

สนามบินสุโขทัย

สนามบินแห่งที่สองของ บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด

ได้ลงทุนก่อสร้างสนามบินของเอกชนแห่งที่สองขึ้นอีกหนึ่งแห่ง คือ สนามบินสุโขทัย ที่อำเภอสวรรคโลกจังหวัดสุโขทัย ในขณะนี้การก่อสร้างสนามบินสุโขทัยได้ดำเนินการเสร็จเรียบร้อยแล้ว และกระทรวงคมนาคมได้พิจารณาออกใบอนุญาตจัดตั้งสนามบินสุโขทัย ซึ่งบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด ได้เปิดทำการบินในเส้นทาง กรุงเทพ – สุโขทัย – เชียงใหม่ และกลับ มาตั้งแต่วันที่ 12 เมษายน 2539 เป็นต้นมา อีกทั้งสนามบินสุโขทัยได้รับอนุญาตให้เป็นสนามบินศุลกากรเช่นเดียวกับสนามบินสมุย เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับผู้เดินทางที่ประสงค์จะเดินทางจากสุโขทัยไปยังต่างประเทศหรือจากต่างประเทศมายังสุโขทัย โดยเฉพาะอย่างยิ่งเป็นการบริการอำนวยความสะดวกให้กับผู้โดยสารที่เดินทางในเส้นทางจากสุโขทัยไปยังหลวงพระบาง หรือจากหลวงพระบางมายังสุโขทัยที่เปิดทำการบินอยู่ในขณะนี้ ซึ่งจะเป็นการพัฒนาให้สุโขทัยเป็นศูนย์กลางของการเปิดเส้นทางบินไปยังประเทศในอินโดจีนในอนาคตต่อไป

➤ ข้อมูลทั่วไปของสนามบิน

- สนามบินสุโขทัยเป็นกรรมสิทธิ์ของ บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด
- ตั้งอยู่เลขที่ 99 หมู่ 4 ต.คลองกระจง อ.สวรรคโลก จ.สุโขทัย เส้นรุ้ง 17 องศา 13 ฟิลิปดาเหนือ เส้นแวง 99 องศา 41 ลิปดาตะวันออก สูงจากระดับน้ำทะเล 54 เมตร หรือ 177 ฟุต
- สนามบินตั้งอยู่ห่างจากตัวเมืองจังหวัดสุโขทัยประมาณ 25 กิโลเมตร ตั้งอยู่ห่างจากอุทยานประวัติศาสตร์สุโขทัยประมาณ 35 กิโลเมตร และตั้งอยู่ห่างจากอุทยานประวัติศาสตร์ศรีสัชนาลัยประมาณ 35 กิโลเมตรเช่นกัน โดยอุทยานประวัติศาสตร์ทั้งสองแห่งนี้ได้รับการยกย่องให้เป็นมรดกโลก
- บริษัทฯ ได้เริ่มทำการสำรวจพื้นที่ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2532 (ค.ศ. 1989) และเริ่มก่อสร้างตั้งแต่ปี พ.ศ. 2535 (ค.ศ. 1992) งบประมาณการลงทุนทั้งสิ้นประมาณ USD 12.5 Million
- สนามบินมีพื้นที่ทั้งหมด 2,500 ไร่ (4,000,000 Sq.m.)
- โทรศัพท์และโทรสาร

- ส่วนสำนักงานและสนามบิน	055-647225-6
- ส่วนบัตรโดยสารและสำรองที่นั่ง	055-647224

- ส่วนบริการผู้โดยสารภาคพื้นดินและส่วนปฏิบัติการบิน 055-647222
- บริษัท ฟังก์โรสฮอลิเดย์ จำกัด (บริการทัวร์และลีมูซีน) 055-647220
- หอบังคับการบิน 055-647222

➤ ข้อมูลด้านการก่อสร้าง

- ปี พ.ศ. 2531
 - เข้าสำรวจภาคพื้นดินที่จะก่อสร้างสนามบินโดยเจ้าหน้าที่บริษัทและร่วมประสานงานกับเจ้าหน้าที่ของกรมแผนที่ทหาร
- ปี พ.ศ. 2532
 - ได้ก่อสร้างอาคารเพิ่มเติม เช่น อาคารขายของ, อาคารขายน้ำและอาหารซึ่งบริษัทฯ ได้เปิดทำการบินเส้นทางกรุงเทพฯ – สมุย เมื่อวันที่ 25 เมษายน 2532 โดยทำการบินวันละ 2 เที่ยวบิน ด้วยอากาศยานแบบ DASH – 8 SERI 100 ความจุ 37 ที่นั่ง
- ปี พ.ศ. 2533
 - ปรับปรุงผิวทางวิ่งเป็น SLURRY SEAL และก่อสร้างอาคารผู้โดยสารเพิ่มโดยแยกเป็นอาคารผู้โดยสารขาเข้า และขาออก
- ปี พ.ศ. 2536
 - ปรับปรุงขยายทางวิ่งด้าน 35 เป็น 1,800 เมตร และดำเนินการลงหินคลุกพร้อมปูผิวทางวิ่งด้วย ASPHALTIC และสามารถรองรับน้ำหนักอากาศยานได้ 22 ตัน
- ปี พ.ศ. 2537
 - บริษัทฯ ได้นำอากาศยานแบบ ATR – 72 ความจุ 70 ที่นั่งเข้ามาทำการบินโดยเพิ่มเที่ยวบินวันละประมาณ 15 เที่ยวบิน เพื่อรองรับจำนวนนักท่องเที่ยวที่มีเพิ่มมากขึ้นและบริษัทฯ ได้เพิ่มเส้นทางการบิน สมุย – ภูเก็ต และสมุย – อุตะเถา
- ปี พ.ศ. 2538
 - ได้ทำการก่อสร้างอาคารผู้โดยสารต่างประเทศ เพื่อเปิดเส้นทางบิน สมุย – สิงคโปร์
- ปี พ.ศ. 2539
 - สนามบินสมุยได้รับประกาศในกฎกระทรวงตามความในพระราชบัญญัติศุลกากรให้เป็นสนามบินศุลกากร เมื่อวันที่ 25 กันยายน 2539

- ปี พ.ศ. 2540
 - บริษัท ฯ เริ่มเปิดเที่ยวบินสมุย – สิงคโปร์ เมื่อวันที่ 27 มีนาคม 2540
 - เดือนสิงหาคม ประสานงานให้บริษัทที่ปรึกษาเป็นผู้จัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อเสนอต่อคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ
 - เดือนตุลาคม ทำการตัดถนนเชื่อมออกสนามบิน ระยะทาง 3.2 กิโลเมตร
 - เดือนพฤศจิกายน ทำการแต่งคูน้ำข้างสนามบินให้ได้ตามแบบที่กำหนด
- ปี พ.ศ. 2538
 - เดือนเมษายน ทำการลงหินคลุกเป็นชั้นที่ 3 ตลอดความยาวของทางวิ่ง 2,100 เมตร กว้าง 45 เมตร บดอัดจนแน่นเพื่อการปูยาง ทำการตัดถนนรอบอาคารผู้โดยสารบดอัดลงลูกรังหินคลุกและปูยางให้เป็นระเบียบเรียบร้อยสวยงาม
- ปี พ.ศ. 2539
 - เดือนกุมภาพันธ์ การปูยางชั้นผิวซึ่งเป็นชั้นที่ 4 และเป็นชั้นสุดท้ายทำการตีเส้นพร้อมที่จะเปิดทำการบินซึ่งกำหนดไว้ในวันที่ 12 เมษายน 2539
 - เดือนเมษายน สนามบินสุโขทัยเปิดทำการบินในวันที่ 12 เมษายน 2539 เส้นทางกรุงเทพฯ – สุโขทัย – เชียงใหม่ ไปกลับสัปดาห์ละ 4 เที่ยวบิน ในวันจันทร์, พุธ, ศุกร์และอาทิตย์ ในช่วงนี้สนามบินได้จัดเตรียม บุคลากรเพื่อเข้าทำงานในสนามบิน โดยให้พนักงานเดิม เช่น พนักงานสวน, พนักงานแผนกสำรวจ, พลขับเครื่องมือก่อสร้าง ฯลฯ เข้าทำหน้าที่ต่าง ๆ ตามระบบการทำงาน เช่นพนักงานยกขนกระเป๋า, พนักงานขับรถราง, ยามรักษาการณ์, พนักงานทำความสะอาดและติดต่อประสานงานกับหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องเข้าประจำการที่สนามบินสุโขทัย

พิเศษอื่น ๆ ประจำปี 2534 ได้รับรางวัลชมเชยอันดับ 1 ด้านสถาปัตยกรรมดีเด่นจากสมาคมสถาปนิกในพระบรมราชูปถัมภ์

➤ รางวัล

- รางวัลชมเชย สถาปัตยกรรมดีเด่นจาก สมาคมสถาปนิกสยามในพระบรมราชูปถัมภ์ ประจำปี 2541
- รางวัลดีเด่นสถานประกอบการที่มีการจัดการและรักษาสภาพแวดล้อม จากสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม กระทรวงวิทยาศาสตร์ 3 ปี ประจำปี 2542, ปี 2543 และปี 2545

- รางวัลสถานประกอบการดีเด่นด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงาน (ระดับจังหวัด) จากกระทรวงแรงงาน ประจำปี 2546 และปี 2547
- รางวัลสถานประกอบการดีเด่นสวัสดิการแรงงาน (ระดับประเทศ) จากกระทรวงแรงงาน ประจำปี 2546

➤ โครงการที่กำลังดำเนินการก่อสร้าง

- โรงแรมภายในสนามบิน
- อาคารพิพิธภัณฑ์

➤ โครงการในอนาคต

- อาคารกีฬา
- ห้องสมุดประชาชน ภายในสนามบินที่ได้มาตรฐาน
- สนามกอล์ฟสนามบินสุโขทัย

➤ ข้อมูลทางวิ่ง, ลานจอดและอาคารต่าง ๆ ภายในสนามบิน

- ทางวิ่งมีความยาว 2,100 เมตร กว้าง 45 เมตร ไหล่ทางวิ่งข้างละ 7.5 ทางวิ่งเพื่อด้านละ 100 เมตร ผิวทางวิ่งปูด้วยแอสฟัลติกคอนกรีต (Asphaltic) สามารถรองรับน้ำหนักได้ 22 ตัน
- ลานจอดเครื่องบิน ขนาด 50x250 เมตร สามารถจอดเครื่องบินแบบ Boeing 737 ได้จำนวน 3 ลำ
- ลานจอดรถ สามารถจอดรถยนต์ขนาดเล็กได้ 100 คัน รถยนต์ขนาดใหญ่ (รถบัส) 10 คัน
- อาคารต่าง ๆ ภายในสนามบิน
 - อาคารผู้โดยสารขาเข้า เป็นอาคารชั้นเดียว เปิดโล่ง ไม่มีผนัง หลังคาทรงจั่วแบบสุโขทัยซ้อน मुख 1 ชั้น โครงสร้างพื้นฐาน ค.ส.ล โครงสร้างหลังคาไม้ ขนาดพื้นที่ใช้สอย 204 ตารางเมตร รองรับผู้โดยสารได้ 200 คน
 - อาคารผู้โดยสารขาออก เป็นอาคารชั้นเดียว เปิดโล่ง ไม่มีผนัง หลังคาทรงจั่วแบบสุโขทัยซ้อน मुख 1 ชั้น โครงสร้างพื้น ค.ส.ล โครงสร้างหลังคาไม้ ขนาดพื้นที่ใช้สอย 204 ตารางเมตร รองรับผู้โดยสารได้ 200 คน

- อาคาร Check-in เป็นอาคารชั้นเดียวเปิดโล่ง กึ่งมีผนัง หลังคาทรงจั่วแบบ
 สุกโขทัย โครงสร้าง ค.ส.ล. โครงสร้างส่วนหลังคาเป็นไม้ ขนาดพื้นที่ใช้สอย 144 ตาราง
 เมตร

- อาคารนครวัด เป็นอาคารชั้นเดียวเปิดโล่ง ไม่มีผนัง หลังคาทรงจั่วแบบ
 สุกโขทัย โครงสร้างส่วนหลังคาเป็นเหล็ก ขนาดพื้นที่ใช้สอย 90 ตารางเมตร

- เรือนรับรอง เป็นอาคารชั้นเดียว มีผนัง หลังคาทรงปั้นหยา โครงสร้าง
 ค.ส.ล. ขนาดพื้นที่ใช้สอย 45 ตารางเมตร

- อาคาร Catering เป็นอาคารชั้นเดียว มีผนัง หลังคาทรงปั้นหยา โครงสร้าง
 ค.ส.ล. ขนาดพื้นที่ใช้สอย 60 ตารางเมตร

- อาคารครัวไทย เป็นอาคารชั้นเดียว มีผนัง หลังคาทรงปั้นหยา โครงสร้าง
 ค.ส.ล. ส่วนหลังคาเป็นโครงสร้างเหล็ก ขนาด 48 ตารางเมตร

- อาคาร Water Tank เป็นอาคาร 2 ชั้น มีผนัง หลังคาทรงจั่วแบบสุโขทัย
 โครงสร้าง ค.ส.ล. ขนาดพื้นที่ใช้สอย 122.74 ตารางเมตร

- อาคารสื่อสาร เป็นอาคารชั้นเดียว มีผนัง หลังคาทรงปั้นหยา โครงสร้าง
 ค.ส.ล. ขนาดพื้นที่ใช้สอย 18 ตารางเมตร

- อาคารเก็บเครื่องสำรองไฟเป็นอาคารชั้นเดียว มีผนัง หลังคาทรงจั่ว
 โครงสร้าง ค.ส.ล. ขนาดพื้นที่ใช้สอย 144 ตารางเมตร

- โรงซ่อมบำรุงยานพาหนะเป็นอาคารชั้นเดียว มีผนัง หลังคาทรงจั่ว
 โครงสร้าง ค.ส.ล. ขนาดพื้นที่ใช้สอย 144 ตารางเมตร

- อาคารงานระบบ เป็นอาคารชั้นเดียว มีผนัง หลังคาทรงแหงน โครงสร้าง
 ค.ส.ล. ขนาดพื้นที่ใช้สอย 32 ตารางเมตร

- อาคารดับเพลิงและกู้ภัย เป็นอาคารชั้นเดียว เปิดโล่ง มีผนัง หลังคาทรง
 ปั้นหยา โครงสร้าง ค.ส.ล. ขนาดพื้นที่ใช้สอย 96 ตารางเมตร

- อาคารแปลงนาสาธิต 2 อาคาร เป็นอาคารชั้นเดียว เปิดโล่ง มีผนัง หลังคา
 ทรงปั้นหยา โครงสร้าง ค.ส.ล. ขนาดพื้นที่ใช้สอย 32 ตารางเมตร

- ซุ้มขายกาแฟ เป็นอาคารเปิดโล่ง หลังคาปั้นหยา มุงปีกไม้ โครงสร้างเหล็ก
 ขนาดพื้นที่ใช้สอย 16 ตารางเมตร

➤ สิ่งอำนวยความสะดวกและบริการอื่น ๆ

- หอบังคับการบินที่ได้มาตรฐานของกรมการบินพาณิชย์ ภายใต้การดูแลและกำกับ
 โดยเจ้าหน้าที่ของบริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

- สถานีตรวจอากาศการบินและเครื่องตรวจอากาศการบิน เช่น เครื่องวัดลม, ฤกษ์ลม ฯลฯ
- อุปกรณ์ดับเพลิงและกู้ภัย เช่น รถดับเพลิง 1 คัน, รถน้ำ 2 คัน, ชุดผจญเพลิง, อุปกรณ์กู้ภัย, ถังดับเพลิงประจำอาคารต่าง ๆ ภายในสนามบิน
- รถรางรับส่งผู้โดยสารจำนวน 3 คัน รองรับผู้โดยสารได้คันละ 24 คน
- อาคารเครื่องเคลือบ ซึ่งรวบรวมเครื่องสังคโลกโบราณไว้ให้ชมโดยไม่เก็บค่าบริการ
- หอสมุดสนามบิน
- ห้องปฐมพยาบาล
- เรือนึ่งกล้วยไม้สนามบินสุโขทัย รวม 4 เรือ
- โรงเรือนดอกหน้าวัว 3 เรือน
- เคาน์เตอร์ลิμουซีน
- เคาน์เตอร์แลกเปลี่ยนเงินตรา
- ตู้ไปรษณีย์และที่จำหน่ายตราไปรษณีย์อากร
- ระบบเคเบิลทีวีสำหรับผู้โดยสารภายในอาคารผู้โดยสารขาออก
- โทรศัพท์สาธารณะในประเทศและต่างประเทศ

➤ ข้อมูลด้านการบิน

- IATA CODE : THS
- ICAO CODE : VTPO

➤ ใบอนุญาตจากกรมการบินพาณิชย์

- 28 มีนาคม 2539
 - สนามบินรับอนุญาตจากกรมการบินพาณิชย์ให้จัดตั้งที่ขึ้น-ลงชั่วคราวของอากาศยาน ระหว่างวันที่ 1 เมษายน 2539 ถึงวันที่ 11 เมษายน 2539
- 11 เมษายน 2539
 - สนามบินได้รับอนุญาตจากกรมการบินพาณิชย์ให้จัดตั้งที่ขึ้น-ลงชั่วคราวของอากาศยานต่อไปอีกระหว่างวันที่ 12 เมษายน 2539 ถึงวันที่ 19 เมษายน 2539
- 18 เมษายน 2539
 - สนามบินได้รับอนุญาตจากกรมการบินพาณิชย์ให้จัดตั้งที่ขึ้น-ลงชั่วคราวของอากาศยานต่อไปอีกระหว่างวันที่ 20 เมษายน 2539 ถึงวันที่ 19 กรกฎาคม 2539
- 17 กรกฎาคม 2539

- สนามบินได้รับอนุญาตจากกรมการบินพาณิชย์ ให้จัดตั้งที่ขึ้น-ลงชั่วคราวของอากาศยานต่อไปอีก ระหว่างวันที่ 20 กรกฎาคม 2539 ถึงวันที่ 19 ตุลาคม 2539

- 15 ตุลาคม 2539

- สนามบินได้รับอนุญาตจากกรมการบินพาณิชย์ ให้จัดตั้งที่ขึ้น-ลงชั่วคราวของอากาศยานต่อไปอีก ระหว่างวันที่ 20 กรกฎาคม 2539 ถึงวันที่ 19 ตุลาคม 2539

- 29 มกราคม 2540

- สนามบินได้รับอนุญาตจากกรมการบินพาณิชย์ ให้จัดตั้งที่ขึ้น-ลงชั่วคราวของอากาศยานต่อไปอีก ระหว่างวันที่ 1 กุมภาพันธ์ 2540 ถึงวันที่ 31 มกราคม 2541

- 22 มกราคม 2541

- สนามบินได้รับอนุญาตจากกรมการบินพาณิชย์ ให้จัดตั้งที่ขึ้น-ลงชั่วคราวของอากาศยานต่อไปอีก ระหว่างวันที่ 1 กุมภาพันธ์ 2541 ถึงวันที่ 31 มกราคม 2551

- 23 กุมภาพันธ์ 2542

- สนามบินได้รับการประกาศจากกระทรวงการคลังให้เป็นสนามบินศุลกากร

➤ การปฏิบัติการบิน

- สนามบินสุโขทัยเริ่มเปิดทำการบินเมื่อวันที่ 12 เมษายน 2539

- เส้นทางบิน ณ ปัจจุบัน

- กรุงเทพฯ – สุโขทัย – เชียงใหม่ – สุโขทัย – กรุงเทพฯ ทำการบินทุกวัน วันละ 1 เที่ยวบิน

- ทำการบินโดยเครื่อง ATR 72-200 – ขนาด 70 ที่นั่ง

PG Product

คำว่า Product ในที่นี้หมายถึง สนามบิน ของ บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด ก่อนอื่นมาทำความเข้าใจคำว่าสนามบินก่อน สนามบินภายในประเทศแบ่งออกเป็น 3 ประเภท (ไม่รวมกับที่ขึ้นลงของเครื่องบินน้ำ)

1. สนามบินพาณิชย์

- 1.1 คูแผลโดย บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทำการบินทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ) คือ ดอนเมือง, หาดใหญ่, ภูเก็ต, เชียงใหม่และ เชียงราย
- 1.2 คูแผลโดยกรมการขนส่งทางอากาศ (กรมการบินพาณิชย์เดิม – ทำการบินภายในประเทศ) มีอยู่รวม 26 สนามบิน
- 1.3 คูแผลโดยเอกชน
 - 1.3.1 สนามบินสมุย (ทำการบินทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ)
 - 1.3.2 สนามบินสุโขทัย (ทำการบินทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ)
 - 1.3.3 สนามบินตราด (ทำการบินเฉพาะภายในประเทศ และจะขยายการบินต่างประเทศต่อไป)

2. สนามบินทหาร

ซึ่งจะมีสนามบินของทางราชการอยู่หลายแห่ง ทั้งกองทัพอากาศ, กองทัพบก, กองทัพบก, กองทัพเรือ, ตำรวจและเกษตร

3. สนามบินเอกชน

ใช้สำหรับฝึกบินหรือที่ขึ้นลงเฉพาะ เช่น สนามบินบางพระ, ราชบุรี, เขาใหญ่ เป็นต้น

➤ สนามบินเป็นการก่อสร้างที่ผสมผสานกันระหว่างงานโยธากับงานสถาปัตยกรรม

● งานโยธา

หมายถึง งานก่อสร้างทาง, ถนน รวมไปถึงทางวิ่ง-ทางขับ การก่อสร้างทางวิ่ง-ทางขับของสนามบินมีสภาพคล้ายการก่อสร้างทางหลวงทั่วไปคือ มีสภาพของวัสดุที่บดอัดเป็นชั้น ๆ ไปเท่าที่ทำกันอยู่มีวัสดุสำคัญอยู่ 4 ชั้น คือ

- ชั้นดิน เป็นวัสดุรองพื้นชั้นล่างสุด จะมีความหนามากที่สุด เพราะเป็นวัสดุที่ถูกลง
- ลูกกรัง ใช้ปูทับชั้นดินเพื่อป้องกันการรั่วซึมลงไปชั้นดิน
- หินคลุก เป็นวัสดุชั้นที่รับน้ำหนักแรงกดของยานพาหนะ ซึ่งหาก Design รับน้ำหนักมากก็จะเพิ่มความหนาให้มากขึ้น
- ชั้นผิว ชั้นผิวซึ่งเป็นตัวยึดติดของชั้นต่าง ๆ รวมทั้งทำให้ผิวด้านของถนนราบเรียบ ผิวหลายประเภทที่ใช้กันอยู่เช่น การราดยางน้ำ, การเรียงหินแล้วปูยาง, การปู Asphaltic , การทำผิวคอนกรีต ฯลฯ

- งานสถาปัตยกรรม

เป็นงานออกแบบอาคาร คำนวณโครงสร้าง ออกแบบงานระบบ(น้ำ, ไฟ, โทรศัพท, คอมพิวเตอร์, เครื่องเสียง ฯ) งานตกแต่งภายใน (Interior) งานภูมิสถาปัตยกรรม ซึ่งรวมทั้งงาน Hardscape และ Landscape

➤ ทำไม PG จึงต้องสร้างสนามบินเอง

เนื่องจากเมื่อก่อนยังมีข้อจำกัดเกี่ยวกับการบิน สนามบินที่สร้างหรือสายการบินที่จะบินก็จะเป็นเรื่องของรัฐ เอกชนที่จะเข้าไปประกอบธุรกิจเกี่ยวกับสายการบินประจำมีกำหนดก็จะมีเงื่อนไขต่าง ๆ รวมทั้งการถูกจำกัดเส้นทางบินที่ไม่ไปทับซ้อนกับการบินของรัฐ PG ได้นำเครื่องบินมาให้เช่าเหมาลำ (Charter) ตั้งแต่ปีพ.ศ. 2511 และได้ขอทำการบินประจำมีกำหนด (Schedule Flight) เมื่อปีพ.ศ. 2528 ในเส้นทางกรุงเทพฯ – โคราซ – สุรินทร์ ไป – กลับ และเนื่องจากเงื่อนไขในเส้นทางบินที่ไม่เอื้ออำนวยกับการตลาด และอนาคตของบริษัท PG จึงสำรวจพื้นที่เพื่อสร้างสนามบินเอง จนเริ่มงานก่อสร้างสนามบินสมุยเมื่อปี พ.ศ. 2529 สนามบิน

สมุยสร้างเสร็จพร้อมบินขึ้นลงได้ตั้งแต่ต้นปี พ.ศ. 2531 แต่ได้รับอนุมัติเปิดใช้สนามบิน เมื่อเดือนเมษายน พ.ศ. 2532

ประวัติการบินกรุงเทพ จำกัด

บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด ได้เริ่มดำเนินกิจการธุรกิจการบินพาณิชย์ภายในประเทศ ตั้งแต่ วันที่ 23 ธันวาคม พ.ศ. 5211 เป็นต้นมา ในฐานะเป็นหน่วยงานหนึ่งของ บริษัท กรุงเทพสหกล จำกัด โดยระยะแรกนั้น ได้ดำเนินกิจการการเดินอากาศประเภทเช่าเหมาลำ (Charter Flights) ในนาม “สหกลแอร์” (Sahakol Air) ทำการบินบริการให้แก่หน่วยงานของรัฐบาลรัฐบาล รัฐวิสาหกิจและ ธุรกิจเอกชนต่าง ๆ ที่มาใช้บริการ ได้แก่

Oversea International Constructions Committee (OICC)

Union oil

Okanagan

Esso Parker Drilling Co

Texs Pacific Offshoer Int.

Conoco Halliburton

Thai Shell American Embassy (BKK)

International Committee Red Cross (ICRC)

การดำเนินงานได้เจริญรุดหน้าอย่างมั่นคง และในปี พ.ศ. 2527 การดำเนินงานธุรกิจการบินพาณิชย์นี้ได้แยกตัวออกจากบริษัท กรุงเทพสหกล จำกัด โดยการจัดตั้งเป็น บริษัท สหกลแอร์ จำกัด นับเป็นจุดเริ่มต้นการเปลี่ยนแปลงการดำเนินกิจการเดินอากาศของบริษัทฯ และจากการดำเนินการรวมทั้งการให้บริการที่ได้มาตรฐานที่ จึงทำให้บริษัทฯ ได้รับอนุญาตจากกรมการบินพาณิชย์ กระทรวงคมนาคม ให้ขยายขอบข่ายการบริการ โดยการอนุญาตให้บริษัทฯ ประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศแบบประจำภายในประเทศ เมื่อ 3 ตุลาคม พ.ศ. 2528 ซึ่งเป็นการทำการบินที่มีลักษณะบินประจำ มีกำหนดเวลา และตารางบินที่แน่นอนเพื่อให้บริการแก่ผู้โดยสารทั่วไปแบบสายการบินพาณิชย์ที่ให้บริการแก่สาธารณชน ซึ่งบริษัทฯ ได้เปิดทำการบินปฐมฤกษ์ ในเส้นทางกรุงเทพฯ – นครราชสีมา, กรุงเทพฯ – สุรินทร์ และกรุงเทพฯ – กระบี่ เมื่อวันที่ 20 มกราคม 2529 ในช่วงนั้น บริษัทฯ ได้นำอากาศยานแบบ BANDEIRANTE EMB 110 P1 ขนาด 18 ที่นั่งมาใช้ทำการบินซึ่งเป็นการเปิดยุคการบินประจำ ภายในประเทศโดยภาคเอกชนของประเทศไทย ต่อมาบริษัทฯ ได้ทำการจดทะเบียนเปลี่ยนชื่อจาก บริษัท สหกลแอร์ จำกัด เป็น “บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด” เพื่อให้สอดคล้องกับภาษาอังกฤษในชื่อ “Bangkok Airways Co.Ltd.” เมื่อวันที่ 5 เมษายน 2532

ต่อมาบริษัทฯ มีแผนการที่จะขยายการบินบริการในเส้นทางอื่น ๆ แต่ก็ติดนโยบายการบินของทางราชการในสมัยนั้นที่จำกัดสิทธิการบินไว้ กล่าวคือ บริษัทฯ ไม่สามารถจะทำการบินในเส้นทางที่ทับกับเส้นทางที่สายการบินของรัฐทำการบินอยู่ บริษัทฯ จึงจำเป็นต้องจัดหาเส้นทางบิน

ใหม่โดยการลงทุนก่อสร้างสนามบินของบริษัทฯ ที่เกาะสมุย เพื่อใช้รองรับเส้นทางบินของบริษัทฯ โดยได้เปิดทำการบิน เที่ยวบินแรกจากกรุงเทพฯ สู่อะสมุยเมื่อวันที่ 25 เมษายน 2532 ด้วยอากาศยานแบบ DASH – 8 ความจุ 37 ที่นั่ง ในช่วงระยะแรก บริษัทฯ ทำการบินเส้นทาง กรุงเทพฯ – สมุย และกลับ ด้วยความถี่ 2 เที่ยวบินต่อวัน ในปัจจุบันนี้ บริษัทฯ เพิ่มความถี่เที่ยวบินในเส้นทางนี้ ประมาณ 25 เที่ยวบินต่อวัน ตามกำหนดเวลาบินแต่ละฤดูกาล บริษัทฯ ได้พัฒนากิจการเดินอากาศของบริษัทฯ เพื่อเป็นการอำนวยความสะดวกและสนองความต้องการของผู้ที่มาใช้บริการเดินทางด้วยอากาศยานของบริษัทฯ โดยตลอดมา ด้วยการจัดหาอากาศยานที่มีความทันสมัยรวดเร็วและที่มีความปลอดภัยอย่างสูงสุดมาใช้ทำการบริการ พร้อม ๆ กับการพัฒนาทางวิ่งของสนามบินสมุย จนสามารถรับน้ำหนักอากาศยานแบบที่ทันสมัยกว่าอากาศยานแบบ Dash8 ที่เคยใช้ทำการบินอยู่ นั่นคืออากาศยานแบบ ATR 72 – 200 ที่มีน้ำหนักวิ่งขึ้นสูงสุด 22 ตัน จนถึงปัจจุบันนี้ กรมการบินพาณิชย์ได้อนุญาตให้สนามบินสมุยสามารถรับน้ำหนักอากาศยานได้ถึง 55 ตัน เพื่อรองรับอากาศยานแบบ Boeing 717 ขนาดความจุ 125 ที่นั่ง และบริษัทฯ ก็ได้จัดหาอากาศยานแบบ Boeing 717 นี้เข้ามาใช้ทำการบินในเส้นทางกรุงเทพฯ – สมุยแล้ว ตั้งแต่วันที่ 11 สิงหาคม 2544 เป็นต้นมา

ในปัจจุบัน บริษัทฯ การบินกรุงเทพ จำกัด ใช้อากาศยานกังหันใบพัด (Turbo Prop) ที่ทันสมัย แบบ ART 72 ความจุ 70 ที่นั่ง จำนวน 9 ลำ และอากาศยานกังหันใบพัด (Turbo Jet) แบบ Boeing 717 ความจุ 125 ที่นั่ง จำนวน 4 ลำ สำหรับให้บริการในเส้นทางทั้งในประเทศและต่างประเทศ ที่ได้รับอนุญาตจากกระทรวงคมนาคม

นับตั้งแต่ บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด ได้รับอนุญาตให้ประกอบกิจการค้าขาย ในการเดินอากาศแบบประจำมีกำหนด เริ่มตั้งแต่ พ.ศ. 2529 เป็นต้นมา บริษัทฯ ได้เปิดทำการบินบริการในเส้นทางที่ได้รับอนุญาตแล้ว จนถึงปัจจุบันดังนี้

1. กรุงเทพฯ – นครราชสีมา และกลับ เริ่มตั้งแต่ 20 มกราคม 2529
2. กรุงเทพฯ – สุรินทร์ และกลับ เริ่มตั้งแต่ 20 มกราคม 2529
3. กรุงเทพฯ – กระบี่ และกลับ เริ่มตั้งแต่ 20 มกราคม 2529
4. กรุงเทพฯ – สมุย และกลับ เริ่มตั้งแต่ 25 เมษายน 2532
5. สมุย – ภูเก็ต และกลับ เริ่มตั้งแต่ 2 ตุลาคม 2532
6. สมุย – หาดใหญ่ และกลับ เริ่มตั้งแต่ 2 ตุลาคม 2532
7. กรุงเทพฯ – หัวหิน และกลับ เริ่มตั้งแต่ 6 เมษายน 2533
8. กรุงเทพฯ – แม่ฮ่องสอน และกลับ เริ่มตั้งแต่ 1 ตุลาคม 2535
9. กรุงเทพฯ – ตรัง และกลับ เริ่มตั้งแต่ 1 ตุลาคม 2535
10. กรุงเทพฯ – อุตะเภา และกลับ เริ่มตั้งแต่ 17 พฤศจิกายน 2535
11. อุตะเภา – เชียงใหม่ และกลับ เริ่มตั้งแต่ 17 พฤศจิกายน 2535
12. อุตะเภา – ภูเก็ต และกลับ เริ่มตั้งแต่ 17 พฤศจิกายน 2535

13. กรุงเทพฯ – เลย และกลับ เริ่มตั้งแต่ 1 เมษายน 2536
14. อุตะเภา – สมุย และกลับ เริ่มตั้งแต่ 1 เมษายน 2536
15. กรุงเทพฯ – ระนอง – ภูเก็ต และกลับ เริ่มตั้งแต่ 29 พฤศจิกายน 2538
16. กรุงเทพฯ – สุโขทัย – เชียงใหม่ และกลับ เริ่มตั้งแต่ 11 เมษายน 2539
17. สมุย – กระบี่ และกลับ เริ่มตั้งแต่ 31 ตุลาคม 2542
18. กรุงเทพฯ – ตราด และกลับ เริ่มตั้งแต่ 31 มีนาคม 2546

นอกจากเส้นทางบินที่ บริษัทฯ ได้รับการอนุญาตให้ทำการบินภายในประเทศข้างต้นแล้ว บริษัทการบินกรุงเทพ จำกัด ยังได้รับอนุญาตจากกรมการบินพาณิชย์ให้ทำการบินบุกเบิกประเทศกัมพูชาสู่สันติภาพ บริการแก่นักโดยสาร นักท่องเที่ยวทั่วไปในลักษณะการบินประจำ ในเส้นทาง กรุงเทพฯ – พนมเปญ และกลับ โดยเริ่มตั้งแต่วันที่ 22 ตุลาคม 2533 เป็นต้นมาในความถี่เที่ยวบิน สัปดาห์ละ 3 เที่ยวบิน จนบริษัทฯ ขยายความถี่เป็นทำการบินวันละ 2 เที่ยวบิน และในปัจจุบันนี้ บริษัทฯ เปิดทำการบินในเส้นทาง กรุงเทพฯ – พนมเปญ และกลับ ด้วยความถี่ 3 เที่ยวบินต่อวัน และทำการบินเช่าเหมาบุกเบิกเส้นทางท่องเที่ยวไปประเทศสหภาพพม่า ในเส้นทาง เชียงใหม่ – บากัน - มัณฑเลย์ และกลับ สัปดาห์ละ 3 เที่ยวบิน ตั้งแต่ ตุลาคม 2533 ซึ่งต่อมาได้หยุดทำการบินในเส้นทางนี้เป็นการชั่วคราว

จากแนวคิดในเรื่องการบุกเบิกและขยายเส้นทางบินไปต่างประเทศของบริษัทฯ ทำให้กระทรวงคมนาคมเล็งเห็นถึงศักยภาพและความสามารถในการบินเส้นทางต่างประเทศของบินเส้นทางต่างประเทศของบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด กระทรวงคมนาคมโดยกรมการบินพาณิชย์จึงได้ออกใบอนุญาตให้บริษัทฯ ทำการบินต่างประเทศเพิ่มขึ้นในอีกหลายเส้นทาง ซึ่งยังคงทำการบินอยู่จนถึงขณะนี้ ได้แก่

1. สมุย – สิงคโปร์ และกลับ เริ่มตั้งแต่ 27 พฤษภาคม 2540
2. กรุงเทพฯ – เสียมราฐ และกลับ เริ่มตั้งแต่ 29 พฤศจิกายน 2540
3. กรุงเทพฯ – เชียงใหม่ – เชียงรุ่ง และกลับ เริ่มตั้งแต่ 18 ตุลาคม 2544
4. กรุงเทพฯ – สุโขทัย – หลวงพระบาง และกลับ เริ่มตั้งแต่ 28 ตุลาคม 2544
5. กรุงเทพฯ – เชียงใหม่ – ซีอาน และกลับ เริ่มตั้งแต่ 31 มีนาคม 2545

และเตรียมแผนการเปิดบินไปจุดต่าง ๆ ในสหภาพพม่า ในจุดท่องเที่ยวถิ่นอารยธรรมในอดีต เช่น มัณฑเลย์ บากัน ฯลฯ และนอกเหนือจากเส้นทางบินข้างต้นแล้ว ในปัจจุบันบริษัทฯ ยังได้กำหนดนโยบายทำการบินเชื่อมต่อจุดท่องเที่ยวในภูมิภาคอินโดจีนที่ทางสหประชาชาติกำหนดให้เป็นมรดกโลก (World Herrytage) โดยเริ่มต้นจากกรุงเทพฯ ไปยังสุโขทัยเชื่อมต่อไปยังเมืองหลวงพระบาง

ประเทศสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว, ดานัง (เว้) ประเทศสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม และกลับมากรุงเทพฯ โดยเริ่มเปิดทำการบินในกำหนดเวลาทำการบินประจำฤดูร้อน ปี 2545 ตั้งแต่ 2 กรกฎาคม 2545 เป็นต้นไป

➤ **ลำดับการนำอากาศยานเข้ามาทำการบินบริการตั้งแต่ปี พ.ศ. 2511 – ปัจจุบัน**

ตลอดระยะเวลา 20 กว่าปีที่ผ่านมา บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด ได้พยายามทุกวิถีทางที่จะดำเนินธุรกิจการบินอย่างต่อเนื่อง โดยยึดหลักการทำงานอย่างรอบคอบ มีประสิทธิภาพ รักษาความปลอดภัย ขณะทำการบินให้ผู้โดยสารอย่างถูกต้อง เพื่อสนองตอบนโยบายการส่งเสริม การคมนาคม ทางอากาศของทางราชการในแต่ละช่วงปีที่ผ่านมา บริษัทฯ ได้นำอากาศยานแบบต่าง ๆ ที่เหมาะสมกับสภาพการใช้งานของแต่ละงานและแต่ละช่วง มาจดทะเบียนอากาศยานสัญชาติไทยดังนี้

- พ.ศ. 2511 - นำอากาศยานแบบ TRADE WIND เครื่องหมายทะเบียน HS – SKA ทำการบินสนับสนุนภารกิจของสหรัฐอเมริกา
- พ.ศ. 2512 - นำอากาศยานแบบ ISLANDER BN2 มาจดทะเบียนในเครื่องหมาย HS – SKB ทำการบินสนับสนุนภารกิจ หน่วยงาน OICC
- พ.ศ. 2517 - นำอากาศยานแบบ C - 47 เข้ามาทำการบินสนับสนุนการขุดเจาะน้ำมันในอ่าวไทย
- พ.ศ. 2518 - นำเฮลิคอปเตอร์แบบ WESSEX - 60 ทำการบินสนับสนุนการขุดเจาะน้ำมันในอ่าวไทย
- พ.ศ. 2519 - นำอากาศยานแบบ PIPER NAVAJO CHIEFTAIN มาจดทะเบียนในเครื่องหมาย HS – SKC ซึ่งเป็นอากาศยานแบบล่าสุดในขณะนั้นครบถ้วนด้วยอุปกรณ์เครื่องช่วยบินเรดาร์ AUTO PILOT และระบบปรับความดันอากาศ
- พ.ศ. 2521 - นำอากาศยานแบบ C – 46 มาจดทะเบียนในเครื่องหมาย HS – SKD เตรียมทำการบินขนส่งสินค้าและผู้โดยสารทั่วไปภายในประเทศและประเทศใกล้เคียง
- พ.ศ. 2527 - นำอากาศยานแบบ PILATUS PORTER มาจดทะเบียนในเครื่องหมาย HS – SKE และอากาศยานแบบ PIPER AZTEC มาจดทะเบียนในเครื่องหมาย HS – SKF เข้ามาทำการบินในภารกิจช่วยเหลือชาวเขาในภาคเหนือของสถานทูตสหรัฐอเมริกา
- พ.ศ. 2529 - การขนส่งทางอากาศแบบประจำมีกำหนด เริ่มได้รับการสนับสนุนจากทางราชการ บริษัทฯ ได้นำอากาศยานแบบ BANDEIRANTE EMB 110 P1 ความจุ 18 ที่นั่ง มาจดทะเบียนในเครื่องหมาย HS – SKG เข้ามาเริ่มทำ

- การบินประจำรับ – ส่งคนโดยสารในเส้นทางที่ราชการกำหนดให้ใน
เส้นทางกรุงเทพ – นครราชสีมา, กรุงเทพ – สุรินทร์ และกรุงเทพ - กระบี่
- พ.ศ. 2532 - นำอากาศยานแบบ DASH – 8 – 100 ความจุ 37 ที่นั่งมาจดทะเบียนใน
เครื่องหมาย HS – SKH เข้ามาใช้ ในเส้นทางของบริษัทฯ ที่ทางราชการ
อนุมัติให้ในเส้นทางกรุงเทพ – สมุย
- ในเดือนตุลาคม 2532 บริษัทฯ นำอากาศยานแบบ DASH – 8 – 100 ลำที่ 2
มาจดทะเบียนในเครื่องหมาย HS – SKI มาใช้เพิ่มเติมอีก 1 ลำ เพื่อทำการ
บินเสริมในเส้นทางเดิม และเพิ่มเติมเส้นทาง กรุงเทพ – สมุย – ภูเก็ต และ
กรุงเทพ – สมุย – หาดใหญ่
- พ.ศ. 2533 - นำอากาศยานแบบ DASH – 8 – 300 ขนาดความจุ 56 ที่นั่ง เข้ามาใช้ใน
บริการเพิ่มเติม จำนวน 2 ลำ มาจดทะเบียนในเครื่องหมาย HS – SKK ใน
เดือนพฤศจิกายน และธันวาคม 2533
- นำอากาศยานแบบ BANDEIRANTE EMB 110 P2 มาจดทะเบียนใน
เครื่องหมาย HS – SKL ความจุ 18 ที่นั่งมาใช้บริการเพิ่มเติมในเส้นทาง
กรุงเทพ – หัวหิน
- พ.ศ. 2534 - นำอากาศยานแบบ DASH – 8 – 300 มาจดทะเบียนในเครื่องหมาย
HS – SKM เข้ามาใช้บริการ โดยนำเข้ามาในเดือน กรกฎาคม 2534
- พ.ศ. 2535 - นำอากาศยานกึ่งหันไอพ่น TURBO JET แบบ FOKKER 100 เครื่องหมาย
ทะเบียน PH-LNJ ความจุ 107 ที่นั่ง มาใช้ทำการบินในเส้นทาง กรุงเทพ –
พนมเปญ ตั้งแต่เดือนมีนาคม 2535
- นำอากาศยานแบบ SHORTS SD 3 – 60 ความจุ 36 ที่นั่ง มาจดทะเบียนใน
เครื่องหมาย HS – SKN มาใช้ในเดือนพฤษภาคม 2535
- นำอากาศยานแบบ SHORTS SD – 330 ความจุ 33 ที่นั่ง มาจดทะเบียนใน
เครื่องหมาย HS – SKP มาใช้ในเดือนกรกฎาคม 2535
- นำอากาศยานแบบ SHORTS SD – 360 ความจุ 36 ที่นั่ง มาจดทะเบียนใน
เครื่องหมาย HS- SKO มาใช้เพิ่มเติมในเดือนสิงหาคม 2535
- พ.ศ. 2539 - นำอากาศยานแบบ DASH – 8 – 300 ลำที่ 4 ความจุ 56 ที่นั่ง มาจดทะเบียน
ในเครื่องหมาย HS – SKU ในเดือนมีนาคม 2536
- พ.ศ. 2537 - นำอากาศยานแบบ STR 72 – 200 ความจุ 70 ที่นั่งจำนวน 2 ลำ เข้ามาใช้
บริการจดทะเบียนในเครื่องหมาย HS – PGA ในเดือนตุลาคม 2537 และ
HS – PGB ในเดือนพฤศจิกายน 2537

- พ.ศ. 2538 - นำอากาศยานแบบ ATR 72 – 200 ความจุ 70 ที่นั่งอีกจำนวน 3 ลำเข้ามาให้บริการเพิ่มเติม และจดทะเบียนในเครื่องหมาย HS – PGC ในเดือนมิถุนายน 2538
- พ.ศ. 2539 - นำอากาศยานแบบ ATR72- 200 ความจุ 70 ที่นั่ง จำนวน 1 ลำ เข้ามาใช้บริการเพิ่มเติม และจดทะเบียนในเครื่องหมาย HS – PGF เข้ามาในเดือนพฤศจิกายน 2539
- พ.ศ. 2540 - นำอากาศยานแบบ ATR 42 – 320 ความจุ 46 ที่นั่งเข้ามาให้บริการ และจดทะเบียนอากาศยานในเครื่องหมาย HS – PGG ในเดือนเมษายน 2540
- พ.ศ. 2541 - นำอากาศยานแบบ ATR 72 – 212 ความจุ 70 ที่นั่งเข้าเพิ่มให้บริการ และจดทะเบียนอากาศยานในเครื่องหมาย HS – PGH ในเดือนธันวาคม 2541
- พ.ศ. 2542 - นำอากาศยานแบบ ART 72 – 212 ความจุ 70 ที่นั่งเข้ามาเพิ่มให้บริการ และจดทะเบียนอากาศยานในเครื่องหมาย HS – PGJ ในเดือนธันวาคม 2542
- พ.ศ. 2543 - นำอากาศยานกังหันไอพ่น (TURBO JET) แบบ BOEING 717 ความจุ 125 ที่นั่งเข้ามาเพิ่มให้บริการ และจดทะเบียนอากาศยานในเครื่องหมาย HS – PGP ในเดือนพฤศจิกายน 2543
- พ.ศ. 2544 - นำอากาศยานกังหันไอพ่น (TURBO JET) แบบ BOEING 717 ลำที่ 2 ความจุ 125 ที่นั่ง เข้ามาเพิ่มให้บริการและจดทะเบียนอากาศยานในเครื่องหมาย HS – PGO ในเดือนเมษายน 2544
- นำอากาศยานแบบ ATR 72 – 212A หรือมีชื่อในด้าน TRADE NAME ว่า ATR 72 – 500 ขนาดความจุ 70 ที่นั่ง ซึ่งเป็นอากาศยานที่ได้รับการพัฒนาจากอากาศยาน ATR 72 – 202 ในด้านเทคนิคให้ดียิ่งขึ้นจำนวน 2 ลำ เข้ามาเพิ่มให้บริการโดยลำแรกจดทะเบียนอากาศยานเดือนกรกฎาคม 2544 ในเครื่องหมาย HS – PGL และลำที่ 2 จดทะเบียนอากาศยานเดือนธันวาคม 2544 ในเครื่องหมาย HS – PGK
- พ.ศ. 2545 - นำอากาศยาน แบบ ART 72 – 212A (ATR 72 - 500) ความจุ 70 ที่นั่ง เข้ามาเพิ่มให้บริการและจดทะเบียนอากาศยานในเครื่องหมาย HS – PGG ในเดือนกรกฎาคม 2545
- นำอากาศยานกังหันไอพ่น (TURBO JET) แบบ BOEING 717 ความจุ 125 ที่นั่งลำที่ 3 และลำที่ 4 เข้ามาเพิ่มให้บริการ ในเดือนพฤศจิกายน 2545 โดยจดทะเบียนอากาศยานในเครื่องหมาย HS – PGQ และ HS – PGR

- นำอากาศยาน แบบ ART 72 – 212A (ART 72 - 500) ความจุ 70 ที่นั่ง เข้ามาเพิ่มใช้บริการและจดทะเบียนอากาศยานในเครื่องหมาย HS – PGF ในเดือนธันวาคม 2545

พ.ศ. 2546 - นำอากาศยานแบบ ATR 72 - 212A (ATR 72 - 500) ความจุ 70 ที่นั่งเข้ามาเพิ่มใช้บริการ และจดทะเบียนอากาศยานในเครื่องหมาย HS – PGA ในเดือนกรกฎาคม 2546

► ใบอนุญาตในการให้บริการคมนาคมทางอากาศที่บริษัทฯ ได้รับ

โดยสรุปแล้วในปัจจุบัน บริษัทฯ ได้รับอนุญาตให้บริการคมนาคมเดินอากาศ รวมทั้งการอนุญาตให้จัดตั้งสนามบิน เพื่อใช้รองรับการบริการเดินอากาศในเส้นทางบินที่ได้รับอนุญาต ตลอดจนการรองรับอากาศยานของเอกชนและอากาศยานของรัฐ ดังนี้

1. ใบอนุญาตให้ประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศ จากกรมการบินพาณิชย์ กระทรวงคมนาคมรวม 3 ประเภท คือ

- 1.1 แบบประจำมีกำหนดภายในประเทศ
- 1.2 แบบไม่ประจำเป็นครั้งคราว
- 1.3 แบบประจำระหว่างประเทศ

โดยใบอนุญาตดังกล่าวมีอายุ 10 ปี ตั้งแต่ 1 กุมภาพันธ์ 2542 ถึงวันที่ 31 มกราคม 2552

2. ใบอนุญาตการจัดตั้งสนามบินสมุย บริษัทฯ ได้รับอนุญาตให้จัดตั้งสนามบินพาณิชย์ เอกชนแห่งแรกขึ้นที่ตำบลบ่อผุด อำเภอเกาะสมุย จังหวัดสุราษฎร์ธานี โดยให้เรียกว่า “สนามบินสมุย” ใบอนุญาตดังกล่าวมีอายุครั้งละ 10 ปี ตั้งแต่ 1 กุมภาพันธ์ 2542 ถึงวันที่ 31 มกราคม 2552

3. ใบอนุญาตการจัดตั้งสนามบินสุโขทัย บริษัทฯ ได้รับอนุญาตให้จัดตั้งสนามบินพาณิชย์ เอกชนแห่งที่ 2 ขึ้นที่จังหวัดสุโขทัย ในพื้นที่ประมาณ 2 พันไร่ อยู่ในเขตตำบลคลองกระเจง ตำบลท่าทอง และตำบลย่านยาว อำเภอสวรรคโลก จังหวัดสุโขทัย ใบอนุญาตดังกล่าวมีอายุครั้งละ 10 ปี ตั้งแต่ 1 กุมภาพันธ์ 2541 ถึงวันที่ 31 มกราคม 2551

4. ใบรับรองหน่วยซ่อมบำรุง บริษัทฯ ได้รับอนุญาตจากกรมการขนส่งทางอากาศ (กรมการการบินพาณิชย์) ให้จัดตั้งหน่วยซ่อมบำรุง ซึ่งบริษัทฯ และอากาศยานที่จดทะเบียนเป็นอากาศยานสัญชาติไทยและอายุใบรับรองนี้กำหนดอายุครั้งละ 2 ปี มีผลบังคับใช้ตั้งแต่ 17 ตุลาคม

นอกจากนี้ บริษัทฯ การบินกรุงเทพ จำกัด ยังมีบริษัทฯ ที่อยู่ในเครือที่ประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศ ที่เป็นลักษณะอื่นอีก คือ

1. บริษัท บางกอกแอร์ทราเวล จำกัด ในปัจจุบันเปลี่ยนชื่อเป็น “บริษัท เซาท์ อีสท์ แอร์ จำกัด” เป็นบริษัทที่จัดตั้งขึ้นเพื่อบริการเดินอากาศแบบไม่ประจำ ในลักษณะทำการบินเช่าเหมาต่าง ๆ เช่น ทำการบิน Charter Flight บินรับขนผู้ป่วย (Medical Evacuation Flight) เป็นต้น

2. บริษัท ไทยคูท้อเฮลิคอปเตอร์แอนด์ปีโตรเลียมเซอร์วิส จำกัด จัดตั้งขึ้นเพื่อบริการเดินอากาศด้วยเฮลิคอปเตอร์ ปัจจุบันใช้เฮลิคอปเตอร์ แบบ Sikorsky S- 76 A จำนวน 2 ลำ ทำการบินในภารกิจสนับสนุนการสำรวจขุดเจาะน้ำมันปีโตรเลียมในอ่าวไทย ตามที่ได้รับสัมปทานจากกรมทรัพยากรธรณี และเตรียมให้บริการเช่าเหมาสาธาณะทั่วไปในอนาคต

จากความเป็นมาดังกล่าวจะเห็นได้ว่าบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด ได้พยายามส่งเสริมและพัฒนาการขนส่งทางอากาศในภาคของเอกชนอย่างต่อเนื่องโดยตลอดมา อันเป็นส่วนส่งเสริมการเดินทางอากาศให้เป็นประโยชน์โดยรวมแก่ประเทศสืบไป