



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

ข้อกำหนดการอนุญาตรถพลังงานไฟฟ้าที่เข้าปฏิบัติงานในเขตการบิน ท่าอากาศยานดอนเมือง

เพื่อให้เป็นไปตามระเบียบกรมการบินพลเรือนว่าด้วยมาตรฐานของระเบียบเกี่ยวกับกระบวนการดำเนินงานสนามบิน พ.ศ.2557 ข้อ 18 การควบคุมยานพาหนะในเขตการบิน (8) มาตรฐานขั้นต่ำสำหรับยานพาหนะที่ได้รับใบอนุญาตยานพาหนะที่จะใช้ในเขตการบิน ข้อ 2 การกำหนดหลักเกณฑ์การตรวจสอบสภาพและสมรรถนะด้านความปลอดภัย เพื่อให้มั่นใจว่ายานพาหนะดังกล่าวมีความเหมาะสมสำหรับวัตถุประสงค์การใช้งานและอยู่ในสภาพปลอดภัยไม่ก่อให้เกิดอันตรายต่อผู้ใช้งาน ยานพาหนะอื่น คนเดินเท้า อากาศยานหรือทรัพย์สินอื่น ท่าอากาศยานดอนเมือง (ทดม). ขอแจ้งข้อกำหนดการอนุญาตรถพลังงานไฟฟ้าที่เข้าปฏิบัติงานในเขตการบิน ดังนี้

1. เกณฑ์การพิจารณาการขออนุญาต กรณีผลิตภัณฑ์ผลิตจากต่างประเทศหรือผลิตภัณฑ์ภายใต้ลิขสิทธิ์ของผลิตภัณฑ์นั้น

1.1 ผลิตจากโรงงานซึ่งได้รับการรับรองระบบตาม International Organization For Standardization : ISO ด้านการควบคุมคุณภาพการผลิต

1.2 ผู้ประกอบการต้องแสดงเอกสารรับรองว่าได้ออกแบบและผลิตสอดคล้องกับมาตรฐานสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (International Air Transport Association : IATA) ดังต่อไปนี้

1.2.1 AHM 910

1.2.2 AHM 913

1.2.3 AHM อื่นๆ ตามประเภทที่เกี่ยวข้อง

1.3 หลักฐานยืนยันว่ามีการใช้ในสนามบินนานาชาติชั้นนำของโลก ได้แก่ ประเทศสหรัฐอเมริกา แคนาดา ออสเตรเลีย สหราชอาณาจักร ประเทศในกลุ่มสหภาพยุโรป ญี่ปุ่น สิงคโปร์ฮ่องกง เกาหลีใต้ จีน พร้อมระบุระยะเวลาที่ปฏิบัติการ บริเวณ และจำนวนที่ใช้ปฏิบัติการ

1.4 หากผลิตภัณฑ์ผ่านการใช้งานมาแล้วเป็นระยะเวลามากกว่า 3 ปี ให้แนบประวัติการซ่อมบำรุงย้อนหลังระยะเวลาไม่น้อยกว่า 1 ปี

1.5 ใช้แบตเตอรี่ที่สามารถประจุไฟใหม่ได้ และเป็นแบตเตอรี่ประเภทไม่มีส่วนผสมของสารละลายกรด (เฉพาะรถพลังงานไฟฟ้า)

1.6 รายละเอียดหรือข้อกำหนดอื่นๆ ให้เป็นไปตามที่ส่วนซ่อมบำรุงฝ่ายสนามบินและอาคาร ท่าอากาศยานดอนเมือง กำหนด

2. เกณฑ์การ...

2. เกณฑ์การพิจารณาการขออนุญาต กรณีผลิตภัณฑ์ที่ผลิตภายในประเทศไทย

2.1 ผลิตจากโรงงานที่มีใบอนุญาตจัดตั้งโรงงาน และได้รับการรับรองระบบ

International Organization For Standardization : ISO ด้านการควบคุมคุณภาพการผลิต

2.2 ผู้ประกอบการต้องแสดงเอกสารรับรองว่าได้ออกแบบและผลิตสอดคล้องกับมาตรฐาน IATA ดังต่อไปนี้

2.2.1 AHM 910

2.2.2 AHM 913

2.2.3 AHM อื่นๆ ตามประเภทของรถที่เกี่ยวข้อง

2.3 มีผลการทดสอบจากหน่วยงานที่ผ่านการรับรองตามมาตรฐาน ISO/IEC 17025 หรือ มอก.17025 ในขอบข่ายการทดสอบที่เกี่ยวข้อง หรือหลักฐานอื่นๆ ที่มีความน่าเชื่อถือ

2.4 ใช้แบตเตอรี่ที่สามารถประจุไฟใหม่ได้ และเป็นแบตเตอรี่ประเภทไม่มีส่วนผสมของสารละลายกรด (เฉพาะรถพลังงานไฟฟ้า)

2.5 หากผลิตภัณฑ์ผ่านการใช้งานมาแล้วเป็นระยะเวลามากกว่า 3 ปี ให้แนบประวัติการซ่อมบำรุงย้อนหลังระยะเวลาไม่น้อยกว่า 1 ปี

2.6 รายละเอียดหรือข้อกำหนดอื่นๆ ให้เป็นไปตามที่ส่วนซ่อมบำรุง ฝ่ายสนามบินและอาคาร ท่าอากาศยานดอนเมือง กำหนด

3. มาตรฐานสถานีอัดประจุไฟฟ้า (Charging Station)

3.1 สถานีอัดประจุไฟฟ้าต้องออกแบบให้สอดคล้องกับ AHM 910

3.2 ข้อกำหนดขั้นต่ำของสถานีอัดประจุไฟฟ้า

3.2.1 ความต้องการทั่วไปของสถานีอัดประจุไฟฟ้า

3.2.1.1 บริเวณที่จะทำการก่อสร้างสถานีอัดประจุไฟฟ้าต้องมีพื้นที่ให้รถจอดไม่ต่ำกว่าปริมาณหัวอัดประจุไฟฟ้าที่ติดตั้งในสถานี

3.2.1.2 พื้นที่ติดตั้งตู้ควบคุมไฟฟ้า (Main Distribution Board : MDB) และเครื่องอัดประจุไฟฟ้า ให้เป็นไปตามข้อแนะนำของผลิตภัณฑ์นั้น และสะดวกต่อการเข้าตรวจสอบและซ่อมบำรุง

3.2.1.3 สถานี...

3.2.1.3 สถานีอัดประจุไฟฟ้าควรสร้างในพื้นที่ร่มหรือภายในอาคาร แต่หากมีการติดตั้งภายนอกตัวอาคาร ควรมีหลังคาเพื่อป้องกันฝนและความร้อนจากแสงแดดไปที่เครื่องอัดประจุไฟฟ้าอย่างเหมาะสม ทั้งนี้ การติดตั้งหลังคาขึ้นอยู่กับการศึกษาของหน่วยงานนั้น

3.2.1.4 พื้นที่แต่ละช่องจอดรถต้องมีการตีเส้นจราจรให้ชัดเจน โดยใช้สีที่ถูกต้องตามกฎหมาย พร้อมสัญลักษณ์ที่พื้นช่องจอดรถเพื่อแสดงช่องจอดรถหลังงานไฟฟ้า

3.2.2 การติดตั้งระบบสายส่งไฟฟ้าให้สถานีอัดประจุไฟฟ้า ต้องมีข้อกำหนดดังต่อไปนี้

3.2.2.1 การติดตั้งสายไฟฟ้าและช่องทางเดินสายไฟ

- (ก) สายไฟประธานต้องมีขนาดรองรับกำลังไฟฟ้าที่จ่ายให้กับเครื่องอัดประจุไฟฟ้า
- (ข) เลือกสายไฟฟ้าชนิดทนแรงดันได้ไม่ต่ำกว่า 1,000 โวลต์ (cv type)
- (ค) ขนาดของสายไฟฟ้าอ้างอิงตามมาตรฐานตารางสายไฟฟ้า

ของวิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทย

(ง) สายไฟฟ้าทุกประเภทต้องทำการติดตั้งในช่องเดินสายไฟฟ้าประเภทท่อหรือรางที่มีการติดตั้งอย่างมิดชิดและปลอดภัยต่อผู้ใช้งาน โดยให้เป็นไปตามมาตรฐานการติดตั้งอุปกรณ์ไฟฟ้าของวิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทย

3.2.2.2 การติดตั้งตู้ MDB รับไฟฟ้าจากระบบ

- (ก) ติดตั้งตู้ MDB เพื่อรับไฟฟ้าจากตู้ไฟฟ้าหลัก โดยมีอุปกรณ์ตัดวงจรอัตโนมัติขณะเกิดการลัดวงจร (Mold Case Circuit Breaker : MCCB) ซึ่งมีค่าทนการลัดวงจรเป็นไปตามมาตรฐานของการออกแบบ
- (ข) ต้องมีอุปกรณ์ตัดวงจรอัตโนมัติขณะเกิดการลัดวงจร (Residual Circuit Device : RCD) ชนิด Type B ที่เป็นไปตามมาตรฐาน IEC 62423 ของแต่ละวงจรย่อย
- (ค) ต้องติดตั้งอุปกรณ์เพื่อแสดงกระแสไฟฟ้าที่จ่ายมายังตู้ MDB ชนิดหลอดไฟฟ้าหรือมิเตอร์แสดงแรงดันไฟฟ้าเข้า (Phase Protection Device)

(ง) ต้องติดตั้ง...

(ง) ต้องติดตั้งอุปกรณ์ Surge Protection Device และมีสายดิน (ระบบต่อลงดิน) แบบ TT หรือ TN-S ในตู้ MDB

(จ) ต้องติดตั้งวงจรป้องกันระบบแรงดัน ตก ขาด และเกิน เพื่อป้องกันเครื่องอัดประจุไฟฟ้าเสียหาย

3.2.3 คุณสมบัติของเครื่องอัดประจุไฟฟ้า

ต้องมี Emergency stop อย่างน้อย 1 จุด ในบริเวณที่สังเกตได้ง่าย

3.3 บริษัทสายการบินและผู้ประกอบการต้องมีแผนการดำเนินงาน ประกอบด้วยรายละเอียด ดังต่อไปนี้

3.3.1 สถานที่ดำเนินการติดตั้ง ได้แก่ แผนที่และรูปถ่ายพื้นที่ แผนผังการวาง และการติดตั้ง

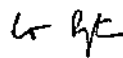
3.3.2 คุณลักษณะของสถานีอัดประจุไฟฟ้าที่ติดตั้ง

3.3.3 แผนการบริหารและบำรุงรักษาสถานีอัดประจุไฟฟ้า และอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้อง

3.3.4 แผนการควบคุมความเสี่ยง และแผนรองรับเหตุการณ์ฉุกเฉิน

4. การยื่นขอบัตรอนุญาตยานพาหนะชนิดถาวรสำหรับเข้าปฏิบัติงานในเขตการบิน ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีปฏิบัติสำหรับผู้ปฏิบัติงานในเขตการบิน ทำอากาศยานดอนเมือง ทั้งนี้ หากหน่วยงานใด มีรถพลังงานไฟฟ้า ซึ่งใช้ปฏิบัติงานในเขตการบิน ทดม. แล้ว ขอให้ดำเนินการเปลี่ยนแบตเตอรี่ เป็นประเภทไม่มีส่วนผสมของสารละลายกรด ภายในระยะเวลา 3 ปี นับตั้งแต่วันที่ผู้อำนวยการท่าอากาศยานดอนเมือง อนุมัติข้อกำหนดนี้เป็นต้นไป

อนุมัติ เมื่อวันที่ ๒๘ สิงหาคม พ.ศ.2562



(นายศิริโรจน์ ดวงรัตน์)

ผู้อำนวยการท่าอากาศยานดอนเมือง