

ตารางเปรียบเทียบเนื้อหาในข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ฉบับที่ 14 ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน
และ ข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน

ชื่อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ชื่อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
			<p>โดยที่เป็นการสมควรแก้ไขปรับปรุงข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน ประกาศ ณ วันที่ ๒๙ มีนาคม พ.ศ. ๒๕๖๒ เพื่อให้สอดคล้องกับมาตรฐานที่กำหนดไว้ในภาคผนวก ๑๔ เล่ม ๑ ตามข้อแก้ไขที่ ๑๔ และข้อแก้ไขที่ ๑๕ (Annex 14 Volume I Amendment 14 and Amendment 15) อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๖/๑ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชกำหนดแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ พ.ศ. ๒๕๕๘ และมาตรา ๖๐/๖ (๒) แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๑ ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยจึงออกข้อกำหนดเพื่อกำหนดมาตรฐานสนามบินไว้ ดังต่อไปนี้</p>	เขียนคำปรารภขึ้นใหม่เพื่อแสดงที่มาในการแก้ไขข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ 14

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
1	ข้อกำหนดนี้เรียกว่า “ข้อกำหนดของสำนักงาน การบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน”	1	ข้อกำหนดนี้เรียกว่า “ข้อกำหนดของสำนักงาน การบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ฉบับที่ .. ว่าด้วย มาตรฐานสนามบิน สำหรับสนามบิน”	ปรับชื่อให้สอดคล้องกับเนื้อหา
		2	<u>ข้อกำหนดนี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวัน ประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป</u>	ตามข้อ ๖/๑ วรรคสาม
		3	<u>ให้ยกเลิกข้อกำหนดของสำนักงานการบิน พลเรือนแห่งประเทศไทย ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วย มาตรฐานสนามบิน ประกาศ ณ วันที่ ๒๙ มีนาคม พ.ศ. ๒๕๖๓ เฉพาะสนามบิน สำหรับเครื่องบิน</u>	ยกเลิกข้อกำหนดเดิมเฉพาะมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน ในระหว่างที่ข้อกำหนด เกี่ยวกับมาตรฐานสนามบินสำหรับ เฮลิคอปเตอร์ ยังไม่ออกมาใช้บังคับ
2	บรรดากฎ ระเบียบ ข้อบังคับ หรือข้อกำหนดใด ๆ ในส่วนที่ขัดหรือแย้งกับข้อกำหนดนี้ ให้ใช้ ข้อกำหนดนี้แทน	4	บรรดากฎ ระเบียบ ข้อบังคับ หรือข้อกำหนดใด ๆ ที่กำหนดไว้แล้วในข้อกำหนดนี้ ให้ใช้ข้อกำหนดนี้ แทน	ปรับให้เหมาะสมขึ้น
3	ในข้อกำหนดนี้ “สนามบิน (aerodrome)” หมายความว่า พื้นที่ ที่กำหนดไว้บนพื้นดินหรือน้ำหรือพื้นที่อื่นสำหรับ ใช้งานทั้งหมดหรือแต่บางส่วนเพื่อการขึ้นลงหรือ เคลื่อนไหวของอากาศยาน รวมตลอดถึงอาคาร สิ่งติดตั้งและอุปกรณ์ ซึ่งอยู่ภายในสนามบินนั้น	5	ในข้อกำหนดนี้ “สนามบิน (aerodrome)” หมายความว่า พื้นที่ ที่กำหนดไว้บนพื้นดินหรือน้ำหรือพื้นที่อื่นสำหรับ ใช้งานทั้งหมดหรือแต่บางส่วนเพื่อการขึ้นลงหรือ เคลื่อนไหวของอากาศยาน รวมตลอดถึงอาคาร สิ่งติดตั้งและอุปกรณ์ ซึ่งอยู่ภายในสนามบินนั้น	คงเดิม
3	“ไฟบอกตำแหน่งสนามบิน (aerodrome beacon)” หมายความว่า ไฟบอกตำแหน่ง สำหรับการบินใช้เพื่อแสดงตำแหน่งที่ตั้งของ สนามบินจากอากาศ	5	“ไฟบอกตำแหน่งสนามบิน (aerodrome beacon)” หมายความว่า ไฟบอกตำแหน่ง สำหรับการบินใช้เพื่อแสดงตำแหน่งที่ตั้งของ สนามบินจากอากาศ	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
3	“ระดับความสูงของสนามบิน (aerodrome elevation)” หมายความว่า ระดับความสูงของจุดสูงสุดบนพื้นที่สำหรับการบินลง	5	“ระดับความสูงของสนามบิน (aerodrome elevation)” หมายความว่า ระดับความสูงของจุดสูงสุดบนพื้นที่สำหรับการบินลง	คงเดิม
3	“ป้ายแสดงชื่อของสนามบิน (aerodrome identification sign)” หมายความว่า ป้ายที่ตั้งอยู่ในเขตสนามบินเพื่อช่วยในการระบุสนามบินจากอากาศ	5	“ป้ายแสดงชื่อของสนามบิน (aerodrome identification sign)” หมายความว่า ป้ายที่ตั้งอยู่ในเขตสนามบินเพื่อช่วยในการระบุสนามบินจากอากาศ	คงเดิม
3	“ข้อมูลภูมิศาสตร์สารสนเทศของสนามบิน (Aerodrome Mapping Data: AMD)” หมายความว่า ข้อมูลที่ถูกจัดเก็บเพื่อวัตถุประสงค์ในการประมวลข้อมูลการทำแผนที่ของสนามบิน เพื่อใช้ประโยชน์ด้านการบิน และเก็บรวบรวมเพื่อวัตถุประสงค์ในการเพิ่มความตระหนักรู้สถานการณ์ของผู้ใช้งาน การปรับปรุงการปฏิบัติการนำร่องภาคพื้น การฝึกอบรม การจัดทำแผนภูมิ และการวางแผน	5	“ข้อมูลภูมิศาสตร์สารสนเทศของสนามบิน (Aerodrome Mapping Data: AMD)” หมายความว่า ข้อมูลที่ถูกจัดเก็บเพื่อวัตถุประสงค์ในการประมวลข้อมูลการทำแผนที่ของสนามบิน เพื่อใช้ประโยชน์ด้านการบิน และเก็บรวบรวมเพื่อวัตถุประสงค์ในการเพิ่มความตระหนักรู้สถานการณ์ของผู้ใช้งาน การปรับปรุงการปฏิบัติการนำร่องภาคพื้น การฝึกอบรม การจัดทำแผนภูมิ และการวางแผน	คงเดิม
3	“ฐานข้อมูลภูมิศาสตร์สารสนเทศของสนามบิน (Aerodrome Mapping Database: AMDB)” หมายความว่า กลุ่มของข้อมูลภูมิศาสตร์สารสนเทศของสนามบิน ที่ถูกจัดการและเรียบเรียงเป็นชุดข้อมูลแบบมีโครงสร้าง	5	“ฐานข้อมูลภูมิศาสตร์สารสนเทศของสนามบิน (Aerodrome Mapping Database: AMDB)” หมายความว่า กลุ่มของข้อมูลภูมิศาสตร์สารสนเทศของสนามบิน ที่ถูกจัดการและเรียบเรียงเป็นชุดข้อมูลแบบมีโครงสร้าง	ตัดออก เนื่องจากไม่มีคำนี้กำหนดไว้ในข้อกำหนดฯ
3	“จุดอ้างอิงสนามบิน (aerodrome reference point)” หมายความว่า ตำแหน่งที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ของสนามบินที่กำหนด	5	“จุดอ้างอิงสนามบิน (aerodrome reference point)” หมายความว่า ตำแหน่งที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ของสนามบินที่กำหนด	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
3	<p>“ความหนาแน่นของการจราจรในเขตสนามบิน (aerodrome traffic density)” หมายความว่า ความหนาแน่นของการเคลื่อนไหวของอากาศยานภายในสนามบิน ซึ่งแบ่งออกเป็น</p> <p>(๑) น้อย หมายความว่า จำนวนครั้งของการเคลื่อนไหวของอากาศยาน ในช่วงเวลาคับคั่งเฉลี่ยไม่เกินสิบห้าครั้งต่อหนึ่งทางวิ่ง หรือมีจำนวนครั้งของการเคลื่อนไหวของอากาศยานภายในสนามบินทั้งหมดน้อยกว่ายี่สิบครั้ง</p> <p>(๒) ปานกลาง หมายความว่า จำนวนครั้งของการเคลื่อนไหวของอากาศยาน ในช่วงเวลาคับคั่งเฉลี่ยตั้งแต่สิบหกถึงยี่สิบห้าครั้งต่อหนึ่งทางวิ่ง หรือมีจำนวนครั้งของการเคลื่อนไหวของอากาศยานภายในสนามบินทั้งหมดระหว่างยี่สิบถึงสามสิบห้าครั้ง</p> <p>(๓) มาก หมายความว่า จำนวนครั้งของการเคลื่อนไหวของอากาศยาน ในช่วงเวลาคับคั่งเฉลี่ยตั้งแต่ยี่สิบหกครั้งต่อหนึ่งทางวิ่ง หรือมีจำนวนครั้งของการเคลื่อนไหวของอากาศยานภายในสนามบินทั้งหมดมากกว่าสามสิบห้าครั้ง</p> <p>จำนวนของการเคลื่อนไหวของอากาศยานในช่วงเวลาคับคั่งเฉลี่ยตามวรรคหนึ่งเป็นค่าเฉลี่ยทางคณิตศาสตร์ตลอดปีของจำนวนการเคลื่อนไหวของอากาศยานในช่วงเวลาที่คับคั่งที่สุดในแต่ละวันโดยให้นับทั้งการบินขึ้นหรือบินลง</p>	5	<p>“ความหนาแน่นของการจราจรในเขตสนามบิน (aerodrome traffic density)” หมายความว่า ความหนาแน่นของการเคลื่อนไหวของอากาศยานภายในสนามบิน ซึ่งแบ่งออกเป็น</p> <p>(๑) น้อย หมายความว่า จำนวนครั้งของการเคลื่อนไหวของอากาศยาน ในช่วงเวลาคับคั่งเฉลี่ยไม่เกินสิบห้าครั้งต่อหนึ่งทางวิ่ง หรือมีจำนวนครั้งของการเคลื่อนไหวของอากาศยานภายในสนามบินทั้งหมดน้อยกว่ายี่สิบครั้ง</p> <p>(๒) ปานกลาง หมายความว่า จำนวนครั้งของการเคลื่อนไหวของอากาศยาน ในช่วงเวลาคับคั่งเฉลี่ยตั้งแต่สิบหกถึงยี่สิบห้าครั้งต่อหนึ่งทางวิ่ง หรือมีจำนวนครั้งของการเคลื่อนไหวของอากาศยานภายในสนามบินทั้งหมดระหว่างยี่สิบถึงสามสิบห้าครั้ง</p> <p>(๓) มาก หมายความว่า จำนวนครั้งของการเคลื่อนไหวของอากาศยาน ในช่วงเวลาคับคั่งเฉลี่ยตั้งแต่ยี่สิบหกครั้งต่อหนึ่งทางวิ่ง หรือมีจำนวนครั้งของการเคลื่อนไหวของอากาศยานภายในสนามบินทั้งหมดมากกว่าสามสิบห้าครั้ง</p> <p>จำนวนของการเคลื่อนไหวของอากาศยานในช่วงเวลาคับคั่งเฉลี่ยตามวรรคหนึ่งเป็นค่าเฉลี่ยทางคณิตศาสตร์ตลอดปีของจำนวนการเคลื่อนไหวของอากาศยานในช่วงเวลาที่คับคั่งที่สุดในแต่ละวันโดยให้นับทั้งการบินขึ้นหรือบินลง</p>	ใช้คำว่า “วิ่งขึ้นหรือบินลง” ให้สอดคล้องกันทั้งฉบับ

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
3	“ไฟบอกตำแหน่งสำหรับการบิน (aeronautical beacon)” หมายความว่า ไฟภาคพื้นสำหรับการบินที่สามารถมองเห็นได้จากทุกทิศทางของมุมแอซิมัทอย่างต่อเนืองหรือเป็นจังหวะเพื่อแสดงตำแหน่งเฉพาะบนพื้นผิวโลก	5	“ไฟบอกตำแหน่งสำหรับการบิน (aeronautical beacon)” หมายความว่า ไฟภาคพื้นสำหรับการบินที่สามารถมองเห็นได้จากทุกทิศทางของมุมแอซิมัทอย่างต่อเนืองหรือเป็นจังหวะเพื่อแสดงตำแหน่งเฉพาะบนพื้นผิวโลก	คงเดิม
3	“ไฟภาคพื้นสำหรับการบิน (aeronautical ground light)” หมายความว่า ไฟใดก็ตามที่ใช้ในการช่วยอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศโดยเฉพาะ นอกเหนือจากไฟที่ติดอยู่กับตัวอากาศยาน	5	“ไฟภาคพื้นสำหรับการบิน (aeronautical ground light)” หมายความว่า ไฟใดก็ตามที่ใช้ในการช่วยอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศโดยเฉพาะ นอกเหนือจากไฟที่ติดอยู่กับตัวอากาศยาน	คงเดิม
3	“ความยาวทางวิ่งอ้างอิงของอากาศยาน (aeroplane reference field length)” หมายความว่า ความยาวทางวิ่งต่ำสุดที่อากาศยานต้องการสำหรับการวิ่งขึ้นเมื่ออากาศยานอยู่ในสภาวะ ดังนี้คือ อากาศยานมีมวลวิ่งขึ้นสูงสุดตามที่อากาศยานได้รับการรับรอง ระดับของทางวิ่งอยู่ที่ระดับน้ำทะเลปานกลาง สภาวะความกดอากาศมาตรฐาน ลมสงบ และทางวิ่งไม่มีความลาดชัน โดยความยาวดังกล่าวจะระบุอยู่ในคู่มือประกอบการบิน (flight manual) ซึ่งกำหนดโดยผู้มีอำนาจในการรับรองหรือเป็นข้อมูลจากผู้ผลิตอากาศยาน ทั้งนี้ ความยาวของทางวิ่ง (field length) หมายถึง ความยาวทางวิ่งสมดุล (balanced field length) สำหรับอากาศยานหรือระยะทางสำหรับการวิ่งขึ้นในกรณีอื่น ๆ	5	“ความยาวทางวิ่งอ้างอิงของอากาศยานเครื่องบิน (aeroplane reference field length)” หมายความว่า ความยาวทางวิ่งต่ำสุดที่อากาศยานเครื่องบินต้องการสำหรับการวิ่งขึ้นเมื่ออากาศยานเครื่องบินอยู่ในสภาวะดังนี้คือ อากาศยานเครื่องบินมีมวลวิ่งขึ้นสูงสุดตามที่อากาศยานเครื่องบินได้รับการรับรอง ระดับของทางวิ่งอยู่ที่ระดับน้ำทะเลปานกลาง สภาวะความกดอากาศมาตรฐาน ลมสงบ และทางวิ่งไม่มีความลาดชัน โดยความยาวดังกล่าวจะระบุอยู่ในคู่มือประกอบการบิน (aeroplane flight manual) ซึ่งกำหนดโดยผู้มีอำนาจในการรับรองหรือเป็นข้อมูลจากผู้ผลิตอากาศยานเครื่องบิน ทั้งนี้ ความยาวของทางวิ่ง (field length) หมายถึง ความยาวทางวิ่งสมดุล (balanced field length) สำหรับอากาศยานเครื่องบิน หรือระยะทางสำหรับการวิ่งขึ้นในกรณีอื่น ๆ	1. แก้ไขคำว่า “อากาศยาน” เป็นคำว่า “เครื่องบิน” ให้ตรงกับ Annex 14 ที่ใช้คำว่า “aeroplane” 2. เพิ่มคำภาษาอังกฤษ

ชื่อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ชื่อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
3	“หมายเลขจำแนกอากาศยาน (Aircraft Classification Number: ACN)” หมายความว่า หมายเลขที่แสดงผลกระทบซึ่งสัมพันธ์กันของ อากาศยานบนผิวพื้นจราจรสำหรับประเภทฐาน พื้นดิน (subgrade) มาตรฐานที่เฉพาะเจาะจง	5	“หมายเลขจำแนกอากาศยาน (Aircraft Classification Number: ACN <u>หรือ Aircraft Classification Rating: ACR</u>)” หมายความว่า หมายเลขที่แสดงผลกระทบซึ่งสัมพันธ์กันของ อากาศยานบนผิวพื้นจราจรสำหรับประเภทฐาน พื้นดินชั้นดินเดิม (subgrade) มาตรฐานที่ เฉพาะเจาะจง	1. ปรับปรุงตาม Amendment 15 to Annex 14 Vol. I, 1.1 Definitions (ACN vs. ACR ให้ใช้ภาษาไทยคำเดียวกัน) โดยใช้ภาษาไทยคำเดิม Applicable as of 28 November 2024. Aircraft classification <u>number rating</u> (ACNR). A number expressing the relative effect of an aircraft on a pavement for a specified standard subgrade category. 2. แก้คำให้เหมาะสม "ฐานพื้นดิน" เปลี่ยนเป็น "ชั้นดินเดิม" แก้คำ “ฐานพื้นดิน” (subgrade) ในข้อกำหนดทั้งหมด
3	“หลุมจอดอากาศยาน (aircraft stand)” หมายความว่า พื้นที่ในลานจอดอากาศยานที่ถูก กำหนดไว้เพื่อใช้เป็นที่จอดของอากาศยาน	5	“หลุมจอดอากาศยาน (aircraft stand)” หมายความว่า พื้นที่ในลานจอดอากาศยานที่ถูก กำหนดไว้เพื่อใช้เป็นที่จอดของอากาศยาน	คงเดิม
3	“ลานจอดอากาศยาน (apron)” หมายความว่า พื้นที่ที่กำหนดไว้ในสนามบิน ซึ่งมีไว้สำหรับรองรับ อากาศยานเพื่อวัตถุประสงค์ในการขึ้นและลง อากาศยานของผู้โดยสาร การขนถ่าย ไปรษณีย์ภัณฑ์หรือสินค้า การเติมเชื้อเพลิง การ จอด หรือการบำรุงรักษา	5	“ลานจอดอากาศยาน (apron)” หมายความว่า พื้นที่ที่กำหนดไว้ในสนามบิน <u>บนพื้นดิน</u> ซึ่งมีไว้ สำหรับรองรับอากาศยานเพื่อวัตถุประสงค์ในการ ขึ้นและลงอากาศยานของผู้โดยสาร การขนถ่าย ไปรษณีย์ภัณฑ์ หรือสินค้า การเติมเชื้อเพลิง การ จอด หรือการบำรุงรักษา	แก้ไขข้อความตาม Annex 14: Apron. A defined area, on a land aerodrome, intended to accommodate aircraft for purposes of loading or unloading passengers, mail or cargo, fuelling, parking or maintenance.

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
3	“การบริหารจัดการลานจอดอากาศยาน (apron management service)” หมายความว่า การบริการที่ถูกจัดให้มีเพื่อกำกับดูแลกิจกรรม การเคลื่อนที่ของอากาศยานและยานพาหนะต่าง ๆ ในลานจอดอากาศยาน	5	“การบริหารจัดการลานจอดอากาศยาน (apron management service)” หมายความว่า การบริการที่ถูกจัดให้มีเพื่อกำกับดูแลกิจกรรม การเคลื่อนที่ของอากาศยานและยานพาหนะต่าง ๆ ในลานจอดอากาศยาน	คงเดิม
3	“พื้นที่ ๒ (area 2)” หมายความว่า พื้นที่บริเวณรอบสนามบิน แบ่งออกเป็นพื้นที่ ดังต่อไปนี้ (๑) พื้นที่ ๒a หมายความว่า พื้นที่รูปสี่เหลี่ยมผืนผ้ารอบทางวิ่ง ประกอบด้วยระยะทางของพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่งรวมกับระยะทางของพื้นที่ปลอดภัยกีดขวาง (๒) พื้นที่ ๒b หมายความว่า พื้นที่ที่ต่อขยายจากขอบของพื้นที่ ๒a ในทิศทางการบินออกจากทางวิ่ง โดยมีความยาวสิบกิโลเมตร และผายออกในอัตราร้อยละสิบห้าในแต่ละด้าน	5	“พื้นที่ ๒ (area 2)” หมายความว่า พื้นที่บริเวณรอบสนามบิน แบ่งออกเป็นพื้นที่ ดังต่อไปนี้ (๑) พื้นที่ ๒a หมายความว่า พื้นที่รูปสี่เหลี่ยมผืนผ้ารอบทางวิ่ง ประกอบด้วยระยะทางของพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่งรวมกับระยะทางของพื้นที่ปลอดภัยกีดขวาง (๒) พื้นที่ ๒b หมายความว่า พื้นที่ที่ต่อขยายจากขอบของพื้นที่ ๒a ในทิศทางการบินออกจากทางวิ่ง โดยมีความยาวสิบกิโลเมตร และผายออกในอัตราร้อยละสิบห้าในแต่ละด้าน	คงเดิม
	(๓) พื้นที่ ๒c หมายความว่า พื้นที่ที่ต่อขยายออกไปนอกเขตพื้นที่ ๒a และพื้นที่ ๒b ในระยะทางไม่เกินสิบกิโลเมตรจากขอบเขตพื้นที่ ๒a (๔) พื้นที่ ๒d หมายความว่า พื้นที่นอกเขตพื้นที่ ๒a พื้นที่ ๒b และพื้นที่ ๒c ออกไปในระยะทางสี่สิบห้ากิโลเมตรจากจุดอ้างอิงสนามบิน หรือไปยังขอบเขตพื้นที่ควบคุมประชิดสนามบิน (Terminal Control Area: TMA) แล้วแต่พื้นที่ใดใกล้กว่า		(๓) พื้นที่ ๒c หมายความว่า พื้นที่ที่ต่อขยายออกไปนอกเขตพื้นที่ ๒a และพื้นที่ ๒b ในระยะทางไม่เกินสิบกิโลเมตรจากขอบเขตพื้นที่ ๒a (๔) พื้นที่ ๒d หมายความว่า พื้นที่นอกเขตพื้นที่ ๒a พื้นที่ ๒b และพื้นที่ ๒c ออกไปในระยะทางสี่สิบห้ากิโลเมตรจากจุดอ้างอิงสนามบิน หรือไปยังขอบเขตพื้นที่ควบคุมประชิดสนามบิน (Terminal Control Area: TMA) แล้วแต่พื้นที่ใดใกล้กว่า	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
3	“พื้นที่ ๓ (area 3)” หมายความว่า พื้นที่ที่มีแนวเขตติดกับพื้นที่เคลื่อนไหวของสนามบิน ซึ่งต่อขยายออกไปจากขอบทางวิ่งในระนาบแนวนอนไปจนถึงระยะเก้าสิบเมตรจากเส้นกึ่งกลางทางวิ่ง และในระยะทางห้าสิบเมตรจากขอบของบริเวณอื่น ๆ ของพื้นที่เคลื่อนไหว	5	“พื้นที่ ๓ (area 3)” หมายความว่า พื้นที่ที่มีแนวเขตติดกับพื้นที่เคลื่อนไหวของสนามบิน ซึ่งต่อขยายออกไปจากขอบทางวิ่งในระนาบแนวนอนไปจนถึงระยะเก้าสิบเมตรจากเส้นกึ่งกลางทางวิ่ง และในระยะทางห้าสิบเมตรจากขอบของบริเวณอื่น ๆ ของพื้นที่เคลื่อนไหว	คงเดิม
3	“พื้นที่ ๔ (area 4)” หมายความว่า พื้นที่ที่ต่อขยายออกไปเป็นระยะเก้าร้อยเมตรจากหัวทางวิ่งและหกสิบเมตรจากแนวเส้นกึ่งกลางทางวิ่งทั้งสองด้าน ในทิศทางของการร่อนลงสำหรับทางวิ่งแบบพริชชีน ประเภทที่สอง หรือทางวิ่งแบบพริชชีน ประเภทที่สาม	5	“พื้นที่ ๔ (area 4)” หมายความว่า พื้นที่ที่ต่อขยายออกไปเป็นระยะเก้าร้อยเมตรจากหัวทางวิ่งและหกสิบเมตรจากแนวเส้นกึ่งกลางทางวิ่งทั้งสองด้าน ในทิศทางของการ <u>ร่อนบิน</u> ลงสำหรับทางวิ่งแบบพริชชีน ประเภทที่สอง หรือทางวิ่งแบบพริชชีน ประเภทที่สาม	ใช้คำว่า “บินลง” ให้สอดคล้องกันทั้งฉบับ
3	“ระบบช่วยชะลอความเร็วและหยุดอากาศยานที่วิ่งเลยออกนอกทางวิ่ง (arresting system)” หมายความว่า ระบบที่ถูกออกแบบมาเพื่อชะลอความเร็วของอากาศยานที่วิ่งเลยออกนอกทางวิ่ง	5	“ระบบช่วยชะลอความเร็วและหยุด <u>อากาศยานเครื่องบิน</u> ที่วิ่งเลยออกนอกทางวิ่ง (arresting system)” หมายความว่า ระบบที่ถูกออกแบบมาเพื่อชะลอความเร็วของ <u>อากาศยานเครื่องบิน</u> ที่วิ่งเลยออกนอกทางวิ่ง	แก้ไขคำว่า “อากาศยาน” เป็นคำว่า “เครื่องบิน” ให้ตรงกับ Annex 14 ที่ใช้คำว่า “aeroplane”
3	“ระบบการแจ้งเตือนการรुकล้ำทางวิ่งแบบอัตโนมัติ (Autonomous Runway Incursion Warning System: ARIWS)” หมายความว่า ระบบอัตโนมัติที่ใช้สำหรับตรวจจับการรुकล้ำทางวิ่งที่อาจเกิดขึ้นหรือการอยู่บนทางวิ่งที่มีการใช้งาน และแจ้งเตือนโดยตรงให้กับนักบินหรือผู้ขับขี่ยานพาหนะ	5	“ระบบการแจ้งเตือนการรुकล้ำทางวิ่งแบบอัตโนมัติ (Autonomous Runway Incursion Warning System: ARIWS)” หมายความว่า ระบบอัตโนมัติที่ใช้สำหรับตรวจจับการรुकล้ำทางวิ่งที่อาจเกิดขึ้นหรือการอยู่บนทางวิ่งที่มีการใช้งาน และแจ้งเตือนโดยตรงให้กับนักบินหรือผู้ขับขี่ยานพาหนะ	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
3	“บอลลด์แลนดิ้ง (balked landing)” หมายความว่า การยกเลิกการลงจอดของอากาศยานโดยมิได้ คาดหมาย ณ จุดที่ต่ำกว่าความสูงปลอดภัยจากสิ่งกีดขวาง (Obstacle Clearance Altitude/Height: OCA/H)	5	“บอลลด์แลนดิ้ง (balked landing)” หมายความว่า การยกเลิกการลงจอดของอากาศยานโดยมิได้ คาดหมาย ณ จุดที่ต่ำกว่าความสูงปลอดภัยจากสิ่งกีดขวาง (Obstacle Clearance Altitude/Height: OCA/H)	คงเดิม
3	“ไฟแถบ (barrette)” หมายความว่า ไฟภาคพื้น สำหรับการบินจำนวนสามโคมหรือมากกว่าเรียง ชิดกันตามแนวขวาง ซึ่งเมื่อมองจากระยะไกลจะ เห็นแสงไฟมีลักษณะเป็นแถบสั้น ๆ	5	“ไฟแถบ (barrette)” หมายความว่า ไฟภาคพื้น สำหรับการบินจำนวนสามโคมหรือมากกว่าเรียง ชิดกันตามแนวขวาง ซึ่งเมื่อมองจากระยะไกลจะ เห็นแสงไฟมีลักษณะเป็นแถบสั้น ๆ	คงเดิม
3	“ปฏิทิน (calendar)” หมายความว่า ระบบ อ้างอิงเชิงเวลาแบบไม่ต่อเนื่อง ซึ่งใช้เป็นพื้นฐาน ของการระบุตำแหน่งเชิงเวลา โดยมีความละเอียด เป็นวัน	5	“ปฏิทิน (calendar)” หมายความว่า ระบบ อ้างอิงเชิงเวลาแบบไม่ต่อเนื่อง ซึ่งใช้เป็นพื้นฐาน ของการระบุตำแหน่งเชิงเวลา โดยมีความละเอียด เป็นวัน	คงเดิม
3	“พื้นที่ปลอดภัยกีดขวาง (clearway)” หมายความว่า พื้นที่รูปสี่เหลี่ยมมุมฉากที่กำหนด ไว้บนพื้นดินหรือพื้นน้ำภายใต้การควบคุมของ เจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบิน ซึ่งเลือกหรือ เตรียมไว้เพื่อเป็นพื้นที่ที่เหมาะสมสำหรับอากาศ ยานที่อาจทำการไต่ระดับเบื้องต้นไปยังความสูง เฉพาะเหนือพื้นที่ดังกล่าว	5	“พื้นที่ปลอดภัยกีดขวาง (clearway)” หมายความว่า พื้นที่รูปสี่เหลี่ยมมุมฉากที่กำหนด ไว้บนพื้นดินหรือพื้นน้ำภายใต้การควบคุมของ เจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบิน ซึ่งเลือกหรือ เตรียมไว้เพื่อเป็นพื้นที่ที่เหมาะสมสำหรับ อากาศ ยานเครื่องบิน ที่อาจทำการไต่ระดับเบื้องต้นไปยัง ความสูงเฉพาะเหนือพื้นที่ดังกล่าว	1. ใช้คำว่า “บนพื้นดินหรือน้ำ” แก้ไขตามคำ จำกัดความคำว่า “สนามบิน” หมายความว่า พื้นที่ที่กำหนดไว้บนพื้นดินหรือน้ำหรือพื้นที่อื่น สำหรับใช้ทั้งหมดหรือแต่บางส่วนเพื่อการขึ้นลง หรือเคลื่อนไหวของอากาศยาน รวมตลอดถึง อาคาร สิ่งติดตั้งและอุปกรณ์ ซึ่งอยู่ภายใน สนามบินนั้น และมาตรา 55 ใน พ.ร.บ. การ เดินอากาศฯ 2. แก้ไขคำว่า “อากาศยาน” เป็นคำว่า “เครื่องบิน” ให้ตรงกับ Annex 14 ที่ใช้คำว่า “aeroplane”

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
3	“การตรวจสอบด้วยส่วนซ้ำซ้อนแบบวน (Cyclic Redundancy Check: CRC)” หมายความว่า กระบวนการแก้ปัญหาเชิงคณิตศาสตร์ที่นำมาประยุกต์ใช้กับการแสดงข้อมูลในรูปแบบดิจิทัล ซึ่งทำให้มั่นใจได้ว่าข้อมูลที่รับไม่มีการสูญหายหรือเปลี่ยนแปลง	5	“การตรวจสอบด้วยส่วนซ้ำซ้อนแบบวน (Cyclic Redundancy Check: CRC)” หมายความว่า กระบวนการแก้ปัญหาเชิงคณิตศาสตร์ที่นำมาประยุกต์ใช้กับการแสดงข้อมูลในรูปแบบดิจิทัล ซึ่งทำให้มั่นใจได้ว่าข้อมูลที่รับไม่มีการสูญหายหรือเปลี่ยนแปลง	ตัดออก เนื่องจากไม่มีคำนี้กำหนดไว้ในข้อกำหนดฯ
3	“ความแม่นยำของข้อมูล (data accuracy)” หมายความว่า ระดับความตรงกันระหว่างค่าที่ได้จากการประมาณหรือจากการวัดกับค่าที่แท้จริง	5	“ความแม่นยำของข้อมูล (data accuracy)” หมายความว่า ระดับความตรงกันระหว่างค่าที่ได้จากการประมาณหรือจากการวัดกับค่าที่แท้จริง	คงเดิม
3	“ความสมบูรณ์ของข้อมูล (data integrity)” หมายความว่า ระดับการประกันคุณภาพที่ข้อมูลและค่าของข้อมูลด้านการบินจะไม่สูญหายหรือเปลี่ยนแปลงไปจากเดิมหรือจากการแก้ไขข้อมูลที่ได้รับ	5	“ความสมบูรณ์ของข้อมูล (data integrity / <u>assurance level</u>)” หมายความว่า ระดับการประกันคุณภาพที่ข้อมูลและค่าของข้อมูลด้านการบินจะไม่สูญหายหรือเปลี่ยนแปลงไปจากเดิมหรือจากการแก้ไขข้อมูลที่ได้รับ	เพิ่มคำตาม Annex 14 Amendment 14
3	“คุณภาพของข้อมูล (data quality)” หมายความว่า ระดับของความเชื่อมั่น (level of confidence) ที่ข้อมูลเป็นไปตามข้อกำหนดของผู้ใช้งานข้อมูลนั้น ในด้านความแม่นยำ ความละเอียด ความสมบูรณ์ (หรือระดับการประกันคุณภาพที่เท่ากัน) การตรวจสอบย้อนกลับ (traceability) ความครบถ้วนสมบูรณ์ และรูปแบบของข้อมูล	5	“คุณภาพของข้อมูล (data quality)” หมายความว่า ระดับของความเชื่อมั่น (level of confidence) ที่ข้อมูลเป็นไปตามข้อกำหนดของผู้ใช้งานข้อมูลนั้น ในด้านความแม่นยำ ความละเอียด ความสมบูรณ์ (หรือระดับการประกันคุณภาพที่เท่ากัน) การตรวจสอบย้อนกลับ (traceability) ความครบถ้วนสมบูรณ์ และรูปแบบของข้อมูล	ตัดออก เนื่องจากไม่มีคำนี้กำหนดไว้ในข้อกำหนดฯ
3	“พื้นหลักฐาน (datum)” หมายความว่า จำนวนใดจำนวนหนึ่ง หรือกลุ่มของจำนวนที่อาจนำมาใช้ในการอ้างอิง หรือใช้เป็นพื้นฐานของการคำนวณจำนวนอื่น	5	“พื้นหลักฐาน (datum)” หมายความว่า จำนวนใดจำนวนหนึ่ง หรือกลุ่มของจำนวนที่อาจนำมาใช้ในการอ้างอิง หรือใช้เป็นพื้นฐานของการคำนวณจำนวนอื่น	คงเดิม

ชื่อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ชื่อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
3	<p>“ระยะทางที่ประกาศ (declared distance)” หมายความว่า ระยะทางที่คำนวณไว้สำหรับแต่ละทิศทางของทางวิ่ง ดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) ความยาวโทรรา (Take-Off Run Available: TORA) หมายความว่า ระยะทางของทางวิ่งซึ่งได้ประกาศไว้ถึงระยะเหมาะสมสำหรับอากาศยานวิ่งบนพื้นเพื่อวิ่งขึ้น</p> <p>(๒) ความยาวโทดา (Take-Off Distance Available: TODA) หมายความว่า ระยะทางของความยาวโทรราพร้อมกับระยะทางของพื้นที่ปลอดภัยกีดขวาง หากจัดให้มี</p> <p>(๓) ความยาวแอสตา (Accelerate-Stop Distance Available: ASDA) หมายความว่า ระยะทางของความยาวโทรราพร้อมกับระยะทางของทางหยุด หากจัดให้มี</p> <p>(๔) ความยาวแอลดา (Landing Distance Available: LDA) หมายความว่า ระยะทางของทางวิ่ง ซึ่งได้ประกาศไว้ถึงระยะเหมาะสมสำหรับอากาศยานวิ่งบนพื้นเพื่อบินลง</p>	5	<p>“ระยะทางที่ประกาศ (declared distance)” หมายความว่า ระยะทางที่คำนวณไว้สำหรับแต่ละทิศทางของทางวิ่ง ดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) ความยาวโทรรา (Take-Off Run Available: TORA) หมายความว่า ระยะทางของทางวิ่ง ซึ่งได้ประกาศไว้ถึงระยะเหมาะสมสำหรับอากาศยานเครื่องบินวิ่งบนพื้นเพื่อวิ่งขึ้น</p> <p>(๒) ความยาวโทดา (Take-Off Distance Available: TODA) หมายความว่า ระยะทางของความยาวโทรราพร้อมกับระยะทางของพื้นที่ปลอดภัยกีดขวาง หากจัดให้มี</p> <p>(๓) ความยาวแอสตา (Accelerate-Stop Distance Available: ASDA) หมายความว่า ระยะทางของความยาวโทรราพร้อมกับระยะทางของทางหยุด หากจัดให้มี</p> <p>(๔) ความยาวแอลดา (Landing Distance Available: LDA) หมายความว่า ระยะทางของทางวิ่ง ซึ่งได้ประกาศไว้ถึงระยะเหมาะสมสำหรับอากาศยานเครื่องบินวิ่งบนพื้นเพื่อบินลง</p>	แก้ไขคำว่า “อากาศยาน” เป็นคำว่า “เครื่องบิน” ให้ตรงกับ Annex 14 ที่ใช้คำว่า “aeroplane”

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
3	“การบินเข้าสู่ทางวิ่งขนานแบบไม่อิสระ (dependent parallel approaches)” หมายความว่า การปฏิบัติการบินเข้าสู่ทางวิ่งแบบบินลงด้วยเครื่องวัดประกอบการบินที่ขนานหรือเกือบขนานในเวลาเดียวกันโดยมีการกำหนดระยะห่างขั้นต่ำของเรดาร์ (radar separation minima) ระหว่างอากาศยานบนส่วนต่อขยายแนวเส้นกึ่งกลางทางวิ่งที่ติดกัน	5	“การบินเข้าสู่ทางวิ่งขนานแบบไม่อิสระ (dependent parallel approaches)” หมายความว่า การปฏิบัติการบินเข้าสู่ทางวิ่งแบบบินลงด้วยเครื่องวัดประกอบการบินที่ขนานหรือเกือบขนานในเวลาเดียวกันโดยมีการกำหนดระยะห่างขั้นต่ำของเรดาร์ (radar separation minima) ระหว่างอากาศยานบนส่วนต่อขยายแนวเส้นกึ่งกลางทางวิ่งที่ติดกัน	คงเดิม
3	“หัวทางวิ่งที่ถูกเลื่อนไป (displaced threshold)” หมายความว่า จุดเริ่มต้นของทางวิ่งส่วนที่ใช้สำหรับการบินลงของอากาศยานที่ถูกเลื่อนไป มิได้อยู่ปลายสุดทางวิ่ง	5	“หัวทางวิ่งที่ถูกเลื่อนไป (displaced threshold)” หมายความว่า จุดเริ่มต้นของทางวิ่งส่วนที่ใช้สำหรับการบินลงของอากาศยานที่ถูกเลื่อนไป มิได้อยู่ปลายสุดทางวิ่ง	คงเดิม
3	“ความเข้มแสงประสิทธิภาพ (effective intensity)” หมายความว่า ความเข้มแสงประสิทธิภาพของไฟกะพริบ ซึ่งเท่ากับความเข้มแสงของไฟส่องสว่างคงที่ที่มีสีเดียวกัน โดยจะให้แสงในระยะการมองเห็นที่เท่ากันภายใต้เงื่อนไขการสังเกตแบบเดียวกัน	5	“ความเข้มแสงประสิทธิภาพ (effective intensity)” หมายความว่า ความเข้มแสงประสิทธิภาพของไฟกะพริบ ซึ่งเท่ากับความเข้มแสงของไฟส่องสว่างคงที่ที่มีสีเดียวกัน โดยจะให้แสงในระยะการมองเห็นที่เท่ากันภายใต้เงื่อนไขการสังเกตแบบเดียวกัน	คงเดิม
3	“ค่าความสูงเหนือทรงรี (ellipsoid height / geodetic height)” หมายความว่า ความสูงที่อ้างอิงจากรูปทรงรีฐานของโลกแบบรูปทรงรี (ellipsoid) ซึ่งวัดจากขอบนอกรูปทรงรีตั้งฉากไปยังจุดที่ต้องการจะวัด	5	“ค่าความสูงเหนือทรงรี (ellipsoid height / geodetic height)” หมายความว่า ความสูงที่อ้างอิงจากรูปทรงรีฐานของโลกแบบรูปทรงรี (ellipsoid) ซึ่งวัดจากขอบนอกรูปทรงรีตั้งฉากไปยังจุดที่ต้องการจะวัด	ตัดออก เนื่องจากไม่มีคำนี้กำหนดไว้ในข้อกำหนดฯ

ชื่อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ชื่อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
3	“พื้นที่จุดขึ้นลง (Final Approach and Take-off Area: FATO)” หมายความว่า พื้นที่ที่กำหนดขึ้นเพื่อใช้สำหรับการปฏิบัติการในการร่อนลงระยะสุดท้ายโดยบินอยู่กับที่หรือบินลงจอด และใช้สำหรับเริ่มการปฏิบัติการในการบินขึ้น ในกรณีพื้นที่จุดขึ้นลงดังกล่าวใช้งานสำหรับเฮลิคอปเตอร์ที่มีสมรรถนะชั้นหนึ่ง พื้นที่ที่กำหนดขึ้นดังกล่าวให้รวมถึงพื้นที่ยกเลิกการบินขึ้น (rejected take-off area available) ด้วย	5	“พื้นที่จุดขึ้นลง (Final Approach and Take-off Area: FATO)” หมายความว่า พื้นที่ที่กำหนดขึ้นเพื่อใช้สำหรับการปฏิบัติการในการร่อนลงระยะสุดท้ายโดยบินอยู่กับที่หรือบินลงจอด และใช้สำหรับเริ่มการปฏิบัติการในการบินขึ้น ในกรณีพื้นที่จุดขึ้นลงดังกล่าวใช้งานสำหรับเฮลิคอปเตอร์ที่มีสมรรถนะชั้นหนึ่ง พื้นที่ที่กำหนดขึ้นดังกล่าวให้รวมถึงพื้นที่ยกเลิกการบินขึ้น (rejected take-off area available) ด้วย	ตัดออก เพราะคำนี้ถูกใช้สำหรับมาตรฐานสนามบินเฮลิคอปเตอร์ ที่จะแยกออกไปเป็นข้อกำหนดของ กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบินเฮลิคอปเตอร์ อีกฉบับ
3	“ไฟส่องสว่างคงที่ (fixed light)” หมายความว่า ไฟที่มีความเข้มแสงในการส่องสว่างคงที่ เมื่อสังเกตจากจุดซึ่งอยู่กับที่ (fixed point)	5	“ไฟส่องสว่างคงที่ (fixed light)” หมายความว่า ไฟที่มีความเข้มแสงในการส่องสว่างคงที่ เมื่อสังเกตจากจุดซึ่งอยู่กับที่ (fixed point)	คงเดิม
3	“วัตถุแปลกปลอม (Foreign Object Debris: FOD)” หมายความว่า วัตถุที่อยู่บนพื้นที่เคลื่อนไหว ซึ่งมีได้มีหน้าที่หรือเป็นประโยชน์ในการใช้งานทางการบินและอาจเป็นอันตรายต่อการปฏิบัติการของอากาศยาน	5	“วัตถุแปลกปลอม (Foreign Object Debris: FOD)” หมายความว่า วัตถุที่อยู่บนพื้นที่เคลื่อนไหว ซึ่งมีได้มีหน้าที่หรือเป็นประโยชน์ในการใช้งานทางการบินและอาจเป็นอันตรายต่อการปฏิบัติการของอากาศยาน	คงเดิม
3	“วัตถุแตกหักง่าย (frangible object)” หมายความว่า วัตถุที่มีมวลเบาซึ่งถูกออกแบบมาให้ง่ายต่อการแตกหัก บิดงอ หรือยืดหยุ่น เมื่อถูกกระแทกหรือชนโดยอากาศยานแล้วก่อให้เกิดอันตรายต่ออากาศยานน้อยที่สุด	5	“วัตถุแตกหักง่าย (frangible object)” หมายความว่า วัตถุที่มีมวลเบาซึ่งถูกออกแบบมาให้ง่ายต่อการแตกหัก บิดงอ หรือยืดหยุ่น เมื่อถูกกระแทกหรือชนโดยอากาศยานแล้วก่อให้เกิดอันตรายต่ออากาศยานน้อยที่สุด	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
3	“พื้นหลักฐานทางยิปโซเดซี (geodetic datum)” หมายความว่า ชุดของตัวแปรขั้นต่ำที่จำเป็นต่อการระบุตำแหน่งและทิศทางของระบบอ้างอิงท้องถิ่น (local reference system) เทียบกับระบบอ้างอิงทั่วโลก (global reference system)	5	“พื้นหลักฐานทางยิปโซเดซี (geodetic datum)” หมายความว่า ชุดของตัวแปรขั้นต่ำที่จำเป็นต่อการระบุตำแหน่งและทิศทางของระบบอ้างอิงท้องถิ่น (local reference system) เทียบกับระบบอ้างอิงทั่วโลก (global reference system)	ตัดออก เนื่องจากไม่มีคำนี้กำหนดไว้ในข้อกำหนดฯ
3	“จีโออยด์ (geoid)” หมายความว่า พื้นผิวที่มีแรงดึงดูดเท่ากัน (equipotential surface) ในสนามแรงโน้มถ่วงของโลก ซึ่งสมนัยกับค่าระดับน้ำทะเลปานกลางที่สงบ (undisturbed mean sea level) ซึ่งขยายออกไปอย่างต่อเนื่องตลอดทั่วทั้งทวีป	5	“จีโออยด์ (geoid)” หมายความว่า พื้นผิวที่มีแรงดึงดูดเท่ากัน (equipotential surface) ในสนามแรงโน้มถ่วงของโลก ซึ่งสมนัยกับค่าระดับน้ำทะเลปานกลางที่สงบ (undisturbed mean sea level) ซึ่งขยายออกไปอย่างต่อเนื่องตลอดทั่วทั้งทวีป	คงเดิม
3	“ค่าความสูงจีโออยด์ (geoid undulation)” หมายความว่า ค่าระยะห่างระหว่างจีโออยด์กับพื้นผิวอ้างอิงทางคณิตศาสตร์รูปทรงรี (ellipsoid) โดยมีค่าบวกเมื่อพื้นผิวจีโออยด์สูงกว่าพื้นผิวอ้างอิงทางคณิตศาสตร์รูปทรงรี และมีค่าลบเมื่อพื้นผิวจีโออยด์ต่ำกว่าพื้นผิวอ้างอิงทางคณิตศาสตร์รูปทรงรี	5	“ค่าความสูงจีโออยด์ (geoid undulation)” หมายความว่า ค่าระยะห่างระหว่างจีโออยด์กับพื้นผิวอ้างอิงทางคณิตศาสตร์รูปทรงรี (ellipsoid) โดยมีค่าบวกเมื่อพื้นผิวจีโออยด์สูงกว่าพื้นผิวอ้างอิงทางคณิตศาสตร์รูปทรงรี และมีค่าลบเมื่อพื้นผิวจีโออยด์ต่ำกว่าพื้นผิวอ้างอิงทางคณิตศาสตร์รูปทรงรี	คงเดิม
3	“ปฏิทินเกรกอเรียน (gregorian calendar)” หมายความว่า ปฏิทินสำหรับใช้ทั่วไป โดยมีขึ้นครั้งแรกในปีพุทธศักราช ๒๑๒๕ (คริสต์ศักราช ๑๕๘๒) สามร้อยหกสิบห้าวัน และปีอธิกสุรทิน (leap year) จะมีจำนวนวันสามร้อยหกสิบหกวัน โดยแบ่งออกเป็นสิบสองเพื่อใช้ในการกำหนดปี ซึ่งมีค่าใกล้เคียงกับปีสุริยคติ มากกว่าปฏิทินจูเลียน (Julian calendar) ทั้งนี้ ในปฏิทินเกรกอเรียน ปีปกติจะมีวันทั้งหมดเดือน	5	“ปฏิทินเกรกอเรียน (Gregorian calendar)” หมายความว่า ปฏิทินสำหรับใช้ทั่วไป โดยมีขึ้นครั้งแรกในปีพุทธศักราช ๒๑๒๕ (คริสต์ศักราช ๑๕๘๒) เพื่อใช้ในการกำหนดปี ซึ่งมีค่าใกล้เคียงกับปีสุริยคติ มากกว่าปฏิทินจูเลียน (Julian calendar) ทั้งนี้ ในปฏิทินเกรกอเรียน ปีปกติจะมีวันทั้งหมดสามร้อยหกสิบห้าวัน และปีอธิกสุรทิน (leap year) จะมีจำนวนวันสามร้อยหกสิบหกวัน โดยแบ่งออกเป็นสิบสองเดือน	Capitalize “G” เนื่องจากเป็นคำเฉพาะ (Gregorian Calendar)

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
3	“ไฟแสดงอันตราย (hazard beacon)” หมายความว่า ไฟแสดงตำแหน่งสำหรับการบินที่ใช้ในการระบุสิ่งที่เป็นอันตรายต่อการเดินอากาศ	5	“ไฟแสดงอันตราย (hazard beacon)” หมายความว่า ไฟแสดงตำแหน่งสำหรับการบินที่ใช้ในการระบุสิ่งที่เป็นอันตรายต่อการเดินอากาศ	ตัดออก เนื่องจากไม่มีคำนี้กำหนดไว้ในข้อกำหนดฯ
3	“สนามบินเฮลิคอปเตอร์ (heliport)” หมายความว่า สนามบินหรือพื้นที่ที่กำหนดไว้บนโครงสร้างสำหรับใช้ทั้งหมดหรือบางส่วนในการบินลง บินขึ้น และการขับเคลื่อนบนพื้นผิวของเฮลิคอปเตอร์	5	“สนามบินเฮลิคอปเตอร์ (heliport)” หมายความว่า สนามบินหรือพื้นที่ที่กำหนดไว้บนโครงสร้างสำหรับใช้ทั้งหมดหรือบางส่วนในการบินลง บินขึ้น และการขับเคลื่อนบนพื้นผิวของเฮลิคอปเตอร์	ตัดออก เพราะคำนี้ถูกใช้สำหรับมาตรฐานสนามบินเฮลิคอปเตอร์ ที่จะแยกออกไปเป็นข้อกำหนดของ กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบินเฮลิคอปเตอร์ อีกฉบับ
3	“ทางขับในอากาศของเฮลิคอปเตอร์ (helicopter air taxiway)” หมายความว่า ทางที่กำหนดไว้บนพื้นผิวเพื่อใช้สำหรับเป็นทางขับในอากาศสำหรับเฮลิคอปเตอร์	5	“ทางขับในอากาศของเฮลิคอปเตอร์ (helicopter air taxiway)” หมายความว่า ทางที่กำหนดไว้บนพื้นผิวเพื่อใช้สำหรับเป็นทางขับในอากาศสำหรับเฮลิคอปเตอร์	ตัดออก เพราะคำนี้ถูกใช้สำหรับมาตรฐานสนามบินเฮลิคอปเตอร์ ที่จะแยกออกไปเป็นข้อกำหนดของ กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบินเฮลิคอปเตอร์ อีกฉบับ
3	“ทางขับภาคพื้นของเฮลิคอปเตอร์ (helicopter ground taxiway)” หมายความว่า ทางขับภาคพื้นที่มีไว้สำหรับการเคลื่อนที่บนพื้นดินของเฮลิคอปเตอร์ที่มีล้อที่ฐานโครงสร้างเฮลิคอปเตอร์ที่สัมผัสพื้น (undercarriage)	5	“ทางขับภาคพื้นของเฮลิคอปเตอร์ (helicopter ground taxiway)” หมายความว่า ทางขับภาคพื้นที่มีไว้สำหรับการเคลื่อนที่บนพื้นดินของเฮลิคอปเตอร์ที่มีล้อที่ฐานโครงสร้างเฮลิคอปเตอร์ที่สัมผัสพื้น (undercarriage)	ตัดออก เพราะคำนี้ถูกใช้สำหรับมาตรฐานสนามบินเฮลิคอปเตอร์ ที่จะแยกออกไปเป็นข้อกำหนดของ กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบินเฮลิคอปเตอร์ อีกฉบับ
3	“เส้นทางขับของเฮลิคอปเตอร์ (helicopter taxi-route)” หมายความว่า ทางที่กำหนดไว้เพื่อใช้ในการเคลื่อนที่ของเฮลิคอปเตอร์จากส่วนหนึ่งของสนามบินไปยังส่วนอื่น ๆ ทั้งนี้ เส้นทางขับจะรวมถึงทางขับภาคพื้นหรือทางขับในอากาศซึ่งจะอยู่ในแนวศูนย์กลางของเส้นทางขับ	5	“เส้นทางขับของเฮลิคอปเตอร์ (helicopter taxi-route)” หมายความว่า ทางที่กำหนดไว้เพื่อใช้ในการเคลื่อนที่ของเฮลิคอปเตอร์จากส่วนหนึ่งของสนามบินไปยังส่วนอื่น ๆ ทั้งนี้ เส้นทางขับจะรวมถึงทางขับภาคพื้นหรือทางขับในอากาศซึ่งจะอยู่ในแนวศูนย์กลางของเส้นทางขับ	ตัดออก เพราะคำนี้ถูกใช้สำหรับมาตรฐานสนามบินเฮลิคอปเตอร์ ที่จะแยกออกไปเป็นข้อกำหนดของ กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบินเฮลิคอปเตอร์ อีกฉบับ
3	“ลานหยุดคอย (holding bay)” หมายความว่า พื้นที่ที่กำหนดไว้เพื่อให้อากาศยานสามารถหยุดคอยหรืออ้อมผ่าน เพื่ออำนวยความสะดวกในการเคลื่อนไหวของอากาศยานบนพื้นผิวอย่างมีประสิทธิภาพ	5	“ลานหยุดคอย (holding bay)” หมายความว่า พื้นที่ที่กำหนดไว้เพื่อให้อากาศยานสามารถหยุดคอยหรืออ้อมผ่าน เพื่ออำนวยความสะดวกในการเคลื่อนไหวของอากาศยานบนพื้นผิวอย่างมีประสิทธิภาพ	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
3	“พื้นที่เสี่ยง (hot spot)” หมายความว่า ตำแหน่งบนพื้นที่เคลื่อนไหวของสนามบินที่มีประวัติหรืออาจมีความเสี่ยงในการชนกัน หรือการรुकล้ำเข้าทางวิ่ง รวมถึงบริเวณที่นักบินและผู้ขับชียานพาหนะต้องเพิ่มความใส่ใจมากกว่าปกติ	5	“พื้นที่เสี่ยง (hot spot)” หมายความว่า ตำแหน่งบนพื้นที่เคลื่อนไหวของสนามบินที่มีประวัติหรืออาจมีความเสี่ยงในการชนกัน หรือการรुकล้ำเข้าทางวิ่ง รวมถึงบริเวณที่นักบินและผู้ขับชียานพาหนะต้องเพิ่มความใส่ใจมากกว่าปกติ	คงเดิม
3	“หลักมนุษยปัจจัย (human factors principles)” หมายความว่า หลักการที่นำมาประยุกต์ใช้กับการออกแบบ การรับรอง การฝึกอบรม การปฏิบัติการ และการบำรุงรักษาที่เกี่ยวข้องกับการบิน และเพื่อใช้หาการปฏิสัมพันธ์อย่างปลอดภัยระหว่างมนุษย์กับองค์ประกอบต่าง ๆ ของระบบ โดยพิจารณาถึงสมรรถนะของมนุษย์อย่างเหมาะสม	5	“หลักมนุษยปัจจัย (human factors principles)” หมายความว่า หลักการที่นำมาประยุกต์ใช้กับการออกแบบ การรับรอง การฝึกอบรม การปฏิบัติการ และการบำรุงรักษาที่เกี่ยวข้องกับการบิน และเพื่อใช้หาการปฏิสัมพันธ์อย่างปลอดภัยระหว่างมนุษย์กับองค์ประกอบต่าง ๆ ของระบบ โดยพิจารณาถึงสมรรถนะของมนุษย์ อย่างเหมาะสม	คงเดิม
3	“สมรรถนะของมนุษย์ (human performance)” หมายความว่า ความสามารถและข้อจำกัดของมนุษย์ที่มีผลต่อความปลอดภัยและประสิทธิภาพของการปฏิบัติการด้านการบิน	5	“สมรรถนะของมนุษย์ (human performance)” หมายความว่า ความสามารถและข้อจำกัดของมนุษย์ที่มีผลต่อความปลอดภัยและประสิทธิภาพของการปฏิบัติการด้านการบิน	คงเดิม
3	“ไฟบอกตำแหน่งด้วยการส่งรหัสสัญญาณ (identification beacon)” หมายความว่า ไฟแสดงตำแหน่งสำหรับการบินที่ส่งสัญญาณรหัสโดยวิธีการส่งรหัสที่ทำให้สามารถระบุจุดทำการอ้างอิงได้	5	“ไฟบอกตำแหน่งด้วยการส่งรหัสสัญญาณ (identification beacon)” หมายความว่า ไฟแสดงตำแหน่งสำหรับการบินที่ส่งสัญญาณรหัสโดยวิธีการส่งรหัสที่ทำให้สามารถระบุจุดทำการอ้างอิงได้	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
3	“การบินเข้าสู่ทางวิ่งขนานแบบอิสระ (independent parallel approaches)” หมายความว่า การปฏิบัติการบินเข้าสู่ทางวิ่งแบบ บินลงด้วยเครื่องวัดประกอบการบินที่ขนานหรือ เกือบขนานในเวลาเดียวกัน โดยมีได้มีการกำหนด ระยะห่างขั้นต่ำของเรดาร์ (radar separation minima) ระหว่างอากาศยานบนส่วนต่อขยาย แนวเส้นกึ่งกลางทางวิ่งที่ติดกัน	5	“การบินเข้าสู่ทางวิ่งขนานแบบอิสระ (independent parallel approaches)” หมายความว่า การปฏิบัติการบินเข้าสู่ทางวิ่งแบบ บินลงด้วยเครื่องวัดประกอบการบินที่ขนานหรือ เกือบขนานในเวลาเดียวกัน โดยมีได้มีการกำหนด ระยะห่างขั้นต่ำของเรดาร์ (radar separation minima) ระหว่างอากาศยานบนส่วนต่อขยาย แนวเส้นกึ่งกลางทางวิ่งที่ติดกัน	คงเดิม
3	“การบินออกจากทางวิ่งขนานแบบอิสระ (independent parallel departures)” หมายความว่า การปฏิบัติการบินออกจากทางวิ่ง แบบบินลงด้วยเครื่องวัดประกอบการบินที่ขนาน หรือเกือบขนานกันในเวลาเดียวกัน	5	“การบินออกจากทางวิ่งขนานแบบอิสระ (independent parallel departures)” หมายความว่า การปฏิบัติการบินออกจากทางวิ่ง แบบบินลงด้วยเครื่องวัดประกอบการบินที่ขนาน หรือเกือบขนานกันในเวลาเดียวกัน	คงเดิม
3	“ทางวิ่งแบบบินลงด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน (instrument runway)” หมายความว่า ทางวิ่ง ประเภทใดประเภทหนึ่ง ดังต่อไปนี้ ซึ่งสร้างขึ้นสำหรับ การปฏิบัติการของอากาศยานที่ใช้วิธีปฏิบัติการ บินเข้าสู่สนามบินโดยใช้เครื่องวัดประกอบการบิน (instrument approach procedures) (๑) ทางวิ่งแบบนอนพรีซิชั่น (non-precision approach runway) คือ ทางวิ่งที่มีเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ประเภททัศนวิสัย และเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ประเภทไม่ใช่ทัศนวิสัย เพื่อใช้สำหรับรองรับการ ปฏิบัติการบินลงด้วยเครื่องวัดประกอบ การบิน ประเภท A (instrument approach operation	5	“ทางวิ่งแบบบินลงด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน (instrument runway)” หมายความว่า ทางวิ่ง ประเภทใดประเภทหนึ่ง ดังต่อไปนี้ ซึ่งสร้างขึ้น สำหรับการปฏิบัติการของอากาศยานที่ใช้วิธีปฏิบัติ การบินเข้าสู่สนามบินโดยใช้ด้วยเครื่องวัดประกอบ การบิน (instrument approach procedures) (๑) ทางวิ่งแบบนอนพรีซิชั่น (non-precision approach runway) คือ ทางวิ่งที่มีเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ประเภททัศนวิสัย และเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ประเภทไม่ใช่ทัศนวิสัย เพื่อใช้สำหรับรองรับการ ปฏิบัติการบินลงด้วยเครื่องวัดประกอบ การบิน ประเภท A (instrument approach operation	ใช้คำให้เหมือนกัน "โดยใช้เครื่องวัด ประกอบการบิน" เปลี่ยนเป็น "ด้วยเครื่องวัด ประกอบการบิน"

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
	<p>type A) และมีทัศนวิสัยไม่ต่ำกว่าหนึ่งพันเมตร (๒) ทางวิ่งแบบพรีซิชั่น (precision approach runway) ได้แก่</p> <p>(ก) ทางวิ่งแบบพรีซิชั่น ประเภทที่หนึ่ง (precision approach runway category I) คือ ทางวิ่งที่มีเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ประเภททัศนวิสัย และเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ประเภทไม่ใช้ทัศนวิสัย เพื่อใช้สำหรับรองรับการปฏิบัติการบินลงด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน ประเภท B (instrument approach operation type B) โดยใช้ความสูงตัดสินใจ (Decision Height: DH) ไม่ต่ำกว่าสองร้อยฟุต และมีทัศนวิสัยไม่ต่ำกว่าแปดร้อยเมตร หรือระยะที่นักบินมองเห็นทางวิ่งไม่ต่ำกว่าห้าร้อยห้าสิบเมตร</p> <p>(ข) ทางวิ่งแบบพรีซิชั่น ประเภทที่สอง (precision approach runway category II) คือ ทางวิ่งที่มีเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ประเภททัศนวิสัย และเครื่องอำนวยความสะดวก</p>		<p>type A) และมีทัศนวิสัยไม่ต่ำกว่าหนึ่งพันเมตร (๒) ทางวิ่งแบบพรีซิชั่น (precision approach runway) ได้แก่</p> <p>(ก) ทางวิ่งแบบพรีซิชั่น ประเภทที่หนึ่ง (precision approach runway category I) คือ ทางวิ่งที่มีเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ประเภททัศนวิสัย และเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ประเภทไม่ใช้ทัศนวิสัย เพื่อใช้สำหรับรองรับการปฏิบัติการบินลงด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน ประเภท B (instrument approach operation type B) โดยใช้ความสูงตัดสินใจ (Decision Height: DH) ไม่ต่ำกว่าสองร้อยฟุต และมีทัศนวิสัยไม่ต่ำกว่าแปดร้อยเมตร หรือระยะที่นักบินมองเห็นทางวิ่งไม่ต่ำกว่าห้าร้อยห้าสิบเมตร</p> <p>(ข) ทางวิ่งแบบพรีซิชั่น ประเภทที่สอง (precision approach runway category II) คือ ทางวิ่งที่มีเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดิน</p>	
	<p>สะดวกในการเดินอากาศ ประเภทไม่ใช้ทัศนวิสัย เพื่อใช้สำหรับรองรับการปฏิบัติการบินลงด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน ประเภท B (instrument approach operation type B) โดยใช้ความสูงตัดสินใจ (Decision Height: DH) ต่ำกว่าสองร้อยฟุต แต่ไม่ต่ำกว่าหนึ่งร้อยฟุต และระยะที่นักบินมองเห็นทางวิ่งไม่ต่ำกว่าสามร้อยเมตร</p>		<p>อากาศ ประเภททัศนวิสัย และเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ประเภทไม่ใช้ทัศนวิสัย เพื่อใช้สำหรับรองรับการปฏิบัติการบินลงด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน ประเภท B (instrument approach operation type B) โดยใช้ความสูงตัดสินใจ (Decision Height: DH) ต่ำกว่าสองร้อย</p>	<p>1. ปรับปรุงตาม Amendment 15 to Annex 14 Vol. I, 1.1 Definitions d) Precision approach runway, category III. A runway served by visual aids and non-visual aid(s) intended for landing operations following an instrument approach operation type B to and</p>

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
	<p>(ค) ทางวิ่งแบบพรีซิชั่น ประเภทที่สาม (precision approach runway category III) คือ ทางวิ่งที่มีเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ประเภททัศนวิสัย และเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ประเภทไม่ใช้ทัศนวิสัย เพื่อใช้สำหรับรองรับการปฏิบัติการบินลงด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน ประเภท B (instrument approach operation type B) ลงสู่ทางวิ่งและตลอดพื้นผิวของทางวิ่ง และ</p> <p>๑) A – ติดตั้งสำหรับการปฏิบัติการโดยใช้ความสูงตัดสินใจ (Decision Height: DH) ต่ำกว่าหนึ่งร้อยฟุต หรือไม่มีระยะสูงตัดสินใจ และระยะที่นักบินมองเห็นทางวิ่ง ไม่ต่ำกว่าหนึ่งร้อยเจ็ดสิบห้าเมตร</p> <p>๒) B – ติดตั้งสำหรับการปฏิบัติการโดยใช้ความสูงตัดสินใจ (Decision Height: DH) ต่ำกว่าห้าสิบฟุตหรือไม่มีระยะสูงตัดสินใจ และระยะที่นักบินมองเห็นทางวิ่ง ต่ำกว่าหนึ่งร้อยเจ็ดสิบห้าเมตร แต่ไม่ต่ำกว่าห้าสิบเมตร</p> <p>๓) C – ติดตั้งสำหรับการปฏิบัติการโดยไม่มี ความสูงตัดสินใจ (Decision Height: DH) และไม่มีข้อจำกัดเกี่ยวกับระยะที่นักบินมองเห็นทางวิ่ง</p> <p>ประเภทของการปฏิบัติการบินลงด้วยเครื่องวัดประกอบการบินตามวรรคหนึ่ง แบ่งออกเป็นประเภทต่าง ๆ ดังต่อไปนี้</p>		<p>ฟุต แต่ไม่ต่ำกว่าหนึ่งร้อยฟุต และระยะที่นักบินมองเห็นทางวิ่งไม่ต่ำกว่าสามร้อยเมตร</p> <p>(ค) ทางวิ่งแบบพรีซิชั่น ประเภทที่สาม ทางวิ่งแบบพรีซิชั่น ประเภทที่สาม (precision approach runway category III) คือ ทางวิ่งที่มีเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ประเภททัศนวิสัย และเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ประเภทไม่ใช้ทัศนวิสัย เพื่อใช้สำหรับรองรับการปฏิบัติการบินลงด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน ประเภท B (instrument approach operation type B) ลงสู่ทางวิ่งและตลอดพื้นผิวของทางวิ่ง และ</p> <p>๑) A – ติดตั้งสำหรับการปฏิบัติการโดยใช้ความสูงตัดสินใจ (Decision Height: DH) ต่ำกว่าหนึ่งร้อยฟุต หรือไม่มี ความสูงตัดสินใจ และระยะที่นักบินมองเห็นทางวิ่ง ไม่ต่ำกว่าหนึ่งร้อยเจ็ดสิบห้าร้อยเมตร หรือ</p> <p>๒) B – ติดตั้งสำหรับการปฏิบัติการโดยใช้ความสูงตัดสินใจ (Decision Height: DH) ต่ำกว่าห้าสิบฟุตหรือไม่มี ความสูงตัดสินใจ และระยะที่นักบินมองเห็นทางวิ่ง ต่ำกว่าหนึ่งร้อยเจ็ดสิบห้าเมตร แต่ไม่ต่ำกว่าห้าสิบเมตร</p> <p>๓) C – ติดตั้งสำหรับการปฏิบัติการโดยไม่มี ความสูงตัดสินใจ (Decision Height: DH) และไม่มีข้อจำกัดเกี่ยวกับระยะที่นักบินมองเห็นทางวิ่ง</p>	<p>along the surface of the runway and:</p> <p>A —intended for operations with a decision height (DH) lower than 30 m (100 ft), or no decision height and a runway visual range not less than 175 300 m or-</p> <p>B —intended for operations with a decision height (DH) lower than 15 m (50 ft), or no decision height and a runway visual range less than 175 m but not less than 50 m.</p> <p>C —intended for operations with no decision height (DH) and no runway visual range limitations.</p> <p>2. ลบ additional requirement จาก Annex 6 Part 1, 4.2.8.3</p>

ชื่อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ชื่อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
	<p>(๑) ประเภท A คือ การปฏิบัติการบินลงด้วยเครื่องวัดประกอบการบินโดยใช้ระยะสูงสำหรับการลดระดับต่ำสุด (minimum descent height) หรือความสูงตัดสินใจ (Decision Height: DH) ที่ระดับสองร้อยห้าสิบฟุต หรือสูงกว่า</p> <p>(๒) ประเภท B คือ การปฏิบัติการบินลงด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน โดยใช้ความสูงตัดสินใจ (Decision Height: DH) ต่ำกว่าสองร้อยห้าสิบฟุต</p>		<p>—ประเภทของการปฏิบัติการบินลงด้วยเครื่องวัดประกอบการบินตามวรรคหนึ่ง แบ่งออกเป็นประเภทต่าง ๆ ดังต่อไปนี้</p> <p>—(๑) ประเภท A คือ การปฏิบัติการบินลงด้วยเครื่องวัดประกอบการบินโดยใช้<u>ความสูง</u>สำหรับการลดระดับต่ำสุด (minimum descent height) หรือความสูงตัดสินใจ (Decision Height: DH) ที่ระดับสองร้อยห้าสิบฟุต หรือสูงกว่า</p> <p>—(๒) ประเภท B คือ การปฏิบัติการบินลงด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน โดยใช้<u>ความสูง</u>ตัดสินใจ (Decision Height: DH) ต่ำกว่าสองร้อยห้าสิบฟุต</p>	

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
3	<p>“ประเภทความสมบูรณ์ของข้อมูล (integrity classification)” หมายความว่า การจัดประเภทของข้อมูลด้านการบินที่ขึ้นอยู่กับความเสี่ยงซึ่งเป็นผลมาจากการใช้ข้อมูลที่มีความผิดพลาด โดยสามารถแบ่งเป็นประเภท ดังนี้</p> <p>(๑) ข้อมูลประจำ (routine data) คือ เมื่อมีการนำข้อมูลประจำซึ่งมีความผิดพลาดไปใช้ มีความเป็นไปได้น้อยมากที่จะทำให้การปฏิบัติการบินและการลงจอดของอากาศยานมีความเสี่ยงสูงในการเกิดอุบัติเหตุร้ายแรง (catastrophe)</p> <p>(๒) ข้อมูลสำคัญ (essential data) คือ เมื่อมีการนำข้อมูลสำคัญซึ่งมีความผิดพลาดไปใช้ มีความเป็นไปได้น้อยที่จะทำให้การปฏิบัติการบินและการลงจอดของอากาศยานมีความเสี่ยงสูงในการเกิดอุบัติเหตุร้ายแรง (catastrophe)</p> <p>(๓) ข้อมูลสำคัญที่สุด (critical data) คือ เมื่อมีการนำข้อมูลสำคัญที่สุดซึ่งมีความผิดพลาดไปใช้ มีความเป็นไปได้สูงที่จะทำให้การปฏิบัติการบินและการลงจอดของอากาศยานมีความเสี่ยงสูงในการเกิดอุบัติเหตุร้ายแรง (catastrophe)</p>	5	<p>“ประเภทความสมบูรณ์ของข้อมูล (integrity classification)” หมายความว่า การจัดประเภทของข้อมูลด้านการบินที่ขึ้นอยู่กับความเสี่ยงซึ่งเป็นผลมาจากการใช้ข้อมูลที่มีความผิดพลาด โดยสามารถแบ่งเป็นประเภท ดังนี้</p> <p>(๑) ข้อมูลประจำ (routine data) คือ เมื่อมีการนำข้อมูลประจำซึ่งมีความผิดพลาดไปใช้ มีความเป็นไปได้น้อยมากที่จะทำให้การปฏิบัติการบินและการลงจอดของอากาศยานมีความเสี่ยงสูงในการเกิดอุบัติเหตุร้ายแรง (catastrophe)</p> <p>(๒) ข้อมูลสำคัญ (essential data) คือ เมื่อมีการนำข้อมูลสำคัญซึ่งมีความผิดพลาดไปใช้ มีความเป็นไปได้น้อยที่จะทำให้การปฏิบัติการบินและการลงจอดของอากาศยานมีความเสี่ยงสูงในการเกิดอุบัติเหตุร้ายแรง (catastrophe)</p> <p>(๓) ข้อมูลสำคัญที่สุด (critical data) คือ เมื่อมีการนำข้อมูลสำคัญที่สุดซึ่งมีความผิดพลาดไปใช้ มีความเป็นไปได้สูงที่จะทำให้การปฏิบัติการบินและการลงจอดของอากาศยานมีความเสี่ยงสูงในการเกิดอุบัติเหตุร้ายแรง (catastrophe)</p>	ตัดออก เนื่องจากไม่มีคำนี้กำหนดไว้ในข้อกำหนดฯ

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
3	“ตำแหน่งหยุดคอยบนทางขับ (intermediate holding position)” หมายความว่า ตำแหน่งที่กำหนดไว้เพื่อควบคุมการจราจร โดยอากาศยานและยานพาหนะที่กำลังขับเคลื่อนอยู่ต้องหยุดและคอย จนกว่าจะได้รับอนุญาตให้ปฏิบัติการต่อไป เมื่อได้รับคำแนะนำดังกล่าวจากหอคอยควบคุมการจราจรทางอากาศ	5	“ตำแหน่งหยุดคอยบนทางขับ (intermediate holding position)” หมายความว่า ตำแหน่งที่กำหนดไว้เพื่อควบคุมการจราจร โดยอากาศยานและยานพาหนะที่กำลังขับเคลื่อนอยู่ต้องหยุดและคอย จนกว่าจะได้รับอนุญาตให้ปฏิบัติการต่อไป เมื่อได้รับคำแนะนำดังกล่าวจากหอคอยควบคุมการจราจรทางอากาศ	คงเดิม
3	“พื้นที่สำหรับการบินลง (landing area)” หมายความว่า ส่วนของพื้นที่เคลื่อนไหว ใช้สำหรับการบินลงหรือการบินขึ้นของอากาศยาน	5	“พื้นที่สำหรับการบินลง (landing area)” หมายความว่า ส่วนของพื้นที่เคลื่อนไหว ใช้สำหรับการบินลงหรือการบิน ขึ้น ของอากาศยาน	เปลี่ยนจากคำว่า “บินขึ้น” เป็น “วิ่งขึ้น” ให้สอดคล้องกันทั้งฉบับ
3	“อุปกรณ์บอกทิศทางในการบินลง (landing direction indicator)” หมายความว่า อุปกรณ์ที่ช่วยชี้ทิศทางที่กำหนดไว้ โดยใช้สายตาสำหรับการบินลงและการบินขึ้น	5	“อุปกรณ์บอกทิศทางในการบินลง (landing direction indicator)” หมายความว่า อุปกรณ์ที่ช่วยชี้ทิศทางที่กำหนดไว้โดยใช้สายตา สำหรับการ บิน ลงและการ บิน ขึ้น	เปลี่ยนจากคำว่า “บินขึ้น” เป็น “วิ่งขึ้น” ให้สอดคล้องกันทั้งฉบับ
3	“ความเชื่อมั่นของระบบไฟ (lighting system reliability)” หมายความว่า ความเป็นไปได้ที่ระบบซึ่งมีการติดตั้งสมบูรณ์แล้ว สามารถใช้งานได้และทำงานอยู่ในค่าความคลาดเคลื่อนที่ยอมรับได้ที่กำหนด	5	“ความเชื่อมั่นของระบบไฟ (lighting system reliability)” หมายความว่า ความเป็นไปได้ที่ระบบ ไฟ ซึ่งมีการติดตั้งสมบูรณ์แล้ว สามารถใช้งานได้และทำงานอยู่ในค่าความคลาดเคลื่อนที่ยอมรับได้ที่กำหนด	เพิ่มคำให้ถูกต้อง “ความเชื่อมั่นของระบบไฟ (lighting system reliability)” จึงควรใช้คำว่า ระบบไฟ
3	“พื้นที่ขับเคลื่อน (manoeuvring area)” หมายความว่า ส่วนของสนามบินที่ใช้สำหรับการบินขึ้น บินลง และขับเคลื่อนของอากาศยาน ซึ่งไม่รวมลานจอดอากาศยาน	5	“พื้นที่ขับเคลื่อน (manoeuvring area)” หมายความว่า ส่วนของสนามบินที่ใช้สำหรับการ บิน ขึ้น บินลง และขับเคลื่อนของอากาศยาน ซึ่งไม่รวมลานจอดอากาศยาน	เปลี่ยนจากคำว่า “บินขึ้น” เป็น “วิ่งขึ้น” ให้สอดคล้องกันทั้งฉบับ
3	“วัตถุที่ใช้เป็นเครื่องหมาย (marker)” หมายความว่า วัตถุที่แสดงไว้เหนือระดับพื้นดินเพื่อแสดงสิ่งกีดขวางหรือเพื่อกำหนดขอบเขตพื้นที่	5	“วัตถุที่ใช้เป็นเครื่องหมาย (marker)” หมายความว่า วัตถุที่แสดงไว้เหนือระดับพื้นดินเพื่อแสดงสิ่งกีดขวางหรือเพื่อกำหนดขอบเขตพื้นที่	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
3	“เครื่องหมาย (marking)” หมายความว่า สัญลักษณ์หรือกลุ่มของสัญลักษณ์ที่แสดงไว้บนพื้นผิวของพื้นที่เคลื่อนไหวเพื่อสื่อสารข้อมูลด้านการบิน	5	“เครื่องหมาย (marking)” หมายความว่า สัญลักษณ์หรือกลุ่มของสัญลักษณ์ที่แสดงไว้บนพื้นผิวของพื้นที่เคลื่อนไหวเพื่อสื่อสารข้อมูลด้านการบิน	คงเดิม
3	“พื้นที่เคลื่อนไหว (movement area)” หมายความว่า ส่วนของสนามบินที่ใช้สำหรับการบินขึ้น บินลง และขับเคลื่อนของอากาศยาน ซึ่งประกอบด้วยพื้นที่ขับเคลื่อน และลานจอดอากาศยาน	5	“พื้นที่เคลื่อนไหว (movement area)” หมายความว่า ส่วนของสนามบินที่ใช้สำหรับการ บินวิ่ง ขึ้น บินลง และขับเคลื่อนของอากาศยาน ซึ่งประกอบด้วยพื้นที่ขับเคลื่อน และลานจอดอากาศยาน	เปลี่ยนจากคำว่า “บินขึ้น” เป็น “วิ่งขึ้น” ให้สอดคล้องกันทั้งฉบับ
3	“ทางวิ่งที่เกือบขนานกัน (near-parallel runways)” หมายความว่า ทางวิ่งที่ไม่ตัดกัน ซึ่งเส้นที่ลากต่อจากเส้นกึ่งกลางทางวิ่งทั้งสองนั้นทำมุมเข้าหากันหรือออกจากกันไม่เกินสิบห้าองศา	5	“ ทางวิ่งที่เกือบขนานกัน (near-parallel runways) ” หมายความว่า ทางวิ่งที่ไม่ตัดกัน ซึ่งเส้นที่ลากต่อจากเส้นกึ่งกลางทางวิ่งทั้งสองนั้นทำมุมเข้าหากันหรือออกจากกันไม่เกินสิบห้าองศา	ตัดออก เนื่องจากไม่มีคำนี้กำหนดไว้ในข้อกำหนดฯ
3	“ทางวิ่งแบบบินลงโดยไม่ใช้เครื่องวัดประกอบการบิน (non-instrument runway)” หมายความว่า ทางวิ่งซึ่งสร้างขึ้นสำหรับการปฏิบัติการบินของอากาศยานที่ใช้วิธีการบินเข้าสู่สนามบินด้วยทัศนวิสัย (visual approach procedure) หรือด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน (instrument approach procedure) จนถึงจุดที่อยู่เหนือความสูงที่กำหนดให้ต้องบินต่อเนื่องเข้าสู่สนามบินภายใต้สภาพอากาศเปิด (Visual Meteorological Condition: VMC) ภายหลังจากจุดดังกล่าว	5	“ทางวิ่งแบบบินลงโดยไม่ใช้เครื่องวัดประกอบการบิน (non-instrument runway)” หมายความว่า ทางวิ่งซึ่งสร้างขึ้นสำหรับการปฏิบัติการบินของอากาศยานที่ใช้วิธีการบินเข้าสู่สนามบินด้วยทัศนวิสัย (visual approach procedure) หรือด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน (instrument approach procedure) จนถึงจุดที่อยู่เหนือความสูงที่กำหนดให้ต้องบินต่อเนื่องเข้าสู่สนามบินภายใต้สภาพอากาศเปิด (Visual Meteorological Condition: VMC) ภายหลังจากจุดดังกล่าว	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
3	“สิ่งกีดขวาง (obstacle)” หมายความว่า วัตถุติด ตรึงที่มีลักษณะชั่วคราวหรือถาวร รวมถึงวัตถุ เคลื่อนที่ หรือส่วนของวัตถุนั้น ๆ ซึ่ง (๑) อยู่ในพื้นที่ที่ใช้สำหรับการเคลื่อนไหวของ อากาศยาน หรือ (๒) ยื่นล้ำเข้าไปเหนือพื้นผิวที่ถูกกำหนดไว้สำหรับ ปกป้องอากาศยานที่ทำการบิน หรือ (๓) ตั้งอยู่ด้านนอกพื้นผิวที่ถูกกำหนดไว้ และได้รับ การประเมินว่าเป็นอันตรายต่อการเดินอากาศ	5	“สิ่งกีดขวาง (obstacle)” หมายความว่า วัตถุติด ตรึงที่มีลักษณะชั่วคราวหรือถาวร รวมถึงวัตถุ เคลื่อนที่ หรือส่วนของวัตถุนั้น ๆ ซึ่ง (๑) อยู่ในพื้นที่ที่ใช้สำหรับการเคลื่อนไหวของ อากาศยาน หรือ (๒) ยื่นล้ำเข้าไปเหนือพื้นผิวที่ถูกกำหนดไว้สำหรับ ปกป้องอากาศยานที่ทำการบิน หรือ (๓) ตั้งอยู่ด้านนอกพื้นผิวที่ถูกกำหนดไว้ และได้รับ การประเมินว่าเป็นอันตรายต่อการเดินอากาศ	คงเดิม
3	“เขตปลอดสิ่งกีดขวาง (Obstacle Free Zone: OFZ)” หมายความว่า ห้วงอากาศเหนือพื้นผิว แนวร่อนชั้นใน (inner approach surface) พื้นผิวลาดเอียงชั้นใน (inner transitional surface) และพื้นผิวบาล์คแลนดิง (balked landing surface) รวมถึงส่วนของพื้นที่ปลอดภัยรอบทาง วิ่ง ที่ถูกล้อมรอบโดยพื้นผิวทั้งหมดข้างต้น ซึ่งต้อง ไม่มีสิ่งกีดขวางที่ติดตมยื่นล้ำเข้าไป นอกเหนือไปจากวัตถุมูลเบาและสามารถแตกหัก ง่ายที่จำเป็นสำหรับวัตถุประสงคในการเดินอากาศ	5	“เขตปลอดสิ่งกีดขวาง (Obstacle Free Zone: OFZ)” หมายความว่า ห้วงอากาศเหนือพื้นผิว แนวร่อนชั้นใน (inner approach surface) พื้นผิวลาดเอียงชั้นใน (inner transitional surface) และพื้นผิวบาล์คแลนดิง (balked landing surface) รวมถึงส่วนของพื้นที่ปลอดภัยรอบทาง วิ่ง ที่ถูกล้อมรอบโดยพื้นผิวทั้งหมดข้างต้น ซึ่งต้อง ไม่มีสิ่งกีดขวางที่ติดตมยื่นล้ำเข้าไป นอกเหนือไปจากวัตถุมูลเบาและสามารถแตกหัก ง่ายที่จำเป็นสำหรับวัตถุประสงคในการเดินอากาศ	คงเดิม
3	“ระยะห่างระหว่างล้อหลักด้านนอกทั้งสองข้าง (Outer Main Gear Wheel Span: OMGWS)” หมายความว่า ระยะห่างระหว่างขอบนอกของล้อ หลักด้านนอกทั้งสองข้างของอากาศยาน	5	“ระยะห่างระหว่างล้อหลักด้านนอกทั้งสองข้าง (Outer Main Gear Wheel Span: OMGWS)” หมายความว่า ระยะห่างระหว่างขอบนอกของล้อ หลักด้านนอกทั้งสองข้างของ อากาศยาน เครื่องบิน	แก้ไขคำว่า “อากาศยาน” เป็นคำว่า “เครื่องบิน” ให้ตรงกับ Annex 14 ที่ใช้คำว่า “aeroplane”

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
3	“หมายเลขจำแนกผิวพื้นจราจร (Pavement Classification Number: PCN)” หมายความว่า หมายเลขที่แสดงความแข็งแรงในการรองรับน้ำหนักของผิวพื้นจราจรสำหรับการปฏิบัติการที่ไม่มีข้อจำกัด	5	“หมายเลขจำแนกผิวพื้นจราจร (Pavement Classification Number: PCN <u>หรือ</u> <u>Pavement Classification Rating: PCR</u>)” หมายความว่า หมายเลขที่แสดงความแข็งแรงในการรองรับน้ำหนักของผิวพื้นจราจร สำหรับการปฏิบัติการที่ไม่มีข้อจำกัด	ปรับปรุงตาม Amendment 15 to Annex 14 Vol. I, 1.1 Definitions (PCN vs. PCR ให้ใช้ภาษาไทยคำเดียวกัน) 1. Applicable until 27 November 2024. Pavement classification number (PCN). A number expressing the bearing strength of a pavement for unrestricted operations . 2. Applicable as of 28 November 2024. Pavement classification number <u>rating</u> (PCNR). A number expressing the bearing strength of a pavement for unrestricted operations
3	“ทางวิ่งหลัก (primary runway)” หมายความว่า ทางวิ่งที่ใช้เป็นประจำมากกว่าทางวิ่งอื่น เมื่ออยู่ในสภาพแวดล้อมที่อำนวย	5	“ทางวิ่งหลัก (primary runway)” หมายความว่า ทางวิ่งที่ใช้เป็นประจำมากกว่าทางวิ่งอื่น เมื่ออยู่ในสภาพแวดล้อมที่อำนวย	คงเดิม
3	“ถนน (road)” หมายความว่า เส้นทางที่กำหนดไว้ในพื้นที่เคลื่อนไหว ใช้สำหรับการขับเคลื่อนยานพาหนะโดยเฉพาะ	5	“ถนน (road)” หมายความว่า เส้นทางที่กำหนดไว้ในพื้นที่เคลื่อนไหว ใช้สำหรับการขับเคลื่อนยานพาหนะโดยเฉพาะ	คงเดิม
3	“ตำแหน่งหยุดคอยบนถนน (road-holding position)” หมายความว่า ตำแหน่งที่กำหนดไว้ให้ยานพาหนะหยุดคอยหากมีความจำเป็น	5	“ตำแหน่งหยุดคอยบนถนน (road-holding position)” หมายความว่า ตำแหน่งที่กำหนดไว้ให้ยานพาหนะหยุดคอยหากมีความจำเป็น	คงเดิม
3	“ทางวิ่ง (runway)” หมายความว่า พื้นที่รูปสี่เหลี่ยมมุมฉากที่กำหนดไว้ในสนามบิน ซึ่งจัดไว้สำหรับการบินขึ้นและบินลงของอากาศยาน	5	“ทางวิ่ง (runway)” หมายความว่า พื้นที่รูปสี่เหลี่ยมมุมฉากที่กำหนดไว้ในสนามบิน บนพื้นดิน ซึ่งจัดไว้สำหรับ การบินขึ้นและบินลงการบินลง และวิ่งขึ้น ของอากาศยาน	แก้ไขข้อความตาม Annex 14: Runway. A defined rectangular area on a land aerodrome prepared for the landing and take-off of aircraft.

ชื่อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ชื่อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
3		5	<u>"รหัสสภาพทางวิ่ง (Runway Condition Code: RWYCC)"</u> หมายความว่า <u>รหัสตัวเลขแสดงสภาพของพื้นผิวทางวิ่งที่ใช้ในการรายงานสภาพทางวิ่ง</u>	ปรับปรุงตาม Amendment 14 to Annex 14 Vol. I, 1.1 Definitions Runway Condition Code (RWYCC). A number describing the runway surface condition to be used in the runway condition report. สำหรับคำนิยาม Runway Condition Assessment Matrix (RCAM) ไม่เพิ่มเข้ามาในข้อกำหนด เนื่องจากไม่มีคำนี้กำหนดไว้ในข้อกำหนด แต่คำนิยาม RCAM จะถูกระบุไว้ใน Guidance Material on Global Reporting Format (GRF) for Runway Surface Conditions
3		5	<u>"รายงานสภาพทางวิ่ง (Runway Condition Report: RCR)"</u> หมายความว่า <u>รายงานที่ได้มาตรฐานและครอบคลุมเกี่ยวกับสภาพพื้นผิวทางวิ่งและผลกระทบที่มีต่อสมรรถนะการปฏิบัติการบินลงหรือการวิ่งขึ้นของเครื่องบิน</u>	ปรับปรุงตาม Amendment 14 to Annex 14 Vol. I, 1.1 Definitions Runway Condition Report (RCR). A comprehensive standardized report relating to runway surface condition(s) and its effect on the aeroplane landing and take-off performance.

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
3	“พื้นที่ปลอดภัยปลายทางวิ่ง (Runway End Safety Area: RESA)” หมายความว่า พื้นที่ซึ่งสมมาตรกันรอบแนวเส้นกึ่งกลางทางวิ่งที่ต่อขยายออกไปและอยู่ติดกับจุดสิ้นสุดพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่ง ซึ่งมีไว้เพื่อวัตถุประสงค์หลักในการลดความเสี่ยงที่จะเกิดความเสียหายแก่อากาศยานที่ลงก่อนถึงทางวิ่ง (undershooting) หรือวิ่งออกนอกทางวิ่ง (overrunning)	5	“พื้นที่ปลอดภัยปลายทางวิ่ง (Runway End Safety Area: RESA)” หมายความว่า พื้นที่ซึ่งสมมาตรกันรอบแนวเส้นกึ่งกลางทางวิ่งที่ต่อขยายออกไปและอยู่ติดกับจุดสิ้นสุดพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่ง ซึ่งมีไว้เพื่อวัตถุประสงค์หลักในการลดความเสี่ยงที่จะเกิดความเสียหายแก่ อากาศยานเครื่องบิน ที่ลงก่อนถึงทางวิ่ง (undershooting) หรือวิ่งออกนอกทางวิ่ง (overrunning)	แก้ไขคำว่า “อากาศยาน” เป็นคำว่า “เครื่องบิน” ให้ตรงกับ Annex 14 ที่ใช้คำว่า “aeroplane”
3	“ไฟเตือนก่อนเข้าทางวิ่ง (runway guard lights)” หมายความว่า ระบบไฟซึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่อการแจ้งเตือนนักบินหรือผู้ขับขียานพาหนะที่กำลังจะเข้าไปสู่ทางวิ่งที่มีการใช้งานอยู่	5	“ไฟเตือนก่อนเข้าทางวิ่ง (runway guard lights)” หมายความว่า ระบบไฟซึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่อการแจ้งเตือนนักบินหรือผู้ขับขียานพาหนะที่กำลังจะเข้าไปสู่ ทางวิ่ง ที่มีการใช้งานอยู่	แก้คำให้เหมาะสม
3	“ตำแหน่งหยุดคอยเข้าทางวิ่ง (runway-holding position)” หมายความว่า ตำแหน่งที่กำหนดไว้เพื่อป้องกันทางวิ่ง พื้นผิวจำกัดสิ่งกีดขวาง หรือพื้นที่วิกฤตหรืออ่อนไหวของระบบการบินลงด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน (Instrument Landing System: ILS) ซึ่งอากาศยานและยานพาหนะที่กำลังขับเคลื่อนอยู่ต้องหยุดและคอย เว้นแต่จะได้รับอนุญาตเป็นอย่างอื่นจากหอบควบคุมการจราจรทางอากาศ	5	“ตำแหน่งหยุดคอยเข้าทางวิ่ง (runway-holding position)” หมายความว่า ตำแหน่งที่กำหนดไว้เพื่อป้องกันทางวิ่ง พื้นผิวจำกัดสิ่งกีดขวาง หรือพื้นที่วิกฤตหรืออ่อนไหวของระบบการบินลงด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน (Instrument Landing System: ILS) ซึ่งอากาศยานและยานพาหนะที่กำลังขับเคลื่อนอยู่ต้องหยุดและคอย เว้นแต่จะได้รับอนุญาตเป็นอย่างอื่นจากหอบควบคุมการจราจรทางอากาศ	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
3	“พื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่ง (runway strip)” หมายความว่า พื้นที่ที่กำหนดไว้ซึ่งรวมถึงทางวิ่งและทางหยุด (ถ้ามี) ที่กำหนดไว้เพื่อ (๑) ลดความเสี่ยงที่จะเกิดความเสียหายแก่อากาศยานที่วิ่งออกนอกทางวิ่ง และ (๒) ป้องกันอากาศยานที่บินอยู่เหนือพื้นที่ดังกล่าวระหว่างการปฏิบัติการบินขึ้นหรือการบินลงของอากาศยาน	5	“พื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่ง (runway strip)” หมายความว่า พื้นที่ที่กำหนดไว้ซึ่งรวมถึงทางวิ่งและทางหยุด (ถ้ามี) ที่กำหนดไว้เพื่อ (๑) ลดความเสี่ยงที่จะเกิดความเสียหายแก่อากาศยานที่วิ่งออกนอกทางวิ่ง และ (๒) ป้องกันอากาศยานที่บินอยู่เหนือพื้นที่ดังกล่าวระหว่างการปฏิบัติการ บินวิ่ง ขึ้นหรือการบินลงของอากาศยาน	เปลี่ยนจากคำว่า “บินขึ้น” เป็น “วิ่งขึ้น” ให้สอดคล้องกันทั้งฉบับ
3		5	<u>“สภาพพื้นผิวทางวิ่ง (runway surface condition(s))” หมายความว่า คำอธิบายสภาพของพื้นผิวทางวิ่งที่ใช้ในการรายงานสภาพทางวิ่งซึ่งสัมพันธ์กับการกำหนดรหัสสภาพทางวิ่งเพื่อวัตถุประสงค์ในการปฏิบัติการของเครื่องบิน</u>	ปรับปรุงตาม Amendment 14 to Annex 14 Vol. I, 1.1 Definitions Runway surface condition(s). A description of the condition(s) of the runway surface used in the runway condition report which establishes the basis for the determination of the runway condition code for aeroplane performance purposes.
3	“ลานกลับลำ (runway turn pad)” หมายความว่า พื้นที่ที่กำหนดไว้ในสนามบินที่อยู่ติดกับทางวิ่งซึ่งมีไว้เพื่อวัตถุประสงค์ในการทำให้อากาศยานสามารถกลับลำหนึ่งร้อยแปดสิบองศาบนทางวิ่งได้อย่างสมบูรณ์	5	“ลานกลับลำ (runway turn pad)” หมายความว่า พื้นที่ที่กำหนดไว้ในสนามบิน บนพื้นดิน ที่อยู่ติดกับทางวิ่งซึ่งมีไว้เพื่อวัตถุประสงค์ในการทำให้ อากาศยานเครื่องบิน สามารถกลับลำหนึ่งร้อยแปดสิบองศาบนทางวิ่งได้อย่างสมบูรณ์	1. แก้ไขข้อความตาม Annex 14: Runway turn pad. A defined area on a land aerodrome adjacent to a runway for the purpose of completing a 180-degree turn on a runway. 2. แก้ไขคำว่า “อากาศยาน” เป็นคำว่า “เครื่องบิน” ให้ตรงกับ Annex 14 ที่ใช้คำว่า “aeroplane”

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
3	“ระยะที่นักบินมองเห็นทางวิ่ง (Runway Visual Range: RVR)” หมายความว่า ระยะไกลที่สุดที่นักบินบนอากาศยานซึ่งอยู่บนแนวเส้นกึ่งกลางทางวิ่งสามารถมองเห็นเครื่องหมายบนพื้นผิวทางวิ่ง หรือไฟแสดงขอบเขตทางวิ่ง หรือไฟที่ระบุเส้นกึ่งกลางทางวิ่งได้	5	“ระยะที่นักบินมองเห็นทางวิ่ง (Runway Visual Range: RVR)” หมายความว่า ระยะไกลที่สุดที่นักบินบนอากาศยานซึ่งอยู่บนแนวเส้นกึ่งกลางทางวิ่งสามารถมองเห็นเครื่องหมายบนพื้นผิวทางวิ่ง หรือไฟแสดงขอบเขตทางวิ่ง หรือไฟที่ระบุเส้นกึ่งกลางทางวิ่งได้	คงเดิม
3	“ระบบการจัดการด้านนิรภัย (Safety Management System: SMS)” หมายความว่า วิธีการเชิงระบบในการบริหารจัดการความปลอดภัย ซึ่งรวมถึงโครงสร้างองค์กร หน้าที่ ความรับผิดชอบ นโยบาย และกระบวนการทำงานที่จำเป็น	5	“ระบบการจัดการด้านนิรภัย (Safety Management System: SMS)” หมายความว่า วิธีการเชิงระบบในการบริหารจัดการความปลอดภัย ซึ่งรวมถึงโครงสร้างองค์กร หน้าที่ ความรับผิดชอบ นโยบาย และกระบวนการทำงานที่จำเป็น	คงเดิม
3	“การปฏิบัติการบินขึ้นและลงพร้อมกันบนทางวิ่งขนาน (segregated parallel operations)” หมายความว่า การปฏิบัติการบินบนทางวิ่งที่ขนานหรือเกือบขนานกันของทางวิ่งที่ใช้เครื่องวัดประกอบการบินในเวลาเดียวกัน ซึ่งทางวิ่งเส้นหนึ่งใช้สำหรับการบินลงโดยเฉพาะ และทางวิ่งอีกเส้นหนึ่งใช้สำหรับการบินขึ้นโดยเฉพาะ	5	“การปฏิบัติการ <u>วิ่ง</u> ขึ้นและ <u>บิน</u> ลงพร้อมกันบนทางวิ่งขนาน (segregated parallel operations)” หมายความว่า การปฏิบัติการบินบนทางวิ่งที่ขนานหรือเกือบขนานกัน <u>ของทางวิ่งที่ใช้ด้วยเครื่องวัดประกอบการบินในเวลาเดียวกัน</u> ซึ่งทางวิ่งเส้นหนึ่งใช้สำหรับการบินลงโดยเฉพาะ และทางวิ่งอีกเส้นหนึ่งใช้สำหรับการ <u>บินวิ่ง</u> ขึ้นโดยเฉพาะ	เปลี่ยนจากคำว่า “บินขึ้น” เป็น “วิ่งขึ้น” ให้สอดคล้องกันทั้งฉบับ และปรับข้อความให้สอดคล้องกับข้ออื่นที่ใช้คำเดียวกัน
3	“ไหล่ทาง (shoulder)” หมายความว่า พื้นที่ที่เชื่อมต่อจากขอบของผิวทาง เพื่อเป็นช่วงเปลี่ยนระหว่างผิวทางไปสู่พื้นผิวที่อยู่ติดกัน	5	“ไหล่ทาง (shoulder)” หมายความว่า พื้นที่ที่เชื่อมต่อจากขอบของผิวทาง เพื่อเป็นช่วงเปลี่ยนระหว่างผิวทางไปสู่พื้นผิวที่อยู่ติดกัน	คงเดิม

ชื่อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ชื่อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
3	“ป้ายสัญลักษณ์ (sign)” หมายความว่า (๑) ป้ายข้อความถาวร คือ ป้ายที่แสดงข้อความเพียงหนึ่งข้อความเท่านั้น (๒) ป้ายข้อความที่เปลี่ยนแปลงได้ คือ ป้ายที่แสดงข้อความหลายข้อความที่กำหนดไว้ หรือป้ายที่ไม่มีข้อความแสดง	5	“ป้ายสัญลักษณ์ (sign)” หมายความว่า (๑) ป้ายข้อความถาวร คือ ป้ายที่แสดงข้อความเพียงหนึ่งข้อความเท่านั้น (๒) ป้ายข้อความที่เปลี่ยนแปลงได้ คือ ป้ายที่แสดงข้อความหลายข้อความที่กำหนดไว้ หรือป้ายที่ไม่มีข้อความแสดง	คงเดิม
3	“พื้นที่ให้สัญญาณ (signal area)” หมายความว่า พื้นที่ในสนามบินที่ใช้สำหรับแสดงสัญญาณภาคพื้น	5	“พื้นที่ให้สัญญาณ (signal area)” หมายความว่า พื้นที่ในสนามบินที่ใช้สำหรับแสดงสัญญาณภาคพื้น	คงเดิม
3	“ตำแหน่งเบี่ยงเบน (station declination)” หมายความว่า การแปรผันของการวางแนวระหว่างแนวเส้นรัศมีศูนย์กลางของคลื่นวิทยุวีไออาร์ (VOR) กับทิศเหนือจริง ซึ่งกำหนดขึ้น ณ เวลาที่มีการปรับตั้งค่าของสถานีคลื่นวิทยุวีไออาร์	5	“ตำแหน่งเบี่ยงเบน (station declination)” หมายความว่า การแปรผันของการวางแนวระหว่างแนวเส้นรัศมีศูนย์กลางของคลื่นวิทยุวีไออาร์ (VOR) กับทิศเหนือจริง ซึ่งกำหนดขึ้น ณ เวลาที่มีการปรับตั้งค่าของสถานีคลื่นวิทยุวีไออาร์	ตัดออก เนื่องจากไม่มีคำนี้กำหนดไว้ในข้อกำหนดฯ
3	“ทางหยุด (stopway)” หมายความว่า พื้นที่รูปสี่เหลี่ยมมุมฉากที่กำหนดไว้บนพื้นดินที่อยู่บริเวณจุดสิ้นสุดระยะทางของทางวิ่งซึ่งได้ประกาศไว้ถึงระยะเหมาะสมสำหรับอากาศยานวิ่งบนพื้นเพื่อบินขึ้น หรือความยาวโทรรา ซึ่งเตรียมไว้เพื่อเป็นพื้นที่ที่เหมาะสมในการให้อากาศยานหยุด ในกรณีที่ยกเลิกการบินขึ้น	5	“ทางหยุด (stopway)” หมายความว่า พื้นที่รูปสี่เหลี่ยมมุมฉากที่กำหนดไว้บนพื้นดินที่อยู่บริเวณจุดสิ้นสุดระยะทางของทางวิ่งซึ่งได้ประกาศไว้ถึงระยะเหมาะสมสำหรับอากาศยานเครื่องบินวิ่งบนพื้นเพื่อ บิน วิ่งขึ้น หรือความยาวโทรรา ซึ่งเตรียมไว้เพื่อเป็นพื้นที่ที่เหมาะสมในการให้อากาศยาน เครื่องบิน หยุด ในกรณีที่ยกเลิกการ บิน วิ่งขึ้น	1. เปลี่ยนจากคำว่า “บินขึ้น” เป็น “วิ่งขึ้น” ให้สอดคล้องกันทั้งฉบับ 2. แก้ไขคำว่า “อากาศยาน” เป็นคำว่า “เครื่องบิน” ให้ตรงกับ Annex 14 ที่ใช้คำว่า “aeroplane”
3	“แถบไฟหยุดคอยเข้าทางวิ่ง (stop bar)” หมายความว่า แถบไฟสีแดงที่แสดงในทิศทางที่อากาศยานหรือยานพาหนะขับเคลื่อนเข้าหา โดยติดตั้งเป็นแนวตามขวางของทางขับ ซึ่งเป็นตำแหน่งที่ต้องการให้อากาศยานและยานพาหนะหยุดคอย	5	“แถบไฟหยุดคอยเข้าทางวิ่ง (stop bar)” หมายความว่า แถบไฟสีแดงที่แสดงในทิศทางที่อากาศยานหรือยานพาหนะขับเคลื่อนเข้าหา โดยติดตั้งเป็นแนวตามขวางของทางขับ ซึ่งเป็นตำแหน่งที่ต้องการให้อากาศยานและยานพาหนะหยุดคอย	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
3	“ค่าช่วงเวลาที่ใช้ในการสับเปลี่ยนแหล่งจ่ายไฟฟ้า (switch-over time)” หมายความว่า ระยะเวลาที่ต้องการสำหรับความเข้มแสงจริงของดวงไฟซึ่งถูกวัดจากแหล่งจ่ายไฟในทิศทางที่กำหนด ลดลงจากร้อยละห้าสิบ และกลับคืนมาถึงร้อยละห้าสิบ ในขณะที่มีการเปลี่ยนแหล่งจ่ายไฟ เมื่อดวงไฟที่กำลังใช้งานมีความเข้มแสงที่ร้อยละยี่สิบห้าหรือสูงกว่า	5	“ค่าช่วงเวลาที่ใช้ในการสับเปลี่ยนแหล่งจ่ายไฟฟ้า (switch-over time)” หมายความว่า ระยะเวลาที่ต้องการสำหรับความเข้มแสงจริงของดวงไฟซึ่งถูกวัดจากแหล่งจ่ายไฟในทิศทางที่กำหนด ลดลงจากร้อยละห้าสิบ และกลับคืนมาถึงร้อยละห้าสิบ ในขณะที่มีการเปลี่ยนแหล่งจ่ายไฟ เมื่อดวงไฟที่กำลังใช้งานมีความเข้มแสงที่ร้อยละยี่สิบห้าหรือสูงกว่า	คงเดิม
3	“ทางวิ่งสำหรับการบินขึ้น (take-off runway)” หมายความว่า ทางวิ่งที่ใช้สำหรับการบินขึ้นเท่านั้น	5	“ทางวิ่งสำหรับการ บินวิ่ง ขึ้น (take-off runway)” หมายความว่า ทางวิ่งที่ใช้สำหรับการบินขึ้นเท่านั้น	เปลี่ยนจากคำว่า “บินขึ้น” เป็น “วิ่งขึ้น” ให้สอดคล้องกันทั้งฉบับ

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
3	<p>“ทางขับ (taxiway)” หมายความว่า ทางที่กำหนดไว้ในสนามบินที่สร้างไว้สำหรับการขับเคลื่อนของอากาศยานและเพื่อเป็นทางเชื่อมระหว่างส่วนหนึ่งของสนามบินไปยังอีกส่วนหนึ่งซึ่งประกอบด้วย</p> <p>(๑) ทางขับที่เข้าสู่หลุมจอดอากาศยาน (aircraft stand taxilane) คือ พื้นที่ส่วนหนึ่งของลานจอดอากาศยานที่กำหนดให้เป็นทางขับ และมีไว้เพื่อเป็นทางเข้าออกหลุมจอดอากาศยานเท่านั้น</p> <p>(๒) ทางขับในลานจอดอากาศยาน (apron taxiway) คือ พื้นที่ส่วนหนึ่งของระบบทางขับที่อยู่ในลานจอดอากาศยาน และมีไว้เพื่อเป็นเส้นทางให้อากาศยานขับเคลื่อนผ่านลานจอดอากาศยาน</p> <p>(๓) ทางขับออกด่วน (rapid exit taxiway) คือ ทางขับที่เชื่อมกับทางวิ่ง โดยทำมุมแหลม (acute angle) และออกแบบมาเพื่อให้อากาศยานที่ทำการบินลง สามารถเลี้ยวออกจากทางวิ่งด้วยความเร็วสูงกว่าที่สามารถเลี้ยวออกโดยใช้ทางขับออกอื่น ๆ เพื่อลดเวลาที่อากาศยานใช้งานทางวิ่งนั้น</p>	5	<p>“ทางขับ (taxiway)” หมายความว่า ทางที่กำหนดไว้ในสนามบินบนพื้นดินที่สร้างไว้สำหรับการขับเคลื่อนของอากาศยานและเพื่อเป็นทางเชื่อมระหว่างส่วนหนึ่งของสนามบินไปยังอีกส่วนหนึ่ง ซึ่งประกอบด้วย</p> <p>(๑) ทางขับที่เข้าสู่หลุมจอดอากาศยาน (aircraft stand taxilane) คือ พื้นที่ส่วนหนึ่งของลานจอดอากาศยานที่กำหนดให้เป็นทางขับ และมีไว้เพื่อเป็นทางเข้าออกหลุมจอดอากาศยานเท่านั้น</p> <p>(๒) ทางขับในลานจอดอากาศยาน (apron taxiway) คือ พื้นที่ส่วนหนึ่งของระบบทางขับที่อยู่ในลานจอดอากาศยาน และมีไว้เพื่อเป็นเส้นทางให้อากาศยานขับเคลื่อนผ่านลานจอดอากาศยาน</p> <p>(๓) ทางขับออกด่วน (rapid exit taxiway) คือ ทางขับที่เชื่อมกับทางวิ่ง โดยทำมุมแหลม (acute angle) และออกแบบมาเพื่อให้อากาศยานเครื่องบินที่ทำการบินลง สามารถเลี้ยวออกจากทางวิ่งด้วยความเร็วสูงกว่าที่สามารถเลี้ยวออกโดยใช้ทางขับออกอื่น ๆ เพื่อลดเวลาที่อากาศยานใช้งานทางวิ่งนั้น</p>	<p>1. แก้ไขข้อความตาม Annex 14: Taxiway. A defined path on a land aerodrome established for the taxiing of aircraft and intended to provide a link between one part of the aerodrome and another, including:</p> <p>2. แก้ไขคำว่า “อากาศยาน” เป็นคำว่า “เครื่องบิน” ให้ตรงกับ Annex 14 ที่ใช้คำว่า “aeroplane”</p>
3	<p>“จุดตัดบนทางขับ (taxiway intersection)” หมายความว่า จุดตัดของทางขับสองเส้นหรือมากกว่า</p>	5	<p>“จุดตัดบนทางขับ (taxiway intersection)” หมายความว่า จุดตัดของทางขับสองเส้นหรือมากกว่า</p>	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
3	“พื้นที่ปลอดภัยรอบทางขับ (taxiway strip)” หมายความว่า พื้นที่ซึ่งรวมถึงทางขับที่มีไว้เพื่อ ป้องกันอากาศยานที่ปฏิบัติการอยู่บนทางขับ และ เพื่อลดความเสี่ยงที่จะเกิดความเสียหายแก่อากาศ ยานที่วิ่งออกนอกทางขับโดยไม่ได้ตั้งใจ	5	“พื้นที่ปลอดภัยรอบทางขับ (taxiway strip)” หมายความว่า พื้นที่ซึ่งรวมถึงทางขับที่มีไว้เพื่อ ป้องกันอากาศยานที่ปฏิบัติการอยู่บนทางขับ และ เพื่อลดความเสี่ยงที่จะเกิดความเสียหายแก่อากาศ ยานที่วิ่งออกนอกทางขับโดยไม่ได้ตั้งใจ	คงเดิม
3	“หัวทางวิ่ง (threshold)” หมายความว่า จุดเริ่มต้นของทางวิ่งส่วนที่ใช้สำหรับการบินลง ของอากาศยาน	5	“หัวทางวิ่ง (threshold)” หมายความว่า จุดเริ่มต้นของทางวิ่งส่วนที่ใช้สำหรับการบินลง ของอากาศยาน	คงเดิม
3	“เขตจุดแตะพื้น (touchdown zone)” หมายความว่า ส่วนของทางวิ่งที่อยู่เลยจากหัวทาง วิ่ง ซึ่งใช้ในการแตะพื้นครั้งแรกในการลงจอดของ อากาศยาน	5	“เขตจุดแตะพื้น (touchdown zone)” หมายความว่า ส่วนของทางวิ่งที่อยู่เลยจากหัวทาง วิ่ง ซึ่งใช้ในการแตะพื้นครั้งแรกในการลงจอดของ อากาศยานเครื่องบิน	แก้ไขคำว่า “อากาศยาน” เป็นคำว่า “เครื่องบิน” ให้ตรงกับ Annex 14 ที่ใช้คำว่า “aeroplane”
3	“ปัจจัยความสามารถใช้งานได้ (usability factor)” หมายความว่า ค่าอัตราร้อยละของ ช่วงเวลาที่การใช้งานทางวิ่งหรือระบบของทางวิ่ง ไม่ถูกจำกัดด้วยองค์ประกอบลมขวาง (crosswind component)	5	“ปัจจัยความสามารถใช้งานได้ (usability factor)” หมายความว่า ค่าอัตราร้อยละของ ช่วงเวลาที่การใช้งานทางวิ่งหรือระบบของทางวิ่ง ไม่ถูกจำกัดด้วยองค์ประกอบลมขวาง (crosswind component)	คงเดิม
3	“สำนักงาน” หมายความว่า สำนักงานการบินพล เรือนแห่งประเทศไทย	5	“สำนักงาน” หมายความว่า สำนักงานการบินพล เรือนแห่งประเทศไทย	คงเดิม
3	“หน่วยงานบริการข่าวสารการบิน” หมายความว่า ฝ่ายบริการข่าวสารการบิน สำนักงานการบิน พลเรือนแห่งประเทศไทย	5	“หน่วยงานให้บริการข่าวสารการบิน” หมายความว่า ผู้ได้รับใบรับรองการให้บริการ ข่าวสารการบินจากฝ่ายบริการข่าวสารการบิน สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย	แก้ไขคำให้สอดคล้องกับ พ.ร.บ. การ เดินอากาศฯ และไม่ควรรระบุชื่อหน่วยงาน เพราะในอนาคตอาจมีผู้ให้บริการรายอื่นได้

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
3	“ผู้อำนวยการ” หมายความว่า ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยหรือผู้ซึ่งผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยมอบหมาย	5	“ผู้อำนวยการ” หมายความว่า ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยหรือผู้ซึ่งผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยมอบหมาย	คงเดิม
	หมวด ๑ บททั่วไป		หมวด ๑ บททั่วไป	คงเดิม
4	ข้อกำหนดนี้ให้ใช้บังคับกับสนามบินที่ให้บริการแก่สาธารณะที่ตั้งอยู่บนพื้นดินเท่านั้น	6	ข้อกำหนดนี้ให้ใช้บังคับกับสนามบิน <u>อนุญาตหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวอนุญาตสำหรับเครื่องบินที่เปิดให้บริการแก่สาธารณะที่ตั้งอยู่บนพื้นดินเท่านั้น</u>	1. ระบุการบังคับใช้ข้อกำหนดนี้ให้ชัดเจน (สนามบินอนุญาตหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวอนุญาตสำหรับเครื่องบิน) 2. ลบ "ที่ตั้งอยู่บนพื้นดินเท่านั้น" (ในข้อกำหนดนี้มีรายละเอียดเกี่ยวกับสนามบินน้ำด้วย (ไฟสนามบิน))
5	เมื่อมีการอ้างอิงถึงสิ่งที่ใช้ในข้อกำหนดนี้ ให้อ้างอิงจากภาคผนวกแนบท้าย ๑	7	เมื่อมีการอ้างอิงถึงสิ่งที่ใช้ในข้อกำหนดนี้ ให้อ้างอิงจากภาคผนวกแนบท้าย ๑	คงเดิม
	ส่วนที่ ๑ ระบบอ้างอิงทั่วไป ๑. ระบบอ้างอิงแนวราบ (Horizontal Reference System)		ส่วนที่ ๑ ระบบอ้างอิงทั่วไป ๑. ระบบอ้างอิงแนวราบ (Horizontal Reference System)	คงเดิม
6	ให้นำระบบพิกัดพื้นฐาน WGS-๘๔ (World Geodetic System - ๑๙๘๔) มาใช้เป็นระบบอ้างอิงแนวราบ ข้อมูลพิกัดภูมิศาสตร์สำหรับการบิน (aeronautical geographical coordinates) ในรูปแบบของละติจูด และลองจิจูด ที่ต้องรายงานต่อหน่วยงานบริการข่าวสารการบิน ต้องแสดงในรูปแบบพิกัดพื้นฐาน WGS-๘๔	8	ให้นำระบบพิกัดพื้นฐาน WGS- ๘๔ 84 (World Geodetic System - ๑๙๘๔ 1984) มาใช้เป็นระบบอ้างอิงแนวราบ ข้อมูลพิกัดภูมิศาสตร์สำหรับการบิน (aeronautical geographical coordinates) ในรูปแบบของละติจูด และลองจิจูด ที่ต้องรายงานต่อหน่วยงาน ให้บริการ ข่าวสารการบิน ต้องแสดงในรูปแบบพิกัดพื้นฐาน WGS- ๘๔ 84	1. ปรับเป็นเลขอารบิก 2. แก้ไขคำให้สอดคล้องกับ พ.ร.บ. การเดินอากาศฯ

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
	๒. ระบบอ้างอิงแนวตั้ง (Vertical Reference System)		๒. ระบบอ้างอิงแนวตั้ง (Vertical Reference System)	คงเดิม
7	ให้นำค่าระดับน้ำทะเลปานกลาง (Mean Sea Level: MSL) ซึ่งให้ค่าความสัมพันธ์ของความสูง (ค่าระดับ) [gravity-related height (elevation)] ที่สัมพันธ์กับค่าแรงโน้มถ่วงของโลกกับพื้นผิวจีโออยด์ที่ได้จากแบบจำลองแรงโน้มถ่วงของโลก (EGM-๙๖) มาใช้เป็นระบบอ้างอิงแนวตั้งแบบจำลองแรงโน้มถ่วงของโลก (EGM-๙๖) ตามวรรคหนึ่ง ประกอบด้วยข้อมูลสนามแรงโน้มถ่วงโลกที่เป็นความยาวคลื่นแบบยาว เรียงตัวกันสามร้อยหกสิบองศา ซึ่งต้องใช้เป็นแบบจำลองแรงโน้มถ่วงของโลกที่ใช้ในการเดินอากาศระหว่างประเทศ	9	ให้นำค่าระดับน้ำทะเลปานกลาง (Mean Sea Level: MSL) ซึ่งให้ค่าความสัมพันธ์ของความสูง (ค่าระดับ) [gravity-related height (elevation)] ที่สัมพันธ์กับค่าแรงโน้มถ่วงของโลกกับพื้นผิวจีโออยด์ที่ได้จากแบบจำลองแรงโน้มถ่วงของโลก (EGM-๙๖) มาใช้เป็นระบบอ้างอิงแนวตั้งแบบจำลองแรงโน้มถ่วงของโลก (EGM-๙๖) ตามวรรคหนึ่ง ประกอบด้วยข้อมูลสนามแรงโน้มถ่วงโลกที่เป็นความยาวคลื่นแบบยาว เรียงตัวกันสามร้อยหกสิบองศา ซึ่งต้องใช้เป็นแบบจำลองแรงโน้มถ่วงของโลกที่ใช้ในการเดินอากาศระหว่างประเทศ	ปรับเป็นเลขอารบิก
	๓. ระบบอ้างอิงเชิงเวลา (Temporal Reference System)		๓. ระบบอ้างอิงเชิงเวลา (Temporal Reference System)	คงเดิม
8	ให้นำปฏิทินเกรโกเรียน (gregorian calendar) และเวลาสากลเชิงพิกัด (Coordinated Universal Time: UTC) หรืออาจเรียกว่าเวลาซูลู (zulu time) มาใช้เป็นระบบอ้างอิงเชิงเวลา	10	ให้นำปฏิทินเกรโกเรียน (Gregorian calendar) และเวลาสากลเชิงพิกัด (Coordinated Universal Time: UTC) หรืออาจเรียกว่าเวลาซูลู (zulu time) มาใช้เป็นระบบอ้างอิงเชิงเวลา	คงเดิม
	ส่วนที่ ๒ การรับรองการดำเนินงานสนามบิน สาธารณะ ๑. การตรวจสอบเพื่อออกใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ		ส่วนที่ ๒ การรับรองการดำเนินงานสนามบิน สาธารณะ ๑. การตรวจสอบเพื่อออกใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ	คงเดิม
9	ในการขอรับใบรับรองการดำเนินงานสนามบิน สาธารณะ สนามบินต้องจัดเตรียมและแสดงความ	11	ในการขอรับใบรับรองการดำเนินงานสนามบิน สาธารณะ สนามบินต้องจัดเตรียมและแสดงความ	

ชื่อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ชื่อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
	<p>พร้อมเพื่อรับการตรวจสอบในเรื่องอย่างน้อยดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) ความสอดคล้องกันของโครงสร้างพื้นฐานของสนามบินและมาตรฐานที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานของสนามบินนั้น</p> <p>(๒) กิจกรรมและกระบวนการดำเนินงานของสนามบินในแต่ละวัน ซึ่งรวมถึง</p> <p>(ก) ข้อมูลสนามบินและการรายงานข้อมูลดังกล่าว (aerodrome data and reporting)</p> <p>(ข) การควบคุมการเข้าเขตการบิน (control of airside access)</p> <p>(ค) แผนฉุกเฉินของสนามบิน (aerodrome emergency plan)</p> <p>(ง) การดับเพลิงและกู้ภัย (rescue and firefighting)</p>		<p>พร้อมเพื่อรับการตรวจสอบในเรื่องอย่างน้อยดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) ความสอดคล้องกันของโครงสร้างพื้นฐานของสนามบินและมาตรฐานที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานของสนามบินนั้น</p> <p>(๒) กิจกรรมและกระบวนการดำเนินงานของสนามบินในแต่ละวัน ซึ่งรวมถึง</p> <p>(ก) ข้อมูลสนามบินและการรายงานข้อมูลดังกล่าว (aerodrome data and reporting)</p> <p>(ข) การควบคุมการเข้าเขตการบิน (control of airside access)</p> <p>(ค) แผนฉุกเฉินของสนามบิน (aerodrome emergency plan)</p> <p>(ง) การดับเพลิงและกู้ภัย (rescue and firefighting)</p>	

ชื่อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ชื่อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
	<p>(จ) การตรวจพินิจพื้นที่เคลื่อนไหว (inspection of the movement area)</p> <p>(ฉ) การบำรุงรักษาพื้นที่เคลื่อนไหว (maintenance of the movement area)</p> <p>(ช) สภาพทางอุตุนิยมวิทยาที่เป็นอันตราย (hazardous meteorological condition)</p> <p>(ซ) เครื่องอำนวยความสะดวกในการ เดินอากาศ ประเภททัศนวิสัย และระบบไฟฟ้า สนามบิน (visual aids and aerodrome electrical systems)</p> <p>(ฌ) ความปลอดภัยในการก่อสร้างและบำรุง รักษาบริเวณสนามบิน (aerodrome works safety)</p> <p>(ญ) การบริหารจัดการลานจอดอากาศยาน (apron management)</p> <p>(ฎ) การจัดการความปลอดภัยในลานจอด อากาศยาน (apron safety)</p> <p>(ฏ) การควบคุมยานพาหนะในเขตการบิน (airside vehicle control)</p> <p>(ฐ) การบริหารจัดการเกี่ยวกับอันตรายที่เกิด จากสัตว์ (wildlife hazard management)</p> <p>(ฑ) การควบคุมสิ่งกีดขวาง (obstacles control)</p> <p>(ฒ) การเคลื่อนย้ายอากาศยานที่ขัดข้อง (removal of a disabled aircraft)</p> <p>(ณ) การปฏิบัติการเมื่อทัศนวิสัยต่ำ (low visibility operations)</p>		<p>(จ) การตรวจพินิจพื้นที่เคลื่อนไหว (inspection of the movement area)</p> <p>(ฉ) การบำรุงรักษาพื้นที่เคลื่อนไหว (maintenance of the movement area)</p> <p>(ช) สภาพทางอุตุนิยมวิทยาที่เป็นอันตราย (hazardous meteorological condition)</p> <p>(ซ) เครื่องอำนวยความสะดวกในการ เดินอากาศ ประเภททัศนวิสัย และระบบไฟฟ้า สนามบิน (visual aids and aerodrome electrical systems)</p> <p>(ฌ) ความปลอดภัยในการก่อสร้างและบำรุง รักษาบริเวณสนามบิน (aerodrome works safety)</p> <p>(ญ) การบริหารจัดการลานจอดอากาศยาน (apron management)</p> <p>(ฎ) การจัดการความปลอดภัยในลานจอด อากาศยาน (apron safety management)</p> <p>(ฏ) การควบคุมยานพาหนะในเขตการบิน (airside vehicle control)</p> <p>(ฐ) การบริหารจัดการเกี่ยวกับอันตรายที่เกิด จากสัตว์ (wildlife hazard management)</p> <p>(ฑ) การควบคุมสิ่งกีดขวาง (obstacles control)</p> <p>(ฒ) การเคลื่อนย้ายอากาศยานที่ขัดข้อง (removal of a disabled aircraft)</p> <p>(ณ) การปฏิบัติการเมื่อทัศนวิสัยต่ำ (low visibility operations)</p>	<p>1. เพิ่มข้อความภาษาอังกฤษ</p>

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
	<p>(ด) ระบบการจัดการด้านนิรภัยของสนามบิน (Safety Management System: SMS)</p> <p>(ต) การจัดการกับวัตถุอันตราย (handling of hazardous materials)</p> <p>(ถ) การป้องกันสถานที่ติดตั้งเรดาร์และเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ประเภท เครื่องช่วยในการเดินอากาศ (protection of site for radar and navigational aids)</p> <p>(๓) คู่มือการดำเนินงานสนามบิน</p> <p>(๔) การสำรวจสนามบินและสิ่งกีดขวาง (aerodrome and obstacle survey)</p>		<p>(ด) การจัดการกับวัตถุอันตราย (handling of hazardous materials)</p> <p>(ต) การป้องกันสถานที่ติดตั้งเรดาร์และเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ประเภท <u>เครื่องช่วยในการเดินอากาศระบบช่วยการเดินอากาศ</u> (protection of site for radar and navigational aids)</p> <p>(ถ) ระบบการจัดการด้านนิรภัยของสนามบิน (Safety Management System: SMS)</p> <p>(๓) คู่มือการดำเนินงานสนามบิน</p> <p>(๔) การสำรวจสนามบินและสิ่งกีดขวาง (aerodrome and obstacle survey)</p>	<p>2. จัดลำดับให้เป็นไปตามโครงสร้างคู่มือการดำเนินงานสนามบินตามระเบียบ กพท. ว่าด้วยมาตรฐานคู่มือการดำเนินงานสนามบิน สาธารณะ พ.ศ. 2562</p> <p>3. ปรับคำให้สอดคล้องกับประกาศ กพท. เรื่อง การขอและการออกไปอนุญาตติดตั้งเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศฯ</p>
	๒. ความรับผิดชอบร่วมกันและการประสานงาน		๒. ความรับผิดชอบร่วมกันและการประสานงาน	คงเดิม
10	<p>ในกรณีที่เจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบินไม่ได้ดำเนินกิจกรรมของสนามบินตามข้อ ๑๑ (๒) ด้วยตนเอง เจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบินต้องกำหนดกระบวนการดำเนินงานและการประสาน งานไว้ในคู่มือการดำเนินงานสนามบินอย่างชัดเจนในแต่ละเรื่อง ในกรณีกิจกรรมใด ๆ เป็นความรับผิดชอบร่วมกันระหว่างหน่วยงานหลายหน่วยงาน เจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบินต้องแจกจ่ายคู่มือการดำเนินงานสนามบินในส่วนที่เกี่ยวข้องให้กับหน่วยงานเหล่านั้นด้วย</p> <p>ในกรณีที่มีการจัดให้มีกระบวนการดำเนินงาน เฉพาะเพื่อให้เป็นไปตามกฎหมาย กฎเกณฑ์ ข้อบังคับอื่น ๆ เจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบินต้องแสดงรายละเอียดไว้ในคู่มือการดำเนินงานสนามบินด้วย</p>	12	<p>ในกรณีที่เจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบินไม่ได้ดำเนินกิจกรรมของสนามบินตามข้อ ๑๑ (๒) ด้วยตนเอง เจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบินต้องกำหนดกระบวนการดำเนินงานและการประสาน งานไว้ในคู่มือการดำเนินงานสนามบินอย่างชัดเจนในแต่ละเรื่อง ในกรณีกิจกรรมใด ๆ เป็นความรับผิดชอบร่วมกันระหว่างหน่วยงานหลายหน่วยงาน เจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบินต้องแจกจ่ายคู่มือการดำเนินงานสนามบินในส่วนที่เกี่ยวข้องให้กับหน่วยงานเหล่านั้นด้วย</p> <p>ในกรณีที่มีการจัดให้มีกระบวนการดำเนินงาน เฉพาะเพื่อให้เป็นไปตามกฎหมาย กฎเกณฑ์ ข้อบังคับอื่น ๆ เจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบินต้องแสดงรายละเอียดไว้ในคู่มือการดำเนินงานสนามบินด้วย</p>	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
11	เพื่อประโยชน์ในด้านความปลอดภัยของสนามบิน เจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบินต้องตรวจสอบ และตรวจติดตามให้มั่นใจว่าผู้ให้บริการทั้งหมดในสนามบิน ซึ่งรวมถึงหน่วยงานบริการภาคพื้นและหน่วยงานอื่นที่ดำเนินการอย่างอิสระใน ส่วนที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติการบินหรือการจัดการอากาศยานที่สนามบินนั้น ได้ปฏิบัติตาม ข้อกำหนดด้านความปลอดภัยของสนามบิน	13	เพื่อประโยชน์ในด้านความปลอดภัยของสนามบิน เจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบินต้อง กำกับดูแล ตรวจสอบและตรวจติดตามให้มั่นใจว่าผู้ ให้บริการทั้งหมดในสนามบิน ซึ่งรวมถึงหน่วยงานบริการภาคพื้นและหน่วยงานอื่นที่ดำเนินการอย่างอิสระ ใน ส่วนที่มีส่วน เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติการบิน หรือการให้บริการภาคพื้นแก่การ จัดการอากาศยานที่สนามบินนั้น และต้อง ตรวจสอบและตรวจติดตามให้มั่นใจว่าผู้ ให้บริการและหน่วยงานทั้งหมดในสนามบิน ได้ปฏิบัติตามข้อกำหนดด้านความปลอดภัย (safety requirements) ของสนามบิน ในการกำกับดูแล ตรวจสอบและตรวจ ติดตาม ที่กำหนดไว้ตามวรรคหนึ่ง ให้ ผู้ดำเนินการสนามบินจัดทำสัญญา (contract) ข้อตกลง (agreement) หรือวิธีการอื่นใดที่เป็น ลายลักษณ์อักษรระหว่างเจ้าของหรือ ผู้ดำเนินการสนามบินกับผู้ให้บริการและ หน่วยงานทั้งหมดในสนามบิน	1. ปรับข้อความให้เหมาะสม 2. เพิ่มฐานอำนาจตามระเบียบ กพท. ว่าด้วย แนวทางการจัดทำข้อตกลงการปฏิบัติงานร่วมกันระหว่างหน่วยควบคุมจราจรทางอากาศกับ เจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบิน พ.ศ. 2562 - เจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบินจัดทำ สัญญา หรือข้อตกลง หรือวิธีการอื่นใด ที่มี ผลบังคับทางกฎหมาย เพื่อให้มั่นใจว่า ผู้ให้บริการต่าง ๆ ในสนามบิน ได้ปฏิบัติตาม ข้อกำหนดด้านความปลอดภัย (safety requirements) และใช้ในการกำกับและ ตรวจสอบ การให้บริการฯ ของผู้ให้บริการ ทั้งหมดในสนามบิน - ผู้ให้บริการและหน่วยงานในสนามบิน เช่น ผู้ดำเนินการเดินอากาศ, ผู้ให้บริการการ เดินอากาศ, ผู้ประกอบการในลานจอด อากาศยาน, ผู้ดำเนินการหน่วยซ่อม, ผู้ทำการบินทั่วไป, สถาบันฝึกอบรมด้านการบิน, องค์กรที่มีการทำงานทางอากาศ เพื่อบำเหน็จ ทางการค้า เป็นต้น
	๓. การออกไปรับรองการดำเนินงานสนามบิน สาธารณะ		๓. การออกไปรับรองการดำเนินงานสนามบิน สาธารณะ	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
12	<p>ในการออกใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ ผู้อำนวยการอาจกำหนดเงื่อนไขหรือข้อจำกัดเกี่ยวกับการดำเนินงานของสนามบิน ซึ่งอาจรวมถึง</p> <p>(๑) รหัสอ้างอิงสนามบิน</p> <p>(๒) ประเภทอากาศยานวิกฤต (critical aeroplane)</p> <p>(๓) เงื่อนไขการปฏิบัติการสำหรับการรองรับอากาศยานวิกฤต (critical aeroplane) ที่สิ่งอำนวยความสะดวกจัดไว้</p> <p>(๔) ระดับชั้นของการดับเพลิงและกู้ภัย</p> <p>(๕) เงื่อนไขหรือข้อจำกัดในการปฏิบัติการที่สนามบิน</p> <p>(๖) ความแตกต่างจากมาตรฐานที่ได้รับอนุญาต (authorized deviation) ซึ่งสอดคล้องกับการใช้งานสนามบิน รวมถึงเงื่อนไขและข้อจำกัดเกี่ยวกับการดำเนินงาน และการมีผลของใบรับรอง (validity)</p> <p>ความแตกต่างตาม (๖) จะได้รับการยอมรับบนพื้นฐานของการประเมินด้านความปลอดภัยที่เป็นไปตามที่ผู้อำนวยการกำหนด</p>	14	<p>ในการออกใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ ผู้อำนวยการอาจกำหนดเงื่อนไขหรือข้อจำกัดเกี่ยวกับการดำเนินงานของสนามบิน ซึ่งอาจรวมถึง</p> <p>(๑) รหัสอ้างอิงสนามบิน</p> <p>(๒) ประเภทอากาศยานเครื่องบินวิกฤต (critical aeroplane)</p> <p>(๓) เงื่อนไขการปฏิบัติการสำหรับการรองรับอากาศยานเครื่องบินวิกฤต (critical aeroplane) ที่สิ่งอำนวยความสะดวกจัดไว้</p> <p>(๔) ระดับชั้นของการดับเพลิงและกู้ภัย</p> <p>(๕) เงื่อนไขหรือข้อจำกัดในการปฏิบัติการที่สนามบิน</p> <p>(๖) ความแตกต่างจากมาตรฐานที่ได้รับอนุญาต (authorized deviation) ซึ่งสอดคล้องกับการใช้งานสนามบิน รวมถึงเงื่อนไขและข้อจำกัดเกี่ยวกับการดำเนินงาน และการมีผลของใบรับรอง (validity)</p> <p>ความแตกต่างตาม (๖) จะได้รับการยอมรับบนพื้นฐานของการประเมินด้านความปลอดภัยที่เป็นไปตามที่ผู้อำนวยการกำหนด</p>	แก้ไขคำว่า “อากาศยาน” เป็นคำว่า “เครื่องบิน” ให้ตรงกับ Annex 14 ที่ใช้คำว่า “aeroplane”
	๔. การกำกับดูแลอย่างต่อเนื่อง		๔. การกำกับดูแลอย่างต่อเนื่อง	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
13	เมื่อสำนักงานดำเนินการตรวจสอบตามข้อ ๙ และผู้อำนวยการได้ออกใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะตามข้อ ๑๒ ให้แก่เจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบินแล้ว สนามบินต้องจัดให้มีการประสานงานกับสำนักงานเพื่อการกำกับดูแลอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้มั่นใจว่าผู้ได้รับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะคงไว้ซึ่งมาตรฐานในการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ และปฏิบัติตามเงื่อนไขและข้อจำกัดเกี่ยวกับการดำเนินงานประกอบใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะนั้นอย่างต่อเนื่อง	15	เมื่อสำนักงานดำเนินการตรวจสอบตามข้อ ๑๑ และผู้อำนวยการได้ออกใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะตามข้อ ๑๔ ให้แก่เจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบินแล้ว สนามบินต้องจัดให้มีการประสานงานกับสำนักงานเพื่อการกำกับดูแลอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้มั่นใจว่าผู้ได้รับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะคงไว้ซึ่งมาตรฐานในการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ และปฏิบัติตามเงื่อนไขและข้อจำกัดเกี่ยวกับการดำเนินงานประกอบใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะนั้นอย่างต่อเนื่อง	คงเดิม
14	หากตรวจพบข้อบกพร่องที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยภายในสนามบินภายหลังการออกใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ ผู้อำนวยการอาจเพิ่มเงื่อนไขหรือข้อจำกัดเกี่ยวกับการดำเนินงานประกอบใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะเป็นพิเศษ และออกประกาศในเอกสารแถลงข่าวการบิน (AIP) หรือประกาศผู้ทำการในอากาศ (NOTAM) จนกว่าจะมีการดำเนินการตามแผนการแก้ไขข้อบกพร่องที่ได้รับความเห็นชอบจากผู้อำนวยการตามข้อ ๑๕	16	หากตรวจพบข้อบกพร่องที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยภายในสนามบินภายหลังการออกใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ ผู้อำนวยการอาจเพิ่มเงื่อนไขหรือข้อจำกัดเกี่ยวกับการดำเนินงานประกอบใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะเป็นพิเศษ และออกประกาศในเอกสารแถลงข่าวการบิน (AIP) หรือประกาศผู้ทำการในอากาศ (NOTAM) จนกว่าจะมีการดำเนินการตามแผนการแก้ไขข้อบกพร่องที่ได้รับความเห็นชอบจากผู้อำนวยการตามข้อ ๑๗	คงเดิม
	๕. การวิเคราะห์ข้อบกพร่องและการติดตามแผนการแก้ไขข้อบกพร่องที่เกี่ยวข้อง		๕. การวิเคราะห์ข้อบกพร่องและการติดตามแผนการแก้ไขข้อบกพร่องที่เกี่ยวข้อง	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
15	<p>ในกรณีที่มีการตรวจสอบเพื่อออกใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะตามข้อ ๙ หรือการตรวจสอบเพื่อการกำกับดูแลอย่างต่อเนื่องตามข้อ ๑๓ แล้วพบข้อบกพร่อง เจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบินต้องจัดทำแผนการแก้ไขข้อบกพร่อง (corrective action plan) ยื่นขอความเห็นชอบต่อผู้อำนวยการ โดยระบุแนวทางการกำจัดหรือแก้ไขข้อบกพร่องดังกล่าว รวมถึงกำหนดเวลาสำหรับการดำเนินการตามแต่ละแนวทาง</p> <p>ในระหว่างการดำเนินการกำจัดหรือแก้ไขข้อบกพร่องตามวรรคหนึ่ง สนามบินต้องปฏิบัติตามมาตรการบังคับที่ผู้อำนวยการได้กำหนดขึ้นตามความเหมาะสมโดยทันที</p>	17	<p>ในกรณีที่มีการตรวจสอบเพื่อออกใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะตามข้อ ๑๑ หรือการตรวจสอบเพื่อการกำกับดูแลอย่างต่อเนื่องตามข้อ ๑๕ แล้วพบข้อบกพร่อง เจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบินต้องจัดทำแผนการแก้ไขข้อบกพร่อง (corrective action plan) ยื่นขอความเห็นชอบต่อผู้อำนวยการ โดยระบุแนวทางการกำจัดหรือแก้ไขข้อบกพร่องดังกล่าว รวมถึงกำหนดเวลาสำหรับการดำเนินการตามแต่ละแนวทาง</p> <p>ในระหว่างการดำเนินการกำจัดหรือแก้ไขข้อบกพร่องตามวรรคหนึ่ง สนามบินต้องปฏิบัติตามมาตรการบังคับที่ผู้อำนวยการได้กำหนดขึ้นตามความเหมาะสมโดยทันที</p>	คงเดิม
16	<p>สนามบินต้องติดตามการดำเนินการแผนการแก้ไขข้อบกพร่องที่จัดทำขึ้นเพื่อการออกใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ หรือจากการตรวจสอบเพื่อการกำกับดูแลอย่างต่อเนื่อง หรือจากการตรวจสอบด้านเทคนิค (technical inspection) จากสำนักงาน จนกว่าจะได้ดำเนินการตามขั้นตอนทั้งหมดที่กำหนดไว้ในแผนการแก้ไขข้อบกพร่องดังกล่าวอย่างครบถ้วน เพื่อให้มั่นใจว่าการดำเนินการแก้ไขข้อบกพร่องเป็นไปตามมาตรฐานและระยะเวลาที่กำหนด</p> <p>ในกรณีที่สนามบินไม่ได้ดำเนินการตามแผนการแก้ไขข้อบกพร่องอย่างเหมาะสมภายในระยะเวลาที่กำหนด ผู้อำนวยการอาจเพิ่มมาตรการ ด้านการกำกับดูแลให้มากยิ่งขึ้นตามข้อ ๑๗</p>	18	<p>สนามบินต้องติดตามการดำเนินการแผนการแก้ไขข้อบกพร่องที่จัดทำขึ้นเพื่อการออกใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ หรือจากการตรวจสอบเพื่อการกำกับดูแลอย่างต่อเนื่อง หรือจากการตรวจสอบด้านเทคนิค (technical inspection) จากสำนักงาน จนกว่าจะได้ดำเนินการตามขั้นตอนทั้งหมดที่กำหนดไว้ในแผนการแก้ไขข้อบกพร่องดังกล่าวอย่างครบถ้วน เพื่อให้มั่นใจว่าการดำเนินการแก้ไขข้อบกพร่องเป็นไปตามมาตรฐานและระยะเวลาที่กำหนด</p> <p>ในกรณีที่สนามบินไม่ได้ดำเนินการตามแผนการแก้ไขข้อบกพร่องอย่างเหมาะสมภายในระยะเวลาที่กำหนด ผู้อำนวยการอาจเพิ่มมาตรการ ด้านการกำกับดูแลให้มากยิ่งขึ้นตามข้อ ๑๗</p>	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
	๖. การเพิ่มการกำกับดูแล		๖. การเพิ่มการกำกับดูแล	คงเดิม
17	ในกรณีที่สนามบินไม่ได้ดำเนินการตามแผนการแก้ไขข้อบกพร่องอย่างเหมาะสมหรือแผนการแก้ไขข้อบกพร่องของเจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบินยังไม่เพียงพอที่จะสามารถแก้ไขข้อบกพร่องดังกล่าวได้ ผู้อำนวยการอาจเพิ่มมาตรการด้านการกำกับดูแลขอบเขตของการเพิ่มมาตรการด้านการกำกับดูแลตามวรรคหนึ่งอาจครอบคลุมการกำกับดูแลเฉพาะด้านหรือครอบคลุมทุกด้านก็ได้ จนกว่าสนามบินจะได้ดำเนินการตามแผนการแก้ไขข้อบกพร่องอย่างเหมาะสมหรือสามารถปรับปรุงแผนการแก้ไขข้อบกพร่องให้แก้ไขข้อบกพร่องได้ ทั้งนี้ เจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบินต้องจัดให้มีผู้ประสานงานและดำเนินการประสานงานกับสำนักงานอย่างสม่ำเสมอ	19	ในกรณีที่สนามบินไม่ได้ดำเนินการตามแผนการแก้ไขข้อบกพร่องอย่างเหมาะสมหรือแผนการแก้ไขข้อบกพร่องของเจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบินยังไม่เพียงพอที่จะสามารถแก้ไขข้อบกพร่องดังกล่าวได้ ผู้อำนวยการอาจเพิ่มมาตรการด้านการกำกับดูแลตามวรรคหนึ่งอาจครอบคลุมการกำกับดูแลเฉพาะด้านหรือครอบคลุมทุกด้านก็ได้ จนกว่าสนามบินจะได้ดำเนินการตามแผนการแก้ไขข้อบกพร่องอย่างเหมาะสมหรือสามารถปรับปรุงแผนการแก้ไขข้อบกพร่องให้แก้ไขข้อบกพร่องได้ ทั้งนี้ เจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบินต้องจัดให้มีผู้ประสานงานและดำเนินการประสานงานกับสำนักงานอย่างสม่ำเสมอ	คงเดิม
	๗. การรายงานเหตุการณ์ความปลอดภัย		๗. การรายงานเหตุการณ์ความปลอดภัย	คงเดิม
18	สนามบินต้องรายงานเหตุการณ์ความปลอดภัย (safety occurrences) ที่เกิดขึ้นในสนามบินให้สำนักงานทราบ โดยมีรายการ ดังต่อไปนี้ (๑) การรายงานอุบัติเหตุและอุบัติการณ์รุนแรง ซึ่งรวมถึง (ก) อากาศยานออกนอกทางวิ่ง (runway excursion) (ข) อากาศยานที่ลงก่อนถึงทางวิ่ง (undershoots) (ค) การรุกล้ำทางวิ่ง (runway incursion) (ง) การบินลงหรือวิ่งขึ้นของอากาศยานบนทางขับ (จ) เหตุการณ์ที่เกี่ยวข้องกับอากาศยานชนสัตว์	20	<u>การรายงานเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยให้เป็นไปตามข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยว่าด้วยการรายงานเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือนฉบับล่าสุด</u>	อ้างไปที่ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ 22 ว่าด้วยการรายงานเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือน

ชื่อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ชื่อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
	<p>(wildlife strike)</p> <p>(๒) การรายงานเหตุการณ์ความปลอดภัย อย่างน้อยดังต่อไปนี้</p> <p>(ก) เหตุการณ์ที่เกี่ยวข้องกับวัตถุแปลกปลอม (FOD)</p> <p>(ข) เหตุการณ์อื่นนอกเหนือจากอากาศยานออกนอกทางวิ่ง เช่น อากาศยานออกนอกทางขับหรือลานจอดอากาศยาน</p> <p>(ค) เหตุการณ์อื่นนอกเหนือจากการรुक้าทางวิ่ง เช่น การรुक้าทางขับหรือลานจอดอากาศยาน</p> <p>(ง) เหตุการณ์การชนกันบริเวณภาคพื้น (ground collisions)</p> <p>เจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบินต้องดำเนินการวิเคราะห์และทบทวนข้อมูลตามวรรคหนึ่ง โดยให้มีการระบุแนวโน้ม (trends) และทำการวิเคราะห์เชิงลึกเพื่อกำหนดมาตรการที่เหมาะสม โดยบุคลากรที่มีความสามารถซึ่งได้รับการฝึกอบรมเพื่อปฏิบัติหน้าที่ดังกล่าว</p> <p>เจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบินต้องประสานงานกับผู้ให้บริการในสนามบินทั้งหมด ซึ่งรวมถึงหน่วยงานบริการภาคพื้น ผู้ให้บริการอากาศยาน ผู้ให้บริการการเดินอากาศ และหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง เพื่อปรับปรุงความครบถ้วนและความถูกต้องของการเก็บรวบรวมข้อมูลเหตุการณ์ความปลอดภัยและข้อมูลสำคัญอื่นที่เกี่ยวข้อง</p>			
	ส่วนที่ ๓ การออกแบบสนามบิน		ส่วนที่ ๓ <u>แผนแม่บทสนามบินและการออกแบบสนามบิน</u>	ปรับปรุงตาม Amendment 15 to Annex 14 Vol. I, 1.5 Airport design <u>and master plan</u>

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
19	ในการออกแบบและก่อสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกใหม่หรือเปลี่ยนแปลงสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีอยู่แล้ว รวมถึงการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างสนามบิน เจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบินต้องคำนึงถึงมาตรการรักษาความปลอดภัย โดยให้สอดคล้องกับข้อกำหนดของแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (National Civil Aviation Security Programme: NCASP) ด้วย	21	<p><u>ตั้งแต่วันที่ ๓ พฤศจิกายน พ.ศ. ๒๕๖๕ เจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบินต้องจัดให้มีแผนแม่บทสนามบินที่ประกอบด้วยรายละเอียดในการพัฒนาโครงสร้างและสิ่งอำนวยความสะดวกของสนามบินตามที่อยู่อาศัยการประกาศกำหนด โดยต้องแสดงแผนการดำเนินการพัฒนาสนามบินในแต่ละระยะเพื่อรองรับความต้องการด้านการบินตามลำดับความสำคัญ และต้องมีการทบทวนให้เหมาะสมกับสภาพการจราจรของสนามบินในปัจจุบันและในอนาคตตามรอบระยะเวลาที่ผู้อำนวยการกำหนด</u></p> <p><u>ในการจัดทำแผนแม่บทสนามบินตามวรรคหนึ่ง เจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบินต้องจัดให้มีการประสานงานกับผู้มีส่วนได้เสียผ่านกระบวนการขอคำปรึกษาและการทำงานร่วมกัน เพื่อใช้เป็นข้อมูลประกอบการจัดทำแผนแม่บทสนามบิน</u></p> <p><u>เจ้าของหรือผู้ดำเนินงานสนามบินต้องยื่นแผนแม่บทสนามบินที่จัดทำขึ้นตามวรรคหนึ่งเพื่อขอความเห็นชอบจากผู้อำนวยการ โดยต้องจัดให้มีบริการและสิ่งอำนวยความสะดวกของสนามบินให้สอดคล้องกับความต้องการด้านการบิน และเป็นไปตามที่ระบุไว้ในแผนแม่บทสนามบินที่ได้รับการเห็นชอบ</u></p>	<p>1. ปรับปรุงตาม Amendment 15 to Annex 14 Vol. I, Applicable as of 3 Nov 2022</p> <p><u>1.5.1 Recommendation. — A master plan containing detailed plans for the development of aerodrome infrastructure should be established for aerodromes deemed relevant by States.</u></p> <p><u>1.5.2 Recommendation.— The master plan should:</u></p> <p>a) contain a schedule of priorities including a phased implementation plan; and</p> <p>b) be reviewed periodically to take into account current and future aerodrome traffic.</p> <p><u>1.5.3 Recommendation.— Aerodrome stakeholders, particularly aircraft operators, should be consulted in order to facilitate the master planning process using a consultative and collaborative approach.</u></p> <p>2. รายละเอียดของแผนแม่บท และระยะเวลาในการทบทวนแผนแม่บทสนามบินจะกำหนดไว้ในประกาศ กพท. เรื่อง รายละเอียดแผนแม่บทสนามบิน พ.ศ.</p> <p>3. กำหนดให้แผนแม่บทฯ ต้องได้รับความเห็นชอบจาก ผอ.กพท.</p>

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
20	นอกจากข้อ ๑๔ แล้ว ในการออกแบบสนามบิน เจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบินต้องคำนึงถึง เรื่องการใช้ประโยชน์ที่ดิน (land-use) ตาม กฎหมายว่าด้วยการผังเมืองหรือกฎหมายอื่นที่ เกี่ยวข้อง และมาตรการควบคุมด้านสิ่งแวดล้อม ตามกฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมและรักษา คุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติหรือกฎหมายอื่นที่ เกี่ยวข้อง ตามความเหมาะสมด้วย	22	<p><u>ในการออกแบบและก่อสร้างสนามบิน และการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างสนามบิน รวมถึงการ ออกแบบและก่อสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกใหม่หรือเปลี่ยนแปลงสิ่งอำนวยความสะดวกที่มี อยู่แล้ว เจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบินต้อง คำนึงถึงเรื่องดังต่อไปนี้</u></p> <p><u>(๑) มาตรการรักษาความปลอดภัย โดยให้ สอดคล้องกับข้อกำหนดของแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (National Civil Aviation Security Programme: NCASP) และกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง</u></p> <p><u>นอกจากข้อ ๑๔ แล้ว ในการออกแบบสนามบิน เจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบิน</u></p> <p><u>(๒) ต้องคำนึงถึงเรื่องการใช้ประโยชน์ที่ดิน (land-use) ตามกฎหมายว่าด้วยการผังเมืองหรือ กฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง</u></p> <p><u>(๓) และมาตรการควบคุมด้านสิ่งแวดล้อมตาม กฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมและรักษาคุณภาพ สิ่งแวดล้อมแห่งชาติหรือกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง ตามความเหมาะสมด้วย</u></p>	<p>1. เพิ่มเติมเรื่อง security</p> <p>1.5.14 Architectural and infrastructure-related requirements for the optimum implementation of international civil aviation security measures shall be integrated into the design and construction of new facilities and alterations to existing facilities at an aerodrome.</p> <p>1.5.25 Recommendation.— The design of aerodromes should take into account, where appropriate, land-use and environmental control measures.</p> <p>2. เขียนแยกเป็นแต่ละเรื่องให้ชัดเจน</p>
	ส่วนที่ ๔ รหัสอ้างอิงสนามบิน (Aerodrome Reference Code)		ส่วนที่ ๔ รหัสอ้างอิงสนามบิน (Aerodrome Reference Code)	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
21	สนามบินต้องมีรหัสอ้างอิงสนามบิน ซึ่งประกอบด้วย รหัสตัวเลข (code number) และ รหัสตัวอักษร (code letter) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อใช้ในการวางแผนสนามบิน (aerodrome planning) ทั้งนี้ ต้องเลือกและกำหนดให้สอดคล้องกับลักษณะของอากาศยานที่สิ่งอำนวยความสะดวกของสนามบินนั้นจะรองรับได้	23	สนามบินต้องมีรหัสอ้างอิงสนามบิน ซึ่งประกอบด้วย รหัสตัวเลข (code number) และ รหัสตัวอักษร (code letter) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อใช้ในการวางแผนสนามบิน (aerodrome planning) ทั้งนี้ ต้องเลือกและกำหนดให้สอดคล้องกับลักษณะของ อากาศยานเครื่องบิน ที่สิ่งอำนวยความสะดวกของสนามบินนั้นจะรองรับได้	แก้ไขคำว่า “อากาศยาน” เป็นคำว่า “เครื่องบิน” ให้ตรงกับ Annex 14 ที่ใช้คำว่า “aeroplane”
22	รหัสตัวเลขตามข้อ ๒๑ ให้กำหนดโดยอ้างอิงจากตารางที่ ๑ ทั้งนี้ รหัสตัวเลขนั้นต้องสอดคล้องกับค่าที่มากที่สุดของความยาวทางวิ่งอ้างอิงของอากาศยาน (aeroplane reference field length) ที่ทางวิ่งนั้นต้องรองรับ ความยาวทางวิ่งอ้างอิงของอากาศยานตามวรรคหนึ่ง ใช้เพื่อการพิจารณากำหนดรหัสตัวเลขเท่านั้น ไม่ได้ใช้เพื่อแสดงความยาวทางวิ่งจริง (actual runway length)	24	รหัสตัวเลขตามข้อ ๒๓ ให้กำหนดโดยอ้างอิงจากตารางที่ ๑ ทั้งนี้ รหัสตัวเลขนั้น ต้องสอดคล้องกับค่าที่มากที่สุดของความยาวทางวิ่งอ้างอิงของ อากาศยานเครื่องบิน (aeroplane reference field length) ที่ทางวิ่งนั้นต้องรองรับ ความยาวทางวิ่งอ้างอิงของ อากาศยานเครื่องบิน ตามวรรคหนึ่ง ใช้เพื่อการพิจารณากำหนดรหัสตัวเลขเท่านั้น ไม่ได้ใช้เพื่อแสดงความยาวทางวิ่งจริง (actual runway length)	แก้ไขคำว่า “อากาศยาน” เป็นคำว่า “เครื่องบิน” ให้ตรงกับ Annex 14 ที่ใช้คำว่า “aeroplane”
ตาราง ที่ 1	รหัสอ้างอิงสนามบินที่เป็นรหัสตัวเลข ความยาวทางวิ่งอ้างอิงของอากาศยาน	ตาราง ที่ 1	รหัสอ้างอิงสนามบินที่เป็นรหัสตัวเลข ความยาวทางวิ่งอ้างอิงของ อากาศยานเครื่องบิน	แก้ไขคำว่า “อากาศยาน” เป็นคำว่า “เครื่องบิน” ให้ตรงกับ Annex 14 ที่ใช้คำว่า “aeroplane”
23	รหัสตัวอักษรตามข้อ ๒๑ ให้กำหนดโดยอ้างอิงจากตารางที่ ๒ ทั้งนี้ รหัสตัวอักษรนั้น ต้องสอดคล้องกับค่าระยะห่างระหว่างปลายปีกทั้งสองข้างที่มากที่สุดของอากาศยานที่ต้องการรองรับ	25	รหัสตัวอักษรตามข้อ ๒๓ ให้กำหนดโดยอ้างอิงจากตารางที่ ๒ ทั้งนี้ รหัสตัวอักษรนั้น ต้องสอดคล้องกับค่าระยะห่างระหว่างปลายปีกทั้งสองข้างที่มากที่สุดของ อากาศยานเครื่องบิน ที่ต้องการรองรับ	แก้ไขคำว่า “อากาศยาน” เป็นคำว่า “เครื่องบิน” ให้ตรงกับ Annex 14 ที่ใช้คำว่า “aeroplane”
ตาราง ที่ 2	รหัสอ้างอิงสนามบินที่เป็นรหัสอักษร	ตาราง ที่ 2	รหัสอ้างอิงสนามบินที่เป็นรหัสอักษร	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
	ส่วนที่ ๕ วิธีปฏิบัติเฉพาะสำหรับการดำเนินงาน ของสนามบิน		ส่วนที่ ๕ วิธีปฏิบัติเฉพาะสำหรับการดำเนินงาน ของสนามบิน	คงเดิม
24	ในกรณีที่สนามบินจำเป็นต้องรองรับการ ปฏิบัติการของอากาศยานที่เกินขีดความสามารถ ของสนามบินที่ได้รับการรับรอง เช่น มิติหรือมวล ของอากาศยาน หรือปีกอากาศยานที่ปลายปีกต่ำ กว่าโคนปีก (anhedral wings) สนามบินต้องทำ การประเมินความเหมาะสมในการรองรับอากาศ ยานดังกล่าวกับโครงสร้างพื้นฐานและการ ดำเนินงานของสนามบิน พร้อมทั้งกำหนด มาตรการที่เหมาะสมเพื่อรักษาระดับความ ปลอดภัยที่ยอมรับได้ในระหว่างการปฏิบัติการ ของอากาศยานนั้น และต้องแจ้งให้สำนักงาน ทราบด้วย	26	ในกรณีที่สนามบินจำเป็นต้องรองรับการ ปฏิบัติการของ อากาศยานเครื่องบิน ที่เกินขีด ความสามารถของสนามบินที่ได้รับการรับรอง เช่น มิติหรือมวลของ อากาศยานเครื่องบิน หรือปีก อากาศยานเครื่องบิน ที่ปลายปีกต่ำกว่าโคนปีก (anhedral wings) สนามบินต้องทำการประเมิน ความเหมาะสมในการรองรับ อากาศยาน เครื่องบิน ดังกล่าวกับโครงสร้างพื้นฐานและ การดำเนินงานของสนามบิน พร้อมทั้งกำหนด มาตรการที่เหมาะสมเพื่อรักษาระดับความ ปลอดภัยที่ยอมรับได้ในระหว่างการปฏิบัติการ ของ อากาศยานเครื่องบิน นั้น ในคู่มือการ ดำเนินงานสนามบิน และต้องแจ้งให้สำนักงาน ทราบด้วย	1. แก้ไขคำว่า “อากาศยาน” เป็นคำว่า “เครื่องบิน” ให้ตรงกับ Annex 14 ที่ใช้คำว่า “aeroplane” 2. ให้สนามบินระบุกระบวนการดังกล่าวใน คู่มือดำเนินงานสนามบินให้ กพท. เห็นชอบ และไม่จำเป็นต้องแจ้งให้ กพท. ทราบทุกครั้งที่มี การรองรับการปฏิบัติการของอากาศยานที่ เกินขีดความสามารถ
25	สนามบินต้องแจ้งมาตรการวิธีปฏิบัติเฉพาะและ ข้อจำกัดในการดำเนินงาน ตามข้อ ๒๔ ให้ หน่วยงานบริการข่าวสารการบินทราบ เพื่อออก ประกาศในเอกสารแถลงข่าวการบิน	27	สนามบินต้องแจ้งมาตรการวิธีปฏิบัติเฉพาะและ ข้อจำกัดในการดำเนินงาน ตามข้อ ๒๖ ให้ หน่วยงาน ให้บริการ ข่าวสารการบินทราบ เพื่อ ออกประกาศในเอกสารแถลงข่าวการบิน	แก้ไขคำให้สอดคล้องกับ พ.ร.บ. การ เดินอากาศฯ
	หมวด ๒ ข้อมูลสนามบิน (Aerodrome Data)		หมวด ๒ ข้อมูลสนามบิน (Aerodrome Data)	คงเดิม
26	สนามบินต้องจัดให้มีข้อมูลสนามบิน ตามส่วนที่ ๑ ถึงส่วนที่ ๑๓ ในหมวดนี้ โดยต้องรายงานให้ ผู้อำนวยการทราบ	28	สนามบินต้องจัดให้มีข้อมูลสนามบิน ตามส่วนที่ ๑ ถึงส่วนที่ ๑๓ ในหมวดนี้ โดยต้องรายงานให้ ผู้อำนวยการทราบ	คงเดิม
	ส่วนที่ ๑ ข้อมูลด้านการบิน (Aeronautical Data)		ส่วนที่ ๑ ข้อมูลด้านการบิน (Aeronautical Data)	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
27	รายงานข้อมูลด้านการบินที่เกี่ยวข้องกับสนามบิน ต้องมีความแม่นยำและความสมบูรณ์ หลักเกณฑ์ด้านความแม่นยำและสมบูรณ์ของ ข้อมูลด้านการบินให้เป็นไปตามที่ผู้อำนวยการ ประกาศกำหนด	29	รายงานข้อมูลด้านการบินที่เกี่ยวข้องกับสนามบิน ต้องมีความแม่นยำและความสมบูรณ์ <u>และเป็นไป ตามความต้องการของผู้ใช้งานข้อมูลด้านการ บิน</u> หลักเกณฑ์ด้านความแม่นยำและสมบูรณ์ของ ข้อมูลด้านการบินให้เป็นไปตามที่ผู้อำนวยการ ประกาศกำหนด	1. แก้ข้อความตาม Annex 14 2.1.1 Determination and reporting of aerodrome-related aeronautical data shall be in accordance with the accuracy and integrity classification required to meet the needs of the end- users of aeronautical data. 2. ตัดวรรคสองออก เนื่องจาก ความแม่นยำ และความสมบูรณ์ของข้อมูลด้านการบินจะ เป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดไว้ใน ให้บริการของผู้ให้บริการข่าวสารการบิน
28	สนามบินต้องจัดให้มีข้อมูลภูมิศาสตร์สารสนเทศ ของสนามบิน (aerodrome mapping data) เพื่อใช้ในการบริการข่าวสารการบิน	30	สนามบินต้องจัดให้มีข้อมูลภูมิศาสตร์สารสนเทศ ของสนามบิน (aerodrome mapping data) เพื่อใช้ในการบริการข่าวสารการบิน	คงเดิม
29	ในกรณีที่สนามบินจัดให้มีข้อมูลตามข้อ ๒๘ แล้ว สนามบินต้องเลือกคุณลักษณะ (features) ของ ข้อมูลภูมิศาสตร์สารสนเทศของสนามบินที่จัดเก็บ โดยการพิจารณาตามวัตถุประสงค์ที่ต้องการ ใช้งาน ทั้งนี้ การเลือกคุณลักษณะของข้อมูล ภูมิศาสตร์สารสนเทศของสนามบินเพื่อจะจัดเก็บ นั้นต้องตรงตามความต้องการในการปฏิบัติการบิน ที่กำหนดด้วย	31	ในกรณีที่สนามบินจัดให้มีข้อมูลตามข้อ ๓๐ แล้ว สนามบินต้องเลือกคุณลักษณะ (features) ของ ข้อมูลภูมิศาสตร์สารสนเทศของสนามบินที่จัดเก็บ โดยการพิจารณาตามวัตถุประสงค์ที่ต้องการ ใช้งาน ทั้งนี้ การเลือกคุณลักษณะของข้อมูล ภูมิศาสตร์สารสนเทศของสนามบินเพื่อจะจัดเก็บ นั้นต้องตรงตามความต้องการในการปฏิบัติการบิน ที่กำหนดด้วย	คงเดิม
30	สนามบินต้องใช้เทคนิคการตรวจจับข้อผิดพลาด ของข้อมูลรูปแบบดิจิทัลในระหว่างการส่งหรือการ จัดเก็บข้อมูลด้านการบินและชุดข้อมูลรูปแบบ ดิจิทัล	32	สนามบินต้องใช้เทคนิคการตรวจจับข้อผิดพลาด ของข้อมูลรูปแบบดิจิทัลในระหว่างการส่งหรือการ จัดเก็บข้อมูลด้านการบินและชุดข้อมูลรูปแบบ ดิจิทัล	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
	ส่วนที่ ๒ จุดอ้างอิงสนามบิน (Aerodrome Reference Point)		ส่วนที่ ๒ จุดอ้างอิงสนามบิน (Aerodrome Reference Point)	
31	สนามบินต้องมีจุดอ้างอิงสนามบิน	33	สนามบินต้องมีจุดอ้างอิงสนามบิน	คงเดิม
32	จุดอ้างอิงสนามบินตามข้อ ๓๑ ต้องอยู่ในตำแหน่งใกล้จุดศูนย์กลางเรขาคณิตของสนามบิน ตามที่กำหนดไว้ตั้งแต่เริ่มต้นหรือตามทีออกแบบไว้ (initial or planned geometric centre) ยกเว้นกรณีสนามบินที่มีทางวิ่งเดียว จุดอ้างอิงสนามบินอาจตั้งอยู่ที่จุดกึ่งกลางของทางวิ่ง และต้องคงอยู่ ณ ตำแหน่งเดิมตามที่ได้กำหนดไว้ครั้งแรก	34	จุดอ้างอิงสนามบินตามข้อ ๓๓ ต้องอยู่ในตำแหน่งใกล้จุดศูนย์กลางเรขาคณิตของสนามบิน ตามที่กำหนดไว้ตั้งแต่เริ่มต้นหรือตามทีออกแบบไว้ (initial or planned geometric centre) ยกเว้นกรณีสนามบินที่มีทางวิ่งเดียว จุดอ้างอิงสนามบินอาจตั้งอยู่ที่จุดกึ่งกลางของทางวิ่ง และต้องคงอยู่ ณ ตำแหน่งเดิมตามที่ได้กำหนดไว้ครั้งแรก	คงเดิม
33	สนามบินต้องทำการวัดตำแหน่งของจุดอ้างอิงสนามบิน และรายงานให้หน่วยงานบริการข่าวสารการบินทราบ ในรูปแบบองศา (degrees) ลิปดา (minutes) และฟิลิปดา (seconds)	35	สนามบินต้องทำการวัดตำแหน่งของจุดอ้างอิงสนามบิน และรายงานให้หน่วยงานบริการข่าวสารการบินทราบ ในรูปแบบองศา (degrees) ลิปดา (minutes) และฟิลิปดา (seconds)	คงเดิม
	ส่วนที่ ๓ ระดับความสูงของสนามบินและทางวิ่ง		ส่วนที่ ๓ ระดับความสูงของสนามบินและทางวิ่ง	คงเดิม
34	สนามบินต้องทำการวัดค่าระดับความสูง (aerodrome elevation) และค่าความสูงจีโออยด์ที่ตำแหน่งระดับความสูงของสนามบิน โดยให้ความแม่นยำอยู่ที่ศูนย์จุดห้าฟุต และต้องรายงานให้หน่วยงานบริการข่าวสารการบินทราบด้วย	36	สนามบินต้องทำการวัดค่าระดับความสูง (aerodrome elevation) และค่าความสูงจีโออยด์ที่ตำแหน่งระดับความสูงของสนามบิน โดยให้ความแม่นยำอยู่ที่ศูนย์จุดห้าฟุต และต้องรายงานให้หน่วยงานให้บริการข่าวสารการบินทราบด้วย	แก้ไขคำให้สอดคล้องกับ พ.ร.บ. การเดินอากาศฯ

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
35	สนามบินที่มีทางวิ่งแบบนอนพริชชัน ต้องทำการวัดค่าระดับความสูงและค่าความสูงจีโออยด์ของหัวทางวิ่งแต่ละแห่ง ระดับความสูงของจุดสิ้นสุดทางวิ่ง และจุดใด ๆ บนทางวิ่งที่สูงและต่ำอย่างมีนัยสำคัญ โดยให้มีค่าความแม่นยำอยู่ที่ศูนย์จุดห้าฟุต และต้องรายงานให้หน่วยงานบริการข่าวสารการบินทราบด้วย	37	สนามบินที่มีทางวิ่งแบบนอนพริชชัน ต้องทำการวัดค่าระดับความสูงและค่าความสูงจีโออยด์ของหัวทางวิ่งแต่ละแห่ง ระดับความสูงของจุดสิ้นสุดทางวิ่ง และจุดใด ๆ บนทางวิ่งที่สูงและต่ำอย่างมีนัยสำคัญ โดยให้มีค่าความแม่นยำอยู่ที่ศูนย์จุดห้าฟุต และต้องรายงานให้หน่วยงานให้บริการข่าวสารการบินทราบด้วย	แก้ไขค่าให้สอดคล้องกับ พ.ร.บ. การเดินอากาศฯ
36	สนามบินที่มีทางวิ่งแบบพริชชัน ต้องทำการวัดค่าระดับความสูงและค่าความสูงจีโออยด์ของหัวทางวิ่งแต่ละแห่ง ระดับความสูงของจุดสิ้นสุดทางวิ่ง และระดับความสูงที่สูงที่สุดของเขตจุดแตะพื้น โดยให้มีค่าความแม่นยำอยู่ที่ศูนย์จุดสองห้าฟุต และต้องรายงานให้หน่วยงานบริการข่าวสารการบินทราบด้วย	38	สนามบินที่มีทางวิ่งแบบพริชชัน ต้องทำการวัดค่าระดับความสูงและค่าความสูงจีโออยด์ของหัวทางวิ่งแต่ละแห่ง ระดับความสูงของจุดสิ้นสุดทางวิ่ง และระดับความสูงที่สูงที่สุดของเขตจุดแตะพื้น โดยให้มีค่าความแม่นยำอยู่ที่ศูนย์จุดสองห้าฟุต และต้องรายงานให้หน่วยงานให้บริการข่าวสารการบินทราบด้วย	แก้ไขค่าให้สอดคล้องกับ พ.ร.บ. การเดินอากาศฯ
	ส่วนที่ ๔ อุณหภูมิอ้างอิงของสนามบิน (Aerodrome Reference Temperature)		ส่วนที่ ๔ อุณหภูมิอ้างอิงของสนามบิน (Aerodrome Reference Temperature)	คงเดิม
37	สนามบินต้องกำหนดค่าอุณหภูมิอ้างอิงของสนามบินเป็นหน่วยองศาเซลเซียส	39	สนามบินต้องกำหนดค่าอุณหภูมิอ้างอิงของสนามบินเป็นหน่วยองศาเซลเซียส	คงเดิม
38	อุณหภูมิอ้างอิงของสนามบินตามข้อ ๓๗ ให้เป็นอุณหภูมิเฉลี่ยรายเดือนของอุณหภูมิสูงสุดประจำวันในเดือนที่ร้อนที่สุดของปีและอุณหภูมิดังกล่าวต้องเป็นค่าเฉลี่ยในช่วงหลายปี เดือนที่ร้อนที่สุดตามวรรคหนึ่ง ให้หมายความถึงเดือนที่มีอุณหภูมิเฉลี่ยรายเดือนสูงสุด	40	อุณหภูมิอ้างอิงของสนามบินตามข้อ ๓๘ ให้เป็นอุณหภูมิเฉลี่ยรายเดือนของอุณหภูมิสูงสุดประจำวันในเดือนที่ร้อนที่สุดของปีและอุณหภูมิดังกล่าวต้องเป็นค่าเฉลี่ยในช่วงหลายปี เดือนที่ร้อนที่สุดตามวรรคหนึ่ง ให้หมายความถึงเดือนที่มีอุณหภูมิเฉลี่ยรายเดือนสูงสุด	คงเดิม
	ส่วนที่ ๕ มิติต่าง ๆ ของสนามบินและข้อมูลที่เกี่ยวข้อง		ส่วนที่ ๕ มิติต่าง ๆ ของสนามบินและข้อมูลที่เกี่ยวข้อง	คงเดิม

ชื่อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ชื่อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
39	สนามบินต้องทำการวัดหรือระบุข้อมูลต่าง ๆ ดังต่อไปนี้ ให้เป็นไปอย่างเหมาะสมสำหรับ สิ่งอำนวยความสะดวกที่จัดไว้ให้มีในสนามบิน (๑) ทางวิ่ง ให้ระบุค่ามุมแบริงที่แท้จริง (true bearing) มีความละเอียดเป็นทศนิยมสอง ตำแหน่ง หมายเลขทางวิ่ง ความยาวและความ กว้างของทางวิ่ง ตำแหน่งของหัวทางวิ่งที่ถูกเลื่อน ไป มีหน่วยเป็นเมตร ความลาดเอียง ประเภท พื้นผิว ประเภทของทางวิ่ง และเขตปลอดสิ่งกีด ขวาง (obstacle free zone) หากจัดให้มี	41	สนามบินต้องทำการวัดหรือระบุข้อมูลต่าง ๆ ดังต่อไปนี้ ให้เป็นไปอย่างเหมาะสมสำหรับ สิ่งอำนวยความสะดวกที่จัดไว้ให้มีในสนามบิน (๑) ทางวิ่ง ให้ระบุค่ามุมแบริงที่แท้จริง (true bearing) มีความละเอียดเป็นทศนิยมสอง ตำแหน่ง หมายเลขทางวิ่ง ความยาวและความ กว้างของทางวิ่ง ตำแหน่งของหัวทางวิ่งที่ถูกเลื่อน ไป มีหน่วยเป็นเมตร ความลาดเอียง <u>ชัน</u> ประเภท พื้นผิว ประเภทของทางวิ่ง และเขตปลอดสิ่งกีด ขวาง (obstacle free zone) หากจัดให้มี	1. แก้ไขคำว่า “ความลาดเอียง” (slope) เป็น “ความลาดชัน” ในข้อกำหนดฯ ทั้งหมด

ชื่อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ชื่อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
	<p>(๒) พื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่ง พื้นที่ปลอดภัยปลายทางวิ่ง และทางหยุด ให้ระบุความยาวและความกว้างมีค่าใกล้เคียงจำนวนเต็ม มีหน่วยเป็นเมตร และประเภทพื้นผิว</p> <p>(๓) ทางขับ ให้ระบุชื่อของทางขับ ความกว้าง และประเภทพื้นผิว</p> <p>(๔) ลานจอดอากาศยาน ให้ระบุประเภทพื้นผิว และหลุมจอดอากาศยาน</p> <p>(๕) ขอบเขตของการให้บริการการจราจรทางอากาศ</p> <p>(๖) พื้นที่ปลอดภัยสิ่งกีดขวาง ให้ระบุความยาวมีค่าใกล้เคียงจำนวนเต็ม มีหน่วยเป็นเมตร และภาพตัดแนวตั้งของระดับพื้นดิน (ground profile)</p> <p>(๗) เครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ประเภททัศนวิสัย สำหรับการปฏิบัติการบินเข้าสู่สนามบิน เครื่องหมายและไฟบนทางวิ่ง ทางขับ และลานจอดอากาศยาน เครื่องช่วยควบคุมและนำทางด้วยทัศนวิสัยอื่น ๆ บนทางขับและลานจอดอากาศยาน รวมถึงตำแหน่งหยุดคอยบนทางขับ แลปไฟหยุดคอยเข้าทางวิ่ง และตำแหน่งและประเภทของระบบไฟสัญญาณนำอากาศยานเข้าหลุมจอดอากาศยานด้วยทัศนวิสัย (visual docking guidance system)</p> <p>(๘) ตำแหน่งและคลื่นความถี่วิทยุของจุดตรวจสอบคลื่นวิทยุวีไออาร์</p>		<p>(๒) พื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่ง พื้นที่ปลอดภัยปลายทางวิ่ง และทางหยุด ให้ระบุความยาวและความกว้างมีค่าใกล้เคียงจำนวนเต็ม มีหน่วยเป็นเมตร และประเภทพื้นผิว <u>รวมถึงระบบช่วยชะลอความเร็วและหยุดเครื่องบินที่วิ่งเลยออกนอกทางวิ่ง (arresting system) โดยให้ระบุตำแหน่งและรายละเอียดของระบบดังกล่าวด้วย (ถ้ามี)</u></p> <p>(๓) ทางขับ ให้ระบุชื่อของทางขับ ความกว้าง และประเภทพื้นผิว</p> <p>(๔) ลานจอดอากาศยาน ให้ระบุประเภทพื้นผิว และหลุมจอดอากาศยาน</p> <p>(๕) ขอบเขตของการให้บริการการจราจรทางอากาศ</p> <p>(๖) พื้นที่ปลอดภัยสิ่งกีดขวาง ให้ระบุความยาวมีค่าใกล้เคียงจำนวนเต็ม มีหน่วยเป็นเมตร และภาพตัดแนวตั้งของระดับพื้นดิน (ground profile)</p> <p>(๗) เครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ประเภททัศนวิสัย สำหรับการปฏิบัติการบินเข้าสู่สนามบิน เครื่องหมายและไฟบนทางวิ่ง ทางขับ และลานจอดอากาศยาน เครื่องช่วยควบคุมและนำทางด้วยทัศนวิสัยอื่น ๆ บนทางขับและลานจอดอากาศยาน รวมถึงตำแหน่งหยุดคอยบนทางขับ แลปไฟหยุดคอยเข้าทางวิ่ง และตำแหน่งและประเภทของระบบไฟสัญญาณนำอากาศยานเข้าหลุมจอดอากาศยานด้วยทัศนวิสัย (visual docking guidance system)</p>	<p>2. เพิ่มข้อกำหนดเกี่ยวกับ arresting system ตาม Annex 14 2.5.1 b)</p>

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
	<p>(๘) ตำแหน่งและคลื่นความถี่วิทยุของจุดตรวจสอบคลื่นวิทยุไออาร์</p> <p>(๙) ตำแหน่งและชื่อของเส้นทางมาตรฐานในการขับเคลื่อน</p> <p>(๑๐) ระยะทางมีค่าใกล้เคียงจำนวนเต็ม มีหน่วยเป็นเมตรของเครื่องส่งสัญญาณนำร่องในแนวขวาง (localizer) และอุปกรณ์บอกแนวร่อน (glide path) ของระบบการบินลงด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน (ILS) ซึ่งสัมพันธ์กับปลายสุดของทางวิ่งที่เกี่ยวข้อง</p> <p>ข้อมูลทั้งหมดตามวรรคหนึ่งต้องอยู่ในคู่มือการดำเนินงานสนามบินที่ยื่นต่อผู้อำนวยการ เพื่อใช้ในการพิจารณาออกใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะและถือเป็นส่วนหนึ่งของกระบวนการกำกับดูแลอย่างต่อเนื่องด้วย</p>		<p>(๘) ตำแหน่งและคลื่นความถี่วิทยุของจุดตรวจสอบคลื่นวิทยุไออาร์</p> <p>(๙) ตำแหน่งและชื่อของเส้นทางมาตรฐานในการขับเคลื่อน</p> <p>(๑๐) ระยะทางมีค่าใกล้เคียงจำนวนเต็ม มีหน่วยเป็นเมตรของเครื่องส่งสัญญาณนำร่องในแนวขวาง (localizer) และอุปกรณ์บอกแนวร่อน (glide path) ของระบบการบินลงด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน (ILS) ซึ่งสัมพันธ์กับปลายสุดของทางวิ่งที่เกี่ยวข้อง</p> <p>ข้อมูลทั้งหมดตามวรรคหนึ่งต้องอยู่ในคู่มือการดำเนินงานสนามบินที่ยื่นต่อผู้อำนวยการ เพื่อใช้ในการพิจารณาออกใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะและถือเป็นส่วนหนึ่งของกระบวนการกำกับดูแลอย่างต่อเนื่องด้วย</p>	
40	<p>สนามบินต้องทำการวัดพิกัดทางภูมิศาสตร์ของส่วนต่าง ๆ ดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) หัวทางวิ่งแต่ละแห่ง</p> <p>(๒) จุดต่าง ๆ บนเส้นกึ่งกลางทางขับที่เหมาะสม</p> <p>(๓) หลุมจอดอากาศยานแต่ละหลุม</p> <p>สนามบินต้องรายงานข้อมูลค่าพิกัดทางภูมิศาสตร์ ตามวรรคหนึ่งให้หน่วยงานบริการข่าวสารการบินทราบ โดยให้ระบุเป็นหน่วยองศา ลิปดา ฟลิปดา และเซนติลิปดา</p>	42	<p>สนามบินต้องทำการวัดพิกัดทางภูมิศาสตร์ของส่วนต่าง ๆ ดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) หัวทางวิ่งแต่ละแห่ง</p> <p>(๒) จุดต่าง ๆ บนเส้นกึ่งกลางทางขับที่เหมาะสม</p> <p>(๓) หลุมจอดอากาศยานแต่ละหลุม</p> <p>สนามบินต้องรายงานข้อมูลค่าพิกัดทางภูมิศาสตร์ตามวรรคหนึ่งให้หน่วยงานบริการข่าวสารการบินทราบ โดยให้ระบุเป็นหน่วยองศา ลิปดา ฟลิปดา และเซนติลิปดา</p>	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
41	<p>นอกจากพิกัดภูมิศาสตร์ตามข้อ ๔๐ แล้ว สนามบินต้องทำการวัดพิกัดทางภูมิศาสตร์ของสิ่งกีดขวางที่มีผลกระทบต่อการบินปฏิบัติการบินในพื้นที่ ดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) พื้นที่ ๒a (๒) พื้นที่ ๒b (๓) พื้นที่ ๒c (พื้นที่ส่วนที่อยู่ในเขตสนามบิน) (๔) พื้นที่ ๒d (พื้นที่ส่วนที่อยู่ในเขตสนามบิน) (๕) พื้นที่ ๓ (๖) พื้นที่ ๔</p> <p>สนามบินต้องรายงานข้อมูลค่าพิกัดทางภูมิศาสตร์ตามวรรคหนึ่งให้หน่วยงานบริการข่าวสารการบินทราบ โดยให้ระบุเป็นหน่วยองศา ลิปดา ฟลิปดา และเดซิฟลิปดา ทั้งนี้ ให้รายงานข้อมูลเกี่ยวกับระดับความสูงที่สูงที่สุดหรือความสูงของยอด ประเภทของสิ่งกีดขวาง การทำเครื่องหมาย และไฟส่องสว่างของสิ่งกีดขวาง (ถ้ามี) ด้วย</p>	43	<p>นอกจากพิกัดภูมิศาสตร์ตามข้อ ๔๒ แล้ว สนามบินต้องทำการวัดพิกัดทางภูมิศาสตร์ของสิ่งกีดขวางที่มีผลกระทบต่อการบินปฏิบัติการบินในพื้นที่ ดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) พื้นที่ ๒a (๒) พื้นที่ ๒b (๓) พื้นที่ ๒c (พื้นที่ส่วนที่อยู่ในเขตสนามบิน) (๔) พื้นที่ ๒d (พื้นที่ส่วนที่อยู่ในเขตสนามบิน) (๕) พื้นที่ ๓ (๖) พื้นที่ ๔</p> <p>สนามบินต้องรายงานข้อมูลค่าพิกัดทางภูมิศาสตร์ตามวรรคหนึ่งให้หน่วยงาน<u>ให้บริการ</u>ข่าวสารการบินทราบ โดยให้ระบุเป็นหน่วยองศา ลิปดา ฟลิปดา และเดซิฟลิปดา ทั้งนี้ ให้รายงานข้อมูลเกี่ยวกับระดับความสูงที่สูงที่สุดหรือความสูงของยอด ประเภทของสิ่งกีดขวาง การทำเครื่องหมาย และไฟส่องสว่างของสิ่งกีดขวาง (ถ้ามี) ด้วย</p>	แก้ไขคำให้สอดคล้องกับ พ.ร.บ. การเดินอากาศฯ
	ส่วนที่ ๖ ความแข็งแรงของผิวพื้นจราจร		ส่วนที่ ๖ ความแข็งแรงของผิวพื้นจราจร	คงเดิม
42	สนามบินต้องกำหนดค่าความแข็งแรงในการรับน้ำหนักของผิวพื้นจราจร	44	สนามบินต้องกำหนดค่าความแข็งแรงในการรับน้ำหนักของผิวพื้นจราจร	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
43	<p>สนามบินต้องประกาศค่าความแข็งแรงในการรับน้ำหนักของผิวพื้นจราจรซึ่งใช้รองรับอากาศยานที่มีมวลที่ลานจอดอากาศยานมากกว่าห้าพันเจ็ดร้อยกิโลกรัม โดยวิธีกำหนดหมายเลขจำแนกอากาศยาน – หมายเลขจำแนกผิวพื้นจราจร (Aircraft Classification Number – Pavement Classification Number: ACN-PCN) โดยต้องรายงานข้อมูล ดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) หมายเลขจำแนกผิวพื้นจราจร</p> <p>(๒) ประเภทผิวพื้นจราจรสำหรับการกำหนด ACN-PCN</p> <p>(๓) ประเภทความแข็งแรงของฐานพื้นดิน</p> <p>(๔) ประเภทหรือค่าระดับแรงดันลมยางที่มากที่สุดที่ยอมรับได้ และ</p> <p>(๕) วิธีการประเมินความแข็งแรงของผิวพื้นจราจร หากมีความจำเป็น หมายเลขจำแนกผิวพื้นจราจรตาม (๑) อาจประกาศให้มีค่าความแม่นยำโดยมีความละเอียดถึงทศนิยมหนึ่งตำแหน่ง</p>	45	<p>สนามบินต้องประกาศค่าความแข็งแรงในการรับน้ำหนักของผิวพื้นจราจรซึ่งใช้รองรับอากาศยานที่มีมวลที่ลานจอดอากาศยานมากกว่าห้าพันเจ็ดร้อยกิโลกรัม โดยวิธีกำหนดหมายเลขจำแนกอากาศยาน – หมายเลขจำแนกผิวพื้นจราจร (Aircraft Classification Number – Pavement Classification Number: ACN-PCN) โดยต้องรายงานข้อมูล ดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) หมายเลขจำแนกผิวพื้นจราจร (PCN)</p> <p>(๒) ประเภทผิวพื้นจราจรสำหรับการกำหนด ACN-PCN</p> <p>(๓) ประเภทความแข็งแรงของฐานพื้นดินชั้นดินเดิม</p> <p>(๔) ประเภทหรือค่าระดับแรงดันลมยางที่มากที่สุดที่ยอมรับได้ และ</p> <p>(๕) วิธีการประเมินความแข็งแรงของผิวพื้นจราจร หากมีความจำเป็น หมายเลขจำแนกผิวพื้นจราจรตาม (๑) อาจประกาศให้มีค่าความแม่นยำโดยมีความละเอียดถึงทศนิยมหนึ่งตำแหน่ง</p>	<p>1. เพิ่มคำภาษาอังกฤษ (PCN)</p> <p>2. แก้ไขคำว่า "ฐานพื้นดิน" (subgrade) เป็น "ชั้นดินเดิม" ในข้อกำหนดฯ ทั้งหมด ให้คำเหมาะสม</p>
		46	<p><u>ตั้งแต่วันที่ ๒๘ พฤศจิกายน พ.ศ. ๒๕๖๗</u></p> <p><u>สนามบินต้องประกาศค่าความแข็งแรงในการรับน้ำหนักของผิวพื้นจราจรซึ่งใช้รองรับอากาศยานที่มีมวลที่ลานจอดอากาศยานมากกว่าห้าพันเจ็ดร้อยกิโลกรัม โดยวิธีกำหนดหมายเลขจำแนกอากาศยาน – หมายเลขจำแนกผิวพื้นจราจร (Aircraft Classification</u></p>	<p>ปรับปรุงตาม Amendment 15 to Annex 14 Vol. I, 2.6.2 (Applicable as of 28 Nov 2024)</p> <p>2.6.2 The bearing strength of a pavement intended for aircraft of apron (ramp) mass greater than 5 700 kg shall be made available using the aircraft classification number rating – pavement</p>

ชื่อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ชื่อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
			<u>Rating – Pavement Classification Rating: ACR-PCR</u> โดยต้องรายงานข้อมูล ดังต่อไปนี้ <u>(๑) หมายเลขจำแนกผิวพื้นจราจร (PCR) และค่าตัวเลข</u> <u>(๒) ประเภทผิวพื้นจราจรสำหรับการกำหนด ACR-PCR</u> <u>(๓) ประเภทความแข็งแรงของชั้นดินเดิม</u> <u>(๔) ประเภทหรือค่าระดับแรงดันลมยางที่มากที่สุดที่ยอมรับได้ และ</u> <u>(๕) วิธีการประเมินความแข็งแรงของผิวพื้นจราจร</u>	classification number rating (ACN-PCN) (ACR-PCR) method by reporting all of the following information: a) the pavement classification number rating (PCN PCR) and numerical value; b) pavement type for ACN-PCN ACR-PCR determination; ...
44	หมายเลขจำแนกผิวพื้นจราจรที่รายงานต่อหน่วยงานบริการข่าวสารการบิน ต้องแสดงให้เห็นว่าอากาศยานที่มีหมายเลขจำแนกอากาศยานเท่ากับหรือน้อยกว่าหมายเลขจำแนกผิวพื้นจราจรที่รายงานดังกล่าวสามารถปฏิบัติการบนผิวพื้นจราจรได้ภายใต้ข้อจำกัดเกี่ยวกับแรงดันลมยางหรือมวลรวมของอากาศยานสำหรับประเภทของอากาศยานที่กำหนดไว้ หมายเลขจำแนกผิวพื้นจราจรตามวรรคหนึ่งอาจรายงานแตกต่างกันได้เมื่อความแข็งแรงของผิวพื้นจราจรเปลี่ยนแปลงไปตามฤดูกาลอย่างมีนัยสำคัญ	47	หมายเลขจำแนกผิวพื้นจราจรที่รายงานต่อหน่วยงานให้บริการข่าวสารการบิน ต้องแสดงให้เห็นว่าอากาศยานที่มีหมายเลขจำแนกอากาศยานเท่ากับหรือน้อยกว่าหมายเลขจำแนกผิวพื้นจราจรที่รายงานดังกล่าวสามารถปฏิบัติการบนผิวพื้นจราจรได้ภายใต้ข้อจำกัดเกี่ยวกับแรงดันลมยางหรือมวลรวมของอากาศยานสำหรับประเภทของอากาศยานที่กำหนดไว้ หมายเลขจำแนกผิวพื้นจราจรตามวรรคหนึ่งอาจรายงานแตกต่างกันได้เมื่อความแข็งแรงของผิวพื้นจราจรเปลี่ยนแปลงไปตามฤดูกาลอย่างมีนัยสำคัญ	แก้ไขคำให้สอดคล้องกับ พ.ร.บ. การเดินอากาศฯ

ชื่อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ชื่อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
		48	<p><u>ตั้งแต่วันที่ ๒๘ พฤศจิกายน พ.ศ. ๒๕๖๗</u> <u>หมายเลขจำแนกผิวพื้นจราจร (PCR) ที่รายงาน</u> <u>ต่อหน่วยงานให้บริการข่าวสารการบิน ต้อง</u> <u>แสดงให้เห็นว่าอากาศยานที่มีหมายเลขจำแนก</u> <u>อากาศยาน (ACR) เท่ากับหรือน้อยกว่า</u> <u>หมายเลขจำแนกผิวพื้นจราจรที่รายงาน</u> <u>ดังกล่าวสามารถปฏิบัติการบนผิวพื้นจราจรได้</u> <u>ภายใต้ข้อจำกัดเกี่ยวกับแรงดันลมยาง หรือมวล</u> <u>รวมของอากาศยานสำหรับประเภทของอากาศ</u> <u>ยานที่กำหนดไว้</u></p> <p><u>หมายเลขจำแนกผิวพื้นจราจร (PCR) ตาม</u> <u>วรรคหนึ่ง อาจรายงานแตกต่างกันได้เมื่อความ</u> <u>แข็งแรงของผิวพื้นจราจรเปลี่ยนแปลงไปตาม</u> <u>ฤดูกาลอย่างมีนัยสำคัญ</u></p>	<p>ปรับปรุงตาม Amendment 15 to Annex 14 Vol. I, 2.6.3 (Applicable as of 28 Nov 2024) 2.6.3 The pavement classification number (PCN) rating (PCR) reported shall indicate that an aircraft with an aircraft classification number (ACN) rating (ACR) equal to or less than the reported PCN PCR can operate on the pavement subject to any limitation on the tire pressure, or aircraft all-up mass for specified aircraft type(s). Note.— Different PCNs PCRs may be reported if the strength of the pavement is subject to significant seasonal variation.</p>
45	การกำหนดหมายเลขจำแนกอากาศยานต้องเป็นไปตามกระบวนการมาตรฐานซึ่งสัมพันธ์กับวิธีการกำหนด ACN-PCN	49	การกำหนดหมายเลขจำแนกอากาศยาน (ACN) ต้องเป็นไปตามกระบวนการมาตรฐานซึ่งสัมพันธ์กับวิธีการกำหนด ACN-PCN	เพิ่มคำภาษาอังกฤษ
		50	<p><u>ตั้งแต่วันที่ ๒๘ พฤศจิกายน พ.ศ. ๒๕๖๗ การ</u> <u>กำหนดหมายเลขจำแนกอากาศยาน (ACR)</u> <u>ต้องเป็นไปตามกระบวนการมาตรฐานซึ่ง</u> <u>สัมพันธ์กับวิธีการกำหนด ACN-PCR</u></p>	<p>ปรับปรุงตาม Amendment 15 to Annex 14 Vol. I, 2.6.4 (Applicable as of 28 Nov 2024) 2.6.4 The ACN ACR of an aircraft shall be determined in accordance with the standard procedures associated with the ACN-PCN ACR-PCR method.</p>

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
46	เพื่อวัตถุประสงค์ในการกำหนดหมายเลขจำแนกอากาศยานตามข้อ ๔๕ สนามบินต้องจำแนกคุณสมบัติของผิวพื้นจราจรว่า เป็นโครงสร้างแบบแข็ง (rigid) หรือแบบยืดหยุ่น (flexible)	51	เพื่อวัตถุประสงค์ในการกำหนดหมายเลขจำแนกอากาศยาน (ACN) ตามข้อ ๔๙ สนามบินต้องจำแนกคุณสมบัติของผิวพื้นจราจรว่า เป็นโครงสร้างแบบแข็ง (rigid) หรือแบบยืดหยุ่น (flexible)	เพิ่มคำภาษาอังกฤษ
		52	<u>ตั้งแต่วันที่ ๒๘ พฤศจิกายน พ.ศ. ๒๕๖๗ เพื่อวัตถุประสงค์ในการกำหนดหมายเลขจำแนกอากาศยาน (ACR) ตามข้อ ๕๐ สนามบินต้องจำแนกคุณสมบัติของผิวพื้นจราจรว่า เป็นโครงสร้างแบบแข็ง (rigid) หรือแบบยืดหยุ่น (flexible)</u>	ปรับปรุงตาม Amendment 15 to Annex 14 Vol. I, 2.6.5 (Applicable as of 28 Nov 2024) 2.6.5 For the purpose of determining the ACN- ACR , the behaviour of a pavement shall be classified as equivalent to a rigid or flexible construction.
47	สนามบินต้องรายงานข้อมูลเกี่ยวกับประเภทของผิวพื้นจราจรเพื่อใช้ในการกำหนด ACN-PCN ประเภทความแข็งแรงของฐานพื้นดิน ประเภทแรงดันลมยางที่มากที่สุดที่ยอมรับได้ และวิธีการประเมินตามข้อ ๔๓ โดยใช้รหัส ดังต่อไปนี้	53	สนามบินต้องรายงานข้อมูลเกี่ยวกับประเภทของผิวพื้นจราจรเพื่อใช้ในการกำหนด ACN-PCN ประเภทความแข็งแรงของ <u>ชั้นดินเดิมฐานพื้นดิน</u> ประเภทแรงดันลมยางที่มากที่สุดที่ยอมรับได้ และวิธีการประเมินตามข้อ ๔๕ โดยใช้รหัส <u>ตามตารางที่ ๓ ดังต่อไปนี้</u>	แก้ไขคำว่า "ฐานพื้นดิน" (subgrade) เป็น "ชั้นดินเดิม" ในข้อกำหนดฯ ทั้งหมด ให้คำเหมาะสม
ตาราง ที่ 3	รหัสสำหรับการรายงานข้อมูลเกี่ยวกับประเภทของผิวพื้นจราจร	ตาราง ที่ 3	รหัสสำหรับการรายงานข้อมูลเกี่ยวกับประเภทของผิวพื้นจราจร	คงเดิม
ตาราง ที่ 3	(๒) ประเภทความแข็งแรงของฐานพื้นดิน	ตาราง ที่ 3	(๒) ประเภทความแข็งแรงของ <u>ฐานพื้นดินชั้นดินเดิม</u>	แก้ไขคำว่า "ฐานพื้นดิน" (subgrade) เป็น "ชั้นดินเดิม" ในข้อกำหนดฯ ทั้งหมด ให้คำเหมาะสม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
ตาราง ที่ 3	ความแข็งแรงสูง ในกรณีผิวพื้นจราจรแบบแข็ง จำแนกโดยค่า สัมประสิทธิ์ของฐานพื้นดิน (modulus of subgrade, K) เท่ากับ ๑๕๐ เมกะนิวตันต่อ ลูกบาศก์เมตร (MN/m ^๓) และค่าสัมประสิทธิ์ของ ฐานพื้นดินที่มากกว่า ๑๒๐ เมกะนิวตันต่อ ลูกบาศก์เมตร ในกรณีผิวพื้นจราจรแบบยืดหยุ่น จำแนกโดยค่า กำลังรับแรงแบกทาน (California Bearing Ratio: CBR) เท่ากับ ๑๕ และค่ากำลังรับแรงแบก ทาน ที่มากกว่า ๑๓	ตาราง ที่ 3	ความแข็งแรง <u>ระดับ</u> สูง ในกรณีผิวพื้นจราจรแบบแข็ง จำแนกโดยค่า สัมประสิทธิ์ของ <u>ฐานพื้นดินชั้นดินเดิม</u> (modulus of subgrade, K) เท่ากับ ๑๕๐ เมกะนิวตันต่อ ลูกบาศก์เมตร (MN/m ^๓) และค่าสัมประสิทธิ์ของ <u>ฐานพื้นดินชั้นดินเดิม</u> ที่มากกว่า ๑๒๐ เมกะนิว ตันต่อลูกบาศก์เมตร ในกรณีผิวพื้นจราจรแบบยืดหยุ่น จำแนกโดยค่า กำลังรับแรงแบกทาน (California Bearing Ratio: CBR) เท่ากับ ๑๕ และค่ากำลังรับแรงแบก ทาน ที่มากกว่า ๑๓	1. เพิ่มคำให้เหมาะสม 2. แก้ไขคำว่า "ฐานพื้นดิน" (subgrade) เป็น "ชั้นดินเดิม" ในข้อกำหนดฯ ทั้งหมด ให้คำเหมาะสม
ตาราง ที่ 3	ความแข็งแรงปานกลาง ในกรณีผิวพื้นจราจรแบบ แข็ง จำแนกโดยค่าสัมประสิทธิ์ของฐานพื้นดิน (modulus of subgrade, K) เท่ากับ ๘๐ เมกะ นิวตันต่อลูกบาศก์เมตร และค่าสัมประสิทธิ์ของ ฐานพื้นดินที่อยู่ระหว่าง ๖๐ เมกะนิวตันต่อ ลูกบาศก์เมตร ถึง ๑๒๐ เมกะนิวตันต่อลูกบาศก์ เมตร	ตาราง ที่ 3	ความแข็งแรง <u>ระดับ</u> ปานกลาง ในกรณีผิวพื้นจราจรแบบแข็ง จำแนกโดยค่า สัมประสิทธิ์ของ <u>ฐานพื้นดินชั้นดินเดิม</u> (modulus of subgrade, K) เท่ากับ ๘๐ เมกะนิวตันต่อ ลูกบาศก์เมตร (<u>MN/m^๓</u>) และค่าสัมประสิทธิ์ของ <u>ฐานพื้นดินชั้นดินเดิม</u> ที่อยู่ระหว่าง ๖๐ เมกะนิว ตันต่อลูกบาศก์เมตร ถึง ๑๒๐ เมกะนิวตันต่อ ลูกบาศก์เมตร	1. เพิ่มคำให้เหมาะสม 2. แก้ไขคำว่า "ฐานพื้นดิน" (subgrade) เป็น "ชั้นดินเดิม" ในข้อกำหนดฯ ทั้งหมด ให้คำเหมาะสม 3. เพิ่มหน่วย "(MN/m ³)"

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
ตาราง ที่ 3	ความแข็งแรงต่ำ ในกรณีผิวพื้นจราจรแบบแข็ง จำแนกโดยค่าสัมประสิทธิ์ของฐานพื้นดิน (modulus of subgrade, K) เท่ากับ ๔๐ เมกะนิวตันต่อลูกบาศก์เมตร และค่าสัมประสิทธิ์ของฐานพื้นดินที่อยู่ระหว่าง ๒๕ เมกะนิวตันต่อลูกบาศก์เมตร ถึง ๖๐ เมกะนิวตันต่อลูกบาศก์เมตร	ตาราง ที่ 3	ความแข็งแรง ระดับต่ำ ในกรณีผิวพื้นจราจรแบบแข็ง จำแนกโดยค่าสัมประสิทธิ์ของ ฐานพื้นดินชั้นดินเดิม (modulus of subgrade, K) เท่ากับ ๔๐ เมกะนิวตันต่อลูกบาศก์เมตร (MN/m^๓) และค่าสัมประสิทธิ์ของ ฐานพื้นดินชั้นดินเดิม ที่อยู่ระหว่าง ๒๕ เมกะนิวตันต่อลูกบาศก์เมตร ถึง ๖๐ เมกะนิวตันต่อลูกบาศก์เมตร	1. เพิ่มคำให้เหมาะสม 2. แก้ไขคำว่า "ฐานพื้นดิน" (subgrade) เป็น "ชั้นดินเดิม" ในข้อกำหนดฯ ทั้งหมด ให้คำเหมาะสม 3. เพิ่มหน่วย "(MN/m ³)"
ตาราง ที่ 3	ความแข็งแรงต่ำสุด ในกรณีผิวพื้นจราจรแบบแข็ง จำแนกโดยค่าสัมประสิทธิ์ของฐานพื้นดิน (modulus of subgrade, K) เท่ากับ ๒๐ เมกะนิวตันต่อลูกบาศก์เมตร และค่าสัมประสิทธิ์ของฐานพื้นดินที่ต่ำกว่า ๒๕ เมกะนิวตันต่อลูกบาศก์เมตร	ตาราง ที่ 3	ความแข็งแรง ระดับต่ำสุด ในกรณีผิวพื้นจราจรแบบแข็ง จำแนกโดยค่าสัมประสิทธิ์ของ ฐานพื้นดินชั้นดินเดิม (modulus of subgrade, K) เท่ากับ ๒๐ เมกะนิวตันต่อลูกบาศก์เมตร (MN/m^๓) และค่าสัมประสิทธิ์ของ ฐานพื้นดินชั้นดินเดิม ที่ต่ำกว่า ๒๕ เมกะนิวตันต่อลูกบาศก์เมตร	1. เพิ่มคำให้เหมาะสม 2. แก้ไขคำว่า "ฐานพื้นดิน" (subgrade) เป็น "ชั้นดินเดิม" ในข้อกำหนดฯ ทั้งหมด ให้คำเหมาะสม 3. เพิ่มหน่วย "(MN/m ³)"
		54	ตั้งแต่วันที่ ๒๘ พฤศจิกายน พ.ศ. ๒๕๖๗ สนามบินต้องรายงานข้อมูลเกี่ยวกับประเภทของผิวพื้นจราจรเพื่อใช้ในการกำหนด ACR-PCR ประเภทความแข็งแรงของชั้นดินเดิม ประเภทแรงดันลมยางที่มากที่สุดที่ยอมรับได้ และวิธีการประเมินตามข้อ ๔๖ โดยใช้รหัสตามตารางที่ ๔	ปรับปรุงตาม Amendment 15 to Annex 14 Vol. I, 2.6.6 (Applicable as of 28 Nov 2024) 2.6.6 Information on pavement type for ACN-PCN ACR-PCR determination, subgrade strength category, maximum allowable tire pressure category and evaluation method shall be reported using the following codes:
		ตาราง ที่ 4	รหัสสำหรับการรายงานข้อมูลเกี่ยวกับประเภทของผิวพื้นจราจร	ปรับปรุงตาม Amendment 15 to Annex 14 Vol. I, 2.6.6

ชื่อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ชื่อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
		ตาราง ที่ 4	(๑) ประเภทผิวพื้นจราจรสำหรับการกำหนด <u>ACR-PCN-ACR-PCR</u>	a) Pavement type for ACR-PCN <u>ACR-PCR</u> determination:
		ตาราง ที่ 4	(๒) ประเภทความแข็งแรงของ <u>ฐานพื้นดินชั้นดิน</u> <u>เดิม...</u> ความแข็งแรง <u>ระดับสูง</u> <u>เมื่อชั้นดินเดิมที่มีค่าสัมประสิทธิ์ความยึดหยุ่น</u> <u>ตั้งแต่ ๑๕๐ เมกะปาสคาล (MPa)</u>	b) Subgrade strength category: High strength: characterized by <u>K=150</u> <u>MN/m³</u> and representing all K-values above 120 MN/m ³ for rigid pavement, and by <u>CBR=15</u> and representing all CBR values above 13 for flexible pavements: <u>characterized by E=200 MPa</u> , and <u>representing all E values equal to or</u> <u>above 150 MPa for rigid and flexible</u> <u>pavements.</u>
		ตาราง ที่ 4	ความแข็งแรง <u>ระดับปานกลาง</u> <u>ชั้นดินเดิมที่มีค่าสัมประสิทธิ์ความยึดหยุ่น</u> <u>มากกว่า 100 เมกะปาสคาล (MPa) แต่ไม่ถึง</u> <u>150 เมกะปาสคาล (MPa)</u>	Medium strength: characterized by <u>K=80 MN/m³</u> and representing a range of K of 60 to 120 MN/m ³ for rigid pavements, and by <u>CBR=10</u> and representing a range in CBR of 8 to 13 for flexible pavements: <u>characterized</u> <u>by E=120 MPa</u> and representing a range in E values equal to or above 100 MPa and strictly less than 150 MPa, for rigid and flexible pavements.

ชื่อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ชื่อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
		ตาราง ที่ 4	ความแข็งแรงระดับต่ำ <u>ชั้นดินเดิมที่มีค่าสัมประสิทธิ์ความยืดหยุ่น มากกว่า 60 เมกะปาสคาล (MPa) แต่ไม่ถึง 100 เมกะปาสคาล (MPa)</u>	Low strength: characterized by $K=40$ MN/m ³ and representing a range of K of 25 to 60 MN/m ³ for rigid pavements, and by $CBR=6$ and representing a range in CBR of 4 to 8 for flexible pavements. <u>characterized by $E=80$ MPa and representing a range in E values equal to or above 60 MPa and strictly less than 100 MPa, for rigid and flexible pavements.</u>
		ตาราง ที่ 4	ความแข็งแรงระดับต่ำสุด <u>ชั้นดินเดิมที่มีค่าสัมประสิทธิ์ความยืดหยุ่นน้อย กว่า 60 เมกะปาสคาล (MPa)</u>	Ultra-low strength: characterized by $K=20$ MN/m ³ and representing all K values below 25 MN/m ³ for rigid pavements, and by $CBR=3$ and representing all CBR values below 4 for flexible pavements. <u>characterized by $E=50$ MPa and representing all E values strictly less than 60 MPa, for rigid and flexible pavements.</u>

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
		ตาราง ที่ 4	(4) วิธีการประเมิน การประเมินทางเทคนิค: เป็นการศึกษา คุณลักษณะผิวพื้นโดยเฉพาะและการ ประยุกต์ใช้เทคโนโลยีผิวพื้นจราจรในเชิง พฤติกรรม (pavement behaviour technology) เป็นการศึกษาคุณลักษณะผิวพื้น จราจรเปรียบเทียบกับประเภทของอากาศยานที่ จะใช้พื้นผิวจราจรนั้น ๆ	d) Evaluation method: Technical evaluation: representing a specific study of the pavement characteristics and application of pavement behaviour technology and the types of aircraft which the pavement is intended to serve.
48	สนามบินต้องกำหนดหลักเกณฑ์ในการควบคุมการ ใช้ผิวพื้นจราจรโดยอากาศยานซึ่งมีค่าหมายเลข จำแนกอากาศยานมากกว่าหมายเลขจำแนกผิว พื้นจราจรที่ได้รายงานสำหรับผิวพื้นจราจรนั้นตาม ข้อ ๔๓ และข้อ ๔๔	55	สนามบินต้องกำหนดหลักเกณฑ์ในการควบคุมการ ใช้ผิวพื้นจราจรโดยอากาศยานซึ่งมีค่าหมายเลข จำแนกอากาศยาน (ACN) มากกว่าหมายเลข จำแนกผิวพื้นจราจร (PCN) ที่ได้รายงานสำหรับ ผิวพื้นจราจรนั้นตามข้อ ๔๕ และข้อ ๔๗	เพิ่มคำภาษาอังกฤษ
		56	ตั้งแต่วันที่ ๒๘ พฤศจิกายน พ.ศ. ๒๕๖๗ สนามบินต้องกำหนดหลักเกณฑ์ในการควบคุม การใช้ผิวพื้นจราจรโดยอากาศยานซึ่งมีค่า หมายเลขจำแนกอากาศยาน (ACR) มากกว่า หมายเลขจำแนกผิวพื้นจราจร (PCR) ที่ได้ รายงานสำหรับผิวพื้นจราจรนั้นตามข้อ ๔๖ และข้อ ๔๘	ปรับปรุงตาม Amendment 15 to Annex 14 Vol. I, 2.6.7 (Applicable as of 28 Nov 2024) 2.6.7 Recommendation.— Criteria should be established to regulate the use of a pavement by an aircraft with an ACN ACR higher than the PCN PCR reported for that pavement in accordance with 2.6.2 and 2.6.3
49	การรับน้ำหนักเกินค่าการออกแบบเพียงเล็กน้อย เป็นครั้งคราวอาจยอมรับได้เมื่อเห็นว่ามีควม เหมาะสมเมื่อการคาดการณ์อายุของโครงสร้างผิว พื้นจราจรลดลงและมีอัตราการเร่งการเสื่อมสภาพ ของโครงสร้างผิวพื้นจราจรเพียงเล็กน้อยเท่านั้น	57	การรับน้ำหนักเกินค่าการออกแบบเพียงเล็กน้อย เป็นครั้งคราวอาจยอมรับได้เมื่อเห็นว่ามีควม เหมาะสมเมื่อการคาดการณ์อายุของโครงสร้างผิว พื้นจราจรลดลงและมีอัตราการเร่งการเสื่อมสภาพ ของโครงสร้างผิวพื้นจราจรเพียงเล็กน้อยเท่านั้น	เพิ่มคำภาษาอังกฤษ

ชื่อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ชื่อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
	<p>สำหรับกรณีการปฏิบัติการของอากาศยานที่น้ำหนักเกินค่าการออกแบบและความถี่ของการใช้งานไม่ได้แสดงไว้อย่างละเอียด ให้ใช้หลักเกณฑ์ต่อไปนี้</p> <p>(๑) สำหรับผิวพื้นจราจรแบบยืดหยุ่น การเคลื่อนไหวเป็นครั้งคราวของอากาศยานที่มีหมายเลขจำแนกอากาศยานสูงกว่าหมายเลขจำแนกผิวพื้นจราจรไม่เกินร้อยละสิบ จะไม่ส่งผลกระทบต่อผิวพื้นจราจร</p> <p>(๒) สำหรับผิวพื้นจราจรแบบแข็ง หรือใช้วัสดุเชิงประกอบที่มีผิวพื้นจราจรแบบแข็งเป็นชั้นพื้นผิวหลักของโครงสร้าง การเคลื่อนไหวเป็นครั้งคราวของอากาศยานที่มีหมายเลขจำแนกอากาศยานสูงกว่าหมายเลขจำแนกผิวพื้นจราจรไม่เกินร้อยละห้า จะไม่ส่งผลกระทบต่อผิวพื้นจราจร</p> <p>(๓) ในกรณีไม่ทราบโครงสร้างของผิวพื้นจราจรว่าเป็น (๑) หรือ (๒) ให้ใช้ข้อจำกัดไม่เกินร้อยละห้า</p>		<p>สำหรับกรณีการปฏิบัติการของอากาศยานที่น้ำหนักเกินค่าการออกแบบและความถี่ของการใช้งานไม่ได้แสดงไว้อย่างละเอียด ให้ใช้หลักเกณฑ์ต่อไปนี้</p> <p>(๑) สำหรับผิวพื้นจราจรแบบยืดหยุ่น การเคลื่อนไหวเป็นครั้งคราวของอากาศยานที่มีหมายเลขจำแนกอากาศยาน (<u>ACN</u>) สูงกว่าหมายเลขจำแนกผิวพื้นจราจร (<u>PCN</u>) ไม่เกินร้อยละสิบ จะไม่ส่งผลกระทบต่อผิวพื้นจราจร</p> <p>(๒) สำหรับผิวพื้นจราจรแบบแข็ง หรือใช้วัสดุเชิงประกอบที่มีผิวพื้นจราจรแบบแข็งเป็นชั้นพื้นผิวหลักของโครงสร้าง การเคลื่อนไหวเป็นครั้งคราวของอากาศยานที่มีหมายเลขจำแนกอากาศยาน (<u>ACN</u>) สูงกว่าหมายเลขจำแนกผิวพื้นจราจร (<u>PCN</u>) ไม่เกินร้อยละห้า จะไม่ส่งผลกระทบต่อผิวพื้นจราจร</p> <p>(๓) ในกรณีไม่ทราบโครงสร้างของผิวพื้นจราจรว่าเป็น (๑) หรือ (๒) ให้ใช้ข้อจำกัดไม่เกินร้อยละห้า</p>	
		58	<p>ตั้งแต่วันที่ ๒๘ พฤศจิกายน พ.ศ. ๒๕๖๗ การรับน้ำหนักเกินค่าการออกแบบเพียงเล็กน้อยเป็นครั้งคราวอาจยอมรับได้เมื่อเห็นว่ามีเหมาะสมเมื่อการคาดการณ์อายุของโครงสร้างผิวพื้นจราจรลดลงและมีอัตราการเร่งการเสื่อมสภาพของโครงสร้างผิวพื้นจราจรเพียงเล็กน้อยเท่านั้น สำหรับกรณีการปฏิบัติการของ</p>	<p>ปรับปรุงตาม Amendment 15 to Annex 14 Vol. I, Attachment A, 20.1.1 (Applicable as of 28 Nov 2024) Annex 14 Attachment A, 20. a) for flexible and rigid pavements, occasional movements by aircraft with ACN ACR not exceeding 10 per cent above the</p>

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
			<u>อากาศยานที่น้ำหนักเกินค่าการออกแบบและ</u> <u>ความถี่ของการใช้งานไม่ได้แสดงไว้อย่างละเอียด</u> <u>การเคลื่อนไหวเป็นครั้งคราวของอากาศยานที่มี</u> <u>หมายเลขจำแนกอากาศยาน (ACR) สูงกว่า</u> <u>หมายเลขจำแนกผิวพื้นจราจร (PCR) ไม่เกิน</u> <u>ร้อยละสิบ จะไม่ส่งผลกระทบต่อผิวพื้นจราจร</u>	reported PCN PCR should not adversely affect the pavement; b) for rigid or composite pavement, in which pavement layer provides a primary element of the structure, occasional movements by aircraft with ACN not exceeding 5 per cent above the reported PCN should not adversely affect the pavement; e) if the pavement structure is unknown, the 5 per cent limitation should apply; and
50	จำนวนการเคลื่อนไหวต่อปีของอากาศยานที่มีน้ำหนักเกินค่าการออกแบบโครงสร้างของสนามบิน ต้องไม่เกินร้อยละห้าของจำนวนการเคลื่อนไหวของอากาศยานทั้งหมดต่อปี	59	จำนวนการเคลื่อนไหวต่อปีของอากาศยานที่มีน้ำหนักเกินค่าการออกแบบโครงสร้างของสนามบิน ต้องไม่เกินร้อยละห้าของจำนวนการเคลื่อนไหวของอากาศยานทั้งหมดต่อปี	คงเดิม
		60	<u>ตั้งแต่วันที่ ๒๘ พฤศจิกายน พ.ศ. ๒๕๖๗</u> <u>จำนวนการเคลื่อนไหวต่อปีของอากาศยานที่มี</u> <u>น้ำหนักเกินค่าการออกแบบโครงสร้างของ</u> <u>สนามบิน ต้องไม่เกินร้อยละห้าของจำนวนการ</u> <u>เคลื่อนไหวของอากาศยานทั้งหมดต่อปี ทั้งนี้</u> <u>ไม่รวมอากาศยานเบา (light aircraft)</u>	ปรับปรุงตาม Amendment 15 to Annex 14 Vol. I, Attachment A, 20.1.1 (Applicable as of 28 Nov 2024) (db) the annual number of overload movements should not exceed approximately 5 per cent of the total annual aircraft movements, <u>excluding light aircraft.</u>

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
51	สนามบินต้องไม่อนุญาตให้มีการเคลื่อนไหวของอากาศยานที่มีน้ำหนักเกินค่าการออกแบบโครงสร้างผิวพื้นจราจรที่มีแนวโน้มว่าจะไม่สามารถรับน้ำหนักได้หรือมีความเสียหาย ยกเว้นในสถานการณ์ที่เกี่ยวข้องกับการปกป้องชีวิตหรือการบรรเทาภัยพิบัติ	61	สนามบินต้องไม่อนุญาตให้มีการเคลื่อนไหวของอากาศยานที่มีน้ำหนักเกินค่าการออกแบบโครงสร้างผิวพื้นจราจรที่มีแนวโน้มว่าจะไม่สามารถรับน้ำหนักได้หรือมีความเสียหาย ยกเว้นในสถานการณ์ที่เกี่ยวข้องกับการปกป้องชีวิตหรือการบรรเทาภัยพิบัติ	คงเดิม
52	ให้สนามบินหลีกเลี่ยงการรับน้ำหนักเกินค่าการออกแบบของโครงสร้างผิวพื้นจราจร ในช่วงระยะเวลาที่ความแข็งแรงของผิวพื้นจราจรหรือความแข็งแรงของฐานพื้นดินน้อยลงเนื่องจากน้ำ เมื่อมีการปฏิบัติการรับน้ำหนักเกินค่าการออกแบบของโครงสร้างผิวพื้นจราจร เจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบินต้องพิจารณาตรวจทานสภาพผิวพื้นจราจรอย่างสม่ำเสมอ และทบทวนหลักเกณฑ์สำหรับการปฏิบัติการรับน้ำหนักเกินค่าการออกแบบของโครงสร้างผิวพื้นจราจรเป็นระยะ ๆ เนื่องจากการรับน้ำหนักเกินค่าการออกแบบซ้ำ ๆ จำนวนมากเกินไปจะทำให้อายุการใช้งานของผิวพื้นจราจรสั้นลงอย่างรวดเร็วและจำเป็นต้องซ่อมแซมผิวพื้นจราจรใหม่	62	ให้สนามบินหลีกเลี่ยงการรับน้ำหนักเกินค่าการออกแบบของโครงสร้างผิวพื้นจราจร ในช่วงระยะเวลาที่ความแข็งแรงของผิวพื้นจราจรหรือความแข็งแรงของ ชั้นดินเดิม ฐานพื้นดินน้อยลงเนื่องจากน้ำ เมื่อมีการปฏิบัติการรับน้ำหนักเกินค่าการออกแบบของโครงสร้างผิวพื้นจราจร เจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบินต้องพิจารณาตรวจทานสภาพผิวพื้นจราจรอย่างสม่ำเสมอ และทบทวนหลักเกณฑ์สำหรับการปฏิบัติการรับน้ำหนักเกินค่าการออกแบบของโครงสร้างผิวพื้นจราจรเป็นระยะ ๆ เนื่องจากการรับน้ำหนักเกินค่าการออกแบบซ้ำ ๆ จำนวนมากเกินไปจะทำให้อายุการใช้งานของผิวพื้นจราจรสั้นลงอย่างรวดเร็วและจำเป็นต้องซ่อมแซมผิวพื้นจราจรใหม่	แก้ไขคำว่า "ฐานพื้นดิน" (subgrade) เป็น "ชั้นดินเดิม" ในข้อกำหนดฯ ทั้งหมด ให้คำเหมาะสม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
53	สนามบินต้องมีค่าความแข็งแรงในการรับน้ำหนักของผิวพื้นจราจรซึ่งใช้รองรับอากาศยานที่มีมวลที่ลานจอดอากาศยานเท่ากับหรือน้อยกว่าห้าพันเจ็ดร้อยกิโลกรัม และต้องรายงานข้อมูลดังต่อไปนี้ (๑) มวลของอากาศยานสูงสุดที่ยอมรับได้ และ (๒) แรงดันลมยางสูงสุดที่ยอมรับได้	63	สนามบินต้องมีค่าความแข็งแรงในการรับน้ำหนักของผิวพื้นจราจรซึ่งใช้รองรับอากาศยานที่มีมวลที่ลานจอดอากาศยานเท่ากับหรือน้อยกว่าห้าพันเจ็ดร้อยกิโลกรัม และต้องรายงานข้อมูลดังต่อไปนี้ (๑) มวลของอากาศยานสูงสุดที่ยอมรับได้ และ (๒) แรงดันลมยางสูงสุดที่ยอมรับได้	คงเดิม
	ส่วนที่ ๗ จุดตรวจสอบเครื่องวัดความสูงก่อนทำการบิน (Pre-Flight Altimeter Check Location)		ส่วนที่ ๗ จุดตรวจสอบเครื่องวัดความสูงก่อนทำการบิน (Pre-Flight Altimeter Check Location)	คงเดิม
54	สนามบินต้องจัดให้มีจุดตรวจสอบเครื่องวัดความสูงก่อนทำการบินอย่างน้อยหนึ่งแห่ง	64	สนามบินต้องจัดให้มีจุดตรวจสอบเครื่องวัดความสูงก่อนทำการบินอย่างน้อยหนึ่งแห่ง	คงเดิม
55	จุดตรวจสอบเครื่องวัดความสูงก่อนทำการบินตามข้อ ๕๔ ต้องอยู่ในบริเวณลานจอดอากาศยาน	65	จุดตรวจสอบเครื่องวัดความสูงก่อนทำการบินตามข้อ ๖๔ ต้องอยู่ในบริเวณลานจอดอากาศยาน ในกรณีที่สนามบินไม่มีลานจอดอากาศยาน ให้สนามบินกำหนดจุดตรวจสอบเครื่องวัดความสูงก่อนทำการบินบนพื้นที่ที่เหมาะสม พร้อมทั้งระบุจุดตรวจสอบดังกล่าวไว้ในคู่มือการดำเนินงานสนามบินด้วย	เพิ่มข้อกำหนดสำหรับสนามบินที่ไม่มีลานจอดอากาศยาน
56	ค่าระดับความสูงของจุดตรวจสอบเครื่องวัดความสูงก่อนทำการบิน ต้องระบุเป็นค่าระดับความสูงเฉลี่ยใกล้เคียงจำนวนเต็มหน่วยเป็นฟุตของพื้นที่จุดตรวจสอบตั้งอยู่ ทั้งนี้ ค่าระดับความสูงของบริเวณใด ๆ ก็ตามของจุดตรวจสอบเครื่องวัดความสูงก่อนทำการบินต้องมีค่าแตกต่างกันไม่เกินสิบฟุตกับค่าความสูงเฉลี่ย ณ บริเวณนั้น ๆ	66	ค่าระดับความสูงของจุดตรวจสอบเครื่องวัดความสูงก่อนทำการบิน ต้องระบุเป็นค่าระดับความสูงเฉลี่ยใกล้เคียงจำนวนเต็มหน่วยเป็นฟุตของพื้นที่จุดตรวจสอบตั้งอยู่ ทั้งนี้ ค่าระดับความสูงของบริเวณใด ๆ ก็ตามของจุดตรวจสอบเครื่องวัดความสูงก่อนทำการบินต้องมีค่าแตกต่างกันไม่เกินสิบฟุตกับค่าความสูงเฉลี่ย ณ บริเวณนั้น ๆ	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
	ส่วนที่ ๘ ระยะทางที่ประกาศ (Declared Distances)		ส่วนที่ ๘ ระยะทางที่ประกาศ (Declared Distances)	คงเดิม
57	สนามบินต้องคำนวณระยะทางมีค่าใกล้เคียงจำนวนเต็ม มีหน่วยเป็นเมตร ดังต่อไปนี้ (๑) ความยาวโทรรา (TORA) (๒) ความยาวโทดา (TODA) (๓) ความยาวแอสดา (ASDA) (๔) ความยาวแอลดา (LDA)	67	สนามบินต้องคำนวณระยะทางมีค่าใกล้เคียงจำนวนเต็ม มีหน่วยเป็นเมตร ดังต่อไปนี้ (๑) ความยาวโทรรา (TORA) (๒) ความยาวโทดา (TODA) (๓) ความยาวแอสดา (ASDA) (๔) ความยาวแอลดา (LDA)	คงเดิม
58	ระยะทางที่ประกาศตามข้อ ๕๗ จะต้องคำนวณในแต่ละทิศทางของทางวิ่ง	68	ระยะทางที่ประกาศตามข้อ ๖๗ จะต้องคำนวณในแต่ละทิศทางของทางวิ่ง	คงเดิม
59	ในกรณีที่สนามบินมีทางวิ่งซึ่งไม่มีทางหยุดหรือพื้นที่ปลอดภัยกีดขวาง และหัวทางวิ่งอยู่ปลายสุดของทางวิ่ง ระยะทางที่ประกาศทั้งสี่ระยะทางตามข้อ ๕๗ ต้องมีความยาวเท่ากับ ความยาวของทางวิ่ง ตามรูปที่ ๑	69	ในกรณีที่สนามบินมีทางวิ่งซึ่งไม่มีทางหยุดหรือพื้นที่ปลอดภัยกีดขวาง และหัวทางวิ่งอยู่ปลายสุดของทางวิ่ง ระยะทางที่ประกาศทั้งสี่ระยะทางตามข้อ ๖๗ ต้องมีความยาวเท่ากับ ความยาวของทางวิ่ง ตามรูปที่ ๑	คงเดิม
รูปที่ 1	ระยะทางที่ประกาศทั้งหมดมีระยะเท่ากัน	รูปที่ 1	ระยะทางที่ประกาศทั้งหมดมีระยะเท่ากัน	คงเดิม
60	ในกรณีที่สนามบินมีทางวิ่งซึ่งมีพื้นที่ปลอดภัยกีดขวาง ความยาวโทดาต้องรวมความยาวพื้นที่ปลอดภัยกีดขวาง ตามรูปที่ ๒	70	ในกรณีที่สนามบินมีทางวิ่งซึ่งมีพื้นที่ปลอดภัยกีดขวาง ความยาวโทดาต้องรวมความยาวพื้นที่ปลอดภัยกีดขวาง ตามรูปที่ ๒	คงเดิม
รูปที่ 2	ระยะทางที่ประกาศรวมพื้นที่ปลอดภัยกีดขวาง	รูปที่ 2	ระยะทางที่ประกาศรวมพื้นที่ปลอดภัยกีดขวาง	คงเดิม
61	ในกรณีที่สนามบินมีทางวิ่งซึ่งมีทางหยุด ความยาวแอสดาต้องรวมความยาวของทางหยุด ตามรูปที่ ๓	61	ในกรณีที่สนามบินมีทางวิ่งซึ่งมีทางหยุด ความยาวแอสดาต้องรวมความยาวของทางหยุด ตามรูปที่ ๓	คงเดิม
รูปที่ 3	ระยะทางที่ประกาศรวมทางหยุด	รูปที่ 3	ระยะทางที่ประกาศรวมทางหยุด	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
62	เมื่อสนามบินมีการเลื่อนหัวทางวิ่ง ความยาวแอลดาต้องปรับลดลงตามระยะหัวทางวิ่งที่มีการเลื่อนออกไป ตามรูปที่ ๔ ทั้งนี้ การเลื่อนหัวทางวิ่งจะส่งผลกระทบต่อความยาวแอลดาสำหรับการบินเข้าสู่สนามบินที่หัวทางวิ่งถูกเลื่อนไปเท่านั้น ความยาวของระยะทางที่ประกาศทั้งหมดไม่ได้รับผลกระทบเมื่อเป็นการบินเข้าสู่สนามบินในทิศทางตรงกันข้าม	72	เมื่อสนามบินมีการเลื่อนหัวทางวิ่ง ความยาวแอลดาต้องปรับลดลงตามระยะหัวทางวิ่งที่มีการเลื่อนออกไป ตามรูปที่ ๔ ทั้งนี้ การเลื่อนหัวทางวิ่งจะส่งผลกระทบต่อความยาวแอลดาสำหรับการบินเข้าสู่สนามบินที่หัวทางวิ่งถูกเลื่อนไปเท่านั้น ความยาวของระยะทางที่ประกาศทั้งหมดไม่ได้รับผลกระทบเมื่อเป็นการบินเข้าสู่สนามบินในทิศทางตรงกันข้าม	คงเดิม
รูปที่ 4	ระยะทางที่ประกาศเมื่อมีการเลื่อนหัวทางวิ่ง	รูปที่ 4	ระยะทางที่ประกาศเมื่อมีการเลื่อนหัวทางวิ่ง	คงเดิม
63	ในกรณีที่ทางวิ่งของสนามบินมีพื้นที่ปลอดภัย กีดขวาง มีทางหยุด หรือมีการเลื่อนหัวทางวิ่ง ตามรูปที่ ๒ รูปที่ ๓ หรือรูปที่ ๔ อย่างหนึ่งอย่างใดมากกว่าหนึ่งลักษณะ สนามบินต้องทำการปรับเปลี่ยนระยะทางที่ประกาศมากกว่าหนึ่งระยะ แต่การปรับเปลี่ยนนั้นต้องเป็นไปตามหลักเกณฑ์ในข้อ ๕๙ ข้อ ๖๐ ข้อ ๖๑ หรือข้อ ๖๒ แล้วแต่กรณี กรณีทางวิ่งมีการเลื่อนหัวทางวิ่ง มีทางหยุดและมีพื้นที่ปลอดภัยกีดขวาง สนามบินต้องทำการปรับเปลี่ยนระยะทางที่ประกาศให้เป็นไปตามรูปที่ ๕	73	ในกรณีที่ทางวิ่งของสนามบินมีพื้นที่ปลอดภัย กีดขวาง มีทางหยุด หรือมีการเลื่อนหัวทางวิ่ง ตามรูปที่ ๒ รูปที่ ๓ หรือรูปที่ ๔ อย่างหนึ่งอย่างใดมากกว่าหนึ่งลักษณะ สนามบินต้องทำการปรับเปลี่ยนระยะทางที่ประกาศมากกว่าหนึ่งระยะ แต่การปรับเปลี่ยนนั้นต้องเป็นไปตามหลักเกณฑ์ในข้อ ๖๙ ข้อ ๗๐ ข้อ ๗๑ หรือข้อ ๗๒ แล้วแต่กรณี กรณีทางวิ่งมีการเลื่อนหัวทางวิ่ง มีทางหยุดและมีพื้นที่ปลอดภัยกีดขวาง สนามบินต้องทำการปรับเปลี่ยนระยะทางที่ประกาศให้เป็นไปตามรูปที่ ๕	คงเดิม
รูปที่ 5	ระยะทางที่ประกาศซึ่งมีการเลื่อนหัวทางวิ่ง มีทางหยุด และมีพื้นที่ปลอดภัยกีดขวาง	รูปที่ 5	ระยะทางที่ประกาศซึ่งมีการเลื่อนหัวทางวิ่ง มีทางหยุด และมีพื้นที่ปลอดภัยกีดขวาง	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
64	รูปแบบในการรายงานข้อมูลระยะทางที่ประกาศตามความในส่วนี้ให้เป็นไปตามตารางที่ ๔ ทั้งนี้ ในกรณีที่ทิศทางของทางวิ่งไม่ได้ใช้สำหรับการวิ่งขึ้นหรือร่อนลง หรือทั้งสองกรณี เนื่องจากข้อห้ามด้านการปฏิบัติการ ให้สนามบินประกาศและใช้คำว่า “Not Usable” หรืออักษรย่อ “NU”	74	รูปแบบในการรายงานข้อมูลระยะทางที่ประกาศตามความในส่วนี้ให้เป็นไปตามตารางที่ ๕ ทั้งนี้ ในกรณีที่ทิศทางของทางวิ่งไม่ได้ใช้สำหรับการวิ่งขึ้นหรือ <u>ร่อน</u> บินลง หรือทั้งสองกรณี เนื่องจากข้อห้ามด้านการปฏิบัติการ ให้สนามบินประกาศและใช้คำว่า “Not Usable” หรืออักษรย่อ “NU”	ใช้คำว่า “วิ่งขึ้นหรือบินลง” ให้สอดคล้องกันทั้งฉบับ
ตาราง ที่ 4	ตารางระยะทางที่ประกาศ	ตาราง ที่ 5	ตารางระยะทางที่ประกาศ	คงเดิม
65	เมื่อมีการวิ่งขึ้นจากทางแยก สนามบินต้องกำหนดเส้นบอกตำแหน่งเริ่มต้นอ้างอิง (datum line) สำหรับใช้ในการคำนวณระยะทางที่ประกาศซึ่งลดลงเพื่อการวิ่งขึ้นของอากาศยาน โดยกำหนด ณ บริเวณทางแยกของขอบทางวิ่งกับทางขับ ตามรูปที่ ๖ ทั้งนี้ ระยะทางที่ประกาศจากทางแยกสำหรับการวิ่งขึ้น ให้ระบุในส่วน AD ๒.๑๓ ของเอกสารแนบข่าวกการบินด้วย	75	เมื่อมีการวิ่งขึ้นจากทางแยก สนามบินต้องกำหนดเส้นบอกตำแหน่งเริ่มต้นอ้างอิง (datum line) สำหรับใช้ในการคำนวณระยะทางที่ประกาศซึ่งลดลงเพื่อการวิ่งขึ้นของ <u>อากาศยานเครื่องบิน</u> โดยกำหนด ณ บริเวณทางแยกของขอบทางวิ่งกับทางขับ ตามรูปที่ ๖ ทั้งนี้ ระยะทางที่ประกาศจากทางแยกสำหรับการวิ่งขึ้น ให้ระบุในส่วน AD ๒.๑๓ ของเอกสารแนบข่าวกการบินด้วย	แก้ไขคำว่า “อากาศยาน” เป็นคำว่า “เครื่องบิน” ให้ตรงกับ Annex 14 ที่ใช้คำว่า “aeroplane”
รูปที่ 6	เส้นบอกตำแหน่งเริ่มต้นอ้างอิงสำหรับการวิ่งขึ้นจากทางแยก	รูปที่ 6	เส้นบอกตำแหน่งเริ่มต้นอ้างอิงสำหรับการวิ่งขึ้นจากทางแยก	คงเดิม
	ส่วนที่ ๙ สภาพของพื้นที่เคลื่อนไหวนและสิ่งอำนวยความสะดวกที่เกี่ยวข้อง		ส่วนที่ ๙ สภาพของพื้นที่เคลื่อนไหวนและสิ่งอำนวยความสะดวกที่เกี่ยวข้อง	คงเดิม

ชื่อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ชื่อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
66	<p>สนามบินต้องรายงานข้อมูลเกี่ยวกับสภาพของพื้นที่เคลื่อนไหวและสถานะด้านการปฏิบัติการของสิ่งอำนวยความสะดวกที่เกี่ยวข้องให้หน่วยงานบริการข่าวสารการบินทราบ และต้องรายงานข้อมูลในทำนองเดียวกันที่มีนัยสำคัญเชิงปฏิบัติการแก่หน่วยงานให้บริการจราจรทางอากาศทราบ เพื่อให้หน่วยงานข้างต้นสามารถให้ข้อมูลที่จำเป็นแก่อากาศยานที่กำลังบินเข้าสู่และออกจากสนามบิน ทั้งนี้ ข้อมูลดังกล่าวต้องปรับปรุงให้เป็นปัจจุบัน และหากมีการเปลี่ยนแปลงของสภาพใด ๆ ให้สนามบินรายงานข้อมูลเช่นว่านั้นแก่หน่วยงานดังกล่าวโดยทันที</p>	76	<p>สนามบินต้องรายงานข้อมูลเกี่ยวกับสภาพของพื้นที่เคลื่อนไหวและสถานะด้านการปฏิบัติการของสิ่งอำนวยความสะดวกที่เกี่ยวข้องให้หน่วยงานให้บริการข่าวสารการบินทราบ และต้องรายงานข้อมูลในทำนองเดียวกันที่มีนัยสำคัญเชิงปฏิบัติการแก่หน่วยงานให้บริการ<u>จัดการ</u>จราจรทางอากาศทราบ เพื่อให้หน่วยงานข้างต้นสามารถให้ข้อมูลที่จำเป็นแก่อากาศยานที่กำลังบินเข้าสู่และออกจากสนามบิน ทั้งนี้ ข้อมูลดังกล่าวต้องปรับปรุงให้เป็นปัจจุบัน และหากมีการเปลี่ยนแปลงของสภาพใด ๆ ให้สนามบินรายงานข้อมูลเช่นว่านั้นแก่หน่วยงานดังกล่าวโดยทันที</p>	<p>แก้ไขคำให้สอดคล้องกับ พ.ร.บ. การเดินอากาศฯ</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. แก้ไขคำว่า “หน่วยงานบริการข่าวสารการบิน” เป็น “หน่วยงานให้บริการข่าวสารการบิน” ในข้อกำหนดฯ ทั้งหมด) 2. แก้ไขคำว่า “หน่วยงานให้บริการจราจรทางอากาศ” เป็น “หน่วยงานให้บริการจัดการจราจรทางอากาศ” ในข้อกำหนดฯ ทั้งหมด

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
67	<p>ในการดำเนินการของสนามบินตามข้อ ๖๖ สนามบินต้องติดตามสภาพของพื้นที่เคลื่อนไหว และสถานะด้านการปฏิบัติการของสิ่งอำนวยความสะดวกที่เกี่ยวข้อง และต้องแจ้งข่าวเกี่ยวกับ เรื่องที่มีนัยสำคัญในเชิงปฏิบัติการ ซึ่งมีผลกระทบต่อ การปฏิบัติการบินของอากาศยานและการ ดำเนินงานของสนามบิน เพื่อให้มีการดำเนินการ ที่เหมาะสม โดยเฉพาะเรื่อง ดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) การก่อสร้างหรือบำรุงรักษา (๒) พื้นผิวขรุขระหรือแตกหักบนทางวิ่ง ทางขับ หรือลานจอดอากาศยาน (๓) สิ่งปนเปื้อนบนทางวิ่ง ทางขับ หรือลานจอด อากาศยาน รวมถึงน้ำ ฝุ่น ทราย น้ำมัน หรือ คราบยาง (๔) สิ่งที่เป็นอันตรายชั่วคราว รวมถึงอากาศยานที่ จอดอยู่ (๕) เครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ประเภททัศนวิสัย ที่ขัดข้องหรือทำงานไม่ปกติ เป็นบางส่วนหรือทั้งหมด (๖) แหล่งจ่ายไฟฟ้ากำลังหลักหรือไฟฟ้ากำลัง สำรองที่ขัดข้อง</p>	77	<p>ในการดำเนินการของสนามบินตามข้อ ๗๖ สนามบินต้องติดตามสภาพของพื้นที่เคลื่อนไหว และสถานะด้านการปฏิบัติการของสิ่งอำนวยความสะดวกที่เกี่ยวข้อง และต้องแจ้งข่าวเกี่ยวกับ เรื่องที่มีนัยสำคัญในเชิงปฏิบัติการ ซึ่งมีผลกระทบต่อ การปฏิบัติการบินของอากาศยานและการ ดำเนินงานของสนามบิน เพื่อให้มีการดำเนินการ ที่เหมาะสม โดยเฉพาะเรื่อง ดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) การก่อสร้างหรือบำรุงรักษา (๒) พื้นผิวขรุขระหรือแตกหักบนทางวิ่ง ทางขับ หรือลานจอดอากาศยาน (๓) สิ่งปนเปื้อนบนทางวิ่ง ทางขับ หรือลานจอด อากาศยาน รวมถึงน้ำ ฝุ่น ทราย น้ำมัน หรือ คราบยาง (๔) สิ่งที่เป็นอันตรายชั่วคราว รวมถึงอากาศยานที่ จอดอยู่ (๕) เครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ประเภททัศนวิสัย ที่ขัดข้องหรือทำงานไม่ปกติ เป็นบางส่วนหรือทั้งหมด (๖) แหล่งจ่ายไฟฟ้ากำลังหลักหรือไฟฟ้ากำลัง สำรองที่ขัดข้อง</p>	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
68	เพื่อประโยชน์ในการปฏิบัติให้เป็นไปตามข้อ ๖๖ และข้อ ๖๗ สนามบินต้องตรวจสอบพื้นที่เคลื่อนไหวตามความถี่ที่กำหนดไว้จากการประเมินโดยเจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบิน และต้องระบุไว้ในคู่มือการดำเนินงานสนามบิน โดยการประเมินต้องพิจารณาจากสภาพแวดล้อมของสนามบิน ความหนาแน่นของเที่ยวบิน และปัจจัยอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง ซึ่งไม่ว่ากรณีใดความถี่ของการตรวจสอบต้องไม่น้อยกว่าสองครั้งในหนึ่งวัน	78	เพื่อประโยชน์ในการปฏิบัติให้เป็นไปตามข้อ ๗๖ และข้อ ๗๗ สนามบินต้องตรวจสอบพื้นที่ <u>ดังต่อไปนี้</u> <u>(๑) พื้นที่เคลื่อนไหวต้องตรวจสอบอย่างน้อยวันละหนึ่งครั้ง สำหรับสนามบินที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๑ หรือ ๒ และอย่างน้อยวันละสองครั้ง สำหรับสนามบินที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๓ หรือ ๔</u> <u>(๒) ทางวิ่ง ต้องเพิ่มการตรวจสอบจาก (๑) ในกรณีที่สภาพพื้นผิวทางวิ่งอาจมีการเปลี่ยนแปลงอย่างมีนัยสำคัญเนื่องจากสภาพอากาศ</u>	ปรับปรุงตาม Amendment 14 to Annex 14 Vol. I, 2.9.3 2.9.3 As of 5 November 2020, to facilitate compliance with 2.9.1 and 2.9.2, the following inspections shall be carried out each day: a) for the movement area, at least once where the aerodrome reference code number is 1 or 2 and at least twice where the aerodrome reference code number is 3 or 4; and b) for the runway(s), inspections in addition to a) whenever the runway surface conditions may have changed significantly due to meteorological conditions

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
69	<p>เมื่อมีน้ำขังบนทางวิ่ง สนามบินต้องรายงานข้อมูลสภาพพื้นผิวทางวิ่ง โดยให้ระบุสภาพของพื้นผิวทางวิ่ง รวมทั้งระดับน้ำบนทางวิ่งหากสามารถวัดได้ ด้วยการใช้คำอธิบาย ดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) ชื้น (damp) สำหรับพื้นผิวที่มีการเปลี่ยนแปลงสีเนื่องจากความชื้น</p> <p>(๒) เปียก (wet) สำหรับพื้นผิวเปียก แต่ไม่มีน้ำขัง</p> <p>(๓) น้ำขัง (standing water) ในกรณีที่มีบนทางวิ่งมากกว่าร้อยละยี่สิบห้าของพื้นผิวทางวิ่งภายในความยาวและความกว้างของทางวิ่งที่มีการใช้งาน มีน้ำขังซึ่งมีความลึกมากกว่าสามมิลลิเมตร (ไม่ว่าจะมีน้ำขังเป็นพื้นที่ต่อเนื่องหรือไม่ต่อเนื่องก็ตาม) ทั้งนี้ เพื่อใช้ในการพิจารณาเกี่ยวกับสมรรถนะของอากาศยาน</p>	79	<p><u>สนามบินต้องประเมินสภาพพื้นผิวทางวิ่งและรายงานข้อมูลสภาพพื้นผิวทางวิ่งโดยใช้รหัสสภาพทางวิ่ง (Runway Condition Code: (RWYCC)) และคำอธิบาย ดังต่อไปนี้</u></p> <p><u>(๑) DRY</u></p> <p><u>(๒) STANDING WATER</u></p> <p><u>(๓) WET</u></p>	<p>ปรับปรุงตาม Amendment 14 to Annex 14 Vol. I, 2.9.5</p> <p>(Postpone applicable date to 5 Nov 2021)</p> <p>เพิ่มข้อความตาม Annex 14 (Postpone applicable date to 5 Nov 2021)</p> <p>2.9.5 The runway surface condition shall be assessed and reported through a runway condition code (RWYCC) and a description using the following terms:</p> <p>...</p>
70	<p>สนามบินต้องรายงานข้อมูลของทางวิ่งหรือพื้นที่บางส่วนของทางวิ่ง ที่อาจมีสภาพลื่นเมื่อเปียกด้วย โดยใช้ข้อความว่า “runway may be slippery when wet”</p>	80	<p>สนามบินต้องรายงานข้อมูลของทางวิ่งหรือพื้นที่บางส่วนของทางวิ่ง ที่อาจมีสภาพลื่นเมื่อเปียกด้วย โดยใช้ข้อความว่า “runway may be slippery when wet”</p>	คงเดิม
71	<p>บุคลากรผู้ทำหน้าที่ประเมินและตรวจสอบพื้นที่เคลื่อนไหวย และรายงานสภาพพื้นผิวทางวิ่ง ต้องผ่านการฝึกอบรมและมีความสามารถในการปฏิบัติงานเป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่ผู้อำนวยการกำหนด</p>	81	<p>บุคลากรผู้ทำหน้าที่ประเมินและตรวจสอบพื้นที่เคลื่อนไหวย และรายงานสภาพพื้นผิวทางวิ่ง ต้องผ่านการฝึกอบรมและมีความสามารถในการปฏิบัติงานเป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่ผู้อำนวยการกำหนด</p>	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
72	สนามบินต้องแจ้งเตือนให้ผู้ใช้งานสนามบินทราบ เมื่อระดับความเสียหายของพื้นผิวทางวิ่งหรือ ส่วนของทางวิ่งมีค่าน้อยกว่าค่าที่กำหนดใน คอลัมน์ที่ ๗ ของตารางที่ ๕ และตามข้อ ๑๑๐๒	82	สนามบินต้องแจ้งเตือนให้ผู้ใช้งานสนามบินทราบ เมื่อระดับความเสียหายของพื้นผิวทางวิ่งหรือ ส่วนของทางวิ่งมีค่าน้อยกว่าค่าที่กำหนดใน คอลัมน์ที่ (๗) ของตารางที่ ๖ และตามข้อ ๑๐๗๐	แก้ไขรูปแบบการเขียนอ้างอิงไปที่คอลัมน์ใน ตารางในข้อกำหนดทั้งหมด “ในคอลัมน์ (..) ของตารางที่ ..” หรือ “ในตารางที่ .. คอลัมน์ (..)”
ตาราง ที่ 5	หลักเกณฑ์ความเสียหายของทางวิ่ง ความผิดปกติของผิวทางใหม่, ความผิดปกติที่ควร วางแผนซ่อมบำรุง, ความผิดปกติขั้นต่ำที่ต้องมีการ ดำเนินการในทันที	ตาราง ที่ 6	หลักเกณฑ์ความเสียหายของทางวิ่ง ความผิดปกติของผิวทางใหม่, ความผิดปกติที่ควรวางแผนซ่อมบำรุง, ความผิดปกติขั้นต่ำที่ต้องมีการดำเนินการในทันที	1. ใช้คำให้เหมือนกัน "ความผิด" เปลี่ยนเป็น "ความเสียหาย" (friction) 2. แก้ไขรูปแบบตารางทั้งหมดในข้อกำหนด – เลขคอลัมน์ (..)
		83	<u>เมื่อมีสิ่งปนเปื้อนบนทางวิ่งที่ใช้งาน สนามบิน ต้องดำเนินการแบ่งความยาวทางวิ่งเป็นสาม ส่วนเท่า ๆ กันเพื่อประเมินความลึกและพื้นที่ ครอบคลุมของสิ่งปนเปื้อนในแต่ละส่วนและ รายงานข้อมูลดังกล่าว</u>	ปรับปรุงตาม Amendment 14 to Annex 14 Vol. I, 2.9.6 (Postpone applicable date to 5 Nov 2021) 2.9.6 Whenever an operational runway is contaminated, an assessment of the contaminant depth and coverage over each third of the runway shall be made and reported.
	ส่วนที่ ๑๐ การเคลื่อนย้ายอากาศยานที่ขัดข้อง		ส่วนที่ ๑๐ การเคลื่อนย้ายอากาศยานที่ขัดข้อง	คงเดิม
73	สนามบินต้องจัดให้มีข้อมูลหมายเลขโทรศัพท์หรือ โทรพิมพ์ของผู้ประสานงานของสนามบินในการ เคลื่อนย้ายอากาศยานที่ขัดข้องซึ่งอยู่บนหรืออยู่ ใกล้กับพื้นที่เคลื่อนไหวก และต้องแจ้งให้เจ้าของ อากาศยานหรือผู้ดำเนินการเดินอากาศทราบ หากมีการร้องขอ	84	สนามบินต้องจัดให้มีข้อมูลหมายเลขโทรศัพท์หรือ โทรพิมพ์ของผู้ประสานงานของสนามบินในการ เคลื่อนย้ายอากาศยานที่ขัดข้องซึ่งอยู่บนหรืออยู่ ใกล้กับพื้นที่เคลื่อนไหวก และต้องแจ้งให้เจ้าของ อากาศยานหรือผู้ดำเนินการเดินอากาศทราบ หากมีการร้องขอ	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
74	ข้อมูลเกี่ยวกับขีดความสามารถในการเคลื่อนย้ายอากาศยานที่ขัดข้องซึ่งอยู่บนหรืออยู่ใกล้กับพื้นที่เคลื่อนไหว ต้องรายงานในส่วน AD ๒.๖ ของเอกสารแถลงข่าวการบิน ทั้งนี้ ขีดความสามารถในการเคลื่อนย้ายอากาศยานที่ขัดข้อง ให้แสดงในรูปแบบประเภทของอากาศยานขนาดใหญ่ที่สุดซึ่งสนามบินมีอุปกรณ์รองรับในการเคลื่อนย้าย	85	ข้อมูลเกี่ยวกับขีดความสามารถในการเคลื่อนย้ายอากาศยานที่ขัดข้องซึ่งอยู่บนหรืออยู่ใกล้กับพื้นที่เคลื่อนไหว ต้องรายงานในส่วน AD ๒.๖ ของเอกสารแถลงข่าวการบิน ทั้งนี้ ขีดความสามารถในการเคลื่อนย้ายอากาศยานที่ขัดข้อง ให้แสดงในรูปแบบประเภทของอากาศยานขนาดใหญ่ที่สุดซึ่งสนามบินมีอุปกรณ์รองรับในการเคลื่อนย้าย	คงเดิม
	ส่วนที่ ๑๑ ดับเพลิงและกู้ภัย		ส่วนที่ ๑๑ ดับเพลิงและกู้ภัย	คงเดิม
75	สนามบินต้องจัดให้มีข้อมูลเกี่ยวกับระดับการป้องกันด้านดับเพลิงและกู้ภัยของสนามบินสำหรับการดับเพลิงและกู้ภัยอากาศยาน	86	สนามบินต้องจัดให้มีข้อมูลเกี่ยวกับระดับการป้องกันด้านดับเพลิงและกู้ภัยของสนามบินสำหรับการดับเพลิงและกู้ภัยอากาศยาน	คงเดิม
76	ระดับการป้องกันด้านดับเพลิงและกู้ภัยของสนามบินในเวลาปกติ ต้องแสดงในรูปแบบประเภทของระดับขั้นของการดับเพลิงและกู้ภัยตามที่กำหนดไว้ในหมวด ๖ บริการของสนามบิน ส่วนที่ ๒ ดับเพลิงและกู้ภัย และให้สอดคล้องกับประเภทและจำนวนของสารดับเพลิงที่สนามบินจัดให้มีไว้ในสนามบินตามปกติ	87	ระดับการป้องกันด้านดับเพลิงและกู้ภัยของสนามบินในเวลาปกติ ต้องแสดงในรูปแบบประเภทของระดับขั้นของการดับเพลิงและกู้ภัยตามที่กำหนดไว้ในหมวด ๖ บริการของสนามบิน ส่วนที่ ๒ ดับเพลิงและกู้ภัย และให้สอดคล้องกับประเภทและจำนวนของสารดับเพลิงที่สนามบินจัดให้มีไว้ในสนามบินตามปกติ	คงเดิม
77	เมื่อมีการเปลี่ยนแปลงระดับการป้องกันด้านดับเพลิงและกู้ภัยของสนามบินในเวลาปกติตามข้อ ๗๖ หรือมีการเปลี่ยนแปลงการใช้งานได้ของสารดับเพลิง อุปกรณ์ที่ใช้ส่งสารดับเพลิง หรือบุคลากรที่มีหน้าที่ใช้อุปกรณ์นั้น สนามบินต้องดำเนินการแจ้งให้หน่วยงานให้บริการจราจรทางอากาศและหน่วยงานบริการข่าวสารการบินทราบ เพื่อให้หน่วยงานดังกล่าวสามารถให้ข้อมูลที่จำเป็นแก่	88	เมื่อมีการเปลี่ยนแปลงระดับการป้องกันด้านดับเพลิงและกู้ภัยของสนามบินในเวลาปกติตามข้อ ๘๗ หรือมีการเปลี่ยนแปลงการใช้งานได้ของสารดับเพลิง อุปกรณ์ที่ใช้ส่งสารดับเพลิง หรือบุคลากรที่มีหน้าที่ใช้อุปกรณ์นั้น สนามบินต้องดำเนินการแจ้งให้หน่วยงานให้บริการจัดการจราจรทางอากาศและหน่วยงานให้บริการข่าวสารการบินทราบ เพื่อให้หน่วยงานดังกล่าวสามารถให้ข้อมูลที่จำเป็นแก่	แก้ไขคำให้สอดคล้องกับ พ.ร.บ. การเดินอากาศฯ 1. แก้ไขคำว่า “หน่วยงานบริการข่าวสารการบิน” เป็น “หน่วยงานให้บริการข่าวสารการบิน” ในข้อกำหนดฯ ทั้งหมด) 2. แก้ไขคำว่า “หน่วยงานให้บริการจราจรทางอากาศ” เป็น “หน่วยงานให้บริการจัดการจราจรทางอากาศ” ในข้อกำหนดฯ ทั้งหมด

ชื่อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ชื่อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
	อากาศยานที่กำลังบินเข้าสู่และออกจากสนามบินได้ และเมื่อการเปลี่ยนแปลงนั้นได้รับการแก้ไข และกลับคืนสู่ระดับการป้องกันในเวลาปกติแล้ว สนามบินต้องแจ้งให้หน่วยงานข้างต้นทราบด้วยการเปลี่ยนแปลงตามวรรคหนึ่ง ต้องแสดงในรูปแบบระดับขั้นของการดับเพลิงและกู้ภัยใหม่ที่ให้บริการในสนามบิน		อากาศยานที่กำลังบินเข้าสู่และออกจากสนามบินได้ และเมื่อการเปลี่ยนแปลงนั้นได้รับการแก้ไข และกลับคืนสู่ระดับการป้องกันในเวลาปกติแล้ว สนามบินต้องแจ้งให้หน่วยงานข้างต้นทราบด้วยการเปลี่ยนแปลงตามวรรคหนึ่ง ต้องแสดงในรูปแบบระดับขั้นของการดับเพลิงและกู้ภัยใหม่ที่ให้บริการในสนามบิน	
	ส่วนที่ ๑๒ ระบบไฟนำร่องลงด้วยสายตา (Visual Approach Slope Indicator Systems)		ส่วนที่ ๑๒ ระบบไฟนำร่องลงด้วยสายตา (Visual Approach Slope Indicator Systems)	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
78	<p>สนามบินต้องจัดให้มีข้อมูลเกี่ยวกับระบบไฟนำร่อนลงด้วยสายตา โดยต้องประกอบด้วยข้อมูลดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) หมายเลขทางวิ่งที่เกี่ยวข้อง</p> <p>(๒) ประเภทของระบบซึ่งสอดคล้องกับข้อ ๕๖๑ สำหรับการติดตั้งไฟนำร่อนลงด้วยสายตา ต้องระบุด้านที่มีการติดตั้งว่าติดตั้งข้างซ้ายหรือข้างขวาของทางวิ่ง</p> <p>(๓) เมื่อแกนกลางของระบบไฟไม่ขนานกับเส้นกึ่งกลางทางวิ่ง ให้ระบุมุมและทิศทางของการเบี่ยงเบนว่าเป็นทางซ้ายหรือทางขวา</p> <p>(๔) มุมร่อนโดยปกติ สำหรับไฟนำร่อนลงด้วยสายตา ต้องเป็นมุม $(B + C) \div 2$ และ $(A + B) \div 2$ ตามลำดับ ตามรูปที่ ๓๑ ในหมวด ๕ ส่วนที่ ๑</p> <p>(๕) ความสูงระดับสายตานั้น้อยที่สุดเหนือหัวทางวิ่ง (Minimum Eye Height Over Threshold: MEHT) ของสัญญาณตามความลาดชัน (on-slope signal) สำหรับไฟนำร่อนลงด้วยสายตาแบบ PAPI ต้องเป็นค่ามุมที่ติดตั้งของหน่วยที่สามของไฟนำร่อนจากขอบทางวิ่งลบสองลิปดา และสำหรับไฟนำร่อนลงด้วยสายตาแบบ APAPI ต้องเป็นค่ามุมที่ติดตั้งของหน่วยที่สองของไฟนำร่อนจากขอบทางวิ่งลบสองลิปดา</p>	89	<p>สนามบินต้องจัดให้มีข้อมูลเกี่ยวกับระบบไฟนำร่อนลงด้วยสายตา โดยต้องประกอบด้วยข้อมูลดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) หมายเลขทางวิ่งที่เกี่ยวข้อง</p> <p>(๒) ประเภทของระบบซึ่งสอดคล้องกับข้อ ๔๘๙ สำหรับการติดตั้งไฟนำร่อนลงด้วยสายตา ต้องระบุด้านที่มีการติดตั้งว่าติดตั้งข้างซ้ายหรือข้างขวาของทางวิ่ง</p> <p>(๓) เมื่อแกนกลางของระบบไฟไม่ขนานกับเส้นกึ่งกลางทางวิ่ง ให้ระบุมุมและทิศทางของการเบี่ยงเบนว่าเป็นทางซ้ายหรือทางขวา</p> <p>(๔) มุมร่อนโดยปกติ สำหรับไฟนำร่อนลงด้วยสายตา ต้องเป็นมุม $(B + C) \div 2$ และ $(A + B) \div 2$ ตามลำดับ ตามรูปที่ ๓๑ ในหมวด ๕ ส่วนที่ ๑</p> <p>(๕) ความสูงระดับสายตานั้น้อยที่สุดเหนือหัวทางวิ่ง (Minimum Eye Height Over Threshold: MEHT) ของสัญญาณตามความลาดชัน (on-slope signal) สำหรับไฟนำร่อนลงด้วยสายตาแบบ PAPI ต้องเป็นค่ามุมที่ติดตั้งของหน่วยที่สามของไฟนำร่อนจากขอบทางวิ่งลบสองลิปดา และสำหรับไฟนำร่อนลงด้วยสายตาแบบ APAPI ต้องเป็นค่ามุมที่ติดตั้งของหน่วยที่สองของไฟนำร่อนจากขอบทางวิ่งลบสองลิปดา</p>	คงเดิม

ชื่อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ชื่อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
	ส่วนที่ ๑๓ การประสานงานกับหน่วยงาน ให้บริการข่าวสารการบิน หน่วยงานให้บริการจัดการจราจรทางอากาศ และหน่วยงานอื่น ที่ให้บริการภายในสนามบิน		ส่วนที่ ๑๓ การประสานงานกับหน่วยงาน ให้บริการข่าวสารการบิน หน่วยงานให้บริการจัดการจราจรทางอากาศ และหน่วยงานอื่น ที่ให้บริการภายในสนามบิน	1. แก้ไขคำว่า “หน่วยงานบริการข่าวสารการบิน” เป็น “หน่วยงานให้บริการข่าวสารการบิน” ในข้อกำหนดฯ ทั้งหมด 2. แก้ไขคำว่า “หน่วยงานให้บริการจราจรทาง
79	<p>เพื่อประโยชน์ในการทำให้มั่นใจว่า หน่วยงานบริการข่าวสารการบินได้รับข้อมูลอย่างครบถ้วน และสามารถให้ข้อมูลก่อนทำการบินที่เป็นปัจจุบัน พร้อมทั้งสามารถตอบสนองความต้องการข้อมูลขณะทำการบิน เจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบินต้องจัดให้มีการประสานงานกับหน่วยงานบริการข่าวสารการบิน หน่วยงานให้ บริการจราจรทางอากาศ และหน่วยงานอื่นที่ให้ บริการภายในสนามบิน เพื่อให้มีการรายงานข้อมูล ต่อหน่วยงานบริการข่าวสารการบินทราบ โดยให้เกิดความล่าช้า น้อยที่สุดเกี่ยวกับข้อมูล ดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) ข้อมูลเกี่ยวกับสถานะของการรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะและสภาพของสนามบิน ซึ่งต้องรวมถึงข้อมูล ดังต่อไปนี้</p> <p>(ก) ชื่อสนามบินและรหัสแสดงตำแหน่งสนามบิน (location indicator) ขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ</p> <p>(ข) วันที่ได้รับการรับรองและระยะเวลาการมีผลของการรับรอง</p> <p>(ค) หมายเหตุ (ถ้ามี)</p> <p>(๒) สถานะด้านการปฏิบัติการของสิ่งอำนวยความสะดวก บริการ และเครื่องอำนวยความสะดวก</p>	90	<p>เพื่อประโยชน์ในการทำให้มั่นใจว่า หน่วยงานบริการให้ข่าวสารการบินได้รับข้อมูลอย่างครบถ้วน และสามารถ ให้ข้อมูลก่อนทำการบินที่เป็นปัจจุบัน พร้อมทั้งสามารถตอบสนองความต้องการข้อมูลขณะทำการบิน เจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบินต้องจัดให้มีการประสานงานกับหน่วยงานให้บริการข่าวสารการบิน หน่วยงานให้ บริการจัดการจราจรทางอากาศ และหน่วยงานอื่นที่ให้ บริการภายในสนามบิน เพื่อให้มีการรายงานข้อมูล ต่อหน่วยงานให้บริการข่าวสารการบินทราบ โดยให้เกิดความล่าช้า น้อยที่สุดเกี่ยวกับข้อมูล ดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) ข้อมูลเกี่ยวกับสถานะของการรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะและสภาพของสนามบิน ซึ่งต้องรวมถึงข้อมูล ดังต่อไปนี้</p> <p>(ก) ชื่อสนามบินและรหัสแสดงตำแหน่งสนามบิน (location indicator) ขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ</p> <p>(ข) วันที่ได้รับการรับรองและระยะเวลาการมีผลของการรับรอง</p> <p>(ค) หมายเหตุ (ถ้ามี)</p> <p>(๒) สถานะด้านการปฏิบัติการของสิ่งอำนวยความสะดวก บริการ และเครื่องอำนวยความสะดวก</p>	อากาศ” เป็น “หน่วยงานให้บริการจัดการจราจรทางอากาศ” ในข้อกำหนดฯ ทั้งหมด

ชื่อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ชื่อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
	สะดวกในการเดินอากาศที่เกี่ยวข้อง ซึ่งอยู่ภายในพื้นที่ที่สนามบินรับผิดชอบ (๓) ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับห้วงอากาศบริเวณสนามบิน (local airspace of an aerodrome) (๔) ข้อมูลอื่น ๆ ที่พิจารณาแล้วว่าเป็นข้อมูลที่มีนัยสำคัญเชิงปฏิบัติการ		สะดวกในการเดินอากาศที่เกี่ยวข้อง ซึ่งอยู่ภายในพื้นที่ที่สนามบินรับผิดชอบ (๓) ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับห้วงอากาศบริเวณสนามบิน (local airspace of an aerodrome) (๔) ข้อมูลอื่น ๆ ที่พิจารณาแล้วว่าเป็นข้อมูลที่มีนัยสำคัญเชิงปฏิบัติการ	
80	ก่อนที่จะทำการเปลี่ยนแปลงใด ๆ ต่อระบบการเดินอากาศ สนามบินต้องคำนึงถึงระยะเวลาที่หน่วยงานบริการข่าวสารการบินต้องใช้สำหรับเตรียมการดำเนินการที่เกี่ยวข้องกับการออกประกาศให้บุคคลอื่นทราบต่อไป ดังนั้น เพื่อให้การดำเนินการให้ข้อมูลแก่หน่วยงานบริการข่าวสารการบินได้ทันตามกำหนดเวลา สนามบินต้องดำเนินการให้เกิดการประสานงานกันอย่างใกล้ชิดระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้วย	91	ก่อนที่จะทำการเปลี่ยนแปลงใด ๆ ต่อระบบการเดินอากาศ สนามบินต้องคำนึงถึงระยะเวลาที่หน่วยงานให้บริการข่าวสารการบินต้องใช้สำหรับเตรียมการดำเนินการที่เกี่ยวข้องกับการออกประกาศให้บุคคลอื่นทราบต่อไป ดังนั้น เพื่อให้การดำเนินการให้ข้อมูลแก่หน่วยงานให้บริการข่าวสารการบินได้ทันตามกำหนดเวลา สนามบินต้องดำเนินการให้เกิดการประสานงานกันอย่างใกล้ชิดระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้วย	1. แก้ไขคำว่า “หน่วยงานบริการข่าวสารการบิน” เป็น “หน่วยงานให้บริการข่าวสารการบิน” ในข้อกำหนดฯ ทั้งหมด 2. แก้ไขคำว่า “หน่วยงานให้บริการจราจรทางอากาศ” เป็น “หน่วยงานให้บริการจัดการจราจรทางอากาศ” ในข้อกำหนดฯ ทั้งหมด
81	เมื่อมีการเปลี่ยนแปลงข้อมูลการบินซึ่งมีผลกระทบต่อแผนภูมิหรือระบบการเดินอากาศ โดยใช้คอมพิวเตอร์ สนามบินต้องแจ้งข้อมูลดังกล่าวตามระบบควบคุมเวลาข่าวสารการบิน (Aeronautical Information Regulation and Control: AIRAC)	92	เมื่อมีการเปลี่ยนแปลงข้อมูลการบินซึ่งมีผลกระทบต่อแผนภูมิหรือระบบการเดินอากาศ โดยใช้คอมพิวเตอร์ สนามบินต้องแจ้งข้อมูลดังกล่าวตามระบบควบคุมเวลาข่าวสารการบิน (Aeronautical Information Regulation and Control: AIRAC)	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
82	บรรดาหน่วยงานที่ให้บริการภายในสนามบิน ซึ่งรับผิดชอบในการจัดเตรียมข้อมูลดิบในด้านการบินให้แก่หน่วยงานบริการข่าวสารการบิน ต้องคำนึงถึงข้อกำหนดด้านความแม่นยำและความสมบูรณ์ของข้อมูลการบินตามหลักเกณฑ์ที่ผู้อำนวยการประกาศตามข้อ ๒๗	93	บรรดาหน่วยงานที่ให้บริการภายในสนามบิน ซึ่งรับผิดชอบในการจัดเตรียมข้อมูลดิบในด้านการบินให้แก่หน่วยงานให้บริการข่าวสารการบิน ต้องคำนึงถึงข้อกำหนดด้านความแม่นยำและความสมบูรณ์ของข้อมูลการบินตามหลักเกณฑ์และ <u>เป็นไปตามความต้องการของผู้ใช้งานข้อมูลด้านการบินที่ผู้อำนวยการประกาศ</u> ตามข้อ ๒๗	ปรับปรุงตาม Amendment 14 to Annex 14 Vol. I, 2.13.4 2.13.4 The aerodrome services responsible for the provision of raw aeronautical information/data to the aeronautical information services shall do that while taking into account accuracy and integrity requirements necessary to meet the needs of the end-user of aeronautical data. 2. ความแม่นยำและความสมบูรณ์ของข้อมูลด้านการบินจะเป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดไว้ในการให้บริการของผู้ให้บริการข่าวสารการบิน
	หมวด ๓ ลักษณะทางกายภาพของสนามบิน ส่วนที่ ๑ ทางวิ่ง ๑. จำนวนและทิศทางของทางวิ่ง		หมวด ๓ ลักษณะทางกายภาพของสนามบิน ส่วนที่ ๑ ทางวิ่ง ๑. จำนวนและทิศทางของทางวิ่ง	คงเดิม
83	เมื่อมีการกำหนดตำแหน่งทางวิ่งแบบบินลงด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน สนามบินต้องคำนึงถึงพื้นที่ที่ต้องการสำหรับรองรับการปฏิบัติการบินลงด้วยเครื่องวัดประกอบการบินและพื้นที่ที่ต้องการสำหรับรองรับวิธีการปฏิบัติในการยกเลิกการร่อนลง (missed approach) เพื่อให้มั่นใจว่า สิ่งกีดขวางที่อยู่ในพื้นที่ดังกล่าวหรือปัจจัยด้านอื่น ๆ ไม่ทำให้เกิดข้อจำกัดในการปฏิบัติการของอากาศยานที่จะใช้ทางวิ่งนั้น	94	เมื่อมีการกำหนดตำแหน่งทางวิ่งแบบบินลงด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน สนามบินต้องคำนึงถึงพื้นที่ที่ต้องการสำหรับรองรับการปฏิบัติการบินลงด้วยเครื่องวัดประกอบการบินและพื้นที่ที่ต้องการสำหรับรองรับวิธีการปฏิบัติในการยกเลิกการ <u>ร่อน</u> บินลง (missed approach) เพื่อให้มั่นใจว่า สิ่งกีดขวางที่อยู่ในพื้นที่ดังกล่าวหรือปัจจัยด้านอื่น ๆ ไม่ทำให้เกิดข้อจำกัดในการปฏิบัติการของ <u>อากาศยานเครื่องบิน</u> ที่จะใช้ทางวิ่งนั้น	1. แก้ไขคำว่า “อากาศยาน” เป็นคำว่า “เครื่องบิน” ให้ตรงกับ Annex 14 ที่ใช้คำว่า “aeroplane” 2. ใช้คำว่า “บินลง” ให้สอดคล้องกันทั้งฉบับ

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
84	สนามบินต้องมีจำนวนและทิศทางของทางวิ่งที่ทำให้สนามบินนั้นมีปัจจัยความสามารถใช้งานได้ (usability factor) ไม่น้อยกว่าร้อยละเก้าสิบห้าของจำนวนอากาศยานที่สนามบินประสงค์จะให้บริการ	95	สนามบินต้องมีจำนวนและทิศทางของทางวิ่งที่ทำให้สนามบินนั้นมีปัจจัยความสามารถใช้งานได้ (usability factor) ไม่น้อยกว่าร้อยละเก้าสิบห้าของจำนวน อากาศยานเครื่องบิน ที่สนามบินประสงค์จะให้บริการ	แก้ไขคำว่า “อากาศยาน” เป็นคำว่า “เครื่องบิน” ให้ตรงกับ Annex 14 ที่ใช้คำว่า “aeroplane”
85	การวางตำแหน่งและทิศทางของทางวิ่งของสนามบิน ต้องวางในลักษณะที่เส้นทางการบินเข้าและบินออกจากสนามบินของอากาศยานจะก่อให้เกิดการรบกวนพื้นที่อยู่อาศัยและพื้นที่อื่นที่มีความอ่อนไหวต่อเสียงรบกวนบริเวณใกล้เคียงสนามบินน้อยที่สุด ทั้งนี้ เพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาผลกระทบด้านเสียงในอนาคต	96	การวางตำแหน่งและทิศทางของทางวิ่งของสนามบิน ต้องวางในลักษณะที่เส้นทางการบินเข้าและบินออกจากสนามบินของอากาศยานจะก่อให้เกิดการรบกวนพื้นที่อยู่อาศัยและพื้นที่อื่นที่มีความอ่อนไหวต่อเสียงรบกวนบริเวณใกล้เคียงสนามบินน้อยที่สุด ทั้งนี้ เพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาผลกระทบด้านเสียงในอนาคต	คงเดิม
86	การเลือกค่าลมขวางสูงสุด (maximum permissible crosswind) เพื่อให้เป็นไปตามข้อ ๘๔ ต้องอยู่บนสมมติฐานที่ว่า การบินลงหรือบินขึ้นของอากาศยานในสภาวะปกติจะไม่สามารถทำได้ ถ้าองค์ประกอบลมขวาง (crosswind component) มีค่ามากกว่า ดังต่อไปนี้ (๑) ยี่สิบสี่ นอต ในกรณีที่อากาศยานใช้ความยาวทางวิ่งอ้างอิงของอากาศยาน (reference field length) ตั้งแต่หนึ่งพันห้าร้อยเมตรขึ้นไป แต่ถ้าทางวิ่งมีสภาพที่อาจทำให้ประสิทธิภาพการเบรกต่ำ อันเนื่องมาจากค่าสัมประสิทธิ์ความเสียดทานตามยาว (longitudinal coefficient of friction) ไม่เพียงพอ ความเร็วของลมขวางต้องไม่เกินสิบสาม นอต	97	การเลือกค่าลมขวางสูงสุด (maximum permissible crosswind) เพื่อให้เป็นไปตามข้อ ๘๕ ต้องอยู่บนสมมติฐานที่ว่า การบินลงหรือ บินขึ้น ของ อากาศยานเครื่องบิน ในสภาวะปกติจะไม่สามารถทำได้ ถ้าองค์ประกอบลมขวาง (crosswind component) มีค่ามากกว่า ดังต่อไปนี้ (๑) ยี่สิบสี่ นอต ในกรณีที่ อากาศยานเครื่องบิน ใช้ความยาวทางวิ่งอ้างอิง ของอากาศยาน (reference field length) ตั้งแต่ หนึ่งพันห้าร้อยเมตรขึ้นไป แต่ถ้าทางวิ่งมีสภาพที่อาจทำให้ประสิทธิภาพการเบรกต่ำ อันเนื่องมาจากค่าสัมประสิทธิ์ความเสียดทานตามยาว (longitudinal coefficient of friction) ไม่เพียงพอ ความเร็วของลมขวางต้องไม่เกินสิบสาม นอต	1. ใช้คำว่า “วิ่งขึ้น” ให้สอดคล้องกันทั้งฉบับ 2. แก้ไขคำว่า “อากาศยาน” เป็น “เครื่องบิน” ในข้อกำหนดฯ ทั้งหมด 3. เพิ่มคำภาษาอังกฤษกำกับให้ชัดเจน

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
	(๒) ลีบสามน็อต ในกรณีที่อากาศยานใช้ความยาวทางวิ่งอ้างอิงของอากาศยาน ตั้งแต่หนึ่งพันสองร้อยเมตรขึ้นไป แต่ไม่ถึงหนึ่งพันห้าร้อยเมตร (๓) ลีบน็อต ในกรณีที่อากาศยานใช้ความยาวทางวิ่งอ้างอิงของอากาศยาน น้อยกว่าหนึ่งพันสองร้อยเมตร องค์ประกอบลมขวางตามวรรคหนึ่ง หมายความว่า องค์ประกอบของลมผิวพื้น (surface wind components) ที่พัดเข้าทางวิ่ง เป็นมุมฉากกับเส้นกึ่งกลางทางวิ่ง		(๒) ลีบสามน็อต ในกรณีที่อากาศยานเครื่องบินใช้ความยาวทางวิ่งอ้างอิงของอากาศยาน (reference field length) ตั้งแต่หนึ่งพันสองร้อยเมตรขึ้นไป แต่ไม่ถึงหนึ่งพันห้าร้อยเมตร (๓) ลีบน็อต ในกรณีที่อากาศยานเครื่องบินใช้ความยาวทางวิ่งอ้างอิงของอากาศยาน (reference field length) น้อยกว่าหนึ่งพันสองร้อยเมตร องค์ประกอบลมขวางตามวรรคหนึ่ง หมายความว่า องค์ประกอบของลมผิวพื้น (surface wind components) ที่พัดเข้าทางวิ่ง เป็นมุมฉากกับเส้นกึ่งกลางทางวิ่ง	
87	ข้อมูลที่จะนำมาใช้เพื่อคำนวณหาปัจจัยความสามารถใช้งานได้ของสนามบินจะต้องอ้างอิงมาจากการแจกแจงข้อมูลสถิติของลมเฉลี่ย (mean wind distribution statistics) ที่มีความน่าเชื่อถือและมีระยะเวลาการเก็บสถิติที่นานเพียงพอ โดยทั่วไป ต้องไม่น้อยกว่าห้าปี ทั้งนี้ การเก็บข้อมูลสถิติลมให้ทำอย่างน้อยแปดครั้งต่อหนึ่งวัน ในทุก ๆ วัน โดยมีช่วงของระยะเวลาการเก็บข้อมูลที่เท่ากัน	98	ข้อมูลที่จะนำมาใช้เพื่อคำนวณหาปัจจัยความสามารถใช้งานได้ของสนามบินจะต้องอ้างอิงมาจากการแจกแจงข้อมูลสถิติของลมเฉลี่ย (mean wind distribution statistics) ที่มีความน่าเชื่อถือและมีระยะเวลาการเก็บสถิติที่นานเพียงพอ โดยทั่วไป ต้องไม่น้อยกว่าห้าปี ทั้งนี้ การเก็บข้อมูลสถิติลมให้ทำอย่างน้อยแปดครั้งต่อหนึ่งวัน ในทุก ๆ วัน โดยมีช่วงของระยะเวลาการเก็บข้อมูลที่เท่ากัน	คงเดิม
	๒. การวางตำแหน่งและทิศทางของทางวิ่ง		๒. การวางตำแหน่งและทิศทางของทางวิ่ง	ตัดออกเนื่องจากหัวข้อด้านล่างเป็นเรื่องของการกำหนดจำนวนทางวิ่ง
88	จำนวนทางวิ่งที่สนามบินจะจัดให้มีในแต่ละทิศทาง ขึ้นอยู่กับจำนวนการเคลื่อนไหวของอากาศยานที่สนามบินจะรองรับ	99	จำนวนทางวิ่งที่สนามบินจะจัดให้มีในแต่ละทิศทาง ขึ้นอยู่กับจำนวนการเคลื่อนไหวของอากาศยานที่สนามบินจะรองรับ	คงเดิม
	๓. ตำแหน่งของหัวทางวิ่ง (Threshold)		๓.๒. ตำแหน่งของหัวทางวิ่ง (Threshold)	ปรับลำดับ

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
89	สนามบินต้องจัดให้มีหัวทางวิ่ง ตั้งอยู่ในตำแหน่งปลายสุดของทางวิ่ง เว้นแต่จะมีเหตุจำเป็นอื่นอันเนื่องมาจากการปฏิบัติการที่อาจทำให้ต้องเลือกตำแหน่งอื่นด้วยการเลื่อนตำแหน่งหัวทางวิ่ง	100	สนามบินต้องจัดให้มีหัวทางวิ่ง ตั้งอยู่ในตำแหน่งปลายสุดของทางวิ่ง เว้นแต่จะมีเหตุจำเป็นอื่นอันเนื่องมาจากการปฏิบัติการที่อาจทำให้ต้องเลือกตำแหน่งอื่นด้วยการเลื่อนตำแหน่งหัวทางวิ่ง	คงเดิม
90	เมื่อมีเหตุจำเป็นต้องเลื่อนตำแหน่งหัวทางวิ่ง ทั้งในลักษณะถาวรหรือชั่วคราวจากตำแหน่งปกติ สนามบินต้องพิจารณาปัจจัยต่าง ๆ ที่อาจเป็นอุปสรรคต่อตำแหน่งของหัวทางวิ่ง ทั้งนี้ การเลื่อนหัวทางวิ่งอันเนื่องมาจากการปิดให้บริการบางส่วนของทางวิ่ง จะต้องจัดให้มีพื้นที่ที่มีการปรับระดับและปราศจากสิ่งกีดขวาง โดยมีความยาวอย่างน้อยหกสิบเมตร ระหว่างพื้นที่ที่ปิดให้บริการและหัวทางวิ่งที่ถูกเลื่อนไป และต้องจัดให้มีพื้นที่ที่มีความยาวเพียงพอสำหรับการดำเนินการตามข้อกำหนดเกี่ยวกับพื้นที่ปลอดภัยปลายทางวิ่งด้วย	101	เมื่อมีเหตุจำเป็นต้องเลื่อนตำแหน่งหัวทางวิ่ง ทั้งในลักษณะถาวรหรือชั่วคราวจากตำแหน่งปกติ สนามบินต้องพิจารณาปัจจัยต่าง ๆ ที่อาจเป็นอุปสรรคต่อตำแหน่งของหัวทางวิ่ง ทั้งนี้ การเลื่อนหัวทางวิ่งอันเนื่องมาจากการปิดให้บริการบางส่วนของทางวิ่ง จะต้องจัดให้มีพื้นที่ที่มีการปรับระดับและปราศจากสิ่งกีดขวาง โดยมีความยาวอย่างน้อยหกสิบเมตร ระหว่างพื้นที่ที่ปิดให้บริการและหัวทางวิ่งที่ถูกเลื่อนไป และต้องจัดให้มีพื้นที่ที่มีความยาวเพียงพอสำหรับการดำเนินการตามข้อกำหนดเกี่ยวกับพื้นที่ปลอดภัยปลายทางวิ่งด้วย	คงเดิม
	๔. ความยาวจริงของทางวิ่ง		๔.๓. ความยาวจริงของทางวิ่ง	ปรับลำดับ

ชื่อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ชื่อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
91	<p>สนามบินต้องมีทางวิ่งหลัก ซึ่งมีความยาวเพียงพอสำหรับการปฏิบัติการของอากาศยานที่ทางวิ่งนั้นต้องรองรับ และต้องไม่น้อยกว่าความยาวมากที่สุดที่ได้จากการคำนวณโดยใช้การปรับแก้สำหรับสมรรถนะและการปฏิบัติการของอากาศยานภายใต้สภาพแวดล้อมท้องถิ่น</p> <p>ในการพิจารณาความยาวของทางวิ่งและความต้องการสำหรับการปฏิบัติการบินในทิศทางทั้งสองทิศทางของทางวิ่งต้องคำนึงถึงข้อกำหนดเกี่ยวกับการบินขึ้นและบินลงของอากาศยานด้วย</p> <p>ในการคำนวณหาความยาวของทางวิ่งตามวรรคหนึ่ง ให้นำสภาพแวดล้อมท้องถิ่น เช่น ความสูงจากระดับน้ำทะเลปานกลาง อุณหภูมิ ความชื้น ความลาดชันของทางวิ่ง ความจำเป็นด้านการปฏิบัติการ และลักษณะพื้นผิวของทางวิ่งมาใช้ประกอบการพิจารณาด้วย</p>	102	<p>สนามบินต้องมีทางวิ่งหลัก ซึ่งมีความยาวเพียงพอสำหรับการปฏิบัติการของอากาศยานเครื่องบินที่ทางวิ่งนั้นต้องรองรับ และต้องไม่น้อยกว่าความยาวมากที่สุดที่ได้จากการคำนวณโดยใช้การปรับแก้สำหรับสมรรถนะและการปฏิบัติการของอากาศยานเครื่องบินภายใต้สภาพแวดล้อมท้องถิ่น</p> <p>ในการพิจารณาความยาวของทางวิ่งและความต้องการสำหรับการปฏิบัติการบินในทิศทางทั้งสองทิศทางของทางวิ่งต้องคำนึงถึงข้อกำหนดเกี่ยวกับการบินขึ้นและบินลงของอากาศยานเครื่องบินด้วย</p> <p>ในการคำนวณหาความยาวของทางวิ่งตามวรรคหนึ่ง ให้นำสภาพแวดล้อมท้องถิ่น เช่น ความสูงจากระดับน้ำทะเลปานกลาง อุณหภูมิ ความชื้น ความลาดชันของทางวิ่ง ความจำเป็นด้านการปฏิบัติการ และลักษณะพื้นผิวของทางวิ่งมาใช้ประกอบการพิจารณาด้วย</p>	<p>1. ใช้คำว่า “วิ่งขึ้นและบินลง” ให้สอดคล้องกันทั้งฉบับ</p> <p>2. แก้ไขคำว่า “อากาศยาน” เป็นคำว่า “เครื่องบิน” ให้ตรงกับ Annex 14 ที่ใช้คำว่า “aeroplane”</p>
92	<p>กรณีที่สนามบินมีทางวิ่งมากกว่าหนึ่งทางวิ่ง ทางวิ่งรองต้องออกแบบและก่อสร้างเช่นเดียวกับทางวิ่งหลัก โดยให้ใช้การคำนวณหาความยาวของทางวิ่งหลักเป็นเกณฑ์ในการกำหนดความยาวของทางวิ่งรองด้วย เว้นแต่ทางวิ่งรองนั้นจะออกแบบให้ใช้งานเสริมทางวิ่งหลัก เพื่อให้สนามบินมีค่าปัจจัยความสามารถใช้งานได้ไม่น้อยกว่าร้อยละเก้าสิบห้า</p>	103	<p>กรณีที่สนามบินมีทางวิ่งมากกว่าหนึ่งทางวิ่ง ทางวิ่งรองต้องออกแบบและก่อสร้างเช่นเดียวกับทางวิ่งหลัก โดยให้ใช้การคำนวณหาความยาวของทางวิ่งหลักเป็นเกณฑ์ในการกำหนดความยาวของทางวิ่งรองด้วย เว้นแต่ทางวิ่งรองนั้นจะออกแบบให้ใช้งานเสริมทางวิ่งหลัก เพื่อให้สนามบินมีค่าปัจจัยความสามารถใช้งานได้ไม่น้อยกว่าร้อยละเก้าสิบห้า</p>	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
93	ในกรณีที่ทางวิ่งได้รับการออกแบบให้มีทางหยุดหรือพื้นที่ปลอดภัยกีดขวาง และความยาวจริงของทางวิ่งมีความยาวน้อยกว่าที่กำหนดไว้ในข้อ ๙๑ หรือข้อ ๙๒ แล้วแต่กรณี ทางวิ่ง ทางหยุด และพื้นที่ปลอดภัยกีดขวางดังกล่าวต้องมีความยาวรวมกันเพียงพอสำหรับการปฏิบัติการของอากาศยานที่จะใช้ทางวิ่งนั้นสำหรับการบินขึ้นและบินลงในกรณีนี้พื้นผิวของทางหยุดต้องมีลักษณะทางกายภาพเหมือนกับทางวิ่งนั้นด้วย	104	ในกรณีที่ทางวิ่งได้รับการออกแบบให้มีทางหยุดหรือพื้นที่ปลอดภัยกีดขวาง และความยาวจริงของทางวิ่งมีความยาวน้อยกว่าที่กำหนดไว้ในข้อ ๑๐๒ หรือข้อ ๑๐๓ แล้วแต่กรณี ทางวิ่ง ทางหยุด และพื้นที่ปลอดภัยกีดขวางดังกล่าวต้องมีความยาวรวมกันเพียงพอสำหรับการปฏิบัติการของอากาศยานเครื่องบินที่จะใช้ทางวิ่งนั้นสำหรับ การบินขึ้นและบินลง ในกรณีนี้พื้นผิวของทางหยุดต้องมีลักษณะทางกายภาพเหมือนกับทางวิ่งนั้นด้วย	1. ใช้คำว่า “วิ่งขึ้นและบินลง” ให้สอดคล้องกันทั้งฉบับ 2. แก้ไขคำว่า “อากาศยาน” เป็นคำว่า “เครื่องบิน” ให้ตรงกับ Annex 14 ที่ใช้คำว่า “aeroplane”
94	การทำทางหยุดตามข้อ ๙๓ จะเป็นการเพิ่มความยาวรวมของพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่ง และจะเลื่อนพื้นที่ปลอดภัยปลายทางวิ่งที่รองรับอากาศยานวิ่งออกนอกทางวิ่งถัดออกไป	105	การทำทางหยุดตามข้อ ๑๐๔ จะเป็นการเพิ่มความยาวรวมของพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่ง และจะเลื่อนพื้นที่ปลอดภัยปลายทางวิ่งที่รองรับอากาศยานเครื่องบินวิ่งออกนอกทางวิ่งถัดออกไป	แก้ไขคำว่า “อากาศยาน” เป็นคำว่า “เครื่องบิน” ให้ตรงกับ Annex 14 ที่ใช้คำว่า “aeroplane”
	๕. ความกว้างของทางวิ่ง		๕. ๔. ความกว้างของทางวิ่ง	ปรับลำดับ
95	สนามบินต้องมีความกว้างของทางวิ่งไม่น้อยกว่าที่กำหนดไว้ในตารางที่ ๖	106	สนามบินทางวิ่งต้องมีความกว้างของทางวิ่งไม่น้อยกว่าที่กำหนดไว้ในตารางที่ ๗	ปรับคำให้เหมาะสม
ตาราง ที่ 6	ความกว้างของทางวิ่ง	ตาราง ที่ 7	ความกว้างของทางวิ่ง	ปรับลำดับตาราง
	๖. ระยะห่างที่น้อยที่สุดระหว่างทางวิ่งขนานกัน		๖.๕. ระยะห่างที่น้อยที่สุดระหว่างทางวิ่งขนานกัน	ปรับลำดับ

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
96	<p>ในกรณีที่ทางวิ่งขนานกันเป็นทางวิ่งแบบบินลงโดย ไม่ใช้เครื่องวัดประกอบการบิน และต้องการใช้ทาง วิ่งพร้อมกัน ระยะห่างน้อยที่สุดระหว่างเส้นกึ่งกลาง ทางวิ่งทั้งสองทางวิ่งต้องไม่น้อยกว่า</p> <p>(๑) สองร้อยสิบเมตร สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวเลข สูงสุดเป็น ๓ หรือ ๔</p> <p>(๒) หนึ่งร้อยห้าสิบเมตร สำหรับทางวิ่งที่มีรหัส ตัวเลขสูงสุดเป็น ๒</p> <p>(๓) หนึ่งร้อยยี่สิบเมตร สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวเลข สูงสุดเป็น ๑</p>	107	<p>ในกรณีที่ทางวิ่งขนานกันเป็นทางวิ่งแบบบินลงโดย ไม่ใช้เครื่องวัดประกอบการบิน และต้องการใช้ทาง วิ่งพร้อมกัน ระยะห่างน้อยที่สุดระหว่างเส้นกึ่งกลาง ทางวิ่งทั้งสองทางวิ่งต้องไม่น้อยกว่า</p> <p>(๑) สองร้อยสิบเมตร สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวเลข สูงสุดเป็น ๓ หรือ ๔</p> <p>(๒) หนึ่งร้อยห้าสิบเมตร สำหรับทางวิ่งที่มีรหัส ตัวเลขสูงสุดเป็น ๒</p> <p>(๓) หนึ่งร้อยยี่สิบเมตร สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวเลข สูงสุดเป็น ๑</p>	คงเดิม
97	<p>ในกรณีที่ทางวิ่งขนานกันเป็นทางวิ่งแบบบินลง ด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน และมีความ ต้องการใช้ทางวิ่งพร้อมกันตามเงื่อนไขที่ ผู้อำนวยการกำหนด ระยะห่างน้อยที่สุดระหว่าง เส้นกึ่งกลางทางวิ่งทั้งสองทางวิ่งต้องไม่น้อยกว่า</p> <p>(๑) หนึ่งพันสามสิบห้าเมตร สำหรับการบินเข้าสู่ ทางวิ่งขนานแบบอิสระ (independent parallel approach)</p> <p>(๒) เก้าร้อยสิบห้าเมตร สำหรับการบินเข้าสู่ทางวิ่ง ขนานแบบไม่อิสระ (dependent parallel approach)</p> <p>(๓) เจ็ดร้อยหกสิบเมตร สำหรับการบินออกจาก ทางวิ่งขนานแบบอิสระ (Independent parallel departure)</p>	108	<p>ในกรณีที่ทางวิ่งขนานกันเป็นทางวิ่งแบบบินลง ด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน และมีความ ต้องการใช้ทางวิ่งพร้อมกันตามเงื่อนไขที่ ผู้อำนวยการกำหนด ระยะห่างน้อยที่สุดระหว่าง เส้นกึ่งกลางทางวิ่งทั้งสองทางวิ่งต้องไม่น้อยกว่า</p> <p>(๑) หนึ่งพันสามสิบห้าเมตร สำหรับการบินเข้าสู่ ทางวิ่งขนานแบบอิสระ (independent parallel approach)</p> <p>(๒) เก้าร้อยสิบห้าเมตร สำหรับการบินเข้าสู่ทางวิ่ง ขนานแบบไม่อิสระ (dependent parallel approach)</p> <p>(๓) เจ็ดร้อยหกสิบเมตร สำหรับการบินออกจาก ทางวิ่งขนานแบบอิสระ (Independent parallel departure)</p>	<p>1. เรื่องการปฏิบัติการบินถูกกำหนดไว้ใน PANS-ATM และ PANS-OPS ในส่วนของ สนามบินจะพิจารณาเพียงแค่เรื่อง Physical Characteristic ที่เป็นระยะห่างระหว่างเส้น กึ่งกลางทางวิ่งทั้งสองทางวิ่งเท่านั้น จึงให้ เป็นไปตาม PANS-ATM และ PANS-OPS โดย ที่ ผอ.กพท. ไม่ต้องออกประกาศกำหนด</p> <p>2. ใช้คำว่า “วิ่งขึ้นและบินลง” ให้สอดคล้องกัน ทั้งฉบับ</p>

ชื่อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ชื่อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
	<p>(๔) เจ็ตร้อยหกสิบเมตร สำหรับการปฏิบัติการบินขึ้นและลงพร้อมกันบนทางวิ่งขนาน (segregated parallel operation)</p> <p>ความในวรรคหนึ่งไม่นำมาใช้บังคับในกรณีดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) สำหรับการบินเข้าสู่ทางวิ่งขนานแบบอิสระตามวรรคหนึ่ง (๑) อาจต้องให้การผสมผสานกันระหว่างระยะต่ำสุดและเงื่อนไขร่วมอื่น ๆ ที่นอกเหนือจากที่ผู้อำนวยการกำหนด เพื่อนำมาใช้ในการคำนวณหาระยะห่าง เมื่อพิจารณาแล้วเห็นว่าการผสมผสานกันดังกล่าวจะไม่มีผลกระทบในเชิงลบต่อความปลอดภัยของการปฏิบัติการของอากาศยาน</p> <p>(๒) สำหรับการปฏิบัติการบินขึ้นและลงพร้อมกันบนทางวิ่งขนานตามวรรคหนึ่ง (๔) ระยะห่างน้อยที่สุดระหว่างเส้นกึ่งกลางทางวิ่ง</p> <p>(ก) อาจลดลงสามสิบเมตร สำหรับแต่ละหนึ่งร้อยห้าสิบเมตรที่มีการเลี้ยวทางวิ่งของทางวิ่งที่ใช้บินลงหันเข้าหาอากาศยานที่บินลง จนกระทั่งระยะห่างน้อยที่สุดระหว่างเส้นกึ่งกลางทางวิ่งทั้งสองเท่ากับสามร้อยเมตร</p> <p>(ข) ต้องเพิ่มขึ้นสามสิบเมตร สำหรับแต่ละหนึ่งร้อยห้าสิบเมตรที่มีการเลี้ยวทางวิ่งของทางวิ่งที่ใช้บินลงหันออกจากอากาศยานที่กำลังบินลงบนทางวิ่งนั้น</p>		<p>(๔) เจ็ตร้อยหกสิบเมตร สำหรับการปฏิบัติการบินขึ้นและบินลงพร้อมกันบนทางวิ่งขนาน (segregated parallel operation)</p> <p>ความในวรรคหนึ่งไม่นำมาใช้บังคับในกรณีดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) สำหรับการบินเข้าสู่ทางวิ่งขนานแบบอิสระตามวรรคหนึ่ง (๑) อาจต้องให้การผสมผสานกันระหว่างระยะต่ำสุดและเงื่อนไขร่วมอื่น ๆ ที่นอกเหนือจากที่ผู้อำนวยการกำหนด เพื่อนำมาใช้ในการคำนวณหาระยะห่าง เมื่อพิจารณาแล้วเห็นว่าการผสมผสานกันดังกล่าวจะไม่มีผลกระทบในเชิงลบต่อความปลอดภัยของการปฏิบัติการของอากาศยาน</p> <p>(๒) สำหรับการปฏิบัติการบินขึ้นและบินลงพร้อมกันบนทางวิ่งขนานตามวรรคหนึ่ง (๔) ระยะห่างน้อยที่สุดระหว่างเส้นกึ่งกลางทางวิ่ง</p> <p>(ก) อาจลดลงสามสิบเมตร สำหรับแต่ละหนึ่งร้อยห้าสิบเมตรที่มีการเลี้ยวทางวิ่งของทางวิ่งที่ใช้บินลงหันเข้าหาอากาศยานที่บินลง จนกระทั่งระยะห่างน้อยที่สุดระหว่างเส้นกึ่งกลางทางวิ่งทั้งสองเท่ากับสามร้อยเมตร</p> <p>(ข) ต้องเพิ่มขึ้นสามสิบเมตร สำหรับแต่ละหนึ่งร้อยห้าสิบเมตรที่มีการเลี้ยวทางวิ่งของทางวิ่งที่ใช้บินลงหันออกจากอากาศยานที่กำลังบินลงบนทางวิ่งนั้น</p>	
	๗. ความลาดชันของทางวิ่ง		๗. <u>๖</u> . ความลาดชันของทางวิ่ง	ปรับลำดับ

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
98	ทางวิ่งต้องมีความลาดชันตามยาว ซึ่งได้จากการคำนวณโดยการนำค่าความแตกต่างระหว่างค่าสูงสุดและค่าต่ำสุดของระดับเส้นกึ่งกลางทางวิ่งหารด้วยความยาวของทางวิ่ง ซึ่งต้องไม่เกิน (๑) ร้อยละหนึ่ง สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๓ หรือ ๔ (๒) ร้อยละสอง สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๑ หรือ ๒	109	ทางวิ่งต้องมีความลาดชันตามยาว ซึ่งได้จากการคำนวณโดยการนำค่าความแตกต่างระหว่างค่าสูงสุดและค่าต่ำสุดของระดับเส้นกึ่งกลางทางวิ่งหารด้วยความยาวของทางวิ่ง ซึ่งต้องไม่เกิน (๑) ร้อยละหนึ่ง สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๓ หรือ ๔ (๒) ร้อยละสอง สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๑ หรือ ๒	คงเดิม
99	ตลอดความยาวทางวิ่งในสนามบิน ต้องไม่มีส่วนใดบนทางวิ่งที่มีค่าความลาดชันตามยาวเกินค่าดังต่อไปนี้ (๑) ร้อยละหนึ่งจุดสองห้า สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๔ เว้นแต่ในช่วงหนึ่งในสี่ส่วนแรกและหนึ่งในสี่ส่วนสุดท้ายของความยาวทางวิ่ง ต้องมีค่าความลาดชันตามยาวไม่เกินร้อยละศูนย์จุดแปด (๒) ร้อยละหนึ่งจุดห้า สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๓ เว้นแต่ในช่วงหนึ่งในสี่ส่วนแรกและหนึ่งในสี่ส่วนสุดท้ายของความยาวทางวิ่งแบบพรีซิชั่น ประเภทที่สอง หรือทางวิ่งแบบพรีซิชั่นประเภทที่สาม ต้องมีค่าความลาดชันตามยาวไม่เกินร้อยละศูนย์จุดแปด (๓) ร้อยละสอง สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๑ หรือ ๒	110	ตลอดความยาวทางวิ่งในสนามบิน ต้องไม่มีส่วนใดบนทางวิ่งที่มีค่าความลาดชันตามยาวเกินค่าดังต่อไปนี้ (๑) ร้อยละหนึ่งจุดสองห้า สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๔ เว้นแต่ในช่วงหนึ่งในสี่ส่วนแรกและหนึ่งในสี่ส่วนสุดท้ายของความยาวทางวิ่ง ต้องมีค่าความลาดชันตามยาวไม่เกินร้อยละศูนย์จุดแปด (๒) ร้อยละหนึ่งจุดห้า สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๓ เว้นแต่ในช่วงหนึ่งในสี่ส่วนแรกและหนึ่งในสี่ส่วนสุดท้ายของความยาวทางวิ่งแบบพรีซิชั่น ประเภทที่สอง หรือทางวิ่งแบบพรีซิชั่นประเภทที่สาม ต้องมีค่าความลาดชันตามยาวไม่เกินร้อยละศูนย์จุดแปด (๓) ร้อยละสอง สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๑ หรือ ๒	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
100	ในกรณีที่ไม่สามารถหลีกเลี่ยงการเปลี่ยนความ ลาดชันของทางวิ่งได้ ค่าความลาดชันที่ เปลี่ยนแปลงระหว่างความลาดชันที่อยู่ต่อเนื่องกัน ต้องไม่เกิน (๑) ร้อยละหนึ่งจุดห้า สำหรับทางวิ่งที่มีรหัส ตัวเลขเป็น ๓ หรือ ๔ (๒) ร้อยละสอง สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๑ หรือ ๒	111	ในกรณีที่ไม่สามารถหลีกเลี่ยงการเปลี่ยนความ ลาดชันของทางวิ่งได้ ค่าความลาดชันที่ เปลี่ยนแปลงระหว่างความลาดชันที่อยู่ต่อเนื่องกัน ต้องไม่เกิน (๑) ร้อยละหนึ่งจุดห้า สำหรับทางวิ่งที่มีรหัส ตัวเลขเป็น ๓ หรือ ๔ (๒) ร้อยละสอง สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๑ หรือ ๒	คงเดิม
101	การพิจารณาระยะระหว่างความลาดชันที่มีการ เปลี่ยนแปลง ให้เป็นไปตามตัวอย่างที่กำหนดไว้ใน รูปที่ ๗	112	การพิจารณาระยะระหว่างความลาดชันที่มีการ เปลี่ยนแปลง ให้เป็นไปตามตัวอย่างที่กำหนดไว้ใน รูปที่ ๗	คงเดิม
รูปที่ 7	ภาพตัวอย่างการพิจารณาระยะระหว่างความลาด ชันที่มีการเปลี่ยนแปลง	รูปที่ 7	ภาพตัวอย่างการพิจารณาระยะระหว่างความลาด ชันที่มีการเปลี่ยนแปลง	คงเดิม
102	ในการวางแผนผังทางวิ่งซึ่งจะใช้ค่าความลาดชัน และการเปลี่ยนแปลงความลาดชันสูงสุดหลายค่า ร่วมกันตามที่กำหนดในข้อ ๙๘ ถึงข้อ ๑๐๗ สนามบินต้องทำการศึกษาเพื่อให้มั่นใจว่าการ เปลี่ยนแปลงความลาดชันซึ่งส่งผลกระทบต่อโพร ไฟล์ (profile) ของพื้นผิวทางวิ่งจะไม่เป็นอุปสรรค ต่อการปฏิบัติการของอากาศยาน	113	ในการวางแผนผังทางวิ่งซึ่งจะใช้ค่าความลาดชัน และการเปลี่ยนแปลงความลาดชันสูงสุดหลายค่า ร่วมกันตามที่กำหนดในข้อ ๑๐๙ ถึงข้อ ๑๑๘ สนามบินต้องทำการศึกษาเพื่อให้มั่นใจว่าการ เปลี่ยนแปลงความลาดชันซึ่งส่งผลกระทบต่อโพร ไฟล์ (profile) ของพื้นผิวทางวิ่งจะไม่เป็นอุปสรรค ต่อการปฏิบัติการของ อากาศยานเครื่องบิน	แก้ไขคำว่า “อากาศยาน” เป็นคำว่า “เครื่องบิน” ให้ตรงกับ Annex 14 ที่ใช้คำว่า “aeroplane”

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
103	<p>ช่วงการเปลี่ยนจากความลาดชันหนึ่งไปอีกความลาดชันหนึ่งตามข้อ ๑๐๐ ต้องเชื่อมต่อด้วยพื้นผิวส่วนโค้ง โดยการเปลี่ยนความลาดชันต้องไม่เกินอัตราดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) ร้อยละศูนย์จุดหนึ่งต่อสามสิบเมตร (รัศมีต่ำสุดของความโค้ง เท่ากับสามหมื่นเมตร) สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๔</p> <p>(๒) ร้อยละศูนย์จุดสองต่อสามสิบเมตร (รัศมีต่ำสุดของความโค้ง เท่ากับหนึ่งหมื่นห้าพันเมตร) สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๓</p> <p>(๓) ร้อยละศูนย์จุดสี่ต่อสามสิบเมตร (รัศมีต่ำสุดของความโค้ง เท่ากับเจ็ดพันห้าร้อยเมตร) สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๑ หรือ ๒</p>	114	<p>ช่วงการเปลี่ยนจากความลาดชันหนึ่งไปอีกความลาดชันหนึ่งตามข้อ ๑๑๑ ต้องเชื่อมต่อด้วยพื้นผิวส่วนโค้ง โดยการเปลี่ยนความลาดชันต้องไม่เกินอัตราดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) ร้อยละศูนย์จุดหนึ่งต่อสามสิบเมตร (รัศมีต่ำสุดของความโค้ง เท่ากับสามหมื่นเมตร) สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๔</p> <p>(๒) ร้อยละศูนย์จุดสองต่อสามสิบเมตร (รัศมีต่ำสุดของความโค้ง เท่ากับหนึ่งหมื่นห้าพันเมตร) สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๓</p> <p>(๓) ร้อยละศูนย์จุดสี่ต่อสามสิบเมตร (รัศมีต่ำสุดของความโค้ง เท่ากับเจ็ดพันห้าร้อยเมตร) สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๑ หรือ ๒</p>	คงเดิม
104	<p>ในกรณีที่ไม่สามารถหลีกเลี่ยงการเปลี่ยนความลาดชันได้ การเปลี่ยนความลาดชันต้องไม่กีดขวางแนวการมองเห็นจากตำแหน่ง ดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) ตำแหน่งสามเมตรใด ๆ เหนือทางวิ่ง ไปยังทุกตำแหน่งสามเมตรอื่น ๆ เหนือทางวิ่งภายในระยะอย่างน้อยครึ่งหนึ่งของความยาวทางวิ่ง สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวอักษรเป็น C D E หรือ F</p> <p>(๒) ตำแหน่งสองเมตรใด ๆ เหนือทางวิ่ง ไปยังทุกตำแหน่งสองเมตรอื่น ๆ เหนือทางวิ่งภายในระยะอย่างน้อยครึ่งหนึ่งของความยาวทางวิ่ง สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวอักษรเป็น B</p> <p>(๓) ตำแหน่งหนึ่งจุดห้าเมตรใด ๆ เหนือทางวิ่งไปยังทุกตำแหน่งหนึ่งจุดห้าเมตรอื่น ๆ เหนือทางวิ่ง</p>	115	<p>ในกรณีที่ไม่สามารถหลีกเลี่ยงการเปลี่ยนความลาดชันได้ การเปลี่ยนความลาดชันต้องไม่กีดขวางแนวการมองเห็นจากตำแหน่ง ดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) ตำแหน่งสามเมตรใด ๆ เหนือทางวิ่ง ไปยังทุกตำแหน่งสามเมตรอื่น ๆ เหนือทางวิ่งภายในระยะอย่างน้อยครึ่งหนึ่งของความยาวทางวิ่ง สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวอักษรเป็น C D E หรือ F</p> <p>(๒) ตำแหน่งสองเมตรใด ๆ เหนือทางวิ่ง ไปยังทุกตำแหน่งสองเมตรอื่น ๆ เหนือทางวิ่งภายในระยะอย่างน้อยครึ่งหนึ่งของความยาวทางวิ่ง สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวอักษรเป็น B</p> <p>(๓) ตำแหน่งหนึ่งจุดห้าเมตรใด ๆ เหนือทางวิ่งไปยังทุกตำแหน่งหนึ่งจุดห้าเมตรอื่น ๆ เหนือทางวิ่ง</p>	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
	<p>ภายในระยะอย่างน้อยครึ่งหนึ่งของความยาวทางวิ่งสำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวอักษรเป็น A</p> <p>สนามบินต้องพิจารณาถึงแนวการมองเห็นที่ปราศจากสิ่งกีดขวางบนทางวิ่งตามวรรคหนึ่งตลอดตามความยาวทางวิ่ง ในกรณีที่สนามบินมีทางวิ่งเดียวและไม่มีทางขับขนานตลอดความยาวของทางวิ่ง</p> <p>ในกรณีที่สนามบินที่มีทางวิ่งตัดกัน สนามบินต้องพิจารณาหลักเกณฑ์เพิ่มเติมเกี่ยวกับแนวการมองเห็นบริเวณจุดตัดบนทางวิ่งเพื่อความปลอดภัยในการปฏิบัติการบินด้วย</p>		<p>ภายในระยะอย่างน้อยครึ่งหนึ่งของความยาวทางวิ่งสำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวอักษรเป็น A</p> <p>สนามบินต้องพิจารณาถึงแนวการมองเห็นที่ปราศจากสิ่งกีดขวางบนทางวิ่งตามวรรคหนึ่งตลอดตามความยาวทางวิ่ง ในกรณีที่สนามบินมีทางวิ่งเดียวและไม่มีทางขับขนานตลอดความยาวของทางวิ่ง</p> <p>ในกรณีที่สนามบินที่มีทางวิ่งตัดกัน สนามบินต้องพิจารณาหลักเกณฑ์เพิ่มเติมเกี่ยวกับแนวการมองเห็นบริเวณจุดตัดบนทางวิ่งเพื่อความปลอดภัยในการปฏิบัติการบินด้วย</p>	
105	<p>ทางวิ่งต้องหลีกเลี่ยงการเปลี่ยนความลาดชันในลักษณะที่เป็นลูกคลื่น (undulation) หรือการเปลี่ยนความลาดชันที่อยู่ติดกันบนทางวิ่ง ทั้งนี้ ให้มีระยะห่างระหว่างจุดตัดของโค้งสองโค้งที่อยู่ติดกันไม่น้อยกว่าค่า ดังต่อไปนี้ แล้วแต่ค่าใดมีค่ามากกว่า</p> <p>(๑) ผลรวมของค่าสัมบูรณ์ของการเปลี่ยนความลาดชันคูณด้วยค่าที่เหมาะสม ดังต่อไปนี้</p> <p>(ก) สามหมื่นเมตร สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๔</p> <p>(ข) หนึ่งหมื่นห้าพันเมตร สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๓</p> <p>(ค) ห้าพันเมตร สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๑ หรือ ๒ หรือ</p> <p>(๒) สี่สิบล้านเมตร</p> <p>แนวทางเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงความลาดชันทางวิ่งตามวรรคหนึ่งให้เป็นไปตามที่กำหนดไว้ในข้อ ๑๑๑ (๑) และ (๒)</p>	116	<p>ทางวิ่งต้องหลีกเลี่ยงการเปลี่ยนความลาดชันในลักษณะที่เป็นลูกคลื่น (undulation) หรือการเปลี่ยนความลาดชันที่อยู่ติดกันบนทางวิ่ง ทั้งนี้ ให้มีระยะห่างระหว่างจุดตัดของโค้งสองโค้งที่อยู่ติดกันไม่น้อยกว่าค่า ดังต่อไปนี้ แล้วแต่ค่าใดมีค่ามากกว่า</p> <p>(๑) ผลรวมของค่าสัมบูรณ์ของการเปลี่ยนความลาดชันคูณด้วยค่าที่เหมาะสม ดังต่อไปนี้</p> <p>(ก) สามหมื่นเมตร สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๔</p> <p>(ข) หนึ่งหมื่นห้าพันเมตร สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๓</p> <p>(ค) ห้าพันเมตร สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๑ หรือ ๒ หรือ</p> <p>(๒) สี่สิบล้านเมตร</p> <p>แนวทางเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงความลาดชันทางวิ่งตามวรรคหนึ่งให้เป็นไปตามที่กำหนดไว้ในข้อ ๑๑๑ (๑) และ (๒)</p>	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
106	<p>สนามบินต้องมีพื้นผิวทางวิ่งในลักษณะโค้งนูนเพื่อประโยชน์ในการระบายน้ำได้อย่างรวดเร็ว เว้นแต่เมื่อความลาดเอียงผิวแบบทางเดียวซึ่งลาดเอียงจากสูงไปต่ำ อยู่ในทิศทางเดียวกันกับทิศทางของลมพัดเป็นประจำเมื่อเวลาฝนตก ซึ่งจะช่วยให้ระบายน้ำได้อย่างรวดเร็ว โดยความลาดชันตามขวางต้องมีอัตรา ดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) ร้อยละหนึ่งจุดห้า สำหรับทางวิ่งที่รหัสตัวอักษรเป็น C D E หรือ F</p> <p>(๒) ร้อยละสอง สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวอักษรเป็น A หรือ B</p> <p>ความลาดชันตามขวางตามวรรคหนึ่งไม่ว่ากรณีใด ๆ ต้องไม่เกินร้อยละหนึ่งจุดห้าหรือร้อยละสองแล้วแต่กรณี และต้องไม่ต่ำกว่าร้อยละหนึ่ง เว้นแต่บริเวณจุดตัดของทางวิ่งหรือทางขับที่อาจจำเป็นต้องมีความลาดชันที่ราบกว่า ทั้งนี้ สำหรับพื้นผิวโค้งนูน ความลาดชันตามขวางแต่ละด้านของเส้นกึ่งกลางทางวิ่งต้องสมมาตรกัน</p>	117	<p>สนามบินต้องมีพื้นผิวทางวิ่งในต้องมีลักษณะโค้งนูนเพื่อประโยชน์ในการระบายน้ำได้อย่างรวดเร็ว เว้นแต่เมื่อความลาดเอียงผิวแบบทางเดียวซึ่งลาดเอียงจากสูงไปต่ำ อยู่ในทิศทางเดียวกันกับทิศทางของลมพัดเป็นประจำเมื่อเวลาฝนตก ซึ่งจะช่วยให้ระบายน้ำได้อย่างรวดเร็ว โดยความลาดชันตามขวางต้องมีอัตรา ดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) ร้อยละหนึ่งจุดห้า สำหรับทางวิ่งที่รหัสตัวอักษรเป็น C D E หรือ F</p> <p>(๒) ร้อยละสอง สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวอักษรเป็น A หรือ B</p> <p>ความลาดชันตามขวางตามวรรคหนึ่งไม่ว่ากรณีใด ๆ ต้องไม่เกินร้อยละหนึ่งจุดห้าหรือร้อยละสองแล้วแต่กรณี และต้องไม่ต่ำกว่าร้อยละหนึ่ง เว้นแต่บริเวณจุดตัดของทางวิ่งหรือทางขับที่อาจจำเป็นต้องมีความลาดชันที่ราบกว่า ทั้งนี้ สำหรับพื้นผิวโค้งนูน ความลาดชันตามขวางแต่ละด้านของเส้นกึ่งกลางทางวิ่งต้องสมมาตรกัน</p>	ปรับค่าให้ชัดเจนขึ้น
107	<p>ทางวิ่งในสนามบินต้องมีความลาดชันตามขวางเท่ากันตลอดความยาวของทางวิ่ง เว้นแต่ในบริเวณจุดตัดกับทางวิ่งอื่นหรือทางขับ ซึ่งอาจมีช่วงการเปลี่ยนความลาดชัน โดยให้คำนึงถึงความลาดชันที่เพียงพอสำหรับการระบายน้ำด้วย</p>	118	<p>ทางวิ่งในสนามบินต้องมีความลาดชันตามขวางเท่ากันตลอดความยาวของทางวิ่ง เว้นแต่ในบริเวณจุดตัดกับทางวิ่งอื่นหรือทางขับ ซึ่งอาจมีช่วงการเปลี่ยนความลาดชัน โดยให้คำนึงถึงความลาดชันที่เพียงพอสำหรับการระบายน้ำด้วย</p>	ตัดคำว่า “ในสนามบิน” ออก
	๘. ความแข็งแรงของทางวิ่ง		๗. ความแข็งแรงของทางวิ่ง	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
108	สนามบินต้องมีทางวิ่งซึ่งมีความแข็งแรงเพียงพอที่จะสามารถรองรับปริมาณการจราจรของอากาศยานที่จะใช้ทางวิ่งนั้น ๆ ได้	119	สนามบินต้องมี ทางวิ่ง ซึ่งต้อง มีความแข็งแรงเพียงพอที่จะสามารถรองรับปริมาณการจราจรของ อากาศยานเครื่องบิน ที่จะใช้ทางวิ่งนั้น ๆ ได้	ปรับคำให้ชัดเจนขึ้น
	๙. พื้นผิวของทางวิ่ง		๘. พื้นผิวของทางวิ่ง	คงเดิม
109	สนามบินต้องก่อสร้างทางวิ่งให้มีพื้นผิวเรียบโดยปราศจากความไม่สม่ำเสมอที่อาจมีผลต่อการสูญเสียความเสียดทาน หรือก่อให้เกิดผลกระทบในเชิงลบต่อการบินขึ้นหรือบินลงของอากาศยาน	120	สนามบินต้องก่อสร้างทางวิ่งให้มีพื้นผิวเรียบโดยปราศจากความไม่สม่ำเสมอที่อาจมีผลต่อการสูญเสียความเสียดทาน หรือก่อให้เกิดผลกระทบในเชิงลบต่อการ บินวิ่ง ขึ้นหรือบินลงของ อากาศยานเครื่องบิน	1. ใช้คำว่า “วิ่งขึ้นและบินลง” ให้สอดคล้องกันทั้งฉบับ 2. แก้ไขคำว่า “อากาศยาน” เป็นคำว่า “เครื่องบิน” ให้ตรงกับ Annex 14 ที่ใช้คำว่า “aeroplane”
110	ในกรณีที่ทางวิ่งมีผิวพื้นจราจร ผิวของทางวิ่งต้องก่อสร้างหรือเสริมพื้นผิวใหม่ให้มีค่าความเสียดทานของพื้นผิวเพียงพอในกรณีที่ทางวิ่งอยู่ในสภาพเปียก	121	กรณีที่ทางวิ่งมีผิวพื้นจราจร ผิวของทางวิ่งต้องก่อสร้างหรือเสริมพื้นผิวใหม่ให้มีค่าความเสียดทานของพื้นผิวเพียงพอในกรณีที่ทางวิ่งอยู่ในสภาพเปียก	คงเดิม
111	เมื่อมีการก่อสร้างทางวิ่งหรือเสริมพื้นผิวของทางวิ่งใหม่ สนามบินต้องตรวจวัดคุณลักษณะความเสียดทานของพื้นผิวทางวิ่งที่มีผิวพื้นจราจร เพื่อพิจารณาว่าคุณลักษณะความเสียดทานของพื้นผิวนั้นเป็นไปตามค่าความเสียดทานที่ออกแบบไว้หรือไม่	122	เมื่อมีการก่อสร้างทางวิ่งหรือเสริมพื้นผิวของทางวิ่งใหม่ สนามบินต้องตรวจวัดคุณลักษณะความเสียดทานของพื้นผิวทางวิ่งที่มีผิวพื้นจราจร เพื่อพิจารณาว่าคุณลักษณะความเสียดทานของพื้นผิวนั้นเป็นไปตามค่าความเสียดทานที่ออกแบบไว้หรือไม่	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
112	การตรวจวัดคุณลักษณะความเสียดทานของพื้นผิวทางวิ่งเมื่อมีการก่อสร้างหรือเสริมพื้นผิวใหม่ตามข้อ ๑๑๑ ต้องใช้อุปกรณ์ตรวจวัดความเสียดทานต่อเนื่องแบบเซลฟ์-เวทติ้ง (self-wetting) เพื่อให้มั่นใจได้ว่าคุณลักษณะความเสียดทานของพื้นผิวเป็นไปตามค่าความเสียดทานที่ออกแบบไว้ รายละเอียดเกี่ยวกับคุณลักษณะความเสียดทานของพื้นผิวให้เป็นไปตามที่กำหนดในข้อ ๑๑๐๒ และตารางที่ ๕ การกำหนดคุณลักษณะความเสียดทานของพื้นผิวทางวิ่งต้องพิจารณาองค์ประกอบพื้นผิวทางวิ่งแบบหยาบและองค์ประกอบพื้นผิวทางวิ่งแบบละเอียดด้วย	123	การตรวจวัดคุณลักษณะความเสียดทานของพื้นผิวทางวิ่งเมื่อมีการก่อสร้างหรือเสริมพื้นผิวใหม่ตามข้อ ๑๒๒ ต้องใช้อุปกรณ์ตรวจวัดความเสียดทานต่อเนื่องแบบเซลฟ์-เวทติ้ง (self-wetting) เพื่อให้มั่นใจได้ว่าคุณลักษณะความเสียดทานของพื้นผิวเป็นไปตามค่าความเสียดทานที่ออกแบบไว้ รายละเอียดเกี่ยวกับคุณลักษณะความเสียดทานของพื้นผิวให้เป็นไปตามที่กำหนดในข้อ ๑๐๗๐ และตารางที่ ๖ การกำหนดคุณลักษณะความเสียดทานของพื้นผิวทางวิ่งต้องพิจารณาองค์ประกอบพื้นผิวทางวิ่งแบบหยาบและองค์ประกอบพื้นผิวทางวิ่งแบบละเอียดด้วย	ตัดวรรคสองออกเพราะลบบ Explanatory Note จาก Annex 14
113	ความลึกโดยเฉลี่ยขององค์ประกอบพื้นผิวทางวิ่งใหม่ต้องไม่น้อยกว่าหนึ่งมิลลิเมตร	124	ความลึกโดยเฉลี่ยขององค์ประกอบพื้นผิวทางวิ่งใหม่ต้องไม่น้อยกว่าหนึ่งมิลลิเมตร	คงเดิม
114	ในกรณีพื้นผิวที่มีการเซาะร่อง (groove) หรือทำรอยบาก (score) ร่องหรือรอยบากนั้นต้องตั้งฉากกับเส้นกึ่งกลางทางวิ่ง หรือขนานกับแนวรอยต่อตามขวางที่ไม่ได้ตั้งฉากกับเส้นกึ่งกลางทางวิ่งแล้วแต่กรณี	125	ในกรณีพื้นผิวที่มีการเซาะร่อง (groove) หรือทำรอยบาก (score) ร่องหรือรอยบากนั้นต้องตั้งฉากกับเส้นกึ่งกลางทางวิ่ง หรือขนานกับแนวรอยต่อตามขวางที่ไม่ได้ตั้งฉากกับเส้นกึ่งกลางทางวิ่งแล้วแต่กรณี	คงเดิม
	ส่วนที่ ๒ ไหล่ทางวิ่ง (Runway Shoulders) ๑. บททั่วไป		ส่วนที่ ๒ ไหล่ทางวิ่ง (Runway Shoulders) ๑. บททั่วไป	คงเดิม
115	สนามบินที่มีทางวิ่งที่มีรหัสตัวอักษรเป็น D E หรือ F ต้องจัดให้มีไหล่ทางวิ่ง	126	สนามบินที่มีทางวิ่งที่มีรหัสตัวอักษรเป็น D E หรือ F ต้องจัดให้มีไหล่ทางวิ่ง	คงเดิม
	๒. ความกว้างของไหล่ทางวิ่ง		๒. ความกว้างของไหล่ทางวิ่ง	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
116	<p>ไหล่ทางวิ่งสำหรับอากาศยานที่มีระยะห่างระหว่างล้อหลักด้านนอกทั้งสองข้าง (Outer Main Gear Wheel Span: OMGWS) ตั้งแต่เก้าเมตรขึ้นไป แต่ไม่ถึงสิบห้าเมตร ต้องขยายต่อเนื่องจากขอบของทางวิ่งแต่ละด้านในลักษณะสมมาตรกันตามแนวเส้นกึ่งกลางทางวิ่ง เพื่อให้ทางวิ่งและไหล่ทางวิ่งดังกล่าวมีความกว้างรวมกันแล้วไม่น้อยกว่าระยะ ดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) หกลิบเมตร สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวอักษรเป็น D หรือ E</p> <p>(๒) หกลิบเมตร สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวอักษรเป็น F ที่รองรับอากาศยานที่มีสอง หรือสามเครื่องยนต์</p> <p>(๓) เจ็บสิบห้าเมตร สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวอักษรเป็น F ที่รองรับอากาศยานที่มีสี่เครื่องยนต์ขึ้นไป</p>	127	<p>ไหล่ทางวิ่งสำหรับอากาศยานเครื่องบินที่มีระยะห่างระหว่างล้อหลักด้านนอกทั้งสองข้าง (Outer Main Gear Wheel Span: OMGWS) ตั้งแต่เก้าเมตรขึ้นไป แต่ไม่ถึงสิบห้าเมตร ต้องขยายต่อเนื่องจากขอบของทางวิ่งแต่ละด้านในลักษณะสมมาตรกันตามแนวเส้นกึ่งกลางทางวิ่ง เพื่อให้ทางวิ่งและไหล่ทางวิ่งดังกล่าวมีความกว้างรวมกันแล้วไม่น้อยกว่าระยะ ดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) หกลิบเมตร สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวอักษรเป็น D หรือ E</p> <p>(๒) หกลิบเมตร สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวอักษรเป็น F ที่รองรับอากาศยานเครื่องบินที่มีสอง หรือสามเครื่องยนต์</p> <p>(๓) เจ็ดสิบห้าเมตร สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวอักษรเป็น F ที่รองรับอากาศยานเครื่องบินที่มีสี่เครื่องยนต์ขึ้นไป</p>	แก้ไขคำว่า “อากาศยาน” เป็นคำว่า “เครื่องบิน” ให้ตรงกับ Annex 14 ที่ใช้คำว่า “aeroplane”
	๓. ความลาดชันของไหล่ทางวิ่ง		๓. ความลาดชันของไหล่ทางวิ่ง	คงเดิม
117	พื้นผิวของไหล่ทางวิ่งบริเวณที่อยู่ชิดติดกับทางวิ่งต้องราบเรียบเป็นระนาบเดียวกันกับพื้นผิวของทางวิ่ง โดยต้องมีความลาดชันตามขวางไม่เกินร้อยละสองจุดห้า	128	พื้นผิวของไหล่ทางวิ่งบริเวณที่อยู่ชิดติดกับทางวิ่งต้องราบเรียบเป็นระนาบเดียวกันกับพื้นผิวของทางวิ่ง โดยต้องมีความลาดชันตามขวางไม่เกินร้อยละสองจุดห้า	คงเดิม
	๔. ความแข็งแรงของไหล่ทางวิ่ง		๔. ความแข็งแรงของไหล่ทางวิ่ง	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
118	ส่วนของพื้นที่ไหล่ทางวิ่งนับจากขอบทางวิ่งจนถึงระยะสามสิบเมตรจากเส้นกึ่งกลางทางวิ่ง ต้องก่อสร้างให้มีความแข็งแรงเพียงพอที่จะสามารถรองรับกรณีที่อากาศยานวิ่งออกนอกทางวิ่ง โดยไม่ทำให้เกิดความเสียหายต่อโครงสร้างของอากาศยาน และสามารถรองรับยานพาหนะภาคพื้นที่จะปฏิบัติงานบนไหล่ทางวิ่งนั้นได้	129	ส่วนของพื้นที่ไหล่ทางวิ่งนับจากขอบทางวิ่งจนถึงระยะสามสิบเมตรจากเส้นกึ่งกลางทางวิ่ง ต้องก่อสร้างให้มีความแข็งแรงเพียงพอที่จะสามารถรองรับกรณีที่ อากาศยานเครื่องบิน วิ่งออกนอกทางวิ่ง โดยไม่ทำให้เกิดความเสียหายต่อโครงสร้าง อากาศยานเครื่องบิน และสามารถรองรับยานพาหนะภาคพื้นที่จะปฏิบัติงานบนไหล่ทางวิ่งนั้นได้	แก้ไขคำว่า “อากาศยาน” เป็นคำว่า “เครื่องบิน” ให้ตรงกับ Annex 14 ที่ใช้คำว่า “aeroplane”
	๕. พื้นผิวของไหล่ทางวิ่ง		๕. พื้นผิวของไหล่ทางวิ่ง	คงเดิม
119	พื้นผิวของไหล่ทางวิ่งต้องก่อสร้างให้สามารถต้านทานการหลุดร่อน (erosion) และกรณีที่เครื่องยนต์ของอากาศยานดูดวัสดุที่อยู่บนพื้นผิว (ingestion)	130	พื้นผิวของไหล่ทางวิ่งต้องก่อสร้างให้สามารถต้านทานการหลุดร่อน (erosion) และกรณีที่เครื่องยนต์ของ อากาศยานเครื่องบิน ดูด (ingestion) วัสดุที่อยู่บนพื้นผิว (ingestion)	1. แก้ไขคำว่า “อากาศยาน” เป็นคำว่า “เครื่องบิน” ให้ตรงกับ Annex 14 ที่ใช้คำว่า “aeroplane” 2. ย้ายตำแหน่งภาษาอังกฤษ
120	ในกรณีที่ไหล่ทางวิ่งมีไว้สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวอักษรเป็น F ไหล่ทางวิ่งต้องมีการปูผิวพื้นจราจร โดยทางวิ่งและไหล่ทางวิ่งดังกล่าวต้องมีความกว้างรวมกันแล้วไม่น้อยกว่าหกสิบเมตร	131	ในกรณีที่ไหล่ทางวิ่งมีไว้สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวอักษรเป็น F ไหล่ทางวิ่งต้องมีการปูผิวพื้นจราจร โดยทางวิ่งและไหล่ทางวิ่งดังกล่าวต้องมีความกว้างรวมกันแล้วไม่น้อยกว่าหกสิบเมตร	คงเดิม
	ส่วนที่ ๓ ลานกลับลำ (Runway Turn Pads) ๑. บททั่วไป		ส่วนที่ ๓ ลานกลับลำ (Runway Turn Pads) ๑. บททั่วไป	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
121	ในกรณีที่มีบริเวณปลายทางวิ่งไม่มีทางขับ หรือไม่มีทางขับเพื่อให้อากาศยานกลับลำ และเป็นทางวิ่งที่มีรหัสตัวอักษรเป็น D E หรือ F สนามบินต้องจัดให้มีลานกลับลำ เพื่อให้อากาศยานสามารถกลับลำได้หนึ่งร้อยแปดสิบองศา ตามรูปที่ ๘ สนามบินที่มีทางวิ่งที่มีรหัสตัวอักษรเป็น A B และ C ที่ก่อสร้างขึ้นภายหลังข้อกำหนดนี้มีผลใช้บังคับต้องจัดให้มีลานกลับลำตามวรรคหนึ่งด้วย	132	ในกรณีที่มีบริเวณปลายทางวิ่งไม่มีทางขับ หรือไม่มีทางขับเพื่อให้ อากาศยานเครื่องบิน กลับลำ และเป็นทางวิ่งที่มีรหัสตัวอักษรเป็น D E หรือ F สนามบินต้องจัดให้มีลานกลับลำ เพื่อให้ อากาศยานเครื่องบิน สามารถกลับลำได้หนึ่งร้อยแปดสิบองศา ตามรูปที่ ๘ สนามบินที่มีทางวิ่งที่มีรหัสตัวอักษรเป็น A B และ C ที่ก่อสร้างขึ้นภายหลังข้อกำหนดนี้มีผลใช้บังคับต้องจัดให้มีลานกลับลำตามวรรคหนึ่งด้วย เว้นแต่ทางวิ่งดังกล่าวมีระยะห่างระหว่างล้อเครื่องบินกับขอบของทางวิ่ง ไม่น้อยกว่าค่าที่กำหนดไว้ในตารางที่ ๘	1. แก้ไขคำว่า “อากาศยาน” เป็นคำว่า “เครื่องบิน” ให้ตรงกับ Annex 14 ที่ใช้คำว่า “aeroplane” 2. วรรคสอง เพิ่มข้อยกเว้นสำหรับสนามบินที่มีทางวิ่งที่มีรหัสตัวอักษรเป็น A B และ C ที่ก่อสร้างขึ้นภายหลังข้อกำหนดนี้มีผลใช้บังคับ
รูปที่ 8	แผนผังลานกลับลำโดยทั่วไป	รูปที่ 8	แผนผังลานกลับลำโดยทั่วไป	คงเดิม
122	ลานกลับลำตามข้อ ๑๒๑ อาจตั้งอยู่ที่ระยะต่าง ๆ ตลอดความยาวทางวิ่งก็ได้ หากต้องการลดระยะทางการขับเคลื่อนของอากาศยานที่ไม่ได้ใช้ความยาวทางวิ่งทั้งหมดในการบินขึ้นและบินลง สนามบินอาจกำหนดให้ลานกลับลำอยู่ในตำแหน่งทางด้านซ้ายของทางวิ่ง เพื่ออำนวยความสะดวกในการเริ่มต้นการเลี้ยวของอากาศยาน เนื่องจากโดยปกติแล้วที่นั่งตำแหน่งซ้ายเป็นที่นั่งของผู้ควบคุมอากาศยาน	133	ลานกลับลำตามข้อ ๑๓๒ อาจตั้งอยู่ที่ระยะต่าง ๆ ตลอดความยาวทางวิ่งก็ได้ หากต้องการลดระยะทางการขับเคลื่อนของ อากาศยานเครื่องบิน ที่ไม่ได้ใช้ความยาวทางวิ่งทั้งหมดในการ บินวิ่งขึ้น และบินลง สนามบินอาจกำหนดให้ลานกลับลำอยู่ในตำแหน่งทางด้านซ้ายของทางวิ่ง เพื่ออำนวยความสะดวกในการเริ่มต้นการเลี้ยวของ อากาศยานเครื่องบิน เนื่องจากโดยปกติแล้วที่นั่งตำแหน่งซ้ายเป็นที่นั่งของ นักบินผู้ควบคุมอากาศยาน (pilot-in-command)	1. ใช้คำว่า “วิ่งขึ้นและบินลง” ให้สอดคล้องกันทั้งฉบับ 2. แก้ไขคำว่า “อากาศยาน” เป็นคำว่า “เครื่องบิน” ให้ตรงกับ Annex 14 ที่ใช้คำว่า “aeroplane” 3. แก้คำให้ถูกต้องและเพิ่มคำภาษาอังกฤษ (pilot-in-command) กำกับให้ชัดเจน

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
123	ลานกลับลำต้องมีผิวพื้นจราจรต่อเนื่องกับผิวพื้น จราจรของทางวิ่งที่ตำแหน่งบริเวณปลายทางวิ่งทั้งสอง ด้าน และที่ระยะต่าง ๆ ตลอดความยาวทาง วิ่ง หากจัดให้มี	134	ลานกลับลำต้องมีผิวพื้นจราจรต่อเนื่องกับผิวพื้น จราจรของทางวิ่งที่ตำแหน่งบริเวณปลายทางวิ่งทั้งสอง ด้าน และที่ระยะต่าง ๆ ตลอดความยาวทาง วิ่ง หากจัดให้มี	คงเดิม
124	มุมของการตัดกันระหว่างลานกลับลำกับทางวิ่ง ต้องไม่เกินสามสิบองศา	135	มุมของการตัดกันระหว่างลานกลับลำกับทางวิ่ง ต้องไม่เกินสามสิบองศา	คงเดิม
125	มุมเลี้ยวล้อหน้าของอากาศยาน (nose wheel steering angle) ซึ่งจะใช้ในการออกแบบลาน กลับลำต้องไม่เกินสี่สิบห้าองศา	136	มุมเลี้ยวล้อหน้าของ อากาศยานเครื่องบิน (nose wheel steering angle) ซึ่งจะใช้ในการออกแบบ ลานกลับลำต้องไม่เกินสี่สิบห้าองศา	แก้ไขคำว่า “อากาศยาน” เป็นคำว่า “เครื่องบิน” ให้ตรงกับ Annex 14 ที่ใช้คำว่า “aeroplane”
126	การออกแบบลานกลับลำต้องมีระยะห่างระหว่าง ล้ออากาศยานกับขอบของลานกลับลำไม่น้อยกว่า ระยะในตารางที่ ๗ ทั้งนี้ ระยะของล้ออากาศยาน ให้พิจารณาจากระยะที่ห้องนักบินของอากาศยาน ที่ใช้ลานกลับลำนั้นอยู่เหนือเครื่องหมายลานกลับ ลำ	137	การออกแบบลานกลับลำต้องมีระยะห่างระหว่าง ล้อ อากาศยานเครื่องบิน กับขอบของลานกลับลำ ไม่น้อยกว่าระยะในตารางที่ ๘ ทั้งนี้ ระยะของล้อ อากาศยานเครื่องบิน ให้พิจารณาจากระยะที่ห้อง นักบินของ อากาศยานเครื่องบิน ที่ใช้ลานกลับลำ นั้นอยู่เหนือเครื่องหมายลานกลับลำ	แก้ไขคำว่า “อากาศยาน” เป็นคำว่า “เครื่องบิน” ให้ตรงกับ Annex 14 ที่ใช้คำว่า “aeroplane”
ตาราง ที่ 7	ระยะห่างระหว่างล้ออากาศยานกับขอบของลาน กลับลำ	ตาราง ที่ 8	ระยะห่างระหว่างล้อ อากาศยานเครื่องบิน กับขอบ ของลานกลับลำ	แก้ไขคำว่า “อากาศยาน” เป็นคำว่า “เครื่องบิน” ให้ตรงกับ Annex 14 ที่ใช้คำว่า “aeroplane”
	๒. ความลาดชันของลานกลับลำ		๒. ความลาดชันของลานกลับลำ	คงเดิม
127	ลานกลับลำต้องมีความลาดชันตามยาวและความ ลาดชันตามขวางเพียงพอที่จะป้องกันมิให้เกิดการ สะสมของน้ำบนพื้นผิว และทำให้เกิดการระบาย น้ำบนพื้นผิวได้อย่างรวดเร็ว ทั้งนี้ ลานกลับลำ ต้องมีความลาดชันเท่ากับผิวพื้นจราจรของทางวิ่ง ที่เชื่อมกับลานกลับลำนั้น	138	ลานกลับลำต้องมีความลาดชันตามยาวและความ ลาดชันตามขวางเพียงพอที่จะป้องกันมิให้เกิดการ สะสมของน้ำบนพื้นผิว และทำให้เกิดการระบาย น้ำบนพื้นผิวได้อย่างรวดเร็ว ทั้งนี้ ลานกลับลำ ต้องมีความลาดชันเท่ากับผิวพื้นจราจรของทางวิ่ง ที่เชื่อมกับลานกลับลำนั้น	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
128	ลานกลับลำต้องมีความแข็งแรงอย่างน้อยที่สุด เท่ากับทางวิ่งที่เชื่อมกับลานกลับลำ ทั้งนี้ ให้ สนามบินพิจารณาด้วยว่าลานกลับลำต้องรองรับ การจราจรที่มีการเคลื่อนตัวเข้าจากการเลี้ยวที่มี แรงกระทำต่อพื้นมาก (hard turns) และทำให้เกิดความเค้นต่อผิวพื้นจราจรมากกว่า (higher stresses on the pavement) นอกจากความแข็งแรงตามวรรคหนึ่งแล้ว กรณี ลานกลับลำที่มีผิวพื้นจราจรแบบยึดหยุ่น พื้นผิว ต้องสามารถทนทานต่อแรงเฉือนตามแนวราบ (horizontal shear force) ที่กระทำโดยล้อหลัก ของอากาศยานในระหว่างการเลี้ยวด้วย	139	ลานกลับลำต้องมีความแข็งแรงอย่างน้อยที่สุด เท่ากับทางวิ่งที่เชื่อมกับลานกลับลำ ทั้งนี้ ให้ สนามบินพิจารณาด้วยว่าลานกลับลำต้องรองรับ การจราจรที่มีการเคลื่อนตัวเข้าจากการเลี้ยวที่มี แรงกระทำต่อพื้นมาก (hard turns) และทำให้เกิดความเค้นต่อผิวพื้นจราจรมากกว่า (higher stresses on the pavement) นอกจากความแข็งแรงตามวรรคหนึ่งแล้ว กรณี ลานกลับลำที่มีผิวพื้นจราจรแบบยึดหยุ่น พื้นผิว ต้องสามารถทนทานต่อแรงเฉือนตามแนวราบ (horizontal shear force) ที่กระทำโดยล้อหลัก ของอากาศยานเครื่องบินในระหว่างการเลี้ยวด้วย	แก้ไขคำว่า “อากาศยาน” เป็นคำว่า “เครื่องบิน” ให้ตรงกับ Annex 14 ที่ใช้คำว่า “aeroplane”
	๔. พื้นผิวของลานกลับลำ		๔. พื้นผิวของลานกลับลำ	คงเดิม
129	พื้นผิวของลานกลับลำต้องปราศจากความไม่ สม่ำเสมอของพื้นผิวที่อาจก่อให้เกิดความเสียหาย แก่อากาศยานที่ใช้ลานกลับลำนั้นได้	140	พื้นผิวของลานกลับลำต้องปราศจากความไม่ สม่ำเสมอของพื้นผิวที่อาจก่อให้เกิดความเสียหาย แก่อากาศยานเครื่องบินที่ใช้ลานกลับลำนั้นได้	แก้ไขคำว่า “อากาศยาน” เป็นคำว่า “เครื่องบิน” ให้ตรงกับ Annex 14 ที่ใช้คำว่า “aeroplane”
130	พื้นผิวของลานกลับลำต้องก่อสร้างหรือเสริม พื้นผิวใหม่ให้มีค่าความเสียดทานของพื้นผิวเท่ากับ ความเสียดทานของทางวิ่งที่เชื่อมต่อกันเป็นอย่าง น้อย	141	พื้นผิวของลานกลับลำต้องก่อสร้างหรือเสริม พื้นผิวใหม่ให้มีค่าความเสียดทานของพื้นผิวเท่ากับ ความเสียดทานของทางวิ่งที่เชื่อมต่อกันเป็นอย่าง น้อย	คงเดิม
	๕. ไหล่ลานกลับลำ		๕. ไหล่ลานกลับลำ	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
131	สนามบินต้องจัดให้มีไหล่ลานกลับลำ โดยให้ความกว้างเพียงพอที่จะป้องกันการหลุดร่อนของพื้นผิวซึ่งเกิดจากกระแสไอพ่นจากเครื่องยนต์เจ็ทของอากาศยานที่จะใช้ลานกลับลำนั้น และป้องกันวัตถุแปลกปลอมใด ๆ ที่อาจเป็นอันตรายต่อเครื่องยนต์ของอากาศยาน ไหล่ลานกลับลำตามวรรคหนึ่งต้องมีความกว้างอย่างน้อยที่สุดครอบคลุมถึงเครื่องยนต์ด้านนอกของอากาศยานที่จะใช้ลานกลับลำนั้น และอาจมีความกว้างมากกว่าไหล่ทางวิ่งที่เกี่ยวข้องก็ได้	142	สนามบินต้องจัดให้มีไหล่ลานกลับลำ โดยให้ความกว้างเพียงพอที่จะป้องกันการหลุดร่อนของพื้นผิวซึ่งเกิดจากกระแสไอพ่นจากเครื่องยนต์เจ็ทของ อากาศยานเครื่องบิน ที่จะใช้ลานกลับลำนั้น และป้องกันวัตถุแปลกปลอมใด ๆ ที่อาจเป็นอันตรายต่อเครื่องยนต์ของ อากาศยานเครื่องบิน ไหล่ลานกลับลำตามวรรคหนึ่งต้องมีความกว้างอย่างน้อยที่สุดครอบคลุมถึงเครื่องยนต์ด้านนอกของ อากาศยานเครื่องบิน ที่จะใช้ลานกลับลำนั้น และอาจมีความกว้างมากกว่าไหล่ทางวิ่งที่เกี่ยวข้องก็ได้	แก้ไขคำว่า “อากาศยาน” เป็นคำว่า “เครื่องบิน” ให้ตรงกับ Annex 14 ที่ใช้คำว่า “aeroplane”
132	ไหล่ลานกลับลำต้องมีความแข็งแรงเพียงพอที่จะรองรับการเคลื่อนที่ผ่านเป็นครั้งคราวของอากาศยานที่จะใช้ลานกลับลำดังกล่าว โดยไม่ทำให้เกิดความเสียหายต่อโครงสร้างของอากาศยาน และสามารถรองรับยานพาหนะภาคพื้นที่จะปฏิบัติงานบนไหล่ลานกลับลำนั้นได้	143	ไหล่ลานกลับลำต้องมีความแข็งแรงเพียงพอที่จะรองรับการเคลื่อนที่ผ่านเป็นครั้งคราวของ อากาศยานเครื่องบิน ที่จะใช้ลานกลับลำดังกล่าว โดยไม่ทำให้เกิดความเสียหายต่อโครงสร้างของ อากาศยานเครื่องบิน และสามารถรองรับยานพาหนะภาคพื้นที่จะปฏิบัติงานบนไหล่ลานกลับลำนั้นได้	แก้ไขคำว่า “อากาศยาน” เป็นคำว่า “เครื่องบิน” ให้ตรงกับ Annex 14 ที่ใช้คำว่า “aeroplane”
	ส่วนที่ ๔ พื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่ง (Runway Strips) ๑. บททั่วไป		ส่วนที่ ๔ พื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่ง (Runway Strips) ๑. บททั่วไป	คงเดิม
133	ทางวิ่งและทางหยุดใด ๆ ที่เชื่อมต่อกับทางวิ่งต้องล้อมรอบด้วยพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่ง	144	ทางวิ่งและทางหยุดใด ๆ ที่เชื่อมต่อกับทางวิ่งต้องล้อมรอบด้วยพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่ง	คงเดิม
	๒. ขนาดของพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่ง		๒. ขนาดของพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่ง	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
134	<p>พื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่งต้องขยายต่อออกไปจากหัวทางวิ่งและยาวเลยปลายทางวิ่งหรือทางหยุดไม่น้อยกว่าระยะทาง ดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) หกสิบเมตร สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๒ ๓ หรือ ๔</p> <p>(๒) หกสิบเมตร สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๑ และเป็นทางวิ่งแบบบินลงด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน</p> <p>(๓) สามสิบเมตร สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๑ และเป็นทางวิ่งแบบบินลงโดยไม่ใช้เครื่องวัดประกอบการบิน</p>	145	<p>พื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่งต้องขยายต่อออกไปจากหัวทางวิ่งและยาวเลยปลายทางวิ่งหรือทางหยุดไม่น้อยกว่าระยะทาง ดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) หกสิบเมตร สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๒ ๓ หรือ ๔</p> <p>(๒) หกสิบเมตร สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๑ และเป็นทางวิ่งแบบบินลงด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน</p> <p>(๓) สามสิบเมตร สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๑ และเป็นทางวิ่งแบบบินลงโดยไม่ใช้เครื่องวัดประกอบการบิน</p>	คงเดิม
135	<p>พื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่งของทางวิ่งแบบพรีซิชั่น และทางวิ่งแบบนอนพรีซิชั่น ต้องขยายไปทางด้านข้างแต่ละด้านของเส้นกึ่งกลางทางวิ่งและแนวเส้นกึ่งกลางทางวิ่งที่ต่อขยายออกไปตลอดความยาวของพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่งนั้นเป็นระยะทางอย่างน้อย ดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) หนึ่งร้อยสี่สิบเมตร สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๓ หรือ ๔</p> <p>(๒) เจ็ดสิบเมตร สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๑ หรือ ๒</p>	146	<p>พื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่งของทางวิ่งแบบพรีซิชั่น และทางวิ่งแบบนอนพรีซิชั่น ต้องขยายไปทางด้านข้างแต่ละด้านของเส้นกึ่งกลางทางวิ่งและแนวเส้นกึ่งกลางทางวิ่งที่ต่อขยายออกไปตลอดความยาวของพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่งนั้นเป็นระยะทางอย่างน้อย ดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) หนึ่งร้อยสี่สิบเมตร สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๓ หรือ ๔</p> <p>(๒) เจ็ดสิบเมตร สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๑ หรือ ๒</p>	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
136	พื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่งของทางวิ่งแบบบินลง โดยไม่ใช่เครื่องวัดประกอบการบิน ต้องขยายไปทางด้านข้างแต่ละด้านของเส้นกึ่งกลางทางวิ่งและแนวเส้นกึ่งกลางทางวิ่งที่ต่อขยายออกไปตลอดความยาวของพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่งนั้นเป็นระยะทางอย่างน้อย ดังต่อไปนี้ (๑) เจ็ดสิบห้าเมตร สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๓ หรือ ๔ (๒) สี่สิบเมตร สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๒ (๓) สามสิบเมตร สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๑	147	พื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่งของทางวิ่งแบบบินลง โดยไม่ใช่เครื่องวัดประกอบการบิน ต้องขยายไปทางด้านข้างแต่ละด้านของเส้นกึ่งกลางทางวิ่งและแนวเส้นกึ่งกลางทางวิ่งที่ต่อขยายออกไปตลอดความยาวของพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่งนั้นเป็นระยะทางอย่างน้อย ดังต่อไปนี้ (๑) เจ็ดสิบห้าเมตร สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๓ หรือ ๔ (๒) สี่สิบเมตร สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๒ (๓) สามสิบเมตร สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๑	คงเดิม
	๓. วัตถุในพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่ง		๓. วัตถุในพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่ง	คงเดิม
137	วัตถุใด ๆ ที่อยู่ในพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่ง ให้ถือว่าเป็นสิ่งกีดขวาง และสนามบินต้องเคลื่อนย้ายออกจากพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่งนั้น	148	วัตถุใด ๆ ที่อยู่ในพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่ง ให้ถือว่าเป็นสิ่งกีดขวาง และสนามบินต้องเคลื่อนย้าย วัตถุนั้น ออกจากพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่งนั้น ให้มากที่สุดเท่าที่จะทำได้ ทั้งนี้ ต้องไม่มีวัตถุเคลื่อนที่ใด ๆ อยู่ในพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่งในระหว่างที่มีการใช้งานทางวิ่งในการบินลงและวิ่งขึ้นของอากาศยาน รายละเอียดเกี่ยวกับตำแหน่งของอุปกรณ์และสิ่งติดตั้งที่จำเป็นต้องอยู่บนพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่งให้เป็นที่ระบุไว้ในหมวด ๒ บริการของสนามบิน ส่วนที่ ๙ ตำแหน่งของอุปกรณ์และสิ่งติดตั้งบนพื้นที่ปฏิบัติงาน	1. ปรับคำให้เหมาะสม 2. เพิ่มข้อความตาม Annex 14 3.4.6 Recommendation.— An object situated on a runway strip which may endanger aeroplanes should be regarded as an obstacle and should, as far as practicable, be removed. 3. ย้ายข้อความจากข้อ 140 เดิม (วัตถุเคลื่อนที่) เนื่องจากไม่ว่ากรณีใด ระหว่างการใช้งานทางวิ่งนั้น สนามบินต้องเคลื่อนย้ายวัตถุเคลื่อนที่ออกจากพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่ง (ไม่ใช่เฉพาะกรณีทางวิ่งแบบพริชชัน) 3.4.7 ... No mobile object shall be permitted on this part of the runway strip during the use of the runway for landing or take-off.

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
				4. เพิ่ม reference ตาม Note ใน Annex 14 Note.— See 9.9 for information regarding siting of equipment and installations on runway strip
138	เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดความเสียหายต่ออากาศยาน กรณีที่ยังออกนอกทางวิ่ง สนามบินต้องคำนึงถึง ตำแหน่งและการออกแบบระบบระบายน้ำของ พื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่ง ซึ่งอาจจำเป็นต้องมีการ ออกแบบฝาปิดระบบระบายน้ำที่เหมาะสมด้วย ในพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่งที่มีรางระบายน้ำ แบบเปิดหรือแบบมีฝาปิด สนามบินต้องแน่ใจว่า โครงสร้างของรางระบายน้ำดังกล่าวจะไม่ยื่นเหนือ พื้นดินโดยรอบเพื่อไม่ให้เป็นสิ่งกีดขวาง	149	เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดความเสียหายต่อ อากาศยาน เครื่องบิน กรณีที่ยังออกนอกทางวิ่ง สนามบินต้อง คำนึงถึงตำแหน่งและการออกแบบระบบระบาย น้ำของพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่ง ซึ่งอาจ จำเป็นต้องมีการออกแบบฝาปิดระบบระบายน้ำที่ เหมาะสมด้วย ในพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่งที่มีรางระบายน้ำ แบบเปิดหรือแบบมีฝาปิด สนามบินต้องแน่ใจว่า โครงสร้างของรางระบายน้ำดังกล่าวจะไม่ยื่นเหนือ พื้นดินโดยรอบเพื่อไม่ให้เป็นสิ่งกีดขวาง	แก้ไขคำว่า “อากาศยาน” เป็นคำว่า “เครื่องบิน” ให้ตรงกับ Annex 14 ที่ใช้คำว่า “aeroplane”
139	นอกจากต้องดำเนินการตามข้อ ๑๓๘ สนามบิน ต้องคำนึงถึงการออกแบบและบำรุงรักษา ระบายน้ำแบบเปิด เพื่อป้องกันการการตึงคูดสัตว์ต่าง ๆ โดยเฉพาะสัตว์จำพวกนกที่อาจเข้ามาอยู่ใน บริเวณพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่ง หากมีความ จำเป็น สนามบินอาจใช้ตาข่ายในการปิดราง ระบายน้ำหรือชิงเส้นลวดโดยเว้นระยะห่างที่ เหมาะสม	150	นอกจากต้องดำเนินการตามข้อ ๑๔๙ สนามบิน ต้องคำนึงถึงการออกแบบและบำรุงรักษา ระบายน้ำแบบเปิด เพื่อป้องกันการการตึงคูดสัตว์ต่าง ๆ โดยเฉพาะสัตว์จำพวกนกที่อาจเข้ามาอยู่ใน บริเวณพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่ง หากมีความ จำเป็น สนามบินอาจใช้ตาข่ายในการปิดราง ระบายน้ำหรือชิงเส้นลวดโดยเว้นระยะห่างที่ เหมาะสม	คงเดิม
140	นอกเหนือไปจากเรื่องอำนวยความสะดวกในการ เดินอากาศ ประเภททัศนวิสัย หรือวัตถุที่จำเป็นต้อง ตั้งอยู่บนพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่งเพื่อวัตถุประสงค์ การใช้งานด้านความปลอดภัยในการปฏิบัติการ	151	นอกเหนือไปจากเรื่องอำนวยความสะดวกในการ เดินอากาศ ประเภททัศนวิสัย หรือวัตถุที่ จำเป็นต้องตั้งอยู่บนพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่งเพื่อ วัตถุประสงค์การใช้งานด้านความปลอดภัยในการ	1. ตัดคำซ้ำ 2. ปรับปรุงตาม Amendment 15 to Annex 14 Vol. I, 3.4.7

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
	<p>ของอากาศยานซึ่งต้องได้รับการเห็นชอบจากผู้อำนวยการและเป็นไปตามข้อกำหนดเกี่ยวกับวัสดุแตกหักง่าย การทำเครื่องหมายและการติดตั้งไฟตามที่ระบุไว้ในหมวด ๕ สิ่งอำนวยความสะดวก สิ่งติดตั้งและอุปกรณ์ พื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่ง ต้องไม่มีวัตถุติดตรึงใด ๆ ตั้งอยู่ในพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่งภายในระยะ ดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) ภายในระยะเจ็ดสิบเจ็ดจุดห้าเมตรจากเส้นกึ่งกลางทางวิ่งของทางวิ่งแบบพรีซิชั่น ประเภทที่หนึ่ง ทางวิ่งแบบพรีซิชั่น ประเภทที่สอง หรือทางวิ่งแบบพรีซิชั่น ประเภทที่สาม ที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๔ และมีรหัสตัวอักษรเป็น F หรือ</p> <p>(๒) ภายในระยะหกสิบเมตรจากเส้นกึ่งกลางทางวิ่งของทางวิ่งแบบพรีซิชั่น ประเภทที่หนึ่ง ทางวิ่งแบบพรีซิชั่น ประเภทที่สอง หรือทางวิ่งแบบพรีซิชั่น ประเภทที่สาม ที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๓ หรือ ๔</p> <p>(๓) ภายในระยะสี่สิบห้าเมตรจากเส้นกึ่งกลางทางวิ่งของทางวิ่งแบบพรีซิชั่น ประเภทที่หนึ่ง ที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๑ หรือ ๒</p> <p>ภายในระยะตามวรรคหนึ่ง ต้องไม่มีวัตถุเคลื่อนที่ใด ๆ อยู่ในพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่ง ในระหว่างที่มีการใช้งานทางวิ่งในการบินขึ้นลงของอากาศยาน</p>		<p>ปฏิบัติการของอากาศยานซึ่งต้องได้รับการเห็นชอบจากผู้อำนวยการและเป็นไปตามข้อกำหนดเกี่ยวกับวัสดุแตกหักง่าย การทำเครื่องหมายและการติดตั้งไฟตามที่ระบุไว้ในหมวด ๕ สิ่งอำนวยความสะดวก สิ่งติดตั้งและอุปกรณ์ พื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่งต้องไม่มีวัตถุติดตรึงใด ๆ ตั้งอยู่ในพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่งของทางวิ่งแบบพรีซิชั่นภายในขอบล่างของพื้นผิวลาดเอียงขึ้นใน</p>	<p>3.4.7 ... , shall be permitted on <u>any part of a runway strip of a precision approach runway delineated by the lower edges of the inner transitional surfaces.</u></p> <p>a) within 77.5 m of the runway centre line of a precision approach runway category I, II or III where the code number is 4 and the code letter is F; or</p> <p>b) within 60 m of the runway centre line of a precision approach runway category I, II or III where the code number is 3 or 4; or</p> <p>c) within 45 m of the runway centre line of a precision approach runway category I where the code number is 1 or 2: No mobile object shall be permitted on this part of the runway strip during the use of the runway for landing or take-off.</p> <p>3. ย้ายข้อความไปไว้เป็นข้อ 148 (วัตถุเคลื่อนที่) เนื่องจากไม่ว่ากรณีใด ระหว่างการใช้งานทางวิ่งนั้น สนามบินต้องเคลื่อนย้ายวัตถุเคลื่อนที่ออกจากพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่ง (ไม่ใช่เฉพาะกรณีทางวิ่งแบบพรีซิชั่น)</p>
	๔. การปรับระดับพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่ง		๔. การปรับระดับพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่ง	คงเดิม

ชื่อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ชื่อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
141	<p>เพื่อประโยชน์ในการรองรับอากาศยานที่จะใช้ทางวิ่ง ในกรณีที่อากาศยานวิ่งออกนอกทางวิ่ง สนามบินต้องปรับระดับส่วนของพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่งของทางวิ่งแบบบินลงด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน อย่างน้อยภายในระยะจากเส้นกึ่งกลางทางวิ่งและแนวเส้นกึ่งกลางทางวิ่งที่ขยายออกไป ดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) หนึ่งร้อยห้าเมตร สำหรับทางวิ่งแบบพรีซิชั่นที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๓ หรือ ๔ ตามรูปที่ ๙</p> <p>(๒) เจ็ดสิบห้าเมตร สำหรับทางวิ่งแบบนอนพรีซิชั่นที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๓ หรือ ๔</p> <p>(๓) สี่สิบเมตร สำหรับทางวิ่งแบบพรีซิชั่นและทางวิ่งแบบนอนพรีซิชั่นที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๑ หรือ ๒</p>	152	<p>เพื่อประโยชน์ในการรองรับอากาศยานเครื่องบินที่จะใช้ทางวิ่ง ในกรณีที่อากาศยานเครื่องบินวิ่งออกนอกทางวิ่ง สนามบินต้องปรับระดับส่วนของพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่งของทางวิ่งแบบบินลงด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน อย่างน้อยภายในระยะจากเส้นกึ่งกลางทางวิ่งและแนวเส้นกึ่งกลางทางวิ่งที่ขยายออกไป ดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) หนึ่งร้อยห้าเมตร สำหรับทางวิ่งแบบพรีซิชั่นที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๓ หรือ ๔ ตามรูปที่ ๙</p> <p>(๒) เจ็ดสิบห้าเมตร สำหรับทางวิ่งแบบนอนพรีซิชั่นที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๓ หรือ ๔</p> <p>(๓) สี่สิบเมตร สำหรับทางวิ่งแบบพรีซิชั่นและทางวิ่งแบบนอนพรีซิชั่นที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๑ หรือ ๒</p>	แก้ไขคำว่า “อากาศยาน” เป็นคำว่า “เครื่องบิน” ให้ตรงกับ Annex 14 ที่ใช้คำว่า “aeroplane”
รูปที่ 9	ส่วนที่ปรับระดับของพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่งสำหรับทางวิ่งแบบพรีซิชั่นที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๓ หรือ ๔	รูปที่ 9	ส่วนที่ปรับระดับของพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่งสำหรับทางวิ่งแบบพรีซิชั่นที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๓ หรือ ๔	คงเดิม

ชื่อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ชื่อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
142	<p>ในกรณีที่มีความกว้างทั้งหมดของพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่งไม่เป็นไปตามที่กำหนดไว้ในข้อ ๑๔๑ สนามบินต้องลดระดับสถานะของทางวิ่งแบบบินลงด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน และสนามบินต้องเพิ่มความปลอดภัยจากสิ่งกีดขวาง (obstacle clearance altitude / height) ของวิธีปฏิบัติสำหรับการบินเข้าสู่สนามบินโดยใช้เครื่องวัดประกอบการบิน เพื่อให้บินต่อเนื่องเข้าสู่สนามบินภายใต้สภาพอากาศเปิด (Visual Meteorological Conditions: VMC) ภายหลังจากจุดดังกล่าว ภายใต้ข้อจำกัดของทางวิ่งแบบบินลงโดยไม่ใช้เครื่องวัดประกอบการบิน ทั้งนี้ ให้สนามบินปรึกษาหารือกับสำนักงานด้วย</p>		<p>ในกรณีที่มีความกว้างทั้งหมดของพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่งไม่เป็นไปตามที่กำหนดไว้ในข้อ ๑๔๑ สนามบินต้องลดระดับสถานะของทางวิ่งแบบบินลงด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน และสนามบินต้องเพิ่มความปลอดภัยจากสิ่งกีดขวาง (obstacle clearance altitude / height) ของวิธีปฏิบัติสำหรับการบินเข้าสู่สนามบินโดยใช้เครื่องวัดประกอบการบิน เพื่อให้บินต่อเนื่องเข้าสู่สนามบินภายใต้สภาพอากาศเปิด (Visual Meteorological Conditions: VMC) ภายหลังจากจุดดังกล่าว ภายใต้ข้อจำกัดของทางวิ่งแบบบินลงโดยไม่ใช้เครื่องวัดประกอบการบิน ทั้งนี้ ให้สนามบินปรึกษาหารือกับสำนักงานด้วย</p>	<p>ตัดออก เนื่องจากข้อนี้กำหนดเพิ่มเติมขึ้นมาจาก Annex 14 โดยเป็นหนึ่งในมาตรการด้านความปลอดภัยในกรณีที่สนามบินไม่สามารถจัดให้มีพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่งให้เป็นไปตามข้อกำหนด ซึ่งสนามบินอาจใช้มาตรการอื่นแทนได้ จึงเห็นว่าไม่ควรกำหนดไว้</p>
143	<p>เพื่อประโยชน์ในการรองรับอากาศยานที่จะใช้ทางวิ่ง ในกรณีที่อากาศยานวิ่งออกนอกทางวิ่ง สนามบินต้องปรับระดับส่วนของพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่งของทางวิ่งแบบบินลงโดยไม่ใช้เครื่องวัดประกอบการบิน อย่างน้อยภายในระยะจากเส้นกึ่งกลางทางวิ่งและแนวเส้นกึ่งกลางทางวิ่งที่ขยายออกไป ดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) เจ็ดสิบห้าเมตร สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๓ หรือ ๔</p> <p>(๒) สี่สิบเมตร สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๒</p> <p>(๓) สามสิบเมตร สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๑</p>	153	<p>เพื่อประโยชน์ในการรองรับอากาศยานเครื่องบินที่จะใช้ทางวิ่ง ในกรณีที่อากาศยานเครื่องบินวิ่งออกนอกทางวิ่ง สนามบินต้องปรับระดับส่วนของพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่งของทางวิ่งแบบบินลงโดยไม่ใช้เครื่องวัดประกอบการบิน อย่างน้อยภายในระยะจากเส้นกึ่งกลางทางวิ่งและแนวเส้นกึ่งกลางทางวิ่งที่ขยายออกไป ดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) เจ็ดสิบห้าเมตร สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๓ หรือ ๔</p> <p>(๒) สี่สิบเมตร สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๒</p> <p>(๓) สามสิบเมตร สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๑</p>	<p>แก้ไขคำว่า “อากาศยาน” เป็นคำว่า “เครื่องบิน” ให้ตรงกับ Annex 14 ที่ใช้คำว่า “aeroplane”</p>

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
144	พื้นผิวของพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่งในบริเวณที่อยู่ชิดติดกับทางวิ่ง ไหล่ทางวิ่ง หรือ ทางหยุดต้องปรับให้ราบเรียบเป็นระนาบเดียวกันกับพื้นผิวของทางวิ่ง ไหล่ทางวิ่ง หรือทางหยุด แล้วแต่กรณี	154	พื้นผิวของพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่งในบริเวณที่อยู่ชิดติดกับทางวิ่ง ไหล่ทางวิ่ง หรือ ทางหยุดต้องปรับให้ราบเรียบเป็นระนาบเดียวกันกับพื้นผิวของทางวิ่ง ไหล่ทางวิ่ง หรือทางหยุด แล้วแต่กรณี	คงเดิม
145	เพื่อประโยชน์ในการป้องกันอากาศยานที่กำลังบินลงจากอันตรายที่เกิดขึ้นจากขอบที่ไม่มีผิวจราจร (exposed edge) จากการหลุดร่อนของผิวสนามบินต้องออกแบบส่วนของพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่งในบริเวณพื้นที่ก่อนถึงหัวทางวิ่งให้สามารถต้านทานการหลุดร่อนของพื้นผิวเป็นระยะทางอย่างน้อย ดังต่อไปนี้ (๑) สามสิบเมตร สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวอักษรเป็น A (๒) สี่สิบห้าเมตร สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวอักษรเป็น B (๓) หกสิบเมตร สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวอักษรเป็น C และ D (๔) หนึ่งร้อยยี่สิบเมตร สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวอักษรเป็น E และ F พื้นที่ตามวรรคหนึ่งให้ถือเป็นพื้นที่รองรับกระแสไอพ่น (blast pad) ซึ่งมีไว้สำหรับลดผลกระทบจากกระแสไอพ่นจากเครื่องยนต์เจ็ทของอากาศยาน	155	เพื่อประโยชน์ในการป้องกันอากาศยานเครื่องบินที่กำลังบินลงจากอันตรายที่เกิดขึ้นจากขอบที่ไม่มีผิวจราจร (exposed edge) จากการหลุดร่อนของพื้นผิว สนามบินต้องออกแบบส่วนของพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่งในบริเวณพื้นที่ก่อนถึงหัวทางวิ่งให้สามารถต้านทานการหลุดร่อนของพื้นผิวเป็นระยะทางอย่างน้อย สามสิบเมตร ดังต่อไปนี้ (๑) สามสิบเมตร สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวอักษรเป็น A (๒) สี่สิบห้าเมตร สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวอักษรเป็น B (๓) หกสิบเมตร สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวอักษรเป็น C และ D (๔) หนึ่งร้อยยี่สิบเมตร สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวอักษรเป็น E และ F พื้นที่ตามวรรคหนึ่งให้ถือเป็นพื้นที่รองรับกระแสไอพ่น (blast pad) ซึ่งมีไว้สำหรับลดผลกระทบจากกระแสไอพ่นจากเครื่องยนต์เจ็ทของอากาศยาน เครื่องบิน	1. ปรับปรุงตาม Amendment 14 to Annex 14 Vol. I, 3.4.11 (ลบ additional requirement จาก AC150/5300-13 ตาราง 3-1) 3.4.11 Recommendation.— That portion of a strip to at least 30 m before the start of a runway should be prepared against blast erosion in order to protect a landing aeroplane from the danger of an exposed edge. Note 1.— The area provided to reduce the erosive effects of jet blast and propeller wash may be referred to as a blast pad. 2. แก้ไขคำว่า “อากาศยาน” เป็นคำว่า “เครื่องบิน” ให้ตรงกับ Annex 14 ที่ใช้คำว่า “aeroplane”

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
146	หากบริเวณพื้นที่ในข้อ ๑๔๕ มีการปูผิวพื้นจราจร ผิวพื้นจราจรนั้นต้องสามารถรองรับการเคลื่อน ผ่านเป็นครั้งคราวของอากาศยานวิกฤต (critical aeroplane) ที่ใช้ในการออกแบบพื้นผิวทางวิ่งนั้น	156	หากบริเวณพื้นที่ในข้อ ๑๕๕ มีการปูผิวพื้นจราจร ผิวพื้นจราจรนั้นต้องสามารถรองรับการเคลื่อน ผ่านเป็นครั้งคราวของอากาศยาน เครื่องบิน วิกฤต (critical aeroplane) ที่ใช้ในการออกแบบพื้นผิว ทางวิ่งนั้น	แก้ไขคำว่า “อากาศยาน” เป็นคำว่า “เครื่องบิน” ให้ตรงกับ Annex 14 ที่ใช้คำว่า “aeroplane”
	๕. ความลาดชันของพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่ง		๕. ความลาดชันของพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่ง	คงเดิม
147	พื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่งส่วนที่ต้องมีการปรับ ระดับ ต้องมีความลาดชันตามยาวไม่เกินอัตรา ดังต่อไปนี้ (๑) ร้อยละหนึ่งจุดห้า สำหรับทางวิ่งที่มีรหัส ตัวเลขเป็น ๔ (๒) ร้อยละหนึ่งจุดเจ็ดห้า สำหรับทางวิ่งที่มีรหัส ตัวเลขเป็น ๓ (๓) ร้อยละสอง สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๑ หรือ ๒	157	พื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่งส่วนที่ต้องมีการปรับ ระดับ ต้องมีความลาดชันตามยาวไม่เกินอัตรา ดังต่อไปนี้ (๑) ร้อยละหนึ่งจุดห้า สำหรับทางวิ่งที่มีรหัส ตัวเลขเป็น ๔ (๒) ร้อยละหนึ่งจุดเจ็ดห้า สำหรับทางวิ่งที่มีรหัส ตัวเลขเป็น ๓ (๓) ร้อยละสอง สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๑ หรือ ๒	คงเดิม
148	การเปลี่ยนความลาดชันตามยาวของพื้นที่ ปลอดภัยรอบทางวิ่งส่วนที่ต้องมีการปรับระดับ ต้องกระทำที่ละน้อยที่สุดเท่าที่จะทำได้ (gradual changed) และต้องหลีกเลี่ยงการเปลี่ยนความ ลาดชันอย่างฉับพลันหรือการเปลี่ยนความลาดชัน ในทางตรงกันข้ามอย่างกะทันหัน	158	การเปลี่ยนความลาดชันตามยาวของพื้นที่ ปลอดภัยรอบทางวิ่งส่วนที่ต้องมีการปรับระดับ ต้องกระทำที่ละน้อยที่สุดเท่าที่จะทำได้ (gradual changed) และต้องหลีกเลี่ยงการเปลี่ยนความ ลาดชันอย่างฉับพลันหรือการเปลี่ยนความลาดชัน ในทางตรงกันข้ามอย่างกะทันหัน	คงเดิม
149	ความลาดชันตามขวางของพื้นที่ปลอดภัยรอบทาง วิ่งส่วนที่ต้องมีการปรับระดับต้องมีความลาดชัน เพียงพอที่จะป้องกันมิให้เกิดการสะสมของน้ำบน พื้นผิว โดยต้องมีความลาดชันไม่เกินอัตรา ดังต่อไปนี้	159	ความลาดชันตามขวางของพื้นที่ปลอดภัยรอบทาง วิ่งส่วนที่ต้องมีการปรับระดับต้องมีความลาดชัน เพียงพอที่จะป้องกันมิให้เกิดการสะสมของน้ำบน พื้นผิว โดยต้องมีความลาดชันไม่เกินอัตรา ดังต่อไปนี้	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
	<p>(๑) ร้อยละสองจุดห้า สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๓ หรือ ๔</p> <p>(๒) ร้อยละสาม สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๑ หรือ ๒</p> <p>ความในวรรคหนึ่งไม่นำมาใช้บังคับกับกรณีความลาดชันบริเวณพื้นที่ภายในระยะสามเมตรแรกที่อยู่จากขอบของทางวิ่ง ไหล่ทางวิ่ง หรือทางหยุดซึ่งอาจมีความลาดชันลง (negative slope) ในทิศทางออกจากขอบทางวิ่ง ไหล่ทางวิ่ง หรือทางหยุด แล้วแต่กรณี ได้มากถึงร้อยละห้า เพื่อให้สามารถระบายน้ำได้</p>		<p>(๑) ร้อยละสองจุดห้า สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๓ หรือ ๔</p> <p>(๒) ร้อยละสาม สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๑ หรือ ๒</p> <p>ความในวรรคหนึ่งไม่นำมาใช้บังคับกับกรณีความลาดชันบริเวณพื้นที่ภายในระยะสามเมตรแรกที่อยู่จากขอบของทางวิ่ง ไหล่ทางวิ่ง หรือทางหยุดซึ่งอาจมีความลาดชันลง (negative slope) ในทิศทางออกจากขอบทางวิ่ง ไหล่ทางวิ่ง หรือทางหยุด แล้วแต่กรณี ได้มากถึงร้อยละห้า เพื่อให้สามารถระบายน้ำได้</p>	
150	ความลาดชันตามขวางของพื้นที่ใด ๆ ในพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่งส่วนที่เลยจากพื้นที่ที่ต้องมีการปรับระดับ ต้องมีความลาดชันขึ้นไม่เกินร้อยละห้า เมื่อวัดในทิศทางออกจากทางวิ่ง	160	ความลาดชันตามขวางของพื้นที่ใด ๆ ในพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่งส่วนที่เลยจากพื้นที่ที่ต้องมีการปรับระดับ ต้องมีความลาดชันขึ้นไม่เกินร้อยละห้า เมื่อวัดในทิศทางออกจากทางวิ่ง	คงเดิม
151	หากมีความจำเป็นต้องมีการระบายน้ำที่เหมาะสม สนามบินอาจจัดให้มีรางระบายน้ำแบบเปิดโล่งบริเวณพื้นที่ที่ไม่ต้องปรับระดับที่อยู่ในพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่งได้ แต่ต้องวางตำแหน่งของรางระบายน้ำให้อยู่ห่างจากทางวิ่งให้มากที่สุดเท่าที่จะทำได้	161	หากมีความจำเป็นต้องมีการระบายน้ำที่เหมาะสม สนามบินอาจจัดให้มีรางระบายน้ำแบบเปิดโล่งบริเวณพื้นที่ที่ไม่ต้องปรับระดับที่อยู่ในพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่งได้ แต่ต้องวางตำแหน่งของรางระบายน้ำให้อยู่ห่างจากทางวิ่งให้มากที่สุดเท่าที่จะทำได้	คงเดิม
	<p>วิธีปฏิบัติของการดับเพลิงและกู้ภัยของสนามบินต้องคำนึงถึงตำแหน่งของรางระบายน้ำแบบเปิดโล่งบริเวณพื้นที่ที่ไม่ต้องปรับระดับที่อยู่ในพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่งตามวรรคหนึ่ง เพื่อให้</p>		<p>วิธีปฏิบัติของการดับเพลิงและกู้ภัยของสนามบินต้องคำนึงถึงตำแหน่งของรางระบายน้ำแบบเปิดโล่งบริเวณพื้นที่ที่ไม่ต้องปรับระดับที่อยู่ในพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่งตามวรรคหนึ่ง เพื่อให้</p>	

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
	มั่นใจว่าการเข้าถึงพื้นที่เป็นไปตามกระบวนการ ดับเพลิงและกู้ภัยของสนามบิน		มั่นใจว่าการเข้าถึงพื้นที่เป็นไปตามกระบวนการ ดับเพลิงและกู้ภัยของสนามบิน	
	๖. ความแข็งแรงของพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่ง		๖. ความแข็งแรงของพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่ง	คงเดิม
152	สนามบินต้องก่อสร้างส่วนของพื้นที่ปลอดภัยรอบ ทางวิ่งสำหรับทางวิ่งแบบบินลงด้วยเครื่องวัด ประกอบการบินให้มีคุณสมบัติช่วยบรรเทา อันตรายที่เกิดขึ้นจากความแตกต่างของ ความสามารถในการรองรับน้ำหนักอากาศยานที่ จะใช้ทางวิ่งนั้น ในกรณีที่อากาศยานวิ่งออกนอก ทางวิ่ง โดยให้มีระยะจากเส้นกึ่งกลางทางวิ่งและ แนวเส้นกึ่งกลางทางวิ่งที่ต่อขยายออกไป อย่าง น้อยภายในระยะตามข้อ ๑๔๑	162	สนามบินต้องก่อสร้างส่วนของพื้นที่ปลอดภัยรอบ ทางวิ่งสำหรับทางวิ่งแบบบินลงด้วยเครื่องวัด ประกอบการบินให้มีคุณสมบัติช่วยบรรเทาอันตราย ที่เกิดขึ้นจากความแตกต่างของความสามารถใน การรองรับน้ำหนักอากาศยานเครื่องบินที่จะใช้ ทางวิ่งนั้น ในกรณีที่อากาศยานเครื่องบินวิ่งออก นอกทางวิ่ง โดยให้มีระยะจากเส้นกึ่งกลางทางวิ่ง และแนวเส้นกึ่งกลางทางวิ่งที่ต่อขยายออกไป อย่างน้อยภายในระยะตามข้อ ๑๕๒	แก้ไขคำว่า “อากาศยาน” เป็นคำว่า “เครื่องบิน” ให้ตรงกับ Annex 14 ที่ใช้คำว่า “aeroplane”
153	สนามบินต้องก่อสร้างส่วนของพื้นที่ปลอดภัยรอบ ทางวิ่งสำหรับทางวิ่งแบบบินลงโดยไม่ใช้เครื่องวัด ประกอบการบินให้มีคุณสมบัติช่วยบรรเทา อันตรายที่เกิดขึ้นจากความแตกต่างของ ความสามารถในการรองรับน้ำหนักอากาศยานที่ จะใช้ทางวิ่งนั้น ในกรณีที่อากาศยานวิ่งออกนอก ทางวิ่ง โดยให้มีระยะทางจากเส้นกึ่งกลางทางวิ่ง และแนวเส้นกึ่งกลางทางวิ่งที่ต่อขยายออกไป อย่างน้อยภายในระยะตามข้อ ๑๔๓	163	สนามบินต้องก่อสร้างส่วนของพื้นที่ปลอดภัยรอบ ทางวิ่งสำหรับทางวิ่งแบบบินลงโดยไม่ใช้เครื่องวัด ประกอบการบินให้มีคุณสมบัติช่วยบรรเทาอันตราย ที่เกิดขึ้นจากความแตกต่างของความสามารถใน การรองรับน้ำหนักอากาศยานเครื่องบินที่จะใช้ ทางวิ่งนั้น ในกรณีที่อากาศยานเครื่องบินวิ่งออก นอกทางวิ่ง โดยให้มีระยะทางจากเส้นกึ่งกลางทาง วิ่งและแนวเส้นกึ่งกลางทางวิ่งที่ต่อขยายออกไป อย่างน้อยภายในระยะตามข้อ ๑๕๓	แก้ไขคำว่า “อากาศยาน” เป็นคำว่า “เครื่องบิน” ให้ตรงกับ Annex 14 ที่ใช้คำว่า “aeroplane”
	ส่วนที่ ๕ พื้นที่ปลอดภัยปลายทางวิ่ง (Runway End Safety Areas) ๑. บททั่วไป		ส่วนที่ ๕ พื้นที่ปลอดภัยปลายทางวิ่ง (Runway End Safety Areas) ๑. บททั่วไป	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
154	สนามบินต้องจัดให้มีพื้นที่ปลอดภัยปลายทางวิ่งในบริเวณจุดสิ้นสุดของพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่งแต่ละด้าน	164	สนามบินต้องจัดให้มีพื้นที่ปลอดภัยปลายทางวิ่งในบริเวณจุดสิ้นสุดของพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่งแต่ละด้าน	คงเดิม
	๒. ขนาดของพื้นที่ปลอดภัยปลายทางวิ่ง		๒. ขนาดของพื้นที่ปลอดภัยปลายทางวิ่ง	คงเดิม
155	<p>พื้นที่ปลอดภัยปลายทางวิ่งต้องต่อขยายจากบริเวณจุดสิ้นสุดพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่งออกไปเป็นระยะอย่างน้อย ดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) สองร้อยสี่สิบเมตร สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๓ หรือ ๔ ตามรูปที่ ๑๐</p> <p>(๒) หนึ่งร้อยยี่สิบเมตร สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๑ หรือ ๒ และเป็นทางวิ่งแบบบินลงด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน</p> <p>(๓) สามสิบเมตร สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๑ หรือ ๒ และเป็นทางวิ่งแบบบินลงโดยไม่ใช้เครื่องวัดประกอบการบิน</p> <p>หากไม่สามารถจัดให้มีพื้นที่ปลอดภัยปลายทางวิ่งตามวรรคหนึ่ง (๑) หรือ (๒) ได้ สนามบินต้องติดตั้งระบบช่วยชะลอความเร็วและหยุดอากาศยานที่วิ่งเลยออกนอกทางวิ่ง ซึ่งต้องได้รับความเห็นชอบจากผู้อำนวยการก่อนการติดตั้ง ในการติดตั้งระบบดังกล่าว สนามบินต้องคำนึงถึงข้อกำหนดเกี่ยวกับการใช้งานพื้นที่ปลอดภัยปลายทางวิ่งโดยอากาศยานที่ลงก่อนถึงทางวิ่ง (undershooting) หรือวิ่งออกนอกทางวิ่ง (overrunning) ด้วย ทั้งนี้ ไม่ว่ากรณีใด พื้นที่</p>	165	<p>พื้นที่ปลอดภัยปลายทางวิ่งต้องต่อขยายจากบริเวณจุดสิ้นสุดพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่งออกไปเป็นระยะอย่างน้อย ดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) สองร้อยสี่สิบเมตร สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๓ หรือ ๔ ตามรูปที่ ๑๐</p> <p>(๒) หนึ่งร้อยยี่สิบเมตร สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๑ หรือ ๒ และเป็นทางวิ่งแบบบินลงด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน</p> <p>(๓) สามสิบเมตร สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๑ หรือ ๒ และเป็นทางวิ่งแบบบินลงโดยไม่ใช้เครื่องวัดประกอบการบิน</p> <p>หากไม่สามารถจัดให้มีพื้นที่ปลอดภัยปลายทางวิ่งตามวรรคหนึ่ง (๑) หรือ (๒) ได้ สนามบินต้องติดตั้งระบบช่วยชะลอความเร็วและหยุดอากาศยานที่วิ่งเลยออกนอกทางวิ่ง (arresting system) ซึ่งต้องได้รับความเห็นชอบจากผู้อำนวยการก่อนการติดตั้ง ในการติดตั้งระบบดังกล่าว สนามบินต้องคำนึงถึงข้อกำหนดเกี่ยวกับการใช้งานพื้นที่ปลอดภัยปลายทางวิ่งโดยอากาศยานที่ลงก่อนถึงทางวิ่ง (undershooting) หรือวิ่งออกนอกทางวิ่ง (overrunning) ด้วย ทั้งนี้ ไม่ว่ากรณีใด พื้นที่</p>	<p>1. แก้ไขคำว่า “อากาศยาน” เป็นคำว่า “เครื่องบิน” ให้ตรงกับ Annex 14 ที่ใช้คำว่า “aeroplane”</p> <p>2. เพื่อคำภาษาอังกฤษ (arresting system) กำกับคำว่า “ระบบช่วยชะลอความเร็วและหยุดอากาศยานเครื่องบินที่วิ่งเลยออกนอกทางวิ่ง”</p> <p>3. เพิ่มข้อความในวรรคสองให้ชัดเจนขึ้น</p>

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
	<p>ปลอดภัยปลายทางวิ่งต้องมีความยาวไม่น้อยกว่าระยะ ดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) เก้าสิบเมตร สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๓ หรือ ๔</p> <p>(๒) เก้าสิบเมตร สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๑ หรือ ๒ และเป็นทางวิ่งแบบบินลงด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน</p>		<p>ปลอดภัยปลายทางวิ่ง<u>ที่มีการติดตั้งระบบช่วยชะลอความเร็วและหยุดเครื่องบินที่วิ่งเลยออกนอกทางวิ่ง (arresting system) เพื่อให้ได้ระยะพื้นที่ปลอดภัยปลายทางวิ่งเทียบเท่าระยะที่กำหนดไว้ตามวรรคหนึ่ง</u> ต้องมีความยาวไม่น้อยกว่าระยะ ดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) เก้าสิบเมตร สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๓ หรือ ๔</p> <p>(๒) เก้าสิบเมตร สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๑ หรือ ๒ และเป็นทางวิ่งแบบบินลงด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน</p>	
156	<p>พื้นที่ปลอดภัยปลายทางวิ่งต้องมีความกว้างเท่ากับพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่งในส่วนของพื้นที่ที่มีการปรับระดับ</p> <p>สนามบินที่ก่อสร้างก่อนที่ข้อกำหนดนี้มีผลใช้บังคับต้องจัดให้มีพื้นที่ปลอดภัยปลายทางวิ่งอย่างน้อยสองเท่าของความกว้างของทางวิ่ง โดยหากสามารถทำได้ พื้นที่ปลอดภัยปลายทางวิ่งควรมีขนาดเท่ากับพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่งในส่วนที่มีการปรับระดับ ตามรูปที่ ๑๐</p>	166	<p>พื้นที่ปลอดภัยปลายทางวิ่งต้องมีความกว้างเท่ากับพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่งในส่วนของพื้นที่ที่มีการปรับระดับ</p> <p>สนามบินที่ก่อสร้างก่อนที่ข้อกำหนดนี้มีผลใช้บังคับต้องจัดให้มีพื้นที่ปลอดภัยปลายทางวิ่งอย่างน้อยสองเท่าของความกว้างของทางวิ่ง โดยหากสามารถทำได้ พื้นที่ปลอดภัยปลายทางวิ่งควรมีขนาดเท่ากับพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่งในส่วนที่มีการปรับระดับ ตามรูปที่ ๑๐</p>	คงเดิม
รูปที่ 10	พื้นที่ปลอดภัยปลายทางวิ่งสำหรับทางวิ่งแบบพีริซิคันที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๓ หรือ ๔	รูปที่ 10	พื้นที่ปลอดภัยปลายทางวิ่งสำหรับทางวิ่งแบบพีริซิคันที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๓ หรือ ๔	คงเดิม
	๓. วัตถุในพื้นที่ปลอดภัยปลายทางวิ่ง		๓. วัตถุในพื้นที่ปลอดภัยปลายทางวิ่ง	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
157	วัตถุที่อยู่ในพื้นที่ปลอดภัยปลายทางวิ่งให้ถือว่าเป็นสิ่งกีดขวาง และสนามบินต้องเคลื่อนย้ายออกจากพื้นที่ปลอดภัยปลายทางวิ่งนั้น	167	วัตถุใด ๆ ที่อยู่ในพื้นที่ปลอดภัยปลายทางวิ่ง ให้ถือว่าเป็นสิ่งกีดขวาง และสนามบินต้องเคลื่อนย้ายวัตถุนั้นออกจากพื้นที่ปลอดภัยปลายทางวิ่งนั้น <u>ให้มากที่สุดเท่าที่จะทำได้</u> <u>รายละเอียดเกี่ยวกับตำแหน่งของอุปกรณ์</u> <u>และสิ่งติดตั้งที่จำเป็นต้องอยู่บนพื้นที่ปลอดภัย</u> <u>ปลายทางวิ่งให้ปฏิบัติตามที่ระบุไว้ในหมวด ๒</u> <u>บริการของสนามบิน ส่วนที่ ๙ ตำแหน่งของ</u> <u>อุปกรณ์และสิ่งติดตั้งบนพื้นที่ปฏิบัติงาน</u>	1. ปรับคำให้เหมาะสม 2. เพิ่มข้อความตาม Annex 14 3.5.7 Recommendation.— An object situated on a runway end safety area which may endanger aeroplanes should be regarded as an obstacle and should, as far as practicable, be removed. 3. เพิ่ม reference ตาม Note ใน Annex 14 Note.— See 9.9 for information regarding siting of equipment and installations on runway end safety areas
	๔. การปรับระดับและการทำให้พื้นที่ปลอดภัยปลายทางวิ่งปราศจากสิ่งกีดขวาง		๔. การปรับระดับและการทำให้พื้นที่ปลอดภัยปลายทางวิ่งปราศจากสิ่งกีดขวาง	คงเดิม
158	พื้นที่ปลอดภัยปลายทางวิ่งต้องเป็นพื้นที่ที่มีการปรับระดับและปราศจากสิ่งกีดขวางสำหรับอากาศยานที่จะใช้ทางวิ่งนั้น ในกรณีที่อากาศยานบินลงก่อนถึงทางวิ่ง หรือวิ่งเลยออกนอกทางวิ่ง	168	พื้นที่ปลอดภัยปลายทางวิ่งต้องเป็นพื้นที่ที่มีการปรับระดับและปราศจากสิ่งกีดขวางสำหรับ <u>อากาศยานเครื่องบิน</u> ที่จะใช้ทางวิ่งนั้น ในกรณีที่ <u>อากาศยานเครื่องบิน</u> บินลงก่อนถึงทางวิ่ง หรือวิ่งเลยออกนอกทางวิ่ง	แก้ไขคำว่า “อากาศยาน” เป็นคำว่า “เครื่องบิน” ให้ตรงกับ Annex 14 ที่ใช้คำว่า “aeroplane”
	๕. ความลาดชันของพื้นที่ปลอดภัยปลายทางวิ่ง		๕. ความลาดชันของพื้นที่ปลอดภัยปลายทางวิ่ง	คงเดิม
159	ความลาดชันของพื้นที่ปลอดภัยปลายทางวิ่งต้องไม่มีบริเวณใด ๆ ของพื้นที่ปลอดภัยปลายทางวิ่งที่มีระดับสูงกว่าพื้นผิวแนวร่อนหรือพื้นผิวไต่ระดับ	169	ความลาดชันของพื้นที่ปลอดภัยปลายทางวิ่งต้องไม่มีบริเวณใด ๆ ของพื้นที่ปลอดภัยปลายทางวิ่งที่มีระดับสูงกว่าพื้นผิวแนวร่อนหรือพื้นผิวไต่ระดับ	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
160	พื้นที่ปลอดภัยปลายทางวิ่งต้องมีความลาดชันตามยาวในทิศทางลงไม่เกินร้อยละห้า ทั้งนี้ การเปลี่ยนความลาดชันตามยาวต้องกระทำที่ละน้อยที่สุดเท่าที่จะทำได้ (gradual changed) และต้องหลีกเลี่ยงการเปลี่ยนความลาดชันอย่างฉับพลันหรือการเปลี่ยนความลาดชันในทิศทางตรงกันข้ามอย่างกะทันหัน	170	พื้นที่ปลอดภัยปลายทางวิ่งต้องมีความลาดชันตามยาวในทิศทางลงไม่เกินร้อยละห้า ทั้งนี้ การเปลี่ยนความลาดชันตามยาวต้องกระทำที่ละน้อยที่สุดเท่าที่จะทำได้ (gradual changed) และต้องหลีกเลี่ยงการเปลี่ยนความลาดชันอย่างฉับพลันหรือการเปลี่ยนความลาดชันในทิศทางตรงกันข้ามอย่างกะทันหัน	คงเดิม
161	พื้นที่ปลอดภัยปลายทางวิ่งต้องมีความลาดชันตามขวางในทิศทางขึ้นหรือทิศทางลงไม่เกินร้อยละห้า ทั้งนี้ การเปลี่ยนความลาดชันหนึ่งไปยังอีกความลาดชันหนึ่งต้องกระทำที่ละน้อยที่สุดเท่าที่จะทำได้	171	พื้นที่ปลอดภัยปลายทางวิ่งต้องมีความลาดชันตามขวางในทิศทางขึ้นหรือทิศทางลงไม่เกินร้อยละห้า ทั้งนี้ การเปลี่ยนความลาดชันหนึ่งไปยังอีกความลาดชันหนึ่งต้องกระทำที่ละน้อยที่สุดเท่าที่จะทำได้	คงเดิม
	๖. ความแข็งแรงของพื้นที่ปลอดภัยปลายทางวิ่ง		๖. ความแข็งแรงของพื้นที่ปลอดภัยปลายทางวิ่ง	คงเดิม
162	สนามบินต้องก่อสร้างพื้นที่ปลอดภัยปลายทางวิ่งให้มีคุณสมบัติลดความเสี่ยงที่ทำให้เกิดความเสียหายต่ออากาศยานที่ลงก่อนถึงทางวิ่งหรือวิ่งเลยออกนอกทางวิ่ง และช่วยชะลอความเร็วของอากาศยาน รวมทั้งอำนวยความสะดวกในการเคลื่อนที่ของยานพาหนะดับเพลิงและกู้ภัยตามที่กำหนดไว้ในข้อ ๑๐๔๖ ถึงข้อ ๑๐๔๘	172	สนามบินต้องก่อสร้างพื้นที่ปลอดภัยปลายทางวิ่งให้มีคุณสมบัติลดความเสี่ยงที่ทำให้เกิดความเสียหายต่อ อากาศยานเครื่องบิน ที่บินลงก่อนถึงทางวิ่งหรือวิ่งเลยออกนอกทางวิ่ง และช่วยชะลอความเร็วของ อากาศยานเครื่องบิน รวมทั้งอำนวยความสะดวกในการเคลื่อนที่ของยานพาหนะดับเพลิงและกู้ภัยตามที่กำหนดไว้ในข้อ ๑๐๐๕ ถึง ข้อ ๑๐๐๗	1. แก้ไขคำว่า “อากาศยาน” เป็นคำว่า “เครื่องบิน” ให้ตรงกับ Annex 14 ที่ใช้คำว่า “aeroplane” 2. แก้ไขข้อที่ reference 9.2.34 - 9.2.36 เป็นข้อ 1005 - 1007
	ส่วนที่ ๖ พื้นที่ปลอดภัยกีดขวาง (Clearways) ๑. ตำแหน่งและขนาดของพื้นที่ปลอดภัยกีดขวาง		ส่วนที่ ๖ พื้นที่ปลอดภัยกีดขวาง (Clearways) ๑. ตำแหน่งและขนาดของพื้นที่ปลอดภัยกีดขวาง	คงเดิม
163	หากสนามบินจัดให้มีพื้นที่ปลอดภัยกีดขวางพื้นที่ปลอดภัยกีดขวางนั้นต้องเริ่มต้นที่จุดสิ้นสุดของความยาวโทรรา	173	หากสนามบินจัดให้มีพื้นที่ปลอดภัยกีดขวางพื้นที่ปลอดภัยกีดขวางนั้นต้องเริ่มต้นที่จุดสิ้นสุดของความยาวโทรรา	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
164	ความยาวของพื้นที่ปลอดภัยกีดขวางต้องไม่เกิน ครึ่งหนึ่งของความยาวโทรรา	174	ความยาวของพื้นที่ปลอดภัยกีดขวางต้องไม่เกิน ครึ่งหนึ่งของความยาวโทรรา	คงเดิม
165	พื้นที่ปลอดภัยกีดขวางต้องขยายไปทางด้านข้างแต่ ละด้านของแนวเส้นกึ่งกลางทางวิ่งที่ต่อขยาย ออกไปเป็นระยะทางอย่างน้อยเจ็ดสิบห้าเมตร	175	พื้นที่ปลอดภัยกีดขวางต้องขยายไปทางด้านข้างแต่ ละด้านของแนวเส้นกึ่งกลางทางวิ่งที่ต่อขยาย ออกไปเป็นระยะทางอย่างน้อย ดังต่อไปนี้ (๑) เจ็ดสิบห้าเมตร สำหรับทางวิ่งแบบบินลง ด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน (๒) ครึ่งหนึ่งของความกว้างของพื้นที่ปลอดภัย รอบทางวิ่ง สำหรับทางวิ่งแบบบินลงโดยไม่ใช้ เครื่องวัดประกอบการบิน	ปรับปรุงตาม Amendment 15 to Annex 14 Vol. I, 3.6.3 3.6.3 Recommendation.— A clearway should extend laterally <u>on each side of</u> <u>the extended centre line of the</u> <u>runway</u> , to a distance of at least: a) 75 m for instrument runways; and b) half of the width of the runway strip <u>for non-instrument runways.</u>
	๒. ความลาดชันของพื้นที่ปลอดภัยกีดขวาง		๒. ความลาดชันของพื้นที่ปลอดภัยกีดขวาง	คงเดิม
166	ระดับพื้นดินของพื้นที่ปลอดภัยกีดขวางต้องไม่สูง เกินระนาบที่มีความลาดชันในทิศทางขึ้น ในอัตรา ร้อยละหนึ่งจุดสองห้า โดยขอบเขตล่างของระนาบ นี้ซึ่งเป็นเส้นตรงในแนวนอนต้องมีคุณสมบัติ ดังต่อไปนี้ (๑) ตั้งฉากกับระนาบในแนวตั้งของเส้นกึ่งกลาง ทางวิ่ง (๒) ผ่านจุดที่อยู่บนเส้นกึ่งกลางทางวิ่งบริเวณ จุดสิ้นสุดความยาวโทรรา	176	ระดับพื้นดินของพื้นที่ปลอดภัยกีดขวางต้องไม่สูง เกินระนาบที่มีความลาดชันในทิศทางขึ้น ในอัตรา ร้อยละหนึ่งจุดสองห้า โดยขอบเขตล่างของระนาบ นี้ซึ่งเป็นเส้นตรงในแนวนอนต้องมีคุณสมบัติ ดังต่อไปนี้ (๑) ตั้งฉากกับระนาบในแนวตั้งของเส้นกึ่งกลาง ทางวิ่ง (๒) ผ่านจุดที่อยู่บนเส้นกึ่งกลางทางวิ่งบริเวณ จุดสิ้นสุดความยาวโทรรา	คงเดิม

ชื่อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ชื่อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
167	สนามบินต้องหลีกเลี่ยงการเปลี่ยนความลาดชันของพื้นที่ปลอดภัยกีดขวางในทิศทางขึ้น อย่างฉับพลัน ในกรณีที่พื้นดินในพื้นที่ปลอดภัยกีดขวางมีความลาดชันเพียงเล็กน้อย หรือในกรณีที่ความลาดชันโดยเฉลี่ยเป็นความลาดชันในทิศทางขึ้น ทั้งนี้ ในส่วนของพื้นที่ปลอดภัยกีดขวางแต่ละข้างของแนวเส้นกึ่งกลางทางวิ่งที่ต่อขยายออกไปภายในระยะยี่สิบสองจุดห้าเมตร หรือภายในระยะครึ่งหนึ่งของความกว้างของทางวิ่ง แล้วแต่ค่าใดจะมากกว่า ความลาดชัน การเปลี่ยนความลาดชัน และการเปลี่ยนจากทางวิ่งไปยังพื้นที่ปลอดภัยกีดขวางต้องค่อย ๆ ปรับเปลี่ยนไปตามความลาดชันของทางวิ่งที่มีพื้นที่ปลอดภัยกีดขวางดังกล่าวอยู่	177	สนามบินต้องหลีกเลี่ยงการเปลี่ยนความลาดชันของพื้นที่ปลอดภัยกีดขวางในทิศทางขึ้น อย่างฉับพลัน ในกรณีที่พื้นดินในพื้นที่ปลอดภัยกีดขวางมีความลาดชันเพียงเล็กน้อย หรือในกรณีที่ความลาดชันโดยเฉลี่ยเป็นความลาดชันในทิศทางขึ้น ทั้งนี้ ในส่วนของพื้นที่ปลอดภัยกีดขวางแต่ละข้างของแนวเส้นกึ่งกลางทางวิ่งที่ต่อขยายออกไปภายในระยะยี่สิบสองจุดห้าเมตร หรือภายในระยะครึ่งหนึ่งของความกว้างของทางวิ่ง แล้วแต่ค่าใดจะมากกว่า ความลาดชัน การเปลี่ยนความลาดชัน และการเปลี่ยนจากทางวิ่งไปยังพื้นที่ปลอดภัยกีดขวางต้องค่อย ๆ ปรับเปลี่ยนไปตามความลาดชันของทางวิ่งที่มีพื้นที่ปลอดภัยกีดขวางดังกล่าวอยู่	คงเดิม
	๓. วัตถุในพื้นที่ปลอดภัยกีดขวาง		๓. วัตถุในพื้นที่ปลอดภัยกีดขวาง	คงเดิม
168	วัตถุที่อยู่ในพื้นที่ปลอดภัยกีดขวางที่อาจเป็นอันตรายต่ออากาศยานในอากาศ ให้ถือว่าเป็นสิ่งกีดขวาง และต้องเคลื่อนย้ายออกจากพื้นที่ปลอดภัยกีดขวางนั้น	178	วัตถุใด ๆ ที่อยู่ในพื้นที่ปลอดภัยกีดขวางที่อาจเป็นอันตรายต่ออากาศยานเครื่องบินในอากาศ ให้ถือว่าเป็นสิ่งกีดขวาง และ สนามบิน ต้องเคลื่อนย้าย วัตถุนั้น ออกจากพื้นที่ปลอดภัยกีดขวาง นั้น รายละเอียดเกี่ยวกับตำแหน่งของอุปกรณ์ และสิ่งติดตั้งที่จำเป็นต้องอยู่บนพื้นที่ปลอดภัย กีดขวางให้เป็นไปตามที่ระบุไว้ในหมวด ๖ บริการของสนามบิน ส่วนที่ ๙ ตำแหน่งของ อุปกรณ์และสิ่งติดตั้งบนพื้นที่ปฏิบัติงาน	1. แก้ไขคำว่า “อากาศยาน” เป็นคำว่า “เครื่องบิน” ให้ตรงกับ Annex 14 ที่ใช้คำว่า “aeroplane” 2. เพิ่ม reference ตาม Note ใน Annex 14 Note.— See 9.9 for information regarding siting of equipment and installations on clearways
	ส่วนที่ ๗ ทางหยุด (Stopways) ๑. ความกว้างของทางหยุด		ส่วนที่ ๗ ทางหยุด (Stopways) ๑. ความกว้างของทางหยุด	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
169	ในกรณีที่สนามบินจัดให้มีทางหยุด ทางหยุดนั้น ต้องมีความกว้างเท่ากับความกว้างของทางวิ่งที่เชื่อมต่อกัน	179	ในกรณีที่สนามบินจัดให้มีทางหยุด ทางหยุดนั้น ต้องมีความกว้างเท่ากับความกว้างของทางวิ่งที่เชื่อมต่อกัน	คงเดิม
	๒. ความลาดชันของทางหยุด		๒. ความลาดชันของทางหยุด	คงเดิม
170	ทางหยุดต้องมีความลาดชัน การเปลี่ยนความลาดชัน และการเปลี่ยนจากทางวิ่งไปยังทางหยุด ให้เป็นไปตามที่กำหนดไว้ในข้อ ๙๘ ถึงข้อ ๑๐๗ สำหรับทางวิ่งที่ทางหยุดนั้นเชื่อมต่อ เว้นแต่ในกรณีดังต่อไปนี้ (๑) ข้อจำกัดในข้อ ๙๙ ของความลาดชันที่ร้อยละ ศูนย์จุดแปด สำหรับบริเวณระยะหนึ่งในสี่ส่วนแรกของความยาวทางวิ่งและหนึ่งในสี่ส่วนท้ายของความยาวทางวิ่งนั้น ไม่จำเป็นต้องนำมาใช้กับทางหยุด และ (๒) ที่บริเวณจุดเชื่อมต่อของทางหยุดและทางวิ่ง และบริเวณตลอดความยาวทางหยุด อัตราการเปลี่ยนความลาดชันมากที่สุดอาจเป็นร้อยละ ศูนย์จุดสามต่อสามสิบเมตร (รัศมีความโค้งต่ำสุดอยู่ที่หนึ่งหมื่นเมตร) สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๓ หรือ ๔	180	ทางหยุดต้องมีความลาดชัน การเปลี่ยนความลาดชัน และการเปลี่ยนจากทางวิ่งไปยังทางหยุด ให้เป็นไปตามที่กำหนดไว้ในข้อ ๑๐๙ ถึงข้อ ๑๑๘ สำหรับทางวิ่งที่ทางหยุดนั้นเชื่อมต่อ เว้นแต่ในกรณีดังต่อไปนี้ (๑) ข้อจำกัดในข้อ ๑๑๐ ของความลาดชันที่ร้อยละ ศูนย์จุดแปด สำหรับบริเวณระยะหนึ่งในสี่ส่วนแรกของความยาวทางวิ่งและหนึ่งในสี่ส่วนท้ายของความยาวทางวิ่งนั้น ไม่จำเป็นต้องนำมาใช้กับทางหยุด และ (๒) ที่บริเวณจุดเชื่อมต่อของทางหยุดและทางวิ่ง และบริเวณตลอดความยาวทางหยุด อัตราการเปลี่ยนความลาดชันมากที่สุดอาจเป็นร้อยละ ศูนย์จุดสามต่อสามสิบเมตร (รัศมีความโค้งต่ำสุดอยู่ที่หนึ่งหมื่นเมตร) สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๓ หรือ ๔	คงเดิม
	๓. ความแข็งแรงของทางหยุด		๓. ความแข็งแรงของทางหยุด	คงเดิม
171	สนามบินต้องก่อสร้างทางหยุดให้มีคุณสมบัติที่จะสามารถรองรับอากาศยานที่จะใช้ ทางหยุดนั้น ในกรณีที่อากาศยานยกเลิการบินขึ้น โดยไม่ทำให้เกิดความเสียหายต่อโครงสร้างของอากาศยาน	181	สนามบินต้องก่อสร้างทางหยุดให้มีคุณสมบัติที่จะสามารถรองรับอากาศยานเครื่องบินที่จะใช้ ทางหยุดนั้น ในกรณีที่อากาศยานเครื่องบินยกเลิการบินขึ้น โดยไม่ทำให้เกิดความเสียหายต่อโครงสร้างของอากาศยานเครื่องบิน	แก้ไขคำว่า “อากาศยาน” เป็นคำว่า “เครื่องบิน” ให้ตรงกับ Annex 14 ที่ใช้คำว่า “aeroplane”

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
	๔. พื้นผิวของทางหยุด		๔. พื้นผิวของทางหยุด	คงเดิม
172	พื้นผิวทางหยุดที่มีผิวจราจร ต้องก่อสร้างหรือเสริมพื้นผิวใหม่ให้มีคุณลักษณะความเสียดทานของพื้นผิวเท่ากับหรือมากกว่าความเสียดทานของทางวิ่งที่เชื่อมต่อ	182	พื้นผิวทางหยุดที่มีผิวจราจร ต้องก่อสร้างหรือเสริมพื้นผิวใหม่ให้มีคุณลักษณะความเสียดทานของพื้นผิวเท่ากับหรือมากกว่าความเสียดทานของทางวิ่งที่เชื่อมต่อ	คงเดิม
	ส่วนที่ ๘ พื้นที่สำหรับใช้เครื่องวัดความสูงด้วยคลื่นวิทยุ (Radio Altimeter Operating Area) ๑. บททั่วไป		ส่วนที่ ๘ พื้นที่สำหรับใช้เครื่องวัดความสูงด้วยคลื่นวิทยุ (Radio Altimeter Operating Area) ๑. บททั่วไป	คงเดิม
173	สนามบินที่มีทางวิ่งแบบพริชชัน ต้องจัดให้มีพื้นที่สำหรับใช้เครื่องวัดความสูงด้วยคลื่นวิทยุ ในบริเวณก่อนถึงหัวทางวิ่ง	183	สนามบินที่มีทางวิ่งแบบพริชชัน ต้องจัดให้มีพื้นที่สำหรับใช้เครื่องวัดความสูงด้วยคลื่นวิทยุ ในบริเวณก่อนถึงหัวทางวิ่ง	คงเดิม
	๒. ขนาดของพื้นที่สำหรับใช้เครื่องวัดความสูงด้วยคลื่นวิทยุ		๒. ขนาดของพื้นที่สำหรับใช้เครื่องวัดความสูงด้วยคลื่นวิทยุ	คงเดิม
174	พื้นที่สำหรับใช้เครื่องวัดความสูงด้วยคลื่นวิทยุต้องขยายต่อจากหัวทางวิ่งออกไปเป็นระยะทางอย่างน้อยสามร้อยเมตร	184	พื้นที่สำหรับใช้เครื่องวัดความสูงด้วยคลื่นวิทยุต้องขยายต่อจากหัวทางวิ่งออกไปเป็นระยะทางอย่างน้อยสามร้อยเมตร	คงเดิม
175	พื้นที่สำหรับใช้เครื่องวัดความสูงด้วยคลื่นวิทยุต้องมีความกว้างห่างจากแนวเส้นกึ่งกลางทางวิ่งและขนานไปกับทางวิ่งเป็นระยะทางหกสิบเมตรในแต่ละข้าง โดยความกว้างของพื้นที่สำหรับใช้เครื่องวัดความสูงด้วยคลื่นวิทยุอาจลดลงได้ แต่ต้องไม่น้อยกว่าสามสิบเมตร ในกรณีที่มีการศึกษาทางด้านการบิน ซึ่งแสดงให้เห็นว่าความกว้างที่ลดลงดังกล่าวจะไม่ส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยในการปฏิบัติการของอากาศยาน	185	พื้นที่สำหรับใช้เครื่องวัดความสูงด้วยคลื่นวิทยุต้องมีความกว้างห่างจากแนวเส้นกึ่งกลางทางวิ่งและขนานไปกับทางวิ่งเป็นระยะทางหกสิบเมตรในแต่ละข้าง โดยความกว้างของพื้นที่สำหรับใช้เครื่องวัดความสูงด้วยคลื่นวิทยุอาจลดลงได้ แต่ต้องไม่น้อยกว่าสามสิบเมตร ในกรณีที่มีการศึกษาทางด้านการบิน ซึ่งแสดงให้เห็นว่าความกว้างที่ลดลงดังกล่าวจะไม่ส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยในการปฏิบัติการของอากาศยาน	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
	๓. การเปลี่ยนความลาดชันตามยาว		๓. การเปลี่ยนความลาดชันตามยาว	คงเดิม
176	ในพื้นที่สำหรับใช้เครื่องวัดความสูงด้วยคลื่นวิทยุ สนามบินต้องหลีกเลี่ยงการเปลี่ยนความลาดชัน หรือให้มีการเปลี่ยนความลาดชันน้อยที่สุด โดย การเปลี่ยนความลาดชันต้องกระทำที่ละน้อยที่สุด เท่าที่จะทำได้ และต้องหลีกเลี่ยงการเปลี่ยนความ ลาดชันอย่างฉับพลัน หรือการเปลี่ยนความลาด ชันในทางตรงกันข้ามอย่างกะทันหัน ทั้งนี้ อัตรา การเปลี่ยนแปลงระหว่างความลาดชันที่ ต่อเนื่องกันต้องไม่เกินร้อยละสองต่อสามสิบเมตร	186	ในพื้นที่สำหรับใช้เครื่องวัดความสูงด้วยคลื่นวิทยุ สนามบินต้องหลีกเลี่ยงการเปลี่ยนความลาดชัน หรือให้มีการเปลี่ยนความลาดชันน้อยที่สุด โดย การเปลี่ยนความลาดชันต้องกระทำที่ละน้อยที่สุด เท่าที่จะทำได้ และต้องหลีกเลี่ยงการเปลี่ยนความ ลาดชันอย่างฉับพลัน หรือการเปลี่ยนความลาด ชันในทางตรงกันข้ามอย่างกะทันหัน ทั้งนี้ อัตรา การเปลี่ยนแปลงระหว่างความลาดชันที่ ต่อเนื่องกันต้องไม่เกินร้อยละสองต่อสามสิบเมตร	คงเดิม
	ส่วนที่ ๙ ทางขับ (Taxiways)		ส่วนที่ ๙ ทางขับ (Taxiways)	คงเดิม
177	ข้อกำหนดในส่วนนี้ ให้ใช้กับทางขับทุกประเภท เว้นแต่จะกำหนดไว้เป็นอย่างอื่น	187	ข้อกำหนดในส่วนนี้ ให้ใช้กับทางขับทุกประเภท เว้นแต่จะกำหนดไว้เป็นอย่างอื่น	คงเดิม
	๑. บททั่วไป		๑. บททั่วไป	คงเดิม
178	สนามบินต้องจัดให้มีทางขับเพื่อให้การขับเคลื่อน ของอากาศยานบนพื้นผิวมีความปลอดภัยและ สามารถกระทำได้อย่างรวดเร็ว	188	สนามบินต้องจัดให้มีทางขับเพื่อให้การขับเคลื่อน ของอากาศยานบนพื้นผิวมีความปลอดภัยและ สามารถกระทำได้อย่างรวดเร็ว	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
179	สนามบินต้องจัดให้มีทางขับเข้าและทางขับออกที่เพียงพอสำหรับทางวิ่ง เพื่อให้การขับเคลื่อนเข้าและออกจากทางวิ่งของอากาศยานเป็นไปอย่างรวดเร็ว และในกรณีที่มีปริมาณการจราจรหนาแน่น สนามบินต้องจัดให้มีทางขับออกด้วย ทางขับที่ใช้สำหรับเที่ยวบินขาออกต้องตัดกับทางวิ่งเป็นมุมฉากระหว่างขอบทางวิ่งและตำแหน่งหยุดคอยเข้าทางวิ่ง	189	สนามบินต้องจัดให้มีทางขับเข้าและทางขับออกที่เพียงพอสำหรับทางวิ่ง เพื่อให้การขับเคลื่อนเข้าและออกจากทางวิ่งของ อากาศยานเครื่องบิน เป็นไปอย่างรวดเร็ว และในกรณีที่มีปริมาณการจราจรหนาแน่น สนามบินต้องจัดให้มีทางขับออกด้วย ทางขับที่ใช้สำหรับเที่ยวบินขาออกต้องตัดกับทางวิ่งเป็นมุมฉาก ระหว่างขอบทางวิ่งและตำแหน่งหยุดคอยเข้าทางวิ่ง	1. แก้ไขคำว่า “อากาศยาน” เป็นคำว่า “เครื่องบิน” ให้ตรงกับ Annex 14 ที่ใช้คำว่า “aeroplane” 2. ปรับข้อความให้เหมาะสมตาม Annex 14, Attachment A, 22.2 The centre line of an entrance taxiway should be perpendicular to the runway centre line, where possible.
180	สนามบินต้องออกแบบทางขับให้ระยะห่างระหว่างล้อหลักด้านนอก (outer main wheel) ของอากาศยานและขอบของทางขับเมื่อตำแหน่งห้องนักบินอยู่บนเครื่องหมายเส้นกึ่งกลางทางขับแล้ว มีระยะห่างไม่น้อยกว่าค่าในตารางที่ ๘	190	สนามบินต้องออกแบบทางขับให้ระยะห่างระหว่างล้อหลักด้านนอก (outer main wheel) ของ อากาศยานเครื่องบิน และขอบของทางขับเมื่อตำแหน่งห้องนักบินอยู่บนเครื่องหมายเส้นกึ่งกลางทางขับแล้ว มีระยะห่างไม่น้อยกว่าค่าในตารางที่ ๙	แก้ไขคำว่า “อากาศยาน” เป็นคำว่า “เครื่องบิน” ให้ตรงกับ Annex 14 ที่ใช้คำว่า “aeroplane”
ตารางที่ 8	ระยะห่างระหว่างล้อหลักด้านนอกของอากาศยานและขอบของทางขับ	ตารางที่ 9	ระยะห่างระหว่างล้อหลักด้านนอกของ อากาศยานเครื่องบิน และขอบของทางขับ	แก้ไขคำว่า “อากาศยาน” เป็นคำว่า “เครื่องบิน” ให้ตรงกับ Annex 14 ที่ใช้คำว่า “aeroplane”
	๒. ความกว้างของทางขับ		๒. ความกว้างของทางขับ	คงเดิม
181	ทางขับส่วนที่เป็นทางตรงต้องมีความกว้างไม่น้อยกว่าความกว้างในตารางที่ ๙	191	ทางขับส่วนที่เป็นทางตรงต้องมีความกว้างไม่น้อยกว่าความกว้างในตารางที่ ๑๐	คงเดิม
ตารางที่ 9	ความกว้างของทางขับ	ตารางที่ 10	ความกว้างของทางขับ	คงเดิม
	๓. ความโค้งของทางขับ		๓. ความโค้งของทางขับ	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
182	ทางขับต้องมีการเปลี่ยนแปลงทิศทางให้น้อยที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้ โดยรัศมีของความโค้งต้องสอดคล้องกับความสามารถในการเคลื่อนที่ และความเร็วปกติในการขับเคลื่อนของอากาศยานที่จะใช้ทางขับนั้น ทั้งนี้ การออกแบบความโค้งของทางขับต้องทำให้ระยะห่างระหว่างล้อหลักด้านนอกของอากาศยานและขอบของทางขับมีค่าน้อยกว่าที่กำหนดไว้ใน ๑๘๐ เมื่อตำแหน่งห้องนักบินอยู่บนเครื่องหมายเส้นกึ่งกลางทางขับ โดยในบางกรณีอาจต้องมีการขยายความกว้างของทางขับด้วย ทั้งนี้ ให้เป็นไปตามรูปที่ ๑๑	192	ทางขับต้องมีการเปลี่ยนแปลงทิศทางให้น้อยที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้ โดยรัศมีของความโค้งต้องสอดคล้องกับความสามารถในการเคลื่อนที่ และความเร็วปกติในการขับเคลื่อนของอากาศยาน <u>เครื่องบิน</u> ที่จะใช้ทางขับนั้น ทั้งนี้ การออกแบบความโค้งของทางขับต้องทำให้ระยะห่างระหว่างล้อหลักด้านนอกของอากาศยาน <u>เครื่องบิน</u> และขอบของทางขับมีค่าน้อยกว่าที่กำหนดไว้ใน <u>ข้อ ๑๘๐</u> เมื่อตำแหน่งห้องนักบินอยู่บนเครื่องหมายเส้นกึ่งกลางทางขับ โดยในบางกรณีอาจต้องมีการขยายความกว้างของทางขับด้วย ทั้งนี้ ให้เป็นไปตามรูปที่ ๑๑	แก้ไขคำว่า “อากาศยาน” เป็นคำว่า “เครื่องบิน” ให้ตรงกับ Annex 14 ที่ใช้คำว่า “aeroplane”
รูปที่ 11	ความโค้งของทางขับ	รูปที่ 11	ความโค้งของทางขับ	คงเดิม
183	สนามบินอาจใช้โค้งผสม (compound curve) เพื่อช่วยลดหรือขจัดความจำเป็นในการขยายความกว้างของทางขับ	193	สนามบินอาจใช้โค้งผสม (compound curve) เพื่อช่วยลดหรือขจัดความจำเป็นในการขยายความกว้างของทางขับ	คงเดิม
	๔. จุดเชื่อมต่อและจุดตัด		๔. จุดเชื่อมต่อและจุดตัด	คงเดิม

ชื่อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ชื่อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
184	<p>เพื่อประโยชน์ในการป้องกันอากาศยานออกนอกทางขับและอำนวยความสะดวกในการเคลื่อนที่ของอากาศยาน ทางขับต้องมีพื้นที่ขอบทาง (fillets) ที่บริเวณจุดเชื่อมต่อและจุดตัดของทางขับกับทางวิ่ง ลานจอดอากาศยานและทางขับอื่น ๆ ทั้งนี้ การออกแบบพื้นที่ขอบทางต้องทำให้มั่นใจว่าระยะห่างน้อยที่สุดจากล้ออากาศยานถึงขอบผิวจราจรเป็นไปตามที่กำหนดไว้ในข้อ ๑๘๐ เมื่ออากาศยานขับเคลื่อนผ่านบริเวณจุดเชื่อมต่อหรือจุดตัดดังกล่าว</p> <p>เมื่อมีการออกแบบพื้นที่ขอบทางตามวรรคหนึ่ง ให้สนามบินพิจารณาข้อมูลความยาวอ้างอิง (datum length) ของอากาศยานมาประกอบการพิจารณาด้วย</p>	194	<p>เพื่อประโยชน์ในการป้องกันอากาศยานเครื่องบินออกนอกทางขับและอำนวยความสะดวกในการเคลื่อนที่ของอากาศยานเครื่องบิน ทางขับต้องมีพื้นที่ขอบทาง (fillets) ที่บริเวณจุดเชื่อมต่อและจุดตัดของทางขับกับทางวิ่ง ลานจอดอากาศยานและทางขับอื่น ๆ ทั้งนี้ การออกแบบพื้นที่ขอบทางต้องทำให้มั่นใจว่าระยะห่างน้อยที่สุดจากล้ออากาศยานเครื่องบินถึงขอบผิวจราจรเป็นไปตามที่กำหนดไว้ในข้อ ๑๘๐ เมื่ออากาศยานเครื่องบินขับเคลื่อนผ่านบริเวณจุดเชื่อมต่อหรือจุดตัดดังกล่าว</p> <p>เมื่อมีการออกแบบพื้นที่ขอบทางตามวรรคหนึ่ง ให้สนามบินพิจารณาข้อมูลความยาวอ้างอิง (datum length) ของอากาศยานเครื่องบินมาประกอบการพิจารณาด้วย</p>	แก้ไขคำว่า “อากาศยาน” เป็นคำว่า “เครื่องบิน” ให้ตรงกับ Annex 14 ที่ใช้คำว่า “aeroplane”
	๕. ระยะห่างน้อยที่สุดจากทางขับ (Taxiway Minimum Separation Distances)		๕. ระยะห่างน้อยที่สุดจากทางขับ (Taxiway Minimum Separation Distances)	แก้ไขคำว่า “อากาศยาน” เป็นคำว่า “เครื่องบิน” ให้ตรงกับ Annex 14 ที่ใช้คำว่า “aeroplane”

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
185	ระยะห่างระหว่างเส้นกึ่งกลางทางขับกับเส้น กึ่งกลางทางวิ่ง เส้นกึ่งกลางทางขับที่ขนานกัน หรือวัตถุ ต้องมีระยะห่างที่เหมาะสมตามที่กำหนด ไว้ในตารางที่ ๑๐ สนามบินที่ก่อสร้างขึ้นก่อนที่ข้อกำหนดนี้มีผล ใช้บังคับอาจมีระยะห่างน้อยกว่าตารางตามวรรค หนึ่งได้ หากการศึกษาทางด้านการบินแสดงให้เห็น เห็นว่าระยะห่างที่น้อยกว่านั้นจะไม่ส่งผลกระทบต่อ ในเชิงลบต่อความปลอดภัย หรือไม่มีผลกระทบที่ มีนัยสำคัญต่อการปฏิบัติการโดยปกติของอากาศ ยาน	195	ระยะห่างระหว่างเส้นกึ่งกลางทางขับกับเส้น กึ่งกลางทางวิ่ง เส้นกึ่งกลางทางขับที่ขนานกัน หรือวัตถุ ต้องมีระยะห่างที่เหมาะสมตามที่กำหนด ไว้ในตารางที่ ๑๑ สนามบินที่ก่อสร้างขึ้นก่อนที่ข้อกำหนดนี้มีผล ใช้บังคับอาจมีระยะห่างน้อยกว่าตารางตามวรรค หนึ่งได้ หากการศึกษาทางด้านการบินแสดงให้เห็น เห็นว่าระยะห่างที่น้อยกว่านั้นจะไม่ส่งผลกระทบต่อ ในเชิงลบต่อความปลอดภัย หรือไม่มีผลกระทบที่ มีนัยสำคัญต่อการปฏิบัติการโดยปกติของ อากาศ ยานเครื่องบิน	แก้ไขคำว่า “อากาศยาน” เป็นคำว่า “เครื่องบิน” ให้ตรงกับ Annex 14 ที่ใช้คำว่า “aeroplane”
ตาราง ที่ 10	ระยะห่างน้อยที่สุดของทางขับ	ตาราง ที่ 11	ระยะห่างน้อยที่สุดของทางขับ	แก้ไขลำดับตาราง
186	ระยะห่างระหว่างเส้นกึ่งกลางทางขับที่เข้าสู่หลุม จอดอากาศยานจนถึงวัตถุตามที่ปรากฏในคอลัมน์ ที่ ๑๓ ในตารางที่ ๑๐ อาจจำเป็นต้องเพิ่มขึ้น หากกระแสไอพ่นจากเครื่องยนต์เจ็ทมีแนวโน้มที่ จะก่อให้เกิดสภาวะอันตรายกับการให้บริการ ภาคพื้นแก่อากาศยาน	196	ระยะห่างระหว่างเส้นกึ่งกลางทางขับที่เข้าสู่หลุม จอดอากาศยานจนถึงวัตถุตามที่ปรากฏในคอลัมน์ ที่ (๑๓) ของ ในตารางที่ ๑๑ อาจจำเป็นต้อง เพิ่มขึ้น หากกระแสไอพ่นจากเครื่องยนต์เจ็ทมี แนวโน้มที่จะก่อให้เกิดสภาวะอันตรายกับการ ให้บริการภาคพื้นแก่อากาศยาน	ปรับคำให้เหมาะสม
187	ในกรณีพื้นที่ที่จุดขึ้นลงของเฮลิคอปเตอร์ (FATO) มีตำแหน่งอยู่ใกล้กับทางวิ่งหรือทางขับและ สนามบินวางแผนที่จะมีการปฏิบัติการพร้อมกัน ระยะห่างระหว่างขอบของทางวิ่งหรือทางขับ และ ขอบของพื้นที่จุดขึ้นลงของเฮลิคอปเตอร์ (FATO) ต้องไม่น้อยกว่าค่าที่เหมาะสมตามตารางที่ ๑๑		ในกรณีที่พื้นที่จุดขึ้นลงของเฮลิคอปเตอร์ (FATO) มีตำแหน่งอยู่ใกล้กับทางวิ่งหรือทางขับและ สนามบินวางแผนที่จะมีการปฏิบัติการพร้อมกัน ระยะห่างระหว่างขอบของทางวิ่งหรือทางขับ และ ขอบของพื้นที่จุดขึ้นลงของเฮลิคอปเตอร์ (FATO) ต้องไม่น้อยกว่าค่าที่เหมาะสมตามตารางที่ ๑๑	ตัดออก เพราะส่วนนี้ถูกใช้สำหรับมาตรฐาน สนามบินเฮลิคอปเตอร์ ที่จะแยกออกไปเป็น ข้อกำหนดของ กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วย มาตรฐานสนามบินเฮลิคอปเตอร์ อีกฉบับ

ชื่อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ชื่อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
ตารางที่ 11	ระยะห่างระหว่างพื้นที่จุดขึ้นของเฮลิคอปเตอร์ (FATO) กับทางวิ่งหรือทางขับ		ระยะห่างระหว่างพื้นที่จุดขึ้นของเฮลิคอปเตอร์ (FATO) กับทางวิ่งหรือทางขับ	ตัดออก เพราะส่วนนี้ถูกใช้สำหรับมาตรฐานสนามบินเฮลิคอปเตอร์ ที่จะแยกออกไปเป็นข้อกำหนดของ กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบินเฮลิคอปเตอร์ อีกฉบับ
188	พื้นที่จุดขึ้นลงของเฮลิคอปเตอร์ต้องไม่อยู่ในตำแหน่ง ดังต่อไปนี้ (๑) ใกล้กับจุดตัดของทางขับหรือจุดหยุดคอย (holding points) ซึ่งกระแสไอพ่นจากเครื่องยนต์ อาจก่อให้เกิดกระแสอากาศแปรปรวนรุนแรง (high turbulence) ได้ (๒) ใกล้กับบริเวณที่มักมีกระแสอากาศหมุนวน (vortex) จากเครื่องบิน		พื้นที่จุดขึ้นลงของเฮลิคอปเตอร์ต้องไม่อยู่ในตำแหน่ง ดังต่อไปนี้ (๑) ใกล้กับจุดตัดของทางขับหรือจุดหยุดคอย (holding points) ซึ่งกระแสไอพ่นจากเครื่องยนต์ อาจก่อให้เกิดกระแสอากาศแปรปรวนรุนแรง (high turbulence) ได้ (๒) ใกล้กับบริเวณที่มักมีกระแสอากาศหมุนวน (vortex) จากเครื่องบิน	ตัดออก เพราะส่วนนี้ถูกใช้สำหรับมาตรฐานสนามบินเฮลิคอปเตอร์ ที่จะแยกออกไปเป็นข้อกำหนดของ กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบินเฮลิคอปเตอร์ อีกฉบับ
	๖. ความลาดชันของทางขับ		๖. ความลาดชันของทางขับ	คงเดิม
189	ทางขับต้องมีความลาดชันตามยาวไม่เกินอัตรา ดังต่อไปนี้ (๑) ร้อยละหนึ่งจุดห้า สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวอักษรเป็น C D E หรือ F (๒) ร้อยละสาม สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวอักษรเป็น A หรือ B	197	ทางขับต้องมีความลาดชันตามยาวไม่เกินอัตรา ดังต่อไปนี้ (๑) ร้อยละหนึ่งจุดห้า สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวอักษรเป็น C D E หรือ F (๒) ร้อยละสาม สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวอักษรเป็น A หรือ B	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
190	<p>ในกรณีที่ไม่สามารถหลีกเลี่ยงการเปลี่ยนความลาดชันของทางขับได้ การเปลี่ยนจากความลาดชันหนึ่งไปสู่อีกความลาดชันหนึ่งต้องกระทำโดยการใช้พื้นผิวที่มีความโค้ง โดยการเปลี่ยนความลาดชันดังกล่าวต้องไม่เกินอัตรา ดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) ร้อยละหนึ่งต่อสามสิบเมตร (รัศมีต่ำสุดของความโค้งสามพันเมตร) สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวอักษรเป็น C D E หรือ F</p> <p>(๒) ร้อยละหนึ่งต่อยี่สิบห้าเมตร (รัศมีต่ำสุดของความโค้งสองพันห้าร้อยเมตร) สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวอักษรเป็น A หรือ B</p>	198	<p>ในกรณีที่ไม่สามารถหลีกเลี่ยงการเปลี่ยนความลาดชันของทางขับได้ การเปลี่ยนจากความลาดชันหนึ่งไปสู่อีกความลาดชันหนึ่งต้องกระทำโดยการใช้พื้นผิวที่มีความโค้ง โดยการเปลี่ยนความลาดชันดังกล่าวต้องไม่เกินอัตรา ดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) ร้อยละหนึ่งต่อสามสิบเมตร (รัศมีต่ำสุดของความโค้งสามพันเมตร) สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวอักษรเป็น C D E หรือ F</p> <p>(๒) ร้อยละหนึ่งต่อยี่สิบห้าเมตร (รัศมีต่ำสุดของความโค้งสองพันห้าร้อยเมตร) สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวอักษรเป็น A หรือ B</p>	คงเดิม
191	<p>เมื่อไม่สามารถหลีกเลี่ยงการเปลี่ยนความลาดชันของทางขับได้ การเปลี่ยนความลาดชันต้องมีลักษณะ ดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) ที่ตำแหน่งสามเมตรใด ๆ เหนือทางขับ จะต้องสามารถมองเห็นพื้นผิวทั้งหมดของทางขับเป็นระยะทางอย่างน้อยสามร้อยเมตรจากจุดดังกล่าว สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวอักษรเป็น C D E หรือ F</p> <p>(๒) ที่ตำแหน่งสองเมตรใด ๆ เหนือทางขับ จะต้องสามารถมองเห็นพื้นผิวทั้งหมดของทางขับเป็นระยะทางอย่างน้อยสองร้อยเมตรจากจุดดังกล่าว สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวอักษรเป็น B</p> <p>(๓) ที่ตำแหน่งหนึ่งจุดห้าเมตรใด ๆ เหนือทางขับ จะต้องสามารถมองเห็นพื้นผิวทั้งหมดของทางขับเป็นระยะทางอย่างน้อยหนึ่งร้อยห้าสิบเมตรจากจุดดังกล่าว สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวอักษรเป็น A</p>	199	<p>เมื่อไม่สามารถหลีกเลี่ยงการเปลี่ยนความลาดชันของทางขับได้ การเปลี่ยนความลาดชันต้องมีลักษณะ ดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) ที่ตำแหน่งสามเมตรใด ๆ เหนือทางขับ จะต้องสามารถมองเห็นพื้นผิวทั้งหมดของทางขับเป็นระยะทางอย่างน้อยสามร้อยเมตรจากจุดดังกล่าว สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวอักษรเป็น C D E หรือ F</p> <p>(๒) ที่ตำแหน่งสองเมตรใด ๆ เหนือทางขับ จะต้องสามารถมองเห็นพื้นผิวทั้งหมดของทางขับเป็นระยะทางอย่างน้อยสองร้อยเมตรจากจุดดังกล่าว สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวอักษรเป็น B</p> <p>(๓) ที่ตำแหน่งหนึ่งจุดห้าเมตรใด ๆ เหนือทางขับ จะต้องสามารถมองเห็นพื้นผิวทั้งหมดของทางขับเป็นระยะทางอย่างน้อยหนึ่งร้อยห้าสิบเมตรจากจุดดังกล่าว สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวอักษรเป็น A</p>	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
192	ทางขับต้องมีความลาดชันตามขวางเพียงพอที่จะ ป้องกันมิให้เกิดการสะสมของน้ำบนพื้นผิวของ ทางขับ แต่ต้องไม่เกินอัตรา ดังต่อไปนี้ (๑) ร้อยละหนึ่งจุดห้า สำหรับทางวิ่งที่มี รหัสตัวอักษรเป็น C D E หรือ F (๒) ร้อยละสอง สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวอักษร เป็น A หรือ B	200	ทางขับต้องมีความลาดชันตามขวางเพียงพอที่จะ ป้องกันมิให้เกิดการสะสมของน้ำบนพื้นผิวของ ทางขับ แต่ต้องไม่เกินอัตรา ดังต่อไปนี้ (๑) ร้อยละหนึ่งจุดห้า สำหรับทางวิ่งที่มี รหัสตัวอักษรเป็น C D E หรือ F (๒) ร้อยละสอง สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวอักษร เป็น A หรือ B	คงเดิม
	๗. ความแข็งแรงของทางขับ		๗. ความแข็งแรงของทางขับ	คงเดิม
193	ทางขับต้องมีความแข็งแรงอย่างน้อยเท่ากับทางวิ่ง ที่ใช้ทางขับนั้น ทั้งนี้ สนามบินต้องพิจารณาด้วย ว่าทางขับต้องรองรับการจราจรที่หนาแน่น มากกว่า ซึ่งเป็นผลจากการเคลื่อนตัวซ้ำของ อากาศยานและการจอดอยู่กับที่ของอากาศยานที่ ทำให้เกิดความเค้นต่อทางขับมากกว่าทางวิ่งที่ใช้ ทางขับนั้น	201	ทางขับต้องมีความแข็งแรงอย่างน้อยเท่ากับทางวิ่ง ที่ใช้ทางขับนั้น ทั้งนี้ สนามบินต้องพิจารณาด้วย ว่าทางขับต้องรองรับการจราจรที่หนาแน่น มากกว่า ซึ่งเป็นผลจากการเคลื่อนตัวซ้ำของ อากาศยานเครื่องบิน และการจอดอยู่กับที่ของ อากาศยานเครื่องบิน ที่ทำให้เกิดความเค้นต่อทาง ขับมากกว่าทางวิ่งที่ใช้ทางขับนั้น	แก้ไขคำว่า “อากาศยาน” เป็นคำว่า “เครื่องบิน” ให้ตรงกับ Annex 14 ที่ใช้คำว่า “aeroplane”
	๘. พื้นผิวของทางขับ		๘. พื้นผิวของทางขับ	คงเดิม
194	พื้นผิวของทางขับต้องปราศจากความไม่สม่ำเสมอ ที่อาจทำให้เกิดความเสียหายต่อโครงสร้างของ อากาศยาน	202	พื้นผิวของทางขับต้องปราศจากความไม่สม่ำเสมอ ที่อาจทำให้เกิดความเสียหายต่อโครงสร้างของ อากาศยานเครื่องบิน	แก้ไขคำว่า “อากาศยาน” เป็นคำว่า “เครื่องบิน” ให้ตรงกับ Annex 14 ที่ใช้คำว่า “aeroplane”
195	พื้นผิวของทางขับที่มีผิวจราจร ต้องก่อสร้างหรือ เสริมพื้นผิวใหม่ให้มีคุณลักษณะด้านความเสียด ทานของพื้นผิวที่เพียงพอ ในกรณีที่ทางขับอยู่ใน สภาพที่เปียก	203	พื้นผิวของทางขับที่มีผิวจราจร ต้องก่อสร้างหรือ เสริมพื้นผิวใหม่ให้มีคุณลักษณะด้านความเสียด ทานของพื้นผิวที่เพียงพอ ในกรณีที่ทางขับอยู่ใน สภาพที่เปียก	แก้ไขข้อความตาม Annex 14 3.9.14: The surface of a paved taxiway should be so constructed or resurfaced as to provide suitable surface friction characteristics.
	๙. ทางขับออกด่วน (Rapid Exit Taxiways)		๙. ทางขับออกด่วน (Rapid Exit Taxiways)	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
196	ข้อกำหนดเฉพาะของทางขับออกด้านให้เป็นที่ ตามข้อ ๑๔๗ ถึง ๒๐๐ และรูปที่ ๑๒ ทั้งนี้ ข้อกำหนดทั่วไปที่ใช้กับทางขับ ให้นำมาใช้กับทาง ขับออกด้านด้วย	204	ข้อกำหนดเฉพาะของทางขับออกด้านให้เป็นที่ ตามข้อ ๒๐๕ ถึง ๒๐๘ และรูปที่ ๑๒ ทั้งนี้ ข้อกำหนดทั่วไปที่ใช้กับทางขับ ให้นำมาใช้กับทาง ขับออกด้านด้วย	คงเดิม
รูปที่ 12	ทางขับออกด้าน	รูปที่ 12	ทางขับออกด้าน	คงเดิม
197	ทางขับออกด้านต้องออกแบบให้มีรัศมีความโค้ง สำหรับเลี้ยว (radius of turn-off curve) อย่าง น้อยที่สุด ดังต่อไปนี้ (๑) ห้าร้อยห้าสิบเมตร สำหรับทางวิ่งที่มีรหัส ตัวเลขเป็น ๓ หรือ ๔ (๒) สองร้อยเจ็ดสิบห้าเมตร สำหรับทางวิ่งที่มีรหัส ตัวเลขเป็น ๑ หรือ ๒ ทางขับออกด้านตามวรรคหนึ่ง ให้มีไว้เพื่อทำ ให้อากาศยานสามารถใช้ความเร็วออกจากทางวิ่ง ภายใต้สภาพทางวิ่งที่เปียกได้ด้วยความเร็ว ดังต่อไปนี้ (๑) เก้าสิบสามกิโลเมตรต่อชั่วโมง หรือห้าสิบ น็อต สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๓ หรือ ๔ (๒) หกสิบห้ากิโลเมตรต่อชั่วโมง หรือสามสิบห้า น็อต สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๑ หรือ ๒	205	ทางขับออกด้านต้องออกแบบให้มีรัศมีความโค้ง สำหรับเลี้ยว (radius of turn-off curve) อย่าง น้อยที่สุด ดังต่อไปนี้ (๑) ห้าร้อยห้าสิบเมตร สำหรับทางวิ่งที่มีรหัส ตัวเลขเป็น ๓ หรือ ๔ (๒) สองร้อยเจ็ดสิบห้าเมตร สำหรับทางวิ่งที่มีรหัส ตัวเลขเป็น ๑ หรือ ๒ ทางขับออกด้านตามวรรคหนึ่ง ให้มีไว้เพื่อทำ ให้อากาศยานเครื่องบินสามารถใช้ความเร็วออก จากทางวิ่งภายใต้สภาพทางวิ่งที่เปียกได้ด้วย ความเร็ว ดังต่อไปนี้ (๑) เก้าสิบสามกิโลเมตรต่อชั่วโมง หรือห้าสิบ น็อต สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๓ หรือ ๔ (๒) หกสิบห้ากิโลเมตรต่อชั่วโมง หรือสามสิบห้า น็อต สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๑ หรือ ๒	แก้ไขคำว่า “อากาศยาน” เป็นคำว่า “เครื่องบิน” ให้ตรงกับ Annex 14 ที่ใช้คำว่า “aeroplane”
198	รัศมีของพื้นที่ขอบทาง (fillet) ที่อยู่ภายในความ โค้งของทางขับออกด้านต้องเพียงพอที่จะทำให้คอ ทางขับ (taxiway throat) ขยายกว้างขึ้นเพื่อการ รับรู้ได้อย่างรวดเร็วว่าเป็นทางเข้าแล้วเลี้ยวออก (turn-off) ไปสู่ทางขับ	206	รัศมีของพื้นที่ขอบทาง (fillet) ที่อยู่ภายในความ โค้งของทางขับออกด้านต้องเพียงพอที่จะทำให้คอ ทางขับ (taxiway throat) ขยายกว้างขึ้นเพื่อการ รับรู้ได้อย่างรวดเร็วว่าเป็นทางเข้าแล้วเลี้ยวออก (turn-off) ไปสู่ทางขับ	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
199	ทางขับออกควันท้องมีระยะทางที่เป็นทางตรง หลังจากโค้งสำหรับเลี้ยว (turn-off curve) ที่เพียงพอสำหรับการขับออกของอากาศยานจนสามารถหยุดสนิทได้ก่อนตำแหน่งการตัดกันของทางขับ	207	ทางขับออกควันท้องมีระยะทางที่เป็นทางตรง หลังจากโค้งสำหรับเลี้ยว (turn-off curve) ที่เพียงพอสำหรับการขับออกของอากาศยานจนสามารถหยุดสนิทได้ก่อนตำแหน่งการตัดกันของทางขับ	คงเดิม
200	มุมที่ตัดกันของทางขับออกควนกับทางวิ่งต้องไม่เกินสี่สิบห้าองศาและต้องไม่น้อยกว่ายี่สิบห้าองศา ทั้งนี้ ควรอยู่ที่สามสิบองศา	208	มุมที่ตัดกันของทางขับออกควนกับทางวิ่งต้องไม่เกินสี่สิบห้าองศาและต้องไม่น้อยกว่ายี่สิบห้าองศา ทั้งนี้ ควรอยู่ที่สามสิบองศา	คงเดิม
	๑๐. ทางขับบนสะพาน (Taxiways on Bridges)		๑๐. ทางขับบนสะพาน (Taxiways on Bridges)	คงเดิม
201	ทางขับบนสะพานส่วนที่รองรับอากาศยาน เมื่อวัดในแนวตั้งฉากกับเส้นกึ่งกลางทางขับ ต้องมีความกว้างไม่น้อยกว่าความกว้างของพื้นที่ปลอดภัยรอบทางขับส่วนที่มีการปรับระดับ เว้นแต่จะมีวิธีการที่พิสูจน์แล้วว่าความกว้างที่น้อยกว่านั้นจะไม่เป็นอันตรายต่ออากาศยานที่จะใช้ทางขับนั้น	209	ทางขับบนสะพานส่วนที่รองรับ อากาศยานเครื่องบิน เมื่อวัดในแนวตั้งฉากกับเส้นกึ่งกลางทางขับ ต้องมีความกว้างไม่น้อยกว่าความกว้างของพื้นที่ปลอดภัยรอบทางขับส่วนที่มีการปรับระดับ เว้นแต่จะมีวิธีการที่พิสูจน์แล้วว่าความกว้างที่น้อยกว่านั้นจะไม่เป็นอันตรายต่อ อากาศยานเครื่องบิน ที่จะใช้ทางขับนั้น	1. ปรับคำให้เหมาะสม 2. แก้ไขคำว่า “อากาศยาน” เป็นคำว่า “เครื่องบิน” ให้ตรงกับ Annex 14 ที่ใช้คำว่า “aeroplane”
202	ทางขับที่เป็นสะพานต้องออกแบบให้ยานพาหนะดับเพลิงและกู้ภัยสามารถเข้าทำการช่วยเหลือได้ทั้งสองทิศทางภายในระยะเวลาตอบสนองที่กำหนด (specified response time) สำหรับอากาศยานที่มีขนาดใหญ่ที่สุดที่จะใช้ทางขับที่เป็นสะพานนั้น ในกรณีที่เครื่องยนต์ของอากาศยานยื่นออกนอกโครงสร้างสะพาน อาจต้องมีการป้องกันพื้นที่ติดกันบริเวณใต้เครื่องยนต์จากกระแสไอพ่นจากเครื่องยนต์เจ็ทด้วย	210	ทางขับที่ เป็นบน สะพานต้องออกแบบให้ยานพาหนะดับเพลิงและกู้ภัยสามารถเข้าทำการช่วยเหลือได้ทั้งสองทิศทางภายในระยะเวลาตอบสนองที่กำหนด (specified response time) สำหรับ อากาศยานเครื่องบิน ที่มีขนาดใหญ่ที่สุดที่จะใช้ทางขับที่เป็นสะพานนั้น ในกรณีที่เครื่องยนต์ของ อากาศยานเครื่องบิน ยื่นออกนอกโครงสร้างสะพาน อาจต้องมีการป้องกันพื้นที่ติดกันบริเวณใต้เครื่องยนต์จากกระแสไอพ่นจากเครื่องยนต์เจ็ทด้วย	1. ปรับคำให้เหมาะสม 2. แก้ไขคำว่า “อากาศยาน” เป็นคำว่า “เครื่องบิน” ให้ตรงกับ Annex 14 ที่ใช้คำว่า “aeroplane”

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
203	สนามบินต้องสร้างสะพานบนส่วนที่เป็นทางตรงของทางขับ โดยบริเวณปลายสะพานทั้งสองด้านต้องเป็นส่วนที่เป็นทางตรง เพื่อให้ง่ายต่อการวางแนวลำตัวของอากาศยานที่ขับเคลื่อนเข้ามายังสะพานนั้น	211	<u>สนามบินต้องสร้างสะพานตามข้อ ๒๑๐ ต้องสร้างบนส่วนที่เป็นทางตรงของทางขับ โดยบริเวณปลายสะพานทั้งสองด้านต้องเป็นส่วนที่เป็นทางตรง เพื่อให้ง่ายต่อการวางแนวลำตัวของอากาศยานเครื่องบินที่ขับเคลื่อนเข้ามายังสะพานนั้น</u>	1. ปรับคำให้เหมาะสม 2. แก้ไขคำว่า “อากาศยาน” เป็นคำว่า “เครื่องบิน” ให้ตรงกับ Annex 14 ที่ใช้คำว่า “aeroplane”
	ส่วนที่ ๑๐ ไหล่ทางขับ (Taxiways Shoulders)		ส่วนที่ ๑๐ ไหล่ทางขับ (Taxiways Shoulders)	คงเดิม
204	ละด้านในลักษณะสมมาตรกัน เพื่อให้ทางขับและไหล่ทางขับดังกล่าวมีความกว้างในส่วนที่เป็นทางตรงรวมกันไม่น้อยกว่า ดังต่อไปนี้ (๑) สี่สิบสี่เมตร สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวอักษรเป็น F (๒) สามสิบแปดเมตร สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวอักษรเป็น E (๓) สามสิบสี่เมตร สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวอักษรเป็น D (๔) ยี่สิบห้าเมตร สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวอักษรเป็น C ในส่วนโค้งของทางขับและบริเวณจุดเชื่อมต่อหรือจุดตัดที่ได้มีการเพิ่มผิวพื้นจราจร ความกว้างของไหล่ทางขับต้องไม่น้อยกว่าความกว้างของไหล่ทางขับในส่วนที่เป็นทางตรงที่อยู่ติดกัน	212	ละด้านในลักษณะสมมาตรกัน เพื่อให้ทางขับและไหล่ทางขับดังกล่าวมีความกว้างในส่วนที่เป็นทางตรงรวมกันไม่น้อยกว่า ดังต่อไปนี้ (๑) สี่สิบสี่เมตร สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวอักษรเป็น F (๒) สามสิบแปดเมตร สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวอักษรเป็น E (๓) สามสิบสี่เมตร สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวอักษรเป็น D (๔) ยี่สิบห้าเมตร สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวอักษรเป็น C ในส่วนโค้งของทางขับและบริเวณจุดเชื่อมต่อหรือจุดตัดที่ได้มีการเพิ่มผิวพื้นจราจร ความกว้างของไหล่ทางขับต้องไม่น้อยกว่าความกว้างของไหล่ทางขับในส่วนที่เป็นทางตรงที่อยู่ติดกัน	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
205	ในกรณีที่ทางขับมีไว้สำหรับการใช้งานของอากาศยานที่ใช้เครื่องยนต์กังหันก๊าซ (turbine-engine) พื้นผิวของไหล่ทางขับต้องสามารถต้านทานการหลุดร่อน (erosion) และกรณีที่เครื่องยนต์ของอากาศยานดูดวัสดุที่อยู่บนพื้นผิว (ingestion)	213	ในกรณีที่ทางขับมีไว้สำหรับการใช้งานของ อากาศยานเครื่องบิน ที่ใช้เครื่องยนต์กังหันก๊าซ (turbine-engine) พื้นผิวของไหล่ทางขับต้องสามารถต้านทานการหลุดร่อน (erosion) และกรณีที่เครื่องยนต์ของ อากาศยานเครื่องบิน ดูดวัสดุที่อยู่บนพื้นผิว (ingestion)	1. แก้ไขคำว่า “อากาศยาน” เป็นคำว่า “เครื่องบิน” ให้ตรงกับ Annex 14 ที่ใช้คำว่า “aeroplane” 2. ย้ายตำแหน่งภาษาอังกฤษ
	ส่วนที่ ๑๑ พื้นที่ปลอดภัยรอบทางขับ (Taxiways Strips) ๑. บททั่วไป		ส่วนที่ ๑๑ พื้นที่ปลอดภัยรอบทางขับ (Taxiways Strips) ๑. บททั่วไป	คงเดิม
206	ทางขับต้องล้อมรอบด้วยพื้นที่ปลอดภัยรอบทางขับ เว้นแต่เป็นทางขับที่เข้าสู่หลุมจอดอากาศยาน (aircraft stand taxilane)	214	ทางขับต้องล้อมรอบด้วยพื้นที่ปลอดภัยรอบทางขับ เว้นแต่เป็นทางขับที่เข้าสู่หลุมจอดอากาศยาน (aircraft stand taxilane)	คงเดิม
	๒. ความกว้างของพื้นที่ปลอดภัยรอบทางขับ		๒. ความกว้างของพื้นที่ปลอดภัยรอบทางขับ	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
207	พื้นที่ปลอดภัยรอบทางขับต้องต่อขยายออกจากทางขับแต่ละด้านของเส้นกึ่งกลางทางขับในลักษณะสมมาตรกันตลอดความยาวของทางขับ โดยมีระยะ ทางจากเส้นกึ่งกลางทางขับอย่างน้อยดังต่อไปนี้ (๑) สิบห้าจุดห้าเมตร สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวอักษรเป็น A (๒) ยี่สิบเมตร สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวอักษรเป็น B (๓) ยี่สิบหกเมตร สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวอักษรเป็น C (๔) สามสิบเจ็ดเมตร สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวอักษรเป็น D (๕) สี่สิบสามจุดห้าเมตร สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวอักษรเป็น E (๖) ห้าสิบเอ็ดเมตร สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวอักษรเป็น F	215	พื้นที่ปลอดภัยรอบทางขับต้องต่อขยายออกจากทางขับแต่ละด้านของเส้นกึ่งกลางทางขับในลักษณะสมมาตรกันตลอดความยาวของทางขับ โดยมีระยะ ทางจากเส้นกึ่งกลางทางขับอย่างน้อยดังต่อไปนี้ (๑) สิบห้าจุดห้าเมตร สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวอักษรเป็น A (๒) ยี่สิบเมตร สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวอักษรเป็น B (๓) ยี่สิบหกเมตร สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวอักษรเป็น C (๔) สามสิบเจ็ดเมตร สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวอักษรเป็น D (๕) สี่สิบสามจุดห้าเมตร สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวอักษรเป็น E (๖) ห้าสิบเอ็ดเมตร สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวอักษรเป็น F	คงเดิม
	๓. วัตถุในพื้นที่ปลอดภัยรอบทางขับ		๓. วัตถุในพื้นที่ปลอดภัยรอบทางขับ	คงเดิม
208	พื้นที่ปลอดภัยรอบทางขับต้องเป็นพื้นที่โล่งปราศจากวัตถุที่อาจเป็นอันตรายต่ออากาศยานที่กำลังขับเคลื่อน	216	พื้นที่ปลอดภัยรอบทางขับต้องเป็นพื้นที่โล่งปราศจากวัตถุใด ๆ ที่อาจเป็นอันตรายต่ออากาศยานเครื่องบินที่กำลังขับเคลื่อน <u>รายละเอียดเกี่ยวกับตำแหน่งของอุปกรณ์และสิ่งติดตั้งที่จำเป็นต้องอยู่บนพื้นที่ปลอดภัยรอบทางขับให้เป็นไปตามที่ระบุไว้ในหมวด ๖ บริการของสนามบิน ส่วนที่ ๙ ตำแหน่งของอุปกรณ์และสิ่งติดตั้งบนพื้นที่ปฏิบัติงาน</u>	1. แก้ไขคำว่า “อากาศยาน” เป็นคำว่า “เครื่องบิน” ให้ตรงกับ Annex 14 ที่ใช้คำว่า “aeroplane” 2. เพิ่ม reference ตาม Note ใน Annex 14 Note.— See 9.9 for information regarding siting of equipment and installations on clearways

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
209	เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดความเสียหายต่ออากาศยาน กรณีที่เกิดจากรอบทางขับ สนามบินต้องคำนึงถึง ตำแหน่งและการออกแบบระบบระบายน้ำของ พื้นที่ปลอดภัยรอบทางขับ ซึ่งอาจจำเป็นต้องมี การออกแบบฝาปิดระบบระบายน้ำที่เหมาะสม	217	เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดความเสียหายต่ออากาศยาน <u>เครื่องบิน</u> กรณีที่เกิดจากรอบทางขับ สนามบินต้อง คำนึงถึงตำแหน่งและการออกแบบระบบระบาย น้ำของพื้นที่ปลอดภัยรอบทางขับ ซึ่งอาจ จำเป็นต้องมีการออกแบบฝาปิดระบบระบายน้ำที่ เหมาะสม	แก้ไขคำว่า “อากาศยาน” เป็นคำว่า “เครื่องบิน” ให้ตรงกับ Annex 14 ที่ใช้คำว่า “aeroplane”
210	หากในพื้นที่ปลอดภัยรอบทางขับมีรางระบายน้ำ แบบเปิดหรือแบบมีฝาปิด สนามบินต้องมั่นใจว่า โครงสร้างของรางระบายน้ำดังกล่าวจะไม่ยื่นเหนือ พื้นดินโดยรอบเพื่อไม่ให้เป็นสิ่งกีดขวาง ทั้งนี้ หาก มีความจำเป็นต้องมีการระบายน้ำที่เหมาะสม สนามบินอาจจัดให้มีรางระบายน้ำแบบเปิดโล่ง บริเวณพื้นที่ที่ไม่ต้องปรับระดับ (non-graded) ที่ อยู่ในพื้นที่ปลอดภัยรอบทางขับได้ แต่ต้องวาง ตำแหน่งของรางระบายน้ำให้อยู่ห่างจากทางขับให้ มากที่สุดเท่าที่จะทำได้	218	หากในพื้นที่ปลอดภัยรอบทางขับมีรางระบายน้ำ แบบเปิดหรือแบบมีฝาปิด สนามบินต้องมั่นใจว่า โครงสร้างของรางระบายน้ำดังกล่าวจะไม่ยื่นเหนือ พื้นดินโดยรอบเพื่อไม่ให้เป็นสิ่งกีดขวาง ทั้งนี้ หาก มีความจำเป็นต้องมีการระบายน้ำที่เหมาะสม สนามบินอาจจัดให้มีรางระบายน้ำแบบเปิดโล่ง บริเวณพื้นที่ที่ไม่ต้องปรับระดับ (non-graded) ที่ อยู่ในพื้นที่ปลอดภัยรอบทางขับได้ แต่ต้องวาง ตำแหน่งของรางระบายน้ำให้อยู่ห่างจากทางขับให้ มากที่สุดเท่าที่จะทำได้	คงเดิม
211	สนามบินต้องคำนึงถึงการออกแบบและบำรุงรักษา รางระบายน้ำแบบเปิด เพื่อป้องกันการตึงดูดสัตว์ ต่าง ๆ โดยเฉพาะสัตว์จำพวกนกที่อาจเข้ามาอยู่ใน บริเวณพื้นที่ปลอดภัยรอบทางขับ หากมีความ จำเป็น สนามบินอาจใช้ตาข่ายในการปิดรางระบาย น้ำหรือชิงเส้นลวดโดยเว้นระยะห่างที่เหมาะสม	219	สนามบินต้องคำนึงถึงการออกแบบและบำรุงรักษา รางระบายน้ำแบบเปิด เพื่อป้องกันการตึงดูดสัตว์ ต่าง ๆ โดยเฉพาะสัตว์จำพวกนกที่อาจเข้ามาอยู่ใน บริเวณพื้นที่ปลอดภัยรอบทางขับ หากมีความ จำเป็น สนามบินอาจใช้ตาข่ายในการปิดรางระบาย น้ำหรือชิงเส้นลวดโดยเว้นระยะห่างที่เหมาะสม	คงเดิม
	๔. การปรับระดับความลาดชันของพื้นที่ปลอดภัย รอบทางขับ		๔. การปรับระดับความลาดชันของพื้นที่ปลอดภัย รอบทางขับ	คงเดิม
212	สนามบินต้องมีการปรับระดับความลาดชันส่วนที่ อยู่ตรงกลางของพื้นที่ปลอดภัยรอบทางขับ โดยมี	220	สนามบินต้องมีการปรับระดับความลาดชันส่วนที่ อยู่ตรงกลางของพื้นที่ปลอดภัยรอบทางขับ โดยมี	คงเดิม

ชื่อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ชื่อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
	<p>ระยะห่างจากเส้นกึ่งกลางทางขับเป็นระยะทางไม่น้อยกว่าระยะทาง ดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) สิบจุดสองห้าเมตร ในกรณีที่มีระยะห่างระหว่างล้อหลักด้านนอกทั้งสองข้างน้อยกว่าสี่จุดห้าเมตร</p> <p>(๒) สิบเอ็ดเมตร ในกรณีที่มีระยะห่างระหว่างล้อหลักด้านนอกทั้งสองข้างตั้งแต่สี่จุดห้าเมตรขึ้นไป แต่ไม่ถึงหกเมตร</p> <p>(๓) สิบสองจุดห้าเมตร ในกรณีที่มีระยะห่างระหว่างล้อหลักด้านนอกทั้งสองข้างตั้งแต่หกเมตรขึ้นไป แต่ไม่ถึงเก้าเมตร</p> <p>(๔) สิบแปดจุดห้าเมตร ในกรณีที่มีระยะห่างระหว่างล้อหลักด้านนอกทั้งสองข้างตั้งแต่เก้าเมตรขึ้นไป แต่ไม่ถึงสิบห้าเมตร และสำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวอักษรเป็น D</p> <p>(๕) สิบเก้าเมตร ในกรณีที่มีระยะห่างระหว่างล้อหลักด้านนอกทั้งสองข้างตั้งแต่เก้าเมตรขึ้นไป แต่ไม่ถึงสิบห้าเมตร และสำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวอักษรเป็น E</p> <p>(๖) ยี่สิบสองเมตร ในกรณีที่มีระยะห่างระหว่างล้อหลักด้านนอกทั้งสองข้างตั้งแต่เก้าเมตรขึ้นไป แต่ไม่ถึงสิบห้าเมตร และสำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวอักษรเป็น F</p>		<p>ระยะห่างจากเส้นกึ่งกลางทางขับเป็นระยะทางไม่น้อยกว่าระยะทาง ดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) สิบจุดสองห้าเมตร ในกรณีที่มีระยะห่างระหว่างล้อหลักด้านนอกทั้งสองข้างน้อยกว่าสี่จุดห้าเมตร</p> <p>(๒) สิบเอ็ดเมตร ในกรณีที่มีระยะห่างระหว่างล้อหลักด้านนอกทั้งสองข้างตั้งแต่สี่จุดห้าเมตรขึ้นไป แต่ไม่ถึงหกเมตร</p> <p>(๓) สิบสองจุดห้าเมตร ในกรณีที่มีระยะห่างระหว่างล้อหลักด้านนอกทั้งสองข้างตั้งแต่หกเมตรขึ้นไป แต่ไม่ถึงเก้าเมตร</p> <p>(๔) สิบแปดจุดห้าเมตร ในกรณีที่มีระยะห่างระหว่างล้อหลักด้านนอกทั้งสองข้างตั้งแต่เก้าเมตรขึ้นไป แต่ไม่ถึงสิบห้าเมตร และสำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวอักษรเป็น D</p> <p>(๕) สิบเก้าเมตร ในกรณีที่มีระยะห่างระหว่างล้อหลักด้านนอกทั้งสองข้างตั้งแต่เก้าเมตรขึ้นไป แต่ไม่ถึงสิบห้าเมตร และสำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวอักษรเป็น E</p> <p>(๖) ยี่สิบสองเมตร ในกรณีที่มีระยะห่างระหว่างล้อหลักด้านนอกทั้งสองข้างตั้งแต่เก้าเมตรขึ้นไป แต่ไม่ถึงสิบห้าเมตร และสำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวอักษรเป็น F</p>	
	๕. ความลาดชันของพื้นที่ปลอดภัยรอบทางขับ		๕. ความลาดชันของพื้นที่ปลอดภัยรอบทางขับ	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
213	<p>พื้นผิวของพื้นที่ปลอดภัยรอบทางขับต้องมีความต่อเนื่องจากขอบของทางขับหรือไหล่ทางขับ (ถ้ามี) และส่วนที่มีการปรับระดับความลาดชันต้องมีความลาดชันตามขวางในทิศทางขึ้น ไม่เกินอัตราดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) ร้อยละสองจุดห้า สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวอักษรเป็น C D E หรือ F</p> <p>(๒) ร้อยละสาม สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวอักษรเป็น A หรือ B</p> <p>ความลาดชันตามขวางในทิศทางขึ้นตามวรรคหนึ่ง ให้อัดโดยการเทียบกับความลาดชันตามขวางของพื้นผิวทางขับที่อยู่ติดกันและไม่ใช้เทียบกับพื้นผิวแนวระดับ (horizontal) สำหรับความลาดชันตามขวางในทิศทางลง ต้องไม่เกินร้อยละห้า เมื่อวัดโดยการเทียบกับพื้นผิวแนวระดับ</p>	221	<p>พื้นผิวของพื้นที่ปลอดภัยรอบทางขับต้องมีความต่อเนื่องจากขอบของทางขับหรือไหล่ทางขับ (ถ้ามี) และส่วนที่มีการปรับระดับความลาดชันต้องมีความลาดชันตามขวางในทิศทางขึ้น ไม่เกินอัตราดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) ร้อยละสองจุดห้า สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวอักษรเป็น C D E หรือ F</p> <p>(๒) ร้อยละสาม สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวอักษรเป็น A หรือ B</p> <p>ความลาดชันตามขวางในทิศทางขึ้นตามวรรคหนึ่ง ให้อัดโดยการเทียบกับความลาดชันตามขวางของพื้นผิวทางขับที่อยู่ติดกันและไม่ใช้เทียบกับพื้นผิวแนวระดับ (horizontal) สำหรับความลาดชันตามขวางในทิศทางลง ต้องไม่เกินร้อยละห้า เมื่อวัดโดยการเทียบกับพื้นผิวแนวระดับ</p>	คงเดิม
214	ความลาดชันตามขวางของพื้นที่ปลอดภัยรอบทางขับไม่ว่าส่วนใด นอกเหนือจากส่วนที่ต้องมีการปรับระดับ พื้นที่ส่วนนั้นต้องมีความลาดชันในทิศทางขึ้นหรือลงไม่เกินร้อยละห้า เมื่อวัดในทิศทางออกจากทางขับ	222	ความลาดชันตามขวางของพื้นที่ปลอดภัยรอบทางขับไม่ว่าส่วนใด นอกเหนือจากส่วนที่ต้องมีการปรับระดับ พื้นที่ส่วนนั้นต้องมีความลาดชันในทิศทางขึ้นหรือลงไม่เกินร้อยละห้า เมื่อวัดในทิศทางออกจากทางขับ	คงเดิม
215	หากมีความจำเป็นต้องมีการระบายน้ำที่เหมาะสม สนามบินอาจจัดให้มีรางระบายน้ำแบบเปิดโล่ง บริเวณพื้นที่ที่ไม่ต้องปรับระดับ (non-graded) ที่อยู่ในพื้นที่ปลอดภัยรอบทางขับได้ แต่ต้องวางตำแหน่งของรางระบายน้ำให้อยู่ห่างจากทางขับให้มากที่สุดเท่าที่จะทำได้	223	หากมีความจำเป็นต้องมีการระบายน้ำที่เหมาะสม สนามบินอาจจัดให้มีรางระบายน้ำแบบเปิดโล่ง บริเวณพื้นที่ที่ไม่ต้องปรับระดับ (non-graded) ที่อยู่ในพื้นที่ปลอดภัยรอบทางขับได้ แต่ต้องวางตำแหน่งของรางระบายน้ำให้อยู่ห่างจากทางขับให้มากที่สุดเท่าที่จะทำได้	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
216	วิธีปฏิบัติของการดับเพลิงและกู้ภัยของสนามบิน ต้องคำนึงถึงตำแหน่งของรางระบายน้ำแบบเปิด โล่งบริเวณพื้นที่ที่ไม่ต้องปรับระดับที่อยู่ในพื้นที่ ปลอดภัยรอบทางขับ เพื่อให้มั่นใจว่าการเข้าถึง พื้นที่เป็นไปตามกระบวนการดับเพลิงและกู้ภัย ของสนามบิน	224	วิธีปฏิบัติของการดับเพลิงและกู้ภัยของสนามบิน ต้องคำนึงถึงตำแหน่งของรางระบายน้ำแบบเปิด โล่งบริเวณพื้นที่ที่ไม่ต้องปรับระดับที่อยู่ในพื้นที่ ปลอดภัยรอบทางขับ เพื่อให้มั่นใจว่าการเข้าถึง พื้นที่เป็นไปตามกระบวนการดับเพลิงและกู้ภัย ของสนามบิน	แก้ไขตาม Annex 14 3.11.6 Note 2: The aerodrome RFF procedure would need to take into account the location of open-air storm water conveyances within the non-graded portion of a taxiway strip.
	ส่วนที่ ๑๒ ทางขับและเส้นทางขับของ เฮลิคอปเตอร์ (Helicopter Taxiways and Taxi-Routes) ข้อ ๒๑๗ - ๒๓๔		ส่วนที่ ๑๒ ทางขับและเส้นทางขับของ เฮลิคอปเตอร์ (Helicopter Taxiways and Taxi-Routes)	ตัดออก เพราะส่วนนี้ใช้สำหรับมาตรฐาน สนามบินเฮลิคอปเตอร์ ที่จะแยกออกไปเป็น ข้อกำหนดของ กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วย มาตรฐานสนามบินเฮลิคอปเตอร์ อีกฉบับ
	ส่วนที่ ๑๓ ลานหยุดคอย ตำแหน่งหยุดคอยเข้า ทางวิ่ง ตำแหน่งหยุดคอยบนทางขับ และตำแหน่ง หยุดคอยบนถนน (Holding Bays, Runway- Holding Positions, Intermediate Holding Positions, and Road-Holding Positions) ๑. บททั่วไป		ส่วนที่ ๑๒ ลานหยุดคอย ตำแหน่งหยุดคอยเข้า ทางวิ่ง ตำแหน่งหยุดคอยบนทางขับ และตำแหน่ง หยุดคอยบนถนน (Holding Bays, Runway- Holding Positions, Intermediate Holding Positions, and Road-Holding Positions) ๑. บททั่วไป	แก้คำให้ถูกต้อง (Intermediate)
235	สนามบินที่มีความหนาแน่นของการจราจรในเขต สนามบินปานกลางหรือมาก ต้องมีลานหยุดคอย		สนามบินที่มีความหนาแน่นของการจราจรในเขต สนามบินปานกลางหรือมาก ต้องมีลานหยุดคอย	คงเดิม
236	สนามบินต้องจัดให้มีตำแหน่งหยุดคอยเข้าทางวิ่ง ในตำแหน่ง ดังต่อไปนี้ (๑) บนทางขับ ณ บริเวณจุดตัดของทางขับกับ ทางวิ่ง และ (๒) บนทางวิ่ง ณ บริเวณทางวิ่งหนึ่งตัดกับอีกทาง วิ่งหนึ่ง ในกรณีที่ทางวิ่งแรกเป็นส่วนหนึ่งของ เส้นทางมาตรฐานในการขับเคลื่อน	226	สนามบินต้องจัดให้มีตำแหน่งหยุดคอยเข้าทางวิ่ง ในตำแหน่ง ดังต่อไปนี้ (๑) บนทางขับ ณ บริเวณจุดตัดของทางขับกับ ทางวิ่ง และ (๒) บนทางวิ่ง ณ บริเวณทางวิ่งหนึ่งตัดกับอีกทาง วิ่งหนึ่ง ในกรณีที่ทางวิ่งแรกเป็นส่วนหนึ่งของ เส้นทางมาตรฐานในการขับเคลื่อน	คงเดิม

ชื่อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ชื่อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
237	ทางขับต้องมีตำแหน่งหยุดคอยเข้าทางวิ่ง ถ้าตำแหน่งหรือแนวของทางขับนั้น อาจทำให้อากาศยานหรือยานพาหนะที่กำลังขับเคลื่อนอยู่ลวงล้ำเข้าไปในพื้นที่จำกัดสิ่งกีดขวาง หรือรบกวนการปฏิบัติการของเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ประเภทเครื่องช่วยวิทยุในการเดินอากาศ (radio navigation aids)	227	ทางขับต้องมีตำแหน่งหยุดคอยเข้าทางวิ่ง ถ้าตำแหน่งหรือแนวของทางขับนั้น อาจทำให้อากาศยานหรือยานพาหนะที่กำลังขับเคลื่อนอยู่ลวงล้ำเข้าไปในพื้นที่จำกัดสิ่งกีดขวาง หรือรบกวนการปฏิบัติการของเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ประเภท <u>เครื่องช่วยวิทยุในระบบช่วย</u> การเดินอากาศ (radio navigation aids)	แก้ไขคำตามประกาศ กพท. เรื่อง การขอและการออกใบอนุญาตจัดตั้งเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๖๓ “เครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ประเภทระบบช่วยการเดินอากาศ” (radio navigation aids)
238	สนามบินอาจกำหนดให้มีตำแหน่งหยุดคอยบนทางขับ ณ จุดใด ๆ ที่ไม่ใช่ตำแหน่งหยุดคอยเข้าทางวิ่ง	228	สนามบินอาจกำหนดให้มีตำแหน่งหยุดคอยบนทางขับ ณ จุดใด ๆ ที่ไม่ใช่ตำแหน่งหยุดคอยเข้าทางวิ่ง	คงเดิม
239	สนามบินต้องกำหนดตำแหน่งหยุดคอยบนถนน ณ จุดตัดระหว่างถนนกับทางวิ่งหรือทางขับ	229	สนามบินต้องกำหนดตำแหน่งหยุดคอยบนถนน ณ จุดตัดระหว่างถนนกับทางวิ่งหรือทางขับ	คงเดิม
	๒. ตำแหน่ง		๒. ตำแหน่ง	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
240	ระยะห่างระหว่างลานหยุดคอย ตำแหน่งหยุดคอย เข้าทางวิ่งที่อยู่บริเวณจุดตัดของทางขับหรือทาง วิ่ง หรือตำแหน่งหยุดคอยบนถนนกับเส้นกึ่งกลาง ทางวิ่ง ต้องมีระยะห่างอย่างน้อยที่สุดตามที่ กำหนดไว้ในตารางที่ ๑๒ ทั้งนี้ ในกรณีทางวิ่ง แบบพีริซัน ตำแหน่งหยุดคอยต้องไม่ทำให้ อากาศยานหรือยานพาหนะที่กำลังหยุดคอยอยู่ นั้นรบกวนการปฏิบัติการของเครื่องอำนวยความสะดวก ในการเดินอากาศ ประเภทเครื่องช่วยวิทยุ ในการเดินอากาศ	230	ระยะห่างระหว่างลานหยุดคอย ตำแหน่งหยุดคอย เข้าทางวิ่งที่อยู่บริเวณจุดตัดของทางขับหรือทาง วิ่ง หรือตำแหน่งหยุดคอยบนถนนกับเส้นกึ่งกลาง ทางวิ่ง ต้องมีระยะห่างอย่างน้อยที่สุดตามที่ กำหนดไว้ในตารางที่ ๑๒ ทั้งนี้ ในกรณีทางวิ่ง แบบพีริซัน ตำแหน่งหยุดคอยต้องไม่ทำให้ อากาศยานหรือยานพาหนะที่กำลังหยุดคอยอยู่ นั้นรบกวนการปฏิบัติการของเครื่องอำนวยความสะดวก ในการเดินอากาศ ประเภท เครื่องช่วยวิทยุ ในระบบช่วยการเดินอากาศ หรือยื่นล้ำเข้าไปใน พื้นผิวลาดเอียงชั้นใน	1. ปรับปรุงตาม Amendment 15 to Annex 14 Vol. I, 3.12.6 3.12.6 The distance between a holding bay, runway-holding position established at a taxiway/runway intersection or road- holding position and the centre line of a runway shall be in accordance with Table 3-2 and, in the case of a precision approach runway, such that a holding aircraft or vehicle will not interfere with the operation of radio navigation aids <u>or</u> <u>penetrate the inner transitional surface.</u> 2. ใช้คำว่า “เครื่องอำนวยความสะดวกในการ เดินอากาศ ประเภทระบบช่วยการเดินอากาศ (radio navigation aids)” ให้ตรงกับประกาศ อื่นที่เกี่ยวข้อง
ตาราง ที่ 12	ระยะห่างระหว่างลานหยุดคอย ตำแหน่งหยุดคอย เข้าทางวิ่งที่อยู่บริเวณจุดตัดของทางขับหรือทางวิ่ง หรือตำแหน่งหยุดคอยบนถนนกับเส้นกึ่งกลางทางวิ่ง ทางวิ่งสำหรับการบินขึ้น ข. ระยะห่างดังกล่าวอาจต้องเพิ่มขึ้นเพื่อหลีกเลี่ยง การรบกวนการปฏิบัติการของเครื่องอำนวยความสะดวก ในการเดินอากาศ ประเภทเครื่องช่วยวิทยุ ในการเดินอากาศ โดยเฉพาะเครื่องส่งสัญญาณนำ	ตาราง ที่ 12	ระยะห่างระหว่างลานหยุดคอย ตำแหน่งหยุดคอย เข้าทางวิ่งที่อยู่บริเวณจุดตัดของทางขับหรือทางวิ่ง หรือตำแหน่งหยุดคอยบนถนนกับเส้นกึ่งกลางทางวิ่ง ทางวิ่งสำหรับการ บินวิ่งขึ้น ข. ระยะห่างดังกล่าวอาจต้องเพิ่มขึ้นเพื่อหลีกเลี่ยง การรบกวนการปฏิบัติการของเครื่องอำนวยความสะดวก ในการเดินอากาศ ประเภท เครื่องช่วยวิทยุ ในระบบช่วยการเดินอากาศ โดยเฉพาะเครื่องส่ง	1. ใช้คำว่า “วิ่งขึ้น” ให้สอดคล้องกันทั้งฉบับ 2. ใช้คำว่า “เครื่องอำนวยความสะดวกในการ เดินอากาศ ประเภทระบบช่วยการเดินอากาศ (radio navigation aids)” ให้ตรงกับประกาศ อื่นที่เกี่ยวข้อง 3. ปรับปรุงตาม Amendment 15 to Annex 14 Vol. I, Table 3-2 Table 3-2: c. Where the code letter is F, this distance should be 107.5 m. Note 3.— For code number 4 where

ชื่อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ชื่อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
	<p>ร่องในแนวขวาง (localizer) และอุปกรณ์บอกแนวร่อน (glide path)</p> <p>ค. เมื่อทางวิ่งมีรหัสตัวอักษรเป็น F ระยะห่างนี้ต้องมีค่าเท่ากับ ๑๐๗.๕ เมตร</p> <p>หมายเหตุ ระยะห่าง ๑๐๗.๕ เมตร สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๔ เมื่อรหัสตัวอักษรเป็น F ได้จากอากาศยานที่มีความสูงของหางเท่ากับ ๒๔ เมตร ระยะจากส่วนหน้าถึงตำแหน่งสูงสุดของหางเท่ากับ ๖๒.๒ เมตร และความสูงของส่วนหน้าเท่ากับ ๑๐ เมตร จอดท่ามุม ๔๕ องศาหรือมากกว่า เมื่อเทียบกับเส้นกึ่งกลางทางวิ่ง ซึ่งต้องไปตามข้อกำหนดของเขตปลอดสิ่งกีดขวาง (obstacle free zone)</p>		<p>สัญญาณนำร่องในแนวขวาง (localizer) และอุปกรณ์บอกแนวร่อน (glide path)</p> <p>ค. เมื่อทางวิ่งมีรหัสตัวอักษรเป็น F ระยะห่างนี้ต้องมีค่าเท่ากับ ๑๐๗.๕ เมตร</p> <p>หมายเหตุ ๓ สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๔ ที่ความกว้างของขอบในของพื้นผิวแนวร่อนชั้นในมากกว่า ๑๒๐ เมตร ระยะห่างมากกว่า ๙๐ เมตร อาจจำเป็น เพื่อให้มั่นใจว่าอากาศยานที่กำลังหยุดคอยอยู่นั้นเป็นไปตามข้อกำหนดของเขตปลอดสิ่งกีดขวาง ตัวอย่างเช่น ระยะห่าง ๑๐๗.๕ ๑๐๐ เมตร สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๔ เมื่อรหัสตัวอักษรเป็น F ได้จากอากาศยานที่มีความสูงของหางเท่ากับ ๒๔ เมตร ระยะจากส่วนหน้าถึงตำแหน่งสูงสุดของหางเท่ากับ ๖๒.๒ เมตร และความสูงของส่วนหน้าเท่ากับ ๑๐ เมตร จอดท่ามุม ๔๕ องศาหรือมากกว่า เมื่อเทียบกับเส้นกึ่งกลางทางวิ่ง ซึ่งต้องไปตามข้อกำหนดของเขตปลอดสิ่งกีดขวาง (obstacle free zone)</p>	<p><u>the width of the inner edge of the inner approach surface is more than 120 m, a distance greater than 90 m may be necessary to ensure that a holding aircraft is clear of the obstacle free zone. For example, The a distance of 107.5 100 m for code number 4 where the code letter is F is based on an aircraft with a tail height of 24 m, a distance from the nose to the highest part of the tail of 62.2 m and a nose height of 10 m holding at an angle of 45° or more with respect to the runway centre line, being clear of the obstacle free zone.</u></p>

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
241	<p>ในระดับความสูงเกินเจ็ดร้อยเมตร (สองพันสามร้อยฟุต) สำหรับทางวิ่งแบบพรีซิชั่นที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๔ ระยะห่างเก้าสิบเมตรที่ระบุไว้ในตารางที่ ๑๒ ต้องเพิ่มขึ้นให้มีระยะห่าง ดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) กรณีระดับความสูงไม่เกินสองพันเมตร (หกพันหกร้อยฟุต) ให้เพิ่มระยะห่างหนึ่งเมตรสำหรับทุกระดับความสูงหนึ่งร้อยเมตร (สามร้อยสามสิบฟุต) ของส่วนที่เกินเจ็ดร้อยเมตร (สองพันสามร้อยฟุต)</p> <p>(๒) กรณีระดับความสูงเกินสองพันเมตร (หกพันหกร้อยฟุต) แต่ไม่เกินสี่พันเมตร (หนึ่งหมื่นสามพันสามร้อยยี่สิบฟุต) ให้เพิ่มระยะห่างสิบสามเมตรบวกกับหนึ่งจุดห้าเมตรสำหรับทุกระดับความสูงหนึ่งร้อยเมตร (สามร้อยสามสิบฟุต) ของส่วนที่เกินสองพันเมตร (หกพันหกร้อยฟุต)</p> <p>(๓) กรณีระดับความสูงเกินสี่พันเมตร (หนึ่งหมื่นสามพันสามร้อยยี่สิบฟุต) จนถึงห้าพันเมตร (หนึ่งหมื่นหกพันหกร้อยห้าสิบฟุต) ให้เพิ่มระยะห่างสี่สิบสามเมตรบวกกับสองเมตรสำหรับทุกระดับความสูงหนึ่งร้อยเมตร (สามร้อยสามสิบฟุต) ของส่วนที่เกินสี่พันเมตร (หนึ่งหมื่นสามพันสามร้อยยี่สิบฟุต)</p>	231	<p>ในระดับความสูงเกินเจ็ดร้อยเมตร (สองพันสามร้อยฟุต) สำหรับทางวิ่งแบบพรีซิชั่นที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๔ ระยะห่างเก้าสิบเมตรที่ระบุไว้ในตารางที่ ๑๒ ต้องเพิ่มขึ้นให้มีระยะห่าง ดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) กรณีระดับความสูงไม่เกินสองพันเมตร (หกพันหกร้อยฟุต) ให้เพิ่มระยะห่างหนึ่งเมตรสำหรับทุกระดับความสูงหนึ่งร้อยเมตร (สามร้อยสามสิบฟุต) ของส่วนที่เกินเจ็ดร้อยเมตร (สองพันสามร้อยฟุต)</p> <p>(๒) กรณีระดับความสูงเกินสองพันเมตร (หกพันหกร้อยฟุต) แต่ไม่เกินสี่พันเมตร (หนึ่งหมื่นสามพันสามร้อยยี่สิบฟุต) ให้เพิ่มระยะห่างสิบสามเมตรบวกกับหนึ่งจุดห้าเมตรสำหรับทุกระดับความสูงหนึ่งร้อยเมตร (สามร้อยสามสิบฟุต) ของส่วนที่เกินสองพันเมตร (หกพันหกร้อยฟุต)</p> <p>(๓) กรณีระดับความสูงเกินสี่พันเมตร (หนึ่งหมื่นสามพันสามร้อยยี่สิบฟุต) จนถึงห้าพันเมตร (หนึ่งหมื่นหกพันหกร้อยห้าสิบฟุต) ให้เพิ่มระยะห่างสี่สิบสามเมตรบวกกับสองเมตรสำหรับทุกระดับความสูงหนึ่งร้อยเมตร (สามร้อยสามสิบฟุต) ของส่วนที่เกินสี่พันเมตร (หนึ่งหมื่นสามพันสามร้อยยี่สิบฟุต)</p>	คงเดิม

ชื่อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ชื่อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
242	ถ้าตำแหน่งลานหยุดคอย ตำแหน่งหยุดคอยเข้าทางวิ่ง หรือตำแหน่งหยุดคอยบนถนนสำหรับทางวิ่งแบบพรีซิชั่นที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๔ อยู่ในระดับที่สูงกว่าระดับหัวทางวิ่ง ระยะห่างต้องเพิ่มขึ้นอีกห้าเมตรสำหรับทุกระดับความสูงหนึ่งเมตรที่ลานหรือตำแหน่งดังกล่าวมีระดับสูงกว่าหัวทางวิ่ง จากระยะห่างเก้าสิบเมตรหรือหนึ่งร้อยเจ็ดจุดห้าเมตรแล้วแต่กรณี ตามที่ระบุไว้ในตารางที่ ๑๒	232	ถ้าตำแหน่งลานหยุดคอย ตำแหน่งหยุดคอยเข้าทางวิ่ง หรือตำแหน่งหยุดคอยบนถนนสำหรับทางวิ่งแบบพรีซิชั่นที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๔ อยู่ในระดับที่สูงกว่าระดับหัวทางวิ่ง ระยะห่างต้องเพิ่มขึ้นอีกห้าเมตรสำหรับทุกระดับความสูงหนึ่งเมตรที่ลานหรือตำแหน่งดังกล่าวมีระดับสูงกว่าหัวทางวิ่ง จากระยะห่างเก้าสิบเมตรหรือหนึ่งร้อยเจ็ดจุดห้าเมตร แล้วแต่กรณี ตามที่ระบุไว้ในตารางที่ ๑๒	ปรับปรุงตาม Amendment 15 to Annex 14 Vol. I, 3.12.8 3.12.8 Recommendation.— If a holding bay, runway-holding position or road-holding position for a precision approach runway code number 4 is at a greater elevation compared to the threshold, the distance of 90 m or 107.5 m, as appropriate, specified in Table 3-2 should be further increased 5 m for every metre the bay or position is higher than the threshold.
243	ตำแหน่งหยุดคอยเข้าทางวิ่งตามข้อ ๒๓๗ จะต้องอยู่ในตำแหน่งที่ไม่ทำให้อากาศยานหรือยานพาหนะที่กำลังหยุดคอยอยู่นั้น ล่วงล้ำเข้าไปในเขตปลอดภัยกีดขวาง พื้นผิวแนวร่อน พื้นผิวไต่ระดับ หรือพื้นที่วิกฤตหรืออ่อนไหวของระบบการบินลงด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน (Instrument Landing System: ILS) หรือระบบการปฏิบัติการของเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ประเภทเครื่องช่วยวิทยุในการเดินอากาศ	233	ตำแหน่งหยุดคอยเข้าทางวิ่งตามข้อ ๒๓๗ จะต้องอยู่ในตำแหน่งที่ไม่ทำให้อากาศยานหรือยานพาหนะที่กำลังหยุดคอยอยู่นั้น ล่วงล้ำเข้าไปในเขตปลอดภัยกีดขวาง พื้นผิวแนวร่อน พื้นผิวไต่ระดับ หรือพื้นที่วิกฤตหรืออ่อนไหวของระบบการบินลงด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน (Instrument Landing System: ILS) หรือระบบการปฏิบัติการของเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ประเภท <u>เครื่องช่วยวิทยุในระบบช่วย</u> การเดินอากาศ	ใช้คำว่า “เครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ประเภทระบบช่วยการเดินอากาศ (radio navigation aids)” ให้ตรงกับประกาศอื่นที่เกี่ยวข้อง
	ส่วนที่ ๑๔ ลานจอดอากาศยาน (Aprons) ๑. บททั่วไป		ส่วนที่ ๑๓ ลานจอดอากาศยาน (Aprons) ๑. บททั่วไป	ปรับลำดับ

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
244	สนามบินต้องมีลานจอดอากาศยาน ในกรณีที่มีความจำเป็น สำหรับการขึ้นและลงจากอากาศยานของผู้โดยสาร การขนถ่ายสินค้าหรือไปรษณีย์ภัณฑ์ และสำหรับการให้บริการอากาศยาน โดยไม่ทำให้เกิดการรบกวนการจราจรของสนามบิน	234	สนามบินต้องมีลานจอดอากาศยาน ในกรณีที่มีความจำเป็น สำหรับการขึ้นและลงจากอากาศยานของผู้โดยสาร การขนถ่ายสินค้าหรือไปรษณีย์ภัณฑ์ และสำหรับการให้บริการอากาศยาน โดยไม่ให้เกิดการรบกวนการจราจรของสนามบิน	คงเดิม
	๒. ขนาดของลานจอดอากาศยาน		๒. ขนาดของลานจอดอากาศยาน	คงเดิม
245	พื้นที่ทั้งหมดของลานจอดอากาศยานต้องเพียงพอ เพื่อให้การจัดการจราจรของสนามบินเป็นไปอย่างรวดเร็ว ในขณะที่การจราจรของสนามบินนั้นมีความหนาแน่นสูงสุด	235	พื้นที่ทั้งหมดของลานจอดอากาศยานต้องเพียงพอ เพื่อให้การจัดการจราจรของสนามบินเป็นไปอย่างรวดเร็ว ในขณะที่การจราจรของสนามบินนั้นมีความหนาแน่นสูงสุด	คงเดิม
	๓. ความแข็งแรงของลานจอดอากาศยาน		๓. ความแข็งแรงของลานจอดอากาศยาน	คงเดิม
246	ลานจอดอากาศยานทุกส่วนต้องสามารถรองรับการจราจรของอากาศยานที่จะใช้งานได้ ทั้งนี้ ต้องพิจารณาด้วยว่าลานจอดอากาศยานบางส่วนต้องรองรับการจราจรที่มีความหนาแน่นมากกว่า ซึ่งเป็นผลมาจากการเคลื่อนตัวช้าหรือการจอดนิ่งของอากาศยานอันทำให้เกิดความเค้น (stress) มากกว่าทางวิ่ง	236	ลานจอดอากาศยานทุกส่วนต้องสามารถรองรับการจราจรของอากาศยานที่จะใช้งานได้ ทั้งนี้ ต้องพิจารณาด้วยว่าลานจอดอากาศยานบางส่วนต้องรองรับการจราจรที่มีความหนาแน่นมากกว่า ซึ่งเป็นผลมาจากการเคลื่อนตัวช้าหรือการจอดนิ่งของอากาศยานอันทำให้เกิดความเค้น (stress) มากกว่าทางวิ่ง	คงเดิม
	๔. ความลาดชันของลานจอดอากาศยาน		๔. ความลาดชันของลานจอดอากาศยาน	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
247	ความลาดชันของลานจอดอากาศยาน ซึ่งรวมถึงทางขับที่เข้าสู่หลุมจอดอากาศยาน (aircraft stand taxi lane) ต้องเพียงพอที่จะป้องกันมิให้เกิดการสะสมของน้ำบนพื้นผิวของลานจอดอากาศยาน โดยต้องรักษาระดับเท่าที่จะเอื้อต่อการระบายน้ำ	237	ความลาดชันของลานจอดอากาศยาน ซึ่งรวมถึงทางขับที่เข้าสู่หลุมจอดอากาศยาน (aircraft stand taxi lane) ต้องเพียงพอที่จะป้องกันมิให้เกิดการสะสมของน้ำบนพื้นผิวของลานจอดอากาศยาน โดยต้องรักษาระดับเท่าที่จะเอื้อต่อการระบายน้ำ	คงเดิม
248	ในบริเวณหลุมจอดอากาศยาน (aircraft stand) ต้องมีความลาดชันสูงสุดไม่เกินร้อยละหนึ่ง	238	ในบริเวณหลุมจอดอากาศยาน (aircraft stand) ต้องมีความลาดชันสูงสุดไม่เกินร้อยละหนึ่ง	คงเดิม
	๕. ระยะห่างในหลุมจอดอากาศยาน		๕. ระยะห่างในหลุมจอดอากาศยาน	คงเดิม
249	หลุมจอดอากาศยานต้องจัดให้มีระยะห่างระหว่างอากาศยานที่เคลื่อนที่เข้าหรือออกจากหลุมจอดอากาศยานกับอาคารที่อยู่ติดกัน อากาศยานในหลุมจอดอากาศยานอื่น และวัตถุอื่นใดที่อยู่ติดกัน โดยต้องมีระยะห่างอย่างน้อยที่สุด ตามตารางที่ ๑๓	239	หลุมจอดอากาศยานต้องจัดให้มีระยะห่างระหว่างอากาศยานที่เคลื่อนที่เข้าหรือออกจากหลุมจอดอากาศยานกับอาคารที่อยู่ติดกัน อากาศยานในหลุมจอดอากาศยานอื่น และวัตถุอื่นใดที่อยู่ติดกัน โดยต้องมีระยะห่างอย่างน้อยที่สุด ตามตารางที่ ๑๓	คงเดิม
ตาราง ที่ 13	ระยะห่างระหว่างอากาศยานที่ใช้หลุมจอดอากาศยานกับอาคารที่อยู่ติดกัน หรืออากาศยานในหลุมจอดอากาศยานอื่นและวัตถุอื่นใดที่อยู่ติดกัน	ตาราง ที่ 13	ระยะห่างระหว่างอากาศยานที่ใช้หลุมจอดอากาศยานกับอาคารที่อยู่ติดกัน หรืออากาศยานในหลุมจอดอากาศยานอื่นและวัตถุอื่นใดที่อยู่ติดกัน	คงเดิม
250	ในพื้นที่ลานจอดอากาศยาน สนามบินต้องพิจารณาถึงการจัดสรรพื้นที่ที่จะใช้เป็นถนน และพื้นที่จัดเก็บยานพาหนะ และอุปกรณ์ภาคพื้นด้วย	240	ในพื้นที่ลานจอดอากาศยาน สนามบินต้องพิจารณาถึงการจัดสรรพื้นที่ที่จะใช้เป็นถนน และพื้นที่จัดเก็บยานพาหนะ และอุปกรณ์ภาคพื้นด้วย	คงเดิม
	๖. หลุมจอดเฮลิคอปเตอร์ (Helicopter Stands) ข้อ ๒๕๑ - ๒๖๔		๖. หลุมจอดเฮลิคอปเตอร์ (Helicopter Stands)	ตัดออก เพราะส่วนนี้ใช้สำหรับมาตรฐานสนามบินเฮลิคอปเตอร์ ที่จะแยกออกไปเป็นข้อกำหนดของ กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบินเฮลิคอปเตอร์ อีกฉบับ

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
	ส่วนที่ ๑๕ ลานจอดอากาศยานที่แยกออกมา (Isolated Aircraft Parking Position)		ส่วนที่ ๑๔ ลานจอดอากาศยานที่แยกออกมา (Isolated Aircraft Parking Position)	คงเดิม
265	สนามบินต้องกำหนดให้มีลานจอดอากาศยานหรือ ตำแหน่งจอดอากาศยานที่แยกออกมาต่างหาก หรือแจ้งให้หอควบคุมการจราจรทางอากาศทราบ ถึงพื้นที่ที่เหมาะสมในการจอดอากาศยานซึ่งทราบ หรือเชื่อว่าอาจตกเป็นเป้าหมายของการแทรกแซง โดยมิชอบด้วยกฎหมาย หรือสำหรับกรณี จำเป็นต้องแยกอากาศยานออกมาจากกิจกรรม ตามปกติของสนามบินด้วยเหตุผลอย่างอื่น	241	สนามบินต้องกำหนดให้มีลานจอดอากาศยานหรือ ตำแหน่งจอดอากาศยานที่แยกออกมาต่างหาก หรือแจ้งให้หอควบคุมการจราจรทางอากาศทราบ ถึงพื้นที่ที่เหมาะสมในการจอดอากาศยานซึ่งทราบ หรือเชื่อว่าอาจตกเป็นเป้าหมายของการแทรกแซง โดยมิชอบด้วยกฎหมาย หรือสำหรับกรณี จำเป็นต้องแยกอากาศยานออกมาจากกิจกรรม ตามปกติของสนามบินด้วยเหตุผลอย่างอื่น	คงเดิม
266	ตำแหน่งลานจอดอากาศยานที่แยกออกมา ต้อง อยู่ห่างจากตำแหน่งลานจอดอากาศยานอื่น อาคาร หรือพื้นที่สาธารณะให้มากที่สุดเท่าที่ เป็นไปได้ โดยไม่ว่ากรณีใด ๆ ต้องมีระยะไม่น้อย กว่าหนึ่งร้อยเมตร ทั้งนี้ ต้องมั่นใจว่าตำแหน่ง ดังกล่าวไม่ได้อยู่เหนือสาธารณูปโภคต่าง ๆ ที่อยู่ ใต้พื้นดิน เช่น คลังน้ำมันหรือเชื้อเพลิงที่ใช้ในการ บิน สายไฟฟ้า สายเคเบิล/สื่อสาร	242	ตำแหน่งลานจอดอากาศยานที่แยกออกมา ต้อง อยู่ห่างจากตำแหน่งลานจอดอากาศยานอื่น อาคาร หรือพื้นที่สาธารณะให้มากที่สุดเท่าที่ เป็นไปได้ โดยไม่ว่ากรณีใด ๆ ต้องมีระยะไม่น้อย กว่าหนึ่งร้อยเมตร ทั้งนี้ ต้องมั่นใจว่าตำแหน่ง ดังกล่าวไม่ได้อยู่เหนือสาธารณูปโภคต่าง ๆ ที่อยู่ ใต้พื้นดิน เช่น คลังน้ำมันหรือเชื้อเพลิงที่ใช้ในการ บิน สายไฟฟ้า สายเคเบิล/สื่อสาร	คงเดิม
267	ในการกำหนดตำแหน่งลานจอดอากาศยานที่แยก ออกมา สนามบินต้องคำนึงถึงการรักษาความ ปลอดภัยรวมถึงการเข้าถึงอากาศยานที่จอดอยู่ ไฟส่องสว่าง การควบคุมหรือการปิดบังการ มองเห็นจากพื้นที่สาธารณะ และระยะทางจาก แนวเขตสนามบินด้วย		ในการกำหนดตำแหน่งลานจอดอากาศยานที่แยก ออกมา สนามบินต้องคำนึงถึงการรักษาความ ปลอดภัยรวมถึงการเข้าถึงอากาศยานที่จอดอยู่ ไฟส่องสว่าง การควบคุมหรือการปิดบังการ มองเห็นจากพื้นที่สาธารณะ และระยะทางจาก แนวเขตสนามบินด้วย	ลบ additional requirement จาก Doc 8973 Edition 10, 17.8.2
	ส่วนที่ ๑๖ พื้นที่ตรวจสอบค่าความคลาดเคลื่อน เข็มทิศ (Compass Swing Area)		ส่วนที่ ๑๕ พื้นที่ตรวจสอบค่าความคลาดเคลื่อน เข็มทิศ (Compass Swing Area)	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
268	ในกรณีที่สนามบินมีการบำรุงรักษาอากาศยาน และในการบำรุงรักษาอากาศยานนั้น มีความต้องการตรวจสอบค่าความคลาดเคลื่อนเข็มทิศ สนามบินต้องกำหนดพื้นที่ตรวจสอบค่าความคลาดเคลื่อนของเข็มทิศภายในสนามบิน โดยพื้นที่ดังกล่าวต้องมีความเหมาะสมสำหรับการขับเคลื่อนของอากาศยาน และต้องเป็นพื้นที่ที่ปราศจากการรบกวนทางแม่เหล็ก หรือมีจำนวนความผิดปกติจากแม่เหล็กค่าความเข้มต่ำ (low intensity stable magnetic anomalies) เพียงเล็กน้อย ทั้งนี้ ความผิดปกติดังกล่าวอาจเกิดจากถังเก็บโลหะ ที่อยู่ใต้พื้นดิน ท่อส่งต่าง ๆ โรงเก็บอากาศยานที่มีโครงสร้างเป็นโลหะบริเวณ ใกล้เคียง แนวรั้ว โครงสร้างคอนกรีตเสริมแรง และสายไฟฟ้า	243	ในกรณีที่สนามบินมีการบำรุงรักษาอากาศยาน และในการบำรุงรักษาอากาศยานนั้น มีความต้องการตรวจสอบค่าความคลาดเคลื่อนเข็มทิศ สนามบินต้องกำหนดพื้นที่ตรวจสอบค่าความคลาดเคลื่อนของเข็มทิศภายในสนามบิน โดยพื้นที่ดังกล่าวต้องมีความเหมาะสมสำหรับการขับเคลื่อนของอากาศยาน และต้องเป็นพื้นที่ที่ปราศจากการรบกวนทางแม่เหล็ก หรือมีจำนวนความผิดปกติจากแม่เหล็กค่าความเข้มต่ำ (low intensity stable magnetic anomalies) เพียงเล็กน้อย ทั้งนี้ ความผิดปกติดังกล่าวอาจเกิดจากถังเก็บโลหะ ที่อยู่ใต้พื้นดิน ท่อส่งต่าง ๆ โรงเก็บอากาศยานที่มีโครงสร้างเป็นโลหะบริเวณ ใกล้เคียง แนวรั้ว โครงสร้างคอนกรีตเสริมแรง และสายไฟฟ้า	คงเดิม
	ส่วนที่ ๑๗ พื้นที่ทดสอบเครื่องยนต์อากาศยาน (Engine Test-Run Area)		ส่วนที่ ๑๖ พื้นที่ทดสอบเครื่องยนต์อากาศยาน (Engine Test-Run Area)	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
269	ในกรณีที่สนามบินมีการบำรุงรักษาอากาศยาน และในการบำรุงรักษาอากาศยานนั้น มีความต้องการทดสอบเครื่องยนต์อากาศยาน สนามบิน ต้องกำหนดพื้นที่ทดสอบเครื่องยนต์อากาศยาน และจัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกที่ใช้ในการ ทดสอบเครื่องยนต์ดังกล่าว เพื่อลดกระแสไอพ่น และเสียงที่เกิดจากการทดสอบ ไม่ให้ส่งผลกระทบต่อชุมชนโดยรอบสนามบิน ทั้งนี้ พื้นที่ดังกล่าว ต้องตั้งอยู่ในพื้นที่ที่จัดให้มีการบำรุงรักษาอากาศยาน ซึ่งห่างจากลานจอดอากาศยานที่มีการ ให้บริการผู้โดยสาร และไม่เป็นการรบกวนการ ปฏิบัติการบินของอากาศยาน	244	ในกรณีที่สนามบินมีการบำรุงรักษาอากาศยาน และในการบำรุงรักษาอากาศยานนั้น มีความ ต้องการทดสอบเครื่องยนต์อากาศยาน สนามบิน ต้องกำหนดพื้นที่ทดสอบเครื่องยนต์อากาศยาน และจัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกที่ใช้ในการ ทดสอบเครื่องยนต์ดังกล่าว เพื่อลดกระแสไอพ่น และเสียงที่เกิดจากการทดสอบ ไม่ให้ส่งผลกระทบต่อชุมชนโดยรอบสนามบิน ทั้งนี้ พื้นที่ดังกล่าว ต้องตั้งอยู่ในพื้นที่ที่จัดให้มีการบำรุงรักษาอากาศยาน ซึ่งห่างจากลานจอดอากาศยานที่มีการ ให้บริการผู้โดยสาร และไม่เป็นการรบกวนการ ปฏิบัติการบินของอากาศยาน	คงเดิม
	หมวด ๔ สิ่งกีดขวาง (Obstacles)		หมวด ๔ สิ่งกีดขวาง (Obstacles)	คงเดิม
270	เพื่อวัตถุประสงค์ในการทำให้การปฏิบัติการของ อากาศยานเป็นไปอย่างปลอดภัยและป้องกันไม่ให้ สนามบินต้องหยุดดำเนินการจากการขยายตัวของ สิ่งกีดขวางโดยรอบสนามบิน สนามบินต้องมีพื้น ผิวจำกัดสิ่งกีดขวางที่กำหนดขอบเขตของวัตถุที่ ยื่นไปในห้วงอากาศ ทั้งนี้ ให้เป็นไปตามรูปที่ ๑๓	245	เพื่อวัตถุประสงค์ในการทำให้การปฏิบัติการของ อากาศยานเป็นไปอย่างปลอดภัยและป้องกันไม่ให้ สนามบินต้องหยุดดำเนินการจากการขยายตัวของ สิ่งกีดขวางโดยรอบสนามบิน สนามบินต้องมีพื้น ผิวจำกัดสิ่งกีดขวางที่กำหนดขอบเขตของวัตถุที่ ยื่นไปในห้วงอากาศ ทั้งนี้ ให้เป็นไปตามรูปที่ ๑๓	คงเดิม
271	สนามบินต้องรับผิดชอบในการดำเนินการเพื่อ ไม่ให้มีสิ่งกีดขวางในพื้นที่ผิวจำกัดสิ่งกีดขวางตาม ความในหมวดนี้	246	สนามบินต้องรับผิดชอบในการดำเนินการเพื่อ ไม่ให้มีสิ่งกีดขวางในพื้นที่ผิวจำกัดสิ่งกีดขวางตาม ความในหมวดนี้	คงเดิม

ชื่อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ชื่อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
272	ภายในพื้นที่ ๒d นอกพื้นผิวจำกัดสิ่งกีดขวางตาม ข้อ ๒๗๑ ให้สนามบินรับผิดชอบในความปลอดภัยของอากาศยานด้วยการตรวจตรา (monitor) และต้องดำเนินการจัดให้มีกระบวนการประสานงานเพื่อไม่ให้มีสิ่งกีดขวางอันอาจก่อให้เกิดอันตรายต่อการปฏิบัติการของอากาศยาน	247	ภายในพื้นที่ ๒d นอกพื้นผิวจำกัดสิ่งกีดขวางตาม ข้อ ๒๔๖ ให้สนามบินรับผิดชอบในความปลอดภัยของอากาศยานด้วยการตรวจตรา (monitor) และต้องดำเนินการจัดให้มีกระบวนการประสานงานเพื่อไม่ให้มีสิ่งกีดขวางอันอาจก่อให้เกิดอันตรายต่อการปฏิบัติการของอากาศยาน	คงเดิม
รูปที่ 13	พื้นผิวจำกัดสิ่งกีดขวาง	รูปที่ 13	พื้นผิวจำกัดสิ่งกีดขวาง	คงเดิม
	ส่วนที่ ๑ พื้นผิวจำกัดสิ่งกีดขวาง (Obstacle Limitation Surfaces)		ส่วนที่ ๑ พื้นผิวจำกัดสิ่งกีดขวาง (Obstacle Limitation Surfaces)	คงเดิม
273	“พื้นผิวรูปกรวย (conical surface)” หมายความว่า พื้นผิวที่ลาดเอียงขึ้นไปและขยายต่อจากแนวขอบของพื้นผิวแนวระดับชั้นใน “พื้นผิวแนวระดับชั้นใน (inner horizontal surface)” หมายความว่า พื้นผิวระนาบแนวนอนเหนือสนามบินและบริเวณโดยรอบสนามบิน “พื้นผิวแนวร่อน (approach surface)” หมายความว่า ระนาบเอียงหรือการรวมกันของระนาบซึ่งอยู่บริเวณก่อนถึงหัวทางวิ่ง โดยมีความลาดเอียงลงไปยังบริเวณหัวทางวิ่ง “พื้นผิวแนวร่อนชั้นใน (inner approach surface)” หมายความว่า ส่วนที่เป็นรูปทรงสี่เหลี่ยมมุมฉากของพื้นผิวแนวร่อนที่อยู่บริเวณก่อนและต่อกับหัวทางวิ่ง	248	“พื้นผิวรูปกรวย (conical surface)” หมายความว่า พื้นผิวที่ลาดเอียงขึ้นไปและขยายต่อจากแนวขอบของพื้นผิวแนวระดับชั้นใน “พื้นผิวแนวระดับชั้นใน (inner horizontal surface)” หมายความว่า พื้นผิวระนาบแนวนอนเหนือสนามบินและบริเวณโดยรอบสนามบิน “พื้นผิวแนวร่อน (approach surface)” หมายความว่า ระนาบเอียงหรือการรวมกันของระนาบซึ่งอยู่บริเวณก่อนถึงหัวทางวิ่ง โดยมีความลาดเอียงลงไปยังบริเวณหัวทางวิ่ง “พื้นผิวแนวร่อนชั้นใน (inner approach surface)” หมายความว่า ส่วนที่เป็นรูปทรงสี่เหลี่ยมมุมฉากของพื้นผิวแนวร่อนที่อยู่บริเวณก่อนและต่อกับหัวทางวิ่ง	คงเดิม

ชื่อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ชื่อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
	<p>“พื้นผิวลาดเอียง (transitional surface)” หมายความว่า พื้นผิวที่มีความชันซึ่งอยู่ในบริเวณตลอดแนวด้านข้างของพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่ง (runway strip) และด้านข้างบางส่วนของพื้นผิวแนวร่อน โดยมีความลาดเอียงขึ้นไปและขยายออก จนกระทั่งบรรจบกับพื้นผิวแนวระดับชั้นใน</p> <p>“พื้นผิวลาดเอียงชั้นใน (inner transitional surface)” หมายความว่า พื้นผิวที่มีลักษณะคล้ายกับพื้นผิวลาดเอียงแต่อยู่ใกล้ทางวิ่งมากกว่า</p> <p>“พื้นผิวบ่าคแลนดิง (balked landing surface)” หมายความว่า ระนาบเอียงที่อยู่เลยจากหัวทางวิ่งเข้ามาในทางวิ่งภายในระยะที่กำหนด ซึ่งขยายอยู่ระหว่างบริเวณพื้นผิวลาดเอียงชั้นใน</p> <p>“พื้นผิวไต่ระดับ (take-off climb surface)” หมายความว่า ระนาบเอียงหรือพื้นผิวที่กำหนดอื่น ๆ ที่อยู่เลยจากปลายทางวิ่ง หรือพื้นที่ปลอดภัยกีดขวาง</p>		<p>“พื้นผิวลาดเอียง (transitional surface)” หมายความว่า พื้นผิวที่มีความชันซึ่งอยู่ในบริเวณตลอดแนวด้านข้างของพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่ง (runway strip) และด้านข้างบางส่วนของพื้นผิวแนวร่อน โดยมีความลาดเอียงขึ้นไปและขยายออก จนกระทั่งบรรจบกับพื้นผิวแนวระดับชั้นใน</p> <p>“พื้นผิวลาดเอียงชั้นใน (inner transitional surface)” หมายความว่า พื้นผิวที่มีลักษณะคล้ายกับพื้นผิวลาดเอียงแต่อยู่ใกล้ทางวิ่งมากกว่า</p> <p>“พื้นผิวบ่าคแลนดิง (balked landing surface)” หมายความว่า ระนาบเอียงที่อยู่เลยจากหัวทางวิ่งเข้ามาในทางวิ่งภายในระยะที่กำหนด ซึ่งขยายอยู่ระหว่างบริเวณพื้นผิวลาดเอียงชั้นใน</p> <p>“พื้นผิวไต่ระดับ (take-off climb surface)” หมายความว่า ระนาบเอียงหรือพื้นผิวที่กำหนดอื่น ๆ ที่อยู่เลยจากปลายทางวิ่ง หรือพื้นที่ปลอดภัยกีดขวาง</p>	
	๑. พื้นผิวรูปกรวย		๑. พื้นผิวรูปกรวย	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
274	พื้นผิวรูปกรวย ให้มีลักษณะ ดังต่อไปนี้ (๑) ขอบเขตของพื้นผิวรูปกรวยต้องประกอบด้วย (ก) ขอบล่าง อยู่ในแนวเดียวกันกับแนวขอบ ของพื้นผิวแนวระดับชั้นใน และ (ข) ขอบบน อยู่ในตำแหน่งความสูงตามที่ กำหนดเหนือพื้นผิวแนวระดับชั้นใน (๒) ความลาดเอียงของพื้นผิวรูปกรวยต้องวัดใน ระนาบแนวดิ่ง ตั้งฉากกับแนวขอบของพื้นผิวแนว ระดับชั้นใน	249	พื้นผิวรูปกรวย ให้มีลักษณะ ดังต่อไปนี้ (๑) ขอบเขตของพื้นผิวรูปกรวยต้องประกอบด้วย (ก) ขอบล่าง อยู่ในแนวเดียวกันกับแนวขอบ ของพื้นผิวแนวระดับชั้นใน และ (ข) ขอบบน อยู่ในตำแหน่งความสูงตามที่ กำหนดเหนือพื้นผิวแนวระดับชั้นใน (๒) ความลาดเอียงของพื้นผิวรูปกรวยต้องวัดใน ระนาบแนวดิ่ง ตั้งฉากกับแนวขอบของพื้นผิวแนว ระดับชั้นใน	คงเดิม
	๒. พื้นผิวแนวระดับชั้นใน		๒. พื้นผิวแนวระดับชั้นใน	คงเดิม
275	พื้นผิวแนวระดับชั้นใน ให้มีลักษณะ ดังต่อไปนี้ (๑) รัศมีหรือขอบนอกของพื้นผิวแนวระดับชั้นใน ให้วัดจากจุดอ้างอิงสนามบินหรือจุดที่กำหนดขึ้น เพื่อวัตถุประสงค์ในการกำหนดขอบนอกของ พื้นผิวแนวระดับ ทั้งนี้ รูปทรงของพื้นผิวแนว ระดับชั้นในไม่จำเป็นต้องมีลักษณะเป็นวงกลม (๒) ความสูงของพื้นผิวแนวระดับชั้นในต้องวัด เหนือค่าพื้นหลักฐานค่าระดับ (elevation datum) ที่กำหนดขึ้นเพื่อวัตถุประสงค์ในการวัด ความสูงของพื้นผิวแนวระดับชั้นใน ดังตัวอย่าง ตามรูปที่ ๑๔	250	พื้นผิวแนวระดับชั้นใน ให้มีลักษณะ ดังต่อไปนี้ (๑) รัศมีหรือขอบนอกของพื้นผิวแนวระดับชั้นใน ให้วัดจากจุดอ้างอิงสนามบินหรือจุดที่กำหนดขึ้น เพื่อวัตถุประสงค์ในการกำหนดขอบนอกของ พื้นผิวแนวระดับ ทั้งนี้ รูปทรงของพื้นผิวแนว ระดับชั้นในไม่จำเป็นต้องมีลักษณะเป็นวงกลม (๒) ความสูงของพื้นผิวแนวระดับชั้นในต้องวัด เหนือค่าพื้นหลักฐานค่าระดับ (elevation datum) ที่กำหนดขึ้นเพื่อวัตถุประสงค์ในการวัด ความสูงของพื้นผิวแนวระดับชั้นใน ดังตัวอย่าง ตามรูปที่ ๑๔	คงเดิม
รูปที่ 14	พื้นผิวแนวระดับชั้นในสำหรับทางวิ่งเดี่ยว (สำหรับ สนามบินที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๔)	รูปที่ 14	พื้นผิวแนวระดับชั้นในสำหรับทางวิ่งเดี่ยว (สำหรับ สนามบินที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๔)	แก้ไขรูปที่ 14 พื้นผิวแนวระดับชั้นในสำหรับ ทางวิ่งเดี่ยว (สำหรับสนามบินที่มีรหัสตัวเลข เป็น 4)
	๓. พื้นผิวแนวร่อน		๓. พื้นผิวแนวร่อน	คงเดิม

ชื่อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ชื่อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
276	<p>พื้นผิวแนวร่อน ให้มีลักษณะ ดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) ขอบเขตของพื้นผิวแนวร่อนต้องประกอบด้วย</p> <p>(ก) ขอบในที่มีความยาวตามที่กำหนดไว้ในตารางที่ ๑๔ อยู่ในแนวนอนและตั้งฉากกับแนวเส้นกึ่งกลางทางวิ่งที่ต่อขยายออกไป และอยู่ในตำแหน่งก่อนถึงหัวทางวิ่ง โดยมีระยะห่างจากหัวทางวิ่งตามที่กำหนดไว้ในตารางที่ ๑๔</p> <p>(ข) ด้านข้างสองด้านที่มีจุดเริ่มต้น ณ ปลายทั้งสองข้างของขอบในและผายออกจากแนวเส้นกึ่งกลางทางวิ่งที่ต่อขยายออกไปอย่างสม่ำเสมอตามอัตราที่กำหนดไว้ในตารางที่ ๑๔</p> <p>(ค) ขอบนอกขนานกับขอบใน และ</p> <p>(ง) ความใน (ก) (ข) และ (ค) อาจมีการแปรผันไป หากมีการใช้การบินลงแบบเฉียงเบนในแนวด้านข้าง (lateral offset approach) หรือการบินลงแบบเฉียง เบน (offset approach) หรือการบินลงแบบเป็นเส้นโค้ง โดยเฉพาะจุดเริ่มต้น ณ ปลายทั้งสองข้างของขอบในและผายออกจากแนวเส้นกึ่งกลางที่ต่อขยายออกไปของแนวเส้นทางบินบนพื้นของการบินลงแบบเฉียงเบนในแนวด้านข้างแบบเฉียงเบน หรือแบบเป็นเส้นโค้งอย่างสม่ำเสมอตามอัตราที่กำหนดไว้ในตารางที่ ๑๔</p> <p>(๒) ค่าระดับของขอบในต้องเท่ากับค่าระดับของจุดกึ่งกลางของหัวทางวิ่ง</p>	251	<p>พื้นผิวแนวร่อน ให้มีลักษณะ ดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) ขอบเขตของพื้นผิวแนวร่อนต้องประกอบด้วย</p> <p>(ก) ขอบในที่มีความยาวตามที่กำหนดไว้ในตารางที่ ๑๔ อยู่ในแนวนอนและตั้งฉากกับแนวเส้นกึ่งกลางทางวิ่งที่ต่อขยายออกไป และอยู่ในตำแหน่งก่อนถึงหัวทางวิ่ง โดยมีระยะห่างจากหัวทางวิ่งตามที่กำหนดไว้ในตารางที่ ๑๔</p> <p>(ข) ด้านข้างสองด้านที่มีจุดเริ่มต้น ณ ปลายทั้งสองข้างของขอบในและผายออกจากแนวเส้นกึ่งกลางทางวิ่งที่ต่อขยายออกไปอย่างสม่ำเสมอตามอัตราที่กำหนดไว้ในตารางที่ ๑๔</p> <p>(ค) ขอบนอกขนานกับขอบใน และ</p> <p>(ง) ความใน (ก) (ข) และ (ค) อาจมีการแปรผันไป หากมีการใช้การบินลงแบบเฉียงเบนในแนวด้านข้าง (lateral offset approach) หรือการบินลงแบบเฉียง เบน (offset approach) หรือการบินลงแบบเป็นเส้นโค้ง โดยเฉพาะจุดเริ่มต้น ณ ปลายทั้งสองข้างของขอบในและผายออกจากแนวเส้นกึ่งกลางที่ต่อขยายออกไปของแนวเส้นทางบินบนพื้นของการบินลงแบบเฉียงเบนในแนวด้านข้างแบบเฉียงเบน หรือแบบเป็นเส้นโค้งอย่างสม่ำเสมอตามอัตราที่กำหนดไว้ในตารางที่ ๑๔</p> <p>(๒) ค่าระดับของขอบในต้องเท่ากับค่าระดับของจุดกึ่งกลางของหัวทางวิ่ง</p>	คงเดิม

ชื่อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ชื่อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
	(๓) ความลาดชันของพื้นผิวแนวร่อนต้องวัดในระนาบแนวตั้งซึ่งผ่านเส้นกึ่งกลางทางวิ่ง และต้องต่อเนื่องผ่านเส้นกึ่งกลางของแนวเส้นทางบินบนพื้นของการบินลงแบบเบี่ยงเบนในแนวด้านข้างหรือแบบเป็นเส้นโค้งด้วย ทั้งนี้ ให้เป็นไปตามรูปที่ ๑๕		(๓) ความลาดชันของพื้นผิวแนวร่อนต้องวัดในระนาบแนวตั้งซึ่งผ่านเส้นกึ่งกลางทางวิ่ง และต้องต่อเนื่องผ่านเส้นกึ่งกลางของแนวเส้นทางบินบนพื้นของการบินลงแบบเบี่ยงเบนในแนวด้านข้างหรือแบบเป็นเส้นโค้งด้วย ทั้งนี้ ให้เป็นไปตามรูปที่ ๑๕	
รูปที่ 15	แนวร่อนชั้นใน แนวลาดเอียงชั้นใน และพื้นที่ บาล์คแลนดิงของพื้นผิวจำกัดสิ่งกีดขวาง	รูปที่ 15	<u>พื้นผิว</u> แนวร่อนชั้นใน <u>พื้นผิว</u> แนวลาดเอียงชั้นใน และ <u>พื้นที่พื้นผิว</u> บาล์คแลนดิงของพื้นผิวจำกัดสิ่งกีดขวาง	ใช้คำให้เหมือนกัน "แนว" เปลี่ยนเป็น "พื้นผิว" (surface)
	๔. พื้นผิวแนวร่อนชั้นใน		๔. พื้นผิวแนวร่อนชั้นใน	คงเดิม
277	พื้นผิวแนวร่อนชั้นใน ให้มีขอบเขตซึ่งประกอบด้วย (๑) ขอบในอยู่บริเวณเดียวกันกับขอบในของพื้นผิวแนวร่อนตามข้อ ๒๓๖ แต่มีขนาดความยาวตามที่กำหนดไว้ในตารางที่ ๑๔ (๒) ด้านข้างสองด้าน มีจุดเริ่มต้น ณ ปลายทั้งสองข้างของขอบใน และขยายยาวขนานกันกับระนาบแนวตั้งที่ผ่านเส้นกึ่งกลางทางวิ่ง (๓) ขอบนอกขนานกับขอบใน	252	พื้นผิวแนวร่อนชั้นใน ให้มีขอบเขตซึ่งประกอบด้วย (๑) ขอบในอยู่บริเวณเดียวกันกับขอบในของพื้นผิวแนวร่อนตามข้อ ๒๕๑ แต่มีขนาดความยาวตามที่กำหนดไว้ในตารางที่ ๑๔ (๒) ด้านข้างสองด้าน มีจุดเริ่มต้น ณ ปลายทั้งสองข้างของขอบใน และขยายยาวขนานกันกับระนาบแนวตั้งที่ผ่านเส้นกึ่งกลางทางวิ่ง (๓) ขอบนอกขนานกับขอบใน	คงเดิม
	๕. พื้นผิวลาดเอียง		๕. พื้นผิวลาดเอียง	คงเดิม

ชื่อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ชื่อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
278	<p>พื้นผิวลาดเอียง ให้มีลักษณะ ดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) ขอบเขตของพื้นผิวลาดเอียงประกอบด้วย</p> <p>(ก) ขอบล่าง เริ่มจากจุดตัดระหว่างด้านข้างของพื้นผิวแนวร่อนกับพื้นผิวแนวระดับชั้นใน และขยายลงไปตามแนวขอบข้างของพื้นผิวแนวร่อน จนกระทั่งไปบรรจบกับขอบในของพื้นผิวแนวร่อน และจากจุดนี้ต่อเนื่องไปตามความยาวขอบของพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่งซึ่งขนานไปกับแนวเส้นกึ่งกลางทางวิ่ง</p> <p>(ข) ขอบบน อยู่ในแนวระนาบของพื้นผิวแนวระดับชั้นใน</p> <p>(๒) ค่าระดับของจุดบนขอบล่าง</p> <p>(ก) ด้านที่อยู่ตามแนวขอบข้างของพื้นผิวแนวร่อน ต้องมีค่าเท่ากับค่าระดับของพื้นผิวแนวร่อน ณ จุดนั้น และ</p> <p>(ข) ด้านที่อยู่ตามแนวขอบของพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่ง ต้องมีค่าเท่ากับค่าระดับของจุดบนเส้นกึ่งกลางของทางวิ่งหรือส่วนขยายของเส้นกึ่งกลางทางวิ่งที่อยู่ใกล้ที่สุด</p> <p>เพื่อให้เป็นไปตาม (๒) (ข) พื้นผิวลาดเอียงตามแนวพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่งต้องเป็นเส้นโค้ง หากโพรไฟล์ (profile) ของทางวิ่งเป็นเส้นโค้ง หรือเป็นระนาบหากโพรไฟล์ของทางวิ่งเป็นเส้นตรง จุดตัดของพื้นผิวลาดเอียงกับพื้นผิวแนวระดับชั้นในต้องเป็นเส้นโค้งหรือเส้นตรงให้ขึ้นอยู่กับโพรไฟล์ของทางวิ่งเช่นกัน</p>	253	<p>พื้นผิวลาดเอียง ให้มีลักษณะ ดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) ขอบเขตของพื้นผิวลาดเอียงประกอบด้วย</p> <p>(ก) ขอบล่าง เริ่มจากจุดตัดระหว่างด้านข้างของพื้นผิวแนวร่อนกับพื้นผิวแนวระดับชั้นใน และขยายลงไปตามแนวขอบข้างของพื้นผิวแนวร่อน จนกระทั่งไปบรรจบกับขอบในของพื้นผิวแนวร่อน และจากจุดนี้ต่อเนื่องไปตามความยาวขอบของพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่งซึ่งขนานไปกับแนวเส้นกึ่งกลางทางวิ่ง</p> <p>(ข) ขอบบน อยู่ในแนวระนาบของพื้นผิวแนวระดับชั้นใน</p> <p>(๒) ค่าระดับของจุดบนขอบล่าง</p> <p>(ก) ด้านที่อยู่ตามแนวขอบข้างของพื้นผิวแนวร่อน ต้องมีค่าเท่ากับค่าระดับของพื้นผิวแนวร่อน ณ จุดนั้น และ</p> <p>(ข) ด้านที่อยู่ตามแนวขอบของพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่ง ต้องมีค่าเท่ากับค่าระดับของจุดบนเส้นกึ่งกลางของทางวิ่งหรือส่วนขยายของเส้นกึ่งกลางทางวิ่งที่อยู่ใกล้ที่สุด</p> <p>เพื่อให้เป็นไปตาม (๒) (ข) พื้นผิวลาดเอียงตามแนวพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่งต้องเป็นเส้นโค้ง หากโพรไฟล์ (profile) ของทางวิ่งเป็นเส้นโค้ง หรือเป็นระนาบหากโพรไฟล์ของทางวิ่งเป็นเส้นตรง จุดตัดของพื้นผิวลาดเอียงกับพื้นผิวแนวระดับชั้นในต้องเป็นเส้นโค้งหรือเส้นตรงให้ขึ้นอยู่กับโพรไฟล์ของทางวิ่งเช่นกัน</p>	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
279	ความลาดชันของพื้นผิวลาดเอียงตามข้อ ๒๗๘ ต้องวัดในระนาบแนวตั้งตั้งฉากกับเส้นกึ่งกลางทาง วิ่ง	254	ความลาดชันของพื้นผิวลาดเอียงตามข้อ ๒๕๓ ต้องวัดในระนาบแนวตั้งตั้งฉากกับเส้นกึ่งกลางทาง วิ่ง	คงเดิม
	๖. พื้นผิวลาดเอียงชั้นใน		๖. พื้นผิวลาดเอียงชั้นใน	คงเดิม
280	พื้นผิวลาดเอียงชั้นในมิใช่เพื่อวัตถุประสงค์ในการ ควบคุมพื้นผิวจำกัดสิ่งกีดขวางสำหรับเครื่อง อำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ อากาศยาน หรือยานพาหนะอื่น ที่ต้องอยู่ใกล้ทางวิ่งและต้อง ไม่ล่งล้ำพื้นผิวดังกล่าว เว้นแต่วัตถุที่แตกหักง่าย โดยให้มีลักษณะ ดังต่อไปนี้ (๑) ขอบเขตของพื้นผิวลาดเอียงชั้นในต้อง ประกอบด้วย (ก) ขอบล่าง เริ่มจากปลายของพื้นผิวแนวร้อน ชั้นใน ขยายต่อเนื่องลงไปตามขอบข้างของพื้นผิว แนวร้อนชั้นในจนถึงขอบในของพื้นผิวแนวร้อน ชั้นใน และจากจุดนี้ต่อเนื่องไปตามขอบของพื้นที่ ปลอดภัยรอบทางวิ่งซึ่งขนานกับแนวเส้นกึ่งกลาง ทางวิ่งไปจนถึงขอบในของพื้นผิวบาร์คแลนดิง และจากจุดนี้ต่อเนื่องขึ้นไปตามแนวขอบข้างของ พื้นผิวบาร์คแลนดิง จนกระทั่งไปถึงจุดที่ขอบ ด้านข้างของพื้นผิวบาร์คแลนดิงตัดกับพื้นผิวแนว ระดับชั้นใน	255	พื้นผิวลาดเอียงชั้นในมิใช่เพื่อวัตถุประสงค์ในการ ควบคุมพื้นผิวจำกัดสิ่งกีดขวางสำหรับเครื่อง อำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ประเภท ระบบช่วยการเดินอากาศ อากาศยาน หรือ ยานพาหนะอื่น ที่ต้องอยู่ใกล้ทางวิ่งและต้องไม่ ล่งล้ำพื้นผิวดังกล่าว เว้นแต่วัตถุที่แตกหักง่าย โดยให้มีลักษณะ ดังต่อไปนี้ (๑) ขอบเขตของพื้นผิวลาดเอียงชั้นในต้อง ประกอบด้วย (ก) ขอบล่าง เริ่มจากปลายของพื้นผิวแนวร้อน ชั้นใน ขยายต่อเนื่องลงไปตามขอบข้างของพื้นผิว แนวร้อนชั้นในจนถึงขอบในของพื้นผิวแนวร้อน ชั้นใน และจากจุดนี้ต่อเนื่องไปตามขอบของพื้นที่ ปลอดภัยรอบทางวิ่งซึ่งขนานกับแนวเส้นกึ่งกลาง ทางวิ่งไปจนถึงขอบในของพื้นผิวบาร์คแลนดิง และจากจุดนี้ต่อเนื่องขึ้นไปตามแนวขอบข้างของ พื้นผิวบาร์คแลนดิง จนกระทั่งไปถึงจุดที่ขอบ ด้านข้างของพื้นผิวบาร์คแลนดิงตัดกับพื้นผิวแนว ระดับชั้นใน	ใช้คำว่า “เครื่องอำนวยความสะดวกในการ เดินอากาศ ประเภทระบบช่วยการเดินอากาศ (radio navigation aids)” ให้ตรงกับประกาศ อื่นที่เกี่ยวข้อง

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
	<p>(ข) ขอบบน อยู่ในระนาบของพื้นผิวแนวระดับ ชั้นใน</p> <p>(๒) ค่าระดับของจุดบนขอบล่าง</p> <p>(ก) ด้านที่อยู่ตามแนวขอบข้างของพื้นผิวแนว ร่อนชั้นในและพื้นผิวบาร์คแลนดิง (balked landing surface) ต้องมีค่าเท่ากับค่าระดับของ พื้นผิวนั้น ๆ ณ ตำแหน่งที่จุดนั้นอยู่ และ</p> <p>(ข) ด้านที่อยู่ตามแนวขอบข้างของพื้นที่ ปลอดภัยรอบทางวิ่ง ต้องมีค่าเท่ากับค่าระดับของ จุดบนเส้นกึ่งกลางทางวิ่ง หรือส่วนขยายเส้น กึ่งกลางทางวิ่งที่อยู่ใกล้ที่สุด</p> <p>เพื่อให้เป็นไปตาม (๒) (ข) พื้นผิวลาดเอียง ชั้นในตามแนวพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่งต้องเป็น เส้นโค้ง หากโพรไฟล์ (profile) ของทางวิ่งเป็น เส้นโค้ง หรือเป็นระนาบหากโพรไฟล์ของทางวิ่ง เป็นเส้นตรง จุดตัดของพื้นผิวลาดเอียงชั้นในกับ พื้นผิวแนวระดับชั้นในต้องเป็นเส้นโค้งหรือ เส้นตรง ให้ขึ้นอยู่กับโพรไฟล์ของทางวิ่ง</p>		<p>(ข) ขอบบน อยู่ในระนาบของพื้นผิวแนวระดับ ชั้นใน</p> <p>(๒) ค่าระดับของจุดบนขอบล่าง</p> <p>(ก) ด้านที่อยู่ตามแนวขอบข้างของพื้นผิวแนว ร่อนชั้นในและพื้นผิวบาร์คแลนดิง (balked landing surface) ต้องมีค่าเท่ากับค่าระดับของ พื้นผิวนั้น ๆ ณ ตำแหน่งที่จุดนั้นอยู่ และ</p> <p>(ข) ด้านที่อยู่ตามแนวขอบข้างของพื้นที่ ปลอดภัยรอบทางวิ่ง ต้องมีค่าเท่ากับค่าระดับของ จุดบนเส้นกึ่งกลางทางวิ่ง หรือส่วนขยายเส้น กึ่งกลางทางวิ่งที่อยู่ใกล้ที่สุด</p> <p>เพื่อให้เป็นไปตาม (๒) (ข) พื้นผิวลาดเอียง ชั้นในตามแนวพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่งต้องเป็น เส้นโค้ง หากโพรไฟล์ (profile) ของทางวิ่งเป็น เส้นโค้ง หรือเป็นระนาบหากโพรไฟล์ของทางวิ่ง เป็นเส้นตรง จุดตัดของพื้นผิวลาดเอียงชั้นในกับ พื้นผิวแนวระดับชั้นในต้องเป็นเส้นโค้งหรือ เส้นตรง ให้ขึ้นอยู่กับโพรไฟล์ของทางวิ่ง</p>	
281	ความลาดชันของพื้นผิวลาดเอียงชั้นในตามข้อ ๒๘๐ ต้องวัดในระนาบแนวตั้งตั้งฉากกับเส้น กึ่งกลางทางวิ่ง	256	ความลาดชันของพื้นผิวลาดเอียงชั้นในตามข้อ ๒๕๕ ต้องวัดในระนาบแนวตั้งตั้งฉากกับเส้น กึ่งกลางทางวิ่ง	คงเดิม
	๗. พื้นผิวบาร์คแลนดิง		๗. พื้นผิวบาร์คแลนดิง	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
282	<p>พื้นผิวบาส์คแลนดิงให้มีลักษณะ ดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) ขอบเขตของพื้นผิวบาส์คแลนดิงต้องประกอบด้วย</p> <p>(ก) ขอบใน อยู่ในแนวนอนและทำมุมตั้งฉากกับเส้นกึ่งกลางทางวิ่ง และอยู่ในตำแหน่งเลยจากหัวทางวิ่งเข้ามาในทางวิ่งตามระยะที่กำหนดไว้ในตารางที่ ๑๔</p> <p>(ข) ด้านข้างสองด้าน เริ่มต้น ณ ปลายทั้งสองข้างของขอบในและผายออกจากระนาบแนวตั้งที่ผ่านเส้นกึ่งกลางทางวิ่งอย่างสม่ำเสมอตามอัตราที่กำหนดไว้ในตารางที่ ๑๔</p> <p>(ค) ขอบนอก ขนานกับขอบในและอยู่ในระนาบของพื้นผิวแนวระดับชั้นใน</p> <p>(๒) ค่าระดับของขอบในตาม (๑) (ก) ต้องเท่ากับค่าระดับของเส้นกึ่งกลางทางวิ่ง ณ ตำแหน่งของขอบใน</p>	257	<p>พื้นผิวบาส์คแลนดิงให้มีลักษณะ ดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) ขอบเขตของพื้นผิวบาส์คแลนดิงต้องประกอบด้วย</p> <p>(ก) ขอบใน อยู่ในแนวนอนและทำมุมตั้งฉากกับเส้นกึ่งกลางทางวิ่ง และอยู่ในตำแหน่งเลยจากหัวทางวิ่งเข้ามาในทางวิ่งตามระยะที่กำหนดไว้ในตารางที่ ๑๔</p> <p>(ข) ด้านข้างสองด้าน เริ่มต้น ณ ปลายทั้งสองข้างของขอบในและผายออกจากระนาบแนวตั้งที่ผ่านเส้นกึ่งกลางทางวิ่งอย่างสม่ำเสมอตามอัตราที่กำหนดไว้ในตารางที่ ๑๔</p> <p>(ค) ขอบนอก ขนานกับขอบในและอยู่ในระนาบของพื้นผิวแนวระดับชั้นใน</p> <p>(๒) ค่าระดับของขอบในตาม (๑) (ก) ต้องเท่ากับค่าระดับของเส้นกึ่งกลางทางวิ่ง ณ ตำแหน่งของขอบใน</p>	คงเดิม
283	ความลาดชันของพื้นผิวบาส์คแลนดิงตามข้อ ๒๘๒ ต้องวัดในระนาบแนวตั้งที่ผ่านเส้นกึ่งกลางของทางวิ่ง	258	ความลาดชันของพื้นผิวบาส์คแลนดิงตาม๒๕๗ ต้องวัดในระนาบแนวตั้งที่ผ่านเส้นกึ่งกลางของทางวิ่ง	คงเดิม
	๘. พื้นผิวไต่ระดับ		๘. พื้นผิวไต่ระดับ	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
284	<p>พื้นผิวไต่ระดับให้มีลักษณะ ดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) ขอบเขตของพื้นผิวไต่ระดับต้องประกอบด้วย</p> <p>(ก) ขอบใน อยู่ในแนวนอนและตั้งฉากกับเส้นกึ่งกลางทางวิ่ง และอยู่ในตำแหน่งตามระยะที่กำหนดไว้ในตารางที่ ๑๔ เลยจากปลายทางวิ่งหรืออยู่ในบริเวณจุดสิ้นสุดของพื้นที่ปลอดภัยกีดขวาง ในกรณีที่สนามบินจัดให้มีพื้นที่ปลอดภัยกีดขวางและมีความยาวเกินกว่าที่กำหนด</p> <p>(ข) ด้านข้างสองด้านเริ่มต้น ณ ปลายทั้งสองข้างของขอบในและผายออกอย่างสม่ำเสมอในอัตราที่กำหนดไว้ในตารางที่ ๑๔ จากเส้นทางบินขึ้น (take-off track) จนกระทั่งได้ระยะความกว้างสุดท้ายตามที่กำหนดไว้ในตารางที่ ๑๔ และต่อเนื่องจากจุดนี้ไปด้วยความกว้างคงที่ตลอดความยาวของพื้นผิวไต่ระดับที่เหลือ</p> <p>(ค) ขอบนอก อยู่ในแนวนอนและตั้งฉากกับเส้นทางบินขึ้นที่กำหนดไว้ในตารางที่ ๑๔</p> <p>(๒) ค่าระดับของขอบในตาม (๑) (ก) ต้องเท่ากับจุดสูงสุดของแนวเส้นกึ่งกลางทางวิ่งที่ต่อขยายออกไปช่วงระหว่างปลายทางวิ่งและขอบใน ยกเว้นกรณีมีพื้นที่ปลอดภัยกีดขวาง ค่าระดับต้องเท่ากับจุดสูงสุดบนพื้นดินที่อยู่บนเส้นกึ่งกลางของพื้นที่ปลอดภัยกีดขวาง</p>	259	<p>พื้นผิวไต่ระดับให้มีลักษณะ ดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) ขอบเขตของพื้นผิวไต่ระดับต้องประกอบด้วย</p> <p>(ก) ขอบใน อยู่ในแนวนอนและตั้งฉากกับเส้นกึ่งกลางทางวิ่ง และอยู่ในตำแหน่งตามระยะที่กำหนดไว้ในตารางที่ ๑๕ เลยจากปลายทางวิ่งหรืออยู่ในบริเวณจุดสิ้นสุดของพื้นที่ปลอดภัยกีดขวาง ในกรณีที่สนามบินจัดให้มีพื้นที่ปลอดภัยกีดขวางและมีความยาวเกินกว่าที่กำหนด</p> <p>(ข) ด้านข้างสองด้านเริ่มต้น ณ ปลายทั้งสองข้างของขอบในและผายออกอย่างสม่ำเสมอในอัตราที่กำหนดไว้ในตารางที่ ๑๕ จากเส้นทางบินขึ้น (take-off track) จนกระทั่งได้ระยะความกว้างสุดท้ายตามที่กำหนดไว้ในตารางที่ ๑๕ และต่อเนื่องจากจุดนี้ไปด้วยความกว้างคงที่ตลอดความยาวของพื้นผิวไต่ระดับที่เหลือ</p> <p>(ค) ขอบนอก อยู่ในแนวนอนและตั้งฉากกับเส้นทางบินขึ้นที่กำหนดไว้ในตารางที่ ๑๕</p> <p>(๒) ค่าระดับของขอบในตาม (๑) (ก) ต้องเท่ากับจุดสูงสุดของแนวเส้นกึ่งกลางทางวิ่งที่ต่อขยายออกไปช่วงระหว่างปลายทางวิ่งและขอบใน ยกเว้นกรณีมีพื้นที่ปลอดภัยกีดขวาง ค่าระดับต้องเท่ากับจุดสูงสุดบนพื้นดินที่อยู่บนเส้นกึ่งกลางของพื้นที่ปลอดภัยกีดขวาง</p>	แก้ไข reference

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
285	ในกรณีของเส้นทางบินขึ้นแนวเส้นตรง (straight take-off) ความลาดชันของพื้นผิวไต่ระดับตามข้อ ๒๘๔ ต้องวัดในระนาบแนวตั้งที่ผ่านเส้นกึ่งกลางทางวิ่ง	260	ในกรณีของเส้นทางบินขึ้นแนวเส้นตรง (straight take-off) ความลาดชันของพื้นผิวไต่ระดับตามข้อ ๒๕๙ ต้องวัดในระนาบแนวตั้งที่ผ่านเส้นกึ่งกลางทางวิ่ง	คงเดิม
286	ในกรณีของเส้นทางบินขึ้นประกอบด้วยการเลี้ยวพื้นผิวไต่ระดับต้องเป็นพื้นผิวที่มีความชันชันประกอบด้วยเส้นแนวระดับซึ่งตั้งฉากกับเส้นกึ่งกลางของพื้นผิว และความลาดชันของเส้นกึ่งกลางต้องเท่ากับความชันของเส้นทางบินขึ้นที่เป็นแนวตรง	261	ในกรณีของเส้นทางบินขึ้นประกอบด้วยการเลี้ยวพื้นผิวไต่ระดับต้องเป็นพื้นผิวที่มีความชันชันประกอบด้วยเส้นแนวระดับซึ่งตั้งฉากกับเส้นกึ่งกลางของพื้นผิว และความลาดชันของเส้นกึ่งกลางต้องเท่ากับความชันของเส้นทางบินขึ้นที่เป็นแนวตรง	คงเดิม
	ส่วนที่ ๒ ข้อกำหนดการจำกัดสิ่งกีดขวางสำหรับสนามบิน ๑. ทางวิ่งแบบบินลงโดยไม่ใช้เครื่องวัดประกอบการบิน		ส่วนที่ ๒ ข้อกำหนดการจำกัดสิ่งกีดขวางสำหรับสนามบิน ๑. ทางวิ่งแบบบินลงโดยไม่ใช้เครื่องวัดประกอบการบิน	คงเดิม
287	สนามบินที่มีทางวิ่งแบบบินลงโดยไม่ใช้เครื่องวัดประกอบการบินต้องกำหนดให้มีพื้นผิวจำกัดสิ่งกีดขวาง ดังต่อไปนี้ (๑) พื้นผิวรูปกรวย (๒) พื้นผิวแนวระดับชั้นใน (๓) พื้นผิวแนวร่อน และ (๔) พื้นผิวลาดเอียง	262	สนามบินที่มีทางวิ่งแบบบินลงโดยไม่ใช้เครื่องวัดประกอบการบินต้องกำหนดให้มีพื้นผิวจำกัดสิ่งกีดขวาง ดังต่อไปนี้ (๑) พื้นผิวรูปกรวย (๒) พื้นผิวแนวระดับชั้นใน (๓) พื้นผิวแนวร่อน และ (๔) พื้นผิวลาดเอียง	คงเดิม
288	ความสูงและความลาดชันของพื้นผิวต้องมีค่าไม่เกินกว่าที่กำหนดไว้ในตารางที่ ๑๔ และมีตื้นอื่น ๆ ต้องมีค่าไม่น้อยกว่าที่ระบุไว้ในตารางดังกล่าวด้วย	263	ความสูงและความลาดชันของพื้นผิวต้องมีค่าไม่เกินกว่าที่กำหนดไว้ในตารางที่ ๑๔ และมีตื้นอื่น ๆ ต้องมีค่าไม่น้อยกว่าที่ระบุไว้ในตารางดังกล่าวด้วย	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
289	เหนือพื้นผิวแนวร่อนหรือพื้นผิวลาดเอียงต้องไม่มี วัตถุที่เกิดหรือสร้างขึ้นใหม่หรือการต่อเติมวัตถุ เดิมที่มีอยู่แล้ว เว้นแต่สำนักงานพิจารณาแล้วเห็น ว่าวัตถุที่เกิดหรือสร้างขึ้นใหม่หรือการต่อเติมนั้นมี วัตถุที่เคลื่อนย้ายไม่ได้ที่มีอยู่เดิมแล้วกำบังอยู่	264	เหนือพื้นผิวแนวร่อนหรือพื้นผิวลาดเอียงต้องไม่มี วัตถุที่เกิดหรือสร้างขึ้นใหม่หรือการต่อเติมวัตถุ เดิมที่มีอยู่แล้ว เว้นแต่สำนักงานพิจารณาแล้วเห็น ว่าวัตถุที่เกิดหรือสร้างขึ้นใหม่หรือการต่อเติมนั้นมี วัตถุที่เคลื่อนย้ายไม่ได้ที่มีอยู่เดิมแล้วกำบังอยู่	คงเดิม
290	เหนือพื้นผิวรูปกรวยหรือพื้นผิวแนวระดับชั้นใน ต้องไม่มีวัตถุที่เกิดหรือสร้างขึ้นใหม่หรือการต่อ เติมวัตถุเดิมที่มีอยู่แล้วเหนือพื้นผิวรูปกรวยหรือ พื้นผิวแนวระดับชั้นใน เว้นแต่สำนักงานพิจารณา แล้วเห็นว่าวัตถุที่เกิดหรือสร้างขึ้นใหม่หรือการต่อ เติมนั้นมีวัตถุที่เคลื่อนย้ายไม่ได้ที่มีอยู่เดิมแล้ว กำบังอยู่ หรือหลังจากทำการศึกษาทางด้านการ บินแล้วเห็นว่า วัตถุที่เกิดหรือสร้างขึ้นใหม่หรือ การต่อเติมนั้นไม่ส่งผลกระทบต่อ ความปลอดภัยหรือส่งผลกระทบต่ออย่างมีนัยสำคัญ ต่อการปฏิบัติการของอากาศยาน	265	เหนือพื้นผิวรูปกรวยหรือพื้นผิวแนวระดับชั้นใน ต้องไม่มีวัตถุที่เกิดหรือสร้างขึ้นใหม่หรือการต่อ เติมวัตถุเดิมที่มีอยู่แล้วเหนือพื้นผิวรูปกรวยหรือ พื้นผิวแนวระดับชั้นใน เว้นแต่สำนักงานพิจารณา แล้วเห็นว่าวัตถุที่เกิดหรือสร้างขึ้นใหม่หรือการต่อ เติมนั้นมีวัตถุที่เคลื่อนย้ายไม่ได้ที่มีอยู่เดิมแล้ว กำบังอยู่ หรือหลังจากทำการศึกษาทางด้านการ บินแล้วเห็นว่า วัตถุที่เกิดหรือสร้างขึ้นใหม่หรือ การต่อเติมนั้นไม่ส่งผลกระทบต่อ ความปลอดภัยหรือส่งผลกระทบต่ออย่างมีนัยสำคัญ ต่อการปฏิบัติการของ อากาศยานเครื่องบิน	แก้ไขคำว่า “อากาศยาน” เป็นคำว่า “เครื่องบิน” ให้ตรงกับ Annex 14 ที่ใช้คำว่า “aeroplane”
291	วัตถุเดิมที่มีอยู่เหนือพื้นผิวใด ๆ ในข้อ ๒๘๗ ต้อง ย้ายออกให้ไกลที่สุดเท่าที่สามารถทำได้เว้นแต่ สำนักงานพิจารณาแล้วเห็นว่า มีวัตถุอื่นที่ เคลื่อนย้ายไม่ได้ที่มีอยู่เดิมแล้วกำบังอยู่ หรือ หลังจากทำการศึกษาทางด้านการบินแล้วเห็นว่า วัตถุเดิมที่มีอยู่นั้นไม่ส่งผลกระทบต่อ ความปลอดภัย หรือส่งผลกระทบต่ออย่างมี นัยสำคัญต่อการปฏิบัติการของอากาศยาน	266	วัตถุเดิมที่มีอยู่เหนือพื้นผิวใด ๆ ในข้อ ๒๖๒ ต้อง ย้ายออกให้ไกลที่สุดเท่าที่สามารถทำได้เว้นแต่ สำนักงานพิจารณาแล้วเห็นว่า มีวัตถุอื่นที่ เคลื่อนย้ายไม่ได้ที่มีอยู่เดิมแล้วกำบังอยู่ หรือ หลังจากทำการศึกษาทางด้านการบินแล้วเห็นว่า วัตถุเดิมที่มีอยู่นั้นไม่ส่งผลกระทบต่อ ความปลอดภัย หรือส่งผลกระทบต่ออย่างมี นัยสำคัญต่อการปฏิบัติการของ อากาศยาน เครื่องบิน	แก้ไขคำว่า “อากาศยาน” เป็นคำว่า “เครื่องบิน” ให้ตรงกับ Annex 14 ที่ใช้คำว่า “aeroplane”

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
292	เนื่องด้วยความลาดชันตามขวางหรือความลาดชันตามยาวบนพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่ง ในบางกรณีที่ขอบในหรือบางส่วนของขอบในของพื้นผิวแนวร่อนอาจจะอยู่ต่ำกว่าระดับความสูงของพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่งที่เกี่ยวข้อง ในกรณีนี้พื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่งไม่จำเป็นต้องทำการปรับระดับให้เป็นไปตามขอบในของพื้นผิวแนวร่อนหรือในกรณีที่มีภูมิประเทศหรือวัตถุที่อยู่เหนือพื้นผิวแนวร่อนและอยู่เลยจากจุดสิ้นสุดพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่ง แต่ความสูงของพื้นที่และวัตถุดังกล่าวต่ำกว่าระดับพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่ง อาจไม่จำเป็นต้องเคลื่อนย้ายวัตถุดังกล่าวออกไป เว้นแต่หากพิจารณาแล้วเห็นว่าอาจจะเป็นอันตรายต่ออากาศยาน		เนื่องด้วยความลาดชันตามขวางหรือความลาดชันตามยาวบนพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่ง ในบางกรณีที่ขอบในหรือบางส่วนของขอบในของพื้นผิวแนวร่อนอาจจะอยู่ต่ำกว่าระดับความสูงของพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่งที่เกี่ยวข้อง ในกรณีนี้พื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่งไม่จำเป็นต้องทำการปรับระดับให้เป็นไปตามขอบในของพื้นผิวแนวร่อนหรือในกรณีที่มีภูมิประเทศหรือวัตถุที่อยู่เหนือพื้นผิวแนวร่อนและอยู่เลยจากจุดสิ้นสุดพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่ง แต่ความสูงของพื้นที่และวัตถุดังกล่าวต่ำกว่าระดับพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่ง อาจไม่จำเป็นต้องเคลื่อนย้ายวัตถุดังกล่าวออกไป เว้นแต่หากพิจารณาแล้วเห็นว่าอาจจะเป็นอันตรายต่ออากาศยาน	ตัดออก เนื่องจากระดับของพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่งต้องไม่เกินกว่าขอบในของพื้นผิวแนวร่อน (Explanatory Note จาก Annex 14) Same note as 4.2.12 (ข้อ 299 เดิม)
293	ในการพิจารณาที่จะทำการก่อสร้างใด ๆ ให้สนามบินคำนึงถึงการพัฒนาเป็นทางวิ่งแบบบินลงด้วยเครื่องวัดประกอบการบินในอนาคต และข้อกำหนดที่เข้มงวดมากขึ้นอันจะเป็นผลตามมาสำหรับพื้นผิวจำกัดสิ่งกีดขวาง	267	ในการพิจารณาที่จะทำการก่อสร้างใด ๆ ให้สนามบินคำนึงถึงการพัฒนาเป็นทางวิ่งแบบบินลงด้วยเครื่องวัดประกอบการบินในอนาคต และข้อกำหนดที่เข้มงวดมากขึ้นอันจะเป็นผลตามมาสำหรับพื้นผิวจำกัดสิ่งกีดขวาง	คงเดิม
	๒. ทางวิ่งแบบนอนพรีซิชั่น		๒. ทางวิ่งแบบนอนพรีซิชั่น	คงเดิม
294	สนามบินที่มีทางวิ่งแบบนอนพรีซิชั่นต้องกำหนดให้มีพื้นผิวจำกัดสิ่งกีดขวาง ดังต่อไปนี้ (๑) พื้นผิวรูปกรวย (๒) พื้นผิวแนวระดับชั้นใน (๓) พื้นผิวแนวร่อน และ (๔) พื้นผิวลาดเอียง	268	สนามบินที่มีทางวิ่งแบบนอนพรีซิชั่นต้องกำหนดให้มีพื้นผิวจำกัดสิ่งกีดขวาง ดังต่อไปนี้ (๑) พื้นผิวรูปกรวย (๒) พื้นผิวแนวระดับชั้นใน (๓) พื้นผิวแนวร่อน และ (๔) พื้นผิวลาดเอียง	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
295	ความสูงและความลาดชันของพื้นผิวตามข้อ ๒๙๔ ต้องมีค่าไม่เกินที่กำหนดไว้ในตารางที่ ๑๔ และมีมิติอื่น ๆ ต้องมีค่าไม่น้อยกว่าที่ระบุไว้ในตารางดังกล่าวด้วย ยกเว้นส่วนพื้นที่แนวระดับของพื้นผิวแนวร่อนให้เป็นไปตามข้อ ๒๙๖	269	ความสูงและความลาดชันของพื้นผิวตามข้อ ๒๖๘ ต้องมีค่าไม่เกินที่กำหนดไว้ในตารางที่ ๑๔ และมีมิติอื่น ๆ ต้องมีค่าไม่น้อยกว่าที่ระบุไว้ในตารางดังกล่าวด้วย ยกเว้นส่วนพื้นที่แนวระดับของพื้นผิวแนวร่อนให้เป็นไปตามข้อ ๒๗๐	คงเดิม
ตาราง ที่ 14	มิติและความลาดชันของพื้นผิวจำกัดสิ่งกีดขวางของทางวิ่งที่ใช้บินลง ระยะห่างจากหัวทางวิ่ง คอลัมน์ (๙) จ. เมื่อรหัสตัวอักษรเป็น F ให้เพิ่มความกว้างเป็นหนึ่งร้อยสี่สิบห้าเมตร	ตาราง ที่ 14	มิติและความลาดชันของพื้นผิวจำกัดสิ่งกีดขวางของทางวิ่งที่ใช้บินลง ระยะห่างจากหัวทางวิ่ง คอลัมน์ (๙) ๑ จ. เมื่อรหัสตัวอักษรเป็น F ให้เพิ่มความกว้างเป็นหนึ่งร้อยสี่สิบ ห้า เมตร	ปรับข้อความตาม Annex 14 Annex 14 Table 4-1: Where the code letter is F (Table 1-1), the width is increased to 140 m
296	พื้นผิวแนวร่อนตามข้อ ๒๙๔ (๓) ต้องเป็นแนวระดับถัดจากจุดที่ความลาดชันร้อยละสองจุดห้าตัดกันกับระนาบ ดังต่อไปนี้ แล้วแต่ค่าใดมีค่ามากกว่า (๑) ระนาบแนวนอน (horizontal plane) ที่ความสูงหนึ่งร้อยห้าสิบเมตร เหนือระดับหัวทางวิ่ง หรือ (๒) ระนาบแนวนอน (horizontal plane) ที่ผ่านเหนือจุดยอดของวัตถุใด ๆ ที่ใช้ในการกำหนดความสูงปลอดภัยจากสิ่งกีดขวาง (obstacle clearance altitude/height)	270	พื้นผิวแนวร่อนตามข้อ ๒๖๘ (๓) ต้องเป็นแนวระดับถัดจากจุดที่ความลาดชันร้อยละสองจุดห้าตัดกันกับระนาบ ดังต่อไปนี้ แล้วแต่ค่าใดมีค่ามากกว่า (๑) ระนาบแนวนอน (horizontal plane) ที่ความสูงหนึ่งร้อยห้าสิบเมตร เหนือระดับหัวทางวิ่ง หรือ (๒) ระนาบแนวนอน (horizontal plane) ที่ผ่านเหนือจุดยอดของวัตถุใด ๆ ที่ใช้ในการกำหนดความสูงปลอดภัยจากสิ่งกีดขวาง (obstacle clearance altitude/height)	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
297	เหนือพื้นผิวลาดเอียง พื้นผิวแนวร่อน พื้นผิวรูปกรวย และพื้นผิวแนวระดับชั้นในต้องไม่มีวัตถุที่เกิดหรือสร้างขึ้นใหม่หรือการต่อเติมวัตถุเดิมที่มีอยู่แล้ว เว้นแต่สำนักงานพิจารณาแล้วเห็นว่าวัตถุที่เกิดหรือสร้างขึ้นใหม่หรือการต่อเติมนั้นมีวัตถุที่เคลื่อนย้ายไม่ได้ที่มีอยู่เดิมแล้วกำบังอยู่ หรือหลังจากทำการศึกษาด้านการบินแล้วเห็นว่าวัตถุที่เกิดหรือสร้างขึ้นใหม่หรือการต่อเติมนั้นไม่ส่งผลกระทบต่อเชิงลบร้ายแรงต่อความปลอดภัยหรือส่งผลกระทบต่ออย่างมีนัยสำคัญต่อการปฏิบัติการของอากาศยาน	271	เหนือพื้นผิวลาดเอียง พื้นผิวแนวร่อน พื้นผิวรูปกรวย และพื้นผิวแนวระดับชั้นในต้องไม่มีวัตถุที่เกิดหรือสร้างขึ้นใหม่หรือการต่อเติมวัตถุเดิมที่มีอยู่แล้ว เว้นแต่สำนักงานพิจารณาแล้วเห็นว่าวัตถุที่เกิดหรือสร้างขึ้นใหม่หรือการต่อเติมนั้นมีวัตถุที่เคลื่อนย้ายไม่ได้ที่มีอยู่เดิมแล้วกำบังอยู่ หรือหลังจากทำการศึกษาด้านการบินแล้วเห็นว่าวัตถุที่เกิดหรือสร้างขึ้นใหม่หรือการต่อเติมนั้นไม่ส่งผลกระทบต่อเชิงลบร้ายแรงต่อความปลอดภัยหรือส่งผลกระทบต่ออย่างมีนัยสำคัญต่อการปฏิบัติการของ อากาศยานเครื่องบิน	แก้ไขคำว่า “อากาศยาน” เป็นคำว่า “เครื่องบิน” ให้ตรงกับ Annex 14 ที่ใช้คำว่า “aeroplane”
298	วัตถุเดิมที่มีอยู่เหนือพื้นผิวใด ๆ ในข้อ ๒๙๔ ต้องย้ายออกให้ไกลที่สุดเท่าที่สามารถทำได้ เว้นแต่สำนักงานพิจารณาแล้วเห็นว่า มีวัตถุอื่นที่เคลื่อนย้ายไม่ได้ที่มีอยู่เดิมแล้วกำบังอยู่ หรือหลังจากทำการศึกษาด้านการบินแล้วเห็นว่าวัตถุเดิมที่มีอยู่นั้นไม่ส่งผลกระทบต่อเชิงลบร้ายแรงต่อความปลอดภัยหรือส่งผลกระทบต่ออย่างมีนัยสำคัญต่อการปฏิบัติการของอากาศยาน	272	วัตถุเดิมที่มีอยู่เหนือพื้นผิวใด ๆ ในข้อ ๒๖๘ ต้องย้ายออกให้ไกลที่สุดเท่าที่สามารถทำได้ เว้นแต่สำนักงานพิจารณาแล้วเห็นว่า มีวัตถุอื่นที่เคลื่อนย้ายไม่ได้ที่มีอยู่เดิมแล้วกำบังอยู่ หรือหลังจากทำการศึกษาด้านการบินแล้วเห็นว่าวัตถุเดิมที่มีอยู่นั้นไม่ส่งผลกระทบต่อเชิงลบร้ายแรงต่อความปลอดภัยหรือส่งผลกระทบต่ออย่างมีนัยสำคัญต่อการปฏิบัติการของ อากาศยานเครื่องบิน	แก้ไขคำว่า “อากาศยาน” เป็นคำว่า “เครื่องบิน” ให้ตรงกับ Annex 14 ที่ใช้คำว่า “aeroplane”

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
299	<p>เนื่องด้วยความลาดชันตามขวางหรือความลาดชันตามยาวบนพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่ง ในบางกรณีที่ขอบในหรือบางส่วนของขอบในของพื้นผิวแนวร่อนอาจจะอยู่ต่ำกว่าระดับความสูงของพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่งที่เกี่ยวข้อง ในกรณีนี้พื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่งไม่จำเป็นต้องทำการปรับระดับให้เป็นไปตามขอบในของพื้นผิวแนวร่อนหรือในกรณีที่ภูมิประเทศหรือวัตถุที่อยู่เหนือพื้นผิวแนวร่อนและอยู่เลยจากจุดสิ้นสุดพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่ง แต่ความสูงของพื้นที่และวัตถุดังกล่าวต่ำกว่าระดับพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่ง อาจไม่จำเป็นต้องเคลื่อนย้ายออกไป เว้นแต่หากพิจารณาแล้วเห็นว่าอาจเป็นอันตรายต่ออากาศยาน</p>		<p>เนื่องด้วยความลาดชันตามขวางหรือความลาดชันตามยาวบนพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่ง ในบางกรณีที่ขอบในหรือบางส่วนของขอบในของพื้นผิวแนวร่อนอาจจะอยู่ต่ำกว่าระดับความสูงของพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่งที่เกี่ยวข้อง ในกรณีนี้พื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่งไม่จำเป็นต้องทำการปรับระดับให้เป็นไปตามขอบในของพื้นผิวแนวร่อนหรือในกรณีที่ภูมิประเทศหรือวัตถุที่อยู่เหนือพื้นผิวแนวร่อนและอยู่เลยจากจุดสิ้นสุดพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่ง แต่ความสูงของพื้นที่และวัตถุดังกล่าวต่ำกว่าระดับพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่ง อาจไม่จำเป็นต้องเคลื่อนย้ายออกไป เว้นแต่หากพิจารณาแล้วเห็นว่าอาจเป็นอันตรายต่ออากาศยาน</p>	<p>ตัดออก เนื่องจากระดับของพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่งต้องไม่เกินกว่าขอบในของพื้นผิวแนวร่อน (Explanatory Note จาก Annex 14) Same note as 4.2.5 (ข้อ 292 เดิม)</p>
	๓. ทางวิ่งแบบพริชชีซ์		๓. ทางวิ่งแบบพริชชีซ์	คงเดิม
300	<p>สนามบินที่มีทางวิ่งแบบพริชชีซ์ต้องกำหนดให้มีพื้นผิวจำกัดสิ่งกีดขวาง ดังต่อไปนี้</p> <ol style="list-style-type: none"> (๑) พื้นผิวรูปกรวย (๒) พื้นผิวแนวระดับชั้นใน (๓) พื้นผิวแนวร่อนชั้นใน (๔) พื้นผิวแนวร่อน (๕) พื้นผิวลาดเอียง (๖) พื้นผิวลาดเอียงชั้นใน (๗) พื้นผิวบารัลคแลนดิง 	273	<p>สนามบินที่มีทางวิ่งแบบพริชชีซ์ต้องกำหนดให้มีพื้นผิวจำกัดสิ่งกีดขวาง ดังต่อไปนี้</p> <ol style="list-style-type: none"> (๑) พื้นผิวรูปกรวย (๒) พื้นผิวแนวระดับชั้นใน (๓) พื้นผิวแนวร่อนชั้นใน (๔) พื้นผิวแนวร่อน (๕) พื้นผิวลาดเอียง (๖) พื้นผิวลาดเอียงชั้นใน (๗) พื้นผิวบารัลคแลนดิง 	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
301	ความสูงและความลาดชันของพื้นผิวตามข้อ ๓๐๐ ต้องมีค่าไม่เกินที่กำหนดไว้ในตารางที่ ๑๔ มิติอื่น ๆ ต้องมีค่าไม่น้อยกว่าที่ระบุไว้ในตารางดังกล่าว ด้วย ยกเว้นส่วนพื้นที่แนวระดับของพื้นผิวแนวร้อนให้เป็นไปตามข้อ ๓๐๒	274	ความสูงและความลาดชันของพื้นผิวตามข้อ ๒๗๓ ต้องมีค่าไม่เกินที่กำหนดไว้ในตารางที่ ๑๔ มิติอื่น ๆ ต้องมีค่าไม่น้อยกว่าที่ระบุไว้ในตารางดังกล่าว ด้วย ยกเว้นส่วนพื้นที่แนวระดับของพื้นผิวแนวร้อนให้เป็นไปตามข้อ ๒๗๕	คงเดิม
302	พื้นผิวแนวร้อนตามข้อ ๓๐๐ (๔) ต้องเป็นแนวระดับต่อจากจุดที่ความลาดชันร้อยละสองจุดห้า ตัดกันกับระนาบ ดังต่อไปนี้ แล้วแต่ค่าใดมีค่ามากกว่า (๑) ระนาบแนวนอน (horizontal plane) ที่ความสูงหนึ่งร้อยห้าสิบเมตร เหนือระดับหัวทางวิ่ง หรือ (๒) ระนาบแนวนอน (horizontal plane) ที่ผ่านเหนือจุดยอดของวัตถุใด ๆ ที่ใช้ในการกำหนดความสูงจำกัดสิ่งกีดขวาง (obstacle clearance limit)	275	พื้นผิวแนวร้อนตามข้อ ๒๗๓ (๔) ต้องเป็นแนวระดับต่อจากจุดที่ความลาดชันร้อยละสองจุดห้า ตัดกันกับระนาบ ดังต่อไปนี้ แล้วแต่ค่าใดมีค่ามากกว่า (๑) ระนาบแนวนอน (horizontal plane) ที่ความสูงหนึ่งร้อยห้าสิบเมตร เหนือระดับหัวทางวิ่ง หรือ (๒) ระนาบแนวนอน (horizontal plane) ที่ผ่านเหนือจุดยอดของวัตถุใด ๆ ที่ใช้ในการกำหนดความสูงจำกัดสิ่งกีดขวาง (obstacle clearance limit)	คงเดิม
303	เหนือพื้นผิวแนวร้อนชั้นใน พื้นผิวลาดเอียงชั้นใน และพื้นผิวบาล์คแลนดิง ต้องไม่มีวัตถุติดตั้งอยู่ เว้นแต่วัตถุที่ต้องใช้งานและจำเป็นต้องติดตั้งในตำแหน่งดังกล่าว โดยต้องเป็นวัตถุที่แตกหักง่าย นอกจากวรรคหนึ่ง เหนือพื้นผิวต่าง ๆ ตามข้อ ๓๐๐ ต้องไม่มีวัตถุที่เคลื่อนที่ได้ในขณะที่มีการใช้ทางวิ่งในการบินลงของอากาศยาน	276	เหนือพื้นผิวแนวร้อนชั้นใน พื้นผิวลาดเอียงชั้นใน และพื้นผิวบาล์คแลนดิง ต้องไม่มีวัตถุติดตั้งอยู่ เว้นแต่วัตถุที่ต้องใช้งานและจำเป็นต้องติดตั้งในตำแหน่งดังกล่าว โดยต้องเป็นวัตถุที่แตกหักง่าย นอกจากวรรคหนึ่ง เหนือพื้นผิวต่าง ๆ ตามข้อ ๒๗๓ ต้องไม่มีวัตถุที่เคลื่อนที่ได้ในขณะที่มีการใช้ทางวิ่งในการบินลงของ อากาศยานเครื่องบิน	แก้ไขคำว่า “อากาศยาน” เป็นคำว่า “เครื่องบิน” ให้ตรงกับ Annex 14 ที่ใช้คำว่า “aeroplane”

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
304	เหนือพื้นผิวแนวร่อนและพื้นผิวลาดเอียงต้องไม่มีวัตถุที่เกิดหรือสร้างขึ้นใหม่หรือการต่อเติมวัตถุเดิมที่มีอยู่แล้ว เว้นแต่สำนักงานพิจารณาแล้วเห็นว่า มีวัตถุอื่นที่เคลื่อนย้ายไม่ได้ที่มีอยู่เดิมแล้วกำลังอยู่	277	เหนือพื้นผิวแนวร่อนและพื้นผิวลาดเอียงต้องไม่มีวัตถุที่เกิดหรือสร้างขึ้นใหม่หรือการต่อเติมวัตถุเดิมที่มีอยู่แล้ว เว้นแต่สำนักงานพิจารณาแล้วเห็นว่า มีวัตถุอื่นที่เคลื่อนย้ายไม่ได้ที่มีอยู่เดิมแล้วกำลังอยู่	คงเดิม
305	เหนือพื้นผิวยุโรปกรวย และพื้นผิวแนวระดับชั้นใน ต้องไม่มีวัตถุที่เกิดหรือสร้างขึ้นใหม่หรือการต่อเติมวัตถุเดิมที่มีอยู่แล้ว เว้นแต่สำนักงานพิจารณาแล้วเห็นว่า มีวัตถุอื่นที่เคลื่อนย้ายไม่ได้ที่มีอยู่เดิมแล้วกำลังอยู่ หรือหลังจากทำการศึกษาทางด้านการบินแล้วเห็นว่า วัตถุที่เกิดหรือสร้างขึ้นใหม่หรือการต่อเติมนั้นไม่ส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยหรือส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยหรือส่งผลกระทบต่ออย่างมีนัยสำคัญต่อการปฏิบัติการของอากาศยาน	278	เหนือพื้นผิวยุโรปกรวย และพื้นผิวแนวระดับชั้นใน ต้องไม่มีวัตถุที่เกิดหรือสร้างขึ้นใหม่หรือการต่อเติมวัตถุเดิมที่มีอยู่แล้ว เว้นแต่สำนักงานพิจารณาแล้วเห็นว่า มีวัตถุอื่นที่เคลื่อนย้ายไม่ได้ที่มีอยู่เดิมแล้วกำลังอยู่ หรือหลังจากทำการศึกษาทางด้านการบินแล้วเห็นว่า วัตถุที่เกิดหรือสร้างขึ้นใหม่หรือการต่อเติมนั้นไม่ส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยหรือส่งผลกระทบต่ออย่างมีนัยสำคัญต่อการปฏิบัติการของ อากาศยานเครื่องบิน	แก้ไขคำว่า “อากาศยาน” เป็นคำว่า “เครื่องบิน” ให้ตรงกับ Annex 14 ที่ใช้คำว่า “aeroplane”
306	วัตถุเดิมที่มีอยู่เหนือพื้นผิวแนวร่อน พื้นผิวลาดเอียง พื้นผิวยุโรปกรวย และพื้นผิวแนวระดับชั้นใน ต้องย้ายออกให้ไกลที่สุดเท่าที่สามารถทำได้ เว้นแต่สำนักงานพิจารณาแล้วเห็นว่า มีวัตถุอื่นที่เคลื่อนย้ายไม่ได้ที่มีอยู่เดิมแล้วกำลังอยู่ หรือหลังจากทำการศึกษาทางด้านการบินแล้วเห็นว่า วัตถุเดิมที่มีอยู่นั้นไม่ส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยหรือส่งผลกระทบต่ออย่างมีนัยสำคัญต่อการปฏิบัติการของอากาศยาน	279	วัตถุเดิมที่มีอยู่เหนือพื้นผิวแนวร่อน พื้นผิวลาดเอียง พื้นผิวยุโรปกรวย และพื้นผิวแนวระดับชั้นใน ต้องย้ายออกให้ไกลที่สุดเท่าที่สามารถทำได้ เว้นแต่สำนักงานพิจารณาแล้วเห็นว่า มีวัตถุอื่นที่เคลื่อนย้ายไม่ได้ที่มีอยู่เดิมแล้วกำลังอยู่ หรือหลังจากทำการศึกษาทางด้านการบินแล้วเห็นว่า วัตถุเดิมที่มีอยู่นั้นไม่ส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยหรือส่งผลกระทบต่ออย่างมีนัยสำคัญต่อการปฏิบัติการของ อากาศยานเครื่องบิน	แก้ไขคำว่า “อากาศยาน” เป็นคำว่า “เครื่องบิน” ให้ตรงกับ Annex 14 ที่ใช้คำว่า “aeroplane”

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
307	เนื่องด้วยความลาดชันตามขวางหรือความลาดชันตามยาวบนพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่ง ในกรณีที่ขอบในหรือบางส่วนของขอบในของพื้นผิวแนวร่อนอาจจะอยู่ต่ำกว่าระดับความสูงของพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่งที่เกี่ยวข้อง ในกรณีนี้พื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่งไม่จำเป็นต้องทำการปรับระดับให้เป็นไปตามขอบในของพื้นผิวแนวร่อนหรือในกรณีที่มีภูมิประเทศหรือวัตถุที่อยู่เหนือพื้นผิวแนวร่อนและอยู่เลยจากจุดสิ้นสุดพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่ง แต่ความสูงของพื้นที่และวัตถุดังกล่าวต่ำกว่าระดับพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่ง อาจไม่จำเป็นต้องเคลื่อนย้ายออกไป เว้นแต่หากพิจารณาแล้วเห็นว่าอาจเป็นอันตรายต่ออากาศยาน		เนื่องด้วยความลาดชันตามขวางหรือความลาดชันตามยาวบนพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่ง ในกรณีที่ขอบในหรือบางส่วนของขอบในของพื้นผิวแนวร่อนอาจจะอยู่ต่ำกว่าระดับความสูงของพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่งที่เกี่ยวข้อง ในกรณีนี้พื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่งไม่จำเป็นต้องทำการปรับระดับให้เป็นไปตามขอบในของพื้นผิวแนวร่อนหรือในกรณีที่มีภูมิประเทศหรือวัตถุที่อยู่เหนือพื้นผิวแนวร่อนและอยู่เลยจากจุดสิ้นสุดพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่ง แต่ความสูงของพื้นที่และวัตถุดังกล่าวต่ำกว่าระดับพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่ง อาจไม่จำเป็นต้องเคลื่อนย้ายออกไป เว้นแต่หากพิจารณาแล้วเห็นว่าอาจเป็นอันตรายต่ออากาศยาน	ตัดออก เนื่องจากระดับของพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่งต้องไม่เกินกว่าขอบในของพื้นผิวแนวร่อน (Explanatory Note จาก Annex 14) Same note as 4.2.5 (ข้อ 292 เดิม)
	๔. ทางวิ่งเพื่อการวิ่งขึ้นของอากาศยาน (Runway Meant for Take-off)		๔. ทางวิ่งเพื่อการวิ่งขึ้นของอากาศยาน (Runway Meant for Take-off)	คงเดิม
308	สนามบินที่มีทางวิ่งเพื่อการวิ่งขึ้นของอากาศยาน ต้องกำหนดให้มีพื้นผิวไต่ระดับเป็นพื้นผิวจำกัดสิ่งกีดขวาง	280	สนามบินที่มีทางวิ่งเพื่อการวิ่งขึ้นของอากาศยาน ต้องกำหนดให้มีพื้นผิวไต่ระดับเป็นพื้นผิวจำกัดสิ่งกีดขวาง	คงเดิม
309	มิติของพื้นผิวไต่ระดับขึ้นจากทางวิ่งตามข้อ ๓๐๘ ต้องมีค่าไม่น้อยกว่าขนาดที่กำหนดไว้ในตารางที่ ๑๕ พื้นผิวไต่ระดับอาจมีความยาวที่น้อยกว่าขนาดที่กำหนดไว้ในวรรคหนึ่งได้ หากความยาวที่น้อยกว่านั้นมีความสอดคล้องกับมาตรการในการปฏิบัติที่นำมาใช้เพื่อให้ครอบคลุมกับเที่ยวบินขาออกของอากาศยาน	281	มิติของพื้นผิวไต่ระดับขึ้นจากทางวิ่งตามข้อ ๒๘๐ ต้องมีค่าไม่น้อยกว่าขนาดที่กำหนดไว้ในตารางที่ ๑๕ พื้นผิวไต่ระดับอาจมีความยาวที่น้อยกว่าขนาดที่กำหนดไว้ในวรรคหนึ่งได้ หากความยาวที่น้อยกว่านั้นมีความสอดคล้องกับมาตรการในการปฏิบัติที่นำมาใช้เพื่อให้ครอบคลุมกับเที่ยวบินขาออกของอากาศยาน เครื่องบิน	แก้ไขคำว่า “อากาศยาน” เป็นคำว่า “เครื่องบิน” ให้ตรงกับ Annex 14 ที่ใช้คำว่า “aeroplane”

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
ตาราง ที่ 15	มิติและความลาดชันของพื้นผิวจำกัดสิ่งกีดขวาง ของทางวิ่งเพื่อการวิ่งขึ้นของอากาศยาน	ตาราง ที่ 15	มิติและความลาดชันของพื้นผิวจำกัดสิ่งกีดขวาง ของทางวิ่งเพื่อการวิ่งขึ้นของอากาศยาน	คงเดิม
310	ให้สนามบินพิจารณาลักษณะการปฏิบัติการบิน ของอากาศยานที่จะใช้ทางวิ่งเพื่อวินิจฉัยว่า มี ความจำเป็นต้องลดมุมลาดเอียงตามที่กำหนดไว้ ในตารางที่ ๑๕ หรือไม่ เมื่อคำนึงถึงสภาพของการ ปฏิบัติการบินในสภาวะวิกฤต หากต้องลดมุมลาด เอียงที่กำหนดลง สนามบินต้องปรับความยาวของ พื้นผิวไต่ระดับให้สอดคล้อง เพื่อรักษาระยะความ สูงจำกัดสิ่งกีดขวางที่สามร้อยเมตร	282	ให้สนามบินพิจารณาลักษณะการปฏิบัติการบิน ของ อากาศยานเครื่องบิน ที่จะใช้ทางวิ่งเพื่อ วินิจฉัยว่ามีความจำเป็นต้องลดมุมลาด เอียงชัน ตามที่กำหนดไว้ในตารางที่ ๑๕ หรือไม่ เมื่อ คำนึงถึงสภาพของการปฏิบัติการบินในสภาวะ วิกฤต หากต้องลดมุมลาด เอียงชัน ที่กำหนดลง สนามบินต้องปรับความยาวของพื้นผิวไต่ระดับให้ สอดคล้อง เพื่อรักษาระยะความสูงจำกัดสิ่งกีด ขวางที่สามร้อยเมตร	1.แก้ไขคำว่า “อากาศยาน” เป็นคำว่า “เครื่องบิน” ให้ตรงกับ Annex 14 ที่ใช้คำว่า “aeroplane” 2. แก้ไขคำว่า “ลาดเอียง” เป็น “ลาดชัน” (slope)
311	ในกรณีสภาพแวดล้อมประจำท้องถิ่นของสนามบิน แตกต่างกันมากจากค่าสภาพชั้นบรรยากาศมาตรฐาน ระดับน้ำทะเล สนามบินอาจต้องปรับลดระดับค่า ความลาดชันที่กำหนดไว้ในตารางที่ ๑๕ เพื่อความ เหมาะสม ทั้งนี้ ระดับของการปรับลดขึ้นอยู่กับความ ต่างระหว่างค่าชั้นบรรยากาศท้องถิ่นและค่าสภาพ ชั้นบรรยากาศมาตรฐานระดับน้ำทะเล และขึ้นอยู่กับ ข้อกำหนดด้านการปฏิบัติการบินและคุณลักษณะ สมรรถนะของอากาศยานที่ใช้ทางวิ่งนั้น	283	ในกรณีสภาพแวดล้อมประจำท้องถิ่นของสนามบิน แตกต่างกันมากจากค่าสภาพชั้นบรรยากาศมาตรฐาน ระดับน้ำทะเล สนามบินอาจต้องปรับลดระดับค่า ความลาดชันที่กำหนดไว้ในตารางที่ ๑๕ เพื่อความ เหมาะสม ทั้งนี้ ระดับของการปรับลดขึ้นอยู่กับความ ต่างระหว่างค่าชั้นบรรยากาศท้องถิ่นและค่าสภาพ ชั้นบรรยากาศมาตรฐานระดับน้ำทะเล และขึ้นอยู่กับ ข้อกำหนดด้านการปฏิบัติการบินและคุณลักษณะ สมรรถนะของ อากาศยานเครื่องบิน ที่ใช้ทางวิ่งนั้น	แก้ไขคำว่า “อากาศยาน” เป็นคำว่า “เครื่องบิน” ให้ตรงกับ Annex 14 ที่ใช้คำว่า “aeroplane”
312	เหนือพื้นผิวไต่ระดับต้องไม่มีวัตถุที่เกิดหรือสร้างขึ้น ใหม่หรือการต่อเติมวัตถุเดิมที่มีอยู่แล้ว เว้นแต่ สำนักงานพิจารณาแล้วเห็นว่าไม่มีวัตถุอื่นที่เคลื่อนย้าย ไม่ได้ที่มีอยู่เดิมแล้วกำบังอยู่	284	เหนือพื้นผิวไต่ระดับต้องไม่มีวัตถุที่เกิดหรือสร้างขึ้น ใหม่หรือการต่อเติมวัตถุเดิมที่มีอยู่แล้ว เว้นแต่ สำนักงานพิจารณาแล้วเห็นว่าไม่มีวัตถุอื่นที่เคลื่อนย้าย ไม่ได้ที่มีอยู่เดิมแล้วกำบังอยู่	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
313	หากไม่มีวัตถุใดที่มีความสูงถึงระนาบความลาดชัน ร้อยละสองของพื้นผิวไต่ระดับ (๑ : ๕๐) วัตถุที่เกิดหรือสร้างขึ้นใหม่ต้องถูกจำกัดความสูงเพื่อรักษาพื้นผิวที่ปลอดภัยกีดขวางเดิมไว้ หรือลดพื้นผิวต่ำลงเป็นระนาบความลาดชันร้อยละหนึ่งจุดหก (๑ : ๖๒.๕)	285	หากไม่มีวัตถุใดที่มีความสูงถึงระนาบความลาดชัน ร้อยละสองของพื้นผิวไต่ระดับ (๑ : ๕๐) วัตถุที่เกิดหรือสร้างขึ้นใหม่ต้องถูกจำกัดความสูงเพื่อรักษาพื้นผิวที่ปลอดภัยกีดขวางเดิมไว้ หรือลดพื้นผิวต่ำลงเป็นระนาบความลาดชันร้อยละหนึ่งจุดหก (๑ : ๖๒.๕)	คงเดิม
314	วัตถุเดิมที่มีอยู่ซึ่งยื่นล้ำเหนือพื้นผิวไต่ระดับ ต้องย้ายออกให้ไกลที่สุดเท่าที่สามารถทำได้ เว้นแต่สำนักงานพิจารณาแล้วเห็นว่า วัตถุอื่นที่เคลื่อนย้ายไม่ได้ที่มีอยู่เดิมแล้วกำบังอยู่ หรือหลังจากทำการศึกษาทางด้านการบินแล้วเห็นว่า วัตถุที่มีอยู่เดิมนั้นไม่ส่งผลกระทบต่อความปลอดภัย หรือส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยอย่างมีนัยสำคัญต่อการปฏิบัติการของอากาศยาน	286	วัตถุเดิมที่มีอยู่ซึ่งยื่นล้ำเหนือพื้นผิวไต่ระดับ ต้องย้ายออกให้ไกลที่สุดเท่าที่สามารถทำได้ เว้นแต่สำนักงานพิจารณาแล้วเห็นว่า วัตถุอื่นที่เคลื่อนย้ายไม่ได้ที่มีอยู่เดิมแล้วกำบังอยู่ หรือหลังจากทำการศึกษาทางด้านการบินแล้วเห็นว่า วัตถุที่มีอยู่เดิมนั้นไม่ส่งผลกระทบต่อความปลอดภัย หรือส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยอย่างมีนัยสำคัญต่อการปฏิบัติการของ อากาศยานเครื่องบิน	แก้ไขคำว่า “อากาศยาน” เป็นคำว่า “เครื่องบิน” ให้ตรงกับ Annex 14 ที่ใช้คำว่า “aeroplane”

ชื่อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ชื่อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
315	<p>เนื่องด้วยความลาดชันตามขวางหรือความลาดชันตามยาวบนพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่งหรือพื้นที่ปลอดภัยกีดขวาง ในกรณีที่ชอบในหรือบางส่วน ของขอบในของพื้นผิวได้ระดับอาจจะอยู่ต่ำกว่าระดับความสูงของพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่งหรือพื้นที่ปลอดภัยกีดขวางที่เกี่ยวข้อง ในกรณีนี้พื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่งหรือพื้นที่ปลอดภัยกีดขวาง ไม่จำเป็นต้องทำการปรับระดับให้เป็นไปตามขอบในของพื้นผิวได้ระดับ หรือในกรณีที่มีภูมิประเทศ หรือวัตถุที่อยู่เหนือพื้นผิวได้ระดับ และอยู่เลยจากจุดสิ้นสุดพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่งหรือพื้นที่ปลอดภัยกีดขวาง แล้วแต่กรณี แต่ความสูงของพื้นที่และวัตถุดังกล่าวต่ำกว่าระดับพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่งหรือพื้นที่ปลอดภัยกีดขวางอาจไม่จำเป็นต้องเคลื่อนย้ายออกไป เว้นแต่หากพิจารณาแล้วเห็นว่าอาจจะเป็นอันตรายต่ออากาศยาน</p> <p>ให้สนามบินใช้การพิจารณาในลักษณะเดียวกันกับวรรคหนึ่งกับบริเวณจุดเชื่อมต่อของพื้นที่ปลอดภัยกีดขวางและพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่งเมื่อมีความแตกต่างระหว่างความลาดชันตามขวางเกิดขึ้น</p>		<p>เนื่องด้วยความลาดชันตามขวางหรือความลาดชันตามยาวบนพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่งหรือพื้นที่ปลอดภัยกีดขวาง ในกรณีที่ชอบในหรือบางส่วน ของขอบในของพื้นผิวได้ระดับอาจจะอยู่ต่ำกว่าระดับความสูงของพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่งหรือพื้นที่ปลอดภัยกีดขวางที่เกี่ยวข้อง ในกรณีนี้พื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่งหรือพื้นที่ปลอดภัยกีดขวาง ไม่จำเป็นต้องทำการปรับระดับให้เป็นไปตามขอบในของพื้นผิวได้ระดับ หรือในกรณีที่มีภูมิประเทศ หรือวัตถุที่อยู่เหนือพื้นผิวได้ระดับ และอยู่เลยจากจุดสิ้นสุดพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่งหรือพื้นที่ปลอดภัยกีดขวาง แล้วแต่กรณี แต่ความสูงของพื้นที่และวัตถุดังกล่าวต่ำกว่าระดับพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่งหรือพื้นที่ปลอดภัยกีดขวางอาจไม่จำเป็นต้องเคลื่อนย้ายออกไป เว้นแต่หากพิจารณาแล้วเห็นว่าอาจจะเป็นอันตรายต่ออากาศยาน</p> <p>ให้สนามบินใช้การพิจารณาในลักษณะเดียวกันกับวรรคหนึ่งกับบริเวณจุดเชื่อมต่อของพื้นที่ปลอดภัยกีดขวางและพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่งเมื่อมีความแตกต่างระหว่างความลาดชันตามขวางเกิดขึ้น</p>	<p>Amndt 14 4.2.27 (R) Note ตัดออก เนื่องจากระดับของพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่งต้องไม่เกินกว่าขอบในของพื้นผิวแนวร่อน (Explanatory Note จาก Annex 14)</p>
	ส่วนที่ ๓ วัตถุภายนอกพื้นผิวจำกัดสิ่งกีดขวาง		ส่วนที่ ๓ วัตถุภายนอกพื้นผิวจำกัดสิ่งกีดขวาง	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
316	<p>เจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบินต้องจัดให้มีกระบวนการเพื่อให้มีการประสานงานกับหน่วยงานท้องถิ่น เกี่ยวกับการก่อสร้างหรือแก้ไขเปลี่ยนแปลงอาคาร สิ่งปลูกสร้างอย่างอื่น หรือการปลูกต้นไม้ยืนต้นที่อยู่ภายนอกพื้นผิวจำกัดสิ่งกีดขวาง ภายในรัศมีสี่สิบลำกิโลเมตรจากจุดอ้างอิงสนามบิน ซึ่งยื่นล้ำเหนือความสูงหนึ่งร้อยห้าสิบเมตร เหนือระดับความสูงของพื้นดิน</p> <p>ผู้อำนวยการมีอำนาจสั่งให้มีการศึกษาทางด้านการบินเกี่ยวกับผลกระทบจากการก่อสร้าง การแก้ไขเปลี่ยนแปลงหรือการปลูกต้นไม้ยืนต้นตามวรรคหนึ่งที่มีต่อการปฏิบัติการของอากาศยานด้วยก็ได้</p>	287	<p>เจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบินต้องจัดให้มีกระบวนการเพื่อให้มีการประสานงานกับหน่วยงานท้องถิ่น เกี่ยวกับการก่อสร้างหรือแก้ไขเปลี่ยนแปลงอาคาร สิ่งปลูกสร้างอย่างอื่น หรือการปลูกต้นไม้ยืนต้นที่อยู่ภายนอกพื้นผิวจำกัดสิ่งกีดขวาง ภายในรัศมีสี่สิบลำกิโลเมตรจากจุดอ้างอิงสนามบิน ซึ่งยื่นล้ำเหนือความสูงหนึ่งร้อยห้าสิบเมตร เหนือระดับความสูงของพื้นดิน</p> <p>ผู้อำนวยการมีอำนาจสั่งให้มีการศึกษาทางด้านการบินเกี่ยวกับผลกระทบจากการก่อสร้าง การแก้ไขเปลี่ยนแปลงหรือการปลูกต้นไม้ยืนต้นตามวรรคหนึ่งที่มีต่อการปฏิบัติการของอากาศยานเครื่องบินด้วยก็ได้</p>	แก้ไขคำว่า “อากาศยาน” เป็นคำว่า “เครื่องบิน” ให้ตรงกับ Annex 14 ที่ใช้คำว่า “aeroplane”
317	<p>ในพื้นที่นอกพื้นผิวจำกัดสิ่งกีดขวาง วัตถุที่ยื่นถึงความสูงหนึ่งร้อยห้าสิบเมตรหรือสูงกว่า เหนือระดับความสูงของพื้นดิน ให้ถือว่าเป็นสิ่งกีดขวาง เว้นแต่การศึกษาทางด้านการบินระบุว่าไม่เป็นอันตรายต่ออากาศยาน</p> <p>การศึกษาทางด้านการบินตามวรรคหนึ่ง ให้พิจารณาถึงลักษณะของการปฏิบัติการบินและแยกระหว่างการปฏิบัติการบินในเวลากลางวันและกลางคืนด้วย</p>	288	<p>ในพื้นที่นอกพื้นผิวจำกัดสิ่งกีดขวาง วัตถุที่ยื่นถึงความสูงหนึ่งร้อยห้าสิบเมตรหรือสูงกว่า เหนือระดับความสูงของพื้นดิน ให้ถือว่าเป็นสิ่งกีดขวาง เว้นแต่การศึกษาทางด้านการบินระบุว่าไม่เป็นอันตรายต่ออากาศยานเครื่องบิน</p> <p>การศึกษาทางด้านการบินตามวรรคหนึ่ง ให้พิจารณาถึงลักษณะของการปฏิบัติการบินและแยกระหว่างการปฏิบัติการบินในเวลากลางวันและกลางคืนด้วย</p>	ตัด Explanatory Note จาก Annex 14, 4.3.2 (R) Note
	ส่วนที่ ๔ วัตถุอื่น ๆ		ส่วนที่ ๔ วัตถุอื่น ๆ	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
318	แม้วัตถุใด ๆ ไม่ได้ยื่นล้ำเข้าไปในพื้นที่ผิวแนวร่อน แต่หากวัตถุนั้นส่งผลกระทบต่อที่ตั้งที่เหมาะสมหรือสมรรถนะของเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ทั้งประเภททัศนวิสัย และประเภทไม่ใช้ทัศนวิสัย ต้องมีกระบวนการประสานงานเพื่อดำเนินการย้ายวัตถุออกให้ไกลที่สุดเท่าที่จะทำได้	289	แม้วัตถุใด ๆ ไม่ได้ยื่นล้ำเข้าไปในพื้นที่ผิวแนวร่อน แต่หากวัตถุนั้นส่งผลกระทบต่อที่ตั้งที่เหมาะสมหรือสมรรถนะของเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ทั้งประเภททัศนวิสัย และประเภทไม่ใช้ทัศนวิสัย ต้องมีกระบวนการประสานงานเพื่อดำเนินการย้ายวัตถุออกให้ไกลที่สุดเท่าที่จะทำได้	คงเดิม
319	นอกจากข้อ ๓๑๘ แล้ว หากสำนักงานพิจารณาหลังจากสนามบินทำการศึกษาด้านการบินแล้ว เห็นว่าวัตถุอื่นใดเป็นอันตรายต่ออากาศยานบนพื้นที่เคลื่อนไหวหรือในอากาศภายในขอบเขตพื้นที่ผิวแนวระดับชั้นในและพื้นผิวรูปกรวย ให้ถือว่าเป็นสิ่งกีดขวาง และต้องมีกระบวนการประสานงานเพื่อดำเนินการย้ายวัตถุนั้นออกให้ไกลที่สุดเท่าที่จะทำได้	290	นอกจากข้อ ๒๘๙ แล้ว หากสำนักงานพิจารณาหลังจากสนามบินทำการศึกษาด้านการบินแล้ว เห็นว่าวัตถุอื่นใดเป็นอันตรายต่อ อากาศยานเครื่องบิน บนพื้นที่เคลื่อนไหวหรือในอากาศภายในขอบเขตพื้นที่ผิวแนวระดับชั้นในและพื้นผิวรูปกรวย ให้ถือว่าเป็นสิ่งกีดขวาง และต้องมีกระบวนการประสานงานเพื่อดำเนินการย้ายวัตถุนั้นออกให้ไกลที่สุดเท่าที่จะทำได้	แก้ไขคำว่า “อากาศยาน” เป็นคำว่า “เครื่องบิน” ให้ตรงกับ Annex 14 ที่ใช้คำว่า “aeroplane”
	หมวด ๕ สิ่งอำนวยความสะดวก สิ่งติดตั้งและอุปกรณ์ ส่วนที่ ๑ เครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ประเภททัศนวิสัย ๑. อุปกรณ์บอกทิศทางและอุปกรณ์ให้สัญญาณ ก. อุปกรณ์บอกทิศทางลม (Wind Direction Indicator)		หมวด ๕ สิ่งอำนวยความสะดวก สิ่งติดตั้งและอุปกรณ์ ส่วนที่ ๑ เครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ประเภททัศนวิสัย ๑. อุปกรณ์บอกทิศทางและอุปกรณ์ให้สัญญาณ ก. อุปกรณ์บอกทิศทางลม (Wind Direction Indicator)	คงเดิม
320	สนามบินต้องติดตั้งอุปกรณ์บอกทิศทางลม อย่างน้อยหนึ่งอัน	291	สนามบินต้องติดตั้งอุปกรณ์บอกทิศทางลม อย่างน้อยหนึ่งอัน	คงเดิม

ชื่อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ชื่อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
321	อุปกรณ์บอกทิศทางลมต้องตั้งอยู่ในบริเวณที่มองเห็นได้จากอากาศยานในระหว่างการปฏิบัติการบินหรือมองเห็นได้จากพื้นที่เคลื่อนไหวน และต้องติดตั้งในลักษณะที่จะไม่ได้รับผลกระทบจากมวลอากาศรบกวน (air disturbances) ซึ่งเกิดขึ้นจากวัตถุที่อยู่ในบริเวณใกล้เคียง	292	อุปกรณ์บอกทิศทางลมต้องตั้งอยู่ในบริเวณที่มองเห็นได้จากอากาศยานในระหว่างการปฏิบัติการบินหรือมองเห็นได้จากพื้นที่เคลื่อนไหวน และต้องติดตั้งในลักษณะที่จะไม่ได้รับผลกระทบจากมวลอากาศรบกวน (air disturbances) ซึ่งเกิดขึ้นจากวัตถุที่อยู่ในบริเวณใกล้เคียง	คงเดิม
322	อุปกรณ์บอกทิศทางลมต้องทำจากผ้าเป็นรูปกรวยตัดยอด มีความยาวไม่น้อยกว่าสามจุดหกเมตร และมีเส้นผ่านศูนย์กลางที่ปลายด้านที่ใหญ่กว่าไม่น้อยกว่าศูนย์จุดเก้าเมตร สามารถบอกทิศทางของลมผิวพื้นที่ชัดเจนและบอกความเร็วลมโดยทั่วไป ใช้สีที่สามารถมองเห็นได้ชัดเจนและสามารถเข้าใจได้จากความสูงอย่างน้อยสามร้อยเมตร เมื่อเทียบกับพื้นหลัง และหากสามารถทำได้ให้เลือกใช้เพียงสีเดียว โดยต้องเป็นสีขาวหรือสีส้ม ทั้งนี้ ในกรณีที่มีความจำเป็นต้องใช้สองสีผสมกันเพื่อให้สามารถมองเห็นได้ชัดเจนและตัดกับพื้นหลัง ให้สนามบินเลือกใช้สีส้มและสีขาว หรือสีแดงและสีขาว และต้องจัดเรียงเป็นแถบสลับกันห้าแถบ โดยสีของแถบแรกและแถบสุดท้ายต้องเป็นสีเข้มกว่า	293	อุปกรณ์บอกทิศทางลมต้องทำจากผ้าเป็นรูปกรวยตัดยอด มีความยาวไม่น้อยกว่าสามจุดหกเมตร และมีเส้นผ่านศูนย์กลางที่ปลายด้านที่ใหญ่กว่าไม่น้อยกว่าศูนย์จุดเก้าเมตร สามารถบอกทิศทางของลมผิวพื้นที่ชัดเจนและบอกความเร็วลมโดยทั่วไป ใช้สีที่สามารถมองเห็นได้ชัดเจนและสามารถเข้าใจได้จากความสูงอย่างน้อยสามร้อยเมตร เมื่อเทียบกับพื้นหลัง และหากสามารถทำได้ให้เลือกใช้เพียงสีเดียว โดยต้องเป็นสีขาวหรือสีส้ม ทั้งนี้ ในกรณีที่มีความจำเป็นต้องใช้สองสีผสมกันเพื่อให้สามารถมองเห็นได้ชัดเจนและตัดกับพื้นหลัง ให้สนามบินเลือกใช้สีส้มและสีขาว หรือสีแดงและสีขาว หรือสีขาวและสีดำ และต้องจัดเรียงเป็นแถบสลับกันห้าแถบ โดยสีของแถบแรกและแถบสุดท้ายต้องเป็นสีเข้มกว่า	ปรับปรุงตาม Amendment 14 to Annex 14 Vol. I, 5.1.1.3 5.1.1.3: ... Where a combination of two colours is required to give adequate conspicuity against changing backgrounds, they should preferably be orange and white, red and white, or black and white, and should be arranged in five alternate bands, the first and last bands being the darker colour.

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
323	ที่ตั้งของอุปกรณ์บอกทิศทางลมต้องมีการทำเครื่องหมายแถบวงกลมที่มีเส้นผ่านศูนย์กลางสิบห้าเมตรและมีความกว้างหนึ่งจุดสองเมตร โดยแถบดังกล่าวต้องอยู่ตรงกึ่งกลางของฐานอุปกรณ์บอกทิศทางลม และให้เลือกใช้สีที่มองเห็นได้ชัดเจน เช่น สีขาว	294	ที่ตั้งของอุปกรณ์บอกทิศทางลมต้องมีการทำเครื่องหมายแถบวงกลมที่มีเส้นผ่านศูนย์กลางสิบห้าเมตรและมีความกว้างหนึ่งจุดสองเมตร โดยแถบดังกล่าวต้องอยู่ตรงกึ่งกลางของฐานอุปกรณ์บอกทิศทางลม และให้เลือกใช้สีที่มองเห็นได้ชัดเจน เช่น สีขาว	คงเดิม
324	ในกรณีที่สนามบินเปิดให้บริการในเวลาากลางคืน สนามบินต้องจัดให้มีไฟส่องสว่างติดตั้งที่อุปกรณ์บอกทิศทางลมที่ติดตั้งในสนามบินด้วย	295	ในกรณีที่สนามบินเปิดให้บริการในเวลาากลางคืน สนามบินต้องจัดให้มีไฟส่องสว่างติดตั้งที่อุปกรณ์บอกทิศทางลมที่ติดตั้งในสนามบินด้วย	คงเดิม
	ข. อุปกรณ์บอกทิศทางในการบินลง (Landing Direction Indicator)		ข. อุปกรณ์บอกทิศทางในการบินลง (Landing Direction Indicator)	คงเดิม
325	หากสนามบินมีการติดตั้งอุปกรณ์บอกทิศทางในการบินลง อุปกรณ์ดังกล่าวต้องตั้งอยู่ในบริเวณที่เห็นเด่นชัดในสนามบิน	296	หากสนามบินมีการติดตั้งอุปกรณ์บอกทิศทางในการบินลง อุปกรณ์ดังกล่าวต้องตั้งอยู่ในบริเวณที่เห็นเด่นชัดในสนามบิน	คงเดิม
326	อุปกรณ์บอกทิศทางในการบินลงต้องเป็นรูปตัว T	297	อุปกรณ์บอกทิศทางในการบินลงต้องเป็นรูปตัว T	คงเดิม
327	อุปกรณ์บอกทิศทางในการบินลงต้องมีรูปทรงและขนาดอย่างน้อยที่สุดตามรูปที่ ๑๖ โดยรูปตัว T ต้องเป็นสีขาวหรือสีส้ม ขึ้นอยู่กับว่าสีใดสามารถมองเห็นได้ชัดเจนตัดกับพื้นหลังที่จะมองเห็น อุปกรณ์บอกทิศทางในการบินลง ทั้งนี้ หากสนามบินมีการให้บริการในเวลาากลางคืน รูปตัว T ต้องมีการติดตั้งไฟส่องสว่างหรือมีการแสดงรูปทรงด้วยไฟสีขาวด้วย	298	อุปกรณ์บอกทิศทางในการบินลงต้องมีรูปทรงและขนาดอย่างน้อยที่สุดตามรูปที่ ๑๖ โดยรูปตัว T ต้องเป็นสีขาวหรือสีส้ม ขึ้นอยู่กับว่าสีใดสามารถมองเห็นได้ชัดเจนตัดกับพื้นหลังที่จะมองเห็น อุปกรณ์บอกทิศทางในการบินลง ทั้งนี้ หากสนามบินมีการให้บริการในเวลาากลางคืน รูปตัว T ต้องมีการติดตั้งไฟส่องสว่างหรือมีการแสดงรูปทรงด้วยไฟสีขาวด้วย	คงเดิม
รูปที่ 16	อุปกรณ์บอกทิศทางในการบินลง	รูปที่ 16	อุปกรณ์บอกทิศทางในการบินลง	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
328	สนามบินที่มีการควบคุมการจราจรทางอากาศ ต้องจัดให้มีไฟฉาย ณ หอควบคุมการจราจรทาง อากาศ	299	สนามบินที่มีการควบคุมการจราจรทางอากาศ ต้องจัดให้มีไฟฉาย <u>สัญญาณ</u> ณ หอควบคุม การจราจรทางอากาศ	แก้คำให้ชัดเจน
329	ไฟฉายสัญญาณต้องมีความสามารถในการให้ สัญญาณสีแดง สีเขียว และสีขาวได้ และสามารถ (๑) เล็งโดยใช้มือบังคับไปยังเป้าหมายใด ๆ ตามที่ ต้องการได้ (๒) ให้สัญญาณโดยสีใดสีหนึ่ง ตามด้วยสัญญาณสี อื่นอีกสองสี และ (๓) ส่งผ่านข้อความโดยสีใดสีหนึ่งในสามสีด้วย รหัสมอร์ส ซึ่งมีความเร็วอย่างน้อยสี่คำต่อนาที	300	ไฟฉายสัญญาณต้องมีความสามารถในการให้ สัญญาณสีแดง สีเขียว และสีขาวได้ และสามารถ (๑) เล็งโดยใช้มือบังคับไปยังเป้าหมายใด ๆ ตามที่ ต้องการได้ (๒) ให้สัญญาณโดยสีใดสีหนึ่ง ตามด้วยสัญญาณสี อื่นอีกสองสี และ (๓) ส่งผ่านข้อความโดยสีใดสีหนึ่งในสามสีด้วย รหัสมอร์ส ซึ่งมีความเร็วอย่างน้อยสี่คำต่อนาที	คงเดิม
330	เมื่อสนามบินเลือกใช้แสงสีเขียวตามข้อ ๓๒๙ การ ใช้งานต้องถูกกำหนดด้วยขอบเขตสี ของสีเขียว (boundary of green) ตามที่ระบุไว้ในข้อ ๒.๑.๒ ของภาคผนวกแนบท้าย ๑	301	เมื่อสนามบินเลือกใช้แสงสีเขียวตามข้อ ๓๐๐ การ ใช้งานต้องถูกกำหนดด้วยขอบเขตสี ของสีเขียว (boundary of green) ตามที่ระบุไว้ในข้อ ๒.๑.๒ ของภาคผนวกแนบท้าย ๑	คงเดิม
331	การกระจายลำแสงต้องทำมุมไม่น้อยกว่าหนึ่ง องศา และไม่เกินสามองศา ในกรณีที่สนามบิน ต้องการใช้ไฟฉายสัญญาณในเวลากลางวัน ความ เข้มของแสงสีใด ๆ ต้องไม่น้อยกว่าหกพันแคน เดลา	302	การกระจายลำแสงต้องทำมุมไม่น้อยกว่าหนึ่ง องศา และไม่เกินสามองศา ในกรณีที่สนามบิน ต้องการใช้ไฟฉายสัญญาณในเวลากลางวัน ความ เข้มของแสงสีใด ๆ ต้องไม่น้อยกว่าหกพันแคน เดลา	คงเดิม
	ง. พื้นที่ให้สัญญาณและแผงให้สัญญาณ (Signal Area and Signal Panels)		ง. พื้นที่ให้สัญญาณและแผงให้สัญญาณ (Signal Area and Signal Panels)	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
332	สนามบินต้องจัดให้มีพื้นที่ให้สัญญาณ ในกรณีที่สนามบินไม่มีการให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศ โดยให้อยู่ในตำแหน่งที่สามารถมองเห็นได้จากทุกทิศทางของมุมแอสิมัท เหนือมุมเงยซึ่งทำมุมลึบองศากับแนวระดับ เมื่อมองจากที่ความสูงสามร้อยเมตร	303	สนามบินต้องจัดให้มีพื้นที่ให้สัญญาณ ในกรณีที่สนามบินไม่มีการให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศ โดยให้อยู่ในตำแหน่งที่สามารถมองเห็นได้จากทุกทิศทางของมุมแอสิมัท เหนือมุมเงยซึ่งทำมุมลึบองศากับแนวระดับ เมื่อมองจากที่ความสูงสามร้อยเมตร	คงเดิม
333	พื้นที่ให้สัญญาณต้องเป็นพื้นผิวแนวราบที่เรียบสม่ำเสมอ โดยมีขนาดอย่างน้อยเก้าตารางเมตร	304	พื้นที่ให้สัญญาณต้องเป็นพื้นผิวแนวราบที่เรียบสม่ำเสมอ โดยมีขนาดอย่างน้อยเก้าตารางเมตร	คงเดิม
334	สีของพื้นที่ให้สัญญาณต้องเป็นสีที่แตกต่างจากสีของแผงให้สัญญาณและต้องมีเส้นขอบสีขาวซึ่งมีขนาดความกว้างไม่น้อยกว่าศูนย์จุดสามเมตรล้อมรอบ	305	สีของพื้นที่ให้สัญญาณต้องเป็นสีที่แตกต่างจากสีของแผงให้สัญญาณและต้องมีเส้นขอบสีขาวซึ่งมีขนาดความกว้างไม่น้อยกว่าศูนย์จุดสามเมตรล้อมรอบ	คงเดิม
	๒. เครื่องหมาย ก. บททั่วไป		๒. เครื่องหมาย ก. บททั่วไป	คงเดิม
335	บริเวณจุดตัดของทางวิ่งตั้งแต่สองทางวิ่งขึ้นไปสนามบินต้องแสดงเครื่องหมายของทางวิ่งที่มีความสำคัญกว่า ยกเว้นเครื่องหมายขอบทางวิ่งโดยเครื่องหมายของทางวิ่งอื่น ๆ ต้องมีการเว้นช่วง ทั้งนี้ เครื่องหมายขอบทางวิ่งของทางวิ่งที่มีความสำคัญกว่าอาจมีการลากเส้นต่อเนื่องผ่านจุดตัดกันของทางวิ่งหรืออาจมีการเว้นช่วงก็ได้	306	บริเวณจุดตัดของทางวิ่งตั้งแต่สองทางวิ่งขึ้นไปสนามบินต้องแสดงเครื่องหมายของทางวิ่งที่มีความสำคัญกว่า ยกเว้นเครื่องหมายขอบทางวิ่งโดยเครื่องหมายของทางวิ่งอื่น ๆ ต้องมีการเว้นช่วง ทั้งนี้ เครื่องหมายขอบทางวิ่งของทางวิ่งที่มีความสำคัญกว่าอาจมีการลากเส้นต่อเนื่องผ่านจุดตัดกันของทางวิ่งหรืออาจมีการเว้นช่วงก็ได้	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
336	ลำดับความสำคัญของทางวิ่งสำหรับการแสดง เครื่องหมาย ต้องเป็นไปตามรายละเอียด ดังต่อไปนี้ (๑) ลำดับที่หนึ่ง ทางวิ่งแบบพรีซีซั่น (๒) ลำดับที่สอง ทางวิ่งแบบนอนพรีซีซั่น (๓) ลำดับที่สาม ทางวิ่งแบบบินลงโดยไม่ใช้ เครื่องวัดประกอบการบิน	307	ลำดับความสำคัญของทางวิ่งสำหรับการแสดง เครื่องหมาย ต้องเป็นไปตามรายละเอียด ดังต่อไปนี้ (๑) ลำดับที่หนึ่ง ทางวิ่งแบบพรีซีซั่น (๒) ลำดับที่สอง ทางวิ่งแบบนอนพรีซีซั่น (๓) ลำดับที่สาม ทางวิ่งแบบบินลงโดยไม่ใช้ เครื่องวัดประกอบการบิน	คงเดิม
337	บริเวณจุดตัดของทางวิ่งกับทางขับ สนามบินต้อง แสดงเครื่องหมายของทางวิ่ง ณ บริเวณจุดตัด ดังกล่าว และเครื่องหมายของทางขับต้องมีการ เว้นช่วง ทั้งนี้ รูปแบบของการเชื่อมต่อกันระหว่าง เครื่องหมายเส้นกึ่งกลางทางวิ่งและเครื่องหมาย เส้นกึ่งกลางทางขับ ให้เป็นไปตามที่กำหนดไว้ใน ข้อ ๓๘๕	308	บริเวณจุดตัดของทางวิ่งกับทางขับ สนามบินต้อง แสดงเครื่องหมายของทางวิ่ง ณ บริเวณจุดตัด ดังกล่าว และเครื่องหมายของทางขับต้องมีการ เว้นช่วง ทั้งนี้ รูปแบบของการเชื่อมต่อกันระหว่าง เครื่องหมายเส้นกึ่งกลางทางวิ่งและเครื่องหมาย เส้นกึ่งกลางทางขับ ให้เป็นไปตามที่กำหนดไว้ใน ข้อ ๓๕๖	คงเดิม
338	เครื่องหมายของทางวิ่งต้องเป็นสีขาว	309	เครื่องหมายของทางวิ่งต้องเป็นสีขาว	คงเดิม
339	ในกรณีพื้นผิวของทางวิ่งมีสีอ่อน สนามบินอาจ เพิ่มความชัดเจนของเครื่องหมายของทางวิ่งโดยใช้ สีดำทาขอบเครื่องหมายดังกล่าว	310	ในกรณีพื้นผิวของทางวิ่งมีสีอ่อน สนามบินอาจ เพิ่มความชัดเจนของเครื่องหมายของทางวิ่งโดยใช้ สีดำทาขอบเครื่องหมายดังกล่าว	คงเดิม
340	การเลือกใช้ชนิดของสีสำหรับการทำเครื่องหมายที่ เหมาะสมสามารถช่วยลดความเสี่ยงในการ ก่อให้เกิดคุณลักษณะความเสียหายที่ไม่ สม่าเสมอบนเครื่องหมายได้	311	การเลือกใช้ชนิดของสีสำหรับการทำเครื่องหมายที่ เหมาะสมสามารถช่วยลดความเสี่ยงในการ ก่อให้เกิดคุณลักษณะความเสียหายที่ไม่ สม่าเสมอบนเครื่องหมายได้	คงเดิม
341	เครื่องหมายตามข้อ ๓๓๘ อาจประกอบด้วยแถบสี ทึบหรือแถบสีตามแนวยาวต่อเนื่องกัน ซึ่งจะทำให้ ได้ผลเช่นเดียวกับแถบสีทึบ	312	เครื่องหมายตามข้อ ๓๐๘ อาจประกอบด้วยแถบสี ทึบหรือแถบสีตามแนวยาวต่อเนื่องกัน ซึ่งจะทำให้ ได้ผลเช่นเดียวกับแถบสีทึบ	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
342	เครื่องหมายของทางขับ ลานกลับลำ และหลุมจอดอากาศยานต้องเป็นสีเหลือง	313	เครื่องหมายของทางขับ ลานกลับลำ และหลุมจอดอากาศยานต้องเป็นสีเหลือง	คงเดิม
343	เส้นเขตปลอดภัยในลานจอดอากาศยานต้องเป็นสีที่เด่นชัดและตัดกับสีของเครื่องหมายหลุมจอดอากาศยาน	314	เส้นเขตปลอดภัยในลานจอดอากาศยานต้องเป็นสีที่เด่นชัดและตัดกับสีของเครื่องหมายหลุมจอดอากาศยาน	คงเดิม
344	สนามบินที่มีการปฏิบัติการบินในเวลากลางคืน การทำเครื่องหมายบนผิวพื้นจราจรต้องใช้วัสดุสะท้อนแสงซึ่งออกแบบมาเพื่อเพิ่มการมองเห็นเครื่องหมายดังกล่าว	315	สนามบินที่มีการปฏิบัติการบินในเวลากลางคืน การทำเครื่องหมายบนผิวพื้นจราจรต้องใช้วัสดุสะท้อนแสงซึ่งออกแบบมาเพื่อเพิ่มการมองเห็นเครื่องหมายดังกล่าว	คงเดิม
345	สนามบินต้องจัดให้มีเครื่องหมายบนทางขับที่ไม่มีผิวพื้นจราจร เช่นเดียวกับที่ได้กำหนดไว้สำหรับทางขับที่มีผิวพื้นจราจร เท่าที่สามารถทำได้	316	สนามบินต้องจัดให้มีเครื่องหมายบนทางขับที่ไม่มีผิวพื้นจราจร เช่นเดียวกับที่ได้กำหนดไว้สำหรับทางขับที่มีผิวพื้นจราจร เท่าที่สามารถทำได้	คงเดิม
	ข. เครื่องหมายเลขทางวิ่ง (Runway Designation Marking)		ข. เครื่องหมายเลขทางวิ่ง (Runway Designation Marking)	คงเดิม
346	สนามบินต้องทำเครื่องหมายเลขทางวิ่ง บริเวณหัวทางวิ่งที่มีผิวพื้นจราจร	317	สนามบินต้องทำเครื่องหมายเลขทางวิ่ง บริเวณหัวทางวิ่งที่มีผิวพื้นจราจร	คงเดิม
347	สนามบินต้องทำเครื่องหมายเลขทางวิ่งบริเวณหัวทางวิ่งบนทางวิ่งที่ไม่มีผิวพื้นจราจร เท่าที่สามารถทำได้	318	สนามบินต้องทำเครื่องหมายเลขทางวิ่งบริเวณหัวทางวิ่งบนทางวิ่งที่ไม่มีผิวพื้นจราจร เท่าที่สามารถทำได้	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
348	เครื่องหมายเลขทางวิ่งตามข้อ ๓๔๖ หรือข้อ ๓๔๗ ต้องอยู่ ณ บริเวณหัวทางวิ่ง โดยรายละเอียดให้เป็นไปตามที่แสดงในรูปที่ ๑๗ ในกรณีที่หัวทางวิ่งตามวรรคหนึ่งถูกเลื่อนไปจากปลายสุดของทางวิ่ง สนามบินต้องจัดให้มีสัญลักษณ์แสดงหมายเลขทางวิ่งสำหรับการบินขึ้นของอากาศยาน	319	เครื่องหมายเลขทางวิ่งตามข้อ ๓๑๗ หรือข้อ ๓๑๘ ต้องอยู่ ณ บริเวณหัวทางวิ่ง โดยรายละเอียดให้เป็นไปตามที่แสดงในรูปที่ ๑๗ ในกรณีที่หัวทางวิ่งตามวรรคหนึ่งถูกเลื่อนไปจากปลายสุดของทางวิ่ง สนามบินต้องจัดให้มีสัญลักษณ์แสดงหมายเลขทางวิ่งสำหรับการ บินวิ่งขึ้นของอากาศยานเครื่องบิน	1. ใช้คำว่า “วิ่งขึ้น” ให้สอดคล้องกันทั้งฉบับ 2. แก้ไขคำว่า “อากาศยาน” เป็นคำว่า “เครื่องบิน” ให้ตรงกับ Annex 14 ที่ใช้คำว่า “aeroplane”
รูปที่ 17	เครื่องหมายเลขทางวิ่ง เส้นกึ่งกลางทางวิ่ง และหัวทางวิ่ง	รูปที่ 17	เครื่องหมายเลขทางวิ่ง เส้นกึ่งกลางทางวิ่ง และหัวทางวิ่ง	คงเดิม
349	เครื่องหมายเลขทางวิ่งต้องประกอบด้วยตัวเลขสองตัว และสำหรับบนทางวิ่งขนานกันต้องมีตัวอักษรเพิ่มเติมด้วยอีกหนึ่งตัว โดยให้เป็นไปตามลักษณะ ดังต่อไปนี้ (๑) บนทางวิ่งเดี่ยว ทางวิ่งคู่ขนาน หรือทางวิ่งสามเส้นขนานกัน ให้ใช้ตัวเลขสองตัวซึ่งเป็นค่าตัวเลขจำนวนเต็มใกล้เคียงค่าหนึ่งในสิบของมุมมองศาเทียบกับทิศเหนือแม่เหล็ก เมื่อมองจากทิศทางการบินเข้าสู่ทางวิ่งนั้น (๒) บนทางวิ่งขนานกันตั้งแต่สี่เส้นขึ้นไป ชุดของทางวิ่งที่อยู่ติดกัน ให้ใช้ตัวเลขสองตัวแทนค่าหนึ่งในสิบของมุมมองแอสิมัท และชุดของทางวิ่งที่เหลือต้องเป็นค่าหนึ่งในสิบจำนวนถัดไปของมุมมองแอสิมัท ในกรณีที่กฎข้างต้นทำให้ได้ค่าออกมาเป็นตัวเลขตัวเดียวต้องเติมเลขศูนย์ข้างหน้าตัวเลขดังกล่าวด้วย	320	เครื่องหมายเลขทางวิ่งต้องประกอบด้วยตัวเลขสองตัว และสำหรับบนทางวิ่งขนานกันต้องมีตัวอักษรเพิ่มเติมด้วยอีกหนึ่งตัว โดยให้เป็นไปตามลักษณะ ดังต่อไปนี้ (๑) บนทางวิ่งเดี่ยว ทางวิ่งคู่ขนาน หรือทางวิ่งสามเส้นขนานกัน ให้ใช้ตัวเลขสองตัวซึ่งเป็นค่าตัวเลขจำนวนเต็มใกล้เคียงค่าหนึ่งในสิบของมุมมองศาเทียบกับทิศเหนือแม่เหล็ก เมื่อมองจากทิศทางการบินเข้าสู่ทางวิ่งนั้น (๒) บนทางวิ่งขนานกันตั้งแต่สี่เส้นขึ้นไป ชุดของทางวิ่งที่อยู่ติดกัน ให้ใช้ตัวเลขสองตัวแทนค่าหนึ่งในสิบของมุมมองแอสิมัท และชุดของทางวิ่งที่เหลือต้องเป็นค่าหนึ่งในสิบจำนวนถัดไปของมุมมองแอสิมัท ในกรณีที่กฎข้างต้นทำให้ได้ค่าออกมาเป็นตัวเลขตัวเดียวต้องเติมเลขศูนย์ข้างหน้าตัวเลขดังกล่าวด้วย	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
350	<p>ในกรณีของทางวิ่งขนานกัน หมายเลขทางวิ่งแต่ละหมายเลขต้องตามด้วยตัวอักษรดังต่อไปนี้ตามลำดับจากซ้ายไปขวา เมื่อมองจากทิศทางการบินเข้าสู่สนามบิน</p> <p>(๑) สำหรับทางวิ่งขนานกันสองทางวิ่ง ให้ใช้ตัวอักษร “L” “R”</p> <p>(๒) สำหรับทางวิ่งขนานกันสามทางวิ่ง ให้ใช้ตัวอักษร “L” “C” “R”</p> <p>(๓) สำหรับทางวิ่งขนานกันสี่ทางวิ่ง ให้ใช้ตัวอักษร “L” “R” “L” “R”</p> <p>(๔) สำหรับทางวิ่งขนานกันห้าทางวิ่ง ให้ใช้ตัวอักษร “L” “C” “R” “L” “R” หรือ “L” “R” “L” “C” “R”</p> <p>(๕) สำหรับทางวิ่งขนานกันหกทางวิ่ง ให้ใช้ตัวอักษร “L” “C” “R” “L” “C” “R”</p>	321	<p>ในกรณีของทางวิ่งขนานกัน หมายเลขทางวิ่งแต่ละหมายเลขต้องตามด้วยตัวอักษรดังต่อไปนี้ตามลำดับจากซ้ายไปขวา เมื่อมองจากทิศทางการบินเข้าสู่<u>สนามบินทางวิ่ง</u></p> <p>(๑) สำหรับทางวิ่งขนานกันสองทางวิ่ง ให้ใช้ตัวอักษร “L” “R”</p> <p>(๒) สำหรับทางวิ่งขนานกันสามทางวิ่ง ให้ใช้ตัวอักษร “L” “C” “R”</p> <p>(๓) สำหรับทางวิ่งขนานกันสี่ทางวิ่ง ให้ใช้ตัวอักษร “L” “R” “L” “R”</p> <p>(๔) สำหรับทางวิ่งขนานกันห้าทางวิ่ง ให้ใช้ตัวอักษร “L” “C” “R” “L” “R” หรือ “L” “R” “L” “C” “R”</p> <p>(๕) สำหรับทางวิ่งขนานกันหกทางวิ่ง ให้ใช้ตัวอักษร “L” “C” “R” “L” “C” “R”</p>	แก้คำให้เหมาะสม (direction of approach)
351	ตัวเลขและตัวอักษรของเครื่องหมายเลขทางวิ่งต้องอยู่ในรูปแบบและมีสัดส่วนตามรูปที่ ๑๘ โดยต้องมีขนาดไม่น้อยกว่าที่แสดงไว้ในรูปดังกล่าว แต่หากตัวเลขถูกรวมเข้ากับเครื่องหมายหัวทางวิ่ง ขนาดของตัวเลขต้องใหญ่ขึ้น เพื่อที่จะเติมเต็มช่องว่างระหว่างแถบของเครื่องหมายหัวทางวิ่งได้อย่างเพียงพอ	322	ตัวเลขและตัวอักษรของเครื่องหมายเลขทางวิ่งต้องอยู่ในรูปแบบและมีสัดส่วนตามรูปที่ ๑๘ โดยต้องมีขนาดไม่น้อยกว่าที่แสดงไว้ในรูปดังกล่าว แต่หากตัวเลขถูกรวมเข้ากับเครื่องหมายหัวทางวิ่ง ขนาดของตัวเลขต้องใหญ่ขึ้น เพื่อที่จะเติมเต็มช่องว่างระหว่างแถบของเครื่องหมายหัวทางวิ่งได้อย่างเพียงพอ	คงเดิม
รูปที่ 18	รูปแบบและสัดส่วนของตัวเลขและตัวอักษรสำหรับเครื่องหมายเลขทางวิ่ง	รูปที่ 18	รูปแบบและสัดส่วนของตัวเลขและตัวอักษรสำหรับเครื่องหมายเลขทางวิ่ง	คงเดิม
	ค. เครื่องหมายเส้นกึ่งกลางทางวิ่ง (Runway Centre Line Marking)		ค. เครื่องหมายเส้นกึ่งกลางทางวิ่ง (Runway Centre Line Marking)	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
352	สนามบินต้องทำเครื่องหมายเส้นกึ่งกลางทางวิ่งบนทางวิ่งที่มีผิวพื้นจราจร	323	สนามบินต้องทำเครื่องหมายเส้นกึ่งกลางทางวิ่งบนทางวิ่งที่มีผิวพื้นจราจร	คงเดิม
353	เครื่องหมายเส้นกึ่งกลางทางวิ่งตามข้อ ๓๕๒ ต้องทำตลอดความยาวของแนวเส้นกึ่งกลางทางวิ่ง โดยจะอยู่ระหว่างเครื่องหมายเลขทางวิ่งตามรูปที่ ๑๗ ยกเว้นเมื่อมีการเว้นช่วงของเครื่องหมายตามข้อ ๓๓๕	324	เครื่องหมายเส้นกึ่งกลางทางวิ่งตามข้อ ๓๕๒ ต้องทำตลอดความยาวของแนวเส้นกึ่งกลางทางวิ่ง โดยจะอยู่ระหว่างเครื่องหมายเลขทางวิ่งตามรูปที่ ๑๗ ยกเว้นเมื่อมีการเว้นช่วงของเครื่องหมายตามข้อ ๓๓๕	คงเดิม
354	เครื่องหมายเส้นกึ่งกลางทางวิ่งต้องประกอบด้วยแถบเส้นตรงซึ่งมีขนาดและช่องว่างระหว่างเส้นอย่างสม่ำเสมอ โดยความยาวของแถบเส้นตรงรวมกับความยาวของช่องว่างระหว่างเส้นต้องยาวรวมกัน ไม่น้อยกว่าห้าสิบเมตร แต่ไม่เกินเจ็ดสิบห้าเมตร ทั้งนี้ ความยาวของแถบเส้นตรงแต่ละแถบต้องเท่ากับความยาวของช่องว่างระหว่างเส้นเป็นอย่างน้อย หรือมีความยาวเท่ากับสามสิบเมตรแล้วแต่ว่าอย่างใดมากกว่า	325	เครื่องหมายเส้นกึ่งกลางทางวิ่งต้องประกอบด้วยแถบเส้นตรงซึ่งมีขนาดและช่องว่างระหว่างเส้นอย่างสม่ำเสมอ โดยความยาวของแถบเส้นตรงรวมกับความยาวของช่องว่างระหว่างเส้นต้องยาวรวมกัน ไม่น้อยกว่าห้าสิบเมตร แต่ไม่เกินเจ็ดสิบห้าเมตร ทั้งนี้ ความยาวของแถบเส้นตรงแต่ละแถบต้องเท่ากับความยาวของช่องว่างระหว่างเส้นเป็นอย่างน้อย หรือมีความยาวเท่ากับสามสิบเมตรแล้วแต่ว่าอย่างใดมากกว่า	คงเดิม
355	ความกว้างของแถบเส้นตรงตามข้อ ๓๕๔ ต้องไม่น้อยกว่า (๑) เก้าสิบเซนติเมตร บนทางวิ่งแบบพรีซิชั่น ประเภทที่สองและทางวิ่งแบบพรีซิชั่น ประเภทที่สาม (๒) สี่สิบห้าเซนติเมตร บนทางวิ่งแบบนอนพรีซิชั่น ที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๓ หรือ ๔ และบนทางวิ่งแบบพรีซิชั่น ประเภทที่หนึ่ง (๓) สามสิบเซนติเมตร บนทางวิ่งแบบนอนพรีซิชั่น ที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๑ หรือ ๒ และบนทางวิ่งแบบบินลงโดยไม่ใช้เครื่องวัดประกอบการบิน	326	ความกว้างของแถบเส้นตรงตามข้อ ๓๒๕ ต้องไม่น้อยกว่า (๑) เก้าสิบเซนติเมตร บนทางวิ่งแบบพรีซิชั่น ประเภทที่สองและทางวิ่งแบบพรีซิชั่น ประเภทที่สาม (๒) สี่สิบห้าเซนติเมตร บนทางวิ่งแบบนอนพรีซิชั่น ที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๓ หรือ ๔ และบนทางวิ่งแบบพรีซิชั่น ประเภทที่หนึ่ง (๓) สามสิบเซนติเมตร บนทางวิ่งแบบนอนพรีซิชั่น ที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๑ หรือ ๒ และบนทางวิ่งแบบบินลงโดยไม่ใช้เครื่องวัดประกอบการบิน	คงเดิม
	ง. เครื่องหมายหัวทางวิ่ง (Threshold Marking)		ง. เครื่องหมายหัวทางวิ่ง (Threshold Marking)	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
356	สนามบินต้องทำเครื่องหมายหัวทางวิ่ง ณ บริเวณหัวทางวิ่งแบบบินลงด้วยเครื่องวัดประกอบการบินที่มีผิวพื้นจราจร และทางวิ่งแบบบินลงโดยไม่ใช้เครื่องวัดประกอบการบินที่มีผิวพื้นจราจร ซึ่งมีรหัสตัวเลขเป็น ๓ หรือ ๔	327	สนามบินต้องทำเครื่องหมายหัวทางวิ่ง ณ บริเวณหัวทางวิ่งแบบบินลงด้วยเครื่องวัดประกอบการบินที่มีผิวพื้นจราจร และทางวิ่งแบบบินลงโดยไม่ใช้เครื่องวัดประกอบการบินที่มีผิวพื้นจราจร ซึ่งมีรหัสตัวเลขเป็น ๓ หรือ ๔	คงเดิม
357	สนามบินต้องทำเครื่องหมายหัวทางวิ่งบริเวณหัวทางวิ่งบนทางวิ่งที่ไม่มีผิวพื้นจราจร เท่าที่สามารถทำได้	328	สนามบินต้องทำเครื่องหมายหัวทางวิ่งบริเวณหัวทางวิ่งบนทางวิ่งที่ไม่มีผิวพื้นจราจร เท่าที่สามารถทำได้	คงเดิม
358	แถบของเครื่องหมายหัวทางวิ่งต้องเริ่มต้นที่ระยะหกเมตรจากหัวทางวิ่ง	329	แถบของเครื่องหมายหัวทางวิ่งต้องเริ่มต้นที่ระยะหกเมตรจากหัวทางวิ่ง	คงเดิม
359	เครื่องหมายหัวทางวิ่งต้องประกอบด้วยแถบเส้นตรงตามยาวที่มีขนาดเท่ากัน ซึ่งจัดวางอยู่สองข้างของเส้นกึ่งกลางทางวิ่งในลักษณะสมมาตรกัน ตามรูปที่ ๑๗ แบบ A และรูปที่ ๑๗ แบบ B สำหรับทางวิ่งที่มีความกว้างสี่สิบห้าเมตร โดยจำนวนแถบเส้นตรงขึ้นอยู่กับความกว้างของทางวิ่งตามตารางที่ ๑๖	330	เครื่องหมายหัวทางวิ่งต้องประกอบด้วยแถบเส้นตรงตามยาวที่มีขนาดเท่ากัน ซึ่งจัดวางอยู่สองข้างของเส้นกึ่งกลางทางวิ่งในลักษณะสมมาตรกัน ตามรูปที่ ๑๗ แบบ A และรูปที่ ๑๗ แบบ B สำหรับทางวิ่งที่มีความกว้างสี่สิบห้าเมตร โดยจำนวนแถบเส้นตรงขึ้นอยู่กับความกว้างของทางวิ่งตามตารางที่ ๑๖	คงเดิม
ตาราง ที่ 16	จำนวนแถบเส้นตรงตามความกว้างของทางวิ่ง	ตาราง ที่ 16	จำนวนแถบเส้นตรงตามความกว้างของทางวิ่ง	คงเดิม
360	ความในข้อ ๓๕๔ ไม่ใช้บังคับในกรณีที่เป็นทางวิ่งแบบนอนพริชชีซันและทางวิ่งแบบบินลงโดยไม่ใช้เครื่องวัดประกอบการบินที่มีความกว้างตั้งแต่สี่สิบห้าเมตรขึ้นไป ซึ่งการจัดวางแถบเส้นตรงอาจเป็นไปตามที่แสดงไว้ในรูปที่ ๑๗ แบบ C ก็ได้	331	ความในข้อ ๓๓๐ ไม่ใช้บังคับในกรณีที่เป็นทางวิ่งแบบนอนพริชชีซันและทางวิ่งแบบบินลงโดยไม่ใช้เครื่องวัดประกอบการบินที่มีความกว้างตั้งแต่สี่สิบห้าเมตรขึ้นไป ซึ่งการจัดวางแถบเส้นตรงอาจเป็นไปตามที่แสดงไว้ในรูปที่ ๑๗ แบบ C ก็ได้	คงเดิม

ชื่อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ชื่อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
361	<p>แถบเส้นตรงตามข้อ ๓๕๙ ต้องขยายไปทางด้านข้างของเส้นกึ่งกลางทางวิ่งไปจนถึงระยะสามเมตรจากขอบทางวิ่ง หรือขยายไปจนถึงระยะยี่สิบเจ็ดเมตรจากเส้นกึ่งกลางทางวิ่ง แล้วแต่กรณีใดจะมีระยะทางน้อยกว่า</p> <p>กรณีนี้ที่เครื่องหมายเลขทางวิ่งแทรกอยู่ระหว่างเครื่องหมายหัวทางวิ่ง สนามบินต้องทำแถบเส้นตรงของเครื่องหมายหัวทางวิ่งอย่างน้อยสามแถบในแต่ละด้านของเส้นกึ่งกลางทางวิ่ง</p> <p>กรณีนี้ที่เครื่องหมายเลขทางวิ่งอยู่เหนือเครื่องหมายหัวทางวิ่ง แถบเส้นตรงของเครื่องหมายหัวทางวิ่งต้องต่อเนื่องกันไปตามแนวขวางทางวิ่ง โดยแถบเส้นตรงต้องมีความยาวอย่างน้อยสามสิบเมตร และมีความกว้างประมาณหนึ่งจุดแปดเมตร โดยมีระยะห่างระหว่างแต่ละแถบเส้นตรงประมาณหนึ่งจุดแปดเมตร</p> <p>ระยะห่างระหว่างแถบเส้นตรงของเครื่องหมายหัวทางวิ่งตามวรรคสองและวรรคสามต้องเพิ่มเป็นสองเท่า ณ ตำแหน่งที่อยู่ติดกับแนวเส้นกึ่งกลางทางวิ่ง และในกรณีที่มีเครื่องหมายเลขทางวิ่งรวมอยู่ในเครื่องหมายหัวทางวิ่ง ระยะห่างระหว่างแถบเส้นตรงของเครื่องหมายหัวทางวิ่งต้องเป็นยี่สิบสองจุดห้าเมตร ตามรูปที่ ๑๗ แบบ C</p>	332	<p>แถบเส้นตรงตามข้อ ๓๓๐ ต้องขยายไปทางด้านข้างของเส้นกึ่งกลางทางวิ่งไปจนถึงระยะสามเมตรจากขอบทางวิ่ง หรือขยายไปจนถึงระยะยี่สิบเจ็ดเมตรจากเส้นกึ่งกลางทางวิ่ง แล้วแต่กรณีใดจะมีระยะทางน้อยกว่า</p> <p>กรณีนี้ที่เครื่องหมายเลขทางวิ่งแทรกอยู่ระหว่างเครื่องหมายหัวทางวิ่ง สนามบินต้องทำแถบเส้นตรงของเครื่องหมายหัวทางวิ่งอย่างน้อยสามแถบในแต่ละด้านของเส้นกึ่งกลางทางวิ่ง</p> <p>กรณีนี้ที่เครื่องหมายเลขทางวิ่งอยู่เหนือเครื่องหมายหัวทางวิ่ง แถบเส้นตรงของเครื่องหมายหัวทางวิ่งต้องต่อเนื่องกันไปตามแนวขวางทางวิ่ง โดยแถบเส้นตรงต้องมีความยาวอย่างน้อยสามสิบเมตร และมีความกว้างประมาณหนึ่งจุดแปดเมตร โดยมีระยะห่างระหว่างแต่ละแถบเส้นตรงประมาณหนึ่งจุดแปดเมตร</p> <p>ระยะห่างระหว่างแถบเส้นตรงของเครื่องหมายหัวทางวิ่งตามวรรคสองและวรรคสามต้องเพิ่มเป็นสองเท่า ณ ตำแหน่งที่อยู่ติดกับแนวเส้นกึ่งกลางทางวิ่ง และในกรณีที่มีเครื่องหมายเลขทางวิ่งรวมอยู่ในเครื่องหมายหัวทางวิ่ง ระยะห่างระหว่างแถบเส้นตรงของเครื่องหมายหัวทางวิ่งต้องเป็นยี่สิบสองจุดห้าเมตร ตามรูปที่ ๑๗ แบบ C</p>	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
362	เส้นตัดขวาง ในกรณีที่หัวทางวิ่งที่ถูกเลื่อนไปจากปลายสุดของ ทางวิ่งหรือแนวปลายสุดของทางวิ่งไม่ตั้งฉากกับ เส้นกึ่งกลางทางวิ่ง สนามบินต้องทำเครื่องหมาย เส้นตัดขวางตามรูปที่ ๑๙ แบบ B เพิ่มเติมในการ ทำเครื่องหมายหัวทางวิ่ง	333	เส้นตัดขวาง ในกรณีที่หัวทางวิ่งที่ถูกเลื่อนไปจากปลายสุดของ ทางวิ่งหรือแนวปลายสุดของทางวิ่งไม่ตั้งฉากกับ เส้นกึ่งกลางทางวิ่ง สนามบินต้องทำเครื่องหมาย เส้นตัดขวางตามรูปที่ ๑๙ แบบ B เพิ่มเติมในการ ทำเครื่องหมายหัวทางวิ่ง	คงเดิม
363	เครื่องหมายเส้นตัดขวางต้องมีความกว้างไม่น้อย กว่าหนึ่งจุดแปดเมตร	334	เครื่องหมายเส้นตัดขวางต้องมีความกว้างไม่น้อย กว่าหนึ่งจุดแปดเมตร	คงเดิม
รูปที่ 19	เครื่องหมายหัวทางวิ่งที่ถูกเลื่อนไป	รูปที่ 19	เครื่องหมายหัวทางวิ่งที่ถูกเลื่อนไป	คงเดิม
364	ลูกศร เมื่อหัวทางวิ่งถูกเลื่อนไปอย่างถาวร สนามบินต้อง ทำเครื่องหมายลูกศรบนส่วนของทางวิ่งก่อนที่จะ ถึงหัวทางวิ่งที่ถูกเลื่อนไป ตามรูปที่ ๑๙ แบบ B	335	ลูกศร เมื่อหัวทางวิ่งถูกเลื่อนไปอย่างถาวร สนามบินต้อง ทำเครื่องหมายลูกศรบนส่วนของทางวิ่งก่อนที่จะ ถึงหัวทางวิ่งที่ถูกเลื่อนไป ตามรูปที่ ๑๙ แบบ B	คงเดิม
365	เมื่อหัวทางวิ่งถูกเลื่อนไปเป็นการชั่วคราวจาก ตำแหน่งปกติ สนามบินต้องทำเครื่องหมายลูกศร ตามรูปที่ ๑๙ แบบ A หรือรูปที่ ๑๙ แบบ B และ เครื่องหมายอื่น ๆ ทั้งหมดที่อยู่บนพื้นที่ก่อนที่จะ ถึงหัวทางวิ่งนั้นต้องถูกปิดคลุมไว้ ยกเว้น เครื่องหมายเส้นกึ่งกลางทางวิ่งซึ่งต้อง เปลี่ยนแปลงไปเป็นเครื่องหมายลูกศร	336	เมื่อหัวทางวิ่งถูกเลื่อนไปเป็นการชั่วคราวจาก ตำแหน่งปกติ สนามบินต้องทำเครื่องหมายลูกศร ตามรูปที่ ๑๙ แบบ A หรือรูปที่ ๑๙ แบบ B และ เครื่องหมายอื่น ๆ ทั้งหมดที่อยู่บนพื้นที่ก่อนที่จะ ถึงหัวทางวิ่งนั้นต้องถูกปิดคลุมไว้ ยกเว้น เครื่องหมายเส้นกึ่งกลางทางวิ่งซึ่งต้อง เปลี่ยนแปลงไปเป็นเครื่องหมายลูกศร	คงเดิม
366	ในกรณีหัวทางวิ่งถูกเลื่อนไปเป็นการชั่วคราวเป็น ระยะเวลาสั้น ๆ สนามบินอาจจัดให้มีวัตถุที่ใช้เป็น เครื่องหมาย ที่มีรูปแบบและสีเหมือนกับเครื่อง หมายหัวทางวิ่งที่ถูกเลื่อนไป แทนการทำเครื่องหมาย เครื่องหมายการเลื่อนหัวทางวิ่งลงบนพื้นผิวทางวิ่งก็ได้	337	ในกรณีหัวทางวิ่งถูกเลื่อนไปเป็นการชั่วคราวเป็น ระยะเวลาสั้น ๆ สนามบินอาจจัดให้มีวัตถุที่ใช้เป็น เครื่องหมาย ที่มีรูปแบบและสีเหมือนกับเครื่อง หมายหัวทางวิ่งที่ถูกเลื่อนไป แทนการทำเครื่องหมาย เครื่องหมายการเลื่อนหัวทางวิ่งลงบนพื้นผิวทางวิ่งก็ได้	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
367	หากพื้นที่ก่อนถึงหัวทางวิ่งที่ถูกเลื่อนไปมีสภาพไม่เหมาะสมสำหรับการขับเคลื่อนของอากาศยาน สนามบินต้องทำเครื่องหมายปิดบนพื้นที่ดังกล่าว ตามข้อ ๙๔๕	338	หากพื้นที่ก่อนถึงหัวทางวิ่งที่ถูกเลื่อนไปมีสภาพไม่เหมาะสมสำหรับการขับเคลื่อนของอากาศยาน สนามบินต้องทำเครื่องหมายปิดบนพื้นที่ดังกล่าว ตามข้อ ๙๑๘	คงเดิม
	จ. เครื่องหมายแสดงจุดเล็ง (Aiming Point Marking)		จ. เครื่องหมายแสดงจุดเล็ง (Aiming Point Marking)	คงเดิม
368	สนามบินต้องทำเครื่องหมายแสดงจุดเล็งที่บริเวณแต่ละด้านของทางวิ่งสำหรับ (๑) ทางวิ่งแบบบินลงด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน ที่มีผิวพื้นจราจรซึ่งมีรหัสตัวเลขเป็น ๑ ๒ ๓ หรือ ๔ (๒) ทางวิ่งแบบบินลงโดยไม่ใช้เครื่องวัดประกอบการบินที่มีผิวพื้นจราจรซึ่งมีรหัสตัวเลขเป็น ๓ หรือ ๔	339	สนามบินต้องทำเครื่องหมายแสดงจุดเล็งที่บริเวณแต่ละด้านของทางวิ่งสำหรับ (๑) ทางวิ่งแบบบินลงด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน ที่มีผิวพื้นจราจรซึ่งมีรหัสตัวเลขเป็น ๑ ๒ ๓ หรือ ๔ (๒) ทางวิ่งแบบบินลงโดยไม่ใช้เครื่องวัดประกอบการบินที่มีผิวพื้นจราจรซึ่งมีรหัสตัวเลขเป็น ๓ หรือ ๔	คงเดิม
369	จุดเริ่มต้นของเครื่องหมายแสดงจุดเล็งต้องไม่อยู่ในระยะใกล้กับหัวทางวิ่งเกินกว่าระยะทางที่กำหนดไว้ในตารางที่ ๑๗ ยกเว้นกรณีที่ทางวิ่งนั้นมีการติดตั้งระบบไฟนำร่องลงด้วยสายตา ซึ่งจะต้องกำหนดจุดเริ่มต้นของเครื่องหมายแสดงจุดเล็งให้สอดคล้องกับจุดเริ่มต้นของแนวร่องลงด้วยสายตา	340	จุดเริ่มต้นของเครื่องหมายแสดงจุดเล็งต้องไม่อยู่ในระยะใกล้กับหัวทางวิ่งเกินกว่าระยะทางที่กำหนดไว้ในตารางที่ ๑๗ ยกเว้นกรณีที่ทางวิ่งนั้นมีการติดตั้งระบบไฟนำร่องลงด้วยสายตา ซึ่งจะต้องกำหนดจุดเริ่มต้นของเครื่องหมายแสดงจุดเล็งให้สอดคล้องกับจุดเริ่มต้นของแนวร่องลงด้วยสายตา	คงเดิม
ตาราง ที่ 17	ระยะทางที่อากาศยานใช้ในการบินลง		ระยะทางที่ อากาศยานเครื่องบินสามารถ ใช้ในการบินลง	1. แก้ไขคำว่า “อากาศยาน” เป็นคำว่า “เครื่องบิน” ให้ตรงกับ Annex 14 ที่ใช้คำว่า “aeroplane” 2. เพิ่มคำให้เหมาะสม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
370	เครื่องหมายแสดงจุดเล็งต้องประกอบด้วยแถบ เส้นตรงที่เด่นชัดจำนวนสองแถบ โดยขนาดของ แถบเส้นตรงและระยะห่างระหว่างขอบด้านใน ของแถบสองแถวดังกล่าวต้องเป็นไปตามที่ กำหนดในตารางที่ ๑๗ ในกรณีที่สนามบินทำ เครื่องหมายเขตจุดแตะพื้น ระยะห่างระหว่างแถบ ของเครื่องหมายแสดงจุดเล็งต้องเท่ากับระยะห่าง ระหว่างแถบของเครื่องหมายเขตจุดแตะพื้น	341	เครื่องหมายแสดงจุดเล็งต้องประกอบด้วยแถบ เส้นตรงที่เด่นชัดจำนวนสองแถบ โดยขนาดของ แถบเส้นตรงและระยะห่างระหว่างขอบด้านใน ของแถบสองแถวดังกล่าวต้องเป็นไปตามที่ กำหนดในตารางที่ ๑๗ ในกรณีที่สนามบินทำ เครื่องหมายเขตจุดแตะพื้น ระยะห่างระหว่างแถบ ของเครื่องหมายแสดงจุดเล็งต้องเท่ากับระยะห่าง ระหว่างแถบของเครื่องหมายเขตจุดแตะพื้น	คงเดิม
	ฉ. เครื่องหมายเขตจุดแตะพื้น (Touchdown Zone Marking)		ฉ. เครื่องหมายเขตจุดแตะพื้น (Touchdown Zone Marking)	คงเดิม
371	สนามบินต้องทำเครื่องหมายเขตจุดแตะพื้น ณ บริเวณเขตจุดแตะพื้นสำหรับ (๑) ทางวิ่งแบบพรีซีชันที่มีผิวพื้นจราจรซึ่งมีรหัส ตัวเลขเป็น ๒ ๓ หรือ ๔ (๒) ทางวิ่งแบบนอนพรีซีชันหรือทางวิ่งแบบบินลง โดยไม่ใช้เครื่องวัดประกอบการบิน ที่มีผิวพื้น จราจร ซึ่งมีรหัสตัวเลขเป็น ๓ หรือ ๔ และอาจ เพิ่มความชัดเจนในการทำเครื่องหมายให้เห็น เด่นชัด	342	สนามบินต้องทำเครื่องหมายเขตจุดแตะพื้น ณ บริเวณเขตจุดแตะพื้นสำหรับ (๑) ทางวิ่งแบบพรีซีชันที่มีผิวพื้นจราจรซึ่งมีรหัส ตัวเลขเป็น ๒ ๓ หรือ ๔ (๒) ทางวิ่งแบบนอนพรีซีชันหรือทางวิ่งแบบบินลง โดยไม่ใช้เครื่องวัดประกอบการบิน ที่มีผิวพื้น จราจร ซึ่งมีรหัสตัวเลขเป็น ๓ หรือ ๔ และอาจ เพิ่มความชัดเจนในการทำเครื่องหมายให้เห็น เด่นชัด	คงเดิม

ชื่อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ชื่อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
372	เครื่องหมายเขตจุดแตะพื้นต้องประกอบด้วยคู่ของ เครื่องหมายสี่เหลี่ยมมุมฉากจัดวางอยู่สองข้างของ เส้นกึ่งกลางทางวิ่งในลักษณะที่สมมาตรกัน โดย จำนวนคู่ของเครื่องหมายดังกล่าวจะสัมพันธ์กับ ระยะทางที่อากาศยานสามารถใช้ในการบินลง และในกรณีที่มีการแสดงเครื่องหมายเขตจุดแตะ พื้นในทิศทางการร่อนลงทั้งสองด้านของทางวิ่ง ให้ ระยะห่างระหว่างหัวทางวิ่งเป็นไปตามตารางที่ ๑๘	343	เครื่องหมายเขตจุดแตะพื้นต้องประกอบด้วยคู่ของ เครื่องหมายสี่เหลี่ยมมุมฉากจัดวางอยู่สองข้างของ เส้นกึ่งกลางทางวิ่งในลักษณะที่สมมาตรกัน โดย จำนวนคู่ของเครื่องหมายดังกล่าวจะสัมพันธ์กับ ระยะทางที่ อากาศยานเครื่องบิน สามารถใช้ในการ การบินลง (ความยาวแอลดา) หรือระยะห่าง ระหว่างหัวทางวิ่งในกรณีที่มีการแสดง เครื่องหมายเขตจุดแตะพื้นในทิศทางการบินลง ทั้งสองด้านของทางวิ่ง ทั้งนี้ จำนวนคู่ของ เครื่องหมายเขตจุดแตะพื้นให้เป็นไปตามตาราง ที่ ๑๘ และในกรณีที่มีการแสดงเครื่องหมายเขต จุดแตะพื้นในทิศทางการร่อนลงทั้งสองด้านของ ทางวิ่ง ให้ระยะห่างระหว่างหัวทางวิ่งเป็นไป ตามตารางที่ ๑๘	1. แก้ไขคำว่า “อากาศยาน” เป็นคำว่า “เครื่องบิน” ให้ตรงกับ Annex 14 ที่ใช้คำว่า “aeroplane” 2. เพิ่มข้อความ (ความยาวแอลดา) “landing distance available” เพื่อให้สอดคล้องต่อความ เข้าใจ 3. แก้ข้อความให้ถูกต้อง 5.2.6.3 A touchdown zone marking shall consist of pairs of rectangular markings symmetrically disposed about the runway centre line with the number of such pairs related to the landing distance available and, where the marking is to be displayed at both the approach directions of a runway, the distance between the thresholds, as follows:
ตาราง ที่ 18	ระยะห่างระหว่างหัวทางวิ่ง ในกรณีที่แสดง เครื่องหมายเขตจุดแตะพื้นในทิศทางการร่อนลง ทั้งสองด้านของทางวิ่ง (ในตาราง) ระยะทางที่อากาศยานใช้ในการบินลง หรือระยะห่าง ระหว่างหัวทางวิ่ง		ระยะห่างระหว่างหัวทางวิ่ง ในกรณีที่แสดง เครื่องหมายเขตจุดแตะพื้นในทิศทางการร่อนลง ทั้งสองด้านของทางวิ่ง จำนวนคู่ของเครื่องหมาย เขตจุดแตะพื้น (ในตาราง) ระยะทางที่ อากาศยานเครื่องบิน สามารถใช้ในการ การบินลง หรือระยะห่างระหว่างหัวทางวิ่ง	1. แก้ชื่อตารางให้ถูกต้อง 2. แก้ไขคำในตารางว่า “อากาศยาน” เป็นคำ ว่า “เครื่องบิน” ให้ตรงกับ Annex 14 ที่ใช้คำ ว่า “aeroplane” 3. เพิ่มคำให้เหมาะสม

ชื่อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ชื่อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
373	<p>เครื่องหมายเขตจุดแตะพื้นต้องเป็นไปตามรูปที่ ๒๐ แบบ B</p> <p>หากสนามบินมีความจำเป็นที่จะต้องทำเครื่องหมายตามรูปที่ ๒๐ แบบ A จะต้องได้รับความเห็นชอบจากผู้อำนวยการก่อน โดยเครื่องหมายเขตจุดแตะพื้นในแต่ละรูปแบบให้เป็นไปตามข้อกำหนด ดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) สำหรับรูปแบบของเครื่องหมายเขตจุดแตะพื้นตามรูปที่ ๒๐ แบบ A แถบเส้นตรงแต่ละแถบต้องมีความยาวไม่น้อยกว่าสี่สิบสองจุดห้าเมตร และมีความกว้างไม่น้อยกว่าสามเมตร</p> <p>(๒) สำหรับรูปแบบของเครื่องหมายเขตจุดแตะพื้นตามรูปที่ ๒๐ แบบ B แถบเส้นตรงแต่ละแถบต้องมีความยาวไม่น้อยกว่าสี่สิบสองจุดห้าเมตร และมีความกว้างไม่น้อยกว่าหนึ่งจุดแปดเมตร โดยมีระยะห่างระหว่างแถบเส้นตรงที่ติดกันหนึ่งจุดห้าเมตร</p> <p>ในกรณีที่สนามบินทำเครื่องหมายแสดงจุดเล็งระยะห่างระหว่างขอบด้านในของแถบเส้นตรงทั้งสองแถบของเครื่องหมายเขตจุดแตะพื้นต้องเท่ากับระยะห่างระหว่างขอบด้านในแถบเส้นตรงของเครื่องหมายแสดงจุดเล็ง</p> <p>ในกรณีที่สนามบินไม่ได้ทำเครื่องหมายแสดงจุดเล็ง ระยะห่างระหว่างแถบเส้นตรงของเครื่องหมายต้องสอดคล้องกับระยะห่างที่กำหนด</p>	344	<p>เครื่องหมายเขตจุดแตะพื้นต้องเป็นไปตามรูปที่ ๒๐ แบบ B</p> <p>หากสนามบินมีความจำเป็นที่จะต้องทำเครื่องหมายตามรูปที่ ๒๐ แบบ A จะต้องได้รับความเห็นชอบจากผู้อำนวยการก่อน โดยเครื่องหมายเขตจุดแตะพื้นในแต่ละรูปแบบให้เป็นไปตามข้อกำหนด ดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) สำหรับรูปแบบของเครื่องหมายเขตจุดแตะพื้นตามรูปที่ ๒๐ แบบ A แถบเส้นตรงแต่ละแถบต้องมีความยาวไม่น้อยกว่าสี่สิบสองจุดห้าเมตร และมีความกว้างไม่น้อยกว่าสามเมตร</p> <p>(๒) สำหรับรูปแบบของเครื่องหมายเขตจุดแตะพื้นตามรูปที่ ๒๐ แบบ B แถบเส้นตรงแต่ละแถบต้องมีความยาวไม่น้อยกว่าสี่สิบสองจุดห้าเมตร และมีความกว้างไม่น้อยกว่าหนึ่งจุดแปดเมตร โดยมีระยะห่างระหว่างแถบเส้นตรงที่ติดกันหนึ่งจุดห้าเมตร</p> <p>ในกรณีที่สนามบินทำเครื่องหมายแสดงจุดเล็งระยะห่างระหว่างขอบด้านในของแถบเส้นตรงทั้งสองแถบของเครื่องหมายเขตจุดแตะพื้นต้องเท่ากับระยะห่างระหว่างขอบด้านในแถบเส้นตรงของเครื่องหมายแสดงจุดเล็ง</p> <p>ในกรณีที่สนามบินไม่ได้ทำเครื่องหมายแสดงจุดเล็ง ระยะห่างระหว่างแถบเส้นตรงของเครื่องหมายต้องสอดคล้องกับระยะห่างที่กำหนด</p>	คงเดิม

ชื่อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ชื่อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
	ไว้สำหรับเครื่องหมายแสดงจุดเล็ง ตามตารางที่ ๑๗ ตามความเหมาะสม การเว้นระยะห่างระหว่างแถบเส้นตรงตามแนว ยาวต้องเท่ากับหนึ่งร้อยห้าสิบเมตรโดยเริ่มจาก หัวทางวิ่ง ยกเว้นกรณีที่แถบเส้นตรงของ เครื่องหมายเขตจุดแตะพื้นอยู่ตรงกันกับหรืออยู่ ภายในระยะห้าสิบเมตรของเครื่องหมายแสดงจุด เล็ง สนามบินต้องไม่ทำแถบเส้นตรงในส่วนนั้น		ไว้สำหรับเครื่องหมายแสดงจุดเล็ง ตามตารางที่ ๑๗ ตามความเหมาะสม การเว้นระยะห่างระหว่างแถบเส้นตรงตามแนว ยาวต้องเท่ากับหนึ่งร้อยห้าสิบเมตรโดยเริ่มจาก หัวทางวิ่ง ยกเว้นกรณีที่แถบเส้นตรงของ เครื่องหมายเขตจุดแตะพื้นอยู่ตรงกันกับหรืออยู่ ภายในระยะห้าสิบเมตรของเครื่องหมายแสดงจุด เล็ง สนามบินต้องไม่ทำแถบเส้นตรงในส่วนนั้น	
374	ในกรณีทางวิ่งแบบนอนพริชชันที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๒ สนามบินต้องเพิ่มจำนวนคู่ของแถบเครื่องหมาย เขตจุดแตะพื้นที่ระยะหนึ่งร้อยห้าสิบเมตร หลังจากจุดเริ่มต้นเครื่องหมายแสดงจุดเล็งด้วย	345	ในกรณีทางวิ่งแบบนอนพริชชันที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๒ สนามบินต้องเพิ่มจำนวนคู่ของแถบเครื่องหมาย เขตจุดแตะพื้นที่ระยะหนึ่งร้อยห้าสิบเมตร หลังจากจุดเริ่มต้นเครื่องหมายแสดงจุดเล็งด้วย	คงเดิม
รูปที่ 20	เครื่องหมายแสดงจุดเล็งและเครื่องหมายเขตจุดแตะพื้น (สำหรับทางวิ่งที่มีความยาวตั้งแต่สองพัน สี่ร้อยเมตรขึ้นไป)	รูปที่ 20	เครื่องหมายแสดงจุดเล็งและเครื่องหมายเขตจุดแตะพื้น (สำหรับทางวิ่งที่มีความยาวตั้งแต่สองพัน สี่ร้อยเมตรขึ้นไป)	คงเดิม
	ช. เครื่องหมายเส้นขอบทางวิ่ง (Runway Side Stripe Marking)		ช. เครื่องหมายเส้นขอบทางวิ่ง (Runway Side Stripe Marking)	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
375	สนามบินต้องทำเครื่องหมายเส้นขอบทางวิ่ง ระหว่างหัวทางวิ่งทั้งสองด้านของทางวิ่งที่มีผิวพื้น จราจร ดังต่อไปนี้ (๑) ในกรณีที่เป็นทางวิ่งแบบพรีซิชั่น หรือ (๒) ในกรณีที่ไม่มีความชัดเจนระหว่างขอบของ ทางวิ่งกับไหล่ทางวิ่งหรือพื้นที่บริเวณรอบ ๆ ทาง วิ่ง	346	สนามบินต้องทำเครื่องหมายเส้นขอบทางวิ่ง ระหว่างหัวทางวิ่งทั้งสองด้านของทางวิ่งที่มีผิวพื้น จราจร ดังต่อไปนี้ (๑) ในกรณีที่เป็นทางวิ่งแบบพรีซิชั่น หรือ (๒) ในกรณีที่ไม่มีความชัดเจนระหว่างขอบของ ทางวิ่งของทางวิ่งที่มีผิวพื้นจราจรกับไหล่ทางวิ่ง หรือพื้นที่บริเวณรอบ ๆ ทางวิ่ง	Amndt 14 5.2.7.1(S) 5.2.7.2 (R) ปรับแก้ข้อความตาม Annex 14 5.2.7.1 A runway side stripe marking shall be provided between the thresholds of a paved runway where there is a lack of contrast between the runway edges and the shoulders or the surrounding terrain. 5.2.7.2 Recommendation.— A runway side stripe marking should be provided on a precision approach runway irrespective of the contrast between the runway edges and the shoulders or the surrounding terrain.
376	เมื่อหัวทางวิ่งถูกเลื่อนไปอย่างถาวร สนามบินต้อง ทำเครื่องหมายเส้นขอบทางวิ่งให้มีลักษณะและ ขนาดตามที่กำหนดไว้ในรูปที่ ๒๑ และตารางที่ ๑๙	347	เมื่อหัวทางวิ่งถูกเลื่อนไปอย่างถาวร สนามบินต้อง ทำเครื่องหมายเส้นขอบทางวิ่งให้มีลักษณะและ ขนาดตามที่กำหนดไว้ในรูปที่ ๒๑ และตารางที่ ๑๙	คงเดิม
รูปที่ 21	เครื่องหมายเส้นขอบทางวิ่งสำหรับหัวทางวิ่งถูก เลื่อนไปอย่างถาวร	รูปที่ 21	เครื่องหมายเส้นขอบทางวิ่งสำหรับหัวทางวิ่งถูก เลื่อนไปอย่างถาวร	คงเดิม
ตาราง ที่ 19	ขนาดของเครื่องหมายเส้นขอบทางวิ่งสำหรับหัว ทางวิ่งถูกเลื่อนไปอย่างถาวร (เส้นประ)	ตาราง ที่ 19	ขนาดของเครื่องหมายเส้นขอบทางวิ่งสำหรับหัว ทางวิ่งถูกเลื่อนไปอย่างถาวร (เส้นประ)	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
377	เครื่องหมายเส้นขอบทางวิ่งต้องประกอบด้วยแถบ เส้นตรงสองแถบซึ่งอยู่บนขอบแต่ละด้านของทาง วิ่ง โดยที่ขอบนอกของแถบเส้นตรงนั้นต้องอยู่ บริเวณขอบของทางวิ่ง เว้นแต่ในกรณีที่ทางวิ่งมี ความกว้างมากกว่าหกสิบเมตร แถบเส้นตรงต้อง อยู่ที่ระยะสามสิบเมตรห่างจากเส้นกึ่งกลางทางวิ่ง	348	เครื่องหมายเส้นขอบทางวิ่งต้องประกอบด้วยแถบ เส้นตรงสองแถบซึ่งอยู่บนขอบแต่ละด้านของทาง วิ่ง โดยที่ขอบนอกของแถบเส้นตรงนั้นต้องอยู่ บริเวณขอบของทางวิ่ง เว้นแต่ในกรณีที่ทางวิ่งมี ความกว้างมากกว่าหกสิบเมตร แถบเส้นตรงต้อง อยู่ที่ระยะสามสิบเมตรห่างจากเส้นกึ่งกลางทางวิ่ง	คงเดิม
378	ในกรณีที่สนามบินมีลานกลับลำ เครื่องหมายเส้น ขอบทางวิ่งต้องต่อเนื่องกันระหว่างทางวิ่งและลาน กลับลำ	349	ในกรณีที่สนามบินมีลานกลับลำ เครื่องหมายเส้น ขอบทางวิ่งต้องต่อเนื่องกันระหว่างทางวิ่งและลาน กลับลำ	คงเดิม
379	เครื่องหมายเส้นขอบทางวิ่งต้องมีความกว้างอย่าง น้อยศูนย์จุดเก้าเมตรบนทางวิ่งที่มีความกว้าง เท่ากับหรือมากกว่าสามสิบเมตร หรือมีความกว้าง อย่างน้อยศูนย์จุดสี่ห้าเมตรบนทางวิ่งที่กว้างน้อย กว่าสามสิบเมตร	350	เครื่องหมายเส้นขอบทางวิ่งต้องมีความกว้างอย่าง น้อยศูนย์จุดเก้าเมตรบนทางวิ่งที่มีความกว้าง เท่ากับหรือมากกว่าสามสิบเมตร หรือมีความกว้าง อย่างน้อยศูนย์จุดสี่ห้าเมตรบนทางวิ่งที่กว้างน้อย กว่าสามสิบเมตร	คงเดิม
	ช. เครื่องหมายเส้นกึ่งกลางทางขับ (Taxiway Centre Line Marking)		ช. เครื่องหมายเส้นกึ่งกลางทางขับ (Taxiway Centre Line Marking)	คงเดิม
380	สนามบินต้องทำเครื่องหมายเส้นกึ่งกลางทางขับ บนทางขับที่มีผิวพื้นจราจรหรือลานจอดอากาศ ยาน ในกรณีที่ทางวิ่งที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๑ ๒ ๓ หรือ ๔ เพื่อเป็นการนำทางอย่างต่อเนื่องจากเส้น กึ่งกลางทางวิ่งถึงหลุมจอดอากาศยาน	351	สนามบินต้องทำเครื่องหมายเส้นกึ่งกลางทางขับ บนทางขับที่มีผิวพื้นจราจรหรือลานจอดอากาศ ยาน ในกรณีที่ทางวิ่งที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๑ ๒ ๓ หรือ ๔ เพื่อเป็นการนำทางอย่างต่อเนื่องจากเส้น กึ่งกลางทางวิ่งถึงหลุมจอดอากาศยาน	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
381	สนามบินต้องทำเครื่องหมายเส้นกึ่งกลางทางขับบนทางวิ่งที่มีผิวพื้นจราจร เมื่อทางวิ่งนั้นเป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางมาตรฐานในการขับเคลื่อน และ (๑) เมื่อไม่มีเครื่องหมายเส้นกึ่งกลางทางวิ่ง หรือ (๒) แนวเส้นกึ่งกลางทางขับไม่สอดคล้องกับแนวเส้นกึ่งกลางทางวิ่ง	352	สนามบินต้องทำเครื่องหมายเส้นกึ่งกลางทางขับบนทางวิ่งที่มีผิวพื้นจราจร เมื่อทางวิ่งนั้นเป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางมาตรฐานในการขับเคลื่อน และ (๑) เมื่อไม่มีเครื่องหมายเส้นกึ่งกลางทางวิ่ง หรือ (๒) แนวเส้นกึ่งกลางทางขับไม่สอดคล้องกับแนวเส้นกึ่งกลางทางวิ่ง	คงเดิม
382	ในกรณีที่มีความจำเป็นต้องแสดงตำแหน่งหยุดคอยเข้าทางวิ่ง สนามบินต้องจัดให้มีเครื่องหมายเส้นกึ่งกลางทางขับแบบเน้นย้ำ	353	ในกรณีที่มีความจำเป็นต้องแสดงตำแหน่งหยุดคอยเข้าทางวิ่ง สนามบินต้องจัดให้มีเครื่องหมายเส้นกึ่งกลางทางขับแบบเน้นย้ำ	คงเดิม
383	เครื่องหมายเส้นกึ่งกลางทางขับแบบเน้นย้ำตามข้อ ๓๘๒ ต้องอยู่ที่จุดตัดของทางวิ่งและทางขับทุกจุด	354	เครื่องหมายเส้นกึ่งกลางทางขับแบบเน้นย้ำตามข้อ ๓๕๓ ต้องอยู่ที่จุดตัดของทางวิ่งและทางขับทุกจุด	คงเดิม
384	เครื่องหมายเส้นกึ่งกลางทางขับต้องอยู่ในตำแหน่งดังต่อไปนี้ (๑) เครื่องหมายเส้นกึ่งกลางทางขับบนส่วนที่เป็นทางตรงของทางขับต้องอยู่บนแนวเส้นกึ่งกลางทางขับ (๒) เครื่องหมายเส้นกึ่งกลางทางขับบนส่วนที่เป็นแนวโค้งของทางขับต้องต่อเนื่องจากส่วนที่เป็นแนวตรงของทางขับและรักษาระยะคงที่จากขอบนอกของส่วนโค้ง	355	เครื่องหมายเส้นกึ่งกลางทางขับต้องอยู่ในตำแหน่งดังต่อไปนี้ (๑) เครื่องหมายเส้นกึ่งกลางทางขับบนส่วนที่เป็นทางตรงของทางขับต้องอยู่บนแนวเส้นกึ่งกลางทางขับ (๒) เครื่องหมายเส้นกึ่งกลางทางขับบนส่วนที่เป็นแนวโค้งของทางขับต้องต่อเนื่องจากส่วนที่เป็นแนวตรงของทางขับและรักษาระยะคงที่จากขอบนอกของส่วนโค้ง	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
385	บริเวณจุดตัดของทางขับกับทางวิ่งซึ่งทางขับนั้นใช้เป็นทางขับออกจากทางวิ่ง เครื่องหมายเส้นกึ่งกลางทางขับต้องมีลักษณะโค้งเข้าไปหาเส้นกึ่งกลางทางวิ่งตามที่แสดงไว้ในรูปที่ ๒๒ และรูปที่ ๓๗ โดยเครื่องหมายเส้นกึ่งกลางทางขับต้องต่อขนานไปกับเครื่องหมายเส้นกึ่งกลางทางวิ่งเป็นระยะทางอย่างน้อยหกสิบเมตร นับจากจุดสัมผัสกับเส้นกึ่งกลางทางวิ่งสำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๓ หรือ ๔ และเป็นระยะทางอย่างน้อยสามสิบเมตรสำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๑ หรือ ๒	356	บริเวณจุดตัดของทางขับกับทางวิ่งซึ่งทางขับนั้นใช้เป็นทางขับออกจากทางวิ่ง เครื่องหมายเส้นกึ่งกลางทางขับต้องมีลักษณะโค้งเข้าไปหาเส้นกึ่งกลางทางวิ่งตามที่แสดงไว้ในรูปที่ ๒๒ และรูปที่ ๓๗ โดยเครื่องหมายเส้นกึ่งกลางทางขับต้องต่อขนานไปกับเครื่องหมายเส้นกึ่งกลางทางวิ่งเป็นระยะทางอย่างน้อยหกสิบเมตร นับจากจุดสัมผัสกับเส้นกึ่งกลางทางวิ่งสำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๓ หรือ ๔ และเป็นระยะทางอย่างน้อยสามสิบเมตรสำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๑ หรือ ๒	คงเดิม
386	ในกรณีที่สนามบินทำเครื่องหมายเส้นกึ่งกลางทางขับบนทางวิ่งตามข้อ ๓๘๑ เครื่องหมายดังกล่าวต้องอยู่บนแนวเส้นกึ่งกลางของทางขับที่กำหนดไว้	357	ในกรณีที่สนามบินทำเครื่องหมายเส้นกึ่งกลางทางขับบนทางวิ่งตามข้อ ๓๕๒ เครื่องหมายดังกล่าวต้องอยู่บนแนวเส้นกึ่งกลางของทางขับที่กำหนดไว้	คงเดิม
387	ในกรณีที่สนามบินทำเครื่องหมายเส้นกึ่งกลางทางขับแบบเน้นย้ำตามข้อ ๓๘๒ (๑) เครื่องหมายดังกล่าวต้องยาวออกจากตำแหน่งหยุดคอยเข้าทางวิ่งตามรูปแบบ A ในรูปที่ ๒๒ เป็นระยะทางสี่สิบเจ็ดเมตรในทิศทางของการเคลื่อนที่ออกจากทางวิ่ง ตามที่แสดงในรูปที่ ๒๓ แบบ (a) (๒) ถ้าเครื่องหมายดังกล่าวตัดผ่านเครื่องหมายตำแหน่งหยุดคอยเข้าทางวิ่งอื่น ๆ ซึ่งเป็นทางวิ่งแบบพรีซีชัน ประเภทที่สอง หรือทางวิ่งแบบพรีซีชัน ประเภทที่สาม และอยู่ภายในระยะทางสี่สิบเจ็ดเมตรจากเครื่องหมายตำแหน่ง	358	ในกรณีที่สนามบินทำเครื่องหมายเส้นกึ่งกลางทางขับแบบเน้นย้ำตามข้อ ๓๕๓ (๑) เครื่องหมายดังกล่าวต้องยาวออกจากตำแหน่งหยุดคอยเข้าทางวิ่งตามรูปแบบ A ในรูปที่ ๒๒ เป็นระยะทางสี่สิบเจ็ดเมตรในทิศทางของการเคลื่อนที่ออกจากทางวิ่ง ตามที่แสดงในรูปที่ ๒๓ แบบ (a) (๒) ถ้าเครื่องหมายดังกล่าวตัดผ่านเครื่องหมายตำแหน่งหยุดคอยเข้าทางวิ่งอื่น ๆ ซึ่งเป็นทางวิ่งแบบพรีซีชัน ประเภทที่สอง หรือทางวิ่งแบบพรีซีชัน ประเภทที่สาม และอยู่ภายในระยะทางสี่สิบเจ็ดเมตรจากเครื่องหมายตำแหน่ง	คงเดิม

ชื่อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ชื่อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
	<p>หยุดคอยเข้าทางวิ่งเครื่องหมายแรก เครื่องหมายเส้นกึ่งกลางทางขับแบบเน้นย้ำต้องมีการเว้นช่วงเป็นระยะทางศูนย์จุดเก้าเมตรก่อนและหลังจากจุดที่เครื่องหมายตำแหน่งหยุดคอยเข้าทางวิ่งที่ตัดกัน และเครื่องหมายเส้นกึ่งกลางทางขับแบบเน้นย้ำต้องยาวต่อเนื่องเลยจากเครื่องหมายตำแหน่งหยุดคอยเข้าทางวิ่งที่ตัดกันออกไปอีกอย่างน้อยเป็นจำนวนสามแถบเส้นประหรือเป็นระยะทางสี่สิบเจ็ดเมตรจากจุดเริ่มต้นจนถึงจุดสิ้นสุด แล้วแต่ว่าระยะทางใดจะมากกว่า ตามรูปที่ ๒๓ แบบ (b) (๓) ถ้าเครื่องหมายเส้นกึ่งกลางทางขับแบบเน้นย้ำยาวต่อเนื่องผ่านจุดตัดกันของทางขับซึ่งอยู่ภายในระยะสี่สิบเจ็ดเมตรจากเครื่องหมายตำแหน่งหยุดคอยเข้าทางวิ่ง เครื่องหมายเส้นกึ่งกลางทางขับแบบเน้นย้ำจะต้องมีการเว้นช่วงเป็นระยะทางหนึ่งจุดห้าเมตรก่อนและหลังจากจุดที่เครื่องหมายเส้นกึ่งกลางทางขับที่ตัดข้าม เครื่องหมายเส้นกึ่งกลางทางขับแบบเน้นย้ำต้องยาวต่อเนื่องเลยจากจุดตัดกันบนทางขับออกไปอีกอย่างน้อยเป็นจำนวนสามแถบเส้นประหรือเป็นระยะทางสี่สิบเจ็ดเมตรจากจุดเริ่มต้นจนถึงจุดสิ้นสุด แล้วแต่ว่าระยะทางใดจะมากกว่า ตามรูปที่ ๒๓ แบบ (c)</p> <p>(๔) ในกรณีที่เส้นกึ่งกลางทางขับสองเส้นมาบรรจบกันหรือก่อนถึงเครื่องหมายตำแหน่งหยุด</p>		<p>หยุดคอยเข้าทางวิ่งเครื่องหมายแรก เครื่องหมายเส้นกึ่งกลางทางขับแบบเน้นย้ำต้องมีการเว้นช่วงเป็นระยะทางศูนย์จุดเก้าเมตรก่อนและหลังจากจุดที่เครื่องหมายตำแหน่งหยุดคอยเข้าทางวิ่งที่ตัดกัน และเครื่องหมายเส้นกึ่งกลางทางขับแบบเน้นย้ำต้องยาวต่อเนื่องเลยจากเครื่องหมายตำแหน่งหยุดคอยเข้าทางวิ่งที่ตัดกันออกไปอีกอย่างน้อยเป็นจำนวนสามแถบเส้นประหรือเป็นระยะทางสี่สิบเจ็ดเมตรจากจุดเริ่มต้นจนถึงจุดสิ้นสุด แล้วแต่ว่าระยะทางใดจะมากกว่า ตามรูปที่ ๒๓ แบบ (b) (๓) ถ้าเครื่องหมายเส้นกึ่งกลางทางขับแบบเน้นย้ำยาวต่อเนื่องผ่านจุดตัดกันของทางขับซึ่งอยู่ภายในระยะสี่สิบเจ็ดเมตรจากเครื่องหมายตำแหน่งหยุดคอยเข้าทางวิ่ง เครื่องหมายเส้นกึ่งกลางทางขับแบบเน้นย้ำจะต้องมีการเว้นช่วงเป็นระยะทางหนึ่งจุดห้าเมตรก่อนและหลังจากจุดที่เครื่องหมายเส้นกึ่งกลางทางขับที่ตัดข้าม เครื่องหมายเส้นกึ่งกลางทางขับแบบเน้นย้ำต้องยาวต่อเนื่องเลยจากจุดตัดกันบนทางขับออกไปอีกอย่างน้อยเป็นจำนวนสามแถบเส้นประหรือเป็นระยะทางสี่สิบเจ็ดเมตรจากจุดเริ่มต้นจนถึงจุดสิ้นสุด แล้วแต่ว่าระยะทางใดจะมากกว่า ตามรูปที่ ๒๓ แบบ (c)</p> <p>(๔) ในกรณีที่เส้นกึ่งกลางทางขับสองเส้นมาบรรจบกันหรือก่อนถึงเครื่องหมายตำแหน่งหยุด</p>	

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
	คอยเข้าทางวิ่ง เส้นประด้านในต้องมีความยาวไม่น้อยกว่าสามเมตร ตามรูปที่ ๒๓ แบบ (d) (๕) ในกรณีที่มีเครื่องหมายตำแหน่งหยุดคอยเข้าทางวิ่งสองเครื่องหมายอยู่ตรงข้ามกัน และมีระยะห่างระหว่างกันน้อยกว่าเก้าสิบสี่เมตร เครื่องหมายเส้นกึ่งกลางทางขับแบบเน้นย้ำต้องยาวเท่ากับระยะห่างดังกล่าว ตามรูปที่ ๒๓ แบบ (e)		คอยเข้าทางวิ่ง เส้นประด้านในต้องมีความยาวไม่น้อยกว่าสามเมตร ตามรูปที่ ๒๓ แบบ (d) (๕) ในกรณีที่มีเครื่องหมายตำแหน่งหยุดคอยเข้าทางวิ่งสองเครื่องหมายอยู่ตรงข้ามกัน และมีระยะห่างระหว่างกันน้อยกว่าเก้าสิบสี่เมตร เครื่องหมายเส้นกึ่งกลางทางขับแบบเน้นย้ำต้องยาวเท่ากับระยะห่างดังกล่าว ตามรูปที่ ๒๓ แบบ (e)	
388	เครื่องหมายเส้นกึ่งกลางทางขับต้องเป็นเส้นแถบที่มีความกว้างอย่างน้อยสิบห้าเซนติเมตรต่อเนื่องตลอดความยาวทางขับ ยกเว้นจุดที่ตัดกับเครื่องหมายหยุดคอยเข้าทางวิ่ง หรือเครื่องหมายตำแหน่งหยุดคอยบนทางขับตามที่แสดงไว้ในรูปที่ ๒๒	359	เครื่องหมายเส้นกึ่งกลางทางขับต้องเป็นเส้นแถบที่มีความกว้างอย่างน้อยสิบห้าเซนติเมตรต่อเนื่องตลอดความยาวทางขับ ยกเว้นจุดที่ตัดกับเครื่องหมายหยุดคอยเข้าทางวิ่ง หรือเครื่องหมายตำแหน่งหยุดคอยบนทางขับตามที่แสดงไว้ในรูปที่ ๒๒	คงเดิม
389	เครื่องหมายเส้นกึ่งกลางทางขับแบบเน้นย้ำต้องเป็นตามที่แสดงไว้ในรูปที่ ๒๓	360	เครื่องหมายเส้นกึ่งกลางทางขับแบบเน้นย้ำต้องเป็นตามที่แสดงไว้ในรูปที่ ๒๓	คงเดิม
รูปที่ 22	เครื่องหมายทางขับ (และเครื่องหมายทางวิ่งแบบพื้นฐาน)	รูปที่ 22	เครื่องหมายทางขับ (และเครื่องหมายทางวิ่งแบบพื้นฐาน)	คงเดิม
รูปที่ 23	เครื่องหมายเส้นกึ่งกลางทางขับแบบเน้นย้ำ	รูปที่ 23	เครื่องหมายเส้นกึ่งกลางทางขับแบบเน้นย้ำ	คงเดิม
	ณ. เครื่องหมายลานกลับลำ (Runway Turn Pad Marking)		ณ. เครื่องหมายลานกลับลำ (Runway Turn Pad Marking)	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
390	กรณีที่สนามบินจัดให้มีลานกลับลำ สนามบินต้องทำเครื่องหมายลานกลับลำ สำหรับนำทางอากาศยานอย่างต่อเนื่องเพื่อให้สามารถเลี้ยวกลับลำบนทางวิ่งครบหนึ่งร้อยแปดสิบองศาและตั้งลำตรงกับแนวเส้นกึ่งกลางทางวิ่งได้	361	กรณีที่สนามบินจัดให้มีลานกลับลำ สนามบินต้องทำเครื่องหมายลานกลับลำ สำหรับนำทาง อากาศยานเครื่องบิน อย่างต่อเนื่องเพื่อให้สามารถเลี้ยวกลับลำบนทางวิ่งครบหนึ่งร้อยแปดสิบองศาและตั้งลำตรงกับแนวเส้นกึ่งกลางทางวิ่งได้	แก้ไขคำว่า “อากาศยาน” เป็นคำว่า “เครื่องบิน” ให้ตรงกับ Annex 14 ที่ใช้คำว่า “aeroplane”
391	เครื่องหมายลานกลับลำต้องมีลักษณะโค้งออกจากแนวเส้นกึ่งกลางทางวิ่งเข้าสู่ลานกลับลำ โดยรัศมีของส่วนโค้งต้องสอดคล้องกับความสามารถในการขับเคลื่อน และความเร็วปกติที่ใช้ในการขับเคลื่อนของอากาศยานบนลานกลับลำดังกล่าว ทั้งนี้ มุมตัดกันของเครื่องหมายลานกลับลำกับแนวเส้นกึ่งกลางทางวิ่งต้องทำมุมไม่เกินสามสิบองศา	362	เครื่องหมายลานกลับลำต้องมีลักษณะโค้งออกจากแนวเส้นกึ่งกลางทางวิ่งเข้าสู่ลานกลับลำ โดยรัศมีของส่วนโค้งต้องสอดคล้องกับความสามารถในการขับเคลื่อน และความเร็วปกติที่ใช้ในการขับเคลื่อนของ อากาศยานเครื่องบิน บนลานกลับลำดังกล่าว ทั้งนี้ มุมตัดกันของเครื่องหมายลานกลับลำกับแนวเส้นกึ่งกลางทางวิ่งต้องทำมุมไม่เกินสามสิบองศา	แก้ไขคำว่า “อากาศยาน” เป็นคำว่า “เครื่องบิน” ให้ตรงกับ Annex 14 ที่ใช้คำว่า “aeroplane”
392	เครื่องหมายลานกลับลำต้องต่อขยายขนานไปกับเครื่องหมายเส้นกึ่งกลางทางวิ่งเป็นระยะทางอย่างน้อย ดังต่อไปนี้ (๑) หกสิบเมตรนับจากจุดที่เครื่องหมายทั้งสองสัมผัสกัน สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๓ หรือ ๔ (๒) สามสิบเมตรนับจากจุดที่เครื่องหมายทั้งสองสัมผัสกัน สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๑ หรือ ๒	363	เครื่องหมายลานกลับลำต้องต่อขยายขนานไปกับเครื่องหมายเส้นกึ่งกลางทางวิ่งเป็นระยะทางอย่างน้อย ดังต่อไปนี้ (๑) หกสิบเมตรนับจากจุดที่เครื่องหมายทั้งสองสัมผัสกัน สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๓ หรือ ๔ (๒) สามสิบเมตรนับจากจุดที่เครื่องหมายทั้งสองสัมผัสกัน สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๑ หรือ ๒	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
393	เครื่องหมายลานกลับลำตามข้อ ๓๔๑ ต้องนำทางอากาศยานในลักษณะที่ทำให้มีการขับเคลื่อนเป็นเส้นตรงก่อนถึงจุดเริ่มทำการเลี้ยวหนึ่งร้อยแปดสิบองศา ทั้งนี้ ส่วนที่เป็นเส้นตรงของเครื่องหมายลานกลับลำต้องขนานกับขอบนอกของพื้นที่ลานกลับลำ	364	เครื่องหมายลานกลับลำตามข้อ ๓๖๒ ต้องนำทาง อากาศยานเครื่องบิน ในลักษณะที่ทำให้มีการขับเคลื่อนเป็นเส้นตรงก่อนถึงจุดเริ่มทำการเลี้ยวหนึ่งร้อยแปดสิบองศา ทั้งนี้ ส่วนที่เป็นเส้นตรงของเครื่องหมายลานกลับลำต้องขนานกับขอบนอกของพื้นที่ลานกลับลำ	แก้ไขคำว่า “อากาศยาน” เป็นคำว่า “เครื่องบิน” ให้ตรงกับ Annex 14 ที่ใช้คำว่า “aeroplane”
394	การออกแบบส่วนโค้งของเครื่องหมายลานกลับลำ เพื่อให้อากาศยานสามารถทำการเลี้ยวหนึ่งร้อยแปดสิบองศาได้นั้น สนามบินต้องคำนึงถึงมุมเลี้ยวของล้อหน้าซึ่งต้องไม่เกินสี่สิบห้าองศา	365	การออกแบบส่วนโค้งของเครื่องหมายลานกลับลำ เพื่อให้ อากาศยานเครื่องบิน สามารถทำการเลี้ยวหนึ่งร้อยแปดสิบองศาได้นั้น สนามบินต้องคำนึงถึงมุมเลี้ยวของล้อหน้าซึ่งต้องไม่เกินสี่สิบห้าองศา	แก้ไขคำว่า “อากาศยาน” เป็นคำว่า “เครื่องบิน” ให้ตรงกับ Annex 14 ที่ใช้คำว่า “aeroplane”
395	การออกแบบเครื่องหมายลานกลับลำ ต้องเป็นไปในลักษณะที่ว่าเมื่อห้องนักบินของอากาศยานอยู่เหนือเครื่องหมายลานกลับลำแล้ว ระยะห่างระหว่างล้อของอากาศยานกับขอบของพื้นที่ลานกลับลำ ต้องไม่น้อยกว่าที่กำหนดไว้ในข้อ ๑๒๖	366	การออกแบบเครื่องหมายลานกลับลำ ต้องเป็นไปในลักษณะที่ว่าเมื่อห้องนักบินของอากาศยานอยู่เหนือเครื่องหมายลานกลับลำแล้ว ระยะห่างระหว่างล้อของ อากาศยานเครื่องบิน กับขอบของพื้นที่ลานกลับลำ ต้องไม่น้อยกว่าที่กำหนดไว้ในข้อ ๑๓๗	แก้ไขคำว่า “อากาศยาน” เป็นคำว่า “เครื่องบิน” ให้ตรงกับ Annex 14 ที่ใช้คำว่า “aeroplane”
396	เครื่องหมายลานกลับลำต้องมีความกว้างอย่างน้อยสิบห้าเซนติเมตรและมีความยาวต่อเนื่อง	367	เครื่องหมายลานกลับลำต้องมีความกว้างอย่างน้อยสิบห้าเซนติเมตรและมีความยาวต่อเนื่อง	คงเดิม
	ญ. เครื่องหมายตำแหน่งหยุดคอยเข้าทางวิ่ง (Runway-Holding Position Marking)		ญ. เครื่องหมายตำแหน่งหยุดคอยเข้าทางวิ่ง (Runway-Holding Position Marking)	คงเดิม
397	สนามบินต้องทำเครื่องหมายตำแหน่งหยุดคอยเข้าทางวิ่ง ณ ตำแหน่งหยุดคอยเข้าทางวิ่ง	368	สนามบินต้องทำเครื่องหมายตำแหน่งหยุดคอยเข้าทางวิ่ง ณ ตำแหน่งหยุดคอยเข้าทางวิ่ง	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
398	ที่จุดตัดของทางขับกับทางวิ่งแบบบินลงโดยไม่ใช้ เครื่องวัดประกอบการบิน ทางวิ่งแบบนอนพรีซีซั่น หรือทางวิ่งสำหรับการบินขึ้น รูปแบบของ เครื่องหมายตำแหน่งหยุดคอยเข้าทางวิ่งต้อง เป็นไปตามรูปที่ ๒๒ แบบ A	369	จุดตัดของทางขับกับทางวิ่งแบบบินลงโดยไม่ใช้ เครื่องวัดประกอบการบิน ทางวิ่งแบบนอนพรีซีซั่น หรือทางวิ่งสำหรับการ บินวิ่งขึ้น รูปแบบของ เครื่องหมายตำแหน่งหยุดคอยเข้าทางวิ่งต้อง เป็นไปตามรูปที่ ๒๒ แบบ A	ใช้คำว่า “วิ่งขึ้น” ให้สอดคล้องกันทั้งฉบับ
399	ในกรณีที่มีตำแหน่งหยุดคอยเข้าทางวิ่งเพียงแห่ง เดียว ณ จุดตัดกันของทางขับกับทางวิ่งแบบพรีซีซั่น ประเภทที่หนึ่ง ทางวิ่งแบบพรีซีซั่น ประเภทที่สอง และทางวิ่งแบบพรีซีซั่น ประเภทที่สาม รูปแบบของ เครื่องหมายตำแหน่งหยุดคอยเข้าทางวิ่งต้องเป็นไปตาม รูปที่ ๒๒ แบบ A และในกรณีที่มีตำแหน่งหยุดคอยเข้า ทางวิ่งจำนวนสองหรือสามแห่ง ณ ตำแหน่งตัดกัน ดังกล่าว รูปแบบเครื่องหมายตำแหน่งหยุดคอยเข้า ทางวิ่งที่อยู่ใกล้ทางวิ่งมากที่สุด ต้องเป็นไปตามรูป ที่ ๒๒ แบบ A และเครื่องหมายที่อยู่ไกลจากทาง วิ่งมากกว่าต้องเป็นไปตามรูปที่ ๒๒ แบบ B	370	ในกรณีที่มีตำแหน่งหยุดคอยเข้าทางวิ่งเพียงแห่ง เดียว ณ จุดตัดกันของทางขับกับทางวิ่งแบบพรีซีซั่น ประเภทที่หนึ่ง ทางวิ่งแบบพรีซีซั่น ประเภทที่สอง และทางวิ่งแบบพรีซีซั่น ประเภทที่สาม รูปแบบของ เครื่องหมายตำแหน่งหยุดคอยเข้าทางวิ่งต้องเป็นไปตาม รูปที่ ๒๒ แบบ A และในกรณีที่มีตำแหน่งหยุดคอยเข้า ทางวิ่งจำนวนสองหรือสามแห่ง ณ ตำแหน่งตัดกัน ดังกล่าว รูปแบบเครื่องหมายตำแหน่งหยุดคอยเข้า ทางวิ่งที่อยู่ใกล้ทางวิ่งมากที่สุด ต้องเป็นไปตามรูป ที่ ๒๒ แบบ A และเครื่องหมายที่อยู่ไกลจากทาง วิ่งมากกว่าต้องเป็นไปตามรูปที่ ๒๒ แบบ B	คงเดิม
		371	<u>เครื่องหมายตำแหน่งหยุดคอยเข้าทางวิ่งซึ่ง แสดง ณ ตำแหน่งหยุดคอยเข้าทางวิ่งตามข้อ ๒๒๗ รูปแบบของเครื่องหมายตำแหน่งหยุดคอย เข้าทางวิ่งต้องเป็นไปตามรูปที่ ๒๒ แบบ A</u>	ปรับปรุงตาม Amendment 14 to Annex 14 Vol. I, 5.2.10.4 (S) 5.2.10.4: The runway-holding position marking displayed at a runway-holding position established in accordance with 3.12.3 shall be as shown in Figure 5-6, pattern A.
400	ขนาดของเครื่องหมายตำแหน่งหยุดคอยเข้าทางวิ่ง ต้องเป็นไปตามรูปที่ ๒๔ แบบ A หรือแบบ B ตาม ความเหมาะสม	372	ขนาดของเครื่องหมายตำแหน่งหยุดคอยเข้าทางวิ่ง ต้องเป็นไปตามรูปที่ ๒๔ แบบ A หรือแบบ B ตาม ความเหมาะสม	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
401	ในกรณีที่เครื่องหมายตำแหน่งหยุดคอยเข้าทางวิ่งแบบ B อยู่บนพื้นที่ซึ่งมีความยาวเกินหกสิบเมตร สนามบินต้องทำเครื่องหมาย “CAT II” หรือ “CAT III” ตามความเหมาะสมบนพื้นผิวที่ปลายทั้งสองด้านของเครื่องหมายตำแหน่งหยุดคอยเข้าทางวิ่งดังกล่าว และมีระยะห่างระหว่างขอบนอกของเครื่องหมายทั้งสองมากที่สุดไม่เกินสี่สิบห้าเมตร โดยตัวอักษรต้องมีความสูงไม่น้อยกว่าหนึ่งจุดแปดเมตร และมีระยะห่างไม่เกินศูนย์จุดเก้าเมตรเหนือเครื่องหมายตำแหน่งหยุดคอย	373	ในกรณีที่เครื่องหมายตำแหน่งหยุดคอยเข้าทางวิ่งแบบ B อยู่บนพื้นที่ซึ่งมีความยาวเกินหกสิบเมตร สนามบินต้องทำเครื่องหมาย “CAT II” หรือ “CAT III” ตามความเหมาะสมบนพื้นผิวที่ปลายทั้งสองด้านของเครื่องหมายตำแหน่งหยุดคอยเข้าทางวิ่งดังกล่าว และมีระยะห่างระหว่างขอบนอกของเครื่องหมายทั้งสองมากที่สุดไม่เกินสี่สิบห้าเมตร โดยตัวอักษรต้องมีความสูงไม่น้อยกว่าหนึ่งจุดแปดเมตร และมีระยะห่างไม่เกินศูนย์จุดเก้าเมตรเหนือเครื่องหมายตำแหน่งหยุดคอย	คงเดิม
402	เครื่องหมายตำแหน่งหยุดคอยเข้าทางวิ่งซึ่งแสดง ณ จุดตัดกันของทางวิ่งสองเส้นต้องตั้งฉากกับแนวเส้นกึ่งกลางทางวิ่งซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางมาตรฐานในการขับเคลื่อนของอากาศยาน โดยรูปแบบของเครื่องหมายต้องเป็นไปตามรูปที่ ๒๔ แบบ A	374	เครื่องหมายตำแหน่งหยุดคอยเข้าทางวิ่งซึ่งแสดง ณ จุดตัดกันของทางวิ่งสองเส้นต้องตั้งฉากกับแนวเส้นกึ่งกลางทางวิ่งซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางมาตรฐานในการขับเคลื่อนของอากาศยาน โดยรูปแบบของเครื่องหมายต้องเป็นไปตามรูปที่ ๒๔ แบบ A	คงเดิม
รูปที่ 24	เครื่องหมายตำแหน่งหยุดคอยเข้าทางวิ่ง	รูปที่ 24	เครื่องหมายตำแหน่งหยุดคอยเข้าทางวิ่ง	คงเดิม
	ฎ. เครื่องหมายตำแหน่งหยุดคอยบนทางขับ (Intermediate Holding Position Marking)		ฎ. เครื่องหมายตำแหน่งหยุดคอยบนทางขับ (Intermediate Holding Position Marking)	คงเดิม
403	สนามบินต้องทำเครื่องหมายตำแหน่งหยุดคอยบนทางขับแสดง ณ ตำแหน่งหยุดคอยบนทางขับ	375	สนามบินต้องทำเครื่องหมายตำแหน่งหยุดคอยบนทางขับแสดง ณ ตำแหน่งหยุดคอยบนทางขับ	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
404	เมื่อมีเครื่องหมายตำแหน่งหยุดคอยบนทางขับแสดงอยู่ที่จุดตัดกันของทางขับที่มีผิวพื้นจราจรสองทางขับ เครื่องหมายดังกล่าวต้องตัดขวางทางขับในระยะห่างที่เพียงพอจากขอบที่อยู่ใกล้ของอีกทางขับหนึ่งที่ตัดกัน เพื่อให้มั่นใจว่ามีระยะห่างที่ปลอดภัยระหว่างอากาศยานที่กำลังขับเคลื่อนบนทางขับทั้งสอง ทั้งนี้ เครื่องหมายดังกล่าวต้องสมนัยกับแถบไฟหยุดคอยเข้าทางวิ่งหรือไฟแสดงตำแหน่งหยุดคอยบนทางขับ	376	เมื่อมีเครื่องหมายตำแหน่งหยุดคอยบนทางขับแสดงอยู่ที่จุดตัดกันของทางขับที่มีผิวพื้นจราจรสองทางขับ เครื่องหมายดังกล่าวต้องตัดขวางทางขับในระยะห่างที่เพียงพอจากขอบที่อยู่ใกล้ของอีกทางขับหนึ่งที่ตัดกัน เพื่อให้มั่นใจว่ามีระยะห่างที่ปลอดภัยระหว่างอากาศยานที่กำลังขับเคลื่อนบนทางขับทั้งสอง ทั้งนี้ เครื่องหมายดังกล่าวต้องสมนัยกับแถบไฟหยุดคอยเข้าทางวิ่งหรือไฟแสดงตำแหน่งหยุดคอยบนทางขับ ให้เป็นไปตามตารางที่ ๑๑ คอลัมน์ (๑๑)	Amndt 14 5.2.11.3 (S) เพิ่ม reference
405	เครื่องหมายตำแหน่งหยุดคอยบนทางขับต้องมีลักษณะเป็นแถบเส้นประเส้นเดียวตามที่แสดงในรูปที่ ๒๒	377	เครื่องหมายตำแหน่งหยุดคอยบนทางขับต้องมีลักษณะเป็นแถบเส้นประเส้นเดียวตามที่แสดงในรูปที่ ๒๒	คงเดิม
	กฎ. เครื่องหมายจุดตรวจสอบคลื่นวิทยุไออาร์ในสนามบิน (VOR Aerodrome Checkpoint Marking)		กฎ. เครื่องหมายจุดตรวจสอบคลื่นวิทยุไออาร์ในสนามบิน (VOR Aerodrome Checkpoint Marking)	คงเดิม
406	ในกรณีที่สนามบินจัดให้มีจุดตรวจสอบคลื่นวิทยุไออาร์ในสนามบิน สนามบินต้องทำเครื่องหมายจุดตรวจสอบคลื่นวิทยุไออาร์ในสนามบิน ณ ตำแหน่งดังกล่าวและติดตั้งป้ายแสดงจุดตรวจสอบคลื่นวิทยุไออาร์ในสนามบิน โดยเจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบินต้องจัดให้มีการประสานงานกับผู้ให้บริการการเดินอากาศ และผู้ดำเนินการเดินอากาศ ในการกำหนดจุดตรวจสอบคลื่นวิทยุไออาร์และต้องได้รับความเห็นชอบจากผู้อำนวยการก่อน	378	ในกรณีที่สนามบินจัดให้มีจุดตรวจสอบคลื่นวิทยุไออาร์ในสนามบิน สนามบินต้องทำเครื่องหมายจุดตรวจสอบคลื่นวิทยุไออาร์ในสนามบิน ณ ตำแหน่งดังกล่าวและติดตั้งป้ายแสดงจุดตรวจสอบคลื่นวิทยุไออาร์ในสนามบิน โดยเจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบินต้องจัดให้มีการประสานงานกับผู้ให้บริการการเดินอากาศ และผู้ดำเนินการเดินอากาศ ในการกำหนดจุดตรวจสอบคลื่นวิทยุไออาร์และต้องได้รับความเห็นชอบจากผู้อำนวยการก่อน	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
407	เครื่องหมายจุดตรวจสอบคลีนวิทย์วีโออาร์ใน สนามบินตามข้อ ๔๐๖ ต้องอยู่ตรงกลางของ ตำแหน่งที่อากาศยานทำการจอดเพื่อรับสัญญาณ วีโออาร์ที่ถูกต้อง	379	เครื่องหมายจุดตรวจสอบคลีนวิทย์วีโออาร์ใน สนามบินตามข้อ ๓๗๘ ต้องอยู่ตรงกลางของ ตำแหน่งที่อากาศยานทำการจอดเพื่อรับสัญญาณ วีโออาร์ที่ถูกต้อง	คงเดิม
408	เครื่องหมายจุดตรวจสอบคลีนวิทย์วีโออาร์ใน สนามบินต้องประกอบด้วยวงกลมที่มีเส้นผ่าน ศูนย์กลางยาวหกเมตร และมีความกว้างของเส้น สลิปห้าเซนติเมตรตามรูปที่ ๒๕ แบบ A	380	เครื่องหมายจุดตรวจสอบคลีนวิทย์วีโออาร์ใน สนามบินต้องประกอบด้วยวงกลมที่มีเส้นผ่าน ศูนย์กลางยาวหกเมตร และมีความกว้างของเส้น สลิปห้าเซนติเมตรตามรูปที่ ๒๕ แบบ A	คงเดิม
409	ในกรณีที่ต้องการกำหนดให้อากาศยานหันหัวไป ในทิศทางใดทิศทางหนึ่งโดยเฉพาะ สนามบินต้อง จัดให้มีแถบเส้นลากผ่านศูนย์กลางของวงกลมใน องศาที่กำหนด โดยแถบเส้นดังกล่าวต้องมีความ ยาวต่อออกนอกวงกลมไปอีกหกเมตรในทิศทาง เฉพาะที่กำหนดไว้ และมีสัญลักษณ์หัวลูกศรที่ ปลายแถบเส้นดังกล่าว ทั้งนี้ แถบเส้นต้องมีความ กว้างสลิปห้าเซนติเมตร ตามรูปที่ ๒๕ แบบ B	381	ในกรณีที่ต้องการกำหนดให้อากาศยานหันหัวไป ในทิศทางใดทิศทางหนึ่งโดยเฉพาะ สนามบินต้อง จัดให้มีแถบเส้นลากผ่านศูนย์กลางของวงกลมใน องศาที่กำหนด โดยแถบเส้นดังกล่าวต้องมีความ ยาวต่อออกนอกวงกลมไปอีกหกเมตรในทิศทาง เฉพาะที่กำหนดไว้ และมีสัญลักษณ์หัวลูกศรที่ ปลายแถบเส้นดังกล่าว ทั้งนี้ แถบเส้นต้องมีความ กว้างสลิปห้าเซนติเมตร ตามรูปที่ ๒๕ แบบ B	คงเดิม
410	เครื่องหมายจุดตรวจสอบคลีนวิทย์วีโออาร์ใน สนามบินต้องเป็นสีขาว	382	เครื่องหมายจุดตรวจสอบคลีนวิทย์วีโออาร์ใน สนามบินต้องเป็นสีขาว	คงเดิม
411	ในพื้นที่ที่มีสีอ่อน หากต้องการให้เครื่องหมาย เด่นชัดยิ่งขึ้น ให้สนามบินทาขอบเครื่องหมายด้วย สีดำ	383	ในพื้นที่ที่มีสีอ่อน หากต้องการให้เครื่องหมาย เด่นชัดยิ่งขึ้น ให้สนามบินทาขอบเครื่องหมายด้วย สีดำ	คงเดิม
รูปที่ 25	เครื่องหมายจุดตรวจสอบคลีนวิทย์วีโออาร์ใน สนามบิน	รูปที่ 25	เครื่องหมายจุดตรวจสอบคลีนวิทย์วีโออาร์ใน สนามบิน	คงเดิม
	ฐ. เครื่องหมายหลุมจอดอากาศยาน (Aircraft Stand Marking)		ฐ. เครื่องหมายหลุมจอดอากาศยาน (Aircraft Stand Marking)	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
412	สนามบินต้องทำเครื่องหมายหลุมจอดอากาศยาน ณ ตำแหน่งหลุมจอดอากาศยานที่กำหนดไว้บนลานจอดอากาศยานที่มีผิวพื้นจราจร	384	สนามบินต้องทำเครื่องหมายหลุมจอดอากาศยาน ณ ตำแหน่งหลุมจอดอากาศยานที่กำหนดไว้บนลานจอดอากาศยานที่มีผิวพื้นจราจร	คงเดิม
413	เครื่องหมายหลุมจอดอากาศยานบนลานจอดอากาศยานที่มีผิวพื้นจราจรตามข้อ ๔๑๒ ต้องอยู่ในตำแหน่งที่มีระยะห่างต่ำสุดระหว่างอากาศยานกับอากาศยานที่กำลังขับเคลื่อนเข้าสู่หรือออกจากหลุมจอดอากาศยาน อากาศยานที่จอดนิ่งที่หลุมจอดอากาศยาน สิ่งปลูกสร้าง หรือวัตถุอื่น ๆ เมื่อล้อหน้าของอากาศยานเคลื่อนไปตามเครื่องหมายหลุมจอดอากาศยานเป็นระยะห่างตามตารางที่ ๑๓	385	เครื่องหมายหลุมจอดอากาศยานบนลานจอดอากาศยานที่มีผิวพื้นจราจรตามข้อ ๓๘๔ ต้องอยู่ในตำแหน่งที่มีระยะห่างต่ำสุดระหว่างอากาศยานกับอากาศยานที่กำลังขับเคลื่อนเข้าสู่หรือออกจากหลุมจอดอากาศยาน อากาศยานที่จอดนิ่งที่หลุมจอดอากาศยาน สิ่งปลูกสร้าง หรือวัตถุอื่น ๆ เมื่อล้อหน้าของอากาศยานเคลื่อนไปตามเครื่องหมายหลุมจอดอากาศยานเป็นระยะห่างตามตารางที่ ๑๓	คงเดิม
414	เครื่องหมายหลุมจอดอากาศยานต้องเป็นไปตามรูปแบบการจัดตำแหน่งการจอดของอากาศยาน (aircraft configuration) และสามารถใช้เสริมการทำงานร่วมกับอุปกรณ์ช่วยจอดอื่น ๆ ซึ่งอาจประกอบด้วยองค์ประกอบต่าง ๆ เช่น ชื่อหลุมจอดอากาศยาน เส้นนำอากาศยานเข้าสู่หลุมจอดอากาศยาน เครื่องหมายบอกตำแหน่งเริ่มเลี้ยว เส้นบอกแนวการเลี้ยว เส้นแถบปรับแนว เส้นบอกตำแหน่งหยุด และเส้นนำอากาศยานออกจากหลุมจอดอากาศยาน	386	เครื่องหมายหลุมจอดอากาศยานต้องเป็นไปตามรูปแบบการจัดตำแหน่งการจอดของอากาศยาน (aircraft parking configuration) และสามารถใช้เสริมการทำงานร่วมกับอุปกรณ์ช่วยจอดอื่น ๆ ซึ่งอาจประกอบด้วยองค์ประกอบต่าง ๆ เช่น ชื่อหลุมจอดอากาศยาน เส้นนำอากาศยานเข้าสู่หลุมจอดอากาศยาน เครื่องหมายบอกตำแหน่งเริ่มเลี้ยว เส้นบอกแนวการเลี้ยว เส้นแถบปรับแนว เส้นบอกตำแหน่งหยุด และเส้นนำอากาศยานออกจากหลุมจอดอากาศยาน	เพิ่มคำให้ถูกต้อง

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
415	ชื่อหลุมจอดอากาศยาน (ตัวอักษรหรือตัวเลข) ต้องรวมอยู่ในแนวเส้นนำอากาศยานเข้าสู่หลุมจอดอากาศยาน โดยอยู่ที่ระยะห่างไม่ไกลจากจุดเริ่มต้นของเส้นนำอากาศยานเข้า ทั้งนี้ ชื่อหลุมจอดอากาศยานต้องมีความสูงเพียงพอที่จะสามารถอ่านได้จากห้องนักบินของอากาศยานที่กำลังใช้งานหลุมจอดอากาศยานนั้น	387	ชื่อหลุมจอดอากาศยาน (ตัวอักษรหรือตัวเลข) ต้องรวมอยู่ในแนวเส้นนำอากาศยานเข้าสู่หลุมจอดอากาศยาน โดยอยู่ที่ระยะห่างไม่ไกลจากจุดเริ่มต้นของเส้นนำอากาศยานเข้า ทั้งนี้ ชื่อหลุมจอดอากาศยานต้องมีความสูงเพียงพอที่จะสามารถอ่านได้จากห้องนักบินของอากาศยานที่กำลังใช้งานหลุมจอดอากาศยานนั้น	คงเดิม
416	เมื่อเครื่องหมายหลุมจอดอากาศยานสองชุดทับซ้อนกันเพื่อให้เกิดความยืดหยุ่นในการใช้งานลานจอดอากาศยาน และเป็นการยากที่จะแบ่งแยกว่าอากาศยานจะใช้เครื่องหมายใด หรืออาจทำให้ความปลอดภัยลดลงหากอากาศยานเลือกใช้เครื่องหมายผิดพลาด สนามบินต้องเพิ่มชื่อแบบของอากาศยานที่จะใช้เครื่องหมายหลุมจอดอากาศยานแต่ละชุดที่บริเวณชื่อหลุมจอดอากาศยาน	388	เมื่อเครื่องหมายหลุมจอดอากาศยานสองชุดทับซ้อนกันเพื่อให้เกิดความยืดหยุ่นในการใช้งานลานจอดอากาศยาน และเป็นการยากที่จะแบ่งแยกว่าอากาศยานจะใช้เครื่องหมายใด หรืออาจทำให้ความปลอดภัยลดลงหากอากาศยานเลือกใช้เครื่องหมายผิดพลาด สนามบินต้องเพิ่มชื่อแบบของอากาศยานที่จะใช้เครื่องหมายหลุมจอดอากาศยานแต่ละชุดที่บริเวณชื่อหลุมจอดอากาศยาน	คงเดิม
417	เส้นนำอากาศยานเข้าสู่หลุมจอดอากาศยาน เส้นบอกแนวการเลี้ยว และเส้นนำอากาศยานออกจากหลุมจอดอากาศยาน ต้องมีลักษณะยาวต่อเนื่องกันและมีความกว้างไม่น้อยกว่าสิบห้าเซนติเมตร แต่หากกรณีที่มีการทับซ้อนกันของเครื่องหมายหลุมจอดอากาศยานตั้งแต่หนึ่งชุดขึ้นไป สนามบินต้องทำแถบเส้นที่ต่อเนื่องกันสำหรับเครื่องหมายหลุมจอดอากาศยานที่มีการใช้งาน โดยแบบอากาศยานที่มีความต้องการสิ่งอำนวยความสะดวกมากที่สุดและแถบเส้นประจำสำหรับแบบอากาศยานอื่น ๆ	389	เส้นนำอากาศยานเข้าสู่หลุมจอดอากาศยาน เส้นบอกแนวการเลี้ยว และเส้นนำอากาศยานออกจากหลุมจอดอากาศยาน ต้องมีลักษณะยาวต่อเนื่องกันและมีความกว้างไม่น้อยกว่าสิบห้าเซนติเมตร แต่หากกรณีที่มีการทับซ้อนกันของเครื่องหมายหลุมจอดอากาศยานตั้งแต่หนึ่งชุดขึ้นไป สนามบินต้องทำแถบเส้นที่ต่อเนื่องกันสำหรับเครื่องหมายหลุมจอดอากาศยานที่มีการใช้งาน โดยแบบอากาศยานที่มีความต้องการสิ่งอำนวยความสะดวกมากที่สุดและแถบเส้นประจำสำหรับแบบอากาศยานอื่น ๆ	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
418	ส่วนโค้งของเส้นนำอากาศยานเข้าสู่หลุมจอด อากาศยาน เส้นบอกแนวการเลี้ยว และเส้นนำ อากาศยานออกจากหลุมจอดอากาศยาน ต้องมี รัศมีที่เหมาะสมกับแบบอากาศยานที่มีความ ต้องการสิ่งอำนวยความสะดวกมากที่สุดที่จะใช้ เครื่องหมายดังกล่าว	390	ส่วนโค้งของเส้นนำอากาศยานเข้าสู่หลุมจอด อากาศยาน เส้นบอกแนวการเลี้ยว และเส้นนำ อากาศยานออกจากหลุมจอดอากาศยาน ต้องมี รัศมีที่เหมาะสมกับแบบอากาศยานที่มีความ ต้องการสิ่งอำนวยความสะดวกมากที่สุดที่จะใช้ เครื่องหมายดังกล่าว	คงเดิม
419	เมื่อเครื่องหมายหลุมจอดอากาศยานออกแบบมา สำหรับให้ใช้งานได้ในทิศทางเดียว สนามบินต้อง เพิ่มลูกศรซึ่งชี้ไปยังทิศทางที่ต้องการ โดยลูกศร ดังกล่าวต้องเป็นส่วนหนึ่งของเส้นนำอากาศยาน เข้าสู่หลุมจอดอากาศยานและเส้นนำอากาศยาน ออกจากหลุมจอดอากาศยาน	391	เมื่อเครื่องหมายหลุมจอดอากาศยานออกแบบมา สำหรับให้ใช้งานได้ในทิศทางเดียว สนามบินต้อง เพิ่มลูกศรซึ่งชี้ไปยังทิศทางที่ต้องการ โดยลูกศร ดังกล่าวต้องเป็นส่วนหนึ่งของเส้นนำอากาศยาน เข้าสู่หลุมจอดอากาศยานและเส้นนำอากาศยาน ออกจากหลุมจอดอากาศยาน	คงเดิม
420	เครื่องหมายบอกตำแหน่งเริ่มเลี้ยว ต้องอยู่ใน ตำแหน่งตั้งฉากกับเส้นนำอากาศยานเข้าสู่หลุม จอดอากาศยาน และเป็นเส้นที่ยื่นออกไปทางด้าน ซ้ายมือตรงตำแหน่งนักบิน ณ จุดเริ่มต้นของการ เลี้ยว โดยแถบเส้นนั้นต้องมีความยาวไม่น้อยกว่า หกเมตร และมีความกว้างไม่น้อยกว่าสิบห้า เซนติเมตร โดยมีหัวลูกศรบ่งชี้ทิศทางในการเลี้ยว ระยะที่จะต้องรักษาระหว่างเครื่องหมายบอก ตำแหน่งเริ่มเลี้ยวและเส้นนำอากาศยานเข้าสู่หลุม จอดอากาศยานตามวรรคหนึ่ง อาจเปลี่ยนแปลง ได้ขึ้นอยู่กับแบบอากาศยาน โดยต้องพิจารณาถึง การมองเห็นของนักบินด้วย	392	เครื่องหมายบอกตำแหน่งเริ่มเลี้ยว ต้องอยู่ใน ตำแหน่งตั้งฉากกับเส้นนำอากาศยานเข้าสู่หลุม จอดอากาศยาน และเป็นเส้นที่ยื่นออกไปทางด้าน ซ้ายมือตรงตำแหน่งนักบิน ณ จุดเริ่มต้นของการ เลี้ยว โดยแถบเส้นนั้นต้องมีความยาวไม่น้อยกว่า หกเมตร และมีความกว้างไม่น้อยกว่าสิบห้า เซนติเมตร โดยมีหัวลูกศรบ่งชี้ทิศทางในการเลี้ยว ระยะที่จะต้องรักษาระหว่างเครื่องหมายบอก ตำแหน่งเริ่มเลี้ยวและเส้นนำอากาศยานเข้าสู่หลุม จอดอากาศยานตามวรรคหนึ่ง อาจเปลี่ยนแปลง ได้ขึ้นอยู่กับแบบอากาศยาน โดยต้องพิจารณาถึง การมองเห็นของนักบินด้วย	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
421	หากมีเครื่องหมายบอกตำแหน่งเริ่มเลี้ยวและเส้นบอกตำแหน่งหยุดมากกว่าหนึ่งแถบเส้น สนามบินต้องระบุรหัสสำหรับแถบเส้นแต่ละแถบ	393	หากมีเครื่องหมายบอกตำแหน่งเริ่มเลี้ยวและเส้นบอกตำแหน่งหยุดมากกว่าหนึ่งแถบเส้น สนามบินต้องระบุรหัสสำหรับแถบเส้นแต่ละแถบ	คงเดิม
422	เส้นแถบปรับแนว (alignment bar) ต้องวางในตำแหน่งที่สมนัยกับส่วนต่อขยายจากแนวเส้นกึ่งกลางของตำแหน่งที่กำหนดไว้สำหรับจอดอากาศยาน และนักบินสามารถมองเห็นได้ในขณะขับเคลื่อนอยู่ในส่วนสุดท้ายของการจอดอากาศยาน ทั้งนี้ เส้นแถบบังกล่าวต้องมีขนาดกว้างไม่น้อยกว่าสิบห้าเซนติเมตร	394	เส้นแถบปรับแนว (alignment bar) ต้องวางในตำแหน่งที่สมนัยกับส่วนต่อขยายจากแนวเส้นกึ่งกลางของตำแหน่งที่กำหนดไว้สำหรับจอดอากาศยาน และนักบินสามารถมองเห็นได้ในขณะขับเคลื่อนอยู่ในส่วนสุดท้ายของการจอดอากาศยาน ทั้งนี้ เส้นแถบบังกล่าวต้องมีขนาดกว้างไม่น้อยกว่าสิบห้าเซนติเมตร	คงเดิม
423	เส้นบอกตำแหน่งหยุด (stop line) ต้องอยู่ในแนวตั้งฉากกับเส้นแถบปรับแนว (alignment bar) และยื่นไปทางด้านซ้ายตรงกับตำแหน่งของนักบิน ณ จุดที่ต้องการให้หยุด โดยเส้นดังกล่าวต้องมีความยาวไม่น้อยกว่าหกเมตรและมีความกว้างไม่น้อยกว่าสิบห้าเซนติเมตร ระยะที่จะต้องรักษาระหว่างเส้นบอกตำแหน่งหยุดตามวรรคหนึ่ง และเส้นนำอากาศยานเข้าสู่หลุมจอดอากาศยานอาจเปลี่ยนแปลงได้ขึ้นอยู่กับแบบอากาศยาน โดยต้องพิจารณาถึงการมองเห็นของนักบินด้วย	395	เส้นบอกตำแหน่งหยุด (stop line) ต้องอยู่ในแนวตั้งฉากกับเส้นแถบปรับแนว (alignment bar) และยื่นไปทางด้านซ้ายตรงกับตำแหน่งของนักบิน ณ จุดที่ต้องการให้หยุด โดยเส้นดังกล่าวต้องมีความยาวไม่น้อยกว่าหกเมตรและมีความกว้างไม่น้อยกว่าสิบห้าเซนติเมตร ระยะที่จะต้องรักษาระหว่างเส้นบอกตำแหน่งหยุดตามวรรคหนึ่งและเส้นนำอากาศยานเข้าสู่หลุมจอดอากาศยานตามวรรคหนึ่ง อาจเปลี่ยนแปลงได้ขึ้นอยู่กับแบบอากาศยาน โดยต้องพิจารณาถึงการมองเห็นของนักบินด้วย	ย้ายข้อความ “ตามวรรคหนึ่ง” ให้สอดคล้องกับข้อ 392

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
		396	<u>ในกรณีที่อากาศยานถูกลากจูงหรือถูกให้ สัญญาณเพื่อนำอากาศยานเข้าสู่หลุมจอด เส้นบอกตำแหน่งหยุดต้องอยู่ในตำแหน่งที่ ต้องการให้ล้อหน้าของอากาศยานหยุด โดยเส้น ดังกล่าวต้องมีความกว้างไม่น้อยกว่าสี่สิบ เซนติเมตรและมีความยาวข้างละสามเมตรจาก เส้นกึ่งกลางเส้นนำอากาศยานเข้าสู่หลุมจอด อากาศยาน</u>	เพิ่มข้อกำหนดเกี่ยวกับ stop line สำหรับ aircraft stand (T-mark) (Additional requirement from ACI Apron Markings and Signs Handbook, Third Edition 2017)
	ท. เส้นเขตปลอดภัยในลานจอดอากาศยาน (Apron Safety Line)		ท. เส้นเขตปลอดภัยในลานจอดอากาศยาน (Apron Safety Line)	คงเดิม
424	สนามบินต้องจัดให้มีเส้นเขตปลอดภัยในลานจอด อากาศยานบนลานจอดอากาศยานที่มีผิวพื้น จราจรตามที่กำหนดโดยรูปแบบการจัดตำแหน่ง การจอดของอากาศยาน และอุปกรณ์ภาคพื้นต่าง ๆ	397	สนามบินต้องจัดให้มีเส้นเขตปลอดภัยในลานจอด อากาศยานบนลานจอดอากาศยานที่มีผิวพื้น จราจรตามที่กำหนดโดยรูปแบบการจัดตำแหน่ง การจอดของอากาศยาน และอุปกรณ์ภาคพื้นต่าง ๆ	คงเดิม
425	เส้นเขตปลอดภัยในลานจอดอากาศยานต้องอยู่ใน ตำแหน่งที่ต้องการให้เป็นพื้นที่ใช้งานของ ยานพาหนะภาคพื้นและอุปกรณ์ให้บริการอากาศ ยานอย่างอื่น เพื่อให้มีระยะปลอดภัยห่างจาก อากาศยาน	398	เส้นเขตปลอดภัยในลานจอดอากาศยานต้องอยู่ใน ตำแหน่งที่ต้องการให้เป็นพื้นที่ใช้งานของ ยานพาหนะภาคพื้นและอุปกรณ์ให้บริการอากาศ ยานอย่างอื่น เพื่อให้มีระยะปลอดภัยห่างจาก อากาศยาน	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
426	เส้นเขตปลอดภัยในลานจอดอากาศยานต้อง เป็นไปตามรูปแบบการจัดตำแหน่งการจอดของ อากาศยาน และอุปกรณ์ภาคพื้นต่าง ๆ ซึ่งอาจ ประกอบด้วยองค์ประกอบต่าง ๆ เช่น เส้นแสดง ระยะห่างที่ปลอดภัยระหว่างปลายปีกของ อากาศยานที่เป็นเส้นทึบสีแดงและขาว และแถบ เส้นขอบถนนที่เป็นเส้นทึบสีขาว	399	เส้นเขตปลอดภัยในลานจอดอากาศยานต้อง เป็นไปตามรูปแบบการจัดตำแหน่งการจอดของ อากาศยาน และอุปกรณ์ภาคพื้นต่าง ๆ ซึ่งอาจ ประกอบด้วยองค์ประกอบต่าง ๆ เช่น เส้นแสดง ระยะห่างที่ปลอดภัยระหว่างปลายปีกของ อากาศยานที่เป็นเส้นทึบสีแดงและขาว และแถบ เส้นขอบถนนที่เป็นเส้นทึบสีขาว	Amndt 14 5.2.14.3 (R) แก้ไขตาม 5.2.14.3 Recommendation.— Apron safety lines should include such elements as wing tip clearance lines and service road boundary lines as required by the parking configurations and ground facilities.
427	เส้นเขตปลอดภัยในลานจอดอากาศยานต้องมี ลักษณะเป็นแถบเส้นต่อเนื่องตามความยาวและมี ความกว้างอย่างน้อยสิบเซนติเมตร	400	เส้นเขตปลอดภัยในลานจอดอากาศยานต้องมี ลักษณะเป็นแถบเส้นต่อเนื่องตามความยาวและมี ความกว้างอย่างน้อยสิบเซนติเมตร	คงเดิม
	ฅ. เครื่องหมายตำแหน่งหยุดคอยบนถนน (Road-Holding Position Marking)		ฅ. เครื่องหมายตำแหน่งหยุดคอยบนถนน (Road-Holding Position Marking)	คงเดิม
428	สนามบินต้องจัดให้มีเครื่องหมายตำแหน่งหยุด คอยบนถนนบนพื้นผิวถนนที่มีการเชื่อมต่อเข้าสู่ ทางวิ่ง	401	สนามบินต้องจัดให้มีเครื่องหมายตำแหน่งหยุด คอยบนถนนบนพื้นผิวถนนที่มีการเชื่อมต่อเข้าสู่ ทางวิ่ง	คงเดิม
429	เครื่องหมายตำแหน่งหยุดคอยบนถนนต้อง ตัดขวางถนน ณ ตำแหน่งหยุดคอยเข้าสู่ทางวิ่ง	402	เครื่องหมายตำแหน่งหยุดคอยบนถนนต้อง ตัดขวางถนน ณ ตำแหน่งหยุดคอยเข้าสู่ทางวิ่ง	คงเดิม
430	เครื่องหมายตำแหน่งหยุดคอยบนถนนให้เป็นที่ ไปตามกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก	403	เครื่องหมายตำแหน่งหยุดคอยบนถนนให้เป็นที่ ไปตามกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก	คงเดิม
	ณ. เครื่องหมายประเภทบังคับ (Mandatory Instruction Marking)		ณ. เครื่องหมายประเภทบังคับ (Mandatory Instruction Marking)	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
431	ในกรณีที่ไม่สามารถติดตั้งป้ายบังคับ (mandatory instruction sign) ให้เป็นไปตาม ข้อ ๗๖๙ ได้ สนามบินต้องทำเครื่องหมาย ประเภทบังคับบนพื้นผิวที่มีผิวพื้นจราจรแทน	404	ในกรณีที่ไม่สามารถติดตั้งป้ายบังคับ (mandatory instruction sign) ให้เป็นไปตาม ข้อ ๗๔๐ ได้ สนามบินต้องทำเครื่องหมาย ประเภทบังคับบนพื้นผิวที่มีผิวพื้นจราจรแทน	Amndt 14 5.2.16.1 (S) แก้ไข reference 5.4.2.1 = ข้อ 740
432	ในกรณีที่มีความจำเป็นในเชิงปฏิบัติการ เช่น ทาง ขับมีความกว้างมากกว่าหกสิบเมตร หรือเพื่อเป็น การช่วยเพิ่มการป้องกันการรुक้าเข้าไปในทางวิ่ง สนามบินต้องจัดให้มีเครื่องหมายประเภทบังคับ เพิ่มเติมจากการจัดทำป้ายบังคับ	405	ในกรณีที่มีความจำเป็นในเชิงปฏิบัติการ เช่น ทาง ขับมีความกว้างมากกว่าหกสิบเมตร หรือเพื่อเป็น การช่วยเพิ่มการป้องกันการรुक้าเข้าไปในทางวิ่ง สนามบินต้องจัดให้มีเครื่องหมายประเภทบังคับ เพิ่มเติมจากการจัดทำป้ายบังคับ	คงเดิม
433	เครื่องหมายประเภทบังคับซึ่งอยู่บนพื้นผิวทางขับ ที่มีรหัสตัวอักษรเป็น A B C หรือ D ต้องจัดวาง อย่างสมมาตรกันในแนวตัดขวางทางขับที่บริเวณ แนวเส้นกึ่งกลางทางขับ และอยู่บนด้านเดียวกัน กับด้านที่อากาศยานจะต้องหยุดคอยของ เครื่องหมายตำแหน่งหยุดคอยเข้าทางวิ่ง ตามรูปที่ ๒๖ แบบ A ทั้งนี้ ระยะห่างระหว่างขอบที่ใกล้ ที่สุดของเครื่องหมายประเภทบังคับกับ เครื่องหมายตำแหน่งหยุดคอยเข้าทางวิ่งหรือกับ เครื่องหมายเส้นกึ่งกลางทางขับต้องไม่น้อยกว่า หนึ่งเมตร	406	เครื่องหมายประเภทบังคับซึ่งอยู่บนพื้นผิวทางขับ ที่มีรหัสตัวอักษรเป็น A B C หรือ D ต้องจัดวาง อย่างสมมาตรกันในแนวตัดขวางทางขับที่บริเวณ แนวเส้นกึ่งกลางทางขับ และอยู่บนด้านเดียวกัน กับด้านที่อากาศยานจะต้องหยุดคอยของ เครื่องหมายตำแหน่งหยุดคอยเข้าทางวิ่ง ตามรูปที่ ๒๖ แบบ A ทั้งนี้ ระยะห่างระหว่างขอบที่ใกล้ ที่สุดของเครื่องหมายประเภทบังคับกับ เครื่องหมายตำแหน่งหยุดคอยเข้าทางวิ่งหรือกับ เครื่องหมายเส้นกึ่งกลางทางขับต้องไม่น้อยกว่า หนึ่งเมตร	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
434	เครื่องหมายประเภทบังคับซึ่งอยู่บนพื้นผิวทางขับที่มีรหัสตัวอักษรเป็น E หรือ F ต้องอยู่ที่ด้านข้างทั้งสองด้านของเครื่องหมายเส้นกึ่งกลางทางขับและอยู่บนด้านเดียวกันกับด้านที่อากาศยานจะต้องหยุดคอยของเครื่องหมายตำแหน่งหยุดคอยเข้าทางวิ่ง ตามรูปที่ ๒๖ แบบ B ทั้งนี้ระยะห่างระหว่างขอบที่ใกล้ที่สุดของเครื่องหมายประเภทบังคับกับเครื่องหมายตำแหน่งหยุดคอยเข้าทางวิ่งหรือกับเครื่องหมายเส้นกึ่งกลางทางขับต้องไม่น้อยกว่าหนึ่งเมตร	407	เครื่องหมายประเภทบังคับซึ่งอยู่บนพื้นผิวทางขับที่มีรหัสตัวอักษรเป็น E หรือ F ต้องอยู่ที่ด้านข้างทั้งสองด้านของเครื่องหมายเส้นกึ่งกลางทางขับและอยู่บนด้านเดียวกันกับด้านที่อากาศยานจะต้องหยุดคอยของเครื่องหมายตำแหน่งหยุดคอยเข้าทางวิ่ง ตามรูปที่ ๒๖ แบบ B ทั้งนี้ระยะห่างระหว่างขอบที่ใกล้ที่สุดของเครื่องหมายประเภทบังคับกับเครื่องหมายตำแหน่งหยุดคอยเข้าทางวิ่งหรือกับเครื่องหมายเส้นกึ่งกลางทางขับต้องไม่น้อยกว่าหนึ่งเมตร	คงเดิม
435	เครื่องหมายประเภทบังคับต้องไม่อยู่บนพื้นผิวทางวิ่ง	408	เครื่องหมายประเภทบังคับต้องไม่อยู่บนพื้นผิวทางวิ่ง <u>เว้นแต่ในกรณีที่มีความจำเป็นในเชิงปฏิบัติการ</u>	Amndt 14 5.2.16.5 (R) เพิ่มตามข้อความตาม 5.2.16.5 Recommendation.— Except where operationally required, a mandatory instruction marking should not be located on a runway.
รูปที่ 26	เครื่องหมายประเภทบังคับ	รูปที่ 26	เครื่องหมายประเภทบังคับ	คงเดิม
436	เครื่องหมายประเภทบังคับต้องประกอบด้วยข้อความสีขาวบนพื้นสีแดง ยกเว้นเครื่องหมาย “NO ENTRY” ซึ่งต้องมีข้อความที่เหมือนกันกับป้ายบังคับที่เกี่ยวข้อง	409	เครื่องหมายประเภทบังคับต้องประกอบด้วยข้อความสีขาวบนพื้นสีแดง ยกเว้นเครื่องหมาย “NO ENTRY” ซึ่งต้องมีข้อความที่เหมือนกันกับป้ายบังคับที่เกี่ยวข้อง	คงเดิม
437	เครื่องหมาย “NO ENTRY” ต้องประกอบด้วยข้อความสีขาวอ่านว่า “NO ENTRY” บนพื้นสีแดง	410	เครื่องหมาย “NO ENTRY” ต้องประกอบด้วยข้อความสีขาวอ่านว่า “NO ENTRY” บนพื้นสีแดง	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
438	หากความแตกต่างระหว่างเครื่องหมายกับผิวพื้น จราจรไม่ชัดเจนเพียงพอ เครื่องหมายประเภท บังคับต้องถูกเน้นด้วยขอบสีขาวหรือสีดำตาม ความเหมาะสม	411	หากความแตกต่างระหว่างเครื่องหมายกับผิวพื้น จราจรไม่ชัดเจนเพียงพอ เครื่องหมายประเภท บังคับต้องถูกเน้นด้วยขอบสีขาวหรือสีดำตาม ความเหมาะสม	คงเดิม
439	ข้อความของเครื่องหมายประเภทบังคับต้องเป็น ตัวอักษรที่มีความสูงสี่เมตร บนพื้นผิวทางขับที่มี รหัสตัวอักษรเป็น C D E หรือ F และมีความสูง สองเมตรบนพื้นผิวทางขับที่มีรหัสตัวอักษรเป็น A หรือ B โดยข้อความต้องมีรูปแบบและสัดส่วน ตามที่กำหนดไว้ในภาคผนวกแนบท้าย ๓	412	ข้อความของเครื่องหมายประเภทบังคับต้องเป็น ตัวอักษรที่มีความสูงสี่เมตร บนพื้นผิวทางขับที่มี รหัสตัวอักษรเป็น C D E หรือ F และมีความสูง สองเมตรบนพื้นผิวทางขับที่มีรหัสตัวอักษรเป็น A หรือ B โดยข้อความต้องมีรูปแบบและสัดส่วน ตามที่กำหนดไว้ในภาคผนวกแนบท้าย ๓	คงเดิม
440	พื้นหลังของข้อความต้องมีลักษณะเป็นสี่เหลี่ยม มุมฉาก และขยายเพิ่มไปทางด้านข้าง ด้านบน และด้านล่างจากข้อความอย่างน้อยด้านละศูนย์ จุดห้าเมตร	413	พื้นหลังของข้อความต้องมีลักษณะเป็นสี่เหลี่ยม มุมฉาก และขยายเพิ่มไปทางด้านข้าง ด้านบน และด้านล่างจากข้อความอย่างน้อยด้านละศูนย์ จุดห้าเมตร	คงเดิม
	ด. เครื่องหมายเพื่อบอกข้อมูล (Information Marking)		ด. เครื่องหมายเพื่อบอกข้อมูล (Information Marking)	คงเดิม
441	กรณีที่ไม่สามารถติดตั้งป้ายบอกข้อมูลในบริเวณที่ จะต้องติดตั้ง สนามบินต้องจัดทำเครื่องหมายเพื่อ บอกข้อมูลบนผิวพื้นจราจรแทน	414	กรณีที่ไม่สามารถติดตั้งป้ายบอกข้อมูลในบริเวณที่ จะต้องติดตั้ง สนามบินต้องจัดทำเครื่องหมายเพื่อ บอกข้อมูลบนผิวพื้นจราจรแทน	คงเดิม
442	ในกรณีที่มีความจำเป็นในเชิงปฏิบัติการ สนามบิน ต้องทำเครื่องหมายเพื่อบอกข้อมูลเพิ่มเติมจาก การจัดทำป้ายบอกข้อมูล	415	ในกรณีที่มีความจำเป็นในเชิงปฏิบัติการ สนามบิน ต้องทำเครื่องหมายเพื่อบอกข้อมูลเพิ่มเติมจาก การจัดทำป้ายบอกข้อมูล	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
443	สนามบินต้องทำเครื่องหมายเพื่อบอกข้อมูลประเภทเครื่องหมายแสดงทิศทางและเครื่องหมายแสดงตำแหน่งไว้ก่อนและหลังจุดตัดบนทางขับที่มีความซับซ้อน และ ณ ตำแหน่งที่พบว่า หากทำเครื่องหมายเหล่านั้นเพิ่มเติมแล้วจะช่วยนักบินในการปฏิบัติการภาคพื้น	416	สนามบินต้องทำเครื่องหมายเพื่อบอกข้อมูลประเภทเครื่องหมายแสดงทิศทางและเครื่องหมายแสดงตำแหน่งไว้ก่อนและหลังจุดตัดบนทางขับที่มีความซับซ้อน และ ณ ตำแหน่งที่พบว่า หากทำเครื่องหมายเหล่านั้นเพิ่มเติมแล้วจะช่วยนักบินในการปฏิบัติการภาคพื้น	คงเดิม
444	สนามบินต้องทำเครื่องหมายเพื่อบอกข้อมูลประเภทเครื่องหมายแสดงตำแหน่ง บนพื้นผิวที่เป็นผิวพื้นจราจร ให้มีระยะห่างเป็นช่วง ๆ สม่ำเสมอตามแนวยาวทางขับในกรณีที่ทางขับมีความยาวมาก	417	สนามบินต้องทำเครื่องหมายเพื่อบอกข้อมูลประเภทเครื่องหมายแสดงตำแหน่ง บนพื้นผิวที่เป็นผิวพื้นจราจร ให้มีระยะห่างเป็นช่วง ๆ สม่ำเสมอตามแนวยาวทางขับในกรณีที่ทางขับมีความยาวมาก	คงเดิม
445	สนามบินต้องทำเครื่องหมายเพื่อบอกข้อมูลไว้บนพื้นผิวของทางขับหรือลานจอดอากาศยานตามความจำเป็น และอยู่ในตำแหน่งที่สามารถอ่านได้จากห้องนักบินของอากาศยานที่กำลังขับเคลื่อนเข้าหา	418	สนามบินต้องทำเครื่องหมายเพื่อบอกข้อมูลไว้บนพื้นผิวของทางขับหรือลานจอดอากาศยานตามความจำเป็น และอยู่ในตำแหน่งที่สามารถอ่านได้จากห้องนักบินของอากาศยานที่กำลังขับเคลื่อนเข้าหา	คงเดิม
446	เครื่องหมายเพื่อบอกข้อมูลต้องประกอบด้วย (๑) ข้อความสีเหลืองบนพื้นหลังสีดำ เพื่อใช้แทนที่หรือเสริมการใช้ป้ายแสดงตำแหน่ง (๒) ข้อความสีดำบนพื้นหลังสีเหลือง เพื่อใช้แทนที่หรือเสริมการใช้ป้ายแสดงทิศทางหรือป้ายแสดงจุดหมายปลายทาง	419	เครื่องหมายเพื่อบอกข้อมูลต้องประกอบด้วย (๑) ข้อความสีเหลืองบนพื้นหลังสีดำ เพื่อใช้แทนที่หรือเสริมการใช้ป้ายแสดงตำแหน่ง (๒) ข้อความสีดำบนพื้นหลังสีเหลือง เพื่อใช้แทนที่หรือเสริมการใช้ป้ายแสดงทิศทางหรือป้ายแสดงจุดหมายปลายทาง	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
447	ในกรณีที่มีความแตกต่างระหว่างพื้นหลังของ เครื่องหมายและผิวพื้นจราจรไม่ชัดเจนเพียงพอ เครื่องหมายเพื่อบอกข้อมูลนั้นต้องเพิ่มเติม (๑) ขอบสีดำบนพื้นหลัง เมื่อข้อความเป็นสีดำ และ (๒) ขอบสีเหลืองบนพื้นหลัง เมื่อข้อความเป็นสี เหลือง	420	ในกรณีที่มีความแตกต่างระหว่างพื้นหลังของ เครื่องหมายและผิวพื้นจราจรไม่ชัดเจนเพียงพอ เครื่องหมายเพื่อบอกข้อมูลนั้นต้องเพิ่มเติม (๑) ขอบสีดำบนพื้นหลัง เมื่อข้อความเป็นสีดำ และ (๒) ขอบสีเหลืองบนพื้นหลัง เมื่อข้อความเป็นสี เหลือง	คงเดิม
448	ตัวอักษรของเครื่องหมายเพื่อบอกข้อมูลต้องมี ความสูงสี่เมตร โดยข้อความจะต้องมีรูปแบบและ สัดส่วนเป็นไปตามที่กำหนดไว้ในภาคผนวกแนบ ท้าย ๓	421	ตัวอักษรของเครื่องหมายเพื่อบอกข้อมูลต้องมี ความสูงสี่เมตร โดยข้อความจะต้องมีรูปแบบและ สัดส่วนเป็นไปตามที่กำหนดไว้ในภาคผนวกแนบ ท้าย ๓	คงเดิม
	๓. ไฟสนามบิน ก. บททั่วไป		๓. ไฟสนามบิน ก. บททั่วไป	คงเดิม
449	แสงซึ่งอาจเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของ อากาศยาน สนามบินต้องดำเนินการจัดให้มีกระบวนการ ประสานงานเพื่อให้มีการดับไฟ พรางไฟ หรือ ตัดแปลงไฟภาคพื้นที่ไม่ได้ใช้สำหรับการบิน (non-aeronautical ground light) ซึ่งอยู่ใน บริเวณใกล้กับสนามบินและเป็นอันตรายต่อความ ปลอดภัยของอากาศยานเพื่อกำจัดต้นเหตุของ อันตรายที่อาจเกิดขึ้น	422	แสงซึ่งอาจเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของ อากาศยาน สนามบินต้องดำเนินการจัดให้มีกระบวนการ ประสานงาน กับเจ้าของพื้นที่บริเวณใกล้เคียง สนามบิน เพื่อให้มีการดับไฟ พรางไฟ หรือ ตัดแปลงไฟภาคพื้นที่ไม่ได้ใช้สำหรับการบิน (non-aeronautical ground light) ซึ่งอยู่ใน บริเวณใกล้กับสนามบินและที่อาจเป็นอันตราย ต่อความปลอดภัยของอากาศยาน เพื่อกำจัด ต้นเหตุของอันตรายที่อาจเกิดขึ้น	Amndt 14 5.3.1.1 (S) 1. กำหนดให้สนามบินจัดให้มีกระบวนการ ประสานงานกับเจ้าของพื้นที่บริเวณใกล้เคียง สนามบิน 2. ปรับข้อความให้เหมาะสม
450	ไฟซึ่งอาจก่อให้เกิดความสับสน สนามบินต้องมีการดับไฟ พรางไฟ หรือตัดแปลง ไฟภาคพื้นที่ไม่ได้ใช้สำหรับการบิน ซึ่งมีความเข้ม	423	ไฟซึ่งอาจก่อให้เกิดความสับสน สนามบินต้อง ดำเนินการ รวมถึงจัดให้มี กระบวนการประสานงานกับเจ้าของพื้นที่	Amndt 14 5.3.1.3 (R) กำหนดเพิ่มเติมว่าให้สนามบินต้องจัดให้มี กระบวนการประสานงานกับเจ้าของพื้นที่

ชื่อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ชื่อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
	<p>แสง การจัดวางหรือสีที่อาจบดบัง หรือทำให้เกิดความสับสนในการแปลความหมายของไฟภาคพื้นสำหรับการบิน (aeronautical ground lights) เพื่อกำจัดโอกาสที่จะก่อให้เกิดความสับสน โดยเฉพาะไฟภาคพื้นที่ไม่ได้ใช้สำหรับการบินซึ่งสามารถมองเห็นได้จากทางอากาศภายในบริเวณพื้นที่ ดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) ทางวิ่งแบบบินลงด้วยเครื่องวัดประกอบการบินที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๔ ภายในพื้นที่ก่อนถึงหัวทางวิ่งและหลังจากจุดสิ้นสุดทางวิ่ง โดยมีความยาวอย่างน้อยสี่พันห้าร้อยเมตรจากหัวทางวิ่งและจุดสิ้นสุดทางวิ่ง และมีความกว้างเจ็ดร้อยห้าสิบเมตรออกไปด้านข้างทั้งสองด้านของเส้นกึ่งกลางทางวิ่งที่ต่อขยาย</p> <p>(๒) ทางวิ่งแบบบินลงด้วยเครื่องวัดประกอบการบินที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๒ หรือ ๓ ให้เป็นไปตาม (๑) แต่ให้มีความยาวจากหัวทางวิ่งและจุดสิ้นสุดทางวิ่งเป็นระยะทางอย่างน้อยสามพันเมตร</p> <p>(๓) ทางวิ่งแบบบินลงด้วยเครื่องวัดประกอบการบินที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๑ และทางวิ่งแบบบินลงโดยไม่ใช้เครื่องวัดประกอบการบินภายในพื้นที่แนวร้อน</p>		<p><u>บริเวณใกล้เคียงสนามบิน เพื่อให้มีการดับไฟ</u> พรางไฟ หรือตัดแปลงไฟภาคพื้นที่ไม่ได้ใช้สำหรับการบิน ซึ่งมีความเข้มแสง การจัดวางหรือสีที่อาจบดบัง หรือทำให้เกิดความสับสนในการแปลความหมายของไฟภาคพื้นสำหรับการบิน (aeronautical ground lights) เพื่อกำจัดโอกาสที่จะก่อให้เกิดความสับสน โดยเฉพาะไฟภาคพื้นที่ไม่ได้ใช้สำหรับการบินซึ่งสามารถมองเห็นได้จากทางอากาศ ภายในบริเวณพื้นที่ ดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) ทางวิ่งแบบบินลงด้วยเครื่องวัดประกอบการบินที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๔ ภายในพื้นที่ก่อนถึงหัวทางวิ่งและหลังจากจุดสิ้นสุดทางวิ่ง โดยมีความยาวอย่างน้อยสี่พันห้าร้อยเมตรจากหัวทางวิ่งและจุดสิ้นสุดทางวิ่ง และมีความกว้างเจ็ดร้อยห้าสิบเมตรออกไปด้านข้างทั้งสองด้านของเส้นกึ่งกลางทางวิ่งที่ต่อขยาย</p> <p>(๒) ทางวิ่งแบบบินลงด้วยเครื่องวัดประกอบการบินที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๒ หรือ ๓ ให้เป็นไปตาม (๑) แต่ให้มีความยาวจากหัวทางวิ่งและจุดสิ้นสุดทางวิ่งเป็นระยะทางอย่างน้อยสามพันเมตร</p> <p>(๓) ทางวิ่งแบบบินลงด้วยเครื่องวัดประกอบการบินที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๑ และทางวิ่งแบบบินลงโดยไม่ใช้เครื่องวัดประกอบการบินภายในพื้นที่แนวร้อน</p>	<p>บริเวณใกล้เคียงสนามบินด้วย เนื่องจากพื้นที่ตาม (1) (2) และ (3) มีทั้งที่เป็นพื้นที่ของสนามบินเองและเป็นพื้นที่ของผู้อื่น</p>

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
451	ไฟภาคพื้นสำหรับการบินซึ่งอาจก่อให้เกิดความ สับสนต่อเรือเดินทะเล ในกรณีที่ไฟภาคพื้นสำหรับการบินอยู่ใกล้ทางน้ำที่ ใช้เพื่อการเดินเรือ สนามบินต้องตรวจสอบเพื่อให้ แน่ใจว่า แสงของไฟดังกล่าวจะไม่ทำให้เกิดความ สับสนต่อเรือเดินทะเล	424	ไฟภาคพื้นสำหรับการบินซึ่งอาจก่อให้เกิดความ สับสนต่อเรือเดินทะเล ในกรณีที่ไฟภาคพื้นสำหรับการบินอยู่ใกล้ทางน้ำที่ ใช้เพื่อการเดินเรือ สนามบินต้องตรวจสอบเพื่อให้ แน่ใจว่า แสงของไฟดังกล่าวจะไม่ทำให้เกิดความ สับสนต่อเรือเดินทะเล	คงเดิม
452	ไฟนำร่องการบินเข้าสู่สนามบินซึ่งยกระดับขึ้น เหนือพื้น (Elevation Approach Lights) ไฟนำร่องการบินเข้าสู่สนามบินซึ่งยกระดับขึ้น เหนือพื้นและเสาสำหรับรองรับไฟดังกล่าวต้อง สามารถแตกหักง่าย ยกเว้นส่วนของระบบไฟนำ ร่องการบินเข้าสู่สนามบินที่ห่างจากหัวทางวิ่งเกิน สามร้อยเมตร ทั้งนี้ (๑) เสาสำหรับรองรับไฟที่มีความสูงเกินกว่าสิบ สองเมตร ส่วนของเสาจากยอดลงมาสิบสองเมตร แรก ต้องมีลักษณะที่แตกหักง่าย และ (๒) ในกรณีที่มีวัตถุที่ไม่สามารถแตกหักง่าย ล้อมรอบเสาสำหรับรองรับไฟ ส่วนของเสาที่อยู่สูง กว่าวัตถุที่ล้อมรอบนั้นต้องมีลักษณะที่แตกหักง่าย	425	ไฟนำร่องการบินเข้าสู่สนามบินซึ่งยกระดับขึ้น เหนือพื้น (Elevation Approach Lights) ไฟนำร่องการบินเข้าสู่สนามบินซึ่งยกระดับขึ้น เหนือพื้นและเสาสำหรับรองรับไฟดังกล่าวต้อง สามารถแตกหักง่าย ยกเว้นส่วนของระบบไฟนำ ร่องการบินเข้าสู่สนามบินที่ห่างจากหัวทางวิ่งเกิน สามร้อยเมตร ทั้งนี้ (๑) เสาสำหรับรองรับไฟที่มีความสูงเกินกว่าสิบ สองเมตร ส่วนของเสาจากยอดลงมาสิบสองเมตร แรก ต้องมีลักษณะที่แตกหักง่าย และ (๒) ในกรณีที่มีวัตถุที่ไม่สามารถแตกหักง่าย ล้อมรอบเสาสำหรับรองรับไฟ ส่วนของเสาที่อยู่สูง กว่าวัตถุที่ล้อมรอบนั้นต้องมีลักษณะที่แตกหักง่าย	คงเดิม
453	เมื่ออุปกรณ์หรือเสาติดตั้งสำหรับรองรับไฟนำร่อง ตามข้อ ๔๕๒ ไม่สามารถมองเห็นได้ชัดเจน เพียงพอ สนามบินต้องมีการทำเครื่องหมายด้วย การทาสีอย่างเหมาะสม	426	เมื่ออุปกรณ์หรือเสาติดตั้งสำหรับรองรับไฟนำร่อง ตามข้อ ๔๒๕ ไม่สามารถมองเห็นได้ชัดเจน เพียงพอ สนามบินต้องมีการทำเครื่องหมายด้วย การทาสีอย่างเหมาะสม	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
454	ไฟซึ่งยกระดับขึ้นเหนือพื้น ไฟทางวิ่ง ทางหยุด และทางขับ ที่ยกระดับขึ้น เหนือพื้นต้องมีลักษณะที่แตกหักง่าย โดยความสูง ของไฟต้องเหมาะสมและอยู่ในระดับที่ต่ำเพียงพอ เพื่อรักษาระยะเวลาปลอดภัยของใบพัดและเครื่องยนต์ ของอากาศยาน	427	ไฟซึ่งยกระดับขึ้นเหนือพื้น ไฟทางวิ่ง ทางหยุด และทางขับ ที่ยกระดับขึ้น เหนือพื้นต้องมีลักษณะที่แตกหักง่าย โดยความสูง ของไฟต้องเหมาะสมและอยู่ในระดับที่ต่ำเพียงพอ เพื่อรักษาระยะเวลาปลอดภัยของใบพัดและเครื่องยนต์ ของอากาศยาน	คงเดิม
455	ไฟฝังพื้น ไฟที่ฝังอยู่พื้นของทางวิ่ง ทางหยุด ทางขับ และ ลานจอดอากาศยานต้องออกแบบและติดตั้งให้ สามารถทนต่อการถูกกดทับของล้ออากาศยานได้ โดยไม่ก่อให้เกิดความเสียหายทั้งต่ออากาศยาน และไฟฝังพื้นดังกล่าว ความร้อนที่เกิดขึ้นจากการนำความร้อนหรือ การแผ่รังสีบริเวณที่มีการสัมผัสกันระหว่างไฟฝัง พื้นและล้ออากาศยานตามวรรคหนึ่ง ต้องไม่เกิน หนึ่งร้อยหกสิบองศาเซลเซียส เมื่อล้ออากาศยาน กดทับโคมไฟเป็นเวลาสิบนาที	428	ไฟฝังพื้น ไฟที่ฝังอยู่พื้นของทางวิ่ง ทางหยุด ทางขับ และ ลานจอดอากาศยานต้องออกแบบและติดตั้งให้ สามารถทนต่อการถูกกดทับของล้ออากาศยานได้ โดยไม่ก่อให้เกิดความเสียหายทั้งต่ออากาศยาน และไฟฝังพื้นดังกล่าว ความร้อนที่เกิดขึ้นจากการนำความร้อนหรือ การแผ่รังสีบริเวณที่มีการสัมผัสกันระหว่างไฟฝัง พื้นและล้ออากาศยานตามวรรคหนึ่ง ต้องไม่เกิน หนึ่งร้อยหกสิบองศาเซลเซียส เมื่อล้ออากาศยาน กดทับโคมไฟเป็นเวลาสิบนาที	คงเดิม
456	ความเข้มแสงและการควบคุม ความเข้มแสงของไฟทางวิ่งต้องเพียงพอสำหรับ สภาพทัศนวิสัยขั้นต่ำและเพียงพอสำหรับให้ความ สว่างบริเวณรอบ ๆ ของทางวิ่งที่ใช้งาน และต้องมี ความเข้มแสงอยู่ในระดับที่สามารถใช้งานร่วมกับ ไฟของระบบไฟนำร่องการบินเข้าสู่สนามบินส่วนที่ อยู่ใกล้ที่สุดได้	429	ความเข้มแสงและการควบคุม ความเข้มแสงของไฟทางวิ่งต้องเพียงพอสำหรับ สภาพทัศนวิสัยขั้นต่ำและเพียงพอสำหรับให้ความ สว่างบริเวณรอบ ๆ ของทางวิ่งที่ใช้งาน และต้องมี ความเข้มแสงอยู่ในระดับที่สามารถใช้งานร่วมกับ ไฟของระบบไฟนำร่องการบินเข้าสู่สนามบินส่วนที่ อยู่ใกล้ที่สุดได้	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
457	ไฟของระบบไฟนำร่องการบินเข้าสู่สนามบินอาจมีความเข้มแสงมากกว่าไฟทางวิ่ง หากเป็นไปได้ สนามบินต้องหลีกเลี่ยงการทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงความเข้มแสงอย่างกะทันหัน ซึ่งอาจส่งผลให้นักบินเกิดภาพลวงตา เนื่องจากการเปลี่ยนแปลงทัศนวิสัยขณะทำการร่อนลงได้	430	ไฟของระบบไฟนำร่องการบินเข้าสู่สนามบินอาจมีความเข้มแสงมากกว่าไฟทางวิ่ง หากเป็นไปได้ สนามบินต้องหลีกเลี่ยงการทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงความเข้มแสงอย่างกะทันหัน ซึ่งอาจส่งผลให้นักบินเกิดภาพลวงตา เนื่องจากการเปลี่ยนแปลงทัศนวิสัยขณะทำการร่อนบินลงได้	Amndt 14 5.3.1.9 (S) ใช้คำว่า “บินลง” ให้สอดคล้องกันทั้งฉบับ
458	ในกรณีที่สนามบินจัดให้มีระบบไฟที่มีความเข้มแสงสูง ระบบดังกล่าวต้องประกอบด้วยระบบควบคุมความเข้มแสงที่เหมาะสม เพื่อให้สามารถปรับระดับความเข้มแสงให้เป็นไปตามเงื่อนไขหรือสภาพต่าง ๆ ได้ โดยสนามบินต้องจัดให้มีการควบคุมความเข้มแสงที่แยกออกจากกันหรือมีวิธีการอื่นที่เหมาะสม เพื่อให้แน่ใจว่า เมื่อติดตั้งระบบ ดังต่อไปนี้ แล้วสามารถทำงานร่วมกันได้ (๑) ระบบไฟนำร่องการบินเข้าสู่สนามบิน (๒) ไฟขอบทางวิ่ง (๓) ไฟหัวทางวิ่ง (๔) ไฟสิ้นสุดทางวิ่ง (๕) ไฟกึ่งกลางทางวิ่ง (๖) ไฟแสดงเขตจุดแตะพื้น (๗) ไฟกึ่งกลางทางขับ	431	ในกรณีที่สนามบินจัดให้มีระบบไฟที่มีความเข้มแสงสูง ระบบดังกล่าวต้องประกอบด้วยระบบควบคุมความเข้มแสงที่เหมาะสม เพื่อให้สามารถปรับระดับความเข้มแสงให้เป็นไปตามเงื่อนไขหรือสภาพต่าง ๆ ได้ โดยสนามบินต้องจัดให้มีการควบคุมความเข้มแสงที่แยกออกจากกันหรือมีวิธีการอื่นที่เหมาะสม เพื่อให้แน่ใจว่า เมื่อติดตั้งระบบ ดังต่อไปนี้ แล้วสามารถทำงานร่วมกันได้ (๑) ระบบไฟนำร่องการบินเข้าสู่สนามบิน (๒) ไฟขอบทางวิ่ง (๓) ไฟหัวทางวิ่ง (๔) ไฟสิ้นสุดทางวิ่ง (๕) ไฟกึ่งกลางทางวิ่ง (๖) ไฟแสดงเขตจุดแตะพื้น (๗) ไฟกึ่งกลางทางขับ	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
459	บริเวณขอบและภายในวงรีของลำแสงหลักตามที่แสดงในภาคผนวกแนบท้าย ๒ รูปที่ ๒-๑ ถึงรูปที่ ๒-๑๐ ค่าความเข้มแสงสูงสุดต้องไม่มากกว่าสามเท่าของค่าความเข้มแสงต่ำสุดตามภาคผนวกแนบท้าย ๒ รูปที่ ๒-๑ ถึง รูปที่ ๒-๑๑ และรูปที่ ๒-๒๖ หมายเหตุ ๒	432	บริเวณขอบและภายในวงรีของลำแสงหลักตามที่แสดงในภาคผนวกแนบท้าย ๒ รูปที่ ๒-๑ ถึงรูปที่ ๒-๑๐ ค่าความเข้มแสงสูงสุดต้องไม่มากกว่าสามเท่าของค่าความเข้มแสงต่ำสุดตามภาคผนวกแนบท้าย ๒ รูปที่ ๒-๑ ถึง รูปที่ ๒-๑๑ และรูปที่ ๒-๒๕ หมายเหตุ ๒	Amndt 14 5.3.1.11 (S) แก้ไข Reference เนื่องจากลบบรรณในภาคผนวกแนบท้าย 2 (ลบ Figure A2-22 Light intensity distribution of T-VASIS and AT-VASIS)
460	บริเวณขอบและภายในกรอบสี่เหลี่ยมมุมฉากของลำแสงหลักตามที่แสดงในภาคผนวกแนบท้าย ๒ รูปที่ ๒-๑๒ ถึงรูปที่ ๒-๒๐ ค่าความเข้มแสงสูงสุดต้องไม่มากกว่าสามเท่าของค่าความเข้มแสงต่ำสุดตามภาคผนวกแนบท้าย ๒ รูปที่ ๒-๑๒ ถึงรูปที่ ๒-๒๑ หมายเหตุ ๒	433	บริเวณขอบและภายในกรอบสี่เหลี่ยมมุมฉากของลำแสงหลักตามที่แสดงในภาคผนวกแนบท้าย ๒ รูปที่ ๒-๑๒ ถึงรูปที่ ๒-๒๐ ค่าความเข้มแสงสูงสุดต้องไม่มากกว่าสามเท่าของค่าความเข้มแสงต่ำสุดตามภาคผนวกแนบท้าย ๒ รูปที่ ๒-๑๒ ถึงรูปที่ ๒-๒๑ หมายเหตุ ๒	คงเดิม
	ข. ไฟฉุกเฉิน (Emergency Lighting)		ข. ไฟฉุกเฉิน (Emergency Lighting)	คงเดิม
461	สนามบินที่มีไฟทางวิ่งและไม่มีแหล่งจ่ายไฟฟ้ากำลังสำรองต้องจัดให้มีไฟฉุกเฉินอย่างเพียงพอสำหรับติดตั้งบนทางวิ่งหลักเป็นอย่างน้อยเพื่อใช้งานในกรณีที่ระบบไฟทางวิ่งปกติขัดข้อง	434	สนามบินที่มีไฟทางวิ่งและไม่มีแหล่งจ่ายไฟฟ้ากำลังสำรองต้องจัดให้มีไฟฉุกเฉินอย่างเพียงพอสำหรับติดตั้งบนทางวิ่งหลักเป็นอย่างน้อยเพื่อใช้งานในกรณีที่ระบบไฟทางวิ่งปกติขัดข้อง	คงเดิม
462	สนามบินต้องจัดให้มีไฟฉุกเฉินตามข้อ ๔๖๑ สำหรับแสดงสิ่งกีดขวาง หรือแสดงพื้นที่ทางขับและลานจอดอากาศยาน หากมีความต้องการเพื่อการปฏิบัติการ	435	สนามบินต้องจัดให้มีไฟฉุกเฉินตามข้อ ๔๓๔ สำหรับแสดงสิ่งกีดขวาง หรือแสดงพื้นที่ทางขับและลานจอดอากาศยาน หากมีความต้องการเพื่อการปฏิบัติการ	คงเดิม
463	เมื่อมีการติดตั้งไฟฉุกเฉินบนทางวิ่ง ไฟดังกล่าวต้องมีตำแหน่งการจัดวางที่เหมือนกับตำแหน่งการจัดวางไฟของทางวิ่งแบบบินลงโดยไม่ใช้เครื่องวัดประกอบการบินเป็นอย่างน้อย	436	เมื่อมีการติดตั้งไฟฉุกเฉินบนทางวิ่ง ไฟดังกล่าวต้องมีตำแหน่งการจัดวางที่เหมือนกับตำแหน่งการจัดวางไฟของทางวิ่งแบบบินลงโดยไม่ใช้เครื่องวัดประกอบการบินเป็นอย่างน้อย	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
464	สีของไฟฉุกเฉินต้องเป็นสีแบบเดียวกันกับสีของไฟ ทางวิ่ง เว้นแต่ว่าไม่สามารถติดตั้งไฟสีเขียวและไฟ สีแดงที่หัวทางวิ่งและจุดสิ้นสุดทางวิ่งได้ ไฟ ทั้งหมดอาจเป็นสีขาวซึ่งสามารถเปลี่ยนโทนสีได้ หรือสีอื่นที่ใกล้เคียงกับสีขาวที่สุดเท่าที่จะทำได้	437	สีของไฟฉุกเฉินต้องเป็นสีแบบเดียวกันกับสีของไฟ ทางวิ่ง เว้นแต่ว่าไม่สามารถติดตั้งไฟสีเขียวและไฟ สีแดงที่หัวทางวิ่งและจุดสิ้นสุดทางวิ่งได้ ไฟ ทั้งหมดอาจเป็นสีขาวซึ่งสามารถเปลี่ยนโทนสีได้ หรือสีอื่นที่ใกล้เคียงกับสีขาวที่สุดเท่าที่จะทำได้	คงเดิม
	ค. ไฟบอกตำแหน่งสำหรับการบิน (Aerodrome Beacons)		ค. ไฟบอกตำแหน่งสำหรับการบิน (<u>AerodromeAeronautical</u> Beacons)	แก้ไขคำให้ถูกต้อง
465	ในกรณีที่มีความจำเป็นด้านปฏิบัติการ สนามบิน ต้องจัดให้มีไฟบอกตำแหน่งสนามบิน หรือไฟ บอกตำแหน่งด้วยการส่งรหัสสัญญาณ (identification beacons) สำหรับสนามบินที่มี การใช้งานในเวลากลางคืน ความจำเป็นด้านปฏิบัติการตามวรรคหนึ่งให้ กำหนดขึ้นโดยคำนึงถึงความต้องการของ การจราจรทางอากาศที่สนามบิน ความเด่นชัด ของลักษณะสนามบินเมื่อเทียบกับสภาพแวดล้อม โดยรอบ และการติดตั้งเครื่องอำนวยความสะดวก ในการเดินอากาศ ประเภททัศนวิสัย และเครื่อง อำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ประเภทไม่ ใช้ทัศนวิสัยอื่น ๆ เพื่อใช้สำหรับแสดงที่ตั้งของ สนามบิน	438	ในกรณีที่มีความจำเป็นด้านปฏิบัติการ สนามบิน ต้องจัดให้มีไฟบอกตำแหน่งสนามบิน (<u>aerodrome beacon</u>) หรือไฟบอกตำแหน่ง ด้วยการส่งรหัสสัญญาณ (identification beacons) สำหรับสนามบินที่มีการใช้งานในเวลา กลางคืน ความจำเป็นด้านปฏิบัติการตามวรรคหนึ่งให้ กำหนดขึ้นโดยคำนึงถึงความต้องการของ การจราจรทางอากาศที่สนามบิน ความเด่นชัด ของลักษณะสนามบินเมื่อเทียบกับสภาพแวดล้อม โดยรอบ และการติดตั้งเครื่องอำนวยความสะดวก ในการเดินอากาศ ประเภททัศนวิสัย และเครื่อง อำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ประเภทไม่ ใช้ทัศนวิสัยอื่น ๆ เพื่อใช้สำหรับแสดงที่ตั้งของ สนามบิน	เพิ่มคำภาษาอังกฤษกำกับ

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
466	ไฟบอกตำแหน่งสนามบิน สนามบินต้องจัดให้มีไฟบอกตำแหน่งสนามบิน (aerodrome beacon) เพื่อใช้ในเวลากลางคืน หากสนามบินดังกล่าว มีลักษณะที่เป็นไปตาม เงื่อนไข ดังต่อไปนี้ ตั้งแต่หนึ่งเงื่อนไขขึ้นไป (๑) การนำทางอากาศยานส่วนใหญ่ เป็นการนำ ทางด้วยทัศนวิสัย (๒) ทัศนวิสัยลดลงต่ำเป็นประจำ หรือ (๓) การมองเห็นที่ตั้งของสนามบินจากอากาศนั้น ทำได้ยาก เนื่องจากแสงสว่างหรือภูมิประเทศ โดยรอบ	439	ไฟบอกตำแหน่งสนามบิน สนามบินต้องจัดให้มีไฟบอกตำแหน่งสนามบิน (aerodrome beacon) เพื่อใช้ในเวลากลางคืน หากสนามบินดังกล่าว มีลักษณะที่เป็นไปตาม เงื่อนไข ดังต่อไปนี้ ตั้งแต่หนึ่งเงื่อนไขขึ้นไป (๑) การนำทางอากาศยานส่วนใหญ่ เป็นการนำ ทางด้วยทัศนวิสัย (๒) ทัศนวิสัยลดลงต่ำเป็นประจำ หรือ (๓) การมองเห็นที่ตั้งของสนามบินจากอากาศนั้น ทำได้ยาก เนื่องจากแสงสว่างหรือภูมิประเทศ โดยรอบ	คงเดิม
467	ไฟบอกตำแหน่งสนามบินต้องติดตั้งอยู่ในเขต สนามบินหรือบริเวณใกล้เคียงสนามบินบนพื้นที่ที่ มีแสงสว่างโดยรอบต่ำ	440	ไฟบอกตำแหน่งสนามบินต้องติดตั้งอยู่ในเขต สนามบินหรือบริเวณใกล้เคียงสนามบินบนพื้นที่ที่ มีแสงสว่างโดยรอบต่ำ	คงเดิม
468	ไฟบอกตำแหน่งสนามบินต้องติดตั้งในตำแหน่งที่ ไม่มีวัตถุอื่น ๆ บดบังแสงของไฟดังกล่าว ใน ทิศทางที่สำคัญ และแสงของไฟนั้นต้องไม่ทำ ให้นักบินที่กำลังนำอากาศยานร่อนลงจอดเกิดอาการ ตาพร่ามัว	441	ไฟบอกตำแหน่งสนามบินต้องติดตั้งในตำแหน่งที่ ไม่มีวัตถุอื่น ๆ บดบังแสงของไฟดังกล่าว ใน ทิศทางที่สำคัญ และแสงของไฟนั้นต้องไม่ทำ ให้นักบินที่กำลังนำอากาศยานร่อนลงจอดเกิดอาการ ตาพร่ามัว	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
469	ไฟบอกตำแหน่งสนามบินต้องมีลักษณะเป็นไฟกะพริบสีใดสีหนึ่งสลับกับไฟกะพริบสีขาว หรือเป็นไฟกะพริบสีขาวเพียงสีเดียว โดยความถี่ของการกะพริบให้อยู่ที่ยี่สิบถึงสามสิบครั้งต่อนาที สำหรับสนามบินบกให้ใช้ไฟสีเขียวสลับกับไฟสีขาว และสนามบินน้ำให้ใช้ไฟสีเหลืองสลับกับไฟสีขาว ในกรณีที่สนามบินเป็นทั้งสนามบินบกและสนามบินน้ำ สีของไฟกะพริบจะต้องเป็นสีตามส่วนใดส่วนหนึ่งของสนามบินที่ถูกกำหนดให้เป็นพื้นที่ใช้งานหลัก	442	ไฟบอกตำแหน่งสนามบินต้องมีลักษณะเป็นไฟกะพริบสีใดสีหนึ่งสลับกับไฟกะพริบสีขาว หรือเป็นไฟกะพริบสีขาวเพียงสีเดียว โดยความถี่ของการกะพริบให้อยู่ที่ยี่สิบถึงสามสิบครั้งต่อนาที สำหรับสนามบิน บนพื้นดิน ให้ใช้ไฟสีเขียวสลับกับไฟสีขาว และสนามบินน้ำให้ใช้ไฟสีเหลืองสลับกับไฟสีขาว ในกรณีที่สนามบินเป็นทั้งสนามบิน บนพื้นดิน และสนามบินน้ำ สีของไฟกะพริบจะต้องเป็นสีตามส่วนใดส่วนหนึ่งของสนามบินที่ถูกกำหนดให้เป็นพื้นที่ใช้งานหลัก	แก้ไขคำว่า “สนามบินบก” เป็น “สนามบินบนพื้นดิน” (land aerodrome)
470	ไฟบอกตำแหน่งสนามบินต้องส่องสว่างไปยังทุกทิศทางของมุมแอมซิมัท การกระจายแสงในแนวตั้งต้องขยายขึ้นไปจากระดับความสูงที่กำหนด โดยทำมุมไม่เกินหนึ่งองศาเมื่อเทียบกับระดับความสูงดังกล่าว ทั้งนี้ เจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบินต้องพิจารณาร่วมกับหน่วยงานให้บริการจราจรทางอากาศเพื่อให้มั่นใจว่า อากาศยานที่กำลังบินเข้าสู่สนามบิน สามารถมองเห็นไฟบอกตำแหน่งสนามบิน และเพื่อให้เพียงพอต่อการนำร่องอากาศยานที่ระดับความสูงมากที่สุดซึ่งจะใช้งานไฟบอกตำแหน่งสนามบิน และค่าความเข้มแสงประสิทธิภาพ (effective intensity) ของไฟกะพริบต้องไม่ต่ำกว่าสองพันแคนเดลา	443	ไฟบอกตำแหน่งสนามบินต้องส่องสว่างไปยังทุกทิศทางของมุมแอมซิมัท การกระจายแสงในแนวตั้งต้องขยายขึ้นไปจากระดับความสูงที่กำหนด โดยทำมุมไม่เกินหนึ่งองศาเมื่อเทียบกับระดับความสูงดังกล่าว ทั้งนี้ เจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบินต้องพิจารณาร่วมกับหน่วยงานให้บริการ จัดการ จราจรทางอากาศเพื่อให้มั่นใจว่า อากาศยานที่กำลังบินเข้าสู่สนามบิน สามารถมองเห็นไฟบอกตำแหน่งสนามบิน และเพื่อให้เพียงพอต่อการนำร่องอากาศยานที่ระดับความสูงมากที่สุดซึ่งจะใช้งานไฟบอกตำแหน่งสนามบิน และค่าความเข้มแสงประสิทธิภาพ (effective intensity) ของไฟกะพริบต้องไม่ต่ำกว่าสองพันแคนเดลา	1. แก้ไขคำว่า “สนามบินบก” เป็น “สนามบินบนพื้นดิน” (land aerodrome) 2. แก้ไขคำว่า “หน่วยงานให้บริการจราจรทางอากาศ” เปลี่ยนเป็น “หน่วยงานให้บริการจัดการจราจรทางอากาศ” ในข้อกำหนดทั้งหมด ให้สอดคล้องกับ พ.ร.บ. การเดินอากาศฯ

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
471	สำหรับตำแหน่งที่ไม่สามารถหลีกเลี่ยงการรบกวนจากแสงสว่างโดยรอบซึ่งมีความเข้มแสงสูงได้ ความเข้มแสงที่มีประสิทธิภาพของไฟกะพริบตามข้อ ๔๗๐ อาจจำเป็นต้องเพิ่มขึ้นไปจนถึงสิบเท่า	444	สำหรับตำแหน่งที่ไม่สามารถหลีกเลี่ยงการรบกวนจากแสงสว่างโดยรอบซึ่งมีความเข้มแสงสูงได้ ความเข้มแสงที่มีประสิทธิภาพของไฟกะพริบตามข้อ ๔๔๓ อาจจำเป็นต้องเพิ่มขึ้นไปจนถึงสิบเท่า	คงเดิม
472	ไฟบอกตำแหน่งด้วยการส่งรหัสสัญญาณสนามบินต้องติดตั้งไฟบอกตำแหน่งด้วยการส่งรหัสสัญญาณ (identification beacons) สำหรับสนามบินที่มีการใช้งานในเวลากลางคืน และยากที่จะระบุตำแหน่งจากทางอากาศโดยวิธีอื่นได้	445	ไฟบอกตำแหน่งด้วยการส่งรหัสสัญญาณสนามบินต้องติดตั้งไฟบอกตำแหน่งด้วยการส่งรหัสสัญญาณ (identification beacons) สำหรับสนามบินที่มีการใช้งานในเวลากลางคืน และยากที่จะระบุตำแหน่งจากทางอากาศโดยวิธีอื่นได้	คงเดิม
473	ไฟบอกตำแหน่งด้วยการส่งรหัสสัญญาณ ให้มีลักษณะ ดังต่อไปนี้ (๑) ติดตั้งอยู่ในเขตสนามบินบนพื้นที่ที่มีแสงสว่างโดยรอบต่ำ (๒) ติดตั้งในตำแหน่งที่ไม่มีวัตถุอื่น ๆ บดบังแสงของไฟดังกล่าวในทิศทางที่สำคัญ และแสงของไฟนั้นต้องไม่ทำให้นักบินที่กำลังนำอากาศยานร่อนลงจอดเกิดอาการตาพร่ามัว	446	ไฟบอกตำแหน่งด้วยการส่งรหัสสัญญาณ ให้มีลักษณะ ดังต่อไปนี้ (๑) ติดตั้งอยู่ในเขตสนามบินบนพื้นที่ที่มีแสงสว่างโดยรอบต่ำ (๒) ติดตั้งในตำแหน่งที่ไม่มีวัตถุอื่น ๆ บดบังแสงของไฟดังกล่าวในทิศทางที่สำคัญ และแสงของไฟนั้นต้องไม่ทำให้นักบินที่กำลังนำอากาศยานร่อนลงจอดเกิดอาการตาพร่ามัว	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
474	ไฟบอกตำแหน่งด้วยการส่งรหัสสัญญาณซึ่งติดตั้งอยู่บนสนามบินบกต้องส่องสว่างไปยังทุกทิศทางของมุมแอสิมัท การกระจายแสงในแนวตั้งต้องขยายขึ้นไปจากระดับความสูงที่กำหนด โดยทำมุมไม่เกินหนึ่งองศาเมื่อเทียบกับระดับความสูงดังกล่าว ทั้งนี้ เจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบินต้องพิจารณาร่วมกับหน่วยงานให้บริการจราจรทางอากาศเพื่อให้มั่นใจว่าอากาศยานที่กำลังบินเข้าสู่สนามบินสามารถมองเห็นไฟบอกตำแหน่งและเพื่อให้เพียงพอต่อการนำร่องอากาศยานที่ระดับความสูงมากที่สุดซึ่งจะใช้งานไฟบอกตำแหน่งสนามบิน และค่าความเข้มแสงประสิทธิภาพ (effective intensity) ของไฟกะพริบต้องไม่ต่ำกว่าสองพันแคนเดลา	447	ไฟบอกตำแหน่งด้วยการส่งรหัสสัญญาณซึ่งติดตั้งอยู่บนสนามบิน บนพื้นดิน ต้องส่องสว่างไปยังทุกทิศทางของมุมแอสิมัท การกระจายแสงในแนวตั้งต้องขยายขึ้นไปจากระดับความสูงที่กำหนด โดยทำมุมไม่เกินหนึ่งองศาเมื่อเทียบกับระดับความสูงดังกล่าว ทั้งนี้ เจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบินต้องพิจารณาร่วมกับหน่วยงานให้บริการ จัดการ จราจรทางอากาศเพื่อให้มั่นใจว่าอากาศยานที่กำลังบินเข้าสู่สนามบินสามารถมองเห็นไฟบอกตำแหน่ง และเพื่อให้เพียงพอต่อการนำร่องอากาศยานที่ระดับความสูงมากที่สุดซึ่งจะใช้งานไฟบอกตำแหน่งสนามบิน และค่าความเข้มแสงประสิทธิภาพ (effective intensity) ของไฟกะพริบต้องไม่ต่ำกว่าสองพันแคนเดลา	1. แก้ไขคำว่า “สนามบินบก” เป็น “สนามบินบนพื้นดิน” (land aerodrome) 2. แก้ไขคำว่า “หน่วยงานให้บริการจราจรทางอากาศ” เปลี่ยนเป็น “หน่วยงานให้บริการจัดการจราจรทางอากาศ” ในข้อกำหนดทั้งหมด ให้สอดคล้องกับ พ.ร.บ. การเดินอากาศฯ
475	สำหรับตำแหน่งที่ไม่สามารถหลีกเลี่ยงการรบกวนจากแสงสว่างโดยรอบซึ่งมีความเข้มแสงสูงได้ ความเข้มแสงประสิทธิภาพของไฟกะพริบตามข้อ ๔๗๔ อาจจำเป็นต้องเพิ่มขึ้นไปจนถึงสิบเท่า	448	สำหรับตำแหน่งที่ไม่สามารถหลีกเลี่ยงการรบกวนจากแสงสว่างโดยรอบซึ่งมีความเข้มแสงสูงได้ ความเข้มแสงประสิทธิภาพของไฟกะพริบตามข้อ ๔๔๗ อาจจำเป็นต้องเพิ่มขึ้นไปจนถึงสิบเท่า	คงเดิม
476	ไฟบอกตำแหน่งด้วยการส่งรหัสสัญญาณต้องเป็นไฟกะพริบสีเขียว	449	ไฟบอกตำแหน่งด้วยการส่งรหัสสัญญาณต้องเป็นไฟกะพริบสีเขียว สำหรับสนามบินบนพื้นดิน และไฟกะพริบสีเหลืองสำหรับสนามบินน้ำ	Amndt 14 5.3.3.12 (S) เพิ่มข้อความตาม Annex 14 (Water Aerodrome): 5.3.3.12 An identification beacon shall show flashing-green at a land aerodrome and flashing-yellow at a water aerodrome.

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
477	ตัวอักษรสำหรับบอกตำแหน่งต้องส่งผ่านใน รูปแบบของรหัสสมอร์สมาตรฐานสากล ความเร็วของการส่งสัญญาณตามวรรคหนึ่ง ต้องอยู่ระหว่างหกถึงแปดค่าต่อนาที และช่วง ระยะเวลาของจุดในรหัสสมอร์ส ต้องอยู่ระหว่าง ศูนย์จุดหนึ่งห้าถึงศูนย์จุดสองวินาทีต่อจุด	450	ตัวอักษรสำหรับบอกตำแหน่งต้องส่งผ่านใน รูปแบบของรหัสสมอร์สมาตรฐานสากล ความเร็วของการส่งสัญญาณตามวรรคหนึ่ง ต้องอยู่ระหว่างหกถึงแปดค่าต่อนาที และช่วง ระยะเวลาของจุดในรหัสสมอร์ส ต้องอยู่ระหว่าง ศูนย์จุดหนึ่งห้าถึงศูนย์จุดสองวินาทีต่อจุด	คงเดิม
	ง. ระบบไฟนำร่องการบินเข้าสู่สนามบิน (Approach Lighting Systems)		ง. ระบบไฟนำร่องการบินเข้าสู่สนามบิน (Approach Lighting Systems)	คงเดิม
478	สนามบินต้องติดตั้งระบบไฟนำร่องการบินเข้าสู่ สนามบิน ตามประเภทของทางวิ่ง โดยให้มี ลักษณะ ดังต่อไปนี้ (๑) สำหรับทางวิ่งแบบบินลงโดยไม่ใช้เครื่องวัด ประกอบการบิน ต้องติดตั้งระบบไฟนำร่องการบิน เข้าสู่สนามบินแบบพื้นฐาน ตามที่กำหนดไว้ในข้อ ๔๗๙ ถึงข้อ ๔๘๖ เพื่อใช้งานกับทางวิ่งแบบบินลง โดยไม่ใช้เครื่องวัดประกอบการบินที่มีรหัสตัวเลข เป็น ๓ หรือ ๔ และมีการใช้งานในเวลากลางคืน ยกเว้นเมื่อทางวิ่งมีการใช้งานเฉพาะในกรณีที่มี สภาพทัศนวิสัยดี และมีเครื่องอำนวยความสะดวก ในการเดินอากาศ ประเภททัศนวิสัยอื่น ๆ ซึ่งช่วย นำทางอากาศยานได้อย่างเพียงพอ ทั้งนี้ ระบบไฟ นำร่องการบินเข้าสู่สนามบินแบบพื้นฐานสามารถ ใช้นำร่องอากาศยานในเวลากลางวันได้ด้วย (๒) สำหรับทางวิ่งแบบนอนพริชชัน ต้องติดตั้ง ระบบไฟนำร่องการบินเข้าสู่สนามบินแบบพื้นฐาน ตามที่กำหนดไว้ในข้อ ๔๕๒ ถึงข้อ ๔๕๙ เพื่อใช้	451	สนามบินต้องติดตั้งระบบไฟนำร่องการบินเข้าสู่ สนามบิน ตามประเภทของทางวิ่ง โดยให้มี ลักษณะ ดังต่อไปนี้ (๑) สำหรับทางวิ่งแบบบินลงโดยไม่ใช้เครื่องวัด ประกอบการบิน ต้องติดตั้งระบบไฟนำร่องการบิน เข้าสู่สนามบินแบบพื้นฐาน ตามที่กำหนดไว้ในข้อ ๔๕๒ ถึงข้อ ๔๕๙ เพื่อใช้งานกับทางวิ่งแบบบินลง โดยไม่ใช้เครื่องวัดประกอบการบินที่มีรหัสตัวเลข เป็น ๓ หรือ ๔ และมีการใช้งานในเวลากลางคืน ยกเว้นเมื่อทางวิ่งมีการใช้งานเฉพาะในกรณีที่มี สภาพทัศนวิสัยดี และมีเครื่องอำนวยความสะดวก ในการเดินอากาศ ประเภททัศนวิสัยอื่น ๆ ซึ่งช่วย นำทางอากาศยานได้อย่างเพียงพอ ทั้งนี้ ระบบไฟ นำร่องการบินเข้าสู่สนามบินแบบพื้นฐานสามารถ ใช้นำร่องอากาศยานในเวลากลางวันได้ด้วย (๒) สำหรับทางวิ่งแบบนอนพริชชัน ต้องติดตั้ง ระบบไฟนำร่องการบินเข้าสู่สนามบินแบบพื้นฐาน ตามที่กำหนดไว้ในข้อ ๔๕๒ ถึงข้อ ๔๕๙ เพื่อใช้	คงเดิม

ชื่อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ชื่อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
	<p>งานกับทางวิ่งแบบนอนพรีซีชั่น ยกเว้นเมื่อทางวิ่งมีการใช้งานเฉพาะในกรณีที่มีสภาพทัศนวิสัยดี หรือมีเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ประเภททัศนวิสัยอื่น ๆ ซึ่งช่วยนำทางอากาศยานได้อย่างเพียงพอ ทั้งนี้ สนามบินอาจพิจารณาให้มีการติดตั้งระบบไฟนำร่องการบินเข้าสู่ทางวิ่งแบบพรีซีชั่น ประเภทที่หนึ่ง หรือติดตั้งระบบไฟนำเข้าสู่ทางวิ่ง สำหรับทางวิ่งแบบนอนพรีซีชั่น ด้วยก็ได้</p> <p>(๓) สำหรับทางวิ่งแบบพรีซีชั่น ประเภทที่หนึ่ง ต้องติดตั้งระบบไฟนำร่องการบินเข้าสู่ทางวิ่งแบบพรีซีชั่น ประเภทที่หนึ่ง ตามที่กำหนดไว้ในข้อ ๔๖๐ ถึงข้อ ๔๖๙ วรรคสอง เพื่อใช้งานกับทางวิ่งแบบพรีซีชั่น ประเภทที่หนึ่ง</p> <p>(๔) สำหรับทางวิ่งแบบพรีซีชั่น ประเภทที่สอง และทางวิ่งแบบพรีซีชั่น ประเภทที่สาม ต้องติดตั้งระบบไฟนำร่องการบินเข้าสู่ทางวิ่งแบบพรีซีชั่น ประเภทที่สอง และทางวิ่งแบบพรีซีชั่น ประเภทที่สามตามที่กำหนดไว้ในข้อ ๔๗๐ ถึงข้อ ๔๘๖ เพื่อใช้งานกับทางวิ่งแบบพรีซีชั่น ประเภทที่สอง และทางวิ่งแบบพรีซีชั่น ประเภทที่สาม</p>		<p>งานกับทางวิ่งแบบนอนพรีซีชั่น ยกเว้นเมื่อทางวิ่งมีการใช้งานเฉพาะในกรณีที่มีสภาพทัศนวิสัยดี หรือมีเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ประเภททัศนวิสัยอื่น ๆ ซึ่งช่วยนำทางอากาศยานได้อย่างเพียงพอ ทั้งนี้ สนามบินอาจพิจารณาให้มีการติดตั้งระบบไฟนำร่องการบินเข้าสู่ทางวิ่งแบบพรีซีชั่น ประเภทที่หนึ่ง หรือติดตั้งระบบไฟนำเข้าสู่ทางวิ่ง สำหรับทางวิ่งแบบนอนพรีซีชั่น ด้วยก็ได้</p> <p>(๓) สำหรับทางวิ่งแบบพรีซีชั่น ประเภทที่หนึ่ง ต้องติดตั้งระบบไฟนำร่องการบินเข้าสู่ทางวิ่งแบบพรีซีชั่น ประเภทที่หนึ่ง ตามที่กำหนดไว้ในข้อ ๔๖๐ ถึงข้อ ๔๖๙ วรรคสอง เพื่อใช้งานกับทางวิ่งแบบพรีซีชั่น ประเภทที่หนึ่ง</p> <p>(๔) สำหรับทางวิ่งแบบพรีซีชั่น ประเภทที่สอง และทางวิ่งแบบพรีซีชั่น ประเภทที่สาม ต้องติดตั้งระบบไฟนำร่องการบินเข้าสู่ทางวิ่งแบบพรีซีชั่น ประเภทที่สอง และทางวิ่งแบบพรีซีชั่น ประเภทที่สามตามที่กำหนดไว้ในข้อ ๔๗๐ ถึงข้อ ๔๘๖ เพื่อใช้งานกับทางวิ่งแบบพรีซีชั่น ประเภทที่สอง และทางวิ่งแบบพรีซีชั่น ประเภทที่สาม</p>	

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
479	ระบบไฟนําร่องการบินเข้าสู่สนามบินแบบพื้นฐาน (Simple Approach Lighting System) ระบบไฟนําร่องการบินเข้าสู่สนามบินแบบพื้นฐาน ต้องประกอบด้วยโคมไฟติดตั้งเรียงกันเป็นแถวอยู่ บนเส้นต่อขยายจากเส้นกึ่งกลางทางวิ่ง ซึ่งยาวเลย ออกไปจากหัวทางวิ่งเป็นระยะทางไม่น้อยกว่าสี่ ร้อยยี่สิบเมตร และมีชุดของโคมไฟที่ติดตั้งเรียงกัน โดยมีลักษณะเป็นไฟแถบตามขวาง (crossbar) ยาวสิบแปดเมตรหรือสามสิบเมตร ติดตั้งไว้ใน ตำแหน่งที่ห่างจากหัวทางวิ่งเป็นระยะทางสาม ร้อยเมตร	452	ระบบไฟนําร่องการบินเข้าสู่สนามบินแบบพื้นฐาน (Simple Approach Lighting System) ระบบไฟนําร่องการบินเข้าสู่สนามบินแบบพื้นฐาน ต้องประกอบด้วยโคมไฟติดตั้งเรียงกันเป็นแถวอยู่ บนเส้นต่อขยายจากเส้นกึ่งกลางทางวิ่ง ซึ่งยาวเลย ออกไปจากหัวทางวิ่งเป็นระยะทางไม่น้อยกว่าสี่ ร้อยยี่สิบเมตร และมีชุดของโคมไฟที่ติดตั้งเรียงกัน โดยมีลักษณะเป็นไฟแถบตามขวาง (crossbar) ยาวสิบแปดเมตรหรือสามสิบเมตร ติดตั้งไว้ใน ตำแหน่งที่ห่างจากหัวทางวิ่งเป็นระยะทางสาม ร้อยเมตร	คงเดิม
480	ชุดของโคมไฟที่ติดตั้งเรียงกันเป็นไฟแถบตามขวาง นั้นต้องมีลักษณะเป็นเส้นตรงตามแนวนอน ตั้ง ฉากกับแนวเส้นของไฟกึ่งกลาง โดยแบ่งออกเป็น สองส่วนเท่า ๆ กัน ทั้งนี้ สนามบินต้องเว้น ระยะห่างระหว่างโคมไฟให้มีความสม่ำเสมอและ สามารถมองเห็นเป็นเส้นตรงได้ ยกเว้นในกรณีที่ สนามบินติดตั้งไฟแถบบดงกล่าวที่มีความยาว สามสิบเมตร อาจมีการเว้นช่องว่างบริเวณ ด้านข้างของแนวเส้นกึ่งกลางทั้งสองด้านให้มากขึ้น โดยช่องว่างนี้ต้องมีระยะห่างไม่เกินหกเมตร ระยะห่างระหว่างโคมไฟที่เป็นไฟแถบตาม ขวางโดยทั่วไปตามวรรคหนึ่งจะเท่ากับหนึ่งเมตร และสี่เมตร โดยช่องว่างทั้งสองข้างของแนวเส้น กึ่งกลางอาจเพิ่มประสิทธิภาพในการบอกทิศทาง เมื่อมีการร่อนลงด้วยค่าเบี่ยงเบนตามแนวขวาง	453	ชุดของโคมไฟที่ติดตั้งเรียงกันเป็นไฟแถบตามขวาง นั้นต้องมีลักษณะเป็นเส้นตรงตามแนวนอน ตั้ง ฉากกับแนวเส้นของไฟกึ่งกลาง โดยแบ่งออกเป็น สองส่วนเท่า ๆ กัน ทั้งนี้ สนามบินต้องเว้น ระยะห่างระหว่างโคมไฟให้มีความสม่ำเสมอและ สามารถมองเห็นเป็นเส้นตรงได้ ยกเว้นในกรณีที่ สนามบินติดตั้งไฟแถบบดงกล่าวที่มีความยาว สามสิบเมตร อาจมีการเว้นช่องว่างบริเวณ ด้านข้างของแนวเส้นกึ่งกลางทั้งสองด้านให้มากขึ้น โดยช่องว่างนี้ต้องมีระยะห่างไม่เกินหกเมตร ระยะห่างระหว่างโคมไฟที่เป็นไฟแถบตาม ขวางโดยทั่วไปตามวรรคหนึ่งจะเท่ากับหนึ่งเมตร และสี่เมตร โดยช่องว่างทั้งสองข้างของแนวเส้น กึ่งกลางอาจเพิ่มประสิทธิภาพในการบอกทิศทาง เมื่อมีการร่อนลงด้วยค่าเบี่ยงเบนตามแนวขวาง	Amndt 14 5.3.4.3 (S) Note 1 ปรับข้อความให้ชัดเจนขึ้น

ชื่อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ชื่อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
	และยังเป็นช่องทางที่สามารถให้ระดับเพลิงและ กัญญ์วิ้งผ่านได้ คำแนะนำเกี่ยวกับค่าความคลาดเคลื่อนที่ ยอมรับได้ในการติดตั้งให้เป็นไปตามภาคผนวก แนบท้าย ๖		และยังเป็นช่องทางที่สามารถให้ระดับเพลิง <u>อากาศยานและรถกัญญ์วิ้ง</u> ผ่านได้ คำแนะนำเกี่ยวกับค่าความคลาดเคลื่อนที่ ยอมรับได้ในการติดตั้งให้เป็นไปตามภาคผนวก แนบท้าย ๖	
481	โคมไฟที่ติดตั้งเรียงกันเป็นแนวเส้นกึ่งกลางต้องมี ระยะห่างระหว่างโคมไฟตามแนวยาวเท่ากับหก สิบเมตร ยกเว้นเมื่อสนามบินต้องการเพิ่ม ประสิทธิภาพในการนำร่องให้มากขึ้น ให้ใช้ ระยะห่างเท่ากับสามสิบเมตร โดยโคมไฟดวงแรก ที่อยู่ใกล้กับหัวทางวิ่ง ต้องติดตั้งที่ตำแหน่งหกสิบ เมตรหรือสามสิบเมตรนับจากหัวทางวิ่ง ซึ่งขึ้นอยู่กับ ระยะห่างตามแนวยาวของไฟกึ่งกลางที่เลือกใช้ ในการติดตั้ง	454	โคมไฟที่ติดตั้งเรียงกันเป็นแนวเส้นกึ่งกลางต้องมี ระยะห่างระหว่างโคมไฟตามแนวยาวเท่ากับหก สิบเมตร ยกเว้นเมื่อสนามบินต้องการเพิ่ม ประสิทธิภาพในการนำร่องให้มากขึ้น ให้ใช้ ระยะห่างเท่ากับสามสิบเมตร โดยโคมไฟดวงแรก ที่อยู่ใกล้กับหัวทางวิ่ง ต้องติดตั้งที่ตำแหน่งหกสิบ เมตรหรือสามสิบเมตรนับจากหัวทางวิ่ง ซึ่งขึ้นอยู่กับ ระยะห่างตามแนวยาวของไฟกึ่งกลางที่เลือกใช้ ในการติดตั้ง	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
482	<p>หากสนามบินไม่สามารถจัดให้มีแนวเส้นกึ่งกลางต่อขยายออกมาเป็นระยะทางสี่ร้อยยี่สิบเมตรจากหัวทางวิ่งได้ เนื่องจากข้อจำกัดด้านลักษณะทางกายภาพ แนวเส้นดังกล่าวต้องมีระยะทางขยายออกมาให้ได้ถึงสามร้อยเมตร เพื่อให้ครอบคลุมถึงตำแหน่งของการติดตั้งไฟแถบตามขวางด้วย</p> <p>ในกรณีที่ไม่สามารถปฏิบัติตามวรรคหนึ่ง สนามบินต้องติดตั้งโคมไฟตามแนวกึ่งกลางให้ยาวที่สุดเท่าที่จะทำได้ และมีลักษณะเป็นไฟแถบที่มีความยาวอย่างน้อยสามเมตร ทั้งนี้ ระบบไฟนำร่องตามปกติจะมีไฟแถบตามขวางที่ตำแหน่งสามร้อยเมตรจากหัวทางวิ่ง สนามบินอาจเพิ่มไฟแถบตามขวางได้ที่ระยะหนึ่งร้อยห้าสิบเมตรจากหัวทางวิ่ง</p>	455	<p>หากสนามบินไม่สามารถจัดให้มีแนวเส้นกึ่งกลางต่อขยายออกมาเป็นระยะทางสี่ร้อยยี่สิบเมตรจากหัวทางวิ่งได้ เนื่องจากข้อจำกัดด้านลักษณะทางกายภาพ แนวเส้นดังกล่าวต้องมีระยะทางขยายออกมาให้ได้ถึงสามร้อยเมตร เพื่อให้ครอบคลุมถึงตำแหน่งของการติดตั้งไฟแถบตามขวางด้วย</p> <p>ในกรณีที่ไม่สามารถปฏิบัติตามวรรคหนึ่ง สนามบินต้องติดตั้งโคมไฟตามแนวกึ่งกลางให้ยาวที่สุดเท่าที่จะทำได้ และมีลักษณะเป็นไฟแถบที่มีความยาวอย่างน้อยสามเมตร ทั้งนี้ ระบบไฟนำร่องตามปกติจะมีไฟแถบตามขวางที่ตำแหน่งสามร้อยเมตรจากหัวทางวิ่ง สนามบินอาจเพิ่มไฟแถบตามขวางได้ที่ระยะหนึ่งร้อยห้าสิบเมตรจากหัวทางวิ่ง</p>	คงเดิม
483	<p>ระบบไฟนำร่องการบินเข้าสู่สนามบินแบบพื้นฐานต้องอยู่ในระนาบแนวนอนซึ่งตัดผ่านหัวทางวิ่งมากที่สุดเท่าที่จะทำได้ หากว่า</p> <p>(๑) ไม่มีวัตถุอื่นใดนอกจากเสาอากาศของระบบการบินลงด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน ยื่นออกมาเหนือระนาบของไฟนำร่องภายในระยะทางหกสิบเมตร จากแนวกึ่งกลางของระบบไฟ และ</p> <p>(๒) ไม่มีโคมไฟอื่นใดนอกจากโคมไฟที่ติดตั้งบริเวณกึ่งกลางของไฟแถบตามขวางหรือไฟแถบบริเวณส่วนกลางของแนวเส้นกึ่งกลาง (ซึ่งมิใช่โคมไฟบริเวณปลายของแนวไฟดังกล่าว) ที่จะต้องทำ</p>	456	<p>ระบบไฟนำร่องการบินเข้าสู่สนามบินแบบพื้นฐานต้องอยู่ในระนาบแนวนอนซึ่งตัดผ่านหัวทางวิ่งมากที่สุดเท่าที่จะทำได้ หากว่า</p> <p>(๑) ไม่มีวัตถุอื่นใดนอกจากเสาอากาศของระบบการบินลงด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน ยื่นออกมาเหนือระนาบของไฟนำร่องภายในระยะทางหกสิบเมตร จากแนวกึ่งกลางของระบบไฟ และ</p> <p>(๒) ไม่มีโคมไฟอื่นใดนอกจากโคมไฟที่ติดตั้งบริเวณกึ่งกลางของไฟแถบตามขวางหรือไฟแถบบริเวณส่วนกลางของแนวเส้นกึ่งกลาง (ซึ่งมิใช่โคมไฟบริเวณปลายของแนวไฟดังกล่าว) ที่จะต้องทำ</p>	คงเดิม

ชื่อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ชื่อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
	<p>การบังแสงเพื่อไม่ให้อากาศยานที่กำลังร่อนลงมองเห็น</p> <p>เสาอากาศของระบบการบินลงด้วยเครื่องวัดประกอบการบินที่ยื่นออกมาเหนือระนาบของไฟนำร่องตาม (๑) สนามบินต้องดำเนินการเหมือนเป็นสิ่งกีดขวางอันหนึ่ง โดยให้มีการทาสีและติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางด้วย</p>		<p>การบังแสงเพื่อไม่ให้อากาศยานที่กำลังร่อนลงมองเห็น</p> <p>เสาอากาศของระบบการบินลงด้วยเครื่องวัดประกอบการบินที่ยื่นออกมาเหนือระนาบของไฟนำร่องตาม (๑) สนามบินต้องดำเนินการเหมือนเป็นสิ่งกีดขวางอันหนึ่ง โดยให้มีการทาสีและติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางด้วย</p>	
484	<p>โคมไฟของระบบไฟนำร่องการบินเข้าสู่สนามบินแบบพื้นฐานต้องเป็นไฟส่องสว่างคงที่ และสีของไฟต้องเป็นสีที่ทำให้มั่นใจว่า จะสามารถแยกแยะความแตกต่างระหว่างไฟของระบบดังกล่าวออกจากไฟภาคพื้นสำหรับการบินอื่น ๆ และไฟที่ไม่เกี่ยวข้อง (ถ้ามี) ได้อย่างรวดเร็ว ทั้งนี้ โคมไฟตามแนวกึ่งกลางต้องมีลักษณะอย่างใดอย่างหนึ่งต่อไปนี้</p> <p>(๑) เป็นโคมไฟเดี่ยว หรือ</p> <p>(๒) เป็นไฟแถบ ซึ่งมีความยาวอย่างน้อยสามเมตร</p> <p>ไฟแถบตาม (๒) ซึ่งประกอบด้วยโคมไฟโคมเดียวหลายโคม นั้น ให้มีระยะห่างที่เหมาะสมระหว่างโคมไฟที่อยู่ติดกันภายในไฟแถบเท่ากับหนึ่งจุดห้าเมตร</p>	457	<p>โคมไฟของระบบไฟนำร่องการบินเข้าสู่สนามบินแบบพื้นฐานต้องเป็นไฟส่องสว่างคงที่ และสีของไฟต้องเป็นสีที่ทำให้มั่นใจว่า จะสามารถแยกแยะความแตกต่างระหว่างไฟของระบบดังกล่าวออกจากไฟภาคพื้นสำหรับการบินอื่น ๆ และไฟที่ไม่เกี่ยวข้อง (ถ้ามี) ได้อย่างรวดเร็ว ทั้งนี้ โคมไฟตามแนวกึ่งกลางต้องมีลักษณะอย่างใดอย่างหนึ่งต่อไปนี้</p> <p>(๑) เป็นโคมไฟเดี่ยว หรือ</p> <p>(๒) เป็นไฟแถบ ซึ่งมีความยาวอย่างน้อยสามเมตร</p> <p>ไฟแถบตาม (๒) ซึ่งประกอบด้วยโคมไฟโคมเดียวหลายโคม นั้น ให้มีระยะห่างที่เหมาะสมระหว่างโคมไฟที่อยู่ติดกันภายในไฟแถบเท่ากับหนึ่งจุดห้าเมตร</p>	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
	สนามบินอาจใช้ไฟแถบที่มีความยาวสี่เมตรได้ หากคาดว่าระบบไฟนำร่องการบินเข้าสู่สนามบินแบบพื้นฐานนี้จะพัฒนาไปเป็นระบบไฟนำร่องการบินเข้าสู่ทางวิ่งแบบพริชชีน ทั้งนี้ ในพื้นที่ที่ยากต่อการแยกแยะความแตกต่างระหว่างระบบไฟนำร่องการบินเข้าสู่สนามบินแบบพื้นฐานและไฟบริเวณโดยรอบในเวลากลางคืน สนามบินอาจติดตั้งไฟกะพริบเรียงตามลำดับที่บริเวณส่วนนอกของระบบไฟนำร่องการบินเข้าสู่สนามบินแบบพื้นฐานเพื่อช่วยแก้ปัญหาได้		สนามบินอาจใช้ไฟแถบที่มีความยาวสี่เมตรได้ หากคาดว่าระบบไฟนำร่องการบินเข้าสู่สนามบินแบบพื้นฐานนี้จะพัฒนาไปเป็นระบบไฟนำร่องการบินเข้าสู่ทางวิ่งแบบพริชชีน ทั้งนี้ ในพื้นที่ที่ยากต่อการแยกแยะความแตกต่างระหว่างระบบไฟนำร่องการบินเข้าสู่สนามบินแบบพื้นฐานและไฟบริเวณโดยรอบในเวลากลางคืน สนามบินอาจติดตั้งไฟกะพริบเรียงตามลำดับที่บริเวณส่วนนอกของระบบไฟนำร่องการบินเข้าสู่สนามบินแบบพื้นฐานเพื่อช่วยแก้ปัญหาได้	คงเดิม
485	ในกรณีที่ติดตั้งระบบไฟนำร่องการบินเข้าสู่สนามบินแบบพื้นฐานเพื่อใช้งานกับทางวิ่งแบบบินลงโดยไม่ใช้เครื่องวัดประกอบการบิน โคมไฟต้องส่องสว่างไปยังทุกทิศทางของมุมแอซิมัทที่มีความจำเป็นต่อนักบินซึ่งกำลังทำการบินเข้าสู่สนามบินอยู่ในตำแหน่งที่ตั้งฉากกับทางวิ่งที่จะใช้ร่อนลง (base leg) และระยะสุดท้ายก่อนการนำอากาศยานลง (final approach) โดยระดับความเข้มแสงของไฟต้องเพียงพอสำหรับการมองเห็นในทุก ๆ สภาพทัศนวิสัย และในสภาพที่มีแสงไฟบริเวณโดยรอบรบกวน	458	ในกรณีที่ติดตั้งระบบไฟนำร่องการบินเข้าสู่สนามบินแบบพื้นฐานเพื่อใช้งานกับทางวิ่งแบบบินลงโดยไม่ใช้เครื่องวัดประกอบการบิน โคมไฟต้องส่องสว่างไปยังทุกทิศทางของมุมแอซิมัทที่มีความจำเป็นต่อนักบินซึ่งกำลังทำการบินเข้าสู่สนามบินอยู่ในตำแหน่งที่ตั้งฉากกับทางวิ่งที่จะใช้ ในการร่อนบินลง (base leg) และระยะสุดท้ายก่อนการนำอากาศยานทำการบินลง (final approach) โดยระดับความเข้มแสงของไฟต้องเพียงพอสำหรับการมองเห็นในทุก ๆ สภาพทัศนวิสัย และในสภาพที่มีแสงไฟบริเวณโดยรอบรบกวน	Amndt 14 5.3.4.8 (R) ใช้คำว่า “บินลง” ให้สอดคล้องกันทั้งฉบับ

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
486	<p>ในกรณีที่ตั้งระบบไฟนําร่องการบินเข้าสู่สนามบินแบบพื้นฐานเพื่อใช้งานกับทางวิ่งแบบนอนพริชชัน โคมไฟต้องส่องสว่างไปยังทุกทิศทางของมุมแอซิมัทที่มีความจำเป็นต่อนักบินซึ่งกำลังทำการบินเข้าสู่สนามบินอยู่ในระยะสุดท้ายก่อนการนำอากาศยานลง เพื่อไม่ให้เกิดการเบี่ยงเบนออกจากแนวการร่อนลงผิดปกติ ที่กำหนดโดยเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศประเภทไม่ใช้ทัศนวิสัย ทั้งนี้ ระบบไฟนําร่องดังกล่าวต้องออกแบบให้สามารถใช้นําทงได้ทั้งในเวลากลางวันและกลางคืน ในสภาพที่มีทัศนวิสัยไม่ดีและมีแสงไฟบริเวณโดยรอบรบกวน</p>	459	<p>ในกรณีที่ตั้งระบบไฟนําร่องการบินเข้าสู่สนามบินแบบพื้นฐานเพื่อใช้งานกับทางวิ่งแบบนอนพริชชัน โคมไฟต้องส่องสว่างไปยังทุกทิศทางของมุมแอซิมัทที่มีความจำเป็นต่อนักบินซึ่งกำลังทำการบินเข้าสู่สนามบินอยู่ในระยะสุดท้ายก่อนการนำอากาศยานลง เพื่อไม่ให้เกิดการเบี่ยงเบนออกจากแนวการร่อนลงผิดปกติ ที่กำหนดโดยเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศประเภทไม่ใช้ทัศนวิสัย ทั้งนี้ ระบบไฟนําร่องดังกล่าวต้องออกแบบให้สามารถใช้นําทงได้ทั้งในเวลากลางวันและกลางคืน ในสภาพที่มีทัศนวิสัยไม่ดีและมีแสงไฟบริเวณโดยรอบรบกวน</p>	คงเดิม
487	<p>ระบบไฟนําร่องการบินเข้าสู่ทางวิ่งแบบพริชชันประเภทที่หนึ่ง</p> <p>ระบบไฟนําร่องการบินเข้าสู่ทางวิ่งแบบพริชชันประเภทที่หนึ่งต้องประกอบด้วยโคมไฟติดตั้งเรียงกันเป็นแถวอยู่บนเส้นต่อขยายจากเส้นกึ่งกลางทางวิ่ง ซึ่งยาวเลยออกไปจากหัวทางวิ่งเป็นระยะทางเก้าร้อยเมตร และมีชุดของโคมไฟที่ติดตั้งเรียงกัน โดยมีลักษณะเป็นไฟแถบตามขวางยาวสามสิบเมตร ติดตั้งไว้ในตำแหน่งที่ห่างจากหัวทางวิ่งเป็นระยะทางสามร้อยเมตร ทั้งนี้ การติดตั้งระบบไฟนําร่องการบินเข้าสู่สนามบินที่มีความยาวน้อยกว่าเก้าร้อยเมตร อาจส่งผลให้เกิดข้อจำกัดด้านการใช้งานทางวิ่ง ตามที่ระบุไว้ในภาคผนวกแนบท้าย ๖</p>	460	<p>ระบบไฟนําร่องการบินเข้าสู่ทางวิ่งแบบพริชชันประเภทที่หนึ่ง</p> <p>ระบบไฟนําร่องการบินเข้าสู่ทางวิ่งแบบพริชชันประเภทที่หนึ่งต้องประกอบด้วยโคมไฟติดตั้งเรียงกันเป็นแถวอยู่บนเส้นต่อขยายจากเส้นกึ่งกลางทางวิ่ง ซึ่งยาวเลยออกไปจากหัวทางวิ่งเป็นระยะทางเก้าร้อยเมตร และมีชุดของโคมไฟที่ติดตั้งเรียงกัน โดยมีลักษณะเป็นไฟแถบตามขวางยาวสามสิบเมตร ติดตั้งไว้ในตำแหน่งที่ห่างจากหัวทางวิ่งเป็นระยะทางสามร้อยเมตร ทั้งนี้ การติดตั้งระบบไฟนําร่องการบินเข้าสู่สนามบินที่มีความยาวน้อยกว่าเก้าร้อยเมตร อาจส่งผลให้เกิดข้อจำกัดด้านการใช้งานทางวิ่ง ตามที่ระบุไว้ในภาคผนวกแนบท้าย ๖</p>	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
488	<p>ชุดของโคมไฟที่ติดตั้งเรียงกันเป็นไฟแถบตามขวางตามข้อ ๔๘๗ ต้องมีลักษณะเป็นเส้นตรงตามแนวนอนตั้งฉากกับแนวเส้นของไฟกึ่งกลาง โดยแบ่งออกเป็นสองส่วนเท่า ๆ กัน ทั้งนี้ สนามบินต้องเว้นระยะห่างระหว่างโคมไฟให้มีความสม่ำเสมอและสามารถมองเห็นเป็นเส้นตรงได้ เว้นแต่ว่าสนามบินอาจเว้นช่องว่างบริเวณด้านข้างของแนวเส้นกึ่งกลางทั้งสองด้านให้มากขึ้น โดยช่องว่างนี้ต้องมีระยะห่างไม่เกินหกเมตร</p> <p>ระยะห่างระหว่างโคมไฟที่เป็นไฟแถบตามขวางตามวรรคหนึ่งโดยทั่วไปจะเท่ากับหนึ่งเมตรและสี่เมตร โดยช่องว่างทั้งสองข้างของแนวเส้นกึ่งกลางอาจเพิ่มประสิทธิภาพในการบอกทิศทางเมื่อมีการร่อนลงด้วยค่าเบี่ยงเบนตามแนวขวางและยังเป็นช่องทางที่สามารถให้ระดับเพลิงและสัญญาณวิทยุผ่านได้</p> <p>คำแนะนำเกี่ยวกับค่าความคลาดเคลื่อนที่ยอมรับได้ในการติดตั้งให้เป็นไปตามภาคผนวกแนบท้าย ๖</p>	461	<p>ชุดของโคมไฟที่ติดตั้งเรียงกันเป็นไฟแถบตามขวางตามข้อ ๔๖๐ ต้องมีลักษณะเป็นเส้นตรงตามแนวนอนตั้งฉากกับแนวเส้นของไฟกึ่งกลาง โดยแบ่งออกเป็นสองส่วนเท่า ๆ กัน ทั้งนี้ สนามบินต้องเว้นระยะห่างระหว่างโคมไฟให้มีความสม่ำเสมอและสามารถมองเห็นเป็นเส้นตรงได้ เว้นแต่ว่าสนามบินอาจเว้นช่องว่างบริเวณด้านข้างของแนวเส้นกึ่งกลางทั้งสองด้านให้มากขึ้น โดยช่องว่างนี้ต้องมีระยะห่างไม่เกินหกเมตร</p> <p>ระยะห่างระหว่างโคมไฟที่เป็นไฟแถบตามขวางตามวรรคหนึ่งโดยทั่วไปจะเท่ากับหนึ่งเมตรและสี่เมตร โดยช่องว่างทั้งสองข้างของแนวเส้นกึ่งกลางอาจเพิ่มประสิทธิภาพในการบอกทิศทางเมื่อมีการร่อนลงด้วยค่าเบี่ยงเบนตามแนวขวางและยังเป็นช่องทางที่สามารถให้ระดับเพลิง อากาศยานและรถวิทยุผ่านได้</p> <p>คำแนะนำเกี่ยวกับค่าความคลาดเคลื่อนที่ยอมรับได้ในการติดตั้งให้เป็นไปตามภาคผนวกแนบท้าย ๖</p>	Amndt 14 5.3.4.11 (S) Note 1 ปรับข้อความให้ชัดเจนขึ้น
489	โคมไฟที่ติดตั้งเรียงกันเป็นแนวเส้นกึ่งกลางต้องมีระยะห่างระหว่างโคมไฟตามแนวยาวเท่ากับสามสิบเมตร โดยโคมไฟโคมแรกที่อยู่ใกล้กับหัวทางวิ่ง ต้องติดตั้งที่ตำแหน่งสามสิบเมตรนับจากหัวทางวิ่ง	462	โคมไฟที่ติดตั้งเรียงกันเป็นแนวเส้นกึ่งกลางต้องมีระยะห่างระหว่างโคมไฟตามแนวยาวเท่ากับสามสิบเมตร โดยโคมไฟโคมแรกที่อยู่ใกล้กับหัวทางวิ่ง ต้องติดตั้งที่ตำแหน่งสามสิบเมตรนับจากหัวทางวิ่ง	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
490	<p>ระบบไฟนําร่องการบินเข้าสู่ทางวิ่งแบบพรีซีซั่น ประเภทที่หนึ่งต้องอยู่ในระนาบแนวนอนซึ่งตัดผ่านหัวทางวิ่งมากที่สุดเท่าที่จะทำได้ หากว่า</p> <p>(๑) ไม่มีวัตถุอื่นใดนอกจากเสาอากาศของระบบการบินลงด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน ยื่นออกมาเหนือระนาบของไฟนําร่องภายในระยะทางหกสิบเมตร จากแนวกึ่งกลางของระบบไฟ และ</p> <p>(๒) ไม่มีโคมไฟอื่นใดนอกจากโคมไฟที่ติดตั้งบริเวณกึ่งกลางของไฟแถบตามขวางหรือไฟแถบบริเวณส่วนกลางของแนวกึ่งกลาง (ซึ่งมิใช่โคมไฟบริเวณปลายของแนวไฟดังกล่าว) ที่จะต้องทำการบังแสงเพื่อไม่ให้อากาศยานที่กำลังร่อนลงมองเห็นเสาอากาศของระบบการบินลงด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน ที่ยื่นออกมาเหนือระนาบของไฟนําร่องตาม (๑) สนามบินต้องดำเนินการเหมือนเป็นสิ่งกีดขวางอันหนึ่ง โดยให้มีการทาสีและติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางด้วย</p>	463	<p>ระบบไฟนําร่องการบินเข้าสู่ทางวิ่งแบบพรีซีซั่น ประเภทที่หนึ่งต้องอยู่ในระนาบแนวนอนซึ่งตัดผ่านหัวทางวิ่งมากที่สุดเท่าที่จะทำได้ หากว่า</p> <p>(๑) ไม่มีวัตถุอื่นใดนอกจากเสาอากาศของระบบการบินลงด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน ยื่นออกมาเหนือระนาบของไฟนําร่องภายในระยะทางหกสิบเมตร จากแนวกึ่งกลางของระบบไฟ และ</p> <p>(๒) ไม่มีโคมไฟอื่นใดนอกจากโคมไฟที่ติดตั้งบริเวณกึ่งกลางของไฟแถบตามขวางหรือไฟแถบบริเวณส่วนกลางของแนวกึ่งกลาง (ซึ่งมิใช่โคมไฟบริเวณปลายของแนวไฟดังกล่าว) ที่จะต้องทำการบังแสงเพื่อไม่ให้อากาศยานที่กำลังร่อนลงมองเห็นเสาอากาศของระบบการบินลงด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน ที่ยื่นออกมาเหนือระนาบของไฟนําร่องตาม (๑) สนามบินต้องดำเนินการเหมือนเป็นสิ่งกีดขวางอันหนึ่ง โดยให้มีการทาสีและติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางด้วย</p>	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
491	ไฟแฉกึ่งกลางและไฟแถบตามขวางของระบบไฟนำร่องการบินเข้าสู่ทางวิ่งแบบพรีซีชั่น ประเภทที่หนึ่งต้องเป็นไฟส่องสว่างคงที่ และมีสีขาวยังสามารถปรับเปลี่ยนโทนสีได้ โดยโคมไฟตามแนวกึ่งกลางให้มีลักษณะอย่างใดอย่างหนึ่งต่อไปนี้ (๑) เป็นโคมไฟเดี่ยวจำนวนหนึ่งโคมที่ตำแหน่งสามร้อยเมตรแรกถัดจากหัวทางวิ่งตามแนวเส้นกึ่งกลางทางวิ่ง โคมไฟเดี่ยวจำนวนสองโคมในตำแหน่งสามร้อยเมตรถัดมาตามแนวเส้นกึ่งกลางทางวิ่ง และโคมไฟเดี่ยวจำนวนสามโคมในตำแหน่งสามร้อยเมตรถัดมาตามแนวเส้นกึ่งกลางทางวิ่งเพื่อใช้บอกระยะทาง หรือ (๒) เป็นไฟแถบ	464	ไฟแฉกึ่งกลางและไฟแถบตามขวางของระบบไฟนำร่องการบินเข้าสู่ทางวิ่งแบบพรีซีชั่น ประเภทที่หนึ่งต้องเป็นไฟส่องสว่างคงที่ และมีสีขาวยังสามารถปรับเปลี่ยนโทนสีได้ โดยโคมไฟตามแนวกึ่งกลางให้มีลักษณะอย่างใดอย่างหนึ่งต่อไปนี้ (๑) เป็นโคมไฟเดี่ยวจำนวนหนึ่งโคมที่ตำแหน่งสามร้อยเมตรแรกถัดจากหัวทางวิ่งตามแนวเส้นกึ่งกลางทางวิ่ง โคมไฟเดี่ยวจำนวนสองโคมในตำแหน่งสามร้อยเมตรถัดมาตามแนวเส้นกึ่งกลางทางวิ่ง และโคมไฟเดี่ยวจำนวนสามโคมในตำแหน่งสามร้อยเมตรถัดมาตามแนวเส้นกึ่งกลางทางวิ่งเพื่อใช้บอกระยะทาง หรือ (๒) เป็นไฟแถบ	คงเดิม
492	ในกรณีที่สนามบินสามารถแสดงให้เห็นว่า ระดับความสามารถในการใช้งานได้ของไฟนำร่องเป็นไปตามวัตถุประสงค์ในการบำรุงรักษาซึ่งกำหนดไว้ในข้อ ๑๑๒๙ โคมไฟตามแนวกึ่งกลางอาจมีลักษณะอย่างใดอย่างหนึ่งต่อไปนี้ (๑) เป็นโคมไฟเดี่ยว หรือ (๒) เป็นไฟแถบ	465	ในกรณีที่สนามบินสามารถแสดงให้เห็นว่า ระดับความสามารถในการใช้งานได้ของไฟนำร่องเป็นไปตามวัตถุประสงค์ในการบำรุงรักษาซึ่งกำหนดไว้ในข้อ ๑๐๙๗ โคมไฟตามแนวกึ่งกลางอาจมีลักษณะอย่างใดอย่างหนึ่งต่อไปนี้ (๑) เป็นโคมไฟเดี่ยว หรือ (๒) เป็นไฟแถบ	คงเดิม
493	ไฟแถบตามข้อ ๔๙๑ (๒) และข้อ ๔๙๒ (๒) ต้องมีความยาวอย่างน้อยสี่เมตร หากไฟแถบประกอบด้วยโคมไฟโคมเดี่ยวหลายโคม ต้องมีระยะห่างระหว่างโคมไฟที่เท่า ๆ กัน โดยต้องไม่เกินหนึ่งจุดห้าเมตร	466	ไฟแถบตามข้อ ๔๖๔ (๒) และข้อ ๔๖๕ (๒) ต้องมีความยาวอย่างน้อยสี่เมตร หากไฟแถบประกอบด้วยโคมไฟโคมเดี่ยวหลายโคม ต้องมีระยะห่างระหว่างโคมไฟที่เท่า ๆ กัน โดยต้องไม่เกินหนึ่งจุดห้าเมตร	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
494	<p>ในกรณีที่แนวเส้นกึ่งกลางประกอบด้วยไฟแถบตามข้อ ๔๙๑ (๒) และข้อ ๔๙๒ (๒) สนามบินต้องติดตั้งไฟกะพริบเพิ่มเติมจากการติดตั้งไฟแถบเว้นแต่ว่าไฟดังกล่าวไม่มีความจำเป็นเมื่อพิจารณาถึงคุณลักษณะของระบบไฟและสภาพอากาศแล้ว</p> <p>ไฟกะพริบตามวรรคหนึ่งต้องกะพริบสองครั้งในหนึ่งวินาที โดยเริ่มจากไฟส่วนนอกสุดกะพริบตามลำดับเข้าสู่ไฟส่วนในสุดที่อยู่ใกล้กับหัวทางวิ่ง ทั้งนี้ การออกแบบวงจรไฟฟ้าต้องเป็นไปในลักษณะที่ทำให้ไฟดังกล่าวสามารถทำงานอย่างอิสระจากไฟอื่น ๆ ของระบบไฟนาร์รองได้</p>	467	<p>ในกรณีที่แนวเส้นกึ่งกลางประกอบด้วยไฟแถบตามข้อ ๔๖๔ (๒) และข้อ ๔๖๕ (๒) สนามบินต้องติดตั้งไฟกะพริบเพิ่มเติมจากการติดตั้งไฟแถบเว้นแต่ว่าไฟดังกล่าวไม่มีความจำเป็นเมื่อพิจารณาถึงคุณลักษณะของระบบไฟและสภาพอากาศแล้ว</p> <p>ไฟกะพริบตามวรรคหนึ่งต้องกะพริบสองครั้งในหนึ่งวินาที โดยเริ่มจากไฟส่วนนอกสุดกะพริบตามลำดับเข้าสู่ไฟส่วนในสุดที่อยู่ใกล้กับหัวทางวิ่ง ทั้งนี้ การออกแบบวงจรไฟฟ้าต้องเป็นไปในลักษณะที่ทำให้ไฟดังกล่าวสามารถทำงานอย่างอิสระจากไฟอื่น ๆ ของระบบไฟนาร์รองได้</p>	คงเดิม
495	<p>ในกรณีที่แนวเส้นกึ่งกลางประกอบด้วยโคมไฟเดี่ยวตามข้อ ๔๙๑ (๑) และข้อ ๔๙๒ (๑) สนามบินต้องติดตั้งไฟแถบตามขวางเพิ่มเติมจากที่ต้องมีในตำแหน่งสามร้อยเมตรจากหัวทางวิ่ง โดยเพิ่มตำแหน่งไฟแถบตามขวางที่ระยะหนึ่งร้อยห้าสิบเมตร สี่ร้อยห้าสิบเมตร หกร้อยเมตร และเจ็ดร้อยห้าสิบเมตรจากหัวทางวิ่ง ชุดของโคมไฟที่ติดตั้งเรียงกันเป็นไฟแถบตามขวางนั้นต้องจัดให้มีลักษณะเป็นเส้นตรงตามแนวนอนซึ่งตั้งฉากกับแนวเส้นของไฟกึ่งกลาง โดยแบ่งออกเป็นสองส่วนตามแนวเส้นกึ่งกลางของไฟเท่า ๆ กัน ทั้งนี้ สนามบินต้องเว้นระยะห่างระหว่างโคมไฟให้มีความสม่ำเสมอและสามารถมองเห็นเป็นเส้นตรงได้</p> <p>เว้นแต่สนามบินได้เว้นช่องว่างระหว่างดวงโคมบริเวณด้านข้างของแนวเส้นกึ่งกลางทั้งสองด้านให้มาก</p>	468	<p>ในกรณีที่แนวเส้นกึ่งกลางประกอบด้วยโคมไฟเดี่ยวตามข้อ ๔๙๑ (๑) และข้อ ๔๙๒ (๑) สนามบินต้องติดตั้งไฟแถบตามขวางเพิ่มเติมจากที่ต้องมีในตำแหน่งสามร้อยเมตรจากหัวทางวิ่ง โดยเพิ่มตำแหน่งไฟแถบตามขวางที่ระยะหนึ่งร้อยห้าสิบเมตร สี่ร้อยห้าสิบเมตร หกร้อยเมตร และเจ็ดร้อยห้าสิบเมตรจากหัวทางวิ่ง ชุดของโคมไฟที่ติดตั้งเรียงกันเป็นไฟแถบตามขวางนั้นต้องจัดให้มีลักษณะเป็นเส้นตรงตามแนวนอนซึ่งตั้งฉากกับแนวเส้นของไฟกึ่งกลาง โดยแบ่งออกเป็นสองส่วนตามแนวเส้นกึ่งกลางของไฟเท่า ๆ กัน ทั้งนี้ สนามบินต้องเว้นระยะห่างระหว่างโคมไฟให้มีความสม่ำเสมอและสามารถมองเห็นเป็นเส้นตรงได้</p> <p>เว้นแต่สนามบินได้เว้นช่องว่างระหว่างดวงโคมบริเวณด้านข้างของแนวเส้นกึ่งกลางทั้งสองด้านให้มาก</p>	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
	ขึ้น โดยช่องว่างนี้ต้องมีระยะห่างไม่เกินหกเมตร รายละเอียดเกี่ยวกับการวางตำแหน่งของโคมไฟ ไฟเดี่ยวตามวรรคหนึ่งให้เป็นไปตามภาคผนวก แนบท้าย ๖		ขึ้น โดยช่องว่างนี้ต้องมีระยะห่างไม่เกินหกเมตร รายละเอียดเกี่ยวกับการวางตำแหน่งของโคมไฟ ไฟเดี่ยวตามวรรคหนึ่งให้เป็นไปตามภาคผนวก แนบท้าย ๖	
496	ในกรณีที่ไฟแถบตามขวางตามข้อ ๔๙๕ ถูกรวมเข้ากับระบบไฟนำร่อง โคมไฟที่อยู่ตรง ปลายด้านนอกทั้งสองด้านของไฟแถบตามขวาง ต้องอยู่บนแนวเส้นตรงสองเส้นที่ขนานกับแนวเส้น ของไฟกึ่งกลาง หรือแนวเส้นตรงสองเส้นซึ่ง บรรจบกันที่เส้นกึ่งกลางทางวิ่งที่ระยะสามร้อย เมตรจากหัวทางวิ่ง ลักษณะของไฟตามวรรคหนึ่งต้องเป็นไปตามที่ กำหนดไว้ในภาคผนวกแนบท้าย ๒ รูปที่ ๒-๑ แนวของการร่อนลงที่ใช้ในการออกแบบไฟตาม วรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามภาคผนวกแนบท้าย ๖ รูปที่ ๖-๑	469	ในกรณีที่ไฟแถบตามขวางตามข้อ ๔๖๘ ถูกรวมเข้ากับระบบไฟนำร่อง โคมไฟที่อยู่ตรง ปลายด้านนอกทั้งสองด้านของไฟแถบตามขวาง ต้องอยู่บนแนวเส้นตรงสองเส้นที่ขนานกับแนวเส้น ของไฟกึ่งกลาง หรือแนวเส้นตรงสองเส้นซึ่ง บรรจบกันที่เส้นกึ่งกลางทางวิ่งที่ระยะสามร้อย เมตรจากหัวทางวิ่ง ลักษณะของไฟตามวรรคหนึ่งต้องเป็นไปตามที่ กำหนดไว้ในภาคผนวกแนบท้าย ๒ รูปที่ ๒-๑ แนวของการร่อนลงที่ใช้ในการออกแบบไฟตาม วรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามภาคผนวกแนบท้าย ๖ รูปที่ ๖-๑	คงเดิม
497	ระบบไฟนำร่องการบินเข้าสู่ทางวิ่งแบบพรีซีชัน ประเภทที่สอง และทางวิ่งแบบพรีซีชัน ประเภท ที่สาม ระบบไฟนำร่องการบินเข้าสู่ทางวิ่งแบบพรี ซีชัน ประเภทที่สอง และทางวิ่งแบบพรีซีชัน ประเภทที่สาม ต้องประกอบด้วยโคมไฟติดตั้งเรียง กันเป็นแถวอยู่บนเส้นต่อขยายจากเส้นกึ่งกลาง ทางวิ่ง ซึ่งยาวเลยออกไปจากหัวทางวิ่งเป็น ระยะทางเก้าร้อยเมตร ระบบไฟนำร่องตามวรรคหนึ่งต้องมีไฟแถบติด ตั้งอยู่ทางด้านข้างทั้งสองด้านของแนวไฟกึ่งกลาง	470	ระบบไฟนำร่องการบินเข้าสู่ทางวิ่งแบบพรีซีชัน ประเภทที่สอง และทางวิ่งแบบพรีซีชัน ประเภท ที่สาม ระบบไฟนำร่องการบินเข้าสู่ทางวิ่งแบบพรี ซีชัน ประเภทที่สอง และทางวิ่งแบบพรีซีชัน ประเภทที่สาม ต้องประกอบด้วยโคมไฟติดตั้งเรียง กันเป็นแถวอยู่บนเส้นต่อขยายจากเส้นกึ่งกลาง ทางวิ่ง ซึ่งยาวเลยออกไปจากหัวทางวิ่งเป็น ระยะทางเก้าร้อยเมตร ระบบไฟนำร่องตามวรรคหนึ่งต้องมีไฟแถบติด ตั้งอยู่ทางด้านข้างทั้งสองด้านของแนวไฟกึ่งกลาง	คงเดิม

ชื่อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ชื่อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
	<p>ขยายออกตามแนวยาวตั้งแต่หัวทางวิ่งไปจนถึงระยะสองร้อยเจ็ดสิบเมตร และมีไฟแถบตามขวางจำนวนสองแถบติดตั้งอยู่ที่ระยะหนึ่งร้อยห้าสิบเมตร และอีกระยะที่สามร้อยเมตรจากหัวทางวิ่งตามที่แสดงในรูปที่ ๒๗</p> <p>ในกรณีที่สนามบินสามารถแสดงให้เห็นว่าระดับความสามารถในการใช้งานได้ของไฟนำร่องเป็นไปตามวัตถุประสงค์ในการบำรุงรักษาตามที่กำหนดไว้ในข้อ ๑๑๒๕ ถึงข้อ ๑๑๒๖ ระบบนี้อาจติดตั้งไฟแถบทางด้านข้างทั้งสองด้านของแนวไฟกึ่งกลางขยายออกตามแนวยาวตั้งแต่หัวทางวิ่งไปจนถึงระยะสองร้อยสี่สิบเมตรห่างจากหัวทางวิ่ง และมีไฟแถบตามขวางจำนวนสองแถบติดตั้งอยู่ที่ระยะหนึ่งร้อยห้าสิบเมตร และอีกระยะที่สามร้อยเมตรจากหัวทางวิ่ง ตามที่แสดงในรูปที่ ๒๘</p>		<p>ขยายออกตามแนวยาวตั้งแต่หัวทางวิ่งไปจนถึงระยะสองร้อยเจ็ดสิบเมตร และมีไฟแถบตามขวางจำนวนสองแถบติดตั้งอยู่ที่ระยะหนึ่งร้อยห้าสิบเมตร และอีกระยะที่สามร้อยเมตรจากหัวทางวิ่งตามที่แสดงในรูปที่ ๒๗</p> <p>ในกรณีที่สนามบินสามารถแสดงให้เห็นว่าระดับความสามารถในการใช้งานได้ของไฟนำร่องเป็นไปตามวัตถุประสงค์ในการบำรุงรักษาตามที่กำหนดไว้ในข้อ ๑๑๒๕ ถึงข้อ ๑๑๒๖ ระบบนี้อาจติดตั้งไฟแถบทางด้านข้างทั้งสองด้านของแนวไฟกึ่งกลางขยายออกตามแนวยาวตั้งแต่หัวทางวิ่งไปจนถึงระยะสองร้อยสี่สิบเมตรห่างจากหัวทางวิ่ง และมีไฟแถบตามขวางจำนวนสองแถบติดตั้งอยู่ที่ระยะหนึ่งร้อยห้าสิบเมตร และอีกระยะที่สามร้อยเมตรจากหัวทางวิ่ง ตามที่แสดงในรูปที่ ๒๘</p>	
รูปที่ 27	ไฟนำร่องภายในระยะสามร้อยเมตรและไฟทางวิ่งสำหรับทางวิ่งแบบพรีซีชัน ประเภทที่สอง และทางวิ่งแบบพรีซีชัน ประเภทที่สาม	รูปที่ 27	ไฟนำร่องภายในระยะสามร้อยเมตรและไฟทางวิ่งสำหรับทางวิ่งแบบพรีซีชัน ประเภทที่สอง และทางวิ่งแบบพรีซีชัน ประเภทที่สาม	คงเดิม
รูปที่ 28	ไฟนำร่องภายในระยะสามร้อยเมตร และไฟทางวิ่งสำหรับทางวิ่งแบบพรีซีชัน ประเภทที่สอง และทางวิ่งแบบพรีซีชัน ประเภทที่สาม เมื่อสนามบินสามารถแสดงให้เห็นว่าระดับความสามารถในการใช้งานได้ของไฟนำร่องเป็นไปตามวัตถุประสงค์ในการบำรุงรักษา	รูปที่ 28	ไฟนำร่องภายในระยะสามร้อยเมตร และไฟทางวิ่งสำหรับทางวิ่งแบบพรีซีชัน ประเภทที่สอง และทางวิ่งแบบพรีซีชัน ประเภทที่สาม เมื่อสนามบินสามารถแสดงให้เห็นว่าระดับความสามารถในการใช้งานได้ของไฟนำร่องเป็นไปตามวัตถุประสงค์ในการบำรุงรักษา	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
498	<p>โคมไฟที่ติดตั้งเรียงกันเป็นแนวเส้นกึ่งกลางต้องมีระยะห่างระหว่างโคมไฟตามแนวยาวเท่ากับสามสิบเมตร โดยโคมไฟโคมแรกที่อยู่ใกล้กับหัวทางวิ่ง ต้องติดตั้งที่ตำแหน่งสามสิบเมตรนับจากหัวทางวิ่ง</p>	471	<p>โคมไฟที่ติดตั้งเรียงกันเป็นแนวเส้นกึ่งกลางต้องมีระยะห่างระหว่างโคมไฟตามแนวยาวเท่ากับสามสิบเมตร โดยโคมไฟโคมแรกที่อยู่ใกล้กับหัวทางวิ่ง ต้องติดตั้งที่ตำแหน่งสามสิบเมตรนับจากหัวทางวิ่ง</p>	คงเดิม
499	<p>โคมไฟที่ติดตั้งเรียงกันเป็นแถวต้องอยู่ทางด้านข้างทั้งสองด้านของแนวเส้นกึ่งกลาง โดยมีระยะห่างระหว่างโคมไฟตามแนวยาวที่เท่ากับไฟกึ่งกลาง และเริ่มติดตั้งโคมไฟโคมแรกในระยะสามสิบเมตรจากหัวทางวิ่ง</p> <p>ในกรณีที่สนามบินสามารถแสดงให้เห็นว่าระดับความสามารถในการใช้งานได้ของไฟนำร่องเป็นไปตามวัตถุประสงค์ในการบำรุงรักษาตามที่กำหนดไว้ในข้อ ๑๑๒๕ ถึงข้อ ๑๑๒๖ รูปแบบของไฟด้านข้างตามวรรคหนึ่ง อาจมีระยะห่างระหว่างโคมไฟตามแนวยาวที่เท่ากับหกสิบเมตร โดยเริ่มติดตั้งโคมไฟโคมแรกในระยะหกสิบเมตรจากหัวทางวิ่ง และระยะห่างตามแนวขวาง (หรือช่องว่าง) ระหว่างโคมไฟโคมในสุดของไฟด้านข้างทั้งสองด้านต้องไม่น้อยกว่าสิบแปดเมตร และไม่เกินยี่สิบสองจุดห้าเมตร ทั้งนี้ ระยะห่างที่เหมาะสมที่สุดเท่ากับสิบแปดเมตร แต่ไม่ว่ากรณีใดก็ตาม ระยะห่างต้องเท่ากับระยะห่างของไฟแสดงเขตจุดแตะพื้น</p>	472	<p>โคมไฟที่ติดตั้งเรียงกันเป็นแถวต้องอยู่ทางด้านข้างทั้งสองด้านของแนวเส้นกึ่งกลาง โดยมีระยะห่างระหว่างโคมไฟตามแนวยาวที่เท่ากับไฟกึ่งกลาง และเริ่มติดตั้งโคมไฟโคมแรกในระยะสามสิบเมตรจากหัวทางวิ่ง</p> <p>ในกรณีที่สนามบินสามารถแสดงให้เห็นว่าระดับความสามารถในการใช้งานได้ของไฟนำร่องเป็นไปตามวัตถุประสงค์ในการบำรุงรักษาตามที่กำหนดไว้ในข้อ ๑๐๙๓ ถึงข้อ ๑๐๙๔ รูปแบบของไฟด้านข้างตามวรรคหนึ่ง อาจมีระยะห่างระหว่างโคมไฟตามแนวยาวที่เท่ากับหกสิบเมตร โดยเริ่มติดตั้งโคมไฟโคมแรกในระยะหกสิบเมตรจากหัวทางวิ่ง และระยะห่างตามแนวขวาง (หรือช่องว่าง) ระหว่างโคมไฟโคมในสุดของไฟด้านข้างทั้งสองด้านต้องไม่น้อยกว่าสิบแปดเมตร และไม่เกินยี่สิบสองจุดห้าเมตร ทั้งนี้ ระยะห่างที่เหมาะสมที่สุดเท่ากับสิบแปดเมตร แต่ไม่ว่ากรณีใดก็ตาม ระยะห่างต้องเท่ากับระยะห่างของไฟแสดงเขตจุดแตะพื้น</p>	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
500	ไฟแถบตามขวางที่ระยะหนึ่งร้อยห้าสิบเมตรจากหัวทางวิ่ง ต้องติดตั้งอยู่ตรงช่องว่างระหว่างไฟกึ่งกลางและไฟแถบซึ่งอยู่ทางด้านข้าง	473	ไฟแถบตามขวางที่ระยะหนึ่งร้อยห้าสิบเมตรจากหัวทางวิ่ง ต้องติดตั้งอยู่ตรงช่องว่างระหว่างไฟกึ่งกลางและไฟแถบซึ่งอยู่ทางด้านข้าง	คงเดิม
501	ไฟแถบตามขวางที่ระยะสามร้อยเมตรจากหัวทางวิ่งต้องขยายออกทางด้านข้างทั้งสองด้านของไฟกึ่งกลางเป็นระยะทางสิบห้าเมตรจากแนวเส้นกึ่งกลาง	474	ไฟแถบตามขวางที่ระยะสามร้อยเมตรจากหัวทางวิ่งต้องขยายออกทางด้านข้างทั้งสองด้านของไฟกึ่งกลางเป็นระยะทางสิบห้าเมตรจากแนวเส้นกึ่งกลาง	คงเดิม
502	ในกรณีที่แนวเส้นกึ่งกลางซึ่งอยู่เลยจากระยะที่สามร้อยเมตรจากหัวทางวิ่งไป ประกอบด้วยไฟตามข้อ ๕๐๖ (๒) หรือข้อ ๕๐๗ (๒) สนามบิน ต้องติดตั้งไฟแถบตามขวางเพิ่มเติมที่ระยะสี่ร้อยห้าสิบเมตร หกร้อยเมตร และเจ็ดร้อยห้าสิบเมตรจากหัวทางวิ่ง	475	ในกรณีที่แนวเส้นกึ่งกลางซึ่งอยู่เลยจากระยะที่สามร้อยเมตรจากหัวทางวิ่งไป ประกอบด้วยไฟตามข้อ ๔๗๙ (๒) หรือข้อ ๔๘๐ (๒) สนามบิน ต้องติดตั้งไฟแถบตามขวางเพิ่มเติมที่ระยะสี่ร้อยห้าสิบเมตร หกร้อยเมตร และเจ็ดร้อยห้าสิบเมตรจากหัวทางวิ่ง	คงเดิม
503	ในกรณีที่ไฟแถบตามขวางตามข้อ ๕๐๒ ถูกรวมเข้ากับระบบไฟนำร่อง ปลายด้านนอกของไฟแถบตามขวางต้องอยู่บนแนวเส้นตรงสองเส้นที่ขนานกับแนวเส้นของไฟกึ่งกลาง หรือแนวเส้นตรงสองเส้นซึ่งบรรจบกันที่เส้นกึ่งกลางทางวิ่งที่ระยะสามร้อยเมตรจากหัวทางวิ่ง	476	ในกรณีที่ไฟแถบตามขวางตามข้อ ๔๗๕ ถูกรวมเข้ากับระบบไฟนำร่อง ปลายด้านนอกของไฟแถบตามขวางต้องอยู่บนแนวเส้นตรงสองเส้นที่ขนานกับแนวเส้นของไฟกึ่งกลาง หรือแนวเส้นตรงสองเส้นซึ่งบรรจบกันที่เส้นกึ่งกลางทางวิ่งที่ระยะสามร้อยเมตรจากหัวทางวิ่ง	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
504	<p>ระบบไฟนําร่องการบินเข้าสู่ทางวิ่งแบบพรีซีชัน ประเภทที่สอง และทางวิ่งแบบพรีซีชัน ประเภทที่สามต้องอยู่ในระนาบแนวนอนซึ่งตัดผ่านหัวทางวิ่งมากที่สุดเท่าที่จะทำได้ หากว่า</p> <p>(๑) ไม่มีวัตถุอื่นใดนอกจากเสาอากาศของระบบการบินลงด้วยเครื่องวัดประกอบการบินยื่นออกมาเหนือระนาบของไฟนําร่อง ภายในระยะทางหกสิบเมตร จากแนวกึ่งกลางของระบบไฟ และ</p> <p>(๒) ไม่มีโคมไฟอื่นใดนอกจากโคมไฟที่ติดตั้งบริเวณกึ่งกลางของไฟแถบตามขวางหรือไฟแถบบริเวณส่วนกลางของแนวเส้นกึ่งกลาง (ซึ่งมิใช่โคมไฟบริเวณปลายของแนวไฟดังกล่าว) ที่จะต้องทำการบ่งแสงเพื่อไม่ให้อากาศยานที่กำลังร่อนลงมองเห็น</p> <p>เสาอากาศของระบบการบินลงด้วยเครื่องวัดประกอบการบินที่ยื่นออกมาเหนือระนาบของไฟนําร่องตาม (๑) สนามบินต้องดำเนินการเหมือนเป็นสิ่งกีดขวางอันหนึ่ง โดยให้มีการทาสีและติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางด้วย</p>	477	<p>ระบบไฟนําร่องการบินเข้าสู่ทางวิ่งแบบพรีซีชัน ประเภทที่สอง และทางวิ่งแบบพรีซีชัน ประเภทที่สามต้องอยู่ในระนาบแนวนอนซึ่งตัดผ่านหัวทางวิ่งมากที่สุดเท่าที่จะทำได้ หากว่า</p> <p>(๑) ไม่มีวัตถุอื่นใดนอกจากเสาอากาศของระบบการบินลงด้วยเครื่องวัดประกอบการบินยื่นออกมาเหนือระนาบของไฟนําร่อง ภายในระยะทางหกสิบเมตร จากแนวกึ่งกลางของระบบไฟ และ</p> <p>(๒) ไม่มีโคมไฟอื่นใดนอกจากโคมไฟที่ติดตั้งบริเวณกึ่งกลางของไฟแถบตามขวางหรือไฟแถบบริเวณส่วนกลางของแนวเส้นกึ่งกลาง (ซึ่งมิใช่โคมไฟบริเวณปลายของแนวไฟดังกล่าว) ที่จะต้องทำการบ่งแสงเพื่อไม่ให้อากาศยานที่กำลังร่อนลงมองเห็น</p> <p>เสาอากาศของระบบการบินลงด้วยเครื่องวัดประกอบการบินที่ยื่นออกมาเหนือระนาบของไฟนําร่องตาม (๑) สนามบินต้องดำเนินการเหมือนเป็นสิ่งกีดขวางอันหนึ่ง โดยให้มีการทาสีและติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางด้วย</p>	คงเดิม
505	<p>แนวเส้นกึ่งกลางของระบบไฟนําร่องการบินเข้าสู่ทางวิ่งแบบพรีซีชัน ประเภทที่สองและทางวิ่งแบบพรีซีชัน ประเภทที่สาม ในส่วนสามร้อยเมตรแรกจากหัวทางวิ่งต้องประกอบด้วยไฟแถบ โดยเป็นไฟสีขาวซึ่งสามารถปรับเปลี่ยนโทนสีได้ ยกเว้นในกรณีที่หัวทางวิ่งถูกเลื่อนออกไปสามร้อยเมตรหรือมากกว่านั้น แนวเส้นกึ่งกลางอาจ</p>	478	<p>แนวเส้นกึ่งกลางของระบบไฟนําร่องการบินเข้าสู่ทางวิ่งแบบพรีซีชัน ประเภทที่สองและทางวิ่งแบบพรีซีชัน ประเภทที่สาม ในส่วนสามร้อยเมตรแรกจากหัวทางวิ่งต้องประกอบด้วยไฟแถบ โดยเป็นไฟสีขาวซึ่งสามารถปรับเปลี่ยนโทนสีได้ ยกเว้นในกรณีที่หัวทางวิ่งถูกเลื่อนออกไปสามร้อยเมตรหรือมากกว่านั้น แนวเส้นกึ่งกลางอาจ</p>	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
	<p>ประกอบด้วยโคมไฟเดี่ยวที่เป็นไฟสีขาวซึ่งสามารถปรับเปลี่ยนโทนสีได้ ทั้งนี้ ในกรณีที่สนามบินสามารถแสดงให้เห็นว่า ระดับความสามารถในการใช้งานได้ของไฟนำร่องเป็นไปตามวัตถุประสงค์ในการบำรุงรักษาตามที่กำหนดไว้ในข้อ ๑๑๒๕ ถึงข้อ ๑๑๒๖ แนวเส้นกึ่งกลางของระบบไฟนำร่องการบินเข้าสู่ทางวิ่งแบบพรีซีชันประเภทที่สอง และทางวิ่งแบบพรีซีชัน ประเภทที่สาม ในส่วนสามร้อยเมตรแรกจากหัวทางวิ่ง อาจประกอบด้วยไฟอย่างใดอย่างหนึ่ง ดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) ไฟแถบ ในกรณีที่แนวเส้นกึ่งกลางซึ่งเลยจากระยะสามร้อยเมตรจากหัวทางวิ่งประกอบด้วยไฟแถบ ตามที่กำหนดไว้ในข้อ ๕๐๗ (๑) หรือ</p> <p>(๒) โคมไฟเดี่ยวและไฟแถบติดตั้งสลับกัน ในกรณีที่แนวเส้นกึ่งกลางซึ่งเลยจากระยะสามร้อยเมตรจากหัวทางวิ่งประกอบด้วยโคมไฟเดี่ยว ตามที่กำหนดไว้ในข้อ ๕๐๗ (๒) โดยโคมไฟเดี่ยวโคมแรกซึ่งอยู่ใกล้กับหัวทางวิ่งต้องติดตั้งที่ระยะสามสิบเมตรจากหัวทางวิ่ง และไฟแถบโคมแรกซึ่งอยู่ใกล้กับหัวทางวิ่งต้องติดตั้งที่ระยะหกสิบเมตรจากหัวทางวิ่ง หรือ</p> <p>(๓) โคมไฟเดี่ยว ในกรณีที่หัวทางวิ่งถูกเลื่อนออกไปสามร้อยเมตรหรือมากกว่านั้น</p> <p>ทั้งนี้ ไฟทั้งหมดตาม (๑) (๒) หรือ (๓) ต้องเป็นสีขาวซึ่งสามารถปรับเปลี่ยนโทนสีได้</p>		<p>ประกอบด้วยโคมไฟเดี่ยวที่เป็นไฟสีขาวซึ่งสามารถปรับเปลี่ยนโทนสีได้ ทั้งนี้ ในกรณีที่สนามบินสามารถแสดงให้เห็นว่า ระดับความสามารถในการใช้งานได้ของไฟนำร่องเป็นไปตามวัตถุประสงค์ในการบำรุงรักษาตามที่กำหนดไว้ในข้อ ๑๐๙๓ ถึงข้อ ๑๐๙๔ แนวเส้นกึ่งกลางของระบบไฟนำร่องการบินเข้าสู่ทางวิ่งแบบพรีซีชันประเภทที่สอง และทางวิ่งแบบพรีซีชัน ประเภทที่สาม ในส่วนสามร้อยเมตรแรกจากหัวทางวิ่ง อาจประกอบด้วยไฟอย่างใดอย่างหนึ่ง ดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) ไฟแถบ ในกรณีที่แนวเส้นกึ่งกลางซึ่งเลยจากระยะสามร้อยเมตรจากหัวทางวิ่งประกอบด้วยไฟแถบ ตามที่กำหนดไว้ในข้อ ๔๘๐ (๑) หรือ</p> <p>(๒) โคมไฟเดี่ยวและไฟแถบติดตั้งสลับกัน ในกรณีที่แนวเส้นกึ่งกลางซึ่งเลยจากระยะสามร้อยเมตรจากหัวทางวิ่งประกอบด้วยโคมไฟเดี่ยว ตามที่กำหนดไว้ในข้อ ๕๐๗ (๒) โดยโคมไฟเดี่ยวโคมแรกซึ่งอยู่ใกล้กับหัวทางวิ่งต้องติดตั้งที่ระยะสามสิบเมตรจากหัวทางวิ่ง และไฟแถบโคมแรกซึ่งอยู่ใกล้กับหัวทางวิ่งต้องติดตั้งที่ระยะหกสิบเมตรจากหัวทางวิ่ง หรือ</p> <p>(๓) โคมไฟเดี่ยว ในกรณีที่หัวทางวิ่งถูกเลื่อนออกไปสามร้อยเมตรหรือมากกว่านั้น</p> <p>ทั้งนี้ ไฟทั้งหมดตาม (๑) (๒) หรือ (๓) ต้องเป็นสีขาวซึ่งสามารถปรับเปลี่ยนโทนสีได้</p>	

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
506	ไฟกึ่งกลางที่อยู่เลยจากระยะสามร้อยเมตรจากหัวทางวิ่งต้องมีลักษณะอย่างใดอย่างหนึ่งต่อไปนี้ (๑) เป็นไฟแถบเหมือนกับไฟที่ติดตั้งในระยะสามร้อยเมตรแรก หรือ (๒) เป็นโคมไฟเดี่ยวจำนวนสองโคม ที่ส่วนกลางของแนวเส้นกึ่งกลางเป็นระยะทางสามร้อยเมตร และเป็นโคมไฟเดี่ยวจำนวนสามโคม ที่ส่วนนอกของแนวเส้นกึ่งกลางเป็นระยะทางสามร้อยเมตร ทั้งนี้ ไฟทั้งหมดตาม (๑) หรือ (๒) ต้องเป็นสีขาวซึ่งสามารถปรับเปลี่ยนโทนสีได้	479	ไฟกึ่งกลางที่อยู่เลยจากระยะสามร้อยเมตรจากหัวทางวิ่งต้องมีลักษณะอย่างใดอย่างหนึ่งต่อไปนี้ (๑) เป็นไฟแถบเหมือนกับไฟที่ติดตั้งในระยะสามร้อยเมตรแรก หรือ (๒) เป็นโคมไฟเดี่ยวจำนวนสองโคม ที่ส่วนกลางของแนวเส้นกึ่งกลางเป็นระยะทางสามร้อยเมตร และเป็นโคมไฟเดี่ยวจำนวนสามโคม ที่ส่วนนอกของแนวเส้นกึ่งกลางเป็นระยะทางสามร้อยเมตร ทั้งนี้ ไฟทั้งหมดตาม (๑) หรือ (๒) ต้องเป็นสีขาวซึ่งสามารถปรับเปลี่ยนโทนสีได้	คงเดิม
507	ในกรณีที่สนามบินสามารถแสดงให้เห็นว่า ระดับความสามารถในการใช้งานได้ของไฟนำร่องเป็นไปตามวัตถุประสงค์ในการบำรุงรักษาตามที่กำหนดไว้ในข้อ ๑๑๒๕ ถึงข้อ ๑๑๒๖ ไฟกึ่งกลางที่อยู่เลยจากระยะสามร้อยเมตรจากหัวทางวิ่ง อาจมีลักษณะอย่างใดอย่างหนึ่งต่อไปนี้ (๑) เป็นไฟแถบ หรือ (๒) เป็นโคมไฟเดี่ยว ทั้งนี้ ไฟทั้งหมดตาม (๑) หรือ (๒) ต้องเป็นสีขาวซึ่งสามารถปรับเปลี่ยนโทนสีได้	480	ในกรณีที่สนามบินสามารถแสดงให้เห็นว่า ระดับความสามารถในการใช้งานได้ของไฟนำร่องเป็นไปตามวัตถุประสงค์ในการบำรุงรักษาตามที่กำหนดไว้ในข้อ ๑๐๙๓ ถึงข้อ ๑๐๙๔ ไฟกึ่งกลางที่อยู่เลยจากระยะสามร้อยเมตรจากหัวทางวิ่ง อาจมีลักษณะอย่างใดอย่างหนึ่งต่อไปนี้ (๑) เป็นไฟแถบ หรือ (๒) เป็นโคมไฟเดี่ยว ทั้งนี้ ไฟทั้งหมดตาม (๑) หรือ (๒) ต้องเป็นสีขาวซึ่งสามารถปรับเปลี่ยนโทนสีได้	คงเดิม
508	ไฟแถบต้องมีความยาวอย่างน้อยสี่เมตร และประกอบด้วยโคมไฟเดี่ยวหลายโคม ซึ่งมีระยะห่างระหว่างโคมไฟที่เท่า ๆ กัน โดยต้องไม่เกินหนึ่งจุดห้าเมตร	481	ไฟแถบต้องมีความยาวอย่างน้อยสี่เมตร และประกอบด้วยโคมไฟเดี่ยวหลายโคม ซึ่งมีระยะห่างระหว่างโคมไฟที่เท่า ๆ กัน โดยต้องไม่เกินหนึ่งจุดห้าเมตร	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
509	ในกรณีที่แนวเส้นกึ่งกลางส่วนที่เลยจากระยะสามร้อยเมตรจากหัวทางวิ่งประกอบด้วยไฟแถบ ตามที่กำหนดไว้ในข้อ ๕๐๖ (๑) หรือข้อ ๕๐๗ (๑) สนามบินต้องติดตั้งไฟกะพริบเพิ่มเติมจากการติดตั้งไฟแถบในส่วนที่เลยจากระยะสามร้อยเมตรนั้นด้วย เว้นแต่ว่าไฟดังกล่าวไม่มีความจำเป็นเมื่อพิจารณาถึงคุณลักษณะของระบบไฟและสภาพอากาศแล้ว ไฟกะพริบตามวรรคหนึ่งต้องกะพริบสองครั้งในหนึ่งวินาที โดยเริ่มจากไฟส่วนนอกสุดกะพริบตามลำดับเข้าสู่ไฟส่วนในสุดที่อยู่ใกล้กับหัวทางวิ่ง ทั้งนี้ การออกแบบของวงจรไฟฟ้าต้องเป็นไปตามลักษณะที่ทำให้ไฟดังกล่าวสามารถทำงานอย่างอิสระจากไฟอื่น ๆ ของระบบไฟนาร์รองได้	482	ในกรณีที่แนวเส้นกึ่งกลางส่วนที่เลยจากระยะสามร้อยเมตรจากหัวทางวิ่งประกอบด้วยไฟแถบ ตามที่กำหนดไว้ในข้อ ๕๐๖ (๑) หรือข้อ ๕๐๗ (๑) สนามบินต้องติดตั้งไฟกะพริบเพิ่มเติมจากการติดตั้งไฟแถบในส่วนที่เลยจากระยะสามร้อยเมตรนั้นด้วย เว้นแต่ว่าไฟดังกล่าวไม่มีความจำเป็นเมื่อพิจารณาถึงคุณลักษณะของระบบไฟและสภาพอากาศแล้ว ไฟกะพริบตามวรรคหนึ่งต้องกะพริบสองครั้งในหนึ่งวินาที โดยเริ่มจากไฟส่วนนอกสุดกะพริบตามลำดับเข้าสู่ไฟส่วนในสุดที่อยู่ใกล้กับหัวทางวิ่ง ทั้งนี้ การออกแบบของวงจรไฟฟ้าต้องเป็นไปตามลักษณะที่ทำให้ไฟดังกล่าวสามารถทำงานอย่างอิสระจากไฟอื่น ๆ ของระบบไฟนาร์รองได้	คงเดิม
510	ไฟซึ่งอยู่ทางด้านข้างต้องประกอบด้วยไฟแถบสีแดง โดยความยาวของไฟแถวดังกล่าวและระยะห่างระหว่างโคมไฟภายในไฟแถบนั้นต้องเท่ากับไฟแถบของระบบไฟแสดงเขตจุดแตะพื้น	483	ไฟซึ่งอยู่ทางด้านข้างต้องประกอบด้วยไฟแถบสีแดง โดยความยาวของไฟแถวดังกล่าวและระยะห่างระหว่างโคมไฟภายในไฟแถบนั้นต้องเท่ากับไฟแถบของระบบไฟแสดงเขตจุดแตะพื้น	คงเดิม
511	ไฟแถบตามขวางต้องเป็นไฟส่องสว่างคงที่และมีสีขาวซึ่งสามารถปรับเปลี่ยนโทนสีได้ และมีระยะห่างระหว่างโคมไฟที่เท่า ๆ กันโดยต้องไม่เกินสองจุดเจ็ดเมตร	484	ไฟแถบตามขวางต้องเป็นไฟส่องสว่างคงที่และมีสีขาวซึ่งสามารถปรับเปลี่ยนโทนสีได้ และมีระยะห่างระหว่างโคมไฟที่เท่า ๆ กันโดยต้องไม่เกินสองจุดเจ็ดเมตร	คงเดิม
512	ความเข้มของแสงสีแดงตามข้อ ๕๑๐ ต้องเข้ากันได้กับความเข้มของแสงสีขาว	485	ความเข้มของแสงสีแดงตามข้อ ๔๘๘ ต้องเข้ากันได้กับความเข้มของแสงสีขาว	คงเดิม
513	ลักษณะของไฟต้องเป็นไปตามที่กำหนดไว้ในภาคผนวกแนบท้าย ๒ รูปที่ ๒-๑ และรูปที่ ๒-๒	486	ลักษณะของไฟต้องเป็นไปตามที่กำหนดไว้ในภาคผนวกแนบท้าย ๒ รูปที่ ๒-๑ และรูปที่ ๒-๒	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
514	แนวของการร่อนลงที่ใช้ในการออกแบบไฟเหล่านี้ ให้เป็นไปตามภาคผนวกแนบท้าย ๖ รูปที่ ๖-๑	487	แนวของการร่อนลงที่ใช้ในการออกแบบไฟเหล่านี้ ให้เป็นไปตามภาคผนวกแนบท้าย ๖ รูปที่ ๖-๑	คงเดิม
	จ. ระบบไฟนำร่อนลงด้วยสายตา (Visual Approach Slope Indicator Systems)		จ. ระบบไฟนำร่อนลงด้วยสายตา (Visual Approach Slope Indicator Systems)	คงเดิม
515	สนามบินต้องจัดให้มีระบบไฟนำร่อนลงด้วยสายตาเพื่อใช้สำหรับรองรับการร่อนลงสู่ทางวิ่ง ไม่ว่าจะทางวิ่งจะมีการติดตั้งเครื่องช่วยในการนำร่อนลงด้วยทัศนวิสัยหรือแบบไม่ใช้ทัศนวิสัยอื่น ๆ หรือไม่ก็ตาม ในกรณีที่มีเงื่อนไข ดังต่อไปนี้ ตั้งแต่หนึ่งเงื่อนไขขึ้นไป (๑) ทางวิ่งที่ใช้สำหรับรองรับอากาศยานไอพ่นหรืออากาศยานอื่น ๆ ที่มีความต้องการในการนำร่อนลงสู่สนามบินที่คล้ายคลึงกัน (๒) นักบินที่อยู่บนอากาศยานใด ๆ ก็ตามอาจมีการตัดสินใจในการร่อนลงได้ยาก เนื่องจาก (ก) ไม่มีการนำร่องด้วยสายตาที่เพียงพอ ซึ่งอาจพบได้ในระหว่างการทำการร่อนลงเหนือพื้นน้ำ หรือเหนือภูมิประเทศที่ไร้จุดเด่นในเวลากลางวัน หรือไม่มีแสงไฟบริเวณโดยรอบพื้นที่การร่อนลงที่เพียงพอในเวลากลางคืน	488	สนามบินต้องจัดให้มีระบบไฟนำร่อนลงด้วยสายตาเพื่อใช้สำหรับรองรับการร่อนลงสู่ทางวิ่ง ไม่ว่าจะทางวิ่งจะมีการติดตั้งเครื่องช่วยในการนำร่อนลงด้วยทัศนวิสัยหรือแบบไม่ใช้ทัศนวิสัยอื่น ๆ หรือไม่ก็ตาม ในกรณีที่มีเงื่อนไข ดังต่อไปนี้ ตั้งแต่หนึ่งเงื่อนไขขึ้นไป (๑) ทางวิ่งที่ใช้สำหรับรองรับอากาศยานเครื่องบินไอพ่นหรืออากาศยานเครื่องบินอื่น ๆ ที่มีความต้องการในการนำร่อนลงสู่สนามบินที่คล้ายคลึงกัน (๒) นักบินที่อยู่บนอากาศยานเครื่องบินใด ๆ ก็ตามอาจมีการตัดสินใจในการร่อนลงได้ยาก เนื่องจาก (ก) ไม่มีการนำร่องด้วยสายตาที่เพียงพอ ซึ่งอาจพบได้ในระหว่างการทำการร่อนลงเหนือพื้นน้ำ หรือเหนือภูมิประเทศที่ไร้จุดเด่นในเวลากลางวัน หรือไม่มีแสงไฟบริเวณโดยรอบพื้นที่การร่อนลงที่เพียงพอในเวลากลางคืน	แก้ไขคำว่า “อากาศยาน” เป็นคำว่า “เครื่องบิน” ให้ตรงกับ Annex 14 ที่ใช้คำว่า “aeroplane”

ชื่อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ชื่อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
	<p>(ข) การเข้าใจข้อมูลผิดพลาดซึ่งเกิดจากสภาพภูมิประเทศที่ลวงตา หรือความลาดชันของทางวิ่ง (๓) มีวัตถุอยู่ในบริเวณพื้นที่การร่อนลง ซึ่งอาจก่อให้เกิดอันตรายรุนแรง หากการลดระดับลงของอากาศยานต่ำกว่าแนวการร่อนลง โดยเฉพาะในกรณีที่สนามบินไม่มีเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ประเภทไม่ใช่ทัศนวิสัย หรือเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ประเภททัศนวิสัยอื่น ๆ เพื่อเตือนว่ามีวัตถุตั้งกล่าวอยู่</p> <p>(๔) ลักษณะทางกายภาพที่ปลายทางวิ่งด้านใดด้านหนึ่งอาจก่อให้เกิดอันตราย ในกรณีที่อากาศยานลงก่อนถึงทางวิ่งหรือวิ่งเลยออกนอกทางวิ่ง</p> <p>(๕) สภาพภูมิประเทศหรือสภาพอากาศมีลักษณะที่ทำให้อากาศยานอาจได้รับผลกระทบจากกระแสอากาศแปรปรวน (unusual turbulence) ในขณะที่ทำการร่อนลง</p>		<p>(ข) การเข้าใจข้อมูลผิดพลาดซึ่งเกิดจากสภาพภูมิประเทศที่ลวงตา หรือความลาดชันของทางวิ่ง (๓) มีวัตถุอยู่ในบริเวณพื้นที่การร่อนลง ซึ่งอาจก่อให้เกิดอันตรายรุนแรง หากการลดระดับลงของ อากาศยานเครื่องบินต่ำกว่าแนวการร่อนลง โดยเฉพาะในกรณีที่สนามบินไม่มีเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ประเภทไม่ใช่ทัศนวิสัย หรือเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ประเภททัศนวิสัยอื่น ๆ เพื่อเตือนว่ามีวัตถุตั้งกล่าวอยู่</p> <p>(๔) ลักษณะทางกายภาพที่ปลายทางวิ่งด้านใดด้านหนึ่งอาจก่อให้เกิดอันตราย ในกรณีที่อากาศยานเครื่องบินลงก่อนถึงทางวิ่งหรือวิ่งเลยออกนอกทางวิ่ง</p> <p>(๕) สภาพภูมิประเทศหรือสภาพอากาศมีลักษณะที่ทำให้อากาศยานเครื่องบินอาจได้รับผลกระทบจากกระแสอากาศแปรปรวน (unusual turbulence) ในขณะที่ทำการร่อนลง</p>	แก้ไขคำว่า “อากาศยาน” เป็นคำว่า “เครื่องบิน” ให้ตรงกับ Annex 14 ที่ใช้คำว่า “aeroplane”
516	ระบบไฟนำร่อนลงด้วยสายตาแบบมาตรฐานให้ประกอบด้วยระบบ PAPI และระบบ APAPI โดยให้เป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดไว้ในข้อ ๕๑๙ ถึงข้อ ๕๓๖ ตามที่แสดงในรูปที่ ๒๙	489	ระบบไฟนำร่อนลงด้วยสายตาแบบมาตรฐานให้ประกอบด้วยระบบ PAPI และระบบ APAPI โดยให้เป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดไว้ในข้อ ๔๙๒ ถึงข้อ ๕๐๙ ตามที่แสดงในรูปที่ ๒๙	คงเดิม
รูปที่ 29	ระบบไฟนำร่อนลงด้วยสายตา	รูปที่ 29	ระบบไฟนำร่อนลงด้วยสายตา	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
517	สนามบินต้องจัดให้มีระบบ PAPI สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๑ ๒ ๓ หรือ ๔ ยกเว้นในกรณีที่ทางวิ่งมีรหัสตัวเลขเป็น ๑ หรือ ๒ อาจจัดให้มีระบบ APAPI แทนได้ ในกรณีที่สนามบินนั้นเป็นไปตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในข้อ ๕๑๕ ตั้งแต่หนึ่งเงื่อนไขขึ้นไป	490	สนามบินต้องจัดให้มีระบบ PAPI สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๑ ๒ ๓ หรือ ๔ ยกเว้นในกรณีที่ทางวิ่งมีรหัสตัวเลขเป็น ๑ หรือ ๒ อาจจัดให้มีระบบ APAPI แทนได้ ในกรณีที่สนามบินนั้นเป็นไปตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในข้อ ๔๘๘ ตั้งแต่หนึ่งเงื่อนไขขึ้นไป	คงเดิม
518	ในกรณีที่หัวทางวิ่งถูกเลื่อนออกไปจากตำแหน่งปกติเป็นการชั่วคราว และเป็นไปตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในข้อ ๕๑๕ ตั้งแต่หนึ่งเงื่อนไขขึ้นไป สนามบินต้องจัดให้มีระบบ PAPI ยกเว้นในกรณีที่ทางวิ่งมีรหัสตัวเลขเป็น ๑ หรือ ๒ อาจจัดให้มีระบบ APAPI แทนได้	491	ในกรณีที่หัวทางวิ่งถูกเลื่อนออกไปจากตำแหน่งปกติเป็นการชั่วคราว และเป็นไปตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในข้อ ๔๘๘ ตั้งแต่หนึ่งเงื่อนไขขึ้นไป สนามบินต้องจัดให้มีระบบ PAPI ยกเว้นในกรณีที่ทางวิ่งมีรหัสตัวเลขเป็น ๑ หรือ ๒ อาจจัดให้มีระบบ APAPI แทนได้	คงเดิม
519	ระบบ PAPI และ APAPI ระบบ PAPI ต้องประกอบด้วยแถบปีกที่มีโคมไฟเป็นจำนวนสี่โคม ซึ่งสามารถเปลี่ยนสีของแสงในแต่ละโคมได้อย่างชัดเจน โดยโคมแต่ละโคมให้ประกอบด้วยไฟหลายดวง (หรือไฟดวงเดี่ยวติดตั้งคู่กัน) แถบปีกตามวรรคหนึ่งให้มีการเว้นระยะห่างระหว่างโคมไฟที่เท่า ๆ กัน ทั้งนี้ ระบบไฟต้องติดตั้งอยู่ทางด้านซ้ายของทางวิ่ง เว้นแต่ว่าในทางกายภาพไม่สามารถปฏิบัติได้ ในกรณีที่ทางวิ่งใช้สำหรับรองรับอากาศยานที่จำเป็นต้องมีการนำทางในการบินลงแบบโรล (roll) ด้วยทัศนวิสัย และไม่มีวิธีการอื่น ๆ ซึ่งช่วยในการนำทางดังกล่าว นอกจากวรรคหนึ่งแล้ว สนามบินอาจจัดให้มีแถบปีกอีกหนึ่งแถบติดตั้งที่ด้านตรง	492	ระบบ PAPI และ APAPI ระบบ PAPI ต้องประกอบด้วยแถบปีกที่มีโคมไฟเป็นจำนวนสี่โคม ซึ่งสามารถเปลี่ยนสีของแสงในแต่ละโคมได้อย่างชัดเจน โดยโคมแต่ละโคมให้ประกอบด้วยไฟหลายดวง (หรือไฟดวงเดี่ยวติดตั้งคู่กัน) แถบปีกตามวรรคหนึ่งให้มีการเว้นระยะห่างระหว่างโคมไฟที่เท่า ๆ กัน ทั้งนี้ ระบบไฟต้องติดตั้งอยู่ทางด้านซ้ายของทางวิ่ง เว้นแต่ว่าในทางกายภาพไม่สามารถปฏิบัติได้ ในกรณีที่ทางวิ่งใช้สำหรับรองรับอากาศยานที่จำเป็นต้องมีการนำทางในการบินลงแบบโรล (roll) ด้วยทัศนวิสัย และไม่มีวิธีการอื่น ๆ ซึ่งช่วยในการนำทางดังกล่าว นอกจากวรรคหนึ่งแล้ว สนามบินอาจจัดให้มีแถบปีกอีกหนึ่งแถบติดตั้งที่ด้านตรง	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
	กันข้ามของทางวิ่งด้วยก็ได้ ทั้งนี้ เจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบินต้องมั่นใจว่า PAPI ทางด้านซ้ายและด้านขวาแสดงผลเหมือนกันทั้งสองด้าน		กันข้ามของทางวิ่งด้วยก็ได้ ทั้งนี้ เจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบินต้องมั่นใจว่า PAPI ทางด้านซ้ายและด้านขวาแสดงผลเหมือนกันทั้งสองด้าน	
520	ระบบ APAPI ต้องประกอบด้วยแถบปีกที่มีโคมไฟจำนวนสองโคม ซึ่งสามารถเปลี่ยนสีของแสงในแต่ละโคมได้อย่างชัดเจน โดยโคมแต่ละโคมให้ประกอบด้วยไฟหลายดวง (หรือไฟดวงเดียวติดตั้งคู่กัน) ทั้งนี้ ระบบไฟต้องติดตั้งอยู่ทางด้านซ้ายของทางวิ่ง เว้นแต่ว่าในทางกายภาพไม่สามารถปฏิบัติได้ในกรณีที่ทางวิ่งใช้สำหรับรองรับอากาศยานที่จำเป็นต้องมีการนำทางในการบินลงแบบโรลด้วยทัศนวิสัย และไม่มีวิธีการอื่น ๆ ซึ่งช่วยในการนำทางดังกล่าว นอกจากวรรคหนึ่งแล้ว สนามบินอาจจัดให้มีแถบปีกอีกหนึ่งแถบติดตั้งที่ด้านตรงกันข้ามของทางวิ่งด้วยก็ได้	493	ระบบ APAPI ต้องประกอบด้วยแถบปีกที่มีโคมไฟจำนวนสองโคม ซึ่งสามารถเปลี่ยนสีของแสงในแต่ละโคมได้อย่างชัดเจน โดยโคมแต่ละโคมให้ประกอบด้วยไฟหลายดวง (หรือไฟดวงเดียวติดตั้งคู่กัน) ทั้งนี้ ระบบไฟต้องติดตั้งอยู่ทางด้านซ้ายของทางวิ่ง เว้นแต่ว่าในทางกายภาพไม่สามารถปฏิบัติได้ในกรณีที่ทางวิ่งใช้สำหรับรองรับอากาศยานที่จำเป็นต้องมีการนำทางในการบินลงแบบโรลด้วยทัศนวิสัย และไม่มีวิธีการอื่น ๆ ซึ่งช่วยในการนำทางดังกล่าว นอกจากวรรคหนึ่งแล้ว สนามบินอาจจัดให้มีแถบปีกอีกหนึ่งแถบติดตั้งที่ด้านตรงกันข้ามของทางวิ่งด้วยก็ได้	คงเดิม
521	แถบปีกของระบบ PAPI ตามข้อ ๕๑๙ ต้องจัดวางให้มีลักษณะที่ทำให้นักบินซึ่งกำลังนำอากาศยานร่อนลงบนทางวิ่ง สามารถมองเห็นไฟในลักษณะดังต่อไปนี้ (๑) เมื่ออยู่บนหรือเข้าใกล้แนวร่อน จะสามารถมองเห็นโคมไฟสองโคมที่อยู่ใกล้ทางวิ่งมากที่สุดเป็นสีแดง และโคมไฟอีกสองโคมที่อยู่ไกลจากทางวิ่งมากที่สุดเป็นสีขาว (๒) เมื่ออยู่เหนือแนวร่อน จะสามารถมองเห็นโคมไฟหนึ่งโคมที่อยู่ใกล้ทางวิ่งที่สุดเป็นสีแดง และโคมไฟอีกสามโคมที่อยู่ไกลจากทางวิ่งมากที่สุดเป็นสี	494	แถบปีกของระบบ PAPI ตามข้อ ๔๙๒ ต้องจัดวางให้มีลักษณะที่ทำให้นักบินซึ่งกำลังนำอากาศยานร่อนลงบนทางวิ่ง สามารถมองเห็นไฟในลักษณะดังต่อไปนี้ (๑) เมื่ออยู่บนหรือเข้าใกล้แนวร่อน จะสามารถมองเห็นโคมไฟสองโคมที่อยู่ใกล้ทางวิ่งมากที่สุดเป็นสีแดง และโคมไฟอีกสองโคมที่อยู่ไกลจากทางวิ่งมากที่สุดเป็นสีขาว (๒) เมื่ออยู่เหนือแนวร่อน จะสามารถมองเห็นโคมไฟหนึ่งโคมที่อยู่ใกล้ทางวิ่งที่สุดเป็นสีแดง และโคมไฟอีกสามโคมที่อยู่ไกลจากทางวิ่งมากที่สุดเป็นสี	คงเดิม

ชื่อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ชื่อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
	<p>ขาว และเมื่ออากาศยานอยู่สูงจากแนวร่อนขึ้นไปอีก จะมองเห็นโคมไฟทั้งสี่โคมเป็นสีขาวทั้งหมด (๓) เมื่ออยู่ต่ำกว่าแนวร่อน จะสามารถมองเห็นโคมไฟสามโคมที่อยู่ใกล้ทางวิ่งที่สุดเป็นสีแดง และโคมไฟอีกหนึ่งโคมที่อยู่ไกลจากทางวิ่งมากที่สุดเป็นสีขาว และเมื่ออากาศยานอยู่ต่ำจากแนวร่อนลงมาอีก จะมองเห็นโคมไฟทั้งสี่โคมเป็นสีแดงทั้งหมด</p>		<p>ขาว และเมื่ออากาศยานอยู่สูงจากแนวร่อนขึ้นไปอีก จะมองเห็นโคมไฟทั้งสี่โคมเป็นสีขาวทั้งหมด (๓) เมื่ออยู่ต่ำกว่าแนวร่อน จะสามารถมองเห็นโคมไฟสามโคมที่อยู่ใกล้ทางวิ่งที่สุดเป็นสีแดง และโคมไฟอีกหนึ่งโคมที่อยู่ไกลจากทางวิ่งมากที่สุดเป็นสีขาว และเมื่ออากาศยานอยู่ต่ำจากแนวร่อนลงมาอีก จะมองเห็นโคมไฟทั้งสี่โคมเป็นสีแดงทั้งหมด</p>	
522	<p>แถบปีกของระบบ APAPI ตามข้อ ๕๒๐ ต้องจัดวางให้มีลักษณะที่ทำให้นักบินซึ่งกำลังนำอากาศยานร่อนลงบนทางวิ่ง สามารถมองเห็นไฟในลักษณะ ดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) เมื่ออยู่บนหรือเข้าใกล้แนวร่อน จะสามารถมองเห็นโคมไฟที่อยู่ใกล้ทางวิ่งเป็นสีแดง และโคมไฟที่อยู่ไกลจากทางวิ่งเป็นสีขาว</p> <p>(๒) เมื่ออยู่เหนือแนวร่อน จะสามารถมองเห็นโคมไฟทั้งสองโคมเป็นสีขาว</p> <p>(๓) เมื่ออยู่ต่ำกว่าแนวร่อน จะสามารถมองเห็นโคมไฟทั้งสองโคมเป็นสีแดง</p>	495	<p>แถบปีกของระบบ APAPI ตามข้อ ๔๙๓ ต้องจัดวางให้มีลักษณะที่ทำให้นักบินซึ่งกำลังนำอากาศยานร่อนลงบนทางวิ่ง สามารถมองเห็นไฟในลักษณะ ดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) เมื่ออยู่บนหรือเข้าใกล้แนวร่อน จะสามารถมองเห็นโคมไฟที่อยู่ใกล้ทางวิ่งเป็นสีแดง และโคมไฟที่อยู่ไกลจากทางวิ่งเป็นสีขาว</p> <p>(๒) เมื่ออยู่เหนือแนวร่อน จะสามารถมองเห็นโคมไฟทั้งสองโคมเป็นสีขาว</p> <p>(๓) เมื่ออยู่ต่ำกว่าแนวร่อน จะสามารถมองเห็นโคมไฟทั้งสองโคมเป็นสีแดง</p>	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
523	โคมไฟแต่ละโคมต้องติดตั้งตามรูปแบบการจัดวางพื้นฐานที่แสดงในรูปที่ ๓๐ ภายใต้ค่าความคลาดเคลื่อนที่ยอมรับได้ในการติดตั้งที่กำหนดไว้ในรูปดังกล่าว ทั้งนี้ โคมไฟที่จัดเรียงกันเป็นแถบบิกนั้น ต้องอยู่ในตำแหน่งที่ทำให้นักบินซึ่งกำลังนำอากาศยานร่อนลงสามารถมองเห็นได้อย่างชัดเจนในลักษณะที่เป็นเส้นตรงตามแนวนอน โดยต้องติดตั้งโคมไฟให้ต่ำที่สุดเท่าที่จะทำได้ และโคมดังกล่าวต้องสามารถแตกหักง่าย	496	โคมไฟแต่ละโคมต้องติดตั้งตามรูปแบบการจัดวางพื้นฐานที่แสดงในรูปที่ ๓๐ ภายใต้ค่าความคลาดเคลื่อนที่ยอมรับได้ในการติดตั้งที่กำหนดไว้ในรูปดังกล่าว ทั้งนี้ โคมไฟที่จัดเรียงกันเป็นแถบบิกนั้น ต้องอยู่ในตำแหน่งที่ทำให้นักบินซึ่งกำลังนำ อากาศยานเครื่องบิน ร่อนลงสามารถมองเห็นได้อย่างชัดเจนในลักษณะที่เป็นเส้นตรงตามแนวนอน โดยต้องติดตั้งโคมไฟให้ต่ำที่สุดเท่าที่จะทำได้ และโคมดังกล่าวต้องสามารถแตกหักง่าย	แก้ไขคำว่า “อากาศยาน” เป็นคำว่า “เครื่องบิน” ให้ตรงกับ Annex 14 ที่ใช้คำว่า “aeroplane”
รูปที่ 30	การติดตั้งระบบ PAPI และ APAPI	รูปที่ 30	การติดตั้งระบบ PAPI และ APAPI	คงเดิม
524	ระบบไฟต้องเหมาะสมสำหรับการใช้งานทั้งในเวลากลางวันและกลางคืน	497	ระบบไฟต้องเหมาะสมสำหรับการใช้งานทั้งในเวลากลางวันและกลางคืน	คงเดิม
525	การเปลี่ยนสีของแสงจากสีแดงเป็นสีขาวในระนาบแนวตั้งต้องมีลักษณะที่ทำให้สามารถมองเห็นได้ที่ระยะห่างไม่น้อยกว่าสามร้อยเมตร ภายในมุมตั้งไม่เกินสามลิปดา	498	การเปลี่ยนสีของแสงจากสีแดงเป็นสีขาวในระนาบแนวตั้งต้องมีลักษณะที่ทำให้สามารถมองเห็นได้ที่ระยะห่างไม่น้อยกว่าสามร้อยเมตร ภายในมุมตั้งไม่เกินสามลิปดา	คงเดิม
526	แสงสีแดงที่มีความเข้มแสงสูงสุด ต้องมีค่าในแกน Y ไม่เกินศูนย์จุดสามสอง	499	แสงสีแดงที่มีความเข้มแสงสูงสุด ต้องมีค่าในแกน Y ไม่เกินศูนย์จุดสามสอง	คงเดิม
527	การกระจายความเข้มแสงของโคมไฟต้องเป็นไปตามที่แสดงในภาคผนวกแนบท้าย ๒ รูปที่ ๒-๒๓	500	การกระจายความเข้มแสงของโคมไฟต้องเป็นไปตามที่แสดงในภาคผนวกแนบท้าย ๒ รูปที่ ๒- ๒๓	แก้ไข Reference เนื่องจากลบบรูปในภาคผนวกแนบท้าย 2 (ลบ Figure A2-22 Light intensity distribution of T-VASIS and AT-VASIS)

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
528	สนามบินต้องจัดให้มีการควบคุมความเข้มแสงที่เหมาะสม เพื่อที่จะสามารถปรับแต่งค่าความเข้มแสงให้สอดคล้องกับสภาพต่าง ๆ และเพื่อหลีกเลี่ยงการทำให้นักบินเกิดอาการตาพร่ามัว ในขณะที่ทำการร่อนลงได้	501	สนามบินต้องจัดให้มีการควบคุมความเข้มแสงที่เหมาะสม เพื่อที่จะสามารถปรับแต่งค่าความเข้มแสงให้สอดคล้องกับสภาพต่าง ๆ และเพื่อหลีกเลี่ยงการทำให้นักบินเกิดอาการตาพร่ามัว ในขณะที่ทำการร่อนลงได้	คงเดิม
529	โคมไฟแต่ละโคมต้องสามารถปรับแต่งมุมเงยได้ เพื่อที่จะทำให้ขอบล่างของลำแสงส่วนที่เป็นสีขาว มีความคงที่ที่มุมเงยใด ๆ ก็ตามระหว่างหนึ่งองศา สามสิบลิปดา และอย่างน้อยสี่องศา สามสิบลิปดา เหนือแนวระดับ	502	โคมไฟแต่ละโคมต้องสามารถปรับแต่งมุมเงยได้ เพื่อที่จะทำให้ขอบล่างของลำแสงส่วนที่เป็นสีขาว มีความคงที่ที่มุมเงยใด ๆ ก็ตามระหว่างหนึ่งองศา สามสิบลิปดา และอย่างน้อยสี่องศา สามสิบลิปดา เหนือแนวระดับ	คงเดิม
530	โคมไฟต้องออกแบบให้มีลักษณะที่ทำให้การสะสมของหยดน้ำและสิ่งสกปรกซึ่งเกาะอยู่บนพื้นผิว การส่งสัญญาณหรือการสะท้อนแสงนั้น รบกวนการให้สัญญาณไฟน้อยที่สุด และต้องไม่มีผลกระทบต่อความแตกต่างระหว่างสัญญาณสีแดงและสัญญาณสีขาว รวมถึงมุมของการเปลี่ยนสีของแสง	503	โคมไฟต้องออกแบบให้มีลักษณะที่ทำให้การสะสมของหยดน้ำและสิ่งสกปรกซึ่งเกาะอยู่บนพื้นผิว การส่งสัญญาณหรือการสะท้อนแสงนั้น รบกวนการให้สัญญาณไฟน้อยที่สุด และต้องไม่มีผลกระทบต่อความแตกต่างระหว่างสัญญาณสีแดงและสัญญาณสีขาว รวมถึงมุมของการเปลี่ยนสีของแสง	คงเดิม
531	แนวร่อนและการตั้งค่านุมเงยของโคมไฟแนวร่อนตามที่กำหนดไว้ในรูปที่ ๓๑ ต้องเหมาะสมสำหรับการใช้งานของอากาศยานเพื่อการร่อนลง	504	แนวร่อนและการตั้งค่านุมเงยของโคมไฟแนวร่อนตามที่กำหนดไว้ในรูปที่ ๓๑ ต้องเหมาะสมสำหรับการใช้งานของ อากาศยานเครื่องบิน เพื่อการร่อนลง	แก้ไขคำว่า “อากาศยาน” เป็นคำว่า “เครื่องบิน” ให้ตรงกับ Annex 14 ที่ใช้คำว่า “aeroplane”
532	ในกรณีที่ทางวิ่งมีการติดตั้งระบบการบินลงด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน การติดตั้งและมุมเงยของโคมไฟต้องมีลักษณะที่ทำให้แนวการร่อนลงด้วยสายตาของระบบ PAPI ตรงกันหรือใกล้เคียงกับแนวร่อนของระบบการบินลงด้วยเครื่องวัดประกอบการบินตามความเหมาะสม	505	ในกรณีที่ทางวิ่งมีการติดตั้งระบบการบินลงด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน การติดตั้งและมุมเงยของโคมไฟต้องมีลักษณะที่ทำให้แนวการร่อนลงด้วยสายตาของระบบ PAPI ตรงกันหรือใกล้เคียงกับแนวร่อนของระบบการบินลงด้วยเครื่องวัดประกอบการบินตามความเหมาะสม	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
533	การตั้งค่ามุมเงยของโคมไฟ (angle of elevation setting) ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของแถบปีกของระบบ PAPI ต้องมีลักษณะที่ทำให้ในระหว่างการร่อนลงนั้น เมื่อนักบินสังเกตเห็นสัญญาณไฟเป็นสีขาวจำนวนหนึ่งดวงและเป็นสีแดงจำนวนสามดวง อากาศยานจะต้องมีระยะห่างที่ปลอดภัยจากวัตถุทั้งหมดในพื้นที่การร่อนลง โดยระยะปลอดภัยให้เป็นไปตามที่กำหนดไว้ในตารางที่ ๒๐	506	การตั้งค่ามุมเงยของโคมไฟ (angle of elevation setting) ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของแถบปีกของระบบ PAPI ต้องมีลักษณะที่ทำให้ในระหว่างการร่อนลงนั้น เมื่อนักบินสังเกตเห็นสัญญาณไฟเป็นสีขาวจำนวนหนึ่งดวงและเป็นสีแดงจำนวนสามดวง อากาศยานเครื่องบิน จะต้องมีระยะห่างที่ปลอดภัยจากวัตถุทั้งหมดในพื้นที่การร่อนลง โดยระยะปลอดภัยให้เป็นไปตามที่กำหนดไว้ในตารางที่ ๒๐	แก้ไขคำว่า “อากาศยาน” เป็นคำว่า “เครื่องบิน” ให้ตรงกับ Annex 14 ที่ใช้คำว่า “aeroplane”
รูปที่ 31	ลำแสงของไฟและการตั้งค่ามุมเงยของ PAPI และ APAPI	รูปที่ 31	ลำแสงของไฟและการตั้งค่ามุมเงยของ PAPI และ APAPI	คงเดิม
ตารางที่ 20	ระยะปลอดภัยของล้อเหนือหัวทางวิ่งสำหรับ PAPI และ APAPI	ตารางที่ 20	ระยะปลอดภัยของล้อเหนือหัวทางวิ่งสำหรับ PAPI และ APAPI	คงเดิม
534	การตั้งค่ามุมเงยของโคมไฟซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของแถบปีกของระบบ APAPI ต้องมีลักษณะที่ทำให้ในระหว่างการร่อนลงนั้น เมื่อนักบินสังเกตเห็นสัญญาณไฟเป็นสีขาวจำนวนหนึ่งดวงและเป็นสีแดงจำนวนหนึ่งดวง อากาศยานจะต้องมีระยะห่างที่ปลอดภัยจากวัตถุทั้งหมดในพื้นที่การร่อนลง โดยระยะปลอดภัยให้เป็นไปตามที่กำหนดไว้ในตารางที่ ๒๐	507	การตั้งค่ามุมเงยของโคมไฟซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของแถบปีกของระบบ APAPI ต้องมีลักษณะที่ทำให้ในระหว่างการร่อนลงนั้น เมื่อนักบินสังเกตเห็นสัญญาณไฟเป็นสีขาวจำนวนหนึ่งดวงและเป็นสีแดงจำนวนหนึ่งดวง อากาศยานเครื่องบิน จะต้องมีระยะห่างที่ปลอดภัยจากวัตถุทั้งหมดในพื้นที่การร่อนลง โดยระยะปลอดภัยให้เป็นไปตามที่กำหนดไว้ในตารางที่ ๒๐	แก้ไขคำว่า “อากาศยาน” เป็นคำว่า “เครื่องบิน” ให้ตรงกับ Annex 14 ที่ใช้คำว่า “aeroplane”

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
535	สนามบินต้องมีการจำกัดพื้นที่ของการกระจายลำแสงตามมุมแอสิมิ์ทอย่างเหมาะสม ในกรณีที่พบว่าวัตถุซึ่งอยู่นอกพื้นผิวป้องกันสิ่งกีดขวางของระบบ PAPI และ APAPI แล้วแต่กรณี แต่อยู่ภายในขอบเขตของการกระจายลำแสงตามแนวขวาง (lateral limits of light beam) ยื่นเข้าไปเหนือระนาบของพื้นผิวป้องกันสิ่งกีดขวาง และผลการศึกษาทางด้านการบินแสดงให้เห็นว่าวัตถุนั้นอาจมีผลกระทบอย่างร้ายแรงต่อความปลอดภัยในการปฏิบัติการบิน ทั้งนี้ขอบเขตของการจำกัดต้องเป็นไปในลักษณะที่ทำให้วัตถุนั้นอยู่นอกขอบเขตของลำแสง	508	สนามบินต้องมีการจำกัดพื้นที่ของการกระจายลำแสงตามมุมแอสิมิ์ทอย่างเหมาะสม ในกรณีที่พบว่าวัตถุซึ่งอยู่นอกพื้นผิวป้องกันสิ่งกีดขวางของระบบ PAPI และ APAPI แล้วแต่กรณี แต่อยู่ภายในขอบเขตของการกระจายลำแสงตามแนวขวาง (lateral limits of light beam) ยื่นเข้าไปเหนือระนาบของพื้นผิวป้องกันสิ่งกีดขวาง และผลการศึกษาทางด้านการบินแสดงให้เห็นว่าวัตถุนั้นอาจมีผลกระทบอย่างร้ายแรงต่อความปลอดภัยในการปฏิบัติการบิน ทั้งนี้ขอบเขตของการจำกัดต้องเป็นไปในลักษณะที่ทำให้วัตถุนั้นอยู่นอกขอบเขตของลำแสง	
536	ในกรณีที่มีการติดตั้งแถบปีกทั้งสองข้างของทางวิ่งเพื่อใช้ในการนำร่องการบินลงแบบโรล (roll) บนทางวิ่งนั้น โคมไฟของแถบทั้งสองแถบต้องมีการตั้งค่ามุมให้เป็นมุมที่เหมือนกัน เพื่อที่สัญญาณของแถบปีกทั้งสองแถบเปลี่ยนแปลงไปอย่างสมมาตรในเวลาเดียวกัน	509	ในกรณีที่มีการติดตั้งแถบปีกทั้งสองข้างของทางวิ่งเพื่อใช้ในการนำร่องการบินลงแบบโรล (roll) บนทางวิ่งนั้น โคมไฟของแถบทั้งสองแถบต้องมีการตั้งค่ามุมให้เป็นมุมที่เหมือนกัน เพื่อที่สัญญาณของแถบปีกทั้งสองแถบเปลี่ยนแปลงไปอย่างสมมาตรในเวลาเดียวกัน	คงเดิม
537	พื้นผิวป้องกันสิ่งกีดขวางสำหรับ PAPI และ APAPI สนามบินต้องมีการกำหนดพื้นผิวป้องกันสิ่งกีดขวาง (obstacle protection surface) เมื่อสนามบินนั้นจัดให้มีระบบนำร่องลงด้วยสายตา	510	พื้นผิวป้องกันสิ่งกีดขวางสำหรับ PAPI และ APAPI สนามบินต้องมีการกำหนดพื้นผิวป้องกันสิ่งกีดขวาง (obstacle protection surface) เมื่อสนามบินนั้นจัดให้มีระบบนำร่องลงด้วยสายตา	คงเดิม
538	ลักษณะต่าง ๆ ของพื้นผิวป้องกันสิ่งกีดขวาง ซึ่งหมายรวมถึง จุดเริ่มต้น การเบนออก ความยาว และความลาดชัน ต้องสอดคล้องกับค่าที่ระบุไว้ในตารางที่ ๒๑ และในรูปที่ ๓๒	511	ลักษณะต่าง ๆ ของพื้นผิวป้องกันสิ่งกีดขวาง ซึ่งหมายรวมถึง จุดเริ่มต้น การเบนออก ความยาว และความลาดชัน ต้องสอดคล้องกับค่าที่ระบุไว้ในตารางที่ ๒๑ และในรูปที่ ๓๒	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
ตาราง ที่ 21	<p>ขนาดและความลาดชันของพื้นผิวป้องกันสิ่งกีดขวาง</p> <p>(๒) ๘๐ ม</p> <p>(๒) ๗,๕๐๐ ม</p> <p>ความลาดเอียง</p> <p>ข. D๑ คือระยะห่างของระบบไฟนาร์รองลงด้วยสายตาจากหัวทางวิ่งก่อนที่จะมีการเลื่อนหัวทางวิ่ง เพื่อชดเชยการยื่นล้ำเข้าไปในพื้นที่ผิวป้องกันสิ่งกีดขวางของวัตถุ (ดูรูปที่ ๓๐) จุดเริ่มต้นของพื้นผิวป้องกันสิ่งกีดขวางจะถูกกำหนดให้อยู่ในตำแหน่งเดียวกันกับระบบไฟนาร์รองลงด้วยสายตา ดังนั้น เมื่อมีการเลื่อนตำแหน่ง PAPI จะส่งผลให้เลื่อนตำแหน่งจุดเริ่มต้นของพื้นผิวป้องกันสิ่งกีดขวางด้วย ดูข้อ ๕๔๑ (๕)</p>	<p>ตาราง ที่ 21</p>	<p>ขนาดและความลาดชันของพื้นผิวป้องกันสิ่งกีดขวาง</p> <p>(๒) ๘๐ ม^ป</p> <p>(๒) ๗,๕๐๐ ม^ข</p> <p>ความลาด<u>ชันเอียง</u></p> <p>ข. D๑ คือระยะห่างของระบบไฟนาร์รองลงด้วยสายตาจากหัวทางวิ่งก่อนที่จะมีการเลื่อน<u>หัวทางวิ่งระบบไฟนาร์รองลงด้วยสายตา</u>เพื่อชดเชยการยื่นล้ำเข้าไปในพื้นที่ผิวป้องกันสิ่งกีดขวางของวัตถุ (ดูรูปที่ ๓๐) จุดเริ่มต้นของพื้นผิวป้องกันสิ่งกีดขวางจะถูกกำหนดให้อยู่ในตำแหน่ง<u>เดียวกันกับระบบไฟนาร์รองลงด้วยสายตา D๑+๓๐ เมตร หรือ D๑+๖๐ เมตร ขึ้นอยู่กับประเภทของทางวิ่งและรหัสตัวเลขของทางวิ่ง</u> ดังนั้น เมื่อมีการเลื่อนตำแหน่ง <u>PAPI ระบบไฟนาร์รองลงด้วยสายตา</u> จะส่งผลให้เลื่อนตำแหน่งจุดเริ่มต้นของพื้นผิวป้องกันสิ่งกีดขวางด้วย ดูข้อ ๕๑๔ (๕)</p>	<p>1. เพิ่ม ก และ ข. ตาม Annex 14 Amndt 14</p> <p>2. ปรับเป็นคำว่า “ลาดชัน” ในข้อกำหนดทุกแห่ง</p> <p>3. ปรับคำให้เหมาะสม เพื่อให้ง่ายต่อความเข้าใจ Table 5-3:</p> <p>e. D1 is the distance of the visual approach slope indicator system from threshold prior to any displacement to remedy object penetration of the OPS (refer Figure 5-19). The start of the OPS is fixed to the visual approach slope indicator system location, such that displacement of the PAPI results in an equal displacement of the start of the OPS. See 5.3.5.46 e).</p>
รูปที่ 32	พื้นผิวป้องกันสิ่งกีดขวางสำหรับระบบไฟนาร์รอง	รูปที่ 32	พื้นผิวป้องกันสิ่งกีดขวางสำหรับระบบไฟนาร์รอง <u>ลงด้วยสายตา</u>	ใช้คำให้เหมือนกัน “visual approach slope indicator systems”

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
539	วัตถุที่เกิดหรือสร้างขึ้นใหม่หรือการต่อเติมวัตถุเดิมที่มีอยู่แล้วต้องไม่สูงเกินกว่าพื้นผิวป้องกันสิ่งกีดขวาง เว้นแต่ว่าวัตถุที่เกิดหรือสร้างขึ้นใหม่หรือส่วนต่อเติมนั้นจะถูกบดบังโดยวัตถุเดิมที่ไม่สามารถเคลื่อนย้ายได้ ทั้งนี้ ต้องได้รับความเห็นชอบจากผู้อำนวยการ	512	วัตถุที่เกิดหรือสร้างขึ้นใหม่หรือการต่อเติมวัตถุเดิมที่มีอยู่แล้วต้องไม่สูงเกินกว่าพื้นผิวป้องกันสิ่งกีดขวาง เว้นแต่ว่าวัตถุที่เกิดหรือสร้างขึ้นใหม่หรือส่วนต่อเติมนั้นจะถูกบดบังโดยวัตถุเดิมที่ไม่สามารถเคลื่อนย้ายได้ ทั้งนี้ ต้องได้รับความเห็นชอบจากผู้อำนวยการ	คงเดิม
540	วัตถุเดิมที่อยู่สูงกว่าพื้นผิวป้องกันสิ่งกีดขวางต้องถูกย้ายออก เว้นแต่ว่าวัตถุนั้นจะถูกบดบังโดยวัตถุเดิมอื่น ๆ ที่ไม่สามารถเคลื่อนย้ายได้ หรือหลังจากการศึกษาทางด้านการบินแล้วพบว่า วัตถุนั้นไม่มีผลกระทบอย่างร้ายแรงต่อความปลอดภัยของการปฏิบัติการบิน ทั้งนี้ ต้องได้รับความเห็นชอบจากผู้อำนวยการ	513	วัตถุเดิมที่อยู่สูงกว่าพื้นผิวป้องกันสิ่งกีดขวางต้องถูกย้ายออก เว้นแต่ว่าวัตถุนั้นจะถูกบดบังโดยวัตถุเดิมอื่น ๆ ที่ไม่สามารถเคลื่อนย้ายได้ หรือหลังจากการศึกษาทางด้านการบินแล้วพบว่า วัตถุนั้นไม่มีผลกระทบอย่างร้ายแรงต่อความปลอดภัยของการปฏิบัติการบิน ทั้งนี้ ต้องได้รับความเห็นชอบจากผู้อำนวยการ	คงเดิม
541	เมื่อการศึกษาทางด้านการบินตามข้อ ๕๔๐ แสดงให้เห็นว่า วัตถุเดิมซึ่งยื่นเข้าไปเหนือพื้นผิวป้องกันสิ่งกีดขวางอาจมีผลกระทบร้ายแรงต่อการปฏิบัติการของอากาศยาน สนามบินต้องดำเนินการตามมาตรการอย่างใดอย่างหนึ่งดังต่อไปนี้ (๑) เคลื่อนย้ายวัตถุดังกล่าวออกไป (๒) เพิ่มมุมร่อนของระบบให้เหมาะสมกับสิ่งกีดขวางนั้น (๓) ลดการกระจายแสงตามมุมเอซิมัทของระบบลง เพื่อให้วัตถุนั้นอยู่นอกเขตการกระจายลำแสง (๔) เลื่อนแกนกลางของระบบและพื้นผิวป้องกันสิ่งกีดขวางที่เกี่ยวข้อง แต่ต้องไม่เกินห้าองศา และ	514	เมื่อการศึกษาทางด้านการบินตามข้อ ๕๑๓ แสดงให้เห็นว่า วัตถุเดิมซึ่งยื่นเข้าไปเหนือพื้นผิวป้องกันสิ่งกีดขวางอาจมีผลกระทบร้ายแรงต่อการปฏิบัติการของ อากาศยานเครื่องบิน สนามบินต้องดำเนินการตามมาตรการอย่างใดอย่างหนึ่งดังต่อไปนี้ (๑) เคลื่อนย้ายวัตถุดังกล่าวออกไป (๒) เพิ่มมุมร่อนของระบบให้เหมาะสมกับสิ่งกีดขวางนั้น (๓) ลดการกระจายแสงตามมุมเอซิมัทของระบบลง เพื่อให้วัตถุนั้นอยู่นอกเขตการกระจายลำแสง (๔) เลื่อนแกนกลางของระบบและพื้นผิวป้องกันสิ่งกีดขวางที่เกี่ยวข้อง แต่ต้องไม่เกินห้าองศา และ	แก้ไขคำว่า “อากาศยาน” เป็นคำว่า “เครื่องบิน” ให้ตรงกับ Annex 14 ที่ใช้คำว่า “aeroplane”

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
	(๕) เลื่อนระบบไปทิศทางสวนลมจากหัวทางวิ่ง เพื่อทำให้วัตถุตั้งกล่าวไม่มีส่วนใดสูงเกินพื้นผิว ป้องกันสิ่งกีดขวาง		(๕) เลื่อนระบบไปทิศทางสวนลมจากหัวทางวิ่ง เพื่อทำให้วัตถุตั้งกล่าวไม่มีส่วนใดสูงเกินพื้นผิว ป้องกันสิ่งกีดขวาง	
	ฉ. ไฟนำร่องการบินวนเข้าสู่สนามบิน (Circling Guidance Lights)		ฉ. ไฟนำร่องการบินวนเข้าสู่สนามบิน (Circling Guidance Lights)	คงเดิม
542	ในกรณีที่ทางวิ่งจำเป็นต้องใช้รองรับการทำการ บินวนเข้าสู่สนามบิน สนามบินต้องจัดให้มีไฟนำ ร่องการบินวนเข้าสู่สนามบิน เมื่อไฟนำร่องและไฟ ทางวิ่งที่มีอยู่ไม่เพียงพอที่จะระบุตำแหน่งของทาง วิ่งหรือพื้นที่ในการร่อนลงสำหรับอากาศยานที่ กำลังทำการบินวนเข้าสู่สนามบิน	515	ในกรณีที่ทางวิ่งจำเป็นต้องใช้รองรับการทำการ บินวนเข้าสู่สนามบิน สนามบินต้องจัดให้มีไฟนำ ร่องการบินวนเข้าสู่สนามบิน เมื่อไฟนำร่องและไฟ ทางวิ่งที่มีอยู่ไม่เพียงพอที่จะระบุตำแหน่งของทาง วิ่งหรือพื้นที่ในการร่อนลงสำหรับอากาศยานที่ กำลังทำการบินวนเข้าสู่สนามบิน	คงเดิม
543	สนามบินต้องจัดให้มีตำแหน่งและจำนวนของไฟ นำร่องการบินวนเข้าสู่สนามบินเพียงพอที่จะทำใ้ นักบินสามารถ (๑) เชื่อมเข้าสู่แนวการบินที่ขนานกับทางวิ่งที่ใช้ (downwind leg) หรือทำการจัดแนวและ ปรับแต่งเส้นทางของอากาศยาน เพื่อเข้าหาทางวิ่ง ที่ระยะห่างตามที่ต้องการ และเพื่อให้สามารถ แยกแยะหัวทางวิ่งได้อย่างรวดเร็ว และ (๒) ทำให้มองเห็นหัวทางวิ่งหรือสิ่งอื่น ๆ ซึ่งจะทำ ให้นักบินสามารถตัดสินใจเลี้ยวเข้าสู่ตำแหน่งที่ตั้ง ฉากกับทางวิ่งที่จะใช้ร่อนลง (base leg) และ ระยะสุดท้ายก่อนทำการร่อนลง (final approach) ได้ โดยจะต้องคำนึงถึงการนำร่องของ เครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ประเภททัศนวิสัยอื่น ๆ ด้วย	516	สนามบินต้องจัดให้มีตำแหน่งและจำนวนของไฟ นำร่องการบินวนเข้าสู่สนามบินเพียงพอที่จะทำใ้ นักบินสามารถ (๑) เชื่อมเข้าสู่แนวการบินที่ขนานกับทางวิ่งที่ใช้ (downwind leg) หรือทำการจัดแนวและ ปรับแต่งเส้นทางของอากาศยาน เพื่อเข้าหาทางวิ่ง ที่ระยะห่างตามที่ต้องการ และเพื่อให้สามารถ แยกแยะหัวทางวิ่งได้อย่างรวดเร็ว และ (๒) ทำให้มองเห็นหัวทางวิ่งหรือสิ่งอื่น ๆ ซึ่งจะทำ ให้นักบินสามารถตัดสินใจเลี้ยวเข้าสู่ตำแหน่งที่ตั้ง ฉากกับทางวิ่งที่จะใช้ ร่อนในการบินลง (base leg) และระยะสุดท้ายก่อนทำการ ร่อนบินลง (final approach) ได้ โดยจะต้องคำนึงถึงการนำ ร่องของเครื่องอำนวยความสะดวกในการ เดินอากาศ ประเภททัศนวิสัยอื่น ๆ ด้วย	ใช้คำว่า “บินลง” ให้สอดคล้องกันทั้งฉบับ

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
544	ไฟนําร่องการบินวนเข้าสู่สนามบินต้องประกอบด้วย (๑) ไฟที่แสดงแนวเส้นต่อขยายจากเส้นกึ่งกลางทางวิ่งหรือส่วนต่าง ๆ ของระบบไฟนําร่องการบินเข้าสู่สนามบิน หรือ (๒) ไฟที่แสดงถึงตำแหน่งของหัวทางวิ่ง หรือ (๓) ไฟที่แสดงถึงทิศทางหรือตำแหน่งของทางวิ่ง หรือ (๔) ไฟตาม (๑) (๒) และ (๓) รวมกัน หากพิจารณาแล้วเห็นว่ามีเหมาะสมกับทางวิ่งนั้น	517	ไฟนําร่องการบินวนเข้าสู่สนามบินต้องประกอบด้วย (๑) ไฟที่แสดงแนวเส้นต่อขยายจากเส้นกึ่งกลางทางวิ่งหรือส่วนต่าง ๆ ของระบบไฟนําร่องการบินเข้าสู่สนามบิน หรือ (๒) ไฟที่แสดงถึงตำแหน่งของหัวทางวิ่ง หรือ (๓) ไฟที่แสดงถึงทิศทางหรือตำแหน่งของทางวิ่ง หรือ (๔) ไฟตาม (๑) (๒) และ (๓) รวมกัน หากพิจารณาแล้วเห็นว่ามีเหมาะสมกับทางวิ่งนั้น	คงเดิม
545	ไฟนําร่องการบินวนเข้าสู่สนามบินต้องเป็นไฟส่องสว่างคงที่หรือไฟกะพริบที่มีความเข้มแสงและการกระจายลำแสงที่เพียงพอต่อการใช้งานในสภาพทัศนวิสัยต่าง ๆ และในสภาพที่มีแสงไฟบริเวณโดยรอบรบกวน เพื่อให้สามารถนําร่องการบินวนเข้าสู่สนามบินด้วยสายตาได้ ทั้งนี้ ไฟกะพริบต้องเป็นสีขาว ส่วนไฟส่องสว่างคงที่ต้องเป็นสีขาวหรือเป็นหลอดปล่อยประจุในก๊าซ (gaseous discharge lights)	518	ไฟนําร่องการบินวนเข้าสู่สนามบินต้องเป็นไฟส่องสว่างคงที่หรือไฟกะพริบที่มีความเข้มแสงและการกระจายลำแสงที่เพียงพอต่อการใช้งานในสภาพทัศนวิสัยต่าง ๆ และในสภาพที่มีแสงไฟบริเวณโดยรอบรบกวน เพื่อให้สามารถนําร่องการบินวนเข้าสู่สนามบินด้วยสายตาได้ ทั้งนี้ ไฟกะพริบต้องเป็นสีขาว ส่วนไฟส่องสว่างคงที่ต้องเป็นสีขาวหรือเป็นหลอดปล่อยประจุในก๊าซ (gaseous discharge lights)	คงเดิม
546	ไฟต้องออกแบบและติดตั้งในลักษณะที่ไม่ทำให้นักบินเกิดอาการตาพร่ามัว หรือเกิดความสับสน ในขณะที่ทำการร่อนลง บินขึ้น หรือขับเคลื่อนบนภาคพื้น	519	ไฟต้องออกแบบและติดตั้งในลักษณะที่ไม่ทำให้นักบินเกิดอาการตาพร่ามัว หรือเกิดความสับสน ในขณะที่ทำการ ร่อน บินลง บิน วิ่งขึ้น หรือขับเคลื่อนบนภาคพื้น	ใช้คำว่า “วิ่งขึ้น” และ “บินลง” ให้สอดคล้องกันทั้งฉบับ
	ข. ระบบไฟนำเข้าสู่หัวทางวิ่ง (Runway Lead-In Lighting Systems)		ข. ระบบไฟนำเข้าสู่หัวทางวิ่ง (Runway Lead-In Lighting Systems)	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
547	สนามบินต้องจัดให้มีระบบไฟนำเข้าสู่หัวทางวิ่ง ในกรณีที่มีความต้องการการนำร่องด้วยสายตา ตลอดเส้นทางการบินที่ใช้ในการร่อนลงเพื่อ หลีกเลี่ยงลักษณะภูมิประเทศที่เป็นอันตราย หรือ เพื่อจุดประสงค์ในการลดเสียงรบกวน	520	สนามบินต้องจัดให้มีระบบไฟนำเข้าสู่หัวทางวิ่ง ในกรณีที่มีความต้องการการนำร่องด้วยสายตา ตลอดเส้นทางการบินที่ใช้ในการร่อนลงเพื่อ หลีกเลี่ยงลักษณะภูมิประเทศที่เป็นอันตราย หรือ เพื่อจุดประสงค์ในการลดเสียงรบกวน	คงเดิม
548	ระบบไฟนำเข้าสู่หัวทางวิ่ง ต้องประกอบด้วยกลุ่ม ของไฟซึ่งติดตั้งอยู่ในตำแหน่งที่กำหนดให้เป็น เส้นทางการบินสำหรับการร่อนลง และต้อง เป็นตำแหน่งที่ทำให้สามารถมองเห็นไฟกลุ่มหนึ่ง จากตำแหน่งของไฟอีกกลุ่มหนึ่งที่อยู่ก่อนหน้า โดยระยะห่างระหว่างกลุ่มของไฟที่ติดกันต้องไม่ เกินหนึ่งพันหกร้อยเมตรโดยประมาณ ระบบไฟนำเข้าสู่หัวทางวิ่งตามวรรคหนึ่งอาจมี ลักษณะเป็นแนวโค้ง แนวตรง หรือทั้งสองลักษณะ รวมกันก็ได้	521	ระบบไฟนำเข้าสู่หัวทางวิ่ง ต้องประกอบด้วยกลุ่ม ของไฟซึ่งติดตั้งอยู่ในตำแหน่งที่กำหนดให้เป็น เส้นทางการบินสำหรับการร่อนลง และต้อง เป็นตำแหน่งที่ทำให้สามารถมองเห็นไฟกลุ่มหนึ่ง จากตำแหน่งของไฟอีกกลุ่มหนึ่งที่อยู่ก่อนหน้า โดยระยะห่างระหว่างกลุ่มของไฟที่ติดกันต้องไม่ เกินหนึ่งพันหกร้อยเมตรโดยประมาณ ระบบไฟนำเข้าสู่หัวทางวิ่งตามวรรคหนึ่งอาจมี ลักษณะเป็นแนวโค้ง แนวตรง หรือทั้งสองลักษณะ รวมกันก็ได้	คงเดิม
549	ระบบไฟนำเข้าสู่หัวทางวิ่งต้องต่อขยายจากจุดที่ กำหนดไปจนถึงจุดที่มีการติดตั้งระบบไฟนำร่อง การบินเข้าสู่สนามบิน (ถ้ามี) หรือ ทางวิ่ง หรือ ระบบไฟทางวิ่งที่สามารถมองเห็นได้	522	ระบบไฟนำเข้าสู่หัวทางวิ่งต้องต่อขยายจากจุดที่ กำหนดไปจนถึงจุดที่มีการติดตั้งระบบไฟนำร่อง การบินเข้าสู่สนามบิน (ถ้ามี) หรือ ทางวิ่ง หรือ ระบบไฟทางวิ่งที่สามารถมองเห็นได้	คงเดิม
550	กลุ่มของไฟนำเข้าสู่หัวทางวิ่งแต่ละกลุ่มต้อง ประกอบด้วยไฟกะพริบอย่างน้อยสามดวง จัดเรียงเป็นแนวเส้นตรงหรือเป็นกลุ่ม โดยระบบ ไฟนี้อาจเสริมด้วยไฟส่องสว่างคงที่ได้ หากไฟนี้จะ ช่วยในการระบุระบบไฟดังกล่าว	523	กลุ่มของไฟนำเข้าสู่หัวทางวิ่งแต่ละกลุ่มต้อง ประกอบด้วยไฟกะพริบอย่างน้อยสามดวง จัดเรียงเป็นแนวเส้นตรงหรือเป็นกลุ่ม โดยระบบ ไฟนี้อาจเสริมด้วยไฟส่องสว่างคงที่ได้ หากไฟนี้จะ ช่วยในการระบุระบบไฟดังกล่าว	คงเดิม
551	ไฟกะพริบและไฟส่องสว่างคงที่ที่ต้องเป็นสีขาว	524	ไฟกะพริบและไฟส่องสว่างคงที่ที่ต้องเป็นสีขาว	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
552	หากสามารถทำได้ ไฟกะพริบในแต่ละกลุ่มต้องกะพริบตามลำดับเข้าหาทางวิ่ง	525	หากสามารถทำได้ ไฟกะพริบในแต่ละกลุ่มต้องกะพริบตามลำดับเข้าหาทางวิ่ง	คงเดิม
	ข. ไฟแสดงตำแหน่งหัวทางวิ่ง (Runway Threshold Identification Lights)		ข. ไฟแสดงตำแหน่งหัวทางวิ่ง (Runway Threshold Identification Lights)	คงเดิม
553	สนามบินต้องติดตั้งไฟแสดงตำแหน่งหัวทางวิ่ง ในบริเวณ ดังต่อไปนี้ (๑) ที่หัวทางวิ่งของทางวิ่งแบบนอนพริชชัน ในกรณีที่ต้องทำให้สามารถมองเห็นหัวทางวิ่งได้เด่นชัดมากขึ้น หรือในกรณีที่ไม่สามารถจัดให้มีไฟนาร์วออื่น ๆ ได้ และ (๒) ที่หัวทางวิ่งซึ่งถูกเลื่อนไปอย่างถาวรจากปลายสุดของทางวิ่ง หรือหัวทางวิ่งที่ถูกเลื่อนไปชั่วคราวจากตำแหน่งปกติ และมีความจำเป็นที่ต้องทำให้สามารถมองเห็นหัวทางวิ่งได้เด่นชัดมากขึ้น	526	สนามบินต้องติดตั้งไฟแสดงตำแหน่งหัวทางวิ่ง ในบริเวณ ดังต่อไปนี้ (๑) ที่หัวทางวิ่งของทางวิ่งแบบนอนพริชชัน ในกรณีที่จำเป็นต้องทำให้สามารถมองเห็นหัวทางวิ่งได้เด่นชัดมากขึ้น หรือในกรณีที่ไม่สามารถจัดให้มีไฟนาร์วออื่น ๆ ได้ และ (๒) ที่หัวทางวิ่งซึ่งถูกเลื่อนไปอย่างถาวรจากปลายสุดของทางวิ่ง หรือหัวทางวิ่งที่ถูกเลื่อนไปชั่วคราวจากตำแหน่งปกติ และมีความจำเป็นที่ต้องทำให้สามารถมองเห็นหัวทางวิ่งได้เด่นชัดมากขึ้น	คงเดิม
554	ไฟแสดงตำแหน่งหัวทางวิ่งต้องติดตั้งอยู่ทางด้านข้างของทางวิ่ง ห่างจากเส้นกึ่งกลางทางวิ่งในลักษณะสมมาตรกัน โดยจะต้องจัดวางอยู่ในแนวเดียวกับหัวทางวิ่ง และมีระยะห่างจากไฟขอบทางวิ่งข้างละประมาณสิบเมตร	527	ไฟแสดงตำแหน่งหัวทางวิ่งต้องติดตั้งอยู่ทางด้านข้างของทางวิ่ง ห่างจากเส้นกึ่งกลางทางวิ่งในลักษณะสมมาตรกัน โดยจะต้องจัดวางอยู่ในแนวเดียวกับหัวทางวิ่ง และมีระยะห่างจากไฟขอบทางวิ่งข้างละประมาณสิบเมตร	
555	ไฟแสดงตำแหน่งหัวทางวิ่งต้องเป็นไฟกะพริบสีขาว โดยกะพริบด้วยความถี่ระหว่างหกสิบถึงหนึ่งร้อยยี่สิบครั้งต่อนาที	528	ไฟแสดงตำแหน่งหัวทางวิ่งต้องเป็นไฟกะพริบสีขาว โดยกะพริบด้วยความถี่ระหว่างหกสิบถึงหนึ่งร้อยยี่สิบครั้งต่อนาที	คงเดิม
556	ไฟตามข้อ ๕๕๕ ต้องสามารถมองเห็นได้เฉพาะในทิศทางที่อากาศยานร่อนลงสู่ทางวิ่งเท่านั้น	529	ไฟตามข้อ ๕๒๘ ต้องสามารถมองเห็นได้เฉพาะในทิศทาง การบินเข้าสู่ที่อากาศยานร่อนลงสู่ ทางวิ่งเท่านั้น	แก้คำให้เหมาะสมกับคำภาษาอังกฤษ - direction of approach

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
	ฉ. ไฟขอบทางวิ่ง (Runway Edge Lights)		ฉ. ไฟขอบทางวิ่ง (Runway Edge Lights)	คงเดิม
557	สนามบินต้องจัดให้มีไฟขอบทางวิ่ง สำหรับทางวิ่งที่มีการใช้งานในเวลากลางคืน หรือสำหรับทางวิ่งแบบพริชชีน ไม่ว่าจะมีการใช้งานในเวลากลางวันหรือกลางคืนก็ตาม	530	สนามบินต้องจัดให้มีไฟขอบทางวิ่ง สำหรับทางวิ่งที่มีการใช้งานในเวลากลางคืน หรือสำหรับทางวิ่งแบบพริชชีน ไม่ว่าจะมีการใช้งานในเวลากลางวันหรือกลางคืนก็ตาม	คงเดิม
558	สนามบินต้องจัดให้มีไฟขอบทางวิ่งบนทางวิ่งที่ใช้สำหรับการบินขึ้น ในขณะที่มีค่าระยะที่นักบินมองเห็นทางวิ่งต่ำกว่าแปดร้อยเมตรในเวลากลางวัน	531	สนามบินต้องจัดให้มีไฟขอบทางวิ่งบนทางวิ่งที่ใช้สำหรับการ บินวิ่ง ขึ้น ในขณะที่มีค่าระยะที่นักบินมองเห็นทางวิ่งต่ำกว่าแปดร้อยเมตรในเวลากลางวัน	ใช้คำว่า “วิ่งขึ้น” ให้สอดคล้องกันทั้งฉบับ
559	ไฟขอบทางวิ่งต้องติดตั้งตลอดความยาวทางวิ่ง และต้องจัดเรียงเป็นแถวขนานกันสองเส้น โดยมีระยะห่างจากเส้นกึ่งกลางทางวิ่งเป็นระยะทางที่เท่ากัน	532	ไฟขอบทางวิ่งต้องติดตั้งตลอดความยาวทางวิ่ง และต้องจัดเรียงเป็นแถวขนานกันสองเส้น โดยมีระยะห่างจากเส้นกึ่งกลางทางวิ่งเป็นระยะทางที่เท่ากัน	คงเดิม
560	ไฟขอบทางวิ่งต้องติดตั้งอยู่บนขอบของพื้นที่ที่ประกาศให้ใช้งานเป็นทางวิ่ง หรือติดตั้งบริเวณด้านนอกของขอบพื้นที่ดังกล่าวในระยะไม่เกินสามเมตร	533	ไฟขอบทางวิ่งต้องติดตั้งอยู่บนขอบของพื้นที่ที่ประกาศให้ใช้งานเป็นทางวิ่ง หรือติดตั้งบริเวณด้านนอกของขอบพื้นที่ดังกล่าวในระยะไม่เกินสามเมตร	คงเดิม
561	ในกรณีที่มีความกว้างของพื้นที่ที่ประกาศให้ใช้งานเป็นทางวิ่งมีความกว้างเกินหกสิบเมตร ระยะห่างระหว่างไฟขอบทางวิ่งทั้งสองแถวให้กำหนดโดยการพิจารณาลักษณะของการปฏิบัติการ ลักษณะการกระจายแสงของไฟขอบทางวิ่ง และเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ประเภททัศนวิสัยอื่น ๆ ที่ติดตั้งบนทางวิ่ง	534	ในกรณีที่มีความกว้างของพื้นที่ที่ประกาศให้ใช้งานเป็นทางวิ่งมีความกว้างเกินหกสิบเมตร ระยะห่างระหว่างไฟขอบทางวิ่งทั้งสองแถวให้กำหนดโดยการพิจารณาลักษณะของการปฏิบัติการ ลักษณะการกระจายแสงของไฟขอบทางวิ่ง และเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ประเภททัศนวิสัยอื่น ๆ ที่ติดตั้งบนทางวิ่ง	คงเดิม

ชื่อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ชื่อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
562	ไฟขอบทางวิ่งต้องมีการเว้นระยะห่างที่เท่า ๆ กัน โดยระยะห่างระหว่างโคมไฟต้องไม่เกินหกสิบ เมตร สำหรับทางวิ่งแบบบินลงด้วยเครื่องวัด ประกอบการบิน และไม่เกินหนึ่งร้อยเมตร สำหรับ ทางวิ่งแบบบินลงโดยไม่ใช้เครื่องวัดประกอบการบิน ไฟขอบทางวิ่งที่อยู่ด้านตรงกันข้ามกับ แกนกลางของทางวิ่ง ต้องอยู่บนแนวซึ่งตั้งฉากกับ แกนกลางดังกล่าว ทั้งนี้ บริเวณจุดตัดของทางวิ่ง ไฟขอบทางวิ่งอาจมีการเว้นระยะห่างที่ไม่ สม่าเสมอหรือเว้นการติดตั้งไฟก็ได้ หากมีการ นำทางที่เพียงพอแก่นักบิน	535	ไฟขอบทางวิ่งต้องมีการเว้นระยะห่างที่เท่า ๆ กัน โดยระยะห่างระหว่างโคมไฟต้องไม่เกินหกสิบ เมตร สำหรับทางวิ่งแบบบินลงด้วยเครื่องวัด ประกอบการบิน และไม่เกินหนึ่งร้อยเมตร สำหรับ ทางวิ่งแบบบินลงโดยไม่ใช้เครื่องวัดประกอบการบิน ไฟขอบทางวิ่งที่อยู่ด้านตรงกันข้ามกับ แกนกลางของทางวิ่ง ต้องอยู่บนแนวซึ่งตั้งฉากกับ แกนกลางดังกล่าว ทั้งนี้ บริเวณจุดตัดของทางวิ่ง ไฟขอบทางวิ่งอาจมีการเว้นระยะห่างที่ไม่ สม่าเสมอหรือเว้นการติดตั้งไฟก็ได้ หากมีการ นำทางที่เพียงพอแก่นักบิน	คงเดิม
563	ไฟขอบทางวิ่งต้องเป็นไฟส่องสว่างคงที่ที่เป็นสีขาว ซึ่งสามารถปรับเปลี่ยนโทนสีได้ (variable white) ยกเว้น (๑) ในกรณีที่มีการเลื่อนหัวทางวิ่ง ไฟขอบทางวิ่ง ระหว่างจุดเริ่มต้นทางวิ่งและหัวทางวิ่งที่ถูกเลื่อน ไปต้องเป็นไฟสีแดงส่องไปยังทิศทางที่อากาศยาน บินเข้าสู่สนามบิน (๒) ส่วนของไฟขอบทางวิ่งในระยะหกร้อยเมตร หรือหนึ่งในสามของความยาวทางวิ่ง แล้วแต่ค่าใด น้อยกว่า ที่บริเวณจุดปลายสุดของทางวิ่งอีก ด้านหนึ่งซึ่งอยู่ตรงกันข้ามกับปลายสุดของทางวิ่ง ที่อากาศยานใช้เป็นจุดเริ่มต้นในการวิ่งเพื่อบินขึ้น ไฟบริเวณดังกล่าวอาจเป็นไฟสีเหลืองได้	536	ไฟขอบทางวิ่งต้องเป็นไฟส่องสว่างคงที่ที่เป็นสีขาว ซึ่งสามารถปรับเปลี่ยนโทนสีได้ (variable white) ยกเว้น (๑) ในกรณีที่มีการเลื่อนหัวทางวิ่ง ไฟขอบทางวิ่ง ระหว่างจุดเริ่มต้นทางวิ่งและหัวทางวิ่งที่ถูกเลื่อน ไปต้องเป็นไฟสีแดงส่องไปยังทิศทางที่อากาศยาน บินเข้าสู่สนามบิน (๒) ส่วนของไฟขอบทางวิ่งในระยะหกร้อยเมตร หรือหนึ่งในสามของความยาวทางวิ่ง แล้วแต่ค่าใด น้อยกว่า ที่บริเวณจุดปลายสุดของทางวิ่งอีก ด้านหนึ่งซึ่งอยู่ตรงกันข้ามกับปลายสุดของทางวิ่ง ที่อากาศยานใช้เป็นจุดเริ่มต้นในการวิ่งเพื่อ <u>บินวิ่ง</u> ขึ้น ไฟบริเวณดังกล่าวอาจเป็นไฟสีเหลืองได้	ใช้คำว่า “วิ่งขึ้น” ให้สอดคล้องกันทั้งฉบับ

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
564	ไฟขอบทางวิ่งต้องส่องสว่างไปยังทิศทางต่าง ๆ ของมุมแอสิมัทที่มีความจำเป็นสำหรับการนำทางให้นักบินที่กำลังทำการบินลงหรือทำการบินขึ้นจากแต่ละทิศทาง ในกรณีที่ไฟขอบทางวิ่งมีไว้เพื่อนำร่องการบินวนเข้าสู่สนามบิน ไฟดังกล่าวต้องส่องสว่างไปยังทุก ๆ ทิศทางของมุมแอสิมัท ทั้งนี้ให้เป็นไปตามที่กำหนดไว้ในข้อ ๕๔๒	537	ไฟขอบทางวิ่งต้องส่องสว่างไปยังทิศทางต่าง ๆ ของมุมแอสิมัทที่มีความจำเป็นสำหรับการนำทางให้นักบินที่กำลังทำการบินลงหรือทำการ <u>บินวิ่ง</u> ขึ้นจากแต่ละทิศทาง ในกรณีที่ไฟขอบทางวิ่งมีไว้เพื่อนำร่องการบินวนเข้าสู่สนามบิน ไฟดังกล่าวต้องส่องสว่างไปยังทุก ๆ ทิศทางของมุมแอสิมัท ทั้งนี้ ให้เป็นไปตามที่กำหนดไว้ในข้อ ๕๑๕	ใช้คำว่า “วิ่งขึ้น” ให้สอดคล้องกันทั้งฉบับ
565	ไฟขอบทางวิ่งต้องส่องสว่างทำมุมเงยสิบห้าองศาเหนือแนวระดับ ในทิศทางต่าง ๆ ของมุมแอสิมัทตามที่กำหนดในข้อ ๕๖๔ โดยต้องมีความเข้มแสงเพียงพอสำหรับการใช้งานเพื่อบินขึ้นหรือบินลงในสภาพทัศนวิสัยต่าง ๆ และในสภาพที่มีแสงไฟบริเวณโดยรอบรบกวน ไม่ว่าในกรณีใด ๆ ก็ตาม ไฟขอบทางวิ่งต้องมีความเข้มแสงอย่างน้อยห้าสิบแคนเดลา เว้นแต่ในกรณีที่สนามบินมีแสงไฟบริเวณโดยรอบรบกวนน้อย ความเข้มของแสงอาจลดลงได้ แต่ต้องไม่ต่ำกว่ายี่สิบห้าแคนเดลาเพื่อหลีกเลี่ยงการทำให้นักบินเกิดอาการตาพร่ามัว	538	ไฟขอบทางวิ่งต้องส่องสว่างทำมุมเงยสิบห้าองศาเหนือแนวระดับ ในทิศทางต่าง ๆ ของมุมแอสิมัทตามที่กำหนดในข้อ ๕๓๗ โดยต้องมีความเข้มแสงเพียงพอสำหรับการใช้งานเพื่อ <u>บินวิ่ง</u> ขึ้นหรือบินลงในสภาพทัศนวิสัยต่าง ๆ และในสภาพที่มีแสงไฟบริเวณโดยรอบรบกวน ไม่ว่าในกรณีใด ๆ ก็ตาม ไฟขอบทางวิ่งต้องมีความเข้มแสงอย่างน้อยห้าสิบแคนเดลา เว้นแต่ในกรณีที่สนามบินมีแสงไฟบริเวณโดยรอบรบกวนน้อย ความเข้มของแสงอาจลดลงได้ แต่ต้องไม่ต่ำกว่ายี่สิบห้าแคนเดลาเพื่อหลีกเลี่ยงการทำให้นักบินเกิดอาการตาพร่ามัว	ใช้คำว่า “วิ่งขึ้น” ให้สอดคล้องกันทั้งฉบับ
566	ไฟขอบทางวิ่งบนทางวิ่งแบบพริชชีนต้องเป็นไปตามข้อกำหนดในภาคผนวกแนบท้าย ๒ รูปที่ ๒-๙ หรือรูปที่ ๒-๑๐	539	ไฟขอบทางวิ่งบนทางวิ่งแบบพริชชีนต้องเป็นไปตามข้อกำหนดในภาคผนวกแนบท้าย ๒ รูปที่ ๒-๙ หรือรูปที่ ๒-๑๐	คงเดิม
	ณ. ไฟหัวทางวิ่งและไฟแถบปีก (Runway Threshold Lights and Wing Bar Lights)		ณ. ไฟหัวทางวิ่งและไฟแถบปีก (Runway Threshold Lights and Wing Bar Lights)	คงเดิม

ชื่อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ชื่อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
567	ไฟหัวทางวิ่ง สนามบินต้องจัดให้มีไฟหัวทางวิ่ง สำหรับทางวิ่งที่ ติดตั้งไฟขอบทางวิ่ง เว้นแต่เป็นทางวิ่งแบบบินลง โดยไม่ใช้เครื่องวัดประกอบการบิน หรือทางวิ่ง แบบนอนพริชชีชั่น เมื่อหัวทางวิ่งถูกเลื่อนออกไป และมีการติดตั้งไฟแถบปีก	540	ไฟหัวทางวิ่ง สนามบินต้องจัดให้มีไฟหัวทางวิ่ง สำหรับทางวิ่งที่ ติดตั้งไฟขอบทางวิ่ง เว้นแต่เป็นทางวิ่งแบบบินลง โดยไม่ใช้เครื่องวัดประกอบการบิน หรือทางวิ่ง แบบนอนพริชชีชั่น เมื่อหัวทางวิ่งถูกเลื่อนออกไป และมีการติดตั้งไฟแถบปีก	คงเดิม
568	เมื่อหัวทางวิ่งอยู่ที่ปลายสุดของทางวิ่ง ไฟหัวทาง วิ่งต้องถูกจัดเรียงเป็นแถวตั้งฉากกับแกนกลางของ ทางวิ่ง โดยอยู่ใกล้กับปลายของทางวิ่งมากที่สุด เท่าที่จะทำได้ และไม่ว่ากรณีใด ๆ ก็ตามต้องมี ระยะห่างไม่เกินสามเมตรจากปลายสุดทางวิ่ง	541	เมื่อหัวทางวิ่งอยู่ที่ปลายสุดของทางวิ่ง ไฟหัวทาง วิ่งต้องถูกจัดเรียงเป็นแถวตั้งฉากกับแกนกลางของ ทางวิ่ง โดยอยู่ใกล้กับปลายของทางวิ่งมากที่สุด เท่าที่จะทำได้ และไม่ว่ากรณีใด ๆ ก็ตามต้องมี ระยะห่างไม่เกินสามเมตรจากปลายสุดทางวิ่ง	คงเดิม
569	ในกรณีที่หัวทางวิ่งถูกเลื่อนไปจากปลายสุดของ ทางวิ่ง ไฟหัวทางวิ่งต้องถูกจัดเรียงเป็นแถวตั้งฉาก กับแกนกลางของทางวิ่ง ณ ตำแหน่งของหัวทางวิ่ง ที่ถูกเลื่อนออกไป	542	ในกรณีที่หัวทางวิ่งถูกเลื่อนไปจากปลายสุดของ ทางวิ่ง ไฟหัวทางวิ่งต้องถูกจัดเรียงเป็นแถวตั้งฉาก กับแกนกลางของทางวิ่ง ณ ตำแหน่งของหัวทางวิ่ง ที่ถูกเลื่อนออกไป	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
570	<p>ไฟหัวทางวิ่งต้องประกอบด้วย</p> <p>(๑) บนทางวิ่งแบบบินลงโดยไม่ใช้เครื่องวัดประกอบการบินหรือทางวิ่งแบบนอนพริชชีชั่น ต้องมีโคมไฟอย่างน้อยหกโคม</p> <p>(๒) บนทางวิ่งแบบพริชชีชั่น ประเภทที่หนึ่ง โคมไฟต้องติดตั้งอยู่ระหว่างไฟขอบทางวิ่งทั้งสองข้าง โดยมีการเว้นระยะห่างระหว่างโคมไฟเท่า ๆ กัน ซึ่งระยะห่างดังกล่าวต้องเท่ากับสามเมตร และ</p> <p>(๓) บนทางวิ่งแบบพริชชีชั่น ประเภทที่สอง หรือทางวิ่งแบบพริชชีชั่น ประเภทที่สาม โคมไฟต้องติดตั้งอยู่ระหว่างไฟขอบทางวิ่งทั้งสองข้าง โดยมีการเว้นระยะห่างระหว่างโคมไฟเท่า ๆ กัน ซึ่งระยะห่างดังกล่าวต้องไม่เกินสามเมตร</p>	543	<p>ไฟหัวทางวิ่งต้องประกอบด้วย</p> <p>(๑) บนทางวิ่งแบบบินลงโดยไม่ใช้เครื่องวัดประกอบการบินหรือทางวิ่งแบบนอนพริชชีชั่น ต้องมีโคมไฟอย่างน้อยหกโคม</p> <p>(๒) บนทางวิ่งแบบพริชชีชั่น ประเภทที่หนึ่ง โคมไฟต้องติดตั้งอยู่ระหว่างไฟขอบทางวิ่งทั้งสองข้าง โดยมีการเว้นระยะห่างระหว่างโคมไฟเท่า ๆ กัน ซึ่งระยะห่างดังกล่าวต้องเท่ากับสามเมตร และ</p> <p>(๓) บนทางวิ่งแบบพริชชีชั่น ประเภทที่สอง หรือทางวิ่งแบบพริชชีชั่น ประเภทที่สาม โคมไฟต้องติดตั้งอยู่ระหว่างไฟขอบทางวิ่งทั้งสองข้าง โดยมีการเว้นระยะห่างระหว่างโคมไฟเท่า ๆ กัน ซึ่งระยะห่างดังกล่าวต้องไม่เกินสามเมตร</p>	คงเดิม
571	<p>ไฟตามข้อ ๕๗๐ (๑) และ (๒) ต้องมีลักษณะอย่างใดอย่างหนึ่ง ดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) มีระยะห่างเท่า ๆ กัน และติดตั้งอยู่ระหว่างแถวของไฟขอบทางวิ่งทั้งสองข้าง โดยต้องเป็นไปตามที่กำหนดไว้ในรูปที่ ๓๓ หรือ</p> <p>(๒) เป็นโคมไฟสองกลุ่มที่จัดวางห่างจากเส้นกึ่งกลางทางวิ่งอย่างสมมาตรกัน โดยระยะห่างระหว่างโคมไฟในแต่ละกลุ่มต้องเท่ากัน และช่องว่างระหว่างกลุ่มโคมไฟเท่ากับระยะห่างระหว่างแถวของเครื่องหมายหรือไฟแสดงเขตจุดแตะพื้น (หากจัดให้มี) หรือช่องว่างระหว่างกลุ่มโคมไฟต้องไม่เกินครึ่งหนึ่งของระยะห่างระหว่างแถวของไฟขอบทางวิ่ง</p>	544	<p>ไฟตามข้อ ๕๔๓ (๑) และ (๒) ต้องมีลักษณะอย่างใดอย่างหนึ่ง ดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) มีระยะห่างเท่า ๆ กัน และติดตั้งอยู่ระหว่างแถวของไฟขอบทางวิ่งทั้งสองข้าง โดยต้องเป็นไปตามที่กำหนดไว้ในรูปที่ ๓๓ หรือ</p> <p>(๒) เป็นโคมไฟสองกลุ่มที่จัดวางห่างจากเส้นกึ่งกลางทางวิ่งอย่างสมมาตรกัน โดยระยะห่างระหว่างโคมไฟในแต่ละกลุ่มต้องเท่ากัน และช่องว่างระหว่างกลุ่มโคมไฟเท่ากับระยะห่างระหว่างแถวของเครื่องหมายหรือไฟแสดงเขตจุดแตะพื้น (หากจัดให้มี) หรือช่องว่างระหว่างกลุ่มโคมไฟต้องไม่เกินครึ่งหนึ่งของระยะห่างระหว่างแถวของไฟขอบทางวิ่ง</p>	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
รูปที่ 33	การจัดวางไฟหัวทางวิ่งและไฟสิ้นสุดทางวิ่ง	รูปที่ 33	การจัดวางไฟหัวทางวิ่งและไฟสิ้นสุดทางวิ่ง	คงเดิม
572	ไฟแถบปีก สนามบินต้องจัดให้มีไฟแถบปีกสำหรับทางวิ่ง แบบพริชชีชั้น ในกรณีที่ต้องการเพิ่มความชัดเจน ของตำแหน่งหัวทางวิ่ง	545	ไฟแถบปีก สนามบินต้องจัดให้มีไฟแถบปีกสำหรับทางวิ่ง แบบพริชชีชั้น ในกรณีที่ต้องการเพิ่มความชัดเจน ของตำแหน่งหัวทางวิ่ง	คงเดิม
573	สนามบินต้องจัดให้มีไฟแถบปีกสำหรับทางวิ่งแบบ บินลงโดยไม่ใช้เครื่องวัดประกอบการบิน หรือทาง วิ่งแบบนอนพริชชีชั้น เมื่อทางวิ่งนั้นมีการเลื่อนหัว ทางวิ่งและจำเป็นต้องมีไฟหัวทางวิ่ง แต่สนามบิน นั้นไม่ได้ติดตั้งไฟดังกล่าว	546	สนามบินต้องจัดให้มีไฟแถบปีกสำหรับทางวิ่งแบบ บินลงโดยไม่ใช้เครื่องวัดประกอบการบิน หรือทาง วิ่งแบบนอนพริชชีชั้น เมื่อทางวิ่งนั้นมีการเลื่อนหัว ทางวิ่งและจำเป็นต้องมีไฟหัวทางวิ่ง แต่สนามบิน นั้นไม่ได้ติดตั้งไฟดังกล่าว	คงเดิม
574	ไฟแถบปีกต้องจัดวางห่างจากเส้นกึ่งกลางทางวิ่ง อย่างสมมาตรกันที่บริเวณหัวทางวิ่ง โดยไฟแต่ละ แถบต้องประกอบด้วยโคมไฟอย่างน้อยห้าโคม ซึ่ง ตั้งฉากและขยายออกไปอย่างน้อยสิบเมตรจากไฟ ขอบทางวิ่ง และโคมไฟดวงในสุดของแต่ละแถบ ต้องอยู่ในแนวของไฟขอบทางวิ่ง	547	ไฟแถบปีกต้องจัดวางห่างจากเส้นกึ่งกลางทางวิ่ง อย่างสมมาตรกันที่บริเวณหัวทางวิ่ง โดยไฟแต่ละ แถบต้องประกอบด้วยโคมไฟอย่างน้อยห้าโคม ซึ่ง ตั้งฉากและขยายออกไปอย่างน้อยสิบเมตรจากไฟ ขอบทางวิ่ง และโคมไฟดวงในสุดของแต่ละแถบ ต้องอยู่ในแนวของไฟขอบทางวิ่ง	คงเดิม
575	ไฟหัวทางวิ่งและไฟแถบปีกต้องเป็นไฟส่องสว่าง คงที่ไปในทิศทางเดียว โดยเป็นไฟสี่เหลี่ยมสองไปยัง ทิศทางของการร่อนลงสู่ทางวิ่ง ความเข้มแสงและ การกระจายลำแสงของโคมไฟต้องเพียงพอสำหรับ การใช้งานทางวิ่งในสภาพทัศนวิสัยต่าง ๆ และใน สภาพที่มีแสงไฟบริเวณโดยรอบรบกวน	548	ไฟหัวทางวิ่งและไฟแถบปีกต้องเป็นไฟส่องสว่าง คงที่ไปในทิศทางเดียว โดยเป็นไฟสี่เหลี่ยมสองไปยัง ทิศทางของการร่อนลงสู่การบินเข้าสู่ทางวิ่ง ความเข้มแสงและการกระจายลำแสงของโคมไฟ ต้องเพียงพอสำหรับการใช้งานทางวิ่งในสภาพ ทัศนวิสัยต่าง ๆ และในสภาพที่มีแสงไฟบริเวณ โดยรอบรบกวน	แก้คำให้เหมาะสมกับคำภาษาอังกฤษ - direction of approach

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
576	ลักษณะของไฟหัวทางวิ่งบนทางวิ่งแบบพริชชีชั่น ต้องเป็นไปตามข้อกำหนดในภาคผนวกแนบท้าย ๒ รูปที่ ๒-๓	549	ลักษณะของไฟหัวทางวิ่งบนทางวิ่งแบบพริชชีชั่น ต้องเป็นไปตามข้อกำหนดในภาคผนวกแนบท้าย ๒ รูปที่ ๒-๓	คงเดิม
577	ลักษณะของไฟแถบปีกสำหรับทางวิ่งแบบพริชชีชั่น ต้องเป็นไปตามข้อกำหนดในภาคผนวกแนบท้าย ๒ รูปที่ ๒-๔	550	ลักษณะของไฟแถบปีกสำหรับทางวิ่งแบบพริชชีชั่น ต้องเป็นไปตามข้อกำหนดในภาคผนวกแนบท้าย ๒ รูปที่ ๒-๔	คงเดิม
	ฎ. ไฟสิ้นสุดทางวิ่ง (Runway End Lights)		ฎ. ไฟสิ้นสุดทางวิ่ง (Runway End Lights)	คงเดิม
578	สนามบินต้องจัดให้มีไฟสิ้นสุดทางวิ่ง สำหรับทาง วิ่งที่มีการติดตั้งไฟขอบทางวิ่ง ในกรณีที่หัวทางวิ่ง อยู่ที่บริเวณปลายสุดของทางวิ่ง อุปกรณ์ที่ติดตั้ง เพื่อใช้เป็นไฟหัวทางวิ่งอาจใช้เป็นไฟสิ้นสุดทางวิ่ง ได้ด้วย	551	สนามบินต้องจัดให้มีไฟสิ้นสุดทางวิ่ง สำหรับทาง วิ่งที่มีการติดตั้งไฟขอบทางวิ่ง ในกรณีที่หัวทางวิ่ง อยู่ที่บริเวณปลายสุดของทางวิ่ง อุปกรณ์ที่ติดตั้ง เพื่อใช้เป็นไฟหัวทางวิ่งอาจใช้เป็นไฟสิ้นสุดทางวิ่ง ได้ด้วย	คงเดิม
579	ไฟสิ้นสุดทางวิ่งต้องติดตั้งอยู่บนแนวเส้นซึ่งตั้งฉาก กับแกนกลางของทางวิ่ง โดยอยู่ใกล้กับจุดสิ้นสุด ของทางวิ่งเท่าที่จะเป็นไปได้ และไม่ว่าในกรณีใดก็ ตาม ระยะห่างต้องไม่เกินสามเมตรจากจุดสิ้นสุด ทางวิ่ง	552	ไฟสิ้นสุดทางวิ่งต้องติดตั้งอยู่บนแนวเส้นซึ่งตั้งฉาก กับแกนกลางของทางวิ่ง โดยอยู่ใกล้กับจุดสิ้นสุด ของทางวิ่งเท่าที่จะเป็นไปได้ และไม่ว่าในกรณีใดก็ ตาม ระยะห่างต้องไม่เกินสามเมตรจากจุดสิ้นสุด ทางวิ่ง	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
580	ไฟเส้นสุดทางวิ่งต้องประกอบด้วยโคมไฟอย่างน้อย หกโคม โดยโคมไฟต้องมีลักษณะอย่างใดอย่าง หนึ่ง ดังต่อไปนี้ (๑) มีระยะห่างเท่า ๆ กัน ติดตั้งอยู่ระหว่างแถว ของไฟขอบทางวิ่งทั้งสองข้าง หรือ (๒) เป็นโคมไฟสองกลุ่มที่จัดวางห่างจากเส้น กึ่งกลางทางวิ่งอย่างสมมาตรกัน โดยระยะห่าง ระหว่างโคมไฟในแต่ละกลุ่มต้องเท่ากัน และ ช่องว่างระหว่างกลุ่มโคมไฟต้องไม่เกินครึ่งหนึ่ง ของระยะห่างระหว่างแถวของไฟขอบทางวิ่ง การ เว้นช่องว่างดังกล่าวสามารถทำได้เมื่อมีทางหยุด หรือทางขับที่ปลายสุดของทางวิ่งเท่านั้น ทั้งนี้ ไฟ เส้นสุดทางวิ่งต้องติดตั้งต่อเนื่องตามความกว้างของ ทางวิ่งในทุกกรณี	553	ไฟเส้นสุดทางวิ่งต้องประกอบด้วยโคมไฟอย่างน้อย หกโคม โดยโคมไฟต้องมีลักษณะอย่างใดอย่าง หนึ่ง ดังต่อไปนี้ (๑) มีระยะห่างเท่า ๆ กัน ติดตั้งอยู่ระหว่างแถว ของไฟขอบทางวิ่งทั้งสองข้าง หรือ (๒) เป็นโคมไฟสองกลุ่มที่จัดวางห่างจากเส้น กึ่งกลางทางวิ่งอย่างสมมาตรกัน โดยระยะห่าง ระหว่างโคมไฟในแต่ละกลุ่มต้องเท่ากัน และ ช่องว่างระหว่างกลุ่มโคมไฟต้องไม่เกินครึ่งหนึ่ง ของระยะห่างระหว่างแถวของไฟขอบทางวิ่ง การ เว้นช่องว่างดังกล่าวสามารถทำได้เมื่อมีทางหยุด หรือทางขับที่ปลายสุดของทางวิ่งเท่านั้น ทั้งนี้ ไฟ เส้นสุดทางวิ่งต้องติดตั้งต่อเนื่องตามความกว้างของ ทางวิ่งในทุกกรณี	คงเดิม
581	ในกรณีทางวิ่งแบบพรีซิชั่น ประเภทที่สาม การ เว้นระยะห่างระหว่างโคมไฟของไฟเส้นสุดทางวิ่ง นั้นต้องไม่เกินหกเมตร โดยให้เป็นไปตามรูปที่ ๓๓	554	ในกรณีทางวิ่งแบบพรีซิชั่น ประเภทที่สาม การ เว้นระยะห่างระหว่างโคมไฟของไฟเส้นสุดทางวิ่ง นั้นต้องไม่เกินหกเมตร โดยให้เป็นไปตามรูปที่ ๓๓	คงเดิม
582	ไฟเส้นสุดทางวิ่งต้องเป็นไฟส่องสว่างคงที่ไปใน ทิศทางเดียว โดยเป็นไฟสีแดงส่องไปยังทิศทาง ของทางวิ่ง ความเข้มแสงและการกระจายลำแสง ของโคมไฟต้องเพียงพอสำหรับการใช้งานทางวิ่ง ในสภาพทัศนวิสัยต่าง ๆ และในสภาพที่มีแสงไฟ บริเวณโดยรอบบริเวณ	555	ไฟเส้นสุดทางวิ่งต้องเป็นไฟส่องสว่างคงที่ไปใน ทิศทางเดียว โดยเป็นไฟสีแดงส่องไปยังทิศทาง ของทางวิ่ง ความเข้มแสงและการกระจายลำแสง ของโคมไฟต้องเพียงพอสำหรับการใช้งานทางวิ่ง ในสภาพทัศนวิสัยต่าง ๆ และในสภาพที่มีแสงไฟ บริเวณโดยรอบบริเวณ	คงเดิม
583	ลักษณะของไฟเส้นสุดทางวิ่งบนทางวิ่งแบบพรีซิชั่น ต้องเป็นไปตามข้อกำหนดในภาคผนวกแนบท้าย ๒ รูปที่ ๒-๘	556	ลักษณะของไฟเส้นสุดทางวิ่งบนทางวิ่งแบบพรีซิชั่น ต้องเป็นไปตามข้อกำหนดในภาคผนวกแนบท้าย ๒ รูปที่ ๒-๘	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
	กฎ. ไฟกึ่งกลางทางวิ่ง (Runway Centre Line Lights)		กฎ. ไฟกึ่งกลางทางวิ่ง (Runway Centre Line Lights)	คงเดิม
584	สนามบินต้องจัดให้มีไฟกึ่งกลางทางวิ่ง สำหรับทางวิ่งแบบพรีซิชั่น ประเภทที่สอง หรือทางวิ่งแบบพรีซิชั่น ประเภทที่สาม นอกจากทางวิ่งตามวรรคหนึ่งแล้ว สนามบินต้องจัดให้มีไฟกึ่งกลางทางวิ่งสำหรับทางวิ่งแบบพรีซิชั่น ประเภทที่หนึ่ง เมื่อทางวิ่งใช้รองรับอากาศยานที่มีค่าความเร็วอากาศที่วัดจากเครื่องวัดความเร็วของอากาศยาน ณ ตำแหน่งหัวทางวิ่ง (indicated airspeed at threshold (Vat)) หนึ่งร้อยหกสิบหกน็อตหรือมากกว่า (category E) หรือหากความกว้างระหว่างไฟขอบทางวิ่งมีค่ามากกว่าห้าสิบเมตร	557	สนามบินต้องจัดให้มีไฟกึ่งกลางทางวิ่ง สำหรับทางวิ่งแบบพรีซิชั่น ประเภทที่สอง หรือทางวิ่งแบบพรีซิชั่น ประเภทที่สาม <u>กรณีที่ทางวิ่งใช้รองรับเครื่องบินที่ใช้ความเร็วสูงในการบินลงบนทางวิ่ง หรือหากความกว้างระหว่างไฟขอบทางวิ่งมีค่ามากกว่าห้าสิบเมตร สนามบินต้องจัดให้มีไฟกึ่งกลางทางวิ่งสำหรับทางวิ่งแบบพรีซิชั่น ประเภทที่หนึ่ง</u>	ปรับปรุงตาม Amendment 14 to Annex 14 Vol. I, 5.3.12.2 5.3.12.2 Recommendation.— Runway centre line lights should be provided on a precision approach runway category I, particularly when the runway is used by aircraft with high landing speeds or where the width between the runway edge lights is greater than 50 m.
585	สนามบินต้องจัดให้มีไฟกึ่งกลางทางวิ่งสำหรับทางวิ่งที่มีการใช้งานเพื่อทำการบินขึ้น ในสภาพซึ่งมีค่าระยะที่นักบินมองเห็นทางวิ่งต่ำกว่าสี่ร้อยเมตร	558	สนามบินต้องจัดให้มีไฟกึ่งกลางทางวิ่งสำหรับทางวิ่งที่มีการใช้งานเพื่อทำการ บินวิ่ง ขึ้น ในสภาพซึ่งมีค่าระยะที่นักบินมองเห็นทางวิ่งต่ำกว่าสี่ร้อยเมตร <u>กรณีที่ทางวิ่งใช้รองรับเครื่องบินที่ใช้ความเร็วสูงมากในการวิ่งขึ้นบนทางวิ่ง หรือหากความกว้างระหว่างไฟขอบทางวิ่งมีค่ามากกว่าห้าสิบเมตร สนามบินต้องจัดให้มีไฟกึ่งกลางทางวิ่งสำหรับทางวิ่งที่มีการใช้งานเพื่อทำการวิ่งขึ้นในสภาพซึ่งมีค่าระยะที่นักบินมองเห็นทางวิ่งเท่ากับสี่ร้อยเมตรหรือมากกว่า</u>	ปรับปรุงตาม Amendment 14 to Annex 14 Vol. I, 5.3.12.4 5.3.12.4 Recommendation.— Runway centre line lights should be provided on a runway intended to be used for takeoff with an operating minimum of an RVR of the order of 400 m or higher when used by aeroplanes with a very high take-off speed, particularly where the width between the runway edge lights is greater than 50 m.

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
586	ไฟกึ่งกลางทางวิ่งต้องติดตั้งอยู่ในตำแหน่งตามเส้นกึ่งกลางทางวิ่ง ยกเว้นในกรณีไม่สามารถติดตั้งไฟดังกล่าวบนเส้นกึ่งกลางทางวิ่งได้ ไฟกึ่งกลางทางวิ่งอาจต้องติดตั้งอยู่ในตำแหน่งห่างจากเส้นกึ่งกลางทางวิ่งในระยะห่างที่เท่ากัน และอยู่ในด้านเดียวกัน โดยระยะห่างจากเส้นกึ่งกลางทางวิ่งต้องไม่เกินหกสิบเซนติเมตร ทั้งนี้ สนามบินต้องติดตั้งโคมไฟในตำแหน่งเริ่มจากหัวทางวิ่งไปจนสุดปลายทางวิ่งตามความยาว โดยมีระยะห่างระหว่างโคมไฟประมาณสิบห้าเมตร ในกรณีที่สนามบินสามารถแสดงให้เห็นว่า ระดับความสามารถในการใช้งานได้ของไฟกึ่งกลางทางวิ่งเป็นไปตามวัตถุประสงค์ในการบำรุงรักษาซึ่งกำหนดไว้ในข้อ ๑๑๒๕ ถึงข้อ ๑๑๒๖ หรือข้อ ๑๑๓๐ ตามความเหมาะสม และทางวิ่งมีการใช้งานในสภาพซึ่งมีค่าระยะที่นักบินมองเห็นทางวิ่งเท่ากับสามร้อยห้าสิบเมตรหรือมากกว่า ระยะห่างระหว่างโคมไฟตามแนวความยาวทางวิ่งอาจมีค่าประมาณสามสิบเมตรก็ได้	559	ไฟกึ่งกลางทางวิ่งต้องติดตั้งอยู่ในตำแหน่งตามเส้นกึ่งกลางทางวิ่ง ยกเว้นในกรณีไม่สามารถติดตั้งไฟดังกล่าวบนเส้นกึ่งกลางทางวิ่งได้ ไฟกึ่งกลางทางวิ่งอาจต้องติดตั้งอยู่ในตำแหน่งห่างจากเส้นกึ่งกลางทางวิ่งในระยะห่างที่เท่ากัน และอยู่ในด้านเดียวกัน โดยระยะห่างจากเส้นกึ่งกลางทางวิ่งต้องไม่เกินหกสิบเซนติเมตร ทั้งนี้ สนามบินต้องติดตั้งโคมไฟในตำแหน่งเริ่มจากหัวทางวิ่งไปจนสุดปลายทางวิ่งตามความยาว โดยมีระยะห่างระหว่างโคมไฟประมาณสิบห้าเมตร ในกรณีที่สนามบินสามารถแสดงให้เห็นว่า ระดับความสามารถในการใช้งานได้ของไฟกึ่งกลางทางวิ่งเป็นไปตามวัตถุประสงค์ในการบำรุงรักษาซึ่งกำหนดไว้ในข้อ ๑๑๒๕ ถึงข้อ ๑๑๒๖ หรือข้อ ๑๑๓๐ ตามความเหมาะสม และทางวิ่งมีการใช้งานในสภาพซึ่งมีค่าระยะที่นักบินมองเห็นทางวิ่งเท่ากับสามร้อยห้าสิบเมตรหรือมากกว่า ระยะห่างระหว่างโคมไฟตามแนวความยาวทางวิ่งอาจมีค่าประมาณสามสิบเมตรก็ได้	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
587	สนามบินต้องทำเส้นกึ่งกลางสำหรับนำทางอากาศยานเพื่อทำการบินขึ้นจากจุดเริ่มต้นของทางวิ่งถึงหัวทางวิ่งที่ถูกเลื่อนไป โดยการจัดให้มี (๑) ระบบไฟนำร่องการบินเข้าสู่สนามบิน หากลักษณะและค่าความเข้มแสงของระบบไฟดังกล่าวสามารถนำทางอากาศยานได้อย่างเพียงพอในระหว่างการบินขึ้นของอากาศยานและไม่ทำให้นักบินเกิดอาการตาพร่ามัว หรือ (๒) ไฟกึ่งกลางทางวิ่ง หรือ (๓) ไฟแถบที่มีความยาวอย่างน้อยสามเมตร และต้องมีการเว้นระยะห่างระหว่างโคมไฟ ที่เท่ากันสามสิบเมตร โดยออกแบบมาเพื่อให้ลักษณะโฟโตเมตริกและค่าความเข้มแสงของไฟแถบสามารถนำทางอากาศยานได้อย่างเพียงพอในระหว่างการบินขึ้นของอากาศยานโดยไม่ทำให้นักบินเกิดอาการตาพร่ามัว ตามรูปที่ ๓๔	560	สนามบินต้องทำเส้นกึ่งกลางสำหรับนำทางอากาศยานเพื่อทำการ บินวิ่ง ขึ้นจากจุดเริ่มต้นของทางวิ่งถึงหัวทางวิ่งที่ถูกเลื่อนไป โดยการจัดให้มี (๑) ระบบไฟนำร่องการบินเข้าสู่สนามบิน หากลักษณะและค่าความเข้มแสงของระบบไฟดังกล่าวสามารถนำทางอากาศยานได้อย่างเพียงพอในระหว่างการ บินวิ่ง ขึ้นของอากาศยานและไม่ทำให้นักบินเกิดอาการตาพร่ามัว หรือ (๒) ไฟกึ่งกลางทางวิ่ง หรือ (๓) ไฟแถบที่มีความยาวอย่างน้อยสามเมตร และต้องมีการเว้นระยะห่างระหว่างโคมไฟ ที่เท่ากันสามสิบเมตร โดยออกแบบมาเพื่อให้ลักษณะโฟโตเมตริกและค่าความเข้มแสงของไฟแถบสามารถนำทางอากาศยานได้อย่างเพียงพอในระหว่างการ บินวิ่ง ขึ้นของอากาศยานโดยไม่ทำให้นักบินเกิดอาการตาพร่ามัว ตามรูปที่ ๓๔	ใช้คำว่า “วิ่งขึ้น” ให้สอดคล้องกันทั้งฉบับ
รูปที่ 34	ตัวอย่างไฟนำร่องและไฟทางวิ่งสำหรับทางวิ่งที่หัวทางวิ่งถูกเลื่อนไป	รูปที่ 34	ตัวอย่างไฟนำร่องและไฟทางวิ่งสำหรับทางวิ่งที่หัวทางวิ่งถูกเลื่อนไป	คงเดิม
588	ในกรณีที่ทางวิ่งนั้นใช้เพื่อการบินลงของอากาศยาน สนามบินต้องทำการดับไฟกึ่งกลางทางวิ่งตามที่กำหนดไว้ในข้อ ๕๘๗ (๒) หรือปรับค่าความเข้มแสงของระบบไฟนำร่องการบินเข้าสู่สนามบินหรือไฟแถบ ทั้งนี้ สนามบินต้องไม่ใช้งานไฟกึ่งกลางทางวิ่งประเภทโคมไฟแบบเดี่ยวจากจุดเริ่มต้นของทางวิ่งไปยังหัวทางวิ่งที่ถูกเลื่อนไปเมื่อมีการใช้ทางวิ่งเพื่อการบินลงของอากาศยาน	561	ในกรณีที่ทางวิ่งนั้นใช้เพื่อการบินลงของอากาศยาน สนามบินต้องทำการดับไฟกึ่งกลางทางวิ่งตามที่กำหนดไว้ในข้อ ๕๖๐ (๒) หรือปรับค่าความเข้มแสงของระบบไฟนำร่องการบินเข้าสู่สนามบินหรือไฟแถบ ทั้งนี้ สนามบินต้องไม่ใช้งานไฟกึ่งกลางทางวิ่งประเภทโคมไฟแบบเดี่ยวจากจุดเริ่มต้นของทางวิ่งไปยังหัวทางวิ่งที่ถูกเลื่อนไปเมื่อมีการใช้ทางวิ่งเพื่อการบินลงของอากาศยาน	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
589	ไฟกึ่งกลางทางวิ่งต้องเป็นไฟส่องสว่างคงที่ โดยเป็นไฟสีขาวซึ่งสามารถปรับเปลี่ยนโทนสีได้ ติดตั้งที่บริเวณหัวทางวิ่งไปจนถึงระยะเก้าร้อยเมตรก่อนถึงปลายทางวิ่ง และเป็นไฟแสงสีแดงสลับสีขาวซึ่งสามารถปรับเปลี่ยนโทนสีได้ ตั้งแต่ระยะเก้าร้อยเมตรจนถึงสามร้อยเมตรก่อนถึงปลายทางวิ่ง และเป็นไฟสีแดงทั้งหมด ที่ระยะสามร้อยเมตรสุดท้ายก่อนถึงปลายทางวิ่ง ยกเว้นในกรณีที่สนามบินมีความยาวทางวิ่งน้อยกว่าหนึ่งพันแปดร้อยเมตร ส่วนของไฟสลับสีแดงกับสีขาวซึ่งสามารถปรับเปลี่ยนโทนสีได้ต้องติดตั้งขยายจากจุดกึ่งกลางของทางวิ่งที่ใช้สำหรับร่อนลงไปจนถึงระยะสามร้อยเมตรสุดท้ายก่อนถึงปลายทางวิ่ง	562	ไฟกึ่งกลางทางวิ่งต้องเป็นไฟส่องสว่างคงที่ โดยเป็นไฟสีขาวซึ่งสามารถปรับเปลี่ยนโทนสีได้ ติดตั้งที่บริเวณหัวทางวิ่งไปจนถึงระยะเก้าร้อยเมตรก่อนถึงปลายทางวิ่ง และเป็นไฟแสงสีแดงสลับสีขาวซึ่งสามารถปรับเปลี่ยนโทนสีได้ ตั้งแต่ระยะเก้าร้อยเมตรจนถึงสามร้อยเมตรก่อนถึงปลายทางวิ่ง และเป็นไฟสีแดงทั้งหมด ที่ระยะสามร้อยเมตรสุดท้ายก่อนถึงปลายทางวิ่ง ยกเว้นในกรณีที่สนามบินมีความยาวทางวิ่งน้อยกว่าหนึ่งพันแปดร้อยเมตร ส่วนของไฟสลับสีแดงกับสีขาวซึ่งสามารถปรับเปลี่ยนโทนสีได้ต้องติดตั้งขยายจากจุดกึ่งกลางของทางวิ่งที่ใช้สำหรับร่อนลงไปจนถึงระยะสามร้อยเมตรสุดท้ายก่อนถึงปลายทางวิ่ง	คงเดิม
590	สนามบินต้องพิจารณาการออกแบบระบบไฟฟ้าเพื่อให้แน่ใจว่าเมื่อส่วนหนึ่งส่วนใดของระบบไฟฟ้ามีการชำรุดเสียหายแล้ว จะไม่ก่อให้เกิดการแสดงข้อมูลระยะทางของทางวิ่งที่เหลืออยู่ผิดพลาด	563	สนามบินต้องพิจารณาการออกแบบระบบไฟฟ้าเพื่อให้แน่ใจว่าเมื่อส่วนหนึ่งส่วนใดของระบบไฟฟ้ามีการชำรุดเสียหายแล้ว จะไม่ก่อให้เกิดการแสดงข้อมูลระยะทางของทางวิ่งที่เหลืออยู่ผิดพลาด	คงเดิม
591	ไฟกึ่งกลางทางวิ่งต้องมีลักษณะเป็นไปตามข้อกำหนดในภาคผนวกแนบท้าย ๒ รูปที่ ๒-๖ หรือรูปที่ ๒-๗	564	ไฟกึ่งกลางทางวิ่งต้องมีลักษณะเป็นไปตามข้อกำหนดในภาคผนวกแนบท้าย ๒ รูปที่ ๒-๖ หรือรูปที่ ๒-๗	คงเดิม
	ฐ. ไฟแสดงเขตจุดแตะพื้น (Runway Touchdown Zone Lights)		ฐ. ไฟแสดงเขตจุดแตะพื้น (Runway Touchdown Zone Lights)	คงเดิม
592	สนามบินต้องจัดให้มีไฟแสดงเขตจุดแตะพื้นบนทางวิ่งแบบพริชชิ่ง ประเภทที่สอง หรือทางวิ่งแบบพริชชิ่ง ประเภทที่สาม	565	สนามบินต้องจัดให้มีไฟแสดงเขตจุดแตะพื้นบนทางวิ่งแบบพริชชิ่ง ประเภทที่สอง หรือทางวิ่งแบบพริชชิ่ง ประเภทที่สาม	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
593	ไฟแสดงเขตจุดแตะพื้นต้องเริ่มจากหัวทางวิ่งไป ตามแนวยาวเป็นระยะทางเก้าร้อยเมตร ยกเว้น กรณีที่ทางวิ่งมีความยาวน้อยกว่าหนึ่งพันแปดร้อย เมตร ระบบไฟต้องสั้นลงเพื่อไม่ให้มีความยาวเกิน จุดกึ่งกลางของความยาวทางวิ่ง โดยรูปแบบการ จัดวางต้องมีลักษณะเป็นไฟแถบติดตั้งคู่กัน ห่าง จากเส้นกึ่งกลางทางวิ่งอย่างสมมาตรกัน และ ระยะห่างตามแนวขวางระหว่างโคมไฟที่อยู่ด้านใน สุดของไฟแถบทั้งสองต้องเท่ากับระยะห่างตาม แนวขวางที่ใช้สำหรับการทำเครื่องหมายเขตจุด แตะพื้น ส่วนระยะห่างตามแนวยาวระหว่างไฟ แถบต้องเท่ากับสามสิบเมตร หรือหกสิบเมตร อย่างใดอย่างหนึ่ง เพื่อประโยชน์ในการทำให้อากาศยานสามารถ ปฏิบัติการบินในสภาพทัศนวิสัยต่ำได้ สนามบิน ต้องเลือกใช้ค่าระยะห่างตามแนวยาวระหว่างไฟ แถบเท่ากับสามสิบเมตร	566	ไฟแสดงเขตจุดแตะพื้นต้องเริ่มจากหัวทางวิ่งไป ตามแนวยาวเป็นระยะทางเก้าร้อยเมตร ยกเว้น กรณีที่ทางวิ่งมีความยาวน้อยกว่าหนึ่งพันแปดร้อย เมตร ระบบไฟต้องสั้นลงเพื่อไม่ให้มีความยาวเกิน จุดกึ่งกลางของความยาวทางวิ่ง โดยรูปแบบการ จัดวางต้องมีลักษณะเป็นไฟแถบติดตั้งคู่กัน ห่าง จากเส้นกึ่งกลางทางวิ่งอย่างสมมาตรกัน และ ระยะห่างตามแนวขวางระหว่างโคมไฟที่อยู่ด้านใน สุดของไฟแถบทั้งสองต้องเท่ากับระยะห่างตาม แนวขวางที่ใช้สำหรับการทำเครื่องหมายเขตจุด แตะพื้น ส่วนระยะห่างตามแนวยาวระหว่างไฟ แถบต้องเท่ากับสามสิบเมตร หรือหกสิบเมตร อย่างใดอย่างหนึ่ง เพื่อประโยชน์ในการทำให้อากาศยานสามารถ ปฏิบัติการบินในสภาพทัศนวิสัยต่ำได้ สนามบิน ต้องเลือกใช้ค่าระยะห่างตามแนวยาวระหว่างไฟ แถบเท่ากับสามสิบเมตร	คงเดิม
594	ไฟแถบต้องประกอบด้วยโคมไฟอย่างน้อยสามโคม โดยมีระยะห่างระหว่างโคมไฟไม่เกินหนึ่งจุดห้าเมตร	567	ไฟแถบต้องประกอบด้วยโคมไฟอย่างน้อยสามโคม โดยมีระยะห่างระหว่างโคมไฟไม่เกินหนึ่งจุดห้าเมตร	คงเดิม
595	ไฟแถบตามข้อ ๕๙๔ ต้องมีความยาวไม่น้อยกว่า สามเมตร แต่ไม่เกินสี่จุดห้าเมตร	568	ไฟแถบตามข้อ ๕๖๗ ต้องมีความยาวไม่น้อยกว่า สามเมตร แต่ไม่เกินสี่จุดห้าเมตร	คงเดิม
596	ไฟแสดงเขตจุดแตะพื้นจะต้องเป็นไฟส่องสว่าง คงที่ไปในทิศทางเดียว โดยเป็นไฟสีขาวซึ่งสามารถ ปรับเปลี่ยนโทนสีได้	569	ไฟแสดงเขตจุดแตะพื้นจะต้องเป็นไฟส่องสว่าง คงที่ไปในทิศทางเดียว โดยเป็นไฟสีขาวซึ่งสามารถ ปรับเปลี่ยนโทนสีได้	คงเดิม
597	ลักษณะของไฟแสดงเขตจุดแตะพื้นต้องเป็นไป ตามข้อกำหนดในภาคผนวกแนบท้าย ๒ รูปที่ ๒-๕	570	ลักษณะของไฟแสดงเขตจุดแตะพื้นต้องเป็นไป ตามข้อกำหนดในภาคผนวกแนบท้าย ๒ รูปที่ ๒-๕	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
	ท. ไฟแสดงเขตจุดแตะพื้นแบบพื้นฐาน (Simple Touchdown Zone Lights)		ท. ไฟแสดงเขตจุดแตะพื้นแบบพื้นฐาน (Simple Touchdown Zone Lights)	คงเดิม
598	เพื่อวัตถุประสงค์ในการเน้นย้ำให้นักบินตระหนักรู้สถานการณ์ในทุกสภาพอากาศและทัศนวิสัย และช่วยในการตัดสินใจที่จะเริ่มการยกเลิกการบินลงหากอากาศยานไม่สามารถลงยังจุดที่เหมาะสมบนทางวิ่งได้ สนามบินต้องจัดให้มีไฟแสดงเขตจุดแตะพื้นแบบพื้นฐาน ยกเว้นในกรณีที่มีการติดตั้งไฟแสดงเขตจุดแตะพื้นตามข้อ ๕๙๒ เมื่อมุ่มร้อนมีค่ามากกว่าสามจุดห้าองศา หรือความยาวแอลดา รวมถึงตัวแปรอื่น ๆ ทำให้ความเสี่ยงของการวิ่งเลเยอกนออกทางวิ่งเพิ่มมากขึ้น	571	เพื่อวัตถุประสงค์ในการเน้นย้ำให้นักบินตระหนักรู้สถานการณ์ในทุกสภาพอากาศและทัศนวิสัย และช่วยในการตัดสินใจที่จะเริ่มการยกเลิกการบินลงหาก อากาศยานเครื่องบิน ไม่สามารถลงยังจุดที่เหมาะสมบนทางวิ่งได้ สนามบินต้องจัดให้มีไฟแสดงเขตจุดแตะพื้นแบบพื้นฐาน ยกเว้นในกรณีที่มีการติดตั้งไฟแสดงเขตจุดแตะพื้นตามข้อ ๕๖๕ เมื่อมุ่มร้อนมีค่ามากกว่าสามจุดห้าองศา หรือ <u>ระยะทางที่เครื่องบินสามารถใช้ในการบินลง</u> (ความยาวแอลดา) รวมถึงตัวแปรอื่น ๆ ทำให้ความเสี่ยงของการวิ่งเลเยอกนออกทางวิ่งเพิ่มมากขึ้น	1. แก้ไขคำว่า “อากาศยาน” เป็นคำว่า “เครื่องบิน” ให้ตรงกับ Annex 14 ที่ใช้คำว่า “aeroplane” 2. เพิ่มข้อความ “ระยะทางที่เครื่องบินสามารถใช้ในการบินลง (ความยาวแอลดา)” (landing distance available) เพื่อให้สอดคล้องต่อความเข้าใจ
599	ไฟแสดงเขตจุดแตะพื้นแบบพื้นฐานต้องเป็นไฟคู่ซึ่งติดตั้งอยู่ในแต่ละด้านของเส้นกึ่งกลางทางวิ่งห่างจากขอบของเครื่องหมายเขตจุดแตะพื้นศูนย์จุดสามเมตร โดยระยะห่างระหว่างโคมไฟโคมในสุดของไฟคู่ทั้งสองด้านของเส้นกึ่งกลางทางวิ่งต้องเท่ากับช่องว่างของเครื่องหมายเขตจุดแตะพื้น และระยะห่างระหว่างโคมไฟที่อยู่คู่กันต้องไม่เกินหนึ่งจุดห้าเมตร หรือครึ่งหนึ่งของความกว้างของเครื่องหมายเขตจุดแตะพื้น แล้วแต่ค่าใดจะมากกว่า ตามรูปที่ ๓๕	572	ไฟแสดงเขตจุดแตะพื้นแบบพื้นฐานต้องเป็นไฟคู่ซึ่งติดตั้งอยู่ในแต่ละด้านของเส้นกึ่งกลางทางวิ่งห่างจากขอบของเครื่องหมายเขตจุดแตะพื้นศูนย์จุดสามเมตร โดยระยะห่างระหว่างโคมไฟโคมในสุดของไฟคู่ทั้งสองด้านของเส้นกึ่งกลางทางวิ่งต้องเท่ากับช่องว่างของเครื่องหมายเขตจุดแตะพื้น และระยะห่างระหว่างโคมไฟที่อยู่คู่กันต้องไม่เกินหนึ่งจุดห้าเมตร หรือครึ่งหนึ่งของความกว้างของเครื่องหมายเขตจุดแตะพื้น แล้วแต่ค่าใดจะมากกว่า ตามรูปที่ ๓๕	คงเดิม
รูปที่ 35	ไฟแสดงเขตจุดแตะพื้นแบบพื้นฐาน	รูปที่ 35	ไฟแสดงเขตจุดแตะพื้นแบบพื้นฐาน	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
600	หากบนทางวิ่งไม่มีเครื่องหมายเขตจุดแตะพื้น สนามบินต้องติดตั้งไฟแสดงเขตจุดแตะพื้นแบบ พื้นฐานในตำแหน่งที่สามารถให้ข้อมูลเกี่ยวกับเขต จุดแตะพื้นที่เทียบเท่ากันได้	573	หากบนทางวิ่งไม่มีเครื่องหมายเขตจุดแตะพื้น สนามบินต้องติดตั้งไฟแสดงเขตจุดแตะพื้นแบบ พื้นฐานในตำแหน่งที่สามารถให้ข้อมูลเกี่ยวกับเขต จุดแตะพื้นที่เทียบเท่ากันได้	คงเดิม
601	ไฟแสดงเขตจุดแตะพื้นแบบพื้นฐานต้องเป็นไฟ ส่องสว่างคงที่ไปในทิศทางเดียว โดยเป็นไฟสีขาว ซึ่งสามารถปรับเปลี่ยนโทนสีได้ โดยจัดวางใน ลักษณะที่ทำให้นักบินที่กำลังทำการบินลงสามารถ มองเห็นไฟดังกล่าวได้ในทิศทางของการร่อนลงสู่ ทางวิ่ง	574	ไฟแสดงเขตจุดแตะพื้นแบบพื้นฐานต้องเป็นไฟ ส่องสว่างคงที่ไปในทิศทางเดียว โดยเป็นไฟสีขาว ซึ่งสามารถปรับเปลี่ยนโทนสีได้ โดยจัดวางใน ลักษณะที่ทำให้นักบินที่กำลังทำการบินลงสามารถ มองเห็นไฟดังกล่าวได้ในทิศทาง ของการร่อนลงสู่ การบินเข้าสู่ ทางวิ่ง	แก้คำให้เหมาะสมกับคำภาษาอังกฤษ - direction of approach
602	ลักษณะของไฟแสดงเขตจุดแตะพื้นแบบพื้นฐาน ต้องเป็นไปตามข้อกำหนดในภาคผนวกแนบท้าย ๒ รูปที่ ๒-๕	575	ลักษณะของไฟแสดงเขตจุดแตะพื้นแบบพื้นฐาน ต้องเป็นไปตามข้อกำหนดในภาคผนวกแนบท้าย ๒ รูปที่ ๒-๕	คงเดิม
603	ไฟแสดงเขตจุดแตะพื้นแบบพื้นฐานอาจมี แหล่งจ่ายไฟฟ้าที่แยกวงจรออกจากไฟทางวิ่งอื่น ๆ เพื่อที่จะสามารถใช้งานไฟแสดงเขตจุดแตะพื้น ดังกล่าวได้ เมื่อระบบไฟอื่น ๆ ปิดอยู่	576	ไฟแสดงเขตจุดแตะพื้นแบบพื้นฐานอาจมี แหล่งจ่ายไฟฟ้าที่แยกวงจรออกจากไฟทางวิ่งอื่น ๆ เพื่อที่จะสามารถใช้งานไฟแสดงเขตจุดแตะพื้น ดังกล่าวได้ เมื่อระบบไฟอื่น ๆ ปิดอยู่	คงเดิม
	ฒ. ไฟแสดงทางขับออกด่วน (Rapid Exit Taxiway Indicator Lights)		ฒ. ไฟแสดงทางขับออกด่วน (Rapid Exit Taxiway Indicator Lights)	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
604	เพื่อวัตถุประสงค์ในการทำให้นักบินทราบระยะทางที่ใกล้กับทางขับออกด้านที่ใกล้ที่สุดบนทางวิ่งและเน้นย้ำให้นักบินตระหนักรู้สถานการณ์ในทุกสภาพอากาศและในสภาพทัศนวิสัยต่ำ ในการลดความเร็วเพื่อประสิทธิภาพในการออกจากทางวิ่ง สนามบินต้องจัดให้มีไฟแสดงทางขับออกด้าน บนทางวิ่งที่มีการใช้งานในสภาพที่มีค่าระยะที่นักบินมองเห็นทางวิ่งต่ำกว่าสามร้อยห้าสิบเมตรหรือในสนามบินที่มีปริมาณการจราจรสูง	577	เพื่อวัตถุประสงค์ในการทำให้นักบินทราบระยะทางที่ใกล้กับทางขับออกด้านที่ใกล้ที่สุดบนทางวิ่งและเน้นย้ำให้นักบินตระหนักรู้สถานการณ์ในทุกสภาพอากาศและในสภาพทัศนวิสัยต่ำ ในการลดความเร็วเพื่อประสิทธิภาพในการออกจากทางวิ่ง สนามบินต้องจัดให้มีไฟแสดงทางขับออกด้าน บนทางวิ่งที่มีการใช้งานในสภาพที่มีค่าระยะที่นักบินมองเห็นทางวิ่งต่ำกว่าสามร้อยห้าสิบเมตรหรือในสนามบินที่มีปริมาณการจราจรสูง	คงเดิม
605	ไฟแสดงทางขับออกด้าน ประกอบด้วยชุดไฟสี่เหลี่ยมส่องสว่างไปในทิศทางเดียวติดตั้งบนทางวิ่งใกล้เคียงกับเส้นกึ่งกลางทางวิ่ง ตำแหน่งของไฟให้วางเป็นลำดับ สามดวง สองดวง และหนึ่งดวงโดยแต่ละลำดับมีช่วงระยะการติดตั้งหนึ่งร้อยเมตร และอยู่ก่อนจุดสัมผัส (point of tangency) ของเส้นกึ่งกลางทางขับออกด้าน ทั้งนี้ ไฟดังกล่าวมีไว้เพื่อบอกตำแหน่งถัดไปของทางขับออกด้านที่สามารถใช้งานได้ให้แก่ักบิน ตามรูปที่ ๓๖	578	ไฟแสดงทางขับออกด้าน ประกอบด้วยชุดไฟสี่เหลี่ยมส่องสว่างไปในทิศทางเดียวติดตั้งบนทางวิ่งใกล้เคียงกับเส้นกึ่งกลางทางวิ่ง ตำแหน่งของไฟให้วางเป็นลำดับ สามดวง สองดวง และหนึ่งดวงโดยแต่ละลำดับมีช่วงระยะการติดตั้งหนึ่งร้อยเมตร และอยู่ก่อนจุดสัมผัส (point of tangency) ของเส้นกึ่งกลางทางขับออกด้าน ทั้งนี้ ไฟดังกล่าวมีไว้เพื่อบอกตำแหน่งถัดไปของทางขับออกด้านที่สามารถใช้งานได้ให้แก่ักบิน ตามรูปที่ ๓๖	คงเดิม
รูปที่ 36	ไฟแสดงทางขับออกด้าน	รูปที่ 36	ไฟแสดงทางขับออกด้าน	คงเดิม
606	ในสภาพทัศนวิสัยต่ำ ไฟแสดงทางขับออกด้านมีประโยชน์ต่อการตระหนักรู้สถานการณ์เพื่อให้นักบินมีสมาธิในการควบคุมอากาศยานให้อยู่บนเส้นกึ่งกลางทางวิ่ง	579	ในสภาพทัศนวิสัยต่ำ ไฟแสดงทางขับออกด้านมีประโยชน์ต่อการตระหนักรู้สถานการณ์เพื่อให้นักบินมีสมาธิในการควบคุมอากาศยานให้อยู่บนเส้นกึ่งกลางทางวิ่ง	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
607	ในการลงของอากาศยาน เวลาในการใช้ทางวิ่งส่งผลกระทบที่มีนัยสำคัญต่อขีดความสามารถของทางวิ่ง ไฟแสดงทางขับออกด้านหน้าทำให้นักบินสามารถคงความเร็วในการวิ่งลงจนกระทั่งลดความเร็วลงถึงระดับที่เหมาะสมสำหรับการเลี้ยวออกจากทางวิ่ง ทั้งนี้ ความเร็วในการวิ่งลงที่หกลีบนิ้วต จนกระทั่งอากาศยานถึงไฟแสดงทางขับออกด้านหน้าชุดแรก (ไฟแถบสามดวง) เป็นความเร็วที่เหมาะสม	580	ในการลงของอากาศยาน เวลาในการใช้ทางวิ่งส่งผลกระทบที่มีนัยสำคัญต่อขีดความสามารถของทางวิ่ง ไฟแสดงทางขับออกด้านหน้าทำให้นักบินสามารถคงความเร็วในการวิ่งลงจนกระทั่งลดความเร็วลงถึงระดับที่เหมาะสมสำหรับการเลี้ยวออกจากทางวิ่ง ทั้งนี้ ความเร็วในการวิ่งลงที่หกลีบนิ้วต จนกระทั่งอากาศยานถึงไฟแสดงทางขับออกด้านหน้าชุดแรก (ไฟแถบสามดวง) เป็นความเร็วที่เหมาะสม	คงเดิม
608	สนามบินต้องไม่เปิดไฟแสดงทางขับออกด้านหน้าเพื่อใช้งานในกรณีที่มีคอมไฟโตคอมไฟหนึ่งขัดข้อง หรือการขัดข้องอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับระบบดังกล่าว ซึ่งทำให้ไม่สามารถแสดงรูปแบบของไฟได้อย่างครบถ้วนตามรูปที่ ๓๖	581	สนามบินต้องไม่เปิดไฟแสดงทางขับออกด้านหน้าเพื่อใช้งานในกรณีที่มีคอมไฟโตคอมไฟหนึ่งขัดข้อง หรือการขัดข้องอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับระบบดังกล่าว ซึ่งทำให้ไม่สามารถแสดงรูปแบบของไฟได้อย่างครบถ้วนตามรูปที่ ๓๖	คงเดิม
609	กลุ่มของไฟแสดงทางขับออกด้านหน้าต้องติดตั้งบนทางวิ่งทางด้านข้างเส้นกึ่งกลางทางวิ่งซึ่งเป็นด้านที่มีทางขับออกด้านหน้าอยู่ ตามรูปแบบการจัดวางที่แสดงไว้ในรูปที่ ๓๖ โดยในแต่ละกลุ่มของไฟ คอมไฟต้องติดตั้งห่างกันสองเมตร และคอมไฟที่อยู่ใกล้กับเส้นกึ่งกลางทางวิ่งที่สุดต้องอยู่ห่างจากเส้นกึ่งกลางทางวิ่งเป็นระยะทางสองเมตร	582	กลุ่มของไฟแสดงทางขับออกด้านหน้าต้องติดตั้งบนทางวิ่งทางด้านข้างเส้นกึ่งกลางทางวิ่งซึ่งเป็นด้านที่มีทางขับออกด้านหน้าอยู่ ตามรูปแบบการจัดวางที่แสดงไว้ในรูปที่ ๓๖ โดยในแต่ละกลุ่มของไฟ คอมไฟต้องติดตั้งห่างกันสองเมตร และคอมไฟที่อยู่ใกล้กับเส้นกึ่งกลางทางวิ่งที่สุดต้องอยู่ห่างจากเส้นกึ่งกลางทางวิ่งเป็นระยะทางสองเมตร	คงเดิม
610	ในกรณีที่บนทางวิ่งมีทางขับออกด้านหน้ามากกว่าหนึ่งเส้น กลุ่มของไฟแสดงทางขับออกด้านหน้าสำหรับทางออกแต่ละทางต้องไม่ทับซ้อนกันเมื่อเปิดใช้งาน	583	ในกรณีที่บนทางวิ่งมีทางขับออกด้านหน้ามากกว่าหนึ่งเส้น กลุ่มของไฟแสดงทางขับออกด้านหน้าสำหรับทางออกแต่ละทางต้องไม่ทับซ้อนกันเมื่อเปิดใช้งาน	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
611	ไฟแสดงทางขับออกตัวจะต้องเป็นไฟสีเหลืองส่องสว่างคงที่ไปในทิศทางเดียว โดยจัดวางในลักษณะที่ทำให้นักบินที่กำลังทำการบินลงสามารถมองเห็นไฟดังกล่าวได้ในทิศทางของการร่อนลงสู่ทางวิ่ง	584	ไฟแสดงทางขับออกตัวจะต้องเป็นไฟสีเหลืองส่องสว่างคงที่ไปในทิศทางเดียว โดยจัดวางในลักษณะที่ทำให้นักบินที่กำลังทำการบินลงสามารถมองเห็นไฟดังกล่าวได้ในทิศทาง <u>ของการร่อนลงสู่การบินเข้าสู่</u> ทางวิ่ง	แก้คำให้เหมาะสมกับคำภาษาอังกฤษ - direction of approach
612	ลักษณะของไฟแสดงทางขับออกตัวต้องเป็นไปตามข้อกำหนดในภาคผนวกแนบท้าย ๒ รูปที่ ๒-๖ หรือรูปที่ ๒-๗ แล้วแต่กรณี ตามความเหมาะสม	585	ลักษณะของไฟแสดงทางขับออกตัวต้องเป็นไปตามข้อกำหนดในภาคผนวกแนบท้าย ๒ รูปที่ ๒-๖ หรือรูปที่ ๒-๗ แล้วแต่กรณี ตามความเหมาะสม	คงเดิม
613	ไฟแสดงทางขับออกตัวต้องมีแหล่งจ่ายไฟฟ้าที่แยกวงจรออกจากไฟทางวิ่งอื่น ๆ เพื่อสามารถใช้งานได้เมื่อระบบไฟอื่น ๆ ปิดอยู่	586	ไฟแสดงทางขับออกตัวต้องมีแหล่งจ่ายไฟฟ้าที่แยกวงจรออกจากไฟทางวิ่งอื่น ๆ เพื่อสามารถใช้งานได้เมื่อระบบไฟอื่น ๆ ปิดอยู่	คงเดิม
	ณ. ไฟขอบทางหยุด (Stopway Lights)		ณ. ไฟ <u>ขอบ</u> ทางหยุด (Stopway Lights)	แก้คำว่า “ไฟขอบทางหยุด” เป็น “ไฟทางหยุด” (Stopway Lights)
614	สนามบินต้องจัดให้มีไฟขอบทางหยุดบนทางหยุดที่มีการใช้งานในเวลากลางวัน	587	สนามบินต้องจัดให้มีไฟ <u>ขอบ</u> ทางหยุดบนทางหยุดที่มีการใช้งานในเวลากลางวัน	แก้คำว่า “ไฟขอบทางหยุด” เป็น “ไฟทางหยุด” (Stopway Lights)
615	ไฟขอบทางหยุดต้องติดตั้งตลอดความยาวของทางหยุด และมีลักษณะเป็นไฟสองแถวซึ่งขนานกัน โดยมีระยะห่างจากเส้นกึ่งกลางเท่ากันและอยู่ในแนวเดียวกันกับไฟขอบทางวิ่ง นอกจากวรรคหนึ่งแล้ว ไฟขอบทางหยุดต้องติดตั้งที่บริเวณจุดสิ้นสุดของทางหยุดในลักษณะตัดขวางและตั้งฉากกับแกนของทางหยุด โดยต้องติดตั้งใกล้กับจุดสิ้นสุดของทางหยุดมากที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้ และไม่ว่าในกรณีใด ๆ ก็ตาม ต้องไม่อยู่ห่างเกินสามเมตร จากปลายสุดของทางหยุด	588	ไฟ <u>ขอบ</u> ทางหยุดต้องติดตั้งตลอดความยาวของทางหยุด และมีลักษณะเป็นไฟสองแถวซึ่งขนานกัน โดยมีระยะห่างจากเส้นกึ่งกลางเท่ากันและอยู่ในแนวเดียวกันกับไฟขอบทางวิ่ง นอกจากวรรคหนึ่งแล้ว ไฟ <u>ขอบ</u> ทางหยุดต้องติดตั้งที่บริเวณจุดสิ้นสุดของทางหยุดในลักษณะตัดขวางและตั้งฉากกับแกนของทางหยุด โดยต้องติดตั้งใกล้กับจุดสิ้นสุดของทางหยุดมากที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้ และไม่ว่าในกรณีใด ๆ ก็ตาม ต้องไม่อยู่ห่างเกินสามเมตร จากปลายสุดของทางหยุด	แก้คำว่า “ไฟขอบทางหยุด” เป็น “ไฟทางหยุด” (Stopway Lights)

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
616	ไฟขอบทางหยุดต้องเป็นไฟส่องสว่างคงที่ไปในทิศทางเดียว โดยเป็นไฟสีแดงส่องเข้าหาทางวิ่ง	589	ไฟขอบทางหยุดต้องเป็นไฟส่องสว่างคงที่ไปในทิศทางเดียว โดยเป็นไฟสีแดงส่องเข้าหาทางวิ่ง	แก้คำว่า “ไฟขอบทางหยุด” เป็น “ไฟทางหยุด” (Stopway Lights)
	ด. ไฟกึ่งกลางทางขับ (Taxiway Centre Line Lights)		ด. ไฟกึ่งกลางทางขับ (Taxiway Centre Line Lights)	คงเดิม
617	สนามบินต้องจัดให้มีไฟกึ่งกลางทางขับ บนทางขับออก ทางขับ และลานจอดอากาศยาน ที่มีการใช้งานในสภาพที่มีค่าระยะที่นักบินมองเห็นทางวิ่งต่ำกว่าสามร้อยห้าสิบเมตร เพื่อให้เกิดการนำทางที่ต่อเนื่องจากเส้นกึ่งกลางทางวิ่งไปยังหลุมจอดอากาศยาน ยกเว้นในกรณีที่สนามบินมีปริมาณการจราจรที่เบาบาง และไฟขอบทางขับและเครื่องหมายเส้นกึ่งกลางทางขับที่มีอยู่นั้นสามารถนำทางอากาศยานได้อย่างเพียงพอ สนามบินอาจไม่มีความจำเป็นต้องจัดให้มีไฟดังกล่าวก็ได้	590	สนามบินต้องจัดให้มีไฟกึ่งกลางทางขับ บนทางขับ <u>ที่ใช้เป็นทางออก</u> ทางขับ และลานจอดอากาศยาน ที่มีการใช้งานในสภาพที่มีค่าระยะที่นักบินมองเห็นทางวิ่งต่ำกว่าสามร้อยห้าสิบเมตร เพื่อให้เกิดการนำทางที่ต่อเนื่องจากเส้นกึ่งกลางทางวิ่งไปยังหลุมจอดอากาศยาน ยกเว้นในกรณีที่สนามบินมีปริมาณการจราจรที่เบาบาง และไฟขอบทางขับและเครื่องหมายเส้นกึ่งกลางทางขับที่มีอยู่นั้นสามารถนำทางอากาศยานได้อย่างเพียงพอ สนามบินอาจไม่มีความจำเป็นต้องจัดให้มีไฟดังกล่าวก็ได้	แก้คำให้เหมาะสมกับคำภาษาอังกฤษ - exit taxiway
618	สนามบินต้องจัดให้มีไฟกึ่งกลางทางขับบนทางขับที่มีการใช้งานในเวลากลางคืน ขณะที่ค่าระยะที่นักบินมองเห็นทางวิ่ง เท่ากับสามร้อยห้าสิบเมตรหรือมากกว่า และโดยเฉพาะอย่างยิ่งที่บริเวณจุดตัดบนทางขับที่มีความซับซ้อน และทางขับที่ใช้เป็นทางออก ยกเว้นในกรณีที่สนามบินมีปริมาณการจราจรที่เบาบาง และไฟขอบทางขับและเครื่องหมายเส้นกึ่งกลางทางขับที่มีอยู่นั้นสามารถนำทางอากาศยานได้อย่างเพียงพอ สนามบินอาจไม่มีความจำเป็นต้องจัดให้มีไฟดังกล่าวก็ได้	591	สนามบินต้องจัดให้มีไฟกึ่งกลางทางขับบนทางขับที่มีการใช้งานในเวลากลางคืน ขณะที่ค่าระยะที่นักบินมองเห็นทางวิ่ง เท่ากับสามร้อยห้าสิบเมตรหรือมากกว่า และโดยเฉพาะอย่างยิ่งที่บริเวณจุดตัดบนทางขับที่มีความซับซ้อน และทางขับที่ใช้เป็นทางออก ยกเว้นในกรณีที่สนามบินมีปริมาณการจราจรที่เบาบาง และไฟขอบทางขับและเครื่องหมายเส้นกึ่งกลางทางขับที่มีอยู่นั้นสามารถนำทางอากาศยานได้อย่างเพียงพอ สนามบินอาจไม่มีความจำเป็นต้องจัดให้มีไฟดังกล่าวก็ได้	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
619	ในกรณีที่มีความจำเป็นต้องแสดงตำแหน่งของ ขอบทางขับ เช่น บนทางขับออกคว้น หรือทางขับ แคบ สนามบินอาจจัดให้มีไฟขอบทางขับหรือวัตถุ ที่ใช้แสดงขอบทางขับก็ได้	592	ในกรณีที่มีความจำเป็นต้องแสดงตำแหน่งของ ขอบทางขับ เช่น บนทางขับออกคว้น หรือทางขับ แคบ สนามบินอาจจัดให้มีไฟขอบทางขับหรือวัตถุ ที่ใช้แสดงขอบทางขับก็ได้	คงเดิม
620	สนามบินต้องจัดให้มีไฟกึ่งกลางทางขับบนทางขับ ออก ทางขับ และลานจอดอากาศยาน เพื่อใช้งาน ในทุกสภาพทัศนวิสัย เมื่อไฟดังกล่าวกำหนดให้ เป็นส่วนหนึ่งของระบบนำทางและควบคุมการ เคลื่อนที่ของอากาศยานและยานพาหนะบน ภาคพื้นชั้นสูง เพื่อให้เกิดการนำทางที่ต่อเนื่องจาก เส้นกึ่งกลางทางวิ่งไปยังหลุมจอดอากาศยาน	593	สนามบินต้องจัดให้มีไฟกึ่งกลางทางขับบนทางขับ <u>ที่ใช้เป็นทางออก</u> ทางขับ และลานจอดอากาศ ยาน เพื่อใช้งานในทุกสภาพทัศนวิสัย เมื่อไฟ ดังกล่าวกำหนดให้เป็นส่วนหนึ่งของระบบนำทาง และควบคุมการเคลื่อนที่ของอากาศยานและ ยานพาหนะบนภาคพื้นชั้นสูง เพื่อให้เกิดการนำ ทางที่ต่อเนื่องจากเส้นกึ่งกลางทางวิ่งไปยังหลุม จอดอากาศยาน	แก้คำให้เหมาะสมกับคำภาษาอังกฤษ - exit taxiway
621	สนามบินต้องจัดให้มีไฟกึ่งกลางทางขับบนทางวิ่ง ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางมาตรฐานในการ ขับเคลื่อน และมีการใช้งานในขณะที่มีค่าระยะที่ นักบินมองเห็นทางวิ่ง ต่ำกว่าสามร้อยห้าสิบเมตร ยกเว้น ในกรณีที่สนามบินมีปริมาณการจราจรที่ เบาบาง และไฟขอบทางขับและเครื่องหมายเส้น กึ่งกลางทางขับที่มีอยู่นั้นสามารถนำทางอากาศ ยานได้อย่างเพียงพอ สนามบินอาจไม่มีความ จำเป็นต้องจัดให้มีไฟดังกล่าวก็ได้	594	สนามบินต้องจัดให้มีไฟกึ่งกลางทางขับบนทางวิ่ง ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางมาตรฐานในการ ขับเคลื่อน และมีการใช้งานในขณะที่มีค่าระยะที่ นักบินมองเห็นทางวิ่ง ต่ำกว่าสามร้อยห้าสิบเมตร ยกเว้น ในกรณีที่สนามบินมีปริมาณการจราจรที่ เบาบาง และไฟขอบทางขับและเครื่องหมายเส้น กึ่งกลางทางขับที่มีอยู่นั้นสามารถนำทางอากาศ ยานได้อย่างเพียงพอ สนามบินอาจไม่มีความ จำเป็นต้องจัดให้มีไฟดังกล่าวก็ได้	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
622	สนามบินจะต้องจัดให้มีไฟกึ่งกลางทางขับนบนทาง วิ่งที่เป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางมาตรฐานในการ ขับเคลื่อน เพื่อใช้งานในทุกสภาพทัศนวิสัย เมื่อไฟ ดังกล่าวกำหนดให้เป็นส่วนหนึ่งของระบบนำทาง และควบคุมการเคลื่อนที่ของอากาศยานและ ยานพาหนะบนภาคพื้นชั้นสูง	595	สนามบินจะต้องจัดให้มีไฟกึ่งกลางทางขับนบนทาง วิ่งที่เป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางมาตรฐานในการ ขับเคลื่อน เพื่อใช้งานในทุกสภาพทัศนวิสัย เมื่อไฟ ดังกล่าวกำหนดให้เป็นส่วนหนึ่งของระบบนำทาง และควบคุมการเคลื่อนที่ของอากาศยานและ ยานพาหนะบนภาคพื้นชั้นสูง	คงเดิม
623	ไฟกึ่งกลางทางขับบนที่ติดตั้งอยู่บนทางขับบนซึ่ง นอกเหนือไปจากทางขับอกและทางวิ่งซึ่งเป็น ส่วนหนึ่งของเส้นทางมาตรฐานในการขับเคลื่อน ต้องเป็นไฟส่องสว่างคงที่สีเขียว และมีขนาดของ ลำแสงในลักษณะที่ทำให้แสงของไฟนั้นสามารถ มองเห็นได้เฉพาะจากอากาศยานที่อยู่บนหรือ บริเวณใกล้เคียงทางขับบนเท่านั้น ยกเว้นในกรณี จำเป็นตามที่กำหนดไว้ในข้อ ๖๒๕	596	ไฟกึ่งกลางทางขับบนที่ติดตั้งอยู่บนทางขับบนซึ่ง นอกเหนือไปจากทางขับอกและทางวิ่งซึ่งเป็น ส่วนหนึ่งของเส้นทางมาตรฐานในการขับเคลื่อน ต้องเป็นไฟส่องสว่างคงที่สีเขียว และมีขนาดของ ลำแสงในลักษณะที่ทำให้แสงของไฟนั้นสามารถ มองเห็นได้เฉพาะจากอากาศยานเครื่องบินที่อยู่ บนหรือบริเวณใกล้เคียงทางขับบนเท่านั้น ยกเว้นใน กรณีจำเป็นตามที่กำหนดไว้ในข้อ ๕๙๘	แก้ไขคำว่า “อากาศยาน” เป็นคำว่า “เครื่องบิน” ให้ตรงกับ Annex 14 ที่ใช้คำว่า “aeroplane”
624	ไฟกึ่งกลางทางขับบนทางขับอกต้องเป็นไฟส่อง สว่างคงที่ โดยเป็นไฟสีสลักกันระหว่างสีเขียวกับสี เหลืองจากจุดเริ่มต้นที่อยู่ใกล้กับเส้นกึ่งกลางทาง วิ่งไปจนถึงขอบของพื้นที่วิกฤตหรืออ่อนไหวของ ระบบการบินลงด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน หรือขอบล่างของพื้นผิวลาดเอียงชั้นใน แล้วแต่ว่า อย่างไรโดยอยู่ไกลจากทางวิ่งที่สุด และหลังจากนั้น โคมไฟทุกดวงต้องเป็นไฟสีเขียวตามรูปที่ ๓๗ ทั้งนี้ โคมไฟดวงแรกของไฟกึ่งกลางทางขับบนทางขั บอกต้องเป็นสีเขียว และไฟที่อยู่ใกล้ที่สุดกับขอบ ของพื้นที่วิกฤตหรืออ่อนไหวของระบบการบินลง ด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน ต้องเป็นสีเหลือง	597	ไฟกึ่งกลางทางขับบนทางขับอก ที่ใช้เป็นทาง ออกต้อง เป็นไฟส่องสว่างคงที่ โดยเป็นไฟสีสลักกันระหว่าง สีเขียวกับสีเหลืองจากจุดเริ่มต้นที่อยู่ใกล้กับเส้น กึ่งกลางทางวิ่งไปจนถึงขอบของพื้นที่วิกฤตหรือ อ่อนไหวของระบบการบินลงด้วยเครื่องวัด ประกอบการบิน หรือขอบล่างของพื้นผิวลาดเอียง ชั้นใน แล้วแต่ว่าอย่างไรโดยอยู่ไกลจากทางวิ่งที่สุด และหลังจากนั้น โคมไฟทุกดวงต้องเป็นไฟสีเขียว ตามรูปที่ ๓๗ ทั้งนี้ โคมไฟดวงแรกของไฟกึ่งกลาง ทางขับบนทางขับอกต้องเป็นสีเขียว และไฟที่อยู่ ใกล้ที่สุดกับขอบของพื้นที่วิกฤตหรืออ่อนไหวของ ระบบการบินลงด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน	แก้คำให้เหมาะสมกับคำภาษาอังกฤษ - exit taxiway

ชื่อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ชื่อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
	<p>เสมอ</p> <p>สนามบินจำเป็นต้องจำกัดการกระจายแสงสี เขียวตามวรรคหนึ่งบนทางวิ่งหรือบริเวณใกล้กับ ทางวิ่ง เพื่อหลีกเลี่ยงความสับสนที่อาจเกิดขึ้นได้ อันเนื่องมาจากการเข้าใจว่าเป็นไฟหัวทางวิ่งซึ่งมีสี เขียวเหมือนกัน</p> <p>ขนาดของพื้นที่วิกฤตหรืออ่อนไหวของระบบ การบินลงด้วยเครื่องวัดประกอบการบินตามวรรค หนึ่งให้ขึ้นอยู่กับลักษณะของระบบการบินลงด้วย เครื่องวัดประกอบการบิน และปัจจัยอื่น ๆ ที่ เกี่ยวข้อง</p> <p>รายละเอียดเกี่ยวกับลักษณะของแผ่นกรอง แสงสีเหลืองให้เป็นไปตามที่กำหนดไว้ใน ภาคผนวกแนบท้าย ๑ ข้อ ๒.๒</p>		<p>ต้องเป็นสีเหลืองเสมอ</p> <p>สนามบินจำเป็นต้องจำกัดการกระจายแสงสี เขียวตามวรรคหนึ่งบนทางวิ่งหรือบริเวณใกล้กับ ทางวิ่ง เพื่อหลีกเลี่ยงความสับสนที่อาจเกิดขึ้นได้ อันเนื่องมาจากการเข้าใจว่าเป็นไฟหัวทางวิ่งซึ่งมีสี เขียวเหมือนกัน</p> <p>ขนาดของพื้นที่วิกฤตหรืออ่อนไหวของระบบ การบินลงด้วยเครื่องวัดประกอบการบินตามวรรค หนึ่งให้ขึ้นอยู่กับลักษณะของระบบการบินลงด้วย เครื่องวัดประกอบการบิน และปัจจัยอื่น ๆ ที่ เกี่ยวข้อง</p> <p>รายละเอียดเกี่ยวกับลักษณะของแผ่นกรอง แสงสีเหลืองให้เป็นไปตามที่กำหนดไว้ใน ภาคผนวกแนบท้าย ๑ ข้อ ๒.๒</p>	
625	<p>เมื่อมีความจำเป็นที่จะต้องแสดงให้เห็นว่าใกล้เข้าสู่ สู่ทางวิ่งแล้ว ไฟกึ่งกลางทางจะต้องเป็นไฟส่อง สว่างคงที่ โดยเป็นไฟสีสลับกันระหว่างสีเขียวกับสี เหลืองจากจุดเริ่มต้นที่ขอบของพื้นที่วิกฤตหรือ อ่อนไหวของระบบการบินลงด้วยเครื่องวัด ประกอบการบิน หรือขอบล่างของพื้นผิวลาดเอียง ชั้นใน แล้วแต่อย่างใดอยู่ไกลจากทางวิ่งที่สุด จนถึงจุดที่อยู่ใกล้กับเส้นกึ่งกลางทางวิ่ง และ ต่อเนื่องเป็นไฟสีสลับกันระหว่างสีเขียวกับสีเหลือง จนกระทั่ง</p> <p>(๑) จุดสิ้นสุดใกล้เส้นกึ่งกลางทางวิ่ง หรือ (๒) ในกรณีที่ไฟกึ่งกลางทางขั้บติดตั้งข้ามทางวิ่ง</p>	598	<p>เมื่อมีความจำเป็นที่จะต้องแสดงให้เห็นว่าใกล้เข้าสู่ สู่ทางวิ่งแล้ว ไฟกึ่งกลางทางจะต้องเป็นไฟส่อง สว่างคงที่ โดยเป็นไฟสีสลับกันระหว่างสีเขียวกับสี เหลืองจากจุดเริ่มต้นที่ขอบของพื้นที่วิกฤตหรือ อ่อนไหวของระบบการบินลงด้วยเครื่องวัด ประกอบการบิน หรือขอบล่างของพื้นผิวลาดเอียง ชั้นใน แล้วแต่อย่างใดอยู่ไกลจากทางวิ่งที่สุด จนถึงจุดที่อยู่ใกล้กับเส้นกึ่งกลางทางวิ่ง และ ต่อเนื่องเป็นไฟสีสลับกันระหว่างสีเขียวกับสีเหลือง จนกระทั่ง</p> <p>(๑) จุดสิ้นสุดใกล้เส้นกึ่งกลางทางวิ่ง หรือ (๒) ในกรณีที่ไฟกึ่งกลางทางขั้บติดตั้งข้ามทางวิ่ง</p>	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
	<p>ถึงด้านตรงข้ามของจุดเริ่มต้นที่อยู่ใกล้ขอบของพื้นที่วิกฤตหรืออ่อนไหวของระบบการบินลงด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน หรือขอบล่างของพื้นผิวลาดเอียงชั้นใน แล้วแต่อย่างใดที่อยู่ไกลจากทางวิ่งที่สุด ไฟต้องกลับไปเป็นสีเขียวทั้งหมดในตำแหน่งที่ทางของอากาศยานที่มีความยาวที่สุดอยู่นอกขอบของพื้นที่วิกฤตหรืออ่อนไหวของระบบการบินลงด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน หรือพื้นผิวลาดเอียงชั้นใน</p> <p>สนามบินจำเป็นต้องจำกัดการกระจายแสงสีเขียวตามวรรคหนึ่งบนทางวิ่งหรือบริเวณใกล้กับทางวิ่ง เพื่อหลีกเลี่ยงความสับสนที่อาจเกิดขึ้นได้อันเนื่องมาจากการเข้าใจว่าเป็นไฟหัวทางวิ่งซึ่งมีสีเขียวเหมือนกัน</p>		<p>ถึงด้านตรงข้ามของจุดเริ่มต้นที่อยู่ใกล้ขอบของพื้นที่วิกฤตหรืออ่อนไหวของระบบการบินลงด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน หรือขอบล่างของพื้นผิวลาดเอียงชั้นใน แล้วแต่อย่างใดที่อยู่ไกลจากทางวิ่งที่สุด ไฟต้องกลับไปเป็นสีเขียวทั้งหมดในตำแหน่งที่ทางของอากาศยานที่มีความยาวที่สุดอยู่นอกขอบของพื้นที่วิกฤตหรืออ่อนไหวของระบบการบินลงด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน หรือพื้นผิวลาดเอียงชั้นใน</p> <p>สนามบินจำเป็นต้องจำกัดการกระจายแสงสีเขียวตามวรรคหนึ่งบนทางวิ่งหรือบริเวณใกล้กับทางวิ่ง เพื่อหลีกเลี่ยงความสับสนที่อาจเกิดขึ้นได้อันเนื่องมาจากการเข้าใจว่าเป็นไฟหัวทางวิ่งซึ่งมีสีเขียวเหมือนกัน</p>	
626	<p>ไฟกึ่งกลางทางขับต้องเป็นไปตามข้อกำหนดดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) ภาคผนวกแนบท้าย ๒ รูปที่ ๒-๑๒ รูปที่ ๒-๑๓ หรือรูปที่ ๒-๑๔ สำหรับทางขับซึ่งมีการใช้งานในสภาพที่ค่าระยะที่นักบินมองเห็นทางวิ่งต่ำกว่าสามร้อยห้าสิบเมตร และ</p> <p>(๒) ภาคผนวกแนบท้าย ๒ รูปที่ ๒-๑๕ หรือรูปที่ ๒-๑๖ สำหรับทางขับอื่น ๆ ที่มีไซ้ (๑)</p>	599	<p>ไฟกึ่งกลางทางขับต้องเป็นไปตามข้อกำหนดดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) ภาคผนวกแนบท้าย ๒ รูปที่ ๒-๑๒ รูปที่ ๒-๑๓ หรือรูปที่ ๒-๑๔ สำหรับทางขับซึ่งมีการใช้งานในสภาพที่ค่าระยะที่นักบินมองเห็นทางวิ่งต่ำกว่าสามร้อยห้าสิบเมตร และ</p> <p>(๒) ภาคผนวกแนบท้าย ๒ รูปที่ ๒-๑๕ หรือรูปที่ ๒-๑๖ สำหรับทางขับอื่น ๆ ที่มีไซ้ (๑)</p>	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
627	ในกรณีที่มีการพิจารณาด้านการปฏิบัติการแล้ว เห็นว่าสนามบินจำเป็นต้องใช้ไฟที่มีความเข้มแสงสูง ไฟกึ่งกลางทางขับบนทางขับออกด้านที่มีการใช้งานในขณะที่มีค่าระยะที่นักบินมองเห็นทางวิ่งต่ำกว่าสามร้อยห้าสิบเมตร ต้องมีคุณสมบัติเป็นไปตามที่กำหนดไว้ในภาคผนวกแนบท้าย ๒ รูปที่ ๒-๑๒ โดยการตั้งค่าระดับความเข้มแสงสำหรับไฟดังกล่าวต้องเป็นค่าระดับเดียวกันกับการตั้งค่าของไฟกึ่งกลางทางวิ่ง	600	ในกรณีที่มีการพิจารณาด้านการปฏิบัติการแล้ว เห็นว่าสนามบินจำเป็นต้องใช้ไฟที่มีความเข้มแสงสูง ไฟกึ่งกลางทางขับบนทางขับออกด้านที่มีการใช้งานในขณะที่มีค่าระยะที่นักบินมองเห็นทางวิ่งต่ำกว่าสามร้อยห้าสิบเมตร ต้องมีคุณสมบัติเป็นไปตามที่กำหนดไว้ในภาคผนวกแนบท้าย ๒ รูปที่ ๒-๑๒ โดยการตั้งค่าระดับความเข้มแสงสำหรับไฟดังกล่าวต้องเป็นค่าระดับเดียวกันกับการตั้งค่าของไฟกึ่งกลางทางวิ่ง	คงเดิม
รูปที่ 37	ไฟทางขับ	รูปที่ 37	ไฟทางขับ	คงเดิม
628	ในกรณีที่ไฟกึ่งกลางทางขับถูกกำหนดให้เป็นส่วนหนึ่งของระบบนำทางและควบคุมการเคลื่อนที่ของอากาศยานและยานพาหนะบนภาคพื้นชั้นสูง และหากมีการพิจารณาด้านการปฏิบัติการแล้ว เห็นว่าสนามบินจำเป็นต้องใช้ไฟที่มีความเข้มแสงสูง เพื่อรักษาความเร็วในการเคลื่อนที่บนภาคพื้นดินในขณะที่มีสภาพทัศนวิสัยต่ำหรือในช่วงเวลากลางวันที่มีแสงสว่างจ้า ไฟกึ่งกลางทางขับต้องมีคุณสมบัติเป็นไปตามที่กำหนดไว้ในภาคผนวกแนบท้าย ๒ รูปที่ ๒-๑๗ รูปที่ ๒-๑๘ หรือรูปที่ ๒-๑๙ ไฟกึ่งกลางทางขับที่มีความเข้มแสงสูงตามวรรคหนึ่ง ต้องใช้เฉพาะในกรณีที่มีความจำเป็นเท่านั้น และการใช้งานให้เป็นไปตามกรณีศึกษาเฉพาะ (specific study)	601	ในกรณีที่ไฟกึ่งกลางทางขับถูกกำหนดให้เป็นส่วนหนึ่งของระบบนำทางและควบคุมการเคลื่อนที่ของอากาศยานและยานพาหนะบนภาคพื้นชั้นสูง และหากมีการพิจารณาด้านการปฏิบัติการแล้ว เห็นว่าสนามบินจำเป็นต้องใช้ไฟที่มีความเข้มแสงสูง เพื่อรักษาความเร็วในการเคลื่อนที่บนภาคพื้นดินในขณะที่มีสภาพทัศนวิสัยต่ำหรือในช่วงเวลากลางวันที่มีแสงสว่างจ้า ไฟกึ่งกลางทางขับต้องมีคุณสมบัติเป็นไปตามที่กำหนดไว้ในภาคผนวกแนบท้าย ๒ รูปที่ ๒-๑๗ รูปที่ ๒-๑๘ หรือรูปที่ ๒-๑๙ ไฟกึ่งกลางทางขับที่มีความเข้มแสงสูงตามวรรคหนึ่ง ต้องใช้เฉพาะในกรณีที่มีความจำเป็นเท่านั้น และการใช้งานให้เป็นไปตามกรณีศึกษาเฉพาะ (specific study)	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
629	ไฟกึ่งกลางทางขับต้องติดตั้งอยู่บนเครื่องหมาย เส้นกึ่งกลางทางขับ เว้นแต่ในกรณีที่ไม่สามารถ ติดตั้งไฟบนเครื่องหมายเส้นกึ่งกลางทางขับได้ สนามบินอาจติดตั้งไฟกึ่งกลางทางขับที่ระยะห่าง ด้านข้างจากเส้นกึ่งกลางทางขับไม่เกินสามสิบ เซนติเมตร	602	ไฟกึ่งกลางทางขับต้องติดตั้งอยู่บนเครื่องหมาย เส้นกึ่งกลางทางขับ เว้นแต่ในกรณีที่ไม่สามารถ ติดตั้งไฟบนเครื่องหมายเส้นกึ่งกลางทางขับได้ สนามบินอาจติดตั้งไฟกึ่งกลางทางขับที่ระยะห่าง ด้านข้างจากเส้นกึ่งกลางทางขับไม่เกินสามสิบ เซนติเมตร	คงเดิม
630	ไฟกึ่งกลางทางขับบนทางขับ ไฟกึ่งกลางทางขับซึ่งติดตั้งอยู่บนส่วนที่เป็น เส้นตรงของทางขับต้องมีการเว้นระยะห่างตาม แนวยาวระหว่างโคมไฟไม่เกินสามสิบเมตร ยกเว้น ในกรณี ดังต่อไปนี้ (๑) ในกรณีที่ระยะห่างนั้นเพียงพอต่อการนำทาง ในสภาพอากาศโดยทั่วไปของสนามบินนั้น อาจมี การเว้นระยะห่างที่มากขึ้น แต่ไม่เกินหกสิบเมตร (๒) เมื่อส่วนที่เป็นเส้นตรงนั้นมีระยะทางสั้น ๆ อาจมีการเว้นระยะห่างน้อยกว่าสามสิบเมตร และ (๓) บนทางขับที่มีการใช้งานในขณะที่มีค่าระยะที่ นักบินมองเห็นทางวิ่งต่ำกว่าสามร้อยห้าสิบเมตร ระยะห่างตามแนวยาวต้องไม่เกินสิบห้าเมตร	603	ไฟกึ่งกลางทางขับบนทางขับ ไฟกึ่งกลางทางขับซึ่งติดตั้งอยู่บนส่วนที่เป็น เส้นตรงของทางขับต้องมีการเว้นระยะห่างตาม แนวยาวระหว่างโคมไฟไม่เกินสามสิบเมตร ยกเว้น ในกรณี ดังต่อไปนี้ (๑) ในกรณีที่ระยะห่างนั้นเพียงพอต่อการนำทาง ในสภาพอากาศโดยทั่วไปของสนามบินนั้น อาจมี การเว้นระยะห่างที่มากขึ้น แต่ไม่เกินหกสิบเมตร (๒) เมื่อส่วนที่เป็นเส้นตรงนั้นมีระยะทางสั้น ๆ อาจมีการเว้นระยะห่างน้อยกว่าสามสิบเมตร และ (๓) บนทางขับที่มีการใช้งานในขณะที่มีค่าระยะที่ นักบินมองเห็นทางวิ่งต่ำกว่าสามร้อยห้าสิบเมตร ระยะห่างตามแนวยาวต้องไม่เกินสิบห้าเมตร	คงเดิม
631	ไฟกึ่งกลางทางขับซึ่งติดตั้งอยู่บนส่วนโค้งของทาง ขับต้องมีความต่อเนื่องจากส่วนของทางขับที่เป็น เส้นตรง และมีระยะห่างคงที่จากขอบด้านนอก ของส่วนโค้ง ทั้งนี้ โคมไฟแต่ละโคมต้องมีการเว้น ระยะห่างกันในลักษณะที่จะสามารถแสดงให้เห็น ทางโค้งได้อย่างชัดเจน	604	ไฟกึ่งกลางทางขับซึ่งติดตั้งอยู่บนส่วนโค้งของทาง ขับต้องมีความต่อเนื่องจากส่วนของทางขับที่เป็น เส้นตรง และมีระยะห่างคงที่จากขอบด้านนอก ของส่วนโค้ง ทั้งนี้ โคมไฟแต่ละโคมต้องมีการเว้น ระยะห่างกันในลักษณะที่จะสามารถแสดงให้เห็น ทางโค้งได้อย่างชัดเจน	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
632	<p>บนทางขับที่มีการใช้งานในขณะที่มีค่าระยะที่นักบินมองเห็นทางวิ่งต่ำกว่าสามร้อยห้าสิบเมตร โคมไฟที่ติดตั้งอยู่บนส่วนโค้งต้องมีการเว้นระยะห่างกันไม่เกินสิบห้าเมตร และบนทางโค้งที่มีรัศมีส่วนโค้งน้อยกว่าสี่ร้อยเมตร โคมไฟต้องมีการเว้นระยะห่างไม่เกินเจ็ดจุดห้าเมตร โดยระยะห่างนี้ต้องต่อขยายยาวออกไปเป็นระยะทางหกสิบเมตรก่อนและหลังส่วนโค้ง</p> <p>การเว้นระยะห่างของโคมไฟบนส่วนโค้งตามวรรคหนึ่งที่เหมาะสมสำหรับทางขับซึ่งมีการใช้งานในสภาพที่ค่าระยะที่นักบินมองเห็นทางวิ่งเท่ากับสามร้อยห้าสิบเมตร หรือมากกว่าให้เป็นไปตามที่กำหนดในตารางที่ ๒๒</p>	605	<p>บนทางขับที่มีการใช้งานในขณะที่มีค่าระยะที่นักบินมองเห็นทางวิ่งต่ำกว่าสามร้อยห้าสิบเมตร โคมไฟที่ติดตั้งอยู่บนส่วนโค้งต้องมีการเว้นระยะห่างกันไม่เกินสิบห้าเมตร และบนทางโค้งที่มีรัศมีส่วนโค้งน้อยกว่าสี่ร้อยเมตร โคมไฟต้องมีการเว้นระยะห่างไม่เกินเจ็ดจุดห้าเมตร โดยระยะห่างนี้ต้องต่อขยายยาวออกไปเป็นระยะทางหกสิบเมตรก่อนและหลังส่วนโค้ง</p> <p>การเว้นระยะห่างของโคมไฟบนส่วนโค้งตามวรรคหนึ่งที่เหมาะสมสำหรับทางขับซึ่งมีการใช้งานในสภาพที่ค่าระยะที่นักบินมองเห็นทางวิ่งเท่ากับสามร้อยห้าสิบเมตร หรือมากกว่าให้เป็นไปตามที่กำหนดในตารางที่ ๒๒</p>	คงเดิม
ตาราง ที่ 22	การเว้นระยะห่างของโคมไฟบนส่วนโค้งของทางขับ	ตาราง ที่ 22	การเว้นระยะห่างของโคมไฟบนส่วนโค้งของทางขับ	คงเดิม
633	<p>ไฟกึ่งกลางทางขับบนทางขับออกตัว</p> <p>ไฟกึ่งกลางทางขับบนทางขับออกตัวต้องเริ่มต้นที่ระยะอย่างน้อยหกสิบเมตรก่อนจุดเริ่มต้นส่วนโค้งของเส้นกึ่งกลางทางขับ และต่อเนื่องเลยจุดสิ้นสุดส่วนโค้งไปจนถึงจุดบนเส้นกึ่งกลางทางขับซึ่งคาดว่าอากาศยานจะมีความเร็วปกติในการขับเคลื่อน ทั้งนี้ โคมไฟของไฟกึ่งกลางทางขับส่วนที่ขนานกับเส้นกึ่งกลางทางวิ่งต้องมีระยะห่างอย่างน้อยหกสิบเซนติเมตรจากแถวของไฟกึ่งกลางทางวิ่ง ตามรูปที่ ๓๘</p>	606	<p>ไฟกึ่งกลางทางขับบนทางขับออกตัว</p> <p>ไฟกึ่งกลางทางขับบนทางขับออกตัวต้องเริ่มต้นที่ระยะอย่างน้อยหกสิบเมตรก่อนจุดเริ่มต้นส่วนโค้งของเส้นกึ่งกลางทางขับ และต่อเนื่องเลยจุดสิ้นสุดส่วนโค้งไปจนถึงจุดบนเส้นกึ่งกลางทางขับซึ่งคาดว่าอากาศยานเครื่องบินจะมีความเร็วปกติในการขับเคลื่อน ทั้งนี้ โคมไฟของไฟกึ่งกลางทางขับส่วนที่ขนานกับเส้นกึ่งกลางทางวิ่งต้องมีระยะห่างอย่างน้อยหกสิบเซนติเมตรจากแถวของไฟกึ่งกลางทางวิ่ง ตามรูปที่ ๓๘</p>	แก้ไขคำว่า “อากาศยาน” เป็นคำว่า “เครื่องบิน” ให้ตรงกับ Annex 14 ที่ใช้คำว่า “aeroplane”

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
รูปที่ 38	การขยับไฟกึ่งกลางทางวิ่งและไฟกึ่งกลางทางขับ ไปติดตั้งทางด้านข้าง	รูปที่ 38	การขยับไฟกึ่งกลางทางวิ่งและไฟกึ่งกลางทางขับ ไปติดตั้งทางด้านข้าง	คงเดิม
634	โคมไฟแต่ละโคมต้องมีการเว้นระยะห่างกันตาม แนวยาวไม่เกินสิบห้าเมตร ยกเว้นในกรณี ที่สนามบินไม่ได้จัดให้มีไฟกึ่งกลางทางวิ่ง อาจมีการ เว้นระยะห่างที่เพิ่มมากขึ้นได้ แต่ทั้งนี้ ต้องไม่เกิน สามสิบเมตร	607	โคมไฟแต่ละโคมต้องมีการเว้นระยะห่างกันตาม แนวยาวไม่เกินสิบห้าเมตร ยกเว้นในกรณี ที่สนามบินไม่ได้จัดให้มีไฟกึ่งกลางทางวิ่ง อาจมีการ เว้นระยะห่างที่เพิ่มมากขึ้นได้ แต่ทั้งนี้ ต้องไม่เกิน สามสิบเมตร	คงเดิม
635	ไฟกึ่งกลางทางขับบนทางขับออกอื่น ๆ ไฟกึ่งกลางทางขับบนทางขับออกอื่น ๆ ที่ นอกเหนือไปจากทางขับออกด้านต้องเริ่มต้นติดตั้ง ที่จุดซึ่งเครื่องหมายเส้นกึ่งกลางทางขับเริ่มต้นโค้ง ออกจากเส้นกึ่งกลางทางวิ่ง และต่อเนื่องไปตาม ส่วนโค้งของเครื่องหมายเส้นกึ่งกลางทางขับไป จนถึงจุดที่เครื่องหมายพ้นออกจากทางวิ่งเป็น อย่างน้อย ทั้งนี้ โคมไฟดวงแรกต้องมีระยะห่าง อย่างน้อยหกสิบเซนติเมตร จากแถวของไฟ กึ่งกลางทางวิ่ง ตามรูปที่ ๓๘	608	ไฟกึ่งกลางทางขับบนทางขับออกอื่น ๆ ไฟกึ่งกลางทางขับบนทางขับออกอื่น ๆ ที่ นอกเหนือไปจากทางขับออกด้านต้องเริ่มต้นติดตั้ง ที่จุดซึ่งเครื่องหมายเส้นกึ่งกลางทางขับเริ่มต้นโค้ง ออกจากเส้นกึ่งกลางทางวิ่ง และต่อเนื่องไปตาม ส่วนโค้งของเครื่องหมายเส้นกึ่งกลางทางขับไป จนถึงจุดที่เครื่องหมายพ้นออกจากทางวิ่งเป็น อย่างน้อย ทั้งนี้ โคมไฟดวงแรกต้องมีระยะห่าง อย่างน้อยหกสิบเซนติเมตร จากแถวของไฟ กึ่งกลางทางวิ่ง ตามรูปที่ ๓๘	คงเดิม
636	การเว้นระยะห่างระหว่างโคมไฟตามแนวยาวต้อง ไม่เกินเจ็ดจุดห้าเมตร	609	การเว้นระยะห่างระหว่างโคมไฟตามแนวยาวต้อง ไม่เกินเจ็ดจุดห้าเมตร	คงเดิม
637	ไฟกึ่งกลางทางขับบนทางวิ่ง ไฟกึ่งกลางทางขับบนทางวิ่งซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของ เส้นทางมาตรฐานในการขับเคลื่อน และมีการใช้ งานในขณะที่มีค่าระยะที่นักบินมองเห็นทางวิ่งต่ำ กว่าสามร้อยห้าสิบเมตร ต้องมีการเว้นระยะห่าง ระหว่างโคมไฟตามแนวยาวไม่เกินสิบห้าเมตร	610	ไฟกึ่งกลางทางขับบนทางวิ่ง ไฟกึ่งกลางทางขับบนทางวิ่งซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของ เส้นทางมาตรฐานในการขับเคลื่อน และมีการใช้ งานในขณะที่มีค่าระยะที่นักบินมองเห็นทางวิ่งต่ำ กว่าสามร้อยห้าสิบเมตร ต้องมีการเว้นระยะห่าง ระหว่างโคมไฟตามแนวยาวไม่เกินสิบห้าเมตร	คงเดิม
	ต. ไฟขอบทางขับ (Taxiway Edge Lights)		ต. ไฟขอบทางขับ (Taxiway Edge Lights)	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
638	สนามบินต้องจัดให้มีไฟขอบทางขับที่บริเวณขอบของลานกลับลำ ลานหยุดคอย ลานจอดอากาศยาน และบริเวณอื่น ๆ ที่มีการใช้งานในเวลากลางคืน และบนทางขับที่ไม่มีไฟกึ่งกลางทางขับ และมีการใช้งานในเวลากลางคืน ยกเว้นเมื่อมีการพิจารณาถึงสภาพแวดล้อมของการปฏิบัติการแล้วพบว่า สนามบินไม่จำเป็นต้องจัดให้มีไฟขอบทางขับ เนื่องจากมีการนำทางที่เพียงพอโดยแสงไฟที่พื้นหรือวิธีอื่น ๆ	611	สนามบินต้องจัดให้มีไฟขอบทางขับที่บริเวณขอบของลานกลับลำ ลานหยุดคอย ลานจอดอากาศยาน และบริเวณอื่น ๆ ที่มีการใช้งานในเวลากลางคืน และบนทางขับที่ไม่มีไฟกึ่งกลางทางขับ และมีการใช้งานในเวลากลางคืน ยกเว้นเมื่อมีการพิจารณาถึงสภาพแวดล้อมของการปฏิบัติการแล้วพบว่า สนามบินไม่จำเป็นต้องจัดให้มีไฟขอบทางขับ เนื่องจากมีการนำทางที่เพียงพอโดยแสงไฟที่พื้นหรือวิธีอื่น ๆ	คงเดิม
639	สนามบินต้องจัดให้มีไฟขอบทางขับบนทางวิ่งซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางมาตรฐานในการขับเคลื่อนและมีการใช้งานในเวลากลางคืน ในกรณีที่ทางวิ่งนั้นไม่มีไฟกึ่งกลางทางขับ ข้อกำหนดเกี่ยวกับการเชื่อมต่อแบบไม่ให้มีการเปิดใช้งานพร้อมกัน (interlocking) ระหว่างระบบไฟทางวิ่งและระบบไฟทางขับให้เป็นไปตามที่กำหนดไว้ในข้อ ๘๗๗	612	สนามบินต้องจัดให้มีไฟขอบทางขับบนทางวิ่งซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางมาตรฐานในการขับเคลื่อนและมีการใช้งานในเวลากลางคืน ในกรณีที่ทางวิ่งนั้นไม่มีไฟกึ่งกลางทางขับ ข้อกำหนดเกี่ยวกับการเชื่อมต่อแบบไม่ให้มีการเปิดใช้งานพร้อมกัน (interlocking) ระหว่างระบบไฟทางวิ่งและระบบไฟทางขับให้เป็นไปตามที่กำหนดไว้ในข้อ ๘๕๐	คงเดิม
640	ไฟขอบทางขับซึ่งติดตั้งอยู่บนส่วนที่เป็นเส้นตรงของทางขับ และบนทางวิ่งซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางมาตรฐานในการขับเคลื่อน ต้องมีการเว้นระยะห่างที่เท่ากันระหว่างโคมไฟตามแนวยาวโดยไม่เกินหกสิบเมตร และสำหรับโคมไฟซึ่งติดตั้งอยู่บนส่วนโค้งต้องมีการเว้นระยะห่างน้อยกว่าหกสิบเมตร เพื่อที่จะแสดงให้เห็นทางโค้งได้อย่างชัดเจน	613	ไฟขอบทางขับซึ่งติดตั้งอยู่บนส่วนที่เป็นเส้นตรงของทางขับ และบนทางวิ่งซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางมาตรฐานในการขับเคลื่อน ต้องมีการเว้นระยะห่างที่เท่ากันระหว่างโคมไฟตามแนวยาวโดยไม่เกินหกสิบเมตร และสำหรับโคมไฟซึ่งติดตั้งอยู่บนส่วนโค้งต้องมีการเว้นระยะห่างน้อยกว่าหกสิบเมตร เพื่อที่จะแสดงให้เห็นทางโค้งได้อย่างชัดเจน	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
641	ไฟขอบทางขับต้องมีการเว้นระยะห่างระหว่างไฟแต่ละดวงตามแนวยาวเป็นระยะเท่า ๆ กัน โดยไม่เกินหกสิบเมตร ในกรณีที่ไฟขอบทางขับตามวรรคหนึ่ง อยู่บนลานกลับลำต้องมีการเว้นระยะห่างระหว่างโคมไฟแต่ละโคมตามแนวยาวเป็นระยะเท่า ๆ กัน โดยไม่เกินสามสิบเมตร	614	ไฟขอบทางขับต้องมีการเว้นระยะห่างระหว่างไฟแต่ละดวงตามแนวยาวเป็นระยะเท่า ๆ กัน โดยไม่เกินหกสิบเมตร ในกรณีที่ไฟขอบทางขับตามวรรคหนึ่ง อยู่บนลานกลับลำต้องมีการเว้นระยะห่างระหว่างโคมไฟแต่ละโคมตามแนวยาวเป็นระยะเท่า ๆ กัน โดยไม่เกินสามสิบเมตร	คงเดิม
642	สนามบินต้องติดตั้งไฟขอบทางขับบริเวณใกล้กับขอบทางขับ ขอบลานกลับลำ ขอบลานหยุดคอย ขอบลานจอดอากาศยาน หรือขอบทางวิ่ง มากที่สุดเท่าที่จะสามารถทำได้ หรือติดตั้งห่างออกไปทางด้านนอกของขอบทางไม่เกินสามเมตร	615	สนามบินต้องติดตั้งไฟขอบทางขับบริเวณใกล้กับขอบทางขับ ขอบลานกลับลำ ขอบลานหยุดคอย ขอบลานจอดอากาศยาน หรือขอบทางวิ่ง มากที่สุดเท่าที่จะสามารถทำได้ หรือติดตั้งห่างออกไปทางด้านนอกของขอบทางไม่เกินสามเมตร	คงเดิม
643	ไฟขอบทางขับต้องเป็นไฟส่องสว่างคงที่สีน้ำเงิน โดยทิศทางของแสงต้องทำมุมอย่างน้อยเจ็ดสิบห้าองศาเหนือแนวระดับ และส่องสว่างในทุกทิศทางของมุมแอซิมัทที่มีความจำเป็นต่อการนำทางนักบินซึ่งกำลังขับเคลื่อนอากาศยานไปในทิศทางต่าง ๆ ทั้งนี้ ที่บริเวณจุดตัด ทางออก หรือทางโค้งไฟต้องถูกพรางแสงเท่าที่จะสามารถทำได้ เพื่อทำให้นักบินมองไม่เห็นไฟดังกล่าวจากทิศทางของมุมแอซิมัทที่อาจก่อให้เกิดความสับสนกับระบบไฟอื่น ๆ ได้	616	ไฟขอบทางขับต้องเป็นไฟส่องสว่างคงที่สีน้ำเงิน โดยทิศทางของแสงต้องทำมุมอย่างน้อยเจ็ดสิบห้าองศาเหนือแนวระดับ และส่องสว่างในทุกทิศทางของมุมแอซิมัทที่มีความจำเป็นต่อการนำทางนักบินซึ่งกำลังขับเคลื่อนอากาศยานไปในทิศทางต่าง ๆ ทั้งนี้ ที่บริเวณจุดตัด ทางออก หรือทางโค้งไฟต้องถูกพรางแสงเท่าที่จะสามารถทำได้ เพื่อทำให้นักบินมองไม่เห็นไฟดังกล่าวจากทิศทางของมุมแอซิมัทที่อาจก่อให้เกิดความสับสนกับระบบไฟอื่น ๆ ได้	คงเดิม
644	ความเข้มแสงของไฟขอบทางขับต้องมีค่าน้อยสองแคนเดลา ทำมุมตั้งแต่ศูนย์ถึงหกองศาในแนวตั้ง และมีค่าศูนย์จุดสองแคนเดลา ทำมุมระหว่างหกองศาและเจ็ดสิบห้าองศาในแนวตั้ง	617	ความเข้มแสงของไฟขอบทางขับต้องมีค่าน้อยสองแคนเดลา ทำมุมตั้งแต่ศูนย์ถึงหกองศาในแนวตั้ง และมีค่าศูนย์จุดสองแคนเดลา ทำมุมระหว่างหกองศาและเจ็ดสิบห้าองศาในแนวตั้ง	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
	ถ. ไฟลानกลับลำ (Runway Turn Pad Lights)		ถ. ไฟลานกลับลำ (Runway Turn Pad Lights)	คงเดิม
645	สนามบินต้องจัดให้มีไฟลานกลับลำเพื่อเป็นการนำทางอากาศยานอย่างต่อเนื่องบนลานกลับลำซึ่งมีการใช้งานในขณะที่มีค่าระยะที่นักบินมองเห็นทางวิ่ง ต่ำกว่าสามร้อยห้าสิบเมตร เพื่อให้อากาศยานสามารถกลับลำบนทางวิ่งได้หนึ่งร้อยแปดสิบองศา และตั้งลำบนเส้นกึ่งกลางทางวิ่งได้	618	สนามบินต้องจัดให้มีไฟลานกลับลำเพื่อเป็นการนำทาง อากาศยานเครื่องบิน อย่างต่อเนื่องบนลานกลับลำซึ่งมีการใช้งานในขณะที่มีค่าระยะที่นักบินมองเห็นทางวิ่ง ต่ำกว่าสามร้อยห้าสิบเมตร เพื่อให้ อากาศยานเครื่องบิน สามารถกลับลำบนทางวิ่งได้หนึ่งร้อยแปดสิบองศาและตั้งลำบนเส้นกึ่งกลางทางวิ่งได้	แก้ไขคำว่า “อากาศยาน” เป็นคำว่า “เครื่องบิน” ให้ตรงกับ Annex 14 ที่ใช้คำว่า “aeroplane”
646	สนามบินต้องจัดให้มีไฟลานกลับลำบนลานกลับลำที่มีการใช้งานในเวลากลางวัน	619	สนามบินต้องจัดให้มีไฟลานกลับลำบนลานกลับลำที่มีการใช้งานในเวลากลางวัน	คงเดิม
647	ไฟลานกลับลำต้องติดตั้งบนเครื่องหมายลานกลับลำ ยกเว้น ในกรณีที่ไม่สามารถติดตั้งไฟบนเครื่องหมายได้ ไฟดังกล่าวสามารถขยับไปติดตั้งทางด้านข้างได้ในระยะไม่เกินสามสิบเซนติเมตร	620	ไฟลานกลับลำต้องติดตั้งบนเครื่องหมายลานกลับลำ ยกเว้น ในกรณีที่ไม่สามารถติดตั้งไฟบนเครื่องหมายได้ ไฟดังกล่าวสามารถขยับไปติดตั้งทางด้านข้างได้ในระยะไม่เกินสามสิบเซนติเมตร	คงเดิม
648	การติดตั้งไฟลานกลับลำบนส่วนเส้นตรงของเครื่องหมายลานกลับลำต้องมีการเว้นระยะห่างระหว่างโคมไฟไม่เกินสิบห้าเมตร	621	การติดตั้งไฟลานกลับลำบนส่วนเส้นตรงของเครื่องหมายลานกลับลำต้องมีการเว้นระยะห่างระหว่างโคมไฟไม่เกินสิบห้าเมตร	คงเดิม
649	การติดตั้งไฟลานกลับลำบนส่วนโค้งของเครื่องหมายลานกลับลำต้องมีการเว้นระยะห่างระหว่างโคมไฟไม่เกินเจ็ดจุดห้าเมตร	622	การติดตั้งไฟลานกลับลำบนส่วนโค้งของเครื่องหมายลานกลับลำต้องมีการเว้นระยะห่างระหว่างโคมไฟไม่เกินเจ็ดจุดห้าเมตร	คงเดิม

ชื่อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ชื่อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
650	ไฟลानกลับลำต้องเป็นไฟส่องสว่างคงที่ไปในทิศทางเดียว โดยเป็นไฟสีเขียว ซึ่งมีขนาดของลำแสงเป็นไปในลักษณะที่ทำให้สามารถมองเห็นแสงดังกล่าวได้เฉพาะจากอากาศยานที่อยู่บนลานกลับลำ หรืออากาศยานที่กำลังเข้าสู่ลานกลับลำ	623	ไฟลานกลับลำต้องเป็นไฟส่องสว่างคงที่ไปในทิศทางเดียว โดยเป็นไฟสีเขียว ซึ่งมีขนาดของลำแสงเป็นไปในลักษณะที่ทำให้สามารถมองเห็นแสงดังกล่าวได้เฉพาะจากอากาศยานเครื่องบินที่อยู่บนลานกลับลำ หรืออากาศยานเครื่องบินที่กำลังเข้าสู่ลานกลับลำ	แก้ไขคำว่า “อากาศยาน” เป็นคำว่า “เครื่องบิน” ให้ตรงกับ Annex 14 ที่ใช้คำว่า “aeroplane”
651	ไฟลานกลับลำต้องมีลักษณะเป็นไปตามข้อกำหนดในภาคผนวกแนบท้าย ๒ รูปที่ ๒-๑๓ รูปที่ ๒-๑๔ หรือรูปที่ ๒-๑๕	624	ไฟลานกลับลำต้องมีลักษณะเป็นไปตามข้อกำหนดในภาคผนวกแนบท้าย ๒ รูปที่ ๒-๑๓ รูปที่ ๒-๑๔ หรือรูปที่ ๒-๑๕	คงเดิม
	ท. แลปไฟหยุดคอยเข้าทางวิ่ง (Stop Bars)		ท. แลปไฟหยุดคอยเข้าทางวิ่ง (Stop Bars)	คงเดิม
652	สนามบินต้องจัดให้มีแลปไฟหยุดคอยเข้าทางวิ่งที่บริเวณตำแหน่งหยุดคอยเข้าทางวิ่งทุกตำแหน่ง เมื่อทางวิ่งมีการใช้งานในสภาพที่มีค่าระยะที่นักบินมองเห็นทางวิ่งต่ำกว่าสามร้อยห้าสิบเมตร ยกเว้นในกรณี ดังต่อไปนี้ (๑) มีเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ และกระบวนการที่เหมาะสม เพื่อช่วยป้องกันการรुकล้ำเข้าไปในทางวิ่งโดยไม่ตั้งใจ หรือ (๒) ค่าระยะที่นักบินมองเห็นทางวิ่งต่ำกว่าห้าร้อยห้าสิบเมตร แต่สนามบินมีกระบวนการในการจำกัดจำนวนของ (ก) อากาศยานบนพื้นที่ขับเคลื่อน ครั้งละหนึ่งลำ และ (ข) ยานพาหนะบนพื้นที่ขับเคลื่อนให้มีน้อยที่สุดเท่าที่จำเป็น	625	สนามบินต้องจัดให้มีแลปไฟหยุดคอยเข้าทางวิ่งที่บริเวณตำแหน่งหยุดคอยเข้าทางวิ่งทุกตำแหน่ง เมื่อทางวิ่งมีการใช้งานในสภาพที่มีค่าระยะที่นักบินมองเห็นทางวิ่งต่ำกว่าสามร้อยห้าสิบเมตร ยกเว้นในกรณี ดังต่อไปนี้ (๑) มีเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ และกระบวนการที่เหมาะสม เพื่อช่วยป้องกันการรुकล้ำเข้าไปในทางวิ่งโดยไม่ตั้งใจ หรือ (๒) ค่าระยะที่นักบินมองเห็นทางวิ่งต่ำกว่าห้าร้อยห้าสิบเมตร แต่สนามบินมีกระบวนการในการจำกัดจำนวนของ (ก) อากาศยานบนพื้นที่ขับเคลื่อน ครั้งละหนึ่งลำ และ (ข) ยานพาหนะบนพื้นที่ขับเคลื่อนให้มีน้อยที่สุดเท่าที่จำเป็น	ปรับปรุงตาม Amendment 15 to Annex 14 Vol. I, 5.3.20.1 5.3.20.1 A stop bar shall be provided at every runway-holding position serving a runway when it is intended that the runway will be used in runway visual range conditions less than a value of 3550 m, except where: ... (มาตรฐานลดลง)

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
653	<p>สนามบินต้องจัดให้มีแถบไฟหยุดคอยเข้าทางวิ่งที่บริเวณตำแหน่งหยุดคอยเข้าทางวิ่งทุกตำแหน่ง เมื่อทางวิ่งมีการใช้งานในสภาพที่มีค่าระยะที่นักบินมองเห็นทางวิ่งอยู่ระหว่างสามร้อยห้าสิบบเมตร และห้าร้อยห้าสิบบเมตร ยกเว้นในกรณีดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) มีเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศและกระบวนการที่เหมาะสม เพื่อช่วยป้องกันการรुक้าเข้าไปในทางวิ่งโดยไม่ตั้งใจ หรือ</p> <p>(๒) ค่าระยะที่นักบินมองเห็นทางวิ่งต่ำกว่าห้าร้อยห้าสิบบเมตร แต่สนามบินมีกระบวนการในการจำกัดจำนวนของ</p> <p>(ก) อากาศยานบนพื้นที่ขับเคลื่อน ครั้งละหนึ่งลำ และ</p> <p>(ข) ยานพาหนะบนพื้นที่ขับเคลื่อนให้มีน้อยที่สุดเท่าที่จำเป็น</p>	626	<p>สนามบินต้องจัดให้มีแถบไฟหยุดคอยเข้าทางวิ่งที่บริเวณตำแหน่งหยุดคอยเข้าทางวิ่งทุกตำแหน่ง เมื่อทางวิ่งมีการใช้งานในสภาพที่มีค่าระยะที่นักบินมองเห็นทางวิ่งอยู่ระหว่างสามร้อยห้าสิบบเมตร และห้าร้อยห้าสิบบเมตร ยกเว้นในกรณีดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) มีเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศและกระบวนการที่เหมาะสม เพื่อช่วยป้องกันการรुक้าเข้าไปในทางวิ่งโดยไม่ตั้งใจ หรือ</p> <p>(๒) ค่าระยะที่นักบินมองเห็นทางวิ่งต่ำกว่าห้าร้อยห้าสิบบเมตร แต่สนามบินมีกระบวนการในการจำกัดจำนวนของ</p> <p>—(ก) อากาศยานบนพื้นที่ขับเคลื่อน ครั้งละหนึ่งลำ และ</p> <p>—(ข) ยานพาหนะบนพื้นที่ขับเคลื่อนให้มีน้อยที่สุดเท่าที่จำเป็น</p>	ปรับปรุงตาม Amendment 15 to Annex 14 Vol. I, 5.3.20.2 ที่ตัดออก 5.3.20.2 A stop bar shall be provided at every runway holding position serving a runway when it is intended that the runway will be used in runway visual range conditions of values between 350 m and 550 m, except where:
654	<p>ในกรณีที่มีแถบไฟหยุดคอยเข้าทางวิ่งมากกว่าหนึ่งแถบ ติดตั้งอยู่ที่บริเวณจุดตัดกันของทางขับกับทางวิ่งแห่งเดียวกัน ต้องมีแถบไฟเพียงแถบเดียวที่ติดสว่าง ในเวลาใดก็ตามที่ใช้งาน</p>	626	<p>ในกรณีที่มีแถบไฟหยุดคอยเข้าทางวิ่งมากกว่าหนึ่งแถบ ติดตั้งอยู่ที่บริเวณจุดตัดกันของทางขับกับทางวิ่งแห่งเดียวกัน ต้องมีแถบไฟเพียงแถบเดียวที่ติดสว่าง ในเวลาใดก็ตามที่ใช้งาน</p>	คงเดิม
655	<p>สนามบินต้องจัดให้มีแถบไฟหยุดคอยเข้าทางวิ่งที่ตำแหน่งหยุดคอยบนทางขับ ในกรณีที่ต้องการเสริมการทำเครื่องหมายด้วยการติดตั้งไฟ และใช้ในการให้สัญญาณไฟเพื่อควบคุมการจราจร</p>	627	<p>สนามบินต้องจัดให้มีแถบไฟหยุดคอยเข้าทางวิ่งที่ตำแหน่งหยุดคอยบนทางขับ ในกรณีที่ต้องการเสริมการทำเครื่องหมายด้วยการติดตั้งไฟ และใช้ในการให้สัญญาณไฟเพื่อควบคุมการจราจร</p>	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
656	สนามบินต้องติดตั้งแถบไฟหยุดคอยเข้าทางวิ่งในแนวตัดขวางทางขับบนจุดที่ต้องการให้อากาศยานหรือยานพาหนะหยุดการจราจร ในกรณีที่มีการติดตั้งไฟเพิ่มเติมตามที่กำหนดในข้อ ๖๕๘ ไฟที่ติดตั้งเพิ่มเติมนั้นต้องอยู่ในตำแหน่งห่างจากขอบทางขับไม่น้อยกว่าสามเมตร	628	สนามบินต้องติดตั้งแถบไฟหยุดคอยเข้าทางวิ่งในแนวตัดขวางทางขับบนจุดที่ต้องการให้อากาศยานหรือยานพาหนะหยุดการจราจร ในกรณีที่มีการติดตั้งไฟเพิ่มเติมตามที่กำหนดในข้อ ๖๓๐ ไฟที่ติดตั้งเพิ่มเติมนั้นต้องอยู่ในตำแหน่งห่างจากขอบทางขับไม่น้อยกว่าสามเมตร	คงเดิม
657	แถบไฟหยุดคอยเข้าทางวิ่งต้องประกอบด้วยโคมไฟซึ่งจัดวางในแนวตัดขวางทางขับและมีการเว้นระยะห่างระหว่างโคมไฟเท่ากันไม่เกินสามเมตร โดยเป็นไฟสีแดงและส่องไปในทิศทางของการเคลื่อนที่เข้าหาจุดตัด หรือตำแหน่งหยุดคอยเข้าทางวิ่ง หากจำเป็นต้องเพิ่มความชัดเจนของแถบไฟหยุดคอยเข้าทางวิ่งที่ติดตั้งอยู่ก่อนแล้ว การติดตั้งไฟเพิ่มเติมต้องเป็นไปในลักษณะเดียวกันกับวรรคหนึ่ง	629	แถบไฟหยุดคอยเข้าทางวิ่งต้องประกอบด้วยโคมไฟซึ่งจัดวางในแนวตัดขวางทางขับและมีการเว้นระยะห่างระหว่างโคมไฟเท่ากันไม่เกินสามเมตร โดยเป็นไฟสีแดงและส่องไปในทิศทางของการเคลื่อนที่เข้าหาจุดตัด หรือตำแหน่งหยุดคอยเข้าทางวิ่ง หากจำเป็นต้องเพิ่มความชัดเจนของแถบไฟหยุดคอยเข้าทางวิ่งที่ติดตั้งอยู่ก่อนแล้ว การติดตั้งไฟเพิ่มเติมต้องเป็นไปในลักษณะเดียวกันกับวรรคหนึ่ง	คงเดิม
658	สนามบินต้องเพิ่มการติดตั้งไฟซึ่งยกระดับขึ้นเหนือพื้นจำนวนหนึ่งคู่ที่บริเวณปลายแต่ละด้านของแถบไฟหยุดคอยเข้าทางวิ่งซึ่งมีลักษณะเป็นไฟแบบฝังพื้น ในกรณีที่แถบไฟดังกล่าวอาจไม่สามารถมองเห็นได้จากมุมมองของนักบินในขณะฝนตกหรือเมื่อนักบินจำเป็นต้องหยุดอากาศยานในตำแหน่งที่ใกล้กับแถบไฟดังกล่าวซึ่งทำให้แสงของแถบไฟนั้นถูกบดบังโดยโครงสร้างของอากาศยาน	630	สนามบินต้องเพิ่มการติดตั้งไฟซึ่งยกระดับขึ้นเหนือพื้นจำนวนหนึ่งคู่ที่บริเวณปลายแต่ละด้านของแถบไฟหยุดคอยเข้าทางวิ่งซึ่งมีลักษณะเป็นไฟแบบฝังพื้น ในกรณีที่แถบไฟดังกล่าวอาจไม่สามารถมองเห็นได้จากมุมมองของนักบินในขณะฝนตกหรือเมื่อนักบินจำเป็นต้องหยุดอากาศยานในตำแหน่งที่ใกล้กับแถบไฟดังกล่าวซึ่งทำให้แสงของแถบไฟนั้นถูกบดบังโดยโครงสร้างของอากาศยาน	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
659	แถบไฟหยุดคอยเข้าทางวิ่งที่ติดตั้ง ณ ตำแหน่งหยุดคอยเข้าทางวิ่ง ต้องเป็นไฟส่องสว่างไปในทิศทางเดียว โดยเป็นไฟสีแดงและส่องไปในทิศทางของการเคลื่อนที่เข้าสู่ทางวิ่ง	631	แถบไฟหยุดคอยเข้าทางวิ่งที่ติดตั้ง ณ ตำแหน่งหยุดคอยเข้าทางวิ่ง ต้องเป็นไฟส่องสว่างไปในทิศทางเดียว โดยเป็นไฟสีแดงและส่องไปในทิศทางของการเคลื่อนที่เข้าสู่ทางวิ่ง	ปรับคำให้เหมาะสม
660	ในกรณีที่มีการติดตั้งไฟเพิ่มเติมตามที่กำหนดไว้ในข้อ ๖๕๘ ไฟเหล่านี้ต้องมีคุณสมบัติเหมือนกับแถบไฟหยุดคอยเข้าทางวิ่ง แต่จะต้องทำให้อากาศยานที่กำลังเข้าสู่ตำแหน่งแถบไฟหยุดคอยเข้าทางวิ่งสามารถมองเห็นได้	632	ในกรณีที่มีการติดตั้งไฟเพิ่มเติมตามที่กำหนดไว้ในข้อ ๖๓๐ ไฟเหล่านี้ต้องมีคุณสมบัติเหมือนกับแถบไฟหยุดคอยเข้าทางวิ่ง แต่จะต้องทำให้อากาศยานที่กำลังเข้าสู่ตำแหน่งแถบไฟหยุดคอยเข้าทางวิ่งสามารถมองเห็นได้	คงเดิม
661	ความเข้มของแสงสีแดงและการกระจายลำแสงของแถบไฟหยุดคอยเข้าทางวิ่ง จะต้องเป็นไปตามข้อกำหนดในภาคผนวกแนบท้าย ๒ รูปที่ ๒-๑๒ ถึงรูปที่ ๒-๑๖	633	ความเข้มของแสงสีแดงและการกระจายลำแสงของแถบไฟหยุดคอยเข้าทางวิ่ง จะต้องเป็นไปตามข้อกำหนดในภาคผนวกแนบท้าย ๒ รูปที่ ๒-๑๒ ถึงรูปที่ ๒-๑๖	คงเดิม

ชื่อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ชื่อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
662	<p>ในกรณีที่กำหนดให้แถบไฟหยุดคอยเข้าทางวิ่งเป็นส่วนหนึ่งของระบบนำทางและควบคุมการเคลื่อนที่ของอากาศยานและยานพาหนะบนภาคพื้นชั้นสูง และหากมีการพิจารณาด้านการปฏิบัติการแล้วเห็นว่า แถบไฟดังกล่าวจำเป็นต้องมีความเข้มแสงที่สูงกว่าปกติ เพื่อรักษาความเร็วของการเคลื่อนที่บนภาคพื้นในสภาพทัศนวิสัยต่ำหรือในช่วงเวลากลางวันที่มีแสงสว่างจ้า ความเข้มของแสงสีแดงและการกระจายลำแสงของแถบไฟหยุดคอยเข้าทางวิ่งต้องเป็นไปตามข้อกำหนดในภาคผนวกแนบท้าย ๒ รูปที่ ๒-๑๗ รูปที่ ๒-๑๘ หรือรูปที่ ๒-๑๙</p> <p>แถบไฟหยุดคอยเข้าทางวิ่งที่มีความเข้มแสงสูงตามวรรคหนึ่ง ให้ใช้เฉพาะในกรณีที่มีความจำเป็นเท่านั้น และการใช้งานให้เป็นไปตามกรณีศึกษาเฉพาะ (specific study)</p>	634	<p>ในกรณีที่กำหนดให้แถบไฟหยุดคอยเข้าทางวิ่งเป็นส่วนหนึ่งของระบบนำทางและควบคุมการเคลื่อนที่ของอากาศยานและยานพาหนะบนภาคพื้นชั้นสูง และหากมีการพิจารณาด้านการปฏิบัติการแล้วเห็นว่า แถบไฟดังกล่าวจำเป็นต้องมีความเข้มแสงที่สูงกว่าปกติ เพื่อรักษาความเร็วของการเคลื่อนที่บนภาคพื้นในสภาพทัศนวิสัยต่ำหรือในช่วงเวลากลางวันที่มีแสงสว่างจ้า ความเข้มของแสงสีแดงและการกระจายลำแสงของแถบไฟหยุดคอยเข้าทางวิ่งต้องเป็นไปตามข้อกำหนดในภาคผนวกแนบท้าย ๒ รูปที่ ๒-๑๗ รูปที่ ๒-๑๘ หรือรูปที่ ๒-๑๙</p> <p>แถบไฟหยุดคอยเข้าทางวิ่งที่มีความเข้มแสงสูงตามวรรคหนึ่ง ให้ใช้เฉพาะในกรณีที่มีความจำเป็นเท่านั้น และการใช้งานให้เป็นไปตามกรณีศึกษาเฉพาะ (specific study)</p>	คงเดิม
663	<p>ในกรณีที่ต้องใช้โคมไฟที่มีการกระจายลำแสงแบบกว้าง ความเข้มของแสงสีแดงและการกระจายลำแสงของแถบไฟหยุดคอยเข้าทางวิ่งจะต้องเป็นไปตามข้อกำหนดในภาคผนวกแนบท้าย ๒ รูปที่ ๒-๑๗ หรือรูปที่ ๒-๑๙</p>	635	<p>ในกรณีที่ต้องใช้โคมไฟที่มีการกระจายลำแสงแบบกว้าง ความเข้มของแสงสีแดงและการกระจายลำแสงของแถบไฟหยุดคอยเข้าทางวิ่งจะต้องเป็นไปตามข้อกำหนดในภาคผนวกแนบท้าย ๒ รูปที่ ๒-๑๗ หรือรูปที่ ๒-๑๙</p>	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
664	<p>สนามบินต้องออกแบบวงจรไฟเพื่อให้</p> <p>(๑) แลပ်ไฟหยุดคอยเข้าทางวิ่งที่ตัดข้ามทางขับที่เข้าสู่ทางวิ่ง ต้องสามารถเลือกเปิด-ปิดได้</p> <p>(๒) แลပ်ไฟหยุดคอยเข้าทางวิ่งที่ตัดข้ามทางขับซึ่งใช้เป็นทางออกจากทางวิ่งเพียงอย่างเดียวต้องสามารถเลือกเปิด-ปิด หรือจัดเป็นกลุ่มได้</p> <p>(๓) เมื่อแลပ်ไฟหยุดคอยเข้าทางวิ่งสว่างขึ้น ไฟกึ่งกลางทางขับที่อยู่หลังจากแลပ်ไฟหยุดคอยเข้าทางวิ่งดังกล่าว ต้องดับเป็นระยะทางอย่างน้อยเก้าสิบเมตร และ</p> <p>(๔) แลပ်ไฟหยุดคอยเข้าทางวิ่งต้องมีการเชื่อมต่อแบบไม่ให้มีการเปิดใช้งานพร้อมกัน (interlock) กับไฟกึ่งกลางทางขับ เมื่อไฟกึ่งกลางทางขับที่อยู่เลยจากแลပ်ไฟหยุดคอยเข้าทางวิ่งติดสว่างแล้ว แลပ်ไฟหยุดคอยเข้าทางวิ่งต้องดับ และในทางกลับกัน หากแลပ်ไฟหยุดคอยเข้าทางวิ่งติดสว่างไฟกึ่งกลางทางขับต้องดับ</p> <p>(๕) แลပ်ไฟหยุดคอยเข้าทางวิ่งต้องออกแบบให้มีลักษณะที่สามารถควบคุมด้วยมือ หรือควบคุมโดยอัตโนมัติจากหน่วยงานให้บริการจราจรทางอากาศ</p> <p>สนามบินต้องให้ความสำคัญในการออกแบบระบบไฟฟ้าตามวรรคหนึ่งเพื่อให้แน่ใจว่าดวงไฟทั้งหมดของแลပ်ไฟหยุดคอยเข้าทางวิ่งจะไม่เสียหายในเวลาเดียวกัน</p>	636	<p>สนามบินต้องออกแบบวงจรไฟเพื่อให้</p> <p>(๑) แลပ်ไฟหยุดคอยเข้าทางวิ่งที่ตัดข้ามทางขับที่เข้าสู่ทางวิ่ง ต้องสามารถเลือกเปิด-ปิดได้</p> <p>(๒) แลပ်ไฟหยุดคอยเข้าทางวิ่งที่ตัดข้ามทางขับซึ่งใช้เป็นทางออกจากทางวิ่งเพียงอย่างเดียวต้องสามารถเลือกเปิด-ปิด หรือจัดเป็นกลุ่มได้</p> <p>(๓) เมื่อแลပ်ไฟหยุดคอยเข้าทางวิ่งสว่างขึ้น ไฟกึ่งกลางทางขับที่อยู่หลังจากแลပ်ไฟหยุดคอยเข้าทางวิ่งดังกล่าว ต้องดับเป็นระยะทางอย่างน้อยเก้าสิบเมตร และ</p> <p>(๔) แลပ်ไฟหยุดคอยเข้าทางวิ่งต้องมีการเชื่อมต่อแบบไม่ให้มีการเปิดใช้งานพร้อมกัน (interlock) กับไฟกึ่งกลางทางขับ เมื่อไฟกึ่งกลางทางขับที่อยู่เลยจากแลပ်ไฟหยุดคอยเข้าทางวิ่งติดสว่างแล้ว แลပ်ไฟหยุดคอยเข้าทางวิ่งต้องดับ และในทางกลับกัน หากแลပ်ไฟหยุดคอยเข้าทางวิ่งติดสว่างไฟกึ่งกลางทางขับต้องดับ</p> <p>(๕) แลပ်ไฟหยุดคอยเข้าทางวิ่งต้องออกแบบให้มีลักษณะที่สามารถควบคุมด้วยมือ หรือควบคุมโดยอัตโนมัติจากหน่วยงานให้บริการจัดการจราจรทางอากาศ</p> <p>สนามบินต้องให้ความสำคัญในการออกแบบระบบไฟฟ้าตามวรรคหนึ่งเพื่อให้แน่ใจว่าดวงไฟทั้งหมดของแลပ်ไฟหยุดคอยเข้าทางวิ่งจะไม่เสียหายในเวลาเดียวกัน</p>	แก้ไขเป็นคำว่า “หน่วยงานให้บริการจัดการจราจรทางอากาศ” ให้สอดคล้องกับ พ.ร.บ. การเดินอากาศฯ

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
	ธ. ไฟแสดงตำแหน่งหยุดคอยบนทางขับ (Intermediate Holding Position Lights)		ธ. ไฟแสดงตำแหน่งหยุดคอยบนทางขับ (Intermediate Holding Position Lights)	คงเดิม
665	สนามบินต้องจัดให้มีไฟแสดงตำแหน่งหยุดคอยบนทางขับ ณ ตำแหน่งหยุดคอยบนทางขับ ซึ่งมีการใช้งานในสภาพที่ค่าระยะที่นักบินมองเห็นทางวิ่งต่ำกว่าสามร้อยห้าสิบเมตร เว้นแต่สนามบินได้ติดตั้งแถบไฟหยุดคอยเข้าทางวิ่งแล้ว	637	สนามบินต้องจัดให้มีไฟแสดงตำแหน่งหยุดคอยบนทางขับ ณ ตำแหน่งหยุดคอยบนทางขับ ซึ่งมีการใช้งานในสภาพที่ค่าระยะที่นักบินมองเห็นทางวิ่งต่ำกว่าสามร้อยห้าสิบเมตร เว้นแต่สนามบินได้ติดตั้งแถบไฟหยุดคอยเข้าทางวิ่งแล้ว	คงเดิม
666	สนามบินต้องจัดให้มีไฟแสดงตำแหน่งหยุดคอยบนทางขับ ณ ตำแหน่งหยุดคอยเข้าทางขับซึ่งไม่จำเป็นต้องมีการให้สัญญาณให้หยุดหรือให้ไปเหมือนกับ การให้สัญญาณของแถบไฟหยุดคอยเข้าทางวิ่ง	638	สนามบินต้องจัดให้มีไฟแสดงตำแหน่งหยุดคอยบนทางขับ ณ ตำแหน่งหยุดคอย เข้าบน ทางขับซึ่งไม่จำเป็นต้องมีการให้สัญญาณให้หยุดหรือให้ไปเหมือนกับ การให้สัญญาณของแถบไฟหยุดคอยเข้าทางวิ่ง	ปรับคำให้เหมาะสมกับคำภาษาอังกฤษ - intermediate holding position
667	ไฟแสดงตำแหน่งหยุดคอยบนทางขับต้องติดตั้งตามแนวของการทำเครื่องหมายตำแหน่งหยุดคอยบนทางขับที่บริเวณระยะสามสิบเซนติเมตรก่อนถึงเครื่องหมาย	639	ไฟแสดงตำแหน่งหยุดคอยบนทางขับต้องติดตั้งตามแนวของ การทำ เครื่องหมายตำแหน่งหยุดคอยบนทางขับที่บริเวณระยะสามสิบเซนติเมตรก่อนถึงเครื่องหมาย	ปรับคำให้ถูกต้อง
668	ไฟแสดงตำแหน่งหยุดคอยบนทางขับต้องประกอบด้วยไฟส่องสว่างคงที่ไปในทิศทางเดียวซึ่งเป็นไฟสี่เหลี่ยมจำนวนสามดวง ส่องสว่างไปในทิศทางของการเคลื่อนเข้าหาตำแหน่งหยุดคอยบนทางขับ โดยมีการกระจายแสงที่เหมือนกับไฟกึ่งกลางทางขับ (ในกรณีที่มีการติดตั้งอยู่ก่อนแล้ว) ทั้งนี้ ไฟแสดงตำแหน่งหยุดคอยบนทางขับต้องจัดวางอย่างสมมาตรในแนวตั้งฉากกับเส้นกึ่งกลางทางขับ และมีการเว้นระยะห่างของโคมไฟแต่ละโคมเป็นระยะทางหนึ่งจุดห้าเมตร	640	ไฟแสดงตำแหน่งหยุดคอยบนทางขับต้องประกอบด้วยไฟส่องสว่างคงที่ไปในทิศทางเดียวซึ่งเป็นไฟสี่เหลี่ยมจำนวนสามดวง ส่องสว่างไปในทิศทาง ของ การเคลื่อนเข้าหาตำแหน่งหยุดคอยบนทางขับ โดยมีการกระจายแสงที่เหมือนกับไฟกึ่งกลางทางขับ (ในกรณีที่มีการติดตั้งอยู่ก่อนแล้ว) ทั้งนี้ ไฟแสดงตำแหน่งหยุด คอย บนทางขับต้องจัดวางอย่างสมมาตรในแนวตั้งฉากกับเส้นกึ่งกลางทางขับ และมีการเว้นระยะห่างของโคมไฟแต่ละโคมเป็นระยะทางหนึ่งจุดห้าเมตร	1. ปรับคำให้เหมาะสม 2. ปรับคำให้เหมาะสมกับคำภาษาอังกฤษ - intermediate holding position

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
	น. ไฟเตือนก่อนเข้าทางวิ่ง (Runway Guard Lights)		น. ไฟเตือนก่อนเข้าทางวิ่ง (Runway Guard Lights)	คงเดิม
669	เพื่อประโยชน์ในการเตือนนักบินและผู้ขับชียานพาหนะที่ปฏิบัติงานบนทางขับที่กำลังจะเคลื่อนที่เข้าไปในทางวิ่ง สนามบินต้องจัดให้มีไฟเตือนก่อนเข้าทางวิ่ง ตามรูปที่ ๓๙ แบบ A ที่บริเวณจุดตัดของทางขับกับทางวิ่ง ในกรณีที่ทางวิ่งดังกล่าวมีการใช้งานในสภาพซึ่งมีค่าระยะที่นักบินมองเห็นทางวิ่ง (๑) ต่ำกว่าห้าร้อยห้าสิบเมตร เมื่อไม่มีการติดตั้งแถบไฟหยุดคอยเข้าทางวิ่ง (๒) อยู่ระหว่างห้าร้อยห้าสิบ ถึงหนึ่งพันสองร้อยเมตร เมื่อมีความหนาแน่นของจราจรมาก	641	เพื่อประโยชน์ในการเตือนนักบินและผู้ขับชียานพาหนะที่ปฏิบัติงานบนทางขับที่กำลังจะเคลื่อนที่เข้าไปในทางวิ่ง สนามบินต้องจัดให้มีไฟเตือนก่อนเข้าทางวิ่ง ตามรูปที่ ๓๙ แบบ A ที่บริเวณจุดตัดของทางขับกับทางวิ่ง ในกรณีที่ทางวิ่งดังกล่าวมีการใช้งานในสภาพซึ่งมีค่าระยะที่นักบินมองเห็นทางวิ่ง (๑) ต่ำกว่าห้าร้อยห้าสิบเมตร เมื่อไม่มีการติดตั้งแถบไฟหยุดคอยเข้าทางวิ่ง (๒) อยู่ระหว่างห้าร้อยห้าสิบ ถึงหนึ่งพันสองร้อยเมตร เมื่อมีความหนาแน่นของจราจรมาก หากมีความจำเป็น สนามบินอาจจัดให้มีไฟเตือนก่อนเข้าทางวิ่ง ตามรูปที่ ๓๙ แบบ B เพิ่มเติมจากการติดตั้งไฟเตือนก่อนเข้าทางวิ่งตามรูปที่ ๓๙ แบบ A	ปรับปรุงตาม Amendment 15 to Annex 14 Vol. I, 5.3.23 Note 1 (เพิ่มใหม่) 5.3.23 Note 1.— Runway guard lights. Configuration B may supplement Configuration A when deemed necessary.
รูปที่ 39	ไฟเตือนก่อนเข้าทางวิ่ง	รูปที่ 39	ไฟเตือนก่อนเข้าทางวิ่ง	คงเดิม
670	เพื่อเป็นส่วนหนึ่งของมาตรการป้องกันการรुक้าเข้าไปในทางวิ่ง สนามบินต้องติดตั้งไฟเตือนก่อนเข้าทางวิ่งตามรูปที่ ๓๙ แบบ A หรือ แบบ B ที่บริเวณจุดตัดของทางขับกับทางวิ่งซึ่งเป็นพื้นที่เสี่ยงต่อการรुक้าเข้าไปในทางวิ่ง และอาจเปิดไฟดังกล่าวเพื่อใช้งานในทุกสภาพอากาศทั้งกลางวันและกลางคืน	642	เพื่อเป็นส่วนหนึ่งของมาตรการป้องกันการรुक้าเข้าไปในทางวิ่ง สนามบินต้องติดตั้งไฟเตือนก่อนเข้าทางวิ่งตามรูปที่ ๓๙ แบบ A หรือ แบบ B ที่บริเวณจุดตัดของทางขับกับทางวิ่งซึ่งเป็นพื้นที่เสี่ยงต่อการรुक้าเข้าไปในทางวิ่ง และอาจเปิดไฟดังกล่าวเพื่อใช้งานในทุกสภาพอากาศทั้งกลางวันและกลางคืน	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
671	ไฟเตือนก่อนเข้าทางวิ่งตามรูปที่ ๓๙ แบบ B ต้อง ไม่ถูกติดตั้งร่วมกับแถบไฟหยุดคอยเข้าทางวิ่ง	643	ไฟเตือนก่อนเข้าทางวิ่งตามรูปที่ ๓๙ แบบ B ต้อง ไม่ถูกติดตั้งร่วมกับแถบไฟหยุดคอยเข้าทางวิ่ง	คงเดิม
		644	<u>ในกรณีที่มีตำแหน่งหยุดคอยเข้าทางวิ่งมากกว่า หนึ่งแห่ง ณ บริเวณจุดตัดบนทางขับหรือทางวิ่ง ไฟเตือนก่อนเข้าทางวิ่งที่อยู่ติดกับตำแหน่งหยุด คอยเข้าทางวิ่งที่มีการใช้งานอยู่เท่านั้น ที่จะเปิด ใช้งาน</u>	ปรับปรุงตาม Amendment 15 to Annex 14 Vol. I, 5.3.23.4 (S) (เพิ่มเติม) 5.3.23.4 <u>Where more than one runway- holding positions exist at a runway/ taxiway intersection, only the set of runway guard lights associated with the operational runway-holding position shall be illuminated.</u>
672	ไฟเตือนก่อนเข้าทางวิ่งตามรูปที่ ๓๙ แบบ A ต้อง ติดตั้งอยู่ที่บริเวณด้านข้างทั้งสองด้านของทางขับ โดยมีระยะห่างจากเส้นกึ่งกลางทางวิ่งไม่น้อยกว่า ค่าที่กำหนดไว้สำหรับทางวิ่งที่ใช้ในการบินขึ้นใน ตารางที่ ๑๒	645	ไฟเตือนก่อนเข้าทางวิ่งตามรูปที่ ๓๙ แบบ A ต้อง ติดตั้งอยู่ที่บริเวณด้านข้างทั้งสองด้านของทางขับ <u>โดยต้องอยู่บริเวณ ตำแหน่งก่อนถึงเครื่องหมาย ตำแหน่งหยุดคอยเข้าทางวิ่ง โดยมีระยะห่างจาก เส้นกึ่งกลางทางวิ่งไม่น้อยกว่าค่าที่กำหนดไว้ สำหรับทางวิ่งที่ใช้ในการบินขึ้นในตารางที่ ๑๒</u>	ปรับปรุงตาม Amendment 15 to Annex 14 Vol. I, 5.3.23.5 5.3.23.4 ⁵ Runway guard lights, Configuration A, shall be located at each side of the taxiway <u>on the holding side of the runway-holding position marking at a distance from the runway centre line not less than that specified for a take-off runway in Table 3-2.</u>

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
673	ไฟเตือนก่อนเข้าทางวิ่งตามรูปที่ ๓๙ แบบ B ต้องติดตั้งอยู่ในตำแหน่งตัดขวางทางขับที่ระยะห่างจากเส้นกึ่งกลางทางวิ่งไม่น้อยกว่าค่าที่กำหนดไว้สำหรับทางวิ่งที่ใช้ในการบินขึ้นในตารางที่ ๑๒	646	ไฟเตือนก่อนเข้าทางวิ่งตามรูปที่ ๓๙ แบบ B ต้องติดตั้งอยู่ในตำแหน่งตัดขวางทางขับ โดยต้องอยู่บริเวณตำแหน่งก่อนถึงเครื่องหมายตำแหน่งหยุดคอยเข้าทางวิ่ง ที่ระยะห่างจากเส้นกึ่งกลางทางวิ่งไม่น้อยกว่าค่าที่กำหนดไว้สำหรับทางวิ่งที่ใช้ในการบินขึ้นในตารางที่ ๑๒	ปรับปรุงตาม Amendment 15 to Annex 14 Vol. I, 5.3.23.6 5.3.23.56 Runway guard lights, Configuration B, shall be located across the taxiway <u>on the holding side of the runway-holding position marking</u> at a distance from the runway centre line not less than that specified for a take-off runway in Table 3-2.
674	ไฟเตือนก่อนเข้าทางวิ่งตามรูปที่ ๓๙ แบบ A ต้องประกอบด้วยไฟสีเหลืองจำนวนสองคู่	647	ไฟเตือนก่อนเข้าทางวิ่งตามรูปที่ ๓๙ แบบ A ต้องประกอบด้วยไฟสีเหลืองจำนวนสองคู่	คงเดิม
675	หากมีความจำเป็นที่จะต้องเพิ่มความแตกต่างระหว่างสถานะเปิดและปิดของไฟเตือนก่อนเข้าทางวิ่งตามรูปที่ ๓๙ แบบ A ขณะมีการใช้งานในเวลากลางวันให้ชัดเจนมากยิ่งขึ้น สนามบินต้องจัดให้มีอุปกรณ์บังแสงอาทิตย์ติดตั้งอยู่เหนือโคมไฟแต่ละดวงโดยไม่ขัดขวางการทำงานของโคมไฟดังกล่าว เพื่อป้องกันแสงอาทิตย์ส่องเข้าหาเลนส์หรืออาจใช้อุปกรณ์ประเภทอื่น หรือการออกแบบ เช่น เลนส์ที่ออกแบบมาเป็นพิเศษ แทนการใช้ อุปกรณ์บังแสงอาทิตย์ได้	648	หากมีความจำเป็นที่จะต้องเพิ่มความแตกต่างระหว่างสถานะเปิดและปิดของไฟเตือนก่อนเข้าทางวิ่งตามรูปที่ ๓๙ แบบ A ขณะมีการใช้งานในเวลากลางวันให้ชัดเจนมากยิ่งขึ้น สนามบินต้องจัดให้มีอุปกรณ์บังแสงอาทิตย์ติดตั้งอยู่เหนือโคมไฟแต่ละดวงโดยไม่ขัดขวางการทำงานของโคมไฟดังกล่าว เพื่อป้องกันแสงอาทิตย์ส่องเข้าหาเลนส์หรืออาจใช้อุปกรณ์ประเภทอื่น หรือการออกแบบ เช่น เลนส์ที่ออกแบบมาเป็นพิเศษ แทนการใช้ อุปกรณ์บังแสงอาทิตย์ได้	คงเดิม
676	ไฟเตือนก่อนเข้าทางวิ่งตามรูปที่ ๓๙ แบบ B ต้องประกอบด้วยไฟแสงสีเหลืองจัดวางในแนวตัดขวางทางขับ โดยมีการเว้นระยะห่างระหว่างโคมไฟเท่ากับสามเมตร	649	ไฟเตือนก่อนเข้าทางวิ่งตามรูปที่ ๓๙ แบบ B ต้องประกอบด้วยไฟแสงสีเหลืองจัดวางในแนวตัดขวางทางขับ โดยมีการเว้นระยะห่างระหว่างโคมไฟเท่ากับสามเมตร	คงเดิม

ชื่อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ชื่อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
677	ลำแสงของไฟต้องส่องสว่างไปในทิศทางเดียวและเป็นทิศทางที่นักบินสามารถมองเห็นได้ ในขณะที่อากาศยานขับเคลื่อนเข้าหาตำแหน่งหยุดคอย	650	ลำแสงของไฟต้อง <u>เป็นสีเหลืองและ</u> ส่องสว่างไปในทิศทางเดียว <u>และโดยต้อง</u> เป็นทิศทางที่นักบินสามารถมองเห็นได้ ในขณะที่อากาศยานขับเคลื่อนเข้าหาตำแหน่งหยุดคอย <u>เข้าทางวิ่ง</u>	ปรับปรุงตาม Amendment 15 to Annex 14 Vol. I, 5.3.23.10 5.3.23.9 <u>10</u> The light beam shall be unidirectional and <u>shall show yellow in the direction of approach to aligned so as to be visible to the pilot of an aeroplane taxiing to the runway holding position.</u>
678	ความเข้มของแสงสีเหลืองและการกระจายลำแสงของไฟเตือนก่อนเข้าทางวิ่งตามรูปที่ ๓๙ แบบ A ต้องเป็นไปตามที่กำหนดไว้ในภาคผนวกแนบท้าย ๒ รูปที่ ๒-๒๔	651	ความเข้มของแสงสีเหลืองและการกระจายลำแสงของไฟเตือนก่อนเข้าทางวิ่งตามรูปที่ ๓๙ แบบ A ต้องเป็นไปตามที่กำหนดไว้ในภาคผนวกแนบท้าย ๒ รูปที่ ๒- <u>๒๓</u>	ปรับลำดับรูปโดยแก้ไข Reference เนื่องจากลรูปในภาคผนวกแนบท้าย 2 (ลบ Figure A2-22 Light intensity distribution of T-VASIS and AT-VASIS)
679	ในกรณีที่มีการใช้งานไฟเตือนก่อนเข้าทางวิ่งในช่วงเวลากลางวัน ความเข้มของแสงสีเหลืองและการกระจายลำแสงของไฟเตือนก่อนเข้าทางวิ่งตามรูปที่ ๓๙ แบบ A ต้องเป็นไปตามที่กำหนดไว้ในภาคผนวกแนบท้าย ๒ รูปที่ ๒-๒๕	652	ในกรณีที่มีการใช้งานไฟเตือนก่อนเข้าทางวิ่งในช่วงเวลากลางวัน ความเข้มของแสงสีเหลืองและการกระจายลำแสงของไฟเตือนก่อนเข้าทางวิ่งตามรูปที่ ๓๙ แบบ A ต้องเป็นไปตามที่กำหนดไว้ในภาคผนวกแนบท้าย ๒ รูปที่ ๒- <u>๒๔</u>	ปรับลำดับรูปโดยแก้ไข Reference เนื่องจากลรูปในภาคผนวกแนบท้าย 2 (ลบ Figure A2-22 Light intensity distribution of T-VASIS and AT-VASIS)

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
680	หากไฟเตือนก่อนเข้าทางวิ่งกำหนดให้เป็นส่วนหนึ่งของระบบนำทางและควบคุมการเคลื่อนที่ของอากาศยานและยานพาหนะบนภาคพื้นชั้นสูงและไฟดังกล่าวจำเป็นต้องมีความเข้มแสงที่สูงกว่าปกติ ในกรณีนี้ ความเข้มของแสงสีเหลืองและการกระจายลำแสงของไฟเตือนก่อนเข้าทางวิ่งตามรูปที่ ๓๙ แบบ A ต้องเป็นไปตามที่กำหนดในภาคผนวกแนบท้าย ๒ รูปที่ ๒-๒๕ การใช้ไฟที่มีความเข้มแสงสูงตามวรรคหนึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่อรักษาความเร็วของการเคลื่อนที่บนภาคพื้นในขณะที่สนามบินมีสภาพทัศนวิสัยต่ำ	653	หากไฟเตือนก่อนเข้าทางวิ่งกำหนดให้เป็นส่วนหนึ่งของระบบนำทางและควบคุมการเคลื่อนที่ของอากาศยานและยานพาหนะบนภาคพื้นชั้นสูงและไฟดังกล่าวจำเป็นต้องมีความเข้มแสงที่สูงกว่าปกติ ในกรณีนี้ ความเข้มของแสงสีเหลืองและการกระจายลำแสงของไฟเตือนก่อนเข้าทางวิ่งตามรูปที่ ๓๙ แบบ A ต้องเป็นไปตามที่กำหนดในภาคผนวกแนบท้าย ๒ รูปที่ ๒-๒๔ การใช้ไฟที่มีความเข้มแสงสูงตามวรรคหนึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่อรักษาความเร็วของการเคลื่อนที่บนภาคพื้นในขณะที่สนามบินมีสภาพทัศนวิสัยต่ำ	ปรับลำดับรูปโดยแก้ไข Reference เนื่องจากลบบรูปในภาคผนวกแนบท้าย 2 (ลบ Figure A2-22 Light intensity distribution of T-VASIS and AT-VASIS)
681	ความเข้มของแสงสีเหลืองและการกระจายลำแสงของไฟเตือนก่อนเข้าทางวิ่งตามรูปที่ ๓๙ แบบ B ต้องเป็นไปตามที่กำหนดไว้ในภาคผนวกแนบท้าย ๒ รูปที่ ๒-๑๒	654	ความเข้มของแสงสีเหลืองและการกระจายลำแสงของไฟเตือนก่อนเข้าทางวิ่งตามรูปที่ ๓๙ แบบ B ต้องเป็นไปตามที่กำหนดไว้ในภาคผนวกแนบท้าย ๒ รูปที่ ๒-๑๒	คงเดิม
682	ในกรณีที่มีการใช้งานไฟเตือนก่อนเข้าทางวิ่งในช่วงเวลากลางวัน ความเข้มของแสงสีเหลืองและการกระจายลำแสงของไฟเตือนก่อนเข้าทางวิ่งตามรูปที่ ๓๙ แบบ B ต้องเป็นไปตามที่กำหนดไว้ในภาคผนวกแนบท้าย ๒ รูปที่ ๒-๒๐	655	ในกรณีที่มีการใช้งานไฟเตือนก่อนเข้าทางวิ่งในช่วงเวลากลางวัน ความเข้มของแสงสีเหลืองและการกระจายลำแสงของไฟเตือนก่อนเข้าทางวิ่งตามรูปที่ ๓๙ แบบ B ต้องเป็นไปตามที่กำหนดไว้ในภาคผนวกแนบท้าย ๒ รูปที่ ๒-๒๐	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
683	หากไฟเตือนก่อนเข้าทางวิ่ง กำหนดให้เป็นส่วนหนึ่งของระบบนำทางและควบคุมการเคลื่อนที่ของอากาศยานและยานพาหนะบนภาคพื้นชั้นสูง และไฟดังกล่าวจำเป็นต้องมีความเข้มแสงที่สูงกว่าปกติ ในกรณีนี้ ความเข้มของแสงสีเหลืองและการกระจายลำแสงของไฟเตือนก่อนเข้าทางวิ่งตามรูปที่ ๓๙ แบบ B ต้องเป็นไปตามที่กำหนดในภาคผนวกแนบท้าย ๒ รูปที่ ๒-๒๐	656	หากไฟเตือนก่อนเข้าทางวิ่ง กำหนดให้เป็นส่วนหนึ่งของระบบนำทางและควบคุมการเคลื่อนที่ของอากาศยานและยานพาหนะบนภาคพื้นชั้นสูง และไฟดังกล่าวจำเป็นต้องมีความเข้มแสงที่สูงกว่าปกติ ในกรณีนี้ ความเข้มของแสงสีเหลืองและการกระจายลำแสงของไฟเตือนก่อนเข้าทางวิ่งตามรูปที่ ๓๙ แบบ B ต้องเป็นไปตามที่กำหนดในภาคผนวกแนบท้าย ๒ รูปที่ ๒-๒๐	คงเดิม
684	โคมไฟในแต่ละหน่วยของไฟเตือนก่อนเข้าทางวิ่งตามรูปที่ ๓๙ แบบ A ต้องติดตั้งสลับกัน	657	โคมไฟในแต่ละหน่วยของไฟเตือนก่อนเข้าทางวิ่งตามรูปที่ ๓๙ แบบ A ต้องติดตั้งสลับกัน	คงเดิม
685	สำหรับไฟเตือนก่อนเข้าทางวิ่งตามรูปที่ ๓๙ แบบ B โคมไฟที่อยู่ชิดกันต้องติดตั้งสลับกันอย่างพร้อมเพรียง	658	สำหรับไฟเตือนก่อนเข้าทางวิ่งตามรูปที่ ๓๙ แบบ B โคมไฟที่อยู่ชิดกันต้องติดตั้งสลับกันอย่างพร้อมเพรียง	คงเดิม
686	อัตราการติดตั้งของไฟต้องอยู่ระหว่างสามสิบถึงหกสิบบรรทัดต่อหน้าที โดยช่วงเวลาที่ไฟดับและติดต้องมีระยะเวลาเท่า ๆ กันและสลับกันในแต่ละดวง อัตราการติดตั้งตามวรรคหนึ่งที่เหมาะสมขึ้นอยู่กับเวลาในการติดและดับของหลอดไฟที่ใช้ โดยไฟเตือนก่อนเข้าทางวิ่งตามรูปที่ ๓๙ แบบ A ซึ่งติดตั้งในวงจรถอญกรมขนาดหกจุดหกแอมแปร์ มีความเหมาะสมที่สุดเมื่อมีอัตราการกะพริบที่สี่สิบห้าถึงห้าสิบครั้งต่อหน้าที่ต่อโคม และสำหรับไฟเตือนก่อนเข้าทางวิ่งตามรูปที่ ๓๙ แบบ B ซึ่งติดตั้งในวงจรถอญกรมขนาดหกจุดหกแอมแปร์ มีความเหมาะสมที่สุดเมื่อมีอัตราการกะพริบที่สามสิบถึงสามสิบสองครั้งต่อหน้าที่ต่อโคม	659	อัตราการติดตั้งของไฟต้องอยู่ระหว่างสามสิบถึงหกสิบบรรทัดต่อหน้าที โดยช่วงเวลาที่ไฟดับและติดต้องมีระยะเวลาเท่า ๆ กันและสลับกันในแต่ละดวง อัตราการติดตั้งตามวรรคหนึ่งที่เหมาะสมขึ้นอยู่กับเวลาในการติดและดับของหลอดไฟที่ใช้ โดยไฟเตือนก่อนเข้าทางวิ่งตามรูปที่ ๓๙ แบบ A ซึ่งติดตั้งในวงจรถอญกรมขนาดหกจุดหกแอมแปร์ มีความเหมาะสมที่สุดเมื่อมีอัตราการกะพริบที่สี่สิบห้าถึงห้าสิบครั้งต่อหน้าที่ต่อโคม และสำหรับไฟเตือนก่อนเข้าทางวิ่งตามรูปที่ ๓๙ แบบ B ซึ่งติดตั้งในวงจรถอญกรมขนาดหกจุดหกแอมแปร์ มีความเหมาะสมที่สุดเมื่อมีอัตราการกะพริบที่สามสิบถึงสามสิบสองครั้งต่อหน้าที่ต่อโคม	คงเดิม

ชื่อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ชื่อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
	บ. ไฟส่องลานจอดอากาศยาน (Apron Floodlighting)		บ. ไฟส่องลานจอดอากาศยาน (Apron Floodlighting)	คงเดิม
687	สนามบินต้องจัดให้มีไฟส่องลานจอดอากาศยานอยู่บนลานจอดอากาศยานและลานจอดอากาศยานที่แยกออกมา ที่มีการใช้งานในเวลากลางวัน	660	สนามบินต้องจัดให้มีไฟส่องลานจอดอากาศยานอยู่บนลานจอดอากาศยานและลานจอดอากาศยานที่แยกออกมา ที่มีการใช้งานในเวลากลางวัน	คงเดิม
688	ไฟส่องลานจอดอากาศยานต้องอยู่ในตำแหน่งที่ให้ ความสว่างเพียงพอต่อพื้นที่การบริการในลานจอด อากาศยาน โดยแสงไฟต้องไม่รบกวนนักบินที่กำลังปฏิบัติการบินอยู่บนอากาศและบนภาคพื้น รวมถึงพนักงานควบคุมการจราจรในเขตสนามบิน และลานจอดอากาศยาน ตลอดจนบุคลากรที่ ปฏิบัติงานในลานจอดอากาศยาน โดยการจัดวาง และทิศทางการส่องสว่างของไฟส่องลานจอด อากาศยานต้องเป็นไปในลักษณะที่ทำให้หลุมจอด อากาศยานได้รับแสงไฟจากทิศทางต่าง ๆ ตั้งแต่ สองทิศทางขึ้นไป เพื่อลดการเกิดเงา	661	ไฟส่องลานจอดอากาศยานต้องอยู่ในตำแหน่งที่ให้ ความสว่างเพียงพอต่อพื้นที่การบริการในลานจอด อากาศยาน โดยแสงไฟต้องไม่รบกวนนักบินที่กำลังปฏิบัติการบินอยู่บนอากาศและบนภาคพื้น รวมถึงพนักงานควบคุมการจราจรในเขตสนามบิน และลานจอดอากาศยาน ตลอดจนบุคลากรที่ ปฏิบัติงานในลานจอดอากาศยาน โดยการจัดวาง และทิศทางการส่องสว่างของไฟส่องลานจอด อากาศยานต้องเป็นไปในลักษณะที่ทำให้หลุมจอด อากาศยานได้รับแสงไฟจากทิศทางต่าง ๆ ตั้งแต่ สองทิศทางขึ้นไป เพื่อลดการเกิดเงา	คงเดิม
689	การกระจายแสงของไฟส่องลานจอดอากาศยาน ต้องเป็นไปในลักษณะที่ทำให้สามารถระบุสีของ เครื่องหมายบนลำตัวอากาศยานซึ่งเกี่ยวข้องกับ การให้บริการภาคพื้น และสีของเครื่องหมายบน พื้นผิวรวมถึงบนสิ่งกีดขวางได้อย่างถูกต้อง	662	การกระจายแสงของไฟส่องลานจอดอากาศยาน ต้องเป็นไปในลักษณะที่ทำให้สามารถระบุสีของ เครื่องหมายบนลำตัวอากาศยานซึ่งเกี่ยวข้องกับ การให้บริการภาคพื้น และสีของเครื่องหมายบน พื้นผิวรวมถึงบนสิ่งกีดขวางได้อย่างถูกต้อง	คงเดิม

ชื่อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ชื่อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
690	<p>ค่าความสว่างเฉลี่ยต้องมีค่าน้อย ดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) บริเวณหลุมจอดอากาศยาน</p> <p>(ก) ความสว่างตามแนวนอน ต้องมีค่าน้อย ยี่สิบลักซ์ และมีอัตราส่วนความสม่ำเสมอ (ค่าเฉลี่ยต่อค่าต่ำสุด) ไม่เกินสี่ต่อหนึ่ง และ</p> <p>(ข) ความสว่างตามแนวตั้ง ต้องมีค่าน้อย ยี่สิบลักซ์ ที่จุดสูงสองเมตรเหนือลานจอดอากาศยานในทิศทางที่เกี่ยวข้อง</p> <p>(๒) บริเวณอื่น ๆ ของลานจอดอากาศยาน ความสว่างตามแนวนอน ต้องมีค่าน้อยร้อยละห้าสิบของค่าความสว่างเฉลี่ยที่บริเวณหลุมจอดอากาศยาน และมีอัตราส่วนความสม่ำเสมอ (ค่าเฉลี่ยต่อค่าต่ำสุด) ไม่เกินสี่ต่อหนึ่ง</p>	663	<p>ค่าความสว่างเฉลี่ยต้องมีค่าน้อย ดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) บริเวณหลุมจอดอากาศยาน</p> <p>(ก) ความสว่างตามแนวนอน ต้องมีค่าน้อย ยี่สิบลักซ์ และมีอัตราส่วนความสม่ำเสมอ (ค่าเฉลี่ยต่อค่าต่ำสุด) ไม่เกินสี่ต่อหนึ่ง และ</p> <p>(ข) ความสว่างตามแนวตั้ง ต้องมีค่าน้อย ยี่สิบลักซ์ ที่จุดสูงสองเมตรเหนือลานจอดอากาศยานในทิศทางที่เกี่ยวข้อง</p> <p>(๒) บริเวณอื่น ๆ ของลานจอดอากาศยาน ความสว่างตามแนวนอน ต้องมีค่าน้อยร้อยละห้าสิบของค่าความสว่างเฉลี่ยที่บริเวณหลุมจอดอากาศยาน และมีอัตราส่วนความสม่ำเสมอ (ค่าเฉลี่ยต่อค่าต่ำสุด) ไม่เกินสี่ต่อหนึ่ง</p>	คงเดิม
	ป. ระบบไฟสัญญาณนำอากาศยานเข้าหลุมจอดอากาศยานด้วยทัศนวิสัย (Visual Docking Guidance System)		ป. ระบบไฟสัญญาณนำอากาศยานเข้าหลุมจอดอากาศยานด้วยทัศนวิสัย (Visual Docking Guidance System)	คงเดิม

ชื่อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ชื่อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
691	<p>สนามบินต้องจัดให้มีระบบไฟสัญญาณนำอากาศยานเข้าหลุมจอดอากาศยานด้วยทัศนวิสัย ในกรณีที่จำเป็นต้องมีการระบุตำแหน่งในการจอดของอากาศยานที่แม่นยำบนหลุมจอดอากาศยานโดยเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศประเภททัศนวิสัย และไม่มีวิธีการอื่น ๆ เช่น การจัดให้มีผู้ให้ทัศนสัญญาณ ที่สามารถช่วยนำอากาศยานเข้าหลุมจอดอากาศยานได้</p> <p>ปัจจัยที่ต้องนำมาพิจารณาเพื่อประเมินความต้องการสำหรับระบบไฟสัญญาณนำอากาศยานเข้าหลุมจอดอากาศยานด้วยทัศนวิสัยตามวรรคหนึ่ง คือ จำนวนและประเภทของอากาศยานที่จะใช้หลุมจอดอากาศยาน สภาพอากาศ ความกว้างของพื้นที่ลานจอดอากาศยาน และความเที่ยงตรงสำหรับการขับเคลื่อนเข้าสู่ตำแหน่ง</p> <p>ในการจอดซึ่งขึ้นอยู่กับการติดตั้งอุปกรณ์บริการภาคพื้นอากาศยาน สะพานเทียบเครื่องบิน และอื่น ๆ โดยให้อ้างถึงระยะห่างของอากาศยานบนลานจอดอากาศยาน</p>	664	<p>สนามบินต้องจัดให้มีระบบไฟสัญญาณนำอากาศยานเข้าหลุมจอดอากาศยานด้วยทัศนวิสัย ในกรณีที่จำเป็นต้องมีการระบุตำแหน่งในการจอดของอากาศยานที่แม่นยำบนหลุมจอดอากาศยานโดยเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศประเภททัศนวิสัย และไม่มีวิธีการอื่น ๆ เช่น การจัดให้มีผู้ให้ทัศนสัญญาณ ที่สามารถช่วยนำอากาศยานเข้าหลุมจอดอากาศยานได้</p> <p>ปัจจัยที่ต้องนำมาพิจารณาเพื่อประเมินความต้องการสำหรับระบบไฟสัญญาณนำอากาศยานเข้าหลุมจอดอากาศยานด้วยทัศนวิสัยตามวรรคหนึ่ง คือ จำนวนและประเภทของอากาศยานที่จะใช้หลุมจอดอากาศยาน สภาพอากาศ ความกว้างของพื้นที่ลานจอดอากาศยาน และความเที่ยงตรงสำหรับการขับเคลื่อนเข้าสู่ตำแหน่ง</p> <p>ในการจอดซึ่งขึ้นอยู่กับการติดตั้งอุปกรณ์บริการภาคพื้นอากาศยาน สะพานเทียบเครื่องบิน และอื่น ๆ โดยให้อ้างถึงระยะห่างของอากาศยานบนลานจอดอากาศยาน</p>	คงเดิม
692	ระบบไฟสัญญาณนำอากาศยานเข้าหลุมจอดอากาศยานด้วยทัศนวิสัยต้องมีการนำทางอากาศยานด้วยมุมแอสิมัทและการให้สัญญาณหยุด	665	ระบบไฟสัญญาณนำอากาศยานเข้าหลุมจอดอากาศยานด้วยทัศนวิสัยต้องมีการนำทางอากาศยานด้วยมุมแอสิมัทและการให้สัญญาณหยุด	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
693	<p>อุปกรณ์การนำทางอากาศยานด้วยมุมแอสิมัทและอุปกรณ์การให้สัญญาณบอกตำแหน่งหยุดต้องเพียงพอสำหรับการใช้งานทั้งเวลากลางวันและเวลากลางคืน ในทุก ๆ สภาพอากาศ สภาพทัศนวิสัย สภาพที่มีแสงพื้นหลัง และสำหรับทุกสภาพผิวพื้นจราจร โดยจะต้องไม่ทำให้นักบินเกิดอาการตาพร่ามัว</p> <p>ในการออกแบบและการติดตั้งระบบไฟสัญญาณนำอากาศยานเข้าหลุมจอดอากาศยานด้วยทัศนวิสัยตามข้อ ๖๙๒ สนามบินต้องแน่ใจว่าการสะท้อนแสงอาทิตย์หรือแสงอื่น ๆ ในบริเวณใกล้เคียง จะไม่ลดระดับความชัดเจนในการมองเห็นการให้สัญญาณนำทางของระบบดังกล่าว</p>	666	<p>อุปกรณ์การนำทางอากาศยานด้วยมุมแอสิมัทและอุปกรณ์การให้สัญญาณบอกตำแหน่งหยุดต้องเพียงพอสำหรับการใช้งานทั้งเวลากลางวันและเวลากลางคืน ในทุก ๆ สภาพอากาศ สภาพทัศนวิสัย สภาพที่มีแสงพื้นหลัง และสำหรับทุกสภาพผิวพื้นจราจร โดยจะต้องไม่ทำให้นักบินเกิดอาการตาพร่ามัว</p> <p>ในการออกแบบและการติดตั้งระบบไฟสัญญาณนำอากาศยานเข้าหลุมจอดอากาศยานด้วยทัศนวิสัยตามข้อ ๖๙๒ สนามบินต้องแน่ใจว่าการสะท้อนแสงอาทิตย์หรือแสงอื่น ๆ ในบริเวณใกล้เคียง จะไม่ลดระดับความชัดเจนในการมองเห็นการให้สัญญาณนำทางของระบบดังกล่าว</p>	คงเดิม
694	<p>อุปกรณ์การนำทางอากาศยานด้วยมุมแอสิมัทและอุปกรณ์การให้สัญญาณบอกตำแหน่งหยุดต้องออกแบบให้มีลักษณะดังนี้</p> <p>(๑) สามารถแสดงให้เห็นนักบินทราบถึงความผิดพลาดของระบบใดระบบหนึ่งหรือทั้งสองระบบได้อย่างชัดเจน และ</p> <p>(๒) อุปกรณ์ทั้งสองสามารถปิดการทำงานได้</p>	667	<p>อุปกรณ์การนำทางอากาศยานด้วยมุมแอสิมัทและอุปกรณ์การให้สัญญาณบอกตำแหน่งหยุดต้องออกแบบให้มีลักษณะดังนี้</p> <p>(๑) สามารถแสดงให้เห็นนักบินทราบถึงความผิดพลาดของระบบใดระบบหนึ่งหรือทั้งสองระบบได้อย่างชัดเจน และ</p> <p>(๒) อุปกรณ์ทั้งสองสามารถปิดการทำงานได้</p>	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
695	อุปกรณ์การนำทางอากาศยานด้วยมุมแอสิมัทและ อุปกรณ์การให้สัญญาณบอกตำแหน่งหยุดต้องอยู่ ในตำแหน่งที่ทำให้เกิดการนำทางอย่างต่อเนื่องกัน ระหว่างเครื่องหมายหลุมจอดอากาศยาน ไฟนำ ทางการขับเคลื่อนบนหลุมจอดอากาศยาน (ถ้ามี) และระบบไฟสัญญาณนำอากาศยานเข้าหลุมจอด อากาศยานด้วยทัศนวิสัย	668	อุปกรณ์การนำทางอากาศยานด้วยมุมแอสิมัทและ อุปกรณ์การให้สัญญาณบอกตำแหน่งหยุดต้องอยู่ ในตำแหน่งที่ทำให้เกิดการนำทางอย่างต่อเนื่องกัน ระหว่างเครื่องหมายหลุมจอดอากาศยาน ไฟนำ ทางการขับเคลื่อนบนหลุมจอดอากาศยาน (ถ้ามี) และระบบไฟสัญญาณนำอากาศยานเข้าหลุมจอด อากาศยานด้วยทัศนวิสัย	คงเดิม
696	ความแม่นยำของระบบไฟสัญญาณนำอากาศยาน เข้าหลุมจอดอากาศยานด้วยทัศนวิสัยต้องเพียงพอ สำหรับชนิดของสะพานเทียบเครื่องบินและการ ติดตั้งอุปกรณ์บริการภาคพื้นที่อากาศยานนั้น ๆ จำเป็นต้องใช้	669	ความแม่นยำของระบบไฟสัญญาณนำอากาศยาน เข้าหลุมจอดอากาศยานด้วยทัศนวิสัยต้องเพียงพอ สำหรับชนิดของสะพานเทียบเครื่องบินและการ ติดตั้งอุปกรณ์บริการภาคพื้นที่อากาศยานนั้น ๆ จำเป็นต้องใช้	คงเดิม
697	ระบบไฟสัญญาณนำอากาศยานเข้าหลุมจอด อากาศยานด้วยทัศนวิสัยต้องสามารถใช้ได้กับ อากาศยานทุกแบบที่ใช้หลุมจอดอากาศยานนั้น โดยปราศจากการเลือกปฏิบัติการตามแบบของ อากาศยาน	670	ระบบไฟสัญญาณนำอากาศยานเข้าหลุมจอด อากาศยานด้วยทัศนวิสัยต้องสามารถใช้ได้กับ อากาศยานทุกแบบที่ใช้หลุมจอดอากาศยานนั้น โดยปราศจากการเลือกปฏิบัติการตามแบบของ อากาศยาน	คงเดิม
698	หากมีความจำเป็นต้องใช้การเลือกปฏิบัติการตาม แบบของอากาศยาน เพื่อจัดเตรียมระบบที่ใช้ สำหรับแบบอากาศยานแบบใดแบบหนึ่ง โดยเฉพาะ ระบบไฟสัญญาณนำอากาศยานเข้า หลุมจอดอากาศยานด้วยทัศนวิสัยต้องให้มีการ ระบุและแสดงแบบอากาศยานที่เลือกให้กับนักบิน และผู้ควบคุมระบบ เพื่อให้มั่นใจว่าระบบมีการ ปรับตามแบบอากาศยานที่เลือกอย่างถูกต้องแล้ว	671	หากมีความจำเป็นต้องใช้การเลือกปฏิบัติการตาม แบบของอากาศยาน เพื่อจัดเตรียมระบบที่ใช้ สำหรับแบบอากาศยานแบบใดแบบหนึ่ง โดยเฉพาะ ระบบไฟสัญญาณนำอากาศยานเข้า หลุมจอดอากาศยานด้วยทัศนวิสัยต้องให้มีการ ระบุและแสดงแบบอากาศยานที่เลือกให้กับนักบิน และผู้ควบคุมระบบ เพื่อให้มั่นใจว่าระบบมีการ ปรับตามแบบอากาศยานที่เลือกอย่างถูกต้องแล้ว	คงเดิม

ชื่อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ชื่อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
699	อุปกรณ์การนำทางอากาศยานด้วยมุมแอสิมัท (Azimuth Guidance Unit) อุปกรณ์การนำทางอากาศยานด้วยมุมแอสิมัทต้องติดตั้งอยู่บนหรือใกล้กับส่วนต่อขยายของแนวเส้นกึ่งกลางหลุมจอดอากาศยาน ตรงบริเวณด้านหน้าของอากาศยาน เพื่อให้ให้นักบินที่นั่งอยู่ทางด้านซ้ายสามารถมองเห็นสัญญาณได้จากห้องนักบินตลอดการขับเคลื่อนเข้าจอด	672	อุปกรณ์การนำทางอากาศยานด้วยมุมแอสิมัท (Azimuth Guidance Unit) อุปกรณ์การนำทางอากาศยานด้วยมุมแอสิมัทต้องติดตั้งอยู่บนหรือใกล้กับส่วนต่อขยายของแนวเส้นกึ่งกลางหลุมจอดอากาศยาน ตรงบริเวณด้านหน้าของอากาศยาน ทั้งนี้ อุปกรณ์การนำทางอากาศยานด้วยมุมแอสิมัทต้องจัดวางในตำแหน่งที่เหมาะสมสำหรับการใช้งานโดยนักบินที่นั่งอยู่ทั้งทางด้านซ้ายและขวาของอากาศยาน เพื่อให้ให้นักบินที่นั่งอยู่ทางด้านซ้ายสามารถมองเห็นสัญญาณได้จากห้องนักบินตลอดการขับเคลื่อนเข้าจอด	รวมข้อ 699 และ 700 เดิม กำหนดให้จัดวางในตำแหน่งที่สามารถใช้งานได้โดยนักบินที่นั่งอยู่ทั้งทางด้านซ้ายและขวาของอากาศยาน
700	อุปกรณ์การนำทางอากาศยานด้วยมุมแอสิมัทต้องจัดวางในตำแหน่งที่เหมาะสมสำหรับการใช้งานโดยนักบินที่นั่งอยู่ทั้งทางด้านซ้ายและขวาของอากาศยาน		อุปกรณ์การนำทางอากาศยานด้วยมุมแอสิมัทต้องจัดวางในตำแหน่งที่เหมาะสมสำหรับการใช้งานโดยนักบินที่นั่งอยู่ทั้งทางด้านซ้ายและขวาของอากาศยาน	ตัดออกไปรวมกับข้อ 699 (เดิม)
701	อุปกรณ์การนำทางอากาศยานด้วยมุมแอสิมัทต้องสามารถให้การนำทางซ้ายหรือขวาที่ชัดเจน เพื่อให้ให้นักบินได้รับข้อมูลและสามารถรักษาตำแหน่งบนเส้นทางนำอากาศยานเข้าโดยปราศจากการควบคุมอากาศยานที่มากเกินไปกว่าระดับปกติ	673	อุปกรณ์การนำทางอากาศยานด้วยมุมแอสิมัทต้องสามารถให้การนำทางซ้ายหรือขวาที่ชัดเจน เพื่อให้ให้นักบินได้รับข้อมูลและสามารถรักษาตำแหน่งบนเส้นทางนำอากาศยานเข้าโดยปราศจากการควบคุมอากาศยานที่มากเกินไปกว่าระดับปกติ	คงเดิม
702	ในกรณี que อุปกรณ์การนำทางอากาศยานด้วยมุมแอสิมัทแสดงสัญญาณโดยการเปลี่ยนสี ให้ใช้สีเขียวเพื่อแสดงว่าอากาศยานอยู่บนแนวเส้นกึ่งกลาง และใช้สีแดงเพื่อแสดงว่าอากาศยานเบี่ยงเบนออกจากเส้นกึ่งกลาง	674	ในกรณีที่อุปกรณ์การนำทางอากาศยานด้วยมุมแอสิมัทแสดงสัญญาณโดยการเปลี่ยนสี ให้ใช้สีเขียวเพื่อแสดงว่าอากาศยานอยู่บนแนวเส้นกึ่งกลาง และใช้สีแดงเพื่อแสดงว่าอากาศยานเบี่ยงเบนออกจากเส้นกึ่งกลาง	คงเดิม

ชื่อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ชื่อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
703	อุปกรณ์การให้สัญญาณบอกตำแหน่งหยุด (Stopping Position Indicator) อุปกรณ์การให้สัญญาณบอกตำแหน่งหยุดต้องติดตั้งให้อยู่รวมกับหรืออยู่ใกล้กับอุปกรณ์การนำทางอากาศยานด้วยมุมแอสิมัทอย่างเพียงพอ เพื่อให้ให้นักบินสามารถสังเกตเห็นได้ทั้งสัญญาณบอกมุมแอสิมัทและสัญญาณหยุด โดยไม่ต้องหันศีรษะ	675	อุปกรณ์การให้สัญญาณบอกตำแหน่งหยุด (Stopping Position Indicator) อุปกรณ์การให้สัญญาณบอกตำแหน่งหยุดต้องติดตั้งให้อยู่รวมกับหรืออยู่ใกล้กับอุปกรณ์การนำทางอากาศยานด้วยมุมแอสิมัทอย่างเพียงพอ เพื่อให้ให้นักบินสามารถสังเกตเห็นได้ทั้งสัญญาณบอกมุมแอสิมัทและสัญญาณหยุด โดยไม่ต้องหันศีรษะ ทั้งนี้ อุปกรณ์การให้สัญญาณบอกตำแหน่งหยุดต้องสามารถใช้งานได้โดยนักบินที่นั่งอยู่ทางด้านซ้ายและทางด้านขวาของอากาศยาน	รวมข้อ 703 และ 704 เดิม กำหนดให้จัดวางในตำแหน่งที่สามารถใช้งานได้โดยนักบินที่นั่งอยู่ทั้งทางด้านซ้ายและขวาของอากาศยาน
704	อุปกรณ์การให้สัญญาณบอกตำแหน่งหยุดต้องสามารถใช้งานได้โดยนักบินที่นั่งอยู่ทางด้านซ้ายและทางด้านขวาของอากาศยาน		อุปกรณ์การให้สัญญาณบอกตำแหน่งหยุดต้องสามารถใช้งานได้โดยนักบินที่นั่งอยู่ทางด้านซ้ายและทางด้านขวาของอากาศยาน	ตัดออกไปรวมกับข้อ 704 (เดิม)
705	ข้อมูลตำแหน่งหยุดที่ได้รับจากอุปกรณ์การให้สัญญาณบอกตำแหน่งหยุดสำหรับอากาศยานแบบใดแบบหนึ่งโดยเฉพาะต้องมีการพิจารณาถึงช่วงที่เป็นไปได้ของการเปลี่ยนแปลงค่าระดับของสายตาหรือมุมในการมองของนักบินด้วย	676	ข้อมูลตำแหน่งหยุดที่ได้รับจากอุปกรณ์การให้สัญญาณบอกตำแหน่งหยุดสำหรับอากาศยานแบบใดแบบหนึ่งโดยเฉพาะต้องมีการพิจารณาถึงช่วงที่เป็นไปได้ของการเปลี่ยนแปลงค่าระดับของสายตาหรือมุมในการมองของนักบินด้วย	คงเดิม
706	อุปกรณ์การให้สัญญาณบอกตำแหน่งหยุดต้องแสดงข้อมูลตำแหน่งหยุดสำหรับอากาศยานที่ระบบกำลังนำทางเข้าสู่ตำแหน่งจอดของอากาศยานนั้น ๆ และต้องมีการแสดงข้อมูลอัตราการใช้ใกล้ตำแหน่งหยุด เพื่อให้ให้นักบินสามารถลดความเร็วลงอย่างค่อยเป็นค่อยไปจนกระทั่งอากาศยานหยุดสนิทในตำแหน่งหยุดที่ต้องการ	677	อุปกรณ์การให้สัญญาณบอกตำแหน่งหยุดต้องแสดงข้อมูลตำแหน่งหยุดสำหรับอากาศยานที่ระบบกำลังนำทางเข้าสู่ตำแหน่งจอดของอากาศยานนั้น ๆ และต้องมีการแสดงข้อมูลอัตราการใช้ใกล้ตำแหน่งหยุด เพื่อให้ให้นักบินสามารถลดความเร็วลงอย่างค่อยเป็นค่อยไปจนกระทั่งอากาศยานหยุดสนิทในตำแหน่งหยุดที่ต้องการ	คงเดิม

ชื่อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ชื่อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
707	อุปกรณ์การให้สัญญาณบอกตำแหน่งหยุดต้องแสดงข้อมูลอัตราการเข้าใกล้ตำแหน่งหยุด เป็นระยะทางอย่างน้อยสิบเมตรก่อนถึงตำแหน่งหยุด	678	อุปกรณ์การให้สัญญาณบอกตำแหน่งหยุดต้องแสดงข้อมูลอัตราการเข้าใกล้ตำแหน่งหยุด เป็นระยะทางอย่างน้อยสิบเมตรก่อนถึงตำแหน่งหยุด	คงเดิม
708	ในกรณีที่อุปกรณ์การให้สัญญาณบอกตำแหน่งหยุดแสดงสัญญาณโดยการเปลี่ยนสี ให้ใช้สีเขียวเพื่อแสดงว่าอากาศยานยังสามารถขับเคลื่อนต่อไปได้ และใช้สีแดงเพื่อแสดงว่าอากาศยานได้มาถึงตำแหน่งหยุดที่ต้องการแล้ว ยกเว้นในกรณีมีระยะทางก่อนถึงตำแหน่งหยุดเป็นระยะทางสั้น ๆ สนามบินอาจใช้สีที่สามเพิ่มขึ้นมาอีกหนึ่งสี เพื่อเตือนว่าอากาศยานใกล้จะถึงตำแหน่งหยุดแล้ว	679	ในกรณีที่อุปกรณ์การให้สัญญาณบอกตำแหน่งหยุดแสดงสัญญาณโดยการเปลี่ยนสี ให้ใช้สีเขียวเพื่อแสดงว่าอากาศยานยังสามารถขับเคลื่อนต่อไปได้ และใช้สีแดงเพื่อแสดงว่าอากาศยานได้มาถึงตำแหน่งหยุดที่ต้องการแล้ว ยกเว้นในกรณีมีระยะทางก่อนถึงตำแหน่งหยุดเป็นระยะทางสั้น ๆ สนามบินอาจใช้สีที่สามเพิ่มขึ้นมาอีกหนึ่งสี เพื่อเตือนว่าอากาศยานใกล้จะถึงตำแหน่งหยุดแล้ว	คงเดิม
	ผ. ระบบไฟสัญญาณขั้นสูงในการนำอากาศยานเข้าหลุมจอดอากาศยานด้วยทัศนวิสัย (Advanced Visual Docking Guidance System)		ผ. ระบบไฟสัญญาณขั้นสูงในการนำอากาศยานเข้าหลุมจอดอากาศยานด้วยทัศนวิสัย (Advanced Visual Docking Guidance System)	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
709	<p>ในกรณีที่มีความต้องการด้านการปฏิบัติการเพื่อการยืนยันแบบอากาศยานที่ถูกต้องของระบบที่กำลังนำทางเข้าสู่ตำแหน่งจอดของอากาศยาน หรือเพื่อระบุเส้นกึ่งกลางหลุมจอดอากาศยานที่ใช้เมื่อมีเส้นกึ่งกลางหลุมจอดอากาศยานมากกว่าหนึ่งเส้น สนามบินต้องจัดให้มีระบบไฟสัญญาณขั้นสูงในการนำอากาศยานเข้าหลุมจอดอากาศยานด้วยทัศนวิสัย นอกจากข้อมูลมุมแอมซิมัทและข้อมูลตำแหน่งหยุดแล้ว เพื่อประโยชน์ในการให้ข้อมูลนักบินเกี่ยวกับข้อมูลที่กำลังใช้งานอยู่ ระบบดังกล่าวต้องให้ข้อมูลนักบินเกี่ยวกับข้อมูลที่กำลังใช้งานอยู่ เช่น แบบอากาศยาน ข้อมูลระยะทางที่สามารถไปยังจุดจอดและความเร็วที่เข้าใกล้จุดจอด</p> <p>ระบบไฟสัญญาณขั้นสูงในการนำอากาศยานเข้าหลุมจอดอากาศยานด้วยทัศนวิสัยตามวรรคหนึ่งอาจให้ข้อมูลเป็นสามช่วง ได้แก่ การได้มาและนำข้อมูลอากาศยานสู่ระบบ การวางตัวตามมุมแอมซิมัทของอากาศยาน และข้อมูลตำแหน่งที่อากาศยานต้องหยุด</p>	680	<p>ในกรณีที่มีความต้องการด้านการปฏิบัติการเพื่อการยืนยันแบบอากาศยานที่ถูกต้องของระบบที่กำลังนำทางเข้าสู่ตำแหน่งจอดของอากาศยาน หรือเพื่อระบุเส้นกึ่งกลางหลุมจอดอากาศยานที่ใช้เมื่อมีเส้นกึ่งกลางหลุมจอดอากาศยานมากกว่าหนึ่งเส้น สนามบินต้องจัดให้มีระบบไฟสัญญาณขั้นสูงในการนำอากาศยานเข้าหลุมจอดอากาศยานด้วยทัศนวิสัย นอกจากข้อมูลมุมแอมซิมัทและข้อมูลตำแหน่งหยุดแล้ว เพื่อประโยชน์ในการให้ข้อมูลนักบินเกี่ยวกับข้อมูลที่กำลังใช้งานอยู่ ระบบดังกล่าวต้องให้ข้อมูลนักบินเกี่ยวกับข้อมูลที่กำลังใช้งานอยู่ เช่น แบบอากาศยาน ข้อมูลระยะทางที่สามารถไปยังจุดจอดและความเร็วที่เข้าใกล้จุดจอด</p> <p>ระบบไฟสัญญาณขั้นสูงในการนำอากาศยานเข้าหลุมจอดอากาศยานด้วยทัศนวิสัยตามวรรคหนึ่งอาจให้ข้อมูลเป็นสามช่วง ได้แก่ การได้มาและนำข้อมูลอากาศยานสู่ระบบ การวางตัวตามมุมแอมซิมัทของอากาศยาน และข้อมูลตำแหน่งที่อากาศยานต้องหยุด</p>	คงเดิม
710	ระบบไฟสัญญาณขั้นสูงในการนำอากาศยานเข้าหลุมจอดอากาศยานด้วยทัศนวิสัย ต้องเหมาะสมสำหรับการใช้งานของอากาศยานทุกแบบที่เข้ามาใช้หลุมจอดอากาศยานนั้น	681	ระบบไฟสัญญาณขั้นสูงในการนำอากาศยานเข้าหลุมจอดอากาศยานด้วยทัศนวิสัย ต้องเหมาะสมสำหรับการใช้งานของอากาศยานทุกแบบที่เข้ามาใช้หลุมจอดอากาศยานนั้น	คงเดิม

ชื่อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ชื่อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
711	<p>ระบบไฟสัญญาณชั้นสูงในการนำอากาศยานเข้าหลุมจอดอากาศยานด้วยทัศนวิสัย ต้องใช้ในสภาวะที่สมรรถนะของการปฏิบัติการของระบบได้กำหนดไว้เท่านั้น</p> <p>การใช้ระบบไฟสัญญาณชั้นสูงในการนำอากาศยานเข้าหลุมจอดอากาศยานด้วยทัศนวิสัยตามวรรคหนึ่ง ในสภาพต่าง ๆ เช่น สภาพอากาศ สภาพทัศนวิสัยและไฟพื้นหลัง การใช้ในกลางวันและกลางคืน ต้องกำหนดเงื่อนไขการใช้งานในสภาพดังกล่าวด้วย</p> <p>ในการออกแบบและการติดตั้งระบบดังกล่าว สนามบินต้องแน่ใจว่า การสะท้อนแสงอาทิตย์หรือแสงอื่น ๆ ในบริเวณใกล้เคียง จะไม่ลดระดับความชัดเจนในการมองเห็นการให้สัญญาณนำทางของระบบดังกล่าว</p>	682	<p>ระบบไฟสัญญาณชั้นสูงในการนำอากาศยานเข้าหลุมจอดอากาศยานด้วยทัศนวิสัย ต้องใช้ในสภาวะที่สมรรถนะของการปฏิบัติการของระบบได้กำหนดไว้เท่านั้น</p> <p>การใช้ระบบไฟสัญญาณชั้นสูงในการนำอากาศยานเข้าหลุมจอดอากาศยานด้วยทัศนวิสัยตามวรรคหนึ่ง ในสภาพต่าง ๆ เช่น สภาพอากาศ สภาพทัศนวิสัยและไฟพื้นหลัง การใช้ในกลางวันและกลางคืน ต้องกำหนดเงื่อนไขการใช้งานในสภาพดังกล่าวด้วย</p> <p>ในการออกแบบและการติดตั้งระบบดังกล่าว สนามบินต้องแน่ใจว่า การสะท้อนแสงอาทิตย์หรือแสงอื่น ๆ ในบริเวณใกล้เคียง จะไม่ลดระดับความชัดเจนในการมองเห็นการให้สัญญาณนำทางของระบบดังกล่าว</p>	คงเดิม
712	<p>ข้อมูลการนำอากาศยานเข้าหลุมจอดที่ให้โดยระบบไฟสัญญาณชั้นสูงในการนำอากาศยานเข้าหลุมจอดอากาศยานด้วยทัศนวิสัย ต้องไม่ขัดแย้งกับข้อมูลของระบบไฟสัญญาณนำอากาศยานเข้าหลุมจอดอากาศยานด้วยทัศนวิสัยบนหลุมจอดอากาศยานที่มีอยู่เดิม หากจัดให้มีการใช้งานทั้งสองระบบ สนามบินต้องจัดให้มีวิธีการในการแสดงให้เห็นเมื่อระบบไฟสัญญาณชั้นสูงในการนำอากาศยานเข้าหลุมจอดอากาศยานด้วยทัศนวิสัยไม่ได้ใช้งานหรือหยุดให้บริการ</p>	683	<p>ข้อมูลการนำอากาศยานเข้าหลุมจอดที่ให้โดยระบบไฟสัญญาณชั้นสูงในการนำอากาศยานเข้าหลุมจอดอากาศยานด้วยทัศนวิสัย ต้องไม่ขัดแย้งกับข้อมูลของระบบไฟสัญญาณนำอากาศยานเข้าหลุมจอดอากาศยานด้วยทัศนวิสัยบนหลุมจอดอากาศยานที่มีอยู่เดิม หากจัดให้มีการใช้งานทั้งสองระบบ สนามบินต้องจัดให้มีวิธีการในการแสดงให้เห็นเมื่อระบบไฟสัญญาณชั้นสูงในการนำอากาศยานเข้าหลุมจอดอากาศยานด้วยทัศนวิสัยไม่ได้ใช้งานหรือหยุดให้บริการ</p>	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
713	<p>ระบบไฟสัญญาณขั้นสูงในการนำอากาศยานเข้าหลุมจอดอากาศยานด้วยทัศนวิสัย ต้องติดตั้งโดยไม่กีดขวางการนำทางของระบบดังกล่าว และต้องเห็นเด่นชัด เพื่อให้ข้อมูลกับบุคคลที่รับผิดชอบ และบุคคลที่ให้การสนับสนุนการใช้งานระบบในการนำอากาศยานเข้าจอดตลอดการขับเคลื่อนเข้าสู่หลุมจอดของอากาศยาน</p> <p>บุคคลที่รับผิดชอบตามวรรคหนึ่ง โดยปกติ จะเป็นผู้ควบคุมอากาศยานซึ่งรับผิดชอบสำหรับการเข้าจอดอากาศยาน อย่างไรก็ตาม ในบางสถานการณ์ บุคคลอื่นอาจเป็นผู้รับผิดชอบซึ่งอาจเป็นคนขับรถลากอากาศยาน</p>	684	<p>ระบบไฟสัญญาณขั้นสูงในการนำอากาศยานเข้าหลุมจอดอากาศยานด้วยทัศนวิสัย ต้องติดตั้งโดยไม่กีดขวางการนำทางของระบบดังกล่าว และต้องเห็นเด่นชัด เพื่อให้ข้อมูลกับบุคคลที่รับผิดชอบ และบุคคลที่ให้การสนับสนุนการใช้งานระบบในการนำอากาศยานเข้าจอดตลอดการขับเคลื่อนเข้าสู่หลุมจอดของอากาศยาน</p> <p>บุคคลที่รับผิดชอบตามวรรคหนึ่ง โดยปกติจะเป็น นักบินผู้ควบคุมอากาศยาน (pilot-in-command) ซึ่งรับผิดชอบสำหรับการเข้าจอดอากาศยาน อย่างไรก็ตาม ในบางสถานการณ์ บุคคลอื่นอาจเป็นผู้รับผิดชอบซึ่งอาจเป็นคนขับรถลากอากาศยาน</p>	<p>แก้คำให้ถูกต้องเป็น “นักบินผู้ควบคุมอากาศยาน” และเพิ่มคำภาษาอังกฤษ “pilot-in-command” กำกับไว้</p>
714	<p>ระบบไฟสัญญาณขั้นสูงในการนำอากาศยานเข้าหลุมจอดอากาศยานด้วยทัศนวิสัย ต้องให้ข้อมูลการนำทางอากาศยานในขั้นตอนการขับเคลื่อนเข้าสู่หลุมจอดอากาศยานที่เหมาะสมอย่างน้อยดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) การแสดงการหยุดแบบฉุกฉิน</p> <p>(๒) แบบและรุ่นอากาศยานที่จัดให้มีการนำทาง</p> <p>(๓) การแสดงผลการเคลื่อนไปทางด้านข้างของอากาศยานเมื่อเทียบกับเส้นกึ่งกลางของหลุมจอดอากาศยาน</p> <p>(๔) ทิศทางของมุมแอมซิมัทที่จำเป็นต้องแก้ไขจากการเคลื่อนไปด้านข้างของอากาศยานจากเส้นกึ่งกลางหลุมจอดอากาศยาน</p>	685	<p>ระบบไฟสัญญาณขั้นสูงในการนำอากาศยานเข้าหลุมจอดอากาศยานด้วยทัศนวิสัย ต้องให้ข้อมูลการนำทางอากาศยานในขั้นตอนการขับเคลื่อนเข้าสู่หลุมจอดอากาศยานที่เหมาะสมอย่างน้อยดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) การแสดงการหยุดแบบฉุกฉิน</p> <p>(๒) แบบและรุ่นอากาศยานที่จัดให้มีการนำทาง</p> <p>(๓) การแสดงผลการเคลื่อนไปทางด้านข้างของอากาศยานเมื่อเทียบกับเส้นกึ่งกลางของหลุมจอดอากาศยาน</p> <p>(๔) ทิศทางของมุมแอมซิมัทที่จำเป็นต้องแก้ไขจากการเคลื่อนไปด้านข้างของอากาศยานจากเส้นกึ่งกลางหลุมจอดอากาศยาน</p>	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
	(๕) การแสดงผลระยะทางถึงตำแหน่งหยุด (๖) การแสดงผลเมื่ออากาศยานถึงตำแหน่งหยุด ที่ถูกต้อง และ (๗) การแสดงผลการเตือนหากอากาศยาน ขับเคลื่อนเลยตำแหน่งหยุดที่เหมาะสม		(๕) การแสดงผลระยะทางถึงตำแหน่งหยุด (๖) การแสดงผลเมื่ออากาศยานถึงตำแหน่งหยุด ที่ถูกต้อง และ (๗) การแสดงผลการเตือนหากอากาศยาน ขับเคลื่อนเลยตำแหน่งหยุดที่เหมาะสม	
715	ระบบไฟสัญญาณขั้นสูงในการนำอากาศยานเข้า หลุมจอดอากาศยานด้วยทัศนวิสัย ต้องมี ความสามารถในการให้ข้อมูลการนำทางอากาศ ยานเข้าจอดเกี่ยวกับความเร็วของการขับเคลื่อน อากาศยานทุกความเร็วที่ใช้ในขณะที่ขับเคลื่อนเข้า สู่หลุมจอดอากาศยาน	686	ระบบไฟสัญญาณขั้นสูงในการนำอากาศยานเข้า หลุมจอดอากาศยานด้วยทัศนวิสัย ต้องมี ความสามารถในการให้ข้อมูลการนำทางอากาศ ยานเข้าจอดเกี่ยวกับความเร็วของการขับเคลื่อน อากาศยานทุกความเร็วที่ใช้ในขณะที่ขับเคลื่อนเข้า สู่หลุมจอดอากาศยาน	คงเดิม
716	เวลาที่ได้จากการประมวลผลของการเคลื่อนไป ด้านข้างของอากาศยานและส่งไปยังจอแสดงผล ต้องไม่ทำให้เกิดการเบี่ยงเบนของอากาศยานจาก เส้นกึ่งกลางหลุมจอดอากาศยานมากกว่าหนึ่ง เมตร เมื่อปฏิบัติการในสภาพปกติ	687	เวลาที่ได้จากการประมวลผลของการเคลื่อนไป ด้านข้างของอากาศยานและส่งไปยังจอแสดงผล ต้องไม่ทำให้เกิดการเบี่ยงเบนของอากาศยานจาก เส้นกึ่งกลางหลุมจอดอากาศยานมากกว่าหนึ่ง เมตร เมื่อปฏิบัติการในสภาพปกติ	คงเดิม
717	ข้อมูลการเคลื่อนไปด้านข้างที่สัมพันธ์กับเส้น กึ่งกลางของหลุมจอดอากาศยานและระยะทาง ก่อนถึงตำแหน่งหยุด หากมีการแสดงผลต้องมีค่า ความแม่นยำตามที่กำหนดไว้ในตารางที่ ๒๓	688	ข้อมูลการเคลื่อนไปด้านข้างที่สัมพันธ์กับเส้น กึ่งกลางของหลุมจอดอากาศยานและระยะทาง ก่อนถึงตำแหน่งหยุด หากมีการแสดงผลต้องมีค่า ความแม่นยำตามที่กำหนดไว้ในตารางที่ ๒๓	คงเดิม
ตาราง ที่ 23	ความแม่นยำของระยะการเคลื่อนไปที่กำหนดของ ระบบไฟสัญญาณขั้นสูงในการนำอากาศยานเข้า หลุมจอดอากาศยานด้วยทัศนวิสัย	ตาราง ที่ 23	ความแม่นยำของระยะการเคลื่อนไปที่กำหนดของ ระบบไฟสัญญาณขั้นสูงในการนำอากาศยานเข้า หลุมจอดอากาศยานด้วยทัศนวิสัย	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
718	สัญลักษณ์และรูปภาพที่ใช้ในการอธิบายข้อมูล การนำทางอากาศยาน ต้องแสดงถึงรูปแบบของ ข้อมูลที่จัดให้มีในลักษณะที่เข้าใจได้ง่าย การใช้สีต้องมีความเหมาะสมและต้องเป็นไป ตามสัญญาณที่ใช้กันโดยทั่ว ๆ ไป เช่น สีแดง สี เหลือง และสีเขียว หมายถึงสถานะอันตราย ระวัง และปกติหรือถูกต้อง ตามลำดับ ทั้งนี้ ต้อง พิจารณาผลกระทบของความแตกต่างของสีด้วย	689	สัญลักษณ์และรูปภาพที่ใช้ในการอธิบายข้อมูล การนำทางอากาศยาน ต้องแสดงถึงรูปแบบของ ข้อมูลที่จัดให้มีในลักษณะที่เข้าใจได้ง่าย การใช้สีต้องมีความเหมาะสมและต้องเป็นไป ตามสัญญาณที่ใช้กันโดยทั่ว ๆ ไป เช่น สีแดง สี เหลือง และสีเขียว หมายถึงสถานะอันตราย ระวัง และปกติหรือถูกต้อง ตามลำดับ ทั้งนี้ ต้อง พิจารณาผลกระทบของความแตกต่างของสีด้วย	คงเดิม
719	สนามบินต้องจัดให้มีข้อมูลการเคลื่อนไปด้านข้าง ของอากาศยานที่สัมพันธ์กับเส้นกึ่งกลางของหลุม จอดอากาศยานที่ระยะอย่างน้อยสี่ห้าเมตร ก่อนตำแหน่งหยุด การแสดงระยะทางของอากาศยานจาก ตำแหน่งหยุด อาจใช้สัญลักษณ์สี และแสดงใน อัตราและสัดส่วนของระยะทางต่ออัตราการเข้า ใกล้จริงและระยะทางของอากาศยานที่เข้าใกล้ ตำแหน่งหยุด	690	สนามบินต้องจัดให้มีข้อมูลการเคลื่อนไปด้านข้าง ของอากาศยานที่สัมพันธ์กับเส้นกึ่งกลางของหลุม จอดอากาศยานที่ระยะอย่างน้อยสี่ห้าเมตร ก่อนตำแหน่งหยุด การแสดงระยะทางของอากาศยานจาก ตำแหน่งหยุด อาจใช้สัญลักษณ์สี และแสดงใน อัตราและสัดส่วนของระยะทางต่ออัตราการเข้า ใกล้จริงและระยะทางของอากาศยานที่เข้าใกล้ ตำแหน่งหยุด	คงเดิม
720	สนามบินต้องจัดให้มีระยะการเข้าใกล้อย่าง ต่อเนื่องและอัตราการเข้าใกล้ที่ระยะอย่างน้อยสี่ ห้าเมตรก่อนถึงตำแหน่งหยุด	691	สนามบินต้องจัดให้มีระยะการเข้าใกล้อย่าง ต่อเนื่องและอัตราการเข้าใกล้ที่ระยะอย่างน้อยสี่ ห้าเมตรก่อนถึงตำแหน่งหยุด	คงเดิม
721	เมื่อจัดให้มีระยะตามข้อ ๗๒๐ ระยะการเข้าใกล้ที่ แสดงเป็นตัวเลขต้องใช้เป็นเลขจำนวนเต็ม หน่วย เป็นเมตรก่อนถึงตำแหน่งหยุด และแสดงเป็นจุด ทศนิยมหนึ่งตำแหน่งที่ระยะอย่างน้อยสามเมตร ก่อนถึงตำแหน่งหยุด	692	เมื่อจัดให้มีระยะตามข้อ ๖๙๑ ระยะการเข้าใกล้ที่ แสดงเป็นตัวเลขต้องใช้เป็นเลขจำนวนเต็ม หน่วย เป็นเมตรก่อนถึงตำแหน่งหยุด และแสดงเป็นจุด ทศนิยมหนึ่งตำแหน่งที่ระยะอย่างน้อยสามเมตร ก่อนถึงตำแหน่งหยุด	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
722	ตลอดการขับเคลื่อนเข้าจอดของอากาศยาน สนามบินต้องจัดให้มีวิธีการที่เหมาะสมสำหรับ ระบบไฟสัญญาณขั้นสูงในการนำอากาศยานเข้า หลุมจอดอากาศยานด้วยทัศนวิสัย เพื่อระบุกรณีที่มี ความจำเป็นต้องหยุดอากาศยานอย่างกะทันหัน ซึ่งรวมถึงกรณีระบบไฟสัญญาณขั้นสูงในการนำ อากาศยานเข้าหลุมจอดอากาศยานด้วยทัศนวิสัย ขัดข้อง ในกรณีเช่นนี้ ระบบจะต้องไม่แสดงผล ข้อมูลอื่นใด	693	ตลอดการขับเคลื่อนเข้าจอดของอากาศยาน สนามบินต้องจัดให้มีวิธีการที่เหมาะสมสำหรับ ระบบไฟสัญญาณขั้นสูงในการนำอากาศยานเข้า หลุมจอดอากาศยานด้วยทัศนวิสัย เพื่อระบุกรณีที่มี ความจำเป็นต้องหยุดอากาศยานอย่างกะทันหัน ซึ่งรวมถึงกรณีระบบไฟสัญญาณขั้นสูงในการนำ อากาศยานเข้าหลุมจอดอากาศยานด้วยทัศนวิสัย ขัดข้อง ในกรณีเช่นนี้ ระบบจะต้องไม่แสดงผล ข้อมูลอื่นใด	คงเดิม
723	ข้อกำหนดในการเริ่มการหยุดอากาศยานเข้าจอด อย่างกะทันหันต้องอยู่ในกระบวนการนำทาง อากาศยานเข้าจอดและต้องจัดไว้ให้สำหรับการใช้ งานของบุคคลที่รับผิดชอบด้านความปลอดภัยใน การปฏิบัติการของหลุมจอดอากาศยานด้วย	694	ข้อกำหนดในการเริ่มการหยุดอากาศยานเข้าจอด อย่างกะทันหันต้องอยู่ในกระบวนการนำทาง อากาศยานเข้าจอดและต้องจัดไว้ให้สำหรับการใช้ งานของบุคคลที่รับผิดชอบด้านความปลอดภัยใน การปฏิบัติการของหลุมจอดอากาศยานด้วย	คงเดิม
724	คำว่า “STOP” ต้องใช้อักษรสีแดง และต้องแสดง ทันทีทันใดเมื่อจำเป็นต้องหยุดการขับเคลื่อนเข้า จอดของอากาศยาน	695	คำว่า “STOP” ต้องใช้อักษรสีแดง และต้องแสดง ทันทีทันใดเมื่อจำเป็นต้องหยุดการขับเคลื่อนเข้า จอดของอากาศยาน	คงเดิม
	ฝ. ไฟนำร่องการขับเคลื่อนบนหลุมจอดอากาศ ยาน (Aircraft Stand Manoeuvring Guidance Lights)		ฝ. ไฟนำร่องการขับเคลื่อนบนหลุมจอดอากาศ ยาน (Aircraft Stand Manoeuvring Guidance Lights)	คงเดิม
725	สนามบินต้องจัดให้มีไฟนำร่องการขับเคลื่อนบน หลุมจอดอากาศยาน เพื่ออำนวยความสะดวกตำแหน่ง ของอากาศยานบนหลุมจอดอากาศยานที่มีผิวพื้น จราจรซึ่งมีการใช้งานในกรณีที่มีสภาพทัศนวิสัยไม่ ดี เว้นแต่จะมีวิธีการอื่นที่เพียงพอสำหรับใช้ในการ นำทาง	696	สนามบินต้องจัดให้มีไฟนำร่องการขับเคลื่อนบน หลุมจอดอากาศยาน เพื่ออำนวยความสะดวกตำแหน่ง ของอากาศยานบนหลุมจอดอากาศยานที่มีผิวพื้น จราจรซึ่งมีการใช้งานในกรณีที่มีสภาพทัศนวิสัยไม่ ดี เว้นแต่จะมีวิธีการอื่นที่เพียงพอสำหรับใช้ในการ นำทาง	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
726	ไฟนาร์่องการขับเคลื่อนบนหลุมจอดอากาศยาน ต้องติดตั้งอยู่ในตำแหน่งเดียวกันกับเครื่องหมาย หลุมจอดอากาศยาน	697	ไฟนาร์่องการขับเคลื่อนบนหลุมจอดอากาศยาน ต้องติดตั้งอยู่ในตำแหน่งเดียวกันกับเครื่องหมาย หลุมจอดอากาศยาน	คงเดิม
727	ไฟนาร์่องการขับเคลื่อนบนหลุมจอดอากาศยานที่ นอกเหนือไปจากโคมไฟที่แสดงตำแหน่งหยุด ต้อง เป็นไฟส่องสว่างคงที่สีเหลือง และสามารถ มองเห็นได้ตลอดการขับเคลื่อนบนพื้นที่ส่วนที่ ต้องการให้มีการนำทาง	698	ไฟนาร์่องการขับเคลื่อนบนหลุมจอดอากาศยานที่ นอกเหนือไปจากโคมไฟที่แสดงตำแหน่งหยุด ต้อง เป็นไฟส่องสว่างคงที่สีเหลือง และสามารถ มองเห็นได้ตลอดการขับเคลื่อนบนพื้นที่ส่วนที่ ต้องการให้มีการนำทาง	คงเดิม
728	โคมไฟที่ใช้แสดงเส้นนำอากาศยานเข้า เส้นบอก แนวการเลี้ยว และเส้นนำอากาศยานออก ต้องมี การเว้นระยะห่างระหว่างโคมไฟไม่เกินเจ็ดจุดห้า เมตรบนส่วนโค้ง และไม่เกินสิบห้าเมตรบนส่วนที่ เป็นเส้นตรง	699	โคมไฟที่ใช้แสดงเส้นนำอากาศยานเข้า เส้นบอก แนวการเลี้ยว และเส้นนำอากาศยานออก ต้องมี การเว้นระยะห่างระหว่างโคมไฟไม่เกินเจ็ดจุดห้า เมตรบนส่วนโค้ง และไม่เกินสิบห้าเมตรบนส่วนที่ เป็นเส้นตรง	คงเดิม
729	โคมไฟที่แสดงตำแหน่งหยุดต้องเป็นไฟสีแดงส่อง สว่างคงที่ไปในทิศทางเดียว	700	โคมไฟที่แสดงตำแหน่งหยุดต้องเป็นไฟสีแดงส่อง สว่างคงที่ไปในทิศทางเดียว	คงเดิม
730	ความเข้มแสงของไฟสำหรับหลุมจอดอากาศยานที่ ใช้งานต้องเพียงพอสำหรับการมองเห็นในทุก ๆ สภาพทัศนวิสัย และในสภาพที่มีแสงไฟบริเวณ โดยรอบรบกวน	701	ความเข้มแสงของไฟสำหรับหลุมจอดอากาศยานที่ ใช้งานต้องเพียงพอสำหรับการมองเห็นในทุก ๆ สภาพทัศนวิสัย และในสภาพที่มีแสงไฟบริเวณ โดยรอบรบกวน	คงเดิม
731	วงจรไฟต้องออกแบบให้มีลักษณะที่ทำให้สามารถ เปิดไฟเพื่อแสดงว่าหลุมจอดอากาศยานสามารถ ใช้งานได้ และปิดไฟเพื่อแสดงว่าหลุมจอดอากาศ ยานไม่สามารถใช้งานได้	702	วงจรไฟต้องออกแบบให้มีลักษณะที่ทำให้สามารถ เปิดไฟเพื่อแสดงว่าหลุมจอดอากาศยานสามารถ ใช้งานได้ และปิดไฟเพื่อแสดงว่าหลุมจอดอากาศ ยานไม่สามารถใช้งานได้	คงเดิม
	พ. ไฟแสดงตำแหน่งหยุดคอยบนถนน (Road- Holding Position Light)		พ. ไฟแสดงตำแหน่งหยุดคอยบนถนน (Road- Holding Position Light)	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
732	สนามบินต้องจัดให้มีไฟแสดงตำแหน่งหยุดคอยบนถนน ณ ตำแหน่งหยุดคอยบนถนนที่เชื่อมเข้าสู่ทางวิ่งซึ่งมีการใช้งานในกรณีที่ค่าระยะที่นักบินมองเห็นทางวิ่งต่ำกว่าห้าร้อยห้าสิบเมตร	703	สนามบินต้องจัดให้มีไฟแสดงตำแหน่งหยุดคอยบนถนน ณ ตำแหน่งหยุดคอยบนถนนที่เชื่อมเข้าสู่ทางวิ่งซึ่งมีการใช้งานในกรณีที่ค่าระยะที่นักบินมองเห็นทางวิ่งต่ำกว่าห้าร้อยห้าสิบเมตร	คงเดิม
733	ไฟแสดงตำแหน่งหยุดคอยบนถนนต้องอยู่ติดกับเครื่องหมายตำแหน่งหยุดคอย โดยมีระยะห่างหนึ่งจุดห้าเมตร (+/- ศูนย์จุดห้าเมตร) จากขอบด้านซ้ายหรือขวาของถนนตามกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก	704	ไฟแสดงตำแหน่งหยุดคอยบนถนนต้องอยู่ติดกับเครื่องหมายตำแหน่งหยุดคอย โดยมีระยะห่างหนึ่งจุดห้าเมตร (+/- ศูนย์จุดห้าเมตร) จากขอบด้านซ้ายหรือขวาของถนนตามกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก	คงเดิม
734	ไฟแสดงตำแหน่งหยุดคอยบนถนนต้องเป็นไฟจราจรที่สามารถควบคุมได้ ซึ่งแสดงสีแดง (ให้หยุด) และสีเขียว (ให้ไปได้) และต้องสามารถควบคุมได้โดยหน่วยงานให้บริการจราจรทางอากาศ	705	ไฟแสดงตำแหน่งหยุดคอยบนถนนต้องเป็นไฟ <u>ดังต่อไปนี้</u> <u>(๑) ไฟจราจรที่สามารถควบคุมได้ ซึ่งแสดงสีแดง (ให้หยุด) และสีเขียว (ให้ไปได้) และต้องสามารถควบคุมได้โดยหน่วยงานให้บริการจราจรทางอากาศ หรือ</u> <u>(๒) ไฟกะพริบสีแดง โดยความถี่ของการกะพริบให้อยู่ที่สามสิบถึงหกสิบครั้งต่อนาที</u>	ปรับปรุงตาม Amendment 14 to Annex 14 Vol. I, 5.3.28.4 5.3.28.4: The road-holding position light shall comprise: a) a controllable red (stop)/green (go) traffic light; or b) a flashing-red light. 5.3.28.7 The flash frequency of the flashing-red light shall be between 30 and 60 flashes per minute.
735	ลำแสงของไฟแสดงตำแหน่งหยุดคอยบนถนนต้องส่องสว่างไปในทิศทางเดียว และต้องทำให้ผู้ขับขี่ยานพาหนะซึ่งกำลังเคลื่อนที่เข้าหาตำแหน่งหยุดคอยสามารถมองเห็นได้ชัดเจน	706	ลำแสงของไฟแสดงตำแหน่งหยุดคอยบนถนนต้องส่องสว่างไปในทิศทางเดียว และต้องทำให้ผู้ขับขี่ยานพาหนะซึ่งกำลังเคลื่อนที่เข้าหาตำแหน่งหยุดคอยสามารถมองเห็นได้ชัดเจน	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
736	ความเข้มของลำแสงจะต้องเพียงพอสำหรับการมองเห็นในสภาพทัศนวิสัยต่าง ๆ และในสภาพที่มีแสงไฟบริเวณโดยรอบรบกวน และต้องไม่ทำให้ผู้ขับขียานพาหนะเกิดอาการตาพร่ามัว	707	ความเข้มของลำแสงจะต้องเพียงพอสำหรับการมองเห็นในสภาพทัศนวิสัยต่าง ๆ และในสภาพที่มีแสงไฟบริเวณโดยรอบรบกวน และต้องไม่ทำให้ผู้ขับขียานพาหนะเกิดอาการตาพร่ามัว	คงเดิม
	ฟ. แลปไฟห้ามเข้า (No-Entry Bar)		ฟ. แลปไฟห้ามเข้า (No-Entry Bar)	คงเดิม
737	สนามบินต้องจัดให้มีแถบไฟห้ามเข้า ติดตั้งในลักษณะตัดขวางทางขับซึ่งใช้เป็นทางขับออกเท่านั้น เพื่อช่วยป้องกันการขับเคลื่อนเข้าไปในทางขับดังกล่าวโดยไม่ตั้งใจ ซึ่งถือเป็นส่วนหนึ่งของมาตรการป้องกันการรुकล้ำเข้าไปในทางวิ่งที่มีประสิทธิภาพ แถบไฟห้ามเข้าตามวรรคหนึ่งต้องสามารถควบคุมการเปิด-ปิดได้โดยหน่วยงานให้บริการจราจรทางอากาศ	708	สนามบินต้องจัดให้มีแถบไฟห้ามเข้า ติดตั้งในลักษณะตัดขวางทางขับซึ่งใช้เป็นทางขับออกเท่านั้น เพื่อช่วยป้องกันการขับเคลื่อนเข้าไปในทางขับดังกล่าวโดยไม่ตั้งใจ ซึ่งถือเป็นส่วนหนึ่งของมาตรการป้องกันการรुकล้ำเข้าไปในทางวิ่งที่มีประสิทธิภาพ แถบไฟห้ามเข้าตามวรรคหนึ่งต้องสามารถควบคุมการเปิด-ปิดได้โดยหน่วยงานให้บริการจราจรทางอากาศ	ปรับปรุงตาม Amendment 15 to Annex 14 Vol. I, 5.3.29 Note 1 ที่ถูกตัดออก 5.3.29 Note 1.— A no-entry bar is intended to be controlled manually by air traffic services.
738	แถบไฟห้ามเข้าต้องติดตั้งตัดขวางทางขับบริเวณจุดสิ้นสุดของทางขับซึ่งใช้เป็นทางขับออกเท่านั้น เมื่อต้องการช่วยป้องกันการขับเคลื่อนเข้าไปในทางขับดังกล่าวในทิศทางที่ไม่ถูกต้อง	709	แถบไฟห้ามเข้าต้องติดตั้งตัดขวางทางขับบริเวณจุดสิ้นสุดของทางขับซึ่งใช้เป็นทางขับออกเท่านั้น เมื่อต้องการช่วยป้องกันการขับเคลื่อนเข้าไปในทางขับดังกล่าวในทิศทางที่ไม่ถูกต้อง	คงเดิม
		710	<u>แถบไฟห้ามเข้าต้องติดตั้งอยู่ในตำแหน่งเดียวกับป้ายสัญลักษณ์ห้ามเข้า หรือเครื่องหมายห้ามเข้า</u>	ปรับปรุงตาม Amendment 15 to Annex 14 Vol. I, 5.3.29.3 (เพิ่มเติม) 5.3.29.3 Recommendation.— A no-entry bar should be co-located with a no-entry sign and/or a no-entry marking.

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
739	แถบไฟห้ามเข้าต้องประกอบด้วยไฟส่องสว่างไปในทิศทางเดียว ซึ่งมีการติดตั้งเว้นระยะห่างเท่ากันไม่เกินสามเมตร โดยเป็นไฟสีแดงส่องสว่างไปยังทิศทางการเคลื่อนที่เข้าสู่ทางวิ่ง หากจำเป็นต้องเพิ่มความชัดเจนในการมองเห็นแถบไฟดังกล่าว สนามบินสามารถจัดให้มีไฟเพิ่มเติมโดยติดตั้งในลักษณะเดียวกันกับบรรทัดหนึ่งได้	711	แถบไฟห้ามเข้าต้องประกอบด้วยไฟส่องสว่างไปในทิศทางเดียว ซึ่งมีการติดตั้งเว้นระยะห่างเท่ากันไม่เกินสามเมตร โดยเป็นไฟสีแดงส่องสว่างไปยังทิศทางการเคลื่อนที่เข้าสู่ทางวิ่ง หากจำเป็นต้องเพิ่มความชัดเจนในการมองเห็นแถบไฟดังกล่าว สนามบินสามารถจัดให้มีไฟเพิ่มเติมโดยติดตั้งในลักษณะเดียวกันกับบรรทัดหนึ่งได้	คงเดิม
740	สนามบินต้องเพิ่มการติดตั้งไฟซึ่งยกระดับขึ้นเหนือพื้นจำนวนหนึ่งคู่ที่บริเวณปลายแต่ละด้านของแถบไฟห้ามเข้าซึ่งมีลักษณะเป็นไฟแบบฝังพื้นในกรณีที่แถบไฟดังกล่าวอาจไม่สามารถมองเห็นได้จากมุมมองของนักบินในขณะฝนตก หรือเมื่อนักบินจำเป็นต้องหยุดอากาศยานในตำแหน่งที่ใกล้กับแถบไฟดังกล่าวจนทำให้แสงของแถบไฟนั้นถูกบดบังโดยโครงสร้างของอากาศยาน	712	สนามบินต้องเพิ่มการติดตั้งไฟซึ่งยกระดับขึ้นเหนือพื้นจำนวนหนึ่งคู่ที่บริเวณปลายแต่ละด้านของแถบไฟห้ามเข้าซึ่งมีลักษณะเป็นไฟแบบฝังพื้นในกรณีที่แถบไฟดังกล่าวอาจไม่สามารถมองเห็นได้จากมุมมองของนักบินในขณะฝนตก หรือเมื่อนักบินจำเป็นต้องหยุดอากาศยานในตำแหน่งที่ใกล้กับแถบไฟดังกล่าวจนทำให้แสงของแถบไฟนั้นถูกบดบังโดยโครงสร้างของอากาศยาน	คงเดิม
741	ความเข้มของแสงสีแดงและการกระจายลำแสงของแถบไฟห้ามเข้าต้องเป็นไปตามที่กำหนดไว้ในภาคผนวกแนบท้าย ๒ รูปที่ ๒-๑๒ ถึงรูปที่ ๒-๑๖ ตามความเหมาะสม	713	ความเข้มของแสงสีแดงและการกระจายลำแสงของแถบไฟห้ามเข้าต้องเป็นไปตามที่กำหนดไว้ในภาคผนวกแนบท้าย ๒ รูปที่ ๒-๑๒ ถึงรูปที่ ๒-๑๖ ตามความเหมาะสม	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
742	<p>ในกรณีที่สนามบินกำหนดให้แถบไฟห้ามเข้าเป็นส่วนหนึ่งของระบบนำทางและควบคุมการเคลื่อนที่ของอากาศยานและยานพาหนะบนภาคพื้นชั้นสูง และหากมีการพิจารณาด้านการปฏิบัติการแล้วเห็นว่า แถบไฟดังกล่าวจำเป็นต้องมีความเข้มแสงที่สูงกว่าปกติ เพื่อรักษาความเร็วของการเคลื่อนที่บนภาคพื้นในสภาพทัศนวิสัยต่ำหรือในช่วงเวลากลางวันที่มีแสงสว่างจ้า ความเข้มของแสงสีแดงและการกระจายลำแสงของแถบไฟห้ามเข้าต้องเป็นไปตามที่กำหนดในภาคผนวกแนบท้าย ๒ รูปที่ ๒-๑๗ รูปที่ ๒-๑๘ หรือรูปที่ ๒-๑๙</p> <p>แถบไฟห้ามเข้าที่มีความเข้มแสงสูงตามวรรคหนึ่ง ให้ใช้เฉพาะในกรณีที่มีความจำเป็นเท่านั้น</p>	714	<p>ในกรณีที่สนามบินกำหนดให้แถบไฟห้ามเข้าเป็นส่วนหนึ่งของระบบนำทางและควบคุมการเคลื่อนที่ของอากาศยานและยานพาหนะบนภาคพื้นชั้นสูง และหากมีการพิจารณาด้านการปฏิบัติการแล้วเห็นว่า แถบไฟดังกล่าวจำเป็นต้องมีความเข้มแสงที่สูงกว่าปกติ เพื่อรักษาความเร็วของการเคลื่อนที่บนภาคพื้นในสภาพทัศนวิสัยต่ำหรือในช่วงเวลากลางวันที่มีแสงสว่างจ้า ความเข้มของแสงสีแดงและการกระจายลำแสงของแถบไฟห้ามเข้าต้องเป็นไปตามที่กำหนดในภาคผนวกแนบท้าย ๒ รูปที่ ๒-๑๗ รูปที่ ๒-๑๘ หรือรูปที่ ๒-๑๙</p> <p>แถบไฟห้ามเข้าที่มีความเข้มแสงสูงตามวรรคหนึ่ง ให้ใช้เฉพาะในกรณีที่มีความจำเป็นเท่านั้น</p>	คงเดิม
743	<p>ในกรณีที่ต้องใช้โคมไฟที่มีการกระจายลำแสงแบบกว้าง ความเข้มของแสงสีแดงและการกระจายลำแสงของแถบไฟห้ามเข้า ต้องเป็นไปตามที่กำหนดไว้ในภาคผนวกแนบท้าย ๒ รูปที่ ๒-๑๗ หรือรูปที่ ๒-๑๙</p>	715	<p>ในกรณีที่ต้องใช้โคมไฟที่มีการกระจายลำแสงแบบกว้าง ความเข้มของแสงสีแดงและการกระจายลำแสงของแถบไฟห้ามเข้า ต้องเป็นไปตามที่กำหนดไว้ในภาคผนวกแนบท้าย ๒ รูปที่ ๒-๑๗ หรือรูปที่ ๒-๑๙</p>	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
744	<p>วงจรไฟต้องออกแบบเพื่อให้มีลักษณะ ดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) แลပ်ไฟห้ามเข้าจะต้องสามารถเลือกเปิด-ปิด หรือจัดเป็นกลุ่มได้</p> <p>(๒) เมื่อแลပ်ไฟห้ามเข้าเปิดสว่างขึ้น ไฟกึ่งกลางทางขับที่อยู่หลังจากแลပ်ไฟห้ามเข้าดังกล่าวเมื่อมองเข้าหาวิ่ง ต้องดับเป็นระยะทางอย่างน้อยเก้าสิบเมตร และ</p> <p>(๓) เมื่อแลပ်ไฟห้ามเข้าสว่างขึ้น แลပ်ไฟหยุดคอยเข้าทางวิ่งใด ๆ ก็ตามที่ติดตั้งอยู่ระหว่างแลပ်ไฟห้ามเข้าและทางวิ่งต้องดับลง</p>	716	<p>วงจรไฟต้องออกแบบเพื่อให้มีลักษณะ ดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) แลပ်ไฟห้ามเข้าจะต้องสามารถเลือกเปิด-ปิด หรือจัดเป็นกลุ่มได้</p> <p>(๒) เมื่อแลပ်ไฟห้ามเข้าเปิดสว่างขึ้น ไฟกึ่งกลางทางขับที่อยู่หลังจากแลပ်ไฟห้ามเข้าดังกล่าวเมื่อมองเข้าหาวิ่ง ต้องดับเป็นระยะทางอย่างน้อยเก้าสิบเมตร และ</p> <p>(๓) เมื่อแลပ်ไฟห้ามเข้าสว่างขึ้น แลပ်ไฟหยุดคอยเข้าทางวิ่งใด ๆ ก็ตามที่ติดตั้งอยู่ระหว่างแลပ်ไฟห้ามเข้าและทางวิ่งต้องดับลง</p> <p>ไฟกึ่งกลางทางขับที่อยู่หลังจากแลပ်ไฟหยุดคอยเข้าทางวิ่ง เมื่อมองเข้าหาทางวิ่งต้องไม่สามารถมองเห็นจากมุมมองเมื่ออยู่บนทางขับ</p>	<p>ปรับปรุงตาม Amendment 15 to Annex 14 Vol. I, 5.3.29.8 ที่ตัดข้อความเดิมออกและใช้ข้อความใหม่</p> <p><u>5.3.29.8 Taxiway centre line lights installed beyond the no-entry bar, looking in the direction of the runway, shall not be visible when viewed from the taxiway.</u></p>
	ภ. ไฟแสดงสถานะทางวิ่ง (Runway Status Lights)		ภ. ไฟแสดงสถานะทางวิ่ง (Runway Status Lights)	คงเดิม
745	<p>ไฟแสดงสถานะทางวิ่ง ซึ่งเป็นประเภทของระบบการแจ้งเตือนการรุกร้าทางวิ่งแบบอัตโนมัติ (Autonomous Runway Incursion Warning System: ARIWS) ให้ประกอบด้วยไฟสองประเภท ดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) ไฟเตือนเมื่อทางวิ่งที่กำลังจะเข้ามีการใช้งานอยู่หรือไม่ปลอดภัย (Runway Entrance Lights: RELs) และ</p> <p>(๒) ไฟเตือนเมื่อทางวิ่งไม่ปลอดภัยที่จะทำการบินขึ้นจากทางวิ่ง (Take-off Hold Lights: THLs) ไฟทั้งสองประเภทตามวรรคหนึ่งอาจติดตั้ง</p>	717	<p>ไฟแสดงสถานะทางวิ่ง ซึ่งเป็นประเภทของระบบการแจ้งเตือนการรุกร้าทางวิ่งแบบอัตโนมัติ (Autonomous Runway Incursion Warning System: ARIWS) ให้ประกอบด้วยไฟสองประเภท ดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) ไฟเตือนเมื่อทางวิ่งที่กำลังจะเข้ามีการใช้งานอยู่หรือไม่ปลอดภัย (Runway Entrance Lights: RELs) และ</p> <p>(๒) ไฟเตือนเมื่อทางวิ่งไม่ปลอดภัยที่จะทำการบินขึ้นจากทางวิ่ง (Take-off Hold Lights: THLs) ไฟทั้งสองประเภทตามวรรคหนึ่งอาจติดตั้ง</p>	<p>1. ใช้คำว่า “วิ่งขึ้น” ให้สอดคล้องกันทั้งฉบับ</p> <p>2. ตัด Explanatory Note จาก Annex 14 ออก</p>

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
	แยกกันได้ แต่ทั้งนี้ ไฟทั้งสองประเภทออกแบบมาเพื่อให้งานเสริมซึ่งกันและกัน		แยกกันได้ แต่ทั้งนี้ ไฟทั้งสองประเภทออกแบบมาเพื่อให้งานเสริมซึ่งกันและกัน	
746	<p>ในกรณีที่สนามบินจัดให้มีไฟเตือนเมื่อทางวิ่งที่กำลังจะเข้ามีการใช้งานอยู่หรือไม่ปลอดภัยตามข้อ ๗๔๕ (๑) ไฟดังกล่าวต้องติดตั้งเลื่อนออกมาทางด้านข้างห่างจากเส้นกึ่งกลางทางขับศูนย์จุดหกเมตรและอยู่ในด้านตรงข้ามกับไฟกึ่งกลางทางขับ โดยเริ่มต้นที่ระยะศูนย์จุดหกเมตรก่อนตำแหน่งหยุดคอยเข้าทางวิ่งและยาวต่อไปจนถึงขอบของทางวิ่ง โดยจะต้องมีไฟจำนวนหนึ่งโคมติดตั้งเพิ่มเติมบนทางวิ่งห่างจากเส้นกึ่งกลางทางวิ่งศูนย์จุดหกเมตร และจัดวางในแนวเดียวกับไฟสองโคมสุดท้ายของไฟเตือนเมื่อทางวิ่งที่กำลังจะเข้ามีการใช้งานอยู่หรือไม่ปลอดภัยที่ติดตั้งอยู่บนทางขับ</p> <p>ในกรณีที่สนามบินมีตำแหน่งหยุดคอยเข้าทางวิ่งตั้งแต่สองแห่งขึ้นไป ตำแหน่งหยุดคอยเข้าทางวิ่งตามวรรคหนึ่งให้หมายถึงตำแหน่งที่อยู่ใกล้กับทางวิ่งมากที่สุด</p>	718	<p>ในกรณีที่สนามบินจัดให้มีไฟเตือนเมื่อทางวิ่งที่กำลังจะเข้ามีการใช้งานอยู่หรือไม่ปลอดภัยตามข้อ ๗๑๗ (๑) ไฟดังกล่าวต้องติดตั้งเลื่อนออกมาทางด้านข้างห่างจากเส้นกึ่งกลางทางขับศูนย์จุดหกเมตรและอยู่ในด้านตรงข้ามกับไฟกึ่งกลางทางขับ โดยเริ่มต้นที่ระยะศูนย์จุดหกเมตรก่อนตำแหน่งหยุดคอยเข้าทางวิ่งและยาวต่อไปจนถึงขอบของทางวิ่ง โดยจะต้องมีไฟจำนวนหนึ่งโคมติดตั้งเพิ่มเติมบนทางวิ่งห่างจากเส้นกึ่งกลางทางวิ่งศูนย์จุดหกเมตร และจัดวางในแนวเดียวกับไฟสองโคมสุดท้ายของไฟเตือนเมื่อทางวิ่งที่กำลังจะเข้ามีการใช้งานอยู่หรือไม่ปลอดภัยที่ติดตั้งอยู่บนทางขับ</p> <p>ในกรณีที่สนามบินมีตำแหน่งหยุดคอยเข้าทางวิ่งตั้งแต่สองแห่งขึ้นไป ตำแหน่งหยุดคอยเข้าทางวิ่งตามวรรคหนึ่งให้หมายถึงตำแหน่งที่อยู่ใกล้กับทางวิ่งมากที่สุด</p>	คงเดิม
747	ไฟเตือนเมื่อทางวิ่งที่กำลังจะเข้ามีการใช้งานอยู่หรือไม่ปลอดภัยต้องประกอบด้วยโคมไฟอย่างน้อยห้าโคม และต้องติดตั้งตามแนวยาวของทางขับ โดยเว้นระยะห่างกันอย่างน้อยสามจุดแปดเมตร และสูงสุดไม่เกินสิบห้าจุดสองเมตร ขึ้นอยู่กับความยาวของทางขับที่เกี่ยวข้อง ยกเว้นสำหรับไฟหนึ่งโคมที่ติดตั้งใกล้กับเส้นกึ่งกลางทางวิ่ง	719	ไฟเตือนเมื่อทางวิ่งที่กำลังจะเข้ามีการใช้งานอยู่หรือไม่ปลอดภัยต้องประกอบด้วยโคมไฟอย่างน้อยห้าโคม และต้องติดตั้งตามแนวยาวของทางขับ โดยเว้นระยะห่างกันอย่างน้อยสามจุดแปดเมตร และสูงสุดไม่เกินสิบห้าจุดสองเมตร ขึ้นอยู่กับความยาวของทางขับที่เกี่ยวข้อง ยกเว้นสำหรับไฟหนึ่งโคมที่ติดตั้งใกล้กับเส้นกึ่งกลางทางวิ่ง	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
748	<p>ในกรณีที่สนามบินจัดให้มีไฟเตือนเมื่อทางวิ่งไม่ปลอดภัยที่จะทำการบินขึ้นจากทางวิ่งตามข้อ ๗๔๕ (๒) ไฟดังกล่าวต้องติดตั้งเลื่อนออกมาทางด้านข้างห่างจากไฟกึ่งกลางทางวิ่งด้านละหนึ่งจุดแปดเมตร และต่อขยายยาวขนานคู่กันไป โดยเริ่มต้นที่ระยะหนึ่งร้อยสิบห้าเมตรจากจุดเริ่มต้นของทางวิ่ง และหลังจากนั้นทุก ๆ สามสิบเมตร เป็นระยะทางอย่างน้อยสี่ร้อยห้าสิบเมตร</p> <p>ไฟเตือนเมื่อทางวิ่งไม่ปลอดภัยที่จะทำการบินขึ้นจากทางวิ่งตามวรรคหนึ่ง อาจติดตั้งในลักษณะเดียวกันที่จุดเริ่มต้นในการวิ่งขึ้น</p>	720	<p>ในกรณีที่สนามบินจัดให้มีไฟเตือนเมื่อทางวิ่งไม่ปลอดภัยที่จะทำการบินขึ้นจากทางวิ่งตามข้อ ๗๑๗ (๒) ไฟดังกล่าวต้องติดตั้งเลื่อนออกมาทางด้านข้างห่างจากไฟกึ่งกลางทางวิ่งด้านละหนึ่งจุดแปดเมตร และต่อขยายยาวขนานคู่กันไป โดยเริ่มต้นที่ระยะหนึ่งร้อยสิบห้าเมตรจากจุดเริ่มต้นของทางวิ่ง และหลังจากนั้นทุก ๆ สามสิบเมตร เป็นระยะทางอย่างน้อยสี่ร้อยห้าสิบเมตร</p> <p>ไฟเตือนเมื่อทางวิ่งไม่ปลอดภัยที่จะทำการบิน <u>วิ่ง</u>ขึ้นจากทางวิ่งตามวรรคหนึ่ง อาจติดตั้งในลักษณะเดียวกันที่จุดเริ่มต้นในการวิ่งขึ้น</p>	ใช้คำว่า “วิ่งขึ้น” ให้สอดคล้องกันทั้งฉบับ
749	<p>ในกรณีที่สนามบินจัดให้มีไฟเตือนเมื่อทางวิ่งที่กำลังจะเข้ามีการใช้งานอยู่หรือไม่ปลอดภัย ไฟดังกล่าวต้องประกอบด้วยคอมไฟเดี่ยวฝั่งพื้นติดตั้งเรียงกันเป็นแนวเดียว โดยเป็นไฟสีแดงส่องไปยังทิศทางที่อากาศยานเคลื่อนที่เข้าสู่ทางวิ่ง</p>	721	<p>ในกรณีที่สนามบินจัดให้มีไฟเตือนเมื่อทางวิ่งที่กำลังจะเข้ามีการใช้งานอยู่หรือไม่ปลอดภัย ไฟดังกล่าวต้องประกอบด้วยคอมไฟเดี่ยวฝั่งพื้นติดตั้งเรียงกันเป็นแนวเดียว โดยเป็นไฟสีแดงส่องไปยังทิศทางที่อากาศยานเคลื่อนที่เข้าสู่ทางวิ่ง</p>	คงเดิม
750	<p>ไฟเตือนเมื่อทางวิ่งที่กำลังจะเข้ามีการใช้งานอยู่หรือไม่ปลอดภัย ซึ่งติดตั้งที่บริเวณจุดตัดของทางขับกับทางวิ่ง จะต้องติดสว่างตามรูปแบบการจัดวางภายในเวลาน้อยกว่าสองวินาที หลังจากระบบสั่งการให้มีการแจ้งเตือน</p>	722	<p>ไฟเตือนเมื่อทางวิ่งที่กำลังจะเข้ามีการใช้งานอยู่หรือไม่ปลอดภัย ซึ่งติดตั้งที่บริเวณจุดตัดของทางขับกับทางวิ่ง จะต้องติดสว่างตามรูปแบบการจัดวางภายในเวลาน้อยกว่าสองวินาที หลังจากระบบสั่งการให้มีการแจ้งเตือน</p>	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
751	ความเข้มแสงและการกระจายลำแสงของไฟเตือนเมื่อทางวิ่งที่กำลังจะเข้ามีการใช้งานอยู่หรือไม่ปลอดภัย ต้องเป็นไปตามที่กำหนดไว้ในภาคผนวกแนบท้าย ๒ รูปที่ ๒-๑๒ และรูปที่ ๒-๑๔ สนามบินอาจพิจารณาลดความกว้างลำแสงของไฟเตือนเมื่อทางวิ่งที่กำลังจะเข้ามีการใช้งานอยู่หรือไม่ปลอดภัยบางดวงที่ติดตั้งอยู่ในบริเวณจุดตัดบนทางขับกับทางวิ่งซึ่งทำมุมแหลมกัน เพื่อให้แน่ใจว่าไฟดังกล่าวจะไม่สามารถมองเห็นได้จากอากาศยานที่อยู่บนทางวิ่ง	723	ความเข้มแสงและการกระจายลำแสงของไฟเตือนเมื่อทางวิ่งที่กำลังจะเข้ามีการใช้งานอยู่หรือไม่ปลอดภัย ต้องเป็นไปตามที่กำหนดไว้ในภาคผนวกแนบท้าย ๒ รูปที่ ๒-๑๒ และรูปที่ ๒-๑๔ สนามบินอาจพิจารณาลดความกว้างลำแสงของไฟเตือนเมื่อทางวิ่งที่กำลังจะเข้ามีการใช้งานอยู่หรือไม่ปลอดภัยบางดวงที่ติดตั้งอยู่ในบริเวณจุดตัดบนทางขับกับทางวิ่งซึ่งทำมุมแหลมกัน เพื่อให้แน่ใจว่าไฟดังกล่าวจะไม่สามารถมองเห็นได้จากอากาศยานที่อยู่บนทางวิ่ง	คงเดิม
752	ในกรณีที่สนามบินจัดให้มีไฟเตือนเมื่อทางวิ่งไม่ปลอดภัยที่จะทำการบินขึ้นจากทางวิ่ง ไฟดังกล่าวต้องประกอบด้วยไฟแบบฝังพื้นจำนวนสองแถว โดยเป็นไฟสีแดงส่องไปยังอากาศยานที่กำลังจะบินขึ้น	724	ในกรณีที่สนามบินจัดให้มีไฟเตือนเมื่อทางวิ่งไม่ปลอดภัยที่จะทำการ <u>บินวิ่ง</u> ขึ้นจากทางวิ่ง ไฟดังกล่าวต้องประกอบด้วยไฟแบบฝังพื้นจำนวนสองแถว โดยเป็นไฟสีแดงส่องไปยังอากาศยานที่กำลังจะ <u>บินวิ่ง</u> ขึ้น	ใช้คำว่า “วิ่งขึ้น” ให้สอดคล้องกันทั้งฉบับ
753	ไฟเตือนเมื่อทางวิ่งไม่ปลอดภัยที่จะทำการบินขึ้นจากทางวิ่งต้องติดสว่างตามรูปแบบการจัดวางภายในเวลาน้อยกว่าสองวินาที หลังจากระบบสั่งการให้มีการแจ้งเตือน	725	ไฟเตือนเมื่อทางวิ่งไม่ปลอดภัยที่จะทำการ <u>บินวิ่ง</u> ขึ้นจากทางวิ่งต้องติดสว่างตามรูปแบบการจัดวางภายในเวลาน้อยกว่าสองวินาที หลังจากระบบสั่งการให้มีการแจ้งเตือน	ใช้คำว่า “วิ่งขึ้น” ให้สอดคล้องกันทั้งฉบับ
754	ความเข้มแสงและการกระจายลำแสงของไฟเตือนเมื่อทางวิ่งไม่ปลอดภัยที่จะทำการบินขึ้นจากทางวิ่ง ต้องเป็นไปตามที่กำหนดไว้ในภาคผนวกแนบท้าย ๒ รูปที่ ๒-๒๖	726	ความเข้มแสงและการกระจายลำแสงของไฟเตือนเมื่อทางวิ่งไม่ปลอดภัยที่จะทำการ <u>บินวิ่ง</u> ขึ้นจากทางวิ่ง ต้องเป็นไปตามที่กำหนดไว้ในภาคผนวกแนบท้าย ๒ รูปที่ ๒-๒๕	1. ใช้คำว่า “วิ่งขึ้น” ให้สอดคล้องกันทั้งฉบับ 2. แก้ไขการอ้างอิงให้ถูกต้อง

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
755	ไฟเตือนเมื่อทางวิ่งที่กำลังจะเข้ามีการใช้งานอยู่หรือไม่ปลอดภัย และไฟเตือนเมื่อทางวิ่งไม่ปลอดภัยที่จะทำการบินขึ้นจากทางวิ่ง ต้องเป็นแบบอัตโนมัติในลักษณะที่การควบคุมแต่ละระบบสามารถปิดการทำงานของอีกระบบหรือทั้งสองระบบได้	727	ไฟเตือนเมื่อทางวิ่งที่กำลังจะเข้ามีการใช้งานอยู่หรือไม่ปลอดภัย และไฟเตือนเมื่อทางวิ่งไม่ปลอดภัยที่จะทำการบินขึ้นจากทางวิ่ง ต้องเป็นแบบอัตโนมัติในลักษณะที่การควบคุมแต่ละระบบสามารถปิดการทำงานของอีกระบบหรือทั้งสองระบบได้	ใช้คำว่า “วิ่งขึ้น” ให้สอดคล้องกันทั้งฉบับ
	๔. ป้ายสัญลักษณ์ (Signs) ก. บททั่วไป		๔. ป้ายสัญลักษณ์ (Signs) ก. บททั่วไป	คงเดิม
756	ป้ายสัญลักษณ์ที่ติดตั้งในสนามบินจะต้องเป็นป้ายข้อความถาวร (fixed message signs) หรือข้อความที่เปลี่ยนแปลงได้ (variable message signs)	728	ป้ายสัญลักษณ์ที่ติดตั้งในสนามบินจะต้องเป็นป้ายข้อความถาวร (fixed message signs) หรือข้อความที่เปลี่ยนแปลงได้ (variable message signs)	คงเดิม
757	สนามบินต้องจัดให้มีป้ายสัญลักษณ์เพื่อใช้สื่อสารข้อความที่จะบังคับให้ปฏิบัติตามและข้อมูลเกี่ยวกับตำแหน่งหรือจุดหมายปลายทางบนพื้นที่เคลื่อนไหว หรือเพื่อให้ข้อมูลอื่น ๆ ซึ่งเป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่ผู้อำนวยการกำหนดตามข้อ ๑๐๗๗	729	สนามบินต้องจัดให้มีป้ายสัญลักษณ์เพื่อใช้สื่อสารข้อความที่จะบังคับให้ปฏิบัติตามและข้อมูลเกี่ยวกับตำแหน่งหรือจุดหมายปลายทางบนพื้นที่เคลื่อนไหว หรือเพื่อให้ข้อมูลอื่น ๆ ซึ่งเป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่ผู้อำนวยการกำหนดตามข้อ ๑๐๔๕	คงเดิม
758	สนามบินต้องจัดให้มีป้ายข้อความที่เปลี่ยนแปลงได้ในกรณี ดังต่อไปนี้ (๑) ข้อความที่จะบังคับให้ปฏิบัติตามหรือข้อมูลที่แสดงอยู่บนป้ายสัญลักษณ์ที่มีความเกี่ยวข้องเฉพาะกับช่วงเวลาใดเวลาหนึ่งเท่านั้น หรือ (๒) มีความจำเป็นที่จะต้องมีการแสดงข้อมูลที่กำหนดไว้ล่วงหน้าซึ่งเปลี่ยนแปลงได้บนป้ายสัญลักษณ์ เพื่อให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่ผู้อำนวยการกำหนดตามข้อ ๑๐๗๗	730	สนามบินต้องจัดให้มีป้ายข้อความที่เปลี่ยนแปลงได้ในกรณี ดังต่อไปนี้ (๑) ข้อความที่จะบังคับให้ปฏิบัติตามหรือข้อมูลที่แสดงอยู่บนป้ายสัญลักษณ์ที่มีความเกี่ยวข้องเฉพาะกับช่วงเวลาใดเวลาหนึ่งเท่านั้น หรือ (๒) มีความจำเป็นที่จะต้องมีการแสดงข้อมูลที่กำหนดไว้ล่วงหน้าซึ่งเปลี่ยนแปลงได้บนป้ายสัญลักษณ์ เพื่อให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่ผู้อำนวยการกำหนดตามข้อ ๑๐๔๕	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
759	ป้ายสัญลักษณ์ตามข้อ ๗๕๗ ต้องมีลักษณะที่ แตกหักง่าย และหากติดตั้งในตำแหน่งใกล้ทางวิ่ง หรือทางขับ ความสูงของป้ายสัญลักษณ์ต้องอยู่ใน ระดับที่ต่ำเพียงพอ ที่จะรักษาระยะห่างระหว่าง ใบพัดและเครื่องยนต์ของอากาศยานกับป้าย สัญลักษณ์นั้น โดยความสูงของป้ายสัญลักษณ์ต้อง มีขนาดไม่เกินที่แสดงไว้ในตารางที่ ๒๔	731	ป้ายสัญลักษณ์ตามข้อ ๗๒๙ ต้องมีลักษณะที่ แตกหักง่าย และหากติดตั้งในตำแหน่งใกล้ทางวิ่ง หรือทางขับ ความสูงของป้ายสัญลักษณ์ต้องอยู่ใน ระดับที่ต่ำเพียงพอ ที่จะรักษาระยะห่างระหว่าง ใบพัดและเครื่องยนต์ของอากาศยานกับป้าย สัญลักษณ์นั้น โดยความสูงของป้ายสัญลักษณ์ต้อง มีขนาดไม่เกินที่แสดงไว้ในตารางที่ ๒๔	คงเดิม
ตาราง ที่ 24	ระยะห่างของป้ายสำหรับนำร่องการขับเคลื่อนบน ทางขับรวมถึงป้ายแสดงทางออกจากทางวิ่ง คอลัมน์ที่ ๔ ๑ ๑๐๐ คอลัมน์ที่ ๓ ๔๐๐ ๖๐๐ ๖๐๐ ๘๐๐	ตาราง ที่ 24	ระยะห่างของป้ายสำหรับนำร่องการขับเคลื่อนบน ทางขับรวมถึงป้ายแสดงทางออกจากทางวิ่ง คอลัมน์ที่ ๔ ๑,๑๐๐ คอลัมน์ที่ ๓ ๕๐๐ ๓๐๐ ๖๐๐ ๔๕๐ ๖๐๐ ๔๕๐ ๘๐๐ ๒๐๐	ปรับปรุงตาม Amendment 15 to Annex 14 Vol. I, Table 5-5
760	ป้ายสัญลักษณ์ต้องมีลักษณะเป็นสี่เหลี่ยมมุมฉาก โดยด้านที่ยาวกว่าให้วางในแนวนอน ตามที่แสดง ไว้ในรูปที่ ๔๐ และรูปที่ ๔๑	732	ป้ายสัญลักษณ์ต้องมีลักษณะเป็นสี่เหลี่ยมมุมฉาก โดยด้านที่ยาวกว่าให้วางในแนวนอน ตามที่แสดง ไว้ในรูปที่ ๔๐ และรูปที่ ๔๑	คงเดิม
รูปที่ 40	ป้ายบังคับ	รูปที่ 40	ป้ายบังคับ	คงเดิม
รูปที่ 41	ป้ายบอกข้อมูล	รูปที่ 41	ป้ายบอกข้อมูล	คงเดิม
761	ป้ายบังคับต้องเป็นป้ายสัญลักษณ์ที่ติดตั้งอยู่บน พื้นที่เคลื่อนไหวและใช้สีแดงเท่านั้น	733	ป้ายบังคับต้องเป็นป้ายสัญลักษณ์ที่ติดตั้งอยู่บน พื้นที่เคลื่อนไหวและใช้สีแดงเท่านั้น	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
762	ข้อความบนป้ายสัญลักษณ์ต้องเป็นไปตามที่กำหนดไว้ในภาคผนวกแนบท้าย ๔	734	ข้อความบนป้ายสัญลักษณ์ต้องเป็นไปตามที่กำหนดไว้ในภาคผนวกแนบท้าย ๔	คงเดิม
763	ป้ายสัญลักษณ์ต้องมีแสงไฟส่องสว่างเป็นไปตามที่กำหนดไว้ในภาคผนวกแนบท้าย ๔ เมื่อต้องการใช้ ป้ายสัญลักษณ์ดังกล่าวสำหรับ (๑) ทางวิ่งที่มีค่าระยะที่นักบินมองเห็นทางวิ่งต่ำกว่าแปดร้อยเมตร หรือ (๒) ทางวิ่งแบบบินลงด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน ในเวลากลางคืน หรือ (๓) ทางวิ่งแบบบินลงโดยไม่ใช้เครื่องวัดประกอบการบิน ที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๓ หรือ ๔ ในเวลากลางคืน	735	ป้ายสัญลักษณ์ต้องมีแสงไฟส่องสว่างเป็นไปตามที่กำหนดไว้ในภาคผนวกแนบท้าย ๔ เมื่อต้องการใช้ ป้ายสัญลักษณ์ดังกล่าวสำหรับ (๑) ทางวิ่งที่มีค่าระยะที่นักบินมองเห็นทางวิ่งต่ำกว่าแปดร้อยเมตร หรือ (๒) ทางวิ่งแบบบินลงด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน ในเวลากลางคืน หรือ (๓) ทางวิ่งแบบบินลงโดยไม่ใช้เครื่องวัดประกอบการบิน ที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๓ หรือ ๔ ในเวลากลางคืน	คงเดิม
764	ป้ายสัญลักษณ์ต้องเป็นแบบสะท้อนแสงหรือมีแสงไฟส่องสว่างเป็นไปตามที่กำหนดไว้ในภาคผนวกแนบท้าย ๔ เมื่อมีการใช้งานในเวลากลางคืนสำหรับทางวิ่งแบบบินลงโดยไม่ใช้เครื่องวัดประกอบการบิน ที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๑ หรือ ๒	736	ป้ายสัญลักษณ์ต้องเป็นแบบสะท้อนแสงหรือมีแสงไฟส่องสว่างเป็นไปตามที่กำหนดไว้ในภาคผนวกแนบท้าย ๔ เมื่อมีการใช้งานในเวลากลางคืนสำหรับทางวิ่งแบบบินลงโดยไม่ใช้เครื่องวัดประกอบการบิน ที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๑ หรือ ๒	คงเดิม
765	ป้ายข้อความที่เปลี่ยนแปลงได้ต้องไม่แสดงข้อความใด ๆ เมื่อไม่ได้ใช้งาน	737	ป้ายข้อความที่เปลี่ยนแปลงได้ต้องไม่แสดงข้อความใด ๆ เมื่อไม่ได้ใช้งาน	คงเดิม
766	ในกรณีที่มีการขัดข้อง ป้ายข้อความที่เปลี่ยนแปลงได้ต้องไม่แสดงข้อมูลที่จะนำไปสู่การปฏิบัติที่ไม่ปลอดภัยจากนักบินและผู้ขับชียานพาหนะ	738	ในกรณีที่มีการขัดข้อง ป้ายข้อความที่เปลี่ยนแปลงได้ต้องไม่แสดงข้อมูลที่จะนำไปสู่การปฏิบัติที่ไม่ปลอดภัยจากนักบินและผู้ขับชียานพาหนะ	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
767	การเปลี่ยนจากข้อมูลหนึ่งไปยังอีกข้อมูลหนึ่งของป้ายข้อความที่เปลี่ยนแปลงได้ต้องใช้ช่วงระยะเวลาที่สั้นที่สุดเท่าที่ทำได้ ทั้งนี้ ต้องไม่เกินห้าวินาที	739	การเปลี่ยนจากข้อมูลหนึ่งไปยังอีกข้อมูลหนึ่งของป้ายข้อความที่เปลี่ยนแปลงได้ต้องใช้ช่วงระยะเวลาที่สั้นที่สุดเท่าที่ทำได้ ทั้งนี้ ต้องไม่เกินห้าวินาที	คงเดิม
	ข. ป้ายบังคับ (Mandatory Instruction Signs)		ข. ป้ายบังคับ (Mandatory Instruction Signs)	คงเดิม
768	สนามบินต้องจัดให้มีป้ายบังคับเพื่อระบุตำแหน่งซึ่งอากาศยานหรือยานพาหนะที่กำลังจะขับเคลื่อนเข้าไปในพื้นที่หลังจากตำแหน่งของป้ายนั้นจะต้องได้รับอนุญาตจากพนักงานควบคุมการจราจรทางอากาศก่อน	740	สนามบินต้องจัดให้มีป้ายบังคับเพื่อระบุตำแหน่งซึ่งอากาศยานหรือยานพาหนะที่กำลังจะขับเคลื่อนเข้าไปในพื้นที่หลังจากตำแหน่งของป้ายนั้นจะต้องได้รับอนุญาตจากพนักงานควบคุมการจราจรทางอากาศก่อน	คงเดิม
769	ป้ายบังคับต้องรวมถึงป้ายแสดงหมายเลขทางวิ่ง ป้ายตำแหน่งหยุดคอย ประเภทที่หนึ่ง ประเภทที่สอง หรือประเภทที่สาม ป้ายตำแหน่งหยุดคอยเข้าทางวิ่ง ป้ายแสดงตำแหน่งหยุดคอยบนถนน และป้ายสัญลักษณ์ “NO ENRTY”	741	ป้ายบังคับต้องรวมถึงป้ายแสดงหมายเลขทางวิ่ง ป้ายตำแหน่งหยุดคอย ประเภทที่หนึ่ง ประเภทที่สอง หรือประเภทที่สาม ป้ายตำแหน่งหยุดคอยเข้าทางวิ่ง ป้ายแสดงตำแหน่งหยุดคอยบนถนน และป้ายสัญลักษณ์ “NO ENRTY”	คงเดิม
770	สนามบินต้องติดตั้งป้ายแสดงหมายเลขทางวิ่งเพิ่มเติมจากการทำเครื่องหมายตำแหน่งหยุดคอยเข้าทางวิ่งแบบ A ณ จุดตัดกันระหว่างทางขับกับทางวิ่งหรือจุดตัดกันของทางวิ่งสองเส้น	742	สนามบินต้องติดตั้งป้ายแสดงหมายเลขทางวิ่งเพิ่มเติมจากการทำเครื่องหมายตำแหน่งหยุดคอยเข้าทางวิ่งแบบ A ณ จุดตัดกันระหว่างทางขับกับทางวิ่งหรือจุดตัดกันของทางวิ่งสองเส้น	คงเดิม
771	สนามบินต้องติดตั้งป้ายตำแหน่งหยุดคอยประเภทที่หนึ่ง ประเภทที่สอง หรือประเภทที่สามเพิ่มเติมจากการทำเครื่องหมายตำแหน่งหยุดคอยเข้าทางวิ่งแบบ B	743	สนามบินต้องติดตั้งป้ายตำแหน่งหยุดคอยประเภทที่หนึ่ง ประเภทที่สอง หรือประเภทที่สามเพิ่มเติมจากการทำเครื่องหมายตำแหน่งหยุดคอยเข้าทางวิ่งแบบ B	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
772	สนามบินต้องติดตั้งป้ายตำแหน่งหยุดคอยเข้าทาง วิ่งเพิ่มเติมจากการทำเครื่องหมายตำแหน่งหยุด คอยเข้าทางวิ่งแบบ A ณ ตำแหน่งหยุดคอยเข้า ทางวิ่ง ซึ่งเป็นไปตามข้อ ๒๓๗	744	สนามบินต้องติดตั้งป้ายตำแหน่งหยุดคอยเข้าทาง วิ่งเพิ่มเติมจากการทำเครื่องหมายตำแหน่งหยุด คอยเข้าทางวิ่งแบบ A ณ ตำแหน่งหยุดคอยเข้า ทางวิ่ง ซึ่งเป็นไปตามข้อ ๒๒๗	คงเดิม
773	สนามบินต้องติดตั้งป้ายแสดงตำแหน่งเพิ่มเติมจาก การติดตั้งป้ายแสดงหมายเลขทางวิ่ง ในตำแหน่ง ด้านนอกที่ไกลที่สุดจากทางขับตามความ เหมาะสม ณ จุดตัดกันระหว่างทางขับกับทางวิ่ง	745	สนามบินต้องติดตั้งป้ายแสดงตำแหน่งเพิ่มเติมจาก การติดตั้งป้ายแสดงหมายเลขทางวิ่ง ในตำแหน่ง ด้านนอกที่ไกลที่สุดจากทางขับตามความ เหมาะสม ณ จุดตัดกันระหว่างทางขับกับทางวิ่ง	คงเดิม
774	สนามบินต้องจัดให้มีป้ายสัญลักษณ์ “NO ENTRY” ที่ตำแหน่งก่อนเข้าไปในเขตพื้นที่หวงห้าม	746	สนามบินต้องจัดให้มีป้ายสัญลักษณ์ “NO ENTRY” ที่ตำแหน่งก่อนเข้าไปในเขตพื้นที่หวงห้าม	คงเดิม
775	ป้ายแสดงหมายเลขทางวิ่งที่จุดตัดกันระหว่างทาง ขับกับทางวิ่ง หรือจุดตัดกันของทางวิ่งสองเส้น ต้องติดตั้งอยู่ที่บริเวณด้านข้างทั้งสองด้านของ เครื่องหมายตำแหน่งหยุดคอยเข้าทางวิ่ง โดยหัน ด้านหน้าของป้ายไปในทิศทางที่มองเห็นได้เมื่อจะ เข้าสู่ทางวิ่ง ตำแหน่งของป้ายสัญลักษณ์ที่จุดตัดของทางขับ และทางวิ่งให้เป็นไปตามรูปที่ ๔๒	747	ป้ายแสดงหมายเลขทางวิ่งที่จุดตัดกันระหว่างทาง ขับกับทางวิ่ง หรือจุดตัดกันของทางวิ่งสองเส้น ต้องติดตั้งอยู่ที่บริเวณด้านข้างทั้งสองด้านของ เครื่องหมายตำแหน่งหยุดคอยเข้าทางวิ่ง โดยหัน ด้านหน้าของป้ายไปในทิศทางที่มองเห็นได้เมื่อจะ เข้าสู่ทางวิ่ง ตำแหน่งของป้ายสัญลักษณ์ที่จุดตัดของทางขับ และทางวิ่งให้เป็นไปตามรูปที่ ๔๒	คงเดิม
776	ป้ายตำแหน่งหยุดคอยประเภทที่หนึ่ง ประเภทที่ สอง หรือประเภทที่สามต้องติดตั้ง อยู่ที่บริเวณ ด้านข้างทั้งสองด้านของเครื่องหมายตำแหน่งหยุด คอยเข้าทางวิ่ง โดยหันด้านหน้าของป้ายไปใน ทิศทางที่มองเห็นได้เมื่อจะเข้าสู่พื้นที่วิกฤต	748	ป้ายตำแหน่งหยุดคอยประเภทที่หนึ่ง ประเภทที่ สอง หรือประเภทที่สามต้องติดตั้ง อยู่ที่บริเวณ ด้านข้างทั้งสองด้านของเครื่องหมายตำแหน่งหยุด คอยเข้าทางวิ่ง โดยหันด้านหน้าของป้ายไปใน ทิศทางที่มองเห็นได้เมื่อจะเข้าสู่พื้นที่วิกฤต	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
777	สนามบินต้องติดตั้งป้ายสัญลักษณ์ “NO ENTRY” ที่จุดเริ่มต้นของพื้นที่ที่จะเข้าไปสู่เขตหวงห้าม บริเวณด้านข้างแต่ละด้านของทางขับซึ่งมองเห็นได้โดยนักบิน	749	สนามบินต้องติดตั้งป้ายสัญลักษณ์ “NO ENTRY” ที่จุดเริ่มต้นของพื้นที่ที่จะเข้าไปสู่เขตหวงห้าม บริเวณด้านข้างแต่ละด้านของทางขับซึ่งมองเห็นได้โดยนักบิน	คงเดิม
778	ป้ายตำแหน่งหยุดคอยเข้าทางวิ่งต้องติดตั้งอยู่ที่ บริเวณด้านข้างทั้งสองด้านของเครื่องหมาย ตำแหน่งหยุดคอยเข้าทางวิ่งซึ่งเป็นไปตามข้อ ๒๓๗ โดยหันด้านหน้าของป้ายไปในทิศทางที่มองเห็นได้เมื่อจะเข้าสู่พื้นผิวจำกัดสิ่งกีดขวาง หรือพื้นที่วิกฤตหรืออ่อนไหวต่อสัญญาณของ ระบบการบินลงด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน	750	ป้ายตำแหน่งหยุดคอยเข้าทางวิ่งต้องติดตั้งอยู่ที่ บริเวณด้านข้างทั้งสองด้านของเครื่องหมาย ตำแหน่งหยุดคอยเข้าทางวิ่งซึ่งเป็นไปตามข้อ ๒๒๗ โดยหันด้านหน้าของป้ายไปในทิศทางที่มองเห็นได้เมื่อจะเข้าสู่พื้นผิวจำกัดสิ่งกีดขวาง หรือพื้นที่วิกฤตหรืออ่อนไหวต่อสัญญาณของ ระบบการบินลงด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน	คงเดิม
779	ป้ายบังคับต้องประกอบด้วยข้อความสีขาวบนพื้น หลังสีแดง	751	ป้ายบังคับต้องประกอบด้วยข้อความสีขาวบนพื้น หลังสีแดง	คงเดิม
780	ในกรณีที่สภาพแวดล้อมหรือปัจจัยอื่น ๆ ส่งผลให้ มีความจำเป็นในการเพิ่มความชัดเจนของการ มองเห็นข้อความที่อยู่บนป้ายบังคับ สนามบินต้อง เพิ่มเส้นขอบสีดำรอบขอบนอกของตัวอักษรสีขาว นั้น ๆ โดยเส้นขอบสีดำดังกล่าวต้องมีความกว้าง ดังต่อไปนี้ (๑) สิบมิลลิเมตร สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๑ หรือ ๒ (๒) ยี่สิบมิลลิเมตร สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวเลข เป็น ๓ หรือ ๔	752	ในกรณีที่สภาพแวดล้อมหรือปัจจัยอื่น ๆ ส่งผลให้ มีความจำเป็นในการเพิ่มความชัดเจนของการ มองเห็นข้อความที่อยู่บนป้ายบังคับ สนามบินต้อง เพิ่มเส้นขอบสีดำรอบขอบนอกของตัวอักษรสีขาว นั้น ๆ โดยเส้นขอบสีดำดังกล่าวต้องมีความกว้าง ดังต่อไปนี้ (๑) สิบมิลลิเมตร สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๑ หรือ ๒ (๒) ยี่สิบมิลลิเมตร สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวเลข เป็น ๓ หรือ ๔	คงเดิม

ชื่อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ชื่อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
781	ข้อความบนป้ายแสดงหมายเลขทางวิ่งต้องประกอบด้วยตัวเลขหัวทางวิ่งของทางวิ่งสองเส้นที่ตัดกัน เมื่อเทียบกับตำแหน่งการมองป้ายสัญลักษณ์ ยกเว้นกรณีที่ป้ายแสดงหมายเลขทางวิ่งติดตั้งอยู่บนบริเวณใกล้กับปลายสุดของทางวิ่งป้ายนั้นอาจแสดงตัวเลขของทางวิ่งนั้นเพียงทางวิ่งเดียว	753	ข้อความบนป้ายแสดงหมายเลขทางวิ่งต้องประกอบด้วยตัวเลขหัวทางวิ่งของทางวิ่งสองเส้นที่ตัดกัน เมื่อเทียบกับตำแหน่งการมองป้ายสัญลักษณ์ ยกเว้นกรณีที่ป้ายแสดงหมายเลขทางวิ่งติดตั้งอยู่บนบริเวณใกล้กับปลายสุดของทางวิ่งป้ายนั้นอาจแสดงตัวเลขของทางวิ่งนั้นเพียงทางวิ่งเดียว	คงเดิม
รูปที่ 42	ตัวอย่างตำแหน่งของป้ายสัญลักษณ์ที่จุดตัดของทางขับและทางวิ่ง	รูปที่ 42	ตัวอย่างตำแหน่งของป้ายสัญลักษณ์ที่จุดตัดของทางขับและทางวิ่ง	คงเดิม
782	ข้อความบนป้ายตำแหน่งหยุดคอยประเภทที่หนึ่ง ประเภทที่สอง ประเภทที่สาม หรือประเภทที่สองและประเภทสามร่วมกัน หรือประเภทที่หนึ่ง ประเภทสองและประเภทสามร่วมกัน ต้องประกอบด้วย หมายเลขหัวทางวิ่งและตามด้วยตัวหนังสือ “CAT I”, “CAT II”, “CAT III” หรือ “CAT II/III” หรือ “CAT I/II/III” แล้วแต่กรณี	754	ข้อความบนป้ายตำแหน่งหยุดคอยประเภทที่หนึ่ง ประเภทที่สอง ประเภทที่สาม หรือประเภทที่สองและประเภทสามร่วมกัน หรือประเภทที่หนึ่ง ประเภทสองและประเภทสามร่วมกัน ต้องประกอบด้วย หมายเลขหัวทางวิ่งและตามด้วยตัวหนังสือ “CAT I”, “CAT II”, “CAT III” หรือ “CAT II/III” หรือ “CAT I/II/III” แล้วแต่กรณี	คงเดิม
783	ข้อความบนป้ายสัญลักษณ์ “NO ENTRY” ต้องเป็นไปตามรูปที่ ๔๐	755	ข้อความบนป้ายสัญลักษณ์ “NO ENTRY” ต้องเป็นไปตามรูปที่ ๔๐	คงเดิม
784	ข้อความบนป้ายตำแหน่งหยุดคอยเข้าทางวิ่ง ณ ตำแหน่งหยุดคอยเข้าทางวิ่งซึ่งเป็นไปตามข้อ ๒๓๗ ต้องประกอบด้วยชื่อของทางขับและตัวเลข	756	ข้อความบนป้ายตำแหน่งหยุดคอยเข้าทางวิ่ง ณ ตำแหน่งหยุดคอยเข้าทางวิ่งซึ่งเป็นไปตามข้อ ๒๒๗ ต้องประกอบด้วยชื่อของทางขับและตัวเลข	คงเดิม
785	หากมีการติดตั้งป้ายบังคับ ให้ใช้ข้อความหรือสัญลักษณ์ซึ่งเป็นไปตามรูปที่ ๔๐	757	หากมีการติดตั้งป้ายบังคับ ให้ใช้ข้อความหรือสัญลักษณ์ซึ่งเป็นไปตามรูปที่ ๔๐	คงเดิม
	ค. ป้ายบอกข้อมูล (Information Signs)		ค. ป้ายบอกข้อมูล (Information Signs)	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
786	สนามบินต้องจัดให้มีป้ายบอกข้อมูล ในกรณีที่มีความจำเป็นเชิงปฏิบัติการซึ่งต้องการป้ายสัญลักษณ์เพื่อระบุข้อมูลตำแหน่งเฉพาะหรือเส้นทาง (ทิศทางหรือจุดหมายปลายทาง)	758	สนามบินต้องจัดให้มีป้ายบอกข้อมูล ในกรณีที่มีความจำเป็นเชิงปฏิบัติการซึ่งต้องการป้ายสัญลักษณ์เพื่อระบุข้อมูลตำแหน่งเฉพาะหรือเส้นทาง (ทิศทางหรือจุดหมายปลายทาง)	คงเดิม
787	ป้ายบอกข้อมูลต้องประกอบด้วย ป้ายแสดงทิศทาง ป้ายแสดงตำแหน่ง ป้ายแสดงจุดหมายปลายทาง ป้ายแสดงทางออกจากทางวิ่ง (runway exit signs) ป้ายแสดงทางออกพ้นจากทางวิ่ง (runway vacated signs) และป้ายบอกความยาวโทรราที่เหลือสำหรับการวิ่งขึ้นบนทางวิ่งที่มีจุดตัด (intersection take-off signs)	759	ป้ายบอกข้อมูลต้องประกอบด้วย ป้ายแสดงทิศทาง ป้ายแสดงตำแหน่ง ป้ายแสดงจุดหมายปลายทาง ป้ายแสดงทางออกจากทางวิ่ง (runway exit signs) ป้ายแสดงทางออกพ้นจากทางวิ่ง (runway vacated signs) และป้ายบอกความยาวโทรราที่เหลือสำหรับการวิ่งขึ้นบนทางวิ่งที่มีจุดตัด (intersection take-off signs)	คงเดิม
788	สนามบินต้องจัดให้มีป้ายแสดงทางออกจากทางวิ่ง หากมีความจำเป็นเชิงปฏิบัติการที่ต้องการการแสดงผลตำแหน่งออกจากทางวิ่ง	760	สนามบินต้องจัดให้มีป้ายแสดงทางออกจากทางวิ่ง หากมีความจำเป็นเชิงปฏิบัติการที่ต้องการการแสดงผลตำแหน่งออกจากทางวิ่ง	คงเดิม
789	สนามบินต้องจัดให้มีป้ายแสดงทางออกพ้นจากทางวิ่ง ในบริเวณที่ทางขับออกไม่มีไฟกึ่งกลางทางขับ และมีความจำเป็นที่ต้องแสดงให้นักบินที่กำลังขับเคลื่อนอากาศยานออกจากทางวิ่งรู้ตำแหน่งแนวขอบเขตของพื้นที่วิกฤตหรืออ่อนไหวต่อสัญญาณของระบบการบินลงด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน หรือขอบล่างของพื้นผิวลาดเอียงชั้นใน โดยขึ้นกับว่าตำแหน่งใดไกลจากเส้นกึ่งกลางทางวิ่งมากกว่า ตำแหน่งของป้ายแสดงทางออกพ้นจากทางวิ่งต้องคำนึงถึงความยาวของอากาศยานที่ใช้ทางวิ่งนั้นด้วย	761	สนามบินต้องจัดให้มีป้ายแสดงทางออกพ้นจากทางวิ่ง ในบริเวณที่ทางขับออกไม่มีไฟกึ่งกลางทางขับ และมีความจำเป็นที่ต้องแสดงให้นักบินที่กำลังขับเคลื่อนอากาศยานออกจากทางวิ่งรู้ตำแหน่งแนวขอบเขตของพื้นที่วิกฤตหรืออ่อนไหวต่อสัญญาณของระบบการบินลงด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน หรือขอบล่างของพื้นผิวลาดเอียงชั้นใน โดยขึ้นกับว่าตำแหน่งใดไกลจากเส้นกึ่งกลางทางวิ่งมากกว่า ตำแหน่งของป้ายแสดงทางออกพ้นจากทางวิ่งต้องคำนึงถึงความยาวของอากาศยานที่ใช้ทางวิ่งนั้นด้วย	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
790	สนามบินต้องจัดให้มีป้ายบอกความยาวโทรราที่ เหลือสำหรับการวิ่งขึ้นบนทางวิ่งที่มีจุดตัด หากมี ความจำเป็นเชิงปฏิบัติการซึ่งต้องการการแสดง ระยะทางความยาวโทรราที่เหลือสำหรับการวิ่งขึ้น บนทางวิ่งที่มีจุดตัด	762	สนามบินต้องจัดให้มีป้ายบอกความยาวโทรราที่ เหลือสำหรับการวิ่งขึ้นบนทางวิ่งที่มีจุดตัด หากมี ความจำเป็นเชิงปฏิบัติการซึ่งต้องการการแสดง ระยะทางความยาวโทรราที่เหลือสำหรับการวิ่งขึ้น บนทางวิ่งที่มีจุดตัด	คงเดิม
791	หากมีความจำเป็น สนามบินต้องจัดให้มีป้ายแสดง จุดหมายปลายทาง เพื่อบอกทิศทางไปยังตำแหน่ง ปลายทางเฉพาะในสนามบิน เช่น พื้นที่ขนถ่าย สินค้า พื้นที่การบินทั่วไป	763	หากมีความจำเป็น สนามบินต้องจัดให้มีป้ายแสดง จุดหมายปลายทาง เพื่อบอกทิศทางไปยังตำแหน่ง ปลายทางเฉพาะในสนามบิน เช่น พื้นที่ขนถ่าย สินค้า พื้นที่การบินทั่วไป	คงเดิม
792	สนามบินต้องจัดให้มีป้ายสัญลักษณ์แบบผสม ระหว่างป้ายแสดงตำแหน่งและป้ายแสดงทิศทาง ในกรณีที่ต้องการใช้แสดงข้อมูลเส้นทาง ก่อนที่จะ ถึงจุดตัดบนทางขับ	764	สนามบินต้องจัดให้มีป้ายสัญลักษณ์แบบผสม ระหว่างป้ายแสดงตำแหน่งและป้ายแสดงทิศทาง ในกรณีที่ต้องการใช้แสดงข้อมูลเส้นทาง ก่อนที่จะ ถึงจุดตัดบนทางขับ	คงเดิม
793	สนามบินต้องจัดให้มีป้ายแสดงทิศทางในกรณีที่มี ความจำเป็นเชิงปฏิบัติการซึ่งต้องการแสดงชื่อ และทิศทางของทางขับที่บริเวณจุดตัด	765	สนามบินต้องจัดให้มีป้ายแสดงทิศทางในกรณีที่มี ความจำเป็นเชิงปฏิบัติการซึ่งต้องการแสดงชื่อ และทิศทางของทางขับที่บริเวณจุดตัด	คงเดิม
794	สนามบินต้องจัดให้มีป้ายแสดงตำแหน่งที่บริเวณ ตำแหน่งหยุดคอยบนทางขับ	766	สนามบินต้องจัดให้มีป้ายแสดงตำแหน่งที่บริเวณ ตำแหน่งหยุดคอยบนทางขับ	คงเดิม
795	สนามบินต้องจัดให้มีป้ายแสดงตำแหน่งร่วมกับ ป้ายแสดงหมายเลขทางวิ่ง ยกเว้นที่บริเวณจุดตัด กันของทางวิ่งกับทางวิ่ง	767	สนามบินต้องจัดให้มีป้ายแสดงตำแหน่งร่วมกับ ป้ายแสดงหมายเลขทางวิ่ง ยกเว้นที่บริเวณจุดตัด กันของทางวิ่งกับทางวิ่ง	คงเดิม
796	สนามบินต้องจัดให้มีป้ายแสดงตำแหน่งร่วมกับ ป้ายแสดงทิศทาง ยกเว้นเมื่อการศึกษาทางด้าน การบินแสดงให้เห็นว่าไม่มีความจำเป็นต้องจัดให้มี ป้ายดังกล่าว	768	สนามบินต้องจัดให้มีป้ายแสดงตำแหน่งร่วมกับ ป้ายแสดงทิศทาง ยกเว้นเมื่อการศึกษาทางด้าน การบินแสดงให้เห็นว่าไม่มีความจำเป็นต้องจัดให้มี ป้ายดังกล่าว	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
797	หากมีความจำเป็น สนามบินต้องจัดให้มีป้ายแสดงตำแหน่ง เพื่อบอกตำแหน่งของทางขึ้นที่นำอากาศยานออกจากลานจอดอากาศยาน หรือตำแหน่งของทางขึ้นหลังจากจุดตัดกันของทางขึ้น	769	หากมีความจำเป็น สนามบินต้องจัดให้มีป้ายแสดงตำแหน่ง เพื่อบอกตำแหน่งของทางขึ้นที่นำอากาศยานออกจากลานจอดอากาศยาน หรือตำแหน่งของทางขึ้นหลังจากจุดตัดกันของทางขึ้น	คงเดิม
798	ในกรณีที่ทางขึ้นไปสิ้นสุดที่จุดตัด ซึ่งมีลักษณะเป็นรูปตัว T และมีความจำเป็นต้องแสดงให้เห็น สนามบินต้องจัดให้มีแผงกัน ป้ายแสดงทิศทาง หรือเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ประเภททัศนวิสัยอื่น ๆ ที่เหมาะสม	770	ในกรณีที่ทางขึ้นไปสิ้นสุดที่จุดตัด ซึ่งมีลักษณะเป็นรูปตัว T และมีความจำเป็นต้องแสดงให้เห็น สนามบินต้องจัดให้มีแผงกัน ป้ายแสดงทิศทาง หรือเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ประเภททัศนวิสัยอื่น ๆ ที่เหมาะสม	คงเดิม
799	หากสามารถทำได้ สนามบินต้องติดตั้งป้ายบอกข้อมูลที่บริเวณด้านซ้ายของทางขึ้นในตำแหน่งซึ่งเป็นไปตามที่กำหนดไว้ในตารางที่ ๒๔ ยกเว้นตามที่กำหนดในข้อ ๘๐๒ และข้อ ๘๑๐	771	หากสามารถทำได้ สนามบินต้องติดตั้งป้ายบอกข้อมูลที่บริเวณด้านซ้ายของทางขึ้นในตำแหน่งซึ่งเป็นไปตามที่กำหนดไว้ในตารางที่ ๒๔ ยกเว้นตามที่กำหนดในข้อ ๗๗๔ และข้อ ๗๘๒	คงเดิม
800	ณ จุดตัดบนทางขึ้น ป้ายบอกข้อมูลต้องอยู่ในตำแหน่งก่อนที่จะถึงจุดตัดและอยู่ในแนวเดียวกับเครื่องหมายตำแหน่งหยุดคอยบนทางขึ้น ในกรณีที่ไม่มีเครื่องหมายตำแหน่งหยุดคอยบนทางขึ้น สนามบินต้องติดตั้งป้ายสัญลักษณ์ที่ระยะอย่างน้อยหกสิบเมตรจากแนวเส้นกึ่งกลางของทางขึ้นที่ตัดกันสำหรับทางวิ่งซึ่งมีรหัสตัวเลขเป็น ๓ หรือ ๔ และที่ระยะอย่างน้อยสี่สิบเมตร สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๑ หรือ ๒	772	ณ จุดตัดบนทางขึ้น ป้ายบอกข้อมูลต้องอยู่ในตำแหน่งก่อนที่จะถึงจุดตัดและอยู่ในแนวเดียวกับเครื่องหมายตำแหน่งหยุดคอยบนทางขึ้น ในกรณีที่ไม่มีเครื่องหมายตำแหน่งหยุดคอยบนทางขึ้น สนามบินต้องติดตั้งป้ายสัญลักษณ์ที่ระยะอย่างน้อยหกสิบเมตรจากแนวเส้นกึ่งกลางของทางขึ้นที่ตัดกันสำหรับทางวิ่งซึ่งมีรหัสตัวเลขเป็น ๓ หรือ ๔ และที่ระยะอย่างน้อยสี่สิบเมตร สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๑ หรือ ๒	คงเดิม
801	ป้ายแสดงตำแหน่งตามข้อ ๗๙๔ ที่ติดตั้งหลังจากจุดตัดกันของทางขึ้น อาจติดตั้งด้านใดด้านหนึ่งของทางขึ้นก็ได้	773	ป้ายแสดงตำแหน่งตามข้อ ๗๖๖ ที่ติดตั้งหลังจากจุดตัดกันของทางขึ้น อาจติดตั้งด้านใดด้านหนึ่งของทางขึ้นก็ได้	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
802	ป้ายแสดงทางออกจากทางวิ่งต้องติดตั้งอยู่ที่ด้านเดียวกันกับทางวิ่งที่มีทางออกจากทางวิ่งนั้นอยู่ และตำแหน่งในการติดตั้งให้เป็นไปตามที่กำหนดไว้ในตารางที่ ๒๔	774	ป้ายแสดงทางออกจากทางวิ่งต้องติดตั้งอยู่ที่ด้านเดียวกันกับทางวิ่งที่มีทางออกจากทางวิ่งนั้นอยู่ และตำแหน่งในการติดตั้งให้เป็นไปตามที่กำหนดไว้ในตารางที่ ๒๔	คงเดิม
803	ป้ายแสดงทางออกจากทางวิ่งต้องติดตั้งอยู่ที่บริเวณก่อนถึงจุดออกจากทางวิ่ง โดยอยู่ในแนวเดียวกับตำแหน่งก่อนที่จะถึงจุดสัมผัสที่จะเริ่มโค้งออกจากแนวทางวิ่งที่ระยะอย่างน้อยหกสิบเมตร สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๓ หรือ ๔ และที่ระยะอย่างน้อยสามสิบเมตร สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๑ หรือ ๒	775	ป้ายแสดงทางออกจากทางวิ่งต้องติดตั้งอยู่ที่บริเวณก่อนถึงจุดออกจากทางวิ่ง โดยอยู่ในแนวเดียวกับตำแหน่งก่อนที่จะถึงจุดสัมผัสที่จะเริ่มโค้งออกจากแนวทางวิ่งที่ระยะอย่างน้อยหกสิบเมตร สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๓ หรือ ๔ และที่ระยะอย่างน้อยสามสิบเมตร สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๑ หรือ ๒	คงเดิม
804	ป้ายแสดงทางออกพ้นจากทางวิ่งต้องติดตั้งอยู่บริเวณด้านใดด้านหนึ่งของทางขับเป็นอย่างน้อย โดยระยะห่างระหว่างป้ายสัญลักษณ์และเส้นกึ่งกลางทางวิ่งต้องไม่น้อยกว่าระยะห่างดังต่อไปนี้ แล้วแต่ว่าระยะใดมากกว่า (๑) ระยะห่างระหว่างเส้นกึ่งกลางทางวิ่งและแนวขอบเขตของพื้นที่วิกฤตหรืออ่อนไหวต่อสัญญาณระบบการบินลงด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน หรือ (๒) ระยะห่างระหว่างเส้นกึ่งกลางทางวิ่งและขอบล่างของพื้นผิวลาดเอียงชั้นใน	776	ป้ายแสดงทางออกพ้นจากทางวิ่งต้องติดตั้งอยู่บริเวณด้านใดด้านหนึ่งของทางขับเป็นอย่างน้อย โดยระยะห่างระหว่างป้ายสัญลักษณ์และเส้นกึ่งกลางทางวิ่งต้องไม่น้อยกว่าระยะห่างดังต่อไปนี้ แล้วแต่ว่าระยะใดมากกว่า (๑) ระยะห่างระหว่างเส้นกึ่งกลางทางวิ่งและแนวขอบเขตของพื้นที่วิกฤตหรืออ่อนไหวต่อสัญญาณระบบการบินลงด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน หรือ (๒) ระยะห่างระหว่างเส้นกึ่งกลางทางวิ่งและขอบล่างของพื้นผิวลาดเอียงชั้นใน	คงเดิม
805	ในกรณีที่สนามบินติดตั้งป้ายแสดงตำแหน่งทางขับร่วมกับป้ายแสดงทางออกพ้นจากทางวิ่ง ให้ติดตั้งป้ายแสดงตำแหน่งทางขับอยู่ด้านนอกของป้ายแสดงทางออกพ้นจากทางวิ่ง	777	ในกรณีที่สนามบินติดตั้งป้ายแสดงตำแหน่งทางขับร่วมกับป้ายแสดงทางออกพ้นจากทางวิ่ง ให้ติดตั้งป้ายแสดงตำแหน่งทางขับอยู่ด้านนอกของป้ายแสดงทางออกพ้นจากทางวิ่ง	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
806	ป้ายบอกความยาวโทรราที่เหลือสำหรับการวิ่งขึ้นบนทางวิ่งที่มีจุดตัด ต้องติดตั้งอยู่บริเวณด้านซ้ายของทางขับที่เข้าสู่ตำแหน่งจุดตัดกับทางวิ่ง โดยระยะห่างระหว่างป้ายสัญลักษณ์และเส้นกึ่งกลางทางวิ่งไม่น้อยกว่าหกสิบเมตร สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๓ หรือ ๔ และไม่น้อยกว่าสี่สิบห้าเมตร สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๑ หรือ ๒	778	ป้ายบอกความยาวโทรราที่เหลือสำหรับการวิ่งขึ้นบนทางวิ่งที่มีจุดตัด ต้องติดตั้งอยู่บริเวณด้านซ้ายของทางขับที่เข้าสู่ตำแหน่งจุดตัดกับทางวิ่ง โดยระยะห่างระหว่างป้ายสัญลักษณ์และเส้นกึ่งกลางทางวิ่งไม่น้อยกว่าหกสิบเมตร สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๓ หรือ ๔ และไม่น้อยกว่าสี่สิบห้าเมตร สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๑ หรือ ๒	คงเดิม
807	ในกรณีที่สนามบินติดตั้งป้ายแสดงตำแหน่งทางขับร่วมกับป้ายแสดงหมายเลขทางวิ่ง ป้ายแสดงตำแหน่งทางขับต้องติดตั้งอยู่ด้านนอกของป้ายแสดงหมายเลขทางวิ่ง	779	ในกรณีที่สนามบินติดตั้งป้ายแสดงตำแหน่งทางขับร่วมกับป้ายแสดงหมายเลขทางวิ่ง ป้ายแสดงตำแหน่งทางขับต้องติดตั้งอยู่ด้านนอกของป้ายแสดงหมายเลขทางวิ่ง	คงเดิม
808	สนามบินต้องไม่ติดตั้งป้ายแสดงจุดหมายปลายทางร่วมกันกับป้ายแสดงตำแหน่งหรือป้ายแสดงทิศทาง	780	สนามบินต้องไม่ติดตั้งป้ายแสดงจุดหมายปลายทางร่วมกันกับป้ายแสดงตำแหน่งหรือป้ายแสดงทิศทาง	คงเดิม
809	สนามบินจะต้องไม่ติดตั้งป้ายบอกข้อมูลที่นอกเหนือไปจากป้ายแสดงตำแหน่งร่วมกันกับป้ายบังคับ	781	สนามบินจะต้องไม่ติดตั้งป้ายบอกข้อมูลที่นอกเหนือไปจากป้ายแสดงตำแหน่งร่วมกันกับป้ายบังคับ	คงเดิม
810	ป้ายแสดงทิศทาง แผงกั้น หรือเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ประเภททัศนวิสัยอื่น ๆ ที่เหมาะสม ซึ่งใช้เพื่อระบุจุดตัดรูปตัว T ต้องติดตั้งอยู่ด้านตรงข้ามของจุดตัด และหันด้านหน้าของป้ายเข้าหาทางขับ	782	ป้ายแสดงทิศทาง แผงกั้น หรือเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ประเภททัศนวิสัยอื่น ๆ ที่เหมาะสม ซึ่งใช้เพื่อระบุจุดตัดรูปตัว T ต้องติดตั้งอยู่ด้านตรงข้ามของจุดตัด และหันด้านหน้าของป้ายเข้าหาทางขับ	คงเดิม
811	ป้ายบอกข้อมูลที่นอกเหนือไปจากป้ายแสดงตำแหน่งต้องประกอบด้วยข้อความสีดำนพื้นหลังสีเหลือง	783	ป้ายบอกข้อมูลที่นอกเหนือไปจากป้ายแสดงตำแหน่งต้องประกอบด้วยข้อความสีดำนพื้นหลังสีเหลือง	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
812	ป้ายแสดงตำแหน่งต้องประกอบด้วยข้อความสีเหลืองบนพื้นหลังสีดำ และเมื่อติดตั้งเป็นป้ายเดี่ยว ป้ายสัญลักษณ์ดังกล่าวต้องมีเส้นขอบสีเหลืองล้อมรอบด้วย	784	ป้ายแสดงตำแหน่งต้องประกอบด้วยข้อความสีเหลืองบนพื้นหลังสีดำ และเมื่อติดตั้งเป็นป้ายเดี่ยว ป้ายสัญลักษณ์ดังกล่าวต้องมีเส้นขอบสีเหลืองล้อมรอบด้วย	คงเดิม
813	ข้อความบนป้ายแสดงทางออกจากทางวิ่งต้องประกอบด้วยข้อความบอกชื่อของทางขับออกจากทางวิ่ง และเครื่องหมายลูกศรแสดงทิศทางเข้าสู่ทางขับนั้น	785	ข้อความบนป้ายแสดงทางออกจากทางวิ่งต้องประกอบด้วยข้อความบอกชื่อของทางขับออกจากทางวิ่ง และเครื่องหมายลูกศรแสดงทิศทางเข้าสู่ทางขับนั้น	คงเดิม
814	ข้อความบนป้ายแสดงทางออกพ้นจากทางวิ่งต้องแสดงรูปของเครื่องหมายตำแหน่งหยุดคอยเข้าทางวิ่งแบบ A ทั้งนี้ ให้เป็นไปตามรูปที่ ๔๑	786	ข้อความบนป้ายแสดงทางออกพ้นจากทางวิ่งต้องแสดงรูปของเครื่องหมายตำแหน่งหยุดคอยเข้าทางวิ่งแบบ A ทั้งนี้ ให้เป็นไปตามรูปที่ ๔๑	คงเดิม
815	ข้อความบนป้ายบอกความยาวโทรราที่เหลื่อสำหรับการวิ่งขึ้นจากทางวิ่งที่มีจุดตัดต้องประกอบด้วยตัวเลขที่แสดงถึงระยะทางที่เหลื่อของความยาวทางวิ่งสำหรับการวิ่งขึ้นในหน่วยเมตร รวมทั้งมีเครื่องหมายลูกศรชี้ไปตามทิศทางของการวิ่งขึ้น ตามรูปที่ ๔๑	787	ข้อความบนป้ายบอกความยาวโทรราที่เหลื่อสำหรับการวิ่งขึ้นจากทางวิ่งที่มีจุดตัดต้องประกอบด้วยตัวเลขที่แสดงถึงระยะทางที่เหลื่อของความยาวทางวิ่งสำหรับการวิ่งขึ้นในหน่วยเมตร รวมทั้งมีเครื่องหมายลูกศรชี้ไปตามทิศทางของการวิ่งขึ้น ตามรูปที่ ๔๑	คงเดิม
816	ข้อความบนป้ายแสดงจุดหมายปลายทางต้องประกอบด้วยตัวอักษร ตัวเลข หรือทั้งตัวอักษรและตัวเลข เพื่อแสดงจุดหมายปลายทาง รวมทั้งมีเครื่องหมายลูกศรชี้ในทิศทางขับเคลื่อนไปยังปลายทาง ตามรูปที่ ๔๑	788	ข้อความบนป้ายแสดงจุดหมายปลายทางต้องประกอบด้วยตัวอักษร ตัวเลข หรือทั้งตัวอักษรและตัวเลข เพื่อแสดงจุดหมายปลายทาง รวมทั้งมีเครื่องหมายลูกศรชี้ในทิศทางขับเคลื่อนไปยังปลายทาง ตามรูปที่ ๔๑	คงเดิม
817	ข้อความบนป้ายแสดงทิศทางต้องประกอบด้วยตัวอักษร หรือตัวอักษรและตัวเลขเพื่อแสดงชื่อของทางขับ รวมทั้งมีเครื่องหมายลูกศรชี้ในทิศทางไปยังทางขับนั้น ๆ ตามความเหมาะสม ตามรูปที่ ๔๑	789	ข้อความบนป้ายแสดงทิศทางต้องประกอบด้วยตัวอักษร หรือตัวอักษรและตัวเลขเพื่อแสดงชื่อของทางขับ รวมทั้งมีเครื่องหมายลูกศรชี้ในทิศทางไปยังทางขับนั้น ๆ ตามความเหมาะสม ตามรูปที่ ๔๑	คงเดิม

ชื่อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ชื่อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
818	ข้อความบนป้ายแสดงตำแหน่งต้องประกอบด้วยชื่อของทางขับ ทางวิ่ง หรือพื้นที่ที่มีผิวพื้นจราจรอื่น ๆ ซึ่งเป็นตำแหน่งที่อากาศยานกำลังปฏิบัติการอยู่หรือกำลังจะเข้าไป และต้องไม่มีเครื่องหมายลูกศรอยู่บนป้ายสัญลักษณ์ดังกล่าว	790	ข้อความบนป้ายแสดงตำแหน่งต้องประกอบด้วยชื่อของทางขับ ทางวิ่ง หรือพื้นที่ที่มีผิวพื้นจราจรอื่น ๆ ซึ่งเป็นตำแหน่งที่อากาศยานกำลังปฏิบัติการอยู่หรือกำลังจะเข้าไป และต้องไม่มีเครื่องหมายลูกศรอยู่บนป้ายสัญลักษณ์ดังกล่าว	คงเดิม
819	เมื่อมีความจำเป็นในการระบุลำดับของชุดเครื่องหมายหยุดคอยบนทางขับบนทางขับเส้นเดียวกัน ป้ายแสดงตำแหน่งต้องประกอบด้วยชื่อทางขับและหมายเลขของตำแหน่งหยุดคอยบนทางขับ	791	เมื่อมีความจำเป็นในการระบุลำดับของชุดเครื่องหมายหยุดคอยบนทางขับบนทางขับเส้นเดียวกัน ป้ายแสดงตำแหน่งต้องประกอบด้วยชื่อทางขับและหมายเลขของตำแหน่งหยุดคอยบนทางขับ	คงเดิม

ชื่อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ชื่อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
820	<p>ในกรณีที่มีการติดตั้งป้ายแสดงตำแหน่งร่วมกับป้ายแสดงทิศทาง ให้สนามบินปฏิบัติดังนี้</p> <p>(๑) ป้ายแสดงทิศทางทั้งหมดที่เกี่ยวข้องกับการเลี้ยวซ้ายต้องติดตั้งอยู่ทางด้านซ้ายของป้ายแสดงตำแหน่งและป้ายแสดงทิศทางทั้งหมดที่เกี่ยวข้องกับการเลี้ยวขวาต้องติดตั้งอยู่ทางด้านขวาของป้ายแสดงตำแหน่ง ยกเว้นกรณีจุดเชื่อมต่อประกอบด้วยทางขับที่ตัดกันเพียงเส้นเดียว สนามบินอาจเลือกที่จะติดตั้งป้ายแสดงตำแหน่งไว้ทางด้านซ้ายมือก็ได้</p> <p>(๒) ป้ายแสดงทิศทางต้องติดตั้งในลักษณะที่ทำให้ทิศทางของลูกศรเบนออกจากแนวตั้งเพิ่มขึ้นตามการเบนออกของแนวของทางขับที่ป้ายสัญลักษณ์นั้นจะแสดงทิศทาง</p> <p>(๓) ป้ายแสดงทิศทางต้องติดตั้งไว้ทางด้านข้างของป้ายแสดงตำแหน่งอย่างเหมาะสม ในกรณีที่ทิศทางของทางขับที่เป็นตำแหน่งที่อากาศยานอยู่เปลี่ยนแปลงอย่างมีนัยสำคัญหลังจากจุดตัดกันของทางขับ และ</p> <p>(๔) ป้ายแสดงทิศทางที่อยู่ติดกันต้องแยกออกจากกันโดยมีเส้นเป็นแนวตั้งสีดำใช้เป็นเส้นแบ่งตามรูปที่ ๔๑</p>	792	<p>ในกรณีที่มีการติดตั้งป้ายแสดงตำแหน่งร่วมกับป้ายแสดงทิศทาง ให้สนามบินปฏิบัติดังนี้</p> <p>(๑) ป้ายแสดงทิศทางทั้งหมดที่เกี่ยวข้องกับการเลี้ยวซ้ายต้องติดตั้งอยู่ทางด้านซ้ายของป้ายแสดงตำแหน่งและป้ายแสดงทิศทางทั้งหมดที่เกี่ยวข้องกับการเลี้ยวขวาต้องติดตั้งอยู่ทางด้านขวาของป้ายแสดงตำแหน่ง ยกเว้นกรณีจุดเชื่อมต่อประกอบด้วยทางขับที่ตัดกันเพียงเส้นเดียว สนามบินอาจเลือกที่จะติดตั้งป้ายแสดงตำแหน่งไว้ทางด้านซ้ายมือก็ได้</p> <p>(๒) ป้ายแสดงทิศทางต้องติดตั้งในลักษณะที่ทำให้ทิศทางของลูกศรเบนออกจากแนวตั้งเพิ่มขึ้นตามการเบนออกของแนวของทางขับที่ป้ายสัญลักษณ์นั้นจะแสดงทิศทาง</p> <p>(๓) ป้ายแสดงทิศทางต้องติดตั้งไว้ทางด้านข้างของป้ายแสดงตำแหน่งอย่างเหมาะสม ในกรณีที่ทิศทางของทางขับที่เป็นตำแหน่งที่อากาศยานอยู่เปลี่ยนแปลงอย่างมีนัยสำคัญหลังจากจุดตัดกันของทางขับ และ</p> <p>(๔) ป้ายแสดงทิศทางที่อยู่ติดกันต้องแยกออกจากกันโดยมีเส้นเป็นแนวตั้งสีดำใช้เป็นเส้นแบ่งตามรูปที่ ๔๑</p>	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
821	สนามบินต้องระบุชื่อของทางขับซึ่งประกอบด้วยตัวอักษรตัวเดียวหรือหลายตัว หรือประกอบด้วยตัวอักษรตัวเดียวหรือหลายตัวแล้วตามด้วยตัวเลข	793	สนามบินต้องระบุชื่อของทางขับที่มีเพียงชื่อเดียว <u>ในสนามบิน</u> ซึ่งประกอบด้วยตัวอักษรตัวเดียว <u>ตัวอักษรสองตัว</u> หรือ <u>ตัวอักษร</u> หลายตัว หรือประกอบด้วยตัวอักษรตัวเดียวหรือ <u>ตัวอักษร</u> หลายตัวแล้วตามด้วยตัวเลข	ปรับปรุงตาม Amendment 15 to Annex 14 Vol. I, 5.4.3.35 5.4.3.35 A taxiway shall be identified by a designator <u>that is used only once on an aerodrome</u> comprising a <u>single</u> letter, <u>two</u> letters or a combination of a letter or letters followed by a number.
822	ในการกำหนดชื่อของทางขับนั้น สนามบินต้องหลีกเลี่ยงการใช้ตัวอักษร “I” “O” “X” และ การใช้คำว่า “inner” และ “outer” เพื่อหลีกเลี่ยงความสับสนกับตัวเลข “๑” และ “๐” และเครื่องหมายปิด	794	ในการกำหนดชื่อของทางขับนั้น สนามบินต้องหลีกเลี่ยงการใช้ตัวอักษร “I” “O” “X” <u>และ การใช้คำว่า “inner” และ “outer”</u> เพื่อหลีกเลี่ยงความสับสนกับตัวเลข “๑” และ “๐” และเครื่องหมายปิด <u>และหากเป็นไปได้ สนามบิน ต้องหลีกเลี่ยงการใช้คำว่า "ด้านใน" หรือ “inner” และ "ด้านนอก" หรือ “outer”</u>	ปรับปรุงตาม Amendment 15 to Annex 14 Vol. I, 5.4.3.36 & 5.4.3.37 5.4.3.36 Recommendation.— When designating taxiways, the use of the letters I, O or X and the use of words such as inner and outer should be avoided wherever possible to avoid confusion with the numerals 1, 0 and closed marking. <u>5.4.3.37 When designating taxiways, the use of the letters I, O or X shall not be used to avoid confusion with the numerals 1, 0 and closed marking.</u>
823	การใช้ตัวเลขเพียงอย่างเดียวบนพื้นที่ขับเคลื่อน ต้องสงวนไว้สำหรับการกำหนดชื่อหมายเลขทางวิ่ง	795	การใช้ตัวเลขเพียงอย่างเดียวบนพื้นที่ขับเคลื่อน ต้องสงวนไว้สำหรับการกำหนดชื่อหมายเลขทางวิ่ง	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
		796	<u>ชื่อของหลุมจอดอากาศยานต้องไม่เหมือนกับชื่อ ของทางขับ</u>	ปรับปรุงตาม Amendment 15 to Annex 14 Vol. I, 5.4.3.39 (เพิ่มใหม่) <u>5.4.3.39 Recommendation.— Apron stand designators should not be the same as taxiway designators.</u>
	ง. ป้ายแสดงจุดตรวจสอบคลื่นวิทยุวีไออาร์ใน สนามบิน (VOR Aerodrome Checkpoint Sign)		ง. ป้ายแสดงจุดตรวจสอบคลื่นวิทยุวีไออาร์ใน สนามบิน (VOR Aerodrome Checkpoint Sign)	คงเดิม
824	เมื่อมีการกำหนดจุดตรวจสอบคลื่นวิทยุวีไออาร์ใน สนามบิน สนามบินต้องทำเครื่องหมายและติดตั้ง ป้ายแสดงจุดตรวจสอบคลื่นวิทยุวีไออาร์ ณ ตำแหน่งดังกล่าว	797	เมื่อมีการกำหนดจุดตรวจสอบคลื่นวิทยุวีไออาร์ใน สนามบิน สนามบินต้องทำเครื่องหมายและติดตั้ง ป้ายแสดงจุดตรวจสอบคลื่นวิทยุวีไออาร์ ณ ตำแหน่งดังกล่าว	คงเดิม
825	ป้ายแสดงจุดตรวจสอบคลื่นวิทยุวีไออาร์ใน สนามบินต้องติดตั้งอยู่ใกล้กับตำแหน่งตรวจสอบ เท่าที่จะเป็นไปได้ และต้องสามารถมองเห็น ข้อความบนป้ายสัญลักษณ์ได้จากห้องนักบินเมื่อ อากาศยานอยู่บนเครื่องหมายจุดตรวจสอบ คลื่นวิทยุวีไออาร์	798	ป้ายแสดงจุดตรวจสอบคลื่นวิทยุวีไออาร์ใน สนามบินต้องติดตั้งอยู่ใกล้กับตำแหน่งตรวจสอบ เท่าที่จะเป็นไปได้ และต้องสามารถมองเห็น ข้อความบนป้ายสัญลักษณ์ได้จากห้องนักบินเมื่อ อากาศยานอยู่บนเครื่องหมายจุดตรวจสอบ คลื่นวิทยุวีไออาร์	คงเดิม
826	ป้ายแสดงจุดตรวจสอบคลื่นวิทยุวีไออาร์ใน สนามบินต้องประกอบด้วยข้อความสีดำบนพื้น หลังสีเหลือง	799	ป้ายแสดงจุดตรวจสอบคลื่นวิทยุวีไออาร์ใน สนามบินต้องประกอบด้วยข้อความสีดำบนพื้น หลังสีเหลือง	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
827	ข้อความบนป้ายแสดงจุดตรวจสอบคลื่นวิทยุวีโออาร์ต้องมีลักษณะอย่างใดอย่างหนึ่งตามที่แสดงไว้ในรูปที่ ๔๓ โดย (๑) VOR คือ ตัวย่อที่แสดงว่าตำแหน่งดังกล่าวเป็นจุดตรวจสอบคลื่นวิทยุวีโออาร์ (๒) ๑๑๖.๓ คือ ตัวอย่างของความถี่วิทยุของวีโออาร์ที่เกี่ยวข้อง (๓) ๑๔๗° คือ ตัวอย่างของมุมวีโออาร์ในหน่วยองศาที่ใกล้เคียงที่สุดซึ่งจะแสดงที่จุดตรวจสอบคลื่นวิทยุวีโออาร์ (๔) ๔.๓ NM คือ ตัวอย่างของระยะห่างในหน่วยไมล์ทะเล (nautical miles) จากตำแหน่งของอุปกรณ์ดีเอ็มอี (Distance Measuring Equipment: DME) ที่ติดตั้งร่วมกับอุปกรณ์วีโออาร์ที่เกี่ยวข้อง	800	ข้อความบนป้ายแสดงจุดตรวจสอบคลื่นวิทยุวีโออาร์ต้องมีลักษณะอย่างใดอย่างหนึ่งตามที่แสดงไว้ในรูปที่ ๔๓ โดย (๑) VOR คือ ตัวย่อที่แสดงว่าตำแหน่งดังกล่าวเป็นจุดตรวจสอบคลื่นวิทยุวีโออาร์ (๒) ๑๑๖.๓ คือ ตัวอย่างของความถี่วิทยุของวีโออาร์ที่เกี่ยวข้อง (๓) ๑๔๗° คือ ตัวอย่างของมุมวีโออาร์ในหน่วยองศาที่ใกล้เคียงที่สุดซึ่งจะแสดงที่จุดตรวจสอบคลื่นวิทยุวีโออาร์ (๔) ๔.๓ NM คือ ตัวอย่างของระยะห่างในหน่วยไมล์ทะเล (nautical miles) จากตำแหน่งของอุปกรณ์ดีเอ็มอี (Distance Measuring Equipment: DME) ที่ติดตั้งร่วมกับอุปกรณ์วีโออาร์ที่เกี่ยวข้อง	คงเดิม
รูปที่ 43	ป้ายแสดงจุดตรวจสอบคลื่นวิทยุวีโออาร์ใน สนามบิน	รูปที่ 43	ป้ายแสดงจุดตรวจสอบคลื่นวิทยุวีโออาร์ใน สนามบิน	คงเดิม
828	จุดตรวจสอบคลื่นวิทยุวีโออาร์จะสามารถใช้งานได้เมื่อการตรวจสอบตามรอบระยะเวลาแสดงให้เห็นว่า ค่ามุมของ VOR มีความสม่ำเสมออยู่ระหว่าง ± 2 องศาของค่ามุมที่ระบุ	801	จุดตรวจสอบคลื่นวิทยุวีโออาร์จะสามารถใช้งานได้เมื่อการตรวจสอบตามรอบระยะเวลาแสดงให้เห็นว่า ค่ามุมของ VOR มีความสม่ำเสมออยู่ระหว่าง ± 2 องศาของค่ามุมที่ระบุ	คงเดิม
	จ. ป้ายแสดงชื่อของสนามบิน (Aerodrome Identification Sign)		จ. ป้ายแสดงชื่อของสนามบิน (Aerodrome Identification Sign)	คงเดิม
829	สนามบินต้องจัดให้มีป้ายแสดงชื่อของสนามบินในกรณีที่ไม่มียุทธวิธีอื่นใดซึ่งเพียงพอที่จะช่วยบ่งชี้สนามบินได้ด้วยการมองเห็นจากทางอากาศได้	802	สนามบินต้องจัดให้มีป้ายแสดงชื่อของสนามบินในกรณีที่ไม่มียุทธวิธีอื่นใดซึ่งเพียงพอที่จะช่วยบ่งชี้สนามบินได้ด้วยการมองเห็นจากทางอากาศได้	คงเดิม

ชื่อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ชื่อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
830	ป้ายแสดงชื่อของสนามบินตามข้อ ๘๒๙ ต้องติดตั้งอยู่ในบริเวณสนามบินเพื่อให้สามารถอ่านได้ชัดเจนจากทุกมุมเหนือแนวระดับในระยะไกลที่สุดเท่าที่จะทำได้	803	ป้ายแสดงชื่อของสนามบินตามข้อ ๘๐๒ ต้องติดตั้งอยู่ในบริเวณสนามบินเพื่อให้สามารถอ่านได้ชัดเจนจากทุกมุมเหนือแนวระดับในระยะไกลที่สุดเท่าที่จะทำได้	คงเดิม
831	ป้ายแสดงชื่อของสนามบินต้องประกอบด้วยชื่อของสนามบิน	804	ป้ายแสดงชื่อของสนามบินต้องประกอบด้วยชื่อของสนามบิน	คงเดิม
832	สีของป้ายสัญลักษณ์ต้องมีความชัดเจนเพียงพอและแตกต่างจากพื้นหลัง	805	สีของป้ายสัญลักษณ์ต้องมีความชัดเจนเพียงพอและแตกต่างจากพื้นหลัง	คงเดิม
833	ตัวอักษรบนป้ายสัญลักษณ์ต้องมีความสูงไม่น้อยกว่าสามเมตร	806	ตัวอักษรบนป้ายสัญลักษณ์ต้องมีความสูงไม่น้อยกว่าสามเมตร	คงเดิม
	ฉ. ป้ายแสดงหมายเลขหลุมจอดอากาศยาน (Aircraft Stand Identification Signs)		ฉ. ป้ายแสดงหมายเลขหลุมจอดอากาศยาน (Aircraft Stand Identification Signs)	คงเดิม
834	หากทำได้ สนามบินต้องจัดให้มีป้ายแสดงหมายเลขหลุมจอดอากาศยานเพิ่มเติมจากการทำเครื่องหมายแสดงหมายเลขหลุมจอดอากาศยาน	807	หากทำได้ สนามบินต้องจัดให้มีป้ายแสดงหมายเลขหลุมจอดอากาศยานเพิ่มเติมจากการทำเครื่องหมายแสดงหมายเลขหลุมจอดอากาศยาน	คงเดิม
835	ป้ายแสดงหมายเลขหลุมจอดอากาศยานต้องติดตั้งอยู่ในตำแหน่งที่สามารถมองเห็นได้อย่างชัดเจนจากห้องนักบิน ที่ตำแหน่งก่อนที่อากาศยานจะขับเคลื่อนเข้าสู่หลุมจอดอากาศยานนั้น ๆ	808	ป้ายแสดงหมายเลขหลุมจอดอากาศยานต้องติดตั้งอยู่ในตำแหน่งที่สามารถมองเห็นได้อย่างชัดเจนจากห้องนักบิน ที่ตำแหน่งก่อนที่อากาศยานจะขับเคลื่อนเข้าสู่หลุมจอดอากาศยานนั้น ๆ	คงเดิม
836	ป้ายแสดงหมายเลขหลุมจอดอากาศยานต้องประกอบด้วยข้อความสีดำบนพื้นหลังสีเหลือง	809	ป้ายแสดงหมายเลขหลุมจอดอากาศยานต้องประกอบด้วยข้อความสีดำบนพื้นหลังสีเหลือง	คงเดิม
	ช. ป้ายแสดงตำแหน่งหยุดคอยบนถนน (Road-Holding Position Sign)		ช. ป้ายแสดงตำแหน่งหยุดคอยบนถนน (Road-Holding Position Sign)	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
837	สนามบินต้องจัดให้มีป้ายแสดงตำแหน่งหยุดคอยบนถนน ณ ตำแหน่งที่ถนนทุกสายซึ่งเชื่อมเข้าสู่ทางวิ่ง	810	สนามบินต้องจัดให้มีป้ายแสดงตำแหน่งหยุดคอยบนถนน ณ ตำแหน่งที่ถนนทุกสายซึ่งเชื่อมเข้าสู่ทางวิ่ง	คงเดิม
838	ป้ายแสดงตำแหน่งหยุดคอยบนถนนต้องติดตั้งห่างจากขอบถนนเป็นระยะทางหนึ่งจุดห้าเมตร ทางด้านซ้ายหรือขวาก็ได้ ณ ตำแหน่งหยุดคอยเข้าทางวิ่ง ทั้งนี้ ตามความเหมาะสมของกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก	811	ป้ายแสดงตำแหน่งหยุดคอยบนถนนต้องติดตั้งห่างจากขอบถนนเป็นระยะทางหนึ่งจุดห้าเมตร ทางด้านซ้ายหรือขวาก็ได้ ณ ตำแหน่งหยุดคอยเข้าทางวิ่ง ทั้งนี้ ตามความเหมาะสมของกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก	คงเดิม
839	ป้ายแสดงตำแหน่งหยุดคอยบนถนนต้องประกอบด้วยข้อความสีขาวบนพื้นหลังสีแดง	812	ป้ายแสดงตำแหน่งหยุดคอยบนถนนต้องประกอบด้วยข้อความสีขาวบนพื้นหลังสีแดง	คงเดิม
840	ข้อความบนป้ายแสดงตำแหน่งหยุดคอยบนถนนต้องเป็นทั้งภาษาไทยและภาษาอังกฤษและเป็นไปตามกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก รวมทั้งต้องประกอบด้วยสิ่งต่อไปนี้ (๑) ข้อความให้หยุด (๒) หากมีความเหมาะสมอาจเพิ่มเติมข้อความดังต่อไปนี้ (ก) ข้อความที่กำหนดว่า ผู้ขับขี่ยานพาหนะต้องได้รับอนุญาตจากพนักงานควบคุมจราจรทางอากาศก่อนขับเคลื่อนต่อไป (ข) ข้อความระบุตำแหน่ง	813	ข้อความบนป้ายแสดงตำแหน่งหยุดคอยบนถนนต้องเป็นทั้งภาษาไทยและภาษาอังกฤษและเป็นไปตามกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก รวมทั้งต้องประกอบด้วยสิ่งต่อไปนี้ (๑) ข้อความให้หยุด (๒) หากมีความเหมาะสมอาจเพิ่มเติมข้อความดังต่อไปนี้ (ก) ข้อความที่กำหนดว่า ผู้ขับขี่ยานพาหนะต้องได้รับอนุญาตจากพนักงานควบคุมจราจรทางอากาศก่อนขับเคลื่อนต่อไป (ข) ข้อความระบุตำแหน่ง	แก้ไขข้อความตาม Annex 14 5.4.7.4 The inscription on a road-holding position sign shall be in the national language, be in conformity with the local traffic regulations and include the following:
841	ป้ายแสดงตำแหน่งหยุดคอยบนถนนสำหรับใช้ในเวลาากลางคืนต้องเป็นป้ายสะท้อนแสงหรือติดตั้งไฟส่องสว่างด้วย	814	ป้ายแสดงตำแหน่งหยุดคอยบนถนนสำหรับใช้ในเวลาากลางคืนต้องเป็นป้ายสะท้อนแสงหรือติดตั้งไฟส่องสว่างด้วย	คงเดิม
	๕. วัตถุที่ใช้เป็นเครื่องหมาย (Markers) ก. บททั่วไป		๕. วัตถุที่ใช้เป็นเครื่องหมาย (Markers) ก. บททั่วไป	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
842	วัตถุที่ใช้เป็นเครื่องหมาย ต้องมีลักษณะที่แตกหักง่าย ถ้าวัตถุเหล่านั้นอยู่ในบริเวณใกล้ทางวิ่งหรือทางขับ วัตถุดังกล่าวต้องมีความสูงที่เหมาะสมและอยู่ในระดับที่ต่ำเพียงพอเพื่อรักษาระยะปลอดภัยของใบพัดและเครื่องยนต์ของอากาศยาน สนามบินอาจใช้สมอยืดหรือโซ่เพื่อยึดวัตถุที่ใช้เป็นเครื่องหมายตามวรรคหนึ่ง เพื่อป้องกันไม่ให้วัตถุแตกหักและหลุดออกจากการยึด ซึ่งเกิดจากแรงลม	815	วัตถุที่ใช้เป็นเครื่องหมาย ต้องมีลักษณะที่แตกหักง่าย ถ้าวัตถุเหล่านั้นอยู่ในบริเวณใกล้ทางวิ่งหรือทางขับ วัตถุดังกล่าวต้องมีความสูงที่เหมาะสมและอยู่ในระดับที่ต่ำเพียงพอเพื่อรักษาระยะปลอดภัยของใบพัดและเครื่องยนต์ของอากาศยาน สนามบินอาจใช้สมอยืดหรือโซ่เพื่อยึดวัตถุที่ใช้เป็นเครื่องหมายตามวรรคหนึ่ง เพื่อป้องกันไม่ให้วัตถุแตกหักและหลุดออกจากการยึด ซึ่งเกิดจากแรงลม	คงเดิม
	ข. วัตถุแสดงขอบทางวิ่งที่ไม่มีผิวพื้นจราจร (Unpaved Runway Edge Markers)		ข. วัตถุแสดงขอบทางวิ่งที่ไม่มีผิวพื้นจราจร (Unpaved Runway Edge Markers)	คงเดิม
843	สนามบินต้องจัดให้มีวัตถุที่ใช้เป็นเครื่องหมายเพื่อแสดงขอบเขตของทางวิ่งที่ไม่มีผิวพื้นจราจร เมื่อรูปร่างลักษณะของพื้นผิวทางวิ่งไม่มีความชัดเจนเมื่อเปรียบเทียบกับพื้นดินโดยรอบ	816	สนามบินต้องจัดให้มีวัตถุที่ใช้เป็นเครื่องหมายเพื่อแสดงขอบเขตของทางวิ่งที่ไม่มีผิวพื้นจราจร เมื่อรูปร่างลักษณะของพื้นผิวทางวิ่งไม่มีความชัดเจนเมื่อเปรียบเทียบกับพื้นดินโดยรอบ	คงเดิม
844	ในกรณีที่มีการติดตั้งไฟทางวิ่ง สนามบินต้องจัดให้มีวัตถุแสดงขอบทางวิ่งติดตั้งรวมเข้ากับไฟทางวิ่งนั้น ๆ และในกรณีที่ไม่มีการติดตั้งไฟทางวิ่ง สนามบินต้องจัดให้มีวัตถุที่ใช้เป็นเครื่องหมายรูปทรงสี่เหลี่ยมมุมฉากหรือรูปกรวยเพื่อใช้ในการกำหนดขอบเขตของทางวิ่งให้ชัดเจน	817	ในกรณีที่มีการติดตั้งไฟทางวิ่ง สนามบินต้องจัดให้มีวัตถุแสดงขอบทางวิ่งติดตั้งรวมเข้ากับไฟทางวิ่งนั้น ๆ และในกรณีที่ไม่มีการติดตั้งไฟทางวิ่ง สนามบินต้องจัดให้มีวัตถุที่ใช้เป็นเครื่องหมายรูปทรงสี่เหลี่ยมมุมฉากหรือรูปกรวยเพื่อใช้ในการกำหนดขอบเขตของทางวิ่งให้ชัดเจน	คงเดิม
845	วัตถุแสดงขอบทางวิ่งรูปทรงสี่เหลี่ยมมุมฉาก ต้องมีขนาดกว้างหนึ่งเมตรและยาวสามเมตรเป็นอย่างน้อย และต้องจัดวางโดยให้แนวยาวขนานกับเส้นกึ่งกลางทางวิ่ง ส่วนวัตถุแสดงขอบทางวิ่งรูปทรงกรวยต้องมีความสูงไม่เกินห้าสิบเซนติเมตร	818	วัตถุแสดงขอบทางวิ่งรูปทรงสี่เหลี่ยมมุมฉาก ต้องมีขนาดกว้างหนึ่งเมตรและยาวสามเมตรเป็นอย่างน้อย และต้องจัดวางโดยให้แนวยาวขนานกับเส้นกึ่งกลางทางวิ่ง ส่วนวัตถุแสดงขอบทางวิ่งรูปทรงกรวยต้องมีความสูงไม่เกินห้าสิบเซนติเมตร	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
	ค. วัตถุแสดงขอบทางหยุด (Stopway Edge Markers)		ค. วัตถุแสดงขอบทางหยุด (Stopway Edge Markers)	คงเดิม
846	สนามบินต้องจัดให้มีวัตถุแสดงขอบทางหยุดเพื่อแสดงขอบเขตของทางหยุด เมื่อรูปร่างลักษณะของพื้นผิวทางหยุดไม่มีความชัดเจนเมื่อเปรียบเทียบกับพื้นดินโดยรอบ	819	สนามบินต้องจัดให้มีวัตถุแสดงขอบทางหยุดเพื่อแสดงขอบเขตของทางหยุด เมื่อรูปร่างลักษณะของพื้นผิวทางหยุดไม่มีความชัดเจนเมื่อเปรียบเทียบกับพื้นดินโดยรอบ	คงเดิม
847	วัตถุแสดงขอบทางหยุดต้องมีลักษณะแตกต่างจากวัตถุแสดงขอบทางวิ่งใด ๆ อย่างเพียงพอ เพื่อหลีกเลี่ยงความสับสนในการแยกแยะวัตถุทั้งสอง วัตถุตามวรรคหนึ่ง ในทางปฏิบัติอาจสามารถใช้แผ่นระนาบแนวตั้งที่พรางไว้ในด้านตรงข้ามเมื่อมองจากทางวิ่งได้	820	วัตถุแสดงขอบทางหยุดต้องมีลักษณะแตกต่างจากวัตถุแสดงขอบทางวิ่งใด ๆ อย่างเพียงพอ เพื่อหลีกเลี่ยงความสับสนในการแยกแยะวัตถุทั้งสอง วัตถุตามวรรคหนึ่ง ในทางปฏิบัติอาจสามารถใช้แผ่นระนาบแนวตั้งที่พรางไว้ในด้านตรงข้ามเมื่อมองจากทางวิ่งได้	คงเดิม
	ง. วัตถุแสดงขอบทางขับ (Taxiway Edge Markers)		ง. วัตถุแสดงขอบทางขับ (Taxiway Edge Markers)	คงเดิม
848	สนามบินต้องจัดให้มีวัตถุแสดงขอบทางขับ ในกรณีที่ทางวิ่งมีรหัสตัวเลขเป็น ๑ หรือ ๒ และบนทางขับไม่มีไฟกึ่งกลางทางขับหรือไฟขอบทางขับหรือวัตถุแสดงเส้นกึ่งกลางทางขับ	821	สนามบินต้องจัดให้มีวัตถุแสดงขอบทางขับ ในกรณีที่ทางวิ่งมีรหัสตัวเลขเป็น ๑ หรือ ๒ และบนทางขับไม่มีไฟกึ่งกลางทางขับหรือไฟขอบทางขับหรือวัตถุแสดงเส้นกึ่งกลางทางขับ	คงเดิม
849	สนามบินต้องติดตั้งวัตถุแสดงขอบทางขับในตำแหน่งที่เหมือนกับตำแหน่งที่ใช้ติดตั้งไฟขอบทางขับเป็นอย่างน้อย	822	สนามบินต้องติดตั้งวัตถุแสดงขอบทางขับในตำแหน่งที่เหมือนกับตำแหน่งที่ใช้ติดตั้งไฟขอบทางขับเป็นอย่างน้อย	คงเดิม
850	วัตถุแสดงขอบทางขับตามข้อ ๘๔๔ ต้องเป็นสีน้ำเงินสะท้อนแสง	823	วัตถุแสดงขอบทางขับตามข้อ ๘๒๒ ต้องเป็นสีน้ำเงินสะท้อนแสง	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
851	จากมุมมองของนักบิน เมื่อมองไปที่วัตถุแสดงขอบทางขั้วด้านที่ใช้แสดงขอบเขต ต้องเห็นวัตถุดังกล่าวมีลักษณะเป็นสี่เหลี่ยมมุมฉากและมีพื้นที่ไม่น้อยกว่าหนึ่งร้อยห้าสิบตารางเซนติเมตร	824	จากมุมมองของนักบิน เมื่อมองไปที่วัตถุแสดงขอบทางขั้วด้านที่ใช้แสดงขอบเขต ต้องเห็นวัตถุดังกล่าวมีลักษณะเป็นสี่เหลี่ยมมุมฉากและมีพื้นที่ไม่น้อยกว่าหนึ่งร้อยห้าสิบตารางเซนติเมตร	คงเดิม
852	วัตถุแสดงขอบทางขั้วต้องมีลักษณะแตกหักง่าย โดยต้องมีความสูงที่เหมาะสมและอยู่ในระดับที่ต่ำเพียงพอเพื่อรักษากระยะปลอดภัยของใบพัดและเครื่องยนต์ของอากาศยาน	825	วัตถุแสดงขอบทางขั้วต้องมีลักษณะแตกหักง่าย โดยต้องมีความสูงที่เหมาะสมและอยู่ในระดับที่ต่ำเพียงพอเพื่อรักษากระยะปลอดภัยของใบพัดและเครื่องยนต์ของอากาศยาน	คงเดิม
	จ. วัตถุแสดงเส้นกึ่งกลางทางขั้ว (Taxiway Centre Line Markers)		จ. วัตถุแสดงเส้นกึ่งกลางทางขั้ว (Taxiway Centre Line Markers)	คงเดิม
853	สนามบินต้องจัดให้มีวัตถุแสดงเส้นกึ่งกลางทางขั้วในกรณีที่ทางวิ่งมีรหัสตัวเลขเป็น ๑ หรือ ๒ และไม่มีไฟกึ่งกลางทางขั้วหรือไฟขอบทางขั้วหรือวัตถุแสดงขอบทางขั้ว	826	สนามบินต้องจัดให้มีวัตถุแสดงเส้นกึ่งกลางทางขั้วในกรณีที่ทางวิ่งมีรหัสตัวเลขเป็น ๑ หรือ ๒ และไม่มีไฟกึ่งกลางทางขั้วหรือไฟขอบทางขั้วหรือวัตถุแสดงขอบทางขั้ว	คงเดิม
854	ในกรณีที่ต้องการทำให้การใช้เครื่องหมายเส้นกึ่งกลางทางขั้วนำทางได้ดีขึ้น สนามบินต้องจัดให้มีวัตถุแสดงเส้นกึ่งกลางทางขั้ว สำหรับทางวิ่งมีรหัสตัวเลขเป็น ๓ หรือ ๔ และทางวิ่งนั้นไม่มีไฟกึ่งกลางทางขั้ว	827	ในกรณีที่ต้องการทำให้การใช้เครื่องหมายเส้นกึ่งกลางทางขั้วนำทางได้ดีขึ้น สนามบินต้องจัดให้มีวัตถุแสดงเส้นกึ่งกลางทางขั้ว สำหรับทางวิ่งมีรหัสตัวเลขเป็น ๓ หรือ ๔ และทางวิ่งนั้นไม่มีไฟกึ่งกลางทางขั้ว	คงเดิม
855	สนามบินต้องติดตั้งวัตถุแสดงเส้นกึ่งกลางทางขั้วในตำแหน่งเดียวกับตำแหน่งที่ใช้ติดตั้งไฟกึ่งกลางทางขั้วเป็นอย่างน้อย	828	สนามบินต้องติดตั้งวัตถุแสดงเส้นกึ่งกลางทางขั้วในตำแหน่งเดียวกับตำแหน่งที่ใช้ติดตั้งไฟกึ่งกลางทางขั้วเป็นอย่างน้อย	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
856	วัตถุแสดงเส้นกึ่งกลางทางขับต้องติดตั้งอยู่บน เครื่องหมายเส้นกึ่งกลางทางขับ ยกเว้นกรณีที่ไม่ สามารถทำได้ ตำแหน่งในการติดตั้งวัตถุดังกล่าว สามารถขยับไปทางด้านข้างได้ในระยะไม่เกิน สามสิบเซนติเมตร	829	วัตถุแสดงเส้นกึ่งกลางทางขับต้องติดตั้งอยู่บน เครื่องหมายเส้นกึ่งกลางทางขับ ยกเว้นกรณีที่ไม่ สามารถทำได้ ตำแหน่งในการติดตั้งวัตถุดังกล่าว สามารถขยับไปทางด้านข้างได้ในระยะไม่เกิน สามสิบเซนติเมตร	คงเดิม
857	วัตถุแสดงเส้นกึ่งกลางทางขับต้องเป็นสีเขียว สะท้อนแสง	830	วัตถุแสดงเส้นกึ่งกลางทางขับต้องเป็นสีเขียว สะท้อนแสง	คงเดิม
858	จากมุมมองของนักบิน เมื่อมองไปที่วัตถุด้านที่ใช้ แสดงเส้นกึ่งกลางทางขับ ต้องเห็นวัตถุดังกล่าวมี ลักษณะเป็นสีเหลี่ยมมุมฉากและมีพื้นที่ที่มองเห็น ไม่น้อยกว่าสี่สิบตารางเซนติเมตร	831	จากมุมมองของนักบิน เมื่อมองไปที่วัตถุด้านที่ใช้ แสดงเส้นกึ่งกลางทางขับ ต้องเห็นวัตถุดังกล่าวมี ลักษณะเป็นสีเหลี่ยมมุมฉากและมีพื้นที่ที่มองเห็น ไม่น้อยกว่าสี่สิบตารางเซนติเมตร	คงเดิม
859	วัตถุแสดงเส้นกึ่งกลางทางขับต้องได้รับการ ออกแบบและติดตั้งให้สามารถทนต่อการบดทับ ด้วยล้ออากาศยาน โดยไม่ก่อให้เกิดความเสียหาย ต่อทั้งอากาศยานและวัตถุแสดงเส้นกึ่งกลางทาง ขับนั้น	832	วัตถุแสดงเส้นกึ่งกลางทางขับต้องได้รับการ ออกแบบและติดตั้งให้สามารถทนต่อการบดทับ ด้วยล้ออากาศยาน โดยไม่ก่อให้เกิดความเสียหาย ต่อทั้งอากาศยานและวัตถุแสดงเส้นกึ่งกลางทาง ขับนั้น	คงเดิม
	ฉ. วัตถุแสดงขอบทางขับที่ไม่มีผิวพื้นจราจร (Unpaved Taxiway Edge Markers)		ฉ. วัตถุแสดงขอบทางขับที่ไม่มีผิวพื้นจราจร (Unpaved Taxiway Edge Markers)	คงเดิม
860	สนามบินต้องจัดให้มีวัตถุที่ใช้เป็นเครื่องหมายเพื่อ แสดงขอบเขตของทางขับที่ไม่มีผิวพื้นจราจร เมื่อ รูปร่างลักษณะของพื้นผิวทางขับไม่มีความชัดเจน เมื่อเปรียบเทียบกับพื้นดินโดยรอบ	833	สนามบินต้องจัดให้มีวัตถุที่ใช้เป็นเครื่องหมายเพื่อ แสดงขอบเขตของทางขับที่ไม่มีผิวพื้นจราจร เมื่อ รูปร่างลักษณะของพื้นผิวทางขับไม่มีความชัดเจน เมื่อเปรียบเทียบกับพื้นดินโดยรอบ	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
861	ในกรณีที่มีการติดตั้งไฟทางขับ สนามบินต้องจัดให้มีวัตถุแสดงขอบทางขับติดตั้งรวมเข้ากับไฟทางขับนั้น ๆ และในกรณีที่ไม่มีการติดตั้งไฟทางขับ สนามบินต้องจัดให้มีวัตถุที่ใช้เป็นเครื่องหมายรูปทรงกรวยเพื่อใช้ในการกำหนดขอบเขตของทางขับให้ชัดเจน	834	ในกรณีที่มีการติดตั้งไฟทางขับ สนามบินต้องจัดให้มีวัตถุแสดงขอบทางขับติดตั้งรวมเข้ากับไฟทางขับนั้น ๆ และในกรณีที่ไม่มีการติดตั้งไฟทางขับ สนามบินต้องจัดให้มีวัตถุที่ใช้เป็นเครื่องหมายรูปทรงกรวยเพื่อใช้ในการกำหนดขอบเขตของทางขับให้ชัดเจน	คงเดิม
	ข. วัตถุบอกเขตแนว (Boundary Markers)		ข. วัตถุบอกเขตแนว (Boundary Markers)	คงเดิม
862	สนามบินต้องจัดให้มีวัตถุบอกเขตแนว หากบริเวณพื้นที่สำหรับการบินลงไม่มีทางวิ่ง	835	สนามบินต้องจัดให้มีวัตถุบอกเขตแนว หากบริเวณพื้นที่สำหรับการบินลงไม่มีทางวิ่ง	คงเดิม
863	วัตถุบอกเขตแนวต้องติดตั้งตามแนวขอบเขตของพื้นที่สำหรับการบินลง โดยมีระยะห่างกันไม่เกินสองร้อยเมตร หากมีการใช้วัตถุบอกเขตแนวที่มีลักษณะตามรูปที่ ๔๔ หรือหากมีการใช้วัตถุบอกเขตแนวที่มีลักษณะเป็นรูปทรงกรวย วัตถุดังกล่าวต้องติดตั้งให้มีระยะห่างกันประมาณเก้าสิบเมตร และต้องมีวัตถุบอกเขตแนวติดตั้งไว้ที่มุมแต่ละมุมของพื้นที่สำหรับการบินลง	836	วัตถุบอกเขตแนวต้องติดตั้งตามแนวขอบเขตของพื้นที่สำหรับการบินลง โดยมีระยะห่างกันไม่เกินสองร้อยเมตร หากมีการใช้วัตถุบอกเขตแนวที่มีลักษณะตามรูปที่ ๔๔ หรือหากมีการใช้วัตถุบอกเขตแนวที่มีลักษณะเป็นรูปทรงกรวย วัตถุดังกล่าวต้องติดตั้งให้มีระยะห่างกันประมาณเก้าสิบเมตร และต้องมีวัตถุบอกเขตแนวติดตั้งไว้ที่มุมแต่ละมุมของพื้นที่สำหรับการบินลง	คงเดิม
864	วัตถุบอกเขตแนวต้องมีรูปแบบตามที่แสดงไว้ในรูปที่ ๔๔ หรือมีลักษณะเป็นรูปทรงกรวยที่มีความสูงไม่น้อยกว่าห้าสิบเซนติเมตร และมีเส้นผ่านศูนย์กลางที่ฐานไม่น้อยกว่าเจ็ดสิบห้าเซนติเมตร วัตถุบอกเขตแนวต้องมีสีที่มองเห็นได้เด่นชัดตัดกับพื้นหลัง และต้องใช้สีเพียงสีเดียว คือ สีส้มหรือสีแดง หรือใช้สีสองสีที่ตัดกัน คือ สีส้มและสีขาว หรือใช้สีแดงและสีขาวก็ได้ ยกเว้นกรณีที่ตั้งดังกล่าวกลมกลืนกับสีของพื้นหลัง	837	วัตถุบอกเขตแนวต้องมีรูปแบบตามที่แสดงไว้ในรูปที่ ๔๔ หรือมีลักษณะเป็นรูปทรงกรวยที่มีความสูงไม่น้อยกว่าห้าสิบเซนติเมตร และมีเส้นผ่านศูนย์กลางที่ฐานไม่น้อยกว่าเจ็ดสิบห้าเซนติเมตร วัตถุบอกเขตแนวต้องมีสีที่มองเห็นได้เด่นชัดตัดกับพื้นหลัง และต้องใช้สีเพียงสีเดียว คือ สีส้มหรือสีแดง หรือใช้สีสองสีที่ตัดกัน คือ สีส้มและสีขาว หรือใช้สีแดงและสีขาวก็ได้ ยกเว้นกรณีที่ตั้งดังกล่าวกลมกลืนกับสีของพื้นหลัง	คงเดิม

ชื่อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ชื่อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
รูปที่ 44	วัตถุประสงค์เขตแนว	รูปที่ 44	วัตถุประสงค์เขตแนว	คงเดิม
	ส่วนที่ ๒ เครื่องอำนวยความสะดวกในการเดิน อากาศ ประเภททัศนวิสัย สำหรับแสดงสิ่งกีดขวาง ๑. วัตถุประสงค์ต้องมีการทำเครื่องหมายหรือติดตั้งไฟ แสดงสิ่งกีดขวาง		ส่วนที่ ๒ เครื่องอำนวยความสะดวกในการเดิน อากาศ ประเภททัศนวิสัย สำหรับแสดงสิ่งกีดขวาง ๑. วัตถุประสงค์ต้องมีการทำเครื่องหมายหรือติดตั้งไฟ แสดงสิ่งกีดขวาง	คงเดิม
865	เพื่อประโยชน์ในการลดภาวะอันตรายที่จะเกิดกับ อากาศยานด้วยการระบุตำแหน่งที่มีอยู่ของสิ่งกีด ขวาง โดยไม่จำเป็นต้องลดข้อจำกัดในการ ปฏิบัติการบินอันอาจเกิดขึ้นจากสิ่งกีดขวาง ดังกล่าว ให้สนามบินทำเครื่องหมายหรือติดตั้งไฟ แสดงสิ่งกีดขวางตามความในหมวดนี้	838	เพื่อประโยชน์ในการลดภาวะอันตรายที่จะเกิดกับ อากาศยานด้วยการระบุตำแหน่งที่มีอยู่ของสิ่งกีด ขวาง โดยไม่จำเป็นต้องลดข้อจำกัดในการ ปฏิบัติการบินอันอาจเกิดขึ้นจากสิ่งกีดขวาง ดังกล่าว ให้สนามบินทำเครื่องหมายหรือติดตั้งไฟ แสดงสิ่งกีดขวางตามความในหมวดนี้	คงเดิม
866	สนามบินต้องรับผิดชอบในการทำเครื่องหมาย หรือติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางในพื้นที่ผิวจำกัดสิ่งกีด ขวางตามความในหมวดนี้ ภายในพื้นที่ ๒d นอกเขตพื้นผิวจำกัดสิ่งกีด ขวางตามวรรคหนึ่ง ให้สนามบินรับผิดชอบใน ความปลอดภัยของอากาศยานด้วยการตรวจตรา (monitor) และดำเนินการจัดให้มีกระบวนการ ประสานงานเพื่อให้มีการทำเครื่องหมายหรือ ติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่อาจก่อให้เกิดอันตราย ต่อการปฏิบัติการของอากาศยาน	839	สนามบินต้องรับผิดชอบในการทำเครื่องหมาย หรือติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางในพื้นที่ผิวจำกัดสิ่งกีด ขวางตามความในหมวดนี้ ภายในพื้นที่ ๒d นอกเขตพื้นผิวจำกัดสิ่งกีด ขวางตามวรรคหนึ่ง ให้สนามบินรับผิดชอบใน ความปลอดภัยของอากาศยานด้วยการตรวจตรา (monitor) และดำเนินการจัดให้มีกระบวนการ ประสานงานเพื่อให้มีการทำเครื่องหมายหรือ ติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่อาจก่อให้เกิดอันตราย ต่อการปฏิบัติการของอากาศยาน	คงเดิม
	ก. วัตถุประสงค์ที่อยู่ในขอบเขตตามแนวขวางของ พื้นผิวจำกัดสิ่งกีดขวาง		ก. วัตถุประสงค์ที่อยู่ในขอบเขตตามแนวขวางของ พื้นผิวจำกัดสิ่งกีดขวาง	แก้คำให้เหมาะสม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
867	<p>ให้ถือว่ายานพาหนะและวัตถุเคลื่อนที่ได้ใด ๆ ที่ไม่ใช่อากาศยานที่อยู่บนพื้นที่เคลื่อนไหวของสนามบินเป็นสิ่งกีดขวาง และสนามบินต้องทำเครื่องหมายสำหรับแสดงสิ่งกีดขวาง และหากยานพาหนะและสนามบินนั้นมีการใช้งานในเวลากลางคืนหรือในสภาพทัศนวิสัยต่ำ สนามบินต้องติดตั้งไฟสำหรับแสดงสิ่งกีดขวาง</p> <p>ความในวรรคหนึ่งไม่นำมาใช้บังคับกับอุปกรณ์และยานพาหนะสำหรับให้บริการอากาศยานที่ใช้เฉพาะในลานจอดอากาศยาน ซึ่งอาจยกเว้นการติดตั้งไฟสำหรับแสดงสิ่งกีดขวางได้ แต่สนามบินต้องกำหนดเงื่อนไขการใช้งานไฟดังกล่าวไว้ในคู่มือการดำเนินงานสนามบินด้วย</p>	840	<p>ให้ถือว่ายานพาหนะและวัตถุเคลื่อนที่ได้ใด ๆ ที่ไม่ใช่อากาศยานที่อยู่บนพื้นที่เคลื่อนไหวของสนามบินเป็นสิ่งกีดขวาง และสนามบินต้องทำเครื่องหมายสำหรับแสดงสิ่งกีดขวาง และหากยานพาหนะและสนามบินนั้นมีการใช้งานในเวลากลางคืนหรือในสภาพทัศนวิสัยต่ำ สนามบินต้องติดตั้งไฟสำหรับแสดงสิ่งกีดขวางด้วย</p> <p>ความในวรรคหนึ่งไม่นำมาใช้บังคับกับอุปกรณ์และยานพาหนะสำหรับให้บริการอากาศยานที่ใช้เฉพาะในลานจอดอากาศยาน ซึ่งอาจยกเว้นการทำเครื่องหมายและการติดตั้งไฟสำหรับแสดงสิ่งกีดขวางได้ แต่สนามบินต้องกำหนดเงื่อนไขการใช้งานไฟดังกล่าวไว้ในคู่มือการดำเนินงานสนามบินด้วย</p>	<p>1. แก้คำให้เหมาะสม</p> <p>2. ตัดเรื่องการกำหนดเงื่อนไขในคู่มือการดำเนินงานสนามบินออก</p> <p>Annex 14 6.1.1.1: Vehicles and other mobile objects, excluding aircraft, on the movement area of an aerodrome are obstacles and shall be marked and, if the vehicles and aerodrome are used at night or in conditions of low visibility, lighted, except that aircraft servicing equipment and vehicles used only on aprons may be exempt.</p>
868	<p>สนามบินต้องทำเครื่องหมายที่ไฟภาคพื้นสำหรับการบินซึ่งยกระดับขึ้นเหนือพื้นภายในพื้นที่เคลื่อนไหว เพื่อให้เห็นได้อย่างชัดเจนในเวลากลางวัน ทั้งนี้ สนามบินต้องไม่ติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่ไฟภาคพื้นและป้ายสัญลักษณ์ที่ยกระดับขึ้นในพื้นที่เคลื่อนไหว</p>	841	<p>สนามบินต้องทำเครื่องหมายที่ไฟภาคพื้นสำหรับการบินซึ่งยกระดับขึ้นเหนือพื้นภายในพื้นที่เคลื่อนไหว เพื่อให้เห็นได้อย่างชัดเจนในเวลากลางวัน ทั้งนี้ สนามบินต้องไม่ติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่ไฟภาคพื้นและป้ายสัญลักษณ์ที่ยกระดับขึ้นในพื้นที่เคลื่อนไหว</p>	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
869	สนามบินต้องทำเครื่องหมายแสดงสิ่งกีดขวางทั้งหมดที่อยู่ภายในระยะตามที่กำหนดไว้ในตารางที่ ๑๐ คอลัมน์ที่ ๑๑ หรือคอลัมน์ที่ ๑๒ จากเส้นกึ่งกลางทางขับ ทางขับในลานจอดอากาศยาน หรือทางขับที่เข้าสู่หลุมจอดอากาศยาน และในกรณีที่เป็นทางขับ ทางขับในลานจอดอากาศยาน หรือทางขับที่เข้าสู่หลุมจอดอากาศยานที่มีการใช้งานในเวลากลางวัน นอกจากต้องทำเครื่องหมายแล้ว สนามบินต้องติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางด้วย	842	สนามบินต้องทำเครื่องหมายแสดงสิ่งกีดขวางทั้งหมดที่อยู่ภายในระยะตามที่กำหนดไว้ในตารางที่ ๑๐ คอลัมน์ที่ (๑๑) หรือคอลัมน์ที่ (๑๒) จากเส้นกึ่งกลางทางขับ ทางขับในลานจอดอากาศยาน หรือทางขับที่เข้าสู่หลุมจอดอากาศยาน และในกรณีที่เป็นทางขับ ทางขับในลานจอดอากาศยาน หรือทางขับที่เข้าสู่หลุมจอดอากาศยานที่มีการใช้งานในเวลากลางวัน นอกจากต้องทำเครื่องหมายแล้ว สนามบินต้องติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางด้วย	ปรับคำสอดคล้องกันทั้งฉบับ
870	<p>ในกรณีที่มีสิ่งกีดขวางติดตรงที่ยื่นเหนือพื้นผิวไต่ระดับ สนามบินต้องทำเครื่องหมายแสดงสิ่งกีดขวาง ภายในระยะสามพันเมตรจากขอบในของพื้นผิวไต่ระดับดังกล่าว และหากทางวิ่งมีการใช้งานในเวลากลางวัน สนามบินต้องติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางด้วย เว้นแต่ในกรณี ดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) สิ่งกีดขวางนั้นมีสิ่งกีดขวางติดตรงอื่นบดบังอยู่ สนามบินอาจไม่ต้องทำเครื่องหมายและติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางก็ได้</p> <p>(๒) สิ่งกีดขวางนั้นมีการติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงปานกลาง ประเภท A ในเวลากลางวัน และมีความสูงเหนือระดับพื้นดินโดยรอบไม่เกินหนึ่งร้อยห้าสิบเมตร สนามบินอาจไม่ต้องทำเครื่องหมายแสดงสิ่งกีดขวางก็ได้</p> <p>(๓) สิ่งกีดขวางนั้นมีการติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงสูงในเวลากลางวัน สนามบินอาจไม่ต้องทำเครื่องหมายแสดงสิ่งกีดขวางก็ได้</p>	843	<p>ในกรณีที่มีสิ่งกีดขวางติดตรงที่ยื่นเหนือพื้นผิวไต่ระดับ สนามบินต้องทำเครื่องหมายแสดงสิ่งกีดขวาง ภายในระยะสามพันเมตรจากขอบในของพื้นผิวไต่ระดับดังกล่าว และหากทางวิ่งมีการใช้งานในเวลากลางวัน สนามบินต้องติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางด้วย เว้นแต่ในกรณี ดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) สิ่งกีดขวางนั้นมีสิ่งกีดขวางติดตรงอื่นบดบังอยู่ สนามบินอาจไม่ต้องทำเครื่องหมายและติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางก็ได้</p> <p>(๒) สิ่งกีดขวางนั้นมีการติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงปานกลาง ประเภท A ในเวลากลางวัน และมีความสูงเหนือระดับพื้นดินโดยรอบไม่เกินหนึ่งร้อยห้าสิบเมตร สนามบินอาจไม่ต้องทำเครื่องหมายแสดงสิ่งกีดขวางก็ได้</p> <p>(๓) สิ่งกีดขวางนั้นมีการติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงสูงในเวลากลางวัน สนามบินอาจไม่ต้องทำเครื่องหมายแสดงสิ่งกีดขวางก็ได้</p>	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
	(๔) สิ่งกีดขวางนั้นเป็นประการ และการศึกษาทางด้านการบินแสดงให้เห็นว่าไฟของประการานั้น มีความสว่างเพียงพอ สนามบินอาจไม่ต้องติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางก็ได้		(๔) สิ่งกีดขวางนั้นเป็นประการ และการศึกษาทางด้านการบินแสดงให้เห็นว่าไฟของประการานั้น มีความสว่างเพียงพอ สนามบินอาจไม่ต้องติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางก็ได้	
871	<p>สนามบินต้องดำเนินการให้มีการทำเครื่องหมายแสดงสิ่งกีดขวางสำหรับวัตถุติดตั้งที่มีใช้สิ่งกีดขวาง ซึ่งอยู่ประชิดกับพื้นผิวไต่ระดับ และหากทางวิ่งนั้นมีการใช้งานในเวลากลางคืน สนามบินต้องติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางด้วย เมื่อพิจารณาแล้วเห็นว่าการทำเครื่องหมายและการติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางดังกล่าวมีความจำเป็นเพื่อหลีกเลี่ยงวัตถุนั้น ทั้งนี้ สนามบินอาจไม่ต้องทำเครื่องหมายแสดงสิ่งกีดขวางในกรณี ดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) วัตถุนั้นมีการติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงปานกลาง ประเภท A ในเวลากลางวัน และมีความสูงเหนือระดับพื้นดินโดยรอบไม่เกินหนึ่งร้อยห้าสิบเมตร</p> <p>(๒) วัตถุนั้นมีการติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงสูงในเวลากลางวัน</p>	844	<p>สนามบินต้องดำเนินการให้มีการทำเครื่องหมายแสดงสิ่งกีดขวางสำหรับวัตถุติดตั้งที่มีใช้สิ่งกีดขวาง ซึ่งอยู่ประชิดกับพื้นผิวไต่ระดับ และหากทางวิ่งนั้นมีการใช้งานในเวลากลางคืน สนามบินต้องติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางด้วย เมื่อพิจารณาแล้วเห็นว่าการทำเครื่องหมายและการติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางดังกล่าวมีความจำเป็นเพื่อหลีกเลี่ยงวัตถุนั้น ทั้งนี้ สนามบินอาจไม่ต้องทำเครื่องหมายแสดงสิ่งกีดขวางในกรณี ดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) วัตถุนั้นมีการติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงปานกลาง ประเภท A ในเวลากลางวัน และมีความสูงเหนือระดับพื้นดินโดยรอบไม่เกินหนึ่งร้อยห้าสิบเมตร</p> <p>(๒) วัตถุนั้นมีการติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงสูงในเวลากลางวัน</p>	คงเดิม

ชื่อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ชื่อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
872	<p>ในกรณีที่มีสิ่งกีดขวางติดตึ่งที่ยื่นเหนือพื้นผิวแนว ร้อนหรือเหนือพื้นผิวลาดเอียง สนามบินต้อง ดำเนินการให้มีเครื่องหมายแสดงสิ่งกีดขวาง ภายในระยะสามพันเมตรจากขอบในของพื้นผิว แนวร้อนหรือเหนือพื้นผิวลาดเอียง แล้วแต่กรณี และหากทางวิ่งนั้นมีการใช้งานในเวลากลางคืน สนามบินต้องติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางด้วย เว้น แต่ในกรณี ดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) สิ่งกีดขวางนั้นมีสิ่งกีดขวางติดตึ่งอื่นบดบังอยู่ สนามบินอาจไม่ต้องทำเครื่องหมายและติดตั้งไฟ แสดงสิ่งกีดขวางได้</p> <p>(๒) สิ่งกีดขวางนั้นมีการติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวาง ที่มีความเข้มแสงปานกลาง ประเภท A ในเวลา กลางวัน และมีความสูงเหนือระดับพื้นดินโดยรอบ ไม่เกินหนึ่งร้อยห้าสิบเมตร สนามบินอาจไม่ต้อง ทำเครื่องหมายแสดงสิ่งกีดขวางก็ได้</p> <p>(๓) สิ่งกีดขวางนั้นมีการติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวาง ที่มีความเข้มแสงสูงในเวลากลางวัน สนามบินอาจ ไม่ต้องทำเครื่องหมายแสดงสิ่งกีดขวางก็ได้</p> <p>(๔) สิ่งกีดขวางนั้นเป็นประการ และการศึกษา ทางการบินแสดงให้เห็นว่าไฟของประการ นั้นมีความสว่างเพียงพอ สนามบินอาจไม่ต้อง ติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางก็ได้</p>	845	<p>ในกรณีที่มีสิ่งกีดขวางติดตึ่งที่ยื่นเหนือพื้นผิวแนว ร้อนหรือเหนือพื้นผิวลาดเอียง สนามบินต้อง ดำเนินการให้มีเครื่องหมายแสดงสิ่งกีดขวาง ภายในระยะสามพันเมตรจากขอบในของพื้นผิว แนวร้อนหรือเหนือพื้นผิวลาดเอียง แล้วแต่กรณี และหากทางวิ่งนั้นมีการใช้งานในเวลากลางคืน สนามบินต้องติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางด้วย เว้น แต่ในกรณี ดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) สิ่งกีดขวางนั้นมีสิ่งกีดขวางติดตึ่งอื่นบดบังอยู่ สนามบินอาจไม่ต้องทำเครื่องหมายและติดตั้งไฟ แสดงสิ่งกีดขวางได้</p> <p>(๒) สิ่งกีดขวางนั้นมีการติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวาง ที่มีความเข้มแสงปานกลาง ประเภท A ในเวลา กลางวัน และมีความสูงเหนือระดับพื้นดินโดยรอบ ไม่เกินหนึ่งร้อยห้าสิบเมตร สนามบินอาจไม่ต้อง ทำเครื่องหมายแสดงสิ่งกีดขวางก็ได้</p> <p>(๓) สิ่งกีดขวางนั้นมีการติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวาง ที่มีความเข้มแสงสูงในเวลากลางวัน สนามบินอาจ ไม่ต้องทำเครื่องหมายแสดงสิ่งกีดขวางก็ได้</p> <p>(๔) สิ่งกีดขวางนั้นเป็นประการ และการศึกษา ทางการบินแสดงให้เห็นว่าไฟของประการ นั้นมีความสว่างเพียงพอ สนามบินอาจไม่ต้อง ติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางก็ได้</p>	คงเดิม

ชื่อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ชื่อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
873	<p>ในกรณีมีสิ่งกีดขวางติดตึ้งที่ยื่นเหนือพื้นผิวแนวระดับ สนามบินต้องทำเครื่องหมายแสดงสิ่งกีดขวาง และหากทางวิ่งนั้นมีการใช้งานในเวลา กลางคืน สนามบินต้องติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางด้วย เว้นแต่ในกรณี ดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) สนามบินอาจไม่ทำเครื่องหมายและติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางก็ได้ ในกรณีต่อไปนี้</p> <p>(ก) สิ่งกีดขวางนั้นมีสิ่งกีดขวางติดตึ้งอื่นบดบังอยู่ หรือ</p> <p>(ข) สำหรับพื้นที่ซึ่งถูกกีดขวางโดยวัตถุซึ่งไม่อาจเคลื่อนที่ได้ หรือภูมิประเทศที่เป็นบริเวณกว้าง และได้มีการกำหนดวิธีปฏิบัติเพื่อให้มั่นใจว่ามีระยะห่างในแนวตั้งที่ปลอดภัยภายใต้เส้นทางการบินที่กำหนดไว้ หรือ</p> <p>(ค) การศึกษาทางด้านการบินแสดงให้เห็นว่า สิ่งกีดขวางดังกล่าวมิได้มีนัยสำคัญต่อการปฏิบัติการของอากาศยาน</p> <p>(๒) ในกรณีที่สิ่งกีดขวางนั้นมีการติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงปานกลาง ประเภท A ในเวลากลางวัน และมีความสูงเหนือระดับพื้นดิน โดยรอบไม่เกินหนึ่งร้อยห้าสิบเมตร สนามบินอาจไม่ทำเครื่องหมายแสดงสิ่งกีดขวางก็ได้</p> <p>(๓) ในกรณีที่สิ่งกีดขวางนั้นมีการติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงสูงในเวลากลางวัน สนามบินอาจไม่ทำเครื่องหมายแสดงสิ่งกีดขวางก็ได้</p>	846	<p>ในกรณีมีสิ่งกีดขวางติดตึ้งที่ยื่นเหนือพื้นผิวแนวระดับ สนามบินต้องทำเครื่องหมายแสดงสิ่งกีดขวาง และหากทางวิ่งนั้นมีการใช้งานในเวลา กลางคืน สนามบินต้องติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางด้วย เว้นแต่ในกรณี ดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) สนามบินอาจไม่ทำเครื่องหมายและติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางก็ได้ ในกรณีต่อไปนี้</p> <p>(ก) สิ่งกีดขวางนั้นมีสิ่งกีดขวางติดตึ้งอื่นบดบังอยู่ หรือ</p> <p>(ข) สำหรับพื้นที่ซึ่งถูกกีดขวางโดยวัตถุซึ่งไม่อาจเคลื่อนที่ได้ หรือภูมิประเทศที่เป็นบริเวณกว้าง และได้มีการกำหนดวิธีปฏิบัติเพื่อให้มั่นใจว่ามีระยะห่างในแนวตั้งที่ปลอดภัยภายใต้เส้นทางการบินที่กำหนดไว้ หรือ</p> <p>(ค) การศึกษาทางด้านการบินแสดงให้เห็นว่า สิ่งกีดขวางดังกล่าวมิได้มีนัยสำคัญต่อการปฏิบัติการของอากาศยาน</p> <p>(๒) ในกรณีที่สิ่งกีดขวางนั้นมีการติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงปานกลาง ประเภท A ในเวลากลางวัน และมีความสูงเหนือระดับพื้นดิน โดยรอบไม่เกินหนึ่งร้อยห้าสิบเมตร สนามบินอาจไม่ทำเครื่องหมายแสดงสิ่งกีดขวางก็ได้</p> <p>(๓) ในกรณีที่สิ่งกีดขวางนั้นมีการติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงสูงในเวลากลางวัน สนามบินอาจไม่ทำเครื่องหมายแสดงสิ่งกีดขวางก็ได้</p>	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
	(๔) ในกรณี que สิ่งกีดขวางนั้นเป็นประภาคาร และ การศึกษาทางด้านการบินแสดงให้เห็นว่า ไฟของ ประภาคารนั้นมีความสว่างเพียงพอ สนามบินอาจ ไม่ติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางก็ได้		(๔) ในกรณี que สิ่งกีดขวางนั้นเป็นประภาคาร และ การศึกษาทางด้านการบินแสดงให้เห็นว่า ไฟของ ประภาคารนั้นมีความสว่างเพียงพอ สนามบินอาจ ไม่ติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางก็ได้	คงเดิม
874	สนามบินต้องทำเครื่องหมายแสดงสิ่งกีดขวาง สำหรับวัตถุติดตรึงที่ยื่นเหนือพื้นผิวป้องกันสิ่งกีด ขวาง และหากทางวิ่งนั้นมีการใช้งานในเวลากลาง ค่ำ สนามบินต้องติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางด้วย	847	สนามบินต้องทำเครื่องหมายแสดงสิ่งกีดขวาง สำหรับวัตถุติดตรึงที่ยื่นเหนือพื้นผิวป้องกันสิ่งกีด ขวาง และหากทางวิ่งนั้นมีการใช้งานในเวลากลาง ค่ำ สนามบินต้องติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางด้วย	คงเดิม
875	หากมีวัตถุใด ๆ ที่อยู่ภายในพื้นผิวจำกัดสิ่งกีด ขวางและการศึกษาทางด้านการบินแสดงให้เห็น ว่าวัตถุดังกล่าวอาจก่อให้เกิดอันตรายต่ออากาศยานได้ สนามบินต้องทำเครื่องหมายหรือติดตั้งไฟ แสดงสิ่งกีดขวาง ทั้งนี้ ให้รวมไปถึงวัตถุที่อยู่ ประชิดกับเส้นทางที่ใช้ในการบินแบบทัศนวิสัย เช่น ทางน้ำหรือทางหลวงด้วย	848	หากมีวัตถุใด ๆ ที่อยู่ภายในพื้นผิวจำกัดสิ่งกีด ขวางและการศึกษาทางด้านการบินแสดงให้เห็น ว่าวัตถุดังกล่าวอาจก่อให้เกิดอันตรายต่ออากาศยานได้ สนามบินต้องทำเครื่องหมายหรือติดตั้งไฟ แสดงสิ่งกีดขวาง ทั้งนี้ ให้รวมไปถึงวัตถุที่อยู่ ประชิดกับเส้นทางที่ใช้ในการบินแบบทัศนวิสัย เช่น ทางน้ำหรือทางหลวงด้วย	คงเดิม
876	สายไฟ สายเคเบิล และสายอื่น ๆ ซึ่งอยู่เหนือ ศีรษะที่พาดผ่านแม่น้ำ ทางน้ำ หุบเขา หรือทาง หลวง สนามบินต้องทำเครื่องหมายแสดงสิ่งกีด ขวาง รวมทั้งต้องทำเครื่องหมายหรือติดตั้งไฟ แสดงสิ่งกีดขวางที่เสารองรับด้วย หากการศึกษา ทางด้านการบินแสดงให้เห็นว่าสายไฟ สายเคเบิล หรือสายอื่น ๆ ดังกล่าวอาจก่อให้เกิดอันตรายต่อ อากาศยานได้	849	สายไฟ สายเคเบิล และสายอื่น ๆ ซึ่งอยู่เหนือ ศีรษะที่พาดผ่านแม่น้ำ ทางน้ำ หุบเขา หรือทาง หลวง สนามบินต้องทำเครื่องหมายแสดงสิ่งกีด ขวาง รวมทั้งต้องทำเครื่องหมายหรือติดตั้งไฟ แสดงสิ่งกีดขวางที่เสารองรับด้วย หากการศึกษา ทางด้านการบินแสดงให้เห็นว่าสายไฟ สายเคเบิล หรือสายอื่น ๆ ดังกล่าวอาจก่อให้เกิดอันตรายต่อ อากาศยานได้	คงเดิม

ข. วัตถุที่อยู่นอกขอบเขตตามแนวขวางของพื้นผิว จำกัดสิ่งกีดขวาง	ข. วัตถุที่อยู่นอกขอบเขตตามแนวขวางของ พื้นผิวจำกัดสิ่งกีดขวาง	แก้ไขคำให้เหมาะสม
---	---	-------------------

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
877	สนามบินต้องดำเนินการให้มีการทำเครื่องหมายแสดงสิ่งกีดขวาง และติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวาง เว้นแต่สิ่งกีดขวางนั้นมีการติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงสูงในเวลากลางวันแล้ว	850	<u>สำหรับสิ่งกีดขวางตามข้อ ๒๔๔</u> สนามบินต้องดำเนินการให้มีการทำเครื่องหมายแสดงสิ่งกีดขวาง และติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวาง เว้นแต่สิ่งกีดขวางนั้นมีการติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงสูงในเวลากลางวันแล้ว	เพิ่มข้อความตาม Annex 14 6.1.2.1 Recommendation.— Obstacles <u>in accordance with 4.3.2</u> should be marked and lighted, except that the marking may be omitted when the obstacle is lighted by high-intensity obstacle lights by day. จึงระบุการอ้างอิงข้อ 288 เพื่อความชัดเจน
878	หากมีวัตถุใด ๆ ที่อยู่นอกพื้นผิวจำกัดสิ่งกีดขวางและการศึกษาทางด้านการบินแสดงให้เห็นว่าวัตถุดังกล่าวอาจก่อให้เกิดอันตรายต่ออากาศยานได้ สนามบินต้องดำเนินการจัดให้มีกระบวนการประสานงานเพื่อให้ทำเครื่องหมายหรือติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวาง ทั้งนี้ ให้รวมไปถึงวัตถุที่อยู่ประชิดกับเส้นทางที่ใช้ในการบินแบบทัศนวิสัย เช่น ทางน้ำหรือทางหลวงด้วย	851	หากมีวัตถุใด ๆ ที่อยู่นอกพื้นผิวจำกัดสิ่งกีดขวางและการศึกษาทางด้านการบินแสดงให้เห็นว่าวัตถุดังกล่าวอาจก่อให้เกิดอันตรายต่ออากาศยานได้ สนามบินต้องดำเนินการจัดให้มีกระบวนการประสานงานเพื่อให้ทำเครื่องหมายหรือติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวาง ทั้งนี้ ให้รวมไปถึงวัตถุที่อยู่ประชิดกับเส้นทางที่ใช้ในการบินแบบทัศนวิสัย เช่น ทางน้ำหรือทางหลวงด้วย	คงเดิม
879	สายไฟ สายเคเบิล และสายอื่น ๆ ซึ่งอยู่เหนือศีรษะที่พาดผ่านแม่น้ำ ทางน้ำ หุบเขา หรือทางหลวง สนามบินต้องดำเนินการจัดให้มีกระบวนการประสานงานเพื่อให้ทำเครื่องหมายแสดงสิ่งกีดขวาง รวมทั้งต้องทำเครื่องหมายหรือติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่เสารองรับด้วย หากการศึกษาทางด้านการบินแสดงให้เห็นว่าสายไฟ สายเคเบิล หรือสายอื่น ๆ ดังกล่าวอาจก่อให้เกิดอันตรายต่ออากาศยานได้	852	สายไฟ สายเคเบิล และสายอื่น ๆ ซึ่งอยู่เหนือศีรษะที่พาดผ่านแม่น้ำ ทางน้ำ หุบเขา หรือทางหลวง สนามบินต้องดำเนินการจัดให้มีกระบวนการประสานงานเพื่อให้ทำเครื่องหมายแสดงสิ่งกีดขวาง รวมทั้งต้องทำเครื่องหมายหรือติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่เสารองรับด้วย หากการศึกษาทางด้านการบินแสดงให้เห็นว่าสายไฟ สายเคเบิล หรือสายอื่น ๆ ดังกล่าวอาจก่อให้เกิดอันตรายต่ออากาศยานได้	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
	๒. การทำเครื่องหมายหรือการติดตั้งไฟแสดงสิ่ง กีดขวาง		๒. การทำเครื่องหมายหรือการติดตั้งไฟแสดงสิ่ง กีดขวาง	คงเดิม
880	วัตถุตามที่ระบุในหมวด ๕ ส่วนที่ ๒ เกี่ยวกับวัตถุ ที่ต้องมีการทำเครื่องหมายหรือติดตั้งไฟแสดงสิ่ง กีดขวาง สนามบินต้องดำเนินการให้มีการติดตั้งไฟ แสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงต่ำ ความเข้ม แสงปานกลาง หรือความเข้มแสงสูง หรือติดตั้งไฟ ดังกล่าวร่วมกัน	853	วัตถุตามที่ระบุในหมวด ๕ ส่วนที่ ๒ เกี่ยวกับวัตถุ ที่ต้องมีการทำเครื่องหมายหรือติดตั้งไฟแสดงสิ่ง กีดขวาง สนามบินต้องดำเนินการให้มีการติดตั้งไฟ แสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงต่ำ ความเข้ม แสงปานกลาง หรือความเข้มแสงสูง หรือติดตั้งไฟ ดังกล่าวร่วมกัน	คงเดิม
881	ไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงต่ำ ประเภท A ประเภท B ประเภท C ประเภท D และ ประเภท E ไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสง ปานกลาง ประเภท A ประเภท B และประเภท C และไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงสูง ประเภท A และประเภท B ให้เป็นไปตาม ข้อกำหนดในตารางที่ ๒๕ และภาคผนวกแนบ ท้าย ๑	854	ไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงต่ำ ประเภท A ประเภท B ประเภท C ประเภท D และ ประเภท E ไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสง ปานกลาง ประเภท A ประเภท B และประเภท C และไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงสูง ประเภท A และประเภท B ให้เป็นไปตาม ข้อกำหนดในตารางที่ ๒๕ และภาคผนวกแนบ ท้าย ๑	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
882	จำนวนและการจัดเรียงไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงต่ำ ปานกลาง หรือสูง ที่ระดับต่าง ๆ นั้น ต้องสามารถบ่งชี้วัตถุดังกล่าวได้จากทุกมุมแอซิมัท ทั้งนี้ หากไฟแสดงสิ่งกีดขวางถูกบดบังโดยส่วนของวัตถุดังกล่าวหรือวัตถุที่อยู่ประชิดกันไม่ว่าในทิศทางใดก็ตาม สนามบินต้องดำเนินการให้มีการติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางเพิ่มเติมบนวัตถุที่อยู่ประชิดกันหรือส่วนของวัตถุที่บดบังไฟนั้น ในลักษณะที่ยังคงความชัดเจนของรูปร่างปกติของวัตถุที่มีการติดตั้งไฟ เว้นแต่ในกรณีไฟที่ถูกบดบังดังกล่าวมิได้มีผลต่อความชัดเจนของรูปร่างของวัตถุที่มีการติดตั้งไฟ สนามบินอาจไม่ติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางเพิ่มเติมก็ได้	855	จำนวนและการจัดเรียงไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงต่ำ ปานกลาง หรือสูง ที่ระดับต่าง ๆ นั้น ต้องสามารถบ่งชี้วัตถุดังกล่าวได้จากทุกมุมแอซิมัท ทั้งนี้ หากไฟแสดงสิ่งกีดขวางถูกบดบังโดยส่วนของวัตถุดังกล่าวหรือวัตถุที่อยู่ประชิดกันไม่ว่าในทิศทางใดก็ตาม สนามบินต้องดำเนินการให้มีการติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางเพิ่มเติมบนวัตถุที่อยู่ประชิดกันหรือส่วนของวัตถุที่บดบังไฟนั้น ในลักษณะที่ยังคงความชัดเจนของรูปร่างปกติของวัตถุที่มีการติดตั้งไฟ เว้นแต่ในกรณีไฟที่ถูกบดบังดังกล่าวมิได้มีผลต่อความชัดเจนของรูปร่างของวัตถุที่มีการติดตั้งไฟ สนามบินอาจไม่ติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางเพิ่มเติมก็ได้	คงเดิม
ตาราง ที่ 25	คุณลักษณะของไฟแสดงสิ่งกีดขวาง	ตาราง ที่ 25	คุณลักษณะของไฟแสดงสิ่งกีดขวาง	คงเดิม
ตาราง ที่ 26	การกระจายแสงสำหรับไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงต่ำ	ตาราง ที่ 26	การกระจายแสงสำหรับไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงต่ำ	คงเดิม
ตาราง ที่ 27	การกระจายแสงสำหรับไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงปานกลางและสูงตามความเข้มแสงเปรียบเทียบ (benchmark intensities) ในตารางที่ ๒๕	ตาราง ที่ 27	การกระจายแสงสำหรับไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงปานกลางและสูงตามความเข้มแสงเปรียบเทียบ (benchmark intensities) ในตารางที่ ๒๕	คงเดิม
	ก. วัตถุเคลื่อนที่ได้ (Mobile Objects)		ก. วัตถุเคลื่อนที่ได้ (Mobile Objects)	คงเดิม
883	เครื่องหมาย สนามบินต้องทาสีหรือติดธงสำหรับแสดงวัตถุเคลื่อนที่ได้ทั้งหมด	856	เครื่องหมาย สนามบินต้องทาสีหรือติดธงสำหรับแสดงวัตถุเคลื่อนที่ได้ทั้งหมด	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
884	การทาสี ในการทำเครื่องหมายด้วยการทาสีบนวัตถุ เคลื่อนที่ได้ ให้สนามบินใช้สีที่เด่นชัดเพียงสีเดียว โดยต้องเป็นสีแดงหรือสีเขียวแกมเหลืองสำหรับ ยานพาหนะที่ใช้ในการตอบสนองต่อเหตุฉุกเฉิน และสีเหลืองสำหรับยานพาหนะที่ให้บริการทั่วไป	857	การทาสี ในการทำเครื่องหมายด้วยการทาสีบนวัตถุ เคลื่อนที่ได้ ให้สนามบินใช้สีที่เด่นชัดเพียงสีเดียว โดยต้องเป็นสีแดงหรือสีเขียวแกมเหลืองสำหรับ ยานพาหนะที่ใช้ในการตอบสนองต่อเหตุฉุกเฉิน และสีเหลืองสำหรับยานพาหนะที่ให้บริการทั่วไป	คงเดิม
885	การติดตั้ง สนามบินต้องติดตั้งสำหรับแสดงวัตถุเคลื่อนที่ได้ โดยรอบวัตถุ บนยอด หรือรอบขอบที่สูงที่สุดของ วัตถุนั้น ทั้งนี้ ธงที่ติดตั้งไม่เพิ่มภาวะอันตรายที่ เกิดจากวัตถุที่ถูกติดตั้งด้วยธงนั้น	858	การติดตั้ง สนามบินต้องติดตั้งสำหรับแสดงวัตถุเคลื่อนที่ได้ โดยรอบวัตถุ บนยอด หรือรอบขอบที่สูงที่สุดของ วัตถุนั้น ทั้งนี้ ธงที่ติดตั้งไม่เพิ่มภาวะอันตรายที่ เกิดจากวัตถุที่ถูกติดตั้งด้วยธงนั้น	คงเดิม
886	ธงสำหรับแสดงวัตถุเคลื่อนที่ได้ตามข้อ ๘๘๕ ต้อง มีขนาดไม่น้อยกว่าศูนย์จุดเก้าเมตรในแต่ละด้าน และเป็นลายตารางหมากรุก โดยช่องของตาราง ต้องมีความกว้างแต่ละด้านไม่น้อยกว่าศูนย์จุดสาม เมตร สีของลายตารางต้องตัดกันและตัดกับสีของ พื้นหลังที่จะมองเห็นด้วย ทั้งนี้ ธงต้องใช้สีส้มและ ขาว หรือแดงและขาว เว้นแต่สีเหล่านี้จะกลมกลืน ไปกับพื้นหลัง	859	ธงสำหรับแสดงวัตถุเคลื่อนที่ได้ตามข้อ ๘๕๘ ต้อง มีขนาดไม่น้อยกว่าศูนย์จุดเก้าเมตรในแต่ละด้าน และเป็นลายตารางหมากรุก โดยช่องของตาราง ต้องมีความกว้างแต่ละด้านไม่น้อยกว่าศูนย์จุดสาม เมตร สีของลายตารางต้องตัดกันและตัดกับสีของ พื้นหลังที่จะมองเห็นด้วย ทั้งนี้ ธงต้องใช้สีส้มและ ขาว หรือแดงและขาว เว้นแต่สีเหล่านี้จะกลมกลืน ไปกับพื้นหลัง	คงเดิม
887	ไฟ สนามบินต้องติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความ เข้มแสงต่ำ ประเภท C บนยานพาหนะและวัตถุซึ่ง เคลื่อนที่ได้ใด ๆ แต่ไม่รวมถึงอากาศยาน	860	ไฟ สนามบินต้องติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความ เข้มแสงต่ำ ประเภท C บนยานพาหนะและวัตถุซึ่ง เคลื่อนที่ได้ใด ๆ แต่ไม่รวมถึงอากาศยาน	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
888	ไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงต่ำ ประเภท C ที่ติดตั้งบนยานพาหนะที่เกี่ยวข้องกับการตอบสนองต่อเหตุฉุกเฉินหรือการรักษาความปลอดภัย ต้องเป็นไฟกะพริบสีน้ำเงิน สำหรับไฟที่ติดตั้งบนยานพาหนะอื่น ๆ ต้องเป็นไฟกะพริบสีเหลือง	861	ไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงต่ำ ประเภท C ที่ติดตั้งบนยานพาหนะที่เกี่ยวข้องกับการตอบสนองต่อเหตุฉุกเฉินหรือการรักษาความปลอดภัย ต้องเป็นไฟกะพริบสีน้ำเงิน สำหรับไฟที่ติดตั้งบนยานพาหนะอื่น ๆ ต้องเป็นไฟกะพริบสีเหลือง	คงเดิม
889	สนามบินต้องติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงต่ำ ประเภท D บนรถนำอากาศยาน (follow-me vehicles)	862	สนามบินต้องติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงต่ำ ประเภท D บนรถนำอากาศยาน (follow-me vehicles)	คงเดิม
890	สนามบินต้องติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงต่ำบนวัตถุซึ่งเคลื่อนที่ได้อย่างจำกัด เช่น สะพานเทียบเครื่องบิน โดยให้เป็นไฟนิ่งสีแดง และอย่างน้อยที่สุดต้องเป็นไปตามคุณลักษณะของไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงต่ำ ประเภท A ตามที่กำหนดไว้ในตารางที่ ๒๕ ทั้งนี้ ความเข้มของแสงต้องเพียงพอเพื่อให้เกิดความชัดเจน เมื่อพิจารณาถึงความเข้มแสงของไฟที่อยู่บริเวณใกล้เคียงกันและระดับความส่องสว่างโดยทั่วไปที่จะมองเห็นไฟดังกล่าว	863	สนามบินต้องติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงต่ำบนวัตถุซึ่งเคลื่อนที่ได้อย่างจำกัด เช่น สะพานเทียบเครื่องบิน โดยให้เป็นไฟนิ่งสีแดง และอย่างน้อยที่สุดต้องเป็นไปตามคุณลักษณะของไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงต่ำ ประเภท A ตามที่กำหนดไว้ในตารางที่ ๒๕ ทั้งนี้ ความเข้มของแสงต้องเพียงพอเพื่อให้เกิดความชัดเจน เมื่อพิจารณาถึงความเข้มแสงของไฟที่อยู่บริเวณใกล้เคียงกันและระดับความส่องสว่างโดยทั่วไปที่จะมองเห็นไฟดังกล่าว	คงเดิม
	ข. วัตถุติดตรึง (Fixed Objects)		ข. วัตถุติดตรึง (Fixed Objects)	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
891	<p>เครื่องหมาย สนามบินต้องทำเครื่องหมายวัตถุติดตึ๊งทั้งหมด ด้วยการทาสี</p> <p>หากไม่สามารถปฏิบัติตามวรรคหนึ่งได้ สนามบินต้องติดตั้งวัตถุที่ใช้เป็นเครื่องหมายหรือ ธงบนหรือเหนือวัตถุดังกล่าว เว้นแต่วัตถุนั้น ๆ สามารถมองเห็นได้อย่างชัดเจนเพียงพอ จาก รูปร่าง ขนาด หรือสี ซึ่งไม่จำเป็นต้องทำ เครื่องหมาย</p>	864	<p>เครื่องหมาย สนามบินต้องทำเครื่องหมายวัตถุติดตึ๊งทั้งหมด ด้วยการทาสี</p> <p>หากไม่สามารถปฏิบัติตามวรรคหนึ่งได้ สนามบินต้องติดตั้งวัตถุที่ใช้เป็นเครื่องหมายหรือ ธงบนหรือเหนือวัตถุดังกล่าว เว้นแต่วัตถุนั้น ๆ สามารถมองเห็นได้อย่างชัดเจนเพียงพอ จาก รูปร่าง ขนาด หรือสี ซึ่งไม่จำเป็นต้องทำ เครื่องหมาย</p>	คงเดิม
892	<p>การทาสี วัตถุที่มีขนาดความสูงและความกว้างเมื่อทำการ ฉายภาพวัตถุนั้น บนระนาบแนวตั้งเท่ากับหรือ มากกว่าสี่จุดห้าเมตรทั้งสองด้าน และวัตถุนั้นมี พื้นผิวที่ต่อเนื่อง สนามบินต้องทาสีวัตถุดังกล่าว เป็นลายตารางหมากรุก ทั้งนี้ ลายตารางหมากรุก ต้องประกอบด้วยสี่เหลี่ยมมุมฉากขนาดไม่น้อย กว่าหนึ่งจุดห้าเมตร แต่ไม่เกินสามเมตรในแต่ละ ด้าน โดยส่วนที่เป็นมุมให้ใช้สีที่เข้มกว่า สีของลาย ตารางหมากรุกต้องตัดกันและตัดกับสีของพื้นหลัง ด้วย สีที่ใช้ต้องใช้สีส้มและสีขาว หรือสีแดงและสี ขาว เว้นแต่สีเหล่านี้จะกลมกลืนไปกับพื้นหลัง ตามรูปที่ ๔๕</p>	865	<p>การทาสี วัตถุที่มีขนาดความสูงและความกว้างเมื่อทำการ ฉายภาพวัตถุนั้น บนระนาบแนวตั้งเท่ากับหรือ มากกว่าสี่จุดห้าเมตรทั้งสองด้าน และวัตถุนั้นมี พื้นผิวที่ต่อเนื่อง สนามบินต้องทาสีวัตถุดังกล่าว เป็นลายตารางหมากรุก ทั้งนี้ ลายตารางหมากรุก ต้องประกอบด้วยสี่เหลี่ยมมุมฉากขนาดไม่น้อย กว่าหนึ่งจุดห้าเมตร แต่ไม่เกินสามเมตรในแต่ละ ด้าน โดยส่วนที่เป็นมุมให้ใช้สีที่เข้มกว่า สีของลาย ตารางหมากรุกต้องตัดกันและตัดกับสีของพื้นหลัง ด้วย สีที่ใช้ต้องใช้สีส้มและสีขาว หรือสีแดงและสี ขาว เว้นแต่สีเหล่านี้จะกลมกลืนไปกับพื้นหลัง ตามรูปที่ ๔๕</p>	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
893	<p>สนามบินต้องทาสีวัตถุเป็นลายแถบสีสลับ ในกรณีดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) วัตถุที่มีพื้นผิวที่ต่อเนื่อง และมีด้านใดด้านหนึ่งไม่ว่าแนวนอนหรือแนวตั้งซึ่งมีขนาดใหญ่เกินกว่าหนึ่งจุดห้าเมตร และด้านอื่นไม่ว่าแนวนอนหรือแนวตั้งมีขนาดน้อยกว่าสี่จุดห้าเมตร หรือ</p> <p>(๒) วัตถุที่ใช้ระบบเสาและคานที่มีด้านใดด้านหนึ่งไม่ว่าแนวตั้งหรือแนวนอนมีขนาดใหญ่เกินกว่าหนึ่งจุดห้าเมตร</p> <p>แถบสีตามวรรคหนึ่งต้องตั้งฉากกับด้านที่ยาวที่สุด และมีความกว้างของแถบประมาณหนึ่งในเจ็ดส่วนของด้านที่ยาวที่สุด หรือสามสิบเมตร แล้วแต่ค่าใดน้อยกว่า สีของแถบต้องชัดเจนตัดกับพื้นหลังที่มองเห็น โดยใช้สีส้มและสีขาว หรือสีแดงและสีขาว เว้นแต่ว่าสีดังกล่าวไม่เด่นชัดเมื่อเทียบกับพื้นหลัง ทั้งนี้ แถบสีบริเวณส่วนปลายของวัตถุต้องใช้สีที่เข้มกว่า ตามรูปที่ ๔๕ และรูปที่ ๔๖</p>	866	<p>สนามบินต้องทาสีวัตถุเป็นลายแถบสีสลับ ในกรณีดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) วัตถุที่มีพื้นผิวที่ต่อเนื่อง และมีด้านใดด้านหนึ่งไม่ว่าแนวนอนหรือแนวตั้งซึ่งมีขนาดใหญ่เกินกว่าหนึ่งจุดห้าเมตร และด้านอื่นไม่ว่าแนวนอนหรือแนวตั้งมีขนาดน้อยกว่าสี่จุดห้าเมตร หรือ</p> <p>(๒) วัตถุที่ใช้ระบบเสาและคานที่มีด้านใดด้านหนึ่งไม่ว่าแนวตั้งหรือแนวนอนมีขนาดใหญ่เกินกว่าหนึ่งจุดห้าเมตร</p> <p>แถบสีตามวรรคหนึ่งต้องตั้งฉากกับด้านที่ยาวที่สุด และมีความกว้างของแถบประมาณหนึ่งในเจ็ดส่วนของด้านที่ยาวที่สุด หรือสามสิบเมตร แล้วแต่ค่าใดน้อยกว่า สีของแถบต้องชัดเจนตัดกับพื้นหลังที่มองเห็น โดยใช้สีส้มและสีขาว หรือสีแดงและสีขาว เว้นแต่ว่าสีดังกล่าวไม่เด่นชัดเมื่อเทียบกับพื้นหลัง ทั้งนี้ แถบสีบริเวณส่วนปลายของวัตถุต้องใช้สีที่เข้มกว่า ตามรูปที่ ๔๕ และรูปที่ ๔๖</p>	คงเดิม
รูปที่ 45	รูปแบบเครื่องหมายพื้นฐาน	รูปที่ 45	รูปแบบเครื่องหมายพื้นฐาน	คงเดิม
ตาราง ที่ 28	ความกว้างของแถบเครื่องหมาย	ตาราง ที่ 28	ความกว้างของแถบเครื่องหมาย	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
894	<p>วัตถุที่มีขนาดความสูงและความกว้างเมื่อทำการฉายภาพวัตถุนั้น บนระนาบแนวตั้งซึ่งทั้งสองด้านของวัตถุดังกล่าวมีขนาดน้อยกว่าหนึ่งจุดห้าเมตร สนามบินต้องทาวัตถุดังกล่าวด้วยสีที่เห็นได้เด่นชัดเพียงสีเดียว ทั้งนี้ ให้ใช้สีส้มหรือสีแดง เว้นแต่สีเหล่านี้จะกลมกลืนไปกับพื้นหลัง</p> <p>ในบางกรณีสนามบินอาจจำเป็นต้องใช้สีที่แตกต่างไปจากสีส้มหรือสีแดง เพื่อให้สีของวัตถุนั้นตัดกับพื้นหลัง และสามารถทำให้เห็นวัตถุได้ชัดเจนเพียงพอ</p>	867	<p>วัตถุที่มีขนาดความสูงและความกว้างเมื่อทำการฉายภาพวัตถุนั้น บนระนาบแนวตั้งซึ่งทั้งสองด้านของวัตถุดังกล่าวมีขนาดน้อยกว่าหนึ่งจุดห้าเมตร สนามบินต้องทาวัตถุดังกล่าวด้วยสีที่เห็นได้เด่นชัดเพียงสีเดียว ทั้งนี้ ให้ใช้สีส้มหรือสีแดง เว้นแต่สีเหล่านี้จะกลมกลืนไปกับพื้นหลัง</p> <p>ในบางกรณีสนามบินอาจจำเป็นต้องใช้สีที่แตกต่างไปจากสีส้มหรือสีแดง เพื่อให้สีของวัตถุนั้นตัดกับพื้นหลัง และสามารถทำให้เห็นวัตถุได้ชัดเจนเพียงพอ</p>	คงเดิม
895	<p>การติดตั้ง สนามบินต้องติดตั้งสำหรับแสดงวัตถุติดตั้ง โดยรอบวัตถุ บนยอด หรือรอบขอบที่สูงที่สุดของวัตถุนั้น ในกรณีที่สนามบินใช้ธงสำหรับแสดงวัตถุที่ครอบคลุมบริเวณกว้าง หรือกลุ่มของวัตถุที่อยู่ติด ๆ กัน สนามบินต้องติดตั้งอย่างน้อยทุก ๆ สิบห้าเมตร ทั้งนี้ ธงที่ติดตั้งไม่เพิ่มภาวะอันตรายที่เกิดจากวัตถุที่ถูกติดตั้งด้วยธงนั้น</p>	868	<p>การติดตั้ง สนามบินต้องติดตั้งสำหรับแสดงวัตถุติดตั้ง โดยรอบวัตถุ บนยอด หรือรอบขอบที่สูงที่สุดของวัตถุนั้น ในกรณีที่สนามบินใช้ธงสำหรับแสดงวัตถุที่ครอบคลุมบริเวณกว้าง หรือกลุ่มของวัตถุที่อยู่ติด ๆ กัน สนามบินต้องติดตั้งอย่างน้อยทุก ๆ สิบห้าเมตร ทั้งนี้ ธงที่ติดตั้งไม่เพิ่มภาวะอันตรายที่เกิดจากวัตถุที่ถูกติดตั้งด้วยธงนั้น</p>	คงเดิม
896	ธงสำหรับแสดงวัตถุติดตั้งตามข้อ ๘๘๕ ต้องมีขนาดไม่น้อยกว่าศูนย์จุดหกเมตร ในแต่ละด้าน	869	ธงสำหรับแสดงวัตถุติดตั้งตามข้อ ๘๖๘ ต้องมีขนาดไม่น้อยกว่าศูนย์จุดหกเมตร ในแต่ละด้าน	คงเดิม
897	ธงสำหรับแสดงวัตถุติดตั้งต้องเป็นสีส้ม หรือใช้การรวมกันของสามเหลี่ยมสองส่วนร่วมกัน โดยส่วนหนึ่งเป็นสีส้มและอีกส่วนหนึ่งเป็นสีขาว หรือส่วนหนึ่งเป็นสีแดงและอีกส่วนหนึ่งเป็นสีขาว เว้นแต่สีดังกล่าวกลมกลืนกับพื้นหลัง สนามบินต้องใช้สีอื่นที่เห็นเด่นชัดแทน	870	ธงสำหรับแสดงวัตถุติดตั้งต้องเป็นสีส้ม หรือใช้การรวมกันของสามเหลี่ยมสองส่วนร่วมกัน โดยส่วนหนึ่งเป็นสีส้มและอีกส่วนหนึ่งเป็นสีขาว หรือส่วนหนึ่งเป็นสีแดงและอีกส่วนหนึ่งเป็นสีขาว เว้นแต่สีดังกล่าวกลมกลืนกับพื้นหลัง สนามบินต้องใช้สีอื่นที่เห็นเด่นชัดแทน	คงเดิม

ชื่อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ชื่อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
รูปที่ 46	ตัวอย่างการทำเครื่องหมายและการติดตั้งไฟแสดง สิ่งกีดขวางบนสิ่งก่อสร้างหรือเสาสูง	รูปที่ 46	ตัวอย่างการทำเครื่องหมายและการติดตั้งไฟแสดง สิ่งกีดขวางบนสิ่งก่อสร้างหรือเสาสูง	คงเดิม
898	การติดตั้งวัตถุที่ใช้เป็นเครื่องหมาย วัตถุที่ใช้เป็นเครื่องหมายที่แสดงบนวัตถุหรืออยู่ ประชิดกับวัตถุ ต้องอยู่ในตำแหน่งที่สามารถ มองเห็นได้ชัดเจน เพื่อคงไว้ซึ่งความชัดเจนของ รูปร่างปกติของวัตถุดังกล่าว และต้องสามารถ มองเห็นได้ในสภาพอากาศปลอดโปร่งจาก ระยะทางอย่างน้อยหนึ่งพันเมตรเมื่อมองวัตถุจาก อากาศ และสามารถร้อยเมตร เมื่อมองวัตถุจากพื้นดิน ในทุก ๆ ทิศทางที่อากาศยานจะเคลื่อนเข้าสู่วัตถุ ดังกล่าว รูปทรงของวัตถุที่ใช้เป็นเครื่องหมายตามวรรค หนึ่งต้องมีลักษณะเฉพาะ เพื่อให้มั่นใจว่าจะไม่ ก่อให้เกิดการเข้าใจผิดกับวัตถุที่ใช้เป็น เครื่องหมายอื่นที่ใช้ในการสื่อสารข้อมูล และต้อง ไม่เพิ่มภาวะอันตรายที่เกิดจากวัตถุที่แสดงด้วย เครื่องหมายดังกล่าว	871	การติดตั้งวัตถุที่ใช้เป็นเครื่องหมาย วัตถุที่ใช้เป็นเครื่องหมายที่แสดงบนวัตถุหรืออยู่ ประชิดกับวัตถุ ต้องอยู่ในตำแหน่งที่สามารถ มองเห็นได้ชัดเจน เพื่อคงไว้ซึ่งความชัดเจนของ รูปร่างปกติของวัตถุดังกล่าว และต้องสามารถ มองเห็นได้ในสภาพอากาศปลอดโปร่งจาก ระยะทางอย่างน้อยหนึ่งพันเมตรเมื่อมองวัตถุจาก อากาศ และสามารถร้อยเมตร เมื่อมองวัตถุจากพื้นดิน ในทุก ๆ ทิศทางที่อากาศยานจะเคลื่อนเข้าสู่วัตถุ ดังกล่าว รูปทรงของวัตถุที่ใช้เป็นเครื่องหมายตามวรรค หนึ่งต้องมีลักษณะเฉพาะ เพื่อให้มั่นใจว่าจะไม่ ก่อให้เกิดการเข้าใจผิดกับวัตถุที่ใช้เป็น เครื่องหมายอื่นที่ใช้ในการสื่อสารข้อมูล และต้อง ไม่เพิ่มภาวะอันตรายที่เกิดจากวัตถุที่แสดงด้วย เครื่องหมายดังกล่าว	คงเดิม
899	วัตถุที่ใช้เป็นเครื่องหมายตามข้อ ๘๙๘ ต้องเป็นสี ขาวสลับสีแดง หรือสีขาวสลับสีส้ม ทั้งนี้ สีที่ เลือกใช้ต้องตัดกับพื้นหลังที่มองเห็นด้วย	872	วัตถุที่ใช้เป็นเครื่องหมายตามข้อ ๘๗๑ ต้องเป็นสี ขาวสลับสีแดง หรือสีขาวสลับสีส้ม ทั้งนี้ สีที่ เลือกใช้ต้องตัดกับพื้นหลังที่มองเห็นด้วย	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
900	ไฟ ในกรณีที่สนามบินติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางบน วัตถุ ไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงต่ำ ปาน กลาง หรือสูง อย่างน้อยหนึ่งดวงหรือมากกว่านั้น ต้องติดตั้งในตำแหน่งที่ใกล้กับยอดของวัตถุมาก ที่สุดเท่าที่จะทำได้ วิธีการติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้ม แสงต่ำ ปานกลาง และสูงร่วมกัน ให้เป็นไปตามที่ กำหนดไว้ในภาคผนวกแนบท้าย ๕	873	ไฟ ในกรณีที่สนามบินติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางบน วัตถุ ไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงต่ำ ปาน กลาง หรือสูง อย่างน้อยหนึ่งดวงหรือมากกว่านั้น ต้องติดตั้งในตำแหน่งที่ใกล้กับยอดของวัตถุมาก ที่สุดเท่าที่จะทำได้ วิธีการติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้ม แสงต่ำ ปานกลาง และสูงร่วมกัน ให้เป็นไปตามที่ กำหนดไว้ในภาคผนวกแนบท้าย ๕	คงเดิม
901	ในกรณีที่เป็นปล่องไฟหรือสิ่งก่อสร้างอื่นที่ คล้ายกัน ไฟดวงบนสุดต้องติดตั้งในระดับที่ต่ำกว่า ระดับยอดบนสุดในระยะที่เพียงพอ เพื่อลดการ เปราะเปื้อนที่เกิดจากคว้น ตามรูปที่ ๔๖	874	ในกรณีที่เป็นปล่องไฟหรือสิ่งก่อสร้างอื่นที่ คล้ายกัน ไฟดวงบนสุดต้องติดตั้งในระดับที่ต่ำกว่า ระดับยอดบนสุดในระยะที่เพียงพอ เพื่อลดการ เปราะเปื้อนที่เกิดจากคว้น ตามรูปที่ ๔๖	คงเดิม
902	ในกรณีที่มีการติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความ เข้มแสงสูงสำหรับใช้ในเวลากลางวันบนหอสูงหรือ เสาอากาศที่มีส่วนประกอบเพิ่มเติม เช่น สายล่อฟ้า หรือเสาอากาศที่สูงเกินกว่าสิบสอง เมตร ซึ่งทำให้ไม่สามารถติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวาง ที่มีความเข้มแสงสูงบนยอดของส่วนประกอบนั้น ได้ สนามบินต้องติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มี ความเข้มแสงสูงในจุดที่สูงที่สุดเท่าที่จะทำได้ และ หากทำได้ ให้ติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความ เข้มแสงปานกลาง ประเภท A บนยอดแทน	875	ในกรณีที่มีการติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความ เข้มแสงสูงสำหรับใช้ในเวลากลางวันบนหอสูงหรือ เสาอากาศที่มีส่วนประกอบเพิ่มเติม เช่น สายล่อฟ้า หรือเสาอากาศที่สูงเกินกว่าสิบสอง เมตร ซึ่งทำให้ไม่สามารถติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวาง ที่มีความเข้มแสงสูงบนยอดของส่วนประกอบนั้น ได้ สนามบินต้องติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มี ความเข้มแสงสูงในจุดที่สูงที่สุดเท่าที่จะทำได้ และ หากทำได้ ให้ติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความ เข้มแสงปานกลาง ประเภท A บนยอดแทน	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
903	<p>ในกรณีที่ต้องติดตั้งไฟแสดงวัตถุที่ครอบคลุมบริเวณกว้าง หรือกลุ่มของวัตถุที่อยู่ติด ๆ กัน ซึ่งวัตถุดังกล่าวมีลักษณะ ดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) ยื่นเข้าไปในพื้นที่ผิวจำกัดสิ่งกีดขวางในแนวระดับ หรืออยู่ภายนอกพื้นที่ผิวจำกัดสิ่งกีดขวาง การติดตั้งไฟที่ยอดวัตถุต้องจัดวางในลักษณะที่แสดงให้เห็นจุดหรือขอบของวัตถุที่สูงที่สุด เมื่อเทียบกับพื้นที่ผิวจำกัดสิ่งกีดขวางหรือระดับเหนือพื้นดิน และสามารถแสดงความชัดเจนของรูปร่างปกติและขอบเขตของวัตถุดังกล่าว</p> <p>(๒) ยื่นเข้าไปในเขตปลอดภัยในการเดินอากาศที่ลาดเอียง การติดตั้งไฟที่ยอดวัตถุต้องจัดวาง ในลักษณะที่แสดงให้เห็นจุดหรือขอบของวัตถุที่สูงที่สุด เมื่อเทียบกับพื้นที่ผิวจำกัดสิ่งกีดขวาง และสามารถแสดงความชัดเจนของรูปร่างปกติและขอบเขตของวัตถุดังกล่าวได้ ทั้งนี้ หากขอบของวัตถุตั้งแต่สองขอบขึ้นไปมีความสูงเท่ากัน สนามบินต้องติดตั้งไฟบนขอบที่ใกล้กับพื้นที่สำหรับการบินลงมากที่สุดด้วย</p>	876	<p>ในกรณีที่ต้องติดตั้งไฟแสดงวัตถุที่ครอบคลุมบริเวณกว้าง หรือกลุ่มของวัตถุที่อยู่ติด ๆ กัน ซึ่งวัตถุดังกล่าวมีลักษณะ ดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) ยื่นเข้าไปในพื้นที่ผิวจำกัดสิ่งกีดขวางในแนวระดับ หรืออยู่ภายนอกพื้นที่ผิวจำกัดสิ่งกีดขวาง การติดตั้งไฟที่ยอดวัตถุต้องจัดวางในลักษณะที่แสดงให้เห็นจุดหรือขอบของวัตถุที่สูงที่สุด เมื่อเทียบกับพื้นที่ผิวจำกัดสิ่งกีดขวางหรือระดับเหนือพื้นดิน และสามารถแสดงความชัดเจนของรูปร่างปกติและขอบเขตของวัตถุดังกล่าว</p> <p>(๒) ยื่นเข้าไปในเขตปลอดภัยในการเดินอากาศที่ลาดเอียง การติดตั้งไฟที่ยอดวัตถุต้องจัดวาง ในลักษณะที่แสดงให้เห็นจุดหรือขอบของวัตถุที่สูงที่สุด เมื่อเทียบกับพื้นที่ผิวจำกัดสิ่งกีดขวาง และสามารถแสดงความชัดเจนของรูปร่างปกติและขอบเขตของวัตถุดังกล่าวได้ ทั้งนี้ หากขอบของวัตถุตั้งแต่สองขอบขึ้นไปมีความสูงเท่ากัน สนามบินต้องติดตั้งไฟบนขอบที่ใกล้กับพื้นที่สำหรับการบินลงมากที่สุดด้วย</p>	คงเดิม
904	<p>ในกรณีที่พื้นผิวจำกัดสิ่งกีดขวางมีความลาดเอียง และจุดที่สูงที่สุดเหนือพื้นผิวดังกล่าวมิใช่จุดที่สูงที่สุดของวัตถุ สนามบินต้องติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางเพิ่มเติมบนจุดที่สูงที่สุดของวัตถุนั้นด้วย</p>	877	<p>ในกรณีที่พื้นผิวจำกัดสิ่งกีดขวางมีความลาดเอียง และจุดที่สูงที่สุดเหนือพื้นผิวดังกล่าวมิใช่จุดที่สูงที่สุดของวัตถุ สนามบินต้องติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางเพิ่มเติมบนจุดที่สูงที่สุดของวัตถุนั้นด้วย</p>	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
905	<p>ในกรณีติดตั้งไฟเพื่อแสดงความชัดเจนของรูปร่างปกติของวัตถุที่ครอบคลุมบริเวณกว้าง หรือกลุ่มของวัตถุที่อยู่ติด ๆ กัน สนามบินต้องปฏิบัติตามข้อกำหนด ดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) หากใช้ไฟที่มีความเข้มแสงต่ำ การติดตั้งไฟต้องเว้นระยะห่างตามแนวยาวไม่เกินสี่สิบห้าเมตร</p> <p>(๒) หากใช้ไฟที่มีความเข้มแสงปานกลาง การติดตั้งไฟต้องเว้นระยะห่างตามยาวไม่เกินเก้าร้อยเมตร</p>	878	<p>ในกรณีติดตั้งไฟเพื่อแสดงความชัดเจนของรูปร่างปกติของวัตถุที่ครอบคลุมบริเวณกว้าง หรือกลุ่มของวัตถุที่อยู่ติด ๆ กัน สนามบินต้องปฏิบัติตามข้อกำหนด ดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) หากใช้ไฟที่มีความเข้มแสงต่ำ การติดตั้งไฟต้องเว้นระยะห่างตามแนวยาวไม่เกินสี่สิบห้าเมตร</p> <p>(๒) หากใช้ไฟที่มีความเข้มแสงปานกลาง การติดตั้งไฟต้องเว้นระยะห่างตามยาวไม่เกินเก้าร้อยเมตร</p>	คงเดิม
906	ไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงสูง ประเภท A และไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงปานกลาง ประเภท A และประเภท B ซึ่งติดตั้งบนวัตถุต้องกะพริบพร้อมกัน	879	ไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงสูง ประเภท A และไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงปานกลาง ประเภท A และประเภท B ซึ่งติดตั้งบนวัตถุต้องกะพริบพร้อมกัน	คงเดิม
907	<p>มุมสำหรับติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงสูง ประเภท A ต้องเป็นไปตามที่กำหนดไว้ในตารางที่ ๓๐</p> <p>การติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงสูงซึ่งใช้ทั้งในเวลากลางวันและกลางคืน สนามบินต้องมั่นใจว่าแสงจากไฟจะไม่ทำให้นักบินมีอาการตาพร่ามัว</p>	880	<p>มุมสำหรับติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงสูง ประเภท A ต้องเป็นไปตามที่กำหนดไว้ในตารางที่ ๓๐</p> <p>การติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงสูงซึ่งใช้ทั้งในเวลากลางวันและกลางคืน สนามบินต้องมั่นใจว่าแสงจากไฟจะไม่ทำให้นักบินมีอาการตาพร่ามัว</p>	คงเดิม
908	<p>ในกรณีที่การใช้ไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงสูง ประเภท A หรือไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงปานกลาง ประเภท A ในเวลากลางคืน อาจทำให้นักบินที่ปฏิบัติการบินอยู่ในบริเวณใกล้เคียงสนามบิน (ภายในรัศมีประมาณหนึ่งหมื่นเมตร) เกิดอาการตาพร่ามัวหรือก่อให้เกิดผลกระทบที่มีนัยสำคัญด้านสภาพ แวดล้อมสนามบิน</p>	881	<p>ในกรณีที่การใช้ไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงสูง ประเภท A หรือไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงปานกลาง ประเภท A ในเวลากลางคืน อาจทำให้นักบินที่ปฏิบัติการบินอยู่ในบริเวณใกล้เคียงสนามบิน (ภายในรัศมีประมาณหนึ่งหมื่นเมตร) เกิดอาการตาพร่ามัวหรือก่อให้เกิดผลกระทบที่มีนัยสำคัญด้านสภาพ แวดล้อมสนามบิน</p>	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
	ต้องดำเนินการจัดให้มีระบบไฟแสดงสิ่งกีดขวางแบบคู่ โดยระบบดังกล่าวต้องประกอบด้วยไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงสูง ประเภท A หรือไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงปานกลาง ประเภท A ตามความเหมาะสม สำหรับใช้งานในเวลากลางวันและช่วงเวลาพลบค่ำ และไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงปานกลาง ประเภท B หรือประเภท C สำหรับใช้งานในเวลากลางคืน		ต้องดำเนินการจัดให้มีระบบไฟแสดงสิ่งกีดขวางแบบคู่ โดยระบบดังกล่าวต้องประกอบด้วยไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงสูง ประเภท A หรือไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงปานกลาง ประเภท A ตามความเหมาะสม สำหรับใช้งานในเวลากลางวันและช่วงเวลาพลบค่ำ และไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงปานกลาง ประเภท B หรือประเภท C สำหรับใช้งานในเวลากลางคืน	
909	ไฟแสดงวัตถุที่มีความสูงน้อยกว่าสี่สิบห้าเมตรเหนือระดับพื้นดิน วัตถุที่ครอบคลุมบริเวณไม่กว้างนักและมีความสูงเหนือพื้นดินโดยรอบน้อยกว่าสี่สิบห้าเมตร สนามบินต้องติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงต่ำ ประเภท A หรือประเภท B	882	ไฟแสดงวัตถุที่มีความสูงน้อยกว่าสี่สิบห้าเมตรเหนือระดับพื้นดิน วัตถุที่ครอบคลุมบริเวณไม่กว้างนักและมีความสูงเหนือพื้นดินโดยรอบน้อยกว่าสี่สิบห้าเมตร สนามบินต้องติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงต่ำ ประเภท A หรือประเภท B	คงเดิม
910	ในกรณีที่มีการติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงต่ำ ประเภท A หรือประเภท B อาจไม่เพียงพอ หรือจำเป็นต้องมีการเตือนล่วงหน้าเป็นพิเศษ สนามบินต้องติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงปานกลางหรือสูง	883	ในกรณีที่มีการติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงต่ำ ประเภท A หรือประเภท B อาจไม่เพียงพอ หรือจำเป็นต้องมีการเตือนล่วงหน้าเป็นพิเศษ สนามบินต้องติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงปานกลางหรือสูง	คงเดิม
911	ในการติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางประเภท B สนามบินต้องติดตั้งไฟที่มีความเข้มแสงต่ำ ประเภท B ประเภทเดียว หรือติดตั้งร่วมกับไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงปานกลาง ประเภท B โดยให้สอดคล้องกับข้อ ๘๑๒	884	ในการติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางประเภท B สนามบินต้องติดตั้งไฟที่มีความเข้มแสงต่ำ ประเภท B ประเภทเดียว หรือติดตั้งร่วมกับไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงปานกลาง ประเภท B โดยให้สอดคล้องกับข้อ ๘๘๕	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
912	วัตถุที่ครอบคลุมบริเวณกว้าง สนามบินต้องติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงปานกลาง ประเภท A ประเภท B หรือประเภท C ทั้งนี้ ต้องติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงปานกลาง ประเภท A และประเภท C ประเภทใดประเภทหนึ่งเพียงประเภทเดียว ส่วนไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงปานกลาง ประเภท B อาจติดตั้งเพียงประเภทเดียวหรือติดตั้งร่วมกับไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงต่ำ ประเภท B ก็ได้ กลุ่มของอาคารให้ถือว่าเป็นวัตถุที่ครอบคลุมบริเวณกว้างตามความในวรรคหนึ่ง	885	วัตถุที่ครอบคลุมบริเวณกว้าง สนามบินต้องติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงปานกลาง ประเภท A ประเภท B หรือประเภท C ทั้งนี้ ต้องติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงปานกลาง ประเภท A และประเภท C ประเภทใดประเภทหนึ่งเพียงประเภทเดียว ส่วนไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงปานกลาง ประเภท B อาจติดตั้งเพียงประเภทเดียวหรือติดตั้งร่วมกับไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงต่ำ ประเภท B ก็ได้ กลุ่มของอาคารให้ถือว่าเป็นวัตถุที่ครอบคลุมบริเวณกว้างตามความในวรรคหนึ่ง	คงเดิม
913	ไฟแสดงวัตถุที่มีความสูงตั้งแต่สี่สิบห้าเมตร แต่ไม่เกินหนึ่งร้อยห้าสิบเมตรจากระดับพื้นดิน สนามบินต้องติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงปานกลาง ประเภท A ประเภท B หรือประเภท C ทั้งนี้ ต้องติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงปานกลาง ประเภท A และประเภท C ประเภทใดประเภทหนึ่งเพียงประเภทเดียว ส่วนไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงปานกลาง ประเภท B อาจติดตั้งเพียงประเภทเดียวหรือติดตั้งร่วมกับไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงต่ำ ประเภท B ก็ได้	886	ไฟแสดงวัตถุที่มีความสูงตั้งแต่สี่สิบห้าเมตร แต่ไม่เกินหนึ่งร้อยห้าสิบเมตรจากระดับพื้นดิน สนามบินต้องติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงปานกลาง ประเภท A ประเภท B หรือประเภท C ทั้งนี้ ต้องติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงปานกลาง ประเภท A และประเภท C ประเภทใดประเภทหนึ่งเพียงประเภทเดียว ส่วนไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงปานกลาง ประเภท B อาจติดตั้งเพียงประเภทเดียวหรือติดตั้งร่วมกับไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงต่ำ ประเภท B ก็ได้	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
914	<p>วัตถุที่ติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงปานกลาง ประเภท A และยอดของวัตถุดังกล่าวนั้นสูงเกินหนึ่งร้อยห้าเมตรเหนือระดับพื้นดินโดยรอบ หรือเหนือระดับความสูงของยอดอาคารที่อยู่ใกล้เคียง (หากวัตถุที่ต้องทำเครื่องหมายแสดงนั้นล้อมรอบด้วยอาคาร) สนามบินต้องติดตั้งไฟเพิ่มเติมที่ระดับกึ่งกลาง โดยไฟดังกล่าวต้องมีระยะห่างที่เท่ากันที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้ ระหว่างไฟที่ติดตั้งบนยอดและระดับพื้นดินหรือระดับของยอดอาคารที่อยู่ใกล้เคียงตามความเหมาะสม ทั้งนี้ ระยะห่างต้องไม่เกินหนึ่งร้อยห้าเมตร</p>	887	<p>วัตถุที่ติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงปานกลาง ประเภท A และยอดของวัตถุดังกล่าวนั้นสูงเกินหนึ่งร้อยห้าเมตรเหนือระดับพื้นดินโดยรอบ หรือเหนือระดับความสูงของยอดอาคารที่อยู่ใกล้เคียง (หากวัตถุที่ต้องทำเครื่องหมายแสดงนั้นล้อมรอบด้วยอาคาร) สนามบินต้องติดตั้งไฟเพิ่มเติมที่ระดับกึ่งกลาง โดยไฟดังกล่าวต้องมีระยะห่างที่เท่ากันที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้ ระหว่างไฟที่ติดตั้งบนยอดและระดับพื้นดินหรือระดับของยอดอาคารที่อยู่ใกล้เคียงตามความเหมาะสม ทั้งนี้ ระยะห่างต้องไม่เกินหนึ่งร้อยห้าเมตร</p>	คงเดิม
915	<p>วัตถุที่ติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงปานกลาง ประเภท B และยอดของวัตถุดังกล่าวนั้นสูงเกินสี่สิบห้าเมตรเหนือระดับพื้นดินโดยรอบ หรือเหนือระดับความสูงของยอดอาคารที่อยู่ใกล้เคียง (หากวัตถุที่ต้องทำเครื่องหมายแสดงนั้นล้อมรอบด้วยอาคาร) สนามบินต้องติดตั้งไฟเพิ่มเติมที่ระดับกึ่งกลาง โดยไฟกึ่งกลางดังกล่าวต้องเป็นไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงต่ำ ประเภท B และไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงปานกลาง ประเภท B สลับกัน และต้องมีระยะห่างของไฟเป็นระยะที่เท่ากันที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้ ระหว่างไฟที่ติดตั้งบนยอดและระดับพื้นดินหรือระดับของยอดอาคารที่อยู่ใกล้เคียงตามความเหมาะสม ทั้งนี้ ระยะห่างต้องไม่เกินห้าสิบสองเมตร</p>	888	<p>วัตถุที่ติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงปานกลาง ประเภท B และยอดของวัตถุดังกล่าวนั้นสูงเกินสี่สิบห้าเมตรเหนือระดับพื้นดินโดยรอบ หรือเหนือระดับความสูงของยอดอาคารที่อยู่ใกล้เคียง (หากวัตถุที่ต้องทำเครื่องหมายแสดงนั้นล้อมรอบด้วยอาคาร) สนามบินต้องติดตั้งไฟเพิ่มเติมที่ระดับกึ่งกลาง โดยไฟกึ่งกลางดังกล่าวต้องเป็นไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงต่ำ ประเภท B และไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงปานกลาง ประเภท B สลับกัน และต้องมีระยะห่างของไฟเป็นระยะที่เท่ากันที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้ ระหว่างไฟที่ติดตั้งบนยอดและระดับพื้นดินหรือระดับของยอดอาคารที่อยู่ใกล้เคียงตามความเหมาะสม ทั้งนี้ ระยะห่างต้องไม่เกินห้าสิบสองเมตร</p>	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
916	วัตถุที่ติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงปานกลาง ประเภท C และยอดของวัตถุดังกล่าวนั้นสูงเกินสี่สิบห้าเมตรเหนือระดับพื้นดินโดยรอบหรือเหนือระดับความสูงของยอดอาคารที่อยู่ใกล้เคียง (หากวัตถุที่ต้องทำเครื่องหมายแสดงนั้นล้อมรอบด้วยอาคาร) สนามบินต้องติดตั้งไฟเพิ่มเติมที่ระดับกึ่งกลาง โดยไฟดังกล่าวต้องมีระยะที่เท่ากันที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้ ระหว่างไฟที่ติดตั้งบนยอดและระดับพื้นดินหรือระดับของยอดอาคารที่อยู่ใกล้เคียงตามความเหมาะสม ทั้งนี้ ระยะห่างต้องไม่เกินห้าสิบสองเมตร	889	วัตถุที่ติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงปานกลาง ประเภท C และยอดของวัตถุดังกล่าวนั้นสูงเกินสี่สิบห้าเมตรเหนือระดับพื้นดินโดยรอบหรือเหนือระดับความสูงของยอดอาคารที่อยู่ใกล้เคียง (หากวัตถุที่ต้องทำเครื่องหมายแสดงนั้นล้อมรอบด้วยอาคาร) สนามบินต้องติดตั้งไฟเพิ่มเติมที่ระดับกึ่งกลาง โดยไฟดังกล่าวต้องมีระยะที่เท่ากันที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้ ระหว่างไฟที่ติดตั้งบนยอดและระดับพื้นดินหรือระดับของยอดอาคารที่อยู่ใกล้เคียงตามความเหมาะสม ทั้งนี้ ระยะห่างต้องไม่เกินห้าสิบสองเมตร	คงเดิม
917	สนามบินต้องติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงสูง ประเภท A โดยให้มีระยะห่างที่เท่ากันไม่เกินหนึ่งร้อยห้าเมตร ระหว่างระดับพื้นดินและไฟที่ติดตั้งบนยอด ตามที่กำหนดไว้ใน ข้อ ๘๗๓ เว้นแต่ในกรณีที่วัตถุที่จะแสดงเครื่องหมายนั้นล้อมรอบด้วยอาคาร การกำหนดจำนวนระดับของการติดตั้งไฟอาจใช้ค่าระดับความสูงของยอดอาคารแทนระดับพื้นดินในการคำนวณก็ได้	890	สนามบินต้องติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงสูง ประเภท A โดยให้มีระยะห่างที่เท่ากันไม่เกินหนึ่งร้อยห้าเมตร ระหว่างระดับพื้นดินและไฟที่ติดตั้งบนยอด ตามที่กำหนดไว้ใน ข้อ ๘๗๓ เว้นแต่ในกรณีที่วัตถุที่จะแสดงเครื่องหมายนั้นล้อมรอบด้วยอาคาร การกำหนดจำนวนระดับของการติดตั้งไฟอาจใช้ค่าระดับความสูงของยอดอาคารแทนระดับพื้นดินในการคำนวณก็ได้	คงเดิม
918	ไฟแสดงวัตถุที่มีความสูงตั้งแต่หนึ่งร้อยห้าสิบเมตรขึ้นไปจากระดับพื้นดิน วัตถุที่มีความสูงเหนือระดับของพื้นดินโดยรอบเกินหนึ่งร้อยห้าสิบเมตร และการศึกษาทางด้านการบินพบว่า จำเป็นต้องติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางเพื่อทำให้เห็นวัตถุในเวลากลางวัน ให้สนามบิน	891	ไฟแสดงวัตถุที่มีความสูงตั้งแต่หนึ่งร้อยห้าสิบเมตรขึ้นไปจากระดับพื้นดิน วัตถุที่มีความสูงเหนือระดับของพื้นดินโดยรอบเกินหนึ่งร้อยห้าสิบเมตร และการศึกษาทางด้านการบินพบว่า จำเป็นต้องติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางเพื่อทำให้เห็นวัตถุในเวลากลางวัน ให้สนามบิน	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
	ดำเนินการให้มีการติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงสูง ประเภท A		ดำเนินการให้มีการติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงสูง ประเภท A	
919	ในการติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงสูง ประเภท A ตามข้อ ๙๑๘ ต้องติดตั้งให้มีระยะห่างที่เท่ากันไม่เกินหนึ่งร้อยห้าเมตร ระหว่างระดับพื้นดินและไฟที่ติดตั้งบนยอด ตามที่ระบุไว้ในข้อ ๙๐๐ เว้นแต่ในกรณีที่วัตถุที่จะแสดงเครื่อง หมายนั้นล้อมรอบด้วยอาคาร การกำหนดจำนวนระดับของการติดตั้งไฟอาจใช้ค่าระดับความสูงของยอดอาคารแทนระดับพื้นดินในการคำนวณได้	892	ในการติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงสูง ประเภท A ตามข้อ ๘๙๑ ต้องติดตั้งให้มีระยะห่างที่เท่ากันไม่เกินหนึ่งร้อยห้าเมตร ระหว่างระดับพื้นดินและไฟที่ติดตั้งบนยอด ตามที่ระบุไว้ในข้อ ๘๗๓ เว้นแต่ในกรณีที่วัตถุที่จะแสดงเครื่อง หมายนั้นล้อมรอบด้วยอาคาร การกำหนดจำนวนระดับของการติดตั้งไฟอาจใช้ค่าระดับความสูงของยอดอาคารแทนระดับพื้นดินในการคำนวณได้	คงเดิม
920	ในกรณีที่การใช้ไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงสูง ประเภท A ในเวลากลางคืน อาจทำให้นักบินที่ปฏิบัติการบินอยู่ในบริเวณใกล้เคียง สนามบิน (ภายในรัศมีประมาณหนึ่งหมื่นเมตร) เกิดอาการตาพร่ามัวหรือก่อให้เกิดผลกระทบที่มีนัยสำคัญด้านสภาพแวดล้อม สนามบินต้องดำเนินการให้มีการติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงปานกลาง ประเภท C เพียงประเภทเดียว แต่หากต้องติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงปานกลาง ประเภท B อาจติดตั้งเพียงประเภทเดียว หรือติดตั้งร่วมกับไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงต่ำ ประเภท B ก็ได้	893	ในกรณีที่การใช้ไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงสูง ประเภท A ในเวลากลางคืน อาจทำให้นักบินที่ปฏิบัติการบินอยู่ในบริเวณใกล้เคียง สนามบิน (ภายในรัศมีประมาณหนึ่งหมื่นเมตร) เกิดอาการตาพร่ามัวหรือก่อให้เกิดผลกระทบที่มีนัยสำคัญด้านสภาพแวดล้อม สนามบินต้องดำเนินการให้มีการติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงปานกลาง ประเภท C เพียงประเภทเดียว แต่หากต้องติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงปานกลาง ประเภท B อาจติดตั้งเพียงประเภทเดียว หรือติดตั้งร่วมกับไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงต่ำ ประเภท B ก็ได้	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
924	ในกรณีที่กังหันลม เป็นสิ่งกีดขวาง สนามบินต้อง ทำเครื่องหมายหรือติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวาง	897	ในกรณีที่กังหันลม เป็นสิ่งกีดขวาง สนามบินต้อง ทำเครื่องหมายหรือติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวาง	คงเดิม
925	นอกจากการดำเนินการตามข้อ ๙๒๔ แล้ว ใน กรณีที่สำนักงานเห็นว่ามีความจำเป็น สนามบิน ต้องติดตั้งไฟหรือเครื่องหมายเพิ่มเติมสำหรับ กังหันลมด้วย	898	นอกจากการดำเนินการตามข้อ ๘๙๗ แล้ว ใน กรณีที่สำนักงานเห็นว่ามีความจำเป็น สนามบิน ต้องติดตั้งไฟหรือเครื่องหมายเพิ่มเติมสำหรับ กังหันลมด้วย	คงเดิม
926	เครื่องหมาย ใบพัด (rotor blades) ห้องเครื่อง (nacelle) และส่วนบนสองในสามส่วนของเสากังหันลม ต้อง ทาสีขาว เว้นแต่การศึกษาทางด้านการบินจะ กำหนดให้ทำเป็นอย่างอื่น	899	เครื่องหมาย ใบพัด (rotor blades) ห้องเครื่อง (nacelle) และส่วนบนสองในสามส่วนของเสากังหันลม ต้อง ทาสีขาว เว้นแต่การศึกษาทางด้านการบินจะ กำหนดให้ทำเป็นอย่างอื่น	คงเดิม
927	ไฟ หากจำเป็นต้องมีการติดตั้งไฟ ในกรณีที่เป็นทุ่ง กังหันลม กล่าวคือ กลุ่มของกังหันลมตั้งแต่สองต้น ขึ้นไป ให้ถือว่าทุ่งกังหันลมเป็นวัตถุที่ครอบคลุม บริเวณกว้างและต้องติดตั้งไฟ ดังนี้ (๑) เพื่อกำหนดขอบเขตของทุ่งกังหันลม (๒) ระยะห่างที่มากที่สุดของไฟแต่ละดวงตลอด แนวขอบของพื้นที่ทุ่งกังหันลมให้เป็นไปตามที่ กำหนดไว้ในข้อ ๙๐๕ เว้นแต่สนามบินได้ทำการ ประเมินที่แสดงให้เห็นว่าสามารถใช้ระยะห่างที่ มากกว่าได้ (๓) หากมีการใช้ไฟกะพริบ ไฟทุกดวงต้องกะพริบ พร้อมกัน (๔) หากกังหันลมใดที่อยู่ภายในทุ่งกังหันลม มี ความสูงมากกว่ากังหันลมต้นอื่นอย่างมีนัยสำคัญ	900	ไฟ หากจำเป็นต้องมีการติดตั้งไฟ ในกรณีที่เป็นทุ่ง กังหันลม กล่าวคือ กลุ่มของกังหันลมตั้งแต่สองต้น ขึ้นไป ให้ถือว่าทุ่งกังหันลมเป็นวัตถุที่ครอบคลุม บริเวณกว้างและต้องติดตั้งไฟ ดังนี้ (๑) เพื่อกำหนดขอบเขตของทุ่งกังหันลม (๒) ระยะห่างที่มากที่สุดของไฟแต่ละดวงตลอด แนวขอบของพื้นที่ทุ่งกังหันลมให้เป็นไปตามที่ กำหนดไว้ในข้อ ๘๙๘ เว้นแต่สนามบินได้ทำการ ประเมินที่แสดงให้เห็นว่าสามารถใช้ระยะห่างที่ มากกว่าได้ (๓) หากมีการใช้ไฟกะพริบ ไฟทุกดวงต้องกะพริบ พร้อมกัน (๔) หากกังหันลมใดที่อยู่ภายในทุ่งกังหันลม มี ความสูงมากกว่ากังหันลมต้นอื่นอย่างมีนัยสำคัญ	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
	<p>สนามบินต้องติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางบนกึ่งหันลมต้นนั้น ไม่ว่าจะตั้งอยู่บริเวณใดก็ตาม</p> <p>(๕) ณ ตำแหน่งของการติดตั้งไฟตามข้อ (๑) (๒) และ (๔) ให้เป็นไปตามเกณฑ์กำหนด ดังต่อไปนี้</p> <p>(ก) สำหรับกึ่งหันลมที่มีความสูงน้อยกว่าหนึ่งร้อยห้าสิบเมตร (ความสูงคุมยอดใบพัดรวมกับความสูงของใบพัดในแนวตั้ง) สนามบินต้องติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงปานกลางบนห้องเครื่อง</p> <p>(ข) สำหรับกึ่งหันลมที่มีความสูงตั้งแต่หนึ่งร้อยห้าสิบเมตร ถึงสามร้อยห้าสิบห้าเมตร สนามบินต้องติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงปานกลางบนห้องเครื่อง และต้องติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางดวงที่สอง เพื่อสับเปลี่ยนในกรณีที่ไฟอีกดวงซึ่งใช้งานอยู่ไม่สามารถใช้งานได้ ทั้งนี้ ในการติดตั้งไฟนั้น สนามบินต้องแน่ใจว่าแสงจากไฟแต่ละดวงจะไม่ถูกบดบังด้วยไฟอีกดวงหนึ่ง และ</p> <p>(ค) สำหรับกึ่งหันลมที่มีความสูงตั้งแต่หนึ่งร้อยห้าสิบเมตร ถึงสามร้อยห้าสิบห้าเมตร สนามบินต้องติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงต่ำประเภท E อย่างน้อยสามดวง ที่บริเวณกึ่งกลางระหว่างระดับพื้นดินและห้องเครื่อง ตามที่กำหนดไว้ในข้อ ๘๘๒ เว้นแต่หากการศึกษาทางด้านการบินแสดงให้เห็นว่า การใช้ไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงต่ำ ประเภท E นั้น ไม่เหมาะสม สนามบินอาจใช้ไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้ม</p>		<p>สนามบินต้องติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางบนกึ่งหันลมต้นนั้น ไม่ว่าจะตั้งอยู่บริเวณใดก็ตาม</p> <p>(๕) ณ ตำแหน่งของการติดตั้งไฟตามข้อ (๑) (๒) และ (๔) ให้เป็นไปตามเกณฑ์กำหนด ดังต่อไปนี้</p> <p>(ก) สำหรับกึ่งหันลมที่มีความสูงน้อยกว่าหนึ่งร้อยห้าสิบเมตร (ความสูงคุมยอดใบพัดรวมกับความสูงของใบพัดในแนวตั้ง) สนามบินต้องติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงปานกลางบนห้องเครื่อง</p> <p>(ข) สำหรับกึ่งหันลมที่มีความสูงตั้งแต่หนึ่งร้อยห้าสิบเมตร ถึงสามร้อยห้าสิบห้าเมตร สนามบินต้องติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงปานกลางบนห้องเครื่อง และต้องติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางดวงที่สอง เพื่อสับเปลี่ยนในกรณีที่ไฟอีกดวงซึ่งใช้งานอยู่ไม่สามารถใช้งานได้ ทั้งนี้ ในการติดตั้งไฟนั้น สนามบินต้องแน่ใจว่าแสงจากไฟแต่ละดวงจะไม่ถูกบดบังด้วยไฟอีกดวงหนึ่ง และ</p> <p>(ค) สำหรับกึ่งหันลมที่มีความสูงตั้งแต่หนึ่งร้อยห้าสิบเมตร ถึงสามร้อยห้าสิบห้าเมตร สนามบินต้องติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงต่ำประเภท E อย่างน้อยสามดวง ที่บริเวณกึ่งกลางระหว่างระดับพื้นดินและห้องเครื่อง ตามที่กำหนดไว้ในข้อ ๘๘๒ เว้นแต่หากการศึกษาทางด้านการบินแสดงให้เห็นว่า การใช้ไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงต่ำ ประเภท E นั้น ไม่เหมาะสม สนามบินอาจใช้ไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้ม</p>	

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
	แสงต่ำ ประเภท A หรือประเภท B แทนได้ ความใน (๕) มิได้รวมถึงกังหันลมที่มีความสูง มากกว่าสามร้อยสิบห้าเมตร ซึ่งสนามบินอาจทำ เครื่องหมายและติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางเพิ่มเติม ตามที่กำหนดโดยการศึกษาทางด้านการบินได้		แสงต่ำ ประเภท A หรือประเภท B แทนได้ ความใน (๕) มิได้รวมถึงกังหันลมที่มีความสูง มากกว่าสามร้อยสิบห้าเมตร ซึ่งสนามบินอาจทำ เครื่องหมายและติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางเพิ่มเติม ตามที่กำหนดโดยการศึกษาทางด้านการบินได้	
928	สนามบินต้องติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางสำหรับห้อง เครื่องของกังหันลม ในลักษณะที่ให้อากาศยานที่ กำลังบินเข้าหากังหันลมจากทิศทางใด ๆ ก็ตาม สามารถมองเห็นได้โดยไม่ถูกบดบัง	901	สนามบินต้องติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางสำหรับห้อง เครื่องของกังหันลม ในลักษณะที่ให้อากาศยานที่ กำลังบินเข้าหากังหันลมจากทิศทางใด ๆ ก็ตาม สามารถมองเห็นได้โดยไม่ถูกบดบัง	คงเดิม
929	หากมีความจำเป็นต้องติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางใน กรณีที่มีกังหันลมเพียงต้นเดียว หรือเป็นแนวสั้น ๆ (short line) การติดตั้งไฟดังกล่าวต้องสอดคล้อง กับข้อ ๙๒๗ (๕) หรือตามที่กำหนดโดยการศึกษา ทางด้านการบิน	902	หากมีความจำเป็นต้องติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางใน กรณีที่มีกังหันลมเพียงต้นเดียว หรือเป็นแนวสั้น ๆ (short line) การติดตั้งไฟดังกล่าวต้องสอดคล้อง กับข้อ ๙๐๐ (๕) หรือตามที่กำหนดโดยการศึกษา ทางด้านการบิน	คงเดิม
	ง. สายไฟ สายเคเบิล และสายอื่น ๆ ซึ่งอยู่เหนือ ศีรษะ และเสาสำหรับรองรับ		ง. สายไฟ สายเคเบิล และสายอื่น ๆ ซึ่งอยู่เหนือ ศีรษะ และเสาสำหรับรองรับ	คงเดิม
930	เครื่องหมาย สนามบินต้องติดตั้งวัตถุที่ใช้เป็นเครื่องหมาย สำหรับสายไฟ สายเคเบิล และสายอื่น ๆ และต้อง ทาสีเสาสำหรับรองรับสายดังกล่าวด้วย	903	เครื่องหมาย สนามบินต้องติดตั้งวัตถุที่ใช้เป็นเครื่องหมาย สำหรับสายไฟ สายเคเบิล และสายอื่น ๆ และต้อง ทาสีเสาสำหรับรองรับสายดังกล่าวด้วย	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
931	<p>การทำสีเสาสำหรับรองรับสายไฟ สายเคเบิล และสายอื่น ๆ ซึ่งอยู่เหนือศีรษะ ต้องทำเครื่องหมาย โดยให้เป็นไปตามที่กำหนดไว้ในข้อ ๘๙๑ ถึงข้อ ๘๙๔ ทั้งนี้ สนามบินอาจไม่ทำเครื่องหมายบนเสาสำหรับรองรับสายดังกล่าวนี้ได้ หากมีการติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงสูงสำหรับส่องสว่างในเวลากลางวัน</p>	904	<p>การทำสีเสาสำหรับรองรับสายไฟ สายเคเบิล และสายอื่น ๆ ซึ่งอยู่เหนือศีรษะ ต้องทำเครื่องหมาย โดยให้เป็นไปตามที่กำหนดไว้ในข้อ ๘๖๔ ถึงข้อ ๘๖๗ ทั้งนี้ สนามบินอาจไม่ทำเครื่องหมายบนเสาสำหรับรองรับสายดังกล่าวนี้ได้ หากมีการติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงสูงสำหรับส่องสว่างในเวลากลางวัน</p>	คงเดิม
932	<p>การติดตั้งวัตถุที่ใช้เป็นเครื่องหมายวัตถุที่ใช้เป็นเครื่องหมายที่แสดงบนวัตถุหรืออยู่ประชิดกับวัตถุ ต้องอยู่ในตำแหน่งที่สามารถมองเห็นได้ชัดเจน เพื่อคงไว้ซึ่งความชัดเจนของรูปร่างปกติของวัตถุดังกล่าว และต้องสามารถมองเห็นได้ในสภาพอากาศปลอดโปร่งจากระยะทางอย่างน้อยหนึ่งพันเมตร เมื่อมองวัตถุจากอากาศ และสามารถร้อยเมตร เมื่อมองวัตถุจากพื้นดินในทุก ๆ ทิศทางที่อากาศยานจะเคลื่อนเข้าสู่วัตถุดังกล่าว</p> <p>รูปร่างของวัตถุที่ใช้เป็นเครื่องหมายตามวรรคหนึ่งต้องมีลักษณะเฉพาะ เพื่อให้มั่นใจว่าจะไม่ก่อให้เกิดการเข้าใจผิดกับวัตถุที่ใช้เป็นเครื่องหมายอื่นที่ใช้ในการสื่อสารข้อมูล และต้องไม่เพิ่มภาวะอันตรายที่เกิดจากวัตถุที่แสดงด้วยเครื่องหมายดังกล่าว</p>	905	<p>การติดตั้งวัตถุที่ใช้เป็นเครื่องหมายวัตถุที่ใช้เป็นเครื่องหมายที่แสดงบนวัตถุหรืออยู่ประชิดกับวัตถุ ต้องอยู่ในตำแหน่งที่สามารถมองเห็นได้ชัดเจน เพื่อคงไว้ซึ่งความชัดเจนของรูปร่างปกติของวัตถุดังกล่าว และต้องสามารถมองเห็นได้ในสภาพอากาศปลอดโปร่งจากระยะทางอย่างน้อยหนึ่งพันเมตร เมื่อมองวัตถุจากอากาศ และสามารถร้อยเมตร เมื่อมองวัตถุจากพื้นดินในทุก ๆ ทิศทางที่อากาศยานจะเคลื่อนเข้าสู่วัตถุดังกล่าว</p> <p>รูปร่างของวัตถุที่ใช้เป็นเครื่องหมายตามวรรคหนึ่งต้องมีลักษณะเฉพาะ เพื่อให้มั่นใจว่าจะไม่ก่อให้เกิดการเข้าใจผิดกับวัตถุที่ใช้เป็นเครื่องหมายอื่นที่ใช้ในการสื่อสารข้อมูล และต้องไม่เพิ่มภาวะอันตรายที่เกิดจากวัตถุที่แสดงด้วยเครื่องหมายดังกล่าว</p>	คงเดิม

ชื่อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ชื่อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
933	วัตถุที่ใช้เป็นเครื่องหมายที่แสดงบนสายไฟ สายเคเบิล และสายอื่น ๆ ซึ่งอยู่เหนือศีรษะ ต้องมีลักษณะเป็นทรงกลม และมีเส้นผ่านศูนย์กลางไม่น้อยกว่าหกสิบเซนติเมตร	906	วัตถุที่ใช้เป็นเครื่องหมายที่แสดงบนสายไฟ สายเคเบิล และสายอื่น ๆ ซึ่งอยู่เหนือศีรษะ ต้องมีลักษณะเป็นทรงกลม และมีเส้นผ่านศูนย์กลางไม่น้อยกว่าหกสิบเซนติเมตร	คงเดิม
934	<p>ระยะห่างระหว่างวัตถุที่ใช้เป็นเครื่องหมายที่อยู่ติดกัน หรือระหว่างวัตถุที่ใช้เป็นเครื่องหมายและเสาสำหรับรองรับสายไฟ สายเคเบิล และสายอื่น ๆ ต้องมีระยะที่เหมาะสมกับเส้นผ่านศูนย์กลางของวัตถุที่ใช้เป็นเครื่องหมายดังกล่าว แต่ไม่ว่ากรณีใดก็ตาม ต้องมีระยะห่างไม่เกินระยะดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) สามสิบเมตร ในกรณีที่วัตถุที่ใช้เป็นเครื่องหมายมีเส้นผ่านศูนย์กลางหกสิบเซนติเมตร และระยะห่างจะเพิ่มขึ้นไปตามขนาดเส้นผ่านศูนย์กลางของวัตถุที่ใช้เป็นเครื่องหมาย จนถึง ตาม (๒)</p> <p>(๒) สามสิบห้าเมตร ในกรณีที่วัตถุที่ใช้เป็นเครื่องหมายมีเส้นผ่านศูนย์กลางแปดสิบเซนติเมตร และระยะห่างจะเพิ่มขึ้นไปอีก จนถึงค่าสูงสุด ตาม (๓)</p> <p>(๓) สี่สิบเมตร ในกรณีที่วัตถุที่ใช้เป็นเครื่องหมายมีเส้นผ่านศูนย์กลางอย่างน้อยหนึ่งร้อยสามสิบเซนติเมตร</p> <p>ในกรณีที่มีสายไฟ สายเคเบิล และสายอื่น ๆ หลายสาย สนามบินต้องติดตั้งวัตถุที่ใช้เป็นเครื่องหมายให้อยู่ในตำแหน่งไม่ต่ำกว่าระดับของสายที่อยู่สูงที่สุด</p>	907	<p>ระยะห่างระหว่างวัตถุที่ใช้เป็นเครื่องหมายที่อยู่ติดกัน หรือระหว่างวัตถุที่ใช้เป็นเครื่องหมายและเสาสำหรับรองรับสายไฟ สายเคเบิล และสายอื่น ๆ ต้องมีระยะที่เหมาะสมกับเส้นผ่านศูนย์กลางของวัตถุที่ใช้เป็นเครื่องหมายดังกล่าว แต่ไม่ว่ากรณีใดก็ตาม ต้องมีระยะห่างไม่เกินระยะดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) สามสิบเมตร ในกรณีที่วัตถุที่ใช้เป็นเครื่องหมายมีเส้นผ่านศูนย์กลางหกสิบเซนติเมตร และระยะห่างจะเพิ่มขึ้นไปตามขนาดเส้นผ่านศูนย์กลางของวัตถุที่ใช้เป็นเครื่องหมาย จนถึง ตาม (๒)</p> <p>(๒) สามสิบห้าเมตร ในกรณีที่วัตถุที่ใช้เป็นเครื่องหมายมีเส้นผ่านศูนย์กลางแปดสิบเซนติเมตร และระยะห่างจะเพิ่มขึ้นไปอีก จนถึงค่าสูงสุด ตาม (๓)</p> <p>(๓) สี่สิบเมตร ในกรณีที่วัตถุที่ใช้เป็นเครื่องหมายมีเส้นผ่านศูนย์กลางอย่างน้อยหนึ่งร้อยสามสิบเซนติเมตร</p> <p>ในกรณีที่มีสายไฟ สายเคเบิล และสายอื่น ๆ หลายสาย สนามบินต้องติดตั้งวัตถุที่ใช้เป็นเครื่องหมายให้อยู่ในตำแหน่งไม่ต่ำกว่าระดับของสายที่อยู่สูงที่สุด</p>	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
935	สนามบินต้องติดตั้งวัตถุที่ใช้เป็นเครื่องหมายโดยใช้สีสลับกันระหว่างสีขาวและสีแดง หรือสีขาวและสีส้ม ทั้งนี้ สีที่เลือกใช้ต้องตัดกับพื้นหลังที่มองเห็นด้วย	908	สนามบินต้องติดตั้งวัตถุที่ใช้เป็นเครื่องหมายโดยใช้สีสลับกันระหว่างสีขาวและสีแดง หรือสีขาวและสีส้ม ทั้งนี้ สีที่เลือกใช้ต้องตัดกับพื้นหลังที่มองเห็นด้วย	คงเดิม
936	หากปรากฏว่าสนามบินต้องทำเครื่องหมายบนสายไฟ สายเคเบิล และสายอื่น ๆ ที่อยู่เหนือศีรษะ แต่ในทางปฏิบัติ สนามบินไม่สามารถติดตั้งวัตถุที่ใช้เป็นเครื่องหมายบนสายไฟ สายเคเบิล และสายอื่น ๆ นั้นได้ สนามบินต้องติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงสูง ประเภท B บนเสาสำหรับรองรับแทน	909	หากปรากฏว่าสนามบินต้องทำเครื่องหมายบนสายไฟ สายเคเบิล และสายอื่น ๆ ที่อยู่เหนือศีรษะ แต่ในทางปฏิบัติ สนามบินไม่สามารถติดตั้งวัตถุที่ใช้เป็นเครื่องหมายบนสายไฟ สายเคเบิล และสายอื่น ๆ นั้นได้ สนามบินต้องติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงสูง ประเภท B บนเสาสำหรับรองรับแทน	คงเดิม
937	ไฟ เสาสำหรับรองรับสายไฟ สายเคเบิล และสายอื่น ๆ ซึ่งอยู่เหนือศีรษะ สนามบินต้องติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงสูง ประเภท B เพื่อใช้แสดงให้เห็นว่ามีเสาสำหรับรองรับดังกล่าว ในกรณีดังต่อไปนี้ (๑) การศึกษาทางด้านการบินแสดงให้เห็นว่า ไฟดังกล่าวมีความจำเป็นในการแสดงให้รู้ว่า มีสายไฟ สายเคเบิล และสายอื่น ๆ อยู่ (๒) ในทางปฏิบัติ สนามบินไม่สามารถติดตั้งวัตถุที่ใช้เป็นเครื่องหมายบนสายไฟ สายเคเบิล และสายอื่น ๆ ได้	910	ไฟ เสาสำหรับรองรับสายไฟ สายเคเบิล และสายอื่น ๆ ซึ่งอยู่เหนือศีรษะ สนามบินต้องติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงสูง ประเภท B เพื่อใช้แสดงให้เห็นว่ามีเสาสำหรับรองรับดังกล่าว ในกรณีดังต่อไปนี้ (๑) การศึกษาทางด้านการบินแสดงให้เห็นว่า ไฟดังกล่าวมีความจำเป็นในการแสดงให้รู้ว่า มีสายไฟ สายเคเบิล และสายอื่น ๆ อยู่ (๒) ในทางปฏิบัติ สนามบินไม่สามารถติดตั้งวัตถุที่ใช้เป็นเครื่องหมายบนสายไฟ สายเคเบิล และสายอื่น ๆ ได้	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
938	<p>ในกรณีที่มีการติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงสูง ประเภท B ไฟดังกล่าวต้องอยู่ในตำแหน่งซึ่งแบ่งออกเป็นสามระดับ ดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) บริเวณยอดของเสาอากาศ</p> <p>(๒) ที่ระดับต่ำที่สุดของสายไฟหรือสายเคเบิลที่หย่อนลงมา</p> <p>(๓) บริเวณกึ่งกลางระหว่างระดับตาม (๑) และ (๒)</p> <p>ในบางกรณี สนามบินอาจจำเป็นต้องติดตั้งไฟนอกตัวเสาสำหรับรองรับสายไฟสายเคเบิล และสายอื่น ๆ</p>	911	<p>ในกรณีที่มีการติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงสูง ประเภท B ไฟดังกล่าวต้องอยู่ในตำแหน่งซึ่งแบ่งออกเป็นสามระดับ ดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) บริเวณยอดของเสาอากาศ</p> <p>(๒) ที่ระดับต่ำที่สุดของสายไฟหรือสายเคเบิลที่หย่อนลงมา</p> <p>(๓) บริเวณกึ่งกลางระหว่างระดับตาม (๑) และ (๒)</p> <p>ในบางกรณี สนามบินอาจจำเป็นต้องติดตั้งไฟนอกตัวเสาสำหรับรองรับสายไฟสายเคเบิล และสายอื่น ๆ</p>	คงเดิม
939	<p>ไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงสูง ประเภท B ที่ใช้แสดงให้เห็นว่ามีเสาสำหรับรองรับสายไฟสายเคเบิล และสายอื่น ๆ ซึ่งอยู่เหนือศีรษะ ต้องกะพริบต่อเนื่องกัน โดยเริ่มจากไฟดวงกลางต่อด้วยไฟบนยอดเสา และสุดท้ายคือไฟดวงล่าง โดยช่วงเวลาระหว่างการกะพริบของไฟแต่ละดวง (flash interval) ให้เป็นไปตามอัตราส่วนโดยประมาณตามตารางที่ ๒๙</p> <p>ในการติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงสูงตามวรรคหนึ่งซึ่งใช้ทั้งในเวลากลางวันและกลางคืน สนามบินต้องมั่นใจว่าแสงจากไฟดังกล่าวจะไม่ทำให้นักบินมีอาการตาพร่ามัว</p>	912	<p>ไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงสูง ประเภท B ที่ใช้แสดงให้เห็นว่ามีเสาสำหรับรองรับสายไฟสายเคเบิล และสายอื่น ๆ ซึ่งอยู่เหนือศีรษะ ต้องกะพริบต่อเนื่องกัน โดยเริ่มจากไฟดวงกลางต่อด้วยไฟบนยอดเสา และสุดท้ายคือไฟดวงล่าง โดยช่วงเวลาระหว่างการกะพริบของไฟแต่ละดวง (flash interval) ให้เป็นไปตามอัตราส่วนโดยประมาณตามตารางที่ ๒๙</p> <p>ในการติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงสูงตามวรรคหนึ่งซึ่งใช้ทั้งในเวลากลางวันและกลางคืน สนามบินต้องมั่นใจว่าแสงจากไฟดังกล่าวจะไม่ทำให้นักบินมีอาการตาพร่ามัว</p>	คงเดิม
ตาราง ที่ 29	ช่วงเวลาระหว่างการกะพริบของไฟแสดงสิ่งกีดขวางแต่ละดวง	ตาราง ที่ 29	ช่วงเวลาระหว่างการกะพริบของไฟแสดงสิ่งกีดขวางแต่ละดวง	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
940	ในกรณีที่ใช้ไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงสูง ประเภท B ในเวลากลางคืน อาจทำให้นักบินที่ปฏิบัติการบินอยู่ในบริเวณใกล้เคียงสนามบิน (ภายในรัศมีประมาณหนึ่งหมื่นเมตร) เกิดอาการตาพร่ามัวหรือก่อให้เกิดผลกระทบที่มีนัยสำคัญด้านสภาพแวดล้อม สนามบินต้องดำเนินการจัดให้มีระบบไฟแสดงสิ่งกีดขวางแบบคู่ โดยระบบดังกล่าวต้องประกอบด้วยไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงสูง ประเภท B สำหรับใช้งานในเวลากลางวันและช่วงเวลาพลบค่ำ และไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงปานกลาง ประเภท B สำหรับใช้งานในเวลากลางคืน กรณีที่มีการใช้ไฟที่มีความเข้มแสงปานกลาง สนามบินต้องติดตั้งไฟดังกล่าว ในระดับเดียวกันกับไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงสูง ประเภท B	913	ในกรณีที่ใช้ไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงสูง ประเภท B ในเวลากลางคืน อาจทำให้นักบินที่ปฏิบัติการบินอยู่ในบริเวณใกล้เคียงสนามบิน (ภายในรัศมีประมาณหนึ่งหมื่นเมตร) เกิดอาการตาพร่ามัวหรือก่อให้เกิดผลกระทบที่มีนัยสำคัญด้านสภาพแวดล้อม สนามบินต้องดำเนินการจัดให้มีระบบไฟแสดงสิ่งกีดขวางแบบคู่ โดยระบบดังกล่าวต้องประกอบด้วยไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงสูง ประเภท B สำหรับใช้งานในเวลากลางวันและช่วงเวลาพลบค่ำ และไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงปานกลาง ประเภท B สำหรับใช้งานในเวลากลางคืน กรณีที่มีการใช้ไฟที่มีความเข้มแสงปานกลาง สนามบินต้องติดตั้งไฟดังกล่าว ในระดับเดียวกันกับไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงสูง ประเภท B	คงเดิม
941	มุมในการติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงสูง ประเภท B ต้องเป็นไปตามที่กำหนดไว้ในตารางที่ ๓๐	914	มุมในการติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงสูง ประเภท B ต้องเป็นไปตามที่กำหนดไว้ในตารางที่ ๓๐	คงเดิม
ตาราง ที่ 30	มุมในการติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงสูง	ตาราง ที่ 30	มุมในการติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงสูง	คงเดิม
	ส่วนที่ ๓ เครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ประเภททัศนวิสัย สำหรับแสดงพื้นที่จำกัดการใช้งาน ๑. การปิดทางวิ่งและทางขับ หรือพื้นที่บางส่วนของทางวิ่งและทางขับ		ส่วนที่ ๓ เครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ประเภททัศนวิสัย สำหรับแสดงพื้นที่จำกัดการใช้งาน ๑. การปิดทางวิ่งและทางขับ หรือพื้นที่บางส่วนของทางวิ่งและทางขับ	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
942	สนามบินต้องทำเครื่องหมายปิดบนทางวิ่ง หรือทางขับ หรือพื้นที่บางส่วนของทางวิ่งหรือทางขับที่ปิดไม่ให้อากาศยานทุกลำใช้งานเป็นการถาวร	915	สนามบินต้องทำเครื่องหมายปิดบนทางวิ่ง หรือทางขับ หรือพื้นที่บางส่วนของทางวิ่งหรือทางขับที่ปิดไม่ให้อากาศยานทุกลำใช้งานเป็นการถาวร	คงเดิม
943	ในกรณีที่มีการปิดทางวิ่ง หรือทางขับ หรือพื้นที่บางส่วนของทางวิ่งหรือทางขับไม่ให้ใช้งานเป็นการชั่วคราว สนามบินต้องทำเครื่องหมายปิดและต้องแจ้งหน่วยงานให้บริการจราจรทางอากาศทราบ เว้นแต่เป็นการปิดพื้นที่เป็นระยะเวลาอันสั้นและหน่วยงานให้บริการจราจรทางอากาศได้แจ้งเตือนให้ทราบถึงการปิดพื้นที่นั้น รวมทั้งมีการทำเครื่องหมายหรือสัญลักษณ์อื่นที่เพียงพอแล้ว	916	ในกรณีที่มีการปิดทางวิ่ง หรือทางขับ หรือพื้นที่บางส่วนของทางวิ่งหรือทางขับไม่ให้ใช้งานเป็นการชั่วคราว สนามบินต้องทำเครื่องหมายปิดและต้องแจ้งหน่วยงานให้บริการ จัดการ จราจรทางอากาศทราบ เว้นแต่เป็นการปิดพื้นที่เป็นระยะเวลาอันสั้นและหน่วยงานให้บริการ จัดการ จราจรทางอากาศได้แจ้งเตือนให้ทราบถึงการปิดพื้นที่นั้น รวมทั้งมีการทำเครื่องหมายหรือสัญลักษณ์อื่นที่เพียงพอแล้ว	แก้ไขคำให้สอดคล้องกับ พ.ร.บ. การเดินอากาศฯ
944	ในการปิดทางวิ่ง สนามบินต้องทำเครื่องหมายปิดแสดงไว้บริเวณปลายสุดของทางวิ่ง แต่ละด้าน หรือส่วนของทางวิ่งที่ปิดไม่ให้ใช้งานนั้น เพื่อแสดงว่าพื้นที่ดังกล่าวปิดการใช้งาน และมีเครื่องหมายปิดเพิ่มเติมโดยเว้นระยะห่างระหว่างเครื่องหมายไม่เกินสามร้อยเมตร ในการปิดทางขับ สนามบินต้องทำเครื่องหมายปิดแสดงไว้บริเวณปลายสุดทางขับแต่ละด้าน หรือส่วนของทางขับที่ปิดไม่ให้ใช้งานเป็นอย่างน้อย	917	ในการปิดทางวิ่ง สนามบินต้องทำเครื่องหมายปิดแสดงไว้บริเวณปลายสุดของทางวิ่ง แต่ละด้าน หรือส่วนของทางวิ่งที่ปิดไม่ให้ใช้งานนั้น เพื่อแสดงว่าพื้นที่ดังกล่าวปิดการใช้งาน และมีเครื่องหมายปิดเพิ่มเติมโดยเว้นระยะห่างระหว่างเครื่องหมายไม่เกินสามร้อยเมตร ในการปิดทางขับ สนามบินต้องทำเครื่องหมายปิดแสดงไว้บริเวณปลายสุดทางขับแต่ละด้าน หรือส่วนของทางขับที่ปิดไม่ให้ใช้งานเป็นอย่างน้อย	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
945	เครื่องหมายปิดตามข้อ ๙๔๒ ต้องมีรูปแบบและ สัดส่วนตามที่กำหนดไว้ในรูปที่ ๔๗ โดยให้มี ลักษณะ ดังต่อไปนี้ (๑) เครื่องหมายปิดบนทางวิ่งต้องเป็นสีขาว โดย ให้เป็นไปตามรูป ก) (๒) เครื่องหมายปิดบนทางขับต้องเป็นสีเหลือง โดยให้เป็นไปตามรูป ข)	918	เครื่องหมายปิดตามข้อ ๙๑๕ ต้องมีรูปแบบและ สัดส่วนตามที่กำหนดไว้ในรูปที่ ๔๗ โดยให้มี ลักษณะ ดังต่อไปนี้ (๑) เครื่องหมายปิดบนทางวิ่งต้องเป็นสีขาว โดย ให้เป็นไปตามรูป ก) (๒) เครื่องหมายปิดบนทางขับต้องเป็นสีเหลือง โดยให้เป็นไปตามรูป ข)	คงเดิม
รูปที่ 47	การทำเครื่องหมายปิดบนทางวิ่งและทางขับ	รูปที่ 47	การทำเครื่องหมายปิดบนทางวิ่งและทางขับ	คงเดิม
946	ในกรณีการปิดพื้นที่ไม่ให้ใช้งานเป็นการชั่วคราว สนามบินอาจใช้เครื่องกั้นที่แตกหักง่าย หรือ เครื่องหมายที่ใช้วัสดุอื่นนอกจากการทาสีหรือใช้ วิธีการอื่นใดที่เหมาะสม รวมถึงการใช้เครื่องหมาย กากบาทยกระดับที่สะท้อนแสง เพื่อระบุพื้นที่ที่ ปิดไม่ให้ใช้งานนั้นก็ได้	919	ในกรณีการปิดพื้นที่ไม่ให้ใช้งานเป็นการชั่วคราว สนามบินอาจใช้เครื่องกั้นที่แตกหักง่าย หรือ เครื่องหมายที่ใช้วัสดุอื่นนอกจากการทาสีหรือใช้ วิธีการอื่นใดที่เหมาะสม รวมถึงการใช้เครื่องหมาย กากบาทยกระดับที่สะท้อนแสง เพื่อระบุพื้นที่ที่ ปิดไม่ให้ใช้งานนั้นก็ได้	คงเดิม
947	ในกรณีที่ทางวิ่ง ทางขับ หรือส่วนของทางวิ่งหรือ ทางขับปิดไม่ให้ใช้งานเป็นการถาวร สนามบินต้อง ดำเนินการลบเครื่องหมายปกติของทางวิ่งและทาง ขับนั้นออกทั้งหมด	920	ในกรณีที่ทางวิ่ง ทางขับ หรือส่วนของทางวิ่งหรือ ทางขับปิดไม่ให้ใช้งานเป็นการถาวร สนามบินต้อง ดำเนินการลบเครื่องหมายปกติของทางวิ่งและทาง ขับนั้นออกทั้งหมด	คงเดิม
948	สนามบินต้องปิดไฟบนทางวิ่ง ทางขับ หรือส่วน ของทางวิ่งหรือทางขับที่ปิดนั้น เว้นแต่มีความ จำเป็นเพื่อวัตถุประสงค์ในการบำรุงรักษา	921	สนามบินต้องปิดไฟบนทางวิ่ง ทางขับ หรือส่วน ของทางวิ่งหรือทางขับที่ปิดนั้น เว้นแต่มีความ จำเป็นเพื่อวัตถุประสงค์ในการบำรุงรักษา	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
949	นอกจากการทำเครื่องหมายปิดแล้ว ในกรณีที่ทางวิ่ง ทางขับ หรือส่วนของทางวิ่งหรือทางขับที่ปิดไม่ให้ใช้งานนั้น มีทางวิ่งหรือทางขับที่สามารถใช้งานได้ตัดผ่าน และมีการใช้งานในเวลาากลางคืน สนามบินต้องติดตั้งไฟแสดงพื้นที่ที่ไม่สามารถใช้งานได้ (unserviceability light) โดยติดตั้งขวางทางเข้าของพื้นที่ที่ปิดไม่ให้ใช้งานนั้น โดยเว้นระยะห่างจากจุดเริ่มต้นของพื้นที่ที่ปิดนั้นไม่เกินสามเมตร ทั้งนี้ ให้เป็นไปตามรายละเอียดที่กำหนดไว้ในข้อ ๙๖๑	922	นอกจากการทำเครื่องหมายปิดแล้ว ในกรณีที่ทางวิ่ง ทางขับ หรือส่วนของทางวิ่งหรือทางขับที่ปิดไม่ให้ใช้งานนั้น มีทางวิ่งหรือทางขับที่สามารถใช้งานได้ตัดผ่าน และมีการใช้งานในเวลาากลางคืน สนามบินต้องติดตั้งไฟแสดงพื้นที่ที่ไม่สามารถใช้งานได้ (unserviceability light) โดยติดตั้งขวางทางเข้าของพื้นที่ที่ปิดไม่ให้ใช้งานนั้น โดยเว้นระยะห่างจากจุดเริ่มต้นของพื้นที่ที่ปิดนั้นไม่เกินสามเมตร ทั้งนี้ ให้เป็นไปตามรายละเอียดที่กำหนดไว้ในข้อ ๙๓๔	คงเดิม
	๒. พื้นผิวที่ไม่สามารถรับน้ำหนักได้		๒. พื้นผิวที่ไม่สามารถรับน้ำหนักได้ (Non-Load-Bearing Surface)	เพิ่มคำภาษาอังกฤษกำกับไว้
950	ในกรณีที่ไหล่ของทางขับ ลานกลับลำบนทางวิ่ง ลานหยุดคอย และลานจอดอากาศยาน รวมถึงบริเวณพื้นผิวที่ไม่สามารถรับน้ำหนักได้ (non-load-bearing surface) อื่น ๆ ไม่อาจแยกความแตกต่างออกจากพื้นผิวที่สามารถรับน้ำหนักได้ โดยทันที และหากมีการใช้งานพื้นที่ดังกล่าวโดยอากาศยานอาจส่งผลให้เกิดความเสียหายต่ออากาศยานนั้น สนามบินต้องทำเครื่องหมายเส้นขอบทางขับ สำหรับแสดงขอบเขตระหว่างพื้นที่ดังกล่าวกับพื้นผิวที่สามารถรับน้ำหนักได้ ทั้งนี้ รายละเอียดของเครื่องหมายขอบทางวิ่ง ให้เป็นไปตามที่กำหนดไว้ในหมวด ๕ ส่วนที่ ๑ เกี่ยวกับเครื่องหมายเส้นขอบทางวิ่ง	923	ในกรณีที่ไหล่ของทางขับ ลานกลับลำบนทางวิ่ง ลานหยุดคอย และลานจอดอากาศยาน รวมถึงบริเวณพื้นผิวที่ไม่สามารถรับน้ำหนักได้ (non-load-bearing surface) อื่น ๆ ไม่อาจแยกความแตกต่างออกจากพื้นผิวที่สามารถรับน้ำหนักได้โดยทันที และหากมีการใช้งานพื้นที่ดังกล่าวโดยอากาศยานอาจส่งผลให้เกิดความเสียหายต่ออากาศยานนั้น สนามบินต้องทำเครื่องหมายเส้นขอบทางขับ สำหรับแสดงขอบเขตระหว่างพื้นที่ดังกล่าวกับพื้นผิวที่สามารถรับน้ำหนักได้ ทั้งนี้ รายละเอียดของเครื่องหมายขอบทางวิ่ง ให้เป็นไปตามที่กำหนดไว้ในหมวด ๕ ส่วนที่ ๑ เกี่ยวกับเครื่องหมายเส้นขอบทางวิ่ง	ตัดออกเพราะนำไปใส่กำกับไว้ในหัวข้อแล้ว

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
951	ณ ตำแหน่งจุดตัดบนทางขับและบริเวณอื่น ซึ่งอาจเกิดความสับสนระหว่างเครื่องหมายเส้นขอบ และเครื่องหมายเส้นกึ่งกลาง จากการเลี้ยวของอากาศยาน หรือบริเวณที่นักบินอาจไม่แน่ใจว่าด้านใดของเครื่องหมายขอบที่เป็นพื้นผิวที่ไม่สามารถรับน้ำหนักได้ สนามบินต้องจัดให้มีเครื่องหมายเส้นตัดขวาง เพิ่มเติมจากเครื่องหมายเส้นขอบทางขับ ทั้งนี้ ตามรูปที่ ๔๘	924	ณ ตำแหน่งจุดตัดบนทางขับและบริเวณอื่น ซึ่งอาจเกิดความสับสนระหว่างเครื่องหมายเส้นขอบ และเครื่องหมายเส้นกึ่งกลาง จากการเลี้ยวของอากาศยาน หรือบริเวณที่นักบินอาจไม่แน่ใจว่าด้านใดของเครื่องหมายขอบที่เป็นพื้นผิวที่ไม่สามารถรับน้ำหนักได้ สนามบินต้องจัดให้มีเครื่องหมายเส้นตัดขวาง เพิ่มเติมจากเครื่องหมายเส้นขอบทางขับ ทั้งนี้ ตามรูปที่ ๔๘	คงเดิม
รูปที่ 48	เครื่องหมายเส้นขอบทาง	รูปที่ 48	เครื่องหมายเส้นขอบทาง	คงเดิม
952	เครื่องหมายเส้นขอบทางขับต้องอยู่บริเวณแนวขอบของผิวพื้นจราจรที่สามารถรับน้ำหนักได้ โดยให้ขอบนอกของเส้นขอบทางขับอยู่บริเวณขอบของผิวพื้นจราจรที่สามารถรับน้ำหนักได้	925	เครื่องหมายเส้นขอบทางขับต้องอยู่บริเวณแนวขอบของผิวพื้นจราจรที่สามารถรับน้ำหนักได้ โดยให้ขอบนอกของเส้นขอบทางขับอยู่บริเวณขอบของผิวพื้นจราจรที่สามารถรับน้ำหนักได้	คงเดิม
953	เครื่องหมายเส้นขอบทางขับต้องประกอบด้วยเส้นแถบหนึ่งคู่ แต่ละเส้นกว้างสิบห้าเซนติเมตร เว้นระยะห่างกันสิบห้าเซนติเมตร และใช้สีเดียวกันกับเครื่องหมายเส้นกึ่งกลางทางขับ	926	เครื่องหมายเส้นขอบทางขับต้องประกอบด้วยเส้นแถบหนึ่งคู่ แต่ละเส้นกว้างสิบห้าเซนติเมตร เว้นระยะห่างกันสิบห้าเซนติเมตร และใช้สีเดียวกันกับเครื่องหมายเส้นกึ่งกลางทางขับ	คงเดิม
	๓. พื้นที่ก่อนถึงหัวทางวิ่ง (Pre-Threshold Areas)		๓. พื้นที่ก่อนถึงหัวทางวิ่ง (Pre-Threshold Areas)	คงเดิม
954	ในกรณีที่พื้นผิวก่อนถึงหัวทางวิ่งมีการปูผิวทาง และมีความยาวเกินสี่สิบเมตร และไม่เหมาะสมสำหรับการใช้งานตามปกติของอากาศยาน สนามบินต้องทำเครื่องหมายรูปตัววี (chevron marking) ตลอดความยาวก่อนถึงหัวทางวิ่งนั้น	927	ในกรณีที่พื้นผิวก่อนถึงหัวทางวิ่งมีการปูผิวทาง และมีความยาวเกินสี่สิบเมตร และไม่เหมาะสมสำหรับการใช้งานตามปกติของอากาศยาน สนามบินต้องทำเครื่องหมายรูปตัววี (chevron marking) ตลอดความยาวก่อนถึงหัวทางวิ่งนั้น	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
955	เครื่องหมายรูปตัววีตามข้อ ๙๕๔ ต้องชี้ไปในทิศทางของทางวิ่งและให้แสดงในลักษณะตามรูปที่ ๔๙	928	เครื่องหมายรูปตัววีตามข้อ ๙๕๔ ต้องชี้ไปในทิศทางของทางวิ่งและให้แสดงในลักษณะตามรูปที่ ๔๙	คงเดิม
956	เครื่องหมายรูปตัววีต้องเป็นสีเหลือง และมีความกว้างโดยรวมอย่างน้อยศูนย์จุดเก้าเมตร	929	เครื่องหมายรูปตัววีต้องเป็นสีเหลือง และมีความกว้างโดยรวมอย่างน้อยศูนย์จุดเก้าเมตร	คงเดิม
รูปที่ 49	เครื่องหมายแสดงพื้นที่ก่อนถึงหัวทางวิ่ง	รูปที่ 49	เครื่องหมายแสดงพื้นที่ก่อนถึงหัวทางวิ่ง	คงเดิม
	๔. พื้นที่ที่ไม่สามารถใช้งานได้ (Unserviceable Areas)		๔. พื้นที่ที่ไม่สามารถใช้งานได้ (Unserviceable Areas)	คงเดิม
957	<p>สนามบินต้องจัดให้มีวัตถุที่ใช้เป็นเครื่องหมายแสดงพื้นที่ที่ไม่สามารถใช้งานได้ ในบริเวณส่วนใด ๆ ของทางขับ ลานจอดอากาศยาน หรือลานหยุดคอย ที่ไม่เหมาะสมในการรองรับการขับเคลื่อนของอากาศยาน แต่อากาศยานยังสามารถอ้อมผ่านพื้นที่ดังกล่าวได้อย่างปลอดภัย และในกรณีที่เป็นพื้นที่เคลื่อนไหวซึ่งมีการใช้งานในเวลากลางคืน สนามบินต้องติดตั้งไฟแสดงพื้นที่ที่ไม่สามารถใช้งานได้</p> <p>วัตถุที่ใช้เป็นเครื่องหมายและไฟแสดงพื้นที่ที่ไม่สามารถใช้งานได้ตามวรรคหนึ่ง ใช้เพื่อนำทางอากาศยานให้อ้อมผ่านบริเวณส่วนใด ๆ ของทางขับ ลานจอดอากาศยาน หรือลานหยุดคอย ที่ไม่เหมาะสมในการรองรับการขับเคลื่อนของอากาศยาน เพื่อวัตถุประสงค์ในการแจ้งเตือนนักบินว่ามีหลุมบนผิวพื้นจราจรของทางขับหรือลานจอดอากาศยาน หรือการแสดงขอบเขตส่วนของผิวพื้น</p>	930	<p>สนามบินต้องจัดให้มีวัตถุที่ใช้เป็นเครื่องหมายแสดงพื้นที่ที่ไม่สามารถใช้งานได้ ในบริเวณส่วนใด ๆ ของทางขับ ลานจอดอากาศยาน หรือลานหยุดคอย ที่ไม่เหมาะสมในการรองรับการขับเคลื่อนของอากาศยาน แต่อากาศยานยังสามารถอ้อมผ่านพื้นที่ดังกล่าวได้อย่างปลอดภัย และในกรณีที่เป็นพื้นที่เคลื่อนไหวซึ่งมีการใช้งานในเวลากลางคืน สนามบินต้องติดตั้งไฟแสดงพื้นที่ที่ไม่สามารถใช้งานได้</p> <p>วัตถุที่ใช้เป็นเครื่องหมายและไฟแสดงพื้นที่ที่ไม่สามารถใช้งานได้ตามวรรคหนึ่ง ใช้เพื่อนำทางอากาศยานให้อ้อมผ่านบริเวณส่วนใด ๆ ของทางขับ ลานจอดอากาศยาน หรือลานหยุดคอย ที่ไม่เหมาะสมในการรองรับการขับเคลื่อนของอากาศยาน เพื่อวัตถุประสงค์ในการแจ้งเตือนนักบินว่ามีหลุมบนผิวพื้นจราจรของทางขับหรือลานจอดอากาศยาน หรือการแสดงขอบเขตส่วนของผิวพื้น</p>	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
	<p>จราจรที่อยู่ระหว่างการซ่อมแซม ทั้งนี้ สนามบินต้องไม่นำวัตถุที่ใช้เป็นเครื่องหมายและไฟแสดงพื้นที่ดังกล่าวนั้นมาใช้ในกรณีในส่วนของทางวิ่งไม่สามารถใช้งานได้ หรือกรณีเมื่อทางขับมีส่วนของพื้นที่ที่ไม่สามารถใช้งานได้ตามแนวความกว้างของทางขับเป็นบริเวณกว้าง ซึ่งในกรณีนี้ สนามบินต้องปิดทางวิ่งหรือทางขับไม่ให้ใช้งาน</p>		<p>จราจรที่อยู่ระหว่างการซ่อมแซม ทั้งนี้ สนามบินต้องไม่นำวัตถุที่ใช้เป็นเครื่องหมายและไฟแสดงพื้นที่ดังกล่าวนั้นมาใช้ในกรณีในส่วนของทางวิ่งไม่สามารถใช้งานได้ หรือกรณีเมื่อทางขับมีส่วนของพื้นที่ที่ไม่สามารถใช้งานได้ตามแนวความกว้างของทางขับเป็นบริเวณกว้าง ซึ่งในกรณีนี้ สนามบินต้องปิดทางวิ่งหรือทางขับไม่ให้ใช้งาน</p>	
958	<p>วัตถุที่ใช้เป็นเครื่องหมายและไฟแสดงพื้นที่ที่ไม่สามารถใช้งานได้ ต้องจัดวางให้มีระยะที่ใกล้เคียงพอที่จะระบุให้ทราบถึงพื้นที่ที่ไม่สามารถใช้งานได้</p>	931	<p>วัตถุที่ใช้เป็นเครื่องหมายและไฟแสดงพื้นที่ที่ไม่สามารถใช้งานได้ ต้องจัดวางให้มีระยะที่ใกล้เคียงพอที่จะระบุให้ทราบถึงพื้นที่ที่ไม่สามารถใช้งานได้</p>	คงเดิม
959	<p>ในกรณีของพื้นที่ที่ไม่สามารถใช้งานได้เป็นการชั่วคราว ให้สนามบินติดไฟนิ่งสีแดงในตำแหน่งซึ่งมีแนวโน้มที่อันตรายที่สุดในพื้นที่นั้น โดยไฟนิ่งสีแดงต้องติดอย่างน้อยสี่จุด เว้นแต่ในกรณีที่พื้นที่ดังกล่าวมีลักษณะเป็นรูปสามเหลี่ยม ให้สนามบินติดตั้งไฟนิ่งสีแดงอย่างน้อยสามจุดได้ ทั้งนี้ จำนวนของไฟต้องเพิ่มมากขึ้นตามขนาดของพื้นที่หรือตามลักษณะของพื้นที่ที่ต่างไปจากปกติ ไฟที่ติดตั้งรอบพื้นที่ดังกล่าวต้องติดตั้งให้มีระยะห่างทุก ๆ เจ็ดจุดห้าเมตร หากไฟที่ติดตั้งส่องสว่างในทิศทางที่แน่นอน ไฟดังกล่าวต้องติดตั้งในทิศทางให้แนวการส่องสว่างอยู่ในทิศทางที่สามารถมองเห็นได้ไกลที่สุดจากอากาศยานหรือยานพาหนะที่จะขับเคลื่อนเข้าสู่บริเวณนั้น ในกรณีที่อากาศยานและยานพาหนะขับเคลื่อนเข้าสู่พื้นที่ปิดการใช้งานจากหลายทิศทาง สนามบินต้องพิจารณาการติดตั้งไฟ</p>	932	<p>ในกรณีของพื้นที่ที่ไม่สามารถใช้งานได้เป็นการชั่วคราว ให้สนามบินติดไฟนิ่งสีแดงในตำแหน่งซึ่งมีแนวโน้มที่อันตรายที่สุดในพื้นที่นั้น โดยไฟนิ่งสีแดงต้องติดอย่างน้อยสี่จุด เว้นแต่ในกรณีที่พื้นที่ดังกล่าวมีลักษณะเป็นรูปสามเหลี่ยม ให้สนามบินติดตั้งไฟนิ่งสีแดงอย่างน้อยสามจุดได้ ทั้งนี้ จำนวนของไฟต้องเพิ่มมากขึ้นตามขนาดของพื้นที่หรือตามลักษณะของพื้นที่ที่ต่างไปจากปกติ ไฟที่ติดตั้งรอบพื้นที่ดังกล่าวต้องติดตั้งให้มีระยะห่างทุก ๆ เจ็ดจุดห้าเมตร หากไฟที่ติดตั้งส่องสว่างในทิศทางที่แน่นอน ไฟดังกล่าวต้องติดตั้งในทิศทางให้แนวการส่องสว่างอยู่ในทิศทางที่สามารถมองเห็นได้ไกลที่สุดจากอากาศยานหรือยานพาหนะที่จะขับเคลื่อนเข้าสู่บริเวณนั้น ในกรณีที่อากาศยานและยานพาหนะขับเคลื่อนเข้าสู่พื้นที่ปิดการใช้งานจากหลายทิศทาง สนามบินต้องพิจารณาการติดตั้งไฟ</p>	คงเดิม

ชื่อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ชื่อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
	เพิ่มเติมหรือใช้ไฟที่มีการส่องสว่างแบบรอบทิศทาง เพื่อแสดงขอบเขตของพื้นที่ในทิศทางนั้น ๆ ไฟที่ติดตั้งต้องมีคุณสมบัติแตกหักง่าย และความสูงของไฟต้องอยู่ในระดับต่ำโดยมีระยะห่างจากใบพัดและเครื่องยนต์ของอากาศยานอย่างเพียงพอ		เพิ่มเติมหรือใช้ไฟที่มีการส่องสว่างแบบรอบทิศทาง เพื่อแสดงขอบเขตของพื้นที่ในทิศทางนั้น ๆ ไฟที่ติดตั้งต้องมีคุณสมบัติแตกหักง่าย และความสูงของไฟต้องอยู่ในระดับต่ำโดยมีระยะห่างจากใบพัดและเครื่องยนต์ของอากาศยานอย่างเพียงพอ	
960	วัตถุที่ใช้เป็นเครื่องหมายแสดงพื้นที่ที่ไม่สามารถใช้งานได้ วัตถุที่ใช้เป็นเครื่องหมายแสดงพื้นที่ที่ไม่สามารถใช้งานได้ต้องประกอบด้วยอุปกรณ์ตั้งตรง (upstanding devices) ที่เมื่อติดตั้งแล้ว สามารถเห็นได้อย่างชัดเจน เช่น ธง กรวย หรือป้าย เครื่องหมาย	933	วัตถุที่ใช้เป็นเครื่องหมายแสดงพื้นที่ที่ไม่สามารถใช้งานได้ วัตถุที่ใช้เป็นเครื่องหมายแสดงพื้นที่ที่ไม่สามารถใช้งานได้ต้องประกอบด้วยอุปกรณ์ตั้งตรง (upstanding devices) ที่เมื่อติดตั้งแล้ว สามารถเห็นได้อย่างชัดเจน เช่น ธง กรวย หรือป้าย เครื่องหมาย	คงเดิม
961	ไฟแสดงพื้นที่ที่ไม่สามารถใช้งานได้ ไฟแสดงพื้นที่ที่ไม่สามารถใช้งานได้ต้องประกอบด้วยไฟส่องสว่างคงที่สีแดง ซึ่งต้องมีความเข้มแสงเพียงพอที่จะเห็นได้อย่างชัดเจน โดยคำนึงถึงความเข้มแสงของไฟที่อยู่ติดกัน และระดับความส่องสว่างโดยรวมที่มีผลต่อการมองเห็นไฟสีแดงดังกล่าว ทั้งนี้ ความเข้มแสงของไฟสีแดงในทุกกรณีต้องไม่น้อยกว่าสิบแคนเดลา	934	ไฟแสดงพื้นที่ที่ไม่สามารถใช้งานได้ ไฟแสดงพื้นที่ที่ไม่สามารถใช้งานได้ต้องประกอบด้วยไฟส่องสว่างคงที่สีแดง ซึ่งต้องมีความเข้มแสงเพียงพอที่จะเห็นได้อย่างชัดเจน โดยคำนึงถึงความเข้มแสงของไฟที่อยู่ติดกัน และระดับความส่องสว่างโดยรวมที่มีผลต่อการมองเห็นไฟสีแดงดังกล่าว ทั้งนี้ ความเข้มแสงของไฟสีแดงในทุกกรณีต้องไม่น้อยกว่าสิบแคนเดลา	คงเดิม
962	กรวยแสดงพื้นที่ที่ไม่สามารถใช้งานได้ กรวยแสดงพื้นที่ที่ไม่สามารถใช้งานได้ต้องมีความสูงอย่างน้อยศูนย์จุดห้าเมตร และให้ใช้สีแดง ส้ม หรือเหลือง หรือสีใดสีหนึ่งเช่นว่านั้นสลับกับสีขาวก็ได้	935	กรวยแสดงพื้นที่ที่ไม่สามารถใช้งานได้ กรวยแสดงพื้นที่ที่ไม่สามารถใช้งานได้ต้องมีความสูงอย่างน้อยศูนย์จุดห้าเมตร และให้ใช้สีแดง ส้ม หรือเหลือง หรือสีใดสีหนึ่งเช่นว่านั้นสลับกับสีขาวก็ได้	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
963	ธงแสดงพื้นที่ที่ไม่สามารถใช้งานได้ ธงแสดงพื้นที่ที่ไม่สามารถใช้งานได้ต้องเป็นรูป สี่เหลี่ยมจัตุรัสที่มีขนาดกว้างและยาวอย่างน้อย ศูนย์จุดห้าเมตร และให้ใช้สีแดง ส้ม หรือเหลือง หรือสีใดสีหนึ่งเช่นว่านั้นสลับกับสีขาวก็ได้	936	ธงแสดงพื้นที่ที่ไม่สามารถใช้งานได้ ธงแสดงพื้นที่ที่ไม่สามารถใช้งานได้ต้องเป็นรูป สี่เหลี่ยมจัตุรัสที่มีขนาดกว้างและยาวอย่างน้อย ศูนย์จุดห้าเมตร และให้ใช้สีแดง ส้ม หรือเหลือง หรือสีใดสีหนึ่งเช่นว่านั้นสลับกับสีขาวก็ได้	คงเดิม
964	ป้ายแสดงพื้นที่ที่ไม่สามารถใช้งานได้ ป้ายแสดงพื้นที่ที่ไม่สามารถใช้งานได้ต้องมีความ สูงอย่างน้อยศูนย์จุดห้าเมตร และมีความยาวอย่าง น้อยศูนย์จุดเก้าเมตร โดยมีลายแถบแนวตั้งสีแดง สลับขาว หรือสีส้มสลับขาว	937	ป้ายแสดงพื้นที่ที่ไม่สามารถใช้งานได้ ป้ายแสดงพื้นที่ที่ไม่สามารถใช้งานได้ต้องมีความ สูงอย่างน้อยศูนย์จุดห้าเมตร และมีความยาวอย่าง น้อยศูนย์จุดเก้าเมตร โดยมีลายแถบแนวตั้งสีแดง สลับขาว หรือสีส้มสลับขาว	คงเดิม
	ส่วนที่ ๔ ระบบไฟฟ้า ๑. ระบบจ่ายไฟฟ้ากำลังสำหรับเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ		ส่วนที่ ๔ ระบบไฟฟ้า ๑. ระบบจ่ายไฟฟ้ากำลังสำหรับเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ	คงเดิม
965	เพื่อประโยชน์ในด้านความปลอดภัยของการ ดำเนินงานสนามบิน สนามบินต้องพิจารณาถึง คุณภาพของไฟฟ้ากำลังที่จ่ายออกไป โดยระบบ จ่ายไฟฟ้ากำลังทั้งหมดของสนามบินต้องมีการ เชื่อมต่อกับแหล่งจ่ายไฟฟ้ากำลังภายนอกอย่าง น้อยหนึ่งแหล่ง หรือโรงไฟฟ้าในเขตท้องถิ่นอย่าง น้อยหนึ่งแหล่ง และมีการเชื่อมต่อกับระบบ จำหน่าย รวมไปถึงหม้อแปลงไฟฟ้าและสวิตช์ เกียร์ (switchgear) ทั้งนี้ สนามบินต้องพิจารณา ถึงสิ่งอำนวยความสะดวกในการดำเนินงานของ สนามบินที่ใช้ไฟฟ้าจากระบบจ่ายไฟฟ้ากำลัง เดียวกันประกอบ เมื่อทำการวางแผนระบบไฟฟ้า กำลังภายในสนามบินด้วย	938	เพื่อประโยชน์ในด้านความปลอดภัยของการ ดำเนินงานสนามบิน สนามบินต้องพิจารณาถึง คุณภาพของไฟฟ้ากำลังที่จ่ายออกไป โดยระบบ จ่ายไฟฟ้ากำลังทั้งหมดของสนามบินต้องมีการ เชื่อมต่อกับแหล่งจ่ายไฟฟ้ากำลังภายนอกอย่าง น้อยหนึ่งแหล่ง หรือโรงไฟฟ้าในเขตท้องถิ่นอย่าง น้อยหนึ่งแหล่ง และมีการเชื่อมต่อกับระบบ จำหน่าย รวมไปถึงหม้อแปลงไฟฟ้าและสวิตช์ เกียร์ (switchgear) ทั้งนี้ สนามบินต้องพิจารณา ถึงสิ่งอำนวยความสะดวกในการดำเนินงานของ สนามบินที่ใช้ไฟฟ้าจากระบบจ่ายไฟฟ้ากำลัง เดียวกันประกอบ เมื่อทำการวางแผนระบบไฟฟ้า กำลังภายในสนามบินด้วย	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
966	สนามบินต้องจัดให้มีแหล่งจ่ายไฟฟ้ากำลังหลักอย่างเพียงพอ เพื่อให้การทำงานของเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศเป็นไปได้อย่างปลอดภัย	939	สนามบินต้องจัดให้มีแหล่งจ่ายไฟฟ้ากำลังหลักอย่างเพียงพอ เพื่อให้การทำงานของเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศเป็นไปได้อย่างปลอดภัย	คงเดิม
967	<p>สนามบินต้องออกแบบและจัดเตรียมระบบไฟฟ้ากำลังสำหรับเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ประเภททัศนวิสัย และเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ประเภทเครื่องช่วยวิทยุในการเดินอากาศของสนามบิน โดยในการออกแบบ สนามบินต้องคำนึงด้วยว่า กรณีที่อุปกรณ์หนึ่งอุปกรณ์ใดขัดข้องจะต้องไม่ทำให้นักบินขาดข้อมูลการนำร่อง ทั้งแบบที่ใช้และไม่ใช้การมองเห็นด้วยสายตา (visual and non-visual guidance) หรือไม่ทำให้นักบินได้รับข้อมูลที่ทำให้เกิดความเข้าใจที่ผิดพลาดได้</p> <p>ในการออกแบบและติดตั้งระบบไฟฟ้ากำลังตามวรรคหนึ่ง สนามบินต้องคำนึงถึงปัจจัยที่อาจส่งผลให้การทำงานของระบบไฟฟ้าเกิดความผิดปกติ เช่น การรบกวนจากสนามแม่เหล็ก การสูญเสียกำลังไฟฟ้าในสายส่ง และคุณภาพไฟฟ้า</p>	940	<p>สนามบินต้องออกแบบและจัดเตรียมระบบไฟฟ้ากำลังสำหรับเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ประเภททัศนวิสัย และเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ประเภท เครื่องช่วยวิทยุในระบบช่วย การเดินอากาศของสนามบิน โดยในการออกแบบ สนามบินต้องคำนึงด้วยว่า กรณีที่อุปกรณ์หนึ่งอุปกรณ์ใดขัดข้องจะต้องไม่ทำให้นักบินขาดข้อมูลการนำร่อง ทั้งแบบที่ใช้และไม่ใช้การมองเห็นด้วยสายตา (visual and non-visual guidance) หรือไม่ทำให้นักบินได้รับข้อมูลที่ทำให้เกิดความเข้าใจที่ผิดพลาดได้</p> <p>ในการออกแบบและติดตั้งระบบไฟฟ้ากำลังตามวรรคหนึ่ง สนามบินต้องคำนึงถึงปัจจัยที่อาจส่งผลให้การทำงานของระบบไฟฟ้าเกิดความผิดปกติ เช่น การรบกวนจากสนามแม่เหล็ก การสูญเสียกำลังไฟฟ้าในสายส่ง และคุณภาพไฟฟ้า</p>	แก้ไขประเภทของเครื่องอำนวยความสะดวกฯ ให้เป็นไปตามประกาศ กพท. เรื่อง การขอและการออกใบอนุญาตจัดตั้งเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๖๓ ว่า “เครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ประเภทระบบช่วยการเดินอากาศ” (radio navigation aids)

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
968	<p>ในกรณีที่เครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศจำเป็นต้องมีไฟฟ้ากำลังสำรอง สนามบินต้องจัดให้มีการเชื่อมต่อเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศนั้นเข้ากับแหล่งจ่ายไฟฟ้ากำลังสำรองที่ทำงานโดยอัตโนมัติเมื่อแหล่งจ่ายไฟฟ้ากำลังหลักขัดข้อง</p> <p>ในกรณีที่เครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศตามวรรคหนึ่ง ไม่ได้อยู่ในความรับผิดชอบของเจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบิน สนามบินต้องดำเนินการจัดให้มีกระบวนการประสานงาน กับผู้ให้บริการเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศนั้น เพื่อให้มั่นใจว่ามีไฟฟ้ากำลังสำรองเมื่อแหล่งจ่ายไฟฟ้ากำลังหลักขัดข้อง</p>	941	<p>ในกรณีที่เครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศจำเป็นต้องมีไฟฟ้ากำลังสำรอง สนามบินต้องจัดให้มีการเชื่อมต่อเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศนั้นเข้ากับแหล่งจ่ายไฟฟ้ากำลังสำรองที่ทำงานโดยอัตโนมัติเมื่อแหล่งจ่ายไฟฟ้ากำลังหลักขัดข้อง</p> <p>ในกรณีที่เครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศตามวรรคหนึ่ง ไม่ได้อยู่ในความรับผิดชอบของเจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบิน สนามบินต้องดำเนินการจัดให้มีกระบวนการประสานงาน กับผู้ให้บริการเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศนั้น เพื่อให้มั่นใจว่ามีไฟฟ้ากำลังสำรองเมื่อแหล่งจ่ายไฟฟ้ากำลังหลักขัดข้อง</p>	คงเดิม
969	<p>ระยะเวลาตั้งแต่แหล่งจ่ายไฟฟ้ากำลังหลักขัดข้อง จนถึงเวลาที่กลับมาใช้งานได้โดยสมบูรณ์ของสิ่งอำนวยความสะดวกของสนามบินตามข้อ ๙๗๓ ต้องสั้นที่สุดเท่าที่จะทำได้ เว้นแต่กรณีเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ประเภททัศนวิสัย ซึ่งใช้งานบนทางวิ่งแบบนอนพริชชี้นทางวิ่งแบบพริชชี้น หรือทางวิ่งสำหรับการบินขึ้น ค่าช่วงเวลาสูงสุดที่ใช้ในการสับเปลี่ยนแหล่งจ่ายไฟฟ้า (maximum switch-over time) ให้เป็นไปตามที่กำหนดไว้ในตารางที่ ๓๑</p>	942	<p>ระยะเวลาตั้งแต่แหล่งจ่ายไฟฟ้ากำลังหลักขัดข้อง จนถึงเวลาที่กลับมาใช้งานได้โดยสมบูรณ์ของสิ่งอำนวยความสะดวกของสนามบินตามข้อ ๙๔๖ ต้องสั้นที่สุดเท่าที่จะทำได้ เว้นแต่กรณีเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ประเภททัศนวิสัย ซึ่งใช้งานบนทางวิ่งแบบนอนพริชชี้นทางวิ่งแบบพริชชี้น หรือทางวิ่งสำหรับการบิน<u>ขึ้น</u> ค่าช่วงเวลาสูงสุดที่ใช้ในการสับเปลี่ยนแหล่งจ่ายไฟฟ้า (maximum switch-over time) ให้เป็นไปตามที่กำหนดไว้ในตารางที่ ๓๑</p>	ใช้คำว่า “วิ่งขึ้น” ให้สอดคล้องกันทั้งฉบับ

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
ตาราง ที่ 31	ข้อกำหนดเกี่ยวกับแหล่งจ่ายไฟฟ้ากำลังสำรอง ทางวิ่งสำหรับการบินขึ้นโดยมีค่าระยะที่นักบิน มองเห็นทางวิ่งต่ำกว่าแปดร้อยเมตร	ตาราง ที่ 31	ข้อกำหนดเกี่ยวกับแหล่งจ่ายไฟฟ้ากำลังสำรอง <u>ทางวิ่งสำหรับการบินขึ้นโดยมีเพื่อการวิ่งขึ้นของ อากาศยานที่ค่าระยะที่นักบินมองเห็นทางวิ่งต่ำ กว่าแปดร้อยเมตร</u>	ปรับคำให้เหมาะสมขึ้น
	ก. เครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ประเภททัศนวิสัย		ก. เครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ประเภททัศนวิสัย	คงเดิม
970	ในกรณีทางวิ่งแบบนอนพรีซิชั่นและทางวิ่งแบบพรี ซิชั่น สนามบินต้องจัดให้มีแหล่งจ่ายไฟฟ้ากำลัง สำรองที่มีขีดความสามารถเป็นไปตามที่กำหนดไว้ ในตารางที่ ๓๑ ตามความเหมาะสมกับประเภท ทางวิ่งนั้น ๆ กรณีที่เครื่องอำนวยความสะดวกใน การเดินอากาศจำเป็นต้องมีไฟฟ้ากำลังสำรอง สนามบินต้องจัดให้มีการเชื่อมต่อเครื่องอำนวยความสะดวก ในการเดินอากาศนั้น เข้ากับ แหล่งจ่ายไฟฟ้ากำลังสำรองโดยอัตโนมัติในกรณีที่ แหล่งจ่ายไฟฟ้ากำลังหลักขัดข้อง	943	ในกรณีทางวิ่งแบบนอนพรีซิชั่นและทางวิ่งแบบพรี ซิชั่น สนามบินต้องจัดให้มีแหล่งจ่ายไฟฟ้ากำลัง สำรองที่มีขีดความสามารถเป็นไปตามที่กำหนดไว้ ในตารางที่ ๓๑ ตามความเหมาะสมกับประเภท ทางวิ่งนั้น ๆ กรณีที่เครื่องอำนวยความสะดวกใน การเดินอากาศจำเป็นต้องมีไฟฟ้ากำลังสำรอง สนามบินต้องจัดให้มีการเชื่อมต่อเครื่องอำนวยความสะดวก ในการเดินอากาศนั้น เข้ากับ แหล่งจ่ายไฟฟ้ากำลังสำรองโดยอัตโนมัติในกรณีที่ แหล่งจ่ายไฟฟ้ากำลังหลักขัดข้อง	คงเดิม
971	ทางวิ่งสำหรับการบินขึ้นที่ค่าระยะที่นักบิน มองเห็นทางวิ่งต่ำกว่าแปดร้อยเมตร สนามบินต้อง จัดให้มีแหล่งจ่ายไฟฟ้ากำลังสำรองที่มีขีดความ สามารถเป็นไปตามที่กำหนดไว้ในตารางที่ ๓๑	944	<u>ทางวิ่งสำหรับการบินขึ้นสำหรับทางวิ่งเพื่อการ วิ่งขึ้นของอากาศยาน</u> ที่ค่าระยะที่นักบินมองเห็น ทางวิ่งต่ำกว่าแปดร้อยเมตร สนามบินต้องจัดให้มี แหล่งจ่ายไฟฟ้ากำลังสำรองที่มีขีดความ สามารถ เป็นไปตามที่กำหนดไว้ในตารางที่ ๓๑	ปรับคำให้เหมาะสมขึ้น

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
972	<p>ในกรณีทางวิ่งแบบบินลงโดยไม่ใช้เครื่องวัดประกอบการบิน สนามบินต้องจัดให้มีแหล่งจ่ายไฟฟ้ากำลังสำรองที่มีขีดความสามารถเป็นไปตามที่กำหนดไว้ในตารางที่ ๓๑ หรือจัดให้มีระบบไฟฟ้าฉุกเฉินที่เป็นไปตามที่กำหนดไว้ในหมวด ๕ ส่วนที่ ๑ เกี่ยวกับไฟฉุกเฉิน และระบบดังกล่าวต้องสามารถใช้งานได้สิบห้านาที</p>	945	<p>ในกรณีทางวิ่งแบบบินลงโดยไม่ใช้เครื่องวัดประกอบการบิน สนามบินต้องจัดให้มีแหล่งจ่ายไฟฟ้ากำลังสำรองที่มีขีดความสามารถเป็นไปตามที่กำหนดไว้ในตารางที่ ๓๑ หรือจัดให้มีระบบไฟฟ้าฉุกเฉินที่เป็นไปตามที่กำหนดไว้ในหมวด ๕ ส่วนที่ ๑ เกี่ยวกับไฟฉุกเฉิน และระบบดังกล่าวต้องสามารถใช้งานได้สิบห้านาที</p>	คงเดิม
973	<p>เมื่อแหล่งจ่ายไฟฟ้ากำลังหลักขัดข้อง สนามบินต้องจัดให้มีแหล่งจ่ายไฟฟ้ากำลังสำรองสำหรับการจ่ายไฟฟ้าให้แก่สิ่งอำนวยความสะดวกของสนามบิน ดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) ไฟฉายสัญญาณ (signalling lamp) และไฟส่องสว่างที่เพียงพอให้พนักงานให้บริการจราจรทางอากาศสามารถปฏิบัติงานได้ต่อเนื่อง</p> <p>(๒) ไฟแสดงสิ่งกีดขวางทั้งหมดที่อยู่ภายในพื้นที่ลงจอดและบินขึ้น รวมถึงพื้นที่เคลื่อนไหวของสนามบิน ทั้งนี้ ให้รวมถึงไฟส่องสว่างอื่น ๆ ที่การศึกษาทางด้านการบินกำหนดไว้ว่ามีความจำเป็นต้องจัดให้มีแหล่งจ่ายไฟฟ้ากำลังสำรอง</p> <p>(๓) ไฟนำร่องการบินเข้าสู่สนามบิน ไฟทางวิ่ง ไฟทางขับให้เป็นไปตามที่ระบุไว้ในข้อ ๙๗๐ ถึงข้อ ๙๗๒</p> <p>(๔) เครื่องมือทางอุตุนิยมวิทยา</p> <p>(๕) ไฟเพื่อการรักษาความปลอดภัย (หากมี) ให้เป็นไปตามข้อ ๑๐๙๓</p> <p>(๖) อุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกภายใน</p>	946	<p>เมื่อแหล่งจ่ายไฟฟ้ากำลังหลักขัดข้อง สนามบินต้องจัดให้มีแหล่งจ่ายไฟฟ้ากำลังสำรองสำหรับการจ่ายไฟฟ้าให้แก่สิ่งอำนวยความสะดวกของสนามบิน ดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) ไฟฉายสัญญาณ (signalling lamp) และไฟส่องสว่างที่เพียงพอให้พนักงานให้บริการจัดการจราจรทางอากาศสามารถปฏิบัติงานได้ต่อเนื่อง</p> <p>(๒) ไฟแสดงสิ่งกีดขวางทั้งหมดที่อยู่ภายในพื้นที่ลงจอดในการร่อนลงและบินวิ่งขึ้น รวมถึงพื้นที่เคลื่อน ไหวของสนามบิน ทั้งนี้ ให้รวมถึงไฟส่องสว่างอื่น ๆ ที่การศึกษาทางด้านการบินกำหนดไว้ว่ามีความจำเป็นต้องจัดให้มีแหล่งจ่ายไฟฟ้ากำลังสำรอง</p> <p>(๓) ไฟนำร่องการบินเข้าสู่สนามบิน ไฟทางวิ่ง ไฟทางขับให้เป็นไปตามที่ระบุไว้ในข้อ ๙๔๓ ถึงข้อ ๙๔๕</p> <p>(๔) เครื่องมือทางอุตุนิยมวิทยา</p> <p>(๕) ไฟเพื่อการรักษาความปลอดภัย (หากมี) ให้เป็นไปตามข้อ ๑๐๖๑</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. ปรับคำให้ให้ชัดเจนว่าใครเป็นผู้ใช้งาน 2. ใช้คำว่า “วิ่งขึ้นและบินลง” ให้สอดคล้องกันทั้งฉบับ

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
	สนามบินที่จำเป็นสำหรับหน่วยงานตอบสนองต่อเหตุฉุกเฉินในสนามบิน (๗) ไฟส่องสว่างบนลานจอดอากาศยานที่แยกออกมา (หากมี) ให้เป็นไปตามข้อ ๖๘๗ (๘) ไฟในเขตพื้นที่ลานจอดอากาศยานซึ่งส่องสว่างบริเวณที่ผู้โดยสารอาจเดินผ่าน		(๖) อุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกภายในสนามบินที่จำเป็นสำหรับหน่วยงานตอบสนองต่อเหตุฉุกเฉินในสนามบิน (๗) ไฟส่องสว่างบนลานจอดอากาศยานที่แยกออกมา (หากมี) ให้เป็นไปตามข้อ ๖๖๐ (๘) ไฟในเขตพื้นที่ลานจอดอากาศยานซึ่งส่องสว่างบริเวณที่ผู้โดยสารอาจเดินผ่าน	
974	แหล่งจ่ายไฟฟ้ากำลังสำรองของสนามบินต้องเป็นไปตามหลักเกณฑ์อย่างใดอย่างหนึ่งดังต่อไปนี้ (๑) แหล่งจ่ายไฟฟ้ากำลังสำรองอิสระ เป็นแหล่งจ่ายไฟฟ้ากำลังที่จ่ายให้กับสนามบิน ซึ่งมาจากสถานีจ่ายไฟอื่นที่ไม่ใช่สถานีจ่ายไฟปกติ ผ่านสายส่งตามเส้นทางที่แตกต่างจากเส้นทางไฟฟ้าปกติ ในลักษณะที่ความเป็นไปได้ที่แหล่งจ่ายไฟฟ้ากำลังสำรองอิสระจะขัดข้องพร้อมกับแหล่งจ่ายไฟฟ้ากำลังปกติมีความเป็นไปได้เล็กน้อยมาก (๒) หน่วยไฟฟ้ากำลังสำรอง ได้แก่ เครื่องปั่นไฟชนิดเครื่องยนต์ แบตเตอรี่ หรือหน่วยไฟฟ้ากำลังสำรองอื่น ๆ ซึ่งสามารถจ่ายกำลังไฟฟ้าได้	947	แหล่งจ่ายไฟฟ้ากำลังสำรองของสนามบินต้องเป็นไปตามหลักเกณฑ์อย่างใดอย่างหนึ่งดังต่อไปนี้ (๑) แหล่งจ่ายไฟฟ้ากำลังสำรองอิสระ เป็นแหล่งจ่ายไฟฟ้ากำลังที่จ่ายให้กับสนามบิน ซึ่งมาจากสถานีจ่ายไฟอื่นที่ไม่ใช่สถานีจ่ายไฟปกติ ผ่านสายส่งตามเส้นทางที่แตกต่างจากเส้นทางไฟฟ้าปกติ ในลักษณะที่ความเป็นไปได้ที่แหล่งจ่ายไฟฟ้ากำลังสำรองอิสระจะขัดข้องพร้อมกับแหล่งจ่ายไฟฟ้ากำลังปกติมีความเป็นไปได้เล็กน้อยมาก (๒) หน่วยไฟฟ้ากำลังสำรอง ได้แก่ เครื่องปั่นไฟชนิดเครื่องยนต์ แบตเตอรี่ หรือหน่วยไฟฟ้ากำลังสำรองอื่น ๆ ซึ่งสามารถจ่ายกำลังไฟฟ้าได้	คงเดิม
	๒. การออกแบบระบบ		๒. การออกแบบระบบ	คงเดิม
975	กรณีทางวิ่งสำหรับใช้งานในกรณีคาร์ระยะที่นักบินมองเห็นทางวิ่งต่ำกว่าห้าร้อยห้าสิบเมตร ระบบไฟฟ้าสำหรับแหล่งจ่ายไฟฟ้ากำลัง ไฟฟ้าสนามบิน และระบบควบคุมไฟฟ้า ตามที่กำหนดไว้ในตารางที่ ๓๑ สนามบินต้องออกแบบโดยคำนึงด้วยว่า	948	กรณีทางวิ่งสำหรับใช้งานในกรณีคาร์ระยะที่นักบินมองเห็นทางวิ่งต่ำกว่าห้าร้อยห้าสิบเมตร ระบบไฟฟ้าสำหรับแหล่งจ่ายไฟฟ้ากำลัง ไฟฟ้าสนามบิน และระบบควบคุมไฟฟ้า ตามที่กำหนดไว้ในตารางที่ ๓๑ สนามบินต้องออกแบบโดยคำนึงด้วยว่า	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
	กรณีที่อยู่กรรมหนึ่งอยู่กรรมใดขัดข้องจะต้องไม่ทำให้นักบินขาดข้อมูลการนำร่องทั้งแบบที่ใช้และไม่ใช้การมองเห็นด้วยสายตาหรือไม่ทำให้นักบินได้รับข้อมูลที่ทำให้เกิดความเข้าใจที่ผิดพลาด		กรณีที่อยู่กรรมหนึ่งอยู่กรรมใดขัดข้องจะต้องไม่ทำให้นักบินขาดข้อมูลการนำร่องทั้งแบบที่ใช้และไม่ใช้การมองเห็นด้วยสายตาหรือไม่ทำให้นักบินได้รับข้อมูลที่ทำให้เกิดความเข้าใจที่ผิดพลาด	
976	กรณีที่แหล่งจ่ายไฟฟ้ากำลังสำรองของสนามบินได้รับการจ่ายไฟฟ้ามาจากสายส่งเดียวกัน หรือมาจากแหล่งจ่ายไฟตามข้อ ๙๗๔ (๑) แหล่งจ่ายไฟฟ้านั้นต้องแยกจากกันอย่างอิสระทั้งทางด้านกายภาพและการจ่ายไฟฟ้าเพื่อให้แน่ใจว่าแหล่งจ่ายไฟฟ้ากำลังสำรองมีระดับของความพร้อมใช้งานตามที่กำหนดและมีความเป็นอิสระต่อกัน	949	กรณีที่แหล่งจ่ายไฟฟ้ากำลังสำรองของสนามบินได้รับการจ่ายไฟฟ้ามาจากสายส่งเดียวกัน หรือมาจากแหล่งจ่ายไฟตามข้อ ๙๔๗ (๑) แหล่งจ่ายไฟฟ้านั้นต้องแยกจากกันอย่างอิสระทั้งทางด้านกายภาพและการจ่ายไฟฟ้าเพื่อให้แน่ใจว่าแหล่งจ่ายไฟฟ้ากำลังสำรองมีระดับของความพร้อมใช้งานตามที่กำหนดและมีความเป็นอิสระต่อกัน	คงเดิม
977	ในกรณีทางวิ่งเป็นส่วนของทางขับมาตรฐานโดยมีการติดตั้งไฟทางวิ่งและไฟทางขับ ระบบไฟฟ้าดังกล่าวต้องออกแบบในลักษณะไม่ให้มีการเปิดใช้พร้อมกัน (interlock) เพื่อป้องกันโอกาสที่ไฟทั้งสองประเภทดังกล่าวจะเปิดใช้งานพร้อมกัน	950	ในกรณีทางวิ่งเป็นส่วนของทางขับมาตรฐานโดยมีการติดตั้งไฟทางวิ่งและไฟทางขับ ระบบไฟฟ้าดังกล่าวต้องออกแบบในลักษณะไม่ให้มีการเปิดใช้พร้อมกัน (interlock) เพื่อป้องกันโอกาสที่ไฟทั้งสองประเภทดังกล่าวจะเปิดใช้งานพร้อมกัน	คงเดิม
	๓. การติดตามตรวจสอบ		๓. การติดตามตรวจสอบ	คงเดิม
978	สนามบินต้องจัดให้มีระบบติดตามตรวจสอบเพื่อแสดงสถานะการทำงานของระบบไฟฟ้าสนามบิน	951	สนามบินต้องจัดให้มีระบบติดตามตรวจสอบเพื่อแสดงสถานะการทำงานของระบบไฟฟ้าสนามบิน	คงเดิม
979	กรณีที่มีการใช้งานระบบไฟฟ้าสนามบินเพื่อวัตถุประสงค์ในการควบคุมอากาศยาน ระบบไฟฟ้านั้นต้องได้รับการติดตามตรวจสอบอย่างอัตโนมัติ เพื่อแจ้งเตือนความผิดพลาดใด ๆ ที่อาจกระทบต่อการทำงานควบคุมอากาศยาน โดยข้อมูลการแจ้งเตือนต้องส่งต่อแบบอัตโนมัติไปยังหน่วยงานให้บริการจราจรทางอากาศด้วย	952	กรณีที่มีการใช้งานระบบไฟฟ้าสนามบินเพื่อวัตถุประสงค์ในการควบคุมอากาศยาน ระบบไฟฟ้านั้นต้องได้รับการติดตามตรวจสอบอย่างอัตโนมัติ เพื่อแจ้งเตือนความผิดพลาดใด ๆ ที่อาจกระทบต่อการทำงานควบคุมอากาศยาน โดยข้อมูลการแจ้งเตือนต้องส่งต่อแบบอัตโนมัติไปยังหน่วยงานให้บริการจราจรทางอากาศด้วย	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
980	กรณีมีการเปลี่ยนแปลงสถานะการทำงานของไฟส่องสว่าง สนามบินต้องได้รับการแจ้งเตือนภายในสองวินาทีสำหรับแถบไฟหยุดคอยเข้าทางวิ่ง (stop bars) บริเวณตำแหน่งหยุดคอยเข้าทางวิ่ง (runway-holding position) และภายในห้าวินาทีสำหรับเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ประเภททัศนวิสัยแบบอื่น	953	กรณีมีการเปลี่ยนแปลงสถานะการทำงานของไฟส่องสว่าง สนามบินต้องได้รับการแจ้งเตือนภายในสองวินาทีสำหรับแถบไฟหยุดคอยเข้าทางวิ่ง (stop bars) บริเวณตำแหน่งหยุดคอยเข้าทางวิ่ง (runway-holding position) และภายในห้าวินาทีสำหรับเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ประเภททัศนวิสัยแบบอื่น	คงเดิม
981	ทางวิ่งสำหรับใช้งานในกรณีคาร์ระยะที่นักบินมองเห็นทางวิ่งต่ำกว่าห้าร้อยห้าสิบเมตร สนามบินต้องจัดให้มีการติดตามตรวจสอบระบบไฟส่องสว่างตามตารางที่ ๓๑ อย่างอัตโนมัติ เพื่อแจ้งเตือนเมื่อระดับความสามารถในการใช้งานได้ของอุปกรณ์ใด ๆ ต่ำกว่าระดับความสามารถในการใช้งานได้ขั้นต่ำ (minimum serviceability level) ที่กำหนดไว้ในข้อ ๑๑๒๘ ถึงข้อ ๑๑๓๐ ซึ่งต้องหยุดการให้บริการ ข้อมูลการติดตามตรวจสอบระบบไฟส่องสว่างตามวรรคหนึ่ง ต้องส่งแบบอัตโนมัติไปยังฝ่ายงานบำรุงรักษา หรือฝ่ายปฏิบัติการของสนามบิน ตามความเหมาะสมด้วย รวมทั้งต้องส่งแบบอัตโนมัติไปยังหน่วยงานให้บริการจราจรทางอากาศ และแสดงในตำแหน่งที่มองเห็นได้อย่างชัดเจนด้วย	954	ทางวิ่งสำหรับใช้งานในกรณีคาร์ระยะที่นักบินมองเห็นทางวิ่งต่ำกว่าห้าร้อยห้าสิบเมตร สนามบินต้องจัดให้มีการติดตามตรวจสอบระบบไฟส่องสว่างตามตารางที่ ๓๑ อย่างอัตโนมัติ เพื่อแจ้งเตือนเมื่อระดับความสามารถในการใช้งานได้ของอุปกรณ์ใด ๆ ต่ำกว่าระดับความสามารถในการใช้งานได้ขั้นต่ำ (minimum serviceability level) ที่กำหนดไว้ในข้อ ๑๑๒๘๑๐๕๓ ถึงข้อ ๑๑๓๐๑๐๕๔ ซึ่งต้องหยุดการให้บริการ ข้อมูลการติดตามตรวจสอบระบบไฟส่องสว่างตามวรรคหนึ่ง ต้องส่งแบบอัตโนมัติไปยังฝ่ายงานบำรุงรักษา หรือฝ่ายปฏิบัติการของสนามบิน ตามความเหมาะสมด้วย รวมทั้งต้องส่งแบบอัตโนมัติไปยังหน่วยงานให้บริการจัดการจราจรทางอากาศ และแสดงในตำแหน่งที่มองเห็นได้อย่างชัดเจนด้วย	1. แก้ไขการอ้างอิงข้อให้ถูกต้อง Annex 14 ข้อ 8.3.4 refer ไปที่ 10.5.7 - 10.5.11 = 1093 - 1098 2. แก้ไขคำว่า “บริการจัดการจราจรทางอากาศ” ให้สอดคล้องกับ พ.ร.บ. การเดินอากาศฯ
	หมวด ๖ บริการของสนามบิน ส่วนที่ ๑ การวางแผนฉุกเฉินของสนามบิน		หมวด ๖ บริการของสนามบิน ส่วนที่ ๑ การวางแผนฉุกเฉินของสนามบิน	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
982	เพื่อประโยชน์ในการเตรียมความพร้อมของ สนามบินในการเผชิญเหตุฉุกเฉินที่อาจเกิดขึ้นใน สนามบินหรือบริเวณใกล้เคียง สนามบินต้องจัดให้ มีแผนฉุกเฉินของสนามบิน โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อ ลดผลกระทบที่เกิดจากเหตุฉุกเฉิน โดยเฉพาะ อย่างยิ่งเพื่อการช่วยชีวิตและการรักษาการ ปฏิบัติการของอากาศยาน โดยในแผนฉุกเฉินของ สนามบินต้องระบุถึงกระบวนการสำหรับการ ประสานการปฏิบัติงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ทั้งหมดเพื่อรองรับเหตุฉุกเฉิน ซึ่งรวมถึงหน่วยงาน ภายนอกสนามบินที่อาจให้ความช่วยเหลือในการ ตอบสนองต่อเหตุฉุกเฉิน	955	เพื่อประโยชน์ในการเตรียมความพร้อมของ สนามบินในการเผชิญเหตุฉุกเฉินที่อาจเกิดขึ้นใน สนามบินหรือบริเวณใกล้เคียง สนามบินต้องจัดให้ มีแผนฉุกเฉินของสนามบิน โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อ ลดผลกระทบที่เกิดจากเหตุฉุกเฉิน โดยเฉพาะ อย่างยิ่งเพื่อการช่วยชีวิตและการรักษาการ ปฏิบัติการของอากาศยาน โดยในแผนฉุกเฉินของ สนามบินต้องระบุถึงกระบวนการสำหรับการ ประสานการปฏิบัติงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ทั้งหมดเพื่อรองรับเหตุฉุกเฉิน ซึ่งรวมถึงหน่วยงาน ภายนอกสนามบินที่อาจให้ความช่วยเหลือในการ ตอบสนองต่อเหตุฉุกเฉิน	คงเดิม
983	แผนฉุกเฉินของสนามบินตามข้อ ๙๘๒ ต้อง สอดคล้องกับการปฏิบัติการของอากาศยาน การดำเนินงานและกิจกรรมอื่น ๆ ที่เกิดขึ้นใน สนามบินนั้น แผนฉุกเฉินของสนามบินตามวรรคหนึ่งต้อง กำหนดการประสานการปฏิบัติต่าง ๆ ในกรณีการ เกิดเหตุฉุกเฉินในสนามบินหรือบริเวณใกล้เคียง	956	แผนฉุกเฉินของสนามบินตามข้อ ๙๕๕ ต้อง สอดคล้องกับการปฏิบัติการของอากาศยาน การดำเนินงานและกิจกรรมอื่น ๆ ที่เกิดขึ้นใน สนามบินนั้น แผนฉุกเฉินของสนามบินตามวรรคหนึ่งต้อง กำหนดการประสานการปฏิบัติต่าง ๆ ในกรณีการ เกิดเหตุฉุกเฉินในสนามบินหรือบริเวณใกล้เคียง	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
984	<p>ให้แผนฉุกเฉินของสนามบินครอบคลุมขั้นตอนการปฏิบัติสำหรับเหตุฉุกเฉินต่าง ๆ ซึ่งต้องรวมถึงเหตุฉุกเฉินอย่างน้อย ดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) เหตุฉุกเฉินเกี่ยวข้องกับอากาศยาน</p> <p>(๒) การก่อวินาศกรรม ซึ่งรวมถึงการชู้วางระเบิด การยึดอากาศยานโดยมิชอบด้วยกฎหมาย</p> <p>(๓) เหตุการณ์เกี่ยวกับสินค้าอันตราย</p> <p>(๔)เพลิงไหม้อาคาร</p> <p>(๕) ภัยธรรมชาติ</p> <p>(๖) เหตุฉุกเฉินทางการแพทย์</p> <p>เหตุฉุกเฉินทางการแพทย์ตาม (๖) ให้หมายความว่า ความเสี่ยงที่เพิ่มขึ้นของผู้โดยสารที่เดินทางหรือสินค้าในการแพร่กระจายโรคติดต่อระหว่างประเทศผ่านการขนส่งทางอากาศ และการระบอดรุนแรงของโรคติดต่อที่มีความเป็นไปได้สูงที่จะส่งผลกระทบต่อบุคลากรจำนวนมากที่ปฏิบัติงานในสนามบิน</p>	957	<p>ให้แผนฉุกเฉินของสนามบินครอบคลุมขั้นตอนการปฏิบัติสำหรับเหตุฉุกเฉินต่าง ๆ ซึ่งต้องรวมถึงเหตุฉุกเฉินอย่างน้อย ดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) เหตุฉุกเฉินเกี่ยวข้องกับอากาศยาน</p> <p>(๒) การก่อวินาศกรรม ซึ่งรวมถึงการชู้วางระเบิด การยึดอากาศยานโดยมิชอบด้วยกฎหมาย</p> <p>(๓) เหตุการณ์เกี่ยวกับสินค้าอันตราย</p> <p>(๔) เพลิงไหม้อาคาร</p> <p>(๕) ภัยธรรมชาติ</p> <p>(๖) เหตุฉุกเฉินทางการแพทย์</p> <p>เหตุฉุกเฉินทางการแพทย์ตาม (๖) ให้หมายความว่า ความเสี่ยงที่เพิ่มขึ้นของผู้โดยสารที่เดินทางหรือสินค้าในการแพร่กระจายโรคติดต่อระหว่างประเทศผ่านการขนส่งทางอากาศ และการระบอดรุนแรงของโรคติดต่อที่มีความเป็นไปได้สูงที่จะส่งผลกระทบต่อบุคลากรจำนวนมากที่ปฏิบัติงานในสนามบิน</p>	คงเดิม
985	<p>แผนฉุกเฉินของสนามบินต้องกำหนดการประสานการตอบสนอง หรือการเข้าร่วมเผชิญเหตุฉุกเฉินของหน่วยงานต่าง ๆ ซึ่งสำนักงานพิจารณาแล้วเห็นว่าสามารถให้ความช่วยเหลือเพื่อการตอบสนองต่อเหตุฉุกเฉิน ซึ่งให้รวมถึงหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) ในเขตสนามบิน ได้แก่ หน่วยควบคุมการจราจรทางอากาศ บริการดับเพลิงและกู้ภัย ฝ่ายบริหารสนามบิน บริการรถพยาบาลและ</p>	958	<p>แผนฉุกเฉินของสนามบินต้องกำหนดการประสานการตอบสนอง หรือการเข้าร่วมเผชิญเหตุฉุกเฉินของหน่วยงานต่าง ๆ ซึ่งสำนักงานพิจารณาแล้วเห็นว่าสามารถให้ความช่วยเหลือเพื่อการตอบสนองต่อเหตุฉุกเฉิน ซึ่งให้รวมถึงหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) ในเขตสนามบิน ได้แก่ หน่วยควบคุมการจราจรทางอากาศ บริการดับเพลิงและกู้ภัย ฝ่ายบริหารสนามบิน บริการรถพยาบาลและ</p>	แก้ไขคำว่า “ผู้ดำเนินการอากาศยาน” (aircraft operator) เป็น “ผู้ดำเนินการเดินอากาศ” เพื่อให้ตรงกับข้อเท็จจริงเกี่ยวกับหน่วยงานที่ต้องประสานในเรื่องแผนฉุกเฉินของสนามบิน

ชื่อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ชื่อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
	<p>การแพทย์ ผู้ดำเนินการอากาศยาน บริการรักษาความปลอดภัย และตำรวจ</p> <p>(๒) นอกเขตสนามบิน ได้แก่ สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัด ซึ่งรวมถึงงานป้องกันและระงับอัคคีภัย ตำรวจ หน่วยงานด้านสุขภาพอนามัย รวมทั้งการแพทย์ โรงพยาบาล โรงพยาบาล และบริการสาธารณสุข ทหาร หน่วยลาดตระเวนทางเรือหรือยามชายฝั่ง (coast guard)</p> <p>บริการสาธารณสุขตาม (๒) ให้หมายความรวมถึงการวางแผนเพื่อลดผลกระทบที่รุนแรงต่อชุมชนจากเหตุการณ์ที่เกี่ยวข้องกับสุขภาพของประชาชน มากกว่าสุขภาพของบุคคลคนใดคนหนึ่ง</p>		<p>การแพทย์ ผู้ดำเนินการ<u>เดิน</u>อากาศยาน บริการรักษาความปลอดภัย และตำรวจ</p> <p>(๒) นอกเขตสนามบิน ได้แก่ สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัด ซึ่งรวมถึงงานป้องกันและระงับอัคคีภัย ตำรวจ หน่วยงานด้านสุขภาพอนามัย รวมทั้งการแพทย์ โรงพยาบาล โรงพยาบาล และบริการสาธารณสุข ทหาร หน่วยลาดตระเวนทางเรือหรือยามชายฝั่ง (coast guard)</p> <p>บริการสาธารณสุขตาม (๒) ให้หมายความรวมถึงการวางแผนเพื่อลดผลกระทบที่รุนแรงต่อชุมชนจากเหตุการณ์ที่เกี่ยวข้องกับสุขภาพของประชาชน มากกว่าสุขภาพของบุคคลคนใดคนหนึ่ง</p>	
986	แผนฉุกเฉินของสนามบินต้องกำหนดการร่วมมือและการประสานงานกับศูนย์ประสานงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย	959	แผนฉุกเฉินของสนามบินต้องกำหนดการร่วมมือและการประสานงานกับศูนย์ประสานงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย	คงเดิม
987	<p>แผนฉุกเฉินของสนามบินต้องประกอบด้วยรายละเอียดอย่างน้อย ดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) ประเภทของเหตุฉุกเฉินที่จะรองรับ</p> <p>(๒) หน่วยงานที่เกี่ยวข้องในแผนฉุกเฉินของสนามบิน</p> <p>(๓) หน้าที่และความรับผิดชอบของแต่ละหน่วยงาน ซึ่งรวมถึงศูนย์ปฏิบัติการฉุกเฉิน และศูนย์บัญชาการเคลื่อนที่ของเหตุฉุกเฉินแต่ละประเภท</p>	960	<p>แผนฉุกเฉินของสนามบินต้องประกอบด้วยรายละเอียดอย่างน้อย ดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) ประเภทของเหตุฉุกเฉินที่จะรองรับ</p> <p>(๒) หน่วยงานที่เกี่ยวข้องในแผนฉุกเฉินของสนามบิน</p> <p>(๓) หน้าที่และความรับผิดชอบของแต่ละหน่วยงาน ซึ่งรวมถึงศูนย์ปฏิบัติการฉุกเฉิน และศูนย์บัญชาการเคลื่อนที่ของเหตุฉุกเฉินแต่ละประเภท</p>	คงเดิม

ชื่อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ชื่อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
	(๔) ข้อมูลเกี่ยวกับชื่อและหมายเลขโทรศัพท์ของ หน่วยงานหรือบุคคลที่จะต้องติดต่อ ในกรณีที่เกิด เหตุฉุกเฉินประเภทต่าง ๆ (๕) แผนที่พิกัดภายในสนามบิน และบริเวณ ใกล้เคียง ภายในรัศมีแปดกิโลเมตรจากจุดอ้างอิง สนามบิน		(๔) ข้อมูลเกี่ยวกับชื่อและหมายเลขโทรศัพท์ของ หน่วยงานหรือบุคคลที่จะต้องติดต่อ ในกรณีที่เกิด เหตุฉุกเฉินประเภทต่าง ๆ (๕) แผนที่พิกัดภายในสนามบิน และบริเวณ ใกล้เคียง ภายในรัศมีแปดกิโลเมตรจากจุดอ้างอิง สนามบิน	
988	แผนฉุกเฉินของสนามบินต้องปฏิบัติตามหลัก มนุษยปัจจัย ทั้งนี้ เพื่อให้แน่ใจว่า มีการ ตอบสนองอย่างเหมาะสมจากหน่วยงานทั้งหมดที่ เกี่ยวข้องซึ่งเข้าร่วมในการปฏิบัติการต่อเหตุ ฉุกเฉิน	961	แผนฉุกเฉินของสนามบินต้องปฏิบัติตามหลัก มนุษยปัจจัย ทั้งนี้ เพื่อให้แน่ใจว่า มีการ ตอบสนองอย่างเหมาะสมจากหน่วยงานทั้งหมดที่ เกี่ยวข้องซึ่งเข้าร่วมในการปฏิบัติการต่อเหตุ ฉุกเฉิน	คงเดิม
	๑. ศูนย์ปฏิบัติการฉุกเฉินและศูนย์บัญชาการ เคลื่อนที่		๑. ศูนย์ปฏิบัติการฉุกเฉินและศูนย์บัญชาการ เคลื่อนที่	คงเดิม
989	สนามบินต้องจัดให้มีศูนย์ปฏิบัติการฉุกเฉินประจำ สนามบินและศูนย์บัญชาการเคลื่อนที่สำหรับการ ใช้งานระหว่างเหตุฉุกเฉิน	962	สนามบินต้องจัดให้มีศูนย์ปฏิบัติการฉุกเฉินประจำ สนามบินและศูนย์บัญชาการเคลื่อนที่สำหรับการ ใช้งานระหว่างเหตุฉุกเฉิน	คงเดิม
990	ศูนย์ปฏิบัติการฉุกเฉินประจำสนามบินตามข้อ ๙๘๙ ต้องเป็นส่วนหนึ่งของสิ่งอำนวยความสะดวก ของสนามบินและมีหน้าที่รับผิดชอบต่อการ ประสานงานในภาพรวม และการสั่งการทั่วไปใน การตอบสนองต่อเหตุฉุกเฉิน	963	ศูนย์ปฏิบัติการฉุกเฉินประจำสนามบินตามข้อ ๙๖๒ ต้องเป็นส่วนหนึ่งของสิ่งอำนวยความสะดวก ของสนามบินและมีหน้าที่รับผิดชอบต่อการ ประสานงานในภาพรวม และการสั่งการทั่วไปใน การตอบสนองต่อเหตุฉุกเฉิน	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
991	ศูนย์บัญชาการเคลื่อนที่ตามข้อ ๙๘๙ ต้องมีศักยภาพในการเคลื่อนย้ายไปยังพื้นที่เกิดเหตุฉุกเฉินได้อย่างรวดเร็วเมื่อมีเหตุจำเป็นและต้องสามารถประสานการปฏิบัติงานในพื้นที่กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งหมดที่ตอบสนองต่อเหตุฉุกเฉิน	964	ศูนย์บัญชาการเคลื่อนที่ตามข้อ ๙๖๒ ต้องมีศักยภาพในการเคลื่อนย้ายไปยังพื้นที่เกิดเหตุฉุกเฉินได้อย่างรวดเร็วเมื่อมีเหตุจำเป็นและต้องสามารถประสานการปฏิบัติงานในพื้นที่กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งหมดที่ตอบสนองต่อเหตุฉุกเฉิน	คงเดิม
992	สนามบินต้องแต่งตั้งผู้มีอำนาจในการบัญชาการศูนย์ปฏิบัติการฉุกเฉิน และผู้มีอำนาจในการกำกับควบคุมศูนย์บัญชาการเคลื่อนที่ แล้วแต่กรณีของเหตุฉุกเฉิน รวมถึงจัดสรรบุคลากรตลอดจนทรัพยากรที่จำเป็นสำหรับการปฏิบัติการต่อเหตุฉุกเฉินด้วย	965	สนามบินต้องแต่งตั้งผู้มีอำนาจในการบัญชาการศูนย์ปฏิบัติการฉุกเฉิน และผู้มีอำนาจในการกำกับควบคุมศูนย์บัญชาการเคลื่อนที่ แล้วแต่กรณีของเหตุฉุกเฉิน รวมถึงจัดสรรบุคลากรตลอดจนทรัพยากรที่จำเป็นสำหรับการปฏิบัติการต่อเหตุฉุกเฉินด้วย	ปรับข้อความตาม Annex 14 9.1.10 Recommendation.— A person should be assigned to assume control of the emergency operations centre and, when appropriate, another person the command post.
	๒. ระบบการสื่อสาร		๒. ระบบการสื่อสาร	คงเดิม
993	สนามบินต้องจัดให้มีระบบการสื่อสารที่เหมาะสมและเพียงพอในการติดต่อสื่อสารระหว่างศูนย์ปฏิบัติการฉุกเฉิน ศูนย์บัญชาการเคลื่อนที่ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ให้สอดคล้องกับแผนฉุกเฉินและความต้องการเฉพาะของสนามบิน	966	สนามบินต้องจัดให้มีระบบการสื่อสารที่เหมาะสมและเพียงพอในการติดต่อสื่อสารระหว่างศูนย์ปฏิบัติการฉุกเฉิน ศูนย์บัญชาการเคลื่อนที่ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ให้สอดคล้องกับแผนฉุกเฉินและความต้องการเฉพาะของสนามบิน	คงเดิม
	๓. การซ่อมแผนฉุกเฉินของสนามบิน		๓. การซ่อมแผนฉุกเฉินของสนามบิน	คงเดิม
994	แผนฉุกเฉินของสนามบินต้องกำหนดขั้นตอนในการซ่อมของแผนฉุกเฉินของสนามบินตามรอบระยะเวลา รวมถึงขั้นตอนในการประเมินผลการซ่อมแผนฉุกเฉินเพื่อการปรับปรุงประสิทธิภาพของแผนฉุกเฉินนั้นด้วย	967	แผนฉุกเฉินของสนามบินต้องกำหนดขั้นตอนในการซ่อมของแผนฉุกเฉินของสนามบินตามรอบระยะเวลา รวมถึงขั้นตอนในการประเมินผลการซ่อมแผนฉุกเฉินเพื่อการปรับปรุงประสิทธิภาพของแผนฉุกเฉินนั้นด้วย	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
995	<p>สนามบินต้องทำการซ้อมแผนฉุกเฉินของสนามบินดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) การซ้อมแผนฉุกเฉินของสนามบินเต็มรูปแบบ (full-scale exercise) อย่างน้อยหนึ่งครั้ง ทุกรอบระยะเวลาสองปี เพื่อให้มั่นใจว่าแผนฉุกเฉินมีความพร้อมและเพียงพอในการรองรับเหตุฉุกเฉินรูปแบบต่าง ๆ</p> <p>(๒) การซ้อมแผนฉุกเฉินของสนามบินบางส่วน (partial emergency exercise) ในปีที่ไม่ได้มีการซ้อมแผนฉุกเฉินเต็มรูปแบบตาม (๑) เพื่อให้มั่นใจว่าข้อบกพร่องใด ๆ ที่ตรวจพบระหว่างการซ้อมแผนฉุกเฉินเต็มรูปแบบจะได้รับการแก้ไขปรับปรุง และให้มั่นใจว่าหน่วยงานและองค์ประกอบต่าง ๆ ของแผนฉุกเฉินของสนามบินมีความพร้อมและเพียงพอในการตอบสนองต่อเหตุฉุกเฉิน เช่น ระบบการสื่อสาร</p> <p>(๓) การซ้อมแผนฉุกเฉินของสนามบินบนโต๊ะจำลองสถานการณ์ (tabletop exercise) อย่างสม่ำเสมอทุกหกเดือน ยกเว้นช่วงเวลาที่มีการซ้อมแผนฉุกเฉินของสนามบินเต็มรูปแบบตาม (๑)</p> <p>ให้สนามบินทบทวนผลการซ้อมแผนฉุกเฉินตามวรรคหนึ่งหรือทบทวนแผนฉุกเฉินของสนามบิน หลังจากเหตุฉุกเฉินที่เกิดขึ้นจริงเพื่อแก้ไขข้อบกพร่องที่พบในระหว่างการฝึกซ้อมหรือจากเหตุฉุกเฉินที่เกิดขึ้นจริง และจัดเก็บบันทึกผลการประเมินการซ้อมแผนฉุกเฉินของสนามบินไว้ด้วย</p>	968	<p>สนามบินต้องทำการซ้อมแผนฉุกเฉินของสนามบินดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) การซ้อมแผนฉุกเฉินของสนามบินเต็มรูปแบบ (full-scale exercise) อย่างน้อยหนึ่งครั้ง ทุกรอบระยะเวลาสองปี เพื่อให้มั่นใจว่าแผนฉุกเฉินมีความพร้อมและเพียงพอในการรองรับเหตุฉุกเฉินรูปแบบต่าง ๆ</p> <p>(๒) การซ้อมแผนฉุกเฉินของสนามบินบางส่วน (partial emergency exercise) ในปีที่ไม่ได้มีการซ้อมแผนฉุกเฉินเต็มรูปแบบตาม (๑) เพื่อให้มั่นใจว่าข้อบกพร่องใด ๆ ที่ตรวจพบระหว่างการซ้อมแผนฉุกเฉินเต็มรูปแบบจะได้รับการแก้ไขปรับปรุง และให้มั่นใจว่าหน่วยงานและองค์ประกอบต่าง ๆ ของแผนฉุกเฉินของสนามบินมีความพร้อมและเพียงพอในการตอบสนองต่อเหตุฉุกเฉิน เช่น ระบบการสื่อสาร</p> <p>(๓) การซ้อมแผนฉุกเฉินของสนามบินบนโต๊ะจำลองสถานการณ์ (tabletop exercise) อย่างสม่ำเสมอทุกหกเดือน ยกเว้นช่วงเวลาที่มีการซ้อมแผนฉุกเฉินของสนามบินเต็มรูปแบบตาม (๑)</p> <p>ให้สนามบินทบทวนผลการซ้อมแผนฉุกเฉินตามวรรคหนึ่งหรือทบทวนแผนฉุกเฉินของสนามบิน หลังจากเหตุฉุกเฉินที่เกิดขึ้นจริงเพื่อแก้ไขข้อบกพร่องที่พบในระหว่างการฝึกซ้อมหรือจากเหตุฉุกเฉินที่เกิดขึ้นจริง และจัดเก็บบันทึกผลการประเมินการซ้อมแผนฉุกเฉินของสนามบินไว้ด้วย</p>	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
	๔. เหตุฉุกเฉินในสภาพแวดล้อมที่ยากลำบาก		๔. เหตุฉุกเฉินในสภาพแวดล้อมที่ยากลำบาก	คงเดิม
996	กรณีที่สนามบินตั้งอยู่ใกล้สภาพแวดล้อมที่ยากลำบากในการเข้าถึง เช่น ใกล้กับแหล่งน้ำหนอง ภูเขา ป่าทึบ ทะเลสาบ คลอง บึง ทะเล หรือกรณีมีส่วนที่มีนัยสำคัญของการปฏิบัติการบินขึ้นหรือร่อนลง ณ สนามบิน ผ่านเหนือบริเวณที่ยากลำบากในการเข้าถึงดังกล่าว แผนฉุกเฉินของสนามบินต้องระบุถึงความพร้อมในการจัดให้มีบริการกู้ภัยที่มีความเชี่ยวชาญเฉพาะทาง ขั้นตอนในการปฏิบัติงานและการประสานงานกับหน่วยบริการกู้ภัยที่มีความเชี่ยวชาญเฉพาะทางที่เหมาะสมดังกล่าว รวมทั้งมีการทำข้อตกลงร่วมกับหน่วยงานดังกล่าว เพื่อการตอบสนองต่อเหตุฉุกเฉินตามที่แผนฉุกเฉินของสนามบินระบุไว้	969	กรณีที่สนามบินตั้งอยู่ใกล้สภาพแวดล้อมที่ยากลำบากในการเข้าถึง เช่น ใกล้กับแหล่งน้ำหนอง ภูเขา ป่าทึบ ทะเลสาบ คลอง บึง ทะเล หรือกรณีมีส่วนที่มีนัยสำคัญของการปฏิบัติการ บิน วิ่งขึ้นหรือร่อนบิน ลง ณ สนามบิน ผ่านเหนือบริเวณที่ยากลำบากในการเข้าถึงดังกล่าว แผนฉุกเฉินของสนามบินต้องระบุถึงความพร้อมในการจัดให้มีบริการกู้ภัยที่มีความเชี่ยวชาญเฉพาะทาง ขั้นตอนในการปฏิบัติงานและการประสานงานกับหน่วยบริการกู้ภัยที่มีความเชี่ยวชาญเฉพาะทางที่เหมาะสมดังกล่าว รวมทั้งมีการทำข้อตกลงร่วมกับหน่วยงานดังกล่าว เพื่อการตอบสนองต่อเหตุฉุกเฉินตามที่แผนฉุกเฉินของสนามบินระบุไว้	1. ใช้คำว่า “วิ่งขึ้นหรือบินลง” ให้สอดคล้องกันทั้งฉบับ 2. ปรับข้อความตาม Annex 14 9.1.14 The plan shall include the ready availability of, and coordination with, appropriate specialist rescue services to be able to respond to emergencies where an aerodrome is located close to water and/or swampy areas and where a significant portion of approach or departure operations takes place over these areas.
997	สนามบินตามข้อ ๙๖๖ ต้องจัดให้มีการฝึกซ้อมและประเมินผลการฝึกซ้อมบริการกู้ภัยที่มีความเชี่ยวชาญเฉพาะทางในการเข้าถึงพื้นที่หรือภูมิภาคที่ยากในการเข้าถึงและการตอบสนองต่อเหตุฉุกเฉินตามรอบระยะเวลาอย่างสม่ำเสมอ	970	สนามบินตามข้อ ๙๖๙ ต้องจัดให้มีการฝึกซ้อมและประเมินผลการฝึกซ้อมบริการกู้ภัยที่มีความเชี่ยวชาญเฉพาะทางในการเข้าถึงพื้นที่หรือภูมิภาคที่ยากในการเข้าถึงและการตอบสนองต่อเหตุฉุกเฉินตามรอบระยะเวลาอย่างสม่ำเสมอ	คงเดิม
998	สนามบินที่ตั้งอยู่ใกล้สภาพแวดล้อมที่ยากลำบากในการเข้าถึงต้องจัดให้มีการประเมินการเข้าถึงพื้นที่บริเวณแนวการบินขึ้นและร่อนลงของอากาศยาน ภายในระยะหนึ่งพันเมตรจากหัวทางวิ่งทุกด้าน เพื่อหาทางเลือกต่าง ๆ ที่สามารถใช้ได้สำหรับการปฏิบัติการเข้าช่วยเหลือเมื่อเกิดเหตุฉุกเฉิน	971	สนามบินที่ตั้งอยู่ใกล้สภาพแวดล้อมที่ยากลำบากในการเข้าถึงต้องจัดให้มีการประเมินการเข้าถึงพื้นที่บริเวณแนวการ บิน วิ่งขึ้นและ ร่อนบิน ลงของอากาศยาน ภายในระยะหนึ่งพันเมตรจากหัวทางวิ่งทุกด้าน เพื่อหาทางเลือกต่าง ๆ ที่สามารถใช้ได้สำหรับการปฏิบัติการเข้าช่วยเหลือเมื่อเกิดเหตุฉุกเฉิน	ใช้คำว่า “วิ่งขึ้นและบินลง” ให้สอดคล้องกันทั้งฉบับ

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
999	<p>ในส่วนนี้</p> <p>“เวลาตอบสนอง” หมายความว่า ระยะเวลาตั้งแต่หน่วยบริการดับเพลิงและกู้ภัยอากาศยานได้รับแจ้งเหตุฉุกเฉินจนกระทั่งถึงเวลาที่รถดับเพลิงและกู้ภัยอากาศยานคันแรกหรือกลุ่มแรกถึงจุดที่จะปฏิบัติการดับเพลิงและกู้ภัยและสามารถฉีดสารละลายโฟมในอัตราไม่น้อยกว่าร้อยละห้าสิบของอัตราฉีดที่กำหนดไว้ในตารางที่ ๓๓</p> <p>“สภาพทัศนวิสัยและสภาพพื้นผิวที่เหมาะสม” หมายความว่า สภาพที่เป็นเวลากลางวัน ทัศนวิสัยดี ไม่มีฝนตกและพื้นผิวปราศจากสิ่งปนเปื้อน เช่น น้ำขัง ในเส้นทางปกติที่ใช้ตอบสนอง</p>	972	<p>ในส่วนนี้</p> <p>“เวลาตอบสนอง” หมายความว่า ระยะเวลาตั้งแต่หน่วยบริการดับเพลิงและกู้ภัยอากาศยานได้รับแจ้งเหตุฉุกเฉินจนกระทั่งถึงเวลาที่รถดับเพลิงและกู้ภัยอากาศยานคันแรกหรือกลุ่มแรกถึงจุดที่จะปฏิบัติการดับเพลิงและกู้ภัยและสามารถฉีดสารละลายโฟมในอัตราไม่น้อยกว่าร้อยละห้าสิบของอัตราฉีดที่กำหนดไว้ในตารางที่ ๓๓</p> <p>“สภาพทัศนวิสัยและสภาพพื้นผิวที่เหมาะสม” หมายความว่า สภาพที่เป็นเวลากลางวัน ทัศนวิสัยดี ไม่มีฝนตกและพื้นผิวปราศจากสิ่งปนเปื้อน เช่น น้ำขัง ในเส้นทางปกติที่ใช้ตอบสนอง</p>	ตัดคำว่า “และกู้ภัย” ออก เนื่องจาก เวลาตอบสนอง จะพิจารณาเพียงแค่รถดับเพลิงเท่านั้น (first responding vehicle(s))
	๑. บททั่วไป		๑. บททั่วไป	คงเดิม

ชื่อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ชื่อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
1000	การดับเพลิงและกู้ภัยตามความในส่วนนี้ ให้เป็นไปเพื่อวัตถุประสงค์หลักในการช่วยชีวิตคนในเหตุการณ์อากาศยานประสบอุบัติเหตุหรืออุบัติเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นในสนามบินหรือบริเวณใกล้เคียงสนามบิน ตลอดจนช่วยสร้างสภาพและรักษาสภาพการมีชีวิตรอด ทำให้มีเส้นทางออกให้ผู้ประสบเหตุสามารถหนีรอด และช่วยชีวิตผู้ประสบเหตุที่ไม่สามารถหนีได้เอง การกู้ภัยอาจจำเป็นต้องใช้อุปกรณ์หรือบุคลากรนอกเหนือจากอุปกรณ์หรือบุคลากรหลักสำหรับวัตถุประสงค์ของการดับเพลิงและกู้ภัย ทั้งนี้ ปัจจัยที่สำคัญที่สุดในการกู้ภัยอย่างมีประสิทธิภาพในกรณีอากาศยานประสบอุบัติเหตุที่มีผู้รอดชีวิต ประกอบด้วยการฝึกอบรม ประสิทธิภาพของอุปกรณ์ และความรวดเร็วของบุคลากรในการใช้อุปกรณ์ดับเพลิงและกู้ภัย	973	การดับเพลิงและกู้ภัยตามความในส่วนนี้ ให้เป็นไปเพื่อวัตถุประสงค์หลักในการช่วยชีวิตคนในเหตุการณ์อากาศยานประสบอุบัติเหตุหรืออุบัติเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นในสนามบินหรือบริเวณใกล้เคียงสนามบิน ตลอดจนช่วยสร้างสภาพและรักษาสภาพการมีชีวิตรอด ทำให้มีเส้นทางออกให้ผู้ประสบเหตุสามารถหนีรอด และช่วยชีวิตผู้ประสบเหตุที่ไม่สามารถหนีได้เอง การกู้ภัยอาจจำเป็นต้องใช้อุปกรณ์หรือบุคลากรนอกเหนือจากอุปกรณ์หรือบุคลากรหลักสำหรับวัตถุประสงค์ของการดับเพลิงและกู้ภัย ทั้งนี้ ปัจจัยที่สำคัญที่สุดในการกู้ภัยอย่างมีประสิทธิภาพในกรณีอากาศยานประสบอุบัติเหตุที่มีผู้รอดชีวิต ประกอบด้วยการฝึกอบรม ประสิทธิภาพของอุปกรณ์ และความรวดเร็วของบุคลากรในการใช้อุปกรณ์ดับเพลิงและกู้ภัย <u>ทั้งนี้ มาตรฐานเกี่ยวกับการดับเพลิงอาคาร การดับเพลิงถังเก็บน้ำมันเชื้อเพลิง หรือการปูโฟมบนทางวิ่ง ไม่นำมาใช้บังคับกับการดับเพลิงอากาศยาน</u>	แก้ไขข้อความให้สอดคล้องกับ Annex 14 9.2 Introductory Note. The most important factors bearing on effective rescue in a survivable aircraft accident are: the training received, the effectiveness of the equipment and the speed with which personnel and equipment designated for rescue and firefighting purposes can be put into use. Requirements to combat building and fuel farm fires, or to deal with foaming of runways, are not taken into account. (ลบ Introductory Note paragraph one ออก)
	๒. การนำไปใช้		๒. การนำไปใช้	คงเดิม

ชื่อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ชื่อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
1001	<p>สนามบินต้องจัดให้มีบริการดับเพลิงและกู้ภัยพร้อมอุปกรณ์ที่มีประสิทธิภาพและบุคลากรที่มีความรู้ความสามารถในจำนวนที่เพียงพอประจำที่สนามบินและพื้นที่รับผิดชอบบริเวณใกล้เคียงสนามบิน</p> <p>บริการดับเพลิงและกู้ภัยของสนามบินตามวรรคหนึ่งอาจมอบหมายให้หน่วยงานราชการหรือเอกชนที่มีที่ตั้งและอุปกรณ์ที่เหมาะสมดำเนินการแทนก็ได้ โดยปกติสถานีดับเพลิงซึ่งเป็นที่อยู่ของหน่วยงานเหล่านี้จะตั้งอยู่ในเขตสนามบิน อย่างไรก็ตาม สถานีดับเพลิงที่อยู่นอกเขตสนามบินก็สามารถทำได้ หากเวลาตอบสนองเป็นไปตามที่กำหนดไว้ในข้อกำหนดนี้</p>	974	<p>สนามบินต้องจัดให้มีบริการดับเพลิงและกู้ภัยพร้อมอุปกรณ์ที่มีประสิทธิภาพและบุคลากรที่มีความรู้ความสามารถในจำนวนที่เพียงพอประจำที่สนามบินและพื้นที่รับผิดชอบบริเวณใกล้เคียงสนามบิน</p> <p>บริการดับเพลิงและกู้ภัยของสนามบินตามวรรคหนึ่งอาจมอบหมายให้หน่วยงานราชการหรือเอกชนที่มีที่ตั้งและอุปกรณ์ที่เหมาะสมดำเนินการแทนก็ได้ โดยปกติสถานีดับเพลิงซึ่งเป็นที่อยู่ของหน่วยงานเหล่านี้จะตั้งอยู่ในเขตสนามบิน อย่างไรก็ตาม สถานีดับเพลิงที่อยู่นอกเขตสนามบินก็สามารถทำได้ หากเวลาตอบสนองเป็นไปตามที่กำหนดไว้ในข้อกำหนดนี้</p>	<p>ปรับข้อความตาม Annex 14</p> <p>9.2.1 Rescue and firefighting equipment and services shall be provided at an aerodrome.</p>
1002	<p>กรณีที่สนามบินตั้งอยู่ใกล้สภาพแวดล้อมที่ยากลำบากในการเข้าถึง เช่น ใกล้กับแหล่งน้ำหนอง ภูเขา ป่าทึบ ทะเลสาบ คลอง บึง ทะเล หรือกรณีมีส่วนที่มียุทธศาสตร์สำคัญของการปฏิบัติการบินขึ้นหรือร่อนลง ณ สนามบิน ผ่านเหนือบริเวณที่ยากลำบากในการเข้าถึงพื้นที่ดังกล่าว สนามบินต้องจัดให้มีหน่วยบริการกู้ภัยที่มีความเชี่ยวชาญเฉพาะทาง ตลอดจนอุปกรณ์ดับเพลิงที่เหมาะสมต่ออันตรายและความเสี่ยงในการเข้าตอบสนองต่อเหตุฉุกเฉิน ทั้งนี้ เป็นไปเพื่อวัตถุประสงค์ในการวางแผนและใช้งานอุปกรณ์ช่วยชีวิตผู้ประสบภัยในน้ำที่จำเป็นเพื่อที่จะสามารถออกช่วยเหลือให้รวดเร็วที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้ โดยให้</p>	975	<p>กรณีที่สนามบินตั้งอยู่ใกล้สภาพแวดล้อมที่ยากลำบากในการเข้าถึง เช่น ใกล้กับแหล่งน้ำหนอง ภูเขา ป่าทึบ ทะเลสาบ คลอง บึง ทะเล หรือกรณีมีส่วนที่มียุทธศาสตร์สำคัญของการปฏิบัติการบิน วิ้งขึ้นหรือร่อนบินลง ณ สนามบิน ผ่านเหนือบริเวณที่ยากลำบากในการเข้าถึงพื้นที่ดังกล่าว สนามบินต้องจัดให้มีหน่วยบริการกู้ภัยที่มีความเชี่ยวชาญเฉพาะทาง ตลอดจนอุปกรณ์ดับเพลิงที่เหมาะสมต่ออันตรายและความเสี่ยงในการเข้าตอบสนองต่อเหตุฉุกเฉิน ทั้งนี้ เป็นไปเพื่อวัตถุประสงค์ในการวางแผนและใช้งานอุปกรณ์ช่วยชีวิตผู้ประสบภัยในน้ำที่จำเป็นเพื่อที่จะสามารถออกช่วยเหลือให้รวดเร็วที่สุดเท่าที่จะ</p>	<p>1. ใช้คำว่า “วิ้งขึ้นหรือบินลง” ให้สอดคล้องกันทั้งฉบับ</p> <p>2. แก้ไขคำว่า “อากาศยาน” เป็นคำว่า “เครื่องบิน” ให้ตรงกับ Annex 14 ที่ใช้คำว่า “aeroplane”</p>

ชื่อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ชื่อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
	มีจำนวนที่เหมาะสมกับขนาดอากาศยานที่ใหญ่ที่สุดที่ใช้สนามบินนั้น		เป็นไปได้ โดยให้มีจำนวนที่เหมาะสมกับขนาด อากาศยานเครื่องบิน ที่ใหญ่ที่สุดที่ใช้สนามบินนั้น	
	๓. ระดับการป้องกันด้านดับเพลิงและกู้ภัย		๓. ระดับการป้องกันด้านดับเพลิงและกู้ภัย	
1003	<p>สนามบินต้องจัดให้มีบริการดับเพลิงและกู้ภัยใน ระดับการป้องกันด้านดับเพลิงและกู้ภัย (level of protection) ที่เหมาะสมกับระดับชั้นของการ ดับเพลิงและกู้ภัย (aerodrome category for rescue and firefighting) ตามที่กำหนดไว้ใน ตารางที่ ๓๒ ทั้งนี้ ให้เป็นไปตามหลักการตามข้อ ๑๐๐๔ และข้อ ๑๐๐๕ ด้วย</p> <p>ความในวรรคหนึ่งไม่นำมาใช้บังคับกับ สนามบินที่มีจำนวนเที่ยวบินของอากาศยานที่อยู่ ในระดับชั้นของการดับเพลิงและกู้ภัยสูงสุด ต่ำ กว่าเจ็ดร้อยเที่ยวบินในรอบสามเดือนที่มีการ จราจรคับคั่งที่สุดติดต่อกัน ซึ่งสนามบินนั้น ต้องกำหนดให้มีระดับการป้องกันด้านดับเพลิง และกู้ภัยไม่น้อยกว่าหนึ่งระดับที่ต่ำกว่าระดับชั้น ของการดับเพลิงและกู้ภัยที่กำหนดไว้ในวรรคหนึ่ง</p>	976	<p>สนามบินต้องจัดให้มีบริการดับเพลิงและกู้ภัยใน ระดับการป้องกันด้านดับเพลิงและกู้ภัย (level of protection) ที่เหมาะสมกับระดับชั้นของการ ดับเพลิงและกู้ภัย (aerodrome category for rescue and firefighting) ตามที่กำหนดไว้ใน ตารางที่ ๓๒ ทั้งนี้ ให้เป็นไปตามหลักการตามข้อ ๙๗๗ และข้อ ๙๗๘ ด้วย</p> <p>ความในวรรคหนึ่งไม่นำมาใช้บังคับกับ สนามบินที่มีจำนวนเที่ยวบินของอากาศยาน เครื่องบินที่อยู่ในระดับชั้นของการดับเพลิงและ กู้ภัยสูงสุด ต่ำกว่าเจ็ดร้อยเที่ยวบินในรอบสาม เดือนที่มีการจราจรคับคั่งที่สุดติดต่อกัน ซึ่ง สนามบินนั้นต้องกำหนดให้มีระดับการป้องกัน ด้านดับเพลิงและกู้ภัยไม่น้อยกว่าหนึ่งระดับที่ต่ำ กว่าระดับชั้นของการดับเพลิงและกู้ภัยที่กำหนดไว้ ในวรรคหนึ่ง</p>	แก้ไขคำว่า “อากาศยาน” เป็นคำว่า “เครื่องบิน” ให้ตรงกับ Annex 14 ที่ใช้คำว่า “aeroplane”
ตาราง ที่ 32	ระดับชั้นของการดับเพลิงและกู้ภัยสำหรับ สนามบิน	ตาราง ที่ 32	ระดับชั้นของการดับเพลิงและกู้ภัยสำหรับ สนามบิน	แก้ไขคำว่า “อากาศยาน” เป็นคำว่า “เครื่องบิน” ให้ตรงกับ Annex 14 ที่ใช้คำว่า “aeroplane”

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
1004	ระดับชั้นของดับเพลิงและกักภัยสำหรับสนามบินให้พิจารณาจากตารางที่ ๓๒ และต้องขึ้นอยู่กับความยาวลำตัวอากาศยานที่ยาวที่สุดที่ใช้สนามบินดังกล่าวตามปกติและความกว้างของลำตัวของอากาศยานนั้น	977	ระดับชั้นของดับเพลิงและกักภัยสำหรับสนามบินให้พิจารณาจากตารางที่ ๓๒ และต้องขึ้นอยู่กับความยาวลำตัว อากาศยานเครื่องบิน ที่ยาวที่สุดที่ใช้สนามบินดังกล่าวตามปกติและความกว้างของลำตัวของ อากาศยานเครื่องบิน นั้น	แก้ไขคำว่า “อากาศยาน” เป็นคำว่า “เครื่องบิน” ให้ตรงกับ Annex 14 ที่ใช้คำว่า “aeroplane”
1005	ถ้าหลังจากที่เลือกระดับชั้นของการดับเพลิงและกักภัยสำหรับสนามบินให้เหมาะสมกับความยาวลำตัวอากาศยานที่ยาวที่สุดแล้ว ปรากฏว่าความกว้างของลำตัวอากาศยานมากกว่าความกว้างที่มากที่สุด ในตารางที่ ๓๒ คอลัมน์ที่ ๓ สำหรับระดับการป้องกันด้านดับเพลิงและกักภัยที่ได้จากความยาวโดยรวมของอากาศยานดังกล่าว ให้ใช้ระดับชั้นของการดับเพลิงและกักภัยที่สูงกว่าหนึ่งระดับ	978	ถ้าหลังจากที่เลือกระดับชั้นของการดับเพลิงและกักภัยสำหรับสนามบินให้เหมาะสมกับความยาวลำตัว อากาศยานเครื่องบิน ที่ยาวที่สุดแล้ว ปรากฏว่าความกว้างของลำตัว อากาศยานเครื่องบิน มากกว่าความกว้างที่มากที่สุด ในตารางที่ ๓๒ คอลัมน์ที่ (๓) สำหรับระดับการป้องกันด้านดับเพลิงและกักภัยที่ได้จากความยาวโดยรวมของ อากาศยานเครื่องบิน ดังกล่าว ให้ใช้ระดับชั้นของการดับเพลิงและกักภัยที่สูงกว่าหนึ่งระดับ	แก้ไขคำว่า “อากาศยาน” เป็นคำว่า “เครื่องบิน” ให้ตรงกับ Annex 14 ที่ใช้คำว่า “aeroplane”
1006	ในช่วงเวลาที่คาดว่ากิจกรรมหรือเที่ยวบินจะถูกปรับลดลง ระดับการป้องกันด้านดับเพลิงและกักภัยที่มีอยู่ต้องไม่น้อยกว่าระดับชั้นของการดับเพลิงและกักภัยที่ต้องการสำหรับประเภทของอากาศยานสูงสุดที่จะใช้บริการสนามบินในช่วงเวลานั้นโดยไม่คำนึงถึงจำนวนเที่ยวบิน	979	ในช่วงเวลาที่คาดว่ากิจกรรมหรือเที่ยวบินจะถูกปรับลดลง ระดับการป้องกันด้านดับเพลิงและกักภัยที่มีอยู่ต้องไม่น้อยกว่าระดับชั้นของการดับเพลิงและกักภัยที่ต้องการสำหรับประเภทของ อากาศยานเครื่องบิน สูงสุดที่จะใช้บริการสนามบินในช่วงเวลานั้นโดยไม่คำนึงถึงจำนวนเที่ยวบิน	แก้ไขคำว่า “อากาศยาน” เป็นคำว่า “เครื่องบิน” ให้ตรงกับ Annex 14 ที่ใช้คำว่า “aeroplane”

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
1007	สนามบินที่มีการให้บริการเฮลิคอปเตอร์ต้องจัดให้มีระดับการป้องกันด้านดับเพลิงและกู้ภัย (level of protection) ซึ่งขึ้นอยู่กับความยาวสูงสุดของเฮลิคอปเตอร์ที่ใช้งานสนามบินนั้น และต้องสอดคล้องกับระดับขั้นของการดับเพลิงและกู้ภัยสำหรับสนามบินเฮลิคอปเตอร์ ตามตารางที่ ๓๓ ด้วย		สนามบินที่มีการให้บริการเฮลิคอปเตอร์ต้องจัดให้มีระดับการป้องกันด้านดับเพลิงและกู้ภัย (level of protection) ซึ่งขึ้นอยู่กับความยาวสูงสุดของเฮลิคอปเตอร์ที่ใช้งานสนามบินนั้น และต้องสอดคล้องกับระดับขั้นของการดับเพลิงและกู้ภัยสำหรับสนามบินเฮลิคอปเตอร์ ตามตารางที่ ๓๓ ด้วย	ตัดออก เพราะส่วนนี้ใช้สำหรับมาตรฐานสนามบินเฮลิคอปเตอร์ ที่จะแยกออกไปเป็นข้อกำหนดของ กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบินเฮลิคอปเตอร์ อีกฉบับ
ตาราง ที่ 33	ระดับขั้นของการดับเพลิงและกู้ภัยสำหรับสนามบินที่มีการให้บริการเฮลิคอปเตอร์		ระดับขั้นของการดับเพลิงและกู้ภัยสำหรับสนามบินที่มีการให้บริการเฮลิคอปเตอร์	ตัดออก เพราะส่วนนี้ใช้สำหรับมาตรฐานสนามบินเฮลิคอปเตอร์ ที่จะแยกออกไปเป็นข้อกำหนดของ กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบินเฮลิคอปเตอร์ อีกฉบับ
1008	ในช่วงเวลาที่สนามบินที่มีการให้บริการเฮลิคอปเตอร์รองรับการปฏิบัติการบินของเฮลิคอปเตอร์ที่มีขนาดเล็กกว่าขนาดของเฮลิคอปเตอร์ที่ใช้งานเป็นประจำ ระดับการป้องกันด้านดับเพลิงและกู้ภัยสำหรับสนามบินที่มีการให้บริการเฮลิคอปเตอร์ อาจลดลงจากระดับขั้นของการดับเพลิงและกู้ภัยสำหรับสนามบินเฮลิคอปเตอร์สูงสุดที่กำหนดไว้ในเวลานั้น		ในช่วงเวลาที่สนามบินที่มีการให้บริการเฮลิคอปเตอร์รองรับการปฏิบัติการบินของเฮลิคอปเตอร์ที่มีขนาดเล็กกว่าขนาดของเฮลิคอปเตอร์ที่ใช้งานเป็นประจำ ระดับการป้องกันด้านดับเพลิงและกู้ภัยสำหรับสนามบินที่มีการให้บริการเฮลิคอปเตอร์ อาจลดลงจากระดับขั้นของการดับเพลิงและกู้ภัยสำหรับสนามบินเฮลิคอปเตอร์สูงสุดที่กำหนดไว้ในเวลานั้น	ตัดออก เพราะส่วนนี้ใช้สำหรับมาตรฐานสนามบินเฮลิคอปเตอร์ ที่จะแยกออกไปเป็นข้อกำหนดของ กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบินเฮลิคอปเตอร์ อีกฉบับ
	๔. สารดับเพลิง		๔. สารดับเพลิง	คงเดิม
1009	สนามบินต้องจัดให้มีสารดับเพลิงหลัก (principal agents) และสารดับเพลิงขั้นต้น (complementary agents) ไว้ให้บริการที่สนามบิน	980	สนามบินต้องจัดให้มีสารดับเพลิงหลัก (principal agents) และสารดับเพลิงขั้นต้น (complementary agents) ไว้ให้บริการที่สนามบิน	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
1010	สนามบินต้องเลือกใช้สารดับเพลิงหลัก ประเภทใดประเภทหนึ่ง ดังต่อไปนี้ (๑) โฟมที่มีคุณสมบัติขั้นต่ำเกี่ยวกับความสามารถในการดับเพลิงระดับเอ (๒) โฟมที่มีคุณสมบัติขั้นต่ำเกี่ยวกับความสามารถในการดับเพลิงระดับบี (๓) โฟมที่มีคุณสมบัติขั้นต่ำเกี่ยวกับความสามารถในการดับเพลิงระดับซี (๔) โฟมที่มีคุณสมบัติขั้นต่ำเกี่ยวกับความสามารถในการดับเพลิงระดับเอ บี หรือ ซี ร่วมกัน	981	สนามบินต้องเลือกใช้สารดับเพลิงหลัก ประเภทใดประเภทหนึ่ง ดังต่อไปนี้ (๑) โฟมที่มีคุณสมบัติขั้นต่ำเกี่ยวกับความสามารถในการดับเพลิงระดับเอ (๒) โฟมที่มีคุณสมบัติขั้นต่ำเกี่ยวกับความสามารถในการดับเพลิงระดับบี (๓) โฟมที่มีคุณสมบัติขั้นต่ำเกี่ยวกับความสามารถในการดับเพลิงระดับซี (๔) โฟมที่มีคุณสมบัติขั้นต่ำเกี่ยวกับความสามารถในการดับเพลิงระดับเอ บี หรือ ซี ร่วมกัน	คงเดิม
1011	สนามบินที่มีระดับขั้นของการดับเพลิงและกู้ภัยสำหรับสนามบิน ระดับ ๑ ถึง ระดับ ๓ ตามตารางที่ ๓๒ ต้องใช้สารดับเพลิงหลักที่มีคุณสมบัติขั้นต่ำเกี่ยวกับความสามารถในการดับเพลิงระดับบีหรือระดับซี ตามข้อ ๑๐๑๐ (๒) หรือ (๓) แล้วแต่กรณี	982	สนามบินที่มีระดับขั้นของการดับเพลิงและกู้ภัยสำหรับสนามบิน ระดับ ๑ ถึง ระดับ ๓ ตามตารางที่ ๓๒ ต้องใช้สารดับเพลิงหลักที่มีคุณสมบัติขั้นต่ำเกี่ยวกับความสามารถในการดับเพลิงระดับบีหรือระดับซี ตามข้อ ๙๘๑ (๒) หรือ (๓) แล้วแต่กรณี	คงเดิม
1012	นอกจากสารดับเพลิงหลักตามข้อ ๑๐๑๐ และข้อ ๑๐๑๑ สนามบินต้องจัดให้มีสารดับเพลิงขั้นต้นชนิดผงเคมีแห้งที่เหมาะสมสำหรับการดับเพลิงประเภทไฮโดรคาร์บอน และต้องมีการทดสอบการใช้งานอย่างสม่ำเสมอ รวมทั้งทดสอบด้วยว่าสามารถใช้งานร่วมกับสารดับเพลิงหลักได้	983	นอกจากสารดับเพลิงหลักตามข้อ ๙๘๑ และข้อ ๙๘๒ สนามบินต้องจัดให้มีสารดับเพลิงขั้นต้นชนิดผงเคมีแห้งที่เหมาะสมสำหรับการดับเพลิงประเภทไฮโดรคาร์บอน และต้องมีการทดสอบการใช้งานอย่างสม่ำเสมอ รวมทั้งทดสอบด้วยว่าสามารถใช้งานร่วมกับสารดับเพลิงหลักได้	แก้ไขข้อความตาม Annex 14 9.2.10 Recommendation.— The complementary extinguishing agent should be a dry chemical powder suitable for extinguishing hydrocarbon fires. Note 1.— When selecting dry chemical powders for use with foam, care must be exercised to ensure compatibility.

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
1013	ปริมาณน้ำในการทำสารละลายโฟมและปริมาณสารดับเพลิงขั้นต่ำที่จะจัดให้มีในรถดับเพลิงอากาศยาน ต้องเป็นไปตามระดับชั้นของการดับเพลิงและกู้ภัยสำหรับสนามบินที่กำหนดตามข้อ ๑๐๐๓ ถึงข้อ ๑๐๐๕ และตารางที่ ๓๔ ความในวรรคหนึ่งไม่นำมาใช้บังคับกับสนามบินที่มีระดับชั้นของการดับเพลิงและกู้ภัยสำหรับสนามบินระดับ ๑ และระดับ ๒ ซึ่งปริมาณน้ำอาจแทนที่ด้วยสารดับเพลิงขั้นต่ำได้ถึงร้อยละหนึ่งร้อย	984	ปริมาณน้ำในการทำสารละลายโฟมและปริมาณสารดับเพลิงขั้นต่ำที่จะจัดให้มีในรถดับเพลิงอากาศยาน ต้องเป็นไปตามระดับชั้นของการดับเพลิงและกู้ภัยสำหรับสนามบินที่กำหนดตามข้อ ๙๗๖ ถึงข้อ ๙๗๘ และตารางที่ ๓๓ ความในวรรคหนึ่งไม่นำมาใช้บังคับกับสนามบินที่มีระดับชั้นของการดับเพลิงและกู้ภัยสำหรับสนามบินระดับ ๑ และระดับ ๒ ซึ่งปริมาณน้ำอาจแทนที่ด้วยสารดับเพลิงขั้นต่ำได้ถึงร้อยละหนึ่งร้อย	คงเดิม
ตาราง ที่ 34	ปริมาณสารดับเพลิงขั้นต่ำที่สามารถใช้งานได้ คอลัมน์ ๕ ๑๒,๒๐๐	ตาราง ที่ 33	ปริมาณสารดับเพลิงขั้นต่ำที่สามารถใช้งานได้ คอลัมน์ ๕ ๑๑,๒๐๐ <u>หมายเหตุ ปริมาณน้ำที่แสดงในคอลัมน์ที่ ๒ ๔ และ ๖ คำนวณจากความยาวเฉลี่ยของอากาศยานในแต่ละระดับชั้น</u>	เพิ่มหมายเหตุได้ตารางตาม Annex 14 Table 9-2 Note.— The quantities of water shown in columns 2, 4 and 6 are based on the average overall length of aeroplanes in a given category.
1014	เพื่อวัตถุประสงค์ของการทดแทนสารดับเพลิงสารดับเพลิงขั้นต้นหนึ่งกิโลกรัม ให้คำนวณเทียบเท่ากับน้ำปริมาตรหนึ่งลิตร สำหรับการทำให้สารละลายโฟมที่มีคุณสมบัติระดับเอ ปริมาณน้ำที่กำหนดสำหรับการทำสารละลายโฟม ต้องคาดคะเนจากอัตราการใช้งานในอัตรา ดังต่อไปนี้ (๑) แปะจุดสองลิตรต่อนาที่ต่อตารางเมตร สำหรับโฟมที่มีคุณสมบัติระดับเอ	985	เพื่อวัตถุประสงค์ของการทดแทนสารดับเพลิงสารดับเพลิงขั้นต้นหนึ่งกิโลกรัม ให้คำนวณเทียบเท่ากับน้ำปริมาตรหนึ่งลิตร สำหรับการทำให้สารละลายโฟมที่มีคุณสมบัติระดับเอ ปริมาณน้ำที่กำหนดสำหรับการทำสารละลายโฟม ต้องคาดคะเนจากอัตราการใช้งานในอัตรา ดังต่อไปนี้ (๑) แปะจุดสองลิตรต่อนาที่ต่อตารางเมตร สำหรับโฟมที่มีคุณสมบัติระดับเอ	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
	(๒) ห้าจุดห้าลิตรต่อนาฬิกาต่อตารางเมตร สำหรับโพนที่มีคุณสมบัติระดับบี (๓) สามจุดเจ็ดห้าลิตรต่อนาฬิกาต่อตารางเมตร สำหรับโพนที่มีคุณสมบัติระดับซี เมื่อมีการใช้สารดับเพลิงชนิดอื่น ๆ ต้องทำการตรวจสอบสัดส่วนการทดแทนด้วย		(๒) ห้าจุดห้าลิตรต่อนาฬิกาต่อตารางเมตร สำหรับโพนที่มีคุณสมบัติระดับบี (๓) สามจุดเจ็ดห้าลิตรต่อนาฬิกาต่อตารางเมตร สำหรับโพนที่มีคุณสมบัติระดับซี เมื่อมีการใช้สารดับเพลิงชนิดอื่น ๆ ต้องทำการตรวจสอบสัดส่วนการทดแทนด้วย	
1015	สนามบินที่มีการวางแผนจะให้บริการแก่ อากาศยานที่มีขนาดใหญ่กว่าขนาดโดยเฉลี่ยของ ระดับชั้นของการดับเพลิงและกู้ภัยที่กำหนดไว้ สนามบินต้องทำการคำนวณปริมาณน้ำใหม่อีกครั้ง และปริมาณน้ำในการทำสารละลายโพนและอัตรา การฉีดสารละลายโพนต้องเพิ่มขึ้นให้สอดคล้อง ตามไปด้วย	986	สนามบินที่มีการวางแผนจะให้บริการแก่ อากาศยานเครื่องบิน ที่มีขนาดใหญ่กว่าขนาดโดย เฉลี่ยของระดับชั้นของการดับเพลิงและกู้ภัยที่ กำหนดไว้ สนามบินต้องทำการคำนวณปริมาณน้ำ ใหม่อีกครั้ง และปริมาณน้ำในการทำสารละลาย โพนและอัตราการฉีดสารละลายโพนต้องเพิ่มขึ้น ให้สอดคล้องตามไปด้วย	แก้ไขคำว่า “อากาศยาน” เป็นคำว่า “เครื่องบิน” ให้ตรงกับ Annex 14 ที่ใช้คำว่า “aeroplane”
1016	ปริมาณโพนเข้มข้นที่จัดให้มีแยกต่างหากบน รถดับเพลิงอากาศยานเพื่อทำสารละลายโพน ต้อง มีสัดส่วนตามปริมาณน้ำที่จัดให้มีและตามชนิด โพนเข้มข้นที่เลือกใช้	987	ปริมาณโพนเข้มข้นที่จัดให้มีแยกต่างหากบน รถดับเพลิงอากาศยานเพื่อทำสารละลายโพน ต้อง มีสัดส่วนตามปริมาณน้ำที่จัดให้มีและตามชนิด โพนเข้มข้นที่เลือกใช้	คงเดิม
1017	สนามบินต้องจัดให้มีปริมาณโพนเข้มข้นบน รถดับเพลิงอากาศยานอย่างเพียงพอโดยต้องมี ปริมาณโพนเข้มข้นเพื่อทำสารละลายโพนอย่าง น้อยสองครั้งโดยไม่ต้องเติมโพนเข้มข้นใหม่	988	สนามบินต้องจัดให้มีปริมาณโพนเข้มข้นบน รถดับเพลิงอากาศยานอย่างเพียงพอโดยต้องมี ปริมาณโพนเข้มข้นเพื่อทำสารละลายโพนอย่าง น้อยสองครั้งโดยไม่ต้องเติมโพนเข้มข้นใหม่	คงเดิม
1018	สนามบินต้องจัดให้มีระบบเติมน้ำให้รถดับเพลิง อากาศยาน โดยระบบดังกล่าว ต้องเป็นไปใน ลักษณะเพื่อให้การเติมน้ำใหม่และกลับไป ปฏิบัติการของรถดับเพลิงอากาศยานที่เผชิญเหตุ อากาศยานประสบภัยเป็นไปได้อย่างรวดเร็ว	989	สนามบินต้องจัดให้มีระบบเติมน้ำให้รถดับเพลิง อากาศยาน โดยระบบดังกล่าว ต้องเป็นไปใน ลักษณะเพื่อให้การเติมน้ำใหม่และกลับไป ปฏิบัติการของรถดับเพลิงอากาศยานที่เผชิญเหตุ อากาศยานประสบภัยเป็นไปได้อย่างรวดเร็ว	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
1019	สนามบินที่มีการใช้โพนที่มีคุณสมบัติตามข้อ ๑๐๑๐ (๔) ปริมาณน้ำทั้งหมดสำหรับการทำสารละลายโพนต้องคำนวณแยกกันตามประเภทของโพนที่ใช้ และต้องจัดทำเอกสารแสดงรายละเอียดเกี่ยวกับการแจกจ่ายปริมาณน้ำดังกล่าวสำหรับระดับเพลิงอากาศยานแต่ละคันด้วย	990	สนามบินที่มีการใช้โพนที่มีคุณสมบัติตามข้อ ๙๘๑ (๔) ปริมาณน้ำทั้งหมดสำหรับการทำสารละลายโพนต้องคำนวณแยกกันตามประเภทของโพนที่ใช้ และต้องจัดทำเอกสารแสดงรายละเอียดเกี่ยวกับการแจกจ่ายปริมาณน้ำดังกล่าวสำหรับระดับเพลิงอากาศยานแต่ละคันด้วย	คงเดิม
1020	อัตราการฉีดสารละลายโพนต้องไม่ต่ำกว่าค่าที่กำหนดในตารางที่ ๓๔	991	อัตราการฉีดสารละลายโพนต้องไม่ต่ำกว่าค่าที่กำหนดในตารางที่ ๓๓	คงเดิม
1021	สารดับเพลิงขั้นต้นต้องเป็นไปตามคุณสมบัติที่เหมาะสมขององค์การระหว่างประเทศด้านมาตรฐาน (International Organization for Standardization: ISO)	992	สารดับเพลิงขั้นต้นต้องเป็นไปตามคุณสมบัติที่เหมาะสมขององค์การระหว่างประเทศ <u>ด้านว่าด้วยการมาตรฐาน</u> (International Organization for Standardization: ISO)	ปรับคำให้เหมาะสมขึ้น (ISO)
1022	อัตราการฉีดสารดับเพลิงขั้นต้นต้องไม่ต่ำกว่าค่าที่กำหนดในตารางที่ ๓๔	993	อัตราการฉีดสารดับเพลิงขั้นต้นต้องไม่ต่ำกว่าค่าที่กำหนดในตารางที่ ๓๓	คงเดิม
1023	ในกรณีที่มีการใช้สารดับเพลิงขั้นต้นชนิดอื่นแทนผงเคมีแห้ง สารนั้นต้องมีความสามารถในการดับเพลิงได้เทียบเท่าหรือสูงกว่าผงเคมีแห้งในการดับเพลิงทุกชนิด	994	ในกรณีที่มีการใช้สารดับเพลิงขั้นต้นชนิดอื่นแทนผงเคมีแห้ง สารนั้นต้องมีความสามารถในการดับเพลิงได้เทียบเท่าหรือสูงกว่าผงเคมีแห้งในการดับเพลิงทุกชนิด	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
1024	สนามบินต้องจัดให้มีการสำรองปริมาณโคม เข้มข้นอย่างน้อยเท่ากับร้อยละสองร้อยของ ปริมาณโคมเข้มข้นที่ใช้ผสมกับปริมาณน้ำที่ระบุไว้ ในตารางที่ ๓๔ ไว้ในสนามบิน เพื่อวัตถุประสงค์ ในการให้ระดับเพลิงอากาศยานสามารถเติมโคม เข้มข้นและกลับไปปฏิบัติงานได้อีกครั้ง โคมเข้มข้นที่อยู่ในระดับเพลิงที่มีปริมาณเกิน กว่าที่ระบุในตารางที่ ๓๔ สามารถใช้เป็นโคมสำ รองได้	995	สนามบินต้องจัดให้มีการสำรองปริมาณโคม เข้มข้นอย่างน้อยเท่ากับร้อยละสองร้อยของ ปริมาณโคมเข้มข้นที่ใช้ผสมกับปริมาณน้ำที่ระบุไว้ ในตารางที่ ๓๓ ไว้ในสนามบิน เพื่อวัตถุประสงค์ ในการให้ระดับเพลิงอากาศยานสามารถเติมโคม เข้มข้นและกลับไปปฏิบัติงานได้อีกครั้ง โคมเข้มข้นที่อยู่ในระดับเพลิง <u>อากาศยาน</u> ที่มี ปริมาณเกินกว่าที่ระบุในตารางที่ ๓๓ สามารถใช้ เป็นโคมสำรองได้	เพิ่มค่าให้ชัดเจนขึ้น
1025	สนามบินต้องจัดให้มีการสำรองปริมาณสาร ดับเพลิงขั้นต้นอย่างน้อยเท่ากับร้อยละหนึ่งร้อย ของปริมาณสารดับเพลิงขั้นต้นที่ระบุไว้ในตารางที่ ๓๔ ไว้ในสนามบิน เพื่อวัตถุประสงค์ในการให้ร ดับเพลิงอากาศยานสามารถเติมสารดับเพลิงขั้น ต้นและกลับไปปฏิบัติงานได้อีกครั้ง รวมทั้งต้องจัด ให้มีก๊าซที่ใช้เป็นตัวขับเคลื่อน (propellant gas) สำ รองสำหรับขับเคลื่อนสารดับเพลิงขั้นต้นดังกล่าวด้วย	996	สนามบินต้องจัดให้มีการสำรองปริมาณสาร ดับเพลิงขั้นต้นอย่างน้อยเท่ากับร้อยละหนึ่งร้อย ของปริมาณสารดับเพลิงขั้นต้นที่ระบุไว้ในตารางที่ ๓๔ ไว้ในสนามบิน เพื่อวัตถุประสงค์ในการให้ร ดับเพลิงอากาศยานสามารถเติมสารดับเพลิงขั้น ต้นและกลับไปปฏิบัติงานได้อีกครั้ง รวมทั้งต้องจัด ให้มีก๊าซที่ใช้เป็นตัวขับเคลื่อน (propellant gas) สำ รองสำหรับขับเคลื่อนสารดับเพลิงขั้นต้นดังกล่าวด้วย	คงเดิม
1026	สนามบินที่มีระดับขั้นของการดับเพลิงและกู้ภัย สำหรับสนามบิน ระดับ ๑ และระดับ ๒ ซึ่งมีการ ทดแทนน้ำด้วยสารดับเพลิงขั้นต้นเป็นสัดส่วนร้อย ละหนึ่งร้อย ต้องจัดให้มีการสำรองปริมาณสาร ดับเพลิงขั้นต้นอย่างน้อยร้อยละสองร้อยของ ปริมาณสารดับเพลิงขั้นต้นที่นำมาทดแทน	997	สนามบินที่มีระดับขั้นของการดับเพลิงและกู้ภัย สำหรับสนามบิน ระดับ ๑ และระดับ ๒ ซึ่งมีการ ทดแทนน้ำด้วยสารดับเพลิงขั้นต้นเป็นสัดส่วนร้อย ละหนึ่งร้อย ต้องจัดให้มีการสำรองปริมาณสาร ดับเพลิงขั้นต้นอย่างน้อยร้อยละสองร้อยของ ปริมาณสารดับเพลิงขั้นต้นที่นำมาทดแทน	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
1027	ในกรณีที่เกิดการรั่วไหลของสารดับเพลิงเพิ่มเติมอาจกระทำได้อย่างล่าช้า สนามบินต้องจัดให้มีการสำรองปริมาณโฟมเข้มข้นหรือสารดับเพลิงขั้นต้นตามข้อ ๑๐๒๔ ถึงข้อ ๑๐๒๖ เพิ่มขึ้นตามหลักการประเมินความเสี่ยง	998	ในกรณีที่เกิดการรั่วไหลของสารดับเพลิงเพิ่มเติมอาจกระทำได้อย่างล่าช้า สนามบินต้องจัดให้มีการสำรองปริมาณโฟมเข้มข้นหรือสารดับเพลิงขั้นต้นตามข้อ ๙๙๕ ถึงข้อ ๙๙๗ เพิ่มขึ้นตามหลักการประเมินความเสี่ยง	คงเดิม
1028	สนามบินที่มีการให้บริการเฮลิคอปเตอร์ ต้องจัดให้มีสารดับเพลิงหลักประเภทโฟมที่มีคุณสมบัติระดับ B (performance level B) เป็นอย่างต่ำ	สนามบินที่มีการให้บริการเฮลิคอปเตอร์ ต้องจัดให้มีสารดับเพลิงหลักประเภทโฟมที่มีคุณสมบัติระดับ B (performance level B) เป็นอย่างต่ำ	ตัดออก เพราะส่วนนี้ใช้สำหรับมาตรฐานสนามบินเฮลิคอปเตอร์ ที่จะแยกออกไปเป็นข้อกำหนดของ กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบินเฮลิคอปเตอร์ อีกฉบับ	
1029	ปริมาณน้ำในการทำสารละลายโฟมและปริมาณสารดับเพลิงขั้นต้นที่สนามบินที่มีการให้บริการเฮลิคอปเตอร์ต้องจัดให้มี ให้เป็นไปตามข้อ ๑๐๐๗ และตารางที่ ๓๕ ด้วย	ปริมาณน้ำในการทำสารละลายโฟมและปริมาณสารดับเพลิงขั้นต้นที่สนามบินที่มีการให้บริการเฮลิคอปเตอร์ต้องจัดให้มี ให้เป็นไปตามข้อ ๑๐๐๗ และตารางที่ ๓๕ ด้วย	ตัดออก เพราะส่วนนี้ใช้สำหรับมาตรฐานสนามบินเฮลิคอปเตอร์ ที่จะแยกออกไปเป็นข้อกำหนดของ กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบินเฮลิคอปเตอร์ อีกฉบับ	
ตารางที่ 35	ปริมาณสารดับเพลิงขั้นต่ำที่สามารถใช้งานได้สำหรับสนามบินที่มีการให้บริการเฮลิคอปเตอร์	ปริมาณสารดับเพลิงขั้นต่ำที่สามารถใช้งานได้สำหรับสนามบินที่มีการให้บริการเฮลิคอปเตอร์	ตัดออก เพราะส่วนนี้ใช้สำหรับมาตรฐานสนามบินเฮลิคอปเตอร์ ที่จะแยกออกไปเป็นข้อกำหนดของ กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบินเฮลิคอปเตอร์ อีกฉบับ	
1030	อัตราฉีดของสารละลายโฟมต้องไม่ต่ำกว่าอัตราฉีดในตารางที่ ๓๕ สำหรับอัตราฉีดของสารดับเพลิงขั้นต้นต้องกำหนดจากประสิทธิภาพที่เหมาะสมที่สุดในการดับเพลิงของสารดับเพลิงที่ใช้	อัตราฉีดของสารละลายโฟมต้องไม่ต่ำกว่าอัตราฉีดในตารางที่ ๓๕ สำหรับอัตราฉีดของสารดับเพลิงขั้นต้นต้องกำหนดจากประสิทธิภาพที่เหมาะสมที่สุดในการดับเพลิงของสารดับเพลิงที่ใช้	ตัดออก เพราะส่วนนี้ใช้สำหรับมาตรฐานสนามบินเฮลิคอปเตอร์ ที่จะแยกออกไปเป็นข้อกำหนดของ กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบินเฮลิคอปเตอร์ อีกฉบับ	
	๕. อุปกรณ์กู้ภัย		๕. อุปกรณ์กู้ภัย	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
1031	สนามบินต้องจัดให้มีอุปกรณ์กู้ภัยประจำรถกู้ภัยและระดับเพลิงอากาศยานที่สอดคล้องกับระดับการปฏิบัติการของอากาศยานที่ใช้บริการ ณ สนามบินนั้น	999	สนามบินต้องจัดให้มีอุปกรณ์กู้ภัยประจำรถกู้ภัยและระดับเพลิงอากาศยานที่สอดคล้องกับระดับการปฏิบัติการของอากาศยานที่ใช้บริการ ณ สนามบินนั้น	คงเดิม
	๖. เวลาตอบสนอง		๖. เวลาตอบสนอง	คงเดิม
1032	เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ด้านการปฏิบัติการดับเพลิงและกู้ภัย ณ จุดใด ๆ บนทางวิ่งที่ใช้งานภายใต้สภาพทัศนวิสัยและสภาพพื้นผิวที่เหมาะสม เวลาตอบสนองต้องไม่เกินสองนาที	1000	เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ด้านการปฏิบัติการดับเพลิงและกู้ภัย ณ จุดใด ๆ บนทางวิ่งที่ใช้งานภายใต้สภาพทัศนวิสัยและสภาพพื้นผิวที่เหมาะสม เวลาตอบสนองต้องไม่เกินสองนาที	คงเดิม
1033	เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ด้านการปฏิบัติการดับเพลิงและกู้ภัย ณ จุดใด ๆ บนพื้นที่เคลื่อนไหวกว้างภายใต้สภาพทัศนวิสัยและสภาพพื้นผิวที่เหมาะสม เวลาตอบสนองต้องไม่เกินสามนาที	1001	เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ด้านการปฏิบัติการดับเพลิงและกู้ภัย ณ จุดใด ๆ บนพื้นที่เคลื่อนไหวกว้าง ที่นอกเหนือจากข้อ ๑๐๐๐ ภายใต้สภาพทัศนวิสัยและสภาพพื้นผิวที่เหมาะสม เวลาตอบสนองต้องไม่เกินสามนาที	เพิ่มอ้างอิงให้ชัดเจนขึ้น
1034	ในสนามบินที่มีการให้บริการเฮลิคอปเตอร์ ภายใต้สภาพทัศนวิสัยและสภาพพื้นผิวที่เหมาะสม เวลาตอบสนองของการปฏิบัติการดับเพลิงและกู้ภัยสำหรับเฮลิคอปเตอร์ต้องไม่เกินสองนาที		ในสนามบินที่มีการให้บริการเฮลิคอปเตอร์ ภายใต้สภาพทัศนวิสัยและสภาพพื้นผิวที่เหมาะสม เวลาตอบสนองของการปฏิบัติการดับเพลิงและกู้ภัยสำหรับเฮลิคอปเตอร์ต้องไม่เกินสองนาที	ตัดออก เพราะส่วนนี้ใช้สำหรับมาตรฐานสนามบินเฮลิคอปเตอร์ ที่จะแยกออกไปเป็นข้อกำหนดของ กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบินเฮลิคอปเตอร์ อีกฉบับ
1035	เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ด้านการปฏิบัติการดับเพลิงและกู้ภัยให้ได้ใกล้เคียงที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้ ในกรณีทัศนวิสัยไม่เหมาะสม โดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงการปฏิบัติงานในสภาพทัศนวิสัยต่ำ สนามบินต้องจัดให้มีแนวทางอุปกรณ์ หรือวิธีปฏิบัติที่เหมาะสมสำหรับการดับเพลิงและกู้ภัย	1002	เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ด้านการปฏิบัติการดับเพลิงและกู้ภัยให้ได้ใกล้เคียงที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้ ในกรณีทัศนวิสัยไม่เหมาะสม โดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงการปฏิบัติงานในสภาพทัศนวิสัยต่ำ สนามบินต้องจัดให้มีแนวทางอุปกรณ์ หรือวิธีปฏิบัติที่เหมาะสมสำหรับการดับเพลิงและกู้ภัย	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
1036	รถดับเพลิงและรถสนับสนุนอื่นใด นอกเหนือจากรถดับเพลิงอากาศยานคันแรกหรือกลุ่มที่ตอบสนอง ซึ่งขนส่งปริมาณสารดับเพลิงตามที่ระบุไว้ในตารางที่ ๓๔ ต้องฉีดสารดับเพลิงตามที่กำหนดได้อย่างต่อเนื่องและต้องเข้าถึงจุดเกิดเหตุภายในเวลาไม่เกินสามนาทึ้นับตั้งแต่หน่วยบริการดับเพลิงและกู้ภัยได้รับแจ้งเหตุฉุกเฉิน	1003	รถดับเพลิง <u>อากาศยาน</u> และรถสนับสนุนอื่นใด นอกเหนือจากรถดับเพลิงอากาศยานคันแรกหรือกลุ่มที่ตอบสนอง ซึ่งขนส่งปริมาณสารดับเพลิงตามที่ระบุไว้ในตารางที่ ๓๓ ต้องฉีดสารดับเพลิงตามที่กำหนดได้อย่างต่อเนื่องและต้องเข้าถึงจุดเกิดเหตุภายในเวลาไม่เกินสามนาทึ้นับตั้งแต่หน่วยบริการดับเพลิงและกู้ภัยได้รับแจ้งเหตุฉุกเฉิน	เพิ่มคำให้ชัดเจนขึ้น
1037	สนามบินต้องจัดให้มีระบบการบำรุงรักษาเชิงป้องกันของรถดับเพลิงอากาศยานเพื่อให้แน่ใจได้ว่ารถดับเพลิงอากาศยานดังกล่าว รวมทั้งอุปกรณ์มีประสิทธิภาพ สามารถปฏิบัติตามข้อกำหนดว่าด้วยเวลาตอบสนอง ตลอดอายุการใช้งานของรถดังกล่าว พร้อมทั้งจัดทำบันทึกการบำรุงรักษาไว้ด้วย	1004	สนามบินต้องจัดให้มีระบบการบำรุงรักษาเชิงป้องกันของรถดับเพลิงอากาศยานเพื่อให้แน่ใจได้ว่ารถดับเพลิงอากาศยานดังกล่าว รวมทั้งอุปกรณ์มีประสิทธิภาพ สามารถปฏิบัติตามข้อกำหนดว่าด้วยเวลาตอบสนอง ตลอดอายุการใช้งานของรถดังกล่าว พร้อมทั้งจัดทำบันทึกการบำรุงรักษาไว้ด้วย	คงเดิม
	๗. เส้นทาง การเข้าถึงจุดเกิดเหตุ		๗. เส้นทาง การเข้าถึงจุดเกิดเหตุ	คงเดิม
1038	สนามบินต้องจัดให้มีเส้นทาง การเข้าถึงจุดเกิดเหตุสำหรับรถดับเพลิงอากาศยานภายในสนามบิน เพื่ออำนวยความสะดวกให้สามารถทำเวลาตอบสนองได้เร็วที่สุด ทั้งนี้ ต้องคำนึงถึงการจัดให้มีเส้นทาง การเข้าไปยังจุดเกิดเหตุบริเวณพื้นที่ในระยะหนึ่งพันเมตร จากหัวทางวิ่งทั้งสองด้านหรืออย่างน้อยภายในขอบเขตของสนามบินนั้น หากสนามบินมีแนวรั้วกัน สนามบินต้องคำนึงถึงเส้นทางที่สะดวกต่อการออกไปยังพื้นที่ภายนอกสนามบินด้วย สนามบินอาจใช้ถนนบริการเป็นเส้นทาง การ	1005	สนามบินต้องจัดให้มีเส้นทาง การเข้าถึงจุดเกิดเหตุสำหรับรถดับเพลิงอากาศยานภายในสนามบิน เพื่ออำนวยความสะดวกให้สามารถทำเวลาตอบสนองได้เร็วที่สุด ทั้งนี้ ต้องคำนึงถึงการจัดให้มีเส้นทาง การเข้าไปยังจุดเกิดเหตุบริเวณพื้นที่ในระยะหนึ่งพันเมตร จากหัวทางวิ่งทั้งสองด้านหรืออย่างน้อยภายในขอบเขตของสนามบินนั้น หากสนามบินมีแนวรั้วกัน สนามบินต้องคำนึงถึงเส้นทางที่สะดวกต่อการออกไปยังพื้นที่ภายนอกสนามบินด้วย สนามบินอาจใช้ถนนบริการเป็นเส้นทาง การ	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
	เข้าถึงจุดเกิดเหตุตามวรรคหนึ่ง หากมีการก่อสร้างและวางตำแหน่งถนนอย่างเหมาะสม		เข้าถึงจุดเกิดเหตุตามวรรคหนึ่ง หากมีการก่อสร้างและวางตำแหน่งถนนอย่างเหมาะสม	
1039	เส้นทางการเข้าถึงจุดเกิดเหตุตามข้อ ๑๐๓๘ ต้องสามารถรองรับระดับเพลิงอากาศยานที่มีน้ำหนักมากที่สุดที่จะใช้เส้นทางดังกล่าวและต้องสามารถใช้งานได้ในทุกสภาพอากาศ ทั้งนี้ เส้นทางที่อยู่ห่างจากทางวิ่งภายในระยะเก้าสิบเมตรต้องทำพื้นผิวให้เรียบเพื่อป้องกันการกัดกร่อนและการหลุดร่อนเป็นเศษวัสดุขึ้นมาบนทางวิ่ง ทั้งนี้ สนามบินต้องกำจัดสิ่งกีดขวางที่อยู่เหนือศีรษะเพื่อให้มีระยะปราศจากสิ่งกีดขวางในแนวตั้งที่เพียงพอสำหรับระดับเพลิงอากาศยานที่มีขนาดใหญ่ที่สุดด้วย	1006	เส้นทางการเข้าถึงจุดเกิดเหตุตามข้อ ๑๐๐๕ ต้องสามารถรองรับระดับเพลิงอากาศยานที่มีน้ำหนักมากที่สุดที่จะใช้เส้นทางดังกล่าวและต้องสามารถใช้งานได้ในทุกสภาพอากาศ ทั้งนี้ เส้นทางที่อยู่ห่างจากทางวิ่งภายในระยะเก้าสิบเมตรต้องทำพื้นผิวให้เรียบเพื่อป้องกันการกัดกร่อนและการหลุดร่อนเป็นเศษวัสดุขึ้นมาบนทางวิ่ง ทั้งนี้ สนามบินต้องกำจัดสิ่งกีดขวางที่อยู่เหนือศีรษะเพื่อให้มีระยะปราศจากสิ่งกีดขวางในแนวตั้งที่เพียงพอสำหรับระดับเพลิงอากาศยานที่มีขนาดใหญ่ที่สุดด้วย	คงเดิม
1040	เมื่อพื้นผิวถนนไม่สามารถแยกแยะได้อย่างชัดเจนจากพื้นที่รอบ ๆ สนามบินต้องทำเครื่องหมายขอบทางทุกระยะสิบเมตร	1007	เมื่อพื้นผิวถนนไม่สามารถแยกแยะได้อย่างชัดเจนจากพื้นที่รอบ ๆ สนามบินต้องทำเครื่องหมายขอบทางทุกระยะสิบเมตร	คงเดิม
	๘. สถานีดับเพลิง		๘. สถานีดับเพลิง	คงเดิม
1041	สนามบินต้องจัดให้มีสถานีดับเพลิงหลัก โดยระดับเพลิงอากาศยานและรถสนับสนุนทุกคันต้องจอดอยู่ภายในสถานีดับเพลิง โดยมีระยะห่างโดยรอบรถแต่ละคันไม่ต่ำกว่าหนึ่งเมตรยี่สิบเซนติเมตร นอกจากต้องดำเนินการตามวรรคหนึ่งแล้ว สนามบินต้องจัดให้มีสถานีดับเพลิงเสริม (satellite fire stations) ในกรณีที่สถานีดับเพลิง	1008	สนามบินต้องจัดให้มีสถานีดับเพลิงหลัก โดยระดับเพลิงอากาศยานและรถสนับสนุนทุกคันต้องจอดอยู่ภายในสถานีดับเพลิง โดยมีระยะห่างโดยรอบรถแต่ละคันไม่ต่ำกว่าหนึ่งเมตรยี่สิบเซนติเมตร นอกจากต้องดำเนินการตามวรรคหนึ่งแล้ว สนามบินต้องจัดให้มีสถานีดับเพลิงเสริม (satellite fire stations) ในกรณีที่สถานีดับเพลิง	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
	แห่งเดียวไม่สามารถทำเวลาตอบสนองได้ตาม มาตรฐานที่กำหนดไว้ในข้อกำหนดนี้		แห่งเดียวไม่สามารถทำเวลาตอบสนองได้ตาม มาตรฐานที่กำหนดไว้ในข้อกำหนดนี้	
1042	สถานีดับเพลิงตามข้อ ๑๐๔๑ ต้องตั้งอยู่ในบริเวณ ที่ทำให้รถดับเพลิงอากาศยานสามารถเข้าสู่ทางวิ่ง ได้โดยตรง ไม่มีสิ่งกีดขวาง และมีทางเลี้ยววน้อย ที่สุด	1009	สถานีดับเพลิงตามข้อ ๑๐๐๘ ต้องตั้งอยู่ในบริเวณ ที่ทำให้รถดับเพลิงอากาศยานสามารถเข้าสู่ทางวิ่ง ได้โดยตรง ไม่มีสิ่งกีดขวาง และมีทางเลี้ยววน้อย ที่สุด	คงเดิม
		1010	สนามบินต้องจัดให้มีห้องศูนย์รับส่งข่าว (watchroom) ณ สถานีดับเพลิงในตำแหน่งที่ สามารถมองเห็นพื้นที่เคลื่อนไหวยามากที่สุด เท่าที่จะทำได้	เพิ่มข้อกำหนดเกี่ยวกับห้องศูนย์รับส่งข่าว (Doc 9137 Part 1, 9.3.7) In all fire stations there must be a watchroom, which should be sited in a position which overlooks as much of the movement area as possible.
	๙. ระบบการสื่อสารและการแจ้งเตือน		๙. ระบบการสื่อสารและการแจ้งเตือน	คงเดิม
1043	สนามบินต้องจัดให้มีระบบ วิธีปฏิบัติ และอุปกรณ์ สื่อสารเฉพาะในการติดต่อระหว่างหอควบคุม การจราจรทางอากาศกับสถานีดับเพลิงหลัก สถานีดับเพลิงอื่นในสนามบิน รถดับเพลิงอากาศ ยานและรถสนับสนุน	1011	สนามบินต้องจัดให้มีระบบ วิธีปฏิบัติ และ อุปกรณ์สื่อสารเฉพาะในการติดต่อระหว่างหอ ควบคุมการจราจรทางอากาศกับสถานีดับเพลิง หลัก สถานีดับเพลิงอื่นในสนามบิน รถดับเพลิง อากาศยานและรถสนับสนุน	ตัดคำออก ตาม Annex 14 9.2.39 Recommendation.— A discrete communication system should be provided linking a fire station with the control tower, any other fire station on the aerodrome and the rescue and firefighting vehicles.

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
1044	สนามบินต้องจัดให้มีอุปกรณ์สื่อสารประจำ ระดับเพลิงและกักอากาศยาน และมีคลื่นความถี่ วิทยุช่องทางพิเศษสำหรับใช้ติดต่อสื่อสารกับ อากาศยานเมื่อเกิดเหตุฉุกเฉิน เพื่อให้เจ้าหน้าที่ ดับเพลิงและกักอากาศยานสามารถแจ้งสถานการณ์และให้ คำแนะนำที่จำเป็นแก่นักบินได้โดยตรง โดย เจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบินต้องแน่ใจว่า เจ้าหน้าที่ดับเพลิงและกักอากาศยานที่ได้รับมอบหมายให้ ดำเนินการข้างต้น มีความสามารถในการสื่อสาร ด้วยภาษาอังกฤษสำหรับการบินได้เป็นอย่างดี	1012	สนามบินต้องจัดให้มีอุปกรณ์สื่อสารประจำ ระดับเพลิง <u>อากาศยาน</u> และ <u>รถกักอากาศยาน</u> และ มีคลื่นความถี่วิทยุช่องทางพิเศษสำหรับใช้ติดต่อ สื่อสารกับอากาศยานเมื่อเกิดเหตุฉุกเฉิน เพื่อให้ เจ้าหน้าที่ดับเพลิงและกักอากาศยานสามารถแจ้งสถาน การณ์และให้คำแนะนำที่จำเป็นแก่นักบินได้ โดยตรง โดยเจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบิน ต้องแน่ใจว่าเจ้าหน้าที่ดับเพลิงและกักอากาศยานที่ได้รับ มอบหมายให้ดำเนินการข้างต้น มีความสามารถใน การสื่อสารด้วยภาษาอังกฤษสำหรับการบินได้ ทั้งนี้ การสื่อสารโดยตรงระหว่างเจ้าหน้าที่ ดับเพลิงและกักอากาศยานในระหว่างเหตุ ฉุกเฉิน ไม่จำกัดเฉพาะการสื่อสารทางวาจา เพียงอย่างเดียว การใช้สัญญาณมืออาจมีความ จำเป็น เป็นอย่างดี	1. ปรับคำให้ถูกต้อง 2. เพิ่มข้อกำหนดเกี่ยวกับการใช้สัญญาณมือ ในกรณีที่ไม่สามารถสื่อสารทางวิทยุได้ และไม่ สามารถสร้างการสื่อสารทางอิเล็กทรอนิกส์ขึ้น ใหม่ได้ (Doc 9137 P.1 4.4.3)
1045	สนามบินต้องจัดให้มีระบบ และวิธีปฏิบัติการแจ้ง เตือนสำหรับเจ้าหน้าที่ดับเพลิงและกักอากาศยาน ดับเพลิงหลัก สถานีดับเพลิงอื่น ๆ ในสนามบิน และหอควบคุมการจราจรทางอากาศ ที่สามารถใช้ งานจากสถานีเหล่านั้นได้	1013	สนามบินต้องจัดให้มีระบบ และวิธีปฏิบัติการแจ้ง เตือนสำหรับเจ้าหน้าที่ดับเพลิงและกักอากาศยาน ดับเพลิงหลัก สถานีดับเพลิงอื่น ๆ ในสนามบิน และหอควบคุมการจราจรทางอากาศ ที่สามารถใช้ งานจากสถานีเหล่านั้นได้	คงเดิม
	๑๐. จำนวนและคุณสมบัติของระดับเพลิงอากาศ ยาน		๑๐. จำนวนและคุณสมบัติของระดับเพลิงอากาศ ยาน	คงเดิม
1046	สนามบินต้องจัดให้มีระดับเพลิงอากาศยานใน จำนวนขั้นต่ำ ตามระดับชั้นของการดับเพลิงและ กักอากาศยานตามตารางที่ ๓๖	1014	สนามบินต้องจัดให้มีระดับเพลิงอากาศยานใน จำนวนขั้นต่ำ ตามระดับชั้นของการดับเพลิงและ กักอากาศยานตามตารางที่ ๓๔	คงเดิม

ชื่อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ชื่อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
ตาราง ที่ 36	จำนวนระดับเพลิงอากาศยานขั้นต่ำที่ต้องมี	ตาราง ที่ 34	จำนวนระดับเพลิงอากาศยานขั้นต่ำที่ต้องมี	คงเดิม
1047	ระดับเพลิงอากาศยานต้องมีอุปกรณ์และคุณลักษณะอย่างน้อยตามตารางที่ ๓๗	1015	ระดับเพลิงอากาศยานต้องมีอุปกรณ์และคุณลักษณะอย่างน้อยตามตารางที่ ๓๕	คงเดิม
ตาราง ที่ 37	คุณสมบัติของระดับเพลิงอากาศยาน	ตาราง ที่ 35	คุณสมบัติของระดับเพลิงอากาศยาน	คงเดิม
	๑๑. บุคลากร		๑๑. บุคลากร	คงเดิม
1048	สนามบินต้องดำเนินการให้เจ้าหน้าที่ดับเพลิงและกู้ภัยทั้งหมดของสนามบินผ่านการฝึกอบรมอย่างเหมาะสมเพื่อให้สามารถปฏิบัติหน้าที่ได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยต้องผ่านการฝึกอบรมการดับเพลิงและกู้ภัย รวมถึงต้องมีการฝึกซ้อมกับเพลิงจริงโดยสอดคล้องกับแบบอากาศยานและประเภทของอุปกรณ์ที่ใช้ในการดับเพลิงและกู้ภัยอากาศยานในสนามบินดังกล่าว รวมถึงฝึกดับเพลิงที่เกิดจากน้ำมันเชื้อเพลิงที่มีแรงดันเพลิงที่เกิดจากน้ำมันเชื้อเพลิงที่มีแรงดัน (pressure-fed fuel fires) ตามวรรคหนึ่ง หมายความว่า เพลิงที่เกิดจากน้ำมันเชื้อเพลิงรั่วไหลภายใต้แรงดันสูงจากถังน้ำมันเชื้อเพลิงที่แตกเสียหาย	1016	สนามบินต้องดำเนินการให้เจ้าหน้าที่ดับเพลิงและกู้ภัยทั้งหมดของสนามบินผ่านการฝึกอบรมอย่างเหมาะสมเพื่อให้สามารถปฏิบัติหน้าที่ได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยต้องผ่านการฝึกอบรมการดับเพลิงและกู้ภัย รวมถึงต้องมีการฝึกซ้อมกับเพลิงจริงโดยสอดคล้องกับแบบอากาศยานและประเภทของอุปกรณ์ที่ใช้ในการดับเพลิงและกู้ภัยอากาศยานในสนามบินดังกล่าว รวมถึงฝึกดับเพลิงที่เกิดจากน้ำมันเชื้อเพลิงที่มีแรงดันเพลิงที่เกิดจากน้ำมันเชื้อเพลิงที่มีแรงดัน (pressure-fed fuel fires) ตามวรรคหนึ่ง หมายความว่า เพลิงที่เกิดจากน้ำมันเชื้อเพลิงรั่วไหลภายใต้แรงดันสูงจากถังน้ำมันเชื้อเพลิงที่แตกเสียหาย	คงเดิม

1049	การฝึกอบรมของเจ้าหน้าที่ดับเพลิงและกู้ภัยของสนามบินตามข้อ ๑๐๔๘ ต้องประกอบด้วยเรื่องอย่างน้อย ดังต่อไปนี้	1017	การฝึกอบรมของเจ้าหน้าที่ดับเพลิงและกู้ภัยของสนามบินตามข้อ ๑๐๑๖ ต้องประกอบด้วยเรื่องอย่างน้อย ดังต่อไปนี้	ปรับคำให้เหมาะสม และแก้ไขความภาษาอังกฤษ
------	--	------	--	---

ชื่อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ชื่อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
	<p>(๑) มาตรฐานงานดับเพลิงและกู้ภัยอากาศยาน (aircraft rescue and firefighting services)</p> <p>(๒) ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับสนามบินและพื้นที่โดยรอบ (airport familiarization)</p> <p>(๓) ความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับประเภทของอากาศยานที่สนามบินให้บริการ (aircraft familiarization)</p> <p>(๔) ความปลอดภัยในการปฏิบัติงานดับเพลิงและกู้ภัย (rescue and firefighting personnel safety)</p> <p>(๕) การสื่อสารในการปฏิบัติงานดับเพลิงและกู้ภัยเมื่อเกิดเหตุฉุกเฉิน รวมถึงระบบกริ่งสัญญาณเตือนเหตุเพลิงไหม้</p> <p>(๖) วิธีการใช้งานสายดับเพลิง หัวฉีด ป้อมปืนฉีดประจำรถดับเพลิง รวมถึงการใช้งานอุปกรณ์อื่น ๆ ที่จำเป็น</p> <p>(๗) ประเภทของสารดับเพลิงต่าง ๆ และการเลือกใช้งาน</p> <p>(๘) การให้ความช่วยเหลืออพยพผู้ประสบภัยออกจากอากาศยาน</p> <p>(๙) การฝึกดับเพลิงและกู้ภัยอากาศยาน รวมถึงทฤษฎีของเพลิงและการระงับอัคคีภัย (firefighting operations)</p> <p>(๑๐) การประยุกต์ใช้อุปกรณ์ดับเพลิงและกู้ภัยอาคารเข้ากับการดับเพลิงและกู้ภัยอากาศยาน</p> <p>(๑๑) วัตถุอันตราย</p>		<p>(๑) มาตรฐานงานดับเพลิงและกู้ภัยอากาศยาน (aircraft standard for rescue and firefighting services)</p> <p>(๒) ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับสนามบินและพื้นที่โดยรอบ (airport familiarization)</p> <p>(๓) ความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับประเภทของอากาศยานที่สนามบินให้บริการ (aircraft familiarization)</p> <p>(๔) ความปลอดภัยในการปฏิบัติงานดับเพลิงและกู้ภัย (rescue and firefighting personnel safety)</p> <p>(๕) การสื่อสารในการปฏิบัติงานดับเพลิงและกู้ภัยเมื่อเกิดเหตุฉุกเฉิน รวมถึงระบบกริ่งสัญญาณเตือนเหตุเพลิงไหม้</p> <p>(๖) วิธีการใช้งานสายดับเพลิง หัวฉีด ป้อมปืนฉีดประจำรถดับเพลิงอากาศยาน รวมถึงการใช้งานอุปกรณ์อื่น ๆ ที่จำเป็น</p> <p>(๗) ประเภทของสารดับเพลิงต่าง ๆ และการเลือกใช้งาน</p> <p>(๘) การให้ความช่วยเหลืออพยพผู้ประสบภัยออกจากอากาศยาน</p> <p>(๙) การฝึกดับเพลิงและกู้ภัยอากาศยาน รวมถึงทฤษฎีของเพลิงและการระงับอัคคีภัย (firefighting operations)</p> <p>(๑๐) การประยุกต์ใช้อุปกรณ์ดับเพลิงและกู้ภัยอาคารเข้ากับการดับเพลิงและกู้ภัยอากาศยาน</p>	

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
	(๑๒) ความเข้าใจในบทบาทหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ ดับเพลิงและกู้ภัยในแผนฉุกเฉินของสนามบิน (๑๓) การฝึกใช้ชุดป้องกันและเครื่องช่วยหายใจ		(๑๑) วัตถุอันตราย (<u>dangerous goods</u>) (๑๒) ความเข้าใจในบทบาทหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ ดับเพลิงและกู้ภัยในแผนฉุกเฉินของสนามบิน (๑๓) การฝึกใช้ชุดป้องกันและเครื่องช่วยหายใจ	
1050	สนามบินต้องมีแผนการฝึกอบรมเจ้าหน้าที่ ดับเพลิงและกู้ภัย ซึ่งต้องรวมถึงการฝึกอบรม สมรรถนะบุคคลและการประสานงานเป็นทีมด้วย	1018	สนามบินต้องมีแผนการฝึกอบรมเจ้าหน้าที่ ดับเพลิงและกู้ภัย ซึ่งต้องรวมถึงการฝึกอบรม สมรรถนะบุคคลและการประสานงานเป็นทีมด้วย	คงเดิม
1051	ในช่วงเวลาให้บริการของสนามบิน สนามบินต้อง จัดเตรียมเจ้าหน้าที่ดับเพลิงและกู้ภัย ที่ผ่านการ ฝึกอบรมและมีความสามารถให้เพียงพอ เพื่อการ ใช้งานรถดับเพลิงอากาศยาน รถสนับสนุน และ อุปกรณ์กู้ภัยที่มีอยู่อย่างเต็มประสิทธิภาพ โดย บุคลากรดังกล่าวต้องได้รับมอบหมายให้ ปฏิบัติงานในลักษณะที่ทำให้มั่นใจว่าสามารถทำ เวลาตอบสนองที่กำหนดได้ และสามารถคงการใช้ สารดับเพลิงในอัตราที่เหมาะสมอย่างต่อเนื่องได้ ทั้งนี้ ต้องพิจารณาถึงเจ้าหน้าที่ที่ใช้สายฉีดน้ำ ดับเพลิง บันได และอุปกรณ์กู้ภัยอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง กับการดับเพลิงและกู้ภัยอากาศยานด้วย	1019	ในช่วงเวลาให้บริการของสนามบิน สนามบินต้อง จัดเตรียมเจ้าหน้าที่ดับเพลิงและกู้ภัย ที่ผ่านการ ฝึกอบรมและมีความสามารถให้เพียงพอ เพื่อการ ใช้งานรถดับเพลิงอากาศยาน รถสนับสนุน และ อุปกรณ์กู้ภัยที่มีอยู่อย่างเต็มประสิทธิภาพ โดย บุคลากรดังกล่าวต้องได้รับมอบหมายให้ ปฏิบัติงานในลักษณะที่ทำให้มั่นใจว่าสามารถทำ เวลาตอบสนองที่กำหนดได้ และสามารถคงการใช้ สารดับเพลิงในอัตราที่เหมาะสมอย่างต่อเนื่องได้ ทั้งนี้ ต้องพิจารณาถึงเจ้าหน้าที่ที่ใช้สายฉีดน้ำ ดับเพลิง บันได และอุปกรณ์กู้ภัยอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง กับการดับเพลิงและกู้ภัยอากาศยานด้วย	คงเดิม
1052	ในการกำหนดอัตรากำลังของเจ้าหน้าที่ดับเพลิง และกู้ภัย สนามบินต้องทำการวิเคราะห์ทรัพยากร บุคคลตามภารกิจ (task resource analysis) ทั้งนี้ สนามบินต้องกำหนดอัตรากำลังเจ้าหน้าที่ที่ ต้องมีในแต่ละระดับไว้ในคู่มือการดำเนินงาน สนามบินด้วย	1020	ในการกำหนดอัตรากำลังของเจ้าหน้าที่ดับเพลิง และกู้ภัย สนามบินต้องทำการวิเคราะห์ทรัพยากร บุคคลตามภารกิจ (task resource analysis) ทั้งนี้ สนามบินต้องกำหนดอัตรากำลังเจ้าหน้าที่ที่ ต้องมีในแต่ละระดับไว้ในคู่มือการดำเนินงาน สนามบินด้วย	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
1053	สนามบินต้องจัดให้มีชุดป้องกัน และเครื่องช่วยหายใจ สำหรับเจ้าหน้าที่ดับเพลิงและกู้ภัยทุกคนที่เกี่ยวข้องหรือมีหน้าที่รับผิดชอบ เพื่อให้เจ้าหน้าที่สามารถปฏิบัติหน้าที่ได้อย่างมีประสิทธิภาพและปลอดภัย	1021	สนามบินต้องจัดให้มีชุดป้องกัน และเครื่องช่วยหายใจ สำหรับเจ้าหน้าที่ดับเพลิงและกู้ภัยทุกคนที่เกี่ยวข้องหรือมีหน้าที่รับผิดชอบ เพื่อให้เจ้าหน้าที่สามารถปฏิบัติหน้าที่ได้อย่างมีประสิทธิภาพและปลอดภัย	คงเดิม
	ส่วนที่ ๓ การเคลื่อนย้ายอากาศยานที่ขัดข้อง		ส่วนที่ ๓ การเคลื่อนย้ายอากาศยานที่ขัดข้อง	คงเดิม
1054	สนามบินต้องจัดให้มีแผนการเคลื่อนย้ายอากาศยานที่ขัดข้องซึ่งอยู่ในพื้นที่เคลื่อนไหว หรือในพื้นที่ที่อาจเกิดขวางและเป็นอันตรายต่อการปฏิบัติการของอากาศยาน พร้อมทั้งกำหนดบุคคลที่ทำหน้าที่ประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อดำเนินการตามแผนดังกล่าวด้วย	1022	สนามบินต้องจัดให้มีแผนการเคลื่อนย้ายอากาศยานที่ขัดข้องซึ่งอยู่ในพื้นที่เคลื่อนไหว หรือในพื้นที่ที่อาจเกิดขวางและเป็นอันตรายต่อการปฏิบัติการของอากาศยาน พร้อมทั้งกำหนดบุคคลที่ทำหน้าที่ประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อดำเนินการตามแผนดังกล่าวด้วย	คงเดิม
1055	แผนการเคลื่อนย้ายอากาศยานที่ขัดข้องตามข้อ ๑๐๕๔ ต้องเหมาะสมกับคุณลักษณะของอากาศยานที่ใช้บริการในสนามบินนั้น โดยต้องครอบคลุมเรื่องอย่างน้อย ดังต่อไปนี้ (๑) รายการอุปกรณ์และบุคลากรของสนามบินหรือในบริเวณใกล้เคียงสนามบินที่สามารถใช้ในการดำเนินการเพื่อการเคลื่อนย้ายอากาศยานที่ขัดข้องได้ (๒) การจัดการเพื่อให้ได้ชุดอุปกรณ์สำหรับกู้และเคลื่อนย้ายอากาศยานที่ขัดข้องโดยนำมาจากสนามบินอื่นด้วยความรวดเร็ว	1023	แผนการเคลื่อนย้ายอากาศยานที่ขัดข้องตามข้อ ๑๐๒๒ ต้องเหมาะสมกับคุณลักษณะของอากาศยานที่ใช้บริการในสนามบินนั้น โดยต้องครอบคลุมเรื่องอย่างน้อย ดังต่อไปนี้ (๑) รายการอุปกรณ์และบุคลากรของสนามบินหรือในบริเวณใกล้เคียงสนามบินที่สามารถใช้ในการดำเนินการเพื่อการเคลื่อนย้ายอากาศยานที่ขัดข้องได้ (๒) การจัดการเพื่อให้ได้ชุดอุปกรณ์สำหรับกู้และเคลื่อนย้ายอากาศยานที่ขัดข้องโดยนำมาจากสนามบินอื่นด้วยความรวดเร็ว	คงเดิม
	ส่วนที่ ๔ การลดอันตรายจากอากาศยานชนสัตว์		ส่วนที่ ๔ การลดอันตรายจากอากาศยานชนสัตว์	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
1056	<p>เนื่องจากการมีอยู่ของสัตว์ในเขตสนามบินและรอบ ๆ สนามบินเป็นภัยคุกคามร้ายแรงต่อความปลอดภัยในการปฏิบัติการของอากาศยาน สนามบินต้องจัดให้มีการประเมินอันตรายจากอากาศยานชนสัตว์ในสนามบินและพื้นที่ใกล้เคียงภายในรัศมีสิบสามกิโลเมตรจากจุดอ้างอิงสนามบิน โดยต้องดำเนินการ ดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) จัดให้มีกระบวนการในการเก็บรวบรวมข้อมูล และการรายงานสำหรับอากาศยานชนสัตว์ให้สอดคล้องกับกระบวนการที่กฎหมายกำหนด</p> <p>(๒) เก็บรวบรวมข้อมูลจากผู้ดำเนินการเดินอากาศ เจ้าหน้าที่ของสนามบินและแหล่งข้อมูลอื่นเกี่ยวกับสัตว์ในสนามบินและบริเวณโดยรอบสนามบิน เพื่อพิจารณาถึงความเสี่ยงที่จะเกิดอันตรายต่อการปฏิบัติการของอากาศยาน</p> <p>(๓) จัดหาบุคลากรที่มีความรู้ความสามารถและมีจำนวนที่เหมาะสมเพื่อทำการประเมินอันตรายจากอากาศยานชนสัตว์อย่างต่อเนื่อง</p>	1024	<p>เนื่องจากการมีอยู่ของสัตว์ในเขตสนามบินและรอบ ๆ สนามบินเป็นภัยคุกคามร้ายแรงต่อความปลอดภัยในการปฏิบัติการของอากาศยาน สนามบินต้องจัดให้มีการประเมินอันตรายจากอากาศยานชนสัตว์ในสนามบินและพื้นที่ใกล้เคียงภายในรัศมีสิบสามกิโลเมตรจากจุดอ้างอิงสนามบิน โดยต้องดำเนินการ ดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) จัดให้มีกระบวนการในการเก็บรวบรวมข้อมูล และการรายงานสำหรับอากาศยานชนสัตว์ให้สอดคล้องกับกระบวนการที่กฎหมายกำหนด</p> <p>(๒) เก็บรวบรวมข้อมูลจากผู้ดำเนินการเดินอากาศ เจ้าหน้าที่ของสนามบินและแหล่งข้อมูลอื่นเกี่ยวกับสัตว์ในสนามบินและบริเวณโดยรอบสนามบิน เพื่อพิจารณาถึงความเสี่ยงที่จะเกิดอันตรายต่อการปฏิบัติการของอากาศยาน</p> <p>(๓) จัดหาบุคลากรที่มีความรู้ความสามารถและมีจำนวนที่เหมาะสมเพื่อทำการประเมินอันตรายจากอากาศยานชนสัตว์อย่างต่อเนื่อง</p>	<p>1. ลบ Explanatory Note จาก Annex 14</p> <p>2. แก้ข้อความตาม Annex 14</p> <p>9.4.1 The wildlife strike hazard on, or in the vicinity of, an aerodrome shall be assessed through: ...</p> <p>หลักเกณฑ์และแนวทางในการประเมินอันตรายจากอากาศยานชนสัตว์อยู่ใน Guidance Material on Wildlife Hazard Management at Aerodrome</p>
1057	<p>นอกจากการดำเนินการตามข้อ ๑๐๕๖ แล้ว สนามบินต้องเก็บรวบรวมข้อมูลการรายงานอากาศยานชนสัตว์ และจัดทำรายงานนำเสนอให้สำนักงานทราบ เพื่อทำการรวบรวมในฐานข้อมูลระบบข้อมูลอากาศยานชนสัตว์ (ICAO Bird Strike Information System: IBIS)</p>	1025	<p>นอกจากการดำเนินการตามข้อ ๑๐๒๔ แล้ว สนามบินต้องเก็บรวบรวมข้อมูลการรายงานอากาศยานชนสัตว์ และจัดทำรายงานนำเสนอให้สำนักงานทราบ เพื่อทำการรวบรวมในฐานข้อมูลระบบข้อมูลอากาศยานชนสัตว์ (ICAO Bird Strike Information System: IBIS)</p>	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
1058	สนามบินต้องดำเนินการเพื่อลดความเสี่ยงที่มีต่อการปฏิบัติการของอากาศยานโดยการกำหนดมาตรการเพื่อลดความเป็นไปได้ที่จะเกิดการชนกันระหว่างสัตว์และอากาศยาน	1026	สนามบินต้องดำเนินการเพื่อลดความเสี่ยงที่มีต่อการปฏิบัติการของอากาศยานโดยการกำหนดมาตรการเพื่อลดความเป็นไปได้ที่จะเกิดการชนกันระหว่างสัตว์และอากาศยาน	คงเดิม
1059	สนามบินต้องดำเนินการกำจัดและป้องกันไม่ให้มีแหล่งทิ้งขยะหรือแหล่งอื่น ๆ ที่จะดึงดูดสัตว์เข้ามายังสนามบินหรือบริเวณใกล้เคียงสนามบิน เว้นแต่มีการประเมินที่เหมาะสมซึ่งว่าแหล่งดังกล่าวมิได้ทำให้เกิดสภาพที่จะก่อให้เกิดปัญหาอันตรายจากสัตว์ ในกรณีที่ไม่สามารถกำจัดแหล่งขยะที่มีอยู่เดิมได้ตามวรรคหนึ่ง สนามบินต้องกำหนดให้มีการประเมินความเสี่ยงที่เกิดจากแหล่งขยะดังกล่าวที่อาจส่งผลต่ออากาศยานและดำเนินการลดความเสี่ยงดังกล่าวให้อยู่ในระดับต่ำที่สุดเท่าที่จะทำได้	1027	สนามบินต้องดำเนินการกำจัดและป้องกันไม่ให้มีแหล่งทิ้งขยะหรือแหล่งอื่น ๆ ที่จะดึงดูดสัตว์เข้ามายังสนามบินหรือบริเวณใกล้เคียงสนามบิน เว้นแต่มีการประเมินที่เหมาะสมซึ่งว่าแหล่งดังกล่าวมิได้ทำให้เกิดสภาพที่จะก่อให้เกิดปัญหาอันตรายจากสัตว์ ในกรณีที่ไม่สามารถกำจัดแหล่งขยะที่มีอยู่เดิมได้ตามวรรคหนึ่ง สนามบินต้องกำหนดให้มีการประเมินความเสี่ยงที่เกิดจากแหล่งขยะดังกล่าวที่อาจส่งผลต่ออากาศยานและดำเนินการลดความเสี่ยงดังกล่าวให้อยู่ในระดับต่ำที่สุดเท่าที่จะทำได้	คงเดิม
1060	สนามบินต้องดำเนินการแจ้งหน่วยงานท้องถิ่นหรือจัดให้มีกระบวนการประสานงานกับหน่วยงานท้องถิ่นเกี่ยวกับความปลอดภัยด้านการบินที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาที่ดินในบริเวณพื้นที่ใกล้เคียงสนามบินที่อาจดึงดูดสัตว์เข้ามายังสนามบิน	1028	สนามบินต้องดำเนินการแจ้งหน่วยงานท้องถิ่นหรือจัดให้มีกระบวนการประสานงานกับหน่วยงานท้องถิ่นเกี่ยวกับความปลอดภัยด้านการบินที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาที่ดินในบริเวณพื้นที่ใกล้เคียงสนามบินที่อาจดึงดูดสัตว์เข้ามายังสนามบิน	คงเดิม
	ส่วนที่ ๕ การบริหารจัดการลานจอดอากาศยาน		ส่วนที่ ๕ การบริหารจัดการลานจอดอากาศยาน	คงเดิม
1061	สนามบินต้องจัดให้มีการบริหารจัดการลานจอดอากาศยาน (apron management services) ในบริเวณลานจอดอากาศยาน ซึ่งอาจดำเนินการโดยเจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบิน หน่วยงาน	1029	<u>หากมีความจำเป็นเนื่องจากปริมาณการจราจรในเขตสนามบินและเงื่อนไขของการปฏิบัติการ</u> <u>บิน</u> สนามบินต้องจัดให้มีการบริหารจัดการลานจอดอากาศยาน (<u>apron management</u>)	1. เพิ่มข้อความตาม Annex 14, 9.5.1 "When warranted by the volume of traffic and operating conditions, ..."

ชื่อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ชื่อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
	<p>ให้บริการจราจรทางอากาศ ณ สนามบิน หรือโดยการร่วมมือประสานงานร่วมกันระหว่างหน่วยงานดังกล่าวนี้ เพื่อดำเนินการดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) กำกับดูแลการเคลื่อนที่เพื่อป้องกันการชนกันของอากาศยานด้วยกัน หรืออากาศยานกับยานพาหนะหรือวัตถุอื่นในลานจอดอากาศยาน</p> <p>(๒) กำกับดูแลการเข้าสู่ลานจอดอากาศยานและประสานงานการออกจากลานจอดอากาศยานกับหอควบคุมการจราจรทางอากาศ</p> <p>(๓) ทำให้แน่ใจว่าการขับเคลื่อนยานพาหนะต่าง ๆ บริเวณลานจอดอากาศยานเป็นไปด้วยความปลอดภัย รวดเร็ว รวมทั้งให้เป็นไปตามกฎระเบียบที่เหมาะสมของกิจกรรมต่าง ๆ ในลานจอดอากาศยาน</p>		<p>services) ในบริเวณลานจอดอากาศยาน ซึ่งอาจดำเนินการโดยเจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบิน หน่วยงานให้บริการจัดการจราจรทางอากาศ ณ สนามบิน หรือโดยการร่วมมือประสานงานร่วมกันระหว่างหน่วยงานดังกล่าวนี้ เพื่อดำเนินการดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) กำกับดูแลการเคลื่อนที่เพื่อป้องกันการชนกันของอากาศยานด้วยกัน หรืออากาศยานกับยานพาหนะหรือวัตถุอื่นในลานจอดอากาศยาน</p> <p>(๒) กำกับดูแลการเข้าสู่ลานจอดอากาศยานและประสานงานการออกจากลานจอดอากาศยานกับหอควบคุมการจราจรทางอากาศ</p> <p>(๓) ทำให้แน่ใจว่าการขับเคลื่อนยานพาหนะต่าง ๆ บริเวณลานจอดอากาศยานเป็นไปด้วยความปลอดภัย รวดเร็ว รวมทั้งให้เป็นไปตามกฎระเบียบที่เหมาะสมของกิจกรรมต่าง ๆ ในลานจอดอากาศยาน</p>	<p>2. ตัดออกเพราะไม่ใช่คำทางเทคนิค “apron management services”</p> <p>3. ใช้คำว่า “หน่วยงานให้บริการจัดการจราจรทางอากาศ” ให้สอดคล้องกับ พ.ร.บ. การเดินอากาศฯ</p>
1062	<p>กรณีหอควบคุมการจราจรทางอากาศ ณ สนามบินไม่ได้มีส่วนร่วมในการบริหารจัดการลานจอดอากาศยาน สนามบินต้องกำหนดกระบวนการดำเนินการ ความรับผิดชอบและการส่งต่อความรับผิดชอบในการควบคุมอากาศยานระหว่างหน่วยบริหารจัดการลานจอดอากาศยานและหอควบคุมการจราจรทางอากาศให้เป็นไปอย่างเป็นระเบียบด้วย</p>	1030	<p>กรณีหอควบคุมการจราจรทางอากาศ ณ สนามบินไม่ได้มีส่วนร่วมในการบริหารจัดการลานจอดอากาศยาน สนามบินต้องกำหนดกระบวนการดำเนินการ ความรับผิดชอบและการส่งต่อความรับผิดชอบในการควบคุมอากาศยานระหว่างหน่วยบริหารจัดการลานจอดอากาศยานและหอควบคุมการจราจรทางอากาศให้เป็นไปอย่างเป็นระเบียบด้วย</p>	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
1063	เพื่อประโยชน์ในการบริหารจัดการลานจอดอากาศยานเป็นไปด้วยความปลอดภัย สนามบินต้องจัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกในการสื่อสารโดยใช้วิทยุ	1031	เพื่อประโยชน์ในการบริหารจัดการลานจอดอากาศยานเป็นไปด้วยความปลอดภัย สนามบินต้องจัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกในการสื่อสารโดยใช้วิทยุ	คงเดิม
1064	ในกรณีมีการปฏิบัติงานในสภาพทัศนวิสัยต่ำ สนามบินต้องจำกัดการปฏิบัติงานของบุคคลและยานพาหนะในลานจอดอากาศยานให้มีน้อยที่สุดเท่าที่จำเป็น	1032	ในกรณีมีการปฏิบัติงานในสภาพทัศนวิสัยต่ำ สนามบินต้องจำกัดการปฏิบัติงานของบุคคลและยานพาหนะในลานจอดอากาศยานให้มีน้อยที่สุดเท่าที่จำเป็น	คงเดิม
1065	ยานพาหนะฉุกเฉินสำหรับตอบสนองต่อเหตุฉุกเฉินต้องได้รับความสำคัญเป็นอันดับแรก ก่อนการจราจรของยานพาหนะอื่น ๆ บนพื้นที่เคลื่อนไหว	1033	ยานพาหนะฉุกเฉินสำหรับตอบสนองต่อเหตุฉุกเฉินต้องได้รับความสำคัญเป็นอันดับแรก ก่อนการจราจรของยานพาหนะอื่น ๆ บนพื้นที่เคลื่อนไหว	AGA เสนอแก้ไขข้อความตาม Annex 14 9.5.5: An emergency vehicle responding to an emergency shall be given priority over all other surface movement traffic.
1066	การจราจรในลานจอดอากาศยานของสนามบินให้ปฏิบัติตามกฎ ดังต่อไปนี้ (๑) ให้ทางแก่ยานพาหนะฉุกเฉิน อากาศยานที่ขับเคลื่อนอยู่หรือกำลังจะขับเคลื่อน หรือแก้อากาศยานที่อยู่ระหว่างถูกดันหรือลากจูงอยู่ (๒) ให้ทางแก่ยานพาหนะอื่น ๆ ตามระเบียบข้อบังคับของสนามบินนั้น ๆ	1034	การจราจรในลานจอดอากาศยานของสนามบินให้ปฏิบัติตามกฎ ดังต่อไปนี้ (๑) ให้ทางแก่ยานพาหนะฉุกเฉิน อากาศยานที่ขับเคลื่อนอยู่หรือกำลังจะขับเคลื่อน หรือแก้อากาศยานที่อยู่ระหว่างถูกดันหรือลากจูงอยู่ (๒) ให้ทางแก่ยานพาหนะอื่น ๆ ตามระเบียบข้อบังคับของสนามบินนั้น ๆ	คงเดิม
1067	สนามบินต้องจัดให้มีการตรวจสอบหลุมจอดอากาศยานด้วยสายตา ขณะอากาศยานขับเคลื่อนเข้าสู่หลุมจอดอากาศยานนั้น เพื่อให้มั่นใจว่าได้ระยะที่ปลอดภัยปราศจากสิ่งกีดขวาง	1035	สนามบินต้องจัดให้มีการตรวจสอบหลุมจอดอากาศยานด้วยสายตา ขณะอากาศยานขับเคลื่อนเข้าสู่หลุมจอดอากาศยานนั้น เพื่อให้มั่นใจว่าได้ระยะที่ปลอดภัยปราศจากสิ่งกีดขวาง	คงเดิม
	ส่วนที่ ๖ การบริการภาคพื้นสำหรับอากาศยาน		ส่วนที่ ๖ การบริการภาคพื้นสำหรับอากาศยาน	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
1068	สนามบินต้องจัดให้มีอุปกรณ์ดับเพลิงที่เหมาะสมพร้อมใช้งานอย่างน้อยสำหรับการสกัดเพลิงไหม้จากน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานเบื้องต้น และต้องมีบุคลากรที่ผ่านการฝึกอบรมในการใช้งานอุปกรณ์ดังกล่าวในระหว่างการให้บริการภาคพื้นดินสำหรับอากาศยาน และต้องมีวิธีการที่รวดเร็วในการเรียกบริการดับเพลิงและกู้ภัย กรณีเกิดเพลิงไหม้หรือการรั่วไหลของเชื้อเพลิงเป็นปริมาณมาก	1036	สนามบินต้องจัดให้มีอุปกรณ์ดับเพลิงที่เหมาะสมพร้อมใช้งานอย่างน้อยสำหรับการสกัดเพลิงไหม้จากน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานเบื้องต้น และต้องมีบุคลากรที่ผ่านการฝึกอบรมในการใช้งานอุปกรณ์ดังกล่าวในระหว่างการให้บริการภาคพื้นดินสำหรับอากาศยาน และต้องมีวิธีการที่รวดเร็วในการเรียกบริการดับเพลิงและกู้ภัย กรณีเกิดเพลิงไหม้หรือการรั่วไหลของเชื้อเพลิงเป็นปริมาณมาก	แก้ไขคำให้ถูกต้อง
1069	กรณีที่มีการเติมน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานในขณะที่ผู้โดยสารกำลังขึ้นอากาศยาน อยู่ในอากาศยาน หรือกำลังลงจากอากาศยาน สนามบินต้องจัดให้มีอุปกรณ์ภาคพื้นอยู่ในตำแหน่งที่เหมาะสมหรือที่กำหนดไว้ เพื่อให้ (๑) มีจำนวนทางออกที่เพียงพอสำหรับการอพยพออกอย่างรวดเร็ว (๒) มีเส้นทางอพยพที่พร้อมหลังออกจากทางออกแต่ละทางเพื่อใช้ในกรณีเกิดเหตุฉุกเฉิน	1037	กรณีที่มีการเติมน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานในขณะที่ผู้โดยสารกำลังขึ้นอากาศยาน อยู่ในอากาศยาน หรือกำลังลงจากอากาศยาน สนามบินต้องจัดให้มีอุปกรณ์ภาคพื้นต้อง อยู่ในตำแหน่งที่เหมาะสมหรือที่กำหนดไว้ เพื่อให้ (๑) มีจำนวนทางออกที่เพียงพอสำหรับการอพยพออกอย่างรวดเร็ว (๒) มีเส้นทางอพยพที่พร้อมหลังออกจากทางออกแต่ละทางเพื่อใช้ในกรณีเกิดเหตุฉุกเฉิน	ปรับข้อความตาม Annex 14 9.6.2: When aircraft refuelling operations take place while passengers are embarking, on board or disembarking, ground equipment shall be positioned so as to allow:
	ส่วนที่ ๗ การขับเคลื่อนยานพาหนะของสนามบิน		ส่วนที่ ๗ การขับเคลื่อนยานพาหนะของสนามบิน	คงเดิม
1070	เพื่อให้การขับเคลื่อนยานพาหนะของสนามบินเป็นไปด้วยความปลอดภัย เส้นทางขับเคลื่อนในพื้นที่เคลื่อนไหวจำกัดให้ใช้ได้เฉพาะเจ้าหน้าที่ในสนามบินและบุคคลที่ได้รับอนุญาตให้ปฏิบัติงานเท่านั้น	1038	เพื่อให้การขับเคลื่อนยานพาหนะของสนามบินเป็นไปด้วยความปลอดภัย เส้นทางขับเคลื่อนในพื้นที่เคลื่อนไหวจำกัดให้ใช้ได้เฉพาะเจ้าหน้าที่ในสนามบินและบุคคลที่ได้รับอนุญาตให้ปฏิบัติงานเท่านั้น	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
1071	ในสนามบิน ยานพาหนะต้องขับเคลื่อนเฉพาะในพื้นที่ ดังต่อไปนี้ (๑) ในพื้นที่ขับเคลื่อนที่ได้รับอนุญาตจากหอควบคุมการจราจรทางอากาศเท่านั้น และ (๒) ในลานจอดอากาศยานที่ได้รับอนุญาตโดยฝ่ายงานของสนามบินที่ได้รับมอบหมายให้มีอำนาจหน้าที่รับผิดชอบเท่านั้น	1039	ในสนามบิน ยานพาหนะต้องขับเคลื่อนเฉพาะในพื้นที่ ดังต่อไปนี้ (๑) ในพื้นที่ขับเคลื่อนที่ได้รับอนุญาตจากหอควบคุมการจราจรทางอากาศเท่านั้น และ (๒) ในลานจอดอากาศยานที่ได้รับอนุญาตโดยฝ่ายงานของสนามบินที่ได้รับมอบหมายให้มีอำนาจหน้าที่รับผิดชอบเท่านั้น	คงเดิม
1072	ผู้ขับขี่ยานพาหนะในพื้นที่เคลื่อนไหวต้องปฏิบัติตามคำสั่งและข้อบังคับทั้งหมดตามเครื่องหมายและป้ายสัญลักษณ์ เว้นแต่ได้รับอนุญาตให้ปฏิบัติเป็นอย่างอื่นจาก (๑) หอควบคุมการจราจรทางอากาศ เมื่ออยู่ในพื้นที่ขับเคลื่อน หรือ (๒) ฝ่ายงานของสนามบินที่ได้รับมอบหมายให้มีอำนาจหน้าที่รับผิดชอบ เมื่ออยู่ในลานจอดอากาศยาน	1040	ผู้ขับขี่ยานพาหนะในพื้นที่เคลื่อนไหวต้องปฏิบัติตามคำสั่งและข้อบังคับทั้งหมดตามเครื่องหมายและป้ายสัญลักษณ์ เว้นแต่ได้รับอนุญาตให้ปฏิบัติเป็นอย่างอื่นจาก (๑) หอควบคุมการจราจรทางอากาศ เมื่ออยู่ในพื้นที่ขับเคลื่อน หรือ (๒) ฝ่ายงานของสนามบินที่ได้รับมอบหมายให้มีอำนาจหน้าที่รับผิดชอบ เมื่ออยู่ในลานจอดอากาศยาน	คงเดิม
1073	นอกจากต้องปฏิบัติตามข้อ ๑๐๗๒ ผู้ขับขี่ยานพาหนะในพื้นที่เคลื่อนไหวต้องปฏิบัติตามคำสั่งและข้อบังคับทั้งหมดตามสัญญาณไฟด้วย	1041	นอกจากต้องปฏิบัติตามข้อ ๑๐๔๐ ผู้ขับขี่ยานพาหนะในพื้นที่เคลื่อนไหวต้องปฏิบัติตามคำสั่งและข้อบังคับทั้งหมดตามสัญญาณไฟด้วย	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
1074	ผู้ขับขียานพาหนะในพื้นที่เคลื่อนไหวดังกล่าวต้องผ่านการฝึกอบรมที่เหมาะสมสำหรับงานที่จะต้องปฏิบัติ และต้องปฏิบัติตามคำแนะนำของ (๑) หอควบคุมการจราจรทางอากาศ เมื่ออยู่ในพื้นที่ขับเคลื่อน และ (๒) ฝ่ายงานของสนามบินที่ได้รับมอบหมายให้มีอำนาจหน้าที่รับผิดชอบ เมื่ออยู่ในลานจอดอากาศยาน	1042	ผู้ขับขียานพาหนะในพื้นที่เคลื่อนไหวดังกล่าวต้องผ่านการฝึกอบรมที่เหมาะสมสำหรับงานที่จะต้องปฏิบัติ และต้องปฏิบัติตามคำแนะนำของ (๑) หอควบคุมการจราจรทางอากาศ เมื่ออยู่ในพื้นที่ขับเคลื่อน และ (๒) ฝ่ายงานของสนามบินที่ได้รับมอบหมายให้มีอำนาจหน้าที่รับผิดชอบ เมื่ออยู่ในลานจอดอากาศยาน	คงเดิม
1075	ยานพาหนะที่ปฏิบัติงานในพื้นที่ขับเคลื่อน ต้องติดตั้งอุปกรณ์วิทยุสื่อสารแบบสองทาง ผู้ขับขียานพาหนะต้องสื่อสารโดยใช้อุปกรณ์ตามวรรคหนึ่ง และต้องได้รับอนุญาตจากหอควบคุมการจราจรทางอากาศก่อนเข้าพื้นที่ขับเคลื่อน ทั้งนี้ ผู้ขับขียานพาหนะตามวรรคหนึ่งต้องเฝ้าฟังวิทยุอย่างต่อเนื่องตามความถี่ที่กำหนด ขณะอยู่ในพื้นที่เคลื่อนไหวดังกล่าว	1043	ยานพาหนะที่ปฏิบัติงานในพื้นที่ขับเคลื่อน ต้องติดตั้งอุปกรณ์วิทยุสื่อสารแบบสองทาง <u>สนามบินต้องจัดให้มีอุปกรณ์วิทยุสื่อสารแบบสองทางบนยานพาหนะที่ปฏิบัติงานในพื้นที่ขับเคลื่อน</u> ผู้ขับขียานพาหนะต้องสื่อสารโดยใช้อุปกรณ์ตามวรรคหนึ่ง และต้องได้รับอนุญาตจากหอควบคุมการจราจรทางอากาศก่อนเข้าพื้นที่ขับเคลื่อน ทั้งนี้ ผู้ขับขียานพาหนะตามวรรคหนึ่งต้องเฝ้าฟังวิทยุอย่างต่อเนื่องตามความถี่ที่กำหนด ขณะอยู่ในพื้นที่เคลื่อนไหวดังกล่าว	ปรับแก้ข้อความให้เหมาะสม 9.7.5 The driver of a radio-equipped vehicle shall establish satisfactory two-way radio communication with the aerodrome control tower before entering the manoeuvring area and with the appropriate designated authority before entering the apron. The driver shall maintain a continuous listening watch on the assigned frequency when on the movement area.
1076	นอกจากข้อ ๑๐๗๕ สนามบินต้องจัดให้มีระบบและอุปกรณ์สื่อสารคลื่นความถี่เฉพาะที่ใช้ในการติดต่อสื่อสารสำหรับการปฏิบัติการบินขึ้นลงของอากาศยานของทางวิ่งแต่ละทางวิ่ง ระหว่างหอควบคุมการจราจรทางอากาศ อากาศยาน และยานพาหนะที่ปฏิบัติงานบนทางวิ่งด้วย	1044	นอกจากข้อ ๑๐๔๓ สนามบินต้องจัดให้มีระบบและอุปกรณ์สื่อสารคลื่นความถี่เฉพาะที่ใช้ในการติดต่อสื่อสารสำหรับการปฏิบัติการ <u>บินขึ้นลงวิ่งขึ้นและบินลง</u> ของอากาศยานของทางวิ่งแต่ละทางวิ่ง ระหว่างหอควบคุมการจราจรทางอากาศ อากาศยาน และยานพาหนะที่ปฏิบัติงานบนทางวิ่งด้วย	ใช้คำว่า “วิ่งขึ้นและบินลง” ให้สอดคล้องกันทั้งฉบับ

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
	ส่วนที่ ๘ ระบบนำทางและควบคุมการเคลื่อนที่ของอากาศยานและยานพาหนะภาคพื้น (Surface Movement Guidance And Control Systems: SMGCS)		ส่วนที่ ๘ ระบบนำทางและควบคุมการเคลื่อนที่ของอากาศยานและยานพาหนะภาคพื้น (Surface Movement Guidance and Control Systems: SMGCS)	คงเดิม
1077	สนามบินต้องจัดให้มีระบบนำทางและควบคุมการเคลื่อนที่ของอากาศยานและยานพาหนะภาคพื้นเป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่ผู้อำนวยการกำหนด	1045	สนามบินต้องจัดให้มีระบบนำทางและควบคุมการเคลื่อนที่ของอากาศยานและยานพาหนะภาคพื้นเป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่ผู้อำนวยการกำหนด	คงเดิม
1078	การออกแบบระบบนำทางและควบคุมการเคลื่อนที่ของอากาศยานและยานพาหนะภาคพื้นตามข้อ ๑๐๗๗ ให้คำนึงถึงเรื่อง ดังต่อไปนี้ (๑) ความหนาแน่นของการจราจรทางอากาศ (๒) สภาพทัศนวิสัยในการปฏิบัติงาน (๓) ความต้องการเกี่ยวกับตำแหน่งและทิศทางของนักบิน (pilot orientation) (๔) ความซับซ้อนของแผนผังสนามบิน และ (๕) การเคลื่อนที่ของยานพาหนะ	1046	การออกแบบระบบนำทางและควบคุมการเคลื่อนที่ของอากาศยานและยานพาหนะภาคพื้นตามข้อ ๑๐๔๕ ให้คำนึงถึงเรื่อง ดังต่อไปนี้ (๑) ความหนาแน่นของการจราจรทางอากาศ (๒) สภาพทัศนวิสัยในการปฏิบัติงาน (๓) ความต้องการเกี่ยวกับตำแหน่งและทิศทางของนักบิน (pilot orientation) (๔) ความซับซ้อนของแผนผังสนามบิน และ (๕) การเคลื่อนที่ของยานพาหนะ	คงเดิม
1079	เครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศประเภททัศนวิสัยที่เป็นส่วนประกอบของระบบนำทางและควบคุมการเคลื่อนที่ของอากาศยานและยานพาหนะภาคพื้น เช่น เครื่องหมาย ไฟสนามบินและป้ายสัญลักษณ์ ต้องออกแบบให้สอดคล้องกับข้อกำหนดว่าด้วยเครื่องหมาย ไฟสนามบินและป้ายสัญลักษณ์ตามความในหมวด ๕ ส่วนที่ ๑ เกี่ยวกับเครื่องหมาย ไฟสนามบิน และป้ายสัญลักษณ์ ตามลำดับ	1047	เครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศประเภททัศนวิสัยที่เป็นส่วนประกอบของระบบนำทางและควบคุมการเคลื่อนที่ของอากาศยานและยานพาหนะภาคพื้น เช่น เครื่องหมาย ไฟสนามบินและป้ายสัญลักษณ์ ต้องออกแบบให้สอดคล้องกับข้อกำหนดว่าด้วยเครื่องหมาย ไฟสนามบินและป้ายสัญลักษณ์ตามความในหมวด ๕ ส่วนที่ ๑ เกี่ยวกับเครื่องหมาย ไฟสนามบิน และป้ายสัญลักษณ์ ตามลำดับ	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
1080	ระบบนำทางและควบคุมการเคลื่อนที่ของอากาศยานและยานพาหนะภาคพื้น ต้องออกแบบเพื่อวัตถุประสงค์ ดังต่อไปนี้ (๑) เพื่อช่วยในการป้องกันการรुक้าของอากาศยานและยานพาหนะเข้าไปยังทางวิ่งที่ใช้งานอยู่ (๒) เพื่อช่วยในการป้องกันการชนกันระหว่างอากาศยานด้วยกัน และระหว่างอากาศยานและยานพาหนะหรือวัตถุต่าง ๆ บริเวณพื้นที่เคลื่อนไหว	1048	ระบบนำทางและควบคุมการเคลื่อนที่ของอากาศยานและยานพาหนะภาคพื้น ต้องออกแบบเพื่อวัตถุประสงค์ ดังต่อไปนี้ (๑) เพื่อช่วยในการป้องกันการรुक้าของอากาศยานและยานพาหนะเข้าไปยังทางวิ่งที่ใช้งานอยู่ (๒) เพื่อช่วยในการป้องกันการชนกันระหว่างอากาศยานด้วยกัน และระหว่างอากาศยานและยานพาหนะหรือวัตถุต่าง ๆ บริเวณพื้นที่เคลื่อนไหว	คงเดิม
1081	ในกรณีที่มีการออกแบบระบบนำทางและควบคุมการเคลื่อนที่ของอากาศยานและยานพาหนะภาคพื้น ให้ทำงานโดยการสับเปลี่ยน (selective switching) ของแถบไฟหยุดคอยเข้าทางวิ่ง และไฟกึ่งกลางทางขับ สนามบินต้องออกแบบให้เป็นไปตามข้อกำหนด ดังต่อไปนี้ (๑) เส้นทางในทางขับที่แสดงโดยไฟกึ่งกลางทางขับ ต้องสามารถยกเลิกได้เมื่อมีการส่องสว่างของแถบไฟหยุดคอยเข้าทางวิ่ง (๒) วงจรควบคุมต้องตั้งค่าให้ เมื่อแถบไฟหยุดคอยเข้าทางวิ่งที่ตั้งอยู่ด้านหน้าของอากาศยานมีการส่องสว่าง ไฟกึ่งกลางทางขับส่วนที่อยู่เลยถัดจากแถบไฟหยุดคอยเข้าทางวิ่งนั้นจะดับ (๓) ไฟกึ่งกลางทางขับ ส่วนที่อยู่ด้านหน้าอากาศยานจะเปิดใช้งานได้ ก็ต่อเมื่อแถบไฟหยุดคอยเข้าทางวิ่งดับ	1049	ในกรณีที่มีการออกแบบระบบนำทางและควบคุมการเคลื่อนที่ของอากาศยานและยานพาหนะภาคพื้น ให้ทำงานโดยการสับเปลี่ยน (selective switching) ของแถบไฟหยุดคอยเข้าทางวิ่ง และไฟกึ่งกลางทางขับ สนามบินต้องออกแบบให้เป็นไปตามข้อกำหนด ดังต่อไปนี้ (๑) เส้นทางในทางขับที่แสดงโดยไฟกึ่งกลางทางขับ ต้องสามารถยกเลิกได้เมื่อมีการส่องสว่างของแถบไฟหยุดคอยเข้าทางวิ่ง (๒) วงจรควบคุมต้องตั้งค่าให้ เมื่อแถบไฟหยุดคอยเข้าทางวิ่งที่ตั้งอยู่ด้านหน้าของอากาศยานมีการส่องสว่าง ไฟกึ่งกลางทางขับส่วนที่อยู่เลยถัดจากแถบไฟหยุดคอยเข้าทางวิ่งนั้นจะดับ (๓) ไฟกึ่งกลางทางขับ ส่วนที่อยู่ด้านหน้าอากาศยานจะเปิดใช้งานได้ ก็ต่อเมื่อแถบไฟหยุดคอยเข้าทางวิ่งดับ	คงเดิม
1082	สนามบินต้องจัดให้มีเรดาร์เพื่อการตรวจจับการเคลื่อนไหวภาคพื้น สำหรับพื้นที่ขับเคลื่อน ใน	1050	สนามบินต้องจัดให้มีเรดาร์เพื่อการตรวจจับการเคลื่อนไหวภาคพื้น สำหรับพื้นที่ขับเคลื่อน ใน	คงเดิม

ชื่อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ชื่อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
	<p>กรณี ดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) สนามบินมีการใช้งานในสภาพที่ค่าระยะที่นักบินมองเห็นทางวิ่งน้อยกว่าสามร้อยห้าสิบเมตร</p> <p>(๒) เมื่อความหนาแน่นของการจราจรและสภาวะการปฏิบัติการทำให้ไม่สามารถรักษาความสม่ำเสมอของการเคลื่อนที่ของการจราจรได้โดยกระบวนการหรือการอำนวยความสะดวกอื่น ๆ</p>		<p>กรณี ดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) สนามบินมีการใช้งานในสภาพที่ค่าระยะที่นักบินมองเห็นทางวิ่งน้อยกว่าสามร้อยห้าสิบเมตร</p> <p>(๒) เมื่อความหนาแน่นของการจราจรและสภาวะการปฏิบัติการทำให้ไม่สามารถรักษาความสม่ำเสมอของการเคลื่อนที่ของการจราจรได้โดยกระบวนการหรือการอำนวยความสะดวกอื่น ๆ</p>	
	ส่วนที่ ๙ ตำแหน่งของอุปกรณ์และสิ่งติดตั้งบนพื้นที่ปฏิบัติงาน		ส่วนที่ ๙ ตำแหน่งของอุปกรณ์และสิ่งติดตั้งบนพื้นที่ปฏิบัติงาน	คงเดิม
1083	<p>เว้นแต่การทำงานของอุปกรณ์หรือสิ่งติดตั้งต้องอยู่ในพื้นที่เพื่อวัตถุประสงค์ในการนำร่องอากาศยาน หรือเพื่อความปลอดภัยของอากาศยาน สนามบิน ต้องไม่มีอุปกรณ์หรือสิ่งติดตั้งอยู่ในพื้นที่ ดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) บนพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่ง พื้นที่ปลอดภัย ปลายทางวิ่ง พื้นที่ปลอดภัยรอบทางขับ หรือ ภายในระยะทางตามที่กำหนดไว้ในตารางที่ ๑๐ คอลัมน์ที่ ๑๑ หากเป็นอันตรายต่ออากาศยาน หรือ</p> <p>(๒) ในพื้นที่ปลอดภัยกีดขวาง หากเป็นอันตรายต่ออากาศยานที่อยู่ในอากาศ</p>	1051	<p>เว้นแต่การทำงานของอุปกรณ์หรือสิ่งติดตั้งต้องอยู่ในพื้นที่เพื่อวัตถุประสงค์ในการนำร่องอากาศยาน หรือเพื่อความปลอดภัยของอากาศยาน สนามบิน ต้องไม่มีอุปกรณ์หรือสิ่งติดตั้งอยู่ในพื้นที่ ดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) บนพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่ง พื้นที่ปลอดภัย ปลายทางวิ่ง พื้นที่ปลอดภัยรอบทางขับ หรือ ภายในระยะทางตามที่กำหนดไว้ในตารางที่ ๑๑ ที่ (๑๑) หากเป็นอันตรายต่ออากาศยาน หรือ</p> <p>(๒) ในพื้นที่ปลอดภัยกีดขวาง หากเป็นอันตรายต่ออากาศยานที่อยู่ในอากาศ</p> <p><u>ในกรณีที่มีความจำเป็นต้องติดตั้งอุปกรณ์ หรือสิ่งติดตั้งที่จำเป็นต้องอยู่ในพื้นที่ตามวรรคหนึ่ง เพื่อวัตถุประสงค์ในการนำร่องอากาศยาน หรือเพื่อความปลอดภัยของอากาศยาน อุปกรณ์ หรือสิ่งติดตั้งดังกล่าวต้องได้รับการเห็นชอบจาก</u></p>	<p>1. ใช้คำ “คอลัมน์” ให้เหมือนกันทั้งฉบับ</p> <p>2. เพิ่มวรรคสอง เพื่อกำหนดให้</p> <p>ในกรณีที่มีความจำเป็นต้องติดตั้งอุปกรณ์หรือสิ่งติดตั้งที่จำเป็นต้องอยู่ในพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่ง พื้นที่ปลอดภัยปลายทางวิ่ง พื้นที่ปลอดภัยกีดขวาง และพื้นที่ปลอดภัยปลายทางขับ ต้องได้รับความเห็นชอบจาก กพท. (required for air navigation or for aircraft safety purposes, frangible, marked and lighted)</p>

ชื่อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ชื่อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
			<u>ผู้อำนวยการและเป็นไปตามข้อกำหนดเกี่ยวกับ วัสดุแตกหักง่าย การทำเครื่องหมายและ การติดตั้งไฟตามที่ระบุไว้ในหมวด ๕ สิ่งอำนวยความสะดวก สิ่งติดตั้งและอุปกรณ์</u>	
1084	<p>อุปกรณ์หรือสิ่งติดตั้งที่ใช้เพื่อวัตถุประสงค์ในการนำร่องอากาศยานหรือเพื่อความปลอดภัยของอากาศยานต้องแตกหักง่ายและติดตั้งให้มีความสูงน้อยที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้ ในกรณีติดตั้งในบริเวณ ดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) ส่วนของพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่งภายในระยะ</p> <p>(ก) เจ็ดสิบห้าเมตรของเส้นกึ่งกลางทางวิ่งสำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๓ หรือ ๔ หรือ</p> <p>(ข) สี่สิบห้าเมตรของเส้นกึ่งกลางทางวิ่งสำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๑ หรือ ๒ หรือ</p> <p>(๒) พื้นที่ปลอดภัยปลายทางวิ่ง พื้นที่ปลอดภัยรอบทางขับ หรือภายในระยะทางที่กำหนดไว้ในตารางที่ ๑๐ หรือ</p> <p>(๓) พื้นที่ปลอดภัยกีดขวาง ซึ่งอาจเป็นอันตรายต่ออากาศยานที่อยู่ในอากาศ</p>	1052	<p>อุปกรณ์หรือสิ่งติดตั้งที่ใช้เพื่อวัตถุประสงค์ในการนำร่องอากาศยานหรือเพื่อความปลอดภัยของอากาศยานต้องแตกหักง่ายและติดตั้งให้มีความสูงน้อยที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้ ในกรณีติดตั้งในบริเวณ ดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) ส่วนของพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่งภายในระยะ</p> <p>(ก) เจ็ดสิบห้าเมตรของเส้นกึ่งกลางทางวิ่งสำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๓ หรือ ๔ หรือ</p> <p>(ข) สี่สิบห้าเมตรของเส้นกึ่งกลางทางวิ่งสำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๑ หรือ ๒ หรือ</p> <p>(๒) พื้นที่ปลอดภัยปลายทางวิ่ง พื้นที่ปลอดภัยรอบทางขับ หรือภายในระยะทางที่กำหนดไว้ในตารางที่ ๑๐ หรือ</p> <p>(๓) พื้นที่ปลอดภัยกีดขวาง ซึ่งอาจเป็นอันตรายต่ออากาศยานที่อยู่ในอากาศ</p>	คงเดิม
1085	<p>อุปกรณ์หรือสิ่งติดตั้งที่ใช้เพื่อวัตถุประสงค์ในการนำร่องอากาศยานหรือเพื่อความปลอดภัยของอากาศยานที่จำเป็นต้องตั้งอยู่ในพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่งในบริเวณที่ไม่ต้องมีการปรับระดับให้ถือเป็นสิ่งกีดขวาง โดยต้องแตกหักง่ายและติดตั้งให้มีความสูงน้อยที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้</p>	1053	<p>อุปกรณ์หรือสิ่งติดตั้งที่ใช้เพื่อวัตถุประสงค์ในการนำร่องอากาศยานหรือเพื่อความปลอดภัยของอากาศยานที่จำเป็นต้องตั้งอยู่ในพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่งในบริเวณที่ไม่ต้องมีการปรับระดับให้ถือเป็นสิ่งกีดขวาง โดยต้องแตกหักง่ายและติดตั้งให้มีความสูงน้อยที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้</p>	คงเดิม

ชื่อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ชื่อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
1086	<p>เว้นแต่การทำงานของอุปกรณ์หรือสิ่งติดตั้งต้องอยู่ในพื้นที่เพื่อวัตถุประสงค์ในการนำร่องอากาศยาน หรือเพื่อความปลอดภัยของอากาศยาน สนามบิน ต้องไม่มีอุปกรณ์หรือสิ่งติดตั้งอยู่ภายในระยะสองร้อยสี่สิบเมตรจากปลายพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่งของทางวิ่งแบบพรีซีซั่น ประเภทที่หนึ่ง ทางวิ่งแบบพรีซีซั่น ประเภทที่สอง หรือทางวิ่งแบบพรีซีซั่น ประเภทที่สาม และภายในระยะ ดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) หกสิบเมตรของแนวเส้นกึ่งกลางที่ต่อขยายออกไปสำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๓ หรือ ๔ หรือ</p> <p>(๒) สี่สิบห้าเมตรของแนวเส้นกึ่งกลางที่ต่อขยายออกไปสำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๑ หรือ ๒</p>	1054	<p>เว้นแต่การทำงานของอุปกรณ์หรือสิ่งติดตั้งต้องอยู่ในพื้นที่เพื่อวัตถุประสงค์ในการนำร่องอากาศยาน หรือเพื่อความปลอดภัยของอากาศยาน สนามบิน ต้องไม่มีอุปกรณ์หรือสิ่งติดตั้งอยู่ภายในระยะสองร้อยสี่สิบเมตรจากปลายพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่งของทางวิ่งแบบพรีซีซั่น ประเภทที่หนึ่ง ทางวิ่งแบบพรีซีซั่น ประเภทที่สอง หรือทางวิ่งแบบพรีซีซั่น ประเภทที่สาม และภายในระยะ ดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) หกสิบเมตรของแนวเส้นกึ่งกลางที่ต่อขยายออกไปสำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๓ หรือ ๔ หรือ</p> <p>(๒) สี่สิบห้าเมตรของแนวเส้นกึ่งกลางที่ต่อขยายออกไปสำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๑ หรือ ๒</p>	คงเดิม

ชื่อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ชื่อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
1087	<p>อุปกรณ์หรือสิ่งติดตั้งที่ใช้เพื่อวัตถุประสงค์ในการนำร่องอากาศยานหรือเพื่อความปลอดภัยของอากาศยานที่จะต้องตั้งอยู่ในหรือใกล้กับพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่งของทางวิ่งแบบพรีซิชั่น ประเภทที่หนึ่ง ทางวิ่งแบบพรีซิชั่น ประเภทที่สอง หรือทางวิ่งแบบพรีซิชั่น ประเภทที่สาม และตั้งอยู่ในบริเวณ ดังต่อไปนี้ ต้องแตกหักง่ายและติดตั้งให้มีความสูงน้อยที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้</p> <p>(๑) ในส่วนของพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่ง ภายในระยะเจ็ดสิบเจ็ดจุดห้าเมตรของเส้นกึ่งกลางทางวิ่งสำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๔ และรหัสตัวอักษรเป็น F หรือ</p> <p>(๒) ภายในระยะสองร้อยสี่สิบเมตรจากปลายพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่ง และอยู่ภายใน</p> <p>(ก) หกสิบเมตรของแนวเส้นกึ่งกลางทางวิ่งที่ต่อขยายออกไปสำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๓ หรือ ๔ หรือ</p> <p>(ข) สี่สิบห้าเมตรของแนวเส้นกึ่งกลางทางวิ่งที่ต่อขยายออกไปสำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๑ หรือ ๒ หรือ</p> <p>(๓) ยื่นทะลุพื้นผิวแนวร่อนขึ้นใน พื้นผิวลาดเอียงชั้นใน หรือพื้นผิวบาล์คแลนดิง</p>	1055	<p>อุปกรณ์หรือสิ่งติดตั้งที่ใช้เพื่อวัตถุประสงค์ในการนำร่องอากาศยานหรือเพื่อความปลอดภัยของอากาศยานที่จะต้องตั้งอยู่ในหรือใกล้กับพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่งของทางวิ่งแบบพรีซิชั่น ประเภทที่หนึ่ง ทางวิ่งแบบพรีซิชั่น ประเภทที่สอง หรือทางวิ่งแบบพรีซิชั่น ประเภทที่สาม และตั้งอยู่ในบริเวณ ดังต่อไปนี้ ต้องแตกหักง่ายและติดตั้งให้มีความสูงน้อยที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้</p> <p>(๑) ในส่วนของพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่ง ภายในระยะเจ็ดสิบเจ็ดจุดห้าเมตรของเส้นกึ่งกลางทางวิ่งสำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๔ และรหัสตัวอักษรเป็น F หรือ</p> <p>(๒) ภายในระยะสองร้อยสี่สิบเมตรจากปลายพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่ง และอยู่ภายใน</p> <p>(ก) หกสิบเมตรของแนวเส้นกึ่งกลางทางวิ่งที่ต่อขยายออกไปสำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๓ หรือ ๔ หรือ</p> <p>(ข) สี่สิบห้าเมตรของแนวเส้นกึ่งกลางทางวิ่งที่ต่อขยายออกไปสำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๑ หรือ ๒ หรือ</p> <p>(๓) (๒) ยื่นทะลุเข้าไปในพื้นผิวแนวร่อนชั้นใน พื้นผิวลาดเอียงชั้นใน หรือพื้นผิวบาล์คแลนดิง</p>	<p>1. ปรับปรุงตาม Amendment 15 to Annex 14 Vol. I, 9.9.5 9.9.5 ... a) is situated on that portion of the strip within 77.5 m of the runway centre line where the code number is 4 and the code letter is F; or b) is situated within 240 m from the end of the strip and within: 1) 60 m of the extended runway centre line where the code number is 3 or 4; or 2) 45 m of the extended runway centre line where the code number is 1 or 2; or (eb) penetrates the inner approach surface, the inner transitional surface or the balked landing surface; ...</p> <p>2. ปรับคำจากคำว่า “ทะลุ” เป็น “ล้ำ” ให้เหมาะสมขึ้น</p>

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
1088	อุปกรณ์หรือสิ่งติดตั้งที่ใช้เพื่อวัตถุประสงค์ในการนำร่องอากาศยานหรือเพื่อความปลอดภัยของอากาศยานซึ่งเป็นสิ่งกีดขวางต่อการปฏิบัติการของอากาศยานตามข้อ ๒๕๐ ข้อ ๒๕๗ ข้อ ๓๐๕ หรือข้อ ๓๑๔ ต้องแตกหักง่ายและติดตั้งให้มีความสูงน้อยที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้	1056	อุปกรณ์หรือสิ่งติดตั้งที่ใช้เพื่อวัตถุประสงค์ในการนำร่องอากาศยานหรือเพื่อความปลอดภัยของอากาศยานซึ่งเป็นสิ่งกีดขวางต่อการปฏิบัติการของอากาศยานตามข้อ ๒๖๕ ข้อ ๒๗๑ ข้อ ๒๗๘ หรือข้อ ๒๘๖ ต้องแตกหักง่ายและติดตั้งให้มีความสูงน้อยที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้	คงเดิม
	ส่วนที่ ๑๐ การล้อมรั้วและระบบไฟเพื่อการรักษาความปลอดภัย		ส่วนที่ ๑๐ การล้อมรั้วและระบบไฟเพื่อการรักษาความปลอดภัย	คงเดิม
1089	สนามบินต้องจัดให้มีรั้วหรือสิ่งขวางกั้นที่เหมาะสมอื่น ๆ เพื่อวัตถุประสงค์ต่าง ๆ ดังต่อไปนี้ (๑) ป้องกันสัตว์ที่มีขนาดใหญ่พอที่จะเป็นอันตรายกับอากาศยานไม่ให้เข้าไปในพื้นที่เคลื่อนไหวน (๒) ยับยั้งบุคคลที่ไม่ได้รับอนุญาตเข้าสู่พื้นที่สนามบินในบริเวณที่ไม่ใช่พื้นที่สาธารณะโดยไม่ตั้งใจ หรือโดยไตร่ตรองไว้ล่วงหน้า รั้วหรือสิ่งขวางกั้นในข้อนี้ ให้หมายความรวมถึง แนวกันของท่อน้ำเสีย ราง อุโมงค์ ที่จำเป็นต่อการป้องกันในการเข้าพื้นที่ นอกจากต้องดำเนินการตามวรรคหนึ่งแล้ว สนามบินต้องใช้มาตรการพิเศษเพื่อป้องกันการเข้าพื้นที่ของบุคคลที่ไม่ได้รับอนุญาต ที่อาจจะเข้าถึงทางวิ่งหรือทางขับซึ่งตัดข้ามผ่านถนนสาธารณะ	1057	สนามบินต้องจัดให้มีรั้วหรือสิ่งขวางกั้นที่เหมาะสมอื่น ๆ เพื่อวัตถุประสงค์ต่าง ๆ ดังต่อไปนี้ (๑) ป้องกันสัตว์ที่มีขนาดใหญ่พอที่จะเป็นอันตรายกับอากาศยานไม่ให้เข้าไปในพื้นที่เคลื่อนไหวน (๒) ยับยั้งบุคคลที่ไม่ได้รับอนุญาตเข้าสู่พื้นที่สนามบินในบริเวณที่ไม่ใช่พื้นที่สาธารณะโดยไม่ตั้งใจ หรือโดยไตร่ตรองไว้ล่วงหน้า รั้วหรือสิ่งขวางกั้นในข้อนี้ ให้หมายความรวมถึง แนวกันของท่อน้ำเสีย ราง อุโมงค์ ที่จำเป็นต่อการป้องกันในการเข้าพื้นที่ นอกจากต้องดำเนินการตามวรรคหนึ่งแล้ว สนามบินต้องใช้มาตรการพิเศษเพื่อป้องกันการเข้าพื้นที่ของบุคคลที่ไม่ได้รับอนุญาต ที่อาจจะเข้าถึงทางวิ่งหรือทางขับซึ่งตัดข้ามผ่านถนนสาธารณะ	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
1090	สนามบินต้องมีวิธีการป้องกันที่เหมาะสมสำหรับยับยั้งการเข้าถึงโดยไม่ตั้งใจหรือโดยไตร่ตรองไว้ล่วงหน้าของบุคคลที่ไม่ได้รับอนุญาตไปยังสิ่งติดตั้งภาคพื้นและสิ่งอำนวยความสะดวกที่จำเป็นสำหรับความปลอดภัยของการบินพลเรือนที่ตั้งอยู่นอกเขตสนามบิน	1058	สนามบินต้องมีวิธีการป้องกันที่เหมาะสมสำหรับยับยั้งการเข้าถึงโดยไม่ตั้งใจหรือโดยไตร่ตรองไว้ล่วงหน้าของบุคคลที่ไม่ได้รับอนุญาตไปยังสิ่งติดตั้งภาคพื้นและสิ่งอำนวยความสะดวกที่จำเป็นสำหรับความปลอดภัยของการบินพลเรือนที่ตั้งอยู่นอกเขตสนามบิน	คงเดิม
1091	รั้วหรือสิ่งขวางกั้นตามข้อ ๑๐๘๙ ต้องแยกระหว่างพื้นที่เคลื่อนไหวและสิ่งอำนวยความสะดวกอื่น ๆ หรือส่วนของพื้นที่สนามบินที่มีความสำคัญต่อความปลอดภัยในการปฏิบัติการของอากาศยานออกจากพื้นที่สาธารณะที่เปิดให้ประชาชนเข้าถึง	1059	รั้วหรือสิ่งขวางกั้นตามข้อ ๑๐๕๗ ต้องแยกระหว่างพื้นที่เคลื่อนไหวและสิ่งอำนวยความสะดวกอื่น ๆ หรือส่วนของพื้นที่สนามบินที่มีความสำคัญต่อความปลอดภัยในการปฏิบัติการของอากาศยานออกจากพื้นที่สาธารณะที่เปิดให้ประชาชนเข้าถึง	คงเดิม
1092	กรณีที่สนามบินต้องการเพิ่มระดับในการรักษาความปลอดภัยให้มากขึ้น สนามบินต้องจัดให้มีพื้นที่โล่งปลอดสิ่งกีดขวางทั้งสองด้านของรั้วหรือสิ่งขวางกั้นเพื่ออำนวยความสะดวกในการทำงานของหน่วยตรวจตราลาดตระเวน และเพื่อให้ยากต่อการบุกรุก โดยจัดให้มีถนนเส้นรอบภายในรั้วสนามบินสำหรับการใช้งานของเจ้าหน้าที่ทั้งการบำรุงรักษาและการตรวจตราลาดตระเวนเพื่อรักษาความปลอดภัย	1060	กรณีที่สนามบินต้องการเพิ่มระดับในการรักษาความปลอดภัยให้มากขึ้น สนามบินต้องจัดให้มีพื้นที่โล่งปลอดสิ่งกีดขวางทั้งสองด้านของรั้วหรือสิ่งขวางกั้นเพื่ออำนวยความสะดวกในการทำงานของหน่วยตรวจตราลาดตระเวน และเพื่อให้ยากต่อการบุกรุก โดยจัดให้มีถนนเส้นรอบภายในรั้วสนามบินสำหรับการใช้งานของเจ้าหน้าที่ทั้งการบำรุงรักษาและการตรวจตราลาดตระเวนเพื่อรักษาความปลอดภัย	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
1093	สนามบินที่ต้องมีการรักษาความปลอดภัยเป็นพิเศษ ต้องจัดให้มีรั้วหรือสิ่งขวางกั้นอื่น ๆ เพื่อรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนและสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการบินดังกล่าว ซึ่งต้องติดตั้งไฟเพื่อส่องสว่างอย่างน้อยในระดับที่จำเป็นเพื่อให้ส่องสว่างบริเวณพื้นที่ทั้งสองด้านของรั้วหรือสิ่งขวางกั้น โดยเฉพาะบริเวณที่เป็นจุดเข้า-ออก	1061	สนามบินที่ต้องมีการรักษาความปลอดภัยเป็นพิเศษ ต้องจัดให้มีรั้วหรือสิ่งขวางกั้นอื่น ๆ เพื่อรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนและสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการบินดังกล่าว ซึ่งต้องติดตั้งไฟเพื่อส่องสว่างอย่างน้อยในระดับที่จำเป็นเพื่อให้ส่องสว่างบริเวณพื้นที่ทั้งสองด้านของรั้วหรือสิ่งขวางกั้น โดยเฉพาะบริเวณที่เป็นจุดเข้า-ออก	คงเดิม
	ส่วนที่ ๑๑ ระบบการแจ้งเตือนการรुक้าทางวิ่งแบบอัตโนมัติ (Autonomous Runway Incursion Warning System)		ส่วนที่ ๑๑ ระบบการแจ้งเตือนการรुक้าทางวิ่งแบบอัตโนมัติ (Autonomous Runway Incursion Warning System)	คงเดิม
1094	ข้อกำหนดในส่วนนี้ ไม่ได้มุ่งหมายที่จะบังคับให้สนามบินต้องจัดให้มีระบบการแจ้งเตือนการรुक้าทางวิ่งแบบอัตโนมัติ หากสนามบินจะติดตั้งระบบการแจ้งเตือนการรुक้าทางวิ่งแบบอัตโนมัติ เจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบินต้องมีการพิจารณาอย่างรอบคอบ โดยประสานความร่วมมือกับหน่วยงานให้บริการจราจรทางอากาศและผู้ดำเนินการเดินอากาศด้วย	1062	ข้อกำหนดในส่วนนี้ ไม่ได้มุ่งหมายที่จะบังคับให้สนามบินต้องจัดให้มีระบบการแจ้งเตือนการรुक้าทางวิ่งแบบอัตโนมัติ หากสนามบินจะติดตั้งระบบการแจ้งเตือนการรुक้าทางวิ่งแบบอัตโนมัติ เจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบินต้องมีการพิจารณาอย่างรอบคอบ โดยประสานความร่วมมือกับหน่วยงานให้บริการจราจรทางอากาศและผู้ดำเนินการเดินอากาศด้วย	คงเดิม
1095	ในกรณีที่สนามบินจะติดตั้งระบบการแจ้งเตือนการรुक้าทางวิ่งแบบอัตโนมัติบริเวณสนามบิน ระบบดังกล่าวต้องมีลักษณะ ดังต่อไปนี้ (๑) สามารถตรวจพบการรुक้าที่อาจเกิดขึ้นหรือตรวจพบการใช้งานทางวิ่งและการแจ้งเตือนโดยตรงถึงนักบินและผู้ขับขี่ยานพาหนะภายในสนามบิน	1063	ในกรณีที่สนามบินจะติดตั้งระบบการแจ้งเตือนการรुक้าทางวิ่งแบบอัตโนมัติบริเวณสนามบิน ระบบดังกล่าวต้องมีลักษณะ ดังต่อไปนี้ (๑) สามารถตรวจพบการรुक้าที่อาจเกิดขึ้นหรือตรวจพบการใช้งานทางวิ่งและการแจ้งเตือนโดยตรงถึงนักบินและผู้ขับขี่ยานพาหนะภายในสนามบิน	คงเดิม

ชื่อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ชื่อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
	<p>(๒) สามารถทำงานและควบคุมได้อย่างอิสระจากระบบการมองเห็นอื่นภายในสนามบิน</p> <p>(๓) ส่วนประกอบที่เป็นเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ประเภททัศนวิสัย เช่น ไฟต้องออกแบบให้สอดคล้องกับหมวด ๕ ส่วนที่ ๓ และ</p> <p>(๔) ในกรณีที่เกิดความล้มเหลวของระบบส่วนหนึ่งหรือทั้งหมด ต้องไม่ก่อให้เกิดการรบกวนการปฏิบัติงานในสภาวะปกติของสนามบิน ทั้งนี้ต้องมีการกำหนดให้หน่วยควบคุมการจราจรทางอากาศสามารถปิดระบบการแจ้งเตือนการรुक้าทางวิ่งแบบอัตโนมัติบางส่วนหรือทั้งหมดได้ด้วยระบบการแจ้งเตือนการรुक้าทางวิ่งแบบอัตโนมัติตามวรรคหนึ่ง อาจติดตั้งร่วมกับเครื่องหมายเส้นกึ่งกลางทางขับแบบเน้นย้ำ แลပ်ไฟหยุดคอยเข้าทางวิ่ง หรือไฟเตือนก่อนเข้าทางวิ่ง</p> <p>ระบบการแจ้งเตือนการรुक้าทางวิ่งแบบอัตโนมัติที่ติดตั้งต้องสามารถใช้งานได้ในทุกสภาพอากาศ รวมถึงในสภาพทัศนวิสัยต่ำ</p> <p>ระบบการแจ้งเตือนการรुक้าทางวิ่งแบบอัตโนมัติ อาจใช้เซนเซอร์ร่วมกับระบบนำทางและควบคุมการเคลื่อนที่ของอากาศยานและยานพาหนะภาคพื้น หรือระบบนำทางและควบคุมการเคลื่อนที่ของอากาศยานและยานพาหนะบนภาคพื้นชั้นสูง ทั้งนี้ การปฏิบัติงานของทั้งสองระบบต้องเป็นอิสระจากกัน</p>		<p>(๒) สามารถทำงานและควบคุมได้อย่างอิสระจากระบบการมองเห็นอื่นภายในสนามบิน</p> <p>(๓) ส่วนประกอบที่เป็นเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ประเภททัศนวิสัย เช่น ไฟต้องออกแบบให้สอดคล้องกับหมวด ๕ ส่วนที่ ๓ และ</p> <p>(๔) ในกรณีที่เกิดความล้มเหลวของระบบส่วนหนึ่งหรือทั้งหมด ต้องไม่ก่อให้เกิดการรบกวนการปฏิบัติงานในสภาวะปกติของสนามบิน ทั้งนี้ต้องมีการกำหนดให้หน่วยควบคุมการจราจรทางอากาศสามารถปิดระบบการแจ้งเตือนการรुक้าทางวิ่งแบบอัตโนมัติบางส่วนหรือทั้งหมดได้ด้วยระบบการแจ้งเตือนการรुक้าทางวิ่งแบบอัตโนมัติตามวรรคหนึ่ง อาจติดตั้งร่วมกับเครื่องหมายเส้นกึ่งกลางทางขับแบบเน้นย้ำ แลပ်ไฟหยุดคอยเข้าทางวิ่ง หรือไฟเตือนก่อนเข้าทางวิ่ง</p> <p>ระบบการแจ้งเตือนการรुक้าทางวิ่งแบบอัตโนมัติที่ติดตั้งต้องสามารถใช้งานได้ในทุกสภาพอากาศ รวมถึงในสภาพทัศนวิสัยต่ำ</p> <p>ระบบการแจ้งเตือนการรुक้าทางวิ่งแบบอัตโนมัติ อาจใช้เซนเซอร์ร่วมกับระบบนำทางและควบคุมการเคลื่อนที่ของอากาศยานและยานพาหนะภาคพื้น หรือระบบนำทางและควบคุมการเคลื่อนที่ของอากาศยานและยานพาหนะบนภาคพื้นชั้นสูง ทั้งนี้ การปฏิบัติงานของทั้งสองระบบต้องเป็นอิสระจากกัน</p>	

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
1096	สนามบินต้องแจ้งข้อมูลเกี่ยวกับลักษณะและสถานะของระบบการแจ้งเตือนการรुक้าทางวิ่งแบบอัตโนมัติให้กับหน่วยงานบริการข่าวสารการบินทราบ เพื่อประกาศในเอกสารแถลงข่าวการบินพร้อมกับรายละเอียดของระบบนำทางและควบคุมการเคลื่อนที่ของอากาศยานและยานพาหนะภาคพื้นและเครื่องหมายด้วย	1064	สนามบินต้องแจ้งข้อมูลเกี่ยวกับลักษณะและสถานะของระบบการแจ้งเตือนการรुक้าทางวิ่งแบบอัตโนมัติให้กับหน่วยงานให้บริการข่าวสารการบินทราบ เพื่อประกาศในเอกสารแถลงข่าวการบินพร้อมกับรายละเอียดของระบบนำทางและควบคุมการเคลื่อนที่ของอากาศยานและยานพาหนะภาคพื้นและเครื่องหมายด้วย	ปรับคำ “หน่วยงานให้บริการข่าวสารการบิน” ให้สอดคล้องกับ พ.ร.บ. การเดินอากาศฯ
	ส่วนที่ ๑๒ การบำรุงรักษาสนามบิน ๑. บททั่วไป		ส่วนที่ ๑๒ การบำรุงรักษาสนามบิน ๑. บททั่วไป	คงเดิม
1097	สนามบินต้องจัดให้มีแผนการบำรุงรักษา (maintenance programme) ซึ่งรวมถึงการบำรุงรักษาเชิงป้องกัน (preventive maintenance) เพื่อรักษาสภาพของสิ่งอำนวยความสะดวกภายในสนามบินให้อยู่ในสภาพที่สมบูรณ์ ไม่กระทบต่อความปลอดภัย ความต่อเนื่องหรือประสิทธิภาพในการเดินอากาศของอากาศยาน การบำรุงรักษาเชิงป้องกันตามวรรคหนึ่ง หมายความว่า การดำเนินการบำรุงรักษาตามแผนที่จัดไว้เพื่อป้องกันความขัดข้องหรือการสึกหรอของสิ่งอำนวยความสะดวก สิ่งอำนวยความสะดวกตามวรรคสอง หมายความว่า ความรวมถึง ผิวพื้นจราจร เครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ประเภททัศนวิสัย แนวรั้ว ระบบระบายน้ำ ระบบไฟฟ้า และอาคารต่าง ๆ	1065	สนามบินต้องจัดให้มีแผนการบำรุงรักษา (maintenance programme) ซึ่งรวมถึงการบำรุงรักษาเชิงป้องกัน (preventive maintenance) เพื่อรักษาสภาพของสิ่งอำนวยความสะดวกภายในสนามบินให้อยู่ในสภาพที่สมบูรณ์ ไม่กระทบต่อความปลอดภัย ความต่อเนื่องหรือประสิทธิภาพในการเดินอากาศของอากาศยาน การบำรุงรักษาเชิงป้องกันตามวรรคหนึ่ง หมายความว่า การดำเนินการบำรุงรักษาตามแผนที่จัดไว้เพื่อป้องกันความขัดข้องหรือการสึกหรอของสิ่งอำนวยความสะดวก สิ่งอำนวยความสะดวกตามวรรคสอง หมายความว่า ความรวมถึง ผิวพื้นจราจร เครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ประเภททัศนวิสัย แนวรั้ว ระบบระบายน้ำ ระบบไฟฟ้า และอาคารต่าง ๆ	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
1098	ในการออกแบบและการนำแผนการบำรุงรักษาไปปฏิบัติ สนามบินต้องพิจารณาถึงหลักมนุษย์ปัจจัยด้วย	1066	ในการออกแบบและการนำแผนการบำรุงรักษาไปปฏิบัติ สนามบินต้องพิจารณาถึงหลักมนุษย์ปัจจัยด้วย	คงเดิม
	๒. ผิวพื้นจราจร		๒. ผิวพื้นจราจร	คงเดิม
1099	สนามบินต้องทำการตรวจสอบพื้นผิวของพื้นที่เคลื่อนไหวน ซึ่งรวมถึงผิวพื้นจราจร (pavements) ของทางวิ่ง ทางขับ และลานจอดอากาศยาน รวมทั้งพื้นที่ใกล้เคียง นอกจากต้องดำเนินการตามวรรคหนึ่งแล้ว สนามบินต้องทำการตรวจติดตามสภาพของพื้นที่ต่าง ๆ ดังกล่าวอย่างสม่ำเสมอ ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของแผนการบำรุงรักษาทั้งแผนการบำรุงรักษาเชิงป้องกัน (preventive maintenance) และแผนการบำรุงรักษาเชิงแก้ไข (corrective maintenance) ของสนามบิน โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อการหลีกเลี่ยงและการกำจัดเศษวัตถุแปลกปลอม (FOD) ที่อาจก่อให้เกิดความเสียหายต่ออากาศยานหรือทำให้การทำงานของระบบต่าง ๆ ของอากาศยานบกพร่อง	1067	สนามบินต้องทำการตรวจสอบพื้นผิวของพื้นที่เคลื่อนไหวน ซึ่งรวมถึงผิวพื้นจราจร (pavements) ของทางวิ่ง ทางขับ และลานจอดอากาศยาน รวมทั้งพื้นที่ใกล้เคียง นอกจากต้องดำเนินการตามวรรคหนึ่งแล้ว สนามบินต้องทำการตรวจติดตามสภาพของพื้นที่ต่าง ๆ ดังกล่าวอย่างสม่ำเสมอ ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของแผนการบำรุงรักษาทั้งแผนการบำรุงรักษาเชิงป้องกัน (preventive maintenance) และแผนการบำรุงรักษาเชิงแก้ไข (corrective maintenance) ของสนามบิน โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อการหลีกเลี่ยงและการกำจัดเศษวัตถุแปลกปลอม (FOD) ที่อาจก่อให้เกิดความเสียหายต่ออากาศยานหรือทำให้การทำงานของระบบต่าง ๆ ของอากาศยานบกพร่อง	คงเดิม
1100	ในกรณีที่มีการใช้งานผิวพื้นจราจรโดยอากาศยานขนาดใหญ่ หรืออากาศยานที่มีความดันลมยางสูงกว่าประเภทที่กำหนดไว้ในตารางที่ ๓ (๓) สนามบินต้องคำนึงถึงความมั่นคงของการติดตั้งไฟบนผิวพื้นจราจรและรอยต่อของผิวพื้นจราจรเป็นพิเศษ	1068	ในกรณีที่มีการใช้งานผิวพื้นจราจรโดยอากาศยานขนาดใหญ่ หรืออากาศยานที่มีความดันลมยางสูงกว่าประเภทที่กำหนดไว้ในตารางที่ ๓ (๓) สนามบินต้องคำนึงถึงความมั่นคงของการติดตั้งไฟบนผิวพื้นจราจรและรอยต่อของผิวพื้นจราจรเป็นพิเศษ	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
1101	สนามบินต้องบำรุงรักษาพื้นผิวของทางวิ่งให้อยู่ในสภาพที่ไม่ก่อให้เกิดความไม่สม่ำเสมอซึ่งอาจเป็นอันตรายต่ออากาศยาน	1069	สนามบินต้องบำรุงรักษาพื้นผิวของทางวิ่งให้อยู่ในสภาพที่ไม่ก่อให้เกิดความไม่สม่ำเสมอซึ่งอาจเป็นอันตรายต่ออากาศยาน	คงเดิม
1102	สนามบินต้องบำรุงรักษาทางวิ่งที่มีผิวพื้นจราจรให้อยู่ในสภาพที่มีค่าคุณลักษณะความเสียดทานของพื้นผิวเท่ากับหรือมากกว่าค่าระดับความเสียดทานขั้นต่ำตามข้อกำหนดในหมวด ๒ ตารางที่ ๕	1070	สนามบินต้องบำรุงรักษาทางวิ่งที่มีผิวพื้นจราจรให้อยู่ในสภาพที่มีค่าคุณลักษณะความเสียดทานของพื้นผิวเท่ากับหรือมากกว่าค่าระดับความเสียดทานขั้นต่ำตามข้อกำหนดในหมวด ๒ ตารางที่ ๖	คงเดิม
1103	สนามบินต้องวัดคุณลักษณะความเสียดทานของพื้นผิวทางวิ่งตามรอบระยะเวลาเพื่อประโยชน์ในการบำรุงรักษาด้วยเครื่องมือวัดค่าความเสียดทานต่อเนื่องแบบเซลฟ์-เวทติ้ง (self-wetting features) และต้องจัดเก็บข้อมูลในรูปแบบเอกสาร โดยให้มีความถี่ในการตรวจวัดมากเพียงพอที่จะกำหนดแนวโน้มของคุณลักษณะความเสียดทานของพื้นผิวทางวิ่งได้	1071	สนามบินต้องวัดคุณลักษณะความเสียดทานของพื้นผิวทางวิ่งตามรอบระยะเวลาเพื่อประโยชน์ในการบำรุงรักษาด้วยเครื่องมือวัดค่าความเสียดทานต่อเนื่องแบบเซลฟ์-เวทติ้ง (self-wetting features) และต้องจัดเก็บข้อมูลในรูปแบบเอกสาร โดยให้มีความถี่ในการตรวจวัดมากเพียงพอที่จะกำหนดแนวโน้มของคุณลักษณะความเสียดทานของพื้นผิวทางวิ่งได้ <u>เครื่องมือวัดค่าความเสียดทานต่อเนื่องแบบเซลฟ์-เวทติ้งตามวรรคหนึ่ง ต้องมีคุณสมบัติเป็นไปตามตารางที่ ๕</u> <u>บุคลากรผู้ทำหน้าที่ตรวจวัดคุณลักษณะความเสียดทานของพื้นผิวทางวิ่งตามวรรคหนึ่ง ต้องผ่านการฝึกอบรมและมีความสามารถในการปฏิบัติงาน เพื่อให้สามารถปฏิบัติหน้าที่ได้อย่างมีประสิทธิภาพ</u>	ปรับปรุงตาม Amendment 14 to Annex 14 Vol. I, 10.2.5 & 10.2.6 10.2.5 As of 5 November 2020, when runway surface friction measurements are made for maintenance purposes using a self-wetting continuous friction measuring device, the performance of the device shall meet the standard set or agreed by the State. 10.2.6 As of 5 November 2020, personnel measuring runway surface friction required in 10.2.5 shall be trained to fulfil their duties.

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
1104	สนามบินต้องดำเนินการตามมาตรการการบำรุงรักษาเชิงแก้ไข เพื่อป้องกันไม่ให้คุณลักษณะความเสียดทานของพื้นผิวทางวิ่งทั้งหมดหรือบางส่วน มีค่าต่ำกว่าค่าระดับความเสียดทานขั้นต่ำ ตามข้อกำหนดในหมวด ๒ ตารางที่ ๕	1072	สนามบินต้องดำเนินการตามมาตรการการบำรุงรักษาเชิงแก้ไข เพื่อป้องกันไม่ให้คุณลักษณะความเสียดทานของพื้นผิวทางวิ่งทั้งหมดหรือบางส่วน มีค่าต่ำกว่าค่าระดับความเสียดทานขั้นต่ำ ตามข้อกำหนดในหมวด ๒ ตารางที่ ๖	คงเดิม
1105	ในกรณีที่มีส่วนใดส่วนหนึ่งของผิวทางวิ่งที่มีความยาวตั้งแต่หนึ่งร้อยเมตร มีค่าความเสียดทานต่ำกว่าค่าระดับความเสียดทานขั้นต่ำ สนามบินต้องทำการบำรุงรักษาและแจ้งให้ผู้ปฏิบัติการบินทราบในประกาศผู้ทำการในอากาศ (NOTAM)	1073	ในกรณีที่มีส่วนใดส่วนหนึ่งของผิวทางวิ่งที่มีความยาวตั้งแต่หนึ่งร้อยเมตร มีค่าความเสียดทานต่ำกว่าค่าระดับความเสียดทานขั้นต่ำ สนามบินต้องทำการบำรุงรักษาและแจ้งให้ผู้ปฏิบัติการบินทราบในประกาศผู้ทำการในอากาศ (NOTAM)	คงเดิม
1106	ในกรณีที่การระบายน้ำบนทางวิ่งหรือส่วนของทางวิ่งอยู่ในสภาพที่ไม่เหมาะสม เนื่องจากทางวิ่งหรือส่วนของทางวิ่งมีความลาดเอียงที่ไม่เหมาะสมหรือมีการทรุดตัว สนามบินต้องทำการประเมินคุณลักษณะความเสียดทานของพื้นผิวทางวิ่ง ทั้งนี้ จะต้องทำการประเมินภายใต้สภาพแวดล้อมจริง หรือประเมินจากสภาพจำลอง (simulated conditions) ปริมาณน้ำฝนประจำพื้นที่นั้น และดำเนินการตามมาตรการบำรุงรักษาเชิงแก้ไข (corrective maintenance action)	1074	ในกรณีที่การระบายน้ำบนทางวิ่งหรือส่วนของทางวิ่งอยู่ในสภาพที่ไม่เหมาะสม เนื่องจากทางวิ่งหรือส่วนของทางวิ่งมีความลาดเอียง <u>ขั้น</u> ที่ไม่เหมาะสมหรือมีการทรุดตัว สนามบินต้องทำการประเมินคุณลักษณะความเสียดทานของพื้นผิวทางวิ่ง <u>ด้วยสายตา</u> ทั้งนี้ จะต้องทำการประเมินภายใต้สภาพแวดล้อมจริง หรือประเมินจากสภาพจำลอง (simulated conditions) <u>ปริมาณน้ำฝนประจำพื้นที่นั้น</u> และดำเนินการตามมาตรการบำรุงรักษาเชิงแก้ไข (corrective maintenance action)	1.แก้ไขจากคำว่า “ลาดเอียง” เป็น “ลาดชัน” ให้เหมือนกันทั้งฉบับ 2. ปรับปรุงตาม Amendment 15 to Annex 14 Vol. I, 10.2.9 10.2.9 Recommendation.— As of 5 November 2020, the runway surface should be visually assessed, as necessary, under natural or simulated rain conditions for ponding or poor drainage and where required, corrective maintenance action taken.

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
1107	การดำเนินการตามข้อ ๑๑๐๒ ถึงข้อ ๑๑๐๖ เป็นไปเพื่อวัตถุประสงค์ในการทำให้เกิดความมั่นใจว่า คุณลักษณะความเสียดทานของทางวิ่งทั้งหมด มีค่าเท่ากับหรือมากกว่าค่าระดับความเสียดทานขั้นต่ำตามข้อกำหนดในหมวด ๒ ตารางที่ ๕	1075	การดำเนินการตามข้อ ๑๐๗๐ ถึงข้อ ๑๐๗๔ เป็นไปเพื่อวัตถุประสงค์ในการทำให้เกิดความมั่นใจว่า คุณลักษณะความเสียดทานของทางวิ่งทั้งหมด มีค่าเท่ากับหรือมากกว่าค่าระดับความเสียดทานขั้นต่ำตามข้อกำหนดในหมวด ๒ ตารางที่ ๖	คงเดิม
1108	ในกรณีที่ทางขับของสนามบินต้องรองรับอากาศยานประเภทเครื่องยนต์กังหันก๊าซ (turbine-engine) สนามบินต้องบำรุงรักษาพื้นผิวบริเวณไหล่ทางขับ เพื่อให้ปราศจากหินที่หลุดร่อนหรือวัสดุต่าง ๆ ที่อาจดูดยโดยเครื่องยนต์ของอากาศยานและก่อให้เกิดความเสียหายแก่เครื่องยนต์ของอากาศยาน	1076	ในกรณีที่ทางขับของสนามบินต้องรองรับ อากาศยานเครื่องบิน ประเภทเครื่องยนต์กังหันก๊าซ (turbine-engine) สนามบินต้องบำรุงรักษาพื้นผิวบริเวณไหล่ทางขับ เพื่อให้ปราศจากหินที่หลุดร่อนหรือวัสดุต่าง ๆ ที่อาจดูดยโดยเครื่องยนต์ของ อากาศยานเครื่องบิน และก่อให้เกิดความเสียหายแก่เครื่องยนต์ของ อากาศยานเครื่องบิน	แก้ไขคำว่า “อากาศยาน” เป็นคำว่า “เครื่องบิน” ให้ตรงกับ Annex 14 ที่ใช้คำว่า “aeroplane”
	๓. การกำจัดสิ่งปนเปื้อน		๓. การกำจัดสิ่งปนเปื้อน	คงเดิม
1109	สนามบินต้องดำเนินการกำจัดน้ำขัง โคลน ฝุ่น ทราย คราบน้ำมัน คราบายาง และสิ่งปนเปื้อนอื่น ๆ ออกจากพื้นผิวทางวิ่งที่มีการใช้งานอย่างรวดเร็วและสมบูรณ์ที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้ เพื่อลดการสะสมของสิ่งปนเปื้อน	1077	สนามบินต้องดำเนินการกำจัดน้ำขัง โคลน ฝุ่น ทราย คราบน้ำมัน คราบายาง และสิ่งปนเปื้อนอื่น ๆ ออกจากพื้นผิวทางวิ่งที่มีการใช้งานอย่างรวดเร็วและสมบูรณ์ที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้ เพื่อลดการสะสมของสิ่งปนเปื้อน	คงเดิม
1110	สนามบินต้องดำเนินการให้ทางขับอยู่ในสภาพที่ปราศจากน้ำขัง โคลน ฝุ่น ทราย คราบน้ำมัน คราบายาง และสิ่งปนเปื้อนอื่น ๆ เพื่อให้อากาศยานสามารถใช้ทางขับในการเข้าหรือออกจากทางวิ่ง	1078	สนามบินต้องดำเนินการให้ทางขับอยู่ในสภาพที่ปราศจากน้ำขัง โคลน ฝุ่น ทราย คราบน้ำมัน คราบายาง และสิ่งปนเปื้อนอื่น ๆ เพื่อให้อากาศยานสามารถใช้ทางขับในการเข้าหรือออกจากทางวิ่ง	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
1111	สนามบินต้องดำเนินการให้ลานจอดอากาศยานอยู่ในสภาพที่ปราศจากน้ำขัง โคลน ฝุ่น ทราบ คราบ น้ำมัน คราบยาง และสิ่งปนเปื้อนอื่น ๆ เพื่อให้อากาศยานขับเคลื่อนได้อย่างปลอดภัย หรือเพื่อความปลอดภัยในระหว่างที่มีการลากจูงหรือดันอากาศยาน	1079	สนามบินต้องดำเนินการให้ลานจอดอากาศยานอยู่ในสภาพที่ปราศจากน้ำขัง โคลน ฝุ่น ทราบ คราบ น้ำมัน คราบยาง และสิ่งปนเปื้อนอื่น ๆ เพื่อให้อากาศยานขับเคลื่อนได้อย่างปลอดภัย หรือเพื่อความปลอดภัยในระหว่างที่มีการลากจูงหรือดันอากาศยาน	คงเดิม
1112	สนามบินต้องไม่ใช้สารเคมีซึ่งอาจจะมีผลกระทบต่อเป็นอันตรายต่ออากาศยานหรือผิวพื้นจราจร และต้องไม่ใช้สารเคมีที่มีพิษซึ่งส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมของสนามบิน	1080	สนามบินต้องไม่ใช้สารเคมีซึ่งอาจจะมีผลกระทบต่อเป็นอันตรายต่ออากาศยานหรือผิวพื้นจราจร และต้องไม่ใช้สารเคมีที่มีพิษซึ่งส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมของสนามบิน	คงเดิม
	๔. การเสริมผิวทางวิ่ง		๔. การเสริมผิวทางวิ่ง	คงเดิม
1113	ข้อกำหนดในข้อ ๑๑๑๔ ถึงข้อ ๑๑๑๘ ให้นำมาใช้เมื่อสนามบินต้องการทำโครงการเสริมผิวทางวิ่ง (runway pavement overlays) ในกรณีที่ทางวิ่งจะต้องกลับมาเปิดใช้งานชั่วคราวขณะที่การปูพื้นผิวทางใหม่ยังไม่สมบูรณ์ โดยสนามบินต้องทำทางลาดชั่วคราว (temporary ramp) ระหว่างพื้นผิวของทางวิ่งใหม่และทางวิ่งเก่า	1081	ข้อกำหนดในข้อ ๑๐๘๒ ถึงข้อ ๑๐๘๖ ให้นำมาใช้เมื่อสนามบินต้องการทำโครงการเสริมผิวทางวิ่ง (runway pavement overlays) ในกรณีที่ทางวิ่งจะต้องกลับมาเปิดใช้งานชั่วคราวขณะที่การปูพื้นผิวทางใหม่ยังไม่สมบูรณ์ โดยสนามบินต้องทำทางลาดชั่วคราว (temporary ramp) ระหว่างพื้นผิวของทางวิ่งใหม่และทางวิ่งเก่า	คงเดิม
1114	สนามบินต้องทำให้ความลาดชันตามยาวของทางลาดชั่วคราวตามข้อ ๑๑๑๓ ซึ่งใช้การวัดโดยการอ้างอิงจากผิวทางวิ่งเดิมหรือผิวทางวิ่งก่อนมีการปูพื้นผิว มีค่า ดังต่อไปนี้ (๑) ร้อยละศูนย์จุดห้าถึงร้อยละหนึ่ง สำหรับการเสริมผิวทางวิ่งโดยมีความหนาที่เสริมไม่เกิน ห้า เซนติเมตร หรือ (๒) ไม่เกินร้อยละศูนย์จุดห้า สำหรับการเสริมผิว	1082	สนามบินต้องทำให้ความลาดชันตามยาวของทางลาดชั่วคราวตามข้อ ๑๐๘๑ ซึ่งใช้การวัดโดยการอ้างอิงจากผิวทางวิ่งเดิมหรือผิวทางวิ่งก่อนมีการปูพื้นผิว มีค่า ดังต่อไปนี้ (๑) ร้อยละศูนย์จุดห้าถึงร้อยละหนึ่ง สำหรับการเสริมผิวทางวิ่งโดยมีความหนาที่เสริมไม่เกิน ห้า เซนติเมตร หรือ (๒) ไม่เกินร้อยละศูนย์จุดห้า สำหรับการเสริมผิว	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
	ทางวิ่งโดยมีความหนาที่เสริมมากกว่าห้าเซนติเมตร		ทางวิ่งโดยมีความหนาที่เสริมมากกว่าห้าเซนติเมตร	
1115	การเสริมผิวทางวิ่งต้องเริ่มจากปลายทางวิ่งด้านหนึ่งไปจนถึงปลายทางวิ่งอีกด้านหนึ่ง ทั้งนี้ ขึ้นอยู่กับการใช้งานทางวิ่งโดยต้องให้การปฏิบัติการของอากาศยานส่วนใหญ่ปฏิบัติการในลักษณะวิ่งลงตามทางลาด	1083	การเสริมผิวทางวิ่งต้องเริ่มจากปลายทางวิ่งด้านหนึ่งไปจนถึงปลายทางวิ่งอีกด้านหนึ่ง ทั้งนี้ ขึ้นอยู่กับการใช้งานทางวิ่งโดยต้องให้การปฏิบัติการของอากาศยานส่วนใหญ่ปฏิบัติการในลักษณะวิ่งลงตามทางลาด	คงเดิม
1116	ในการเสริมผิวทางวิ่ง สนามบินต้องเสริมพื้นผิวให้เพิ่มความกว้างของทางวิ่งในแต่ละช่วงของการเสริมผิวทางวิ่ง	1084	ในการเสริมผิวทางวิ่ง สนามบินต้องเสริมพื้นผิวให้เพิ่มความกว้างของทางวิ่งในแต่ละช่วงของการเสริมผิวทางวิ่ง	คงเดิม
1117	ก่อนการเปิดใช้งานชั่วคราวของทางวิ่งที่กำลังดำเนินการเสริมผิวทางอยู่นั้น สนามบินต้องจัดให้มีการทำเครื่องหมายเส้นกึ่งกลางทางวิ่งโดยให้สอดคล้องกับที่กำหนดไว้ในหมวด ๕ ส่วนที่ ๑ เกี่ยวกับเครื่องหมายเส้นกึ่งกลางทางวิ่ง และต้องมีการกำหนดตำแหน่งของหัวทางวิ่งชั่วคราวด้วยเครื่องหมายเส้นตัดขวางซึ่งมีขนาดกว้างสามจุดหกเมตร	1085	ก่อนการเปิดใช้งานชั่วคราวของทางวิ่งที่กำลังดำเนินการเสริมผิวทางอยู่นั้น สนามบินต้องจัดให้มีการทำเครื่องหมายเส้นกึ่งกลางทางวิ่งโดยให้สอดคล้องกับที่กำหนดไว้ในหมวด ๕ ส่วนที่ ๑ เกี่ยวกับเครื่องหมายเส้นกึ่งกลางทางวิ่ง และต้องมีการกำหนดตำแหน่งของหัวทางวิ่งชั่วคราวด้วยเครื่องหมายเส้นตัดขวางซึ่งมีขนาดกว้างสามจุดหกเมตร	คงเดิม
1118	สนามบินต้องทำการเสริมผิวโดยให้ผิวทางที่เสริมมีคุณลักษณะความเสียดทานมากกว่าค่าระดับความเสียดทานขั้นต่ำตามที่กำหนดไว้ในข้อ ๑๑๐๒	1086	สนามบินต้องทำการเสริมผิวโดยให้ผิวทางที่เสริมมีคุณลักษณะความเสียดทานมากกว่าค่าระดับความเสียดทานขั้นต่ำตามที่กำหนดไว้ในข้อ ๑๐๗๐	คงเดิม
	๕. เครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศประเภททัศนวิสัย		๕. เครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศประเภททัศนวิสัย	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
1119	ข้อกำหนดว่าด้วยเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ประเภททัศนวิสัยดังกล่าวต่อไปนี้มีเพื่อกำหนดระดับสมรรถนะการบำรุงรักษา (maintenance performance level) โดยไม่ได้มีเพื่อระบุว่ารบบไฟฟ้าขัดข้องสำหรับการปฏิบัติการหรือไม่	1087	ข้อกำหนดว่าด้วยเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ประเภททัศนวิสัยดังกล่าวต่อไปนี้มีเพื่อกำหนดระดับสมรรถนะการบำรุงรักษา (maintenance performance level) โดยไม่ได้มีเพื่อระบุว่ารบบไฟฟ้าขัดข้องสำหรับการปฏิบัติการหรือไม่	คงเดิม
1120	ไฟสนามบินให้ถือว่าใช้การไม่ได้เมื่อความเข้มของลำแสงหลัก มีค่าโดยเฉลี่ยต่ำกว่าร้อยละห้าสิบของค่าที่กำหนดไว้ในภาคผนวกแนบท้าย ๒ สำหรับโคมไฟที่ออกแบบให้มีค่าความเข้มของลำแสงหลักโดยเฉลี่ยมากกว่าค่าที่กำหนดไว้ในภาคผนวกแนบท้าย ๒ ค่าร้อยละห้าสิบจะต้องสัมพันธ์กับค่าที่ออกแบบด้วย	1088	ไฟสนามบินให้ถือว่าใช้การไม่ได้เมื่อความเข้มของลำแสงหลัก มีค่าโดยเฉลี่ยต่ำกว่าร้อยละห้าสิบของค่าที่กำหนดไว้ในภาคผนวกแนบท้าย ๒ สำหรับโคมไฟที่ออกแบบให้มีค่าความเข้มของลำแสงหลักโดยเฉลี่ยมากกว่าค่าที่กำหนดไว้ในภาคผนวกแนบท้าย ๒ ค่าร้อยละห้าสิบจะต้องสัมพันธ์กับค่าที่ออกแบบด้วย	คงเดิม
1121	สนามบินต้องจัดให้มีระบบการบำรุงรักษาเชิงป้องกันสำหรับเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ประเภททัศนวิสัย เพื่อให้มั่นใจว่าจะสามารถเชื่อมั่นในระบบไฟส่องสว่างและเครื่องหมายดังกล่าวได้	1089	สนามบินต้องจัดให้มีระบบการบำรุงรักษาเชิงป้องกันสำหรับเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ประเภททัศนวิสัย เพื่อให้มั่นใจว่าจะสามารถเชื่อมั่นในระบบไฟส่องสว่างและเครื่องหมายดังกล่าวได้	คงเดิม
1122	สนามบินต้องมีการตรวจสอบระบบการบำรุงรักษาเชิงป้องกันสำหรับทางวิ่งแบบพรีซิชั่น ประเภทที่สอง หรือทางวิ่งแบบพรีซิชั่น ประเภทที่สาม ในเรื่องอย่างน้อย ดังต่อไปนี้ (๑) การตรวจสอบด้วยสายตา การวัดภาคสนามของค่าความเข้มของแสง การกระจายของลำแสง และทิศทางของแสงของระบบไฟนำร่องและระบบไฟทางวิ่ง (๒) การควบคุมและตรวจวัดคุณสมบัติทางไฟฟ้า	1090	สนามบินต้องมีการตรวจสอบระบบการบำรุงรักษาเชิงป้องกันสำหรับทางวิ่งแบบพรีซิชั่น ประเภทที่สอง หรือทางวิ่งแบบพรีซิชั่น ประเภทที่สาม ในเรื่องอย่างน้อย ดังต่อไปนี้ (๑) การตรวจสอบด้วยสายตา การวัดภาคสนามของค่าความเข้มของแสง การกระจายของลำแสง และทิศทางของแสงของระบบไฟนำร่องและระบบไฟทางวิ่ง (๒) การควบคุมและตรวจวัดคุณสมบัติทางไฟฟ้า	คงเดิม

ชื่อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ชื่อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
	ของวงจรไฟฟ้าแต่ละวงจรที่รวมอยู่ในระบบไฟนําร่อง และระบบไฟทางวิ่ง (๓) การควบคุมการทำงานอย่างถูกต้องของการปรับค่าความเข้มแสงที่ใช้โดยพนักงานควบคุมการจราจรทางอากาศ		ของวงจรไฟฟ้าแต่ละวงจรที่รวมอยู่ในระบบไฟนําร่อง และระบบไฟทางวิ่ง (๓) การควบคุมการทำงานอย่างถูกต้องของการปรับค่าความเข้มแสงที่ใช้โดยพนักงานควบคุมการจราจรทางอากาศ	
1123	ในการวัดภาคสนามค่าความเข้มของแสง การกระจายของลำแสงและทิศทางแสงของระบบไฟนําร่องการบินเข้าสู่สนามบินและระบบไฟทางวิ่งตามข้อ ๑๑๒๒ (๑) สำหรับทางวิ่งแบบพรีซิชั่นประเภทที่สอง หรือทางวิ่งแบบพรีซิชั่น ประเภทที่สามนั้น สนามบินต้องทำการวัดโคมไพทุกดวงเพื่อให้มั่นใจว่าเป็นไปตามข้อกำหนดที่กำหนดในภาคผนวกแนบท้าย ๒ ในการดำเนินการตามวรรคหนึ่ง สนามบินต้องใช้อุปกรณ์วัดค่าแบบเคลื่อนที่ได้ที่มีความแม่นยำเพียงพอในการวิเคราะห์คุณลักษณะของไฟแต่ละดวง	1091	ในการวัดภาคสนามค่าความเข้มของแสง การกระจายของลำแสงและทิศทางแสงของระบบไฟนําร่องการบินเข้าสู่สนามบินและระบบไฟทางวิ่งตามข้อ ๑๐๙๐ (๑) สำหรับทางวิ่งแบบพรีซิชั่นประเภทที่สอง หรือทางวิ่งแบบพรีซิชั่น ประเภทที่สามนั้น สนามบินต้องทำการวัดโคมไพทุกดวงเพื่อให้มั่นใจว่าเป็นไปตามข้อกำหนดที่กำหนดในภาคผนวกแนบท้าย ๒ ในการดำเนินการตามวรรคหนึ่ง สนามบินต้องใช้อุปกรณ์วัดค่าแบบเคลื่อนที่ได้ที่มีความแม่นยำเพียงพอในการวิเคราะห์คุณลักษณะของไฟแต่ละดวง	คงเดิม
1124	ความถี่ในการตรวจวัดแสงสำหรับทางวิ่งแบบพรีซิชั่น ประเภทที่สอง หรือทางวิ่งแบบพรีซิชั่นประเภทที่สาม ต้องขึ้นอยู่กับความหนาแน่นของการจราจร ระดับมลพิษในพื้นที่ ความเชื่อมั่นได้ของอุปกรณ์ไฟฟ้าที่ติดตั้ง และการประเมินผลจากการตรวจวัดภาคสนามอย่างต่อเนื่อง ทั้งนี้ ไม่ว่ากรณีใด สนามบินต้องตรวจวัดไฟแบบฝังพื้นไม่น้อยกว่าสองครั้งต่อปี และไฟประเภทอื่นไม่น้อยกว่าหนึ่งครั้งต่อปี	1092	ความถี่ในการตรวจวัดแสงสำหรับทางวิ่งแบบพรีซิชั่น ประเภทที่สอง หรือทางวิ่งแบบพรีซิชั่นประเภทที่สาม ต้องขึ้นอยู่กับความหนาแน่นของการจราจร ระดับมลพิษในพื้นที่ ความเชื่อมั่นได้ของอุปกรณ์ไฟฟ้าที่ติดตั้ง และการประเมินผลจากการตรวจวัดภาคสนามอย่างต่อเนื่อง ทั้งนี้ ไม่ว่ากรณีใด สนามบินต้องตรวจวัดไฟแบบฝังพื้นไม่น้อยกว่าสองครั้งต่อปี และไฟประเภทอื่นไม่น้อยกว่าหนึ่งครั้งต่อปี	คงเดิม

ชื่อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ชื่อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
1125	<p>สนามบินต้องจัดให้มีระบบการบำรุงรักษาเชิงป้องกันสำหรับทางวิ่งแบบพรีซีชัน ประเภทที่สองหรือทางวิ่งแบบพรีซีชัน ประเภทที่สาม โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้ตลอดช่วงการใช้งานทางวิ่งแบบพรีซีชัน ประเภทที่สอง หรือทางวิ่งแบบพรีซีชัน ประเภทที่สาม ไฟนำร่องและไฟทางวิ่งทุกดวงต้องใช้งานได้และไม่ว่ากรณีใดระบบไฟต่าง ๆ จะต้องใช้งานได้ ดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) ระบบไฟที่สำคัญ ดังต่อไปนี้ ต้องใช้งานได้ไม่น้อยกว่าร้อยละเก้าสิบห้าของไฟทั้งหมดในแต่ละระบบ</p> <p>(ก) ในระยะสี่ร้อยห้าสิบเมตรของระบบไฟนำร่องการบินเข้าสู่ทางวิ่งแบบพรีซีชัน ประเภทที่สอง และทางวิ่งแบบพรีซีชัน ประเภทที่สาม</p> <p>(ข) ไฟกึ่งกลางทางวิ่ง</p> <p>(ค) ไฟหัวทางวิ่ง</p> <p>(ง) ไฟขอบทางวิ่ง</p> <p>(๒) ไฟแสดงเขตจุดแตะพื้นต้องใช้งานได้ร้อยละเก้าสิบของไฟดังกล่าว</p> <p>(๓) ระบบไฟนำร่องการบินเข้าสู่ทางวิ่ง หลังจากระยะสี่ร้อยห้าสิบเมตรแรกต้องใช้งานได้ร้อยละแปดสิบห้าของไฟดังกล่าว</p> <p>(๔) ไฟสิ้นสุดทางวิ่งต้องใช้งานได้ร้อยละเจ็ดสิบห้าของไฟดังกล่าว</p>	1093	<p>สนามบินต้องจัดให้มีระบบการบำรุงรักษาเชิงป้องกันสำหรับทางวิ่งแบบพรีซีชัน ประเภทที่สองหรือทางวิ่งแบบพรีซีชัน ประเภทที่สาม โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้ตลอดช่วงการใช้งานทางวิ่งแบบพรีซีชัน ประเภทที่สอง หรือทางวิ่งแบบพรีซีชัน ประเภทที่สาม ไฟนำร่องและไฟทางวิ่งทุกดวงต้องใช้งานได้และไม่ว่ากรณีใดระบบไฟต่าง ๆ จะต้องใช้งานได้ ดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) ระบบไฟที่สำคัญ ดังต่อไปนี้ ต้องใช้งานได้ไม่น้อยกว่าร้อยละเก้าสิบห้าของไฟทั้งหมดในแต่ละระบบ</p> <p>(ก) ในระยะสี่ร้อยห้าสิบเมตรของระบบไฟนำร่องการบินเข้าสู่ทางวิ่งแบบพรีซีชัน ประเภทที่สอง และทางวิ่งแบบพรีซีชัน ประเภทที่สาม</p> <p>(ข) ไฟกึ่งกลางทางวิ่ง</p> <p>(ค) ไฟหัวทางวิ่ง</p> <p>(ง) ไฟขอบทางวิ่ง</p> <p>(๒) ไฟแสดงเขตจุดแตะพื้นต้องใช้งานได้ร้อยละเก้าสิบของไฟดังกล่าว</p> <p>(๓) ระบบไฟนำร่องการบินเข้าสู่ทางวิ่ง หลังจากระยะสี่ร้อยห้าสิบเมตรแรกต้องใช้งานได้ร้อยละแปดสิบห้าของไฟดังกล่าว</p> <p>(๔) ไฟสิ้นสุดทางวิ่งต้องใช้งานได้ร้อยละเจ็ดสิบห้าของไฟดังกล่าว</p>	คงเดิม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
1126	<p>เพื่อความต่อเนื่องของการนำร่องอากาศยาน จำนวนร้อยละที่ยอมรับได้ของไฟที่ไม่สามารถใช้งานได้นั้น จะต้องไม่ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลง รูปแบบพื้นฐานของระบบไฟนั้น ๆ ทั้งนี้ ไฟที่ไม่สามารถใช้งานได้อาจติดกับไฟที่ไม่สามารถใช้งานได้อีกดวงหนึ่ง ยกเว้นกรณีที่เป็นไฟแถบ หรือไฟแถบตามขวาง</p> <p>ไฟแถบหรือไฟแถบตามขวาง และไฟขอบทางวิ่ง ไฟที่อยู่ติดกันให้พิจารณาจากไฟที่ติดตั้งตาม ลักษณะดังนี้</p> <p>(๑) ตามแนวขวาง ไฟที่อยู่ในไฟแถบหรือไฟแถบตามขวางเดียวกัน</p> <p>(๒) ตามแนวยาว ไฟที่อยู่ในแถวเดียวกันของไฟขอบทางวิ่ง หรืออยู่ในแถวเดียวกันของไฟแถบ</p>	1094	<p>เพื่อความต่อเนื่องของการนำร่องอากาศยาน จำนวนร้อยละที่ยอมรับได้ของไฟที่ไม่สามารถใช้งานได้นั้น จะต้องไม่ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลง รูปแบบพื้นฐานของระบบไฟนั้น ๆ ทั้งนี้ ไฟที่ไม่สามารถใช้งานได้อาจติดกับไฟที่ไม่สามารถใช้งานได้อีกดวงหนึ่ง ยกเว้นกรณีที่เป็นไฟแถบ หรือไฟแถบตามขวาง</p> <p>ไฟแถบหรือไฟแถบตามขวาง และไฟขอบทางวิ่ง ไฟที่อยู่ติดกันให้พิจารณาจากไฟที่ติดตั้งตาม ลักษณะดังนี้</p> <p>(๑) ตามแนวขวาง ไฟที่อยู่ในไฟแถบหรือไฟแถบตามขวางเดียวกัน</p> <p>(๒) ตามแนวยาว ไฟที่อยู่ในแถวเดียวกันของไฟขอบทางวิ่ง หรืออยู่ในแถวเดียวกันของไฟแถบ</p>	คงเดิม
1127	<p>สนามบินต้องจัดให้มีระบบการบำรุงรักษาเชิงป้องกัน สำหรับแถบไฟหยุดคอยเข้าทางวิ่ง (stop bars) ที่ติดตั้งอยู่ที่ตำแหน่งหยุดคอยเข้าทางวิ่งซึ่งใช้ร่วมกับทางวิ่งที่มีการใช้งาน ในกรณีค่าระยะที่นักบินมองเห็นทางวิ่งมีค่าน้อยกว่าสามร้อยห้าสิบ เมตรโดยต้องเป็นไปตามลักษณะ ดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) ต้องไม่มีไฟที่ไม่สามารถใช้งานได้เกินสองดวง และ</p> <p>(๒) ต้องไม่มีไฟที่ไม่สามารถใช้งานได้สองดวงอยู่ติดกัน ยกเว้นในกรณีที่ระยะห่างของไฟแต่ละดวงน้อยกว่าระยะห่างตามที่ได้กำหนดข้อ ๖๕๗</p>	1095	<p>สนามบินต้องจัดให้มีระบบการบำรุงรักษาเชิงป้องกัน สำหรับแถบไฟหยุดคอยเข้าทางวิ่ง (stop bars) ที่ติดตั้งอยู่ที่ตำแหน่งหยุดคอยเข้าทางวิ่งซึ่งใช้ร่วมกับทางวิ่งที่มีการใช้งาน ในกรณีค่าระยะที่นักบินมองเห็นทางวิ่งมีค่าน้อยกว่าสามร้อยห้าสิบ เมตรโดยต้องเป็นไปตามลักษณะ ดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) ต้องไม่มีไฟที่ไม่สามารถใช้งานได้เกินสองดวง และ</p> <p>(๒) ต้องไม่มีไฟที่ไม่สามารถใช้งานได้สองดวงอยู่ติดกัน ยกเว้นในกรณีที่ระยะห่างของไฟแต่ละดวงน้อยกว่าระยะห่างตามที่ได้กำหนดข้อ ๖๒๙</p>	คงเดิม

ชื่อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ชื่อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
1128	สนามบินต้องจัดให้มีระบบการบำรุงรักษาเชิงป้องกัน สำหรับทางขับที่ใช้ในกรณีที่เกิดระยะที่นักบินมองเห็นทางวิ่งมีค่าน้อยกว่าสามร้อยห้าสิบเมตร โดยต้องไม่มีกรณีไฟที่ไฟกึ่งกลางทางขับไม่สามารถใช้งานได้อยู่ติดกันสองดวง	1096	สนามบินต้องจัดให้มีระบบการบำรุงรักษาเชิงป้องกัน สำหรับทางขับที่ใช้ในกรณีที่เกิดระยะที่นักบินมองเห็นทางวิ่งมีค่าน้อยกว่าสามร้อยห้าสิบเมตร โดยต้องไม่มีกรณีไฟที่ไฟกึ่งกลางทางขับไม่สามารถใช้งานได้อยู่ติดกันสองดวง	คงเดิม
1129	<p>สนามบินต้องจัดให้มีระบบการบำรุงรักษาเชิงป้องกัน สำหรับทางวิ่งแบบพรีซิชั่น ประเภทที่หนึ่ง โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้ตลอดช่วงการใช้งานทางวิ่งแบบพรีซิชั่น ประเภทที่หนึ่ง ไฟนำร่องและไฟทางวิ่งทุกดวงสามารถใช้งานได้ และไม่ว่ากรณีใดระบบไฟ ดังต่อไปนี้ ต้องใช้งานได้ไม่น้อยกว่าร้อยละแปดสิบห้าของไฟทั้งหมดในแต่ละระบบ ดังนี้</p> <p>(๑) ระบบไฟนำร่องการบินเข้าสู่ทางวิ่งแบบพรีซิชั่น ประเภทที่หนึ่ง</p> <p>(๒) ไฟหัวทางวิ่ง</p> <p>(๓) ไฟขอบทางวิ่ง</p> <p>(๔) ไฟสิ้นสุดทางวิ่ง</p> <p>เพื่อความต่อเนื่องของการนำร่องอากาศยาน สำหรับทางวิ่งตามวรรคหนึ่ง ไฟที่ไม่สามารถใช้งานได้ต้องไม่อยู่ติดกับไฟที่ไม่สามารถใช้งานได้อีกดวงหนึ่ง ยกเว้นในกรณีที่ระยะห่างของโคมไฟแต่ละโคมน้อยกว่าระยะห่างตามที่ได้กำหนดในหมวด ๕ ส่วนที่ ๑ เกี่ยวกับระบบไฟนำร่องการบินเข้าสู่สนามบิน ไฟหัวทางวิ่งและไฟแถบตามขวางข้างทางวิ่ง ไฟขอบทางวิ่ง และไฟสิ้นสุดทางวิ่งตามลำดับ</p>	1097	<p>สนามบินต้องจัดให้มีระบบการบำรุงรักษาเชิงป้องกัน สำหรับทางวิ่งแบบพรีซิชั่น ประเภทที่หนึ่ง โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้ตลอดช่วงการใช้งานทางวิ่งแบบพรีซิชั่น ประเภทที่หนึ่ง ไฟนำร่องและไฟทางวิ่งทุกดวงสามารถใช้งานได้ และไม่ว่ากรณีใดระบบไฟ ดังต่อไปนี้ ต้องใช้งานได้ไม่น้อยกว่าร้อยละแปดสิบห้าของไฟทั้งหมดในแต่ละระบบ ดังนี้</p> <p>(๑) ระบบไฟนำร่องการบินเข้าสู่ทางวิ่งแบบพรีซิชั่น ประเภทที่หนึ่ง</p> <p>(๒) ไฟหัวทางวิ่ง</p> <p>(๓) ไฟขอบทางวิ่ง</p> <p>(๔) ไฟสิ้นสุดทางวิ่ง</p> <p>เพื่อความต่อเนื่องของการนำร่องอากาศยาน สำหรับทางวิ่งตามวรรคหนึ่ง ไฟที่ไม่สามารถใช้งานได้ต้องไม่อยู่ติดกับไฟที่ไม่สามารถใช้งานได้อีกดวงหนึ่ง ยกเว้นในกรณีที่ระยะห่างของโคมไฟแต่ละโคมน้อยกว่าระยะห่างตามที่ได้กำหนดในหมวด ๕ ส่วนที่ ๑ เกี่ยวกับระบบไฟนำร่องการบินเข้าสู่สนามบิน ไฟหัวทางวิ่งและไฟแถบตามขวางข้างทางวิ่ง ไฟขอบทางวิ่ง และไฟสิ้นสุดทางวิ่งตามลำดับ</p>	คงเดิม

ชื่อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ชื่อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
	กรณีไฟแถบหรือไฟแถบตามขวาง สนามบิน ต้องมั่นใจว่าจะไม่สูญเสียการนำร่องอากาศยาน ในกรณีที่มีไฟสองดวงติดกันใช้งานไม่ได้		กรณีไฟแถบหรือไฟแถบตามขวาง สนามบิน ต้องมั่นใจว่าจะไม่สูญเสียการนำร่องอากาศยาน ในกรณีที่มีไฟสองดวงติดกันใช้งานไม่ได้	
1130	<p>สนามบินต้องจัดให้มีระบบการบำรุงรักษาเชิงป้องกัน สำหรับทางวิ่งเพื่อการวิ่งขึ้นของอากาศยานที่ใช้ในกรณีที่ค่าระยะที่นักบินมองเห็นทางวิ่งมีค่าน้อยกว่าห้าร้อยห้าสิบเมตร โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้ตลอดช่วงการใช้งานของทางวิ่ง ไฟทางวิ่งทุกดวงต้องใช้งานได้ และไม่ว่ากรณีใด ต้องมีลักษณะ ดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) ไฟกึ่งกลางทางวิ่ง (หากจัดให้มี) และไฟขอบทางวิ่งต้องใช้งานได้อย่างน้อยร้อยละเก้าสิบห้าของไฟดังกล่าว และ</p> <p>(๒) ไฟสิ้นสุดทางวิ่งต้องใช้งานได้อย่างน้อยร้อยละเจ็ดสิบห้าของไฟดังกล่าว</p> <p>เพื่อความต่อเนื่องของการนำร่องอากาศยาน สำหรับทางวิ่งตามวรรคหนึ่ง ไฟที่ไม่สามารถใช้งานได้ต้องไม่อยู่ติดกับไฟที่ไม่สามารถใช้งานได้อีกดวงหนึ่ง</p>	1098	<p>สนามบินต้องจัดให้มีระบบการบำรุงรักษาเชิงป้องกัน สำหรับทางวิ่งเพื่อการวิ่งขึ้นของอากาศยานที่ใช้ในกรณีที่ค่าระยะที่นักบินมองเห็นทางวิ่งมีค่าน้อยกว่าห้าร้อยห้าสิบเมตร โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้ตลอดช่วงการใช้งานของทางวิ่ง ไฟทางวิ่งทุกดวงต้องใช้งานได้ และไม่ว่ากรณีใด ต้องมีลักษณะ ดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) ไฟกึ่งกลางทางวิ่ง (หากจัดให้มี) และไฟขอบทางวิ่งต้องใช้งานได้อย่างน้อยร้อยละเก้าสิบห้าของไฟดังกล่าว และ</p> <p>(๒) ไฟสิ้นสุดทางวิ่งต้องใช้งานได้อย่างน้อยร้อยละเจ็ดสิบห้าของไฟดังกล่าว</p> <p>เพื่อความต่อเนื่องของการนำร่องอากาศยาน สำหรับทางวิ่งตามวรรคหนึ่ง ไฟที่ไม่สามารถใช้งานได้ต้องไม่อยู่ติดกับไฟที่ไม่สามารถใช้งานได้อีกดวงหนึ่ง</p>	คงเดิม

ชื่อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ชื่อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
1131	สนามบินต้องจัดให้มีระบบการบำรุงรักษาเชิงป้องกันสำหรับทางวิ่งเพื่อการวิ่งขึ้นของอากาศยานที่ใช้ในกรณีที่ค่าระยะที่นักบินมองเห็นทางวิ่งมีค่าเท่ากับหรือมากกว่าห้าร้อยห้าสิบเมตร โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้ตลอดช่วงการใช้งานของทางวิ่งไฟทางวิ่งทุกดวงต้องใช้งานได้ และไม่ว่ากรณีใดอย่างน้อยร้อยละแปดสิบห้าของไฟขอบทางวิ่งและไฟสิ้นสุดทางวิ่งจะต้องใช้งานได้ ทั้งนี้ เพื่อความต่อเนื่องของการนำร่อง ไฟที่ไม่สามารถใช้งานได้จะต้องไม่อยู่ติดกับไฟที่ไม่สามารถใช้งานได้ อีกดวงหนึ่ง	1099	สนามบินต้องจัดให้มีระบบการบำรุงรักษาเชิงป้องกันสำหรับทางวิ่งเพื่อการวิ่งขึ้นของอากาศยานที่ใช้ในกรณีที่ค่าระยะที่นักบินมองเห็นทางวิ่งมีค่าเท่ากับหรือมากกว่าห้าร้อยห้าสิบเมตร โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้ตลอดช่วงการใช้งานของทางวิ่งไฟทางวิ่งทุกดวงต้องใช้งานได้ และไม่ว่ากรณีใดอย่างน้อยร้อยละแปดสิบห้าของไฟขอบทางวิ่งและไฟสิ้นสุดทางวิ่งจะต้องใช้งานได้ ทั้งนี้ เพื่อความต่อเนื่องของการนำร่อง ไฟที่ไม่สามารถใช้งานได้จะต้องไม่อยู่ติดกับไฟที่ไม่สามารถใช้งานได้ อีกดวงหนึ่ง	คงเดิม
1132	สนามบินต้องจัดให้มีกระบวนการปฏิบัติการเมื่อทัศนวิสัยต่ำ รวมทั้งต้องกำหนดค่าระยะที่นักบินมองเห็นทางวิ่งเพื่อใช้ในการอ้างอิง และต้องระงับกิจกรรมก่อสร้างหรือการบำรุงรักษา ในบริเวณที่ใกล้กับระบบไฟฟ้าของสนามบิน	1100	สนามบินต้องจัดให้มีกระบวนการปฏิบัติการเมื่อทัศนวิสัยต่ำ รวมทั้งต้องกำหนดค่าระยะที่นักบินมองเห็นทางวิ่งเพื่อใช้ในการอ้างอิง <u>และทั้งนี้ ในระหว่างการใช้งานกระบวนการปฏิบัติการเมื่อทัศนวิสัยต่ำ (low visibility procedure) สนามบินต้องระงับกิจกรรมก่อสร้างหรือการบำรุงรักษาในบริเวณที่ใกล้กับระบบไฟฟ้าของสนามบิน</u>	แก้ไขข้อความตาม Annex 14 10.5.13: " Recommendation.— During low visibility procedures the appropriate authority should restrict construction or maintenance activities in the proximity of aerodrome electrical systems."

ชื่อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ชื่อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
1133	ในกรณีที่สนามบินไม่สามารถปฏิบัติตามหลักเกณฑ์หรือมาตรฐานที่กำหนดไว้ในข้อกำหนดนี้ได้ เจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบินต้องทำการศึกษาทางด้านการบิน (aeronautical study) เพื่อกำหนดหลักเกณฑ์หรือแนวทางการปฏิบัติอื่นที่มีระดับความปลอดภัยเทียบเท่ากับระดับการปฏิบัติตามหลักเกณฑ์หรือมาตรฐานที่กำหนดไว้ในข้อกำหนดนี้ ยื่นต่อผู้อำนวยการ เพื่อให้ความเห็นชอบ	1101	ในกรณีที่สนามบินไม่สามารถปฏิบัติตามหลักเกณฑ์หรือมาตรฐานที่กำหนดไว้ในข้อกำหนดนี้ได้ เจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบินต้องทำการศึกษาทางด้านการบิน (aeronautical study) เพื่อกำหนดหลักเกณฑ์หรือแนวทางการปฏิบัติอื่นที่มีระดับความปลอดภัยเทียบเท่ากับระดับการปฏิบัติตามหลักเกณฑ์หรือมาตรฐานที่กำหนดไว้ในข้อกำหนดนี้ ยื่นต่อผู้อำนวยการ เพื่อให้ความเห็นชอบ	คงเดิม
1134	สนามบินที่ก่อสร้างก่อนข้อกำหนดนี้มีผลใช้บังคับ และมีลักษณะไม่เป็นไปตามหลักเกณฑ์หรือมาตรฐานที่กำหนดไว้ในข้อกำหนดนี้ ให้เจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบินมีหน้าที่แจ้งรายการที่ไม่เป็นไปตามหลักเกณฑ์หรือมาตรฐานดังกล่าว พร้อมทั้งจัดทำแผนการปรับปรุงแก้ไขข้อบกพร่องดังกล่าวให้ผู้ดำเนินการให้ความเห็นชอบภายในหนึ่งร้อยยี่สิบวันนับแต่วันที่ข้อกำหนดนี้มีผลใช้บังคับ เมื่อได้รับความเห็นชอบแล้ว สนามบินต้องดำเนินการให้เป็นไปตามแผนที่ได้รับความเห็นชอบดังกล่าว		สนามบินที่ก่อสร้างก่อนข้อกำหนดนี้มีผลใช้บังคับ และมีลักษณะไม่เป็นไปตามหลักเกณฑ์หรือมาตรฐานที่กำหนดไว้ในข้อกำหนดนี้ ให้เจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบินมีหน้าที่แจ้งรายการที่ไม่เป็นไปตามหลักเกณฑ์หรือมาตรฐานดังกล่าว พร้อมทั้งจัดทำแผนการปรับปรุงแก้ไขข้อบกพร่องดังกล่าวให้ผู้ดำเนินการให้ความเห็นชอบภายในหนึ่งร้อยยี่สิบวันนับแต่วันที่ข้อกำหนดนี้มีผลใช้บังคับ เมื่อได้รับความเห็นชอบแล้ว สนามบินต้องดำเนินการให้เป็นไปตามแผนที่ได้รับความเห็นชอบดังกล่าว	ยกเลิกบทเฉพาะกาลตามข้อกำหนดฯ เดิม

ชื่อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ชื่อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
		1102	<p>หลักเกณฑ์หรือแนวทางการปฏิบัติอื่นที่มีระดับความปลอดภัยเทียบเท่ากับระดับการปฏิบัติตามหลักเกณฑ์หรือมาตรฐานที่กำหนดไว้ในข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน ประกาศ ณ วันที่ ๒๙ มีนาคม พ.ศ. ๒๕๖๓ ของผู้ดำเนินการสนามบินที่ได้รับความเห็นชอบจากผู้อำนวยการ ก่อนวันที่ข้อกำหนดนี้มีผลใช้บังคับ ให้ถือว่าได้รับความเห็นชอบตามข้อกำหนดฉบับนี้ โดยผู้อำนวยการอาจสั่งให้เจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบินดำเนินการแก้ไขปรับปรุงหลักเกณฑ์หรือมาตรฐานดังกล่าวเพื่อให้เป็นไปตามข้อกำหนดฉบับนี้ได้ภายในระยะเวลาที่กำหนด</p> <p>หากเจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบินไม่ดำเนินการแก้ไขปรับปรุงหลักเกณฑ์หรือมาตรฐานตามที่ผู้อำนวยการมีคำสั่งให้แล้วเสร็จ ภายในระยะเวลาที่กำหนดตามวรรคหนึ่ง ให้หลักเกณฑ์หรือมาตรฐานที่ได้รับความเห็นชอบนั้นเป็นอันใช้ไม่ได้</p>	<p>เพิ่มบทเฉพาะกาลสำหรับเจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบินที่ได้ดำเนินการตามข้อ 1133 ของข้อกำหนดฯ ฉบับที่ 14</p> <p>“ข้อ 1133 ในกรณีที่สนามบินไม่สามารถปฏิบัติตามหลักเกณฑ์หรือมาตรฐานที่กำหนดไว้ในข้อกำหนดนี้ได้ เจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบินต้องทำการศึกษาทางด้านการบิน (aeronautical study) เพื่อกำหนดหลักเกณฑ์หรือแนวทางการปฏิบัติอื่นที่มีระดับความปลอดภัยเทียบเท่ากับระดับการปฏิบัติตามหลักเกณฑ์หรือมาตรฐานที่กำหนดไว้ในข้อกำหนดนี้ ยื่นต่อผู้อำนวยการเพื่อให้ความเห็นชอบ”</p>

ชื่อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ชื่อ (ใหม่)	ร่างข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน สำหรับเครื่องบิน	หมายเหตุ
		1103	<p>แผนการปรับปรุงแก้ไขข้อบกพร่องของผู้ดำเนินการสนามบินที่ได้รับความเห็นชอบจากผู้อำนวยความสะดวกก่อนวันที่ข้อกำหนดนี้มีผลใช้บังคับ ให้ถือว่าได้รับความเห็นชอบตามข้อกำหนดฉบับนี้ โดยผู้อำนวยความสะดวกสั่งให้เจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบินดำเนินการแก้ไขปรับปรุงแผนการปรับปรุงแก้ไขข้อบกพร่องดังกล่าวเพื่อให้เป็นไปตามข้อกำหนดฉบับนี้ได้ภายในระยะเวลาที่กำหนด</p> <p>หากเจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบินไม่ดำเนินการแก้ไขปรับปรุงหลักเกณฑ์หรือมาตรฐานตามที่คุณอำนวยความสะดวกให้แล้วเสร็จภายในระยะเวลาที่กำหนดตามวรรคหนึ่ง ให้แผนการปรับปรุงแก้ไขข้อบกพร่องดังกล่าวที่ได้รับความเห็นชอบนั้นเป็นอันใช้ไม่ได้</p>	<p>เพิ่มบทเฉพาะกาลสำหรับเจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบินที่ได้ดำเนินการตามข้อ 1134 ของข้อกำหนดฯ ฉบับที่ 14</p> <p>“ข้อ 1134 สนามบินที่ก่อสร้างก่อนข้อกำหนดนี้มีผลใช้บังคับ และมีลักษณะไม่เป็นไปตามหลักเกณฑ์หรือมาตรฐานที่กำหนดไว้ในข้อกำหนดนี้ ให้เจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบินมีหน้าที่แจ้งรายการที่ไม่เป็นไปตามหลักเกณฑ์หรือมาตรฐานดังกล่าว พร้อมทั้งจัดทำแผนการปรับปรุงแก้ไขข้อบกพร่องดังกล่าวให้ผู้อำนวยความสะดวกให้ความเห็นชอบภายในหนึ่งร้อยยี่สิบวันนับแต่วันที่ข้อกำหนดนี้มีผลใช้บังคับ เมื่อได้รับความเห็นชอบแล้ว สนามบินต้องดำเนินการให้เป็นไปตามแผนที่ได้รับความเห็นชอบดังกล่าว”</p>