

## การบริการข่าวสารการบิน (Aeronautical Information Services หรือ AIS)

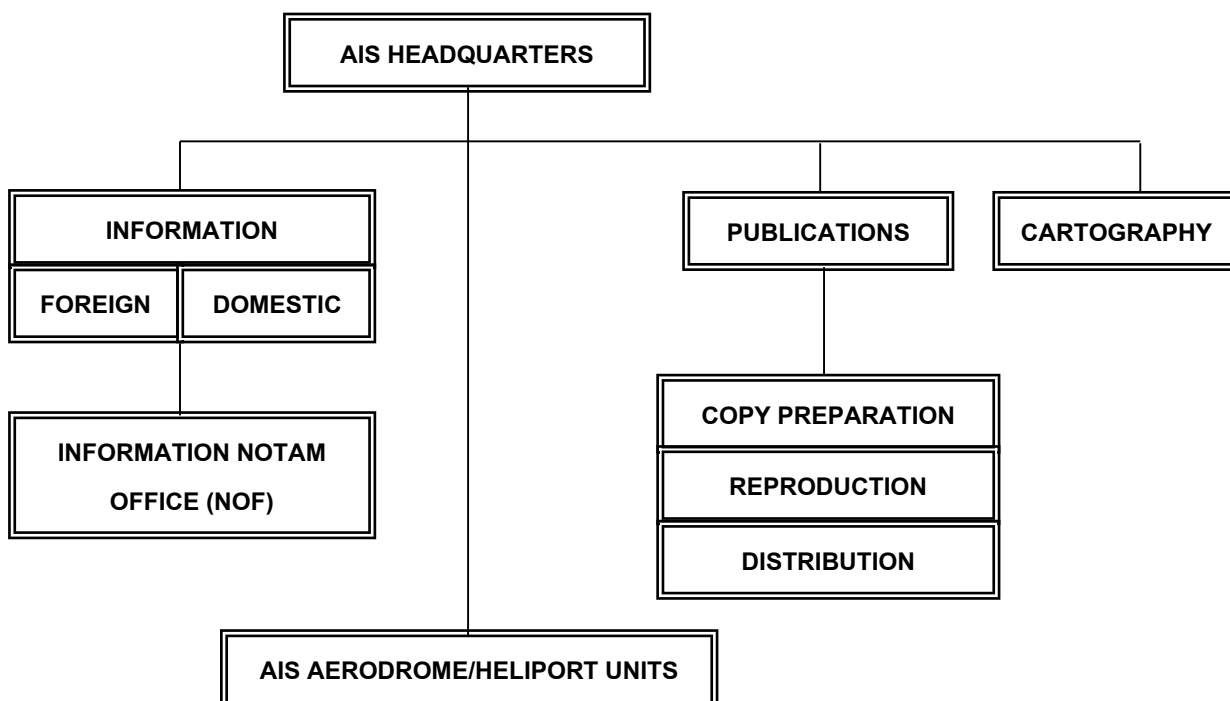
ด้วยองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization : ICAO) เห็นว่าการบริการข่าวในการเดินอากาศบางประเภทที่จะออกประกาศให้กับผู้ที่เกี่ยวข้องกับการเดินอากาศได้รับทราบ ซึ่งมีผลต่อความปลอดภัยและการพัฒนาการเดินอากาศระหว่างประเทศอย่างมีประสิทธิภาพ จึงได้กำหนดหลักเกณฑ์ รูปแบบและประเภทของข่าวสารการบิน สำหรับรัฐภาคีต้องจัดให้มีการออกประกาศไว้ในภาคผนวก ๑๕ (ANNEX 15 Aeronautical Information Services : AIS)

ประเทศไทยในฐานะรัฐภาคีขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization : ICAO) จึงมีหน้าที่และความรับผิดชอบในการให้บริการข่าวสารการบิน AERONAUTICAL INFORMATION SERVICES - AIS ตามภาคผนวกที่ ๑๕ ปัจจุบันกลุ่มแผนและข่าวสารการเดินอากาศ สำนักมาตรฐานสนามบิน กรมการบินพลเรือน เป็น AIS HEADQUARTERS ของประเทศไทยทั้งหมดโดยการประสานงานกับหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องทั้งพลเรือนและทหาร เพื่อนำมาจัดระบบการรวบรวมตรวจสอบ และกระจายข่าวสารการบินให้ได้มาตรฐานตามที่ ICAO กำหนด

### การจัดองค์กรการบริการข่าวสารการบิน (Aeronautical Information Services) หรือ AIS

เพื่อความเข้าใจในการจัดองค์กรของหน่วยงานที่ทำหน้าที่เป็น AIS HEADQUARTERS องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ได้กำหนดการจัดองค์กรไว้ ดังนี้ คือ

#### Organization Chart\*



\* Doc 8126 : Aeronautical Information Services Manual P.3-10



สำหรับประเทศไทย ได้จัดงานด้านบริการข่าวสารการบินไว้ ดังนี้

**กรมการบินพลเรือน** (กลุ่มแผนและข่าวสารการเดินอากาศ สำนักมาตรฐานสนามบิน) มีฐานะเป็นสำนักงาน AIS HEADQUARTERS ทำหน้าที่เป็นศูนย์กลางข่าวสารการบินของประเทศไทย และดำเนินงานแถลงข่าวสารการบินในรูปการออกเอกสารแถลงข่าวสารการบินของประเทศไทย (Aeronautical Information Publication – Thailand) หรือ AIP-Thailand

**บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด** หรือ NOTAM OFFICE (NOF) ดำเนินการทำหน้าที่แทนกรมการบินพลเรือนในการออกข่าวสารการบินประเภท ประกาศนักบิน (NOTICE TO AIRMEN – NOTAM)

### ความหมาย

**เอกสารแถลงข่าวสารการบิน (AIP)** หมายถึง เอกสารใดๆ ที่จัดพิมพ์แจกจ่ายโดยประเทศใดประเทศหนึ่งหรือโดยรับมอบอำนาจจากประเทศนั้นๆ และเอกสารนั้นจะบรรจุข้อมูลข่าวสารที่มีลักษณะถาวรและจำเป็นต่อการเดินอากาศ ซึ่งการจัดทำเอกสารแถลงข่าวสารการบิน (AIP) นั้น จะจัดทำหรือพิมพ์โดยรัฐหรือประเทศนั้นๆ สำหรับประเทศไทยดำเนินการจัดทำเอกสารแถลงข่าวสารการบิน (AIP) โดยกลุ่มแผนและข่าวสารเดินอากาศ สำนักมาตรฐานสนามบิน กรมการบินพลเรือน กระทรวงคมนาคม

### วัตถุประสงค์ของการบริการข่าวสารการบิน

เพื่อที่จะแน่ใจว่าการหมุนเวียนของข่าวสารต่างๆ ที่จำเป็นต่อความปลอดภัย ความมีประสิทธิภาพของการเดินอากาศระหว่างประเทศว่ามีมากน้อยเพียงใด

**ลักษณะของข่าวสารการบิน** เป็นข่าวต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับข่าวดังต่อไปนี้

- ๑) สิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ
- ๒) การบริการต่างๆ
- ๓) วิธีปฏิบัติต่างๆ

ข่าวต่างๆ ที่กล่าวข้างต้นนั้นจะต้องมีลักษณะดังนี้

- ๑) เพียงพอ
- ๒) ถูกต้อง
- ๓) ทันเวลา หรือทันต่อเหตุการณ์
- ๔) ออกโดยทางราชการ หรือออกในนามของทางราชการ

### ข้อกำหนดโดยทั่วไป

๑) ขนาดของ AIP ในแต่ละประเทศจะเท่ากันหมด กล่าวคือมีขนาดไม่ใหญ่กว่าขนาด ๒๑๐ x ๒๙๗ มม. (ขนาด A4) บางกรณีอาจมีมากแผ่นที่มีขนาดใหญ่กว่านี้ เช่น แผนภูมิของสนามบินต่างๆ ก็สามารถทำได้แต่ต้องพับให้มีขนาดเดียวกัน

๒) AIP แต่ละเล่มจะต้องมีความสมบูรณ์ โดยไม่ต้องอ้างอิงเอกสารเล่มอื่นๆ และจะต้องมีสารบัญรวมอยู่ด้วย ซึ่งถ้าหากมีความจำเป็นในการจัดทำ AIP เป็น ๒ ตอน หรือ ๑ เล่ม เนื่องจาก AIP มีขนาดใหญ่มากหรือเพื่อความสะดวกแล้วกรณี แต่จะต้องระบุลงไปให้ชัดเจนว่า ข่าวหรือข้อความที่สามารถค้นหาได้ในเล่มใด ทั้งนี้เพื่อสะดวกในการค้นหา

๓) เนื้อหาหรือข้อมูลข่าวสารใน AIP แต่ละบทหรือแต่ละตอนจะต้องไม่ซ้ำกันเมื่อประเทศตั้งแต่ ๒ ประเทศขึ้นไป ร่วมกันเพื่อจัดทำ AIP เล่มเดียวกัน AIP เล่มนี้จะต้องระบุให้ชัดเจนทั้งหน้าปกและสารบัญว่าเป็นของประเทศใดบ้าง



๔) AIP ควรจะจัดพิมพ์ในรูปแบบ ซึ่งแต่ละแผ่นสามารถดึงออกได้ เพื่อความสะดวกต่อการแก้ไข เว้นแต่ชนิดที่พิมพ์สมบูรณ์ทั้งเล่ม เมื่อมีการแก้ไขก็ต้องมีการพิมพ์ใหม่ทั้งเล่ม

๕) ภาษามีใช้ในการพิมพ์ AIP จะต้องพิมพ์เป็นภาษาอังกฤษ แต่ถ้ามีความจำเป็นต้องพิมพ์เป็นภาษาอื่นจะต้องพิมพ์ภาษาอังกฤษควบคู่ไปด้วย ทั้งนี้ เพื่อให้ผู้อ่านไว้เปรียบเทียบทั้ง ๒ ภาษา ว่าใจความตรงกันหรือไม่ โดยเฉพาะประเทศที่ไม่ใช้ภาษาอังกฤษเป็นภาษาหลักแล้วจำเป็นต้องอย่างยิ่งเพราะการแปลเป็นภาษาอังกฤษ อาจจะไม่สมบูรณ์เท่าที่ควร

๖) AIP แต่ละเล่มจะต้องใส่วันที่ ในกรณีที่มี AIP จัดทำในรูปแบบดึงออกได้เป็นแผ่นๆ แต่ละแผ่นจะต้องใส่วันที่ สำหรับวันที่นั้นจะต้องระบุให้ชัดเจน ซึ่งประกอบด้วยข้อความดังต่อไปนี้

- วันที่ ต้องพิมพ์เป็นตัวเลข
- เดือน ให้ใช้ชื่อย่อของเดือนเป็นภาษาอังกฤษ
- ปี ใช้ ค.ศ. เป็นตัวเลข ๒ ตัว

โดยวันที่นั้น จะต้องเป็นวันที่พิมพ์หรือวันที่มีผลบังคับใช้ของข่าว

๗) การเปลี่ยนแปลงต่างๆ ใน AIP หรือมีข่าวออกใหม่จะต้องมีสัญลักษณ์หรือเครื่องหมายแสดงให้ทราบอย่างเด่นชัด การเปลี่ยนแปลงที่สำคัญในการปฏิบัติการใน AIP จะต้องจัดพิมพ์ในระบบ AIRAC และให้ระบุให้ชัดเจนโดยใช้คำว่า “AIRAC” นำหน้าเสมอ

### แหล่งที่มาของข่าวสารการบิน

ข่าวสารเกี่ยวกับการบินนั้น หน่วย AIS ได้รับจากแหล่งข่าวต่างๆ ดังนี้

- ๑) หน่วย AIS ของประเทศต่างๆ
- ๒) จากแหล่งข่าวต่างๆ ภายในประเทศ เช่น ท่าอากาศยาน ทอ./ ทร./ ทบ./ บวท./ ทอท.

### การจัดพิมพ์ข่าวสารการบิน

กรมการบินพลเรือน ปฏิบัติหน้าที่ในฐานะที่เป็นศูนย์กลางข้อมูลข่าวสารการบิน (AIS HEAD QUARTERS) ได้ดำเนินการจัดทำเอกสารข่าวสารการบิน และแจกจ่ายให้ผู้เกี่ยวข้องได้รับทราบข้อมูลข่าวสารการบินโดยผ่านสื่อ และเอกสารดังต่อไปนี้

๑. เอกสารแถลงข่าวการบิน หรือ AIP (Aeronautical Information Publication)
  - ๑.๑ ประกาศแก้ไขเอกสารแถลงข่าวการบิน หรือ AIP Amendment
  - ๑.๒ ประกาศเพิ่มเติมเอกสารแถลงข่าวการบิน หรือ AIP Supplement
๒. ประกาศเวียนการบิน AIC (Aeronautical Information Services)
๓. ประกาศนักบิน หรือ NOTAM (Notice to Airmen)

การแจ้งข่าวเกี่ยวกับความปลอดภัยในการเดินอากาศ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยมอบอำนาจให้หน่วย NOTAM Office (NOF) ของบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด เป็นผู้ดำเนินการแทน

### รายละเอียดในเอกสารแถลงข่าวการบิน ( Aeronautical Information Publication ) หรือ AIP

เอกสารแถลงข่าวการบิน เป็นเอกสารซึ่งองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ( ICAO : International Civil Aviation Organization ) กำหนดให้รัฐภาคีสมาชิกจัดทำขึ้นเพื่อแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสารระหว่างรัฐภาคีตามภาคผนวกที่ ๑๕ เรื่องการให้บริการข่าวสารการบิน ( Annex 15 : Aeronautical Information Services ) เอกสารแถลงข่าวการบินของประเทศไทยจัดทำโดยกรมการบินพลเรือน ( Department of Civil Aviation : DCA ) เป็นข้อมูลที่ถาวร สำหรับใช้เป็นคู่มือในการเดินอากาศ ทั้งภายในและระหว่างประเทศ โดยจัด



ให้มีการแลกเปลี่ยนเอกสารแถลงข่าวการบินระหว่างประเทศสมาชิกและจำหน่ายให้แก่หน่วยงานที่ทำการบินทั่วไป หรือบุคคลที่สนใจข้อมูลเกี่ยวกับข่าวสารการบินซึ่งข้อมูลในเอกสารแถลงข่าวการบินนี้จะมาจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง หรือที่เป็นต้นกำเนิดข้อมูล ดังนั้น ความถูกต้องของข้อมูลจึงเป็นเรื่องสำคัญที่จะทำให้สามารถใช้เป็นประโยชน์ในการเดินอากาศได้ถูกต้องตามวัตถุประสงค์ และในทางกลับกัน ถ้าข้อมูลไม่ถูกต้องก็อาจทำให้มีผล กระทบต่อการเดินอากาศทำให้ไม่มีความปลอดภัย

เอกสารแถลงข่าวการบิน (AIP) ได้จัดแบ่งข้อมูลเป็น ๓ หมวด ได้แก่

หมวดที่ ๑ บททั่วไป (GENERAL หรือ GEN)

หมวดที่ ๒ เส้นทางบิน (EN - ROUTE หรือ ENR)

หมวดที่ ๓ สนามบิน (AERODROMES หรือ AD)

หมวดที่ ๑ บททั่วไป (General : GEN) ประกอบด้วยข้อมูลข่าวเกี่ยวกับการบริการงานและข่าวสารทั่วไปที่ไม่ใช่ข่าวสารสำคัญที่ต้องออกประกาศนักบิน ( NOTAM )

หมวดที่ ๒ เส้นทางบิน (Enroute : ENR) ประกอบด้วยข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับการใช้ห้วงอากาศ

หมวดที่ ๓ สนามบิน (Aerodromes : AD) ประกอบด้วยข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับการใช้สนามบิน หรือ Heliport

โดยที่ข้อมูลที่ประกาศในเอกสารแถลงข่าวการบิน (AIP) จะต้องเป็นข้อมูลที่ถูกต้องทันสมัยอยู่ตลอดเวลา ดังนั้น เอกสารแถลงข่าวการบิน (AIP) จึงต้องมีการแก้ไขปรับปรุงข้อมูลให้ถูกต้องตามกาลเวลาอยู่เสมอ ผู้ที่มีหน้าที่รับผิดชอบในการแจ้งการเปลี่ยนแปลงหรือแก้ไขข้อมูลในเอกสารแถลงข่าวการบิน (AIP) ได้แก่ ท่าอากาศยาน กองหรือสำนัก ต่าง ๆ หรือหน่วยเจ้าของข้อมูล (Raw Data) เช่น ทอ./ ทร./ ทบ./ ทอท./ บวท. ส่งข้อมูลให้กลุ่มแผนและข่าวสารการบิน สำนักมาตรฐานสนามบิน กรมการบินพลเรือน เพื่อทราบถึงการเปลี่ยนแปลงต่าง ๆ /ที่เกิดขึ้น โดยกลุ่มแผนและข่าวสารการบินจะส่งข้อมูล (Raw Data) ดังกล่าวให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง (Technical Branch) ตรวจสอบความถูกต้องของข้อมูลก่อนที่จะนำไปดำเนินการแก้ไขข้อมูลในเอกสารแถลงข่าวการบิน (AIP) โดยออกเป็นประกาศแก้ไขเอกสารแถลงข่าวการบิน (AIP Amendment) หรือออกประกาศเพิ่มเติมเอกสารแถลงข่าวการบิน (AIP Supplement) หรือดำเนินการให้ออกประกาศนักบิน (NOTAM) ต่อไป

**กรมการบินพลเรือนได้จัดทำ AIP Thailand** โดยจัดแบ่งออกเป็น ๒ เล่ม ดังต่อไปนี้

เล่มที่ ๑ ประกอบบททั่วไป (General : GEN) และหมวดเส้นทางบิน (En-route : ENR)

เล่มที่ ๒ ประกอบด้วยหมวดสนามบิน (Aerodrome : AD)

ในปัจจุบันนี้กรมการบินพลเรือน ไม่ได้จัดพิมพ์เอกสารแถลงข่าวการบินของประเทศไทยจำหน่ายแล้ว แต่จะมีการเผยแพร่ข้อมูลเอกสารในลักษณะของ Electronic AIP ให้บริการข้อมูลแบบฟรีไม่เสียค่าใช้จ่ายทางเว็บไซต์ [www.aisthai.go.th](http://www.aisthai.go.th) หรือจะซื้อในรูปแบบ CD AIP.Thailand ได้ในราคาแผ่นละ ๑,๐๐๐ บาท ที่กลุ่มแผนและข่าวสารการเดินอากาศ สำนักมาตรฐานสนามบิน

**หมายเหตุ :** ข้อมูลข่าวสาร บทความด้านการบิน รวมถึงเอกสารแถลงข่าวการบิน ประกาศผู้ทำการในอากาศและพยากรณ์อากาศเพื่อวางแผนการบิน สามารถค้นหาได้โดย

๑. <https://ais.caat.or.th>

๒. <https://aisthai.go.th>

๓. <https://th.allmetsat.com>

๔. <https://tmd.go.th>



## ประกาศเพิ่มเติมเอกสารแถลงข่าวการบิน (AIP Supplement)

### ความหมาย

ประกาศเพิ่มเติมเอกสารแถลงข่าวการบิน (AIP Supplement) หมายถึง เอกสารลงข่าวการเปลี่ยนแปลง ดังต่อไปนี้

๑) ข่าวที่มีการเปลี่ยนแปลงชั่วคราว ซึ่งมีระยะเวลาตั้งแต่ 3 เดือนขึ้นไป มีผลต่อข่าวที่ลงประเทศใน AIP และข่าวนั้นไม่ใช่ข่าวที่ระบุไว้ใน Appendix 4 ของ Annex 15 หรือ AIRAC (Aeronautical Information Regulation and Control )

๒) ข่าวที่มีการเปลี่ยนแปลงชั่วคราว ซึ่งมีระยะเวลาน้อยกว่า 3 เดือน มีผลต่อข่าวที่ลงประกาศใน AIP และข่าวนั้นไม่ใช่ข่าวที่ระบุใน Appendix 4 ของ Annex 15 แต่ข่าวนั้นมีข้อความจำนวนมาก และ/หรือมีแผนภูมิ หรือรูปภาพ ประกอบ และ

๓) มีเวลาเพียงพอในการดำเนินการ

### ข้อกำหนดโดยทั่วไป

๑) AIP Supplement แต่ละฉบับจะต้องกำหนดหมายเลขประจำฉบับ ซึ่งเรียงตามลำดับตามปีปฏิทิน เช่น ๑/๑๒

๒) AIP Supplement ทุกฉบับ ควรจะเป็นสีต่างๆ ซึ่งไม่ใช่สีขาว ทั้งนี้ เพื่อเป็นจุดเด่นในการสังเกต ทางที่ดี ควรจะเป็นสีเหลือง ประเทศไทยได้กำหนดเป็นสีเหลือง

๓) AIP Supplement ทุกฉบับจะต้องเก็บรักษาไว้ใน AIP จนกว่าเหตุการณ์ที่ประกาศใน AIP Supplement จะสิ้นสุดลง และควรเก็บรักษาไว้เป็นรายการแรกในแต่ละหมวด/ตอนของ AIP

๔) รายการตรวจสอบ AIP Supplement รายการตรวจสอบ AIP Supplement ซึ่งจะใช้ตรวจสอบ AIP Supplement ทั้งหมดว่าฉบับใดบ้างที่ยังมีผลบังคับใช้อยู่ จะออก ณ ระยะเวลาห่างกันแต่ครั้งไม่เกิน ๑ เดือน หรือออกเดือนละ ๑ ครั้งนั่นเองจะส่งรวมมากับเอกสารสรุป NOTAM ที่ยังมีผลบังคับใช้ประจำเดือน

๕) การออก AIP Supplement ไปแทน NOTAM เมื่อ AIP Supplement ออกไปแทน NOTAM ฉบับใดแล้วจะต้องระบุถึงหมายเลขลำดับของ NOTAM ที่จะไปแทนด้วย

๖) AIP Supplement Series AIP Supplement Series หมายถึง ตัวอักษรแสดงที่แสดงให้ทราบว่า AIP Supplement ที่ออกมานั้นจะแจกจ่ายให้ใครบ้าง ซึ่งทาง ICAO ไม่ได้กำหนดไว้แต่ สำหรับประเทศไทยได้จัดทำ AIP Supplement แบ่งออกเป็น ๒ Series ดังนี้

ก. Series A. สำหรับแจกจ่ายให้ผู้รับที่อยู่ทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ พิมพ์ด้วยกระดาษสีเหลือง

ข. Series B. สำหรับแจกจ่ายให้ผู้รับที่อยู่เฉพาะภายในประเทศเท่านั้นพิมพ์ด้วยกระดาษสีเหลือง

### การออกประกาศเพิ่มเติมเอกสารแถลงข่าวการบิน (AIP Supplement) แยกได้ ๒ วิธี คือ

๑) ออกโดยไม่ใช้ระบบ AIRAC ซึ่งสามารถดำเนินการได้ทันที หรือ

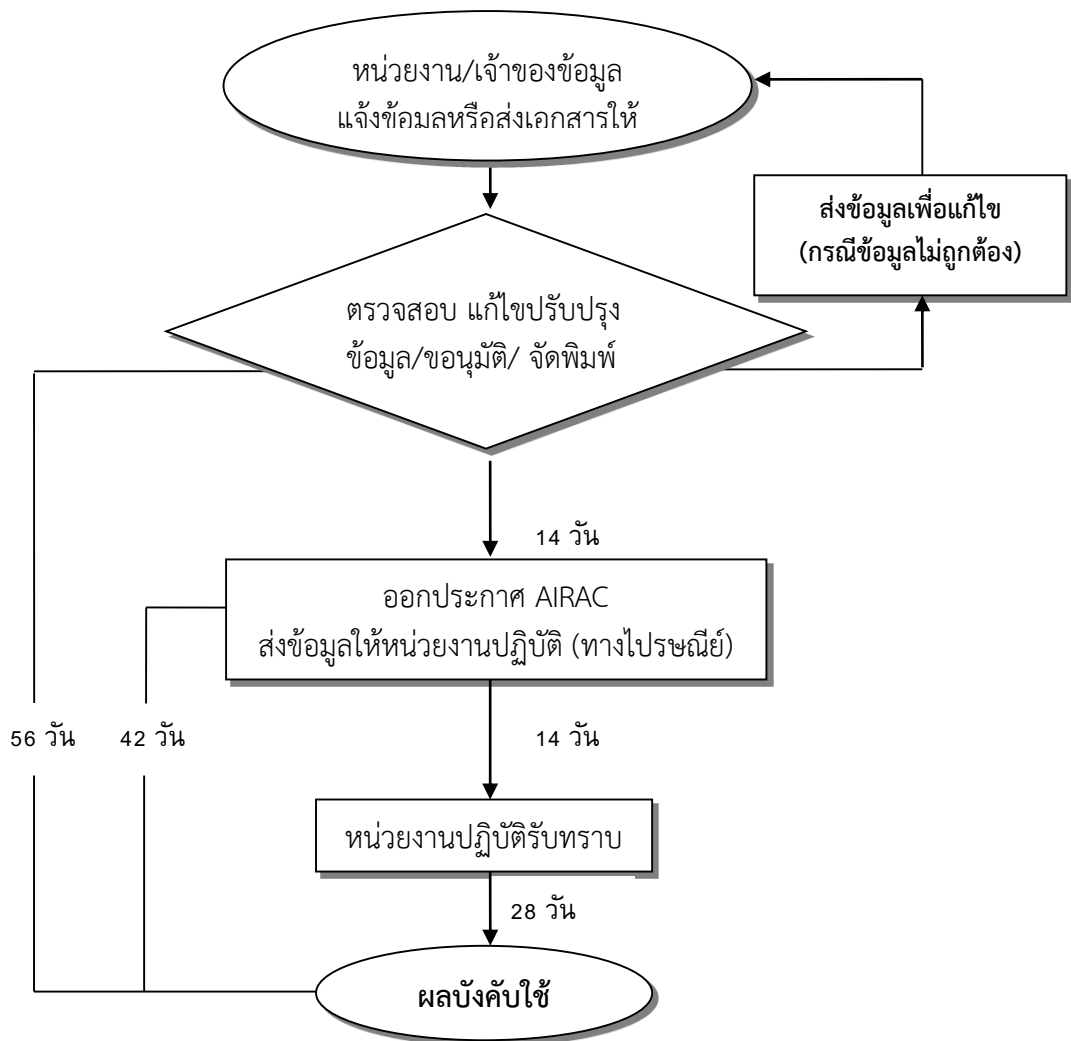
๒) ออกโดยใช้ระบบ AIRAC ตามระยะเวลาที่กำหนด (ที่ประกาศไว้ใน AIC ในแต่ละปี)

ระบบ AIRAC หรือเรียกคำเดิมว่า ระบบการกระจายข่าวสารการบินตามกำหนดระยะเวลา (The AIRAC System) ย่อมาจาก Aeronautical Information Regulation and Control หมายถึง การออกประกาศข่าวการบิน ซึ่งเป็นไปตามตารางกำหนดระยะเวลาของการรับข่าว การประกาศข่าว และเวลาที่ข่าวมีผลบังคับใช้ หรือกล่าวโดยง่ายก็คือ การออกประกาศข่าวที่ประสงค์ให้ถึงผู้รับได้รับทราบล่วงหน้าเป็นเวลา ๒๘ วัน (สำหรับข่าวที่มีการเปลี่ยนแปลงที่ถือได้ว่าเป็นสาระสำคัญ หรือ Major Changes จะต้องถึงมือผู้รับทราบ



ล่วงหน้าก่อนวันที่มีผลบังคับใช้ หรือ Effective date of Implementation เป็นเวลาไม่น้อยกว่า ๕๖ วัน) นับรวมกับเวลาการเดินทางส่งทางไปรษณีย์อีก ๑๔ วัน เพราะฉะนั้นหน่วยงาน AIS จะต้องออกประกาศข้อมูลข่าวสารตามเรื่อง that ICAO กำหนด ล่วงหน้าเป็นเวลาไม่น้อยกว่า ๔๒ วันก่อนวันที่มีผลบังคับใช้(Effective date of Implementation) และถ้ารวมกับเวลาในการตรวจสอบ, แก้ไขปรับปรุง, จัดพิมพ์ เตรียมการส่งให้สมาชิกอีก ๑๔ วันต้องใช้เวลาทั้งหมด ๕๖ วัน

**การออกประกาศ AIRAC AIP Supplement**



- หมายเหตุ**
- สำหรับกำหนดระยะเวลาหรือรอบในการออกประกาศ AIRAC นั้น การดำเนินการตามที่มีการออกประกาศในแต่ละปี ซึ่งจะออกประกาศในรูปแบบประกาศเวียนการบิน (AIC)
  - ในกรณีที่ข้อมูลข่าวสารมีการเปลี่ยนแปลงในสาระสำคัญ (Major Change) ข้อมูลจะต้องถึงมือผู้รับก่อนวันที่มีผลบังคับใช้ไม่น้อยกว่า ๕๖ วัน
  - ตรวจสอบ แก้ไข ปรับปรุงข้อมูล/ขออนุมัติ/จัดพิมพ์ = Lastest date forInformation to reach AIS
  - ออกประกาศ AIRAC ส่งข้อมูลให้หน่วยงานปฏิบัติ (ทางไปรษณีย์) = Publication date of AIP Supplement
  - ผลบังคับใช้ = Effective date of Implementation



## ประกาศนักบิน NOTAM (Notice to Airmen)

**การออกประกาศนักบิน (NOTICE TO AIRMEN - NOTAM)** เป็นข้อมูลข่าวเกี่ยวกับความปลอดภัยในการบิน ข่าวหรือเรื่องที่ออกประกาศนักบิน (NOTAM) ต้องมีคุณสมบัติโดยสรุปดังนี้ คือ เกิดปัจจุบันทันด่วน และจำเป็นต้องแจ้งออกให้ทราบทั่วกันทันที และถ้าข่าวนั้นมีลักษณะเกิดขึ้นชั่วคราวในช่วงเวลาสั้นๆ หรือเห็นการเปลี่ยนแปลงแบบถาวรหรือชั่วคราว แต่เป็นช่วงเวลายาวนานและจำเป็นต้องแจ้งให้เร็วที่สุด ทั้งนี้ ยกเว้นเรื่องที่มีข้อความยาวมากและ/หรือต้องใช้ภาพประกอบ

### ความหมาย

**ประกาศนักบิน (NOTAM)** หมายถึง ประกาศใดๆ ที่แจกจ่ายทางระบบโทรคมนาคมซึ่งเกี่ยวกับการติดตั้ง สภาพต่างๆ หรือการเปลี่ยนแปลงในกรณีต่างๆ ดังต่อไปนี้

- ก. เครื่องอำนวยความสะดวก
- ข. การบริการต่างๆ
- ค. วิธีปฏิบัติ หรืออันตรายที่จะเกิดขึ้น ซึ่งบุคคลที่เกี่ยวข้องกับการบิน จำเป็นที่จะต้องทราบทันเวลา หรือล่วงหน้า

### การออก NOTAM

การออก NOTAM จะได้รับการจัดทำและแจกจ่ายให้แก่ผู้รับโดยทันที เพื่อข่าวที่แจกจ่ายนั้น

- ๑) เป็นข่าวการเปลี่ยนแปลงชั่วคราวในระยะสั้น กล่าวคือ น้อยกว่า ๓ เดือน หรือ
- ๒) เป็นข่าวการเปลี่ยนแปลงชั่วคราวในระยะยาว กล่าวคือ ตั้งแต่ ๓ เดือนขึ้นไป แต่หน่วย AIS ได้รับข่าวนั้นมาไม่มีเวลาเพียงพอที่จะดำเนินการและแจกจ่ายโดยผ่านสื่อหรือเอกสารอื่น (ไม่ควรทำ) หรือ
- ๓) เป็นข่าวการเปลี่ยนแปลงถาวรที่สำคัญต่อการบินที่ระบุไว้ใน (Appendix 4 ของ Annex 15) แต่สำนักงาน AIS ได้รับข่าวนั้นมาไม่มีเวลาเพียงพอที่จะดำเนินการและแจกจ่ายโดยผ่านสื่อหรือเอกสารอื่น (ไม่ควรทำ)

### ข่าวที่จะนำมาออกประกาศทาง NOTAM

ข่าวสารการเดินทางอากาศที่จะออกประกาศนักบิน (NOTAM) เพื่อความปลอดภัยในการเดินทางอากาศ ได้แก่ ข่าวเกี่ยวกับเรื่องดังต่อไปนี้ (A NOTAM shall be originated and issued concerning the following information)

- ๑) การเปิด-ปิดสนามบิน และ/หรือ การเปลี่ยนแปลงที่สำคัญต่อการปฏิบัติการของสนามบิน และทางวิ่ง (establishment, closure or significant changes in operation of aerodrome(s)/ heliport(s) or runways;)
- ๒) การติดตั้ง การยกเลิก การรื้อถอน และการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญต่อการปฏิบัติการด้านสนามบิน การบริการข่าวสารการเดินทางอากาศ การบริการจราจรทางอากาศ การสื่อสารการบินการบริการข่าวอากาศ การค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย และอื่น (establishment, withdrawal and significant changes in operation of aeronautical services (AGA, AIS, ATS, COM, MET, SAR, etc.);)
- ๓) การติดตั้ง การยกเลิก การเปลี่ยนแปลงสาระสำคัญในความสามารถของการเดินทางอากาศด้วยวิทยุและการบริการติดต่อสื่อสารภาคอากาศกับภาคพื้น รวมถึงการขัดข้องหรือการกลับใช้งานได้อีก การเปลี่ยนแปลง ความถี่วิทยุ การเปลี่ยนแปลงเวลาทำการที่แจ้งไว้ การเปลี่ยนแปลงชื่อ การเปลี่ยนแปลงของทิศทาง (เครื่องช่วยบอกทิศทาง) การย้ายหรือการเปลี่ยนแปลงที่ตั้ง การเพิ่มหรือลดของกำลังส่งตั้งแต่ร้อยละ ๕๐ หรือมากกว่านั้น การเปลี่ยนแปลงกำหนดเวลาหรือข้อความที่ออกอากาศ ความผิดปกติ (ไม่สม่ำเสมอ) หรือความ



ไม่น่าไว้วางใจในการทำงานของเครื่อง อิเล็กทรอนิกส์ เครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศและการบริการสื่อสารระหว่างอากาศยานกับภาคพื้นดิน

(establishment or withdrawal of electronic and other aids to air navigation and aerodromes/heliports This includes: interruption or return to operation, change of frequencies, change in notified hours of service, change of identification, change of orientation (directional aids), change of location, power increase or decrease amounting to 50 per cent or more, change in broadcast schedules or contents, or irregularity or unreliability of operation of any electronic aid to air navigation, and air-ground communication services; )

๔) การติดตั้ง ยกเลิก การรื้อถอน หรือการเปลี่ยนแปลงสาระสำคัญของเครื่องอำนวยความสะดวกสำคัญที่มองเห็น (significant changes made to visual aids; )

๕) การขัดข้องหรือการกลับมาปฏิบัติงานได้อีกของส่วนประกอบที่สำคัญของระบบไฟฟ้าสยามบิน (interruption of or return to operation of major components of aerodrome lighting systems;)

๖) การจัดตั้ง การยกเลิก การเปลี่ยนแปลงสาระสำคัญที่เกิดจากกระบวนการให้บริการการเดินอากาศ (establishment, withdrawal or significant changes mad to procedures for air navigation services )

๗) การเกิด หรือการแก้ไขสิ่งกีดขวางหรือสิ่งกีดขวางที่สำคัญ ๆ ในพื้นที่ซบเคลื่อน (occurrence or correction of major defects or impediments in the manoeuvring \area;)

๘) การเปลี่ยนแปลงและข้อจำกัดในการให้บริการด้านน้ำมันเชื้อเพลิง น้ำมันหล่อลื่น และออกซิเจน (changes to and limitations on availability of fuel, oil and oxygen;)

๙) การเปลี่ยนแปลงสาระสำคัญของสิ่งอำนวยความสะดวกและการให้บริการในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบอุบัติเหตุ (major changes to search and facilities and services available;)

๑๐) การจัดตั้ง การยกเลิก หรือการกลับมาใช้งานได้อีกของประภาคารที่แสดงสิ่งกีดขวางในการเดินอากาศ (establishment, withdrawal or return to operation of hazard beacons marking obstacles to air navigation;)

๑๑) การเปลี่ยนแปลงกฎเกณฑ์ ซึ่งมีผลบังคับใช้ทันที เช่น พื้นที่หวงห้าม เพื่อการปฏิบัติงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบอุบัติเหตุ (changes in regulations requiring immediate action, e.g. prohibited areas for SAR action;)

๑๒) การเกิดขึ้นของสิ่งซึ่งเป็นอันตรายที่มีผลกระทบต่อการบินอากาศ รวมทั้งสิ่งกีดขวาง การฝึกซ้อมทางทหาร การแสดงการบิน การแข่งขันการบิน การกระโดดร่ม จำนวนมาก ๆ ซึ่งเกิดขึ้นนอกพื้นที่ที่ประกาศไว้ รวมถึงข่าวสารการเดินอากาศในเรื่องดังต่อไปนี้ (presence of hazards which affect air navigation (including obstacles,military exercises, displays, races and major parachuting events outside promulgated sites);

(๑) การบินดัดแปรสภาพอากาศ

(๒) การบินดับไฟป่า

(๓) การบินทดสอบอุปกรณ์เครื่องอำนวยความสะดวกในการ เดินอากาศ

(๔) การบินถ่ายภาพทางอากาศ

(๕) การบินปฏิบัติการฝนหลวง





- (๖) การบินพ่นทางการเกษตร
- (๗) การบินสำรวจทางอากาศ
- (๘) การปล่อยโคลมลอย
- (๙) การปล่อยบอลูน/ลูกโป่ง
- (๑๐) การยิงบั้งไฟ
- (๑๑) เรื่องอื่น ๆ ในลักษณะเดียวกันที่ได้รับอนุมัติจากอธิบดีกรมการขนส่งทางอากาศ

๑๓. การสร้าง หรือการเคลื่อนย้าย หรือการเปลี่ยนแปลงสิ่งกีดขวางต่อการเดินอากาศในเขต Take-off Climb, Missed approach, Approach area และ Runway strip (erecting or removal of, or changes to, obstacles to air navigation in the take-off/climb, missed approach, approach areas and runway strip;)

๑๔. การจัดตั้งหรือการยกเลิก (รวมทั้งการแจ้งเริ่มปฏิบัติหรือเลิกปฏิบัติ) การปฏิบัติ หรือการเปลี่ยนแปลงสถานะของพื้นที่หวงห้าม พื้นที่จำกัดและพื้นที่อันตราย (establishment or discontinuance (including activation or deactivation) as applicable, or changes in the status of prohibited, restricted or danger areas;)

๑๕. การจัดตั้งหรือการยกเลิกของพื้นที่หรือเส้นทางบิน หรือบางส่วนของเส้นทางบิน ซึ่งมีความเป็นไปได้ที่จะมีการสกัดกั้น และมีความต้องการการเฝ้าฟัง VHF ความถี่ฉุกเฉิน ๑๒๑.๕ เมกะเฮิร์ตซ์ (establishment or discontinuance of areas or routes or portions thereof where the possibility of interception exists and where the maintenance of guard on the VHF emergency frequency 121.5 MHz is required;)

๑๖. การกำหนด การยกเลิก หรือการเปลี่ยนแปลงของเครื่องบ่งชี้จุดแสดงตำแหน่งที่ตั้ง (allocation, cancellation or change of location indicators;)

๑๗. การเปลี่ยนแปลงสาระสำคัญ ๆ ของระดับการป้องกันปกติที่ใช้อยู่ในสนามบินสำหรับการกู้ภัยและการดับเพลิง ประกาศนักบินจะออกเมื่อมีการเปลี่ยนแปลงของระดับชั้นเกี่ยวกับการกู้ภัยและดับเพลิงของท่าอากาศยาน การเปลี่ยนแปลงระดับชั้นดังกล่าวจะต้องแจ้งให้ชัดเจน (significant changes in the level of protection normally available at an aerodrome for rescue and firefighting purposes. NOTAM shall be originated only when a change of category is involved and such change of category shall be clearly stated (see Annex 14, Volume I, Chapter 9, and Attachment A, Section 17);)

๑๘. การเกิด หรือการเคลื่อนย้าย หรือการเปลี่ยนแปลงสาระสำคัญในเงื่อนไขที่จะเป็นอันตรายที่เกิดจากหิมะ โคลน น้ำแข็ง หรือน้ำในพื้นปฏิบัติการ (presence or removal of, or significant changes in hazardous conditions due to snow, slush, ice or water on the movement area;)

๑๙. การเกิดโรคระบาดที่จำเป็นต้องเปลี่ยนแปลงมาตรการในการแจ้งข่าวสารสำหรับมาตรการฉีดวัคซีน การปลูกฝี และการกักพืชสัตว์ (outbreaks of epidemics necessitating changes in notified requirements for inoculations and quarantine measures;)

๒๐. การพยากรณ์เกี่ยวกับการแผ่รังสี (forecasts of solar cosmic radiation, where provided; )



๒๑. การปล่อยหรือส่งขึ้นสู่ชั้นบรรยากาศของวัตถุกัมมันตรังสี หรือสารพิษที่เกิดจากอุบัติเหตุการณ์ นิวเคลียร์หรือสารพิษที่ตกค้าง สถานที่ วัน และเวลาในการเกิดอุบัติเหตุ รัศมีการบิน หรือเส้นทาง หรือบางส่วนของเส้นทางบินซึ่งมีผลกระทบในทิศทางที่วัตถุดังกล่าวเคลื่อนที่ไป

(release into the atmosphere of radioactive materials or toxic chemicals following a nuclear or chemical incident, the location, date and time of the incident, the flight levels and routes or portions thereof which could be affected and the direction of movement; )

๒๒. การกำหนดการปฏิบัติการกิจเพื่อมนุษยชาติ เช่น การรับภาระภายใต้การอุปถัมภ์ของหน่วยงานสหประชาชาติ กระบวนการ และ/หรือข้อจำกัด ซึ่งมีผลกระทบต่อการเดินอากาศ

(establishment of operations of humanitarian relief missions, such as those undertaken under the auspices of United Nations, together with procedures and/or limitations which affect air navigation; and)

๒๓. การนำมาตรการระยะสั้นเข้าใช้ในกรณีที่ทำให้บริการจราจรทางอากาศและการบริการที่เกี่ยวข้องทั้งหมดหรือบางส่วนต้องหยุดให้บริการ

(implementation of short-term contingency measures in cases of disruption, or partial disruption, of air traffic services and related supporting services.)

๒๔. เรื่องอื่น ๆ ที่ได้รับอนุมัติจากอธิบดีกรมการบินพลเรือน

#### **๕. ข่าวที่ไม่ต้องนำมาประกาศทาง NOTAM**

ข่าวต่อไปนี้จะไม่ออกประกาศทาง NOTAM (The following information shall not be notified by NOTAM)

๕.๑ การบำรุงรักษาต่าง ๆ ที่ทำประจำวันบนลานจอด ทางขับ ซึ่งไม่มีผลกระทบต่อความปลอดภัยในการขับเคลื่อนของเครื่องบิน (routine maintenance work on aprons and taxiways which does not affect the safe movement of aircraft; )

๕.๒ การทำเครื่องหมายของทางวิ่งในกรณีที่เครื่องบินสามารถปฏิบัติการบินทางวิ่งอื่นได้อย่างปลอดภัย หรืออุปกรณ์ที่ใช้สามารถเคลื่อนย้ายได้เมื่อจำเป็น (runway marking work, when aircraft operations can safely be conducted on other available runways, or the equipment used can be removed when necessary; )

๕.๓ สิ่งกีดขวางที่เกิดขึ้นชั่วคราวในบริเวณสนามบินซึ่งไม่มีผลกระทบต่อความปลอดภัยในการปฏิบัติการของเครื่องบิน (temporary obstructions in the vicinity of aerodromes/heliports that do not affect the safe operation of aircraft; )

๕.๔ การขัดข้องบางส่วนจากระบบไฟประจำสนามบิน ซึ่งการขัดข้องนั้นไม่มีผลกระทบต่อการบินโดยตรง (partial failure of aerodrome/heliport lighting facilities where such failure does not directly affect aircraft operations; )

๕.๕ การขัดข้องชั่วคราวของการสื่อสารระหว่างอากาศ พื้นดินบางส่วน เมื่อมีคลื่นการติดต่ออื่น ใช้สำรองและแจ้งให้ทราบว่าได้ (partial temporary failure of air-ground communications when suitable alternative frequencies are known to be available and are operative;)

๕.๖ การขาดบริการผู้ควบคุมให้สัญญาณบนลานจอด และการควบคุมจราจรบนถนน (the lack of apron marshalling services and road traffic control;)



๕.๗ เครื่องหมายแสดงที่ตั้ง จุดหมายปลายทาง และคำแนะนำอื่นๆ ซึ่งใช้ไม่ได้บนพื้นที่ขับเคลื่อนในสนามบิน (the unserviceability of location, destination or ther instruction signs on the aerodrome movement area; )

๕.๘ การกระโดดร่ม เมื่ออยู่นอกเขตพื้นที่ควบคุมภายใต้กฎของ VFR (ตามข้อ ๓. เรื่องข่าวที่จะออกประกาศ นักบิน ในข้อ ๑๒ ) ในกรณีที่อยู่ในเขตควบคุมเป็นพื้นที่ที่ประกาศไว้ให้ทราบ หรืออยู่ภายในพื้นที่อันตรายหรือพื้นที่หวงห้าม (parachuting when in uncontrolled airspace under VFR , when controlled, at promulgated sites or within danger or prohibited areas; )

๕.๙ ข่าวอื่นๆ ที่มีลักษณะเป็นการชั่วคราวทำนองเดียวกันนี้ (other information of a similar temporary nature.)

### NOTAM SERIES

NOTAM SERIES หมายถึง ตัวอักษรที่แสดงให้ทราบว่า NOTAM ที่ออกมานั้นจะต้องแจกจ่ายให้ใครบ้าง ซึ่งมีอยู่ ๕ series ดังนี้

๑. **Series A** : หมายถึง NOTAM ที่มีข่าวเกี่ยวกับการบินระยะไกลหรือระยะกลาง และกำหนดให้แจกจ่ายให้ผู้รับที่อยู่ต่างประเทศเท่านั้น ซึ่ง AIP Thailand จะกำหนดไว้ในหมวด GEN ว่าจะส่งให้สนามบินประเทศใดบ้าง เช่น กรุงโรม ลอนดอน และมอสโก เป็นต้น

๒. **Series B** : หมายถึง NOTAM ที่ให้รายละเอียดอย่างสมบูรณ์เกี่ยวกับท่าอากาศยานต่างๆ เครื่องอำนวยความสะดวก และวิธีปฏิบัติที่ใช้ในการบริการเกี่ยวกับการบินพลเรือนระหว่างประเทศและแจกจ่ายให้สนามบินต่างๆ ในประเทศใกล้เคียงเท่านั้น เช่น มนิลา กัวลาลัมเปอร์ เป็นต้น

๓. **Series C** : หมายถึง NOTAM ที่มีข่าวเกี่ยวกับการบินภายในประเทศและแจกจ่ายเฉพาะภายในประเทศเท่านั้น

๔. **Series S** : หมายถึง NOTAM ที่มีข่าวเกี่ยวกับการเกิด หรือการเอาออกไปซึ่งสภาวะที่เป็นอันตราย อันเนื่องมาจากหิมะ หิมะที่ละลายปนดิน หรือน้ำแข็งบนพื้นผิวของสนามบิน หรือน้ำขังที่เกิดจากสภาวะดังกล่าว

๕. **Series V** : หมายถึง NOTAM ที่มีข่าวเกี่ยวกับการเกิดการระเบิดภูเขาไฟที่มีผลกระทบต่อเส้นทางบิน



## ประกาศเวียนการบิน

### (AIC : Aeronautical Information Circular)

#### ประกาศเวียนการบิน (Aeronautical Information Circular) หรือ AIC

การออกประกาศเวียนการบิน ( Aeronautical Information Circular ) หรือ AIC เป็นข้อมูลเรื่องราวเกี่ยวกับการบินทั่วไป ไม่อยู่ในประเภทที่จะออก ประกาศนักบิน (NOTAM) หรือประกาศในเอกสารแถลงข่าวการบิน (AIP) ได้แก่ ข่าวเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงในเรื่องของกฎหมาย ข้อกำหนดหรือวิธีการอำนวยความสะดวกต่างๆ คำอธิบายหรือคำแนะนำต่างๆ ที่อาจจะกระทบถึงความปลอดภัยในการบิน เป็นต้น

#### ๑. ความหมาย

ประกาศเวียนการบิน (AIC : Aeronautical Information Circular) หมายถึง ประกาศใดๆ ที่ลงข่าวซึ่งไม่มีคุณสมบัติหรือไม่เหมาะสมที่จะออกประกาศทาง NOTAM หรือ AIP แต่ข่าวเหล่านี้เกี่ยวข้องกับ เรื่องดังต่อไปนี้

- ความปลอดภัยในการบิน
- การเดินอากาศ
- เทคนิคการปฏิบัติต่างๆ
- เรื่องที่เกี่ยวกับการบริหาร หรือข้อบังคับต่างๆ

#### ๒. กฎเกณฑ์ที่จะออกประกาศเวียนการบิน AIC (ORIGINATION)

- ข่าวที่เกี่ยวข้องกับการบินนั้น (Aeronautical Information) อาจจะพิจารณาออกประกาศให้ผู้เกี่ยวข้องทราบได้หลายทางดังที่กล่าวมาข้างต้น ข่าวที่จะกล่าวต่อไปนี้ ข่าวอะไรบ้างที่เหมาะสมที่จะออกประกาศทาง AIC ซึ่งมีหลักเกณฑ์พิจารณาดังนี้

- เป็นข่าวต่างๆ ที่ไม่เหมาะสมที่จะออกประกาศทาง
  - ๑) AIP หรือ
  - ๒) NOTAM
- ข่าวที่ไม่เหมาะสมที่จะออกประกาศทาง AIP หรือ NOTAM ซึ่งจะนำมาออกประกาศทาง AIC นั้นดังนี้
  - ก) การพยากรณ์ระยะยาวที่เกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงในส่วนที่สำคัญๆ ซึ่งเกี่ยวกับเรื่องต่อไปนี้
    - พ.ร.บ. ต่างๆ
    - กฎข้อบังคับต่างๆ
    - วิธีปฏิบัติ หรือเครื่องอำนวยความสะดวกต่างๆ
  - ข) เป็นข่าวเกี่ยวกับคำชี้แจงหรือคำอธิบายสั้นๆ หรือเป็นคำแนะนำต่างๆ ซึ่งอาจมีผลต่อความปลอดภัยในการบิน
    - ค) ข่าวหรือประกาศเกี่ยวกับการชี้แจงหรือคำอธิบาย ซึ่งเกี่ยวกับ
      - เทคนิคต่างๆ
      - พ.ร.บ. ต่างๆ
      - เรื่องงานบริหารสั้นๆ

#### ๓. ข่าวที่จะออกประกาศทาง AIC ประกอบด้วย

๓.๑ การพยากรณ์เกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญๆ ในวิธีปฏิบัติ การบริหารและเครื่องอำนวยความสะดวกที่จัดบริการในการเดินอากาศ

(forecasts of important changes in the air navigation procedures, services and facilities provided;)

๓.๒ การพยากรณ์เกี่ยวกับระบบเครื่องช่วยในการเดินอากาศชนิดใหม่

(forecasts of implementation of new navigation systems;)



๓.๓ ข่าวสำคัญที่เกิดขึ้นจากการสอบสวนอากาศยานอุบัติเหตุ อากาศยานอุบัติการณ์ ซึ่งเกี่ยวกับความปลอดภัยในการบิน

(significant information arising from aircraft accident/incident investigation which has a bearing on flight safety;)

๓.๔ กฎข้อบังคับต่างๆ เกี่ยวกับการจี้อากาศยาน เพื่อคุ้มครองการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (information on regulations relating to the safeguarding of international civil aviation against acts of unlawful interference.)

๓.๕ คำแนะนำทางการแพทย์ที่น่าสนใจเป็นพิเศษต่อนักบิน (advice on medical matters of special interest to pilots;)

๓.๖ การเตือนนักบินเกี่ยวกับการหลีกเลี่ยงอันตรายที่อาจมีต่อร่างกาย (warnings to pilots concerning the avoidance of physical hazards;)

๓.๗ ปรากฏการณ์ทางธรรมชาติที่มีต่อการบิน (effect of certain weather phenomena on aircraft operations;)

๓.๘ ข่าวที่เกี่ยวข้องกับอันตรายที่เกิดขึ้นใหม่ซึ่งมีผลต่อเทคนิคในการบริหารอากาศยาน (information on new hazards affecting aircraft handling techniques;)

๓.๙ กฎ ข้อบังคับต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการจำกัดวัตถุในการขนส่งทางอากาศ (regulations relating to the carriage of restricted articles by air.)

๓.๑๐ ความต้องการ พ.ร.บ. แห่งชาติและการเปลี่ยนแปลงใน พ.ร.บ. ดังกล่าว (reference to the requirements of, and publication of changes in, national legislation;)

๓.๑๑ การเตรียมการออกใบอนุญาตให้แก่ผู้ทำงานในอากาศ (aircrew licensing arrangements;)

๓.๑๒ การฝึกอบรมที่เกี่ยวข้องกับการบิน (training of aviation personnel;)

๓.๑๓ การใช้ พ.ร.บ. แห่งชาติ และข้อยกเว้น (application of, or exemption from, requirements in national legislation;)

๓.๑๔ คำแนะนำในการใช้และบำรุงรักษาเครื่องมือเฉพาะอย่าง (advice on the use and maintenance of specific types of equipment;)

๓.๑๕ การพิมพ์หรือแก้ไขแผนภูมิเกี่ยวกับการบินใหม่ที่ได้กำหนดไว้แน่นอน หรือตามแผนที่วางไว้ (actual or planned availability of new or revised editions of aeronautical charts.)

๓.๑๖ การขนส่งอุปกรณ์วิทยุ (carriage of communication equipment;)

๓.๑๗ คำชี้แจงหรือคำอธิบายเกี่ยวกับการลดเสียง (explanatory information relating to noise abatement;)

๓.๑๘ การรวบรวมคำสั่งใบสมควรการบินอากาศ (selected airworthiness directives;)

๓.๑๙ การเปลี่ยนแปลง NOTAM Series หรือการแจกจ่าย AIP ที่พิมพ์ใหม่ หรือการเปลี่ยนแปลงเนื้อหาสาระที่สำคัญ ปก รูปร่าง ลักษณะ หรือขนาดของ AIP (changes in NOTAM series or distribution, new editions of AIP or major changes in their contents, coverage or format;)

๓.๒๐ การวางแผนล่วงหน้าเกี่ยวกับเรื่องหิมะ (advance information on the snow plan ;)

๓.๒๑ ข่าวต่างๆ ที่มีลักษณะคล้ายคลึงกันนี้ (other information of a similar nature.)

หมายเหตุ : ถึงแม้ว่าข่าวนั้น จะออกประกาศทาง NOTAM หรือ AIP แล้วก็ตามก็สามารถออกประกาศทาง AIC ได้



#### ๔. ข้อกำหนดโดยทั่วไป

- ๔.๑ AIC จะถูกแจกจ่ายในรูปของสิ่งตีพิมพ์
- ๔.๒ ประเทศที่ออก AIC จะเลือก AIC เพื่อแจกจ่ายให้ต่างประเทศด้วย
- ๔.๓ AIC แต่ละฉบับจะต้องกำหนด serial number ซึ่งจะต่อเนื่องกันตามลำดับตามปีปฏิทิน
- ๔.๔ Check-list ของ AIC จะออกอย่างน้อยปีละครั้งและแจกจ่ายเช่นเดียวกับ AIC

#### ๕. การแจกจ่าย

โดยทั่วไป ประเทศที่ออก AIC จะต้องคัดเลือก AIC เพื่อแจกจ่ายให้ประเทศต่างๆ ด้วย ส่วนวิธีการแจกจ่ายนั้น ให้กระทำเช่นเดียวกับการแจกจ่าย AIP, AIP Amendment และ AIP Supplement ซึ่ง ICAO ได้เสนอแนะว่า AIC ควรจะ พิมพ์ด้วยกระดาษสีต่างๆ ในแต่ละเรื่องดังนี้

- |                       |   |  |
|-----------------------|---|--|
| ๕.๑ สีขาว (white)     | : | เป็นเรื่องเกี่ยวกับการบริหาร                     |
| ๕.๒ สีเหลือง (yellow) | : | เป็นเรื่องเกี่ยวกับการควบคุมจราจรทางอากาศ        |
| ๕.๓ สีชมพู (pink)     | : | เป็นเรื่องเกี่ยวกับความปลอดภัย                   |
| ๕.๔ สีม่วงสด (mauve)  | : | เป็นเรื่องเกี่ยวกับแผนที่ของพื้นที่อันตราย       |
| ๕.๕ สีเขียว (green)   | : | เป็นเรื่องเกี่ยวกับแผนที่/แผนภูมิเกี่ยวกับการบิน |

### AIRAC : Aeronautical Information Regulation and Control

#### ๑. ความหมาย

AIRAC (Aeronautical Information Regulation and Control) หมายถึง วิธีการปฏิบัติในการส่งข่าวที่สำคัญซึ่งเกี่ยวข้องกับการปฏิบัติต่อการบินโดยจะต้องส่งให้ถึงผู้รับล่วงหน้าอย่างน้อย ๒๘ วันก่อนวันที่จะมีผลบังคับใช้ แต่ละประเทศจะต้องกำหนดระยะเวลาในการดำเนินการจัดพิมพ์และแจกจ่ายเพื่อให้ข่าวนั้นส่งถึงผู้รับล่วงหน้าอย่างน้อย ๒๘ วัน ก่อนวันที่จะมีผลบังคับใช้ ICAO ได้กำหนดระยะเวลาในการดำเนินการดังกล่าวไว้ล่วงหน้า ๔๒ วัน ก่อนวันที่จะมีผลบังคับใช้ สำหรับประเทศไทยได้กำหนดระยะเวลาดำเนินการดังกล่าว ๔๒ วัน ก่อนวันที่จะมีผลบังคับใช้ สำหรับประเทศไทยได้กำหนดระยะเวลาดำเนินการดังกล่าว ๔๒ วันเช่นเดียวกับ ICAO และได้กำหนดให้หน่วยต่าง ๆ ที่จะส่งข่าวเพื่อออกทางระบบ AIRAC ส่งข่าวถึงหน่วย AIS ของไทย ซึ่งกรมการบินพลเรือน กระทรวงคมนาคม รับผิดชอบอยู่ล่วงหน้าอีก ๑๔ วัน ก่อนวันที่จะดำเนินการ ทั้งนี้เพื่อให้เจ้าหน้าที่ AIS มีเวลาเพียงพอในการเตรียมการก่อนจัดพิมพ์และแจกจ่ายให้ถึง ผู้รับต่อไปนั่นเอง ข่าวที่ส่งทางระบบนี้จะมีคำว่า "AIRAC" นำหน้าเสมอ

ดังนั้นข่าวที่ออกประกาศทางระบบ AIRAC สำหรับประเทศไทย จึงต้องส่งให้หน่วย AIS ล่วงหน้า ไม่น้อยกว่า ๕๖ วัน จากวันที่มีผลบังคับใช้

#### ๒. ลักษณะของ AIRAC (เงื่อนไขของ AIRAC)

AIRAC มีลักษณะดังนี้

เป็นข่าวที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมต่าง ๆ ที่กำหนดไว้ใน Appendix 4 Part 1 ของ ANNEX 15 และจะแจกจ่ายให้แก่ผู้รับในรูปของ AIP Amendment หรือ AIP Supplement ซึ่งจะนำหน้าด้วยคำว่า "AIRAC" และสำนักงาน AIS จะจัดพิมพ์และแจกจ่าย ล่วงหน้าอย่างน้อย ๔๒ วันจากวันที่มีผลบังคับใช้ โดยมีวัตถุประสงค์



เพื่อให้ข่าวนี้นำส่งถึงผู้รับล่วงหน้าอย่างน้อย ๒๘ วันจากวันที่มีผลบังคับใช้นั้นเอง (สำหรับข่าวที่มีการเปลี่ยนแปลง ที่ถือได้ว่าเป็นสาระสำคัญ หรือ Major Changes จะต้องถึงมือผู้รับทราบล่วงหน้าก่อนวันที่มีผลบังคับใช้ หรือ Effective date of Implementation เป็นเวลาไม่น้อยกว่า ๕๖ วัน) วันที่มีผลบังคับใช้จะต้องเป็นไปตาม Schedule of AIRAC effective date ซึ่งได้ตกลงกันไว้ล่วงหน้าและจะกำหนดวันมีผลบังคับใช้ไว้ตามกำหนด กล่าวคือใน ๑ ปีจะมีวันที่มีผลใช้บังคับ ๑๓ ครั้ง ซึ่งแต่ละครั้งนั้นจะห่างกัน ๒๘ วัน ทั้งนี้ให้เริ่มตั้งแต่ วันพฤหัสบดีที่ ๑๐ ม.ค. ๒๕๓๔ (คศ.๑๙๙๔) เป็นต้นไป

ตัวอย่าง : ดูประกาศ AIC เกี่ยวกับรอบ AIRAC

### ๓. หลักเกณฑ์ในการแจกจ่าย

ดังที่เราทราบดีแล้วว่า AIRAC จะต้องแจกจ่ายให้ตกถึงมือผู้รับอย่างน้อย 28 วัน ล่วงหน้าก่อนวันที่จะมีผลใช้บังคับ ดังนั้น AIRAC จึงจะต้องจัดส่งแต่เนิ่น ๆ ส่วนจะส่งก่อนที่วันนั้นจะทำให้ AIRAC ถึงมือผู้รับทันเวลาดังกล่าวมีหลักเกณฑ์พิจารณา ดังนี้.-

วันที่สำคัญ (Significat dates) ใช้ในระบบ AIRAC มีอยู่ ๓ วันด้วยกันคือ

- ๑) วันที่ผลใช้บังคับ (Effective date)
- ๒) วันที่จัดพิมพ์ (Publication date)
- ๓) วันสุดท้ายที่กำหนดให้ข้อมูลต้องส่งถึงสำนักงาน (AIS Date to reach AIS )

### ๔. Schedule of AIRAC effective date

วันที่มีผลใช้บังคับซึ่งได้กำหนดไว้ล่วงหน้า ซึ่งปีหนึ่งจะมี ๑๓ ครั้ง แต่ละครั้งจะห่างกัน ๒๘ วัน โดยเริ่มนับตั้งแต่วันพฤหัสบดีที่ ๑๐ ม.ค. ๒๕๓๔ เป็นต้นมา ดังนั้นทุกวัน effective date จะตรงกับวันพฤหัสบดีทุกวัน

### ๕. ข่าวที่จะประกาศทางระบบ AIRAC

ข่าวที่จะประกาศทางระบบ AIRAC นั้นจะต้องเป็นข่าวที่ระบุไว้ใน APPENDIX 4 ANNEX 15 ซึ่งมีอยู่ ๒ ส่วนด้วยกัน คือ

ส่วนที่ ๑ (part 1)

เป็นข่าวที่บังคับต้องประกาศทางระบบ AIRAC

๑) การกำหนดหรือการตั้ง, การยกเลิก และการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญ ๆ ซึ่งได้คิดหรือกำหนดเอาไว้ล่วงหน้า รวมถึงการปฏิบัติที่มีต่อสิ่งต่าง ๆ ขอบเขต(ขนาด) ทั้งทางด้านตั้งและทางระดับ, กฎข้อบังคับต่าง ๆ และวิธีปฏิบัติต่างๆ ที่นำมาใช้กับสิ่งต่อไปนี้

ก) FLIGHT INFORMATION REGIONS;

ข) CONTROL AREAS

ค) CONTROL ZONE

ง) ADVISORY AREAS

จ) ADVISORY ROUTES

ฉ) พื้นที่อันตราย, หวงห้าม และจำกัดที่ถาวร (รวมทั้งชนิดและระยะเวลาที่ปฏิบัติการด้วยถ้าทราบ) และเขตพิสูจน์ฝ่ายในการป้องกันภัยทางอากาศ

ช) พื้นที่ต่าง ๆ หรือเส้นทางบิน หรือส่วนใดส่วนหนึ่งของเส้นทางบินซึ่งใช้ตลอดไปในการบินสกัดกั้น

๒) ตำแหน่ง, คลื่นความถี่ต่าง ๆ, ชื่อเรียกขานของเครื่องช่วยในการเดินอากาศ และเครื่องมือสื่อสาร ซึ่งทราบว่าผิดปกติและอยู่ในระหว่างเวลาทำการซ่อมอยู่

๓) วิธีปฏิบัติในการบินนรอนและการบินเข้าสู่สนามบิน, วิธีปฏิบัติในการบินเข้ามาและออกไป, วิธีปฏิบัติเกี่ยวกับการลดเสียงให้น้อยลง และวิธีปฏิบัติต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการบินการจราจรทางอากาศ



- ๔) เครื่องอำนวยความสะดวกทางอุตุนิยมวิทยา (รวมทั้งการกระจายเสียงและวิธีปฏิบัติด้วย)
- ๕) Rwy and Stopway

ส่วนที่ ๒ (part 2)

ข่าวต่าง ๆ ที่ได้รับคำแนะนำว่าควรออกประกาศทางระบบ AIRAC ซึ่งจะออกหรือไม่นั้นไม่บังคับซึ่งมีดังต่อไปนี้

๑. การกำหนดหรือการตั้งและการยกเลิก หรือรื้อถอนและการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญๆ ซึ่งได้คิดหรือกำหนดไว้ล่วงหน้า ต่อสิ่งหนึ่งสิ่งใดต่อไปนี้.-

- ๑.๑ ตำแหน่ง, ความสูง และระบบไฟที่แสดงสิ่งกีดขวางในการเดินอากาศ
- ๑.๒ Taxiways and Aprons
- ๑.๓ เวลาปฏิบัติการของสนามบิน, เครื่องอำนวยความสะดวก และการบริการต่าง ๆ
- ๑.๔ การบริการในด้านภาษีศุลกากร, การตรวจคนเข้าเมืองและสาธารณสุข
- ๑.๕ พื้นที่อันตราย, หวงห้าม และจำกัดชั่วคราว และอันตรายต่าง ๆ ที่มีต่อการเดินอากาศ,

การปฏิบัติการทางทหาร และการทำการบินของอากาศยานจำนวนมาก

๑.๖ พื้นที่ต่าง ๆ หรือเส้นทางบิน หรือส่วนใดส่วนหนึ่งของเส้นทางบิน ซึ่งใช้เป็นการชั่วคราวในการทำการบินสกัดกัน

**๖. ข้อยกเว้นที่ไม่ต้องนำมาประกาศทางระบบ AIRAC**

มีบางโอกาสเมื่อไม่สามารถปฏิบัติตามระบบ AIRAC ได้แล้ว ก็ต้องออกประกาศทาง NOTAM โดยเฉพาะข่าวที่จะแจกจ่ายนั้นเป็นข่าวชั่วคราว หรือมีผลบังคับใช้ในระยะเวลาสั้น หรือเป็นข่าวที่มีการเปลี่ยนแปลงในลักษณะถาวร หรือชั่วคราว ซึ่งมีระยะเวลาตั้งแต่ ๓ เดือนขึ้นไป และเป็นข่าวที่สำคัญต่อการบินหรือเป็นข่าวที่ระบุไว้ใน (Appendix 4, ของ Annex 15) แต่ได้รับข่าวนั้นมาไม่มีเวลาเพียงพอที่จะดำเนินการตามระบบ AIRAC เช่นสนามบินตาคลี ได้กำหนดวิธีปฏิบัติเกี่ยวกับการบินวนรอ (Holding procedure) ของ NDB ใหม่ ซึ่งต้องการให้มีผลบังคับใช้ใน ๑๕ พ.ย.๕๕ และข่าวนี้นักบิน AIS บพ. ได้รับข่าวนี้นี้เมื่อ ๒๐ ต.ค.๕๕ เช่นนี้จะเห็นว่าข่าวนี้นี้ถึงแม้ว่าจะเป็นข่าวที่ระบุไว้ใน (Appendix 4, part 1 Annex 15) ซึ่งตามกฎหมายจะต้องออกประกาศทางระบบ AIRAC ก็ตามแต่ไม่สามารถดำเนินการได้ ทั้งนี้ เนื่องจากมีเวลาเพียง ๒๖ วันเท่านั้นไม่เพียงพอที่จะออกประกาศทางระบบ AIRAC ข่าวนี้นี้จึงต้องประกาศทาง NOTAM ถ้าหากจะประกาศทางระบบ AIRAC แล้ว ข่าวนี้นี้จะต้องส่งถึงสำนักงาน AIS บพ. ๒๐ ก.ย.๕๕ หรือก่อนหน้านั้น (ก่อน ๕๖ วัน)

.....

**อ้างอิง :** เอกสารประกอบการบรรยายหลักสูตร “การพัฒนาทักษะด้านการบริหารพิธีการบิน”  
วันที่ ๒๔ – ๒๖ กรกฎาคม ๒๕๕๕ เรื่อง “การแจ้งข่าวเกี่ยวกับความปลอดภัยในการเดินอากาศ”  
โดย นายกมล พูลเพิ่ม หัวหน้ากลุ่มแผนและข่าวสารการเดินอากาศ กลุ่มแผนและข่าวสารการเดินอากาศ สำนักงานมาตรฐานสนามบิน กรมการบินพลเรือน วันอังคารที่ ๒๔ กรกฎาคม ๒๕๕๕  
เวลา ๐๙.๐๐ – ๑๒.๐๐ น. ณ Fairtex Sports Club & Hotel จังหวัดชลบุรี

**ผู้เรียบเรียง :** นาวาอากาศโท พิระ ศรีสา ตำแหน่ง ผู้เชี่ยวชาญด้านนิรภัยการบิน ๑๓ พฤษภาคม ๒๕๖๓