

ข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน

ฉบับที่ ๘๐

ว่าด้วยมาตรฐานการก่อสร้างสนามบิน

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๑๕ (๒) แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๓ อันเป็นพระราชบัญญัติที่มีบทบัญญัติบางประการเกี่ยวกับการจำกัดสิทธิและเสรีภาพของบุคคล ซึ่งมาตรา ๒๕ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทยบัญญัติให้กระทำได้ โดยอาศัยอำนาจตามบทบัญญัติแห่งกฎหมาย คณะกรรมการการบินพลเรือน โดยอนุมนตรีรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ออกข้อบังคับตามภาคผนวก ๑๔ แห่งอนุสัญญา ว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศในเรื่องมาตรฐานการก่อสร้างสนามบินไว้ ดังต่อไปนี้

ข้อ ๑ ในข้อบังคับนี้

“มาตรฐานการก่อสร้างสนามบิน” หมายความว่า มาตรฐานที่ใช้สำหรับการก่อสร้างสนามบิน

“ข้อบังคับ” หมายความว่า ข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน

ข้อ ๒ ขอบเขตของมาตรฐานการก่อสร้างสนามบินตามข้อบังคับนี้ ใช้เฉพาะสนามบินบก และสนามบินเฮลิคอปเตอร์ (Heliport) เท่านั้น แต่ไม่ใช่เป็นมาตรฐานสำหรับสนามบินสตอลพอร์ต (Stolport)

ข้อ ๓ สนามบินต้องมีจุดอ้างอิงสนามบิน (Aerodrome Reference Point)

ข้อ ๔ สนามบินต้องมีรหัสอ้างอิงสนามบิน (Aerodrome Reference Code) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อใช้กำหนดมาตรฐานของสิ่งอำนวยความสะดวกของสนามบิน ตามรหัสอ้างอิงสนามบิน ซึ่งแบ่งเป็นสองส่วน ส่วนที่หนึ่งเป็นรหัสตัวเลข (Code Number) ส่วนที่สองเป็นรหัสตัวอักษร (Code Letter) ตามตารางท้ายข้อบังคับนี้

ข้อ ๕ ผู้ขออนุญาตจัดตั้งสนามบินจะต้องดำเนินการก่อสร้าง ให้เป็นไปตามมาตรฐานการก่อสร้างสนามบิน โดยมีลักษณะกายภาพ ดังต่อไปนี้

๕.๑ ทางวิ่ง (Runway)

สนามบินต้องมีทางวิ่งที่มีจำนวน ทิศทาง และลักษณะกายภาพดังต่อไปนี้

๕.๑.๑ สนามบินควรมีจำนวนและทิศทางของทางวิ่งที่สามารถใช้งานได้

ไม่น้อยกว่าร้อยละเก้าสิบห้า

ความเร็วลมขวาง (Cross - Wind Components) ที่ใช้ในการกำหนดจำนวน และทิศทางของทางวิ่ง ให้เป็นไปตามที่กรมการขนส่งทางอากาศประกาศกำหนด

๕.๑.๒ จะต้องมีส่วนที่โล่งก่อนถึงหัวทางวิ่ง (Threshold) ตามที่กรมการขนส่งทางอากาศประกาศกำหนด หัวทางวิ่งให้อยู่ที่จุดตั้งต้นของทางวิ่ง เว้นแต่จะมีเหตุอื่นที่ต้องทำให้มีการเลื่อนหัวทางวิ่ง (Displaced Threshold)

๕.๑.๓ ทางวิ่งหลัก (Primary Runway) ของสนามบินต้องมีความยาวเพียงพอที่จะรองรับเครื่องบินแบบที่ต้องการความยาวทางวิ่งสูงสุด ณ สนามบินนั้น โดยการคำนวณหาความยาวทางวิ่ง จะต้องนำสภาพแวดล้อม ได้แก่ ความสูงของสนามบิน (Elevation) อุณหภูมิความลาดชันของทางวิ่ง ความชื้น และลักษณะพื้นผิวของทางวิ่งที่มีผลต่อสมรรถนะของเครื่องบินมาพิจารณาประกอบด้วย

๕.๑.๔ กรณีที่สนามบินมีทางวิ่งมากกว่า ๑ เส้น ทางวิ่งเส้นรอง (Secondary Runway) ต้องออกแบบและก่อสร้างเช่นเดียวกับทางวิ่งหลัก เว้นแต่ทางวิ่งรองออกแบบให้ใช้งานเสริมทางวิ่งหลัก เพื่อให้สนามบินสามารถใช้งานได้ไม่น้อยกว่าร้อยละเก้าสิบห้าตาม ๕.๑.๑

๕.๑.๕ ทางวิ่งจะประกอบไปด้วยทางหยุด (Stopway) หรือพื้นที่ปลอดภัยกีดขวาง (Clearway) ก็ได้ และทางวิ่งที่ได้รับการออกแบบให้มีทางหยุด และพื้นที่ปลอดภัยกีดขวางองค์ประกอบของทางหยุด และพื้นที่ดังกล่าวต้องเป็นไปตามมาตรฐานที่กรมการขนส่งทางอากาศประกาศกำหนด

๕.๑.๖ กรณีสนามบินมีทางวิ่งที่ขนานกัน ระยะห่างระหว่างทางวิ่งที่ขนานกันนั้นขึ้นอยู่กับการใช้งานและรหัสสนามบิน โดยต้องมีระยะไม่น้อยกว่าที่กรมการขนส่งทางอากาศประกาศกำหนด

๕.๑.๗ ทางวิ่งจะต้องมีความกว้าง ความลาดชันตามยาว (Longitudinal Slope) ความลาดชันตามขวาง (Transverse Slope) อัตราการเปลี่ยนความลาดชันตามยาว (Longitudinal Slope Changes) ระยะห่างระหว่างจุดเปลี่ยนความลาดชัน (Distance Between Slope Changes) ระยะมองเห็น (Sight Distance) ให้เป็นไปตามที่กรมการขนส่งทางอากาศประกาศกำหนด

๕.๑.๘ ทางวิ่งจะต้องมีความแข็งแรงเพียงพอที่จะสามารถรองรับปริมาณการจราจรที่ใช้ทางวิ่งได้

ผู้ขออนุญาตจัดตั้งสนามบินจะต้องจัดทำรายการคำนวณออกแบบพื้นผิวจราจรทางวิ่ง และเก็บบันทึกสถิติการขึ้นลงของเครื่องบิน และประเมินขีดความสามารถในการรับน้ำหนักอย่างสม่ำเสมอ

๕.๑.๕ ทางวิ่งต้องปราศจากความไม่สม่ำเสมอ (Irregularity) ที่อาจก่อให้เกิดผลต่อการสูญเสียความฝืดที่ส่งผลกระทบต่อการบินขึ้นลงของเครื่องบิน

๕.๑.๑๐ พื้นผิวทางวิ่งต้องมีความฝืด เป็นไปตามที่กรมการขนส่งทางอากาศประกาศกำหนด

๕.๒ ไหล่ทางวิ่ง (Runway Shoulders)

จะต้องมีลักษณะกายภาพ ดังต่อไปนี้

๕.๒.๑ ไหล่ทางวิ่งต้องสมมาตร (Symmetry) ตามแนวเส้นกึ่งกลางทางวิ่ง และมีความกว้าง ความลาดชันตามที่กรมการขนส่งทางอากาศประกาศกำหนด

๕.๒.๒ ไหล่ทางวิ่งต้องสามารถรองรับเครื่องบินที่เกิดกรณีวิ่งออกนอกทางวิ่ง และต้องแข็งแรงพอที่จะรองรับอุปกรณ์ภาคพื้น

๕.๓ ลานกลับลำ (Runway Turn Pad)

จะต้องมีลักษณะกายภาพ ดังต่อไปนี้

๕.๓.๑ ทางวิ่งรหัส D E และ F ที่ไม่มีทางขับเชื่อมต่อออกจากทางวิ่ง หรือไม่มีทางขับสำหรับกลับลำ จะต้องมียานกลับลำสำหรับให้เครื่องบินกลับลำได้หนึ่งร้อยแปดสิบองศา

ทางวิ่งรหัสอื่นจะมีลานกลับลำหรือไม่ก็ได้

๕.๓.๒ ลานกลับลำจะอยู่ได้ทั้งด้านซ้าย หรือขวาของทางวิ่ง หรือจะอยู่ที่ปลายทางวิ่ง หรืออยู่ระหว่างกลางทางวิ่งก็ได้ แต่ต้องมีผิวจราจรเชื่อมต่อกับผิวจราจรของทางวิ่ง

๕.๓.๓ จุดตัดระหว่างมุมของลานกลับลำกับทางวิ่ง มุมเลี้ยวของล้อหน้าของเครื่องบินที่ใช้ในการออกแบบลานกลับลำ ระยะห่างระหว่างล้อเครื่องบินกับขอบของลานกลับลำให้เป็นไปตามที่กรมการขนส่งทางอากาศประกาศกำหนด

๕.๔ พื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่ง (Runway Strips)

จะต้องมีลักษณะกายภาพ ดังต่อไปนี้

๕.๔.๑ ทางวิ่งต้องล้อมรอบด้วยพื้นที่ปลอดภัย

๕.๔.๒ พื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่งต้องสมมาตรตามแนวเส้นกึ่งกลางทางวิ่ง ความกว้าง ความยาว ความลาดชันตามยาว และความลาดชันตามขวาง ให้เป็นไปตามที่กรมการขนส่งทางอากาศประกาศกำหนด

๕.๔.๓ พื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่งจะต้องไม่มีวัตถุใด ๆ ที่จะเป็อันตรายต่อเครื่องบินติดตั้งอยู่ ยกเว้นเครื่องช่วยการเดินอากาศประเภททัศนวิสัย ซึ่งต้องติดตั้งให้แตกหักง่าย เมื่อได้รับการชน หรือกระแทกจากอุบัติเหตุของอากาศยาน

ระยะห่างจากเส้นกึ่งกลางทางวิ่งที่ต้องไม่มีวัตถุให้เป็นไปตามที่กรมการขนส่งทางอากาศประกาศกำหนด

๕.๔.๔ การปรับ (Grading) พื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่งให้เป็นไปตามที่กรมการขนส่งทางอากาศประกาศกำหนด

๕.๕ พื้นที่ปลอดภัยปลายทางวิ่ง (Runway End Safety Area)

จะต้องมีลักษณะกายภาพ ดังต่อไปนี้

๕.๕.๑ ทางวิ่งจะต้องมีพื้นที่ปลอดภัยปลายทางวิ่ง โดยที่ขนาดความกว้าง ความยาว ความลาดชันตามยาว และความลาดชันตามขวาง ให้เป็นไปตามที่กรมการขนส่งทางอากาศประกาศกำหนด

๕.๕.๒ วัตถุใด ๆ ในพื้นที่ปลอดภัยปลายทางวิ่งที่อาจเป็อันตรายต่อเครื่องบินให้ถือว่าเป็นสิ่งกีดขวางจะต้องรื้อถอน และเคลื่อนย้ายออกไป

๕.๕.๓ พื้นที่ปลอดภัยปลายทางวิ่งต้องปรับให้เรียบ

๕.๖ พื้นที่ปลอดภัยสิ่งกีดขวาง (Clearways)

จะต้องมีลักษณะกายภาพ ดังต่อไปนี้

๕.๖.๑ จุดตั้งต้นของพื้นที่ปลอดภัยสิ่งกีดขวาง จะต้องอยู่ที่ปลายของความยาวโทรรา (Take - Off Run Available, TORA) และต้องมีความยาวไม่มากกว่าครึ่งหนึ่งของความยาวโทรรา

๕.๖.๒ ความกว้าง และความยาวของพื้นที่ปลอดภัยสิ่งกีดขวาง จะต้องมีความลาดชันตามัที่กรมการขนส่งทางอากาศประกาศกำหนด

๕.๖.๓ วัตถุในพื้นที่ปลอดภัยสิ่งกีดขวางที่อาจเป็อันตรายต่อเครื่องบินให้ถือว่าเป็นสิ่งกีดขวาง จะต้องรื้อถอนและเคลื่อนย้ายออกไป

๕.๗ ทางหยุด (Stopways)

จะต้องมีลักษณะกายภาพ ดังต่อไปนี้

๕.๗.๑ ทางหยุดต้องมีความกว้างเท่ากับความกว้างของทางวิ่ง

๕.๗.๒ ทางหยุดต้องมีความลาดชัน ตามที่กรมการขนส่งทางอากาศประกาศ

กำหนด

๕.๗.๓ ทางหยุดจะต้องก่อสร้าง หรือจัดเตรียมให้สามารถรองรับเครื่องบิน

กรณียกเลิกการวิ่งขึ้น (Abandoned Take-off)

๕.๗.๔ พื้นผิวของทางหยุดต้องก่อสร้างให้มีสัมประสิทธิ์ความฝืดไม่น้อยกว่า

ความฝืดของทางวิ่ง

๕.๘ พื้นที่สำหรับใช้เครื่องวัดความสูงด้วยคลื่นวิทยุของเครื่องบิน (Radio

Altimeter Operating Area)

จะต้องมีลักษณะกายภาพ ดังต่อไปนี้

๕.๘.๑ สนามบินที่มีทางวิ่งแบบพรีซิชั่น (Precision Approach Runway)

จะต้องจัดให้มีพื้นที่สำหรับใช้เครื่องวัดความสูงด้วยคลื่นวิทยุของเครื่องบินในบริเวณก่อนถึงหัวทางวิ่ง

๕.๘.๒ ความกว้าง ความยาว และความลาดชันของพื้นที่สำหรับใช้เครื่องวัด

ความสูงด้วยคลื่นวิทยุของเครื่องบิน ให้เป็นไปตามที่กรมการขนส่งทางอากาศประกาศกำหนด

๕.๙ ทางขับ (Taxiways)

จะต้องมีลักษณะกายภาพ ดังต่อไปนี้

๕.๙.๑ สนามบินต้องออกแบบให้มีทางขับ เพื่อให้การขับเคลื่อนภาคพื้นของ

อากาศยานมีความปลอดภัย และควรออกแบบให้มีทางขับเข้าสู่และออกจากทางวิ่ง เพื่อให้อากาศยาน
เข้า - ออกทางวิ่งได้รวดเร็ว

๕.๙.๒ ระยะห่าง (Clearance) ระหว่างล้อหลักด้านนอก (Outer Main Wheel)

กับขอบทางขับ ต้องออกแบบให้มีระยะห่างที่ปลอดภัย และไม่น้อยไปกว่าที่กรมการขนส่งทางอากาศ
ประกาศกำหนด

๕.๙.๓ ความกว้างของทางขับ โค้งของทางขับ จุดตัด ระยะห่างระหว่างทางขับ

กับวัตถุต่าง ๆ ต้องมีระยะห่างที่ปลอดภัย และไม่น้อยไปกว่าที่กรมการขนส่งทางอากาศประกาศ
กำหนด

๕.๕.๔ ความลาดชันตามยาว อัตราเปลี่ยนความลาดชันตามยาว ความลาดชันตามขวาง ระยะมองเห็น รูปทรงทางเรขาคณิตให้เป็นไปตามที่กรมการขนส่งทางอากาศประกาศกำหนด

๕.๕.๕ ทางขับต้องมีความแข็งแรงอย่างน้อยเท่ากับทางวิ่ง และพื้นผิวทางขับต้องปราศจากความไม่สม่ำเสมอ (Irregularity) ที่อาจก่อให้เกิดผลต่อการขับเคลื่อนบนภาคพื้น

๕.๕.๖ ทางขับที่เป็นสะพาน (Taxiways on Bridges) ต้องมีความกว้างไม่น้อยกว่าความกว้างของพื้นที่ปรับเรียบของทางขับ เว้นแต่จะมีวิธีการที่ทำให้แน่ใจว่าจะไม่เป็นอันตรายต่อเครื่องบินที่ขับเคลื่อนผ่าน และต้องมีความแข็งแรงเพียงพอที่จะรับน้ำหนักเครื่องบิน

๕.๑๐ พื้นที่ปลอดภัยรอบทางขับ (Taxiway Strips)

จะต้องมีลักษณะกายภาพ ดังต่อไปนี้

๕.๑๐.๑ ทางขับจะต้องมีพื้นที่ปลอดภัยล้อมรอบ ยกเว้นทางขับที่เข้าสู่หลุมจอด (Aircraft Stand Taxilane)

๕.๑๐.๒ พื้นที่ปลอดภัยรอบทางขับต้องสมมาตรตามแนวเส้นกึ่งกลางทางขับ และมีความกว้าง ความลาดชัน ตามที่กรมการขนส่งทางอากาศประกาศกำหนด

๕.๑๐.๓ พื้นที่ปลอดภัยรอบทางขับต้องไม่มีวัตถุที่อาจเป็นอันตรายต่อเครื่องบิน

๕.๑๐.๔ ขนาดพื้นที่ปลอดภัยรอบทางขับที่ต้องปรับเรียบให้เป็นไปตามที่กรมการขนส่งทางอากาศประกาศกำหนด

๕.๑๑ ลานหยุดคอย (Holding Bays) ตำแหน่งหยุดคอย ณ จุดตัดของทางขับ (Taxi - Holding Position) และตำแหน่งหยุดคอยบนถนน (Road - Holding Position)

จะต้องมีลักษณะกายภาพ ดังต่อไปนี้

๕.๑๑.๑ สนามบินที่มีปริมาณการจราจรสูงจะต้องมีลานหยุดคอย

๕.๑๑.๒ ทุกจุดตัดระหว่างทางขับกับทางวิ่ง หรือระหว่างทางวิ่งกับทางวิ่ง เมื่อทางวิ่งนั้นถูกใช้เป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางขับปกติจะต้องมีตำแหน่งหยุดคอยบนทางขับ

๕.๑๑.๓ กรณีที่ทางขับมีเส้นทางที่ทำให้อากาศยานหรือยานพาหนะที่มีส่วนสูงเกินที่กำหนดไว้ หรือรบกวนสัญญาณจากเครื่องช่วยการเดินอากาศจะต้องมีตำแหน่งหยุดคอยบนทางขับ

๕.๑๑.๔ ถนนที่ตัดผ่านทางวิ่ง หรือทางขับจะต้องมีตำแหน่งหยุดคอกบนถนน

๕.๑๑.๕ ระยะห่างของลานหยุดคอก ตำแหน่งหยุดคอก ณ จุดตัดของทางขับ กับเส้นกึ่งกลางทางวิ่งต้องไม่น้อยกว่าที่กรมการขนส่งทางอากาศประกาศกำหนด ทั้งนี้ ตำแหน่งหยุดคอกของเครื่องบิน หรือยานพาหนะจะต้องไม่รบกวนการทำงานของเครื่องช่วยการเดินอากาศ

๕.๑๒ ลานจอดอากาศยาน (Apron)

จะต้องมีลักษณะกายภาพ ดังต่อไปนี้

๕.๑๒.๑ ในกรณีที่จำเป็น สนามบินจะต้องมีการออกแบบก่อสร้างให้มีลานจอดสำหรับการขึ้นลงเครื่องบินของผู้โดยสาร การขนถ่ายสินค้า หรือการดูแล หรือการให้บริการอากาศยาน (Aircraft Servicing) โดยที่ไม่มีการรบกวนการจราจรของอากาศยานที่สนามบิน (Aerodrome Traffic)

๕.๑๒.๒ ลานจอดต้องมีขนาดเพียงพอสำหรับรองรับการจราจรในช่วงเวลาที่มีความคับคั่ง

๕.๑๒.๓ ลานจอดอากาศยานต้องมีความแข็งแรงเพียงพอที่สามารถรองรับปริมาณการจราจรที่ใช้ทางวิ่งได้ โดยต้องคำนึงถึงปริมาณการจราจรที่มากกว่าทางวิ่งและทางขับ รวมทั้งผลจากการที่น้ำหนักอากาศยานคดอยู่กับที่หรือเคลื่อนที่ช้าด้วย

๕.๑๒.๔ ความลาดชันของลานจอด ระยะห่างระหว่างหลุมจอดสำหรับเครื่องบินแบบต่าง ๆ ให้เป็นไปตามที่กรมการขนส่งทางอากาศประกาศกำหนด

๕.๑๓ ลานจอดอากาศยานโดดเดี่ยว (Isolated Aircraft Parking Position)

จะต้องมีลักษณะกายภาพ ดังต่อไปนี้

๕.๑๓.๑ สนามบินจะต้องกำหนดให้มีลานจอดอากาศยานโดดเดี่ยว หรือตำแหน่งจอดอากาศยาน สำหรับกรณีที่มีการจีเครื่องบิน หรืออากาศยานคดอยู่ภายใต้การกระทำที่ละเมิดกฎหมาย

๕.๑๓.๒ ลานจอดอากาศยานโดดเดี่ยวจะต้องอยู่ห่างจากลานจอดอากาศยานอื่น ๆ คลังน้ำมัน สายเคเบิล หรือสิ่งอำนวยความสะดวกอื่น ๆ ที่จะคดอยู่ในสถานะอันตรายไม่น้อยกว่า ๑๐๐ เมตร

๕.๑๔ จุดตรวจสอบเครื่องวัดความสูงก่อนทำการบิน (Pre - Flight Altimeter Check Location) และจุดตรวจสอบคลื่นวิทยุวีโออาร์ (VOR Check Point)

จะต้องมีลักษณะกายภาพ ดังต่อไปนี้

๕.๑๔.๑ สนามบินจะต้องมีจุดตรวจสอบเครื่องวัดความสูงก่อนทำการบิน ซึ่งอยู่บนลานจอดอย่างน้อยหนึ่งแห่ง

๕.๑๔.๒ สนามบินจะต้องมีจุดตรวจสอบคลื่นวิทยุวีโออาร์

๕.๑๕ สนามบินต้องมีเครื่องหมาย ป้าย สัญญาณ และระบบไฟส่องสว่างต่าง ๆ ตามมาตรฐานที่กรมการขนส่งทางอากาศกำหนด

๕.๑๖ การออกแบบ และการก่อสร้างสนามบินจะต้องเป็นไปตามมาตรฐานที่ กรมการขนส่งทางอากาศประกาศกำหนด

ข้อ ๖ สนามบินที่ก่อสร้างก่อนข้อบังคับนี้มีผลบังคับใช้ และมีมาตรฐานการก่อสร้าง สนามบินไม่เป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดไว้ในข้อบังคับ ผู้ดำเนินงานสนามบินจะต้องทำการ ปรับปรุงแก้ไขให้เป็นไปตามข้อบังคับนี้ โดยให้ผู้ดำเนินงานสนามบินมีหน้าที่ต้องจัดทำแผนการ ปรับปรุงแก้ไขที่เหมาะสมให้กรมการขนส่งทางอากาศให้ความเห็นชอบภายในสามร้อยหกสิบวัน นับแต่วันที่ข้อบังคับนี้มีผลใช้บังคับ และเมื่อผู้ดำเนินงานสนามบินได้ปรับปรุงแก้ไขเป็นไปตาม มาตรฐานการก่อสร้างสนามบินตามข้อบังคับนี้แล้ว ให้พนักงานเจ้าหน้าที่ให้ความเห็นชอบการก่อสร้าง สนามบินนั้น ในกรณีที่สนามบินมีลักษณะกายภาพ และสภาพแวดล้อมที่ไม่สามารถทำการปรับปรุง ให้เป็นไปตามมาตรฐานการก่อสร้างของข้อบังคับนี้ได้ ผู้ดำเนินงานสนามบินจะต้องทำการประเมิน ความเสี่ยง และกำหนดเงื่อนไขการใช้สนามบินในระดับความปลอดภัยที่ยอมรับได้ให้กรมการขนส่ง ทางอากาศให้ความเห็นชอบภายในหนึ่งร้อยแปดสิบวัน นับแต่วันที่ข้อบังคับนี้มีผลใช้บังคับ

ข้อ ๗ ให้ใช้ข้อบังคับนี้ เมื่อพ้นกำหนดหนึ่งร้อยแปดสิบวันนับแต่วันถัดจากวันประกาศใน ราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

ให้ไว้ ณ วันที่ ๒๕ มกราคม พ.ศ. ๒๕๕๑

พลเรือเอก ชีระ ห้าวเจริญ

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

ประธานคณะกรรมการการบินพลเรือน

ตารางรหัสอ้างอิงสนามบินแบบท้าย
ข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน
ฉบับที่ ๘๐
ว่าด้วยมาตรฐานการก่อสร้างสนามบิน

รหัสส่วนที่หนึ่ง		รหัสส่วนที่สอง		
รหัสตัวเลข (Code number)	ความยาวทางวิ่งอ้างอิง ของเครื่องบิน (Aeroplane Reference Field Length)	รหัสตัวอักษร (Code Letter)	ความยาวปลายปีก (Wing Span)	ระยะห่างพวงล้อ หลัก (Outer Main gear Wheel Span)
๑	น้อยกว่า ๘๐๐ เมตร	A	น้อยกว่า ๑๕ เมตร	ไม่ถึง ๔.๕ เมตร
๒	๘๐๐ เมตร แต่ไม่ถึง ๑๒๐๐ เมตร	B	๑๕ เมตร แต่ไม่ถึง ๒๔ เมตร	๔.๕ เมตร แต่ไม่ถึง ๖ เมตร
๓	๑๒๐๐ เมตร แต่ถึง ๑๘๐๐ เมตร	C	๒๔ เมตร แต่ไม่ถึง ๓๖ เมตร	๖ เมตร แต่ไม่ถึง ๙ เมตร
๔	๑๘๐๐ เมตร หรือมากกว่า	D	๓๖ เมตร แต่ไม่ถึง ๕๒ เมตร	๙ เมตร แต่ไม่ถึง ๑๔ เมตร
		E	๕๒ เมตร แต่ไม่ถึง ๖๕ เมตร	๙ เมตร แต่ไม่ถึง ๑๔ เมตร
		F	๖๕ เมตร แต่ไม่ถึง ๘๐ เมตร	๑๔ เมตร แต่ไม่ถึง ๑๖ เมตร