



ที่ กท ๐๖๒๗/๑๐๙๙

หน้า ๑ ของ ๓ หน้า

ร.การบิน

กำแพงแสน นครปฐม

๖๘ พ.ค.๕๒

รป.ที่ ร.การบิน - ๐๗ - ๐๐๑

เรื่อง การเข้า - ออกสนามบินกำแพงแสน

๑. ความมุ่งหมาย

๑.๑ เพื่อความปลอดภัยในการบิน

๑.๒ เพื่อให้การปฏิบัติเป็นระเบียบเดียวกัน และง่ายต่อการควบคุมการจราจรทางอากาศ

๑.๓ ใช้สำหรับการบินเข้า - ออกวงจรวนเขตการฝึกบินของสนามบินกำแพงแสน

๒. ขอบเขต

๒.๑ ครูการบิน นักบินและศิษย์การบินทุกคน ที่ทำการบินในเขตการฝึกบินของสนามบินกำแพงแสน

๒.๒ เจ้าหน้าที่ควบคุมการจราจรทางอากาศ ผบ.บ.ผนบ.กผบ.ร.การบิน

๒.๓ ให้ รอง ผบ.ร.การบิน เป็นผู้ควบคุมการปฏิบัติให้เป็นไปตาม รป.ฉบับนี้

๓. รายการปฏิบัติ

๓.๑ ให้ยกเลิก รป.ที่ ร.การบิน บยอ. - ๐๗ - ๐๐๑ ลง ๒๘ ส.ค.๕๓ และใช้ รป.ฉบับนี้แทน

๓.๒ จุดรายงานและตำบลดรายงาน (REPORTING POINT) กำหนดให้ปฏิบัติโดยการแจ้งเวลาที่ จะอยู่เหนือจุดรายงานหรือตำบลดรายงาน ให้ จนท.เรดาร์ควบคุมการจราจรทางอากาศ หรือ จนท.หอบังคับการบิน ทราบทุกครั้ง (รายละเอียด ผนวก ก.)

๓.๓ การเข้าต่อวงจรวนสนามบินกำแพงแสน

๓.๓.๑ บ.ไอโฟน หรือ บ.กั๊กหันไอโฟน ให้ติดต่อเรดาร์ควบคุมการจราจรทางอากาศเพื่อขอคำแนะนำในการนำ บ.เข้าต่อจุดรายงาน OUTSIDE DOWNWIND หรือ INITIAL

๓.๓.๒ บ.ฝ.๑๖/ก หรือ บ.ใบพัดขนาดเล็ก ให้ติดต่อ RADAR ควบคุมจราจรทางอากาศ ขอ RADIO MONITOR ขณะ บ.เข้าต่อ C-POINT, P-POINT หรือ INITIAL (รายละเอียดตามผนวก ข)

กผบ.ร.การบิน

รป.ที่ ร.การบิน - ๐๗ - ๐๐๑

๓.๓.๓ บ.ปีกหมุน...

๓.๓.๓ บ.ปีกหมุน ให้ติดต่อ RADAR ขอ RADAR MONITOR จนกว่า นบ.
REPORT R/W INSIGHT

๓.๔ ในกรณี RADAR ควบคุมจราจรทางอากาศเสีย การเข้าต่อวงจราจรสนามบิน
กำแพงแสน เมื่อ นบ.ต้องการทำการบินด้วยกฎการบินทัศนวิสัย (VFR) ให้ปฏิบัติตามรายละเอียดในผนวก ก

๓.๕ ในกรณี RADAR ควบคุมจราจรทางอากาศเสีย เมื่อ นบ.ต้องการทำการบินด้วย
เครื่องวัดประกอบการบิน (IFR) ให้ปฏิบัติตาม ปรบ.ที่ รร.การบิน - ๐๗ - ๐๐๕ เรื่อง วงจรการลงสนามบิน
ด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน (INSTRUMENT APPROACH)

๓.๖ การเข้าต่อวงจรกิจกรรมบินกำแพงแสนในขณะที่ทำการบินกลางคืน มีดังนี้

๓.๖.๑ บ.ไอโฟน หรือ บ.กั๊กหันไอโฟน ติดต่อ RADAR ควบคุมจราจรทางอากาศ
ขอคำแนะนำในการนำ บ.เข้าต่อจุด INITIAL หรือจุดรายงานตามผนวก ก

๓.๖.๒ บ.ฝ.๑๖/ก หรือ บ.ใบพัดขนาดเล็ก ใช้ ADF หรือ VOR LETDOWN FOR
LANDING PATTERN

๓.๖.๓ บ.ปีกหมุน ติดต่อขอคำแนะนำในการเข้าต่อวงจรกิจกรรมจาก RADAR ควบคุม
จราจรทางอากาศ หรือใช้วงจรการลงสนามบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน หรือใช้การบินเกาะภูมิประเทศ
เข้าหาสนามบิน

๓.๖.๔ กรณี RADAR ควบคุมจราจรทางอากาศเสีย บ.ไอโฟน หรือ บ.กั๊กหันไอโฟน
ให้เข้าจุด R-POINT ที่ความสูง ๔,๐๐๐ ฟุต และลดระยะสูงที่ T-POINT ความสูง ๑,๕๐๐ ฟุต
การเข้าต่อ OUTSIDE VOR/DME LET DOWN FOR LANDING PATTERN ส่วน บ.ปีกหมุน ลงสนามบิน
ด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน หรือเกาะภูมิประเทศเข้าหาสนามบิน

๓.๗ การเข้าต่อวงจรกิจกรรมบินกำแพงแสนนอกเหนือจากที่กล่าวมาแล้ว ให้ นบ., คบ.
และ ศบ. ติดต่อ RADAR ควบคุมจราจรทางอากาศ หรือได้รับอนุญาตจาก จนท.ควบคุมจราจรทางอากาศ
ทุกครั้ง

๓.๘ การออกนอกวงจรกิจกรรมบินกำแพงแสน เมื่อทำการบินด้วย VFR รายละเอียดใน
ผนวก ค

๓.๙ การออกนอกวงจรกิจกรรมบินกำแพงแสน เมื่อทำการบินด้วยกฎการบิน IFR
รายละเอียดในผนวก ง.

๓.๑๐ อากาศยานทุกชนิดที่อยู่ในวงจราจรสนามบินกำแพงแสน จะต้องหลีกเลี่ยงให้กับ
อากาศยานที่รายงานขอลงจอดเงินก่อนเสมอ

๓.๑๑ จนท.ควบคุมจราจรทางอากาศ ฝบ.บ.ผนบ.กฝบ.รร.การบิน ต้องให้คำแนะนำ
อำนวยความสะดวก หรือให้ข่าวสารที่จำเป็นแก่ นบ., คบ. และ ศบ. เพื่อให้เกิดความปลอดภัยสูงสุดแก่
บ.ที่ฝึกบินในวงจราจรสนามบินกำแพงแสน

ทั้งนี้ ให้ถือเป็นระเบียบปฏิบัติตั้งแต่นี้เป็นต้นไป

พล.อ.ต. 

ฝบ.รร.การบิน

ผนวก ก พื้นที่การฝึกของ รร.การบิน กำแพงแสน, ตำบลรายงานและจุดต่อวงจร

ผนวก ข พื้นที่การฝึกบินของ บ.ใบพัดขนาดเล็ก (บ.ฝ.๑๖/ก) และ บ.ปีกหมุน พื้นที่การฝึกบินของ บ.ไอพ่น
และ บ.กังหันไอพ่น, การต่อวงจรสนามบินกำแพงแสนเมื่อทำการบินด้วยกฎการบินทัศนวิสัย (VFR),
การต่อวงจรสนามบินของ บ.ใบพัด และ บ.ใบพัดขนาดเล็ก, การต่อวงจรสนามบินของ บ.ไอพ่น และ
บ.กังหันไอพ่น

ผนวก ค แผนผังการออกนอกวงจราจรเมื่อทำการบิน

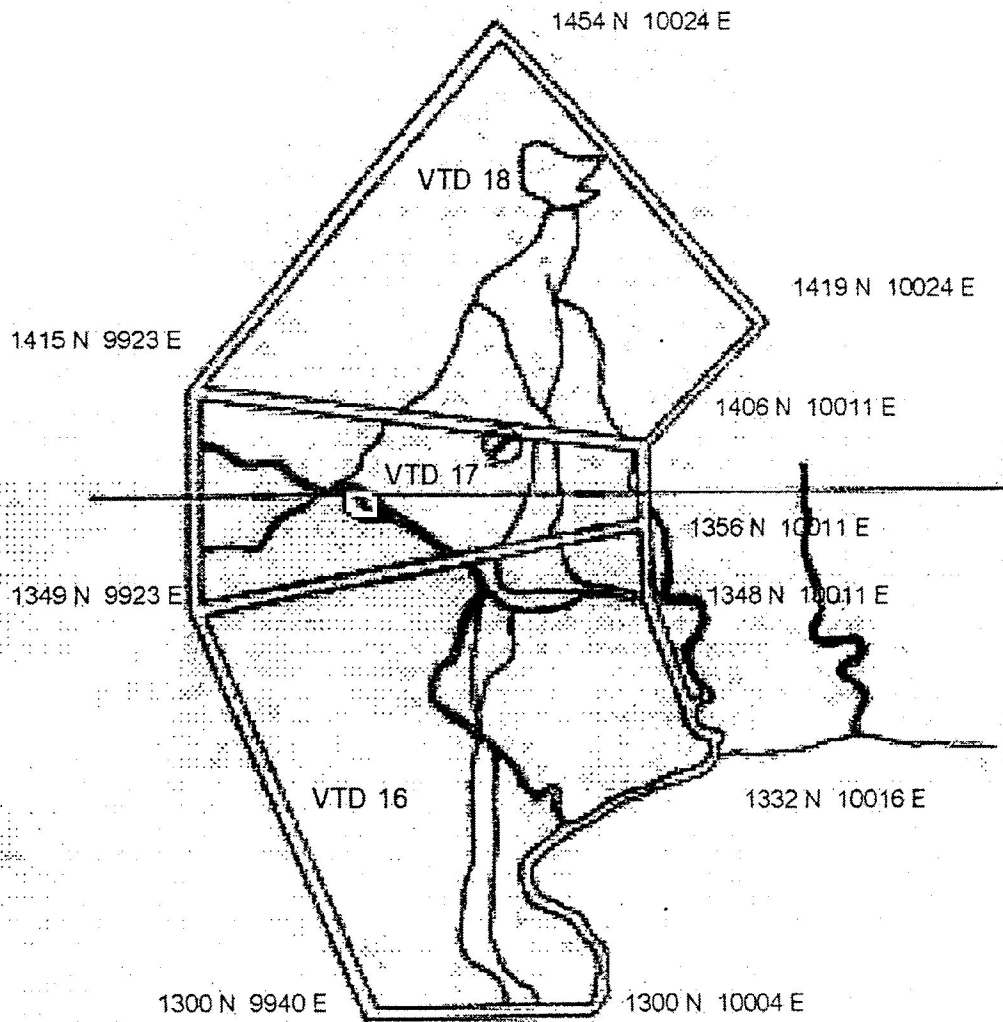
ผนวก ง STANDARD INSTRUMENT DEPARTURE (SID'S), STANDARD INSTRUMENT
DEPARTURE (SID'S)



หน้า ก-๑ ของ ๒ หน้า
ร.การบ.
กำแพงแสน นครปฐม

๒๘ พ.ค.๕๒

ผนวก ก. ประกอบ รพป.ที่ รร.การบ. - ๐๗ - ๐๐๑
พื้นที่การฝึกของ รร.การบ. กำแพงแสน



กฝบ.รร.การบ.

ผนวก ก ประกอบ รพป.ที่ รร.การบ. - ๐๗ - ๐๐๑

ผนวก ก ประกอบ ปรป.ที่ รร.การบิน - ๐๗ - ๐๐๑

ตำบลดรายนงานและจุดต่อวงจร

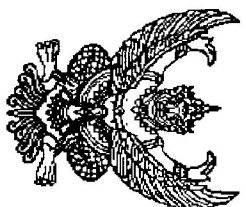
แบบ บ.	แบบวงจรถาวรลง	ตำบลดรายนงาน / จุดต่อวงจร	ระยะสูง
บ.ฝ.๑๖ และ	๑. 90 SIDE APPROACH	๑. C-POINT / DOWN WIND LEG	800 FT
		๒. P-POINT / UP WIND LEG	800 FT
บ.โบพัต ขนาดเล็ก (ยกเว้น บ.ฝ.๑๖ก. ใช้ระยะสูง 1,000 FT)	๓. STRAIGHT IN LANDING	๒. 360 OVERHEAD LANDING	INTAL / 2 NM
		FINAL / 3 NM	800 FT
บ.ฝ.๑๙	๑. 360 OVERHEAD LANDING	T-POINT-INITIAL / 3 NM	1000 FT
		๒. STRAIGHT IN LANDING	T-POINT-FINAL / 3 NM
บ.ปีกหมุน	๑. 90 SIDE APPROACH	๑. C-POINT / DOWN WIND LEG	500 FT
		๒. P-POINT / DOWN WIND LEG	500 FT

พล.อ.ต. *๑๗ สีว.*

ผบ.รร.การบิน

กผบ.รร.การบิน

ผนวก ก ประกอบ ปรป.ที่ รร.การบิน - ๐๗ - ๐๐๑

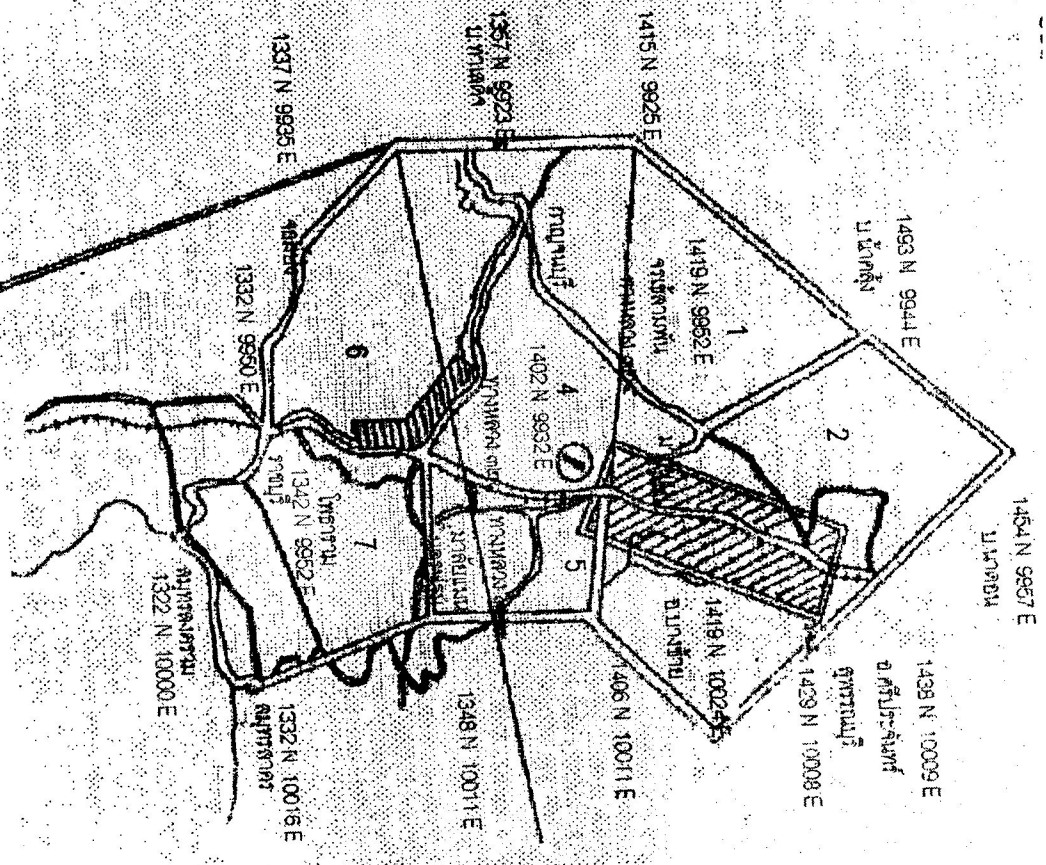


หน้า ๗-๑ ของ ๕ หน้า
55-0001
กำแพงแสน นครปฐม

W.S. W.S.๒

ผนวก ข ประกอบ แผนที่ รร.การป็น - ๐๗-๐๐๑

พื้นที่การฝึกอบรมของ บ.ใบพัดขนาดเล็ก (บ.ผ.๑๖/ก) และ บ.ปีกหมุน

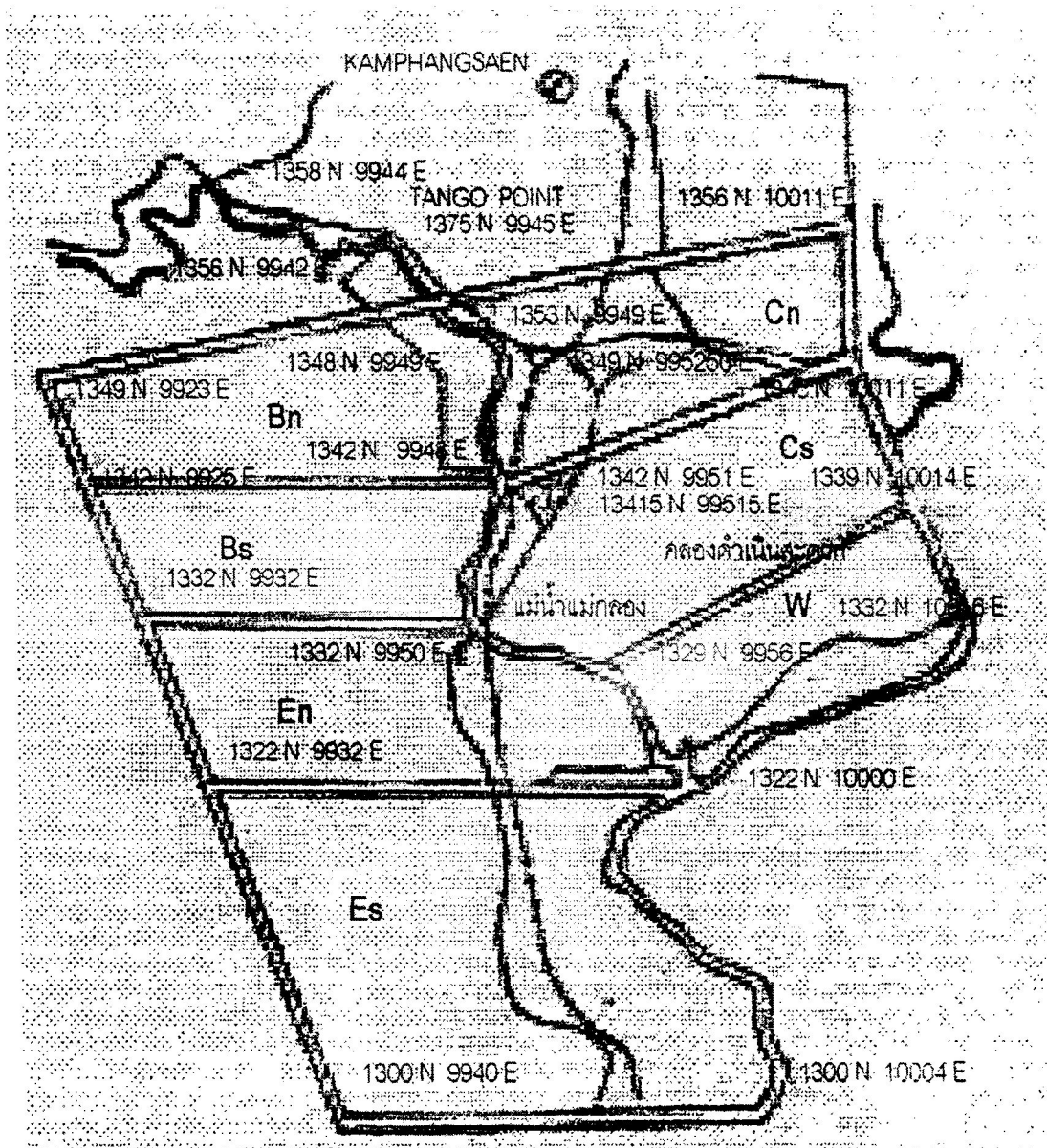


กฝ.บ.รร.การป็น

ผนวก ข ประกอบ แผนที่ รร.การป็น - ๐๗-๐๐๑

ผนวก ข ประกอบ รูปที่ รร.การบิน - ๐๗ - ๐๐๑

พื้นที่การฝึกบินของ บ.ไอพ่น และ บ.กึ่งหันไอพ่น



กฝบ.รร.การบิน

ผนวก ข ประกอบ รูปที่ รร.การบิน - ๐๗ - ๐๐๑

ผนวก ข ประกอบ ปรป.ที่ รร.การบิน - ๐๗ - ๐๐๑

การต่อวงจรสนามบินกำแพงแสนเมื่อทำการบินด้วยกฎการบินทัศนวิสัย (VFR)

การเข้าต่อสนามของ บ.ฝ.๑๖/ก.

รายละเอียดการปฏิบัติ	แผนผังเส้นทางบิน
<p>๑. ๙๐ องศา SIDE APPROACH</p> <p>๑.๑ บ.ที่มาจากพื้นที่การฝึก ๑, ๒, ๔ และ ๖ ให้เข้าต่อวงจรที่ C-POINT ไม่ต่ำกว่า ๕๐๐ ฟุต (เหนือพื้น) แล้วให้ถือเข็มบิน ประมาณ ๑๒๐ องศา ในแนวตั้งฉากกับกึ่งกลางทางวิ่งจนกระทั่งอยู่ห่างจากทางวิ่งประมาณ ๑ ไมล์ทะเล ให้เลี้ยวขวาหรือเลี้ยวซ้ายเข้า DOWN WIND LEG</p> <p>๑.๒ บ.ที่มาจากพื้นที่การฝึก ๓, ๕ และ ๗ ให้เข้าต่อวงจรที่ P-POINT ไม่ต่ำกว่า ๕๐๐ ฟุต (เหนือพื้น) แล้วให้ถือเข็มบิน ๒๙๐ องศา ในแนวตั้งฉากกับกึ่งกลางทางวิ่ง จนกระทั่งอยู่ห่างจากทางวิ่งประมาณ ๑ ไมล์ทะเล จึงให้เลี้ยวขวาหรือเลี้ยวซ้ายเข้า UP WIND LEG และ CLOSE WIND LEG ตามลำดับ โดยจะต้องให้ทางแก่ บ.ที่กำลังวิ่งขึ้น และ บ.ที่กำลังไปใหม่เสมอ</p> <p>๒. ๓๖๐ องศา OVERHAED LANDING</p> <p>๒.๑ ให้เข้าต่อวงจรที่ INITIAL ห่างจากหัวทางวิ่ง ๒ ไมล์ทะเล โดยเข้าท่ามุม ๔๕ องศา กับขา INITIAL</p> <p>๒.๒ บ.ที่มาจากทางทิศตะวันออก จะต้องให้ทางแก่ บ.ที่มาจากทิศตะวันตก เสมอ</p> <p>๓. STRAIGHT IN LANDING</p> <p>ให้เข้าต่อวงจรที่ FINAL ห่างจากหัวทางวิ่ง ๓ ไมล์ทะเล แล้วปฏิบัติตามที่ระบุไว้ในคู่มือการบินของ บ.</p>	<p>The diagram illustrates the flight paths for VFR operations. It shows a runway with a central axis. Key points include C-POINT (90 degrees side approach), P-POINT (360 degrees overhead approach), and FINAL (straight in landing). Wind legs are labeled as DOWN WIND LEG and UP WIND LEG. Distances are marked as 1 NM INITIAL, 360 OVERHEAD, and 1 NM FINAL. A 15-degree angle is also indicated.</p>

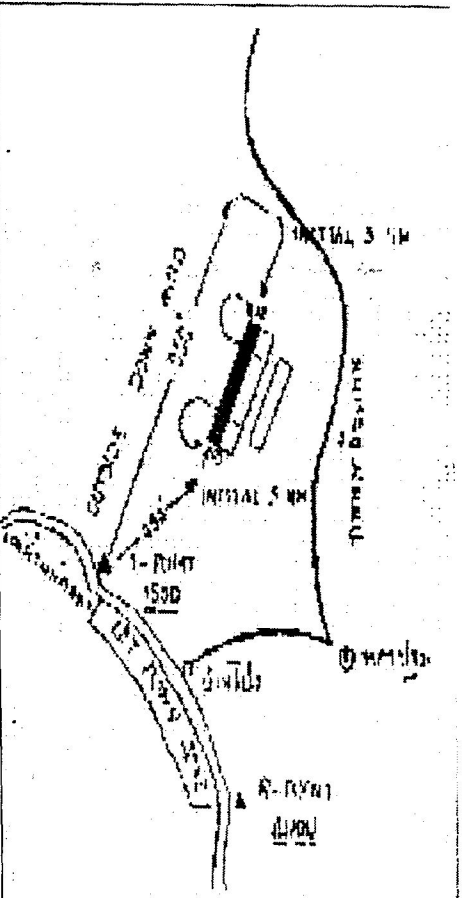
กฝบ.รร.การบิน

ผนวก ข ประกอบ ปรป.ที่ รร.การบิน - ๐๗ - ๐๐๑

ผนวก ข ประกอบ ปรป.ที่ รร.การบิน - ๐๗ - ๐๐๑

การต่อวงจรลงนามของ บ.ไอโฟน และ บ.กั๊กหันไอโฟน

การเข้าต่อวงจรลงนามของ บ.ไอโฟน และ บ.กั๊กหันไอโฟน

รายละเอียดการปฏิบัติ	แผนผังเส้นทางบิน
<p>๑. ๓๖๐ องศา OVERHAED LANDING</p> <p>เมื่อออกจากพื้นที่การบิน ให้เข้าต่อวงจรที่ R- POINT ไม่สูงกว่า ๔,๐๐๐ ฟุต (เหนือพื้น) หลังจากนั้นให้ลดระยะสูงในเขตลดระยะสูงที่กำหนด เพื่อเข้าต่อวงจรที่ T- POINT ระยะสูง ๑,๕๐๐ ฟุต (เหนือพื้น) แล้วลดระยะสูงตามคู่มือของ บ.แบบนี้ๆ โดย</p> <p>๑.๑ เมื่อใช้ทางวิ่ง ๐๓ ให้เลี้ยวถือเข็มบิน ๐๖๐ องศา เพื่อต่อวงจร INITIAL WIND (ทางวิ่ง ๒๑) ห่างจากทางวิ่ง ๒ ไมล์ทะเล</p> <p>๑.๒ เมื่อใช้ทางวิ่ง ๒๑ ให้เลี้ยวถือเข็มบิน ๐๓๐ องศา เพื่อต่อวงจร OUTSIDE DOWN WIND และ INITIAL ห่างจากทางวิ่ง ๒ ไมล์ทะเล</p> <p>๒. STRAIGHT IN LANDING</p> <p>ให้เข้าต่อวงจรที่ FINAL ห่างจากหัวทางวิ่ง ๒ ไมล์ทะเล แล้วปฏิบัติตามที่ระบุไว้ในคู่มือการบินของ บ.</p>	

พล.อ.ต. *ว. กั๊กหัน*

ผบ.รร.การบิน

กผบ.รร.การบิน

ผนวก ข ประกอบ ปรป.ที่ รร.การบิน - ๐๗ - ๐๐๑



หน้า ค-๑ ของ ๒ หน้า
 วิชา
 กำแพงแสน นครปฐม
 ๒๔ พ.ค.๕๒

ผนวก ค ประกอบ ปรป.ที่ รร.การบิน - ๐๗ - ๐๐๑
 แผนผังการออกนอกวงจรมือทำการบิน

VFR DEPARTURE TO TRAINING AREA FOR KAMPHAENSAEN AFB

TYPE OF AIRCRAFT AREA	RWY	DESCRIPTION	DIAGRAMATIC
LIGHT A/C CONVENTIONAL TO AREA 3, 5, 7 LIGHT A/C CONVENTIONAL TO AREA 1,2,4,6	03 21	TAKE OFF, AFTER PASSING 500 FT. RIGHT OR LEFT CLIMBING TURN TO HEADING 300 UNTIL PASSING 1200 FT., THEN RIGHT OR LEFT CLIMBING TURN TO CROSS THE MIDFIELD HEADING 120 AND MAINTAIN 2000 FT. UNTIL PASSING THE FLYING TRAINING SCHOOL BOUNDARY, THEN CLEAR TO ASSIGNED AREA AND ALTITUDE. TAKE OFF, AFTER PASSING 500 FT. RIGHT OR LEFT CLIMBING TURN TO HEADING 300 UNTIL PASSING 1200 FT., THEN CLEAR TO ASSIGNED AREA AND ALTITUDE.	
JET, AIRCRAFT TURBOPROP TO AREA D-16	03 21	TAKE OFF, AFTER PASSING 500 FT. RIGHT OR LEFT CLIMBING TURN TO INTERCEPT OUTBOUND R-180 FROM KPS. VOR/DME CLIMB AND MAINTAIN 6000 FT. UNTIL PASSING R-270 FROM BKK. VOR/DME. THEN CLEAR TO ASSIGNED AREA AND ALTITUDE	

กฝบ.รร.การบิน

ผนวก ค ประกอบ ปรป.ที่ รร.การบิน - ๐๗ - ๐๐๑



หน้า ง-๑ ของ ๓ หน้า
 ๕๕.๗๕
 กำแพงแสน นครปฐม
 ๕๕ พ.ค.๕๒

ผนวก ง ประกอบ ปรป.ที่ รร.การบิน -๐๗-๐๐๑

STANDARD INSTRUMENT DEPARTURE (SID'S)

TYPE OF AIRCRAFT AREA	RWY	DESCRIPTION	DIAGRAMATIC	DESIGNATION
JET และ บ.ฝ.๑๗ VTD-16	21	TAKE OFF, AFTER PASSING 500' LEFT CLIMBING TURN HEADING 150 CLIMB TO INTERCEPT OUTBOUND R-180 FROM KPS. VOR/DME, CLIMB AND MAINTAIN 6000' UNTIL PASSING R-270 FROM BKK VOR/DME		KAMPHAENGSAEN DEPARTURE #1
	03	TAKE OFF, AFTER PASSING 500' RIGHT CLIMBING TURN TO INTERCEPT OUTBOUND R-180 FROM KPS. VOR/DME, CLIMB AND MAINTAIN 6000' UNTIL PASSING R-270 FROM BKK VOR/DME		
PROP 3, 5, 7	21	TAKE OFF, AFTER PASSING 1000' LEFT CLIMBING TURN TO INTERCEPT INBOUND R-285 FROM BKK VOR/DME, CLIMB AND MAINTAIN 5000' UNTIL PASSING R-150 FROM KPS. VOR/DME		KAMPHAENGSAEN DEPARTURE #2
	03	TAKE OFF, AFTER PASSING 1000' RIGHT CLIMBING TURN TO INTERCEPT OUTBOUND R-150 FROM KPS. VOR/DME CLIMB AND MAINTAIN 5000' UNTIL PASSING R-285 FROM BKK. VOR/DME		

กฝบ.ร.การบิน

ผนวก ง ประกอบ ปรป.ที่ รร.การบิน -๐๗-๐๐๑

ผนวก ง ประกอบ รูปที่ รร.การบิน - ๐๗ - ๐๐๑

STANDARD INSTRUMENT DEPARTURE (SID'S)

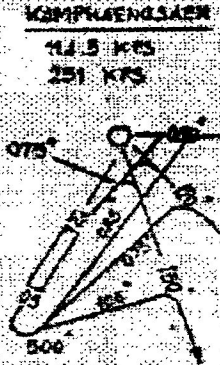
TYPE OF AIRCRAFT AREA	RWY	DESCRIPTION	DIAGRAMATIC	DESIGNATION
PROP 1, 2, 4, 6	21	TAKE OFF, AFTER PASSING 1000' RIGHT CLIMBING TURN TO INTERCEPT OUTBOUND R-288 FROM BKK VOR/DME, CLIMB AND MAINTAIN 5000' UNTIL PASSING R-262 FROM KPS. VOR/DME OR REACHING 5000'		KANPRAENGSAEN DEPARTURE 1
	03	TAKE OFF, AFTER PASSING 1000' LEFT CLIMBING TURN TO INTERCEPT OUTBOUND R-288 FROM BKK. VOR/DME CLIMB AND MAINTAIN 5000' UNTIL PASSING R-262 FROM KPS. VOR/DME OR REACHING 5000'		

กฝบ.รร.การบิน

ผนวก ง ประกอบ รูปที่ รร.การบิน - ๐๗ - ๐๐๑

ผนวก ง ประกอบ ปรป.ที่ รร.การบิน - ๐๗ - ๐๐๑

STANDARD INSTRUMENT DEPARTURE (SID'S)

TYPE OF AIRCRAFT AREA	RWY	DESCRIPTION	DIAGRAMATIC	DESIGNATION
HELICOPTER	21	TAKE OFF, AFTER PASSING 500' LEFT CLIMBING TURN TO HEADING 045 (AREA 3), 075 (AREA 5N) AND 105 (AREA 5S) CLIMB AND MAINTAIN 1000 FT. UNTIL CROSSING R-090, R-120, R-150 FOR PRACTICAL AND THEN CLEAR TO ASSIGNED AREA ALTITUDE		<p>KAMPHAKONGSAEN DEPARTURES</p>
	03	TAKE OFF, AFTER PASSING 500' RIGHT CLIMBING TURN TO HEADING 075 CLIMB AND MAINTAIN 1000 FT. UNTIL CROSSING R-090 (AREA 3), R-120 (AREA 5N) AND R-150 (AREA 5S) FOR PRACTICAL AND THEN CLEAR TO ASSIGNED AREA ALTITUDE		

พล.อ.ต. *[Signature]*

ผบ.รร.การบิน

กผบ.รร.การบิน

ผนวก ง ประกอบ ปรป.ที่ รร.การบิน - ๐๗ - ๐๐๑


ที่ กท ๐๖๒๗/๒๐๙๕



หน้า ๑ ของ ๓ หน้า

ร.การบิน

กำแพงแสน นครปฐม

 พ.ค.๕๒

รป.ที่ ร.การบิน - ๐๗ - ๐๐๒

เรื่อง การขับเคลื่อน บ. การลง ย. และการใช้ทางขับทางวิ่ง

๑. ความมุ่งหมาย

เพื่อให้การขับเคลื่อน บ. เข้า ออกลานจอด บ. การลง ย. และการใช้ทางขับทางวิ่งเป็นไป
ด้วยความเรียบร้อย ปลอดภัย

๒. ขอบเขต รป.ฉบับนี้ใช้บังคับ

๒.๑ กฝบ.ร.การบิน

๒.๒ กขอ.ร.การบิน

๒.๓ ให้ ผบ.กฝบ.ร.การบิน เป็นผู้ควบคุมการปฏิบัติให้เป็นไปตาม รป.ฉบับนี้

๓. รายการปฏิบัติ

๓.๑ ให้ยกเลิก รป.ที่ ร.การบิน บยอ.-๐๗-๐๐๒ ลง ๒ พ.ค.๕๓ และให้ใช้ รป.
ฉบับนี้แทน

๓.๒ การขับเคลื่อน บ. ออกจากลานจอด

๓.๒.๑ ก่อนขับเคลื่อน บ. ออกจากลานจอดทุกครั้ง นบ., คบ. และ ศบ. ต้องได้รับ
อนุญาตจาก จนท.ควบคุมการจราจรทางอากาศ และ จนท.ช่างประจำลานจอด ให้สัญญาณขับเคลื่อนได้
เท่านั้น

๓.๒.๒ เมื่อเริ่มขับเคลื่อน บ. ออกจากลานจอด บ. ให้ นบ., คบ. และ ศบ. ตรวจสอบ
การทำงานของระบบห้ามล้อทุกครั้ง เมื่อชายหลังปีกของ บ. ทั้งสองข้าง ห่างจากแนวเสาด้านหน้าของหลังคา
คลุม บ. ในระยะที่ปลอดภัย หากพบว่าระบบห้ามล้อไม่อยู่ในสภาพที่พร้อมใช้งานให้ละภารกิจทันที

๓.๒.๓ ขณะขับเคลื่อน บ. ออกจากหลังคาคลุม บ. ต้องขับเคลื่อนตามเส้นทาง
สีเหลือง โดยเคร่งครัด และใช้ความระมัดระวังเป็นพิเศษเมื่อต้องขับเคลื่อนผ่านแนวลานจอด บ. อื่น ๆ

กฝบ.ร.การบิน

รป.ที่ ร.การบิน - ๐๗ - ๐๐๒

๓.๒.๔ ในกรณีนี้...

๓.๒.๔ ในกรณีที่มีรถเติมเชื้อเพลิง หรือรถลาก บ. จอดอยู่บริเวณลานจอด บ. ใกล้แนวขับเคลื่อนผ่าน หากพิจารณาแล้วเห็นว่า ไม่ปลอดภัยให้หยุดการขับเคลื่อน บ. และจะขับเคลื่อนต่อไปได้เมื่อมี จนท.ช่างประจำลานจอด บ. มาคอยให้ทัศนสัญญาณ จนกว่าจะขับเคลื่อนผ่านไปด้วยความปลอดภัย

๓.๓ การขับเคลื่อน บ. เข้าลานจอด บ.

๓.๓.๑ การขับเคลื่อน บ. เข้าลานจอดทุกครั้งต้องได้รับอนุญาตจาก จนท.ควบคุมการจราจรทางอากาศทุกครั้ง

๓.๓.๒ ก่อนทำการขับเคลื่อน บ. เข้าลานจอด บ. ให้ นบ. คบ. และ ศบ. ทำการตรวจลอบระบบห้ามล้อ (Brake) และระบบบังคับเบี่ยง (Noso Wheel Sleering) ทุกครั้งหากพบว่าระบบขัดข้อง ให้ติดต่อ จนท.ควบคุมการจราจร เพื่อขออนุญาตดับ ย. และขอคำแนะนำช่วยเหลือต่อไป

๓.๓.๓ บ. ที่ได้รับอนุญาตให้ขับเคลื่อนเข้าลานจอด บ. จะต้องมี จนท.ช่างประจำลานจอด บ. คอยให้ทัศนสัญญาณในการนำ บ. เข้าช่องจอด บ. ทุกครั้ง นบ. คบ. และ ศบ. จะต้องลดความเร็วของ บ. เข้าจอดตามตำแหน่งที่ จนท.ช่างประจำลานจอดที่รับเครื่องจะเป็นผู้ให้สัญญาณ และนำไม้ห้ามล้อมาใส่เรียบร้อย จึงทำการดับ ย. ตามคู่มือการบินต่อไป

๓.๓.๔ จนท.ช่างประจำลานจอด บ. ให้จัด จนท.ที่จะให้ทัศนสัญญาณแก่ นบ. คบ. และ ศบ. ในการขับเคลื่อน บ. เข้าช่องจอด บ. อย่างน้อย ๓ คน ต่อ ๑ เครื่อง คือ จนท.ที่ให้ทัศนสัญญาณตรงหน้า และปีกทั้งสองข้างเพื่อให้เกิดความปลอดภัยสูงสุด

๓.๓.๕ การขับเคลื่อนเข้ามาในบริเวณลานจอด บ. และช่องจอด บ. ให้ขับเคลื่อน บ. อย่างช้า ๆ ตามแนวเส้นนำสีเหลือง และใช้ความระมัดระวังเป็นพิเศษ

๓.๓.๖ ขณะขับเคลื่อน บ. บริเวณลานจอด บ. และจำเป็นต้องผ่านบริเวณที่มี บ. กำลังทำการลง ย. ที่รอบสูง ให้ นบ. คบ. และ ศบ. หยุดการขับเคลื่อน และรอการให้ทัศนสัญญาณขับเคลื่อนผ่านได้จาก จนท.ช่างประจำลานจอด บ. ก่อนทุกครั้ง

๓.๓.๗ ถ้าระบบห้ามล้อ และ/หรือ ระบบบังคับเบี่ยงขัดข้องในขณะที่กำลังนำ บ. เข้าช่องจอด บ. ให้ทำการดับ ย. ทันที และ จนท.ช่างประจำลานจอด บ. ให้คอยสังเกตสิ่งผิดปกติ และระมัดระวังเป็นพิเศษในขณะที่ บ. กำลังเลี้ยวเข้าช่องจอด บ. หากพบว่าผิดปกติ และเห็น นบ. คบ. และ ศบ. ทำการดับ ย. ก่อนที่จะให้สัญญาณจอด บ. ให้เข้าใจว่าระบบเบรก และ/หรือ ระบบบังคับเบี่ยงขัดข้อง ให้รีบออกจากแนวการเคลื่อนที่ของ บ. ทันที เพื่อป้องกันอันตรายที่อาจจะเกิดจากใบพัดของ บ. หรือโครงสร้างของ บ.

๓.๓.๘ เมื่อมี บ. ต่างถิ่นมาลง ณ สนามบินกำแพงแสน ให้ จนท.ควบคุมการจราจรทางอากาศ แนะนำในการขับเคลื่อนนำ บ. เข้าลานจอด บ.

๓.๔ การขับเคลื่อน บ. บนทางขับ

๓.๔.๑ การขับเคลื่อนตามหลัง บ. ชนิดอื่น หรือชนิดเดียวกัน ให้ขับเคลื่อนโดยเว้นระยะห่างไปน้อยกว่า ๑๕๐ ฟุต ยกเว้นการบินหมู่ให้ปฏิบัติตามคู่มือการบินของ บ.แต่ละแบบ และตามที่ได้แถลงย่อก่อนทำการบิน

๓.๔.๒ การใช้ความเร็วในการขับเคลื่อนให้ใช้ความเร็วให้เหมาะสมตามคู่มือการบินของ บ.แต่ละแบบ และไม่เร็วเกินไป ซึ่งอาจจะทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ หากระบบห้ามล้อ และ/หรือระบบบังคับเลี้ยวขัดข้อง

๓.๕ การลง ย. ในลานจอด บ. ก่อนและหลังทำการบิน

๓.๕.๑ จัด จนท.ฯ เพื่อคอยควบคุม ตรวจสอบ และให้ทัศนสัญญาณในขณะที่ลง ย. เพื่อให้เกิดความปลอดภัยแก่ บ. ที่ขับเคลื่อนผ่านด้านหลัง

๓.๕.๒ ก่อนลง ย. ให้ตรวจสอบว่ามีไม้ห้ามล้อประจำอยู่ทั้งสองข้างของ บ. ทำการห้ามล้อ (Parking Brake) และสายโยงยึด บ.ให้เรียบร้อย

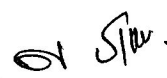
๓.๕.๓ ในขณะที่ลง ย. จนท.ที่ไม่ได้ทำการลง ย. ต้องคอยตรวจสอบ บ. หากเห็นว่ามีสิ่งหนึ่งสิ่งใดที่ทำให้เกิดความไม่ปลอดภัยให้แจ้งเตือน แนะนำผู้ที่ทำการลง ย. ให้ยกเลิกการลง ย. เพื่อป้องกันอันตรายที่อาจเกิดขึ้น และให้เกิดความปลอดภัยในการลง ย.

๓.๖ การลง ย. ก่อนทำการวิ่งขึ้น

๓.๖.๑ สำหรับ ย.ที่ใช้ ย.ลูกสูบซึ่งจะต้องทำการลง ย.(Run Up Engine) ให้ใช้ทางขับสาย B สำหรับทางวิ่ง ๒๑ และใช้ทางขับสาย E สำหรับทางวิ่ง ๐๓ โดยจอดท่ามุมประมาณ ๔๕ องศา เว้นแต่ในกรณีจำเป็นหรือเร่งด่วนอาจใช้ทางขับสาย C หรือสาย D ซึ่งต้องได้รับอนุญาตจาก จนท.ควบคุมการจราจรทางอากาศ

๓.๖.๒ ในขณะที่ลง ย. ก่อนทำการวิ่งขึ้น หากสมรรถนะของ ย. ไม่ได้ตามเกณฑ์หรือตามคู่มือที่กำหนด นบ. คบ. และ ศบ. พิจารณาแล้วเห็นว่าไม่ปลอดภัย ให้ละภารกิจและใช้วิทยุติดต่อหอบังคับการบินเพื่อขอคำแนะนำในการขับเคลื่อน บ. กลับลานจอด

ทั้งนี้ ให้ถือเป็นระเบียบปฏิบัติตั้งแต่บัดนี้เป็นต้นไป

พล.อ.ต. 

ผบ.รร.การบิน

กฝบ.รร.การบิน

รป.ที่ รร.การบิน - ๐๗ - ๐๐๒




ที่ กท ๐๖๒๗/๑๐๙๗

หน้า ๑ ของ ๑ หน้า

ร.ร.การบิน

กำแพงแสน นครปฐม

 พ.ค.๕๒

รป.ที่ ร.ร.การบิน - ๐๗ - ๐๐๓

เรื่อง วงจรการร่อนลงสนามด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน (INSTRUMENT APPROACH)

๑. ความมุ่งหมาย เพื่อให้การควบคุมการจราจรทางอากาศด้วยเครื่องวัดประกอบการบินของสนามบินกำแพงแสน เป็นไปด้วยความเรียบร้อย และเพื่อป้องกันอุบัติเหตุอันอาจเกิดขึ้นเนื่องจากการชนกันระหว่าง อ.ในวงจการบิน โดยคำนึงถึงความปลอดภัยเป็นหลัก

๒. ขอบเขต รป.ฉบับนี้ใช้บังคับ

๒.๑ นักบิน ครูการบิน ศิษย์การบิน

๒.๒ เจ้าหน้าที่ควบคุมการจราจรทางอากาศ ผบ.บ.ผนบ.กผบ.ร.ร.การบิน

๒.๓ ให้ รอง ผบ.ร.ร.การบิน เป็นผู้ควบคุม กำกับ ดูแลการปฏิบัติให้เป็นไปตาม รป.

ฉบับนี้ โดยเคร่งครัด

๓. รายการปฏิบัติ


๓.๑ ให้ยกเลิก รป.ที่ ร.ร.การบิน บยอ. - ๐๗ - ๐๐๓ ลง ๑๙ ต.ค.๕๑ และให้ใช้ รป.ฉบับนี้แทน

๓.๒ ให้ใช้วงจนี้ทำการฝึกศิษย์การบิน และลงสนามด้วยเครื่องวัดประกอบการบินทั้งเวลากลางวันและเวลากลางคืน ประกอบด้วยวงจการลงสนามด้วย ADF, VOR/DME TACAN, ILS รายละเอียด ตามผนวก ก, ข, ค, ง, จ, ฉ, ช, ซ, ฌ และ ญ

๓.๓ เมื่อต้องการใช้วงจการร่อนลงสนามด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน ให้ผู้ที่ทำการบินติดต่อกับ จนท.ควบคุมการจราจรทางอากาศบริเวณสนามบิน มว.ควบคุมจราจรทางอากาศบริเวณสนามบิน ผบ.บ.ผนบ.กผบ.ร.ร.การบิน โดยปฏิบัติตาม รป.ร.ร.การบิน เรื่อง วิธีปฏิบัติการบินติดต่อด้วยวิทยุขณะทำการบิน

๓.๔ ให้ จนท.ควบคุมการจราจรทางอากาศบริเวณสนามบิน ฯ เพิ่มความระมัดระวังแนะนำอากาศยานและอำนวยความสะดวก ให้เป็นไปด้วยความเรียบร้อยและปลอดภัย

ทั้งนี้ ให้ถือเป็นระเบียบปฏิบัติตั้งแต่บัดนี้เป็นต้นไป

พล.อ.ต. 

ผบ.ร.ร.การบิน

กผบ.ร.ร.การบิน

รป.ที่ ร.ร.การบิน - ๐๗ - ๐๐๓

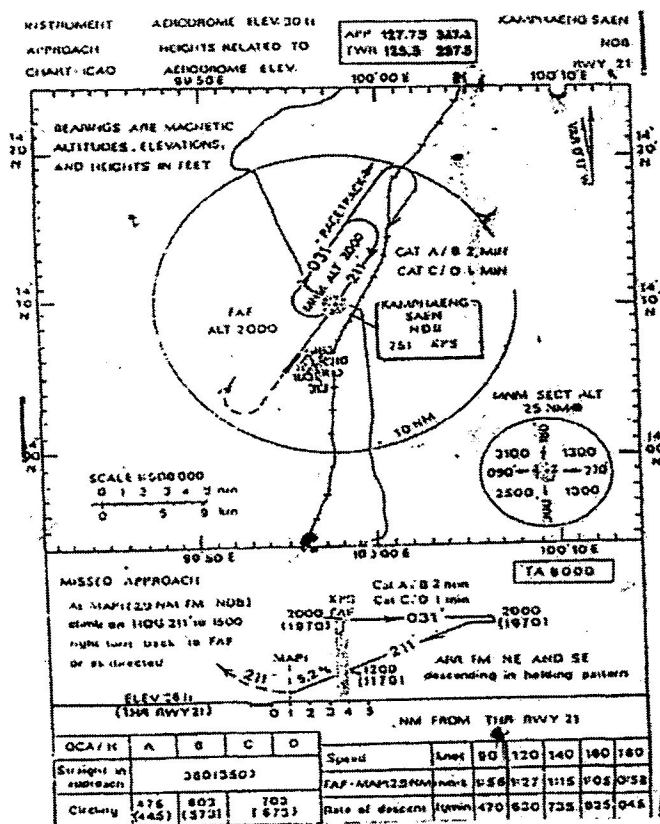


หน้า ก-๑ ของ ๑ หน้า
 วรรณ
 กำแพงแสน นครปฐม

พ.ค.๕๒

ผนวก ก. ประกอบ รูปที่ รร.การบิน - ๐๗ - ๐๐๓

การต่อวงจรสนาม LOW-NDB RWY 21



พล.อ.ต. *[Signature]*

ผบ.รร.การบิน

กผบ.รร.การบิน

ผนวก ก. ประกอบ รูปที่ รร.การบิน - ๐๗ - ๐๐๓



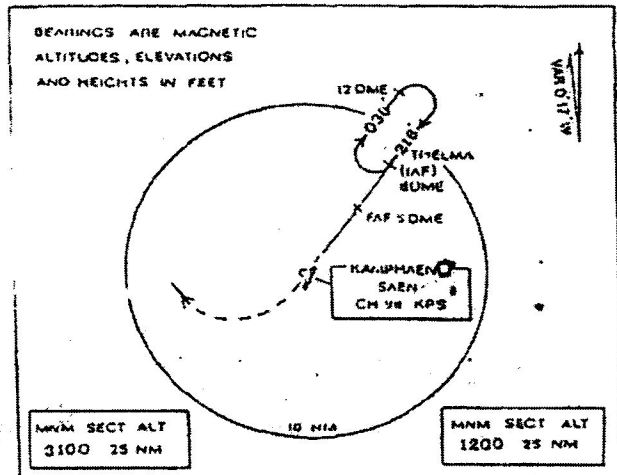
หน้า ค - ๑ ของ ๑ หน้า
 วรรณ
 กาแพงแสน นครปฐม

๒๒ พ.ค.๕๒

ผนวก ค. ประกอบ รูปที่ รร.การบิน - ๐๗ - ๐๐๓

การต่อวงจรถนนาม LOW-TACAN RWY 21

INSTRUMENT	AERODROME ELEV 3011	APP 187.75 347.8	KAMPHAENG SAEN
APPROACH	HEIGHTS RELATED TO	TRW 123.9 137.5	LOW-TACAN
CHART-ICAD	AERODROME ELEV	GND 181.75 237.8	RWY 21



MISSED APPROACH

At 1.5 nm prior to TACAN climb on R-210 to 2000 within 15 nm then right turn return to THELMA ELEV 3011 (TMA RWY 21)

TACAN
 THELMA (IAF)
 R 030
 4 DME
 FAF 3000 2100 2000
 1000
 TA 6000

OCA/H	A	B	C	D
Straight in approach	320 (290)			
Circling	480 (450)		500 (550)	

พล.อ.ต. ๒๒ ๕๒
 ผบ.รร.การบิน

กฝบ.รร.การบิน

ผนวก ค. ประกอบ รูปที่ รร.การบิน - ๐๗ - ๐๐๓



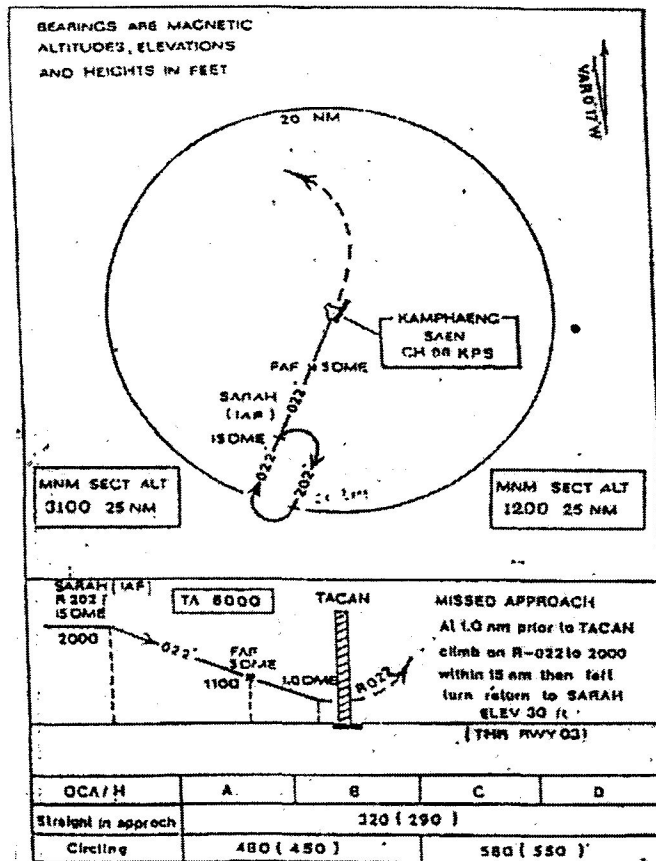
หน้า ง - ๑ ของ ๑ หน้า
 ๕๕-๓๖๕
 กำแพงแสน นครปฐม

พ.ค.๕๒

ผนวก ง. ประกอบ รูปที่ รร.การบิน - ๐๗ - ๐๐๓

การต่อวงจรสนาม LOW-TACAN RWY 03

INSTRUMENT	AERODROME ELEVATION	APP 127.75 347.2	KAMPHAENG SAEN
APPROACH	HEIGHTS RELATED TO	TWR 123.3 237.8	LOW-TACAN
CHART-ICAO	AERODROME ELEV	GNR 121.75 237.8	RWY 03



พล.อ.ต. *[Signature]*
 ผบ.รร.การบิน

กฝบ.รร.การบิน

ผนวก ง. ประกอบ รูปที่ รร.การบิน - ๐๗ - ๐๐๓



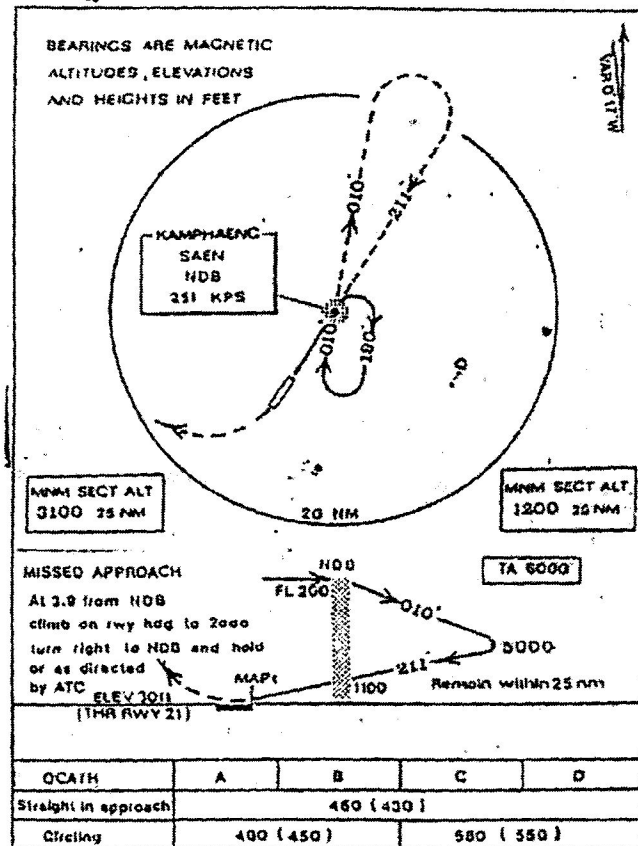
หน้า ๑ - ๑ ของ ๑ หน้า
 ๖๖-๓๖๕
 กำแพงแสน นครปฐม

๒๕ พ.ค.๕๒

ผนวก จ. ประกอบ รูปที่ รร.การบิน - ๐๗ - ๐๐๓

การต่อวงจรสนาม HI-NDB RWY 21

INSTRUMENT AERODROME ELEVATION	APP 417.75	347.2	KAMPHAENG SAEN
APPROACH HEIGHTS RELATED TO	TWR 123.3	237.5	HI-NDB
CHART-ICAO AERODROME ELEV	GNB 121.76	237.5	RWY 21



พล.อ.ต. ๑๖/๖๖

ผบ.รร.การบิน

กผบ.รร.การบิน

ผนวก จ. ประกอบ รูปที่ รร.การบิน - ๐๗ - ๐๐๓



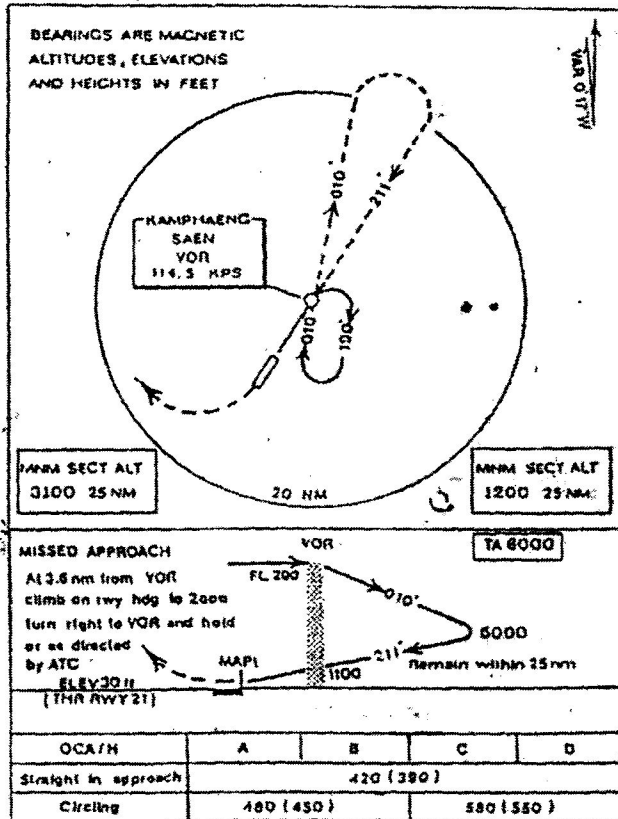
หน้า ๑ - ๑ ของ ๑ หน้า
 ๖๖-๗๗
 กาแพงแสน นครปฐม

๒๖ พ.ค.๕๒

ผนวก ๑ ประกอบ ปรป.ที่ รร.การบิน - ๐๗ - ๐๐๓

การต่อวงจรถนนาม HI-VOR RWY 21

INSTRUMENT AERODROME ELEVATION	APP 121.75 217.2	KAMPHAENG SAEN
APPROACH HEIGHTS RELATED TO	TWR 121.5 127.5	HI-VOR
CHART-ICAO AERODROME ELEV	670 121.75 127.5	RWY 21



พล.อ.ต.

ผบ.รร.การบิน

กฝบ.รร.การบิน

ผนวก ๑ ประกอบ ปรป.ที่ รร.การบิน - ๐๗ - ๐๐๓

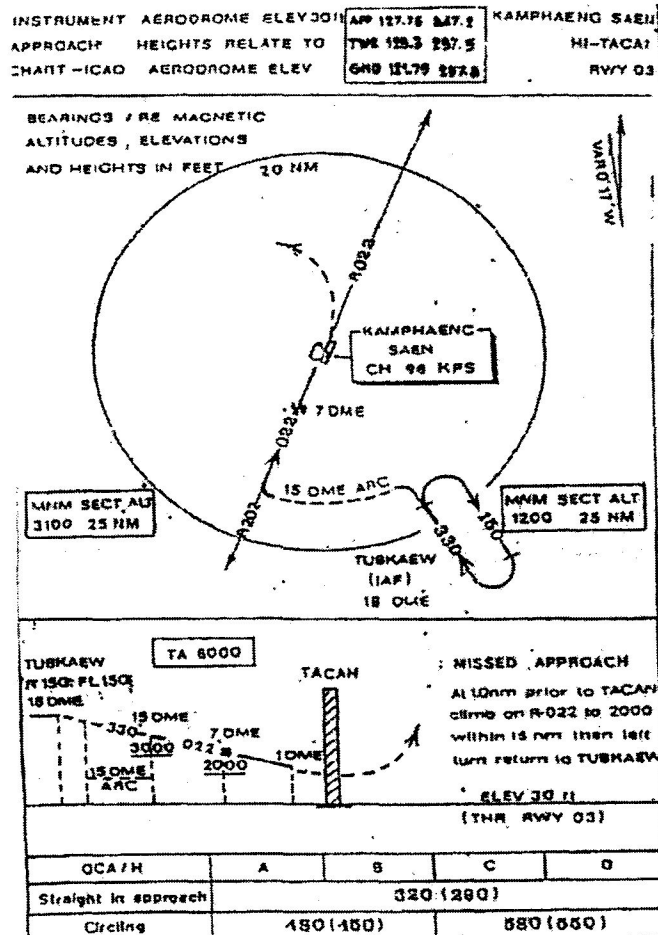


หน้า ช - ๑ ของ ๑ หน้า
 วรรณกรรม
 กำแพงแสน นครปฐม

พ.ค.๕๒

ผนวก ช. ประกอบ รูปที่ รร.การบิน - ๐๗-๐๐๓

การต่อวงจรสนาม HI-TACAN RWY 03



พล.อ.ต. *[Signature]*
 ผบ.รร.การบิน

กผบ.รร.การบิน

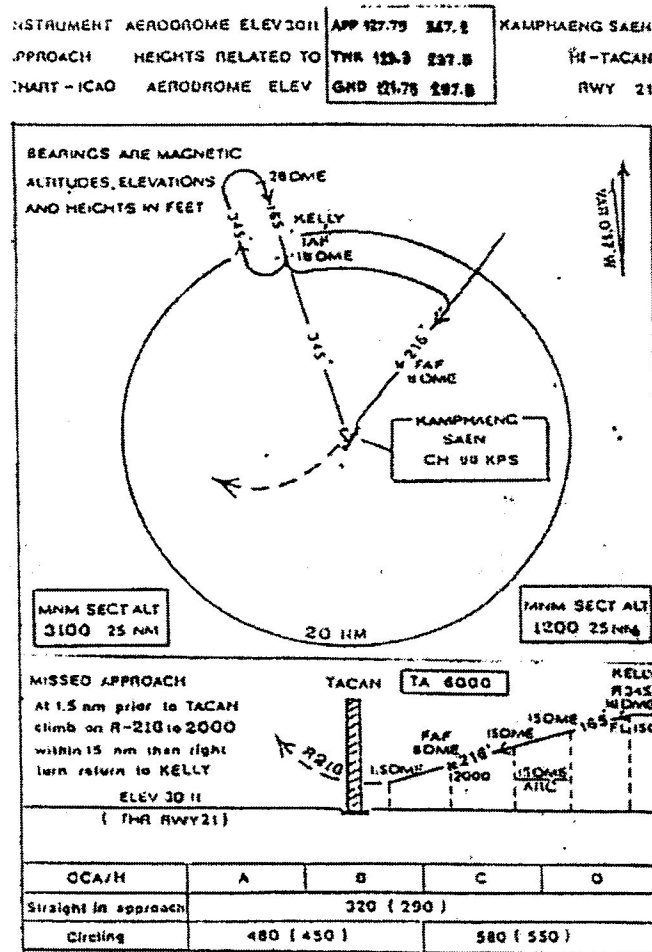
ผนวก ช. ประกอบ รูปที่ รร.การบิน - ๐๗-๐๐๓



หน้า ๗ - ๑ ของ ๑ หน้า
 รส.มท.๓
 กำแพงแสน นครปฐม

[Signature]
 พ.ค.๕๒

ผนวก ๗. ประกอบ รูปที่ รร.การบิน - ๐๗ - ๐๐๓
 การต่อวงจรสนาม HI-TACAN RWY 21



พล.อ.ต. *[Signature]*
 ผบ.รร.การบิน

กฝบ.รร.การบิน

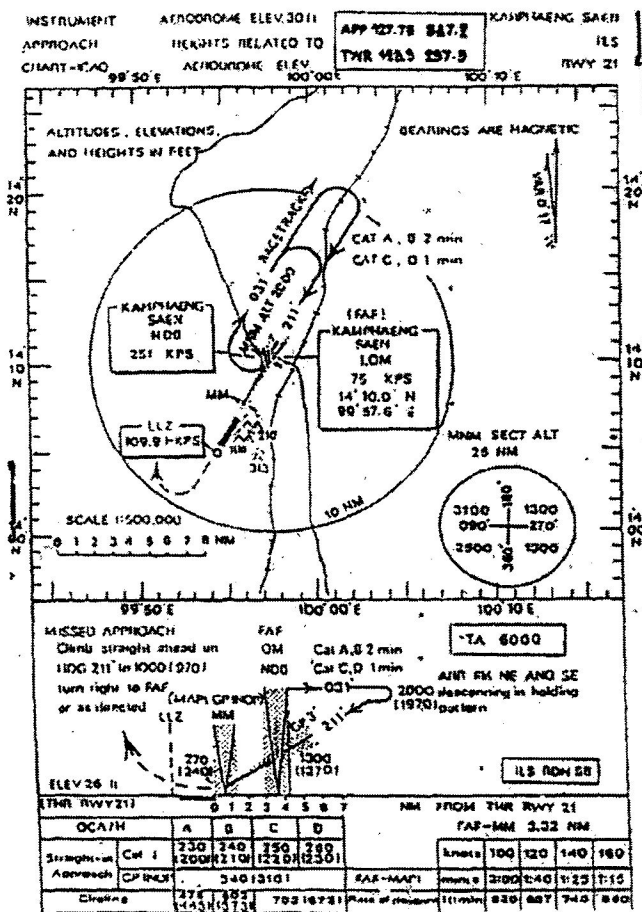
ผนวก ๗. ประกอบ รูปที่ รร.การบิน - ๐๗ - ๐๐๓



หน้า ๘ - ๑ ของ ๑ หน้า
รวม
กำแพงแสน นครปฐม

พ.ค.๕๒

ผนวก ๘. ประกอบ รูปที่ รร.การบิน - ๐๗ - ๐๐๓
การต่อวงจรสนาม ILS RWY 21



พล.อ.ต. ผบ.รร.การบิน

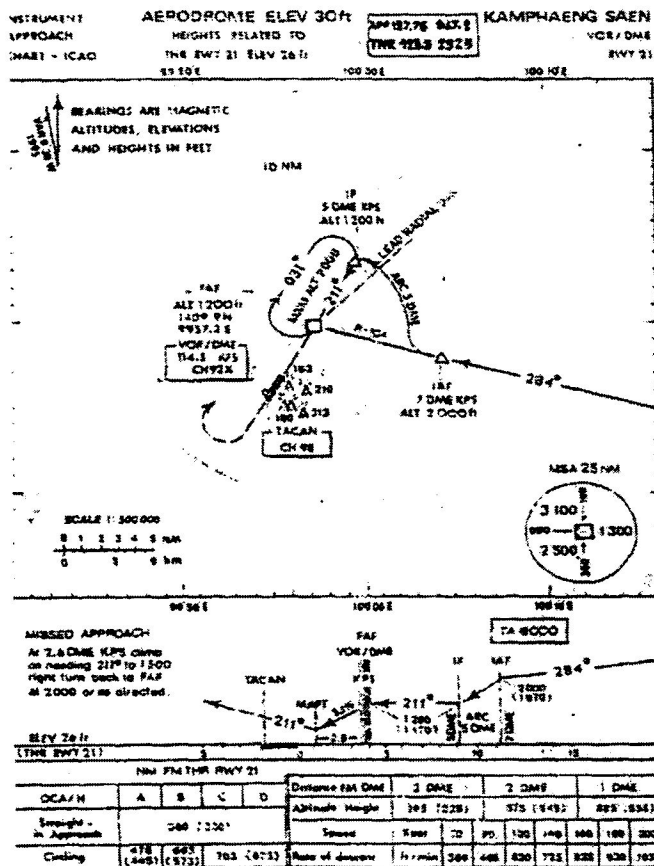
กฝบ.รร.การบิน
ผนวก ๘. ประกอบ รูปที่ รร.การบิน - ๐๗ - ๐๐๓



หน้า ญ - ๑ ของ ๑ หน้า
วิ.นวิ
 กำแพงแสน นครปฐม

ชช พ.ค.๕๒

ผนวก ญ. ประกอบ รูปที่ รร.การบิน - ๐๗ - ๐๐๓
 การต่อวงจรสนาม VOR/DME RWY 21



พล.อ.ต. *ชช*
 ผบ.รร.การบิน

ผบ.รร.การบิน
 ผนวก ญ. ประกอบ รูปที่ รร.การบิน - ๐๗ - ๐๐๓



ที่ กท ๐๖๒๗/๑๐๗๒

หน้า ๑ ของ ๓ หน้า

ร.การบิน

กำแพงแสน นครปฐม

 พ.ค.๕๒

รป.ที่ ร.การบิน - ๐๗ - ๐๐๔

เรื่อง การปฏิบัติเมื่อวิหตุเสี

๑. ความมุ่งหมาย เพื่อความปลอดภัยในการบิน

๒. ขอบเขต รป.ฉบับนี้ใช้บังคับ

๒.๑ ครูการบิน นักบิน และศิษย์การบิน

๒.๒ ฝบ.พนบ.กฝบ.ร.การบิน

๒.๓ น.เวร ประจำตู้วิทยุบริการการบิน

๒.๔ ให้ รอง ฝบ.ร.การบิน เป็นผู้ควบคุมกำกับดูแล และรับผิดชอบการปฏิบัติให้เป็นไปตาม รป.ฉบับนี้

๓. รายการปฏิบัติ

๓.๑ ให้ยกเลิก รป.ที่ ร.การบิน บยอ.-๐๗-๐๐๔ ลง ๘ พ.ย.๕๑ และให้ใช้ รป.ฉบับนี้แทน

๓.๒ เมื่อวิหตุเสีที่พื้นทั้งเครื่องรับและเครื่องส่ง หรือ เสียเฉพาะอย่างใดอย่างหนึ่งห้ามทำการบินโดยเด็ดขาด ถ้าบินขึ้นไปแล้ววิหตุเสี ห้ามทำการฝึกขึ้น-ลง (TOUCH AND GO) ให้นำ บ. กลับมาลงสนาม

๓.๓ วิหตุเสีในอากาศเวลากลางวัน ให้ปฏิบัติดังนี้

๓.๓.๑ ให้ตั้งระบบพิสูจน์ฝ่าย (IFF) ๗๖๐๐ ถ้าเป็น อ. ที่บินเดินทางมาจากสนามบินอื่น ให้รายงานตำบลที่อยู่ของ อ. (ระยะทาง , ทิศทาง , ความสูง) และสนามบินต้นทาง โดย BLIND TRANSMISSION ก่อนถึงรัศมี ๒๕ ไมล์ทะเล จากสนามบิน สำหรับ อ. ที่ทำการบินในพื้นที่การฝึกของ ร.การบิน ให้รายงานตำบลที่อยู่โดย BLIND TRANSMISSION ก่อนถึงรัศมี ๕ ไมล์ทะเล จากสนามบิน

๓.๓.๒ ก่อนจะเข้าต่อวงจรให้สังเกตดูอากาศยานในวงจรว่า ขณะนั้นใช้ทิศทางวงจรถางวิ่งใด โดยสังเกตจากกระบอกทางลม (WIND SOCK) หรือทิศทางของทางวิ่งที่ได้วิ่งขึ้นมา

กฝบ.ร.การบิน

รป.ที่ ร.การบิน - ๐๗ - ๐๐๔

๓.๓.๓ เข้าต่อวงจร...

๓.๓.๓ เข้าต่อวงจรมองด้วยความระมัดระวังโดย LOOK AROUND เป็นพิเศษเมื่อเห็นว่าปลอดภัยแล้ว จึงเข้าต่อวงจรได้

๓.๓.๔ การเข้าต่อวงจร ให้ต่อวงจรตามแบบการลงปกติของอากาศยานแบบนั้น ๆ เช่น บ.ไอพ่น และ บ.กังหันไอพ่น ให้ต่อเข้าวงจบบนแบบ ๓๖๐ OVER HEAD APPROACH ส่วน บ.ใบพัด, บ.ใบพัดขนาดเล็ก และ ฮ. ให้เข้าต่อวงจรการลงสนามแบบ ๙๐ SIDE APPROACH

๓.๓.๕ การลงสนาม ให้บินโคจรปีกผ่านสนามบินตามทิศทางของวงจรถนนนั้น โดยรักษาแนวบินระหว่างทางวิ่งกับทางขับ สำหรับ บ.ไอพ่น และ บ.กังหันไอพ่น ให้รักษาระยะสูง ๑,๐๐๐ ฟุตเหนือพื้น ส่วน บ.ใบพัด, บ.ใบพัดขนาดเล็ก และ ฮ. ให้รักษาระยะสูง ๕๐๐ ฟุตเหนือพื้น ในการโคลงปีกผ่านสนามบิน ให้โคลงปีกตั้งแต่หัวทางวิ่งจนกว่าจะพ้นท้ายทางวิ่ง จึงจะเลี้ยวได้เข้าหา CROSS WIND หรือ DOWN WIND ได้

๓.๓.๖ สังเกตคู่มือทัศนสัญญาณ (สัญญาณไฟ/พลุสัญญาณ) จาก จนท.ควบคุมจราจรทางอากาศบริเวณสนามบินฯ หรือ น.เวรประจำตู้วิทยุบริการการบิน (CONTROLLER) และจะลงสนามได้ก็ต่อเมื่อได้รับสัญญาณจาก จนท.ควบคุมจราจรทางอากาศบริเวณสนามบินฯ หรือ น.เวรประจำตู้วิทยุบริการการบิน เป็นสัญญาณไฟ/พลุสีเขียว ให้ทำการลงสนามได้ สำหรับสัญญาณไฟ/พลุสีแดงเป็นการปฏิเสธทุกกรณี หากไม่เห็นทัศนสัญญาณให้ปฏิบัติตามข้อ ๓.๓.๕ อีกครั้ง

๓.๓.๗ ในขณะที่ทำการลงสนาม ต้องระมัดระวังอากาศยานอื่นในวงจรถนน และเตรียมที่จะไปใหม่ในทันที เมื่อเห็นว่าไม่มีความปลอดภัยในการลงสนาม หรือได้รับทัศนสัญญาณห้ามทำการลงสนาม (ไฟ/พลุสีแดง) จาก จนท.ควบคุมจราจรทางอากาศบริเวณสนามบินฯ หรือ น.เวรประจำตู้วิทยุบริการการบิน

๓.๔ วิทยุเสียในเวลากลางคืน ให้ปฏิบัติดังนี้

๓.๔.๑ อากาศยานเครื่องใดที่วิทยุติดต่อสื่อสารขัดข้อง หรือเครื่องช่วยเดินอากาศเสียที่พื้น ห้ามทำการบิน

๓.๔.๒ วิทยุเสียในอากาศขณะทำการบินกลางคืน ก่อนเข้าต่อวงจรถนนให้สังเกตกระบอกลม (WIND SOCK) หรือทิศทางของทางวิ่งที่ได้วิ่งขึ้นมา

๓.๔.๓ เข้าต่อวงจรมองด้วยความระมัดระวัง โดย LOOK AROUND เป็นพิเศษ เมื่อเห็นว่าปลอดภัยแล้ว จึงเข้าต่อวงจรได้

๓.๔.๔ การลงสนาม ให้บินผ่านสนามบินตามทิศทางของวงจรถนน โดยรักษาแนวบินระหว่างทางวิ่งกับทางขับพร้อมทั้งเปิด - ปิด LANDING LIGHT หรือ TAXI LIGHT พร้อมทั้งโคลงปีกผ่านสนามบิน โดยให้โคลงตั้งแต่หัวทางวิ่ง จนกว่าจะพ้นท้ายทางวิ่ง จึงเลี้ยวใต้เข้าหา CROSS WIND หรือ DOWN WIND ได้สำหรับ บ.ไอพ่น และ บ.กังหันไอพ่น ให้รักษาระยะสูง ๑,๐๐๐ ฟุตเหนือพื้น สำหรับ บ.ใบพัดขนาดเล็ก ให้รักษาระยะสูง ๕๐๐ ฟุตเหนือพื้น

๓.๔.๕ สังเกตทัศนสัญญาณ (สัญญาณไฟ / พลุสัญญาณ) จาก จนท.ควบคุมจราจรทางอากาศบริเวณสนามบิน ฯ หรือ น.เวรประจำตู้วิทยุบริการการบิน (RSU) และจะลงสนามได้ก็ต่อเมื่อได้รับสัญญาณลงสนามได้ สำหรับสัญญาณไฟ / พลุสีแดง เป็นการปฏิเสธทุกกรณี หากไม่เห็นสัญญาณดังกล่าวให้ปฏิบัติตามข้อ ๓.๔.๔ อีกครั้ง

๓.๔.๖ ในขณะที่ทำการลงสนาม ต้องระมัดระวังอากาศยานอื่นในวงจรถนน และเตรียมที่จะไปใหม่ทันที เมื่อเห็นว่าไม่มีความปลอดภัยในการลงสนาม หรือได้รับทัศนสัญญาณห้ามทำการลงสนาม (ไฟ / พลุสีแดง) จาก จนท.ควบคุมจราจรทางอากาศบริเวณสนามบิน ฯ หรือ น.เวรประจำตู้วิทยุบริการการบิน

๓.๕ จนท.ควบคุมจราจรทางอากาศบริเวณสนามบิน ฯ ให้ปฏิบัติดังนี้

๓.๕.๑ แจ้ง น.เวรประจำตู้วิทยุบริการการบิน และอากาศยานในกระสวนการบินให้ทราบพร้อมทั้งแจ้งตำแหน่งของอากาศยานนั้น

๓.๕.๒ ให้อากาศยานเครื่อง ฯ ในวงจรถนนหลีกเลี่ยงให้แก่อากาศยานที่วิทยุเสีย


๓.๕.๓ ให้ทัศนสัญญาณแก่อากาศยานนั้น ทำการลงสนาม

๓.๕.๔ เมื่ออากาศยานลงสนามเรียบร้อยแล้ว จึงแจ้งให้อากาศยานเครื่องอื่น ฯ

ปฏิบัติการบินต่อไปตามปกติ

๓.๕.๕ อำนวยความสะดวกแก่ บ. ที่วิทยุเสียในการขับเคลื่อนกลับเข้าลานจอด

ทั้งนี้ ให้ถือเป็นระเบียบปฏิบัติตั้งแต่บัดนี้เป็นต้นไป

พล.อ.ต. 

ผบ.รร.การบิน

กษป.รร.การบิน

รปป.ที่ รร.การบิน - ๐๗ - ๐๐๔

ที่ กท ๐๖๒๗/๑๐๙๓



หน้า ๑ ของ ๒ หน้า

ร.ร.การบิน

กำแพงแสน นครปฐม

๒๕ พ.ค.๕๒

รปป.ที่ ร.ร.การบิน - ๐๗ - ๐๐๕

เรื่อง การกำหนดชื่อเรียกทางวิ่ง ทางขับ และลานจอด

๑. ความมุ่งหมาย เพื่อความปลอดภัยและป้องกันความสับสนในการทำการบินและขับเครื่องบิน

๒. ขอบเขต

๒.๑ ครูการบิน นักบิน และศิษย์การบิน

๒.๒ เจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศบริเวณสนามบิน มว.ควบคุมจราจรทางอากาศ

บริเวณสนามบิน ฝบบ.ผนบ.กฝบ.ร.ร.การบิน

๒.๓ เจ้าหน้าที่ กซอ.ร.ร.การบิน

๒.๔ เจ้าหน้าที่ ผชย.กรก.ร.ร.การบิน

๓. รายการปฏิบัติ

๓.๑ ให้ยกเลิก รปป.ที่ ร.ร.การบิน บยอ. - ๐๗ - ๐๐๕ ลง ๑๗ มิ.ย.๕๐ และให้ใช้

รปป.ฉบับนี้ แทน

๓.๒ การกำหนดชื่อเรียกทางวิ่ง

๓.๒.๑ ทางวิ่งทิศ ๐๓๐ องศา ให้เรียกว่า " ทางวิ่ง ๐๓ "

๓.๒.๒ ทางวิ่งทิศ ๒๑๐ องศา ให้เรียกว่า " ทางวิ่ง ๒๑ "

๓.๓ การกำหนดชื่อเรียกทางขับ

๓.๓.๑ ทางขับซึ่งอยู่ทางทิศตะวันออก และมีทิศทางขับขนานกับทางวิ่งให้ เรียกว่า " ทางขับ A " (ทางขับขนาน)

๓.๓.๒ ทางขับเข้าทางวิ่ง ๔ เส้น ซึ่งเชื่อมต่อระหว่างทางวิ่งกับทางขับ A เริ่มจากทางทิศเหนือของทางวิ่ง ให้เรียกว่า " ทางขับ B , C, D และ E " ตามลำดับ

๓.๓.๓ ทางขับซึ่งเชื่อมต่อระหว่าง ทางขับ A กับลานจอด บ. มี ๒ เส้น

๓.๓.๓.๑ เส้นซึ่งอยู่ทางด้านเหนือให้เรียกว่า " ทางขับ F "

กฝบ.ร.ร.การบิน

รปป.ที่ ร.ร.การบิน - ๐๗ - ๐๐๕

๓.๓.๓.๒ เส้นซึ่งอยู่...

๓.๓.๓.๒ เส้นซึ่งอยู่ทางด้านใต้ให้เรียกว่า “ ทางขับ G ”

๓.๔ การกำหนดชื่อเรียกลานจอด (รายละเอียดตามผนวก ก.)

๓.๔.๑ ลานจอดอากาศยานตั้งแต่หน้าอาคาร กฝบ.รร.การบิน จนถึงหน้าหอบังคับการบิน เป็นลานจอดอากาศยาน VIP เรียกว่า “ PARKING A ”

๓.๔.๒ ลานจอดอากาศยานตั้งแต่หน้าหอบังคับการบิน ตลอดจนลานจอดมีหลังคาคลุม เป็นลานจอดอากาศยานปีกของ รร.การบิน และอากาศยานต่างหน่วย เรียกว่า “ PARKING B ”

๓.๔.๓ ลานจอดอากาศยานซึ่งอยู่ถัดจาก ลานจอดมีหลังคาคลุมจนถึงปลายลานจอดด้านทิศใต้เป็นลานจอดสำรองของอากาศยานอื่น ๆ เรียกว่า “PARKING C” (รายละเอียดตามผนวก ก.)

๓.๔.๔ ลานจอดอากาศยาน ซึ่งต่อจากทางขับสาย A ด้านทิศใต้ ใช้เป็นลานจอดลงของเครื่องบิน เรียกว่า “PARKING D”

๓.๔.๕ ในกรณีที่หน่วยบินอื่นมาขอใช้สนามบินกำแพงแสน กฝบ.รร.การบิน เป็นผู้พิจารณาจัดลานจอด อ. ให้ตามความเหมาะสม

ทั้งนี้ ให้ถือเป็นระเบียบปฏิบัติตั้งแต่บัดนี้เป็นต้นไป

พล.อ.ต.



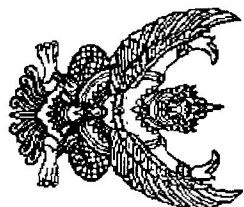
ผบ.รร.การบิน

ผนวก ก แผนผังสังเขปแสดงทางขับและลานจอดสนามบินกำแพงแสน

ผนวก ข แผนผังสังเขปแสดงบริเวณสนามบินกำแพงแสน

กฝบ.รร.การบิน

รปป.ที่ รร.การบิน - ๐๗ - ๐๐๕

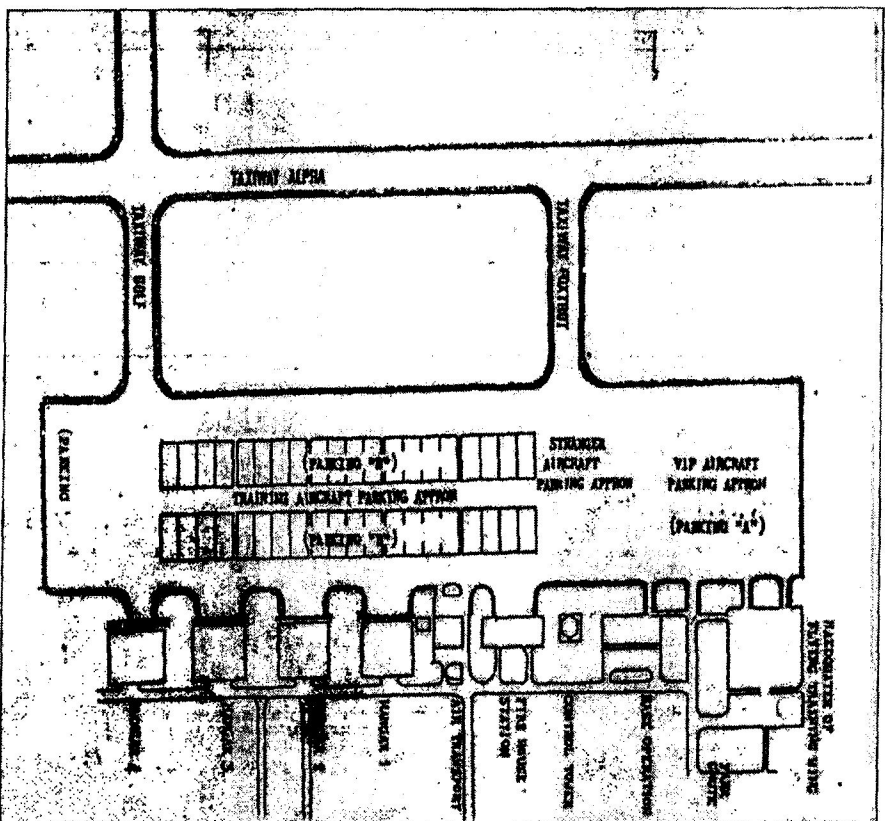


หน้า ก-๑ ของ ๑ หน้า
สร-๗๖๖
กำแพงแสน นครปฐม

๑๕ พ.ค.๕๒

ผนวก ก. ประกอบ รูปที่ รจ.การบิน - ๐๗ - ๐๐๕

แผนผังขบวนแสดงทางขึ้นและลงอากาศยานบินกำแพงแสน



พล.ต.ต.

๑๕

พล.รจ.การบิน

กฝบ.รจ.การบิน

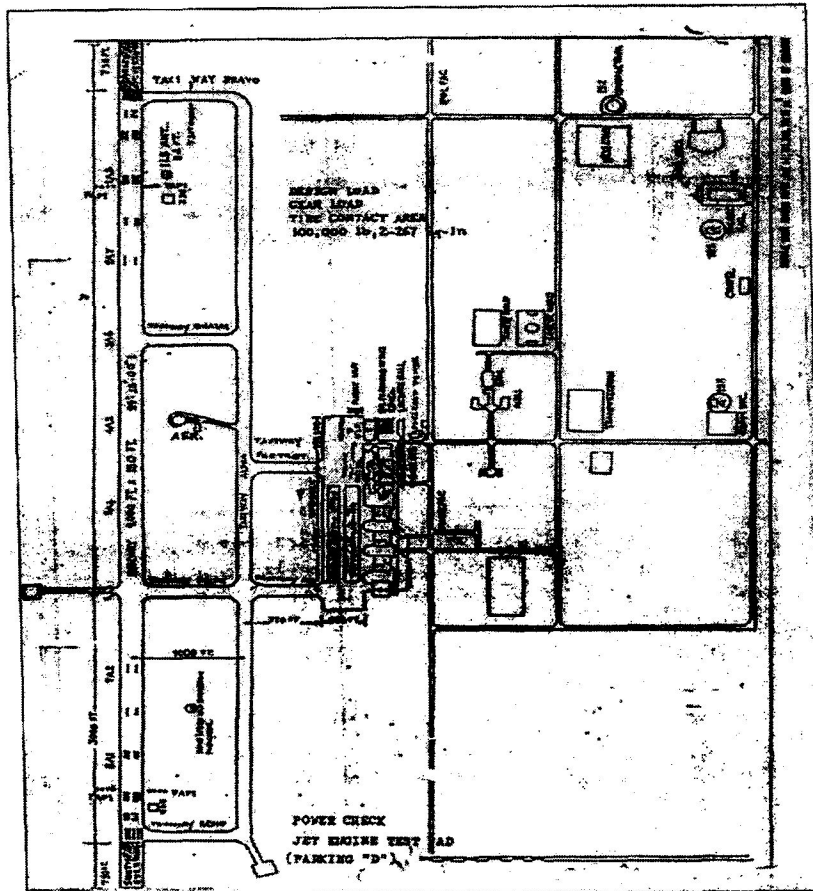
ผนวก ก. ประกอบ รูปที่ รจ.การบิน - ๐๗ - ๐๐๕



หน้า ๗-๑ ของ ๑ หน้า
วิกรม
กำแพงแสน นครปฐม

๗๘ พ.ค.๕๒

ผนวก ข. ประกอบ รูป.ที่ รร.การบิน - ๐๗-๐๐๕
แผนผังเขตแสดงบริเวณสนามบินกำแพงแสน



พล.อ.ต. *At*

ผบ.รร.การบิน

กฝบ.รร.การบิน

ผนวก ข. ประกอบ รูป.ที่ รร.การบิน - ๐๗-๐๐๕


ที่ กท ๐๖๒๗/๑๐๙๔



หน้า ๑ ของ ๓ หน้า

ร.การบิน

กำแพงแสน นครปฐม

 พ.ค.๕๒

รปป.ที่ ร.การบิน - ๐๗ - ๐๐๖

เรื่อง การจัดตั้งศูนย์บริการการบิน ร.การบิน

๑. ความมุ่งหมาย

เพื่อให้การบริการการบินของ ร.การบิน เป็นไปด้วยความเรียบร้อย สามารถบริการและอำนวยความสะดวกทั้งในการลงจอดและขึ้นจากสนามบินกำแพงแสน ให้กับอากาศยานของ ทอ., นอกสังกัด ทอ. และอากาศยานต่างประเทศ รวมทั้งเป็นศูนย์กลางการติดต่อประสาน หรือสอบถามข้อมูลด้านการบินได้อย่างมีประสิทธิภาพ สมความมุ่งหมายของทางราชการ

๒. ขอบเขต

๒.๑ ที่ตั้งศูนย์บริการการบิน ร.การบิน ใช้อาคารตึกอำนวยการบิน ผนบ.กฝบ.ร.การบิน (แผนผังการจัดรายละเอียดตามผนวก ก.)

๒.๒ หน่วยที่ต้องปฏิบัติตาม รปป.ฉบับนี้

๒.๒.๑ ผนบ.กฝบ.ร.การบิน

๒.๒.๒ มว.ช่างประจำ อ.๑ กชอ.ร.การบิน

๒.๓ รอง ผบ.ร.การบิน เป็นผู้รับผิดชอบในการปฏิบัติให้เป็นไปตาม รปป.ฉบับนี้

๓. การปฏิบัติ

๓.๑ ให้ยกเลิก รปป.ร.การบิน บยอ.- ๐๗ - ๐๐๖ ลง ๒๕ พ.ย.๕๑ และใช้ รปป.ฉบับนี้แทน

๓.๒ ผนบ.กฝบ.ร.การบิน

๓.๒.๑ จัด จนท.เวรประจำศูนย์บริการการบิน โดยมีหน้าที่และความรับผิดชอบ

ดังนี้

๓.๒.๑.๑ ประสานและดูแลการปฏิบัติของ จนท.ฝ่ายต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง
ในการบริการการบินของ ร.การบิน ให้เป็นไปตามระเบียบข้อบังคับ

๓.๒.๑.๒ ประสานกับหน่วยราชการภายนอกตามที่ได้รับมอบหมาย
จากผู้บังคับบัญชา

กฝบ.ร.การบิน

รปป.ที่ ร.การบิน - ๐๗ - ๐๐๖

๓.๒.๑.๓ ให้การบริการ...

๓.๒.๑.๓ ให้การบริการคำแนะนำเกี่ยวกับการปฏิบัติของ จนท.ประจำ
อากาศยานและผู้โดยสาร ให้ถูกต้องตามระเบียบของ รร.การบิน

๓.๒.๑.๔ แจ้งให้ จนท.ร้อย.ทสท.รร.การบิน เพื่อมาตรวจสอบผู้โดยสาร และ
สิ่งของซึ่งจะนำไปกับอากาศยานในกรณีให้เห็นสมควร

๓.๒.๑.๕ ประสานกับ นกข.อำนวยความสะดวกด้านพิธีการ และกิจอื่น ๆ
เกี่ยวกับการ เข้า – ออก สนามบิน ของบุคคลที่มาที่อากาศยานตามที่ได้รับร้องขอ

๓.๒.๒ จัดให้มีเอกสารและอุปกรณ์ (รายละเอียดตามผนวก ข.) ไว้ที่ศูนย์บริการ
การบิน รร.การบิน

๓.๒.๓ จัดให้มีเอกสารเกี่ยวกับการบริการชาวอากาศ ปฏิบัติงานในศูนย์บริการการบิน
ตลอด ๒๔ ชั่วโมง และมีหน้าที่ ดังนี้

๓.๒.๓.๑ ให้การบริการและอำนวยความสะดวกกับผู้มาใช้บริการด้านชาวสาร
การบิน

๓.๒.๓.๒ ให้การบริการคำแนะนำเกี่ยวกับการจราจรทางอากาศ

๓.๒.๓.๓ บริการทำแผนการบิน และรับ – ส่ง แผนการบิน

๓.๒.๓.๔ ตรวจสอบสถานภาพเครื่องอำนวยความสะดวกการบิน ณ สนามบิน
กำแพงแสน แล้วบันทึกแสดงไว้ในที่เห็นเด่นชัด

๓.๒.๓.๕ รับผิดชอบเอกสารและอนุเคราะห์ (ตามข้อ ๓.๒.๒) ให้พร้อมที่จะ
ใช้ได้ตลอดเวลา

๓.๒.๔ จัด จนท.บริการชาวอากาศปฏิบัติงานในศูนย์บริการการบินตลอด ๒๔ ชั่วโมง
และมีหน้าที่ ดังนี้

๓.๒.๔.๑ ให้บริการชาวอากาศ

๓.๒.๔.๒ ติดตามชาวอากาศสนามบินต่าง ๆ และแจ้งเตือนสภาพชาวอากาศ
แปรปรวน ให้ นกข.ทราบ

๓.๒.๔.๓ ดูแลเอกสารและอุปกรณ์ (ตามข้อ ๓.๒.๓) ให้คงอยู่ครบและทันสมัย
อยู่เสมอ

๓.๒.๕ จัด จนท.บริการทางธุรการ ซึ่งอาจจะเป็นเสมียน ผบ.กฝบ.รร.การบิน หรือใช้
จนท.ตามข้อ ๓.๒.๓ โดยให้มีหน้าที่เพิ่มเติม ดังนี้

กฝบ.รร.การบิน

รปป.ที่ รร.การบิน – ๐๗ – ๐๐๖

๓.๒.๕.๑ รับผิดชอบ...

๓.๒.๕.๑ รับผิดชอบในการติดต่อประสาน นกข. เพื่อให้การบริการและอำนวยความสะดวกในเรื่องการรักษาความปลอดภัยต่ออากาศยาน

๓.๒.๕.๒ ในกรณีเครื่องบินพาณิชย์มาลงให้ติดต่อผู้ควบคุมอากาศยานลงแบบฟอร์มต่าง ๆ ที่ ทอ. กำหนดไว้ และรายงานตามสายการบังคับบัญชา เพื่อดำเนินการเก็บค่าธรรมเนียมต่อไป

๓.๓ มว.ช่างประจำ อ.๑ กซอ.รร.การบิน

๓.๓.๑ จัด จนท.ที่เหมาะสมปฏิบัติหน้าที่เป็น จนท.บริการลานจอด ตลอด ๒๔ ชั่วโมง โดยให้พร้อมที่ มว.ช่างประจำ อ.๑ กซอ.รร.การบิน

๓.๓.๒ จัดให้มีสิ่งอุปกรณ์อำนวยความสะดวกแก่อากาศยาน และให้ จนท. ในข้อ ๓.๓.๑ มีหน้าที่ดังนี้

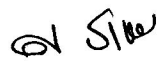
๓.๓.๒.๑ อำนวยความสะดวกเคลื่อนของอากาศยานในลานจอด โดยให้สัญญาณอากาศยานเข้าลานจอดตามที่กำหนดไว้

๓.๓.๒.๒ ให้ความสะดวกในการบริการเชื้อเพลิงหล่อลื่นและบริภัณฑ์ภาคพื้นรวมทั้งการโยกย้ายอากาศยาน

๓.๓.๒.๓ ดูแลเก็บอุปกรณ์อำนวยความสะดวกแก่อากาศยานให้ถูกที่และพร้อมที่จะใช้ได้ตลอดเวลา

๓.๓.๒.๔ ประสานหน่วยเกี่ยวข้องในการแก้ไขข้อขัดข้องของอากาศยาน และเรื่องอื่น ๆ เมื่อได้รับการร้องขอ

ทั้งนี้ ให้ถือเป็นระเบียบปฏิบัติตั้งแต่บัดนี้เป็นต้นไป

พล.อ.ต. 
ผบ.รร.การบิน

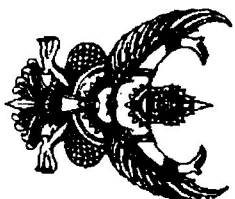
ผนวก ก แผนผังการจัดศูนย์บริการการบิน

ผนวก ข เอกสารและอุปกรณ์ที่ศูนย์บริการการบิน

ผนวก ค การให้บริการข่าวอากาศ

กผบ.รร.การบิน

รปป.ที่ รร.การบิน - ๐๗ - ๐๐๖

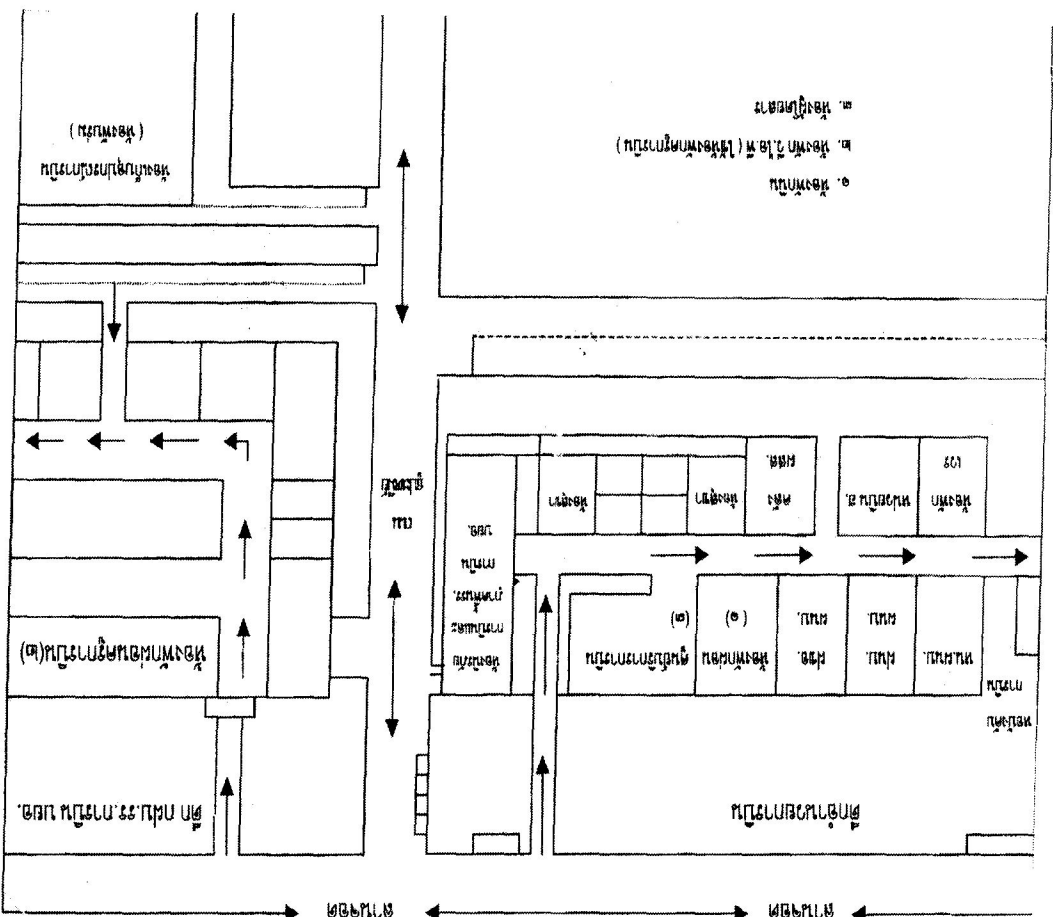


หน้า ก-๑ ของ ๑ หน้า
 ธีระ มานะ
 กำแพงแสน นครปฐม

พ.ศ.๕๒

ผนวก ก. ประกอบ ฎป.ที่ รร.การบิน - ๐๗ - ๐๐๕

แผนผังการจัดศูนย์บริการการบิน



พล.อ.ต. *Q SW*


ผบ.รร.การบิน

กฝ.บ.รร.การบิน

ผนวก ก. ประกอบ ฎป.ที่ รร.การบิน - ๐๗ - ๐๐๕



หน้า ข-๑ ของ ๑ หน้า
กรม
กำแพงแสน นครปฐม

 พ.ค๕๒

ผนวก ข. ประกอบ รปป.ที่ รร.การบิน-๐๗-๐๐๖
เอกสารและอุปกรณ์ที่ศูนย์บริการการบิน

๑. แผนผังสนามบิน สิ่งอำนวยความสะดวก สิ่งกีดขวางและเครื่องช่วยการเดินอากาศ
๒. วงจรการขึ้น-ลง
๓. พื้นที่การฝึก พื้นที่หวงห้าม และพื้นที่ปลดระเบิดลูกปืน
๔. แผนผังอากาศยานอุบัติเหตุ หรือเหตุฉุกเฉินอื่น ๆ
๕. รปป.เกี่ยวกับการบินของ รร.การบิน
๖. แผนที่เส้นทางบิน
๗. NOTAM (ประกาศผู้ทำการในอากาศ)
๘. เอกสารประกอบการวางแผนการบิน AIP AIR ROUTE , FLIP CHART และอื่น ๆ
๙. แบบฟอร์มการทำแผนการบิน
๑๐. สมุดบันทึกอากาศยานเข้าออก
๑๑. ข่าวสารการบินอื่น ๆ

พล.อ.ต.



ผบ.รร.การบิน

กฝบ.รร.การบิน

ผนวก ข. ประกอบ รปป.ที่ รร.การบิน-๐๗-๐๐๖



หน้า ค-๑ ของ ๑ หน้า
ร.ร.การบิน
กำแพงแสน นครปฐม

๒๘ พ.ค.๕๒

ผนวก ค. ประกอบ รปป.ที่ ร.ร.การบิน - ๐๗ - ๐๐๖
การให้บริการชาวอากาศ

๑. สถิติข้อมูลลักษณะอากาศ
๒. พยากรณ์อากาศประจำเดือน
๓. พยากรณ์อากาศประจำสัปดาห์
๔. ชาวอากาศประจำวัน
๕. ชาวอากาศประจำชั่วโมงของสนามบินกำแพงแสนและสนามบินอื่น ๆ
๖. แผนที่ลมผิวพื้น
๗. แผนที่ลมชั้นบน
๘. ชาวแจ้งเดือนสภาพอากาศยานและอื่น ๆ ที่สำคัญ

พล.อ.ต. 

ผบ.ร.การบิน

กผบ.ร.การบิน

ผนวก ค. ประกอบ รปป.ที่ ร.ร.การบิน - ๐๗ - ๐๐๖

ที่ กท ๐๖๒๗/๑๐๗๒



หน้า ๑ ของ ๕ หน้า

ร.การบิน

กำแพงแสน นครปฐม

พ.ค.๕๒

รป.ที่ ร.การบิน - ๐๗ - ๐๐๗

เรื่อง การควบคุม อ.ด้วยเรดาร์ควบคุมการบิน (ASR)

๑. ความมุ่งหมาย

เพื่อให้การปฏิบัติการบินและการควบคุมจราจรทางอากาศด้วยเรดาร์ควบคุมการบินของสนามบินกำแพงแสน เป็นไปด้วยความปลอดภัย รวดเร็วและเป็นระเบียบเดียวกัน

๒. ขอบเขต

๒.๑ รป.ฉบับนี้ใช้บังคับ

๒.๑.๑ ครูการบิน ศิษย์การบินและนักบินทุกคนที่ทำการบินเข้า - ออกสนามบินกำแพงแสนด้วยเรดาร์ควบคุมการบิน

๒.๑.๒ จนท.ควบคุมจราจรทางอากาศเข้า - ออกสนามบิน มว.ควบคุมจราจรทางอากาศเข้า - ออกสนามบิน ฝบบ.ผนบ.กฝบ.ร.การบิน

๒.๒ ให้ ผบ.กฝบ.ร.การบิน เป็นผู้รักษาการปฏิบัติให้เป็นไปตาม รป.ฉบับนี้

๓. รายการปฏิบัติ

๓.๑ ให้ยกเลิก รป.ร.การบิน บยอ. - ๐๗ - ๐๐๗ ลง ๓๑ มี.ค.๓๘ และให้ใช้ รป.ฉบับนี้แทน

๓.๒ เรดาร์ควบคุมการบินเข้า - ออกสนามบินกำแพงแสน (KAMPHAENG SAEN RADAR APPROACH CONTROL SERVICE) มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

๓.๒.๑ การทำงานเป็น ALPHA NUMERIC SYSTEM MODE A, B, C รัศมีทำงานของ PRIMARY RADAR ระยะ ๗๐ ไมล์ และ SECONDARY SURVEILLANCE RADAR (SSR) ระยะ ๒๐๐ ไมล์ จากสถานีเรดาร์

๓.๒.๒ วิทยุรับ - ส่งของ KAMPHAENG SAEN APPROACH กำหนดดังนี้

๓.๒.๒.๑ DEPARTURE CONTROL ความถี่ ๒๓๗.๐, ๑๓๔.๑ MHZ

๓.๒.๒.๒ ARRIVAL CONTROL ความถี่ ๓๔๗.๒, ๑๒๗.๗๕ MHZ

กฝบ.ร.การบิน

รป.ที่ ร.การบิน - ๐๗ - ๐๐๗

๓.๒.๓ การควบคุม...

๓.๒.๓ การควบคุม อ.เข้า – ออกด้วยเรดาร์ควบคุมการบินประกอบด้วย

๓.๒.๓.๑ RADAR VECTORING คือการใช้เรดาร์ควบคุม อ.โดยการกำหนดทิศทาง (HEADING) ให้กับ อ.

๓.๒.๓.๒ RADAR MONITORING คือ การใช้เรดาร์ติดตามความเคลื่อนไหวของ อ.รวมทั้งการให้ข่าวสารและคำแนะนำที่จำเป็นแก่ อ.)

๓.๒.๔ เวลาปฏิบัติงานของ KAMPHAENG SAEN RADAR APPROACH CONTROL ๐๗๐๐ – ๑๖๐๐ เว้นวันหยุดราชการ ถ้านอกเวลาที่กำหนดนี้จะต้องแจ้งให้ทราบล่วงหน้าอย่างน้อย ๑ ชั่วโมง

๓.๒.๕ พื้นที่การควบคุมการบินด้วยเรดาร์ของสนามบินกำแพงแสน อยู่ใน KAMPHAENG SAEN CONTROL ZONE ซึ่งมีรัศมี ๒๕ ไมล์ทะเล จากจุดศูนย์กลางของ KAMPHAENG SAEN TACAN (CHANNEL ๙๘ X ๑๔๐๕๕๙ N ๙๙๕๔๔๔ E) ความสูงจากพื้นดินขึ้นไปจนถึงความสูงที่ ๖,๐๐๐ ฟุต โดยไม่รวมพื้นที่ของ BANGKOK CONTROL ZONE ตามผนวก ก

๓.๒.๖ ความสูงต่ำสุด การควบคุม อ.ด้วยเรดาร์ควบคุมการบิน (MINIMUM VECTOR ALTITUDE) ตามผนวก ข

๓.๓ การปฏิบัติของนักบิน

๓.๓.๑ อ.เข้าสู่สนามบิน (ARRIVAL AIRCRAFT)

๓.๓.๑.๑ ก่อนเข้าพื้นที่ควบคุมการบินตามข้อ ๓.๒.๕ ให้ติดต่อ ARRIVAL CONTROL ความถี่ ๓๔๗.๒ MHz หรือ ๑๒๗.๗๕ MHz โดยแจ้งชื่อเรียกขาน ตำแหน่ง (ระยะทาง, ทิศทาง และความสูง) สนามบินต้นทางและแบบการบินลงสนามบิน (TYPE OF LANDING)

๓.๓.๑.๒ เปิดรหัสเรดาร์ (SSR CODE) ตามที่กำหนดให้

๓.๓.๑.๓ เข้าสู่สนามบินตามทิศทาง (HEADING) และความสูง (ALTITUDE) ตามที่ ARRIVAL CONTROL กำหนดให้ เมื่อมีความจำเป็นจะเปลี่ยนทิศทางหรือความสูง ต้องแจ้งให้ ARRIVAL CONTROL ทราบก่อน

๓.๓.๑.๔ แจ้งให้ ARRIVAL CONTROL ทราบในกรณีที่ทำการบินหมู่ และต้องการแยกหมู่กลับมาลงสนามบิน

๓.๓.๑.๕ เมื่อเข็มบินเสีย (COMPASS FAILURE) ให้ใช้อัตราเลี้ยว (RATE TURN) ตามคู่มือปฏิบัติของ อ.แต่ละแบบ

กฝบ.ร.การบิน

รป.ที่ ร.การบิน – ๐๗ – ๐๐๗

๓.๓.๑.๖ เมื่อเรดาร์...

๓.๓.๑.๖ เมื่อเรดาร์ควบคุมการบินใช้การไม่ได้ ให้ติดต่อหอบังคับการบิน (KAMPHAENG SAEN TOWER) เพื่อขอรับคำแนะนำการเข้ามาลงสนามบิน

๓.๓.๒ อ.ออกจากสนามบิน (DEPARTURE AIRCRAFT)

๓.๓.๒.๑ อ.ที่วิ่งขึ้นจากสนามบินกำแพงแสน ต้องติดต่อ KAMPHAENG SAEN DEPARTURE ความถี่ ๒๓๗.๐ MHz หรือ ๑๓๔.๑ MHz หลังจากวิ่งขึ้น เพื่อขอคำแนะนำการออกไปโดย RADAR VECTOR หรือ RADAR MONITORING กรณีที่บินต่ำกว่า MINIMUM VECTOR ALTITUDE จนกระทั่งพ้นเขตควบคุม ตามข้อ ๓.๒.๕ หรือตาม SID ที่ได้กำหนดไว้

๓.๓.๒.๒ เปิดรหัสเรดาร์ (SSR CODE) ตามที่กำหนดให้

๓.๓.๓ การกำหนดรหัสเรดาร์ (SSR CODE) ภายในพื้นที่ควบคุมการบิน สนามบินกำแพงแสน

๓.๓.๓.๑ อ.ที่อยู่ในสภาวะฉุกเฉิน (EMERGENCY) ให้ใช้ CODE 7700

๓.๓.๓.๒ อ.วิพยุเสีย (COMMUNICATION FAILURE) ให้ใช้ CODE 7600

๓.๓.๓.๓ อ.ถูกจับ (UNLAWFUL) ให้ใช้ CODE 7500

๓.๓.๓.๔ อ.ที่ขึ้นฝึกบินในพื้นที่การฝึกบิน VTD16, VTD17 และ VTD18 ให้ใช้ CODE ตามแผนการบิน

๓.๔ จนท.ควบคุมจราจรทางอากาศเข้า – ออกสนามบิน มว.ควบคุมจราจรทางอากาศ เข้า – ออกสนามบิน ฝบบ.ผนบ.กฝบ.รร.การบิน ปฏิบัติดังนี้

๓.๔.๑ ก่อนบริการและควบคุม อ.ด้วยเรดาร์ควบคุมการบิน จะต้องตรวจสอบ อุปกรณ์เรดาร์ และเครื่องมือสื่อสารให้ใช้การได้ตามปกติ

๓.๔.๒ ต้องพิสูจน์ทราบ (RADAR IDENTIFIED) เป้าหมาย อ.ที่ขอบริการก่อนให้บริการและควบคุม อ.ด้วยเรดาร์ ถ้าพิสูจน์ทราบไม่ได้ (NOT IDENTIFIED) หรือเป้าหมาย อ.หายจากจอเรดาร์ (IDENTIFICATION LOST) จะต้องแจ้งให้ นบ.ทราบ

๓.๔.๓ ไม่ลดความสูงของ อ.ต่ำกว่าความสูงปลอดภัยต่ำสุด (MINIMUM VECTOR ALTITUDE) ตามผนวก ข. ยกเว้น นบ.ร้องขอ ให้กระทำได้ด้วย RADAR MONITORING

๓.๔.๔ แจ้งทางวิ่งที่ใช้ สภาพอากาศบริเวณสนามบิน และข่าวสารการบินที่เกี่ยวข้องให้ อ.เข้าสู่สนามบินทราบ

กฝบ.รร.การบิน

รปป.ที่ รร.การบิน – ๐๗ – ๐๐๗

๓.๔. จัดระยะ....

๓.๔.๕ จัดระยะห่าง (SEPARATION) ระหว่าง อ.ที่เรดาร์ควบคุมไม่น้อยกว่า ๕ ไมล์ หรือ ๓ ไมล์ ตามสภาพความหนาแน่นของ TRAFFIC

๓.๔.๖ แจ้ง TRAFFIC ที่อยู่ระหว่างการควบคุมด้วยเรดาร์ เมื่อมี อ.เข้าใกล้กัน หรือผ่านพ้นซึ่งกันและกัน

๓.๔.๗ ไม่เปลี่ยนทิศทาง (HEADING) เมื่อ อ.อยู่นอกพื้นที่ควบคุมตามข้อ ๓.๒.๕

๓.๔.๘ เมื่อ อ.เกิดภาวะฉุกเฉิน จัดลำดับให้เข้าสู่สนามบินก่อน อ.อื่น ๆ

พร้อมแจ้งให้ อ.ในอากาศและหอบังคับการบินทราบ

๓.๔.๙ เมื่อ อ.วิฤตเสีย ฝ่าสังเกตทิศทางของ อ.และแจ้งให้ อ.อื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง พร้อมทั้งแจ้งให้หอบังคับการบิน หรือหน่วยที่เกี่ยวข้องทราบ

๓.๔.๑๐ เมื่อ อ.ถูกจับ (UNLAWFUL) เข้าพื้นที่ควบคุมการบิน ตามข้อ ๓.๒.๕ หรือเข้าสู่สนามบินกำแพงแสน ให้ปฏิบัติดังนี้

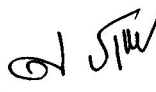
๓.๔.๑๐.๑ รับฟังข่าว ทำเครื่องหมายบนจอเรดาร์ตามที่ อ.บิน (PLOT POSITION)

๓.๔.๑๐.๒ แจ้งให้ อ.ในอากาศ หน่วยควบคุมจราจรทางอากาศ ที่เกี่ยวข้อง และหอบังคับการบินกำแพงแสนทราบ

๓.๔.๑๑ กำหนด RADAR TRAFFIC PATTERN ตามผนวก ค.

๓.๕ การปฏิบัติอื่น ๆ ที่มีได้ระบุไว้ใน ปรบ.ฉบับนี้ ให้ถือปฏิบัติตามกฎการบินสากล ระหว่างประเทศ (ICAO) ฉบับล่าสุด

ทั้งนี้ ให้ถือเป็นระเบียบปฏิบัติตั้งแต่บัดนี้เป็นต้นไป

พล.อ.ต. 

ผบ.รร.การบิน

ผนวก ก พื้นที่ควบคุม อ.เข้า-ออก

ผนวก ข MINIMUM VECTOR ALTITUDE CHART

ผนวก ค RADAR TRAFFIC PATTERN

กผบ.รร.การบิน

ปรบ.ที่ รร.การบิน - ๐๗ - ๐๐๗

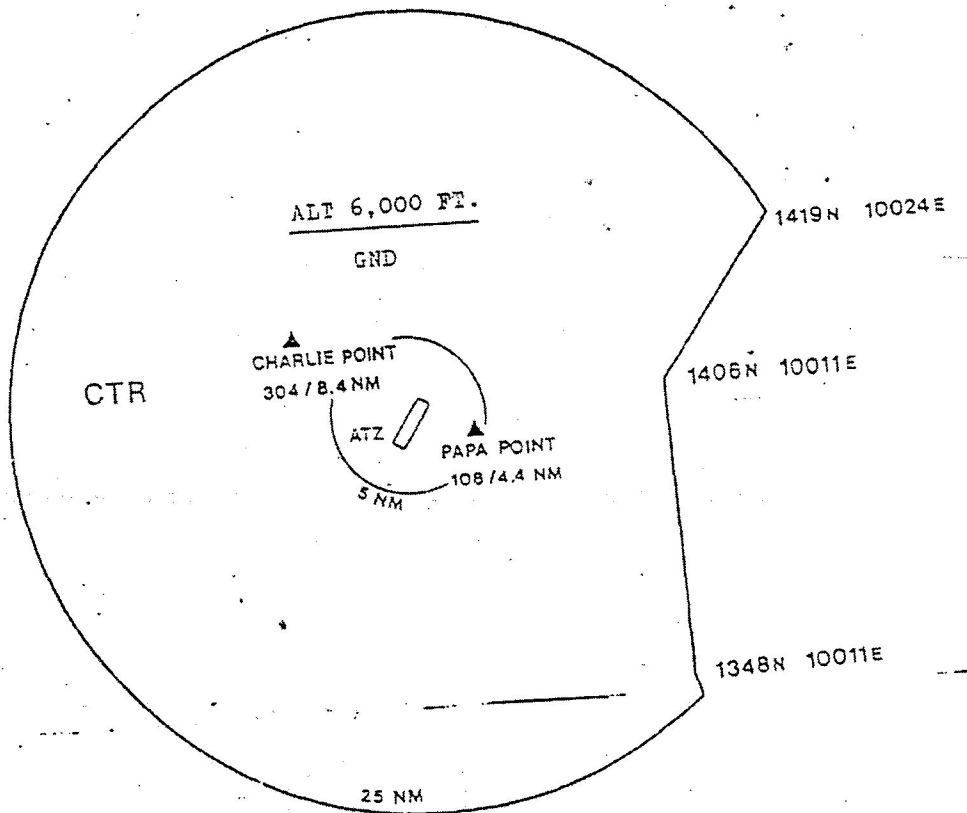


หน้า ก-๑ ของ ๑ หน้า
ร.ร.การบิน
กำแพงแสน นครปฐม

๒๕ พ.ค.๕๒

ผนวก ก. ประกอบ ปรป.ที่ ร.ร.การบิน-๐๗-๐๐๗

KAMPHAENG SAEN CONTROL ZONE



พล.อ.ต. *[Signature]*
ผบ.ร.ร.การบิน

กฝบ.ร.ร.การบิน

ผนวก ก ประกอบ ปรป.ที่ ร.ร.การบิน - ๐๗ - ๐๐๗



หน้า ๑-๑ ของ ๑ หน้า

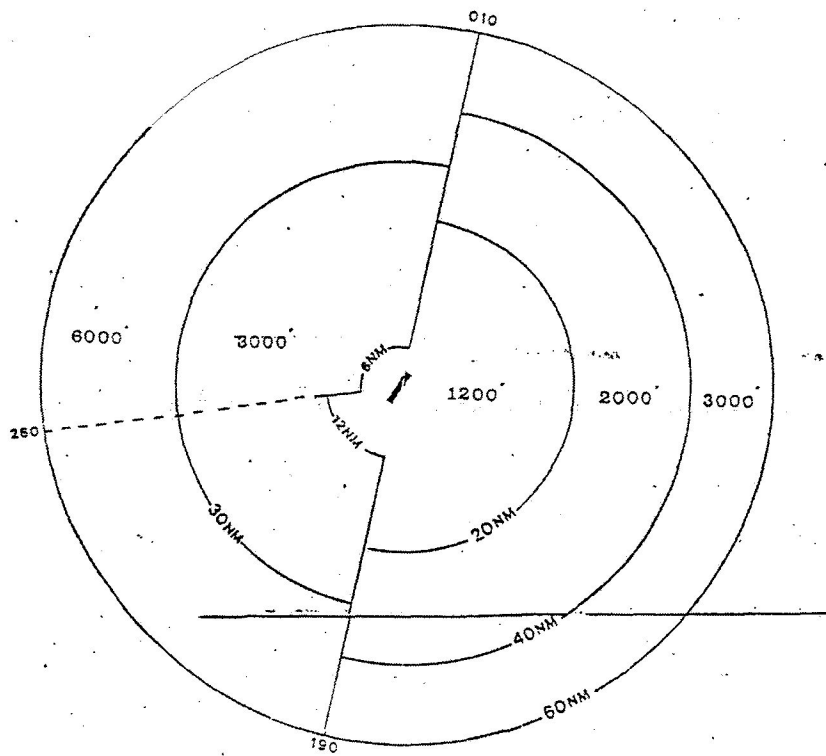
ร.ร.การบิน

กำแพงแสน นครปฐม

๒๙ พ.ค.๕๒

ผนวก ข ประกอบ รูป.ที่ รร.การบิน - ๐๗ - ๐๐๗

MINIMUM VECTOR ALTITUDE CHART



พล.อ.ต.

ผบ.รร.การบิน

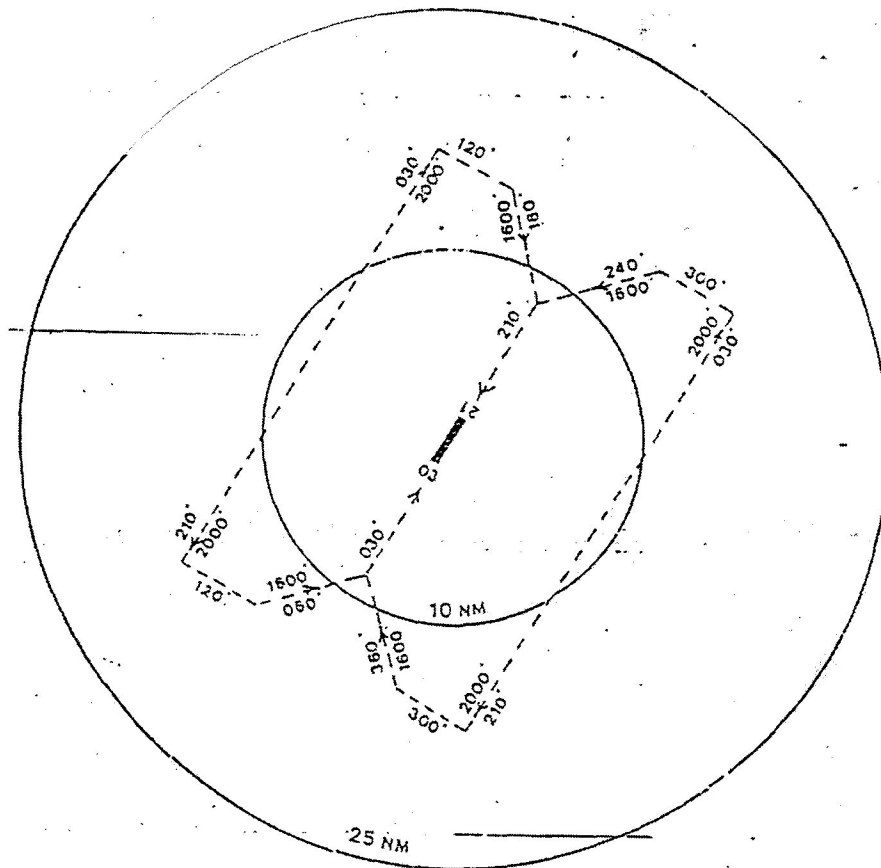
กผบ.รร.การบิน

ผนวก ข ประกอบ รูป.ที่ รร.การบิน - ๐๗ - ๐๐๗



หน้า ค-๑ ของ ๑ หน้า
 ๕๕-๗๗
 กำแพงแสน นครปฐม
 ๕๕ พ.ค.๕๒

ผนวก ค ประกอบ ปรป.ที่ รร.การบิน - ๐๗ - ๐๐๗
 RADAR TRAFFIC PATTERN



พล.อ.ต. *[Signature]*
 ผบ.รร.การบิน

กฝบ.รร.การบิน

ผนวก ค ประกอบ ปรป.ที่ รร.การบิน - ๐๗ - ๐๐๗