



บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด
รัฐวิสาหกิจ สังกัดกระทรวงคมนาคม
102 ซอยงามดูพลี แขวงทุ่งมหาเมฆ เขตสาทร กรุงเทพฯ 10120

AERONAUTICAL RADIO OF THAILAND LTD.
STATE ENTERPRISE UNDER THE MINISTRY OF TRANSPORT
102 Soi Ngamduplee, Tungmahamek, Sathorn, Bangkok 10120, Thailand

กองการบิน
รับที่ 3509
วันที่ 25 ก.ย. 61
1177

ที่ ศก ๓๒๑ /๒๕๖๑

๑๕ กันยายน ๒๕๖๑

เรื่อง ขอส่งรายงานประชุมร่วมกันระหว่างเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศ บริษัท วิทยุการบิน
แห่งประเทศไทย จำกัด (บวท.) และผู้แทนหน่วยบินเฮลิคอปเตอร์
เรียน ผู้อำนวยการสำนักงานการบินอู่รักษทรัพย์ากรธรรมชาติ
สิ่งที่ส่งมาด้วย รายงานการประชุมฯ

ตามที่ ฝ่ายบริหารศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศเขตสนามบินกรุงเทพ (ศก.)
บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด (บวท.) ได้จัดให้มีการประชุมร่วมกับหน่วยบินเฮลิคอปเตอร์
ที่ปฏิบัติการบินในพื้นที่ Bangkok TMA เมื่อวันที่ ๒๔ สิงหาคม ๒๕๖๑ เวลา ๑๐.๐๐ - ๑๒.๓๐ น.
ณ ห้องประชุมลีลาวดี โรงแรมราม่า การ์เด้นส์ ถ.วิภาวดีรังสิต เขตหลักสี่ กรุงเทพมหานคร เพื่อร่วมหารือ
เกี่ยวกับการปฏิบัติการบินของเฮลิคอปเตอร์ รวมทั้งแลกเปลี่ยนความคิดเห็น รับทราบปัญหาข้อขัดข้อง
และข้อเสนอแนะต่างๆ เพื่อให้การบริการควบคุมจราจรทางอากาศเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ
และมีความปลอดภัยสูงสุดนั้น

ในการนี้ บวท. ได้จัดทำรายงานการประชุมดังกล่าว เสร็จสิ้นเป็นที่เรียบร้อยแล้ว
และขอส่งมาพร้อมกันนี้ (รายละเอียดตามสิ่งที่ส่งมาด้วย)

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ

ขอแสดงความนับถือ

(Signature)

(นายเถลิงศักดิ์ ผาทอง)

ผู้อำนวยการ

ฝ่ายบริหารศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศเขตสนามบินกรุงเทพ

(Signature)

(นางชฎานันท์ ภักดีจิตต์)

ผู้อำนวยการกองการบิน

(Signature)

ฝ่ายบริหารศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศเขตสนามบินกรุงเทพ

ผู้ประสานงาน นายประทีป แก้วสุริวงษ์

โทรศัพท์ ๐๖๑-๔๒๙-๙๑๕๔

โทรสาร ๐๒-๑๓๑-๓๖๔๐

(Signature)
- ดำเนินการ

(Signature)

(นายชนม์ฉานันท์ ไตรระพานิช)

ผู้อำนวยการส่วนอำนวยความสะดวก

สิ่งที่ส่งมาด้วย

รายงานการประชุมร่วมระหว่าง
ฝ่ายบริหารศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศเขตสนามบินกรุงเทพ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด
กับหน่วยบินเฮลิคอปเตอร์
วันศุกร์ที่ ๒๔ สิงหาคม ๒๕๖๑ เวลา ๑๐.๐๐ - ๑๒.๓๐ น.
ณ ห้องประชุมลีลาวดี โรงแรมราม่า การ์เด้นส์ ถ.วิภาวดีรังสิต เขตหลักสี่ กทม.

รายชื่อผู้เข้าร่วมประชุมจาก บวท.

๑. นายเฉลิมศักดิ์ ผาทอง	ผู้อำนวยการศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศเขตสนามบินกรุงเทพ (ประธานฯ)
๒. นายสุทธิศักดิ์ เทพตะขบ	ผ.คจจ. (เขตประชิดสนามบินกรุงเทพ)
๓. น.ส.สุนิสา ราชบุรุษ	ผ.คจจ. (เขตประชิดสนามบินกรุงเทพ)
๔. นางสาวศรีสวัสดิ์ นนท์ประเสริฐ	ผ.คจจ. (เขตประชิดสนามบินกรุงเทพ)
๕. นายประทีป แก้วสุริวงษ์	ผ.คจจ. (เขตประชิดสนามบินกรุงเทพ)
๖. นางโชติมา กิ่งเงิน	ผ.คจจ. (เขตประชิดสนามบินกรุงเทพ)
๗. นายธีรภัทร์ วงษ์เคี่ยม	ผ.คจจ. (เขตสนามบินกรุงเทพ)
๘. นายอิสรา ทัพพิบูล	ผ.คจจ. (เขตสนามบินกรุงเทพ)
๙. นางธัญพิชชา ดวงทองพูล	ผ.คจจ. (เขตประชิดสนามบินกรุงเทพ)
๑๐. นายณัฐ คันธวีวรรณ	จคจ ๒. (เขตประชิดสนามบินกรุงเทพ)
๑๑. น.ส.ปัทมา เกตุเสชา	ผู้จัดการงานบริหารทั่วไป
๑๒. น.ส.รริณทร์ทิพย์ แสงสุพรรณ	ผู้จัดการงานสนับสนุนศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศเขตสนามบินกรุงเทพ
๑๓. น.ส.กฤษมาพร รมยานนท์	ผู้จัดการงานบริหารทั่วไป
๑๔. น.ส.อรฉัตร ตามประทีป	เจ้าหน้าที่บริหารทั่วไป

รายชื่อผู้เข้าร่วมประชุมจากหน่วยบินเฮลิคอปเตอร์

๑. กองบิน ๒ กองทัพอากาศ		
๑. น.อ.วิฑูรย์ ชมจิตร		เสธ. บน ๒
๒. น.ต.ธนภัทร์ สุนทรนนท์		นกฝ. ฝยก. ฝูง ๒๐๑ รอ.บน ๒
๓. น.ต.พรต ศิลาคม		นบ. ประจำ มบ.๓ ฝยก. ๒๐๓ บน ๒
๒. ศูนย์การบินทหารบก		
๑. พ.อ.พรชัย แสงให้		ประจำ ศบบ.
๒. พ.อ.ประพันธ์ โพธิ์ตุ่น		ทก. กยบ. ศบบ.
๓. พ.ท.ชัยกฤต ธรารัตน์		น.ยุทธการ และการฝึก ศบบ.
๓. กองการบินศูนย์เคลื่อนย้ายกองทัพบก		
๑. ร.อ.ธวัชร สร้อยสูงเนิน		นายทหารยุทธการ กองการบินฯ
๒. ร.ท.ณัฐวัฒน์ จิ่งพิสิฐ		นายทหารยุทธการ ฝูงเฮลิคอปเตอร์ กองการบินฯ

๔. กองการบินถ่ายภาพทางอากาศ กรมแผนที่ทหาร

- | | | |
|---------------|----------|--------------|
| ๑. พ.ต.สุธีร์ | โชวีทะเล | นักบิน ผูก ๒ |
| ๒. ร.อ.ภาษิต | พุลทวี | นักบิน ผูก ๒ |
| ๓. ร.ท.ปกป้อง | ทัศทอง | นักบิน ผูก ๒ |

๕. กองการบินทหารเรือ กองทัพอากาศ

- | | | |
|-------------------|--------------------|--|
| ๑. น.ท.สุวิชาญ | เทียสวัสต์ | รอง เสธ. หน่วยบิน ร.ล.จักรีนฤเบศร |
| ๒. น.ท.อภิชาติ | วัฒนะวิโรดม | หน.พัสดุช่าง กองซ่อมบำรุง หน่วยบิน ร.ล.จักรีนฤเบศร |
| ๓. ร.อ.ศิวะเทพ | เรืองศิลป์ประเสริฐ | ผบ.มบ.๔ ผูกบิน ๒๐๓ กองบิน ๒ กพร. |
| ๔. ร.อ.พงษ์สิทธิ์ | โรจน์บุญถึง | นบ.มว. ๒ ผูกบิน ๒๐๒ กองบิน ๒ กพร. |

๖. กองบินตำรวจ

- | | | |
|--------------------|----------|---------------|
| ๑. พ.ต.อ.ณรงค์ | เอี่ยมสม | นักบิน (สบ.๕) |
| ๒. พ.ต.อ.ขจรศักดิ์ | ชมบุญช | นักบิน (สบ.๔) |

๗. กองการบินเกษตร (กรมฝนหลวง และการบินเกษตร)

- | | | |
|------------------|-------------|--------|
| ๑. ร.ท.รัฐชยุตม์ | กวิเศษพิชิต | นักบิน |
|------------------|-------------|--------|

๘. กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (กองการบิน)

- | | | |
|----------------|-----------|------------------------------|
| ๑. นายศรารัฐ | ชาติโยธิน | ผู้อำนวยการส่วนปฏิบัติการบิน |
| ๒. พ.ต.อนุสรณ์ | อานา | นักบินเฮลิคอปเตอร์ |

๙. การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย จำกัด

- | | | |
|------------|-----------|------------------------------------|
| ๑. ร.อ.มโน | ต่างพันธ์ | หัวหน้าแผนกบริหาร และปฏิบัติการบิน |
|------------|-----------|------------------------------------|

๑๐. บริษัท มินิแบ เอวิเอชั่น จำกัด

- | | | |
|--------------------|--------------|----------------------------|
| ๑. พ.ต.ธำรง | วงศ์คำจันทร์ | ผู้จัดการฝ่ายปฏิบัติการบิน |
| ๒. พ.ต.สุทธิศักดิ์ | เมืองสอง | หัวหน้านักบิน |
| ๓. พ.ต.สมพงษ์ | กล้าวงศ์ | นักบิน |

๑๑. บริษัท กรุงเทพเฮลิคอปเตอร์เซอร์วิส จำกัด

- | | | |
|----------------|-------------|-------------------|
| ๑. พ.ต.พรชัย | รุ่งเรืองใจ | Operation Manager |
| ๒. นายเอกรักษ์ | ช่วยสกุล | Dispatcher |

๑๒. บริษัท แอ็ดวานซ์ เอวิเอชั่น จำกัด

- | | | |
|------------------|--------------|-------------------|
| ๑. นายสุรพงษ์ | ผลประสิทธิ์ | Operation Manager |
| ๒. นายวิษณุวัฒน์ | ศรีนรฤทธธารา | นักบิน |

๑๓. บริษัท เฮลิคค็อก เอวิเอชั่น จำกัด

- | | | |
|------------|------------|------------|
| ๑. คุณโกศล | ฉัตรรวานิษ | QA Manager |
|------------|------------|------------|

๑๔. บริษัท โซแลร์ เฮลิคค็อก เอวิเอชั่น เซอร์วิส จำกัด

- | | | |
|----------------|------------|---------------------------|
| ๑. นายวิฑูร | คุณาฤทธิพล | เจ้าหน้าที่ฝ่ายปฏิบัติการ |
| ๒. น.ส.รุ่งนภา | ราชวัตร | เจ้าหน้าที่ประสานงาน |

๑๕. บริษัท สยามแลนด์ฟลายอิง จำกัด
๑. กัปตันอิสรา จินารัตน์ นักบิน
๒. กัปตันปิยะภัทร วัชรโยธิน นักบิน
๑๖. บริษัท ยูไนเต็ด ออฟเซอร์ เอวิเอชัน จำกัด
๑. น.ท. วีระ จันทกลัด หัวหน้านักบิน

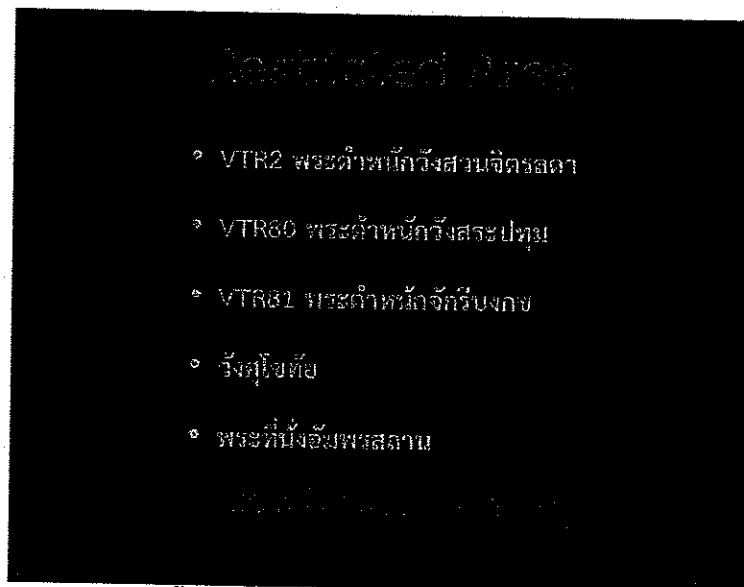
ผลการประชุม

ตามที่ บวท. ได้จัดการประชุมร่วมกับหน่วยบินเฮลิคอปเตอร์ เพื่อร่วมหารือแนวทางปฏิบัติ เกี่ยวกับการปฏิบัติการบินของเฮลิคอปเตอร์ในพื้นที่ BKK TMA และแลกเปลี่ยนความคิดเห็น รับทราบปัญหา ข้อขัดข้อง รวมทั้งข้อเสนอแนะต่างๆ เมื่อวันที่ ๒๔ สิงหาคม ๒๕๖๑ เวลา ๑๐.๐๐ - ๑๒.๓๐ น. ณ ห้องประชุม สีสาวดี โรงแรมราม่า การ์เดนส์ เขตหลักสี่ กรุงเทพมหานคร นั้น บวท. ขอรายงานสรุป การประชุมดังกล่าว โดยมีรายละเอียดดังนี้

๑. เรื่องที่ บวท. นำเสนอเพื่อทราบ/พิจารณา

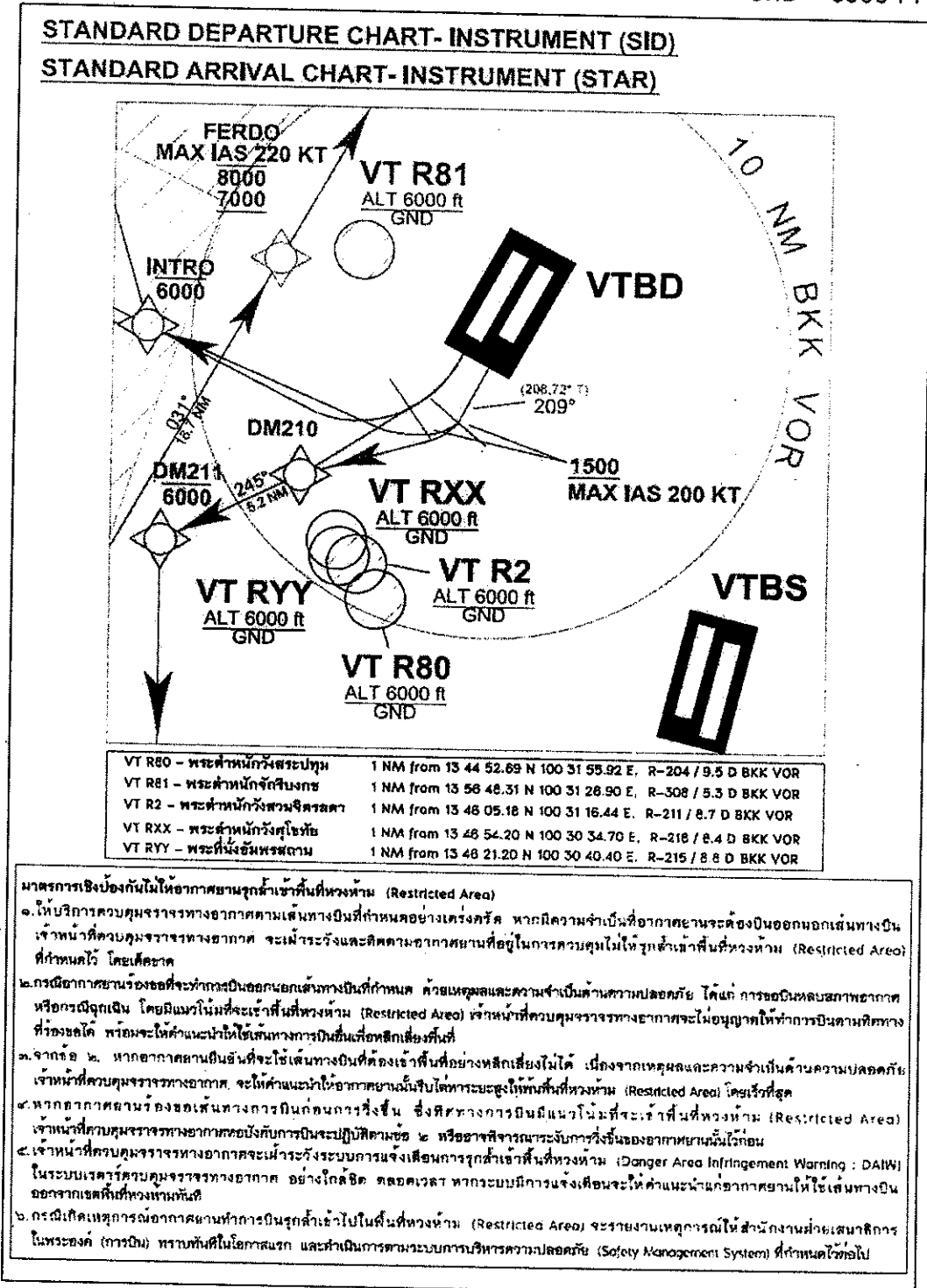
๑.๑ เรื่องนำเสนอข้อมูลเกี่ยวกับพื้นที่จำกัด (Restricted Area) อันเป็นพื้นที่ ห้วงอากาศบริเวณเขตพระราชฐานในพื้นที่ BKK TMA

- บวท. ได้นำเสนอเป็นข้อมูลให้ทุกหน่วยบินได้ทราบว่าภายในพื้นที่ BKK TMA มีพื้นที่ Restricted Area อันเป็นห้วงอากาศบริเวณเขตพระราชฐานทั้งหมด ๕ พื้นที่ ได้แก่ พระตำหนักจิตรลดาร (VT-R2) พระตำหนักวังสระปทุม (VT-R80) พระตำหนักจักรีบรมราช (VT-R81) วังสุโขทัย (จะประกาศภายในเดือนธันวาคม ๖๑ นี้) และ พระที่นั่งอัมพรสถาน (จะประกาศภายใน เดือนธันวาคม ๒๕๖๑ นี้) มีความสูงจากพื้นดินจนถึง ๖,๐๐๐ ฟุต รัศมี ๑ ไมล์ทะเล โดยรอบ ซึ่งพื้นที่เหล่านี้ ห้ามอากาศยานบินรุกล้ำเข้าพื้นที่โดยเด็ดขาด ยกเว้นอากาศยานที่ได้รับอนุญาตเท่านั้น ดังนั้น จึงขอให้ทุกหน่วยบินนำข้อมูลเหล่านี้ไปประกอบการปฏิบัติการบิน โดยเจ้าหน้าที่ ATC จะเฝ้าระวัง และแจ้งเตือนการบินเข้าใกล้พื้นที่ดังกล่าวให้ทราบด้วย แต่หากมีเหตุการณ์อากาศยานรุกล้ำ เข้าพื้นที่ทาง บวท. จะต้องรายงานให้สำนักงานฝ่ายเสนาธิการในพระองค์ (การบิน) ทราบ และจะดำเนินการ ในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป



ภาพ: พื้นที่จำกัด (Restricted Area) ใน BKK TMA

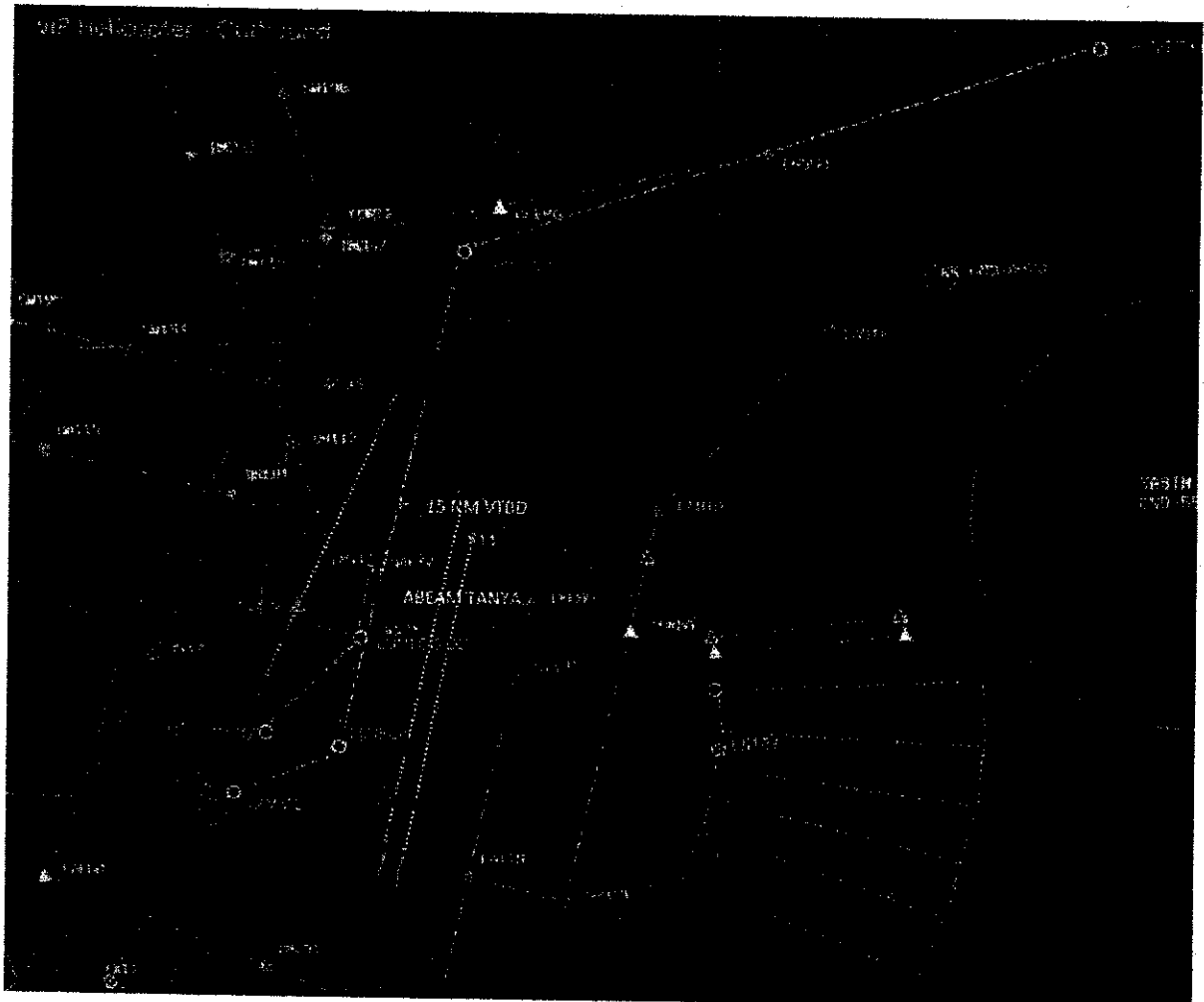
ประกาศพื้นที่ RESTRICTED AREA
GND - 6000 FT



ภาพ: ประกาศพื้นที่จำกัด (Restricted Area) ในพื้นที่ BKK TMA

๑.๒. เรื่องนำเสนอแนวทางปฏิบัติการควบคุมจราจรทางอากาศ กรณีเที่ยวบิน VIP Helicopter ขึ้น/ลง ในพื้นที่ BKK TMA

- บวท. ได้นำเสนอแนวทางวิธีปฏิบัติการบริหารจัดการจราจรทางอากาศ ณ ท่าอากาศยานดอนเมือง และท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ในกรณีที่มีเที่ยวบิน VIP Helicopter ขึ้น/ลง หรือบินผ่านในพื้นที่ BKK TMA เพื่อให้ทุกหน่วยบินได้รับทราบข้อมูลวิธีการบริหารจัดการดังกล่าวร่วมกัน ทั้งนี้โดยได้ยกตัวอย่าง การปฏิบัติการบินเที่ยวบิน VIP Helicopter เส้นทางบินระหว่าง ราบ ๑๑ รอ./พล. ม ๒ - หนองตะกู (ปากช่อง) นครราชสีมา โดยทางเจ้าหน้าที่ ATC มีการบริหารจัดการแนวทางปฏิบัติที่ชัดเจน เนื่องจากได้ทราบข้อมูลเส้นทางบิน ทราบข้อมูลความเคลื่อนไหวของขบวน VIP ก่อนขึ้นเครื่อง สามารถวางแผนหยุดการขึ้น/ลง ทั้งสองสนามบินได้ล่วงหน้า หลังจากนั้นได้บริหารจัดการเที่ยวบินที่เกี่ยวข้องอื่นๆ ให้สอดคล้องกับตำแหน่งของเที่ยวบิน VIP Helicopter ที่บินผ่านไปตามจุดรายงานต่างๆ โดยจากแนวทางปฏิบัติที่ผ่านมา บวท. ได้รับความร่วมมือเป็นอย่างดีจากชุดประสานงานของหน่วยงาน ทอ. ที่ราบ ๑๑ รอ. บางเขน (โดมอาน) และชุดประสานงานของ ทบ. ที่ พล. ม ๒ รวมทั้งชุดประสานงานอื่นๆ ของ ทร. และ ตร. ที่เกี่ยวข้อง ที่ได้แจ้งข้อมูลความเคลื่อนไหวของขบวน VIP ให้ทราบล่วงหน้ามาโดยตลอด จึงสามารถบริหารจัดการได้อย่างมีประสิทธิภาพ



การควบคุมอากาศยานขึ้น - ลง ณ ท่าอากาศยานดอนเมือง และท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
กรณีเที่ยวบิน VIP Helicopter
เสด็จเดินทางจาก 11 TH Infantry to Nong Ta Ku (Pak Chong)

VIP MOVEMENT	VTBD		VTBS	
	RWY21	RWY03	RWY21	RWY03
VIP Helicopter	นัชม. วิจิตร น. ส่วนกอง ๕ โคน เจ้าหน้าที่ควบคุมจราจร ดงใจดี	นัชม. วิจิตร น. ส่วนกอง ๕ โคน เจ้าหน้าที่ควบคุมจราจร ดงใจดี	น. วิจิตร น. ดงใจดี	น. วิจิตร น. ดงใจดี
VP Airborne	นัชม. วิจิตร นัชม. ดง	นัชม. วิจิตร นัชม. ดง		
VP Above VTBD	น. วิจิตร นัชม. ดง	นัชม. วิจิตร น. ดง ใช้โหมดการจราจร Go Around		
LUNCKA	น. วิจิตร นัชม. ดง	นัชม. วิจิตร น. ดง ใช้โหมดการจราจร Go Around		
TANYABURE or 15 NM from VTBS	น. วิจิตร นัชม. ดง	นัชม. วิจิตร น. ดง ใช้โหมดการจราจร Go Around		
15 NM from VTBD	น. วิจิตร น. ดง ใช้โหมดการจราจร Vector Vector Inbound จะตั้งที่นัชม. ดง Separation กับ น. VIP	น. วิจิตร น. ดง ใช้โหมดการจราจร Go Around		

การควบคุมอากาศยานขึ้น - ลง ณ ท่าอากาศยานดอนเมือง และท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ กรณีเที่ยวบิน VIP
Helicopter VIP Departing from Nong Ta Ku (Pak Chong) to 11th Infantry

VIP MOVEMENT	VTBD		VTBS	
	RWY21	RWY03	TRK03	TRK01
20 NM from VTBD or 25 NM from VTBS	- บ. ด้านหน้า ๑๕ ไมล์ เข้ามา สามารถทำการลงได้ - บ. วิ่งขึ้นได้	บ. ด้านหลัง ๘ ไมล์ เข้ามา สามารถทำการลงได้ - ห้าม บ. วิ่งขึ้น	2/3 กิโลเมตร ๖๐ ไมล์ (๖๐) สามารถทำการลงได้ - บ. วิ่งขึ้นได้	1/3 กิโลเมตร ๖๐ ไมล์ (๖๐) สามารถทำการลงได้ - บ. วิ่งขึ้นได้
LIMLOCKA	- บ. ลงได้ ให้ ระมัดระวัง การ Go Around - ห้าม บ. วิ่งขึ้น	- ห้าม บ. ลง - บ. วิ่งขึ้นได้		
11 TH INFANTRY	- บ. ลงได้ ให้ ระมัดระวัง การ Go Around - ห้าม บ. วิ่งขึ้น	- ห้าม บ. ลง จนกระทั่งได้วัน ที่ยอมรับว่า บ. VIP ลง หยุด	- บ. ลงได้ - บ. วิ่งขึ้นได้	- บ. ลงได้ - บ. วิ่งขึ้นได้

ทั้งนี้ ด้วยการขึ้น/ลง ของเที่ยวบิน VIP Helicopter ที่ราบ ๑๑ รอ. บางชน ยังไม่มีการกำหนดแนวปฏิบัติไว้ให้ชัดเจนร่วมกันมาก่อน ดังนั้นในที่ประชุมนี้จึงได้สรุปแนวปฏิบัติร่วมกันกับทุกหน่วยเกี่ยวข้องไว้ ดังนี้

- ทุกเที่ยวบิน VIP Flight จะมีการประกาศออก NOTAM ทุกครั้ง
- ทางราบ ๑๑ รอ. บางชน ได้กำหนดแนวทางปฏิบัติในการแจ้งข้อมูล

เที่ยวบิน VIP ให้ Bangkok Approach ทราบล่วงหน้าอย่างน้อย ๑๕ นาที โดยสามารถประสานงานได้ที่หมายเลขโทรศัพท์ ๐๒ - ๕๒๑ - ๐๓๖๑ หรือ ๐๒ - ๕๒๑ - ๐๕๔๓ ต่อ ๑๗ ผงเฮลิคอปเตอร์ หรือ ๐๘๗ - ๒๔๘ - ๘๘๗๕ (ลิเบเวรฟอง เฮลิคอปเตอร์) หรือ ๐๘๖ - ๔๙๙ - ๙๙๑๕ นายทหารยุทธการกองการบิน (ร.อ.อวีกรร) สำหรับการปฏิบัติของหน่วยงาน ทอ. ที่มีการแจ้งข้อมูลมา ก็ขอให้ยังคงแนวปฏิบัติดังกล่าวไว้ต่อไป เพื่อเป็นการยืนยันข้อมูลให้ครบถ้วนชัดเจน

- ขอให้ทุกหน่วยบินที่ปฏิบัติการบินเที่ยวบิน VIP ประสานงานล่วงหน้าเกี่ยวกับเส้นทางบินกับ Bangkok Approach ในกรณีที่มิได้ใช้เส้นทางบินปกติ เพื่อนำข้อมูลมาวางแผนบริหารจัดการกับเที่ยวบินอื่นที่เกี่ยวข้อง พร้อมนี้ขอความร่วมมือให้นักบินที่ทำการบินเที่ยวบิน VIP แจ้งจุดรายงานที่จะทำการบินไปขณะทำการบินให้ Bangkok Approach ทราบด้วย เพื่อเป็นการยืนยันข้อมูลที่แน่นอนชัดเจนอีกครั้งต่อไป

- การใช้ระยะสูงของเที่ยวบิน VIP เจ้าหน้าที่ ATC จะอนุญาตให้ตามที่นักบินแจ้งหรือร้องขอและจะบริหารจัดการกับเที่ยวบินอื่นที่เกี่ยวข้องให้ต่อไป

- หน่วยบินอื่นที่ปฏิบัติการบินในช่วงเวลาที่ใกล้เคียงกับช่วงเวลาของเที่ยวบิน VIP ขอให้ตรวจสอบข้อมูลก่อนทำการบินทุกครั้ง ทั้งนี้เที่ยวบิน VIP อาจทำการบินไม่ตรงตามเวลาที่ออกประกาศไว้ใน NOTAM โดยเจ้าหน้าที่ ATC จะแจ้งเตือนและให้ข้อมูลอีกครั้งเมื่อนักบินมาติดต่อ

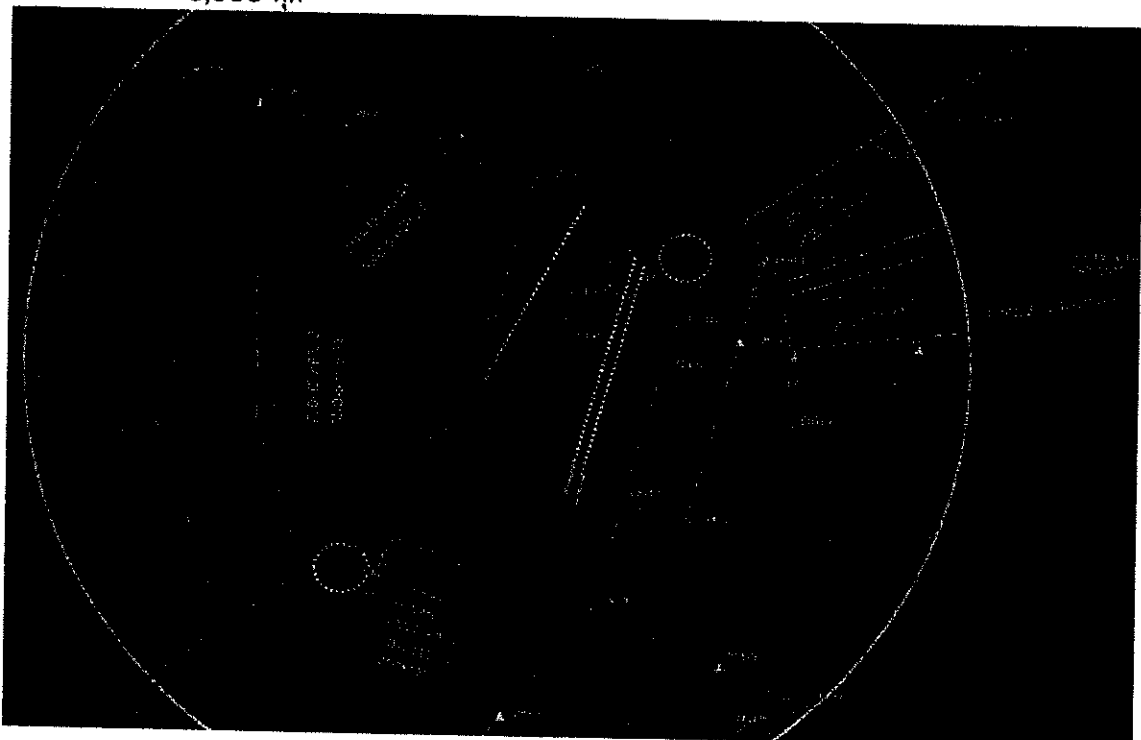
๑.๓ เรื่องนำเสนอพื้นที่ฝึกบินของโรงเรียนการบินในพื้นที่ BKK TMA

บวท. ได้นำเสนอพื้นที่ฝึกของโรงเรียนการบินต่างๆ ในปัจจุบันที่อยู่ในพื้นที่ของ BKK TMA เพื่อเป็นข้อมูลให้ทางหน่วยบินเฮลิคอปเตอร์ ได้เพิ่มความระมัดระวัง เมื่อมีการกบินผ่าน โดยมีพื้นที่ต่างๆ ดังนี้

- พื้นที่ฝึกของหน่วยฝึกการบินพลเรือน ฝูงบิน ๖๐๔ ความสูงตั้งแต่พื้นดินจนถึง ๕,๐๐๐ ฟุต ตามที่ประกาศอยู่ใน AIP Thailand (VTD 72 พื้นที่ Area 1 และ Area 2) ทางทิศตะวันตกของสนามบินดอนเมือง)

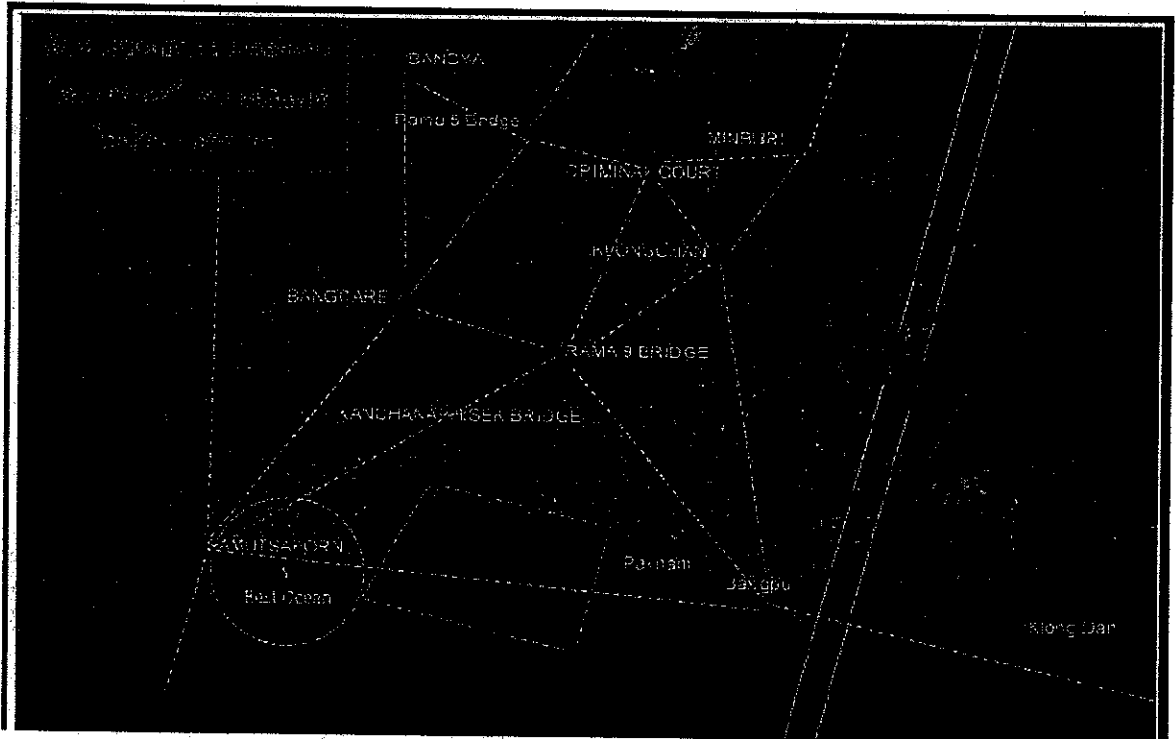
- พื้นที่ฝึกของโรงเรียนการบิน BAC (พื้นที่ทางด้านตะวันออกของสนามบินดอนเมือง) ระหว่าง R-057 ถึง R-083 จาก BKK/VOR ระยะทาง 32-50 DME จาก BKK/DME ความสูงจากพื้นดินจนถึง ๔,๐๐๐ ฟุต

- พื้นที่ฝึกบินของสนามบินเบสท์ไอเซียน แอร์พาร์ค (พื้นที่ทางด้านใต้ของสนามบินดอนเมือง) ระหว่าง R-190 ถึง R-210 BKK/VOR ระยะทาง 20-25 DME จาก BKK/DME ความสูงจากพื้นดินถึง ๒,๐๐๐ ฟุต



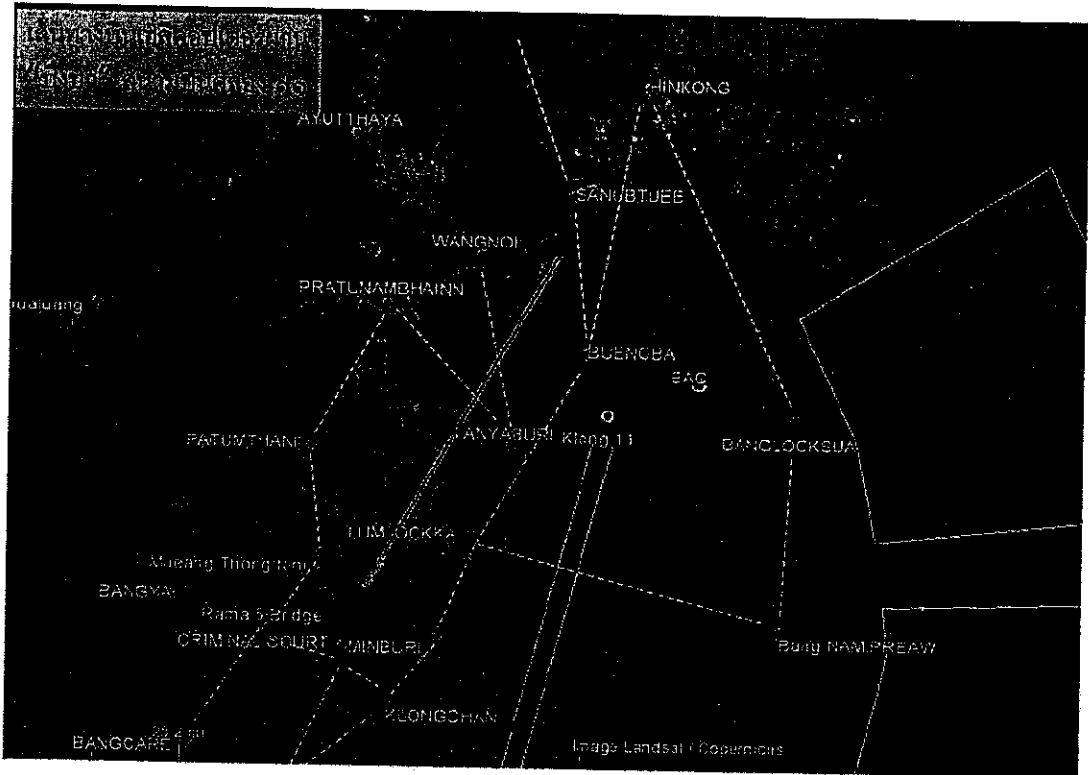
๑.๔ เรื่องร่วมพิจารณาเส้นทางบินเฮลิคอปเตอร์ที่ผ่านสนามบินและ/หรือบินผ่านหรือบินเข้าใกล้กับพื้นที่ฝึกบินของโรงเรียนการบิน

- เส้นทางบินเฮลิคอปเตอร์ จุดรายงาน “สมุทรสาคร” อยู่ใกล้กับสนามบินเบสท์ไอเซียน แอร์พาร์ค ประมาณ ๓ ไมล์ ที่อาจมีผลต่อการฝึกบินในวงจรถนอมบินความสูงไม่เกิน ๑,๐๐๐ ฟุต โดยที่ประชุมได้สรุปแนวทางการปรับระยะสูงเฮลิคอปเตอร์บินผ่านจุดรายงาน “สมุทรสาคร” ดังนี้ ในระยะสั้นให้ปรับระยะสูงเส้นทางบินเฮลิคอปเตอร์ผ่านจุดรายงาน “สมุทรสาคร” เป็น ๑,๕๐๐ ฟุต ดังนั้น เส้นทางบินหลังจากจุดรายงาน “สะพานพระราม ๙” หรือ “บางแค” เดินไปทางด้านทิศใต้ที่ต้องผ่านจุดรายงาน “สมุทรสาคร” จะต้องใช้ความสูง ๑,๕๐๐ ฟุต ระยะทาง ๓ ไมล์ก่อนถึงจุดรายงาน “สมุทรสาคร” สำหรับเส้นทางบินขาเข้าที่มาจากทางด้านทิศใต้ เมื่อบินผ่านจุดรายงาน “สมุทรสาคร” เข้ามายังพื้นที่กรุงเทพมหานคร ให้ใช้ระยะสูง ๑,๕๐๐ ฟุต จนกระทั่งผ่านเลยจุดรายงาน “สมุทรสาคร” ไปแล้ว ๓ ไมล์ จึงลดระยะสูงมาที่ ๑,๐๐๐ ฟุต เข้ารายงานตามปกติต่อไป สำหรับแนวทางการปรับแก้ไขระยะยาว จึงขอความร่วมมือทุกหน่วยบินที่มีภารกิจบินผ่านจุดรายงาน “สมุทรสาคร” ช่วยสำรวจหา Landmark ใหม่ที่อยู่ประมาณ ๕ ไมล์ ทางทิศตะวันตกเฉียงเหนือหรือทางทิศเหนือ ของจุดรายงาน “สมุทรสาคร” เพื่อจะได้ปรับย้ายกำหนดจุดรายงานใหม่ ให้ห่างจากสนามบินเบสท์ไอเซียน แอร์พาร์ค ให้เกิดความปลอดภัยมากขึ้นต่อไป



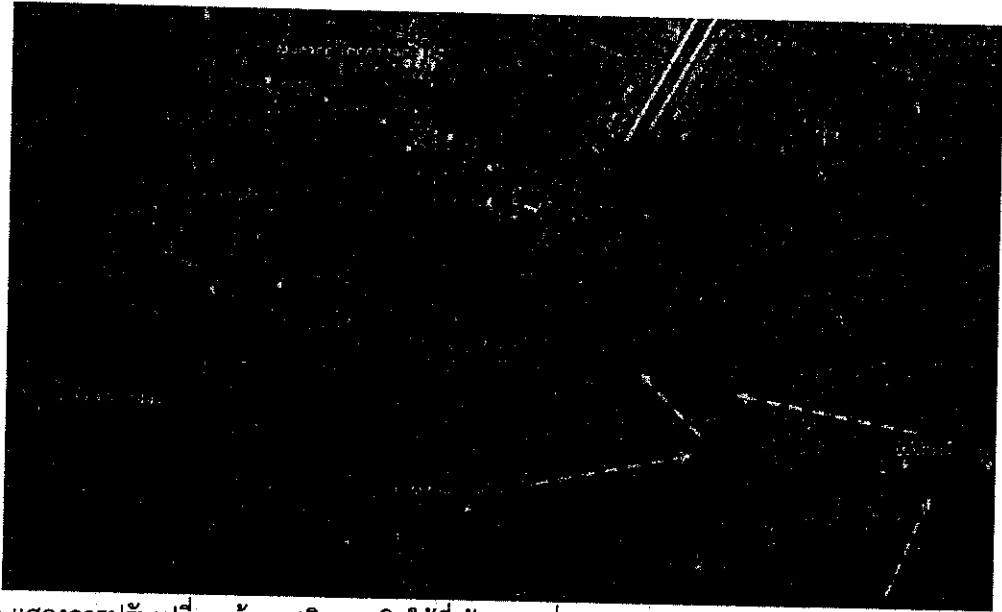
- เส้นทางบินเฮลิคอปเตอร์ จุดรายงาน “บึงบา-สนับทึบ”

เนื่องด้วยในปัจจุบันมีสนามบินขนาดเล็กบริเวณคลอง ๑๑ เกิดขึ้นบริเวณเส้นทางบิน “บึงบา-สนับทึบ” โดยสนามบินคลอง ๑๑ นี้ได้รับการอนุญาต จาก กพท. ให้เป็นที่ยื่น/ลงชั่วคราวแล้ว ที่ประชุมได้พิจารณาผลกระทบของการบินในเขตสนามบินคลอง ๑๑ กับการใช้เส้นทางบินดังกล่าว ได้มีข้อสรุป ให้คงการใช้เส้นทางบินและระยะสูงไว้เช่นเดิม โดย บวท. จะไปกำหนดแนวทางปฏิบัติให้สนามบินคลอง ๑๑ ฝึกบินในวงจรถนอมบินภายในรัศมี ๒ ไมล์ทะเล จากสนามบิน เพื่อไม่ให้เกิดผลกระทบกับการใช้เส้นทางบินเฮลิคอปเตอร์ ที่จุดรายงาน “บึงบา-สนับทึบ” ต่อไป



๑.๕ เรื่องร่วมพิจารณาแก้ไขข้อขัดข้องเส้นทางบินเฮลิคอปเตอร์จากจุดรายงาน
“ศาลอาญา” ไปลงยัง รاب ๑๑ รอ.บางเขน

บท. แจ้งให้ทราบว่าได้รับการรายงานข้อขัดข้องจากสายการบิน
ณ ท่าอากาศยานดอนเมือง เมื่อวิ่งขึ้นจากทางวิ่ง ๒๑ ในขณะที่มีอากาศยานเฮลิคอปเตอร์มาจาก
“ศาลอาญา” ระยะสูง ๕๐๐ ฟุต มาลงยัง รاب ๑๑ รอ.บางเขน (๒ ไมล์จากปลายทางวิ่ง ๒๑) (มีทิศทางสวน
ทางกับอากาศยานที่วิ่งขึ้นจากสนามบินดอนเมือง) อาจทำให้เกิด TCAS ชั้น RA ขึ้นได้ ในที่ประชุม
ได้สรุปแนวทางแก้ไข โดยจะเปลี่ยนเส้นทางบินการเข้า มาลง รاب ๑๑ รอ. บางเขน โดยจะให้ใช้จุดรายงาน
“มีนบุรี” (อยู่ทางทิศตะวันออกของ รاب ๑๑ รอ.บางเขน) แทนจุดรายงาน “ศาลอาญา” เพื่อให้การบิน
เข้ามาลงรَاب ๑๑ รอ. บางเขน มาจากทางทิศตะวันออกแทนการเข้ามาลงจากทางทิศใต้ ซึ่งจะแก้ไขปัญหานี้
ได้ นอกจากนี้ทางผู้แทนหน่วยบิน รَاب ๑๑ รอ. แจ้งให้ทราบว่ากองทัพบก มีแผนที่จะย้ายหน่วยบิน
เฮลิคอปเตอร์ของ ทบ. ไปยังสถานที่อื่นซึ่งอยู่ระหว่างการพิจารณาดำเนินการของกองทัพบกความคืบหน้า
จะแจ้งให้ บท. ทราบต่อไป



ภาพ: แสดงการปรับเปลี่ยนเส้นทางบินทางทิศใต้ที่เข้ามาลงที่ ราบ ๑๑ รอ. โดยให้เข้าทางจุดรายงาน
“มินบุรี” แทน

๒. หน่วยบินเฮลิคอปเตอร์นำเสนอปัญหาอุปสรรค ข้อขัดข้องการปฏิบัติงาน ปรีกษาหารือ และแลกเปลี่ยนข้อคิดเห็น สรุปได้ดังนี้

๒.๑ เส้นทางบินเข้า-ออก บริเวณ “สนับทึบ- บึงบา” ส่วนใหญ่จะเป็นหน่วยบิน ของศูนย์การบินทหารบก กับ กองบิน ๒ ทอ. มาใช้บริการ ที่ผู้แทน ทอ. มีความเห็นว่าการบิน เข้า - ออกโดย ใช้เส้นทางบินเดียวบินสวนทางกันในปริมาณการใช้งานค่อนข้างมากในเวลาเดียวกัน อาจเกิดความ ไม่ปลอดภัยขึ้นได้ โดยที่ประชุมมีข้อสรุปให้ทั้งสองหน่วยบินทำข้อตกลงเพื่อกำหนดวิธีปฏิบัติการใช้เส้นทาง บินดังกล่าวในการบินเข้า-ออก เพื่อให้หลบหลีกกัน และเป็นไปในแนวทางเดียวกันให้เกิดความปลอดภัย สูงสุดต่อไป

๒.๒ การใช้ระยะสูงในเส้นทางบิน สนับทึบ- บึงบา- ลำลูกกา ที่ประชุมสรุป แนวทางให้สามารถใช้ระยะสูง ๑,๐๐๐ ฟุต ได้ตลอดเส้นทางบิน

๒.๓ การใช้พื้นที่บริเวณค่ายจักรพงษ์ ปราจีนบุรี ซึ่งอยู่ในบริเวณพื้นที่ฝึกของ โรงเรียนการบิน BAC ทาง บวท. จะประสานกับโรงเรียนการบิน BAC เพื่อให้งดฝึกในรัศมี ๑ ไมล์โดยรอบ ค่ายจักรพงษ์ ความสูง ๒,๐๐๐ ฟุต เพื่อให้เฮลิคอปเตอร์ของค่ายฯ หรือหน่วยบินของกองทัพทำการฝึกบิน หรือบินภารกิจในบริเวณดังกล่าว

๒.๔ หน่วยบินเฮลิคอปเตอร์ขอให้มีการพิจารณาปรับระยะสูงเส้นทางบิน “เมืองทองธานี- สะพานพระราม ๕” และ “สะพานพระราม ๕ - ศาลาอัญญา” ระยะสูงจาก ๕๐๐ ฟุต มาเป็น ๗๐๐ ฟุต

ที่ประชุมมีข้อสรุปโดย บวท. จะขอนำข้อเสนอหรือการร้องขอดังกล่าวไปพิจารณา และศึกษาวิเคราะห์ ผลกระทบต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง โดยจะแจ้งผลให้ทราบในโอกาสต่อไป

๒.๕ หน่วยบินเฮลิคอปเตอร์แจ้งว่าจุดจอดเฮลิคอปเตอร์บริเวณ “C South” ของสนามบินดอนเมือง ติดต่อความถี่ 118.1 MHz ไม่ได้ อาจเกิดจากมีอากาศยานขนาดใหญ่บังคับสัญญาณ รวมทั้งจุดจอดของเฮลิคอปเตอร์ ทอท. ที่ฝูงบิน ๒๐๓๔ ผีงตระวันออกทางด้านใต้ด้วย

๒.๖ หน่วยบินเฮลิคอปเตอร์ แจ้งว่าจุดขึ้น/ลงบริเวณ “C South” สนามบินดอนเมือง อาจไม่ปลอดภัย จึงร้องขอให้ไปใช้ที่ “C1” แทน ทาง บวท. แจ้งว่าการเปลี่ยนแปลงจุดขึ้น/ลงตามที่ประกาศไว้ จะต้องดำเนินการหลายขั้นตอน และมีหน่วยงานของการทำอากาศยานดอนเมือง (ทอท.) เกี่ยวข้องด้วย

๒.๗ กองบินตำรวจ ขอให้ บวท. พิจารณากำหนดเส้นทางบิน และวิธีปฏิบัติการบิน จากท่าแรง มายังค่ายบุญยะจินดา ตร. (BKK R-210/1.9NM)

๒.๘ กองบินตำรวจ ขอทราบ และได้ทำความเข้าใจร่วมกันเกี่ยวกับแนวทางการเปลี่ยนแปลงแผนการบินเดินทางจาก VFR เปลี่ยนเป็น IFR ในกรณีที่ดีสภาพอากาศหรือทัศนวิสัยไม่ดีขณะทำการบิน

๓. บวท. ขอนัดหน่วยบินเฮลิคอปเตอร์ที่เกี่ยวข้อง ประกอบด้วย กองบินตำรวจ กองบิน ๒ ทอท. บริษัท สยามแลนด์ เอวิเอชันจำกัด บริษัท และบริษัท กรุงเทพเฮลิคอปเตอร์ เซอวิสเชส จำกัด กำหนดประชุมร่วมกันเพื่อหารือในรายละเอียดร่วมกันอีกครั้ง เพื่อการแก้ไขปัญหาและกำหนดแนวทางปฏิบัติ ตามข้อ ๒.๕ - ๒.๗ ในวันที่ ๑๐ กันยายน ๒๕๖๑ เวลา ๑๔.๐๐ น. ณ ห้องประชุม ๒๒๔๒ อาคารส่วนกลาง ทำอากาศยานดอนเมือง โดย บวท. จะเชิญหน่วยงานที่เกี่ยวข้องของ ทอท. และ บวท. ทั้งหมด เข้าร่วมประชุมดังกล่าวด้วยต่อไป

๔. ผลที่ได้จากการประชุม

๔.๑ หน่วยบินต่างๆ ได้รับรู้ข้อมูลต่างๆ เพื่อนำไปปฏิบัติการบินให้มีความระมัดระวัง และปลอดภัยมากขึ้น

๔.๒ ได้ทำความเข้าใจตรงกันเกี่ยวกับการปรับระยะสูงของเส้นทางบินเฮลิคอปเตอร์ ที่เกี่ยวข้องกับสนามบินขนาดเล็ก เพื่อให้มีความปลอดภัยมากขึ้น

๔.๓ ได้แลกเปลี่ยนข้อมูลร่วมกันโดยเฉพาะเที่ยวบิน VIP เพื่อนำมาบริหารจัดการเที่ยวบินอื่นได้อย่างประสิทธิภาพมากที่สุด

๔.๔ ได้มีการหารือ รับทราบข้อมูล เพื่อให้มีการบริหารจัดการการใช้ห้วงอากาศให้มีประสิทธิภาพมากที่สุด

๔.๕ รับทราบปัญหาข้อขัดข้องที่เกิดขึ้น เพื่อนำไปดำเนินการแก้ไขโดยเร็ว

๔.๖ ผู้แทนจากหน่วยบินต่างๆ และ บวท. มีมิตรภาพ และความสัมพันธ์อันดีระหว่างกัน จะทำให้การดำเนินการต่างๆ ได้ง่าย และรวดเร็ว