



AOT

AIRPORTS OF THAILAND PLC.
บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)



คู่มือฝึกอบรมความปลอดภัย ในการปฏิบัติงานในเขตการบิน ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ฉบับปรับปรุงครั้งที่ 5 (ตุลาคม 2565)

บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)
Airports of Thailand Public Company Limited

สารบัญ

บทที่ 1 คำนำ/คำนิยาม	1-1
บทที่ 2 ข้อมูลทั่วไป	2-1
• การอบรมและทดสอบสำหรับผู้ปฏิบัติงานภายในเขตการบิน	2-2
• การกำหนดขอบเขตและรหัสสำหรับบัตรรักษาความปลอดภัย ทสก.	2-6
บทที่ 3 หลักเกณฑ์และวิธีปฏิบัติสำหรับผู้ปฏิบัติงานภายในเขตการบิน	3-1
บทที่ 4 ขั้นตอนปฏิบัติเมื่อเกิดสภาพอากาศเลวร้าย และสภาวะทัศนวิสัยต่ำ	4-1
บทที่ 5 หลักเกณฑ์และวิธีปฏิบัติในการจับที่รถจักรยานในเขตการบิน	5-1
บทที่ 6 การให้ทัศนสัญญาณ	6-1
บทที่ 7 การปฏิบัติเมื่อเกิดเหตุการณ์ความปลอดภัยในเขตการบิน	7-1
บทที่ 8 การลงโทษ	8-1
บทที่ 9 ป้ายและเครื่องหมายในเขตการบิน	9-1
ภาคผนวก	
ก ข้อกำหนดมาตรฐานและคุณสมบัติของชุดเสื้อกั๊กสะท้อนแสง	ภาคผนวก ก-1
ข ข้อกำหนดมาตรฐานของเสื้อกันฝน	ภาคผนวก ข-1
ค พื้นที่ปลอดภัยของระบบป้องกันฟ้าผ่า	ภาคผนวก ค-1
ง แผนผังสนามบิน	ภาคผนวก ง-1





บทที่ 1

คำนำ/คำนิยาม



คำนำ

งานปฏิบัติการความปลอดภัย ส่วนปฏิบัติการความปลอดภัยกิจการการบิน ฝ่ายปฏิบัติการ
เขตการบิน ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ได้จัดทำคู่มือฝึกอบรมความปลอดภัยในการปฏิบัติงานในเขตการบิน
ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิฉบับนี้ขึ้นมา โดยมีวัตถุประสงค์ให้ผู้เข้าไปปฏิบัติงานได้รับทราบและเข้าใจ
ถึงหลักเกณฑ์และวิธีปฏิบัติงานในเขตการบิน ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการ
ปฏิบัติงาน เป็นระเบียบเรียบร้อย เกิดความรวดเร็วในการให้บริการ รวมถึงเป็นไปตามกฎ ระเบียบ
หรือข้อกำหนดต่างๆ ที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิกำหนด

งานปฏิบัติการความปลอดภัย ส่วนปฏิบัติการความปลอดภัยกิจการการบิน ฝ่ายปฏิบัติการ
เขตการบิน ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ หวังเป็นอย่างยิ่งว่าคู่มือฝึกอบรมความปลอดภัยในการปฏิบัติงาน
ในเขตการบิน ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จะเป็นแนวทางสำหรับผู้ปฏิบัติงานได้ตระหนักและเกิดจิตสำนึก
ด้านความปลอดภัย ในการปฏิบัติงานในเขตการบิน ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

งานปฏิบัติการความปลอดภัย
ส่วนปฏิบัติการความปลอดภัยกิจการการบิน
ฝ่ายปฏิบัติการเขตการบิน ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

คำนิยาม

สนามบิน (Aerodrome)¹

พื้นที่ที่กำหนดไว้บนพื้นดินหรือน้ำหรือพื้นที่อื่น สำหรับใช้งานทั้งหมดหรือแต่บางส่วนเพื่อการขึ้นลงหรือเคลื่อนไหวยของอากาศยาน รวมตลอดถึงอาคารสิ่งติดตั้งและอุปกรณ์ ซึ่งอยู่ภายในสนามบินนั้น

เวตการบิน (Airside)²

พื้นที่เคลื่อนไหวยของสนามบิน และพื้นที่ภูมิประเทศ อาคารหรือส่วนของอาคารที่ติดต่อกับพื้นที่เคลื่อนไหวยที่มีการควบคุมการเข้าออก

ทางวิ่ง (Runway)³

พื้นที่รูปสี่เหลี่ยมมุมฉากที่กำหนดไว้ในสนามบิน ซึ่งจัดไว้สำหรับการบินลงและวิ่งขึ้นของอากาศยาน



ทางขับ (Taxiway)⁴

ทางที่กำหนดไว้ในสนามบินบนพื้นดินที่สร้างไว้สำหรับการขับเคลื่อนของอากาศยานและเพื่อเป็นทางเชื่อมระหว่างส่วนหนึ่งของสนามบินไปยังอีกส่วนหนึ่ง ซึ่งประกอบด้วย

- 1) ทางขับที่เข้าสู่หลุมจอดอากาศยาน (Aircraft Stand Taxilane) คือ พื้นที่ส่วนหนึ่งของลานจอดอากาศยานที่กำหนดให้เป็นทางขับ และมีไว้เพื่อเป็นทางเข้าออกหลุมจอดอากาศยานเท่านั้น
- 2) ทางขับในลานจอดอากาศยาน (Apron Taxiway) คือ พื้นที่ส่วนหนึ่งของระบบทางขับที่อยู่ในลานจอดอากาศยาน และมีไว้เพื่อเป็นเส้นทางให้อากาศยานขับเคลื่อนผ่านลานจอดอากาศยาน
- 3) ทางขับออกด่วน (Rapid Exit Taxiway) คือ ทางขับที่เชื่อมกับทางวิ่ง โดยทำมุมแหลม (Acute Angle) และออกแบบมาเพื่อให้อากาศยานที่ทำการบินลง สามารถเลี้ยวออกจากทางวิ่งด้วยความเร็วสูงกว่าที่สามารถเลี้ยวออกโดยใช้ทางขับออกอื่นๆ เพื่อลดเวลาที่อากาศยานใช้งานทางวิ่งนั้น



พื้นที่ขับเคลื่อน (Manoeuvring Area)⁵

ส่วนของสนามบินที่ใช้สำหรับการวิ่งขึ้น บินลงและขับเคลื่อนอากาศยาน ซึ่งไม่รวมลานจอดอากาศยาน

ลานจอดอากาศยาน (Apron)⁸

พื้นที่ที่กำหนดไว้ในสนามบินบนพื้นดิน ซึ่งมีไว้สำหรับรองรับอากาศยานเพื่อวัตถุประสงค์ในการขึ้นและลงอากาศยานของผู้โดยสาร การขนถ่ายไปรษณีย์ภัณฑ์หรือสินค้า การเติมเชื้อเพลิง การจอด หรือการบำรุงรักษา

พื้นที่เคลื่อนไหว (Movement Area)⁶

ส่วนของสนามบินที่ใช้สำหรับการวิ่งขึ้น บินลงและขับเคลื่อนอากาศยาน ซึ่งประกอบด้วยพื้นที่ขับเคลื่อนและลานจอดอากาศยาน

เส้นทางจราจรของยานพาหนะ (Service Road)

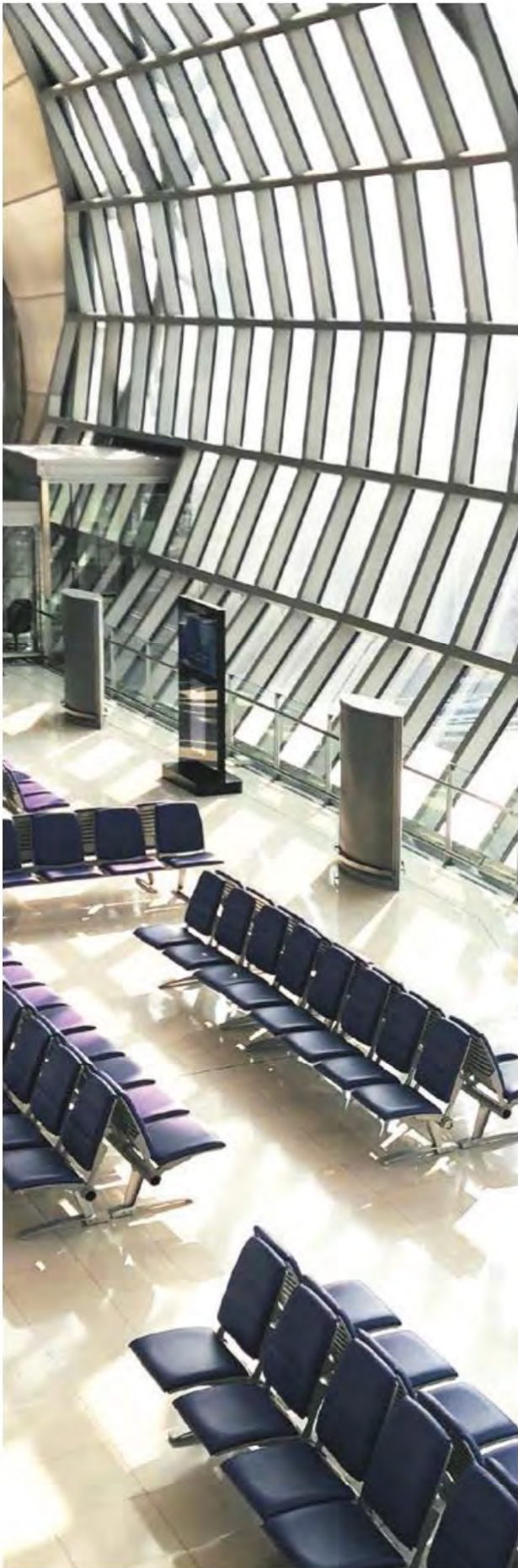
ทางสำหรับการจราจรของยานพาหนะ

หลุมจอดอากาศยาน (Aircraft Stand)⁷

พื้นที่ในลานจอดอากาศยาน ที่ถูกกำหนดไว้เพื่อใช้เป็นที่ยึดของอากาศยาน

อุปกรณ์ภาคพื้น (Ground Service Equipment : GSE)

อุปกรณ์บริการภาคพื้น



วัตถุแปลกปลอม

(Foreign Object Debris : FOD)⁹

วัตถุที่อยู่บนพื้นที่เคลื่อนไหว ซึ่งมีได้มีหน้าที่หรือเป็นประโยชน์ในการใช้งานทางการบินและอาจเป็นอันตรายต่อการปฏิบัติการของอากาศยาน

บัตรอนุญาตยานพาหนะ

(Vehicle Permit)¹⁰

บัตรที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิออกให้สำหรับยานพาหนะใช้ผ่านเข้าออกหรืออยู่ในพื้นที่เพื่อการรักษาความปลอดภัยที่อนุญาต

บัตรอนุญาตบุคคล

(Personal Airport Permit)¹¹

บัตรแสดงตนที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิออกให้สำหรับบุคคลใช้ผ่านเข้าออกหรืออยู่ในพื้นที่เพื่อการรักษาความปลอดภัยที่อนุญาต

อุบัติเหตุ (Accident)

เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นเกี่ยวข้องกับการปฏิบัติการของอากาศยาน อันเป็นผลให้อากาศยานได้รับความเสียหายหรือสูญหาย หรือมีบุคคลได้รับอันตรายแก่ชีวิตและร่างกาย ทั้งนี้ ตามที่คณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ของอากาศยานประกาศกำหนด

อุบัติการณ์ (Incident)

เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นเกี่ยวข้องกับการปฏิบัติการของอากาศยาน ซึ่งมีผลกระทบหรืออาจมีผลกระทบต่อความปลอดภัยของการปฏิบัติการดังกล่าว แต่ไม่รวมถึงอุบัติเหตุ



1. ข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ฉบับที่ 14 ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน 2562, 29 มีนาคม).
ราชกิจจานุเบกษา. เล่ม 136
ตอนพิเศษ 156 ง วันที่ 19 มิถุนายน 2562, หน้า 8)
2. (ตามประกาศ ทสภ. เรื่อง กำหนดพื้นที่และรหัสหมายเลขพื้นที่เพื่อการรักษาความปลอดภัย ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ประกาศ
ณ วันที่ 26 มี.ค.64)
3. (ข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ฉบับที่ 14 ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน 2562, 29 มีนาคม).
ราชกิจจานุเบกษา. เล่ม 136
ตอนพิเศษ 156 ง วันที่ 19 มิถุนายน 2562, หน้า 17)
4. (ข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ฉบับที่ 14 ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน 2562, 29 มีนาคม).
ราชกิจจานุเบกษา. เล่ม 136
ตอนพิเศษ 156 ง วันที่ 19 มิถุนายน 2562, หน้า 19)
5. (ข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ฉบับที่ 14 ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน 2562, 29 มีนาคม).
ราชกิจจานุเบกษา. เล่ม 136
ตอนพิเศษ 156 ง วันที่ 19 มิถุนายน 2562, หน้า 16)
6. (ข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ฉบับที่ 14 ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน 2562, 29 มีนาคม).
ราชกิจจานุเบกษา. เล่ม 136
ตอนพิเศษ 156 ง วันที่ 19 มิถุนายน 2562, หน้า 16)
7. (ข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ฉบับที่ 14 ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน 2562, 29 มีนาคม).
ราชกิจจานุเบกษา. เล่ม 136
ตอนพิเศษ 156 ง วันที่ 19 มิถุนายน 2562, หน้า 10)
8. (ข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ฉบับที่ 14 ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน 2562, 29 มีนาคม).
ราชกิจจานุเบกษา. เล่ม 136
ตอนพิเศษ 156 ง วันที่ 19 มิถุนายน 2562, หน้า 10)
9. (ข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ฉบับที่ 14 ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน 2562, 29 มีนาคม).
ราชกิจจานุเบกษา. เล่ม 136
ตอนพิเศษ 156 ง วันที่ 19 มิถุนายน 2562, หน้า 12)
10. (ตามประกาศ ทสภ. เรื่อง กำหนดพื้นที่และรหัสหมายเลขพื้นที่เพื่อการรักษาความปลอดภัย ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ประกาศ
ณ วันที่ 26 มี.ค.64)
11. (ตามประกาศ ทสภ. เรื่อง กำหนดพื้นที่และรหัสหมายเลขพื้นที่เพื่อการรักษาความปลอดภัย ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ประกาศ
ณ วันที่ 26 มี.ค.64)

ยานพาหนะ (Vehicle)

ยานพาหนะที่ใช้ปฏิบัติงานในเขตการบินสามารถจำแนกออกได้เป็น 6 กลุ่ม ดังนี้

1. รถฉุกเฉินท่าอากาศยาน:

ยานพาหนะที่ท่าอากาศยานกำหนดให้ใช้สำหรับเหตุการณ์ฉุกเฉิน ณ ท่าอากาศยาน เช่น รถพยาบาล รถดับเพลิงและกู้ภัย เป็นต้น



2. รถปฏิบัติการท่าอากาศยาน:

ยานพาหนะของท่าอากาศยานที่ใช้ปฏิบัติงานเป็นประจำในการตรวจสอบท่าอากาศยานโดยเฉพาะการตรวจสอบพื้นที่เคลื่อนไหว (Movement Area) ของท่าอากาศยาน เช่น รถนำอากาศยาน รถหน่วยควบคุมสัตว์อันตรายต่อการบิน รถที่ใช้สำหรับตรวจทางวิ่ง ทางขับ และลานจอดอากาศยาน รวมถึงรถของหน่วยงานอื่น ๆ ที่ปฏิบัติงานในเขตการบิน เป็นต้น



3. รถรักษาความปลอดภัย ท่าอากาศยาน:

ยานพาหนะที่ท่าอากาศยานกำหนดให้ใช้สำหรับการรักษาความปลอดภัย



4. รถบริการสนามบิน:

ยานพาหนะที่ใช้ปฏิบัติงานเป็นประจำในพื้นที่เคลื่อนไหว (Movement Area) สำหรับการบริการสนามบิน (Airfield Service) การซ่อมบำรุงสนามบิน (Airfield Maintenance) การก่อสร้างของสนามบิน (Airfield Construction) เช่น รถบรรทุกหรือซ่อมบำรุงพื้นผิวสนามบิน รถกวาด รถล้างคราบยางล้อเครื่องบิน เป็นต้น



5. รถสนับสนุนอากาศยาน:

ยานพาหนะที่ใช้ปฏิบัติงานเป็นประจำในพื้นที่เคลื่อนไหว สำหรับสนับสนุนการปฏิบัติการของท่าอากาศยาน ซึ่งเป็นยานพาหนะของบริษัทสายการบิน หรือบริษัทผู้ประกอบการใช้สำหรับการให้บริการอากาศยาน เช่น รถดัน-ถอยอากาศยาน รถลากจูง หรือรถบรรทุกขนถ่ายสัมภาระ รถเติมน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยาน โดยมีรายการรถสนับสนุนอากาศยานตามตาราง



6. รถอื่น ๆ:

ยานพาหนะที่ทำอากาศยานไม่ได้กำหนดให้ปฏิบัติงานเป็นประจำในพื้นที่เคลื่อนไหว (Movement Area) เช่น ยานพาหนะสำหรับการซ่อมบำรุงหรือก่อสร้างบริษัทผู้รับเหมา บริษัทสายการบิน บริษัทผู้ประกอบการ รถขุดตัก รถแบ็คโฮ เป็นต้น



Aircraft Support Vehicles	
AC	AIR CONDITIONING UNIT
AM	AMBULIFT
AS	AIR START UNIT
BULK	BULK TRAIN (CART)
BC	BULK CONVEYOR
BF	BULK FREIGHT VEHICLE
BL	BULK LOADER
CAT	CATERING TRUCK
CB	CONVEYOR BELT
CLEAN	CLEANING TRUCK
CPL	CONTAINER/PALLET LOADER
FUEL	FUEL HYDRANT DISPENSER
FC	FREIGHT / CARGO TRAIN / DOLLY
GPU	GROUND POWER UNIT
GC	PRECONDITION AIR GROUND TRUCK
MDL	MAIN DECK LOADER
LDCL	LOWER DECK CARGO LOADER
LV	LAVATORY VEHICLE
PS	PASSENGER STAIRS
TOW	TOW TRACTOR (PUSH BACK)
T	TRANSPORTER
ULD	ULD TRAIN
WV	POTABLE WATER VEHICLE

รายการรถสนับสนุนอากาศยาน

ตัวอย่างยานพาหนะและอุปกรณ์อื่นๆ ที่ใช้งานภายในเวตการบิน



01



02



03



04

01

รถโดยสารรับส่งในสนามบิน

02

รถบันได

(สำหรับบริการผู้โดยสารขึ้น-ลงจากอากาศยาน)

03

บันไดช่วยซ่อมอากาศยาน

04

รถดันอากาศยาน



05

05

รถดันอากาศยานแบบไร้ Towbar



06

06
รถแทรกเตอร์ลากจูง



07

07
รถขนถ่ายสัมภาระบนเครื่องบิน
Container Pallet Loader



08

08
รถขนถ่ายตู้สินค้า



09

09
รถสายพานลำเลียงกระเป๋า



10

10
รถบรรทุกอาหารและเครื่องดื่ม



11



12



13



14

11

รถบรรทุกน้ำ

12

รถสำหรับยกสินค้า

13

รถ/เครื่องทำความเย็น

14

รถ/ เครื่องทำความเย็น



15

15

เครื่องจ่ายพลังงานไฟฟ้าให้กับเครื่องบิน
Ground Power Unit (GPU)



16

รถให้บริการเชื้อเพลิงจากท่อส่งน้ำมันใต้พื้นดิน /
รถเติมน้ำมัน

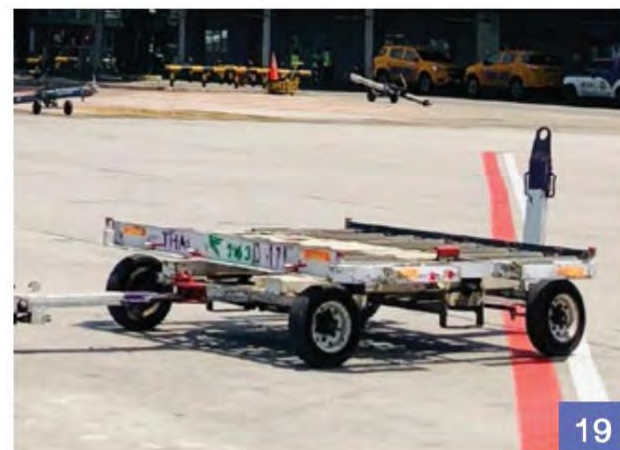
17

รถขนถ่ายสิ่งปฏิกูล

18

Cart

(ล้อเลื่อนลากจูงแบบมีระวางบรรทุกสินค้า)



19

Dolly

(รถขนหรือบรรทุกตู้ Container
ที่ไม่สามารถขับเคลื่อน ด้วยตนเอง)

20



20

Aircraft Jack Lift

21



21

Chocks

(อุปกรณ์หยุดล้ออากาศยาน)

22



22

Towbar

(อุปกรณ์เชื่อมต่อหรือลากจูง-ดันเครื่องบิน)



บทที่ 2

ความรู้ทั่วไป



บทที่ 2 ความรู้ทั่วไป

การอบรมและทดสอบสำหรับผู้ปฏิบัติงานภายในเขตการบิน

ขั้นตอนการขออบรมและทดสอบหลักเกณฑ์ความปลอดภัย
และวิธีปฏิบัติสำหรับผู้ปฏิบัติงานภายในพื้นที่เขตการบิน ณ ทสก.
(ไม่จับสลาก)

1. คุณสมบัติของผู้เข้ารับการอบรมและทดสอบ

- 1.1. ต้องเป็นผู้ที่มีหน้าที่ปฏิบัติงานภายในเขตการบิน ณ ทสก. และประสงค์ขอทำบัตรอนุญาตบุคคลชนิดถาวร
- 1.2. ต้องเป็นผู้ไม่มีประวัติการกระทำความผิดตาม Guidance Material on Security Background Check ของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย และความผิดฐานที่ ทอท. กำหนดไว้ (เช่นเดียวกับ เงื่อนไขการออกบัตรอนุญาตบุคคลให้แก่ผู้ที่มีประวัติการกระทำความผิดสำหรับสนามบินที่อยู่ในความรับผิดชอบของ ทอท.)

2. เอกสารประกอบการเข้ารับการอบรมและทดสอบ

- 2.1. หนังสือแจ้งความประสงค์ขอรับการอบรมฯ เพื่อทำบัตรอนุญาตสำหรับบุคคลชนิดถาวร จากสายการบิน บริษัทผู้ประกอบการ หน่วยงานต้นสังกัดของเจ้าหน้าที่ควบคุมงาน และพนักงาน ทอท. (ระบุรายชื่อพนักงาน เลขบัตรประชาชน)
- 2.2. แบบคำร้อง “ขอเข้ารับการอบรม/ ตรวจสอบประวัติ เพื่อทำบัตรอนุญาตบุคคล ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ทสก.)” (1 ฉบับ/1 คน)
- 2.3. บัตรประจำตัวประชาชน (ข้อมูลในบัตรและรูปหน้าบัตรชัดเจน)
 - สำเนาบัตรประจำตัวประชาชน 1 ฉบับ ต้องยังไม่หมดอายุอย่างน้อย 60 วัน นับจากวันที่ยื่นคำขออบรม
 - กรณีที่เป็นชาวต่างประเทศ ให้ใช้สำเนาหนังสือเดินทางที่ได้รับ VISA ประเภท NON-IMMIGRANT แทนบัตรประจำตัวประชาชน และสำเนาใบอนุญาตทำงาน

2.4 สำเนาสัญญาจ้าง

- กรณีเป็น Outsource/ Subcontractor ของสายการบิน บริษัทผู้ประกอบการ
- กรณีเป็น Outsource/ Subcontractor ของ ทอท. และสำเนาบัตรอนุญาตบุคคลของเจ้าหน้าที่ควบคุมงาน/กรรมการตรวจรับพัสดุ ทอท.

2.5 เอกสารยืนยันการสำรองที่นั่งอบรม/ที่นั่งสอบ ในระบบออนไลน์

3. ขั้นตอนการเข้ารับการอบรมและทดสอบ

3.1 ติดต่อสอบถาม และสำรองที่นั่งอบรม/ที่นั่งสอบ

3.1.1 ส่วนปฏิบัติการความปลอดภัยกิจการการบิน ชั้น 2 อาคาร AOB ระหว่างเวลาทำการ 08.00-17.00 น.

3.1.2 ทางโทรศัพท์ 0 2132 6861, 0 2132 6863 และ 0 2132 6864 ระหว่างเวลาทำการ 08.00-17.00 น.

3.1.3 สำรองที่นั่งอบรม/ที่นั่งสอบออนไลน์ (กรุณากรอกข้อมูลยืนยันตัวตนให้ครบถ้วน ข้อมูลบัตรประชาชน ที่อยู่ อีเมล เบอร์โทรศัพท์ บริษัท/หน่วยงาน)

3.1.3.1 การจองคิวออนไลน์ล่วงหน้า 1 คิว/1คน

3.1.3.2 การเลื่อนคิว ต้องเลื่อนก่อนวันที่เข้ารับการอบรม/ทดสอบ อย่างน้อย 3 วันทำการ



การกำหนดขอบเขตและรหัสสำหรับบัตรรักษาความปลอดภัย กสก.

การกำหนดพื้นที่เขตท่าอากาศยานควบคุม น ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

1. ช่องทางเข้าออกพื้นที่เขตการบิน

บุคคลและยานพาหนะที่จะเข้าสู่พื้นที่เขตการบินจะต้องผ่านเข้าออกตามช่องทางที่กำหนดช่องทางผ่านเข้าออกพื้นที่เขตการบินมีดังนี้

- 1 ช่องทางผ่านเข้าออกลานจอดอากาศยาน (Control Post) 1-4 รวม 4 ช่องทาง สำหรับบุคคลและยานพาหนะที่ได้รับอนุญาตให้ผ่านเข้าออก ได้แก่



- ช่องทางลานจอด 1 (Control Post 1) อยู่ทางทิศตะวันตก ใกล้กับ Concourse G



- ช่องทางลานจอด 2 (Control Post 2) ใกล้กับ Concourse A



- ช่องทางลานจอด 3 (Control Post 3) อยู่ทางทิศตะวันออก หน้าอาคารคลังสินค้าภายในประเทศ บริษัท การบินไทยจำกัด (มหาชน)



- ช่องทางลานจอด 4 (Control Post 4) อยู่ทางทิศตะวันออก ใกล้กับกลุ่มอาคารอุปกรณ์บริการภาคพื้น (Ground Service Equipment)

- 2 ช่องทางผ่านเข้าออกลานจอดอากาศยาน บริเวณ Concourse C และ E ชั้น 1 รวม 2 ช่องทาง สำหรับบุคคลผ่านเข้าออก
- 3 ช่องทางผ่านเข้าออกลานจอดอากาศยาน จากพื้นที่คัดแยกกระเป๋าสัมภาระ (Sorting Area) บริเวณ อาคารผู้โดยสาร

2. พื้นที่เพื่อการรักษาความปลอดภัย

พื้นที่เพื่อการรักษาความปลอดภัย หมายความว่า พื้นที่ภายในบริเวณสนามบินที่กำหนดให้เป็นเขตหวงห้าม และพื้นที่ควบคุม

2.1 เขตหวงห้าม (Security Restricted Area: SRA) หมายความว่า บริเวณพื้นที่เขตการบินของสนามบินที่ถูกระบุว่าเป็นพื้นที่ที่มีความเสี่ยงเป็นอันดับแรกๆ ที่ต้องจัดให้มีการควบคุมการเข้าพื้นที่ และการควบคุมการรักษาความปลอดภัยอย่างอื่นเพิ่มเติม โดยปกติพื้นที่ดังกล่าวจะรวมถึงพื้นที่สำหรับผู้โดยสารขาออกที่เดินทางด้วยการบินเชิงพาณิชย์ทุกประเภท ตั้งแต่จุดตรวจค้นจนถึงอากาศยาน พื้นที่ลานจอดอากาศยาน พื้นที่คัดแยกสัมภาระ (Baggage Make-up Areas) ซึ่งอาจรวมถึงพื้นที่ที่อากาศยานถูกนำมาจอดไว้เพื่อรับสัมภาระและสินค้าที่ผ่านการตรวจค้นแล้ว อาคารคลังสินค้า ศูนย์ไปรษณีย์ภัณฑ์ พื้นที่ให้บริการครัวการบินในพื้นที่เขตการบินและพื้นที่ทำความสะอาดอากาศยาน ทั้งนี้ ขึ้นอยู่กับการกำหนดของผู้ดำเนินงานสนามบินบนพื้นฐานของการประเมินความเสี่ยง ซึ่งสอดคล้องกับผลการประเมินความเสี่ยงด้านการรักษาความปลอดภัยการบินของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

เขตหวงห้าม อาทิเช่น

- 1) พื้นที่ตั้งแต่ด้านหลังจุดตรวจค้นช่องทางผู้ติดบัตรอนุญาตในอาคารผู้โดยสารก่อนเข้าพื้นที่เขตการบิน
- 2) พื้นที่ด้านหลังจุดตรวจค้นช่องทางลานจอดอากาศยาน (Control Post) ไปยังพื้นที่เขตการบิน (Airside) ลานจอด (Apron) พื้นที่รองรับอากาศยานสำหรับการนำผู้โดยสาร ไปรษณีย์ภัณฑ์ สินค้าขึ้นลงอากาศยาน ทางวิ่ง (Runway) ทางขับ (Taxiway) ทางสัญจรของยานพาหนะ (Service Road) พื้นที่คัดแยกสัมภาระ (Baggage Make-up Areas) จนถึงแนวรั้วของพื้นที่เขตการบิน
- 3) อาคารปฏิบัติการและระบบลำเลียงกระเป๋าสัมภาระเปลี่ยนเที่ยวบิน (Transfer Baggage Terminal : TBT)
- 4) พื้นที่ตั้งแต่ด้านหลังประตูสุดท้ายที่เชื่อมต่อระหว่างอาคารกับสะพานเทียบเครื่องบิน (Jet Bridge)

- 5) พื้นที่ตั้งแต่ด้านหลังจุดตรวจค้นผู้ติดบัตรอนุญาตและยานพาหนะของผู้เช่าหรือผู้ใช้พื้นที่ที่มีพื้นที่เชื่อมต่อพื้นที่เขตการบิน (Airside) และ/หรือเขตหวงห้าม ได้แก่ อาคารคลังสินค้า อาคารศูนย์ไปรษณีย์ และโรงซ่อมอากาศยาน
- 6) พื้นที่ตั้งแต่จุดตรวจค้นบริเวณประตูทางเข้าไปยังห้องตรวจสอบสัมภาระลงทะเลเบียน (Baggage Inspection Room : BIR) อาคารผู้โดยสารชั้น M รวมถึงระบบสายพานลำเลียงสัมภาระลงทะเลเบียนที่เชื่อมต่อกับพื้นที่คัดแยกกระเป๋าสัมภาระ (Sorting Area)
- 7) พื้นที่เพื่อการรักษาความปลอดภัยบุคคลสำคัญ (VIP) ได้แก่ บริเวณห้องรับรองพิเศษขณะที่มีการรับรองบุคคลสำคัญ

2.2 พื้นที่ควบคุม (Controlled Area) หมายความว่า พื้นที่ที่มีการควบคุมการเข้าออก ซึ่งต้องมีการจำกัดการเข้าถึง เพื่อให้การดำเนินการของสนามบินมีประสิทธิภาพ พื้นที่ควบคุมเหล่านี้อาจหมายรวมถึงพื้นที่เขตการบินที่อยู่นอกเขตหวงห้าม และสิ่งติดตั้งที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางอากาศเป็นอย่างน้อย

2.2.1 พื้นที่เขตการบินที่อยู่นอกเขตหวงห้าม

- ที่ขึ้นลงชั่วคราวของอากาศยานสำหรับเฮลิคอปเตอร์ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เฉพาะช่วงเวลาที่ขออนุญาตและมีอากาศยานขึ้นลงหรือจอดพัก
- โรงซ่อมอากาศยาน ตั้งแต่จุดตรวจสอบสิทธิ์ทางเข้าโรงซ่อมอากาศยาน จนถึงจุดตรวจค้นบริเวณแนวแบ่งเขตพื้นที่เชื่อมต่อเขตหวงห้าม

2.2.2 อาคารคลังสินค้า และอาคารศูนย์ไปรษณีย์ ที่มีพื้นที่เชื่อมต่อพื้นที่เขตการบิน (Airside) ตั้งแต่จุดตรวจสอบทางเข้าอาคาร จนถึงจุดตรวจค้นบริเวณแนวแบ่งเขตพื้นที่เชื่อมต่อพื้นที่เขตการบิน

2.2.3 สิ่งติดตั้งที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางอากาศและการเดินอากาศ

- อาคารระบบบริหารและสาร สนเทศท่าอากาศยาน (Airport Information Management System **Building** : AIMS)
- หอควบคุมการจราจรทางอากาศสุวรรณภูมิ (Suvarnabhumi Air Traffic Control Centre)
- สถานีตรวจอากาศ (Meteorological Observation Station)
- สถานีเรดาร์ปฐมภูมิ (Primary Surveillance Radar Station)
- สถานีเรดาร์ทุติยภูมิ (Secondary Surveillance Radar Station)

3. การผ่านเข้าออกพื้นที่เขตการบิน

- 1 ผู้ปฏิบัติงานและผู้ขับขี่ยานพาหนะที่ผ่านเข้าออกพื้นที่เขตการบิน ต้องผ่านการฝึกอบรมหลักเกณฑ์และวิธีปฏิบัติสำหรับผู้ปฏิบัติงานและผู้ขับขี่ยานพาหนะในเขตการบิน จากฝ่ายปฏิบัติการเขตการบิน
- 2 บุคคลที่ผ่านเข้าออกพื้นที่เขตการบินต้องติดบัตรอนุญาตบุคคลที่ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ออกให้และมองเห็นด้านหน้าบัตรอย่างชัดเจนตลอดเวลาที่อยู่ในพื้นที่เคลื่อนไหว ต้องผ่านการตรวจค้นร่างกาย สัมภาระติดตัว และความถูกต้องของบัตรอนุญาตบุคคล
- 3 การนำยานพาหนะเข้าออกหรืออยู่ในพื้นที่เขตการบิน ต้องติดบัตรอนุญาตยานพาหนะให้ตรวจสอบได้ และเห็นได้ชัดเจนตลอดเวลาที่อยู่ในพื้นที่เขตการบิน โดยต้องปฏิบัติตามวิธีปฏิบัติและเงื่อนไขในการติดบัตร และการใช้บัตรอนุญาตยานพาหนะ พร้อมทั้งผ่านการตรวจค้นยานพาหนะ และความถูกต้องของบัตรอนุญาตยานพาหนะ
- 4 ผู้ขับขี่และยานพาหนะที่ผ่านเข้า-ออกเขตการบิน ต้องปฏิบัติตามตามกฎเกณฑ์ที่กำหนดในระเบียบ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ว่าด้วย การเข้าออกหรืออยู่ในพื้นที่เพื่อการรักษาความปลอดภัย พ.ศ.2560

บัตรอนุญาตที่ใช้ในการผ่านเข้าออกพื้นที่เพื่อการรักษา ความปลอดภัย¹ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

บัตรอนุญาต มี 2 ประเภท ได้แก่

1 บัตรอนุญาตบุคคล หมายความว่า บัตรแสดงตนที่ ทอท. ออกให้สำหรับบุคคลใช้ผ่านเข้าออกหรืออยู่ในพื้นที่เพื่อการรักษาความปลอดภัยที่อนุญาต มี 2 ชนิด คือ

1.1 บัตรอนุญาตบุคคลชนิดถาวร กำหนดอายุบัตรดังนี้

1.1.1 อายุบัตรไม่เกิน 2 ปี ได้แก่

- (1) บัตรอนุญาตบุคคลของพนักงาน/ลูกจ้าง ทอท.
- (2) บัตรอนุญาตบุคคลของข้าราชการ เจ้าหน้าที่ของส่วนราชการ หน่วยงานของรัฐที่มีสำนักงานใน ทสภ.

1.1.2 อายุบัตรไม่เกิน 1 ปี ได้แก่

- (1) บัตรอนุญาตบุคคลของพนักงาน เจ้าหน้าที่ของบริษัทสายการบิน ผู้ประกอบการ ผู้ได้รับสัมปทาน ผู้เช่าหรือใช้พื้นที่ภายใน ทสภ.
- (2) บัตรอนุญาตบุคคลของข้าราชการ เจ้าหน้าที่ของส่วนราชการ หน่วยงานของรัฐที่ไม่มีสำนักงานใน ทสภ. แต่มีอำนาจตามกฎหมายในการปฏิบัติหน้าที่ใน ทสภ.
- (3) บัตรอนุญาตบุคคลของเจ้าหน้าที่ของสถานทูต สถานกงสุล องค์การชำนาญพิเศษ และองค์การระหว่างประเทศ
- (4) บัตรอนุญาตบุคคลของพนักงานเจ้าหน้าที่ตามมาตรา 65 มาตรา 66 มาตรา 67 แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ.2497 ที่ได้รับแต่งตั้งจากผู้อำนวยการการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
- (5) บัตรอนุญาตบุคคลของคณะกรรมการ คณะอนุกรรมการ หรือคณะทำงานที่ ทอท. แต่งตั้ง

1.2 บัตรอนุญาตบุคคลชนิดชั่วคราว กำหนดอายุบัตรดังนี้

1.2.1 อายุบัตรไม่เกิน 24 ชั่วโมง

1.2.2 อายุบัตรตั้งแต่ 1 วันขึ้นไปแต่ไม่เกิน 14 วัน

1.2.3 อายุบัตรตั้งแต่ 15 วันขึ้นไปแต่ไม่เกิน 90 วัน

- 2 บัตรอนุญาตยานพาหนะ หมายความว่า บัตรที่ ทอท. ออกให้สำหรับยานพาหนะใช้ผ่านเข้าออกหรืออยู่ในพื้นที่เพื่อการรักษาความปลอดภัยที่อนุญาต มี 2 ชนิด คือ
- 2.1 บัตรอนุญาตยานพาหนะชนิดถาวร มีอายุบัตรไม่เกิน 1 ปี
 - 2.2 บัตรอนุญาตยานพาหนะชนิดชั่วคราว มีอายุบัตรไม่เกิน 90 วัน

แบบบัตรอนุญาตชนิดถาวร สี่งบัตร แบ่งตามประเภทของผู้ถือบัตร ดังนี้

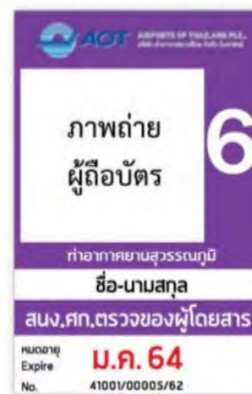
ตัวอย่างบัตรอนุญาตบุคคลชนิดถาวร



กรรมการ ทอท.
ผู้บริหาร ระดับ 10 ขึ้นไป



พนักงาน/ลูกจ้าง ทอท.



ข้าราชการประจำสนามบิน



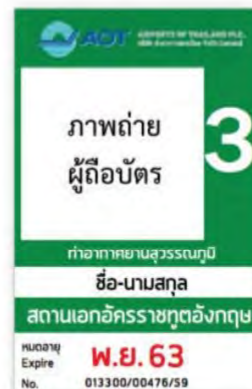
ข้าราชการนอกสนามบิน



สายการบิน



ผู้ประกอบการ



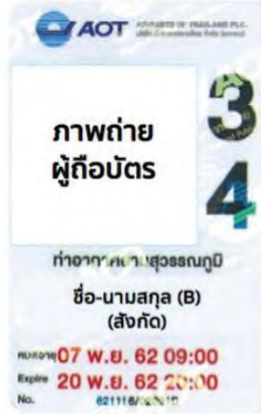
สถานทูต/กงสุล



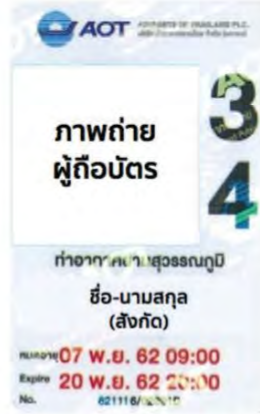
คณะทำงาน
ที่สนามบินแต่งตั้ง

แบบบัตรอนุญาตชนิดชั่วคราว บัตรเป็นสีขาว

ตัวอย่างบัตรอนุญาตบุคคลชนิดชั่วคราว



มีผลตรวจประวัติอาชญากรรม
ไม่ต้องมีผู้ติดตาม



ไม่มีผลตรวจประวัติอาชญากรรม
ต้องมีผู้ถือบัตรถาวรติดตามดูแล



สำหรับบุคคลที่ต้องปฏิบัติงานในสถานการณ์
ฉุกเฉิน (Emergency) บัตรเป็นสีแดง และมีแถบ
สีเหลืองเหนือคำว่า Emergency แถบสีเหลือง
ที่ระบุชื่อสนามบิน และหลังพื้นหลังหมายเลข 6



แบบบัตรอนุญาตบุคคลชนิดชั่วคราว
สำหรับผู้ที่มีการเกี่ยวข้องกับบุคคลสำคัญ (VIP)
บัตรเป็นสีขาว



บัตรอนุญาตยานพาหนะชนิดถาวร
สำหรับหน่วยงาน ทอท.



บัตรอนุญาตยานพาหนะชนิดถาวร
 สำหรับหน่วยงานภายนอก
 (บัตรกระดาษอ่อนรูปวงกลม)



บัตรอนุญาตยานพาหนะชนิดชั่วคราว
 (บัตรกระดาษอ่อนรูปสี่เหลี่ยมผืนผ้า)



หมายเหตุ :-

1. ผู้ถือบัตรอนุญาตบุคคลชนิดชั่วคราวต้องมีผู้ติดตามดูแล (Escort) ที่มีบัตรอนุญาตบุคคลชนิดถาวรตลอดเวลาที่อยู่ในพื้นที่ เพื่อการรักษาความปลอดภัย โดยผู้ถือบัตรอนุญาตบุคคลชนิดถาวรสามารถ Escort ผู้ถือบัตรอนุญาตบุคคลชนิดชั่วคราว ได้ไม่เกิน 5 คน เว้นแต่ผู้ถือบัตรอนุญาตชนิดชั่วคราวได้ส่งผลการตรวจสอบประวัติอาชญากรรมแล้ว
2. บัตรอนุญาตบุคคลและบัตรอนุญาตยานพาหนะที่ไม่ได้ใช้งานหรือยกเลิกการใช้บัตร เนื่องจากผู้ถือบัตรลาออก หรือผู้ถือบัตรไม่ได้ปฏิบัติหน้าที่ในพื้นที่เพื่อการรักษาความปลอดภัย ให้ผู้ถือบัตรส่งบัตรคืนหน่วยงานต้นสังกัด เพื่อคืนบัตรให้หน่วยงาน ออกบัตรภายใน 15 วัน นับจากที่ไม่ได้ใช้งานหรือยกเลิกการใช้บัตร หากไม่คืนบัตรตามที่กำหนดต้องเสียค่าปรับตามบัญชี อัตราค่าปรับฯ ของ ทอท. ณ ทสภ.
3. หน่วยงานผู้ออกบัตร ส่วนระบบและเทคนิคการรักษาความปลอดภัย ฝ่ายรักษาความปลอดภัย ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (สทภ.ฝรภ.ทสภ.) โทรศัพท์ 0 2132 6082, 0 2132 6090, 0 2132 6080 โทรสาร 0 2132 6085



บทที่ 3

หลักเกณฑ์และ
วิธีปฏิบัติสำหรับ
ผู้ปฏิบัติงานภายใน
พื้นที่เหตุการณ์

บทที่ 3 หลักเกณฑ์และวิธีปฏิบัติสำหรับ ผู้ปฏิบัติงานภายในพื้นที่เขตการบิน

หลักเกณฑ์และวิธีปฏิบัติทั่วไป

1 แต่งกายด้วยเครื่องแบบของบริษัทใน
หน่วยงานที่สังกัดหรือแต่งกายให้สุภาพ
เรียบร้อย สำหรับพนักงานที่ต้องปฏิบัติงาน
ให้บริการแก่อากาศยาน เช่น พนักงานผู้ให้
ทัศนสัญญาณแก่อากาศยาน (Marshaller)
หรือให้บริการด้านอื่น ๆ ต้องสวมใส่เสื้อกั๊ก
ที่มีสีเด่นชัด และติดแถบสะท้อนแสง (Safety
Vest) มีอักษรย่อชื่อหน่วยงานเป็นภาษาอังกฤษ
และ Running Number ของแต่ละ
หน่วยงานสามารถมองเห็นได้ในระยะไกล
เพื่อป้องกันอุบัติเหตุโดยเฉพาะในเวลา
กลางคืน หรือขณะที่ท่าอากาศยานเกิด
สภาวะทัศนวิสัยต่ำ (Low Visibility
Condition) ตามมาตรฐานและคุณสมบัติ
เสื้อกั๊กสะท้อนแสงตามภาคผนวก ก.





2 **ติดบัตรอนุญาตบุคคล (Personal Airport Permit)** ไว้ในที่ที่เหมาะสม สามารถมองเห็น ได้ชัดเจนตลอดเวลา



3 บัตรอนุญาตบุคคลเป็นการออกให้เฉพาะบุคคล **ห้าม** สับเปลี่ยน หรือนำไปให้ผู้อื่นใช้ โดยเด็ดขาด



4 **ห้าม** นำบัตรอนุญาตบุคคลที่หมดอายุมาใช้ปฏิบัติงาน



5 ปฏิบัติงานเฉพาะหน้าที่ ที่ได้รับมอบไว้ในบัตรอนุญาตเท่านั้น



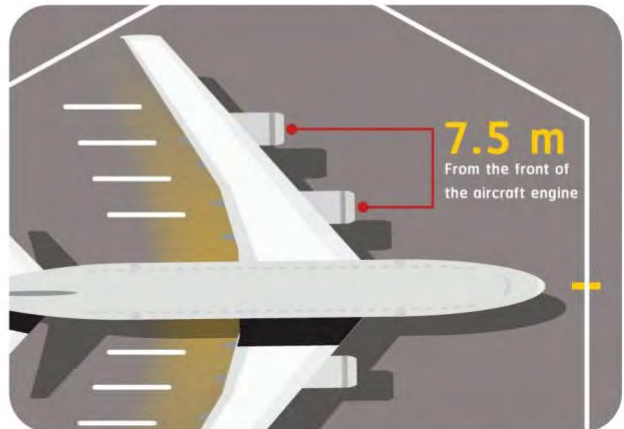
6 ห้ามขับขี่ยานพาหนะในเขตการบินทุกประเภท หากไม่ผ่านการอบรม และการทดสอบ หลักเกณฑ์ และวิธีปฏิบัติสำหรับผู้ขับขี่ยานพาหนะในเขตการบินตามเกณฑ์ที่กำหนด



7 ห้ามดื่มเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ หรือ สารเสพติด (ปริมาณแอลกอฮอล์ในร่างกาย ต้องเป็นศูนย์)



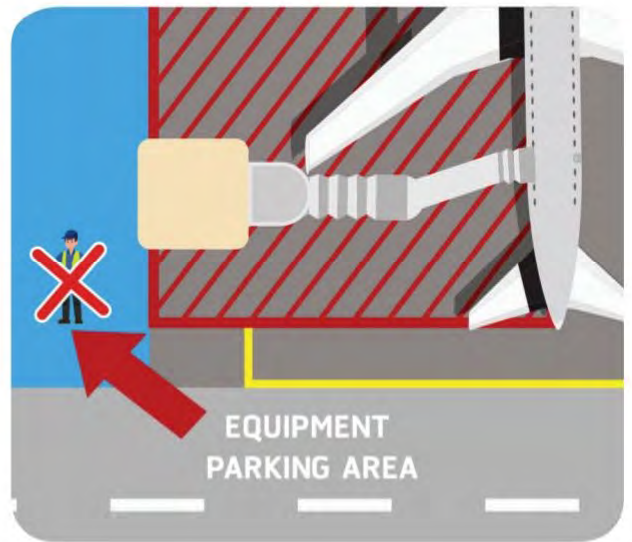
8 ห้ามก่อให้เกิดความสกปรกใด ๆ ภายในเขตการบิน (Airside) เมื่อพบเห็น เศษวัสดุ ที่อาจเป็นอันตรายต่ออากาศยาน หรือ FOD (Foreign Object Debris) เช่น เศษหิน, พลาสติก, นี้อต หรือสกรู เป็นต้น ให้เก็บไปทิ้งที่ถังขยะหรือกล่องรับ FOD



9 ระวังอันตรายจากการปฏิบัติการของอากาศยาน เพื่อป้องกันอันตรายกับบุคคล และยานพาหนะ หรืออุปกรณ์ที่ปฏิบัติงานภาคพื้น เช่น อันตรายจากกระแสไอพ่น ทั้งนี้ ขณะที่เครื่องบินติดเครื่องยนต์ห้ามเข้าใกล้ด้านหน้า ของเครื่องยนต์อากาศยานในระยะน้อยกว่า 7.5 เมตร และห้ามผ่านด้านข้างและด้านหลังของอากาศยานโดยเด็ดขาด



10 ห้ามสูบบุหรี่ หรือทำให้เกิดประกายไฟใดๆ ทั้งสิ้นภายในเขตการบิน



11 บุคคลและยานพาหนะที่ไม่มีภารกิจที่เกี่ยวข้อง ห้ามเข้าไปในพื้นที่หลุมจอดอากาศยาน ถึงแม้จะไม่มีอากาศยานจอดอยู่ก็ตาม



12 แจ้งให้เจ้าหน้าที่ งานควบคุมเขตการบิน (Follow Me) หรือศูนย์รักษาความปลอดภัย สุวรรณภูมิ (Security Control Center: SCC) ทราบทันที เมื่อพบเห็นอุบัติเหตุหรืออุบัติการณ์รวมทั้งสิ่งทีอาจเป็นอันตรายภายในเขตการบิน



13 ห้ามรับประทานอาหาร หรือเครื่องดื่มภายในบริเวณลานจอดอากาศยาน



- 14 ห้ามใช้อุปกรณ์สื่อสาร อุปกรณ์ถ่ายภาพหรืออุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ทุกชนิดภายในระยะ 3 เมตร จากอุปกรณ์เติมน้ำมัน จุดเติมน้ำมัน หรือท่อระบายอากาศของระบบเชื้อเพลิงอากาศยาน
- 15 หากมีความจำเป็นต้องสวมใส่หมวกขณะปฏิบัติงาน หมวกที่สวมใส่ต้องกระชับรัดกุมไม่หลุดปลิว
- 16 เมื่อผู้ปฏิบัติงานอยู่ภายในเขตการบิน จะต้องปฏิบัติงานด้วยความระมัดระวังตลอดเวลา

17 ห้ามนำยานพาหนะที่ไม่มีบัตรอนุญาต หรือ บัตรหมดอายุเข้าไปในพื้นที่เขตการบิน และ อุปกรณ์ภาคพื้นให้บริการอากาศยานเสร็จสิ้นเป็นที่เรียบร้อยแล้วให้นำออกจากหลุมจอดอากาศยานตามเวลาที่ ทสภ. กำหนด กรณีที่มีความจำเป็น หรือได้รับอนุญาตให้จอดเก็บไว้ในเขตการบิน ต้องมีการจัดเก็บให้เรียบร้อยภายในพื้นที่ที่กำหนด ทั้งนี้ ทสภ. ขอสงวนสิทธิ์ที่จะจัดเก็บอุปกรณ์ภาคพื้นที่ถูกทิ้งไว้นอกพื้นที่ที่กำหนด โดยไม่ต้องรับผิดชอบต่อความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นกับอุปกรณ์ภาคพื้นนั้นๆ





18 ให้ความร่วมมือในขั้นตอนของการรักษาความปลอดภัย บริเวณจุดตรวจหรือช่องทางผ่านเข้า-ออกของพื้นที่หวงห้ามโดยปฏิบัติตามกฎระเบียบของ ทสภ. อย่างเคร่งครัด



19 ปฏิบัติตามกฎหมายระเบียบ ข้อบังคับต่างๆ กฎหมายและคำแนะนำของ ทสภ. อย่างเคร่งครัด



20 หากปฏิบัติงานในขณะที่ฝนตก ให้ผู้ปฏิบัติงานสวมใส่เสื้อกันฝน



บทที่ 4

ขั้นตอนการปฏิบัติ
เมื่อเกิดสภาพอากาศ
เลวร้าย และสภาวะ
ทัศนวิสัยต่ำ

บทที่ 4 ขั้นตอนการปฏิบัติเมื่อเกิด สภาพอากาศเลวร้าย และสภาวะ ทัศนวิสัยต่ำ

1. การแจ้งเตือนสภาพอากาศเลวร้าย ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

เมื่อคาดการณ์ได้ว่ามีแนวโน้มที่จะเกิดสภาพอากาศเลวร้าย (Adverse Weather Condition) ได้แก่ การเกิดพายุฝนฟ้าคะนอง ลมกระโชกแรง หรือการเกิดฟ้าผ่า ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อการบินในเขตการบิน จึงจำเป็นต้องมีการแจ้งเตือนผู้ที่ปฏิบัติงานในลานจอดอากาศยานและผู้ขับขี่ยานพาหนะให้ทราบถึงสถานการณ์ที่กำลังจะเกิดขึ้นเพื่อให้มีการเพิ่มความระมัดระวังและเกิดความปลอดภัยในการปฏิบัติงานในเขตการบิน ทั้งนี้ การแจ้งเตือน/รายงาน สภาพอากาศเลวร้าย ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ แบ่งออกเป็น 3 ระดับ คือ

- **ระดับที่ 1 การรายงานพายุฝนฟ้าคะนอง (Thunderstorms Observations)** หมายถึง การรายงานข่าวเมื่อพบพายุฝนฟ้าคะนองในระยะ 50 กิโลเมตร จากจุดอ้างอิงสนามบิน (Aerodrome Reference Point : ARP) และมีทิศทางการเคลื่อนที่เข้ามายังท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (แจ้งเตือนว่า “ประกาศ ประกาศ ระวังพายุฝนฟ้าคะนอง 0000 Thunderstorm warning 0000”)



- ระดับที่ 2 การแจ้งเตือนพายุฝนฟ้าคะนองและ/หรือมีลมกระโชกแรง (Thunderstorms and/or Strong wind Warning) หมายถึง การแจ้งเตือนการเกิดพายุฝนฟ้าคะนองและ/หรือมีกระแสลมกระโชกแรงมากกว่า 25 นอต ในระยะ 16 กิโลเมตรลงมา จากจุดอ้างอิงสนามบิน (Aerodrome Reference Point : ARP) มีทิศทางการเคลื่อนตัวเข้ามาหรือปกคลุมบริเวณท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (แจ้งเตือนว่า “ประกาศ ประกาศ ระวังพายุฝนฟ้าคะนองและลมกรรโชกแรง 0000 Thunderstorm and strong wind warning 0000”)



- ระดับที่ 3 การแจ้งเตือนฟ้าผ่า (Lightning warning) หมายถึง การแจ้งเตือนการเกิดพายุฝนฟ้าคะนองปกคลุมบริเวณท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จนทำให้มีโอกาสที่จะเกิดฟ้าผ่าได้ (แจ้งเตือนว่า ประกาศ ประกาศ ระวังฟ้าผ่า 0000 จนถึง 0000 Lightning warning from 0000 until 0000)



1.1 ขั้นตอนการปฏิบัติเมื่อได้รับการแจ้งเตือนสภาพอากาศเลวร้าย สำหรับผู้ปฏิบัติงานภายในเขตการบิน

ระดับ	การรายงาน	ขั้นตอนการปฏิบัติสำหรับผู้ปฏิบัติงานภายในเขตการบิน
1	การรายงาน พายุฝนฟ้า คะนอง	<ol style="list-style-type: none"> 1. แจ้งผู้ปฏิบัติงานให้ทราบถึงสถานการณ์ที่เกิดขึ้น 2. ให้ปฏิบัติงานด้วยความระมัดระวัง 3. ให้เตรียมความพร้อมระวังความปลอดภัยแก่อากาศยาน ยานพาหนะและจัดเก็บอุปกรณ์ให้บริการภาคพื้นและยึดตรึงให้เรียบร้อย
2	การแจ้งเตือน พายุฝน ฟ้าคะนอง และ/หรือ มีลมกระโชกแรง	<ol style="list-style-type: none"> 1. แจ้งผู้ปฏิบัติงานให้ทราบถึงสถานการณ์ที่เกิดขึ้น 2. ให้ปฏิบัติงานด้วยความระมัดระวัง และดำเนินการดังนี้ <ol style="list-style-type: none"> 1) ให้พิจารณาเคลื่อนย้ายรถบันไดออกห่างจากอากาศยาน และลงขาที่ยึดกับพื้นให้มั่นคง พร้อมทั้งปิดส่วนหน้าของรถบันไดให้เรียบร้อย <div data-bbox="461 1093 1385 1570" data-label="Image"> </div> <ol style="list-style-type: none"> 2) ให้พิจารณาทำการขึ้นเบรกอากาศยาน (Parking Brake) ในขณะที่จอดอากาศยาน 3) ตรวจสอบการจอดสะพานเทียบเครื่องบินให้ตรงจุดที่กำหนด พร้อมทั้งปิดส่วนหน้าของสะพานเทียบเครื่องบินให้เรียบร้อย

ระดับ	การรายงาน	ขั้นตอนการปฏิบัติสำหรับผู้ปฏิบัติงานภายในเหตุการณ์
2 (ต่อ)	การแจ้งเตือน พายุฝน ฟ้าคะนอง และ/หรือ มีลมกระโชกแรง	<p>4) ให้ทำการเชื่อมต่อสายกราวด์ระหว่างอากาศยานกับจุดถ่ายเทประจุไฟฟ้าลงพื้น (Aircraft Ground Receptacle)</p>  <p>5) เมื่อมีกระแสลมกระโชกแรง อากาศยานที่มีน้ำหนักเบา (Light Aircraft) ให้หันส่วนหัวของอากาศยานเข้าหาลม พร้อมทั้งยึดตรึงอากาศยานกับพื้นให้เรียบร้อย</p> 

ระดับ	การรายงาน	ขั้นตอนการปฏิบัติสำหรับผู้ปฏิบัติงานภายในเขตการบิน
3	การแจ้งเตือนฟ้าผ่า	<p>1. แจ้งผู้ปฏิบัติงานให้ทราบถึงสถานการณ์ที่เกิดขึ้น</p> <p>2. ให้ผู้ปฏิบัติงานบนทางวิ่ง ทางขับ และลานจอดอากาศยานสังเกตสัญญาณไฟ (ไฟกะพริบสีแดง) สัญญาณเสียงแจ้งเตือนฟ้าผ่า (Lightning and Sound Warning) ที่ติดตั้งไว้ตามตำแหน่งและปฏิบัติดังนี้</p> <p>1) หยุดการปฏิบัติงาน และเข้าหลบภัยฟ้าผ่าในอาคารใกล้เคียง หรือ ยานพาหนะ หรือสถานที่หลบภัยฟ้าผ่า (Lightning Shelter) หรือ บริเวณเสาไฟโคมฉาย (High Mast) ในระยะ 22.60 เมตร หรือ ภายใต้อากาศยานที่มีการเชื่อมต่อสายกราวด์กับจุดถ่ายเทประจุไฟฟ้าลงพื้น (Aircraft Ground Receptacle) และเฝ้าระวังการเตือนภัยฟ้าผ่าตลอดเวลาที่หลบภัย พร้อมทั้งสังเกตสภาพอากาศภายนอกเป็นระยะ</p>



ระดับ	การรายงาน	ขั้นตอนการปฏิบัติสำหรับผู้ปฏิบัติงานภายในเหตุการณ์
3 (ต่อ)	การแจ้งเตือนฟ้าผ่า	<p>2) หลีกเลี่ยงการสัมผัสหรือเข้าใกล้อากาศยานที่ไม่ได้ทำการเชื่อมต่อสายกราวด์กับจุดถ่ายเทประจุไฟฟ้าลงพื้น (Aircraft Ground Receptacle)</p>  <p>3) เมื่อได้รับแจ้งเตือนฟ้าผ่าในขณะที่อยู่ภายนอกอาคารห้ามนอนราบกับพื้น แต่ให้นั่งชันเข่าทั้งสองข้างในลักษณะเท้าชิด เพื่อลดพื้นที่ในการสัมผัสกับพื้น และลดความสูงซึ่งเสี่ยงต่อการรับกระแสไฟฟ้าจากฟ้าผ่า</p>  

ระดับ	การรายงาน	ขั้นตอนการปฏิบัติสำหรับผู้ปฏิบัติงานภายในเหตุการณ์
		<p>4) ให้หยุดทำการเติมน้ำมันอากาศยาน</p>  <p>5) สายการบินและผู้ประกอบการให้บริการภาคพื้นแจ้งเตือนสภาพอากาศเลวร้ายระดับ 3 และการหยุดปฏิบัติงานบนลานจอดอากาศยานชั่วคราวให้นักบิน</p> 

หมายเหตุ:-

ขั้นตอนการปฏิบัติงานดังกล่าวต้องสอดคล้องตามมาตรฐานการปฏิบัติงาน (Standard Operating Procedures: SOP) ของแต่ละบริษัทสายการบินและผู้ประกอบการ และต้องสอดคล้องกับขั้นตอนการปฏิบัติของทำอากาศยานสุวรรณภูมิ

การหยุดปฏิบัติงานของบริษัทสายการบินและผู้ประกอบการ กรณีสภาพอากาศเลวร้ายกำหนดไว้เพื่อให้เกิดความปลอดภัยกับผู้ปฏิบัติงานเท่านั้น ทั้งนี้หากเหตุการณ์ดังกล่าวส่งผลกระทบต่อเที่ยวบินล่าช้า สายการบินและผู้ประกอบการไม่สามารถเรียกร้องความเสียหาย หรือค่าชดใช้จากทำอากาศยานสุวรรณภูมิ หรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้

ช่องทางการแจ้งเตือนฟ้าผ่า ระดับ 3



สัญญาณไฟ (ไฟกะพริบสีแดง)

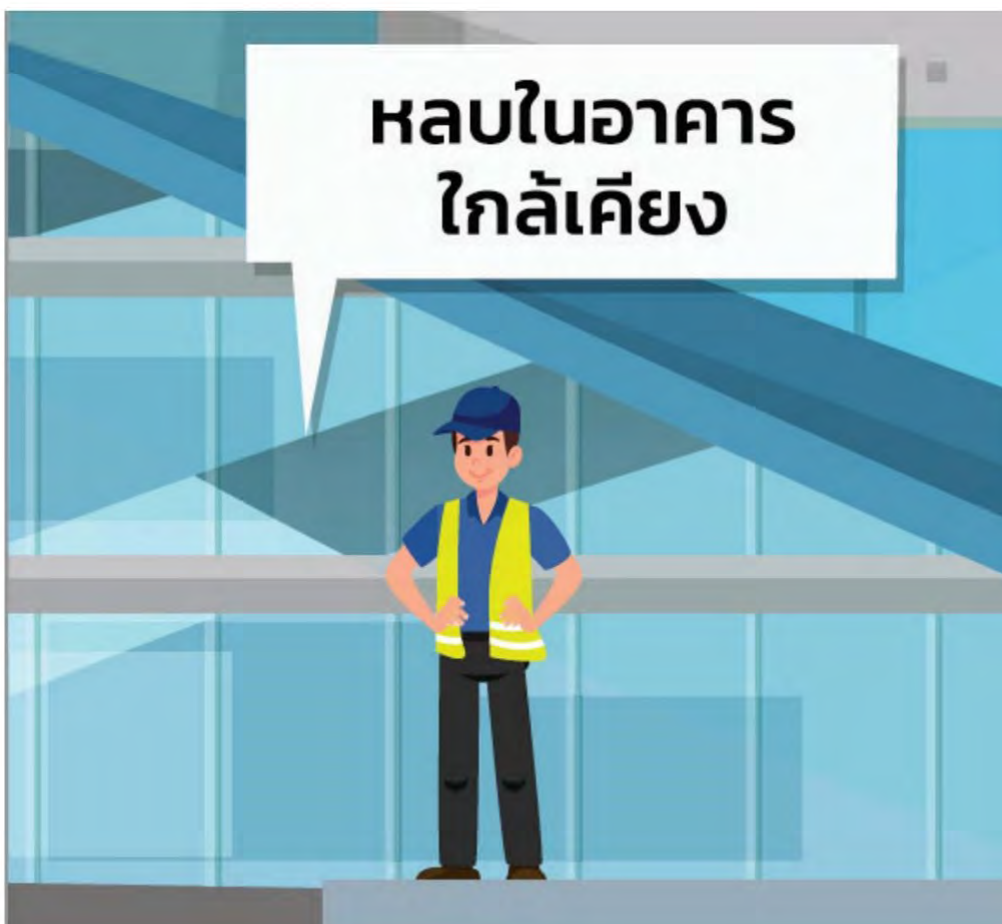


แจ้งข่าว ผ่านทางวิทยุสื่อสาร
โดยแจ้งว่า “ระวังฟ้าผ่า”

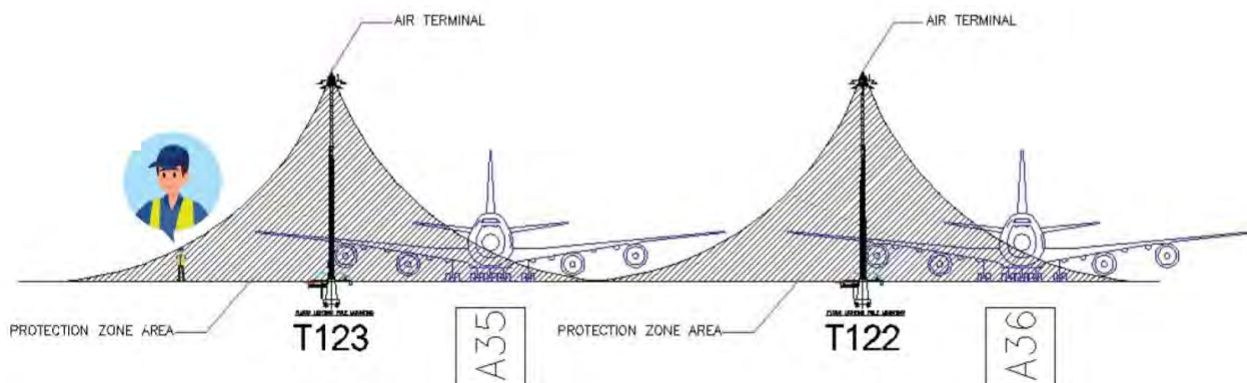
สัญญาณเสียงแจ้งเตือนฟ้าผ่า

พื้นที่หลบภัยฟ้าผ่า

1. ใต้ชายคาของแนวอาคารผู้โดยสาร (Concourse)



2. ใต้เสาไฟโคมฉาย (High Mast) ภายในระยะ 22.6 เมตร



3. ใต้อากาศยานที่มีการเชื่อมต่อสายกราวด์ (สายดิน) กับจุดถ่ายเทประจุไฟฟ้าลงพื้น (Aircraft Ground Receptacle)



4. ภายในยานพาหนะ เช่น รถตู้ รถกระบะ ฯลฯ โดยผู้ที่อยู่ในรถต้องไม่แตะชิ้นส่วนใดๆ ที่เชื่อมต่อกับตัวรถ ให้เอามือไว้บนตัก ปิดเครื่องมือสื่อสาร เช่น โทรศัพท์มือถือ วิทยุ"



5. สถานที่หลบภัยฟ้าผ่า (Lightning Shelter)



2. การแจ้งเตือนกรณีเกิดสภาวะทัศนวิสัยต่ำ (Low Visibility Conditions)

เมื่อเกิดทัศนวิสัยที่ไม่อำนวยต่อการปฏิบัติงานในเขตการบิน (Low Visibility Conditions: LVC) เช่น ฝนตกหนัก หมอกหนา เกิดกลุ่มควันไฟ หรือฐานเมฆ (Cloud Base) จนกระทั่งทำให้ทัศนวิสัยบนทางวิ่ง (Runway Visual Range : RVR) ต่ำกว่า 550 เมตร จำเป็นจะต้องมีการแจ้งเตือนผู้ที่ปฏิบัติงานในลานจอดอากาศยานและผู้ขับขียานพาหนะให้ทราบถึงสถานการณ์ที่เกิดขึ้น เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการปฏิบัติงานในเขตการบิน

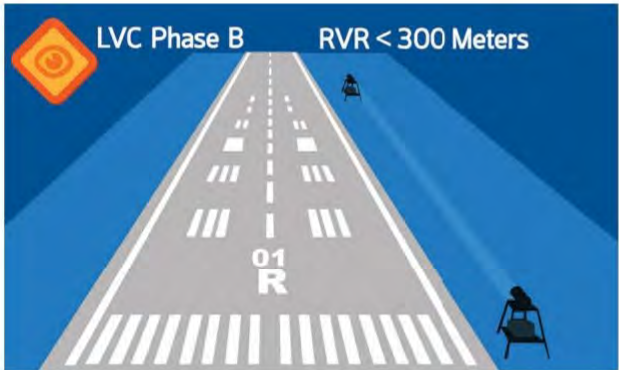
ทั้งนี้การแจ้งเตือนสภาวะทัศนวิสัยต่ำ ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ แบ่งออก เป็น 3 ระดับ คือ



1. LVC Warning หมายถึง การแจ้งเตือนก่อนเข้าสู่สภาวะทัศนวิสัยต่ำ เริ่มต้นเมื่อค่า RVR น้อยกว่าหรือเท่ากับ 800 เมตร แต่ไม่น้อยกว่า 550 เมตร (แจ้งเตือนว่า “**ระวังสภาวะทัศนวิสัยต่ำ**”)




2. LVC Phase A หมายถึง การแจ้งเตือนเข้าสู่การปฏิบัติในสภาวะทัศนวิสัยต่ำของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (LVP In Operation) โดยเริ่มเมื่อค่า RVR น้อยกว่า 550 เมตร แต่ไม่น้อยกว่า 300 เมตร (แจ้งเตือนว่า “**LVC Phase A**” หรือ “**ระวังสภาวะทัศนวิสัยต่ำ Phase A**”)




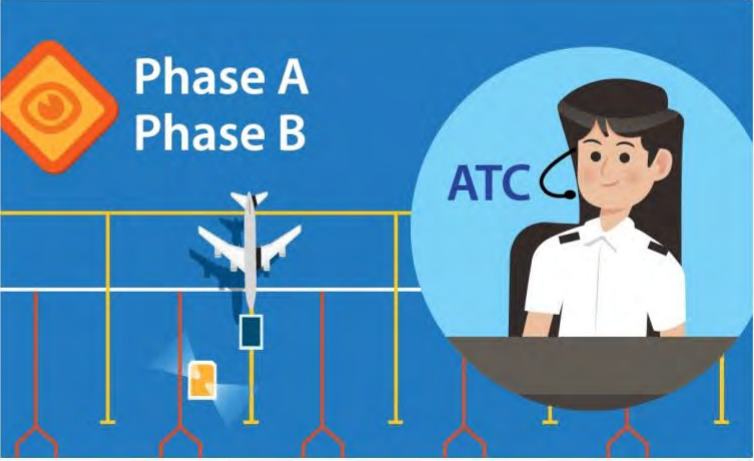
3. LVC Phase B หมายถึง การแจ้งเตือนเข้าสู่การปฏิบัติในสภาวะทัศนวิสัยต่ำมากของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยเริ่มต้นเมื่อค่า RVR น้อยกว่า 300 เมตร (แจ้งเตือนว่า “**LVC Phase B**” หรือ “**ระวังสภาวะทัศนวิสัยต่ำ Phase B**”)

2.1 ขั้นตอนการปฏิบัติเมื่อได้รับการแจ้งเตือนสถานะทัศนวิสัยต่ำ ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ระดับ	การแจ้งเตือน	ขั้นตอนการปฏิบัติของผู้ปฏิบัติงาน
LVC Warning	ก่อนการเข้าสู่ สถานะ ทัศนวิสัยต่ำ	<ol style="list-style-type: none"> แจ้งผู้ปฏิบัติงานให้ทราบถึงสถานการณ์ที่เกิดขึ้น ปฏิบัติงานตามปกติ โดยยานพาหนะเปิดไฟหน้าแสงพุ่งต่ำ และไฟแสดงสิ่งกีดขวาง Obstacle lights (ไฟกะพริบสีเหลือง)  <ol style="list-style-type: none"> การขับชี่ยานพาหนะข้ามทางขับที่ติดกับ Airside Service Road ให้ผู้ขับชี่ยานพาหนะหยุดรอบนเส้นหยุด และมองดูให้แน่ใจว่าไม่มีอากาศยานขับเคลื่อนผ่านมาในระยะ 200 เมตร จึงขับชี่ยานพาหนะในความเร็วที่กำหนดบนเส้นทางนั้นต่อไปได้ ปฏิบัติตามมาตรฐานการปฏิบัติงาน (Standard Operating Procedures: SOPs) ในสถานะทัศนวิสัยต่ำของหน่วยงานตนเอง ต้องสอดคล้องกับขั้นตอนการปฏิบัติของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ระดับ	การแจ้งเตือน	ขั้นตอนการปฏิบัติของผู้ปฏิบัติงาน
<p>LVC Phase A</p>	<p>การปฏิบัติ ในสถานะ ทัศนวิสัยต่ำ</p>	<ol style="list-style-type: none"> แจ้งผู้ปฏิบัติงานให้ทราบถึงสถานการณ์ที่เกิดขึ้น ปฏิบัติงานตามปกติ โดยยานพาหนะเปิดไฟหน้าแสงพุ่งต่ำ และไฟแสดงสิ่งกีดขวาง Obstacle lights (ไฟกะพริบสีเหลือง) และหลีกเลี่ยงการใช้เส้นทาง Airside Service Road ที่ตัดกับทางขับ  <ol style="list-style-type: none"> ห้ามขับขี่ยานพาหนะข้ามทางวิ่ง ทางขับ โดยไม่ได้รับการแนะนำจากหอบังคับการบิน หรือไม่ได้อยู่ภายใต้การควบคุมของรถนำ (Follow Me) เพื่อเป็นการป้องกันการรुकล้ำเข้าไปในเขต ILS Critical Area การขับขี่ยานพาหนะข้ามทางขับที่ตัดกับ Airside Service Road ให้ผู้ขับขี่ยานพาหนะหยุดรอบนเส้นหยุด และมองดูให้แน่ใจว่าไม่มีอากาศยานขับเคลื่อนผ่านมาในระยะ 200 เมตร จึงขับขี่ยานพาหนะในความเร็วที่กำหนดบนเส้นทางนั้นต่อไปได้ 

ระดับ	การแจ้งเตือน	ขั้นตอนการปฏิบัติของผู้ปฏิบัติงาน
LVC Phase A (ต่อ)	การปฏิบัติ ในสถานะ ทัศนวิสัยต่ำ	<ol style="list-style-type: none"> 5. ลดความเร็วในการขับเคลื่อนพาหนะและเพิ่มความระมัดระวังในการปฏิบัติงานให้มากขึ้น 6. ห้ามมิให้ทำการลากจูงอากาศยาน ยกเว้นแต่จะได้รับการแนะนำจากหอบังคับการบินและต้องอยู่ภายใต้การควบคุมของรถนำ (Follow Me) 7. หน่วยงานที่ปฏิบัติงานบนทางวิ่ง ทางขับ ให้ออกจากพื้นที่ทันที 8. ปฏิบัติตามมาตรฐานการปฏิบัติงาน (Standard Operating Procedures: SOPs) ในสถานะทัศนวิสัยต่ำของหน่วยงานตนเอง ต้องสอดคล้องกับขั้นตอนการปฏิบัติของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
LVC Phase B	การปฏิบัติ ในสถานะ ทัศนวิสัย ต่ำมาก	<ol style="list-style-type: none"> 1. แจ้งผู้ปฏิบัติงานให้ทราบถึงสถานการณ์ที่เกิดขึ้น 2. ปฏิบัติงานตามปกติเฉพาะในบริเวณลานจอดอากาศยาน โดยยานพาหนะเปิดไฟหน้าแสงพุ่งต่ำ และไฟแสดงสิ่งกีดขวาง Obstacle lights (ไฟกะพริบสีเหลือง) 3. ห้ามขับเคลื่อนพาหนะเข้าใกล้หรือข้ามทางวิ่ง ทางขับโดยเด็ดขาด 4. เมื่อสัญญาณไฟจราจรสีแดงติด ห้ามมิให้ผู้ขับเคลื่อนพาหนะข้ามทางขับที่ติดกับ Airside Service Road โดยเด็ดขาด <div data-bbox="678 1400 1449 1859" style="text-align: center;">  </div> <ol style="list-style-type: none"> 5. ลดความเร็วในการขับเคลื่อนพาหนะและเพิ่มความระมัดระวังในการปฏิบัติงานให้มากขึ้น

ระดับ	การแจ้งเตือน	ขั้นตอนการปฏิบัติของผู้ปฏิบัติงาน
LVC Phase B (ต่อ)	การปฏิบัติ ในสภาวะ ทัศนวิสัย ต่ำมาก	<p>6. ห้ามมิให้ทำการลากจูงอากาศยาน ยกเว้นแต่จะได้รับการแนะนำจากหอบังคับการบินและต้องอยู่ภายใต้การควบคุมของรถนำ (Follow Me)</p>  <p>7. ปฏิบัติตามมาตรฐานการปฏิบัติงาน (Standard Operating Procedures: SOPs) ในสภาวะทัศนวิสัยต่ำของหน่วยงานตนเอง ต้องสอดคล้องกับขั้นตอนการปฏิบัติของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ</p>

2.2 สภาวะการทำงานของระบบไฟแจ้งเตือนสภาวะทัศนวิสัยต่ำ

ผู้ปฏิบัติงานสังเกตสัญญาณไฟแจ้งเตือนสภาวะทัศนวิสัยต่ำที่ติดตั้งไว้ตามตำแหน่งต่าง ๆ ในลานจอดอากาศยาน ซึ่งสภาวะการทำงานของระบบดังกล่าวสรุปได้ดังนี้

สภาวะการทำงาน	สัญญาณไฟเตือน (Warning Light)		สัญญาณไฟจราจร (Traffic Light)	
	สีส้ม (Orange)	สีขาว (White)	สีส้ม (Orange)	สีแดง (Red)
สภาวะทัศนวิสัยปกติ	ปิด	ปิด	เปิด (สีส้มกะพริบ)	ปิด
LVC Warning (RVR<800 เมตร)	ปิด	ปิด	เปิด (สีส้มกะพริบ)	ปิด
LVC Phase A (RVR<550 เมตร)	เปิด (สีส้มกะพริบ)	ปิด	เปิด (สีส้มกะพริบ)	ปิด
LVC Phase B (RVR<300 เมตร)	ปิด	เปิด (สีขาวกะพริบ)	ปิด	เปิด (สีแดงค้าง)

ลักษณะการทำงานของไฟแจ้งเตือนสภาวะทัศนวิสัยต่ำ



ไฟแจ้งเตือนปิดการทำงาน



ไฟแจ้งเตือนเป็นสีส้มกะพริบ



ไฟแจ้งเตือนเป็นสีขาวกะพริบ

ทั้งนี้ระบบไฟแจ้งเตือนสภาพอากาศเลวร้ายและทัศนวิสัยต่ำจะถูกติดตั้งอยู่บริเวณ

1. หลุมจอดอากาศยานประชิดอาคาร
2. หลุมจอดอากาศยานระยะไกล



หลุมจอดอากาศยานประชิดอาคาร



หลุมจอดอากาศยานระยะไกล



บทที่ 5

หลักเกณฑ์

และวิธีปฏิบัติ

เกี่ยวกับการ

จับที่รถจักรยาน

ภายในเขตการบิน

บทที่ 5 หลักเกณฑ์และวิธีปฏิบัติ เกี่ยวกับการจับจี้รถจักรยาน ภายในเขตการบิน

1. คุณลักษณะของรถจักรยานเข้ามาใช้ในเขตการบิน

รถจักรยานที่จะนำเข้ามาใช้งานภายในเขตการบิน จะต้องมีการติดตั้งอุปกรณ์ที่ได้มาตรฐานตามข้อกำหนดดังต่อไปนี้

- ✓ ติดตั้งกระดิ่งที่ให้เสียงสัญญาณได้ยิน ในระยะไม่น้อยกว่า 30 เมตร
- ✓ เครื่องห้าม (เบรก, อุปกรณ์ห้ามล้อ) ที่ใช้การได้ดี เมื่อต้องการหยุดรถ สามารถทำให้รถจักรยานหยุดได้ทันที
- ✓ ติดตั้งวัสดุสะท้อนแสง ทั้งด้านหน้า ด้านหลัง และภายในวงล้อรถจักรยาน ซึ่งเมื่อถูกไฟส่องต้องมีแสงสะท้อนให้เห็นอย่างชัดเจน
- ✓ ติดตั้งหรือพ่นหมายเลขรถจักรยานของหน่วยงานผู้เป็นเจ้าของ เพื่อให้มองเห็นได้อย่างชัดเจนและทำการตรวจสอบได้ง่าย



2. การจัดเก็บรถจักรยาน

บริษัทสายการบินและผู้ประกอบการที่เป็นเจ้าของรถจักรยาน จะต้องจัดทำที่สำหรับจอดเก็บรถจักรยานให้เป็นระเบียบเรียบร้อย และเกิดความปลอดภัย ตามภาพข้างล่าง



ภาพสำหรับที่จัดเก็บรถจักรยานที่เหมาะสม

3. ข้อปฏิบัติการขับขี่รถจักรยาน



- 1 ให้ขับขี่รถจักรยานชิดขอบทางด้านซ้ายของเส้นทางจักรยานใต้แนวชายคารอบ Concourse เพื่อปฏิบัติงานที่หลุมจอดประชิดอาคารเท่านั้น



- 2 ห้ามขับขี่ในเส้นทางการจราจรของยานพาหนะปกติทั่วไปบริเวณลานจอดอากาศยาน



- 3 การขับขี่รถจักรยานตัดผ่านเส้นทางการจราจรลอดใต้ Concourse ให้ขับขี่ชิดขอบทางด้านซ้ายจนสุดขอบทาง แล้วจึงขับขี่ข้ามเส้นทางการจราจรของยานพาหนะปกติเมื่อต้องการข้าม และต้องใช้ความระมัดระวังเป็นพิเศษ



- 4 ให้ทางแก่ผู้โดยสาร บุคคลหรือยานพาหนะ ที่อยู่บนเส้นทางการจราจรเดียวกัน



- 5 กรณีที่ต้องขับขี่รถจักรยานไปปฏิบัติหน้าที่ บริเวณหลุมจอดประชิดอาคาร อนุญาตให้จอดพักรถจักรยานได้เฉพาะในบริเวณ (ภายในเส้นขาว) และเมื่อปฏิบัติงานเรียบร้อยแล้วต้องนำรถจักรยานมาจอดไว้บริเวณพื้นที่สำหรับจอดจักรยานที่หน้าสำนักงาน



- 6 เมื่อขับขี่รถจักรยานผ่านบริเวณ Bus Gate ทั้งขาเข้าและขาออกกรณีที่มีการขนถ่ายผู้โดยสารให้ผู้ขับขี่ลงจากรถจักรยานและหยุดรอจนกว่าจะไม่มีผู้โดยสารเดินผ่านแล้ว จึงจูงรถจักรยานผ่านบริเวณดังกล่าว หรือกรณีที่มีรถขนถ่ายผู้โดยสารจอดอยู่แต่ยังไม่มีผู้โดยสารเดินผ่าน ให้ผู้ขับขี่ลงจากรถจักรยานและจูงผ่านพื้นบริเวณดังกล่าวแล้วจึงขับขี่ต่อไปได้

4 ข้อห้ามสำหรับผู้ขับขี่รถจักรยาน



1 ห้ามขับโดยประมาทหรือ
นำ hazard เสียวอันตรายเกิด
อันตรายแก่บุคคลหรือ
ทรัพย์สิน



2 ห้ามขับโดยไม่จับคัน
บังคับรถ



3 ห้ามขับขนานกันเกิน
สองคัน



4 ห้ามขับโดยนั่งบนที่อื่น
มิใช่อาานที่จัดไว้เป็นที่นั่ง
ตามปกติซ้อนท้าย



5 ห้ามขับโดยบรรทุกบุคคลอื่น



6 ห้ามบรรทุก หรือถือสิ่งของ
หรือของใด ๆ ในลักษณะ
ที่เป็นกรกีดขวาง การจับ
คันบังคับรถหรืออันตรายจะ
เกิดอันตรายแก่บุคคลหรือ
ทรัพย์สิน



7 ห้ามเกาะหรือพ่วงรถอื่น
ที่กำลังแล่นอยู่



8 ห้ามขับขี่รถจักรยานออก
นอกเส้นทางการจราจร



9 ห้ามจอดรถจักรยานนอก
พื้นที่ที่กำหนด



บทที่ 6

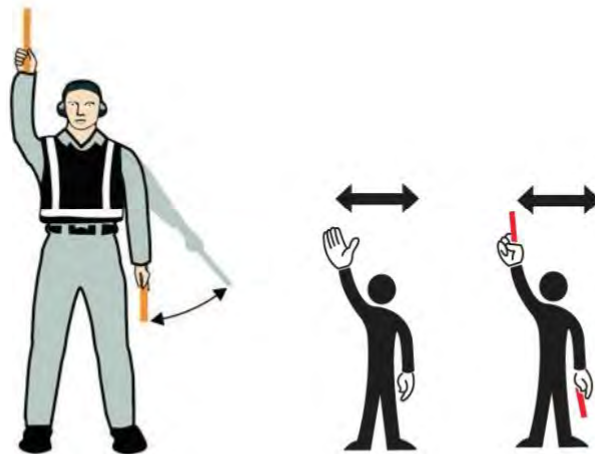
การให้ทัศนสัญญาณ

บทที่ 6 การให้ทัศนสัญญาณ

1. ในกรณีให้บริการอากาศยานขนาดใหญ่ ให้ Marshaller ให้ทัศนสัญญาณบนยานพาหนะหรืออุปกรณ์ที่มีความสูง โดยให้จอดอยู่ฝั่งตรงข้ามกับหลุมจอดอากาศยาน หรืออยู่ในตำแหน่งระยะห่างจากอากาศยาน ไม่น้อยกว่า 7.5 เมตร และไม่กีดขวางเส้นทางจราจร (Service Road)
2. ในกรณีให้บริการอากาศยานขนาดเล็ก ให้ Marshaller ให้ทัศนสัญญาณบนพื้นในตำแหน่งที่ปลอดภัย ซึ่งอาจอยู่ฝั่งเดียวกันกับอากาศยานหรืออยู่ฝั่งตรงข้ามหลุมจอดฯ ก็ได้
3. ในกรณีที่ Marshaller ให้ทัศนสัญญาณอยู่ฝั่งตรงข้ามกับหลุมจอดอากาศยาน ให้บริษัทผู้ให้บริการภาคพื้นจัดให้มีการตั้งกรวยบน Service Road เพื่อกั้นยานพาหนะไม่ให้ขับผ่านหน้าหลุมจอดฯ ขณะ Marshaller ทำการให้ทัศนสัญญาณ
4. ขณะ Marshaller ทำการให้ทัศนสัญญาณนำอากาศยานเข้าหลุมจอด ให้ยานพาหนะทุกชนิดหยุดการขับเคลื่อนผ่านหน้าหลุมจอดดังกล่าว จนกว่าอากาศยานจะจอดสนิทจึงขับเคลื่อนผ่านไปได้ ทั้งนี้ ยกเว้นในกรณีรถฉุกเฉินที่ต้องไปปฏิบัติงานรองรับเหตุฉุกเฉิน ให้สามารถขับผ่านไปได้

1) ทำตามการนำของผู้ให้สัญญาณ (Wing walker/guide)

ให้ยกมือขวาขึ้นเหนือศีรษะโดยไม่ให้สัญญาณชี้ขึ้น ส่วนไม่ให้สัญญาณในมือซ้ายให้ชี้ลงพื้นข้างลำตัว



หมายเหตุ : สัญญาณนี้ใช้โดยบุคคลที่อยู่ ณ ตำแหน่งปลายปีกอากาศยานผู้ซึ่งให้สัญญาณไปยังนักบิน พนักงานรับ-ส่งอากาศยาน (คนโบกเครื่องบิน) หรือผู้ปฏิบัติหน้าที่ต้นอากาศยานถอยหลัง ให้ทราบว่าการเคลื่อนตัวของอากาศยานเข้า-ออกที่ตำแหน่งจอดนั้นไม่มีสิ่งกีดขวาง

2) เข้าช่องจอดนี้ (Identify gate)

ให้เหยียดแขนตรงไปข้างหน้าโดยให้ไม้สัญญาณชี้ขึ้นด้านบน และยกแขนขึ้นเหนือศีรษะ



3) เดินหน้าไปทางผู้ให้สัญญาณคนถัดไป (Proceed to next signalman or as directed by tower/ground control)

ให้ชูแขนทั้งสองข้างขึ้นข้างบนเหนือศีรษะ จากนั้นจึงเหวี่ยงแขนทั้งสองออกไปทางด้านข้างของร่างกายโดยชี้ไม้ให้สัญญาณไปในทิศทางของผู้ให้สัญญาณคนต่อไปหรือพื้นที่ขับเคลื่อน (Taxi Area)



4) เดินหน้า (Straight ahead)

ให้เหยียดแขนทั้งสองข้างไปข้างลำตัวจากนั้นจึงงอข้อศอกขึ้น และโบกไม้ให้สัญญาณขึ้นและลงจากระดับหน้าอกไปหาระดับศีรษะ



5) เลี้ยว (Turn)

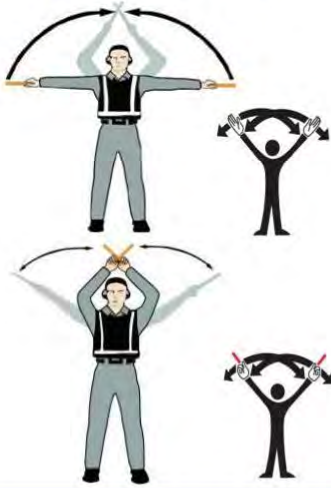
เลี้ยวซ้าย Turn **left** (from pilot's point of view) : ให้เหยียดแขนขวาและไม้ให้สัญญาณทำมุมตั้งฉาก 90 องศาในร่างกายข้างไว้ และให้สัญญาณ "มาข้างหน้า" ด้วยมือซ้าย โดยอัตราการเคลื่อนไหวของผู้ให้สัญญาณ จะบ่งบอกให้นักบินทราบถึงอัตราการเลี้ยวของอากาศยาน



เลี้ยวขวา Turn **right** (from pilot's point of view) : ให้เหยียดแขนซ้ายและไม้ให้สัญญาณทำมุมตั้งฉาก 90 องศาในร่างกายข้างไว้ และให้สัญญาณ "มาข้างหน้า" ด้วยมือขวา โดยอัตราการเคลื่อนไหวของผู้ให้สัญญาณ จะบ่งบอกให้นักบินทราบถึงอัตราการเลี้ยวของอากาศยาน



6) หยุด (Normal stop)



หยุดในกรณีปกติ (Normal stop) ให้เหยียดแขนทั้งสองข้าง พร้อมไม่ให้สัญญาณขนาบข้างกับลำตัวในลักษณะตั้งฉากทำมุม 90 องศา กับพื้น และยกขึ้นช้าๆ จนกระทั่งไม่ให้สัญญาณไขว้กันเหนือศีรษะ

หยุดในกรณีฉุกเฉิน (Emergency stop) ให้เหยียดแขนทั้งสองข้างพร้อมไม่ให้สัญญาณออกด้านข้าง จากนั้นจึงยกขึ้นไขว้กันเหนือศีรษะอย่างรวดเร็ว

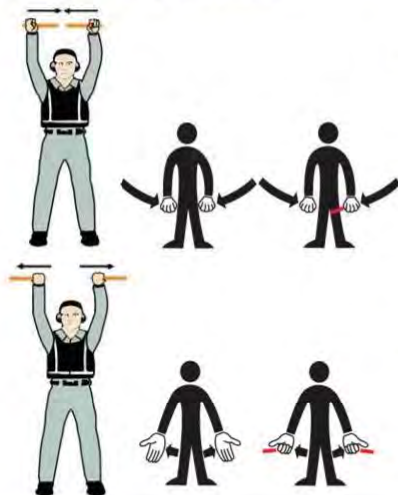
7) การห้ามล้อ (Brakes)



ห้ามล้อ (Set brakes) : ให้ยกมือข้างหนึ่งขึ้นมาเหนือไหล่และแบมือออก จากนั้น สบตากับผู้บังคับอากาศยานเพื่อให้แน่ใจ และกำมือไว้ห้ามเคลื่อนไหว จนกว่าจะได้รับสัญญาณตอบรับโดยการ “ชูนิ้วหัวแม่มือขึ้น” จากผู้บังคับอากาศยาน

ปลดห้ามล้อ (Release brakes) : ให้กำมือไว้ข้างหนึ่งและยกขึ้นเหนือหัวไหล่โดยให้สบตากับผู้บังคับอากาศยาน เพื่อให้แน่ใจ จากนั้นจึงแบมือออกและห้ามเคลื่อนไหว

8) ไม้กั้นล้อ (Chocks)

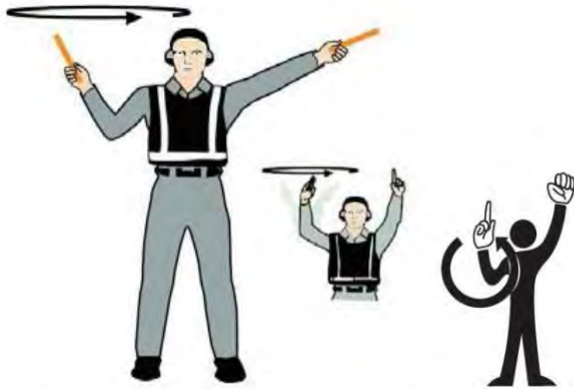


ใส่ไม้ห้ามล้อ(Chocks inserted) ให้ยกแขนทั้งสองข้าง พร้อมไม่ให้สัญญาณขึ้นเหนือศีรษะจนสุดแขน จากนั้นจึงเคลื่อนไม้ให้สัญญาณเข้าหากันในแนวนอนจนปลายไม้แตะกัน และกรูณาเช็คให้แน่ใจว่าได้รับการตอบรับจากผู้บังคับอากาศยานแล้วหลังจากให้สัญญาณ

ปลดไม้ห้ามล้อ(Chocks removed) ยกแขนทั้งสองข้าง พร้อมไม่ให้สัญญาณเหนือศีรษะจนสุดแขน จากนั้นจึงเคลื่อนไม้ให้สัญญาณออกจากกันโดยห้ามปลดไม้ห้ามล้อออกจนกว่าผู้บังคับอากาศยานจะอนุญาต

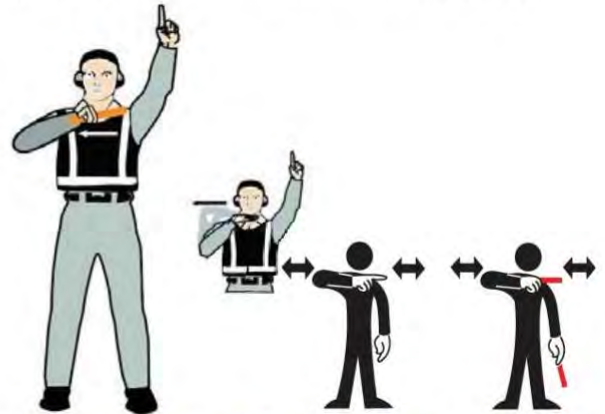
9) ติดเครื่อง (Start engines)

ให้ยกมือขวาขึ้นระดับเดียวกับศีรษะ พร้อมกับชี้ไม้ให้สัญญาณขึ้นและเริ่มหมุนมือไปด้วย ในขณะที่เดียวกันก็ยกแขนซ้ายเหนือระดับศีรษะ โดยชี้ไปยังเครื่องยนต์ที่จะให้สตาร์ท



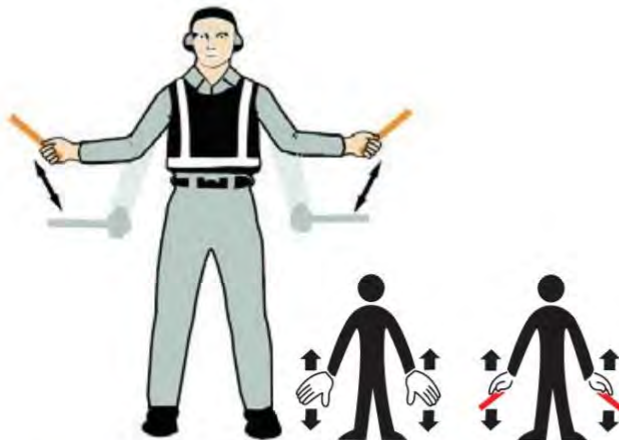
10) ตับเครื่อง (Cut engines)

ให้ยื่นแขนไปข้างหน้าลำตัวในระดับเดียวกันกับหัวไหล่ จากนั้นจึงยกแขนซ้ายและไม้ให้สัญญาณขึ้นให้ตรงกับหัวไหล่ซ้าย พร้อมทั้งบอกไม้ให้สัญญาณในมือขวาไปข้างหน้าลำตัวในลักษณะตัดลำคอ



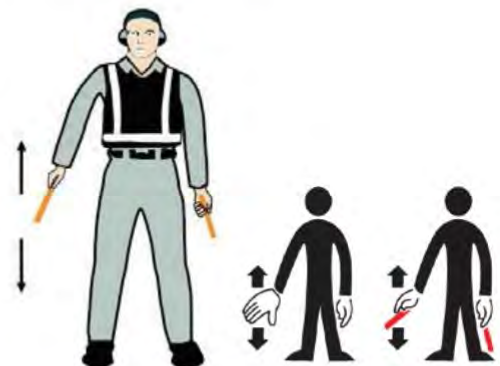
11) ผ่อนเครื่องยนต์ (Slow down)

ให้ทั้งแขนทั้งสองข้างลงข้างลำตัว ให้ไม้ให้สัญญาณขนาดกบพื้น จากนั้นจึงบอกไม้ให้สัญญาณขึ้นลงซ้ำๆ จาก ระดับเอวถึงหัวเข่า



12) ผ่อนเครื่องยนต์ในแต่ละด้าน (Slow down engine(s) on indicated side)

ให้ทั้งแขนทั้งสองข้างลำตัว โดยให้หัวไม้ให้สัญญาณชี้ลงพื้น จากนั้นจึงบอกไม้ให้สัญญาณในมือซ้ายหรือขวาขึ้นลง เพื่อเป็นการส่งสัญญาณให้ผ่อนเครื่องยนต์ด้านซ้ายหรือขวาลง



13) ถอยหลัง (Move back)

ให้ขอแขนไปข้างหน้าลำตัวในระดับเอว และหมุนแขนสองข้างไปข้างหน้าหากต้องการให้สัญญาณหยุดการถอยหลังให้ใช้การให้สัญญาณจาก ข้อ 6 (ก) หรือ (ข)



14) เลี้ยวในขณะที่ถอยหลัง (Turns while backing)



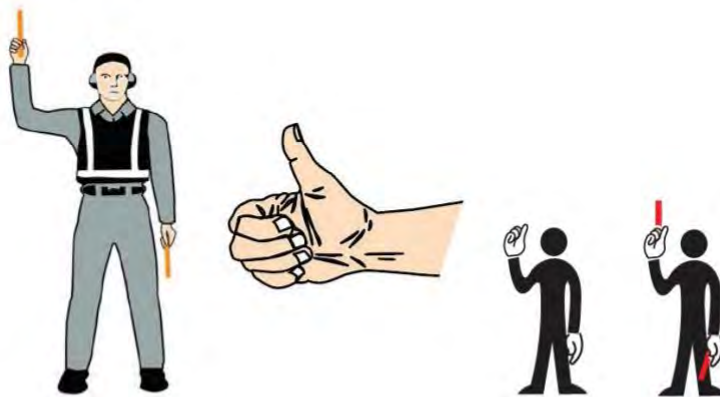
ให้อากาศยานถอยหลังโดยแนวทางอากาศยานชี้ไปทางฝั่งขวา (Turns while backing for tail to starboard) ให้ชี้มือซ้ายและไม้ให้สัญญาณลงพื้นค้ำไว้ ในขณะที่ยกแขนขวาและไม้ให้สัญญาณขึ้นแนวตั้งเหนือศีรษะ จากนั้นจึงขยับแขนขวาและไม้ลงมาตามแนวข้างลำตัว โดยขยับแขนขวาขึ้นลงซ้ำๆ



ให้อากาศยานถอยหลังโดยแนวทางอากาศยานชี้ไปทางฝั่งซ้าย (Turns while backing for tail to port) ให้ชี้มือขวาและไม้ให้สัญญาณลงพื้นค้ำไว้ ในขณะที่ยกแขนซ้ายและไม้ให้สัญญาณขึ้นในแนวตั้งเหนือศีรษะ จากนั้นจึงขยับแขนซ้ายและไม้ลงตามแนวข้างลำตัว โดยขยับแขนซ้ายขึ้นลงซ้ำๆ

15) เคลียร์ / ยืนยัน (Affirmative / all clear)

ให้ยกมือขวา และไม้ให้สัญญาณขึ้นในระดับเดียวกับศีรษะหรือ ยกนิ้วหัวแม่มือขึ้นในขณะที่ปล่อยแขนซ้ายทิ้งไว้ข้างลำตัว ระดับหัวเข่า



หมายเหตุ : การให้สัญญาณนี้ยังถูกใช้ให้เป็นสัญญาณที่ใช้เพื่อติดต่อสื่อสารด้านเทคนิคหรือการบริการอีกด้วย



บทที่ 7

การปฏิบัติ
เมื่อเกิดเหตุการณ์
ความปลอดภัย
ในเขตการบิน

บทที่ 7 การปฏิบัติเมื่อเกิดเหตุการณ์ ความปลอดภัยในเขตการบิน

การรายงานเหตุการณ์ด้านความปลอดภัย

หน่วยงานและผู้ปฏิบัติงานทุกคนมีหน้าที่ในการรายงานเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยตามกระบวนการของระบบการจัดการด้านนิรภัยของ ทสภ. และให้มั่นใจว่าข้อมูลที่สื่อสารไปนั้นจะไม่ส่งผลให้เกิดการลงโทษตามมา

ทั้งนี้ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิได้มีการประกาศนโยบายความปลอดภัยและนโยบายการรายงานเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยฉบับใหม่ ลงวันที่ 10 พ.ย.64 เพื่อเป็นการสื่อสารความปลอดภัยไปยังผู้ปฏิบัติงานภายใน ทสภ.

QR Code สำหรับ Download เอกสาร
นโยบายความปลอดภัยและนโยบายการรายงานเหตุการณ์ด้านความปลอดภัย
ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ



1. การรายงานอุบัติการณ์/อุบัติเหตุในเขตลานจอดอากาศยาน (Reporting of incidents and accidents on an apron)

1.1 การรายงานเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยภาคบังคับ (Mandatory Occurrence Reporting)

ให้พนักงานหรือเจ้าหน้าที่ผู้พบเห็นเหตุการณ์ ผู้ได้รับแจ้งเหตุการณ์ ดำเนินการแจ้งข่าวด้วยวาจาหรือลายลักษณ์อักษร ไปยังหน่วยงานผู้รับผิดชอบรวบรวมข้อมูลและผู้วิเคราะห์ข้อมูล อาทิ

ประเภทเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยภาคบังคับมีดังนี้

หัวข้อ	เหตุการณ์ที่ต้องดำเนินการรายงานภาคบังคับ	หน่วยงาน (ผู้รวบรวมข้อมูล/ ผู้วิเคราะห์ข้อมูล)
1. เหตุการณ์เกี่ยวกับอากาศยานและสิ่งกีดขวาง		
1.1	อากาศยานชนหรือเกือบชน กับอากาศยานลำอื่น สิ่งปลูกสร้าง ยานพาหนะหรืออุปกรณ์	ฝ่ายปฏิบัติการเขตการบิน
1.2	รถชนกัน, ชนกับอุปกรณ์, ชนกับสิ่งปลูกสร้างหรือชนคนในเขตการบิน ซึ่งส่งผลทำให้มีผู้ได้รับบาดเจ็บหรือทรัพย์สินเสียหาย	ฝ่ายปฏิบัติการเขตการบิน
1.3	อากาศยานชนสัตว์หรือชนนก	ฝ่ายปฏิบัติการเขตการบิน
1.4	อากาศยานออกนอกทางวิ่งหรือทางขับ	ฝ่ายปฏิบัติการเขตการบิน
1.5	การล່วงล้อทางวิ่งหรือทางขับ	ฝ่ายปฏิบัติการเขตการบิน
1.6	การล່วงล้อพื้นที่ขึ้น - ลง เฮลิคอปเตอร์	ฝ่ายปฏิบัติการเขตการบิน (เขตการบิน) ฝ่ายดับเพลิงและกู้ภัย (นอกเขตการบิน)
1.7	อากาศยานหรือยานพาหนะไม่ปฏิบัติตามคำแนะนำหรือข้อห้ามในพื้นที่ทางวิ่ง ทางขับ และลานจอดอากาศยาน	ฝ่ายปฏิบัติการเขตการบิน
1.8	อากาศยานบินลงก่อนถึงทางวิ่ง หรือเลยทางวิ่ง	ฝ่ายปฏิบัติการเขตการบิน
1.9	อากาศยานวิ่งขึ้น / บินลง บนทางขับ	ฝ่ายปฏิบัติการเขตการบิน

หัวข้อ	เหตุการณ์ที่ต้องดำเนินการรายงานภาคบังคับ	หน่วยงาน (ผู้รวบรวมข้อมูล/ ผู้วิเคราะห์ข้อมูล)
1.10	เหตุการณ์ FOD ที่ทำความเสียหายต่ออากาศยาน หรือการพบชิ้นส่วนอากาศยานบนพื้นที่เคลื่อนไหว	ฝ่ายปฏิบัติการเขตการบิน
1.11	การพบสิ่งกีดขวางในเขตสนามบินหรือบริเวณใกล้เคียงสนามบิน ซึ่งไม่มีการประกาศ AIP/NOTAM หรือไม่มีการทำเครื่องหมาย/ติดไฟอย่างเหมาะสม	ฝ่ายปฏิบัติการเขตการบิน (เขตการบิน) ฝ่ายมาตรฐานท่าอากาศยาน และอาชีวอนามัย (นอกเขตการบิน) ฝ่ายสนามบินและอาคาร (นอกเขตการบิน)
1.12	การพบยานพาหนะ อุปกรณ์ หรือบุคคล ซึ่งรบกวนหรือขัดขวางกระบวนการ Push-back, Power back, หรือการขับเคลื่อน (Taxi) ตามปกติของอากาศยาน	ฝ่ายปฏิบัติการเขตการบิน
1.13	การพบผู้โดยสารหรือบุคคลผู้ไม่ได้รับอนุญาตอยู่ในลานจอดอากาศยานโดยไม่มีเจ้าหน้าที่ควบคุม	ฝ่ายปฏิบัติการเขตการบิน
1.14	เหตุการณ์เกี่ยวกับกระแสไอพ่นหรือกระแสใบพัด	ฝ่ายปฏิบัติการเขตการบิน
1.15	อากาศยานประกาศภาวะฉุกเฉิน (Mayday หรือ PAN call)	ฝ่ายปฏิบัติการเขตการบิน
2. การสูญเสียการให้บริการทั้งหมดหรือการลดระดับการให้บริการ		
2.1	การสื่อสารทางวิทยุกับหอคอยควบคุมการจราจรทางอากาศ สุวรรณภูมิล้มเหลวหรือขัดข้อง	ฝ่ายปฏิบัติการเขตการบิน
2.2	การล้มเหลวของระบบ/การทำงานผิดพลาดของระบบหรือการชำรุดของอุปกรณ์ของสนามบินที่เป็นอันตรายหรืออาจเป็นอันตรายต่ออากาศยาน	ฝ่ายปฏิบัติการเขตการบิน ฝ่ายไฟฟ้าและเครื่องกล
2.3	ความบกพร่องของเครื่องหมาย (Markings) ไฟสนามบิน (Lights) หรือป้ายสัญลักษณ์ (Signs) อย่างมีนัยสำคัญ	ฝ่ายปฏิบัติการเขตการบิน ฝ่ายสนามบินและอาคาร (เครื่องหมาย) ฝ่ายไฟฟ้าและเครื่องกล (ระบบไฟฟ้า)

หัวข้อ	เหตุการณ์ที่ต้องดำเนินการรายงานภาคบังคับ	หน่วยงาน (ผู้รวบรวมข้อมูล/ ผู้วิเคราะห์ข้อมูล)
2.4	ระบบการแจ้งเตือนเหตุฉุกเฉินในสนามบินข่ารดหรือลัมเหลว	ฝ่ายปฏิบัติการและบำรุงรักษา ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร (ฝบท.)
2.5	ระดับของการดับเพลิงและกู้ภัยของสนามบินที่ไม่ได้ตามข้อกำหนด	ฝ่ายดับเพลิงและกู้ภัย
3. เหตุการณ์อื่นๆ		
3.1	เหตุเพลิงไหม้กลุ่มควันการระเบิดในพื้นที่สนามบิน/เขตใกล้เคียงสนามบินที่สร้างอันตรายหรืออาจเป็นอันตรายต่ออากาศยานหรือบุคคล	ฝ่ายดับเพลิงและกู้ภัย
3.2	ข้อมูลการเปลี่ยนแปลงของสนามบินซึ่งไม่มีการประกาศหรือรายงานซึ่งเป็นอันตรายหรืออาจเป็นอันตรายต่ออากาศยานหรือบุคคล	ฝ่ายปฏิบัติการเขตการบิน
3.3	เหตุการณ์น้ำมันล้นปลายปีก (รายงานเฉพาะกรณีที่ต้องเรียก รถดับเพลิง Stand by)	ฝ่ายปฏิบัติการเขตการบิน
3.4	ความล้มเหลวในการดำเนินการแก้ไขสภาพพื้นผิวทางวิ่งที่อยู่ในสภาพไม่ดี	ฝ่ายสนามบินและอาคาร
3.5	เหตุการณ์ใดๆ ที่การทำงานของบุคคลมีส่วนโดยตรงในการก่อให้เกิด หรืออาจก่อให้เกิดอากาศยานอุบัติเหตุ/อุบัติเหตุรุนแรง	ฝ่ายปฏิบัติการเขตการบิน
3.6	อุบัติเหตุหรืออุบัติการณ์เกี่ยวกับสินค้าอันตราย	ฝ่ายปฏิบัติการเขตการบิน (เขตการบิน) ฝ่ายบริหารการขนส่งสินค้าทางอากาศ (คลังสินค้า)

ทั้งนี้ กรณีมีเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยภาคบังคับที่อาจส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยในเขตการบิน ให้ผู้ปฏิบัติงานหรือผู้พบเห็นเหตุการณ์รายงานข้อมูล “งานควบคุมเขตการบิน” หรือ “FOLLOW ME” โดยเร็วที่สุด

1.2 การรายงานเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยภาคสมัครใจ (Voluntary Occurrence Reporting)

เมื่อมีเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยนอกเหนือจากเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยภาคบังคับ หรือเมื่อมีข้อมูลอื่นใดที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยที่อาจก่อให้เกิดอันตรายต่อการบิน รวมถึงการพบเห็นปัจจัยอันตรายหรือสภาพความไม่ปลอดภัยทางการบิน สามารถรายงานเหตุการณ์ที่เป็นอันตราย ผ่าน 6 ช่องทาง ดังนี้

- **ช่องทางที่ 1** รายงานปัจจัยอันตรายผ่านแอปพลิเคชันระบบ Q5 System หรือที่อยู่ เว็บไซต์ <http://safety.airportthai.co.th/Login.action>
- **ช่องทางที่ 2** รายงานปัจจัยอันตรายผ่านจดหมายอิเล็กทรอนิกส์ ของ สมภ. ฝมอ. vtbssafety@airportthai.co.th
- **ช่องทางที่ 3** รายงานผ่านทางโทรศัพท์โดยผู้รายงานสามารถแจ้งรายงานปัจจัยอันตรายไปยังส่วนงานที่เกี่ยวข้องของสนามบินโดยตรงหรือแจ้งรายงานมายัง สมภ.ฝมอ. ผ่านโทรศัพท์หมายเลข 0 2132 5619
- **ช่องทางที่ 4** ผู้รายงานมีหนังสือแจ้งให้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิทราบเป็นลายลักษณ์อักษร
- **ช่องทางที่ 5** รายงานผ่านแบบฟอร์มรายงานปัจจัยอันตราย (FM SMS 05) โดยสามารถนำส่งแบบฟอร์มไปยังส่วนงานที่เกี่ยวข้องของสนามบินโดยตรง หรือนำส่งมายัง สมภ.ฝมอ.
- **ช่องทางที่ 6** รายงานผ่าน Application Line กลุ่ม VTBS Safety (SMS)

2. กรณียานพาหนะชำรุด

เมื่อยานพาหนะชำรุด ผู้ขับขี่ยานพาหนะควรปฏิบัติ ดังนี้

1. แจ้งเจ้าหน้าที่ “งานควบคุมเขตการบิน ส่วนบริการเขตการบิน ฝ่ายปฏิบัติการเขตการบิน” หรือ “FOLLOW ME” หมายเลขโทรศัพท์ 0-2132-6842-3 ระบบวิทยุสื่อสารช่องความถี่ 2A
2. ให้ผู้ขับขี่พยายามเคลื่อนยานพาหนะเข้าชิดขอบทางเพื่อไม่ให้กีดขวางการจราจร
3. ห้ามผู้ขับขี่ทิ้งยานพาหนะไว้โดยเด็ดขาด

3. กรณียานพาหนะอุบัติเหตุ

เมื่อผู้ขับขี่ยานพาหนะหรืออุปกรณ์ให้บริการภาคพื้นทำให้เกิดอุบัติเหตุในเขตการบิน และส่งผลให้มีผู้บาดเจ็บ อากาศยาน ทรัพย์สิน หรือ ยานพาหนะอื่นเสียหาย ต้องดำเนินการดังนี้

1. ตรวจสอบดูว่า ต้องการความช่วยเหลือหรือดำเนินการฉุกเฉินอย่างใดหรือไม่ เช่น การดับเพลิง หรือ การช่วยเหลือผู้ที่ได้รับบาดเจ็บ
2. แจ้งเจ้าหน้าที่ “งานควบคุมเขตการบิน ส่วนบริการเขตการบิน ฝ่ายปฏิบัติการเขตการบิน” หรือ “FOLLOW ME” หมายเลขโทรศัพท์ 0-2132-6842 -3 ระบบวิทยุสื่อสารช่องความถี่ 2A
3. ห้ามเคลื่อนย้ายยานพาหนะหรือสิ่งอื่นใดในที่เกิดเหตุ เว้นแต่มีเหตุอันควรที่ต้องทำการเคลื่อนย้ายหรือหลบหลีก เพื่อให้เกิดความปลอดภัยและไม่กีดขวางการช่วยเหลือและกู้ภัย ได้แก่
 - 1) กีดขวางอากาศยาน
 - 2) มีบุคคลหรือสัตว์ติดอยู่ไม่สามารถออกมาได้
 - 3) จำเป็นต้องเคลื่อนย้ายไปรษณีย์ภัณฑ์
 - 4) เพื่อเป็นการป้องกันการเกิดเพลิงไหม้หรือการเกิดความเสียหายเพิ่มเติม
4. ผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุต้องรออยู่ ที่เกิดเหตุจนกว่าจะได้รับอนุญาตจากเจ้าหน้าที่งานควบคุมเขตการบิน (FOLLOW ME)

4. หน่วยงานและเบอร์โทรศัพท์

ฝ่ายปฏิบัติการเขตการบิน

ส่วนบริการเขตการบิน

1.1 งานควบคุมเขตการบิน	0 2132 6822, 0 2132 6842-3
1.2 งานบริหารหลุมจอดอากาศยาน	0 2132 4110
1.3 งานบริการข่าวสารทางการบิน	0 2132 6931-4, 06 2598 0608

ส่วนบริการการบิน

2.1 งานข้อมูลการบิน	0 2132 6922
2.2 งานบริการเที่ยวบิน	0 2132 4108, 0 2132 6943
2.3 งานพิธีการบิน	0 2132 6880, 0 2132 6815

ส่วนปฏิบัติงานความปลอดภัยกิจการการบิน

3.1 งานปฏิบัติการความปลอดภัย	0 2132 6861, 0 2132 6953
3.2 งานบริหารพื้นที่ในเขตการบิน	0 2132 6954
3.3 งานควบคุมสัตว์อันตรายต่อการบิน	0 2132 6981-2

โทร.063 234 4009

birdstrikevtbs@airportthai.co.th

ฝ่ายดับเพลิง

แจ้งเหตุด่วน	0 2132 9911
ตรวจถังดับเพลิง	0 2132 6671

ฝ่ายแพทย์

คลินิกสำนักแพทย์ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	0 2132 5388
กรณีเกิดเหตุฉุกเฉิน ติดต่อ	0 2132 7777

ฝ่ายสนามบินและอาคาร

0 2132 8301

ศูนย์รักษาความปลอดภัยท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

0 2132 4000



บทที่ 8

การลงโทษ

บทที่ 8 การลงโทษ

ผู้ที่ไม่ปฏิบัติตามกฎระเบียบ ตลอดจนข้อบังคับต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติงานในเขตการบิน จะถูกยึดบัตรอนุญาตสำหรับบุคคล ทั้งนี้หากมีความผิดทางกฎหมาย บุคคลนั้นต้องถูกพิจารณาโทษตามกฎหมายนั้นด้วย

เมื่อเกิดอุบัติเหตุหรืออุบัติการณ์ภายในเขตการบิน ทสภ. บริษัทผู้เป็นเจ้าของอุปกรณ์ภาคพื้นหรือเจ้าของทรัพย์สินนั้น ๆ ต้องให้ความร่วมมือ เช่น การให้ปากคำ เอกสาร หรือข้อมูลที่เกี่ยวข้องต่อพนักงานผู้มีอำนาจหน้าที่ของ ทอท.

1. ลักษณะของการกระทำความผิดและระดับการลงโทษ

ระยะเวลา	ลักษณะของการกระทำความผิด
7 วัน	<ul style="list-style-type: none">• แต่งกายไม่สุภาพเรียบร้อย หรือไม่ถูกต้องตามที่บริษัทสายการบิน และบริษัทผู้ประกอบการกำหนด• ไม่สวมใส่เสื้อสะท้อนแสงขณะปฏิบัติงานภายในเขตการบิน• เจตนาทำสิ่งสกปรกภายในเขตการบิน• ฝ่าฝืนข้อห้ามการขับซีรจกัรยาน• สูบบุหรี่ (พร้อมเปรียบเทียบปรับ 5,000 บาท)• ใช้อุปกรณ์สื่อสาร อุปกรณ์ถ่ายภาพ และอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ทุกชนิดภายในระยะ 3 เมตร จากอุปกรณ์เติมน้ำมัน จุดเติมน้ำมัน หรือท่อระบายอากาศของระบบเชื้อเพลิงอากาศยาน• เข้าไปในพื้นที่หลุมจอดอากาศยานโดยไม่มีภารกิจเกี่ยวข้อง• รับประทานอาหารภายในเขตการบิน• ไม่ติดบัตรอนุญาตบุคคล ในขณะที่ปฏิบัติงานภายในเขตการบิน• นำบัตรอนุญาตบุคคลที่หมดอายุมาใช้งาน• ไม่ควบคุมการปฏิบัติงานของผู้ใต้บังคับบัญชา ให้ปฏิบัติตามกฎระเบียบ ทอท.• การฝ่าฝืนกฎระเบียบ หลักเกณฑ์อื่น ๆ ของ ทอท. แต่ไม่ถึงขั้นเกิดอุบัติเหตุ

ระยะเวลา	ลักษณะของการระงับความผิด
<p style="text-align: center;">10 วัน</p>	<ul style="list-style-type: none"> ก่อให้เกิดอุบัติเหตุแต่ไม่ร้ายแรง
<p style="text-align: center;">15 วัน</p>	<ul style="list-style-type: none"> เคยถูกยึดบัตรอนุญาตบุคคล 7 วัน และกระทำความผิดซ้ำอีก มีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดเกินกว่ากำหนด หรือมีอาการมึนเมาสุรา หรือของมึนเมาอย่างอื่น นำบัตรอนุญาตของตนเอง ไปให้ผู้อื่นใช้ปฏิบัติงาน หรือนำบัตรฯ ของผู้อื่นมาใช้ปฏิบัติงาน ฝ่าฝืนกฎระเบียบ ทอท. อื่นใด และเป็นเหตุให้เกิดอุบัติเหตุ ก่อให้เกิดอุบัติเหตุร้ายแรง แต่ไม่มีบุคคลได้รับบาดเจ็บ หรือบาดเจ็บเล็กน้อย หรือก่อให้เกิดอุบัติเหตุต่ออากาศยานไม่ร้ายแรง
<p style="text-align: center;">30 วัน</p>	<ul style="list-style-type: none"> เคยถูกยึดบัตรอนุญาตบุคคล 15 วัน และกระทำความผิดซ้ำอีก ไม่ให้ความร่วมมือแก่เจ้าหน้าที่ ทอท. ภายในเขตการบิน พุดจาก้าวร้าว หรือประพฤติตัวไม่เหมาะสมต่อเจ้าหน้าที่ ทอท. ภายในเขตการบิน ฝ่าฝืนกฎระเบียบ ทอท. อื่นใดและเป็นเหตุให้เกิดอุบัติเหตุร้ายแรง และมีบุคคลได้รับบาดเจ็บสาหัส ก่อให้เกิดอุบัติเหตุร้ายแรงต่ออากาศยาน

ระยะเวลา
ลักษณะของการกระทำความผิด

ไม่มีกำหนด

- กระทำความผิดกฎหมายรัฐ เช่น กฎหมายเกี่ยวกับ
- ศุลกากร กฎหมายเกี่ยวกับคนเข้าเมือง
- ครอบครอง ค้าอาวุธ หรือวัตถุระเบิดอย่างผิดกฎหมาย
- ปล้นอากาศยาน
- ฆาตกรรมหรือพยายามฆ่า
- ทารุณกรรมทางเพศ/ ข้อหาร่วมกระทำความผิดอันมีลักษณะเป็นการรุมโทรมหญิง/ กระทำกับชายในลักษณะเดียวกัน/ ค้าประเวณี
- ก่ออาชญากรรมต่างๆ บนอากาศยานหรือขณะ
- อากาศยาน ทำการบิน
- พกพาอาวุธหรือวัตถุระเบิดโดยมิได้รับอนุญาต
- ลักพาตัวหรือจับบุคคลเป็นตัวประกัน
- เป็นสมาชิกกลุ่มอาชญากรรม/ ซ่องโจร
- ปลอมแปลงเอกสารหรือใบอนุญาตต่างๆ ของท่าอากาศยาน
- ทำซ้ำ ปลอมแปลงบัตรอนุญาต หรือเอกสาร
- ที่ทำให้ได้มาซึ่งบัตรอนุญาตเข้าพื้นที่เพื่อการรักษาความปลอดภัย
- แทรกแซงระบบนำทางการเดินอากาศยาน
- จารกรรมข้อมูล
- ให้ข้อมูลอันเป็นเท็จ เพื่อการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายต่อกิจการการบิน
- บุกรุกเข้าเขตหวงห้ามหรืออากาศยานโดยผิดกฎหมายหรือระเบียบการรักษาความปลอดภัย
- มี หรือร่วมกันผลิต นำส่ง ส่งออก ครอบครอง เพื่อจำหน่าย ยาเสพติดให้โทษ
- กระทำความผิดกฎหมายว่าด้วยการทำงานของคนต่างด้าว
- วางเพลิง
- รับซื้อ รับไว้ ซ่อนเร้น จำหน่าย หรือพาเอาไปเสียให้พ้นซึ่งไม้ หรือของป่า หรือของโจร หรือของผิดกฎหมาย

ระยะเวลา	ลักษณะของการกระทำความผิด
<h1>ไม่มีกำหนด</h1>	<ul style="list-style-type: none">• เคยถูกยึดบัตรอนุญาตบุคคล 30 วัน และกระทำความผิดร้ายแรงซ้ำอีก• ลักทรัพย์ (พร้อมถูกดำเนินคดีตามกฎหมาย)• เล่นการพนัน (พร้อมถูกดำเนินคดีตามกฎหมาย)• ทะเลาะวิวาท (พร้อมถูกดำเนินคดีตามกฎหมาย)• สารเสพติด (พร้อมถูกดำเนินคดีตามกฎหมาย)• นำสิ่งของหลบหนีภาษีศุลกากรออกนอกเขตการบิน• กระทำหรือปฏิบัติงานโดยประมาท เป็นเหตุให้ทรัพย์สินของ ทอท. หรือบริษัทสายการบิน/บริษัทผู้ประกอบการเสียหาย หรือบุคคลอื่นได้รับอันตรายอย่างร้ายแรง

หมายเหตุ:-

1. อุบัติเหตุร้ายแรง หมายถึง อุบัติเหตุที่มีมูลค่าความเสียหายมากกว่า 20,000.- บาท หรือบุคคลได้รับบาดเจ็บต้องเข้ารับการรักษาพยาบาลไม่น้อยกว่า 48 ชั่วโมง
2. อุบัติเหตุร้ายแรงต่ออากาศยาน หมายถึง อุบัติเหตุที่มีมูลค่าความเสียหายต่ออากาศยานมากกว่า 100,000.- บาท หรือทำให้เที่ยวบินล่าช้ากว่ากำหนดไม่น้อยกว่า 1 ชั่วโมง
3. การนับจำนวนครั้งของการกระทำความผิดให้นับตั้งแต่วันที่กระทำความผิดครั้งแรกไปจนครบ 12 เดือน เมื่อเกิน 12 เดือนให้เริ่มนับใหม่
4. การกระทำความผิดหลายกรณีในคราวเดียวกัน ให้รวมระยะเวลาการยึดบัตรรักษาความปลอดภัยส่วนบุคคลในแต่ละกรณีเข้าด้วยกัน
5. การพิจารณาโทษอาจเพิ่มขึ้นหรือลดลงได้ เมื่อมีเหตุผลอันสมควร ซึ่งอยู่ในดุลยพินิจของพนักงาน ทอท. ที่เกี่ยวข้อง

2. ขั้นตอนขอเข้ารับการอบรมและทดสอบของผู้กระทำคามผิด

ผู้กระทำคามผิดที่ถูกพิจารณายึดบัตรอนุญาตบุคคลตามบทลงโทษข้างต้น จะต้องติดต่อขอเข้ารับการอบรมและทดสอบ “หลักเกณฑ์ความปลอดภัยและวิธีปฏิบัติสำหรับผู้ปฏิบัติงานภายในพื้นที่เขตการบิน ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ทสภ.)” และเมื่อผ่านเกณฑ์ที่กำหนดเรียบร้อยแล้ว จึงสามารถรับบัตรอนุญาตเพื่อคืนสิทธิ์ได้เช่นเดิม



บทที่ 9

เครื่องหมาย ป้าย
และสัญลักษณ์
ในเหตุการณ์บิน

บทที่ 9 เครื่องหมาย ป้าย และสัญลักษณ์ในเวตการบิน

เส้นทางจราจรในลานจอดอากาศยาน (Apron Road Markings)

เครื่องหมายบนพื้นผิวจราจร



เส้นขอบ (EDGE LINE)

เส้นขอบ หมายความว่าเส้นแสดงแนวขอบทางจราจร ยานพาหนะต้องไม่ขับออกนอกเส้นนี้



เส้นแบ่งทิศทางการจราจร (CENTER LINE)

เส้นแสดงการแบ่งแยกการจราจรของยานพาหนะที่มีทิศทางตรงข้ามกัน ให้ขับรถไปทางด้านซ้ายของเส้นแบ่งทิศทางการจราจร ยกเว้น กรณีที่ต้องการจะเลี้ยวขวา หรือแซงขึ้นหน้ารถคันอื่น อาจขับรถข้ามเส้นดังกล่าวได้ด้วยความระมัดระวัง

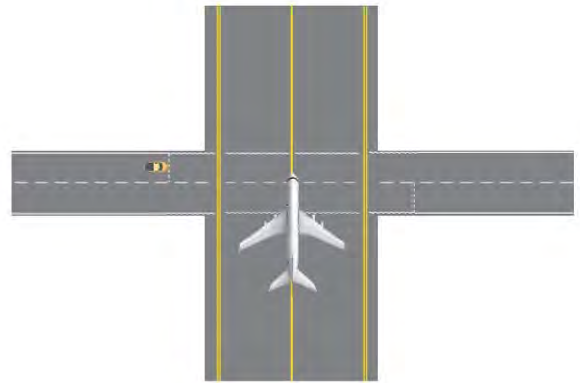


เส้นแบ่งทิศทางการจราจรห้ามแซง (NO PASSING LINE)

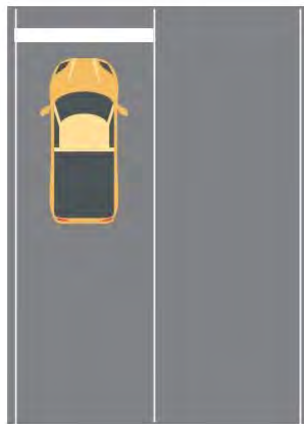
เส้นแสดงการแบ่งแยกการจราจรของยานพาหนะที่มีทิศทางตรงกันข้าม ให้ขับรถไปทางด้านซ้ายของเส้นแบ่งทิศทางการจราจรห้ามแซง ห้ามขับรถผ่าน หรือคร่อมโดยเด็ดขาด



เส้นจำกัดยานพาหนะ (VEHICLE LIMIT LINE)
มีลักษณะเป็นเส้นทึบสีขาว 2 เส้นติดกัน โดยห้ามผู้ขับขี่ยานพาหนะข้ามเส้นดังกล่าวออกไป เว้นแต่จะเป็นผู้ถือใบอนุญาตขับขี่ระดับที่ 3 และ 4 หรืออยู่ภายใต้การ Escort โดยต้องมีเหตุในการขับขี่อย่างเหมาะสม



เส้นทางจราจรของยานพาหนะตัดข้ามทางขับ (TAXIWAY CROSSING)
เมื่อขับขี่เข้าใกล้จุดตัดข้ามทางขับ ให้ชะลอความเร็ว และให้ดูจังหวะไม่มีอากาศยานกำลังใช้งานทางขับ จึงทำการข้าม โดยต้องอยู่ในเส้นทางเท่านั้น



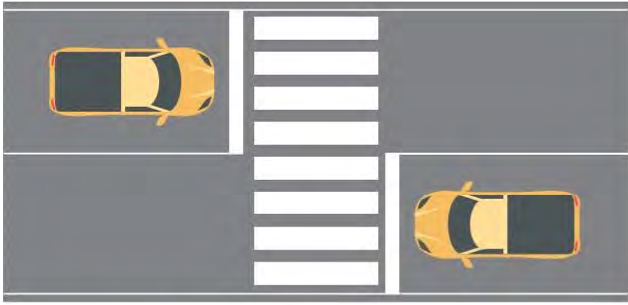
เส้นแนวหยุด (STOP LINE)
ให้ผู้ขับขี่รถหยุดก่อนถึงแนวเส้นขาวและให้ดูจังหวะที่รถว่าง จึงให้ขับขี่รถผ่านไปได้



เส้นให้ทาง (GIVE WAY LINE)
ให้ขับขี่รถให้ช้าลง แล้วดูความปลอดภัย เมื่อเห็นว่าปลอดภัย จึงขับขี่รถต่อไปได้ด้วยความระมัดระวัง

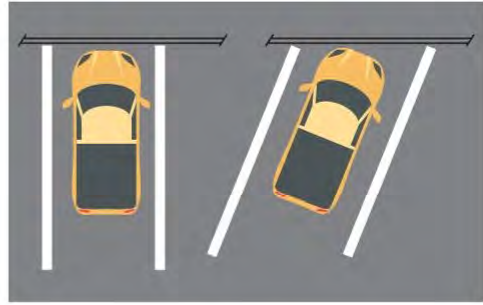


เส้นทแยงห้ามหยุดรถ
ห้ามหยุดรถทุกชนิดภายในกรอบเส้นทแยงห้ามหยุดรถ ยกเว้น รถที่หยุดรอเพื่อเลี้ยวขวา



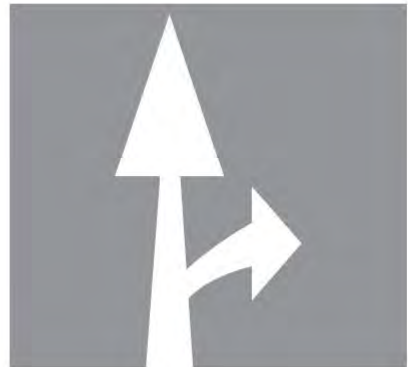
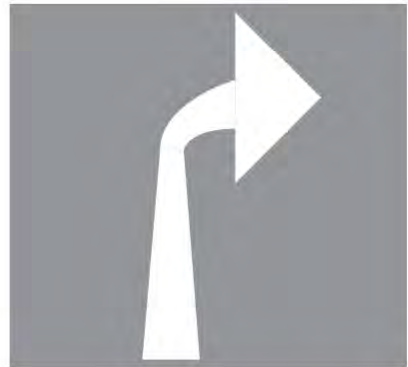
เส้นทางข้าม (CROSS WALKS)

ให้ผู้ขับขี่ขับรถให้ช้าลง และพร้อมจะหยุดรถได้ทันทีเมื่อมีคนข้ามทางนั้น โดยผู้ข้ามทางมีสิทธิไปก่อน

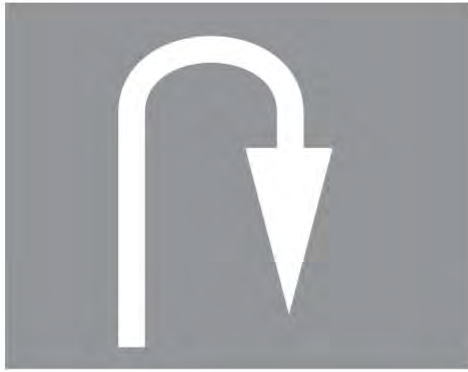


เส้นจอดรถ (PARKING LINE)

ให้จอดรถภายในกรอบเส้นจอดรถ ห้ามจอดรถคร่อมเส้นหรือทำให้ส่วนใดของรถล้ำ ออกไปนอกแนวที่กำหนด



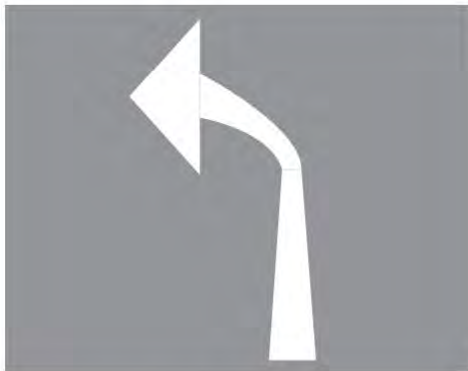
ลูกศรบอกทิศทางจราจรที่ขับขี่ได้ (Allowable traffic direction)
ให้ขับขี่ไปในทิศทางเดินรถที่ลูกศรชี้ไปได้



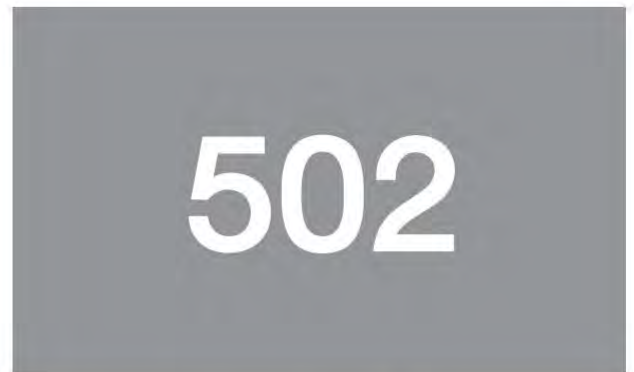
ลูกศรเลี้ยวกลับ
ให้ผู้ขับรถเลี้ยวกลับรถตรงทางนั้นได้



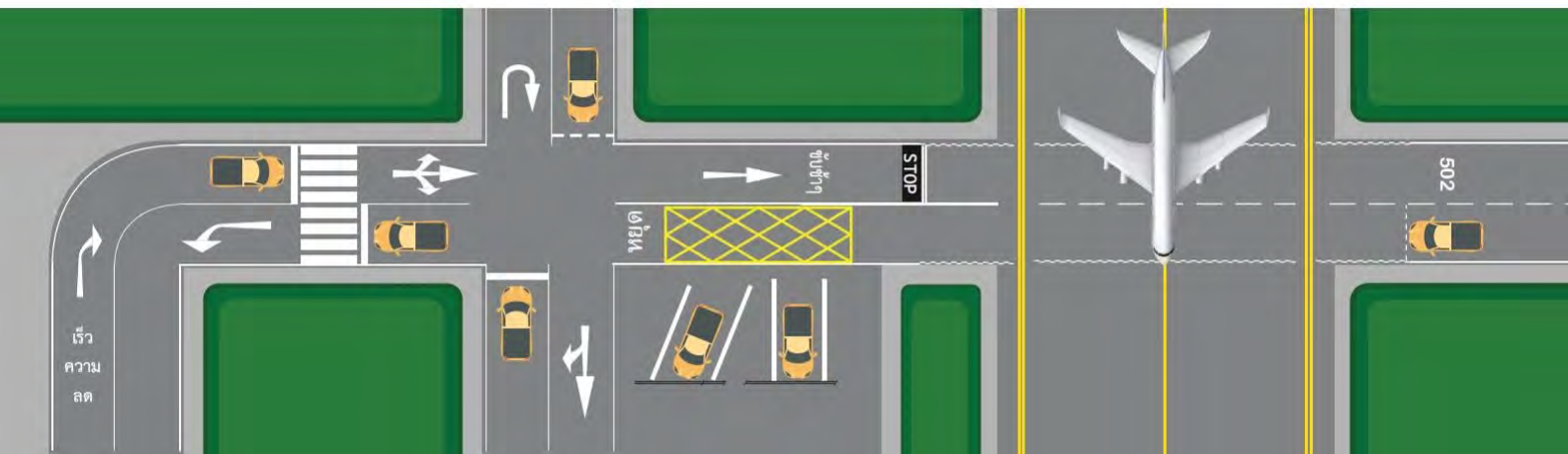
ข้อความบนพื้นทาง
ให้ผู้ขับขี่ปฏิบัติตามข้อความนั้นๆ โดยเคร่งครัด



ลูกศรทางโค้ง
ให้ผู้ขับรถเข้าทางโค้งตามปลายลูกศร
ที่โค้งไปตามทาง



ข้อความแสดงหลุมจอดบนเส้นทางการจราจร
ข้อความบนพื้นผิวเส้นทางการจราจรแสดงตำแหน่ง
ของหลุมจอดอากาศยาน



ป้ายและเครื่องหมายในเขตการบิน

ป้ายจราจร



ป้ายหยุด

ให้ยานพาหนะทุกชนิดหยุดสนิท เพื่อความปลอดภัย หรือให้ทางแก่รถหรือคนเดินข้ามทางข้างหน้าไปก่อน



ป้ายจำกัดความเร็ว

ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถทุกชนิดใช้ความเร็วเกินกว่าที่กำหนดเป็น “กิโลเมตรต่อชั่วโมง”



ป้ายระวังเครื่องบิน

ระวังเครื่องบินขับเคลื่อนผ่านด้านหน้า



ป้ายห้ามเข้า

ห้ามมิให้รถทุกชนิดเข้าไปในทางที่ติดตั้งเครื่องหมาย



ป้ายห้ามรถสูงเกินกำหนด

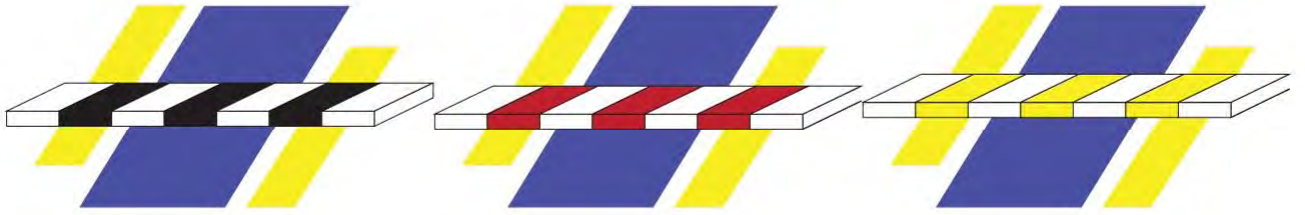
ห้ามมิให้รถทุกชนิดที่มีความสูง รวมทั้งของที่บรรทุกเกินกว่ากำหนดเป็น “เมตร” ตามจำนวนเลขในเครื่องหมายเข้าไปในเขตทางหรืออุโมงค์ที่ติดตั้งเครื่องหมาย



ป้ายระวังกระแสไอพ่น

ให้ระวังกระแสไอพ่นของเครื่องบิน

เครื่องหมายจราจรบนสิ้นขอบทาง



สีขาวสลับดำ

แสดงตำแหน่งของสิ้นขอบทาง

สีขาวสลับแดง

ห้ามหยุดและจอดตรงตรงแนวนั้นๆ

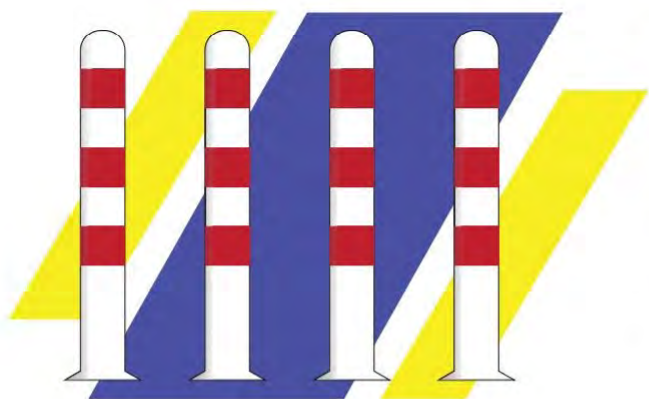
สีขาวสลับเหลือง

ห้ามจอดตรงตรงนั้น เว้นแต่หยุดรับ-ส่ง คนโดยสารหรือสิ่งของชั่วคราว



เสาแสดงแนวขอบเส้นทางจราจรรอบ Concourse

A, B, C, D, E, F และ G ให้มีความหมายเช่นเดียวกับเครื่องหมายจราจรบนสิ้นขอบทาง การแสดงตำแหน่งของสิ้นขอบทางและแนวเสา โดยใช้สีขาวสลับดำนั้น ให้ใช้เมื่อต้องการเน้นให้ผู้ขับรถเห็นเส้นของทางได้ชัดเจน เช่น บริเวณหัวเกาะ วงเวียน และทางแยกมิใช่เป็นการแสดงตำแหน่งการหยุดหรือจอดรถ

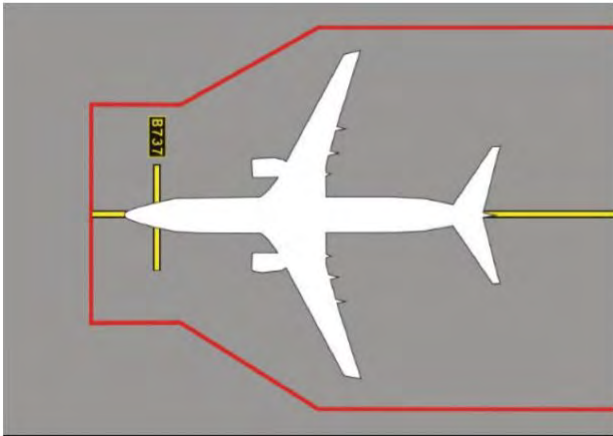


เสาแสดงแนวเขตพื้นที่ ILS Critical Area

มีวัตถุประสงค์เพื่อป้องกันยานพาหนะลวงล้ำเข้าไปในพื้นที่ที่อาจจะส่งผลกระทบต่อการบินลงของอากาศยาน โดยเสานี้จะติดตั้งตามแนวเขต Critical Area ที่แสดงไว้ในภาคผนวกเกี่ยวกับกายภาพของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ลานจอดอากาศยาน

เครื่องหมายบนพื้นผิวหลุมจอดอากาศยาน



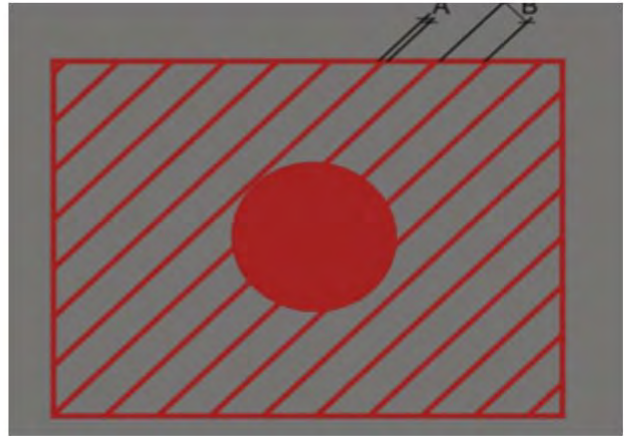
Stand safety line

เส้นเขตปลอดภัยหลุมจอดอากาศยาน คือ ห้าม ขับขี้นยานพาหนะเข้ามาภายใน stand safety line เมื่ออากาศยานกำลังขับเคลื่อนเข้าสู่หลุมจอด หรือ กำลังถูกลากออกจากหลุมจอด จนกว่าอากาศยาน จะดับเครื่องยนต์และปิดไฟ anti-collision เป็นที่ เรียบร้อยแล้ว



Equipment parking area

พื้นที่จอดเก็บอุปกรณ์ภาคพื้น พื้นที่สำหรับจอดเก็บ อุปกรณ์ภาคพื้นเมื่อไม่มีการให้บริการอากาศยาน

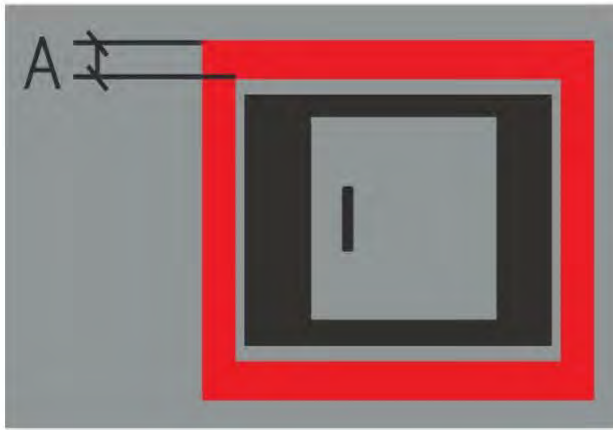


Passenger Loading Bridge Safety Zone (PLB Safety Zone)

พื้นที่ได้สะพานเทียบเครื่องบิน ซึ่งกำหนดให้ ปราศจากบุคคลและยานพาหนะ เพื่อความ ปลอดภัยในการขับเคลื่อนสะพานเทียบเครื่องบิน

Passenger Loading Bridge Wheel Position

พื้นที่ภายใน PLB Safety Zone ถูกกำหนดขึ้น ตามตำแหน่งการวางล้อของสะพานเทียบเครื่อง บิน โดยใช้สัญลักษณ์วงกลมแสดงให้เห็นว่าสะพาน เทียบเครื่องบินอยู่ในตำแหน่งที่ปลอดภัยเมื่อไม่มี การใช้งาน และอากาศยานสามารถเข้าสู่หลุมจอด อากาศยานได้อย่างปลอดภัย



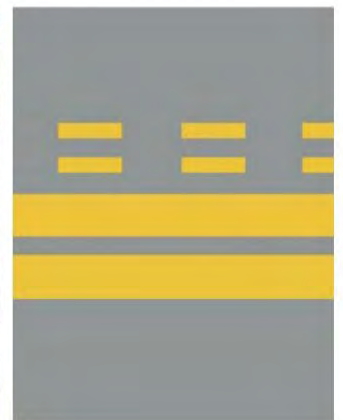
Underground services including fuel hydrant marking

หมายถึง เครื่องหมายที่ใช้บ่งบอกการให้บริการจ่ายเชื้อเพลิงของอากาศยานจากใต้พื้นดิน ขนาด และรูปร่างของเครื่องหมายดังกล่าวขึ้นอยู่กับขนาดของการเปิดใช้งานบนภาคพื้น เช่น ระบบหรือสิ่งทีครอบคลุมถึงการเชื่อมต่อของหัวจ่าย โดยจะทาสีแดงเป็นเครื่องหมายแสดงไว้



เครื่องหมายเส้นกึ่งกลางทางขับ (Taxiway Center Line Marking)

มีลักษณะเป็นเส้นทึบสีเหลืองเพื่อนำเครื่องบินไปยังจุดต่างๆ และนักบินจะต้องควบคุมเครื่องบินให้อยู่บนเส้นกึ่งกลางทางขับ เพื่อให้แน่ใจว่าในระหว่างการขับเคลื่อนเครื่องบินนั้น ระยะปีกของเครื่องบินอยู่ในระยะที่ปลอดภัย



เส้นขอบทางขับ (Taxiway Side Strip Marking)

มีลักษณะเป็นเส้นทึบคู่สีเหลืองยาวต่อเนื่องกันไปตามเส้นกึ่งกลางทางขับ ใช้กำหนดขอบทางขับออกจากไหล่ทางขับหรือจากพื้นที่ซึ่งไม่ใช่สำหรับอากาศยานและไม่ใช้สำหรับการรับน้ำหนักของอากาศยาน

เครื่องหมายตำแหน่งหยุดคอยเข้าทางวิ่ง (Runway Holding Position Marking)

เครื่องหมายที่แสดงไว้บนทางขับเพื่อให้เครื่องบินหยุด เมื่อยังไม่ได้รับคำแนะนำจากหอบังคับการบินให้ขับเคลื่อนเข้าทางวิ่ง ในขณะที่หยุดตรงตำแหน่งดังกล่าว จะต้องไม่มีส่วนหนึ่งส่วนใดของเครื่องบินยื่นข้ามเครื่องหมายนี้ออกไป



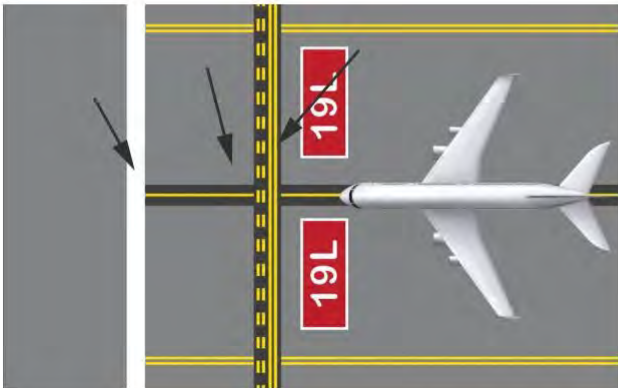
เครื่องหมายเส้นขอบทางวิ่ง (Runway Side Strip Marking)

เส้นแบ่งระหว่างพื้นผิวทางวิ่งกับไหล่ทางวิ่ง หรือพื้นผิวรอบๆ ทางวิ่ง มีลักษณะเป็นเส้นทึบสีขาว อยู่บนขอบพื้นผิวของทางวิ่งทั้งสองข้างจากต้นจนถึงปลายทางวิ่ง

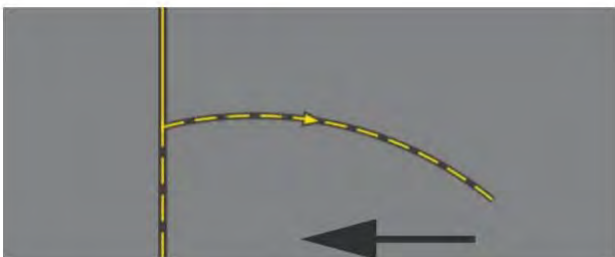


เครื่องหมายหลุมจอดอากาศยาน (Aircraft Stand Marking)

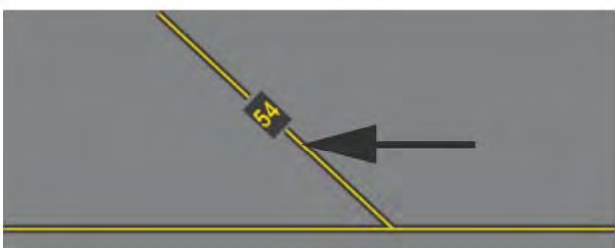
เป็นเครื่องหมายกำหนดไว้ที่ตำแหน่งหลุมจอดอากาศยานบนลานจอดอากาศยานที่มีผิวพื้นจราจร โดยชื่อหลุมจอดอากาศยาน (ตัวอักษรหรือตัวเลข) ต้องอยู่ในแนวเส้นนำอากาศยานเข้าสู่หลุมจอดอากาศยาน



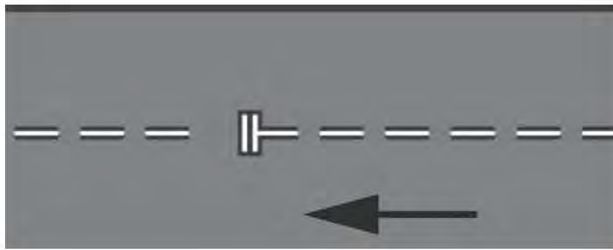
เส้นขอบทางขับ Apron lead-in line



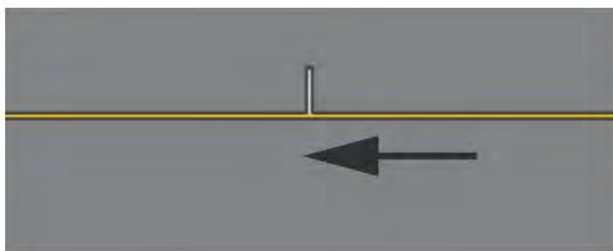
Apron lead-out line



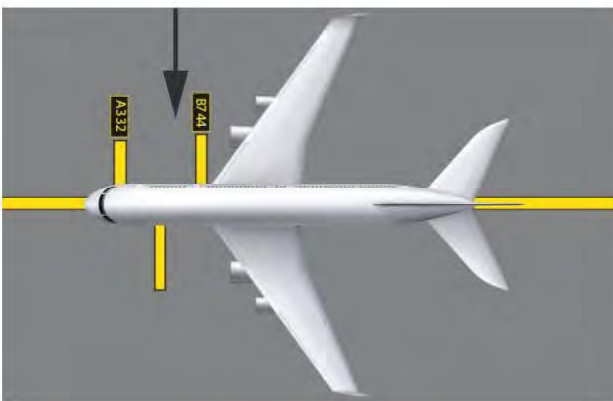
Designation marking



Pushback alignment marking

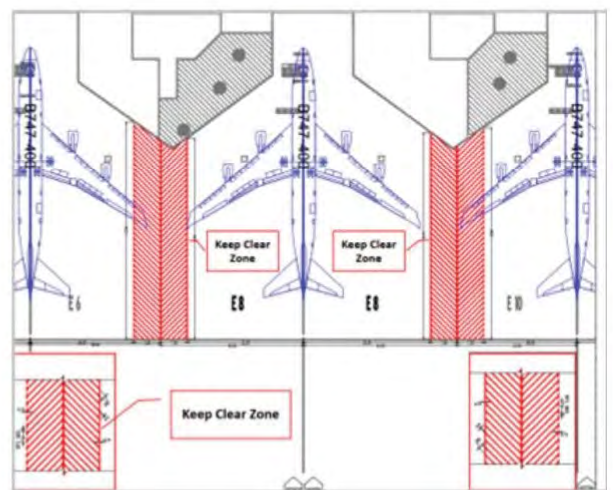
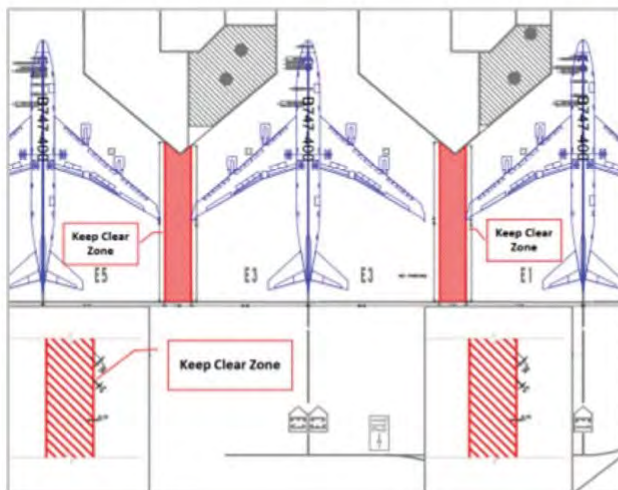


Tow bar disconnect



Marshaller stop line

เครื่องหมายสำหรับอากาศยานที่กำลังขับเคลื่อนหรือใช้รถดัน-ถอยเข้ามาจอดเพื่อให้สัมพันธ์กับสะพานเทียบ



Keep Clear Zone

พื้นที่ภายในหลุมจอดอากาศยาน ซึ่งกำหนดให้ปราศจากบุคคล ยานพาหนะและอุปกรณ์ภาคพื้น ในช่วงก่อนอากาศยานขับเคลื่อนเข้าสู่หลุมจอดอากาศยาน และหลังจากอากาศยานถูกดันถอยออกจากหลุมจอดอากาศยานเรียบร้อยแล้ว มีลักษณะเป็นเส้นเฉียงสีแดงอยู่ภายในกรอบสีแดง

พื้นที่ขับเคลื่อนอากาศยาน

ป้ายบังคับ (Mandatory Instruction Signs)

ป้ายสัญญาณประเภทนี้มีลักษณะเป็นป้ายบังคับให้ปฏิบัติ ซึ่งมีลักษณะเป็นป้ายสัญญาณที่มีพื้นสีแดงและตัวอักษรสีขาว



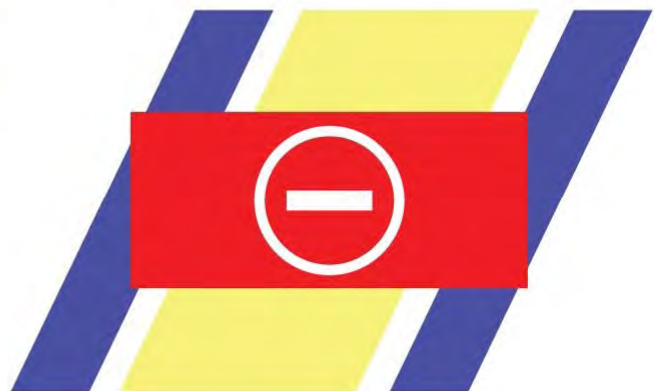
ป้ายแสดงหมายเลขทางวิ่ง
(Runway designation sign)
จะตั้งอยู่กับเครื่องหมายหยุดคอยเข้าทางวิ่งแบบ A



ป้ายตำแหน่งหยุดคอย ประเภทที่ 1, 2 หรือ 3
(Category I, II, III holding position sign)
จะตั้งอยู่กับเครื่องหมายหยุดคอยเข้าทางวิ่งแบบ B



ป้ายตำแหน่งหยุดคอยเข้าทางวิ่ง
(Runway-holding position sign)
จะแสดงให้เห็นทราบว่าทางวิ่งที่อยู่ข้างหน้าเป็นทางวิ่งใด โดยตำแหน่งของป้ายนี้จะติดตั้งอยู่ด้านข้างของทางวิ่งหรือทางขับที่มาตัดกันตรงบริเวณที่กำหนดให้เป็นจุดหยุดคอย โดยตัวอักษรบนป้ายนั้นจะแสดงเลขชื่อทางวิ่งนั้นๆ



ป้ายสัญลักษณ์ “NO ENTRY”
ป้ายสัญญาณแสดงให้เห็นทราบว่าพื้นที่ข้างหน้าเป็นพื้นที่ห้ามเข้า โดยอาจจะติดตั้งไว้บนทางขับที่ให้มีการขับเคลื่อนเพียงทิศทางเดียวหรือติดตั้งไว้บนถนน ซึ่งจะไปตัดกับทางวิ่ง ทางขับ หรือลานจอด ซึ่งเป็นพื้นที่ขับเคลื่อนของเครื่องบิน

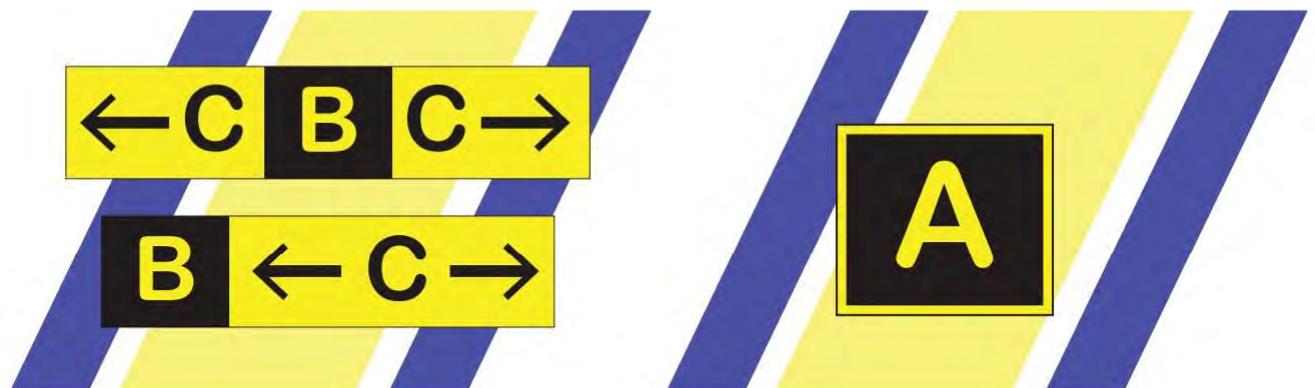


ป้ายแสดงตำแหน่งหยุดคอยบนถนน (Road-holding position sign)

ห้ามมิให้ยานพาหนะทุกชนิดผ่าน ยกเว้นจะได้รับคำแนะนำจากหอควบคุมการจราจรทางอากาศ โดยจะติดตั้งไว้ข้างถนนทุกแห่งที่มีเส้นทางผ่านเข้าทางวิ่ง หรือพื้นที่ ILS sensitive area

ป้ายบอกข้อมูล (Information Signs)

มีลักษณะเป็นป้ายสัญญาณที่มีสีเหลืองและดำ



ป้ายแสดงทิศทาง

เป็นป้ายสัญญาณที่บอกทิศทางหรือตำแหน่งของเส้นทางที่จะไป ซึ่งมีลักษณะเป็นป้ายสี่เหลี่ยมมีพื้นเป็นสีเหลือง และมีตัวอักษรบนป้ายเป็นสีดำ โดยตัวอักษรจะบอกตำแหน่งของทางขับซึ่งแยกออกไปจากทางขับเดิม และมีลูกศรชี้ทางไปยังทางขับนั้นๆ

ป้ายแสดงตำแหน่ง

ลักษณะเป็นป้ายที่มีพื้นเป็นสีดำโดยมีตัวอักษรและเส้นขอบเป็นสีเหลือง ตัวอักษรที่แสดงบนป้ายนั้นจะบอกว่าเครื่องบินกำลังขับเคลื่อนอยู่ในทางขับใด



ป้ายแสดงจุดหมายปลายทาง
แสดงทางไปจุดหมายต่างๆ ในสนามบิน



ป้ายแสดงทางออกจากทางวิ่ง
(runway exit sign)



ป้ายแสดงทางออกพ้นทางวิ่ง
(runway vacated sign)



ป้ายบอกความยาว TORA ที่เหลือสำหรับวิ่งขึ้น
ลงทางวิ่งที่มีจุดตัด (intersection take-off sign)

เครื่องหมายบนพื้นผิว



เส้นกึ่งกลางทางวิ่ง (Runway center line)

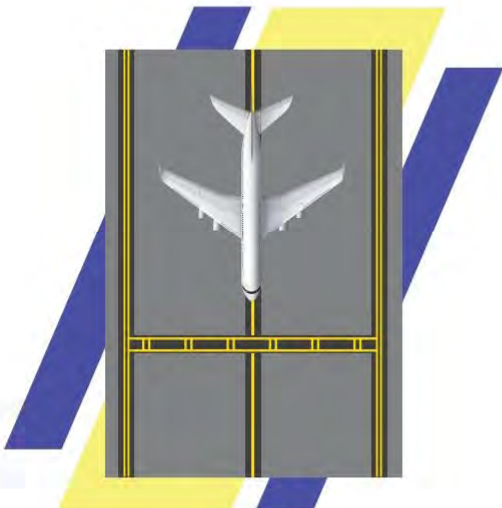


เส้นขอบทางวิ่ง (Runway edge line)



Pattern A runway holding position

เป็นเครื่องหมายที่แสดงไว้บนทางขับเพื่อให้เครื่องบินหยุดเมื่อยังไม่ได้รับคำแนะนำจากหอควบคุมการจราจรทางอากาศให้ขับเคลื่อนเข้าทางวิ่ง ในขณะที่หยุดตรงตำแหน่งดังกล่าวจะต้องไม่มีส่วนหนึ่งส่วนใดของเครื่องบินยื่นข้ามเครื่องหมายนี้ออกไป



Pattern B runway holding position

เป็นเครื่องหมายที่แสดงไว้บนทางขับเพื่อให้เครื่องบินหยุดเมื่อยังไม่ได้รับคำแนะนำจากหอควบคุมการจราจรทางอากาศให้ขับเคลื่อนเข้าทางวิ่ง ในขณะที่หยุดตรงตำแหน่งดังกล่าว จะต้องไม่มีส่วนหนึ่งส่วนใดของเครื่องบินยื่นข้ามเครื่องหมายนี้ออกไป

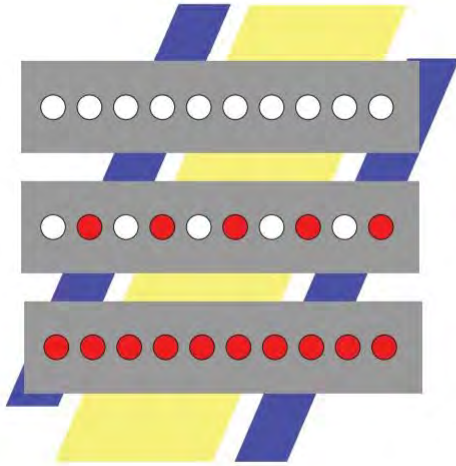


Intermediate holding position

หมายเหตุ:-

การทำสีรองพื้นสีดำสามารถดำเนินการได้ในกรณีที่สนามบินพิจารณาแล้วเห็นว่าความแตกต่างระหว่างพื้นหลังของเครื่องหมายและพื้นผิวจราจรไม่ชัดเจนเพียงพอหรือเมื่อต้องการเพิ่มความชัดเจนของเครื่องหมายในเวลากลางคืนหรือสภาวะทัศนวิสัยต่ำ

ไฟส่องสว่าง (Airfield Lighting)



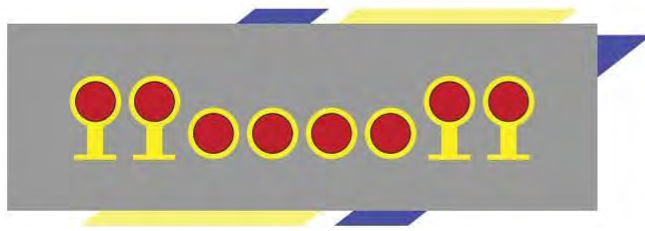
ไฟกึ่งกลางทางวิ่ง (Runway center line light)
เป็นไฟช่วยให้มองเห็นแนวกึ่งกลางของทางวิ่งในเวลากลางคืนในสภาวะทัศนวิสัยต่ำ โดยมีลักษณะดังนี้

- เป็นไฟสีขาว ถึงระยะ 900 เมตร ก่อนสุดปลายทางวิ่ง
- เป็นไฟสีขาวสลับแดง ตั้งแต่ระยะ 900 เมตร ถึง 300 เมตร ก่อนสุดปลายทางวิ่ง
- เป็นไฟสีแดงตั้งแต่ระยะ 300 เมตรก่อนสุดปลายทางวิ่ง ถึงปลายทางวิ่ง

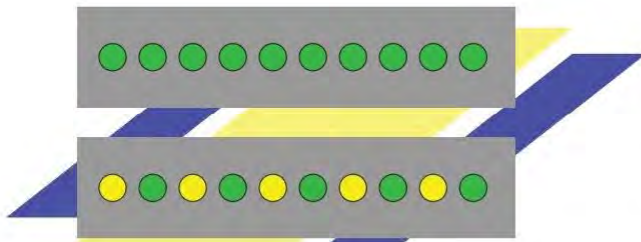


ไฟขอบทางวิ่ง (Runway edge light)
เป็นไฟที่แสดงให้ทราบว่าพื้นที่ระหว่างนั้นเป็นพื้นที่ของทางวิ่ง โดยมีลักษณะ ดังนี้

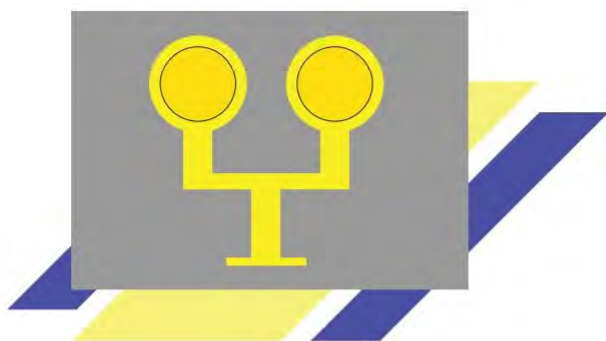
- เป็นไฟสีขาว ถึงระยะ 600 เมตร ก่อนสุดปลายทางวิ่ง
- เป็นไฟสีเหลือง ตั้งแต่ระยะ 600 เมตร ก่อนสุดปลายทางวิ่ง ถึงปลายทางวิ่ง
- เป็นสีแดงในบริเวณ displaced threshold



Stop bar light แลพบไฟหยุดคอยเข้าทางวิ่ง เป็นแถวไฟสีแดง ซึ่งแสดงให้เห็นทราบว่าพื้นที่ข้างหน้าเป็นทางวิ่ง โดยจะติดตั้งไว้บนพื้นทางขับบริเวณ Runway Holding Position Marking และหากพบว่าไฟ Stop Bar ยังเปิดอยู่ห้ามขับเคลื่อนผ่านโดยเด็ดขาด



ไฟกึ่งกลางทางขับ (Taxiway center line light) ถูกติดตั้งตามแนวเส้นกึ่งกลางทางขับเพื่อนำทางเครื่องบินไปยังจุดต่างๆ เช่น ทางวิ่ง หรือลานจอดอากาศยาน โดยจะใช้ในเวลากลางคืน หรือในสภาวะทัศนวิสัยต่ำ มีลักษณะเป็นสีเขียว และในกรณีที่ทางขับอยู่ใน ILS sensitive zone ไฟกึ่งกลางทางขับจะเป็นสีเขียวสลับเหลือง

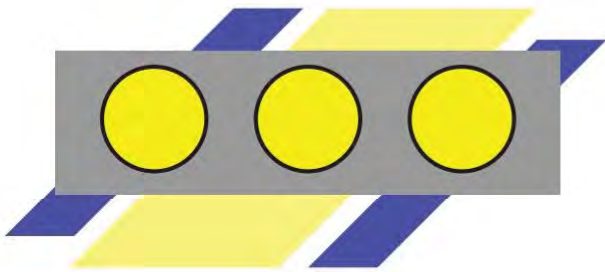


Runway guard light ไฟเตือนก่อนเข้าทางวิ่ง เป็นไฟที่แสดงให้เห็นว่ามีทางวิ่งอยู่ข้างหน้า โดยจะติดตั้งไว้บริเวณทางขับที่ติดกับทางวิ่ง มีลักษณะเป็นไฟกะพริบสีเหลืองติดตั้งไว้ทั้ง 2 ข้างของทางขับบริเวณ Runway holding position marking



ไฟขอบทางขับ (Taxiway edge light)

เป็นไฟที่แสดงให้ทราบว่าพื้นที่ระหว่างนั้นเป็นพื้นที่ของทางขับ โดยจะแสดงเป็นไฟสีน้ำเงินอยู่บริเวณขอบทางขับ



Intermediate holding position light

ไฟแสดงตำแหน่งหยุดคอยบนทางขับ เป็นไฟที่แสดงตำแหน่งหยุดคอยบนทางขับที่ประกอบไปด้วยไฟส่องสว่างคงที่ไปในทิศทางเดียวซึ่งเป็นไฟสีเหลืองจำนวนสามดวง ส่องสว่างไปในทิศทางของการเคลื่อนเข้าหาตำแหน่งหยุดคอยบนทางขับ



ภาคผนวก ก.

ภาคผนวก ก.

ข้อกำหนดการใช้และแบบเสื้อกั๊กสะท้อนแสง สำหรับผู้ปฏิบัติงานในเขตการบินท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ทสภ.)

เพื่อความปลอดภัยของพนักงาน/ลูกจ้าง บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) และเจ้าหน้าที่ บริษัทสายการบิน / ผู้ประกอบการที่มีภารกิจเข้าไปปฏิบัติงานในเขตการบิน โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเวลากลางคืน หรืออยู่ในสภาวะทัศนวิสัยต่ำ (Low Visibility Condition : LVC) และเพื่อให้เป็นไปตามคำแนะนำใน ICAO Doc 9137 Airport Services Manual Part 8 Airport Operational Services, ACI Airside Safety Handbook, IATA Airport Handling Manual และคู่มือหลักเกณฑ์ความปลอดภัยและวิธีปฏิบัติสำหรับผู้ปฏิบัติงานภายในพื้นที่เขตการบิน โดยให้หน่วยงานต้นสังกัดควบคุมให้พนักงาน/เจ้าหน้าที่สวมใส่เสื้อกั๊กแถบสะท้อนแสงทุกครั้งเมื่อเข้าไปปฏิบัติงานในบริเวณลานจอดอากาศยานทางวิ่ง ทางขับ พื้นที่คัดแยกกระเป๋าและสัมภาระของผู้โดยสาร (Sorting Area) และพื้นที่อื่นๆ ในเขตการบิน ทสภ. ยกเว้นพนักงานที่ปฏิบัติงานในห้องสำนักงาน หรือในยานพาหนะ หรือภายในตัวอาคารซึ่งไม่ใช่เส้นทางจราจรของยานพาหนะ หรืออากาศยาน

ขอบเขตการใช้งาน

ใช้เพื่อให้สามารถมองเห็นจากระยะไกล สำหรับงานที่มีแสงสว่างน้อย ทั้งในเวลากลางคืนและสภาวะทัศนวิสัยต่ำ หรืองานที่ต้องการให้มองเห็นได้จากระยะไกล เช่น งานจราจร งานในเขตการบิน หรืองานในพื้นที่ที่มีการสัญจรของยานพาหนะ

รูปตัวอย่าง



ข้อกำหนดมาตรฐานและคุณสมบัติของชุดเสื้อกักสะท้อนแสง¹

1. เสื้อกักสะท้อนแสงต้องเป็นไปตามมาตรฐาน BS EN 471 Class 2 หรือ มาตรฐาน ANSI 107 Class 2 หรือเป็นไปตามมาตรฐานตามประกาศกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน เรื่อง กำหนดมาตรฐาน อุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคล พ.ศ.2554 ซึ่งมาตรฐานที่ยอมรับ ได้แก่ มอก., ISO, EN, ENSI, AS/NZS, JIS, NIOSHI, OSHA และ NFPA
2. สีพื้นของวัสดุที่ใช้ในการทำเสื้อกักสะท้อนแสงเป็นสีเหลือง หรือสีเขียวมะนาว
3. เสื้อกักสะท้อนแสงต้องมีพื้นที่อย่างน้อย 0.5 ตารางเมตร เป็นวัสดุพื้นหลัง และมีพื้นที่อย่างน้อย 0.13 ตารางเมตร เป็นวัสดุสะท้อนแสง
4. แถบสะท้อนแสงต้องมีความกว้างไม่น้อยกว่า 50 มิลลิเมตร
5. ดิดหรือพิมพ์ตราสัญลักษณ์ของหน่วยงาน มีอักษรย่อชื่อหน่วยงาน และ Running Number ของแต่ละหน่วยงาน ทำด้วยวัสดุสะท้อนแสง เพื่อให้ง่ายต่อการแสดงสังกัดและระบุตัวตน
6. อุปกรณ์ต้องอยู่ในสภาพดีและปลอดภัยต่อการใช้งาน
7. สามารถเพิ่มเติมกระเป๋า ช่องใส่บัตร และที่เสียบวิทยุสื่อสารได้ โดยขนาดและตำแหน่งติดตั้งต้องเป็นไปตามมาตรฐานในข้อ 1



ภาคผนวก V.

ภาคผนวก V.

เสื้อกันฝนสำหรับปฏิบัติงานในเขตการบิน (High-Visibility Rain Suit) ²

ขอบเขตการใช้งาน

ใช้เพื่อให้สามารถมองเห็นจากระยะไกล และเพื่อความปลอดภัยของผู้ปฏิบัติงานในเขตการบิน
ขณะฝนตก

รูปตัวอย่าง



แบบเสื้อคลุม



แบบชุดหมี



แบบแยกส่วน

มาตรฐานที่กำหนด

1. เสื้อกันฝนต้องเป็นไปตามมาตรฐาน BS EN 471 Class 3 หรือมาตรฐาน ANSI 107 Class 3 มีพื้นที่อย่างน้อย 0.8 ตารางเมตร เป็นวัสดุพื้นหลัง และมีพื้นที่อย่างน้อย 0.2 ตารางเมตร เป็นวัสดุแถบสะท้อนแสง
2. สีพื้นของวัสดุที่ใช้ในการทำเสื้อกันฝนเป็นสีเหลือง (ยกเว้น ฝ่ายดับเพลิงและกู้ภัย ทอท. ให้ใช้สีส้มติดแถบสะท้อนแสง)
3. เสื้อทำจากผ้าโพลีเอสเตอร์ สามารถกันน้ำได้
4. หากเสื้อกันฝนมีหมวก ขอให้เย็บติดกับตัวเสื้อ เพื่อป้องกันการปลิวหลุดเป็น FOD
5. มีช่องใส่บัตร เพื่อให้สามารถมองเห็นบัตรอนุญาตบุคคลขณะสวมใส่ได้ตลอดเวลา
6. เสื้อกันฝนต้องติดหรือพิมพ์ตราสัญลักษณ์ของหน่วยงานตามที่ ทอท. กำหนด
7. อุปกรณ์ต้องอยู่ในสภาพดีและปลอดภัยต่อการใช้งาน



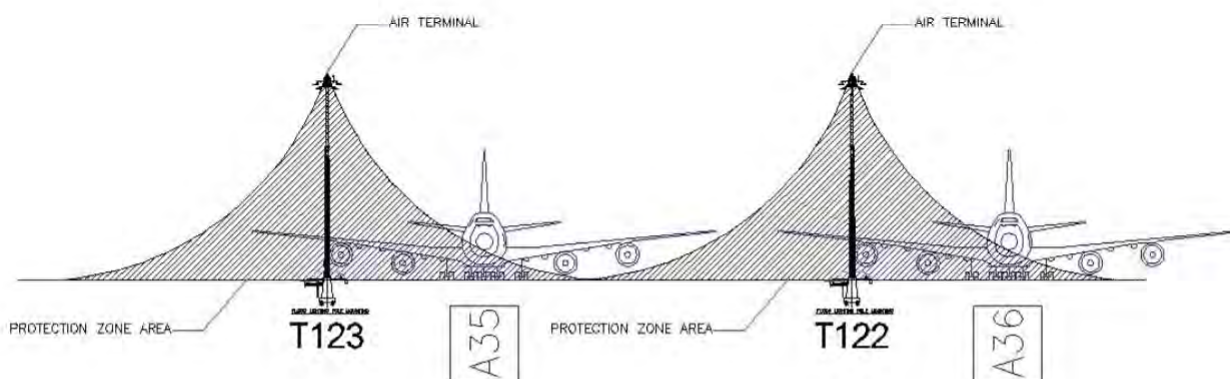
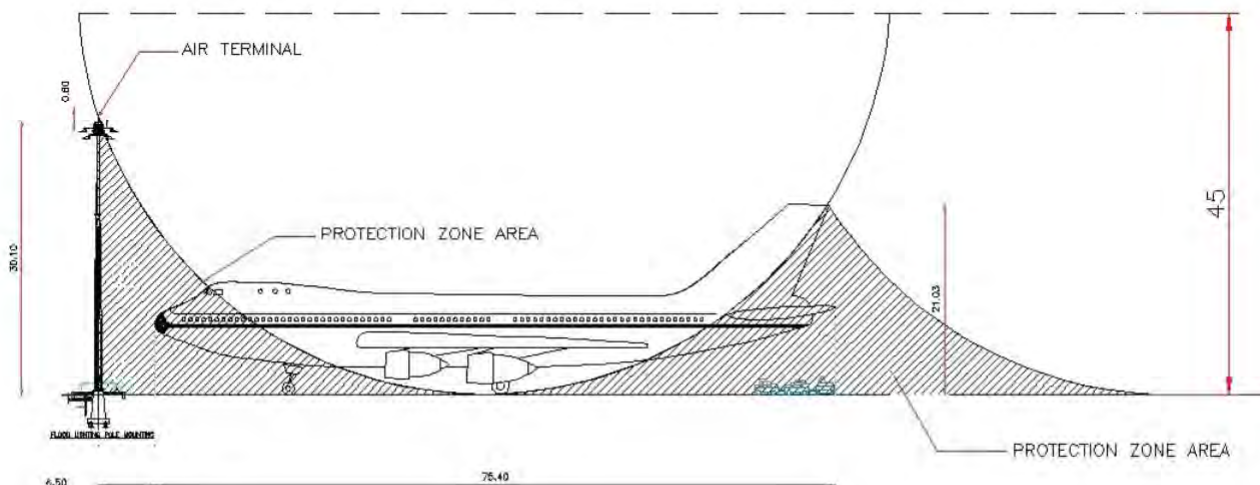


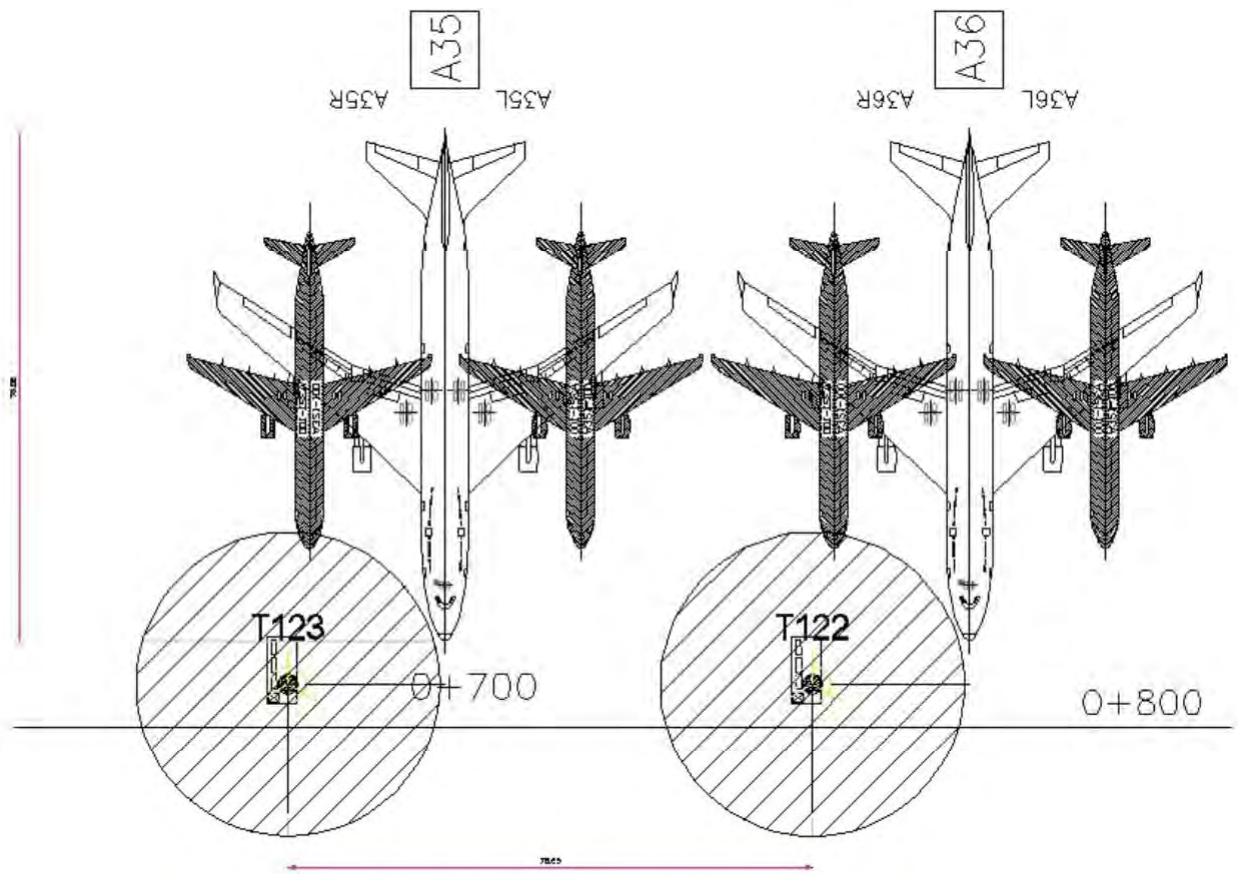
ภาคผนวก ค.

ภาคผนวก ค.

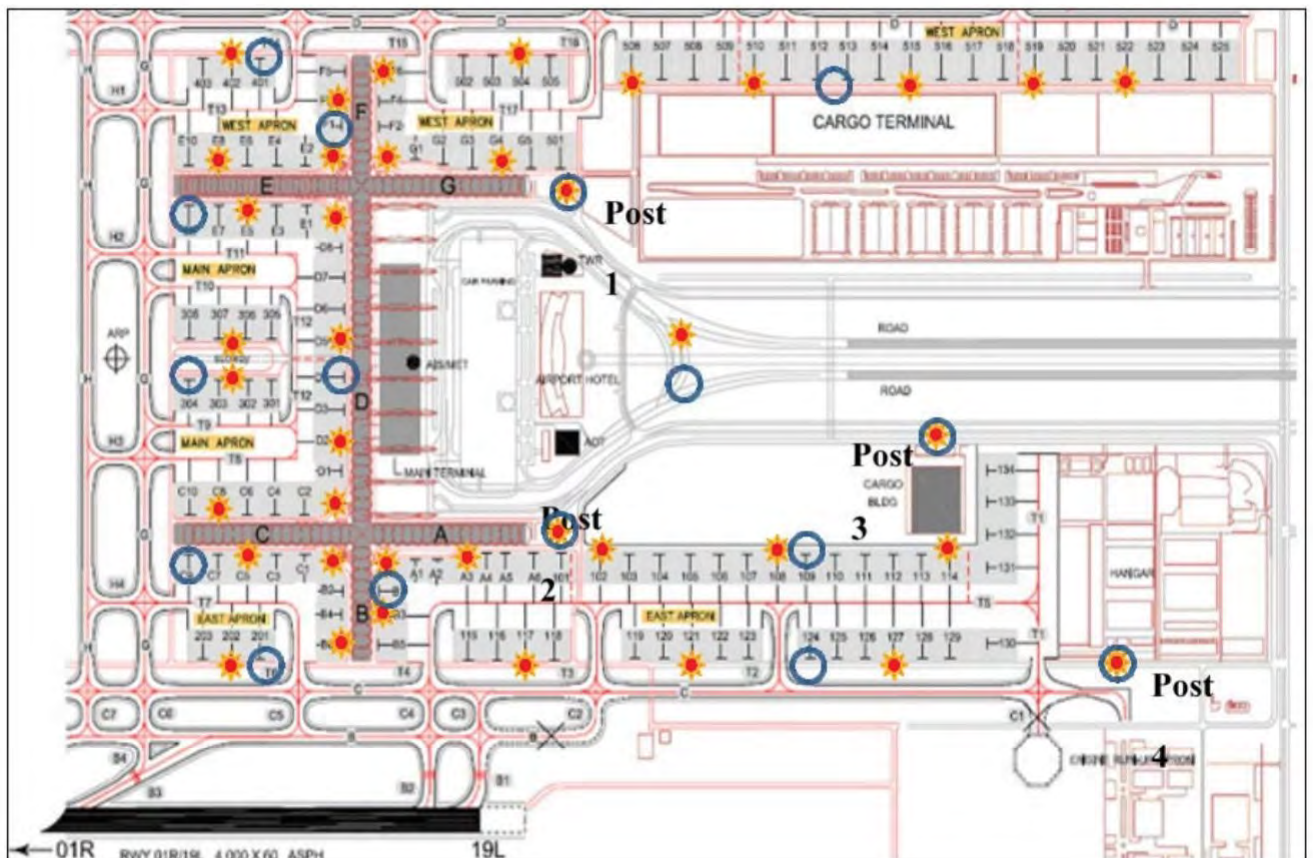
พื้นที่ปลอดภัยของระบบป้องกันฟ้าผ่า

PROTECTION AGAINST DIRECT LIGHTNING STRIKES





ตำแหน่งติดตั้งระบบสัญญาณไฟและสัญญาณเสียงแจ้งเตือนฟ้าผ่า



การปฏิบัติเมื่อเกิดสภาพอากาศเลวร้ายและสภาวะทัศนวิสัยต่ำ (Low visibility operations)

ระดับ 1 การรายงานพายุฝนฟ้าคะนอง (Thunderstorms Observations)

สำนักอุตุนิยมวิทยาการบิน ดำเนินการดังนี้

- 1 แจ้งข่าวเตือนการเกิดสภาพอากาศเลวร้ายระดับ 1 ให้กับหอควบคุมลานจอดฝั่งตะวันออก (East Apron Control Tower: EACT) และฝ่ายบริการลูกค้าทราบ ผ่านทางโทรศัพท์ หรือโทรสาร
- 2 แจ้งข่าวยกเลิกการเกิดสภาพอากาศเลวร้ายระดับ 1 ให้กับหอควบคุมลานจอดฝั่งตะวันออก และฝ่ายบริการลูกค้าทราบ เมื่อสภาพอากาศกลับสู่สภาวะปกติ ผ่านทางโทรศัพท์หรือโทรสาร

หอควบคุมลานจอดฝั่งตะวันออก (EACT) ดำเนินการดังนี้

- 1 เมื่อได้รับแจ้งข่าวการเกิดสภาพอากาศเลวร้ายระดับ 1 จาก สำนักอุตุนิยมวิทยาการบิน ให้แจ้งข่าวกับศูนย์ควบคุมการปฏิบัติการเขตการบิน(Airside Operations Control Center: AOCC) ศูนย์รักษาความปลอดภัย (Security Control Center: SCC) พนักงานเวรอำนาจการทำอากาศยานสุวรรณภูมิ ฝ่ายรักษาความปลอดภัย ฝ่ายสนามบินและอาคาร ฝ่ายดับเพลิงและกู้ภัย ฝ่ายไฟฟ้าและเครื่องกล ฝ่ายการทำอากาศยาน ฝ่ายระบบลำเลียงกระเป๋าสัมภาระ ฝ่ายปฏิบัติการเขตการบิน ฝ่ายการแพทย์ ฝ่ายกิจการพิเศษและมวลชนสัมพันธ์ พนักงานงานกะงานควบคุมลานจอดและจราจรภาคพื้น และผู้ปฏิบัติงานในเขตการบิน ผ่านทางวิทยุสื่อสาร โดยแจ้งว่า (“ประกาศ ประกาศ ระวังพายุฝนฟ้าคะนอง 0000 Thunderstorm warning 0000”)
- 2 เมื่อสภาพอากาศกลับสู่สภาวะปกติให้แจ้งยกเลิกว่า (“ยกเลิกระวังพายุฝนฟ้าคะนอง 0000 Thunderstorm warning 0000”)

ระดับ 2 การแจ้งเตือนพายุฝนฟ้าคะนองและ/หรือมีลมกระโชกแรง (Thunder storms and/or Strong wind Warning)

สำนักอุตุนิยมวิทยาการบิน ดำเนินการดังนี้

- 1 แจ้งข่าวเตือนการเกิดสภาพอากาศเลวร้ายระดับ 2 ให้กับหอควบคุมลานจอดฝั่งตะวันออก (East Apron Control Tower: EACT) และฝ่ายบริการลูกค้าทราบ ผ่านทางโทรศัพท์ หรือโทรสาร
- 2 แจ้งข่าวยกเลิกการเกิดสภาพอากาศเลวร้ายระดับ 2 ให้กับหอควบคุมลานจอดฝั่งตะวันออก และฝ่ายบริการลูกค้าทราบ เมื่อสภาพอากาศกลับสู่สภาวะปกติ ผ่านทางโทรศัพท์ หรือโทรสาร

หอควบคุมลานจอดฝั่งตะวันออก (EACT) ดำเนินการดังนี้

- 1 เมื่อได้รับแจ้งข่าวการเกิดสภาพอากาศเลวร้ายระดับ 2 จาก สำนักอุตุนิยมวิทยาการบิน ให้แจ้งข่าวกับศูนย์ควบคุมการปฏิบัติการเขตการบิน (Airside Operations Control Center: AOCC) ศูนย์รักษาความปลอดภัย (Security Control Center: SCC) พนักงานเวรอำนาจการทำอากาศยานสุวรรณภูมิ ฝ่ายรักษาความปลอดภัย ฝ่ายสนามบินและอาคาร ฝ่ายดับเพลิงและกู้ภัย ฝ่ายไฟฟ้าและเครื่องกล ฝ่ายการทำอากาศยาน ฝ่ายระบบลำเลียงกระเป๋าสัมภาระ ฝ่ายปฏิบัติการเขตการบิน ฝ่ายการแพทย์ ฝ่ายกิจการพิเศษและมวลชนสัมพันธ์ พนักงานงานกะงานควบคุมลานจอดและจราจรภาคพื้น และผู้ปฏิบัติงานในเขตการบิน ผ่านทางวิทยุสื่อสาร โดยแจ้งว่า (***“ประกาศ ประกาศ ระวังพายุฝนฟ้าคะนองและลมกรรโชกแรง 0000 Thunderstorm and strong wind warning 0000”***)
- 2 เมื่อสภาพอากาศกลับสู่สภาวะปกติให้แจ้งยกเลิกว่า (***“ยกเลิกระวังพายุฝนฟ้าคะนองและลมกรรโชกแรง 0000 Thunderstorm and strong wind warning 0000”***)

ระดับ 3 การแจ้งเตือนฟ้าผ่า (Lightning warning)

สำนักอุตุนิยมวิทยาการบิน ดำเนินการดังนี้

- 1 แจ้งข่าวเตือนการเกิดสภาพอากาศเลวร้ายระดับ 3 ให้กับหอควบคุมลานจอดฝั่งตะวันออก (East Apron Control Tower : EACT) และฝ่ายบริการลูกค้าทราบผ่านทางโทรศัพท์ หรือโทรสาร
- 2 แจ้งข่าวยกเลิกการเกิดสภาพอากาศเลวร้ายระดับ 3 ให้กับหอควบคุมลานจอดฝั่งตะวันออก และฝ่ายบริการลูกค้าทราบ เมื่อสภาพอากาศกลับสู่สภาวะปกติ ผ่านทางโทรศัพท์ หรือโทรสาร

หอควบคุมลานจอดฝั่งตะวันออก (EACT) ดำเนินการดังนี้

- 1 เมื่อได้รับแจ้งข่าวการเกิดสภาพอากาศเลวร้ายระดับ 3 จากสำนักอุตุนิยมวิทยาการบินให้ทำการเปิดสัญญาณไฟ (ไฟกะพริบสีแดง) และสัญญาณเสียงแจ้งเตือนฟ้าผ่า (Lightning and Sound Warning) ที่ติดตั้งไว้ พร้อมทั้งแจ้งข่าวกับศูนย์ควบคุมการปฏิบัติการเขตการบิน (Airside Operations Control Center: AOCC) ศูนย์รักษาความปลอดภัย (Security Control Center: SCC) พนักงานเวร อำนวยการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ฝ่ายรักษาความปลอดภัย ฝ่ายสนามบินและอาคาร ฝ่ายดับเพลิง และกู้ภัย ฝ่ายไฟฟ้าและเครื่องกล ฝ่ายการท่าอากาศยาน ฝ่ายระบบลำเลียงกระเป๋าสัมภาระ ฝ่ายปฏิบัติการเขตการบิน ฝ่ายการแพทย์ ฝ่ายกิจการพิเศษและมวลชนสัมพันธ์ พนักงานงานกะงาน ควบคุมลานจอดและจราจรภาคพื้น และผู้ปฏิบัติงานในเขตการบิน ผ่านทางวิทยุสื่อสาร โดยแจ้งว่า (“ประกาศ ประกาศ ระวังฟ้าผ่า 0000 จนถึง 0000Lightning warning from 0000 until 0000”)
- 2 เมื่อสภาพอากาศกลับสู่สภาวะปกติให้ทำการปิดสัญญาณไฟและสัญญาณเสียงแจ้งเตือนฟ้าผ่า พร้อมทั้งแจ้งยกเลิกว่า (“ยกเลิกระวังฟ้าผ่า 0000 จนถึง 0000Lightning warning from 0000 until 0000”)
- 3 แจ้งข่าวสภาพอากาศเลวร้ายระดับ 3 และแจ้งยกเลิกสภาพอากาศเลวร้ายระดับ 3 เมื่อสภาพอากาศกลับสู่สภาวะปกติ ให้กับหอควบคุมการจราจรทางอากาศสุวรรณภูมิทราบ ผ่านทางโทรศัพท์หรือโทรสาร

บริษัทสายการบิน บริษัทผู้ประกอบการ และผู้ปฏิบัติงานในเขตการบิน ดำเนินการดังนี้

- 1 แจ้งผู้ปฏิบัติงานของตนให้ทราบถึงสถานการณ์ที่เกิดขึ้น
- 2 เมื่อได้รับแจ้งเตือนสภาพอากาศเลวร้ายระดับ 3 (ฟ้าผ่า) ให้ผู้ปฏิบัติงานบนทางวิ่ง ทางขับ และลานจอดอากาศยาน ปฏิบัติดังนี้
 - ก. หยุดการปฏิบัติงาน และเข้าหลบภัยฟ้าผ่าในอาคารใกล้เคียง หรือยานพาหนะ หรือสถานที่หลบภัยฟ้าผ่า (Lightning Shelter) หรือบริเวณเสาไฟโคมฉาย (High Mast) ในระยะ 22.60 เมตร หรือภายใต้อากาศยานที่มีการเชื่อมต่อสายกราวด์กับจุดถ่ายเทประจุไฟฟ้าลงพื้น (Aircraft Ground Receptacle) ภายในพื้นที่ปลอดภัยที่แสดงไว้ และเฝ้าระวังการเตือนภัยฟ้าผ่าตลอดเวลาที่หลบภัย พร้อมทั้งสังเกตสภาพอากาศภายนอกเป็นระยะ
 - ข. หลีกเลี่ยงการสัมผัสหรือเข้าใกล้อากาศยานที่ไม่ได้ทำการเชื่อมต่อสายกราวด์กับจุดถ่ายเทประจุไฟฟ้าลงพื้น (Aircraft Ground Receptacle)
 - ค. เมื่อได้รับแจ้งเตือนฟ้าผ่าในขณะที่อยู่ภายนอกอาคาร ห้ามนอนราบกับพื้น แต่ให้นั่งชันเข่าทั้งสองข้างในลักษณะเท้าชิด เพื่อลดพื้นที่ในการสัมผัสกับพื้น และลดความสูงซึ่งเสี่ยงต่อการรับกระแสไฟฟ้าจากฟ้าผ่า
 - ง. ให้หยุดทำการเติมน้ำมันอากาศยาน
 - จ. สายการบินและผู้ประกอบการให้บริการภาคพื้นแจ้งเตือนสภาพอากาศเลวร้ายระดับ 3 และการหยุดปฏิบัติงานบนลานจอดอากาศยานชั่วคราวให้นักบินทราบ
- 3 สายการบินและผู้ประกอบการให้บริการภาคพื้นดำเนินการ ดังนี้

อากาศยานขาเข้า

- ก. อากาศยานขาเข้าที่ถูกจัดสรรให้เข้าจอดหลุมจอดอากาศยานที่มีระบบ ไฟทัศนสัญญาณนำเข้าจอด (Visual Docking Guidance System : VDGS) ให้บริการ
 - (1) ขณะอากาศยานขับเคลื่อนเข้าหลุมจอดอากาศยาน ให้ช่างอากาศยาน (License Mechanic) ผู้รับผิดชอบในการรับ - ส่งอากาศยาน เฝ้าระวังการขับเคลื่อนของอากาศยาน เพื่อป้องกันมิให้เกิดอันตรายต่ออากาศยานขณะขับเคลื่อน โดยให้ผู้ปฏิบัติงานอยู่ในพื้นที่ปลอดภัย

- (2) เมื่ออากาศยานขับเคลื่อนเข้าหลุมจอดอากาศยานและอยู่ในตำแหน่งจอดที่ถูกต้องแล้ว ให้ช่างอากาศยาน (License Mechanic) ประสานนักบินให้ทำการขึ้นเบรกอากาศยาน (Parking Brake) และดำเนินการต่อสายถ่ายเทประจุ (Bonding) ระหว่างฐานล้อหน้าของอากาศยานกับจุดถ่ายเทประจุไฟฟ้าลงดิน (Aircraft Ground Receptacle) พร้อมทั้งรอกจนกว่า ทสภ. มีการแจ้งยกเลิกสภาพอากาศเลวร้าย จึงปฏิบัติงานได้ตามปกติ

ข. อากาศยานขาเข้าที่ถูกจัดสรรให้เข้าจอดหลุมจอดอากาศยานที่ไม่มีระบบไฟทัศนสัญญาณนำเข้าจอด (Visual Docking Guidance System : VDGS) ให้บริการ

- (1) บริษัทสายการบินและบริษัทผู้ประกอบการให้บริการภาคพื้นต้องจัดให้มีช่างอากาศยาน (License Mechanic) ผู้รับผิดชอบในการรับ - ส่งอากาศยาน ไปปฏิบัติงานให้ทัศนสัญญาณ (Marshaller) นำอากาศยานเข้าหลุมจอดอากาศยาน
- (2) เมื่ออากาศยานขับเคลื่อนเข้าหลุมจอดอากาศยานและอยู่ในตำแหน่งจอดที่ถูกต้องแล้ว ให้ช่างอากาศยาน (License Mechanic) ประสานนักบินให้ทำการขึ้นเบรกอากาศยาน (Parking Brake) และดำเนินการต่อสายถ่ายเทประจุ (Bonding) ระหว่างฐานล้อหน้าของอากาศยานกับจุดถ่ายเทประจุไฟฟ้าลงดิน (Aircraft Ground Receptacle) พร้อมทั้งรอกจนกว่า ทสภ. มีการแจ้งยกเลิกสภาพอากาศเลวร้าย จึงปฏิบัติงานได้ตามปกติ

อากาศยานขาออก

อากาศยานขาออกที่ให้บริการตามหลุมจอดอากาศยานต่างๆ ให้ดำเนินการ ดังนี้

- (1) ขณะอากาศยานถูกดันถอยออกจากหลุมจอดอากาศยานและ/หรือตั้งตัวบนทางขับเพื่อจะขับเคลื่อนไปทำการบินขึ้น โดยอากาศยานนั้นได้ทำการติดเครื่องยนต์แล้วให้ดำเนินการตามขั้นตอนจนแล้วเสร็จ และอากาศยานขับเคลื่อนออกไปทำการบิน
- (2) อากาศยานที่กำลังถูกดันถอยออกจากหลุมจอดอากาศยาน แต่ยังไม่ทำการติดเครื่องยนต์ หากบริษัทสายการบินและผู้ประกอบการให้บริการภาคพื้นพิจารณาการปฏิบัติร่วมกันแล้ว มีความประสงค์ที่จะนำอากาศยานกลับเข้าจอดหลุมจอดอากาศยานเดิม เพื่อรอกจนกว่า ทสภ. แจ้งยกเลิกสภาพอากาศเลวร้าย บริษัทสายการบินหรือผู้ประกอบการให้บริการภาคพื้นต้องทำการแจ้ง AOCC ทราบด้วย เพื่อนำข้อมูลไปบริหารจัดการในส่วนของการจัดสรรหลุมจอดอากาศยานให้กับอากาศยานขาเข้าลำดับต่อไป

- (3) อากาศยานขาออกตามข้อ (2) ที่ถูกจัดสรรให้เข้าจอดหลุมจอดอากาศยานประเภท Contact Gate ซึ่งมีสะพานเทียบเครื่องบินให้บริการขนถ่ายผู้โดยสาร ขณะที่รอการแจ้งยกเลิกสภาพอากาศเลวร้าย หากบริษัทสายการบินและผู้ประกอบการให้บริการภาคพื้นพิภพพิจารณาการปฏิบัติร่วมกันแล้ว มีความประสงค์ที่จะใช้สะพานเทียบเครื่องบินอีกครั้ง ให้แจ้ง AOCC รับทราบ พร้อมทั้งต้องดำเนินการตามกระบวนการขอใช้สิ่งอำนวยความสะดวกจาก ทสภ. ให้ถูกต้อง
- 4) การหยุดปฏิบัติงานของบริษัทสายการบินและผู้ประกอบการตามข้อ 2) ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ กำหนดเพื่อให้เกิดความปลอดภัยกับผู้ปฏิบัติงานเท่านั้น ทั้งนี้ หากเหตุการณ์ดังกล่าวส่งผลกระทบต่อเที่ยวบินล่าช้า สายการบินและผู้ประกอบการไม่สามารถเรียกร้องความเสียหายหรือค่าชดใช้จากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้

การปฏิบัติเมื่อเกิดสภาวะทัศนวิสัยต่ำ ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

การแจ้งเตือนก่อนเข้าสู่สภาวะทัศนวิสัยต่ำ (LVC Warning)

สำนักอุตุนิยมวิทยาการบิน ดำเนินการดังนี้

- 1 แจ้งข่าวสภาวะทัศนวิสัยต่ำ LVC Warning ($RVR \leq 800$ เมตร) ให้หอควบคุมลานจอดฝั่งตะวันออก (East Apron Control Tower: EACT) และฝ่ายบริการลูกค้าทราบ ผ่านทางโทรศัพท์หรือโทรสาร
- 2 แจ้งยกเลิกการแจ้งเตือน LVC Warning เมื่อสภาพอากาศกลับคืนสู่สภาวะปกติ

หอควบคุมลานจอดฝั่งตะวันออก (EACT) ดำเนินการดังนี้

- 1 เมื่อได้รับแจ้ง LVC Warning ($RVR \leq 800$ เมตร) จากสำนักอุตุนิยมวิทยาการบิน ให้แจ้งข่าวกับศูนย์ควบคุมการปฏิบัติการเขตการบิน (Airside Operations Control Center: AOCC) ศูนย์รักษาความปลอดภัย (Security Control Center: SCC) พนักงานเวรอำนวยความสะดวกท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ฝ่ายรักษาความปลอดภัย ฝ่ายสนามบินและอาคาร ฝ่ายดับเพลิงและกู้ภัย ฝ่ายไฟฟ้าและเครื่องกล ฝ่ายการทำอากาศยาน ฝ่ายระบบลำเลียงกระเป๋าสัมภาระ ฝ่ายปฏิบัติการเขตการบิน ฝ่ายการแพทย์ ฝ่ายกิจการพิเศษและมวลชนสัมพันธ์ พนักงานงานกะงานควบคุมลานจอดและจราจรภาคพื้น และผู้ปฏิบัติงานในเขตการบิน ผ่านทางวิทยุสื่อสาร โดยแจ้งว่า “LVC Warning” หรือ “**ระวังสภาวะทัศนวิสัยต่ำ**”

- 2 เมื่อทัศนวิสัยกลับสู่สภาวะปกติให้แจ้งยกเลิกว่า “*LVC Warning Terminated*” หรือ “*ยกเลิกระวังสภาวะทัศนวิสัยต่ำ*”
- 3 แจ้งข่าวสภาวะทัศนวิสัยต่ำ LVC Warning (RVR \leq 800 เมตร) และแจ้งยกเลิกการแจ้งเตือน LVC Warning เมื่อทัศนวิสัยกลับคืนสู่สภาวะปกติ ให้กับหอควบคุมการจราจรทางอากาศสุวรรณภูมิทราบผ่านทางโทรศัพท์ หรือโทรสาร

การแจ้งเตือนเข้าสู่การปฏิบัติในสภาวะทัศนวิสัยต่ำ (LVC Phase A)

สำนักอุตุนิยมวิทยาการบิน ดำเนินการดังนี้

- 1 แจ้งข่าวสภาวะทัศนวิสัยต่ำ LVC Phase A (RVR $<$ 550 เมตร) ให้กับหอควบคุมการจราจรทางอากาศสุวรรณภูมิทราบ ผ่านทางระบบรายงานสภาพอากาศ
- 2 แจ้งข่าวยกเลิกสภาวะทัศนวิสัยต่ำ LVC Phase A เมื่อสภาพอากาศกลับคืนสู่สภาวะปกติ

หอควบคุมการจราจรทางอากาศสุวรรณภูมิ ดำเนินการดังนี้

- 1 แจ้งสภาวะทัศนวิสัยต่ำ LVC Phase A (RVR $<$ 550 เมตร) ให้กับหอควบคุมลานจอด ฝั่งตะวันออก และกองวิศวกรรมระบบเครื่องช่วยการเดินอากาศ บวท. ผ่านทาง Hotline หรือโทรศัพท์ หรือโทรสาร โดยแจ้งว่า “*LVC Phase A*” หรือ “*ระวังสภาวะทัศนวิสัยต่ำ Phase A*”
- 2 แจ้งหน่วยงานต่างๆ ที่ปฏิบัติงานใกล้เคียงทางวิ่ง ทางขับให้หยุดการปฏิบัติงานและออกจากพื้นที่ จนกว่าจะมีการประกาศยกเลิกสถานการณ์
- 3 ควบคุมและจำกัดการแนะนำให้ยานพาหนะข้ามทางวิ่ง ทางขับ
- 4 ควบคุมการเปิด - ปิดระบบไฟฟ้าสนามบิน
- 5 ควบคุมการเปิด - ปิดไฟ Stop Bar
- 6 สำหรับการปฏิบัติในส่วนของอากาศยานให้เป็นไปตามวิธีการปฏิบัติที่ประกาศไว้ใน AIP-Thailand
- 7 แจ้งยกเลิกสถานการณ์เมื่อสภาพอากาศกลับคืนสู่สภาวะปกติให้หน่วยงานข้างต้นทราบ ผ่านทาง Hotline หรือโทรศัพท์ หรือโทรสาร โดยแจ้งว่า “*LVC Phase A Terminated*” หรือ “*ยกเลิกระวังสภาวะทัศนวิสัยต่ำ Phase A*”

หอคอยควบคุมลานจอดฝั่งตะวันออก (EACT) ดำเนินการดังนี้

- 1 เมื่อได้รับแจ้ง LVC Phase A (RVR < 550 เมตร) จากหอบังคับการบินท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ให้เปิดสัญญาณไฟทัศนวิสัยต่ำ LVC Phase A (ไฟกะพริบสีส้ม) ที่ติดตั้งไว้ พร้อมทั้งแจ้งข่าวให้กับ ศูนย์ควบคุมการปฏิบัติการเขตการบิน (Airside Operations Control Center: AOCC) ศูนย์รักษาความปลอดภัย (Security Control Center: SCC) พนักงานเวรอำนาจการทำอากาศยานสุวรรณภูมิ ฝ่ายรักษาความปลอดภัย ฝ่ายสนามบินและอาคาร ฝ่ายดับเพลิงและกู้ภัย ฝ่ายไฟฟ้าและเครื่องกล ฝ่ายการทำอากาศยาน ฝ่ายระบบลำเลียงกระเป๋าสัมภาระ ฝ่ายปฏิบัติการเขตการบิน ฝ่ายการแพทย์ ฝ่ายกิจการพิเศษและมวลชนสัมพันธ์ พนักงานงานกะงานควบคุมลานจอดและจราจรภาคพื้น และ ผู้ปฏิบัติงานในเขตการบิน ผ่านทางวิทยุสื่อสาร โดยแจ้งว่า “LVC Phase A” หรือ “ระวังสภาวะทัศนวิสัยต่ำ Phase A”
- 2 เมื่อทัศนวิสัยกลับสู่สภาวะปกติให้ทำการปิดสัญญาณไฟ และแจ้งยกเลิกว่า “LVC Phase A Terminated” หรือ “ยกเลิกระวังสภาวะทัศนวิสัยต่ำ Phase A”
- 3 แจ้งข่าวสภาวะทัศนวิสัยต่ำ LVC Phase A (RVR < 550 เมตร) และแจ้งยกเลิกการแจ้งเตือน LVC Phase A เมื่อทัศนวิสัยกลับคืนสู่สภาวะปกติ ให้กับฝ่ายบริการลูกค้าทราบ ผ่านทางโทรศัพท์ หรือ โทรสาร

สรุปสภาวะการทำงานของระบบสัญญาณไฟแจ้งเตือนทัศนวิสัยต่ำ

สภาวะการทำงาน	สัญญาณไฟเตือน (Warning Light)		สัญญาณไฟจราจร (Traffic Light)	
	สีส้ม (Orange)*	สีขาว (White)*	สีส้ม (Orange)*	สีแดง (Red)**
สภาวะทัศนวิสัยปกติ	ปิด	ปิด	เปิด*	ปิด
LVC Warning (RVR≤800 เมตร)	ปิด	ปิด	เปิด*	ปิด
LVC Phase A (RVR<550 เมตร)	เปิด*	ปิด	เปิด*	ปิด

*Flashing **Steady

การแจ้งเตือนเข้าสู่การปฏิบัติในสภาวะทัศนวิสัยต่ำมาก (LVC Phase B)

สำนักอุตุนิยมวิทยาการบิน ดำเนินการดังนี้

1 แจ้งข่าวสภาวะทัศนวิสัยต่ำ LVC Phase B (RVR < 300 เมตร) ให้กับหอควบคุมลานจอดอากาศยาน ฝั่งตะวันออก (East Apron Control Tower: EACT) และฝ่ายบริการลูกค้าทราบ ผ่านทางโทรศัพท์ หรือโทรสาร

2 แจ้งข่าวยกเลิกสภาวะทัศนวิสัยต่ำ LVC Phase B เมื่อสภาพอากาศกลับคืนสู่ปกติ

หอควบคุมลานจอดฝั่งตะวันออก (EACT) ดำเนินการดังนี้

1 เมื่อได้รับแจ้ง LVC Phase B (RVR < 300 เมตร) จากสำนักอุตุนิยมวิทยาการบิน ให้เปิดสัญญาณไฟ LVC Phase B (ไฟจราจรสีแดงและไฟกะพริบสีขาว) ที่ติดตั้งไว้ในพื้นที่ลานจอดอากาศยาน พร้อมทั้ง แจ้งข่าวให้กับศูนย์ควบคุมการปฏิบัติการเขตการบิน (Airside Operations Control Center: AOCC) ศูนย์รักษาความปลอดภัย (Security Control Center: SCC) พนักงานเวรอำนาจการทำอากาศยาน สุวรรณภูมิ ฝ่ายรักษาความปลอดภัย ฝ่ายสนามบินและอาคาร ฝ่ายดับเพลิงและกู้ภัย ฝ่ายไฟฟ้าและเครื่องกล ฝ่ายการทำอากาศยาน ฝ่ายระบบลำเลียงกระเป๋าสัมภาระ ฝ่ายปฏิบัติการเขตการบิน ฝ่ายการแพทย์ ฝ่ายกิจการพิเศษและมวลชนสัมพันธ์ พนักงานงานกะงานควบคุมลานจอดและจราจรภาคพื้น และผู้ปฏิบัติงานในเขตการบิน ผ่านทางวิทยุสื่อสาร โดยแจ้งว่า “LVC Phase B” หรือ “ระวัง สภาวะทัศนวิสัยต่ำ Phase B”

2 เมื่อทัศนวิสัยกลับสู่สภาวะปกติให้ทำการปิดสัญญาณไฟ และแจ้งยกเลิกว่า “LVC Phase B Terminated” หรือ “ยกเลิกระวังสภาวะทัศนวิสัยต่ำ Phase B”

3 แจ้งข่าวสภาวะทัศนวิสัยต่ำ LVC Phase B (RVR < 300 เมตร) และแจ้งยกเลิกการแจ้งเตือน LVC Phase B เมื่อทัศนวิสัยกลับคืนสู่สภาวะปกติ ให้กับหอควบคุมการจราจรทางอากาศสุวรรณภูมิทราบ ผ่านทางโทรศัพท์ หรือโทรสาร

พนักงานงานกะงานควบคุมลานจอดและจราจรภาคพื้น ดำเนินการดังนี้

- 1 ออกตรวจตราพื้นที่และตรวจสอบการทำงานของระบบสัญญาณไฟแจ้งเตือน ทั้งนี้หากพบว่าพื้นที่ใดระบบไฟฟ้า ชัดข้อง ให้ดำเนินการแจ้งฝ่ายไฟฟ้า และเครื่องกลดำเนินการซ่อมแซมระบบไฟฟ้า ต่อไป
- 2 จัดเตรียมรถนำ (Follow Me) พร้อมออกปฏิบัติงาน เมื่อได้รับการร้องขอ
- 3 ตรวจสอบให้แน่ใจว่าไม่มีการลากจูงอากาศยาน ยกเว้น อากาศยานนั้นจะอยู่ภายใต้การควบคุมของรถนำ (Follow Me)

บริษัทสายการบิน ผู้ประกอบการ และผู้ปฏิบัติงานในเขตการบิน ดำเนินการดังนี้

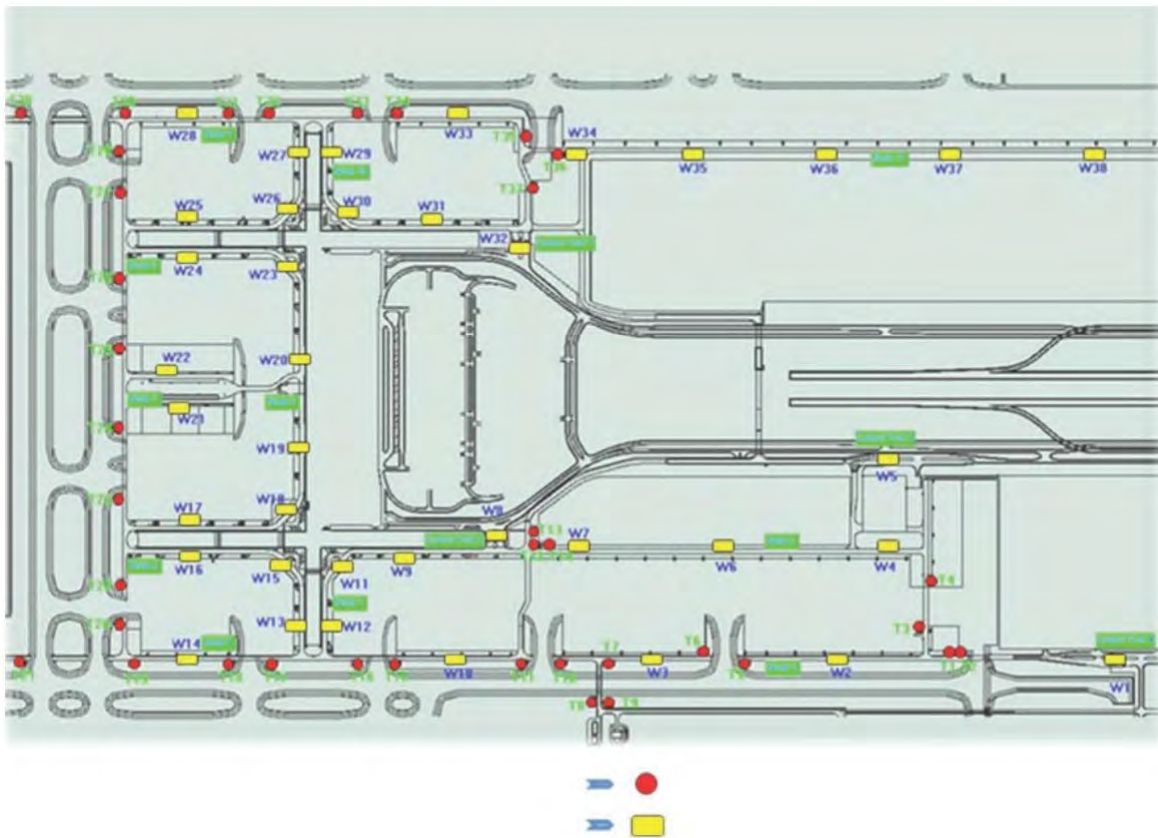
- 1 แจ้งผู้ปฏิบัติงานของตนให้ทราบถึงสถานการณ์ที่เกิดขึ้น
- 2 ปฏิบัติงานตามปกติเฉพาะในบริเวณลานจอดอากาศยาน โดยยานพาหนะเปิดไฟหน้าแสงพุ่งต่ำ และไฟแสดงสิ่งกีดขวาง Obstacle lights (ไฟกะพริบสีเหลือง)
- 3 ห้ามขับขียานพาหนะเข้าใกล้หรือข้ามทางวิ่ง ทางขับโดยเด็ดขาด
- 4 เมื่อสัญญาณไฟจราจรสีแดงติด ห้ามมิให้ผู้ขับขียานพาหนะข้ามทางขับที่ติดกับ Airside Service Road โดยเด็ดขาด
- 5 ลดความเร็วในการขับขียานพาหนะและเพิ่มความระมัดระวังในการปฏิบัติงานให้มากขึ้น
- 6 ห้ามมิให้ทำการลากจูงอากาศยาน ยกเว้นแต่จะได้รับการแนะนำจากหอบังคับการบินและต้องอยู่ภายใต้การควบคุมของรถนำ (Follow Me)
- 7 ปฏิบัติตามมาตรฐานการปฏิบัติงาน (Standard Operating Procedures: SOPs) ในสภาวะทัศนวิสัยต่ำของหน่วยงานตนเอง ซึ่งต้องสอดคล้องกับขั้นตอนการปฏิบัติของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

สรุปสถานะการทำงานของระบบสัญญาณไฟแจ้งเตือนทัศนวิสัยต่ำ

สถานะการทำงาน	สัญญาณไฟเตือน (Warning Light)		สัญญาณไฟจราจร (Traffic Light)	
	สีส้ม (Orange)*	สีขาว (White)*	สีส้ม (Orange)*	สีแดง (Red)*
สถานะทัศนวิสัยปกติ	ปิด	ปิด	เปิด*	ปิด
LVC Warning (RVR<800 เมตร)	ปิด	ปิด	เปิด*	ปิด
LVC Phase A (RVR<550 เมตร)	เปิด*	ปิด	เปิด*	ปิด
LVC Phase B (RVR<300 เมตร)	ปิด	เปิด*	ปิด	เปิด**

*Flashing **Steady

ตำแหน่งติดตั้งสัญญาณไฟแจ้งเตือนสถานะทัศนวิสัยต่ำ



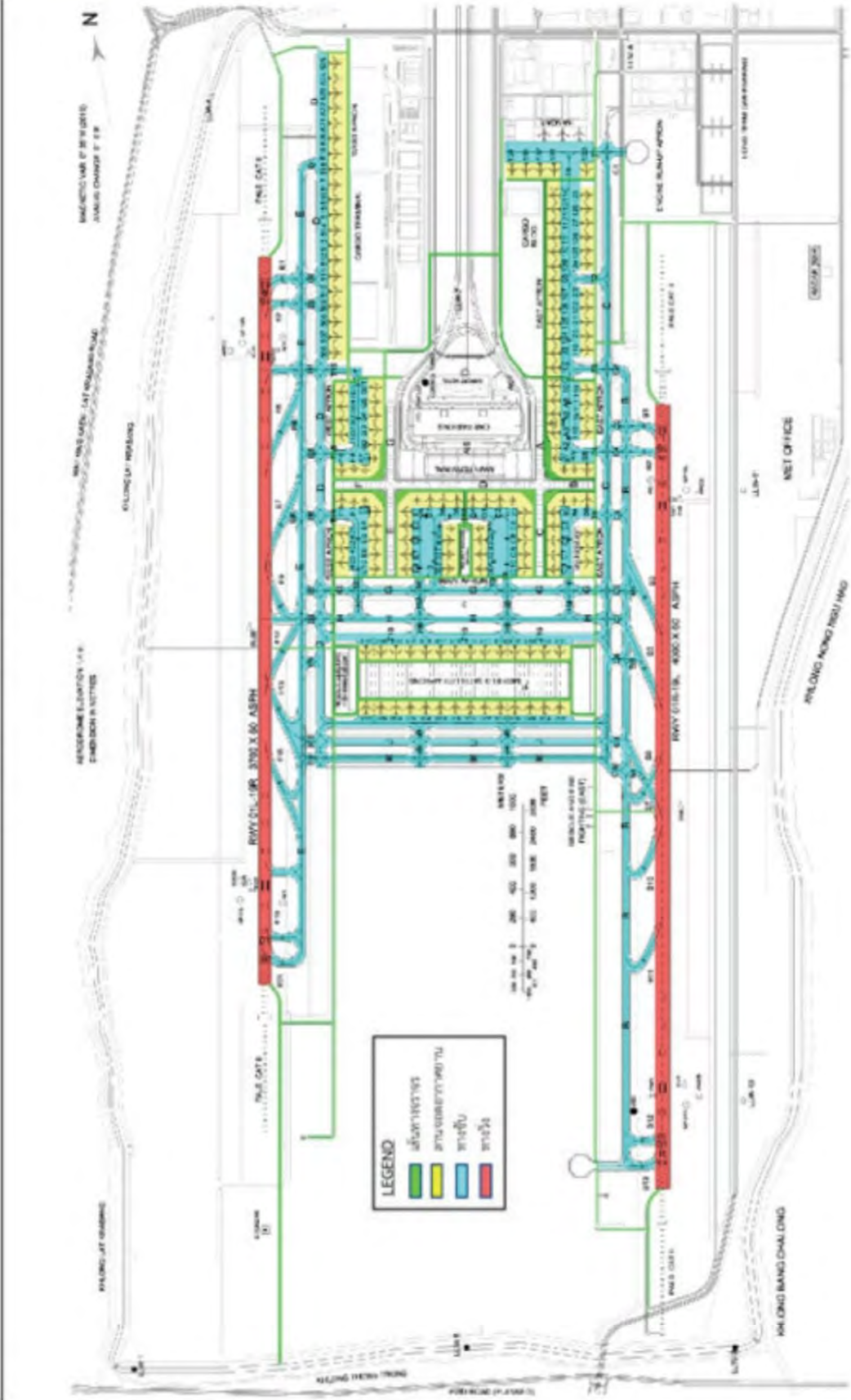


ภาคผนวก ง.

ภาคผนวก ง.

Instrument Landing System : ILS เป็นเครื่องวิทยุช่วยการเดินอากาศ ที่ช่วยให้นักบินสามารถนำเครื่องบินร่อนลงบนพื้นทางวิ่งได้อย่างปลอดภัย ประกอบด้วยอุปกรณ์ 3 สถานีได้แก่ Localizer, Glide Slope และ Marker Beacon

AIRSIDE DRIVER'S ZONE MAP





คู่มืออบรม eBook (THA/ENG)



AIRPORTS OF THAILAND PLC.
บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

ฉบับปรับปรุงครั้งที่ ตุลาคม