



AIRPORTS OF THAILAND PLC.
บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

คู่มือฝึกอบรมการจับย้ายพาหนะ ในเหตุการณ์บิน ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ฉบับปรับปรุงครั้งที่ 5 (ตุลาคม 2565)



บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

Airports of Thailand Public Company Limited

สารบัญ

คำนำ	03
คำนิยาม	04
ยานพาหนะ	07
บทที่ 1 การเข้าออกเขตการบิน	1-1
บทที่ 2 การอนุญาตใช้งานยานพาหนะในเขตการบิน	2-1
บทที่ 3 หลักเกณฑ์และวิธีปฏิบัติเกี่ยวกับการจับจี้รถจักรยานภายในเขตการบิน	3-1
บทที่ 4 หลักเกณฑ์และวิธีปฏิบัติสำหรับผู้จับจี้ยานพาหนะบนเส้นทางจราจร และลานจอดอากาศยาน	4-1
บทที่ 5 หลักเกณฑ์และวิธีปฏิบัติสำหรับผู้จับจี้ยานพาหนะในพื้นที่จับเคลื่อนอากาศยาน	5-1
บทที่ 6 เครื่องหมาย ป้าย และสัญลักษณ์ในเขตการบิน	6-1
บทที่ 7 ขั้นตอนการปฏิบัติเมื่อเกิดสภาพอากาศเลวร้าย และสภาวะทัศนวิสัยต่ำ	7-1
บทที่ 8 การติดต่อสื่อสารด้วยวิทยุ	8-1
บทที่ 9 การปฏิบัติเมื่อเกิดเหตุการณ์ความปลอดภัยในเขตการบิน	9-1
บทที่ 10 การลงโทษ	10-1
บทที่ 11 การควบคุมการจับจี้ยานพาหนะ (Escort Driving)	11-1
ภาคผนวก	
ก ข้อกำหนดมาตรฐานและคุณสมบัติของชุดเสื้อกั๊กสะท้อนแสง	ภาคผนวก ก-1
ข ข้อกำหนดมาตรฐานของเสื้อกันฝน	ภาคผนวก ข-1
ค พื้นที่ปลอดภัยของระบบป้องกันฟ้าผ่า	ภาคผนวก ค-1
ง แผนผังสนามบิน	ภาคผนวก ง-1



คำนำ

งานปฏิบัติการความปลอดภัย ส่วนปฏิบัติการความปลอดภัยกิจการการบิน ฝ่ายปฏิบัติการ
เขตการบิน ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ได้จัดทำคู่มือฝึกอบรมการขับเครื่องบินในเขตการบิน
ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิฉบับนี้ขึ้นมา โดยมีวัตถุประสงค์ให้ผู้ที่มีหน้าที่ขับเครื่องบินได้รับทราบ
และเข้าใจถึงหลักเกณฑ์และวิธีปฏิบัติงานสำหรับผู้ขับเครื่องบินในเขตการบิน เพื่อให้เกิด
ความปลอดภัยในการขับเครื่องบิน เป็นระเบียบเรียบร้อย เกิดความรวดเร็วในการให้บริการ
รวมถึงเป็นไปตามกฎ ระเบียบ หรือข้อกำหนดต่างๆ ที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิกำหนด

งานปฏิบัติการความปลอดภัย ส่วนปฏิบัติการความปลอดภัยกิจการการบิน ฝ่ายปฏิบัติการ
เขตการบิน ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ หวังเป็นอย่างยิ่งว่าคู่มือฝึกอบรมการขับเครื่องบิน
ในเขตการบิน ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิจะเป็นแนวทางสำหรับผู้ขับเครื่องบินได้ตระหนัก
และเกิดจิตสำนึกด้านความปลอดภัย ในการปฏิบัติงานในเขตการบิน ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

งานปฏิบัติการความปลอดภัย

ส่วนปฏิบัติการความปลอดภัยกิจการการบิน

ฝ่ายปฏิบัติการเขตการบิน ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

คำนิยาม

สนามบิน (Aerodrome)

พื้นที่ที่กำหนดไว้บนพื้นดินหรือน้ำหรือพื้นที่อื่น สำหรับใช้งานทั้งหมดหรือแต่บางส่วนเพื่อการขึ้นลง หรือเคลื่อนไหวของอากาศยาน รวมตลอดถึงอาคาร สิ่งติดตั้งและอุปกรณ์ ซึ่งอยู่ภายในสนามบินนั้น

เขตการบิน (Airside)

พื้นที่เคลื่อนไหวของสนามบิน และพื้นที่ภูมิประเทศ อาคารหรือส่วนของอาคารที่ติดต่อกับพื้นที่ เคลื่อนไหวที่มีการควบคุมการเข้าออก

ทางวิ่ง (Runway)

พื้นที่รูปสี่เหลี่ยมมุมฉากที่กำหนดไว้ในสนามบิน บนพื้นดิน ซึ่งจัดไว้สำหรับการบินลงและวิ่งขึ้น ของอากาศยาน



ทางขับ (Taxiway)⁴

ทางที่กำหนดไว้ในสนามบิน บนพื้นดินที่สร้างไว้ สำหรับการขับเคลื่อนของอากาศยานและเพื่อ เป็นทางเชื่อมระหว่างส่วนหนึ่งของสนามบิน ไปยังอีกส่วนหนึ่ง ซึ่งประกอบด้วย

- 1) ทางขับที่เข้าสู่หลุมจอดอากาศยาน (Aircraft Stand Taxilane) คือ พื้นที่ส่วนหนึ่งของ ลานจอดอากาศยานที่กำหนดให้เป็นทางขับ และมีไว้เพื่อเป็นทางเข้าออกหลุมจอด อากาศยานเท่านั้น
- 2) ทางขับในลานจอดอากาศยาน (Apron Taxiway) คือ พื้นที่ส่วนหนึ่งของระบบทางขับที่อยู่ใน ลานจอดอากาศยาน และมีไว้เพื่อเป็นเส้นทาง ให้อากาศยานขับเคลื่อนผ่านลานจอดอากาศยาน
- 3) ทางขับออกด่วน (Rapid Exit Taxiway) คือ ทางขับที่เชื่อมกับทางวิ่ง โดยทำมุมแหลม (Acute Angle) และออกแบบมาเพื่อให้อากาศยาน ที่ทำการบินลง สามารถเลี้ยวออกจากทางวิ่ง ด้วยความเร็วสูงกว่าที่สามารถเลี้ยวออกโดยใช้ ทางขับออกอื่นๆ เพื่อลดเวลาที่อากาศยานใช้ งานทางวิ่งนั้น

พื้นที่ขับเคลื่อน (Manoeuvring Area)

ส่วนของสนามบินที่ใช้สำหรับการวิ่งขึ้น บินลง และขับเคลื่อนอากาศยาน ซึ่งไม่รวมลานจอด อากาศยาน

พื้นที่เคลื่อนไหว (Movement Area)

ส่วนของสนามบินที่ใช้สำหรับการวิ่งขึ้น บินลง และขับเคลื่อนอากาศยาน ซึ่งประกอบด้วยพื้นที่ขับเคลื่อนและลานจอดอากาศยาน

หลุมจอดอากาศยาน (Aircraft Stand)

พื้นที่ในลานจอดอากาศยาน ที่ถูกกำหนดไว้เพื่อใช้เป็นที่ยึดของอากาศยาน

ลานจอดอากาศยาน (Apron)

พื้นที่ที่กำหนดไว้ในสนามบินบนพื้นดิน ซึ่งมีไว้สำหรับรองรับอากาศยานเพื่อวัตถุประสงค์ในการขึ้นและลงอากาศยานของผู้โดยสาร การขนถ่ายไปรษณีย์ภัณฑ์หรือสินค้า การเติมเชื้อเพลิง การจอด หรือการบำรุงรักษา

เส้นทางจราจรของยานพาหนะ (Service Road)

ทางสำหรับการจราจรของยานพาหนะ

อุปกรณ์ภาคพื้น (Ground Service Equipment : GSE)

อุปกรณ์บริการภาคพื้น

วัตถุแปลกปลอม (Foreign Object Debris : FOD)

วัตถุที่อยู่บนพื้นที่เคลื่อนไหว ซึ่งมิได้มีหน้าที่หรือเป็นประโยชน์ในการใช้งานทางการบินและอาจเป็นอันตรายต่อการปฏิบัติการของอากาศยาน

บัตรอนุญาตยานพาหนะ (Vehicle Permit)

บัตรที่ทำอากาศยานสุวรรณภูมิออกให้สำหรับยานพาหนะใช้ผ่านเข้าออกหรืออยู่ในพื้นที่เพื่อการรักษาความปลอดภัยที่อนุญาต

บัตรอนุญาตบุคคล (Personal Airport Permit)

บัตรแสดงตนที่ทำอากาศยานสุวรรณภูมิออกให้สำหรับบุคคลใช้ผ่านเข้าออกหรืออยู่ในพื้นที่เพื่อการรักษาความปลอดภัยที่อนุญาต

อุบัติเหตุ (Accident)

เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นเกี่ยวข้องกับการปฏิบัติการของอากาศยาน อันเป็นผลให้อากาศยานได้รับความเสียหายหรือสูญหาย หรือมีบุคคลได้รับอันตรายแก่ชีวิตและร่างกาย ทั้งนี้ ตามที่คณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ของอากาศยานประกาศกำหนด

อุบัติการณ์ (Incident)

เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นเกี่ยวข้องกับการปฏิบัติการของอากาศยาน ซึ่งมีผลกระทบหรืออาจมีผลกระทบต่อความปลอดภัยของการปฏิบัติการดังกล่าว แต่ไม่รวมถึงอุบัติเหตุ

ยานพาหนะ (Vehicle)

ยานพาหนะที่ใช้ปฏิบัติงานในเขตการบินสามารถจำแนกออกได้เป็น 6 กลุ่ม ดังนี้

1. รถฉุกเฉินท่าอากาศยาน:

ยานพาหนะที่ท่าอากาศยานกำหนดให้ใช้สำหรับเหตุการณ์ฉุกเฉิน ณ ท่าอากาศยาน เช่น รถพยาบาล รถดับเพลิงและกู้ภัย เป็นต้น



2. รถปฏิบัติการท่าอากาศยาน:

ยานพาหนะของท่าอากาศยานที่ใช้ปฏิบัติงานเป็นประจำในการตรวจสอบท่าอากาศยานโดยเฉพาะ การตรวจสอบพื้นที่เคลื่อนไหวนៃของท่าอากาศยาน เช่น รถนำอากาศยาน รถหน่วยควบคุมสัตว์อันตราย ต่อการบิน รถที่ใช้สำหรับตรวจทางวิ่ง ทางขับ และลานจอดอากาศยาน รวมถึงรถของหน่วยงานอื่นๆ ที่ปฏิบัติงานในเขตการบิน เป็นต้น



3. รถรักษาความปลอดภัย ท่าอากาศยาน:

ยานพาหนะที่ท่าอากาศยานกำหนดให้ใช้สำหรับการรักษาความปลอดภัย



4. รถบริการสนามบิน:

ยานพาหนะที่ใช้ปฏิบัติงานเป็นประจำในพื้นที่เคลื่อนไหว สำหรับการบริการสนามบิน การซ่อมบำรุงสนามบิน การก่อสร้างของสนามบิน เช่น รถบรรทุกหรือซ่อมบำรุงพื้นผิวสนามบิน รถกวาดรถล้างคราบยางล้อเครื่องบิน เป็นต้น



5. รถสนับสนุนอากาศยาน:

ยานพาหนะที่ใช้ปฏิบัติงานเป็นประจำในพื้นที่เคลื่อนไหว สำหรับสนับสนุนการปฏิบัติการของท่าอากาศยาน ซึ่งเป็นยานพาหนะของบริษัทสายการบินหรือบริษัทผู้ประกอบการใช้สำหรับการให้บริการอากาศยาน โดยมีรายการรถสนับสนุนอากาศยาน ตามตาราง



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

6. รถอื่น ๆ:

ยานพาหนะที่ทำอากาศยานไม่ได้กำหนดให้ปฏิบัติงานเป็นประจำในพื้นที่เคลื่อนไหว เช่น ยานพาหนะสำหรับการซ่อมบำรุงหรือก่อสร้างบริษัทผู้รับเหมา บริษัทสายการบิน บริษัทผู้ประกอบการ รถชุดตัดกรวดแบริคโฮ เป็นต้น



ตัวอย่างยานพาหนะและอุปกรณ์อื่นๆ ที่ใช้งานภายในเวตการบิน



01



02



03



04

01

รถโดยสารรับส่งในสนามบิน

02

รถบันได

(สำหรับบริการผู้โดยสารขึ้น-ลงจากอากาศยาน)

03

บันไดช่วยซ่อมอากาศยาน

04

รถดันอากาศยาน



05

05

รถดันอากาศยานแบบไร้ Towbar



06



07



08



09

06

รถแทรกเตอร์ลากจูง

07

รถขนถ่ายสัมภาระบนเครื่องบิน
Container Pallet Loader

08

รถขนถ่ายตู้สินค้า

09

รถสายพานลำเลียงกระเป๋า

10

รถบรรทุกอาหารและเครื่องดื่ม

11

รถบรรทุกน้ำ



10



11



12

12
รถสำหรับยกสินค้า



13

13
รถ/เครื่องทำลมสตาร์ท



14

14
รถ/ เครื่องทำความเย็น

15
เครื่องจ่ายพลังงานไฟฟ้าให้กับเครื่องบิน
Ground Power Unit (GPU)



15

16
รถให้บริการเชื้อเพลิงจากท่อส่งน้ำมันใต้พื้นดิน /
รถเติมน้ำมัน



16



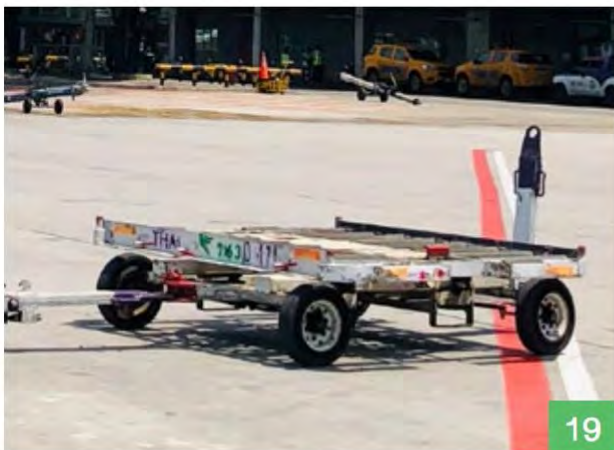
17

17
รถขนถ่ายสิ่งปฏิกูล



18

18
Cart (ล้อเลื่อนลากจูงแบบมีระวางบรรทุกสินค้า)



19

19
Dolly
(รถขนหรือบรรทุกตู้ Container
ที่ไม่สามารถขับเคลื่อน ด้วยตนเอง)



20

20
Aircraft Jack Lift



21

21
Chocks
(อุปกรณ์หยุดล้ออากาศยาน)



22

22
Towbar
(อุปกรณ์เชื่อมต่อหรือลากจูง-
ดันเครื่องบิน)



บทที่ 1

“การเข้าออกเขตการบิน”

บทที่ 1 “การเข้าออกเขตการบิน”

เพื่อให้เกิดความปลอดภัยสูงสุดและมีประสิทธิภาพ การจับยานพาหนะในเขตการบินถูกจำกัดไว้สำหรับผู้มีหน้าที่ปฏิบัติงานในเขตการบินที่ได้รับอนุญาตจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเท่านั้น

1. ช่องทางเข้าออกพื้นที่เขตการบิน

บุคคลและยานพาหนะที่จะเข้าสู่พื้นที่เขตการบินจะต้องผ่านเข้าออกตามช่องทางที่กำหนด ช่องทางผ่านเข้าออกพื้นที่เขตการบินมีดังนี้

- 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 การบินไทย จำกัด (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) บริเวณอาคารผู้โดยสาร

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) พื้นที่ตั้งแต่ด้านหลังจุดตรวจค้นผู้ติดบัตรอนุญาตและยานพาหนะของผู้เข้าหรือผู้ใช้พื้นที่ที่มีพื้นที่เชื่อมต่อพื้นที่เขตการบิน (Airside) และ/หรือเขตหวงห้าม ได้แก่ อาคารคลังสินค้า อาคารศูนย์ไปรษณีย์ และโรงซ่อมอากาศยาน
- 6) พื้นที่ตั้งแต่จุดตรวจค้นบริเวณประตูทางเข้าไปยังห้องตรวจสอบสัมภาระลงทะเบียน (Baggage Inspection Room : BIR) อาคารผู้โดยสารชั้น 1 M รวมถึงระบบสายพานลำเลียงสัมภาระลงทะเบียนที่เชื่อมต่อกับพื้นที่คัดแยกกระเป๋าสัมภาระ (Sorting Area)
- 7) พื้นที่เพื่อการรักษาความปลอดภัยบุคคลสำคัญ (VIP) ได้แก่ บริเวณห้องรับรองพิเศษขณะที่มีการรับรองบุคคลสำคัญ

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

2.2.1 พื้นที่เขตการบินที่อยู่นอกเขตหวงห้าม

- ที่ขึ้นลงชั่วคราวของอากาศยานสำหรับเฮลิคอปเตอร์ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเฉพาะช่วงเวลาที่ยกอนุญาตและมีอากาศยานขึ้นลงหรือจอดพัก
- โรงซ่อมอากาศยาน ตั้งแต่จุดตรวจสอบสิทธิ์ทางเข้าโรงซ่อมอากาศยาน จนถึงจุดตรวจค้นบริเวณแนวแบ่งเขตพื้นที่เชื่อมต่อเขตหวงห้าม

2.2.2 อาคารคลังสินค้า และอาคารศูนย์ประโยชน์ ที่มีพื้นที่เชื่อมต่อพื้นที่เขตการบิน (Airside) ตั้งแต่จุดตรวจสอบทางเข้าอาคาร จนถึงจุดตรวจค้นบริเวณแนวแบ่งเขตพื้นที่เชื่อมต่อพื้นที่เขตการบิน

2.2.3 สิ่งติดตั้งที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางอากาศและการเดินอากาศ

- อาคารระบบบริหารและสารสนเทศท่าอากาศยาน (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 ต้องผ่านการตรวจค้นร่างกายสัมภาระติดตัว และความถูกต้องของบัตรอนุญาตบุคคล
- 3 การนำยานพาหนะเข้าออกหรืออยู่ในพื้นที่เขตการบิน ต้องติดบัตรอนุญาตยานพาหนะให้ตรวจสอบได้และเห็นได้ชัดเจนตลอดเวลาที่อยู่ในพื้นที่เขตการบิน โดยต้องปฏิบัติตามวิธีปฏิบัติ และเงื่อนไขในการติดบัตร และการใช้บัตรอนุญาตยานพาหนะ พร้อมทั้งผ่านการตรวจค้นยานพาหนะ และความถูกต้องของบัตรอนุญาตยานพาหนะ
- 4 ผู้ขับขี่และยานพาหนะที่ผ่านเข้า-ออกเขตการบิน ต้องปฏิบัติตามตามกฎเกณฑ์ที่กำหนดในระเบียบบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ว่าด้วย การเข้าออกหรืออยู่ในพื้นที่เพื่อการรักษาความปลอดภัย พ.ศ.2560



บทที่ 2

“การอนุญาตใช้งานยานพาหนะในเขตการบิน”

บทที่ 2 “การอนุญาตใช้งานยานพาหนะ ในเขตการบิน”

การอนุญาตยานพาหนะเพื่อใช้ปฏิบัติงานในเขตการบินต้องคำนึงถึงพื้นที่จอด ยานพาหนะและความจำเป็นในการปฏิบัติการเป็นหลัก ซึ่งการนำยานพาหนะเข้าสู่ เขตการบินต้องเป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดในระเบียบ ทอท. ว่า ด้วยการเข้าออก หรืออยู่ในพื้นที่เพื่อการรักษาความปลอดภัย พ.ศ. 2560

1. อุปกรณ์พิเศษและสัญลักษณ์สำหรับยานพาหนะที่ใช้งานบนเส้นทางจราจร และลานจอดอากาศยาน

- 1 ยานพาหนะที่จะเข้ามาปฏิบัติการบนเส้นทางจราจรและลานจอดอากาศยานต้องติดตั้งไฟแสดง สิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงต่ำ บนหลังคา หรือส่วนที่สูงสุดของยานพาหนะนั้น จำนวน 1 ดวง ที่มีคุณสมบัติตามประเภทของยานพาหนะ ดังนี้
 - 1.1 ยานพาหนะที่เกี่ยวข้องกับการตอบสนองต่อเหตุฉุกเฉิน หรือการรักษาความปลอดภัย เช่น รถพยาบาล รถรักษาความปลอดภัยท่าอากาศยาน รถดับเพลิงและกู้ภัย ให้ใช้ไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงต่ำ ประเภท C “ไฟกะพริบสีน้ำเงิน”
 - 1.2 รถปฏิบัติการท่าอากาศยาน รถบริการสนามบิน รถสนับสนุนอากาศยาน และรถอื่นๆ ใช้ไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงต่ำ ประเภท C “ไฟกะพริบสีเหลือง” (ยกเว้นรถนำอากาศยาน (Follow Me Vehicles) ให้ใช้ไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงต่ำประเภท D “ไฟกะพริบสีเหลือง”)

ประเภทยานพาหนะ	ประเภทไฟ	สี	ประเภทสัญญาณ / ความถี่การกระพริบ	ความเข้มแสงสูงสุดที่ค่าสะท้อนพื้นหลัง			การกระจายแสงสำหรับไฟแสดงถึงทิศทางที่มีความเข้มแสงต่ำ			
				กลางวัน >500 cd/m ² (cd)	พลบค่ำ 50 ถึง 500 cd/m ² (cd)	กลางคืน <50 cd/m ² (cd)	ความเข้มแสง น้อยที่สุด (cd)	ความเข้มแสง มากที่สุด (cd)	การกระจาย ลำแสงแนวตั้ง	
									การกระจาย ลำแสง น้อยที่สุด (องศา)	ความเข้ม แสง (cd)
ยานพาหนะที่ตอบสนองต่อเหตุฉุกเฉินหรือการรักษาความปลอดภัย	ไฟที่มีความเข้มแสงต่ำประเภท C (สิ่งกีดขวางที่เคลื่อนที่ได้)	น้ำเงิน	กระพริบ 60-90 ครั้ง ต่อ นาที	ไม่ใช่	40	40	40	400	12	20
รถปฏิบัติการท่าอากาศยาน รถบริการสนามบิน รถสนับสนุนอากาศยานและรถอื่นๆ	ไฟที่มีความเข้มแสงต่ำประเภท C (สิ่งกีดขวางที่เคลื่อนที่ได้)	เหลือง	กระพริบ 60-90 ครั้ง ต่อ นาที	ไม่ใช่	40	40	40	400	12	20
รถนำอากาศยาน	ไฟที่มีความเข้มแสงต่ำประเภท D (รถนำอากาศยาน)	เหลือง	กระพริบ 60-90 ครั้ง ต่อ นาที	ไม่ใช่	200	200	200	400	ไม่ใช่	ไม่ใช่

2 ยานพาหนะที่เข้าปฏิบัติงานเป็นประจำต้องติดรหัสยานพาหนะให้เป็นมาตรฐานเดียวกัน

- ยานพาหนะของสนามบิน ใช้รหัสตัวเลข และ/หรือ ตัวอักษรภาษาอังกฤษ 3 ชุด ซึ่งแบ่งโดยสัญลักษณ์ - ชุดที่หนึ่งจะเป็นตัวอักษร AOT, ชุดที่สองจะเป็นรหัส ฝ่าย/ส่วนงาน และชุดที่สามจะเป็นเลขลำดับยานพาหนะ เช่น AOT-08-01 เป็นต้น
- ยานพาหนะของผู้ประกอบการภายในสนามบิน ใช้รหัสตัวเลข และ/หรือ ตัวอักษรภาษาอังกฤษ 3 ชุด ซึ่งแบ่งโดยสัญลักษณ์- โดยในแต่ละชุดจะมีตัวอักษร/ตัวเลข ได้ไม่เกิน 3 หลัก เช่น THA-AA-23, BFS-LVT-213 เป็นต้น และผู้ประกอบการแต่ละรายสามารถเลือกใช้งานรหัสยานพาหนะชุดแรก ได้เพียง 1 รหัสเท่านั้น
- ขนาดตัวอักษร/ตัวเลขให้มีความสูงอย่างน้อย 12 นิ้ว ยกเว้นบริเวณที่ติดตั้งรหัสยานพาหนะมีพื้นที่ไม่เพียงพอ ให้ลดขนาดตัวอักษรลงตามความเหมาะสมของพื้นที่
- แสดงรหัสยานพาหนะอย่างน้อย 4 ด้าน ได้แก่ ด้านหน้า ด้านหลัง และด้านข้างทั้ง 2 ข้าง

- สีของตัวอักษร ต้องตัดกับสีของตัวรถเพื่อให้เห็นรหัสยานพาหนะอย่างชัดเจน ดังนี้
พื้นที่รถสีเข้ม เช่น สีดำ หรือ สีน้ำเงิน ให้ใช้ **ตัวอักษรสีขาว**
พื้นที่รถสีอ่อน เช่น สีขาว สีบรอนซ์เงิน หรือ สีทอง ให้ใช้ **ตัวอักษรสีน้ำเงิน**

- 3 สัญลักษณ์ (Logo) ของยานพาหนะหน่วยงานเดียวกันต้องเป็นแบบเดียวกันทุกคัน
- 4 ต้องติดตั้งเครื่องมือดับเพลิงชนิดผงเคมีแห้งขนาดไม่ต่ำกว่า 10 ปอนด์ มีความสามารถในการดับเพลิง Fire Rating 6A20B อย่างน้อย 1 เครื่อง เป็นอุปกรณ์มาตรฐานความปลอดภัยประจำยานพาหนะ โดยผ่านการตรวจสอบสภาพจากส่วนเทคนิคและป้องกัน ฝ่ายดับเพลิงและกู้ภัย ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ทั้งนี้ หน่วยงานผู้เป็นเจ้าของต้องทำการตรวจสอบให้มีความพร้อมใช้งานอยู่เสมอ
- 5 การนำยานพาหนะที่ไม่มีรหัสขั้วยานพาหนะเข้าปฏิบัติงานในเขตการบิน ต้องติดธงสำหรับแสดงวัตถุเคลื่อนที่ทุกครั้ง
- 6 ยานพาหนะ (ยกเว้นรถช่วยเหลือกรณีฉุกเฉิน และรถนำอากาศยาน) ที่ใช้ปฏิบัติงานบริเวณทางวิ่งทางขับ แต่ไม่ได้เข้าไปปฏิบัติงานเป็นประจำ ให้ติดธงตราหมากรุกสีแดง/สีแดง สลับสีขาว ให้เห็นอย่างเด่นชัดในเวลากลางวัน หรือติดไฟแสดงสิ่งกีดขวางสีเหลืองให้มองเห็นได้ในเวลากลางคืน
- 7 ยานพาหนะที่มีความสูงเกินกว่าจะขับผ่านเส้นทางลอดใต้อาคาร หรือสิ่งปลูกสร้าง เช่น แนวอาคารเทียบเครื่องบิน สะพานเทียบเครื่องบิน หรืออุโมงค์ เป็นต้น จะต้องติดป้าย หรือสติ๊กเกอร์ห้ามด้านนอกขอบประตูรถ และด้านในของกระจกหน้ารถ เพื่อเตือนผู้ขับขี่ ขนาดกว้าง 3.5 นิ้ว ยาว 15 นิ้ว บนพื้นสีขาว ตัวอักษรสีแดง และขอบป้ายสีแดง พร้อมระบุข้อความห้ามยานพาหนะที่มีความสูงขับผ่านเส้นทางพื้นที่ดังกล่าว อาทิเช่น

“รถคันนี้ห้ามขับรถลอดใต้อาคาร
และสะพานเทียบเครื่องบิน”
Do not pass under the concourse and aerobridge





- 8 ยานพาหนะที่ใช้บรรทุกสิ่งของ ต้องติดตั้งอุปกรณ์ที่ป้องกันการตกหล่นและมีการยึดตรึงอย่างมั่นคง
- 9 ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิไม่อนุญาตให้นำยานพาหนะที่ติดตั้งถังก๊าซหรือใช้ก๊าซเป็นเชื้อเพลิงเข้ามาใช้งานภายในเขตการบิน

2. ยานพาหนะที่จะปฏิบัติงานในพื้นที่ขับเคลื่อนอากาศยาน

ยานพาหนะที่จะปฏิบัติงานในพื้นที่ขับเคลื่อนอากาศยาน ต้องปฏิบัติตามข้อกำหนด ดังต่อไปนี้

- 1 ต้องมีวิทยุสื่อสารกับหอควบคุมการจราจรทางอากาศ หรือขับภายใต้การควบคุม (escort) ของยานพาหนะที่มีวิทยุสื่อสารกับหอควบคุมการจราจรทางอากาศ
- 2 มีเบอร์โทรศัพท์หอควบคุมการจราจรทางอากาศแสดงอยู่ภายในยานพาหนะ
- 3 ยานพาหนะต้องถูกทาสี หรือ ติดธงสำหรับแสดงการเป็นวัตถุเคลื่อนที่
 - 3.1 การทาสี ต้องใช้สีที่เด่นชัดเพียงสีเดียว
 - 3.2 ยานพาหนะที่ใช้บริการทั่วไปต้องเป็นสีเหลือง
 - 3.3 ยานพาหนะที่ใช้ตอบสนองต่อเหตุฉุกเฉินต้องเป็นสีแดงหรือสีเขียวแกมเหลือง
 - 3.4 การติดธง ต้องติดธงสำหรับแสดงวัตถุเคลื่อนที่ได้โดยรอบวัตถุ บนยอด หรือรอบขอบที่สูงที่สุดของวัตถุนั้น ทั้งนี้ ธงที่ติดต้องไม่เพิ่มภาวะอันตรายที่เกิดจากวัตถุที่ถูกติดตั้งด้วยธงนั้น
 - 3.5 ธงต้องมีขนาดไม่น้อยกว่า 0.9 เมตร ในแต่ละด้าน และเป็นลายตารางหมากรุก โดยช่องตารางต้องมีความกว้างแต่ละด้านไม่น้อยกว่า 0.3 เมตร สีของลายตารางต้องตัดกันและตัดกับสีพื้นหลังที่จะมองเห็นด้วย ทั้งนี้ ธงต้องใช้สีส้มและขาว หรือแดงและขาว เว้นแต่สีเหล่านี้จะกลมกลืนไปกับพื้นหลัง



3. การแสดงบัตรอนุญาตยานพาหนะเพื่อใช้ปฏิบัติงานในเขตการบิน

- 1 ติดบัตรอนุญาตยานพาหนะให้ตรวจสอบได้ และมองเห็นชัดเจนตลอดเวลา
- 2 ควรติดบัตรอนุญาตยานพาหนะไว้ที่ด้านขวาของกระจกหน้ายานพาหนะ
- 3 หากยานพาหนะไม่มีกระจกหน้า ควรแสดงบัตรอนุญาตในบริเวณที่เห็นได้ชัดเจน จากทางขวาของยานพาหนะ
- 4 หน่วยงานเจ้าของยานพาหนะต้องมั่นใจได้ว่าสามารถมองเห็นบัตรอนุญาตยานพาหนะได้อย่างชัดเจน หากมีการชำระค่าของบัตรอนุญาต เจ้าหน้าที่สนามบินสามารถขอให้ทำการเปลี่ยนบัตรใหม่ได้

4. การนำยานพาหนะออกจากเขตการบิน

- 1 เจ้าหน้าที่สนามบินที่มีหน้าที่กำกับดูแลยานพาหนะในเขตการบินสามารถสั่งให้ผู้ขับขี่นำยานพาหนะออกจากเขตการบินได้หากพบว่า
 - 1.1 มีการขับขี่ หยุด หรือจอด ในลักษณะที่อาจเป็นอันตรายต่อบุคคลอื่นหรือทรัพย์สิน (รวมถึงยานพาหนะอื่นและอากาศยาน)
 - 1.2 ขัดขวางการปฏิบัติการหรือทำให้เกิดความไม่ปลอดภัย
 - 1.3 มีสภาพไม่สมบูรณ์
 - 1.4 ไม่สามารถปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ของสนามบินได้
 - 1.5 บัตรอนุญาตยานพาหนะหมดอายุ
- 2 ผู้ที่ไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของเจ้าหน้าที่จะมีโทษตามที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิกำหนด
- 3 หากไม่สามารถระบุเจ้าของหรือผู้ขับขี่ยานพาหนะได้ เจ้าหน้าที่มีสิทธิในการเคลื่อนย้ายยานพาหนะไปในบริเวณที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ กำหนด โดยไม่รับผิดชอบต่อความเสียหายใดๆ ที่เกิดขึ้น
- 4 หน่วยงานเจ้าของยานพาหนะมีหน้าที่รับผิดชอบค่าขนย้ายและค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ทั้งหมดที่เกิดจากการนำยานพาหนะออกนอกเขตการบิน



บทที่ 3

“หลักเกณฑ์และวิธีปฏิบัติเกี่ยวกับการจับที่
รถจักรยานภายในเขตการบิน”

บทที่ 3 หลักเกณฑ์และวิธีปฏิบัติ เกี่ยวกับการจับขึ้นรถจักรยาน 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

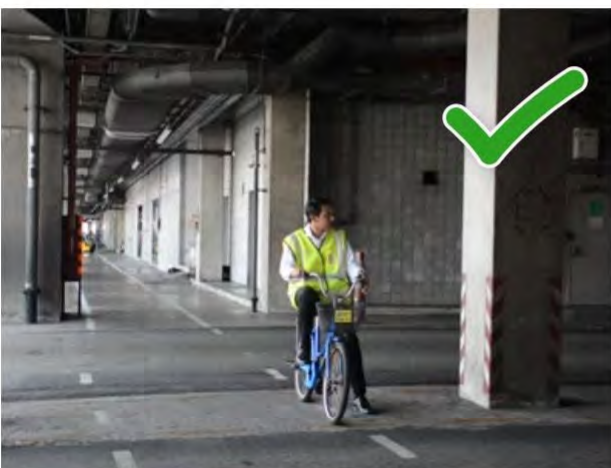
3. ข้อปฏิบัติการจับที่รถจักรยาน



- 1 ให้ขี่รถจักรยานชิดขอบทางด้านซ้ายของเส้นทางจักรยานใต้แนวชายคารอบ Concourse เพื่อปฏิบัติงานที่หลุมจอดประชิดอาคารเท่านั้น



- 2 ห้ามขี่ขึ้นในเส้นทางจราจรของยานพาหนะปกติทั่วไปบริเวณลานจอดอากาศยาน



- 3 การขี่รถจักรยานตัดผ่านเส้นทางจราจรลอดใต้ Concourse ให้ขี่ชิดขอบทางด้านซ้ายจนสุดขอบทาง แล้วจึงขี่ข้ามเส้นทางจราจรของยานพาหนะปกติเมื่อต้องการข้าม และต้องใช้ความระมัดระวังเป็นพิเศษ



4 ให้ทางแก่ผู้โดยสาร บุคคลหรือยานพาหนะที่อยู่บนเส้นทางการจราจรเดียวกัน



5 กรณีที่ต้องขับขี่รถจักรยานไปปฏิบัติหน้าที่บริเวณหลุมจอดประชิดอาคาร อนุญาตให้จอดพักรถจักรยานได้เฉพาะในบริเวณ (ภายในเส้นขาว) และเมื่อปฏิบัติงานเรียบร้อยแล้วต้องนำรถจักรยานมาจอดไว้บริเวณพื้นที่สำหรับจอดจักรยานที่หน้าสำนักงาน



6 เมื่อขับขี่รถจักรยานผ่านบริเวณ Bus Gate ทั้งขาเข้าและขาออกกรณีที่มีการขนถ่ายผู้โดยสารให้ผู้ขับขี่ลงจากรถจักรยานและหยุดรอจนกว่าจะไม่มีผู้โดยสารเดินผ่านแล้ว จึงจูงรถจักรยานผ่านบริเวณดังกล่าว หรือกรณีที่มีรถขนถ่ายผู้โดยสารจอดอยู่แต่ยังไม่มีผู้โดยสารเดินผ่าน ให้ผู้ขับขี่ลงจากรถจักรยานและจูงผ่านพื้นบริเวณดังกล่าวแล้วจึงขับขี่ต่อไปได้

4. ข้อห้ามสำหรับผู้ขับขี่รถจักรยาน



1 ห้ามขับโดยประมาทหรือ
นำ hazard เสียวอันตรายอาจเกิด
อันตรายแก่บุคคลหรือ
ทรัพย์สิน



2 ห้ามขับโดยไม่จับคัน
บังคับรถ



3 ห้ามขับขนานกันเกิน
สองคัน



4 ห้ามขับโดยนั่งบนที่อื่น
มิใช่อาานที่จัดไว้เป็นที่นั่ง
ตามปกติซ้อนท้าย



5 ห้ามขับโดยบรรทุกบุคคลอื่น



6 ห้ามบรรทุก หรือถือสิ่งของ
หรือของใด ๆ ในลักษณะ
ที่เป็นกีดขวาง การจับ
คันบังคับรถหรืออันตราย
เกิดอันตรายแก่บุคคลหรือ
ทรัพย์สิน



7 ห้ามเกาะหรือพ่วงรถอื่น
ที่กำลังแล่นอยู่



8 ห้ามขับจักรยานออก
นอกเส้นทางการจราจร



9 ห้ามจอดรถจักรยานนอก
พื้นที่ที่กำหนด



บทที่ 4

“หลักเกณฑ์และวิธีปฏิบัติสำหรับผู้ขั้บที่ยานพาหนะบนเส้นทางจราจรและลานจอดอากาศยาน”

บทที่ 4 หลักเกณฑ์และวิธีปฏิบัติสำหรับผู้ขับขี่ยานพาหนะบนเส้นทางจราจรและลานจอดอากาศยาน

1. ก่อนการขับขี่ (Pre-Driving)

ผู้ขับขี่ต้องทำการตรวจสอบยานพาหนะก่อนทำการขับขี่ เพื่อให้มั่นใจได้ว่ายานพาหนะอยู่ในสภาพที่ปลอดภัยสำหรับการขับขี่ ดังนี้

- 1 บัตรอนุญาตยานพาหนะถูกต้อง และแสดงอย่างชัดเจน
- 2 ยางอยู่ในสภาพดี ไม่แบน ไม่ชำรุด
- 3 พวงมาลัยและเบรกใช้งานได้ปกติ
- 4 ไม่มีไฟเตือน (ไฟเครื่องยนต์ ไฟเบรก) แสดงบนหน้าปัดยานพาหนะ
- 5 ไฟหน้า ไฟเบรก ไฟให้สัญญาณ และไฟแสดงสิ่งกีดขวาง หรือสัญญาณไฟรั้วขาว ทำงานปกติ
- 6 ถังดับเพลิงใช้งานได้ และอยู่ในตำแหน่งที่สามารถใช้งานได้ง่าย
- 7 ห้ามขับขี่ยานพาหนะ เมื่อยานพาหนะอยู่ในสภาพไม่พร้อมใช้งานหรือไม่ปลอดภัย
- 8 ผู้ขับขี่จะต้องตรวจสอบ และบำรุงรักษายานพาหนะที่ใช้ปฏิบัติงานจากผู้ที่มีความรู้ความสามารถที่ได้รับบริการรับรอง ตลอดช่วงเวลาอายุการได้รับบัตรอนุญาตยานพาหนะ
- 9 ก่อนขับเคลื่อนยานพาหนะที่มีระบบไฮดรอลิก ผู้ขับขี่ต้องมั่นใจว่าทุกส่วนของยานพาหนะอยู่ในระดับปกติ

2. ข้อจำกัดทางความสูง

ข้อจำกัดทางความสูงสำหรับยานพาหนะบนเส้นทางจราจร ภายในเขตการบิน



- เส้นทางด้านหน้าหลุมจอดอากาศยานประชิดอาคารเทียบเครื่องบิน (Contact Gate) กำหนดให้ยานพาหนะมีความสูงไม่เกิน 4 เมตร



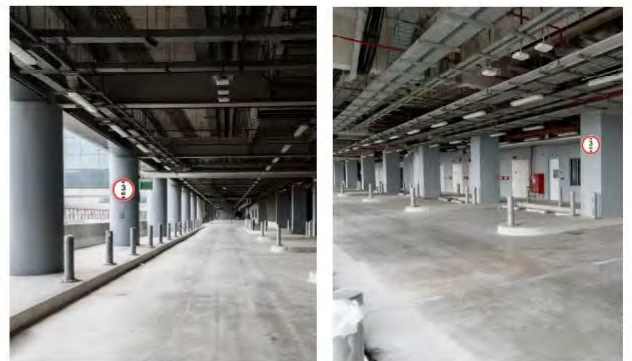
- เส้นทางลอดใต้อาคารเทียบเครื่องบิน B, C, E และ F (Concourse B, C, E and F) กำหนดให้ยานพาหนะมีความสูงไม่เกิน 3.9 เมตร



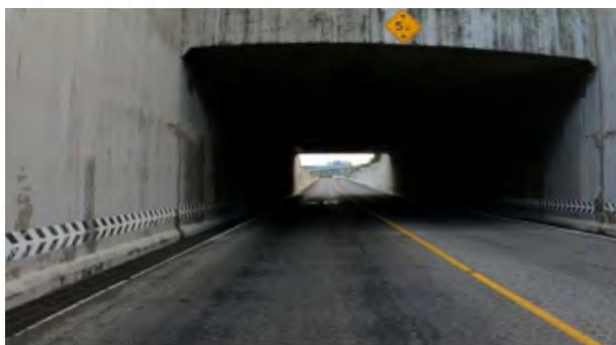
- เส้นทางบริเวณพื้นที่สายพานรับ-ส่งกระเป๋าสัมภาระใต้อาคารผู้โดยสาร (Sorting Area) และใต้อาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1 (SAT-1) กำหนดให้ยานพาหนะมีความสูงไม่เกิน 2.50 เมตร



- เส้นทางลอดใต้อาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1 (SAT-1) กำหนดให้ยานพาหนะมีความสูงไม่เกิน 3 เมตร



- เส้นทางจราจรหน้าห้องสำนักงานชั้น 1 อาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1 (SAT-1) กำหนดให้ยานพาหนะมีความสูงไม่เกิน 3 เมตร



- เส้นทางลอดใต้อุโมงค์เชื่อมระหว่างฝั่งตะวันออกและตะวันตกของลานจอดอากาศยานหลัก (Main Apron) กำหนดให้ยานพาหนะมีความสูงไม่เกิน 5 เมตร



- เส้นทางลอดใต้อุโมงค์เชื่อมระหว่างลานจอดอากาศยานหลัก (Main Apron) และอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1 (SAT-1) กำหนดให้ยานพาหนะมีความสูงไม่เกิน 4.1 เมตร

- เส้นทางแนวทางหลุมจอดอากาศยานประชิดอาคาร (Contact Gate) กำหนดให้ยานพาหนะมีความสูงเกิน 4 เมตร หรือรถที่มีความกว้างเกินกว่าที่จะใช้เส้นทางปกติได้อย่างปลอดภัย



3. การจำกัดความเร็ว

อัตราความเร็วของยานพาหนะบนเส้นทางจราจรในเขตการบิน

เมื่อจับยานพาหนะเข้าใกล้อากาศยานในระยะไม่เกิน 5 เมตร จากอากาศยาน	ไม่เกิน 5 กิโลเมตร/ชั่วโมง
ภายในหลุมจอดอากาศยาน	ไม่เกิน 10 กิโลเมตร/ชั่วโมง
เส้นทางบริเวณพื้นที่สายพาน รับ-ส่ง สัมภาระใต้อาคารผู้โดยสาร (Sorting Area) และใต้อาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1 (SAT-1)	ไม่เกิน 10 กิโลเมตร/ชั่วโมง
เส้นทางจราจรหน้าห้องสำนักงานชั้น 1 และเส้นทางลอดใต้อาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1 (SAT-1)	ไม่เกิน 10 กิโลเมตร/ชั่วโมง
เส้นทางจราจรหน้าหลุมจอดประชิดอาคาร (Contact Gate), แนวทางหลุมจอดอากาศยานประชิดอาคาร (Contact Gate) และเส้นทางลอดใต้อุโมงค์ (Tunnel)	ไม่เกิน 30 กิโลเมตร/ชั่วโมง
เส้นทางจราจรหน้าหลุมจอดระยะไกล (Remote Parking Stand)	ไม่เกิน 40 กิโลเมตร/ชั่วโมง
บนทางจับและทางวิ่ง	ไม่เกิน 60 กิโลเมตร/ชั่วโมง หรือตามคำแนะนำหอคอบคุมการจราจรทางอากาศ

ทั้งนี้ให้ปฏิบัติตามป้ายสัญลักษณ์ หรือสัญลักษณ์บนพื้นถนนอย่างเคร่งครัดการจำกัดความเร็วไม่ได้บ่งบอกถึงความเร็วที่ผู้ขับขี่ควรขับ แต่เป็นความเร็วสูงสุดที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิอนุญาตให้ใช้ ผู้ขับขี่จะต้องตัดสินใจใช้ความเร็วตามสภาพแวดล้อม สภาพอากาศและน้ำหนักรถบรรทุก เพื่อให้เกิดความปลอดภัยสูงสุด

4. การจับขึ้นบนเส้นทางจราจร

- 1 ยานพาหนะต้องจับขึ้นบนเส้นทางจราจรที่กำหนดไว้เท่านั้น
- 2 ผู้ขับขี่ต้องสังเกตและระมัดระวังเรื่องข้อจำกัดทางความสูงตลอดเวลาที่ขับขี่
- 3 ปฏิบัติตามเครื่องหมายสัญญาณจราจรของยานพาหนะโดยเคร่งครัด
- 4 เส้นทางจราจรหน้าห้องสำนักงานชั้น 1 อาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1 (SAT-1) เป็นทางเดินรถทางเดียว ให้ขับขี่ยานพาหนะไปทิศทางที่กำหนดไว้ และกำหนดให้ยานพาหนะที่ใช้เส้นทางจราจรมีความกว้างไม่เกิน 2 เมตร (รวมถึงส่วนที่ยื่นออกไปด้านข้างของยานพาหนะและล้อเลื่อน)
- 5 ห้ามมิให้ยานพาหนะที่ให้บริการน้ำมันเชื้อเพลิงทุกประเภท รถดันถอย รถ Lower Deck Loader และรถ Container Pallet Loader ใช้เส้นทางลอดใต้อาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1 (SAT-1)
- 6 การขับขี่ยานพาหนะผ่านหน้าหลุมจอดอากาศยานขณะอากาศยานขับเคลื่อนเข้าจอด ให้ผู้ขับขี่หยุดยานพาหนะรอบนเส้นทางจราจรก่อนถึงหน้าหลุมจอดอากาศยาน ขณะที่อากาศยานกำลังขับเคลื่อนเข้าจอด และรอจนกว่าอากาศยานเข้าจอดเรียบร้อยแล้ว จึงขับขี่ยานพาหนะต่อไปได้ ยกเว้นหลุมจอดประชิดอาคาร (Contact Gate) ที่มีอากาศยานกำลังเข้าจอดด้วยระบบไฟสัญญาณนำอากาศยานเข้าจอด (Visual Docking Guidance System: VDGS) ให้ผู้ขับขี่สามารถขับขี่ยานพาหนะผ่านหน้าหลุมจอดอากาศยานได้โดยไม่ต้องหยุดรอ
- 7 ผู้ขับขี่สามารถใช้เส้นทางจราจรระหว่างลานจอดอากาศยานหลัก (Main Apron) และอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1 (SAT-1) ได้ 2 เส้นทาง ดังนี้
 - ก. เส้นทางลอดใต้อุโมงค์เชื่อมระหว่างลานจอดอากาศยานหลัก (Main Apron) และอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1 (SAT-1)
 - ข. เส้นทางจราจรข้ามทางขับ G, H และ T18
- 8 ห้ามมิให้กับล้อรถหรืออุปกรณ์ให้บริการภาคพื้นในพื้นที่ยังไม่ได้กำหนดให้กับล้อรถ พื้นที่มีมุมอับการมองเห็นและพื้นที่ที่มีการจราจรคับคั่งหรือพื้นที่คับขัน
- 9 ห้ามมิให้ยานพาหนะตัดหรือข้ามเส้นทางจราจร ยกเว้นจะมีการให้ทางกับยานพาหนะที่อยู่บนเส้นทางจราจรนั้นแล้ว และต้องไม่กระทำในบริเวณเส้นทางแบ่งช่องทางจราจรที่เป็นเส้นทึบ
- 10 ผู้ขับขี่ต้องขับรถให้ห่างรถคันหน้าพอสมควรในระยะที่จะหยุดรถได้โดยปลอดภัยเมื่อจำเป็นต้องหยุด
- 11 ห้ามยานพาหนะแซงในบริเวณทางร่วมทางแยก บริเวณที่เป็นจุดตัดกับทางขับ บริเวณเส้นแบ่งช่องทางจราจรที่เป็นเส้นทึบ และพื้นที่คับขัน
- 12 ลดความเร็วของยานพาหนะเมื่อถึงบริเวณทางร่วม ทางแยก

หลักเกณฑ์และวิธีปฏิบัติทั่วไป

1 แต่งกายด้วยเครื่องแบบของหน่วยงานที่สังกัดหรือแต่งกายให้สุภาพเรียบร้อย สำหรับพนักงานที่ต้องปฏิบัติงานให้บริการแก่อากาศยาน เช่น พนักงานผู้ให้ทัศนสัญญาณแก่อากาศยาน หรือให้บริการด้านอื่น ๆ ต้องสวมใส่เสื้อกั๊กที่มีสีเด่นชัด และติดแถบสะท้อนแสงที่มีอักษรย่อชื่อหน่วยงานเป็นภาษาอังกฤษ และ Running Number ของแต่ละหน่วยงานสามารถมองเห็นได้ในระยะไกล เพื่อป้องกันอุบัติเหตุโดยเฉพาะในเวลากลางคืน หรือขณะที่ท่าอากาศยานเกิดสภาวะทัศนวิสัยต่ำ



2 ติดบัตรอนุญาตบุคคลไว้ในที่ที่เหมาะสม สามารถมองเห็นได้ชัดเจนตลอดเวลา

3 บัตรอนุญาตบุคคลเป็นการออกให้เฉพาะบุคคล ห้ามสับเปลี่ยน หรือนำไปให้ผู้อื่นใช้โดยเด็ดขาด

4 ห้ามนำบัตรอนุญาตบุคคลที่หมดอายุมาใช้ปฏิบัติงาน



5 ปฏิบัติงานเฉพาะหน้าที่ที่ได้รับมอบไว้ในบัตรอนุญาตเท่านั้น

6 หากมีความจำเป็นต้องสวมใส่หมวกขณะปฏิบัติงาน ต้องสวมหมวกให้กระชับรัดกุมไม่หลุดปลิว

7 เมื่อต้องปฏิบัติงานในเขตการบินขณะฝนตกให้ผู้ปฏิบัติงานสวมใส่เสื้อกันฝนติดแถบสะท้อนแสง



- 8 **ห้าม** ขับขี่ยานพาหนะในเขตการบินทุกประเภท หากไม่ผ่านการอบรม และการทดสอบหลักเกณฑ์และวิธีปฏิบัติสำหรับผู้ขับขี่ยานพาหนะในเขตการบินตามเกณฑ์ที่กำหนด



- 9 **ห้าม** นำยานพาหนะและอุปกรณ์บริการภาคพื้นที่ไม่มีบัตรอนุญาต หรือบัตรหมดอายุเข้าไปในพื้นที่เขตการบิน

- 10 อุปกรณ์ภาคพื้นที่ให้บริการอากาศยานเสร็จสิ้นเรียบร้อยแล้ว ให้นำออกจากหลุมจอดอากาศยานตามเวลาที่ ทสภ. กำหนด กรณีที่มีความจำเป็น หรือได้รับอนุญาตให้จอดเก็บไว้ในเขตการบิน ต้องมีการจัดเก็บให้เรียบร้อยภายในพื้นที่ที่กำหนด ทั้งนี้ ทสภ. ขอสงวนสิทธิ์ที่จะจัดเก็บอุปกรณ์ภาคพื้นที่ถูกทิ้งไว้นอกพื้นที่ที่กำหนด โดยไม่ต้องรับผิดชอบต่อความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นกับอุปกรณ์ภาคพื้นนั้นๆ



- 11 **ให้** ความร่วมมือในขั้นตอนของการรักษาความปลอดภัย บริเวณจุดตรวจหรือช่องทางผ่านเข้า-ออกของพื้นที่หวงห้ามโดยปฏิบัติตามกฎระเบียบของ ทสภ. อย่างเคร่งครัด



- 12 **ปฏิบัติ** ตามกฎระเบียบ ข้อบังคับต่างๆ กฎหมายและคำแนะนำของ ทสภ. อย่างเคร่งครัด



13 ห้ามก่อให้เกิดความสกปรกใดๆ ภายในเขตการบิน เมื่อพบเห็นเศษวัสดุที่อาจเป็นอันตรายต่ออากาศยาน หรือ FOD (Foreign Object Debris) เช่น เศษหิน, พลาสติก, นี้อต หรือสกรู เป็นต้น ให้เก็บไปทิ้งที่ถังขยะหรือกล่องรับ FOD



14 ห้ามขับขี่ในขณะที่มีเมามาจากการดื่มสุราหรือขณะอยู่ภายใต้ฤทธิ์ยาใด ๆ รวมถึงสารที่มีส่วนประกอบของกัญชาหรือกระท่อมหรือสารเสพติดชนิดอื่นๆ (ปริมาณแอลกอฮอล์ในร่างกายต้องเป็นศูนย์)



15 ห้ามรับประทานอาหารหรือเครื่องดื่มภายในบริเวณลานจอดอากาศยาน



16 ห้ามสูบบุหรี่ หรือทำให้เกิดประกายไฟใดๆ ทั้งสิ้นภายในเขตการบิน

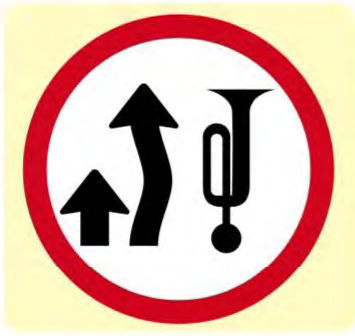


17 ผู้ขับขี่ต้องคาดสายนิรภัย (Seat Belt) ทุกครั้งที่ขับขี่ยานพาหนะ

18 ผู้ปฏิบัติงานอยู่ภายในเขตการบิน จะต้องปฏิบัติงานด้วยความระมัดระวังตลอดเวลา



19 ไม่ขับขี่ยานพาหนะในลักษณะผิดปกติวิสัยของผู้ขับขี่ยานพาหนะโดยทั่วไป เป็นที่น่าหวาดเสียวหรือก่อให้เกิดเสียงอื้ออึง



20 ให้ใช้แตรสัญญาณ
เมื่อมีความจำเป็น
เท่านั้น



21 ให้สัญญาณ เมื่อ
ต้องการเลี้ยว แชน
ถอยหลังหรือหยุด
ยานพาหนะ

22 ไม่ให้ผู้ใดเกาะ ห้อยโหน ยืน หรือนั่ง บนส่วนใด ส่วนหนึ่งของยานพาหนะที่ไม่ได้ออกแบบ
เพื่อการโดยสาร



23 ตรวจสอบดูว่าผู้โดยสารได้ขึ้นหรือลงจาก
ยานพาหนะเรียบร้อยแล้วจึงขับต่อไป



24 ห้ามขับขี่ยานพาหนะผ่านบริเวณที่มีน้ำมัน
ที่รั่วไหลอยู่บนพื้น

25 ขับขี่ยานพาหนะขึ้นทางลาดชันด้วยความระมัดระวังไม่ให้อานพาหนะถอยหลังไปโดนคันอื่น

26 ยานพาหนะที่ปฏิบัติงานภายในพื้นที่ห้องสายพาน รับ-ส่ง กระเป๋าสัมภาระใต้อาคารผู้โดยสาร (Sorting Area) ต้องเป็นยานพาหนะที่ขับเคลื่อนด้วยกำลังไฟฟ้าเท่านั้น ยกเว้นยานพาหนะประเภทรถดุกเงิน เช่น รถดับเพลิงและรถพยาบาล สามารถเข้าปฏิบัติงานในพื้นที่ Sorting Area ได้ ในกรณีฉุกเฉิน

27 บริเวณพื้นที่สายพานรับ-ส่งกระเป๋าสัมภาระอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1 (SAT-1) อนุญาตให้เข้า
ได้เฉพาะรถแทรกเตอร์ลากจูง และยานพาหนะของหน่วยงานที่มีหน้าที่เกี่ยวข้องเท่านั้น



28 เมื่อพบเห็นอุบัติเหตุ หรืออุบัติการณ์รวมทั้งสิ่งทีอาจเป็น
อันตรายภายในเขตการบิน ให้แจ้งเจ้าหน้าที่งานควบคุม
เขตการบิน (Follow Me) หรือศูนย์รักษาความปลอดภัย
สุวรรณภูมิ (Security Control Center: SCC) ทราบทันที

29 ระวังอันตรายจากการปฏิบัติการของอากาศยาน โดยสังเกตจากไฟกะพริบสีแดง ชนิด Beacon Lights ซึ่งติดตั้งไว้ที่ลำตัวอากาศยานทั้งด้านบนและใต้ลำตัว ซึ่งไฟชนิดนี้จะบอกถึงการปฏิบัติการของอากาศยาน โดยจะเริ่มเปิดตั้งแต่ก่อนติดเครื่องยนต์ หรือก่อนอากาศยานเริ่มเคลื่อนที่ และทำงานตลอดเวลาจนกระทั่งดับเครื่องยนต์สุดท้าย หรืออากาศยานจอดนิ่งแล้ว



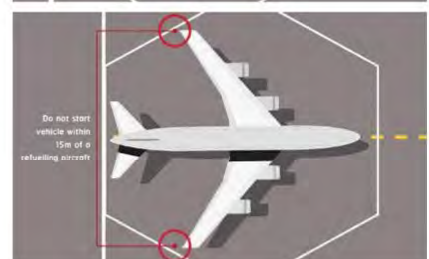
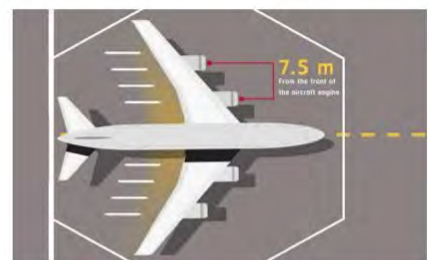
30 การปล่อยของเหลวใดๆ ลงสู่พื้นผิวลานจอดอากาศยาน ต้องมีการประเมินความเสี่ยง และได้รับอนุญาตจาก ทสภ. ก่อนดำเนินการกิจกรรม

6. การแซง

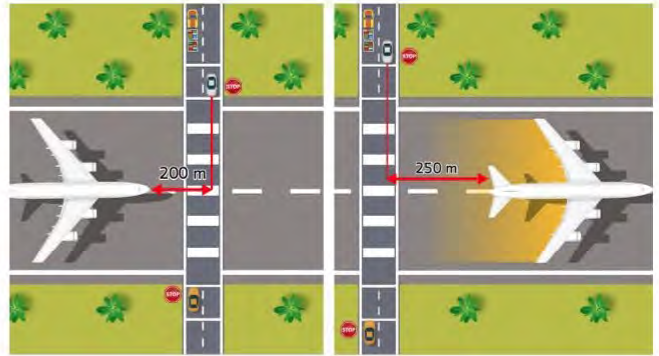
- 1 ให้แซง เมื่อมีความจำเป็นเท่านั้น
- 2 ห้ามยานพาหนะแซงในบริเวณทางร่วมทางแยก บริเวณที่เป็นจุดตัดกับทางขับ บริเวณเส้นแบ่งช่องทางจราจรที่เป็นเส้นทึบ และพื้นที่คับขัน
- 3 ห้ามยานพาหนะใช้ความเร็วแซงเกินความเร็วที่กำหนดในเส้นทางจราจรนั้นๆ และการแซงต้องไม่ทำให้ยานพาหนะอื่นต้องหลบหลีกออกนอกเส้นทางจราจร
- 4 ห้ามขับชี่ยานพาหนะแซงอากาศยานที่กำลังขับเคลื่อนบนทางขับ ยกเว้นกำลังขับชี่อยู่บนเส้นทางจราจรปกติ และอยู่พ้นจากระยะปลอดภัยจากการขับเคลื่อนของอากาศยาน

7. ระยะปลอดภัยจากอากาศยาน

- 1 ขณะอากาศยานจอดอยู่ที่หลุมจอดอากาศยาน ห้ามขับชี่ยานพาหนะเข้าใกล้ในระยะดังนี้
 - 7.5 เมตร จากด้านหน้าเครื่องยนต์อากาศยาน
 - 76 เมตร จากด้านท้ายอากาศยาน
 - 5 เมตร จากปลายปีกอากาศยาน หรือตามที่สนามบินสุวรรณภูมิกำหนด
 - ขณะอากาศยานติดเครื่องยนต์ที่หลุมจอดอากาศยานห้ามขับชี่ยานพาหนะผ่านด้านหลังโดยเด็ดขาด



- 2 ขณะอากาศยานกำลังขับเคลื่อน ห้ามขับขี ยานพาหนะตัดหน้าในระยะน้อยกว่า 200 เมตร และผ่านด้านหลังในระยะน้อยกว่า 250 เมตร และต้องหยุดยานพาหนะให้อากาศยานผ่านไปก่อนโดยที่ไม่จอดล้ำไปจากเครื่องหมาย หรือป้ายหยุดที่แสดงไว้ เพื่อให้ปลอดภัยจาก ปลายปีกของอากาศยาน



8. การใช้เครื่องมือสื่อสาร อุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ และโทรศัพท์เคลื่อนที่

- 1 ห้ามมิให้ผู้ขับรถใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับ เว้นแต่ใช้อุปกรณ์เสริมสำหรับการสนทนา โดยผู้ขับที่ไม่ต้องถือ หรือจับโทรศัพท์เคลื่อนที่นั้น
- 2 ห้ามใช้อุปกรณ์สื่อสาร อุปกรณ์ถ่ายภาพ และอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ทุกชนิดภายในระยะ 3 เมตร จากอุปกรณ์เติมน้ำมัน หรือจุดเติมน้ำมัน หรือท่อระบายอากาศของระบบเชื้อเพลิงอากาศยาน
- 3 อุปกรณ์สื่อสาร และอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ทุกชนิดที่อยู่ภายนอกยานพาหนะ และมีการใช้งานระหว่างการเติมน้ำมันอากาศยานภายในระยะ 3 เมตร จากจุดเติมน้ำมัน หรือท่อระบายอากาศของระบบเชื้อเพลิงอากาศยาน จะต้องได้รับการรับรองความปลอดภัยการใช้งานในพื้นที่อันตรายตามมาตรฐาน ANS/UL 913 Class I , Division 1 , Group D

9. การบรรทุกและลากจูง

- 1 ให้บรรทุกสิ่งของบนยานพาหนะที่ออกแบบมาเพื่อการบรรทุกโดยเฉพาะ มีการป้องกันการตกหล่น และมีการยึดตรึงอย่างมั่นคง
- 2 บริเวณพื้นที่ลานจอดอากาศยานหลัก (Main Apron) ให้ลากจูงล้อเลื่อนประเภท CART และ DOLLY ได้สูงสุดไม่เกิน 6 คัน (ไม่นับรวมรถลากจูง) ทั้งนี้ ให้ต่อพ่วงกันความยาวรวมรถลากจูงไม่เกิน 25 เมตร ยกเว้น Dolly ขนาดใหญ่ ซึ่งมีขนาด 20 ฟุต ลากจูงได้ไม่เกิน 1 คัน
- 3 บริเวณพื้นที่ห้องสายพานรับ-ส่ง กระทบสัมผัสภาวะใต้อาคารผู้โดยสาร (Sorting Area) และบริเวณพื้นที่สายพานรับ-ส่งกระทบสัมผัสภาวะอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1 (SAT-1) กำหนดให้สามารถลากพ่วงล้อเลื่อน ได้ดังนี้

1. Baggage Cart ขนาดเล็ก (ขนาด 1.5 x 2.4 เมตร) ไม่เกิน 4 คัน
2. Baggage Cart ขนาดใหญ่ (ขนาด 1.5 x 3 เมตร) ไม่เกิน 3 คัน



3. DOLLY ขนาดเล็ก (LD3 หรือขนาด 1.5 x 1.8 เมตร) ไม่เกิน 4 คัน
4. DOLLY ขนาดใหญ่ (LD4 หรือขนาด 1.5 x 3 เมตร) ไม่เกิน 3 คัน



โดยแต่ละประเภทสามารถลากรวมกันได้ แต่ต้องมีความยาวไม่เกิน 16 เมตร (ไม่รวมรถลากจูง)

- 4 พื้นที่ที่สามารถลากจูงล้อเลื่อนแต่ละประเภทรวมกันได้แต่ต้องมีความยาวไม่เกิน 16 เมตร (ไม่รวมรถลากจูง)
 - ก. บริเวณพื้นที่ห้องสายพานรับ-ส่ง กระเป๋าสัมภาระใต้อาคารผู้โดยสาร (Sorting Area)
 - ข. บริเวณพื้นที่สายพานรับ-ส่งกระเป๋าสัมภาระอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1 (SAT-1)
 - ค. บริเวณเส้นทางลอดใต้อุโมงค์เชื่อมระหว่างลานจอดอากาศยานหลัก (Main Apron) และอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1 (SAT-1)
 - ง. บริเวณเส้นทางจราจรข้ามทางขับ G, H และ T18
- 5 ให้ใช้รถแทรกเตอร์ลากจูงล้อเลื่อนประเภท CART และ DOLLY เท่านั้น
- 6 การลากจูงยานพาหนะหรืออุปกรณ์ภาคพื้นอื่นๆ ที่ไม่ใช่ Cart และ Dolly เช่น อุปกรณ์ช่างอากาศยาน ยานพาหนะที่ชำรุด บันได เป็นต้น อนุญาตให้ใช้เฉพาะรถกระบะลากจูงได้ โดยลากจูงได้ไม่เกิน 1 คัน และต้องใช้ความเร็วตามที่กำหนดไว้
- 7 ผู้ปฏิบัติงานต้องตรวจสอบจุดต่ออุปกรณ์ก่อนทำการลากจูงทุกครั้ง
- 8 ห้ามหมุนแท่น Dolly ขณะปฏิบัติงานลากจูง

10. การใช้ไฟของยานพาหนะ

- 1 ผู้ขับขี่เปิด “ไฟแสดงสิ่งกีดขวาง” หรือ “สัญญาณไฟวับวาบ” ในกรณีดังต่อไปนี้
 - ยานพาหนะที่ต้องเข้าไปในพื้นที่เคลื่อนไหวกาศยาน (Movement Area)
 - ช่วงเวลากลางคืน หรือช่วงที่ประกาศทัศนวิสัยต่ำ
 - ยานพาหนะออกนอกเส้นทางการจราจรเข้าสู่พื้นที่ขับเคลื่อนอากาศยาน (Manoeuvring Area)
 ทั้งนี้ ผู้ขับขี่สามารถปิดไฟแสดงสิ่งกีดขวาง หรือสัญญาณไฟวับวาบได้เมื่อเข้าพื้นที่ห้องสายพานรับ-ส่ง กระเป๋าสัมภาระผู้โดยสาร (Sorting Area) หรือเข้าเทียบอากาศยานเป็นที่เรียบร้อยแล้ว และไม่มีการเคลื่อนไหว (ทางเลือก)
- 2 ผู้ขับขี่เปิด “คอมไฟพุ่งต่ำ” ในกรณีดังต่อไปนี้
 - ในเวลากลางคืน หรือช่วงประกาศทัศนวิสัยต่ำ
 - เข้าสู่พื้นที่ขับเคลื่อนอากาศยาน (Manoeuvring Area)
 - ขับขี่ในอุโมงค์เชื่อมระหว่างลานจอดอากาศยานหลัก (Main Apron) และอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1 (SAT-1)
- 3 เปิดคอมไฟเล็กด้านหน้า และด้านท้าย (ไฟจอด) ขณะจอดยานพาหนะในพื้นที่รอบริการเครื่องบินในเวลากลางคืน หรือในเวลาทัศนวิสัยต่ำ
- 4 เปิดสัญญาณไฟฉุกเฉินเมื่อยานพาหนะขัดข้อง หรือมีการหยุดฉุกเฉินบนเส้นทางจราจร
- 5 เปิดสัญญาณไฟเลี้ยวเพื่อให้สัญญาณก่อนจะเลี้ยวเป็นระยะทางไม่น้อยกว่า 30 เมตร และหากสัญญาณไฟขัดข้องต้องให้สัญญาณมือทดแทน

11. สิทธิใบทาง

- 1 ยานพาหนะในกรณีฉุกเฉิน เช่น รถพยาบาล รถดับเพลิงและกู้ภัย และรถรักษาความปลอดภัย
- 2 อากาศยานที่กำลังขับเคลื่อน หรือถูกลากจูง
- 3 ยานพาหนะที่อยู่ภายใต้การนำของรถนำอากาศยาน
- 4 ผู้โดยสาร หรือบุคคลที่กำลังเดินหรือข้ามถนนในลานจอดอากาศยานหรือกำลังข้ามถนน
- 5 ยานพาหนะที่มีการบรรทุกผู้โดยสาร
- 6 บริเวณทางร่วมทางแยกที่ไม่มีเครื่องหมายจราจรกำหนด ทั้งนี้ให้สิทธิ์แก่รถทางขวาไปก่อน



12. การจอดยานพาหนะและอุปกรณ์ให้บริการภาคพื้น

- 1 ห้ามมิให้ผู้ขับขี่จอดยานพาหนะกีดขวางการจราจร หรือการปฏิบัติงานของยานพาหนะฉุกเฉิน
- 2 ห้ามจอดยานพาหนะในลักษณะดังต่อไปนี้
 - 1) บนทางเท้าหรือพื้นที่อื่นที่ไม่ได้กำหนดเป็นพื้นที่จอด
 - 2) ในทางร่วมหรือทางแยกในระยะ 10 เมตร จากทางร่วมทางแยก
 - 3) ในเขตที่มีเครื่องหมายจราจรห้ามจอด
 - 4) ในระยะ 10 เมตรจากที่ตั้งสัญญาณจราจร
 - 5) ตรงปากทางเข้าออกอาคารหรือทางเดินรถ หรือระยะ 5 เมตรจากปากทางเดินรถ
 - 6) ในระยะ 15 เมตรก่อนถึงจุดจอดรถขนส่งผู้โดยสาร และเลยจุดจอดไปอีก 3 เมตร
 - 7) ในอุโมงค์
 - 8) ในทางข้ามหรือระยะ 3 เมตรจากทางข้าม
 - 9) ซ้อนกันกับรถอื่นที่จอดอยู่ก่อนแล้ว
 - 10) ในที่คับขัน
 - 11) ในระยะ 3 เมตรจากท่อน้ำดับเพลิงโดยที่ไม่มีผู้ควบคุมรถ
 - 12) ในจุดจอดรถดับเพลิงโดยที่ไม่มีผู้ควบคุมรถ
 - 13) ห้ามจอดยานพาหนะ/รถคันเครื่องบินบนไหล่ทางขับ
- 3 ให้จอดยานพาหนะในพื้นที่ที่กำหนด ดับเครื่องยนต์ ห้ามล้อ และวางสิ่งกั้นล้อพร้อมทั้งปิดประตูหน้าต่างของยานพาหนะให้เรียบร้อย
- 4 ห้ามติดเครื่องยนต์ยานพาหนะจอดทิ้งไว้ โดยผู้ขับขี่ไม่ได้อยู่กับยานพาหนะนั้น
- 5 ให้จอดล้อเลื่อนโดยห้ามล้อและวางสิ่งกั้นล้อด้วยทุกครั้ง
- 6 ให้จอดยานพาหนะรอบบริการอากาศยาน (Stand by) ที่หลุมจอดอากาศยานในพื้นที่จอดรอ (Equipment Holding Area) ก่อนเวลาที่อากาศยานจะเข้าจอด (Estimated Time of Arrival) ได้ไม่เกิน 30 นาที
- 7 ห้ามยานพาหนะที่ไม่ใช่ รถสนับสนุนอากาศยาน จอดอยู่ในพื้นที่เขตปลอดภัยของหลุมจอดอากาศยาน (Stand Safety Line) ไม่ว่าจะมียานพาหนะจอดอยู่หรือไม่ก็ตาม

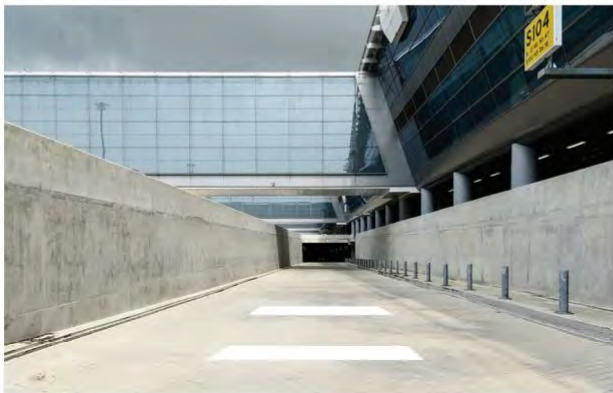
13. การจับจับบนเส้นทางลอดใต้อุโมงค์เชื่อมระหว่างลานจอดอากาศยานหลัก (Main Apron) และอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1 (SAT-1)



- 1 เส้นทางจราจรลอดใต้อุโมงค์เชื่อมระหว่างลานจอดอากาศยานหลัก (Main Apron) และอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1 (SAT-1) เป็นทางเดินรถทางเดียว ให้ขับขี่ยานพาหนะไปทิศทางที่กำหนดไว้ และให้แซงเมื่อมีความจำเป็นเท่านั้น
- 2 กำหนดให้ยานพาหนะมีความกว้างไม่เกิน 4.1 เมตร (รวมถึงส่วนที่ยื่นออกไปด้านข้างของยานพาหนะและล้อเลื่อน)



- 3 กำหนดให้ยานพาหนะมีความสูงไม่เกิน 4.1 เมตร
- 4 อัตราความเร็วของยานพาหนะไม่เกิน 30 กิโลเมตร/ชั่วโมง
- 5 ให้ผู้ขับขี่เปิดคอมไฟแสงพุ่งต่ำตลอดเวลา
- 6 สามารถลากจูงล้อเลื่อนประเภท CART และ DOLLY ได้สูงสุดไม่เกิน 4 คัน ทั้งนี้ให้ต่อพ่วงกันความยาวรวมรถลากจูงไม่เกิน 16 เมตร (ไม่รวมรถลากจูง)

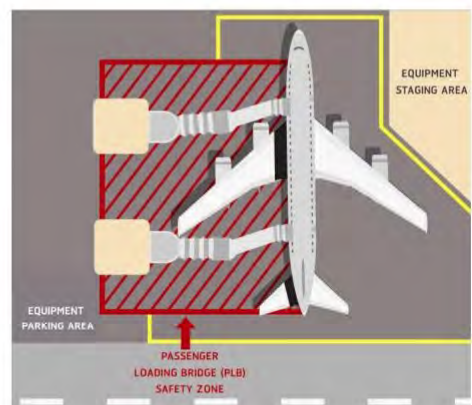


- 7 บริเวณทางขึ้น-ลงอุโมงค์ฯ ผู้ขับขี่ต้องเว้นระยะห่างจากยานพาหนะคันที่อยู่ข้างหน้าอย่างน้อย 35 เมตร
- 8 ห้ามมิให้ยานพาหนะที่ให้บริการน้ำมันเชื้อเพลิงทุกประเภท รถต้นถอย รถ Lower Deck Loader และรถ Container Pallet Loader ใช้เส้นทางอุโมงค์ ฯ

14. การจับที่ภายในหลุมจอดอากาศยาน

- 1 ยานพาหนะที่ไม่มีภารกิจที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติการภายในหลุมจอดอากาศยาน ห้ามขับขี่เข้าไปในพื้นที่หลุมจอดอากาศยาน ถึงแม้จะไม่มีอากาศยานจอดอยู่ก็ตาม
- 2 ห้ามใช้หลุมจอดอากาศยานเป็นเส้นทางจราจร ถึงแม้จะไม่มีอากาศยานจอดอยู่ก็ตาม เว้นแต่เป็นการขับขี่ยานพาหนะเข้าไปบริการอากาศยาน
- 3 ขณะอากาศยานขับเคลื่อนเข้าและออกจากหลุมจอดอากาศยาน ห้ามจอดยานพาหนะทับเส้น หรือ รุกล้ำเข้าไปในพื้นที่เขตปลอดภัยของหลุมจอดอากาศยาน (Stand Safety Line)
- 4 ห้ามขับขี่เข้าใกล้อากาศยานจนกว่าอากาศยานนั้นจะหยุดอย่างสมบูรณ์ เครื่องยนต์ดับ ไฟกะพริบสีแดงดับ และต้องใส่ไม้ห้ามล้อเรียบร้อยแล้ว เว้นแต่มีเหตุจำเป็น
- 5 ห้ามหยุด จอด หรือขับขี่ยานพาหนะลอดใต้สะพานเทียบเครื่องบิน รวมถึงในพื้นที่ปลอดภัยของสะพานเทียบเครื่องบิน (PLB Safety Zone) ทั้งนี้ห้ามบุคคลเข้าไปในพื้นที่ PLB Safety Zone ขณะสะพานเทียบเครื่องบินขับเคลื่อน (มีสัญญาณเสียงและสัญญาณไฟ)

- 6 ยานพาหนะหรืออุปกรณ์ให้บริการภาคพื้นดินให้บริการอากาศยานโดยตรง แต่ไม่ได้เทียบประชิดกับลำตัวอากาศยาน ให้จอดห่างจากส่วนหนึ่งส่วนใดของอากาศยานเป็นระยะอย่างน้อย 3 เมตรและต้องทำการห้ามล้อให้เรียบร้อย พร้อมทั้งไม่หันด้านหน้าเข้าหาอากาศยาน โดยให้พิจารณาถึงความปลอดภัยในการปฏิบัติ
- 7 ให้ผู้ขับขี่ยานพาหนะระมัดระวังผู้ให้ทัศนสัญญาณประจำปลายปีก (Wing Walker) เมื่อขับชี้ผ่านหลุมจอดอากาศยาน
- 8 ห้ามขับชี้ยานพาหนะเข้าใกล้หรือลอดใต้ส่วนใดส่วนหนึ่งของอากาศยาน ยกเว้นมีความจำเป็นหรือเพื่อให้บริการอากาศยาน ทั้งนี้ ต้องมีผู้ให้ทัศนสัญญาณทุกครั้ง ซึ่งผู้ขับชี้สามารถมองเห็นผู้ให้ทัศนสัญญาณและเข้าใจอย่างชัดเจน เช่น การขับชี้ยานพาหนะเข้าเทียบกับลำตัวอากาศยาน การยกระดับเข้าเทียบกับลำตัวอากาศยานและการลดระดับลง เป็นต้น
- 9 ยานพาหนะและอุปกรณ์ให้บริการภาคพื้นดินที่เคลื่อนที่เข้าใกล้หรือเข้าเทียบอากาศยาน ให้ทำการตรวจสอบการทำงานของระบบเบรกของยานพาหนะก่อนเข้าใกล้อากาศยาน และผู้ให้ทัศนสัญญาณตรวจสอบสิ่งกีดขวางบริเวณโดยรอบก่อนเข้าใกล้อากาศยาน
- 10 ยานพาหนะที่เคลื่อนที่เข้าใกล้หรือเข้าเทียบอากาศยาน ให้ทำการหยุดครั้งแรกที่ระยะ 15 เมตร และหยุดครั้งต่อไปที่ระยะ 3 เมตร จากอากาศยาน
- 11 ต้องบังคับพวงมาลัยให้ล้อตรง รวมทั้งห้ามล้อและวางสิ่งกั้นล้อพร้อมลงขาหยั่ง (Jack) ให้เรียบร้อยก่อนยกระดับส่วนใดส่วนหนึ่งของยานพาหนะขึ้นเทียบกับประตูอากาศยาน
- 12 ขณะขับชี้ยานพาหนะบริเวณหลุมจอดอากาศยานต้องระมัดระวังไม่ให้ยานพาหนะทับอุปกรณ์ที่วางอยู่บนพื้นลานจอด เช่น ท่อ หรือสายเคเบิลของระบบบริการต่างๆ
- 13 ห้ามขับชี้ยานพาหนะเข้าไปในหลุมจอดอากาศยานในขณะที่มีการตั้งระบบไฟสัญญาณนำเข้าจอด (VDGS) หรือการกระทำใด ๆ ที่จะทำให้ระบบเกิดความคลาดเคลื่อน
- 14 ห้ามจอดหรือขับชี้ยานพาหนะล้าออกนอกพื้นที่หลุมจอดอากาศยานที่ตนเองปฏิบัติงาน
- 15 ห้ามจอดอุปกรณ์ภาคพื้นดินไว้บริเวณแนวทางอากาศยาน เพื่อหลีกเลี่ยงอันตรายจากกระแสไอพ่น
- 16 การจอดยานพาหนะบริเวณด้านข้างหลุมจอดอากาศยานตามแนวเส้นเขตปลอดภัยของหลุมจอดอากาศยาน (Stand Safety Line) ต้องมีความสูงไม่เกิน 2 เมตร โดยจอดได้ 1 แถวเท่านั้นและต้องหันทิศทางการลากจูงไปทางด้านหน้าหลุมจอดอากาศยาน และเพื่อความปลอดภัยของอากาศยาน ผู้ให้บริการภาคพื้นดินต้องจัดให้มีผู้ให้ทัศนสัญญาณประจำปลายปีก (Wing Man) ทุกครั้งที่อากาศยานขับเคลื่อนเข้าและออกจากหลุมจอดอากาศยาน
- 17 ห้ามจอดยานพาหนะภายในพื้นที่ Keep Clear Zone แต่สามารถขับชี้ยานพาหนะผ่านในพื้นที่ดังกล่าวได้ โดยใช้ความเร็วไม่เกิน 10 กิโลเมตร/ชั่วโมง และต้องไม่ขับชี้ลอดใต้ปีกอากาศยาน
- 18 ขณะอากาศยานในหลุมจอดอากาศยานที่กำลังให้บริการ หรือหลุมจอดอากาศยานข้างเคียงเปิดไฟกระพริบสีแดง (Anti-collision Light) หรือมีอากาศยานกำลังขับเคลื่อนเข้า-ออกหลุมจอดอากาศยานข้างเคียง ห้ามขับชี้ยานพาหนะผ่านในพื้นที่ Keep Clear Zone เด็ดขาด



15. การจับที่เมื่อมีการเติมเชื้อเพลิงอากาศยาน

- 1 ห้ามติดเครื่องยนต์ยานพาหนะภายในระยะ 5 เมตร จากจุดเติมน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยาน
- 2 ขณะอากาศยานกำลังเติมน้ำมันเชื้อเพลิง หรือขณะมีน้ำมันเชื้อเพลิงรั่วไหล ห้ามติดเครื่องยนต์ยานพาหนะภายในระยะ 15 เมตร จากจุดเติมน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยาน
- 3 ขณะที่มีการเติมน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยาน ห้ามยานพาหนะที่ไม่ได้ให้บริการอากาศยานโดยตรงจอดใกล้อากาศยานภายในระยะ 15 เมตร จากจุดเติมน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยาน และต้องไม่หันด้านหน้าเข้าหาอากาศยาน
- 4 ห้ามยานพาหนะจอดภายในรัศมี 3 เมตร จากท่อระบายอากาศของระบบเชื้อเพลิงอากาศยานที่เปิดอยู่
- 5 ขณะอากาศยานกำลังเติมน้ำมันห้ามจอดยานพาหนะกีดขวางทางด้านหน้าของรถเติมน้ำมันอากาศยาน ต้องมีระยะให้รถเติมน้ำมันอากาศยานขับเคลื่อนออกได้ในกรณีที่เกิดเหตุฉุกเฉิน
- 6 ข้อเสนอแนะในการให้บริการภาคพื้นสำหรับอากาศยานประเภท Airbus A320 Family ในขณะที่มีการให้บริการเชื้อเพลิงทางด้านขวาของอากาศยาน
 - 6.1 กำหนดให้รถให้บริการเชื้อเพลิงอากาศยานจอดขนานกับอากาศยาน โดยที่ด้านหน้าของรถเฉียงออกจากลำตัวอากาศยานเล็กน้อยตามความเหมาะสม
 - 6.2 การลำเลียงกระเป๋าสัมภาระขึ้น-ลงอากาศยาน ให้รถสายพานเข้าจอดเทียบกับอากาศยาน โดยทำมุมประมาณ 60-90 องศา กับลำตัวอากาศยาน
 - 6.3 ให้ล้อเลื่อนบรรทุกกระเป๋าสัมภาระ เข้าเทียบทางด้านซ้ายของรถสายพาน ได้ครั้งละไม่เกิน 1 คัน เว้นแต่มีพื้นที่ว่างบริเวณท้ายอากาศยาน ซึ่งไม่กีดขวางทางออกฉุกเฉินของรถให้บริการเชื้อเพลิงอากาศยาน และไม่กีดขวางการให้บริการของอุปกรณ์ภาคพื้นประเภทอื่น
 - 6.4 การสับเปลี่ยนล้อเลื่อนฯ ที่จะให้บริการ ต้องนำล้อเลื่อนฯ ที่ให้บริการเสร็จเรียบร้อยแล้วออกจากบริเวณพื้นที่ข้างรถสายพาน ก่อนนำล้อเลื่อนฯ คันใหม่เข้ามาให้บริการในตำแหน่งเดิม
 - 6.5 เจ้าหน้าที่สายการบิน ผู้ให้บริการภาคพื้น และผู้ให้บริการเชื้อเพลิงต้องตรวจสอบและเฝ้าระวังไม่ให้มีสิ่งกีดขวางเส้นทางออกฉุกเฉินของรถให้บริการเชื้อเพลิงอากาศยาน หากพบสิ่งกีดขวางด้านหน้ารถให้บริการเชื้อเพลิงอากาศยาน ให้แจ้งผู้ให้บริการภาคพื้นดำเนินการเคลื่อนย้ายทันที



6.6 ผู้ให้บริการภาคพื้นสามารถกำหนดแนวทางปฏิบัติในการให้บริการภาคพื้นอากาศยานประเภท Airbus A320 Family ในขณะที่มีการให้บริการเชื้อเพลิงทางด้านขวาของอากาศยานได้ โดยต้อง สอดคล้องและเป็นไปตามคู่มือการดำเนินงานสนามบิน ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ



ตำแหน่งการจอดของอุปกรณ์ภาคพื้นที่ให้บริการอากาศยาน ประเภท Airbus A320 Family ในขณะที่มีการให้บริการ เชื้อเพลิงทางด้านขวาของอากาศยาน

16. ยานพาหนะชำรุด (Vehicle Breakdown)

- 1 กรณียานพาหนะชำรุดบริเวณลานจอดอากาศยาน ให้ผู้ขับขี่เปิดไฟฉุกเฉิน (Hazard Warning Light) (ถ้ามี) รีบนำยานพาหนะเข้าจอดในพื้นที่ปลอดภัย และรีบแจ้งส่วนบริการเหตุการณ์ ฝ่ายปฏิบัติการ เหตุการณ์บิน ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (โทรศัพท์หมายเลข 0 2132 6842-3)
- 2 หากสามารถทำการเคลื่อนย้ายยานพาหนะได้ ให้เจ้าของยานพาหนะที่ชำรุดมีหน้าที่เคลื่อนย้าย ยานพาหนะโดยเร็ว เพื่อไม่ให้กีดขวางหรือกระทบต่อการปฏิบัติการปกติของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
- 3 ห้ามทำการซ่อมแซมยานพาหนะในที่เกิดเหตุ ยกเว้นมีความจำเป็นที่ต้องกระทำการเบื้องต้นก่อน จึงสามารถเคลื่อนย้ายยานพาหนะได้ ทั้งนี้หากมีความสกปรก หรือ FOD เกิดขึ้นจากการกระทำ ดังกล่าว ผู้ขับขี่ต้องรับผิดชอบในการทำความสะอาด หรือการจัดเก็บ FOD ออกให้เรียบร้อย
- 4 ในกรณีที่ยานพาหนะชำรุดเสียหาย ไม่สามารถซ่อมแซมได้ ให้หน่วยงานเจ้าของยานพาหนะนำ ยานพาหนะออกจากเขตการบิน ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ภายใน 48 ชั่วโมง
- 5 ในกรณีที่หน่วยงานเจ้าของยานพาหนะไม่เคลื่อนย้ายยานพาหนะที่ชำรุดที่กีดขวางหรือกระทบต่อ การปฏิบัติการปกติของสนามบินโดยเร็ว ให้ฝ่ายปฏิบัติการเหตุการณ์บิน ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เคลื่อนย้ายยานพาหนะออกได้ โดยให้เจ้าของยานพาหนะเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้น

17. การยกเว้น (Exemption)

ยานพาหนะฉุกเฉินรวมทั้งรถนำอากาศยานขณะปฏิบัติหน้าที่ ให้ยกเว้นข้อกำหนดที่อาจเป็นอุปสรรคทำให้ การปฏิบัติหน้าที่เกิดความล่าช้า เช่น อัตราความเร็วหรือการใช้เส้นทางของยานพาหนะ เป็นต้น



บทที่ 5

หลักเกณฑ์และวิธีปฏิบัติสำหรับผู้ขับขี่ยานพาหนะ
ในพื้นที่ขับเคลื่อนอากาศยาน

บทที่ 5 หลักเกณฑ์และวิธีปฏิบัติสำหรับ ผู้จับขั้วยานพาหนะในพื้นที่จับเคลื่อน อากาศยาน

1. ก่อนเข้าสู่พื้นที่จับเคลื่อน

- 1 ผู้จับขั้วในพื้นที่จับเคลื่อนอากาศยานต้องปฏิบัติตาม หลักเกณฑ์และวิธีปฏิบัติสำหรับผู้จับขั้วยานพาหนะบนเส้นทางจราจรและลานจอดอากาศยานด้วย
- 2 ต้องมีความรู้ ความเข้าใจเกี่ยวกับป้ายสัญลักษณ์เครื่องหมายต่างๆ และระบบไฟที่แสดงบนทางวิ่งและทางขับรวมทั้งลักษณะทางกายภาพของสนามบิน และการติดต่อสื่อสารกับหอควบคุมการจราจรทางอากาศ
- 3 ยานพาหนะที่จะปฏิบัติงานในพื้นที่จับเคลื่อนอากาศยานต้องทาสีหรือติดธงหมากรุก พร้อมติดไฟแสดงสิ่งกีดขวาง หรือสัญญาณไฟวับวาบ และเป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดไว้

2. หลักเกณฑ์ทั่วไปในการปฏิบัติงานในพื้นที่จับเคลื่อนอากาศยาน

- 1 ห้ามจับขั้วยานพาหนะเข้าสู่ทางวิ่งและทางขับโดยไม่ได้รับอนุญาตจากหอควบคุมการจราจรทางอากาศโดยเด็ดขาด
- 2 การจับขั้วในพื้นที่จับเคลื่อนอากาศยานต้องปฏิบัติตามคำแนะนำจากหอควบคุมการจราจรทางอากาศอย่างเคร่งครัด
- 3 ห้ามจับขั้วในพื้นที่จับเคลื่อน หากสามารถใช้เส้นทางอื่นไปยังจุดหมายได้
- 4 ผู้จับขั้วยานพาหนะบนทางวิ่งและทางขับจะต้องรักษาการติดต่อสื่อสารกับหอควบคุมการจราจรทางอากาศตลอดเวลา
- 5 การจับขั้วยานพาหนะข้ามทางวิ่ง ผู้จับขั้วต้องหยุดยานพาหนะรอที่เครื่องหมายให้หยุดรอ หรือที่เส้นแนวหยุด ก่อนข้ามทางวิ่ง และขอคำแนะนำจากหอบังคับการบิน เมื่อได้รับคำแนะนำแล้วจึงจับขั้วยานพาหนะข้ามทางวิ่งไปได้ และเมื่อข้ามเรียบร้อยแล้ว ผู้จับขั้วต้องแจ้งให้หอบังคับการบินทราบด้วยทุกครั้ง ทั้งนี้ห้ามจับขั้วยานพาหนะข้ามทางวิ่งหรือทางขับใดในตำแหน่งที่ไม่มีเครื่องหมายให้หยุดรอ

- 6 ห้ามขับขี่ยานพาหนะข้ามทางวิ่งหรือทางขับในตำแหน่งที่ไม่มีเครื่องหมายให้หยุดรอ ยกเว้นการปฏิบัติงานที่มีความจำเป็น ซึ่งอยู่ภายใต้การอนุญาตจากหอควบคุมจราจรทางอากาศ
- 7 ห้ามผู้ขับขี่ยานพาหนะที่ไม่มีอุปกรณ์สื่อสารติดต่อกับหอควบคุมการจราจรทางอากาศขับเข้าไปปฏิบัติงานหรือขับเคลื่อนบนทางวิ่งและทางขับยกเว้นจะอยู่ภายใต้การควบคุมของรถควบคุมการขับขี่ยานพาหนะ (Escort Vehicle) หรือรถนำอากาศยาน หรือรถอื่นๆ ที่สนามบินกำหนด
- 8 ห้ามยานพาหนะที่ไม่ติดตั้งสัญญาณไฟแสดงสิ่งกีดขวาง หรือสัญญาณไฟวับวาบ ขับเข้าไปปฏิบัติงานหรือขับเคลื่อนบนทางวิ่งและทางขับ ยกเว้นจะอยู่ภายใต้การควบคุมของรถควบคุมการขับขี่ยานพาหนะ
- 9 การขับขี่ยานพาหนะเข้าไปปฏิบัติงานหรือขับเคลื่อนบนทางวิ่งและทางขับผู้ขับขี่จะต้องเปิดสัญญาณไฟแสดงสิ่งกีดขวาง หรือสัญญาณไฟวับวาบตลอดเวลา
- 10 การขับขี่ยานพาหนะบนเส้นทางจราจรที่ตัดกับทางขับสาย T1 – T17 บริเวณลานจอดอากาศยาน หรือการขับขี่ยานพาหนะข้ามทางขับสาย C เพื่อไปยังอาคารกำจัดสิ่งปฏิกูล ให้ผู้ขับขี่ยานพาหนะหยุดรอบน เส้นแนวหยุด และมองดูให้แน่ใจว่าไม่มีอากาศยานขับเคลื่อนผ่านมาในระยะ 200 เมตร จึงขับขี่ยานพาหนะในความเร็วที่กำหนด บนเส้นทางนั้นต่อไปได้
- 11 การขับขี่ยานพาหนะบนเส้นทางจราจรที่ตัดกับทางขับอื่นๆ หรือขับเข้าไปในพื้นที่ ILS Critical Area ให้ผู้ขับขี่ยานพาหนะหยุดรอบนเส้นแนวหยุด และขอคำแนะนำจากหอบังคับการบิน เมื่อได้รับคำแนะนำแล้วจึงขับขี่ยานพาหนะข้ามทางขับไปได้ และเมื่อข้ามเรียบร้อยแล้วผู้ขับขี่ต้องแจ้งให้หอบังคับการบินทราบด้วยทุกครั้ง

3. การเข้าปฏิบัติการในพื้นที่ขับเคลื่อนอากาศยาน

- 1 ผู้ขับขี่ต้องตรวจสอบให้มั่นใจได้ว่าวิทยุสื่อสารใช้งานได้และเปิดใช้งานช่องความถี่ซึ่งใช้ติดต่อกับหอควบคุมการจราจรทางอากาศ
- 2 ผู้ขับขี่ต้องตรวจสอบให้มั่นใจได้ว่า
 - 1) อุปกรณ์ตรวจจับและติดตามใช้งานได้ (ถ้ามี)
 - 2) ไฟแสดงสิ่งกีดขวาง หรือสัญญาณไฟวับวาบใช้งานได้
 - 3) แผนที่สนามบินเป็นปัจจุบัน



3 การขออนุญาตหอควคุมการจราจรทางอากาศ ให้

- 1) ผู้ขับขี่ยานพาหนะจะต้องแจ้ง รหัสเรียกขานของตน (call sign) ตำแหน่งของยานพาหนะ วัตถุประสงค์หรือภารกิจในการเข้าพื้นที่ทางวิ่งหรือทางขับ และเวลาที่คาดว่าจะดำเนินการแล้วเสร็จ ทุกครั้งเมื่อติดต่อกับหอควคุมการจราจรทางอากาศ
- 2) หากมียานพาหนะมากกว่าหนึ่งคันต้องการเข้าไปปฏิบัติงานหรือขับเคลื่อนบนทางวิ่งและทางขับ พร้อมกันในภารกิจเดียวกัน ให้ยานพาหนะที่มีหน้าที่ควคุมการขับชี้เป็นผู้ติดต่อสื่อสารกับหอควคุมการจราจรทางอากาศ และแจ้งจำนวนยานพาหนะและตำแหน่งที่ยานพาหนะเข้าไปปฏิบัติในพื้นที่ขับเคลื่อนด้วย
- 3) เมื่อผู้ขับขี่ยานพาหนะได้รับคำแนะนำจากหอควคุมการจราจรทางอากาศให้ออกจากพื้นที่ทางวิ่งหรือทางขับให้ผู้ขับชี้ออกจากพื้นที่นั้นทันที และแจ้งให้หอควคุมการจราจรทางอากาศทราบเมื่อออกนอกพื้นที่นั้นแล้ว
- 4) เมื่อผู้ขับขี่ยานพาหนะเสร็จสิ้นภารกิจและออกจากพื้นที่ทางวิ่งและทางขับแล้วให้แจ้งหอควคุมการจราจรทางอากาศทราบทันที
- 5) หากยานพาหนะขัดข้องบนทางวิ่งหรือทางขับ ให้ผู้ขับชี้แจ้งหอควคุมการจราจรทางอากาศทราบทันที พร้อมทั้งแจ้งเวลาที่คาดว่าจะดำเนินการเคลื่อนย้ายแล้วเสร็จ จากนั้นให้ทำการเคลื่อนย้ายยานพาหนะออกจากพื้นที่โดยเร็ว
- 6) การจอดยานพาหนะบนทางวิ่งหรือทางขับให้หันหน้ายานพาหนะไปทางหอควคุมการจราจรทางอากาศทุกครั้ง

4. การปฏิบัติเมื่อการสื่อสารทางวิทยุขัดข้อง

- 1 กรณีการสื่อสารทางวิทยุขัดข้อง ผู้ขับขี่ยานพาหนะจะต้องออกจากทางวิ่งหรือทางขับโดยทันทีและกลับเข้าสู่เส้นทางจราจร หรือลานจอดอากาศยาน หรือบริเวณอื่น โดยไม่ข้ามทางวิ่งหรือทางขับ และแจ้งให้หอควคุมการจราจรทางอากาศทราบด้วยช่องทางอื่น เช่น โทรศัพท์มือถือ เป็นต้น
- 2 กรณียานพาหนะและวิทยุสื่อสารขัดข้องพร้อมกัน ไม่สามารถออกจากทางวิ่งหรือทางขับได้ ผู้ขับขี่ยานพาหนะจะต้องอยู่กับยานพาหนะของตน และพยายามให้สัญญาณกับหอควคุมการจราจรทางอากาศด้วยการเปิด-ปิดไฟหน้ายานพาหนะ หรือกะพริบไฟสูง-ต่ำ พร้อมทั้งเปิดไฟกะพริบฉุกเฉิน เพื่อดึงดูดความสนใจจากหอควคุมการจราจรทางอากาศ

- 3 กรณีการสื่อสารทางวิทยุขัดข้อง หอควบคุมการจราจรทางอากาศสามารถสื่อสารกับผู้ขับขี่ยานพาหนะบนพื้นที่ขับเคลื่อนอากาศยาน ด้วยการใช้สัญญาณไฟจากไฟฉายสัญญาณ ดังนี้

- ไฟแดง หมายถึง หยุด
- ไฟแดงกะพริบ หมายถึง ออกจากทางวิ่งและทางขับและระวาง
- ไฟเขียว หมายถึง อนุญาตให้ไปได้ หรือข้ามทางวิ่งหรือทางขับ
- ไฟขาวกะพริบ หมายถึง กลับไปยังจุดเริ่มต้น

Steady Green Cleared to go; OK to cross runway or taxiway.	Steady Red STOP!
Flashing Green Cleared to taxi. DOES NOT APPLY TO VEHICLES!	Flashing Red Clear the taxiway or runway IMMEDIATELY!
Alternating Red/Green Exercise extreme caution. This warning signal can be followed by another light signal as circumstances permit.	Flashing White Return to starting point on airport.

รูปที่ 0-1 สัญญาณไฟ

- 4 กรณีผู้ขับขี่ไม่สามารถมองเห็นไฟสัญญาณจากหอควบคุมการจราจรทางอากาศ หอควบคุมการจราจรทางอากาศจะเปิด-ปิดไฟทางวิ่งหรือทางขับสลับไป-มา เพื่อเป็นสัญญาณแจ้งให้ผู้ขับขี่ออกจากทางวิ่ง-ทางขับโดยทันทีและให้สังเกตไฟสัญญาณจากหอควบคุมการจราจรทางอากาศต่อไป

5. ยานพาหนะชำรุด (Vehicle Breakdown)

- 1 เมื่อยานพาหนะชำรุดอยู่บนทางวิ่ง-ทางขับ ให้ผู้ขับขี่รีบแจ้งหอควบคุมการจราจรทางอากาศโดยทันที และหากเป็นไปได้ให้แจ้งระยะเวลาที่จะสามารถนำยานพาหนะออกจากพื้นที่ให้หอฯ รับทราบด้วย
- 2 หากสามารถทำการเคลื่อนย้ายยานพาหนะได้ ให้ดำเนินการโดยเร็ว
- 3 ห้ามทำการซ่อมแซมยานพาหนะในที่เกิดเหตุ ยกเว้นมีความจำเป็นที่ต้องกระทำการเบื้องต้นก่อนจึงสามารถเคลื่อนย้ายยานพาหนะได้ ทั้งนี้หากมีความสกปรก หรือ FOD เกิดขึ้นจากการกระทำดังกล่าวผู้ขับขี่ต้องรับผิดชอบในการทำความสะอาด หรือการจัดเก็บ FOD ออกให้เรียบร้อย

6. การยกเว้น (Exemption)

ยานพาหนะที่ตอบสนองต่อเหตุการณ์ฉุกเฉิน รวมทั้งรถนำอากาศยานขณะปฏิบัติหน้าที่ให้สามารถยกเว้นข้อกำหนดที่อาจเป็นอุปสรรคทำให้การปฏิบัติหน้าที่เกิดความล่าช้า เช่น อัตราความเร็ว หรือการใช้เส้นทางของยานพาหนะ เป็นต้น

7. มาตรการเพื่อความปลอดภัยสำหรับผู้ขับขียานพาหนะในการเข้า ปฏิบัติงานบนทางวิ่ง ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

- 1 การเข้าทางวิ่งต้องได้รับคำแนะนำจากหอบังคับการบินทุกครั้ง และต้องเข้าทางวิ่งจากทางขับที่กำหนดไว้ให้เข้า (Entrance Taxiway) ได้แก่ ทางขับ B1, B2, B3, B11, B12, B13, E1, E2, E5, E15, E19 และ E21 หรือเส้นทางการจราจร (Service Road) ที่เชื่อมต่อกับทางวิ่งเท่านั้น
- 2 ห้ามยานพาหนะเข้าทางวิ่งผ่านทางขับที่กำหนดให้เป็นทางออกจากทางวิ่ง (Exit taxiway) และมีป้ายห้ามเข้า (No-entry sign) หรือแถบไฟห้ามเข้า (No-entry bar) ได้แก่ ทางขับ B5, B7, B8, B10, E7, E9, E12 และ E13
- 3 หากไฟ Stop bars บนทางขับ B1, B2, B3, B11, B12, B13, E1, E2, E5, E15, E19 และ E21 ยังเปิดไฟอยู่ ห้ามยานพาหนะเข้าทางวิ่งจนกว่าไฟดังกล่าวจะดับลง
- 4 ในกรณีไฟ Stop bars ชัดข้องหรือไม่สามารถควบคุมการดับได้ หากผู้ขับขียานพาหนะมีความจำเป็นต้องเข้าปฏิบัติงานบนทางวิ่ง ให้เลือกใช้เส้นทางเข้าทางวิ่งเส้นทางอื่นตามข้อ 1 ทั้งนี้ หากไม่สามารถเลือกเส้นทางอื่นได้ ให้ประสานหอบังคับการบินเพื่อปฏิบัติตามกระบวนการ Contingency Procedures ในการเข้าทางวิ่งผ่านไฟ Stop bars ที่มีการเปิดใช้งานอยู่ โดยผู้ขับขีต้อง ขอคำแนะนำจากหอบังคับการบินและได้รับการยืนยันให้ข้ามผ่านไฟ Stop bars จากหอบังคับการบินก่อน จึงจะสามารถเข้าทางวิ่งได้
- 5 การเข้าทางวิ่งโดยการผ่านไฟ Stop bars ณ บริเวณตำแหน่งที่ไม่สามารถควบคุมการดับได้ (ทางขับที่กำหนดให้เป็นทางวิ่งซึ่งอยู่ตรงข้ามกับหัวทางวิ่งที่มีการใช้งาน) ตามกระบวนการ Contingency Procedures ให้ปฏิบัติได้เฉพาะกิจกรรมการตรวจทางวิ่งประจำวัน ซึ่งจำเป็นต้องเข้าตรวจทางวิ่งสวนกับทิศทางของอากาศยานเท่านั้น โดยแจ้งขอคำแนะนำในการเข้าทางวิ่งจากหอบังคับการบิน ว่า "(ระบุนามเรียกขาน) อยู่บนทางขับ (ระบุทางขับที่อยู่) ขอเข้าตรวจทางวิ่ง (ระบุทางวิ่ง) โดยผ่านไฟ Stop bars"
- 6 เมื่อมีการประกาศสภาวะทัศนวิสัยต่ำ Phase A ค่าทัศนวิสัยบนทางวิ่ง (Runway Visual Range : RVR) ต่ำกว่า 550 เมตร ห้ามยานพาหนะทุกชนิดเข้าทางวิ่งผ่าน Service road และทางขับที่ไม่สามารถควบคุมการดับไฟของ Stop bars ได้
- 7 หากพบไฟ Stop bars ชัดข้อง ให้ผู้ขับขียานพาหนะแจ้งให้หอบังคับการบินทราบในทันที และแจ้งให้ ฝพค.ทสภ. ดำเนินการแก้ไข
- 8 เมื่อผู้ขับขียานพาหนะเข้าทางวิ่งแล้ว ให้แจ้งหอบังคับการบินทราบทุกครั้ง
- 9 ยานพาหนะที่ปฏิบัติงานในการตอบสนองต่อสถานการณ์ฉุกเฉินสามารถเข้าปฏิบัติงานบนทางวิ่งได้ทุกเส้นทางเมื่อได้รับการแจ้งเหตุสถานการณ์ฉุกเฉิน
- 10 ก่อนการเข้าปฏิบัติงานบนทางวิ่งให้ผู้ปฏิบัติงานทำ Safety Talk ประจำวันเพื่อสร้างการตระหนักรู้ด้านความปลอดภัย (Safety Awareness) ในการปฏิบัติงาน



บทที่ 6

เครื่องหมาย ป้าย และสัญลักษณ์ในเขตการบิน

บทที่ 6 เครื่องหมาย ป้าย และสัญลักษณ์ในเขตการบิน

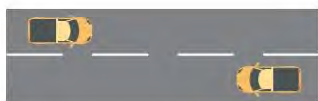
เส้นทางจราจรในลานจอดอากาศยาน (Apron Road Markings)

เครื่องหมายบนพื้นผิวจราจร



เส้นขอบ (EDGE LINE)

เส้นขอบ หมายความว่าเส้นแสดงแนวขอบทางจราจร ยานพาหนะต้องไม่ขับออกนอกเส้นนี้



เส้นแบ่งทิศทางการจราจร (CENTER LINE)

เส้นแสดงการแบ่งแยกการจราจรของยานพาหนะที่มีทิศทางตรงข้ามกัน ให้ขับรถไปทางด้านซ้ายของเส้นแบ่งทิศทางการจราจร ยกเว้น กรณีที่ต้องการจะเลี้ยวขวา หรือแซงขึ้นหน้ารถคันอื่น อาจขับรถข้ามเส้นดังกล่าวได้ด้วยควมระมัดระวัง



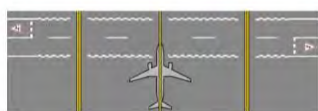
เส้นแบ่งทิศทางการจราจรห้ามแซง (NO PASSING LINE)

เส้นแสดงการแบ่งแยกการจราจรของยานพาหนะที่มีทิศทางตรงกันข้าม ให้ขับรถไปทางด้านซ้ายของเส้นแบ่งทิศทางการจราจรห้ามแซง ห้ามขับรถผ่าน หรือคร่อมโดยเด็ดขาด



เส้นจำกัดยานพาหนะ (VEHICLE LIMIT LINE)

มีลักษณะเป็นเส้นทึบสีขาว 2 เส้นติดกัน โดยห้ามผู้ขับขี่ยานพาหนะข้ามเส้นดังกล่าวออกไป เว้นแต่จะเป็นผู้ถือใบอนุญาตขับชีระดับที่ 3 และ 4 หรืออยู่ภายใต้การ Escort โดยต้องมีเหตุในการขับชื้ออย่างเหมาะสม



เส้นทางจราจรของยานพาหนะตัดข้ามทางขับ (TAXIWAY CROSSING)

เมื่อขับชื้อเข้าใกล้จุดตัดข้ามทางขับ ให้ชะลอความเร็วและให้ดูจังหวะไม่มีอากาศยานกำลังใช้งานทางขับ จึงทำการข้าม โดยต้องอยู่ในเส้นทางเท่านั้น



เส้นทแยงห้ามหยุดรถ

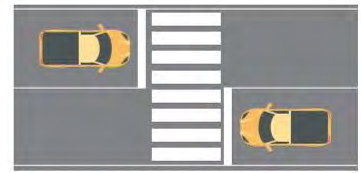
ห้ามหยุดรถทุกชนิดภายในกรอบเส้นทแยงห้ามหยุดรถ ยกเว้น รถที่หยุดรอเพื่อเลี้ยวขวา



เส้นแนวหยุด (STOP LINE)
ให้ผู้ขับขี่รถหยุดก่อนถึงแนวเส้น
ขวางและให้ดูจังหวะที่รถว่าง จึง
ให้ขับรถผ่านไป



เส้นให้ทาง (GIVE WAY LINE)
ให้ขับรถให้ช้าลง แล้วดูความ
ปลอดภัย เมื่อเห็นว่าปลอดภัย
จึงขับรถต่อไปได้ด้วยความ
ระมัดระวัง



เส้นทางข้าม (CROSS WALKS)
ให้ผู้ขับขี่รถให้ช้าลง และ
พร้อมจะหยุดรถได้ทันทีเมื่อ
มีคนข้ามทางนั้น โดยผู้ข้ามทางมี
สิทธิไปก่อน



เส้นจอดรถ (PARKING LINE)
ให้จอดรถภายในกรอบเส้นจอดรถ
ห้ามจอดรถคร่อมเส้นหรือทำให้
ส่วนใดของรถล้ำ ออกไปนอก
แนวที่กำหนด



ข้อความบนพื้นทาง
ให้ผู้ขับขี่ปฏิบัติตามข้อความ
นั้นๆ โดยเคร่งครัด



**ข้อความแสดงหลุมจอดบนเส้น
ทางการจราจร**
ข้อความบนพื้นผิวเส้นทางการ
จราจรแสดงตำแหน่งของหลุม
จอดอากาศยาน



ลูกศรเลี้ยวกลับ
ให้ผู้ขับขี่รถเลี้ยวกลับรถตรงทางนั้นได้



ลูกศรทางโค้ง
ให้ผู้ขับขี่รถเข้าทางโค้งตามปลายลูกศรที่โค้งไปตามทาง



**ลูกศรบอกทิศทางจราจรที่ขับขี่ได้
(Allowable traffic direction)**
ให้ขับขี่ไปในทิศทางเดินรถที่ลูกศรชี้ไปได้

ป้ายและเครื่องหมายในเขตการบิน

ป้ายจราจร



ป้ายหยุด

ให้ยานพาหนะทุกชนิดหยุดสนิท เพื่อดูความปลอดภัยหรือให้ทางแก่รถหรือคนเดินข้ามทางข้างหน้าไปก่อน



ป้ายจำกัดความเร็ว

ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถทุกชนิดใช้ความเร็วเกินกว่าที่กำหนดเป็น “กิโลเมตรต่อชั่วโมง”



ป้ายห้ามรถสูงเกินกำหนด

ห้ามมิให้รถทุกชนิดที่มีความสูงรวมทั้งของที่บรรทุกเกินกว่ากำหนดเป็น “เมตร” ตามจำนวนเลขในเครื่องหมายเข้าไปในเขตทางหรืออุโมงค์ที่ติดตั้งเครื่องหมาย



ป้ายห้ามเข้า

ห้ามมิให้รถทุกชนิดเข้าไปในทางที่ติดตั้งเครื่องหมาย



ป้ายระวังเครื่องบิน

ระวังเครื่องบินขับเคลื่อนผ่านด้านหน้า



ป้ายระวังกระแสไอพ่น

ให้ระวังกระแสไอพ่นของเครื่องบิน

เครื่องหมายจราจรบนสันขอบทาง



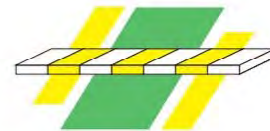
สีขาวสลับดำ

แสดงตำแหน่งของสันขอบทาง



สีขาวสลับแดง

ห้ามหยุดและจอดรถตรงแนวนั้นๆ



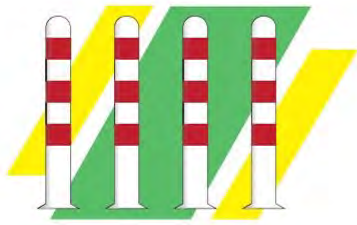
สีขาวสลับเหลือง

ห้ามจอดรถตรงนั้น เว้นแต่หยุดรับ-ส่ง คนโดยสารหรือสิ่งของชั่วคราว



เสาแสดงแนวขอบเส้นทางจราจรรอบ Concourse A, B, C, D, E, F

และ G ให้มีความหมายเช่นเดียวกับเครื่องหมายจราจรบนสันขอบทาง การแสดงตำแหน่งของสันขอบทางและแนวเสาโดยใช้สีขาวสลับดำนั้น ให้ใช้เมื่อต้องการเน้นให้ผู้ขับรถเห็นเส้นของทางได้ชัดเจน เช่น บริเวณหัวเกาะวงเวียน และทางแยกมิใช่เป็นการแสดงตำแหน่งการหยุดหรือจอด

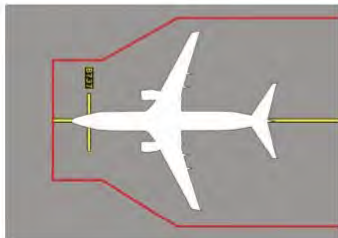


เสาแสดงแนวเขตพื้นที่ ILS Critical Area

มีวัตถุประสงค์เพื่อป้องกันยานพาหนะล้ง้าเข้าไปในพื้นที่ที่อาจ
จะส่งผลกระทบต่อการบินของอากาศยาน โดยเสานี้จะติดตั้ง
ตามแนวเขต Critical Area ที่แสดงไว้ในภาคผนวกเกี่ยวกับกายภาพ
ของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ลานจอดอากาศยาน

เครื่องหมายบนพื้นผิวหลุมจอดอากาศยาน



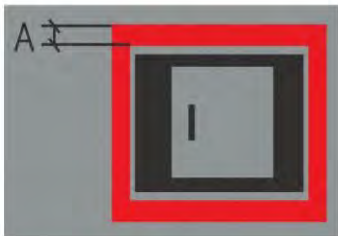
Stand safety line

เส้นเขตปลอดภัยหลุมจอดอากาศยาน คือ ห้ามขับขี่ยานพาหนะเข้ามา
ภายใน stand safety line เมื่ออากาศยานกำลังขับเคลื่อนเข้าสู่หลุมจอด
หรือกำลังถูกลากออกจากหลุมจอด จนกว่าอากาศยานจะดับเครื่องยนต์
และปิดไฟ anti-collision เป็นที่เรียบร้อยแล้ว



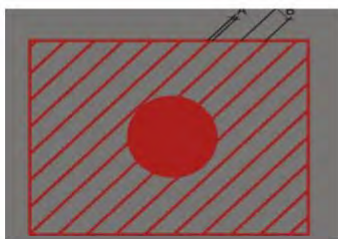
Equipment parking area

พื้นที่จอดเก็บอุปกรณ์ภาคพื้น พื้นที่สำหรับจอดเก็บอุปกรณ์ภาคพื้นเมื่อ
ไม่มีการให้บริการอากาศยาน



Underground services including fuel hydrant marking

หมายถึง เครื่องหมายที่ใช้บ่งบอกการให้บริการจ่ายเชื้อเพลิงของอากาศยาน
จากใต้พื้นดิน ขนาด และรูปร่างของเครื่องหมายดังกล่าวขึ้นอยู่กับขนาด
ของการเปิดใช้งานบนภาคพื้น เช่น ระบบหรือสิ่งที่ครอบคลุมถึงการเชื่อม
ต่อของหัวจ่าย โดยจะทาสีแดงเป็นเครื่องหมายแสดงไว้



Passenger Loading Bridge Safety Zone (PLB Safety Zone)

พื้นที่ได้สะพานเทียบเครื่องบิน ซึ่งกำหนดให้ปราศจากบุคคลและยาน
พาหนะ เพื่อความปลอดภัยในการขับเคลื่อนสะพานเทียบเครื่องบิน

Passenger Loading Bridge Wheel Position

พื้นที่ภายใน PLB Safety Zone ถูกกำหนดขึ้นตามตำแหน่งการวางล้อ
ของสะพานเทียบเครื่องบิน โดยใช้สัญลักษณ์วงกลมสีแดงให้เห็นว่าสะพาน
เทียบเครื่องบินอยู่ในตำแหน่งที่ปลอดภัยเมื่อไม่มีการใช้งาน และอากาศยาน
สามารถเข้าสู่หลุมจอดอากาศยานได้อย่างปลอดภัย



เครื่องหมายเส้นกึ่งกลางทางขับ (Taxiway Center Line Marking)

มีลักษณะเป็นเส้นทึบสีเหลืองเพื่อนำเครื่องบินไปยังจุดต่างๆ และนักบินจะต้องควบคุมเครื่องบินให้อยู่บนเส้นกึ่งกลางทางขับ เพื่อให้แน่ใจว่าในระหว่างการขับเคลื่อนเครื่องบินนั้น ระยะปีกของเครื่องบินอยู่ในระยะที่ปลอดภัย



เส้นขอบทางขับ (Taxiway Side Strip Marking)

มีลักษณะเป็นเส้นทึบคู่สีเหลืองยาวต่อเนื่องกันไปตามเส้นกึ่งกลางทางขับ ใช้กำหนดขอบทางขับออกจากไหล่ทางขับหรือจากพื้นที่ซึ่งไม่ใช่สำหรับอากาศยานและไม่ใช้สำหรับการรับน้ำหนักรถของอากาศยาน



เครื่องหมายตำแหน่งหยุดคอยเข้าทางวิ่ง (Runway Holding Position Marking)

เครื่องหมายที่แสดงไว้บนทางขับเพื่อให้เครื่องบินหยุด เมื่อยังไม่ได้รับคำแนะนำจากหอบังคับการบินให้ขับเคลื่อนเข้าทางวิ่ง ในขณะที่หยุดตรงตำแหน่งดังกล่าว จะต้องไม่มีส่วนหนึ่งส่วนใดของเครื่องบินยื่นข้ามเครื่องหมายนี้ออกไป



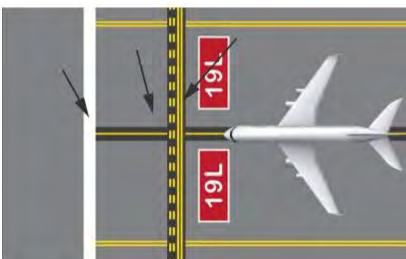
เครื่องหมายเส้นขอบทางวิ่ง (Runway Side Strip Marking)

เส้นแบ่งระหว่างพื้นผิวทางวิ่งกับไหล่ทางวิ่ง หรือพื้นผิวรอบๆ ทางวิ่ง มีลักษณะเป็นเส้นทึบสีขาวอยู่บนขอบพื้นผิวของทางวิ่งทั้งสองข้าง จากต้นจนถึงปลายทางวิ่ง

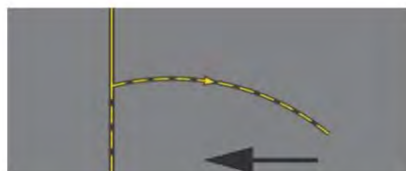


เครื่องหมายหลุมจอดอากาศยาน (Aircraft Stand Marking)

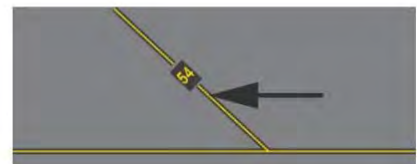
เป็นเครื่องหมายกำหนดไว้ที่ตำแหน่งหลุมจอดอากาศยานบนลานจอดอากาศยานที่มีผิวพื้นจราจรโดยชื่อหลุมจอดอากาศยาน (ตัวอักษรหรือตัวเลข) ต้องอยู่ในแนวเส้นนำอากาศยานเข้าสู่หลุมจอดอากาศยาน



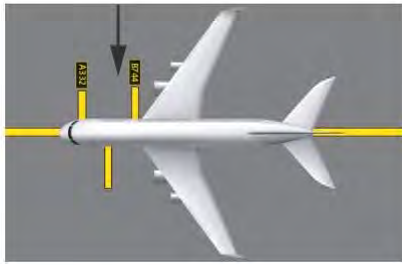
เส้นขอบทางขับ
Apron lead-in line



Apron lead-out line

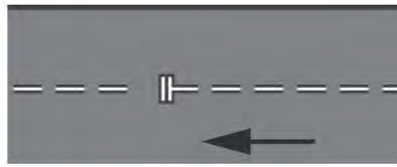


Designation marking

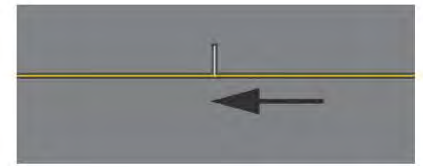


Marshaller stop line

เครื่องหมายสำหรับอากาศยานที่กำลังขับเคลื่อนหรือใช้รถดัน-ถอยเข้ามาจอดเพื่อให้สัมพันธ์กับสะพานเทียบ



Pushback alignment marking



Tow bar disconnect



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)

จะแสดงให้เห็นทราบว่าทางวิ่งที่อยู่ข้างหน้านั้นเป็นทางวิ่งใด โดยตำแหน่งของป้ายนี้จะติดตั้งอยู่ด้านข้างของทางวิ่งหรือทางขับที่มาตัดกันตรงบริเวณที่กำหนดให้เป็นจุดหยุดคอย โดยตัวอักษรบนป้ายนั้นจะแสดงเลขชื่อทางวิ่งนั้นๆ



ป้ายสัญลักษณ์ “NO ENTRY”

ป้ายสัญลักษณ์แสดงให้เห็นทราบว่าพื้นที่ข้างหน้านั้นเป็นพื้นที่ห้ามเข้า โดยอาจจะติดตั้งไว้บนทางขับที่ให้มีการขับเคลื่อนเพียงทิศทางเดียวหรือติดตั้งไว้บนถนน ซึ่งจะไปตัดกับทางวิ่ง ทางขับ หรือลานจอด ซึ่งเป็นพื้นที่ขับเคลื่อนของเครื่องบิน

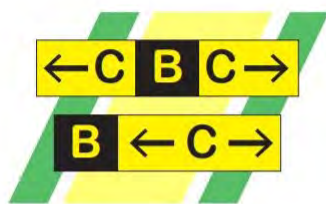


ป้ายแสดงตำแหน่งหยุดคอยบนถนน (Road-holding position sign)

ห้ามมิให้ยานพาหนะทุกชนิดผ่าน ยกเว้นจะได้รับคำแนะนำจากหอคอยควบคุมการจราจรทางอากาศ โดยจะติดตั้งไว้ข้างถนนทุกแห่งที่มีเส้นทางผ่านเข้าทางวิ่ง หรือพื้นที่ ILS sensitive area

ป้ายบอกข้อมูล (Information Signs)

มีลักษณะเป็นป้ายสัญลักษณ์ที่มีสีเหลืองและดำ



ป้ายแสดงทิศทาง

เป็นป้ายสัญลักษณ์ที่บอกทิศทางหรือตำแหน่งของเส้นทางที่จะไป ซึ่งมีลักษณะเป็นป้ายสี่เหลี่ยมมีพื้นเป็นสีเหลือง และมีตัวอักษรบนป้ายเป็นสีดำ โดยตัวอักษรจะบอกตำแหน่งของทางขับซึ่งแยกออกไปจากทางขับเดิม และมีลูกศรชี้เส้นทางไปยังทางขับนั้นๆ



ป้ายแสดงตำแหน่ง

ลักษณะเป็นป้ายที่มีพื้นเป็นสีดำโดยมีตัวอักษรและเส้นขอบเป็นสีเหลือง ตัวอักษรที่แสดงบนป้ายนั้นจะบอกว่าเครื่องบินกำลังขับเคลื่อนอยู่ในทางขับใด



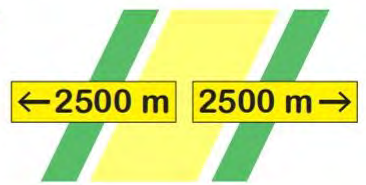
ป้ายแสดงจุดหมาย
ปลายทาง
แสดงทางไปจุดหมาย
ต่างๆ ในสนามบิน



ป้ายแสดงทางออกจาก
ทางวิ่ง (runway exit
sign)



ป้ายแสดงทางออก
พ้นทางวิ่ง (runway
vacated sign)



ป้ายบอกความยาว
TORA ที่เหลือสำหรับ
วิ่งขึ้นลงทางวิ่งที่มี
จุดตัด (intersection
take-off sign)

เครื่องหมายบนพื้นผิว



เส้นกึ่งกลางทางวิ่ง
(Runway center line)



เส้นขอบทางวิ่ง
(Runway edge line)



Intermediate holding
position



Pattern A runway holding position

เป็นเครื่องหมายที่แสดงไว้บนทางขับเพื่อให้เครื่องบินหยุดเมื่อยังไม่ได้รับ
คำแนะนำจากหอบควบคุมการจราจรทางอากาศให้ขับเคลื่อนเข้าทางวิ่ง
ในขณะที่หยุดตรงตำแหน่งดังกล่าวจะต้องไม่มีส่วนหนึ่งส่วนใดของเครื่องบิน
ยื่นข้ามเครื่องหมายนี้ออกไป



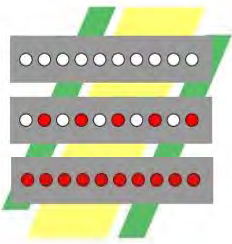
Pattern B runway holding position

เป็นเครื่องหมายที่แสดงไว้บนทางขับเพื่อให้เครื่องบินหยุดเมื่อยังไม่ได้รับ
คำแนะนำจากหอบควบคุมการจราจรทางอากาศให้ขับเคลื่อนเข้าทางวิ่ง
ในขณะที่หยุดตรงตำแหน่งดังกล่าว จะต้องไม่มีส่วนหนึ่งส่วนใดของเครื่องบิน
ยื่นข้ามเครื่องหมายนี้ออกไป

หมายเหตุ:-

การทำสีรองพื้นสีดำสามารถดำเนินการได้ในกรณีที่สนามบินพิจารณาแล้วเห็นว่าความแตกต่างระหว่างพื้นหลังของเครื่องหมายและ
พื้นผิวจราจรไม่ชัดเจนเพียงพอหรือเมื่อต้องการเพิ่มความชัดเจนของเครื่องหมายในเวลากลางคืนหรือสภาวะทัศนวิสัยต่ำ

ไฟส่องสว่าง (Airfield Lighting)



ไฟกึ่งกลางทางวิ่ง (Runway center line light)

เป็นไฟช่วยให้มองเห็นแนวกึ่งกลางของทางวิ่งในเวลากลางคืนในสภาวะทัศนวิสัยต่ำ โดยมีลักษณะ ดังนี้

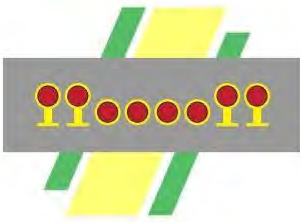
- เป็นไฟสีขาว ถึงระยะ 900 เมตร ก่อนสุดปลายทางวิ่ง
- เป็นไฟสีขาวสลับแดง ตั้งแต่ระยะ 900 เมตร ถึง 300 เมตร ก่อนสุดปลายทางวิ่ง
- เป็นไฟสีแดงตั้งแต่ระยะ 300 เมตรก่อนสุดปลายทางวิ่ง ถึงปลายทางวิ่ง



ไฟขอบทางวิ่ง (Runway edge light)

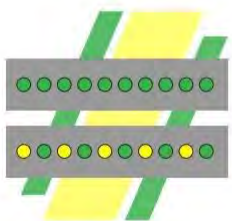
เป็นไฟที่แสดงให้ทราบว่าพื้นที่ระหว่างนั้นเป็นพื้นที่ของทางวิ่ง โดยมีลักษณะ ดังนี้

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



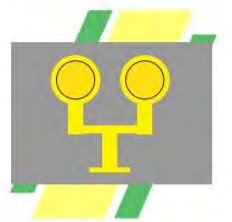
Stop bar light แลพบไฟหยุดคอยเข้าทางวิ่ง

เป็นแถวไฟสีแดง ซึ่งแสดงให้ทราบว่าพื้นที่ข้างหน้าเป็นทางวิ่งโดยจะติดตั้งไว้บนพื้นทางขับบริเวณ 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



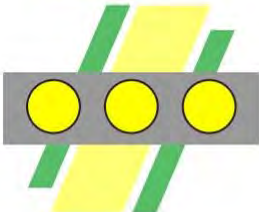
Runway guard light ไฟเตือนก่อนเข้าทางวิ่ง

เป็นไฟที่แสดงให้ทราบว่ามีการวิ่งอยู่ข้างหน้า โดยจะติดตั้งไว้บริเวณทางขับที่ติดกับทางวิ่ง มีลักษณะเป็นไฟกะพริบสีเหลืองติดตั้งไว้ทั้ง 2 ข้าง ของทางขับบริเวณ Runway holding position marking



ไฟขอบทางขับ (Taxiway edge light)

เป็นไฟที่แสดงให้ทราบว่าพื้นที่ระหว่างนั้นเป็นพื้นที่ของทางขับ โดยจะแสดงเป็นไฟสีน้ำเงินอยู่บริเวณขอบทางขับ



Intermediate holding position light

ไฟแสดงตำแหน่งหยุดคอยบนทางขับ เป็นไฟที่แสดงตำแหน่งหยุดคอยบนทางขับที่ประกอบไปด้วยไฟส่องสว่างคงที่ไปในทิศทางเดียวซึ่งเป็นไฟสีเหลืองจำนวนสามดวง ส่องสว่างไปในทิศทางของการเคลื่อนเข้าหาตำแหน่งหยุดคอยบนทางขับ



บทที่ 7

ขั้นตอนการปฏิบัติเมื่อเกิดสภาพอากาศเลวร้าย
และสภาวะทัศนวิสัยต่ำ

บทที่ 7 ขั้นตอนการปฏิบัติเมื่อเกิด สภาพอากาศเลวร้าย และสภาวะ ทัศนวิสัยต่ำ

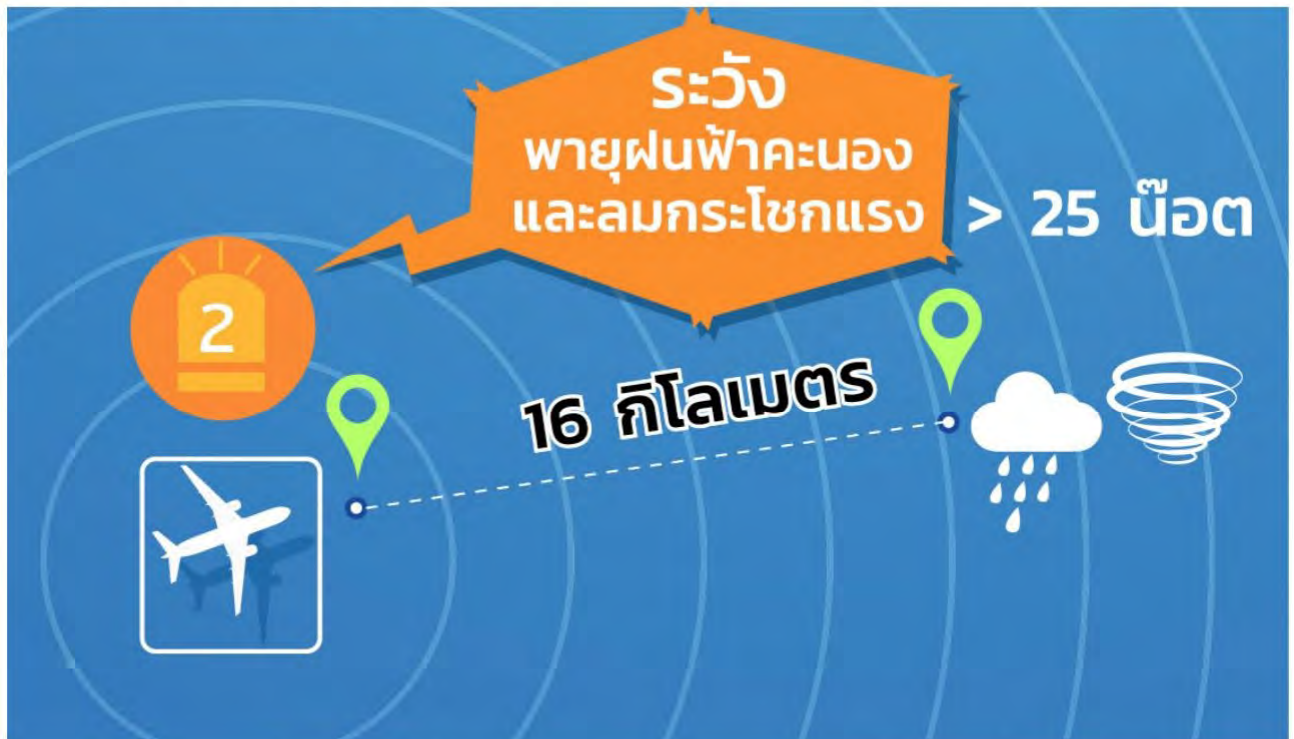
1. การแจ้งเตือนสภาพอากาศเลวร้าย ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

เมื่อคาดการณ์ได้ว่ามีแนวโน้มที่จะเกิดสภาพอากาศเลวร้าย (Adverse Weather Condition) ได้แก่ การเกิดพายุฝนฟ้าคะนอง ลมกระโชกแรง หรือการเกิดฟ้าผ่า ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อการบิน 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 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 และลงขาห้อยยึดกับพื้นให้มั่นคง พร้อมทั้งปิดส่วนหน้าของรถบันไดให้เรียบร้อย  <ol style="list-style-type: none"> 2) ให้พิจารณาทำการขึ้นเบรกอากาศยาน (Parking Brake) ในขณะจอดอากาศยาน 3) ตรวจสอบการจอดสะพานเทียบเครื่องบินให้ตรงจุดที่กำหนด พร้อมทั้งปิดส่วนหน้าของสะพานเทียบเครื่องบินให้เรียบร้อย 4) ให้ทำการเชื่อมต่อสายกราวด์ระหว่างอากาศยานกับจุดถ่ายเทประจุไฟฟ้าลงพื้น (Aircraft Ground Receptacle) 

ระดับ	การรายงาน	ขั้นตอนการปฏิบัติสำหรับผู้ปฏิบัติงานภายในเหตุการณ์
2 (ต่อ)	การแจ้งเตือน พายุฝน ฟ้าคะนอง และ/หรือ มีลมกระโชกแรง	<p>5) เมื่อมีกระแสลมกระโชกแรง อากาศยานที่มีน้ำหนักเบา (Light Aircraft) ให้หันส่วนหัวของอากาศยานเข้าหาลม พร้อมทั้งยึดตรึงอากาศยานกับพื้นให้เรียบร้อย</p> 
3	การแจ้งเตือน ฟ้าผ่า	<ol style="list-style-type: none"> แจ้งผู้ปฏิบัติงานให้ทราบถึงสถานการณ์ที่เกิดขึ้น ให้ผู้ปฏิบัติงานบนทางวิ่ง ทางขับ และลานจอดอากาศยานสังเกตสัญญาณไฟ (ไฟกะพริบสีแดง) สัญญาณเสียงแจ้งเตือนฟ้าผ่า (Lightning and Sound Warning) ที่ติดตั้งไว้ตามตำแหน่งและปฏิบัติดังนี้ <ol style="list-style-type: none"> หยุดการปฏิบัติงาน และเข้าหลบภัยฟ้าผ่าในอาคารใกล้เคียง หรือ ยานพาหนะ หรือสถานที่หลบภัยฟ้าผ่า (Lightning Shelter) หรือ บริเวณเสาไฟโคมฉาย (High Mast) ในระยะ 22.60 เมตร หรือภายใต้ อากาศยานที่มีการเชื่อมต่อสายกราวด์กับจุดถ่ายเทประจุไฟฟ้าลงพื้น (Aircraft Ground Receptacle) และเฝ้าระวังการเตือนภัยฟ้าผ่า ตลอดเวลาที่หลบภัย พร้อมทั้งสังเกตสภาพอากาศภายนอกเป็นระยะ 

ระดับ	การรายงาน	ขั้นตอนการปฏิบัติสำหรับผู้ปฏิบัติงานภายในเขตการบิน
3 (ต่อ)	การแจ้งเตือน ฟ้าผ่า	<p>2) หลีกเลี่ยงการสัมผัสหรือเข้าใกล้อากาศยานที่ไม่ได้ทำการเชื่อมต่อสายกราวด์กับจุดถ่ายเทประจุไฟฟ้าลงพื้น (Aircraft Ground Receptacle)</p>  <p>3) เมื่อได้รับแจ้งเตือนฟ้าผ่าในขณะที่อยู่ภายนอกอาคารห้ามนอนราบกับพื้น แต่ให้นั่งชันเข่าทั้งสองข้างในลักษณะเท้าชิด เพื่อลดพื้นที่ในการสัมผัสกับพื้น และลดความสูงซึ่งเสี่ยงต่อการรับกระแสไฟฟ้าจากฟ้าผ่า</p>  <p>4) ให้หยุดทำการเติมน้ำมันอากาศยาน</p> 

ระดับ	การรายงาน	ขั้นตอนการปฏิบัติสำหรับผู้ปฏิบัติงานภายในเขตการบิน
3 (ต่อ)	การแจ้งเตือน ฟ้าผ่า	5) สายการบินและผู้ประกอบการให้บริการภาคพื้นแจ้งเตือนสภาพอากาศเลวร้ายระดับ 3 และการหยุดปฏิบัติงานบนลานจอดอากาศยานชั่วคราวให้นักบิน 

หมายเหตุ:-

ขั้นตอนการปฏิบัติงานดังกล่าวต้องสอดคล้องตามมาตรฐานการปฏิบัติงาน (Standard Operating Procedures: SOP) ของแต่ละบริษัทสายการบินและผู้ประกอบการ และต้องสอดคล้องกับขั้นตอนการปฏิบัติของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ การหยุดปฏิบัติงานของบริษัทสายการบินและผู้ประกอบการ กรณีสภาพอากาศเลวร้ายกำหนดไว้เพื่อให้เกิดความปลอดภัยกับผู้ปฏิบัติงานเท่านั้น ทั้งนี้หากเหตุการณ์ดังกล่าวส่งผลกระทบทำให้เที่ยวบินล่าช้า สายการบินและผู้ประกอบการไม่สามารถเรียกร้องความเสียหาย หรือค่าชดใช้จากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ หรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้

ช่องทางการแจ้งเตือนฟ้าผ่า ระดับ 3



สัญญาณไฟ (ไฟกะพริบสีแดง)



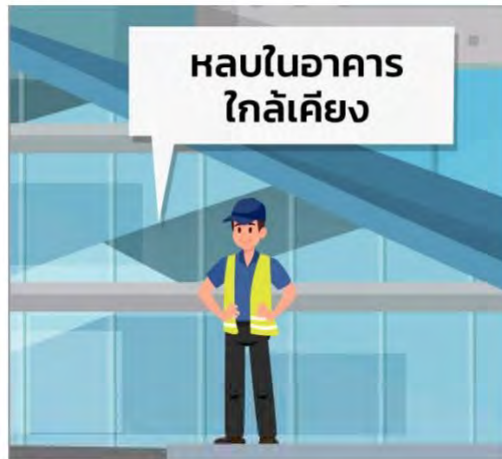
สัญญาณเสียงแจ้งเตือนฟ้าผ่า



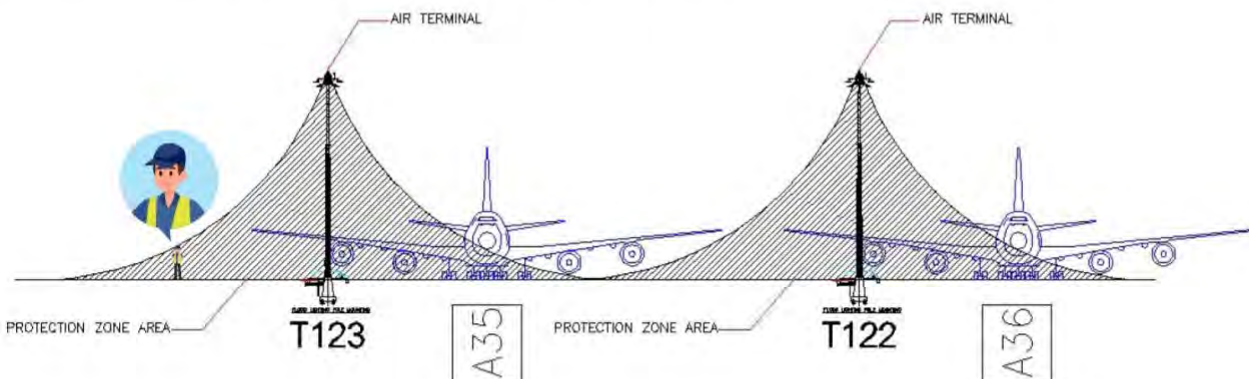
แจ้งข่าวผ่านทางวิทยุสื่อสาร โดยแจ้งว่า “ระวังฟ้าผ่า”

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 ให้เอามือไว้บนนตัก 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 จำเป็นจะต้องมีการแจ้งเตือนผู้ที่ปฏิบัติงานในสถานจอดอากาศยานและผู้ขับขียานพาหนะให้ทราบถึงสถานการณ์ที่เกิดขึ้น เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการปฏิบัติงานในเขตการบิน

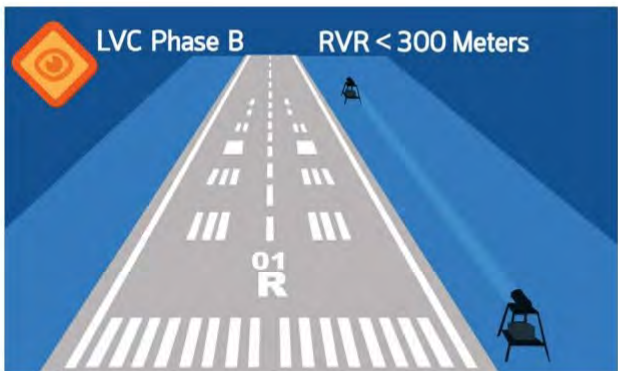
ทั้งนี้การแจ้งเตือนสภาวะทัศนวิสัยต่ำ ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ แบ่งออก เป็น 3 ระดับ คือ



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"> การขับชี่ยานพาหนะข้ามทางขับที่ตัดกับ Airside Service Road ให้ผู้ขับชี่ยานพาหนะหยุดรอบนเส้นหยุด และมองดูให้แน่ใจว่าไม่มีอากาศยานขับเคลื่อนผ่านมาในระยะ 200 เมตร จึงขับชี่ยานพาหนะในความเร็วที่กำหนดบนเส้นทางนั้นต่อไปได้ ปฏิบัติตามมาตรฐานการปฏิบัติงาน (Standard Operating Procedures: SOPs) ในสถานะทัศนวิสัยต่ำของหน่วยงานตนเอง ต้องสอดคล้องกับขั้นตอนการปฏิบัติของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
LVC Phase A	การปฏิบัติ ในสถานะ ทัศนวิสัยต่ำ	<ol style="list-style-type: none"> แจ้งผู้ปฏิบัติงานให้ทราบถึงสถานการณ์ที่เกิดขึ้น ปฏิบัติงานตามปกติ โดยยานพาหนะเปิดไฟหน้าแสงพุ่งต่ำ และไฟแสดงสิ่งกีดขวาง Obstacle lights (ไฟกะพริบสีเหลือง) และหลีกเลี่ยงการใช้เส้นทาง Airside Service Road ที่ตัดกับทางขับ 

ระดับ	การแจ้งเตือน	ขั้นตอนการปฏิบัติของผู้ปฏิบัติงาน
<p>LVC Phase A (ต่อ)</p>	<p>การปฏิบัติ ในสถานะ ทัศนวิสัยต่ำ</p>	<ol style="list-style-type: none"> 3. ห้ามขับขียานพาหนะข้ามทางวิ่ง ทางขับ โดยไม่ได้รับการ แนะนำจากหอบังคับการบิน หรือไม่ได้อยู่ภายใต้การควบคุม ของรถนำ (Follow Me) เพื่อเป็นการป้องกันการรุกล้ำเข้าไป ในเขต ILS Critical Area 4. การขับขียานพาหนะข้ามทางขับที่ติดกับ Airside Service Road ให้ผู้ขับขียานพาหนะหยุดรอบนเส้นหยุด และมองดูให้แน่ใจว่า ไม่มีอากาศยานขับเคลื่อนผ่านมาในระยะ 200 เมตร จึงขับขี ยานพาหนะในความเร็วที่กำหนดบนเส้นทางนั้นต่อไปได้ <div data-bbox="588 887 1372 1361" data-label="Image"> </div> <ol style="list-style-type: none"> 5. ลดความเร็วในการขับขียานพาหนะและเพิ่มความระมัดระวัง ในการปฏิบัติงานให้มากขึ้น 6. ห้ามมิให้ทำการลากจูงอากาศยาน ยกเว้นแต่จะได้รับการแนะนำ จากหอบังคับการบินและต้องอยู่ภายใต้การควบคุมของรถนำ (Follow Me) 7. หน่วยงานที่ปฏิบัติงานบนทางวิ่ง ทางขับ ให้ออกจากพื้นที่ทันที 8. ปฏิบัติตามมาตรฐานการปฏิบัติงาน (Standard Operating Procedures: SOPs) ในสถานะทัศนวิสัยต่ำของหน่วยงานตนเอง ต้องสอดคล้องกับขั้นตอนการปฏิบัติของท่าอากาศยาน สุวรรณภูมิ

ระดับ	การแจ้งเตือน	ขั้นตอนการปฏิบัติของผู้ปฏิบัติงาน
<p>LVC Phase B</p>	<p>การปฏิบัติ ในสภาวะ ทัศนวิสัย ต่ำมาก</p>	<ol style="list-style-type: none"> แจ้งผู้ปฏิบัติงานให้ทราบถึงสถานการณ์ที่เกิดขึ้น ปฏิบัติงานตามปกติเฉพาะในบริเวณลานจอดอากาศยาน โดยยานพาหนะเปิดไฟหน้าแสงพุ่งต่ำ และไฟแสดงสิ่งกีดขวาง Obstacle lights (ไฟกะพริบสีเหลือง) ห้ามขับขึ้นยานพาหนะเข้าใกล้หรือข้ามทางวิ่ง ทางขับโดยเด็ดขาด เมื่อสัญญาณไฟจราจรสีแดงติด ห้ามมิให้ผู้ขับขึ้นยานพาหนะข้ามทางขับที่ตัดกับ Airside Service Road โดยเด็ดขาด  <ol style="list-style-type: none"> ลดความเร็วในการขับขึ้นยานพาหนะและเพิ่มความระมัดระวังในการปฏิบัติงานให้มากขึ้น ห้ามมิให้ทำการลากจูงอากาศยาน ยกเว้นแต่จะได้รับการแนะนำจากหอบังคับการบินและต้องอยู่ภายใต้การควบคุมของรถนำ (Follow Me)  <ol style="list-style-type: none"> ปฏิบัติตามมาตรฐานการปฏิบัติงาน (Standard Operating Procedures: SOPs) ในสภาวะทัศนวิสัยต่ำของหน่วยงานตนเอง ต้องสอดคล้องกับขั้นตอนการปฏิบัติของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

2.2 สถานะการทำงานของระบบไฟแจ้งเตือนสถานะทัศนวิสัยต่ำ

ผู้ปฏิบัติงานสังเกตสัญญาณไฟแจ้งเตือนสถานะทัศนวิสัยต่ำที่ติดตั้งไว้ตามตำแหน่งต่าง ๆ ในลานจอดอากาศยาน ซึ่งสถานะการทำงานของระบบดังกล่าวสรุปได้ดังนี้

สถานะการทำงาน	สัญญาณไฟเตือน (Warning Light)		สัญญาณไฟจราจร (Traffic Light)	
	สีส้ม (Orange)	สีขาว (White)	สีส้ม (Orange)	สีแดง (Red)
สถานะทัศนวิสัยปกติ	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)

ลักษณะการทำงานของไฟแจ้งเตือนสถานะทัศนวิสัยต่ำ



ไฟแจ้งเตือนปิดการทำงาน



ไฟแจ้งเตือนเป็นสีส้มกะพริบ



ไฟแจ้งเตือนเป็นสีขาวกะพริบ

ทั้งนี้ระบบไฟแจ้งเตือนสภาพอากาศเลวร้ายและทัศนวิสัยต่ำจะถูกติดตั้งอยู่บริเวณ

1. หลุมจอดอากาศยานประชิดอาคาร
2. หลุมจอดอากาศยานระยะไกล



หลุมจอดอากาศยานประชิดอาคาร



หลุมจอดอากาศยานระยะไกล



บทที่ 8

การติดต่อสื่อสารด้วยวิทยุ

บทที่ 8 การติดต่อสื่อสารด้วยวิทยุ

ยานพาหนะที่มีความจำเป็นต้องเข้าสู่พื้นที่ขั้วเคลื่อนอากาศยานต้องคำนึงถึงปัจจัยดังต่อไปนี้

- 1) อากาศยานมีความสามารถในการเคลื่อนที่บนภาคพื้นต่ำกว่ายานพาหนะ
- 2) ทักษะวิสัยจากห้องนักบินในการเคลื่อนที่ภาคพื้นนั้นจำกัดเมื่อเทียบกับยานพาหนะ

ดังนั้น เมื่อยานพาหนะปฏิบัติงานใกล้อากาศยาน ผู้ขับขี่ต้องระมัดระวังอย่างที่สุด และปฏิบัติตามวิธีปฏิบัติของแต่ละสนามบินและคำสั่งของ ATC อย่างเคร่งครัด ผู้ขับขี่ยานพาหนะในพื้นที่ขั้วเคลื่อนอากาศยานต้องสามารถสื่อสารด้วยวิทยุได้เป็นอย่างดี เนื่องจากต้องสื่อสารกับหอควบคุมการจราจรทางอากาศได้อย่างถูกต้อง ตรงประเด็น และป้องกันไม่ให้เกิดการเข้าใจคำสั่งผิดพลาด อุบัติการณ์และอุบัติเหตุมากมายเกิดขึ้นจากการใช้วิธีปฏิบัติและ Phraseology ที่ไม่ได้มาตรฐาน ดังนั้น การใช้งาน phraseology ที่เป็นมาตรฐานอย่างถูกต้องและแม่นยำจึงเป็นเรื่องที่สำคัญอย่างยิ่ง

1. ภาษา

- 1 ให้ทำการสื่อสารด้วยภาษาอังกฤษเมื่อสื่อสารด้วยวิทยุด้วยคลื่น Very High Frequency (VHF) เช่น คลื่น Ground และ Tower
- 2 ให้ทำการสื่อสารภาษาไทยเมื่อสื่อสารด้วยวิทยุด้วยคลื่น Ultra-High Frequency (UHF) เช่น Digital Trunk Radio
- 3 ทั้งนี้ การใช้ภาษาต้องสอดคล้องกับวิธีปฏิบัติของแต่ละท่าอากาศยานที่เห็นชอบร่วมกับหอควบคุมการจราจรทางอากาศ ซึ่งเป็นผู้รับผิดชอบการปฏิบัติการในพื้นที่ขั้วเคลื่อน

2. เทคนิคในการสื่อสาร

- 1 เทคนิคดังต่อไปนี้ จะช่วยให้มั่นใจได้ว่าการส่งสารชัดเจนและการรับสารเป็นที่น่าพึงพอใจ และก่อนส่งสาร ให้ทำการเฝ้าฟังในคลื่นความถี่นั้นเพื่อทำให้มั่นใจได้ว่าจะไม่ไปรบกวนการสื่อสารของผู้อื่น
 - 1) มีความคุ้นเคยกับเทคนิคการใช้งานไมโครโฟนที่ดี
 - 2) ใช้โทนเสียงปกติในการสนทนาและพูดให้ชัดเจน
 - 3) รักษาความเร็วในการสนทนาที่คงที่ ไม่เร็วกว่า 100 คำ/นาที และหากรู้ว่าผู้รับสารต้องทำการจดบันทึกข้อความ ให้พูดให้ช้าลง
 - 4) พูดด้วยระดับเสียงที่คงที่

- 5) การเว้นช่องว่างก่อนพูดตัวเลขจะช่วยให้สามารถเข้าใจได้ง่ายยิ่งขึ้น
 - 6) หลีกเลี่ยงการใช้เสียงสื่อสารที่แสดงถึงความไม่แน่ใจ เช่น “เอ่อ...”
 - 7) รักษาระยะห่างในการใช้งานไมโครโฟนให้คงที่
 - 8) หากมีความจำเป็นต้องหมุนศีรษะออกจากไมโครโฟน ให้หยุดการสนทนาชั่วคราวได้
 - 9) กดสวิทช์เปิดไมค์ให้สุดก่อนเริ่มสื่อสาร และไม่ปล่อยจนกว่าจะทำการสื่อสารเสร็จสมบูรณ์ เพื่อให้มั่นใจได้ว่าสารทั้งหมดได้รับการส่งออกไป
 - 10) หากทำการสื่อสารด้วยข้อความที่ยาว ให้หยุดการสื่อสารเป็นช่วง ๆ เพื่อให้ผู้ส่งสารมั่นใจได้ว่าคลื่นความถี่ที่ใช้งานอยู่สะดวกใช้งานได้ และจะช่วยให้ผู้รับสารมีโอกาสขอให้ทวนข้อความได้อีกด้วย
- 2 สถานการณ์ที่อาจก่อให้เกิดอันตรายในการสื่อสารด้วยวิทยุ คือ การที่ปุ่มไมโครโฟนค้าง ดังนั้นผู้ใช้งานต้องมั่นใจได้ว่า ปุ่มไมโครโฟนไม่ค้าง และได้จัดเก็บไมโครโฟนไว้ในที่ที่เหมาะสม ไม่ทำให้ไมโครโฟนเปิดขึ้นเองได้

3. คำแนะนำเบื้องต้นในการใช้งานวิทยุ

ก่อนเริ่มทำการสื่อสาร ผู้ทำการสื่อสารต้อง

- 1 ตรวจสอบให้แน่ใจว่ากำลังใช้งานคลื่นความถี่ที่ถูกต้อง
- 2 ตรวจสอบให้แน่ใจว่าวิทยุสามารถสื่อสารได้อย่างปกติโดยการทดสอบสัญญาณวิทยุ
- 3 คิดข้อความที่จะทำการสื่อสารให้เรียบร้อย

ทั้งนี้ ให้สอดคล้องกับวิธีปฏิบัติของแต่ละท่าอากาศยานที่เห็นชอบร่วมกับหอควบคุมการจราจรทางอากาศ

ในขณะที่ทำการสื่อสาร ผู้ทำการสื่อสารต้อง

- 1 เปิดไมโครโฟนเพื่อส่งสาร
- 2 พูดใกล้ไมโครโฟน
- 3 พูดปกติและชัดเจน
- 4 ไม่ทำการตะโกนหรือกระซิบ และทำการเปลี่ยนน้ำเสียงไปมา
- 5 ใช้คำและประโยคที่เป็นมาตรฐาน
- 6 สื่อสารอย่างกระชับและชัดเจน
- 7 ไม่ขัดจังหวะการสื่อสารของผู้อื่น และให้ผู้ทำการสื่อสารในกรณีฉุกเฉินทำการสื่อสารก่อน

หลังจากสิ้นสุดการส่งสาร ให้ปิดไมโครโฟนทันทีเพื่อไม่ให้รบกวนการสื่อสารของผู้อื่น

4. การสื่อสารด้วยตัวอักษร

- 1 เทคนิคดังต่อไปนี้จะช่วยให้นั่นใจได้ว่าการส่งสารชัดเจนและการรับสารเป็นที่น่าพึงพอใจ และก่อนส่งสาร ให้ทำการเฝ้าฟังในคลื่นความถี่นั้นเพื่อทำให้นั่นใจได้ว่าจะไม่ไปรบกวนการสื่อสารของผู้อื่น
- 1) มีความคุ้นเคยกับเทคนิคการใช้งานไมโครโฟนที่ดี
 - 2) ใช้โทนเสียงปกติในการสนทนาและพูดให้ชัดเจน
 - 3) รักษาความเร็วในการสนทนาที่คงที่ ไม่เร็วกว่า 100 คำ/นาที และหากรู้ว่าผู้รับสารต้องทำการจดบันทึกข้อความ ให้พูดให้ช้าลง
 - 4) พูดด้วยระดับเสียงที่คงที่

ตัวอักษร	คำอ่าน	ออกเสียง
A	Alpha	<u>AL</u> FAH
B	Bravo	<u>BRAH</u> VOH
C	Charlie	<u>CHAR</u> LEE
D	Delta	<u>DELL</u> TAH
E	Echo	<u>ECK</u> OH
F	Foxtrot	<u>FOKS</u> TROT
G	Golf	GOLF
H	Hotel	HO <u>TELL</u>
I	India	<u>IN</u> DEE AH
J	Juliet	<u>JEW</u> LEE <u>ETT</u>
K	Kilo	<u>KEY</u> LOH
L	Lima	<u>LEE</u> MAH
M	Mike	MIKE
N	November	NO <u>VEM</u> BER

ตัวอักษร	คำอ่าน	ออกเสียง
O	Oscar	<u>OSS</u> CAH
P	Papa	PAH <u>PAH</u>
Q	Quebec	KEH <u>BECK</u>
R	Romeo	<u>ROW</u> ME OH
S	Sierra	SEE <u>AIR</u> RAH
T	Tango	<u>TANG</u> GO
U	Uniform	<u>YOU</u> NEE FORM
V	Victor	<u>VIK</u> TAH
W	Whiskey	<u>WISS</u> KEY
X	X-ray	<u>ECKS</u> RAY
Y	Yankee	<u>YANG</u> KEY
Z	Zulu	<u>ZOO</u> LOO

5. การสื่อสารด้วยตัวเลข

ในกรณีที่ใช้ภาษาอังกฤษในการสื่อสาร การออกเสียงตัวเลขเป็นภาษาอังกฤษ เพื่อใช้ในการติดต่อสื่อสารผ่านทางวิทยุในเขตการบิน ให้ออกเสียงดังนี้

หมายเหตุ: ให้เน้นออกเสียงตัวพยัญชนะที่ออกเสียงด้วยตัวพิมพ์ใหญ่

ตัวเลข	ออกเสียงเป็น
0	ZERO
1	WUN
2	TOO
3	TREE

ตัวเลข	ออกเสียงเป็น
4	FOW er
5	FIFE
6	SIKS
7	SEV en
8	AIT
9	NIN er
Decimal	DAY-SEE-MAL

การพูดตัวเลขทั้งหมดให้ออกเสียงทีละหลัก ดังแสดงในตัวอย่าง ดังต่อไปนี้

นามเรียกงาน	ออกเสียง
THA 123	Thai one two three
CCA 238	Air China two three eight
ทางวิ่ง	ออกเสียง
27	Runway two seven
30L	Runway three zero left

6. การสื่อสารที่เกี่ยวข้องกับเวลา

เมื่อทำการสื่อสารเกี่ยวกับเวลา ให้สื่อสารเฉพาะนาฬิกา โดยการแยกพูดแต่ละหลัก อย่างไรก็ตาม สามารถสื่อสารเพิ่มเติมชั่วโมงได้หากมีโอกาที่ทำให้เกิดความสับสน

เวลา	ออกเสียง
0920 (9:20 A.M.)	TOO ZE-RO or ZE-RO NIN-er TOO ZE-RO
1643 (4:43 P.M.)	FOW-er TREE or WUN SIX FOW-er TREE

7. คำและประโยคมาตรฐาน (Standard Words and Phrases)

คำและประโยคมาตรฐานต่อไปนี้ใช้ในการสื่อสารด้วยวิทยุตามความเหมาะสม และต้องมีความหมายดังต่อไปนี้

คำศัพท์ภาษาอังกฤษ	ภาษาไทย	ความหมาย
ACKNOWLEDGE	ทราบและตอบด้วย	บอกให้ฉันทราบด้วยถ้าคุณได้รับและเข้าใจข้อความ
AFFIRM	ใช่หรือถูกต้อง	ใช่หรือเป็นไปตามนั้น
APPROVED	อนุญาต	อนุญาตให้ปฏิบัติตามที่ร้องขอ
CANCEL	ยกเลิก	ยกเลิกข้อความหรือการร้องขอที่ส่งไปก่อนหน้านี้
CONFIRM	ยืนยันด้วย	ข้อมูลของฉันถูกต้องหรือไม่
CONTACT	ติดต่อไปที่	ให้ติดต่อไปที่...
CORRECT	ถูกต้อง	ถูกต้องแล้ว
CORRECTION	ขอแก้ไข	ข้อความที่สื่อสารออกไปไม่ถูกต้อง ขอแก้ไขเป็น
ENTER	เข้า	ขอเข้าทางขับ XX / ทางวิ่ง XX
GIVE WAY	ให้ทาง	ให้ทางอากาศยาน...
HOLD SHORT	หยุดคอย	ยังไม่ได้ให้ข้ามทางวิ่งหรือทางขับที่กำหนดให้หยุดคอยก่อนแล้วจะมี คำแนะนำต่อไป (เมื่อได้รับคำแนะนำนี้ผู้ขับซึ่งจะทวนข้อความด้วย)
HOW DO YOU READ?	ได้ยินชัดเจนแค่ไหน	คุณได้ยินและเข้าใจฉันแค่ไหน
MONITOR	ให้เฝ้าฟัง	ให้เฝ้าฟังที่คลื่นความถี่ที่กำหนด
NEGATIVE	ไม่ใช่หรือไม่อนุญาต	ไม่ใช่หรือไม่อนุญาตตามที่ร้องขอ หรือสิ่งนั้นไม่ถูกต้องหรือฉันไม่เห็นด้วย
READ BACK	ทบทวนข้อความที่ได้รับ	ขอให้ทบทวนข้อความที่ได้รับให้ ฉันฟัง
REQUEST	ขอ	ฉันต้องการที่จะรู้ว่า..... หรือฉันปรารถนาที่จะ.....
REPORT	รายงาน	รายงานให้ฉันทราบข้อมูล...
ROGER	รับทราบ	ฉันได้รับทราบข้อความทั้งหมดแล้ว

คำศัพท์ภาษาอังกฤษ	ภาษาไทย	ความหมาย
SAY AGAIN	พูดอีกครั้ง	ขอให้พูดคำหรือประโยคทั้งหมดหรือบางส่วน หรือประโยคสุดท้ายซ้ำอีกครั้ง
SPEAK SLOWER	พูดช้า ๆ	ขอให้พูดช้าลงกว่าเดิม
STAND BY	รอก่อน	ให้รอก่อนแล้วฉันจะติดต่อกลับ
VACATE	ออก	ออกจากพื้นที่ขับเคื่อน
WILCO	รับทราบและจะปฏิบัติตาม	ฉันเข้าใจข้อความของคุณและจะปฏิบัติตาม

8. นามเรียกงาน (Call Sign)

1 นามเรียกงานสำหรับสถานีทางการบินต่างๆ ภายในสนามบินสถานีที่เกี่ยวข้องกับการบินต่าง ๆ ถูกระบุด้วยชื่อของสถานีที่ ตามด้วยคำต่อท้ายซึ่งแสดงถึงประเภทของการบริการของหน่วยงานนั้น

หน่วยงาน	คำลงท้ายนามเรียกงาน
Approach Control	APPROACH
Aerodrome Control	TOWER
Surface Movement Control	GROUND
Apron Control	APRON

2 นามเรียกงานสำหรับอากาศยานนามเรียกงานของอากาศยานมีประเภทดังต่อไปนี้

ประเภท	ตัวอย่างนามเรียกงาน	ออกเสียง
1) ตัวอักษรตามทะเบียนของอากาศยาน	HS-SST หรือ Dasher HS-SST	HOTEL SIERRA SIERRA SIERRA TANGO หรือ DASHER HOTEL SIERRA SIERRA SIERRA TANGO
2) ชื่อของผู้ให้บริการอากาศยานที่ใช้ในการสื่อสารด้วยวิทยุ ตามด้วยตัวอักษรสี่ตัวสุดท้ายของทะเบียนอากาศยาน	THAI STHB	THAI SIERRA TANGO HOTEL BRAVO

ประเภท	ตัวอย่างนามเรียกขาน	ออกเสียง
3) ชื่อของผู้ให้บริการอากาศยานที่ใช้ในการสื่อสารด้วยวิทยุ ตามด้วยเลขเที่ยวบิน	THAI 456	THAI FOW-er FIFE SIX
หมายเหตุ: สามารถใช้ชื่อผู้ผลิตอากาศยาน หรือรุ่นอากาศยานเป็น Radiotelephony Prefix ในประเภทที่ 1) ของตารางนี้ได้		

- 3 ให้สนามบินกำหนดนามเรียกขานของยานพาหนะต่าง ๆ ที่จะใช้งานภายในพื้นที่ขับเคลื่อนร่วมกับหอควบคุมการจราจรทางอากาศ

ประเภท	ตัวอย่างนามเรียกขาน
รถนำอากาศยาน	Follow Me
รถดับเพลิงอากาศยาน	Fire Truck
รถงานควบคุมสัตว์อันตราย	Bird Control
รถงานมาตรฐานท่าอากาศยาน	Airport Safety
รถกวาด	Sweeper
รถตัดหญ้า	Mower

9. คลื่นความถี่

คลื่นความถี่ที่ใช้งานในพื้นที่ขับเคลื่อนอากาศยานของ ทอท. มีดังต่อไปนี้

คลื่นความถี่	Callsign
ทสภ.	
118.2 MHz (RWY 01R/19L) 119.0 MHz (RWY 01L/19R)	Suvarnabhumi Tower
121.65 MHz / 275.8 MHz 121.75 MHz 121.95 MHz	Suvarnabhumi Ground

10. การทดสอบสัญญาณวิทยุ

Ground Control	Follow-me One
	Suvarnabhumi Ground, Follow-me One. Radio Check, 121.9
Follow-me One, Suvarnabhumi Ground reading you five	
	Reading you five, Follow-me One.

การรายงานความชัดเจนในการสื่อสาร ให้ทำโดยใช้การวัด ดังนี้

One = ไม่ได้ยิน

Two = ได้ยินขาด ๆ หาย ๆ

Three = ได้ยิน แต่ไม่ชัดเจน

Four = ได้ยิน

Five = ได้ยินชัดเจนสุด ๆ

ผู้ทำการสื่อสาร จะปฏิบัติงานได้ก็ต่อเมื่อระดับความชัดเจนอยู่ในระดับ Four เท่านั้น

หากความชัดเจนอยู่ในระดับ Three หรือ ต่ำกว่า ให้ทำการ Radio Check อีกครั้ง

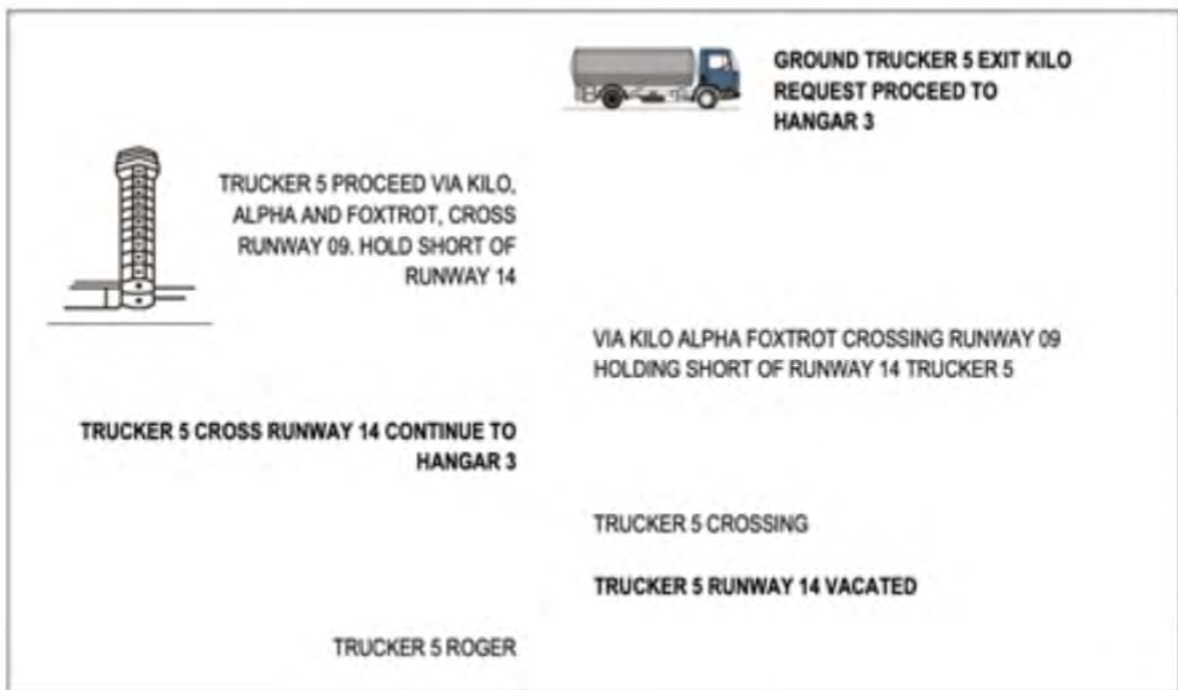
หากความชัดเจนยังอยู่ในระดับ Three ห้ามใช้งานยานพาหนะและให้นำวิทยุสื่อสารไปซ่อมบำรุง

11. การสื่อสารเพื่อการเคลื่อนที่ (Movement Instruction)

- 1 ผู้ขับขี่ต้องระบุตัวตนของตนเองด้วยนามเรียกขาน ระบุตำแหน่งตนเอง และจุดหมายปลายทาง และหากเป็นไปได้ให้ระบุเส้นทางที่จะใช้งานด้วย



- 2 หอควบคุมการจราจรทางอากาศอาจตอบกลับด้วยคำว่า “stand by” ในกรณีที่หออฯ ไม่ว่าง ในระหว่างนี้ให้ผู้ขับเครื่องบินที่หออฯ จะติดต่อกลับ และห้ามผู้ขับเครื่องบินดำเนินการใดๆ ก่อนได้รับอนุญาต
- 3 เมื่อมีการติดขัดทางการจราจร หออฯ อาจตอบกลับด้วยคำว่า “HOLD POSITION” ซึ่งหมายความว่าห้ามผู้ขับเครื่องบินดำเนินการใดๆ ก่อนที่หออฯ จะติดต่อกลับและอนุญาต การตอบกลับอื่นๆ จากหออฯ จะประกอบด้วยจุดที่ผู้ขับเครื่องบินสามารถไปได้ซึ่งอาจจะเป็นจุดหมายปลายทางของผู้ขับเครื่องบินหรือไม่ก็ได้ ในกรณีที่ไม่ใช่จุดหมายปลายทาง ให้ผู้ขับเครื่องบินหยุดที่จุดนั้นและทำการขออนุญาตก่อนขับขึ้นต่อไป



- 4 การอนุญาตเข้าสู่หลุมจอดอากาศยานอาจประกอบด้วยคำสั่งอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยด้วย



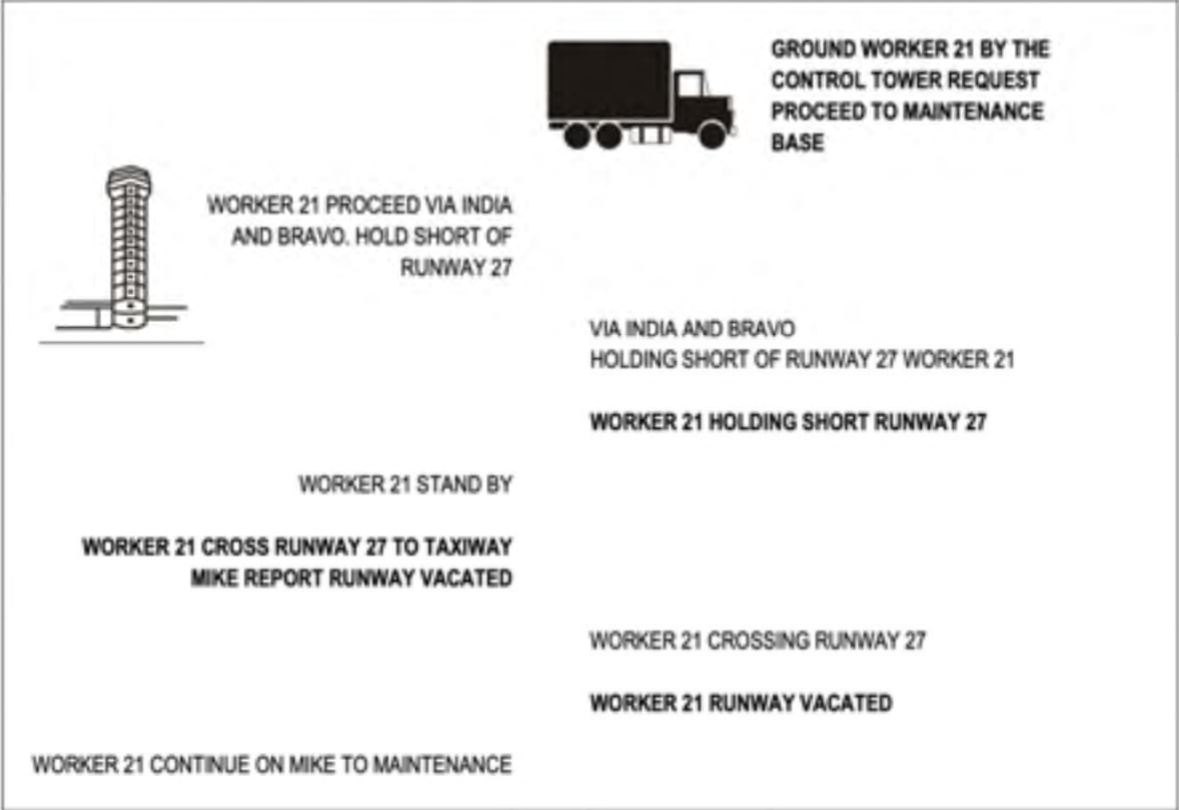
ตัวอย่างการขอเข้าสู่ทางขับอากาศยานเพื่อทำการซ่อมบำรุงที่ทางขับ B โดย standard phraseology แสดงด้วยตัวเข้ม

เหตุการณ์	Suvarnabhumi Ground	Follow-me One
รถนำอากาศยาน Follow-me one เริ่มทำการติดต่อสื่อสารกับ Suvarnabhumi Ground เพื่อขอเข้าสู่ทางขับ		Suvarnabhumi Ground, Follow-me one
	Follow-me one, Suvarnabhumi Ground	
		Follow-me one holding Bay 115. Request proceed to taxiway B2 for FOD inspection.
Suvarnabhumi Ground แนะนำให้ไปทางขับ B โดยใช้เส้นทางทางขับ C ได้	Follow-me one, Proceed to taxiway B2 via T4 and C4 approved.	
Follow Me One ไม่ได้ยิน Suvarnabhumi Ground เนื่องจากสัญญาณขาดหาย จึงขอให้ Suvarnabhumi Ground พูดอีกครั้ง		Suvarnabhumi Ground, Follow Me One. Say Again
Suvarnabhumi Ground ทวนคำแนะนำซ้ำ	Follow Me One, Proceed to taxiway B2 via T4 and C4 approved.	
Follow Me One ทำการทวนคำแนะนำ		Proceed to taxiway B2 via T3 and C2
Suvarnabhumi Ground แก้การ Readback ที่ผิดพลาดของ Follow Me one	Follow Me One, Negative. Proceed to taxiway B2 via T4 and C4. Acknowledge	

เหตุการณ์	Suvarnabhumi Ground	Follow-me One
Follow-me one ไม่แน่ใจคำ แนะนำของ Suvarnabhumi Ground จึงขอให้ Suvarnabhumi Ground ทำการ confirm อีกครั้ง		Confirm proceed to taxiway B2 via T4 and C4, Follow-me one
Suvarnabhumi Ground ทำการ confirm คำแนะนำ	Follow-me one, Affirm ,	
Follow Me One ทำการ Readback คำแนะนำที่ถูกต้อง		Proceed to taxiway B2 via T4 and C4, Follow Me One.
Suvarnabhumi Ground ให้ Follow Me One รายงาน เมื่อเสร็จสิ้นภารกิจ	Follow Me One, Report when mission terminated.	
Follow Me One รับทราบและ จะรายงานเมื่อเสร็จสิ้นภารกิจ		Wilco , Follow Me One.
หลังจากทำการซ่อมบำรุงเสร็จ เรียบร้อยแล้ว Follow Me One กลับเข้าสู่หลุมจอด 115 ใน ขณะนั้น Follow Me One แจ้ง Suvarnabhumi Ground ว่าได้ ออกจากพื้นที่ขับเคลื่อนแล้ว		Suvarnabhumi Ground, Follow Me One. Mission terminated. Vacating taxiway B2 back to Bay 115.
Suvarnabhumi Ground รับทราบ	Follow Me One, Suvarnabhumi Ground. Roger	

12. การข้ามทางวิ่ง

- 1 ในการขออนุญาตข้ามทางวิ่ง ให้ผู้ขับขี่แจ้งตำแหน่งที่จะข้ามทางวิ่ง สนามบินบางแห่งอาจมีวิธีปฏิบัติที่ให้นายพาหนะไปหยุดรอที่ holding point ก่อนขออนุญาตข้ามทางวิ่ง ทั้งนี้ ห้ามผู้ขับขี่ข้ามทางวิ่งโดยไม่ได้รับอนุญาตโดยเด็ดขาด จากนั้นห้ามรายงาน runway vacated ก่อนที่นายพาหนะ (และอากาศยานที่ลาก) ผ่าน holding point อีกฝั่งหนึ่งโดยสมบูรณ์



- 2 ในกรณีที่นายพาหนะปฏิบัติการอยู่ในทางวิ่งแล้วมีอากาศยานกำลังจะขึ้นหรือลง นายพาหนะอาจถูกสั่งให้ออกจากทางวิ่ง



3 ในขณะที่ยานพาหนะกำลังปฏิบัติงานอยู่ภายในพื้นที่เคลื่อนไหวนิว หอ ฯ อาจแจ้งให้ทราบถึงอันตรายที่อาจเกิดขึ้นและสั่งให้ยานพาหนะหยุด



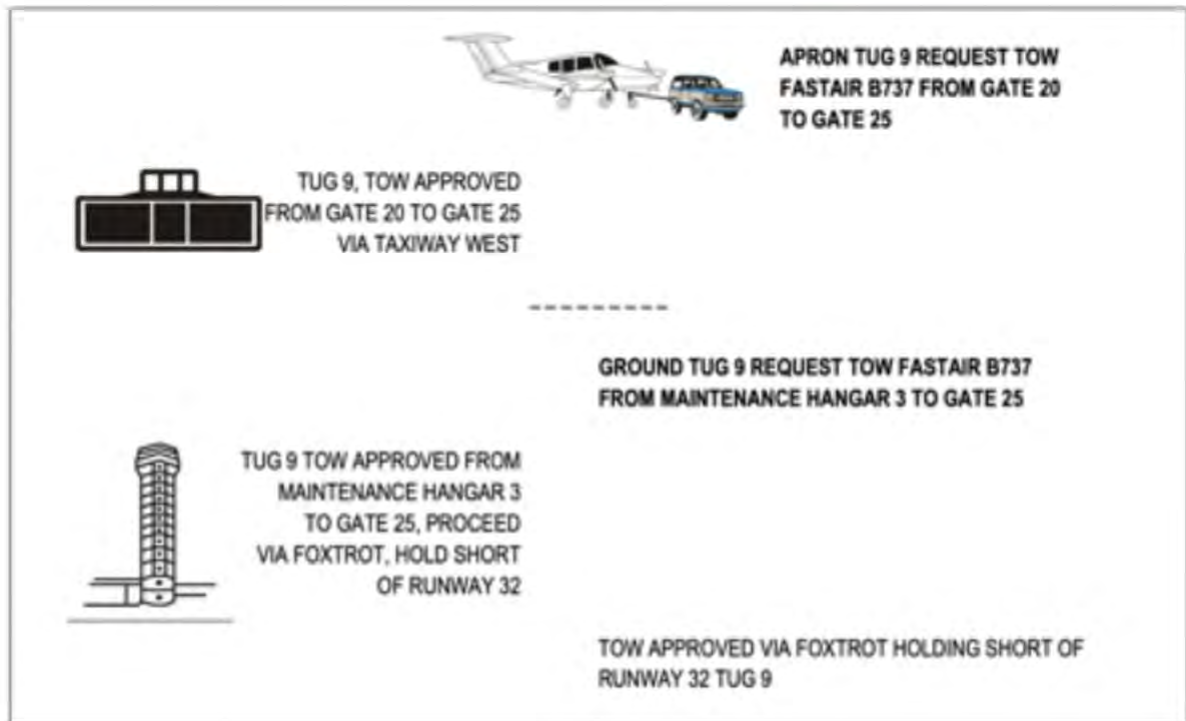
ตัวอย่างการสื่อสารเพื่อเข้าสู่ทางวิ่งและ vacated ทางวิ่ง โดยยานพาหนะจะเข้าตรวจทางวิ่ง 19R/01L ในขณะที่ทางวิ่ง 19R กำลังเปิดใช้งานอยู่ (standard phraseology แสดงด้วยตัวเข้ม)

เหตุการณ์	Suvarnabhumi Ground/ Tower	Follow Me One
Follow Me One เริ่มทำการติดต่อสื่อสารกับ Suvarnabhumi Ground เพื่อขอเข้าสู่ทางขับ		Suvarnabhumi Ground,
	Follow Me One, Suvarnabhumi Ground	
Follow Me One ขอเข้าตรวจทางวิ่ง 19R		Follow Me One at holding point E1. Request to enter runway 19R for inspection.
Suvarnabhumi Ground ให้ Follow Me One เปลี่ยนคลื่นความถี่ไปติดต่อ Suvarnabhumi Tower	Follow Me One, contact Tower 118.1	
		Suvarnabhumi Tower, Follow Me One at holding point E1. Request to enter runway 19R for inspection.
Suvarnabhumi Tower ให้ Follow Me One หยุดรอก่อน	Follow Me One, Suvarnabhumi Tower. Hold short of runway 19R and stand by.	

เหตุการณ์	Suvarnabhumi Ground/ Tower	Follow Me One
		short of runway 19R and stand by , Follow Me One.
Suvarnabhumi Tower อนุญาตให้เข้าทางวิ่ง 19R โดยใช้ เส้นทางทางขับ E1 ได้	Follow Me one, Suvarnabhumi Tower. Inspection runway 19R via E1 approved .	
Follow Me One รายงานเริ่ม เข้าตรวจทางวิ่ง 19R		Inspection runway 19R via E1 approved . Time 35, Follow Me one.
หลังจากทำการตรวจทางวิ่ง เรียบร้อยแล้ว Follow Me One จะออกจากทางวิ่ง 19R ที่ทาง ขับ E21 (หมายเหตุ: ให้ผู้ขับชี้ รายงาน vacated runway หลังจากที่ออกจากทางวิ่งอย่าง สมบูรณ์แล้วเท่านั้น)		Suvarnabhumi Tower, Follow Me one. runway 19R vacated . Time 40.
เมื่อยานพาหนะออกจากทางวิ่ง ให้เปลี่ยนคลื่นความถี่ไปติดต่อ Suvarnabhumi Ground	Follow Me One, contact Ground 121.9	
		Contact Ground 121.9, Fol- low Me One

13. การสื่อสารเมื่อทำการลากอากาศยาน

ผู้ขับชี้ที่จะทำการลากจูงอากาศยานต้องไม่คิดไปเองว่าสถานี (หอบฯ) จะตระหนักว่าอากาศยานกำลังถูกลากจูงอยู่ ประสิทธิภาพในการเคลื่อนที่ของยานพาหนะจะลดลงอย่างมีนัยยะสำคัญเมื่อทำการลากจูงอากาศยาน และปัจจัยนี้ถูกนำไปพิจารณาเมื่อหอบฯ จะออกคำสั่ง เพราะฉะนั้น เพื่อหลีกเลี่ยงความสับสน ผู้ขับชี้ต้องรายงานประเภทและ หากสามารถทำได้ ให้ รายงานชื่อผู้ให้บริการของอากาศยานที่ถูกลากจูงด้วย



14. การสื่อสารเพื่อทำการควบคุมยานพาหนะ (Escort)

ตัวอย่างการขออนุญาตทำการ escort ขบวนยานพาหนะบนทางขับ (Convoy on Taxiway)

เหตุการณ์	Suvarnabhumi Ground	Follow Me One
Follow Me One เริ่มทำการติดต่อสื่อสารกับ Suvarnabhumi Ground เพื่อขอเข้าสู่ทางขับ		Suvarnabhumi Ground, Follow Me One
	Follow Me One, Suvarnabhumi Ground	
Follow Me One ขออนุญาต Suvarnabhumi Ground		Suvarnabhumi Ground, Follow Me One at bay 203 escorting convoy of 3 vehicles. Request proceed to East Fire Fighting Station.
Suvarnabhumi Ground ให้คำแนะนำ Follow Me one	Follow me one, Proceed to East Fire Fighting Station via G, H, T18 approved .	

เหตุการณ์	Suvarnabhumi Ground	Follow Me One
ก่อนการเคลื่อนที่ให้ทำการ Read Back Follow Me One*		Proceed to East Fire Fighting Station via G, H, T18 approved, Follow Me One*

*หาก Follow Me One ทำการ Read Back ถูกต้อง Suvarnabhumi Ground ไม่จำเป็นต้องสนทนาตอบ

15. การปฏิบัติเมื่อวิทยุขัดข้อง

ในกรณีที่วิทยุขัดข้องในพื้นที่ขับเคลื่อนให้ปฏิบัติ ดังนี้

- 1 ปฏิบัติตามคำสั่งเดิมที่ได้รับ
- 2 ออกจากพื้นที่ขับเคลื่อนให้เร็วและปลอดภัยที่สุดเท่าที่กระทำได้
- 3 ทำการแจ้งให้หอควบคุมการจราจรทางอากาศทราบด้วยช่องทางสื่อสารอื่น เช่น วิทยุเครื่องอื่น หรือ โทรศัพท์เคลื่อนที่

16. 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 ทำการให้ทัศนสัญญาณนำอากาศยานเข้าหลุมจอด
- 4 ขณะ Marshaller ทำการให้ทัศนสัญญาณนำอากาศยานเข้าหลุมจอด ให้ยานพาหนะทุกชนิดหยุดการขับเคลื่อนผ่านหน้าหลุมจอดดังกล่าว จนกว่าอากาศยานจะจอดสนิทจึงขับเคลื่อนผ่านไปได้ ทั้งนี้ ยกเว้นในกรณีรถฉุกเฉินที่ต้องไปปฏิบัติงานรองรับเหตุฉุกเฉิน ให้สามารถขับผ่านไปได้



บทที่ 9

การรายงานเหตุการณ์ ด้านความปลอดภัย

บทที่ 9 การรายงานเหตุการณ์ ด้านความปลอดภัย

การรายงานเหตุการณ์ด้านความปลอดภัย

หน่วยงานและผู้ปฏิบัติงานทุกคนมีหน้าที่ในการรายงานเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยตามกระบวนการของระบบการจัดการด้านนิรภัยของ ทสภ. และให้มั่นใจว่าข้อมูลที่สื่อสารไปนั้นจะไม่ส่งผลให้เกิดการลงโทษตามมา

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

QR Code สำหรับ Download เอกสาร
นโยบายความปลอดภัยและนโยบายการรายงานเหตุการณ์ด้านความปลอดภัย
ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ



1. ยานพาหนะชำระ

1.1 การรายงาน

1.1.1 ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิจัดให้มีผู้รับผิดชอบยานพาหนะที่ชำระในแต่ละพื้นที่ในเขตการบิน ดังนี้

ก. ผู้รับผิดชอบยานพาหนะที่ชำระในพื้นที่เคลื่อนไหวคือ งานควบคุมเขตการบิน

ส่วนบริการเขตการบิน ฝ่ายปฏิบัติการเขตการบิน ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (Follow Me)

ข. ผู้รับผิดชอบยานพาหนะที่ชำระในพื้นที่สายพาน รับ-ส่ง สัมภาระผู้โดยสาร (Sorting Area) คือ ฝ่ายระบบลำเลียงกระเป๋าสัมภาระ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

1.1.2 ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิจัดให้มีวิธีการติดต่อหน่วยงานผู้รับผิดชอบยานพาหนะที่ชำระในแต่ละพื้นที่ในเขตการบิน ดังนี้

ก. ในพื้นที่เคลื่อนไหว ติดต่อ งานควบคุมเขตการบิน ส่วนบริการเขตการบิน ฝ่ายปฏิบัติการเขตการบิน ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (FOLLOW ME) หมายเลขโทรศัพท์ 0-2132-6842-3 (ตลอด 24 ชั่วโมง)

ข. ในพื้นที่สายพาน รับ-ส่ง สัมภาระผู้โดยสาร (Sorting Area) ติดต่อ ฝ่ายระบบลำเลียงกระเป๋าสัมภาระ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ หมายเลขโทรศัพท์ 0-2132-6340 (ตลอด 24 ชั่วโมง)

1.2 การเคลื่อนย้ายยานพาหนะ

1.2.1 ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิจัดให้มีวิธีการเคลื่อนย้ายยานพาหนะที่เกิดขวางการจราจรอย่างรวดเร็ว ซึ่งสามารถดำเนินการโดยหน่วยงานผู้รับผิดชอบยานพาหนะที่ชำระในแต่ละพื้นที่ในเขตการบิน หรือให้เจ้าของยานพาหนะเป็นผู้ดำเนินการ

1.2.2. ในระหว่างที่รอการเคลื่อนย้ายยานพาหนะ

ก. ให้ผู้ขับขี่ยานพาหนะพยายามเคลื่อนยานพาหนะเข้าชิดขอบทางเพื่อไม่ให้กีดขวางการจราจร

ข. ห้ามผู้ขับขี่ยานพาหนะทิ้งยานพาหนะไว้โดยเด็ดขาด

2. ยานพาหนะอุบัติเหตุ

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

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	การล้วงลำทางวิ่งหรือทางขับ	ฝ่ายปฏิบัติการเขตการบิน
1.6	การล้วงลำพื้นที่ขึ้น - ลง เฮลิคอปเตอร์	ฝ่ายปฏิบัติการเขตการบิน (เขตการบิน) ฝ่ายดับเพลิงและกู้ภัย (นอกเขตการบิน)
1.7	อากาศยานหรือยานพาหนะไม่ปฏิบัติตามคำแนะนำหรือข้อห้ามในพื้นที่ทางวิ่ง ทางขับ และลานจอดอากาศยาน	ฝ่ายปฏิบัติการเขตการบิน
1.8	อากาศยานบินลงก่อนถึงทางวิ่ง หรือเลยทางวิ่ง	ฝ่ายปฏิบัติการเขตการบิน

หัวข้อ	เหตุการณ์ที่ต้องดำเนินการรายงานภาคบังคับ	หน่วยงาน (ผู้รวบรวมข้อมูล/ ผู้วิเคราะห์ข้อมูล)
1.9	อากาศยานวิ่งขึ้น / บินลง บนทางขับ	ฝ่ายปฏิบัติการเขตการบิน
1.10	เหตุการณ์ FOD ที่ทำความเสียหายต่ออากาศยาน หรือการพบชิ้นส่วนอากาศยานบนพื้นที่เคลื่อนไหว	ฝ่ายปฏิบัติการเขตการบิน
1.11	การพบสิ่งกีดขวางในเขตสนามบินหรือบริเวณใกล้เคียงสนามบิน ซึ่งไม่มีการประกาศ AIP/NOTAM หรือไม่มีการทาสีเครื่องหมาย/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	การสื่อสารทางวิทยุกับหอคอยควบคุมการจราจรทางอากาศสุวรรณภูมิ ล้มเหลวหรือขัดข้อง	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	ระบบการแจ้งเตือนเหตุฉุกเฉินในสนามบินชำรุดหรือล้มเหลว	ฝ่ายปฏิบัติการและบำรุง รักษาระบบเทคโนโลยี สารสนเทศและการสื่อสาร (ฝบท.)
2.5	ระดับของการดับเพลิงและกู้ภัยของสนามบินที่ไม่ได้ตามข้อกำหนด	ฝ่ายดับเพลิงและกู้ภัย
3. เหตุการณ์อื่นๆ		
3.1	เหตุเพลิงไหม้กลุ่มควันการระเบิดในพื้นที่สนามบิน/เขตใกล้เคียง สนามบินที่สร้างอันตรายหรืออาจเป็นอันตรายต่ออากาศยาน หรือบุคคล	ฝ่ายดับเพลิงและกู้ภัย
3.2	ข้อมูลการเปลี่ยนแปลงของสนามบินซึ่งไม่มีการประกาศหรือ รายงานซึ่งเป็นอันตรายหรืออาจเป็นอันตรายต่ออากาศยานหรือ บุคคล	ฝ่ายปฏิบัติการเขตการบิน
3.3	เหตุการณ์น้ำมันล้นปลายปีก (รายงานเฉพาะกรณีที่ต้องเรียก รถดับเพลิง Stand by)	ฝ่ายปฏิบัติการเขตการบิน
3.4	ความล้มเหลวในการดำเนินการแก้ไขสภาพพื้นผิวทางวิ่งที่อยู่ใน สภาพไม่ดี	ฝ่ายสนามบินและอาคาร
3.5	เหตุการณ์ใดๆ ที่การทำงานของบุคคลมีส่วนโดยตรงในการก่อ ให้เกิด หรืออาจก่อให้เกิดอากาศยานอุบัติเหตุ/อุบัติการณ์รุนแรง	ฝ่ายปฏิบัติการเขตการบิน
3.6	อุบัติเหตุหรืออุบัติการณ์เกี่ยวกับสินค้าอันตราย	ฝ่ายปฏิบัติการเขตการบิน (เขตการบิน) ฝ่ายบริหารการขนส่งสินค้า ทางอากาศ (คลังสินค้า)

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

2. การรายงานเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยภาคบังคับ

1 การรายงานเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยภาคบังคับ (Mandatory Occurrence Reporting) ได้แก่ เหตุการณ์เกี่ยวกับอากาศยานและสิ่งกีดขวาง

1. อากาศยานชนหรือเกือบชนกับอากาศยานลำอื่น สิ่งปลูกสร้าง ยานพาหนะหรืออุปกรณ์
2. ยานพาหนะชนกัน, ชนกับอุปกรณ์, ชนกับสิ่งปลูกสร้างหรือชนคนในเขตการบิน ซึ่งส่งผลทำให้มีผู้ได้รับบาดเจ็บหรือทรัพย์สินเสียหาย
3. อากาศยานชนสัตว์หรือชนนก
4. อากาศยานออกนอกทางวิ่งหรือทางขับ
5. การล່วงลำทางวิ่งหรือทางขับ
6. การล່วงลำพื้นที่ขึ้น – ลง เฮลิคอปเตอร์
7. อากาศยานหรือยานพาหนะไม่ปฏิบัติตามคำแนะนำหรือข้อห้ามในพื้นที่ทางวิ่ง ทางขับ และลานจอดอากาศยาน
8. อากาศยานบินลงก่อนถึงทางวิ่ง หรือเลยทางวิ่ง
9. อากาศยานวิ่งขึ้น / บินลง บนทางขับ
10. เหตุการณ์ FOD ที่ทำความเสียหายต่ออากาศยาน หรือการพบชิ้นส่วนอากาศยานบนพื้นที่เคลื่อนไหว
11. การพบสิ่งกีดขวางในเขตสนามบินหรือบริเวณใกล้เคียงสนามบินซึ่งไม่มีการประกาศ AIP/NOTAM หรือไม่มีการทำเครื่องหมาย/ติดไฟอย่างเหมาะสม
12. การพบยานพาหนะ อุปกรณ์ หรือบุคคล ซึ่งรบกวนหรือขัดขวางกระบวนการ Push-Back, Power Back, หรือการขับเคลื่อนตามปกติของอากาศยาน
13. การพบผู้โดยสารหรือบุคคลผู้ไม่ได้รับอนุญาตอยู่ในลานจอดอากาศยานโดยไม่มีเจ้าหน้าที่ควบคุม
14. เหตุการณ์เกี่ยวกับกระแสไอพ่นหรือกระแสใบพัด
15. อากาศยานประกาศภาวะฉุกเฉิน (MAYDAY หรือ PAN call)

2 การสูญเสียการให้บริการทั้งหมด หรือการลดระดับการให้บริการ

1. การสื่อสารทางวิทยุกับหอคอยควบคุมการจราจรทางอากาศล้มเหลวหรือขัดข้อง
2. การล้มเหลวของระบบ/การทำงานผิดพลาดของระบบ หรือการชำรุดของอุปกรณ์ของสนามบินที่เป็นอันตรายหรืออาจเป็นอันตรายต่ออากาศยาน
3. ความบกพร่องของเครื่องหมาย (Markings) ไฟสนามบิน (Lights) หรือป้ายสัญลักษณ์ (Signs) อย่างมีนัยสำคัญ
4. ระบบการแจ้งเตือนเหตุฉุกเฉินในสนามบินชำรุดหรือล้มเหลว
5. ระดับของการดับเพลิงและกู้ภัยของสนามบินที่ไม่ได้ตามข้อกำหนด

3 เหตุการณ์อื่นๆ

1. เหตุเพลิงไหม้ กลุ่มควัน การระเบิด ในพื้นที่สนามบิน/เขตใกล้เคียงสนามบินที่สร้างอันตรายหรืออาจเป็นอันตรายต่ออากาศยานหรือบุคคล
2. ข้อมูลการเปลี่ยนแปลงของสนามบินซึ่งไม่มีการประกาศหรือรายงาน ซึ่งเป็นอันตรายหรืออาจเป็นอันตรายต่ออากาศยานหรือบุคคล
3. เหตุการณ์น้ำมันล้นปลายปีก (รายงานเฉพาะกรณีที่ต้องเรียกรถดับเพลิง Stand by)
4. ความล้มเหลวในการดำเนินการแก้ไขสภาพพื้นผิวทางวิ่งที่อยู่ในสภาพไม่ดี
5. เหตุการณ์ใดๆ ที่การทำงานของบุคคลมีส่วนโดยตรงในการก่อให้เกิด หรืออาจก่อให้เกิดอากาศยานอุบัติเหตุ/อุบัติเหตุรุนแรง
6. อุบัติเหตุหรืออุบัติการณ์เกี่ยวกับสินค้าอันตราย

ผู้พบเห็นเหตุการณ์ ผู้ได้รับแจ้งเหตุการณ์หรือผู้รับทราบข้อมูลเหตุการณ์ ดำเนินการแจ้งข่าวด้วยวาจาหรือลายลักษณ์อักษร ไปยังผู้รวบรวมข้อมูล/ผู้วิเคราะห์ข้อมูลตามที่กำหนดไว้ ทั้งนี้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ได้กำหนดหน้าที่ความรับผิดชอบของส่วนงานที่เกี่ยวข้องกับกระบวนการรายงานเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยภาคบังคับไว้ในตารางกำหนดส่วนงานผู้รับผิดชอบในการรายงานเหตุการณ์ด้านความปลอดภัย (ผนวก 15)

3. 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.ทสภ. vtbssafety@airportthai.co.th
- **ช่องทางที่ 3** รายงานผ่านทางโทรศัพท์โดยผู้รายงานสามารถแจ้งรายงานปัจจัยอันตรายไปยังส่วนงานที่เกี่ยวข้องของสนามบินโดยตรงหรือแจ้งรายงานมายัง สมภ.ฝมอ.ทสภ. 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. ให้ผู้ขับขี่พยายามเคลื่อนยานพาหนะเข้าชิดขอบทางเพื่อไม่ให้เกิดขวางการจราจร
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 เพื่อให้เกิดความปลอดภัยและไม่เกิดขวางการช่วยเหลือและกู้ภัย 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 10

การลงโทษ

บทที่ 10 การลงโทษ

ผู้ไม่ปฏิบัติตามกฎระเบียบ ตลอดจนข้อบังคับต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติงานในเขตการบิน จะถูกยึดบัตรอนุญาตบุคคล ทั้งนี้หากมีความผิดทางกฎหมาย บุคคลนั้นต้องถูกพิจารณาโทษตามกฎหมายนั้นด้วย

เมื่อเกิดอุบัติเหตุหรืออุบัติการณ์ภายในเขตการบิน ทสภ. บริษัทผู้เป็นเจ้าของอุปกรณ์ภาคพื้นหรือเจ้าของทรัพย์สินนั้นๆ ต้องให้ความร่วมมือ เช่น การให้ปากคำ เอกสาร หรือข้อมูลที่เกี่ยวข้องต่อพนักงานผู้มีอำนาจหน้าที่ของ ทอท.

1. ลักษณะของการกระทำความผิดและระดับการลงโทษ

ระยะเวลา	ลักษณะของการกระทำความผิด
7 วัน	<ul style="list-style-type: none">• แต่งกาย - แต่งกายไม่สุภาพเรียบร้อย หรือไม่ถูกต้องตามที่บริษัทสายการบิน และบริษัทผู้ประกอบการกำหนด• ไม่สวมใส่เสื้อสะท้อนแสงขณะปฏิบัติงานภายในเขตการบิน• เจตนาทำสิ่งสกปรกภายในเขตการบิน• ฝ่าฝืนข้อห้ามการขับซีรจกัรยาน• สูบบุหรี่ (พร้อมเปรียบเทียบปรับ 5,000 บาท)• ใช้อุปกรณ์สื่อสาร อุปกรณ์ถ่ายภาพ และอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ทุกชนิดภายในระยะ 3 เมตร จากอุปกรณ์เติมน้ำมัน จุดเติมน้ำมัน หรือท่อระบายอากาศของระบบเชื้อเพลิงอากาศยาน• เข้าไปในพื้นที่หลุมจอดอากาศยานโดยไม่มีภารกิจเกี่ยวข้อง• รับประทานอาหารภายในเขตการบิน• ขับรถเร็วเกินกว่าอัตราความเร็วที่ ทอท. กำหนด• ขับรถตัดหน้าคันอื่นโดยกะทันหัน• ขับรถโดยไม่มีหน้าที่หรือไม่ได้รับอนุญาตในเขตลานจอดอากาศยาน

ระยะเวลา	ลักษณะของการกระทำความผิด
<p style="text-align: center;">7 วัน</p>	<ul style="list-style-type: none"> • ขับรถฝ่าฝืนสัญญาณจราจร • ขับรถผิดเส้นทาง, ขับรถย้อนเส้นทาง และขับรถออกนอกเส้นทางจราจร • ขับรถแซงในที่คับขัน, ขับรถแซงทางโค้ง และขับรถแซงซ้าย • ขับรถที่ทำให้เกิดเสียงอื้ออึง หรือมีสิ่งลากถูไปบนผิวเส้นทางจราจร • ไม่ตรวจดูความเรียบร้อยของสิ่งที่บรรทุก เป็นเหตุทำให้สิ่งของร่วงหล่นภายในเขตลานจอดอากาศยาน • ขับรถลาก Dolly มากเกินกว่าจำนวนที่ ทอท. กำหนด • ไม่หยุดรถขณะปลด Tow-Bar จาก Cart หรือ Dolly หรือสิ่งพ่วงท้ายอื่นๆ • ไม่ยก Tow-Bar ของ Cart หรือ Dolly เมื่อปลดออกและจอด • ไม่ห้ามล้อ Cart หรือ/และ Dolly ขณะจอด • บรรทุกสิ่งของไว้ในที่ซึ่งไม่ได้ออกแบบสำหรับบรรทุกโดยเฉพาะ • เลี้ยวรถหรือเลี้ยวกลับรถในบริเวณพื้นที่ห้ามเลี้ยวหรือห้ามเลี้ยวกลับรถ • เลี้ยวรถโดยไม่ให้สัญญาณ • ขับรถโดยไม่มีอุปกรณ์ดับเพลิงขั้นต้นประจำยานพาหนะ • จอดรถในพื้นที่ห้ามจอด • นำยานพาหนะที่ไม่มีบัตรอนุญาต หรือบัตรอนุญาตหมดอายุเข้าไปปฏิบัติงานภายในเขตลานจอดอากาศยาน • ใช้ยานพาหนะผิดประเภทกับลักษณะการปฏิบัติงาน • ไม่ติดบัตรอนุญาตบุคคล ในขณะที่ปฏิบัติงานภายในเขตการบิน • นำบัตรอนุญาตบุคคลที่หมดอายุมาใช้งาน
<p style="text-align: center;">10 วัน</p>	<ul style="list-style-type: none"> • ก่อให้เกิดอุบัติเหตุแต่ไม่ร้ายแรง

ระยะเวลา	ลักษณะของการกระทำความผิด
<p style="font-size: 2em; color: red; text-align: center;">15 วัน</p>	<ul style="list-style-type: none"> • เคยถูกยึดบัตรอนุญาตบุคคล 7 วัน และกระทำความผิดซ้ำอีก • มีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดเกินที่กำหนด หรือมีอาการมึนเมาสุรา หรือของมึนเมาอย่างอื่น • นำบัตรอนุญาตของตนเอง ไปให้ผู้อื่นใช้ปฏิบัติงาน หรือนำบัตรฯ ของผู้อื่นมาใช้ปฏิบัติงาน • ก่อให้เกิดอุบัติเหตุร้ายแรง แต่ไม่มีบุคคลได้รับบาดเจ็บ หรือบาดเจ็บเล็กน้อย หรือก่อให้เกิดอุบัติเหตุต่ออากาศยานไม่ร้ายแรง • ไม่หยุดรถขณะมีการอำนวยความสะดวกให้แก่ขบวนรถ VVIP • ไม่หยุดรถหรือขับรถตัดหน้าอากาศยานขณะกำลังขับเคลื่อนเข้าหลุมจอดอากาศยาน
<p style="font-size: 2em; color: red; text-align: center;">30 วัน</p>	<ul style="list-style-type: none"> • เคยถูกยึดบัตรอนุญาตบุคคล 15 วัน และกระทำความผิดซ้ำอีก • ไม่ให้ความร่วมมือแก่เจ้าหน้าที่ ทอท. ภายในเขตการบิน • พุดจាក้าวร้าว หรือประพฤติตัวไม่เหมาะสมต่อเจ้าหน้าที่ ทอท. ภายในเขตการบิน • ก่อให้เกิดอุบัติเหตุร้ายแรงต่ออากาศยาน • ขับรถตัดหน้าอากาศยานขณะขับเคลื่อนบริเวณทางขับเคลื่อนของอากาศยาน • ฝ่าฝืนกฎระเบียบ ทอท. อันใดและเป็นเหตุให้เกิดอุบัติเหตุร้ายแรง และมีบุคคลได้รับบาดเจ็บสาหัส
<p style="font-size: 2em; color: red; text-align: center;">ไม่มีกำหนด</p>	<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

ระยะเวลา

ลักษณะของการกระทำความผิด

ไม่มีกำหนด

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



บทที่ 11

การควบคุมการขับขี่ยานพาหนะ (Escort Driving)

บทที่ 11 การควบคุมการขับขี่ ยานพาหนะ (Escort Driving)

1. บททั่วไป

- 1.1 ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิต้องจัดให้มีการควบคุมการขับขี่ยานพาหนะทุกครั้งเมื่อมีการขับขี่ยานพาหนะเข้าเขตการบินโดยผู้ที่ไม่ได้รับอนุญาตขับขี่ยานพาหนะในเขตการบิน
- 1.2 ผู้ขับขี่ที่จะดำเนินการควบคุมการขับขี่ยานพาหนะต้องเป็นผู้ได้รับอนุญาตจากหน่วยงานที่มีหน้าที่รับผิดชอบออกใบอนุญาตขับขี่ยานพาหนะในเขตการบินของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเท่านั้น
- 1.3 ในกรณีที่ผู้ขับขี่ทำการควบคุมการขับขี่ยานพาหนะไม่ใช่ผู้ขับขี่ของหน่วยงานควบคุมยานพาหนะในเขตการบิน ผู้ขับขี่ต้องได้รับอนุญาตจากหน่วยงานควบคุมยานพาหนะในเขตการบินก่อนดำเนินการควบคุมการขับขี่ยานพาหนะในแต่ละภารกิจ
- 1.4 ผู้ขับขี่จะดำเนินการควบคุม การขับขี่ยานพาหนะได้ในพื้นที่ที่ได้รับอนุญาตจากหน่วยงานควบคุมยานพาหนะในเขตการบินเท่านั้น
- 1.5 ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิมีสิทธิในการเพิกถอนสิทธิในการควบคุมการขับขี่ยานพาหนะได้ตลอดเวลา โดยจะทำหนังสือแจ้งต่อผู้ขับขี่และปรับเปลี่ยนสิทธิในการขับขี่ให้เหมาะสม

2. การขอใบอนุญาตขับขี่ยานพาหนะประเภท Escort

- 2.1 การขออนุญาตใบอนุญาตการขับขี่ยานพาหนะในเขตการบินประเภท Escort ต้อง
 - ก. ให้หน่วยงานหรือผู้ประกอบการทำหนังสือขออนุญาตหน่วยงานรับผิดชอบการควบคุมยานพาหนะในเขตการบิน โดยระบุภารกิจที่จำเป็นต้องทำการควบคุมการขับขี่ยานพาหนะ
 - ข. แนบมาตรฐานการปฏิบัติงาน (Standard Operating Procedure: SOP) ของภารกิจที่จำเป็นต้องทำการควบคุมการขับขี่ยานพาหนะด้วย

- 2.2 ผู้ขับขี่ที่คุณสมบัติทำหน้าที่ควบคุมการขับขี่ยานพาหนะ ต้อง
- ก. เป็นผู้ถือใบอนุญาตขับขี่ยานพาหนะในเขตการบินประเภท Escort
 - ข. ถือใบอนุญาตขับขี่ยานพาหนะในเขตการบินมาแล้วอย่างน้อย 3 เดือน
 - ค. ได้รับการฝึกอบรมและรับรองการเป็นผู้ควบคุมการขับขี่ยานพาหนะจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

3. การควบคุมการขับขี่ยานพาหนะบนถนนและลานจอดอากาศยาน

- 3.1 ในการปฏิบัติงานต่าง ๆ อาจมีความจำเป็นต้องควบคุมการขับขี่ยานพาหนะเข้าสู่เขตการบินเป็นการชั่วคราว โดยยานพาหนะเหล่านี้มีใบอนุญาตยานพาหนะ แต่ผู้ขับขี่ไม่มีใบอนุญาตขับขี่ยานพาหนะในเขตการบิน ดังนั้น ยานพาหนะเหล่านี้ต้องถูกควบคุมการขับขี่
- 3.2 สามารถทำการควบคุมการขับขี่ยานพาหนะได้สูงสุด 2 คัน ต่อรถควบคุมการขับขี่ (escort vehicle) 1 คัน
- 3.3 ขบวนยานพาหนะที่มีจำนวนมากกว่า 2 คัน ให้มีรถควบคุมการขับขี่ปิดท้ายอีก 1 คัน
- 3.4 ผู้ถือใบอนุญาตขับขี่ยานพาหนะในเขตการบินประเภท Escort สามารถควบคุมการขับขี่ยานพาหนะได้โดย
- ก. การขับขี่ยานพาหนะที่มีใบอนุญาตยานพาหนะ
 - ข. การเดินนำยานพาหนะ
- 3.5 ผู้ขับขี่ยานพาหนะมีหน้าที่ ดังนี้

ผู้ควบคุมการขับขี่ยานพาหนะ (Escort)	ผู้ขับขี่ยานพาหนะที่ถูกควบคุม (Escortee)
เข้าใจจุดประสงค์ในการควบคุมการขับขี่ยานพาหนะ และรู้จำนวนยานพาหนะที่ตนเองกำลังควบคุม	ขับขี่ใกล้ยานพาหนะควบคุมตลอดเวลา
สรุปขั้นตอนให้ผู้ขับขี่ยานพาหนะที่ตนควบคุมในเรื่อง: <ul style="list-style-type: none"> • เส้นทาง • จุดประสงค์ของงาน • ขั้นตอนการควบคุมการขับขี่ยานพาหนะ • วิธีการสื่อสารระหว่างกัน • หลักเกณฑ์และวิธีปฏิบัติในการขับขี่ยานพาหนะ • ขั้นตอนการปฏิบัติเมื่อเกิดเหตุการณ์ฉุกเฉิน 	ห้ามขับขี่ในเขตการบินโดยไม่มียานพาหนะควบคุมโดยเด็ดขาด

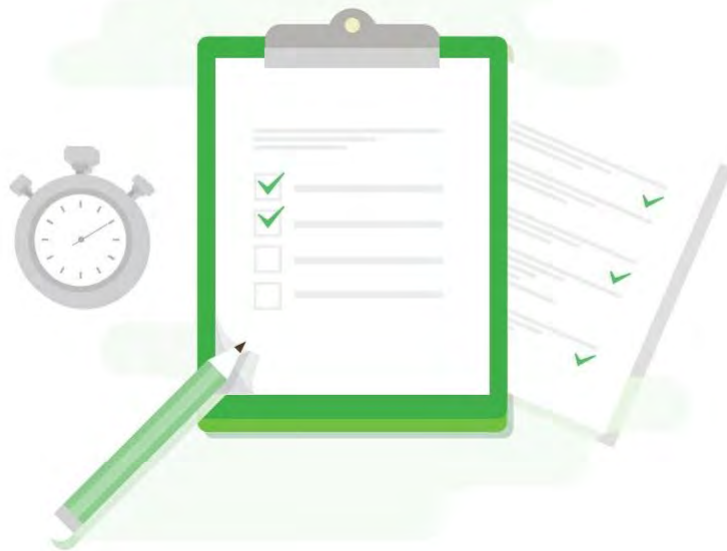
ผู้ควบคุมการจับขี้นยานพาหนะ (Escort)	ผู้จับขี้นยานพาหนะที่ถูกควบคุม (Escortee)
มีเบอร์โทรศัพท์มือถือของผู้จับขี้นยานพาหนะที่ตนควบคุม ก่อนเริ่มปฏิบัติการ	ห้าม: <ul style="list-style-type: none"> • แสง • ชี้นำผู้ควบคุมการจับขี้นยานพาหนะ • ชีบหลุดออกจากขบวน
สามารถรับการติดต่อสื่อสารได้ตลอดเวลาที่ปฏิบัติการ	ปฏิบัติตามหลักเกณฑ์และวิธีปฏิบัติสำหรับการจับขี้นยานพาหนะในเขตการบินอย่างเคร่งครัด
รับผิดชอบต่อความปลอดภัยของผู้จับขี้นและยานพาหนะที่ตนเองกำลังนำ	มีเบอร์โทรศัพท์มือถือของผู้ควบคุมยานพาหนะก่อนเริ่มปฏิบัติการ
สามารถควบคุมการจับขี้นยานพาหนะได้สูงสุด 2 คัน ขบวนยานพาหนะที่มีจำนวนมากกว่า 2 คัน ให้มีรถควบคุมการจับขี้นปิดท้ายอีก 1 คัน	ในกรณีที่หลุดออกจากขบวนให้ <ul style="list-style-type: none"> • กะพริบไฟสูง และ • กดแตร เพื่อให้ผู้ควบคุมยานพาหนะทราบ
จับขี้นใกล้ยานพาหนะที่ตนเองควบคุมและเฝ้าดูการปฏิบัติการอย่างใกล้ชิด	
หากมียานพาหนะหลุดออกจากขบวน ให้ผู้จับขี้นยานพาหนะ <ul style="list-style-type: none"> • นำยานพาหนะที่ตนควบคุมเข้าจอดในที่ที่อนุญาตให้จอดได้ • ติดต่อผู้จับขี้นที่หลุดออกจากขบวนทันที • แจ้งให้ผู้รับผิดชอบของ ทอท.ทราบ 	

4. การควบคุมการจับขี้นยานพาหนะในพื้นที่จับเคลื่อน

- 4.1 ผู้ควบคุมการจับขี้นยานพาหนะในพื้นที่จับเคลื่อนต้องเป็นผู้ได้รับบัตรอนุญาตจับขี้นระดับ 3 หรือ 4 ในประเภท E เท่านั้น
- 4.2 สามารถทำการควบคุมการจับขี้นยานพาหนะได้สูงสุด 2 คัน ต่อรถนำ 1 คัน
- 4.3 ขบวนยานพาหนะที่มีจำนวนมากกว่า 2 คัน ให้มีรถควบคุมการจับขี้นปิดท้ายอีก 1 คัน ทั้งนี้ ให้ทำการตกลงร่วมกันกับหอคอยควบคุมการจราจรทางอากาศก่อนดำเนินการดังกล่าวด้วย
- 4.4 ผู้จับขี้นยานพาหนะมีหน้าที่ ดังนี้

ผู้ควบคุมการขับขียานพาหนะ (Escort)	ผู้ขับขียานพาหนะที่ถูกควบคุม (Escortee)
<p>เข้าใจจุดประสงค์ในการควบคุมการขับขียานพาหนะ และจำนวนยานพาหนะที่ตนเองกำลังควบคุมแจ้งจุดประสงค์และจำนวนยานพาหนะที่ทำการควบคุมให้หอบังคับการบินทราบ เพื่อขอ clearance ในพื้นที่ขับเคลื่อน</p>	<p>ห้ามขับขีในพื้นที่ขับเคลื่อนโดยไม่มีรถควบคุมยานพาหนะโดยเด็ดขาด</p>
<p>สรุปขั้นตอนให้ผู้ขับขียานพาหนะที่ตนควบคุมในเรื่อง</p> <ul style="list-style-type: none"> • เส้นทาง • จุดประสงค์ของงาน • ขั้นตอนการควบคุมการขับขียานพาหนะ • วิธีการสื่อสารระหว่างกัน • หลักเกณฑ์และวิธีปฏิบัติในการขับขียานพาหนะ • ขั้นตอนการปฏิบัติเมื่อเกิดเหตุการณ์ฉุกเฉิน 	<p>ปฏิบัติตามหลักเกณฑ์และวิธีปฏิบัติสำหรับการขับขียานพาหนะในเขตการบินอย่างเคร่งครัด</p>
<p>มีเบอร์โทรศัพท์มือถือของผู้ขับขียานพาหนะที่ตนควบคุมก่อนเริ่มปฏิบัติการเฝ้าฟังในคลื่นความถี่วิทยุที่เหมาะสม ตลอดเวลาที่ปฏิบัติการสามารถรับการติดต่อสื่อสารได้ตลอดเวลาที่ปฏิบัติการ</p>	<p>มีเบอร์โทรศัพท์มือถือของผู้ขับขียานพาหนะควบคุมก่อนเริ่มปฏิบัติการ ทำการโทรทดสอบเพื่อให้มั่นใจว่าสามารถติดต่อสื่อสารได้</p>
<p>ขับขียานพาหนะที่ได้รับอนุญาตให้ขับขีภายในพื้นที่ขับเคลื่อน</p>	
<p>รับผิดชอบต่อความปลอดภัยของผู้ขับขีและยานพาหนะที่ตนควบคุม</p>	<p>ห้าม:</p> <ul style="list-style-type: none"> • แชน • ขับนำรถควบคุม • ขับหลุดออกจากขบวน
<p>สามารถควบคุมการขับขียานพาหนะได้สูงสุด 2 คัน ขบวนยานพาหนะที่มีจำนวนมากกว่า 2 คัน ให้มีรถควบคุมการขับขีปิดท้ายอีก 1 คัน</p>	
<p>ขับขีไกล่ยานพาหนะที่ตนเองกำลังควบคุมและเฝ้าดูการปฏิบัติการอย่างใกล้ชิด</p>	

ผู้ควบคุมการจับที่ยานพาหนะ (Escort)	ผู้จับที่ยานพาหนะที่ถูกควบคุม (Escortee)
<p>หากมียานพาหนะหลุดออกจากขบวน ให้ผู้จับที่ยานพาหนะ</p> <ul style="list-style-type: none">• นำยานพาหนะที่ตนควบคุมไปจอดในที่ที่อนุญาตให้จอดได้• ติดต่อผู้ขับขี่ที่หลุดออกจากขบวนทันที• แจ้งให้หอ ฯ และผู้รับผิดชอบของ ทอท. ทราบ	<p>ในกรณีที่หลุดออกจากขบวนให้</p> <ul style="list-style-type: none">• กะพริบไฟสูง และ• กดแตร เพื่อให้ผู้ขับขี่ยานพาหนะนำทราบ



ภาคผนวก ก.

ภาคผนวก ก.

ข้อกำหนดการใช้และแบบเสื้อกั๊กสะท้อนแสง สำหรับผู้ปฏิบัติงานในเขตการบินท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ทสภ.)

เพื่อความปลอดภัยของพนักงาน/ลูกจ้าง บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) และเจ้าหน้าที่บริษัท สายการบิน / 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

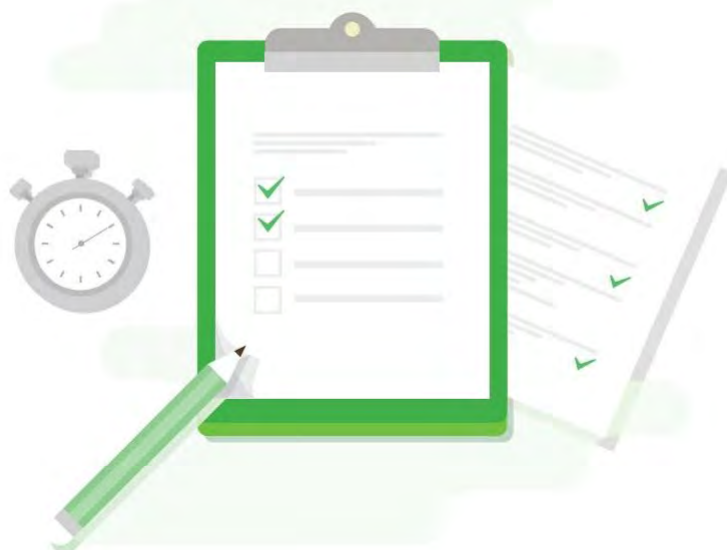
ใช้เพื่อให้สามารถมองเห็นจากระยะไกล สำหรับงานที่มีแสงสว่างน้อย ทั้งในเวลากลางคืนและสภาวะทัศนวิสัยต่ำ หรืองานที่ต้องการให้มองเห็นได้จากระยะไกล เช่น งานจราจร งานในเขตการบิน หรืองานในพื้นที่ที่มีการสัญจรของยานพาหนะ

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 เป็นวัสดุพื้นหลังและมีพื้นที่อย่างน้อย 0.13 ตารางเมตร เป็นวัสดุสะท้อนแสง
4. แถบสะท้อนแสงต้องมีความกว้างไม่น้อยกว่า 50 มิลลิเมตร
5. ติดหรือพิมพ์ตราสัญลักษณ์ของหน่วยงาน มีอักษรย่อชื่อหน่วยงาน และ Running Number ของแต่ละหน่วยงาน ทำด้วยวัสดุสะท้อนแสง เพื่อให้ง่ายต่อการแสดงสังกัดและระบุตัวตน
6. อุปกรณ์ต้องอยู่ในสภาพดีและปลอดภัยต่อการใช้งาน
7. สามารถเพิ่มเติมกระเป๋า ช่องใส่บัตร และที่เสียบวิทยุสื่อสารได้ โดยขนาดและตำแหน่งติดตั้งต้องเป็นไปตามมาตรฐานในข้อ 1



ภาคผนวก ข.

ภาคผนวก V.

เสื้อกันฝนสำหรับปฏิบัติงานในเขตการบิน (High-Visibility Rain Suit) ²

ขอบเขตการใช้งาน

ใช้เพื่อให้สามารถมองเห็นจากระยะไกล และเพื่อความปลอดภัยของผู้ปฏิบัติงานในเขตการบินขณะฝนตก

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



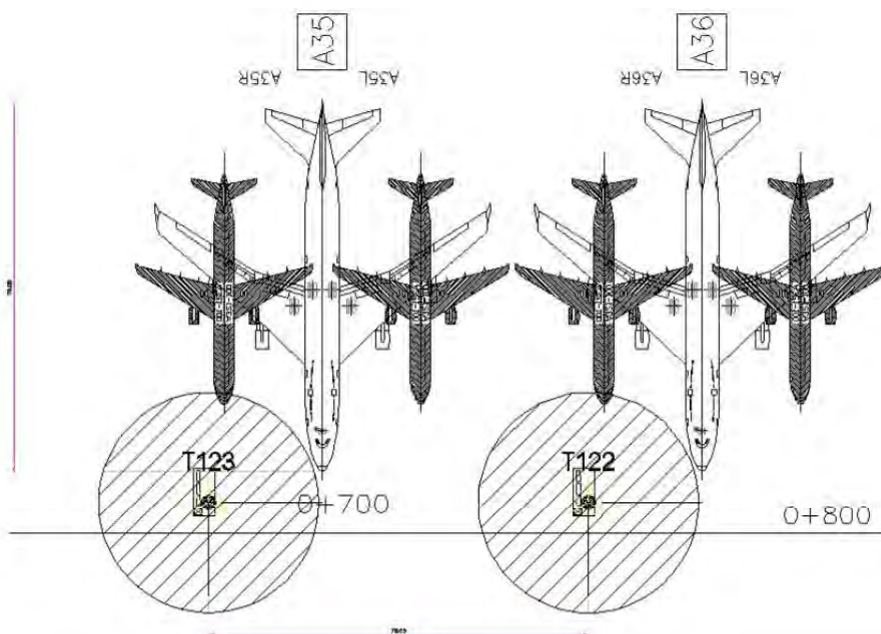
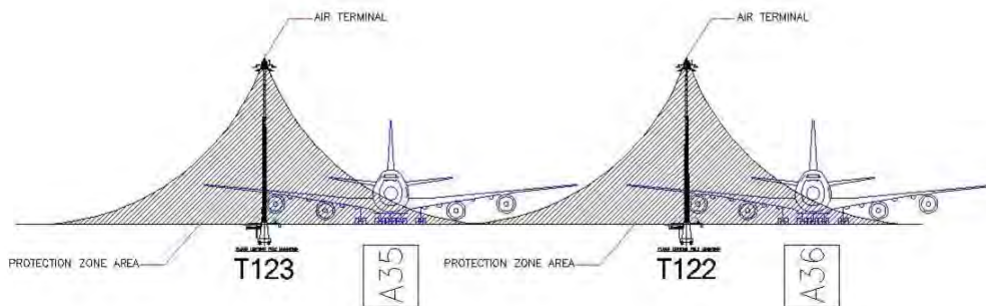
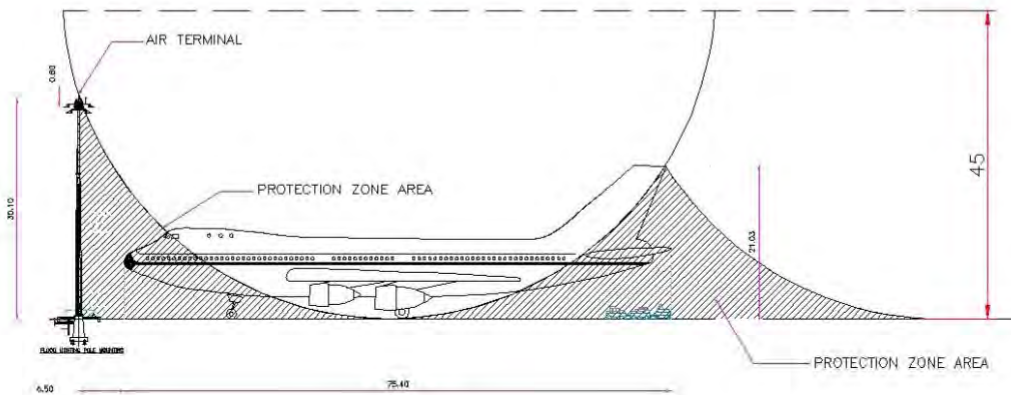


ภาคผนวก ค.

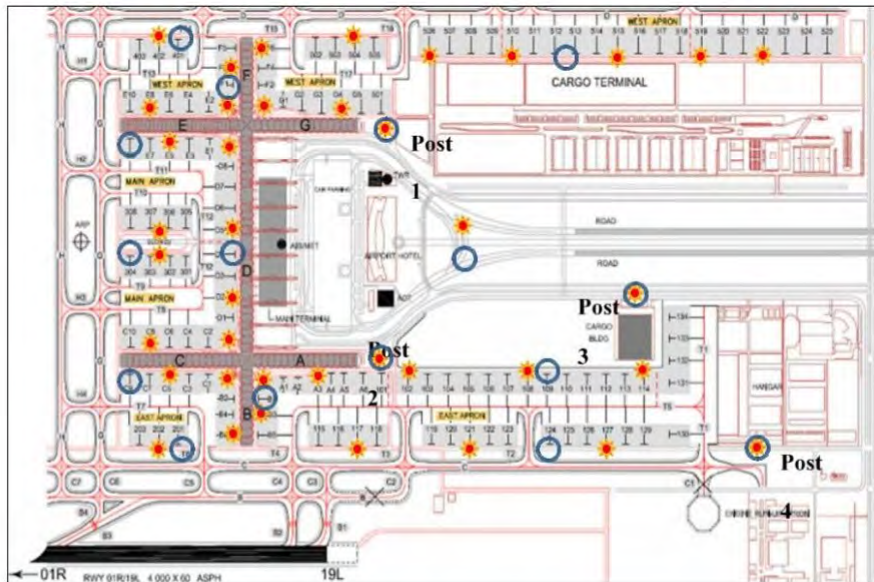
ภาคผนวก ค.

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 ระวังพายุฝนฟ้าคะนอง และลมกระโชกแรง 0000 Thunderstorm and strong wind warning 0000”)
- 2 เมื่อสภาพอากาศกลับสู่สภาวะปกติให้แจ้งยกเลิกว่า (“ยกเลิกระวังพายุฝนฟ้าคะนองและลมกระโชกแรง 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

หอคควบคุมลานจอดฝั่งตะวันออก (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 ฝ่ายการทำอากาศยาน ฝ่ายระบบลำเลียงกระเป๋าสัมภาระ ฝ่ายปฏิบัติการเขตการบิน ฝ่ายการแพทย์ ฝ่ายกิจการพิเศษและมวลชนสัมพันธ์ พนักงานงานกะงานควบคุมลานจอดและจราจรภาคพื้น และผู้ปฏิบัติงานในเขตการบิน ผ่านทางวิทยุสื่อสาร โดยแจ้งว่า (“ประกาศ ประกาศ ระวังฟ้าผ่า 0000 จนถึง 0000 Lightning warning from 0000 until 0000”)
- 2 เมื่อสภาพอากาศกลับสู่สภาวะปกติให้ทำการปิดสัญญาณไฟและสัญญาณเสียงแจ้งเตือนฟ้าผ่า พร้อมทั้งแจ้งยกเลิกว่า (“ยกเลิกระวังฟ้าผ่า 0000 จนถึง 0000 Lightning warning from 0000 until 0000”)
- 3 แจ้งข่าวสภาพอากาศเลวร้ายระดับ 3 และแจ้งยกเลิกสภาพอากาศเลวร้ายระดับ 3 เมื่อสภาพอากาศกลับสู่สภาวะปกติ ให้กับหอคควบคุมการจราจรทางอากาศสุวรรณภูมิทราบ 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 เผื่อระวังการขับเคลื่อนของอากาศยาน เพื่อป้องกันมิให้เกิดอันตรายต่ออากาศยานขณะขับเคลื่อน โดยให้ผู้ปฏิบัติงานอยู่ในพื้นที่ปลอดภัย
- (2) เมื่ออากาศยานขับเคลื่อนเข้าหลุมจอดอากาศยานและอยู่ในตำแหน่งจอดที่ถูกต้องแล้ว ให้ช่างอากาศยาน (License Mechanic) ประสานนักบินให้ทำการขึ้นเบรกอากาศยาน (Parking Brake) และดำเนินการต่อสายถ่ายเทประจุ (Bonding) ระหว่างฐานล้อหน้าของอากาศยาน กับจุดถ่ายเทประจุไฟฟ้าลงดิน (Aircraft Ground Receptacle) พร้อมทั้งรอกจนกว่า ทสภ. มีการแจ้งยกเลิกสภาพอากาศเลวร้าย จึงปฏิบัติงานได้ตามปกติ

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

- (1) บริษัทสายการบินและผู้ประกอบการให้บริการภาคพื้นต้องจัดให้มีช่างอากาศยาน (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 บริษัทสายการบินหรือบริษัทผู้ประกอบการให้บริการภาคพื้น ต้องทำการแจ้ง 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) ให้กับหอควบคุมลานจอดฝั่งตะวันออก (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) พนักงานเวรอำนาจการทำอากาศยานสุวรรณภูมิ 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 $<$ 500 เมตร) ให้กับหอควบคุมการจราจรทางอากาศสุวรรณภูมิทราบ ผ่านทางระบบรายงานสภาพอากาศ
- 2 แจ้งข่าวยกเลิกสภาวะทัศนวิสัยต่ำ LVC Phase A เมื่อสภาพอากาศกลับคืนสู่สภาวะปกติ

หอควบคุมการจราจรทางอากาศสุวรรณภูมิ ดำเนินการดังนี้

- 1 แจ้งสภาวะทัศนวิสัยต่ำ LVC Phase A (RVR $<$ 500 เมตร) ให้กับหอควบคุมลานจอด ฝั่งตะวันออก และกองวิศวกรรมระบบเครื่องช่วยการเดินอากาศ บวท. ผ่านทาง Hotline หรือโทรศัพท์ หรือโทรสาร โดยแจ้งว่า “*LVC Phase A*” หรือ “*ระวังสภาวะทัศนวิสัยต่ำ Phase A*”
- 2 แจ้งหน่วยงานต่างๆ ที่ปฏิบัติงานใกล้เคียงกับทางวิ่ง ทางขับให้หยุดการปฏิบัติงานและออกจากพื้นที่ จนกว่าจะมีการประกาศยกเลิกสถานการณ์
- 3 ควบคุมและจำกัดการแนะนำให้ยานพาหนะข้ามทางวิ่ง ทางขับ
- 4 ควบคุมการเปิด - ปิดระบบไฟฟ้าสนามบิน
- 5 ควบคุมการเปิด - ปิดไฟ Stop Bar
- 6 สำหรับการปฏิบัติในส่วนของอากาศยานให้เป็นไปตามวิธีการปฏิบัติที่ประกาศไว้ใน AIP-Thailand
- 7 แจ้งยกเลิกสถานการณ์เมื่อสภาพอากาศกลับคืนสู่สภาวะปกติให้หน่วยงานช่างต้นทราบ ผ่านทาง Hotline หรือโทรศัพท์ หรือโทรสาร โดยแจ้งว่า “*LVC Phase A Terminated*” หรือ “*ยกเลิกระวังสภาวะทัศนวิสัยต่ำ Phase A*”

หอคอยควบคุมลานจอดฝั่งตะวันออก (EACT) ดำเนินการดังนี้

- 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”
- เมื่อทัศนวิสัยกลับสู่สภาวะปกติให้ทำการปิดสัญญาณไฟ และแจ้งยกเลิกว่า “LVC Phase A Terminated” หรือ “ยกเลิกระวังสภาวะทัศนวิสัยต่ำ Phase A”
- 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

การแจ้งเตือนเข้าสู่การปฏิบัติในสถานะทัศนวิสัยต่ำมาก (LVC Phase B)

สำนักอุตุนิยมวิทยาการบิน ดำเนินการดังนี้

- 1 แจ้งข่าวสภาวะทัศนวิสัยต่ำ Phase B (RVR < 300 เมตร) ให้กับหอควบคุมลานจอด ฝั่งตะวันออก (East Apron Control Tower: EACT) และฝ่ายบริการลูกค้าทราบ ผ่านทางโทรศัพท์ หรือโทรสาร
- 2 แจ้งข่าวยกเลิกสภาวะทัศนวิสัยต่ำ Phase B เมื่อสภาพอากาศกลับคืนสู่สภาวะปกติ

หอควบคุมลานจอดฝั่งตะวันออก (EACT) ดำเนินการดังนี้

- 1 เมื่อได้รับแจ้ง LVC Phase B (RVR < 300 เมตร) จากสำนักอุตุนิยมวิทยาการบิน ให้เปิดสัญญาณไฟ LVC Phase B (ไฟจราจรสีแดงและไฟกะพริบสีขาว) ที่ติดตั้งไว้ในพื้นที่ลานจอดอากาศยาน พร้อมทั้งแจ้งข่าวให้กับศูนย์ควบคุมการปฏิบัติการเขตการบิน (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 “ระวังสภาวะทัศนวิสัยต่ำ 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

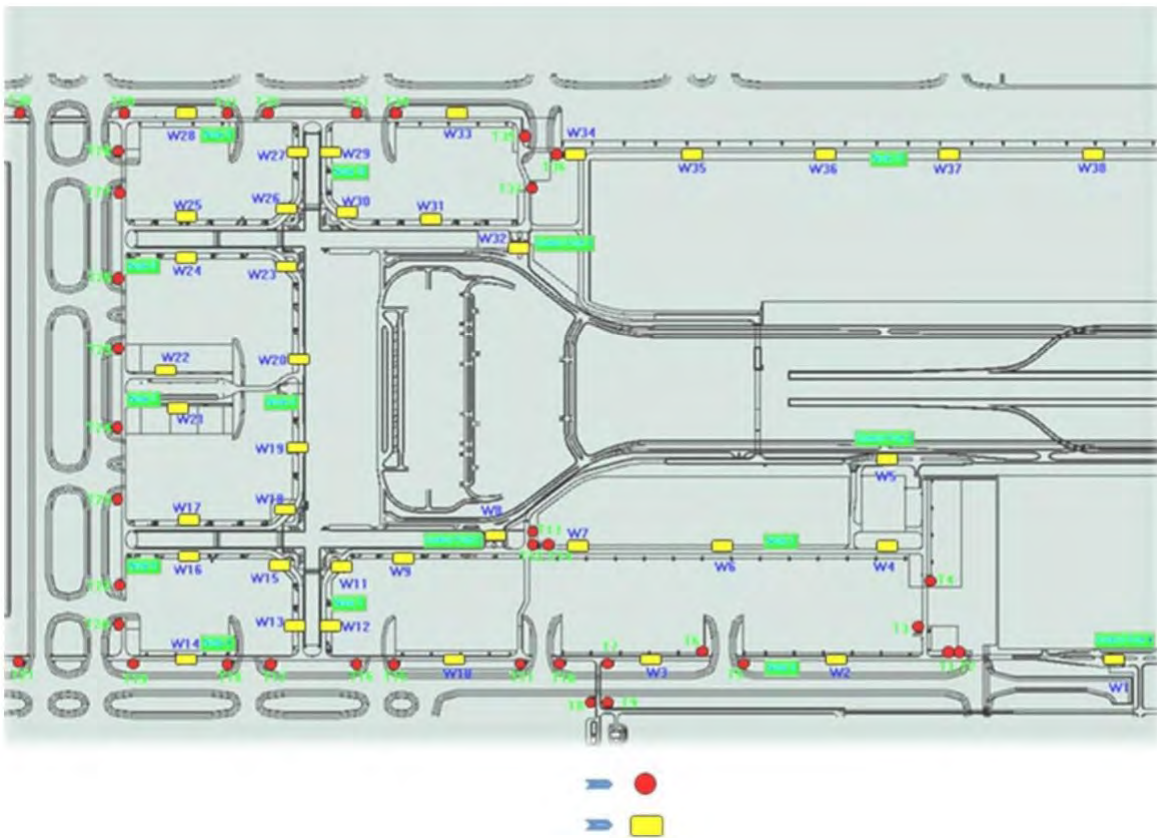
- 1 แจ้งผู้ปฏิบัติงานของตนให้ทราบถึงสถานการณ์ที่เกิดขึ้น
- 2 ปฏิบัติงานตามปกติเฉพาะในบริเวณลานจอดอากาศยาน โดยยานพาหนะเปิดไฟหน้าแสงพุ่งต่ำ และไฟแสดงสิ่งกีดขวาง Obstacle lights (ไฟกะพริบสีเหลือง)
- 3 ห้ามขับขียานพาหนะเข้าใกล้หรือข้ามทางวิ่ง ทางขับโดยเด็ดขาด
- 4 เมื่อสัญญาณไฟจราจรสีแดงติด ห้ามมิให้ผู้ขับขียานพาหนะข้ามทางขับที่ติดกับ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

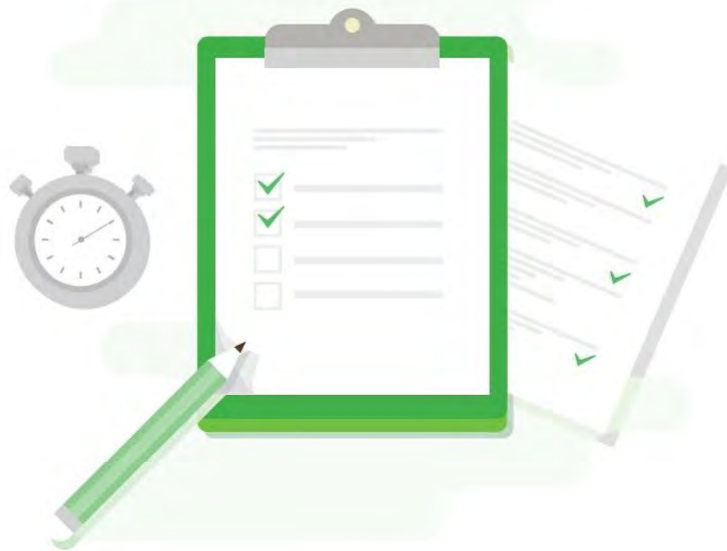
สรุปสถานะการทำงานของระบบสัญญาณไฟแจ้งเตือนทัศนวิสัยต่ำ

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



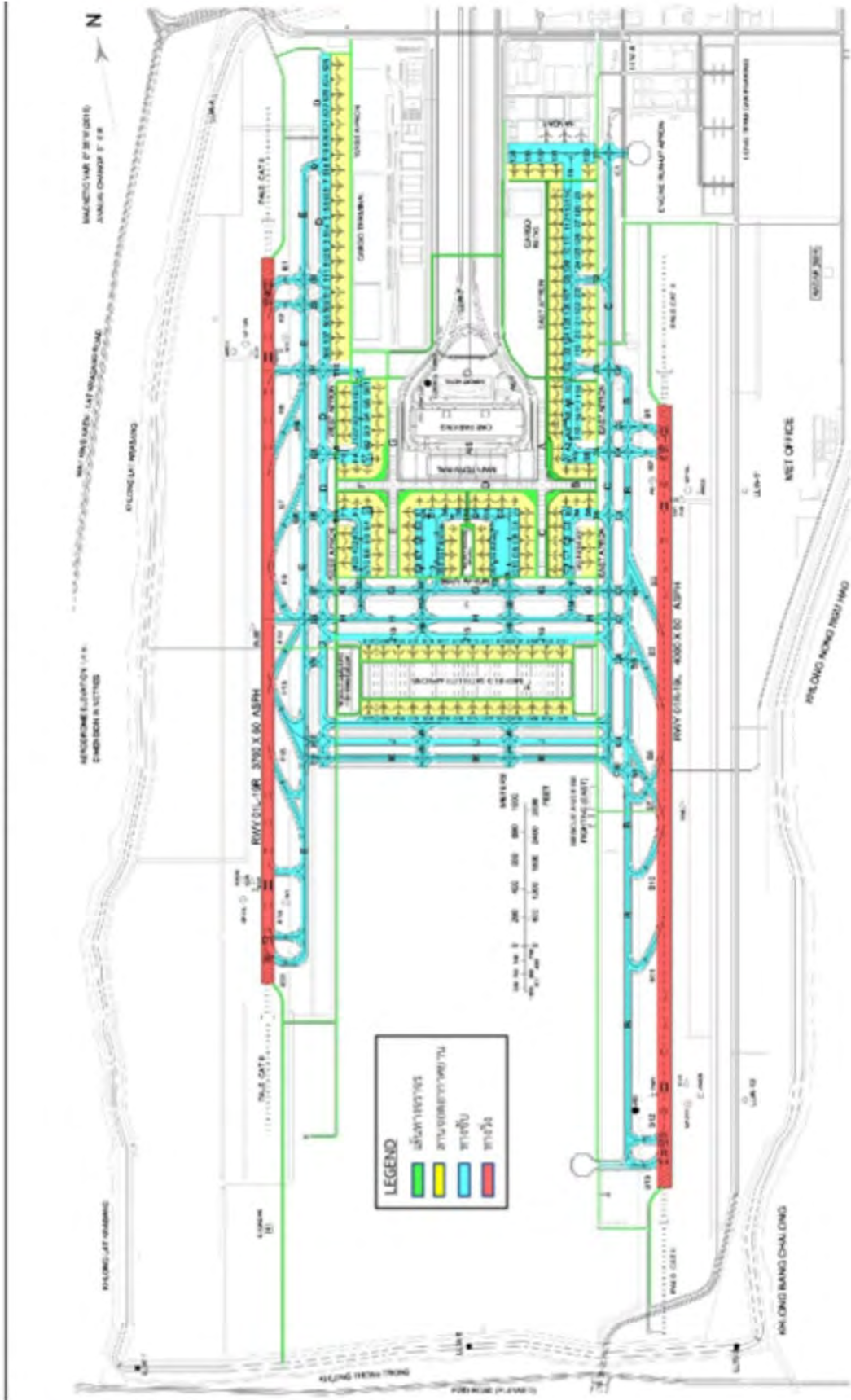


ภาคผนวก ง.

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

ภาคผนวก ง.

AIRSIDE DRIVER'S ZONE MAP





คู่มืออบรม eBook (THA/ENG)



SUVARNABHUMI



AOT

AIRPORTS OF THAILAND PLC.
บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

ฉบับปรับปรุงครั้งที่ ตุลาคม