

- ร่าง -



ประกาศสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
เรื่อง การดำเนินกิจกรรมภายในเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ
พ.ศ.

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๕๙/๒ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๔) พ.ศ. ๒๕๖๒ ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยจึงออกประกาศกำหนดลักษณะหรือระดับของกิจกรรมที่ห้ามมิให้บุคคลใดดำเนินกิจกรรมภายในเขตปลอดภัยในการเดินอากาศตามมาตรา ๕๘ และกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการดำเนินกิจกรรมภายในเขตปลอดภัยในการเดินอากาศที่สามารถกระทำได้ ไว้ดังต่อไปนี้

ข้อ ๑ ประกาศนี้เรียกว่า “ประกาศสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย เรื่อง การดำเนินกิจกรรมภายในเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ”

ข้อ ๒ ประกาศนี้ให้ใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนดสามสิบวันนับแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษา เป็นต้นไป

ข้อ ๓ ในประกาศนี้

“เขตการบินปลอดภัยแสงเลเซอร์” (Laser-beam free flight zone : LFFZ) หมายความว่า ห้วงอากาศบริเวณสนามบินที่ต้องควบคุมแสงเลเซอร์ให้อยู่ในระดับที่ไม่รบกวนการมองเห็น

“เขตการบินควบคุมอันตรายจากแสงเลเซอร์” (Laser-beam critical flight zone : LCFZ) หมายความว่า ห้วงอากาศบริเวณรอบสนามบินที่ต้องควบคุมแสงเลเซอร์ให้อยู่ในระดับที่ไม่ก่อให้เกิดอาการแสงฟุ้งกระจาย (Glare)

“เขตการบินควบคุมผลกระทบจากแสงเลเซอร์” (Laser-beam sensitive flight zone : LSFZ) หมายความว่า ห้วงอากาศนอกเขตการบินปลอดภัยแสงเลเซอร์และเขตการบินควบคุมอันตรายจากแสงเลเซอร์ที่ต้องควบคุมแสงเลเซอร์ให้อยู่ในระดับที่ไม่ก่อให้เกิดแสงจ้า (Flash-blindness) หรือภาพติดตา (After-image)

“ทางวิ่งแบบบินลงด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน” (Instrument runway) หมายความว่า ทางวิ่งสำหรับการปฏิบัติการของอากาศยานที่ใช้วิธีปฏิบัติการบินเข้าสู่สนามบินโดยใช้เครื่องวัดประกอบการบิน (Instrument approach procedures)

“ทางวิ่งแบบบินลงโดยไม่ใช้เครื่องวัดประกอบการบิน” (Non-instrument runway) หมายความว่า ทางวิ่งสำหรับการปฏิบัติการบินของอากาศยานที่ใช้วิธีการบินเข้าสู่สนามบินด้วยทัศนวิสัย (Visual approach procedure) หรือด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน (Instrument approach procedure) จนถึงจุดที่อยู่เหนือความสูงที่กำหนดให้ต้องบินต่อเนื่องเข้าสู่สนามบินภายใต้สภาพอากาศเปิด (Visual Meteorological Condition: VMC) ภายหลังจากจุดดังกล่าว

“การแพร่แปลกปลอม” (Spurious Emission) หมายความว่า การแพร่ที่ความถี่วิทยุใด ๆ ที่อยู่นอกเหนือแถบความถี่ที่จำเป็น (Necessary Bandwidth) และหมายความรวมถึงการแพร่ฮาร์โมนิก (Harmonic Emission) การแพร่พาราซิติค (Parasitic Emission) ผลจากการมอดูเลตระหว่างกัน (Intermodulation Product) และผลจากการแปลงความถี่ (Frequency Conversion Product) แต่ไม่รวมถึงการแพร่นอกแถบ (Out of Band Emission)

“พื้นที่ปลอดภัยการรบกวนการใช้คลื่นความถี่” หมายความว่า พื้นที่ที่มีการติดตั้งระบบนำร่อง (Landing System) โดยใช้คลื่นความถี่ในกิจการวิทยุการบิน ตามที่กำหนดไว้ในประกาศคณะกรรมการกิจการกระจายเสียง กิจการโทรทัศน์และกิจการโทรคมนาคมแห่งชาติในเรื่องหลักเกณฑ์ป้องกันการรบกวนการใช้คลื่นความถี่ในกิจการวิทยุการบินของสถานีวิทยุกระจายเสียงที่ได้รับจัดสรรคลื่นความถี่

“พื้นที่แนวร่อน” (Approach area) หมายความว่า พื้นที่ภายใต้พื้นผิวแนวร่อน (Approach surface) ตามข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน

ข้อ ๔ ห้ามมิให้บุคคลใดดำเนินกิจกรรมที่มีลักษณะหรือระดับของกิจกรรมดังต่อไปนี้ภายในเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ

(๑) ปลดปล่อยแสงไฟภาคพื้น (Ground light) ขึ้นสู่อากาศในลักษณะที่อาจทำให้นักบินเกิดความสับสนกับไฟภาคพื้นสำหรับการบิน (Aeronautical ground light) ในพื้นที่ ดังต่อไปนี้

(ก) สำหรับทางวิ่งแบบบินลงด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน (Instrument runway) รหัสตัวเลข ๔ (Code number 4) ภายในพื้นที่รอบทางวิ่งที่มีระยะก่อนถึงหัวทางวิ่งและหลังปลายทางวิ่ง ๔,๕๐๐ เมตร กว้าง ๗๕๐ เมตร ออกไปในทั้งสองด้านจากแนวกึ่งกลางทางวิ่ง

(ข) สำหรับทางวิ่งแบบบินลงด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน (Instrument runway) รหัสตัวเลข ๒ และ ๓ (Code number 2 and 3) ภายในพื้นที่รอบทางวิ่งที่มีระยะก่อนถึงหัวทางวิ่งและหลังปลายทางวิ่ง ๓,๐๐๐ เมตร กว้าง ๗๕๐ เมตร ออกไปในทั้งสองด้านจากแนวกึ่งกลางทางวิ่ง

(ค) สำหรับทางวิ่งแบบบินลงด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน (Instrument runway) รหัสตัวเลข ๑ (Code number 1) และทางวิ่งแบบบินลงโดยไม่ใช้เครื่องวัดประกอบการบิน (Non-instrument runway) ภายในพื้นที่แนวร่อน (Approach area)

(๒) ใช้งานอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ที่มีการปล่อยคลื่นไฟฟ้าไปรบกวนการใช้คลื่นความถี่วิทยุ เช่น เครื่องตัดสัญญาณวิทยุสื่อสาร เครื่องตัดสัญญาณโทรศัพท์เคลื่อนที่ เครื่องตัดสัญญาณระบบนำทางด้วยดาวเทียม หรืออุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์อื่นใดที่มีการปล่อยคลื่นไฟฟ้าในลักษณะเดียวกัน

(๓) ดำเนินกิจกรรมที่ก่อให้เกิดเสียงกระทบหรือเสียงกระแทก (Impact or impulse noise) หรือเสียงดังต่อเนื่องแบบคงที่ (Continuous steady noise) ซึ่งรบกวนการปฏิบัติการบินหรือการให้บริการเดินอากาศ

(๔) ปลดปล่อยไอน้ำหรือควัน (Efflux) ด้วยอัตรามากกว่า ๔.๓ เมตรต่อวินาที สำหรับจุดปล่อยที่มีความสูงมากกว่าหรือเท่ากับ ๖๐ เมตร (๒๐๐ ฟุต)

(๕) ปลดปล่อยบอลลูนลำนม (Moored balloons) หรือวาว (Kite) ภายในพื้นผิวแนวร่อน (Approach Surface) หรือพื้นผิวไต่ระดับ (Take-off surface)

ข้อ ๕ กิจกรรมที่มีลักษณะหรือระดับของกิจกรรมดังต่อไปนี้สามารถกระทำได้ภายในเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ โดยต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไข ดังต่อไปนี้

(๑) การปล่อยแสงเลเซอร์ภายในเขตการบิน (flight zone) แต่ละเขต ตามที่กำหนดไว้ในภาคผนวกแนบท้ายประกาศนี้ ดังนี้

(ก) ภายในเขตการบินปลอดแสงเลเซอร์ (Laser-beam free flight zone: LFFZ) ในความสูงไม่เกิน ๖๐๐ เมตร จากระดับพื้นดิน แสงเลเซอร์มีค่า Maximum Permissible Exposure (MPE) ได้สูงสุดไม่เกิน ๕ ไมโครวัตต์ต่อตารางเซนติเมตร ($\mu\text{W}/\text{cm}^2$)

(ข) ภายในเขตการบินควบคุมอันตรายจากแสงเลเซอร์ (Laser-beam critical flight zone: LCFZ) ในความสูงไม่เกิน ๓,๐๐๐ เมตรจากระดับพื้นดิน แสงเลเซอร์มีค่า Maximum Permissible Exposure (MPE) ได้สูงสุดไม่เกิน ๕ ไมโครวัตต์ต่อตารางเซนติเมตร ($\mu\text{W}/\text{cm}^2$)

(ค) ภายในเขตการบินควบคุมผลกระทบจากแสงเลเซอร์ (Laser-beam sensitive flight zone: LSFZ) นอกเหนือจากเขตการบินตาม (ก) และ (ข) แสงเลเซอร์มีค่า Maximum Permissible Exposure (MPE) ได้สูงสุดไม่เกิน ๑๐๐ ไมโครวัตต์ต่อตารางเซนติเมตร ($\mu\text{W}/\text{cm}^2$)

(๒) การปล่อยคลื่นวิทยุ หรือคลื่นแอมแปร์เซียนซึ่งเป็นคลื่นแม่เหล็กไฟฟ้าในลักษณะวิทยุกระจายเสียงในแต่ละพื้นที่ ดังต่อไปนี้

(ก) ในพื้นที่ปลอดการรบกวนการใช้คลื่นความถี่ต้องมีกำลังของการแพร่แปลกล้อมต่ำกว่ากำลังคลื่นพาห้อย่างน้อย ๘๐ เดซิเบลคลื่นพาห้ (dBc)

(ข) ในพื้นที่ที่มีใช้พื้นที่ปลอดการรบกวนการใช้คลื่นความถี่ตาม (ก) ต้องมีกำลังของการแพร่แปลกล้อมต่ำกว่ากำลังคลื่นพาห้อย่างน้อย ๗๕ เดซิเบลคลื่นพาห้ (dBc)

(๓) การปล่อยบอลลูนล้าม (Moored balloons) หรือว่าว (Kite) นอกพื้นผิวแนวร่อน (Approach Surface) หรือพื้นผิวไต่ระดับ (Take-off surface) ที่ความสูงน้อยกว่าสิ่งก่อสร้างอื่นในระยะ ๒๕๐ ฟุต (๗๕ เมตร) จากจุดปล่อย โดยการปล่อยนั้นต้องไม่บดบังไฟเตือนสิ่งกีดขวางของสิ่งก่อสร้างนั้น (ถ้ามี)

ประกาศ ณ วันที่ พฤษภาคม พ.ศ. ๒๕๖๓

(นายจุฬา สุขมานพ)

ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

ข้อมูลประชาสัมพันธ์ประกอบการรับฟังความคิดเห็น
ร่างประกาศสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
เรื่อง การดำเนินกิจกรรมภายในเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ

พ.ศ. ...

สารบัญ

๑. ที่มาของร่างประกาศสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย	
เรื่อง การดำเนินกิจกรรมภายในเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ พ.ศ.	๑-๑
๑.๑ สภาพปัญหาและสาเหตุของปัญหา	๑-๑
๑.๒ ความจำเป็นที่ต้องตรากฎระเบียบขึ้น	๑-๑
๑.๓ หลักการและสาระสำคัญ	๑-๑
๒. เขตปลอดภัยในการเดินอากาศ.....	๒-๑
๒.๑ วัตถุประสงค์.....	๒-๑
๒.๒ ลักษณะเขตปลอดภัยในการเดินอากาศในเบื้องต้น	๒-๑
๒.๓ เขตปลอดภัยในการเดินอากาศที่มีการประกาศอยู่.....	๒-๒
๒.๔ ช่องทางการเข้าถึงข้อมูลเขตปลอดภัย	๒-๒
๓. แสงไฟภาคพื้น (Ground light) ขึ้นสู่อากาศ	๓-๑
๔. อุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ที่มีการปล่อยคลื่นไฟฟ้าไปรบกวนการใช้คลื่นความถี่วิทยุ.....	๔-๑
๕. กิจกรรมที่ก่อให้เกิดเสียงกระทบหรือเสียงกระแทก (Impact or impulse noise) หรือเสียงดังต่อเนื่องแบบคงที่ (Continuous steady noise)	๕-๑
๖. การปล่อยไอน้ำหรือควัน (Efflux).....	๖-๑
๗. การปล่อยบัลลูนลำน (Moored balloons) หรือว่าว (Kite).....	๗-๑
๘. การปล่อยแสงเลเซอร์.....	๘-๑
๙. การปล่อยคลื่นวิทยุ หรือคลื่นแฮตเซียนซึ่งเป็นคลื่นแม่เหล็กไฟฟ้าในลักษณะวิทยุกระจายเสียง	๙-๑

๑. ที่มาของร่างประกาศสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

เรื่อง การดำเนินกิจกรรมภายในเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ พ.ศ. ...

๑.๑ สภาพปัญหาและสาเหตุของปัญหา

เนื่องจากการดำเนินกิจกรรมบางประเภทภายในเขตปลอดภัยในการเดินอากาศอาจส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยในการขึ้นลงของอากาศยาน และยังไม่มีการระเบียบที่ใช้ในการกำกับดูแลกิจกรรมดังกล่าว

๑.๒ ความจำเป็นที่ต้องตรากฎระเบียบขึ้น

ตามมาตรา ๕๙/๒ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๔) พ.ศ. ๒๕๖๒ กำหนดห้ามมิให้บุคคลใดดำเนินกิจกรรมดังต่อไปนี้ตามลักษณะหรือระดับของกิจกรรมที่ผู้อำนวยการประกาศกำหนดภายในเขตปลอดภัยในการเดินอากาศตามมาตรา ๕๘ เว้นแต่ได้ปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่ผู้อำนวยการประกาศกำหนด

(๑) ปลดปล่อยแสงเลเซอร์หรือแสงไฟขึ้นไปสู่อากาศ

(๒) ปลดปล่อยคลื่นเสียง คลื่นวิทยุ หรือคลื่นแอสตเรชันซึ่งเป็นคลื่นแม่เหล็กไฟฟ้า

(๓) ใช้งานอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ที่มีการปลดปล่อยคลื่นไฟฟ้า

(๔) กิจกรรมอื่นตามที่ผู้อำนวยการประกาศกำหนด ซึ่งจะต้องกำหนดเท่าที่จำเป็น และไม่กระทบต่อชีวิตประจำวันหรือสร้างภาระแก่ประชาชนเกินสมควร

๑.๓ หลักการและสาระสำคัญ

หลักการและสาระสำคัญของร่างประกาศสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย เรื่อง การดำเนินกิจกรรมภายในเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ พ.ศ. ... มีสาระสำคัญโดยสรุป ดังต่อไปนี้

(๑) ร่างประกาศฯ ออกโดยอาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๕๙/๒ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๔) พ.ศ. ๒๕๖๒

(๒) ให้ร่างประกาศฯ มีผลใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนดสามสิบวันนับแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป ตามข้อ ๒

(๓) กำหนดคำจำกัดความเพื่ออธิบายถ้อยคำทางเทคนิค ตามข้อ ๓

(๔) กำหนดกิจกรรมที่มีลักษณะหรือระดับของกิจกรรม ซึ่งห้ามกระทำภายในเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ ตามข้อ ๔

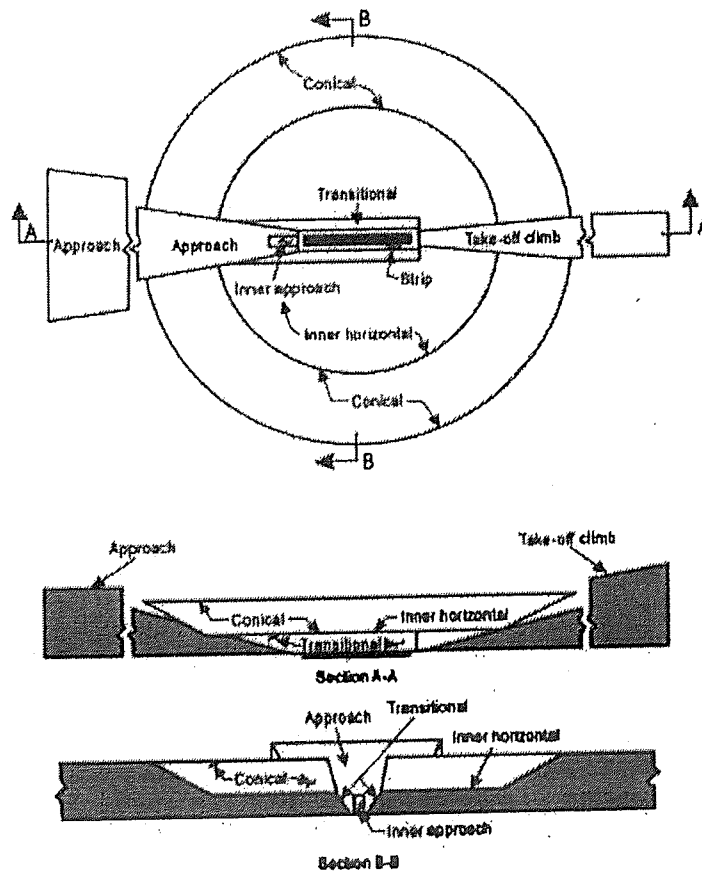
(๕) กำหนดกิจกรรมที่สามารถกระทำได้ภายในเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ โดยต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่ระบุไว้ ตามข้อ ๕ (๕) กำหนดกิจกรรมที่สามารถกระทำได้ภายในเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ โดยต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่ระบุไว้ ตามข้อ ๕

๒. เขตปลอดภัยในการเดินอากาศ

๒.๑ วัตถุประสงค์

เขตปลอดภัยในการเดินอากาศมีวัตถุประสงค์ในการกำหนดเพื่อทำให้การปฏิบัติการของอากาศยานเป็นไปอย่างปลอดภัยและป้องกันไม่ให้นามบินต้องหยุดดำเนินการจากการขยายตัวของสิ่งกีดขวางโดยรอบ สนามบินหรือจากกิจกรรมอื่นที่อาจเป็นอันตรายต่อการปฏิบัติการบิน สนามบินต้องมีพื้นผิวจำกัดสิ่งกีดขวางที่กำหนดขอบเขตของวัตถุที่ยื่นไปในห้วงอากาศ โดยสนามบินต้องรับผิดชอบในการดำเนินการเพื่อไม่ให้มีสิ่งกีดขวางในพื้นที่ผิวจำกัดสิ่งกีดขวางด้วยการตรวจตรา (Monitor) และต้องดำเนินการจัดให้มีกระบวนการประสานงานเพื่อไม่ให้มีสิ่งกีดขวางอันก่อให้เกิดอันตรายต่อการปฏิบัติการของอากาศยาน

๒.๒ ลักษณะเขตปลอดภัยในการเดินอากาศในเบื้องต้น



๒.๓ เขตปลอดภัยในการเดินอากาศที่มีการประกาศอยู่

ปัจจุบันมีการประกาศกำหนดเขตปลอดภัยในการเดินอากาศที่มีผลบังคับใช้กับ ๔๗ สนามบิน และ ๓ สถานที่ตั้งเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ โดยแบ่งเป็น

๑. สนามบินในความดูแลรับผิดชอบของกรมท่าอากาศยาน จำนวน ๒๘ แห่ง
๒. สนามบินในความดูแลรับผิดชอบของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) จำนวน ๖ แห่ง
๓. สนามบินในความดูแลรับผิดชอบของบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) จำนวน ๓ แห่ง
๔. สนามบินในความดูแลรับผิดชอบของกองทัพอากาศ จำนวน ๗ แห่ง
๕. สนามบินในความดูแลรับผิดชอบของกองทัพเรือ จำนวน ๓ แห่ง
๖. สถานที่ตั้งเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ
 - ๑) สถานีเครื่องช่วยการเดินอากาศในท้องที่ อำเภอแกลง จังหวัดระยอง
 - ๒) สถานีเครื่องช่วยการเดินอากาศในท้องที่ อำเภอเมืองนครราชสีมา จังหวัดนครราชสีมา
 - ๓) สถานีเครื่องช่วยการเดินอากาศในท้องที่ อำเภอชุมแพ จังหวัดขอนแก่น

๒.๔ ช่องทางการเข้าถึงข้อมูลเขตปลอดภัย

สืบค้นข้อมูลประกาศกระทรวงคมนาคมที่เกี่ยวกับการกำหนดเขตปลอดภัยในการเดินอากาศได้ใน <http://www.mratchakitcha.soc.go.th/>

ข้อมูลเกี่ยวกับมาตรฐานความสูงและความลาดชันของพื้นผิวจำกัดสิ่งกีดขวาง (Obstacle Limitation Surfaces) กำหนดไว้ใน หมวด ๔ ของข้อกำหนดของ กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สามารถดูรายละเอียดเพิ่มเติมได้ที่ <https://www.caat.or.th/>

๓. แสงไฟภาคพื้น (Ground light) ขึ้นสู่อากาศ

จากข้อ ๔ (๑) ของร่างประกาศสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย เรื่องการดำเนินกิจกรรมภายในเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ พ.ศ. ... ระบุว่า

“ข้อ ๔ ห้ามมิให้บุคคลใดดำเนินกิจกรรมที่มีลักษณะหรือระดับของกิจกรรมดังต่อไปนี้ภายในเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ

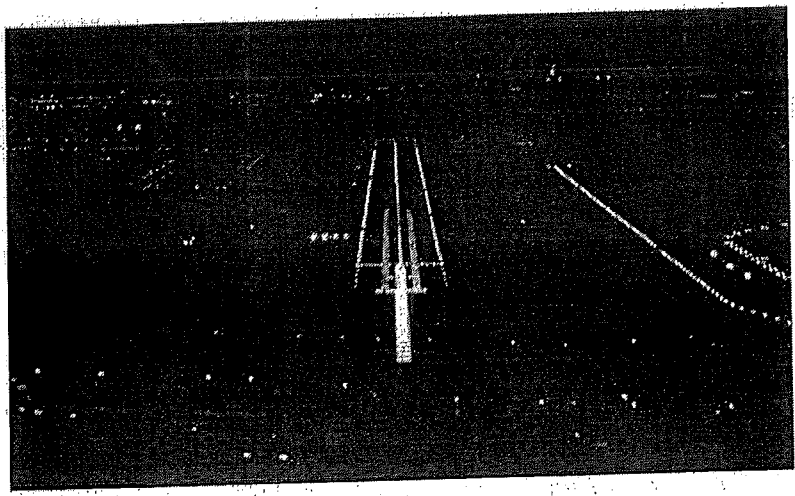
(๑) ปลดปล่อยแสงไฟภาคพื้น (Ground light) ขึ้นสู่อากาศในลักษณะที่อาจทำให้นักบินเกิดความสับสนกับไฟภาคพื้นสำหรับการบิน (Aeronautical ground light) ในพื้นที่ ดังต่อไปนี้

(ก) สำหรับทางวิ่งแบบบินลงด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน (Instrument runway) รหัสตัวเลข ๔ (Code number ๔) ภายในพื้นที่รอบทางวิ่งที่มีระยะก่อนถึงหัวทางวิ่งและหลังปลายทางวิ่ง ๔,๕๐๐ เมตร กว้าง ๗๕๐ เมตร ออกไปในทั้งสองด้านจากแนวกึ่งกลางทางวิ่ง

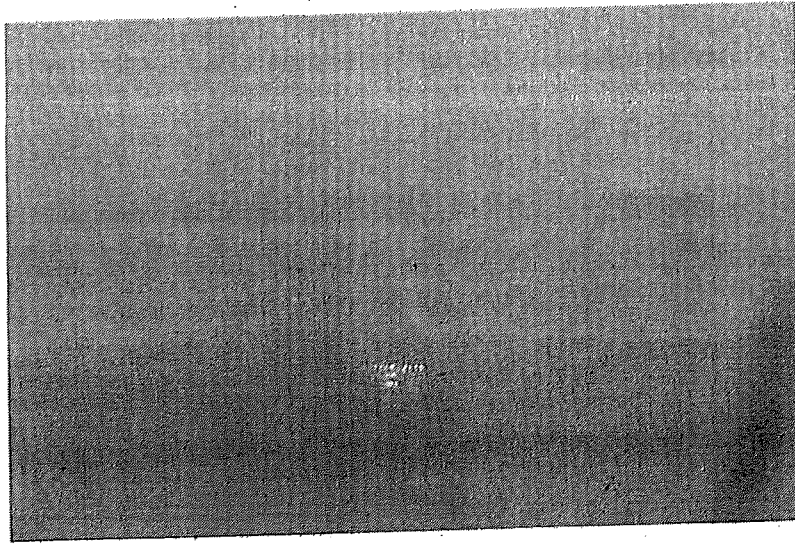
(ข) สำหรับทางวิ่งแบบบินลงด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน (Instrument runway) รหัสตัวเลข ๒ และ ๓ (Code number ๒ and ๓) ภายในพื้นที่รอบทางวิ่งที่มีระยะก่อนถึงหัวทางวิ่งและหลังปลายทางวิ่ง ๓,๐๐๐ เมตร กว้าง ๗๕๐ เมตร ออกไปในทั้งสองด้านจากแนวกึ่งกลางทางวิ่ง

(ค) สำหรับทางวิ่งแบบบินลงด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน (Instrument runway) รหัสตัวเลข ๑ (Code number ๑) และทางวิ่งแบบบินลงโดยไม่ใช้เครื่องวัดประกอบการบิน (Non-instrument runway) ภายในพื้นที่แนวร่อน (Approach area)”

วัตถุประสงค์ของประกาศข้อนี้ มีเพื่อป้องกันอันตรายจากการที่นักบินอาจมองเห็นไฟภาคพื้นที่อยู่ในบริเวณสนามบินหรือแนวร่อนลงสนามบินและเข้าใจผิดว่าเป็นระบบไฟภาคพื้นสำหรับการบิน ซึ่งจากมาตรฐานสนามบินที่ให้บริการในเวลากลางคืนหรือในสภาพอากาศปิด (Instrument Meteorological Condition : IMC) จะต้องติดตั้งระบบไฟเพื่อให้นักบินสามารถระบุตำแหน่งของทางวิ่งได้ เช่น ไฟขอบทางวิ่ง (Runway Edge Light) ไฟหัวทางวิ่ง (Runway Threshold Light) หรือระบบไฟนำร่องการบินเข้าสู่สนามบิน (Approach Lighting System)



สำหรับการบินลงสนามบินในสภาพอากาศปิดซึ่งนักบินจะทำการบินลดระดับตามระบบนำร่องโดยมองไม่เห็นสภาพแวดล้อมนอกอากาศยาน เมื่อนักบินทำการบินลดระดับลงมาถึงความสูงหรือตำแหน่งที่กำหนดก็จะต้องสามารถมองเห็นทางวิ่งหรือระบบไฟอย่างเพียงพอจึงจะสามารถทำการบินลงสนามบินได้ แต่หากมองไม่เห็นก็จะทำการบินไต่ระดับขึ้นไปเพื่อไปทำการบินลงใหม่หรือรอให้สภาพอากาศดีขึ้น ซึ่งหากนักบินมองเห็นไฟที่มีลักษณะคล้ายกับไฟด้านการบิน ก็อาจทำให้เข้าใจผิดและทำการบินลดระดับต่อไปยังกลุ่มไฟเหล่านั้น ซึ่งที่ผ่านมาก็เคยมีอุบัติเหตุด้านการบินจำนวนมากที่เกิดจากการที่นักบินเข้าใจว่าไฟภาคพื้นนอกสนามบินคือทางวิ่ง ซึ่งพื้นที่ที่จะบังคับใช้ข้อห้ามนี้ก็จะมีความพื้นที่ที่แตกต่างกันตามขนาดของสนามบิน โดยสนามบินที่สามารถรองรับอากาศยานขนาดใหญ่จะมีพื้นที่ที่จะบังคับใช้มากกว่า



การบังคับใช้ประกาศข้อนี้ไม่ได้กำหนดให้ผู้ติดตั้งไฟต้องขออนุญาตก่อนการติดตั้งทุกครั้ง แต่เป็นการกำหนดให้ กพท. สามารถสั่งการให้เจ้าของหรือผู้ติดตั้งไฟภาคพื้นดำเนินการแก้ไขหากพบว่าไฟภาคพื้นติดตั้งจะก่อให้เกิดความสับสนกับนักบิน ซึ่งการแก้ไขก็สามารถดำเนินการได้หลายวิธีโดยอาจไม่จำเป็นต้องรื้อถอนหรือปิดการใช้งาน เช่น การครอบไม่ให้ไฟส่องขึ้นไปบนอากาศ เป็นต้น

๔. อุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ที่มีการปล่อยคลื่นไฟฟ้าไปรบกวนการใช้คลื่นความถี่วิทยุ

จากข้อ ๔ (๒) ของร่างประกาศฯ ระบุว่า

“ข้อ ๔ ห้ามมิให้บุคคลใดดำเนินกิจกรรมที่มีลักษณะหรือระดับของกิจกรรมดังต่อไปนี้ภายในเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ

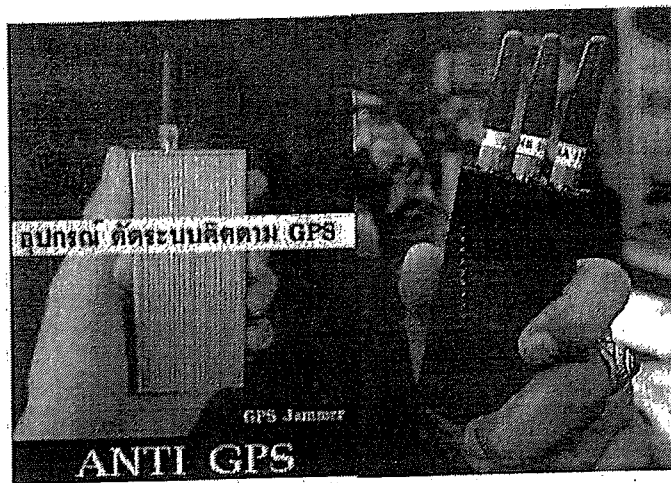
...
(๒) ใช้งานอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ที่มีการปล่อยคลื่นไฟฟ้าไปรบกวนการใช้คลื่นความถี่วิทยุ เช่น เครื่องตัดสัญญาณวิทยุสื่อสาร เครื่องตัดสัญญาณโทรศัพท์เคลื่อนที่ เครื่องตัดสัญญาณระบบนำทางด้วยดาวเทียม หรืออุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์อื่นใดที่มีการปล่อยคลื่นไฟฟ้าในลักษณะเดียวกัน”

วัตถุประสงค์ของประกาศข้อนี้ มีเพื่อป้องกันอันตรายจากการที่สัญญาณคลื่นวิทยุที่ใช้ในระบบการเดินอากาศถูกรบกวน เช่น

- ๑) การสื่อสาร VHF ระหว่างอากาศและพื้น
- ๒) เครื่องช่วยการเดินอากาศ ILS (Instrument Landing System)
- ๓) ระบบโครงข่ายสื่อสารภายในสนามบิน
- ๔) ระบบการนำทางที่ใช้สัญญาณดาวเทียม GNSS (Global Navigation Satellite System) เป็นต้น

โดยอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ที่มีการปล่อยคลื่นไฟฟ้าไปรบกวนการใช้คลื่นความถี่วิทยุ เช่น อุปกรณ์ที่ทำหน้าที่ตัดสัญญาณคลื่นวิทยุ โทรศัพท์มือถือ วิทยุสื่อสาร ไม่ให้สามารถรับ/ส่งหรือรับสัญญาณจากระหว่างจุดได้ ซึ่ง กสทช. ได้กำหนดอุปกรณ์ในลักษณะดังกล่าวเป็นเครื่องวิทยุคมนาคมประเภทตัดสัญญาณความถี่วิทยุ (Radio Jammer) ตามประกาศ กสทช. เรื่อง “การทำ นำเข้า ค้า หรือ ใช้เครื่องวิทยุคมนาคมประเภทเครื่องตัดสัญญาณความถี่วิทยุ โดยไม่ได้รับอนุญาต” ทั้งนี้ การทำ นำเข้า ค้า หรือ ใช้เครื่องวิทยุคมนาคมประเภทเครื่องตัดสัญญาณความถี่วิทยุ โดยไม่ได้รับอนุญาต ถือเป็นความผิดตามมาตรา ๖ มาตรา ๒๓ และมาตรา ๒๖ แห่ง พรบ.วิทยุคมนาคม พ.ศ. ๒๕๔๘ และที่แก้ไขเพิ่มเติม ซึ่งในปัจจุบันมีหลายหน่วยงานที่ได้รับอนุญาตจาก กสทช. รวมถึงมีการใช้โดยผิดกฎหมายเพื่อวัตถุประสงค์ต่างๆ

เครื่องตัดสัญญาณความถี่วิทยุที่ใช้งานอยู่ในปัจจุบันจะมีช่วงความถี่ ๒๐-๕๐๐ / ๘๐๐ / ๙๐๐ / ๑๘๐๐ / ๒๑๐๐ MHz และมีรัศมีการรบกวนคลื่นวิทยุตั้งแต่ ๕ เมตร ไปจนถึงมากกว่า ๑๐๐ เมตร ซึ่งการนำมาใช้ในบริเวณเขตปลอดภัยในการเดินอากาศของสนามบินจึงมีโอกาสูงที่จะรบกวนต่อสัญญาณคลื่นวิทยุที่ใช้ในระบบการเดินอากาศและเป็นอันตรายต่อการบิน กพท. จึงจัดทำร่างประกาศเมื่อห้ามการใช้งานอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ที่มีการปล่อยคลื่นไฟฟ้าไปรบกวนการใช้คลื่นความถี่วิทยุ เช่น เครื่องตัดสัญญาณวิทยุสื่อสาร เครื่องตัดสัญญาณโทรศัพท์เคลื่อนที่ เครื่องตัดสัญญาณระบบนำทางด้วยดาวเทียม หรืออุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์อื่นใดที่มีการปล่อยคลื่นไฟฟ้าในลักษณะเดียวกันในเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ เป็นต้น



๕. กิจกรรมที่ก่อให้เกิดเสียงกระทบหรือเสียงกระแทก (Impact or impulse noise)
หรือเสียงดังต่อเนื่องแบบคงที่ (Continuous steady noise)

จากข้อ ๔ (๓) ของร่างประกาศฯ ระบุว่า

“ข้อ ๔ ห้ามมิให้บุคคลใดดำเนินกิจกรรมที่มีลักษณะหรือระดับของกิจกรรมดังต่อไปนี้ภายในเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ

...

(๓) ดำเนินกิจกรรมที่ก่อให้เกิดเสียงกระทบหรือเสียงกระแทก (Impact or impulse noise) หรือเสียงดังต่อเนื่องแบบคงที่ (Continuous steady noise) ซึ่งรบกวนการปฏิบัติการบินหรือการให้บริการการเดินอากาศ”

วัตถุประสงค์ของประกาศข้อนี้ มีเพื่อป้องกันการรบกวนจากเสียงต่อการปฏิบัติการบินหรือการให้บริการการเดินอากาศในเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ ซึ่งการได้รับเสียงที่เกินมาตรฐานเป็นเวลานานจะส่งผลเสียต่อทั้งร่างกาย จิตใจ ประสิทธิภาพการทำงาน และการสื่อสาร โดยกิจกรรมที่ก่อให้เกิดเสียงกระทบหรือเสียงกระแทก (Impact or impulse noise) หรือเสียงดังต่อเนื่องแบบคงที่ (Continuous steady noise) ซึ่งรบกวนการปฏิบัติการบินหรือการให้บริการการเดินอากาศ เช่น การจุดพลุ ดอกไม้ไฟ งานมหกรรม งานมหรสพ หรือการก่อสร้าง ในบริเวณใกล้พื้นที่ปฏิบัติงานของหน่วยงานให้บริการการเดินอากาศ เป็นต้น

กพท. จึงจัดทำร่างประกาศเมื่อห้ามกระทำกิจกรรมที่ก่อให้เกิดเสียงกระทบหรือเสียงกระแทก (Impact or impulse noise) หรือเสียงดังต่อเนื่องแบบคงที่ (Continuous steady noise) ซึ่งรบกวนการทำงานของ การปฏิบัติการบินหรือการให้บริการการเดินอากาศในเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ ซึ่งจะ ทำให้ กพท.สามารถสั่งการให้ ผู้รับผิดชอบการปล่อยเสียงยุติแหล่งที่มาของเสียงในช่วงเวลาที่มีผลกระทบ หรือทำการแก้ไขเพื่อลดระดับของเสียงลง ให้อยู่ในระดับที่ไปก่อให้เกิดการรบกวนต่อกิจกรรมการบิน

๖. การปล่อยไอน้ำหรือควัน (Efflux)

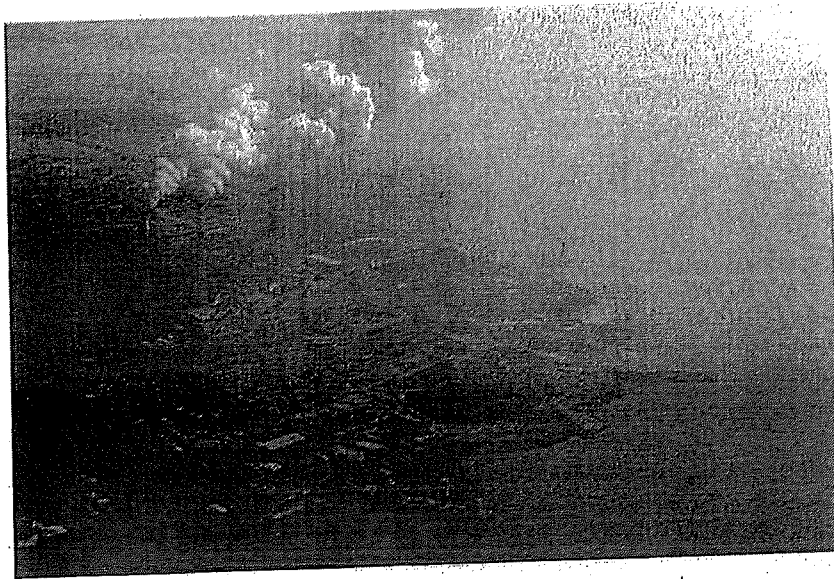
จากข้อ ๔ (๔) ของร่างประกาศฯ ระบุว่า

“ข้อ ๔ ห้ามมิให้บุคคลใดดำเนินกิจกรรมที่มีลักษณะหรือระดับของกิจกรรมดังต่อไปนี้ภายในเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ

...
(๔) ปล่อยไอน้ำหรือควัน (Efflux) ด้วยอัตรามากกว่า ๔.๓ เมตรต่อวินาที สำหรับจุดปล่อยที่มีความสูงมากกว่าหรือเท่ากับ ๖๐ เมตร (๒๐๐ ฟุต)”

วัตถุประสงค์ของประกาศข้อนี้ มีเพื่อป้องกันอันตรายจากควันหรือไอน้ำในบริเวณใกล้สนามบิน ซึ่งอาจรบกวนการมองเห็นของนักบินหรือทำให้เกิดกลิ่นควันหรือกลิ่นสารเคมีในอากาศยาน

ประกาศข้อนี้จะกำหนดอัตราการปล่อยไอน้ำหรือควัน (Efflux) สูงสุดที่สามารถปล่อยได้ภายในเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ ซึ่งบังคับใช้เฉพาะสำหรับจุดปล่อยที่มีความสูงจากระดับพื้นดินมากกว่าหรือเท่ากับ ๖๐ เมตร (๒๐๐ ฟุต) ซึ่งเป็นความสูงที่ไอน้ำหรือควันมีผลกระทบต่อการบินในบริเวณสนามบิน



๗. การปล่อยบัลลูนล่อม (Moored balloons) หรือว่าว (Kite)

จากข้อ ๔ (๕) และข้อ ๕ (๓) ของร่างประกาศฯ ระบุว่า

“ข้อ ๔ ห้ามมิให้บุคคลใดดำเนินกิจกรรมที่มีลักษณะหรือระดับของกิจกรรมดังต่อไปนี้ภายในเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ

...

(๕) ปล่อยบัลลูนล่อม (Moored balloons) หรือว่าว (Kite) ภายในพื้นผิวแนวร่อน (Approach Surface) หรือพื้นผิวไต่ระดับ (Take-off surface)

...

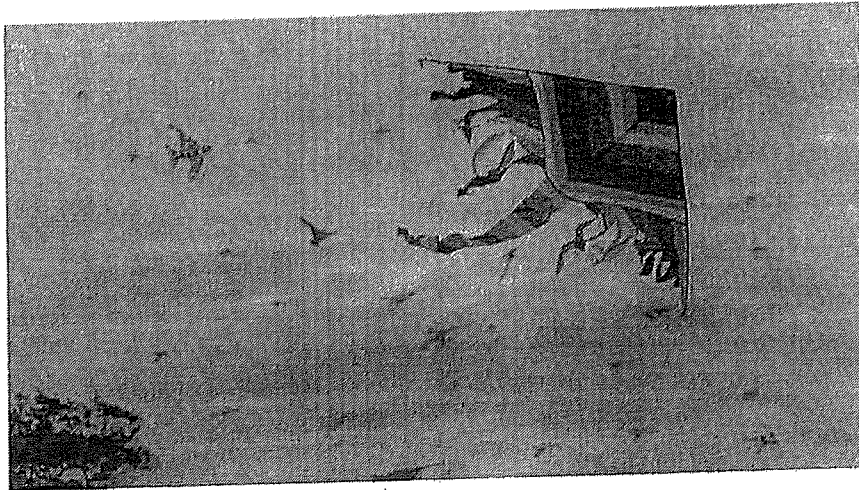
ข้อ ๕ กิจกรรมที่มีลักษณะหรือระดับของกิจกรรมดังต่อไปนี้สามารถกระทำได้ภายในเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ โดยต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไข ดังต่อไปนี้

...

(๓) การปล่อยบัลลูนล่อม (Moored balloons) หรือว่าว (Kite) นอกพื้นผิวแนวร่อน (Approach Surface) หรือพื้นผิวไต่ระดับ (Take-off surface) ที่ความสูงน้อยกว่าสิ่งก่อสร้างอื่นในระยะ ๒๕๐ ฟุต (๗๕ เมตร) จากจุดปล่อย โดยการปล่อยนั้นต้องไม่บดบังไฟเตือนสิ่งกีดขวางของสิ่งก่อสร้างนั้น (ถ้ามี)”

วัตถุประสงค์ของประกาศทั้ง ๒ ข้อนี้ มีเพื่อป้องกันอันตรายจากบัลลูนล่อมหรือว่าว ที่อาจเป็นอันตรายกับอากาศยาน โดยเฉพาะเชือกล่อมซึ่งเป็นการยากที่นักบินบนอากาศยานจะสามารถมองเห็น โดยเฉพาะอย่างยิ่งกับการบินในสภาพอากาศปิดด้วยความสูงต่ำในบริเวณสนามบิน

ประกาศ ๒ ข้อนี้ห้ามมิให้ทำการปล่อยบัลลูนล่อมหรือว่าวภายในพื้นผิวแนวร่อนหรือพื้นผิวไต่ระดับของสนามบิน ซึ่งเป็นบริเวณที่อากาศยานจะทำการบินที่ความสูงต่ำ สำหรับบริเวณอื่นในเขตปลอดภัยในการเดินอากาศสามารถปล่อยบัลลูนล่อมหรือว่าวได้แต่ต้องมีความสูงน้อยกว่าสิ่งก่อสร้างหรือวัตถุในระยะทาง ๗๕ เมตร (๒๕๐ ฟุต) จากจุดปล่อย เพื่อไม่ให้บัลลูนล่อมหรือว่าวที่ปล่อยมีความสูงมากกว่าสิ่งก่อสร้างหรือวัตถุที่ปลูกสร้างตามความสูงที่ได้รับอนุญาตตามกฎหมาย



๘. การปล่อยแสงเลเซอร์

จากข้อ ๕ (๑) ของร่างประกาศฯ ระบุว่า

“ข้อ ๕ กิจกรรมที่มีลักษณะหรือระดับของกิจกรรมดังต่อไปนี้สามารถกระทำได้ในเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ โดยต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไข ดังต่อไปนี้

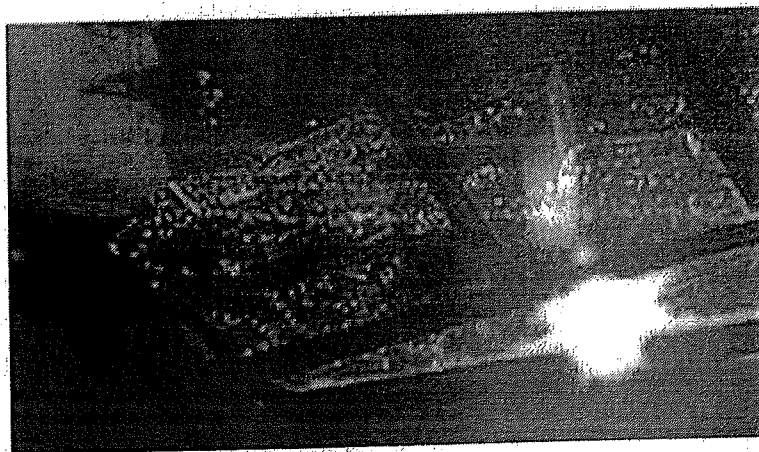
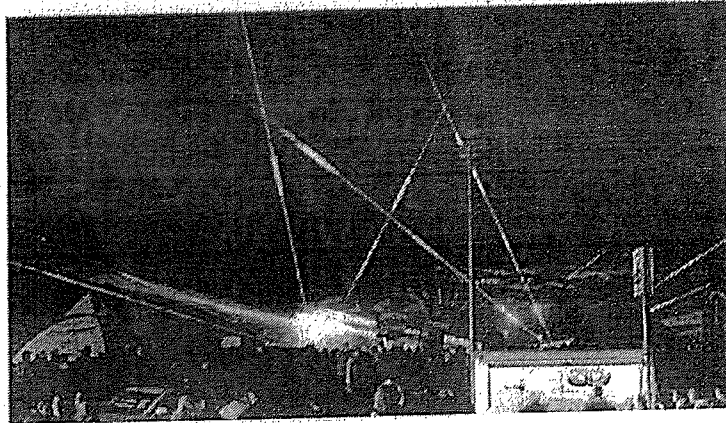
(๑) การปล่อยแสงเลเซอร์ภายในเขตการบิน (Flight zone) แต่ละเขต ตามที่กำหนดไว้ในภาคผนวกแนบท้ายประกาศนี้ ดังนี้

(ก) ภายในเขตการบินปลอดแสงเลเซอร์ (Laser-beam free flight zone: LFFZ) ในความสูงไม่เกิน ๖๐๐ เมตร จากระดับพื้นดิน แสงเลเซอร์มีค่า Maximum Permissible Exposure (MPE) ได้สูงสุดไม่เกิน ๕๐ ไมโครวัตต์ต่อตารางเซนติเมตร ($\mu\text{W}/\text{cm}^2$)

(ข) ภายในเขตการบินควบคุมอันตรายจากแสงเลเซอร์ (Laser-beam critical flight zone: LCFZ) ในความสูงไม่เกิน ๓,๐๐๐ เมตรจากระดับพื้นดิน แสงเลเซอร์มีค่า Maximum Permissible Exposure (MPE) ได้สูงสุดไม่เกิน ๕ ไมโครวัตต์ต่อตารางเซนติเมตร ($\mu\text{W}/\text{cm}^2$)

(ค) ภายในเขตการบินควบคุมผลกระทบจากแสงเลเซอร์ (Laser-beam sensitive flight zone: LSFZ) นอกเหนือจากเขตการบินตาม (ก) และ (ข) แสงเลเซอร์มีค่า Maximum Permissible Exposure (MPE) ได้สูงสุดไม่เกิน ๑๐๐ ไมโครวัตต์ต่อตารางเซนติเมตร ($\mu\text{W}/\text{cm}^2$)

วัตถุประสงค์ของประกาศข้อนี้ มีเพื่อป้องกันอันตรายจากแสงเลเซอร์ที่อาจเป็นอันตรายกับอากาศยานหากส่องเข้าตาของนักบิน ซึ่งจะมีผลกระทบกับการมองเห็นตามความเข้มและระยะห่างของจุดปล่อยแสงเลเซอร์นั้น โดยกำหนดค่า Maximum Permissible Exposure (MPE) สูงสุดของแสงเลเซอร์ที่สามารถปล่อยได้ในเขตการบินและความสูงตามมาตรฐานขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ทั้งนี้ ประกาศข้อนี้ไม่ได้เป็นการอนุญาตให้ผู้ใดเจตนาปล่อยแสงเลเซอร์ในลักษณะที่เป็นการรบกวนการปฏิบัติการบิน



๙. การปล่อยคลื่นวิทยุ หรือคลื่นแอมตรเซียนซึ่งเป็นคลื่นแม่เหล็กไฟฟ้าในลักษณะ วิทยุกระจายเสียง

จากข้อ ๕ (๒) ของร่างประกาศฯ ระบุว่า

“ข้อ ๕ กิจกรรมที่มีลักษณะหรือระดับของกิจกรรมดังต่อไปนี้สามารถกระทำได้ในเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ โดยต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไข ดังต่อไปนี้

...
 (๒) การปล่อยคลื่นวิทยุ หรือคลื่นแอมตรเซียนซึ่งเป็นคลื่นแม่เหล็กไฟฟ้าในลักษณะวิทยุกระจายเสียง ในแต่ละพื้นที่ ดังต่อไปนี้

(ก) ในพื้นที่ปลอดภัยการควบคุมการใช้คลื่นความถี่ต้องมีกำลังของการแพร่แปลกปลอมต่ำกว่ากำลังคลื่นพาห์ อย่างน้อย ๘๐ เดซิเบลคลื่นพาห์ (dBc)

(ข) ในพื้นที่ที่มีใช้พื้นที่ปลอดภัยการควบคุมการใช้คลื่นความถี่ตาม (ก) ต้องมีกำลังของการแพร่แปลกปลอมต่ำกว่ากำลังคลื่นพาห์อย่างน้อย ๗๕ เดซิเบลคลื่นพาห์ (dBc)”

วัตถุประสงค์ของประกาศข้อนี้ มีเพื่อป้องกันการรบกวนคลื่นความถี่ที่ใช้ในการเดินอากาศจากสถานีวิทยุชุมชน ซึ่งจากสถิติที่ผ่านมา มีการส่งคลื่นความถี่แปลกปลอมจากสถานีวิทยุชุมชนออกมามากกว่าคลื่นความถี่ที่ใช้งานในการควบคุมการจราจรทางอากาศเป็นจำนวนมาก ซึ่งนอกจากจะรบกวนสถานีภาคพื้นดินของระบบการสื่อสาร VHF A/G ในย่านความถี่ ๑๑๘.๐๐๐ - ๑๓๖.๙๗๕ เมกะเฮิร์ตซ์ แล้ว ยังรบกวนอากาศยานที่ทำการบินในห้วงอากาศ เนื่องจากคลื่นความถี่สามารถเดินทางได้ตามแนวสายตา (Line of Sight) รวมถึงยังไปรบกวนสัญญาณบอกทิศทางของระบบเครื่องช่วยการเดินอากาศ ILS (Instrument Landing System) ในย่านความถี่ ๑๐๘.๐๐๐ - ๑๑๘.๐๐๐ เมกะเฮิร์ตซ์ อีกด้วย

ที่ผ่านมา คณะกรรมการกิจการกระจายเสียง กิจการโทรทัศน์ และกิจการโทรคมนาคมแห่งชาติ (กสทช.) ซึ่งเป็นหน่วยงานกำกับดูแลด้านการใช้คลื่นความถี่ของประเทศไทย ได้ออกประกาศเรื่องหลักเกณฑ์การป้องกันการรบกวนการใช้คลื่นความถี่ในกิจการวิทยุการบินของสถานีวิทยุกระจายเสียงที่ได้รับจัดสรรคลื่นความถี่ เมื่อเดือนกุมภาพันธ์ ๒๕๕๙ โดยมีบังคับใช้กับ “สถานีวิทยุกระจายเสียงที่ได้รับจัดสรรคลื่นความถี่ในระบบ เอฟ.เอ็ม. ซึ่งอาจยังไม่ครอบคลุมถึงผู้ที่ปล่อยคลื่นวิทยุ หรือคลื่นแอมตรเซียนซึ่งเป็นคลื่นแม่เหล็กไฟฟ้าในลักษณะวิทยุกระจายเสียงทั้งหมด และการกำหนดเขตควบคุมความแรงของการแพร่คลื่นแปลกปลอมตามประกาศของ กสทช. ที่อ้างถึงข้างต้น

จะอ้างอิงโดยกำหนดรัศมีรอบจุดพิกัดทางภูมิศาสตร์ ซึ่งยากแก่การทำความเข้าใจและขาดความชัดเจนในการกำหนดขอบเขตพื้นที่

ดังนั้นเพื่อให้เกิดความชัดเจนและไม่ขัดแย้งกับประกาศที่ กสทช. กำหนด กพท. จึงจัดทำร่างประกาศข้อนี้ โดยขยายการบังคับใช้ให้ครอบคลุมผู้ปล่อยคลื่นวิทยุทั้งหมด ทั้งนี้จะใช้หลักเกณฑ์การควบคุมความแรงของการแพร่คลื่นแปลกปลอมที่สอดคล้องกับประกาศ กสทช. โดยให้เขตปลอดภัยในการเดินอากาศของสนามบินเป็นพื้นที่ห้ามปล่อยคลื่นวิทยุ หรือคลื่นแอสตซีชันซึ่งเป็นคลื่นแม่เหล็กไฟฟ้าในลักษณะวิทยุกระจายเสียงที่ไม่เป็นไปตามหลักเกณฑ์

ประกาศกระทรวงคมนาคม

เรื่อง กำหนดเขตบริเวณใกล้เคียงสนามบินดอนเมือง กรุงเทพมหานคร

เป็นเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๕๐

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๕๘ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๕๗ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ออกประกาศไว้ดังต่อไปนี้

ข้อ ๑ ให้ยกเลิกประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง กำหนดเขตปลอดภัยในการเดินอากาศบริเวณสนามบินดอนเมือง กรุงเทพมหานคร ประกาศ ณ วันที่ ๕ มีนาคม ๒๕๒๗

ข้อ ๒ ให้กำหนดเขตบริเวณใกล้เคียงสนามบินดอนเมือง แขวงตลาดบางเขน เขตดอนเมือง กรุงเทพมหานคร เป็นเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ ดังต่อไปนี้

บริเวณ ก. กำหนดเขตดังนี้

ด้านเหนือ อาณาบริเวณจากจุดกึ่งกลางหัวทางวิ่ง ๒๑ ขวา (ทางวิ่งฝั่งตะวันตก) ที่ต่อออกไป ๖๐ เมตร และจุดกึ่งกลางหัวทางวิ่ง ๒๑ ซ้าย (ทางวิ่งฝั่งตะวันออก) ที่ต่อออกไป ๖๐ เมตร กำหนดแนวเส้นตรงลากเป็นมุมฉากออกไปทางซ้ายและขวาช้างละ ๑๕๐ เมตร และจากจุดปลายแนวเส้นตรงทั้งสอง (กำหนดโดย ๕ และ ๖) กำหนดแนวเส้นทำมุม ๘.๕ องศา กับแนวขนานทางวิ่งที่ต่อออกไปไปบรรจบเส้นตัดที่ระยะ ๑๕ กิโลเมตร จากหัวทางวิ่งทั้งสอง (กำหนดโดย ๑ และ ๒) ซึ่งรวมท้องที่ตำบลคลองสาม ตำบลคลองสี่ อำเภอคลองหลวง ตำบลบึงยี่โถ ตำบลประชาธิปไตย อำเภอธัญบุรี ตำบลคูคต ตำบลตลาดสวาย อำเภอลำลูกกา จังหวัดปทุมธานี เขตดอนเมือง กรุงเทพมหานคร ยกเว้นบริเวณใกล้เคียงสถานที่ตั้งเครื่อง

อำนวยความสะดวกในการเดินอากาศที่ตำบลรังสิต อำเภอธัญบุรี จังหวัดปทุมธานี ตามประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง กำหนดเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ ลงวันที่ ๑๐ มิถุนายน ๒๕๓๘ ดังปรากฏตามแผนที่ท้ายประกาศนี้

ด้านใต้ อาณาบริเวณจากจุดกึ่งกลางหัวทางวิ่ง ๐๓ ซ้าย (ทางวิ่งฝั่งตะวันตก) ที่ต่อออกไป ๖๐ เมตร และจุดกึ่งกลางหัวทางวิ่ง ๐๓ ขวา (ทางวิ่งฝั่งตะวันออก) ที่ต่อออกไป ๖๐ เมตร กำหนดแนวเส้นตรงลากเป็นมุมฉากออกไปทางซ้ายและทางขวาข้างละ ๑๕๐ เมตร และจากจุดปลายแนวเส้นตรงทั้งสอง (กำหนดโดย ๓ และ ๔) กำหนดแนวเส้นทำมุม ๘.๕ องศา กับแนวนานทางวิ่งที่ต่อออกไป ไปบรรจบเส้นตัดที่ระยะ ๑.๕ กิโลเมตร จากหัวทางวิ่งทั้งสอง (กำหนดโดย ๓ และ ๔) ซึ่งรวมทั้งเขตบางซื่อ เขตดุสิต เขตพญาไท เขตจตุจักร เขตบางเขน เขตดอนเมือง กรุงเทพมหานคร ดังปรากฏตามแผนที่ท้ายประกาศนี้

บริเวณ ข. กำหนดเขต ดังนี้

อาณาบริเวณโดยรอบสนามบินดอนเมือง ยกเว้นบริเวณ ก. มีพื้นที่ในรัศมี ๖ กิโลเมตร โดยมีจุดศูนย์กลางที่จุดกึ่งกลางหัวทางวิ่ง ๒๑ ขวา จุดกึ่งกลางหัวทางวิ่ง ๒๑ ซ้าย จุดกึ่งกลางหัวทางวิ่ง ๐๓ ซ้าย จุดกึ่งกลางหัวทางวิ่ง ๐๓ ขวา จุดกึ่งกลางหัวทางวิ่ง ๐๓ ซ้าย/๒๑ ขวา (ทางวิ่งฝั่งตะวันตก) และจุดกึ่งกลางทางวิ่ง ๐๓ ขวา/๒๑ ซ้าย (ทางวิ่งฝั่งตะวันออก) ซึ่งรวมทั้งองค์ตำบลหลักหก ตำบลบ้านใหม่ อำเภอเมืองปทุมธานี จังหวัดปทุมธานี ตำบลปากเกร็ด อำเภอปากเกร็ด ตำบลท่าทราย อำเภอเมือง จังหวัดนนทบุรี เขตดอนเมือง แขวงจรเข้บัว เขตลาดพร้าว เขตบางเขน กรุงเทพมหานคร ตำบลคูคต ตำบลตลาดสวาย อำเภอลำลูกกา จังหวัดปทุมธานี ดังปรากฏตามแผนที่ท้ายประกาศนี้

๑. ปากเกร็ด / ๒๕๐๖

หน. ดาลเกล้า / หน. นนท.

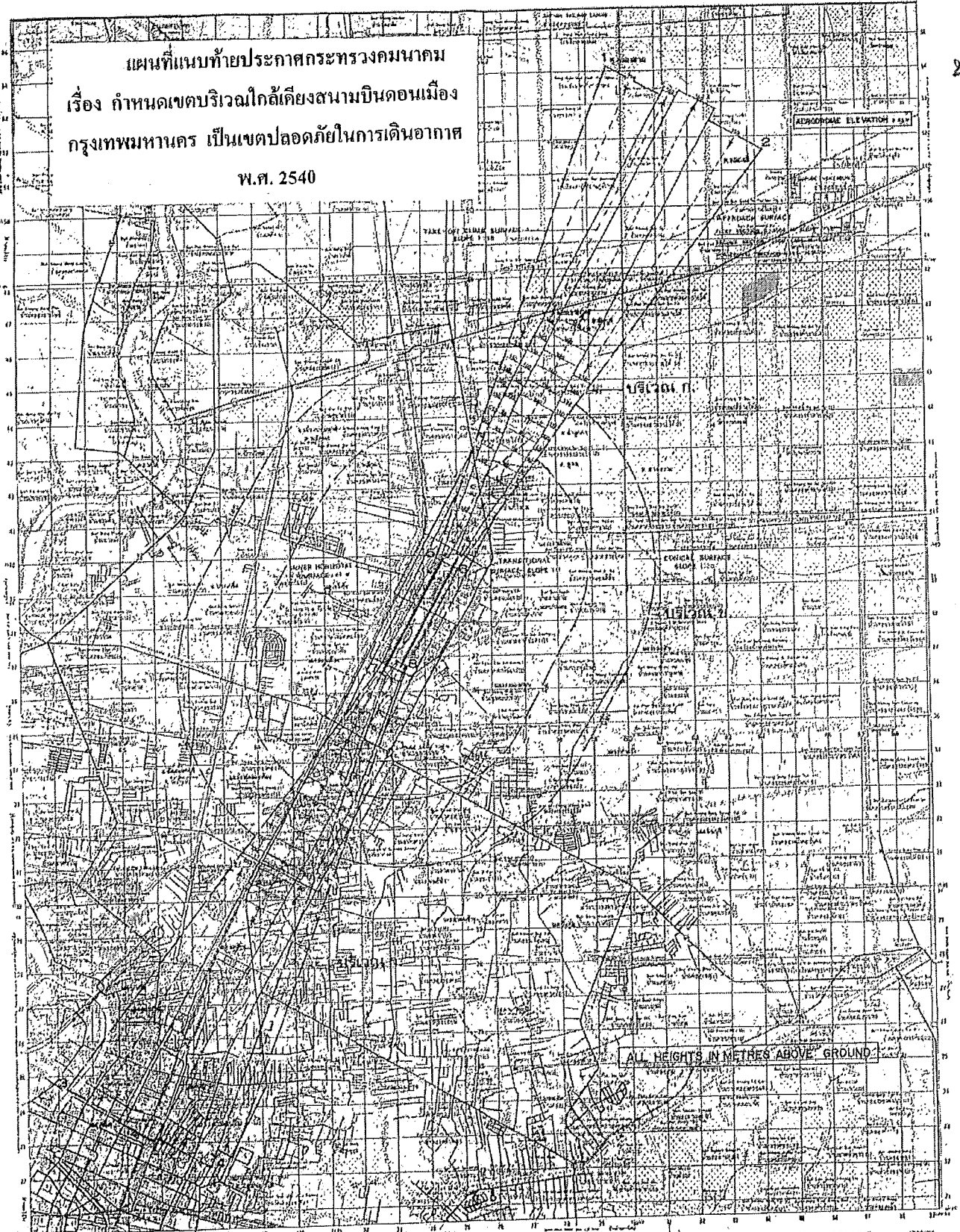
ข้อ ๓ ประกาศนี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษา
เป็นต้นไป

ประกาศ ณ วันที่ ๒๕ กันยายน พ.ศ. ๒๕๕๐

สุวัจน์ ลิปตพัลลภ

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

แผนที่แนบท้ายประกาศกระทรวงคมนาคม
เรื่อง กำหนดเขตบริเวณใกล้เคียงสนามบินดอนเมือง
กรุงเทพมหานคร เป็นเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ
พ.ศ. 2540



Legend and technical specifications table:

Symbol	Description
(Symbol)	เขตปลอดภัยในการเดินอากาศ
(Symbol)	เขตควบคุมการจราจรทางอากาศ
(Symbol)	เขตห้ามบิน
(Symbol)	เขตห้ามบินชั่วคราว
(Symbol)	เขตห้ามบินเฉพาะกิจ
(Symbol)	เขตห้ามบินเฉพาะกิจชั่วคราว
(Symbol)	เขตห้ามบินเฉพาะกิจพิเศษ
(Symbol)	เขตห้ามบินเฉพาะกิจพิเศษชั่วคราว
(Symbol)	เขตห้ามบินเฉพาะกิจพิเศษพิเศษ
(Symbol)	เขตห้ามบินเฉพาะกิจพิเศษพิเศษชั่วคราว
(Symbol)	เขตห้ามบินเฉพาะกิจพิเศษพิเศษพิเศษ
(Symbol)	เขตห้ามบินเฉพาะกิจพิเศษพิเศษพิเศษชั่วคราว

Scale and technical specifications table:

Scale: 1:140,000	Scale: 1:140,000
Scale: 1:140,000	Scale: 1:140,000
Scale: 1:140,000	Scale: 1:140,000
Scale: 1:140,000	Scale: 1:140,000
Scale: 1:140,000	Scale: 1:140,000
Scale: 1:140,000	Scale: 1:140,000
Scale: 1:140,000	Scale: 1:140,000
Scale: 1:140,000	Scale: 1:140,000
Scale: 1:140,000	Scale: 1:140,000
Scale: 1:140,000	Scale: 1:140,000

Legend and technical specifications table:

Symbol	Description
(Symbol)	เขตปลอดภัยในการเดินอากาศ
(Symbol)	เขตควบคุมการจราจรทางอากาศ
(Symbol)	เขตห้ามบิน
(Symbol)	เขตห้ามบินชั่วคราว
(Symbol)	เขตห้ามบินเฉพาะกิจ
(Symbol)	เขตห้ามบินเฉพาะกิจชั่วคราว
(Symbol)	เขตห้ามบินเฉพาะกิจพิเศษ
(Symbol)	เขตห้ามบินเฉพาะกิจพิเศษชั่วคราว
(Symbol)	เขตห้ามบินเฉพาะกิจพิเศษพิเศษ
(Symbol)	เขตห้ามบินเฉพาะกิจพิเศษพิเศษชั่วคราว