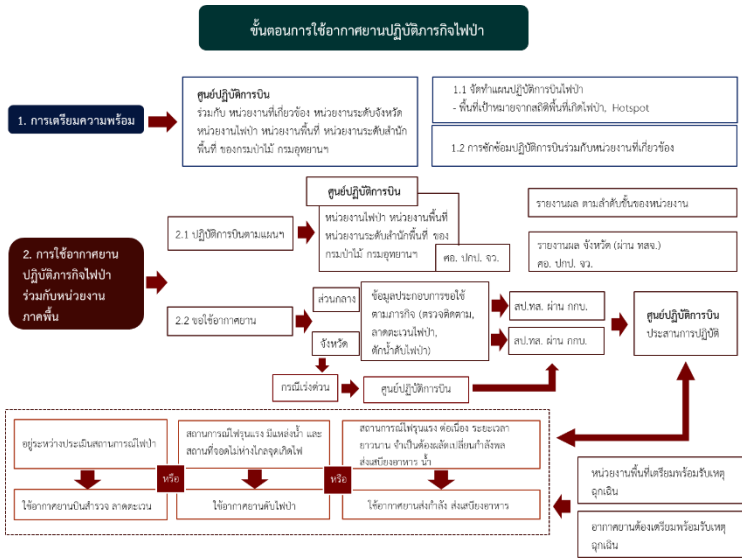
แผนภูมิ แสดงร้อยละความเสี่ยงต่อการบุกรุกในพื้นที่เป้าหมาย



แผนที่ประเมินสถานการณ์ความเสี่ยงต่อการบุกรุกในพื้นที่เป้าหมายจากผลการบิน ตามโครงการป้องกันและปราบปรามการบุกรุกทำลายทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม โดยบูรณาการการอากาศยานกับภาคพื้นดิน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2562 (ธันวาคม 2562 – กุมภาพันธ์ 2563)



แผนปฏิบัติการบินป้องกันแก้ไขปัญหาไฟฟ้าและหมอกควัน



แผนผัง แสดงขั้นตอนการใช้อากาศยานปฏิบัติการกิจไฟฟ้าร่วมกับหน่วยงานภาคพื้น

โดยใช้อากาศยานจำนวน 2 ลำ ทำการบินครอบคลุมพื้นที่เป้าหมาย 6.2 ล้านไร่ โดยมีพื้นที่ปฏิบัติการบิน ดังนี้

1. พื้นที่ จ.เชียงใหม่ ได้แก่ (1) อช.ผาแดง (2) ขสป.ดอยเชียงดาว (3) อช.ศรีลานนา (4) อช.ดอยสุเทพ-ปุย (5) ขสป.สะเมิง (6) อช.ออบขาน (7) อช.ขุนขาน
2. พื้นที่ จ.แม่ฮ่องสอน ได้แก่ (1) อช.สาละวิน (2) ขสป.สาละวิน และ (3) อช.แม่สะเรียง
3. พื้นที่ จ.ตาก ได้แก่ (1) ขสป.อุ้งผาง (2) ขสป.ทุ่งใหญ่นเรศวร ด้านตะวันออก
4. พื้นที่ จ. กำแพงเพชร ได้แก่ ขหล.เขาไม้กระพี้ – เขาน้ำอุ่น

ตารางที่ 10 สรุปผลการปฏิบัติการบินป้องกันแก้ไขปัญหาไฟฟ้า

รายการ/กิจกรรม	แผนประจำปี	ผล (มีนาคม)	ผล (เมษายน)	รวมผลบิน
1. ชั่วโมงปฏิบัติการบิน (ชั่วโมง)	200:00	110:10	110:15	209:15
2. บินสำรวจไฟฟ้า (เที่ยวบิน)		19	20	39
3. บินทิ้งน้ำดับไฟฟ้า (เที่ยวบิน)		897	660	1,557
4. ปริมาณน้ำ (ลิตร)		448,500	330,000	778,500

ปฏิบัติการบินเชิงรุกในการป้องกันแก้ไข ปัญหาไฟฟ้าและหมอกควันในพื้นที่ จังหวัด เชียงใหม่ เชียงราย แม่ฮ่องสอน ตาก และ กำแพงเพชร ช่วงเดือน ก.พ.- เม.ย. 2563 ใช้ชั่วโมงปฏิบัติการบินทั้งสิ้น จำนวน 209:15 ชั่วโมง โดยมี รายละเอียดผลการปฏิบัติงาน ดังนี้

1. บินสำรวจไฟฟ้า จำนวน 39 เที่ยวบิน
2. บินทิ้งน้ำดับไฟฟ้า จำนวน 1,557 เที่ยวบิน ปริมาณน้ำ 778,500 ลิตร
3. บินขนส่งกำลังพลเพื่อเข้าดับไฟฟ้า จำนวน 9 เที่ยวบิน





ภาพที่ 10 การบินลาดตระเวนตรวจไฟป่า



ภาพที่ 11 การบินส่งกำลังและอุปกรณ์ดับไฟป่า



ภาพที่ 12 การใช้เฮลิคอปเตอร์ตักน้ำสำหรับการบินขนส่งน้ำเพื่อสนับสนุนการดับไฟป่า



ภาพที่ 13 การบินทิ้งน้ำดับไฟป่า

ปัญหา อุปสรรค และเงื่อนไขความสำเร็จของการบินป้องกันแก้ไขปัญหาไฟป่าและหมอกควัน

- แหล่งน้ำที่มีความเหมาะสมกับการตักน้ำดับไฟจากเฮลิคอปเตอร์มีจำนวนจำกัด
- จำนวนอากาศยานสำหรับการเข้าควบคุมไฟป่ามีจำนวนน้อยเมื่อเปรียบเทียบกับปริมาณพื้นที่เกิดไฟป่าและความรุนแรงของสถานการณ์

ข้อเสนอแนะด้านการบินป้องกันแก้ไขปัญหาไฟป่าและหมอกควัน

- การสำรวจเพื่อจัดทำฐานข้อมูลตำแหน่งลานจอดเฮลิคอปเตอร์ จุดตักน้ำ หน่วยไฟป่า รวมถึงข้อมูลประกอบอื่น ๆ ที่สามารถนำมาใช้ในการวิเคราะห์เพิ่มเติม เช่น จุดความร้อนเดิม เส้นแนวกันไฟ เส้นถนน เส้นทางน้ำ
- การพัฒนาหรือปรับปรุงลานจอดเฮลิคอปเตอร์และจุดตักน้ำดับไฟ ให้สอดคล้องพื้นที่เสี่ยงการเกิดไฟป่าในพื้นที่ เพื่อเตรียมพร้อมก่อนเข้าห้วงการเกิดไฟป่า
- การอบรมหรือซักซ้อมการปฏิบัติงานร่วมกันของภาคพื้นดินและภาคอากาศยานในภารกิจการดับไฟป่า (ห้วงก่อนเกิดไฟเดือนธันวาคม – กุมภาพันธ์)
- การกำหนดผู้ประสานงานขอสนับสนุนอากาศยานในภารกิจไฟป่าในแต่ละพื้นที่และหน่วยงานเพื่อความเร็วและประสิทธิภาพในการปฏิบัติการ
- การปรับชั่วโมงปฏิบัติการบินให้สอดคล้องกับสภาพปัญหา
- การขอรับการสนับสนุนด้านน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานจากหน่วยงานภายนอก
- การเพิ่มขีดความสามารถของอากาศยานในการขนส่งเสบียงและกำลังพล เพื่อให้หน่วยงานภาคพื้นดินปฏิบัติงานได้อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น
- การเพิ่มจำนวนอากาศยานในพื้นที่ไฟป่ารุนแรง ซึ่งอาจเกิดความเสียหายต่อประชาชน



ภาพที่ 14 การซ่อมบำรุงอากาศยาน



ด้านการบำรุงรักษาอากาศยาน

การบำรุงรักษาอากาศยาน คือ การดำรงสถานภาพสมควรเดินอากาศของอากาศยานให้เป็นไปอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้สามารถทำการบินตามภารกิจได้อย่างครบถ้วนและสมบูรณ์ตามประสิทธิภาพสูงสุด ซึ่งจำเป็นต้องปฏิบัติอย่างถูกต้องและเคร่งครัดตามคำแนะนำ และระยะเวลาที่กำหนดไว้ในคู่มือการซ่อมบำรุง (Aircraft Maintenance Manual) และต้องไม่ขัดต่อระเบียบกระทรวงทรัพย์ากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ว่าด้วยการบิน พ.ศ. 2562 เพื่อให้เกิดความปลอดภัยต่อการทำการบินในแต่ละครั้ง

ผลการดำเนินงาน

ปีงบประมาณ พ.ศ. 2563 สามารถดำเนินงานซ่อมบำรุงรักษาอากาศยาน ได้สำเร็จตามคู่มือการซ่อมบำรุง (Aircraft Maintenance Manual) ซึ่งส่งผลให้อากาศยานมีความพร้อมรับภารกิจ มีผลการทำการบินประมาณ 1,700 – 1,800 ชั่วโมง สัมฤทธิ์ผลตามเป้าหมาย และสอดคล้อง

ยุทธศาสตร์ของกระทรวงทรัพย์ากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม โดยมีปริมาณงานที่ทำการตรวจซ่อม ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2563 ดังนี้

1. การตรวจซ่อมอากาศยานตามแผนงาน (Scheduled Maintenance Inspection) ทั้งหมด 13 ครั้ง

- การซ่อมอากาศยานเมื่อครบ 100 ชั่วโมงบิน จำนวน 1 ลำ ได้แก่ EC 135 T2+ (2215) จำนวน 1 ครั้ง
- การซ่อมอากาศยานเมื่อครบ 150 ชั่วโมงบิน จำนวน 4 ลำ ได้แก่
 - AS – 350 B2 (1105) จำนวน 1 ครั้ง
 - AS – 350 B2 (1106) จำนวน 2 ครั้ง
 - AS – 350 B2 (1112) จำนวน 1 ครั้ง
 - AS – 350 B3E (1117) จำนวน 2 ครั้ง
- การซ่อมอากาศยานเมื่อครบ 600 ชั่วโมงบิน จำนวน 2 ลำ ได้แก่
 - AS – 350 B3E (1117) จำนวน 1 ครั้ง
 - AS – 350 B2 (1112) จำนวน 1 ครั้ง
- การซ่อมประจำปี จำนวน 3 ลำ ได้แก่
 - AS – 350 B2 (1106) จำนวน 1 ครั้ง
 - AS – 350 B2 (1112) จำนวน 1 ครั้ง
 - AS – 350 B3E (1106) จำนวน 1 ครั้ง

2. การตรวจซ่อมอากาศยานนอกแผนงาน (Nonscheduled Maintenance Inspection) ทั้งหมด 25 ครั้ง

- การซ่อมเพื่อแก้ไขข้อขัดข้อง จำนวน 6 ลำ ได้แก่
 - AS – 350 B2 (1105) จำนวน 5 ครั้ง
 - AS – 350 B2 (1106) จำนวน 5 ครั้ง
 - AS – 350 B2 (1112) จำนวน 5 ครั้ง
 - AS – 350 B3E (1117) จำนวน 4 ครั้ง
 - EC 135 T2+ (2215) จำนวน 3 ครั้ง
 - KODIAK – 100 (3116) จำนวน 3 ครั้ง

สรุปผลการใช้งานอากาศยาน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2563

ปีงบประมาณ พ.ศ. 2563 อากาศยานมีผลการใช้งาน (จำนวนชั่วโมงบินที่ใช้) แสดงผลตามหมายเลขอากาศยาน ดังนี้

ตารางที่ 11 สรุปผลการใช้งานอากาศยาน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2563

รายการ	หมายเลขอากาศยาน/จำนวนชั่วโมงบินที่ใช้						ชั่วโมงบินรวม	ชั่วโมงบินตามภารกิจ	ทดสอบหลังซ่อม	ขับเคลื่อนบนเส้นทางวิ่ง (Taxi on runway)
	1105	1106	1112	1117	2115	3116				
ชั่วโมงคงเหลืออากาศยานล่าสุด	8129:55	7623:00	6299:55	2432:05	1738:40	-				
ชั่วโมงคงเหลือครบซ่อมล่าสุด	86:45	39:45	75:50	103:40	94:40	-				
ผลชั่วโมงปี 2563	278:35	335:45	442:05	419:05	133:00	3:30	1619:50	1608:30	41:55	7:50

โดยอากาศยานที่มีชั่วโมงบินรวมมากที่สุดในปีงบประมาณ พ.ศ. 2563 ได้แก่ อากาศยานหมายเลข 1112 จำนวน 442:05 ชั่วโมง รองลงมา ได้แก่ อากาศยานหมายเลข 1117 จำนวน 419:05 ชั่วโมง อากาศยานหมายเลข 1106 จำนวน 335:45 ชั่วโมง อากาศยานหมายเลข 1105 จำนวน 278:35 ชั่วโมง และอากาศยานหมายเลข 3116 จำนวน 3:30 ชั่วโมง ตามลำดับ

ตารางที่ 12 แสดงสรุปผลการใช้งานอากาศยานมากที่สุดในแต่ละเดือน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2563

ลำดับ	อากาศยานหมายเลข	การใช้งานอากาศยานมากที่สุด											
		ต.ค. 62	พ.ย. 62	ธ.ค. 62	ม.ค. 63	ก.พ. 63	มี.ค. 63	เม.ย. 63	พ.ค. 63	มิ.ย. 63	ก.ค. 63	ส.ค. 63	ก.ย. 63
1	1105							/					
2	1106		/										
3	1112				/	/	/		/	/	/		/
4	1117	/		/								/	
5	2215												
6	3116												

ปัญหา อุปสรรค และเงื่อนไขความสำเร็จ ของการบำรุงรักษาอากาศยาน

- เนื่องจากไม่มีส่วนบำรุงรักษาอากาศยานตามโครงสร้างกองการบิน (ตามคำสั่งสำนักงานปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ที่ 385/2561 เรื่อง กำหนดหน่วยงานภายในและแบ่งหน้าที่ความรับผิดชอบในสำนักงานปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม) ส่งผลให้ส่วนบำรุงรักษาอากาศยานขาดบุคลากรในการบริหารและติดตามผลสัมฤทธิ์ของงานซ่อมบำรุงอากาศยานอย่างเป็นระบบ
- จำนวนเจ้าหน้าที่ช่างประจำอากาศยาน ไม่เพียงพอ

ข้อเสนอแนะด้านการบำรุงรักษาอากาศยาน

- ควรมีการสร้างความรู้ ความเข้าใจ แก่เจ้าหน้าที่เกี่ยวกับการบำรุงรักษาอากาศยานอย่างเป็นระบบ
- ควรมีการตรวจสอบประวัติอากาศยาน เพื่อเตรียมความพร้อมในการบำรุงรักษา
- ควรมีการปรับปรุงการซ่อมอากาศยานให้สอดคล้องกับประเด็นปัญหา และการวางแผนค่าใช้จ่ายในการดูแลรักษาอากาศยานให้แล้วเสร็จในปีงบประมาณ
- ชี้ความสามารถในการซ่อมบำรุงระดับหน่วย จำเป็นต้องพัฒนาเป็นชั้นโรงงาน

ด้านความปลอดภัยในการปฏิบัติงาน

โครงการฝึกบินทบทวนตามมาตรฐานการบินและตรวจสอบมาตรฐานการบินของอากาศยานเฮลิคอปเตอร์ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2563

กองการบิน ได้จัดให้มีการฝึกบินทบทวนตามมาตรฐานการบินและตรวจสอบมาตรฐานการบินของอากาศยานเฮลิคอปเตอร์ แบบ As 350 เพื่อเป็นการทบทวนทักษะในการปฏิบัติการบิน ให้นักบินเกิดความชำนาญในท่าทางบินที่เป็นมาตรฐานให้เจ้าหน้าที่ชุดปฏิบัติการบินทุกคนเป็นมาตรฐานเดียวกัน และเพื่อให้สามารถปฏิบัติการบินในทุกสภาพพื้นที่ภูมิประเทศต่าง ๆ ทั้งในถิ่นทุรกันดาร ภูเขาสูงชัน สลับซับซ้อน ปฏิบัติภารกิจได้อย่างรวดเร็ว ทันเหตุการณ์ มีประสิทธิภาพสูงสุด และปลอดภัยตามหลักนริภัยการบิน อีกทั้ง ให้การปฏิบัติการกิจด้านการบิน สัมฤทธิ์ผลตามเป้าหมาย สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ของกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมในการสำรวจ ตรวจสอบ เฝ้าระวัง สงวน อนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ซึ่งเป็นไปตามระเบียบกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ว่าด้วยการบิน พ.ศ. 2562 หมวดที่ 9 การควบคุมมาตรฐานการบิน ข้อ 50 (3) จัดให้มีการฝึกทบทวนหาความชำนาญเกี่ยวกับท่าบินมาตรฐาน บินฉุกเฉิน และฝึกบินในภารกิจต่าง ๆ ของกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ซึ่งจัดขึ้นในระหว่างวันที่ ระหว่างวันที่ 8 – 18 กันยายน 2563 ณ ศูนย์ปฏิบัติการบินภาคกลาง จังหวัดนครสวรรค์

วัตถุประสงค์ของโครงการ

- เพื่อเป็นการทบทวนทักษะในการปฏิบัติการบินบนอากาศยานของเจ้าหน้าที่ชุดปฏิบัติการบิน
- เพื่อทบทวนให้นักบินเกิดความชำนาญในท่าทางบินที่เป็นมาตรฐาน โดยเฉพาะกรณีประสบเหตุฉุกเฉิน
- สร้างความมั่นใจและทบทวนวิธีปฏิบัติที่ถูกต้องโดยเฉพาะภารกิจที่ต้องอาศัยประสบการณ์ เช่น การบินดับน้ำดับไฟป่า การบินกู้ภัย รวมถึงการซ่อมบำรุงอากาศยาน ฯลฯ
- เพื่อเป็นการจัดมาตรฐานการบินให้เจ้าหน้าที่ชุดปฏิบัติการบินทุกคนเป็นมาตรฐานเดียวกัน

ผลการดำเนินงาน

การฝึกบินทบทวนตามมาตรฐานการบินและตรวจสอบมาตรฐานการบินของอากาศยานเฮลิคอปเตอร์ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2563 โดยมีครูการบิน จำนวน 3 นาย ประกอบด้วย ร.อ.ชาย สุวัตติ, ร.อ.ศักดิ์ชาย ชูอิม และ ร.อ.วีระชัย เพ็งมาก และมีนักบินผู้เข้ารับการทดสอบทั้งสิ้น 7 นาย ประกอบด้วย พ.ต.ท.อภิรักษ์ ธีร์ปรีดากุล, พ.ต.อ.กิตติบุญ เจียมเจริญศักดิ์, พ.อ.ปรีชา สราญจิตร, ร.อ.ภควัศ ภัคะมาน, พล.ต.ฐากร เฉวียงหงส์, ร.อ.ขจรศักดิ์ จูประเสริฐ และ พ.ต.อนุสรณ์ อานา โดยมีท่าการบินที่ทำการฝึกฯ ดังนี้

- การบินทำความคุ้นเคย (Refresher) และการบินท่าบินมาตรฐาน
 - Hovering Autorotation/ Taxi
 - Normal Take-off and Landing
 - Maximum Take-off and Steep Approach
 - Slope Operation
- การบินท่าฉุกเฉิน (Emergency Procedure)
 - Standard Autorotation
 - Autorotation with Turn
 - Hydraulic Failure
 - Tail Rotor Failure
 - Electrical Failure
- การบินดับน้ำและทิ้งน้ำดับไฟ (Fire-Fighting)
- การปล่อยน้ำเติมบ่อสนาม โดยใช้ Bambi Bucket
- การบิน ขึ้น-ลง ในพื้นที่ จำกัด และบนภูเขาสูง (Pinnacle Area and Confined Area)

และมีผลการทดสอบภาควิชาการและภาคอากาศ ดังนี้



● ผลการทดสอบภาควิชาการ

ผลการทดสอบภาควิชาการในการฝึกทบทวนตามมาตรฐานการบินและตรวจสอบมาตรฐานการบิน พบว่า นักบินที่เข้ารับการทดสอบภาควิชาการ จำนวน 7 นาย ทั้งหมดผ่านเกณฑ์การทดสอบ โดยมีผลคะแนนเฉลี่ยร้อยละ 100 อยู่ในเกณฑ์ระดับดีเด่น (คะแนนเต็ม 25 คะแนน)

● ผลการทดสอบภาคอากาศ

ผลการทดสอบภาคอากาศในการฝึกทบทวนตามมาตรฐานการบินและตรวจสอบมาตรฐานการบิน พบว่า นักบินที่เข้ารับการทดสอบภาคอากาศ จำนวน 7 นาย มีผลคะแนนเฉลี่ยร้อยละ 89.31 ผ่านเกณฑ์การทดสอบถือว่าอยู่ในระดับดีเยี่ยม

**การประเมินผลการตรวจสอบมาตรฐานการบิน
โดยคณะกรรมการตรวจสอบมาตรฐานการบิน**

คณะกรรมการตรวจสอบมาตรฐานการบิน ได้ทำการประเมินค่าขีดความสามารถในการฝึกทบทวนมาตรฐานการบินตามคู่มือการฝึกทบทวนมาตรฐานการบินเฮลิคอปเตอร์ โดยมีผลการประเมิน ดังนี้

- การประเมินค่าภาคการปฏิบัติก่อนทำการบิน อยู่ในเกณฑ์ร้อยละ 90.91
- การประเมินค่าการปฏิบัติภาคการบิน อยู่ในเกณฑ์ร้อยละ 100
- การประเมินค่าการปฏิบัติหลังทำการบิน อยู่ในเกณฑ์ร้อยละ 96.15
- สรุปภาพรวมการตรวจสอบมาตรฐานการบิน อยู่ในเกณฑ์ร้อยละ 93.48 ถือว่าอยู่ในระดับดีมาก



ปัญหา อุปสรรค และเงื่อนไขความสำเร็จ

● ปัญหา อุปสรรค

ในระหว่างการฝึกทบทวนการบินและตรวจสอบมาตรฐานการบิน มีปัญหาด้านสภาพภูมิอากาศ มีฝนตกหนักและลมแรง ส่งผลทำให้ขาดความต่อเนื่องในการฝึก

● เงื่อนไขความสำเร็จ

1. นักบินสามารถควบคุมอากาศยานเฮลิคอปเตอร์ได้อย่างปลอดภัยตามหลักนริภัยการบิน และเป็นมาตรฐานเดียวกัน
2. เจ้าหน้าที่ชุดปฏิบัติการบินสามารถปฏิบัติการกิจบินในทุกภารกิจได้อย่างมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น
3. ช่วยป้องกันอุบัติเหตุตามหลักนริภัยการบิน สามารถสงวนรักษาทักษะของทางราชการและชีวิตของเจ้าหน้าที่ได้
4. สร้างความคล่องตัวในการจัดเจ้าหน้าที่ชุดปฏิบัติการบินสนองต่อภารกิจได้ทุกภารกิจ
5. สร้างความเชื่อมั่นให้แก่ผู้รับบริการและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในการใช้อากาศยานของกองการบิน
6. สามารถยกระดับและเพิ่มขีดความรู้ความสามารถของเจ้าหน้าที่ชุดปฏิบัติการบินกองการบินให้ทัดเทียมกับหน่วยงานอื่น



ภาพที่ 15 และ 16 การฝึกบินทบทวนตามมาตรฐานการบินฯ

การสำรวจนรภัยการบินและนรภัยภาคพื้น ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2563

ดำเนินการปรับปรุงและจัดทำคู่มือการดำเนินงานด้านนรภัยการบินและแนวทางสำรวจนรภัยการบิน เพื่อใช้เป็นแนวทางในการปฏิบัติงาน ของเจ้าหน้าที่รับผิดชอบ หรือผู้ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานด้านนรภัยการบิน และได้จัดเจ้าหน้าที่ออกทำการตรวจนรภัยการบิน ตามคู่มือการดำเนินงานฯ ดังกล่าว ไปยังศูนย์ปฏิบัติการบินทั้ง 4 ภาค โดยมีวัตถุประสงค์ ดังนี้

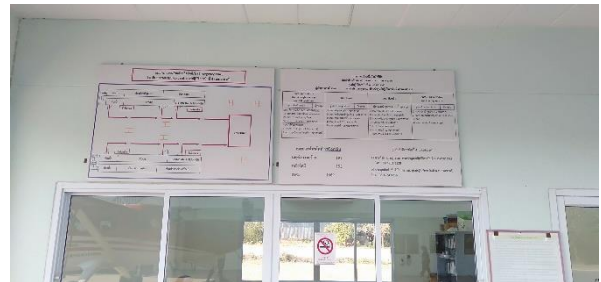
- เพื่อตรวจสอบติดตามสิ่งที่อาจก่อให้เกิดอันตรายในภารกิจการบิน ทั้งด้านนรภัยภาคพื้นและนรภัยการบิน
- เพื่อสร้างมาตรฐานเกี่ยวกับการปฏิบัติด้านนรภัยให้กับเจ้าหน้าที่ผู้เกี่ยวข้องด้านการบิน

การดำเนินงาน

การตรวจนรภัย ครั้งที่ 1/63

คณะกรรมการบริหารนรภัยการบิน ได้ดำเนินการออกตรวจสำรวจนรภัยตามคู่มือการดำเนินงานด้านนรภัยการบิน ณ ศูนย์ปฏิบัติการบินภาคเหนือ (เชียงใหม่) และศูนย์ปฏิบัติการบินภาคกลาง (นครสวรรค์) มีแนวทางการตรวจสำรวจนรภัย ประกอบการตรวจ จัดทำเป็นหัวข้อการตรวจ จำนวน 75 หัวข้อ (Check List) โดยคณะกรรมการบริหารนรภัยการบิน มีข้อเสนอแนะ ดังนี้

- ออกแบบ/จัดทำ ป้ายเตือนอันตรายจากสารเคมี/ป้ายตรวจระดับเพลิง/ป้ายหมายเลขลำดับการขนย้ายเมื่อเกิดอัคคีภัย เพิ่มเติมให้ครบถ้วนและนำไปติดตั้งให้เรียบร้อย
- จัดเตรียมข้อมูลการจ้างปรับปรุงทาสีเส้นทึบสีเหลือง นำรถลากจูงอากาศยาน/ ทาสีลานจอดอากาศยานให้ชัดเจน/ ตัวอักษรห้ามสูบบุหรี่ให้เห็นเด่นชัดในโรงเก็บทั้ง 2 ศูนย์ปฏิบัติการบิน
- สำรวจโครงสร้างอาคารทั้ง 2 ศูนย์ปฏิบัติการบิน จ.เชียงใหม่ และ จ.นครสวรรค์ ที่มีการยุบตัวเพิ่มเติม รายละเอียดนำเรียนผู้อำนวยการกองการบินโดยเร็ว
- ออกแบบและจ้างทำชั้นวางพัสดุให้มีความแข็งแรงและเหมาะสมกับการใช้งาน ติดตั้งไว้ในห้องคลังเก็บพัสดุประจำศูนย์ฯ ทั้ง 2 แห่ง



ภาพที่ 17,18,19,20 และ 21 การตรวจนรภัย ครั้งที่ 1/63
ณ ศูนย์ปฏิบัติการบินภาคเหนือ และภาคกลาง

การตรวจนิรภัย ครั้งที่ 2/63

คณะกรรมการบริหารนิรภัยการบิน ได้ดำเนินการออกตรวจสำรวจนิรภัย ณ ศูนย์ปฏิบัติการบินภาคใต้ เป็นการสำรวจสถานที่ตั้งและสภาพภูมิประเทศ โดยคณะกรรมการบริหารนิรภัยการบิน มีข้อเสนอแนะ ดังนี้

- สภาพภูมิประเทศปัจจุบัน จุดที่ตั้งศูนย์ฯ ใช้อาคารบ้านพักเจ้าหน้าที่ของสำนักสนับสนุนการป้องกันและปราบปรามที่ 4 (สปป.4) ทำเป็นสถานที่ปฏิบัติงานและจุดขึ้น - ลง ฮ.ชั่วคราว เป็นพื้นที่โล่งขนาด 40 x 40 เมตรรอบๆประกอบด้วยต้นไม้ใหญ่ความสูงประมาณ 30 เมตร ส่วนมากเป็นต้นไม้ประเภทกระถินเทพาไม่มีไม้เศรษฐกิจ แนวร่อนขึ้นลงมีทิศทางเดียวคือด้านทิศเหนือ (ยังมีต้นไม้กรีดขวางแนวขึ้นลงอยู่บ้าง) ซึ่งปัจจุบันการขึ้นลงจำเป็นต้องมีความระมัดระวังเป็นพิเศษ เพื่อความปลอดภัยเห็นสมควรขยายพื้นที่จุดขึ้นลงอากาศยานเพิ่มขึ้น และทำแนวร่อนให้ปราศจากสิ่งกรีดขวางไปอีกอย่างน้อย 60 เมตร



ภาพที่ 22, 23 และ 24 การตรวจนิรภัย ครั้งที่ 2/63 ณ ศูนย์ปฏิบัติการบินภาคใต้

การตรวจนิรภัย ครั้งที่ 3/63

คณะกรรมการบริหารนิรภัยการบิน ได้ดำเนินการออกตรวจสำรวจนิรภัย ณ ศูนย์ปฏิบัติการบินภาคตะวันออกเฉียงเหนือ โดยเป็นการสำรวจจุดแตะและยกตัว พื้นที่จุดขึ้นลงพื้นที่แนวร่อน ของลานจอดอากาศยานชั่วคราว โดยคณะกรรมการบริหารนิรภัยการบิน มีผลการตรวจและข้อเสนอแนะ ดังนี้

- อุทยานแห่งชาติน้ำพอง อ.น้ำพอง จ.ขอนแก่น ลานจอดเฮลิคอปเตอร์ ตั้งอยู่ห่างจากที่ทำการอุทยานแห่งชาติน้ำพองประมาณ 100 เมตร พื้นที่อยู่ริมชายอ่างเก็บน้ำเขื่อนอุบลรัตน์จุดขึ้นลง (FATO) รูสี่เหลี่ยมเทพื้นคอนกรีต ขนาด 3x3 เมตร ไม่มีน้ำท่วมขัง แนวร่อนขึ้นลงมี 3 ทิศทาง ไม่มีสิ่งกีดขวาง สามารถขึ้นลงได้อย่างปลอดภัย



ภาพที่ 25 และ 26 การตรวจลานเฮลิคอปเตอร์ อุทยานแห่งชาติน้ำพอง อ.น้ำพอง จ.ขอนแก่น

- สถานีควบคุมไฟป่าน้ำพอง อ.น้ำพอง จ.ขอนแก่น
ลานจอดเฮลิคอปเตอร์ ตั้งอยู่ห่างจากที่ทำการอุทยาน
แห่งชาติน้ำพองประมาณ 2 กิโลเมตร เป็นพื้นที่สนาม
หญ้าหน้าสำนักงานสถานีควบคุมไฟป่าน้ำพอง จุดขึ้น
ลง (FATO) รูปทรงกลมทาสีขาวเส้นผ่าศูนย์กลางยาว
4 เมตร พื้นผิวเทคอนกรีต ขนาด 5x5 เมตร ไม่มีรอย
แตกร้าวหรือทรุดตัว ไม่มีน้ำท่วมขัง แนวร่อนขึ้นลงมี
4 ทิศทาง ไม่มีสิ่งกีดขวาง สามารถขึ้นลงได้อย่าง
ปลอดภัย
- อุทยานแห่งชาติภูเวียง อ.เวียงเก่า จ.ขอนแก่น
ลานจอดเฮลิคอปเตอร์ ตั้งอยู่ห่างจากที่ทำการอุทยาน
แห่งชาติภูเวียงประมาณ 2 กิโลเมตร จุดขึ้นลง (FATO)
รูปสี่เหลี่ยมผืนผ้าคอนกรีต ขนาด 5x5 เมตร ลาดเอียง
เล็กน้อย ไม่มีน้ำท่วมขัง เป็นลานหินกรวด พื้นราบโล่ง
ขนาด กว้าง 30 เมตร ยาว 40 เมตร แนวร่อนขึ้นลงมี
2 ทิศทาง สิ่งกีดขวางเป็นพุ่มไม้เตี้ย แต่ไม่เกินเกณฑ์
กำหนด สามารถขึ้นลงได้อย่างปลอดภัย
- อุทยานแห่งชาติภูผาม่าน อ.หนองเรือ จ.ขอนแก่น
ลานจอดเฮลิคอปเตอร์ ตั้งอยู่ห่างจากที่ทำการอุทยาน
แห่งชาติภูผาม่านประมาณ 60 เมตร มีลานจอด
อากาศยานจำนวน 2 แห่ง ห่างกัน 40 เมตร จุดขึ้นลง
(FATO) รูปสี่เหลี่ยมผืนผ้าคอนกรีต ขนาด 5x5 เมตร
แนวร่อนขึ้นลงมี 1 ทิศทาง ด้านตะวันออกลักษณะ
เป็นช่องเขาโล่งไม่มีต้นไม้กีดขวาง สามารถขึ้นลงได้
อย่างปลอดภัย
- อุทยานแห่งชาติเขาใหญ่ อ.ปากช่อง จ.นครราชสีมา
ลานจอดเฮลิคอปเตอร์ ตั้งอยู่ห่างจากที่ทำการอุทยาน
แห่งชาติเขาใหญ่ประมาณ 2 กิโลเมตรเป็นลานสนาม
หญ้าโล่ง (ใช้เป็นจุดกางเต็นท์เสริม) จุดขึ้นลง (FATO)
ทาสีขาวรูปทรงกลม เส้นผ่าศูนย์กลาง 5 เมตร พื้น
รอบ เป็นสี่เหลี่ยมใช้อิฐแดงดินซีเมนต์ประสานวาง
เรียงชิดกันขนาด 7x7 เมตร แนวร่อนขึ้นลงมี 2
ทิศทางสามารถขึ้นลงได้อย่างปลอดภัย



ภาพที่ 27 การตรวจลานเฮลิคอปเตอร์
สถานีควบคุมไฟป่าน้ำพอง อ.น้ำพอง จ.ขอนแก่น



ภาพที่ 28 การตรวจลานเฮลิคอปเตอร์
อุทยานแห่งชาติภูเวียง อ.เวียงเก่า จ.ขอนแก่น



ภาพที่ 29 การตรวจลานเฮลิคอปเตอร์
อุทยานแห่งชาติภูผาม่าน อ.หนองเรือ จ.ขอนแก่น



ภาพที่ 30 การตรวจลานเฮลิคอปเตอร์
อุทยานแห่งชาติเขาใหญ่ อ.ปากช่อง จ.นครราชสีมา

การตรวจนิรภัย ครั้งที่ 4/63

คณะกรรมการบริหารนิรภัยการบิน ได้ดำเนินการออกตรวจสำรวจนิรภัยตามคู่มือการดำเนินงานด้านนิรภัยการบิน ณ ศูนย์ปฏิบัติการบินภาคเหนือ (เชียงใหม่) และศูนย์ปฏิบัติการบินภาคกลาง (นครสวรรค์) มีแนวทางการตรวจสำรวจนิรภัยประกอบการตรวจ จัดทำเป็นหัวข้อการตรวจ จำนวน 75 หัวข้อ (Check List) โดยคณะกรรมการบริหารนิรภัยการบิน มีผลการตรวจ ดังนี้

- ผลการตรวจนิรภัยศูนย์ปฏิบัติการบินภาคเหนือ (เชียงใหม่) ตามแบบฟอร์มการตรวจนิรภัยประจำปีงบประมาณ พ.ศ.๒๕๖๓ จำนวน 75 หัวข้อ ผลการตรวจเรียบร้อย จำนวน 71 หัวข้อ และ ไม่มีผลการตรวจ จำนวน 4 หัวข้อ เนื่องจากไม่มีการปฏิบัติงานเกี่ยวกับแบตเตอรี่และไม่มีอาคารที่กำลังก่อสร้าง และผลการตรวจนิรภัยศูนย์ปฏิบัติการบินภาคกลาง (นครสวรรค์) ตามแบบฟอร์มการตรวจนิรภัยประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2563 จำนวน 75 หัวข้อ ผลการตรวจเรียบร้อย จำนวน 71 หัวข้อ และไม่มีผลการตรวจ จำนวน 4 หัวข้อ เนื่องจากไม่มีการปฏิบัติงานเกี่ยวกับแบตเตอรี่และอาคารที่กำลังก่อสร้าง



ภาพที่ 31,32 และ 33 การตรวจนิรภัย ครั้งที่ 4/63
ณ ศูนย์ปฏิบัติการบินภาคเหนือ และภาคกลาง

ผลการดำเนินงาน

กองการบิน ได้ดำเนินการตามข้อเสนอแนะของคณะกรรมการบริหารนิรภัยการบิน ดังนี้

รายการดำเนินการเรียบร้อยแล้ว

- ตรวจพบอาคารศูนย์ปฏิบัติการบินภาคกลาง (นครสวรรค์) มีการหลุดตัวของทางเดินรอบอาคารได้ประสานสำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดนครสวรรค์มาตรวจสอบทางด้านวิศวกรรมแล้ว พบว่าไม่กระทบเพื่อนและเป็นอันตรายต่อโครงสร้างของอาคาร
- ฝ้าและเพดานของห้องประชุมชั้น 2 ด้านทิศเหนือของอาคารโรงเก็บอากาศยานศูนย์ปฏิบัติการบินภาคกลาง (นครสวรรค์) มีการโก่งตัว และมีรอยคราบน้ำ แข็งแข็งเสี่ยงต่อการพังถล่มเกิดอันตราย จึงดำเนินการจัดจ้างปรับปรุงซ่อมแซมฝ้าเพดานห้องดังกล่าวเรียบร้อยแล้ว

รายการอยู่ระหว่างดำเนินการ

- เสนอความต้องการการจ้างติดตั้งสายล่อฟ้า และ จ้างทำจุดกระจายไฟฟ้าสถิต (Ground Rod) ที่โรงเก็บอากาศยานศูนย์ปฏิบัติการบินภาคเหนือ (เชียงใหม่) และศูนย์ปฏิบัติการบินภาคกลาง (นครสวรรค์) ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2565
- ติดตั้งถังพักน้ำและปั้มน้ำอัตโนมัติ ที่บริเวณสายส่งน้ำสำหรับใช้ดับเพลิงประจำอาคารศูนย์ปฏิบัติการบินภาคเหนือ (เชียงใหม่)
- จัดหาเครื่องดับเพลิงชนิดคาร์บอนไดออกไซด์ ขนาด 50 ปอนด์พร้อมรถเข็น ไว้ประจำศูนย์ปฏิบัติการบิน

รายการดำเนินการเรียบร้อยแล้ว (ต่อ)

- อนุมัติให้ใช้แผนเผชิญเหตุในสถานการณ์ฉุกเฉิน จำนวน 2 แผน ได้แก่ แผนการปฏิบัติเมื่อเกิดอากาศยานอุบัติเหตุ และแผนการปฏิบัติเมื่อเกิดอัคคีภัยศูนย์ปฏิบัติการบิน โดยส่วนนิรภัยการบิน จัดทำโครงการฝึกซ้อมแผนทั้ง 2 แผนเมื่อวันที่ 4 – 8 สิงหาคม 2563 ณ ศูนย์ปฏิบัติการบินภาคเหนือ (เชียงใหม่)
- อนุมัติให้ใช้คู่มือการดำเนินงานด้านนิรภัยการบิน ซึ่งมีการปรับปรุงขึ้นใหม่ ให้สอดคล้องกับระเบียบกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ว่าด้วยการบิน พ.ศ. 2562

รายการอยู่ระหว่างดำเนินการ (ต่อ)

- ปรับปรุง สี เส้น และสัญลักษณ์บริเวณโรงเก็บฯ ลบเลือนไม่ชัดเจน
- ติดตั้งถุงลม แสดงทิศทางและความเร็วลม ประจำศูนย์ปฏิบัติการบินภาคเหนือ (เชียงใหม่)

การตรวจมาตรฐานการซ่อมบำรุงอากาศยาน

ตามระเบียบกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ว่าด้วยการบิน พ.ศ. 2562 หมวดที่ 12 นิรภัยการบิน ข้อ 69 โครงการนิรภัย แบ่งออกเป็น 2 โครงการ คือ โครงการนิรภัยการบิน และโครงการนิรภัยภาคพื้น ซึ่ง (1) โครงการนิรภัยการบิน แบ่งออกเป็น 2 ภาค คือ ก. ภาคป้องกันอากาศยานอุบัติเหตุ และ (ข) ภาคหลังอากาศยานอุบัติเหตุ โดยภาคป้องกันอากาศยานอุบัติเหตุ มีกิจกรรมต้องดำเนินการ ข้อ 5 ได้แก่ การควบคุมมาตรฐานการซ่อมบำรุง ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2563 จึงได้ดำเนินกิจกรรมด้านการควบคุมมาตรฐานการซ่อมบำรุง ดังนี้



การดำเนินงาน

การตรวจมาตรฐานการซ่อมบำรุงอากาศยาน ครั้งที่ 1/63

คณะกรรมการบริหารนิรภัยการบิน ได้ดำเนินการออกตรวจตามแผนการตรวจด้านนิรภัยการบินตามมาตรฐานการซ่อมบำรุงอากาศยาน โดยได้ดำเนินการตรวจตามคู่มือการดำเนินงานด้านนิรภัยการบิน พ.ศ. 2562 ณ ศูนย์ปฏิบัติการบินภาคกลาง (นครสวรรค์) โดยมีผลการตรวจและข้อเสนอแนะดังนี้

- การใช้อุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคลมีไม่เพียงพอใช้งาน คณะกรรมการฯ มีข้อเสนอแนะให้ควรมีการจัดหาไว้สำหรับเจ้าหน้าที่ที่ปฏิบัติการกิจการบิน รวมทั้งผู้โดยสารที่ต้องโดยสารให้เพียงพอ ทั้งนี้ควรจัดให้มีใช้ประจำอากาศยาน อย่างน้อยลำละ 1 ชุด
- บริภัณฑ์ภาคพื้นที่ใช้สนับสนุนภารกิจการบินบางรายการชำรุด และบางรายการไม่มีใช้งาน คณะกรรมการฯ มีข้อเสนอแนะให้มีการจัดหาและซ่อมบำรุงให้มีสภาพพร้อมใช้งาน เช่น แบตเตอรี่ของรถลากจูง เครื่องปั้มน้ำแรงดัน น้จรั้นหรือบันไดเหล็กชั้นวางสิ่งของประจำห้องคลังพัสดุ เป็นต้น



ภาพที่ 34 และ 35 การตรวจมาตรฐานการซ่อมบำรุงอากาศยาน ครั้งที่ 1/63 ณ ศูนย์ปฏิบัติการบินภาคกลาง



ภาพที่ 36 และ 37 การตรวจมาตรฐานการซ่อมบำรุงอากาศยาน ครั้งที่ 2/63 ณ ศูนย์ปฏิบัติการบินคลองหลวง

การตรวจมาตรฐานการซ่อมบำรุงอากาศยาน ครั้งที่ 2/63

คณะกรรมการบริหารนิรภัยการบิน ได้ดำเนินการออกตรวจตามแผนการตรวจด้านนิรภัยการบินตามมาตรฐานการซ่อมบำรุงอากาศยาน โดยได้ดำเนินการตรวจตามคู่มือการดำเนินงานด้านนิรภัยการบิน พ.ศ. 2562 ณ ศูนย์ปฏิบัติการบินคลองหลวง (ปทุมธานี) โดยมีผลการตรวจและข้อเสนอแนะดังนี้

- พบบางรายการชำรุดและควรดำเนินการแก้ไขให้ใช้งานได้ คือ รถลากจูงเฮลิคอปเตอร์ชำรุด เนื่องจากระบบไฟฟ้าชำรุด และเครื่องช่วยสตาร์ทที่เริ่มเสื่อมสภาพการใช้งาน

การตรวจมาตรฐานการซ่อมบำรุงอากาศยาน ครั้งที่ 3/63

คณะกรรมการบริหารนิรภัยการบิน ได้ดำเนินการออกตรวจตามแผนการตรวจมาตรฐานการซ่อมบำรุงอากาศยาน โดยได้ดำเนินการตรวจมาตรฐานการซ่อมบำรุงอากาศยานแบบปีกตรึง KODIAK-100 ณ ศูนย์ปฏิบัติการบินภาคกลาง (นครสวรรค์) โดยมีข้อเสนอแนะ ดังนี้

- พบรายการรถลากจูงอากาศยานแบบปีกตรึงชำรุด เนื่องจากแบตเตอรี่เสื่อมสภาพและไม่สามารถซ่อมแซมได้ จึงควรมีการดำเนินการด้านการจัดหาพัสดุ



ภาพที่ 38 และ 39 การตรวจมาตรฐานการซ่อมบำรุงอากาศยาน ครั้งที่ 3/63
ณ ศูนย์ปฏิบัติการบินภาคกลาง



ภาพที่ 40 การตรวจมาตรฐานการซ่อมบำรุงอากาศยาน ครั้งที่ 4/63
ณ ศูนย์ปฏิบัติการบินภาคกลาง

การตรวจมาตรฐานการซ่อมบำรุงอากาศยาน ครั้งที่ 4/63

คณะกรรมการบริหารนิรภัยการบิน ได้ดำเนินการออกตรวจตามแผนการตรวจมาตรฐานการซ่อมบำรุงอากาศยาน (การตรวจซ่อมประจำปี 2563) โดยมีแนวทางการตรวจสอบด้านนิรภัยและคู่มือการดำเนินการด้านนิรภัยการบิน ประกอบกับระเบียบกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ว่าด้วยการบิน พ.ศ. 2562 ณ ศูนย์ปฏิบัติการบินภาคกลาง (นครสวรรค์) โดยผลการตรวจ มีความเรียบร้อยทุกรายการ

ผลการดำเนินงาน

กองการบิน ได้ดำเนินการตามข้อเสนอแนะของคณะกรรมการบริหารนิรภัยการบิน ดังนี้

รายการดำเนินการเรียบร้อยแล้ว

- ดำเนินการซ่อมบำรุงรถลากจูงอากาศยานที่ประจำอยู่ศูนย์ปฏิบัติการบินคลองหลวง (ปทุมธานี) อยู่ในสภาพใช้งานได้ (ซ่อมแซมระบบไฟฟ้า)
- จัดทำชั้นวางพัสดุไว้ประจำห้องคลังพัสดุของศูนย์ปฏิบัติการบินภาคเหนือ (เชียงใหม่) และศูนย์ปฏิบัติการบินภาคกลาง (นครสวรรค์)
- จัดซื้อแบตเตอรี่ชนิดน้ำกลั่นกรด จำนวน 3 ชุด ในการซ่อมบำรุงเครื่องลากจูงอากาศยานแบบปีกตรึงซึ่งประจำอยู่ศูนย์ปฏิบัติการบินภาคกลาง (นครสวรรค์)

รายการอยู่ระหว่างดำเนินการ

- จัดหาบันได หรือชั้นสำหรับซ่อมบำรุงในพื้นที่สูง
- อยู่ระหว่างการจัดทำแผนการจัดซื้อเครื่องช่วยสตาร์ทอากาศยานทดแทนของเดิมที่เริ่มเสื่อมสภาพ

โครงการฝึกซ้อมการปฏิบัติเมื่อเกิดสถานการณ์ฉุกเฉิน

ตามระเบียบกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ว่าด้วยการบิน พ.ศ. 2562 หมวดที่ 12 นิรภัยการบิน ข้อ 69 ให้มีการจัดทำโครงการด้านนิรภัยการบินประจำปี ซึ่งประกอบด้วยนิรภัยการบินและนิรภัยภาคพื้นปีงบประมาณ พ.ศ. 2563 จึงจัดทำแผนการฝึกซ้อมการปฏิบัติเมื่ออากาศยานอุบัติเหตุและแผนการปฏิบัติเมื่อเกิดอัคคีภัยศูนย์ปฏิบัติการบิน และได้ดำเนินโครงการฯ ณ ศูนย์ปฏิบัติการบินภาคเหนือ จ. เชียงใหม่ ผู้เข้าร่วมประกอบด้วย คณะกรรมการบริหารนิรภัยการบิน เจ้าหน้าที่ประจำศูนย์ปฏิบัติการบิน และบุคลากรของกองการบินที่มาปฏิบัติราชการในพื้นที่ โดยมีวัตถุประสงค์โครงการฯ ดังนี้

- เพื่อให้เจ้าหน้าที่ประจำศูนย์ปฏิบัติการบินภาคเหนือ จ.เชียงใหม่ ได้ทบทวนความรู้และบทบาทหน้าที่ในแผนการปฏิบัติเมื่ออากาศยานสังกัดกองการบินเกิดอุบัติเหตุ รวมทั้งทบทวนแผนการปฏิบัติเมื่อเกิดอัคคีภัยศูนย์ปฏิบัติการบินประจำหน่วย
- เพื่อใช้เป็นแนวทางกำหนดมาตรการป้องกันสิ่งที่จะนำไปสู่การเกิดอุบัติเหตุ และเป็นแนวทางกำหนดมาตรการป้องกันอัคคีภัยของหน่วย
- เพื่อให้มีการตรวจสอบและทบทวนแผนการปฏิบัติเมื่อเกิดอากาศยานอุบัติเหตุ และแผนการปฏิบัติเมื่อเกิดอัคคีภัยของหน่วยให้เกิดประสิทธิภาพ และปฏิบัติได้อย่างถูกต้อง รวดเร็วทันเวลา
- เพื่อให้มีการตรวจสอบและเตรียมความพร้อมวัสดุอุปกรณ์ เครื่องดับเพลิง ท่อน้ำแรงดันสูง เครื่องสัญญาณเตือนภัยให้อยู่สภาพพร้อมใช้ตลอดเวลา
- เพื่อให้คณะกรรมการบริหารนิรภัยการบินพิจารณาปรับปรุงแผนให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น หลังจากมีการสรุปและประเมินผลการฝึกซ้อม



การดำเนินโครงการ

การดำเนินโครงการประกอบด้วยภาคบรรยายและภาคปฏิบัติ ดังนี้

- บรรยายในหัวข้อ อากาศยานอุบัติเหตุกับการช่วยเหลือกู้ภัยในพื้นที่รับผิดชอบของกองทัพอากาศ โดย น.นิรภัยการบิน กองบิน 41



ภาพที่ 41 การบรรยายในหัวข้ออากาศยานอุบัติเหตุกับการช่วยเหลือกู้ภัยฯ โดย น.นิรภัยการบิน กองบิน 41

- บรรยายในหัวข้อ อากาศยานอุบัติเหตุกับการช่วยเหลือกู้ภัยในพื้นที่ของกองทัพบก โดย น.นิรภัยการบิน ชุดปฏิบัติการบิน กองกำลังผาเมือง จ.เชียงใหม่



ภาพที่ 42 การบรรยายในหัวข้ออากาศยานอุบัติเหตุกับการช่วยเหลือกู้ภัยฯ โดย น.นิรภัยการบิน ชุดปฏิบัติการบิน กองกำลังผาเมือง

- บรรยายในหัวข้อ การค้นหาช่วยชีวิต และการสาธิตการปฐมพยาบาลและช่วยเหลือผู้ภัยจากศูนย์กู้ภัยโดย ศูนย์กู้ภัยอุทยานแห่งชาติที่ ๑ เชียงใหม่ กรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืช



ภาพที่ 43 การสาธิตการปฐมพยาบาลและช่วยเหลือผู้ภัยจากศูนย์กู้ภัย

- การจำลองสถานการณ์การเกิดอัคคีภัยโรงเก็บอากาศยาน ศูนย์ปฏิบัติการบินภาคเหนือ จ.เชียงใหม่



ภาพที่ 44 การจำลองสถานการณ์การเกิดอัคคีภัยโรงเก็บอากาศยาน

ผลการดำเนินงาน

- เจ้าหน้าที่ประจำศูนย์ปฏิบัติการบินมีความเข้าใจและปฏิบัติได้ไปแนวทางเดียวกัน
- บุคลากรที่ไปปฏิบัติราชการสามารถปฏิบัติตามขั้นตอนเมื่อเกิดเหตุการณ์ฉุกเฉินได้อย่างถูกต้อง
- หน่วยงานที่เกี่ยวข้องในแผนมีความเข้าใจและปฏิบัติงานได้อย่างสอดคล้องกัน
- คณะกรรมการบริหารนิรภัยการบิน ได้มีการทบทวนพิจารณา ปรับปรุงแก้ไขแผนการปฏิบัติเมื่อเกิดอากาศยานอุบัติเหตุ และแผนการปฏิบัติเมื่อเกิดอัคคีภัยศูนย์ปฏิบัติการบิน ให้เหมาะสมและทันสมัยอยู่เสมอ



ด้านงบประมาณ

สรุปแผน - ผลการดำเนินงานเบิกจ่าย ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2563

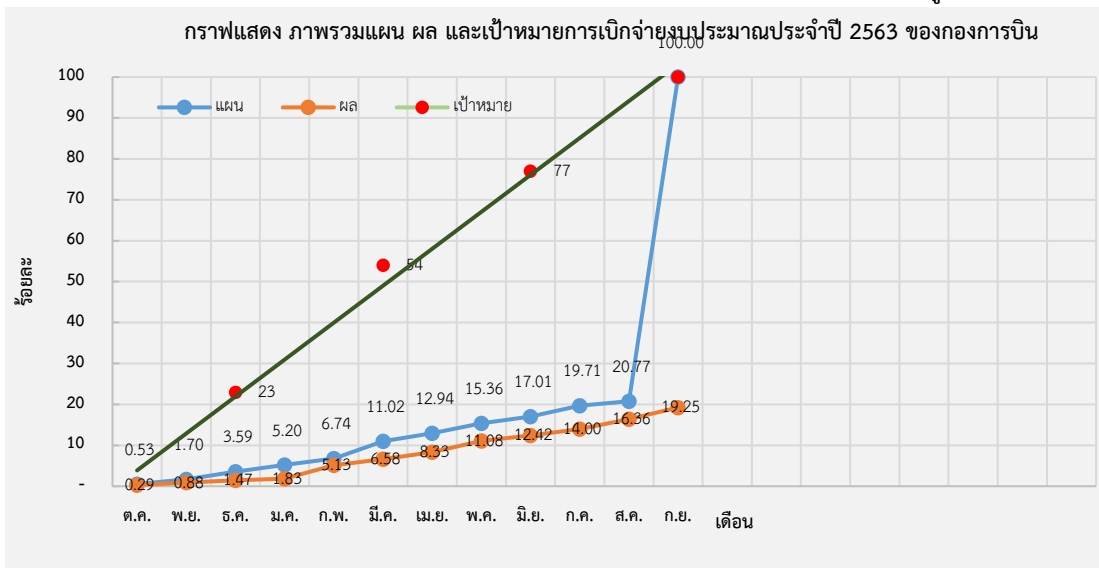
กองการบิน ได้รับการจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2563 จำนวน 270,708,382 บาท และมีการปรับลดงบลงทุน เพื่อนำเข้า พรบ. โอนฯ จำนวนเงิน 40,881,900 บาท, ปรับลดงบรายจ่ายอื่น สำหรับค่าใช้จ่ายต่างประเทศ จำนวนเงิน 340,000 บาท, งบดำเนินงาน จำนวนเงิน 200,000 บาท ตามมาตรการด้านการงบประมาณเพื่อบรรเทาผลกระทบจากสถานการณ์ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019, คืนเงินงบดำเนินงานเข้ากองกลาง จำนวนเงิน 3,820,000 บาท และแจ้งคืนเงินเหลือจ่ายงบลงทุน จำนวน 8,889,086 บาท คงเหลืองบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2563 จำนวนรวมทั้งสิ้น 216,577,395 บาท โดยมีผลการเบิกจ่าย ณ วันที่ 30 กันยายน ดังนี้

- (1) งบบุคลากร คิดเป็น ร้อยละ 96.88
- (2) งบดำเนินงาน คิดเป็น ร้อยละ 66.17
- (3) งบลงทุน คิดเป็น ร้อยละ 1.47
- (4) งบรายจ่ายอื่น คิดเป็น ร้อยละ 93.75
- (5) ภาพรวมงบประมาณทั้งหมด คิดเป็น ร้อยละ 19.25

หมายเหตุ เนื่องจากรายการงบลงทุน (ค่าครุภัณฑ์) เป็นการดำเนินการจัดซื้อจัดจ้างจากต่างประเทศ ซึ่งการสืบราคากลางใช้ระยะเวลาอันส่งผลให้การจัดซื้อจัดจ้างล่าช้า ทั้งนี้ กองการบิน สามารถดำเนินการก่อนนี้ผูกพันได้ทันภายใน 30 กันยายน 2563 แต่ด้วยระยะเวลาของการส่งมอบงานใช้ระยะเวลาอันจึงทำให้การเบิกจ่ายงบประมาณไม่ทันภายในปีงบประมาณ จึงได้กันเงินไว้เบิกเหลือปี ส่งผลให้ผลการเบิกจ่ายงบลงทุนไม่เป็นไปตามมติ ครม. ประกอบด้วยรายการดังต่อไปนี้

1. ตรวจสอบโครงสร้างอากาศยาน (TYPE C) ฮ 1111 จำนวนเงิน 16,917,000.00 บาท
2. ซ่อม HMU FUEL SEEP จำนวนเงิน 2,480,000.00 บาท
3. แลกเปลี่ยนเครื่องยนต์ ARRIEL1D1 เป็น ARRIEL 1D1 จำนวนเงิน 30,150,000.00 บาท
4. อุปกรณ์หลักอากาศยาน จำนวนเงิน 3,123,637.00 บาท
5. กล้องตรวจการณ์กลางวัน/กลางคืน Electro Optical (EO/IR) จำนวนเงิน 38,180,000.00 บาท
6. เฮลิคอปเตอร์ ขนาด 2 เครื่องยนต์ จำนวนเงิน 72,000,000.00 บาท

ข้อมูล ณ วันที่ 30 กันยายน 2563



กิจกรรมอื่น ๆ ที่สำคัญ

โครงการประชุมสัมมนาเชิงปฏิบัติการ “นิรภัยการบินเพื่อการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม” พร้อมการฝึกและการเตรียมแผนเผชิญเหตุสำคัญ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2563

กองการบิน สำนักงานปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เป็นหน่วยงานหลักในการปฏิบัติการการบินเพื่อการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ดังนั้น เพื่อให้การปฏิบัติการบินของกองการบิน สามารถปฏิบัติการกิจได้สำเร็จลุล่วงและเป็นไปตามระเบียบกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ว่าด้วยการบิน พ.ศ. 2562 หมวดที่ 12 นิรภัยการบิน ข้อ 69 ที่ให้มีการจัดทำโครงการด้านนิรภัยประจำปี ซึ่งประกอบด้วยนิรภัยการบิน และนิรภัยภาคพื้น ปีงบประมาณ พ.ศ. 2563 กองการบิน จึงจัดโครงการประชุมสัมมนาเชิงปฏิบัติการ “นิรภัยการบินเพื่อการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม” กองการบิน สำนักงานปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2563 ณ ศูนย์ปฏิบัติการบินภาคกลาง โรงเรียนและลานจอดอากาศยาน จังหวัดนครสวรรค์ โรงแรมไม้หอม วิลล่า และการศึกษาคุณา ณ ศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานตาศลิ บริษัท อุตสาหกรรมการบิน จำกัด จังหวัดนครสวรรค์ โดยมีวัตถุประสงค์ ดังนี้

- สร้างความตระหนักและสร้างจิตสำนึกในเรื่องความสำคัญด้านนิรภัย
- เตรียมความพร้อมสำหรับเหตุที่อาจเกิดขึ้นภายในโรงเรียนและลานจอดอากาศยานต่อเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงาน
- สร้างความสัมพันธ์และความสามัคคีในองค์การ

รวมทั้งการทำงานเป็นทีม



การดำเนินโครงการ

โครงการประชุมสัมมนาเชิงปฏิบัติการ “นิรภัยการบินเพื่อการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม” กองการบิน สำนักงานปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2563 มีวิทยากรจากหน่วยงานภายนอก คือ

- เจ้าหน้าที่จากโรงพยาบาลสวรรค์ประชารักษ์ บรรยาย/อภิปรายและสาธิตในหัวข้อ อันตรายจากงูพิษและการปฐมพยาบาล (การทำ CPR)
- เจ้าหน้าที่บรรเทาสาธารณภัย จากกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย จังหวัดนครสวรรค์ บรรยาย/อภิปรายและสาธิตในหัวข้อ การเผชิญเหตุเพลิงไหม้เบื้องต้น
- เจ้าหน้าที่กองการบิน (ผู้เชี่ยวชาญด้านนิรภัยการบิน) บรรยายในหัวข้อ การสร้างจิตสำนึกด้านนิรภัยการบิน

ผลการดำเนินโครงการ

- เจ้าหน้าที่มีความตระหนักและจิตสำนึกในเรื่องความสำคัญด้านนิรภัยมากขึ้น
- เจ้าหน้าที่ได้ฝึกปฏิบัติและเรียนรู้วิธีเตรียมความพร้อมรับมือเหตุที่อาจเกิดขึ้นภายในโรงเรียนและลานจอดอากาศยาน
- เจ้าหน้าที่มีความพึงพอใจต่อการดำเนินโครงการ



ภาพที่ 45 การฝึกการปฐมพยาบาล (การทำ CPR)

การฝึกซ้อมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย ประจำปี พ.ศ. 2563 (SAREX 2020)

การฝึกซ้อมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย ประจำปี พ.ศ. 2563 (SAREX 2020) ระหว่างวันที่ 16 – 18 กันยายน 2563 ณ ค่ายพระรามหก จังหวัดเพชรบุรี โดยจัดขึ้นเพื่อเป็นการทบทวนการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ให้มีประสิทธิภาพและรวดเร็ว เป็นไปตามมาตรฐานสากล ทั้งการทดสอบ พัฒนาแผนการปฏิบัติการ และการประสานงาน และบูรณาการการดำเนินงาน แลกเปลี่ยนประสบการณ์การเรียนรู้ ทดลองและปรับปรุงบัญชีบริษัท รวมถึงระบบการติดต่อสื่อสาร

กองการบิน ในฐานะผู้แทนกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ได้เข้าร่วมฝึกซ้อมและจัดนิทรรศการเพื่อเป็นการประชาสัมพันธ์หน่วยงานและความสามารถของกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เกี่ยวกับภารกิจการค้นหากู้ภัย รวมทั้งการแลกเปลี่ยนประสบการณ์การเรียนรู้กับหน่วยงานด้านการบินเกี่ยวกับการค้นหาและช่วยเหลือผู้ประสบภัยจากอากาศยาน

ผลการดำเนินงาน

กองการบิน ได้เข้าร่วมการฝึก ณ ที่บังคับการ (Command Post Exercise : CPX) ณ ห้องประชุมสำนักงานคณะกรรมการการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย กรมท่าอากาศยาน กระทรวงคมนาคม

(Command Post Exercise : CPX) หมายถึง หน่วยงานด้านการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย ต้องมีการทบทวนเพื่อเพิ่มพูนความรู้ ประสบการณ์ และพัฒนาทักษะการประสานงานและการติดต่อสื่อสารให้กับบุคลากร อีกทั้ง ควรมีการทดสอบการฝึกซ้อมเพื่อนำไปปรับปรุงแผนปฏิบัติการและการติดต่อสื่อสาร ซึ่งการฝึกซ้อมแบ่งเป็น ๓ ระดับ ดังนี้

- ระดับ ๑ การฝึกซ้อมทดสอบขั้นต้น หรือการฝึกซ้อมทดสอบการติดต่อสื่อสาร (Communication Exercise : COMEX) การฝึกซ้อมดังกล่าวจะใช้วิธีการสื่อสารทุกช่องทางเป็นระยะระหว่างเจ้าหน้าที่ที่ได้รับมอบหมายในการประสานงาน



ภาพที่ 46 กองการบิน ได้เข้าร่วมการจัดนิทรรศการ

เพื่อให้มั่นใจว่าเมื่อเกิดเหตุประสบภัยขึ้นจริง เจ้าหน้าที่จะสามารถติดต่อ สื่อสารเพื่อประสานภารกิจระหว่างกันได้

- ระดับ ๒ การฝึกซ้อมทดสอบการประสานงาน (Coordination Exercise) เป็นการจำลองการตอบสนองต่อสถานการณ์ฉุกเฉินโดยใช้สถานการณ์สมมติต่าง ๆ การสมมติสถานการณ์ฝึกซ้อมสามารถทำได้โดยการจัดการฝึกซ้อมการประสานงาน "ภายใน" หน่วยงาน โดยจัดให้มีการฝึกซ้อมแผนบนโต๊ะ หรือเรียกว่า (Table – Top Exercise: TTX) เพื่อจัดระบบจัดการและประสานการปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลือภายใต้สถานการณ์สมมติ ทำให้บุคลากรได้รับการฝึกการตอบสนองต่อสถานการณ์และฝึกฝนทักษะ เทคนิค ขั้นตอนและกระบวนการปฏิบัติ ซึ่งอาจเป็นส่วนหนึ่งของแผนการฝึกซ้อมเพื่อดำรงสมรรถนะของบุคลากร
- ระดับ ๓ การฝึกซ้อมทดสอบเต็มรูปแบบ หรือการฝึกซ้อมทดสอบภาคสนาม Field Training Exercise (FTX) มีความแตกต่างจากการฝึกซ้อมตามที่กล่าวก่อนหน้านี้นี้ เนื่องจากมีการใช้บริษัทร่วมในการฝึกซ้อมจริง ซึ่งจะเพิ่มขอบเขตของการทดสอบระบบการค้นหาและช่วยเหลือฯ และเพิ่มข้อจำกัดด้านเวลาที่เกิดขึ้นจริงในการเริ่มปฏิบัติการขนย้าย และกิจกรรม

ส่วนที่ ๓

ข้อเสนอแนะเพื่อการพัฒนากองการบิน

การปฏิบัติงานของกองการบิน มีการใช้อากาศยานสนับสนุนภารกิจ หน่วยงานในกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมอย่างต่อเนื่อง โดยตั้งแต่ปี พ.ศ. 2557 – 2563 ทำการบินเฉลี่ยประมาณ 1,650 – 2,000 ชั่วโมงบิน/ปี และมีการจัดซื้อจัดจ้างวัสดุอากาศยาน การจัดจ้างซ่อมใหญ่อากาศยาน ตลอดทั้งการดำเนินการปรับปรุงประสิทธิภาพการปฏิบัติงาน แต่ยังคงพบปัญหาทั้งในด้านบุคลากรด้านการบินที่มีจำนวนน้อย อายุโดยเฉลี่ยค่อนข้างมาก และไม่มีอัตราการทดแทนที่เหมาะสม ปัญหาแนวทางการพัฒนาองค์กร และปัญหาเกี่ยวกับกระบวนการจัดซื้อจัดจ้างด้านการซ่อมบำรุงอากาศยาน เป็นต้น ซึ่งเมื่อเปรียบเทียบกับปริมาณงานในปัจจุบัน กองการบิน จำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องปรับปรุงพัฒนากระบวนการทำงาน พัฒนาศักยภาพ และมีการทบทวนปรับปรุงโครงสร้างภายในเพื่อให้เกิดประสิทธิภาพในการบริหารงาน ประกอบกับปัจจุบันเทคโนโลยีอากาศยานมีการพัฒนาไปอย่างรวดเร็ว และผู้รับบริการมีความต้องการมากขึ้น ดังนั้น กองการบิน จึงจำเป็นต้องมีการปรับตัวและพัฒนาองค์กรให้สามารถรองรับภารกิจด้านทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมที่หลากหลาย รวมทั้งเพิ่มประสิทธิภาพของการทำงานให้เห็นผลการปฏิบัติงานอย่างเป็นรูปธรรมมากยิ่งขึ้น โดยระยะแรก คือ การปรับโครงสร้างภายในองค์กร ปรับรูปแบบวิธีการทำงาน โดยนำเทคโนโลยีดิจิทัลมาปรับใช้ในการปฏิบัติงาน และการพัฒนาบุคลากรสำหรับรองรับการประยุกต์ใช้และพัฒนาเทคโนโลยีอากาศยาน เพื่อการบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมต่อไป



แนวทางการพัฒนากองการบิน

ทบทวนและปรับบทบาทภารกิจ

- กำหนดแผนการพัฒนาองค์กร ให้สอดคล้องกับบทบาทภารกิจที่ได้รับมอบหมายในปัจจุบันและรองรับภารกิจด้านทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมที่หลากหลายในอนาคต
- กำหนดกระบวนการทบทวนและประเมินผลปฏิบัติงานทุกปี

ปรับปรุงประสิทธิภาพในการดำเนินงาน

- ปรับรูปแบบวิธีการทำงานภายใน โดยนำเทคโนโลยีดิจิทัลมาปรับใช้ในการปฏิบัติงาน
- พัฒนาระบบฐานข้อมูลด้านทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
- พัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศภูมิศาสตร์ (GPS tracking) ร่วมกับแผนที่การบินของอากาศยาน
- ปรับรูปแบบวิธีการทำงานผ่านการฝึกอบรมร่วมระหว่างหน่วยงานแบบบูรณาการ โดยนำเทคโนโลยีมาปรับใช้ในการปฏิบัติงาน ร่วมกับอากาศยานของกองการบิน เช่น อากาศยานไร้คนขับ (UAV)

ปรับโครงสร้างเพื่อรองรับการทำงานในอนาคต

- ปรับโครงสร้างภายในสอดคล้องกับบทบาทภารกิจและจัดแบ่งกลุ่มงานตามความสามารถเฉพาะ (Career Path)
- กำหนดแผนพัฒนาบุคลากร เพื่อให้มีทักษะการปฏิบัติงานที่เหมาะสมกับบทบาทภารกิจของหน่วยงาน

รายละเอียดสถานภาพอากาศยาน

อากาศยานและสถานภาพ ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2563 กองการบิน มีอากาศยานประจำการทั้งสิ้น จำนวน 12 ลำ ประกอบด้วย เฮลิคอปเตอร์ จำนวน 11 ลำ และเครื่องบินปีกตรึง จำนวน 1 ลำ ดังนี้

1.

เฮลิคอปเตอร์ Ecureuil แบบ AS - 350



ภาพที่ 47 เฮลิคอปเตอร์ Ecureuil แบบ AS - 350

1.1 เฮลิคอปเตอร์ Ecureuil แบบ AS - 350 B

- จำนวน 2 ลำ ได้แก่ ทรัพยากรหมายเลข 1104 และทรัพยากรหมายเลข 1117 มีรายละเอียดสมรรถนะ ดังนี้

รายละเอียดสมรรถนะ (Specifications)

DIMENSIONS	meters/feet
Length, Rotors Turning	12.94/42.45
Length, Fuselage	10.93/35.86
Height, Overall	3.14/10.3
Width, Overall	2.53/8.3
Diameter, M/R	10.69/35.07
No. of Blades	3

CAPACITIES	
Required Crew	1
Normal Seating	5
High Density	6
Baggage Cmpt	10M ³ -35.3ft ³
Cabin Floor Area	2.6M ² /28.0ft ²
Floor Loading	N/A
Cargo Hook Cap	907kg-2000lb
Usable Int. Fuel	540liters-143gal
Ferry Tank	475liters-125gal

PROPULSION SYSTEM	kW/hp
Tubomeca Arriel 1B	
Takeoff Rating	478/641
Transmission Rating	
Takeoff Power	396/531
Max Continuous Power	396/531

WEIGHTS	kilograms/pounds
Max Gross Weight	
Internal Load	1950/4300
External Load	2100/4630
Std Config Wt	1113/2453
Useful Load	837/1847

PERFORMANCE (Msx Int. GW at Sea Level or as noted)

Vne	272km/h-147kn
Max Cruise Speed	232km/h-125kn
Economical Speed	224km/h-121kn
Max Cruise	151kg/h-332lb/h
Economical Cruise	137kg/h-301lb/h
Max Range	720km-389nm
Rate of Climb	7.9M/s-1555ft/min
Service Ceiling	4755M-15600ft
Hover Ceil. IGE	2950M-9675ft
Hover Ceil. OGE	2250M-7380ft
Max Endurance	2.45 hr

1.2 เฮลิคอปเตอร์ Ecureuil แบบ AS - 350 BA

- จำนวน 3 ลำ ได้แก่ ทรัพยากรหมายเลข 1109 ทรัพยากรหมายเลข 1110 และทรัพยากรหมายเลข 1111 มีรายละเอียดสมรรถนะ ดังนี้

รายละเอียดสมรรถนะ (Specifications)

DIMENSIONS	meters/feet
Length, Rotors Turning	12.94/42.45
Length, Fuselage	10.93/35.86
Height, Overall	3.14/10.3
Width, Overall	2.53/8.3
Diameter, M/R	10.69/35.07
No. of Blades	3

PROPULSION SYSTEM	kW/hp
Tubomeca Arriel 1B	
Takeoff Rating	478/641
Transmission Rating	
Takeoff Power	404/542
Max Continuous Power	404/542

CAPACITIES	
Required Crew	1
Normal Seating	5
High Density	6
Baggage Cmpt	10M ³ -35.3ft ³
Cabin Floor Area	2.6M ² /28.0ft ²
Floor Loading	N/A
Cargo Hook Cap	907kg-2000lb
Usable Int. Fuel	540liters-143gal
Ferry Tank	475liters-125gal

WEIGHTS

kilograms/pounds

Max Gross Weight	
Internal Load	2100/4630
External Load	2250/4960
Std Config Wt	1157/2550
Useful Load	943/2080

PERFORMANCE (Msx Int. GW at Sea Level or as noted)

Vne	287km/h-155kn
Max Cruise Speed	234km/h-126kn
Economical Speed	228km/h-123kn
Max Cruise	N/A
Economical Cruise	135kg/h-298lb/h
Max Range	730km-394nm
Rate of Climb	7.6M/S-1500ft/min
Service Ceiling	4875M-16000ft
Hover Ceil. IGE	2790M-9150ft
Hover Ceil. OGE	1980M-65000ft
Max Endurance	3 hr

1.3 เฮลิคอปเตอร์ Ecureuil แบบ AS - 350 B2

- จำนวน 4 ลำ ได้แก่ ทรัพยากรหมายเลข 1105 ทรัพยากรหมายเลข 1106 ทรัพยากรหมายเลข 1112 และ ทรัพยากรหมายเลข 1114 มีรายละเอียดสมรรถนะ ดังนี้

รายละเอียดสมรรถนะ (Specifications)**DIMENSIONS**

meters/feet

Length, Rotors Turning	12.94/42.45
Length, Fuselage	10.93/35.86
Height, Overall	3.14/10.3
Width, Overall	2.53/8.3
Diameter, M/R	10.69/35.07
No. of Blades	3

PROPULSION SYSTEM

kW/hp

Tubomeca Arriel 1B	
Takeoff Rating	478/641
Transmission Rating	
Takeoff Power	404/542
Max Continuous Power	404/542

CAPACITIES

Required Crew	1
Normal Seating	5
High Density	6
Baggage Cmpt	10M ³ -35.3ft ³
Cabin Floor Area	2.6M ² /28.0ft ²
Floor Loading	N/A
Cargo Hook Cap	907kg-2000lb
Usable Int. Fuel	540liters-143gal
Ferry Tank	475liters-125gal

WEIGHTS

kilograms/pounds

Max Gross Weight	
Internal Load	2250/4960
External Load	2500/5512
Std Config Wt	1220/2690
Useful Load	1030/2270
Maximum cargo-swing load	1160/2557
Standard fuel capacity	426/939

PERFORMANCE (Msx Int. GW at Sea Level or as noted)

Vne	287km/h-155kn
Max Cruise Speed	234km/h-126kn
Economical Speed	228km/h-123kn
Max Cruise	N/A
Economical Cruise	135kg/h-298lb/h
Max Range	730km-394nm
Rate of Climb	8.5M/S-1675ft/min
Service Ceiling	4600M-15100ft
Hover Ceil. IGE	3000M-9850ft
Hover Ceil. OGE	1980M-6500ft
Max Endurance	4 hr

1.4 เฮลิคอปเตอร์ Ecureuil แบบ AS - 350 B3E

- จำนวน 1 ลำ ได้แก่ ทรัพย์สินหมายเลข 1117 มีรายละเอียดสมรรถนะ ดังนี้

รายละเอียดสมรรถนะ (Specifications)**DIMENSIONS**

meters/feet

Length, Rotors Turning	12.94/42.45
Length, Fuselage	10.93/35.86
Height, Overall	3.14/10.3
Width, Overall	2.53/8.3
Diameter, M/R	10.69/35.07
No. of Blades	3

PROPULSION SYSTEM

kW/hp

Tubomeca Arriel 1B	
Takeoff Rating	478/641
Transmission Rating	
Takeoff Power	404/542
Max Continuous Power	404/542

CAPACITIES

Required Crew	1
Normal Seating	5
High Density	6
Baggage Cmpt	10M ³ -35.3ft ³
Cabin Floor Area	2.6M ² /28.0ft ²
Floor Loading	N/A
Cargo Hook Cap	907kg-2000lb
Usable Int. Fuel	540liters-143gal
Ferry Tank	475liters-125gal

WEIGHTS kilograms/pounds

Max Gross Weight	
Internal Load	2250/4960
External Load	2500/5512
Std Config Wt	1220/2690
Useful Load	1030/2270
Maximum cargo-swing load	1160/2557
Standard fuel capacity	426/939

PERFORMANCE (Msx Int. GW at Sea Level or as noted)

Vne	287km/h-155kn
Max Cruise Speed	234km/h-126kn
Economical Speed	228km/h-123kn
Max Cruise	N/A
Economical Cruise	135kg/h-298lb/h
Max Range	730km-394nm
Rate of Climb	8.5M/S-1675ft/min
Service Ceiling	4600M-15100ft
Hover Ceil. IGE	3000M-9850ft
Hover Ceil. OGE	1980M-6500ft
Max Endurance	4 hr

2.

เฮลิคอปเตอร์ แบบ EC - 135 T2+



ภาพที่ 48 เฮลิคอปเตอร์แบบ EC - 135 T2+

- เฮลิคอปเตอร์ แบบ EC - 135 T2+ จำนวน 1 ลำ ได้แก่ ทรัพยากรหมายเลข 2215
- เข้าประจำการเมื่อปี พ.ศ. 2555 เป็นเฮลิคอปเตอร์ที่ทันสมัยโดยใช้วัสดุผสม (composite material) ใบพัดทางทดแทนด้วยแบบ Advanced Fenestron ประกอบด้วยใบพัด 4 ใบ โดยใบพัดหลัก หรือ main rotor เป็นแบบล่าสุด ที่ไม่ใช่ bearing ขับเคลื่อนด้วยเครื่องยนต์ 2 เครื่องยนต์ มีรายละเอียดสมรรถนะ ดังนี้

รายละเอียดสมรรถนะ (Specifications)

EXTERNAL DIMENSIONS		AT A GLANCE	
Overall length with blade in front	39.7 ft	Maxweight	6,503 lb
Minimum width with all blades	33.5 ft	Capacity	½ pilots + 5/7 passengers
Overall width with 2 opposite Blades removed	8.7 ft	Powerplant	2 Turbomeca Arrius 2B2
No. of Blades	4	Fast cruise speed	137 kts
GENERAL DATA		Performance data	
Empty weight of standard aircraft	3,208 lbs	Never exceed speed	140 kts
Maximum takeoff weight	6,503 lbs	Fast cruise speed	137 kts
Useful load	3,296 lb	Maximum range (with no reserves)	342 nm
Maximum takeoff weight (with external load)	6,503 lbs	Maximum endurance (with no reserves)	3.6 hrs.
Usable fuel capacity (standard tank)	185 gal	Hover In ground effect ceiling (5 ft. Skid height)	10,000 ft
Powerplant	2 Turbomeca Arrius 2B2	Hover out of ground effect ceiling	6,600 ft
Cabin volume	173 cu. ft.	Takeoff power per engine	667 shp
Baggage compartment volume	173 cu.ft.	Rate of climb (all engines operative, MCP)	1,500 fpm
Standard seating capacity	2+5		

อ้างอิง : <http://airbushelicoptersinc.com/products/EC135-specifications.asp>

3.

เครื่องบิน Quest Kodiak 100



ภาพที่ 49 เครื่องบินปีก Quest Kodiak 100

- เครื่องบินปีก Quest Kodiak 100 จำนวน 1 ลำ ได้แก่ ทรัพย์สินหมายเลข 3316
- เป็นเครื่องบินปีกสูง 10 ที่นั่ง (รวมที่นั่งนักบิน) ผลิตโดย Quest Aircraft LLC (สหรัฐอเมริกา) ติดตั้งเครื่องยนต์เทอร์โบไบพัต มีระบบปรับอุณหภูมิภายในห้องโดยสาร รับรองแบบสำหรับการโคจรร่มดิ่งพสุธา ที่นั่งผู้โดยสารติดตั้งบนรางที่สามารถถอดหรือใส่ได้ง่าย และมีล้อมาตรฐาน 3 ล้อ สามารถขึ้น-ลง (STOL) เหมาะสำหรับใช้งานในพื้นที่ทุรกันดาร และใช้เพื่อการช่วยเหลือกู้ภัย โดยมีรายละเอียดสมรรถนะ ดังนี้

รายละเอียดสมรรถนะ (Specifications)

WEIGHT & LOADING		POWERPLANT	
Max. Ramp Weight	7,305 lbs	Takeoff Power@ 2200 RPM	750 hp
Max. Takeoff Weight	7,255 lbs	Max Continuous Power	700 hp
Basic Aircraft Empty Weight	3,770 lbs		
Basic Aircraft Useful Load	3,535 lbs	PROPELLER	
Fuel Capacity	320 USG	Constant speed, feathering, reversible	
Max. Wing Loading	30.1 lbs/sq ft	Diameter	96 in
Max. Power Loading	9.67 lbs/hp	Tip Clearance	19 in
PERFORMANCE		FUSELAGE	
(without cargo pod)		Cabin Width	4'6"
Stall Speed V _{si} (flaps up)	77 kcas	Cabin Height	4'9"
Stall Speed V _{s0} (flaps down)	60 kcas	Cabin Length	15'10"
Rate of Climb (max.cont. at SL)	131 ft/min	Cabin Volume (exc. Cookpit)	248 cu ft
Rate of Climb (10,000 ft)	874 ft/min	Overall Length	34'2"
Takeoff Ground Roll	934 ft/min	Seats	1-10
Braked Roll (w/o reverse)	705 ft	Doors	3
Certified Ceiling	25,000 ft	Door SIL Height	38 inch
		Cargo Door (LH side)	49.25 in x 49.25 inch
		Cockpit Doors (both sides)	31 x 51 in

CRUISE PERFORMANCE 183 kts 339 kph

RANGE

With 45 min. reserve (without cargopod)

Max Cruise At 174 kts, at 12,000 ft,

fuel consumption is 48 gpy

yielding 1,005 nm over 5.8 hrs

Max Range Cruise At 135 kts, at 12,000 ft,

fuel consumption is 33 gpy

yielding 1,132 nm over 8.4 hrs

FLIGHT SURFACES

Wing Area 250 sq ft

Span 45'

Dihedral 3 degree

Flap Type Fowler,
single –
slotted

Horizontal 20'

Overall Height 15'3" fuel

LANDING GEAR

Fixed, fair leg, no pants

Main Gear 8.5 x 10 Cleveland, Spring Steel

Nose Gear 6.5 x 8 Cleveland, air-oleo steel

อ้างอิง : ผู้เชี่ยวชาญด้านการบิน

รายละเอียดสมรรถนะ (Specifications) ของอากาศยาน

Helicopter and Aircraft	Engine	Weights	Range	Endurance	Speed	Service Ceiling	Fuel Capacity	Capacity	Cargo Hook	Propeller	No. of Blades
AS - 350 B	Turbomeca Arriel 1B	- Internal Load 1950 kg/4300 lb - External Load 2100 kg/4630 lb	720 km – 389 nm	2.45 hr	- Vne 272 km/h – 147 kn - Max Cruise Speed 232 km/h -125 kn - Economical Speed 224 km/h - 121 kn	4755 M - 15600 ft	540 l - 143 gal	1 + 5	907 kg – 2000 lb	-	3
AS - 350 BA	Turbomeca Arriel 1B	- Internal Load 2100 kg/4630 lb - External Load 2250 kg/4960 lb	730 km – 394 nm	3 hr	- Vne 287 km/h – 155 kn - Max Cruise Speed 234 km/h -126 kn - Economical Speed 228 km/h – 123 kn	4875 M - 16000ft	540 l - 143 gal	1 + 5	907 kg – 2000 lb	-	3
AS - 350 B2	Turbomeca Arriel 1B	- Internal Load 2250 kg/4960 lb - External Load 2500 kg/5512 lb	730 km – 394 nm	4 hr	- Vne 287 km/h - 155kn - Max Cruise Speed 234 km/h – 126 kn - Economical Speed 228 km/h - 123 kn	4600 M - 15100 ft	540 l - 143 gal	1 + 5	907 kg – 2000 lb	-	3

รายละเอียดสมรรถนะ (Specifications) ของอากาศยาน

Helicopter and Aircraft	Engine	Weights	Range	Endurance	Speed	Service Ceiling	Fuel Capacity	Capacity	Cargo Hook	Propeller	No. of Blades
AS - 350 B3E	Turbomeca Arriel 1B	- Internal Load 2250 kg/4960 lb - External Load 2500 kg/5512 lb	730 km – 394 nm	4 hr	- Vne 287 km/h - 155 kn - Max Cruise Speed 234 km/h - 126 kn - Economical Speed 228 km/h - 123 kn	4600 M - 15100 ft	540 l - 143 gal	1 + 5	907 kg – 2000 lb	-	3
EC - 135 T2+	2 Turbomeca Arrius 2B2	-Max weight 6,503 lb - Empty weight of standard aircraft 3,208 lb - Maximum takeoff weight 6,503 lb - Useful load 3,296 lb - Maximum takeoff weight (with external load) 6,503 lb	342 nm	3.6 hr	- Never exceed speed 140 kt - Fast cruise speed 137 kt	-	185 gal	2 + 6	-	-	4

รายละเอียดสมรรถนะ (Specifications) ของอากาศยาน

Helicopter and Aircraft	Engine	Weights	Range	Endurance	Speed	Service Ceiling	Fuel Capacity	Capacity	Cargo Hook	Propeller	No. of Blades
Quest Kodiak 100	- Takeoff Power@ 2200 RPM 750 hp - Max Continuous Power 700 hp	- Max. Ramp Weight 7,305 lb - Max. Takeoff Weight 7,255 lb - Basic Aircraft Empty Weight 3,770 lb - Basic Aircraft Useful Load 3,535 lb	With 45 min reserve (without cargopod)	over 8.4 hrs	-	-	320 gal	1 - 10	-	Constant speed, feathering, reversible - Diameter 96 in - Tip Clearance 19 in	3

ที่มา : ผู้เชี่ยวชาญด้านการบิน

รายละเอียดบุคลากรด้านการบิน (นักบิน)

ปัจจุบัน (2563) กองการบิน มีบุคลากรด้านการบิน (นักบิน) ทั้งสิ้น 12 นาย ประกอบด้วย

- นักบิน (เฮลิคอปเตอร์) 10 นาย
- นักบิน (ปีกตรึง) 2 นาย

โดยนักบินแต่ละนาย มีจำนวนชั่วโมงบิน (ประสบการณ์และความชำนาญ) ดังนี้



ภาพที่ 50 นักบิน สังกัดกองการบิน สป.ทส.

ตารางที่ 13 แสดงจำนวนชั่วโมงบินสะสมของนักบิน สังกัดกองการบิน สำนักงานปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

ที่	ชื่อ - สกุล	ตำแหน่ง	จำนวนชั่วโมงบิน (ณ 30 ก.ย. 63)		
			รวม	EC 135	AS 350
1	ร.อ. วีระชัย เพ็งมาก	นักบิน ท4	10,189 : 20	591 : 00	6,030 : 40
2	ร.อ. ศักดิ์ชาย ชูอ้อม	นักบิน ท4	10,902 : 45	1,056 : 50	5,615 : 25
3	พ.ต.ท. อภินันท์ ธัญปรีดากุล	นักบิน พรก.	5,820 : 00	253 : 00	2,351 : 00
4	พ.ต.อ. กิตติบุญ เจริญเจริญศักดิ์	นักบิน พรก.	5,321 : 50	167 : 50	1,520 : 25
5	ร.อ. ภควิศ ภัตะมาน	นักบิน พรก.	2,740 : 55	174 : 15	2,182 : 46
6	พ.อ.ปรีชา สราญจิตร	นักบิน พรก.	5,528 : 00	-	8 : 50
7	พ.ต. อнуสรณ์ อานา	นักบิน TOR	10,655 : 40	-	4,155 : 40
8	ร.อ. ขจรศักดิ์ จูประเสริฐ	นักบิน TOR	9,458 : 00	688 : 55	6,919 : 05
9	พล.ต.ต.ฐากร เฉวียงหงษ์	นักบิน TOR	7,400 : 05	-	1,500 : 05
10	ร.อ. ชาย สุวัตติ	นักบิน TOR	12,334 : 25	-	5,904 : 25
11	น.อ. อมรราช ต้นบุญ	นักบิน ปีกตรึง	2,256 : 54	แบบ KODIAX 100 = 00 : 00 ชม.	
12	นายชริวิชัย วรียวรานนท์	นักบิน ปีกตรึง	1,720 : 08	แบบ KODIAX 100 = 239 : 38 ชม.	



ภาพที่ 51 ภายในห้องนักบิน (cockpit)



SCAN ME

กองการบิน
สำนักงานปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
อาคารกรมควบคุมมลพิษ ชั้น 14
เลขที่ 92 ซอยพหลโยธิน 7 ถนนพหลโยธิน แขวงพญาไท เขตพญาไท กรุงเทพมหานคร 10400
โทรศัพท์ : 0-2265-8673 | โทรสาร : 0-2265-6183
AVIATION.MNRE.GO.TH