



# บันทึกข้อความ

ส่วนงาน คณะบริหารธุรกิจ สำนักงานคณบดี งานบริหารและธุรการ โทร. 3550

ที่ อว. 69.4.1.1/๙๗๐๖

วันที่ 1 ธันวาคม 2568

เรื่อง รายงานผลการปฏิบัติงาน

เรียน คณบดีคณะบริหารธุรกิจ

ตามหนังสือที่ อว 69.4.1.1/ 1687 ลง 25 พฤศจิกายน พ.ศ. 2568 อนุมัติให้ข้าพเจ้าเข้าร่วมโครงการฝึกอบรม หัวข้อเรื่อง อบรมเชิงปฏิบัติการการบินโดรนถ่ายภาพ DJI Fying basic ระหว่างวันที่ 27 พฤศจิกายน 2568 ณ คณะศิลปศาสตร์ มหาวิทยาลัยแม่โจ้ นั้น

บัดนี้ ข้าพเจ้าได้ฝึกอบรมดังกล่าวข้างต้นแล้ว จึงใคร่ขอเสนอรายงานผลการฝึกอบรมดังต่อไปนี้

1. ระยะเวลาในการศึกษา ฝึกอบรม ดูงาน ประชุม/สัมมนา ปฏิบัติการวิจัย การนำเสนอผลงาน และการไปปฏิบัติงานในประเทศ/ต่างประเทศ

ในวันที่ 27 พฤศจิกายน 2568 จำนวน 8 ชั่วโมงทำการ

ความรู้ที่ได้รับเป็นการพัฒนาตนเองตามแผนการพัฒนาดตนเองในเรื่องใด

- การศึกษา
- การขอตำแหน่งทางการวิชาการ
- สมรรถนะของผู้บริหาร (Managerial Competency)
- สมรรถนะหลักของมหาวิทยาลัยแม่โจ้ (Core Competency)
- สมรรถนะประจำกลุ่มงาน (Functional Competency)
- อื่นๆ

2. ความรู้ที่ได้รับจากการศึกษา ฝึกอบรม ดูงาน ประชุม/สัมมนา ปฏิบัติการวิจัย การนำเสนอผลงานและการไปปฏิบัติงานในประเทศ/ต่างประเทศ ตามเอกสารแนบ 1

3. ความรู้ได้รับนำมาพัฒนาตนเองให้มีประสิทธิภาพในการทำงานเพิ่มขึ้นอย่างไร

นำความรู้ได้มาพัฒนาตนเองด้านงานเทคโนโลยีสารสนเทศให้กับตนเองและคณะฯ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการทำงานและการตัดสินใจในระดับองค์กร

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ

ลงชื่อ... วิเชฐ ทวงศักดิ์ .....

(นายเจษฎา ทราชกันคำ)

ตำแหน่งนักวิชาการโสตทัศนศึกษา

เรียน คณบดี

- เพื่อโปรดพิจารณาอนุมัติ
- เพื่อโปรดทราบ
- เห็นควรแจ้ง หน่วยงานผู้เกี่ยวข้อง

วิเชฐ ทวงศักดิ์  
1 ธ.ค. 68

เรียน คณบดี

- เพื่อโปรดพิจารณาอนุมัติ
- เพื่อโปรดทราบ
- เห็นควร แจ้งผู้เกี่ยวข้อง

วิเชฐ ทวงศักดิ์  
- 1 ธ.ค. 2568

- อนุมัติ
- ทราบ/จัดตั้งเสนอ

คณบดีคณะบริหารธุรกิจ  
- 1 ธ.ค. 2568

**การอบรมเชิงปฏิบัติการการบินโดรนถ่ายภาพ DJI Fying basic**  
**ระหว่างวันที่ 27 พฤศจิกายน 2568 ณ คณะศิลปศาสตร์ มหาวิทยาลัยแม่โจ้**

ข้าพเจ้า นายเจษฎา ทราบกันคำ พนักงานส่วนงาน ตำแหน่ง นักวิชาการโสตทัศนศึกษา สังกัดงานบริหารและธุรการ สำนักงานคณะบดีคณะบริหารธุรกิจ ได้เข้ารับการฝึกอบรม **เชิงปฏิบัติการการบินโดรนถ่ายภาพ DJI Fying basic** สามารถสรุปเนื้อหาได้ดังนี้

Guideline : Airspace

1. พื้นที่หวงห้ามเด็ดขาด พื้นที่หวงห้ามเฉพาะ และพื้นที่อันตราย

หมายถึง พื้นที่ห้วงอากาศที่ประกาศขึ้นสำหรับบริเวณ หรือพื้นที่นั้น ๆ เนื่องจากบริเวณหรือพื้นที่ดังกล่าวมีความสำคัญ หรืออาจส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยของการปฏิบัติการบิน โดยทั่วไปห้ามอากาศยานทำการบิน เว้นแต่จะได้รับการอนุญาตเป็นกรณีพิเศษ โดยสามารถแบ่งออกมาได้ 3 ประเภทหลักๆ ดังต่อไปนี้

1.1 พื้นที่หวงห้ามเด็ดขาด (Prohibited Area) หมายถึง พื้นที่ห้วงอากาศที่ห้ามอากาศยานทุกประเภทปฏิบัติการบินเข้าหรือบินผ่าน เว้นแต่จะได้รับการอนุญาตจากหน่วยงานผู้รับผิดชอบพื้นที่ดังกล่าว โดยต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขที่ผู้รับผิดชอบพื้นที่ดังกล่าวกำหนด

1.2 พื้นที่หวงห้ามเฉพาะ (Restricted Area) หมายถึง พื้นที่ห้วงอากาศที่ห้ามอากาศยานทุกประเภทปฏิบัติการบินเข้าหรือบินผ่าน เว้นแต่จะปฏิบัติตามเงื่อนไขในการเข้าพื้นที่ที่หน่วยงานผู้รับผิดชอบพื้นที่ระบุไว้ หรือหากไม่สามารถปฏิบัติตามเงื่อนไขในการบินเข้าหรือบินผ่านพื้นที่ได้ จะต้องได้รับการอนุญาตจากหน่วยงานผู้รับผิดชอบพื้นที่ก่อนบินเข้าหรือบินผ่าน เช่น พื้นที่ประทับของพระบรมวงศานุวงศ์หรือ เขตพระราชฐาน , ในเขตพื้นที่ของกรุงเทพมหานคร มีการประกาศพื้นที่รัศมี 19 กิโลเมตร นับจากอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิและกำหนดระยะความสูงตั้งแต่ 0 ถึง 3,000 ฟุต เป็นพื้นที่หวงห้ามเฉพาะ ซึ่งเรียกพื้นที่ดังกล่าวว่า VT R1 Bangkok City โดยพื้นที่ดังกล่าวเป็นพื้นที่ห้ามทำการบิน เนื่องจากเป็นพื้นที่ชุมชน มีตึกสูงและมีอัตราการอาศัยของประชากรหนาแน่น ซึ่งในการทำการบินของอากาศยานจริงจะทำการบินได้เฉพาะกรณีที่มีภารกิจที่จำเป็น และจะต้องขออนุญาตจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย สำหรับอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินหรือโดรน หากทำการบินตามเงื่อนไขที่กฎหมายกำหนดจะสามารถทำการบินได้แต่ต้องทำการแจ้งให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยทราบ ตามประกาศของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย เรื่อง การอนุญาตให้อากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน ประเภทอากาศยานซึ่งควบคุมการบินจากภายนอกบินเข้าพื้นที่หวงห้ามเฉพาะ VT R1 Bangkok City

1.3 พื้นที่อันตราย (Danger Area) หมายความว่า พื้นที่ห้วงอากาศที่มีกิจกรรมที่อาจก่อให้เกิดอันตรายต่อการปฏิบัติการบินในช่วงเวลาที่กำหนดไว้ โดยนักบินผู้ควบคุมอากาศยานมีอำนาจตัดสินใจในการปฏิบัติการบินเข้าหรือบินผ่านพื้นที่อันตราย และต้องใช้ความระมัดระวังในการปฏิบัติการบิน เช่น เป็นพื้นที่ซ้อมรบ หรือซ้อมบินของกองทัพ

## Guideline : Human Factor

- ในปัจจุบันนี้มีการพัฒนาระบบฝึกสอนนักบิน, อุปกรณ์และระบบของอากาศยาน เพื่อป้องกันการเกิดความผิดพลาดและการสูญเสียจากอุบัติเหตุ แต่ก็ยังคงมีอุบัติเหตุเกิดขึ้น โดยกว่า 80% ของอุบัติเหตุทางการบินเกิดจากความผิดพลาดของนักบิน

- สำหรับการบินนั้น การตัดสินใจของนักบินมีผลโดยตรงกับความปลอดภัย จึงต้องมีต่อกระบวนการตัดสินใจที่เหมาะสม กระบวนการตัดสินใจทางการบิน (Aeronautical Decision Making) เป็นกระบวนการซึ่งภาคการบินนำมาใช้ โดยต้องมีการตระหนักถึงความเสี่ยงและต้องมีกระบวนการจัดการกับความกดดันต่างๆที่เกิดขึ้นกับนักบิน เพื่อตอบสนองต่อสถานการณ์ที่เกิดขึ้นอย่างถูกต้องและเป็นระบบ โดยคำนึงถึงความปลอดภัยเป็นสำคัญ

### ความเครียด (STRESS)

#### วิธีจัดการกับความเครียด

เรามักจะเคยได้ยินว่า “การมีความเครียดเล็กน้อยเป็นสิ่งดี” ถูกต้องแล้ว เนื่องจากร่างกายของคนเรานั้นจะปล่อยพลังงานออกมาในรูปแบบของฮอร์โมน ทำให้เราสามารถทำอะไรต่างๆได้เร็วขึ้นในสถานการณ์ฉุกเฉิน ความเครียดที่เหมาะสมจะช่วยให้เรามีสมาธิ โฟกัสกับสิ่งที่ตั้งใจทำ และเพิ่มศักยภาพของเราในการมีปฏิกิริยาโต้ตอบแต่ในทางกลับกัน ความเครียดที่มากเกินไปก็จะส่งผลในทางตรงกันข้าม มันอาจจะทำให้เรามีปฏิกิริยาตอบโต้ช้าลง, ช็อกจนไม่สามารถยับยั้งตัวได้, ตื่นตระหนก สับสนจนไม่สามารถแก้ปัญหาที่เกิดขึ้นได้หรือในบางครั้งอาจจะหมดสติ

#### วิธีป้องกันไม่ให้เกิดความเครียด

- ความเร็ว : ทำการบินอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน หรือ โดรน โดยใช้ความเร็วที่เหมาะสม
- ทำการฝึกบังคับอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน หรือ โดรน ให้เกิดความชำนาญ และศึกษาคู่มือฟังก์ชันการต่างๆของอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน หรือ โดรน
- สภาพแวดล้อม : สำรวจพื้นที่ก่อนทำการบิน หากยังไม่ชำนาญหรือฝึกบังคับ ควรทำการฝึกในพื้นที่ที่ไม่มีบุคคลอื่น
- มีการเตรียมการบินที่ดี ตรวจสอบสภาพอากาศ
- พักผ่อนเพียงพอ สุขภาพร่างกายแข็งแรง

## Guideline : Air Law & Regulations

### 1. กฎหมายที่เกี่ยวข้อง

#### 1.1. กฎหมายหลัก : พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 (พรบ. การเดินอากาศ 2497)

มาตรา 4 "อากาศยาน" หมายความว่า เครื่องทั้งสิ้นที่ทรงตัวในบรรยากาศโดยปฏิกิริยาแห่งอากาศ เว้นแต่วัตถุซึ่งระบุงยกเว้นไว้ในกฎกระทรวง ซึ่ง กฎกระทรวงดังกล่าวหมายถึง กฎกระทรวงคมนาคม เรื่อง กำหนดวัตถุซึ่งไม่เป็นอากาศยาน พ.ศ. 2548 โดยระบุวัตถุต่อไปนี้ไม่เป็นอากาศยาน

(1) วาว (2) บอลลูนหรือลูกโป่งซึ่งมีปริมาตรไม่เกินหนึ่งลูกบาศก์เมตร (3) เครื่องบินเล็กซึ่งใช้เป็นเครื่องเล่น (เครื่องบินบังคับวิทยุ) อากาศยานอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน ในกฎหมาย หมายถึง อากาศยาน ที่ควบคุมการบิน โดยผู้ควบคุมการบินอยู่ภายนอกอากาศยานและใช้ระบบควบคุมอากาศยาน ซึ่งอาจมีทั้งขนาดเล็ก ที่เราเรียกว่า โดรน ไปจนถึงเป็นขนาดใหญ่เท่ากับอากาศยานจริง ก็เป็นไปได้ หาก

อากาศยานลำนั้นไม่มีนักบินอยู่บนอากาศยาน โดยใช้การบังคับจากภายนอกทั้งนี้ จะยกเว้น เครื่องบินเล็ก ซึ่งใช้เป็นเครื่องบิน (เครื่องบินบังคับวิทยุ) ไม่ถูกบังคับตามกฎหมายนี้ ตามกฎกระทรวงคมนาคม เรื่อง กำหนดวัตถุซึ่งไม่เป็นอากาศยานฯ ตามที่กล่าวมา

พรบ. การเดินอากาศ มาตรา 24

“ห้ามมิให้ผู้ใดบังคับหรือปล่อยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินหรือทิ้งร่มอากาศ นอกจากได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากรัฐมนตรีและปฏิบัติตามเงื่อนไขที่รัฐมนตรีกำหนด”

พรบ. การเดินอากาศ มาตรา 24 เป็นกฎหมายมาตราหลักที่สำคัญ สำหรับอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน หรือ โดรน โดย กำหนดให้ อากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน หรือ โดรน หากจะทำการบิน จะต้องได้รับอนุญาตให้ทำการบิน จาก รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม และปฏิบัติตามเงื่อนไขที่รัฐมนตรีกำหนด เนื่องจาก หากอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน หรือ โดรน ทั้งหมดในประเทศไทย หากต้องขออนุญาตทำการบินจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม คงไม่เหมาะสมและปฏิบัติได้ยาก ดังนั้น เพื่อที่จะทำให้ทำการบิน อากาศยานซึ่งไม่มีนักบินหรือโดรน สะดวกและง่ายขึ้น จึงมีการออกกฎหมายลำดับรอง ก็คือ ประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง หลักเกณฑ์การขออนุญาตและเงื่อนไข ในการบังคับหรือปล่อยอากาศยาน ซึ่งไม่มีนักบินประเภทอากาศยานที่ควบคุมการบินจากภายนอก พ.ศ. 2558 โดยหากผู้ที่ทำการบิน อากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน หรือโดรน ปฏิบัติตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขต่างๆ ที่กำหนดไว้ ก็จะได้รับอนุญาตจากรัฐมนตรีฯ ให้ทำการบินได้

Guideline : General Knowledge

#### 1. ความรู้ทั่วไป (General Knowledge)

##### 1.1 หลักการในการทำการบิน (Basic Principle of Flight)

ในการทำการบิน จะมีแรงที่เกี่ยวข้องกับการบินด้วยกันอยู่ 4 แรง (4 forces of flight) นั่นก็คือ

- แรงยก (Lift) คือ แรงที่ทำให้อากาศยานสามารถยกตัวจากพื้นขึ้นได้
- น้ำหนัก (Weight) คือ น้ำหนักของตัวอากาศยาน
- แรงขับไปข้างหน้า (Thrust) คือ แรงที่ทำให้อากาศยานเคลื่อนที่ไปข้างหน้า ซึ่งเป็นทิศทางเดียวกับการเคลื่อนที่
- แรงต้าน (Drag) คือ แรงต้านอากาศ ซึ่งเป็นทิศทางตรงข้ามกับการเคลื่อนที่

ซึ่งทั้ง 4 แรงนี้มีความสำคัญอย่างมากในการบิน เพื่อที่จะทำให้อากาศยานสามารถทำการบินได้

Guideline : Operational Procedure

สิ่งที่ผู้บังคับอากาศยานฯจะต้องระลึกไว้เสมอ

ก่อนทำการบินผู้บังคับหรือปล่อยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน จะต้องตรวจสอบให้แน่ใจว่า ได้นำหนังสือหรือสำเนาหนังสือการขึ้นทะเบียนผู้บังคับหรือปล่อยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินติดตัวไปด้วยทุกครั้งทำการบิน ทั้งนี้ผู้บังคับฯ จะต้องตรวจสอบพื้นที่ที่จะทำการบิน สภาพแวดล้อมที่จะทำการบิน ว่ามีอุปสรรคอะไรหรือไม่ มีผู้คนแออัดหรือไม่ หรือมีข้อจำกัดใดๆที่จะส่งผลกระทบต่อการบินหรือไม่ โดยทางผู้บังคับอากาศยานฯ จะต้องทำการตรวจสอบทั้งหมดก่อนที่จะทำการบิน เพื่อให้รับทราบข้อมูลและลดการเกิดอุบัติเหตุในการทำการบิน

## 1. โปรดระลึกไว้ก่อนทำการบินเสมอ

- ให้นำหนังสือการขึ้นทะเบียนผู้บังคับหรือปล่อยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินฯ ติดตัวไปตลอดทุกครั้งที่ทำการบิน

- ตรวจสอบให้แน่ใจว่าพื้นที่ที่จะทำการบินไม่ใช่พื้นที่หวงห้ามใด และจะต้องได้รับอนุญาตจากเจ้าของสถานที่ก่อนทำการบินทุกครั้ง

- ตรวจสอบสภาพแวดล้อม สิ่งกีดขวางในพื้นที่ที่จะทำการบิน

- ตรวจสอบอากาศยานฯว่ามีความพร้อมที่จะทำการบิน

- ตรวจสอบว่าน้ำหนักอากาศยานฯรวมถึงวัตถุที่ติดไปกับอากาศยานฯ (Payload) มีน้ำหนักรวมกันไม่เกินน้ำหนักสูงสุดอากาศยานฯสามารถทำการบินได้

โดยในระหว่างทำการบินให้ตรวจสอบให้แน่ใจว่าผู้บังคับหรือปล่อย สามารถมองเห็นอากาศยานฯ ได้ตลอดเวลาที่ทำการบิน เพื่อไม่ให้เกิดการชนกับอากาศยานลำอื่น และระลึกไว้เสมอว่าห้ามทำการบินเข้าไปใกล้อากาศยานลำอื่น ไม่ว่าจะเป็อากาศยานซึ่งมีนักบิน หรืออากาศยานซึ่งไม่มีนักบินก็ตาม ทั้งนี้ ในกรณีอากาศยานฯที่ควบคุมอยู่ มีความเสี่ยงที่จะเป็นอันตรายต่อบุคคล สัตว์ สิ่งปลูกสร้างหรือสิ่งของ ผู้บังคับอากาศยานฯจะต้องยกเลิกการทำการบินทันทีด้วยวิธีที่ปลอดภัยที่สุด อีกปัจจัยที่สำคัญเป็นอย่างยิ่ง คือ ผู้บังคับอากาศยานฯ จะต้องมีการพักผ่อนที่เพียงพอ และหลีกเลี่ยงเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์หรือสารออกฤทธิ์ทางจิตอื่นๆ ทั้งก่อนและระหว่างปฏิบัติการบิน รวมถึงบังคับควบคุมอากาศยานฯตามคู่มือของบริษัทผู้ผลิตอยู่เสมอ

## 2. สิ่งที่ต้องทำระหว่างทำการบิน

- ไม่ดื่มเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์หรือสารออกฤทธิ์ทางจิตอื่น ๆ

- ให้ยกเลิกทำการบินทันทีหากอากาศยานฯมีความเสี่ยงต่ออากาศยานลำอื่น บุคคล สัตว์ สิ่งปลูกสร้าง หรือสิ่งของ

- ตรวจสอบให้แน่ใจว่าผู้บังคับอากาศยานฯสามารถปฏิบัติตามกฎหมายในการบินโดรน และทราบข้อจำกัดในพื้นที่ที่จะทำการบินได้เป็นอย่างดี

- บังคับหรือใช้ระบบของอากาศยานฯตามคู่มือของบริษัทผู้ผลิต

- ห้ามทำการบินเด็ดขาด เมื่อทราบว่าอากาศยานฯมีความชำรุด หรือเสียหาย แม้ว่าอากาศยานฯจะสามารถบินต่อได้ก็ตาม

## สิ่งที่ต้องปฏิบัติก่อนทำการบิน

### 1 ปฏิบัติการบินตามแผนการบินที่วางแผนไว้

โดยการแจ้งแผนปฏิบัติการบินกับผู้เข้าร่วมทั้งหมด (ทั้งนี้การบินบางรูปแบบ จำเป็นที่จะต้องมีส่วนสังเกตการณ์) และตรวจสอบให้แน่ใจว่าพื้นที่ที่ทำการบินปราศจากอุปสรรคและผู้คนแออัด

ผู้บังคับอากาศยานฯควรสวมเสื้อนิรภัยสะท้อนแสง และอาจจะวางแผนป้ายหรือกรวยเพื่อ

ป้องกันไม่ให้ผู้อื่นที่ไม่เกี่ยวข้องเข้ามาในพื้นที่ที่ทำการบิน และให้ผู้สังเกตการณ์ตรวจสอบพื้นที่

ในขณะที่ทำการบิน เพื่อคอยสังเกตปัญหาอุปสรรคต่างๆ ที่อาจจะเกิดขึ้นในระหว่างทำการบิน

ผู้สังเกตการณ์สามารถช่วยผู้บังคับอากาศยานฯตรวจหาสิ่งอันตรายและตรวจสอบให้แน่ใจว่าไม่มีบุคคลอื่นอยู่ในพื้นที่ และผู้สังเกตการณ์ยังสามารถช่วยตอบคำถามจากผู้คนที่เดินผ่านไปมา

บริเวณที่ทำการบินแทนผู้บังคับอากาศยานได้ เพื่อให้ผู้บังคับอากาศยานถูกรบกวนจากบุคคลที่ไม่เกี่ยวข้อง โดยผู้เข้าร่วมในการปฏิบัติการบินทุกคนจะต้องให้ความสำคัญในการพักผ่อนให้เพียงพอ และต้องไม่ดื่มเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์หรือสารออกฤทธิ์ทางจิตอื่นๆ ที่จะส่งผลต่อการทำการบิน

## 2 ตรวจสอบระบบของอากาศยาน

โดยก่อนที่จะเริ่มทำการบิน สิ่งสำคัญก็คือต้องแน่ใจว่าระบบของอากาศยานทั้งหมดได้มีการตั้งค่าที่ถูกต้อง อุปกรณ์ต่างๆ ต้องไม่มีชิ้นส่วนเสียหายหรือชำรุด และระบบการทำงานต่างๆ สามารถใช้งานได้อย่างถูกต้อง รวมถึงการทำงานของกล้องบันทึกที่ติดกับตัวอากาศยานด้วย และจะต้องตรวจสอบระดับแบตเตอรี่ทั้งของตัวอากาศยานและอุปกรณ์ส่งสัญญาณ(รีโมทคอนโทรล) ควรมีแบตเตอรี่เต็มทุกครั้งก่อนทำการบิน และตรวจสอบให้แน่ใจว่าไม่มีสัญญาณอื่นๆ รบกวนความถี่ที่อาจส่งผลต่อการรับส่งสัญญาณของอากาศยาน เพื่อให้อากาศยานสามารถทำงานได้อย่างถูกต้อง

## 3 ตรวจสอบพื้นที่ที่ทำการบิน

ผู้บังคับอากาศยานจะต้องตรวจสอบพื้นที่ที่จะทำการบินก่อนบินเสมอ เพื่อตรวจสอบหาอุปสรรคต่างๆ ที่จะส่งผลต่อการบิน และควรมีตรวจสอบ “ประกาศผู้ ทำการในอากาศ (Notice to Airmen หรือ NOTAM)” ซึ่งเป็นข่าวสารเกี่ยวกับความปลอดภัยในการบิน ในพื้นที่ดังกล่าว และสิ่งสำคัญที่ต้องตรวจสอบคือจะต้องไม่ทำการบินเข้าใกล้อากาศยานอื่นๆ บุคคล สัตว์ สิ่งปลูกสร้างใดๆ ก็ตาม และอากาศยานต้องรักษาระยะห่างระหว่างบุคคลตลอดเวลา หลีกเลี่ยงพื้นที่ที่มีผู้คนแออัด เช่น สวนสาธารณะ พื้นที่เล่นเทนนิส และพื้นที่ที่มีการแข่งขันกีฬาหรือกิจกรรมอื่นๆ และห้ามทำการบินเข้าเขตควบคุมของสนามบิน (ในพื้นที่ 9 กม. จากสนามบินหรือที่ขึ้นลงชั่วคราว) เว้นแต่ได้รับอนุญาตจากสนามบินหรือที่ขึ้นลงชั่วคราว และห้ามทำการบินเข้าไปในพื้นที่หวงห้ามใดๆ เว้นแต่จะได้รับอนุญาตจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) โดยสามารถเข้าไปศึกษาข้อมูลพื้นที่หวงห้ามได้จาก ประกาศ กพท. เรื่อง กำหนดพื้นที่หวงห้ามเด็ดขาด พื้นที่หวงห้ามเฉพาะ และพื้นที่อันตราย พ.ศ.2566

## 4 วิธีการเลือกจุดที่ทำการวิ่งขึ้น

ตำแหน่งในการนำอากาศยานขึ้นหรือลงเพื่อให้สามารถทำการบินได้อย่างปลอดภัย พื้นผิวในตำแหน่งนั้นควรจะราบเรียบเสมอกัน เป็นพื้นที่ที่ค่อนข้างโล่ง และเป็นพื้นที่ที่ห่างไกลจากผู้คน และสิ่งกีดขวาง ควรหลีกเลี่ยงจุดที่ทำการวิ่งขึ้นในพื้นที่ที่มีกรวด หรือหินจำนวนมาก และจะต้องเตรียมจุดที่ทำการบินขึ้นและลงจอดสำรอง ในกรณีที่จะต้องลงจอดฉุกเฉินไว้ด้วยในทุกครั้งที่ทำการบิน

## 5 ตรวจสอบสภาพอากาศ

โดยก่อนที่เริ่มทำการบิน ให้ตรวจสอบสภาพอากาศ อุณหภูมิฝน ลม และหมอกก่อนทำการบินเสมอ และผู้บังคับอากาศยานควรทราบไว้ว่าในกรณีที่อุณหภูมิต่ำมากๆ หรือมีความชื้นในอากาศมากๆ สิ่งนี้จะส่งผลเสียต่อแบตเตอรี่และระบบอิเล็กทรอนิกส์ของอากาศยานได้อีกทั้งสิ่งที่จะต้องทราบคือความเร็วของลมจะเพิ่มขึ้นตามระดับความสูงที่เพิ่มขึ้นด้วย