

ข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

ฉบับที่ ๓๗

ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน

โดยที่เป็นการสมควรแก้ไขปรับปรุงข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน ประกาศ ณ วันที่ ๒๙ มีนาคม พ.ศ. ๒๕๖๒ เพื่อให้สอดคล้องกับมาตรฐานที่กำหนดไว้ในภาคผนวก ๑๔ เล่ม ๑ ตามข้อแก้ไขที่ ๑๔ ข้อแก้ไขที่ ๑๕ ข้อแก้ไขที่ ๑๖ และข้อแก้ไขที่ ๑๗ (Annex ๑๔ Volume I Aerodrome Design and Operations Amendment 14, Amendment 15, Amendment 16 and Amendment 17) 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 ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย จึงออกข้อกำหนดเพื่อกำหนดมาตรฐานสนามบินไว้ ดังต่อไปนี้

ข้อ ๑ ข้อกำหนดนี้เรียกว่า “ข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ฉบับที่ ๓๗ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน”

ข้อ ๒ ข้อกำหนดนี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

ข้อ ๓ ให้ยกเลิกข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน ประกาศ ณ วันที่ ๒๙ มีนาคม พ.ศ. ๒๕๖๒ เว้นแต่มาตรฐานที่ใช้สำหรับสนามบินเฮลิคอปเตอร์

ข้อ ๔ บรรดา กฎ ระเบียบ ข้อบังคับ หรือข้อกำหนดใด ๆ ที่กำหนดไว้แล้วในข้อกำหนดนี้ หรือซึ่งขัดหรือแย้งกับข้อกำหนดนี้ให้ใช้ข้อกำหนดนี้แทน

ข้อ ๕ ในข้อกำหนดนี้

“สนามบิน (aerodrome)” หมายความว่า พื้นที่ที่กำหนดไว้บนพื้นดินหรือน้ำหรือพื้นที่อื่น สำหรับใช้งานทั้งหมดหรือแต่บางส่วนเพื่อการขึ้นลงหรือเคลื่อนไหวของอากาศยาน รวมตลอดถึงอาคาร สิ่งติดตั้งและอุปกรณ์ ซึ่งอยู่ภายในสนามบินนั้น

“ไฟบอกตำแหน่งสนามบิน (aerodrome beacon)” หมายความว่า ไฟบอกตำแหน่งสำหรับการบิน ใช้เพื่อแสดงตำแหน่งที่ตั้งของสนามบินจากอากาศ

“ระดับความสูงของสนามบิน (aerodrome elevation)” หมายความว่า ระดับความสูงของจุดสูงสุดบนพื้นที่สำหรับการบินลง

“ป้ายแสดงชื่อของสนามบิน (aerodrome identification sign)” หมายความว่า ป้ายที่ตั้งอยู่ในเขตสนามบินเพื่อช่วยในการระบุสนามบินจากอากาศ

“ข้อมูลภูมิศาสตร์สารสนเทศของสนามบิน (Aerodrome Mapping Data: AMD)” หมายความว่า ข้อมูลที่ถูกจัดเก็บเพื่อวัตถุประสงค์ในการประมวลข้อมูลการทำแผนที่ของสนามบิน เพื่อใช้ประโยชน์ด้านการบิน และเก็บรวบรวมเพื่อวัตถุประสงค์ในการเพิ่มความตระหนักรู้สถานการณ์ของผู้ใช้งาน การปรับปรุงการปฏิบัติการนำร่องภาคพื้น การฝึกอบรม การจัดทำแผนภูมิ และการวางแผน

“จุดอ้างอิงสนามบิน (aerodrome reference point)” หมายความว่า ตำแหน่งที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ของสนามบินที่กำหนด

“ความหนาแน่นของการจราจรในเขตสนามบิน (aerodrome traffic density)” หมายความว่า ความหนาแน่นของการเคลื่อนไหวของอากาศยานภายในสนามบิน ซึ่งแบ่งออกเป็น

(๑) น้อย หมายความว่า จำนวนครั้งของการเคลื่อนไหวของอากาศยาน ในช่วงเวลาคับคั่งเฉลี่ยไม่เกินสิบห้าครั้งต่อหนึ่งทางวิ่ง หรือมีจำนวนครั้งของการเคลื่อนไหวของอากาศยานภายในสนามบินทั้งหมดน้อยกว่ายี่สิบครั้ง

(๒) ปานกลาง หมายความว่า จำนวนครั้งของการเคลื่อนไหวของอากาศยาน ในช่วงเวลาคับคั่งเฉลี่ยตั้งแต่สิบหกถึงยี่สิบห้าครั้งต่อหนึ่งทางวิ่งหรือมีจำนวนครั้งของการเคลื่อนไหวของอากาศยานภายในสนามบินทั้งหมดระหว่างยี่สิบถึงสามสิบห้าครั้ง

(๓) มาก หมายความว่า จำนวนครั้งของการเคลื่อนไหวของอากาศยาน ในช่วงเวลาคับคั่งเฉลี่ยตั้งแต่ยี่สิบหกครั้งต่อหนึ่งทางวิ่ง หรือมีจำนวนครั้งของการเคลื่อนไหวของอากาศยานภายในสนามบินทั้งหมดมากกว่าสามสิบห้าครั้ง

จำนวนของการเคลื่อนไหวของอากาศยานในช่วงเวลาคับคั่งเฉลี่ยตามวรรคหนึ่งเป็นค่าเฉลี่ยทางคณิตศาสตร์ตลอดปีของจำนวนการเคลื่อนไหวของอากาศยานในช่วงเวลาที่คับคั่งที่สุดในแต่ละวัน โดยให้นับทั้งการวิ่งขึ้นและบินลง

“ไฟบอกตำแหน่งสำหรับการบิน (aeronautical beacon)” หมายความว่า ไฟภาคพื้นสำหรับการบินที่สามารถมองเห็นได้จากทุกทิศทางของมุมแอสิมัทอย่างต่อเนื่องหรือเป็นจังหวะ เพื่อแสดงตำแหน่งเฉพาะบนพื้นผิวโลก

“ไฟภาคพื้นสำหรับการบิน (aeronautical ground light)” หมายความว่า ไฟใดก็ตามที่ใช้ในการช่วยอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศโดยเฉพาะ นอกเหนือจากไฟที่ติดอยู่กับตัวอากาศยาน

“ความยาวทางวิ่งอ้างอิงของเครื่องบิน (aeroplane reference field length)” หมายความว่า ความยาวทางวิ่งต่ำสุดที่เครื่องบินต้องการสำหรับการวิ่งขึ้นเมื่อเครื่องบินอยู่ในสภาวะดังนี้คือ เครื่องบินมีมวลวิ่งขึ้นสูงสุดตามที่เครื่องบินได้รับการรับรอง ระดับของทางวิ่งอยู่ที่ระดับน้ำทะเลปานกลาง สภาวะความกดอากาศมาตรฐาน ลมสงบ และทางวิ่งไม่มีความลาดชัน โดยความยาวดังกล่าวจะระบุอยู่ในคู่มือประกอบการบิน (aeroplane flight manual) ซึ่งกำหนดโดยผู้มีอำนาจในการรับรองหรือเป็นข้อมูลจากผู้ผลิตเครื่องบิน ทั้งนี้ ความยาวของทางวิ่ง (field length) หมายถึง ความยาวทางวิ่งสมดุล (balanced field length) สำหรับเครื่องบิน หรือระยะทางสำหรับการวิ่งขึ้นในกรณีอื่น ๆ

“หมายเลขจำแนกอากาศยาน (Aircraft Classification Number: ACN หรือ Aircraft Classification Rating: ACR)” หมายความว่า หมายเลขที่แสดงผลกระทบซึ่งสัมพันธ์กันของอากาศยานบนผิวพื้นจราจรสำหรับประเภทชั้นดินเดิม (subgrade) มาตรฐานที่เฉพาะเจาะจง

“หลุมจอดอากาศยาน (aircraft stand)” หมายความว่า พื้นที่ในลานจอดอากาศยานที่ถูกกำหนดไว้เพื่อใช้เป็นที่จอดของอากาศยาน

“ลานจอดอากาศยาน (apron)” หมายความว่า พื้นที่ที่กำหนดไว้ในสนามบินบนพื้นดินซึ่งมีไว้สำหรับรองรับอากาศยานเพื่อวัตถุประสงค์ในการขึ้นและลงอากาศยานของผู้โดยสาร การขนถ่ายไปรษณีย์ภัณฑ์ หรือสินค้าการเติมเชื้อเพลิง การจอด หรือการบำรุงรักษา

“การบริหารจัดการลานจอดอากาศยาน (apron management service)” หมายความว่า การบริการที่ถูกจัดให้มีเพื่อกำกับดูแลกิจกรรม การเคลื่อนที่ของอากาศยานและยานพาหนะต่าง ๆ ในลานจอดอากาศยาน

“พื้นที่ ๒ (area 2)” หมายความว่า พื้นที่บริเวณรอบสนามบิน แบ่งออกเป็นพื้นที่ดังต่อไปนี้

(๑) พื้นที่ ๒a หมายความว่า พื้นที่รูปสี่เหลี่ยมผืนผ้ารอบทางวิ่ง ประกอบด้วยระยะทางของพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่งรวมทั้งระยะทางของพื้นที่ปลอดภัยกีดขวาง

(๒) พื้นที่ ๒b หมายความว่า พื้นที่ที่ต่อขยายจากขอบของพื้นที่ ๒a ในทิศทางการบินออกจากทางวิ่ง โดยมีความยาวสิบกิโลเมตร และผายออกในอัตราร้อยละสิบห้าในแต่ละด้าน

(๓) พื้นที่ ๒c หมายความว่า พื้นที่ที่ต่อขยายออกไปนอกเขตพื้นที่ ๒a และพื้นที่ ๒b ในระยะทางไม่เกินสิบกิโลเมตรจากขอบเขตพื้นที่ ๒a

(๔) พื้นที่ ๒d หมายความว่า พื้นที่นอกเขตพื้นที่ ๒a พื้นที่ ๒b และพื้นที่ ๒c ออกไป ในระยะทางสี่สิบกิโลเมตรจากจุดอ้างอิงสนามบิน หรือไปยังขอบเขตพื้นที่ควบคุมประชิดสนามบิน (Terminal Control Area: TMA) แล้วแต่พื้นที่ใดใกล้กว่า

“พื้นที่ ๓ (area 3)” หมายความว่า พื้นที่ที่มีแนวเขตติดกับพื้นที่เคลื่อนไหวของสนามบินซึ่งต่อขยายออกไปจากขอบทางวิ่งในระนาบแนวนอนไปจนถึงระยะเก้าสิบเมตรจากเส้นกึ่งกลางทางวิ่ง และในระยะทางห้าสิบเมตรจากขอบของบริเวณอื่น ๆ ของพื้นที่เคลื่อนไหว

“พื้นที่ ๔ (area 4)” หมายความว่า พื้นที่ที่ต่อขยายออกไปเป็นระยะเก้าร้อยเมตรจากหัวทางวิ่ง และหกสิบเมตรจากแนวเส้นกึ่งกลางทางวิ่งทั้งสองด้าน ในทิศทางการบินลงสำหรับทางวิ่งแบบพริชชัน ประเภทที่สอง หรือทางวิ่งแบบพริชชัน ประเภทที่สาม

“ระบบช่วยชะลอความเร็วและหยุดเครื่องบินที่วิ่งเลยออกนอกทางวิ่ง (arresting system)” หมายความว่า ระบบที่ถูกออกแบบมาเพื่อชะลอความเร็วของเครื่องบินที่วิ่งเลยออกนอกทางวิ่ง

“ระบบการแจ้งเตือนการรุกรล้ำทางวิ่งแบบอัตโนมัติ (Autonomous Runway Incursion Warning System: ARIWS)” หมายความว่า ระบบอัตโนมัติที่ใช้สำหรับตรวจจับการรุกรล้ำทางวิ่งที่อาจเกิดขึ้นหรือการอยู่บนทางวิ่งที่มีการใช้งาน และแจ้งเตือนโดยตรงให้กับนักบินหรือผู้ขับขี่ยานพาหนะ

“บาล์คแลนดิ้ง (balked landing)” หมายความว่า การยกเลิกการลงจอดของอากาศยานโดยมิได้คาดหมาย ณ จุดที่ต่ำกว่าความสูงปลอดภัยจากสิ่งกีดขวาง (Obstacle Clearance Altitude/Height: OCA/H)

“ไฟแถบ (barrette)” หมายความว่า ไฟภาคพื้นสำหรับการบินจำนวนสามโคมหรือมากกว่า เรียงชิดกันตามแนวขวาง ซึ่งเมื่อมองจากระยะไกลจะเห็นแสงไฟมีลักษณะเป็นแถบสั้น ๆ

“ปฏิทิน (calendar)” หมายความว่า ระบบอ้างอิงเชิงเวลาแบบไม่ต่อเนื่อง ซึ่งใช้เป็นพื้นฐานของการระบุตำแหน่งเชิงเวลา โดยมีความละเอียดเป็นวินาที

“พื้นที่ปลอดภัยกีดขวาง (clearway)” หมายความว่า พื้นที่รูปสี่เหลี่ยมมุมฉากที่กำหนดไว้บนพื้นดินหรือน้ำภายใต้การควบคุมของเจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบิน ซึ่งเลือกหรือเตรียมไว้เพื่อเป็นพื้นที่ที่เหมาะสมสำหรับเครื่องบินที่อาจทำการไต่ระดับเบื้องต้นไปยังความสูงเฉพาะเหนือพื้นที่ดังกล่าว

“ความแม่นยำของข้อมูล (data accuracy)” หมายความว่า ระดับความตรงกันระหว่างค่าที่ได้จากการประมาณหรือจากการวัดกับค่าที่แท้จริง

“ความสมบูรณ์ของข้อมูล (data integrity / assurance level)” หมายความว่า ระดับการประกันคุณภาพที่ข้อมูลและค่าของข้อมูลด้านการบินจะไม่สูญหายหรือเปลี่ยนแปลงไปจากเดิมหรือจากการแก้ไขข้อมูลที่ได้รับ

“พื้นหลักฐาน (datum)” หมายความว่า จำนวนใดจำนวนหนึ่ง หรือกลุ่มของจำนวนที่อาจนำมาใช้ในการอ้างอิง หรือใช้เป็นพื้นฐานของการคำนวณจำนวนอื่น

“ระยะทางที่ประกาศ (declared distance)” หมายความว่า ระยะทางที่คำนวณไว้สำหรับแต่ละทิศทางของทางวิ่ง ดังต่อไปนี้

(๑) ความยาวโทรรา (Take-Off Run Available: TORA) หมายความว่า ระยะทางของทางวิ่ง ซึ่งได้ประกาศไว้ถึงระยะเหมาะสมสำหรับเครื่องบินวิ่งบนพื้นเพื่อวิ่งขึ้น

(๒) ความยาวโทดา (Take-Off Distance Available: TODA) หมายความว่า ระยะทางของความยาวโทรรารวมกับระยะทางของพื้นที่ปลอดภัยกีดขวาง หากจัดให้มี

(๓) ความยาวแอสดา (Accelerate-Stop Distance Available: ASDA) หมายความว่า ระยะทางของความยาวโทรรารวมกับระยะทางของทางหยุด หากจัดให้มี

(๔) ความยาวแอลดา (Landing Distance Available: LDA) หมายความว่า ระยะทางของทางวิ่งซึ่งได้ประกาศไว้ถึงระยะเหมาะสมสำหรับเครื่องบินวิ่งบนพื้นเพื่อบินลง

“การบินเข้าสู่ทางวิ่งขนานแบบไม่อิสระ (dependent parallel approaches)” หมายความว่า การปฏิบัติการบินเข้าสู่ทางวิ่งแบบบินลงด้วยเครื่องวัดประกอบการบินที่ขนานหรือเกือบขนานในเวลา

เดียวกัน โดยมีการกำหนดระยะห่างขั้นต่ำของเรดาร์ (radar separation minima) ระหว่างอากาศยานบนส่วนต่อขยายแนวเส้นกึ่งกลางทางวิ่งที่ติดกัน

“หัวทางวิ่งที่ถูกเลื่อนไป (displaced threshold)” หมายความว่า จุดเริ่มต้นของทางวิ่งส่วนที่ใช้สำหรับการบินลงของอากาศยานที่ถูกเลื่อนไป มีได้อยู่ปลายสุดทางวิ่ง

“ความเข้มแสงประสิทธิภาพ (effective intensity)” หมายความว่า ความเข้มแสงประสิทธิภาพของไฟกะพริบ ซึ่งเท่ากับความเข้มแสงของไฟส่องสว่างคงที่ที่มีสีเดียวกัน โดยจะให้แสงในระยะการมองเห็นที่เท่ากันภายใต้เงื่อนไขการสังเกตแบบเดียวกัน

“ไฟส่องสว่างคงที่ (fixed light)” หมายความว่า ไฟที่มีความเข้มแสงในการส่องสว่างคงที่เมื่อสังเกตจากจุดซึ่งอยู่กับที่ (fixed point)

“วัตถุแปลกปลอม (Foreign Object Debris: FOD)” หมายความว่า วัตถุที่อยู่บนพื้นที่เคลื่อนไหวซึ่งมิได้มีหน้าที่หรือเป็นประโยชน์ในการใช้งานทางการบินและอาจเป็นอันตรายต่อการปฏิบัติการของอากาศยาน

“วัตถุแตกหักง่าย (frangible object)” หมายความว่า วัตถุที่มีมวลเบาซึ่งถูกออกแบบมาให้ง่ายต่อการแตกหัก บิดงอ หรือยืดหยุ่น เมื่อถูกกระทบหรือชนโดยอากาศยานแล้วก่อให้เกิดอันตรายต่ออากาศยานน้อยที่สุด

“จีโออยด์ (geoid)” หมายความว่า พื้นผิวที่มีแรงดึงดูดเท่ากัน (equipotential surface) ในสนามแรงโน้มถ่วงของโลก ซึ่งสมนัยกับค่าระดับน้ำทะเลปานกลางที่สงบ (undisturbed mean sea level) ซึ่งขยายออกไปอย่างต่อเนื่องตลอดทั่วทั้งทวีป

“ค่าความสูงจีโออยด์ (geoid undulation)” หมายความว่า ค่าระยะห่างระหว่างจีโออยด์กับพื้นผิวอ้างอิงทางคณิตศาสตร์รูปทรงรี (ellipsoid) โดยมีค่าบวกเมื่อพื้นผิวจีโออยด์สูงกว่าพื้นผิวอ้างอิงทางคณิตศาสตร์รูปทรงรี และมีค่าลบเมื่อพื้นผิวจีโออยด์ต่ำกว่าพื้นผิวอ้างอิงทางคณิตศาสตร์รูปทรงรี

“ปฏิทินเกรกอเรียน (Gregorian calendar)” หมายความว่า ปฏิทินสำหรับใช้ทั่วไป โดยมีขึ้นครั้งแรกในปีพุทธศักราช ๒๑๒๕ (คริสต์ศักราช ๑๕๘๒) เพื่อใช้ในการกำหนดปี ซึ่งมีค่าใกล้เคียงกับปีสุริยคติ มากกว่าปฏิทินจูเลียน (Julian calendar) ทั้งนี้ ในปฏิทินเกรกอเรียน ปีปกติจะมีวันทั้งหมดสามร้อยหกสิบห้าวัน และปีอธิกสุรทิน (leap year) จะมีจำนวนวันสามร้อยหกสิบหกวัน โดยแบ่งออกเป็นสิบสองเดือน

“ลานหยุดคอย (holding bay)” หมายความว่า พื้นที่ที่กำหนดไว้เพื่อให้อากาศยานสามารถหยุดคอยหรืออ้อมผ่าน เพื่ออำนวยความสะดวกเคลื่อนไหวของอากาศยานบนพื้นผิวอย่างมีประสิทธิภาพ

“พื้นที่เสี่ยง (hot spot)” หมายความว่า ตำแหน่งบนพื้นที่เคลื่อนไหวของสนามบินที่มีประวัติหรืออาจมีความเสี่ยงในการชนกัน หรือการรुकล้ำเข้าทางวิ่ง รวมถึงบริเวณที่นักบินและผู้ขับขี่ยานพาหนะต้องเพิ่มความใส่ใจมากกว่าปกติ

“หลักมนุษย์ปัจจัย (human factors principles)” หมายความว่า หลักการที่นำมาประยุกต์ใช้กับการออกแบบ การรับรอง การฝึกอบรม การปฏิบัติการ และการบำรุงรักษาที่เกี่ยวข้องกับการบิน และเพื่อใช้หาการปฏิสัมพันธ์อย่างปลอดภัยระหว่างมนุษย์กับองค์ประกอบต่าง ๆ ของระบบ โดยพิจารณาถึงสมรรถนะของมนุษย์อย่างเหมาะสม

“สมรรถนะของมนุษย์ (human performance)” หมายความว่า ความสามารถและข้อจำกัดของมนุษย์ที่มีผลต่อความปลอดภัยและประสิทธิภาพของการปฏิบัติการด้านการบิน

“ไฟบอกตำแหน่งด้วยการส่งรหัสสัญญาณ (identification beacon)” หมายความว่า ไฟแสดงตำแหน่งสำหรับการบินที่ส่งสัญญาณรหัส โดยวิธีการส่งรหัสที่ทำให้สามารถระบุจุดทำการอ้างอิงได้

“การบินเข้าสู่ทางวิ่งขนานแบบอิสระ (independent parallel approaches)” หมายความว่า การปฏิบัติการบินเข้าสู่ทางวิ่งแบบบินลงด้วยเครื่องวัดประกอบการบินที่ขนานหรือเกือบขนานในเวลาเดียวกัน โดยมีได้มีการกำหนดระยะห่างขั้นต่ำของเรดาร์ (radar separation minima) ระหว่างอากาศยานบนส่วนต่อขยายแนวเส้นกึ่งกลางทางวิ่งที่ติดกัน

“การบินออกจากทางวิ่งขนานแบบอิสระ (independent parallel departures)” หมายความว่า การปฏิบัติการบินออกจากทางวิ่งแบบบินลงด้วยเครื่องวัดประกอบการบินที่ขนานหรือเกือบขนานกันในเวลาเดียวกัน

“ทางวิ่งแบบบินลงด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน (instrument runway)” หมายความว่า ทางวิ่งประเภทใดประเภทหนึ่ง ดังต่อไปนี้ ซึ่งสร้างขึ้นสำหรับการปฏิบัติการของอากาศยานที่ใช้วิธีปฏิบัติการบินเข้าสู่สนามบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน (instrument approach procedures)

(๑) ทางวิ่งแบบนอนพรีซิชั่น (non-precision approach runway) คือ ทางวิ่งที่มีเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ประเภททัศนวิสัย และเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ประเภทไม่ใช่ทัศนวิสัย เพื่อใช้สำหรับรองรับการปฏิบัติการบินลงด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน ประเภท A (instrument approach operation type A) และมีทัศนวิสัยไม่ต่ำกว่าหนึ่งพันเมตร

(๒) ทางวิ่งแบบพรีซิชั่น (precision approach runway) ได้แก่

(ก) ทางวิ่งแบบพรีซิชั่น ประเภทที่หนึ่ง (precision approach runway category I) คือ ทางวิ่งที่มีเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ประเภททัศนวิสัย และเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ประเภทไม่ใช่ทัศนวิสัย เพื่อใช้สำหรับรองรับการปฏิบัติการบินลงด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน ประเภท B (instrument approach operation type B) โดยใช้ความสูงตัดสินใจ (Decision Height: DH) ไม่ต่ำกว่าสองร้อยฟุต และมีทัศนวิสัยไม่ต่ำกว่าแปดร้อยเมตร หรือระยะที่นักบินมองเห็นทางวิ่งไม่ต่ำกว่าห้าร้อยห้าสิบเมตร

(ข) ทางวิ่งแบบพรีซิชั่น ประเภทที่สอง (precision approach runway category II) คือ ทางวิ่งที่มีเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ประเภททัศนวิสัย และเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ประเภทไม่ใช่ทัศนวิสัย เพื่อใช้สำหรับรองรับการปฏิบัติการบินลงด้วยเครื่องวัด

ประกอบการบิน ประเภท B (instrument approach operation type B) โดยใช้ความสูงตัดสินใจ (Decision Height: DH) ต่ำกว่าสองร้อยฟุต แต่ไม่ต่ำกว่าหนึ่งร้อยฟุต และระยะที่นักบินมองเห็นทางวิ่ง ไม่ต่ำกว่าสามร้อยเมตร

(ค) ทางวิ่งแบบพรีซิชั่น ประเภทที่สาม (precision approach runway category III) คือ ทางวิ่งที่มีเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ประเภททัศนวิสัย และเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ประเภทไม่ใช้ทัศนวิสัย เพื่อใช้สำหรับรองรับการปฏิบัติการบินลงด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน ประเภท B (instrument approach operation type B) โดยใช้ความสูงตัดสินใจ (Decision Height: DH) ต่ำกว่าหนึ่งร้อยฟุต หรือไม่มีความสูงตัดสินใจ และระยะที่นักบินมองเห็นทางวิ่งต่ำกว่าสามร้อยเมตร หรือไม่มีข้อจำกัดเกี่ยวกับระยะที่นักบินมองเห็นทางวิ่ง

“ตำแหน่งหยุดคอยบนทางขับ (intermediate holding position)” หมายความว่า ตำแหน่งที่กำหนดไว้เพื่อควบคุมการจราจร โดยอากาศยานและยานพาหนะที่กำลังขับเคลื่อนอยู่ต้องหยุดและคอย จนกว่าจะได้รับอนุญาตให้ปฏิบัติการต่อไป เมื่อได้รับคำแนะนำดังกล่าวจากหอคอยควบคุมการจราจรทางอากาศ

“พื้นที่สำหรับการบินลง (landing area)” หมายความว่า ส่วนของพื้นที่เคลื่อนไหว ใช้สำหรับการบินลงหรือการวิ่งขึ้นของอากาศยาน

“อุปกรณ์บอกทิศทางในการบินลง (landing direction indicator)” หมายความว่า อุปกรณ์ที่ช่วยชี้ทิศทางที่กำหนดไว้โดยใช้สายตา สำหรับการบินลงและการวิ่งขึ้น

“ความเชื่อมั่นของระบบไฟ (lighting system reliability)” หมายความว่า ความเป็นไปได้ที่ระบบไฟซึ่งมีการติดตั้งสมบูรณ์แล้ว สามารถใช้งานได้และทำงานอยู่ในค่าความคลาดเคลื่อนที่ยอมรับได้ที่กำหนด

“พื้นที่ขับเคลื่อน (manoeuvring area)” หมายความว่า ส่วนของสนามบินที่ใช้สำหรับการวิ่งขึ้น บินลง และขับเคลื่อนของอากาศยาน ซึ่งไม่รวมลานจอดอากาศยาน

“วัตถุที่ใช้เป็นเครื่องหมาย (marker)” หมายความว่า วัตถุที่แสดงไว้เหนือระดับพื้นดิน เพื่อแสดงสิ่งกีดขวางหรือเพื่อกำหนดขอบเขตพื้นที่

“เครื่องหมาย (marking)” หมายความว่า สัญลักษณ์หรือกลุ่มของสัญลักษณ์ที่แสดงไว้บนพื้นผิวของพื้นที่เคลื่อนไหวเพื่อสื่อสารข้อมูลด้านการบิน

“พื้นที่เคลื่อนไหว (movement area)” หมายความว่า ส่วนของสนามบินที่ใช้สำหรับการวิ่งขึ้นบินลง และขับเคลื่อนของอากาศยาน ซึ่งประกอบด้วยพื้นที่ขับเคลื่อน และลานจอดอากาศยาน

“ทางวิ่งแบบบินลงโดยไม่ใช้เครื่องวัดประกอบการบิน (non-instrument runway)” หมายความว่า ทางวิ่งซึ่งสร้างขึ้นสำหรับการปฏิบัติการบินของอากาศยานที่ใช้วิธีการบินเข้าสู่สนามบินด้วยทัศนวิสัย (visual approach procedure) หรือด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน (instrument

approach procedure) จนถึงจุดที่อยู่เหนือความสูงที่กำหนดให้ต้องบินต่อเนื่องเข้าสู่สนามบินภายใต้สภาพอากาศเปิด (Visual Meteorological Condition: VMC) ภายหลังจากจุดดังกล่าว

“สิ่งกีดขวาง (obstacle)” หมายความว่า วัตถุติดตริงที่มีลักษณะชั่วคราวหรือถาวร รวมถึงวัตถุเคลื่อนที่ หรือส่วนของวัตถุนั้น ๆ ซึ่ง

- (๑) อยู่ในพื้นที่ที่ใช้สำหรับการเคลื่อนไหวของอากาศยาน หรือ
- (๒) ยื่นล้ำเข้าไปเหนือพื้นผิวที่ถูกกำหนดไว้สำหรับปกป้องอากาศยานที่ทำการบิน หรือ
- (๓) ตั้งอยู่ด้านนอกพื้นผิวที่ถูกกำหนดไว้ และได้รับการประเมินว่าเป็นอันตรายต่อการเดินอากาศ

“เขตปลอดสิ่งกีดขวาง (Obstacle Free Zone: OFZ)” หมายความว่า ห้วงอากาศเหนือพื้นผิวแนวร่อนชั้นใน (inner approach surface) พื้นผิวลาดเอียงชั้นใน (inner transitional surface) และพื้นผิวบาลด์แลนดิง (balked landing surface) รวมถึงส่วนของพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่ง ที่ถูกล้อมรอบโดยพื้นผิวทั้งหมดข้างต้น ซึ่งต้องไม่มีสิ่งกีดขวางที่ติดตริงยื่นล้ำเข้าไปนอกเหนือไปจากวัตถุมวลเบาและสามารถแตกหักง่ายที่จำเป็นสำหรับวัตถุประสงค์ในการเดินอากาศ

“ระยะห่างระหว่างล้อหลักด้านนอกทั้งสองข้าง (Outer Main Gear Wheel Span: OMGWS)” หมายความว่า ระยะห่างระหว่างขอบนอกของล้อหลักด้านนอกทั้งสองข้างของเครื่องบิน

“หมายเลขจำแนกผิวพื้นจราจร (Pavement Classification Number: PCN หรือ Pavement Classification Rating: PCR)” หมายความว่า หมายเลขที่แสดงความแข็งแรงในการรองรับน้ำหนักของผิวพื้นจราจร

“ทางวิ่งหลัก (primary runway)” หมายความว่า ทางวิ่งที่ใช้เป็นประจำมากกว่าทางวิ่งอื่นเมื่ออยู่ในสภาพแวดล้อมที่อำนวยความสะดวก

“ถนน (road)” หมายความว่า เส้นทางที่กำหนดไว้ในพื้นที่เคลื่อนไหว ใช้สำหรับการขับเคลื่อนยานพาหนะโดยเฉพาะ

“ตำแหน่งหยุดคอยบนถนน (road-holding position)” หมายความว่า ตำแหน่งที่กำหนดไว้ให้ยานพาหนะหยุดคอยหากมีความจำเป็น

“ทางวิ่ง (runway)” หมายความว่า พื้นที่อยู่สื่เปลี่ยนมุมฉากที่กำหนดไว้ในสนามบินบนพื้นดิน ซึ่งจัดไว้สำหรับการบินลงและวิ่งขึ้นของอากาศยาน

“รหัสสภาพทางวิ่ง (Runway Condition Code: RWYCC)” หมายความว่า รหัสตัวเลขแสดงสภาพของพื้นผิวทางวิ่งที่ใช้ในการรายงานสภาพทางวิ่ง

“รายงานสภาพทางวิ่ง (Runway Condition Report: RCR)” หมายความว่า รายงานที่ได้มาตรฐานและครอบคลุมเกี่ยวกับสภาพพื้นผิวทางวิ่งและผลกระทบที่มีต่อสมรรถนะการปฏิบัติการบินลงหรือการวิ่งขึ้นของเครื่องบิน

“พื้นที่ปลอดภัยปลายทางวิ่ง (Runway End Safety Area: RESA)” หมายความว่า พื้นที่ซึ่งสมมาตรกันรอบแนวเส้นกึ่งกลางทางวิ่งที่ต่อขยายออกไปและอยู่ติดกับจุดสิ้นสุดพื้นที่ปลอดภัย

รอบทางวิ่ง ซึ่งมีไว้เพื่อวัตถุประสงค์หลักในการลดความเสี่ยงที่จะเกิดความเสียหายแก่เครื่องบินที่ลงก่อนถึงทางวิ่ง (undershooting) หรือวิ่งออกนอกทางวิ่ง (overrunning)

“ไฟเตือนก่อนเข้าทางวิ่ง (runway guard lights)” หมายความว่า ระบบไฟซึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่อการแจ้งเตือนนักบินหรือผู้ขับยานพาหนะที่กำลังจะเข้าสู่ทางวิ่งที่มีการใช้งานอยู่

“ตำแหน่งหยุดคอยเข้าทางวิ่ง (runway-holding position)” หมายความว่า ตำแหน่งที่กำหนดไว้เพื่อป้องกันทางวิ่ง พื้นผิวจำกัดสิ่งกีดขวาง หรือพื้นที่วิกฤตหรืออ่อนไหวของระบบการบินลงด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน (Instrument Landing System: ILS) ซึ่งอากาศยานและยานพาหนะที่กำลังขับเคลื่อนอยู่ต้องหยุดและคอย เว้นแต่จะได้รับอนุญาตเป็นอย่างอื่นจากหอคอยควบคุมการจราจรทางอากาศ

“พื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่ง (runway strip)” หมายความว่า พื้นที่ที่กำหนดไว้ซึ่งรวมถึงทางวิ่งและทางหยุด (ถ้ามี) ที่กำหนดไว้เพื่อ

(๑) ลดความเสี่ยงที่จะเกิดความเสียหายแก่อากาศยานที่วิ่งออกนอกทางวิ่ง และ

(๒) ป้องกันอากาศยานที่บินอยู่เหนือพื้นที่ดังกล่าวระหว่างการปฏิบัติการวิ่งขึ้นหรือการบินลงของอากาศยาน

“สภาพพื้นผิวทางวิ่ง (runway surface condition(s))” หมายความว่า คำอธิบายสภาพของพื้นผิวทางวิ่งที่ใช้ในการรายงานสภาพทางวิ่งซึ่งสัมพันธ์กับการกำหนดรหัสสภาพทางวิ่งเพื่อวัตถุประสงค์ในการปฏิบัติการของเครื่องบิน

“ลานกลับลำ (runway turn pad)” หมายความว่า พื้นที่ที่กำหนดไว้ในสนามบินบนพื้นดินที่อยู่ติดกับทางวิ่งซึ่งมีไว้เพื่อวัตถุประสงค์ในการทำให้เครื่องบินสามารถกลับลำหนึ่งร้อยแปดสิบองศาบนทางวิ่งได้อย่างสมบูรณ์

“ระยะที่นักบินมองเห็นทางวิ่ง (Runway Visual Range: RVR)” หมายความว่า ระยะไกลที่สุดที่นักบินบนอากาศยานซึ่งอยู่บนแนวเส้นกึ่งกลางทางวิ่งสามารถมองเห็นเครื่องหมายบนพื้นผิวทางวิ่งหรือไฟแสดงขอบเขตทางวิ่ง หรือไฟที่ระบุเส้นกึ่งกลางทางวิ่งได้

“ระบบการจัดการด้านนิรภัย (Safety Management System: SMS)” หมายความว่า วิธีการเชิงระบบในการบริหารจัดการความปลอดภัย ซึ่งรวมถึงโครงสร้างองค์กร หน้าที่ ความรับผิดชอบ นโยบาย และกระบวนการทำงานที่จำเป็น

“การปฏิบัติการวิ่งขึ้นและบินลงพร้อมกันบนทางวิ่งขนาน (segregated parallel operations)” หมายความว่า การปฏิบัติการบินบนทางวิ่งที่ขนานหรือเกือบขนานกันด้วยเครื่องวัดประกอบการบินในเวลาเดียวกัน ซึ่งทางวิ่งเส้นหนึ่งใช้สำหรับการบินลงโดยเฉพาะ และทางวิ่งอีกเส้นหนึ่งใช้สำหรับการวิ่งขึ้นโดยเฉพาะ

“ไหล่ทาง (shoulder)” หมายความว่า พื้นที่ที่เชื่อมต่อจากขอบของผิวทาง เพื่อเป็นช่วงเปลี่ยนระหว่างผิวทางไปสู่พื้นผิวที่อยู่ติดกัน

“ป้ายสัญลักษณ์ (sign)” หมายความว่า

(๑) ป้ายข้อความถาวร คือ ป้ายที่แสดงข้อความเพียงหนึ่งข้อความเท่านั้น

(๒) ป้ายข้อความที่เปลี่ยนแปลงได้ คือ ป้ายที่แสดงข้อความหลายข้อความที่กำหนดไว้ หรือ ป้ายที่ไม่มีข้อความแสดง

“พื้นที่ให้สัญญาณ (signal area)” หมายความว่า พื้นที่ในสนามบินที่ใช้สำหรับแสดงสัญญาณภาคพื้น

“ทางหยุด (stopway)” หมายความว่า พื้นที่รูปสี่เหลี่ยมมุมฉากที่กำหนดไว้บนพื้นดินที่อยู่บริเวณจุดสิ้นสุดระยะทางของทางวิ่งซึ่งได้ประกาศไว้ถึงระยะเหมาะสมสำหรับเครื่องบินวิ่งบนพื้นเพื่อวิ่งขึ้นหรือความยาวโทรรา ซึ่งเตรียมไว้เพื่อเป็นพื้นที่ที่เหมาะสมในการให้เครื่องบินหยุด ในกรณีที่ยกเลิกการวิ่งขึ้น

“แถบไฟหยุดคอยเข้าทางวิ่ง (stop bar)” หมายความว่า แถบไฟสีแดงที่แสดงในทิศทางที่อากาศยานหรือยานพาหนะขับเคลื่อนเข้าหา โดยติดตั้งเป็นแนวตามขวางของทางขับ ซึ่งเป็นตำแหน่งที่ต้องการให้อากาศยานและยานพาหนะหยุดคอย

“ค่าช่วงเวลาที่ใช้ในการสับเปลี่ยนแหล่งจ่ายไฟฟ้า (switch-over time)” หมายความว่า ระยะเวลาที่ต้องการสำหรับความเข้มแสงจริงของดวงไฟซึ่งถูกวัดจากแหล่งจ่ายไฟในทิศทางที่กำหนด ลดลงจากร้อยละห้าสิบ และกลับคืนมาร้อยละห้าสิบ ในขณะที่มีการเปลี่ยนแหล่งจ่ายไฟ เมื่อดวงไฟที่กำลังใช้งานมีความเข้มแสงที่ร้อยละยี่สิบห้าหรือสูงกว่า

“ทางวิ่งสำหรับการวิ่งขึ้น (take-off runway)” หมายความว่า ทางวิ่งที่ใช้สำหรับการวิ่งขึ้นเท่านั้น

“ทางขับ (taxiway)” หมายความว่า ทางที่กำหนดไว้ในสนามบินบนพื้นดินที่สร้างไว้สำหรับการขับเคลื่อนของอากาศยานและเพื่อเป็นทางเชื่อมระหว่างส่วนหนึ่งของสนามบินไปยังอีกส่วนหนึ่งซึ่งประกอบด้วย

(๑) ทางขับที่เข้าสู่หลุมจอดอากาศยาน (aircraft stand taxiway) คือ พื้นที่ส่วนหนึ่งของลานจอดอากาศยานที่กำหนดให้เป็นทางขับ และมีไว้เพื่อเป็นทางเข้าออกหลุมจอดอากาศยานเท่านั้น

(๒) ทางขับในลานจอดอากาศยาน (apron taxiway) คือ พื้นที่ส่วนหนึ่งของระบบทางขับที่อยู่ในลานจอดอากาศยาน และมีไว้เพื่อเป็นเส้นทางให้อากาศยานขับเคลื่อนผ่านลานจอดอากาศยาน

(๓) ทางขับออกด่วน (rapid exit taxiway) คือ ทางขับที่เชื่อมกับทางวิ่ง โดยทำมุมแหลม (acute angle) และออกแบบมาเพื่อให้เครื่องบินที่ทำการบินลง สามารถเลี้ยวออกจากทางวิ่งด้วยความเร็วสูงกว่าที่สามารถเลี้ยวออกโดยใช้ทางขับออกอื่น ๆ เพื่อลดเวลาที่อากาศยานใช้งานทางวิ่งนั้น

“จุดตัดบนทางขับ (taxiway intersection)” หมายความว่า จุดตัดของทางขับสองเส้นหรือมากกว่า

“พื้นที่ปลอดภัยรอบทางขับ (taxiway strip)” หมายความว่า พื้นที่ซึ่งรวมถึงทางขับที่มีไว้เพื่อป้องกันอากาศยานที่ปฏิบัติการอยู่บนทางขับ และเพื่อลดความเสี่ยงที่จะเกิดความเสียหายแก่อากาศยานที่วิ่งออกนอกทางขับโดยไม่ได้ตั้งใจ

“หัวทางวิ่ง (threshold)” หมายความว่า จุดเริ่มต้นของทางวิ่งส่วนที่ใช้สำหรับการบินลงของอากาศยาน

“เขตจุดแตะพื้น (touchdown zone)” หมายความว่า ส่วนของทางวิ่งที่อยู่เลยจากหัวทางวิ่งซึ่งใช้ในการแตะพื้นครั้งแรกในการลงจอดของเครื่องบิน

“ปัจจัยความสามารถใช้งานได้ (usability factor)” หมายความว่า ค่าอัตราร้อยละของช่วงเวลาที่ใช้การใช้งานทางวิ่งหรือระบบของทางวิ่งไม่ถูกจำกัดด้วยองค์ประกอบลมขวาง (crosswind component)

“หน่วยงานให้บริการข่าวสารการบิน” หมายความว่า ผู้ได้รับใบรับรองการให้บริการข่าวสารการบินจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

“สำนักงาน” หมายความว่า สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

“ผู้อำนวยการ” หมายความว่า ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยหรือผู้ซึ่งผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยมอบหมาย

หมวด ๑

บททั่วไป

ข้อ ๖ ข้อกำหนดนี้ให้ใช้บังคับกับสนามบินอนุญาตหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวอนุญาตสำหรับเครื่องบินที่เปิดให้บริการแก่สาธารณะ

ข้อ ๗ เมื่อมีการอ้างอิงถึงสิ่งที่ใช้ในข้อกำหนดนี้ ให้อ้างอิงจากภาคผนวกแนบท้าย ๑

ส่วนที่ ๑

ระบบอ้างอิงทั่วไป

๑. ระบบอ้างอิงแนวราบ (Horizontal Reference System)

ข้อ ๘ ให้นำระบบพื้นหลักฐาน WGS-84 (World Geodetic System - 1984) มาใช้เป็นระบบอ้างอิงแนวราบ

ข้อมูลพิกัดภูมิศาสตร์สำหรับการบิน (aeronautical geographical coordinates) ในรูปแบบของละติจูด และลองจิจูด ที่ต้องรายงานต่อหน่วยงานให้บริการข่าวสารการบิน ต้องแสดงในรูปแบบพื้นหลักฐาน WGS-84

๒. ระบบอ้างอิงแนวตั้ง (Vertical Reference System)

ข้อ ๙ ให้นำค่าระดับน้ำทะเลปานกลาง (Mean Sea Level: MSL) ซึ่งให้ค่าความสัมพันธ์ของความสูง (ค่าระดับ) [gravity-related height (elevation)] ที่สัมพันธ์กับค่าแรงโน้มถ่วงโลก กับพื้นผิวจีโออยด์ที่ได้จากแบบจำลองแรงโน้มถ่วงของโลก (EGM-96) มาใช้เป็นระบบอ้างอิงแนวตั้ง

แบบจำลองแรงโน้มถ่วงของโลก (EGM-96) ตามวรรคหนึ่ง ประกอบด้วยข้อมูลสนามแรงโน้มถ่วงโลกที่เป็นความยาวคลื่นแบบยาว เรียงตัวกันสามร้อยหกสิบองศา ซึ่งต้องใช้เป็นแบบจำลองแรงโน้มถ่วงของโลกที่ใช้ในการเดินอากาศระหว่างประเทศ

๓. ระบบอ้างอิงเชิงเวลา (Temporal Reference System)

ข้อ ๑๐ ให้นำปฏิทินเกรโกเรียน (Gregorian calendar) และเวลาสากลเชิงพิกัด (Coordinated Universal Time: UTC) หรืออาจเรียกว่าเวลาซูลู (zulu time) มาใช้เป็นระบบอ้างอิงเชิงเวลา

ส่วนที่ ๒

การรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ

๑. การตรวจสอบเพื่อออกใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ

ข้อ ๑๑ ในการขอรับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ สนามบินต้องจัดเตรียมและแสดงความพร้อมเพื่อรับการตรวจสอบในเรื่องอย่างน้อย ดังต่อไปนี้

(๑) ความสอดคล้องกันของโครงสร้างพื้นฐานของสนามบินและมาตรฐานที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานของสนามบินนั้น

(๒) กิจกรรมและกระบวนการดำเนินงานของสนามบินในแต่ละวัน ซึ่งรวมถึง

(ก) ข้อมูลสนามบินและการรายงานข้อมูลดังกล่าว (aerodrome data and reporting)

(ข) การควบคุมการเข้าเขตการบิน (control of airside access)

(ค) แผนฉุกเฉินของสนามบิน (aerodrome emergency plan)

(ง) การดับเพลิงและกู้ภัย (rescue and firefighting)

(จ) การตรวจพินิจพื้นที่เคลื่อนไหว (inspection of the movement area)

(ฉ) การบำรุงรักษาพื้นที่เคลื่อนไหว (maintenance of the movement area)

(ช) สภาพทางอุตุนิยมวิทยาที่เป็นอันตราย (hazardous meteorological condition)

- (ซ) เครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ประเภททัศนวิสัย และระบบไฟฟ้าสนามบิน (visual aids and aerodrome electrical systems)
- (ฌ) ความปลอดภัยในการก่อสร้างและบำรุงรักษาบริเวณสนามบิน (aerodrome works safety)
- (ญ) การบริหารจัดการลานจอดอากาศยาน (apron management)
- (ฎ) การจัดการความปลอดภัยในลานจอดอากาศยาน (apron safety management)
- (ฏ) การควบคุมยานพาหนะในเขตการบิน (airside vehicle control)
- (ฐ) การบริหารจัดการเกี่ยวกับอันตรายที่เกิดจากสัตว์ (wildlife hazard management)
- (ฑ) การควบคุมสิ่งกีดขวาง (obstacles control)
- (ฒ) การเคลื่อนย้ายอากาศยานที่ขัดข้อง (removal of a disabled aircraft)
- (ณ) การปฏิบัติการเมื่อทัศนวิสัยต่ำ (low visibility operations)
- (ด) การจัดการกับวัตถุอันตราย (handling of hazardous materials)
- (ต) การป้องกันสถานที่ติดตั้งเรดาร์และเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ประเภทระบบช่วยการเดินอากาศ (protection of site for radar and navigational aids)
- (ถ) ระบบการจัดการด้านนิรภัยของสนามบิน (Safety Management System: SMS)
- (๓) คู่มือการดำเนินงานสนามบิน
- (๔) การสำรวจสนามบินและสิ่งกีดขวาง (aerodrome and obstacle survey)

๒. ความรับผิดชอบร่วมกันและการประสานงาน

ข้อ ๑๒ ในกรณีที่เจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบินไม่ได้ดำเนินการกิจกรรมของสนามบินตามข้อ ๑๑ (๒) ด้วยตนเอง เจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบินต้องกำหนดกระบวนการดำเนินงานและการประสานงานไว้ในคู่มือการดำเนินงานสนามบินอย่างชัดเจนในแต่ละเรื่อง ในกรณีกิจกรรมใด ๆ เป็นความรับผิดชอบร่วมกันระหว่างหน่วยงานหลายหน่วยงาน เจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบินต้องแจกจ่ายคู่มือการดำเนินงานสนามบินในส่วนที่เกี่ยวข้องให้กับหน่วยงานเหล่านั้นด้วย

ในกรณีที่มีการจัดให้มีกระบวนการดำเนินงานเฉพาะเพื่อให้เป็นไปตามกฎหมาย กฎเกณฑ์ ข้อบังคับอื่น ๆ เจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบินต้องแสดงรายละเอียดไว้ในคู่มือการดำเนินงานสนามบินด้วย

ข้อ ๑๓ เพื่อประโยชน์ในด้านความปลอดภัยของสนามบิน เจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบินต้องกำกับดูแลผู้ให้บริการทั้งหมดในสนามบิน ซึ่งรวมถึงหน่วยงานบริการภาคพื้นและหน่วยงานอื่นที่ดำเนินการอย่างอิสระที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการปฏิบัติการบินหรือการให้บริการภาคพื้นแก่อากาศยานที่สนามบินนั้น และต้องตรวจสอบและตรวจติดตามให้มั่นใจว่าผู้ให้บริการและหน่วยงานทั้งหมดในสนามบิน ได้ปฏิบัติตามข้อกำหนดด้านความปลอดภัย (safety requirements) ของสนามบิน

ในการกำกับดูแล ตรวจสอบและตรวจติดตาม ตามวรรคหนึ่งให้เจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบิน จัดทำสัญญา (contract) ข้อตกลง (agreement) หรือวิธีการอื่นใดที่เป็นลายลักษณ์อักษรระหว่าง เจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบินกับผู้ให้บริการและหน่วยงานทั้งหมดในสนามบิน

๓. การออกใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ

ข้อ ๑๔ ในการออกใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ ผู้อำนวยการอาจกำหนดเงื่อนไข หรือข้อจำกัดเกี่ยวกับการดำเนินงานของสนามบิน ซึ่งอาจรวมถึง

(๑) รหัสอ้างอิงสนามบิน

(๒) ประเภทเครื่องบินวิกฤต (critical aeroplane)

(๓) เงื่อนไขการปฏิบัติการสำหรับการรองรับเครื่องบินวิกฤต (critical aeroplane) ที่สิ่งอำนวยความสะดวกจัดไว้

(๔) ระดับขั้นของการดับเพลิงและกู้ภัย

(๕) เงื่อนไขหรือข้อจำกัดในการปฏิบัติการที่สนามบิน

(๖) ความแตกต่างจากมาตรฐานที่ได้รับอนุญาต (authorized deviation) ซึ่งสอดคล้องกับการใช้งานสนามบิน รวมถึงเงื่อนไขและข้อจำกัดเกี่ยวกับการดำเนินงาน และการมีผลของใบรับรอง (validity)

ความแตกต่างตาม (๖) จะได้รับการยอมรับบนพื้นฐานของการประเมินด้านความปลอดภัย ที่เป็นไปตามที่ผู้อำนวยการกำหนด

๔. การกำกับดูแลอย่างต่อเนื่อง

ข้อ ๑๕ เมื่อสำนักงานดำเนินการตรวจสอบตามข้อ ๑๑ และผู้อำนวยการได้ออกใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะตามข้อ ๑๔ ให้แก่เจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบินแล้ว สนามบิน ต้องจัดให้มีการประสานงานกับสำนักงานเพื่อการกำกับดูแลอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้มั่นใจว่าผู้ได้รับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะคงไว้ซึ่งมาตรฐานในการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ และปฏิบัติตามเงื่อนไขและข้อจำกัดเกี่ยวกับการดำเนินงานประกอบใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะนั้นอย่างต่อเนื่อง

ข้อ ๑๖ หากตรวจพบข้อบกพร่องที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยภายในสนามบินภายหลังการออกใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ ผู้อำนวยการอาจเพิ่มเงื่อนไขหรือข้อจำกัดเกี่ยวกับการดำเนินงานประกอบใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะเป็นพิเศษ และออกประกาศในเอกสารแจ้งข่าวการบิน (AIP) หรือประกาศผู้ทำการในอากาศ (NOTAM) จนกว่าจะมีการดำเนินการตามแผนการแก้ไขข้อบกพร่องที่ได้รับความเห็นชอบจากผู้อำนวยการตามข้อ ๑๗

๕. การวิเคราะห์ข้อบกพร่องและการติดตามแผนการแก้ไขข้อบกพร่องที่เกี่ยวข้อง

ข้อ ๑๗ ในกรณีที่มีการตรวจสอบเพื่อออกใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะตามข้อ ๑๑ หรือการตรวจสอบเพื่อการกำกับดูแลอย่างต่อเนื่องตามข้อ ๑๕ แล้วพบข้อบกพร่อง เจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบินต้องจัดทำแผนการแก้ไขข้อบกพร่อง (corrective action plan) ยื่นขอความเห็นชอบต่อผู้อำนวยการ โดยระบุแนวทางการกำจัดหรือแก้ไขข้อบกพร่องดังกล่าว รวมถึงกำหนดเวลาสำหรับการดำเนินการตามแต่ละแนวทาง

ในระหว่างการดำเนินการกำจัดหรือแก้ไขข้อบกพร่องตามวรรคหนึ่ง สนามบินต้องปฏิบัติตามมาตรการบังคับที่ผู้อำนวยการได้กำหนดขึ้นตามความเหมาะสมโดยทันที

ข้อ ๑๘ สนามบินต้องติดตามการดำเนินการแผนการแก้ไขข้อบกพร่องที่จัดทำขึ้นเพื่อการออกใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ หรือจากการตรวจสอบเพื่อการกำกับดูแลอย่างต่อเนื่อง หรือจากการตรวจสอบด้านเทคนิค (technical inspection) จากสำนักงาน จนกว่าจะได้ดำเนินการตามขั้นตอนทั้งหมดที่กำหนดไว้ในแผนการแก้ไขข้อบกพร่องดังกล่าวอย่างครบถ้วน เพื่อให้มั่นใจว่าการดำเนินการแก้ไขข้อบกพร่องเป็นไปตามมาตรฐานและระยะเวลาที่กำหนด

ในกรณีที่สนามบินไม่ได้ดำเนินการตามแผนการแก้ไขข้อบกพร่องอย่างเหมาะสมภายในระยะเวลาที่กำหนด ผู้อำนวยการอาจเพิ่มมาตรการด้านการกำกับดูแลให้มากยิ่งขึ้นตามข้อ ๑๘

๖. การเพิ่มการกำกับดูแล

ข้อ ๑๙ ในกรณีที่สนามบินไม่ได้ดำเนินการตามแผนการแก้ไขข้อบกพร่องอย่างเหมาะสมหรือแผนการแก้ไขข้อบกพร่องของเจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบินยังไม่เพียงพอที่จะสามารถแก้ไขข้อบกพร่องดังกล่าวได้ ผู้อำนวยการอาจเพิ่มมาตรการด้านการกำกับดูแล

ขอบเขตของการเพิ่มมาตรการด้านการกำกับดูแลตามวรรคหนึ่งอาจครอบคลุมการกำกับดูแลเฉพาะด้านหรือครอบคลุมทุกด้านก็ได้ จนกว่าสนามบินจะได้ดำเนินการตามแผนการแก้ไขข้อบกพร่องอย่างเหมาะสมหรือสามารถปรับปรุงแผนการแก้ไขข้อบกพร่องให้แก้ไขข้อบกพร่องได้ ทั้งนี้ เจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบินต้องจัดให้มีผู้ประสานงานและดำเนินการประสานงานกับสำนักงานอย่างสม่ำเสมอ

๗. การรายงานเหตุการณ์ความปลอดภัย

ข้อ ๒๐ การรายงานเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยให้เป็นไปตามข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยว่าด้วยการรายงานเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือนฉบับล่าสุด

ส่วนที่ ๓

แผนแม่บทสนามบินและการออกแบบสนามบิน

ข้อ ๒๑ ตั้งแต่วันที่ ๓ พฤศจิกายน พ.ศ. ๒๕๖๕ เจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบินต้องจัดให้มีแผนแม่บทสนามบินที่ประกอบด้วยรายละเอียดในการพัฒนาโครงสร้างและสิ่งอำนวยความสะดวก

ของสนามบินตามที่อยู่อาศัยการประกาศกำหนด โดยต้องแสดงแผนการดำเนินการพัฒนาสนามบินในแต่ละระยะเพื่อรองรับความต้องการด้านการบินตามลำดับความสำคัญ และต้องมีการทบทวนให้เหมาะสมกับสภาพการจราจรของสนามบินในปัจจุบันและในอนาคตตามรอบระยะเวลาที่อยู่อาศัยการกำหนด

ในการจัดทำแผนแม่บทสนามบินตามวรรคหนึ่ง เจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบินต้องจัดให้มีการประสานงานกับผู้มีส่วนได้เสียผ่านกระบวนการขอคำปรึกษาและการทำงานร่วมกัน เพื่อใช้เป็นข้อมูลประกอบการจัดทำแผนแม่บทสนามบิน

เจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบินต้องยื่นแผนแม่บทสนามบินที่จัดทำขึ้นตามวรรคหนึ่งเพื่อขอความเห็นชอบจากผู้อยู่อาศัยการ โดยต้องจัดให้มีบริการและสิ่งอำนวยความสะดวกของสนามบินให้สอดคล้องกับความต้องการด้านการบิน และเป็นไปตามที่ระบุไว้ในแผนแม่บทสนามบินที่ได้รับการเห็นชอบ

ข้อ ๒๒ ในการออกแบบและก่อสร้างสนามบิน และการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างสนามบิน รวมถึงการออกแบบและก่อสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกใหม่หรือเปลี่ยนแปลงสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีอยู่แล้ว เจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบินต้องคำนึงถึงเรื่อง ดังต่อไปนี้

(๑) มาตรการรักษาความปลอดภัย โดยให้สอดคล้องกับข้อกำหนดของแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (National Civil Aviation Security Programme: NCASP) และกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง

(๒) การใช้ประโยชน์ที่ดิน (land-use) ตามกฎหมายว่าด้วยการผังเมืองหรือกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง

(๓) มาตรการควบคุมด้านสิ่งแวดล้อมตามกฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติหรือกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง

ส่วนที่ ๔

รหัสอ้างอิงสนามบิน (Aerodrome Reference Code)

ข้อ ๒๓ สนามบินต้องมีรหัสอ้างอิงสนามบิน ซึ่งประกอบด้วย รหัสตัวเลข (code number) และรหัสตัวอักษร (code letter) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อใช้ในการวางแผนสนามบิน (aerodrome planning) ทั้งนี้ ต้องเลือกและกำหนดให้สอดคล้องกับลักษณะของเครื่องบินที่สิ่งอำนวยความสะดวกของสนามบินนั้นจะรองรับได้

ข้อ ๒๔ รหัสตัวเลขตามข้อ ๒๓ ให้กำหนดโดยอ้างอิงจากรายที่ ๑ ทั้งนี้ รหัสตัวเลขนั้นต้องสอดคล้องกับค่าที่มากที่สุดของความยาวทางวิ่งอ้างอิงของเครื่องบิน (aeroplane reference field length) ที่ทางวิ่งนั้นต้องรองรับ

ความยาวทางวิ่งอ้างอิงของเครื่องบินตามวรรคหนึ่ง ใช้เพื่อพิจารณากำหนดรหัสตัวเลขเท่านั้น ไม่ได้ใช้เพื่อแสดงความยาวทางวิ่งจริง (actual runway length)

ตารางที่ ๑ รหัสอ้างอิงสนามบินที่เป็นรหัสตัวเลข

รหัสตัวเลข	ความยาวทางวิ่งอ้างอิงของเครื่องบิน
๑	น้อยกว่า ๘๐๐ เมตร
๒	๘๐๐ เมตรขึ้นไป แต่ไม่ถึง ๑,๒๐๐ เมตร
๓	๑,๒๐๐ เมตรขึ้นไป แต่ไม่ถึง ๑,๘๐๐ เมตร
๔	๑,๘๐๐ เมตรขึ้นไป

ข้อ ๒๕ รหัสตัวอักษรตามข้อ ๒๓ ให้กำหนดโดยอ้างอิงจากตารางที่ ๒ ทั้งนี้ รหัสตัวอักษรนั้นต้องสอดคล้องกับค่าระยะห่างระหว่างปลายปีกทั้งสองข้างที่มากที่สุดของเครื่องบินที่ต้องการรองรับ

ตารางที่ ๒ รหัสอ้างอิงสนามบินที่เป็นรหัสอักษร

รหัสตัวอักษร	ระยะห่างระหว่างปลายปีกทั้งสองข้าง
A	น้อยกว่า ๑๕ เมตร
B	๑๕ เมตรขึ้นไป แต่ไม่ถึง ๒๔ เมตร
C	๒๔ เมตรขึ้นไป แต่ไม่ถึง ๓๖ เมตร
D	๓๖ เมตรขึ้นไป แต่ไม่ถึง ๕๒ เมตร
E	๕๒ เมตรขึ้นไป แต่ไม่ถึง ๖๕ เมตร
F	๖๕ เมตรขึ้นไป แต่ไม่ถึง ๘๐ เมตร

ส่วนที่ ๕

วิธีปฏิบัติเฉพาะสำหรับการดำเนินงานของสนามบิน

ข้อ ๒๖ ในกรณีที่สนามบินจำเป็นต้องรองรับการปฏิบัติการของเครื่องบินที่เกินขีดความสามารถของสนามบินที่ได้รับการรับรอง เช่น มิติหรือมวลของเครื่องบิน หรือปีกเครื่องบินที่ปลายปีกต่ำกว่าโคนปีก (anhedral wings) สนามบินต้องทำการประเมินความเหมาะสมในการรองรับเครื่องบินดังกล่าวกับโครงสร้างพื้นฐานและการดำเนินงานของสนามบิน พร้อมทั้งกำหนดมาตรการที่เหมาะสมเพื่อรักษาระดับความปลอดภัยที่ยอมรับได้ในระหว่างการปฏิบัติการของเครื่องบินนั้นในคู่มือการดำเนินงานสนามบินด้วย

ข้อ ๒๗ สนามบินต้องแจ้งมาตรการวิธีปฏิบัติเฉพาะและข้อจำกัดในการดำเนินงานตามข้อ ๒๖ ให้หน่วยงานให้บริการข่าวสารการบินทราบ เพื่อออกประกาศในเอกสารแถลงข่าวการบิน

หมวด ๒

ข้อมูลสนามบิน (Aerodrome Data)

ข้อ ๒๘ สนามบินต้องจัดให้มีข้อมูลสนามบิน ตามส่วนที่ ๑ ถึงส่วนที่ ๑๓ ในหมวดนี้ โดยต้องรายงานให้ผู้บัญชาการทหาร

ส่วนที่ ๑

ข้อมูลด้านการบิน (Aeronautical Data)

ข้อ ๒๙ รายงานข้อมูลด้านการบินที่เกี่ยวข้องกับสนามบินต้องมีความแม่นยำและความสมบูรณ์ และเป็นไปตามความต้องการของผู้ใช้งานข้อมูลด้านการบิน

ข้อ ๓๐ สนามบินต้องจัดให้มีข้อมูลภูมิศาสตร์สารสนเทศของสนามบิน (aerodrome mapping data) เพื่อใช้ในการบริการข่าวสารการบิน

ข้อ ๓๑ ในกรณีที่สนามบินจัดให้มีข้อมูลตามข้อ ๓๐ แล้ว สนามบินต้องเลือกคุณลักษณะ (features) ของข้อมูลภูมิศาสตร์สารสนเทศของสนามบินที่จัดเก็บโดยการพิจารณาตามวัตถุประสงค์ที่ต้องการใช้งาน ทั้งนี้ การเลือกคุณลักษณะของข้อมูลภูมิศาสตร์สารสนเทศของสนามบินเพื่อจะจัดเก็บนั้น ต้องตรงตามความต้องการในการปฏิบัติการบินที่กำหนดด้วย

ข้อ ๓๒ สนามบินต้องใช้เทคนิคการตรวจจับข้อผิดพลาดของข้อมูลรูปแบบดิจิทัลในระหว่างการส่งหรือการจัดเก็บข้อมูลด้านการบินและชุดข้อมูลรูปแบบดิจิทัล

ส่วนที่ ๒

จุดอ้างอิงสนามบิน (Aerodrome Reference Point)

ข้อ ๓๓ สนามบินต้องมีจุดอ้างอิงสนามบิน

ข้อ ๓๔ จุดอ้างอิงสนามบินตามข้อ ๓๓ ต้องอยู่ในตำแหน่งใกล้จุดศูนย์กลางเรขาคณิตของสนามบิน ตามที่กำหนดไว้ตั้งแต่เริ่มต้นหรือตามทีออกแบบไว้ (initial or planned geometric centre) ยกเว้นกรณีสนามบินที่มีทางวิ่งเดียว จุดอ้างอิงสนามบินอาจตั้งอยู่ที่จุดกึ่งกลางของทางวิ่ง และต้องคงอยู่ ณ ตำแหน่งเดิมตามที่ได้กำหนดไว้ครั้งแรก

ข้อ ๓๕ สนามบินต้องทำการวัดตำแหน่งของจุดอ้างอิงสนามบิน และรายงานให้หน่วยงานให้บริการข่าวสารการบินทราบ ในรูปแบบองศา (degrees) ลิปดา (minutes) และฟิลิปดา (seconds)

ส่วนที่ ๓

ระดับความสูงของสนามบินและทางวิ่ง

ข้อ ๓๖ สนามบินต้องทำการวัดค่าระดับความสูง (aerodrome elevation) และค่าความสูงจ้อยดท์ที่ตำแหน่งระดับความสูงของสนามบิน โดยให้มีความแม่นยำอยู่ที่ศูนย์จุดห้าฟุต และต้องรายงานให้หน่วยงานให้บริการข่าวสารการบินทราบด้วย

ข้อ ๓๗ สนามบินที่มีทางวิ่งแบบนอนพรีซีชั่น ต้องทำการวัดค่าระดับความสูงและค่าความสูงจ้อยดท์ของหัวทางวิ่งแต่ละแห่ง ระดับความสูงของจุดสิ้นสุดทางวิ่ง และจุดใด ๆ บนทางวิ่งที่สูงและต่ำอย่างมีนัยสำคัญ โดยให้มีความแม่นยำอยู่ที่ศูนย์จุดห้าฟุต และต้องรายงานให้หน่วยงานให้บริการข่าวสารการบินทราบด้วย

ข้อ ๓๘ สนามบินที่มีทางวิ่งแบบพรีซีชั่น ต้องทำการวัดค่าระดับความสูงและค่าความสูงจ้อยดท์ของหัวทางวิ่งแต่ละแห่ง ระดับความสูงของจุดสิ้นสุดทางวิ่ง และระดับความสูงที่สูงที่สุดของเขตจุดแตะพื้น โดยให้มีความแม่นยำอยู่ที่ศูนย์จุดสองห้าฟุต และต้องรายงานให้หน่วยงานให้บริการข่าวสารการบินทราบด้วย

ส่วนที่ ๔

อุณหภูมิอ้างอิงของสนามบิน (Aerodrome Reference Temperature)

ข้อ ๓๙ สนามบินต้องกำหนดค่าอุณหภูมิอ้างอิงของสนามบินเป็นหน่วยองศาเซลเซียส

ข้อ ๔๐ อุณหภูมิอ้างอิงของสนามบินตามข้อ ๓๙ ให้เป็นอุณหภูมิเฉลี่ยรายเดือนของอุณหภูมิสูงสุดประจำวันในเดือนที่ร้อนที่สุดของปีและอุณหภูมิดังกล่าวต้องเป็นค่าเฉลี่ยในช่วงหลายปีเดือนที่ร้อนที่สุดตามวรรคหนึ่ง ให้หมายความถึงเดือนที่มีอุณหภูมิเฉลี่ยรายเดือนสูงที่สุด

ส่วนที่ ๕

มิติต่าง ๆ ของสนามบินและข้อมูลที่เกี่ยวข้อง

ข้อ ๔๑ สนามบินต้องทำการวัดหรือระบุข้อมูลต่าง ๆ ดังต่อไปนี้ ให้เป็นไปอย่างเหมาะสมสำหรับสิ่งอำนวยความสะดวกที่จัดไว้ให้มีในสนามบิน

(๑) ทางวิ่ง ให้ระบุค่ามุมแบริงที่แท้จริง (true bearing) มีความละเอียดเป็นทศนิยมสองตำแหน่ง หมายเลขทางวิ่ง ความยาวและความกว้างของทางวิ่ง ตำแหน่งของหัวทางวิ่งที่ถูกเลื่อนไป มีหน่วยเป็นเมตร ความลาดชัน ประเภทพื้นผิว ประเภทของทางวิ่ง และเขตปลอดสิ่งกีดขวาง (obstacle free zone) หากจัดให้มี

(๒) พื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่ง พื้นที่ปลอดภัยปลายทางวิ่ง และทางหยุด ให้ระบุความยาวและความกว้างมีค่าใกล้เคียงจำนวนเต็ม มีหน่วยเป็นเมตร และประเภทพื้นผิว รวมถึงระบบช่วยชะลอความเร็วและหยุดเครื่องบินที่วิ่งเลยออกนอกทางวิ่ง (arresting system) โดยให้ระบุตำแหน่งและรายละเอียดของระบบดังกล่าวด้วย (ถ้ามี)

(๓) ทางขับ ให้ระบุชื่อของทางขับ ความกว้าง และประเภทพื้นผิว

- (๔) ลานจอดอากาศยาน ให้ระบุประเภทพื้นผิวและหลุมจอดอากาศยาน
- (๕) ขอบเขตของการให้บริการการจราจรทางอากาศ
- (๖) พื้นที่ปลอดภัยกีดขวาง ให้ระบุความยาวมีค่าใกล้เคียงจำนวนเต็ม มีหน่วยเป็นเมตร และภาพตัดแนวตั้งของระดับพื้นดิน (ground profile)
- (๗) เครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ประเภททัศนวิสัย สำหรับการปฏิบัติการบินเข้าสู่สนามบิน เครื่องหมายและไฟบนทางวิ่ง ทางขับ และลานจอดอากาศยาน เครื่องช่วยควบคุมและนำทางด้วยทัศนวิสัยอื่น ๆ บนทางขับและลานจอดอากาศยาน รวมถึงตำแหน่งหยุดคอยบนทางขับ แถบไฟหยุดคอยเข้าทางวิ่ง และตำแหน่งและประเภทของระบบไฟสัญญาณนำอากาศยานเข้าหลุมจอดอากาศยานด้วยทัศนวิสัย (visual docking guidance system)
- (๘) ตำแหน่งและคลื่นความถี่วิทยุของจุดตรวจสอบคลื่นวิทยุไออาร์
- (๙) ตำแหน่งและชื่อของเส้นทางมาตรฐานในการขับเคลื่อน
- (๑๐) ระยะทางมีค่าใกล้เคียงจำนวนเต็ม มีหน่วยเป็นเมตรของเครื่องส่งสัญญาณร่องในแนวขวาง (localizer) และอุปกรณ์บอกแนวร่อน (glide path) ของระบบการบินลงด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน (ILS) ซึ่งสัมพันธ์กับปลายสุดของทางวิ่งที่เกี่ยวข้อง

ข้อมูลทั้งหมดตามวรรคหนึ่งต้องอยู่ในคู่มือการดำเนินงานสนามบินที่ยื่นต่อผู้อำนวยการ เพื่อใช้ในการพิจารณาออกใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะและถือเป็นส่วนหนึ่งของกระบวนการกำกับดูแลอย่างต่อเนื่องด้วย

ข้อ ๔๒ สนามบินต้องทำการวัดพิกัดทางภูมิศาสตร์ของส่วนต่าง ๆ ดังต่อไปนี้

- (๑) หัวทางวิ่งแต่ละแห่ง
- (๒) จุดต่าง ๆ บนเส้นกึ่งกลางทางขับที่เหมาะสม
- (๓) หลุมจอดอากาศยานแต่ละหลุม

สนามบินต้องรายงานข้อมูลค่าพิกัดทางภูมิศาสตร์ตามวรรคหนึ่งให้หน่วยงานให้บริการข่าวสารการบินทราบ โดยให้ระบุเป็นหน่วยองศา ลิปดา ฟิลิปดา และเซนติฟลิปดา

ข้อ ๔๓ นอกจากพิกัดภูมิศาสตร์ตามข้อ ๔๒ แล้ว สนามบินต้องทำการวัดพิกัดทางภูมิศาสตร์ของสิ่งกีดขวางที่มีผลกระทบต่อการบินปฏิบัติการบินในพื้นที่ ดังต่อไปนี้

- (๑) พื้นที่ ๒a
- (๒) พื้นที่ ๒b
- (๓) พื้นที่ ๒c (พื้นที่ส่วนที่อยู่ในเขตสนามบิน)
- (๔) พื้นที่ ๒d (พื้นที่ส่วนที่อยู่ในเขตสนามบิน)
- (๕) พื้นที่ ๓
- (๖) พื้นที่ ๔

สนามบินต้องรายงานข้อมูลค่าพิกัดทางภูมิศาสตร์ตามวรรคหนึ่งให้หน่วยงานให้บริการข่าวสารการบินทราบ โดยให้ระบุเป็นหน่วยองศา ลิปดา ฟลิปดา และเดซิฟลิปดา ทั้งนี้ ให้รายงานข้อมูลเกี่ยวกับระดับความสูงที่สูงที่สุดหรือความสูงของยอด ประเภทของสิ่งกีดขวาง การทำเครื่องหมายและไฟส่องสว่างของสิ่งกีดขวาง (ถ้ามี) ด้วย

ส่วนที่ ๖

ความแข็งแรงของผิวพื้นจราจร

ข้อ ๔๔ สนามบินต้องกำหนดค่าความแข็งแรงในการรับน้ำหนักของผิวพื้นจราจร

ข้อ ๔๕ สนามบินต้องประกาศค่าความแข็งแรงในการรับน้ำหนักของผิวพื้นจราจรซึ่งใช้รองรับอากาศยานที่มีมวลที่ลานจอดอากาศยานมากกว่าห้าพันเจ็ดร้อยกิโลกรัม โดยวิธีกำหนดหมายเลขจำแนกอากาศยาน - หมายเลขจำแนกผิวพื้นจราจร (Aircraft Classification Number - Pavement Classification Number: ACN-PCN) โดยต้องรายงานข้อมูล ดังต่อไปนี้

- (๑) หมายเลขจำแนกผิวพื้นจราจร (PCN)
- (๒) ประเภทผิวพื้นจราจรสำหรับการกำหนด ACN-PCN
- (๓) ประเภทความแข็งแรงของชั้นดินเดิม
- (๔) ประเภทหรือค่าระดับแรงดันลมยางที่มากที่สุดที่ยอมรับได้ และ
- (๕) วิธีการประเมินความแข็งแรงของผิวพื้นจราจร

หากมีความจำเป็น หมายเลขจำแนกผิวพื้นจราจรตาม (๑) อาจประกาศให้มีค่าความแม่นยำ โดยมีความละเอียดถึงทศนิยมหนึ่งตำแหน่ง

ข้อ ๔๖ ตั้งแต่วันที่ ๒๘ พฤศจิกายน พ.ศ. ๒๕๖๗ สนามบินต้องประกาศค่าความแข็งแรงในการรับน้ำหนักของผิวพื้นจราจรซึ่งใช้รองรับอากาศยานที่มีมวลที่ลานจอดอากาศยานมากกว่าห้าพันเจ็ดร้อยกิโลกรัม โดยวิธีกำหนดหมายเลขจำแนกอากาศยาน - หมายเลขจำแนกผิวพื้นจราจร (Aircraft Classification Rating - Pavement Classification Rating: ACR-PCR) โดยต้องรายงานข้อมูล ดังต่อไปนี้

- (๑) หมายเลขจำแนกผิวพื้นจราจร (PCR) และค่าตัวเลข
- (๒) ประเภทผิวพื้นจราจรสำหรับการกำหนด ACR-PCR
- (๓) ประเภทความแข็งแรงของชั้นดินเดิม
- (๔) ประเภทหรือค่าระดับแรงดันลมยางที่มากที่สุดที่ยอมรับได้ และ
- (๕) วิธีการประเมินความแข็งแรงของผิวพื้นจราจร

ข้อ ๔๗ หมายเลขจำแนกผิวพื้นจราจรที่รายงานต่อหน่วยงานให้บริการข่าวสารการบิน ต้องแสดงให้เห็นว่าอากาศยานที่มีหมายเลขจำแนกอากาศยานเท่ากับหรือน้อยกว่าหมายเลขจำแนก

ผิวพื้นจราจรที่รายงานดังกล่าวสามารถปฏิบัติการบนผิวพื้นจราจรได้ภายใต้ข้อจำกัดเกี่ยวกับแรงดันลมยาง หรือมวลรวมของอากาศยานสำหรับประเภทของอากาศยานที่กำหนดไว้

หมายเลขจำแนกผิวพื้นจราจรตามวรรคหนึ่ง อาจรายงานแตกต่างกันได้เมื่อความแข็งแรงของผิวพื้นจราจรเปลี่ยนแปลงไปตามฤดูกาลอย่างมีนัยสำคัญ

ข้อ ๔๘ ตั้งแต่วันที่ ๒๘ พฤศจิกายน พ.ศ. ๒๕๖๗ หมายเลขจำแนกผิวพื้นจราจร (PCR) ที่รายงานต่อหน่วยงานให้บริการข่าวสารการบิน ต้องแสดงให้เห็นว่าอากาศยานที่มีหมายเลขจำแนกอากาศยาน (ACR) เท่ากับหรือน้อยกว่าหมายเลขจำแนกผิวพื้นจราจรที่รายงานดังกล่าวสามารถปฏิบัติการบนผิวพื้นจราจรได้ภายใต้ข้อจำกัดเกี่ยวกับแรงดันลมยาง หรือมวลรวมของอากาศยานสำหรับประเภทของอากาศยานที่กำหนดไว้

หมายเลขจำแนกผิวพื้นจราจร (PCR) ตามวรรคหนึ่ง อาจรายงานแตกต่างกันได้เมื่อความแข็งแรงของผิวพื้นจราจรเปลี่ยนแปลงไปตามฤดูกาลอย่างมีนัยสำคัญ

ข้อ ๔๙ การกำหนดหมายเลขจำแนกอากาศยาน (ACN) ต้องเป็นไปตามกระบวนการมาตรฐานซึ่งสัมพันธ์กับวิธีการกำหนด ACN-PCN

ข้อ ๕๐ ตั้งแต่วันที่ ๒๘ พฤศจิกายน พ.ศ. ๒๕๖๗ การกำหนดหมายเลขจำแนกอากาศยาน (ACR) ต้องเป็นไปตามกระบวนการมาตรฐานซึ่งสัมพันธ์กับวิธีการกำหนด ACR-PCR

ข้อ ๕๑ เพื่อวัตถุประสงค์ในการกำหนดหมายเลขจำแนกอากาศยาน (ACN) ตามข้อ ๔๙ สนามบินต้องจำแนกคุณสมบัติของผิวพื้นจราจรว่า เป็นโครงสร้างแบบแข็ง (rigid) หรือแบบยืดหยุ่น (flexible)

ข้อ ๕๒ ตั้งแต่วันที่ ๒๘ พฤศจิกายน พ.ศ. ๒๕๖๗ เพื่อวัตถุประสงค์ในการกำหนดหมายเลขจำแนกอากาศยาน (ACR) ตามข้อ ๕๐ สนามบินต้องจำแนกคุณสมบัติของผิวพื้นจราจรว่า เป็นโครงสร้างแบบแข็ง (rigid) หรือแบบยืดหยุ่น (flexible)

ข้อ ๕๓ สนามบินต้องรายงานข้อมูลเกี่ยวกับประเภทของผิวพื้นจราจรเพื่อใช้ในการกำหนด ACN-PCN ประเภทความแข็งแรงของชั้นดินเดิม ประเภทแรงดันลมยางที่มากที่สุดที่ยอมรับได้ และวิธีการประเมินตามข้อ ๔๕ โดยใช้รหัสตามตารางที่ ๓

ตารางที่ ๓ รหัสสำหรับการรายงานข้อมูลเกี่ยวกับประเภทของผิวพื้นจราจร

(๑) ประเภทผิวพื้นจราจรสำหรับการกำหนด ACN-PCN	รหัส
ผิวพื้นจราจรแบบแข็ง	R
ผิวพื้นจราจรแบบยืดหยุ่น	F
หมายเหตุ หากการก่อสร้างจริงของผิวพื้นจราจรเป็นแบบใช้วัสดุเชิงประกอบ (composite) หรือไม่เป็นไปตามมาตรฐาน ให้รวมหมายเหตุถึงผลกระทบของการก่อสร้างไว้ด้วย	
(๒) ประเภทความแข็งแรงของชั้นดินเดิม	รหัส

<p>ความแข็งแรงระดับสูง</p> <p>ในกรณีผิวพื้นจราจรแบบแข็ง จำแนกโดยค่าสัมประสิทธิ์ของชั้นดินเดิม (modulus of subgrade, K) เท่ากับ ๑๕๐ เมกะนิวตันต่อลูกบาศก์เมตร (MN/m^3) และค่าสัมประสิทธิ์ของชั้นดินเดิมที่มากกว่า ๑๒๐ เมกะนิวตันต่อลูกบาศก์เมตร</p> <p>ในกรณีผิวพื้นจราจรแบบยืดหยุ่น จำแนกโดยค่ากำลังรับแรงแบกทาน (California Bearing Ratio: CBR) เท่ากับ ๑๕ และค่ากำลังรับแรงแบกทาน ที่มากกว่า ๑๓</p>	A
<p>ความแข็งแรงระดับปานกลาง</p> <p>ในกรณีผิวพื้นจราจรแบบแข็ง จำแนกโดยค่าสัมประสิทธิ์ของชั้นดินเดิม (modulus of subgrade, K) เท่ากับ ๘๐ เมกะนิวตันต่อลูกบาศก์เมตร (MN/m^3) และค่าสัมประสิทธิ์ของชั้นดินเดิมที่อยู่ระหว่าง ๖๐ เมกะนิวตันต่อลูกบาศก์เมตร ถึง ๑๒๐ เมกะนิวตันต่อลูกบาศก์เมตร</p> <p>ในกรณีผิวพื้นจราจรแบบยืดหยุ่น จำแนกโดยค่ากำลังรับแรงแบกทาน เท่ากับ ๑๐ และค่ากำลังรับแรงแบกทานอยู่ระหว่าง ๘ ถึง ๑๓</p>	B
<p>ความแข็งแรงระดับต่ำ</p> <p>ในกรณีผิวพื้นจราจรแบบแข็ง จำแนกโดยค่าสัมประสิทธิ์ของชั้นดินเดิม (modulus of subgrade, K) เท่ากับ ๔๐ เมกะนิวตันต่อลูกบาศก์เมตร (MN/m^3) และค่าสัมประสิทธิ์ของชั้นดินเดิมที่อยู่ระหว่าง ๒๕ เมกะนิวตันต่อลูกบาศก์เมตร ถึง ๖๐ เมกะนิวตันต่อลูกบาศก์เมตร</p> <p>ในกรณีผิวพื้นจราจรแบบยืดหยุ่น จำแนกโดยค่ากำลังรับแรงแบกทาน เท่ากับ ๖ และค่ากำลังรับแรงแบกทาน อยู่ระหว่าง ๔ ถึง ๘</p>	C
<p>ความแข็งแรงระดับต่ำสุด</p> <p>ในกรณีผิวพื้นจราจรแบบแข็ง จำแนกโดยค่าสัมประสิทธิ์ของชั้นดินเดิม (modulus of subgrade, K) เท่ากับ ๒๐ เมกะนิวตันต่อลูกบาศก์เมตร (MN/m^3) และค่าสัมประสิทธิ์ของชั้นดินเดิมที่ต่ำกว่า ๒๕ เมกะนิวตันต่อลูกบาศก์เมตร</p> <p>ในกรณีผิวพื้นจราจรแบบยืดหยุ่น จำแนกโดยค่ากำลังรับแรงแบกทาน เท่ากับ ๓ และค่ากำลังรับแรงแบกทาน ที่ต่ำกว่า ๔</p>	D
(๓) ประเภทของแรงดันลมยางที่มากที่สุดที่ยอมรับได้	รหัส
ไม่จำกัดแรงดัน: ไม่มีขีดจำกัดแรงดัน	W
แรงดันสูง: แรงดันจำกัดที่ ๑.๗๕ เมกะปาสกาล (MPa)	X
แรงดันปานกลาง: แรงดันจำกัดที่ ๑.๒๕ เมกะปาสกาล (MPa)	Y
แรงดันต่ำ: แรงดันจำกัดที่ ๐.๕๐ เมกะปาสกาล (MPa)	Z
(๔) วิธีการประเมิน	รหัส
การประเมินทางเทคนิค: เป็นการศึกษาคุณลักษณะผิวพื้นโดยเฉพาะและการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีผิวพื้นจราจรในเชิงพฤติกรรม (pavement behaviour technology)	T

การประเมินโดยใช้ข้อมูลอากาศยาน: เป็นการศึกษาประเภทและมวลของอากาศยานที่จะใช้งานผิวพื้นนั้นเป็นประจำโดยไม่เกิดปัญหาภายใต้การใช้งานปกติ	U
--	---

ข้อ ๕๔ ตั้งแต่วันที่ ๒๘ พฤศจิกายน พ.ศ. ๒๕๖๗ สนามบินต้องรายงานข้อมูลเกี่ยวกับประเภทของผิวพื้นจราจรเพื่อใช้ในการกำหนด ACR-PCR ประเภทความแข็งแรงของชั้นดินเดิม ประเภทแรงดันลมยางที่มากที่สุดที่ยอมรับได้ และวิธีการประเมินตามข้อ ๕๖ โดยใช้รหัส ตามตารางที่ ๔

ตารางที่ ๔ รหัสสำหรับการรายงานข้อมูลเกี่ยวกับประเภทของผิวพื้นจราจร

(๑) ประเภทผิวพื้นจราจรสำหรับการกำหนด ACR-PCR	รหัส
ผิวพื้นจราจรแบบแข็ง	R
ผิวพื้นจราจรแบบยืดหยุ่น	F
หมายเหตุ หากการก่อสร้างจริงของผิวพื้นจราจรเป็นแบบใช้วัสดุเชิงประกอบ (composite) หรือไม่เป็นไปตามมาตรฐาน ให้รวมหมายเหตุถึงผลกระทบของการก่อสร้างไว้ด้วย	
(๒) ประเภทความแข็งแรงของชั้นดินเดิม	รหัส
ความแข็งแรงระดับสูง เมื่อชั้นดินเดิมที่มีค่าสัมประสิทธิ์ความยืดหยุ่นตั้งแต่ ๑๕๐ เมกะปาสคาล (MPa)	A
ความแข็งแรงระดับปานกลาง ชั้นดินเดิมที่มีค่าสัมประสิทธิ์ความยืดหยุ่น มากกว่า ๑๐๐ เมกะปาสคาล (MPa) แต่ไม่ถึง ๑๕๐ เมกะปาสคาล (MPa)	B
ความแข็งแรงระดับต่ำ ชั้นดินเดิมที่มีค่าสัมประสิทธิ์ความยืดหยุ่น มากกว่า ๖๐ เมกะปาสคาล (MPa) แต่ไม่ถึง ๑๐๐ เมกะปาสคาล (MPa)	C
ความแข็งแรงระดับต่ำสุด ชั้นดินเดิมที่มีค่าสัมประสิทธิ์ความยืดหยุ่นน้อยกว่า ๖๐ เมกะปาสคาล (MPa)	D
(๓) ประเภทของแรงดันลมยางที่มากที่สุดที่ยอมรับได้	รหัส
ไม่จำกัดแรงดัน: ไม่มีขีดจำกัดแรงดัน	W
แรงดันสูง: แรงดันจำกัดที่ ๑.๗๕ เมกะปาสคาล (MPa)	X
แรงดันปานกลาง: แรงดันจำกัดที่ ๑.๒๕ เมกะปาสคาล (MPa)	Y
แรงดันต่ำ: แรงดันจำกัดที่ ๐.๕๐ เมกะปาสคาล (MPa)	Z

(๔) วิธีการประเมิน	รหัส
การประเมินทางเทคนิค: เป็นการศึกษาคุณลักษณะผิวพื้นจราจรเปรียบเทียบกับประเภทของอากาศยานที่จะใช้พื้นผิวจราจรนั้น ๆ	T
การประเมินโดยใช้ข้อมูลอากาศยาน: เป็นการศึกษาประเภทและมวลของอากาศยานที่จะใช้งานผิวพื้นนั้นเป็นประจำโดยไม่เกิดปัญหาภายใต้การใช้งานปกติ	U

ข้อ ๕๕ สนามบินต้องกำหนดหลักเกณฑ์ในการควบคุมการใช้ผิวพื้นจราจรโดยอากาศยานซึ่งมีค่าหมายเลขจำแนกอากาศยาน (ACN) มากกว่าหมายเลขจำแนกผิวพื้นจราจร (PCN) ที่ได้รายงานสำหรับผิวพื้นจราจรนั้นตามข้อ ๔๕ และข้อ ๔๗

ข้อ ๕๖ ตั้งแต่วันที่ ๒๘ พฤศจิกายน พ.ศ. ๒๕๖๗ สนามบินต้องกำหนดหลักเกณฑ์ในการควบคุมการใช้ผิวพื้นจราจรโดยอากาศยานซึ่งมีค่าหมายเลขจำแนกอากาศยาน (ACR) มากกว่าหมายเลขจำแนกผิวพื้นจราจร (PCR) ที่ได้รายงานสำหรับผิวพื้นจราจรนั้นตามข้อ ๔๖ และข้อ ๔๘

ข้อ ๕๗ การรับน้ำหนักเกินค่าการออกแบบเพียงเล็กน้อยเป็นครั้งคราวอาจยอมรับได้เมื่อเห็นว่ามีเหมาะสมเมื่อการคาดการณ์อายุของโครงสร้างผิวพื้นจราจรลดลงและมีอัตราการเร่งการเสื่อมสภาพของโครงสร้างผิวพื้นจราจรเพียงเล็กน้อยเท่านั้น สำหรับกรณีการปฏิบัติการของอากาศยานที่น้ำหนักเกินค่าการออกแบบและความถี่ของการใช้งานไม่ได้แสดงไว้อย่างละเอียด ให้ใช้หลักเกณฑ์ ต่อไปนี้

(๑) สำหรับผิวพื้นจราจรแบบยึดหยุ่น การเคลื่อนไหวเป็นครั้งคราวของอากาศยานที่มีหมายเลขจำแนกอากาศยาน (ACN) สูงกว่าหมายเลขจำแนกผิวพื้นจราจร (PCN) ไม่เกินร้อยละสิบ จะไม่ส่งผลกระทบต่อผิวพื้นจราจร

(๒) สำหรับผิวพื้นจราจรแบบแข็ง หรือใช้วัสดุเชิงประกอบที่มีผิวพื้นจราจรแบบแข็งเป็นชั้นพื้นผิวหลักของโครงสร้าง การเคลื่อนไหวเป็นครั้งคราวของอากาศยานที่มีหมายเลขจำแนกอากาศยาน (ACN) สูงกว่าหมายเลขจำแนกผิวพื้นจราจร (PCN) ไม่เกินร้อยละห้า จะไม่ส่งผลกระทบต่อผิวพื้นจราจร

(๓) ในกรณีไม่ทราบโครงสร้างของผิวพื้นจราจรว่าเป็น (๑) หรือ (๒) ให้ใช้ข้อจำกัดไม่เกินร้อยละห้า

ข้อ ๕๘ ตั้งแต่วันที่ ๒๘ พฤศจิกายน พ.ศ. ๒๕๖๗ การรับน้ำหนักเกินค่าการออกแบบเพียงเล็กน้อยเป็นครั้งคราวอาจยอมรับได้เมื่อเห็นว่ามีเหมาะสมเมื่อการคาดการณ์อายุของโครงสร้างผิวพื้นจราจรลดลงและมีอัตราการเร่งการเสื่อมสภาพของโครงสร้างผิวพื้นจราจรเพียงเล็กน้อยเท่านั้น สำหรับกรณีการปฏิบัติการของอากาศยานที่น้ำหนักเกินค่าการออกแบบและความถี่ของการใช้งานไม่ได้แสดงไว้อย่างละเอียด การเคลื่อนไหวเป็นครั้งคราวของอากาศยานที่มีหมายเลขจำแนกอากาศยาน (ACR) สูงกว่าหมายเลขจำแนกผิวพื้นจราจร (PCR) ไม่เกินร้อยละสิบ จะไม่ส่งผลกระทบต่อผิวพื้นจราจร

ข้อ ๕๙ จำนวนการเคลื่อนไหวต่อปีของอากาศยานที่มีน้ำหนักเกินค่าการออกแบบโครงสร้างของสนามบิน ต้องไม่เกินร้อยละห้าของจำนวนการเคลื่อนไหวของอากาศยานทั้งหมดต่อปี

ข้อ ๖๐ ตั้งแต่วันที่ ๒๘ พฤศจิกายน พ.ศ. ๒๕๖๗ จำนวนการเคลื่อนไหวต่อปีของอากาศยานที่มีน้ำหนักเกินค่าการออกแบบโครงสร้างของสนามบิน ต้องไม่เกินร้อยละห้าของจำนวนการเคลื่อนไหวของอากาศยานทั้งหมดต่อปี ทั้งนี้ ไม่รวมอากาศยานเบา (light aircraft)

ข้อ ๖๑ สนามบินต้องไม่อนุญาตให้มีการเคลื่อนไหวของอากาศยานที่มีน้ำหนักเกินค่าการออกแบบโครงสร้างผิวพื้นจราจรที่มีแนวโน้มว่าจะไม่สามารถรับน้ำหนักได้หรือมีความเสียหายกเว้นในสถานการณ์ที่เกี่ยวกับการปกป้องชีวิตหรือการบรรเทาภัยพิบัติ

ข้อ ๖๒ ให้สนามบินหลีกเลี่ยงการรับน้ำหนักเกินค่าการออกแบบของโครงสร้างผิวพื้นจราจรในช่วงระยะเวลาที่ความแข็งแรงของผิวพื้นจราจรหรือความแข็งแรงของชั้นดินเดิมน้อยลงเนื่องจากน้ำ

เมื่อมีการปฏิบัติการรับน้ำหนักเกินค่าการออกแบบของโครงสร้างผิวพื้นจราจร เจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบินต้องพิจารณาตรวจทานสภาพผิวพื้นจราจรอย่างสม่ำเสมอ และทบทวนหลักเกณฑ์สำหรับการปฏิบัติการรับน้ำหนักเกินค่าการออกแบบของโครงสร้างผิวพื้นจราจรเป็นระยะ ๆ เนื่องจากการรับน้ำหนักเกินค่าการออกแบบซ้ำ ๆ จำนวนมากเกินไปจะทำให้อายุการใช้งานของผิวพื้นจราจรสั้นลงอย่างรวดเร็วและจำเป็นต้องซ่อมแซมผิวพื้นจราจรใหม่

ข้อ ๖๓ สนามบินต้องมีค่าความแข็งแรงในการรับน้ำหนักของผิวพื้นจราจรซึ่งใช้รองรับอากาศยานที่มีมวลที่ลานจอดอากาศยานเท่ากับหรือน้อยกว่าห้าพันเจ็ดร้อยกิโลกรัม และต้องรายงานข้อมูลดังต่อไปนี้

- (๑) มวลของอากาศยานสูงสุดที่ยอมรับได้ และ
- (๒) แรงดันลมยางสูงสุดที่ยอมรับได้

ส่วนที่ ๗

จุดตรวจสอบเครื่องวัดความสูงก่อนทำการบิน (Pre-Flight Altimeter Check Location)

ข้อ ๖๔ สนามบินต้องจัดให้มีจุดตรวจสอบเครื่องวัดความสูงก่อนทำการบินอย่างน้อยหนึ่งแห่ง

ข้อ ๖๕ จุดตรวจสอบเครื่องวัดความสูงก่อนทำการบินตามข้อ ๖๔ ต้องอยู่ในบริเวณลานจอดอากาศยาน

ในกรณีที่สนามบินไม่มีลานจอดอากาศยาน ให้สนามบินกำหนดจุดตรวจสอบเครื่องวัดความสูงก่อนทำการบินบนพื้นที่ที่เหมาะสม พร้อมทั้งระบุจุดตรวจสอบดังกล่าวไว้ในคู่มือการดำเนินงานสนามบินด้วย

ข้อ ๖๖ ค่าระดับความสูงของจุดตรวจสอบเครื่องวัดความสูงก่อนทำการบิน ต้องระบุเป็นค่าระดับความสูงเฉลี่ยใกล้เคียงจำนวนเต็มหน่วยเป็นฟุตของพื้นที่ที่จุดตรวจสอบตั้งอยู่ ทั้งนี้ ค่าระดับความสูงของบริเวณใด ๆ ก็ตามของจุดตรวจสอบเครื่องวัดความสูงก่อนทำการบินต้องมีค่าแตกต่างไม่เกินสิบฟุตกับค่าความสูงเฉลี่ย ณ บริเวณนั้น ๆ

ส่วนที่ ๘

ระยะทางที่ประกาศ (Declared Distances)

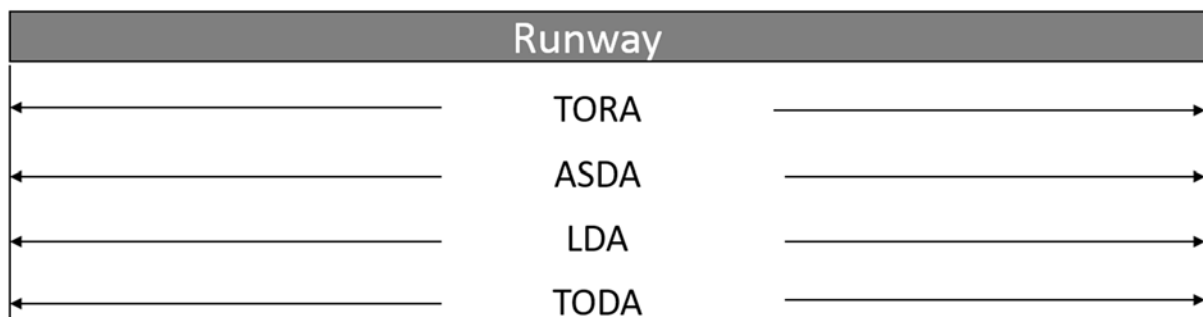
ข้อ ๖๗ สนามบินต้องคำนวณระยะทางมีค่าใกล้เคียงจำนวนเต็ม มีหน่วยเป็นเมตร ดังต่อไปนี้

- (๑) ความยาวโทรรา (TORA)
- (๒) ความยาวโทดตา (TODA)
- (๓) ความยาวแอสดา (ASDA)
- (๔) ความยาวแอลดา (LDA)

ข้อ ๖๘ ระยะทางที่ประกาศตามข้อ ๖๗ จะต้องคำนวณในแต่ละทิศทางของทางวิ่ง

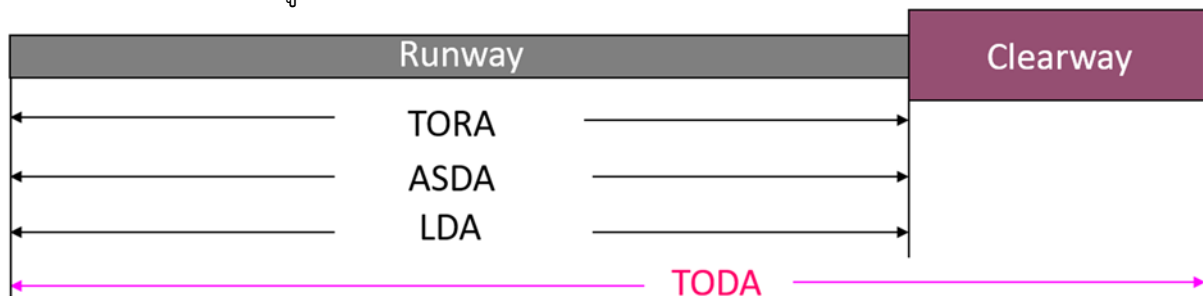
ข้อ ๖๙ ในกรณีที่สนามบินมีทางวิ่งซึ่งไม่มีทางหยุดหรือพื้นที่ปลอดภัยกีดขวาง และหัวทางวิ่งอยู่ปลายสุดของทางวิ่ง ระยะทางที่ประกาศทั้งสี่ระยะทางตามข้อ ๖๗ ต้องมีความยาวเท่ากับความยาวของทางวิ่ง ตามรูปที่ ๑

รูปที่ ๑ ระยะทางที่ประกาศทั้งหมดมีระยะเท่ากัน



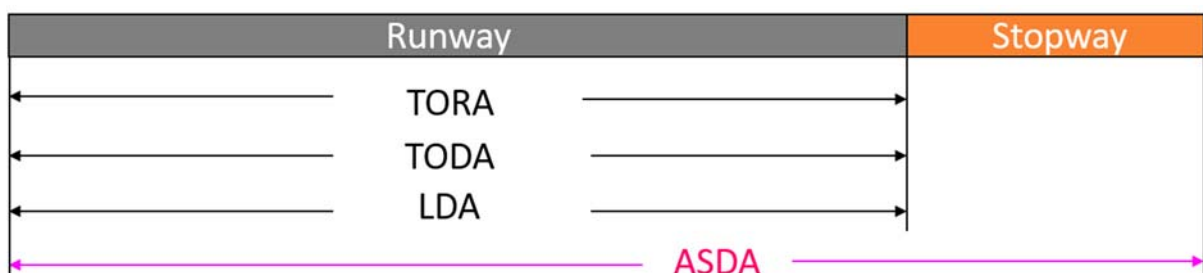
ข้อ ๗๐ ในกรณีที่สนามบินมีทางวิ่งซึ่งมีพื้นที่ปลอดภัยกีดขวาง ความยาวโทดตาต้องรวมความยาวพื้นที่ปลอดภัยกีดขวาง ตามรูปที่ ๒

รูปที่ ๒ ระยะทางที่ประกาศรวมพื้นที่ปลอดภัยกีดขวาง



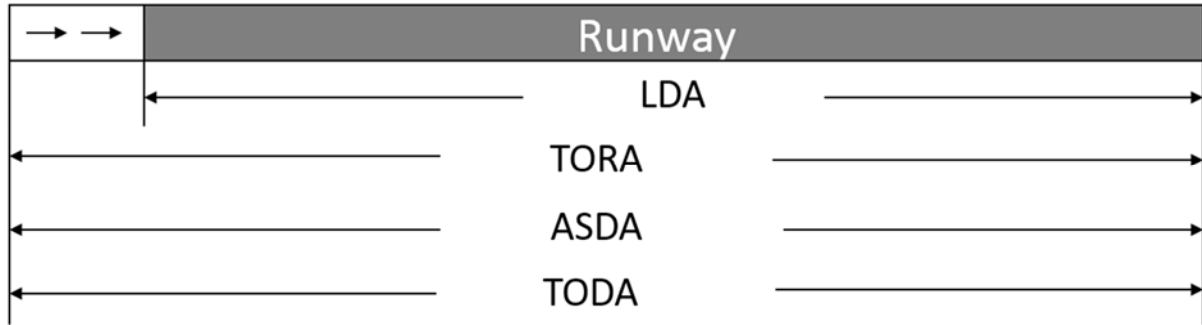
ข้อ ๗๑ ในกรณีที่สนามบินมีทางวิ่งซึ่งมีทางหยุด ความยาวแอสดาต้องรวมความยาวของทางหยุด ตามรูปที่ ๓

รูปที่ ๓ ระยะทางที่ประกาศรวมทางหยุด



ข้อ ๗๒ เมื่อสนามบินมีการเลื่อนหัวทางวิ่ง ความยาวแอลดาต้องปรับลดลงตามระยะหัวทางวิ่งที่มีการเลื่อนออกไป ตามรูปที่ ๔ ทั้งนี้ การเลื่อนหัวทางวิ่งจะส่งผลกระทบต่อความยาวแอลดาสำหรับการบินเข้าสู่สนามบินที่หัวทางวิ่งถูกเลื่อนไปเท่านั้น ความยาวของระยะทางที่ประกาศทั้งหมดไม่ได้รับผลกระทบเมื่อเป็นการบินเข้าสู่สนามบินในทิศทางตรงกันข้าม

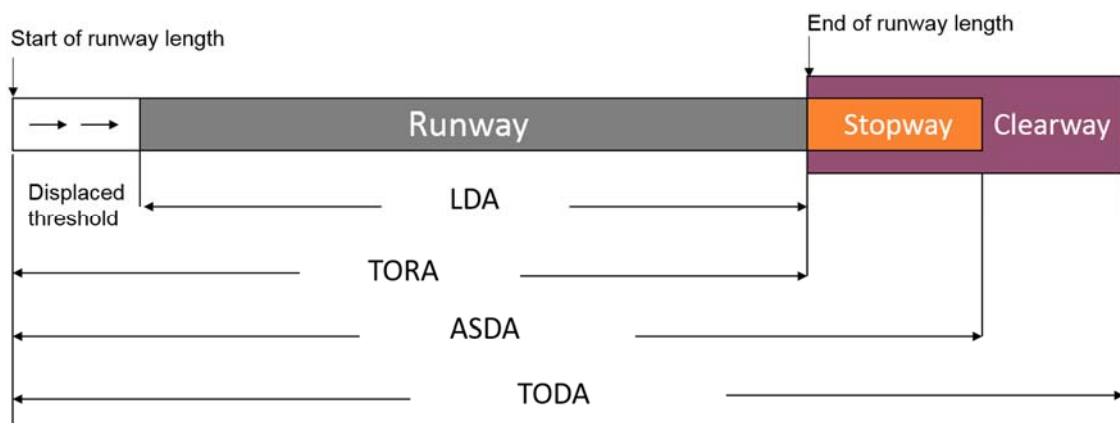
รูปที่ ๔ ระยะทางที่ประกาศเมื่อมีการเลื่อนหัวทางวิ่ง



ข้อ ๗๓ ในกรณีที่ทางวิ่งของสนามบินมีพื้นที่ปลอดภัยกีดขวาง มีทางหยุด หรือมีการเลื่อนหัวทางวิ่ง ตามรูปที่ ๒ รูปที่ ๓ หรือรูปที่ ๔ อย่างหนึ่งอย่างใดมากกว่าหนึ่งลักษณะ สนามบินต้องทำการปรับเปลี่ยนระยะทางที่ประกาศมากกว่าหนึ่งระยะ แต่การปรับเปลี่ยนนั้นต้องเป็นไปตามหลักเกณฑ์ในข้อ ๖๙ ข้อ ๗๐ ข้อ ๗๑ หรือข้อ ๗๒ แล้วแต่กรณี

กรณีทางวิ่งมีการเลื่อนหัวทางวิ่ง มีทางหยุดและมีพื้นที่ปลอดภัยกีดขวาง สนามบินต้องทำการปรับเปลี่ยนระยะทางที่ประกาศให้เป็นไปตามรูปที่ ๕

รูปที่ ๕ ระยะทางที่ประกาศซึ่งมีการเลื่อนหัวทางวิ่ง มีทางหยุด และมีพื้นที่ปลอดภัยกีดขวาง



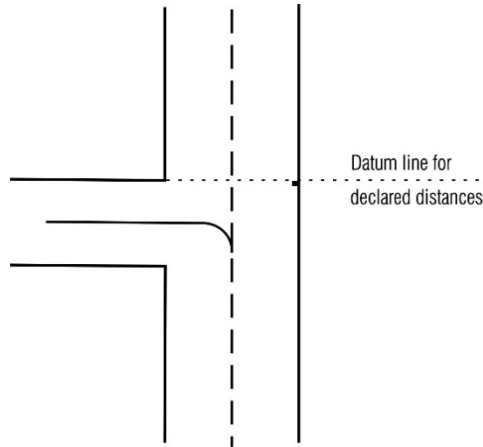
ข้อ ๗๔ รูปแบบในการรายงานข้อมูลระยะทางที่ประกาศตามความในส่วนนี้ให้เป็นไปตามตารางที่ ๕ ทั้งนี้ ในกรณีที่ทิศทางของทางวิ่งไม่ได้ใช้สำหรับการวิ่งขึ้นหรือบินลง หรือทั้งสองกรณีเนื่องจากข้อห้ามด้านการปฏิบัติการ ให้สนามบินประกาศและใช้คำว่า “Not Usable” หรืออักษรย่อ “NU”

ตารางที่ ๕ ตารางระยะทางที่ประกาศ

VT** AD 2-13 Declared Distances					
RWY designator	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)	Remarks
1	2	3	4	5	6

ข้อ ๗๕ เมื่อมีการวิ่งขึ้นจากทางแยก สนามบินต้องกำหนดเส้นบอกตำแหน่งเริ่มต้นอ้างอิง (datum line) สำหรับใช้ในการคำนวณระยะทางที่ประกาศซึ่งลดลงเพื่อการวิ่งขึ้นของเครื่องบิน โดยกำหนด ณ บริเวณทางแยกของขอบทางวิ่งกับทางขับ ตามรูปที่ ๖ ทั้งนี้ ระยะทางที่ประกาศจากทางแยกสำหรับการวิ่งขึ้น ให้ระบุในส่วน AD ๒.๑๓ ของเอกสารแถลงข่าวการบินด้วย

รูปที่ ๖ เส้นบอกตำแหน่งเริ่มต้นอ้างอิงสำหรับการวิ่งขึ้นจากทางแยก



ส่วนที่ ๙

สภาพของพื้นที่เคลื่อนไหวและสิ่งอำนวยความสะดวกที่เกี่ยวข้อง

ข้อ ๗๖ สนามบินต้องรายงานข้อมูลเกี่ยวกับสภาพของพื้นที่เคลื่อนไหวและสถานะด้านการปฏิบัติการของสิ่งอำนวยความสะดวกที่เกี่ยวข้องให้หน่วยงานให้บริการข่าวสารการบินทราบ และต้องรายงานข้อมูลในทำนองเดียวกันที่มีนัยสำคัญเชิงปฏิบัติการแก่หน่วยงานให้บริการจัดการจราจรทางอากาศทราบ เพื่อให้หน่วยงานข้างต้นสามารถให้ข้อมูลที่จำเป็นแก่อากาศยานที่กำลังบินเข้าสู่และออกจากสนามบิน ทั้งนี้ ข้อมูลดังกล่าวต้องปรับปรุงให้เป็นปัจจุบัน และหากมีการเปลี่ยนแปลงของสภาพใด ๆ ให้สนามบินรายงานข้อมูลเช่นว่านั้นแก่หน่วยงานดังกล่าวโดยทันที

ข้อ ๗๗ ในการดำเนินการของสนามบินตามข้อ ๗๖ สนามบินต้องติดตามสภาพของพื้นที่ เคลื่อนไหว และสถานะด้านการปฏิบัติการของสิ่งอำนวยความสะดวกที่เกี่ยวข้อง และต้องแจ้งข่าว เกี่ยวกับเรื่องที่มีนัยสำคัญในเชิงปฏิบัติการ ซึ่งมีผลกระทบต่อการบินของอากาศยานและ การดำเนินงานของสนามบิน เพื่อให้มีการดำเนินการที่เหมาะสม โดยเฉพาะเรื่อง ดังต่อไปนี้

(๑) การก่อสร้างหรือบำรุงรักษา

(๒) พื้นผิวขรุขระหรือแตกหักบนทางวิ่ง ทางขับ หรือลานจอดอากาศยาน

(๓) สิ่งปนเปื้อนบนทางวิ่ง ทางขับ หรือลานจอดอากาศยาน รวมถึง น้ำ ฝุ่น ทราย น้ำมัน หรือคราบยาง

(๔) สิ่งที่เป็นอันตรายชั่วคราว รวมถึงอากาศยานที่จอดอยู่

(๕) เครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ประเภททัศนวิสัย ที่ขัดข้องหรือทำงาน ไม่ปกติเป็นบางส่วนหรือทั้งหมด

(๖) แหล่งจ่ายไฟฟ้ากำลังหลักหรือไฟฟ้ากำลังสำรองที่ขัดข้อง

ข้อ ๗๘ เพื่อประโยชน์ในการปฏิบัติให้เป็นไปตามข้อ ๗๖ และข้อ ๗๗ สนามบินต้อง ตรวจสอบพื้นที่ ดังต่อไปนี้

(๑) พื้นที่เคลื่อนไหวต้องตรวจสอบอย่างน้อยวันละหนึ่งครั้ง สำหรับสนามบินที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๑ หรือ ๒ และอย่างน้อยวันละสองครั้ง สำหรับสนามบินที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๓ หรือ ๔

(๒) ทางวิ่ง ต้องเพิ่มการตรวจสอบจาก (๑) ในกรณีที่สภาพพื้นผิวทางวิ่งอาจมีการเปลี่ยนแปลง อย่างมีนัยสำคัญเนื่องจากสภาพอากาศ

ข้อ ๗๙ สนามบินต้องประเมินสภาพพื้นผิวทางวิ่งและรายงานข้อมูลสภาพพื้นผิวทางวิ่งโดยใช้ รหัสสภาพทางวิ่ง (Runway Condition Code: (RWYCC)) และคำอธิบาย ดังต่อไปนี้

(๑) DRY

(๒) STANDING WATER

(๓) WET

ข้อ ๘๐ สนามบินต้องรายงานข้อมูลของทางวิ่งหรือพื้นที่บางส่วนของทางวิ่ง ที่อาจมีสภาพลื่น เมื่อเปียกด้วย โดยใช้ข้อความว่า “runway may be slippery when wet”

ข้อ ๘๑ บุคลากรผู้ทำหน้าที่ประเมินและตรวจสอบพื้นที่เคลื่อนไหว และรายงานสภาพพื้นผิว ทางวิ่ง ต้องผ่านการฝึกอบรมและมีความสามารถในการปฏิบัติงานเป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่ผู้อำนวยการ กำหนด

ข้อ ๘๒ สนามบินต้องแจ้งเตือนให้ผู้ใช้งานสนามบินทราบ เมื่อระดับความเสียหาย ของพื้นผิวทางวิ่งหรือส่วนของทางวิ่งมีค่าน้อยกว่าค่าที่กำหนดในคอลัมน์ (๗) ของตารางที่ ๖ และตามข้อ ๑๐๗๐

ตารางที่ ๖ หลักเกณฑ์ความเสียหายของทางวิ่ง

อุปกรณ์ทดสอบ	ประเภททดสอบ	แรงดันสมยาง (kpa)	ความเร็วทดสอบ (Km/h)	ระดับน้ำ (mm)	ความเสียหายของผิวทางใหม่	ความเสียหายทานที่ควรวางแผนซ่อมบำรุง	ความเสียหายทานขั้นต่ำที่ต้องมีการดำเนินการในทันที
(๑)	(๒)	(๓)	(๔)	(๕)	(๖)	(๗)	
เครื่องทดสอบทางลากแบบมิมิเตอร์ (mu-meter trailer)	A	๗๐	๖๕	๑.๐	๐.๗๒	๐.๕๒	๐.๔๒
	A	๗๐	๙๕	๑.๐	๐.๖๖	๐.๓๘	๐.๒๖
เครื่องทดสอบทางลากแบบสกิดโดมิเตอร์ (skiddometer trailer)	B	๒๑๐	๖๕	๑.๐	๐.๘๒	๐.๖๐	๐.๕๐
	B	๒๑๐	๙๕	๑.๐	๐.๗๔	๐.๔๗	๐.๓๔
รถทดสอบค่าความเสียหายของพื้นผิว (surface friction tester vehicle)	B	๒๑๐	๖๕	๑.๐	๐.๘๒	๐.๖๐	๐.๕๐
	B	๒๑๐	๙๕	๑.๐	๐.๗๔	๐.๔๗	๐.๓๔
รถทดสอบค่าความเสียหายของทางวิ่ง (runway friction tester vehicle)	B	๒๑๐	๖๕	๑.๐	๐.๘๒	๐.๖๐	๐.๕๐
	B	๒๑๐	๙๕	๑.๐	๐.๗๔	๐.๕๔	๐.๔๑
รถทดสอบค่าความเสียหายทานแบบเททรา (TATRA friction tester vehicle)	B	๒๑๐	๖๕	๑.๐	๐.๗๖	๐.๕๗	๐.๔๘
	B	๒๑๐	๙๕	๑.๐	๐.๖๗	๐.๕๒	๐.๔๒
เครื่องทดสอบทางลากแบบรูนาร์ (runar trailer)	B	๒๑๐	๖๕	๑.๐	๐.๖๙	๐.๕๒	๐.๔๕
	B	๒๑๐	๙๕	๑.๐	๐.๖๓	๐.๔๒	๐.๓๒
เครื่องทดสอบทางลากแบบกริปสเตอร์ (gritester trailer)	C	๑๔๐	๖๕	๑.๐	๐.๗๔	๐.๕๓	๐.๔๓
	C	๑๔๐	๙๕	๑.๐	๐.๖๔	๐.๓๖	๐.๒๔

ข้อ ๘๓ เมื่อมีสิ่งปนเปื้อนบนทางวิ่งที่ใช้งาน สนามบินต้องดำเนินการแบ่งความยาวทางวิ่งเป็นสามส่วนเท่า ๆ กันเพื่อประเมินความสึกและพื้นที่ครอบคลุมของสิ่งปนเปื้อนในแต่ละส่วน และรายงานข้อมูลดังกล่าว

ส่วนที่ ๑๐

การเคลื่อนย้ายอากาศยานที่ขัดข้อง

ข้อ ๘๔ สนามบินต้องจัดให้มีข้อมูลหมายเลขโทรศัพท์หรือโทรพิมพ์ของผู้ประสานงานของสนามบินในการเคลื่อนย้ายอากาศยานที่ขัดข้องซึ่งอยู่บนหรืออยู่ใกล้กับพื้นที่เคลื่อนไหว และต้องแจ้งให้เจ้าของอากาศยานหรือผู้ดำเนินการเดินอากาศทราบ หากมีการร้องขอ

ข้อ ๘๕ ข้อมูลเกี่ยวกับขีดความสามารถในการเคลื่อนย้ายอากาศยานที่ขัดข้องซึ่งอยู่บนหรืออยู่ใกล้กับพื้นที่เคลื่อนไหว ต้องรายงานในส่วน AD ๒.๖ ของเอกสารแถลงข่าวการบิน ทั้งนี้ขีดความสามารถในการเคลื่อนย้ายอากาศยานที่ขัดข้อง ให้แสดงในรูปแบบประเภทของอากาศยานขนาดใหญ่ที่สุดซึ่งสนามบินมีอุปกรณ์รองรับในการเคลื่อนย้าย

ส่วนที่ ๑๑

ดับเพลิงและกู้ภัย

ข้อ ๘๖ สนามบินต้องจัดให้มีข้อมูลเกี่ยวกับระดับการป้องกันด้านดับเพลิงและกู้ภัยของสนามบินสำหรับการดับเพลิงและกู้ภัยอากาศยาน

ข้อ ๘๗ ระดับการป้องกันด้านดับเพลิงและกู้ภัยของสนามบินในเวลาปกติ ต้องแสดงในรูปแบบประเภทของระดับขั้นของการดับเพลิงและกู้ภัยตามที่กำหนดไว้ในหมวด ๖ บริการของสนามบิน ส่วนที่ ๒ ดับเพลิงและกู้ภัย และให้สอดคล้องกับประเภทและจำนวนของสารดับเพลิงที่สนามบินจัดให้มีไว้ในสนามบินตามปกติ

ข้อ ๘๘ เมื่อมีการเปลี่ยนแปลงระดับการป้องกันด้านดับเพลิงและกู้ภัยของสนามบินในเวลาปกติตามข้อ ๘๗ หรือมีการเปลี่ยนแปลงการใช้งานได้ของสารดับเพลิง อุปกรณ์ที่ใช้ส่งสารดับเพลิงหรือบุคลากรที่มีหน้าที่ใช้อุปกรณ์นั้น สนามบินต้องดำเนินการแจ้งให้หน่วยงานให้บริการจัดการจราจรทางอากาศและหน่วยงานให้บริการข่าวสารการบินทราบ เพื่อให้หน่วยงานดังกล่าวสามารถให้ข้อมูลที่จำเป็นแก่อากาศยานที่กำลังบินเข้าสู่และออกจากสนามบินได้ และเมื่อการเปลี่ยนแปลงนั้นได้รับการแก้ไขและกลับคืนสู่ระดับการป้องกันในเวลาปกติแล้ว สนามบินต้องแจ้งให้หน่วยงานข้างต้นทราบด้วย

การเปลี่ยนแปลงตามวรรคหนึ่ง ต้องแสดงในรูปแบบระดับขั้นของการดับเพลิงและกู้ภัยใหม่ที่ให้บริการในสนามบิน

ส่วนที่ ๑๒

ระบบไฟนำร่องลงด้วยสายตา (Visual Approach Slope Indicator Systems)

ข้อ ๘๙ สนามบินต้องจัดให้มีข้อมูลเกี่ยวกับระบบไฟนำร่องลงด้วยสายตา โดยต้องประกอบด้วยข้อมูล ดังต่อไปนี้

(๑) หมายเลขทางวิ่งที่เกี่ยวข้อง

(๒) ประเภทของระบบซึ่งสอดคล้องกับข้อ ๔๘๙ สำหรับการติดตั้งไฟนำร่องลงด้วยสายตา ต้องระบุด้านที่มีการติดตั้งว่าติดตั้งข้างซ้ายหรือข้างขวาของทางวิ่ง

(๓) เมื่อแกนกลางของระบบไฟไม่ขนานกับเส้นกึ่งกลางทางวิ่ง ให้ระบุมุมและทิศทางของการเบี่ยงเบนว่าเป็นทางซ้ายหรือทางขวา

(๔) มุมร่อนโดยปกติ สำหรับไฟนำร่องลงด้วยสายตา ต้องเป็นมุม $(B + C) \div 2$ และ $(A + B) \div 2$ ตามลำดับ ตามรูปที่ ๓๑ ในหมวด ๕ ส่วนที่ ๑

(๕) ความสูงระดับสายตานั้น้อยที่สุดเหนือหัวทางวิ่ง (Minimum Eye Height Over Threshold: MEHT) ของสัญญาณตามความลาดชัน (on-slope signal) สำหรับไฟนำร่องลงด้วยสายตาแบบ PAPI ต้องเป็นค่ามุมที่ติดตั้งของหน่วยที่สามของไฟนำร่องจากขอบทางวิ่งลบสองลิปดา และสำหรับไฟนำร่องลงด้วยสายตาแบบ APAPI ต้องเป็นค่ามุมที่ติดตั้งของหน่วยที่สองของไฟนำร่องจากขอบทางวิ่งลบสองลิปดา

ส่วนที่ ๑๓

การประสานงานกับหน่วยงานให้บริการข่าวสารการบิน หน่วยงานให้บริการจัดการจราจรทางอากาศ และหน่วยงานอื่น ที่ให้บริการภายในสนามบิน

ข้อ ๙๐ เพื่อประโยชน์ในการทำให้มั่นใจว่า หน่วยงานให้บริการข่าวสารการบินได้รับข้อมูลอย่างครบถ้วน และสามารถให้ข้อมูลก่อนทำการบินที่เป็นปัจจุบัน พร้อมทั้งสามารถตอบสนองความต้องการข้อมูลขณะทำการบิน เจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบินต้องจัดให้มีการประสานงานกับหน่วยงานให้บริการข่าวสารการบิน หน่วยงานให้บริการจัดการจราจรทางอากาศ และหน่วยงานอื่นที่ให้บริการภายในสนามบิน เพื่อให้มีการรายงานข้อมูลต่อหน่วยงานให้บริการข่าวสารการบินทราบ โดยให้เกิดความล่าช้าน้อยที่สุดเกี่ยวกับข้อมูล ดังต่อไปนี้

(๑) ข้อมูลเกี่ยวกับสถานะของการรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะและสภาพของสนามบิน ซึ่งต้องรวมถึงข้อมูล ดังต่อไปนี้

(ก) ชื่อสนามบินและรหัสแสดงตำแหน่งสนามบิน (location indicator) ขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ

(ข) วันที่ได้รับการรับรองและระยะเวลาการมีผลของการรับรอง

(ค) หมายเหตุ (ถ้ามี)

(๒) สถานะด้านการปฏิบัติการของสิ่งอำนวยความสะดวก บริการ และเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศที่เกี่ยวข้อง ซึ่งอยู่ภายในพื้นที่ที่สนามบินรับผิดชอบ

(๓) ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับห้วงอากาศบริเวณสนามบิน (local airspace of an aerodrome)

(๔) ข้อมูลอื่น ๆ ที่พิจารณาแล้วว่าเป็นข้อมูลที่มีนัยสำคัญเชิงปฏิบัติการ

ข้อ ๙๑ ก่อนที่จะทำการเปลี่ยนแปลงใด ๆ ต่อระบบการเดินอากาศ สนามบินต้องคำนึงถึงระยะเวลาที่หน่วยงานให้บริการข่าวสารการบินต้องใช้สำหรับเตรียมการดำเนินการที่เกี่ยวข้องกับการออกประกาศให้บุคคลอื่นทราบต่อไป ดังนั้น เพื่อให้การดำเนินการให้ข้อมูลแก่หน่วยงานให้บริการข่าวสารการบินได้ทันตามกำหนดเวลา สนามบินต้องดำเนินการให้เกิดการประสานงานกันอย่างใกล้ชิดระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้วย

ข้อ ๙๒ เมื่อมีการเปลี่ยนแปลงข้อมูลการบินซึ่งมีผลกระทบต่อแผนภูมิหรือระบบการเดินอากาศโดยใช้คอมพิวเตอร์ สนามบินต้องแจ้งข้อมูลดังกล่าวตามระบบควบคุมเวลาข่าวสารการบิน (Aeronautical Information Regulation and Control: AIRAC)

ข้อ ๙๓ บรรดาหน่วยงานที่ให้บริการภายในสนามบิน ซึ่งรับผิดชอบในการจัดเตรียมข้อมูลดิบในด้านการบินให้แก่หน่วยงานให้บริการข่าวสารการบิน ต้องคำนึงถึงข้อกำหนดด้านความแม่นยำและความสมบูรณ์ของข้อมูลการบินและเป็นไปตามความต้องการของผู้ใช้งานข้อมูลด้านการบินตามข้อ ๒๙

หมวด ๓

ลักษณะทางกายภาพของสนามบิน

ส่วนที่ ๑

ทางวิ่ง

๑. จำนวนและทิศทางของทางวิ่ง

ข้อ ๙๔ เมื่อมีการกำหนดตำแหน่งทางวิ่งแบบบินลงด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน สนามบินต้องคำนึงถึงพื้นที่ที่ต้องการสำหรับรองรับการปฏิบัติการบินลงด้วยเครื่องวัดประกอบการบินและพื้นที่ที่ต้องการสำหรับรองรับวิธีการปฏิบัติในการยกเลิกการบินลง (missed approach) เพื่อให้มั่นใจว่าสิ่งกีดขวางที่อยู่ในพื้นที่ดังกล่าวหรือปัจจัยด้านอื่น ๆ ไม่ทำให้เกิดข้อจำกัดในการปฏิบัติการของเครื่องบินที่จะใช้ทางวิ่งนั้น

ข้อ ๙๕ สนามบินต้องมีจำนวนและทิศทางของทางวิ่งที่ทำให้สนามบินนั้นมีปัจจัยความสามารถใช้งานได้ (usability factor) ไม่น้อยกว่าร้อยละเก้าสิบห้าของจำนวนเครื่องบินที่สนามบินประสงค์จะให้บริการ

ข้อ ๙๖ การวางตำแหน่งและทิศทางของทางวิ่งของสนามบิน ต้องวางในลักษณะที่เส้นทางการบินเข้าและบินออกจากสนามบินของอากาศยานจะก่อให้เกิดการรบกวนพื้นที่อยู่อาศัยและพื้นที่อื่นที่มีความอ่อนไหวต่อเสียงรบกวนบริเวณใกล้เคียงสนามบินน้อยที่สุด ทั้งนี้ เพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาผลกระทบด้านเสียงในอนาคต

ข้อ ๙๗ การเลือกค่าลมขวางสูงสุด (maximum permissible crosswind) เพื่อให้เป็นไปตามข้อ ๙๕ ต้องอยู่บนสมมติฐานที่ว่า การบินลงหรือวิ่งขึ้นของเครื่องบินในสภาวะปกติจะไม่สามารถทำได้ ถ้าองค์ประกอบลมขวาง (crosswind component) มีค่ามากกว่า ดังต่อไปนี้

(๑) ยี่สิบนอต ในกรณีที่เครื่องบินใช้ความยาวทางวิ่งอ้างอิง (reference field length) ตั้งแต่หนึ่งพันห้าร้อยเมตรขึ้นไป แต่ถ้าทางวิ่งมีสภาพที่อาจทำให้ประสิทธิภาพการเบรกต่ำ อันเนื่องมาจากค่าสัมประสิทธิ์ความเสียดทานตามยาว (longitudinal coefficient of friction) ไม่เพียงพอ ความเร็วของลมขวางต้องไม่เกินสิบสามนอต

(๒) สิบสามนอต ในกรณีที่เครื่องบินใช้ความยาวทางวิ่งอ้างอิง (reference field length) ตั้งแต่หนึ่งพันสองร้อยเมตรขึ้นไป แต่ไม่ถึงหนึ่งพันห้าร้อยเมตร

(๓) สิบนอต ในกรณีที่เครื่องบินใช้ความยาวทางวิ่งอ้างอิง (reference field length) น้อยกว่าหนึ่งพันสองร้อยเมตร

องค์ประกอบลมขวางตามวรรคหนึ่ง หมายความว่า องค์ประกอบของลมผิวพื้น (surface wind components) ที่พัดเข้าทางวิ่งเป็นมุมฉากกับเส้นกึ่งกลางทางวิ่ง

ข้อ ๙๘ ข้อมูลที่จะนำมาใช้เพื่อคำนวณหาปัจจัยความสามารถใช้งานได้ของสนามบินจะต้องอ้างอิงมาจากการแจกแจงข้อมูลสถิติของลมเฉลี่ย (mean wind distribution statistics) ที่มีความน่าเชื่อถือและมีระยะเวลาการเก็บสถิติที่นานเพียงพอ โดยทั่วไปต้องไม่น้อยกว่าห้าปี ทั้งนี้ การเก็บข้อมูลสถิติลมให้ทำอย่างน้อยแปดครั้งต่อหนึ่งวัน ในทุก ๆ วัน โดยมีช่วงของระยะเวลาการเก็บข้อมูลที่เท่ากัน

ข้อ ๙๙ จำนวนทางวิ่งที่สนามบินจะจัดให้มีในแต่ละทิศทาง ขึ้นอยู่กับจำนวนการเคลื่อนไหวของอากาศยานที่สนามบินจะรองรับ

๒. ตำแหน่งของหัวทางวิ่ง (Threshold)

ข้อ ๑๐๐ สนามบินต้องจัดให้มีหัวทางวิ่ง ตั้งอยู่ในตำแหน่งปลายสุดของทางวิ่ง เว้นแต่จะมีเหตุจำเป็นอื่นอันเนื่องมาจากการปฏิบัติการที่อาจทำให้ต้องเลือกตำแหน่งอื่นด้วยการเลื่อนตำแหน่งหัวทางวิ่ง

ข้อ ๑๐๑ เมื่อมีเหตุจำเป็นต้องเลื่อนตำแหน่งหัวทางวิ่ง ทั้งในลักษณะถาวรหรือชั่วคราวจากตำแหน่งปกติ สนามบินต้องพิจารณาปัจจัยต่าง ๆ ที่อาจเป็นอุปสรรคต่อตำแหน่งของหัวทางวิ่ง ทั้งนี้ การเลื่อนหัวทางวิ่งอันเนื่องมาจากการปิดให้บริการบางส่วนของทางวิ่ง จะต้องจัดให้มีพื้นที่ที่มีการปรับระดับและปราศจากสิ่งกีดขวาง โดยมีความยาวอย่างน้อยหกสิบเมตร ระหว่างพื้นที่ที่ปิดให้บริการและหัวทางวิ่งที่ถูกเลื่อนไป และต้องจัดให้มีพื้นที่ที่มีความยาวเพียงพอสำหรับการดำเนินการตามข้อกำหนดเกี่ยวกับพื้นที่ปลอดภัยปลายทางวิ่งด้วย

๓. ความยาวจริงของทางวิ่ง

ข้อ ๑๐๒ สนามบินต้องมีทางวิ่งหลัก ซึ่งมีความยาวเพียงพอสำหรับการปฏิบัติการของเครื่องบินที่ทางวิ่งนั้นต้องรองรับ และต้องไม่น้อยกว่าความยาวมากที่สุดที่ได้จากการคำนวณโดยใช้การปรับแก้สำหรับสมรรถนะ และการปฏิบัติการของเครื่องบินภายใต้สภาพแวดล้อมท้องถิ่น

ในการพิจารณาความยาวของทางวิ่งและความต้องการสำหรับการปฏิบัติการบินในทิศทางทั้งสองทิศทางของทางวิ่งต้องคำนึงถึงข้อกำหนดเกี่ยวกับการวิ่งขึ้นและบินลงของเครื่องบินด้วย

ในการคำนวณหาความยาวของทางวิ่งตามวรรคหนึ่ง ให้นำสภาพแวดล้อมท้องถิ่น เช่น ความสูงจากระดับน้ำทะเลปานกลาง อุณหภูมิ ความชื้น ความลาดชันของทางวิ่ง ความจำเป็นด้านการปฏิบัติการ และลักษณะพื้นผิวของทางวิ่งมาใช้ประกอบการพิจารณาด้วย

ข้อ ๑๐๓ กรณีที่สนามบินมีทางวิ่งมากกว่าหนึ่งทางวิ่ง ทางวิ่งรองต้องออกแบบและก่อสร้างเช่นเดียวกับทางวิ่งหลัก โดยให้ใช้การคำนวณหาความยาวของทางวิ่งหลักเป็นเกณฑ์ในการกำหนดความยาวของทางวิ่งรองด้วย เว้นแต่ทางวิ่งรองนั้นจะออกแบบให้ใช้งานเสริมทางวิ่งหลัก เพื่อให้สนามบินมีค่าปัจจัยความสามารถใช้งานได้ไม่น้อยกว่าร้อยละเก้าสิบห้า

ข้อ ๑๐๔ ในกรณีที่ทางวิ่งได้รับการออกแบบให้มีทางหยุดหรือพื้นที่ปลอดภัยขวาง และความยาวจริงของทางวิ่งมีความยาวน้อยกว่าที่กำหนดไว้ในข้อ ๑๐๒ หรือข้อ ๑๐๓ แล้วแต่กรณี ทางวิ่ง ทางหยุด และพื้นที่ปลอดภัยขวางดังกล่าวต้องมีความยาวรวมกันเพียงพอสำหรับการปฏิบัติการของเครื่องบินที่จะใช้ทางวิ่งนั้นสำหรับการวิ่งขึ้นและบินลง ในกรณีนี้พื้นผิวของทางหยุดต้องมีลักษณะทางกายภาพเหมือนกับทางวิ่งนั้นด้วย

ข้อ ๑๐๕ การทำทางหยุดตามข้อ ๑๐๔ จะเป็นการเพิ่มความยาวรวมของพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่ง และจะเลื่อนพื้นที่ปลอดภัยปลายทางวิ่งที่รองรับเครื่องบินวิ่งออกนอกทางวิ่งถัดออกไป

๔. ความกว้างของทางวิ่ง

ข้อ ๑๐๖ ทางวิ่งต้องมีความกว้างไม่น้อยกว่าที่กำหนดไว้ในตารางที่ ๗

ตารางที่ ๗ ความกว้างของทางวิ่ง

รหัสตัวเลข	ระยะห่างระหว่างล้อหลักด้านนอกทั้งสองข้าง (OMGWS)			
	น้อยกว่า ๔.๕ เมตร	๔.๕ เมตรขึ้นไป แต่ไม่ถึง ๖ เมตร	๖ เมตรขึ้นไป แต่ไม่ถึง ๙ เมตร	๙ เมตรขึ้นไป แต่ไม่ถึง ๑๕ เมตร
๑ ^(ก)	๑๘ เมตร	๑๘ เมตร	๒๓ เมตร	-
๒ ^(ก)	๒๓ เมตร	๒๓ เมตร	๓๐ เมตร	-
๓	๓๐ เมตร	๓๐ เมตร	๓๐ เมตร	๔๕ เมตร
๔	-	-	๔๕ เมตร	๔๕ เมตร

รหัสตัวเลข	ระยะห่างระหว่างล้อหลักด้านนอกทั้งสองข้าง (OMGWS)			
	น้อยกว่า ๔.๕ เมตร	๔.๕ เมตรขึ้นไป แต่ไม่ถึง ๖ เมตร	๖ เมตรขึ้นไป แต่ไม่ถึง ๙ เมตร	๙ เมตรขึ้นไป แต่ไม่ถึง ๑๕ เมตร
(ก) ความกว้างของทางวิ่งแบบพริชชันต้องไม่น้อยกว่า ๓๐ เมตร สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๑ หรือ ๒				

๕. ระยะห่างที่น้อยที่สุดระหว่างทางวิ่งขนานกัน

ข้อ ๑๐๗ ในกรณีที่ทางวิ่งขนานกันเป็นทางวิ่งแบบบินลงโดยไม่ใช้เครื่องวัดประกอบการบิน และต้องการใช้ทางวิ่งพร้อมกัน ระยะห่างน้อยที่สุดระหว่างเส้นกึ่งกลางทางวิ่งทั้งสองทางวิ่งต้องไม่น้อยกว่า

(๑) สองร้อยสิบเมตร สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวเลขสูงสุดเป็น ๓ หรือ ๔

(๒) หนึ่งร้อยห้าสิบเมตร สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวเลขสูงสุดเป็น ๒

(๓) หนึ่งร้อยยี่สิบเมตร สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวเลขสูงสุดเป็น ๑

ข้อ ๑๐๘ ในกรณีที่ทางวิ่งขนานกันเป็นทางวิ่งแบบบินลงด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน และมีความต้องการใช้ทางวิ่งพร้อมกัน ระยะห่างน้อยที่สุดระหว่างเส้นกึ่งกลางทางวิ่งทั้งสองทางวิ่งต้องไม่น้อยกว่า

(๑) หนึ่งพันสามสิบห้าเมตร สำหรับการบินเข้าสู่ทางวิ่งขนานแบบอิสระ (independent parallel approach)

(๒) เก้าร้อยสิบห้าเมตร สำหรับการบินเข้าสู่ทางวิ่งขนานแบบไม่อิสระ (dependent parallel approach)

(๓) เจ็ดร้อยหกสิบเมตร สำหรับการบินออกจากทางวิ่งขนานแบบอิสระ (Independent parallel departure)

(๔) เจ็ดร้อยหกสิบเมตร สำหรับการปฏิบัติการวิ่งขึ้นและบินลงพร้อมกันบนทางวิ่งขนาน (segregated parallel operation)

ความในวรรคหนึ่งไม่นำมาใช้บังคับในกรณี ดังต่อไปนี้

(๑) สำหรับการบินเข้าสู่ทางวิ่งขนานแบบอิสระตามวรรคหนึ่ง (๑) อาจต้องให้การผสมผสานกันระหว่างระยะต่ำสุดและเงื่อนไขร่วมอื่น ๆ เพื่อนำมาใช้ในการคำนวณหาระยะห่าง เมื่อพิจารณาแล้วเห็นว่าการผสมผสานกันดังกล่าวจะไม่มีผลกระทบในเชิงลบต่อความปลอดภัยของการปฏิบัติการของอากาศยาน

(๒) สำหรับการปฏิบัติการวิ่งขึ้นและบินลงพร้อมกันบนทางวิ่งขนานตามวรรคหนึ่ง (๔) ระยะห่างน้อยที่สุดระหว่างเส้นกึ่งกลางทางวิ่ง

(ก) อาจลดลงสามสิบเมตร สำหรับแต่ละหนึ่งร้อยห้าสิบเมตรที่มีการเลื่อนหัวทางวิ่งของทางวิ่งที่ใช้บินลงหันเข้าหาอากาศยานที่บินลง จนกระทั่งระยะห่างน้อยที่สุดระหว่างเส้นกึ่งกลางทางวิ่งทั้งสองเท่ากับสามร้อยเมตร

(ข) ต้องเพิ่มขึ้นสามสิบเมตร สำหรับแต่ละหนึ่งร้อยห้าสิบเมตรที่มีการเลื่อนหัวทางวิ่งของทางวิ่งที่ใช้บินลงหันออกจากอากาศยานที่กำลังบินลงบนทางวิ่งนั้น

๖. ความลาดชันของทางวิ่ง

ข้อ ๑๐๙ ทางวิ่งต้องมีความลาดชันตามยาว ซึ่งได้จากการคำนวณโดยการนำค่าความแตกต่างระหว่างค่าสูงสุดและค่าต่ำสุดของระดับเส้นกึ่งกลางทางวิ่งหารด้วยความยาวของทางวิ่ง ซึ่งต้องไม่เกิน

(๑) ร้อยละหนึ่ง สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๓ หรือ ๔

(๒) ร้อยละสอง สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๑ หรือ ๒

ข้อ ๑๑๐ ตลอดความยาวทางวิ่งในสนามบิน ต้องไม่มีส่วนใดบนทางวิ่งที่มีค่าความลาดชันตามยาวเกินค่า ดังต่อไปนี้

(๑) ร้อยละหนึ่งจุดสองห้า สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๔ เว้นแต่ในช่วงหนึ่งในสี่ส่วนแรกและหนึ่งในสี่ส่วนสุดท้ายของความยาวทางวิ่ง ต้องมีค่าความลาดชันตามยาวไม่เกินร้อยละศูนย์จุดแปด

(๒) ร้อยละหนึ่งจุดห้า สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๓ เว้นแต่ในช่วงหนึ่งในสี่ส่วนแรกและหนึ่งในสี่ส่วนสุดท้ายของความยาวทางวิ่งแบบพรีซิชั่น ประเภทที่สอง หรือทางวิ่งแบบพรีซิชั่นประเภทที่สาม ต้องมีค่าความลาดชันตามยาวไม่เกินร้อยละศูนย์จุดแปด

(๓) ร้อยละสอง สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๑ หรือ ๒

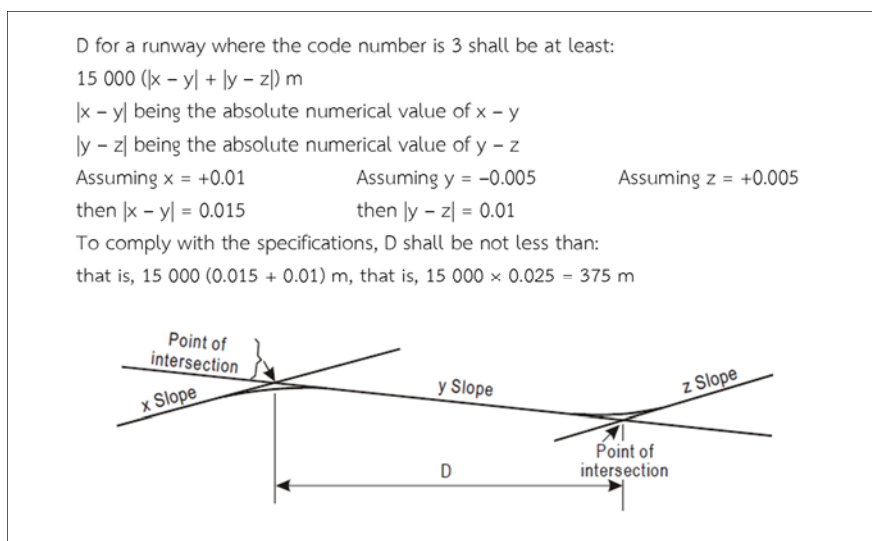
ข้อ ๑๑๑ ในกรณีที่ไม่สามารถหลีกเลี่ยงการเปลี่ยนความลาดชันของทางวิ่งได้ ค่าความลาดชันที่เปลี่ยนแปลงระหว่างความลาดชันที่อยู่ต่อเนื่องกันต้องไม่เกิน

(๑) ร้อยละหนึ่งจุดห้า สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๓ หรือ ๔

(๒) ร้อยละสอง สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๑ หรือ ๒

ข้อ ๑๑๒ การพิจารณาระยะระหว่างความลาดชันที่มีการเปลี่ยนแปลง ให้เป็นไปตามตัวอย่างที่กำหนดไว้ในรูปที่ ๗

รูปที่ ๗ ภาพตัวอย่างการพิจารณาระยะระหว่างความลาดชันที่มีการเปลี่ยนแปลง



ข้อ ๑๑๓ ในการวางแผนผังทางวิ่งซึ่งจะใช้ค่าความลาดชันและการเปลี่ยนแปลงความลาดชันสูงสุดหลายค่าร่วมกันตามที่กำหนดในข้อ ๑๐๙ ถึงข้อ ๑๑๘ สนามบินต้องทำการศึกษาเพื่อให้มั่นใจว่าการเปลี่ยนแปลงความลาดชันซึ่งส่งผลกระทบต่อโพรไฟล์ (profile) ของพื้นผิวทางวิ่งจะไม่นับอุปสรรคต่อการปฏิบัติการของเครื่องบิน

ข้อ ๑๑๔ ช่วงการเปลี่ยนจากความลาดชันหนึ่งไปอีกความลาดชันหนึ่งตามข้อ ๑๑๑ ต้องเชื่อมต่อกันด้วยพื้นผิวส่วนโค้ง โดยการเปลี่ยนความลาดชันต้องไม่เกินอัตรา ดังต่อไปนี้

(๑) ร้อยละศูนย์จุดหนึ่งต่อสามสิบเมตร (รัศมีต่ำสุดของความโค้ง เท่ากับสามหมื่นเมตร) สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๔

(๒) ร้อยละศูนย์จุดสองต่อสามสิบเมตร (รัศมีต่ำสุดของความโค้ง เท่ากับหนึ่งหมื่นห้าพันเมตร) สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๓

(๓) ร้อยละศูนย์จุดสี่ต่อสามสิบเมตร (รัศมีต่ำสุดของความโค้ง เท่ากับเจ็ดพันห้าร้อยเมตร) สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๑ หรือ ๒

ข้อ ๑๑๕ ในกรณีที่ไม่สามารถหลีกเลี่ยงการเปลี่ยนความลาดชันได้ การเปลี่ยนความลาดชันต้องไม่เกิดขวางแนวการมองเห็นจากตำแหน่ง ดังต่อไปนี้

(๑) ตำแหน่งสามเมตรใด ๆ เหนือทางวิ่ง ไปยังทุกตำแหน่งสามเมตรอื่น ๆ เหนือทางวิ่งภายในระยะอย่างน้อยครึ่งหนึ่งของความยาวทางวิ่ง สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวอักษรเป็น C D E หรือ F

(๒) ตำแหน่งสองเมตรใด ๆ เหนือทางวิ่ง ไปยังทุกตำแหน่งสองเมตรอื่น ๆ เหนือทางวิ่งภายในระยะอย่างน้อยครึ่งหนึ่งของความยาวทางวิ่ง สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวอักษรเป็น B

(๓) ตำแหน่งหนึ่งจุดห้าเมตรใด ๆ เหนือทางวิ่งไปยังทุกตำแหน่งหนึ่งจุดห้าเมตรอื่น ๆ เหนือทางวิ่ง ภายในระยะอย่างน้อยครึ่งหนึ่งของความยาวทางวิ่ง สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวอักษรเป็น A

สนามบินต้องพิจารณาถึงแนวการมองเห็นที่ปราศจากสิ่งกีดขวางบนทางวิ่งตามวรรคหนึ่งตลอดตามความยาวทางวิ่ง ในกรณีที่สนามบินมีทางวิ่งเดียวและไม่มีทางข้ามขนานตลอดความยาวของทางวิ่ง

ในกรณีที่สนามบินมีทางวิ่งตัดกัน สนามบินต้องพิจารณาหลักเกณฑ์เพิ่มเติมเกี่ยวกับแนวการมองเห็นบริเวณจุดตัดบนทางวิ่งเพื่อความปลอดภัยในการปฏิบัติการบินด้วย

ข้อ ๑๑๖ ทางวิ่งต้องหลีกเลี่ยงการเปลี่ยนความลาดชันในลักษณะที่เป็นลูกคลื่น (undulation) หรือการเปลี่ยนความลาดชันที่อยู่ติดกันบนทางวิ่ง ทั้งนี้ ให้มีระยะห่างระหว่างจุดตัดของโค้งสองโค้งที่อยู่ติดกันไม่น้อยกว่าค่า ดังต่อไปนี้ แล้วแต่ค่าใดมีค่ามากกว่า

(๑) ผลรวมของค่าสัมบูรณ์ของการเปลี่ยนความลาดชันคูณด้วยค่าที่เหมาะสม ดังต่อไปนี้

(ก) สามหมื่นเมตร สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๔

(ข) หนึ่งหมื่นห้าพันเมตร สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๓

(ค) ห้าพันเมตร สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๑ หรือ ๒ หรือ

(๒) สี่สิบล้านเมตร

แนวทางเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงความลาดชันทางวิ่งตามวรรคหนึ่งให้เป็นไปตามที่กำหนดไว้ในข้อ ๑๑๑ (๑) และ (๒)

ข้อ ๑๑๗ พื้นผิวทางวิ่งต้องมีลักษณะโค้งนูนเพื่อประโยชน์ในการระบายน้ำได้อย่างรวดเร็ว เว้นแต่เมื่อความลาดเอียงผิวแบบทางเดียวซึ่งลาดเอียงจากสูงไปต่ำ อยู่ในทิศทางเดียวกันกับทิศทางของลมพัดเป็นประจำเมื่อเวลาฝนตก ซึ่งจะช่วยให้ระบายน้ำได้อย่างรวดเร็ว โดยความลาดชันตามขวางต้องมีอัตรา ดังต่อไปนี้

(๑) ร้อยละหนึ่งจุดห้า สำหรับทางวิ่งที่รหัสตัวอักษรเป็น C D E หรือ F

(๒) ร้อยละสอง สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวอักษรเป็น A หรือ B

ความลาดชันตามขวางตามวรรคหนึ่งไม่ว่ากรณีใด ๆ ต้องไม่เกินร้อยละหนึ่งจุดห้าหรือร้อยละสองแล้วแต่กรณี และต้องไม่ต่ำกว่าร้อยละหนึ่ง เว้นแต่บริเวณจุดตัดของทางวิ่งหรือทางขับที่อาจจำเป็นต้องมีความลาดชันที่ราบกว่า ทั้งนี้ สำหรับพื้นผิวโค้งนูน ความลาดชันตามขวางแต่ละด้านของเส้นกึ่งกลางทางวิ่งต้องสมมาตรกัน

ข้อ ๑๑๘ ทางวิ่งต้องมีความลาดชันตามขวางเท่ากันตลอดความยาวของทางวิ่ง เว้นแต่ในบริเวณจุดตัดกับทางวิ่งอื่นหรือทางขับ ซึ่งอาจมีช่วงการเปลี่ยนความลาดชัน โดยให้คำนึงถึงความลาดชันที่เพียงพอสำหรับการระบายน้ำด้วย

๗. ความแข็งแรงของทางวิ่ง

ข้อ ๑๑๙ ทางวิ่งต้องมีความแข็งแรงเพียงพอที่จะสามารถรองรับปริมาณการจราจรของเครื่องบินที่จะใช้ทางวิ่งนั้น ๆ ได้

๘. พื้นผิวของทางวิ่ง

ข้อ ๑๒๐ สนามบินต้องก่อสร้างทางวิ่งให้มีพื้นผิวเรียบโดยปราศจากความไม่สม่ำเสมอที่อาจมีผลต่อการสูญเสียความเสียดทาน หรือก่อให้เกิดผลกระทบในเชิงลบต่อการวิ่งขึ้นหรือบินลงของเครื่องบิน

ข้อ ๑๒๑ ในกรณีที่ทางวิ่งมีผิวพื้นจราจร ผิวของทางวิ่งต้องก่อสร้างหรือเสริมพื้นผิวใหม่ให้มีค่าความเสียดทานของพื้นผิวเพียงพอในกรณีที่ทางวิ่งอยู่ในสภาพเปียก

ข้อ ๑๒๒ เมื่อมีการก่อสร้างทางวิ่งหรือเสริมพื้นผิวของทางวิ่งใหม่ สนามบินต้องตรวจวัดคุณลักษณะความเสียดทานของพื้นผิวทางวิ่งที่มีผิวพื้นจราจร เพื่อพิจารณาว่าคุณลักษณะความเสียดทานของพื้นผิวนั้นเป็นไปตามค่าความเสียดทานที่ออกแบบไว้หรือไม่

ข้อ ๑๒๓ การตรวจวัดคุณลักษณะความเสียดทานของพื้นผิวทางวิ่งเมื่อมีการก่อสร้างหรือเสริมพื้นผิวใหม่ตามข้อ ๑๒๒ ต้องใช้อุปกรณ์ตรวจวัดความเสียดทานต่อเนื่องแบบเซลฟ์-เวทติ้ง (self-wetting) เพื่อให้มั่นใจได้ว่าคุณลักษณะความเสียดทานของพื้นผิวเป็นไปตามค่าความเสียดทานที่ออกแบบไว้

รายละเอียดเกี่ยวกับคุณลักษณะความเสียดทานของพื้นผิวให้เป็นไปตามที่กำหนดในข้อ ๑๐๗๐ และตารางที่ ๖

ข้อ ๑๒๔ ความลึกโดยเฉลี่ยขององค์ประกอบพื้นผิวทางวิ่งใหม่ต้องไม่น้อยกว่าหนึ่งมิลลิเมตร

ข้อ ๑๒๕ ในกรณีพื้นผิวที่มีการเจาะร่อง (groove) หรือทำรอยบาก (score) ร่องหรือรอยบากนั้นต้องตั้งฉากกับเส้นกึ่งกลางทางวิ่ง หรือขนานกับแนวรอยต่อตามขวางที่ไม่ได้ตั้งฉากกับเส้นกึ่งกลางทางวิ่ง แล้วแต่กรณี

ส่วนที่ ๒

ไหล่ทางวิ่ง (Runway Shoulders)

๑. บททั่วไป

ข้อ ๑๒๖ สนามบินที่มีทางวิ่งที่มีรหัสตัวอักษรเป็น D E หรือ F ต้องจัดให้มีไหล่ทางวิ่ง

๒. ความกว้างของไหล่ทางวิ่ง

ข้อ ๑๒๗ ไหล่ทางวิ่งสำหรับเครื่องบินที่มีระยะห่างระหว่างล้อหลักด้านนอกทั้งสองข้าง (Outer Main Gear Wheel Span: OMGWS) ตั้งแต่เก้าเมตรขึ้นไป แต่ไม่ถึงสิบห้าเมตร ต้องขยายต่อเนื่องจากขอบของทางวิ่งแต่ละด้านในลักษณะสมมาตรกันตามแนวเส้นกึ่งกลางทางวิ่ง เพื่อให้ทางวิ่งและไหล่ทางวิ่งดังกล่าวมีความกว้างรวมกันแล้วไม่น้อยกว่าระยะ ดังต่อไปนี้

(๑) หกสิบเมตร สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวอักษรเป็น D หรือ E

(๒) หกสิบเมตร สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวอักษรเป็น F ที่รองรับเครื่องบินที่มีสอง หรือสามเครื่องยนต์

(๓) เจ็ดสิบห้าเมตร สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวอักษรเป็น F ที่รองรับเครื่องบินที่มีสี่เครื่องยนต์ขึ้นไป

๓. ความลาดชันของไหล่ทางวิ่ง

ข้อ ๑๒๘ พื้นผิวของไหล่ทางวิ่งบริเวณที่อยู่ชิดติดกับทางวิ่งต้องราบเรียบเป็นระนาบเดียวกันกับพื้นผิวของทางวิ่ง โดยต้องมีความลาดชันตามขวางไม่เกินร้อยละสองจุดห้า

๔. ความแข็งแรงของไหล่ทางวิ่ง

ข้อ ๑๒๙ ส่วนของพื้นที่ไหล่ทางวิ่งนับจากขอบทางวิ่งจนถึงระยะสามสิบเมตรจากเส้นกึ่งกลางทางวิ่ง ต้องก่อสร้างให้มีความแข็งแรงเพียงพอที่จะสามารถรองรับกรณีที่เครื่องบินวิ่งออกนอกทางวิ่ง โดยไม่ทำให้เกิดความเสียหายต่อโครงสร้างของเครื่องบิน และสามารถรองรับยานพาหนะภาคพื้นที่จะปฏิบัติงานบนไหล่ทางวิ่งนั้นได้

๕. พื้นผิวของไหล่ทางวิ่ง

ข้อ ๑๓๐ พื้นผิวของไหล่ทางวิ่งต้องก่อสร้างให้สามารถต้านทานการหลุดร่อน (erosion) และกรณีที่เครื่องยนต์ของเครื่องบินดูด (ingestion) วัสดุที่อยู่บนพื้นผิว

ข้อ ๑๓๑ ในกรณีที่ไหล่ทางวิ่งมีไว้สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวอักษรเป็น F ไหล่ทางวิ่งต้องมีการปูผิวพื้นจราจร โดยทางวิ่งและไหล่ทางวิ่งดังกล่าวต้องมีความกว้างรวมกันแล้วไม่น้อยกว่าหกสิบเมตร

ส่วนที่ ๓

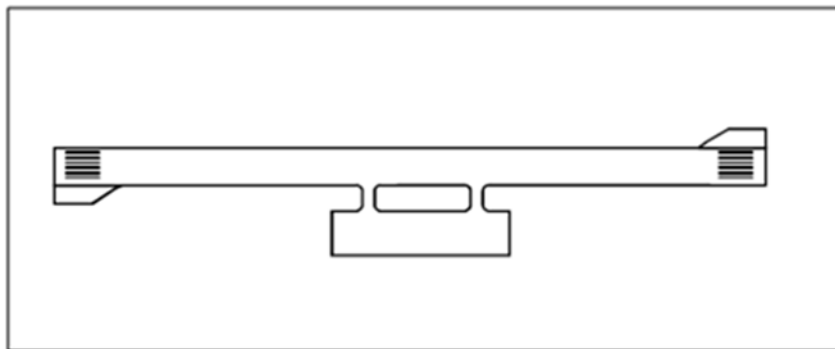
ลานกลับลำ (Runway Turn Pads)

๑. บททั่วไป

ข้อ ๑๓๒ ในกรณีที่บริเวณปลายทางวิ่งไม่มีทางขับ หรือไม่มีทางขับเพื่อให้เครื่องบินกลับลำ และเป็นทางวิ่งที่มีรหัสตัวอักษรเป็น D E หรือ F สนามบินต้องจัดให้มีลานกลับลำ เพื่อให้เครื่องบินสามารถกลับลำได้หนึ่งร้อยแปดสิบองศา ตามรูปที่ ๘

สนามบินที่มีทางวิ่งที่มีรหัสตัวอักษรเป็น A B และ C ที่ก่อสร้างขึ้นภายหลังข้อกำหนดนี้ มีผลใช้บังคับต้องจัดให้มีลานกลับลำตามวรรคหนึ่งด้วย เว้นแต่ทางวิ่งดังกล่าวมีระยะห่างระหว่างล้อเครื่องบินกับขอบของทางวิ่งไม่น้อยกว่าค่าที่กำหนดไว้ในตารางที่ ๘

รูปที่ ๘ แผนผังลานกลับลำโดยทั่วไป



ข้อ ๑๓๓ ลานกลับลำตามข้อ ๑๓๒ อาจตั้งอยู่ที่ระยะต่าง ๆ ตลอดความยาวทางวิ่งก็ได้ หากต้องการลดระยะทางการขับเคลื่อนของเครื่องบินที่ไม่ได้ใช้ความยาวทางวิ่งทั้งหมดในการวิ่งขึ้นและบินลง

สนามบินอาจกำหนดให้ลานกลับลำอยู่ในตำแหน่งทางด้านซ้ายของทางวิ่ง เพื่ออำนวยความสะดวกในการเริ่มต้นการเลี้ยวของเครื่องบิน เนื่องจากโดยปกติแล้วที่นั่งตำแหน่งซ้ายเป็นที่นั่งของนักบินผู้ควบคุมอากาศยาน (pilot-in-command)

ข้อ ๑๓๔ ลานกลับลำต้องมีผิวพื้นจราจรต่อเนื่องกับผิวพื้นจราจรของทางวิ่งที่ตำแหน่งบริเวณปลายทางวิ่งทั้งสองด้าน และที่ระยะต่าง ๆ ตลอดความยาวทางวิ่ง หากจัดให้มี

ข้อ ๑๓๕ มุมของการตัดกันระหว่างลานกลับลำกับทางวิ่งต้องไม่เกินสามสิบองศา

ข้อ ๑๓๖ มุมเลี้ยวล้อหน้าของเครื่องบิน (nose wheel steering angle) ซึ่งจะใช้ในการออกแบบลานกลับลำต้องไม่เกินสี่สิบห้าองศา

ข้อ ๑๓๗ การออกแบบลานกลับลำต้องมีระยะห่างระหว่างล้อเครื่องบินกับขอบของลานกลับลำไม่น้อยกว่าระยะในตารางที่ ๘ ทั้งนี้ ระยะของล้อเครื่องบินให้พิจารณาจากระยะที่ห้องนักบินของเครื่องบินที่ใช้ลานกลับลำนั้นอยู่เหนือเครื่องหมายลานกลับลำ

ตารางที่ ๘ ระยะห่างระหว่างล้อเครื่องบินกับขอบของลานกลับลำ

	ระยะห่างระหว่างล้อหลักด้านนอกทั้งสองข้าง (OMGWS)			
	น้อยกว่า ๔.๕ เมตร	๔.๕ เมตรขึ้นไป แต่ไม่ถึง ๖ เมตร	๖ เมตรขึ้นไป แต่ไม่ถึง ๙ เมตร	๙ เมตรขึ้นไป แต่ไม่ถึง ๑๕ เมตร
ระยะห่าง	๑.๕ เมตร	๒.๒๕ เมตร	๓ เมตร ^(ก) หรือ ๔ เมตร ^(ข)	๔ เมตร
(ก) หากลานกลับลำใช้สำหรับเครื่องบินที่มีฐานล้อ (wheel base) น้อยกว่า ๑๘ เมตร				
(ข) หากลานกลับลำใช้สำหรับเครื่องบินที่มีฐานล้อ (wheel base) เท่ากับหรือมากกว่า ๑๘ เมตร				
หมายเหตุ ฐานล้อ หมายถึง ระยะห่างระหว่างล้อหน้า (nose gear) และศูนย์กลางเรขาคณิตของล้อหลัก (main gear)				

๒. ความลาดชันของลานกลับลำ

ข้อ ๑๓๘ ลานกลับลำต้องมีความลาดชันตามยาวและความลาดชันตามขวางเพียงพอที่จะป้องกันมิให้เกิดการสะสมของน้ำบนพื้นผิว และทำให้เกิดการระบายน้ำบนพื้นผิวได้อย่างรวดเร็ว ทั้งนี้ ลานกลับลำต้องมีความลาดชันเท่ากับผิวพื้นจราจรของทางวิ่งที่เชื่อมกับลานกลับลำนั้น

๓. ความแข็งแรงของลานกลับลำ

ข้อ ๑๓๙ ลานกลับลำต้องมีความแข็งแรงอย่างน้อยที่สุดเท่ากับทางวิ่งที่เชื่อมกับลานกลับลำ ทั้งนี้ ให้สนามบินพิจารณาด้วยว่าลานกลับลำต้องรองรับการจราจรที่มีการเคลื่อนตัวเข้าจากการเลี้ยวที่มีแรงกระทำต่อพื้นมาก (hard turns) และทำให้เกิดความเค้นต่อผิวพื้นจราจรมากกว่า (higher stresses on the pavement)

นอกจากความแข็งแรงตามวรรคหนึ่งแล้ว กรณีลานกลับลำที่มีผิวพื้นจราจรแบบยึดหยุ่นพื้นผิวต้องสามารถทนทานต่อแรงเฉือนตามแนวนอน (horizontal shear force) ที่กระทำโดยล้อหลักของเครื่องบินในระหว่างการเลี้ยวด้วย

๔. พื้นผิวของลานกลับลำ

ข้อ ๑๔๐ พื้นผิวของลานกลับลำต้องปราศจากความไม่สม่ำเสมอของพื้นผิวที่อาจก่อให้เกิดความเสียหายแก่เครื่องบินที่ใช้ลานกลับลำนั้นได้

ข้อ ๑๔๑ พื้นผิวของลานกลับลำต้องก่อสร้างหรือเสริมพื้นผิวใหม่ให้มีค่าความเสียดทานของพื้นผิวเท่ากับค่าความเสียดทานของทางวิ่งที่เชื่อมต่อกันเป็นอย่างน้อย

๕. ไหล่ลานกลับลำ

ข้อ ๑๔๒ สนามบินต้องจัดให้มีไหล่ลานกลับลำ โดยให้มีความกว้างเพียงพอที่จะป้องกันการหลุดร่อนของพื้นผิวซึ่งเกิดจากกระแสไอพ่นจากเครื่องยนต์เจ็ทของเครื่องบินที่จะใช้ลานกลับลำนั้น และป้องกันวัตถุแปลกปลอมใด ๆ ที่อาจเป็นอันตรายต่อเครื่องยนต์ของเครื่องบิน

ไหล่ลานกลับลำตามวรรคหนึ่งต้องมีความกว้างอย่างน้อยที่สุดครอบคลุมถึงเครื่องยนต์ด้านนอกของเครื่องบินที่จะใช้ลานกลับลำนั้น และอาจมีความกว้างมากกว่าไหล่ทางวิ่งที่เกี่ยวข้องก็ได้

ข้อ ๑๔๓ ไหล่ลานกลับลำต้องมีความแข็งแรงเพียงพอที่จะรองรับการเคลื่อนที่ผ่านเป็นครั้งคราวของเครื่องบินที่จะใช้ลานกลับลำดังกล่าว โดยไม่ทำให้เกิดความเสียหายต่อโครงสร้างของเครื่องบิน และสามารถรองรับยานพาหนะภาคพื้นที่จะปฏิบัติงานบนไหล่ลานกลับลำนั้นได้

ส่วนที่ ๔

พื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่ง (Runway Strips)

๑. บททั่วไป

ข้อ ๑๔๔ ทางวิ่งและทางหยุดใด ๆ ที่เชื่อมต่อกับทางวิ่งต้องล้อมรอบด้วยพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่ง

๒. ขนาดของพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่ง

ข้อ ๑๔๕ พื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่งต้องขยายต่อออกไปจากหัวทางวิ่งและยาวเลยปลายทางวิ่งหรือทางหยุดไม่น้อยกว่าระยะทาง ดังต่อไปนี้

(๑) หกสิบเมตร สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๒ ๓ หรือ ๔

(๒) หกสิบเมตร สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๑ และเป็นทางวิ่งแบบบินลงด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน

(๓) สามสิบเมตร สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๑ และเป็นทางวิ่งแบบบินลงโดยไม่ใช้เครื่องวัดประกอบการบิน

ข้อ ๑๔๖ พื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่งของทางวิ่งแบบพรีซิชั่นและทางวิ่งแบบนอนพรีซิชั่นต้องขยายไปทางด้านข้างแต่ละด้านของเส้นกึ่งกลางทางวิ่งและแนวเส้นกึ่งกลางทางวิ่งที่ต่อขยายออกไปตลอดความยาวของพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่งนั้นเป็นระยะทางอย่างน้อย ดังต่อไปนี้

(๑) หนึ่งร้อยสี่สิบเมตร สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๓ หรือ ๔

(๒) เจ็ดสิบเมตร สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๑ หรือ ๒

ข้อ ๑๔๗ พื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่งของทางวิ่งแบบบินลงโดยไม่ใช้เครื่องวัดประกอบการบินต้องขยายไปทางด้านข้างแต่ละด้านของเส้นกึ่งกลางทางวิ่งและแนวเส้นกึ่งกลางทางวิ่งที่ต่อขยายออกไปตลอดความยาวของพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่งนั้นเป็นระยะทางอย่างน้อย ดังต่อไปนี้

(๑) เจ็ดสิบห้าเมตร สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๓ หรือ ๔

(๒) สี่สิบเมตร สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๒

(๓) สามสิบเมตร สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๑

๓. วัตถุในพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่ง

ข้อ ๑๔๘ วัตถุใด ๆ ที่อยู่ในพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่ง ให้ถือว่าเป็นสิ่งกีดขวาง และสนามบินต้องเคลื่อนย้ายวัตถุนั้นออกจากพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่ง ให้ไกลที่สุดเท่าที่จะทำได้

ข้อ ๑๔๙ เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดความเสียหายต่อเครื่องบินกรณีที่วิ่งออกนอกทางวิ่ง สนามบินต้องคำนึงถึงตำแหน่งและการออกแบบระบบระบายน้ำของพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่ง ซึ่งอาจจำเป็นต้องมีการออกแบบฝापิดระบบระบายน้ำที่เหมาะสมด้วย

ในพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่งที่มีรางระบายน้ำแบบเปิดหรือแบบมีฝापิด สนามบินต้องแน่ใจว่าโครงสร้างของรางระบายน้ำดังกล่าวจะไม่ยื่นเหนือพื้นดินโดยรอบเพื่อไม่ให้เป็นสิ่งกีดขวาง

ข้อ ๑๕๐ นอกจากต้องดำเนินการตามข้อ ๑๔๙ สนามบินต้องคำนึงถึงการออกแบบและบำรุงรักษารางระบายน้ำแบบเปิด เพื่อป้องกันการการตึงตัวของสัตว์ต่าง ๆ โดยเฉพาะสัตว์จำพวกนกที่อาจเข้ามาอยู่ในบริเวณพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่ง หากมีความจำเป็น สนามบินอาจใช้ตาข่ายในการปิดรางระบายน้ำหรือขึงเส้นลวดโดยเว้นระยะห่างที่เหมาะสม

ข้อ ๑๕๑ นอกเหนือไปจากเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ประเภททัศนวิสัยหรือวัตถุที่จำเป็นต้องตั้งอยู่บนพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่งเพื่อวัตถุประสงค์การใช้งานด้านความปลอดภัยในการปฏิบัติการของอากาศยาน ซึ่งต้องได้รับการเห็นชอบจากผู้อำนวยการและเป็นไปตามข้อกำหนดเกี่ยวกับวัสดุแตกหักง่าย การทำเครื่องหมายและการติดตั้งไฟตามที่ระบุไว้ในหมวด ๕ สิ่งอำนวยความสะดวก สิ่งติดตั้งและอุปกรณ์ ต้องไม่มีวัตถุติดตรึงใด ๆ ตั้งอยู่ในพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่งของทางวิ่งแบบพริชชันภายในขอบล่างของพื้นผิวลาดเอียงขึ้นใน

ภายในพื้นที่ตามวรรคหนึ่ง ต้องไม่มีวัตถุเคลื่อนที่ใด ๆ อยู่ในพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่งในระหว่างที่มีการใช้งานทางวิ่งในการบินลงและวิ่งขึ้นของอากาศยาน

รายละเอียดเกี่ยวกับตำแหน่งของอุปกรณ์และสิ่งติดตั้งที่จำเป็นต้องอยู่บนพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่ง ให้เป็นไปตามที่ระบุไว้ในหมวด ๖ บริการของสนามบิน ส่วนที่ ๙ ตำแหน่งของอุปกรณ์และสิ่งติดตั้งบนพื้นที่ปฏิบัติงาน

๔. การปรับระดับพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่ง

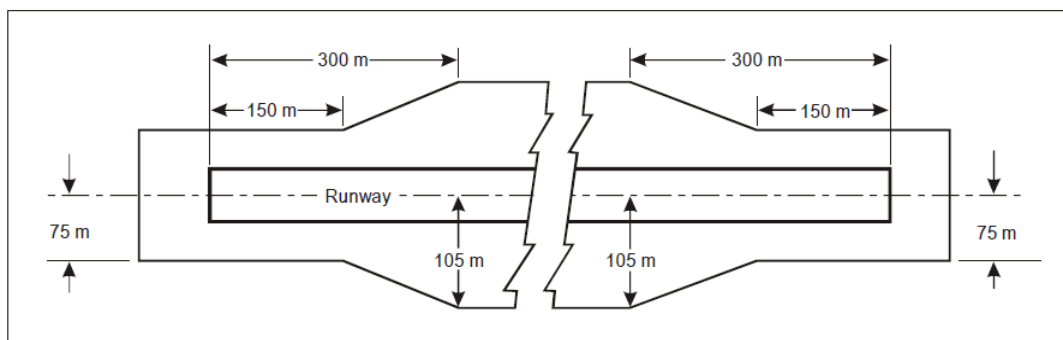
ข้อ ๑๕๒ เพื่อประโยชน์ในการรองรับเครื่องบินที่จะใช้ทางวิ่ง ในกรณีที่เครื่องบินวิ่งออกนอกทางวิ่ง สนามบินต้องปรับระดับส่วนของพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่งของทางวิ่งแบบบินลงด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน อย่างน้อยภายในระยะจากเส้นกึ่งกลางทางวิ่งและแนวเส้นกึ่งกลางทางวิ่งที่ขยายออกไปดังต่อไปนี้

(๑) หนึ่งร้อยห้าเมตร สำหรับทางวิ่งแบบพริชชันที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๓ หรือ ๔ ตามรูปที่ ๙

(๒) เจ็ดสิบห้าเมตร สำหรับทางวิ่งแบบนอนพริชชันที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๓ หรือ ๔

(๓) สี่สิบเมตร สำหรับทางวิ่งแบบพรีซิชั่นและทางวิ่งแบบนอนพรีซิชั่นที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๑ หรือ ๒

รูปที่ ๙ ส่วนที่ปรับระดับของพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่งสำหรับทางวิ่งแบบพรีซิชั่นที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๓ หรือ ๔



ข้อ ๑๕๓ เพื่อประโยชน์ในการรองรับเครื่องบินที่จะใช้ทางวิ่ง ในกรณีที่เครื่องบินวิ่งออกนอกทางวิ่ง สนามบินต้องปรับระดับส่วนของพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่งของทางวิ่งแบบบินลงโดยไม่ใช้เครื่องวัดประกอบการบิน อย่างน้อยภายในระยะจากเส้นกึ่งกลางทางวิ่งและแนวเส้นกึ่งกลางทางวิ่งที่ขยายออกไป ดังต่อไปนี้

(๑) เจ็ดสิบห้าเมตร สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๓ หรือ ๔

(๒) สี่สิบเมตร สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๒

(๓) สามสิบเมตร สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๑

ข้อ ๑๕๔ พื้นผิวของพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่งในบริเวณที่อยู่ชิดติดกับทางวิ่ง ไหล่ทางวิ่ง หรือทางหยุดต้องปรับให้ราบเรียบเป็นระนาบเดียวกันกับพื้นผิวของทางวิ่ง ไหล่ทางวิ่ง หรือทางหยุดแล้วแต่กรณี

ข้อ ๑๕๕ เพื่อประโยชน์ในการป้องกันเครื่องบินที่กำลังบินลงจากอันตรายที่เกิดขึ้นจากขอบที่ไม่มีผิวจราจร (exposed edge) จากการหลุดร่อนของพื้นผิว สนามบินต้องออกแบบส่วนของพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่งในบริเวณพื้นที่ก่อนถึงหัวทางวิ่งให้สามารถต้านทานการหลุดร่อนของพื้นผิวเป็นระยะทางอย่างน้อยสามสิบเมตร

พื้นที่ตามวรรคหนึ่งให้ถือเป็นพื้นที่รองรับกระแสบลูม (blast pad) ซึ่งมีไว้สำหรับลดผลกระทบจากกระแสบลูมจากเครื่องยนต์เจ็ทของเครื่องบิน

ข้อ ๑๕๖ หากบริเวณพื้นที่ในข้อ ๑๕๕ มีการปูผิวพื้นจราจร ผิวพื้นจราจรนั้นต้องสามารถรองรับการเคลื่อนผ่านเป็นครั้งคราวของเครื่องบินวิกฤต (critical aeroplane) ที่ใช้ในการออกแบบพื้นผิวทางวิ่งนั้น

๕. ความลาดชันของพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่ง

ข้อ ๑๕๗ พื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่งส่วนที่ต้องมีการปรับระดับ ต้องมีความลาดชันตามยาวไม่เกินอัตรา ดังต่อไปนี้

- (๑) ร้อยละหนึ่งจุดห้า สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๔
- (๒) ร้อยละหนึ่งจุดเจ็ดห้า สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๓
- (๓) ร้อยละสอง สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๑ หรือ ๒

ข้อ ๑๕๘ การเปลี่ยนความลาดชันตามยาวของพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่งส่วนที่ต้องมีการปรับระดับต้องกระทำทีละน้อยที่สุดเท่าที่จะทำได้ (gradual changed) และต้องหลีกเลี่ยงการเปลี่ยนความลาดชันอย่างฉับพลันหรือการเปลี่ยนความลาดชันในทางตรงกันข้ามอย่างกะทันหัน

ข้อ ๑๕๙ ความลาดชันตามขวางของพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่งส่วนที่ต้องมีการปรับระดับ ต้องมีความลาดชันเพียงพอที่จะป้องกันมิให้เกิดการสะสมของน้ำบนพื้นผิว โดยต้องมีความลาดชันไม่เกินอัตรา ดังต่อไปนี้

- (๑) ร้อยละสองจุดห้า สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๓ หรือ ๔
- (๒) ร้อยละสาม สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๑ หรือ ๒

ความในวรรคหนึ่งไม่นำมาใช้บังคับกับกรณีความลาดชันบริเวณพื้นที่ภายในระยะสามเมตรแรก ที่ออกจากขอบของทางวิ่ง ไหล่ทางวิ่ง หรือทางหยุดซึ่งอาจมีความลาดชันลง (negative slope) ในทิศทางออกจากขอบทางวิ่ง ไหล่ทางวิ่ง หรือทางหยุด แล้วแต่กรณี ได้มากถึงร้อยละห้า เพื่อให้สามารถระบายน้ำได้

ข้อ ๑๖๐ ความลาดชันตามขวางของพื้นที่ใด ๆ ในพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่งส่วนที่เลยจากพื้นที่ที่ต้องมีการปรับระดับ ต้องมีความลาดชันขึ้นไม่เกินร้อยละห้า เมื่อวัดในทิศทางออกจากทางวิ่ง

ข้อ ๑๖๑ หากมีความจำเป็นต้องมีการระบายน้ำที่เหมาะสม สนามบินอาจจัดให้มีรางระบายน้ำแบบเปิดโล่งบริเวณพื้นที่ที่ไม่ต้องปรับระดับที่อยู่ในพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่งได้ แต่ต้องวางตำแหน่งของรางระบายน้ำให้อยู่ห่างจากทางวิ่งให้มากที่สุดเท่าที่จะทำได้

วิธีปฏิบัติของการดับเพลิงและกู้ภัยของสนามบินต้องคำนึงถึงตำแหน่งของรางระบายน้ำแบบเปิดโล่งบริเวณพื้นที่ที่ไม่ต้องปรับระดับที่อยู่ในพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่งตามวรรคหนึ่ง เพื่อให้มั่นใจว่าการเข้าถึงพื้นที่เป็นไปตามกระบวนการดับเพลิงและกู้ภัยของสนามบิน

๖. ความแข็งแรงของพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่ง

ข้อ ๑๖๒ สนามบินต้องก่อสร้างส่วนของพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่งสำหรับทางวิ่งแบบบินลงด้วยเครื่องวัดประกอบการบินให้มีคุณสมบัติช่วยบรรเทาอันตรายที่เกิดขึ้นจากความแตกต่างของความสามารถในการรองรับน้ำหนักเครื่องบินที่จะใช้ทางวิ่งนั้น ในกรณีที่เครื่องบินวิ่งออกนอกทางวิ่ง

โดยให้มีระยะจากเส้นกึ่งกลางทางวิ่งและแนวเส้นกึ่งกลางทางวิ่งที่ต่อขยายออกไป อย่างน้อยภายในระยะตามข้อ ๑๕๒

ข้อ ๑๖๓ สนามบินต้องก่อสร้างส่วนของพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่งสำหรับทางวิ่งแบบบินลง โดยไม่ใช่เครื่องวัดประกอบการบินให้มีคุณสมบัติช่วยบรรเทาอันตรายที่เกิดขึ้นจากความแตกต่างของความสามารถในการรองรับน้ำหนักเครื่องบินที่จะใช้ทางวิ่งนั้น ในกรณีที่เครื่องบินวิ่งออกนอกทางวิ่ง โดยให้มีระยะทางจากเส้นกึ่งกลางทางวิ่งและแนวเส้นกึ่งกลางทางวิ่งที่ต่อขยายออกไป อย่างน้อยภายในระยะตามข้อ ๑๕๓

ส่วนที่ ๕

พื้นที่ปลอดภัยปลายทางวิ่ง (Runway End Safety Areas)

๑. บททั่วไป

ข้อ ๑๖๔ สนามบินต้องจัดให้มีพื้นที่ปลอดภัยปลายทางวิ่งในบริเวณจุดสิ้นสุดของพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่งแต่ละด้าน

๒. ขนาดของพื้นที่ปลอดภัยปลายทางวิ่ง

ข้อ ๑๖๕ พื้นที่ปลอดภัยปลายทางวิ่งต้องต่อขยายจากบริเวณจุดสิ้นสุดพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่งออกไปเป็นระยะอย่างน้อย ดังต่อไปนี้

(๑) สองร้อยสี่สิบเมตร สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๓ หรือ ๔ ตามรูปที่ ๑๐

(๒) หนึ่งร้อยยี่สิบเมตร สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๑ หรือ ๒ และเป็นทางวิ่งแบบบินลงด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน

(๓) สามสิบเมตร สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๑ หรือ ๒ และเป็นทางวิ่งแบบบินลงโดยไม่ใช่เครื่องวัดประกอบการบิน

หากไม่สามารถจัดให้มีพื้นที่ปลอดภัยปลายทางวิ่งตามวรรคหนึ่ง (๑) หรือ (๒) ได้ สนามบินต้องติดตั้งระบบช่วยชะลอความเร็วและหยุดเครื่องบินที่วิ่งเลยออกนอกทางวิ่ง (arresting system) ซึ่งต้องได้รับความเห็นชอบจากผู้อำนวยการก่อนการติดตั้ง ในการติดตั้งระบบดังกล่าว สนามบินต้องคำนึงถึงข้อกำหนดเกี่ยวกับการใช้งานพื้นที่ปลอดภัยปลายทางวิ่งโดยเครื่องบินที่ลงก่อนถึงทางวิ่ง (undershooting) หรือวิ่งออกนอกทางวิ่ง (overrunning) ด้วย ทั้งนี้ พื้นที่ปลอดภัยปลายทางวิ่งที่มีการติดตั้งระบบช่วยชะลอความเร็วและหยุดเครื่องบินที่วิ่งเลยออกนอกทางวิ่ง (arresting system) เพื่อให้ได้ระยะพื้นที่ปลอดภัยปลายทางวิ่งเทียบเท่าระยะที่กำหนดไว้ตามวรรคหนึ่ง ต้องมีความยาวไม่น้อยกว่าระยะ ดังต่อไปนี้

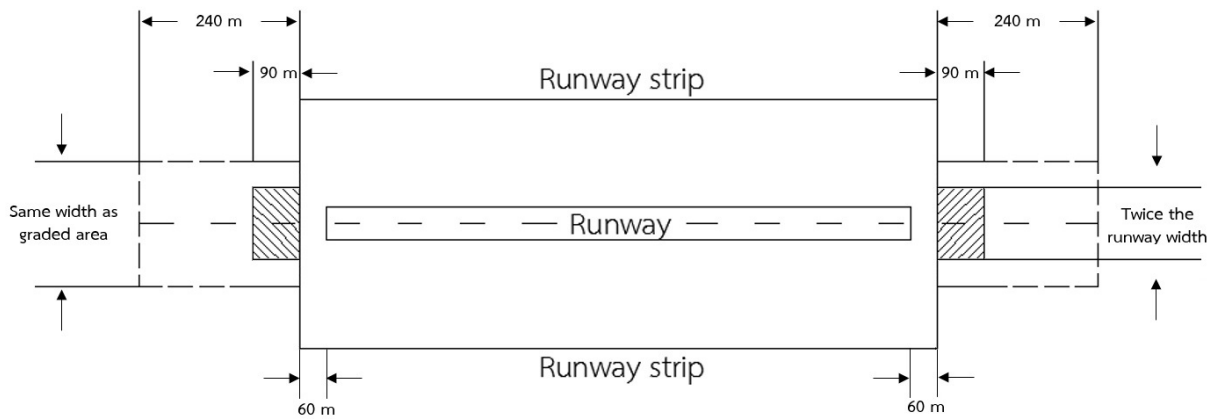
(๑) เก้าสิบเมตร สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๓ หรือ ๔

(๒) เก้าสิบเมตร สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๑ หรือ ๒ และเป็นทางวิ่งแบบบินลงด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน

ข้อ ๑๖๖ พื้นที่ปลอดภัยปลายทางวิ่งต้องมีความกว้างเท่ากับพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่งในส่วน of พื้นที่ที่มีการปรับระดับ

สนามบินที่ก่อสร้างก่อนที่ข้อกำหนดนี้มีผลใช้บังคับต้องจัดให้มีพื้นที่ปลอดภัยปลายทางวิ่ง อย่างน้อยสองเท่าของความกว้างของทางวิ่ง โดยหากสามารถทำได้ พื้นที่ปลอดภัยปลายทางวิ่งควรมีขนาด เท่ากับพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่งในส่วนที่มีการปรับระดับ ตามรูปที่ ๑๐

รูปที่ ๑๐ พื้นที่ปลอดภัยปลายทางวิ่งสำหรับทางวิ่งแบบพริชชันที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๓ หรือ ๔



๓. วัตถุในพื้นที่ปลอดภัยปลายทางวิ่ง

ข้อ ๑๖๗ วัตถุใด ๆ ที่อยู่ในพื้นที่ปลอดภัยปลายทางวิ่ง ให้ถือว่าเป็นสิ่งกีดขวาง และ สนามบินต้องเคลื่อนย้ายวัตถุนั้นออกจากพื้นที่ปลอดภัยปลายทางวิ่ง ให้ไกลที่สุดเท่าที่จะทำได้

รายละเอียดเกี่ยวกับตำแหน่งของอุปกรณ์และสิ่งติดตั้งที่จำเป็นต้องอยู่บนพื้นที่ปลอดภัยปลายทางวิ่ง ให้เป็นไปตามที่ระบุไว้ในหมวด ๖ บริการของสนามบิน ส่วนที่ ๙ ตำแหน่งของอุปกรณ์และสิ่งติดตั้ง บนพื้นที่ปฏิบัติงาน

๔. การปรับระดับและการทำให้พื้นที่ปลอดภัยปลายทางวิ่งปราศจากสิ่งกีดขวาง

ข้อ ๑๖๘ พื้นที่ปลอดภัยปลายทางวิ่งต้องเป็นพื้นที่ที่มีการปรับระดับและปราศจากสิ่งกีดขวาง สำหรับเครื่องบินที่จะใช้ทางวิ่งนั้น ในกรณีที่เครื่องบินบินลงก่อนถึงทางวิ่ง หรือวิ่งเลยออกนอกทางวิ่ง

๕. ความลาดชันของพื้นที่ปลอดภัยปลายทางวิ่ง

ข้อ ๑๖๙ ความลาดชันของพื้นที่ปลอดภัยปลายทางวิ่งต้องไม่มีบริเวณใด ๆ ของพื้นที่ ปลอดภัยปลายทางวิ่งที่มีระดับสูงกว่าพื้นผิวแนวร่อนหรือพื้นผิวไต่ระดับ

ข้อ ๑๗๐ พื้นที่ปลอดภัยปลายทางวิ่งต้องมีความลาดชันตามยาวในทิศทางลงไม่เกินร้อยละห้า ทั้งนี้ การเปลี่ยนความลาดชันตามยาวต้องกระทำที่ละน้อยที่สุดเท่าที่จะทำได้ (gradual changed) และต้องหลีกเลี่ยงการเปลี่ยนความลาดชันอย่างฉับพลัน หรือการเปลี่ยนความลาดชันในทิศทางตรงกันข้าม อย่างกะทันหัน

ข้อ ๑๗๑ พื้นที่ปลอดภัยปลายทางวิ่งต้องมีความลาดชันตามขวางในทิศทางขึ้นหรือทิศทางลงไม่เกินร้อยละห้า ทั้งนี้ การเปลี่ยนความลาดชันหนึ่งไปยังอีกความลาดชันหนึ่งต้องกระทำที่ละน้อยที่สุดเท่าที่จะทำได้

๖. ความแข็งแรงของพื้นที่ปลอดภัยปลายทางวิ่ง

ข้อ ๑๗๒ สนามบินต้องก่อสร้างพื้นที่ปลอดภัยปลายทางวิ่งให้มีคุณสมบัติลดความเสี่ยงที่ทำให้เกิดความเสียหายต่อเครื่องบินที่บินลงก่อนถึงทางวิ่งหรือวิ่งเลยออกนอกทางวิ่ง และช่วยชะลอความเร็วของเครื่องบิน รวมทั้งอำนวยความสะดวกในการเคลื่อนที่ของยานพาหนะดับเพลิงและกู้ภัยตามที่กำหนดไว้ในข้อ ๑๐๐๕ ถึงข้อ ๑๐๐๗

ส่วนที่ ๖

พื้นที่ปลอดภัยกีดขวาง (Clearways)

๑. ตำแหน่งและขนาดของพื้นที่ปลอดภัยกีดขวาง

ข้อ ๑๗๓ หากสนามบินจัดให้มีพื้นที่ปลอดภัยกีดขวาง พื้นที่ปลอดภัยกีดขวางนั้นต้องเริ่มต้นที่จุดสิ้นสุดของความยาวโทรา

ข้อ ๑๗๔ ความยาวของพื้นที่ปลอดภัยกีดขวางต้องไม่เกินครึ่งหนึ่งของความยาวโทรา

ข้อ ๑๗๕ พื้นที่ปลอดภัยกีดขวางต้องขยายไปทางด้านข้างแต่ละด้านของแนวเส้นกึ่งกลางทางวิ่งที่ต่อขยายออกไปเป็นระยะทางอย่างน้อย ดังต่อไปนี้

(๑) เจ็ดสิบห้าเมตร สำหรับทางวิ่งแบบบินลงด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน

(๒) ครึ่งหนึ่งของความกว้างของพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่ง สำหรับทางวิ่งแบบบินลงโดยไม่ใช้เครื่องวัดประกอบการบิน

๒. ความลาดชันของพื้นที่ปลอดภัยกีดขวาง

ข้อ ๑๗๖ ระดับพื้นดินของพื้นที่ปลอดภัยกีดขวางต้องไม่สูงเกินระนาบที่มีความลาดชันในทิศทางขึ้น ในอัตราร้อยละหนึ่งจุดสองห้า โดยขอบเขตล่างของระนาบนี้ซึ่งเป็นเส้นตรงในแนวนอนต้องมีคุณสมบัติ ดังต่อไปนี้

(๑) ตั้งฉากกับระนาบในแนวตั้งของเส้นกึ่งกลางทางวิ่ง

(๒) ผ่านจุดที่อยู่บนเส้นกึ่งกลางทางวิ่งบริเวณจุดสิ้นสุดความยาวโทรา

ข้อ ๑๗๗ สนามบินต้องหลีกเลี่ยงการเปลี่ยนความลาดชันของพื้นที่ปลอดภัยกีดขวางในทิศทางขึ้นอย่างฉับพลัน ในกรณีที่พื้นดินในพื้นที่ปลอดภัยกีดขวางมีความลาดชันเพียงเล็กน้อย หรือในกรณีที่ความลาดชันโดยเฉลี่ยเป็นความลาดชันในทิศทางขึ้น ทั้งนี้ ในส่วนของพื้นที่ปลอดภัยกีดขวางแต่ละข้างของแนวเส้นกึ่งกลางทางวิ่งที่ต่อขยายออกไปภายในระยะยี่สิบสองจุดห้าเมตร หรือภายในระยะครึ่งหนึ่งของความกว้างของทางวิ่ง แล้วแต่ค่าใดจะมากกว่า ความลาดชัน การเปลี่ยนความลาดชันและ

การเปลี่ยนจากทางวิ่งไปยังพื้นที่ปลอดภัยกว้างต้องค่อย ๆ ปรับเปลี่ยนไปตามความลาดชันของทางวิ่งที่มีพื้นที่ปลอดภัยกว้างดังกล่าวอยู่

๓. วัตถุในพื้นที่ปลอดภัยกว้าง

ข้อ ๑๗๘ วัตถุใด ๆ ที่อยู่ในพื้นที่ปลอดภัยกว้างที่อาจเป็นอันตรายต่อเครื่องบินในอากาศให้ถือว่าเป็นสิ่งกีดขวาง และสนามบินต้องเคลื่อนย้ายวัตถุนั้นออกจากพื้นที่ปลอดภัยกว้าง

รายละเอียดเกี่ยวกับตำแหน่งของอุปกรณ์และสิ่งติดตั้งที่จำเป็นต้องอยู่บนพื้นที่ปลอดภัยกว้างให้เป็นไปตามที่ระบุไว้ในหมวด ๖ บริการของสนามบิน ส่วนที่ ๙ ตำแหน่งของอุปกรณ์และสิ่งติดตั้งบนพื้นที่ปฏิบัติงาน

ส่วนที่ ๗

ทางหยุด (Stopways)

๑. ความกว้างของทางหยุด

ข้อ ๑๗๙ ในกรณีที่สนามบินจัดให้มีทางหยุด ทางหยุดนั้นต้องมีความกว้างเท่ากับความกว้างของทางวิ่งที่เชื่อมต่อกัน

๒. ความลาดชันของทางหยุด

ข้อ ๑๘๐ ทางหยุดต้องมีความลาดชัน การเปลี่ยนความลาดชัน และการเปลี่ยนจากทางวิ่งไปยังทางหยุดให้เป็นไปตามที่กำหนดไว้ในข้อ ๑๐๙ ถึงข้อ ๑๑๘ สำหรับทางวิ่งที่ทางหยุดนั้นเชื่อมต่อกันในวันแต่ในกรณี ดังต่อไปนี้

(๑) ข้อจำกัดในข้อ ๑๑๐ ของความลาดชันที่ร้อยละศูนย์จุดแปด สำหรับบริเวณระยะหนึ่งในส่วนแรกของความยาวทางวิ่งและหนึ่งในสี่ส่วนท้ายของความยาวทางวิ่งนั้น ไม่จำเป็นต้องนำมาใช้กับทางหยุด และ

(๒) ที่บริเวณจุดเชื่อมต่อของทางหยุดและทางวิ่ง และบริเวณตลอดความยาวทางหยุด อัตราการเปลี่ยนความลาดชันมากที่สุดอาจเป็นร้อยละศูนย์จุดสามต่อสามสิบเมตร (รัศมีความโค้งต่ำสุดอยู่ที่หนึ่งหมื่นเมตร) สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๓ หรือ ๔

๓. ความแข็งแรงของทางหยุด

ข้อ ๑๘๑ สนามบินต้องก่อสร้างทางหยุดให้มีคุณสมบัติที่จะสามารถรองรับเครื่องบินที่จะใช้ทางหยุดนั้น ในกรณีที่เครื่องบินยกเลิกการวิ่งขึ้น โดยไม่ทำให้เกิดความเสียหายต่อโครงสร้างของเครื่องบิน

๔. พื้นผิวของทางหยุด

ข้อ ๑๘๒ พื้นผิวทางหยุดที่มีผิวจราจร ต้องก่อสร้างหรือเสริมพื้นผิวใหม่ให้มีคุณลักษณะความเสียดทานของพื้นผิวเท่ากับหรือมากกว่าความเสียดทานของทางวิ่งที่เชื่อมต่อ

ส่วนที่ ๘

พื้นที่สำหรับใช้เครื่องวัดความสูงด้วยคลื่นวิทยุ (Radio Altimeter Operating Area)

๑. บททั่วไป

ข้อ ๑๘๓ สนามบินที่มีทางวิ่งแบบพริชชัน ต้องจัดให้มีพื้นที่สำหรับใช้เครื่องวัดความสูงด้วยคลื่นวิทยุ ในบริเวณก่อนถึงหัวทางวิ่ง

๒. ขนาดของพื้นที่สำหรับใช้เครื่องวัดความสูงด้วยคลื่นวิทยุ

ข้อ ๑๘๔ พื้นที่สำหรับใช้เครื่องวัดความสูงด้วยคลื่นวิทยุต้องขยายต่อจากหัวทางวิ่งออกไปเป็นระยะทางอย่างน้อยสามร้อยเมตร

ข้อ ๑๘๕ พื้นที่สำหรับใช้เครื่องวัดความสูงด้วยคลื่นวิทยุต้องมีความกว้างห่างจากแนวเส้นกึ่งกลางทางวิ่งและขนานไปกับทางวิ่งเป็นระยะทางหกสิบเมตรในแต่ละข้าง โดยความกว้างของพื้นที่สำหรับใช้เครื่องวัดความสูงด้วยคลื่นวิทยุอาจลดลงได้ แต่ต้องไม่น้อยกว่าสามสิบเมตร ในกรณีที่มีการศึกษาทางด้านการบิน ซึ่งแสดงให้เห็นว่าความกว้างที่ลดลงดังกล่าวจะไม่ส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยในการปฏิบัติการของอากาศยาน

๓. การเปลี่ยนความลาดชันตามยาว

ข้อ ๑๘๖ ในพื้นที่สำหรับใช้เครื่องวัดความสูงด้วยคลื่นวิทยุ สนามบินต้องหลีกเลี่ยงการเปลี่ยนความลาดชัน หรือให้มีการเปลี่ยนความลาดชันน้อยที่สุด โดยการเปลี่ยนความลาดชันต้องกระทำที่ละน้อยที่สุดเท่าที่จะทำได้ และต้องหลีกเลี่ยงการเปลี่ยนความลาดชันอย่างฉับพลัน หรือการเปลี่ยนความลาดชันในทางตรงกันข้ามอย่างกะทันหัน ทั้งนี้ อัตราการเปลี่ยนแปลงระหว่างความลาดชันที่ต่อเนื่องกันต้องไม่เกินร้อยละสองต่อสามสิบเมตร

ส่วนที่ ๙

ทางขับ (Taxiways)

ข้อ ๑๘๗ ข้อกำหนดในส่วนนี้ ให้ใช้กับทางขับทุกประเภท เว้นแต่จะกำหนดไว้เป็นอย่างอื่น

๑. บททั่วไป

ข้อ ๑๘๘ สนามบินต้องจัดให้มีทางขับเพื่อให้การขับเคลื่อนของอากาศยานบนพื้นผิวมีความปลอดภัยและสามารถกระทำได้อย่างรวดเร็ว

ข้อ ๑๘๙ สนามบินต้องจัดให้มีทางขับเข้าและทางขับออกที่เพียงพอสำหรับทางวิ่ง เพื่อให้การขับเคลื่อนเข้าและออกจากทางวิ่งของเครื่องบินเป็นไปอย่างรวดเร็ว และในกรณีที่มีปริมาณการจราจรหนาแน่น สนามบินต้องจัดให้มีทางขับออกด้วย

ทางขับที่ใช้สำหรับเที่ยวบินขาออกต้องตัดกับทางวิ่งเป็นมุมฉาก

ข้อ ๑๙๐ สนามบินต้องออกแบบทางขับให้ระยะห่างระหว่างล้อหลักด้านนอก (outer main wheel) ของเครื่องบินและขอบของทางขับเมื่อตำแหน่งห้องนักบินอยู่บนเครื่องหมายถึงเส้นกึ่งกลางทางขับแล้ว มีระยะห่างไม่น้อยกว่าค่าในตารางที่ ๙

ตารางที่ ๙ ระยะห่างระหว่างล้อหลักด้านนอกของเครื่องบินและขอบของทางขับ

	ระยะห่างระหว่างล้อหลักด้านนอกทั้งสองข้าง (OMGWS)			
	น้อยกว่า ๔.๕ เมตร	๔.๕ เมตรขึ้นไป แต่ไม่ถึง ๖ เมตร	๖ เมตรขึ้นไป แต่ไม่ถึง ๙ เมตร	๙ เมตรขึ้นไป แต่ไม่ถึง ๑๕ เมตร
ระยะห่าง	๑.๕ เมตร	๒.๒๕ เมตร	๓ เมตร ^{(ก), (ข)} หรือ ๔ เมตร ^(ค)	๔ เมตร
(ก) สำหรับทางขับส่วนที่เป็นทางตรง (ข) สำหรับทางขับส่วนโค้ง หากทางขับใช้สำหรับเครื่องบินที่มีฐานล้อ (wheel base) น้อยกว่า ๑๘ เมตร (ค) สำหรับทางขับส่วนโค้ง หากทางขับใช้สำหรับเครื่องบินที่มีฐานล้อ (wheel base) เท่ากับหรือมากกว่า ๑๘ เมตร หมายเหตุ ฐานล้อ หมายถึง ระยะห่างระหว่างล้อหน้า (nose gear) และศูนย์กลางเรขาคณิตของล้อหลัก (main gear)				

๒. ความกว้างของทางขับ

ข้อ ๑๙๑ ทางขับส่วนที่เป็นทางตรงต้องมีความกว้างไม่น้อยกว่าความกว้างในตารางที่ ๑๐

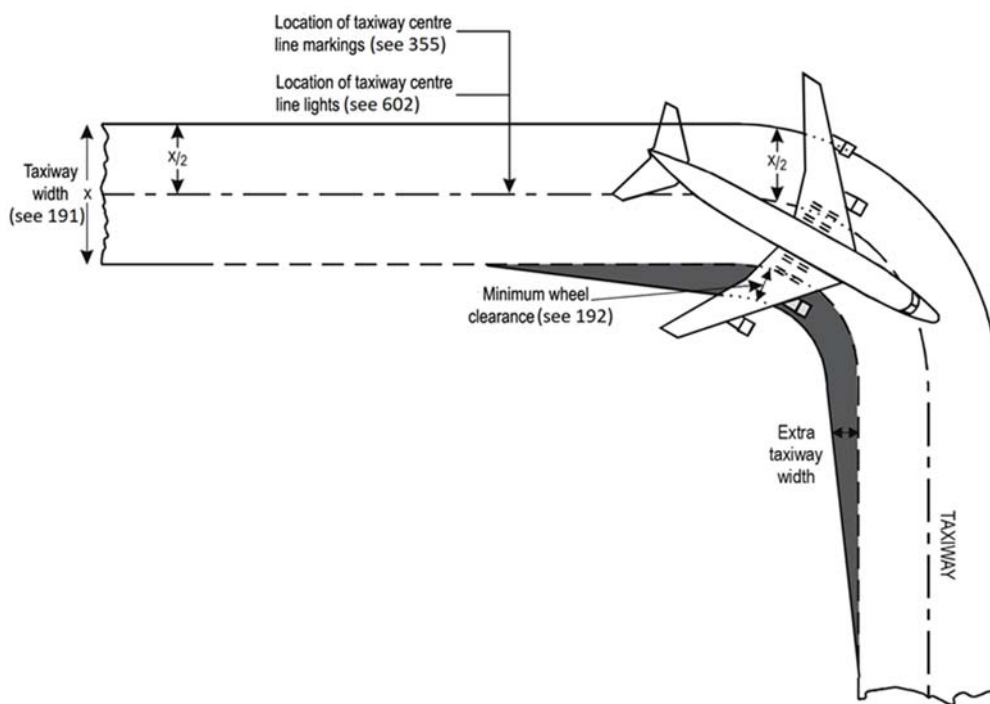
ตารางที่ ๑๐ ความกว้างของทางขับ

	ระยะห่างระหว่างล้อหลักด้านนอกทั้งสองข้าง (OMGWS)			
	น้อยกว่า ๔.๕ เมตร	๔.๕ เมตรขึ้นไป แต่ไม่ถึง ๖ เมตร	๖ เมตรขึ้นไป แต่ไม่ถึง ๙ เมตร	๙ เมตรขึ้นไป แต่ไม่ถึง ๑๕ เมตร
ความกว้าง	๗.๕ เมตร	๑๐.๕ เมตร	๑๕ เมตร	๒๓ เมตร

๓. ความโค้งของทางขับ

ข้อ ๑๙๒ ทางขับต้องมีการเปลี่ยนแปลงทิศทางให้น้อยที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้ โดยรัศมีของความโค้งต้องสอดคล้องกับความสามารถในการเคลื่อนที่ และความเร็วปกติในการขับเคลื่อนของเครื่องบินที่จะใช้ทางขับนั้น ทั้งนี้ การออกแบบความโค้งของทางขับต้องทำให้ระยะห่างระหว่างล้อหลักด้านนอกของเครื่องบินและขอบของทางขับมีค่าไม่น้อยกว่าที่กำหนดไว้ในข้อ ๑๙๐ เมื่อตำแหน่งห้องนักบินอยู่บนเครื่องหมายถึงเส้นกึ่งกลางทางขับ โดยในบางกรณีอาจต้องมีการขยายความกว้างของทางขับด้วย ทั้งนี้ ให้เป็นไปตามรูปที่ ๑๑

รูปที่ ๑๑ ความโค้งของทางขับ



ข้อ ๑๙๓ สนามบินอาจใช้โค้งผสม (compound curve) เพื่อช่วยลดหรือขจัดความจำเป็นในการขยายความกว้างของทางขับ

๔. จุดเชื่อมต่อและจุดตัด

ข้อ ๑๙๔ เพื่อประโยชน์ในการป้องกันเครื่องบินออกนอกทางขับและอำนวยความสะดวกในการเคลื่อนที่ของเครื่องบิน ทางขับต้องมีพื้นที่ขอบทาง (fillets) ที่บริเวณจุดเชื่อมต่อและจุดตัดของทางขับกับทางวิ่ง ลานจอดอากาศยานและทางขับอื่น ๆ ทั้งนี้ การออกแบบพื้นที่ขอบทางต้องทำให้มั่นใจว่าระยะห่างน้อยที่สุดจากล้อเครื่องบินถึงขอบผิวจราจรเป็นไปตามที่กำหนดไว้ในข้อ ๑๙๐ เมื่อเครื่องบินขับเคลื่อนผ่านบริเวณจุดเชื่อมต่อหรือจุดตัดดังกล่าว

เมื่อมีการออกแบบพื้นที่ขอบทางตามวรรคหนึ่ง ให้สนามบินพิจารณาข้อมูลความยาวอ้างอิง (datum length) ของเครื่องบินมาประกอบการพิจารณาด้วย

๕. ระยะห่างน้อยที่สุดจากทางขับ (Taxiway Minimum Separation Distances)

ข้อ ๑๙๕ ระยะห่างระหว่างเส้นกึ่งกลางทางขับกับเส้นกึ่งกลางทางวิ่ง เส้นกึ่งกลางทางขับที่ขนานกัน หรือวัตถุ ต้องมีระยะห่างที่เหมาะสมตามที่กำหนดไว้ในตารางที่ ๑๑

สนามบินที่ก่อสร้างขึ้นก่อนที่ข้อกำหนดนี้มีผลใช้บังคับอาจมีระยะห่างน้อยกว่าตารางตามวรรคหนึ่งได้ หากการศึกษาทางด้านการบินแสดงให้เห็นว่าระยะห่างที่น้อยกว่านั้นจะไม่ส่งผลกระทบต่อความปลอดภัย หรือไม่มีผลกระทบที่มีนัยสำคัญต่อการปฏิบัติการโดยปกติของเครื่องบิน

ตารางที่ ๑๑ ระยะห่างน้อยที่สุดของทางขับ

รหัสตัวอักษร	ระยะห่างระหว่างเส้นกึ่งกลางทางขับและเส้นกึ่งกลางทางวิ่ง (เมตร)								เส้นกึ่งกลางทางขับถึงเส้นกึ่งกลางทางขับคู่ขนาน (เมตร)	เส้นกึ่งกลางทางขับที่ไม่ใช่ทางขับที่เข้าสู่หลุมจอดอากาศยานถึงวัตถุ (เมตร)	เส้นกึ่งกลางทางขับที่เข้าสู่หลุมจอดอากาศยานถึงเส้นกึ่งกลางทางขับเข้าสู่หลุมจอดคู่ขนาน (เมตร)	เส้นกึ่งกลางทางขับที่เข้าสู่หลุมจอดอากาศยานถึงวัตถุ (เมตร)
	ทางวิ่งแบบบินลงด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน รหัสตัวเลข				ทางวิ่งแบบบินลงโดยไม่ใช้เครื่องวัดประกอบการบิน รหัสตัวเลข							
	๑	๒	๓	๔	๑	๒	๓	๔				
(๑)	(๒)	(๓)	(๔)	(๕)	(๖)	(๗)	(๘)	(๙)	(๑๐)	(๑๑)	(๑๒)	(๑๓)
A	๗๗.๕	๗๗.๕	-	-	๗๗.๕	๔๗.๕	-	-	๒๓	๑๕.๕	๑๙.๕	๑๒
B	๘๒	๘๒	๑๕๒	-	๔๒	๕๒	๘๗	-	๓๒	๒๐	๒๘.๕	๑๖.๕
C	๘๘	๘๘	๑๕๘	๑๕๘	๔๘	๕๘	๙๓	๙๓	๔๔	๒๖	๔๐.๕	๒๒.๕
D	-	-	๑๖๖	๑๖๖	-	-	๑๐๑	๑๐๑	๖๓	๓๗	๕๙.๕	๓๓.๕
E	-	-	๑๗๒.๕	๑๗๒.๕	-	-	๑๐๗.๕	๑๐๗.๕	๗๖	๔๓.๕	๗๒.๕	๔๐
F	-	-	๑๘๐	๑๘๐	-	-	๑๑๕	๑๑๕	๙๑	๕๑	๘๗.๕	๔๗.๕

หมายเหตุ ๑ ระยะห่างที่ระบุไว้ในคอลัมน์ (๒) ถึง (๙) แสดงระยะห่างรวมระหว่างทางวิ่งและทางขับโดยทั่วไป
 หมายเหตุ ๒ ระยะห่างในคอลัมน์ (๒) ถึง (๙) ไม่ได้รับประกันว่ามีระยะห่างที่เพียงพอบริเวณด้านหลังเครื่องบินที่หยุดคอย เพื่อให้เครื่องบินลำอื่นสามารถขับเคลื่อนผ่านไปบนทางขับขนานกันนั้นได้

ข้อ ๑๙๖ ระยะห่างระหว่างเส้นกึ่งกลางทางขับที่เข้าสู่หลุมจอดอากาศยานจนถึงวัตถุตามที่ปรากฏในคอลัมน์ (๑๓) ของตารางที่ ๑๑ อาจจำเป็นต้องเพิ่มขึ้น หากกระแสไอพ่นจากเครื่องยนต์เจ็ทมีแนวโน้มที่จะก่อให้เกิดสภาวะอันตรายกับการให้บริการภาคพื้นแก่อากาศยาน

๖. ความลาดชันของทางขับ

ข้อ ๑๙๗ ทางขับต้องมีความลาดชันตามยาวไม่เกินอัตรา ดังต่อไปนี้

(๑) ร้อยละหนึ่งจุดห้า สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวอักษรเป็น C D E หรือ F

(๒) ร้อยละสาม สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวอักษรเป็น A หรือ B

ข้อ ๑๙๘ ในกรณีที่ไม่สามารถหลีกเลี่ยงการเปลี่ยนความลาดชันของทางขับได้ การเปลี่ยนจากความลาดชันหนึ่งไปสู่อีกความลาดชันหนึ่งต้องกระทำโดยการใช้พื้นผิวที่มีความโค้ง โดยการเปลี่ยนความลาดชันดังกล่าวต้องไม่เกินอัตรา ดังต่อไปนี้

(๑) ร้อยละหนึ่งต่อสามสิบเมตร (รัศมีต่ำสุดของความโค้งสามพันเมตร) สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวอักษรเป็น C D E หรือ F

(๒) ร้อยละหนึ่งต่อยี่สิบห้าเมตร (รัศมีต่ำสุดของความโค้งสองพันห้าร้อยเมตร) สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวอักษรเป็น A หรือ B

ข้อ ๑๙๙ เมื่อไม่สามารถหลีกเลี่ยงการเปลี่ยนความลาดชันของทางขับได้ การเปลี่ยนความลาดชันต้องมีลักษณะ ดังต่อไปนี้

(๑) ที่ตำแหน่งสามเมตรใด ๆ เหนือทางขับ จะต้องสามารถมองเห็นพื้นผิวทั้งหมดของทางขับเป็นระยะทางอย่างน้อยสามร้อยเมตรจากจุดดังกล่าว สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวอักษรเป็น C D E หรือ F

(๒) ที่ตำแหน่งสองเมตรใด ๆ เหนือทางขับ จะต้องสามารถมองเห็นพื้นผิวทั้งหมดของทางขับเป็นระยะทางอย่างน้อยสองร้อยเมตรจากจุดดังกล่าว สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวอักษรเป็น B

(๓) ที่ตำแหน่งหนึ่งจุดห้าเมตรใด ๆ เหนือทางขับ จะต้องสามารถมองเห็นพื้นผิวทั้งหมดของทางขับเป็นระยะทางอย่างน้อยหนึ่งร้อยห้าสิบเมตรจากจุดดังกล่าว สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวอักษรเป็น A

ข้อ ๒๐๐ ทางขับต้องมีความลาดชันตามขวางเพียงพอที่จะป้องกันมิให้เกิดการสะสมของน้ำบนพื้นผิวของทางขับ แต่ต้องไม่เกินอัตรา ดังต่อไปนี้

(๑) ร้อยละหนึ่งจุดห้า สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวอักษรเป็น C D E หรือ F

(๒) ร้อยละสอง สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวอักษรเป็น A หรือ B

๗. ความแข็งแรงของทางขับ

ข้อ ๒๐๑ ทางขับต้องมีความแข็งแรงอย่างน้อยเท่ากับทางวิ่งที่ใช้ทางขับนั้น ทั้งนี้ สนามบินต้องพิจารณาด้วยว่าทางขับต้องรองรับการจราจรที่หนาแน่นมากกว่า ซึ่งเป็นผลจากการเคลื่อนตัวซ้ำของเครื่องบินและการจอดอยู่กับที่ของเครื่องบินที่ทำให้เกิดความเค้นต่อทางขับมากกว่าทางวิ่งที่ใช้ทางขับนั้น

๘. พื้นผิวของทางขับ

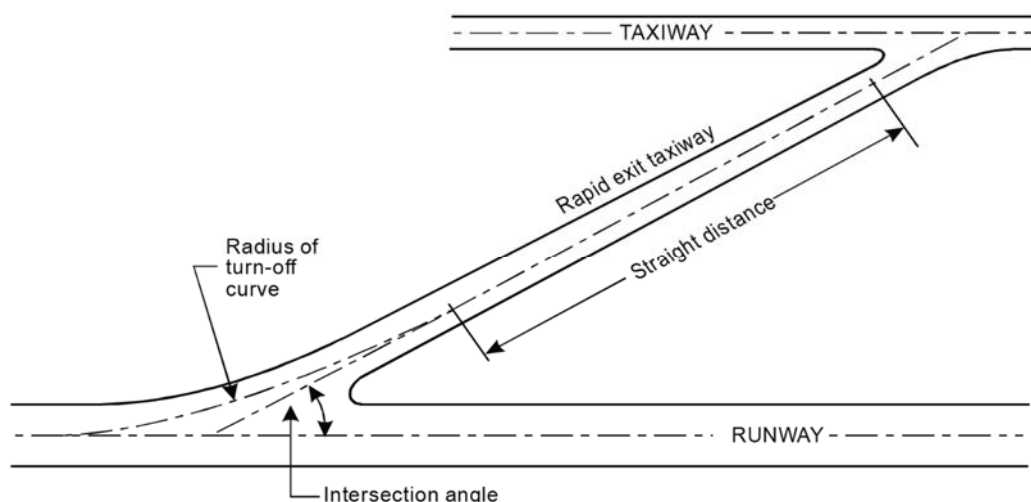
ข้อ ๒๐๒ พื้นผิวของทางขับต้องปราศจากความไม่สม่ำเสมอที่อาจทำให้เกิดความเสียหายต่อโครงสร้างของเครื่องบิน

ข้อ ๒๐๓ พื้นผิวของทางขับที่มีผิวจราจรต้องก่อสร้างหรือเสริมพื้นผิวใหม่ให้มีคุณลักษณะด้านความเสียดทานของพื้นผิวที่เพียงพอ

๙. ทางขับออกด่วน (Rapid Exit Taxiways)

ข้อ ๒๐๔ ข้อกำหนดเฉพาะของทางขับออกด่วนให้เป็นไปตามข้อ ๒๐๕ ถึง ๒๐๘ และรูปที่ ๑๒ ทั้งนี้ ข้อกำหนดทั่วไปที่ใช้กับทางขับ ให้นำมาใช้กับทางขับออกด่วนด้วย

รูปที่ ๑๒ ทางขับออกด่วน



ข้อ ๒๐๕ ทางขับออกด่วนต้องออกแบบให้มีรัศมีความโค้งสำหรับเลี้ยว (radius of turn-off curve) อย่างน้อยที่สุด ดังต่อไปนี้

(๑) ห้าร้อยห้าสิบเมตร สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๓ หรือ ๔

(๒) สองร้อยเจ็ดสิบห้าเมตร สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๑ หรือ ๒

ทางขับออกด่วนตามวรรคหนึ่ง ให้มีไว้เพื่อให้เครื่องบินสามารถใช้ความเร็วออกจากทางวิ่งภายใต้สภาพทางวิ่งที่เปียกได้ด้วยความเร็ว ดังต่อไปนี้

(๓) เก้าสิบล้านกิโลเมตรต่อชั่วโมง หรือห้าสิบน็อต สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๓ หรือ ๔

(๔) หกสิบล้านกิโลเมตรต่อชั่วโมง หรือสามสิบล้านห้าสิบน็อต สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๑ หรือ ๒

ข้อ ๒๐๖ รัศมีของพื้นที่ขอบทาง (fillet) ที่อยู่ภายในความโค้งของทางขับออกด่วนต้องเพียงพอที่จะทำให้คอทางขับ (taxiway throat) ขยายกว้างขึ้นเพื่อการรับรู้ได้อย่างรวดเร็วว่าเป็นทางเข้าแล้วเลี้ยวออก (turn-off) ไปสู่ทางขับ

ข้อ ๒๐๗ ทางขับออกด่วนต้องมีระยะทางที่เป็นทางตรงหลังจากโค้งสำหรับเลี้ยว (turn-off curve) ที่เพียงพอสำหรับการขับออกของอากาศยานจนสามารถหยุดสนิทได้ก่อนตำแหน่งการตัดกันของทางขับ

ข้อ ๒๐๘ มุมที่ตัดกันของทางขับออกด่วนกับทางวิ่งต้องไม่เกินสี่สิบล้านองศาและต้องไม่น้อยกว่าสี่สิบล้านองศา ทั้งนี้ ควรอยู่ที่สามสิบล้านองศา

๑๐. ทางขับบนสะพาน (Taxiways on Bridges)

ข้อ ๒๐๙ ทางขับบนสะพานส่วนที่รองรับเครื่องบิน เมื่อวัดในแนวตั้งฉากกับเส้นกึ่งกลางทางขับ ต้องมีความกว้างไม่น้อยกว่าความกว้างของพื้นที่ปลอดภัยรอบทางขับส่วนที่มีการปรับระดับ เว้นแต่จะมีวิธีการที่พิสูจน์แล้วว่าความกว้างที่น้อยกว่านั้นจะไม่เป็นอันตรายต่อเครื่องบินที่จะใช้ทางขับนั้น

ข้อ ๒๑๐ ทางขับบนสะพานต้องออกแบบให้ยานพาหนะดับเพลิงและกู้ภัยสามารถเข้าทำการช่วยเหลือได้ทั้งสองทิศทางภายในระยะเวลาตอบสนองที่กำหนด (specified response time) สำหรับเครื่องบินที่มีขนาดใหญ่ที่สุดที่จะใช้ทางขับที่เป็นสะพานนั้น

ในกรณีที่เครื่องยนต์ของเครื่องบินยื่นออกนอกโครงสร้างสะพาน อาจต้องมีการป้องกันพื้นที่ติดกันบริเวณใต้เครื่องยนต์จากกระแสไอพ่นจากเครื่องยนต์เจ็ทด้วย

ข้อ ๒๑๑ สะพานตามข้อ ๒๑๐ ต้องสร้างบนส่วนที่เป็นทางตรงของทางขับ โดยบริเวณปลายสะพานทั้งสองด้านต้องเป็นส่วนที่เป็นทางตรง เพื่อให้ง่ายต่อการวางแผนลำตัวของเครื่องบินที่ขับเคลื่อนเข้ามายังสะพานนั้น

ส่วนที่ ๑๐

ไหล่ทางขับ (Taxiways Shoulders)

ข้อ ๒๑๒ ทางขับส่วนที่เป็นทางตรงสำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวอักษรเป็น C D E หรือ F ต้องมีไหล่ทางขับ ซึ่งต่อขยายออกจากทางขับแต่ละด้านในลักษณะสมมาตรกัน เพื่อให้ทางขับและไหล่ทางขับดังกล่าวมีความกว้างในส่วนที่เป็นทางตรงรวมกันไม่น้อยกว่า ดังต่อไปนี้

- (๑) สี่สิบสี่เมตร สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวอักษรเป็น F
- (๒) สามสิบแปดเมตร สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวอักษรเป็น E
- (๓) สามสิบสี่เมตร สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวอักษรเป็น D
- (๔) ยี่สิบห้าเมตร สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวอักษรเป็น C

ในส่วนโค้งของทางขับและบริเวณจุดเชื่อมต่อหรือจุดตัดที่ได้มีการเพิ่มผิวพื้นจราจร ความกว้างของไหล่ทางขับต้องไม่น้อยกว่าความกว้างของไหล่ทางขับในส่วนที่เป็นทางตรงที่อยู่ติดกัน

ข้อ ๒๑๓ ในกรณีที่ทางขับมีไว้สำหรับการใช้งานของเครื่องบินที่ใช้เครื่องยนต์กังหันก๊าซ (turbine-engine) พื้นผิวของไหล่ทางขับต้องสามารถต้านทานการหลุดร่อน (erosion) และกรณี que เครื่องยนต์ของเครื่องบินดูด (ingestion) วัสดุที่อยู่บนพื้นผิว

ส่วนที่ ๑๑

พื้นที่ปลอดภัยรอบทางขับ (Taxiways Strips)

๑. บททั่วไป

ข้อ ๒๑๔ ทางขับต้องล้อมรอบด้วยพื้นที่ปลอดภัยรอบทางขับ เว้นแต่เป็นทางขับที่เข้าสู่หลุมจอดอากาศยาน (aircraft stand taxi lane)

๒. ความกว้างของพื้นที่ปลอดภัยรอบทางขับ

ข้อ ๒๑๕ พื้นที่ปลอดภัยรอบทางขับต้องต่อขยายออกจากทางขับแต่ละด้านของเส้นกึ่งกลางทางขับในลักษณะสมมาตรกันตลอดความยาวของทางขับ โดยมีระยะทางจากเส้นกึ่งกลางทางขับอย่างน้อยดังต่อไปนี้

- (๑) สิบห้าจุดห้าเมตร สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวอักษรเป็น A
- (๒) ยี่สิบเมตร สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวอักษรเป็น B
- (๓) ยี่สิบหกเมตร สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวอักษรเป็น C
- (๔) สามสิบเจ็ดเมตร สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวอักษรเป็น D
- (๕) สี่สิบสามจุดห้าเมตร สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวอักษรเป็น E
- (๖) ห้าสิบเอ็ดเมตร สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวอักษรเป็น F

๓. วัตถุในพื้นที่ปลอดภัยรอบทางขับ

ข้อ ๒๑๖ พื้นที่ปลอดภัยรอบทางขับต้องเป็นพื้นที่โล่ง ปราศจากวัตถุใด ๆ ที่อาจเป็นอันตรายต่อเครื่องบินที่กำลังขับเคลื่อน

รายละเอียดเกี่ยวกับตำแหน่งของอุปกรณ์และสิ่งติดตั้งที่จำเป็นต้องอยู่บนพื้นที่ปลอดภัยรอบทางขับให้เป็นไปตามที่ระบุไว้ในหมวด ๖ บริการของสนามบิน ส่วนที่ ๙ ตำแหน่งของอุปกรณ์และสิ่งติดตั้งบนพื้นที่ปฏิบัติงาน

ข้อ ๒๑๗ เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดความเสียหายต่อเครื่องบินกรณีที่มีสิ่งของนอกทางขับ สนามบินต้องคำนึงถึงตำแหน่งและการออกแบบระบบระบายน้ำของพื้นที่ปลอดภัยรอบทางขับ ซึ่งอาจจำเป็นต้องมีการออกแบบฝาปิดระบบระบายน้ำที่เหมาะสม

ข้อ ๒๑๘ หากในพื้นที่ปลอดภัยรอบทางขับมีรางระบายน้ำแบบเปิดหรือแบบมีฝาปิด สนามบินต้องมั่นใจว่าโครงสร้างของรางระบายน้ำดังกล่าวจะไม่ยื่นเหนือพื้นดินโดยรอบเพื่อไม่ให้เป็นสิ่งกีดขวาง ทั้งนี้ หากมีความจำเป็นต้องมีการระบายน้ำที่เหมาะสม สนามบินอาจจัดให้มีรางระบายน้ำแบบเปิดโล่งบริเวณพื้นที่ที่ไม่ต้องปรับระดับ (non-graded) ที่อยู่ในพื้นที่ปลอดภัยรอบทางขับได้ แต่ต้องวางตำแหน่งของรางระบายน้ำให้อยู่ห่างจากทางขับให้มากที่สุดเท่าที่จะทำได้

ข้อ ๒๑๙ สนามบินต้องคำนึงถึงการออกแบบและบำรุงรักษารางระบายน้ำแบบเปิด เพื่อป้องกันการตึงตูดสัตว์ต่าง ๆ โดยเฉพาะสัตว์จำพวกนกที่อาจเข้ามาอยู่ในบริเวณพื้นที่ปลอดภัยรอบทางขับ

หากมีความจำเป็น สนามบินอาจใช้ตาข่ายในการปิดรางระบายน้ำหรือชิงเส้นลวดโดยเว้นระยะห่างที่เหมาะสม

๔. การปรับระดับความลาดชันของพื้นที่ปลอดภัยรอบทางขับ

ข้อ ๒๒๐ สนามบินต้องมีการปรับระดับความลาดชันส่วนที่อยู่ตรงกลางของพื้นที่ปลอดภัยรอบทางขับ โดยมีระยะห่างจากเส้นกึ่งกลางทางขับเป็นระยะทางไม่น้อยกว่าระยะทาง ดังต่อไปนี้

(๑) สิบจุดสองห้าเมตร ในกรณีที่มีระยะห่างระหว่างล้อหลักด้านนอกทั้งสองข้างน้อยกว่าสี่จุดห้าเมตร

(๒) สิบเอ็ดเมตร ในกรณีที่มีระยะห่างระหว่างล้อหลักด้านนอกทั้งสองข้างตั้งแต่สี่จุดห้าเมตรขึ้นไป แต่ไม่ถึงหกเมตร

(๓) สิบสองจุดห้าเมตร ในกรณีที่มีระยะห่างระหว่างล้อหลักด้านนอกทั้งสองข้างตั้งแต่หกเมตรขึ้นไป แต่ไม่ถึงเก้าเมตร

(๔) สิบแปดจุดห้าเมตร ในกรณีที่มีระยะห่างระหว่างล้อหลักด้านนอกทั้งสองข้างตั้งแต่เก้าเมตรขึ้นไป แต่ไม่ถึงสิบห้าเมตร และสำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวอักษรเป็น D

(๕) สิบเก้าเมตร ในกรณีที่มีระยะห่างระหว่างล้อหลักด้านนอกทั้งสองข้างตั้งแต่เก้าเมตรขึ้นไป แต่ไม่ถึงสิบห้าเมตร และสำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวอักษรเป็น E

(๖) ยี่สิบสองเมตร ในกรณีที่มีระยะห่างระหว่างล้อหลักด้านนอกทั้งสองข้างตั้งแต่เก้าเมตรขึ้นไป แต่ไม่ถึงสิบห้าเมตร และสำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวอักษรเป็น F

๕. ความลาดชันของพื้นที่ปลอดภัยรอบทางขับ

ข้อ ๒๒๑ พื้นผิวของพื้นที่ปลอดภัยรอบทางขับต้องมีความต่อเนื่องจากขอบของทางขับหรือไหล่ทางขับ (ถ้ามี) และส่วนที่มีการปรับระดับความลาดชันต้องมีความลาดชันตามขวางในทิศทางขึ้นไม่เกินอัตรา ดังต่อไปนี้

(๑) ร้อยละสองจุดห้า สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวอักษรเป็น C D E หรือ F

(๒) ร้อยละสาม สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวอักษรเป็น A หรือ B

ความลาดชันตามขวางในทิศทางขึ้นตามวรรคหนึ่ง ให้วัดโดยการเทียบกับความลาดชันตามขวางของพื้นผิวทางขับที่อยู่ติดกันและไม่ใช้เทียบกับพื้นผิวแนวระดับ (horizontal) สำหรับความลาดชันตามขวางในทิศทางลง ต้องไม่เกินร้อยละห้า เมื่อวัดโดยการเทียบกับพื้นผิวแนวระดับ

ข้อ ๒๒๒ ความลาดชันตามขวางของพื้นที่ปลอดภัยรอบทางขับไม่ว่าส่วนใด นอกเหนือจากส่วนที่ต้องมีการปรับระดับ พื้นที่ส่วนนั้นต้องมีความลาดชันในทิศทางขึ้นหรือลงไม่เกินร้อยละห้า เมื่อวัดในทิศทางออกจากทางขับ

ข้อ ๒๒๓ หากมีความจำเป็นต้องมีการระบายน้ำที่เหมาะสม สนามบินอาจจัดให้มีรางระบายน้ำแบบเปิดโล่งบริเวณพื้นที่ที่ไม่ต้องปรับระดับ (non-graded) ที่อยู่ในพื้นที่ปลอดภัยรอบทางขับได้ แต่ต้องวางตำแหน่งของรางระบายน้ำให้อยู่ห่างจากทางขับให้มากที่สุดเท่าที่จะทำได้

ข้อ ๒๒๔ วิธีปฏิบัติของการดับเพลิงและกู้ภัยของสนามบินต้องคำนึงถึงตำแหน่งของรางระบายน้ำแบบเปิดโล่งบริเวณพื้นที่ที่ไม่ต้องปรับระดับที่อยู่ในพื้นที่ปลอดภัยรอบทางขับ

ส่วนที่ ๑๒

ลานหยุดคอย ตำแหน่งหยุดคอยเข้าทางวิ่ง ตำแหน่งหยุดคอยบนทางขับ และตำแหน่งหยุดคอยบนถนน (Holding Bays, Runway-Holding Positions, Intermediate Holding Positions, and Road-Holding Positions)

๑. บททั่วไป

ข้อ ๒๒๕ สนามบินที่มีความหนาแน่นของการจราจรในเขตสนามบินปานกลางหรือมาก ต้องมีลานหยุดคอย หรือทางขับอ้อมผ่าน (taxiway bypass)

ข้อ ๒๒๖ สนามบินต้องจัดให้มีตำแหน่งหยุดคอยเข้าทางวิ่ง ในตำแหน่ง ดังต่อไปนี้

(๑) บนทางขับ ณ บริเวณจุดตัดของทางขับกับทางวิ่ง และ

(๒) บนทางวิ่ง ณ บริเวณทางวิ่งหนึ่งตัดกับอีกทางวิ่งหนึ่ง ในกรณีที่ทางวิ่งแรกเป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางมาตรฐานในการขับเคลื่อน

ข้อ ๒๒๗ ทางขับต้องมีตำแหน่งหยุดคอยเข้าทางวิ่ง ถ้าตำแหน่งหรือแนวของทางขับนั้น อาจทำให้อากาศยานหรือยานพาหนะที่กำลังขับเคลื่อนอยู่ลွ่นล้ำเข้าไปในพื้นที่ผิวจำกัดสิ่งกีดขวางหรือรบกวนการปฏิบัติการของเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ประเภทระบบช่วยการเดินอากาศ (radio navigation aids)

ข้อ ๒๒๘ สนามบินอาจกำหนดให้มีตำแหน่งหยุดคอยบนทางขับ ณ จุดใด ๆ ที่ไม่ใช่ตำแหน่งหยุดคอยเข้าทางวิ่ง

ข้อ ๒๒๙ สนามบินต้องกำหนดตำแหน่งหยุดคอยบนถนน ณ จุดตัดระหว่างถนนกับทางวิ่งหรือทางขับ

๒. ตำแหน่ง

ข้อ ๒๓๐ ระยะห่างระหว่างลานหยุดคอย ตำแหน่งหยุดคอยเข้าทางวิ่งที่อยู่บริเวณจุดตัดของทางขับหรือทางวิ่ง หรือตำแหน่งหยุดคอยบนถนนกับเส้นกึ่งกลางทางวิ่ง ต้องมีระยะห่างอย่างน้อยที่สุดตามที่กำหนดไว้ในตารางที่ ๑๒ ทั้งนี้ ในกรณีทางวิ่งแบบพีริซิชัน ตำแหน่งหยุดคอยต้องไม่ทำให้อากาศยานหรือยานพาหนะที่กำลังหยุดคอยอยู่นั้นรบกวนการปฏิบัติการของเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ประเภทระบบช่วยการเดินอากาศ หรือยื่นล้ำเข้าไปในพื้นที่ผิวลาดเอียงขึ้นใน

ตารางที่ ๑๒ ระยะห่างระหว่างลานหยุดคอย ตำแหน่งหยุดคอยเข้าทางวิ่งที่อยู่บริเวณจุดตัดของทางขับหรือทางวิ่ง หรือตำแหน่งหยุดคอยบนถนนกับเส้นกึ่งกลางทางวิ่ง

ประเภทของทางวิ่ง	รหัสตัวเลข			
	๑	๒	๓	๔
ทางวิ่งแบบบิงลงโดยไม่ใช้เครื่องวัดประกอบการบิน	๓๐ เมตร	๔๐ เมตร	๗๕ เมตร	๗๕ เมตร
ทางวิ่งแบบนอนพรีซิชั่น	๔๐ เมตร	๔๐ เมตร	๗๕ เมตร	๗๕ เมตร
ทางวิ่งแบบพรีซิชั่น ประเภทที่หนึ่ง	๖๐ เมตร ^{ป)}	๖๐ เมตร ^{ป)}	๙๐ เมตร ^{ก,ป)}	๙๐ เมตร ^{ก,ป)}
ทางวิ่งแบบพรีซิชั่น ประเภทที่สอง และทางวิ่งแบบพรีซิชั่น ประเภทที่สาม	-	-	๙๐ เมตร ^{ก,ป)}	๙๐ เมตร ^{ก,ป)}
ทางวิ่งสำหรับการวิ่งขึ้น	๓๐ เมตร	๔๐ เมตร	๗๕ เมตร	๗๕ เมตร

ก. หากตำแหน่งลานหยุดคอย ตำแหน่งหยุดคอยเข้าทางวิ่ง หรือตำแหน่งหยุดคอยบนถนนอยู่ในระดับที่ต่ำกว่าระดับหัวทางวิ่งระยะห่างนี้อาจลดลงได้ ๕ เมตรสำหรับทุก ๆ ระยะ ๑ เมตร ที่ลานหยุดคอยหรือตำแหน่งหยุดคอยดังกล่าวนี้มีระดับต่ำกว่าระดับหัวทางวิ่งที่ใกล้ที่สุด ทั้งนี้ จะต้องไม่เป็นการฝ่าฝืนข้อกำหนดเกี่ยวกับพื้นผิวลาดเอียงชั้นใน

ข. ระยะห่างดังกล่าวอาจต้องเพิ่มขึ้นเพื่อหลีกเลี่ยงการรบกวนการปฏิบัติการของเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ประเภทระบบช่วยการเดินอากาศ โดยเฉพาะเครื่องส่งสัญญาณนำร่องในแนวขวาง (localizer) และอุปกรณ์บอกแนวร่อน (glide path)

หมายเหตุ ๑ ระยะห่าง ๙๐ เมตร สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๓ หรือ ๔ ได้จากอากาศยานที่มีความสูงของทางเท่ากับ ๒๐ เมตร ระยะจากส่วนหน้าถึงตำแหน่งสูงสุดของทางเท่ากับ ๕๒.๗ เมตร และความสูงของส่วนหน้าเท่ากับ ๑๐ เมตร จอดท่ามุม ๔๕ องศาหรือมากกว่าเมื่อเทียบกับกึ่งกลางทางวิ่ง ซึ่งต้องเป็นไปตามข้อกำหนดของเขตปลอดภัยสิ่งกีดขวาง และไม่ได้พิจารณาถึงการกำหนดค่าความสูงปลอดภัยจากสิ่งกีดขวาง (OCA/H)

หมายเหตุ ๒ ระยะห่าง ๖๐ เมตร สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๒ ได้จากอากาศยานที่มีความสูงของทางเท่ากับ ๘ เมตร ระยะจากส่วนหน้าถึงตำแหน่งสูงสุดของทางเท่ากับ ๒๔.๖ เมตร และความสูงของส่วนหน้าเท่ากับ ๕.๒ เมตร จอดท่ามุม ๔๕ องศาหรือมากกว่าเมื่อเทียบกับกึ่งกลางทางวิ่ง ซึ่งต้องเป็นไปตามข้อกำหนดของเขตปลอดภัยสิ่งกีดขวาง

หมายเหตุ ๓ สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๔ ที่ความกว้างของขอบในของพื้นผิวแนวร่อนชั้นในมากกว่า ๑๒๐ เมตร ระยะห่างมากกว่า ๙๐ เมตร อาจจำเป็น เพื่อให้มั่นใจว่าอากาศยานที่กำลังหยุดคอยอยู่นั้นเป็นไปตามข้อกำหนดของเขตปลอดภัยสิ่งกีดขวาง ตัวอย่างเช่น ระยะห่าง ๑๐๐ เมตร ได้จากอากาศยานที่มีความสูงของทางเท่ากับ ๒๔ เมตร ระยะจากส่วนหน้าถึงตำแหน่งสูงสุดของทางเท่ากับ ๖๒.๒ เมตร และความสูงของส่วนหน้าเท่ากับ ๑๐ เมตร จอดท่ามุม ๔๕ องศาหรือมากกว่า เมื่อเทียบกับเส้นกึ่งกลางทางวิ่ง ซึ่งต้องเป็นไปตามข้อกำหนดของเขตปลอดภัยสิ่งกีดขวาง (obstacle free zone)

ข้อ ๒๓๑ ในระดับความสูงเกินเจ็ดร้อยเมตร (สองพันสามร้อยฟุต) สำหรับทางวิ่งแบบพรีซิชั่นที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๔ ระยะห่างเก้าสิบเมตรที่ระบุไว้ในตารางที่ ๑๒ ต้องเพิ่มขึ้นให้มีระยะห่างดังต่อไปนี้

(๑) กรณีระดับความสูงไม่เกินสองพันเมตร (หกพันหกร้อยฟุต) ให้เพิ่มระยะห่างหนึ่งเมตรสำหรับทุกระดับความสูงหนึ่งร้อยเมตร (สามร้อยสามสิบฟุต) ของส่วนที่เกินเจ็ดร้อยเมตร (สองพันสามร้อยฟุต)

(๒) กรณีระดับความสูงเกินสองพันเมตร (หกพันหกร้อยฟุต) แต่ไม่เกินสี่พันเมตร (หนึ่งหมื่นสามพันสามร้อยยี่สิบฟุต) ให้เพิ่มระยะห่างสิบสามเมตรบวกกับหนึ่งจุดห้าเมตรสำหรับทุกระดับความสูงหนึ่งร้อยเมตร (สามร้อยสามสิบฟุต) ของส่วนที่เกินสองพันเมตร (หกพันหกร้อยฟุต)

(๓) กรณีระดับความสูงเกินสี่พันเมตร (หนึ่งหมื่นสามพันสามร้อยยี่สิบฟุต) จนถึงห้าพันเมตร (หนึ่งหมื่นหกพันหกร้อยห้าสิบฟุต) ให้เพิ่มระยะห่างสี่สิบสามเมตรบวกกับสองเมตรสำหรับทุกระดับความสูงหนึ่งร้อยเมตร (สามร้อยสามสิบฟุต) ของส่วนที่เกินสี่พันเมตร (หนึ่งหมื่นสามพันสามร้อยยี่สิบฟุต)

ข้อ ๒๓๒ ถ้าตำแหน่งลานหยุดคอย ตำแหน่งหยุดคอยเข้าทางวิ่ง หรือตำแหน่งหยุดคอยบนถนนสำหรับทางวิ่งแบบพริชชันที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๔ อยู่ในระดับที่สูงกว่าระดับหัวทางวิ่ง ระยะห่างต้องเพิ่มขึ้นอีกห้าเมตรสำหรับทุกระดับความสูงหนึ่งเมตรที่ลานหรือตำแหน่งดังกล่าวมีระดับสูงกว่าหัวทางวิ่งตามที่ระบุไว้ในตารางที่ ๑๒

ข้อ ๒๓๓ ตำแหน่งหยุดคอยเข้าทางวิ่งตามข้อ ๒๒๗ จะต้องอยู่ในตำแหน่งที่ไม่ทำให้อากาศยานหรือยานพาหนะที่กำลังหยุดคอยอยู่นั้น ล่วงล้ำเข้าไปในเขตปลอดภัยกีดขวาง พื้นผิวแนวร้อน พื้นผิวไต่ระดับ หรือพื้นที่วิกฤตหรืออ่อนไหวของระบบการบินลงด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน (Instrument Landing System: ILS) หรือรบกวนการปฏิบัติการของเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ประเภทระบบช่วยการเดินอากาศ

ส่วนที่ ๑๓

ลานจอดอากาศยาน (Aprons)

๑. บททั่วไป

ข้อ ๒๓๔ สนามบินต้องมีลานจอดอากาศยาน ในกรณีที่มีความจำเป็น สำหรับการขึ้นและลงจากอากาศยานของผู้โดยสาร การขนถ่ายสินค้าหรือไปรษณีย์ภัณฑ์ และสำหรับการให้บริการอากาศยาน โดยไม่ทำให้เกิดการรบกวนการจราจรของสนามบิน

๒. ขนาดของลานจอดอากาศยาน

ข้อ ๒๓๕ พื้นที่ทั้งหมดของลานจอดอากาศยานต้องเพียงพอเพื่อให้การจัดการจราจรของสนามบินเป็นไปอย่างรวดเร็ว ในขณะที่การจราจรของสนามบินนั้นมีความหนาแน่นสูงสุด

๓. ความแข็งแรงของลานจอดอากาศยาน

ข้อ ๒๓๖ ลานจอดอากาศยานทุกส่วนต้องสามารถรองรับการจราจรของอากาศยานที่จะใช้งานได้ ทั้งนี้ ต้องพิจารณาด้วยว่าลานจอดอากาศยานบางส่วนต้องรองรับการจราจรที่มีความหนาแน่นมากกว่า

ซึ่งเป็นผลมาจากการเคลื่อนตัวช้าหรือการจอดนิ่งของอากาศยานอันทำให้เกิดความเค้น (stress) มากกว่าทางวิ่ง

๔. ความลาดชันของลานจอดอากาศยาน

ข้อ ๒๓๗ ความลาดชันของลานจอดอากาศยาน ซึ่งรวมถึงทางขับที่เข้าสู่หลุมจอดอากาศยาน (aircraft stand taxi lane) ต้องเพียงพอที่จะป้องกันมิให้เกิดการสะสมของน้ำบนพื้นผิวของลานจอดอากาศยาน โดยต้องรักษาระดับเท่าที่จะเอื้อต่อการระบายน้ำ

ข้อ ๒๓๘ ในบริเวณหลุมจอดอากาศยาน (aircraft stand) ต้องมีความลาดชันสูงสุดไม่เกิน ร้อยละหนึ่ง

๕. ระยะห่างในหลุมจอดอากาศยาน

ข้อ ๒๓๙ หลุมจอดอากาศยานต้องจัดให้มีระยะห่างระหว่างอากาศยานที่เคลื่อนที่เข้าหรือออกจากหลุมจอดอากาศยานกับอาคารที่อยู่ติดกัน อากาศยานในหลุมจอดอากาศยานอื่น และวัตถุอื่นใดที่อยู่ติดกัน โดยต้องมีระยะห่างอย่างน้อยที่สุด ตามตารางที่ ๑๓

ตารางที่ ๑๓ ระยะห่างระหว่างอากาศยานที่ใช้หลุมจอดอากาศยานกับอาคารที่อยู่ติดกัน หรืออากาศยานในหลุมจอดอากาศยานอื่นและวัตถุอื่นใดที่อยู่ติดกัน

รหัสตัวอักษร	ระยะห่าง
A	๓ เมตร
B	๓ เมตร
C	๔.๕ เมตร
D	๗.๕ เมตร
E	๗.๕ เมตร
F	๗.๕ เมตร

ข้อ ๒๔๐ ในพื้นที่ลานจอดอากาศยาน สนามบินต้องพิจารณาถึงการจัดสรรพื้นที่ที่จะใช้เป็นถนน และพื้นที่จัดเก็บยานพาหนะ และอุปกรณ์ภาคพื้นด้วย

ส่วนที่ ๑๔

ลานจอดอากาศยานที่แยกออกมา (Isolated Aircraft Parking Position)

ข้อ ๒๔๑ สนามบินต้องกำหนดให้มีลานจอดอากาศยานหรือตำแหน่งจอดอากาศยานที่แยกออกมาต่างหาก หรือแจ้งให้หอควบคุมการจราจรทางอากาศทราบถึงพื้นที่ที่เหมาะสมในการ

จอดอากาศยานซึ่งทราบหรือเชื่อว่าอาจตกเป็นเป้าหมายของการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย หรือสำหรับกรณีที่ต้องแยกอากาศยานออกมาจากกิจกรรมตามปกติของสนามบินด้วยเหตุผลอย่างอื่น

ข้อ ๒๔๒ ตำแหน่งลานจอดอากาศยานที่แยกออกมา ต้องอยู่ห่างจากตำแหน่งลานจอดอากาศยานอื่น อาคาร หรือพื้นที่สาธารณะให้มากที่สุดเท่าที่เป็นไปได้ โดยไม่ว่ากรณีใด ๆ ต้องมีระยะไม่น้อยกว่าหนึ่งร้อยเมตร ทั้งนี้ ต้องมั่นใจว่าตำแหน่งดังกล่าวไม่ได้อยู่เหนือสาธารณูปโภคต่าง ๆ ที่อยู่ใต้พื้นดิน เช่น คลังน้ำมันหรือเชื้อเพลิงที่ใช้ในการบิน สายไฟฟ้า สายเคเบิลสื่อสาร

ส่วนที่ ๑๕

พื้นที่ตรวจสอบค่าความคลาดเคลื่อนเข็มทิศ (Compass Swing Area)

ข้อ ๒๔๓ ในกรณีที่สนามบินมีการบำรุงรักษาอากาศยาน และในการบำรุงรักษาอากาศยานนั้นมีความต้องการตรวจสอบค่าความคลาดเคลื่อนเข็มทิศ สนามบินต้องกำหนดพื้นที่ตรวจสอบค่าความคลาดเคลื่อนของเข็มทิศภายในสนามบิน โดยพื้นที่ดังกล่าวต้องมีความเหมาะสมสำหรับการขับเคลื่อนของอากาศยาน และต้องเป็นพื้นที่ที่ปราศจากการรบกวนทางแม่เหล็ก หรือมีจำนวนความผิดปกติจากแม่เหล็กค่าความเข้มต่ำ (low intensity stable magnetic anomalies) เพียงเล็กน้อย ทั้งนี้ ความผิดปกติดังกล่าวอาจเกิดจากถังเก็บโลหะ ที่อยู่ใต้พื้นดิน ท่อส่งต่าง ๆ โรงเก็บอากาศยานที่มีโครงสร้างเป็นโลหะบริเวณใกล้เคียง แนวรั้ว โครงสร้างคอนกรีตเสริมแรง และสายไฟฟ้า

ส่วนที่ ๑๖

พื้นที่ทดสอบเครื่องยนต์อากาศยาน (Engine Test-Run Area)

ข้อ ๒๔๔ ในกรณีที่สนามบินมีการบำรุงรักษาอากาศยาน และในการบำรุงรักษาอากาศยานนั้นมีความต้องการทดสอบเครื่องยนต์อากาศยาน สนามบินต้องกำหนดพื้นที่ทดสอบเครื่องยนต์อากาศยาน และจัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกที่ใช้ในการทดสอบเครื่องยนต์ดังกล่าว เพื่อลดกระแสไอพ่นและเสียงที่เกิดจากการทดสอบ ไม่ให้ส่งผลกระทบต่อชุมชนโดยรอบสนามบิน ทั้งนี้ พื้นที่ดังกล่าวต้องตั้งอยู่ในพื้นที่ที่จัดให้มีการบำรุงรักษาอากาศยาน ซึ่งห่างจากลานจอดอากาศยานที่มีการให้บริการผู้โดยสาร และไม่เป็นการรบกวนการปฏิบัติการบินของอากาศยาน

หมวด ๔

สิ่งกีดขวาง (Obstacles)

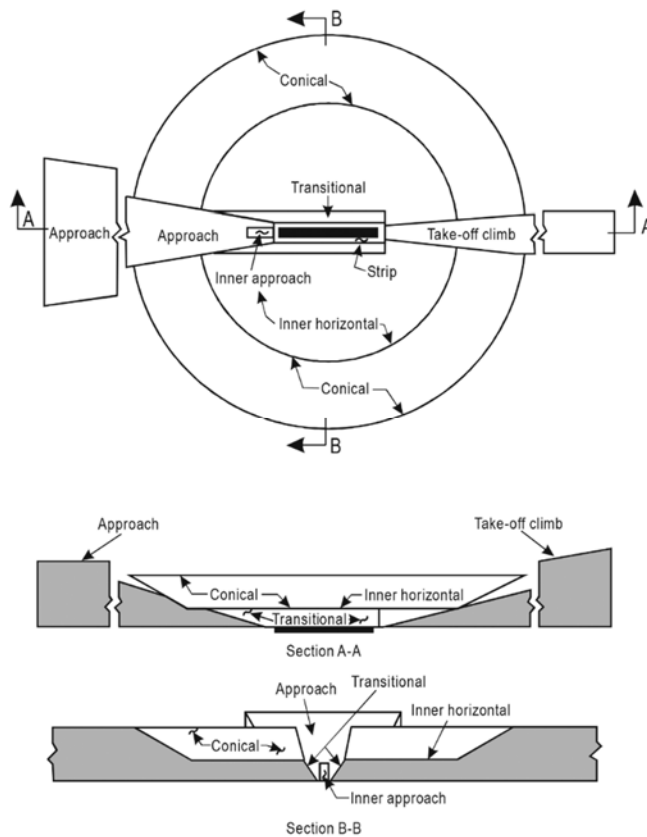
ข้อ ๒๔๕ เพื่อวัตถุประสงค์ในการทำให้การปฏิบัติการของอากาศยานเป็นไปอย่างปลอดภัย และป้องกันไม่ให้นักบินต้องหยุดดำเนินการจากการขยายตัวของสิ่งกีดขวางโดยรอบสนามบิน

สนามบินต้องมีพื้นผิวจำกัดสิ่งกีดขวางที่กำหนดขอบเขตของวัตถุที่ยื่นไปในห้วงอากาศ ทั้งนี้ ให้เป็นไปตามรูปที่ ๑๓

ข้อ ๒๔๖ สนามบินต้องรับผิดชอบในการดำเนินการเพื่อไม่ให้มีสิ่งกีดขวางในพื้นที่ผิวจำกัดสิ่งกีดขวางตามความในหมวดนี้

ข้อ ๒๔๗ ภายในพื้นที่ ๒d นอกพื้นที่ผิวจำกัดสิ่งกีดขวางตามข้อ ๒๔๖ ให้สนามบินรับผิดชอบในความปลอดภัยของอากาศยานด้วยการตรวจตรา (monitor) และต้องดำเนินการจัดให้มีกระบวนการประสานงานเพื่อไม่ให้มีสิ่งกีดขวางอันอาจก่อให้เกิดอันตรายต่อการปฏิบัติการของอากาศยาน

รูปที่ ๑๓ พื้นผิวจำกัดสิ่งกีดขวาง



ส่วนที่ ๑

พื้นผิวจำกัดสิ่งกีดขวาง (Obstacle Limitation Surfaces)

ข้อ ๒๔๘ ในหมวดนี้

“พื้นผิวรูปกรวย (conical surface)” หมายความว่า พื้นผิวที่ลาดเอียงขึ้นไปและขยายต่อจากแนวขอบของพื้นผิวแนวระดับชั้นใน

“พื้นผิวแนวระดับชั้นใน (inner horizontal surface)” หมายความว่า พื้นผิวระนาบแนวนอนเหนือสนามบินและบริเวณโดยรอบสนามบิน

“พื้นผิวแนวร่อน (approach surface)” หมายความว่า ระนาบเอียงหรือการรวมกันของระนาบซึ่งอยู่บริเวณก่อนถึงหัวทางวิ่ง โดยมีความลาดเอียงลงไปยังบริเวณหัวทางวิ่ง

“พื้นผิวแนวร่อนชั้นใน (inner approach surface)” หมายความว่า ส่วนที่เป็นรูปทรงสี่เหลี่ยมมุมฉากของพื้นผิวแนวร่อนที่อยู่บริเวณก่อนและต่อกับหัวทางวิ่ง

“พื้นผิวลาดเอียง (transitional surface)” หมายความว่า พื้นผิวที่มีความชันซึ่งอยู่ในบริเวณตลอดแนวด้านข้างของพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่ง (runway strip) และด้านข้างบางส่วนของพื้นผิวแนวร่อน โดยมีความลาดเอียงขึ้นไปและขยายออก จนกระทั่งบรรจบกับพื้นผิวแนวระดับชั้นใน

“พื้นผิวลาดเอียงชั้นใน (inner transitional surface)” หมายความว่า พื้นผิวที่มีลักษณะคล้ายกับพื้นผิวลาดเอียงแต่อยู่ใกล้ทางวิ่งมากกว่า

“พื้นผิวบ่าคแลนดิง (balked landing surface)” หมายความว่า ระนาบเอียงที่อยู่เลยจากหัวทางวิ่งเข้ามาในทางวิ่งภายในระยะที่กำหนด ซึ่งขยายอยู่ระหว่างบริเวณพื้นผิวลาดเอียงชั้นใน

“พื้นผิวไต่ระดับ (take-off climb surface)” หมายความว่า ระนาบเอียงหรือพื้นผิวที่กำหนดอื่น ๆ ที่อยู่เลยจากปลายทางวิ่ง หรือพื้นที่ปลอดภัยกีดขวาง

๑. พื้นผิวรูปกรวย

ข้อ ๒๔๙ พื้นผิวรูปกรวย ให้มีลักษณะ ดังต่อไปนี้

(๑) ขอบเขตของพื้นผิวรูปกรวยต้องประกอบด้วย

(ก) ขอบล่าง อยู่ในแนวเดียวกันกับแนวขอบของพื้นผิวแนวระดับชั้นใน และ

(ข) ขอบบน อยู่ในตำแหน่งความสูงตามที่กำหนดเหนือพื้นผิวแนวระดับชั้นใน

(๒) ความลาดเอียงของพื้นผิวรูปกรวยต้องวัดในระนาบแนวตั้ง ตั้งฉากกับแนวขอบของพื้นผิวแนวระดับชั้นใน

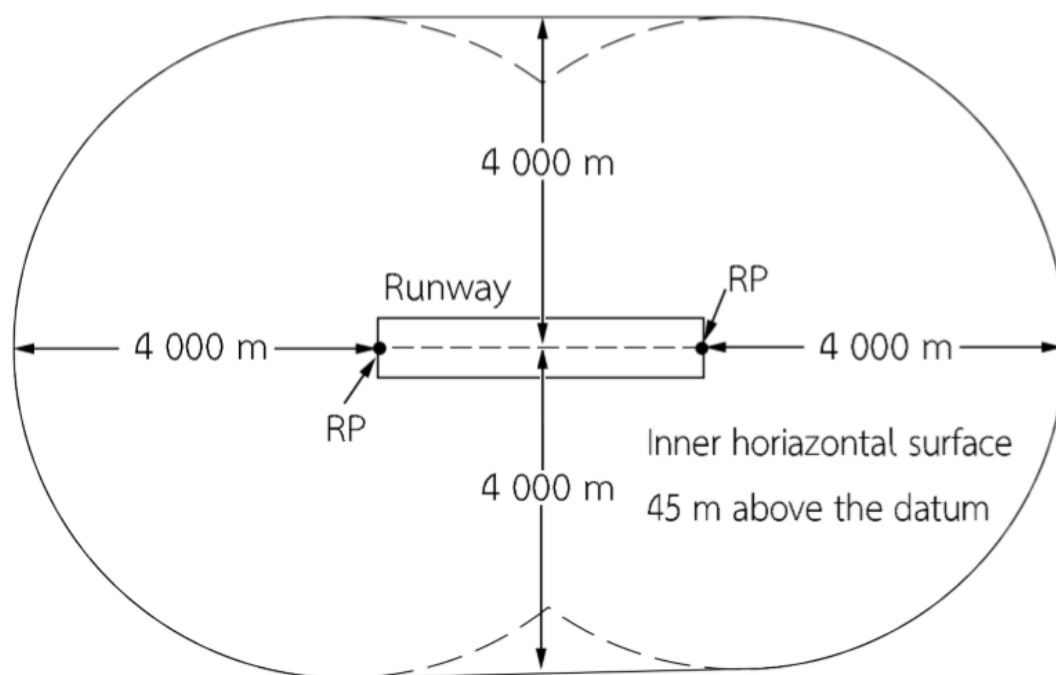
๒. พื้นผิวแนวระดับชั้นใน

ข้อ ๒๕๐ พื้นผิวแนวระดับชั้นใน ให้มีลักษณะ ดังต่อไปนี้

(๑) รัศมีหรือขอบนอกของพื้นผิวแนวระดับชั้นใน ให้วัดจากจุดอ้างอิงสนามบินหรือจุดที่กำหนดขึ้นเพื่อวัตถุประสงค์ในการกำหนดขอบนอกของพื้นผิวแนวระดับ ทั้งนี้ รูปทรงของพื้นผิวแนวระดับชั้นในไม่จำเป็นต้องมีลักษณะเป็นวงกลม

(๒) ความสูงของพื้นผิวแนวระดับชั้นในต้องวัดเหนือค่าพื้นหลักฐานค่าระดับ (elevation datum) ที่กำหนดขึ้นเพื่อวัตถุประสงค์ในการวัดความสูงของพื้นผิวแนวระดับชั้นใน ดังตัวอย่างตามรูปที่ ๑๔

รูปที่ ๑๔ พื้นผิวแนวระดับชั้นในสำหรับทางวิ่งเดี่ยว (สำหรับสนามบินที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๔)



๓. พื้นผิวแนวร่อน

ข้อ ๒๕๑ พื้นผิวแนวร่อน ให้มีลักษณะ ดังต่อไปนี้

(๑) ขอบเขตของพื้นผิวแนวร่อนต้องประกอบด้วย

(ก) ขอบในที่มีความยาวตามที่กำหนดไว้ในตารางที่ ๑๔ อยู่ในแนวนอนและตั้งฉากกับแนวเส้นกึ่งกลางทางวิ่งที่ต่อขยายออกไป และอยู่ในตำแหน่งก่อนถึงหัวทางวิ่ง โดยมีระยะห่างจากหัวทางวิ่งตามที่กำหนดไว้ในตารางที่ ๑๔

(ข) ด้านข้างสองด้านที่มีจุดเริ่มต้น ณ ปลายทั้งสองข้างของขอบในและผายออกจากแนวเส้นกึ่งกลางทางวิ่งที่ต่อขยายออกไปอย่างสม่ำเสมอตามอัตราที่กำหนดไว้ในตารางที่ ๑๔

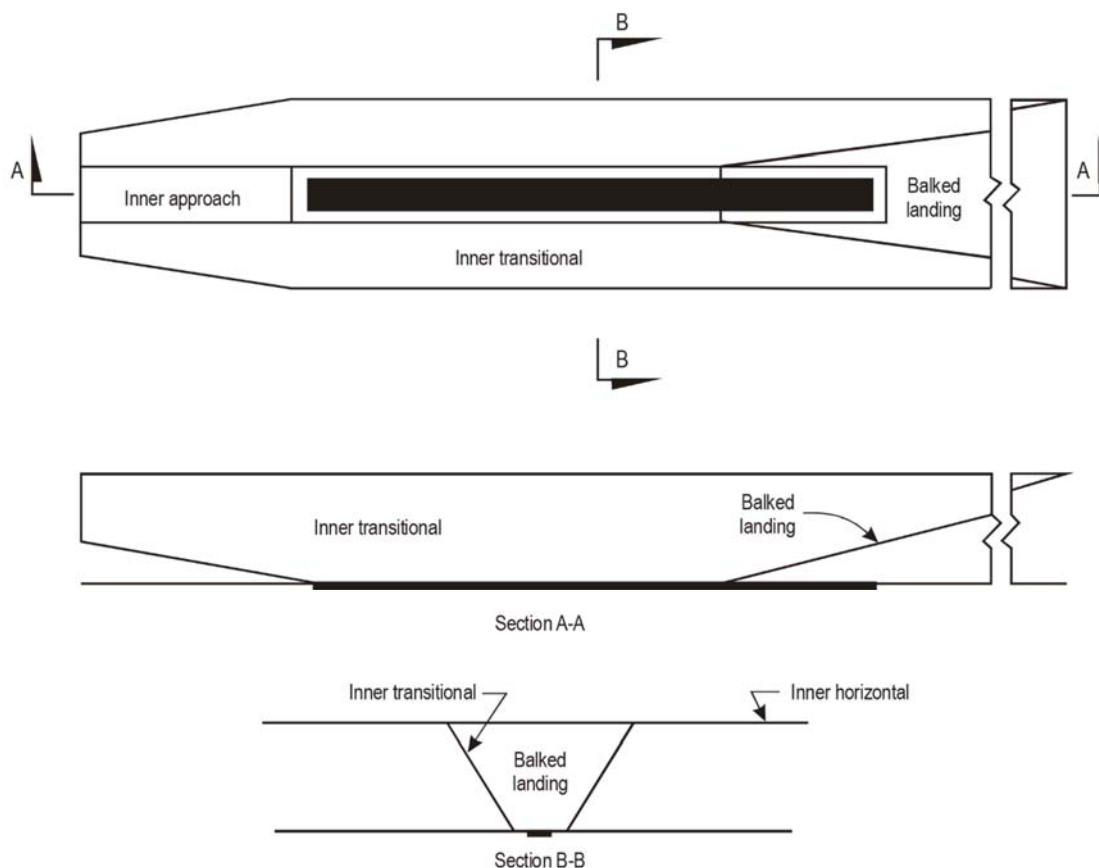
(ค) ขอบนอกขนานกับขอบใน และ

(ง) ความใน (ก) (ข) และ (ค) อาจมีการแปรผันไป หากมีการใช้การบินลงแบบเบี่ยงเบนในแนวด้านข้าง (lateral offset approach) หรือการบินลงแบบเบี่ยงเบน (offset approach) หรือการบินลงแบบเป็นเส้นโค้ง โดยเฉพาะจุดเริ่มต้น ณ ปลายทั้งสองข้างของขอบในและผายออกจากแนวเส้นกึ่งกลางที่ต่อขยายออกไปของแนวเส้นทางบินบนพื้นของการบินลงแบบเบี่ยงเบนในแนวด้านข้างแบบเบี่ยงเบน หรือแบบเป็นเส้นโค้งอย่างสม่ำเสมอตามอัตราที่กำหนดไว้ในตารางที่ ๑๔

(๒) ค่าระดับของขอบในต้องเท่ากับค่าระดับของจุดกึ่งกลางของหัวทางวิ่ง

(๓) ความลาดชันของพื้นผิวแนวร่อนต้องวัดในระนาบแนวตั้งซึ่งผ่านเส้นกึ่งกลางทางวิ่ง และต้องต่อเนื่องผ่านเส้นกึ่งกลางของแนวเส้นทางบินบนพื้นของการบินลงแบบเบี่ยงเบนในแนวด้านข้าง หรือแบบเป็นเส้นโค้งด้วย ทั้งนี้ ให้เป็นไปตามรูปที่ ๑๕

รูปที่ ๑๕ พื้นผิวแนวร่อนชั้นใน พื้นผิวแนวลาดเอียงชั้นใน และพื้นผิวบาล์คแลนดิงของพื้นผิวจำกัดสิ่งกีดขวาง



๔. พื้นผิวแนวร่อนชั้นใน

ข้อ ๒๕๒ พื้นผิวแนวร่อนชั้นใน ให้มีขอบเขตซึ่งประกอบด้วย

(๑) ขอบในอยู่บริเวณเดียวกันกับขอบในของพื้นผิวแนวร่อนตามข้อ ๒๕๑ แต่มีขนาดความยาวตามที่กำหนดไว้ในตารางที่ ๑๔

(๒) ด้านข้างสองด้าน มีจุดเริ่มต้น ณ ปลายทั้งสองข้างของขอบใน และขยายยาวขนานกันกับระนาบแนวตั้งที่ผ่านเส้นกึ่งกลางทางวิ่ง

(๓) ขอบนอกขนานกับขอบใน

๕. พื้นผิวลาดเอียง

ข้อ ๒๕๓ พื้นผิวลาดเอียง ให้มีลักษณะ ดังต่อไปนี้

(๑) ขอบเขตของพื้นผิวลาดเอียงประกอบด้วย

(ก) ขอบล่าง เริ่มจากจุดตัดระหว่างด้านข้างของพื้นผิวแนวร่อนกับพื้นผิวแนวระดับชั้นใน และขยายลงไปตามแนวขอบข้างของพื้นผิวแนวร่อนจนกระทั่งไปบรรจบกับขอบในของพื้นผิวแนวร่อน และจากจุดนี้ต่อเนื่องไปตามความยาวขอบของพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่งซึ่งขนานไปกับแนวเส้นกึ่งกลางทางวิ่ง

(ข) ขอบบน อยู่ในแนวระนาบของพื้นผิวแนวระดับชั้นใน

(๒) ค่าระดับของจุดบนขอบล่าง

(ก) ด้านที่อยู่ตามแนวขอบข้างของพื้นผิวแนวร่อน ต้องมีค่าเท่ากับค่าระดับของพื้นผิวแนวร่อน ณ จุดนั้น และ

(ข) ด้านที่อยู่ตามแนวขอบของพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่ง ต้องมีค่าเท่ากับค่าระดับของจุดบนเส้นกึ่งกลางของทางวิ่งหรือส่วนขยายของเส้นกึ่งกลางทางวิ่งที่อยู่ใกล้ที่สุด

เพื่อให้เป็นไปตาม (๒) (ข) พื้นผิวลาดเอียงตามแนวพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่งต้องเป็นเส้นโค้ง หากโพรไฟล์ (profile) ของทางวิ่งเป็นเส้นโค้ง หรือเป็นระนาบหากโพรไฟล์ของทางวิ่งเป็นเส้นตรง จุดตัดของพื้นผิวลาดเอียงกับพื้นผิวแนวระดับชั้นในต้องเป็นเส้นโค้งหรือเส้นตรงให้ขึ้นอยู่กับโพรไฟล์ของทางวิ่งเช่นกัน

ข้อ ๒๕๔ ความลาดชันของพื้นผิวลาดเอียงตามข้อ ๒๕๓ ต้องวัดในระนาบแนวตั้งตั้งฉากกับเส้นกึ่งกลางทางวิ่ง

๖. พื้นผิวลาดเอียงชั้นใน

ข้อ ๒๕๕ พื้นผิวลาดเอียงชั้นในมีไว้เพื่อวัตถุประสงค์ในการควบคุมพื้นผิวจำกัดสิ่งกีดขวางสำหรับเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ประเภทระบบช่วยการเดินอากาศ อากาศยาน หรือยานพาหนะอื่น ที่ต้องอยู่ใกล้ทางวิ่งและต้องไม่ล่วงล้ำพื้นผิวดังกล่าว เว้นแต่วัตถุที่แตกหักง่าย โดยให้มีลักษณะ ดังต่อไปนี้

(๑) ขอบเขตของพื้นผิวลาดเอียงชั้นในต้องประกอบด้วย

(ก) ขอบล่าง เริ่มจากปลายของพื้นผิวแนวร่อนชั้นใน ขยายต่อเนื่องลงไปตามขอบข้างของพื้นผิวแนวร่อนชั้นในจนถึงขอบในของพื้นผิวแนวร่อนชั้นใน และจากจุดนี้ต่อเนื่องไปตามขอบของพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่งซึ่งขนานกับแนวเส้นกึ่งกลางทางวิ่งไปจนถึงขอบในของพื้นผิวบาร์คแลนดิง

และจากจุดนี้ต่อเนื่องขึ้นไปตามแนวขอบข้างของพื้นผิวบ่าคแลนดิง จนกระทั่งไปถึงจุดที่ขอบด้านข้างของพื้นผิวบ่าคแลนดิงตัดกับพื้นผิวแนวระดับชั้นใน

(ข) ขอบบน อยู่ในระนาบของพื้นผิวแนวระดับชั้นใน

(๒) ค่าระดับของจุดบนขอบล่าง

(ก) ด้านที่อยู่ตามแนวขอบข้างของพื้นผิวแนวร่อนชั้นในและพื้นผิวบ่าคแลนดิง (balked landing surface) ต้องมีค่าเท่ากับค่าระดับของพื้นผิวนั้น ๆ ณ ตำแหน่งที่จุดนั้นอยู่ และ

(ข) ด้านที่อยู่ตามแนวขอบข้างของพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่ง ต้องมีค่าเท่ากับค่าระดับของจุดบนเส้นกึ่งกลางทางวิ่ง หรือส่วนขยายเส้นกึ่งกลางทางวิ่งที่อยู่ใกล้ที่สุด

เพื่อให้เป็นไปตาม (๒) (ข) พื้นผิวลาดเอียงชั้นในตามแนวพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่งต้องเป็นเส้นโค้ง หากโพรไฟล์ (profile) ของทางวิ่งเป็นเส้นโค้ง หรือเป็นระนาบหากโพรไฟล์ของทางวิ่งเป็นเส้นตรง จุดตัดของพื้นผิวลาดเอียงชั้นในกับพื้นผิวแนวระดับชั้นในต้องเป็นเส้นโค้งหรือเส้นตรงให้ขึ้นอยู่กับโพรไฟล์ของทางวิ่ง

ข้อ ๒๕๖ ความลาดชันของพื้นผิวลาดเอียงชั้นในตามข้อ ๒๕๕ ต้องวัดในระนาบแนวตั้งตั้งฉากกับเส้นกึ่งกลางทางวิ่ง

๗. พื้นผิวบ่าคแลนดิง

ข้อ ๒๕๗ พื้นผิวบ่าคแลนดิงให้มีลักษณะ ดังต่อไปนี้

(๑) ขอบเขตของพื้นผิวบ่าคแลนดิงต้องประกอบด้วย

(ก) ขอบใน อยู่ในแนวนอนและทำมุมตั้งฉากกับเส้นกึ่งกลางทางวิ่ง และอยู่ในตำแหน่งเลยจากหัวทางวิ่งเข้ามาในทางวิ่งตามระยะที่กำหนดไว้ในตารางที่ ๑๔

(ข) ด้านข้างสองด้าน เริ่มต้น ณ ปลายทั้งสองข้างของขอบในและผายออกจากระนาบแนวตั้งที่ผ่านเส้นกึ่งกลางทางวิ่งอย่างสม่ำเสมอตามอัตราที่กำหนดไว้ในตารางที่ ๑๔

(ค) ขอบนอก ขนานกับขอบในและอยู่ในระนาบของพื้นผิวแนวระดับชั้นใน

(๒) ค่าระดับของขอบในตาม (๑) (ก) ต้องเท่ากับค่าระดับของเส้นกึ่งกลางทางวิ่ง ณ ตำแหน่งของขอบใน

ข้อ ๒๕๘ ความลาดชันของพื้นผิวบ่าคแลนดิงตามข้อ ๒๕๗ ต้องวัดในระนาบแนวตั้งที่ผ่านเส้นกึ่งกลางของทางวิ่ง

๘. พื้นผิวไต่ระดับ

ข้อ ๒๕๙ พื้นผิวไต่ระดับให้มีลักษณะ ดังต่อไปนี้

(๑) ขอบเขตของพื้นผิวไต่ระดับต้องประกอบด้วย

(ก) ขอบใน อยู่ในแนวนอนและตั้งฉากกับเส้นกึ่งกลางทางวิ่ง และอยู่ในตำแหน่งตามระยะที่กำหนดไว้ในตารางที่ ๑๕ เลยจากปลายทางวิ่ง หรืออยู่ในบริเวณจุดสิ้นสุดของพื้นที่ปลอดภัยกีดขวาง ในกรณีที่สนามบินจัดให้มีพื้นที่ปลอดภัยกีดขวางและมีความยาวเกินกว่าที่กำหนด

(ข) ด้านข้างสองด้านเริ่มต้น ณ ปลายทั้งสองข้างของขอบในและผายออกอย่างสม่ำเสมอ ในอัตราที่กำหนดไว้ในตารางที่ ๑๕ จากเส้นทางบินขึ้น (take-off track) จนกระทั่งได้ระยะความกว้างสุดท้ายตามที่กำหนดไว้ในตารางที่ ๑๕ และต่อเนื่องจากจุดนี้ไปด้วยความกว้างคงที่ตลอดความยาวของพื้นผิวไต่ระดับที่เหลือ

(ค) ขอบนอก อยู่ในแนวนอนและตั้งฉากกับเส้นทางบินขึ้นที่กำหนดไว้ในตารางที่ ๑๕

(๒) ค่าระดับของขอบในตาม (๑) (ก) ต้องเท่ากับจุดสูงสุดของแนวเส้นกึ่งกลางทางวิ่งที่ต่อขยายออกไปช่วงระหว่างปลายทางวิ่งและขอบใน ยกเว้นกรณีมีพื้นที่ปลอดภัยกีดขวาง ค่าระดับต้องเท่ากับจุดสูงสุดบนพื้นดินที่อยู่บนเส้นกึ่งกลางของพื้นที่ปลอดภัยกีดขวาง

ข้อ ๒๖๐ ในกรณีของเส้นทางบินขึ้นแนวเส้นตรง (straight take-off) ความลาดชันของพื้นผิวไต่ระดับตามข้อ ๒๕๙ ต้องวัดในระนาบแนวตั้งที่ผ่านเส้นกึ่งกลางทางวิ่ง

ข้อ ๒๖๑ ในกรณีของเส้นทางบินขึ้นประกอบการเลี้ยว พื้นผิวไต่ระดับต้องเป็นพื้นผิวที่มีความซับซ้อนประกอบด้วยเส้นแนวระดับซึ่งตั้งฉากกับเส้นกึ่งกลางของพื้นผิว และความลาดชันของเส้นกึ่งกลางต้องเท่ากับความชันของเส้นทางบินขึ้นที่เป็นแนวตรง

ส่วนที่ ๒

ข้อกำหนดการจำกัดสิ่งกีดขวางสำหรับสนามบิน

๑. ทางวิ่งแบบบินลงโดยไม่ใช้เครื่องวัดประกอบการบิน

ข้อ ๒๖๒ สนามบินที่มีทางวิ่งแบบบินลงโดยไม่ใช้เครื่องวัดประกอบการบินต้องกำหนดให้มีพื้นผิวจำกัดสิ่งกีดขวาง ดังต่อไปนี้

- (๑) พื้นผิวนูนกรวย
- (๒) พื้นผิวแนวระดับชั้นใน
- (๓) พื้นผิวแนวร่อน และ
- (๔) พื้นผิวลาดเอียง

ข้อ ๒๖๓ ความสูงและความลาดชันของพื้นผิวต้องมีค่าไม่เกินกว่าที่กำหนดไว้ในตารางที่ ๑๔ และมีตื้นอื่น ๆ ต้องมีค่าไม่น้อยกว่าที่ระบุไว้ในตารางดังกล่าวด้วย

ข้อ ๒๖๔ เนื้อพื้นผิวแนวร้อนหรือพื้นผิวลาดเอียงต้องไม่มีวัตถุที่เกิดหรือสร้างขึ้นใหม่หรือการต่อเติมวัตถุเดิมที่มีอยู่แล้ว เว้นแต่สำนักงานพิจารณาแล้วเห็นว่าวัตถุที่เกิดหรือสร้างขึ้นใหม่หรือการต่อเติมนั้นมีวัตถุที่เคลื่อนย้ายไม่ได้ที่มีอยู่เดิมแล้วกำบังอยู่

ข้อ ๒๖๕ เนื้อพื้นผิวรูปกรวยหรือพื้นผิวแนวระดับชั้นในต้องไม่มีวัตถุที่เกิดหรือสร้างขึ้นใหม่หรือการต่อเติมวัตถุเดิมที่มีอยู่แล้วเนื้อพื้นผิวรูปกรวยหรือพื้นผิวแนวระดับชั้นใน เว้นแต่สำนักงานพิจารณาแล้วเห็นว่าวัตถุที่เกิดหรือสร้างขึ้นใหม่หรือการต่อเติมนั้นมีวัตถุที่เคลื่อนย้ายไม่ได้ที่มีอยู่เดิมแล้วกำบังอยู่ หรือหลังจากทำการศึกษาทางด้านการบินแล้วเห็นว่า วัตถุที่เกิดหรือสร้างขึ้นใหม่หรือการต่อเติมนั้นไม่ส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยหรือส่งผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญต่อการปฏิบัติการของเครื่องบิน

ข้อ ๒๖๖ วัตถุเดิมที่มีอยู่เหนือพื้นผิวใด ๆ ในข้อ ๒๖๒ ต้องย้ายออกให้ไกลที่สุดเท่าที่สามารถทำได้เว้นแต่สำนักงานพิจารณาแล้วเห็นว่า มีวัตถุอื่นที่เคลื่อนย้ายไม่ได้ที่มีอยู่เดิมแล้วกำบังอยู่หรือหลังจากทำการศึกษาทางด้านการบินแล้วเห็นว่า วัตถุเดิมที่มีอยู่นั้นไม่ส่งผลกระทบต่อความปลอดภัย หรือส่งผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญต่อการปฏิบัติการของเครื่องบิน

ข้อ ๒๖๗ ในการพิจารณาที่จะทำการก่อสร้างใด ๆ ให้สนามบินคำนึงถึงการพัฒนาเป็นทางวิ่งแบบบินลงด้วยเครื่องวัดประกอบการบินในอนาคต และข้อกำหนดที่เข้มงวดมากขึ้นอันจะเป็นผลตามมาสำหรับพื้นผิวจำกัดสิ่งกีดขวาง

๒. ทางวิ่งแบบนอนพรีซิชั่น

ข้อ ๒๖๘ สนามบินที่มีทางวิ่งแบบนอนพรีซิชั่นต้องกำหนดให้มีพื้นผิวจำกัดสิ่งกีดขวางดังต่อไปนี้

- (๑) พื้นผิวรูปกรวย
- (๒) พื้นผิวแนวระดับชั้นใน
- (๓) พื้นผิวแนวร้อน และ
- (๔) พื้นผิวลาดเอียง

ข้อ ๒๖๙ ความสูงและความลาดชันของพื้นผิวตามข้อ ๒๖๘ ต้องมีค่าไม่เกินที่กำหนดไว้ในตารางที่ ๑๔ และมีตีสอื่น ๆ ต้องมีค่าไม่น้อยกว่าที่ระบุไว้ในตารางดังกล่าวด้วย ยกเว้นส่วนพื้นที่แนวระดับของพื้นผิวแนวร้อนให้เป็นไปตามข้อ ๒๗๐

ตารางที่ ๑๔ มิติและความลาดชันของพื้นผิวจำกัดสิ่งกีดขวางของทางวิ่งที่ใช้บินลง

พื้นผิวและมิติ ^ก	ประเภทของทางวิ่ง									
	ทางวิ่งแบบบินลงโดยไม่ใช้เครื่องวัดประกอบการบิน				ทางวิ่งแบบนอนพริชชัน				ทางวิ่งแบบพริชชัน	
	รหัสตัวเลข				รหัสตัวเลข				ประเภทที่หนึ่ง	ประเภทที่สอง
	๑	๒	๓	๔	๑,๒	๓	๔	๑,๒	๓,๔	๓,๔
(๑)	(๒)	(๓)	(๔)	(๕)	(๖)	(๗)	(๘)	(๙)	(๑๐)	(๑๑)
พื้นผิวรูปกรวย										
ความลาดชัน	๕%	๕%	๕%	๕%	๕%	๕%	๕%	๕%	๕%	๕%
ความสูง	๓๕ เมตร	๕๕ เมตร	๗๕ เมตร	๑๐๐ เมตร	๖๐ เมตร	๗๕ เมตร	๑๐๐ เมตร	๖๐ เมตร	๑๐๐ เมตร	๑๐๐ เมตร
พื้นผิวแนวระดับชั้นใน										
ความสูง	๔๕ เมตร	๔๕ เมตร	๔๕ เมตร	๔๕ เมตร	๔๕ เมตร	๔๕ เมตร	๔๕ เมตร	๔๕ เมตร	๔๕ เมตร	๔๕ เมตร
รัศมี	๒,๐๐๐ เมตร	๒,๕๐๐ เมตร	๔,๐๐๐ เมตร	๔,๐๐๐ เมตร	๓,๕๐๐ เมตร	๔,๐๐๐ เมตร	๔,๐๐๐ เมตร	๓,๕๐๐ เมตร	๔,๐๐๐ เมตร	๔,๐๐๐ เมตร
พื้นผิวแนวร่อนชั้นใน										
ความกว้าง	-	-	-	-	-	-	-	๙๐ เมตร	๑๒๐ เมตร ^ข	๑๒๐ เมตร ^ข
ระยะห่างจากหัวทางวิ่ง	-	-	-	-	-	-	-	๖๐ เมตร	๖๐ เมตร	๖๐ เมตร
ความยาว	-	-	-	-	-	-	-	๙๐๐ เมตร	๙๐๐ เมตร	๙๐๐ เมตร
ความลาดชัน	-	-	-	-	-	-	-	๒.๕%	๒%	๒%
พื้นผิวแนวร่อน										
ความยาวของขอบใน	๖๐ เมตร	๘๐ เมตร	๑๕๐ เมตร	๑๕๐ เมตร	๑๔๐ เมตร	๒๘๐ เมตร	๒๘๐ เมตร	๑๔๐ เมตร	๒๘๐ เมตร	๒๘๐ เมตร
ระยะห่างจากหัวทางวิ่ง	๓๐ เมตร	๖๐ เมตร	๖๐ เมตร	๖๐ เมตร	๖๐ เมตร	๖๐ เมตร	๖๐ เมตร	๖๐ เมตร	๖๐ เมตร	๖๐ เมตร
อัตราต่าง (แต่ละด้าน)	๑๐%	๑๐%	๑๐%	๑๐%	๑๕%	๑๕%	๑๕%	๑๕%	๑๕%	๑๕%
ส่วนแรก										
ความยาว	๑,๖๐๐ เมตร	๒,๕๐๐ เมตร	๓,๐๐๐ เมตร	๓,๐๐๐ เมตร	๒,๕๐๐ เมตร	๓,๐๐๐ เมตร	๓,๐๐๐ เมตร	๓,๐๐๐ เมตร	๓,๐๐๐ เมตร	๓,๐๐๐ เมตร
ความลาดชัน	๕%	๔%	๓.๓๓%	๒.๕%	๓.๓๓%	๒%	๒%	๒.๕%	๒%	๒%
ส่วนที่สอง										
ความยาว	-	-	-	-	-	๓,๖๐๐ เมตร ^ข	๓,๖๐๐ เมตร ^ข	๑๒,๐๐๐ เมตร	๓,๖๐๐ เมตร ^ข	๓,๖๐๐ เมตร ^ข
ความลาดชัน	-	-	-	-	-	๒.๕%	๒.๕%	๓%	๒.๕%	๒.๕%
ส่วนแนวระดับ										
ความยาว	-	-	-	-	-	๘,๔๐๐ เมตร ^ข	๘,๔๐๐ เมตร ^ข	-	๘,๔๐๐ เมตร ^ข	๘,๔๐๐ เมตร ^ข
ความยาวรวม	-	-	-	-	-	๑๕,๐๐๐ เมตร	๑๕,๐๐๐ เมตร	๑๕,๐๐๐ เมตร	๑๕,๐๐๐ เมตร	๑๕,๐๐๐ เมตร
พื้นผิวลาดเอียง										
ความลาดชัน	๒๐%	๒๐%	๑๔.๓%	๑๔.๓%	๒๐%	๑๔.๓%	๑๔.๓%	๑๔.๓%	๑๔.๓%	๑๔.๓%
พื้นผิวลาดเอียงชั้นใน										
ความลาดชัน	-	-	-	-	-	-	-	๔๐%	๓๓.๓%	๓๓.๓%
พื้นผิวบาส์คแลนดิง										
ความยาวของขอบใน	-	-	-	-	-	-	-	๙๐ เมตร	๑๒๐ เมตร ^ข	๑๒๐ เมตร ^ข
ระยะห่างจากหัวทางวิ่ง	-	-	-	-	-	-	-	๓	๑,๘๐๐ เมตร ^ข	๑,๘๐๐ เมตร ^ข
อัตราต่าง (แต่ละด้าน)	-	-	-	-	-	-	-	๑๐%	๑๐%	๑๐%
ความลาดชัน	-	-	-	-	-	-	-	๔%	๓.๓๓%	๓.๓๓%

ก. มิติทั้งหมดให้วัดในแนวระดับ ยกเว้นกำหนดให้เป็นอย่างอื่น
 ข. ความยาวมีความแปรผัน (ดูข้อ ๒๗๐ หรือข้อ ๒๗๕)
 ค. ระยะถึงปลายพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่ง
 ง. หรือ ระยะห่างจากปลายทางวิ่ง ขึ้นอยู่กับระยะได้น้อยกว่า
 จ. เมื่อรหัสตัวอักษรเป็น F ให้เพิ่มความกว้างเป็นหนึ่งร้อยสี่สิบเมตร

ข้อ ๒๗๐ พื้นผิวแนวร่อนตามข้อ ๒๖๘ (๓) ต้องเป็นแนวระดับถัดจากจุดที่ความลาดชัน ร้อยละสองจุดห้า ตัดกันกับระนาบ ดังต่อไปนี้ แล้วแต่ค่าใดมีค่ามากกว่า

(๑) ระนาบแนวนอน (horizontal plane) ที่ความสูงหนึ่งร้อยห้าสิบเมตร เหนือระดับ หัวทางวิ่ง หรือ

(๒) ระนาบแนวนอน (horizontal plane) ที่ผ่านเหนือจุดยอดของวัตถุใด ๆ ที่ใช้ในการ กำหนดความสูงปลอดภัยจากสิ่งกีดขวาง (obstacle clearance altitude/height)

ข้อ ๒๗๑ เหนือพื้นผิวลาดเอียง พื้นผิวแนวร่อน พื้นผิวรูปกรวย และพื้นผิวแนวระดับชั้นใน ต้องไม่มีวัตถุที่เกิดหรือสร้างขึ้นใหม่หรือการต่อเติมวัตถุเดิมที่มีอยู่แล้ว เว้นแต่สำนักงานพิจารณาแล้ว เห็นว่าวัตถุที่เกิดหรือสร้างขึ้นใหม่หรือการต่อเติมนั้นมีวัตถุที่เคลื่อนย้ายไม่ได้ที่มีอยู่เดิมแล้วกำบังอยู่ หรือ หลังจากทำการศึกษาทางด้านการบินแล้วเห็นว่า วัตถุที่เกิดหรือสร้างขึ้นใหม่หรือการต่อเติมนั้นไม่ส่งผลกระทบเชิงลบร้ายแรงต่อความปลอดภัยหรือส่งผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญต่อการปฏิบัติการของเครื่องบิน

ข้อ ๒๗๒ วัตถุเดิมที่มีอยู่เหนือพื้นผิวใด ๆ ในข้อ ๒๖๘ ต้องย้ายออกให้ไกลที่สุดเท่าที่สามารถทำได้ เว้นแต่สำนักงานพิจารณาแล้วเห็นว่า มีวัตถุอื่นที่เคลื่อนย้ายไม่ได้ที่มีอยู่เดิมแล้วกำบังอยู่ หรือหลังจากทำการศึกษาทางด้านการบินแล้วเห็นว่า วัตถุเดิมที่มีอยู่นั้นไม่ส่งผลกระทบเชิงลบร้ายแรงต่อความปลอดภัยหรือส่งผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญต่อการปฏิบัติการของเครื่องบิน

๓. ทางวิ่งแบบพรีซีชัน

ข้อ ๒๗๓ สนามบินที่มีทางวิ่งแบบพรีซีชันต้องกำหนดให้มีพื้นผิวจำกัดสิ่งกีดขวาง ดังต่อไปนี้

- (๑) พื้นผิวรูปกรวย
- (๒) พื้นผิวแนวระดับชั้นใน
- (๓) พื้นผิวแนวร่อนชั้นใน
- (๔) พื้นผิวแนวร่อน
- (๕) พื้นผิวลาดเอียง
- (๖) พื้นผิวลาดเอียงชั้นใน
- (๗) พื้นผิวบอลล็คแลนดิง

ข้อ ๒๗๔ ความสูงและความลาดชันของพื้นผิวตามข้อ ๒๗๓ ต้องมีค่าไม่เกินที่กำหนดไว้ในตารางที่ ๑๔ มิติอื่น ๆ ต้องมีค่าไม่น้อยกว่าที่ระบุไว้ในตารางดังกล่าวด้วย ยกเว้นส่วนพื้นที่แนวระดับของพื้นผิวแนวร่อนให้เป็นไปตามข้อ ๒๗๕

ข้อ ๒๗๕ พื้นผิวแนวร่อนตามข้อ ๒๗๓ (๔) ต้องเป็นแนวระดับต่อจากจุดที่ความลาดชัน ร้อยละสองจุดห้า ตัดกันกับระนาบ ดังต่อไปนี้ แล้วแต่ค่าใดมีค่ามากกว่า

(๑) ระนาบแนวนอน (horizontal plane) ที่ความสูงหนึ่งร้อยห้าสิบเมตร เหนือระดับหัวทางวิ่ง หรือ

(๒) ระนาบแนวนอน (horizontal plane) ที่ผ่านเหนือจุดยอดของวัตถุใด ๆ ที่ใช้ในการกำหนดความสูงจำกัดสิ่งกีดขวาง (obstacle clearance limit)

ข้อ ๒๗๖ เหนือพื้นผิวแนวร่อนชั้นใน พื้นผิวลาดเอียงชั้นใน และพื้นผิวบาส์แลนดิง ต้องไม่มีวัตถุติดตรึงอยู่ เว้นแต่วัตถุที่ต้องใช้งานและจำเป็นต้องติดตั้งในตำแหน่งดังกล่าว โดยต้องเป็นวัตถุที่แตกหักง่าย

นอกจากวรรคหนึ่ง เหนือพื้นผิวต่าง ๆ ตามข้อ ๒๗๓ ต้องไม่มีวัตถุที่เคลื่อนที่ได้ อยู่ในขณะที่มีการใช้ทางวิ่งในการบินลงของเครื่องบิน

ข้อ ๒๗๗ เหนือพื้นผิวแนวร่อนและพื้นผิวลาดเอียงต้องไม่มีวัตถุที่เกิดหรือสร้างขึ้นใหม่หรือการต่อเติมวัตถุเดิมที่มีอยู่แล้ว เว้นแต่สำนักงานพิจารณาแล้วเห็นว่ามิมีวัตถุอื่นที่เคลื่อนย้ายไม่ได้ที่มีอยู่เดิมแล้วกำบังอยู่

ข้อ ๒๗๘ เหนือพื้นผิวรูปกรวย และพื้นผิวแนวระดับชั้นในต้องไม่มีวัตถุที่เกิดหรือสร้างขึ้นใหม่หรือการต่อเติมวัตถุเดิมที่มีอยู่แล้ว เว้นแต่สำนักงานพิจารณาแล้วเห็นว่า มีวัตถุอื่นที่เคลื่อนย้ายไม่ได้ที่มีอยู่เดิมแล้วกำบังอยู่ หรือหลังจากทำการศึกษาด้านการบินแล้วเห็นว่า วัตถุที่เกิดหรือสร้างขึ้นใหม่หรือการต่อเติมนั้นไม่ส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยหรือส่งผลกระทบต่ออย่างมีนัยสำคัญต่อการปฏิบัติการของเครื่องบิน

ข้อ ๒๗๙ วัตถุเดิมที่มีอยู่เหนือพื้นผิวแนวร่อน พื้นผิวลาดเอียง พื้นผิวรูปกรวย และพื้นผิวแนวระดับชั้นใน ต้องย้ายออกให้ไกลที่สุดเท่าที่สามารถทำได้ เว้นแต่สำนักงานพิจารณาแล้วเห็นว่า มีวัตถุอื่นที่เคลื่อนย้ายไม่ได้ที่มีอยู่เดิมแล้วกำบังอยู่ หรือหลังจากทำการศึกษาด้านการบินแล้วเห็นว่า วัตถุเดิมที่มีอยู่นั้นไม่ส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยหรือส่งผลกระทบต่ออย่างมีนัยสำคัญต่อการปฏิบัติการของเครื่องบิน

๔. ทางวิ่งเพื่อการวิ่งขึ้นของอากาศยาน (Runway Meant for Take-off)

ข้อ ๒๘๐ สนามบินที่มีทางวิ่งเพื่อการวิ่งขึ้นของอากาศยานต้องกำหนดให้มีพื้นผิวไต่ระดับเป็นพื้นผิวจำกัดสิ่งกีดขวาง

ข้อ ๒๘๑ มิติของพื้นผิวไต่ระดับขึ้นจากทางวิ่งตามข้อ ๒๘๐ ต้องมีค่าไม่น้อยกว่าขนาดที่กำหนดไว้ในตารางที่ ๑๕

พื้นผิวไต่ระดับอาจมีความยาวที่น้อยกว่าขนาดที่กำหนดไว้ในวรรคหนึ่งได้ หากความยาวที่น้อยกว่านั้นมีความสอดคล้องกับมาตรการในการปฏิบัติที่นำมาใช้เพื่อให้อุปกรณ์กับเที่ยวบินขาออกของเครื่องบิน

ตารางที่ ๑๕ มิติและความลาดชันของพื้นผิวจำกัดสิ่งกีดขวางของทางวิ่งเพื่อการวิ่งขึ้นของอากาศยาน

พื้นผิวและมิติ ^๑	รหัสตัวเลขของทางวิ่ง		
	๑ (๒)	๒ (๓)	๓ หรือ ๔ (๔)
พื้นผิวไต่ระดับจากทางวิ่งของอากาศยาน			
ความยาวขอบใน	๖๐ เมตร	๘๐ เมตร	๑๘๐ เมตร
ระยะจากปลายทางวิ่ง ^๒	๓๐ เมตร	๖๐ เมตร	๖๐ เมตร
อัตราถ่างด้านข้างแต่ละด้าน	๑๐%	๑๐%	๑๒.๕%
ความกว้างของขอบนอกสุด	๓๘๐ เมตร	๕๘๐ เมตร	๑,๒๐๐ เมตร ๑,๘๐๐ เมตร ^๓
ความยาว	๑,๖๐๐ เมตร	๒,๕๐๐ เมตร	๑๕,๐๐๐ เมตร
ความชัน	๕%	๔%	๒% ^๓
<p>ก. มิติทั้งหมดให้วัดในแนวระดับ ยกเว้นได้กำหนดเป็นอย่างอื่น</p> <p>ข. พื้นผิวไต่ระดับให้เริ่มต้น ณ ปลายของพื้นที่ปลอดภัยกีดขวาง ในกรณีที่ความยาวของพื้นที่ปลอดภัยกีดขวางมากกว่าความยาวที่กำหนด</p> <p>ค. หนึ่งพันแปดร้อยเมตร เมื่อแนวการบินบนพื้นที่กำหนด มีการเปลี่ยนทิศทางมากกว่าสิบห้าองศา สำหรับการปฏิบัติการบินในสภาพอากาศปิด (IMC) และสภาพอากาศเปิด (VMC) ในเวลากลางคืน</p> <p>ง. ดูรายละเอียดในข้อ ๒๘๒ และข้อ ๒๘๕</p>			

ข้อ ๒๘๒ ให้สนามบินพิจารณาลักษณะการปฏิบัติการบินของเครื่องบินที่จะใช้ทางวิ่งเพื่อวินิจฉัยว่ามีความจำเป็นต้องลดมุมลาดชันตามที่กำหนดไว้ในตารางที่ ๑๕ หรือไม่ เมื่อคำนึงถึงสภาพของการปฏิบัติการบินในสภาวะวิกฤต หากต้องลดมุมลาดชันที่กำหนดลง สนามบินต้องปรับความยาวของพื้นผิวไต่ระดับให้สอดคล้อง เพื่อรักษาระยะความสูงจำกัดสิ่งกีดขวางที่สามร้อยเมตร

ข้อ ๒๘๓ ในกรณีสภาพแวดล้อมประจำท้องถิ่นของสนามบินแตกต่างอย่างมากจากค่าสภาพชั้นบรรยากาศมาตรฐานระดับน้ำทะเล สนามบินอาจต้องปรับลดระดับค่าความลาดชันที่กำหนดไว้ในตารางที่ ๑๕ เพื่อความเหมาะสม ทั้งนี้ ระดับของการปรับลดขึ้นอยู่กับความต่างระหว่างค่าชั้นบรรยากาศท้องถิ่นและค่าสภาพชั้นบรรยากาศมาตรฐานระดับน้ำทะเล และขึ้นอยู่กับข้อกำหนดด้านการปฏิบัติการบินและคุณลักษณะสมรรถนะของเครื่องบินที่ใช้ทางวิ่งนั้น

ข้อ ๒๘๔ เนื้อพื้นผิวไต่ระดับต้องไม่มีวัตถุที่เกิดหรือสร้างขึ้นใหม่หรือการต่อเติมวัตถุเดิมที่มีอยู่แล้ว เว้นแต่สำนักงานพิจารณาแล้วเห็นว่าไม่มีวัตถุอื่นที่เคลื่อนย้ายไม่ได้ที่มีอยู่เดิมแล้วกำลังอยู่

ข้อ ๒๘๕ หากไม่มีวัตถุใดที่มีความสูงถึงระนาบความลาดชันร้อยละสองของพื้นผิวไต่ระดับ (๑ : ๕๐) วัตถุที่เกิดหรือสร้างขึ้นใหม่ต้องถูกจำกัดความสูงเพื่อรักษาพื้นผิวที่ปลอดภัยดั้งเดิมไว้ หรือลดพื้นผิวด้านล่างเป็นระนาบความลาดชันร้อยละหนึ่งจุดหก (๑ : ๖๒.๕)

ข้อ ๒๘๖ วัตถุเดิมที่มีอยู่ซึ่งยื่นล้ำเหนือพื้นผิวไต่ระดับ ต้องย้ายออกให้ไกลที่สุดเท่าที่สามารถทำได้ เว้นแต่สำนักงานพิจารณาแล้วเห็นว่าไม่มีวัตถุอื่นที่เคลื่อนย้ายไม่ได้ที่มีอยู่เดิมแล้วกำลังอยู่ หรือหลังจากทำการศึกษาด้านการบินแล้วเห็นว่า วัตถุที่มีอยู่เดิมนั้นไม่ส่งผลกระทบต่อความปลอดภัย หรือส่งผลกระทบต่ออย่างมีนัยสำคัญต่อการปฏิบัติการของเครื่องบิน

ส่วนที่ ๓

วัตถุภายนอกพื้นผิวจำกัดสิ่งกีดขวาง

ข้อ ๒๘๗ เจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบินต้องจัดให้มีกระบวนการเพื่อให้มีการประสานงานกับหน่วยงานท้องถิ่น เกี่ยวกับการก่อสร้างหรือแก้ไขเปลี่ยนแปลงอาคาร สิ่งปลูกสร้างอย่างอื่น หรือการปลูกต้นไม้ยืนต้นที่อยู่ภายนอกพื้นผิวจำกัดสิ่งกีดขวาง ภายในรัศมีสี่สิบลำกิโลเมตรจากจุดอ้างอิงสนามบิน ซึ่งยื่นล้ำเหนือความสูงหนึ่งร้อยห้าสิบเมตร เหนือระดับความสูงของพื้นดิน

ผู้อำนวยการมีอำนาจสั่งให้มีการศึกษาด้านการบินเกี่ยวกับผลกระทบจากการก่อสร้าง การแก้ไขเปลี่ยนแปลงหรือการปลูกต้นไม้ยืนต้นตามวรรคหนึ่งที่มีต่อการปฏิบัติการของเครื่องบินด้วยก็ได้

ข้อ ๒๘๘ ในพื้นที่นอกพื้นผิวจำกัดสิ่งกีดขวาง วัตถุที่ยื่นถึงความสูงหนึ่งร้อยห้าสิบเมตร หรือสูงกว่าเหนือระดับความสูงของพื้นดิน ให้ถือว่าเป็นสิ่งกีดขวาง เว้นแต่การศึกษาด้านการบินระบุว่าไม่เป็นอันตรายต่อเครื่องบิน

ส่วนที่ ๔

วัตถุอื่น ๆ

ข้อ ๒๘๙ แม้วัตถุใด ๆ ไม่ได้ยื่นล้ำเข้าไปในพื้นที่แนวร่อน แต่หากวัตถุนั้นส่งผลกระทบต่อที่ตั้งที่เหมาะสมหรือสมรรถนะของเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ทั้งประเภททัศนวิสัย และประเภทไมใช้ทัศนวิสัย ต้องมีกระบวนการประสานงานเพื่อดำเนินการย้ายวัตถุออกให้ไกลที่สุดเท่าที่จะทำได้

ข้อ ๒๙๐ นอกจากข้อ ๒๘๙ แล้ว หากสำนักงานพิจารณาหลังจากสนามบินทำการศึกษาด้านการบินแล้ว เห็นว่าวัตถุอื่นใดเป็นอันตรายต่อเครื่องบินบนพื้นที่เคลื่อนไหวหรือในอากาศภายในขอบเขตพื้นผิวแนวระดับชั้นในและพื้นผิวรูปกรวย ให้ถือว่าเป็นสิ่งกีดขวาง และต้องมีกระบวนการประสานงานเพื่อดำเนินการย้ายวัตถุนั้นออกให้ไกลที่สุดเท่าที่จะทำได้

หมวด ๕

สิ่งอำนวยความสะดวก สิ่งติดตั้งและอุปกรณ์

ส่วนที่ ๑

เครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ประเภททัศนวิสัย

๑. อุปกรณ์บอกทิศทางและอุปกรณ์ให้สัญญาณ

ก. อุปกรณ์บอกทิศทางลม (Wind Direction Indicator)

ข้อ ๒๙๑ สนามบินต้องติดตั้งอุปกรณ์บอกทิศทางลม อย่างน้อยหนึ่งอัน

ข้อ ๒๙๒ อุปกรณ์บอกทิศทางลมต้องตั้งอยู่ในบริเวณที่มองเห็นได้จากอากาศยานในระหว่าง การปฏิบัติการบินหรือมองเห็นได้จากพื้นที่เคลื่อนไหว และต้องติดตั้งในลักษณะที่จะไม่ได้รับผลกระทบ จากมวลอากาศรบกวน (air disturbances) ซึ่งเกิดขึ้นจากวัตถุที่อยู่ในบริเวณใกล้เคียง

ข้อ ๒๙๓ อุปกรณ์บอกทิศทางลมต้องทำจากผ้าเป็นรูปกรวยตัดยอด มีความยาวไม่น้อยกว่า สามจุดหกเมตร และมีเส้นผ่านศูนย์กลางที่ปลายด้านที่ใหญ่กว่าไม่น้อยกว่าศูนย์กลางจุดเก้าเมตร สามารถบอกทิศทางของลมผิวพื้นที่ชัดเจนและบอกความเร็วลมโดยทั่วไป ใช้สีที่สามารถมองเห็นได้ชัดเจนและ สามารถเข้าใจได้จากความสูงอย่างน้อยสามร้อยเมตร เมื่อเทียบกับพื้นหลัง และหากสามารถทำได้ ให้เลือกใช้เพียงสีเดียว โดยต้องเป็นสีขาวหรือสีส้ม ทั้งนี้ ในกรณีที่มีความจำเป็นต้องใช้สองสีผสมกัน เพื่อให้สามารถมองเห็นได้ชัดเจนและตัดกับพื้นหลัง ให้สนามบินเลือกใช้สีส้มและสีขาว สีแดงและสีขาว หรือสีขาวและสีดำ และต้องจัดเรียงเป็นแถบสลับกันห้าแถบ โดยสีของแถบแรกและแถบสุดท้าย ต้องเป็นสีเข้มกว่า

ข้อ ๒๙๔ ที่ตั้งของอุปกรณ์บอกทิศทางลมต้องมีการทำเครื่องหมายแถบวงกลมที่มีเส้นผ่านศูนย์กลาง สิบห้าเมตรและมีความกว้างหนึ่งจุดสองเมตร โดยแถบดังกล่าวต้องอยู่ตรงกึ่งกลางของฐานอุปกรณ์ บอกทิศทางลม และให้เลือกใช้สีที่มองเห็นได้ชัดเจน เช่น สีขาว

ข้อ ๒๙๕ ในกรณีที่สนามบินเปิดให้บริการในเวลากลางคืน สนามบินต้องจัดให้มีไฟส่องสว่าง ติดตั้งที่อุปกรณ์บอกทิศทางลมที่ติดตั้งในสนามบินด้วย

ข. อุปกรณ์บอกทิศทางในการบินลง (Landing Direction Indicator)

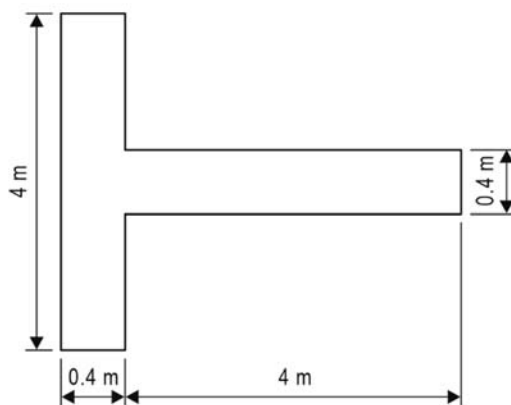
ข้อ ๒๙๖ หากสนามบินมีการติดตั้งอุปกรณ์บอกทิศทางในการบินลง อุปกรณ์ดังกล่าว ต้องตั้งอยู่ในบริเวณที่เห็นเด่นชัดในสนามบิน

ข้อ ๒๙๗ อุปกรณ์บอกทิศทางในการบินลงต้องเป็นรูปตัว T

ข้อ ๒๙๘ อุปกรณ์บอกทิศทางในการบินลงต้องมีรูปทรงและขนาดอย่างน้อยที่สุดตามรูปที่ ๑๖ โดยรูปตัว T ต้องเป็นสีขาวหรือสีส้ม ขึ้นอยู่กับว่าสีใดสามารถมองเห็นได้ชัดเจนตัดกับพื้นหลัง

ที่จะมองเห็นอุปกรณ์บอกทิศทางในการบินลง ทั้งนี้ หากสนามบินมีการให้บริการในเวลากลางคืน รูปตัว T ต้องมีการติดตั้งไฟส่องสว่างหรือมีการแสดงรูปทรงด้วยไฟสีขาวด้วย

รูปที่ ๑๖ อุปกรณ์บอกทิศทางในการบินลง



ค. ไฟฉายสัญญาณ (Signalling Lamp)

ข้อ ๒๙๙ สนามบินที่มีการควบคุมการจราจรทางอากาศ ต้องจัดให้มีไฟฉายสัญญาณ หอควบคุมการจราจรทางอากาศ

ข้อ ๓๐๐ ไฟฉายสัญญาณต้องมีความสามารถในการให้สัญญาณสีแดง สีเขียว และสีขาวได้ และสามารถ

(๑) เล็งโดยใช้มือบังคับไปยังเป้าหมายใด ๆ ตามที่ต้องการได้

(๒) ให้สัญญาณโดยสีแดงสีหนึ่ง ตามด้วยสัญญาณสีอื่นอีกสองสี และ

(๓) ส่งผ่านข้อความโดยสีแดงสีหนึ่งในสามสีด้วยรหัสมอร์ส ซึ่งมีความเร็วอย่างน้อยสี่คำต่อนาที

ข้อ ๓๐๑ เมื่อสนามบินเลือกใช้แสงสีเขียวตามข้อ ๓๐๐ การใช้งานต้องถูกกำหนดด้วยขอบเขตสีเขียว (boundary of green) ตามที่ระบุไว้ในข้อ ๒.๑.๒ ของภาคผนวกแนบท้าย ๑

ข้อ ๓๐๒ การกระจายลำแสงต้องทำมุมไม่น้อยกว่าหนึ่งองศา และไม่เกินสามองศา ในกรณีที่สนามบินต้องการใช้ไฟฉายสัญญาณในเวลากลางวัน ความเข้มของแสงสีแดง สีใด ๆ ต้องไม่น้อยกว่าหกพันแคนเดลา

ง. พื้นที่ให้สัญญาณและแผงให้สัญญาณ (Signal Area and Signal Panels)

ข้อ ๓๐๓ สนามบินต้องจัดให้มีพื้นที่ให้สัญญาณ ในกรณีที่สนามบินไม่มีการให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศ โดยให้อยู่ในตำแหน่งที่สามารถมองเห็นได้จากทุกทิศทางของมุมแอสิมัท เหนือมุมเงยซึ่งทำมุมสิบองศากับแนวระดับ เมื่อมองจากที่ความสูงสามร้อยเมตร

ข้อ ๓๐๔ พื้นที่ให้สัญญาณต้องเป็นพื้นผิวแนวราบที่เรียบสม่ำเสมอ โดยมีขนาดอย่างน้อยเก้าตารางเมตร

ข้อ ๓๐๕ สีของพื้นที่ให้สัญญาณต้องเป็นสีที่แตกต่างจากสีของแผงให้สัญญาณและต้องมีเส้นขอบสีขาวซึ่งมีขนาดความกว้างไม่น้อยกว่าศูนย์จุดสามเมตรล้อมรอบ

๒. เครื่องหมาย

ก. บททั่วไป

ข้อ ๓๐๖ บริเวณจุดตัดของทางวิ่งตั้งแต่สองทางวิ่งขึ้นไป สนาบบินต้องแสดงเครื่องหมายของทางวิ่งที่มีความสำคัญว่า ยกเว้นเครื่องหมายขอบทางวิ่ง โดยเครื่องหมายของทางวิ่งอื่น ๆ ต้องมีการเว้นช่วง ทั้งนี้ เครื่องหมายขอบทางวิ่งของทางวิ่งที่มีความสำคัญกว่าอาจมีการลากเส้นต่อเนื่องผ่านจุดตัดกันของทางวิ่งหรืออาจมีการเว้นช่วงก็ได้

ข้อ ๓๐๗ ลำดับความสำคัญของทางวิ่งสำหรับการแสดงเครื่องหมาย ต้องเป็นไปตามรายละเอียด ดังต่อไปนี้

(๑) ลำดับที่หนึ่ง ทางวิ่งแบบพริชชีชั้น

(๒) ลำดับที่สอง ทางวิ่งแบบนอนพริชชีชั้น

(๓) ลำดับที่สาม ทางวิ่งแบบบินลงโดยไม่ใช้เครื่องวัดประกอบการบิน

ข้อ ๓๐๘ บริเวณจุดตัดของทางวิ่งกับทางขับ สนาบบินต้องแสดงเครื่องหมายของทางวิ่ง บริเวณจุดตัดดังกล่าว และเครื่องหมายของทางขับต้องมีการเว้นช่วง ทั้งนี้ รูปแบบของการเชื่อมต่อกันระหว่างเครื่องหมายเส้นกึ่งกลางทางวิ่งและเครื่องหมายเส้นกึ่งกลางทางขับ ให้เป็นไปตามที่กำหนดไว้ในข้อ ๓๕๖

ข้อ ๓๐๙ เครื่องหมายของทางวิ่งต้องเป็นสีขาว

ข้อ ๓๑๐ ในกรณีพื้นผิวของทางวิ่งมีสีอ่อน สนาบบินอาจเพิ่มความชัดเจนของเครื่องหมายของทางวิ่งโดยใช้สีดำทาขอบเครื่องหมายดังกล่าว

ข้อ ๓๑๑ การเลือกใช้ชนิดของสีสำหรับการทำเครื่องหมายที่เหมาะสมสามารถช่วยลดความเสี่ยงในการก่อให้เกิดคุณลักษณะความเสียหายที่ไม่สม่าเสมอบนเครื่องหมายได้

ข้อ ๓๑๒ เครื่องหมายตามข้อ ๓๐๙ อาจประกอบด้วยแถบสีทึบหรือแถบสีตามแนวยาวต่อเนื่องกัน ซึ่งจะทำให้ได้ผลเช่นเดียวกับแถบสีทึบ

ข้อ ๓๑๓ เครื่องหมายของทางขับ ลานกลับลำ และหลุมจอดอากาศยานต้องเป็นสีเหลือง

ข้อ ๓๑๔ เส้นเขตปลอดภัยในลานจอดอากาศยานต้องเป็นสีที่เด่นชัดและตัดกับสีของเครื่องหมายหลุมจอดอากาศยาน

ข้อ ๓๑๕ สนาบบินที่มีการปฏิบัติการบินในเวลากลางวัน การทำเครื่องหมายบนผิวพื้นจราจร ต้องใช้วัสดุสะท้อนแสงซึ่งออกแบบมาเพื่อเพิ่มการมองเห็นเครื่องหมายดังกล่าว

ข้อ ๓๑๖ สนามบินต้องจัดให้มีเครื่องหมายบนทางขับที่ไม่มีผิวพื้นจราจร เช่นเดียวกับที่ได้กำหนดไว้สำหรับทางขับที่มีผิวพื้นจราจร เท่าที่สามารถทำได้

ข. เครื่องหมายเลขทางวิ่ง (Runway Designation Marking)

ข้อ ๓๑๗ สนามบินต้องทำเครื่องหมายเลขทางวิ่งบริเวณหัวทางวิ่งที่มีผิวพื้นจราจร

ข้อ ๓๑๘ สนามบินต้องทำเครื่องหมายเลขทางวิ่งบริเวณหัวทางวิ่งบนทางวิ่งที่ไม่มีผิวพื้นจราจร เท่าที่สามารถทำได้

ข้อ ๓๑๙ เครื่องหมายเลขทางวิ่งตามข้อ ๓๑๗ หรือข้อ ๓๑๘ ต้องอยู่ ณ บริเวณหัวทางวิ่ง โดยรายละเอียดให้เป็นไปตามที่แสดงในรูปที่ ๑๗

ในกรณีที่หัวทางวิ่งตามวรรคหนึ่งถูกเลื่อนไปจากปลายสุดของทางวิ่ง สนามบินต้องจัดให้มีสัญลักษณ์แสดงหมายเลขทางวิ่งสำหรับการวิ่งขึ้นของเครื่องบิน

ข้อ ๓๒๐ เครื่องหมายเลขทางวิ่งต้องประกอบด้วยตัวเลขสองตัว และสำหรับบนทางวิ่งขนานกัน ต้องมีตัวอักษรเพิ่มเติมด้วยอีกหนึ่งตัว โดยให้เป็นไปตามลักษณะ ดังต่อไปนี้

(๑) บนทางวิ่งเดี่ยว ทางวิ่งคู่ขนาน หรือทางวิ่งสามเส้นขนานกัน ให้ใช้ตัวเลขสองตัวซึ่งเป็นค่าตัวเลขจำนวนเต็มใกล้เคียงค่าหนึ่งในสิบของมุมมองศาเทียบกับทิศเหนือแม่เหล็ก เมื่อมองจากทิศทางการบินเข้าสู่ทางวิ่งนั้น

(๒) บนทางวิ่งขนานกันตั้งแต่สี่เส้นขึ้นไป ชุดของทางวิ่งที่อยู่ติดกัน ให้ใช้ตัวเลขสองตัวแทนค่าหนึ่งในสิบของมุมแอสิมัท และชุดของทางวิ่งที่เหลือต้องเป็นค่าหนึ่งในสิบจำนวนถัดไปของมุมแอสิมัท ในกรณีที่กฎข้างต้นทำให้ได้ค่าออกมาเป็นตัวเลขตัวเดียวต้องเติมเลขศูนย์ข้างหน้าตัวเลขดังกล่าวด้วย

ข้อ ๓๒๑ ในกรณีของทางวิ่งขนานกัน หมายเลขทางวิ่งแต่ละหมายเลขต้องตามด้วยตัวอักษร ดังต่อไปนี้ ตามลำดับจากซ้ายไปขวา เมื่อมองจากทิศทางการบินเข้าสู่ทางวิ่ง

(๑) สำหรับทางวิ่งขนานกันสองทางวิ่ง ให้ใช้ตัวอักษร “L” “R”

(๒) สำหรับทางวิ่งขนานกันสามทางวิ่ง ให้ใช้ตัวอักษร “L” “C” “R”

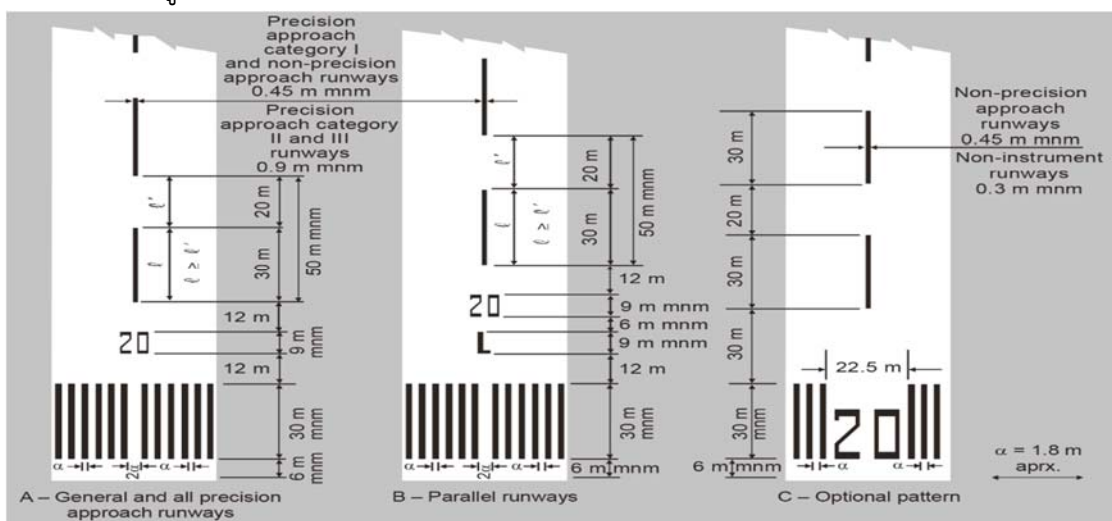
(๓) สำหรับทางวิ่งขนานกันสี่ทางวิ่ง ให้ใช้ตัวอักษร “L” “R” “L” “R”

(๔) สำหรับทางวิ่งขนานกันห้าทางวิ่ง ให้ใช้ตัวอักษร “L” “C” “R” “L” “R” หรือ “L” “R” “L” “C” “R”

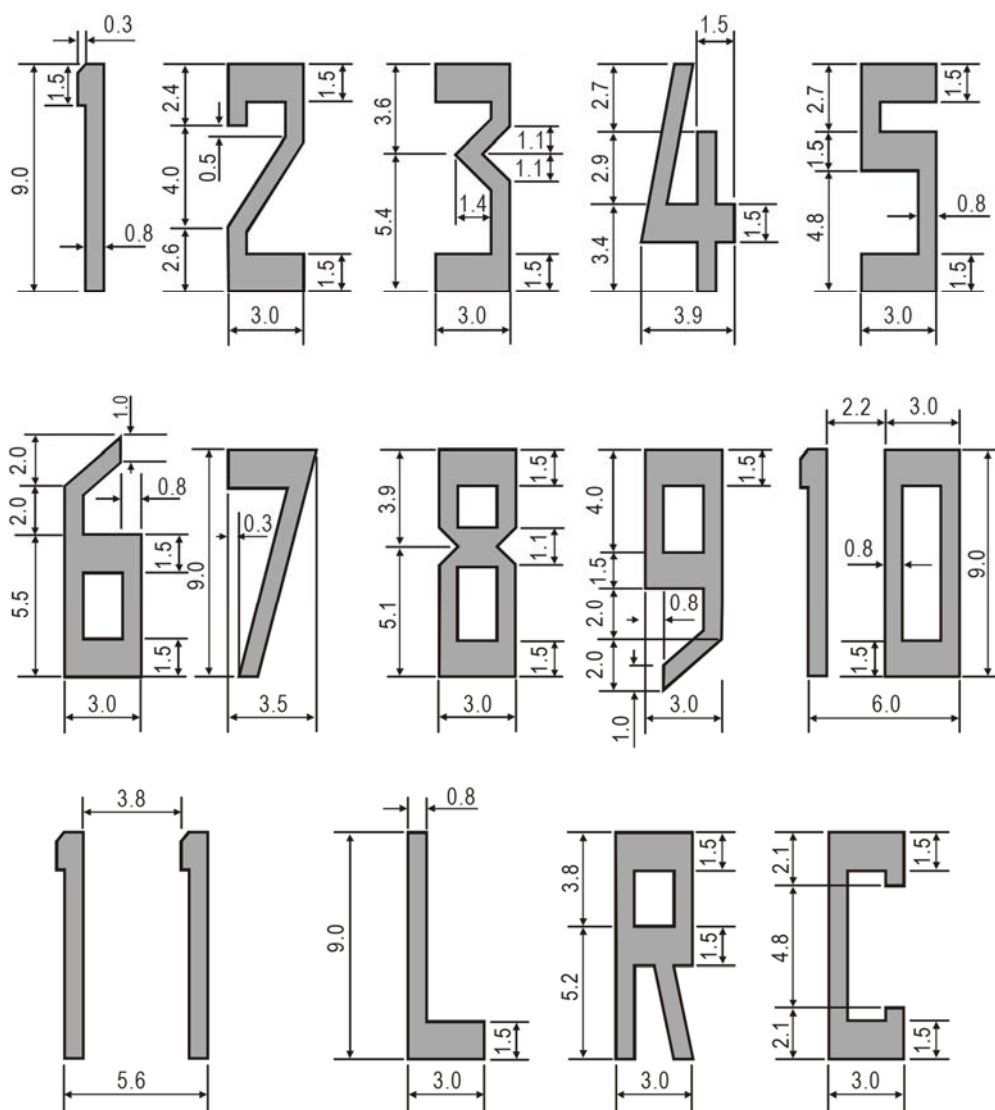
(๕) สำหรับทางวิ่งขนานกันหกทางวิ่ง ให้ใช้ตัวอักษร “L” “C” “R” “L” “C” “R”

ข้อ ๓๒๒ ตัวเลขและตัวอักษรของเครื่องหมายเลขทางวิ่งต้องอยู่ในรูปแบบและมีสัดส่วนตามรูปที่ ๑๘ โดยต้องมีขนาดไม่น้อยกว่าที่แสดงไว้ในรูปดังกล่าว แต่หากตัวเลขถูกรวมเข้ากับเครื่องหมายหัวทางวิ่ง ขนาดของตัวเลขต้องใหญ่ขึ้น เพื่อที่จะเติมเต็มช่องว่างระหว่างแถบของเครื่องหมายหัวทางวิ่งได้อย่างเพียงพอ

รูปที่ ๑๗ เครื่องหมายเลขทางวิ่ง เส้นกึ่งกลางทางวิ่ง และหัวทางวิ่ง



รูปที่ ๑๘ รูปแบบและสัดส่วนของตัวเลขและตัวอักษรสำหรับเครื่องหมายเลขทางวิ่ง



หมายเหตุ - หน่วยเป็นเมตร

ค. เครื่องหมายเส้นกึ่งกลางทางวิ่ง (Runway Centre Line Marking)

ข้อ ๓๒๓ สนามบินต้องทำเครื่องหมายเส้นกึ่งกลางทางวิ่งบนทางวิ่งที่มีผิวพื้นจราจร

ข้อ ๓๒๔ เครื่องหมายเส้นกึ่งกลางทางวิ่งตามข้อ ๓๒๓ ต้องทำตลอดความยาวของแนวเส้นกึ่งกลางทางวิ่ง โดยจะอยู่ระหว่างเครื่องหมายเลขทางวิ่งตามรูปที่ ๑๗ ยกเว้นเมื่อมีการเว้นช่วงของเครื่องหมายตามข้อ ๓๐๖

ข้อ ๓๒๕ เครื่องหมายเส้นกึ่งกลางทางวิ่งต้องประกอบด้วยแถบเส้นตรงซึ่งมีขนาดและช่องว่างระหว่างเส้นอย่างสม่ำเสมอ โดยความยาวของแถบเส้นตรงรวมกับความยาวของช่องว่างระหว่างเส้นต้องยาวรวมกันไม่น้อยกว่าห้าสิบเมตร แต่ไม่เกินเจ็ดสิบห้าเมตร ทั้งนี้ ความยาวของแถบเส้นตรงแต่ละแถบต้องเท่ากับความยาวของช่องว่างระหว่างเส้นเป็นอย่างน้อย หรือมีความยาวเท่ากับสามสิบเมตร แล้วแต่ว่าอย่างใดมากกว่า

ข้อ ๓๒๖ ความกว้างของแถบเส้นตรงตามข้อ ๓๒๕ ต้องไม่น้อยกว่า

(๑) เก้าสิบเซนติเมตร บนทางวิ่งแบบพริชชัน ประเภทที่สองและทางวิ่งแบบพริชชันประเภทที่สาม

(๒) สี่สิบห้าเซนติเมตร บนทางวิ่งแบบนอนพริชชันที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๓ หรือ ๔ และบนทางวิ่งแบบพริชชัน ประเภทที่หนึ่ง

(๓) สามสิบเซนติเมตร บนทางวิ่งแบบนอนพริชชันที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๑ หรือ ๒ และบนทางวิ่งแบบบินลงโดยไม่ใช้เครื่องวัดประกอบการบิน

ง. เครื่องหมายหัวทางวิ่ง (Threshold Marking)

ข้อ ๓๒๗ สนามบินต้องทำเครื่องหมายหัวทางวิ่ง ณ บริเวณหัวทางวิ่งแบบบินลงด้วยเครื่องวัดประกอบการบินที่มีผิวพื้นจราจร และทางวิ่งแบบบินลงโดยไม่ใช้เครื่องวัดประกอบการบินที่มีผิวพื้นจราจรซึ่งมีรหัสตัวเลขเป็น ๓ หรือ ๔

ข้อ ๓๒๘ สนามบินต้องทำเครื่องหมายหัวทางวิ่งบริเวณหัวทางวิ่งบนทางวิ่งที่ไม่มีผิวพื้นจราจรเท่าที่สามารถทำได้

ข้อ ๓๒๙ แถบของเครื่องหมายหัวทางวิ่งต้องเริ่มต้นที่ระยะไม่น้อยกว่าหกเมตรจากหัวทางวิ่ง

ข้อ ๓๓๐ เครื่องหมายหัวทางวิ่งต้องประกอบด้วยแถบเส้นตรงตามยาวที่มีขนาดเท่ากันซึ่งจัดวางอยู่สองข้างของเส้นกึ่งกลางทางวิ่งในลักษณะสมมาตรกันตามรูปที่ ๑๗ แบบ A และรูปที่ ๑๗ แบบ B สำหรับทางวิ่งที่มีความกว้างสี่สิบห้าเมตร โดยจำนวนแถบเส้นตรงขึ้นอยู่กับความกว้างของทางวิ่งตามตารางที่ ๑๖

ตารางที่ ๑๖ จำนวนแถบเส้นตรงตามความกว้างของทางวิ่ง

ความกว้างของทางวิ่ง	จำนวนแถบ
๑๘ เมตร	๔
๒๓ เมตร	๖
๓๐ เมตร	๘
๔๕ เมตร	๑๒
๖๐ เมตร	๑๖

ข้อ ๓๓๑ ความในข้อ ๓๓๐ ไม่ใช่บังคับในกรณีที่เป็นทางวิ่งแบบนอนฟรีซีชันและทางวิ่งแบบบินลงโดยไม่ใช้เครื่องวัดประกอบการบินที่มีความกว้างตั้งแต่สี่สิบห้าเมตรขึ้นไป ซึ่งการจัดวางแถบเส้นตรงอาจเป็นไปตามที่แสดงไว้ในรูปที่ ๑๗ แบบ C ก็ได้

ข้อ ๓๓๒ แถบเส้นตรงตามข้อ ๓๓๐ ต้องขยายไปทางด้านข้างของเส้นกึ่งกลางทางวิ่งไปจนถึงระยะสามเมตรจากขอบทางวิ่ง หรือขยายไปจนถึงระยะยี่สิบเจ็ดเมตรจากเส้นกึ่งกลางทางวิ่งแล้วแต่กรณีใดจะมีระยะทางน้อยกว่า

กรณีที่เครื่องหมายเลขทางวิ่งแทรกอยู่ระหว่างเครื่องหมายหัวทางวิ่ง สนามบินต้องทำแถบเส้นตรงของเครื่องหมายหัวทางวิ่งอย่างน้อยสามแถบในแต่ละด้านของเส้นกึ่งกลางทางวิ่ง

กรณีที่เครื่องหมายเลขทางวิ่งอยู่เหนือเครื่องหมายหัวทางวิ่ง แถบเส้นตรงของเครื่องหมายหัวทางวิ่งต้องต่อเนื่องกันไปตามแนวขวางทางวิ่ง โดยแถบเส้นตรงต้องมีความยาวอย่างน้อยสามสิบเมตร และมีความกว้างประมาณหนึ่งจุดแปดเมตร โดยมีระยะห่างระหว่างแต่ละแถบเส้นตรงประมาณหนึ่งจุดแปดเมตร

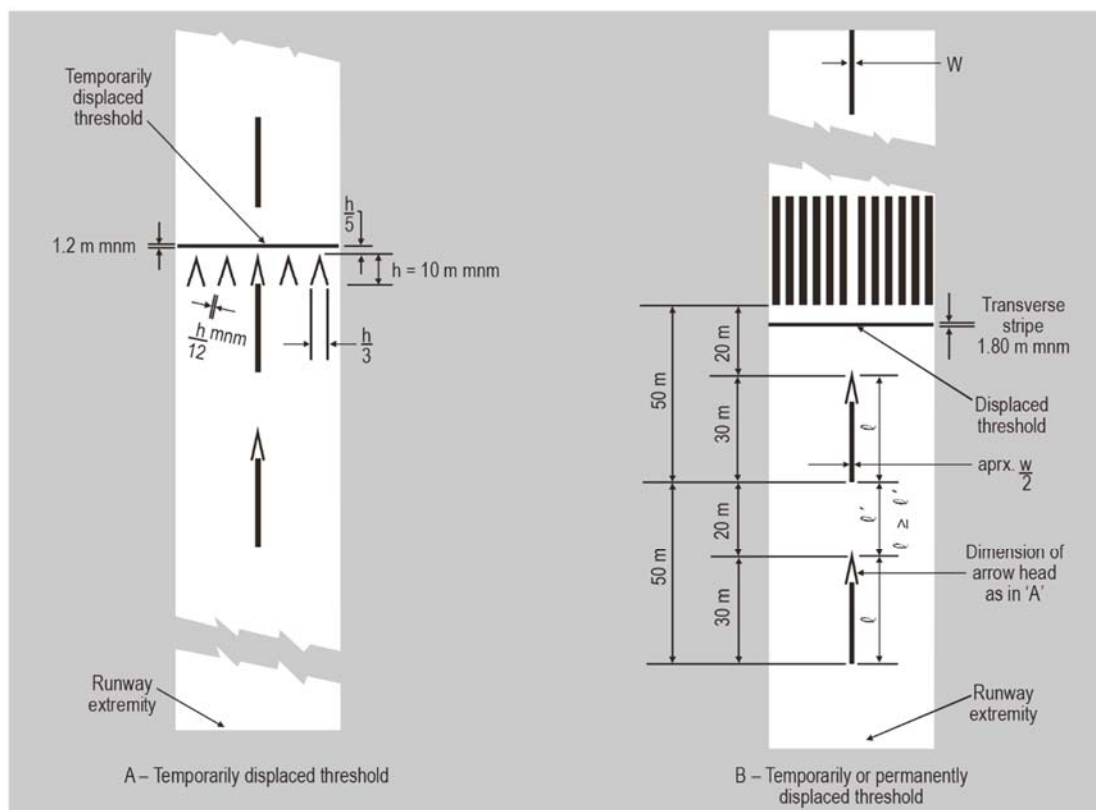
ระยะห่างระหว่างแถบเส้นตรงของเครื่องหมายหัวทางวิ่งตามวรรคสองและวรรคสามต้องเพิ่มเป็นสองเท่า ณ ตำแหน่งที่อยู่ติดกับแนวเส้นกึ่งกลางทางวิ่ง และในกรณีที่มีเครื่องหมายเลขทางวิ่งรวมอยู่ในเครื่องหมายหัวทางวิ่ง ระยะห่างระหว่างแถบเส้นตรงของเครื่องหมายหัวทางวิ่งต้องเป็นยี่สิบสองจุดห้าเมตร ตามรูปที่ ๑๗ แบบ C

เส้นตัดขวาง

ข้อ ๓๓๓ ในกรณีที่หัวทางวิ่งที่ถูกเลื่อนไปจากปลายสุดของทางวิ่งหรือแนวปลายสุดของทางวิ่งไม่ตั้งฉากกับเส้นกึ่งกลางทางวิ่ง สนามบินต้องทำเครื่องหมายเส้นตัดขวางตามรูปที่ ๑๘ แบบ B เพิ่มเติมในการทำเครื่องหมายหัวทางวิ่ง

ข้อ ๓๓๔ เครื่องหมายเส้นตัดขวางต้องมีความกว้างไม่น้อยกว่าหนึ่งจุดแปดเมตร

รูปที่ ๑๘ เครื่องหมายหัวทางวิ่งที่ถูกเลื่อนไป



ลูกศร

ข้อ ๓๓๕ เมื่อหัวทางวิ่งถูกเลื่อนไปอย่างถาวร สนามบินต้องทำเครื่องหมายลูกศรบนส่วนของทางวิ่งก่อนที่จะถึงหัวทางวิ่งที่ถูกเลื่อนไป ตามรูปที่ ๑๘ แบบ B

ข้อ ๓๓๖ เมื่อหัวทางวิ่งถูกเลื่อนไปเป็นการชั่วคราวจากตำแหน่งปกติ สนามบินต้องทำเครื่องหมายลูกศร ตามรูปที่ ๑๘ แบบ A หรือรูปที่ ๑๘ แบบ B และเครื่องหมายอื่น ๆ ทั้งหมดที่อยู่บนพื้นที่ก่อนที่จะถึงหัวทางวิ่งนั้นต้องถูกปิดคลุมไว้ ยกเว้นเครื่องหมายเส้นกึ่งกลางทางวิ่งซึ่งต้องเปลี่ยนแปลงไปเป็นเครื่องหมายลูกศร

ข้อ ๓๓๗ ในกรณีหัวทางวิ่งถูกเลื่อนไปเป็นการชั่วคราวเป็นระยะเวลาสั้น ๆ สนามบินอาจจัดให้มีวัตถุที่ใช้เป็นเครื่องหมาย ที่มีรูปแบบและสีเหมือนกับเครื่องหมายหัวทางวิ่งที่ถูกเลื่อนไป แทนการทาสี เครื่องหมายการเลื่อนหัวทางวิ่งลงบนพื้นผิวทางวิ่งก็ได้

ข้อ ๓๓๘ หากพื้นที่ก่อนถึงหัวทางวิ่งที่ถูกเลื่อนไปมีสภาพไม่เหมาะสมสำหรับการขับเคลื่อนของอากาศยาน สนามบินต้องทำเครื่องหมายปิดบนพื้นที่ดังกล่าว ตามข้อ ๘๑๘

จ. เครื่องหมายแสดงจุดเล็ง (Aiming Point Marking)

ข้อ ๓๓๙ สนามบินต้องทำเครื่องหมายแสดงจุดเล็งที่บริเวณแต่ละด้านของทางวิ่งสำหรับ

(๑) ทางวิ่งแบบบินลงด้วยเครื่องวัดประกอบการบินที่มีผิวพื้นจราจรซึ่งมีรหัสตัวเลขเป็น ๑ ๒ ๓ หรือ ๔

(๒) ทางวิ่งแบบบินลงโดยไม่ใช้เครื่องวัดประกอบการบินที่มีผิวพื้นจราจรซึ่งมีรหัสตัวเลขเป็น ๓ หรือ ๔

ข้อ ๓๔๐ จุดเริ่มต้นของเครื่องหมายแสดงจุดเล็งต้องไม่อยู่ในระยะใกล้กับหัวทางวิ่งเกินกว่าระยะทางที่กำหนดไว้ในตารางที่ ๑๗ ยกเว้นกรณีที่ว่าวิ่งนั้นมีการติดตั้งระบบไฟนำร่องลงด้วยสายตา ซึ่งจะต้องกำหนดจุดเริ่มต้นของเครื่องหมายแสดงจุดเล็งให้สอดคล้องกับจุดเริ่มต้นของแนวร่องลงด้วยสายตา

ตารางที่ ๑๗ ตำแหน่งและขนาดของเครื่องหมายแสดงจุดเล็ง

ตำแหน่งและขนาด	ระยะทางที่เครื่องบินสามารถใช้ในการบินลง			
	น้อยกว่า ๘๐๐ เมตร	ตั้งแต่ ๘๐๐ เมตร แต่ไม่ถึง ๑,๒๐๐ เมตร	ตั้งแต่ ๑,๒๐๐ เมตร แต่ไม่ถึง ๒,๔๐๐ เมตร	ตั้งแต่ ๒,๔๐๐ เมตร ขึ้นไป
(๑)	(๒)	(๓)	(๔)	(๕)
ระยะห่างจากหัวทางวิ่งถึงจุดเริ่มต้นเครื่องหมาย	๑๕๐ เมตร	๒๕๐ เมตร	๓๐๐ เมตร	๔๐๐ เมตร
ความยาวของแถบ ^ก	๓๐ ถึง ๔๕ เมตร	๓๐ ถึง ๔๕ เมตร	๔๕ ถึง ๖๐ เมตร	๔๕ ถึง ๖๐ เมตร
ความกว้างของแถบ	๔ เมตร	๖ เมตร	๖ ถึง ๑๐ เมตร ^ข	๖ ถึง ๑๐ เมตร ^ข
ระยะห่างตามขวางระหว่างขอบด้านในของแถบ	๖ เมตร ^ค	๙ เมตร ^ค	๑๘ ถึง ๒๒.๕ เมตร	๑๘ ถึง ๒๒.๕ เมตร
<p>ก. ค่าของขนาดที่มากขึ้นกว่าที่กำหนดไว้ อาจนำมาใช้เพื่อวัตถุประสงค์ให้สามารถมองเห็นเครื่องหมายได้ชัดเจนยิ่งขึ้น</p> <p>ข. ระยะห่างตามขวางอาจเปลี่ยนแปลงภายในค่าขอบเขตที่กำหนด เพื่อลดการปนเปื้อนจากคราบล้อของเครื่องบิน</p> <p>ค. ค่าต่าง ๆ ในตารางนี้ได้จากการอ้างอิงจากระยะห่างระหว่างล้อหลักด้านนอกทั้งสองข้าง ซึ่งอยู่ในรหัสอ้างอิงสนามบินในหมวด ๑ ส่วนที่ ๔ ตารางที่ ๒</p>				

ข้อ ๓๔๑ เครื่องหมายแสดงจุดเล็งต้องประกอบด้วยแถบเส้นตรงที่เด่นชัดจำนวนสองแถบ โดยขนาดของแถบเส้นตรงและระยะห่างระหว่างขอบด้านในของแถบสองแถวดังกล่าวต้องเป็นไปตามที่กำหนดในตารางที่ ๑๗ ในกรณีที่สนามบินทำเครื่องหมายเขตจุดแตะพื้น ระยะห่างระหว่างแถบของเครื่องหมายแสดงจุดเล็งต้องเท่ากับระยะห่างระหว่างแถบของเครื่องหมายเขตจุดแตะพื้น

ฉ. เครื่องหมายเขตจุดแตะพื้น (Touchdown Zone Marking)

ข้อ ๓๔๒ สนามบินต้องทำเครื่องหมายเขตจุดแตะพื้น ณ บริเวณเขตจุดแตะพื้นสำหรับ

(๑) ทางวิ่งแบบพริชชีซันที่มีผิวพื้นจราจรซึ่งมีรหัสตัวเลขเป็น ๒ ๓ หรือ ๔

(๒) ทางวิ่งแบบนอนพริชชีซันหรือทางวิ่งแบบบินลงโดยไม่ใช้เครื่องวัดประกอบการบิน ที่มีผิวพื้นจราจร ซึ่งมีรหัสตัวเลขเป็น ๓ หรือ ๔ และอาจเพิ่มความชัดเจนในการทำเครื่องหมายให้เห็นเด่นชัด

ข้อ ๓๔๓ เครื่องหมายเขตจุดแตะพื้นต้องประกอบด้วยคู่ของเครื่องหมายสี่เหลี่ยมมุมฉาก จัดวางอยู่สองข้างของเส้นกึ่งกลางทางวิ่งในลักษณะที่สมมาตรกัน โดยจำนวนคู่ของเครื่องหมายดังกล่าว จะสัมพันธ์กับระยะทางที่เครื่องบินสามารถใช้ในการบินลง (ความยาวแอลตา) หรือระยะห่างระหว่างหัวทางวิ่งในกรณีที่มีการแสดงเครื่องหมายเขตจุดแตะพื้นในทิศทางการบินลงทั้งสองด้านของทางวิ่ง ทั้งนี้ จำนวนคู่ของเครื่องหมายเขตจุดแตะพื้นให้เป็นไปตามตารางที่ ๑๘

ตารางที่ ๑๘ จำนวนคู่ของเครื่องหมายเขตจุดแตะพื้น

ระยะทางที่เครื่องบินสามารถใช้ในการบินลง หรือระยะห่างระหว่างหัวทางวิ่ง	จำนวนคู่ของเครื่องหมายเขตจุดแตะพื้น
น้อยกว่า ๙๐๐ เมตร	๑
๙๐๐ เมตรขึ้นไป แต่ไม่ถึง ๑,๒๐๐ เมตร	๒
๑,๒๐๐ เมตรขึ้นไป แต่ไม่ถึง ๑,๕๐๐ เมตร	๓
๑,๕๐๐ เมตรขึ้นไป แต่ไม่ถึง ๒,๔๐๐ เมตร	๔
ตั้งแต่ ๒,๔๐๐ เมตรขึ้นไป	๖

ข้อ ๓๔๔ เครื่องหมายเขตจุดแตะพื้นต้องเป็นไปตามรูปที่ ๒๐ แบบ B

หากสนามบินมีความจำเป็นที่จะต้องทำเครื่องหมายตามรูปที่ ๒๐ แบบ A จะต้องได้รับความเห็นชอบจากผู้อำนวยการก่อน โดยเครื่องหมายเขตจุดแตะพื้นในแต่ละรูปแบบให้เป็นไปตามข้อกำหนดดังต่อไปนี้

(๑) สำหรับรูปแบบของเครื่องหมายเขตจุดแตะพื้น ตามรูปที่ ๒๐ แบบ A แถบเส้นตรงแต่ละแถบต้องมีความยาวไม่น้อยกว่าสี่สิบสองจุดห้าเมตร และมีความกว้างไม่น้อยกว่าสามเมตร

(๒) สำหรับรูปแบบของเครื่องหมายเขตจุดแตะพื้น ตามรูปที่ ๒๐ แบบ B แถบเส้นตรงแต่ละแถบต้องมีความยาวไม่น้อยกว่าสี่สิบสองจุดห้าเมตร และมีความกว้างไม่น้อยกว่าหนึ่งจุดแปดเมตร โดยมีระยะห่างระหว่างแถบเส้นตรงที่ติดกันหนึ่งจุดห้าเมตร

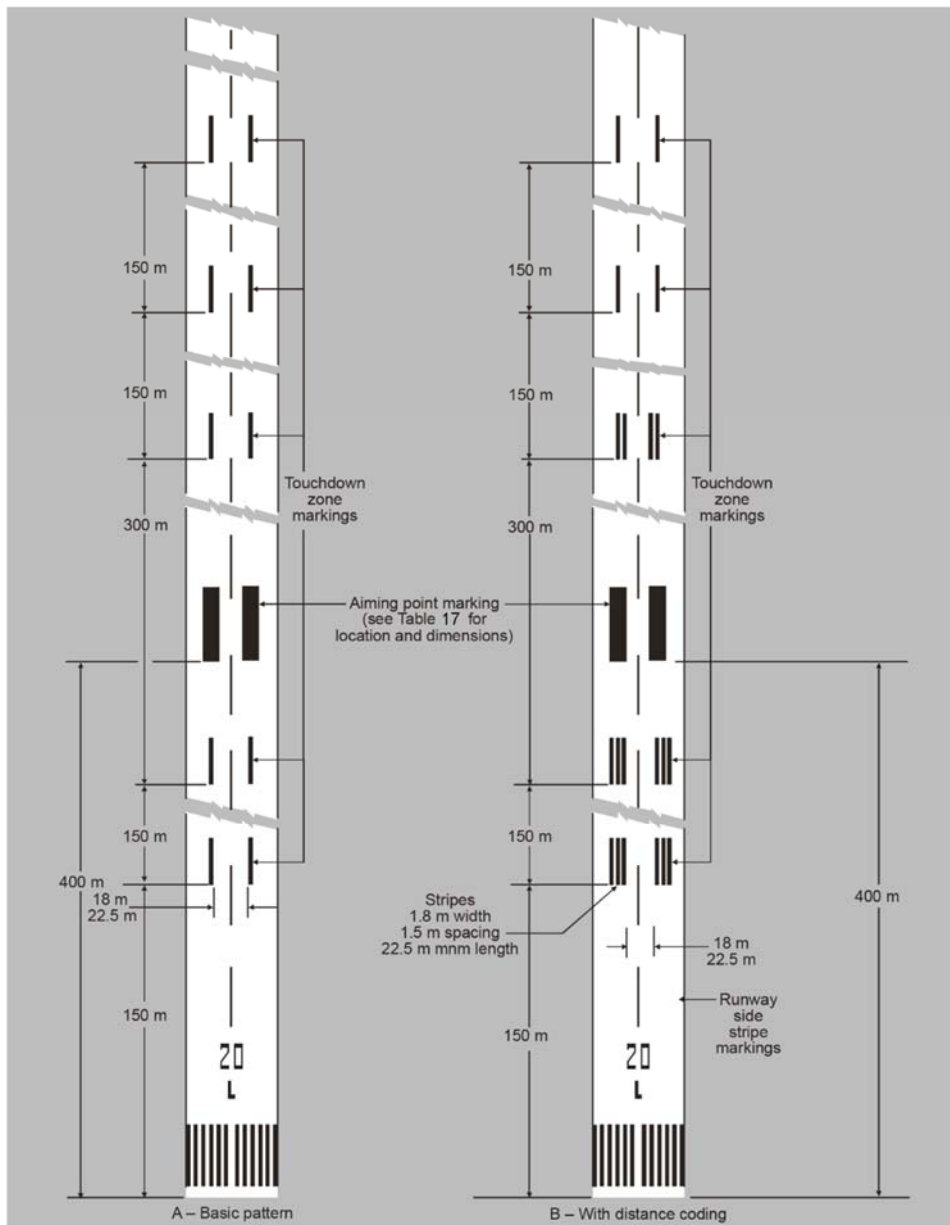
ในกรณีที่สนามบินทำเครื่องหมายแสดงจุดเล็ง ระยะห่างระหว่างขอบด้านในของแถบเส้นตรงทั้งสองแถบของเครื่องหมายเขตจุดแตะพื้นต้องเท่ากับระยะห่างระหว่างขอบด้านในแถบเส้นตรงของเครื่องหมายแสดงจุดเล็ง

ในกรณีที่สนามบินไม่ได้ทำเครื่องหมายแสดงจุดเล็ง ระยะห่างระหว่างแถบเส้นตรงของเครื่องหมายต้องสอดคล้องกับระยะห่างที่กำหนดไว้สำหรับเครื่องหมายแสดงจุดเล็ง ตามตารางที่ ๑๗ ตามความเหมาะสม

การเว้นระยะห่างระหว่างแถบเส้นตรงตามแนวยาวต้องเท่ากับหนึ่งร้อยห้าสิบเมตรโดยเริ่มจากหัวทางวิ่ง ยกเว้นกรณีที่แถบเส้นตรงของเครื่องหมายเขตจุดแตะพื้นอยู่ตรงกันกับหรืออยู่ภายในระยะห้าสิบเมตรของเครื่องหมายแสดงจุดเล็ง สนามบินต้องไม่ทำแถบเส้นตรงในส่วนนั้น

ข้อ ๓๔๕ ในกรณีทางวิ่งแบบนอนพริชชันที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๒ สนามบินต้องเพิ่มจำนวนคู่ของแถบเครื่องหมายเขตจุดแตะพื้นที่ระยะหนึ่งร้อยห้าสิบเมตรหลังจากจุดเริ่มต้นเครื่องหมายแสดงจุดเล็งด้วย

รูปที่ ๒๐ เครื่องหมายแสดงจุดเล็งและเครื่องหมายเขตจุดแตะพื้น
(สำหรับทางวิ่งที่มีความยาวตั้งแต่สองพันสี่ร้อยเมตรขึ้นไป)



ข. เครื่องหมายเส้นขอบทางวิ่ง (Runway Side Stripe Marking)

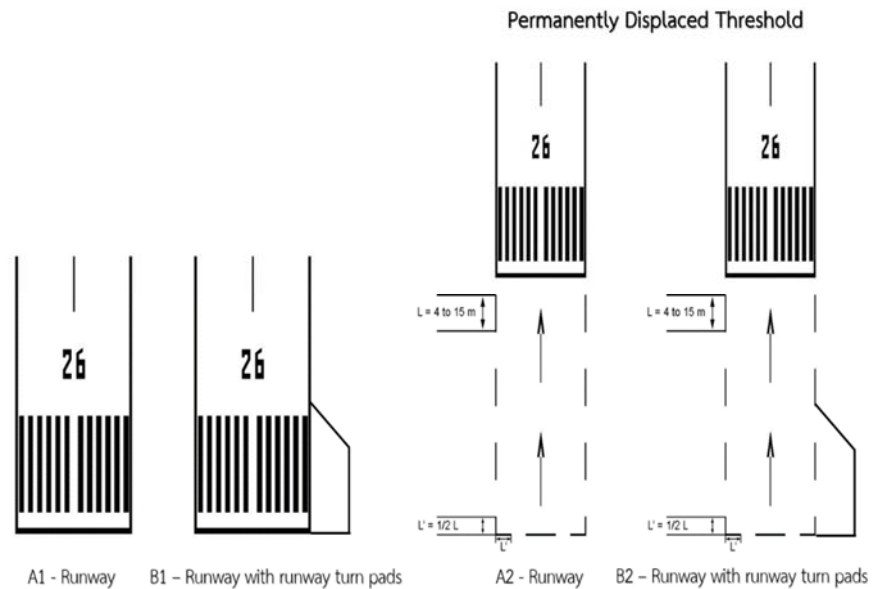
ข้อ ๓๔๖ สนามบินต้องทำเครื่องหมายเส้นขอบทางวิ่งระหว่างหัวทางวิ่งทั้งสองด้านของทางวิ่งดังต่อไปนี้

(๑) ในกรณีที่เป็นทางวิ่งแบบพรีซิชั่น หรือ

(๒) ในกรณีที่ไม่มีความชัดเจนระหว่างขอบทางวิ่งของทางวิ่งที่มีผิวพื้นจราจรกับไหล่ทางวิ่งหรือพื้นที่บริเวณรอบ ๆ ทางวิ่ง

ข้อ ๓๔๗ เมื่อหัวทางวิ่งถูกเลื่อนไปอย่างถาวร สนามบินต้องทำเครื่องหมายเส้นขอบทางวิ่งให้มีลักษณะและขนาดตามที่กำหนดไว้ในรูปที่ ๒๑ และตารางที่ ๑๙

รูปที่ ๒๑ เครื่องหมายเส้นขอบทางวิ่งสำหรับหัวทางวิ่งถูกเลื่อนไปอย่างถาวร



ตารางที่ ๑๙ ขนาดของเครื่องหมายเส้นขอบทางวิ่งสำหรับหัวทางวิ่งถูกเลื่อนไปอย่างถาวร (เส้นประ)

ความกว้างของทางวิ่ง	ขนาดของเส้นประ ๑ เส้น	
	ความยาวอย่างน้อย	ความกว้าง
๖๐ เมตร	๑๕ เมตร	๐.๔๕ เมตร
๔๕ เมตร	๑๕ เมตร	๐.๔๕ เมตร
๓๐ เมตร	๑๐ เมตร	๐.๔๕ เมตร
๒๓ เมตร	๖ เมตร	๐.๒๕ เมตร
๑๘ เมตร	๔ เมตร	๐.๒๕ เมตร

หมายเหตุ ช่องว่างระหว่างเส้นประต้องไม่เกินความยาวของเส้นประนั้น หากเป็นไปได้ช่องว่างดังกล่าวควรเท่ากับ ความยาวของเส้นประ

ข้อ ๓๔๘ เครื่องหมายเส้นขอบทางวิ่งต้องประกอบด้วยแถบเส้นตรงสองแถบซึ่งอยู่บนขอบแต่ละด้านของทางวิ่ง โดยที่ขอบนอกของแถบเส้นตรงนั้นต้องอยู่บริเวณขอบของทางวิ่ง เว้นแต่ในกรณี que ทางวิ่งมีความกว้างมากกว่าหกสิบเมตร แถบเส้นตรงต้องอยู่ที่ระยะสามสิบเมตรห่างจากเส้นกึ่งกลางทางวิ่ง

ข้อ ๓๔๙ ในกรณีที่สนามบินมีลานกลับลำ เครื่องหมายเส้นขอบทางวิ่งต้องต่อเนื่องกันระหว่างทางวิ่งและลานกลับลำ ตามรูปที่ ๒๑

ข้อ ๓๕๐ เครื่องหมายเส้นขอบทางวิ่งต้องมีความกว้างอย่างน้อยศูนย์จุดเก้าเมตรบนทางวิ่ง que มีความกว้างเท่ากับหรือมากกว่าสามสิบเมตร หรือมีความกว้างอย่างน้อยศูนย์จุดสี่ห้าเมตรบนทางวิ่ง que กว้างน้อยกว่าสามสิบเมตร

ข. เครื่องหมายเส้นกึ่งกลางทางขับ (Taxiway Centre Line Marking)

ข้อ ๓๕๑ สนามบินต้องทำเครื่องหมายเส้นกึ่งกลางทางขับ บนทางขับที่มีผิวพื้นจราจรหรือลานจอดอากาศยาน ในกรณีที่ทางวิ่งที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๑ ๒ ๓ หรือ ๔ เพื่อเป็นการนำทางอย่างต่อเนื่องจากเส้นกึ่งกลางทางวิ่งถึงหลุมจอดอากาศยาน

ข้อ ๓๕๒ สนามบินต้องทำเครื่องหมายเส้นกึ่งกลางทางขับบนทางวิ่งที่มีผิวพื้นจราจรเมื่อทางวิ่งนั้นเป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางมาตรฐานในการขับเคลื่อน และ

(๑) เมื่อไม่มีเครื่องหมายเส้นกึ่งกลางทางวิ่ง หรือ

(๒) แนวเส้นกึ่งกลางทางขับไม่สอดคล้องกับแนวเส้นกึ่งกลางทางวิ่ง

ข้อ ๓๕๓ ในกรณีที่มีความจำเป็นต้องแสดงตำแหน่งหยุดคอยเข้าทางวิ่ง สนามบินต้องจัดให้มีเครื่องหมายเส้นกึ่งกลางทางขับแบบเน้นย้ำ

ข้อ ๓๕๔ เครื่องหมายเส้นกึ่งกลางทางขับแบบเน้นย้ำตามข้อ ๓๕๓ ต้องอยู่ที่จุดตัดของทางวิ่งและทางขับทุกจุด

ข้อ ๓๕๕ เครื่องหมายเส้นกึ่งกลางทางขับต้องอยู่ในตำแหน่ง ดังต่อไปนี้

(๑) เครื่องหมายเส้นกึ่งกลางทางขับบนส่วนที่เป็นทางตรงของทางขับต้องอยู่บนแนวเส้นกึ่งกลางทางขับ

(๒) เครื่องหมายเส้นกึ่งกลางทางขับบนส่วนที่เป็นแนวโค้งของทางขับต้องต่อเนื่องจากส่วนที่เป็นแนวตรงของทางขับและรักษาระยะคงที่จากขอบนอกของส่วนโค้ง

ข้อ ๓๕๖ บริเวณจุดตัดของทางขับกับทางวิ่งซึ่งทางขับนั้นใช้เป็นทางขับออกจากทางวิ่ง เครื่องหมายเส้นกึ่งกลางทางขับต้องมีลักษณะโค้งเข้าไปหาเส้นกึ่งกลางทางวิ่งตามที่แสดงไว้ในรูปที่ ๒๒ และรูปที่ ๓๗ โดยเครื่องหมายเส้นกึ่งกลางทางขับต้องต่อเนื่องกันไปกับเครื่องหมายเส้นกึ่งกลางทางวิ่งเป็น

ระยะทางอย่างน้อยหกสิบเมตร นับจากจุดสัมผัสกับเส้นกึ่งกลางทางวิ่งสำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๓ หรือ ๔ และเป็นระยะทางอย่างน้อยสามสิบเมตรสำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๑ หรือ ๒

ข้อ ๓๕๗ ในกรณีที่สนามบินทำเครื่องหมายเส้นกึ่งกลางทางขับบนทางวิ่งตามข้อ ๓๕๒ เครื่องหมายดังกล่าวต้องอยู่บนแนวเส้นกึ่งกลางของทางขับที่กำหนดไว้

ข้อ ๓๕๘ ในกรณีที่สนามบินทำเครื่องหมายเส้นกึ่งกลางทางขับแบบเน้นย้ำตามข้อ ๓๕๓

(๑) เครื่องหมายดังกล่าวต้องยาวออกจากตำแหน่งหยุดคอยเข้าทางวิ่งตามรูปแบบ A ในรูปที่ ๒๒ เป็นระยะทางสี่สิบเจ็ดเมตรในทิศทางของการเคลื่อนที่ออกจากทางวิ่ง ตามที่แสดงในรูปที่ ๒๓ แบบ (a)

(๒) ถ้าเครื่องหมายดังกล่าวตัดผ่านเครื่องหมายตำแหน่งหยุดคอยเข้าทางวิ่งอื่น ๆ ซึ่งเป็นทางวิ่งแบบพริชชัน ประเภทที่สอง หรือทางวิ่งแบบพริชชัน ประเภทที่สาม และอยู่ภายในระยะทางสี่สิบเจ็ดเมตรจากเครื่องหมายตำแหน่งหยุดคอยเข้าทางวิ่งเครื่องหมายแรก เครื่องหมายเส้นกึ่งกลางทางขับแบบเน้นย้ำต้องมีการเว้นช่วงเป็นระยะทางศูนย์จุดเก้าเมตรก่อนและหลังจากจุดที่เครื่องหมายตำแหน่งหยุดคอยเข้าทางวิ่งที่ตัดกัน และเครื่องหมายเส้นกึ่งกลางทางขับแบบเน้นย้ำต้องยาวต่อเนื่องเลยจากเครื่องหมายตำแหน่งหยุดคอยเข้าทางวิ่งที่ตัดกันออกไปอีกอย่างน้อยเป็นจำนวนสามแถบเส้นประหรือเป็นระยะทางสี่สิบเจ็ดเมตรจากจุดเริ่มต้นจนถึงจุดสิ้นสุด แล้วแต่ว่าระยะทางใดจะมากกว่า ตามรูปที่ ๒๓ แบบ (b)

(๓) ถ้าเครื่องหมายเส้นกึ่งกลางทางขับแบบเน้นย้ำยาวต่อเนื่องผ่านจุดตัดกันของทางขับซึ่งอยู่ภายในระยะสี่สิบเจ็ดเมตรจากเครื่องหมายตำแหน่งหยุดคอยเข้าทางวิ่ง เครื่องหมายเส้นกึ่งกลางทางขับแบบเน้นย้ำจะต้องมีการเว้นช่วงเป็นระยะทางหนึ่งจุดห้าเมตรก่อนและหลังจากจุดที่เครื่องหมายเส้นกึ่งกลางทางขับที่ตัดข้ามเครื่องหมายเส้นกึ่งกลางทางขับแบบเน้นย้ำ และเครื่องหมายเส้นกึ่งกลางทางขับแบบเน้นย้ำต้องยาวต่อเนื่องเลยจากจุดตัดกันบนทางขับออกไปอีกอย่างน้อยเป็นจำนวนสามแถบเส้นประหรือเป็นระยะทางสี่สิบเจ็ดเมตรจากจุดเริ่มต้นจนถึงจุดสิ้นสุด แล้วแต่ว่าระยะทางใดจะมากกว่า ตามรูปที่ ๒๓ แบบ (c)

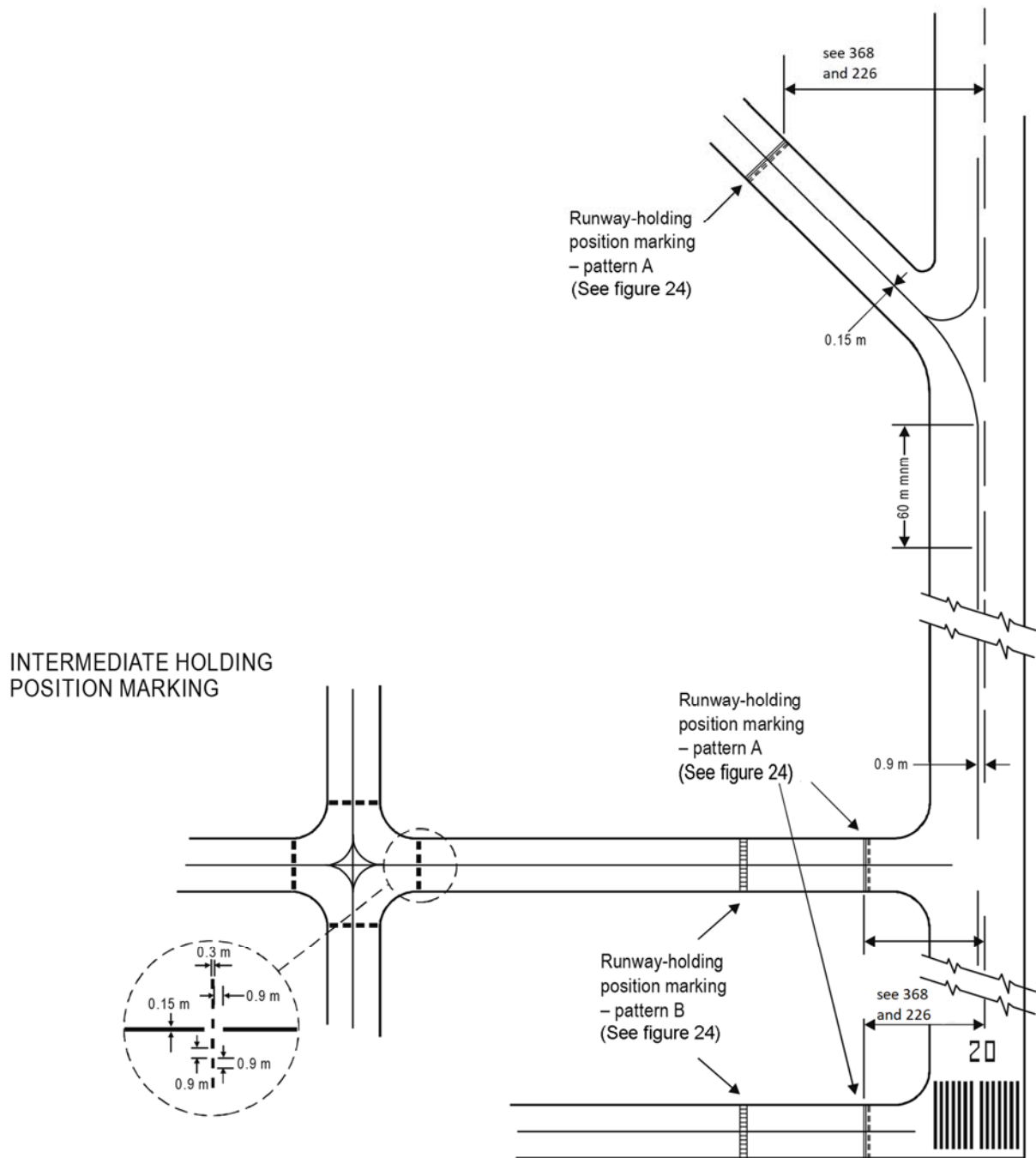
(๔) ในกรณีที่เส้นกึ่งกลางทางขับสองเส้นมาบรรจบกันหรือก่อนถึงเครื่องหมายตำแหน่งหยุดคอยเข้าทางวิ่ง เส้นประด้านในต้องมีความยาวไม่น้อยกว่าสามเมตร ตามรูปที่ ๒๓ แบบ (d)

(๕) ในกรณีที่มีเครื่องหมายตำแหน่งหยุดคอยเข้าทางวิ่งสองเครื่องหมายอยู่ตรงข้ามกัน และมีระยะห่างระหว่างกันน้อยกว่าเก้าสิบสี่เมตร เครื่องหมายเส้นกึ่งกลางทางขับแบบเน้นย้ำต้องยาวเท่ากับระยะห่างดังกล่าว ตามรูปที่ ๒๓ แบบ (e)

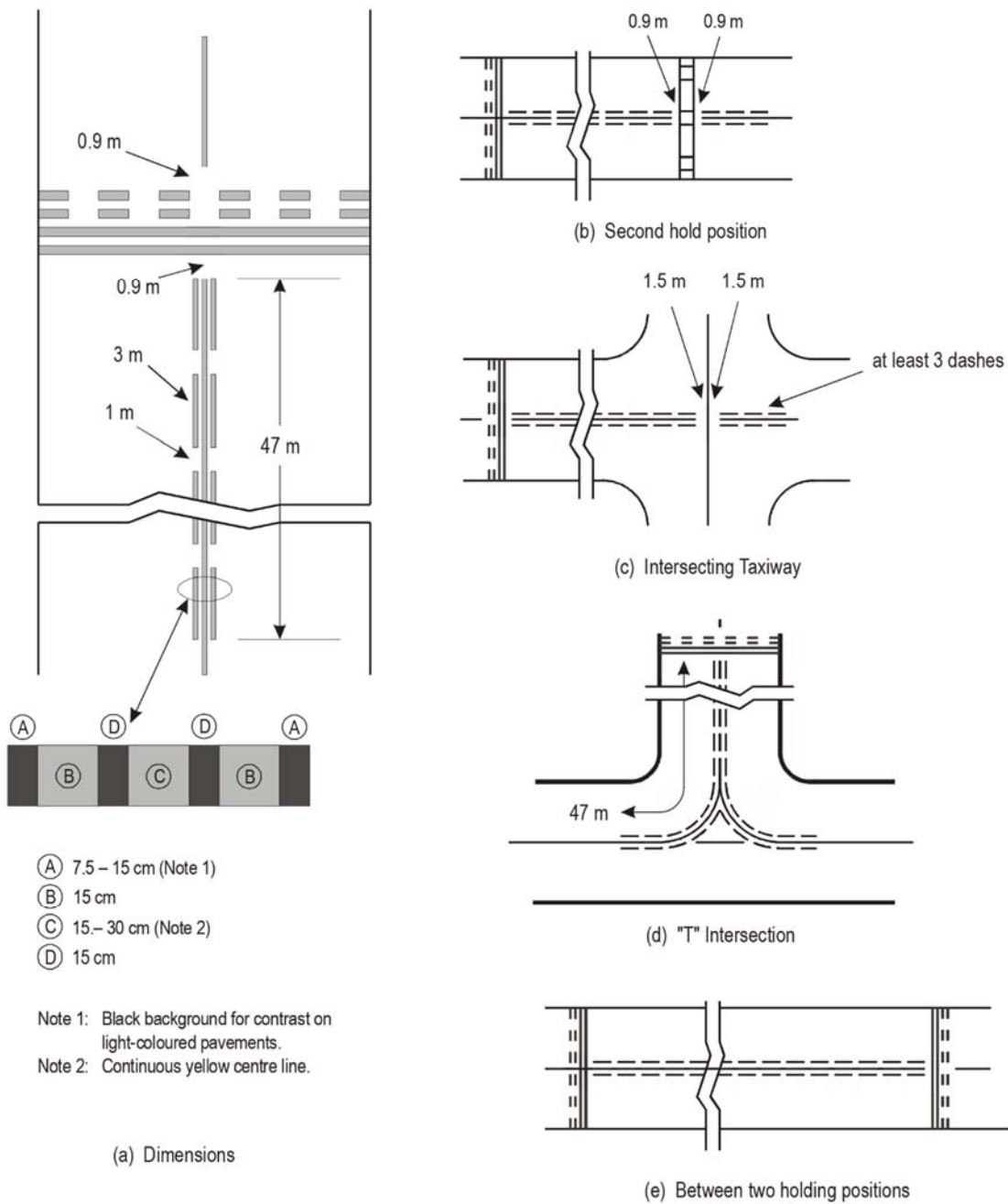
ข้อ ๓๕๙ เครื่องหมายเส้นกึ่งกลางทางขับต้องเป็นเส้นแถบที่มีความกว้างอย่างน้อยสิบห้าเซนติเมตรต่อเนื่องตลอดความยาวทางขับ ยกเว้นจุดที่ตัดกับเครื่องหมายหยุดคอยเข้าทางวิ่ง หรือเครื่องหมายตำแหน่งหยุดคอยบนทางขับตามที่แสดงไว้ในรูปที่ ๒๒

ข้อ ๓๖๐ เครื่องหมายเส้นกึ่งกลางทางขับแบบเน้นย้ำต้องเป็นตามที่แสดงไว้ในรูปที่ ๒๓

รูปที่ ๒๒ เครื่องหมายทางขับ (และเครื่องหมายทางวิ่งแบบพื้นฐาน)



รูปที่ ๒๓ เครื่องหมายเส้นกึ่งกลางทางขับแบบเน้นย้ำ



ณ. เครื่องหมายลานกลับลำ (Runway Turn Pad Marking)

ข้อ ๓๖๑ กรณีที่สนามบินจัดให้มีลานกลับลำ สนามบินต้องทำเครื่องหมายลานกลับลำสำหรับนำทางเครื่องบินอย่างต่อเนื่องเพื่อให้สามารถเลี้ยวกลับลำบนทางวิ่งครบหนึ่งร้อยแปดสิบองศา และตั้งลำตรงกับแนวเส้นกึ่งกลางทางวิ่งได้

ข้อ ๓๖๒ เครื่องหมายลานกลับลำต้องมีลักษณะโค้งออกจากแนวเส้นกึ่งกลางทางวิ่งเข้าสู่ลานกลับลำ โดยรัศมีของส่วนโค้งต้องสอดคล้องกับความสามารถในการขับเคลื่อน และความเร็วปกติที่ใช้ในการขับเคลื่อนของเครื่องบินบนลานกลับลำดังกล่าว ทั้งนี้ มุมตัดกันของเครื่องหมายลานกลับลำกับแนวเส้นกึ่งกลางทางวิ่งต้องทำมุมไม่เกินสามสิบองศา

ข้อ ๓๖๓ เครื่องหมายลานกลับลำต้องต่อขยายขนานไปกับเครื่องหมายเส้นกึ่งกลางทางวิ่งเป็นระยะทางอย่างน้อย ดังต่อไปนี้

(๑) หกสิบเมตรนับจากจุดที่เครื่องหมายทั้งสองสัมผัสกัน สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๓ หรือ ๔

(๒) สามสิบเมตรนับจากจุดที่เครื่องหมายทั้งสองสัมผัสกัน สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๑ หรือ ๒

ข้อ ๓๖๔ เครื่องหมายลานกลับลำตามข้อ ๓๖๒ ต้องนำทางเครื่องบินในลักษณะที่ทำให้มีการขับเคลื่อนเป็นเส้นตรงก่อนถึงจุดเริ่มทำการเลี้ยวหนึ่งร้อยแปดสิบองศา ทั้งนี้ ส่วนที่เป็นเส้นตรงของเครื่องหมายลานกลับลำต้องขนานกับขอบนอกของพื้นที่ลานกลับลำ

ข้อ ๓๖๕ การออกแบบส่วนโค้งของเครื่องหมายลานกลับลำเพื่อให้เครื่องบินสามารถทำการเลี้ยวหนึ่งร้อยแปดสิบองศาได้นั้น สนามบินต้องคำนึงถึงมุมเลี้ยวของล้อหน้าซึ่งต้องไม่เกินสี่สิบห้าองศา

ข้อ ๓๖๖ การออกแบบเครื่องหมายลานกลับลำ ต้องเป็นไปในลักษณะที่ว่าเมื่อห้องนักบินของเครื่องบินอยู่เหนือเครื่องหมายลานกลับลำแล้ว ระยะห่างระหว่างล้อของเครื่องบินกับขอบของพื้นที่ลานกลับลำ ต้องไม่น้อยกว่าที่กำหนดไว้ในข้อ ๑๓๗

ข้อ ๓๖๗ เครื่องหมายลานกลับลำต้องมีความกว้างอย่างน้อยสิบห้าเซนติเมตรและมีความยาวต่อเนื่อง

ณ. เครื่องหมายตำแหน่งหยุดคอยเข้าทางวิ่ง (Runway-Holding Position Marking)

ข้อ ๓๖๘ สนามบินต้องทำเครื่องหมายตำแหน่งหยุดคอยเข้าทางวิ่ง ณ ตำแหน่งหยุดคอยเข้าทางวิ่ง

ข้อ ๓๖๙ ที่จุดตัดของทางขับกับทางวิ่งแบบบินลงโดยไม่ใช้เครื่องวัดประกอบการบิน ทางวิ่งแบบนอนพริชชัน หรือทางวิ่งสำหรับการวิ่งขึ้น รูปแบบของเครื่องหมายตำแหน่งหยุดคอยเข้าทางวิ่งต้องเป็นไปตามรูปที่ ๒๒ แบบ A

ข้อ ๓๗๐ ในกรณีที่มีตำแหน่งหยุดคอยเข้าทางวิ่งเพียงแห่งเดียว ณ จุดตัดกันของทางขับกับทางวิ่งแบบพริชชีชั้น ประเภทที่หนึ่ง ทางวิ่งแบบพริชชีชั้น ประเภทที่สอง และทางวิ่งแบบพริชชีชั้น ประเภทที่สาม รูปแบบของเครื่องหมายตำแหน่งหยุดคอยเข้าทางวิ่งต้องเป็นไปตามรูปที่ ๒๒ แบบ A และในกรณีที่มีตำแหน่งหยุดคอยเข้าทางวิ่งจำนวนสองหรือสามแห่ง ณ ตำแหน่งตัดกันดังกล่าว รูปแบบเครื่องหมายตำแหน่งหยุดคอยเข้าทางวิ่งที่อยู่ใกล้ทางวิ่งมากที่สุด ต้องเป็นไปตามรูปที่ ๒๒ แบบ A และเครื่องหมายที่อยู่ไกลจากทางวิ่งมากกว่าต้องเป็นไปตามรูปที่ ๒๒ แบบ B

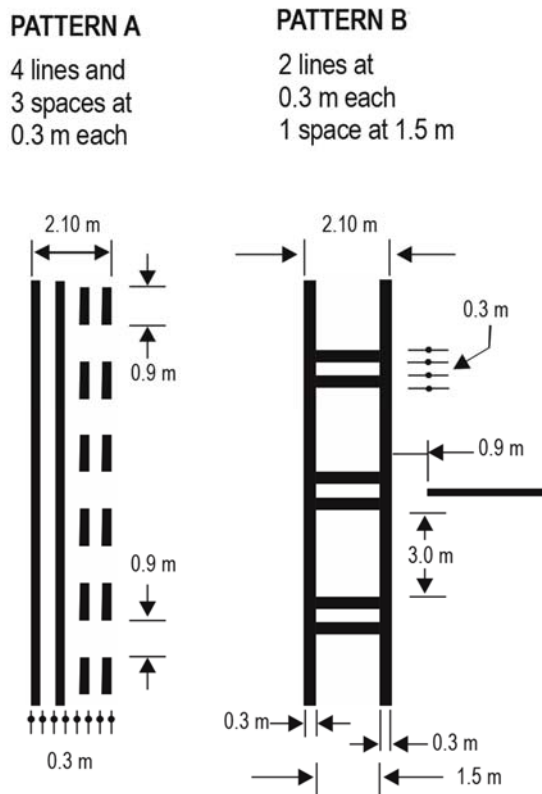
ข้อ ๓๗๑ เครื่องหมายตำแหน่งหยุดคอยเข้าทางวิ่งซึ่งแสดง ณ ตำแหน่งหยุดคอยเข้าทางวิ่งตามข้อ ๒๒๗ รูปแบบของเครื่องหมายตำแหน่งหยุดคอยเข้าทางวิ่งต้องเป็นไปตามรูปที่ ๒๒ แบบ A

ข้อ ๓๗๒ ขนาดของเครื่องหมายตำแหน่งหยุดคอยเข้าทางวิ่งต้องเป็นไปตามรูปที่ ๒๔ แบบ A หรือแบบ B ตามความเหมาะสม

ข้อ ๓๗๓ ในกรณีที่เครื่องหมายตำแหน่งหยุดคอยเข้าทางวิ่ง แบบ B อยู่บนพื้นที่ซึ่งมีความยาวเกินหกสิบเมตร สนามบินต้องทาสีเครื่องหมาย “CAT II” หรือ “CAT III” ตามความเหมาะสม บนพื้นผิวที่ปลายทั้งสองด้านของเครื่องหมายตำแหน่งหยุดคอยเข้าทางวิ่งดังกล่าว และมีระยะห่างระหว่างขอบนอกของเครื่องหมายทั้งสองมากที่สุดไม่เกินสี่สิบห้าเมตร โดยตัวอักษรต้องมีความสูงไม่น้อยกว่าหนึ่งจุดแปดเมตร และมีระยะห่างไม่เกินศูนย์จุดเก้าเมตรเหนือเครื่องหมายตำแหน่งหยุดคอย

ข้อ ๓๗๔ เครื่องหมายตำแหน่งหยุดคอยเข้าทางวิ่งซึ่งแสดง ณ จุดตัดกันของทางวิ่งสองเส้น ต้องตั้งฉากกับแนวเส้นกึ่งกลางทางวิ่งซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางมาตรฐานในการขับเคลื่อนของอากาศยาน โดยรูปแบบของเครื่องหมายต้องเป็นไปตามรูปที่ ๒๔ แบบ A

รูปที่ ๒๔ เครื่องหมายตำแหน่งหยุดคอยเข้าทางวิ่ง



ฎ. เครื่องหมายตำแหน่งหยุดคอยบนทางขับ (Intermediate Holding Position Marking)

ข้อ ๓๗๕ สนามบินต้องทำเครื่องหมายตำแหน่งหยุดคอยบนทางขับแสดง ณ ตำแหน่งหยุดคอยบนทางขับ

ข้อ ๓๗๖ เมื่อมีเครื่องหมายตำแหน่งหยุดคอยบนทางขับแสดงอยู่ที่จุดตัดกันของทางขับที่มีผิวพื้นจราจรสองทางขับ เครื่องหมายดังกล่าวต้องตัดขวางทางขับในระยะห่างที่เพียงพอจากขอบที่อยู่ใกล้ของอีกทางขับหนึ่งที่ตั้งกัน เพื่อให้มั่นใจว่ามีระยะห่างที่ปลอดภัยระหว่างอากาศยานที่กำลังขับเคลื่อนบนทางขับทั้งสอง ทั้งนี้ เครื่องหมายดังกล่าวต้องสมนัยกับแถบไฟหยุดคอยเข้าทางวิ่งหรือไฟแสดงตำแหน่งหยุดคอยบนทางขับ ให้เป็นไปตามตารางที่ ๑๑ คอลัมน์ (๑๑)

ข้อ ๓๗๗ เครื่องหมายตำแหน่งหยุดคอยบนทางขับต้องมีลักษณะเป็นแถบเส้นประเส้นเดียวตามที่แสดงในรูปที่ ๒๒

ฎ. เครื่องหมายจุดตรวจสอบคลื่นวิทยุไออาร์ในสนามบิน (VOR Aerodrome Checkpoint Marking)

ข้อ ๓๗๘ ในกรณีที่สนามบินจัดให้มีจุดตรวจสอบคลื่นวิทยุไออาร์ในสนามบิน สนามบินต้องทำเครื่องหมายจุดตรวจสอบคลื่นวิทยุไออาร์ในสนามบิน ณ ตำแหน่งดังกล่าวและติดตั้งป้ายแสดงจุดตรวจสอบคลื่นวิทยุไออาร์ในสนามบิน โดยเจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบินต้องจัดให้มีการประสานงานกับผู้ให้บริการการเดินอากาศ และผู้ดำเนินการเดินอากาศ ในการกำหนดจุดตรวจสอบคลื่นวิทยุไออาร์และต้องได้รับความเห็นชอบจากผู้อำนวยการก่อน

ข้อ ๓๗๙ เครื่องหมายจุดตรวจสอบคลื่นวิทยุไออาร์ในสนามบินตามข้อ ๓๗๘ ต้องอยู่ตรงกลางของตำแหน่งที่อากาศยานทำการจอดเพื่อรับสัญญาณไออาร์ที่ถูกต้อง

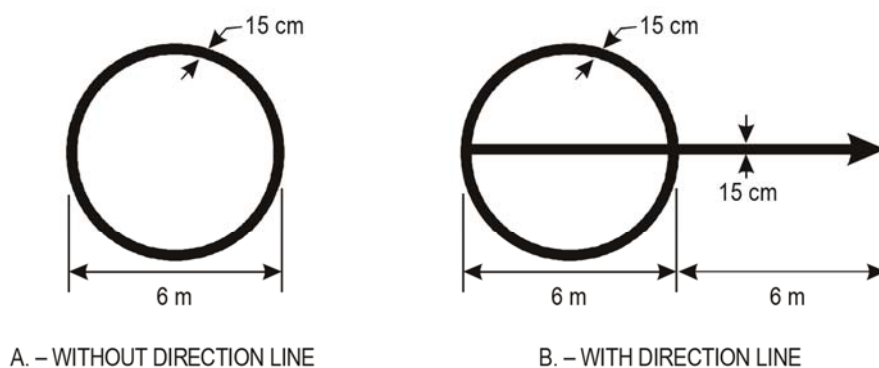
ข้อ ๓๘๐ เครื่องหมายจุดตรวจสอบคลื่นวิทยุไออาร์ในสนามบินต้องประกอบด้วยวงกลมที่มีเส้นผ่านศูนย์กลางยาวหกเมตร และมีความกว้างของเส้นสีฟ้าเซนต์เมตรตามรูปที่ ๒๕ แบบ A

ข้อ ๓๘๑ ในกรณีที่ต้องการกำหนดให้อากาศยานหันหัวไปในทิศทางใดทิศทางหนึ่งโดยเฉพาะ สนามบินต้องจัดให้มีแถบเส้นลากผ่านศูนย์กลางของวงกลมในองศาที่กำหนด โดยแถบเส้นดังกล่าวต้องมีความยาวต่อออกนอกวงกลมไปอีกหกเมตรในทิศทางเฉพาะที่กำหนดไว้ และมีสัญลักษณ์หัวลูกศรที่ปลายแถบเส้นดังกล่าว ทั้งนี้ แถบเส้นต้องมีความกว้างสีฟ้าเซนต์เมตร ตามรูปที่ ๒๕ แบบ B

ข้อ ๓๘๒ เครื่องหมายจุดตรวจสอบคลื่นวิทยุไออาร์ในสนามบินต้องเป็นสีขาว

ข้อ ๓๘๓ ในพื้นผิวที่มีสีอ่อน หากต้องการให้เครื่องหมายเด่นชัดยิ่งขึ้น ให้สนามบินทาขอบเครื่องหมายด้วยสีดำ

รูปที่ ๒๕ เครื่องหมายจุดตรวจสอบเครื่องบินวิทยุไออาร์ในสนามบิน



Note.— A direction line need only be provided when an aircraft must be aligned in a specific direction.

ฐ. เครื่องหมายหลุมจอดอากาศยาน (Aircraft Stand Marking)

ข้อ ๓๘๔ สนามบินต้องทำเครื่องหมายหลุมจอดอากาศยาน ณ ตำแหน่งหลุมจอดอากาศยานที่กำหนดไว้บนลานจอดอากาศยานที่มีผิวพื้นจราจร

ข้อ ๓๘๕ เครื่องหมายหลุมจอดอากาศยานบนลานจอดอากาศยานที่มีผิวพื้นจราจรตามข้อ ๓๘๔ ต้องอยู่ในตำแหน่งที่มีระยะห่างต่ำสุดระหว่างอากาศยานกับอากาศยานที่กำลังขับเคลื่อนเข้าสู่หรือออกจากหลุมจอดอากาศยาน อากาศยานที่จอดนิ่งที่หลุมจอดอากาศยาน สิ่งปลูกสร้าง หรือวัตถุอื่น ๆ เมื่อล้อหน้าของอากาศยานเคลื่อนไปตามเครื่องหมายหลุมจอดอากาศยานเป็นระยะห่างตามตารางที่ ๑๓

ข้อ ๓๘๖ เครื่องหมายหลุมจอดอากาศยานต้องเป็นไปตามรูปแบบการจัดตำแหน่งการจอดของอากาศยาน (aircraft parking configuration) และสามารถใช้เสริมการทำงานร่วมกับอุปกรณ์ช่วยจอดอื่น ๆ ซึ่งอาจประกอบด้วยองค์ประกอบต่าง ๆ เช่น ชื่อหลุมจอดอากาศยาน เส้นนำอากาศยานเข้าสู่หลุมจอดอากาศยาน เครื่องหมายบอกตำแหน่งเริ่มเลี้ยว เส้นบอกแนวการเลี้ยว เส้นแถบปรับแนว เส้นบอกตำแหน่งหยุด และเส้นนำอากาศยานออกจากหลุมจอดอากาศยาน

ข้อ ๓๘๗ ชื่อหลุมจอดอากาศยาน (ตัวอักษรหรือตัวเลข) ต้องรวมอยู่ในแนวเส้นนำอากาศยานเข้าสู่หลุมจอดอากาศยาน โดยอยู่ที่ระยะห่างไม่ไกลจากจุดเริ่มต้นของเส้นนำอากาศยานเข้า ทั้งนี้ชื่อหลุมจอดอากาศยานต้องมีความสูงเพียงพอที่จะสามารถอ่านได้จากห้องนักบินของอากาศยานที่กำลังใช้งานหลุมจอดอากาศยานนั้น

ข้อ ๓๘๘ เมื่อเครื่องหมายหลุมจอดอากาศยานสองชุดทับซ้อนกันเพื่อให้เกิดความยืดหยุ่นในการใช้งานลานจอดอากาศยาน และเป็นการยากที่จะแบ่งแยกว่าอากาศยานจะใช้เครื่องหมายใด หรืออาจทำให้ความปลอดภัยลดลงหากอากาศยานเลือกใช้เครื่องหมายผิดพลาด สนามบินต้องเพิ่มชื่อแบบของอากาศยานที่จะใช้เครื่องหมายหลุมจอดอากาศยานแต่ละชุดที่บริเวณชื่อหลุมจอดอากาศยาน

ข้อ ๓๘๙ เส้นนำอากาศยานเข้าสู่หลุมจอดอากาศยาน เส้นบอกแนวการเลี้ยว และเส้นนำอากาศยานออกจากหลุมจอดอากาศยาน ต้องมีลักษณะยาวต่อเนื่องกันและมีความกว้างไม่น้อยกว่าสิบห้าเซนติเมตร แต่หากกรณีที่มีการทับซ้อนกันของเครื่องหมายหลุมจอดอากาศยานตั้งแต่หนึ่งชุดขึ้นไป สนามบินต้องทำแถบเส้นที่ต่อเนื่องกันสำหรับเครื่องหมายหลุมจอดอากาศยานที่มีการใช้งานโดยแบบอากาศยานที่มีความต้องการสิ่งอำนวยความสะดวกมากที่สุดและแถบเส้นสำหรับแบบอากาศยานอื่น ๆ

ข้อ ๓๙๐ ส่วนโค้งของเส้นนำอากาศยานเข้าสู่หลุมจอดอากาศยาน เส้นบอกแนวการเลี้ยว และเส้นนำอากาศยานออกจากหลุมจอดอากาศยาน ต้องมีรัศมีที่เหมาะสมกับแบบอากาศยานที่มีความต้องการสิ่งอำนวยความสะดวกมากที่สุดที่จะใช้เครื่องหมายดังกล่าว

ข้อ ๓๙๑ เมื่อเครื่องหมายหลุมจอดอากาศยานออกแบบมาสำหรับให้ใช้งานได้ในทิศทางเดียว สนามบินต้องเพิ่มลูกศรซึ่งชี้ไปยังทิศทางที่ต้องการ โดยลูกศรดังกล่าวต้องเป็นส่วนหนึ่งของเส้นนำอากาศยานเข้าสู่หลุมจอดอากาศยานและเส้นนำอากาศยานออกจากหลุมจอดอากาศยาน

ข้อ ๓๙๒ เครื่องหมายบอกตำแหน่งเริ่มเลี้ยว ต้องอยู่ในตำแหน่งตั้งฉากกับเส้นนำอากาศยานเข้าสู่หลุมจอดอากาศยาน และเป็นเส้นที่ยื่นออกไปทางด้านซ้ายมือตรงตำแหน่งนักบิน ณ จุดเริ่มต้นของการเลี้ยว โดยแถบเส้นนั้นต้องมีความยาวไม่น้อยกว่าหกเมตร และมีความกว้างไม่น้อยกว่าสิบห้าเซนติเมตร โดยมีหัวลูกศรบ่งชี้ทิศทางในการเลี้ยว

ระยะที่จะต้องรักษาระหว่างเครื่องหมายบอกตำแหน่งเริ่มเลี้ยวและเส้นนำอากาศยานเข้าสู่หลุมจอดอากาศยานตามวรรคหนึ่ง อาจเปลี่ยนแปลงได้ขึ้นอยู่กับแบบอากาศยาน โดยต้องพิจารณาถึงการมองเห็นของนักบินด้วย

ข้อ ๓๙๓ หากมีเครื่องหมายบอกตำแหน่งเริ่มเลี้ยวและเส้นบอกตำแหน่งหยุดมากกว่าหนึ่งแถบเส้น สนามบินต้องระบุรหัสสำหรับแถบเส้นแต่ละแถบ

ข้อ ๓๙๔ เส้นแถบปรับแนว (alignment bar) ต้องวางในตำแหน่งที่สมนัยกับส่วนต่อขยายจากแนวเส้นกึ่งกลางของตำแหน่งที่กำหนดไว้สำหรับจอดอากาศยาน และนักบินสามารถมองเห็นได้ในขณะขับเคลื่อนอยู่ในส่วนสุดท้ายของการจอดอากาศยาน ทั้งนี้ เส้นแถบล่างกล่าวต้องมีขนาดกว้างไม่น้อยกว่าสิบห้าเซนติเมตร

ข้อ ๓๙๕ เส้นบอกตำแหน่งหยุด (stop line) ต้องอยู่ในแนวตั้งฉากกับเส้นแถบปรับแนว (alignment bar) และยื่นไปทางด้านซ้ายตรงกับตำแหน่งของนักบิน ณ จุดที่ต้องการให้หยุด โดยเส้นดังกล่าวต้องมีความยาวไม่น้อยกว่าหกเมตรและมีความกว้างไม่น้อยกว่าสิบห้าเซนติเมตร

ระยะที่จะต้องรักษาระหว่างเส้นบอกตำแหน่งหยุดและเส้นนำอากาศยานเข้าสู่หลุมจอดอากาศยานตามวรรคหนึ่ง อาจเปลี่ยนแปลงได้ขึ้นอยู่กับแบบอากาศยาน โดยต้องพิจารณาถึงการมองเห็นของนักบินด้วย

ข้อ ๓๙๖ ในกรณีที่อากาศยานถูกลากจูงหรือถูกให้สัญญาณเพื่อนำอากาศยานเข้าสู่หลุมจอด เส้นบอกตำแหน่งหยุดต้องอยู่ในตำแหน่งที่ต้องการให้ล้อหน้าของอากาศยานหยุด โดยเส้นดังกล่าวต้องมีความกว้างไม่น้อยกว่าสี่สิบเซนติเมตรและมีความยาวข้างละสามเมตรจากเส้นกึ่งกลางเส้นนำอากาศยานเข้าสู่หลุมจอดอากาศยาน

๗. เส้นเขตปลอดภัยในลานจอดอากาศยาน (Apron Safety Line)

ข้อ ๓๙๗ สนามบินต้องจัดให้มีเส้นเขตปลอดภัยในลานจอดอากาศยานบนลานจอดอากาศยานที่มีผิวพื้นจราจรตามที่กำหนดโดยรูปแบบการจัดตำแหน่งการจอดของอากาศยาน และอุปกรณ์ภาคพื้นต่าง ๆ

ข้อ ๓๙๘ เส้นเขตปลอดภัยในลานจอดอากาศยานต้องอยู่ในตำแหน่งที่ต้องการให้เป็นพื้นที่ใช้งานของยานพาหนะภาคพื้นและอุปกรณ์ให้บริการอากาศยานอย่างอื่น เพื่อให้มีระยะปลอดภัยห่างจากอากาศยาน

ข้อ ๓๙๙ เส้นเขตปลอดภัยในลานจอดอากาศยานต้องเป็นไปตามรูปแบบการจัดตำแหน่งการจอดของอากาศยาน และอุปกรณ์ภาคพื้นต่าง ๆ ซึ่งอาจประกอบด้วยองค์ประกอบต่าง ๆ เช่น เส้นแสดงระยะห่างที่ปลอดภัยระหว่างปลายปีกของอากาศยาน และแถบเส้นขอบถนน

ข้อ ๔๐๐ เส้นเขตปลอดภัยในลานจอดอากาศยานต้องมีลักษณะเป็นแถบเส้นต่อเนื่องตามความยาวและมีความกว้างอย่างน้อยสิบเซนติเมตร

๘. เครื่องหมายตำแหน่งหยุดคอยบนถนน (Road-Holding Position Marking)

ข้อ ๔๐๑ สนามบินต้องจัดให้มีเครื่องหมายตำแหน่งหยุดคอยบนถนนบนพื้นผิวถนนที่มีการเชื่อมต่อเข้าสู่ทางวิ่ง

ข้อ ๔๐๒ เครื่องหมายตำแหน่งหยุดคอยบนถนนต้องตัดขวางถนน ณ ตำแหน่งหยุดคอยเข้าสู่ทางวิ่ง

ข้อ ๔๐๓ เครื่องหมายตำแหน่งหยุดคอยบนถนนให้เป็นไปตามกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก

๙. เครื่องหมายประเภทบังคับ (Mandatory Instruction Marking)

ข้อ ๔๐๔ ในกรณีที่ไม่สามารถติดตั้งป้ายบังคับ (mandatory instruction sign) ให้เป็นไปตามข้อ ๗๔๐ ได้ สนามบินต้องทำเครื่องหมายประเภทบังคับบนพื้นผิวที่มีผิวพื้นจราจรแทน

ข้อ ๔๐๕ ในกรณีที่มีความจำเป็นในเชิงปฏิบัติการ เช่น ทางขับมีความกว้างมากกว่าหกสิบเมตร หรือเพื่อเป็นการช่วยเพิ่มการป้องกันการรुकล้ำเข้าไปในทางวิ่ง สนามบินต้องจัดให้มีเครื่องหมายประเภทบังคับเพิ่มเติมจากการจัดทำป้ายบังคับ

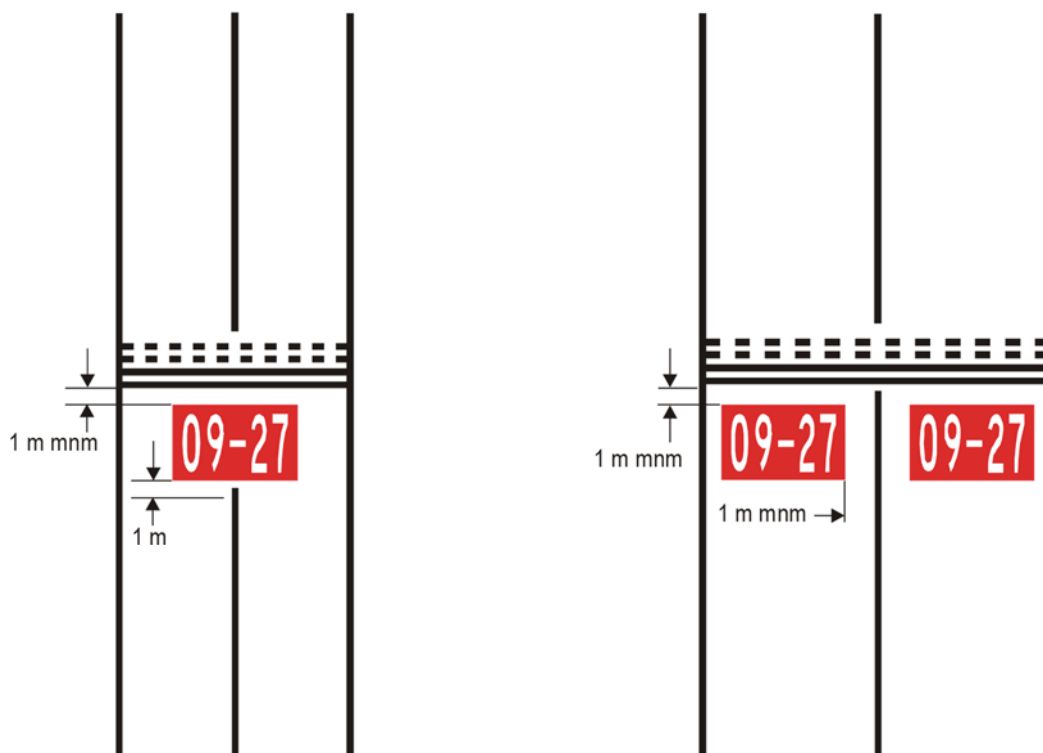
ข้อ ๔๐๖ เครื่องหมายประเภทบังคับซึ่งอยู่บนพื้นผิวทางขับที่มีรหัสตัวอักษรเป็น A B C หรือ D ต้องจัดวางอย่างสมมาตรกันในแนวตัดขวางทางขับที่บริเวณแนวเส้นกึ่งกลางทางขับ และอยู่บนด้านเดียวกันกับด้านที่อากาศยานจะต้องหยุดคอยของเครื่องหมายตำแหน่งหยุดคอยเข้าสู่ทางวิ่ง ตามรูปที่ ๒๖ แบบ A ทั้งนี้ ระยะห่างระหว่างขอบที่ใกล้ที่สุดของเครื่องหมายประเภทบังคับกับเครื่องหมายตำแหน่งหยุดคอยเข้าสู่ทางวิ่งหรือกับเครื่องหมายเส้นกึ่งกลางทางขับต้องไม่น้อยกว่าหนึ่งเมตร

ข้อ ๔๐๗ เครื่องหมายประเภทบังคับซึ่งอยู่บนพื้นผิวทางขับที่มีรหัสตัวอักษรเป็น E หรือ F ต้องอยู่ที่ด้านข้างทั้งสองด้านของเครื่องหมายเส้นกึ่งกลางทางขับ และอยู่บนด้านเดียวกันกับด้านที่อากาศยานจะต้องหยุดคอยของเครื่องหมายตำแหน่งหยุดคอยเข้าสู่ทางวิ่ง ตามรูปที่ ๒๖ แบบ B ทั้งนี้

ระยะห่างระหว่างขอบที่ใกล้ที่สุดของเครื่องหมายประเภทบังคับกับเครื่องหมายตำแหน่งหยุดคอยเข้าทางวิ่งหรือกับเครื่องหมายเส้นกึ่งกลางทางขับต้องไม่น้อยกว่าหนึ่งเมตร

ข้อ ๔๐๘ เครื่องหมายประเภทบังคับต้องไม่อยู่บนพื้นผิวทางวิ่ง เว้นแต่ในกรณีที่มีความจำเป็นในเชิงปฏิบัติการ

รูปที่ ๒๖ เครื่องหมายประเภทบังคับ



A – Taxiways of code letters A, B, C or D

B – Taxiways of code letters E or F

ข้อ ๔๐๙ เครื่องหมายประเภทบังคับต้องประกอบด้วยข้อความสีขาวบนพื้นสีแดง ยกเว้นเครื่องหมาย “NO ENTRY” ซึ่งต้องมีข้อความที่เหมือนกันกับป้ายบังคับที่เกี่ยวข้อง

ข้อ ๔๑๐ เครื่องหมาย “NO ENTRY” ต้องประกอบด้วยข้อความสีขาวอ่านว่า “NO ENTRY” บนพื้นสีแดง

ข้อ ๔๑๑ หากความแตกต่างระหว่างเครื่องหมายกับพื้นผิวจราจรไม่ชัดเจนเพียงพอ เครื่องหมายประเภทบังคับต้องถูกเน้นด้วยขอบสีขาวหรือสีดำตามความเหมาะสม

ข้อ ๔๑๒ ข้อความของเครื่องหมายประเภทบังคับต้องเป็นตัวอักษรที่มีความสูงสี่เมตร บนพื้นผิวทางขับที่มีรหัสตัวอักษรเป็น C D E หรือ F และมีความสูงสองเมตรบนพื้นผิวทางขับที่มีรหัสตัวอักษรเป็น A หรือ B โดยข้อความต้องมีรูปแบบและสัดส่วนตามที่กำหนดไว้ในภาคผนวกแนบท้าย ๓

ข้อ ๔๑๓ พื้นหลังของข้อความต้องมีลักษณะเป็นสี่เหลี่ยมมุมฉาก และขยายเพิ่มไปทางด้านข้าง ด้านบน และด้านล่างจากข้อความอย่างน้อยด้านละศูนย์จุดห้าเมตร

ด. เครื่องหมายเพื่อบอกข้อมูล (Information Marking)

ข้อ ๔๑๔ กรณีที่ไม่สามารถติดตั้งป้ายบอกข้อมูลในบริเวณที่จะต้องติดตั้ง สนามบินต้องจัดทำเครื่องหมายเพื่อบอกข้อมูลบนผิวพื้นจราจรแทน

ข้อ ๔๑๕ ในกรณีที่มีความจำเป็นในเชิงปฏิบัติการ สนามบินต้องทำเครื่องหมายเพื่อบอกข้อมูลเพิ่มเติมจากการจัดทำป้ายบอกข้อมูล

ข้อ ๔๑๖ สนามบินต้องทำเครื่องหมายเพื่อบอกข้อมูล ประเภทเครื่องหมายแสดงทิศทางและเครื่องหมายแสดงตำแหน่งไว้ก่อนและหลังจุดตัดบนทางขับที่มีความซับซ้อน และ ณ ตำแหน่งที่พบว่าหากทำเครื่องหมายเหล่านั้นเพิ่มเติมแล้วจะช่วยนักบินในการปฏิบัติการภาคพื้น

ข้อ ๔๑๗ สนามบินต้องทำเครื่องหมายเพื่อบอกข้อมูล ประเภทเครื่องหมายแสดงตำแหน่งบนพื้นผิวที่เป็นผิวพื้นจราจร ให้มีระยะห่างเป็นช่วง ๆ สม่่าเสมอตามแนวยาวทางขับในกรณีที่ทางขับมีความยาวมาก

ข้อ ๔๑๘ สนามบินต้องทำเครื่องหมายเพื่อบอกข้อมูลไว้บนพื้นผิวของทางขับหรือลานจอดอากาศยานตามความจำเป็น และอยู่ในตำแหน่งที่สามารถอ่านได้จากห้องนักบินของอากาศยานที่กำลังขับเคลื่อนเข้าหา

ข้อ ๔๑๙ เครื่องหมายเพื่อบอกข้อมูลต้องประกอบด้วย

(๑) ข้อความสี่เหลี่ยมบนพื้นหลังสีดำ เพื่อใช้แทนที่หรือเสริมการใช้ป้ายแสดงตำแหน่ง

(๒) ข้อความสีดำบนพื้นหลังสี่เหลี่ยม เพื่อใช้แทนที่หรือเสริมการใช้ป้ายแสดงทิศทางหรือป้ายแสดงจุดหมายปลายทาง

ข้อ ๔๒๐ ในกรณีที่ความแตกต่างระหว่างพื้นหลังของเครื่องหมายและผิวพื้นจราจรไม่ชัดเจนเพียงพอ เครื่องหมายเพื่อบอกข้อมูลนั้นต้องเพิ่มเติม

(๑) ขอบสีดำบนพื้นหลัง เมื่อข้อความเป็นสีดำ และ

(๒) ขอบสี่เหลี่ยมบนพื้นหลัง เมื่อข้อความเป็นสี่เหลี่ยม

ข้อ ๔๒๑ ตัวอักษรของเครื่องหมายเพื่อบอกข้อมูลต้องมีความสูงสี่เมตร โดยข้อความจะต้องมีรูปแบบและสัดส่วนเป็นไปตามที่กำหนดไว้ในภาคผนวกแนบท้าย ๓

๓. ไฟสนามบิน

ก. บททั่วไป

แสงซึ่งอาจเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยาน

ข้อ ๔๒๒ สนามบินต้องดำเนินการจัดให้มีกระบวนการประสานงานกับเจ้าของพื้นที่บริเวณใกล้เคียงสนามบิน เพื่อให้มีการดับไฟ พรางไฟ หรือตัดแปลงไฟภาคพื้นที่ไม่ได้ใช้สำหรับการบิน

(non-aeronautical ground light) ที่อาจเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยาน เพื่อกำจัดต้นเหตุของอันตรายที่อาจเกิดขึ้น

ไฟซึ่งอาจก่อให้เกิดความสับสน

ข้อ ๔๒๓ สนามบินต้องดำเนินการ รวมถึงจัดให้มีกระบวนการประสานงานกับเจ้าของพื้นที่บริเวณใกล้เคียงสนามบิน เพื่อให้มีการดับไฟ พรางไฟ หรือตัดแปลงไฟภาคพื้นที่ไม่ได้ใช้สำหรับการบิน ซึ่งมีความเข้มแสงการจัดวางหรือสีที่อาจบดบัง หรือทำให้เกิดความสับสนในการแปลความหมายของไฟภาคพื้นสำหรับการบิน (aeronautical ground lights) เพื่อกำจัดโอกาสที่จะก่อให้เกิดความสับสน โดยเฉพาะไฟภาคพื้นที่ไม่ได้ใช้สำหรับการบินซึ่งสามารถมองเห็นได้จากทางอากาศ ภายในบริเวณพื้นที่ดังต่อไปนี้

(๑) ทางวิ่งแบบบินลงด้วยเครื่องวัดประกอบการบินที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๔ ภายในพื้นที่ก่อนถึงหัวทางวิ่งและหลังจากจุดสิ้นสุดทางวิ่ง โดยมีความยาวอย่างน้อยสี่พันห้าร้อยเมตรจากหัวทางวิ่งและจุดสิ้นสุดทางวิ่ง และมีความกว้างเจ็ดร้อยห้าสิบเมตรออกไปด้านข้างทั้งสองด้านของเส้นกึ่งกลางทางวิ่งที่ต่อขยาย

(๒) ทางวิ่งแบบบินลงด้วยเครื่องวัดประกอบการบินที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๒ หรือ ๓ ให้เป็นไปตาม (๑) แต่ให้มีความยาวจากหัวทางวิ่งและจุดสิ้นสุดทางวิ่งเป็นระยะทางอย่างน้อยสามพันเมตร

(๓) ทางวิ่งแบบบินลงด้วยเครื่องวัดประกอบการบินที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๑ และทางวิ่งแบบบินลงโดยไม่ใช้เครื่องวัดประกอบการบินภายในพื้นที่แนวร่อน

ไฟภาคพื้นสำหรับการบินซึ่งอาจก่อให้เกิดความสับสนต่อเรือเดินทะเล

ข้อ ๔๒๔ ในกรณีที่ไฟภาคพื้นสำหรับการบินอยู่ใกล้ทางน้ำที่ใช้เพื่อการเดินเรือ สนามบินต้องตรวจสอบเพื่อให้แน่ใจว่า แสงของไฟดังกล่าวจะไม่ทำให้เกิดความสับสนต่อเรือเดินทะเล

ไฟนำร่องการบินเข้าสู่สนามบินซึ่งยกระดับขึ้นเหนือพื้น (Elevation Approach Lights)

ข้อ ๔๒๕ ไฟนำร่องการบินเข้าสู่สนามบินซึ่งยกระดับขึ้นเหนือพื้นและเสาสำหรับรองรับไฟดังกล่าวต้องสามารถแตกหักง่าย ยกเว้นส่วนของระบบไฟนำร่องการบินเข้าสู่สนามบินที่ห่างจากหัวทางวิ่งเกินสามร้อยเมตร ทั้งนี้

(๑) เสาสำหรับรองรับไฟที่มีความสูงเกินกว่าสิบสองเมตร ส่วนของเสาจากยอดลงมาสิบสองเมตรแรกต้องมีลักษณะที่แตกหักง่าย และ

(๒) ในกรณีที่มิว่าตฤที่ไม่สามารถแตกหักง่ายล้อมรอบเสาสำหรับรองรับไฟ ส่วนของเสาที่อยู่สูงกว่าตฤที่ล้อมรอบนั้นต้องมีลักษณะที่แตกหักง่าย

ข้อ ๔๒๖ เมื่ออุปกรณ์หรือเสาติดตั้งสำหรับรองรับไฟนำร่องตามข้อ ๔๒๕ ไม่สามารถมองเห็นได้ชัดเจนเพียงพอ สนามบินต้องมีการทำเครื่องหมายด้วยการทาสีอย่างเหมาะสม

ไฟซึ่งยกระดับขึ้นเหนือพื้น

ข้อ ๔๒๗ ไฟทางวิ่ง ทางหยุด และทางขับ ที่ยกระดับขึ้นเหนือพื้นต้องมีลักษณะที่แตกหักง่าย โดยความสูงของไฟต้องเหมาะสมและอยู่ในระดับที่ต่ำเพียงพอเพื่อรักษาระยะปลอดภัยของใบพัดและเครื่องยนต์ของอากาศยาน

ไฟฝังพื้น

ข้อ ๔๒๘ ไฟที่ฝังอยู่พื้นของทางวิ่ง ทางหยุด ทางขับ และลานจอดอากาศยานต้องออกแบบและติดตั้งให้สามารถทนต่อการถูกกดทับของล้ออากาศยานได้ โดยไม่ก่อให้เกิดความเสียหายทั้งต่ออากาศยานและไฟฝังพื้นดังกล่าว

ความร้อนที่เกิดขึ้นจากการนำความร้อนหรือการแผ่รังสีบริเวณที่มีการสัมผัสกันระหว่างไฟฝังพื้นและล้ออากาศยานตามวรรคหนึ่ง ต้องไม่เกินหนึ่งร้อยหกสิบองศาเซลเซียส เมื่อล้ออากาศยานกดทับโคมไฟเป็นเวลาสิบนาที

ความเข้มแสงและการควบคุม

ข้อ ๔๒๙ ความเข้มแสงของไฟทางวิ่งต้องเพียงพอสำหรับสภาพทัศนวิสัยขั้นต่ำและเพียงพอสำหรับให้ความสว่างบริเวณรอบ ๆ ของทางวิ่งที่ใช้งาน และต้องมีความเข้มแสงอยู่ในระดับที่สามารถใช้งานร่วมกับไฟของระบบไฟนำร่องการบินเข้าสู่สนามบินส่วนที่อยู่ใกล้ที่สุดได้

ข้อ ๔๓๐ ไฟของระบบไฟนำร่องการบินเข้าสู่สนามบินอาจมีความเข้มแสงมากกว่าไฟทางวิ่งหากเป็นไปได้ สนามบินต้องหลีกเลี่ยงการทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงความเข้มแสงอย่างกะทันหันซึ่งอาจส่งผลให้นักบินเกิดภาพลวงตา เนื่องจากการเปลี่ยนแปลงทัศนวิสัยขณะทำการบินลงได้

ข้อ ๔๓๑ ในกรณีที่สนามบินจัดให้มีระบบไฟที่มีความเข้มแสงสูง ระบบดังกล่าวต้องประกอบด้วยระบบควบคุมความเข้มแสงที่เหมาะสม เพื่อให้สามารถปรับระดับความเข้มแสงให้เป็นไปตามเงื่อนไขหรือสภาพต่าง ๆ ได้ โดยสนามบินต้องจัดให้มีการควบคุมความเข้มแสงที่แยกออกจากกันหรือมีวิธีการอื่นที่เหมาะสม เพื่อให้แน่ใจว่า เมื่อติดตั้งระบบ ดังต่อไปนี้ แล้วสามารถทำงานร่วมกันได้

- (๑) ระบบไฟนำร่องการบินเข้าสู่สนามบิน
- (๒) ไฟขอบทางวิ่ง
- (๓) ไฟหัวทางวิ่ง
- (๔) ไฟสิ้นสุดทางวิ่ง
- (๕) ไฟกึ่งกลางทางวิ่ง
- (๖) ไฟแสดงเขตจุดแตะพื้น
- (๗) ไฟกึ่งกลางทางขับ

ข้อ ๔๓๒ บริเวณขอบและภายในวงรีของลำแสงหลักตามที่แสดงในภาคผนวกแนบท้าย ๒ รูปที่ ๒-๑ ถึงรูปที่ ๒-๑๐ ค่าความเข้มแสงสูงสุดต้องไม่มากกว่าสามเท่าของค่าความเข้มแสงต่ำสุดตามภาคผนวกแนบท้าย ๒ รูปที่ ๒-๑ ถึง รูปที่ ๒-๑๑ และรูปที่ ๒-๒๕ หมายเหตุ ๒

ข้อ ๔๓๓ บริเวณขอบและภายในกรอบสี่เหลี่ยมมุมฉากของลำแสงหลักตามที่แสดงในภาคผนวกแนบท้าย ๒ รูปที่ ๒-๑๒ ถึงรูปที่ ๒-๒๐ ค่าความเข้มแสงสูงสุดต้องไม่มากกว่าสามเท่าของค่าความเข้มแสงต่ำสุดตามภาคผนวกแนบท้าย ๒ รูปที่ ๒-๑๒ ถึงรูปที่ ๒-๒๑ หมายเหตุ ๒

ข. ไฟฉุกเฉิน (Emergency Lighting)

ข้อ ๔๓๔ สนามบินที่มีไฟทางวิ่งและไม่มีแหล่งจ่ายไฟฟ้ากำลังสำรองต้องจัดให้มีไฟฉุกเฉินอย่างเพียงพอสำหรับติดตั้งบนทางวิ่งหลักเป็นอย่างน้อยเพื่อใช้งานในกรณีที่ระบบไฟทางวิ่งปกติขัดข้อง

ข้อ ๔๓๕ สนามบินต้องจัดให้มีไฟฉุกเฉินตามข้อ ๔๓๔ สำหรับแสดงสิ่งกีดขวาง หรือแสดงพื้นที่ทางขับและลานจอดอากาศยาน หากมีความต้องการเพื่อการปฏิบัติการ

ข้อ ๔๓๖ เมื่อมีการติดตั้งไฟฉุกเฉินบนทางวิ่ง ไฟดังกล่าวต้องมีตำแหน่งการจัดวางที่เหมือนกับตำแหน่งการจัดวางไฟของทางวิ่งแบบบินลงโดยไม่ใช้เครื่องวัดประกอบการบินเป็นอย่างน้อย

ข้อ ๔๓๗ สีของไฟฉุกเฉินต้องเป็นสีแบบเดียวกันกับสีของไฟทางวิ่ง เว้นแต่ว่าไม่สามารถติดตั้งไฟสีเขียวและไฟสีแดงที่หัวทางวิ่งและจุดสิ้นสุดทางวิ่งได้ ไฟทั้งหมดอาจเป็นสีขาวซึ่งสามารถเปลี่ยนโทนสีได้ หรือสีอื่นที่ใกล้เคียงกับสีขาวที่สุดเท่าที่จะทำได้

ค. ไฟบอกตำแหน่งสำหรับการบิน (Aeronautical Beacons)

ข้อ ๔๓๘ ในกรณีที่มีความจำเป็นด้านปฏิบัติการ สนามบินต้องจัดให้มีไฟบอกตำแหน่งสนามบิน (aerodrome beacon) หรือไฟบอกตำแหน่งด้วยการส่งรหัสสัญญาณ (identification beacon) สำหรับสนามบินที่มีการใช้งานในเวลากลางคืน

ความจำเป็นด้านปฏิบัติการตามวรรคหนึ่งให้กำหนดขึ้นโดยคำนึงถึงความต้องการของการจราจรทางอากาศที่สนามบิน ความเด่นชัดของลักษณะสนามบินเมื่อเทียบกับสภาพแวดล้อมโดยรอบ และการติดตั้งเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ประเภททัศนวิสัย และเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ประเภทไม่ใช้ทัศนวิสัยอื่น ๆ เพื่อใช้สำหรับแสดงที่ตั้งของสนามบิน

ไฟบอกตำแหน่งสนามบิน

ข้อ ๔๓๙ สนามบินต้องจัดให้มีไฟบอกตำแหน่งสนามบิน (aerodrome beacon) เพื่อใช้ในเวลากลางคืน หากสนามบินดังกล่าว มีลักษณะที่เป็นไปตามเงื่อนไข ดังต่อไปนี้ ตั้งแต่หนึ่งเงื่อนไขขึ้นไป

- (๑) การนำทางอากาศยานส่วนใหญ่ เป็นการนำทางด้วยทัศนวิสัย
- (๒) ทัศนวิสัยลดลงต่ำเป็นประจำ หรือ

(๓) การมองเห็นที่ตั้งของสนามบินจากอากาศนั้นทำได้ยาก เนื่องจากแสงสว่างหรือภูมิประเทศโดยรอบ

ข้อ ๔๔๐ ไฟบอกตำแหน่งสนามบินต้องติดตั้งอยู่ในเขตสนามบินหรือบริเวณใกล้เคียงสนามบินบนพื้นที่ที่มีแสงสว่างโดยรอบต่ำ

ข้อ ๔๔๑ ไฟบอกตำแหน่งสนามบินต้องติดตั้งในตำแหน่งที่ไม่มีวัตถุอื่น ๆ บดบังแสงของไฟดังกล่าวในทิศทางที่สำคัญ และแสงของไฟนั้นต้องไม่ทำให้นักบินที่กำลังนำอากาศยานร่อนลงจอดเกิดอาการตาพร่ามัว

ข้อ ๔๔๒ ไฟบอกตำแหน่งสนามบินต้องมีลักษณะเป็นไฟกะพริบสีใดสีหนึ่งสลับกับไฟกะพริบสีขาว หรือเป็นไฟกะพริบสีขาวเพียงสีเดียว โดยความถี่ของการกะพริบให้อยู่ที่สี่สิบถึงสามสิบครั้งต่อนาทีสำหรับสนามบินบนพื้นดินให้ใช้ไฟสีเขียวสลับกับไฟสีขาว และสนามบินน้ำให้ใช้ไฟสีเหลืองสลับกับไฟสีขาว ในกรณีที่สนามบินเป็นทั้งสนามบินบนพื้นดินและสนามบินน้ำ สีของไฟกะพริบจะต้องเป็นสีตามส่วนใดส่วนหนึ่งของสนามบินที่ถูกกำหนดให้เป็นพื้นที่ใช้งานหลัก

ข้อ ๔๔๓ ไฟบอกตำแหน่งสนามบินต้องส่องสว่างไปยังทุกทิศทางของมุมแอซิมัท การกระจายแสงในแนวตั้งต้องขยายขึ้นไปจากระดับความสูงที่กำหนด โดยทำมุมไม่เกินหนึ่งองศาเมื่อเทียบกับระดับความสูงดังกล่าว ทั้งนี้ เจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบินต้องพิจารณาร่วมกับหน่วยงานให้บริการจัดการจราจรทางอากาศเพื่อให้มั่นใจว่า อากาศยานที่กำลังบินเข้าสู่สนามบิน สามารถมองเห็นไฟบอกตำแหน่งสนามบิน และเพื่อให้เพียงพอต่อการนำร่องอากาศยานที่ระดับความสูงมากที่สุดซึ่งจะใช้งานไฟบอกตำแหน่งสนามบิน และค่าความเข้มแสงประสิทธิภาพ (effective intensity) ของไฟกะพริบต้องไม่ต่ำกว่าสองพันแคนเดลา

ข้อ ๔๔๔ สำหรับตำแหน่งที่ไม่สามารถหลีกเลี่ยงการรบกวนจากแสงสว่างโดยรอบซึ่งมีความเข้มแสงสูงได้ ความเข้มแสงที่มีประสิทธิภาพของไฟกะพริบตามข้อ ๔๔๓ อาจจำเป็นต้องเพิ่มขึ้นไปจนถึงสิบเท่า

ไฟบอกตำแหน่งด้วยการส่งรหัสสัญญาณ

ข้อ ๔๔๕ สนามบินต้องติดตั้งไฟบอกตำแหน่งด้วยการส่งรหัสสัญญาณ (identification beacons) สำหรับสนามบินที่มีการใช้งานในเวลากลางคืน และยากที่จะระบุตำแหน่งจากทางอากาศโดยวิธีอื่นได้

ข้อ ๔๔๖ ไฟบอกตำแหน่งด้วยการส่งรหัสสัญญาณ ให้มีลักษณะ ดังต่อไปนี้

(๑) ติดตั้งอยู่ในเขตสนามบินบนพื้นที่ที่มีแสงสว่างโดยรอบต่ำ

(๒) ติดตั้งในตำแหน่งที่ไม่มีวัตถุอื่น ๆ บดบังแสงของไฟดังกล่าวในทิศทางที่สำคัญ และแสงของไฟนั้นต้องไม่ทำให้นักบินที่กำลังนำอากาศยานร่อนลงจอดเกิดอาการตาพร่ามัว

ข้อ ๔๔๗ ไฟบอกตำแหน่งด้วยการส่งรหัสสัญญาณซึ่งติดตั้งอยู่บนสนามบินบนพื้นดินต้องส่องสว่างไปยังทุกทิศทางของมุมแอซิมัท การกระจายแสงในแนวตั้งต้องขยายขึ้นไปจากระดับความสูงที่กำหนด โดยทำมุมไม่เกินหนึ่งองศาเมื่อเทียบกับระดับความสูงดังกล่าว ทั้งนี้ เจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบินต้องพิจารณาร่วมกับหน่วยงานให้บริการจัดการจราจรทางอากาศเพื่อให้มั่นใจว่าอากาศยานที่กำลังบิน

เข้าสู่สนามบินสามารถมองเห็นไฟบอกตำแหน่ง และเพื่อให้เพียงพอต่อการนำร่องอากาศยานที่ระดับความสูงมากที่สุดซึ่งจะใช้งานไฟบอกตำแหน่งสนามบิน และค่าความเข้มแสงประสิทธิภาพ (effective intensity) ของไฟกะพริบต้องไม่ต่ำกว่าสองพันแคนเดลา

ข้อ ๔๔๘ สำหรับตำแหน่งที่ไม่สามารถหลีกเลี่ยงการรบกวนจากแสงสว่างโดยรอบซึ่งมีความเข้มแสงสูงได้ ความเข้มแสงประสิทธิภาพของไฟกะพริบตามข้อ ๔๔๗ อาจจำเป็นต้องเพิ่มขึ้นไปจนถึงสิบเท่า

ข้อ ๔๔๙ ไฟบอกตำแหน่งด้วยการส่งรหัสสัญญาณต้องเป็นไฟกะพริบสีเขียวสำหรับสนามบินบนพื้นดิน และไฟกะพริบสีเหลืองสำหรับสนามบินน้ำ

ข้อ ๔๕๐ ตัวอักษรสำหรับบอกตำแหน่งต้องส่งผ่านในรูปแบบของรหัสสมอ์มาตรฐานสากล ความเร็วของการส่งสัญญาณตามวรรคหนึ่งต้องอยู่ระหว่างหกถึงแปดคำต่ออนาที และช่วงระยะเวลาของจุดในรหัสสมอ์ส ต้องอยู่ระหว่างศูนย์จุดหนึ่งห้าถึงศูนย์จุดสองวินาทีต่อจุด

ง. ระบบไฟนำร่องการบินเข้าสู่สนามบิน (Approach Lighting Systems)

ข้อ ๔๕๑ สนามบินต้องติดตั้งระบบไฟนำร่องการบินเข้าสู่สนามบิน ตามประเภทของทางวิ่ง โดยให้มีลักษณะ ดังต่อไปนี้

(๑) สำหรับทางวิ่งแบบบินลงโดยไม่ใช้เครื่องวัดประกอบการบิน ต้องติดตั้งระบบไฟนำร่องการบินเข้าสู่สนามบินแบบพื้นฐาน ตามที่กำหนดไว้ในข้อ ๔๕๒ ถึงข้อ ๔๕๙ เพื่อใช้งานกับทางวิ่งแบบบินลงโดยไม่ใช้เครื่องวัดประกอบการบินที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๓ หรือ ๔ และมีการใช้งานในเวลากลางวัน ยกเว้นเมื่อทางวิ่งมีการใช้งานเฉพาะในกรณีที่มีสภาพทัศนวิสัยดี และมีเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ประเภททัศนวิสัยอื่น ๆ ซึ่งช่วยนำทางอากาศยานได้อย่างเพียงพอ ทั้งนี้ ระบบไฟนำร่องการบินเข้าสู่สนามบินแบบพื้นฐานสามารถใช้นำร่องอากาศยานในเวลากลางวันได้ด้วย

(๒) สำหรับทางวิ่งแบบนอนพรีซีชั่น ต้องติดตั้งระบบไฟนำร่องการบินเข้าสู่สนามบินแบบพื้นฐาน ตามที่กำหนดไว้ในข้อ ๔๕๒ ถึงข้อ ๔๕๙ เพื่อใช้งานกับทางวิ่งแบบนอนพรีซีชั่น ยกเว้นเมื่อทางวิ่งมีการใช้งานเฉพาะในกรณีที่มีสภาพทัศนวิสัยดี หรือมีเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ประเภททัศนวิสัยอื่น ๆ ซึ่งช่วยนำทางอากาศยานได้อย่างเพียงพอ ทั้งนี้ สนามบินอาจพิจารณาให้มีการติดตั้งระบบไฟนำร่องการบินเข้าสู่ทางวิ่งแบบพรีซีชั่น ประเภทที่หนึ่ง หรือติดตั้งระบบไฟนำเข้าสู่ทางวิ่งสำหรับทางวิ่งแบบนอนพรีซีชั่นด้วยก็ได้

(๓) สำหรับทางวิ่งแบบพรีซีชั่น ประเภทที่หนึ่ง ต้องติดตั้งระบบไฟนำร่องการบินเข้าสู่ทางวิ่งแบบพรีซีชั่น ประเภทที่หนึ่ง ตามที่กำหนดไว้ในข้อ ๔๖๐ ถึงข้อ ๔๖๙ วรรคสอง เพื่อใช้งานกับทางวิ่งแบบพรีซีชั่น ประเภทที่หนึ่ง

(๔) สำหรับทางวิ่งแบบพรีซีชั่น ประเภทที่สอง และทางวิ่งแบบพรีซีชั่น ประเภทที่สาม ต้องติดตั้งระบบไฟนำร่องการบินเข้าสู่ทางวิ่งแบบพรีซีชั่น ประเภทที่สอง และทางวิ่งแบบพรีซีชั่น

ประเภทที่สามตามที่กำหนดไว้ในข้อ ๔๗๐ ถึงข้อ ๔๘๖ เพื่อใช้งานกับทางวิ่งแบบพริชชีชั้น ประเภทที่สอง และทางวิ่งแบบพริชชีชั้น ประเภทที่สาม

ระบบไฟนําร่องการบินเข้าสู่สนามบินแบบพื้นฐาน (Simple Approach Lighting System)

ข้อ ๔๕๒ ระบบไฟนําร่องการบินเข้าสู่สนามบินแบบพื้นฐาน ต้องประกอบด้วยโคมไฟติดตั้งเรียงกันเป็นแถวอยู่บนเส้นต่อขยายจากเส้นกึ่งกลางทางวิ่ง ซึ่งยาวเลยออกไปจากหัวทางวิ่งเป็นระยะทางไม่น้อยกว่าสี่ร้อยยี่สิบเมตร และมีชุดของโคมไฟที่ติดตั้งเรียงกัน โดยมีลักษณะเป็นไฟแถบตามขวาง (crossbar) ยาวสิบแปดเมตรหรือสามสิบเมตร ติดตั้งไว้ในตำแหน่งที่ห่างจากหัวทางวิ่งเป็นระยะทางสามร้อยเมตร

ข้อ ๔๕๓ ชุดของโคมไฟที่ติดตั้งเรียงกันเป็นไฟแถบตามขวางนั้นต้องมีลักษณะเป็นเส้นตรงตามแนวนอน ตั้งฉากกับแนวเส้นของไฟกึ่งกลาง โดยแบ่งออกเป็นสองส่วนเท่า ๆ กัน ทั้งนี้ สนามบินต้องเว้นระยะห่างระหว่างโคมไฟให้มีความสม่ำเสมอและสามารถมองเห็นเป็นเส้นตรงได้ ยกเว้นในกรณีที่สนามบินติดตั้งไฟแถบดังกล่าวที่มีความยาวสามสิบเมตร อาจมีการเว้นช่องว่างบริเวณด้านข้างของแนวเส้นกึ่งกลางทั้งสองด้านให้มากขึ้น โดยช่องว่างนี้ต้องมีระยะห่างไม่เกินหกเมตร

ระยะห่างระหว่างโคมไฟที่เป็นไฟแถบตามขวางโดยทั่วไปตามวรรคหนึ่งจะเท่ากับหนึ่งเมตรและสี่เมตร โดยช่องว่างทั้งสองข้างของแนวเส้นกึ่งกลางอาจเพิ่มประสิทธิภาพในการบอกทิศทางเมื่อมีการร่อนลงด้วยค่าเบี่ยงเบนตามแนวขวาง และยังเป็นช่องทางที่สามารถให้รถดับเพลิงอากาศยานและรถกู้ภัยวิ่งผ่านได้

คำแนะนำเกี่ยวกับค่าความคลาดเคลื่อนที่ยอมรับได้ในการติดตั้งให้เป็นไปตามภาคผนวกแนบท้าย ๖

ข้อ ๔๕๔ โคมไฟที่ติดตั้งเรียงกันเป็นแนวเส้นกึ่งกลางต้องมีระยะห่างระหว่างโคมไฟตามแนวยาวเท่ากับหกสิบเมตร ยกเว้นเมื่อสนามบินต้องการเพิ่มประสิทธิภาพในการนําร่องให้มากขึ้นให้ใช้ระยะห่างเท่ากับสามสิบเมตร โดยโคมไฟดวงแรกที่อยู่ใกล้กับหัวทางวิ่ง ต้องติดตั้งที่ตำแหน่งหกสิบเมตรหรือสามสิบเมตรนับจากหัวทางวิ่ง ซึ่งขึ้นอยู่กับระยะห่างตามแนวยาวของไฟกึ่งกลางที่เลือกใช้ในการติดตั้ง

ข้อ ๔๕๕ หากสนามบินไม่สามารถจัดให้มีแนวเส้นกึ่งกลางต่อขยายออกมาเป็นระยะทางสี่ร้อยยี่สิบเมตรจากหัวทางวิ่งได้ เนื่องจากข้อจำกัดด้านลักษณะทางกายภาพ แนวเส้นดังกล่าวต้องมีระยะทางขยายออกมาให้ได้ถึงสามร้อยเมตร เพื่อให้ครอบคลุมถึงตำแหน่งของการติดตั้งไฟแถบตามขวางด้วย

ในกรณีที่ไม่สามารถปฏิบัติตามวรรคหนึ่ง สนามบินต้องติดตั้งโคมไฟตามแนวเส้นกึ่งกลางให้ยาวที่สุดเท่าที่จะทำได้ และมีลักษณะเป็นไฟแถบ ที่มีความยาวอย่างน้อยสามเมตร ทั้งนี้ ระบบไฟนําร่องตามปกติจะมีไฟแถบตามขวางที่ตำแหน่งสามร้อยเมตรจากหัวทางวิ่ง สนามบินอาจเพิ่มไฟแถบตามขวางได้ที่ระยะหนึ่งร้อยห้าสิบเมตรจากหัวทางวิ่ง

ข้อ ๔๕๖ ระบบไฟนําร่องการบินเข้าสู่สนามบินแบบพื้นฐานต้องอยู่ในระนาบแนวนอนซึ่งตัดผ่านหัวทางวิ่งมากที่สุดเท่าที่จะทำได้ หากว่า

(๑) ไม่มีวัตถุอื่นใดนอกจากเสาอากาศของระบบการบินลงด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน ยื่นออกมาเหนือระนาบของไฟนำร่องภายในระยะทางหกสิบเมตร จากแนวกึ่งกลางของระบบไฟ และ

(๒) ไม่มีโคมไฟอื่นใดนอกจากโคมไฟที่ติดตั้งบริเวณกึ่งกลางของไฟแถบตามขวางหรือไฟแถบ บริเวณส่วนกลางของแนวเส้นกึ่งกลาง (ซึ่งมิใช่โคมไฟบริเวณปลายของแนวไฟดังกล่าว) ที่จะต้องทำการ บังแสงเพื่อไม่ให้อากาศยานที่กำลังร่อนลงมองเห็น

เสาอากาศของระบบการบินลงด้วยเครื่องวัดประกอบการบินที่ยื่นออกมาเหนือระนาบของไฟนำร่อง ตาม (๑) สนามบินต้องดำเนินการเหมือนเป็นสิ่งกีดขวางอันหนึ่ง โดยให้มีการทาสีและติดตั้งไฟ แสดงสิ่งกีดขวางด้วย

ข้อ ๔๕๓ โคมไฟของระบบไฟนำร่องการบินเข้าสู่สนามบินแบบพื้นฐานต้องเป็นไฟส่องสว่างคงที่ และสีของไฟต้องเป็นสีที่ทำให้มั่นใจว่า จะสามารถแยกแยะความแตกต่างระหว่างไฟของระบบดังกล่าว ออกจากไฟภาคพื้นสำหรับการบินอื่น ๆ และไฟที่ไม่เกี่ยวข้อง (ถ้ามี) ได้อย่างรวดเร็ว ทั้งนี้ โคมไฟ ตามแนวกึ่งกลางต้องมีลักษณะอย่างใดอย่างหนึ่ง ต่อไปนี้

(๑) เป็นโคมไฟเดี่ยว หรือ

(๒) เป็นไฟแถบ ซึ่งมีความยาวอย่างน้อยสามเมตร

ไฟแถบตาม (๒) ซึ่งประกอบด้วยโคมไฟโคมเดี่ยวหลายโคมนั้น ให้มีระยะห่างที่เหมาะสม ระหว่างโคมไฟที่อยู่ติดกันภายในไฟแถบเท่ากับหนึ่งจุดห้าเมตร

สนามบินอาจใช้ไฟแถบที่มีความยาวสี่เมตรได้ หากคาดว่าระบบไฟนำร่องการบินเข้าสู่สนามบิน แบบพื้นฐานนี้จะพัฒนาไปเป็นระบบไฟนำร่องการบินเข้าสู่ทางวิ่งแบบพริชชัน ทั้งนี้ ในพื้นที่ที่ยาก ต่อการแยกแยะความแตกต่างระหว่างระบบไฟนำร่องการบินเข้าสู่สนามบินแบบพื้นฐานและไฟ บริเวณโดยรอบในเวลากลางคืน สนามบินอาจติดตั้งไฟกะพริบเรียงตามลำดับที่บริเวณส่วนนอก ของระบบไฟนำร่องการบินเข้าสู่สนามบินแบบพื้นฐานเพื่อช่วยแก้ปัญหาได้

ข้อ ๔๕๔ ในกรณีที่ติดตั้งระบบไฟนำร่องการบินเข้าสู่สนามบินแบบพื้นฐานเพื่อใช้งานกับทางวิ่ง แบบบินลงโดยไม่ใช้เครื่องวัดประกอบการบิน โคมไฟต้องส่องสว่างไปยังทุกทิศทางของมุมแอสิมัท ที่มีความจำเป็นต่อนักบินซึ่งกำลังทำการบินเข้าสู่สนามบินอยู่ในตำแหน่งที่ตั้งฉากกับทางวิ่งที่จะใช้ในการบินลง (base leg) และระยะสุดท้ายก่อนทำการบินลง (final approach) โดยระดับความเข้มแสงของไฟ ต้องเพียงพอสำหรับการมองเห็นในทุก ๆ สภาพทัศนวิสัย และในสภาพที่มีแสงไฟบริเวณโดยรอบรบกวน

ข้อ ๔๕๕ ในกรณีที่ติดตั้งระบบไฟนำร่องการบินเข้าสู่สนามบินแบบพื้นฐานเพื่อใช้งานกับทางวิ่ง แบบนอนพริชชัน โคมไฟต้องส่องสว่างไปยังทุกทิศทางของมุมแอสิมัทที่มีความจำเป็นต่อนักบินซึ่งกำลัง ทำการบินเข้าสู่สนามบินอยู่ในระยะสุดท้ายก่อนการนำอากาศยานลง เพื่อไม่ให้เกิดการเบี่ยงเบนออกจาก แนวการร่อนลงผิดปกติ ที่กำหนดโดยเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ประเภทไม่ใช้ทัศนวิสัย ทั้งนี้ ระบบไฟนำร่องดังกล่าวต้องออกแบบให้สามารถใช้นำทางได้ทั้งในเวลากลางวันและกลางคืน ในสภาพที่มีทัศนวิสัยไม่ดีและมีแสงไฟบริเวณโดยรอบรบกวน

ระบบไฟนําร่องการบินเข้าสู่ทางวิ่งแบบพรีซีชัน ประเภทที่หนึ่ง

ข้อ ๔๖๐ ระบบไฟนําร่องการบินเข้าสู่ทางวิ่งแบบพรีซีชัน ประเภทที่หนึ่งต้องประกอบด้วย โคมไฟติดตั้งเรียงกันเป็นแถวอยู่บนเส้นต่อขยายจากเส้นกึ่งกลางทางวิ่ง ซึ่งยาวเลยออกไปจากหัวทางวิ่ง เป็นระยะทางเก้าร้อยเมตร และมีชุดของโคมไฟที่ติดตั้งเรียงกัน โดยมีลักษณะเป็นไฟแถบตามขวางยาว สามสิบเมตร ติดตั้งไว้ในตำแหน่งที่ห่างจากหัวทางวิ่งเป็นระยะทางสามร้อยเมตร ทั้งนี้ การติดตั้งระบบไฟนําร่องการบินเข้าสู่สนามบินที่มีความยาวน้อยกว่าเก้าร้อยเมตร อาจส่งผลให้เกิดข้อจำกัดด้านการใช้งานทางวิ่ง ตามที่ระบุไว้ในภาคผนวกแนบท้าย ๖

ข้อ ๔๖๑ ชุดของโคมไฟที่ติดตั้งเรียงกันเป็นไฟแถบตามขวางตามข้อ ๔๖๐ ต้องมีลักษณะเป็นเส้นตรงตามแนวนอนตั้งฉากกับแนวเส้นของไฟกึ่งกลาง โดยแบ่งออกเป็นสองส่วนเท่า ๆ กัน ทั้งนี้ สนามบินต้องเว้นระยะห่างระหว่างโคมไฟให้มีความสม่ำเสมอและสามารถมองเห็นเป็นเส้นตรงได้ เว้นแต่ว่าสนามบินอาจเว้นช่องว่างบริเวณด้านข้างของแนวเส้นกึ่งกลางทั้งสองด้านให้มากขึ้น โดยช่องว่างนี้ต้องมีระยะห่างไม่เกินหกเมตร

ระยะห่างระหว่างโคมไฟที่เป็นไฟแถบตามขวางตามวรรคหนึ่งโดยทั่วไปจะเท่ากับหนึ่งเมตร และสี่เมตร โดยช่องว่างทั้งสองข้างของแนวเส้นกึ่งกลางอาจเพิ่มประสิทธิภาพในการบอกทิศทางเมื่อมีการร่อนลงด้วยค่าเบี่ยงเบนตามแนวขวาง และยังเป็นช่องทางที่สามารถให้ระดับเพลิงอากาศยานและรถกัญยวิ่งผ่านได้

คำแนะนำเกี่ยวกับค่าความคลาดเคลื่อนที่ยอมรับได้ในการติดตั้งให้เป็นไปตามภาคผนวกแนบท้าย ๖

ข้อ ๔๖๒ โคมไฟที่ติดตั้งเรียงกันเป็นแนวเส้นกึ่งกลางต้องมีระยะห่างระหว่างโคมไฟตามแนวยาวเท่ากับสามสิบเมตร โดยโคมไฟโคมแรกที่อยู่ใกล้กับหัวทางวิ่ง ต้องติดตั้งที่ตำแหน่งสามสิบเมตรนับจากหัวทางวิ่ง

ข้อ ๔๖๓ ระบบไฟนําร่องการบินเข้าสู่ทางวิ่งแบบพรีซีชัน ประเภทที่หนึ่งต้องอยู่ในระนาบแนวนอนซึ่งตัดผ่านหัวทางวิ่งมากที่สุดเท่าที่จะทำได้ หากว่า

(๑) ไม่มีวัตถุอื่นใดนอกจากเสาอากาศของระบบการบินลงด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน ยื่นออกมาเหนือระนาบของไฟนําร่องภายในระยะทางหกสิบเมตร จากแนวกึ่งกลางของระบบไฟ และ

(๒) ไม่มีโคมไฟอื่นใดนอกจากโคมไฟที่ติดตั้งบริเวณกึ่งกลางของไฟแถบตามขวางหรือไฟแถบบริเวณส่วนกลางของแนวกึ่งกลาง (ซึ่งมิใช่โคมไฟบริเวณปลายของแนวไฟดังกล่าว) ที่จะต้องทำการบังแสงเพื่อไม่ให้อากาศยานที่กำลังร่อนลงมองเห็น

เสาอากาศของระบบการบินลงด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน ที่ยื่นออกมาเหนือระนาบของไฟนําร่องตาม (๑) สนามบินต้องดำเนินการเหมือนเป็นสิ่งกีดขวางอันหนึ่ง โดยให้มีการทาสีและติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางด้วย

ข้อ ๔๖๔ ไฟแฉกกลางและไฟแถบตามขวางของระบบไฟนําร่องการบินเข้าสู่ทางวิ่งแบบพรีซีซั่นประเภทที่หนึ่งต้องเป็นไฟสองสว่างคงที่ และมีสีขาวยังสามารถปรับเปลี่ยนโทนสีได้ โดยโคมไฟตามแนวแฉกกลางให้มีลักษณะอย่างใดอย่างหนึ่ง ต่อไปนี้

(๑) เป็นโคมไฟเดี่ยวจำนวนหนึ่งโคมที่ตำแหน่งสามร้อยเมตรแรกถัดจากหัวทางวิ่งตามแนวเส้นแฉกกลางทางวิ่ง โคมไฟเดี่ยวจำนวนสองโคมในตำแหน่งสามร้อยเมตรถัดมาตามแนวเส้นแฉกกลางทางวิ่ง และโคมไฟเดี่ยวจำนวนสามโคมในตำแหน่งสามร้อยเมตรถัดมาตามแนวเส้นแฉกกลางทางวิ่งเพื่อใช้บอกระยะทางหรือ

(๒) เป็นไฟแถบ

ข้อ ๔๖๕ ในกรณีที่สนามบินสามารถแสดงให้เห็นว่า ระดับความสามารถในการใช้งานได้ของไฟนําร่องเป็นไปตามวัตถุประสงค์ในการบำรุงรักษาซึ่งกำหนดไว้ในข้อ ๑๐๙๗ โคมไฟตามแนวแฉกกลางอาจมีลักษณะอย่างใดอย่างหนึ่ง ต่อไปนี้

(๑) เป็นโคมไฟเดี่ยว หรือ

(๒) เป็นไฟแถบ

ข้อ ๔๖๖ ไฟแถบตามข้อ ๔๖๔ (๒) และข้อ ๔๖๕ (๒) ต้องมีความยาวอย่างน้อยสี่เมตร หากไฟแถบประกอบด้วยโคมไฟโคมเดี่ยวหลายโคม ต้องมีระยะห่างระหว่างโคมไฟที่เท่า ๆ กัน โดยต้องไม่เกินหนึ่งจุดห้าเมตร

ข้อ ๔๖๗ ในกรณีที่แนวเส้นแฉกกลางประกอบด้วยไฟแถบตามข้อ ๔๖๔ (๒) และข้อ ๔๖๕ (๒) สนามบินต้องติดตั้งไฟกะพริบเพิ่มเติมจากการติดตั้งไฟแถบ เว้นแต่ว่าไฟดังกล่าวไม่มีความจำเป็นเมื่อพิจารณาถึงคุณลักษณะของระบบไฟและสภาพอากาศแล้ว

ไฟกะพริบตามวรรคหนึ่งต้องกะพริบสองครั้งในหนึ่งวินาที โดยเริ่มจากไฟส่วนนอกสุดกะพริบตามลำดับเข้าสู่ไฟส่วนในสุดที่อยู่ใกล้กับหัวทางวิ่ง ทั้งนี้ การออกแบบวงจรไฟฟ้าต้องเป็นไปในลักษณะที่ทำให้ไฟดังกล่าวสามารถทำงานอย่างอิสระจากไฟอื่น ๆ ของระบบไฟนําร่องได้

ข้อ ๔๖๘ ในกรณีที่แนวแฉกกลางประกอบด้วยโคมไฟเดี่ยวตามข้อ ๔๖๔ (๑) และข้อ ๔๖๕ (๑) สนามบินต้องติดตั้งไฟแถบตามขวางเพิ่มเติมจากที่ต้องมีในตำแหน่งสามร้อยเมตรจากหัวทางวิ่ง โดยเพิ่มตำแหน่งไฟแถบตามขวางที่ระยะหนึ่งร้อยห้าสิบเมตร สี่ร้อยห้าสิบเมตร หกร้อยเมตร และเจ็ดร้อยห้าสิบเมตรจากหัวทางวิ่ง ชุดของโคมไฟที่ติดตั้งเรียงกันเป็นไฟแถบตามขวางนั้นต้องจัดให้มีลักษณะเป็นเส้นตรงตามแนวนอนซึ่งตั้งฉากกับแนวเส้นของไฟแฉกกลาง โดยแบ่งออกเป็นสองส่วน

ตามแนวกิ่งกลางของไฟฟ้า ๆ กัน ทั้งนี้ สนามบินต้องเว้นระยะห่างระหว่างโคมไฟให้มีความสม่ำเสมอ และสามารถมองเห็นเป็นเส้นตรงได้ เว้นแต่สนามบินได้เว้นช่องว่างระหว่างดวงโคมบริเวณด้านข้างของแนวกิ่งกลางทั้งสองด้านให้มากขึ้น โดยช่องว่างนี้ต้องมีระยะห่างไม่เกินหกเมตร

รายละเอียดเกี่ยวกับการวางตำแหน่งของโคมไฟเดี่ยวตามวรรคหนึ่งให้เป็นไปตามภาคผนวกแนบท้าย ๖

ข้อ ๔๖๙ ในกรณีที่ไฟแถบตามขวางตามข้อ ๔๖๘ ถูกรวมเข้ากับระบบไฟนําร่อง โคมไฟที่อยู่ตรงปลายด้านนอกทั้งสองด้านของไฟแถบตามขวางต้องอยู่บนแนวเส้นตรงสองเส้นที่ขนานกับแนวเส้นของไฟกิ่งกลาง หรือแนวเส้นตรงสองเส้นซึ่งบรรจบกันที่เส้นกิ่งกลางทางวิ่งที่ระยะสามร้อยเมตรจากหัวทางวิ่ง

ลักษณะของไฟตามวรรคหนึ่งต้องเป็นไปตามที่กำหนดไว้ในภาคผนวกแนบท้าย ๒ รูปที่ ๒-๑

แนวของการร่อนลงที่ใช้ในการออกแบบไฟตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามภาคผนวกแนบท้าย ๖ รูปที่ ๖-๑

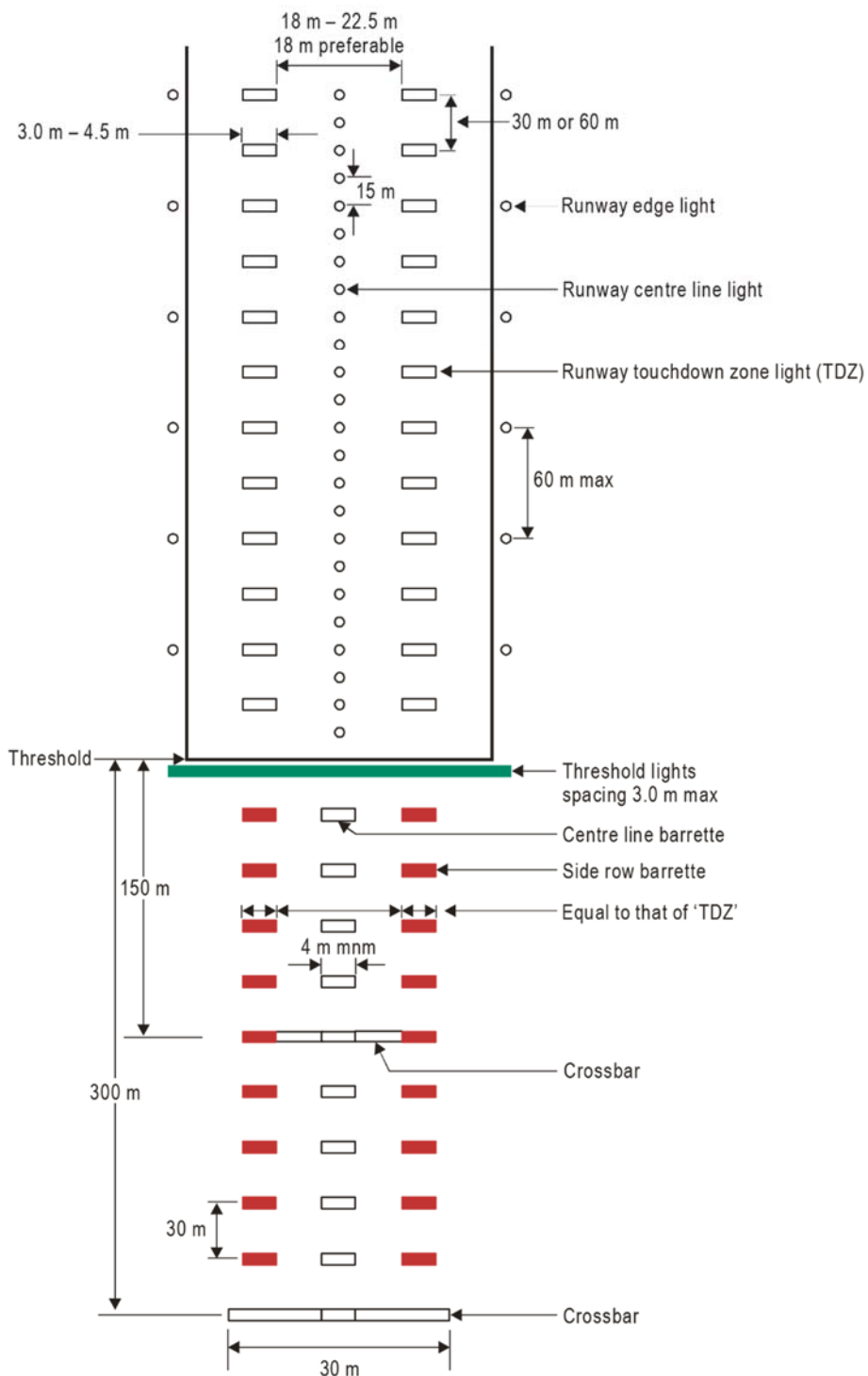
ระบบไฟนําร่องการบินเข้าสู่ทางวิ่งแบบพรีซิชั่น ประเภทที่สอง และทางวิ่งแบบพรีซิชั่น ประเภทที่สาม

ข้อ ๔๗๐ ระบบไฟนําร่องการบินเข้าสู่ทางวิ่งแบบพรีซิชั่น ประเภทที่สอง และทางวิ่งแบบพรีซิชั่น ประเภทที่สาม ต้องประกอบด้วยโคมไฟติดตั้งเรียงกันเป็นแถวอยู่บนเส้นต่อขยายจากเส้นกิ่งกลางทางวิ่งซึ่งยาวเลยออกไปจากหัวทางวิ่งเป็นระยะทางเก้าร้อยเมตร

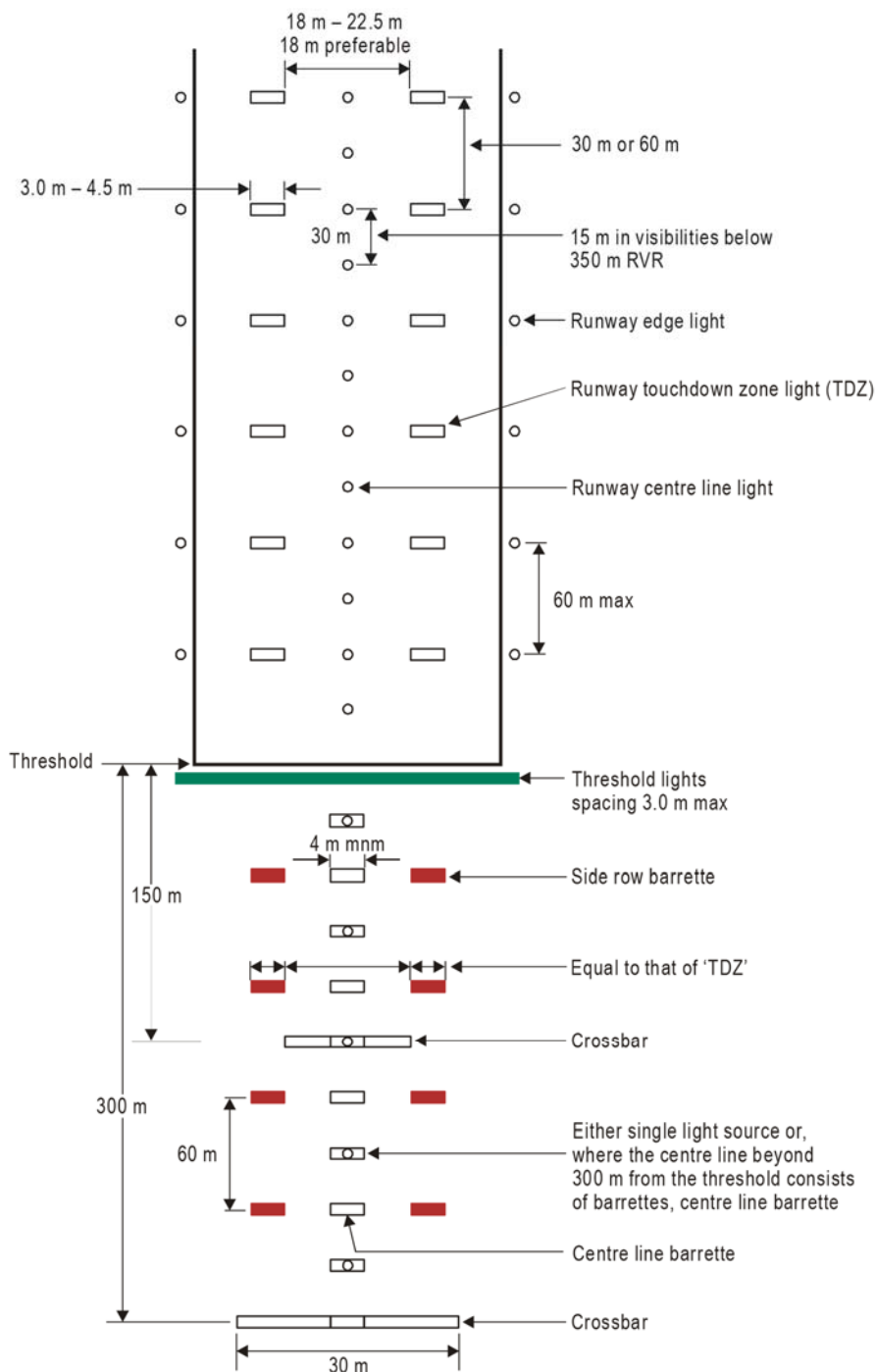
ระบบไฟนําร่องตามวรรคหนึ่งต้องมีไฟแถบติดตั้งอยู่ทางด้านข้างทั้งสองด้านของแนวไฟกิ่งกลางขยายออกตามแนวยาวตั้งแต่หัวทางวิ่งไปจนถึงระยะสองร้อยเจ็ดสิบเมตร และมีไฟแถบตามขวางจำนวนสองแถบติดตั้งอยู่ที่ระยะหนึ่งร้อยห้าสิบเมตร และอีกระยะที่สามร้อยเมตรจากหัวทางวิ่งตามที่แสดงในรูปที่ ๒๗

ในกรณีที่สนามบินสามารถแสดงให้เห็นว่า ระดับความสามารถในการใช้งานได้ของไฟนําร่องเป็นไปตามวัตถุประสงค์ในการบำรุงรักษาตามที่กำหนดไว้ในข้อ ๑๐๙๓ ถึงข้อ ๑๐๙๔ ระบบนี้อาจติดตั้งไฟแถบทางด้านข้างทั้งสองด้านของแนวไฟกิ่งกลางขยายออกตามแนวยาวตั้งแต่หัวทางวิ่งไปจนถึงระยะสองร้อยสี่สิบเมตรห่างจากหัวทางวิ่ง และมีไฟแถบตามขวางจำนวนสองแถบติดตั้งอยู่ที่ระยะหนึ่งร้อยห้าสิบเมตร และอีกระยะที่สามร้อยเมตรจากหัวทางวิ่ง ตามที่แสดงในรูปที่ ๒๘

รูปที่ ๒๗ ไฟนำร่องภายในระยะสามร้อยเมตรและไฟทางวิ่งสำหรับทางวิ่งแบบพรีซีชั่น ประเภทที่สอง และทางวิ่งแบบพรีซีชั่น ประเภทที่สาม



รูปที่ ๒๘ ไฟนําร่องภายในระยะสามร้อยเมตร และไฟทางวิ่งสำหรับทางวิ่งแบบพรีซีชัน ประเภทที่สอง และทางวิ่งแบบพรีซีชัน ประเภทที่สาม เมื่อสนามบินสามารถแสดงให้เห็นว่า ระดับความสามารถในการใช้งานได้ของไฟนําร่องเป็นไปตามวัตถุประสงค์ในการบำรุงรักษา



ข้อ ๔๗๑ โคมไฟที่ติดตั้งเรียงกันเป็นแนวเส้นกึ่งกลางต้องมีระยะห่างระหว่างโคมไฟตามแนวยาวเท่ากับสามสิบเมตร โดยโคมไฟโคมแรกที่อยู่ใกล้กับหัวทางวิ่ง ต้องติดตั้งที่ตำแหน่งสามสิบเมตรนับจากหัวทางวิ่ง

ข้อ ๔๗๒ โคมไฟที่ติดตั้งเรียงกันเป็นแถวต้องอยู่ทางด้านข้างทั้งสองด้านของแนวเส้นกึ่งกลาง โดยมีระยะห่างระหว่างโคมไฟตามแนวยาวที่เท่ากับไฟกึ่งกลาง และเริ่มติดตั้งโคมไฟโคมแรกที่มีระยะสามสิบเมตรจากหัวทางวิ่ง

ในกรณีที่สนามบินสามารถแสดงให้เห็นว่า ระดับความสามารถในการใช้งานได้ของไฟนำร่องเป็นไปตามวัตถุประสงค์ในการบำรุงรักษาตามที่กำหนดไว้ในข้อ ๑๐๙๓ ถึงข้อ ๑๐๙๔ รูปแบบของไฟด้านข้างตามวรรคหนึ่ง อาจมีระยะห่างระหว่างโคมไฟตามแนวยาวที่เท่ากับหกสิบเมตร โดยเริ่มติดตั้งโคมไฟโคมแรกที่มีระยะหกสิบเมตรจากหัวทางวิ่ง และระยะห่างตามแนวขวาง (หรือช่องว่าง) ระหว่างโคมไฟโคมในสุดของไฟด้านข้างทั้งสองด้านต้องไม่น้อยกว่าสิบแปดเมตร และไม่เกินยี่สิบสองจุดห้าเมตร ทั้งนี้ ระยะห่างที่เหมาะสมที่สุดเท่ากับสิบแปดเมตร แต่ไม่ว่ากรณีใดก็ตาม ระยะห่างต้องเท่ากับระยะห่างของไฟแสดงเขตจุดแตะพื้น

ข้อ ๔๗๓ ไฟแถบตามขวางที่มีระยะหนึ่งร้อยห้าสิบเมตรจากหัวทางวิ่ง ต้องติดตั้งอยู่ตรงช่องว่างระหว่างไฟกึ่งกลางและไฟแถบซึ่งอยู่ทางด้านข้าง

ข้อ ๔๗๔ ไฟแถบตามขวางที่มีระยะสามร้อยเมตรจากหัวทางวิ่งต้องขยายออกทางด้านข้างทั้งสองด้านของไฟกึ่งกลางเป็นระยะทางสิบห้าเมตรจากแนวเส้นกึ่งกลาง

ข้อ ๔๗๕ ในกรณีที่แนวเส้นกึ่งกลางซึ่งอยู่เลยจากระยะที่สามร้อยเมตรจากหัวทางวิ่งไปประกอบด้วยไฟตามข้อ ๔๗๙ (๒) หรือข้อ ๔๘๐ (๒) สนามบินต้องติดตั้งไฟแถบตามขวางเพิ่มเติมที่มีระยะสี่ร้อยห้าสิบเมตร หกร้อยเมตร และเจ็ดร้อยห้าสิบเมตรจากหัวทางวิ่ง

ข้อ ๔๗๖ ในกรณีที่ไฟแถบตามขวางตามข้อ ๔๗๕ ถูกรวมเข้ากับระบบไฟนำร่อง ปลายด้านนอกของไฟแถบตามขวางต้องอยู่บนแนวเส้นตรงสองเส้นที่ขนานกับแนวเส้นของไฟกึ่งกลาง หรือแนวเส้นตรงสองเส้นซึ่งบรรจบกันที่เส้นกึ่งกลางทางวิ่งที่มีระยะสามร้อยเมตรจากหัวทางวิ่ง

ข้อ ๔๗๗ ระบบไฟนำร่องการบินเข้าสู่ทางวิ่งแบบพริซิชั่น ประเภทที่สอง และทางวิ่งแบบพริซิชั่นประเภทที่สามต้องอยู่ในระนาบแนวนอนซึ่งตัดผ่านหัวทางวิ่งมากที่สุดเท่าที่จะทำได้ หากว่า

(๑) ไม่มีวัตถุอื่นใดนอกจากเสาอากาศของระบบการบินลงด้วยเครื่องวัดประกอบการบินยื่นออกมาเหนือระนาบของไฟนำร่อง ภายในระยะทางหกสิบเมตร จากแนวกึ่งกลางของระบบไฟ และ

(๒) ไม่มีโคมไฟอื่นใดนอกจากโคมไฟที่ติดตั้งบริเวณกึ่งกลางของไฟแถบตามขวางหรือไฟแถบบริเวณส่วนกลางของแนวเส้นกึ่งกลาง (ซึ่งมิใช่โคมไฟบริเวณปลายของแนวไฟดังกล่าว) ที่จะต้องทำการบังแสงเพื่อไม่ให้อากาศยานที่กำลังร่อนลงมองเห็น

เสาอากาศของระบบการบินลงด้วยเครื่องวัดประกอบการบินที่ยื่นออกมาเหนือระนาบของไฟนาร์รองตาม (๑) สนามบินต้องดำเนินการเหมือนเป็นสิ่งกีดขวางอันหนึ่ง โดยให้มีการทาสีและติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางด้วย

ข้อ ๔๗๘ แนวเส้นกึ่งกลางของระบบไฟนาร์รองการบินเข้าสู่ทางวิ่งแบบพริชชัน ประเภทที่สอง และทางวิ่งแบบพริชชัน ประเภทที่สาม ในส่วนสามร้อยเมตรแรกจากหัวทางวิ่งต้องประกอบด้วยไฟแถบ โดยเป็นไฟสีขาวซึ่งสามารถปรับเปลี่ยนโทนสีได้ ยกเว้นในกรณีที่หัวทางวิ่งถูกเลื่อนออกไปสามร้อยเมตรหรือมากกว่านั้น แนวเส้นกึ่งกลางอาจประกอบด้วยคอมไฟเดี่ยวที่เป็นไฟสีขาวซึ่งสามารถปรับเปลี่ยนโทนสีได้ ทั้งนี้ ในกรณีที่สนามบินสามารถแสดงให้เห็นว่า ระดับความสามารถในการใช้งานได้ของไฟนาร์รองเป็นไปตามวัตถุประสงค์ในการบำรุงรักษาตามที่กำหนดไว้ในข้อ ๑๐๙๓ ถึงข้อ ๑๐๙๔ แนวเส้นกึ่งกลางของระบบไฟนาร์รองการบินเข้าสู่ทางวิ่งแบบพริชชัน ประเภทที่สอง และทางวิ่งแบบพริชชัน ประเภทที่สาม ในส่วนสามร้อยเมตรแรกจากหัวทางวิ่ง อาจประกอบด้วยไฟอย่างใดอย่างหนึ่ง ดังต่อไปนี้

(๑) ไฟแถบ ในกรณีที่แนวเส้นกึ่งกลางซึ่งเลยจากระยะสามร้อยเมตรจากหัวทางวิ่งประกอบด้วยไฟแถบ ตามที่กำหนดไว้ในข้อ ๔๘๐ (๑) หรือ

(๒) คอมไฟเดี่ยวและไฟแถบติดตั้งสลับกัน ในกรณีที่แนวเส้นกึ่งกลางซึ่งเลยจากระยะสามร้อยเมตรจากหัวทางวิ่งประกอบด้วยคอมไฟเดี่ยว ตามที่กำหนดไว้ในข้อ ๔๘๐ (๒) โดยคอมไฟเดี่ยวคอมแรกซึ่งอยู่ใกล้กับหัวทางวิ่งต้องติดตั้งที่ระยะสามสิบเมตรจากหัวทางวิ่ง และไฟแถบคอมแรกซึ่งอยู่ใกล้กับหัวทางวิ่งต้องติดตั้งที่ระยะหกสิบเมตรจากหัวทางวิ่ง หรือ

(๓) คอมไฟเดี่ยว ในกรณีที่หัวทางวิ่งถูกเลื่อนออกไปสามร้อยเมตรหรือมากกว่านั้น

ทั้งนี้ ไฟทั้งหมดตาม (๑) (๒) หรือ (๓) ต้องเป็นสีขาวซึ่งสามารถปรับเปลี่ยนโทนสีได้

ข้อ ๔๗๙ ไฟกึ่งกลางที่อยู่เลยจากระยะสามร้อยเมตรจากหัวทางวิ่งต้องมีลักษณะอย่างใดอย่างหนึ่งต่อไปนี้

(๑) เป็นไฟแถบเหมือนกับไฟที่ติดตั้งในระยะสามร้อยเมตรแรก หรือ

(๒) เป็นคอมไฟเดี่ยวจำนวนสองคอม ที่ส่วนกลางของแนวเส้นกึ่งกลางเป็นระยะทางสามร้อยเมตร และเป็นคอมไฟเดี่ยวจำนวนสามคอม ที่ส่วนนอกของแนวเส้นกึ่งกลางเป็นระยะทางสามร้อยเมตร

ทั้งนี้ ไฟทั้งหมดตาม (๑) หรือ (๒) ต้องเป็นสีขาวซึ่งสามารถปรับเปลี่ยนโทนสีได้

ข้อ ๔๘๐ ในกรณีที่สนามบินสามารถแสดงให้เห็นว่า ระดับความสามารถในการใช้งานได้ของไฟนาร์รองเป็นไปตามวัตถุประสงค์ในการบำรุงรักษาตามที่กำหนดไว้ในข้อ ๑๐๙๓ ถึงข้อ ๑๐๙๔ ไฟกึ่งกลางที่อยู่เลยจากระยะสามร้อยเมตรจากหัวทางวิ่ง อาจมีลักษณะอย่างใดอย่างหนึ่ง ต่อไปนี้

(๑) เป็นไฟแถบ หรือ

(๒) เป็นคอมไฟเดี่ยว

ทั้งนี้ ไฟทั้งหมดตาม (๑) หรือ (๒) ต้องเป็นสีขาวซึ่งสามารถปรับเปลี่ยนโทนสีได้

ข้อ ๔๘๑ ไฟแถบต้องมีความยาวอย่างน้อยสี่เมตร และประกอบด้วยโคมไฟเดี่ยวหลายโคม ซึ่งมีระยะห่างระหว่างโคมไฟที่เท่า ๆ กัน โดยต้องไม่เกินหนึ่งจุดห้าเมตร

ข้อ ๔๘๒ ในกรณีที่แนวเส้นกึ่งกลางส่วนที่เลยจากระยะสามร้อยเมตรจากหัวทางวิ่ง ประกอบด้วยไฟแถบ ตามที่กำหนดไว้ในข้อ ๔๗๙ (๑) หรือข้อ ๔๘๐ (๑) สนามบินต้องติดตั้งไฟกะพริบเพิ่มเติมจากการติดตั้งไฟแถบในส่วนที่เลยจากระยะสามร้อยเมตรนั้นด้วย เว้นแต่ว่าไฟดังกล่าว ไม่มีความจำเป็นเมื่อพิจารณาถึงคุณลักษณะของระบบไฟและสภาพอากาศแล้ว

ไฟกะพริบตามวรรคหนึ่งต้องกะพริบสองครั้งในหนึ่งวินาที โดยเริ่มจากไฟส่วนนอกสุดกะพริบตามลำดับเข้าสู่ไฟส่วนในสุดที่อยู่ใกล้กับหัวทางวิ่ง ทั้งนี้ การออกแบบของวงจรไฟฟ้าต้องเป็นไปในลักษณะที่ทำให้ไฟดังกล่าวสามารถทำงานอย่างอิสระจากไฟอื่น ๆ ของระบบไฟนาร์่องได้

ข้อ ๔๘๓ ไฟซึ่งอยู่ทางด้านข้างต้องประกอบด้วยไฟแถบสีแดง โดยความยาวของไฟแถบดังกล่าวและระยะห่างระหว่างโคมไฟภายในไฟแถบนั้นต้องเท่ากับไฟแถบของระบบไฟแสดงเขตจุดแตะพื้น

ข้อ ๔๘๔ ไฟแถบตามขวางต้องเป็นไฟส่องสว่างคงที่และมีสีขาวซึ่งสามารถปรับเปลี่ยนโทนสีได้ และมีระยะห่างระหว่างโคมไฟที่เท่า ๆ กันโดยต้องไม่เกินสองจุดเจ็ดเมตร

ข้อ ๔๘๕ ความเข้มของแสงสีแดงตามข้อ ๔๘๓ ต้องเข้ากันได้กับความเข้มของแสงสีขาว

ข้อ ๔๘๖ ลักษณะของไฟต้องเป็นไปตามที่กำหนดไว้ในภาคผนวกแนบท้าย ๒ รูปที่ ๒-๑ และรูปที่ ๒-๒

ข้อ ๔๘๗ แนวของการร่อนลงที่ใช้ในการออกแบบไฟเหล่านี้ ให้เป็นไปตามภาคผนวกแนบท้าย ๖ รูปที่ ๖-๑

จ. ระบบไฟนำร่อนลงด้วยสายตา (Visual Approach Slope Indicator Systems)

ข้อ ๔๘๘ สนามบินต้องจัดให้มีระบบไฟนำร่อนลงด้วยสายตาเพื่อใช้สำหรับรองรับการร่อนลงสู่ทางวิ่ง ไม่ว่าจะทางวิ่งจะมีการติดตั้งเครื่องช่วยในการนำร่อนลงด้วยทัศนวิสัยหรือแบบไม่ใช้ทัศนวิสัยอื่น ๆ หรือไม่ก็ตาม ในกรณีที่มีเงื่อนไข ดังต่อไปนี้ ตั้งแต่หนึ่งเงื่อนไขขึ้นไป

(๑) ทางวิ่งที่ใช้สำหรับรองรับเครื่องบินไอพ่นหรือเครื่องบินอื่น ๆ ที่มีความต้องการในการนำร่อนลงสู่สนามบินที่คล้ายคลึงกัน

(๒) นักบินที่อยู่บนเครื่องบินใด ๆ ก็ตามอาจมีการตัดสินใจในการร่อนลงได้ยาก เนื่องจาก

(ก) ไม่มีการนำร่องด้วยสายตาที่เพียงพอ ซึ่งอาจพบได้ในระหว่างการทำกร่อนลงเหนือพื้นน้ำหรือเหนือภูมิประเทศที่ไร้จุดเด่นในเวลากลางวัน หรือไม่มีแสงไฟบริเวณโดยรอบพื้นที่การร่อนลงที่เพียงพอในเวลากลางคืน

(ข) การเข้าใจข้อมูลผิดพลาดซึ่งเกิดจากสภาพภูมิประเทศที่ลวงตา หรือความลาดชันของทางวิ่ง

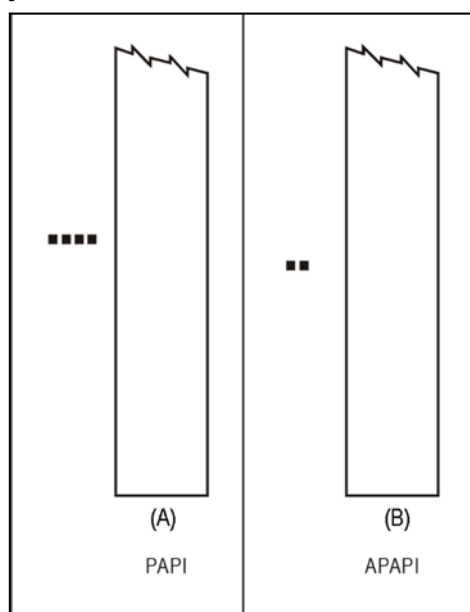
(๓) มีวัตถุอยู่ในบริเวณพื้นที่การร่อนลง ซึ่งอาจก่อให้เกิดอันตรายรุนแรง หากการลดระดับลงของเครื่องบินต่ำกว่าแนวการร่อนลง โดยเฉพาะในกรณีที่สนามบินไม่มีเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ประเภทไม่ใช่ทัศนวิสัย หรือเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ประเภททัศนวิสัยอื่น ๆ เพื่อเตือนว่ามีวัตถุดังกล่าวอยู่

(๔) ลักษณะทางกายภาพที่ปลายทางวิ่งด้านใดด้านหนึ่งอาจก่อให้เกิดอันตราย ในกรณีที่เครื่องบินลงก่อนถึงทางวิ่งหรือวิ่งเลยออกนอกทางวิ่ง

(๕) สภาพภูมิประเทศหรือสภาพอากาศมีลักษณะที่ทำให้เครื่องบินอาจได้รับผลกระทบจากกระแสอากาศแปรปรวน (unusual turbulence) ในขณะที่ทำการร่อนลง

ข้อ ๔๘๙ ระบบไฟนาร์ร่อนลงด้วยสายตาแบบมาตรฐานให้ประกอบด้วยระบบ PAPI และระบบ APAPI โดยให้เป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดไว้ในข้อ ๔๙๒ ถึงข้อ ๕๐๙ ตามที่แสดงในรูปที่ ๒๙

รูปที่ ๒๙ ระบบไฟนาร์ร่อนลงด้วยสายตา



ข้อ ๔๙๐ สนามบินต้องจัดให้มีระบบ PAPI สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๑ ๒ ๓ หรือ ๔ ยกเว้นในกรณีที่ทางวิ่งมีรหัสตัวเลขเป็น ๑ หรือ ๒ อาจจัดให้มีระบบ APAPI แทนได้ ในกรณีที่สนามบินนั้นเป็นไปตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในข้อ ๔๘๘ ตั้งแต่หนึ่งเงื่อนไขขึ้นไป

ข้อ ๔๙๑ ในกรณีที่หัวทางวิ่งถูกเลื่อนออกไปจากตำแหน่งปกติเป็นการชั่วคราว และเป็นไปตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในข้อ ๔๘๘ ตั้งแต่หนึ่งเงื่อนไขขึ้นไป สนามบินต้องจัดให้มีระบบ PAPI ยกเว้นในกรณีที่ทางวิ่งมีรหัสตัวเลขเป็น ๑ หรือ ๒ อาจจัดให้มีระบบ APAPI แทนได้

ระบบ PAPI และ APAPI

ข้อ ๔๙๒ ระบบ PAPI ต้องประกอบด้วยแถบปีกที่มีโคมไฟเป็นจำนวนสี่โคม ซึ่งสามารถเปลี่ยนสีของแสงในแต่ละโคมได้อย่างชัดเจน โดยโคมแต่ละโคมให้ประกอบด้วยไฟหลายดวง (หรือไฟดวงเดียวติดตั้งคู่กัน)

แถบปีกตามวรรคหนึ่งให้มีการเว้นระยะห่างระหว่างโคมไฟที่เท่า ๆ กัน ทั้งนี้ ระบบไฟต้องติดตั้งอยู่ทางด้านซ้ายของทางวิ่ง เว้นแต่ว่าในทางกายภาพไม่สามารถปฏิบัติได้

ในกรณีที่ทางวิ่งใช้สำหรับรองรับอากาศยานที่จำเป็นต้องมีการนำทางในการบินลงแบบโรล (roll) ด้วยทัศนวิสัย และไม่มีวิธีการอื่น ๆ ซึ่งช่วยในการนำทางดังกล่าว นอกจากวรรคหนึ่งแล้ว สนามบินอาจจัดให้มีแถบปีกอีกหนึ่งแถบติดตั้งที่ด้านตรงกันข้ามของทางวิ่งด้วยก็ได้ ทั้งนี้ เจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบินต้องมั่นใจว่า PAPI ทางด้านซ้ายและด้านขวาแสดงผลเหมือนกันทั้งสองด้าน

ข้อ ๔๙๓ ระบบ APAPI ต้องประกอบด้วยแถบปีกที่มีโคมไฟจำนวนสองโคม ซึ่งสามารถเปลี่ยนสีของแสงในแต่ละโคมได้อย่างชัดเจน โดยโคมแต่ละโคมให้ประกอบด้วยไฟหลายดวง (หรือไฟดวงเดียวติดตั้งคู่กัน) ทั้งนี้ ระบบไฟต้องติดตั้งอยู่ทางด้านซ้ายของทางวิ่ง เว้นแต่ว่าในทางกายภาพไม่สามารถปฏิบัติได้

ในกรณีที่ทางวิ่งใช้สำหรับรองรับอากาศยานที่จำเป็นต้องมีการนำทางในการบินลงแบบโรล ด้วยทัศนวิสัย และไม่มีวิธีการอื่น ๆ ซึ่งช่วยในการนำทางดังกล่าว นอกจากวรรคหนึ่งแล้ว สนามบินอาจจัดให้มีแถบปีกอีกหนึ่งแถบติดตั้งที่ด้านตรงกันข้ามของทางวิ่งด้วยก็ได้

ข้อ ๔๙๔ แถบปีกของระบบ PAPI ตามข้อ ๔๙๒ ต้องจัดวางให้มีลักษณะที่ทำให้นักบินซึ่งกำลังนำอากาศยานร่อนลงบนทางวิ่ง สามารถมองเห็นไฟในลักษณะ ดังต่อไปนี้

(๑) เมื่ออยู่บนหรือเข้าใกล้แนวร่อน จะสามารถมองเห็นโคมไฟสองโคมที่อยู่ใกล้ทางวิ่งมากที่สุดเป็นสีแดง และโคมไฟอีกสองโคมที่อยู่ไกลจากทางวิ่งมากที่สุดเป็นสีขาว

(๒) เมื่ออยู่เหนือแนวร่อน จะสามารถมองเห็นโคมไฟหนึ่งโคมที่อยู่ใกล้ทางวิ่งที่สุดเป็นสีแดง และโคมไฟอีกสามโคมที่อยู่ไกลจากทางวิ่งมากที่สุดเป็นสีขาว และเมื่ออากาศยานอยู่สูงจากแนวร่อนขึ้นไปอีก จะมองเห็นโคมไฟทั้งสี่โคมเป็นสีขาวทั้งหมด

(๓) เมื่ออยู่ต่ำกว่าแนวร่อน จะสามารถมองเห็นโคมไฟสามโคมที่อยู่ใกล้ทางวิ่งที่สุดเป็นสีแดง และโคมไฟอีกหนึ่งโคมที่อยู่ไกลจากทางวิ่งมากที่สุดเป็นสีขาว และเมื่ออากาศยานอยู่ต่ำจากแนวร่อนลงมาอีก จะมองเห็นโคมไฟทั้งสี่โคมเป็นสีแดงทั้งหมด

ข้อ ๔๙๕ แถบปีกของระบบ APAPI ตามข้อ ๔๙๓ ต้องจัดวางให้มีลักษณะที่ทำให้นักบินซึ่งกำลังนำอากาศยานร่อนลงบนทางวิ่ง สามารถมองเห็นไฟในลักษณะ ดังต่อไปนี้

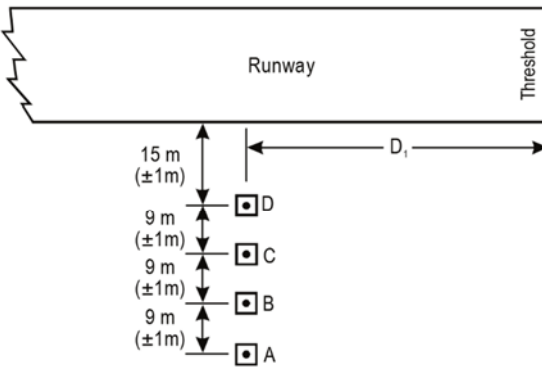
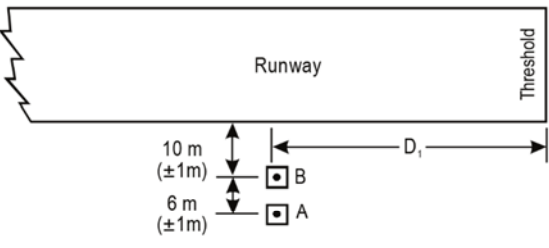
(๑) เมื่ออยู่บนหรือเข้าใกล้แนวร่อน จะสามารถมองเห็นโคมไฟที่อยู่ใกล้ทางวิ่งเป็นสีแดง และโคมไฟที่อยู่ไกลจากทางวิ่งเป็นสีขาว

(๒) เมื่ออยู่เหนือแนวร่อน จะสามารถมองเห็นโคมไฟทั้งสองโคมเป็นสีขาว

(๓) เมื่ออยู่ต่ำกว่าแนวร่อน จะสามารถมองเห็นโคมไฟทั้งสองโคมเป็นสีแดง

ข้อ ๔๙๖ โคมไฟแต่ละโคมต้องติดตั้งตามรูปแบบการจัดวางพื้นฐานที่แสดงในรูปที่ ๓๐ ภายใต้ค่าความคลาดเคลื่อนที่ยอมรับได้ในการติดตั้งที่กำหนดไว้ในรูปดังกล่าว ทั้งนี้ โคมไฟที่จัดเรียงกันเป็นแถบปิกนั้น ต้องอยู่ในตำแหน่งที่ทำให้นักบินซึ่งกำลังนำเครื่องบินร่อนลงสามารถมองเห็นได้อย่างชัดเจนในลักษณะที่เป็นเส้นตรงตามแนวนอน โดยต้องติดตั้งโคมไฟให้ต่ำที่สุดเท่าที่จะทำได้ และโคมดังกล่าวต้องสามารถแตกหักง่าย

รูปที่ ๓๐ การติดตั้งระบบ PAPI และ APAPI

 <p style="text-align: center;">Typical PAPI wing bar</p>	 <p style="text-align: center;">Typical APAPI wing bar</p>
INSTALLATION TOLERANCES	
<p>a) Where a PAPI or APAPI is installed on a runway not equipped with an ILS, the distance D1 shall be calculated to ensure that the lowest height at which a pilot will see a correct approach path indication (Figure 31, angle B for a PAPI and angle A for an APAPI) provides the wheel clearance over the threshold specified in Table 20 for the most demanding amongst aeroplanes regularly using the runway.</p> <p>b) Where a PAPI or APAPI is installed on a runway equipped with an ILS, the distance D1 shall be calculated to provide the optimum compatibility between the visual and non-visual aids for the range of eye-to-antenna heights of the aeroplanes regularly using the runway. The distance shall be equal to that between the threshold and the effective origin of the ILS glide path minimum glide path, as appropriate, plus a correction factor for the variation of eye-to-antenna heights of the aeroplanes concerned. The correction factor is obtained by multiplying the average eye-to-antenna height of those aeroplanes by the cotangent of the approach angle or by the design using Computer-Aided Design (CAD) showing upper and lower limits of the eye-to-antenna. However, the distance shall be such that in no case will the wheel clearance over the threshold be lower than that specified in column (3) of Table 20.</p> <p>Note: See Chapter 5 Part 1 for specifications on aiming point marking.</p>	<p>c) If a wheel clearance, greater than that specified in a) above is required for specific aircraft, this can be achieved by increasing D1.</p> <p>d) Distance D1 shall be adjusted to compensate for differences in elevation between the lens centres of the light units and the threshold.</p> <p>e) To ensure that units are mounted as low as possible and to allow for any transverse slope, small height adjustments of up to 5 cm between units are acceptable. A lateral gradient not greater than 1.25 per cent can be accepted provided it is uniformly applied across the units.</p> <p>f) A spacing of 6 m (± 1 m) between PAPI units should be used on code numbers 1 and 2. In such an event, the inner PAPI unit shall be located not less than 10 m (± 1 m) from the runway edge.</p> <p>Note: Reducing the spacing between light units results in a reduction in usable range of the system.</p> <p>g) The lateral spacing between APAPI units may be increased to 9 m (± 1 m) if greater range is required or later conversion to a full PAPI is anticipated. In the latter case, the inner APAPI unit shall be located 15 m (± 1 m) from the runway edge.</p>

ข้อ ๔๙๗ ระบบไฟต้องเหมาะสมสำหรับการใช้งานทั้งในเวลากลางวันและกลางคืน

ข้อ ๔๙๘ การเปลี่ยนสีของแสงจากสีแดงเป็นสีขาวในระนาบแนวตั้งต้องมีลักษณะที่ทำให้สามารถมองเห็นได้ที่ระยะห่างไม่น้อยกว่าสามร้อยเมตร ภายในมุมตั้งไม่เกินสามลิปดา

ข้อ ๔๙๙ แสงสีแดงที่มีความเข้มแสงสูงสุด ต้องมีค่าในแกน Y ไม่เกินศูนย์จุดสามสอง

ข้อ ๕๐๐ การกระจายความเข้มแสงของโคมไฟต้องเป็นไปตามที่แสดงในภาคผนวกแนบท้าย ๒ รูปที่ ๒-๒๒

ข้อ ๕๐๑ สนาบบินต้องจัดให้มีการควบคุมความเข้มแสงที่เหมาะสม เพื่อที่จะสามารถปรับแต่งค่าความเข้มแสงให้สอดคล้องกับสภาพต่าง ๆ และเพื่อหลีกเลี่ยงการทำให้นักบินเกิดอาการตาพร่ามัวในขณะที่ทำการร่อนลงได้

ข้อ ๕๐๒ โคมไฟแต่ละโคมต้องสามารถปรับแต่งมุมเงยได้ เพื่อที่จะทำให้ขอบล่างของลำแสงส่วนที่เป็นสีขาวมีความคงที่ที่มุมเงยใด ๆ ก็ตามระหว่างหนึ่งองศา สามสิบลิปดา และอย่างน้อยสี่องศา สามสิบลิปดา เหนือแนวระดับ

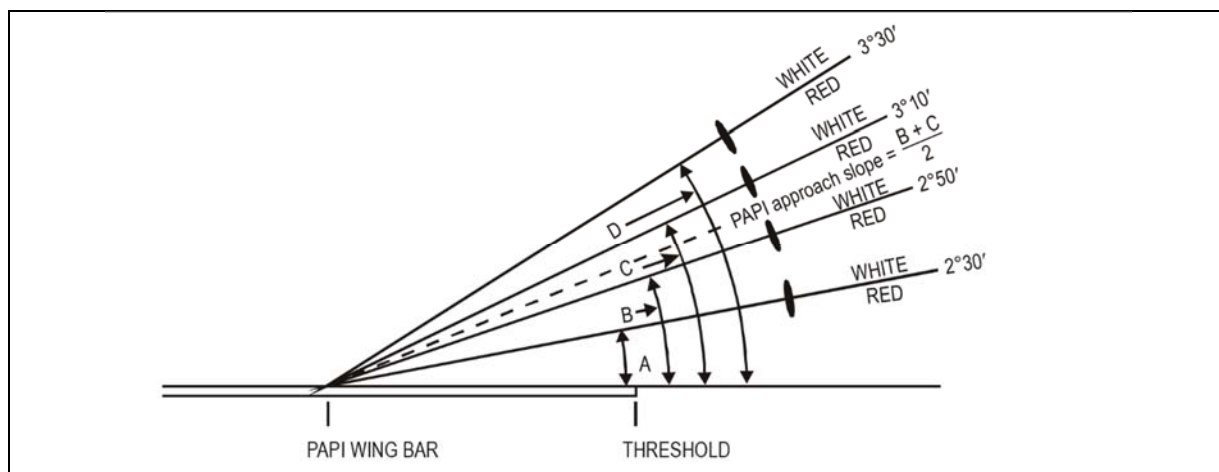
ข้อ ๕๐๓ โคมไฟต้องออกแบบให้มีลักษณะที่ทำให้การสะสมของหยดน้ำและสิ่งสกปรกซึ่งเกาะอยู่บนพื้นผิวการส่งสัญญาณหรือการสะท้อนแสงนั้น รบกวนการให้สัญญาณไฟน้อยที่สุด และต้องไม่มีผลกระทบต่อความแตกต่างระหว่างสัญญาณสีแดงและสัญญาณสีขาว รวมถึงมุมของการเปลี่ยนสีของแสงแนวร่อนและการตั้งค่ามุมเงยของโคมไฟ

ข้อ ๕๐๔ แนวร่อนตามที่กำหนดไว้ในรูปที่ ๓๑ ต้องเหมาะสมสำหรับการใช้งานของเครื่องบินเพื่อการร่อนลง

ข้อ ๕๐๕ ในกรณีที่ว่ามีการติดตั้งระบบการบินลงด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน การติดตั้งและมุมเงยของโคมไฟต้องมีลักษณะที่ทำให้แนวการร่อนลงด้วยสายตาของระบบ PAPI ตรงกันหรือใกล้เคียงกับแนวร่อนของระบบการบินลงด้วยเครื่องวัดประกอบการบินตามความเหมาะสม

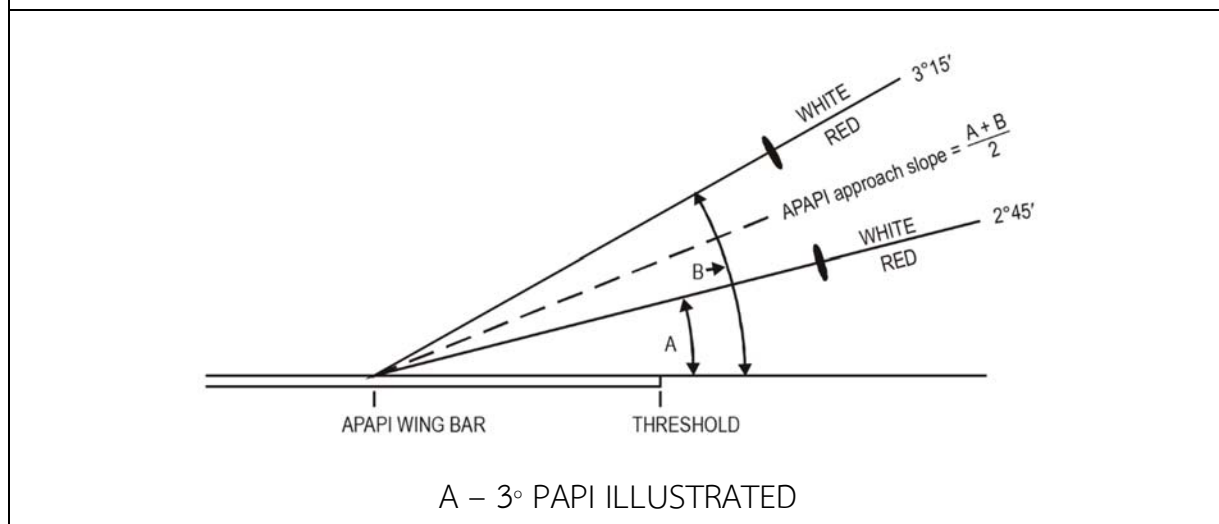
ข้อ ๕๐๖ การตั้งค่ามุมเงยของโคมไฟ (angle of elevation setting) ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของแถบปีกของระบบ PAPI ต้องมีลักษณะที่ทำให้ในระหว่างการร่อนลงนั้น เมื่อนักบินสังเกตเห็นสัญญาณไฟเป็นสีขาวจำนวนหนึ่งดวงและเป็นสีแดงจำนวนสามดวง เครื่องบินจะต้องมีระยะห่างที่ปลอดภัยจากวัตถุทั้งหมดในพื้นที่การร่อนลง โดยระยะปลอดภัยให้เป็นไปตามที่กำหนดไว้ในตารางที่ ๒๐

รูปที่ ๓๑ ลำแสงของไฟและการตั้งค่ามุมเงยของ PAPI และ APAPI



The height of the pilot's eye above the glide path antenna varies with the type of aeroplane and its approach attitude. Similarly, aeroplanes flying an approach using a nominal glide path determined by the aircraft's altimeter will experience altimeter error at different ambient temperatures. Such approaches include GNSS, PBN, VOR/DME, GP inoperative. Thailand's aerodrome reference and actual temperatures are normally well above ISA, therefore the aeroplane will fly a steeper approach than the nominal glide path, e.g. of 3 degrees. Harmonization of the PAPI beams and ILS or barometric nominal glide paths to a point closer to the threshold will be achieved by increasing the on-course PAPI sector from 20' to 30' of arc. The setting angles for a 3° glide slope would then be 2°25', 2°45', 3°15' and 3°35'.

A – 3° PAPI ILLUSTRATED



A – 3° PAPI ILLUSTRATED

ตารางที่ ๒๐ ระยะปลอดภัยของล้อเหนือหัวทางวิ่งสำหรับ PAPI และ APAPI

ระยะความสูงที่ระดับสายตาถึงล้อ (Eye-to-wheel height) สำหรับการจอดวางตำแหน่งการร่อนลงของเครื่องบิน ^๑	ระยะปลอดภัยของล้อที่เหมาะสม (เมตร) ^{๒,๓}	ระยะปลอดภัยของล้อขั้นต่ำ (เมตร) ^๓
(๑)	(๒)	(๓)
น้อยกว่า ๓ เมตร	๖	๓ ^๓
ตั้งแต่ ๓ เมตร แต่ไม่ถึง ๕ เมตร	๙	๔
ตั้งแต่ ๕ เมตร แต่ไม่ถึง ๘ เมตร	๙	๕
ตั้งแต่ ๘ เมตร แต่ไม่ถึง ๑๔ เมตร	๙	๖

ก. ในการเลือกกลุ่มค่าระยะความสูงที่ระดับสายตาถึงล้อ (eye-to-wheel height group) ให้พิจารณาเฉพาะประเภทของเครื่องบินที่ใช้ทางวิ่งเป็นประจำเท่านั้น ทั้งนี้ ให้ใช้เครื่องบินที่มีความต้องการใช้งานทางวิ่งนั้นมากที่สุดเป็นตัวกำหนดกลุ่มค่าระยะความสูงที่ระดับสายตาถึงล้อ

ข. หากเป็นไปได้ ให้ใช้ค่าระยะปลอดภัยของล้อในคอลัมน์ (๒)

ค. ระยะปลอดภัยของล้อในคอลัมน์ (๒) อาจลดลงได้ หากการศึกษาทางด้านการบินแสดงให้เห็นว่าระยะปลอดภัยของล้อที่ลดลงนั้นอยู่ในระดับที่ยอมรับได้ ทั้งนี้ ระยะดังกล่าวต้องไม่ต่ำกว่าค่าที่กำหนดไว้ในคอลัมน์ (๓)

ง. ในกรณีที่มีการลดระยะปลอดภัยของล้อที่บริเวณหัวทางวิ่งที่ถูกเลื่อนไป สนามบินต้องจัดให้มีระยะปลอดภัยของล้อที่กำหนดในคอลัมน์ (๒) สำหรับเครื่องบินที่มีค่าระยะความสูงที่ระดับสายตาถึงล้อที่สูงที่สุดในกลุ่มเมื่อปฏิบัติการบินเหนือปลายสุดของทางวิ่ง

จ. ในกรณีที่ทางวิ่งใช้สำหรับเครื่องบินที่ไม่ใช่เครื่องบินประเภทเครื่องยนต์เจ็ทและมีน้ำหนักเบา (light-weight non-turbojet aeroplanes) ระยะปลอดภัยของล้อขั้นต่ำอาจลดลงเหลือ ๑.๕ เมตร

ข้อ ๕๐๗ การตั้งค่านุมเงยของคอมไฟซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของแถบปีกของระบบ APAPI ต้องมีลักษณะที่ทำให้ในระหว่างการร่อนลงนั้น เมื่อนักบินสังเกตเห็นสัญญาณไฟเป็นสีขาวจำนวนหนึ่งดวงและเป็นสีแดงจำนวนหนึ่งดวง เครื่องบินจะต้องมีระยะห่างที่ปลอดภัยจากวัตถุทั้งหมดในพื้นที่การร่อนลงโดยระยะปลอดภัยให้เป็นไปตามที่กำหนดไว้ในตารางที่ ๒๐

ข้อ ๕๐๘ สนามบินต้องมีการจำกัดพื้นที่ของการกระจายลำแสงตามมุมแอซิมัทอย่างเหมาะสม ในกรณีที่พบว่าวัตถุซึ่งอยู่นอกพื้นผิวป้องกันสิ่งกีดขวางของระบบ PAPI และ APAPI แล้วแต่กรณี แต่อยู่ภายในขอบเขตของการกระจายลำแสงตามแนวขวาง (lateral limits of light beam) ยื่นเข้าไปเหนือระนาบของพื้นผิวป้องกันสิ่งกีดขวาง และผลการศึกษาทางด้านการบินแสดงให้เห็นว่า วัตถุนั้นอาจมีผลกระทบอย่างร้ายแรงต่อความปลอดภัยในการปฏิบัติการบิน ทั้งนี้ ขอบเขตของการจำกัดต้องเป็นไปในลักษณะที่ทำให้วัตถุนั้นอยู่นอกขอบเขตของลำแสง

ข้อ ๕๐๙ ในกรณีที่มีการติดตั้งแถบปีกทั้งสองข้างของทางวิ่งเพื่อใช้ในการนำร่อนการบินลงแบบโรล (roll) บนทางวิ่งนั้น โคมไฟของแถบทั้งสองแถบต้องมีการตั้งค่ามุมให้เป็นมุมที่เหมือนกัน เพื่อที่สัญญาณของแถบปีกทั้งสองแถบเปลี่ยนแปลงไปอย่างสมมาตรในเวลาเดียวกัน

พื้นผิวป้องกันสิ่งกีดขวางสำหรับ PAPI และ APAPI

ข้อ ๕๑๐ สนามบินต้องมีการกำหนดพื้นผิวป้องกันสิ่งกีดขวาง (obstacle protection surface) เมื่อสนามบินนั้นจัดให้มีระบบนำร่อนลงด้วยสายตา

ข้อ ๕๑๑ ลักษณะต่าง ๆ ของพื้นผิวป้องกันสิ่งกีดขวาง ซึ่งหมายรวมถึง จุดเริ่มต้น การเบนออก ความยาว และความลาดชัน ต้องสอดคล้องกับค่าที่ระบุไว้ในตารางที่ ๒๑ และในรูปที่ ๓๒

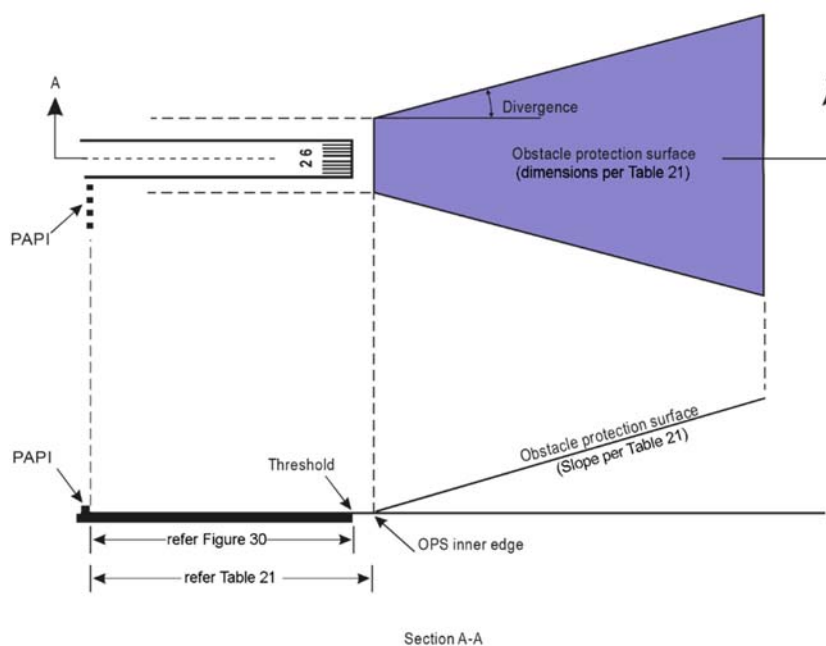
ตารางที่ ๒๑ ขนาดและความลาดชันของพื้นผิวป้องกันสิ่งกีดขวาง

	ประเภททางวิ่ง / รหัสตัวเลขของทางวิ่ง							
	ทางวิ่งแบบบินลงโดยไม่ใช้ เครื่องวัดประกอบการบิน รหัสตัวเลข				ทางวิ่งแบบบินลงด้วยเครื่องวัด ประกอบการบิน รหัสตัวเลข			
ขนาดของพื้นผิว	๑	๒	๓	๔	๑	๒	๓	๔
ความยาวของขอบใน	๖๐ ม	๘๐ ม ^ป	๑๕๐ ม	๑๕๐ ม	๑๕๐ ม	๑๕๐ ม	๓๐๐ ม	๓๐๐ ม
ระยะห่างจากระบบไฟ นำร่อนลงด้วยสายตา ^ป	D ₁ +๓๐ ม	D ₁ +๖๐ ม	D ₁ +๖๐ ม	D ₁ +๖๐ ม	D ₁ +๖๐ ม	D ₁ +๖๐ ม	D ₁ +๖๐ ม	D ₁ +๖๐ ม
อัตราถ่าง (แต่ละด้าน)	๑๐%	๑๐%	๑๐%	๑๐%	๑๕%	๑๕%	๑๕%	๑๕%
ความยาวรวม	๗,๕๐๐ ม	๗,๕๐๐ ม ^ป	๑๕,๐๐๐ ม	๑๕,๐๐๐ ม	๗,๕๐๐ ม	๗,๕๐๐ ม	๑๕,๐๐๐ ม	๑๕,๐๐๐ ม
ความลาดชัน								
(๑) PAPI ^ป	-	A-๐.๕๗°	A-๐.๕๗°	A-๐.๕๗°	A-๐.๕๗°	A-๐.๕๗°	A-๐.๕๗°	A-๐.๕๗°
(๒) APAPI ^ป	A-๐.๙°	A-๐.๙°	-	-	A-๐.๙°	A-๐.๙°	-	-

ก. ทำมุมตามที่กำหนดไว้ในรูปที่ ๓๑

ข. D₁ คือระยะห่างของระบบไฟนำร่อนลงด้วยสายตาจากหัวทางวิ่งก่อนที่จะมีการเลื่อนระบบไฟนำร่อนลงด้วยสายตาเพื่อชดเชยการย่นลำเข้าไปในพื้นผิวป้องกันสิ่งกีดขวางของวัตถุ (ดูรูปที่ ๓๐) จุดเริ่มต้นของพื้นผิวป้องกันสิ่งกีดขวางจะถูกกำหนดให้อยู่ในตำแหน่ง D₁+๓๐ เมตร หรือ D₁+๖๐ เมตร ขึ้นอยู่กับประเภทของทางวิ่งและรหัสตัวเลขของทางวิ่ง ดังนั้น เมื่อมีการเลื่อนตำแหน่ง PAPI จะส่งผลให้ตำแหน่งจุดเริ่มต้นของพื้นผิวป้องกันสิ่งกีดขวางเลื่อนด้วย ดูข้อ ๕๑๔ (๕)

รูปที่ ๓๒ พื้นผิวป้องกันสิ่งกีดขวางสำหรับระบบไฟนาร์วอลงด้วยสายตา



ข้อ ๕๑๒ วัตถุที่เกิดหรือสร้างขึ้นใหม่หรือการต่อเติมวัตถุเดิมที่มีอยู่แล้วต้องไม่สูงเกินกว่าพื้นผิวป้องกันสิ่งกีดขวาง เว้นแต่ว่าวัตถุที่เกิดหรือสร้างขึ้นใหม่หรือส่วนต่อเติมนั้นจะถูกบดบังโดยวัตถุเดิมที่ไม่สามารถเคลื่อนย้ายได้ ทั้งนี้ ต้องได้รับความเห็นชอบจากผู้อำนวยการ

ข้อ ๕๑๓ วัตถุเดิมที่อยู่สูงกว่าพื้นผิวป้องกันสิ่งกีดขวางต้องถูกย้ายออก เว้นแต่ว่าวัตถุนั้นจะถูกบดบังโดยวัตถุเดิมอื่น ๆ ที่ไม่สามารถเคลื่อนย้ายได้ หรือหลังจากการศึกษาทางด้านการบินแล้วพบว่าวัตถุนั้นไม่มีผลกระทบอย่างร้ายแรงต่อความปลอดภัยของการปฏิบัติการบิน ทั้งนี้ ต้องได้รับความเห็นชอบจากผู้อำนวยการ

ข้อ ๕๑๔ เมื่อการศึกษาทางด้านการบินตามข้อ ๕๑๓ แสดงให้เห็นว่า วัตถุเดิมซึ่งยื่นเข้าไปเหนือพื้นผิวป้องกันสิ่งกีดขวางอาจมีผลกระทบร้ายแรงต่อการปฏิบัติการของเครื่องบิน สนามบินต้องดำเนินการตามมาตรการอย่างใดอย่างหนึ่ง ดังต่อไปนี้

- (๑) เคลื่อนย้ายวัตถุดังกล่าวออกไป
- (๒) เพิ่มมุมร่อนของระบบให้เหมาะสมกับสิ่งกีดขวางนั้น
- (๓) ลดการกระจายแสงตามมุมแอสิมัทของระบบลง เพื่อให้วัตถุนั้นอยู่นอกเขตการกระจายลำแสง
- (๔) เลื่อนแกนกลางของระบบและพื้นผิวป้องกันสิ่งกีดขวางที่เกี่ยวข้อง แต่ต้องไม่เกินห้าองศา และ
- (๕) เลื่อนระบบไปในทิศทางสวนลมจากหัวทางวิ่ง เพื่อให้ทำให้อัตถุดังกล่าวไม่มีส่วนใดสูงเกินพื้นผิวป้องกันสิ่งกีดขวาง

ฉ. ไฟนำร่องการบินวนเข้าสู่สนามบิน (Circling Guidance Lights)

ข้อ ๕๑๕ ในกรณีที่ทางวิ่งจำเป็นต้องใช้รองรับการทำการบินวนเข้าสู่สนามบิน สนามบินต้องจัดให้มีไฟนำร่องการบินวนเข้าสู่สนามบิน เมื่อไฟนำร่องและไฟทางวิ่งที่มีอยู่ไม่เพียงพอที่จะระบุตำแหน่งของทางวิ่งหรือพื้นที่ในการร่อนลงสำหรับอากาศยานที่กำลังทำการบินวนเข้าสู่สนามบิน

ข้อ ๕๑๖ สนามบินต้องจัดให้มีตำแหน่งและจำนวนของไฟนำร่องการบินวนเข้าสู่สนามบินเพียงพอที่จะทำให้นักบินสามารถ

(๑) เชื่อมเข้าสู่แนวการบินที่ขนานกับทางวิ่งที่ใช้ (downwind leg) หรือทำการจัดแนวและปรับแต่งเส้นทางของอากาศยาน เพื่อเข้าหาทางวิ่งที่ระยะห่างตามที่ต้องการ และเพื่อให้สามารถแยกแยะหัวทางวิ่งได้อย่างรวดเร็ว และ

(๒) ทำให้มองเห็นหัวทางวิ่งหรือสิ่งอื่น ๆ ซึ่งจะทำให้นักบินสามารถตัดสินใจเลี้ยวเข้าสู่ตำแหน่งที่ตั้งฉากกับทางวิ่งที่จะใช้ในการบินลง (base leg) และระยะสุดท้ายก่อนทำการบินลง (final approach) ได้ โดยจะต้องคำนึงถึงการนำร่องของเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศประเภททัศนวิสัยอื่น ๆ ด้วย

ข้อ ๕๑๗ ไฟนำร่องการบินวนเข้าสู่สนามบินต้องประกอบด้วย

(๑) ไฟที่แสดงแนวเส้นต่อขยายจากเส้นกึ่งกลางทางวิ่งหรือส่วนต่าง ๆ ของระบบไฟนำร่องการบินเข้าสู่สนามบิน หรือ

(๒) ไฟที่แสดงถึงตำแหน่งของหัวทางวิ่ง หรือ

(๓) ไฟที่แสดงถึงทิศทางหรือตำแหน่งของทางวิ่ง หรือ

(๔) ไฟตาม (๑) (๒) และ (๓) รวมกัน หากพิจารณาแล้วเห็นว่ามีความเหมาะสมกับทางวิ่งนั้น

ข้อ ๕๑๘ ไฟนำร่องการบินวนเข้าสู่สนามบินต้องเป็นไฟส่องสว่างคงที่หรือไฟกะพริบที่มีความเข้มแสงและการกระจายลำแสงที่เพียงพอต่อการใช้งานในสภาพทัศนวิสัยต่าง ๆ และในสภาพที่มีแสงไฟบริเวณโดยรอบรบกวน เพื่อให้สามารถนำร่องการบินวนเข้าสู่สนามบินด้วยสายตาได้ ทั้งนี้ไฟกะพริบต้องเป็นสีขาว ส่วนไฟส่องสว่างคงที่ต้องเป็นสีขาวหรือเป็นหลอดปล่อยประจุในก๊าซ (gaseous discharge lights)

ข้อ ๕๑๙ ไฟต้องออกแบบและติดตั้งในลักษณะที่ไม่ทำให้นักบินเกิดอาการตาพร่ามัว หรือเกิดความสับสนในขณะที่ทำการบินลง วิ่งขึ้น หรือขับเคลื่อนบนภาคพื้น

ช. ระบบไฟนำเข้าสู่หัวทางวิ่ง (Runway Lead-In Lighting Systems)

ข้อ ๕๒๐ สนามบินต้องจัดให้มีระบบไฟนำเข้าสู่หัวทางวิ่ง ในกรณีที่มีความต้องการการนำร่องด้วยสายตาลอดเส้นทางการบินที่ใช้ในการร่อนลงเพื่อหลีกเลี่ยงลักษณะภูมิประเทศที่เป็นอันตราย หรือเพื่อจุดประสงค์ในการลดเสียงรบกวน

ข้อ ๕๒๑ ระบบไฟนำเข้าสู่หัวทางวิ่ง ต้องประกอบด้วยกลุ่มของไฟซึ่งติดตั้งอยู่ในตำแหน่งที่กำหนดให้เป็นเส้นทางการบินสำหรับการใช้ในการร่อนลง และต้องเป็นตำแหน่งที่ทำให้สามารถมองเห็นไฟกลุ่มหนึ่งจากตำแหน่งของไฟอีกกลุ่มหนึ่งที่อยู่ก่อนหน้า โดยระยะห่างระหว่างกลุ่มของไฟที่ติดกัน ต้องไม่เกินหนึ่งพันหกร้อยเมตรโดยประมาณ

ระบบไฟนำเข้าสู่หัวทางวิ่งตามวรรคหนึ่งอาจมีลักษณะเป็นแนวโค้ง แนวตรง หรือทั้งสองลักษณะรวมกันก็ได้

ข้อ ๕๒๒ ระบบไฟนำเข้าสู่หัวทางวิ่งต้องต่อขยายจากจุดที่กำหนดไปจนถึงจุดที่มีการติดตั้งระบบไฟนำร่องการบินเข้าสู่สนามบิน (ถ้ามี) หรือทางวิ่ง หรือระบบไฟทางวิ่งที่สามารถมองเห็นได้

ข้อ ๕๒๓ กลุ่มของไฟนำเข้าสู่หัวทางวิ่งแต่ละกลุ่มต้องประกอบด้วยไฟกะพริบอย่างน้อยสามดวง จัดเรียงเป็นแนวเส้นตรงหรือเป็นกลุ่ม โดยระบบไฟนี้อาจเสริมด้วยไฟส่องสว่างคงที่ได้ หากไฟนี้จะช่วยในการระบุระบบไฟดังกล่าว

ข้อ ๕๒๔ ไฟกะพริบและไฟส่องสว่างคงที่ ต้องเป็นสีขาว

ข้อ ๕๒๕ หากสามารถทำได้ ไฟกะพริบในแต่ละกลุ่มต้องกะพริบตามลำดับเข้าหาทางวิ่ง

ข. ไฟแสดงตำแหน่งหัวทางวิ่ง (Runway Threshold Identification Lights)

ข้อ ๕๒๖ สนามบินต้องติดตั้งไฟแสดงตำแหน่งหัวทางวิ่ง ในบริเวณ ดังต่อไปนี้

(๑) ที่หัวทางวิ่งของทางวิ่งแบบนอนพริชชัน ในกรณีที่ต้องทำให้สามารถมองเห็นหัวทางวิ่งได้เด่นชัดมากขึ้น หรือในกรณีที่ไม่สามารถจัดให้มีไฟนำร่องอื่น ๆ ได้ และ

(๒) ที่หัวทางวิ่งซึ่งถูกเลื่อนไปอย่างถาวรจากปลายสุดของทางวิ่ง หรือหัวทางวิ่งที่ถูกเลื่อนไปชั่วคราวจากตำแหน่งปกติ และมีความจำเป็นที่ต้องทำให้สามารถมองเห็นหัวทางวิ่งได้เด่นชัดมากขึ้น

ข้อ ๕๒๗ ไฟแสดงตำแหน่งหัวทางวิ่งต้องติดตั้งอยู่ทางด้านข้างของทางวิ่ง ห่างจากเส้นกึ่งกลางทางวิ่งในลักษณะสมมาตรกัน โดยจะต้องจัดวางอยู่ในแนวเดียวกับหัวทางวิ่ง และมีระยะห่างจากไฟขอบทางวิ่งข้างละประมาณสิบเมตร

ข้อ ๕๒๘ ไฟแสดงตำแหน่งหัวทางวิ่งต้องเป็นไฟกะพริบสีขาว โดยกะพริบด้วยความถี่ระหว่างหกสิบถึงหนึ่งร้อยยี่สิบครั้งต่อนาที

ข้อ ๕๒๙ ไฟตามข้อ ๕๒๘ ต้องสามารถมองเห็นได้เฉพาะในทิศทางการบินเข้าสู่ทางวิ่งเท่านั้น

ฅ. ไฟขอบทางวิ่ง (Runway Edge Lights)

ข้อ ๕๓๐ สนามบินต้องจัดให้มีไฟขอบทางวิ่ง สำหรับทางวิ่งที่มีการใช้งานในเวลากลางคืน หรือสำหรับทางวิ่งแบบพริชชัน ไม่ว่าจะมีการใช้งานในเวลากลางวันหรือกลางคืนก็ตาม

ข้อ ๕๓๑ สนามบินต้องจัดให้มีไฟขอบทางวิ่งบนทางวิ่งที่ใช้สำหรับการวิ่งขึ้น ในขณะที่มีค่าระยะที่นักบินมองเห็นทางวิ่งต่ำกว่าแปดร้อยเมตรในเวลากลางวัน

ข้อ ๕๓๒ ไฟขอบทางวิ่งต้องติดตั้งตลอดความยาวทางวิ่ง และต้องจัดเรียงเป็นแถวขนานกันสองเส้น โดยมีระยะห่างจากเส้นกึ่งกลางทางวิ่งเป็นระยะทางที่เท่ากัน

ข้อ ๕๓๓ ไฟขอบทางวิ่งต้องติดตั้งอยู่บนขอบของพื้นที่ที่ประกาศให้ใช้งานเป็นทางวิ่ง หรือติดตั้งบริเวณด้านนอกของขอบพื้นที่ดังกล่าวในระยะไม่เกินสามเมตร

ข้อ ๕๓๔ ในกรณีที่ความกว้างของพื้นที่ที่ประกาศให้ใช้งานเป็นทางวิ่งมีความกว้างเกินหกสิบเมตร ระยะห่างระหว่างไฟขอบทางวิ่งทั้งสองแถวให้กำหนดโดยการพิจารณาลักษณะของการปฏิบัติการ ลักษณะการกระจายแสงของไฟขอบทางวิ่ง และเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ประเภททัศนวิสัยอื่น ๆ ที่ติดตั้งบนทางวิ่ง

ข้อ ๕๓๕ ไฟขอบทางวิ่งต้องมีการเว้นระยะห่างที่เท่า ๆ กัน โดยระยะห่างระหว่างโคมไฟต้องไม่เกินหกสิบเมตร สำหรับทางวิ่งแบบบินลงด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน และไม่เกินหนึ่งร้อยเมตร สำหรับทางวิ่งแบบบินลงโดยไม่ใช้เครื่องวัดประกอบการบิน ไฟขอบทางวิ่งที่อยู่ด้านตรงกันข้ามกับแกนกลางของทางวิ่ง ต้องอยู่บนแนวซึ่งตั้งฉากกับแกนกลางดังกล่าว ทั้งนี้ บริเวณจุดตัดของทางวิ่ง ไฟขอบทางวิ่งอาจมีการเว้นระยะห่างที่ไม่สม่ำเสมอหรือเว้นการติดตั้งไฟก็ได้ หากว่ามีการนำทางที่เพียงพอแก่นักบิน

ข้อ ๕๓๖ ไฟขอบทางวิ่งต้องเป็นไฟส่องสว่างคงที่ที่เป็นสีขาวซึ่งสามารถปรับเปลี่ยนโทนสีได้ (variable white) ยกเว้น

(๑) ในกรณีที่มีการเลื่อนหัวทางวิ่ง ไฟขอบทางวิ่งระหว่างจุดเริ่มต้นทางวิ่งและหัวทางวิ่งที่ถูกเลื่อนไปต้องเป็นไฟสีแดงส่องไปยังทิศทางที่อากาศยานบินเข้าสู่สนามบิน

(๒) ส่วนของไฟขอบทางวิ่งในระยะหกร้อยเมตร หรือหนึ่งในสามของความยาวทางวิ่ง แล้วแต่ค่าใดน้อยกว่า ที่บริเวณจุดปลายสุดของทางวิ่งอีกด้านหนึ่งซึ่งอยู่ตรงกันข้ามกับปลายสุดของทางวิ่งที่อากาศยานใช้เป็นจุดเริ่มต้นในการวิ่งเพื่อวิ่งขึ้น ไฟบริเวณดังกล่าวอาจเป็นไฟสีเหลืองได้

ข้อ ๕๓๗ ไฟขอบทางวิ่งต้องส่องสว่างไปยังทิศทางต่าง ๆ ของมุมแอสิมัทที่มีความจำเป็นสำหรับการนำทางให้นักบินที่กำลังทำการบินลงหรือทำการวิ่งขึ้นจากแต่ละทิศทาง ในกรณีที่ไฟขอบทางวิ่งมีไว้เพื่อนำร่องการบินวนเข้าสู่สนามบิน ไฟดังกล่าวต้องส่องสว่างไปยังทุก ๆ ทิศทางของมุมแอสิมัท ทั้งนี้ ให้เป็นไปตามที่กำหนดไว้ในข้อ ๕๑๕

ข้อ ๕๓๘ ไฟขอบทางวิ่งต้องส่องสว่างทำมุมเงยสิบห้าองศาเหนือแนวระดับ ในทิศทางต่าง ๆ ของมุมแอสิมัทตามที่กำหนดในข้อ ๕๓๗ โดยต้องมีความเข้มแสงเพียงพอสำหรับการใช้งานเพื่อวิ่งขึ้นหรือบินลงในสภาพทัศนวิสัยต่าง ๆ และในสภาพที่มีแสงไฟบริเวณโดยรอบรบกวน ไม่ว่าในกรณีใด ๆ ก็ตาม ไฟขอบทางวิ่งต้องมีความเข้มแสงอย่างน้อยห้าสิบแคนเดลา เว้นแต่ในกรณีที่สนามบินมีแสงไฟบริเวณโดยรอบรบกวนน้อย ความเข้มของแสงอาจลดลงได้ แต่ต้องไม่ต่ำกว่ายี่สิบห้าแคนเดลา เพื่อหลีกเลี่ยงการทำให้นักบินเกิดอาการตาพร่ามัว

ข้อ ๕๓๙ ไฟขอบทางวิ่งบนทางวิ่งแบบพริชชีชั้นต้องเป็นไปตามข้อกำหนดในภาคผนวกแนบท้าย ๒ รูปที่ ๒-๙ หรือรูปที่ ๒-๑๐

ญ. ไฟหัวทางวิ่งและไฟแถบปีก (Runway Threshold Lights and Wing Bar Lights)

ไฟหัวทางวิ่ง

ข้อ ๕๔๐ สนามบินต้องจัดให้มีไฟหัวทางวิ่ง สำหรับทางวิ่งที่ติดตั้งไฟขอบทางวิ่ง เว้นแต่เป็นทางวิ่งแบบบินลงโดยไม่ใช้เครื่องวัดประกอบการบิน หรือทางวิ่งแบบนอนพริชชีชั้น เมื่อหัวทางวิ่งถูกเลื่อนออกไปและมีการติดตั้งไฟแถบปีก

ข้อ ๕๔๑ เมื่อหัวทางวิ่งอยู่ที่ปลายสุดของทางวิ่ง ไฟหัวทางวิ่งต้องถูกจัดเรียงเป็นแถวตั้งฉากกับแกนกลางของทางวิ่ง โดยอยู่ใกล้กับปลายของทางวิ่งมากที่สุดเท่าที่จะทำได้ และไม่ว่ากรณีใด ๆ ก็ตามต้องมีระยะห่างไม่เกินสามเมตรจากปลายสุดทางวิ่ง

ข้อ ๕๔๒ ในกรณีที่หัวทางวิ่งถูกเลื่อนไปจากปลายสุดของทางวิ่ง ไฟหัวทางวิ่งต้องถูกจัดเรียงเป็นแถวตั้งฉากกับแกนกลางของทางวิ่ง ณ ตำแหน่งของหัวทางวิ่งที่ถูกเลื่อนออกไป

ข้อ ๕๔๓ ไฟหัวทางวิ่งต้องประกอบด้วย

(๑) บนทางวิ่งแบบบินลงโดยไม่ใช้เครื่องวัดประกอบการบินหรือทางวิ่งแบบนอนพริชชีชั้น ต้องมีโคมไฟอย่างน้อยหกโคม

(๒) บนทางวิ่งแบบพริชชีชั้น ประเภทที่หนึ่ง โคมไฟต้องติดตั้งอยู่ระหว่างไฟขอบทางวิ่งทั้งสองข้าง โดยมีการเว้นระยะห่างระหว่างโคมไฟเท่า ๆ กัน ซึ่งระยะห่างดังกล่าวต้องเท่ากับสามเมตร และ

(๓) บนทางวิ่งแบบพริชชีชั้น ประเภทที่สอง หรือทางวิ่งแบบพริชชีชั้น ประเภทที่สาม โคมไฟต้องติดตั้งอยู่ระหว่างไฟขอบทางวิ่งทั้งสองข้าง โดยมีการเว้นระยะห่างระหว่างโคมไฟเท่า ๆ กัน ซึ่งระยะห่างดังกล่าวต้องไม่เกินสามเมตร

ข้อ ๕๔๔ ไฟตามข้อ ๕๔๓ (๑) และ (๒) ต้องมีลักษณะอย่างใดอย่างหนึ่ง ดังต่อไปนี้

(๑) มีระยะห่างเท่า ๆ กัน และติดตั้งอยู่ระหว่างแถวของไฟขอบทางวิ่งทั้งสองข้าง โดยต้องเป็นไปตามที่กำหนดไว้ในรูปที่ ๓๓๓ หรือ

(๒) เป็นโคมไฟสองกลุ่มที่จัดวางห่างจากเส้นกึ่งกลางทางวิ่งอย่างสมมาตรกัน โดยระยะห่างระหว่างโคมไฟในแต่ละกลุ่มต้องเท่ากัน และช่องว่างระหว่างกลุ่มโคมไฟเท่ากับระยะห่างระหว่างแถวของเครื่องหมายหรือไฟแสดงเขตจุดแตะพื้น (หากจัดให้มี) หรือช่องว่างระหว่างกลุ่มโคมไฟต้องไม่เกินครึ่งหนึ่งของระยะห่างระหว่างแถวของไฟขอบทางวิ่ง

รูปที่ ๓๓ การจัดวางไฟหัวทางวิ่งและไฟสิ้นสุดทางวิ่ง

CONDITION	LIGHTS	RUNWAY TYPE			
		NON-INTRUSIVE AND NON-PRECISION APPROACH RUNWAYS	PRECISION APPROACH RUNWAYS CATEGORY I	PRECISION APPROACH RUNWAYS CATEGORY II	PRECISION APPROACH RUNWAYS CATEGORY III
THRESHOLD RUNWAY LIGHTS AT RUNWAY EXTENT	<p>[541, 543(1), 544, 552, 553]</p>	<p>[541, 543(2), 544, 547, 552, 553]</p>	<p>[541, 543(3), 547]</p>	<p>[541, 543(4), 547, 552, 553]</p>	
THRESHOLD RUNWAY LIGHTS FROM RUNWAY EXTENT	<p>[542, 543(1), 544, 547]</p>	<p>[542, 543(2), 544, 547]</p>	<p>[542, 543(3), 547]</p>	<p>[542, 543(4), 547]</p>	
RUNWAY END LIGHTS		<p>[552, 553]</p>		<p>[552, 553]</p>	

LEGEND

- UNIDIRECTIONAL LIGHT
- BIDIRECTIONAL LIGHT
- () CONDITIONAL RECOMMENDATION

Note— The minimum number of lights are shown for a runway 45 m wide with runway edge lights installed at the edge.

ไฟแถบปีก

ข้อ ๕๔๕ สนามบินต้องจัดให้มีไฟแถบปีกสำหรับทางวิ่งแบบพรีซีชั่น ในกรณีที่ต้องการเพิ่มความชัดเจนของตำแหน่งหัวทางวิ่ง

ข้อ ๕๔๖ สนามบินต้องจัดให้มีไฟแถบปีกสำหรับทางวิ่งแบบบินลงโดยไม่ใช้เครื่องวัดประกอบการบิน หรือทางวิ่งแบบนอนพรีซีชั่น เมื่อทางวิ่งนั้นมีการเลื่อนหัวทางวิ่งและจำเป็นต้องมีไฟหัวทางวิ่ง แต่สนามบินนั้นไม่ได้ติดตั้งไฟดังกล่าว

ข้อ ๕๔๗ ไฟแถบปีกต้องจัดวางห่างจากเส้นกึ่งกลางทางวิ่งอย่างสมมาตรกันที่บริเวณหัวทางวิ่ง โดยไฟแต่ละแถบต้องประกอบด้วยโคมไฟอย่างน้อยห้าโคม ซึ่งตั้งฉากและขยายออกไปอย่างน้อยสิบเมตรจากไฟขอบทางวิ่ง และโคมไฟดวงในสุดของแต่ละแถบต้องอยู่ในแนวของไฟขอบทางวิ่ง

ข้อ ๕๔๘ ไฟหัวทางวิ่งและไฟแถบปีกต้องเป็นไฟส่องสว่างคงที่ไปในทิศทางเดียว โดยเป็นไฟสีเขียวส่องไปยังทิศทางการบินเข้าสู่ทางวิ่ง ความเข้มแสงและการกระจายลำแสงของโคมไฟต้องเพียงพอสำหรับการใช้งานทางวิ่งในสภาพทัศนวิสัยต่าง ๆ และในสภาพที่มีแสงไฟบริเวณโดยรอบรบกวน

ข้อ ๕๔๙ ลักษณะของไฟหัวทางวิ่งบนทางวิ่งแบบพรีซีชั่นต้องเป็นไปตามข้อกำหนดในภาคผนวกแนบท้าย ๒ รูปที่ ๒-๓

ข้อ ๕๕๐ ลักษณะของไฟแถบปีกสำหรับทางวิ่งแบบพรีซีชั่นต้องเป็นไปตามข้อกำหนดในภาคผนวกแนบท้าย ๒ รูปที่ ๒-๔

๓. ไฟสิ้นสุดทางวิ่ง (Runway End Lights)

ข้อ ๕๕๑ สนามบินต้องจัดให้มีไฟสิ้นสุดทางวิ่ง สำหรับทางวิ่งที่มีการติดตั้งไฟขอบทางวิ่ง ในกรณีที่หัวทางวิ่งอยู่ที่บริเวณปลายสุดของทางวิ่ง อุปกรณ์ที่ติดตั้งเพื่อใช้เป็นไฟหัวทางวิ่งอาจใช้เป็นไฟสิ้นสุดทางวิ่งได้ด้วย

ข้อ ๕๕๒ ไฟสิ้นสุดทางวิ่งต้องติดตั้งอยู่บนแนวเส้นซึ่งตั้งฉากกับแกนกลางของทางวิ่ง โดยอยู่ใกล้กับจุดสิ้นสุดของทางวิ่งเท่าที่จะเป็นไปได้ และไม่ว่าในกรณีใดก็ตาม ระยะห่างต้องไม่เกินสามเมตรจากจุดสิ้นสุดทางวิ่ง

ข้อ ๕๕๓ ไฟเส้นสุดท้ายวิ่งต้องประกอบด้วยโคมไฟอย่างน้อยหกโคม โดยโคมไฟต้องมีลักษณะ
อย่างใดอย่างหนึ่ง ดังต่อไปนี้

(๑) มีระยะห่างเท่า ๆ กัน ติดตั้งอยู่ระหว่างแถวของไฟขอบทางวิ่งทั้งสองข้าง หรือ

(๒) เป็นโคมไฟสองกลุ่มที่จัดวางห่างจากเส้นกึ่งกลางทางวิ่งอย่างสมมาตรกัน โดยระยะห่าง
ระหว่างโคมไฟในแต่ละกลุ่มต้องเท่ากัน และช่องว่างระหว่างกลุ่มโคมไฟต้องไม่เกินครึ่งหนึ่งของระยะห่าง
ระหว่างแถวของไฟขอบทางวิ่ง การเว้นช่องว่างดังกล่าวสามารถทำได้เมื่อมีทางหยุดหรือทางขับที่ปลายสุด
ของทางวิ่งเท่านั้น ทั้งนี้ ไฟเส้นสุดท้ายวิ่งต้องติดตั้งต่อเนื่องตามความกว้างของทางวิ่งในทุกกรณี

ข้อ ๕๕๔ ในกรณีทางวิ่งแบบพริชชัน ประเภทที่สาม การเว้นระยะห่างระหว่างโคมไฟของ
ไฟเส้นสุดท้ายวิ่งนั้นต้องไม่เกินหกเมตร โดยให้เป็นไปตามรูปที่ ๓๓

ข้อ ๕๕๕ ไฟเส้นสุดท้ายวิ่งต้องเป็นไฟส่องสว่างคงที่ไปในทิศทางเดียว โดยเป็นไฟสีแดงส่องไปยัง
ทิศทางของทางวิ่ง ความเข้มแสงและการกระจายลำแสงของโคมไฟต้องเพียงพอสำหรับการใช้งานทางวิ่ง
ในสภาพทัศนวิสัยต่าง ๆ และในสภาพที่มีแสงไฟบริเวณโดยรอบรบกวน

ข้อ ๕๕๖ ลักษณะของไฟเส้นสุดท้ายวิ่งบนทางวิ่งแบบพริชชันต้องเป็นไปตามข้อกำหนด
ในภาคผนวกแนบท้าย ๒ รูปที่ ๒-๘

ฎ. ไฟกึ่งกลางทางวิ่ง (Runway Centre Line Lights)

ข้อ ๕๕๗ สนามบินต้องจัดให้มีไฟกึ่งกลางทางวิ่ง สำหรับทางวิ่งแบบพริชชัน ประเภทที่สอง
หรือทางวิ่งแบบพริชชัน ประเภทที่สาม

กรณีที่ทางวิ่งใช้รองรับเครื่องบินที่ใช้ความเร็วสูงในการบินลงบนทางวิ่ง หรือหากความกว้าง
ระหว่างไฟขอบทางวิ่งมีค่ามากกว่าห้าสิบเมตร สนามบินต้องจัดให้มีไฟกึ่งกลางทางวิ่งสำหรับทางวิ่ง
แบบพริชชัน ประเภทที่หนึ่ง

ข้อ ๕๕๘ สนามบินต้องจัดให้มีไฟกึ่งกลางทางวิ่งสำหรับทางวิ่งที่มีการใช้งานเพื่อทำการวิ่งขึ้น
ในสภาพซึ่งมีค่าระยะที่นักบินมองเห็นทางวิ่งต่ำกว่าสี่ร้อยเมตร

กรณีที่ใช้ทางวิ่งใช้รองรับเครื่องบินที่ใช้ความเร็วสูงมากในการวิ่งขึ้นบนทางวิ่ง หรือหากความกว้างระหว่างไฟขอบทางวิ่งมีค่ามากกว่าห้าสิบเมตร สนามบินต้องจัดให้มีไฟกึ่งกลางทางวิ่งสำหรับทางวิ่งที่มีการใช้งานเพื่อทำการวิ่งขึ้นในสภาพซึ่งมีค่าระยะที่นักบินมองเห็นทางวิ่งเท่ากับสี่ร้อยเมตรหรือมากกว่า

ข้อ ๕๕๙ ไฟกึ่งกลางทางวิ่งต้องติดตั้งอยู่ในตำแหน่งตามเส้นกึ่งกลางทางวิ่ง ยกเว้นในกรณีไม่สามารถติดตั้งไฟดังกล่าวบนเส้นกึ่งกลางทางวิ่งได้ ไฟกึ่งกลางทางวิ่งอาจต้องติดตั้งอยู่ในตำแหน่งห่างจากเส้นกึ่งกลางทางวิ่งในระยะห่างที่เท่ากัน และอยู่ในด้านเดียวกัน โดยระยะห่างจากเส้นกึ่งกลางทางวิ่งต้องไม่เกินหกสิบเซนติเมตร ทั้งนี้ สนามบินต้องติดตั้งโคมไฟในตำแหน่งเริ่มจากหัวทางวิ่งไปจนสุดปลายทางวิ่งตามความยาว โดยมีระยะห่างระหว่างโคมไฟประมาณสิบห้าเมตร ในกรณีที่สนามบินสามารถแสดงให้เห็นว่า ระดับความสามารถในการใช้งานได้ของไฟกึ่งกลางทางวิ่งเป็นไปตามวัตถุประสงค์ในการบำรุงรักษาซึ่งกำหนดไว้ในข้อ ๑๐๙๓ ถึงข้อ ๑๐๙๔ หรือข้อ ๑๐๙๘ ตามความเหมาะสม และทางวิ่งมีการใช้งานในสภาพซึ่งมีค่าระยะที่นักบินมองเห็นทางวิ่ง เท่ากับสามร้อยห้าสิบเมตรหรือมากกว่า ระยะห่างระหว่างโคมไฟตามแนวความยาวทางวิ่งอาจมีค่าประมาณสามสิบเมตรก็ได้

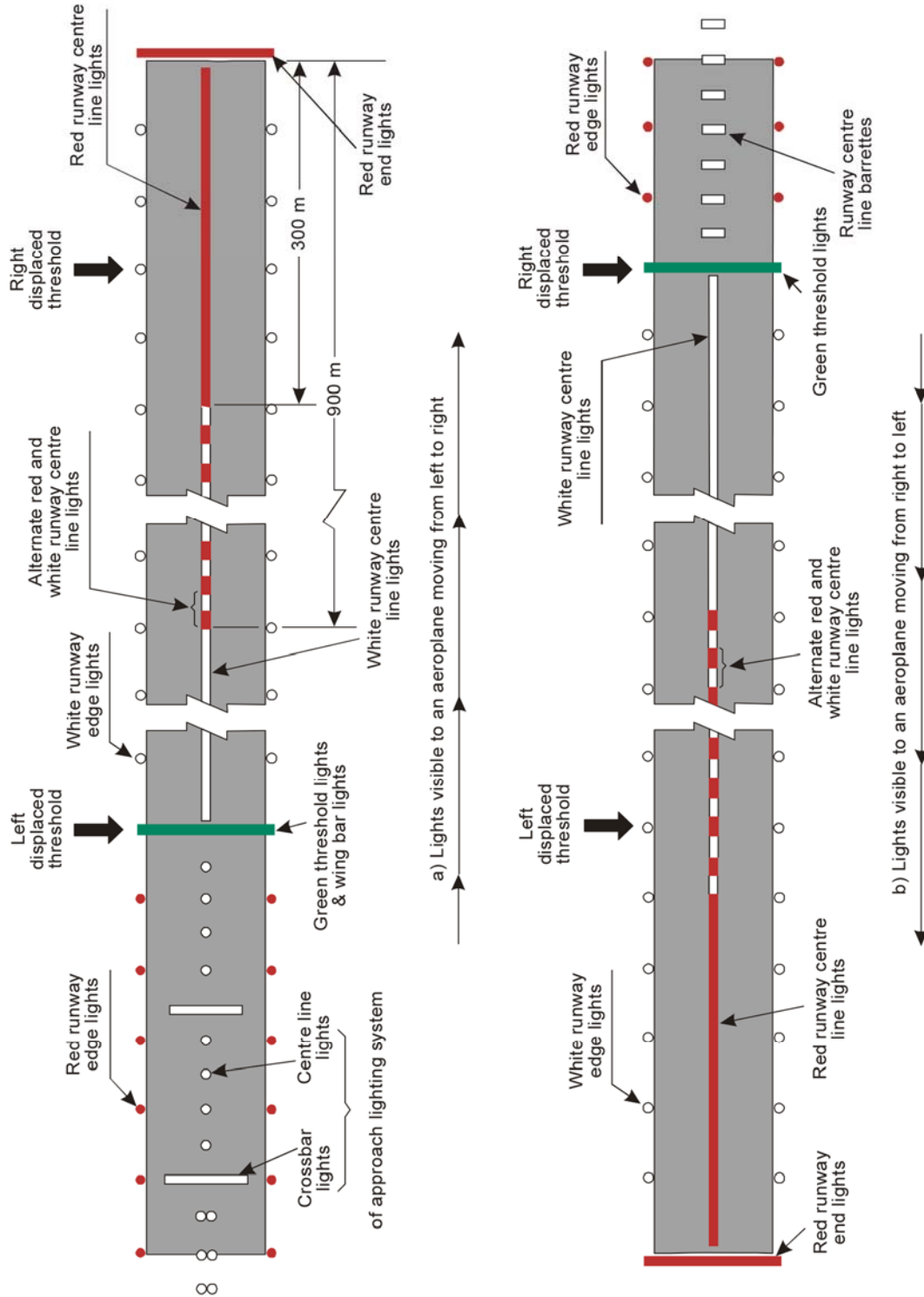
ข้อ ๕๖๐ สนามบินต้องทำเส้นกึ่งกลางสำหรับนำทางอากาศยานเพื่อทำการวิ่งขึ้นจากจุดเริ่มต้นของทางวิ่งถึงหัวทางวิ่งที่ถูกเลื่อนไป โดยการจัดให้มี

(๑) ระบบไฟนำร่องการบินเข้าสู่สนามบิน หากลักษณะและค่าความเข้มแสงของระบบไฟดังกล่าวสามารถนำทางอากาศยานได้อย่างเพียงพอในระหว่างการวิ่งขึ้นของอากาศยานและไม่ทำให้นักบินเกิดอาการตาพร่ามัว หรือ

(๒) ไฟกึ่งกลางทางวิ่ง หรือ

(๓) ไฟแถบที่มีความยาวอย่างน้อยสามเมตร และต้องมีการเว้นระยะห่างระหว่างโคมไฟที่เท่ากันสามสิบเมตร โดยออกแบบมาเพื่อให้ลักษณะโฟโตเมตริกและค่าความเข้มแสงของไฟแถบสามารถนำทางอากาศยานได้อย่างเพียงพอในระหว่างการวิ่งขึ้นของอากาศยานโดยไม่ทำให้นักบินเกิดอาการตาพร่ามัว ตามรูปที่ ๓๔

รูปที่ ๓๔ ตัวอย่างไฟนำร่องและไฟทางวิ่งสำหรับทางวิ่งที่หัวทางวิ่งถูกเลื่อนไป



Example shows lighting on a runway having displaced thresholds at each end and a precision approach category I lighting system serving the left displaced threshold

ข้อ ๕๖๑ ในกรณีที่ทางวิ่งนั้นใช้เพื่อการบินลงของอากาศยาน สนามบินต้องทำการดับไฟกึ่งกลางทางวิ่งตามที่กำหนดไว้ในข้อ ๕๖๐ (๒) หรือปรับค่าความเข้มแสงของระบบไฟนำร่องการบินเข้าสู่สนามบินหรือไฟแถบ ทั้งนี้ สนามบินต้องไม่ใช้งานไฟกึ่งกลางทางวิ่งประเภทโคมไฟแบบเดี่ยวจากจุดเริ่มต้นของทางวิ่งไปยังหัวทางวิ่งที่ถูกเลื่อนไป เมื่อมีการใช้ทางวิ่งเพื่อการบินลงของอากาศยาน

ข้อ ๕๖๒ ไฟกึ่งกลางทางวิ่งต้องเป็นไฟส่องสว่างคงที่ โดยเป็นไฟสีขาวซึ่งสามารถปรับเปลี่ยนโทนสีได้ ติดตั้งที่บริเวณหัวทางวิ่งไปจนถึงระยะเก้าร้อยเมตรก่อนถึงปลายทางวิ่ง และเป็นไฟแสงสีแดงสลับสีขาวซึ่งสามารถปรับเปลี่ยนโทนสีได้ ตั้งแต่ระยะเก้าร้อยเมตรจนถึงสามร้อยเมตรก่อนถึงปลายทางวิ่ง และเป็นไฟสีแดงทั้งหมด ที่ระยะสามร้อยเมตรสุดท้ายก่อนถึงปลายทางวิ่ง ยกเว้นในกรณีที่สนามบินมีความยาวทางวิ่งน้อยกว่าหนึ่งพันแปดร้อยเมตร ส่วนของไฟสลับสีแดงกับสีขาวซึ่งสามารถปรับเปลี่ยนโทนสีได้ต้องติดตั้งขยายจากจุดกึ่งกลางของทางวิ่งที่ใช้สำหรับร่อนลงไปจนถึงระยะสามร้อยเมตรสุดท้ายก่อนถึงปลายทางวิ่ง

ข้อ ๕๖๓ สนามบินต้องพิจารณาการออกแบบระบบไฟฟ้า เพื่อให้แน่ใจว่าเมื่อส่วนหนึ่งส่วนใดของระบบไฟฟ้ามีการชำรุดเสียหายแล้ว จะไม่ก่อให้เกิดการแสดงข้อมูลระยะทางของทางวิ่งที่เหลืออยู่ผิดพลาด

ข้อ ๕๖๔ ไฟกึ่งกลางทางวิ่งต้องมีลักษณะเป็นไปตามข้อกำหนดในภาคผนวกแนบท้าย ๒ รูปที่ ๒-๖ หรือรูปที่ ๒-๗

จ. ไฟแสดงเขตจุดแตะพื้น (Runway Touchdown Zone Lights)

ข้อ ๕๖๕ สนามบินต้องจัดให้มีไฟแสดงเขตจุดแตะพื้นบนทางวิ่งแบบพริชชีชั้น ประเภทที่สองหรือทางวิ่งแบบพริชชีชั้น ประเภทที่สาม

ข้อ ๕๖๖ ไฟแสดงเขตจุดแตะพื้นต้องเริ่มจากหัวทางวิ่งไปตามแนวยาวเป็นระยะทางเก้าร้อยเมตร ยกเว้นกรณีที่ทางวิ่งมีความยาวน้อยกว่าหนึ่งพันแปดร้อยเมตร ระบบไฟต้องสั้นลงเพื่อไม่ให้ความยาวเกินจุดกึ่งกลางของความยาวทางวิ่ง โดยรูปแบบการจัดวางต้องมีลักษณะเป็นไฟแถบติดตั้งคู่กัน ห่างจากเส้นกึ่งกลางทางวิ่งอย่างสมมาตรกัน และระยะห่างตามแนวขวางระหว่างโคมไฟที่อยู่ด้านในสุดของไฟแถบทั้งสองต้องเท่ากับระยะห่างตามแนวขวางที่ใช้สำหรับการทำเครื่องหมายเขตจุดแตะพื้น ส่วนระยะห่างตามแนวยาวระหว่างไฟแถบต้องเท่ากับสามสิบเมตร หรือหกสิบเมตร อย่างใดอย่างหนึ่ง

เพื่อประโยชน์ในการทำให้อากาศยานสามารถปฏิบัติการบินในสภาพทัศนวิสัยต่ำได้ สนามบินต้องเลือกใช้ค่าระยะห่างตามแนวยาวระหว่างไฟแถบเท่ากับสามสิบเมตร

ข้อ ๕๖๗ ไฟแถบต้องประกอบด้วยโคมไฟอย่างน้อยสามโคม โดยมีระยะห่างระหว่างโคมไฟไม่เกินหนึ่งจุดห้าเมตร

ข้อ ๕๖๘ ไฟแถบตามข้อ ๕๖๗ ต้องมีความยาวไม่น้อยกว่าสามเมตร แต่ไม่เกินสี่จุดห้าเมตร

ข้อ ๕๖๙ ไฟแสดงเขตจุดแตะพื้นจะต้องเป็นไฟส่องสว่างคงที่ไปในทิศทางเดียว โดยเป็นไฟสีขาวซึ่งสามารถปรับเปลี่ยนโทนสีได้

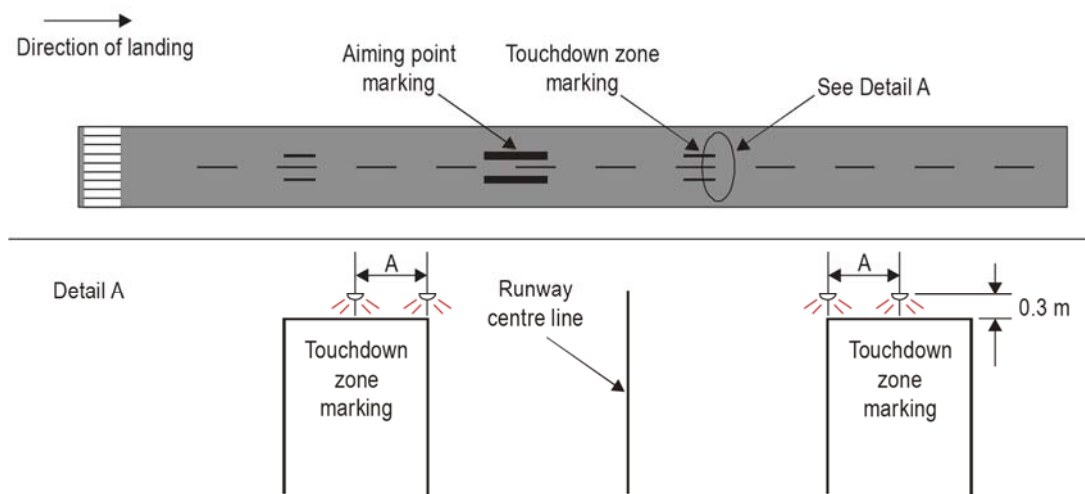
ข้อ ๕๗๐ ลักษณะของไฟแสดงเขตจุดแตะพื้นต้องเป็นไปตามข้อกำหนดในภาคผนวกแนบท้าย ๒ รูปที่ ๒-๕

ท. ไฟแสดงเขตจุดแตะพื้นแบบพื้นฐาน (Simple Touchdown Zone Lights)

ข้อ ๕๗๑ เพื่อวัตถุประสงค์ในการเน้นย้ำให้นักบินตระหนักรู้สถานการณ์ในทุกสภาพอากาศและทัศนวิสัย และช่วยในการตัดสินใจที่จะเริ่มการยกเลิกการบินลง หากเครื่องบินไม่สามารถลงยังจุดที่เหมาะสมบนทางวิ่งได้ สนามบินต้องจัดให้มีไฟแสดงเขตจุดแตะพื้นแบบพื้นฐาน ยกเว้นในกรณีที่มีการติดตั้งไฟแสดงเขตจุดแตะพื้นตามข้อ ๕๖๕ เมื่อมูมร้อนมีค่ามากกว่าสามจุดห้าองศา หรือระยะทางที่เครื่องบินสามารถใช้ในการบินลง (ความยาวแอลดา) รวมถึงตัวแปรอื่น ๆ ทำให้ความเสี่ยงของการวิ่งเลยออกนอกทางวิ่งเพิ่มมากขึ้น

ข้อ ๕๗๒ ไฟแสดงเขตจุดแตะพื้นแบบพื้นฐานต้องเป็นไฟคู่ซึ่งติดตั้งอยู่ในแต่ละด้านของเส้นกึ่งกลางทางวิ่ง ห่างจากขอบของเครื่องหมายเขตจุดแตะพื้นศูนย์จุดสามเมตร โดยระยะห่างระหว่างโคมไฟโคมในสุดของไฟคู่ทั้งสองด้านของเส้นกึ่งกลางทางวิ่งต้องเท่ากับช่องว่างของเครื่องหมายเขตจุดแตะพื้น และระยะห่างระหว่างโคมไฟที่อยู่คู่กันต้องไม่เกินหนึ่งจุดห้าเมตร หรือครึ่งหนึ่งของความกว้างของเครื่องหมายเขตจุดแตะพื้น แล้วแต่ค่าใดจะมากกว่า ตามรูปที่ ๓๕

รูปที่ ๓๕ ไฟแสดงเขตจุดแตะพื้นแบบพื้นฐาน



Note.— Dimension A is 1.5 m or half the width of the touchdown zone marking, whichever is greater.

ข้อ ๕๗๓ หากบนทางวิ่งไม่มีเครื่องหมายเขตจุดแตะพื้น สนามบินต้องติดตั้งไฟแสดงเขตจุดแตะพื้นแบบพื้นฐานในตำแหน่งที่สามารถให้ข้อมูลเกี่ยวกับเขตจุดแตะพื้นที่เทียบเท่ากันได้

ข้อ ๕๗๔ ไฟแสดงเขตจุดแตะพื้นแบบพื้นฐานต้องเป็นไฟส่องสว่างคงที่ไปในทิศทางเดียว โดยเป็นไฟสีขาวซึ่งสามารถปรับเปลี่ยนโทนสีได้ โดยจัดวางในลักษณะที่ทำให้นักบินที่กำลังทำการบินลงสามารถมองเห็นไฟดังกล่าวได้ในทิศทางการบินเข้าสู่ทางวิ่ง

ข้อ ๕๗๕ ลักษณะของไฟแสดงเขตจุดแตะพื้นแบบพื้นฐานต้องเป็นไปตามข้อกำหนดในภาคผนวกแนบท้าย ๒ รูปที่ ๒-๕

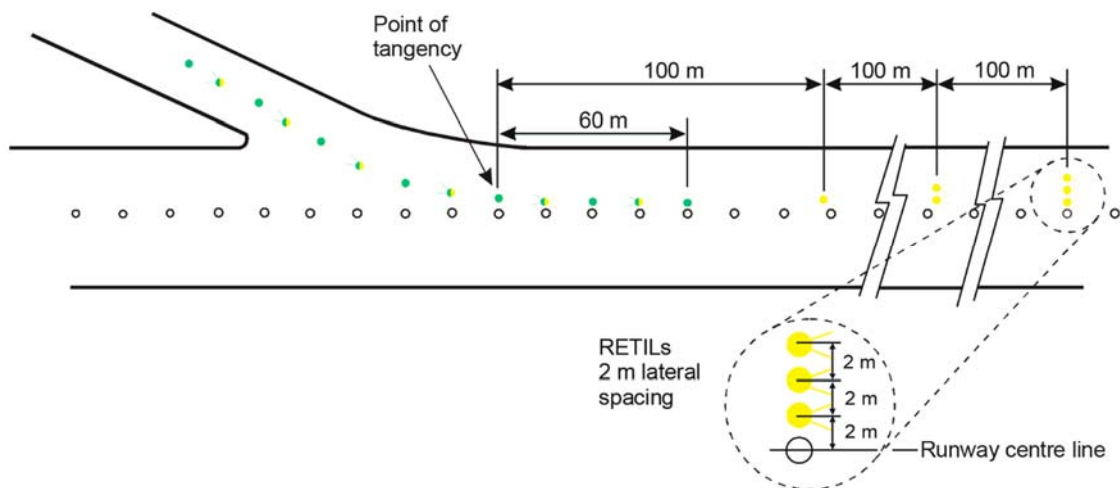
ข้อ ๕๗๖ ไฟแสดงเขตจุดแตะพื้นแบบพื้นฐานอาจมีแหล่งจ่ายไฟฟ้าที่แยกวงจรออกจากไฟทางวิ่งอื่น ๆ เพื่อที่จะสามารถใช้งานไฟแสดงเขตจุดแตะพื้นดังกล่าวได้ เมื่อระบบไฟอื่น ๆ ปิดอยู่

ฅ. ไฟแสดงทางขับออกด่วน (Rapid Exit Taxiway Indicator Lights)

ข้อ ๕๗๗ เพื่อวัตถุประสงค์ในการทำให้นักบินทราบระยะทางที่ใกล้กับทางขับออกด่วนที่ใกล้ที่สุดบนทางวิ่งและเน้นย้ำให้นักบินตระหนักถึงสถานการณ์ในทุกสภาพอากาศและในสภาพทัศนวิสัยต่ำในการลดความเร็วเพื่อประสิทธิภาพในการออกจากทางวิ่ง สนามบินต้องจัดให้มีไฟแสดงทางขับออกด่วนบนทางวิ่งที่มีการใช้งานในสภาพที่มีค่าระยะที่นักบินมองเห็นทางวิ่งต่ำกว่าสามร้อยห้าสิบเมตรหรือในสนามบินที่มีปริมาณการจราจรสูง

ข้อ ๕๗๘ ไฟแสดงทางขับออกด่วน ประกอบด้วยชุดไฟสี่เหลี่ยมส่องสว่างไปในทิศทางเดียวติดตั้งบนทางวิ่ง ใกล้เคียงกับเส้นกึ่งกลางทางวิ่ง ตำแหน่งของไฟให้วางเป็นลำดับ สามดวง สองดวง และหนึ่งดวงโดยแต่ละลำดับมีช่วงระยะการติดตั้งหนึ่งร้อยเมตร และอยู่ก่อนจุดสัมผัส (point of tangency) ของเส้นกึ่งกลางทางขับออกด่วน ทั้งนี้ ไฟดังกล่าวมีไว้เพื่อบอกตำแหน่งถัดไปของทางขับออกด่วนที่สามารถใช้งานได้ให้นักบิน ตามรูปที่ ๓๖

รูปที่ ๓๖ ไฟแสดงทางขับออกด่วน



ข้อ ๕๗๙ ในสภาพทัศนวิสัยต่ำ ไฟแสดงทางขับออกด่วนมีประโยชน์ต่อการตระหนักถึงสถานการณ์เพื่อให้นักบินมีสมาธิในการควบคุมอากาศยานให้อยู่บนเส้นกึ่งกลางทางวิ่ง

ข้อ ๕๘๐ ในการลงของอากาศยาน เวลาในการใช้ทางวิ่งส่งผลกระทบต่อขีดความสามารถของทางวิ่ง ไฟแสดงทางขับออกด่วนทำให้นักบินสามารถคงความเร็วในการวิ่งลงจนกระทั่งลดความเร็วลงถึงระดับที่เหมาะสมสำหรับการเลี้ยวออกจากทางวิ่ง ทั้งนี้ ความเร็วในการวิ่งลงที่

หกสิบนิ้ว จนกระทั่งอากาศยานถึงไฟแสดงทางขับออกตัวนชุดแรก (ไฟแถบสามดวง) เป็นความเร็วที่เหมาะสม

ข้อ ๕๘๑ สนามบินต้องไม่เปิดไฟแสดงทางขับออกตัวนเพื่อใช้งาน ในกรณีที่มีโคมไฟโคมไฟหนึ่งชุดช่อง หรือการขัดข้องอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกัระบบดังกล่าว ซึ่งทำให้ไม่สามารถแสดงรูปแบบของไฟได้อย่างครบถ้วนตามรูปที่ ๓๖

ข้อ ๕๘๒ กลุ่มของไฟแสดงทางขับออกตัวนต้องติดตั้งบนทางวิ่งทางด้านข้างเส้นกึ่งกลางทางวิ่ง ซึ่งเป็นด้านที่มีทางขับออกตัวนอยู่ ตามรูปแบบการจัดวางที่แสดงไว้ในรูปที่ ๓๖ โดยในแต่ละกลุ่มของไฟ โคมไฟต้องติดตั้งห่างกันสองเมตร และโคมไฟที่อยู่ใกล้กับเส้นกึ่งกลางทางวิ่งที่สุดต้องอยู่ห่างจากเส้นกึ่งกลางทางวิ่งเป็นระยะทางสองเมตร

ข้อ ๕๘๓ ในกรณีที่บนทางวิ่งมีทางขับออกตัวนมากกว่าหนึ่งเส้น กลุ่มของไฟแสดงทางขับออกตัวนสำหรับทางออกแต่ละทางต้องไม่ทับซ้อนกันเมื่อเปิดใช้งาน

ข้อ ๕๘๔ ไฟแสดงทางขับออกตัวนต้องเป็นไฟสีเหลืองส่องสว่างคงที่ไปในทิศทางเดียว โดยจัดวางในลักษณะที่ทำให้นักบินที่กำลังทำการบินลงสามารถมองเห็นไฟดังกล่าวได้ในทิศทางการบินเข้าสู่ทางวิ่ง

ข้อ ๕๘๕ ลักษณะของไฟแสดงทางขับออกตัวนต้องเป็นไปตามข้อกำหนดในภาคผนวกแนบท้าย ๒ รูปที่ ๒-๖ หรือรูปที่ ๒-๗ แล้วแต่กรณี ตามความเหมาะสม

ข้อ ๕๘๖ ไฟแสดงทางขับออกตัวนต้องมีแหล่งจ่ายไฟฟ้าที่แยกวงจรออกจากไฟทางวิ่งอื่น ๆ เพื่อสามารถใช้งานได้เมื่อระบบไฟอื่น ๆ ปิดอยู่

ณ. ไฟทางหยุด (Stopway Lights)

ข้อ ๕๘๗ สนามบินต้องจัดให้มีไฟทางหยุดบนทางหยุดที่มีการใช้งานในเวลากลางคืน

ข้อ ๕๘๘ ไฟทางหยุดต้องติดตั้งตลอดความยาวของทางหยุด และมีลักษณะเป็นไฟสองแถวซึ่งขนานกัน โดยมีระยะห่างจากเส้นกึ่งกลางเท่ากันและอยู่ในแนวเดียวกันกับไฟขอบทางวิ่ง

นอกจากวรรคหนึ่งแล้ว ไฟทางหยุดต้องติดตั้งที่บริเวณจุดสิ้นสุดของทางหยุดในลักษณะตัดขวางและตั้งฉากกับแกนของทางหยุด โดยต้องติดตั้งใกล้กับจุดสิ้นสุดของทางหยุดมากที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้ และไม่ว่าในกรณีใด ๆ ก็ตาม ต้องไม่อยู่ห่างเกินสามเมตร จากปลายสุดของทางหยุด

ข้อ ๕๘๙ ไฟทางหยุดต้องเป็นไฟส่องสว่างคงที่ไปในทิศทางเดียว โดยเป็นไฟสีแดงส่องเข้าหาทางวิ่ง

ด. ไฟกึ่งกลางทางขับ (Taxiway Centre Line Lights)

ข้อ ๕๙๐ สนามบินต้องจัดให้มีไฟกึ่งกลางทางขับ บนทางขับที่ใช้เป็นทางออก ทางขับ และลานจอดอากาศยาน ที่มีการใช้งานในสภาพที่มีค่าระยะที่นักบินมองเห็นทางวิ่ง ต่ำกว่าสามร้อยห้าสิบเมตร เพื่อให้เกิดการนำทางที่ต่อเนื่องจากเส้นกึ่งกลางทางวิ่งไปยังหลุมจอดอากาศยาน ยกเว้นในกรณีที่สนามบินมีปริมาณการจราจรที่เบาบาง และไฟขอบทางขับและเครื่องหมายเส้นกึ่งกลางทางขับที่มีอยู่สามารถนำทางอากาศยานได้อย่างเพียงพอ สนามบินอาจไม่มีความจำเป็นต้องจัดให้มีไฟดังกล่าวก็ได้

ข้อ ๕๙๑ สนามบินต้องจัดให้มีไฟกึ่งกลางทางขับบนทางขับที่มีการใช้งานในเวลากลางคืนขณะที่มีค่าระยะที่นักบินมองเห็นทางวิ่ง เท่ากับสามร้อยห้าสิบเมตรหรือมากกว่า และโดยเฉพาะอย่างยิ่งที่บริเวณจุดตัดบนทางขับที่มีความซับซ้อน และทางขับที่ใช้เป็นทางออก ยกเว้นในกรณีที่สนามบินมีปริมาณการจราจรที่เบาบาง และไฟขอบทางขับและเครื่องหมายเส้นกึ่งกลางทางขับที่มีอยู่สามารถนำทางอากาศยานได้อย่างเพียงพอ สนามบินอาจไม่มีความจำเป็นต้องจัดให้มีไฟดังกล่าวก็ได้

ข้อ ๕๙๒ ในกรณีที่มีความจำเป็นต้องแสดงตำแหน่งของขอบทางขับ เช่น บนทางขับออกด่วนหรือทางขับแคบ สนามบินอาจจัดให้มีไฟขอบทางขับหรือวัตถุที่ใช้แสดงขอบทางขับก็ได้

ข้อ ๕๙๓ สนามบินต้องจัดให้มีไฟกึ่งกลางทางขับบนทางขับที่ใช้เป็นทางออก ทางขับ และลานจอดอากาศยาน เพื่อใช้งานในทุกสภาพทัศนวิสัย เมื่อไฟดังกล่าวกำหนดให้เป็นส่วนหนึ่งของระบบนำทางและควบคุมการเคลื่อนที่ของอากาศยานและยานพาหนะบนภาคพื้นชั้นสูง เพื่อให้เกิดการนำทางที่ต่อเนื่องจากเส้นกึ่งกลางทางวิ่งไปยังหลุมจอดอากาศยาน

ข้อ ๕๙๔ สนามบินต้องจัดให้มีไฟกึ่งกลางทางขับบนทางวิ่งซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางมาตรฐานในการขับเคลื่อน และมีการใช้งานในขณะที่มีค่าระยะที่นักบินมองเห็นทางวิ่ง ต่ำกว่าสามร้อยห้าสิบเมตร ยกเว้นในกรณีที่สนามบินมีปริมาณการจราจรที่เบาบาง และไฟขอบทางขับและเครื่องหมายเส้นกึ่งกลางทางขับที่มีอยู่สามารถนำทางอากาศยานได้อย่างเพียงพอ สนามบินอาจไม่มีความจำเป็นต้องจัดให้มีไฟดังกล่าวก็ได้

ข้อ ๕๙๕ สนามบินจะต้องจัดให้มีไฟกึ่งกลางทางขับบนทางวิ่งที่เป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางมาตรฐานในการขับเคลื่อน เพื่อใช้งานในทุกสภาพทัศนวิสัย เมื่อไฟดังกล่าวกำหนดให้เป็นส่วนหนึ่งของระบบนำทางและควบคุมการเคลื่อนที่ของอากาศยานและยานพาหนะบนภาคพื้นชั้นสูง

ข้อ ๕๙๖ ไฟกึ่งกลางทางขับที่ติดตั้งอยู่บนทางขับซึ่งนอกเหนือไปจากทางขับออกและทางวิ่งซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางมาตรฐานในการขับเคลื่อน ต้องเป็นไฟส่องสว่างคงที่สีเขียว และมีขนาดของลำแสงในลักษณะที่ทำให้แสงของไฟนั้นสามารถมองเห็นได้เฉพาะจากเครื่องบินที่อยู่บนหรือบริเวณใกล้เคียงทางขับเท่านั้น ยกเว้นในกรณีจำเป็นตามที่กำหนดไว้ในข้อ ๕๙๘

ข้อ ๕๙๗ ไฟกึ่งกลางทางขับบนทางขับที่ใช้เป็นทางออกต้องเป็นไฟส่องสว่างคงที่ โดยเป็นไฟสีสลับกันระหว่างสีเขียวกับสีเหลืองจากจุดเริ่มต้นที่อยู่ใกล้กับเส้นกึ่งกลางทางวิ่งไปจนถึงขอบของพื้นที่วิกฤตหรืออ่อนไหวของระบบการบินลงด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน หรือขอบล่างของพื้นผิวลาดเอียงชั้นใน

แล้วแต่ตัวอย่างใดอยู่ไกลจากทางวิ่งที่สุด และหลังจากนั้น โคมไฟทุกดวงต้องเป็นไฟสีเขียว ตามรูปที่ ๓๗ ทั้งนี้ โคมไฟดวงแรกของไฟกึ่งกลางทางชั้นบนทางขับออกต้องเป็นสีเขียว และไฟที่อยู่ใกล้ที่สุดกับขอบของพื้นที่วิกฤตหรืออ่อนไหวของระบบการบินลงด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน ต้องเป็นสีเหลืองเสมอ

สนามบินจำเป็นต้องจำกัดการกระจายแสงสีเขียวตามวรรคหนึ่งบนทางวิ่งหรือบริเวณใกล้กับทางวิ่ง เพื่อหลีกเลี่ยงความสับสนที่อาจเกิดขึ้นได้ อันเนื่องมาจากการเข้าใจว่าเป็นไฟหัวทางวิ่งซึ่งมีสีเขียวเหมือนกัน ขนาดของพื้นที่วิกฤตหรืออ่อนไหวของระบบการบินลงด้วยเครื่องวัดประกอบการบินตามวรรคหนึ่ง ให้ขึ้นอยู่กับลักษณะของระบบการบินลงด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน และปัจจัยอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

รายละเอียดเกี่ยวกับลักษณะของแผ่นกรองแสงสีเหลืองให้เป็นไปตามที่กำหนดไว้ในภาคผนวก แนบท้าย ๑ ข้อ ๒.๒

ข้อ ๕๙๘ เมื่อมีความจำเป็นที่จะต้องแสดงให้เห็นว่าใกล้เข้าสู่ทางวิ่งแล้ว ไฟกึ่งกลางทางขับ ต้องเป็นไฟสองสว่างคงที่ โดยเป็นไฟสีสลับกันระหว่างสีเขียวกับสีเหลืองจากจุดเริ่มต้นที่ขอบของพื้นที่วิกฤตหรืออ่อนไหวของระบบการบินลงด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน หรือขอบล่างของพื้นผิวลาดเอียงชั้นใน แล้วแต่ตัวอย่างใดอยู่ไกลจากทางวิ่งที่สุดจนถึงจุดที่อยู่ใกล้กับเส้นกึ่งกลางทางวิ่ง และต่อเนื่องเป็นไฟสีสลับกันระหว่างสีเขียวกับสีเหลืองจนกระทั่ง

(๑) จุดสิ้นสุดใกล้เส้นกึ่งกลางทางวิ่ง หรือ

(๒) ในกรณีที่ไฟกึ่งกลางทางขับติดตั้งข้ามทางวิ่ง ถึงด้านตรงข้ามของจุดเริ่มต้นที่อยู่ใกล้ขอบของพื้นที่วิกฤตหรืออ่อนไหวของระบบการบินลงด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน หรือขอบล่างของพื้นผิวลาดเอียงชั้นใน แล้วแต่ตัวอย่างใดอยู่ไกลจากทางวิ่งที่สุด ไฟต้องกลับไปเป็นสีเขียวทั้งหมดในตำแหน่งที่ทางของอากาศยานที่มีความยาวที่สุดอยู่นอกขอบของพื้นที่วิกฤตหรืออ่อนไหวของระบบการบินลงด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน หรือพื้นผิวลาดเอียงชั้นใน

สนามบินจำเป็นต้องจำกัดการกระจายแสงสีเขียวตามวรรคหนึ่งบนทางวิ่งหรือบริเวณใกล้กับทางวิ่ง เพื่อหลีกเลี่ยงความสับสนที่อาจเกิดขึ้นได้ อันเนื่องมาจากการเข้าใจว่าเป็นไฟหัวทางวิ่งซึ่งมีสีเขียวเหมือนกัน

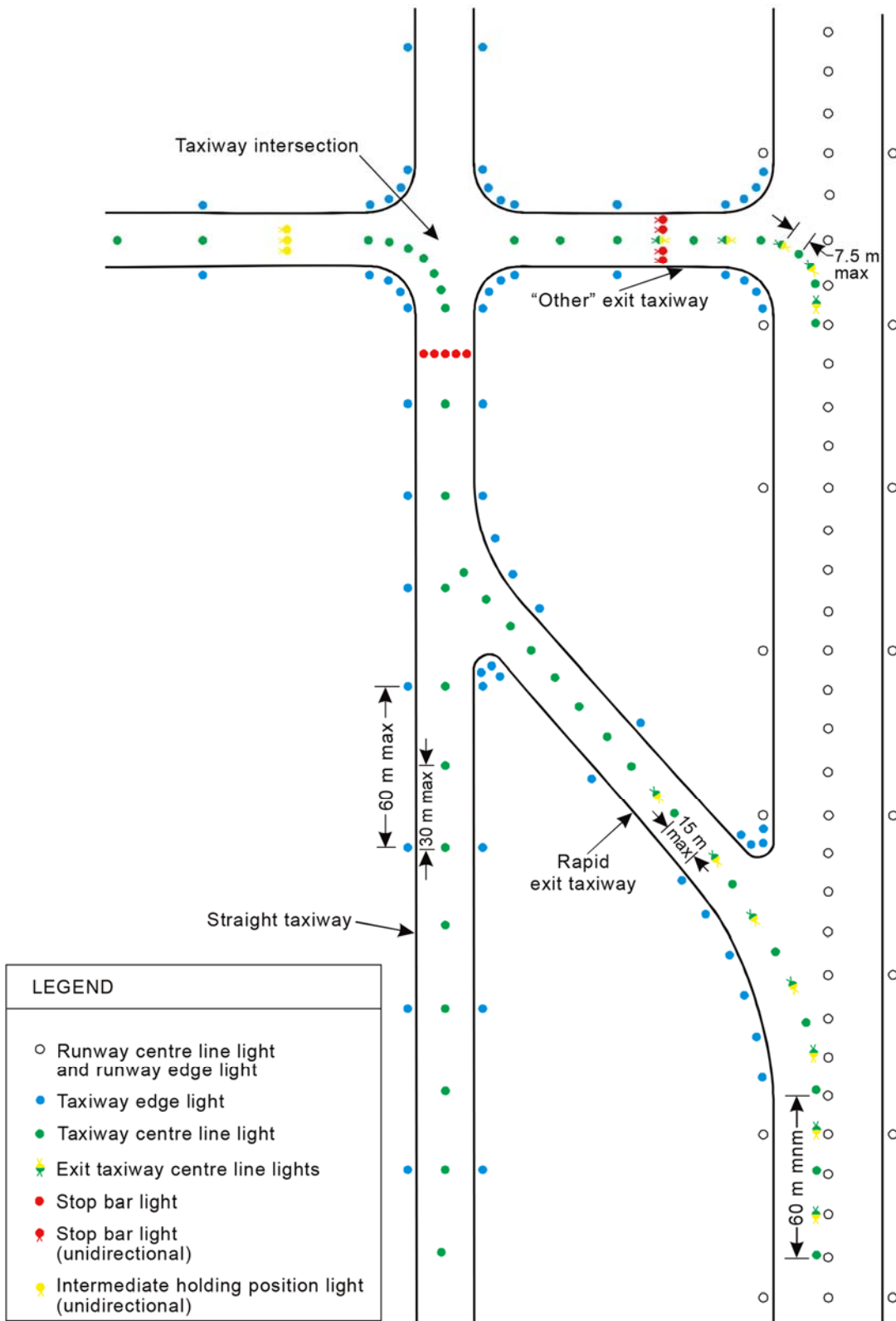
ข้อ ๕๙๙ ไฟกึ่งกลางทางขับต้องเป็นไปตามข้อกำหนด ดังต่อไปนี้

(๑) ภาคผนวกแนบท้าย ๒ รูปที่ ๒-๑๒ รูปที่ ๒-๑๓ หรือรูปที่ ๒-๑๔ สำหรับทางขับ ซึ่งมีการใช้งานในสภาพที่ค่าระยะที่นักบินมองเห็นทางวิ่งต่ำกว่าสามร้อยห้าสิบเมตร และ

(๒) ภาคผนวกแนบท้าย ๒ รูปที่ ๒-๑๕ หรือรูปที่ ๒-๑๖ สำหรับทางขับอื่น ๆ ที่มีใช้ (๑)

ข้อ ๖๐๐ ในกรณีที่มีการพิจารณาด้านการปฏิบัติการแล้วเห็นว่าสนามบินจำเป็นต้องใช้ไฟที่มีความเข้มแสงสูง ไฟกึ่งกลางทางขับบนทางขับออกด้านที่มีการใช้งานในขณะที่มีค่าระยะที่นักบินมองเห็นทางวิ่งต่ำกว่าสามร้อยห้าสิบเมตร ต้องมีคุณสมบัติเป็นไปตามที่กำหนดไว้ในภาคผนวกแนบท้าย ๒ รูปที่ ๒-๑๒ โดยการตั้งค่าระดับความเข้มแสงสำหรับไฟดังกล่าวต้องเป็นค่าระดับเดียวกันกับการตั้งค่าของไฟกึ่งกลางทางวิ่ง

รูปที่ ๓๗ ไฟทางขับ



ข้อ ๖๐๑ ในกรณีไฟกึ่งกลางทางซึ่งถูกกำหนดให้เป็นส่วนหนึ่งของระบบนำทางและควบคุม การเคลื่อนที่ของอากาศยานและยานพาหนะบนภาคพื้นชั้นสูง และหากมีการพิจารณาด้านการปฏิบัติการ แล้วเห็นว่าสนามบินจำเป็นต้องใช้ไฟที่มีความเข้มแสงสูง เพื่อรักษาความเร็วในการเคลื่อนที่บนภาคพื้นดิน ในขณะที่มีสภาพทัศนวิสัยต่ำหรือในช่วงเวลากลางวันที่มีแสงสว่างจ้า ไฟกึ่งกลางทางซึ่งต้องมีคุณสมบัติ เป็นไปตามที่กำหนดไว้ในภาคผนวกแนบท้าย ๒ รูปที่ ๒-๑๗ รูปที่ ๒-๑๘ หรือรูปที่ ๒-๑๙

ไฟกึ่งกลางทางซึ่งมีความเข้มแสงสูงตามวรรคหนึ่ง ต้องใช้เฉพาะในกรณีที่มีความจำเป็นเท่านั้น และการใช้งานให้เป็นไปตามกรณีศึกษาเฉพาะ (specific study)

ข้อ ๖๐๒ ไฟกึ่งกลางทางซึ่งติดตั้งอยู่บนเครื่องหมายเส้นกึ่งกลางทางซึ่ง เว้นแต่ว่าใน กรณีที่ไม่สามารถติดตั้งไฟบนเครื่องหมายเส้นกึ่งกลางทางซึ่งได้ สนามบินอาจติดตั้งไฟกึ่งกลางทางซึ่ง รัยะห่างด้านข้างจากเส้นกึ่งกลางทางซึ่งไม่เกินสามสิบเซนติเมตร

ไฟกึ่งกลางทางซึ่งบนทางขับ

ข้อ ๖๐๓ ไฟกึ่งกลางทางซึ่งติดตั้งอยู่บนส่วนที่เป็นเส้นตรงของทางขับต้องมีการเว้นระยะห่าง ตามแนวยาวระหว่างโคมไฟไม่เกินสามสิบเมตร ยกเว้นในกรณี ดังต่อไปนี้

(๑) ในกรณีที่ระยะห่างนั้นเพียงพอต่อการนำทางในสภาพอากาศโดยทั่วไปของสนามบินนั้น อาจมีการเว้นระยะห่างที่มากขึ้น แต่ไม่เกินหกสิบเมตร

(๒) เมื่อส่วนที่เป็นเส้นตรงนั้นมีระยะทางสั้น ๆ อาจมีการเว้นระยะห่างน้อยกว่าสามสิบเมตร และ

(๓) บนทางขับที่มีการใช้งานในขณะที่มีค่าระยะที่นักบินมองเห็นทางวิ่งต่ำกว่าสามร้อยห้าสิบเมตร ระยะห่างตามแนวยาวต้องไม่เกินสิบห้าเมตร

ข้อ ๖๐๔ ไฟกึ่งกลางทางซึ่งติดตั้งอยู่บนส่วนโค้งของทางขับต้องมีความต่อเนื่องจากส่วน ของทางขับที่เป็นเส้นตรง และมีระยะห่างคงที่จากขอบด้านนอกของส่วนโค้ง ทั้งนี้ โคมไฟแต่ละโคม ต้องมีการเว้นระยะห่างกันในลักษณะที่จะสามารถแสดงให้เห็นทางโค้งได้อย่างชัดเจน

ข้อ ๖๐๕ บนทางขับที่มีการใช้งานในขณะที่มีค่าระยะที่นักบินมองเห็นทางวิ่งต่ำกว่าสามร้อย ห้าสิบเมตร โคมไฟที่ติดตั้งอยู่บนส่วนโค้งต้องมีการเว้นระยะห่างกันไม่เกินสิบห้าเมตร และบนทางโค้ง ที่มีรัศมีส่วนโค้งน้อยกว่าสี่ร้อยเมตร โคมไฟต้องมีการเว้นระยะห่างไม่เกินเจ็ดจุดห้าเมตร โดยระยะห่างนี้ ต้องต่อขยายยาวออกไปเป็นระยะทางหกสิบเมตรก่อนและหลังส่วนโค้ง

การเว้นระยะห่างของโคมไฟบนส่วนโค้งตามวรรคหนึ่งที่เหมาะสมสำหรับทางขับซึ่งมีการใช้งาน ในสภาพที่ค่าระยะที่นักบินมองเห็นทางวิ่งเท่ากับสามร้อยห้าสิบเมตร หรือมากกว่าให้เป็นไปตามที่ กำหนดในตารางที่ ๒๒

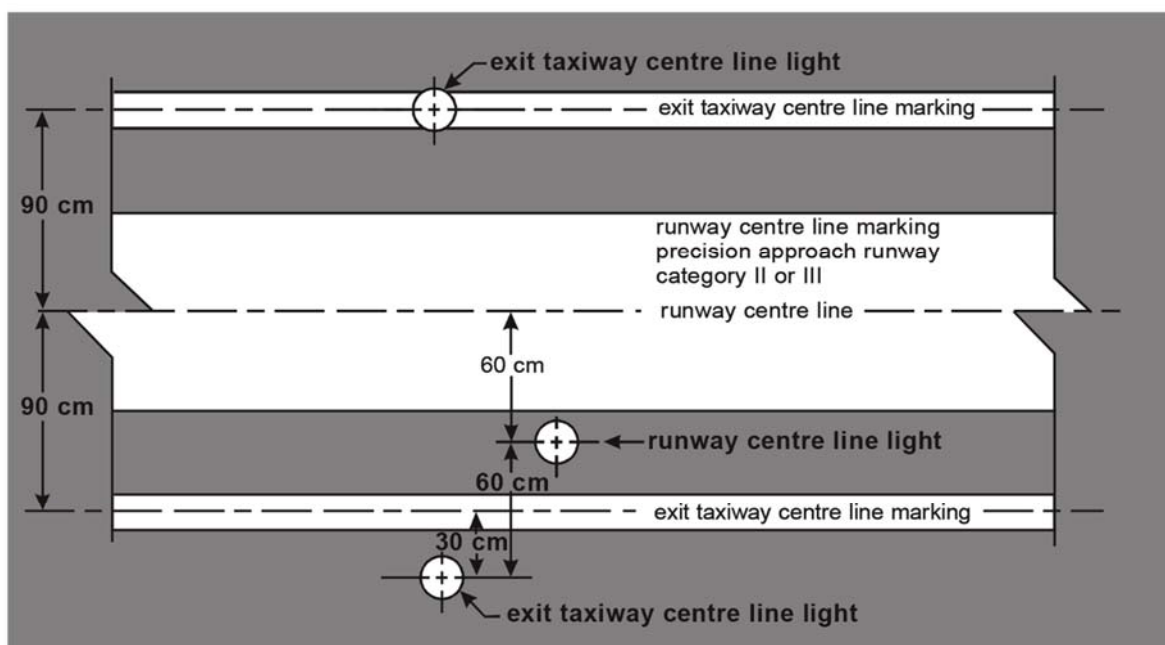
ตารางที่ ๒๒ การเว้นระยะห่างของโคมไฟบนส่วนโค้งของทางขับ

รัศมีส่วนโค้ง	ระยะห่างของโคมไฟ
ไม่เกิน ๔๐๐ เมตร	๗.๕ เมตร
๔๐๑ เมตร ถึง ๘๙๙ เมตร	๑๕ เมตร
๙๐๐ เมตร หรือมากกว่า	๓๐ เมตร

ไฟกึ่งกลางทางขับบนทางขับออกด่วน

ข้อ ๖๐๖ ไฟกึ่งกลางทางขับบนทางขับออกด่วนต้องเริ่มต้นที่ระยะอย่างน้อยหกสิบเมตร ก่อนจุดเริ่มต้นส่วนโค้งของเส้นกึ่งกลางทางขับ และต่อเนื่องเลยจุดสิ้นสุดส่วนโค้งไปจนถึงจุดบนเส้นกึ่งกลางทางขับซึ่งคาดว่าเครื่องบินจะมีความเร็วปกติในการขับเคลื่อน ทั้งนี้ โคมไฟของไฟกึ่งกลางทางขับส่วนที่ขนานกับเส้นกึ่งกลางทางวิ่งต้องมีระยะห่างอย่างน้อยหกสิบเซนติเมตรจากแถวของไฟกึ่งกลางทางวิ่งตามรูปที่ ๓๘

รูปที่ ๓๘ การขยับไฟกึ่งกลางทางวิ่งและไฟกึ่งกลางทางขับไปติดตั้งทางด้านข้าง



Tolerances for offset runway centre line lights and taxiway centre line lights to maintain 60 cm separation.

ข้อ ๖๐๗ โคมไฟแต่ละโคมต้องมีการเว้นระยะห่างกันตามแนวยาวไม่เกินสิบห้าเมตร ยกเว้นในกรณีที่สนามบินไม่ได้จัดให้มีไฟกึ่งกลางทางวิ่ง อาจมีการเว้นระยะห่างที่เพิ่มมากขึ้นได้ แต่ทั้งนี้ ต้องไม่เกินสามสิบเมตร

ไฟกึ่งกลางทางขับบนทางขับออกอื่น ๆ

ข้อ ๖๐๘ ไฟกึ่งกลางทางขับบนทางขับออกอื่น ๆ ที่นอกเหนือไปจากทางขับออกด่วน ต้องเริ่มต้นติดตั้งที่จุดซึ่งเครื่องหมายเส้นกึ่งกลางทางขับเริ่มต้นโค้งออกจากเส้นกึ่งกลางทางวิ่ง และต่อเนื่องไปตามส่วนโค้งของเครื่องหมายเส้นกึ่งกลางทางขับไปจนถึงจุดที่เครื่องหมายพ้นออกจากทางวิ่ง เป็นอย่างน้อย ทั้งนี้ โคมไฟดวงแรกต้องมีระยะห่างอย่างน้อยหกสิบเซนติเมตร จากแถวของไฟกึ่งกลางทางวิ่ง ตามรูปที่ ๓๘

ข้อ ๖๐๙ การเว้นระยะห่างระหว่างโคมไฟตามแนวยาวต้องไม่เกินเจ็ดจุดห้าเมตร

ไฟกึ่งกลางทางขับบนทางวิ่ง

ข้อ ๖๑๐ ไฟกึ่งกลางทางขับบนทางวิ่งซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางมาตรฐานในการขับเคลื่อน และมีการใช้งานในขณะที่มีคาร์ระยะที่นักบินมองเห็นทางวิ่งต่ำกว่าสามร้อยห้าสิบเมตร ต้องมีการเว้นระยะห่างระหว่างโคมไฟตามแนวยาวไม่เกินสิบห้าเมตร

ด. ไฟขอบทางขับ (Taxiway Edge Lights)

ข้อ ๖๑๑ สนามบินต้องจัดให้มีไฟขอบทางขับที่บริเวณขอบของลานกลับลำ ลานหยุดคอย ลานจอดอากาศยาน และบริเวณอื่น ๆ ที่มีการใช้งานในเวลากลางวัน และบนทางขับที่ไม่มีไฟกึ่งกลางทางขับและมีการใช้งานในเวลากลางวัน ยกเว้นเมื่อมีการพิจารณาถึงสภาพแวดล้อมของการปฏิบัติการ แล้วพบว่า สนามบินไม่จำเป็นต้องจัดให้มีไฟขอบทางขับ เนื่องจากมีการนำทางที่เพียงพอโดยแสงไฟที่พื้นหรือวิธีอื่น ๆ

ข้อ ๖๑๒ สนามบินต้องจัดให้มีไฟขอบทางขับบนทางวิ่งซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางมาตรฐานในการขับเคลื่อนและมีการใช้งานในเวลากลางวัน ในกรณีที่ทางวิ่งนั้นไม่มีไฟกึ่งกลางทางขับ

ข้อกำหนดเกี่ยวกับการเชื่อมต่อแบบไม่ให้มีการเปิดใช้งานพร้อมกัน (interlocking) ระหว่างระบบไฟทางวิ่งและระบบไฟทางขับให้เป็นไปตามที่กำหนดไว้ในข้อ ๙๕๐

ข้อ ๖๑๓ ไฟขอบทางขับซึ่งติดตั้งอยู่บนส่วนที่เป็นเส้นตรงของทางขับ และบนทางวิ่ง ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางมาตรฐานในการขับเคลื่อน ต้องมีการเว้นระยะห่างที่เท่ากันระหว่างโคมไฟตามแนวยาวโดยไม่เกินหกสิบเมตร และสำหรับโคมไฟซึ่งติดตั้งอยู่บนส่วนโค้งต้องมีการเว้นระยะห่างน้อยกว่าหกสิบเมตร เพื่อที่จะแสดงให้เห็นทางโค้งได้อย่างชัดเจน

ข้อ ๖๑๔ ไฟขอบทางขับต้องมีการเว้นระยะห่างระหว่างไฟแต่ละดวงตามแนวยาวเป็นระยะเท่า ๆ กัน โดยไม่เกินหกสิบเมตร

ในกรณีที่ไฟขอบทางขับตามวรรคหนึ่ง อยู่บนลานกลับลำต้องมีการเว้นระยะห่างระหว่างโคมไฟแต่ละโคมตามแนวยาวเป็นระยะเท่า ๆ กัน โดยไม่เกินสามสิบเมตร

ข้อ ๖๑๕ สนามบินต้องติดตั้งไฟขอบทางขับบริเวณใกล้กับขอบทางขับ ขอบลานกลับลำ ขอบลานหยุดคอย ขอบลานจอดอากาศยาน หรือขอบทางวิ่ง มากที่สุดเท่าที่จะสามารถทำได้ หรือติดตั้งห่างออกไปทางด้านนอกของขอบทางไม่เกินสามเมตร

ข้อ ๖๑๖ ไฟขอบทางขับต้องเป็นไฟส่องสว่างคงที่สีน้ำเงิน โดยทิศทางของแสงต้องทำมุมอย่างน้อยเจ็ดสิบห้าองศาเหนือแนวระดับ และส่องสว่างในทุกทิศทางของมุมแอมซิมัทที่มีความจำเป็นต่อการนำทางนักบินซึ่งกำลังขับเคลื่อนอากาศยานไปในทิศทางต่าง ๆ ทั้งนี้ ที่บริเวณจุดตัด ทางออก หรือทางโค้ง ไฟต้องถูกพรางแสงเท่าที่จะสามารถทำได้ เพื่อให้ให้นักบินมองไม่เห็นไฟดังกล่าวจากทิศทางของมุมแอมซิมัทที่อาจก่อให้เกิดความสับสนกับระบบไฟอื่น ๆ ได้

ข้อ ๖๑๗ ความเข้มแสงของไฟขอบทางขับต้องมีค่าอย่างน้อยสองแคนเดลา ทำมุมตั้งแต่ศูนย์ถึงหกองศาในแนวตั้ง และมีค่าศูนย์จุดสองแคนเดลา ทำมุมระหว่างหกองศาและเจ็ดสิบห้าองศาในแนวตั้ง

ง. ไฟลานกลับลำ (Runway Turn Pad Lights)

ข้อ ๖๑๘ สนามบินต้องจัดให้มีไฟลานกลับลำเพื่อเป็นการนำทางเครื่องบินอย่างต่อเนื่องบนลานกลับลำซึ่งมีการใช้งานในขณะที่มีค่าระยะที่นักบินมองเห็นทางวิ่ง ต่ำกว่าสามร้อยห้าสิบเมตร เพื่อให้เครื่องบินสามารถกลับลำบนทางวิ่งได้หนึ่งร้อยแปดสิบองศาและตั้งลำบนเส้นทางวิ่งได้

ข้อ ๖๑๙ สนามบินต้องจัดให้มีไฟลานกลับลำบนลานกลับลำที่มีการใช้งานในเวลากลางคืน

ข้อ ๖๒๐ ไฟลานกลับลำต้องติดตั้งบนเครื่องหมายลานกลับลำ ยกเว้น ในกรณีที่ไม่สามารถติดตั้งไฟบนเครื่องหมายได้ ไฟดังกล่าวสามารถขยับไปติดตั้งทางด้านข้างได้ในระยะไม่เกินสามสิบเซนติเมตร

ข้อ ๖๒๑ การติดตั้งไฟลานกลับลำบนส่วนเส้นตรงของเครื่องหมายลานกลับลำต้องมีการเว้นระยะห่างระหว่างโคมไฟไม่เกินสิบห้าเมตร

ข้อ ๖๒๒ การติดตั้งไฟลานกลับลำบนส่วนโค้งของเครื่องหมายลานกลับลำต้องมีการเว้นระยะห่างระหว่างโคมไฟไม่เกินเจ็ดจุดห้าเมตร

ข้อ ๖๒๓ ไฟลานกลับลำต้องเป็นไฟส่องสว่างคงที่ไปในทิศทางเดียว โดยเป็นไฟสีเขียวซึ่งมีขนาดของลำแสงเป็นไปในลักษณะที่ทำให้สามารถมองเห็นแสงดังกล่าวได้เฉพาะจากเครื่องบินที่อยู่บนลานกลับลำ หรือเครื่องบินที่กำลังเข้าสู่ลานกลับลำ

ข้อ ๖๒๔ ไฟลานกลับลำต้องมีลักษณะเป็นไปตามข้อกำหนดในภาคผนวกแนบท้าย ๒ รูปที่ ๒-๑๓ รูปที่ ๒-๑๔ หรือรูปที่ ๒-๑๕

จ. แถบไฟหยุดคอยเข้าทางวิ่ง (Stop Bars)

ข้อ ๖๒๕ สนามบินต้องจัดให้มีแถบไฟหยุดคอยเข้าทางวิ่งที่บริเวณตำแหน่งหยุดคอยเข้าทางวิ่งทุกตำแหน่ง เมื่อทางวิ่งมีการใช้งานในสภาพที่มีค่าระยะที่นักบินมองเห็นทางวิ่งต่ำกว่าห้าร้อยห้าสิบเมตร ยกเว้นในกรณี ดังต่อไปนี้

(๑) มีเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศและกระบวนการที่เหมาะสม เพื่อช่วยป้องกันการรुक้าเข้าไปในทางวิ่งโดยไม่ตั้งใจ หรือ

(๒) ค่าระยะที่นักบินมองเห็นทางวิ่งต่ำกว่าห้าร้อยห้าสิบเมตร แต่สนามบินมีกระบวนการในการจำกัดจำนวนของ

(ก) อากาศยานบนพื้นที่ขับเคลื่อน ครั้งละหนึ่งลำ และ

(ข) ยานพาหนะบนพื้นที่ขับเคลื่อนให้มีน้อยที่สุดเท่าที่จำเป็น

ข้อ ๖๒๖ ในกรณีที่มีแถบไฟหยุดคอยเข้าทางวิ่งมากกว่าหนึ่งแถบ ติดตั้งอยู่ที่บริเวณจุดตัดกันของทางขับกับทางวิ่งแห่งเดียวกัน ต้องมีแถบไฟเพียงแถบเดียวที่ติดสว่าง ในเวลาใดก็ตามที่ใช้งาน

ข้อ ๖๒๗ สนามบินต้องจัดให้มีแถบไฟหยุดคอยเข้าทางวิ่งที่ตำแหน่งหยุดคอยบนทางขับ ในกรณีที่ต้องการเสริมการทำเครื่องหมายด้วยการติดตั้งไฟ และใช้ในการให้สัญญาณไฟเพื่อควบคุมการจราจร

ข้อ ๖๒๘ สนามบินต้องติดตั้งแถบไฟหยุดคอยเข้าทางวิ่งในแนวตัดขวางทางขับบนจุดที่ต้องการให้อากาศยานหรือยานพาหนะหยุดการจราจร ในกรณีที่มีการติดตั้งไฟเพิ่มเติมตามที่กำหนดในข้อ ๖๓๐ ไฟที่ติดตั้งเพิ่มเติมนั้นต้องอยู่ในตำแหน่งห่างจากขอบทางขับไม่น้อยกว่าสามเมตร

ข้อ ๖๒๙ แถบไฟหยุดคอยเข้าทางวิ่งต้องประกอบด้วยโคมไฟซึ่งจัดวางในแนวตัดขวางทางขับ และมีการเว้นระยะห่างระหว่างโคมไฟเท่ากันไม่เกินสามเมตร โดยเป็นไฟสีแดงและส่องไปในทิศทางของการเคลื่อนที่เข้าหาจุดตัด หรือตำแหน่งหยุดคอยเข้าทางวิ่ง

หากจำเป็นต้องเพิ่มความชัดเจนของแถบไฟหยุดคอยเข้าทางวิ่งที่ติดตั้งอยู่ก่อนแล้ว การติดตั้งไฟเพิ่มเติมต้องเป็นไปในลักษณะเดียวกันกับวรรคหนึ่ง

ข้อ ๖๓๐ สนามบินต้องเพิ่มการติดตั้งไฟซึ่งยกระดับขึ้นเหนือพื้นจำนวนหนึ่งคู่ที่บริเวณปลายแต่ละด้านของแถบไฟหยุดคอยเข้าทางวิ่งซึ่งมีลักษณะเป็นไฟแบบฝังพื้น ในกรณีที่แถบไฟดังกล่าวอาจไม่สามารถมองเห็นได้จากมุมมองของนักบินในขณะฝนตก หรือเมื่อนักบินจำเป็นต้องหยุดอากาศยานในตำแหน่งที่ใกล้กับแถบไฟดังกล่าวซึ่งทำให้แสงของแถบไฟนั้นถูกบดบังโดยโครงสร้างของอากาศยาน

ข้อ ๖๓๑ แถบไฟหยุดคอยเข้าทางวิ่งที่ติดตั้ง ณ ตำแหน่งหยุดคอยเข้าทางวิ่ง ต้องเป็นไฟส่องสว่างไปในทิศทางเดียว โดยเป็นไฟสีแดงและส่องไปในทิศทางของการเคลื่อนที่เข้าสู่ทางวิ่ง

ข้อ ๖๓๒ ในกรณีที่มีการติดตั้งไฟเพิ่มเติมตามที่กำหนดไว้ในข้อ ๖๓๐ ไฟเหล่านี้ต้องมีคุณสมบัติเหมือนกับแถบไฟหยุดคอยเข้าทางวิ่ง แต่จะต้องทำให้อากาศยานที่กำลังเข้าสู่ตำแหน่งแถบไฟหยุดคอยเข้าทางวิ่งสามารถมองเห็นได้

ข้อ ๖๓๓ ความเข้มของแสงสีแดงและการกระจายลำแสงของแถบไฟหยุดคอยเข้าทางวิ่งจะต้องเป็นไปตามข้อกำหนดในภาคผนวกแนบท้าย ๒ รูปที่ ๒-๑๒ ถึงรูปที่ ๒-๑๖

ข้อ ๖๓๔ ในกรณีที่กำหนดให้แถบไฟหยุดคอยเข้าทางวิ่งเป็นส่วนหนึ่งของระบบนำทางและควบคุมการเคลื่อนที่ของอากาศยานและยานพาหนะบนภาคพื้นชั้นสูง และหากมีการพิจารณาด้านการปฏิบัติการ

แล้วเห็นว่า แลပ်ไฟดังกล่าวจำเป็นต้องมีความเข้มแสงที่สูงกว่าปกติ เพื่อรักษาความเร็วของการเคลื่อนที่บนภาคพื้นในสภาพทัศนวิสัยต่ำ หรือในช่วงเวลากลางวันที่มีแสงสว่างจ้า ความเข้มของแสงสีแดงและการกระจายลำแสงของแลပ်ไฟหยุดคอยเข้าทางวิ่งต้องเป็นไปตามข้อกำหนดในภาคผนวกแนบท้าย ๒ รูปที่ ๒-๑๗ รูปที่ ๒-๑๘ หรือรูปที่ ๒-๑๙

แลပ်ไฟหยุดคอยเข้าทางวิ่งที่มีความเข้มแสงสูงตามวรรคหนึ่ง ให้ใช้เฉพาะในกรณีที่มีความจำเป็นเท่านั้น และการใช้งานให้เป็นไปตามกรณีศึกษาเฉพาะ (specific study)

ข้อ ๖๓๕ ในกรณีที่จำเป็นต้องใช้โคมไฟที่มีการกระจายลำแสงแบบกว้าง ความเข้มของแสงสีแดงและการกระจายลำแสงของแลပ်ไฟหยุดคอยเข้าทางวิ่ง จะต้องเป็นไปตามข้อกำหนดในภาคผนวกแนบท้าย ๒ รูปที่ ๒-๑๗ หรือรูปที่ ๒-๑๙

ข้อ ๖๓๖ สนามบินต้องออกแบบวงจรไฟเพื่อให้

(๑) แลပ်ไฟหยุดคอยเข้าทางวิ่งที่ตัดข้ามทางขับที่เข้าสู่ทางวิ่ง ต้องสามารถเลือกเปิด - ปิดได้

(๒) แลပ်ไฟหยุดคอยเข้าทางวิ่งที่ตัดข้ามทางขับซึ่งใช้เป็นทางออกจากทางวิ่งเพียงอย่างเดียว ต้องสามารถเลือกเปิด - ปิด หรือจัดเป็นกลุ่มได้

(๓) เมื่อแลပ်ไฟหยุดคอยเข้าทางวิ่งสว่างขึ้น ไฟกึ่งกลางทางขับที่อยู่หลังจากแลပ်ไฟหยุดคอยเข้าทางวิ่งดังกล่าว ต้องดับเป็นระยะทางอย่างน้อยเก้าสิบเมตร และ

(๔) แลပ်ไฟหยุดคอยเข้าทางวิ่งต้องมีการเชื่อมต่อแบบไม่ให้มีการเปิดใช้งานพร้อมกัน (interlock) กับไฟกึ่งกลางทางขับ เมื่อไฟกึ่งกลางทางขับที่อยู่เลยจากแลပ်ไฟหยุดคอยเข้าทางวิ่งติดสว่างแล้ว แลပ်ไฟหยุดคอยเข้าทางวิ่งต้องดับ และในทางกลับกัน หากแลပ်ไฟหยุดคอยเข้าทางวิ่งติดสว่าง ไฟกึ่งกลางทางขับต้องดับ

(๕) แลပ်ไฟหยุดคอยเข้าทางวิ่งต้องออกแบบให้มีลักษณะที่สามารถควบคุมด้วยมือ หรือควบคุมโดยอัตโนมัติจากหน่วยงานให้บริการจัดการจราจรทางอากาศ

สนามบินต้องให้ความสำคัญในการออกแบบระบบไฟฟ้าตามวรรคหนึ่งเพื่อให้แน่ใจว่าดวงไฟทั้งหมดของแลပ်ไฟหยุดคอยเข้าทางวิ่งจะไม่เสียหายในเวลาเดียวกัน

๘. ไฟแสดงตำแหน่งหยุดคอยบนทางขับ (Intermediate Holding Position Lights)

ข้อ ๖๓๗ สนามบินต้องจัดให้มีไฟแสดงตำแหน่งหยุดคอยบนทางขับ ณ ตำแหน่งหยุดคอยบนทางขับ ซึ่งมีการใช้งานในสภาพที่ค่าระยะที่นักบินมองเห็นทางวิ่งต่ำกว่าสามร้อยห้าสิบเมตร เว้นแต่สนามบินได้ติดตั้งแลပ်ไฟหยุดคอยเข้าทางวิ่งแล้ว

ข้อ ๖๓๘ สนามบินต้องจัดให้มีไฟแสดงตำแหน่งหยุดคอยบนทางขับ ณ ตำแหน่งหยุดคอยบนทางขับซึ่งไม่จำเป็นต้องมีการให้สัญญาณให้หยุดหรือให้ไปเหมือนกับการให้สัญญาณของแลပ်ไฟหยุดคอยเข้าทางวิ่ง

ข้อ ๖๓๙ ไฟแสดงตำแหน่งหยุดคอยบนทางขับต้องติดตั้งตามแนวของเครื่องหมายตำแหน่งหยุดคอยบนทางขับที่บริเวณระยะสามสิบเซนติเมตรก่อนถึงเครื่องหมาย

ข้อ ๖๔๐ ไฟแสดงตำแหน่งหยุดคอยบนทางขับต้องประกอบด้วยไฟส่องสว่างคงที่ไปในทิศทางเดียว ซึ่งเป็นไฟสีเหลืองจำนวนสามดวง ส่องสว่างไปในทิศทางเคลื่อนเข้าหาตำแหน่งหยุดคอยบนทางขับ โดยมีการกระจายแสงที่เหมือนกับไฟกึ่งกลางทางขับ (ในกรณีที่มีการติดตั้งอยู่ก่อนแล้ว) ทั้งนี้ ไฟแสดงตำแหน่งหยุดคอยบนทางขับต้องจัดวางอย่างสมมาตรในแนวตั้งฉากกับเส้นกึ่งกลางทางขับ และมีการเว้นระยะห่างของโคมไฟแต่ละโคมเป็นระยะทางหนึ่งจุดห้าเมตร

น. ไฟเตือนก่อนเข้าทางวิ่ง (Runway Guard Lights)

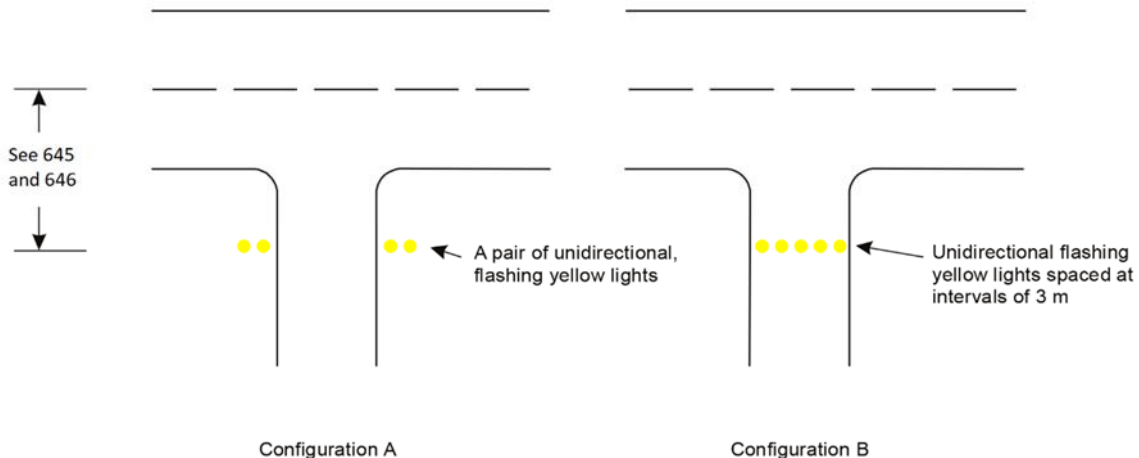
ข้อ ๖๔๑ เพื่อประโยชน์ในการเตือนนักบินและผู้ขับขี่ยานพาหนะที่ปฏิบัติงานบนทางขับว่า กำลังจะเคลื่อนที่เข้าไปในทางวิ่ง สนามบินต้องจัดให้มีไฟเตือนก่อนเข้าทางวิ่ง ตามรูปที่ ๓๙ แบบ A ที่บริเวณจุดตัดของทางขับกับทางวิ่ง ในกรณีที่ทางวิ่งดังกล่าวมีการใช้งานในสภาพซึ่งมีค่าระยะที่นักบินมองเห็นทางวิ่ง

(๑) ต่ำกว่าห้าร้อยห้าสิบเมตร เมื่อไม่มีการติดตั้งแถบไฟหยุดคอยเข้าทางวิ่ง

(๒) อยู่ระหว่างห้าร้อยห้าสิบ ถึงหนึ่งพันสองร้อยเมตร เมื่อมีความหนาแน่นของจราจรมาก

หากมีความจำเป็น สนามบินอาจจัดให้มีไฟเตือนก่อนเข้าทางวิ่ง ตามรูปที่ ๓๙ แบบ B เพิ่มเติมจากการติดตั้งไฟเตือนก่อนเข้าทางวิ่ง ตามรูปที่ ๓๙ แบบ A

รูปที่ ๓๙ ไฟเตือนก่อนเข้าทางวิ่ง



ข้อ ๖๔๒ เพื่อเป็นส่วนหนึ่งของการป้องกันการรुकล้ำเข้าไปในทางวิ่ง สนามบินต้องติดตั้งไฟเตือนก่อนเข้าทางวิ่งตามรูปที่ ๓๙ แบบ A หรือ แบบ B ที่บริเวณจุดตัดของทางขับกับทางวิ่ง ซึ่งเป็นพื้นที่เสี่ยงต่อการรुकล้ำเข้าไปในทางวิ่ง และอาจเปิดไฟดังกล่าวเพื่อใช้งานในทุกสภาพอากาศ ทั้งกลางวันและกลางคืน

ข้อ ๖๔๓ ไฟเตือนก่อนเข้าทางวิ่งตามรูปที่ ๓๙ แบบ B ต้องไม่ถูกติดตั้งร่วมกับแถบไฟหยุดคอยเข้าทางวิ่ง

ข้อ ๖๔๔ ในกรณีที่มีตำแหน่งหยุดคอยเข้าทางวิ่งมากกว่าหนึ่งแห่ง ณ บริเวณจุดตัดบนทางขับหรือทางวิ่ง ไฟเตือนก่อนเข้าทางวิ่งที่อยู่ติดกับตำแหน่งหยุดคอยเข้าทางวิ่งที่มีการใช้งานอยู่เท่านั้นที่จะเปิดใช้งาน

ข้อ ๖๔๕ ไฟเตือนก่อนเข้าทางวิ่งตามรูปที่ ๓๙ แบบ A ต้องติดตั้งอยู่ที่บริเวณด้านข้างทั้งสองด้านของทางขับ โดยต้องอยู่บริเวณ ตำแหน่งก่อนถึงเครื่องหมายตำแหน่งหยุดคอยเข้าทางวิ่ง

ข้อ ๖๔๖ ไฟเตือนก่อนเข้าทางวิ่งตามรูปที่ ๓๙ แบบ B ต้องติดตั้งอยู่ในตำแหน่งตัดขวางทางขับโดยต้องอยู่บริเวณตำแหน่งก่อนถึงเครื่องหมายตำแหน่งหยุดคอยเข้าทางวิ่ง

ข้อ ๖๔๗ ไฟเตือนก่อนเข้าทางวิ่งตามรูปที่ ๓๙ แบบ A ต้องประกอบด้วยไฟสีเหลืองจำนวนสองคู่

ข้อ ๖๔๘ หากมีความจำเป็นที่จะต้องเพิ่มความแตกต่างระหว่างสถานะเปิดและปิดของไฟเตือนก่อนเข้าทางวิ่งตามรูปที่ ๓๙ แบบ A ขณะมีการใช้งานในเวลากลางวันให้ชัดเจนมากยิ่งขึ้น สนาบบินต้องจัดให้มีอุปกรณ์บังแสงอาทิตย์ติดตั้งอยู่เหนือโคมไฟแต่ละดวงโดยไม่ขัดขวางการทำงานของโคมไฟดังกล่าว เพื่อป้องกันแสงอาทิตย์ส่องเข้าหาเลนส์ หรืออาจใช้อุปกรณ์ประเภทอื่น หรือการออกแบบ เช่น เลนส์ที่ออกแบบมาเป็นพิเศษ แทนการใช้อุปกรณ์บังแสงอาทิตย์ได้

ข้อ ๖๔๙ ไฟเตือนก่อนเข้าทางวิ่งตามรูปที่ ๓๙ แบบ B ต้องประกอบด้วยไฟแสงสีเหลืองจัดวางในแนวตัดขวางทางขับ โดยมีการเว้นระยะห่างระหว่างโคมไฟเท่ากับสามเมตร

ข้อ ๖๕๐ ลำแสงของไฟต้องเป็นสีเหลืองและส่องสว่างไปในทิศทางเดียวโดยต้องเป็นทิศทางที่นักบินสามารถมองเห็นได้ ในขณะที่อากาศยานขับเคลื่อนเข้าหาตำแหน่งหยุดคอยเข้าทางวิ่ง

ข้อ ๖๕๑ ความเข้มของแสงสีเหลืองและการกระจายลำแสงของไฟเตือนก่อนเข้าทางวิ่งตามรูปที่ ๓๙ แบบ A ต้องเป็นไปตามที่กำหนดไว้ในภาคผนวกแนบท้าย ๒ รูปที่ ๒-๒๓

ข้อ ๖๕๒ ในกรณีที่มีการใช้งานไฟเตือนก่อนเข้าทางวิ่งในช่วงเวลากลางวัน ความเข้มของแสงสีเหลืองและการกระจายลำแสงของไฟเตือนก่อนเข้าทางวิ่งตามรูปที่ ๓๙ แบบ A ต้องเป็นไปตามที่กำหนดไว้ในภาคผนวกแนบท้าย ๒ รูปที่ ๒-๒๔

ข้อ ๖๕๓ หากไฟเตือนก่อนเข้าทางวิ่งกำหนดให้เป็นส่วนหนึ่งของระบบนำทางและควบคุมการเคลื่อนที่ของอากาศยานและยานพาหนะบนภาคพื้นชั้นสูง และไฟดังกล่าวจำเป็นต้องมีความเข้มแสงที่สูงกว่าปกติ ในกรณีนี้ ความเข้มของแสงสีเหลืองและการกระจายลำแสงของไฟเตือนก่อนเข้าทางวิ่งตามรูปที่ ๓๙ แบบ A ต้องเป็นไปตามที่กำหนดในภาคผนวกแนบท้าย ๒ รูปที่ ๒-๒๔

การใช้ไฟที่มีความเข้มแสงสูงตามวรรคหนึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่อรักษาความเร็วของการเคลื่อนที่บนภาคพื้นในขณะที่สนาบบินมีสภาพทัศนวิสัยต่ำ

ข้อ ๖๕๔ ความเข้มของแสงสีเหลืองและการกระจายลำแสงของไฟเตือนก่อนเข้าทางวิ่งตามรูปที่ ๓๙ แบบ B ต้องเป็นไปตามที่กำหนดไว้ในภาคผนวกแนบท้าย ๒ รูปที่ ๒-๑๒

ข้อ ๖๕๕ ในกรณีที่มีการใช้งานไฟเตือนก่อนเข้าทางวิ่งในช่วงเวลากลางวัน ความเข้มของแสงสีเหลืองและการกระจายลำแสงของไฟเตือนก่อนเข้าทางวิ่งตามรูปที่ ๓๙ แบบ B ต้องเป็นไปตามที่กำหนดไว้ในภาคผนวกแนบท้าย ๒ รูปที่ ๒-๒๐

ข้อ ๖๕๖ หากไฟเตือนก่อนเข้าทางวิ่ง กำหนดให้เป็นส่วนหนึ่งของระบบนำทางและควบคุมการเคลื่อนที่ของอากาศยานและยานพาหนะบนภาคพื้นชั้นสูง และไฟดังกล่าวจำเป็นต้องมีความเข้มแสงที่สูงกว่าปกติ ในกรณีนี้ ความเข้มของแสงสีเหลืองและการกระจายลำแสงของไฟเตือนก่อนเข้าทางวิ่งตามรูปที่ ๓๙ แบบ B ต้องเป็นไปตามที่กำหนดในภาคผนวกแนบท้าย ๒ รูปที่ ๒-๒๐

ข้อ ๖๕๗ โคมไฟในแต่ละหน่วยของไฟเตือนก่อนเข้าทางวิ่งตามรูปที่ ๓๙ แบบ A ต้องติดตั้งสลับกัน

ข้อ ๖๕๘ สำหรับไฟเตือนก่อนเข้าทางวิ่งตามรูปที่ ๓๙ แบบ B โคมไฟที่อยู่ชิดกันต้องติดตั้งสลับกันอย่างพร้อมเพรียง

ข้อ ๖๕๙ อัตราการติดตั้งของไฟต้องอยู่ระหว่างสามสิบถึงหกสิบบรอบต่อนาที โดยช่วงเวลาที่ไฟดับและติดตั้งมีระยะเวลาเท่า ๆ กันและสลับกันในแต่ละดวง

อัตราการติดตั้งตามวรรคหนึ่งที่เหมาะสมขึ้นอยู่กับเวลาในการติดตั้งและระดับของหลอดไฟที่ใช้ โดยไฟเตือนก่อนเข้าทางวิ่งตามรูปที่ ๓๙ แบบ A ซึ่งติดตั้งในวงจรรุ่นขนาดหกจุดหกแอมแปร์ มีความเหมาะสมที่สุดเมื่อมีอัตราการกะพริบที่สี่สิบห้าถึงห้าสิบบครั้งต่อนาทีต่อโคม และสำหรับไฟเตือนก่อนเข้าทางวิ่งตามรูปที่ ๓๙ แบบ B ซึ่งติดตั้งในวงจรรุ่นขนาดหกจุดหกแอมแปร์ มีความเหมาะสมที่สุดเมื่อมีอัตราการกะพริบที่สามสิบถึงสามสิบสองครั้งต่อนาทีต่อโคม

บ. ไฟส่องลานจอดอากาศยาน (Apron Floodlighting)

ข้อ ๖๖๐ สนามบินต้องจัดให้มีไฟส่องลานจอดอากาศยานอยู่บนลานจอดอากาศยานและลานจอดอากาศยานที่แยกออกมา ที่มีการใช้งานในเวลากลางคืน

ข้อ ๖๖๑ ไฟส่องลานจอดอากาศยานต้องอยู่ในตำแหน่งที่ให้ความสว่างเพียงพอต่อพื้นที่การบริการในลานจอดอากาศยาน โดยแสงไฟต้องไม่รบกวนนักบินที่กำลังปฏิบัติการบินอยู่บนอากาศและบนภาคพื้น รวมถึงพนักงานควบคุมการจราจรในเขตสนามบินและลานจอดอากาศยาน ตลอดจนบุคลากรที่ปฏิบัติงานในลานจอดอากาศยาน โดยการจัดวางและทิศทางการส่องสว่างของไฟส่องลานจอดอากาศยานต้องเป็นไปในลักษณะที่ทำให้หลุมจอดอากาศยานได้รับแสงไฟจากทิศทางต่าง ๆ ตั้งแต่สองทิศทางขึ้นไป เพื่อลดการเกิดเงา

ข้อ ๖๖๒ การกระจายแสงของไฟส่องลานจอดอากาศยานต้องเป็นไปในลักษณะที่ทำให้สามารถระบุสีของเครื่องหมายบนลำตัวอากาศยานซึ่งเกี่ยวข้องกับบริการภาคพื้น และสีของเครื่องหมายบนพื้นผิวรวมถึงบนสิ่งกีดขวางได้อย่างถูกต้อง

ข้อ ๖๖๓ ค่าความสว่างเฉลี่ยต้องมีอย่างน้อย ดังต่อไปนี้

(๑) บริเวณหลุมจอดอากาศยาน

(ก) ความสว่างตามแนวนอน ต้องมีค่าอย่างน้อยยี่สิบลักซ์ และมีอัตราส่วนความสม่ำเสมอ (ค่าเฉลี่ยต่อค่าต่ำสุด) ไม่เกินสี่ต่อหนึ่ง และ

(ข) ความสว่างตามแนวตั้ง ต้องมีค่าอย่างน้อยยี่สิบลักซ์ ที่จุดสูงสองเมตรเหนือลานจอดอากาศยานในทิศทางที่เกี่ยวข้อง

(๒) บริเวณอื่น ๆ ของลานจอดอากาศยาน ความสว่างตามแนวนอน ต้องมีค่าอย่างน้อยร้อยละห้าสิบของค่าความสว่างเฉลี่ยที่บริเวณหลุมจอดอากาศยาน และมีอัตราส่วนความสม่ำเสมอ (ค่าเฉลี่ยต่อค่าต่ำสุด) ไม่เกินสี่ต่อหนึ่ง

ป. ระบบไฟสัญญาณนำอากาศยานเข้าหลุมจอดอากาศยานด้วยทัศนวิสัย
(Visual Docking Guidance System)

ข้อ ๖๖๔ สนามบินต้องจัดให้มีระบบไฟสัญญาณนำอากาศยานเข้าหลุมจอดอากาศยานด้วยทัศนวิสัย ในกรณีที่จำเป็นต้องมีการระบุตำแหน่งในการจอดของอากาศยานที่แม่นยำบนหลุมจอดอากาศยานโดยเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ประเภททัศนวิสัย และไม่มีวิธีการอื่น ๆ เช่น การจัดให้มีผู้ให้ทัศนสัญญาณที่สามารถช่วยนำอากาศยานเข้าหลุมจอดอากาศยานได้

ปัจจัยที่ต้องนำมาพิจารณาเพื่อประเมินความต้องการสำหรับระบบไฟสัญญาณนำอากาศยานเข้าหลุมจอดอากาศยานด้วยทัศนวิสัยตามวรรคหนึ่ง คือ จำนวนและประเภทของอากาศยานที่จะใช้หลุมจอดอากาศยาน สภาพอากาศ ความกว้างของพื้นที่ลานจอดอากาศยาน และความเที่ยงตรงสำหรับการขับเคลื่อนเข้าสู่ตำแหน่งในการจอดซึ่งขึ้นอยู่กับการติดตั้งอุปกรณ์บริการภาคพื้นอากาศยาน สะพานเทียบเครื่องบิน และอื่น ๆ โดยให้อ้างถึงระยะห่างของอากาศยานบนลานจอดอากาศยาน

ข้อ ๖๖๕ ระบบไฟสัญญาณนำอากาศยานเข้าหลุมจอดอากาศยานด้วยทัศนวิสัยต้องมีการนำทางอากาศยานด้วยมุมแอมซิมัทและการให้สัญญาณหยุด

ข้อ ๖๖๖ อุปกรณ์การนำทางอากาศยานด้วยมุมแอมซิมัทและอุปกรณ์การให้สัญญาณบอกตำแหน่งหยุดต้องเพียงพอสำหรับการใช้งานทั้งเวลากลางวันและเวลากลางคืน ในทุก ๆ สภาพอากาศ สภาพทัศนวิสัย สภาพที่มีแสงพื้นหลัง และสำหรับทุกสภาพผิวพื้นจราจร โดยจะต้องไม่ทำให้นักบินเกิดอาการตาพร่ามัว

ในการออกแบบและการติดตั้งระบบไฟสัญญาณนำอากาศยานเข้าหลุมจอดอากาศยานด้วยทัศนวิสัยตามข้อ ๖๖๕ สนามบินต้องแน่ใจว่าการสะท้อนแสงอาทิตย์หรือแสงอื่น ๆ ในบริเวณใกล้เคียง จะไม่ลดระดับความชัดเจนในการมองเห็นการให้สัญญาณนำทางของระบบดังกล่าว

ข้อ ๖๖๗ อุปกรณ์การนำทางอากาศยานด้วยมุมแอมซิมัทและอุปกรณ์การให้สัญญาณบอกตำแหน่งหยุดต้องออกแบบให้มีลักษณะ ดังนี้

(๑) สามารถแสดงให้เห็นนักบินทราบถึงความผิดพลาดของระบบใดระบบหนึ่งหรือทั้งสองระบบได้อย่างชัดเจน และ

(๒) อุปกรณ์ทั้งสองสามารถปิดการทำงานได้

ข้อ ๖๖๘ อุปกรณ์การนำทางอากาศยานด้วยมุมแอสิมัทและอุปกรณ์การให้สัญญาณบอกตำแหน่งหยุดต้องอยู่ในตำแหน่งที่ทำให้เกิดการนำทางอย่างต่อเนื่องกันระหว่างเครื่องหมายหลุมจอดอากาศยาน ไฟนำทางการขับเคลื่อนบนหลุมจอดอากาศยาน (ถ้ามี) และระบบไฟสัญญาณนำอากาศยานเข้าหลุมจอดอากาศยานด้วยทัศนวิสัย

ข้อ ๖๖๙ ความแม่นยำของระบบไฟสัญญาณนำอากาศยานเข้าหลุมจอดอากาศยานด้วยทัศนวิสัยต้องเพียงพอสำหรับชนิดของสะพานเทียบเครื่องบินและการติดตั้งอุปกรณ์บริการภาคพื้นที่อากาศยานนั้น ๆ จำเป็นต้องใช้

ข้อ ๖๗๐ ระบบไฟสัญญาณนำอากาศยานเข้าหลุมจอดอากาศยานด้วยทัศนวิสัยต้องสามารถใช้ได้กับอากาศยานทุกแบบที่ใช้หลุมจอดอากาศยานนั้นโดยปราศจากการเลือกปฏิบัติการตามแบบของอากาศยาน

ข้อ ๖๗๑ หากมีความจำเป็นต้องใช้การเลือกปฏิบัติการตามแบบของอากาศยาน เพื่อจัดเตรียมระบบที่ใช้สำหรับแบบอากาศยานแบบใดแบบหนึ่งโดยเฉพาะ ระบบไฟสัญญาณนำอากาศยานเข้าหลุมจอดอากาศยานด้วยทัศนวิสัยต้องให้มีการระบุและแสดงแบบอากาศยานที่เลือกให้กับนักบินและผู้ควบคุมระบบ เพื่อให้มั่นใจว่าระบบมีการปรับตามแบบอากาศยานที่เลือกอย่างถูกต้องแล้ว

อุปกรณ์การนำทางอากาศยานด้วยมุมแอสิมัท (Azimuth Guidance Unit)

ข้อ ๖๗๒ อุปกรณ์การนำทางอากาศยานด้วยมุมแอสิมัทต้องติดตั้งอยู่บนหรือใกล้กับส่วนต่อขยายของแนวเส้นกึ่งกลางหลุมจอดอากาศยาน ตรงบริเวณด้านหน้าของอากาศยาน ทั้งนี้ อุปกรณ์การนำทางอากาศยานด้วยมุมแอสิมัทต้องจัดวางในตำแหน่งที่เหมาะสมสำหรับการใช้งานโดยนักบินที่นั่งอยู่ทั้งทางด้านซ้ายและขวาของอากาศยาน

ข้อ ๖๗๓ อุปกรณ์การนำทางอากาศยานด้วยมุมแอสิมัทต้องสามารถให้การนำทางซ้ายหรือขวาที่ชัดเจน เพื่อให้ให้นักบินได้รับข้อมูลและสามารถรักษาตำแหน่งบนเส้นนำอากาศยานเข้าโดยปราศจากการควบคุมอากาศยานที่มากเกินไปกว่าระดับปกติ

ข้อ ๖๗๔ ในกรณีที่อุปกรณ์การนำทางอากาศยานด้วยมุมแอสิมัทแสดงสัญญาณโดยการเปลี่ยนสี ให้ใช้สีเขียวเพื่อแสดงว่าอากาศยานอยู่บนแนวเส้นกึ่งกลาง และใช้สีแดงเพื่อแสดงว่าอากาศยานเบี่ยงเบนออกจากเส้นกึ่งกลาง

อุปกรณ์การให้สัญญาณบอกตำแหน่งหยุด (Stopping Position Indicator)

ข้อ ๖๗๕ อุปกรณ์การให้สัญญาณบอกตำแหน่งหยุดต้องติดตั้งให้อยู่รวมกับหรืออยู่ใกล้กับอุปกรณ์การนำทางอากาศยานด้วยมุมแอสิมัทอย่างเพียงพอ เพื่อให้ให้นักบินสามารถสังเกตเห็นได้ทั้งสัญญาณบอกมุมแอสิมัทและสัญญาณหยุด โดยไม่ต้องหันศีรษะ ทั้งนี้ อุปกรณ์การให้สัญญาณบอกตำแหน่งหยุดต้องสามารถใช้งานได้โดยนักบินที่นั่งอยู่ทางด้านซ้ายและทางด้านขวาของอากาศยาน

ข้อ ๖๗๖ ข้อมูลตำแหน่งหยุดที่ได้รับจากอุปกรณ์การให้สัญญาณบอกตำแหน่งหยุดสำหรับอากาศยานแบบใดแบบหนึ่งโดยเฉพาะต้องมีการพิจารณาถึงช่วงที่เป็นไปได้ของการเปลี่ยนแปลงค่าระดับของสายตาหรือมุมในการมองของนักบินด้วย

ข้อ ๖๗๗ อุปกรณ์การให้สัญญาณบอกตำแหน่งหยุดต้องแสดงข้อมูลตำแหน่งหยุดสำหรับอากาศยานที่ระบบกำลังนำทางเข้าสู่ตำแหน่งจอดของอากาศยานนั้น ๆ และต้องมีการแสดงข้อมูลอัตราการเข้าใกล้ตำแหน่งหยุด เพื่อให้นักบินสามารถลดความเร็วลงอย่างค่อยเป็นค่อยไปจนกระทั่งอากาศยานหยุดสนิทในตำแหน่งหยุดที่ต้องการ

ข้อ ๖๗๘ อุปกรณ์การให้สัญญาณบอกตำแหน่งหยุดต้องแสดงข้อมูลอัตราการเข้าใกล้ตำแหน่งหยุด เป็นระยะทางอย่างน้อยสิบเมตรก่อนถึงตำแหน่งหยุด

ข้อ ๖๗๙ ในกรณีที่อุปกรณ์การให้สัญญาณบอกตำแหน่งหยุดแสดงสัญญาณโดยการเปลี่ยนสีให้ใช้สีเขียวเพื่อแสดงว่าอากาศยานยังสามารถขับเคลื่อนต่อไปได้ และใช้สีแดงเพื่อแสดงว่าอากาศยานได้มาถึงตำแหน่งหยุดที่ต้องการแล้ว ยกเว้นในกรณีมีระยะทางก่อนถึงตำแหน่งหยุดเป็นระยะทางสั้น ๆ สนามบินอาจใช้สีที่สามเพิ่มขึ้นมาอีกหนึ่งสี เพื่อเตือนว่าอากาศยานใกล้จะถึงตำแหน่งหยุดแล้ว

ผ. ระบบไฟสัญญาณขั้นสูงในการนำอากาศยานเข้าหลุมจอดอากาศยานด้วยทัศนวิสัย
(Advanced Visual Docking Guidance System)

ข้อ ๖๘๐ ในกรณีที่มีความต้องการด้านการปฏิบัติการเพื่อการยืนยันแบบอากาศยานที่ถูกต้องของระบบที่กำลังนำทางเข้าสู่ตำแหน่งจอดของอากาศยาน หรือเพื่อระบุเส้นกึ่งกลางหลุมจอดอากาศยานที่ใช้เมื่อมีเส้นกึ่งกลางหลุมจอดอากาศยานมากกว่าหนึ่งเส้น สนามบินต้องจัดให้มีระบบไฟสัญญาณขั้นสูงในการนำอากาศยานเข้าหลุมจอดอากาศยานด้วยทัศนวิสัย นอกจากข้อมูลมุมแอสิมัทและข้อมูลตำแหน่งหยุดแล้ว เพื่อประโยชน์ในการให้ข้อมูลนักบินเกี่ยวกับข้อมูลที่กำลังใช้งานอยู่ ระบบดังกล่าวต้องให้ข้อมูลนักบินเกี่ยวกับข้อมูลที่กำลังใช้งานอยู่ เช่น แบบอากาศยาน ข้อมูลระยะทางที่สามารถไปยังจุดจอดและความเร็วที่เข้าใกล้จุดจอด

ระบบไฟสัญญาณขั้นสูงในการนำอากาศยานเข้าหลุมจอดอากาศยานด้วยทัศนวิสัยตามวรรคหนึ่งอาจให้ข้อมูลเป็นสามช่วง ได้แก่ การได้มาและนำข้อมูลอากาศยานสู่ระบบ การวางตัวตามมุมแอสิมัทของอากาศยาน และข้อมูลตำแหน่งที่อากาศยานต้องหยุด

ข้อ ๖๘๑ ระบบไฟสัญญาณขั้นสูงในการนำอากาศยานเข้าหลุมจอดอากาศยานด้วยทัศนวิสัยต้องเหมาะสำหรับการใช้งานของอากาศยานทุกแบบที่เข้ามาใช้หลุมจอดอากาศยานนั้น

ข้อ ๖๘๒ ระบบไฟสัญญาณขั้นสูงในการนำอากาศยานเข้าหลุมจอดอากาศยานด้วยทัศนวิสัยต้องใช้ในสภาวะที่สมรรถนะของการปฏิบัติการของระบบได้กำหนดไว้เท่านั้น

การใช้ระบบไฟสัญญาณขั้นสูงในการนำอากาศยานเข้าหลุมจอดอากาศยานด้วยทัศนวิสัยตามวรรคหนึ่ง ในสภาพต่าง ๆ เช่น สภาพอากาศ สภาพทัศนวิสัยและไฟพื้นหลัง การใช้ในกลางวันและกลางคืน ต้องกำหนดเงื่อนไขการใช้งานในสภาพดังกล่าวด้วย

ในการออกแบบและการติดตั้งระบบดังกล่าว สนาบบินต้องแน่ใจว่า การสะท้อนแสงอาทิตย์ หรือแสงอื่น ๆ ในบริเวณใกล้เคียง จะไม่ลดระดับความชัดเจนในการมองเห็นการให้สัญญาณนำทาง ของระบบดังกล่าว

ข้อ ๖๘๓ ข้อมูลการนำอากาศยานเข้าหลุมจอดที่ให้โดยระบบไฟสัญญาณชั้นสูงในการนำ อากาศยานเข้าหลุมจอดอากาศยานด้วยทัศนวิสัย ต้องไม่ขัดแย้งกับข้อมูลของระบบไฟสัญญาณนำ อากาศยานเข้าหลุมจอดอากาศยานด้วยทัศนวิสัยบนหลุมจอดอากาศยานที่มีอยู่เดิม หากจัดให้มีการใช้งาน ทั้งสองระบบ สนาบบินต้องจัดให้มีวิธีการในการแสดงให้เห็นเมื่อระบบไฟสัญญาณชั้นสูงในการนำอากาศยาน เข้าหลุมจอดอากาศยานด้วยทัศนวิสัยไม่ได้ใช้งานหรือหยุดให้บริการ

ข้อ ๖๘๔ ระบบไฟสัญญาณชั้นสูงในการนำอากาศยานเข้าหลุมจอดอากาศยานด้วยทัศนวิสัย ต้องติดตั้งโดยไม่กีดขวางการนำทางของระบบดังกล่าว และต้องเห็นเด่นชัด เพื่อให้ข้อมูลกับบุคคล ที่รับผิดชอบและบุคคลที่ให้การสนับสนุนการใช้งานระบบในการนำอากาศยานเข้าจอดตลอดการขับเคลื่อน เข้าสู่หลุมจอดของอากาศยาน

บุคคลที่รับผิดชอบตามวรรคหนึ่ง โดยปกติ จะเป็นนักบินผู้ควบคุมอากาศยาน (pilot-in-command) ซึ่งรับผิดชอบสำหรับการเข้าจอดอากาศยาน อย่างไรก็ตาม ในบางสถานการณ์ บุคคลอื่นอาจเป็น ผู้รับผิดชอบซึ่งอาจเป็นคนขับรถลากอากาศยาน

ข้อ ๖๘๕ ระบบไฟสัญญาณชั้นสูงในการนำอากาศยานเข้าหลุมจอดอากาศยานด้วยทัศนวิสัย ต้องให้ข้อมูลการนำทางอากาศยานในขั้นตอนการขับเคลื่อนเข้าสู่หลุมจอดอากาศยานที่เหมาะสม อย่างน้อย ดังต่อไปนี้

(๑) การแสดงการหยุดแบบฉุกเฉิน

(๒) แบบและรุ่นอากาศยานที่จัดให้มีการนำทาง

(๓) การแสดงผลการเคลื่อนไปทางด้านข้างของอากาศยานเมื่อเทียบกับเส้นกึ่งกลาง ของหลุมจอดอากาศยาน

(๔) ทิศทางของมุมเอซิมัทที่จำเป็นต้องแก้ไขจากการเคลื่อนไปด้านข้างของอากาศยานจาก เส้นกึ่งกลางหลุมจอดอากาศยาน

(๕) การแสดงผลระยะทางถึงตำแหน่งหยุด

(๖) การแสดงผลเมื่ออากาศยานถึงตำแหน่งหยุดที่ถูกต้อง และ

(๗) การแสดงผลการเตือนหากอากาศยานขับเคลื่อนเลยตำแหน่งหยุดที่เหมาะสม

ข้อ ๖๘๖ ระบบไฟสัญญาณชั้นสูงในการนำอากาศยานเข้าหลุมจอดอากาศยานด้วยทัศนวิสัย ต้องมีความสามารถในการให้ข้อมูลการนำทางอากาศยานเข้าจอดเกี่ยวกับความเร็วของการขับเคลื่อน อากาศยานทุกความเร็วที่ใช้ในขณะขับเคลื่อนเข้าสู่หลุมจอดอากาศยาน

ข้อ ๖๘๗ เวลาที่ได้จากการประมวลผลของการเคลื่อนไปด้านข้างของอากาศยานและส่งไปยังจอแสดงผล ต้องไม่ทำให้เกิดการเบี่ยงเบนของอากาศยานจากเส้นกึ่งกลางหลุมจอดอากาศยานมากกว่าหนึ่งเมตร เมื่อปฏิบัติการในสภาพปกติ

ข้อ ๖๘๘ ข้อมูลการเคลื่อนไปด้านข้างที่สัมพันธ์กับเส้นกึ่งกลางของหลุมจอดอากาศยานและระยะทางก่อนถึงตำแหน่งหยุด หากมีการแสดงผลต้องมีค่าความแม่นยำตามที่กำหนดไว้ในตารางที่ ๒๓

ตารางที่ ๒๓ ความแม่นยำของระยะการเคลื่อนไปที่กำหนดของระบบไฟสัญญาณชั้นสูงในการนำอากาศยานเข้าหลุมจอดอากาศยานด้วยทัศนวิสัย

ข้อมูลการนำทางอากาศยาน	ค่าความเบี่ยงเบนที่มากที่สุดที่ตำแหน่งหยุด (พื้นที่หยุด)	ค่าความเบี่ยงเบนที่มากที่สุดที่ระยะ ๙ เมตร จากตำแหน่งหยุด	ค่าความเบี่ยงเบนที่มากที่สุดที่ระยะ ๑๕ เมตร จากตำแหน่งหยุด	ค่าความเบี่ยงเบนที่มากที่สุดที่ระยะ ๒๕ เมตร จากตำแหน่งหยุด
มุมแอซิมัท	±๒๕๐ มิลลิเมตร	±๓๔๐ มิลลิเมตร	±๔๐๐ มิลลิเมตร	±๕๐๐ มิลลิเมตร
ระยะทาง	±๕๐๐ มิลลิเมตร	±๑,๐๐๐ มิลลิเมตร	±๑,๓๐๐ มิลลิเมตร	ไม่ได้กำหนด

ข้อ ๖๘๙ สัญลักษณ์และรูปภาพที่ใช้ในการอธิบายข้อมูลการนำทางอากาศยาน ต้องแสดงถึงรูปแบบของข้อมูลที่จัดให้มีในลักษณะที่เข้าใจได้ง่าย

การใช้สีต้องมีความเหมาะสมและต้องเป็นไปตามสัญญาณที่ใช้กันโดยทั่ว ๆ ไป เช่น สีแดง สีเหลือง และสีเขียว หมายถึงสภาวะอันตราย ระวัง และปกติหรือถูกต้อง ตามลำดับ ทั้งนี้ต้องพิจารณาผลกระทบของความแตกต่างของสีด้วย

ข้อ ๖๙๐ สนามบินต้องจัดให้มีข้อมูลการเคลื่อนไปด้านข้างของอากาศยานที่สัมพันธ์กับเส้นกึ่งกลางของหลุมจอดอากาศยานที่ระยะอย่างน้อยสี่สิบห้าเมตรก่อนตำแหน่งหยุด

การแสดงระยะทางของอากาศยานจากตำแหน่งหยุด อาจใช้สัญลักษณ์สี และแสดงในอัตราและสัดส่วนของระยะทางต่ออัตราการเข้าใกล้จริงและระยะทางของอากาศยานที่เข้าใกล้ตำแหน่งหยุด

ข้อ ๖๙๑ สนามบินต้องจัดให้มีระยะการเข้าใกล้อย่างต่อเนื่องและอัตราการเข้าใกล้ที่ระยะอย่างน้อยสี่สิบห้าเมตรก่อนถึงตำแหน่งหยุด

ข้อ ๖๙๒ เมื่อจัดให้มีระยะตามข้อ ๖๙๑ ระยะการเข้าใกล้ที่แสดงเป็นตัวเลขต้องใช้เป็นเลขจำนวนเต็ม หน่วยเป็นเมตรก่อนถึงตำแหน่งหยุด และแสดงเป็นจุดทศนิยมหนึ่งตำแหน่งที่ระยะอย่างน้อยสามเมตรก่อนถึงตำแหน่งหยุด

ข้อ ๖๙๓ ตลอดการขับเคลื่อนเข้าจอดของอากาศยาน สนามบินต้องจัดให้มีวิธีการที่เหมาะสมสำหรับระบบไฟสัญญาณชั้นสูงในการนำอากาศยานเข้าหลุมจอดอากาศยานด้วยทัศนวิสัย เพื่อระบุกรณีที่มีความจำเป็นต้องหยุดอากาศยานอย่างกะทันหัน ซึ่งรวมถึงกรณีระบบไฟสัญญาณชั้นสูงในการนำอากาศยานเข้าหลุมจอดอากาศยานด้วยทัศนวิสัยขัดข้อง ในกรณีเช่นนี้ ระบบจะต้องไม่แสดงผลข้อมูลอื่นใด

ข้อ ๖๙๔ ข้อกำหนดในการเริ่มการหยุดอากาศยานเข้าจอดอย่างกะทันหันต้องอยู่ในกระบวนการนำทางอากาศยานเข้าจอดและต้องจัดไว้ให้สำหรับการใช้งานของบุคคลที่รับผิดชอบด้านความปลอดภัยในการปฏิบัติการของหลุมจอดอากาศยานด้วย

ข้อ ๖๙๕ คำว่า “STOP” ต้องใช้อักษรสีแดง และต้องแสดงทันทีทันใดเมื่อจำเป็นต้องหยุดการขับเคลื่อนเข้าจอดของอากาศยาน

ผ. ไฟนำร่องการขับเคลื่อนบนหลุมจอดอากาศยาน
(Aircraft Stand Manoeuvring Guidance Lights)

ข้อ ๖๙๖ สนามบินต้องจัดให้มีไฟนำร่องการขับเคลื่อนบนหลุมจอดอากาศยาน เพื่ออำนวยความสะดวกตำแหน่งของอากาศยานบนหลุมจอดอากาศยานที่มีผิวพื้นจราจรซึ่งมีการใช้งานในกรณีที่มีสภาพทัศนวิสัยไม่ดี เว้นแต่จะมีวิธีการอื่นที่เพียงพอสำหรับใช้ในการนำทาง

ข้อ ๖๙๗ ไฟนำร่องการขับเคลื่อนบนหลุมจอดอากาศยานต้องติดตั้งอยู่ในตำแหน่งเดียวกันกับเครื่องหมายหลุมจอดอากาศยาน

ข้อ ๖๙๘ ไฟนำร่องการขับเคลื่อนบนหลุมจอดอากาศยานที่นอกเหนือไปจากโคมไฟที่แสดงตำแหน่งหยุด ต้องเป็นไฟส่องสว่างคงที่สีเหลือง และสามารถมองเห็นได้ตลอดการขับเคลื่อนบนพื้นที่ส่วนที่ต้องการให้มีการนำทาง

ข้อ ๖๙๙ โคมไฟที่ใช้แสดงเส้นทางนำอากาศยานเข้า เส้นบอกแนวการเลี้ยว และเส้นทางนำอากาศยานออก ต้องมีการเว้นระยะห่างระหว่างโคมไฟไม่เกินเจ็ดจุดห้าเมตรบนส่วนโค้ง และไม่เกินสิบห้าเมตรบนส่วนที่เป็นเส้นตรง

ข้อ ๗๐๐ โคมไฟที่แสดงตำแหน่งหยุดต้องเป็นไฟสีแดงส่องสว่างคงที่ไปในทิศทางเดียว

ข้อ ๗๐๑ ความเข้มแสงของไฟสำหรับหลุมจอดอากาศยานที่ใช้งานต้องเพียงพอสำหรับการมองเห็นในทุก ๆ สภาพทัศนวิสัย และในสภาพที่มีแสงไฟบริเวณโดยรอบบริเวณ

ข้อ ๗๐๒ วงจรไฟต้องออกแบบให้มีลักษณะที่ทำให้สามารถเปิดไฟเพื่อแสดงว่าหลุมจอดอากาศยานสามารถใช้งานได้ และปิดไฟเพื่อแสดงว่าหลุมจอดอากาศยานไม่สามารถใช้งานได้

พ. ไฟแสดงตำแหน่งหยุดคอยบนถนน (Road-Holding Position Light)

ข้อ ๗๐๓ สนาบบินต้องจัดให้มีไฟแสดงตำแหน่งหยุดคอยบนถนน ณ ตำแหน่งหยุดคอยบนถนนที่เชื่อมเข้าสู่ทางวิ่งซึ่งมีการใช้งานในกรณีทีค้ระยะที่นักบินมองเห็นทางวิ่งต่ำกว่าห้าร้อยห้าสิบบเมตร

ข้อ ๗๐๔ ไฟแสดงตำแหน่งหยุดคอยบนถนนต้องอยู่ติดกับเครื่องหมายตำแหน่งหยุดคอยโดยมีระยะห่างหนึ่งจุดห้าเมตร (+/- ศูนย์จุดห้าเมตร) จากขอบด้านซ้ายหรือขวาของถนนตามกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก

ข้อ ๗๐๕ ไฟแสดงตำแหน่งหยุดคอยบนถนนต้องเป็นไฟ ดังต่อไปนี้

(๑) ไฟจราจรที่สามารถควบคุมได้ ซึ่งแสดงสีแดง (ให้หยุด) และสีเขียว (ให้ไปได้) หรือ

(๒) ไฟกะพริบสีแดง โดยความถี่ของการกะพริบให้อยู่ที่สามสิบบถึงหกสิบบครั้งต่อนาที

ข้อ ๗๐๖ ลำแสงของไฟแสดงตำแหน่งหยุดคอยบนถนนต้องส่องสว่างไปในทิศทางเดียว และต้องทำให้ผู้ขับขียานพาหนะซึ่งกำลังเคลื่อนที่เข้าหาตำแหน่งหยุดคอยสามารถมองเห็นได้ชัดเจน

ข้อ ๗๐๗ ความเข้มของลำแสงจะต้องเพียงพอสำหรับการมองเห็นในสภาพทัศนวิสัยต่าง ๆ และในสภาพที่มีแสงไฟบริเวณโดยรอบรบกวน และต้องไม่ทำให้ผู้ขับขียานพาหนะเกิดอาการตาพร่ามัว

พ. แลบบไฟห้ามเข้า (No-Entry Bar)

ข้อ ๗๐๘ สนาบบินต้องจัดให้มีแลบบไฟห้ามเข้า ติดตั้งในลักษณะตัดขวางทางขับซึ่งใช้เป็นทางขับออกเท่านั้น เพื่อช่วยป้องกันการขับเคลื่อนเข้าไปในทางขับดังกล่าวโดยไม่ตั้งใจ ซึ่งถือเป็นส่วนหนึ่งของมาตรการป้องกันการรูกล้ำเข้าไปในทางวิ่งที่มีประสิทธิภาพ

ข้อ ๗๐๙ แลบบไฟห้ามเข้าต้องติดตั้งตัดขวางทางขับบริเวณจุดสิ้นสุดของทางขับซึ่งใช้เป็นทางขับออกเท่านั้น เมื่อต้องการช่วยป้องกันการขับเคลื่อนเข้าไปในทางขับดังกล่าวในทิศทางที่ไม่ถูกต้อง

ข้อ ๗๑๐ แลบบไฟห้ามเข้าต้องติดตั้งอยู่ในตำแหน่งเดียวกันกับป้ายสัญลักษณ์ห้ามเข้า หรือเครื่องหมายห้ามเข้า

ข้อ ๗๑๑ แลบบไฟห้ามเข้าต้องประกอบด้วยไฟส่องสว่างไปในทิศทางเดียว ซึ่งมีการติดตั้งเว้นระยะห่างเท่ากันไม่เกินสามเมตร โดยเป็นไฟสีแดงส่องสว่างไปยังทิศทางของการเคลื่อนที่เข้าสู่ทางวิ่ง

หากจำเป็นต้องเพิ่มความชัดเจนในการมองเห็นแลบบไฟดังกล่าว สนาบบินสามารถจัดให้มีไฟเพิ่มเติมโดยติดตั้งในลักษณะเดียวกันกับวรรคหนึ่งได้

ข้อ ๗๑๒ สนาบบินต้องเพิ่มการติดตั้งไฟซึ่งยกระดับขึ้นเหนือพื้นจำนวนหนึ่งคู่ที่บริเวณปลายแต่ละด้านของแลบบไฟห้ามเข้าซึ่งมีลักษณะเป็นไฟแบบฝังพื้น ในกรณีที่แลบบไฟดังกล่าวอาจไม่สามารถ

มองเห็นได้จากมุมมองของนักบินในขณะฝนตก หรือเมื่อนักบินจำเป็นต้องหยุดอากาศยานในตำแหน่งที่ใกล้กับแถบไฟดังกล่าวจนทำให้แสงของแถบลไฟนั้นถูกบดบังโดยโครงสร้างของอากาศยาน

ข้อ ๗๑๓ ความเข้มของแสงสีแดงและการกระจายลำแสงของแถบลไฟห้ามเข้าต้องเป็นไปตามที่กำหนดไว้ในภาคผนวกแนบท้าย ๒ รูปที่ ๒-๑๒ ถึงรูปที่ ๒-๑๖ ตามความเหมาะสม

ข้อ ๗๑๔ ในกรณีที่สนามบินกำหนดให้แถบลไฟห้ามเข้าเป็นส่วนหนึ่งของระบบนำทางและควบคุมการเคลื่อนที่ของอากาศยานและยานพาหนะบนภาคพื้นชั้นสูง และหากมีการพิจารณาด้านการปฏิบัติการแล้วเห็นว่า แถบลไฟดังกล่าวจำเป็นต้องมีความเข้มแสงที่สูงกว่าปกติ เพื่อรักษาความเร็วของการเคลื่อนที่บนภาคพื้นในสภาพทัศนวิสัยต่ำ หรือในช่วงเวลากลางวันที่มีแสงสว่างจ้า ความเข้มของแสงสีแดงและการกระจายลำแสงของแถบลไฟห้ามเข้าต้องเป็นไปตามที่กำหนดในภาคผนวกแนบท้าย ๒ รูปที่ ๒-๑๗ รูปที่ ๒-๑๘ หรือรูปที่ ๒-๑๙

แถบลไฟห้ามเข้าที่มีความเข้มแสงสูงตามวรรคหนึ่ง ให้ใช้เฉพาะในกรณีที่มีความจำเป็นเท่านั้น

ข้อ ๗๑๕ ในกรณีที่ต้องใช้โคมไฟที่มีการกระจายลำแสงแบบกว้าง ความเข้มของแสงสีแดงและการกระจายลำแสงของแถบลไฟห้ามเข้า ต้องเป็นไปตามที่กำหนดไว้ในภาคผนวกแนบท้าย ๒ รูปที่ ๒-๑๗ หรือรูปที่ ๒-๑๙

ข้อ ๗๑๖ ไฟกึ่งกลางทางขับที่อยู่หลังจากแถบลไฟห้ามเข้า เมื่อมองเข้าหาทางวิ่ง ต้องไม่สามารถมองเห็นจากมุมมองเมื่ออยู่บนทางขับ

ก. ไฟแสดงสถานะทางวิ่ง (Runway Status Lights)

ข้อ ๗๑๗ ไฟแสดงสถานะทางวิ่ง ซึ่งเป็นประเภทของระบบการแจ้งเตือนการรุกล้ำทางวิ่งแบบอัตโนมัติ (Autonomous Runway Incursion Warning System: ARIWS) ให้ประกอบด้วยไฟสองประเภท ดังต่อไปนี้

(๑) ไฟเตือนเมื่อทางวิ่งที่กำลังจะเข้ามีการใช้งานอยู่หรือไม่ปลอดภัย (Runway Entrance Lights: RELs)

(๒) ไฟเตือนเมื่อทางวิ่งไม่ปลอดภัยที่จะทำการวิ่งขึ้นจากทางวิ่ง (Take-off Hold Lights: THLs)

ข้อ ๗๑๘ ในกรณีที่สนามบินจัดให้มีไฟเตือนเมื่อทางวิ่งที่กำลังจะเข้ามีการใช้งานอยู่หรือไม่ปลอดภัยตามข้อ ๗๑๗ (๑) ไฟดังกล่าวต้องติดตั้งเลื่อนออกมาทางด้านข้างห่างจากเส้นกึ่งกลางทางขับ ศูนย์จุดหกเมตรและอยู่ในด้านตรงข้ามกับไฟกึ่งกลางทางขับ โดยเริ่มต้นที่ระยะศูนย์จุดหกเมตรก่อนตำแหน่งหยุดคอยเข้าทางวิ่งและยาวต่อไปจนถึงขอบของทางวิ่ง โดยจะต้องมีไฟจำนวนหนึ่งโคมติดตั้ง

เพิ่มเติมบนทางวิ่งห่างจากเส้นกึ่งกลางทางวิ่งศูนย์จุดหกเมตร และจัดวางในแนวเดียวกับไฟสองโคมสุดท้ายของไฟเตือนเมื่อทางวิ่งที่กำลังจะเข้ามีการใช้งานอยู่หรือไม่ปลอดภัยที่ติดตั้งอยู่บนทางขับ

ในกรณีที่สนามบินมีตำแหน่งหยุดคอยเข้าทางวิ่งตั้งแต่สองแห่งขึ้นไป ตำแหน่งหยุดคอยเข้าทางวิ่งตามวรรคหนึ่งให้หมายถึงตำแหน่งที่อยู่ใกล้กับทางวิ่งมากที่สุด

ข้อ ๗๑๙ ไฟเตือนเมื่อทางวิ่งที่กำลังจะเข้ามีการใช้งานอยู่หรือไม่ปลอดภัยต้องประกอบด้วยโคมไฟอย่างน้อยห้าโคม และต้องติดตั้งตามแนวยาวของทางขับ โดยเว้นระยะห่างกันอย่างน้อยสามจุดแปดเมตร และสูงสุดไม่เกินสิบห้าจุดสองเมตร ขึ้นอยู่กับความยาวของทางขับที่เกี่ยวข้อง ยกเว้นสำหรับไฟหนึ่งโคมที่ติดตั้งใกล้กับเส้นกึ่งกลางทางวิ่ง

ข้อ ๗๒๐ ในกรณีที่สนามบินจัดให้มีไฟเตือนเมื่อทางวิ่งไม่ปลอดภัยที่จะทำการวิ่งขึ้นจากทางวิ่งตามข้อ ๗๑๗ (๒) ไฟดังกล่าวต้องติดตั้งเลื่อนออกมาทางด้านข้างห่างจากไฟกึ่งกลางทางวิ่งด้านละหนึ่งจุดแปดเมตร และต่อขยายยาวขนานคู่กันไป โดยเริ่มต้นที่ระยะหนึ่งร้อยสิบห้าเมตรจากจุดเริ่มต้นของทางวิ่ง และหลังจากนั้นทุก ๆ สามสิบเมตร เป็นระยะทางอย่างน้อยสี่ร้อยห้าสิบเมตร

ไฟเตือนเมื่อทางวิ่งไม่ปลอดภัยที่จะทำการวิ่งขึ้นจากทางวิ่งตามวรรคหนึ่ง อาจติดตั้งในลักษณะเดียวกันที่จุดเริ่มต้นในการวิ่งขึ้น

ข้อ ๗๒๑ ในกรณีที่สนามบินจัดให้มีไฟเตือนเมื่อทางวิ่งที่กำลังจะเข้ามีการใช้งานอยู่หรือไม่ปลอดภัย ไฟดังกล่าวต้องประกอบด้วยโคมไฟเดี่ยวฝั่งพื้นติดตั้งเรียงกันเป็นแนวเดียว โดยเป็นไฟสีแดงส่องไปยังทิศทางที่อากาศยานเคลื่อนที่เข้าสู่ทางวิ่ง

ข้อ ๗๒๒ ไฟเตือนเมื่อทางวิ่งที่กำลังจะเข้ามีการใช้งานอยู่หรือไม่ปลอดภัย ซึ่งติดตั้งที่บริเวณจุดตัดของทางขับกับทางวิ่ง จะต้องติดสว่างตามรูปแบบการจัดวางภายในเวลาน้อยกว่าสองวินาที หลังจากระบบสั่งการให้มีการแจ้งเตือน

ข้อ ๗๒๓ ความเข้มแสงและการกระจายลำแสงของไฟเตือนเมื่อทางวิ่งที่กำลังจะเข้ามีการใช้งานอยู่หรือไม่ปลอดภัย ต้องเป็นไปตามที่กำหนดไว้ในภาคผนวกแนบท้าย ๒ รูปที่ ๒-๑๒ และรูปที่ ๒-๑๔

สนามบินอาจพิจารณาลดความกว้างลำแสงของไฟเตือนเมื่อทางวิ่งที่กำลังจะเข้ามีการใช้งานอยู่หรือไม่ปลอดภัยบางดวงที่ติดตั้งอยู่ในบริเวณจุดตัดบนทางขับกับทางวิ่งซึ่งทำมุมแหลมกัน เพื่อให้แน่ใจว่าไฟดังกล่าวจะไม่สามารถมองเห็นได้จากอากาศยานที่อยู่บนทางวิ่ง

ข้อ ๗๒๔ ในกรณีที่สนามบินจัดให้มีไฟเตือนเมื่อทางวิ่งไม่ปลอดภัยที่จะทำการวิ่งขึ้นจากทางวิ่ง ไฟดังกล่าวต้องประกอบด้วยไฟแบบฝังพื้นจำนวนสองแถว โดยเป็นไฟสีแดงส่องไปยังอากาศยานที่กำลังจะวิ่งขึ้น

ข้อ ๗๒๕ ไฟเตือนเมื่อทางวิ่งไม่ปลอดภัยที่จะทำการวิ่งขึ้นจากทางวิ่งต้องติดสว่างตามรูปแบบการจัดวางภายในเวลาน้อยกว่าสองวินาที หลังจากระบบสั่งการให้มีการแจ้งเตือน

ข้อ ๗๒๖ ความเข้มแสงและการกระจายลำแสงของไฟเตือนเมื่อทางวิ่งไม่ปลอดภัยที่จะทำการวิ่งขึ้นจากทางวิ่ง ต้องเป็นไปตามที่กำหนดไว้ในภาคผนวกแนบท้าย ๒ รูปที่ ๒-๒๕

ข้อ ๗๒๗ ไฟเตือนเมื่อทางวิ่งที่กำลังจะเข้ามีการใช้งานอยู่หรือไม่ปลอดภัย และไฟเตือนเมื่อทางวิ่งไม่ปลอดภัยที่จะทำการวิ่งขึ้นจากทางวิ่ง ต้องเป็นแบบอัตโนมัติในลักษณะที่การควบคุมแต่ละระบบสามารถปิดการทำงานของอีกระบบหรือทั้งสองระบบได้

๔. ป้ายสัญลักษณ์ (Signs)

ก. บททั่วไป

ข้อ ๗๒๘ ป้ายสัญลักษณ์ที่ติดตั้งในสนามบินจะต้องเป็นป้ายข้อความถาวร (fixed message signs) หรือข้อความที่เปลี่ยนแปลงได้ (variable message signs)

ข้อ ๗๒๙ สนามบินต้องจัดให้มีป้ายสัญลักษณ์เพื่อใช้สื่อสารข้อความที่จะบังคับให้ปฏิบัติตาม และข้อมูลเกี่ยวกับตำแหน่งหรือจุดหมายปลายทางบนพื้นที่เคลื่อนไหว หรือเพื่อให้ข้อมูลอื่น ๆ ซึ่งเป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่ผู้อำนวยการกำหนดตามข้อ ๑๐๔๕

ข้อ ๗๓๐ สนามบินต้องจัดให้มีป้ายข้อความที่เปลี่ยนแปลงได้ในกรณี ดังต่อไปนี้

(๑) ข้อความที่จะบังคับให้ปฏิบัติตามหรือข้อมูลที่แสดงอยู่บนป้ายสัญลักษณ์ที่มีความเกี่ยวข้องเฉพาะกับช่วงเวลาใดเวลาหนึ่งเท่านั้น หรือ

(๒) มีความจำเป็นที่จะต้องมีการแสดงข้อมูลที่กำหนดไว้ล่วงหน้าซึ่งเปลี่ยนแปลงได้บนป้ายสัญลักษณ์ เพื่อให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่ผู้อำนวยการกำหนดตามข้อ ๑๐๔๕

ข้อ ๗๓๑ ป้ายสัญลักษณ์ตามข้อ ๗๒๙ ต้องมีลักษณะที่แตกหักง่าย และหากติดตั้งในตำแหน่งใกล้ทางวิ่งหรือทางขับ ความสูงของป้ายสัญลักษณ์ต้องอยู่ในระดับที่ต่ำเพียงพอ ที่จะรักษา ระยะห่างระหว่างใบพัดและเครื่องยนต์ของอากาศยานกับป้ายสัญลักษณ์นั้น โดยความสูงของป้ายสัญลักษณ์ต้องมีขนาดไม่เกินที่แสดงไว้ในตารางที่ ๒๔

ตารางที่ ๒๔ ระยะห่างของป้ายสำหรับนำร่องการขับเคลื่อนบนทางขับรวมถึงป้ายแสดงทางออกจากทางวิ่ง

ความสูงของป้ายสัญลักษณ์ (มิลลิเมตร)				ระยะตั้งฉากจากขอบของทางขับถึงด้านที่อยู่ใกล้ของป้ายสัญลักษณ์ (เมตร)	ระยะตั้งฉากกับด้านข้างขอบนอกของทางวิ่งอยู่ใกล้กับป้ายสัญลักษณ์ (เมตร)
รหัสตัวเลข	คำอธิบาย	ด้านหน้า (ไม่น้อยกว่า)	การติดตั้ง (ไม่เกิน)		
๑ หรือ ๒	๒๐๐	๓๐๐	๗๐๐	๕ ถึง ๑๑	๓ ถึง ๑๐
๑ หรือ ๒	๓๐๐	๔๕๐	๙๐๐	๕ ถึง ๑๑	๓ ถึง ๑๐
๓ หรือ ๔	๓๐๐	๔๕๐	๙๐๐	๑๑ ถึง ๒๑	๘ ถึง ๑๕
๓ หรือ ๔	๔๐๐	๖๐๐	๑,๑๐๐	๑๑ ถึง ๒๑	๘ ถึง ๑๕

ข้อ ๗๓๒ ป้ายสัญลักษณ์ต้องมีลักษณะเป็นสี่เหลี่ยมมุมฉาก โดยด้านที่ยาวกว่าให้วางในแนวนอนตามที่แสดงไว้ในรูปที่ ๔๐ และรูปที่ ๔๑

ข้อ ๗๓๓ ป้ายบังคับต้องเป็นป้ายสัญลักษณ์ที่ติดตั้งอยู่บนพื้นที่เคลื่อนไหวและใช้สีแดงเท่านั้น

ข้อ ๗๓๔ ข้อความบนป้ายสัญลักษณ์ต้องเป็นไปตามที่กำหนดไว้ในภาคผนวกแนบท้าย ๔

ข้อ ๗๓๕ ป้ายสัญลักษณ์ต้องมีแสงไฟส่องสว่างเป็นไปตามที่กำหนดไว้ในภาคผนวกแนบท้าย ๔ เมื่อต้องการใช้ป้ายสัญลักษณ์ดังกล่าวสำหรับ

(๑) ทางวิ่งที่มีคาร์ระยะที่นักบินมองเห็นทางวิ่งต่ำกว่าแปดร้อยเมตร หรือ

(๒) ทางวิ่งแบบบินลงด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน ในเวลากลางคืน หรือ

(๓) ทางวิ่งแบบบินลงโดยไม่ใช้เครื่องวัดประกอบการบิน ที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๓ หรือ ๔ ในเวลากลางคืน

ข้อ ๗๓๖ ป้ายสัญลักษณ์ต้องเป็นแบบสะท้อนแสงหรือมีแสงไฟส่องสว่างเป็นไปตามที่กำหนดไว้ในภาคผนวกแนบท้าย ๔ เมื่อมีการใช้งานในเวลากลางคืน สำหรับทางวิ่งแบบบินลงโดยไม่ใช้เครื่องวัดประกอบการบิน ที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๑ หรือ ๒

ข้อ ๗๓๗ ป้ายข้อความที่เปลี่ยนแปลงได้ต้องไม่แสดงข้อความใด ๆ เมื่อไม่ได้ใช้งาน

ข้อ ๗๓๘ ในกรณีที่มีการขัดข้อง ป้ายข้อความที่เปลี่ยนแปลงได้ต้องไม่แสดงข้อมูลที่จะนำไปสู่การปฏิบัติที่ไม่ปลอดภัยจากนักบินและผู้ขับขียานพาหนะ

ข้อ ๗๓๙ การเปลี่ยนจากข้อมูลหนึ่งไปยังอีกข้อมูลหนึ่งของป้ายข้อความที่เปลี่ยนแปลงได้ต้องใช้ช่วงระยะเวลาที่สั้นที่สุดเท่าที่ทำได้ ทั้งนี้ ต้องไม่เกินห้าวินาที

รูปที่ ๔๐ ป้ายบังคับ

Runway designation
of a runway extremity
(Example)



Indicates a runway-holding position at a runway extremity

Runway designation
of both extremities
of a runway
(Example)



Indicates a runway-holding position located at
taxiway/runway intersection other than runway extremity

Category I hold
position
(Example)



Indicates a category I runway-holding position
at the threshold of runway 25

Category II hold
position
(Example)



Indicates a category II runway-holding position
at the threshold of runway 25

Category III hold
position
(Example)



Indicates a category III runway-holding
position at the threshold of runway 25

Category II and III
hold position
(Example)



Indicates a joint category II and III
runway-holding position at the
threshold of runway 25

Category I, II and III
hold position
(Example)



Indicates a joint category I, II and III
runway-holding position at the
threshold of runway 25

NO ENTRY



Indicates that entry to an area is prohibited

Runway-holding
position
(Example)



Indicates a runway-holding position (in accordance with 227)

รูปที่ ๔๑ ป้ายบอกข้อมูล

LEFT SIDE

RIGHT SIDE



DIRECTION/LOCATION/DIRECTION



LOCATION/DIRECTION



DESTINATION



LOCATION/RUNWAY VACATED



RUNWAY VACATED/LOCATION



RUNWAY EXIT



RUNWAY EXIT



LOCATION



DIRECTION/LOCATION/DIRECTION/DIRECTION



DIRECTION/DIRECTION/DIRECTION/LOCATION/DIRECTION/DIRECTION/DIRECTION



INTERSECTION TAKE-OFF

ข. ป้ายบังคับ (Mandatory Instruction Signs)

ข้อ ๗๔๐ สนามบินต้องจัดให้มีป้ายบังคับเพื่อระบุตำแหน่งซึ่งอากาศยานหรือยานพาหนะที่กำลังจะขับเคลื่อนเข้าไปในพื้นที่หลังจากตำแหน่งของป้ายนั้นจะต้องได้รับอนุญาตจากพนักงานควบคุมการจราจรทางอากาศก่อน

ข้อ ๗๔๑ ป้ายบังคับต้องรวมถึงป้ายแสดงหมายเลขทางวิ่ง ป้ายตำแหน่งหยุดคอย ประเภทที่หนึ่ง ประเภทที่สอง หรือประเภทที่สาม ป้ายตำแหน่งหยุดคอยเข้าทางวิ่ง ป้ายแสดงตำแหน่งหยุดคอยบนถนน และป้ายสัญลักษณ์ “NO ENTRY”

ข้อ ๗๔๒ สนามบินต้องติดตั้งป้ายแสดงหมายเลขทางวิ่งเพิ่มเติมจากการทำเครื่องหมายตำแหน่งหยุดคอยเข้าทางวิ่งแบบ A ณ จุดตัดกันระหว่างทางขับกับทางวิ่งหรือจุดตัดกันของทางวิ่งสองเส้น

ข้อ ๗๔๓ สนามบินต้องติดตั้งป้ายตำแหน่งหยุดคอยประเภทที่หนึ่ง ประเภทที่สอง หรือประเภทที่สามเพิ่มเติมจากการทำเครื่องหมายตำแหน่งหยุดคอยเข้าทางวิ่งแบบ B

ข้อ ๗๔๔ สนามบินต้องติดตั้งป้ายตำแหน่งหยุดคอยเข้าทางวิ่งเพิ่มเติมจากการทำเครื่องหมายตำแหน่งหยุดคอยเข้าทางวิ่งแบบ A ณ ตำแหน่งหยุดคอยเข้าทางวิ่ง ซึ่งเป็นไปตามข้อ ๒๒๗

ข้อ ๗๔๕ สนามบินต้องติดตั้งป้ายแสดงตำแหน่งเพิ่มเติมจากการติดตั้งป้ายแสดงหมายเลขทางวิ่งในตำแหน่งด้านนอกที่ไกลที่สุดจากทางขับตามความเหมาะสม ณ จุดตัดกันระหว่างทางขับกับทางวิ่ง

ข้อ ๗๔๖ สนามบินต้องจัดให้มีป้ายสัญลักษณ์ “NO ENTRY” ที่ตำแหน่งก่อนเข้าไปในเขตพื้นที่หวงห้าม

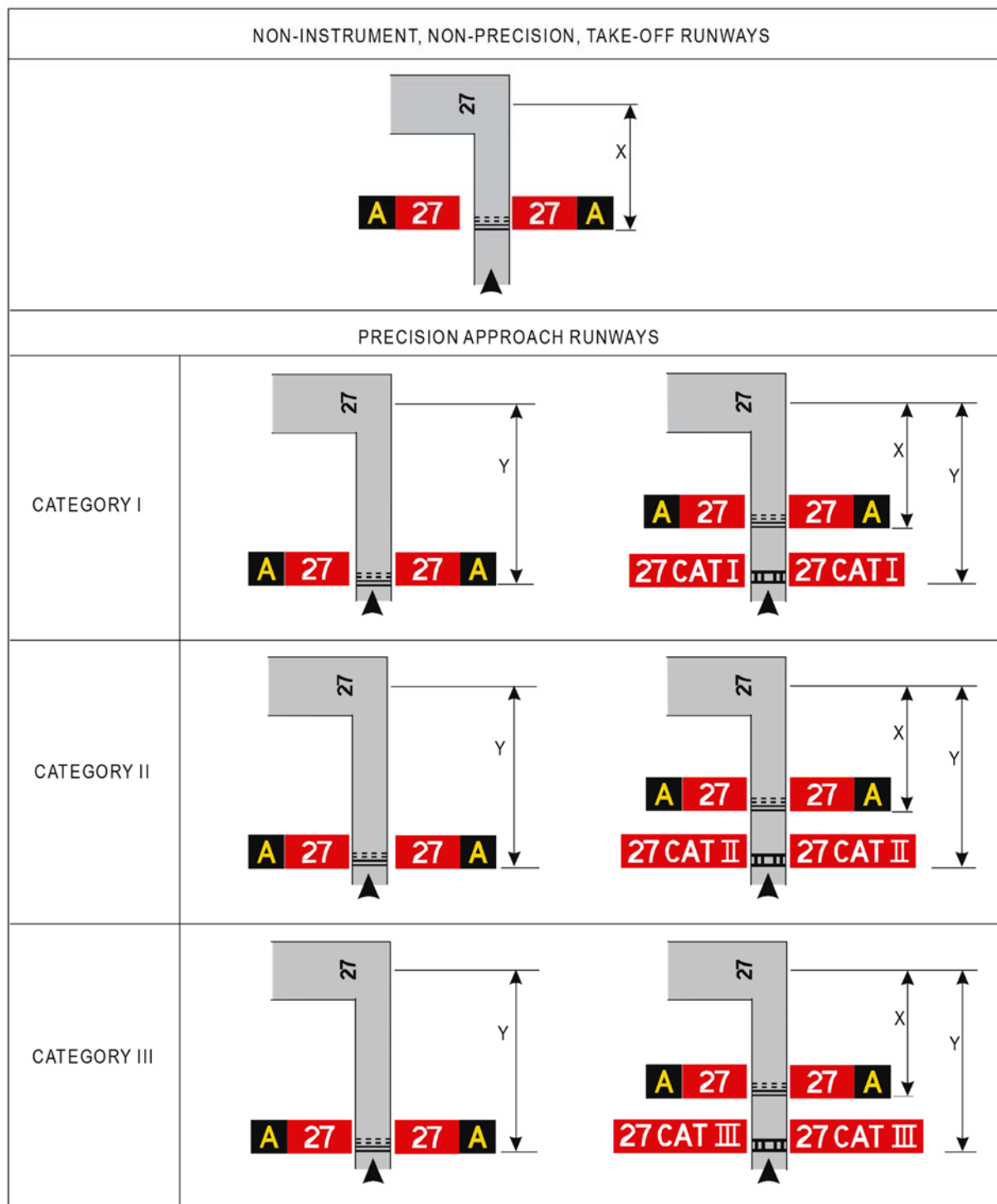
ข้อ ๗๔๗ ป้ายแสดงหมายเลขทางวิ่งที่จุดตัดกันระหว่างทางขับกับทางวิ่ง หรือจุดตัดกันของทางวิ่งสองเส้น ต้องติดตั้งอยู่ที่บริเวณด้านข้างทั้งสองด้านของเครื่องหมายตำแหน่งหยุดคอยเข้าทางวิ่ง โดยหันด้านหน้าของป้ายไปในทิศทางที่มองเห็นได้เมื่อจะเข้าสู่ทางวิ่ง

ตำแหน่งของป้ายสัญลักษณ์ที่จุดตัดของทางขับและทางวิ่งให้เป็นไปตามรูปที่ ๔๒

ข้อ ๗๔๘ ป้ายตำแหน่งหยุดคอยประเภทที่หนึ่ง ประเภทที่สอง หรือประเภทที่สามต้องติดตั้งอยู่ที่บริเวณด้านข้างทั้งสองด้านของเครื่องหมายตำแหน่งหยุดคอยเข้าทางวิ่ง โดยหันด้านหน้าของป้ายไปในทิศทางที่มองเห็นได้เมื่อจะเข้าสู่พื้นที่วิกฤต

ข้อ ๗๔๙ สนามบินต้องติดตั้งป้ายสัญลักษณ์ “NO ENTRY” ที่จุดเริ่มต้นของพื้นที่ที่จะเข้าไปสู่เขตหวงห้าม บริเวณด้านข้างแต่ละด้านของทางขับซึ่งมองเห็นได้โดยนักบิน

รูปที่ ๔๒ ตัวอย่างตำแหน่งของป้ายสัญลักษณ์ที่จุดตัดของทางขับและทางวิ่ง



หมายเหตุ ระยะ X คือระยะที่กำหนดอยู่ในตารางที่ ๑๒ ระยะ Y คือระยะที่กำหนด
 ณ ขอบของพื้นที่วิกฤตหรืออ่อนไหวต่อสัญญาณของระบบการบินลงด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน

ข้อ ๗๕๐ ป้ายตำแหน่งหยุดคอยเข้าทางวิ่งต้องติดตั้งอยู่ที่บริเวณด้านข้างทั้งสองด้านของเครื่องหมายตำแหน่งหยุดคอยเข้าทางวิ่งซึ่งเป็นไปตามข้อ ๒๒๗ โดยหันด้านหน้าของป้ายไปในทิศทางที่มองเห็นได้เมื่อจะเข้าสู่พื้นผิวจำกัดสิ่งกีดขวาง หรือพื้นที่วิกฤตหรืออ่อนไหวต่อสัญญาณของระบบการบินลงด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน

ข้อ ๗๕๑ ป้ายบังคับต้องประกอบด้วยข้อความสีขาวบนพื้นหลังสีแดง

ข้อ ๗๕๒ ในกรณีที่สภาพแวดล้อมหรือปัจจัยอื่น ๆ ส่งผลให้มีความจำเป็นในการเพิ่มความชัดเจนของการมองเห็นข้อความที่อยู่บนป้ายบังคับ สนามบินต้องเพิ่มเส้นขอบสีดำรอบขอบนอกของตัวอักษรสีขาวนั้น ๆ โดยเส้นขอบสีดำดังกล่าวต้องมีความกว้าง ดังต่อไปนี้

(๑) สิบมิลลิเมตร สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๑ หรือ ๒

(๒) ยี่สิบมิลลิเมตร สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๓ หรือ ๔

ข้อ ๗๕๓ ข้อความบนป้ายแสดงหมายเลขทางวิ่งต้องประกอบด้วยตัวเลขหัวทางวิ่งของทางวิ่งสองเส้นที่ตัดกัน เมื่อเทียบกับตำแหน่งการมองป้ายสัญลักษณ์ ยกเว้นกรณีที่ป้ายแสดงหมายเลขทางวิ่งติดตั้งอยู่บนบริเวณใกล้กับปลายสุดของทางวิ่ง ป้ายนั้นอาจแสดงตัวเลขของทางวิ่งนั้นเพียงทางวิ่งเดียว

ข้อ ๗๕๔ ข้อความบนป้ายตำแหน่งหยุดคอยประเภทที่หนึ่ง ประเภทที่สอง ประเภทที่สาม หรือประเภทที่สองและประเภทที่สามร่วมกัน หรือประเภทที่หนึ่ง ประเภทที่สองและประเภทที่สามร่วมกัน ต้องประกอบด้วยหมายเลขหัวทางวิ่งและตามด้วยตัวหนังสือ “CAT I”, “CAT II”, “CAT III” หรือ “CAT II/III” หรือ “CAT I/II/III” แล้วแต่กรณี

ข้อ ๗๕๕ ข้อความบนป้ายสัญลักษณ์ “NO ENTRY” ต้องเป็นไปตามรูปที่ ๔๐

ข้อ ๗๕๖ ข้อความบนป้ายตำแหน่งหยุดคอยเข้าทางวิ่ง ณ ตำแหน่งหยุดคอยเข้าทางวิ่ง ซึ่งเป็นไปตามข้อ ๒๒๗ ต้องประกอบด้วยชื่อของทางขับและตัวเลข

ข้อ ๗๕๗ หากมีการติดตั้งป้ายบังคับ ให้ใช้ข้อความหรือสัญลักษณ์ซึ่งเป็นไปตามรูปที่ ๔๐

ค. ป้ายบอกข้อมูล (Information Signs)

ข้อ ๗๕๘ สนามบินต้องจัดให้มีป้ายบอกข้อมูล ในกรณีที่มีความจำเป็นเชิงปฏิบัติการ ซึ่งต้องการป้ายสัญลักษณ์เพื่อระบุข้อมูลตำแหน่งเฉพาะหรือเส้นทาง (ทิศทางหรือจุดหมายปลายทาง)

ข้อ ๗๕๙ ป้ายบอกข้อมูลต้องประกอบด้วย ป้ายแสดงทิศทาง ป้ายแสดงตำแหน่ง ป้ายแสดงจุดหมายปลายทาง ป้ายแสดงทางออกจากทางวิ่ง (runway exit signs) ป้ายแสดงทางออกพ้นจากทางวิ่ง (runway vacated signs) และป้ายบอกความยาวโทรราที่เหลือสำหรับการวิ่งขึ้นบนทางวิ่งที่มีจุดตัด (intersection take-off signs)

ข้อ ๗๖๐ สนามบินต้องจัดให้มีป้ายแสดงทางออกจากทางวิ่ง หากมีความจำเป็นเชิงปฏิบัติการ ที่ต้องการการแสดงตำแหน่งออกจากทางวิ่ง

ข้อ ๗๖๑ สนามบินต้องจัดให้มีป้ายแสดงทางออกพ้นจากทางวิ่ง ในบริเวณที่ทางขับออกไม่มีไฟกึ่งกลางทางขับ และมีความจำเป็นที่ต้องแสดงให้นักบินที่กำลังขับเคลื่อนอากาศยานออกจากทางวิ่ง

รู้ตำแหน่งแนวขอบเขตของพื้นที่วิกฤตหรืออ่อนไหวต่อสัญญาณของระบบการบินลงด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน หรือขอบล่างของพื้นผิวลาดเอียงขึ้นใน โดยขึ้นกับว่าตำแหน่งใดไกลจากเส้นกึ่งกลางทางวิ่งมากกว่า ตำแหน่งของป้ายแสดงทางออกพ้นจากทางวิ่งต้องคำนึงถึงความยาวของอากาศยานที่ใช้ทางวิ่งนั้นด้วย

ข้อ ๗๖๒ สนามบินต้องจัดให้มีป้ายบอกความยาวโทรราที่เหลือสำหรับการวิ่งขึ้นบนทางวิ่งที่มีจุดตัด หากมีความจำเป็นเชิงปฏิบัติการซึ่งต้องการการแสดงระยะทางความยาวโทรราที่เหลือสำหรับการวิ่งขึ้นบนทางวิ่งที่มีจุดตัด

ข้อ ๗๖๓ หากมีความจำเป็น สนามบินต้องจัดให้มีป้ายแสดงจุดหมายปลายทาง เพื่อบอกทิศทางไปยังตำแหน่งปลายทางเฉพาะในสนามบิน เช่น พื้นที่ขนถ่ายสินค้า พื้นที่การบินทั่วไป

ข้อ ๗๖๔ สนามบินต้องจัดให้มีป้ายสัญลักษณ์แบบผสมระหว่างป้ายแสดงตำแหน่งและป้ายแสดงทิศทาง ในกรณีที่ต้องการใช้แสดงข้อมูลเส้นทาง ก่อนที่จะถึงจุดตัดบนทางขับ

ข้อ ๗๖๕ สนามบินต้องจัดให้มีป้ายแสดงทิศทางในกรณีที่มีความจำเป็นเชิงปฏิบัติการซึ่งต้องการแสดงชื่อและทิศทางของทางขับที่บริเวณจุดตัด

ข้อ ๗๖๖ สนามบินต้องจัดให้มีป้ายแสดงตำแหน่งที่บริเวณตำแหน่งหยุดคอยบนทางขับ

ข้อ ๗๖๗ สนามบินต้องจัดให้มีป้ายแสดงตำแหน่งร่วมกับป้ายแสดงหมายเลขทางวิ่ง ยกเว้นที่บริเวณจุดตัดกันของทางวิ่งกับทางวิ่ง

ข้อ ๗๖๘ สนามบินต้องจัดให้มีป้ายแสดงตำแหน่งร่วมกับป้ายแสดงทิศทาง ยกเว้นเมื่อการศึกษาทางด้านการบินแสดงให้เห็นว่าไม่มีความจำเป็นต้องจัดให้มีป้ายดังกล่าว

ข้อ ๗๖๙ หากมีความจำเป็น สนามบินต้องจัดให้มีป้ายแสดงตำแหน่ง เพื่อบอกตำแหน่งของทางขับที่นำอากาศยานออกจากลานจอดอากาศยาน หรือตำแหน่งของทางขับหลังจากจุดตัดกันของทางขับ

ข้อ ๗๗๐ ในกรณีที่ทางขับไปสิ้นสุดที่จุดตัด ซึ่งมีลักษณะเป็นรูปตัว T และมีความจำเป็นต้องแสดงให้เห็น สนามบินต้องจัดให้มีแผงกัน ป้ายแสดงทิศทาง หรือเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ประเภททัศนวิสัยอื่น ๆ ที่เหมาะสม

ข้อ ๗๗๑ หากสามารถทำได้ สนามบินต้องติดตั้งป้ายบอกข้อมูลที่บริเวณด้านซ้ายของทางขับในตำแหน่งซึ่งเป็นไปตามที่กำหนดไว้ในตารางที่ ๒๔ ยกเว้นตามที่กำหนดในข้อ ๗๗๔ และข้อ ๗๘๒

ข้อ ๗๗๒ ณ จุดตัดบนทางขับ ป้ายบอกข้อมูลต้องอยู่ในตำแหน่งก่อนที่จะถึงจุดตัดและอยู่ในแนวเดียวกับเครื่องหมายตำแหน่งหยุดคอยบนทางขับ ในกรณีที่ไม่มีเครื่องหมายตำแหน่งหยุดคอยบนทางขับ สนามบินต้องติดตั้งป้ายสัญลักษณ์ที่ระยะอย่างน้อยหกสิบเมตรจากแนวเส้นกึ่งกลางของทางขับที่ตัดกันสำหรับทางวิ่งซึ่งมีรหัสตัวเลขเป็น ๓ หรือ ๔ และที่ระยะอย่างน้อยสี่สิบเมตร สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๑ หรือ ๒

ข้อ ๗๗๓ ป้ายแสดงตำแหน่งตามข้อ ๗๖๖ ที่ติดตั้งหลังจากจุดตัดกันของทางขับ อาจติดตั้งด้านใดด้านหนึ่งของทางขับก็ได้

ข้อ ๗๗๔ ป้ายแสดงทางออกจากทางวิ่งต้องติดตั้งอยู่ที่ด้านเดียวกันกับทางวิ่งที่มีทางออกจากทางวิ่งนั้นอยู่ และตำแหน่งในการติดตั้งให้เป็นไปตามที่กำหนดไว้ในตารางที่ ๒๔

ข้อ ๗๗๕ ป้ายแสดงทางออกจากทางวิ่งต้องติดตั้งอยู่ที่บริเวณก่อนถึงจุดออกจากทางวิ่ง โดยอยู่ในแนวเดียวกับตำแหน่งก่อนที่จะถึงจุดสัมผัสที่จะเริ่มโค้งออกจากแนวทางวิ่งที่ระยะอย่างน้อยหกสิบเมตร สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๓ หรือ ๔ และที่ระยะอย่างน้อยสามสิบเมตร สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๑ หรือ ๒

ข้อ ๗๗๖ ป้ายแสดงทางออกพ้นจากทางวิ่งต้องติดตั้งอยู่บริเวณด้านใดด้านหนึ่งของทางขับ เป็นอย่างน้อย โดยระยะห่างระหว่างป้ายสัญลักษณ์และเส้นกึ่งกลางทางวิ่งต้องไม่น้อยกว่าระยะห่างดังต่อไปนี้ แล้วแต่ว่าระยะใดมากกว่า

(๑) ระยะห่างระหว่างเส้นกึ่งกลางทางวิ่งและแนวขอบเขตของพื้นที่วิกฤตหรืออ่อนไหวต่อสัญญาณระบบการบินลงด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน หรือ

(๒) ระยะห่างระหว่างเส้นกึ่งกลางทางวิ่งและขอบล่างของพื้นผิวลาดเอียงขึ้นใน

ข้อ ๗๗๗ ในกรณีที่สนามบินติดตั้งป้ายแสดงตำแหน่งทางขับร่วมกับป้ายแสดงทางออกพ้นจากทางวิ่ง ให้ติดตั้งป้ายแสดงตำแหน่งทางขับอยู่ด้านนอกของป้ายแสดงทางออกพ้นจากทางวิ่ง

ข้อ ๗๗๘ ป้ายบอกความยาวโทรราที่เหลือสำหรับการวิ่งขึ้นบนทางวิ่งที่มีจุดตัด ต้องติดตั้งอยู่บริเวณด้านซ้ายของทางขับที่เข้าสู่ตำแหน่งจุดตัดกับทางวิ่ง โดยระยะห่างระหว่างป้ายสัญลักษณ์และเส้นกึ่งกลางทางวิ่งไม่น้อยกว่าหกสิบเมตร สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๓ หรือ ๔ และไม่น้อยกว่าสี่สิบห้าเมตร สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๑ หรือ ๒

ข้อ ๗๗๙ ในกรณีที่สนามบินติดตั้งป้ายแสดงตำแหน่งทางขับร่วมกับป้ายแสดงหมายเลขทางวิ่ง ป้ายแสดงตำแหน่งทางขับต้องติดตั้งอยู่ด้านนอกของป้ายแสดงหมายเลขทางวิ่ง

ข้อ ๗๘๐ สนามบินต้องไม่ติดตั้งป้ายแสดงจุดหมายปลายทางร่วมกันกับป้ายแสดงตำแหน่งหรือป้ายแสดงทิศทาง

ข้อ ๗๘๑ สนามบินจะต้องไม่ติดตั้งป้ายบอกข้อมูลที่นอกเหนือไปจากป้ายแสดงตำแหน่งร่วมกันกับป้ายบังคับ

ข้อ ๗๘๒ ป้ายแสดงทิศทาง แผงกัน หรือเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ประเภททัศนวิสัยอื่น ๆ ที่เหมาะสม ซึ่งใช้เพื่อระบุจุดตัดรูปตัว T ต้องติดตั้งอยู่ด้านตรงข้ามของจุดตัดและหันด้านหน้าของป้ายเข้าหาทางขับ

ข้อ ๗๘๓ ป้ายบอกข้อมูลที่นอกเหนือไปจากป้ายแสดงตำแหน่งต้องประกอบด้วยข้อความสีดำบนพื้นหลังสีเหลือง

ข้อ ๗๘๔ ป้ายแสดงตำแหน่งต้องประกอบด้วยข้อความสีเหลืองบนพื้นหลังสีดำ และเมื่อติดตั้งเป็นป้ายเดี่ยว ป้ายสัญลักษณ์ดังกล่าวต้องมีเส้นขอบสีเหลืองล้อมรอบด้วย

ข้อ ๗๘๕ ข้อความบนป้ายแสดงทางออกจากทางวิ่งต้องประกอบด้วยข้อความบอกชื่อของทางขับออกจากทางวิ่ง และเครื่องหมายลูกศรแสดงทิศทางเข้าสู่ทางขับนั้น

ข้อ ๗๘๖ ข้อความบนป้ายแสดงทางออกพ้นจากทางวิ่งต้องแสดงรูปของเครื่องหมายตำแหน่งหยุดคอยเข้าทางวิ่งแบบ A ทั้งนี้ ให้เป็นไปตามรูปที่ ๔๑

ข้อ ๗๘๗ ข้อความบนป้ายบอกความยาวโหราที่เหลืองสำหรับการวิ่งขึ้นจากทางวิ่งที่มีจุดตัดต้องประกอบด้วยตัวเลขที่แสดงถึงระยะทางที่เหลือของความยาวทางวิ่งสำหรับการวิ่งขึ้นในหน่วยเมตร รวมทั้งมีเครื่องหมายลูกศรชี้ไปตามทิศทางของการวิ่งขึ้น ตามรูปที่ ๔๑

ข้อ ๗๘๘ ข้อความบนป้ายแสดงจุดหมายปลายทางต้องประกอบด้วยตัวอักษร ตัวเลข หรือทั้งตัวอักษรและตัวเลข เพื่อแสดงจุดหมายปลายทาง รวมทั้งมีเครื่องหมายลูกศรชี้ในทิศทางขับเคลื่อนไปยังปลายทาง ตามรูปที่ ๔๑

ข้อ ๗๘๙ ข้อความบนป้ายแสดงทิศทางต้องประกอบด้วยตัวอักษร หรือตัวอักษรและตัวเลข เพื่อแสดงชื่อของทางขับ รวมทั้งมีเครื่องหมายลูกศรชี้ในทิศทางไปยังทางขับนั้น ๆ ตามความเหมาะสมตามรูปที่ ๔๑

ข้อ ๗๙๐ ข้อความบนป้ายแสดงตำแหน่งต้องประกอบด้วยชื่อของทางขับ ทางวิ่ง หรือพื้นที่ที่มีผิวพื้นจราจรอื่น ๆ ซึ่งเป็นตำแหน่งที่อากาศยานกำลังปฏิบัติการอยู่หรือกำลังจะเข้าไป และต้องไม่มีเครื่องหมายลูกศรอยู่บนป้ายสัญลักษณ์ดังกล่าว

ข้อ ๗๙๑ เมื่อมีความจำเป็นในการระบุลำดับของชุดเครื่องหมายหยุดคอยบนทางขับที่อยู่บนทางขับเส้นเดียวกัน ป้ายแสดงตำแหน่งต้องประกอบด้วยชื่อทางขับและหมายเลขของตำแหน่งหยุดคอยบนทางขับ

ข้อ ๗๙๒ ในกรณีที่มีการติดตั้งป้ายแสดงตำแหน่งร่วมกับป้ายแสดงทิศทาง ให้สนามบินปฏิบัติดังนี้

(๑) ป้ายแสดงทิศทางทั้งหมดที่เกี่ยวกับการเลี้ยวซ้ายต้องติดตั้งอยู่ทางด้านซ้ายของป้ายแสดงตำแหน่งและป้ายแสดงทิศทางทั้งหมดที่เกี่ยวกับการเลี้ยวขวาต้องติดตั้งอยู่ทางด้านขวาของป้ายแสดงตำแหน่ง ยกเว้นกรณีจุดเชื่อมต่อประกอบด้วยทางขับที่ตัดกันเพียงเส้นเดียว สนามบินอาจเลือกที่จะติดตั้งป้ายแสดงตำแหน่งไว้ทางด้านซ้ายมือก็ได้

(๒) ป้ายแสดงทิศทางต้องติดตั้งในลักษณะที่ทำให้ทิศทางของลูกศรเบนออกจากแนวตั้งเพิ่มขึ้นตามการเบนออกของแนวของทางขับที่ป้ายสัญลักษณ์นั้นจะแสดงทิศทาง

(๓) ป้ายแสดงทิศทางต้องติดตั้งไว้ทางด้านข้างของป้ายแสดงตำแหน่งอย่างเหมาะสม ในกรณี
ที่ทิศทางของทางขับที่เป็นตำแหน่งที่อากาศยานอยู่เปลี่ยนแปลงอย่างมีนัยสำคัญหลังจากจุดตัดกัน
ของทางขับ และ

(๔) ป้ายแสดงทิศทางที่อยู่ติดกันต้องแยกออกจากกันโดยมีเส้นเป็นแนวตั้งสีดำใช้เป็นเส้นแบ่ง
ตามรูปที่ ๔๑

ข้อ ๗๙๓ สนามบินต้องระบุชื่อของทางขับที่มีเพียงชื่อเดียวในสนามบิน ซึ่งประกอบด้วย
ตัวอักษรตัวเดียว ตัวอักษรสองตัวหรือตัวอักษรหลายตัว หรือประกอบด้วยตัวอักษรตัวเดียวหรือ
ตัวอักษรหลายตัวแล้วตามด้วยตัวเลข

ข้อ ๗๙๔ ในการกำหนดชื่อของทางขับนั้น สนามบินต้องหลีกเลี่ยงการใช้ตัวอักษร “I” “O”
“X” เพื่อหลีกเลี่ยงความสับสนกับตัวเลข “๑” และ “๐” และเครื่องหมายปิด และหากเป็นไปได้
สนามบินต้องหลีกเลี่ยงการใช้คำว่า “ด้านใน” หรือ “inner” และ “ด้านนอก” หรือ “outer”

ข้อ ๗๙๕ การใช้ตัวเลขเพียงอย่างเดียวบนพื้นที่ขับเคลื่อนต้องสงวนไว้สำหรับการกำหนดชื่อ
หมายเลขทางวิ่ง

ข้อ ๗๙๖ ชื่อของหลุมจอดอากาศยานต้องไม่เหมือนกับชื่อของทางขับ

ง. ป้ายแสดงจุดตรวจสอบคลื่นวิทยุวีโออาร์ในสนามบิน (VOR Aerodrome Checkpoint Sign)

ข้อ ๗๙๗ เมื่อมีการกำหนดจุดตรวจสอบคลื่นวิทยุวีโออาร์ในสนามบิน สนามบินต้องทำเครื่องหมาย
และติดตั้งป้ายแสดงจุดตรวจสอบคลื่นวิทยุวีโออาร์ ณ ตำแหน่งดังกล่าว

ข้อ ๗๙๘ ป้ายแสดงจุดตรวจสอบคลื่นวิทยุวีโออาร์ในสนามบินต้องติดตั้งอยู่ใกล้กับตำแหน่ง
ตรวจสอบเท่าที่จะเป็นไปได้ และต้องสามารถมองเห็นข้อความบนป้ายสัญลักษณ์ได้จากห้องนักบิน
เมื่ออากาศยานอยู่บนเครื่องหมายจุดตรวจสอบคลื่นวิทยุวีโออาร์

ข้อ ๗๙๙ ป้ายแสดงจุดตรวจสอบคลื่นวิทยุวีโออาร์ในสนามบินต้องประกอบด้วยข้อความสีดำ
บนพื้นหลังสีเหลือง

ข้อ ๘๐๐ ข้อความบนป้ายแสดงจุดตรวจสอบคลื่นวิทยุวีโออาร์ต้องมีลักษณะอย่างใดอย่างหนึ่ง
ตามที่แสดงไว้ในรูปที่ ๔๓ โดย

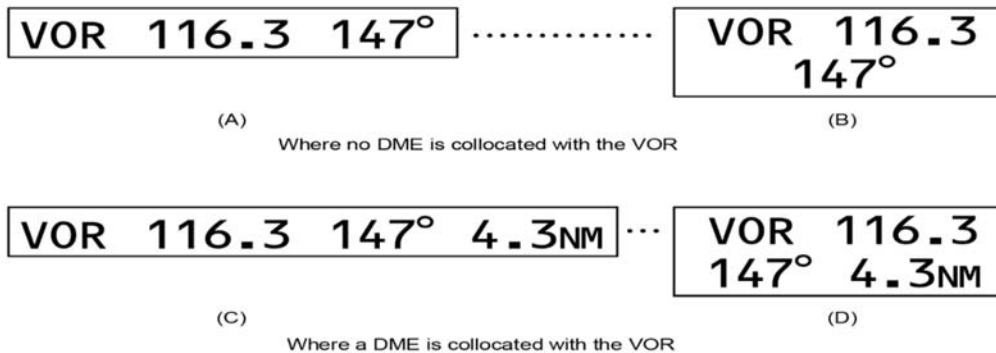
(๑) VOR คือ ตัวย่อที่แสดงว่าตำแหน่งดังกล่าวเป็นจุดตรวจสอบคลื่นวิทยุวีโออาร์

(๒) ๑๑๖.๓ คือ ตัวอย่างของความถี่วิทยุของวีโออาร์ที่เกี่ยวข้อง

(๓) ๑๔๗° คือ ตัวอย่างของมุมวีโออาร์ในหน่วยองศาที่ใกล้เคียงที่สุดซึ่งจะแสดงที่จุดตรวจสอบ
คลื่นวิทยุวีโออาร์

(๔) ๔.๓ NM คือ ตัวอย่างของระยะห่างในหน่วยไมล์ทะเล (nautical miles) จากตำแหน่ง
ของอุปกรณ์ดีเอ็มอี (Distance Measuring Equipment: DME) ที่ติดตั้งร่วมกับอุปกรณ์วีโออาร์
ที่เกี่ยวข้อง

รูปที่ ๔๓ ป้ายแสดงจุดตรวจสอบคลื่นวิทยุวีโออาร์ในสนามบิน



ข้อ ๘๐๑ จุดตรวจสอบคลื่นวิทยุวีโออาร์จะสามารถใช้งานได้ เมื่อการตรวจสอบตามรอบระยะเวลาแสดงให้เห็นว่า ค่ามุมของ VOR มีความสม่ำเสมออยู่ระหว่าง ± 2 องศาของค่ามุมที่ระบุ

จ. ป้ายแสดงชื่อของสนามบิน (Aerodrome Identification Sign)

ข้อ ๘๐๒ สนามบินต้องจัดให้มีป้ายแสดงชื่อของสนามบิน ในกรณีที่ไม่มีวิธีการอื่นใดซึ่งเพียงพอที่จะช่วยบ่งชี้สนามบินได้ด้วยการมองเห็นจากทางอากาศได้

ข้อ ๘๐๓ ป้ายแสดงชื่อของสนามบินตามข้อ ๘๐๒ ต้องติดตั้งอยู่ในบริเวณสนามบินเพื่อให้สามารถอ่านได้ชัดเจนจากทุกมุมเหนือแนวระดับในระยะไกลที่สุดเท่าที่จะทำได้

ข้อ ๘๐๔ ป้ายแสดงชื่อของสนามบินต้องประกอบด้วยชื่อของสนามบิน

ข้อ ๘๐๕ สีของป้ายสัญลักษณ์ต้องมีความชัดเจนเพียงพอและแตกต่างจากพื้นหลัง

ข้อ ๘๐๖ ตัวอักษรบนป้ายสัญลักษณ์ต้องมีความสูงไม่น้อยกว่าสามเมตร

ฉ. ป้ายแสดงหมายเลขหลุมจอดอากาศยาน (Aircraft Stand Identification Signs)

ข้อ ๘๐๗ หากทำได้ สนามบินต้องจัดให้มีป้ายแสดงหมายเลขหลุมจอดอากาศยานเพิ่มเติมจากการทำเครื่องหมายแสดงหมายเลขหลุมจอดอากาศยาน

ข้อ ๘๐๘ ป้ายแสดงหมายเลขหลุมจอดอากาศยานต้องติดตั้งอยู่ในตำแหน่งที่สามารถมองเห็นได้อย่างชัดเจนจากห้องนักบิน ที่ตำแหน่งก่อนที่อากาศยานจะขับเคลื่อนเข้าสู่หลุมจอดอากาศยานนั้น ๆ

ข้อ ๘๐๙ ป้ายแสดงหมายเลขหลุมจอดอากาศยานต้องประกอบด้วยข้อความสีดำนบนพื้นหลังสีเหลือง

ช. ป้ายแสดงตำแหน่งหยุดคอยบนถนน (Road-Holding Position Sign)

ข้อ ๘๑๐ สนามบินต้องจัดให้มีป้ายแสดงตำแหน่งหยุดคอยบนถนน ณ ตำแหน่งที่ถนนทุกสายซึ่งเชื่อมเข้าสู่ทางวิ่ง

ข้อ ๘๑๑ ป้ายแสดงตำแหน่งหยุดคอยบนถนนต้องติดตั้งห่างจากขอบถนนเป็นระยะทางหนึ่งจุดห้าเมตร ทางด้านซ้ายหรือขวาก็ได้ ณ ตำแหน่งหยุดคอยเข้าทางวิ่ง ทั้งนี้ ตามความเหมาะสมของกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก

ข้อ ๘๑๒ ป้ายแสดงตำแหน่งหยุดคอยบนถนนต้องประกอบด้วยข้อความสีขาวบนพื้นหลังสีแดง

ข้อ ๘๑๓ ข้อความบนป้ายแสดงตำแหน่งหยุดคอยบนถนนต้องเป็นภาษาไทย และเป็นไปตามกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก รวมทั้งต้องประกอบด้วยสิ่งต่อไปนี้

(๑) ข้อความให้หยุด

(๒) หากมีความเหมาะสมอาจเพิ่มเติมข้อความ ดังต่อไปนี้

(ก) ข้อความที่กำหนดว่า ผู้ขับขี่ยานพาหนะต้องได้รับอนุญาตจากพนักงานควบคุมจราจรทางอากาศก่อนขับเคลื่อนต่อไป

(ข) ข้อความระบุตำแหน่ง

ข้อ ๘๑๔ ป้ายแสดงตำแหน่งหยุดคอยบนถนนสำหรับใช้ในเวลากลางคืนต้องเป็นป้ายสะท้อนแสงหรือติดตั้งไฟส่องสว่างด้วย

๕. วัตถุที่ใช้เป็นเครื่องหมาย (Markers)

ก. บททั่วไป

ข้อ ๘๑๕ วัตถุที่ใช้เป็นเครื่องหมาย ต้องมีลักษณะที่แตกหักง่าย ถ้าวัตถุเหล่านั้นอยู่ในบริเวณใกล้ทางวิ่งหรือทางขับ วัตถุดังกล่าวต้องมีความสูงที่เหมาะสมและอยู่ในระดับที่ต่ำเพียงพอเพื่อรักษาระยะปลอดภัยของใบพัดและเครื่องยนต์ของอากาศยาน

สนามบินอาจใช้สมอยึดหรือโซ่เพื่อยึดวัตถุที่ใช้เป็นเครื่องหมายตามวรรคหนึ่ง เพื่อป้องกันไม่ให้วัตถุแตกหักและหลุดออกจากการยึด ซึ่งเกิดจากแรงลม

ข. วัตถุแสดงขอบทางวิ่งที่ไม่มีผิวพื้นจราจร (Unpaved Runway Edge Markers)

ข้อ ๘๑๖ สนามบินต้องจัดให้มีวัตถุที่ใช้เป็นเครื่องหมายเพื่อแสดงขอบเขตของทางวิ่งที่ไม่มีผิวพื้นจราจร เมื่อรูปร่างลักษณะของพื้นผิวทางวิ่งไม่มีความชัดเจนเมื่อเปรียบเทียบกับพื้นดินโดยรอบ

ข้อ ๘๑๗ ในกรณีที่มีการติดตั้งไฟทางวิ่ง สนามบินต้องจัดให้มีวัตถุแสดงขอบทางวิ่งติดตั้งรวมเข้ากับไฟทางวิ่งนั้น ๆ และในกรณีที่ไม่มีการติดตั้งไฟทางวิ่ง สนามบินต้องจัดให้มีวัตถุที่ใช้เป็นเครื่องหมายรูปทรงสี่เหลี่ยมมุมฉากหรือรูปกรวยเพื่อใช้ในการกำหนดขอบเขตของทางวิ่งให้ชัดเจน

ข้อ ๘๑๘ วัตถุแสดงขอบทางวิ่งรูปทรงสี่เหลี่ยมมุมฉาก ต้องมีขนาดกว้างหนึ่งเมตรและยาวสามเมตรเป็นอย่างน้อย และต้องจัดวางโดยให้แนวยาวขนานกับเส้นกึ่งกลางทางวิ่ง ส่วนวัตถุแสดงขอบทางวิ่งรูปทรงกรวยต้องมีความสูงไม่เกินห้าสิบเซนติเมตร

ค. วัตถุแสดงขอบทางหยุด (Stopway Edge Markers)

ข้อ ๘๑๙ สนามบินต้องจัดให้มีวัตถุแสดงขอบทางหยุดเพื่อแสดงขอบเขตของทางหยุด เมื่อรูปร่างลักษณะของพื้นผิวทางหยุดไม่มีความชัดเจนเมื่อเปรียบเทียบกับพื้นดินโดยรอบ

ข้อ ๘๒๐ วัตถุแสดงขอบทางหยุดต้องมีลักษณะแตกต่างจากวัตถุแสดงขอบทางวิ่งใด ๆ อย่างเพียงพอ เพื่อหลีกเลี่ยงความสับสนในการแยกแยะวัตถุทั้งสอง

วัตถุตามวรรคหนึ่ง ในทางปฏิบัติอาจสามารถใช้แผ่นระนาบแนวตั้งที่ปรากฏไว้ในด้านตรงข้าม เมื่อมองจากทางวิ่งได้

ง. วัตถุแสดงขอบทางขับ (Taxiway Edge Markers)

ข้อ ๘๒๑ สนามบินต้องจัดให้มีวัตถุแสดงขอบทางขับ ในกรณีที่ทางวิ่งมีรหัสตัวเลขเป็น ๑ หรือ ๒ และบนทางขับไม่มีไฟกึ่งกลางทางขับหรือไฟขอบทางขับหรือวัตถุแสดงเส้นกึ่งกลางทางขับ

ข้อ ๘๒๒ สนามบินต้องติดตั้งวัตถุแสดงขอบทางขับในตำแหน่งที่เหมือนกับตำแหน่งที่ใช้ติดตั้งไฟขอบทางขับเป็นอย่างน้อย

ข้อ ๘๒๓ วัตถุแสดงขอบทางขับตามข้อ ๘๒๒ ต้องเป็นสีน้ำเงินสะท้อนแสง

ข้อ ๘๒๔ จากมุมมองของนักบิน เมื่อมองไปที่วัตถุแสดงขอบทางขับด้านที่ใช้แสดงขอบเขต ต้องเห็นวัตถุดังกล่าวมีลักษณะเป็นสี่เหลี่ยมมุมฉากและมีพื้นที่ไม่น้อยกว่าหนึ่งร้อยห้าสิบตารางเซนติเมตร

ข้อ ๘๒๕ วัตถุแสดงขอบทางขับต้องมีลักษณะแตกหักง่าย โดยต้องมีความสูงที่เหมาะสมและอยู่ในระดับที่ต่ำเพียงพอเพื่อรักษาระยะปลอดภัยของใบพัดและเครื่องยนต์ของอากาศยาน

จ. วัตถุแสดงเส้นกึ่งกลางทางขับ (Taxiway Centre Line Markers)

ข้อ ๘๒๖ สนามบินต้องจัดให้มีวัตถุแสดงเส้นกึ่งกลางทางขับ ในกรณีที่ทางวิ่งมีรหัสตัวเลขเป็น ๑ หรือ ๒ และไม่มีไฟกึ่งกลางทางขับหรือไฟขอบทางขับหรือวัตถุแสดงขอบทางขับ

ข้อ ๘๒๗ ในกรณีที่ต้องการทำให้การใช้เครื่องหมายเส้นกึ่งกลางทางขับนำทางได้ดีขึ้น สนามบินต้องจัดให้มีวัตถุแสดงเส้นกึ่งกลางทางขับ สำหรับทางวิ่งมีรหัสตัวเลขเป็น ๓ หรือ ๔ และทางวิ่งนั้นไม่มีไฟกึ่งกลางทางขับ

ข้อ ๘๒๘ สนามบินต้องติดตั้งวัตถุแสดงเส้นกึ่งกลางทางขับในตำแหน่งเดียวกับตำแหน่งที่ใช้ติดตั้งไฟกึ่งกลางทางขับเป็นอย่างน้อย

ข้อ ๘๒๙ วัตถุแสดงเส้นกึ่งกลางทางขับต้องติดตั้งอยู่บนเครื่องหมายเส้นกึ่งกลางทางขับ ยกเว้นกรณีที่ไม่สามารถทำได้ ตำแหน่งในการติดตั้งวัตถุดังกล่าวสามารถขยับไปทางด้านข้างได้ในระยะไม่เกินสามสิบเซนติเมตร

ข้อ ๘๓๐ วัตถุแสดงเส้นกึ่งกลางทางขับต้องเป็นสีเขียวสะท้อนแสง

ข้อ ๘๓๑ จากมุมมองของนักบิน เมื่อมองไปที่วัตถุด้านที่ใช้แสดงเส้นกึ่งกลางทางขับ ต้องเห็นวัตถุดังกล่าวมีลักษณะเป็นสี่เหลี่ยมมุมฉากและมีพื้นที่ที่มองเห็นไม่น้อยกว่าสี่สิบตารางเซนติเมตร

ข้อ ๘๓๒ วัตถุแสดงเส้นกึ่งกลางทางขับต้องได้รับการออกแบบและติดตั้งให้สามารถทนต่อการบดทับด้วยล้ออากาศยาน โดยไม่ก่อให้เกิดความเสียหายต่อทั้งอากาศยานและวัตถุแสดงเส้นกึ่งกลางทางขับนั้น

ฉ. วัตถุแสดงขอบทางขับที่ไม่มีผิวพื้นจราจร (Unpaved Taxiway Edge Markers)

ข้อ ๘๓๓ สนามบินต้องจัดให้มีวัตถุที่ใช้เป็นเครื่องหมายเพื่อแสดงขอบเขตของทางขับที่ไม่มีผิวพื้นจราจร เมื่อรูปร่างลักษณะของพื้นผิวทางขับไม่มีความชัดเจนเมื่อเปรียบเทียบกับพื้นดินโดยรอบ

ข้อ ๘๓๔ ในกรณีที่มีการติดตั้งไฟทางขับ สนามบินต้องจัดให้มีวัตถุแสดงขอบทางขับติดตั้งรวมเข้ากับไฟทางขับนั้น ๆ และในกรณีที่ไม่มีการติดตั้งไฟทางขับ สนามบินต้องจัดให้มีวัตถุที่ใช้เป็นเครื่องหมายรูปทรงกรวยเพื่อใช้ในการกำหนดขอบเขตของทางขับให้ชัดเจน

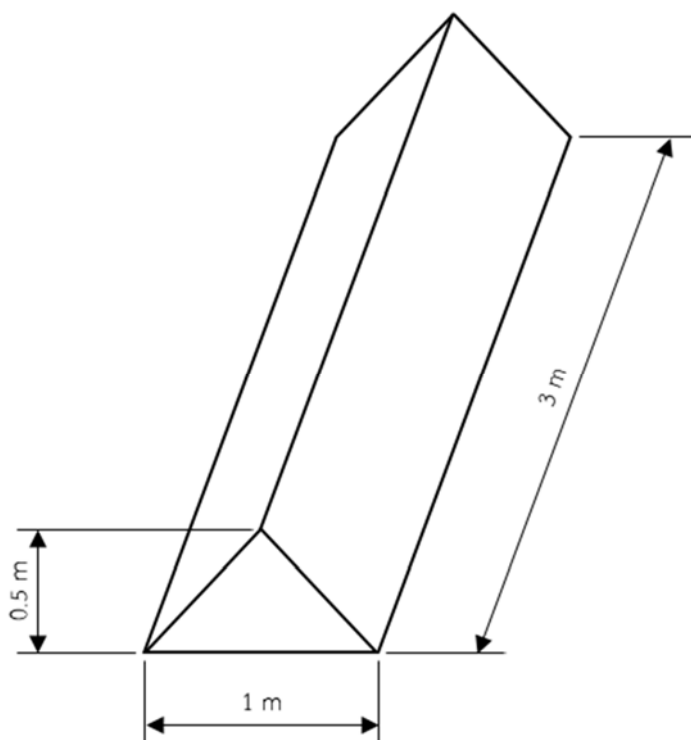
ช. วัตถุบอกเขตแนว (Boundary Markers)

ข้อ ๘๓๕ สนามบินต้องจัดให้มีวัตถุบอกเขตแนว หากบริเวณพื้นที่สำหรับการบินลงไม่มีทางวิ่ง

ข้อ ๘๓๖ วัตถุบอกเขตแนวต้องติดตั้งตามแนวขอบเขตของพื้นที่สำหรับการบินลง โดยมีระยะห่างกันไม่เกินสองร้อยเมตร หากมีการใช้วัตถุบอกเขตแนวที่มีลักษณะตามรูปที่ ๔๔ หรือหากมีการใช้วัตถุบอกเขตแนวที่มีลักษณะเป็นรูปทรงกรวย วัตถุดังกล่าวต้องติดตั้งให้มีระยะห่างกันประมาณเก้าสิบเมตร และต้องมีวัตถุบอกเขตแนวติดตั้งไว้ที่มุมแต่ละมุมของพื้นที่สำหรับการบินลง

ข้อ ๘๓๗ วัตถุบอกเขตแนวต้องมีรูปแบบตามที่แสดงไว้ในรูปที่ ๔๔ หรือมีลักษณะเป็นรูปทรงกรวยที่มีความสูงไม่น้อยกว่าห้าสิบเซนติเมตร และมีเส้นผ่านศูนย์กลางที่ฐานไม่น้อยกว่าเจ็ดสิบห้าเซนติเมตร วัตถุบอกเขตแนวต้องมีสีที่มองเห็นได้เด่นชัดตัดกับพื้นหลัง และต้องใช้สีเพียงสีเดียว คือ สีส้มหรือสีแดง หรือใช้สีสองสีที่ตัดกัน คือ สีส้มและสีขาว หรือใช้สีแดงและสีขาวก็ได้ ยกเว้นกรณีที่สีดังกล่าวกลมกลืนกับสีของพื้นหลัง

รูปที่ ๔๔ วัตถุบอเขตแนว



ส่วนที่ ๒

เครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ประเภททัศนวิสัย สำหรับแสดงสิ่งกีดขวาง

๑. วัตถุที่ต้องมีการทำเครื่องหมายหรือติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวาง

ข้อ ๘๓๘ เพื่อประโยชน์ในการลดภาวะอันตรายที่จะเกิดกับอากาศยานด้วยการระบุตำแหน่งที่มีอยู่ของสิ่งกีดขวาง โดยไม่จำเป็นต้องลดข้อจำกัดในการปฏิบัติการบินอันอาจเกิดขึ้นจากสิ่งกีดขวางดังกล่าว ให้สนามบินทำเครื่องหมายหรือติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางตามความในหมวดนี้

ข้อ ๘๓๙ สนามบินต้องรับผิดชอบในการทำเครื่องหมายหรือติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางในพื้นที่ผิวจำกัดสิ่งกีดขวางตามความในหมวดนี้

ภายในพื้นที่ ๒d นอกเขตพื้นผิวจำกัดสิ่งกีดขวางตามวรรคหนึ่ง ให้สนามบินรับผิดชอบในความปลอดภัยของอากาศยานด้วยการตรวจตรา (monitor) และดำเนินการจัดให้มีกระบวนการประสานงานเพื่อให้มีการทำเครื่องหมายหรือติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่อาจก่อให้เกิดอันตรายต่อการปฏิบัติการของอากาศยาน

ก. วัตถุที่อยู่ในขอบเขตของพื้นผิวจำกัดสิ่งกีดขวาง

ข้อ ๘๔๐ ให้ถือว่ายานพาหนะและวัตถุเคลื่อนที่ได้ใด ๆ ที่ไม่ใช่อากาศยานที่อยู่บนพื้นที่เคลื่อนไหวของสนามบินเป็นสิ่งกีดขวาง และสนามบินต้องทำเครื่องหมายสำหรับแสดงสิ่งกีดขวาง และหากยานพาหนะและสนามบินนั้นมีการใช้งานในเวลากลางวันหรือในสภาพทัศนวิสัยต่ำ สนามบินต้องติดตั้งไฟสำหรับแสดงสิ่งกีดขวางด้วย

ความในวรรคหนึ่งไม่นำมาใช้บังคับกับอุปกรณ์และยานพาหนะสำหรับให้บริการอากาศยานที่ใช้งานเฉพาะในลานจอดอากาศยาน ซึ่งอาจยกเว้นการทำเครื่องหมายและการติดตั้งไฟสำหรับแสดงสิ่งกีดขวางได้

ข้อ ๘๔๑ สนามบินต้องทำเครื่องหมายที่ไฟภาคพื้นสำหรับการบินซึ่งยกระดับขึ้นเหนือพื้นภายในพื้นที่เคลื่อนไหว เพื่อให้เห็นได้อย่างชัดเจนในเวลากลางวัน ทั้งนี้ สนามบินต้องไม่ติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่ไฟภาคพื้นและป้ายสัญลักษณ์ที่ยกระดับขึ้นในพื้นที่เคลื่อนไหว

ข้อ ๘๔๒ สนามบินต้องทำเครื่องหมายแสดงสิ่งกีดขวางทั้งหมดที่อยู่ภายในระยะตามที่กำหนดไว้ในตารางที่ ๑๑ คอลัมน์ (๑๑) หรือคอลัมน์ (๑๒) จากเส้นกึ่งกลางทางขับ ทางขับในลานจอดอากาศยาน หรือทางขับที่เข้าสู่หลุมจอดอากาศยาน และในกรณีที่เป็นทางขับ ทางขับในลานจอดอากาศยาน หรือทางขับที่เข้าสู่หลุมจอดอากาศยานที่มีการใช้งานในเวลากลางวัน นอกจากต้องทำเครื่องหมายแล้ว สนามบินต้องติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางด้วย

ข้อ ๘๔๓ ในกรณีที่มีสิ่งกีดขวางติดตั้งที่ยื่นเหนือพื้นผิวไต่ระดับ สนามบินต้องทำเครื่องหมายแสดงสิ่งกีดขวาง ภายในระยะสามพันเมตรจากขอบในของพื้นผิวไต่ระดับดังกล่าว และหากทางวิ่งมีการใช้งานในเวลากลางวัน สนามบินต้องติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางด้วย เว้นแต่ในกรณี ดังต่อไปนี้

(๑) สิ่งกีดขวางนั้นมีสิ่งกีดขวางติดตั้งอื่นบดบังอยู่ สนามบินอาจไม่ต้องทำเครื่องหมายและติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางก็ได้

(๒) สิ่งกีดขวางนั้นมีการติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงปานกลาง ประเภท A ในเวลากลางวัน และมีความสูงเหนือระดับพื้นดินโดยรอบไม่เกินหนึ่งร้อยห้าสิบเมตร สนามบินอาจไม่ต้องทำเครื่องหมายแสดงสิ่งกีดขวางก็ได้

(๓) สิ่งกีดขวางนั้นมีการติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงสูงในเวลากลางวัน สนามบินอาจไม่ต้องทำเครื่องหมายแสดงสิ่งกีดขวางก็ได้

(๔) สิ่งกีดขวางนั้นเป็นประภาคาร และการศึกษาทางด้านการบินแสดงให้เห็นว่าไฟของประภาคารนั้นมีความสว่างเพียงพอ สนามบินอาจไม่ต้องติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางก็ได้

ข้อ ๘๔๔ สนามบินต้องดำเนินการให้มีการทำเครื่องหมายแสดงสิ่งกีดขวางสำหรับวัตถุติดตั้งที่มีไม่ใช่สิ่งกีดขวาง ซึ่งอยู่ประชิดกับพื้นผิวไต่ระดับ และหากทางวิ่งนั้นมีการใช้งานในเวลากลางวัน สนามบินต้องติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางด้วย เมื่อพิจารณาแล้วเห็นว่าการทำเครื่องหมายและการติดตั้งไฟ

แสดงสิ่งกีดขวางดังกล่าวมีความจำเป็นเพื่อหลีกเลี่ยงวัตถุอื่น ทั้งนี้ สนามบินอาจไม่ต้องทำเครื่องหมายแสดงสิ่งกีดขวางในกรณี ดังต่อไปนี้

(๑) วัตถุนั้นมีการติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงปานกลาง ประเภท A ในเวลากลางวัน และมีความสูงเหนือระดับพื้นดินโดยรอบไม่เกินหนึ่งร้อยห้าสิบเมตร

(๒) วัตถุนั้นมีการติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงสูงในเวลากลางวัน

ข้อ ๘๔๕ ในกรณีที่มีสิ่งกีดขวางติดตั้งที่ยื่นเหนือพื้นผิวแนวร่อนหรือเหนือพื้นผิวลาดเอียง สนามบินต้องดำเนินการให้มีเครื่องหมายแสดงสิ่งกีดขวางภายในระยะสามพันเมตรจากขอบในของพื้นผิวแนวร่อนหรือเหนือพื้นผิวลาดเอียง แล้วแต่กรณี และหากทางวิ่งนั้นมีการใช้งานในเวลากลางคืน สนามบินต้องติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางด้วย เว้นแต่ในกรณี ดังต่อไปนี้

(๑) สิ่งกีดขวางนั้นมีสิ่งกีดขวางติดตั้งอื่นบดบังอยู่ สนามบินอาจไม่ต้องทำเครื่องหมายและติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางได้

(๒) สิ่งกีดขวางนั้นมีการติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงปานกลาง ประเภท A ในเวลากลางวัน และมีความสูงเหนือระดับพื้นดินโดยรอบไม่เกินหนึ่งร้อยห้าสิบเมตร สนามบินอาจไม่ต้องทำเครื่องหมายแสดงสิ่งกีดขวางก็ได้

(๓) สิ่งกีดขวางนั้นมีการติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงสูงในเวลากลางวัน สนามบินอาจไม่ต้องทำเครื่องหมายแสดงสิ่งกีดขวางก็ได้

(๔) สิ่งกีดขวางนั้นเป็นประภาคาร และการศึกษาทางด้านการบินแสดงให้เห็นว่าไฟของประภาคารนั้นมีความสว่างเพียงพอ สนามบินอาจไม่ต้องติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางก็ได้

ข้อ ๘๔๖ ในกรณีที่มีสิ่งกีดขวางติดตั้งที่ยื่นเหนือพื้นผิวแนวระดับ สนามบินต้องทำเครื่องหมายแสดงสิ่งกีดขวาง และหากทางวิ่งนั้นมีการใช้งานในเวลากลางคืน สนามบินต้องติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางด้วย เว้นแต่ในกรณี ดังต่อไปนี้

(๑) สนามบินอาจไม่ทำเครื่องหมายและติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางก็ได้ ในกรณีต่อไปนี้

(ก) สิ่งกีดขวางนั้นมีสิ่งกีดขวางติดตั้งอื่นบดบังอยู่ หรือ

(ข) สำหรับพื้นที่ซึ่งถูกกีดขวางโดยวัตถุซึ่งไม่อาจเคลื่อนที่ได้ หรือภูมิประเทศที่เป็นบริเวณกว้าง และได้มีการกำหนดวิธีปฏิบัติเพื่อให้มั่นใจว่ามีระยะห่างในแนวตั้งที่ปลอดภัยภายใต้เส้นทางการบินที่กำหนดไว้ หรือ

(ค) การศึกษาทางด้านการบินแสดงให้เห็นว่าสิ่งกีดขวางดังกล่าวมิได้มีนัยสำคัญต่อการปฏิบัติการของอากาศยาน

(๒) ในกรณีที่สิ่งกีดขวางนั้นมีการติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงปานกลาง ประเภท A ในเวลากลางวัน และมีความสูงเหนือระดับพื้นดินโดยรอบไม่เกินหนึ่งร้อยห้าสิบเมตร สนามบินอาจไม่ทำเครื่องหมายแสดงสิ่งกีดขวางก็ได้

(๓) ในกรณีที่สิ่งกีดขวางนั้นมีการติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงสูงในเวลากลางวัน สนามบินอาจไม่ทำเครื่องหมายแสดงสิ่งกีดขวางก็ได้

(๔) ในกรณีที่สิ่งกีดขวางนั้นเป็นประภาคาร และการศึกษาทางด้านการบินแสดงให้เห็นว่าไฟของประภาคารนั้นมีความสว่างเพียงพอ สนามบินอาจไม่ติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางก็ได้

ข้อ ๘๔๗ สนามบินต้องทำเครื่องหมายแสดงสิ่งกีดขวางสำหรับวัตถุติดตั้งที่ยื่นเหนือพื้นผิวป้องกันสิ่งกีดขวาง และหากทางวิ่งนั้นมีการใช้งานในเวลากลางคืน สนามบินต้องติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางด้วย

ข้อ ๘๔๘ หากมีวัตถุใด ๆ ที่อยู่ภายในพื้นผิวจำกัดสิ่งกีดขวางและการศึกษาทางด้านการบินแสดงให้เห็นว่าวัตถุดังกล่าวอาจก่อให้เกิดอันตรายต่ออากาศยานได้ สนามบินต้องทำเครื่องหมายหรือติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวาง ทั้งนี้ ให้นำรวมไปถึงวัตถุที่อยู่ประชิดกับเส้นทางที่ใช้ในการบินแบบทัศนวิสัย เช่น ทางน้ำหรือทางหลวงด้วย

ข้อ ๘๔๙ สายไฟ สายเคเบิล และสายอื่น ๆ ซึ่งอยู่เหนือศีรษะที่พาดผ่านแม่น้ำ ทางน้ำ หุบเขา หรือทางหลวง สนามบินต้องทำเครื่องหมายแสดงสิ่งกีดขวาง รวมทั้งต้องทำเครื่องหมายหรือติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่เสารองรับด้วย หากการศึกษาทางด้านการบินแสดงให้เห็นว่าสายไฟ สายเคเบิล หรือสายอื่น ๆ ดังกล่าวอาจก่อให้เกิดอันตรายต่ออากาศยานได้

ข. วัตถุที่อยู่นอกขอบเขตของพื้นผิวจำกัดสิ่งกีดขวาง

ข้อ ๘๕๐ สำหรับสิ่งกีดขวางตามข้อ ๒๘๘ สนามบินต้องดำเนินการให้มีการทำเครื่องหมายแสดงสิ่งกีดขวาง และติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวาง เว้นแต่สิ่งกีดขวางนั้นมีการติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงสูงในเวลากลางวันแล้ว

ข้อ ๘๕๑ หากมีวัตถุใด ๆ ที่อยู่นอกพื้นผิวจำกัดสิ่งกีดขวางและการศึกษาทางด้านการบินแสดงให้เห็นว่าวัตถุดังกล่าวอาจก่อให้เกิดอันตรายต่ออากาศยานได้ สนามบินต้องดำเนินการจัดให้มีกระบวนการประสานงานเพื่อให้ทำเครื่องหมายหรือติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวาง ทั้งนี้ ให้นำรวมไปถึงวัตถุที่อยู่ประชิดกับเส้นทางที่ใช้ในการบินแบบทัศนวิสัย เช่น ทางน้ำหรือทางหลวงด้วย

ข้อ ๘๕๒ สายไฟ สายเคเบิล และสายอื่น ๆ ซึ่งอยู่เหนือศีรษะที่พาดผ่านแม่น้ำ ทางน้ำ หุบเขา หรือทางหลวง สนามบินต้องดำเนินการจัดให้มีกระบวนการประสานงานเพื่อให้ทำเครื่องหมายแสดงสิ่งกีดขวาง รวมทั้งต้องทำเครื่องหมายหรือติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่เสารองรับด้วย หากการศึกษาทางด้านการบินแสดงให้เห็นว่าสายไฟ สายเคเบิล หรือสายอื่น ๆ ดังกล่าวอาจก่อให้เกิดอันตรายต่ออากาศยานได้

๒. การทำเครื่องหมายหรือการติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวาง

ข้อ ๘๕๓ วัตถุตามทีระบุในหมวด ๕ ส่วนที่ ๒ เกี่ยวกับวัตถุที่ต้องมีการทำเครื่องหมายหรือติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวาง สนามบินต้องดำเนินการให้มีการติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงต่ำ ความเข้มแสงปานกลาง หรือความเข้มแสงสูง หรือติดตั้งไฟดังกล่าวร่วมกัน

ข้อ ๘๕๔ ไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงต่ำ ประเภท A ประเภท B ประเภท C ประเภท D และประเภท E ไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงปานกลาง ประเภท A ประเภท B และประเภท C และไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงสูง ประเภท A และประเภท B ให้เป็นไปตามข้อกำหนดในตารางที่ ๒๕ และภาคผนวกแนบท้าย ๑

ข้อ ๘๕๕ จำนวนและการจัดเรียงไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงต่ำ ปานกลาง หรือสูง ที่ระดับต่าง ๆ นั้น ต้องสามารถบ่งชี้วัตถุตั้งกล่าวได้จากทุกมุมเอซิมัท ทั้งนี้ หากไฟแสดงสิ่งกีดขวางถูกบดบังโดยส่วนของวัตถุตั้งกล่าวหรือวัตถุที่อยู่ประชิดกันไม่ว่าในทิศทางใดก็ตาม สนาบบินต้องดำเนินการให้มีการติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางเพิ่มเติมบนวัตถุที่อยู่ประชิดกันหรือส่วนของวัตถุที่บดบังไฟนั้น ในลักษณะที่ยังคงความชัดเจนของรูปร่างปกติของวัตถุที่มีการติดตั้งไฟ เว้นแต่ในกรณีไฟที่ถูกบดบังดังกล่าวมิได้มีผลต่อความชัดเจนของรูปร่างของวัตถุที่มีการติดตั้งไฟ สนาบบินอาจไม่ติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางเพิ่มเติมก็ได้

ตารางที่ ๒๕ คุณลักษณะของไฟแสดงสิ่งกีดขวาง

ประเภทไฟ (๑)	สี (๒)	ประเภท สัญญาณ / (อัตราการ กะพริบ) (๓)	ความเข้มแสงสูงสุด (แคนเดลา) ที่ค่าสะท้อนพื้น หลังตามที่กำหนด			ตาราง การกระจาย แสง (๗)
			กลางวัน (มากกว่าห้าร้อย แคนเดลาต่อ ตารางเมตร) (๔)	พลบค่ำ (ห้าสิบถึงห้าร้อย แคนเดลาต่อ ตารางเมตร) (๕)	กลางคืน (ต่ำกว่าห้าสิบ แคนเดลาต่อ ตารางเมตร) (๖)	
ไฟที่มีความเข้มแสงต่ำ ประเภท A (สิ่งกีดขวางที่ติดตั้ง)	แดง	นิ่ง	ไม่ใช่	ไม่ใช่	๑๐	ตารางที่ ๒๖
ไฟที่มีความเข้มแสงต่ำ ประเภท B (สิ่งกีดขวางที่ติดตั้ง)	แดง	นิ่ง	ไม่ใช่	ไม่ใช่	๓๒	ตารางที่ ๒๖
ไฟที่มีความเข้มแสงต่ำ ประเภท C (สิ่งกีดขวางซึ่งเคลื่อนที่ได้)	เหลือง / น้ำเงิน ⁽ⁿ⁾	กะพริบ (๖๐ ถึง ๙๐ ครั้งต่อนาที)	ไม่ใช่	๔๐	๔๐	ตารางที่ ๒๖
ไฟที่มีความเข้มแสงต่ำ ประเภท D (รถนำอากาศยาน)	เหลือง	กะพริบ (๖๐ ถึง ๙๐ ครั้งต่อนาที)	ไม่ใช่	๒๐๐	๒๐๐	ตารางที่ ๒๖
ไฟที่มีความเข้มแสงต่ำ ประเภท E	แดง	กะพริบ ^(ข)	ไม่ใช่	ไม่ใช่	๓๒	ตารางที่ ๒๖ (ประเภท B)
ไฟที่มีความเข้มแสงปานกลาง ประเภท A	ขาว	กะพริบ (๒๐ ถึง ๖๐ ครั้งต่อนาที)	๒๐,๐๐๐	๒๐,๐๐๐	๒,๐๐๐	ตารางที่ ๒๗
ไฟที่มีความเข้มแสงปานกลาง ประเภท B	แดง	กะพริบ (๒๐ ถึง ๖๐ ครั้งต่อนาที)	ไม่ใช่	ไม่ใช่	๒,๐๐๐	ตารางที่ ๒๗

ประเภทไฟ	สี	ประเภท สัญญาณ / (อัตราการ กะพริบ)	ความเข้มแสงสูงสุด (แคนเดลา) ที่ค่าสะท้อนพื้น หลังตามที่กำหนด			ตาราง การกระจาย แสง
			กลางวัน (มากกว่าห้าร้อย แคนเดลาต่อ ตารางเมตร)	พลบค่ำ (ห้าสิบถึงห้าร้อย แคนเดลาต่อ ตารางเมตร)	กลางคืน (ต่ำกว่าห้าสิบ แคนเดลาต่อ ตารางเมตร)	
(๑)	(๒)	(๓)	(๔)	(๕)	(๖)	(๗)
ไฟที่มีความเข้มแสงปานกลาง ประเภท C	แดง	นิ่ง	ไม่ใช่	ไม่ใช่	๒,๐๐๐	ตารางที่ ๒๗
ไฟที่มีความเข้มแสงสูง ประเภท A	ขาว	กะพริบ (๕๐ ถึง ๖๐ ครั้งต่อนาที)	๒๐๐,๐๐๐	๒๐,๐๐๐	๒,๐๐๐	ตารางที่ ๒๗
ไฟที่มีความเข้มแสงสูง ประเภท B	ขาว	กะพริบ (๕๐ ถึง ๖๐ ครั้งต่อนาที)	๑๐๐,๐๐๐	๒๐,๐๐๐	๒,๐๐๐	ตารางที่ ๒๗

(ก) ดูข้อ ๘๖๑
(ข) ใช้สำหรับกั้นหั่นลม โดยการกะพริบของไฟต้องเป็นอัตราเดียวกันกับไฟที่ติดตั้งอยู่บนห้องเครื่อง (nacelle)

ตารางที่ ๒๖ การกระจายแสงสำหรับไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงต่ำ

	ความเข้มแสง น้อยที่สุด ^(ก)	ความเข้มแสง มากที่สุด ^(ก)	การกระจายลำแสงแนวตั้ง ^(ข)	
			การกระจายลำแสงน้อยที่สุด	ความเข้มแสง
ประเภท A	๑๐ แคนเดลา ^(ข)	ไม่ใช่	๑๐ องศา	๕ แคนเดลา
ประเภท B	๓๒ แคนเดลา ^(ข)	ไม่ใช่	๑๐ องศา	๑๖ แคนเดลา
ประเภท C	๔๐ แคนเดลา ^(ข)	๔๐๐ แคนเดลา	๑๒ องศา ^(ข)	๒๐ แคนเดลา
ประเภท D	๒๐๐ แคนเดลา ^(ค)	๔๐๐ แคนเดลา	ไม่ใช่ ^(ข)	ไม่ใช่

หมายเหตุ ตารางข้างต้นนี้ มิได้ระบุถึงการกระจายลำแสงแนวราบ (horizontal beam) ที่เหมาะสม อย่างไรก็ตามข้อ ๘๕๕ กำหนดให้การกระจายลำแสงต้องครอบคลุมสามร้อยหกสิบองศา รอบสิ่งกีดขวาง ดังนั้น เพื่อให้เป็นไปตามข้อกำหนดดังกล่าว จำนวนของไฟแสดงสิ่งกีดขวางจะขึ้นอยู่กับ การกระจายลำแสงแนวราบของไฟแต่ละดวง รวมไปถึงรูปร่างของสิ่งกีดขวาง หากไฟที่ติดตั้ง มีการกระจายลำแสงที่แคบ สนามบินต้องติดตั้งไฟให้มีจำนวนมากขึ้น

(ก) การกระจายแสงครอบคลุมสามร้อยหกสิบองศาโดยรอบในแนวราบ สำหรับไฟกะพริบ ค่าความเข้มแสงวัดจากความเข้มแสงประสิทธิภาพ (effective intensity)

(ข) ทำมุมเงยระหว่างสองถึงสิบองศาในแนวตั้ง เทียบกับแนวราบ เมื่อโคมไฟอยู่ในแนวระดับ

(ค) ทำมุมเงยระหว่างสองถึงยี่สิบองศาในแนวตั้ง เทียบกับแนวราบ เมื่อโคมไฟอยู่ในแนวระดับ

- (ง) ความเข้มแสงสูงสุดควรอยู่ในตำแหน่งประมาณสองจุดห้าองศาในแนวตั้ง
- (จ) ความเข้มแสงสูงสุดควรอยู่ที่ตำแหน่งประมาณสิบเจ็ดองศาในแนวตั้ง
- (ฉ) การกระจายลำแสง หมายความว่า มุมระหว่างระนาบแนวนอน (horizontal plane) และทิศทางใด ๆ ซึ่งความเข้มแสงมีค่าเกินกว่าที่ระบุไว้ในคอลัมน์ “ความเข้มแสง”
- ตารางที่ ๒๗ การกระจายแสงสำหรับไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงปานกลางและสูง ตามความเข้มแสงเปรียบเทียบ (benchmark intensities) ในตารางที่ ๒๕

ความเข้มแสงเปรียบเทียบ	ข้อกำหนดขั้นต่ำ					ข้อแนะนำ				
	มุมเงยในแนวตั้ง ^(๒)			การกระจายลำแสงในแนวตั้ง ^(๓)		มุมเงยในแนวตั้ง ^(๒)			การกระจายลำแสงในแนวตั้ง ^(๓)	
	๐ องศา		-๑ องศา			๐°	-๑°	-๑๐°		
	ความเข้มแสงเฉลี่ยต่ำสุด ^(๓)	ความเข้มแสงต่ำสุด ^(๓)	ความเข้มแสงต่ำสุด ^(๓)	การกระจายลำแสงต่ำสุด	ความเข้มแสง ^(๓)	ความเข้มแสงสูงสุด ^(๓)	ความเข้มแสงสูงสุด ^(๓)	ความเข้มแสงสูงสุด ^(๓)	การกระจายลำแสงสูงสุด	ความเข้มแสง ^(๓)
๒๐๐,๐๐๐	๒๐๐,๐๐๐	๑๕๐,๐๐๐	๗๕,๐๐๐	๓ องศา	๗๕,๐๐๐	๒๕๐,๐๐๐	๑๑๒,๕๐๐	๗,๕๐๐	๗ องศา	๗๕,๐๐๐
๑๐๐,๐๐๐	๑๐๐,๐๐๐	๗๕,๐๐๐	๓๗,๕๐๐	๓ องศา	๓๗,๕๐๐	๑๒๕,๐๐๐	๕๖,๒๕๐	๓,๗๕๐	๗ องศา	๓๗,๕๐๐
๒๐,๐๐๐	๒๐,๐๐๐	๑๕,๐๐๐	๗,๕๐๐	๓ องศา	๗,๕๐๐	๒๕,๐๐๐	๑๑,๒๕๐	๗๕๐	ไม่ใช่	ไม่ใช่
๒,๐๐๐	๒,๐๐๐	๑,๕๐๐	๗๕๐	๓ องศา	๗๕๐	๒,๕๐๐	๑,๑๒๕	๗๕	ไม่ใช่	ไม่ใช่

หมายเหตุ ตารางข้างต้นนี้ มิได้ระบุถึงการกระจายลำแสงแนวราบ (horizontal beam) ที่เหมาะสม อย่างไรก็ตามข้อ ๘๕๕ กำหนดให้การกระจายลำแสงต้องครอบคลุมสามร้อยหกสิบองศา รอบสิ่งกีดขวาง ดังนั้น เพื่อให้เป็นไปตามข้อกำหนดดังกล่าว จำนวนของไฟแสดงสิ่งกีดขวางจะขึ้นอยู่กับ การกระจายลำแสงแนวราบของไฟแต่ละดวง รวมไปถึงรูปร่างของสิ่งกีดขวาง หากไฟที่ติดตั้ง มีการกระจายลำแสงที่แคบ สนามบินต้องติดตั้งไฟให้มีจำนวนมากขึ้น

(ก) การกระจายลำแสงครอบคลุมสามร้อยหกสิบองศาโดยรอบในแนวราบ ทั้งนี้ ความเข้มแสงทุกค่าถูกแสดงในหน่วยแคนเดลา (candela) สำหรับไฟกะพริบ ค่าความเข้มแสงวัดจากความเข้มแสงประสิทธิภาพ (effective intensity)

(ข) มุมเงยในแนวตั้งเทียบกับแนวราบ เมื่อโคมไฟอยู่ในแนวระดับ

(ค) การกระจายลำแสง หมายความว่า มุมระหว่างระนาบแนวนอน (horizontal plane) และทิศทางใด ๆ ซึ่งความเข้มแสงมีค่าเกินกว่าที่ระบุไว้ในคอลัมน์ “ความเข้มแสง”

สนามบินอาจจำเป็นต้องขยายการกระจายลำแสงภายใต้การกำหนดค่าเฉพาะและการศึกษาทางด้านการบิน

ก. วัตถุเคลื่อนที่ได้ (Mobile Objects)

เครื่องหมาย

ข้อ ๘๕๖ สนามบินต้องทาสีหรือติดธงสำหรับแสดงวัตถุเคลื่อนที่ได้ทั้งหมด

การทำสี

ข้อ ๘๕๗ ในการทำเครื่องหมายด้วยการทาสีบนวัตถุเคลื่อนที่ได้ ให้สนามบินใช้สีที่เด่นชัดเพียงสีเดียว โดยต้องเป็นสีแดงหรือสีเขียวแกมเหลืองสำหรับยานพาหนะที่ใช้ในการตอบสนองต่อเหตุฉุกเฉิน และสีเหลืองสำหรับยานพาหนะที่ให้บริการทั่วไป

การติดธง

ข้อ ๘๕๘ สนามบินต้องติดธงสำหรับแสดงวัตถุเคลื่อนที่ได้โดยรอบวัตถุ บนยอด หรือรอบขอบที่สูงที่สุดของวัตถุนั้น ทั้งนี้ ธงที่ติดต้องไม่เพิ่มภาวะอันตรายที่เกิดจากวัตถุที่ถูกติดตั้งด้วยธงนั้น

ข้อ ๘๕๙ ธงสำหรับแสดงวัตถุเคลื่อนที่ได้ตามข้อ ๘๕๘ ต้องมีขนาดไม่น้อยกว่าศูนย์จุดเก้าเมตรในแต่ละด้าน และเป็นลายตารางหมากรุก โดยช่องของตารางต้องมีความกว้างแต่ละด้านไม่น้อยกว่าศูนย์จุดสามเมตร สีของลายตารางต้องตัดกันและตัดกับสีของพื้นหลังที่จะมองเห็นด้วย ทั้งนี้ ธงต้องใช้สีส้มและขาว หรือแดงและขาว เว้นแต่สีเหล่านี้จะกลมกลืนไปกับพื้นหลัง

ไฟ

ข้อ ๘๖๐ สนามบินต้องติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงต่ำ ประเภท C บนยานพาหนะและวัตถุซึ่งเคลื่อนที่ได้ใด ๆ แต่ไม่รวมถึงอากาศยาน

ข้อ ๘๖๑ ไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงต่ำ ประเภท C ที่ติดตั้งบนยานพาหนะที่เกี่ยวข้องกับการตอบสนองต่อเหตุฉุกเฉินหรือการรักษาความปลอดภัย ต้องเป็นไฟกะพริบสีน้ำเงินสำหรับไฟที่ติดตั้งบนยานพาหนะอื่น ๆ ต้องเป็นไฟกะพริบสีเหลือง

ข้อ ๘๖๒ สนามบินต้องติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงต่ำ ประเภท D บนรถนำอากาศยาน (follow-me vehicles)

ข้อ ๘๖๓ สนามบินต้องติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงต่ำบนวัตถุซึ่งเคลื่อนที่ได้อย่างจำกัด เช่น สะพานเทียบเครื่องบิน โดยให้เป็นไฟนิ่งสีแดง และอย่างน้อยที่สุดต้องเป็นไปตามคุณลักษณะของไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงต่ำ ประเภท A ตามที่กำหนดไว้ในตารางที่ ๒๕ ทั้งนี้ ความเข้มของแสงต้องเพียงพอเพื่อให้เกิดความชัดเจน เมื่อพิจารณาถึงความเข้มแสงของไฟที่อยู่บริเวณใกล้เคียงและระดับความส่องสว่างโดยทั่วไปที่จะมองเห็นไฟดังกล่าว

ข. วัตถุติดตรึง (Fixed Objects)

เครื่องหมาย

ข้อ ๘๖๔ สนาบบินต้องทำเครื่องหมายวัตถุติดตรึงทั้งหมดด้วยการทาสี

หากไม่สามารถปฏิบัติตามวรรคหนึ่งได้ สนาบบินต้องติดตั้งวัตถุที่ใช้เป็นเครื่องหมายหรือธงบนหรือเหนือวัตถุดังกล่าว เว้นแต่วัตถุนั้น ๆ สามารถมองเห็นได้อย่างชัดเจนเพียงพอ จากรูปร่าง ขนาด หรือสี ซึ่งไม่จำเป็นต้องทำเครื่องหมาย

การทาสี

ข้อ ๘๖๕ วัตถุที่มีขนาดความสูงและความกว้างเมื่อทำการฉายภาพวัตถุนั้น บนระนาบแนวตั้งเท่ากับหรือมากกว่าสี่จุดห้าเมตรทั้งสองด้าน และวัตถุนั้นมีพื้นผิวที่ต่อเนื่อง สนาบบินต้องทาสีวัตถุดังกล่าวเป็นลายตารางหมากรุก ทั้งนี้ ลายตารางหมากรุกต้องประกอบด้วยสี่เหลี่ยมมุมฉากขนาดไม่น้อยกว่าหนึ่งจุดห้าเมตร แต่ไม่เกินสามเมตรในแต่ละด้าน โดยส่วนที่เป็นมุมให้ใช้สีที่เข้มกว่าสีของลายตารางหมากรุกต้องตัดกันและตัดกับสีของพื้นหลังด้วย สีที่ใช้ต้องใช้สีส้มและสีขาว หรือสีแดงและสีขาว เว้นแต่สีเหล่านี้จะกลมกลืนไปกับพื้นหลัง ตามรูปที่ ๔๕

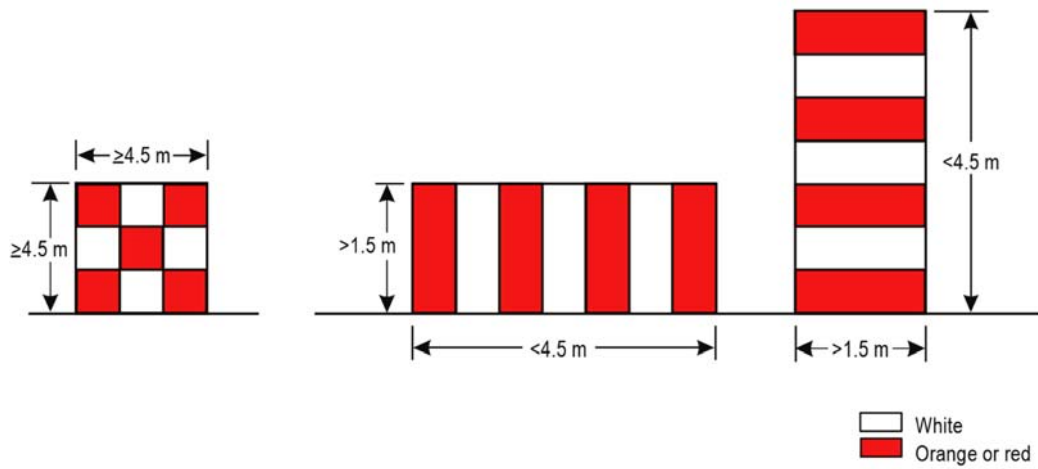
ข้อ ๘๖๖ สนาบบินต้องทาสีวัตถุเป็นลายแถบสี่สลับ ในกรณี ดังต่อไปนี้

(๑) วัตถุมีพื้นผิวที่ต่อเนื่อง และมีด้านใดด้านหนึ่งไม่ว่าแนวนอนหรือแนวตั้งซึ่งมีขนาดใหญ่เกินกว่าหนึ่งจุดห้าเมตร และด้านอื่นไม่ว่าแนวนอนหรือแนวตั้งมีขนาดน้อยกว่าสี่จุดห้าเมตร หรือ

(๒) วัตถุที่ใช้ระบบเสาและคานที่มีด้านใดด้านหนึ่ง ไม่ว่าแนวตั้งหรือแนวนอนมีขนาดใหญ่เกินกว่าหนึ่งจุดห้าเมตร

แถบสีตามวรรคหนึ่งต้องตั้งฉากกับด้านที่ยาวที่สุด และมีความกว้างของแถบประมาณหนึ่งในเจ็ดส่วนของด้านที่ยาวที่สุด หรือสามสิบเมตร แล้วแต่ค่าใดน้อยกว่า สีของแถบต้องชัดเจนตัดกับพื้นหลังที่มองเห็น โดยใช้สีส้มและสีขาว หรือสีแดงและสีขาว เว้นแต่ว่าสีดังกล่าวไม่เด่นชัดเมื่อเทียบกับพื้นหลัง ทั้งนี้ แถบสีบริเวณส่วนปลายของวัตถุต้องใช้สีที่เข้มกว่า ตามรูปที่ ๔๕ และรูปที่ ๔๖

รูปที่ ๔๕ รูปแบบเครื่องหมายพื้นฐาน



ตารางที่ ๒๘ ความกว้างของแถบเครื่องหมาย

ด้านที่ยาวที่สุด		ความกว้างของแถบ
มากกว่า	ไม่เกินกว่า	
๑.๕ เมตร	๒๑๐ เมตร	๑ ใน ๗ ของด้านที่ยาวที่สุด
๒๑๐ เมตร	๒๗๐ เมตร	๑ ใน ๙ ของด้านที่ยาวที่สุด
๒๗๐ เมตร	๓๓๐ เมตร	๑ ใน ๑๑ ของด้านที่ยาวที่สุด
๓๓๐ เมตร	๓๙๐ เมตร	๑ ใน ๑๓ ของด้านที่ยาวที่สุด
๓๙๐ เมตร	๔๕๐ เมตร	๑ ใน ๑๕ ของด้านที่ยาวที่สุด
๔๕๐ เมตร	๕๑๐ เมตร	๑ ใน ๑๗ ของด้านที่ยาวที่สุด
๕๑๐ เมตร	๕๗๐ เมตร	๑ ใน ๑๙ ของด้านที่ยาวที่สุด
๕๗๐ เมตร	๖๓๐ เมตร	๑ ใน ๒๑ ของด้านที่ยาวที่สุด

หมายเหตุ ตารางที่ ๒๘ แสดงการคำนวณหาค่าความกว้างของแถบสี และเพื่อให้จำนวนของแถบสีเป็นเลขคี่ ซึ่งจะทำให้ทั้งแถบบนและแถบล่างใช้สีที่เข้มกว่าได้

ข้อ ๘๖๗ วัตถุที่มีขนาดความสูงและความกว้างเมื่อทำการฉายภาพวัตถุนั้น บนระนาบแนวตั้ง ซึ่งทั้งสองด้านของวัตถุตั้งกล่าวมีขนาดน้อยกว่าหนึ่งจุดห้าเมตร สนามบินต้องทาวัตถุดังกล่าวด้วยสีที่เห็นได้เด่นชัดเพียงสีเดียว ทั้งนี้ ให้ใช้สีส้มหรือสีแดง เว้นแต่สีเหล่านี้จะกลมกลืนไปกับพื้นหลัง

ในบางกรณีสนามบินอาจจำเป็นต้องใช้สีที่แตกต่างไปจากสีส้มหรือสีแดง เพื่อให้สีของวัตถุนั้น ตัดกับพื้นหลัง และสามารถทำให้เห็นวัตถุได้ชัดเจนเพียงพอ

การติดธง

ข้อ ๘๖๘ สนามบินต้องติดธงสำหรับแสดงวัตถุติดตรงโดยรอบวัตถุ บนยอด หรือรอบขอบ ที่สูงที่สุดของวัตถุนั้น ในกรณีที่สนามบินใช้ธงสำหรับแสดงวัตถุที่ครอบคลุมบริเวณกว้าง หรือกลุ่มของ วัตถุที่อยู่ติด ๆ กัน สนามบินต้องติดธงอย่างน้อยทุก ๆ สิบห้าเมตร ทั้งนี้ ธงที่ติดต้องไม่เพิ่มภาวะ อันตรายที่เกิดจากวัตถุที่ถูกติดด้วยธงนั้น

ข้อ ๘๖๙ ธงสำหรับแสดงวัตถุติดตรงตามข้อ ๘๖๘ ต้องมีขนาดไม่น้อยกว่าศูนย์จุดหกเมตร ในแต่ละด้าน

ข้อ ๘๗๐ ธงสำหรับแสดงวัตถุติดตรงต้องเป็นสีส้ม หรือใช้การรวมกันของสามเหลี่ยม สองส่วนร่วมกัน โดยส่วนหนึ่งเป็นสีส้มและอีกส่วนหนึ่งเป็นสีขาว หรือส่วนหนึ่งเป็นสีแดงและอีกส่วนหนึ่ง เป็นสีขาว เว้นแต่สีดังกล่าวกลมกลืนกับพื้นหลัง สนามบินต้องใช้สีอื่นที่เห็นเด่นชัดแทน

การติดตั้งวัตถุที่ใช้เป็นเครื่องหมาย

ข้อ ๘๗๑ วัตถุที่ใช้เป็นเครื่องหมายที่แสดงบนวัตถุหรืออยู่ประชิดกับวัตถุ ต้องอยู่ในตำแหน่ง ที่สามารถมองเห็นได้ชัดเจน เพื่อคงไว้ซึ่งความชัดเจนของรูปร่างปกติของวัตถุดังกล่าว และต้องสามารถ มองเห็นได้ในสภาพอากาศปลอดโปร่งจากระยะทางอย่างน้อยหนึ่งพันเมตรเมื่อมองวัตถุจากอากาศ และสามารถ ร้อยเมตร เมื่อมองวัตถุจากพื้นดินในทุก ๆ ทิศทางที่อากาศยานจะเคลื่อนเข้าสู่วัตถุดังกล่าว

รูปทรงของวัตถุที่ใช้เป็นเครื่องหมายตามวรรคหนึ่งต้องมีลักษณะเฉพาะ เพื่อให้มั่นใจว่า จะไม่ก่อให้เกิดการเข้าใจผิดกับวัตถุที่ใช้เป็นเครื่องหมายอื่นที่ใช้ในการสื่อสารข้อมูล และต้องไม่เพิ่มภาวะ อันตรายที่เกิดจากวัตถุที่แสดงด้วยเครื่องหมายดังกล่าว

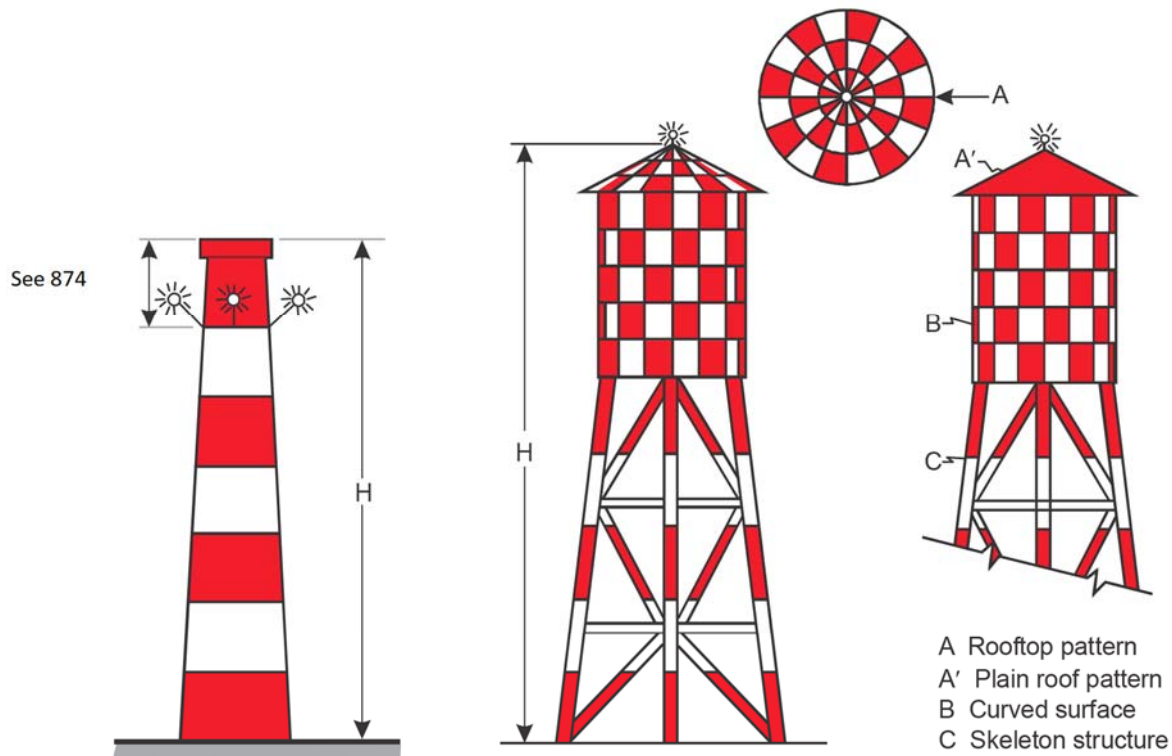
ข้อ ๘๗๒ วัตถุที่ใช้เป็นเครื่องหมายตามข้อ ๘๗๑ ต้องเป็นสีขาวสลัสีแดง หรือสีขาวสลัสีส้ม ทั้งนี้ สีที่เลือกใช้ต้องตัดกับพื้นหลังที่มองเห็นด้วย

ไฟ

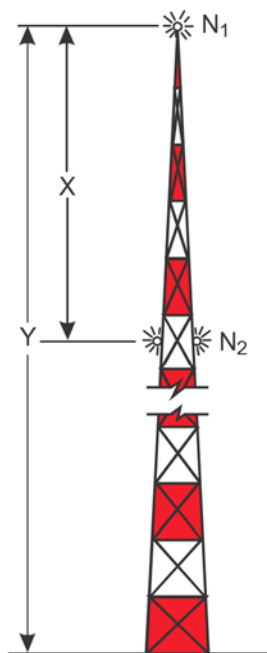
ข้อ ๘๗๓ ในกรณีที่สนามบินติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางบนวัตถุ ไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงต่ำ ปานกลาง หรือสูง อย่างน้อยหนึ่งดวงหรือมากกว่านั้น ต้องติดตั้งในตำแหน่งที่ใกล้กับยอด ของวัตถุมากที่สุดเท่าที่จะทำได้

วิธีการติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงต่ำ ปานกลาง และสูงร่วมกัน ให้เป็นไปตามที่กำหนดไว้ในภาคผนวกแนบท้าย ๕

รูปที่ ๔๖ ตัวอย่างการทำเครื่องหมายและการติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางบนสิ่งก่อสร้างหรือเสาสูง



Note.— H is less than 45 m for the examples shown above.
For greater heights intermediate lights must be added as shown below.



Light spacing (X) in accordance with Appendix 5

$$\text{Number of levels of lights} = N = \frac{Y \text{ (metres)}}{X \text{ (metres)}}$$

ข้อ ๘๗๔ ในกรณีที่เป็นปล่องไฟหรือสิ่งก่อสร้างอื่นที่คล้ายกัน ไฟดวงบนสุดต้องติดตั้งในระดับที่ต่ำกว่าระดับยอดบนสุดในระยะที่เพียงพอ เพื่อลดการปะทะเปื้อนที่เกิดจากควัน ตามรูปที่ ๔๖

ข้อ ๘๗๕ ในกรณีที่มีการติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงสูงสำหรับใช้ในเวลากลางวันบนหอสูงหรือเสาอากาศที่มีส่วนประกอบเพิ่มเติม เช่น สายล่อฟ้า หรือเสาอากาศที่สูงเกินกว่าสิบสองเมตร ซึ่งทำให้ไม่สามารถติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงสูงบนยอดของส่วนประกอบนั้นได้ สนามบินต้องติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงสูงในจุดที่สูงที่สุดเท่าที่จะทำได้ และหากทำได้ ให้ติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงปานกลาง ประเภท A บนยอดแทน

ข้อ ๘๗๖ ในกรณีที่ต้องติดตั้งไฟแสดงวัตถุที่ครอบคลุมบริเวณกว้าง หรือกลุ่มของวัตถุที่อยู่ติด ๆ กัน ซึ่งวัตถุดังกล่าวมีลักษณะ ดังต่อไปนี้

(๑) ยื่นเข้าไปในพื้นที่ผิวจำกัดสิ่งกีดขวางในแนวระดับ หรืออยู่ภายนอกพื้นที่ผิวจำกัดสิ่งกีดขวาง การติดตั้งไฟที่ยอดวัตถุต้องจัดวางในลักษณะที่แสดงให้เห็นจุดหรือขอบของวัตถุที่สูงที่สุด เมื่อเทียบกับพื้นที่ผิวจำกัดสิ่งกีดขวางหรือระดับเหนือพื้นดิน และสามารถแสดงความชัดเจนของรูปร่างปกติและขอบเขตของวัตถุดังกล่าว

(๒) ยื่นเข้าไปในเขตปลอดภัยในการเดินอากาศที่ลาดเอียง การติดตั้งไฟที่ยอดวัตถุต้องจัดวางในลักษณะที่แสดงให้เห็นจุดหรือขอบของวัตถุที่สูงที่สุด เมื่อเทียบกับพื้นที่ผิวจำกัดสิ่งกีดขวาง และสามารถแสดงความชัดเจนของรูปร่างปกติและขอบเขตของวัตถุดังกล่าวได้ ทั้งนี้ หากขอบของวัตถุตั้งแต่สองขอบขึ้นไปมีความสูงเท่ากัน สนามบินต้องติดตั้งไฟบนขอบที่ใกล้กับพื้นที่สำหรับการบินลงมากที่สุดด้วย

ข้อ ๘๗๗ ในกรณีที่พื้นผิวจำกัดสิ่งกีดขวางมีความลาดเอียง และจุดที่สูงที่สุดเหนือพื้นผิวดังกล่าวมิใช่จุดที่สูงที่สุดของวัตถุ สนามบินต้องติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางเพิ่มเติมบนจุดที่สูงที่สุดของวัตถุนั้นด้วย

ข้อ ๘๗๘ ในกรณีติดตั้งไฟเพื่อแสดงความชัดเจนของรูปร่างปกติของวัตถุที่ครอบคลุมบริเวณกว้าง หรือกลุ่มของวัตถุที่อยู่ติด ๆ กัน สนามบินต้องปฏิบัติตามข้อกำหนด ดังต่อไปนี้

(๑) หากใช้ไฟที่มีความเข้มแสงต่ำ การติดตั้งไฟต้องเว้นระยะห่างตามแนวยาวไม่เกินสี่สิบห้าเมตร

(๒) หากใช้ไฟที่มีความเข้มแสงปานกลาง การติดตั้งไฟต้องเว้นระยะห่างตามแนวยาวไม่เกินเก้าร้อยเมตร

ข้อ ๘๗๙ ไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงสูง ประเภท A และไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงปานกลาง ประเภท A และประเภท B ซึ่งติดตั้งบนวัตถุ ต้องกะพริบพร้อมกัน

ข้อ ๘๘๐ มุมสำหรับติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงสูง ประเภท A ต้องเป็นไปตามที่กำหนดไว้ในตารางที่ ๓๐

การติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงสูงซึ่งใช้ทั้งในเวลากลางวันและกลางคืน สนามบินต้องมั่นใจว่าแสงจากไฟจะไม่ทำให้นักบินมีอาการตาพร่ามัว

ข้อ ๘๘๑ ในกรณีที่ใช้ไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงสูง ประเภท A หรือไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงปานกลาง ประเภท A ในเวลากลางคืน อาจทำให้นักบินที่ปฏิบัติการบินอยู่ในบริเวณใกล้เคียงสนามบิน (ภายในรัศมีประมาณหนึ่งหมื่นเมตร) เกิดอาการตาพร่ามัวหรือก่อให้เกิดผลกระทบที่มีนัยสำคัญด้านสภาพแวดล้อม สนามบินต้องดำเนินการจัดให้มีระบบไฟแสดงสิ่งกีดขวางแบบคู่ โดยระบบดังกล่าวต้องประกอบด้วยไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงสูง ประเภท A หรือไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงปานกลาง ประเภท A ตามความเหมาะสม สำหรับใช้งานในเวลากลางวันและช่วงเวลาพลบค่ำ และไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงปานกลาง ประเภท B หรือประเภท C สำหรับใช้งานในเวลากลางคืน

ไฟแสดงวัตถุที่มีความสูงน้อยกว่าสี่สิบห้าเมตรเหนือระดับพื้นดิน

ข้อ ๘๘๒ วัตถุที่ครอบคลุมบริเวณไม่กว้างนักและมีความสูงเหนือพื้นดินโดยรอบน้อยกว่าสี่สิบห้าเมตร สนามบินต้องติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงต่ำ ประเภท A หรือประเภท B

ข้อ ๘๘๓ ในกรณีที่มีการติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงต่ำ ประเภท A หรือประเภท B อาจไม่เพียงพอ หรือจำเป็นต้องมีการเตือนล่วงหน้าเป็นพิเศษ สนามบินต้องติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงปานกลางหรือสูง

ข้อ ๘๘๔ ในการติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางประเภท B สนามบินต้องติดตั้งไฟที่มีความเข้มแสงต่ำ ประเภท B ประเภทเดียว หรือติดตั้งร่วมกับไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงปานกลาง ประเภท B โดยให้สอดคล้องกับข้อ ๘๘๕

ข้อ ๘๘๕ วัตถุที่ครอบคลุมบริเวณกว้าง สนามบินต้องติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงปานกลาง ประเภท A ประเภท B หรือประเภท C ทั้งนี้ ต้องติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงปานกลาง ประเภท A และประเภท C ประเภทใดประเภทหนึ่งเพียงประเภทเดียว ส่วนไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงปานกลาง ประเภท B อาจติดตั้งเพียงประเภทเดียวหรือติดตั้งร่วมกับไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงต่ำ ประเภท B ก็ได้

กลุ่มของอาคารให้ถือว่าเป็นวัตถุที่ครอบคลุมบริเวณกว้างตามความในวรรคหนึ่ง

ไฟแสดงวัตถุที่มีความสูงตั้งแต่สี่สิบห้าเมตร แต่ไม่เกินหนึ่งร้อยห้าสิบเมตรจากระดับพื้นดิน

ข้อ ๘๘๖ สนามบินต้องติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงปานกลาง ประเภท A ประเภท B หรือประเภท C ทั้งนี้ ต้องติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงปานกลาง ประเภท A และประเภท C ประเภทใดประเภทหนึ่งเพียงประเภทเดียว ส่วนไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงปานกลาง ประเภท B อาจติดตั้งเพียงประเภทเดียวหรือติดตั้งร่วมกับไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงต่ำ ประเภท B ก็ได้

ข้อ ๘๘๗ วัตถุที่ติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงปานกลาง ประเภท A และยอดของวัตถุดังกล่าวนั้นสูงเกินหนึ่งร้อยห้าสิบเมตรเหนือระดับพื้นดินโดยรอบ หรือเหนือระดับความสูงของยอด

อาคารที่อยู่ใกล้เคียง (หากวัตถุที่ต้องทำเครื่องหมายแสดงนั้นล้อมรอบด้วยอาคาร) สนามบินต้องติดตั้งไฟเพิ่มเติมที่ระดับกึ่งกลาง โดยไฟดังกล่าวต้องมีระยะห่างที่เท่ากันที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้ ระหว่างไฟที่ติดตั้งบนยอดและระดับพื้นดินหรือระดับของยอดอาคารที่อยู่ใกล้เคียงตามความเหมาะสม ทั้งนี้ ระยะห่างต้องไม่เกินหนึ่งร้อยห้าเมตร

ข้อ ๘๘๘ วัตถุที่ติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงปานกลาง ประเภท B และยอดของวัตถุดังกล่าวนั้นสูงเกินสี่สิบห้าเมตรเหนือระดับพื้นดินโดยรอบ หรือเหนือระดับความสูงของยอดอาคารที่อยู่ใกล้เคียง (หากวัตถุที่ต้องทำเครื่องหมายแสดงนั้นล้อมรอบด้วยอาคาร) สนามบินต้องติดตั้งไฟเพิ่มเติมที่ระดับกึ่งกลาง โดยไฟกึ่งกลางดังกล่าวต้องเป็นไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงต่ำ ประเภท B และไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงปานกลาง ประเภท B สลับกัน และต้องมีระยะห่างของไฟเป็นระยะที่เท่ากันที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้ ระหว่างไฟที่ติดตั้งบนยอดและระดับพื้นดินหรือระดับของยอดอาคารที่อยู่ใกล้เคียงตามความเหมาะสม ทั้งนี้ ระยะห่างต้องไม่เกินห้าสิบสองเมตร

ข้อ ๘๘๙ วัตถุที่ติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงปานกลาง ประเภท C และยอดของวัตถุดังกล่าวนั้นสูงเกินสี่สิบห้าเมตรเหนือระดับพื้นดินโดยรอบ หรือเหนือระดับความสูงของยอดอาคารที่อยู่ใกล้เคียง (หากวัตถุที่ต้องทำเครื่องหมายแสดงนั้นล้อมรอบด้วยอาคาร) สนามบินต้องติดตั้งไฟเพิ่มเติมที่ระดับกึ่งกลาง โดยไฟดังกล่าวต้องมีระยะที่เท่ากันที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้ ระหว่างไฟที่ติดตั้งบนยอดและระดับพื้นดินหรือระดับของยอดอาคารที่อยู่ใกล้เคียงตามความเหมาะสม ทั้งนี้ ระยะห่างต้องไม่เกินห้าสิบสองเมตร

ข้อ ๘๙๐ สนามบินต้องติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงสูง ประเภท A โดยให้มีระยะห่างที่เท่ากันไม่เกินหนึ่งร้อยห้าเมตร ระหว่างระดับพื้นดินและไฟที่ติดตั้งบนยอด ตามที่กำหนดไว้ในข้อ ๘๗๓ เว้นแต่ในกรณีที่วัตถุที่จะแสดงเครื่องหมายนั้นล้อมรอบด้วยอาคาร การกำหนดจำนวนระดับของการติดตั้งไฟอาจใช้ค่าระดับความสูงของยอดอาคารแทนระดับพื้นดินในการคำนวณก็ได้

ไฟแสดงวัตถุที่มีความสูงตั้งแต่หนึ่งร้อยห้าสิบเมตรขึ้นไปจากระดับพื้นดิน

ข้อ ๘๙๑ วัตถุที่มีความสูงเหนือระดับของพื้นดินโดยรอบเกินหนึ่งร้อยห้าสิบเมตร และการศึกษาทางด้านการบินพบว่า จำเป็นต้องติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางเพื่อให้เห็นวัตถุในเวลากลางวัน ให้สนามบินดำเนินการให้มีการติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงสูง ประเภท A

ข้อ ๘๙๒ ในการติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงสูง ประเภท A ตามข้อ ๘๙๑ ต้องติดตั้งให้มีระยะห่างที่เท่ากันไม่เกินหนึ่งร้อยห้าเมตร ระหว่างระดับพื้นดินและไฟที่ติดตั้งบนยอด ตามที่ระบุไว้ในข้อ ๘๗๓ เว้นแต่ในกรณีที่วัตถุที่จะแสดงเครื่องหมายนั้นล้อมรอบด้วยอาคาร การกำหนดจำนวนระดับของการติดตั้งไฟอาจใช้ค่าระดับความสูงของยอดอาคารแทนระดับพื้นดินในการคำนวณได้

ข้อ ๘๙๓ ในกรณีที่การใช้ไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงสูง ประเภท A ในเวลากลางคืน อาจทำให้นักบินที่ปฏิบัติการบินอยู่ในบริเวณใกล้เคียงสนามบิน (ภายในรัศมีประมาณ

หนึ่งหมื่นเมตร) เกิดอาการตาพร่ามัวหรือก่อให้เกิดผลกระทบต่อที่มีนัยสำคัญด้านสภาพแวดล้อม สนามบินต้องดำเนินการให้มีการติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงปานกลาง ประเภท C เพียงประเภทเดียว แต่หากต้องติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงปานกลาง ประเภท B อาจติดตั้งเพียงประเภทเดียวหรือติดตั้งร่วมกับไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงต่ำ ประเภท B ก็ได้

ข้อ ๘๙๔ วัตถุที่ติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงปานกลาง ประเภท A สนามบินต้องติดตั้งไฟเพิ่มเติมที่ระดับกึ่งกลาง โดยระยะห่างของไฟดังกล่าวต้องมีระยะที่เท่ากันที่สุดเท่าที่จะทำได้ ระหว่างไฟที่ติดตั้งบนยอดและระดับพื้นดินหรือระดับของยอดอาคารที่อยู่ใกล้เคียงตามความเหมาะสม ทั้งนี้ ระยะห่างต้องไม่เกินหนึ่งร้อยห้าเมตร

ข้อ ๘๙๕ วัตถุที่ติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงปานกลาง ประเภท B สนามบินต้องติดตั้งไฟเพิ่มเติมที่ระดับกึ่งกลาง โดยไฟกึ่งกลางดังกล่าวต้องเป็นไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงต่ำ ประเภท B และไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงปานกลาง ประเภท B สลับกัน และระยะห่างของไฟต้องมีระยะที่เท่ากันที่สุดเท่าที่จะทำได้ ระหว่างไฟที่ติดตั้งบนยอดและระดับพื้นดินหรือระดับของยอดอาคารที่อยู่ใกล้เคียงตามความเหมาะสม ทั้งนี้ ระยะห่างต้องไม่เกินห้าสิบสองเมตร

ข้อ ๘๙๖ วัตถุที่ติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงปานกลาง ประเภท C สนามบินต้องติดตั้งไฟเพิ่มเติมที่ระดับกึ่งกลาง โดยระยะห่างของไฟดังกล่าวต้องมีระยะที่เท่ากันที่สุดเท่าที่จะทำได้ ระหว่างไฟที่ติดตั้งบนยอดและระดับพื้นดินหรือระดับของยอดอาคารที่อยู่ใกล้เคียงตามความเหมาะสม ทั้งนี้ ระยะห่างต้องไม่เกินห้าสิบสองเมตร

ค. กังหันลม (Wind Turbines)

ข้อ ๘๙๗ ในกรณีที่กังหันลมเป็นสิ่งกีดขวาง สนามบินต้องทำเครื่องหมายหรือติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวาง

ข้อ ๘๙๘ นอกจากการดำเนินการตามข้อ ๘๙๗ แล้ว ในกรณีที่สำนักงานเห็นว่ามีความจำเป็น สนามบินต้องติดตั้งไฟหรือเครื่องหมายเพิ่มเติมสำหรับกังหันลมด้วย

เครื่องหมาย

ข้อ ๘๙๙ ใบพัด (rotor blades) ห้องเครื่อง (nacelle) และส่วนบนสองในสามส่วนของเสากังหันลม ต้องทาสีขาว เว้นแต่การศึกษาทางด้านการบินจะกำหนดให้ทำเป็นอย่างอื่น

ไฟ

ข้อ ๙๐๐ หากจำเป็นต้องมีการติดตั้งไฟ ในกรณีที่เป็นทุ่งกังหันลม กล่าวคือ กลุ่มของกังหันลมตั้งแต่สองต้นขึ้นไป ให้ถือว่าทุ่งกังหันลมเป็นวัตถุที่ครอบคลุมบริเวณกว้างและต้องติดตั้งไฟ ดังนี้

(๑) เพื่อกำหนดขอบเขตของทุ่งกังหันลม

(๒) ระยะห่างที่มากที่สุดของไฟแต่ละดวงตลอดแนวขอบของพื้นที่ทุ่งกังหันลมให้เป็นไปตามที่กำหนดไว้ในข้อ ๘๗๘ เว้นแต่สนามบินได้ทำการประเมินที่แสดงให้เห็นว่าสามารถใช้ระยะห่างที่มากกว่าได้

(๓) หากมีการใช้ไฟกะพริบ ไฟทุกดวงต้องกะพริบพร้อมกัน

(๔) หากกังหันลมใดที่อยู่ภายในทุ่งกังหันลม มีความสูงมากกว่ากังหันลมต้นอื่นอย่างมีนัยสำคัญ สนามบินต้องติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางบนกังหันลมต้นนั้น ไม่ว่าจะตั้งอยู่บริเวณใดก็ตาม

(๕) ณ ตำแหน่งของการติดตั้งไฟตามข้อ (๑) (๒) และ (๔) ให้เป็นไปตามเกณฑ์กำหนดดังต่อไปนี้

(ก) สำหรับกังหันลมที่มีความสูงน้อยกว่าหนึ่งร้อยห้าสิบเมตร (ความสูงดุมยึดใบพัดรวมกับความสูงของใบพัดในแนวตั้ง) สนามบินต้องติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงปานกลางบนห้องเครื่อง

(ข) สำหรับกังหันลมที่มีความสูงตั้งแต่หนึ่งร้อยห้าสิบเมตร ถึงสามร้อยสิบห้าเมตร สนามบินต้องติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงปานกลางบนห้องเครื่อง และต้องติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางดวงที่สอง เพื่อสับเปลี่ยนในกรณีที่ไฟอีกดวงซึ่งใช้งานอยู่ไม่สามารถใช้งานได้ ทั้งนี้ในการติดตั้งไฟนั้น สนามบินต้องแน่ใจว่าแสงจากไฟแต่ละดวงจะไม่ถูกบดบังด้วยไฟอีกดวงหนึ่ง และ

(ค) สำหรับกังหันลมที่มีความสูงตั้งแต่หนึ่งร้อยห้าสิบเมตร ถึงสามร้อยสิบห้าเมตร สนามบินต้องติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงต่ำ ประเภท E อย่างน้อยสามดวง ที่บริเวณกึ่งกลางระหว่างระดับพื้นดินและห้องเครื่อง ตามที่กำหนดไว้ในข้อ ๘๕๕ เว้นแต่หากการศึกษาทางด้านการบินแสดงให้เห็นว่า การใช้ไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงต่ำ ประเภท E นั้น ไม่เหมาะสม สนามบินอาจใช้ไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงต่ำ ประเภท A หรือประเภท B แทนได้

ความใน (๕) มิได้รวมถึงกังหันลมที่มีความสูงมากกว่าสามร้อยสิบห้าเมตร ซึ่งสนามบินอาจทำเครื่องหมายและติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางเพิ่มเติมตามที่กำหนดโดยการศึกษาทางด้านการบินได้

ข้อ ๘๐๑ สนามบินต้องติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางสำหรับห้องเครื่องของกังหันลม ในลักษณะที่ให้อากาศยานที่กำลังบินเข้าหากังหันลมจากทิศทางใด ๆ ก็ตาม สามารถมองเห็นได้โดยไม่ถูกบดบัง

ข้อ ๘๐๒ หากมีความจำเป็นต้องติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางในกรณีที่มีกังหันลมเพียงต้นเดียวหรือเป็นแนวสั้น ๆ (short line) การติดตั้งไฟดังกล่าวต้องสอดคล้องกับข้อ ๘๐๐ (๕) หรือตามที่กำหนดโดยการศึกษาทางด้านการบิน

ง. สายไฟ สายเคเบิล และสายอื่น ๆ ซึ่งอยู่เหนือศีรษะ และเสาสำหรับรองรับ

เครื่องหมาย

ข้อ ๘๐๓ สนามบินต้องติดตั้งวัตถุที่ใช้เป็นเครื่องหมายสำหรับสายไฟ สายเคเบิล และสายอื่น ๆ และต้องทาสีเสาสำหรับรองรับสายดังกล่าวด้วย

การทาสี

ข้อ ๙๐๔ เสาสำหรับรองรับสายไฟ สายเคเบิล และสายอื่น ๆ ซึ่งอยู่เหนือศีรษะ ต้องทำเครื่องหมาย โดยให้เป็นไปตามที่กำหนดไว้ในข้อ ๘๖๔ ถึงข้อ ๘๖๗ ทั้งนี้ สนามบินอาจไม่ทำเครื่องหมายบนเสาสำหรับรองรับสายดังกล่าวนี้ได้ หากมีการติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงสูงสำหรับส่องสว่างในเวลากลางวัน

การติดตั้งวัตถุที่ใช้เป็นเครื่องหมาย

ข้อ ๙๐๕ วัตถุที่ใช้เป็นเครื่องหมายที่แสดงบนวัตถุหรืออยู่ประชิดกับวัตถุ ต้องอยู่ในตำแหน่งที่สามารถมองเห็นได้ชัดเจน เพื่อคงไว้ซึ่งความชัดเจนของรูปร่างปกติของวัตถุดังกล่าว และต้องสามารถมองเห็นได้ในสภาพอากาศปลอดโปร่งจากระยะทางอย่างน้อยหนึ่งพันเมตร เมื่อมองวัตถุจากอากาศและสามารถวัดระยะ เมื่อมองวัตถุจากพื้นดินในทุก ๆ ทิศทางที่อากาศยานจะเคลื่อนเข้าสู่วัตถุดังกล่าว

รูปทรงของวัตถุที่ใช้เป็นเครื่องหมายตามวรรคหนึ่งต้องมีลักษณะเฉพาะ เพื่อให้มั่นใจว่าจะไม่ก่อให้เกิดการเข้าใจผิดกับวัตถุที่ใช้เป็นเครื่องหมายอื่นที่ใช้ในการสื่อสารข้อมูล และต้องไม่เพิ่มภาวะอันตรายที่เกิดจากวัตถุที่แสดงด้วยเครื่องหมายดังกล่าว

ข้อ ๙๐๖ วัตถุที่ใช้เป็นเครื่องหมายที่แสดงบนสายไฟ สายเคเบิล และสายอื่น ๆ ซึ่งอยู่เหนือศีรษะ ต้องมีลักษณะเป็นทรงกลม และมีเส้นผ่านศูนย์กลางไม่น้อยกว่าหกสิบเซนติเมตร

ข้อ ๙๐๗ ระยะห่างระหว่างวัตถุที่ใช้เป็นเครื่องหมายที่อยู่ติดกัน หรือระหว่างวัตถุที่ใช้เป็นเครื่องหมายและเสาสำหรับรองรับสายไฟ สายเคเบิล และสายอื่น ๆ ต้องมีระยะที่เหมาะสมกับเส้นผ่านศูนย์กลางของวัตถุที่ใช้เป็นเครื่องหมายดังกล่าว แต่ไม่ว่ากรณีใดก็ตาม ต้องมีระยะห่างไม่เกินระยะ ดังต่อไปนี้

(๑) สามสิบเมตร ในกรณีที่วัตถุที่ใช้เป็นเครื่องหมายมีเส้นผ่านศูนย์กลางหกสิบเซนติเมตร และระยะห่างจะเพิ่มขึ้นไปตามขนาดเส้นผ่านศูนย์กลางของวัตถุที่ใช้เป็นเครื่องหมาย จนถึง ตาม (๒)

(๒) สามสิบห้าเมตร ในกรณีที่วัตถุที่ใช้เป็นเครื่องหมายมีเส้นผ่านศูนย์กลางแปดสิบเซนติเมตร และระยะห่างจะเพิ่มขึ้นไปอีก จนถึงค่าสูงสุด ตาม (๓)

(๓) สี่สิบเมตร ในกรณีที่วัตถุที่ใช้เป็นเครื่องหมายมีเส้นผ่านศูนย์กลางอย่างน้อยหนึ่งร้อยสามสิบเซนติเมตร

ในกรณีที่มีสายไฟ สายเคเบิล และสายอื่น ๆ หลายสาย สนามบินต้องติดตั้งวัตถุที่ใช้เป็นเครื่องหมายให้อยู่ในตำแหน่งไม่ต่ำกว่าระดับของสายที่อยู่สูงที่สุด

ข้อ ๙๐๘ สนามบินต้องติดตั้งวัตถุที่ใช้เป็นเครื่องหมายโดยใช้สีสลับกันระหว่างสีขาวและสีแดง หรือสีขาวและสีส้ม ทั้งนี้ สีที่เลือกใช้ต้องตัดกับพื้นหลังที่มองเห็นด้วย

ข้อ ๙๐๙ หากปรากฏว่าสนามบินต้องทำเครื่องหมายบนสายไฟ สายเคเบิล และสายอื่น ๆ ที่อยู่เหนือศีรษะ แต่ในทางปฏิบัติ สนามบินไม่สามารถติดตั้งวัตถุที่ใช้เป็นเครื่องหมายบนสายไฟ

สายเคเบิล และสายอื่น ๆ นั้นได้ สนามบินต้องติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงสูง ประเภท B บนเสาสำหรับรองรับแทน

ไฟ

ข้อ ๙๑๐ เสาสำหรับรองรับสายไฟ สายเคเบิล และสายอื่น ๆ ซึ่งอยู่เหนือศีรษะ สนามบินต้องติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงสูง ประเภท B เพื่อใช้แสดงให้เห็นว่ามีเสาสำหรับรองรับดังกล่าว ในกรณี ดังต่อไปนี้

(๑) การศึกษาทางด้านการบินแสดงให้เห็นว่า ไฟดังกล่าวมีความจำเป็นในการแสดงให้รู้ว่ามีสายไฟ สายเคเบิล และสายอื่น ๆ อยู่

(๒) ในทางปฏิบัติ สนามบินไม่สามารถติดตั้งวัตถุที่ใช้เป็นเครื่องหมายบนสายไฟ สายเคเบิล และสายอื่น ๆ ได้

ข้อ ๙๑๑ ในกรณีที่มีการติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงสูง ประเภท B ไฟดังกล่าวต้องอยู่ในตำแหน่งซึ่งแบ่งออกเป็นสามระดับ ดังต่อไปนี้

(๑) บริเวณยอดของเสาอากาศ

(๒) ที่ระดับต่ำที่สุดของสายไฟหรือสายเคเบิลที่ย่อนลงมา

(๓) บริเวณกึ่งกลางระหว่างระดับตาม (๑) และ (๒)

ในบางกรณี สนามบินอาจจำเป็นต้องติดตั้งไฟนอกตัวเสาสำหรับรองรับสายไฟสายเคเบิล และสายอื่น ๆ

ข้อ ๙๑๒ ไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงสูง ประเภท B ที่ใช้แสดงให้เห็นว่ามีเสาสำหรับรองรับสายไฟ สายเคเบิล และสายอื่น ๆ ซึ่งอยู่เหนือศีรษะ ต้องกะพริบต่อเนื่องกัน โดยเริ่มจากไฟดวงกลาง ต่อด้วยไฟบนยอดเสา และสุดท้ายคือไฟดวงล่าง โดยช่วงเวลาระหว่างการกะพริบของไฟแต่ละดวง (flash interval) ให้เป็นไปตามอัตราส่วนโดยประมาณตามตารางที่ ๒๙

ในการติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงสูงตามวรรคหนึ่งซึ่งใช้ทั้งในเวลากลางวันและกลางคืน สนามบินต้องมั่นใจว่าแสงจากไฟดังกล่าวจะไม่ทำให้นักบินมีอาการตาพร่ามัว

ตารางที่ ๒๙ ช่วงเวลาระหว่างการกะพริบของไฟแสดงสิ่งกีดขวางแต่ละดวง

ช่วงเวลาในการกะพริบของไฟระหว่าง	อัตราส่วนของรอบเวลา
ไฟดวงกลางและไฟบนยอดเสา	๑/๑๓
ไฟบนยอดเสาและไฟดวงล่าง	๒/๑๓
ไฟดวงล่างและไฟดวงกลาง	๑๐/๑๓

ข้อ ๙๑๓ ในกรณีที่ใช้ไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงสูง ประเภท B ในเวลากลางคืน อาจทำให้นักบินที่ปฏิบัติการบินอยู่ในบริเวณใกล้เคียงสนามบิน (ภายในรัศมีประมาณหนึ่งหมื่นเมตร)

เกิดอาการตาพร่ามัวหรือก่อให้เกิดผลกระทบต่อทัศนวิสัยด้านสภาพแวดล้อม สนามบินต้องดำเนินการจัดให้มีระบบไฟแสดงสิ่งกีดขวางแบบคู่ โดยระบบดังกล่าวต้องประกอบด้วยไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงสูง ประเภท B สำหรับใช้งานในเวลากลางวันและช่วงเวลาพลบค่ำ และไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงปานกลาง ประเภท B สำหรับใช้งานในเวลากลางคืน กรณีที่มีการใช้ไฟที่มีความเข้มแสงปานกลาง สนามบินต้องติดตั้งไฟดังกล่าว ในระดับเดียวกันกับไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงสูง ประเภท B

ข้อ ๙๑๔ มุมในการติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงสูง ประเภท B ต้องเป็นไปตามที่กำหนดไว้ในตารางที่ ๓๐

ตารางที่ ๓๐ มุมในการติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงสูง

ความสูงของไฟเหนือพื้นดิน [Height of light unit above Terrain (AGL)]		มุมของจุดยอดลำแสงเหนือแนวระนาบ
มากกว่า	แต่ไม่เกิน	
๑๕๑ เมตร		๐ องศา
๑๒๒ เมตร	๑๕๑ เมตร	๑ องศา
๙๒ เมตร	๑๒๒ เมตร	๒ องศา
	๙๒ เมตร	๓ องศา

ส่วนที่ ๓

เครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ประเภททัศนวิสัย สำหรับแสดงพื้นที่จำกัดการใช้งาน

๑. การปิดทางวิ่งและทางขับ หรือพื้นที่บางส่วนของทางวิ่งและทางขับ

ข้อ ๙๑๕ สนามบินต้องทำเครื่องหมายปิดบนทางวิ่ง หรือทางขับ หรือพื้นที่บางส่วนของทางวิ่งหรือทางขับที่ปิดไม่ให้อากาศยานทุกลำใช้งานเป็นการถาวร

ข้อ ๙๑๖ ในกรณีที่มีการปิดทางวิ่ง หรือทางขับ หรือพื้นที่บางส่วนของทางวิ่งหรือทางขับไม่ให้ใช้งานเป็นการชั่วคราว สนามบินต้องทำเครื่องหมายปิดและต้องแจ้งหน่วยงานให้บริการจัดการจราจรทางอากาศทราบ เว้นแต่เป็นการปิดพื้นที่เป็นระยะเวลาอันสั้นและหน่วยงานให้บริการจัดการจราจรทางอากาศได้แจ้งเตือนให้ทราบถึงการปิดพื้นที่นั้น รวมทั้งมีการทำเครื่องหมายหรือสัญลักษณ์อื่นที่เพียงพอแล้ว

ข้อ ๙๑๗ ในการปิดทางวิ่ง สนามบินต้องทำเครื่องหมายปิดแสดงไว้บริเวณปลายสุดของทางวิ่ง แต่ละด้านหรือส่วนของทางวิ่งที่ปิดไม่ให้ใช้งานนั้น เพื่อแสดงว่าพื้นที่ดังกล่าวปิดการใช้งาน และมีเครื่องหมายปิดเพิ่มเติมโดยเว้นระยะห่างระหว่างเครื่องหมายไม่เกินสามร้อยเมตร

ในการปิดทางขับ สนามบินต้องทำเครื่องหมายปิดแสดงไว้บริเวณปลายสุดทางขับแต่ละด้าน หรือส่วนของทางขับที่ปิดไม่ให้ใช้งานเป็นอย่างน้อย

ข้อ ๙๑๘ เครื่องหมายปิดตามข้อ ๙๑๕ ต้องมีรูปแบบและสัดส่วนตามที่กำหนดไว้ในรูปที่ ๔๗ โดยให้มีลักษณะ ดังต่อไปนี้

(๑) เครื่องหมายปิดบนทางวิ่งต้องเป็นสีขาว โดยให้เป็นไปตามรูป ก)

(๒) เครื่องหมายปิดบนทางขับต้องเป็นสีเหลือง โดยให้เป็นไปตามรูป ข)

ข้อ ๙๑๙ ในกรณีการปิดพื้นที่ไม่ให้ใช้งานเป็นการชั่วคราว สนามบินอาจใช้เครื่องกั้นที่แตกหักง่าย หรือเครื่องหมายที่ใช้วัสดุอื่นนอกจากการทาสีหรือใช้วิธีการอื่นใดที่เหมาะสม รวมถึงการใช้เครื่องหมาย กากบาทยกระดับที่สะท้อนแสง เพื่อระบุพื้นที่ที่ปิดไม่ให้ใช้งานนั้นก็ได้

ข้อ ๙๒๐ ในกรณีที่ทางวิ่ง ทางขับ หรือส่วนของทางวิ่งหรือทางขับปิดไม่ให้ใช้งานเป็นการถาวร สนามบินต้องดำเนินการลบเครื่องหมายปกติของทางวิ่งและทางขับนั้นออกทั้งหมด

ข้อ ๙๒๑ สนามบินต้องปิดไฟบนทางวิ่ง ทางขับ หรือส่วนของทางวิ่งหรือทางขับที่ปิดนั้น เว้นแต่มีความจำเป็นเพื่อวัตถุประสงค์ในการบำรุงรักษา

ข้อ ๙๒๒ นอกจากการทำเครื่องหมายปิดแล้ว ในกรณีที่ทางวิ่ง ทางขับ หรือส่วนของทางวิ่ง หรือทางขับที่ปิดไม่ให้ใช้งานนั้น มีทางวิ่งหรือทางขับที่สามารถใช้งานได้ตัดผ่าน และมีการใช้งานในเวลา กลางคืน สนามบินต้องติดตั้งไฟแสดงพื้นที่ที่ไม่สามารถใช้งานได้ (unserviceability light) โดยติดตั้ง ขวางทางเข้าของพื้นที่ที่ปิดไม่ให้ใช้งานนั้น โดยเว้นระยะห่างจากจุดเริ่มต้นของพื้นที่ที่ปิดนั้นไม่เกิน สามเมตร ทั้งนี้ ให้เป็นไปตามรายละเอียดที่กำหนดไว้ในข้อ ๙๓๔

รูปที่ ๔๗ การทำเครื่องหมายปิดบนทางวิ่งและทางขับ

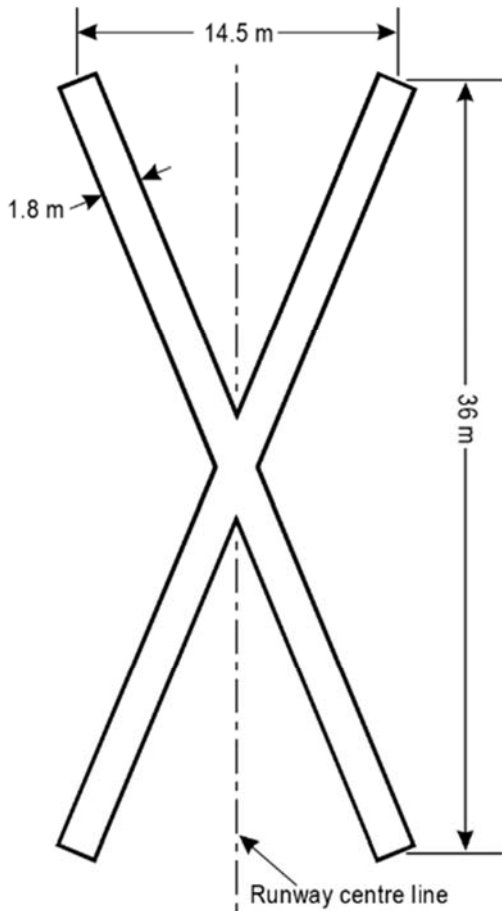


Illustration a) Closed runway marking

รูป ก) การทำเครื่องหมายปิดบนทางวิ่ง

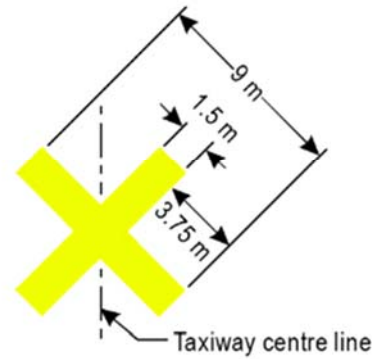


Illustration b) Closed taxiway marking

รูป ข) การทำเครื่องหมายปิดบนทางขับ

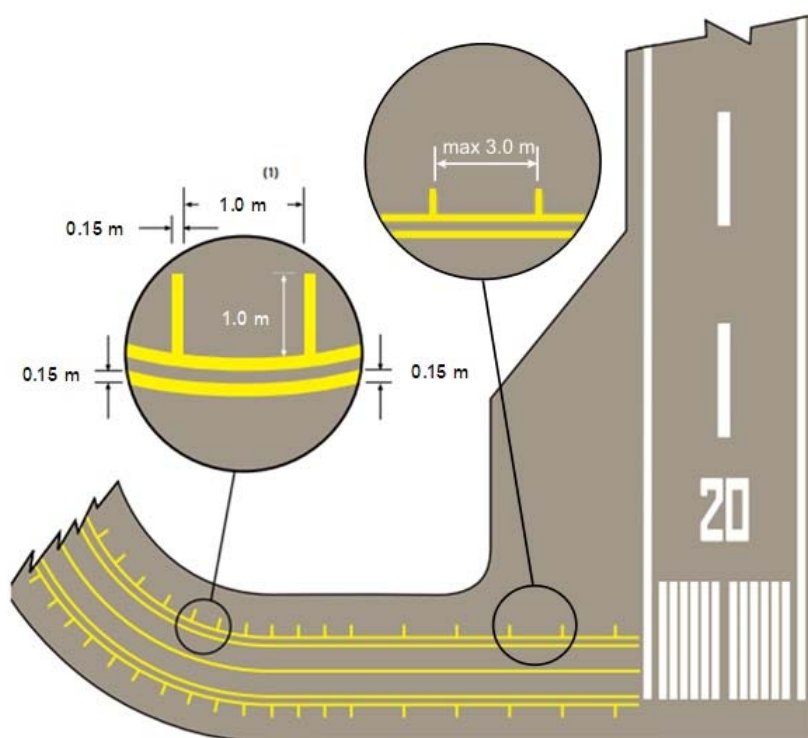
๒. พื้นผิวที่ไม่สามารถรับน้ำหนักได้ (Non-Load-Bearing Surface)

ข้อ ๙๒๓ ในกรณีที่ไหล่ของทางขับ ลานกลับลำบนทางวิ่ง ลานหยุดคอย และลานจอดอากาศยาน รวมถึงบริเวณพื้นผิวที่ไม่สามารถรับน้ำหนักได้อื่น ๆ ไม่อาจแยกความแตกต่างออกจากพื้นผิวที่สามารถรับน้ำหนักได้โดยทันที และหากมีการใช้งานพื้นที่ดังกล่าวโดยอากาศยานอาจส่งผลให้เกิดความเสียหายต่ออากาศยานนั้น สนามบินต้องทำเครื่องหมายเส้นขอบทางขับ สำหรับแสดงขอบเขตระหว่างพื้นที่ดังกล่าวกับพื้นผิวที่สามารถรับน้ำหนักได้ ทั้งนี้ รายละเอียดของเครื่องหมายขอบทางวิ่งให้เป็นไปตามที่กำหนดไว้ในหมวด ๕ ส่วนที่ ๑ เกี่ยวกับเครื่องหมายเส้นขอบทางวิ่ง

ข้อ ๙๒๔ ณ ตำแหน่งจุดตัดบนทางขับและบริเวณอื่น ซึ่งอาจเกิดความสับสนระหว่างเครื่องหมายเส้นขอบ และเครื่องหมายเส้นกึ่งกลาง จากการเลี้ยวของอากาศยาน หรือบริเวณที่นักบิน

อาจไม่แน่ใจว่าด้านใดของเครื่องหมายขอบที่เป็นพื้นผิวที่ไม่สามารถรับน้ำหนักได้ สนามบินต้องจัดให้มีเครื่องหมายเส้นตัดขวาง เพิ่มเติมจากเครื่องหมายเส้นขอบทางขับ ทั้งนี้ ตามรูปที่ ๔๘

รูปที่ ๔๘ เครื่องหมายเส้นขอบทาง



ข้อ ๙๒๕ เครื่องหมายเส้นขอบทางขับต้องอยู่บริเวณแนวขอบของผิวพื้นจราจรที่สามารถรับน้ำหนักได้ โดยให้ขอบนอกของเส้นขอบทางขับอยู่บริเวณขอบของผิวพื้นจราจรที่สามารถรับน้ำหนักได้

ข้อ ๙๒๖ เครื่องหมายเส้นขอบทางขับต้องประกอบด้วยเส้นแถบหนึ่งคู่ แต่ละเส้นกว้างสิบห้าเซนติเมตร เว้นระยะห่างกันสิบห้าเซนติเมตร และใช้สีเดียวกับกับเครื่องหมายเส้นกึ่งกลางทางขับ

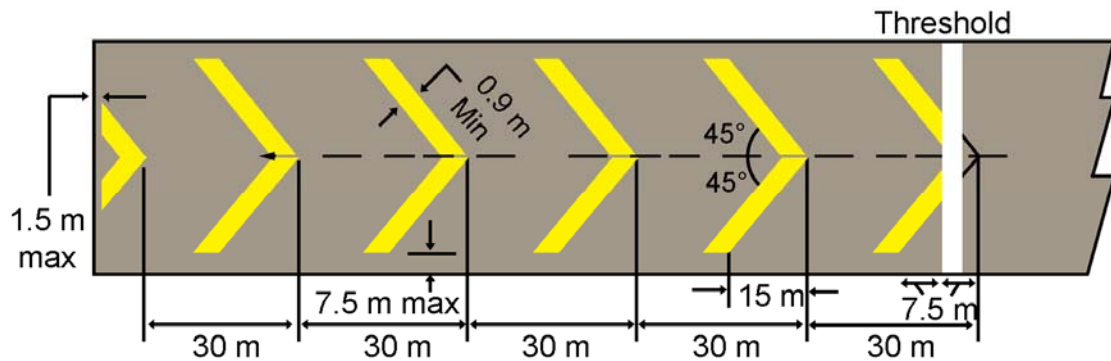
๓. พื้นที่ก่อนถึงหัวทางวิ่ง (Pre-Threshold Areas)

ข้อ ๙๒๗ ในกรณีที่พื้นผิวก่อนถึงหัวทางวิ่งมีการปูผิวทางและมีความยาวเกินสี่สิบเมตร และไม่เหมาะสำหรับการใช้งานตามปกติของอากาศยาน สนามบินต้องทำเครื่องหมายรูปตัววี (chevron marking) ตลอดความยาวก่อนถึงหัวทางวิ่งนั้น

ข้อ ๙๒๘ เครื่องหมายรูปตัววีตามข้อ ๙๒๗ ต้องชี้ไปในทิศทางของทางวิ่งและให้แสดงในลักษณะตามรูปที่ ๔๙

ข้อ ๙๒๙ เครื่องหมายรูปตัววีต้องเป็นสีเหลือง และมีความกว้างโดยรวมอย่างน้อยศูนย์จุดเก้าเมตร

รูปที่ ๔๙ เครื่องหมายแสดงพื้นที่ก่อนถึงหัวทางวิ่ง



๔. พื้นที่ที่ไม่สามารถใช้งานได้ (Unserviceable Areas)

ข้อ ๙๓๐ สนามบินต้องจัดให้มีวัตถุที่ใช้เป็นเครื่องหมายแสดงพื้นที่ที่ไม่สามารถใช้งานได้ ในบริเวณส่วนใด ๆ ของทางขับ ลานจอดอากาศยาน หรือลานหยุดคอย ที่ไม่เหมาะสมในการรองรับ การขับเคลื่อนของอากาศยาน แต่อากาศยานยังสามารถอ้อมผ่านพื้นที่ดังกล่าวได้อย่างปลอดภัย และ ในกรณีที่เป็นพื้นที่เคลื่อนไหวนซึ่งมีการใช้งานในเวลากลางคืน สนามบินต้องติดตั้งไฟแสดงพื้นที่ที่ไม่สามารถใช้งานได้

วัตถุที่ใช้เป็นเครื่องหมายและไฟแสดงพื้นที่ที่ไม่สามารถใช้งานได้ตามวรรคหนึ่ง ใช้เพื่อนำทาง อากาศยานให้อ้อมผ่านบริเวณส่วนใด ๆ ของทางขับ ลานจอดอากาศยาน หรือลานหยุดคอย ที่ไม่เหมาะสมในการรองรับการขับเคลื่อนของอากาศยาน เพื่อวัตถุประสงค์ในการแจ้งเตือนนักบิน ว่ามีหลุมบนผิวพื้นจราจรของทางขับหรือลานจอดอากาศยาน หรือการแสดงขอบเขตส่วนของผิวพื้นจราจร ที่อยู่ระหว่างการซ่อมแซม ทั้งนี้ สนามบินต้องไม่นำวัตถุที่ใช้เป็นเครื่องหมายและไฟแสดงพื้นที่ดังกล่าว นั้น มาใช้ในกรณีที่ส่วนของทางวิ่งไม่สามารถใช้งานได้ หรือกรณีเมื่อทางขับมีส่วนของพื้นที่ที่ไม่สามารถใช้งานได้ ตามแนวความกว้างของทางขับเป็นบริเวณกว้าง ซึ่งในกรณีนี้ สนามบินต้องปิดทางวิ่งหรือทางขับ ไม่ให้ใช้งาน

ข้อ ๙๓๑ วัตถุที่ใช้เป็นเครื่องหมายและไฟแสดงพื้นที่ที่ไม่สามารถใช้งานได้ ต้องจัดวางให้มี ระยะที่ใกล้เพียงพอที่จะระบุให้ทราบถึงพื้นที่ที่ไม่สามารถใช้งานได้

ข้อ ๙๓๒ ในกรณีของพื้นที่ที่ไม่สามารถใช้งานได้เป็นการชั่วคราว ให้สนามบินติดไฟนิ่งสีแดง ในตำแหน่งซึ่งมีแนวโน้มที่อันตรายที่สุดในพื้นที่นั้น โดยไฟนิ่งสีแดงต้องติดอย่างน้อยที่สุด เว้นแต่ในกรณีที่พื้นที่ดังกล่าวมีลักษณะเป็นรูปสามเหลี่ยม ให้สนามบินติดตั้งไฟนิ่งสีแดงอย่างน้อยสามจุดได้ ทั้งนี้ จำนวนของไฟต้องเพิ่มมากขึ้นตามขนาดของพื้นที่หรือตามลักษณะของพื้นที่ที่ต่างไปจากปกติ ไฟที่ติดตั้ง รอบพื้นที่ดังกล่าวต้องติดตั้งให้มีระยะห่างทุก ๆ เจ็ดจุดห้าเมตร หากไฟที่ติดตั้งส่องสว่างในทิศทาง ที่แน่นอน ไฟดังกล่าวต้องติดตั้งในทิศทางให้แนวการส่องสว่างอยู่ในทิศทางที่สามารถมองเห็นได้ไกลที่สุด จากอากาศยานหรือยานพาหนะที่จะขับเคลื่อนเข้าสู่บริเวณนั้น ในกรณีที่อากาศยานและยานพาหนะ

ขับเคลื่อนเข้าสู่พื้นที่ปิดการใช้งานจากหลายทิศทาง สนามบินต้องพิจารณาการติดตั้งไฟเพิ่มเติมหรือใช้ไฟที่มีการส่องสว่างแบบรอบทิศทาง เพื่อแสดงขอบเขตของพื้นที่ในทิศทางนั้น ๆ ไฟที่ติดตั้งต้องมีคุณสมบัติแตกหักง่าย และความสูงของไฟต้องอยู่ในระดับต่ำโดยมีระยะห่างจากใบพัดและเครื่องยนต์ของอากาศยานอย่างเพียงพอ

วัตถุที่ใช้เป็นเครื่องหมายแสดงพื้นที่ที่ไม่สามารถใช้งานได้

ข้อ ๙๓๓ วัตถุที่ใช้เป็นเครื่องหมายแสดงพื้นที่ที่ไม่สามารถใช้งานได้ต้องประกอบด้วยอุปกรณ์ตั้งตรง (upstanding devices) ที่เมื่อติดตั้งแล้ว สามารถเห็นได้อย่างชัดเจน เช่น ธง กรวย หรือป้ายเครื่องหมาย

ไฟแสดงพื้นที่ที่ไม่สามารถใช้งานได้

ข้อ ๙๓๔ ไฟแสดงพื้นที่ที่ไม่สามารถใช้งานได้ต้องประกอบด้วยไฟส่องสว่างคงที่สีแดง ซึ่งต้องมีความเข้มแสงเพียงพอที่จะเห็นได้อย่างชัดเจน โดยคำนึงถึงความเข้มแสงของไฟที่อยู่ติดกัน และระดับความส่องสว่างโดยรวมที่มีผลต่อการมองเห็นไฟสีแดงดังกล่าว ทั้งนี้ ความเข้มแสงของไฟสีแดงในทุกกรณีต้องไม่น้อยกว่าสิบแคนเดลา

กรวยแสดงพื้นที่ที่ไม่สามารถใช้งานได้

ข้อ ๙๓๕ กรวยแสดงพื้นที่ที่ไม่สามารถใช้งานได้ต้องมีความสูงอย่างน้อยศูนย์จุดห้าเมตร และให้ใช้สีแดง ส้ม หรือเหลือง หรือสีใดสีหนึ่งเช่นว่านั้นสลับกับสีขาวก็ได้

ธงแสดงพื้นที่ที่ไม่สามารถใช้งานได้

ข้อ ๙๓๖ ธงแสดงพื้นที่ที่ไม่สามารถใช้งานได้ต้องเป็นรูปสี่เหลี่ยมจัตุรัสที่มีขนาดกว้างและยาวอย่างน้อยศูนย์จุดห้าเมตร และให้ใช้สีแดง ส้ม หรือเหลือง หรือสีใดสีหนึ่งเช่นว่านั้นสลับกับสีขาวก็ได้

ป้ายแสดงพื้นที่ที่ไม่สามารถใช้งานได้

ข้อ ๙๓๗ ป้ายแสดงพื้นที่ที่ไม่สามารถใช้งานได้ต้องมีความสูงอย่างน้อยศูนย์จุดห้าเมตร และมีความยาวอย่างน้อยศูนย์จุดเก้าเมตร โดยมีลายแถบแนวตั้งสีแดงสลับขาว หรือสีส้มสลับขาว

ส่วนที่ ๔ ระบบไฟฟ้า

๑. ระบบจ่ายไฟฟ้ากำลังสำหรับเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ

ข้อ ๙๓๘ เพื่อประโยชน์ในด้านความปลอดภัยของการดำเนินงานสนามบิน สนามบินต้องพิจารณาถึงคุณภาพของไฟฟ้ากำลังที่จ่ายออกไป โดยระบบจ่ายไฟฟ้ากำลังทั้งหมดของสนามบินต้องมีการเชื่อมต่อกับแหล่งจ่ายไฟฟ้ากำลังภายนอกอย่างน้อยหนึ่งแหล่ง หรือโรงไฟฟ้าในเขตท้องถิ่น

อย่างน้อยหนึ่งแหล่ง และมีการเชื่อมต่อกับระบบจำหน่าย รวมไปถึงหม้อแปลงไฟฟ้าและสวิตช์เกียร์ (switchgear) ทั้งนี้ สนามบินต้องพิจารณาถึงสิ่งอำนวยความสะดวกในการดำเนินงานของสนามบินที่ใช้ไฟฟ้าจากระบบจ่ายไฟฟ้ากำลังเดียวกันประกอบ เมื่อทำการวางแผนระบบไฟฟ้ากำลังภายในสนามบินด้วย

ข้อ ๙๓๙ สนามบินต้องจัดให้มีแหล่งจ่ายไฟฟ้ากำลังหลักอย่างเพียงพอ เพื่อให้การทำงานของเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศเป็นไปได้อย่างปลอดภัย

ข้อ ๙๔๐ สนามบินต้องออกแบบและจัดเตรียมระบบไฟฟ้ากำลังสำหรับเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ประเภททัศนวิสัย และเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ประเภทระบบช่วยการเดินอากาศของสนามบิน โดยในการออกแบบ สนามบินต้องคำนึงด้วยว่า กรณีที่อุปกรณ์หนึ่งอุปกรณ์ใดขัดข้องจะต้องไม่ทำให้นักบินขาดข้อมูลการนำร่อง ทั้งแบบที่ใช้และไม่ใช้การมองเห็นด้วยสายตา (visual and non-visual guidance) หรือไม่ทำให้นักบินได้รับข้อมูลที่ก่อให้เกิดความเข้าใจที่ผิดพลาดได้

ในการออกแบบและติดตั้งระบบไฟฟ้ากำลังตามวรรคหนึ่ง สนามบินต้องคำนึงถึงปัจจัยที่อาจส่งผลให้การทำงานของระบบไฟฟ้าเกิดความผิดปกติ เช่น การรบกวนจากสนามแม่เหล็ก การสูญเสียกำลังไฟฟ้าในสายส่ง และคุณภาพไฟฟ้า

ข้อ ๙๔๑ ในกรณีที่เครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศจำเป็นต้องมีไฟฟ้ากำลังสำรอง สนามบินต้องจัดให้มีการเชื่อมต่อเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศนั้นเข้ากับแหล่งจ่ายไฟฟ้ากำลังสำรองที่ทำงานโดยอัตโนมัติเมื่อแหล่งจ่ายไฟฟ้ากำลังหลักขัดข้อง

ในกรณีที่เครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศตามวรรคหนึ่ง ไม่ได้อยู่ในความรับผิดชอบของเจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบิน สนามบินต้องดำเนินการจัดให้มีกระบวนการประสานงานกับผู้ให้บริการเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศนั้น เพื่อให้มั่นใจว่ามีไฟฟ้ากำลังสำรองเมื่อแหล่งจ่ายไฟฟ้ากำลังหลักขัดข้อง

ข้อ ๙๔๒ ระยะเวลาตั้งแต่แหล่งจ่ายไฟฟ้ากำลังหลักขัดข้องจนถึงเวลาที่กลับมาใช้งานได้ โดยสมบูรณ์ของสิ่งอำนวยความสะดวกของสนามบินตามข้อ ๙๔๖ ต้องสั้นที่สุดเท่าที่จะทำได้ เว้นแต่กรณีเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ประเภททัศนวิสัย ซึ่งใช้งานบนทางวิ่งแบบนอนพรีซิชั่นทางวิ่งแบบพรีซิชั่น หรือทางวิ่งสำหรับการวิ่งขึ้น ค่าช่วงเวลาสูงสุดที่ใช้ในการสับเปลี่ยนแหล่งจ่ายไฟฟ้า (maximum switch-over time) ให้เป็นไปตามที่กำหนดไว้ในตารางที่ ๓๑

ตารางที่ ๓๑ ข้อกำหนดเกี่ยวกับแหล่งจ่ายไฟฟ้ากำลังสำรอง

ทางวิ่ง	ไฟส่องสว่างช่วยในการเดินอากาศ ที่ต้องการกำลังไฟฟ้า	ค่าช่วงเวลาสูงสุดที่ใช้ในการ สับเปลี่ยนแหล่งจ่ายไฟฟ้า
ทางวิ่งแบบบินลงโดยไม่ใช้เครื่องวัด ประกอบการบิน	ระบบไฟนำร่องลงด้วยสายตา ^๑ ขอบทางวิ่ง ^๒ หัวทางวิ่ง ^๒ จุดสิ้นสุดทางวิ่ง ^๒ สิ่งกีดขวาง ^๑	ดูข้อ ๙๔๒ และข้อ ๙๔๕
ทางวิ่งแบบบินลงด้วยเครื่องวัดประกอบ การบินแบบนอนพรีซีชัน	ระบบไฟนำร่อง ระบบไฟนำร่องลงด้วยสายตา ^{๑,๒} ขอบทางวิ่ง ^๓ หัวทางวิ่ง ^๓ จุดสิ้นสุดทางวิ่ง ^๓ สิ่งกีดขวาง ^๑	๑๕ วินาที ๑๕ วินาที ๑๕ วินาที ๑๕ วินาที ๑๕ วินาที ๑๕ วินาที
ทางวิ่งแบบบินลงด้วยเครื่องวัดประกอบ การบินแบบพรีซีชัน ประเภทที่หนึ่ง	ระบบไฟนำร่อง ขอบทางวิ่ง ^๓ ระบบไฟนำร่องลงด้วยสายตา ^{๑,๒} หัวทางวิ่ง ^๓ จุดสิ้นสุดทางวิ่ง ^๓ ทางขับที่จำเป็น ^๑ สิ่งกีดขวาง ^๑	๑๕ วินาที ๑๕ วินาที ๑๕ วินาที ๑๕ วินาที ๑๕ วินาที ๑๕ วินาที ๑๕ วินาที
ทางวิ่งแบบบินลงด้วยเครื่องวัดประกอบ การบินแบบพรีซีชัน ประเภทที่สอง หรือทางวิ่งแบบบินลงด้วยเครื่องวัด ประกอบการบินแบบพรีซีชัน ประเภทที่สาม	ด้านในสามร้อยเมตรของระบบไฟนำร่อง ส่วนอื่น ๆ ของระบบไฟนำร่อง สิ่งกีดขวาง ^๑ ขอบทางวิ่ง ^๓ หัวทางวิ่ง ^๓ จุดสิ้นสุดทางวิ่ง ^๓ เส้นกึ่งกลางทางวิ่ง ^๓ เขตจุดแตะบนพื้นทางวิ่ง ^๓ ตำแหน่งหยุดคอยเข้าทางวิ่งทุกจุด ทางขับที่จำเป็น ^๑	๑ วินาที ๑๕ วินาที ๑๕ วินาที ๑๕ วินาที ๑ วินาที ๑ วินาที ๑ วินาที ๑ วินาที ๑ วินาที ๑๕ วินาที
ทางวิ่งเพื่อการวิ่งขึ้นของอากาศยาน ที่ค่าระยะที่นักบินมองเห็นทางวิ่งต่ำกว่า แปดร้อยเมตร	ขอบทางวิ่ง ^๓ จุดสิ้นสุดทางวิ่ง ^๓ เส้นกึ่งกลางทางวิ่ง ^๓ ตำแหน่งหยุดคอยเข้าทางวิ่งทุกจุด ทางขับที่จำเป็น ^๑ สิ่งกีดขวาง ^๑	๑๕ วินาที ^๑ ๑ วินาที ๑ วินาที ๑ วินาที ๑๕ วินาที ๑๕ วินาที

ทางวิ่ง	ไฟส่องสว่างช่วยในการเดินอากาศ ที่ต้องการกำลังไฟฟ้า	ค่าช่วงเวลาสูงสุดที่ใช้ในการ สับเปลี่ยนแหล่งจ่ายไฟฟ้า
ก. จ่ายไฟฟ้าด้วยแหล่งไฟฟ้ากำลังสำรอง เมื่อการใช้งานมีความจำเป็นต่อความปลอดภัยในการปฏิบัติการบิน ข. คู่มวด ๕ ส่วนที่ ๑ เกี่ยวกับไฟฉุกเฉิน ค. หนึ่งวินาทีในกรณีที่ไม่มีไฟกึ่งกลางทางวิ่ง ง. หนึ่งวินาทีในกรณีที่เป็นการร่อนลงเหนือพื้นดิน (terrain) ที่เป็นอันตรายหรือลาดชัน		

ก. เครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ประเภททัศนวิสัย

ข้อ ๙๔๓ ในกรณีทางวิ่งแบบนอนพริชชันและทางวิ่งแบบพริชชัน สนามบินต้องจัดให้มีแหล่งจ่ายไฟฟ้ากำลังสำรองที่มีขีดความสามารถเป็นไปตามที่กำหนดไว้ในตารางที่ ๓๑ ตามความเหมาะสมกับประเภททางวิ่งนั้น ๆ กรณีที่เครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศจำเป็นต้องมีไฟฟ้ากำลังสำรอง สนามบินต้องจัดให้มีการเชื่อมต่อเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศนั้น เข้ากับแหล่งจ่ายไฟฟ้ากำลังสำรองโดยอัตโนมัติในกรณีที่แหล่งจ่ายไฟฟ้ากำลังหลักขัดข้อง

ข้อ ๙๔๔ สำหรับทางวิ่งเพื่อการวิ่งขึ้นของอากาศยานที่คาร์ระยะที่นักบินมองเห็นทางวิ่งต่ำกว่าแปดร้อยเมตร สนามบินต้องจัดให้มีแหล่งจ่ายไฟฟ้ากำลังสำรองที่มีขีดความสามารถเป็นไปตามที่กำหนดไว้ในตารางที่ ๓๑

ข้อ ๙๔๕ ในกรณีทางวิ่งแบบบินลงโดยไม่ใช้เครื่องวัดประกอบการบิน สนามบินต้องจัดให้มีแหล่งจ่ายไฟฟ้ากำลังสำรองที่มีขีดความสามารถเป็นไปตามที่กำหนดไว้ในตารางที่ ๓๑ หรือจัดให้มีระบบไฟฟ้าฉุกเฉินที่เป็นไปตามที่กำหนดไว้ในหมวด ๕ ส่วนที่ ๑ เกี่ยวกับไฟฉุกเฉิน และระบบดังกล่าวต้องสามารถใช้งานได้สิบห้านาที

ข้อ ๙๔๖ เมื่อแหล่งจ่ายไฟฟ้ากำลังหลักขัดข้อง สนามบินต้องจัดให้มีแหล่งจ่ายไฟฟ้ากำลังสำรองสำหรับการจ่ายไฟฟ้าให้แก่สิ่งอำนวยความสะดวกของสนามบิน ดังต่อไปนี้

(๑) ไฟฉายสัญญาณ (signalling lamp) และไฟส่องสว่างที่เพียงพอให้พนักงานให้บริการจัดการจราจรทางอากาศสามารถปฏิบัติงานได้ต่อเนื่อง

(๒) ไฟแสดงสิ่งกีดขวางทั้งหมดที่อยู่ภายในพื้นที่ในการร่อนลงและวิ่งขึ้น รวมถึงพื้นที่เคลื่อนไหวของสนามบิน ทั้งนี้ ให้รวมถึงไฟส่องสว่างอื่น ๆ ที่การศึกษาทางด้านการบินกำหนดไว้ว่ามีความจำเป็นต้องจัดให้มีแหล่งจ่ายไฟฟ้ากำลังสำรอง

(๓) ไฟนำร่องการบินเข้าสู่สนามบิน ไฟทางวิ่ง ไฟทางขับให้เป็นไปตามที่ระบุไว้ในข้อ ๙๔๓ ถึงข้อ ๙๔๕

(๔) เครื่องมือทางอุตุนิยมวิทยา

(๕) ไฟเพื่อการรักษาความปลอดภัย (หากมี) ให้เป็นไปตามข้อ ๑๐๖๑

(๖) อุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกภายในสนามบินที่จำเป็นสำหรับหน่วยงานตอบสนองต่อเหตุฉุกเฉินในสนามบิน

(๗) ไฟส่องสว่างบนลานจอดอากาศยานที่แยกออกมา (หากมี) ให้เป็นไปตามข้อ ๖๖๐

(๘) ไฟในเขตพื้นที่ลานจอดอากาศยานซึ่งส่องสว่างบริเวณที่ผู้โดยสารอาจเดินผ่าน

ข้อ ๙๔๗ แหล่งจ่ายไฟฟ้ากำลังสำรองของสนามบินต้องเป็นไปตามหลักเกณฑ์อย่างใดอย่างหนึ่งดังต่อไปนี้

(๑) แหล่งจ่ายไฟฟ้ากำลังสำรองอิสระ เป็นแหล่งจ่ายไฟฟ้ากำลังที่จ่ายให้กับสนามบินซึ่งมาจากสถานีจ่ายไฟอื่นที่ไม่ใช่สถานีจ่ายไฟปกติ ผ่านสายส่งตามเส้นทางที่แตกต่างจากเส้นทางไฟฟ้าปกติ ในลักษณะที่ความเป็นไปได้ที่แหล่งจ่ายไฟฟ้ากำลังสำรองอิสระจะขัดข้องพร้อมกับแหล่งจ่ายไฟฟ้ากำลังปกติมีความเป็นไปได้น้อยมาก

(๒) หน่วยไฟฟ้ากำลังสำรอง ได้แก่ เครื่องปั่นไฟชนิดเครื่องยนต์ แบตเตอรี่ หรือหน่วยไฟฟ้ากำลังสำรองอื่น ๆ ซึ่งสามารถจ่ายกำลังไฟฟ้าได้

๒. การออกแบบระบบ

ข้อ ๙๔๘ กรณีทางวิ่งสำหรับใช้งานในกรณีการะยะที่นักบินมองเห็นทางวิ่งต่ำกว่าห้าร้อยห้าสิบเมตร ระบบไฟฟ้าสำหรับแหล่งจ่ายไฟฟ้ากำลัง ไฟฟ้าสนามบิน และระบบควบคุมไฟฟ้า ตามที่กำหนดไว้ในตารางที่ ๓๑ สนามบินต้องออกแบบโดยคำนึงด้วยว่า กรณีที่อุปกรณ์หนึ่งอุปกรณ์ใดขัดข้องจะต้องไม่ทำให้นักบินขาดข้อมูลการนำร่องทั้งแบบที่ใช้และไม่ใช้การมองเห็นด้วยสายตาหรือไม่ทำให้นักบินได้รับข้อมูลที่ก่อให้เกิดความเข้าใจที่ผิดพลาด

ข้อ ๙๔๙ กรณีที่แหล่งจ่ายไฟฟ้ากำลังสำรองของสนามบินได้รับการจ่ายไฟฟ้ามาจากสายส่งเดียวกัน หรือมาจากแหล่งจ่ายไฟตามข้อ ๙๔๗ (๑) แหล่งจ่ายไฟฟ้านั้นต้องแยกจากกันอย่างอิสระทั้งทางด้านกายภาพและการจ่ายไฟฟ้าเพื่อให้แน่ใจว่าแหล่งจ่ายไฟฟ้ากำลังสำรองมีระดับของความพร้อมใช้งานตามที่กำหนดและมีความเป็นอิสระต่อกัน

ข้อ ๙๕๐ ในกรณีทางวิ่งเป็นส่วนของทางขั้วมาตรฐานโดยมีการติดตั้งไฟทางวิ่งและไฟทางขั้วระบบไฟฟ้างกล่าวต้องออกแบบในลักษณะไม่ให้เกิดการเปิดใช้พร้อมกัน (interlock) เพื่อป้องกันโอกาสที่ไฟทั้งสองประเภทดังกล่าวจะเปิดใช้งานพร้อมกัน

๓. การติดตามตรวจสอบ

ข้อ ๙๕๑ สนามบินต้องจัดให้มีระบบติดตามตรวจสอบเพื่อแสดงสถานะการทำงานของระบบไฟฟ้าสนามบิน

ข้อ ๙๕๒ กรณีที่มีการใช้งานระบบไฟฟ้าสนามบินเพื่อวัตถุประสงค์ในการควบคุมอากาศยาน ระบบไฟฟ้านั้นต้องได้รับการติดตามตรวจสอบอย่างอัตโนมัติ เพื่อแจ้งเตือนความผิดพลาดใด ๆ ที่อาจกระทบต่อการทำงานควบคุมอากาศยาน โดยข้อมูลการแจ้งเตือนต้องส่งต่อแบบอัตโนมัติไปยังหน่วยงานให้บริการจัดการจราจรทางอากาศด้วย

ข้อ ๙๕๓ กรณีมีการเปลี่ยนแปลงสถานะการทำงานของไฟส่องสว่าง สนามบินต้องได้รับการแจ้งเตือนภายในสองวินาทีสำหรับแถบไฟหยุดคอยเข้าทางวิ่ง (stop bars) บริเวณตำแหน่งหยุดคอย

เข้าทางวิ่ง (runway-holding position) และภายในท่าวีนาที่สำหรับเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ประเภททัศนวิสัยแบบอื่น

ข้อ ๙๕๔ ทางวิ่งสำหรับใช้งานในกรณีคาร์ระยะที่นักบินมองเห็นทางวิ่งต่ำกว่าห้าร้อยห้าสิบเมตร สนามบินต้องจัดให้มีการติดตามตรวจสอบระบบไฟส่องสว่างตามตารางที่ ๓๑ อย่างอัตโนมัติ เพื่อแจ้งเตือนเมื่อระดับความสามารถในการใช้งานได้ของอุปกรณ์ใด ๆ ต่ำกว่าระดับความสามารถในการใช้งานได้ขั้นต่ำ (minimum serviceability level) ที่กำหนดไว้ในข้อ ๑๐๙๓ ถึงข้อ ๑๐๙๘ ซึ่งต้องหยุดการให้บริการ

ข้อมูลการติดตามตรวจสอบระบบไฟส่องสว่างตามวรรคหนึ่ง ต้องส่งแบบอัตโนมัติไปยังฝ่ายงานบำรุงรักษา หรือฝ่ายปฏิบัติการของสนามบิน ตามความเหมาะสมด้วย รวมทั้งต้องส่งแบบอัตโนมัติไปยังหน่วยงานให้บริการจัดการจราจรทางอากาศ และแสดงในตำแหน่งที่มองเห็นได้อย่างชัดเจนด้วย

หมวด ๖

บริการของสนามบิน

ส่วนที่ ๑

การวางแผนฉุกเฉินของสนามบิน

ข้อ ๙๕๕ เพื่อประโยชน์ในการเตรียมความพร้อมของสนามบินในการเผชิญเหตุฉุกเฉินที่อาจเกิดขึ้นในสนามบินหรือบริเวณใกล้เคียง สนามบินต้องจัดให้มีแผนฉุกเฉินของสนามบิน โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อลดผลกระทบที่เกิดจากเหตุฉุกเฉิน โดยเฉพาะอย่างยิ่งเพื่อการช่วยชีวิตและการรักษาการปฏิบัติการของอากาศยาน โดยในแผนฉุกเฉินของสนามบินต้องระบุถึงกระบวนการสำหรับการประสานการปฏิบัติงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งหมดเพื่อรองรับเหตุฉุกเฉิน ซึ่งรวมถึงหน่วยงานภายนอกสนามบินที่อาจให้ความช่วยเหลือในการตอบสนองต่อเหตุฉุกเฉิน

ข้อ ๙๕๖ แผนฉุกเฉินของสนามบินตามข้อ ๙๕๕ ต้องสอดคล้องกับการปฏิบัติการของอากาศยาน การดำเนินงานและกิจกรรมอื่น ๆ ที่เกิดขึ้นในสนามบินนั้น

แผนฉุกเฉินของสนามบินตามวรรคหนึ่งต้องกำหนดการประสานการปฏิบัติต่าง ๆ ในกรณีการเกิดเหตุฉุกเฉินในสนามบินหรือบริเวณใกล้เคียง

ข้อ ๙๕๗ ให้แผนฉุกเฉินของสนามบินครอบคลุมขั้นตอนการปฏิบัติสำหรับเหตุฉุกเฉินต่าง ๆ ซึ่งต้องรวมถึงเหตุฉุกเฉินอย่างน้อย ดังต่อไปนี้

- (๑) เหตุฉุกเฉินเกี่ยวข้องกับอากาศยาน
- (๒) การก่อวินาศกรรม ซึ่งรวมถึงการขู่วางระเบิด การยึดอากาศยานโดยมิชอบด้วยกฎหมาย
- (๓) เหตุการณ์เกี่ยวกับสินค้าอันตราย
- (๔) เพลิงไหม้อาคาร
- (๕) ภัยธรรมชาติ

(๖) เหตุฉุกเฉินด้านสาธารณสุข

เหตุฉุกเฉินทางการแพทย์ตาม (๖) ให้หมายความว่า ความเสี่ยงที่เพิ่มขึ้นของผู้โดยสารที่เดินทางหรือสินค้าในการแพร่กระจายโรคติดต่อระหว่างประเทศผ่านการขนส่งทางอากาศ และการระบาดของโรคติดต่อที่มีความเป็นไปได้สูงที่จะส่งผลกระทบต่อบุคลากรจำนวนมากที่ปฏิบัติงานในสนามบิน

ข้อ ๙๕๘ แผนฉุกเฉินของสนามบินต้องกำหนดการประสานการตอบสนอง หรือการเข้าร่วมเผชิญเหตุฉุกเฉินของหน่วยงานต่าง ๆ ซึ่งสำนักงานพิจารณาแล้วเห็นว่าสามารถให้ความช่วยเหลือเพื่อการตอบสนองต่อเหตุฉุกเฉิน ซึ่งให้รวมถึงหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ดังต่อไปนี้

(๑) ในเขตสนามบิน ได้แก่ หน่วยควบคุมการจราจรทางอากาศ บริการดับเพลิงและกู้ภัย ฝ่ายบริหารสนามบิน บริการรถพยาบาลและการแพทย์ ผู้ดำเนินการเดินอากาศ บริการรักษาความปลอดภัย และตำรวจ

(๒) นอกเขตสนามบิน ได้แก่ สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัด ซึ่งรวมถึงงานป้องกันและระงับอัคคีภัย ตำรวจ หน่วยงานด้านสุขภาพอนามัย รวมทั้งการแพทย์ รถพยาบาล โรงพยาบาล และบริการสาธารณสุข ทหาร หน่วยลาดตระเวนทางเรือหรือยามชายฝั่ง (coast guard)

บริการสาธารณสุขตาม (๒) ให้หมายความว่ารวมถึงการวางแผนเพื่อลดผลกระทบต่อชุมชนจากเหตุการณ์ที่เกี่ยวข้องกับสุขภาพของประชาชน มากกว่าสุขภาพของบุคคลคนใดคนหนึ่ง

ข้อ ๙๕๙ แผนฉุกเฉินของสนามบินต้องกำหนดการร่วมมือและการประสานงานกับศูนย์ประสานงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย

ข้อ ๙๖๐ แผนฉุกเฉินของสนามบินต้องประกอบด้วยรายละเอียดอย่างน้อย ดังต่อไปนี้

(๑) ประเภทของเหตุฉุกเฉินที่จะรองรับ

(๒) หน่วยงานที่เกี่ยวข้องในแผนฉุกเฉินของสนามบิน

(๓) หน้าที่และความรับผิดชอบของแต่ละหน่วยงาน ซึ่งรวมถึงศูนย์ปฏิบัติการฉุกเฉิน และศูนย์บัญชาการเคลื่อนที่ของเหตุฉุกเฉินแต่ละประเภท

(๔) ข้อมูลเกี่ยวกับชื่อและหมายเลขโทรศัพท์ของหน่วยงานหรือบุคคลที่จะต้องติดต่อ ในกรณีที่เกิดเหตุฉุกเฉินประเภทต่าง ๆ

(๕) แผนที่พิกัดภายในสนามบิน และบริเวณใกล้เคียง ภายในรัศมีแปดกิโลเมตรจากจุดอ้างอิงสนามบิน

ข้อ ๙๖๑ แผนฉุกเฉินของสนามบินต้องปฏิบัติตามหลักมนุษยปัจจัย ทั้งนี้ เพื่อให้แน่ใจว่ามีการตอบสนองอย่างเหมาะสมจากหน่วยงานทั้งหมดที่เกี่ยวข้องซึ่งเข้าร่วมในการปฏิบัติการต่อเหตุฉุกเฉิน

๑. ศูนย์ปฏิบัติการฉุกเฉินและศูนย์บัญชาการเคลื่อนที่

ข้อ ๙๖๒ สนามบินต้องจัดให้มีศูนย์ปฏิบัติการฉุกเฉินประจำสนามบินและศูนย์บัญชาการเคลื่อนที่สำหรับการใช้งานระหว่างเหตุฉุกเฉิน

ข้อ ๙๖๓ ศูนย์ปฏิบัติการฉุกเฉินประจำสนามบินตามข้อ ๙๖๒ ต้องเป็นส่วนหนึ่งของสิ่งอำนวยความสะดวกของสนามบินและมีหน้าที่รับผิดชอบต่อการประสานงานในภาพรวม และการสั่งการทั่วไปในการตอบสนองต่อเหตุฉุกเฉิน

ข้อ ๙๖๔ ศูนย์บัญชาการเคลื่อนที่ตามข้อ ๙๖๒ ต้องมีศักยภาพในการเคลื่อนย้ายไปยังพื้นที่เกิดเหตุฉุกเฉินได้อย่างรวดเร็วเมื่อมีเหตุจำเป็นและต้องสามารถประสานการปฏิบัติงานในพื้นที่กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งหมดที่ตอบสนองต่อเหตุฉุกเฉิน

ข้อ ๙๖๕ สนามบินต้องแต่งตั้งผู้มีอำนาจในการบัญชาการศูนย์ปฏิบัติการฉุกเฉิน และผู้มีอำนาจในการกำกับควบคุมศูนย์บัญชาการเคลื่อนที่ แล้วแต่กรณีของเหตุฉุกเฉิน

๒. ระบบการสื่อสาร

ข้อ ๙๖๖ สนามบินต้องจัดให้มีระบบการสื่อสารที่เหมาะสมและเพียงพอในการติดต่อสื่อสารระหว่างศูนย์ปฏิบัติการฉุกเฉิน ศูนย์บัญชาการเคลื่อนที่ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ให้สอดคล้องกับแผนฉุกเฉินและความต้องการเฉพาะของสนามบิน

๓. การซ้อมแผนฉุกเฉินของสนามบิน

ข้อ ๙๖๗ แผนฉุกเฉินของสนามบินต้องกำหนดขั้นตอนในการซ้อมของแผนฉุกเฉินของสนามบินตามรอบระยะเวลา รวมถึงขั้นตอนในการประเมินผลการซ้อมแผนฉุกเฉินเพื่อการปรับปรุงประสิทธิภาพของแผนฉุกเฉินนั้นด้วย

ข้อ ๙๖๘ สนามบินต้องทำการซ้อมแผนฉุกเฉินของสนามบิน ดังต่อไปนี้

(๑) การซ้อมแผนฉุกเฉินของสนามบินเต็มรูปแบบ (full-scale exercise) อย่างน้อยหนึ่งครั้งทุกรอบระยะเวลาสองปี เพื่อให้มั่นใจว่าแผนฉุกเฉินมีความพร้อมและเพียงพอในการรองรับเหตุฉุกเฉินรูปแบบต่าง ๆ

(๒) การซ้อมแผนฉุกเฉินของสนามบินบางส่วน (partial emergency exercise) ในปีที่ไม่ได้มีการซ้อมแผนฉุกเฉินเต็มรูปแบบตาม (๑) เพื่อให้แน่ใจว่าข้อบกพร่องใด ๆ ที่ตรวจพบระหว่างการซ้อมแผนฉุกเฉินเต็มรูปแบบจะได้รับการแก้ไขปรับปรุง และให้มั่นใจว่าหน่วยงานและองค์ประกอบต่าง ๆ ของแผนฉุกเฉินของสนามบินมีความพร้อมและเพียงพอในการตอบสนองต่อเหตุฉุกเฉิน เช่น ระบบการสื่อสาร

(๓) การซ้อมแผนฉุกเฉินของสนามบินบนโต๊ะจำลองสถานการณ์ (tabletop exercise) อย่างสม่ำเสมอทุกหกเดือน ยกเว้นช่วงเวลาที่มีการซ้อมแผนฉุกเฉินของสนามบินเต็มรูปแบบตาม (๑)

ให้สนามบินทบทวนผลการซ้อมแผนฉุกเฉินตามวรรคหนึ่งหรือทบทวนแผนฉุกเฉินของสนามบินหลังจากเหตุฉุกเฉินที่เกิดขึ้นจริงเพื่อแก้ไขข้อบกพร่องที่พบในระหว่างการฝึกซ้อมหรือจากเหตุฉุกเฉินที่เกิดขึ้นจริง และจัดเก็บบันทึกผลการประเมินการซ้อมแผนฉุกเฉินของสนามบินไว้ด้วย

๔. เหตุฉุกเฉินในสภาพแวดล้อมที่ยากลำบาก

ข้อ ๙๖๙ กรณีที่สนามบินตั้งอยู่ใกล้สภาพแวดล้อมที่ยากลำบากในการเข้าถึง เช่น ใกล้กับแหล่งน้ำ หนอง ภูเขา ป่าทึบ ทะเลสาบ คลอง บึง ทะเล หรือกรณีมีส่วนที่มีนัยสำคัญของการปฏิบัติการวิ่งขึ้นหรือบินลง ณ สนามบิน ผ่านเหนือบริเวณที่ยากลำบากในการเข้าถึงดังกล่าว แผนฉุกเฉินของสนามบินต้องระบุถึงความพร้อมในการจัดให้มีบริการกู้ภัยที่มีความเชี่ยวชาญเฉพาะทางขั้นต้นในการปฏิบัติงานและการประสานงานกับหน่วยบริการกู้ภัยที่มีความเชี่ยวชาญเฉพาะทางที่เหมาะสมดังกล่าว เพื่อการตอบสนองต่อเหตุฉุกเฉินตามที่แผนฉุกเฉินของสนามบินระบุไว้

ข้อ ๙๗๐ สนามบินตามข้อ ๙๖๙ ต้องจัดให้มีการฝึกซ้อมและประเมินผลการฝึกซ้อมบริการกู้ภัยที่มีความเชี่ยวชาญเฉพาะทางในการเข้าถึงพื้นที่หรือภูมิประเทศที่ยากในการเข้าถึงและการตอบสนองต่อเหตุฉุกเฉินตามรอบระยะเวลาอย่างสม่ำเสมอ

ข้อ ๙๗๑ สนามบินที่ตั้งอยู่ใกล้สภาพแวดล้อมที่ยากลำบากในการเข้าถึงต้องจัดให้มีการประเมินการเข้าถึงพื้นที่บริเวณแนวการวิ่งขึ้นและบินลงของอากาศยาน ภายในระยะหนึ่งพันเมตรจากหัวทางวิ่งทุกด้าน เพื่อหาทางเลือกต่าง ๆ ที่สามารถใช้ได้สำหรับการปฏิบัติการเข้าช่วยเหลือเมื่อเกิดเหตุฉุกเฉิน

ส่วนที่ ๒

ดับเพลิงและกู้ภัย

ข้อ ๙๗๒ ในส่วนนี้

“เวลาตอบสนอง” หมายความว่า ระยะเวลาตั้งแต่หน่วยบริการดับเพลิงอากาศยานได้รับแจ้งเหตุฉุกเฉินจนกระทั่งถึงเวลาที่รถดับเพลิงอากาศยานคันแรกหรือกลุ่มแรกถึงจุดที่จะปฏิบัติการดับเพลิงและกู้ภัยและสามารถฉีดสารละลายโฟมในอัตราไม่น้อยกว่าร้อยละห้าสิบของอัตราฉีดที่กำหนดไว้ในตารางที่ ๓๓

“สภาพทัศนวิสัยและสภาพพื้นผิวที่เหมาะสม” หมายความว่า สภาพที่เป็นเวลากลางวัน ทัศนวิสัยดี ไม่มีฝนตกและพื้นผิวปราศจากสิ่งปนเปื้อน เช่น น้ำขัง ในเส้นทางปกติที่ใช้ตอบสนอง

๑. บททั่วไป

ข้อ ๙๗๓ ปัจจัยที่สำคัญที่สุดในการกู้ภัยอย่างมีประสิทธิภาพในกรณีอากาศยานประสบอุบัติเหตุที่มีผู้รอดชีวิต ประกอบด้วย การฝึกอบรม ประสิทธิภาพของอุปกรณ์ และความรวดเร็วของบุคลากรในการใช้อุปกรณ์ดับเพลิงและกู้ภัย ทั้งนี้ มาตรฐานเกี่ยวกับการดับเพลิงอาคาร การดับเพลิงถังเก็บน้ำมันเชื้อเพลิง หรือการบูโหมบนทางวิ่ง ไม่นำมาใช้บังคับกับการดับเพลิงอากาศยาน

๒. การนำไปใช้

ข้อ ๘๗๔ สนามบินต้องจัดให้มีบริการดับเพลิงและกู้ภัย พร้อมอุปกรณ์ที่มีประสิทธิภาพ และบุคลากรที่มีความรู้ความสามารถในจำนวนที่เพียงพอประจำที่สนามบินและพื้นที่รับผิดชอบบริเวณใกล้เคียงสนามบิน

บริการดับเพลิงและกู้ภัยของสนามบินตามวรรคหนึ่งอาจมอบหมายให้หน่วยงานราชการหรือเอกชนที่มีที่ตั้งและอุปกรณ์ที่เหมาะสมดำเนินการแทนก็ได้ โดยปกติสถานีดับเพลิงซึ่งเป็นที่อยู่ของหน่วยงานเหล่านี้จะตั้งอยู่ในเขตสนามบิน อย่างไรก็ตาม สถานีดับเพลิงที่อยู่นอกเขตสนามบินก็สามารถทำได้ หากเวลาตอบสนองเป็นไปตามที่กำหนดไว้ในข้อกำหนดนี้

ข้อ ๘๗๕ กรณีที่สนามบินตั้งอยู่ใกล้สภาพแวดล้อมที่ยากลำบากในการเข้าถึง เช่น ใกล้กับแหล่งน้ำ หนอง ภูเขา ป่าทึบ ทะเลสาบ คลอง บึง ทะเล หรือกรณีมีส่วนที่มีนัยสำคัญของการปฏิบัติการวิ่งขึ้นหรือบินลง ณ สนามบิน ผ่านเหนือบริเวณที่ยากลำบากในการเข้าถึงที่ดังกล่าว สนามบินต้องจัดให้มีหน่วยบริการกู้ภัยที่มีความเชี่ยวชาญเฉพาะทาง ตลอดจนอุปกรณ์ดับเพลิงที่เหมาะสมต่ออันตรายและความเสี่ยงในการเข้าตอบสนองต่อเหตุฉุกเฉิน ทั้งนี้ เป็นไปเพื่อวัตถุประสงค์ในการวางแผนและใช้งานอุปกรณ์ช่วยชีวิตผู้ประสบภัยในน้ำที่จำเป็นเพื่อที่จะสามารถออกช่วยเหลือให้รวดเร็วที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้ โดยให้มีจำนวนที่เหมาะสมกับขนาดเครื่องบินที่ใหญ่ที่สุดที่ใช้สนามบินนั้น

๓. ระดับการป้องกันด้านดับเพลิงและกู้ภัย

ข้อ ๘๗๖ สนามบินต้องจัดให้มีบริการดับเพลิงและกู้ภัยในระดับการป้องกันด้านดับเพลิงและกู้ภัย (level of protection) ที่เหมาะสมกับระดับขั้นของการดับเพลิงและกู้ภัย (aerodrome category for rescue and firefighting) ตามที่กำหนดไว้ในตารางที่ ๓๒ ทั้งนี้ ให้เป็นไปตามหลักการตามข้อ ๘๗๗ และข้อ ๘๗๘ ด้วย

ความในวรรคหนึ่งไม่นำมาใช้บังคับกับสนามบินที่มีจำนวนเที่ยวบินของเครื่องบินที่อยู่ในระดับขั้นของการดับเพลิงและกู้ภัยสูงสุด ต่ำกว่าเจ็ดร้อยเที่ยวบินในรอบสามเดือนที่มีการจราจรคับคั่งที่สุดติดต่อกัน ซึ่งสนามบินนั้นต้องกำหนดให้มีระดับการป้องกันด้านดับเพลิงและกู้ภัยไม่น้อยกว่าหนึ่งระดับที่ต่ำกว่าระดับขั้นของการดับเพลิงและกู้ภัยที่กำหนดไว้ในวรรคหนึ่ง

ตารางที่ ๓๒ ระดับชั้นของการดับเพลิงและกู้ภัยสำหรับสนามบิน

ระดับชั้นของการดับเพลิงและกู้ภัยสำหรับสนามบิน (๑)	ขนาดความยาวทั้งหมดของเครื่องบิน (๒)	ความกว้างมากที่สุดของลำตัวเครื่องบิน (๓)
๑	ไม่ถึง ๙ เมตร	๒ เมตร
๒	๙ เมตรขึ้นไป แต่ไม่ถึง ๑๒ เมตร	๒ เมตร
๓	๑๒ เมตรขึ้นไป แต่ไม่ถึง ๑๘ เมตร	๓ เมตร
๔	๑๘ เมตรขึ้นไป แต่ไม่ถึง ๒๔ เมตร	๔ เมตร
๕	๒๔ เมตรขึ้นไป แต่ไม่ถึง ๒๘ เมตร	๔ เมตร
๖	๒๘ เมตรขึ้นไป แต่ไม่ถึง ๓๙ เมตร	๕ เมตร
๗	๓๙ เมตรขึ้นไป แต่ไม่ถึง ๔๙ เมตร	๕ เมตร
๘	๔๙ เมตรขึ้นไป แต่ไม่ถึง ๖๑ เมตร	๗ เมตร
๙	๖๑ เมตรขึ้นไป แต่ไม่ถึง ๗๖ เมตร	๗ เมตร
๑๐	๗๖ เมตรขึ้นไป แต่ไม่ถึง ๙๐ เมตร	๘ เมตร

ข้อ ๘๗๗ ระดับชั้นของการดับเพลิงและกู้ภัยสำหรับสนามบินให้พิจารณาจากตารางที่ ๓๒ และต้องขึ้นอยู่กับความยาวลำตัวเครื่องบินที่ยาวที่สุดที่ใช้สนามบินดังกล่าวตามปกติและความกว้างของลำตัวของเครื่องบินนั้น

ข้อ ๘๗๘ ถ้าหลังจากที่เลือกระดับชั้นของการดับเพลิงและกู้ภัยสำหรับสนามบินให้เหมาะสมกับความยาวลำตัวเครื่องบินที่ยาวที่สุดแล้ว ปรากฏว่าความกว้างของลำตัวเครื่องบินมากกว่าความกว้างที่มากที่สุดในตารางที่ ๓๒ คอลัมน์ (๓) สำหรับระดับการป้องกันด้านดับเพลิงและกู้ภัยที่ได้จากความยาวโดยรวมของเครื่องบินดังกล่าว ให้ใช้ระดับชั้นของการดับเพลิงและกู้ภัยที่สูงกว่าหนึ่งระดับ

ข้อ ๘๗๙ ในช่วงเวลาที่คาดว่ากิจกรรมหรือเที่ยวบินจะถูกปรับลดลง ระดับการป้องกันด้านดับเพลิงและกู้ภัยที่มีอยู่ต้องไม่น้อยกว่าระดับชั้นของการดับเพลิงและกู้ภัยที่ต้องการสำหรับประเภทของเครื่องบินสูงสุดที่จะใช้บริการสนามบินในช่วงเวลานั้นโดยไม่คำนึงถึงจำนวนเที่ยวบิน

๔. สารดับเพลิง

ข้อ ๘๘๐ สนามบินต้องจัดให้มีสารดับเพลิงหลัก (principal agents) และสารดับเพลิงขั้นต้น (complementary agents) ไว้ให้บริการที่สนามบิน

ข้อ ๘๘๑ สนามบินต้องเลือกใช้สารดับเพลิงหลัก ประเภทใดประเภทหนึ่ง ดังต่อไปนี้

- (๑) โฟมที่มีคุณสมบัติขั้นต่ำเกี่ยวกับความสามารถในการดับเพลิงระดับเอ
- (๒) โฟมที่มีคุณสมบัติขั้นต่ำเกี่ยวกับความสามารถในการดับเพลิงระดับบี
- (๓) โฟมที่มีคุณสมบัติขั้นต่ำเกี่ยวกับความสามารถในการดับเพลิงระดับซี
- (๔) โฟมที่มีคุณสมบัติขั้นต่ำเกี่ยวกับความสามารถในการดับเพลิงระดับเอ บี หรือ ซี ร่วมกัน

ข้อ ๘๘๒ สนามบินที่มีระดับขั้นของการดับเพลิงและกู้ภัยสำหรับสนามบิน ระดับ ๑ ถึงระดับ ๓ ตามตารางที่ ๓๒ ต้องใช้สารดับเพลิงหลักที่มีคุณสมบัติขั้นต่ำเกี่ยวกับความสามารถในการดับเพลิงระดับบีหรือระดับซีตามข้อ ๘๘๑ (๒) หรือ (๓) แล้วแต่กรณี

ข้อ ๘๘๓ นอกจากสารดับเพลิงหลักตามข้อ ๘๘๑ และข้อ ๘๘๒ สนามบินต้องจัดให้มีสารดับเพลิงขั้นต้นชนิดผงเคมีแห้งที่เหมาะสมสำหรับการดับเพลิงประเภทไฮโดรคาร์บอน รวมทั้งทดสอบด้วยว่าสามารถใช้งานร่วมกับสารดับเพลิงหลักได้

ข้อ ๘๘๔ ปริมาณน้ำในการทำสารละลายโฟมและปริมาณสารดับเพลิงขั้นต้นที่จะจัดให้มีในรถดับเพลิงอากาศยาน ต้องเป็นไปตามระดับขั้นของการดับเพลิงและกู้ภัยสำหรับสนามบินที่กำหนดตามข้อ ๘๗๖ ถึงข้อ ๘๗๘ และตารางที่ ๓๓

ความในวรรคหนึ่งไม่นำมาใช้บังคับกับสนามบินที่มีระดับขั้นของการดับเพลิงและกู้ภัยสำหรับสนามบินระดับ ๑ และระดับ ๒ ซึ่งปริมาณน้ำอาจแทนที่ด้วยสารดับเพลิงขั้นต้นได้ถึงร้อยละหนึ่งร้อย

ข้อ ๘๘๕ เพื่อวัตถุประสงค์ของการทดแทนสารดับเพลิง สารดับเพลิงขั้นต้นหนึ่งกิโลกรัม ให้คำนวณเทียบเท่ากับน้ำปริมาตรหนึ่งลิตร สำหรับการทำให้สารละลายโฟมที่มีคุณสมบัติระดับเอ

ปริมาณน้ำที่กำหนดสำหรับการทำให้สารละลายโฟม ต้องคาดคะเนจากอัตราการใช้งานในอัตราดังต่อไปนี้

- (๑) แปกจุดสองลิตรต่อนาทีต่อตารางเมตร สำหรับโฟมที่มีคุณสมบัติระดับเอ
- (๒) หัวจุดห้าลิตรต่อนาทีต่อตารางเมตร สำหรับโฟมที่มีคุณสมบัติระดับบี
- (๓) สามจุดเจ็ดห้าลิตรต่อนาทีต่อตารางเมตร สำหรับโฟมที่มีคุณสมบัติระดับซี

เมื่อมีการใช้สารดับเพลิงขั้นต้นประเภทอื่น ๆ ต้องทำการตรวจสอบสัดส่วนการทดแทนด้วย

ตารางที่ ๓๓ ปริมาณสารดับเพลิงขั้นต่ำที่สามารถใช้งานได้

ระดับชั้นของ การดับเพลิงและ กู้ภัยสำหรับ สนามบิน	สารดับเพลิง (โฟม) ที่มีคุณสมบัติระดับเอ		สารดับเพลิง (โฟม) ที่มีคุณสมบัติระดับบี		สารดับเพลิง (โฟม) ที่มีคุณสมบัติระดับซี		สารดับเพลิงขั้นต้น	
	น้ำ (ลิตร)	อัตรา การฉีด สารละลาย โฟม (ลิตร/นาที)	น้ำ (ลิตร)	อัตรา การฉีด สารละลาย โฟม (ลิตร/นาที)	น้ำ (ลิตร)	อัตรา การฉีด สารละลาย โฟม (ลิตร/นาที)	ผง เคมีแห้ง (กิโลกรัม)	อัตรา การฉีด (กิโลกรัม/ วินาที)
(๑)	(๒)	(๓)	(๔)	(๕)	(๖)	(๗)	(๘)	(๙)
๑	๓๕๐	๓๕๐	๒๓๐	๒๓๐	๑๖๐	๑๖๐	๔๕	๒.๒๕
๒	๑,๐๐๐	๘๐๐	๖๗๐	๕๕๐	๔๖๐	๓๖๐	๙๐	๒.๒๕
๓	๑,๘๐๐	๑,๓๐๐	๑,๒๐๐	๙๐๐	๘๒๐	๖๓๐	๑๓๕	๒.๒๕
๔	๓,๖๐๐	๒,๖๐๐	๒,๔๐๐	๑,๘๐๐	๑,๗๐๐	๑,๑๐๐	๑๓๕	๒.๒๕
๕	๘,๑๐๐	๔,๕๐๐	๕,๔๐๐	๓,๐๐๐	๓,๙๐๐	๒,๒๐๐	๑๘๐	๒.๒๕
๖	๑๑,๘๐๐	๖,๐๐๐	๗,๙๐๐	๔,๐๐๐	๕,๘๐๐	๒,๙๐๐	๒๒๕	๒.๒๕
๗	๑๘,๒๐๐	๗,๙๐๐	๑๒,๑๐๐	๕,๓๐๐	๘,๘๐๐	๓,๘๐๐	๒๒๕	๒.๒๕
๘	๒๗,๓๐๐	๑๐,๘๐๐	๑๘,๒๐๐	๗,๒๐๐	๑๒,๘๐๐	๕,๑๐๐	๔๕๐	๔.๕
๙	๓๖,๔๐๐	๑๓,๕๐๐	๒๔,๓๐๐	๙,๐๐๐	๑๗,๑๐๐	๖,๓๐๐	๔๕๐	๔.๕
๑๐	๔๘,๒๐๐	๑๖,๖๐๐	๓๒,๓๐๐	๑๑,๒๐๐	๒๒,๘๐๐	๗,๙๐๐	๔๕๐	๔.๕

หมายเหตุ ปริมาณน้ำที่แสดงในคอลัมน์ (๒) (๔) และ (๖) คำนวณจากความยาวเฉลี่ยของเครื่องบินในแต่ละระดับชั้น

ข้อ ๘๘๖ สนามบินที่มีการวางแผนจะให้บริการแก่เครื่องบินที่มีขนาดใหญ่กว่าขนาดโดยเฉลี่ยของระดับชั้นของการดับเพลิงและกู้ภัยที่กำหนดไว้ สนามบินต้องทำการคำนวณปริมาณน้ำใหม่อีกครั้ง และปริมาณน้ำในการทำสารละลายโฟมและอัตราการฉีดสารละลายโฟมต้องเพิ่มขึ้นให้สอดคล้องตามไปด้วย

ข้อ ๘๘๗ ปริมาณโฟมเข้มข้นที่จัดให้มีแยกต่างหากบนรถดับเพลิงอากาศยานเพื่อทำสารละลายโฟม ต้องมีสัดส่วนตามปริมาณน้ำที่จัดให้มีและตามชนิดโฟมเข้มข้นที่เลือกใช้

ข้อ ๘๘๘ สนามบินต้องจัดให้มีปริมาณโฟมเข้มข้นบนรถดับเพลิงอากาศยานอย่างเพียงพอ โดยต้องมีปริมาณโฟมเข้มข้นเพื่อทำสารละลายโฟมอย่างน้อยสองครั้งโดยไม่ต้องเติมโฟมเข้มข้นใหม่

ข้อ ๘๘๙ สนามบินต้องจัดให้มีระบบเติมน้ำให้รถดับเพลิงอากาศยาน โดยระบบดังกล่าวต้องเป็นไปในลักษณะเพื่อให้การเติมน้ำใหม่และกลับไปปฏิบัติการของรถดับเพลิงอากาศยานที่เผชิญเหตุอากาศยานประสบภัยเป็นไปได้อย่างรวดเร็ว

ข้อ ๙๙๐ สนามบินที่มีการใช้โพนที่มีคุณสมบัติตามข้อ ๙๘๑ (๔) ปริมาณน้ำทั้งหมดสำหรับการทำสารละลายโพนต้องคำนวณแยกกันตามประเภทของโพนที่ใช้ และต้องจัดทำเอกสารแสดงรายละเอียดเกี่ยวกับการแจกจ่ายปริมาณน้ำดังกล่าวสำหรับระดับเพลิงอากาศยานแต่ละคันด้วย

ข้อ ๙๙๑ อัตราการฉีดสารละลายโพนต้องไม่ต่ำกว่าค่าที่กำหนดในตารางที่ ๓๓

ข้อ ๙๙๒ สารดับเพลิงขั้นต้นต้องเป็นไปตามคุณสมบัติที่เหมาะสมขององค์การระหว่างประเทศว่าด้วยการมาตรฐาน (International Organization for Standardization: ISO)

ข้อ ๙๙๓ อัตราการฉีดสารดับเพลิงขั้นต้นต้องไม่ต่ำกว่าค่าที่กำหนดในตารางที่ ๓๓

ข้อ ๙๙๔ ในกรณีที่มีการใช้สารดับเพลิงขั้นต้นชนิดอื่นแทนผงเคมีแห้ง สารนั้นต้องมีความสามารถในการดับเพลิงได้เทียบเท่าหรือสูงกว่าผงเคมีแห้งในการดับเพลิงทุกชนิด

ข้อ ๙๙๕ สนามบินต้องจัดให้มีการสำรองปริมาณโพนเข้มข้นอย่างน้อยเท่ากับร้อยละสองร้อยของปริมาณโพนเข้มข้นที่ใช้ผสมกับปริมาณน้ำที่ระบุไว้ในตารางที่ ๓๓ ไว้ในสนามบิน เพื่อวัตถุประสงค์ในการให้ระดับเพลิงอากาศยานสามารถเติมโพนเข้มข้นและกลับไปปฏิบัติงานได้อีกครั้ง

โพนเข้มข้นที่อยู่ในระดับเพลิงอากาศยานที่มีปริมาณเกินกว่าที่ระบุในตารางที่ ๓๓ สามารถใช้เป็นโพนสำรองได้

ข้อ ๙๙๖ สนามบินต้องจัดให้มีการสำรองปริมาณสารดับเพลิงขั้นต้นอย่างน้อยเท่ากับร้อยละหนึ่งร้อยของปริมาณสารดับเพลิงขั้นต้นที่ระบุไว้ในตารางที่ ๓๓ ไว้ในสนามบิน เพื่อวัตถุประสงค์ในการให้ระดับเพลิงอากาศยานสามารถเติมสารดับเพลิงขั้นต้นและกลับไปปฏิบัติงานได้อีกครั้ง รวมทั้งต้องจัดให้มีก๊าซที่ใช้เป็นตัวขับเคลื่อน (propellant gas) สำรองสำหรับขับเคลื่อนสารดับเพลิงขั้นต้นดังกล่าวด้วย

ข้อ ๙๙๗ สนามบินที่มีระดับชั้นของการดับเพลิงและกู้ภัยสำหรับสนามบิน ระดับ ๑ และระดับ ๒ ซึ่งมีการทดแทนน้ำด้วยสารดับเพลิงขั้นต้นเป็นสัดส่วนร้อยละหนึ่งร้อย ต้องจัดให้มีการสำรองปริมาณสารดับเพลิงขั้นต้นอย่างน้อยร้อยละสองร้อยของปริมาณสารดับเพลิงขั้นต้นที่นำมาทดแทน

ข้อ ๙๙๘ ในกรณีที่คาดการณ์ว่าการจัดหาสารดับเพลิงเพิ่มเติมอาจกระทำได้อย่างล่าช้า สนามบินต้องจัดให้มีการสำรองปริมาณโพนเข้มข้นหรือสารดับเพลิงขั้นต้นตามข้อ ๙๙๕ ถึงข้อ ๙๙๗ เพิ่มขึ้นตามหลักการประเมินความเสี่ยง

๕. อุปกรณ์กู้ภัย

ข้อ ๙๙๙ สนามบินต้องจัดให้มีอุปกรณ์กู้ภัยประจำรถกู้ภัยและระดับเพลิงอากาศยานที่สอดคล้องกับระดับการปฏิบัติการของอากาศยานที่ใช้บริการ ณ สนามบินนั้น

๖. เวลาตอบสนอง

ข้อ ๑๐๐๐ เพื่อให้บรรลุลักษณะการปฏิบัติระดับเพลิงและกู้ภัย ณ จุดใด ๆ บนทางวิ่งที่ใช้งานภายใต้สภาพทัศนวิสัยและสภาพพื้นผิวที่เหมาะสม เวลาตอบสนองต้องไม่เกินสองนาที

ข้อ ๑๐๐๑ เพื่อให้บรรลุลักษณะการปฏิบัติระดับเพลิงและกู้ภัย ณ จุดใด ๆ บนพื้นที่เคลื่อนไหวที่นอกเหนือจากข้อ ๑๐๐๐ ภายใต้สภาพทัศนวิสัยและสภาพพื้นผิวที่เหมาะสม เวลาตอบสนองต้องไม่เกินสามนาที

ข้อ ๑๐๐๒ เพื่อให้บรรลุลักษณะการปฏิบัติระดับเพลิงและกู้ภัยให้ได้ใกล้เคียงที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้ ในกรณีที่สภาพทัศนวิสัยไม่เหมาะสม โดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงการปฏิบัติงานในสภาพทัศนวิสัยต่ำ สนามบินต้องจัดให้มีแนวทาง อุปกรณ์ หรือวิธีปฏิบัติที่เหมาะสมสำหรับการดับเพลิงและกู้ภัย

ข้อ ๑๐๐๓ รถดับเพลิงอากาศยานและรถสนับสนุนอื่นใด นอกเหนือจากรถดับเพลิงอากาศยานคันแรกหรือกลุ่มที่ตอบสนอง ซึ่งขนส่งปริมาณสารดับเพลิงตามที่ระบุไว้ในตารางที่ ๓๓ ต้องฉีดสารดับเพลิงตามที่กำหนดได้อย่างต่อเนื่องและต้องเข้าถึงจุดเกิดเหตุภายในเวลาไม่เกินสามนาทีนับตั้งแต่หน่วยบริการดับเพลิงและกู้ภัยได้รับแจ้งเหตุฉุกเฉิน

ข้อ ๑๐๐๔ สนามบินต้องจัดให้มีระบบการบำรุงรักษาเชิงป้องกันของรถดับเพลิงอากาศยานเพื่อให้แน่ใจว่ารถดับเพลิงอากาศยานดังกล่าว รวมทั้งอุปกรณ์มีประสิทธิภาพ สามารถปฏิบัติตามข้อกำหนดว่าด้วยเวลาตอบสนอง ตลอดอายุการใช้งานของรถดังกล่าว พร้อมทั้งจัดทำบันทึกการบำรุงรักษาไว้ด้วย

๗. เส้นทาง การเข้าถึงจุดเกิดเหตุ

ข้อ ๑๐๐๕ สนามบินต้องจัดให้มีเส้นทาง การเข้าถึงจุดเกิดเหตุสำหรับรถดับเพลิงอากาศยานภายในสนามบิน เพื่ออำนวยความสะดวกให้สามารถทำเวลาตอบสนองได้เร็วที่สุด ทั้งนี้ ต้องคำนึงถึงการจัดให้มีเส้นทาง การเข้าไปยังจุดเกิดเหตุบริเวณพื้นที่ในระยะหนึ่งพันเมตร จากหัวทางวิ่งทั้งสองด้าน หรืออย่างน้อยภายในขอบเขตของสนามบินนั้น หากสนามบินมีแนวรั้วกั้น สนามบินต้องคำนึงถึงเส้นทางที่สะดวกต่อการออกไปยังพื้นที่ภายนอกสนามบินด้วย

สนามบินอาจใช้ถนนบริการเป็นเส้นทาง การเข้าถึงจุดเกิดเหตุตามวรรคหนึ่ง หากมีการก่อสร้างและวางตำแหน่งถนนอย่างเหมาะสม

ข้อ ๑๐๐๖ เส้นทาง การเข้าถึงจุดเกิดเหตุตามข้อ ๑๐๐๕ ต้องสามารถรองรับรถดับเพลิงอากาศยานที่มีน้ำหนักมากที่สุดที่จะใช้เส้นทางดังกล่าวและต้องสามารถใช้งานได้ในทุกสภาพอากาศ ทั้งนี้ เส้นทางที่อยู่ห่างจากทางวิ่งภายในระยะเก้าสิบเมตรต้องทำพื้นผิวให้เรียบเพื่อป้องกันการกัดกร่อนและการหลุดร่อนเป็นเศษวัสดุขึ้นมาจากทางวิ่ง ทั้งนี้ สนามบินต้องกำจัดสิ่งกีดขวางที่อยู่เหนือศีรษะ เพื่อให้มีระยะปราศจากสิ่งกีดขวางในแนวตั้งที่เพียงพอสำหรับรถดับเพลิงอากาศยานที่มีขนาดใหญ่ที่สุดด้วย

ข้อ ๑๐๐๗ เมื่อพื้นผิวถนนไม่สามารถแยกแยะได้อย่างชัดเจนจากพื้นที่รอบ ๆ สนามบิน ต้องทำเครื่องหมายขอบทางทุกระยะสิบเมตร

๘. สถานีดับเพลิง

ข้อ ๑๐๐๘ สนามบินต้องจัดให้มีสถานีดับเพลิงหลัก โดยรถดับเพลิงอากาศยานและรถสนับสนุนทุกคันต้องจอดอยู่ภายในสถานีดับเพลิง โดยมีระยะห่างโดยรอบรถแต่ละคันไม่ต่ำกว่าหนึ่งเมตรยี่สิบเซนติเมตร

นอกจากต้องดำเนินการตามวรรคหนึ่งแล้ว สนามบินต้องจัดให้มีสถานีดับเพลิงเสริม (satellite fire stations) ในกรณีที่สถานีดับเพลิงแห่งเดียวไม่สามารถทำเวลาตอบสนองได้ตามมาตรฐานที่กำหนดไว้ในข้อกำหนดนี้

ข้อ ๑๐๐๙ สถานีดับเพลิงตามข้อ ๑๐๐๘ ต้องตั้งอยู่ในบริเวณที่ทำให้รถดับเพลิงอากาศยานสามารถเข้าสู่ทางวิ่งได้โดยตรง ไม่มีสิ่งกีดขวาง และมีทางเลี้ยววนน้อยที่สุด

ข้อ ๑๐๑๐ สนามบินต้องจัดให้มีห้องศูนย์รับส่งข่าว (watchroom) ณ สถานีดับเพลิงในตำแหน่งที่สามารถมองเห็นพื้นที่เคลื่อนไหวได้มากที่สุดเท่าที่จะทำได้ ทั้งนี้ ในกรณีจำเป็นสนามบินอาจใช้กล้องวงจรปิดมาช่วยในการมองเห็นได้

๙. ระบบการสื่อสารและการแจ้งเตือน

ข้อ ๑๐๑๑ สนามบินต้องจัดให้มีระบบและอุปกรณ์สื่อสารเฉพาะในการติดต่อระหว่างหอควบคุมการจราจรทางอากาศกับสถานีดับเพลิงหลัก สถานีดับเพลิงอื่นในสนามบิน รถดับเพลิงอากาศยาน และรถสนับสนุน

ข้อ ๑๐๑๒ สนามบินต้องจัดให้มีอุปกรณ์สื่อสารประจำรถดับเพลิงอากาศยานและรถกู้ภัย และมีคลื่นความถี่วิทยุช่องทางพิเศษสำหรับใช้ติดต่อสื่อสารกับอากาศยานเมื่อเกิดเหตุฉุกเฉิน เพื่อให้เจ้าหน้าที่ดับเพลิงและกู้ภัยสามารถแจ้งสถานการณ์และให้คำแนะนำที่จำเป็นแก่นักบินได้โดยตรง โดยเจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบินต้องแน่ใจว่าเจ้าหน้าที่ดับเพลิงและกู้ภัยที่ได้รับมอบหมายให้ดำเนินการข้างต้น มีความสามารถในการสื่อสารด้วยภาษาอังกฤษสำหรับการบินได้ ทั้งนี้ การสื่อสารโดยตรงระหว่างเจ้าหน้าที่ดับเพลิงและกู้ภัยกับนักบินในระหว่างเหตุฉุกเฉินไม่จำกัดเฉพาะการสื่อสารทางวาจาเพียงอย่างเดียว การใช้สัญญาณมืออาจมีความจำเป็น

ข้อ ๑๐๑๓ สนามบินต้องจัดให้มีระบบ และวิธีปฏิบัติการแจ้งเตือนสำหรับเจ้าหน้าที่ดับเพลิงและกู้ภัย ณ สถานีดับเพลิงหลัก สถานีดับเพลิงอื่น ๆ ในสนามบิน และหอควบคุมการจราจรทางอากาศ ที่สามารถใช้งานจากสถานีเหล่านั้นได้

๑๐. จำนวนและคุณสมบัติของรถดับเพลิงอากาศยาน

ข้อ ๑๐๑๔ สนามบินต้องจัดให้มีรถดับเพลิงอากาศยานในจำนวนขั้นต่ำ ตามระดับชั้นของการดับเพลิงและกู้ภัยตามตารางที่ ๓๔

ตารางที่ ๓๔ จำนวนรถดับเพลิงอากาศยานขั้นต่ำที่ต้องมี

ระดับชั้นของการดับเพลิงและกู้ภัยสำหรับสนามบิน	จำนวนรถดับเพลิงอากาศยาน (คัน)
๑	๑
๒	๑
๓	๑
๔	๑
๕	๑
๖	๒
๗	๒
๘	๓
๙	๓
๑๐	๓

ข้อ ๑๐๑๕ รถดับเพลิงอากาศยานต้องมีอุปกรณ์และคุณลักษณะอย่างน้อยตามตารางที่ ๓๕

ตารางที่ ๓๕ คุณสมบัติของรถดับเพลิงอากาศยาน

อุปกรณ์และคุณลักษณะ	รถขนาดความจุถังน้ำไม่เกิน ๔,๕๐๐ ลิตร	รถขนาดความจุถังน้ำมากกว่า ๔,๕๐๐ ลิตร
ป้อมปืนฉีดบนหลังคารถ	เป็นทางเลือกสำหรับสนามบิน ชั้น ๑ และชั้น ๒ จำเป็นสำหรับสนามบิน ชั้น ๓ ถึง ชั้น ๙	จำเป็น
ความสามารถในการฉีดของป้อมปืน	แรงดันสูง	ปรับระดับแรงดันได้ (สูง - ต่ำ)
ระยะฉีดของป้อมปืน	เหมาะสมกับขนาดความยาวลำตัวที่ยาวที่สุดของเครื่องบินที่มาใช้บริการ ณ สนามบินนั้น ๆ	เหมาะสมกับขนาดความยาวลำตัวที่ยาวที่สุดของเครื่องบินที่มาใช้บริการ ณ สนามบินนั้น ๆ

อุปกรณ์และคุณลักษณะ	รถขนาดความจุถังน้ำไม่เกิน ๔,๕๐๐ ลิตร	รถขนาดความจุถังน้ำมากกว่า ๔,๕๐๐ ลิตร
หัวจ่ายน้ำสำหรับสายฉีดน้ำดับเพลิง (handlines)	จำเป็น	จำเป็น
หัวฉีดใต้ท้องรถ	เป็นทางเลือก	จำเป็น
ป้อมปืนฉีดน้ำรถ	เป็นทางเลือก	เป็นทางเลือก
อัตราเร่ง	๐ ถึง ๘๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง ภายในเวลาไม่เกิน ๒๕ วินาที ในสถานะอุณหภูมิปกติ	๐ ถึง ๘๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง ภายในเวลาไม่เกิน ๔๐ วินาที ในสถานะอุณหภูมิปกติ
ความเร็วสูงสุด	ไม่น้อยกว่า ๑๐๕ กิโลเมตรต่อชั่วโมง	ไม่น้อยกว่า ๑๐๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง
สามารถขับเคลื่อนได้ทุกล้อ	จำเป็น	จำเป็น
ระบบเกียร์แบบอัตโนมัติหรือกึ่งอัตโนมัติ	จำเป็น	จำเป็น
ล้อหลังเป็นล้อเดี่ยว	ควรจะใช้สำหรับสนามบิน ชั้น ๑ และชั้น ๒ จำเป็นสำหรับสนามบิน ชั้น ๓ ถึง ชั้น ๙	จำเป็น
มุมลาดด้านหน้า และด้านท้ายรถ (minimum angle of approach and departure)	๓๐ องศา	๓๐ องศา
มุมเอียง (ด้านข้าง) (minimum angle of tilt)	๓๐ องศา	๒๘ องศา

๑๑. บุคลากร

ข้อ ๑๐๑๖ สนามบินต้องดำเนินการให้เจ้าหน้าที่ดับเพลิงและกู้ภัยทั้งหมดของสนามบินผ่านการฝึกอบรมอย่างเหมาะสมเพื่อให้สามารถปฏิบัติหน้าที่ได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยต้องผ่านการฝึกอบรมการดับเพลิงและกู้ภัย รวมถึงต้องมีการฝึกซ้อมกับเพลิงจริงโดยสอดคล้องกับแบบอากาศยานและประเภทของอุปกรณ์ที่ใช้ในการดับเพลิงและกู้ภัยอากาศยานในสนามบินดังกล่าว รวมถึงฝึกดับเพลิงที่เกิดจากน้ำมันเชื้อเพลิงที่มีแรงดัน

เพลิงที่เกิดจากน้ำมันเชื้อเพลิงที่มีแรงดัน (pressure-fed fuel fires) ตามวรรคหนึ่ง หมายความว่า เพลิงที่เกิดจากน้ำมันเชื้อเพลิงรั่วไหลภายใต้แรงดันสูงจากถังน้ำมันเชื้อเพลิงที่แตกเสียหาย

ข้อ ๑๐๑๗ การฝึกอบรมของเจ้าหน้าที่ดับเพลิงและกู้ภัยของสนามบินตามข้อ ๑๐๑๖ ต้องประกอบด้วยเรื่องอย่างน้อย ดังต่อไปนี้

- (๑) มาตรฐานดับเพลิงและกู้ภัย (standard for rescue and firefighting)
- (๒) ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับสนามบินและพื้นที่โดยรอบ (airport familiarization)
- (๓) ความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับประเภทของอากาศยานที่สนามบินให้บริการ (aircraft familiarization)
- (๔) ความปลอดภัยในการปฏิบัติงานดับเพลิงและกู้ภัย (rescue and firefighting personnel safety)
- (๕) การสื่อสารในการปฏิบัติงานดับเพลิงและกู้ภัย เมื่อเกิดเหตุฉุกเฉิน รวมถึงระบบกริ่งสัญญาณเตือนเหตุเพลิงไหม้

(๖) วิธีการใช้งานสายดับเพลิง หัวฉีด ป้อมปืนฉีดประจำรถดับเพลิงอากาศยาน รวมถึงการใช้งานอุปกรณ์อื่น ๆ ที่จำเป็น

- (๗) ประเภทของสารดับเพลิงต่าง ๆ และการเลือกใช้งาน
- (๘) การให้ความช่วยเหลืออพยพผู้ประสบภัยออกจากอากาศยาน
- (๙) การฝึกดับเพลิง รวมถึงทฤษฎีของเพลิงและการระงับอัคคีภัย (firefighting operations)
- (๑๐) การประยุกต์ใช้อุปกรณ์ดับเพลิงและกู้ภัยอาคารเข้ากับการดับเพลิงและกู้ภัยอากาศยาน
- (๑๑) วัตถุอันตราย (dangerous goods)
- (๑๒) ความเข้าใจในบทบาทหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ดับเพลิงและกู้ภัยในแผนฉุกเฉินของสนามบิน
- (๑๓) การฝึกใช้ชุดป้องกันและเครื่องช่วยหายใจ

ข้อ ๑๐๑๘ สนามบินต้องมีแผนการฝึกอบรมเจ้าหน้าที่ดับเพลิงและกู้ภัย ซึ่งต้องรวมถึงการฝึกอบรมสมรรถนะบุคคลและการประสานงานเป็นทีมด้วย

ข้อ ๑๐๑๙ ในช่วงเวลาให้บริการของสนามบิน สนามบินต้องจัดเตรียมเจ้าหน้าที่ดับเพลิงและกู้ภัย ที่ผ่านการฝึกอบรมและมีความสามารถให้เพียงพอ เพื่อการใช้งานรถดับเพลิงอากาศยาน รถสนับสนุน และอุปกรณ์กู้ภัยที่มีอยู่อย่างเต็มประสิทธิภาพ โดยบุคลากรดังกล่าวต้องได้รับมอบหมายให้ปฏิบัติงานในลักษณะที่ทำให้มั่นใจว่าสามารถทำเวลาตอบสนองที่กำหนดได้ และสามารถคงการใช้สารดับเพลิงในอัตราที่เหมาะสมอย่างต่อเนื่องได้ ทั้งนี้ ต้องพิจารณาถึงเจ้าหน้าที่ที่ใช้สายฉีดน้ำดับเพลิงบันได และอุปกรณ์กู้ภัยอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการดับเพลิงและกู้ภัยอากาศยานด้วย

ข้อ ๑๐๒๐ ในการกำหนดอัตรากำลังของเจ้าหน้าที่ดับเพลิงและกู้ภัย สนามบินต้องทำการวิเคราะห์ทรัพยากรบุคคลตามภารกิจ (task resource analysis) ทั้งนี้ สนามบินต้องกำหนดอัตรากำลังเจ้าหน้าที่ที่ต้องมีในแต่ละระดับไว้ในคู่มือการดำเนินงานสนามบินด้วย

ข้อ ๑๐๒๑ สนามบินต้องจัดให้มีชุดป้องกัน และเครื่องช่วยหายใจ สำหรับเจ้าหน้าที่ดับเพลิงและกู้ภัยทุกคนที่เกี่ยวข้องหรือมีหน้าที่รับผิดชอบ เพื่อให้เจ้าหน้าที่สามารถปฏิบัติหน้าที่ได้อย่างมีประสิทธิภาพและปลอดภัย

ส่วนที่ ๓

การเคลื่อนย้ายอากาศยานที่ขัดข้อง

ข้อ ๑๐๒๒ สนามบินต้องจัดให้มีแผนการเคลื่อนย้ายอากาศยานที่ขัดข้องซึ่งอยู่ในพื้นที่เคลื่อนไหว หรือในพื้นที่ที่อาจเกิดขวางและเป็นอันตรายต่อการปฏิบัติการของอากาศยาน พร้อมทั้งกำหนดบุคคลที่ทำหน้าที่ประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อดำเนินการตามแผนดังกล่าวด้วย

ข้อ ๑๐๒๓ แผนการเคลื่อนย้ายอากาศยานที่ขัดข้องตามข้อ ๑๐๒๒ ต้องเหมาะสมกับคุณลักษณะของอากาศยานที่ใช้บริการในสนามบินนั้น โดยต้องครอบคลุมเรื่องอย่างน้อย ดังต่อไปนี้

(๑) รายการอุปกรณ์และบุคลากรของสนามบินหรือในบริเวณใกล้เคียงสนามบินที่สามารถใช้ในการดำเนินการเพื่อการเคลื่อนย้ายอากาศยานที่ขัดข้องได้

(๒) การจัดการเพื่อให้ได้ชุดอุปกรณ์สำหรับกู้และเคลื่อนย้ายอากาศยานที่ขัดข้องโดยนำมาจากสนามบินอื่นด้วยความรวดเร็ว

ส่วนที่ ๔

การลดอันตรายจากอากาศยานชนสัตว์

ข้อ ๑๐๒๔ สนามบินต้องจัดให้มีการประเมินอันตรายจากอากาศยานชนสัตว์ในสนามบิน และพื้นที่ใกล้เคียง โดยต้องดำเนินการ ดังต่อไปนี้

(๑) จัดให้มีกระบวนการในการเก็บรวบรวมข้อมูลและการรายงานสำหรับอากาศยานชนสัตว์ให้สอดคล้องกับกระบวนการที่กฎหมายกำหนด

(๒) เก็บรวบรวมข้อมูลจากผู้ดำเนินการเดินอากาศ เจ้าหน้าที่ของสนามบินและแหล่งข้อมูลอื่นเกี่ยวกับสัตว์ในสนามบินและบริเวณโดยรอบสนามบิน เพื่อพิจารณาถึงความเสี่ยงที่จะเกิดอันตรายต่อการปฏิบัติการของอากาศยาน

(๓) จัดหาบุคลากรที่มีความรู้ความสามารถและมีจำนวนที่เหมาะสมเพื่อทำการประเมินอันตรายจากอากาศยานชนสัตว์อย่างต่อเนื่อง

ข้อ ๑๐๒๕ นอกจากการดำเนินการตามข้อ ๑๐๒๔ แล้ว สนามบินต้องเก็บรวบรวมข้อมูลการรายงานอากาศยานชนสัตว์ และจัดทำรายงานนำส่งให้สำนักงานทราบ เพื่อทำการรวบรวมในฐานข้อมูลระบบข้อมูลอากาศยานชนสัตว์ (ICAO Bird Strike Information System: IBIS)

ข้อ ๑๐๒๖ สนามบินต้องดำเนินการเพื่อลดความเสี่ยงที่มีต่อการปฏิบัติการของอากาศยานโดยการกำหนดมาตรการเพื่อลดความเป็นไปได้ที่จะเกิดการชนกันระหว่างสัตว์และอากาศยาน

ข้อ ๑๐๒๗ สนามบินต้องดำเนินการกำจัดและป้องกันไม่ให้มีแหล่งทิ้งขยะหรือแหล่งอื่น ๆ ที่จะดึงดูดสัตว์เข้ามายังสนามบินหรือบริเวณใกล้เคียงสนามบิน เว้นแต่มีการประเมินที่เหมาะสมบ่งชี้ว่าแหล่งดังกล่าวมิได้ทำให้เกิดสภาพที่จะก่อให้เกิดปัญหาอันตรายจากสัตว์

ในกรณีที่ไม่สามารถกำจัดแหล่งขยะที่มีอยู่เดิมได้ตามวรรคหนึ่ง สนามบินต้องกำหนดให้มีการประเมินความเสี่ยงที่เกิดจากแหล่งขยะดังกล่าวที่อาจส่งผลกระทบต่ออากาศยานและดำเนินการลดความเสี่ยงดังกล่าวให้อยู่ในระดับต่ำที่สุดเท่าที่จะทำได้

ข้อ ๑๐๒๘ สนามบินต้องดำเนินการแจ้งหน่วยงานท้องถิ่นหรือจัดให้มีกระบวนการประสานงานกับหน่วยงานท้องถิ่นเกี่ยวกับความปลอดภัยด้านการบินที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาที่ดินในบริเวณพื้นที่ใกล้เคียงสนามบินที่อาจดึงดูดสัตว์เข้ามายังสนามบิน

ส่วนที่ ๕

การบริหารจัดการลานจอดอากาศยาน

ข้อ ๑๐๒๙ สนามบินต้องจัดให้มีการบริหารจัดการลานจอดอากาศยานในบริเวณลานจอดอากาศยาน ซึ่งอาจดำเนินการโดยเจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบิน หน่วยงานให้บริการจัดการจราจรทางอากาศ ณ สนามบิน หรือโดยการร่วมมือประสานงานร่วมกันระหว่างหน่วยงานดังกล่าวนี้เพื่อดำเนินการ ดังต่อไปนี้

(๑) กำกับดูแลการเคลื่อนที่เพื่อป้องกันการชนกันของอากาศยานด้วยกัน หรืออากาศยานกับยานพาหนะหรือวัตถุอื่นในลานจอดอากาศยาน

(๒) กำกับดูแลการเข้าสู่ลานจอดอากาศยานและประสานงานการออกจากลานจอดอากาศยานกับหอคอยควบคุมการจราจรทางอากาศ

(๓) ทำให้แน่ใจว่าการขับเคลื่อนยานพาหนะต่าง ๆ บริเวณลานจอดอากาศยานเป็นไปด้วยความปลอดภัย รวดเร็ว รวมทั้งให้เป็นไปตามกฎระเบียบที่เหมาะสมของกิจกรรมต่าง ๆ ในลานจอดอากาศยาน

ข้อ ๑๐๓๐ กรณีหอคอยควบคุมการจราจรทางอากาศ ณ สนามบินไม่ได้มีส่วนร่วมในการบริหารจัดการลานจอดอากาศยาน สนามบินต้องกำหนดกระบวนการดำเนินการ ความรับผิดชอบและการส่งต่อความรับผิดชอบในการควบคุมอากาศยานระหว่างหน่วยบริหารจัดการลานจอดอากาศยานและหอคอยควบคุมการจราจรทางอากาศให้เป็นไปอย่างเป็นระเบียบด้วย

ข้อ ๑๐๓๑ เพื่อประโยชน์ในการบริหารจัดการลานจอดอากาศยานเป็นไปด้วยความปลอดภัย สนามบินต้องจัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกในการสื่อสารโดยใช้วิทยุ

ข้อ ๑๐๓๒ ในกรณีมีการปฏิบัติงานในสภาพทัศนวิสัยต่ำ สนามบินต้องจำกัดการปฏิบัติงานของบุคคลและยานพาหนะในลานจอดอากาศยานให้มีน้อยที่สุดเท่าที่จำเป็น

ข้อ ๑๐๓๓ ยานพาหนะฉุกเฉินสำหรับตอบสนองต่อเหตุฉุกเฉินต้องได้รับความสำคัญเป็นอันดับแรก ก่อนการจราจรของยานพาหนะอื่น ๆ

ข้อ ๑๐๓๔ การจราจรในลานจอดอากาศยานของสนามบิน ให้ปฏิบัติตามกฎ ดังต่อไปนี้

(๑) ให้ทางแกยानพาหนะฉุกเฉิน อากาศยานที่ขับเคลื่อนอยู่หรือกำลังจะขับเคลื่อน หรือแก่อากาศยานที่อยู่ระหว่างถูกดันหรือลากจูงอยู่

(๒) ให้ทางแกยानพาหนะอื่น ๆ ตามระเบียบข้อบังคับของสนามบินนั้น ๆ

ข้อ ๑๐๓๕ สนามบินต้องจัดให้มีการตรวจสอบหลุมจอดอากาศยานด้วยสายตา ขณะอากาศยานขับเคลื่อนเข้าสู่หลุมจอดอากาศยานนั้น เพื่อให้มั่นใจว่าได้ระยะที่ปลอดภัยปราศจากสิ่งกีดขวาง

ส่วนที่ ๖

การบริการภาคพื้นสำหรับอากาศยาน

ข้อ ๑๐๓๖ สนามบินต้องจัดให้มีอุปกรณ์ดับเพลิงที่เหมาะสมพร้อมใช้งานอย่างน้อยสำหรับการสกัดเพลิงไหม้จากน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานเบื้องต้น และต้องมีบุคลากรที่ผ่านการฝึกอบรมในการใช้งานอุปกรณ์ดังกล่าวในระหว่างการให้บริการภาคพื้นสำหรับอากาศยาน และต้องมีวิธีการที่รวดเร็วในการเรียกบริการดับเพลิงและกู้ภัย กรณีเกิดเพลิงไหม้หรือการรั่วไหลของเชื้อเพลิงเป็นปริมาณมาก

ข้อ ๑๐๓๗ กรณีที่มีการเติมน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานในขณะที่ผู้โดยสารกำลังขึ้นอากาศยานอยู่ในอากาศยาน หรือกำลังลงจากอากาศยาน อุปกรณ์ภาคพื้นต้องอยู่ในตำแหน่งที่เหมาะสมหรือที่กำหนดไว้ เพื่อให้

(๑) มีจำนวนทางออกที่เพียงพอสำหรับการอพยพออกอย่างรวดเร็ว

(๒) มีเส้นทางอพยพที่พร้อมหลังออกจากทางออกแต่ละทางเพื่อใช้ในกรณีเกิดเหตุฉุกเฉิน

ส่วนที่ ๗

การขับเคลื่อนยานพาหนะของสนามบิน

ข้อ ๑๐๓๘ เพื่อให้การขับเคลื่อนยานพาหนะของสนามบินเป็นไปด้วยความปลอดภัย เส้นทางขับเคลื่อนในพื้นที่เคลื่อนไหวจำกัดให้ใช้ได้เฉพาะเจ้าหน้าที่ในสนามบินและบุคคลที่ได้รับอนุญาตให้ปฏิบัติงานเท่านั้น

ข้อ ๑๐๓๙ ในสนามบิน ยานพาหนะต้องขับเคลื่อนเฉพาะในพื้นที่ ดังต่อไปนี้

(๑) ในพื้นที่ขับเคลื่อนที่ได้รับอนุญาตจากหอควบคุมการจราจรทางอากาศเท่านั้น และ

(๒) ในลานจอดอากาศยานที่ได้รับอนุญาตโดยฝ่ายงานของสนามบินที่ได้รับมอบหมายให้มีอำนาจหน้าที่รับผิดชอบเท่านั้น

ข้อ ๑๐๔๐ ผู้ขับขี่ยานพาหนะในพื้นที่เคลื่อนไหวต้องปฏิบัติตามคำสั่งและข้อบังคับทั้งหมดตามเครื่องหมายและป้ายสัญลักษณ์ เว้นแต่ได้รับอนุญาตให้ปฏิบัติเป็นอย่างอื่นจาก

(๑) หอควบคุมการจราจรทางอากาศ เมื่ออยู่ในพื้นที่ขับเคลื่อน หรือ

(๒) ฝ่ายงานของสนามบินที่ได้รับมอบหมายให้มีอำนาจหน้าที่รับผิดชอบ เมื่ออยู่ในลานจอดอากาศยาน

ข้อ ๑๐๔๑ นอกจากต้องปฏิบัติตามข้อ ๑๐๔๐ ผู้ขับขี่ยานพาหนะในพื้นที่เคลื่อนไหว ต้องปฏิบัติตามคำสั่งและข้อบังคับทั้งหมดตามสัญญาฉบับด้วย

ข้อ ๑๐๔๒ ผู้ขับขี่ยานพาหนะในพื้นที่เคลื่อนไหวต้องผ่านการฝึกอบรมที่เหมาะสมสำหรับงานที่จะต้องปฏิบัติและต้องปฏิบัติตามคำแนะนำของ

(๑) หอควบคุมการจราจรทางอากาศ เมื่ออยู่ในพื้นที่ขับเคลื่อน และ

(๒) ฝ่ายงานของสนามบินที่ได้รับมอบหมายให้มีอำนาจหน้าที่รับผิดชอบ เมื่ออยู่ในลานจอดอากาศยาน

ข้อ ๑๐๔๓ สนามบินต้องจัดให้มีอุปกรณ์วิทยุสื่อสารแบบสองทางบนยานพาหนะที่ปฏิบัติงานในพื้นที่ขับเคลื่อน

ผู้ขับขี่ยานพาหนะต้องสื่อสารโดยใช้อุปกรณ์ตามวรรคหนึ่ง และต้องได้รับอนุญาตจากหอควบคุมการจราจรทางอากาศก่อนเข้าพื้นที่ขับเคลื่อน ทั้งนี้ ผู้ขับขี่ยานพาหนะต้องเฝ้าฟังวิทยุอย่างต่อเนื่องตามความถี่ที่กำหนดขณะอยู่ในพื้นที่เคลื่อนไหวด้วย

ข้อ ๑๐๔๔ นอกจากข้อ ๑๐๔๓ สนามบินต้องจัดให้มีระบบและอุปกรณ์สื่อสารคลื่นความถี่เฉพาะที่ใช้ในการติดต่อสื่อสารสำหรับการปฏิบัติการวิ่งขึ้นและบินลงของอากาศยานของทางวิ่งแต่ละทางวิ่งระหว่างหอควบคุมการจราจรทางอากาศ อากาศยาน และยานพาหนะที่ปฏิบัติงานบนทางวิ่งด้วย

ส่วนที่ ๘

ระบบนำทางและควบคุมการเคลื่อนที่ของอากาศยานและยานพาหนะภาคพื้น
(Surface Movement Guidance and Control Systems: SMGCS)

ข้อ ๑๐๔๕ สนามบินต้องจัดให้มีระบบนำทางและควบคุมการเคลื่อนที่ของอากาศยานและยานพาหนะภาคพื้น เป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่ผู้อำนวยการกำหนด

ข้อ ๑๐๔๖ การออกแบบระบบนำทางและควบคุมการเคลื่อนที่ของอากาศยานและยานพาหนะภาคพื้นตามข้อ ๑๐๔๕ ให้คำนึงถึงเรื่อง ดังต่อไปนี้

(๑) ความหนาแน่นของการจราจรทางอากาศ

(๒) สภาพทัศนวิสัยในการปฏิบัติงาน

(๓) ความต้องการเกี่ยวกับตำแหน่งและทิศทางของนักบิน (pilot orientation)

(๔) ความซับซ้อนของแผนผังสนามบิน และ

(๕) การเคลื่อนที่ของยานพาหนะ

ข้อ ๑๐๔๗ เครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ประเภททัศนวิสัยที่เป็นส่วนประกอบของระบบนำทางและควบคุมการเคลื่อนที่ของอากาศยานและยานพาหนะภาคพื้น เช่น เครื่องหมาย ไฟสนามบินและป้ายสัญลักษณ์ ต้องออกแบบให้สอดคล้องกับข้อกำหนดว่าด้วยเครื่องหมาย

ไฟสนามบินและป้ายสัญลักษณ์ตามความในหมวด ๕ ส่วนที่ ๑ เกี่ยวกับเครื่องหมาย ไฟสนามบิน และป้ายสัญลักษณ์ ตามลำดับ

ข้อ ๑๐๔๘ ระบบนำทางและควบคุมการเคลื่อนที่ของอากาศยานและยานพาหนะภาคพื้น ต้องออกแบบเพื่อวัตถุประสงค์ ดังต่อไปนี้

(๑) เพื่อช่วยในการป้องกันการรุกรานของอากาศยานและยานพาหนะเข้าไปยังทางวิ่งที่ใช้งานอยู่

(๒) เพื่อช่วยในการป้องกันการชนกันระหว่างอากาศยานด้วยกัน และระหว่างอากาศยาน และยานพาหนะหรือวัตถุต่าง ๆ บริเวณพื้นที่เคลื่อนไหว

ข้อ ๑๐๔๙ ในกรณีที่มีการออกแบบระบบนำทางและควบคุมการเคลื่อนที่ของอากาศยาน และยานพาหนะภาคพื้น ให้ทำงานโดยการสับเปลี่ยน (selective switching) ของแถบไฟหยุดคอย เข้าทางวิ่ง และไฟกึ่งกลางทางขับ สนามบินต้องออกแบบให้เป็นไปตามข้อกำหนด ดังต่อไปนี้

(๑) เส้นทางในทางขับที่แสดงโดยไฟกึ่งกลางทางขับ ต้องสามารถยกเลิกได้เมื่อมีการส่องสว่าง ของแถบไฟหยุดคอยเข้าทางวิ่ง

(๒) วงจรควบคุมต้องตั้งค่าให้ เมื่อแถบไฟหยุดคอยเข้าทางวิ่งที่ตั้งอยู่ด้านหน้าของอากาศยาน มีการส่องสว่าง ไฟกึ่งกลางทางขับส่วนที่อยู่เลยถัดจากแถบไฟหยุดคอยเข้าทางวิ่งนั้นจะดับ

(๓) ไฟกึ่งกลางทางขับ ส่วนที่อยู่ด้านหน้าอากาศยานจะเปิดใช้งานได้ ก็ต่อเมื่อแถบไฟหยุดคอย เข้าทางวิ่งดับ

ข้อ ๑๐๕๐ สนามบินต้องจัดให้มีเรดาร์เพื่อการตรวจจับการเคลื่อนไหวภาคพื้น สำหรับพื้นที่ ขับเคลื่อน ในกรณี ดังต่อไปนี้

(๑) สนามบินมีการใช้งานในสภาพที่ค่าระยะที่นักบินมองเห็นทางวิ่งน้อยกว่าสามร้อยห้าสิบเมตร

(๒) เมื่อความหนาแน่นของการจราจรและสภาวะการปฏิบัติการทำให้ไม่สามารถรักษา ความสม่ำเสมอของการเคลื่อนที่ของการจราจรได้โดยกระบวนการหรือการอำนวยความสะดวกอื่น ๆ

ส่วนที่ ๙

ตำแหน่งของอุปกรณ์และสิ่งติดตั้งบนพื้นที่ปฏิบัติงาน

ข้อ ๑๐๕๑ เว้นแต่การทำงานของอุปกรณ์หรือสิ่งติดตั้งต้องอยู่ในพื้นที่เพื่อวัตถุประสงค์ ในการนำร่องอากาศยานหรือเพื่อความปลอดภัยของอากาศยาน สนามบินต้องไม่มีอุปกรณ์หรือ สิ่งติดตั้งอยู่ในพื้นที่ ดังต่อไปนี้

(๑) บนพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่ง พื้นที่ปลอดภัยปลายทางวิ่ง พื้นที่ปลอดภัยรอบทางขับ หรือภายในระยะทางตามที่กำหนดไว้ในตารางที่ ๑๑ คอลัมน์ (๑๑) หากเป็นอันตรายต่ออากาศยาน หรือ

(๒) ในพื้นที่ปลอดภัยกีดขวาง หากเป็นอันตรายต่ออากาศยานที่อยู่ในอากาศ

ในกรณีที่มีความจำเป็นต้องติดตั้งอุปกรณ์หรือสิ่งติดตั้งที่จำเป็นต้องอยู่ในพื้นที่ตามวรรคหนึ่ง เพื่อวัตถุประสงค์ในการนำร่องอากาศยานหรือเพื่อความปลอดภัยของอากาศยาน อุปกรณ์หรือสิ่งติดตั้งดังกล่าวต้องได้รับการเห็นชอบจากผู้อำนวยการและเป็นไปตามข้อกำหนดเกี่ยวกับวัสดุแตกหักง่าย การทำเครื่องหมายและการติดตั้งไฟตามที่ระบุไว้ในหมวด ๕ สิ่งอำนวยความสะดวก สิ่งติดตั้ง และอุปกรณ์

ข้อ ๑๐๕๒ อุปกรณ์หรือสิ่งติดตั้งที่ใช้เพื่อวัตถุประสงค์ในการนำร่องอากาศยานหรือเพื่อความปลอดภัยของอากาศยานต้องแตกหักง่ายและติดตั้งให้มีความสูงน้อยที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้ ในกรณีที่ติดตั้งในบริเวณ ดังต่อไปนี้

(๑) ส่วนของพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่งภายในระยะ

(ก) เจ็ดสิบห้าเมตรของเส้นกึ่งกลางทางวิ่งสำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๓ หรือ ๔ หรือ

(ข) สี่สิบห้าเมตรของเส้นกึ่งกลางทางวิ่งสำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๑ หรือ ๒ หรือ

(๒) พื้นที่ปลอดภัยปลายทางวิ่ง พื้นที่ปลอดภัยรอบทางขับ หรือภายในระยะทางที่กำหนดไว้ในตารางที่ ๑๑ หรือ

(๓) พื้นที่ปลอดภัยกีดขวาง ซึ่งอาจเป็นอันตรายต่ออากาศยานที่อยู่ในอากาศ

ข้อ ๑๐๕๓ อุปกรณ์หรือสิ่งติดตั้งที่ใช้เพื่อวัตถุประสงค์ในการนำร่องอากาศยานหรือเพื่อความปลอดภัยของอากาศยานที่จำเป็นต้องตั้งอยู่ในพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่งในบริเวณที่ไม่ต้องมีการปรับระดับให้ถือเป็นสิ่งกีดขวาง โดยต้องแตกหักง่ายและติดตั้งให้มีความสูงน้อยที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้

ข้อ ๑๐๕๔ เว้นแต่การทำงานของอุปกรณ์หรือสิ่งติดตั้งต้องอยู่ในพื้นที่เพื่อวัตถุประสงค์ในการนำร่องอากาศยานหรือเพื่อความปลอดภัยของอากาศยาน สนามบินต้องไม่มีอุปกรณ์หรือสิ่งติดตั้งอยู่ภายในระยะสองร้อยสี่สิบเมตรจากปลายพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่งของทางวิ่งแบบพรีซิชั่น ประเภทที่หนึ่ง ทางวิ่งแบบพรีซิชั่น ประเภทที่สอง หรือทางวิ่งแบบพรีซิชั่น ประเภทที่สาม และภายในระยะ ดังต่อไปนี้

(๑) หกสิบเมตรของแนวเส้นกึ่งกลางที่ต่อขยายออกไปสำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๓ หรือ ๔ หรือ

(๒) สี่สิบห้าเมตรของแนวเส้นกึ่งกลางที่ต่อขยายออกไปสำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๑ หรือ ๒

ข้อ ๑๐๕๕ อุปกรณ์หรือสิ่งติดตั้งที่ใช้เพื่อวัตถุประสงค์ในการนำร่องอากาศยานหรือเพื่อความปลอดภัยของอากาศยานที่จะต้องตั้งอยู่ในหรือใกล้กับพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่งของทางวิ่งแบบพรีซิชั่น ประเภทที่หนึ่ง ทางวิ่งแบบพรีซิชั่น ประเภทที่สอง หรือทางวิ่งแบบพรีซิชั่น ประเภทที่สาม และตั้งอยู่ในบริเวณ ดังต่อไปนี้ ต้องแตกหักง่ายและติดตั้งให้มีความสูงน้อยที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้

(๑) ภายในระยะสองร้อยสี่สิบเมตรจากปลายพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่ง และอยู่ภายใน

(ก) ทกสิบเมตรของแนวเส้นกึ่งกลางทางวิ่งที่ต่อขยายออกไปสำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๓ หรือ ๔ หรือ

(ข) สี่สิบห้าเมตรของแนวเส้นกึ่งกลางทางวิ่งที่ต่อขยายออกไปสำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๑ หรือ ๒ หรือ

(๒) ยื่นล้ำเข้าไปในพื้นที่ผิวแนวร้อนชั้นใน พื้นผิวลาดเอียงชั้นใน หรือพื้นผิวบาสก์แลนดิง

ข้อ ๑๐๕๖ อุปกรณ์หรือสิ่งติดตั้งที่ใช้เพื่อวัตถุประสงค์ในการนำร่องอากาศยานหรือเพื่อความปลอดภัยของอากาศยานซึ่งเป็นสิ่งกีดขวางต่อการปฏิบัติการของอากาศยานตามข้อ ๒๖๕ ข้อ ๒๗๑ ข้อ ๒๗๘ หรือข้อ ๒๘๖ ต้องแตกหักง่ายและติดตั้งให้มีความสูงน้อยที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้

ส่วนที่ ๑๐

การล้อมรั้วและระบบไฟเพื่อการรักษาความปลอดภัย

ข้อ ๑๐๕๗ สนามบินต้องจัดให้มีรั้วหรือสิ่งขวางกั้นที่เหมาะสมอื่น ๆ เพื่อวัตถุประสงค์ต่าง ๆ ดังต่อไปนี้

(๑) ป้องกันสัตว์ที่มีขนาดใหญ่พอที่จะเป็นอันตรายกับอากาศยานไม่ให้เข้าไปในพื้นที่เคลื่อนไหว

(๒) ยับยั้งบุคคลที่ไม่ได้รับอนุญาตเข้าสู่พื้นที่สนามบินในบริเวณที่ไม่ใช่พื้นที่สาธารณะโดยไม่ตั้งใจ หรือโดยไตร่ตรองไว้ล่วงหน้า

รั้วหรือสิ่งขวางกั้นในข้อนี้ ให้หมายความรวมถึง แนวกั้นของท่อน้ำเสีย ราง อุโมงค์ ที่จำเป็นต่อการป้องกันในการเข้าพื้นที่

นอกจากต้องดำเนินการตามวรรคหนึ่งแล้ว สนามบินต้องใช้มาตรการพิเศษเพื่อป้องกันการเข้าพื้นที่ของบุคคลที่ไม่ได้รับอนุญาต ที่อาจจะเข้าถึงทางวิ่งหรือทางขับซึ่งตัดข้ามผ่านถนนสาธารณะ

ข้อ ๑๐๕๘ สนามบินต้องมีวิธีการป้องกันที่เหมาะสมสำหรับยับยั้งการเข้าถึงโดยไม่ตั้งใจหรือโดยไตร่ตรองไว้ล่วงหน้าของบุคคลที่ไม่ได้รับอนุญาตไปยังสิ่งติดตั้งภาคพื้นและสิ่งอำนวยความสะดวกที่จำเป็นสำหรับความปลอดภัยของการบินพลเรือนที่ตั้งอยู่นอกเขตสนามบิน

ข้อ ๑๐๕๙ รั้วหรือสิ่งขวางกั้นตามข้อ ๑๐๕๗ ต้องแยกระหว่างพื้นที่เคลื่อนไหวและสิ่งอำนวยความสะดวกอื่น ๆ หรือส่วนของพื้นที่สนามบินที่มีความสำคัญต่อความปลอดภัยในการปฏิบัติการของอากาศยานออกจากพื้นที่สาธารณะที่เปิดให้ประชาชนเข้าถึง

ข้อ ๑๐๖๐ กรณีที่สนามบินต้องการเพิ่มระดับในการรักษาความปลอดภัยให้มากขึ้น สนามบินต้องจัดให้มีพื้นที่โล่งปลอดสิ่งกีดขวางทั้งสองด้านของรั้วหรือสิ่งขวางกั้นเพื่ออำนวยความสะดวกในการทำงานของหน่วยตรวจตราลาดตระเวน และเพื่อให้ยากต่อการบุกรุก โดยจัดให้มีถนนเส้นรอบภายในรั้วสนามบินสำหรับการใช้งานของเจ้าหน้าที่ทั้งการบำรุงรักษาและการตรวจตราลาดตระเวนเพื่อรักษาความปลอดภัย

ข้อ ๑๐๖๑ สนามบินที่ต้องมีการรักษาความปลอดภัยเป็นพิเศษ ต้องจัดให้มีรั้วหรือสิ่งขวางกั้นอื่น ๆ เพื่อรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนและสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการบินดังกล่าว ซึ่งต้องติดตั้งไฟเพื่อส่องสว่างอย่างน้อยในระดับที่จำเป็น เพื่อให้ส่องสว่างบริเวณพื้นที่ทั้งสองด้านของรั้วหรือสิ่งขวางกั้น โดยเฉพาะบริเวณที่เป็นจุดเข้า - ออก

ส่วนที่ ๑๑

ระบบการแจ้งเตือนการรุกร้าทางวิ่งแบบอัตโนมัติ (Autonomous Runway Incursion Warning System)

ข้อ ๑๐๖๒ ข้อกำหนดในส่วนนี้ ไม่ได้มุ่งหมายที่จะบังคับให้สนามบินต้องจัดให้มีระบบการแจ้งเตือนการรุกร้าทางวิ่งแบบอัตโนมัติ

หากสนามบินจะติดตั้งระบบการแจ้งเตือนการรุกร้าทางวิ่งแบบอัตโนมัติ เจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบินต้องมีการพิจารณาอย่างรอบคอบโดยประสานความร่วมมือกับหน่วยงานให้บริการจัดการจราจรทางอากาศและผู้ดำเนินการเดินอากาศด้วย

ข้อ ๑๐๖๓ ในกรณีที่สนามบินจะติดตั้งระบบการแจ้งเตือนการรุกร้าทางวิ่งแบบอัตโนมัติ บริเวณสนามบิน ระบบดังกล่าวต้องมีลักษณะ ดังต่อไปนี้

(๑) สามารถตรวจพบการรุกร้าที่อาจเกิดขึ้นหรือตรวจพบการใช้งานทางวิ่งและการแจ้งเตือนโดยตรงถึงนักบินและผู้ขับขียานพาหนะภายในสนามบิน

(๒) สามารถทำงานและควบคุมได้อย่างอิสระจากระบบการมองเห็นอื่นภายในสนามบิน

(๓) ส่วนประกอบที่เป็นเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ประเภททัศนวิสัย เช่น ไฟต้องออกแบบให้สอดคล้องกับหมวด ๕ ส่วนที่ ๓ และ

(๔) ในกรณีที่เกิดความล้มเหลวของระบบส่วนหนึ่งหรือทั้งหมด ต้องไม่ก่อให้เกิดการรบกวนการปฏิบัติงานในสภาวะปกติของสนามบิน ทั้งนี้ ต้องมีการกำหนดให้หน่วยควบคุมการจราจรทางอากาศสามารถปิดระบบการแจ้งเตือนการรุกร้าทางวิ่งแบบอัตโนมัติบางส่วนหรือทั้งหมดได้ด้วย

ระบบการแจ้งเตือนการรุกร้าทางวิ่งแบบอัตโนมัติตามวรรคหนึ่ง อาจติดตั้งร่วมกับเครื่องหมายเส้นกึ่งกลางทางขับแบบเน้นย้ำ แลปไฟหยุดคอยเข้าทางวิ่ง หรือไฟเตือนก่อนเข้าทางวิ่ง

ระบบการแจ้งเตือนการรุกร้าทางวิ่งแบบอัตโนมัติที่ติดตั้งต้องสามารถใช้งานได้ในทุกสภาพอากาศ รวมถึงในสภาพทัศนวิสัยต่ำ

ระบบการแจ้งเตือนการรุกร้าทางวิ่งแบบอัตโนมัติ อาจใช้เซนเซอร์ร่วมกันกับระบบนำทางและควบคุมการเคลื่อนที่ของอากาศยานและยานพาหนะภาคพื้น หรือระบบนำทางและควบคุมการเคลื่อนที่ของอากาศยานและยานพาหนะบนภาคพื้นชั้นสูง ทั้งนี้ การปฏิบัติงานของทั้งสองระบบต้องเป็นอิสระจากกัน

ข้อ ๑๐๖๔ สนามบินต้องแจ้งข้อมูลเกี่ยวกับลักษณะและสถานะของระบบการแจ้งเตือนการรุกร้าทางวิ่งแบบอัตโนมัติให้กับหน่วยงานให้บริการข่าวสารการบินทราบ เพื่อประกาศในเอกสาร

แถลงข่าวการบินพร้อมกับรายละเอียดของระบบนำทางและควบคุมการเคลื่อนที่ของอากาศยาน และยานพาหนะภาคพื้นและเครื่องหมายด้วย

ส่วนที่ ๑๒

การบำรุงรักษาสนามบิน

๑. บททั่วไป

ข้อ ๑๐๖๕ สนามบินต้องจัดให้มีแผนการบำรุงรักษา (maintenance programme) ซึ่งรวมถึงการบำรุงรักษาเชิงป้องกัน (preventive maintenance) เพื่อรักษาสภาพของสิ่งอำนวยความสะดวกภายในสนามบินให้อยู่ในสภาพที่สมบูรณ์ ไม่กระทบต่อความปลอดภัย ความต่อเนื่อง หรือประสิทธิภาพในการเดินอากาศของอากาศยาน

การบำรุงรักษาเชิงป้องกันตามวรรคหนึ่ง หมายความว่า การดำเนินการบำรุงรักษาตามแผนที่จัดไว้ เพื่อป้องกันความขัดข้องหรือการสึกหรอของสิ่งอำนวยความสะดวก

สิ่งอำนวยความสะดวกตามวรรคสอง ให้ความหมายรวมถึง ผิวพื้นจราจร เครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ประเภททัศนวิสัย แนวรั้ว ระบบระบายน้ำ ระบบไฟฟ้า และอาคารต่าง ๆ

ข้อ ๑๐๖๖ ในการออกแบบและการนำแผนการบำรุงรักษาไปปฏิบัติ สนามบินต้องพิจารณาถึงหลักมนุษยปัจจัยด้วย

๒. ผิวพื้นจราจร

ข้อ ๑๐๖๗ สนามบินต้องทำการตรวจสอบพื้นผิวของพื้นที่เคลื่อนไหวก ซึ่งรวมถึงผิวพื้นจราจร (pavements) ของทางวิ่ง ทางขับ และลานจอดอากาศยาน รวมทั้งพื้นที่ใกล้เคียง

นอกจากต้องดำเนินการตามวรรคหนึ่งแล้ว สนามบินต้องทำการตรวจติดตามสภาพของพื้นที่ต่าง ๆ ดังกล่าวอย่างสม่ำเสมอ ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของแผนการบำรุงรักษาทั้งแผนการบำรุงรักษาเชิงป้องกัน (preventive maintenance) และแผนการบำรุงรักษาเชิงแก้ไข (corrective maintenance) ของสนามบิน โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อการหลีกเลี่ยงและการกำจัดเศษวัตถุแปลกปลอม (FOD) ที่อาจก่อให้เกิดความเสียหายต่ออากาศยานหรือทำให้การทำงานของระบบต่าง ๆ ของอากาศยานบกพร่อง

ข้อ ๑๐๖๘ ในกรณีที่มีการใช้งานผิวพื้นจราจรโดยอากาศยานขนาดใหญ่ หรืออากาศยานที่มีความดันลมยางสูงกว่าประเภทที่กำหนดไว้ในตารางที่ ๓ (๓) สนามบินต้องคำนึงถึงความมั่นคงของการติดตั้งไฟบนผิวพื้นจราจรและรอยต่อของผิวพื้นจราจรเป็นพิเศษ

ข้อ ๑๐๖๙ สนามบินต้องบำรุงรักษาพื้นผิวของทางวิ่งให้อยู่ในสภาพที่ไม่ก่อให้เกิดความไม่สม่ำเสมอซึ่งอาจเป็นอันตรายต่ออากาศยาน

ข้อ ๑๐๗๐ สนามบินต้องบำรุงรักษาทางวิ่งที่มีผิวพื้นจราจรให้อยู่ในสภาพที่มีค่าคุณลักษณะความเสียดทานของพื้นผิวเท่ากับหรือมากกว่าค่าระดับความเสียดทานขั้นต่ำตามข้อกำหนดในหมวด ๒ ตารางที่ ๖

ข้อ ๑๐๗๑ สนามบินต้องวัดคุณลักษณะความเสียดทานของพื้นผิวทางวิ่งตามรอบระยะเวลาเพื่อประโยชน์ในการบำรุงรักษาด้วยเครื่องมือวัดค่าความเสียดทานต่อเนื่องแบบเซลฟ์ - เวทติ้ง (self-wetting features) และต้องจัดเก็บข้อมูลในรูปแบบเอกสาร โดยให้มีความถี่ในการตรวจวัดมากเพียงพอที่จะกำหนดแนวโน้มของคุณลักษณะความเสียดทานของพื้นผิวทางวิ่งได้

เครื่องมือวัดค่าความเสียดทานต่อเนื่องแบบเซลฟ์-เวทติ้งตามวรรคหนึ่ง ต้องมีคุณสมบัติเป็นไปตามตารางที่ ๖

บุคลากรผู้ทำหน้าที่ตรวจวัดคุณลักษณะความเสียดทานของพื้นผิวทางวิ่งตามวรรคหนึ่ง ต้องผ่านการฝึกอบรมและมีความสามารถในการปฏิบัติงาน เพื่อให้สามารถปฏิบัติหน้าที่ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

ข้อ ๑๐๗๒ สนามบินต้องดำเนินการตามมาตรการการบำรุงรักษาเชิงแก้ไขเพื่อป้องกันไม่ให้คุณลักษณะความเสียดทานของพื้นผิวทางวิ่งทั้งหมดหรือบางส่วน มีค่าต่ำกว่าค่าระดับความเสียดทานขั้นต่ำตามหมวด ๒ ตารางที่ ๖ ของข้อกำหนดฉบับนี้

ข้อ ๑๐๗๓ ในกรณีที่ส่วนใดส่วนหนึ่งของผิวทางวิ่งที่มีความยาวตั้งแต่หนึ่งร้อยเมตร มีค่าความเสียดทานต่ำกว่าค่าระดับความเสียดทานขั้นต่ำ สนามบินต้องทำการบำรุงรักษาและแจ้งให้ผู้ปฏิบัติการบินทราบในประกาศผู้ทำการในอากาศ (NOTAM)

ข้อ ๑๐๗๔ ในกรณีที่การระบายน้ำบนทางวิ่งหรือส่วนของทางวิ่งอยู่ในสภาพที่ไม่เหมาะสมเนื่องจากทางวิ่งหรือส่วนของทางวิ่งมีความลาดชันที่ไม่เหมาะสมหรือมีการทรุดตัว สนามบินต้องทำการประเมินผิวทางวิ่งด้วยสายตา ทั้งนี้ จะต้องทำการประเมินภายใต้สภาพแวดล้อมจริง หรือประเมินจากสภาพจำลอง (simulated conditions) และดำเนินการตามมาตรการบำรุงรักษาเชิงแก้ไข (corrective maintenance action)

ข้อ ๑๐๗๕ การดำเนินการตามข้อ ๑๐๗๐ ถึงข้อ ๑๐๗๔ เป็นไปเพื่อวัตถุประสงค์ในการทำให้เกิดความมั่นใจว่า คุณลักษณะความเสียดทานของทางวิ่งทั้งหมด มีค่าเท่ากับหรือมากกว่าค่าระดับความเสียดทานขั้นต่ำตามข้อกำหนดในหมวด ๒ ตารางที่ ๖

ข้อ ๑๐๗๖ ในกรณีที่ทางขับของสนามบินต้องรองรับเครื่องบินประเภทเครื่องยนต์กังหันก๊าซ (turbine-engine) สนามบินต้องบำรุงรักษาพื้นผิวบริเวณไหล่ทางขับ เพื่อให้ปราศจากหินที่หลุดร่อน

หรือวัสดุต่าง ๆ ที่อาจดูโดยเครื่องยนต์ของเครื่องบินและก่อให้เกิดความเสียหายแก่เครื่องยนต์ของเครื่องบิน

๓. การกำจัดสิ่งปนเปื้อน

ข้อ ๑๐๗๗ สนามบินต้องดำเนินการกำจัดน้ำขัง โคลน ฝุ่น ทราย คราบน้ำมัน คราบายาง และสิ่งปนเปื้อนอื่น ๆ ออกจากพื้นผิวทางวิ่งที่มีการใช้งานอย่างรวดเร็วและสมบูรณ์ที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้ เพื่อลดการสะสมของสิ่งปนเปื้อน

ข้อ ๑๐๗๘ สนามบินต้องดำเนินการให้ทางขับอยู่ในสภาพที่ปราศจากน้ำขัง โคลน ฝุ่น ทราย คราบน้ำมัน คราบายาง และสิ่งปนเปื้อนอื่น ๆ เพื่อให้อากาศยานสามารถใช้ทางขับในการเข้าหรือออกจากทางวิ่ง

ข้อ ๑๐๗๙ สนามบินต้องดำเนินการให้ลานจอดอากาศยานอยู่ในสภาพที่ปราศจากน้ำขัง โคลน ฝุ่น ทราย คราบน้ำมัน คราบายาง และสิ่งปนเปื้อนอื่น ๆ เพื่อให้อากาศยานขับเคลื่อนได้อย่างปลอดภัย หรือเพื่อความปลอดภัยในระหว่างที่มีการลากจูงหรือดันอากาศยาน

ข้อ ๑๐๘๐ สนามบินต้องไม่ใช่สารเคมีซึ่งอาจจะมีผลกระทบที่เป็นอันตรายต่ออากาศยานหรือพื้นจราจร และต้องไม่ใช่สารเคมีที่มีพิษซึ่งส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมของสนามบิน

๔. การเสริมผิวทางวิ่ง

ข้อ ๑๐๘๑ ข้อกำหนดในข้อ ๑๐๘๒ ถึงข้อ ๑๐๘๖ ให้นำมาใช้เมื่อสนามบินต้องการทำโครงการเสริมผิวทางวิ่ง (runway pavement overlays) ในกรณีที่ทางวิ่งจะต้องกลับมาเปิดใช้งานชั่วคราวขณะที่การปูพื้นผิวทางใหม่ยังไม่สมบูรณ์ โดยสนามบินต้องทำทางลาดชั่วคราว (temporary ramp) ระหว่างพื้นผิวของทางวิ่งใหม่และทางวิ่งเก่า

ข้อ ๑๐๘๒ สนามบินต้องทำให้ความลาดชันตามยาวของทางลาดชั่วคราวตามข้อ ๑๐๘๑ ซึ่งใช้การวัดโดยการอ้างอิงจากผิวทางวิ่งเดิมหรือผิวทางวิ่งก่อนมีการปูพื้นผิว มีค่า ดังต่อไปนี้

(๑) ร้อยละศูนย์จุดห้าถึงร้อยละหนึ่ง สำหรับการเสริมผิวทางวิ่งโดยมีความหนาที่เสริมไม่เกินห้าเซนติเมตร หรือ

(๒) ไม่เกินร้อยละศูนย์จุดห้า สำหรับการเสริมผิวทางวิ่งโดยมีความหนาที่เสริมมากกว่าห้าเซนติเมตร

ข้อ ๑๐๘๓ การเสริมผิวทางวิ่งต้องเริ่มจากปลายทางวิ่งด้านหนึ่งไปจนถึงปลายทางวิ่งอีกด้านหนึ่ง ทั้งนี้ ขึ้นอยู่กับการใช้งานทางวิ่งโดยต้องให้การปฏิบัติการของอากาศยานส่วนใหญ่ปฏิบัติการในลักษณะวิ่งลงตามทางลาด

ข้อ ๑๐๘๔ ในการเสริมผิวทางวิ่ง สนามบินต้องเสริมพื้นผิวให้เพิ่มความกว้างของทางวิ่งในแต่ละช่วงของการเสริมผิวทางวิ่ง

ข้อ ๑๐๘๕ ก่อนการเปิดใช้งานชั่วคราวของทางวิ่งที่กำลังดำเนินการเสริมผิวทางอยู่นั้น สนามบินต้องจัดให้มีการทำเครื่องหมายเส้นกึ่งกลางทางวิ่งโดยให้สอดคล้องกับที่กำหนดไว้ในหมวด ๕ ส่วนที่ ๑ เกี่ยวกับเครื่องหมายเส้นกึ่งกลางทางวิ่ง และต้องมีการกำหนดตำแหน่งของหัวทางวิ่งชั่วคราวด้วยเครื่องหมายเส้นตัดขวางซึ่งมีขนาดกว้างสามจุดหกเมตร

ข้อ ๑๐๘๖ สนามบินต้องทำการเสริมผิวโดยให้ผิวทางที่เสริมมีคุณลักษณะความเสียดทานมากกว่าค่าระดับความเสียดทานขั้นต่ำตามที่กำหนดไว้ในข้อ ๑๐๗๐

๕. เครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ประเภททัศนวิสัย

ข้อ ๑๐๘๗ ข้อกำหนดว่าด้วยเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ประเภททัศนวิสัย ดังจะกล่าวต่อไปนี้ มีเพื่อกำหนดระดับสมรรถนะการบำรุงรักษา (maintenance performance level) โดยไม่ได้มีเพื่อระบุวาระระบบไฟฟ้าขัดข้องสำหรับการปฏิบัติการหรือไม่

ข้อ ๑๐๘๘ ไฟสนามบินให้ถือว่าใช้การไม่ได้เมื่อความเข้มของลำแสงหลัก มีค่าโดยเฉลี่ยต่ำกว่าร้อยละห้าสิบของค่าที่กำหนดไว้ในภาคผนวกแนบท้าย ๒ สำหรับโคมไฟที่ออกแบบให้มีค่าความเข้มของลำแสงหลักโดยเฉลี่ยมากกว่าค่าที่กำหนดไว้ในภาคผนวกแนบท้าย ๒ ค่าร้อยละห้าสิบจะต้องสัมพันธ์กับค่าที่ออกแบบด้วย

ข้อ ๑๐๘๙ สนามบินต้องจัดให้มีระบบการบำรุงรักษาเชิงป้องกันสำหรับเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ประเภททัศนวิสัย เพื่อให้มั่นใจว่าจะสามารถเชื่อมั่นในระบบไฟส่องสว่างและเครื่องหมายดังกล่าวได้

ข้อ ๑๐๙๐ สนามบินต้องมีการตรวจสอบระบบการบำรุงรักษาเชิงป้องกันสำหรับทางวิ่งแบบพรีซิชั่น ประเภทที่สอง หรือทางวิ่งแบบพรีซิชั่น ประเภทที่สาม ในเรื่องอย่างน้อย ดังต่อไปนี้

(๑) การตรวจสอบด้วยสายตา การวัดภาคสนามของค่าความเข้มของแสง การกระจายของลำแสง และทิศทางของแสงของระบบไฟนำร่องและระบบไฟทางวิ่ง

(๒) การควบคุมและตรวจวัดคุณสมบัติทางไฟฟ้าของวงจรไฟฟ้าแต่ละวงจรที่รวมอยู่ในระบบไฟนำร่อง และระบบไฟทางวิ่ง

(๓) การควบคุมการทำงานอย่างถูกต้องของการปรับค่าความเข้มแสงที่ใช้โดยพนักงานควบคุมการจราจรทางอากาศ

ข้อ ๑๐๙๑ ในการวัดภาคสนามค่าความเข้มของแสง การกระจายของลำแสงและทิศทางแสงของระบบไฟนำร่องการบินเข้าสู่สนามบินและระบบไฟทางวิ่งตามข้อ ๑๐๙๐ (๑) สำหรับทางวิ่งแบบพรีซิชั่น

ประเภทที่สอง หรือทางวิ่งแบบพรีซีชัน ประเภทที่สามนั้น สนามบินต้องทำการวัดโคมไฟทุกดวง เพื่อให้มั่นใจว่าเป็นไปตามข้อกำหนดที่กำหนดในภาคผนวกแนบท้าย ๒

ในการดำเนินการตามวรรคหนึ่ง สนามบินต้องใช้อุปกรณ์วัดค่าแบบเคลื่อนที่ได้ที่มีความแม่นยำเพียงพอในการวิเคราะห์คุณลักษณะของไฟแต่ละดวง

ข้อ ๑๐๙๒ ความถี่ในการตรวจวัดแสงสำหรับทางวิ่งแบบพรีซีชัน ประเภทที่สอง หรือทางวิ่งแบบพรีซีชัน ประเภทที่สาม ต้องขึ้นอยู่กับความหนาแน่นของการจราจร ระดับมลพิษในพื้นที่ ความเชื่อมั่นได้ของอุปกรณ์ไฟฟ้าที่ติดตั้ง และการประเมินผลจากการตรวจวัดภาคสนามอย่างต่อเนื่อง ทั้งนี้ ไม่ว่าจะกรณีใด สนามบินต้องตรวจวัดไฟแบบฝังพื้นไม่น้อยกว่าสองครั้งต่อปี และไฟประเภทอื่นไม่น้อยกว่าหนึ่งครั้งต่อปี

ข้อ ๑๐๙๓ สนามบินต้องจัดให้มีระบบการบำรุงรักษาเชิงป้องกันสำหรับทางวิ่งแบบพรีซีชัน ประเภทที่สอง หรือทางวิ่งแบบพรีซีชัน ประเภทที่สาม โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้ตลอดช่วงการใช้งานทางวิ่งแบบพรีซีชัน ประเภทที่สอง หรือทางวิ่งแบบพรีซีชัน ประเภทที่สาม ไฟนำร่องและไฟทางวิ่งทุกดวงต้องใช้งานได้และไม่ว่ากรณีใดระบบไฟต่าง ๆ จะต้องใช้งานได้ ดังต่อไปนี้

(๑) ระบบไฟที่สำคัญ ดังต่อไปนี้ ต้องใช้งานได้ไม่น้อยกว่าร้อยละเก้าสิบห้าของไฟทั้งหมดในแต่ละระบบ

(ก) ในระยะสี่ร้อยห้าสิบเมตรของระบบไฟนำร่องการบินเข้าสู่ทางวิ่งแบบพรีซีชัน ประเภทที่สอง และทางวิ่งแบบพรีซีชัน ประเภทที่สาม

(ข) ไฟกึ่งกลางทางวิ่ง

(ค) ไฟหัวทางวิ่ง

(ง) ไฟขอบทางวิ่ง

(๒) ไฟแสดงเขตจุดแตะพื้นต้องใช้งานได้ร้อยละเก้าสิบของไฟดังกล่าว

(๓) ระบบไฟนำร่องการบินเข้าสู่ทางวิ่ง หลังจากระยะสี่ร้อยห้าสิบเมตรแรกต้องใช้งานได้ ร้อยละแปดสิบห้าของไฟดังกล่าว

(๔) ไฟสิ้นสุดทางวิ่งต้องใช้งานได้ร้อยละเจ็ดสิบห้าของไฟดังกล่าว

ข้อ ๑๐๙๔ เพื่อความต่อเนื่องของการนำร่องอากาศยาน จำนวนร้อยละที่ยอมรับได้ของไฟที่ไม่สามารถใช้งานได้นั้น จะต้องไม่ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงรูปแบบพื้นฐานของระบบไฟนั้น ๆ ทั้งนี้ ไฟที่ไม่สามารถใช้งานได้ต้องไม่อยู่ติดกับไฟที่ไม่สามารถใช้งานได้อีกดวงหนึ่ง ยกเว้นกรณีที่เป็นไฟแถบหรือไฟแถบตามขวาง

ไฟแถบหรือไฟแถบตามขวาง และไฟขอบทางวิ่ง ไฟที่อยู่ติดกันให้พิจารณาจากไฟที่ติดตั้งตามลักษณะ ดังนี้

(๑) ตามแนวขวาง ไฟที่อยู่ในไฟแถบหรือไฟแถบตามขวางเดียวกัน

(๒) ตามแนวยาว ไฟที่อยู่ในแถวเดียวกันของไฟขอบทางวิ่ง หรืออยู่ในแถวเดียวกันของไฟแถบ ข้อ ๑๐๙๕ สนามบินต้องจัดให้มีระบบการบำรุงรักษาเชิงป้องกัน สำหรับแถบไฟหยุดคอยเข้าทางวิ่ง (stop bars) ที่ติดตั้งอยู่ที่ตำแหน่งหยุดคอยเข้าทางวิ่งซึ่งใช้ร่วมกับทางวิ่งที่มีการใช้งานในกรณีค่าระยะที่นักบินมองเห็นทางวิ่งมีค่าน้อยกว่าสามร้อยห้าสิบเมตร โดยต้องเป็นไปตามลักษณะดังต่อไปนี้

(๑) ต้องไม่มีไฟที่ไม่สามารถใช้งานได้เกินสองดวง และ

(๒) ต้องไม่มีไฟที่ไม่สามารถใช้งานได้สองดวงอยู่ติดกัน ยกเว้นในกรณีที่ระยะห่างของไฟแต่ละดวงน้อยกว่าระยะห่างตามที่ได้กำหนดข้อ ๖๒๙

ข้อ ๑๐๙๖ สนามบินต้องจัดให้มีระบบการบำรุงรักษาเชิงป้องกัน สำหรับทางขับที่ใช้ในกรณีที่ค่าระยะที่นักบินมองเห็นทางวิ่งมีค่าน้อยกว่าสามร้อยห้าสิบเมตร โดยต้องไม่มีกรณีที่ไฟกึ่งกลางทางขับไม่สามารถใช้งานได้อยู่ติดกันสองดวง

ข้อ ๑๐๙๗ สนามบินต้องจัดให้มีระบบการบำรุงรักษาเชิงป้องกัน สำหรับทางวิ่งแบบพรีซีซั่น ประเภทที่หนึ่ง โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้ตลอดช่วงการใช้งานทางวิ่งแบบพรีซีซั่น ประเภทที่หนึ่ง ไฟนาร์่อง และไฟทางวิ่งทุกดวงสามารถใช้งานได้ และไม่ว่ากรณีใดระบบไฟ ดังต่อไปนี้ ต้องใช้งานได้ไม่น้อยกว่าร้อยละแปดสิบห้าของไฟทั้งหมดในแต่ละระบบ ดังนี้

(๑) ระบบไฟนาร์่องการบินเข้าสู่ทางวิ่งแบบพรีซีซั่น ประเภทที่หนึ่ง

(๒) ไฟหัวทางวิ่ง

(๓) ไฟขอบทางวิ่ง

(๔) ไฟสิ้นสุดทางวิ่ง

เพื่อความต่อเนื่องของการนาร์่องอากาศยานสำหรับทางวิ่งตามวรรคหนึ่ง ไฟที่ไม่สามารถใช้งานได้ต้องไม่อยู่ติดกับไฟที่ไม่สามารถใช้งานได้อีกดวงหนึ่ง ยกเว้นในกรณีที่ระยะห่างของคอมไฟแต่ละคอมน้อยกว่าระยะห่างตามที่ได้กำหนดในหมวด ๕ ส่วนที่ ๑ เกี่ยวกับระบบไฟนาร์่องการบินเข้าสู่สนามบิน ไฟหัวทางวิ่งและไฟแถบตามขวางข้างทางวิ่ง ไฟขอบทางวิ่ง และไฟสิ้นสุดทางวิ่งตามลำดับ

กรณีไฟแถบหรือไฟแถบตามขวาง สนามบินต้องมั่นใจว่าจะไม่สูญเสียการนาร์่องอากาศยานในกรณีที่มีไฟสองดวงติดกันใช้งานไม่ได้

ข้อ ๑๐๙๘ สนามบินต้องจัดให้มีระบบการบำรุงรักษาเชิงป้องกัน สำหรับทางวิ่งเพื่อการวิ่งขึ้นของอากาศยานที่ใช้ในกรณีที่ค่าระยะที่นักบินมองเห็นทางวิ่งมีค่าน้อยกว่าห้าร้อยห้าสิบเมตร โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้ตลอดช่วงการใช้งานของทางวิ่ง ไฟทางวิ่งทุกดวงต้องใช้งานได้ และไม่ว่ากรณีใดต้องมีลักษณะ ดังต่อไปนี้

(๑) ไฟกึ่งกลางทางวิ่ง (หากจัดให้มี) และไฟขอบทางวิ่งต้องใช้งานได้อย่างน้อยร้อยละเก้าสิบห้าของไฟดังกล่าว และ

(๒) ไฟเส้นสุดทางวิ่งต้องใช้งานได้อย่างน้อยร้อยละเจ็ดสิบห้าของไฟดังกล่าว

เพื่อความต่อเนื่องของการนำร่องอากาศยานสำหรับทางวิ่งตามวรรคหนึ่ง ไฟที่ไม่สามารถใช้งานได้ต้องไม่อยู่ติดกับไฟที่ไม่สามารถใช้งานได้อีกดวงหนึ่ง

ข้อ ๑๐๙๙ สนามบินต้องจัดให้มีระบบการบำรุงรักษาเชิงป้องกันสำหรับทางวิ่งเพื่อการวิ่งขึ้นของอากาศยานที่ใช้ในกรณีที่ค่าระยะที่นักบินมองเห็นทางวิ่งมีค่าเท่ากับหรือมากกว่าห้าร้อยห้าสิบเมตร โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้ตลอดช่วงการใช้งานของทางวิ่ง ไฟทางวิ่งทุกดวงต้องใช้งานได้ และไม่ว่ากรณีใดอย่างน้อยร้อยละแปดสิบห้าของไฟขอบทางวิ่งและไฟเส้นสุดทางวิ่งจะต้องใช้งานได้ ทั้งนี้ เพื่อความต่อเนื่องของการนำร่อง ไฟที่ไม่สามารถใช้งานได้จะต้องไม่อยู่ติดกับไฟที่ไม่สามารถใช้งานได้อีกดวงหนึ่ง

ข้อ ๑๑๐๐ สนามบินต้องจัดให้มีกระบวนการปฏิบัติการเมื่อทัศนวิสัยต่ำ รวมทั้งต้องกำหนดค่าระยะที่นักบินมองเห็นทางวิ่งเพื่อใช้ในการอ้างอิง ทั้งนี้ ในระหว่างการใช้งานกระบวนการปฏิบัติการเมื่อทัศนวิสัยต่ำ (low visibility procedure) สนามบินต้องระงับกิจกรรมก่อสร้างหรือการบำรุงรักษาในบริเวณที่ใกล้กับระบบไฟฟ้าของสนามบิน

ข้อ ๑๑๐๑ ในกรณีที่สนามบินไม่สามารถปฏิบัติตามหลักเกณฑ์หรือมาตรฐานที่กำหนดไว้ในข้อกำหนดนี้ได้ เจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบินต้องทำการศึกษาทางด้านการบิน (aeronautical study) เพื่อกำหนดหลักเกณฑ์หรือแนวทางการปฏิบัติอื่นที่มีระดับความปลอดภัยเทียบเท่ากับระดับการปฏิบัติตามหลักเกณฑ์หรือมาตรฐานที่กำหนดไว้ในข้อกำหนดนี้ ยื่นต่อผู้อำนวยการเพื่อให้ความเห็นชอบ

ข้อ ๑๑๐๒ สนามบินที่ก่อสร้างก่อนข้อกำหนดนี้มีผลใช้บังคับ และมีลักษณะไม่เป็นไปตามหลักเกณฑ์หรือมาตรฐานที่กำหนดไว้ในข้อ ๑๓ ข้อ ๕๕๗ ข้อ ๗๑๐ ข้อ ๗๙๖ และข้อ ๑๐๑๐ ของข้อกำหนดนี้ ให้เจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบินมีหน้าที่แจ้งรายการที่ไม่เป็นไปตามหลักเกณฑ์หรือมาตรฐานดังกล่าว พร้อมทั้งจัดทำแผนการปรับปรุงแก้ไขข้อบกพร่องดังกล่าวให้ผู้ดำเนินการให้ความเห็นชอบภายในหนึ่งร้อยยี่สิบวันนับแต่วันที่ข้อกำหนดนี้มีผลใช้บังคับ เมื่อได้รับความเห็นชอบแล้ว สนามบินต้องดำเนินการให้เป็นไปตามแผนที่ได้รับความเห็นชอบดังกล่าว

ข้อ ๑๑๐๓ หลักเกณฑ์หรือแนวทางการปฏิบัติอื่นที่มีระดับความปลอดภัยเทียบเท่ากับระดับการปฏิบัติตามหลักเกณฑ์หรือมาตรฐานที่กำหนดไว้ในข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน ประกาศ ณ วันที่ ๒๙ มีนาคม พ.ศ. ๒๕๖๒ ของผู้ดำเนินการสนามบินที่ได้รับความเห็นชอบจากผู้อำนวยการก่อนวันที่ข้อกำหนดนี้มีผลใช้บังคับ ให้ถือว่าได้รับความเห็นชอบตามข้อกำหนดฉบับนี้ โดยผู้อำนวยการอาจสั่งให้เจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบินดำเนินการแก้ไขปรับปรุงหลักเกณฑ์หรือมาตรฐานดังกล่าวเพื่อให้เป็นไปตามข้อกำหนดฉบับนี้ได้ภายในระยะเวลาที่กำหนด

หากเจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบินไม่ดำเนินการแก้ไขปรับปรุงหลักเกณฑ์หรือมาตรฐานตามที่ผู้อำนวยการมีคำสั่งให้แล้วเสร็จภายในระยะเวลาที่กำหนดตามวรรคหนึ่ง ให้หลักเกณฑ์หรือมาตรฐานที่ได้รับความเห็นชอบนั้นเป็นอันใช้ไม่ได้

ข้อ ๑๑๐๔ แผนการปรับปรุงแก้ไขข้อบกพร่องของผู้ดำเนินการสนามบินที่ได้รับความเห็นชอบจากผู้อำนวยการก่อนวันที่ข้อกำหนดนี้มีผลใช้บังคับ ให้ถือว่าได้รับความเห็นชอบตามข้อกำหนดฉบับนี้ โดยผู้อำนวยการอาจสั่งให้เจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบินดำเนินการแก้ไขปรับปรุงแผนการปรับปรุงแก้ไขข้อบกพร่องดังกล่าวเพื่อให้เป็นไปตามข้อกำหนดฉบับนี้ได้ภายในระยะเวลาที่กำหนด

หากเจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบินไม่ดำเนินการแก้ไขปรับปรุงหลักเกณฑ์หรือมาตรฐานตามที่ผู้อำนวยการมีคำสั่งให้แล้วเสร็จภายในระยะเวลาที่กำหนดตามวรรคหนึ่ง ให้แผนการปรับปรุงแก้ไขข้อบกพร่องดังกล่าวที่ได้รับความเห็นชอบนั้นเป็นอันใช้ไม่ได้

ประกาศ ณ วันที่ ๕ กันยายน พ.ศ. ๒๕๖๕

สุทธิพงษ์ คงพล

ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

ภาคผนวก ๑

สีของไฟภาคพื้นสำหรับการbin เครื่องหมาย ป้ายสัญลักษณ์ และแผงให้สัญญาณ

๑. บททั่วไป

หมายเหตุ คุณลักษณะที่ระบุไว้เป็นข้อกำหนดของการใช้สีของไฟภาคพื้นสำหรับการbin เครื่องหมาย
ป้ายสัญลักษณ์ และแผงให้สัญญาณ ซึ่งเป็นไปตาม International Commission on Illumination (CIE) ในปี ค.ศ.
๑๙๘๓ ยกเว้นสำหรับสีส้มในรูปที่ ๑-๒

โครมาติซิตี (chromaticities) ถูกกำหนดในรูปแบบของมาตรฐานในการสังเกตและระบบโคออร์ดิเนต
(coordinate) ที่นำมาใช้โดย International Commission on Illumination (CIE) อ้างอิงจากการประชุมครั้งที่ ๘
ณ เมืองเคมบริดจ์ ประเทศอังกฤษในปี ค.ศ. ๑๙๓๑

โครมาติซิตี (chromaticities) ของแสงไฟที่ใช้โซลิดสเตต (solid state) (เช่น แอลอีดี (LED)) อ้างอิงจาก
ขอบเขตของสีต่าง ๆ ในไดอะแกรม (boundaries) ตามมาตรฐาน S ๐๐๔/E-๒๐๐๑ ของ International Commission
on Illumination (CIE) ยกเว้นสำหรับขอบเขตสี (boundary) สีน้ำเงินภายในพื้นที่ของสีขาว

๒. สีของไฟภาคพื้นสำหรับการbin

ข้อ ๒.๑ โครมาติซิตี (chromaticities) สำหรับแหล่งกำเนิดของแสงไฟชนิดหลอดไส้ (filament-type)

ข้อ ๒.๑.๑ โครมาติซิตี (chromaticities) สำหรับแหล่งกำเนิดของแสงไฟชนิดหลอดไส้ (filament-type)
ต้องอยู่ภายในขอบเขตสีต่าง ๆ ในไดอะแกรม (boundaries) ตามที่ระบุไว้ดังนี้

สมการ CIE รูปที่ ๑-๑ก

ก) สีแดง

ขอบเขตสี (boundary) สีม่วง $y = 0.480 - x$

ขอบเขตสี (boundary) สีเหลือง $y = 0.435$ ยกเว้นระบบไฟนำร่องลงด้วยสายตา

ขอบเขตสี (boundary) สีเหลือง $y = 0.420$ สำหรับระบบไฟนำร่องลงด้วยสายตา

หมายเหตุ แสงสีแดงที่มีความเข้มแสงสูงสุด ต้องมีค่าในแกน Y ไม่เกินศูนย์จุดสามสอง

ข) สีเหลือง

ขอบเขตสี (boundary) สีแดง $y = 0.482$

ขอบเขตสี (boundary) สีขาว $y = 0.490 - 0.667x$

ขอบเขตสี (boundary) สีเขียว $y = x - 0.120$

ค) สีเขียว

ขอบเขตสี (boundary) สีเหลือง	$x = 0.360 - 0.080y$
ขอบเขตสี (boundary) สีขาว	$x = 0.650y$
ขอบเขตสี (boundary) สีนํ้าเงิน	$y = 0.390 - 0.171x$

ง) สีนํ้าเงิน

ขอบเขตสี (boundary) สีเขียว	$y = 0.805x + 0.065$
ขอบเขตสี (boundary) สีขาว	$y = 0.400 - x$
ขอบเขตสี (boundary) สีม่วง	$x = 0.600y + 0.133$

จ) สีขาว

ขอบเขตสี (boundary) สีเหลือง	$x = 0.500$
ขอบเขตสี (boundary) สีนํ้าเงิน	$x = 0.285$
ขอบเขตสี (boundary) สีเขียว	$y = 0.440$ and $y = 0.150 + 0.640x$
ขอบเขตสี (boundary) สีม่วง	$y = 0.050 + 0.750x$ and $y = 0.382$

ฉ) สีขาวซึ่งสามารถปรับเปลี่ยนโทนสีได้ (Variable white)

ขอบเขตสี (boundary) สีเหลือง	$x = 0.255 + 0.750y$ and $y = 0.790 - 0.667x$
ขอบเขตสี (boundary) สีนํ้าเงิน	$x = 0.285$
ขอบเขตสี (boundary) สีเขียว	$y = 0.440$ and $y = 0.150 + 0.640x$
ขอบเขตสี (boundary) สีม่วง	$y = 0.050 + 0.750x$ and $y = 0.382$

ข้อ ๒.๑.๒ หากไม่จำเป็นต้องหรีไฟหรือในกรณีและผู้สังเกตการณ์ที่มีภาวะการรับรู้ของสีบกพร่องต้องสามารถระบุสีของแสงไฟ สัญญาณสีเขียวต้องอยู่ภายในขอบเขตสีต่าง ๆ ในไดอะแกรม (boundaries) ดังนี้

ขอบเขตสี (boundary) สีเหลือง	$y = 0.726 - 0.726x$
ขอบเขตสี (boundary) สีขาว	$x = 0.650y$
ขอบเขตสี (boundary) สีนํ้าเงิน	$y = 0.390 - 0.171x$

หมายเหตุ สัญญาณสีที่มองเห็นจากระยะไกล ต้องใช้ขอบเขตสีต่าง ๆ ในไดอะแกรม (boundaries) ตามข้อ ๒.๑.๒

ข้อ ๒.๑.๓ หากการรับรู้แสงสีขาวมีแนวโน้มมากขึ้นและสำคัญกว่าระยะการมองเห็นสูงสุด สัญญาณสีเขียวต้องอยู่ภายในขอบเขตสีต่าง ๆ ในไดอะแกรม (boundaries) ดังนี้

ขอบเขตสี (boundary) สีเหลือง	$y = 0.726 - 0.726x$
ขอบเขตสี (boundary) สีขาว	$x = 0.625y - 0.041$
ขอบเขตสี (boundary) สีนํ้าเงิน	$y = 0.390 - 0.171x$

ข้อ ๒.๒ การแยกแยะแสงสีของไฟที่มีแหล่งกำเนิดจากหลอดไส้ (filament-type)

ข้อ ๒.๒.๑ หากมีความจำเป็นต้องแยกแยะแสงสีเหลืองและสีขาวออกจากกันอย่างชัดเจน ต้องติดตั้งและแสดงแสงไฟของสีในช่วงเวลาหรือระยะห่างเวลาที่ใกล้กัน ตัวอย่างเช่น สัญญาณที่กะพริบอย่างต่อเนื่องจากไฟบอกตำแหน่งเดียวกัน

ข้อ ๒.๒.๒ หากมีความจำเป็นต้องแยกแยะแสงสีเหลืองจากแสงสีเขียว และแสงสีขาว เช่น ไฟกึ่งกลางทางขับที่ออกจากทางวิ่ง ต้องใช้ค่าในแกน y ของแสงสีเหลืองไม่เกินศูนย์จุดสี่ศูนย์

หมายเหตุ ข้อจำกัดของแสงสีขาวเกิดขึ้นจากการสมมติฐานว่าจะใช้งานในลักษณะที่อุณหภูมิสีของแหล่งกำเนิดไฟส่องสว่างที่มีความคงที่

ข้อ ๒.๒.๓ สีขาวซึ่งสามารถปรับเปลี่ยนโทนสีได้ (variable white) ที่มีการปรับเปลี่ยนความเข้มแสงเพื่อหลีกเลี่ยงแสงจ้าที่ทำให้ตาพร่ามัว หากต้องแยกแยะจากสีเหลือง ต้องออกแบบและใช้งานตามข้อกำหนดดังนี้

- (๑) ค่าในแกน x ของสีเหลืองอย่างน้อยที่สุดศูนย์จุดศูนย์ห้าศูนย์มีค่ามากกว่าค่าในแกน x ของสีขาวและ
- (๒) การจัดองค์ประกอบของแสงสีเหลือง ต้องแสดงให้เห็นสีพร้อมกันและใกล้กันกับแสงสีขาว

ข้อ ๒.๓ โครมาติซิตี (chromaticities) ของแสงไฟที่มีแหล่งกำเนิดแสงแบบโซลิดสเตต (solid state)

ข้อ ๒.๓.๑ โครมาติซิตี (chromaticities) ของแสงไฟภาคพื้นสำหรับการบินมีแหล่งกำเนิดแสงแบบโซลิดสเตต (solid state) เช่น แอลอีดี (LED) ต้องใช้ขอบเขตสีต่าง ๆ ในโดอะแกรม (boundaries) ของสีดังต่อไปนี้

สมการ CIE รูปที่ ๑-๑ข

ก) สีแดง

- ขอบเขตสี (boundary) สีม่วง $y = 0.480 - x$
 - ขอบเขตสี (boundary) สีเหลือง $y = 0.335$ ยกเว้นระบบไฟนำร่องลงด้วยสายตา
 - ขอบเขตสี (boundary) สีเหลือง $y = 0.320$ สำหรับระบบไฟนำร่องลงด้วยสายตา
- หมายเหตุ สีแดงที่มีความเข้มแสงสูงสุดค่าในแกน Y ต้องไม่เกินศูนย์จุดสามสองศูนย์

ข) สีเหลือง

- ขอบเขตสี (boundary) สีแดง $y = 0.337$
- ขอบเขตสี (boundary) สีขาว $y = 0.480 - x$
- ขอบเขตสี (boundary) สีเขียว $y = 0.327x + 0.054$

ค) สีเขียว (อ้างถึงข้อ ๒.๓.๒ และ ๒.๓.๓)

- ขอบเขตสี (boundary) สีเหลือง $x = 0.310$
- ขอบเขตสี (boundary) สีขาว $x = 0.625y - 0.041$
- ขอบเขตสี (boundary) สีน้ำเงิน $y = 0.400$

ง) สีนํ้าเงิน

ขอบเขตสี (boundary) สีเขียว	$y = ๑.๑๔๑x - ๐.๐๓๗$
ขอบเขตสี (boundary) สีขาว	$y = ๐.๔๐๐ - y$
ขอบเขตสี (boundary) สีม่วง	$x = ๐.๑๓๔ + ๐.๕๙๐y$

จ) สีขาว

ขอบเขตสี (boundary) สีเหลือง	$x = ๐.๔๔๐$
ขอบเขตสี (boundary) สีนํ้าเงิน	$x = ๐.๓๒๐$
ขอบเขตสี (boundary) สีเขียว	$y = ๐.๑๕๐ + ๐.๖๔๓x$
ขอบเขตสี (boundary) สีม่วง	$y = ๐.๐๕๐ + ๐.๗๕๗x$

ฉ) สีขาวซึ่งสามารถปรับเปลี่ยนโทนสีได้ (variable white)

ขอบเขตสีต่าง ๆ ในไดอะแกรม (boundaries) ของสีขาวซึ่งสามารถปรับเปลี่ยนโทนสีได้ (variable white) และมีแหล่งกำเนิดแสงแบบโซลิดสเตต (solid state) ให้ใช้ ข้อ จ) สีขาว ด้านบน

ข้อ ๒.๓.๒ เมื่อสังเกตการณ์เห็นมีความผิดเพี้ยนของสี ต้องสามารถระบุสีของแสง สัญญาณสีเขียวได้ และต้องอยู่ภายในขอบเขตสีต่าง ๆ ในไดอะแกรม (boundaries) ดังนี้

ขอบเขตสี (boundary) สีเหลือง	$y = ๐.๗๒๖ - ๐.๗๒๖x$
ขอบเขตสี (boundary) สีขาว	$x = ๐.๖๒๕y - ๐.๐๔๑$
ขอบเขตสี (boundary) สีนํ้าเงิน	$y = ๐.๔๐๐$

ข้อ ๒.๓.๓ เพื่อหลีกเลี่ยงความหลากหลายของระดับโทนสีเขียว หากสีอยู่ภายในขอบเขตสีต่าง ๆ ในไดอะแกรม (boundaries) ที่กำหนดด้านล่างแล้ว ไม่ให้สนามบินใช้ขอบเขตสีต่าง ๆ ในไดอะแกรม (boundaries) ของสีในข้อ ๒.๓.๒

ขอบเขตสี (boundary) สีเหลือง	$x = ๐.๓๑๐$
ขอบเขตสี (boundary) สีขาว	$x = ๐.๖๒๕y - ๐.๐๔๑$
ขอบเขตสี (boundary) สีนํ้าเงิน	$y = ๐.๗๒๖ - ๐.๗๒๖x$

ข้อ ๒.๔ การวัดค่าสีที่มีแหล่งกำเนิดแสงชนิดหลอดไส้ (filament-type) และแบบโซลิดสเตต (solid state)

ข้อ ๒.๔.๑ สีของไฟภาคพื้นสำหรับการบินต้องเป็นไปตามขอบเขตสีต่าง ๆ ในไดอะแกรม (boundaries) ที่กำหนดไว้ในรูปที่ ๑-๑ก หรือรูปที่ ๑-๑ข อย่างเหมาะสม โดยทำการวัดค่าสีภายในพื้นที่ที่กำหนด ๕ จุดของขอบในสุดของเส้นโค้งที่ลากไปบนเส้นโค้งไอโซแคนเดลลา (isocandela curve) [อ้างถึงแผนภาพ (isocandela) ไอโซแคนเดลลา ในภาคผนวกแนบท้าย ๒] ในขณะที่มีการทำงานในอัตราของกระแสหรือแรงดันไฟฟ้าที่คงที่ ในกรณีที่เส้นโค้งที่ลากไปบนเส้นโค้งไอโซแคนเดลลา (isocandela curve) มีลักษณะเป็นทรงรีหรือทรงกลม การวัดค่าสีต้องวัดจากจุดศูนย์กลาง

และวัดจากข้อจำกัดของระนาบแนวนอนและแนวตั้ง ในกรณีที่เส้นโค้งที่ลากไปบน เส้นโค้งไอโซแคนเดลา (isocandela curve) มีลักษณะเป็นรูปทรงสี่เหลี่ยมผืนผ้า การวัดค่าสีต้องวัดจากจุดศูนย์กลางและวัดจากข้อจำกัดในแนวทแยงมุม อีกทั้งให้ตรวจสอบสีของแสงที่จุดนอกสุดของเส้นโค้งที่ลากไปบนเส้นโค้งไอโซแคนเดลา (isocandela curve) เพื่อให้แน่ใจว่าค่าของสีจะไม่ผิดเพี้ยนไปจนเป็นสาเหตุให้นักบินเกิดความสับสนในไฟสัญญาณ

หมายเหตุ ๑ จุดนอกสุดของเส้นโค้งที่ลากไปบนเส้นโค้งไอโซแคนเดลา (isocandela curve) การวัดโคออร์ดิเนต (coordinates) ของสี ให้มีการบันทึกข้อมูลเพื่อให้สำนักงานพิจารณาและผู้อำนวยการให้ความเห็นชอบ

หมายเหตุ ๒ สำนักงานต้องประเมินการใช้งานจริงของไฟที่ติดตั้งและใช้งานสำหรับนักบินซึ่งจะมองเห็นจากทิศทางที่ค่าของเส้นโค้งที่ลากไปบนเส้นโค้งไอโซแคนเดลา (isocandela curve) อยู่ขอบนอกสุด (เช่น แถบไฟหยุดคอย เข้าทางวิ่งที่ติดตั้งในตำแหน่งหยุดคอยเข้าทางวิ่งที่มีความกว้างมาก) และหากมีความจำเป็น สำนักงานอาจตรวจสอบความผิดเพี้ยนของสีที่ระยะและมุมที่เกินกว่าขอบนอกสุดเส้นโค้งที่ลากไปบนเส้นโค้งไอโซแคนเดลา (isocandela curve)

ข้อ ๒.๔.๒ ในกรณีของระบบไฟนําร้อนลงด้วยสายตา และไฟที่ติดตั้งและใช้งานประเภทอื่น ที่มีช่วงรอยต่อของสี ให้วัดค่าสีที่จุดตามที่ระบุในข้อ ๒.๔.๑ ยกเว้น พื้นที่ของสีนั้นแยกออกจากกัน และ ช่วงรอยต่อไม่มีการวัดค่าสีที่จุดภายในศูนย์จุดห้าองศา

๓. สีของเครื่องหมาย ป้ายสัญลักษณ์ และแผงให้สัญญาณ

หมายเหตุ ๑ คุณลักษณะเกี่ยวกับสีของพื้นผิวที่กำหนดไว้ด้านล่าง ให้ใช้กับพื้นผิวที่เป็นสีสด เพราะโดยปกติสีของเครื่องหมาย ป้ายสัญลักษณ์ และแผงให้สัญญาณ จะเปลี่ยนแปลงไปตามเวลา สนามบินจึงจำเป็นต้องทำการปรับปรุงให้อยู่ในสภาพเดิมอย่างสม่ำเสมอด้วย

หมายเหตุ ๒ ข้อมูลคำแนะนำสีของพื้นผิวอยู่ในเอกสาร Recommendations for Surface Colours for Visual Signalling — Publication No. ๓๙-๒ (TC-๑๐๖) ๑๙๘๓

หมายเหตุ ๓ คุณลักษณะในข้อ ๓.๔ สำหรับแผงให้สัญญาณที่ส่องสว่างจากภายใน และอ้างอิงตามคุณลักษณะที่กำหนดโดย International Commission on Illumination (CIE) และมีความประสงค์จะใช้คุณลักษณะดังกล่าว จะต้องมีการทบทวนและปรับปรุงคุณลักษณะให้ทันสมัยเมื่อ International Commission on Illumination (CIE) มีการพัฒนาคุณลักษณะสำหรับแผงที่ส่องสว่างจากภายใน

ข้อ ๓.๑ โครมาติซิตี (chromaticities) และปัจจัยความส่องสว่าง (luminance factors) ของสีตามปกติสีของวัสดุสะท้อนแสง และสีของป้ายสัญลักษณ์ที่ส่องสว่างจากภายในและแผงให้สัญญาณต้องพิจารณาตามภายใต้สภาพเงื่อนไขที่เป็นมาตรฐานดังนี้

- (๑) มุมของการส่องสว่างอยู่ในระดับสี่สิบห้าองศา
- (๒) ทิศทางการมองเห็นต้องตั้งฉากกับพื้นผิว และ
- (๓) การส่องสว่างต้องเป็นไปตามมาตรฐานของ International Commission on Illumination (CIE) standard illuminant D๖๕

ข้อ ๓.๒ โครมาติซิตี (chromaticity) และปัจจัยความส่องสว่าง (luminance factors) ของสีตามปกติ สำหรับเครื่องหมาย และป้ายสัญลักษณ์ที่ส่องสว่างจากภายนอก และแผงให้สัญญาณต้องอยู่ภายในขอบเขตสีต่าง ๆ ในไดอะแกรมที่กำหนด เมื่อพิจารณาจากสภาพเงื่อนไขที่เป็นมาตรฐานดังนี้

สมการ CIE Equations (ดูในรูปที่ ๑-๒)

ก) สีแดง

ขอบเขตสี (boundary) สีม่วง	$y = 0.345 - 0.051x$
ขอบเขตสี (boundary) สีขาว	$y = 0.910 - x$
ขอบเขตสี (boundary) สีส้ม	$y = 0.314 + 0.047x$
ปัจจัยความส่องสว่าง (luminance factor)	$\beta = 0.07 \text{ (mnm)}$

ข) สีส้ม

ขอบเขตสี (boundary) สีแดง	$y = 0.285 + 0.100x$
ขอบเขตสี (boundary) สีขาว	$y = 0.940 - x$
ขอบเขตสี (boundary) สีเหลือง	$y = 0.250 + 0.220x$
ปัจจัยความส่องสว่าง (luminance factor)	$\beta = 0.20 \text{ (mnm)}$

ค) สีเหลือง

ขอบเขตสี (boundary) สีส้ม	$y = 0.108 + 0.0707x$
ขอบเขตสี (boundary) สีขาว	$y = 0.910 - x$
ขอบเขตสี (boundary) สีเขียว	$y = 0.35x - 0.093$
ปัจจัยความส่องสว่าง (luminance factor)	$\beta = 0.45 \text{ (mnm)}$

ง) สีขาว

ขอบเขตสี (boundary) สีม่วง	$y = 0.010 + x$
ขอบเขตสี (boundary) สีน้ำเงิน	$y = 0.610 - x$
ขอบเขตสี (boundary) สีเขียว	$y = 0.030 + x$
ขอบเขตสี (boundary) สีเหลือง	$y = 0.710 - x$
ปัจจัยความส่องสว่าง (luminance factor)	$\beta = 0.75 \text{ (mnm)}$

จ) สีดำ

ขอบเขตสี (boundary) สีม่วง	$y = x - 0.030$
ขอบเขตสี (boundary) สีน้ำเงิน	$y = 0.570 - x$
ขอบเขตสี (boundary) สีเขียว	$y = 0.050 + x$
ขอบเขตสี (boundary) สีเหลือง	$y = 0.740 - x$
ปัจจัยความส่องสว่าง (luminance factor)	$\beta = 0.03 \text{ (max)}$

ฉ) สีเขียวอมเหลือง

ขอบเขตสี (boundary) สีเขียว $y = ๑.๓๑๗X + ๐.๔$

ขอบเขตสี (boundary) สีขาว $y = ๐.๙๑๐ - X$

ขอบเขตสี (boundary) สีเหลือง $y = ๐.๘๖๗X + ๐.๔$

ช) สีเขียว

ขอบเขตสี (boundary) สีเหลือง $x = ๐.๓๑๓$

ขอบเขตสี (boundary) สีขาว $y = ๐.๒๔๓ + ๐.๖๗๐X$

ขอบเขตสี (boundary) สีน้ำเงิน $y = ๐.๔๙๓ - ๐.๕๒๔X$

ปัจจัยความส่องสว่าง (luminance factor) $\beta = ๐.๑๐$ (mnm)

หมายเหตุ ระยะห่างเพียงเล็กน้อยของพื้นผิวสีแดงและพื้นผิวสีส้ม ไม่เพียงพอสำหรับการแยกแยะความแตกต่างสีได้อย่างมั่นใจ เมื่อมองเห็นพื้นผิวของสองสีนั้นแยกกัน

ข้อ ๓.๓ โครมาติซิตี (chromaticity) และปัจจัยความส่องสว่าง (luminance factors) ของสี ของวัสดุสะท้อนแสง สำหรับเครื่องหมาย และป้ายสัญลักษณ์และแผงให้สัญญาณที่ ต้องอยู่ภายในขอบเขตสีต่าง ๆ ในไดอะแกรมที่กำหนด เมื่อพิจารณาจากสภาพเงื่อนไขที่เป็นมาตรฐานดังนี้

สมการ CIE Equations (ดูรูปที่ ๑-๓)

ก) สีแดง

ขอบเขตสี (boundary) สีม่วง $y = ๐.๓๔๕ - ๐.๐๕๑X$

ขอบเขตสี (boundary) สีขาว $y = ๐.๙๑๐ - X$

ขอบเขตสี (boundary) สีส้ม $y = ๐.๓๑๔ + ๐.๐๔๗X$

ปัจจัยความส่องสว่าง (luminance factor) $\beta = ๐.๐๓$ (mnm)

ข) สีส้ม

ขอบเขตสี (boundary) สีแดง $y = ๐.๒๖๕ + ๐.๒๐๕X$

ขอบเขตสี (boundary) สีขาว $y = ๐.๙๑๐ - X$

ขอบเขตสี (boundary) สีเหลือง $y = ๐.๒๐๗ + ๐.๓๙๐X$

ปัจจัยความส่องสว่าง (luminance factor) $\beta = ๐.๑๔$ (mnm)

ค) สีเหลือง

ขอบเขตสี (boundary) สีส้ม $y = ๐.๑๖๐ + ๐.๕๔๐X$

ขอบเขตสี (boundary) สีขาว $y = ๐.๙๑๐ - X$

ขอบเขตสี (boundary) สีเขียว $y = ๑.๓๕X - ๐.๐๙๓$

ปัจจัยความส่องสว่าง (luminance factor) $\beta = ๐.๑๖$ (mnm)

ง) สีขาว

ขอบเขตสี (boundary) สีม่วง	$y = x$
ขอบเขตสี (boundary) สีนํ้าเงิน	$y = 0.610 - x$
ขอบเขตสี (boundary) สีเขียว	$y = 0.040 + x$
ขอบเขตสี (boundary) สีเหลือง	$y = 0.710 - x$
ปัจจัยความส่องสว่าง (luminance factor)	$\beta = 0.27$ (mnm)

จ) สีนํ้าเงิน

ขอบเขตสี (boundary) สีเขียว	$y = 0.118 + 0.675x$
ขอบเขตสี (boundary) สีขาว	$y = 0.370 - x$
ขอบเขตสี (boundary) สีม่วง	$y = 0.65x - 0.187$
ปัจจัยความส่องสว่าง (luminance factor)	$\beta = 0.01$ (mnm)

ฉ) สีเขียว

ขอบเขตสี (boundary) สีเหลือง	$y = 0.711 - 0.22x$
ขอบเขตสี (boundary) สีขาว	$y = 0.243 + 0.670x$
ขอบเขตสี (boundary) สีนํ้าเงิน	$y = 0.405 - 0.243x$
ปัจจัยความส่องสว่าง (luminance factor)	$\beta = 0.03$ (mnm)

ข้อ ๓.๔ โครมาติซิตี (chromaticity) และปัจจัยความส่องสว่าง (luminance factors) ของสีของป้ายสัญลักษณ์ที่ส่องสว่างจากภายในและแผงให้สัญญาณต้องอยู่ภายในขอบเขตสีต่าง ๆ ในไดอะแกรมที่กำหนด เมื่อพิจารณาจากสภาพเงื่อนไขที่เป็นมาตรฐานดังนี้

สมการ CIE Equations (ดูในรูปที่ ๑-๔)

ก) สีแดง

ขอบเขตสี (boundary) สีม่วง	$y = 0.345 - 0.051x$
ขอบเขตสี (boundary) สีขาว	$y = 0.910 - x$
ขอบเขตสี (boundary) สีส้ม	$y = 0.314 + 0.047x$
ปัจจัยความส่องสว่าง (luminance factor)	$\beta = 0.07$ (mnm)

(เวลากลางวัน)

ความสว่างสัมพันธ์ต่อสีขาว ร้อยละห้า (mnm)

(relative luminance to white) ร้อยละยี่สิบ (max)

(เวลากลางคืน)

ข) สีเหลือง

ขอบเขตสี (boundary) สีส้ม	$y = 0.108 + 0.707x$
ขอบเขตสี (boundary) สีขาว	$y = 0.910 - x$

ขอบเขตสี (boundary) สีเขียว	$y = ๑.๓๕x - ๐.๐๙๓$
ปัจจัยความส่องสว่าง (luminance factor) (เวลากลางวัน)	$\beta = ๐.๔๕$ (mnm)
ความสว่างสัมพัทธ์ต่อสีขาว (relative luminance to white) (เวลากลางคืน)	ร้อยละสามสิบ (mnm) ร้อยละแปดสิบ (max)

ค) สีขาว

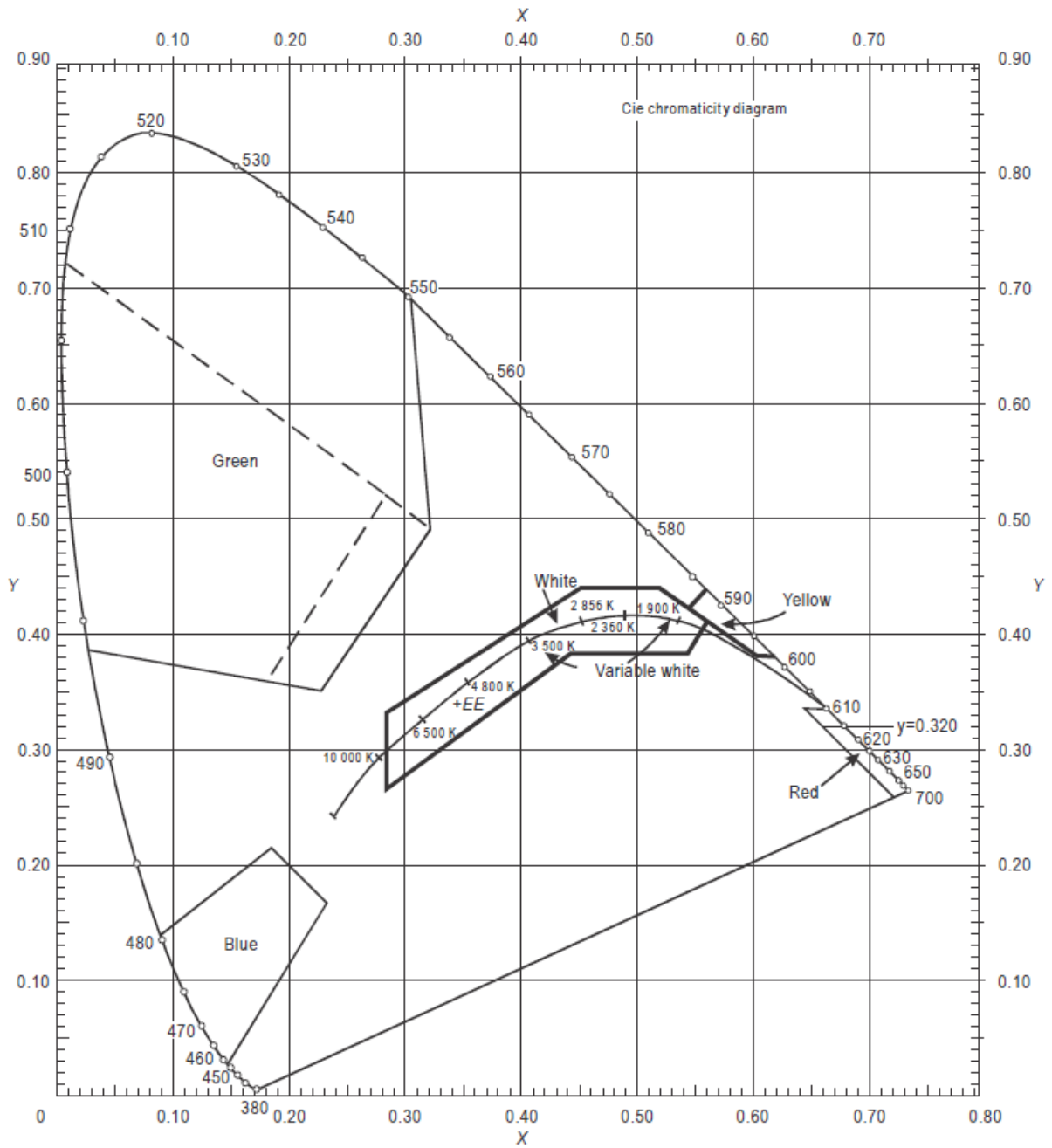
ขอบเขตสี (boundary) สีม่วง	$y = ๐.๐๑๐ + x$
ขอบเขตสี (boundary) สีนํ้าเงิน	$y = ๐.๖๑๐ - x$
ขอบเขตสี (boundary) สีเขียว	$y = ๐.๐๓๐ + x$
ขอบเขตสี (boundary) สีเหลือง	$y = ๐.๗๑๐ - x$
ปัจจัยความส่องสว่าง (luminance factor) (เวลากลางวัน)	$\beta = ๐.๗๕$ (mnm)
ความสว่างสัมพัทธ์ต่อสีขาว (relative luminance to white) (เวลากลางคืน)	ร้อยละหนึ่งร้อย (mnm)

ง) สีดำ

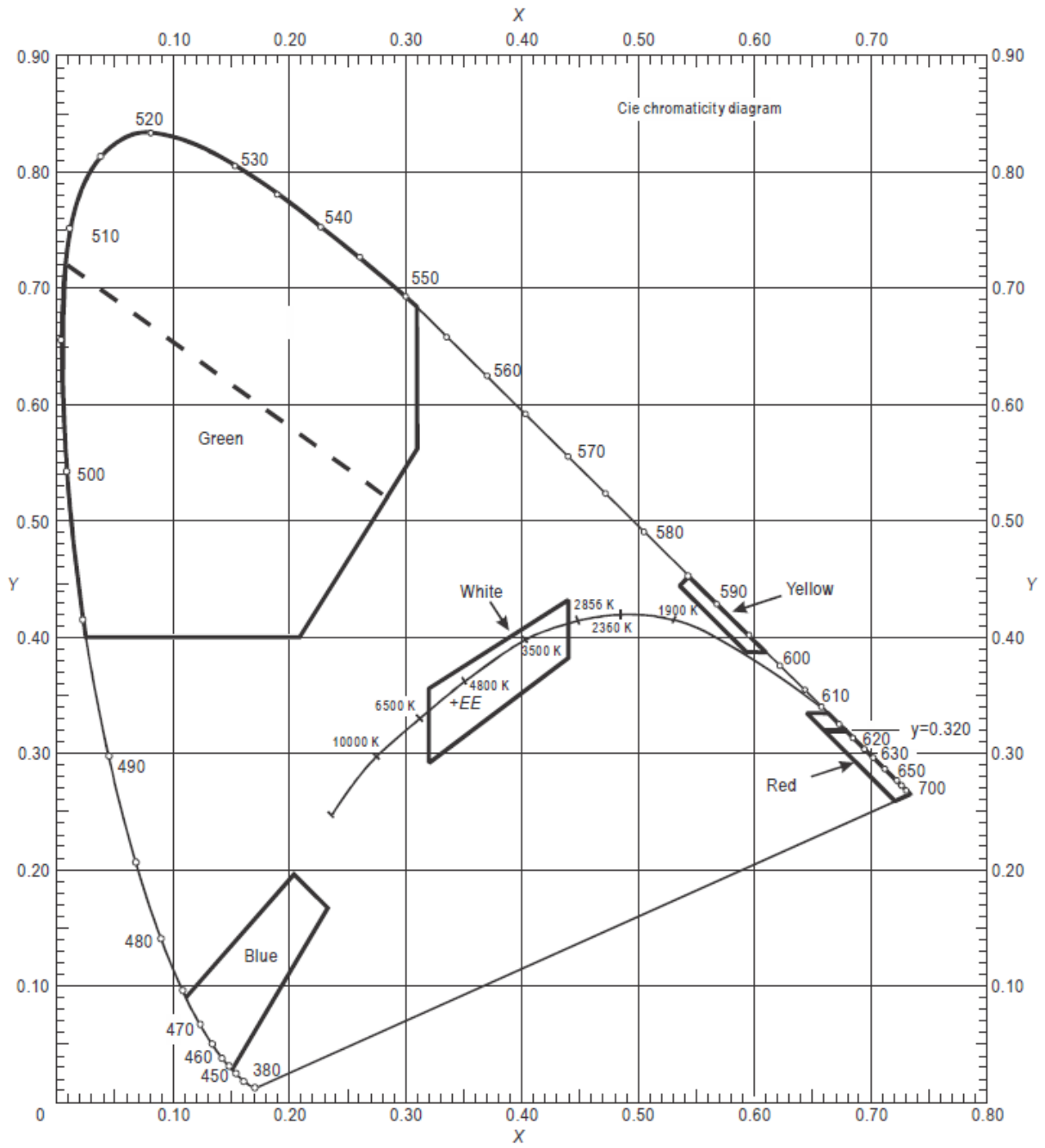
ขอบเขตสี (boundary) สีม่วง	$y = x - ๐.๐๓๐$
ขอบเขตสี (boundary) สีนํ้าเงิน	$y = ๐.๕๗๐ - x$
ขอบเขตสี (boundary) สีเขียว	$y = ๐.๐๕๐ + x$
ขอบเขตสี (boundary) สีเหลือง	$y = ๐.๗๔๐ - x$
ปัจจัยความส่องสว่าง (luminance factor) (เวลากลางวัน)	$\beta = ๐.๐๓$ (max)
ความสว่างสัมพัทธ์ต่อสีขาว (relative luminance to white) (เวลากลางคืน)	ร้อยละศูนย์ (mnm) ร้อยละสอง (max)

จ) สีเขียว

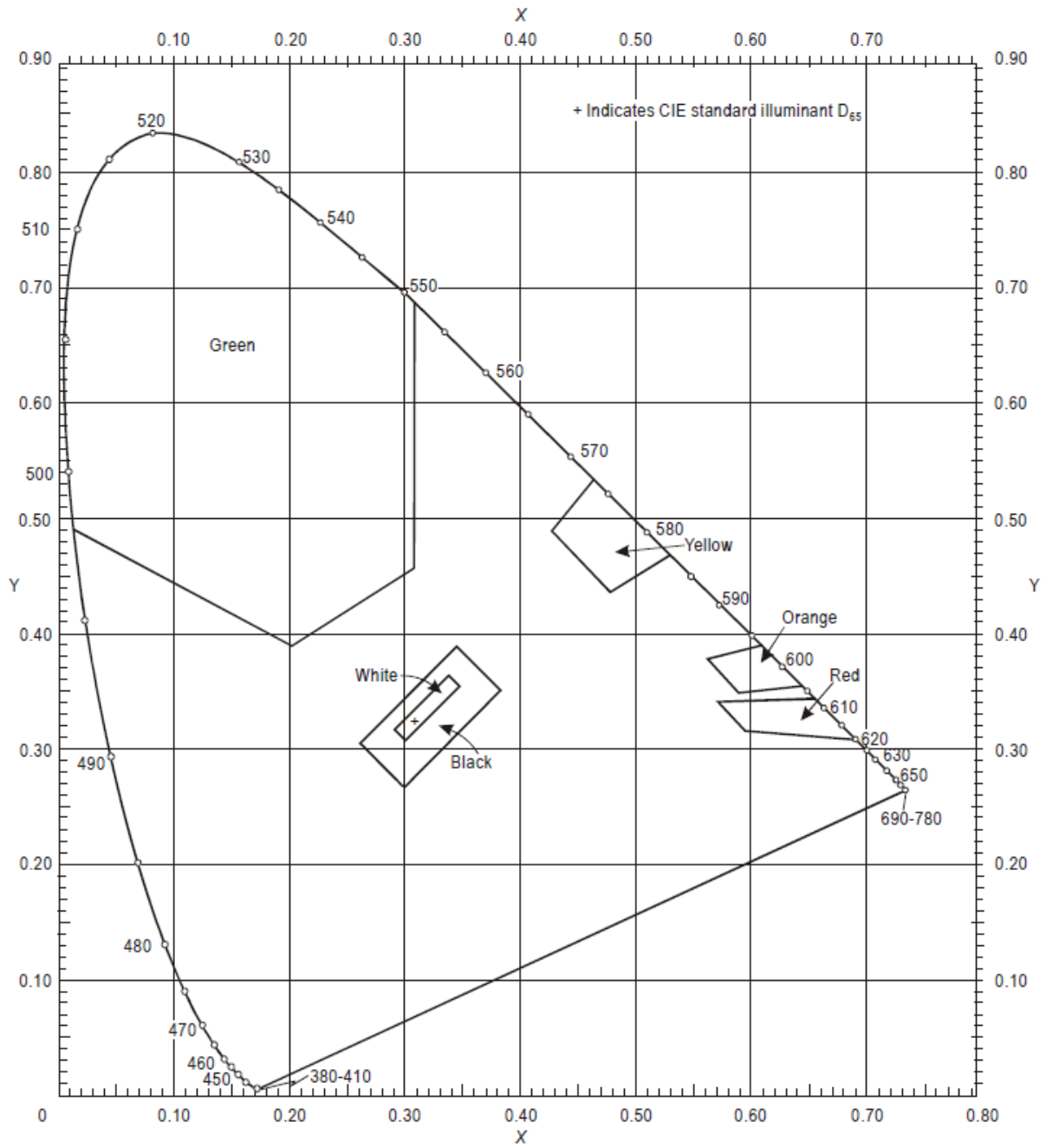
ขอบเขตสี (boundary) สีเหลือง	$x = ๐.๓๑๓$
ขอบเขตสี (boundary) สีขาว	$y = ๐.๒๔๓ + ๐.๖๗๐x$
ขอบเขตสี (boundary) สีนํ้าเงิน	$y = ๐.๔๙๓ - ๐.๕๒๔x$
ปัจจัยความส่องสว่าง (luminance factor) (เวลากลางวัน)	$\beta = ๐.๑๐$ minimum
ความสว่างสัมพัทธ์ต่อสีขาว (relative luminance to white) (เวลากลางคืน)	ร้อยละห้า (mnm) ร้อยละสามสิบ (max)



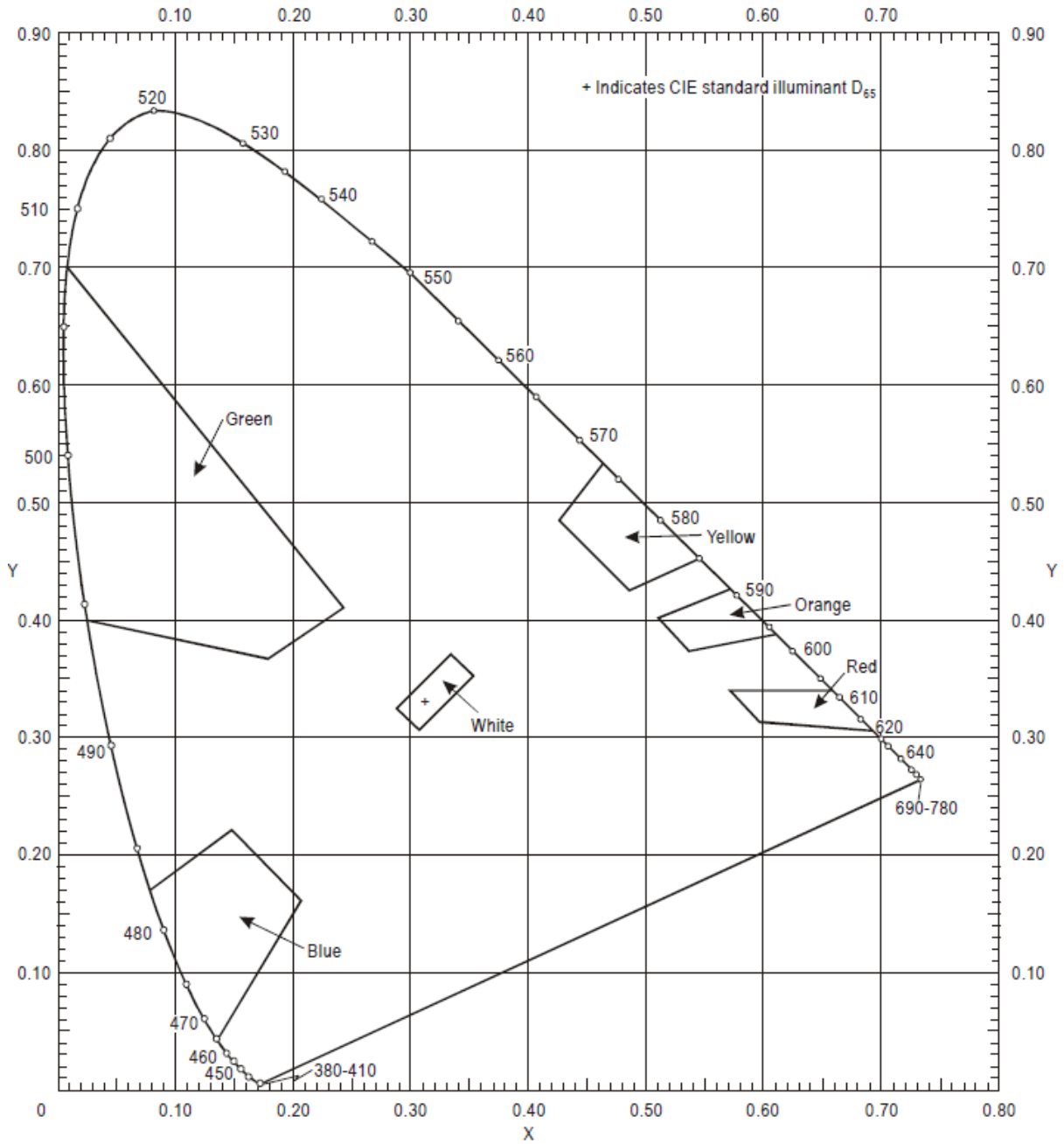
รูปที่ ๑-๑๓ สีของไฟภาคพื้นสำหรับการบิน ชนิดหลอดไส้ (filament-type lamps)



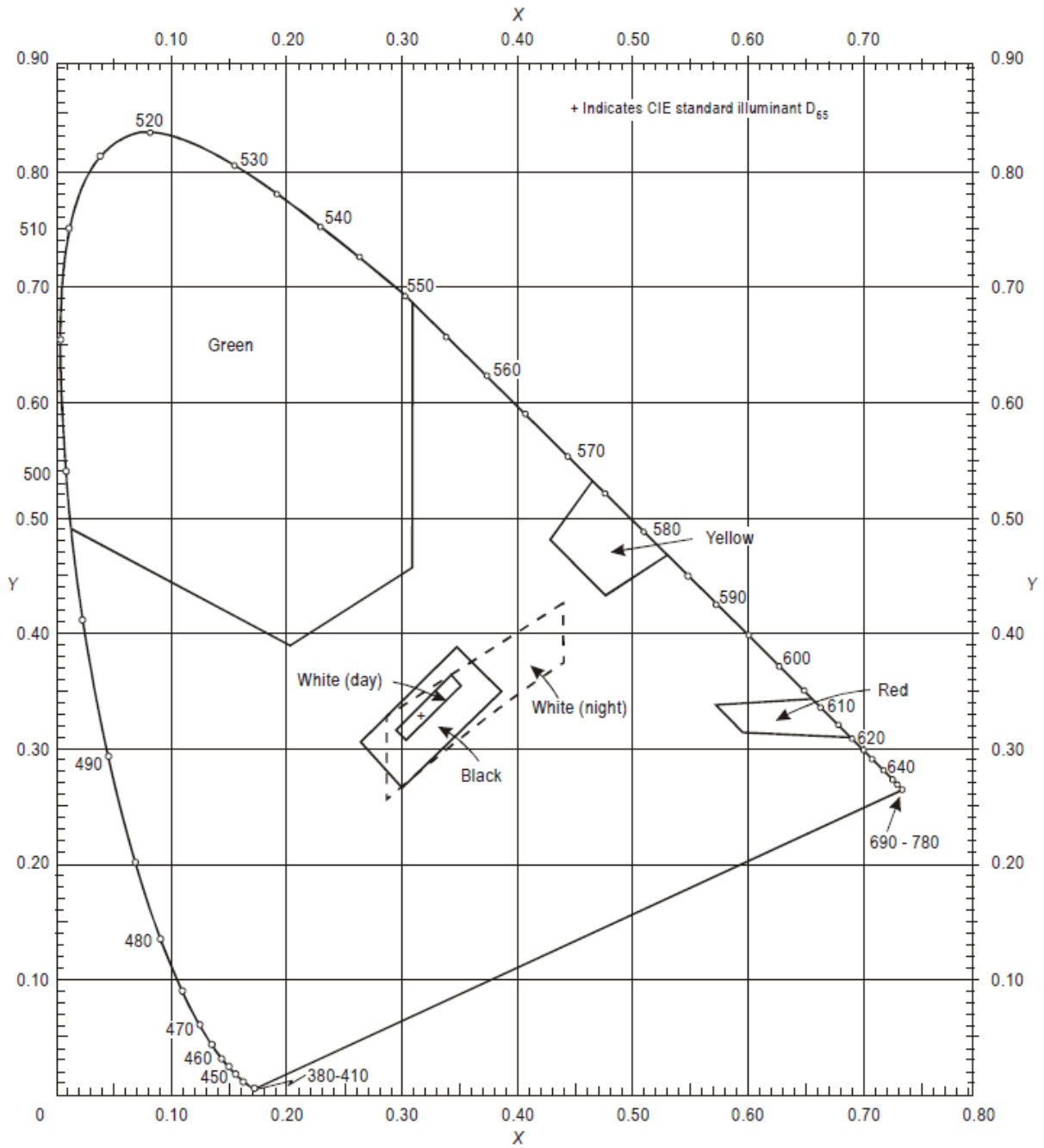
รูปที่ ๑-๑๒ สีของไฟภาคพื้นสำหรับการบิน แบบโซลิตสแตต (solid state lighting)



รูปที่ ๑-๒ สีตามปกติสำหรับเครื่องหมาย และป้ายสัญลักษณ์ที่ส่องสว่างจากภายนอกและแผงให้สัญญาณ



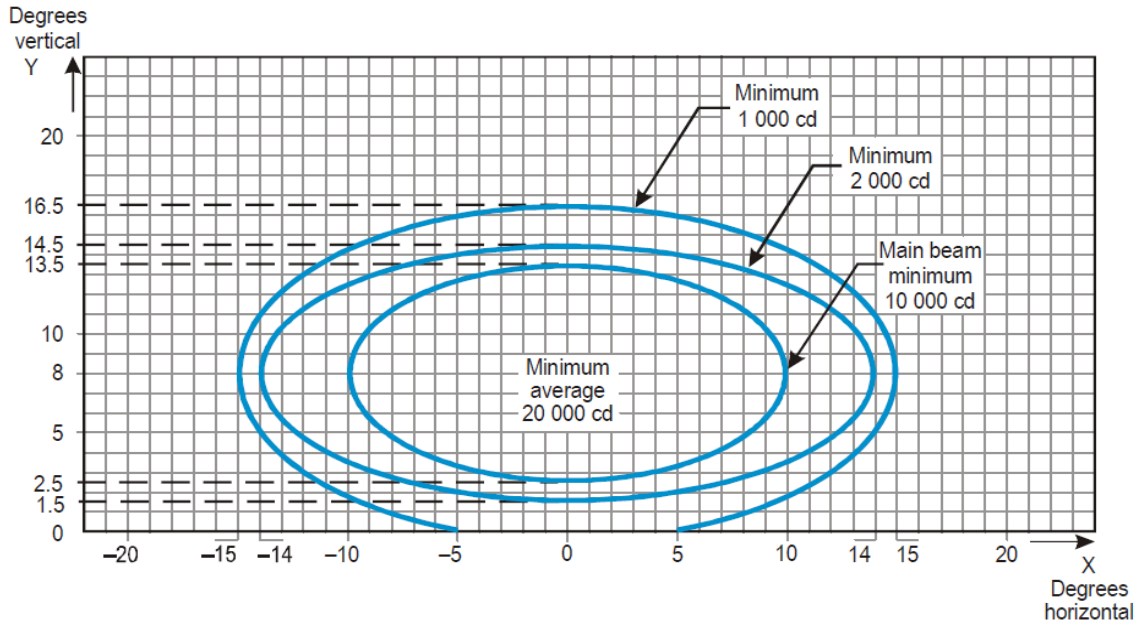
รูปที่ ๑-๓ สีของวัสดุสะท้อนแสงสำหรับเครื่องหมาย ป้ายสัญลักษณ์ และแผงให้สัญญาณ



รูปที่ ๑-๔ สีของป้ายสัญลักษณ์ที่ส่องสว่างจากภายในและแผงให้สัญญาณ



ภาคผนวกแนบท้าย ๒
ลักษณะของไฟภาคพื้นสำหรับการบิน



รูปที่ ๒-๑ แผนภาพไอโซแคนเดลสำหรับไฟกึ่งกลางของไฟนำร่องและไฟแถบตามขวาง (แสงสีขาว)

หมายเหตุ

(๑) เส้นโค้งที่คำนวณใช้สูตร

$$\frac{x^2}{a^2} + \frac{y^2}{b^2} = 1$$

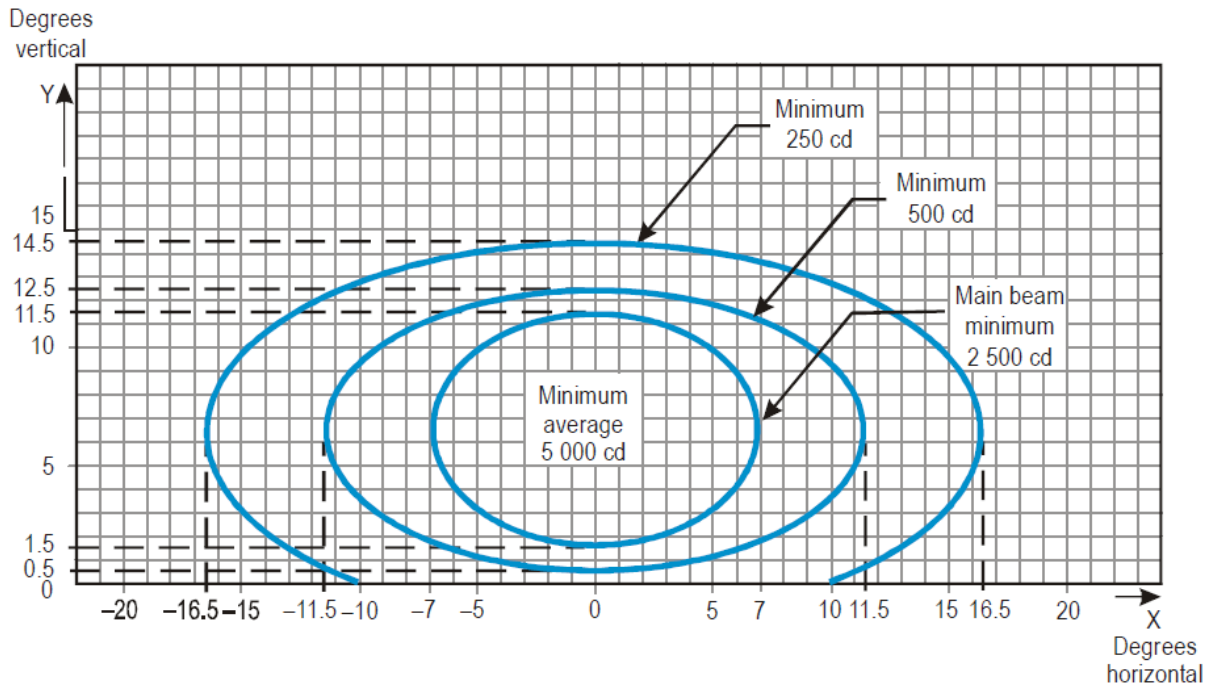
a	10	14	15
b	5.5	6.5	8.5

(๒) การตั้งมุมแนวตั้งของไฟต้องเป็นไปตามขอบเขตแนวตั้งของลำแสงหลัก ตามค่าที่กำหนดดังนี้

ระยะห่างจากหัวทางวิ่ง	ขอบเขตลำแสงหลักแนวตั้ง
หัวทางวิ่ง ถึง ๓๑๕ เมตร	๐-๑๑ องศา
๓๑๖ เมตร ถึง ๔๗๕ เมตร	๐.๕ - ๑๑.๕ องศา
๔๗๖ เมตร ถึง ๖๔๐ เมตร	๑.๕ - ๑๒.๕ องศา
๖๔๑ เมตรขึ้นไป	๒.๕ - ๑๓.๕ องศา (ตามรูปด้านบน)

(๓) ไฟที่เป็นแถบตามขวางที่ระยะเกินกว่าสี่สิบสองจุดห้าเมตรจากเส้นกึ่งกลาง ลำแสงจะต้องทำมุมสององศา
เข้าหาแนวเส้นกึ่งกลางทางวิ่ง (toe-in) ส่วนไฟอื่น ๆ จะต้องอยู่ในแนวขนานกับเส้นกึ่งกลางทางวิ่ง

(๔) ดูรายละเอียดได้ในหัวข้อหมายเหตุโดยรวมสำหรับรูปที่ ๒-๑ ถึง ๒-๑๑ และ ๒-๒๕



รูปที่ ๒-๒ แผนภาพไอโซแคนเดลาสำหรับไฟแถวด้านข้างของไฟนําร่อง (แสงสีแดง)

หมายเหตุ

(๑) เส้นโค้งที่คำนวณใช้สูตร

$$\frac{x^2}{a^2} + \frac{y^2}{b^2} = 1$$

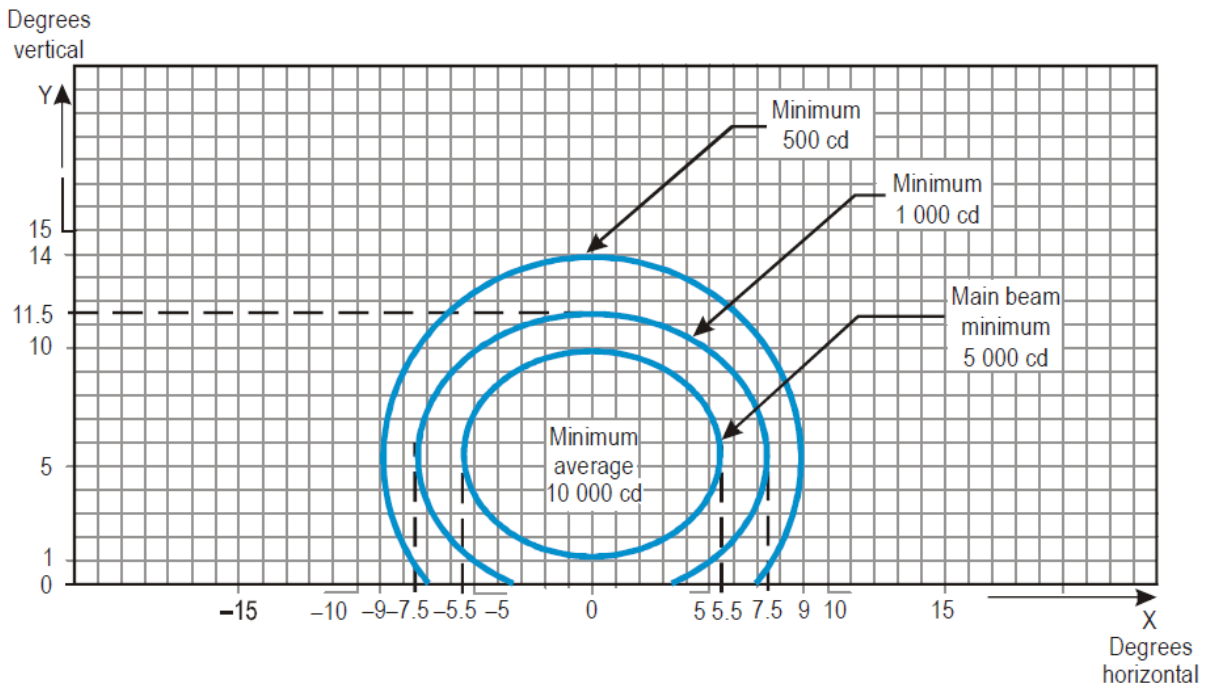
a	7.0	11.5	16.5
b	5.0	6.0	8.0

(๒) ลำแสงทำมุมสององศาเข้าหาแนวเส้นกึ่งกลางทางวิ่ง (toe-in)

(๓) การตั้งมุมแนวตั้งของไฟต้องเป็นไปตามขอบเขตแนวตั้งของลำแสงหลัก ตามค่าที่กำหนดดังนี้

ระยะห่างจากหัวทางวิ่ง	ขอบเขตลำแสงหลักแนวตั้ง
หัวทางวิ่ง ถึง ๑๑๕ เมตร	๐.๕ - ๑๐.๕ องศา
๑๑๖ เมตร ถึง ๒๑๕ เมตร	๑ - ๑๑ องศา
๒๑๖ เมตรขึ้นไป	๐.๕ - ๑๑.๕ องศา (ตามรูปด้านบน)

(๔) ดูรายละเอียดได้ในหัวข้อหมายเหตุโดยรวมสำหรับรูปที่ ๒-๑ ถึง ๒-๑๑ และ ๒-๒๕



รูปที่ ๒-๓ แผนภาพไอโซแคนเดลาสำหรับไฟหัวทางวิ่ง (แสงสีเขียว)

หมายเหตุ

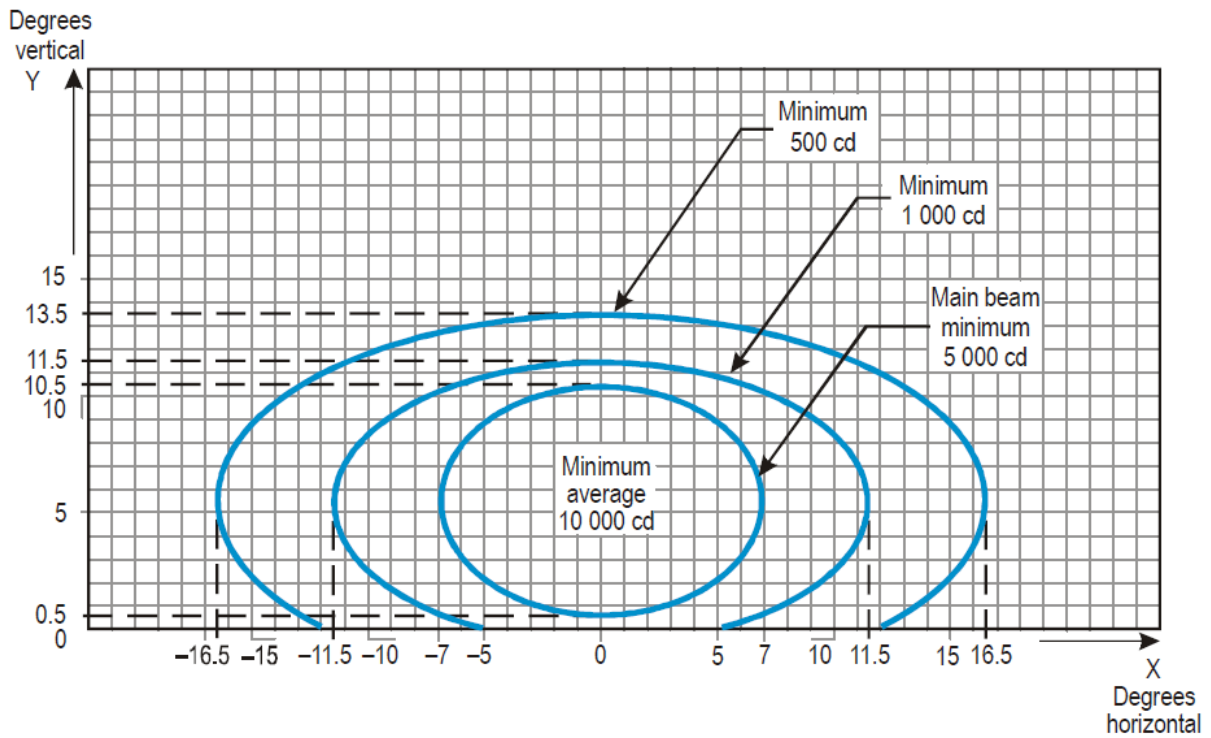
(๑) เส้นโค้งที่คำนวณใช้สูตร

$$\frac{x^2}{a^2} + \frac{y^2}{b^2} = 1$$

a	5.5	7.5	9.0
b	4.5	6.0	8.5

(๒) ลำแสงทำมุมสามจุดห่าองศาเข้าหาแนวเส้นกึ่งกลางทางวิ่ง (toe-in)

(๓) ตูรายละเอียดได้ในหัวข้อหมายเหตุโดยรวมสำหรับรูปที่ ๒-๑ ถึง ๒-๑๑ และ ๒-๒๕



รูปที่ ๒-๔ แผนภาพไอโซแคนเดลสำหรับไฟแถบปีก (แสงสีเขียว)

หมายเหตุ

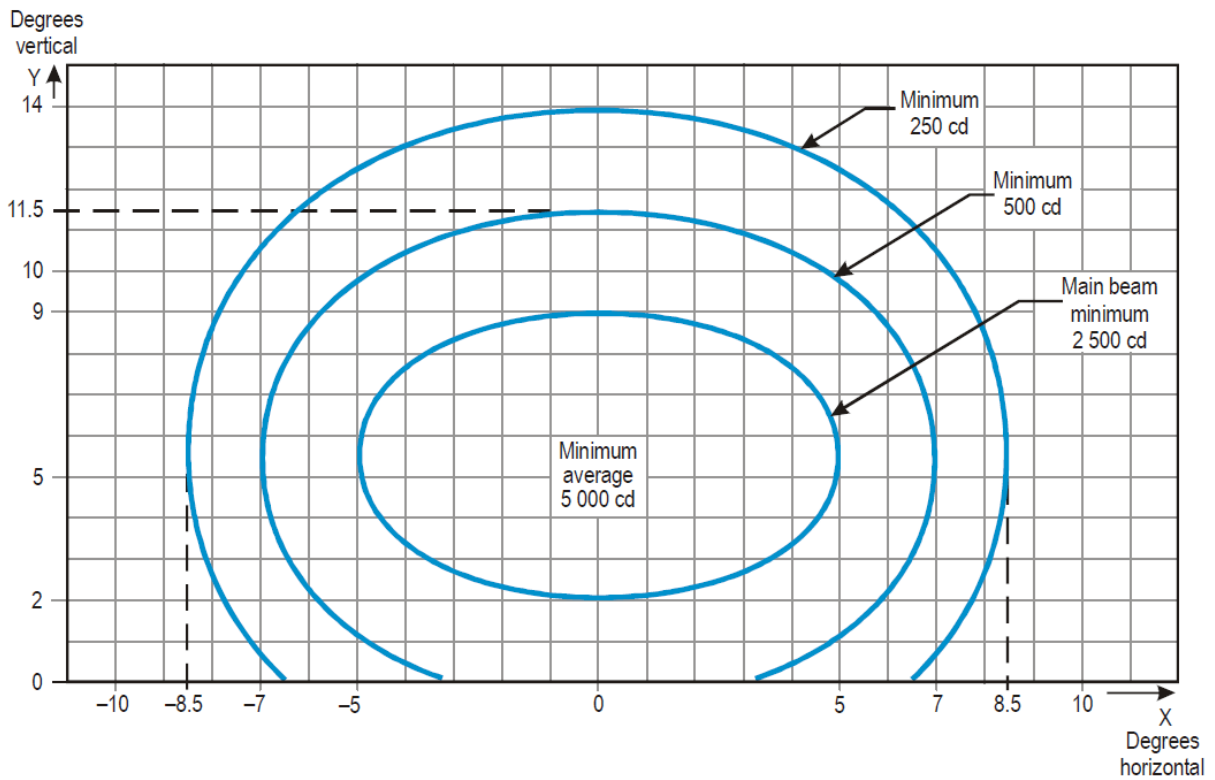
(๑) เส้นโค้งที่คำนวณใช้สูตร

$$\frac{x^2}{a^2} + \frac{y^2}{b^2} = 1$$

a	7.0	11.5	16.5
b	5.0	6.0	8.0

(๒) ลำแสงทำมุมสององศาเข้าหาแนวเส้นกึ่งกลางทางวิ่ง (toe-in)

(๓) ดูรายละเอียดได้ในหัวข้อหมายเหตุโดยรวมสำหรับรูปที่ ๒-๑ ถึง ๒-๑๑ และ ๒-๒๕



รูปที่ ๒-๕ แผนภาพไอโซแคนเดลาสำหรับไฟแสดงเขตจุดและพื้น (แสงสีขาว)

หมายเหตุ

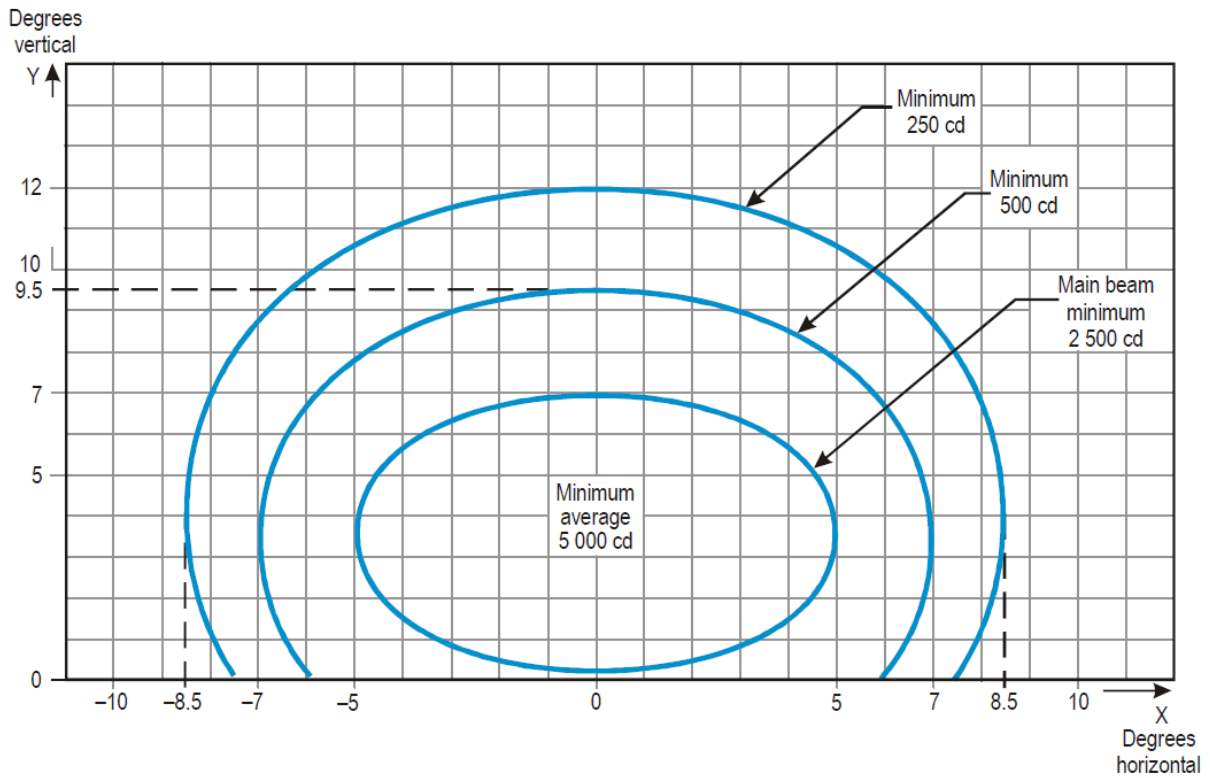
(๑) เส้นโค้งที่คำนวณใช้สูตร

$$\frac{x^2}{a^2} + \frac{y^2}{b^2} = 1$$

a	5.0	7.0	8.5
b	3.5	6.0	8.5

(๒) ลำแสงทำมุมส่องศาเข้าหาแนวเส้นกึ่งกลางทางวิ่ง (toe-in)

(๓) ตูรรายละเอียดได้ในหัวข้อหมายเหตุโดยรวมสำหรับรูปที่ ๒-๑ ถึง ๒-๑๑ และ ๒-๒๕



รูปที่ ๒-๖ แผนภาพไอโซแคนเดลาสำหรับไฟกึ่งกลางทางวิ่งที่มีระยะห่างตามแนวความยาวทางวิ่งสามสิบเมตร (แสงสีขาว) และไฟแสดงทางขับออกด่วน (แสงสีเหลือง)

หมายเหตุ

(๑) เส้นโค้งที่คำนวณใช้สูตร

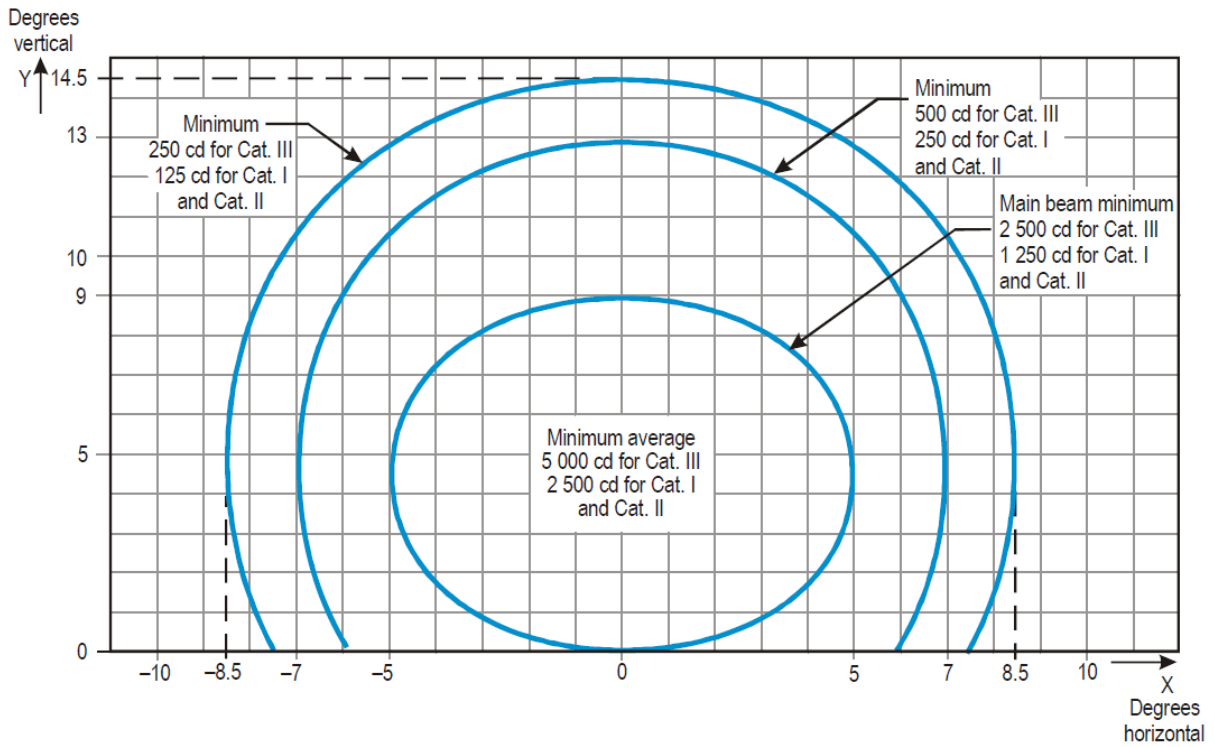
$$\frac{x^2}{a^2} + \frac{y^2}{b^2} = 1$$

a	5.0	7.0	8.5
b	3.5	6.0	8.5

(๒) สำหรับไฟแสงสีแดง ใช้ค่าที่ได้คูณด้วยศูนย์จุดหนึ่งห้า

(๓) สำหรับไฟแสงสีเหลือง ใช้ค่าที่ได้คูณด้วยศูนย์จุดสี่ศูนย์

(๔) ดูรายละเอียดได้ในหัวข้อหมายเหตุโดยรวมสำหรับรูปที่ ๒-๑ ถึง ๒-๑๑ และ ๒-๒๕



รูปที่ ๒-๗ แผนภาพไอโซแคนเดลาสำหรับไฟกึ่งกลางทางวิ่งที่มีระยะห่างตามแนวความยาวทางวิ่งสิบห้าเมตร (แสงสีขาว) และไฟแสดงทางขับออกด้าน (แสงสีเหลือง)

หมายเหตุ

(๑) เส้นโค้งที่คำนวณใช้สูตร

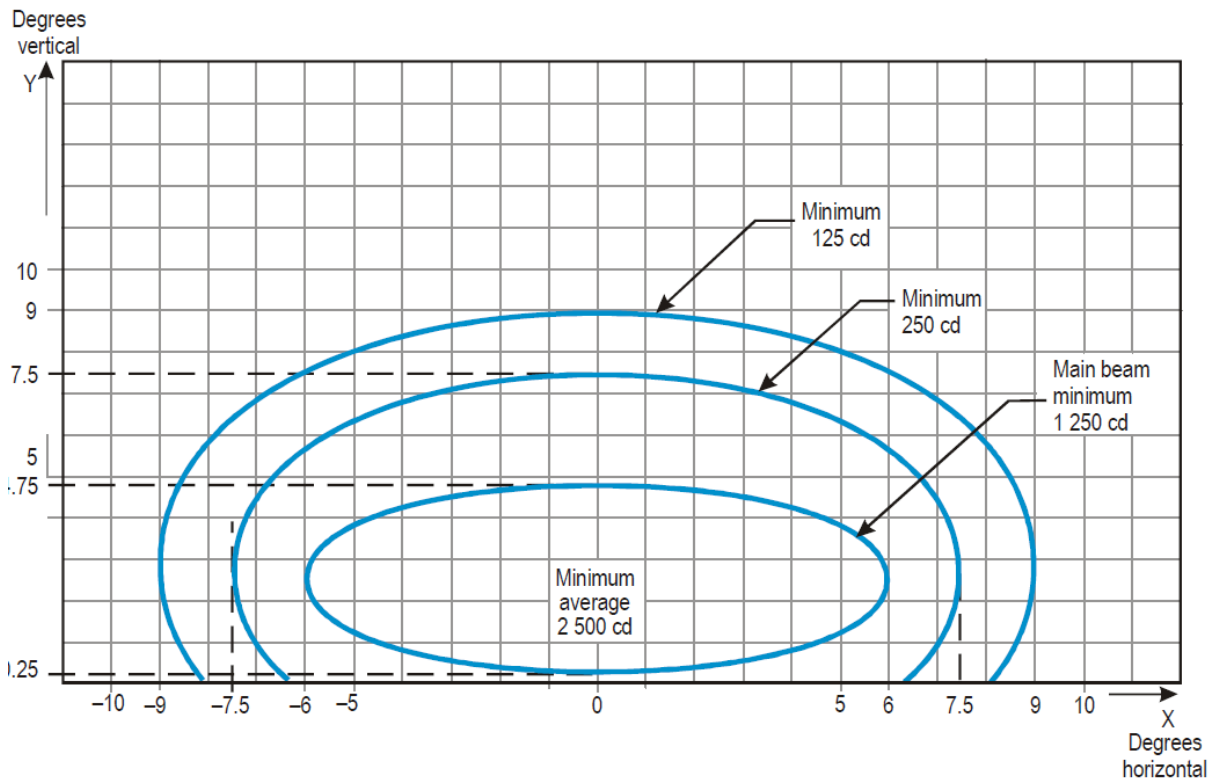
$$\frac{x^2}{a^2} + \frac{y^2}{b^2} = 1$$

a	5.0	7.0	8.5
b	4.5	8.5	10

(๒) สำหรับไฟสีแดง ใช้ค่าตัวคูณด้วยศูนย์จุดหนึ่งห้า

(๓) สำหรับไฟสีเหลือง ใช้ค่าที่ได้คูณด้วยศูนย์จุดสี่ศูนย์

(๔) ดูรายละเอียดได้ในหัวข้อหมายเหตุโดยรวมสำหรับรูปที่ ๒-๑ ถึง ๒-๑๑ และ ๒-๒๕



รูปที่ ๒-๘ แผนภาพไอโซแคนเดลลาสำหรับไฟเส้นสุดทางวิ่ง (แสงสีแดง)

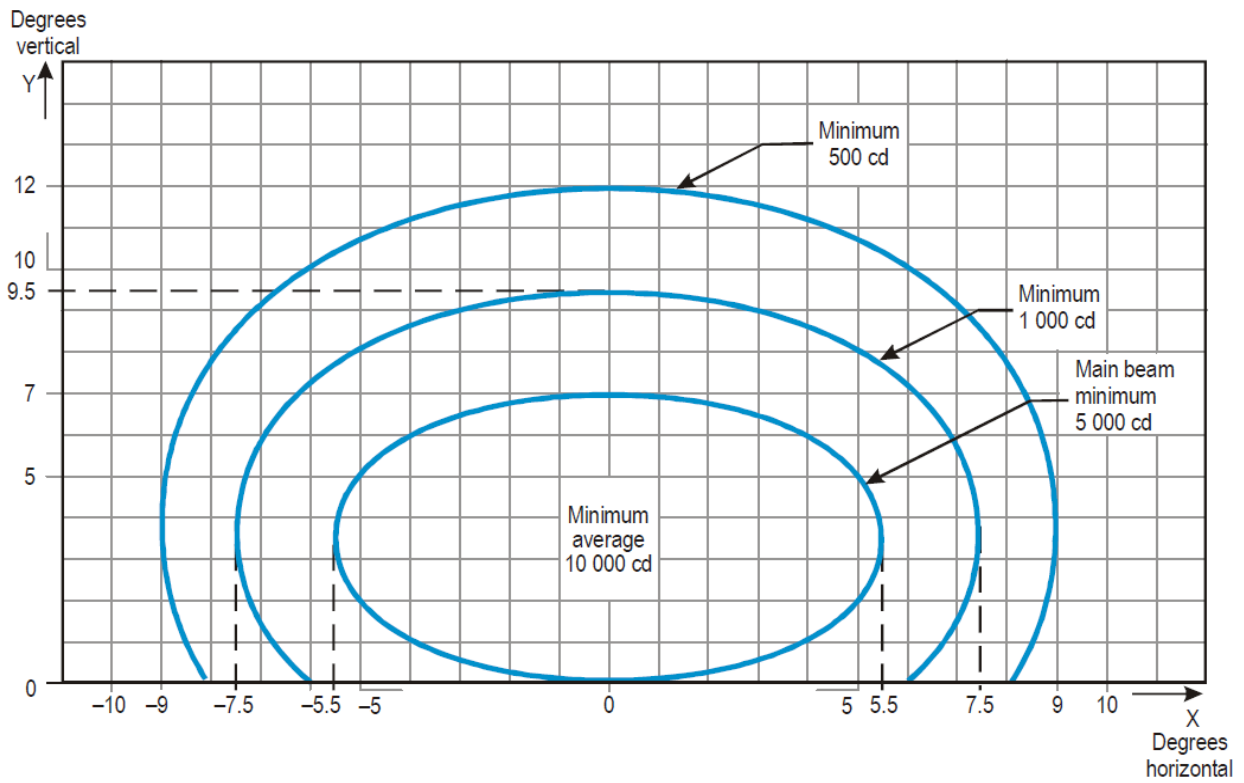
หมายเหตุ

(๑) เส้นโค้งที่คำนวณใช้สูตร

$$\frac{x^2}{a^2} + \frac{y^2}{b^2} = 1$$

a	6.0	7.5	9.0
b	2.25	5.0	6.5

(๒) ดูรายละเอียดได้ในหัวข้อหมายเหตุโดยรวมสำหรับรูปที่ ๒-๑ ถึง ๒-๑๑ และ ๒-๒๕



รูปที่ ๒-๙ แผนภาพไอโซแคนเดลาสำหรับไฟขอบทางวิ่งสำหรับทางวิ่งที่มีความกว้างสี่สิบห้าเมตร (แสงสีขาว)

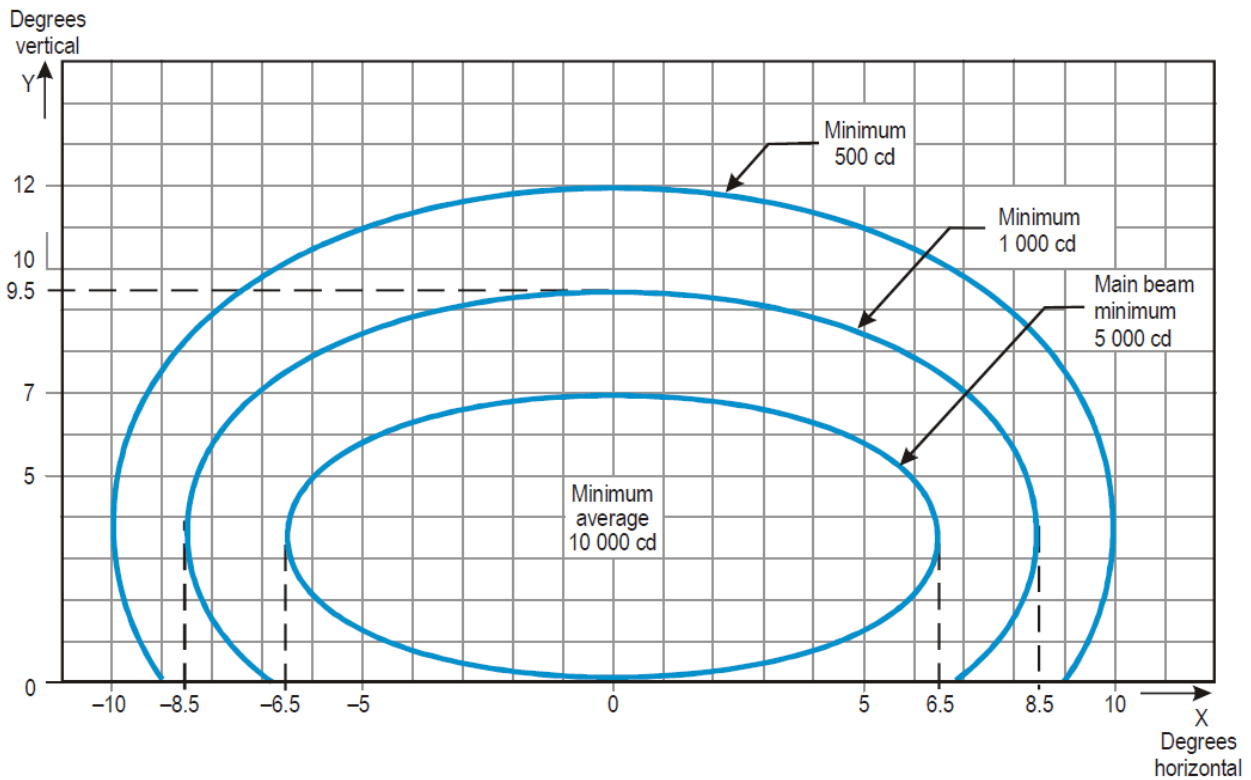
หมายเหตุ

(๑) เส้นโค้งที่คำนวณใช้สูตร

$$\frac{x^2}{a^2} + \frac{y^2}{b^2} = 1$$

a	5.5	7.5	9.0
b	3.5	6.0	8.5

- (๒) ลำแสงทำมุมสามจุดห่าองศาเข้าหาแนวเส้นกึ่งกลางทางวิ่ง (toe-in)
- (๓) สำหรับไฟสีแดง ใช้ค่าที่ได้คูณด้วยศูนย์จุดหนึ่งห้า
- (๔) สำหรับไฟสีเหลือง ใช้ค่าที่ได้คูณด้วยศูนย์จุดสี่ศูนย์
- (๕) ดูรายละเอียดได้ในหัวข้อหมายเหตุโดยรวมสำหรับรูปที่ ๒-๑ ถึง ๒-๑๑ และ ๒-๒๕



รูปที่ ๒-๑๐ แผนภาพไอโซแคนเดลาสำหรับไฟขอบทางวิ่งสำหรับทางวิ่งที่มีความกว้างหกสิบเมตร (แสงสีขาว)

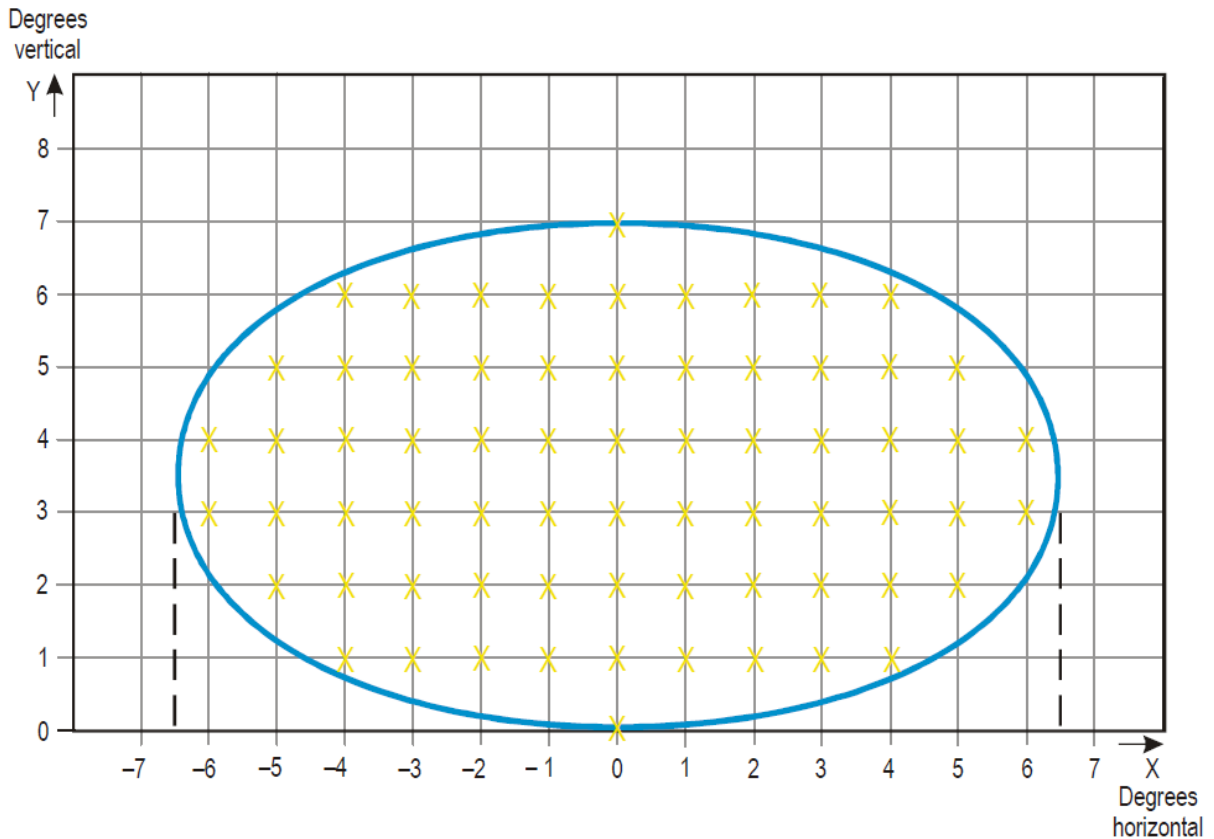
หมายเหตุ

(๑) เส้นโค้งที่คำนวณใช้สูตร

$$\frac{x^2}{a^2} + \frac{y^2}{b^2} = 1$$

a	6.5	8.5	10.0
b	3.5	6.0	8.5

- (๒) ลำแสงทำมุมสี่จุดห้าองศาเข้าหาแนวเส้นกึ่งกลางทางวิ่ง (toe-in)
- (๓) สำหรับไฟสีแดง ใช้ค่าที่ได้คูณด้วยศูนย์จุดหนึ่งห้า
- (๔) สำหรับไฟสีเหลือง ใช้ค่าที่ได้คูณด้วยศูนย์จุดสี่ศูนย์
- (๕) ตูราละเอียดได้ในหัวข้อหมายเหตุโดยรวมสำหรับรูปที่ ๒-๑ ถึง ๒-๑๑ และ ๒-๒๕



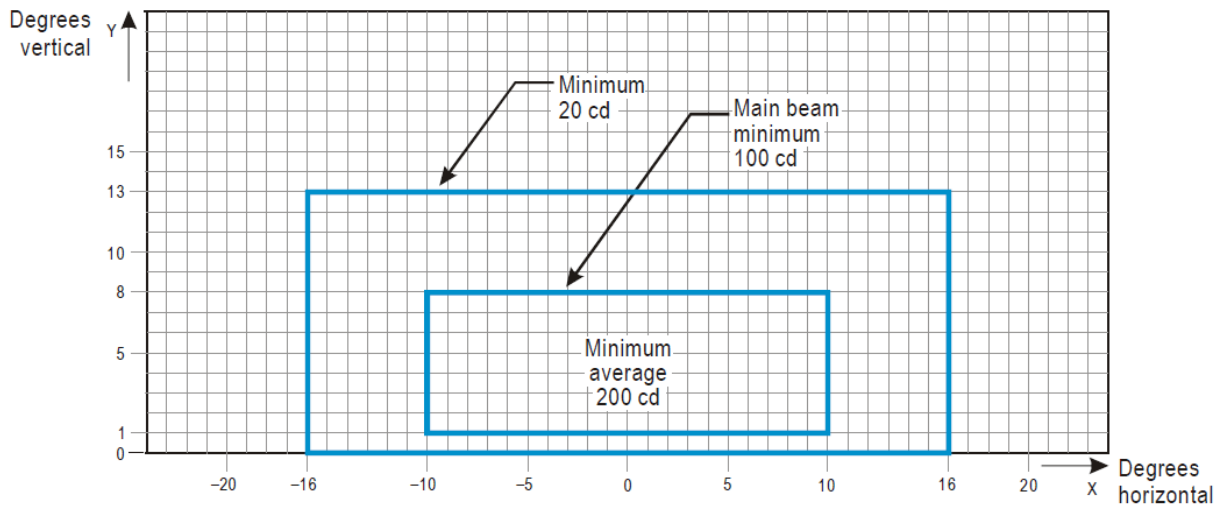
รูปที่ ๒-๑๑ จุดตัดที่ใช้สำหรับคำนวณค่าเฉลี่ยความเข้มของแสงไฟนาร์รองและไฟทางวิ่ง

หมายเหตุรวมสำหรับรูปที่ ๒-๑ ถึงรูปที่ ๒-๑๑ และรูปที่ ๒-๒๕

- (๑) เส้นโค้งวงรีในแต่ละรูปจะสมมาตรกันทั้งในแนวแกนตั้งและแกนนอน
- (๒) รูปที่ ๒-๑ ถึงรูปที่ ๒-๑๐ และรูปที่ ๒-๒๕ แสดงค่าความเข้มแสงต่ำสุดที่ให้ใช้งานได้ ค่าเฉลี่ยความเข้มแสงของลำแสงหลักได้จากการคำนวณโดยใช้จุดตัดในรูปที่ ๒-๑๑ และใช้ค่าความเข้มแสงที่วัดได้จากจุดตัดทั้งหมดที่อยู่ภายในขอบเขตหรืออยู่บนเส้นโค้งวงรีเพื่อแสดงเป็นลำแสงหลัก ค่าเฉลี่ยที่ได้เป็นค่าเฉลี่ยทางคณิตศาสตร์ของความเข้มแสงที่วัดได้ที่พิจารณาจากจุดตัดทั้งหมด
- (๓) เมื่อมีการติดตั้งโคมไฟอย่างถูกต้องแล้ว ห้ามมิให้มีค่าความคลาดเคลื่อนในรูปแบบของลำแสงหลัก
- (๔) อัตราส่วนของความเข้มแสงเฉลี่ย คือ อัตราส่วนระหว่างค่าความเข้มแสงเฉลี่ยที่อยู่ภายในขอบเขตของเส้นโค้งวงรีที่กำหนดเป็นลำแสงหลักซึ่งเป็นตามแบบฉบับของไฟที่ติดตั้งใหม่ และค่าเฉลี่ยความเข้มแสงของลำแสงหลักของไฟขอบทางวิ่งที่ติดตั้งใหม่ ต้องมีค่าเฉลี่ยที่อยู่ในข้อกำหนด ดังนี้

รูปที่ ๒-๑ ไฟกึ่งกลางของไฟนําร่องและไฟแถบตามขวาง	๑.๕ ถึง ๒.๐ (แสงสีขาว)
รูปที่ ๒-๒ ไฟแถวข้างของไฟนําร่อง	๐.๕ ถึง ๑.๐ (แสงสีแดง)
รูปที่ ๒-๓ ไฟหัวทางวิ่ง	๑.๐ ถึง ๑.๕ (แสงสีเขียว)
รูปที่ ๒-๔ ไฟแถบปีก	๑.๐ ถึง ๑.๕ (แสงสีเขียว)
รูปที่ ๒-๕ ไฟแสดงเขตจุดแตะพื้น	๐.๕ ถึง ๑.๐ (แสงสีขาว)
รูปที่ ๒-๖ ไฟกึ่งกลางทางวิ่ง (ระยะห่างตามแนวความยาว ๓๐ เมตร)	๐.๕ ถึง ๑.๐ (แสงสีขาว)
รูปที่ ๒-๗ ไฟกึ่งกลางทางวิ่ง (ระยะห่างตามแนวความยาว ๑๕ เมตร)	๐.๕ ถึง ๑.๐ สำหรับทางวิ่งแบบพริชชีชั้น ประเภทที่สาม (แสงสีขาว) ๐.๒๕ ถึง ๐.๕ สำหรับทางวิ่งแบบพริชชีชั้น ประเภทที่หนึ่ง และทางวิ่งแบบพริชชีชั้น ประเภทที่สอง (แสงสีขาว)
รูปที่ ๒-๘ ไฟสิ้นสุดทางวิ่ง	๐.๒๕ ถึง ๐.๕ (แสงสีแดง)
รูปที่ ๒-๙ ไฟขอบทางวิ่ง (ความกว้างทางวิ่ง ๔๕ เมตร)	๑.๐ (แสงสีขาว)
รูปที่ ๒-๑๐ ไฟขอบทางวิ่ง (ความกว้างทางวิ่ง ๖๐ เมตร)	๑.๐ (แสงสีขาว)

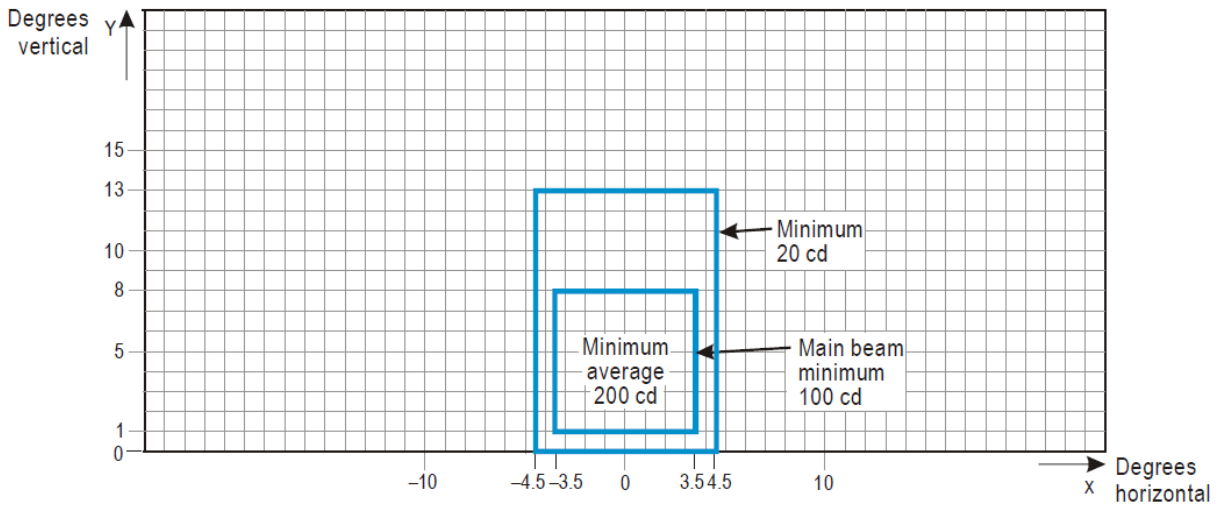
- (๕) ขอบเขตลำแสงที่แสดงในรูปเป็นการนําร่องที่จำเป็นสำหรับการร่อนลงสู่ทางวิ่ง ที่มีระยะที่นักบินมองเห็นทางวิ่งหนึ่งร้อยห้าสิบเมตร และสำหรับการวิ่งขึ้น มีระยะที่นักบินมองเห็นทางวิ่งหนึ่งร้อยเมตร
- (๖) มุมของระนาบแนวนอนที่วัดค่าได้ เมื่อเทียบกับระนาบแนวตั้งตลอดไปถึงเส้นกึ่งกลางทางวิ่ง สำหรับไฟประเภทอื่น ๆ ที่นอกเหนือจากไฟกึ่งกลางทางวิ่งที่มีทิศทางเข้าหาเส้นกึ่งกลางทางวิ่งให้มีค่าบวก ส่วนมุมของระนาบแนวตั้งที่วัดค่าได้โดยเทียบกับระนาบในแนวนอน
- (๗) หากไฟกึ่งกลางของไฟนําร่องและไฟแถบตามขวาง และไฟแถวข้างของไฟนําร่อง เป็นไฟที่ติดตั้งแบบฝังซึ่งใช้แทนการติดตั้งไฟแบบยกระดับขึ้นเหนือพื้น ตัวอย่างในกรณีที่มีการเลื่อนหัวทางวิ่งเพื่อให้ความเข้มของแสงเป็นไปตามที่กำหนดสามารถติดตั้งไฟที่มีความเข้มแสงที่น้อยกว่าจำนวนสองหรือสามดวงในแต่ละตำแหน่งได้
- (๘) สนามบินต้องให้ความสำคัญของการบำรุงรักษาที่เพียงพอ ทั้งนี้ ค่าความเข้มแสงเฉลี่ยต้องไม่น้อยกว่าร้อยละห้าสิบของค่าที่แสดงในแผนภาพไอโซแคนเดลาและสนามบินต้องกำหนดการบำรุงรักษาให้ระดับความเข้มแสงของไฟที่ออกมา ให้มีค่าใกล้เคียงกับค่าความเข้มแสงเฉลี่ยขั้นต่ำตามที่ระบุไว้
- (๙) สนามบินต้องติดตั้งไฟให้ลำแสงหลักอยู่ในแนวราบภายในศูนย์จุดห้วงศาของข้อกำหนดที่ระบุไว้



รูปที่ ๒-๑๒ แผนภาพไอโซแคนเดลาสำหรับไฟกิ่งกลางทางขับ (ระยะห่างสิบห้าเมตร) ไฟเดือนเมื่อทางวิ่งที่กำลังจะเข้ามีการใช้งานอยู่หรือไม่ปลอดภัย แฉกไฟห้ามเข้า และแฉกไฟหยุดคอยเข้าทางวิ่งที่อยู่ในช่วงทางตรง ใช้สำหรับสภาพการมองเห็นที่มีระยะที่นักบินมองเห็นทางวิ่งน้อยกว่าสามร้อยห้าสิบเมตร ที่ซึ่งเกิดการเหลื่อมกันมากและสำหรับไฟเดือนก่อนเข้าสู่ทางวิ่งที่มีความเข้มแสงต่ำในรูปแบบ B

หมายเหตุ

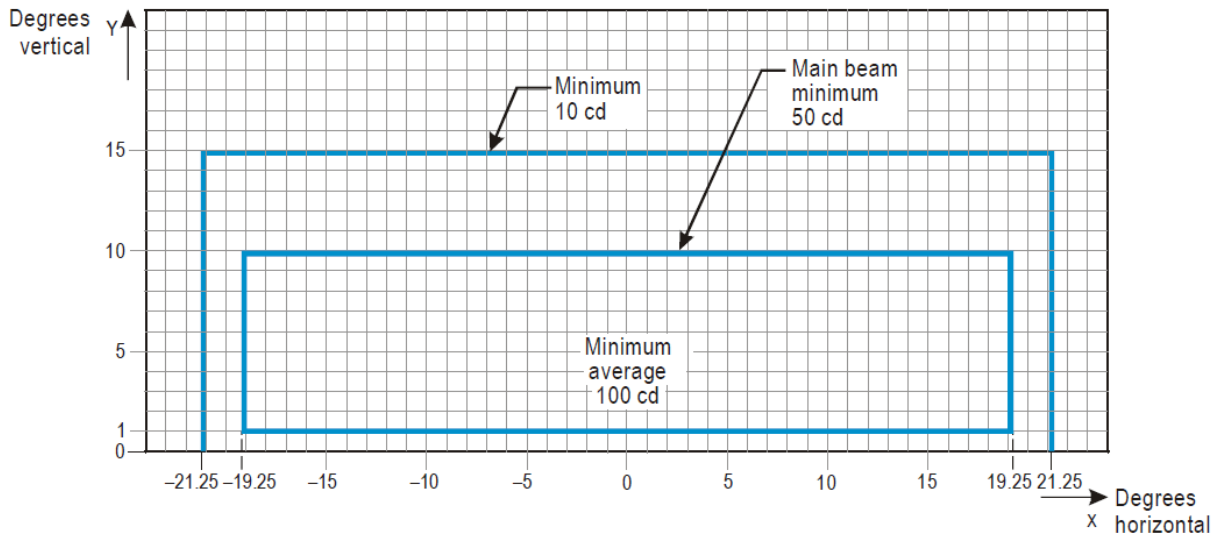
- (๑) ขอบเขตของลำแสงนี้ อนุญาตให้มีการเลื่อนตำแหน่งของห้องนักบิน ซึ่งอยู่สูงเหนือเส้นกิ่งกลางทางขับสิบสองเมตร และใช้ในกรณีก่อนและหลังทางขับที่เป็นทางโค้ง
- (๒) ดูรายละเอียดได้ในหัวข้อหมายเหตุสำหรับรูปที่ ๒-๑๒ ถึงรูปที่ ๒-๒๑
- (๓) ความเข้มแสงที่เพิ่มขึ้นสำหรับแนย้าไฟเส้นกิ่งกลางทางขับออกด้าน จะระบุในข้อ ๖๐๐ และต้องมีความเข้มแสงเป็นสีเทาของรูปที่ ๒-๑๒ (ตัวอย่างเช่น มีค่าแปดร้อยแคนเดลาสำหรับค่าเฉลี่ยต่ำสุดของลำแสงหลัก)



รูปที่ ๒-๑๓ แผนภาพไอโซแคนเดลาสำหรับไฟกึ่งกลางทางขับ (ระยะห่างสิบห้าเมตร) แถบไฟห้ามเข้า และแถบไฟหยุดคอยเข้าทางวิ่งที่อยู่ในช่วงทางตรง ใช้สำหรับสภาพการมองเห็นที่มีระยะที่นักบินมองเห็นทางวิ่งน้อยกว่าสามร้อยห้าสิบเมตร

หมายเหตุ

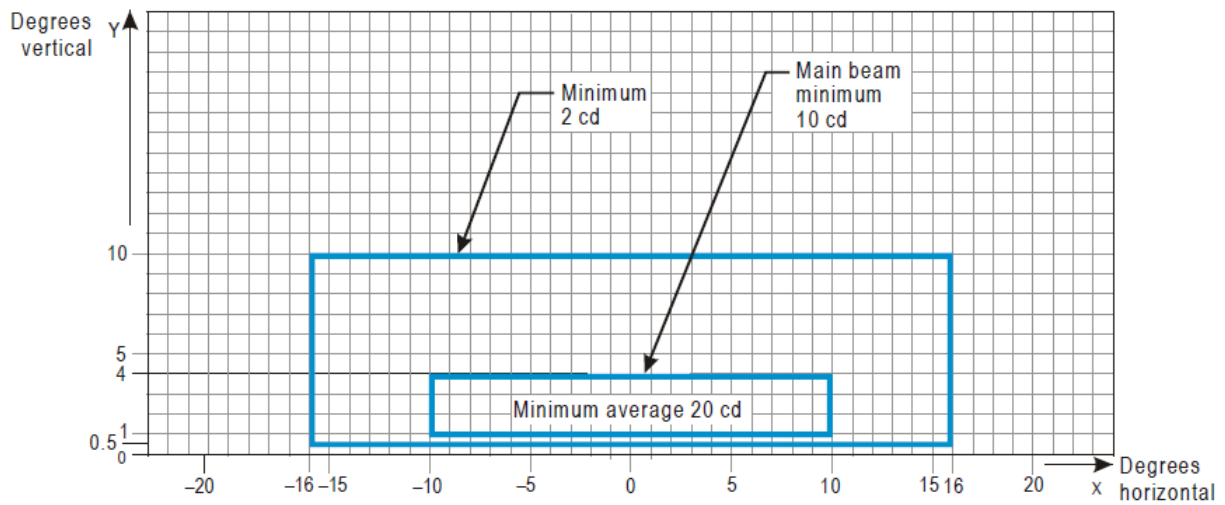
- (๑) ขอบเขตของลำแสงนี้เป็นที่ยอมรับได้และเพียงพอสำหรับการเลื่อนตำแหน่งของห้องนักบิน ซึ่งอยู่สูงเหนือเส้นกึ่งกลางทางขับประมาณสามเมตร
- (๒) ดูรายละเอียดได้ในหัวข้อหมายเหตุสำหรับรูปที่ ๒-๑๒ ถึงรูปที่ ๒-๒๑



รูปที่ ๒-๑๔ แผนภาพไอโซแคนเดลาสำหรับไฟกึ่งกลางทางขับ (ระยะห่างเจ็ดจุดห้าเมตร) ไฟเตือนเมื่อทางวิ่งที่กำลังจะเข้ามีการใช้งานอยู่หรือไม่ปลอดภัย แลปไฟห้ามเข้า และแลปไฟหยุดคอยเข้าทางวิ่งที่อยู่ในช่วงทางโค้งใช้สำหรับสภาพการมองเห็นที่มีระยะที่นักบินมองเห็นทางวิ่งน้อยกว่าสามร้อยห้าสิบเมตร

หมายเหตุ

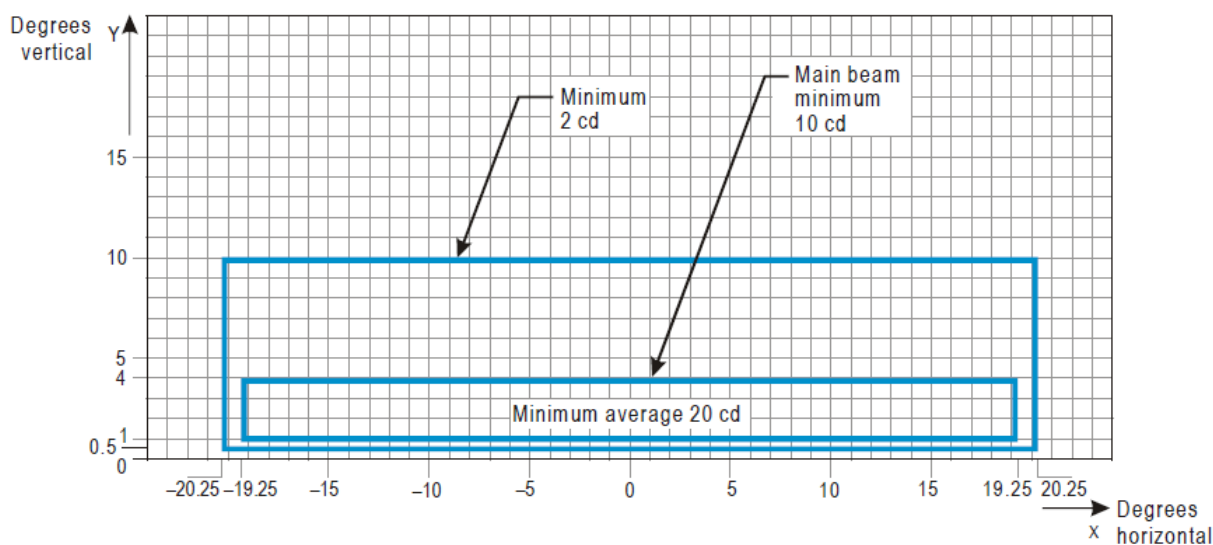
- (๑) ไฟที่ติดตั้งในช่วงที่เป็นทางโค้ง ต้องทำมุมสิบห้าจุดเจ็ดห้าองศาเข้าหาแนวเส้นกึ่งกลางทางขับ (toe-in) เทียบกับด้านประชิดของส่วนโค้งซึ่งไม่ได้นำมาใช้กับไฟเตือนเมื่อทางวิ่งที่กำลังจะเข้ามีการใช้งานอยู่หรือไม่ปลอดภัย
- (๒) ไฟเตือนเมื่อทางวิ่งที่กำลังจะเข้ามีการใช้งานอยู่หรือไม่ปลอดภัย ต้องมีความเข้มแสงเพิ่มขึ้นเป็นสองเท่าของความเข้มแสงที่กำหนด (ตัวอย่างเช่น ค่าความเข้มแสงต่ำสุด มีค่าเป็นยี่สิบแคนเดลา ค่าความเข้มแสงต่ำสุดของลำแสงหลัก มีค่าเป็นหนึ่งร้อยแคนเดลา และค่าเข้มแสงเฉลี่ยต่ำสุด มีค่าเป็นสองร้อยแคนเดลา)
- (๓) ดูรายละเอียดได้ในหัวข้อหมายเหตุสำหรับรูปที่ ๒-๑๒ ถึงรูปที่ ๒-๒๑



รูปที่ ๒-๑๕ แผนภาพไอโซแคนเดลาสำหรับไฟกิ่งกลางทางขับ (ระยะห่างสามลิบเมตร และหกลิบเมตร) แฉบไฟห้ามเข้า และแฉบไฟหยุดคอยเข้าทางวิ่งที่อยู่ในช่วงทางตรง ใช้สำหรับสภาพการมองเห็นที่มีระยะที่นักบินมองเห็นทางวิ่งสามร้อยห้าลิบเมตรหรือมากกว่า

หมายเหตุ

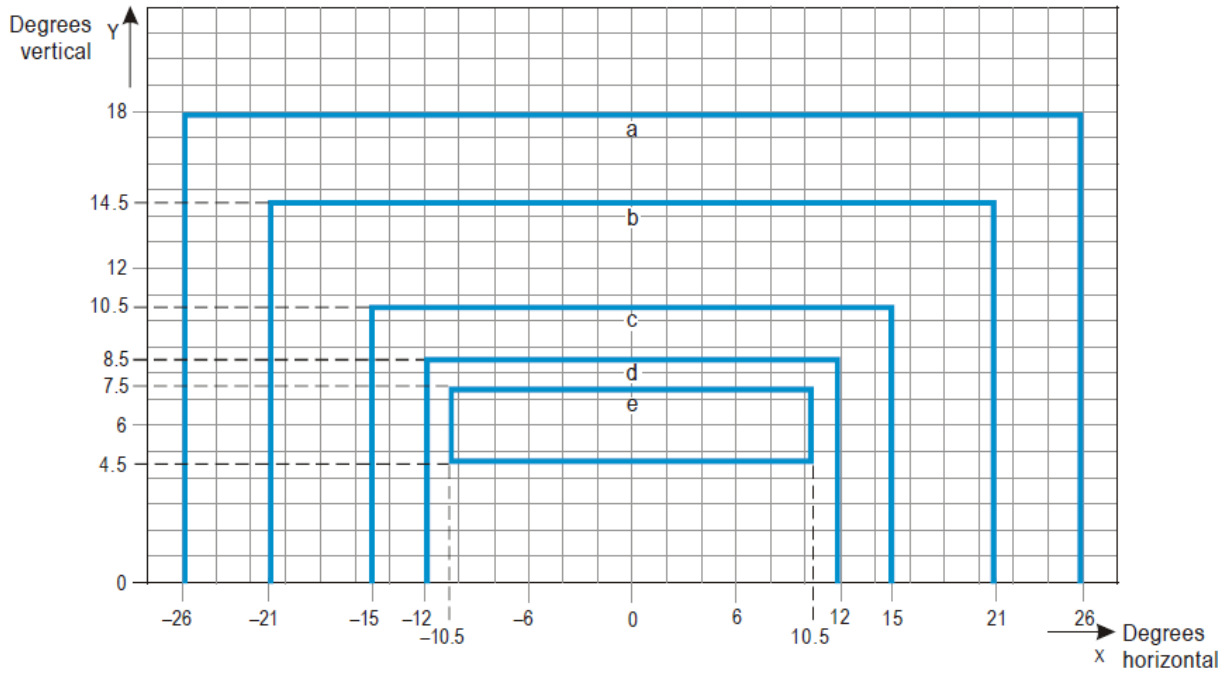
- (๑) หากสถานที่ติดตั้งไฟมีพื้นหลังที่มีความสว่างสูงเป็นปกติ และความสว่างของไฟลดลงเนื่องจากฝุ่นละออง และการปนเปื้อนในบริเวณนั้นซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญ ค่าความเข้มแสงที่ได้ต้องนำมาคูณด้วยสองจุดห้า
- (๒) ในกรณีไฟที่ใช้งานเป็นไฟที่มีการส่องสว่างแบบรอบทิศทาง ไฟนั้นต้องมีลำแสงในแนวตั้งที่เป็นไปตามรูปนี้
- (๓) ดูรายละเอียดได้ในหัวข้อหมายเหตุสำหรับรูปที่ ๒-๑๒ ถึง รูปที่ ๒-๒๑



รูปที่ ๒-๑๖ แผนภาพไอโซแคนเดลาสำหรับไฟกึ่งกลางทางขับ (ระยะห่างเจ็ดจุดห้าเมตร สิบห้าเมตร และสามสิบเมตร) แถบไฟห้ามเข้า และแถบไฟหยุดคอยเข้าทางวิ่ง ที่อยู่ในช่วงทางโค้งใช้สำหรับสภาพการมองเห็น ที่มีระยะที่นักบินมองเห็นทางวิ่งสามร้อยห้าสิบเมตรหรือมากกว่า

หมายเหตุ

- (๑) ไฟที่ติดตั้งในช่วงที่เป็นทางโค้ง ต้องทำมุมสิบห้าจุดเจ็ดห้าองศา เข้าหาแนวเส้นกึ่งกลางทางขับ (toe-in) เทียบกับด้านประชิดของส่วนโค้ง
- (๒) หากสถานที่ติดตั้งไฟมีพื้นหลังที่มีความสว่างสูงเป็นปกติ และความสว่างของไฟลดลงเนื่องจากฝุ่นละออง และการปนเปื้อนในบริเวณนั้นซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญ ค่าความเข้มแสงที่ได้ต้องนำมาคูณกับสองจุดห้า
- (๓) ขอบเขตของลำแสงนี้ อนุญาตให้มีการเลื่อนตำแหน่งของห้องนักบิน ซึ่งอยู่สูงเหนือเส้นกึ่งกลางทางขับสิบสองเมตร และใช้ในกรณีสิ้นสุดทางโค้ง
- (๔) ดูรายละเอียดได้ในหัวข้อหมายเหตุสำหรับรูปที่ ๒-๑๒ ถึงรูปที่ ๒-๒๑

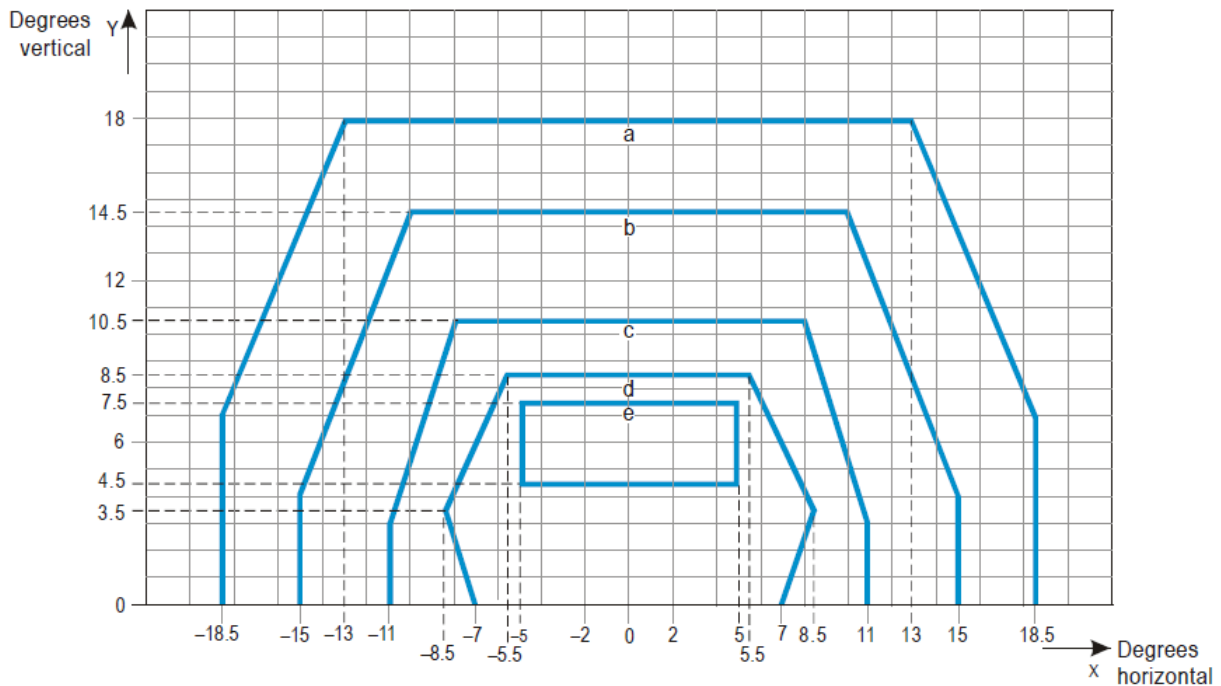


Curve	a	b	c	d	e
Intensity (cd)	8	20	100	450	1 800

รูปที่ ๒-๑๗ แผนภาพไอโซแคนเดลาสำหรับไฟกิ่งกลางทางขับที่มีความเข้มแสงสูง (ระยะห่างสิบห้าเมตร) แฉกไฟห้ามเข้า และแฉกไฟหยุดคอยเข้าทางวิ่ง ที่อยู่ในช่วงทางตรงสำหรับระบบนำทางและควบคุม การเคลื่อนที่ของอากาศยานและยานพาหนะบนภาคพื้นชั้นสูง ที่มีความต้องการใช้ไฟที่มีความเข้ม แสงที่สูงกว่าและไฟดังกล่าวมีการขับจากเส้นกิ่งกลางทางขับ

หมายเหตุ

- (๑) ขอบเขตของลำแสงนี้อนุญาตให้มีการเลื่อนตำแหน่งของห้องนักบิน ซึ่งอยู่สูงเหนือเส้นกิ่งกลางทางขับสิบสองเมตร และใช้ในกรณีก่อนและหลังทางขับที่เป็นทางโค้ง
- (๒) ดูรายละเอียดได้ในหัวข้อหมายเหตุสำหรับรูปที่ ๒-๑๒ ถึงรูปที่ ๒-๒๑

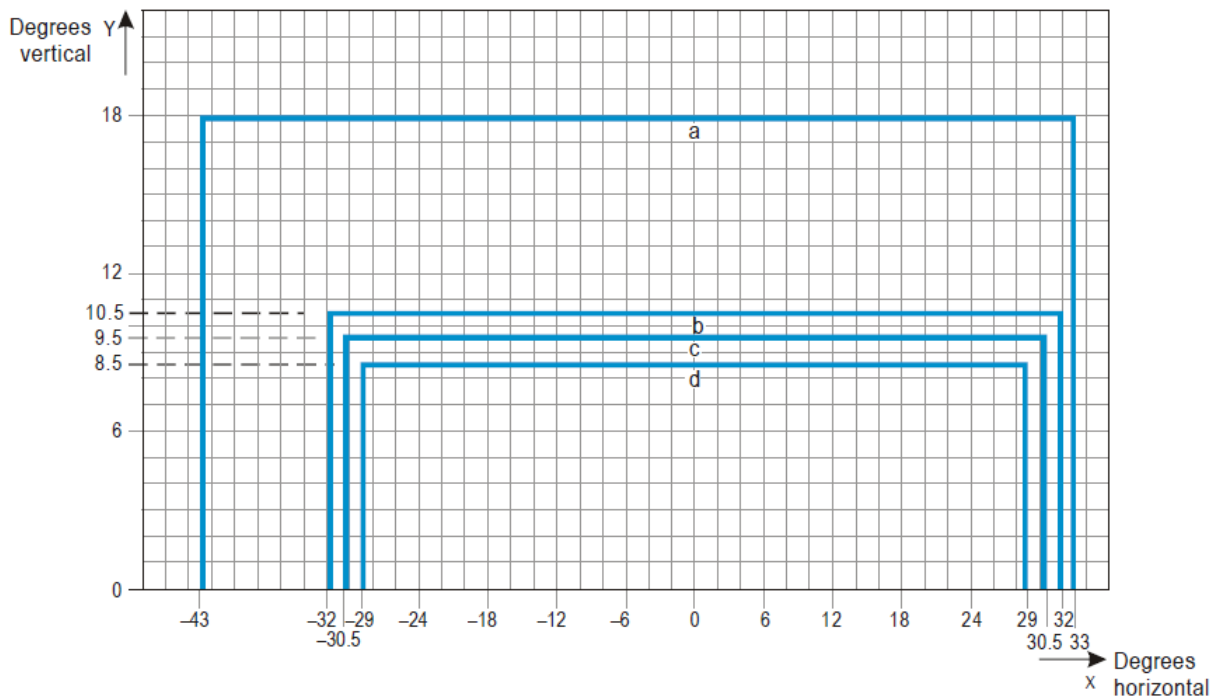


Curve	a	b	c	d	e
Intensity (cd)	8	20	100	450	1 800

รูปที่ ๒-๑๘ แผนภาพไอโซแคนเดลาสำหรับไฟกึ่งกลางทางขับที่มีความเข้มแสงสูง (ระยะห่างสิบห้าเมตร) แลปไฟห้ามเข้า และแลปไฟหยุดคอยเข้าทางวิ่ง ที่อยู่ในช่วงทางตรงสำหรับระบบนำทางและควบคุม การเคลื่อนที่ของอากาศยานและยานพาหนะบนภาคพื้นชั้นสูง ที่มีความต้องการใช้ไฟที่มีความเข้ม แสงที่สูงกว่า

หมายเหตุ

- (๑) ขอบเขตของลำแสงนี้ เป็นที่ยอมรับและเพียงพอสำหรับการเลื่อนตำแหน่งของห้องนักบินที่สอดคล้องกับ ระยะห่างระหว่างล้อหลักด้านนอกของอากาศยานกับขอบทางขับ
- (๒) ดูรายละเอียดได้ในหัวข้อหมายเหตุสำหรับรูปที่ ๒-๑๒ ถึงรูปที่ ๒-๒๑

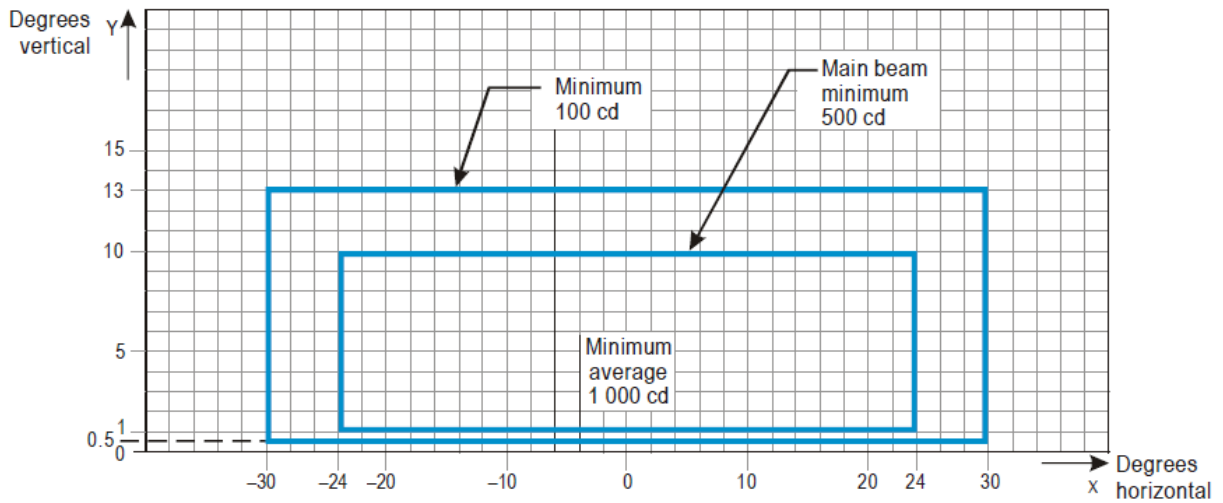


Curve	a	b	c	d
Intensity (cd)	8	100	200	400

รูปที่ ๒-๑๙ แผนภาพไอโซแคนเดลาสำหรับไฟกิ่งกลางทางขับที่มีความเข้มแสงสูง (ระยะห่างเจ็ดจุดห้าเมตร) แลပ်ไฟห้ามเข้า และแลပ်ไฟหยุดคอยเข้าทางวิ่ง ที่อยู่ในช่วงทางโค้งสำหรับระบบนำทางและควบคุมการเคลื่อนที่ของอากาศยานและยานพาหนะบนภาคพื้นชั้นสูง ที่มีความต้องการใช้ไฟที่มีความเข้มแสงที่สูงกว่า

หมายเหตุ

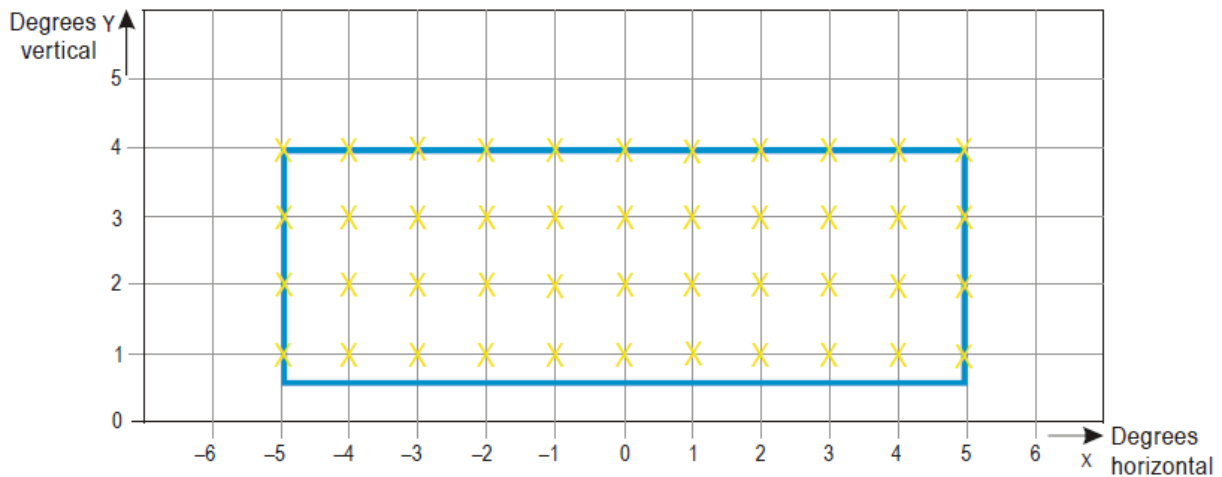
- (๑) ไฟที่ติดตั้งในช่วงที่เป็นทางโค้ง ต้องทำมุมสลิปเจ็ดองศา เข้าหาแนวเส้นกิ่งกลางทางขับ (toe-in) เทียบกับด้านประชิดของส่วนโค้ง
- (๒) ดูรายละเอียดได้ในหัวข้อหมายเหตุสำหรับรูปที่ ๒-๑๒ ถึงรูปที่ ๒-๒๑



รูปที่ ๒-๒๐ แผนภาพไอโซแคนเดลาสำหรับไฟเตือนก่อนเข้าสู่ทางวิ่งที่มีความเข้มแสงสูง แบบ B

หมายเหตุ

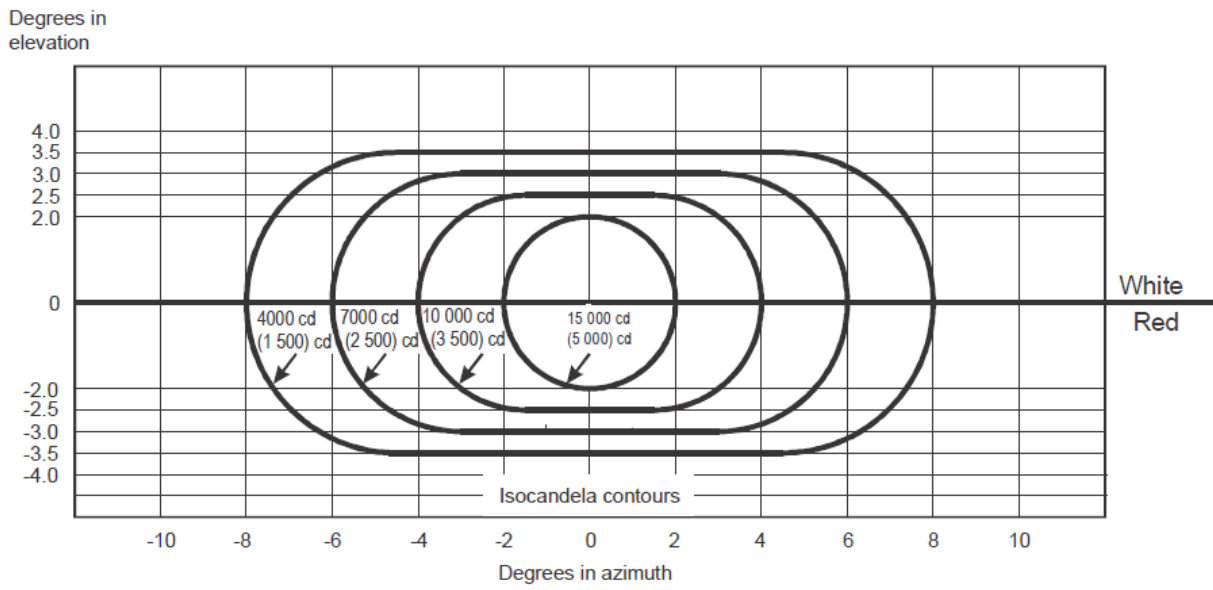
- (๑) แม้ว่าการทำงานปกติจะใช้งานไฟแบบกะพริบ แต่ความเข้มแสงที่กำหนดเป็นลักษณะของไฟที่ส่องสว่างแบบคงที่สำหรับหลอดมีไส้ (Incandescent lamps)
- (๒) ดูรายละเอียดได้ในหัวข้อสำหรับรูปที่ ๒-๑๒ ถึงรูปที่ ๒-๒๑



รูปที่ ๒-๒๑ จุดตัดที่ใช้สำหรับคำนวณค่าเฉลี่ยความเข้มของแสงไฟกึ่งกลางทางซับและแถบไฟหยุดคอยเข้าทางวง

หมายเหตุรวมสำหรับรูปที่ ๒-๑๒ ถึงรูปที่ ๒-๒๑

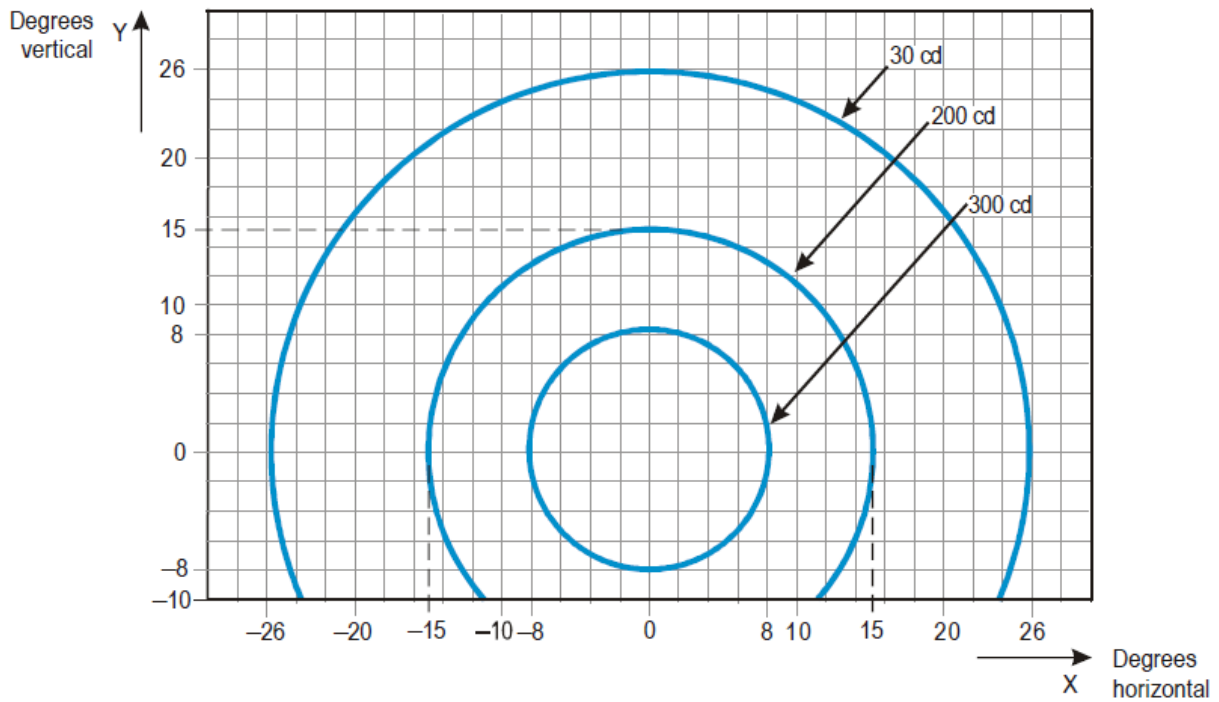
- (๑) ความเข้มแสงที่กำหนดในรูปที่ ๒-๑๒ ถึงรูปที่ ๒-๒๐ เป็นไฟแสงสีเขียวและสีเหลืองสำหรับไฟกึ่งกลางทางซับ สีเหลืองสำหรับไฟเตือนก่อนเข้าสู่ทางวง และสีแดงสำหรับไฟแถบหยุดคอยเข้าทางวง
- (๒) รูปที่ ๒-๑๒ ถึงรูปที่ ๒-๒๐ แสดงค่าความเข้มของแสงต่ำสุดซึ่งค่าเฉลี่ยของความเข้มแสงของลำแสงหลักคำนวณได้จากจุดตัดที่แสดงในรูปที่ ๒-๒๑ และใช้ค่าความเข้มแสงที่วัดได้ที่จุดตัดทั้งหมด ที่อยู่ในขอบเขตของสีเหลี่ยมผืนผ้าที่เป็นลำแสงหลัก โดยค่าเฉลี่ยที่ได้เป็นค่าเฉลี่ยทางคณิตศาสตร์ของความเข้มแสงที่วัดได้จากจุดตัด
- (๓) เมื่อมีการติดตั้งโคมไฟอย่างถูกต้องแล้ว ห้ามมิให้มีค่าความคลาดเคลื่อนในลำแสงหลักหรือลำแสงที่อยู่ด้านในสุดของไฟที่ติดตั้งอย่างเหมาะสมแล้ว
- (๔) มุมของระนาบแนวนอนที่วัดค่าได้ เมื่อเทียบกับระนาบแนวตั้งผ่านไปถึงเส้นกึ่งกลางทางวง ยกเว้นบริเวณส่วนโค้งของทางซับ ที่ต้องวัดกับด้านประชิดส่วนโค้ง
- (๕) มุมทางแนวตั้งให้วัดจากความลาดชันตามยาวของพื้นผิวทางซับ
- (๖) สนามบินต้องให้ความสำคัญกับการบำรุงรักษาที่เพียงพอ ค่าความเข้มแสงเฉลี่ยที่ใช้หรือที่กำหนดไว้ในเส้นโค้งไอโซแคนเดลา ต้องมีค่าไม่น้อยกว่าร้อยละห้าสิบของค่าที่แสดงในรูป และสนามบินต้องกำหนดแผนการบำรุงรักษาให้ระดับความเข้มแสงของไฟที่ออกมาให้มีค่าใกล้เคียงกับค่าความเข้มแสงเฉลี่ยขั้นต่ำตามที่ระบุไว้
- (๗) สนามบินต้องติดตั้งไฟให้ลำแสงหลักหรือลำแสงที่อยู่ด้านในสุดตามความเหมาะสม คืออยู่ในแนวราบภายในศูนย์จุดห้าองศาของข้อกำหนดที่ระบุไว้



รูปที่ ๒-๒๒ การแจกแจงค่าความเข้มแสงของระบบไฟนําร้อนลงด้วยสายตา PAPI และ APAPI

หมายเหตุ

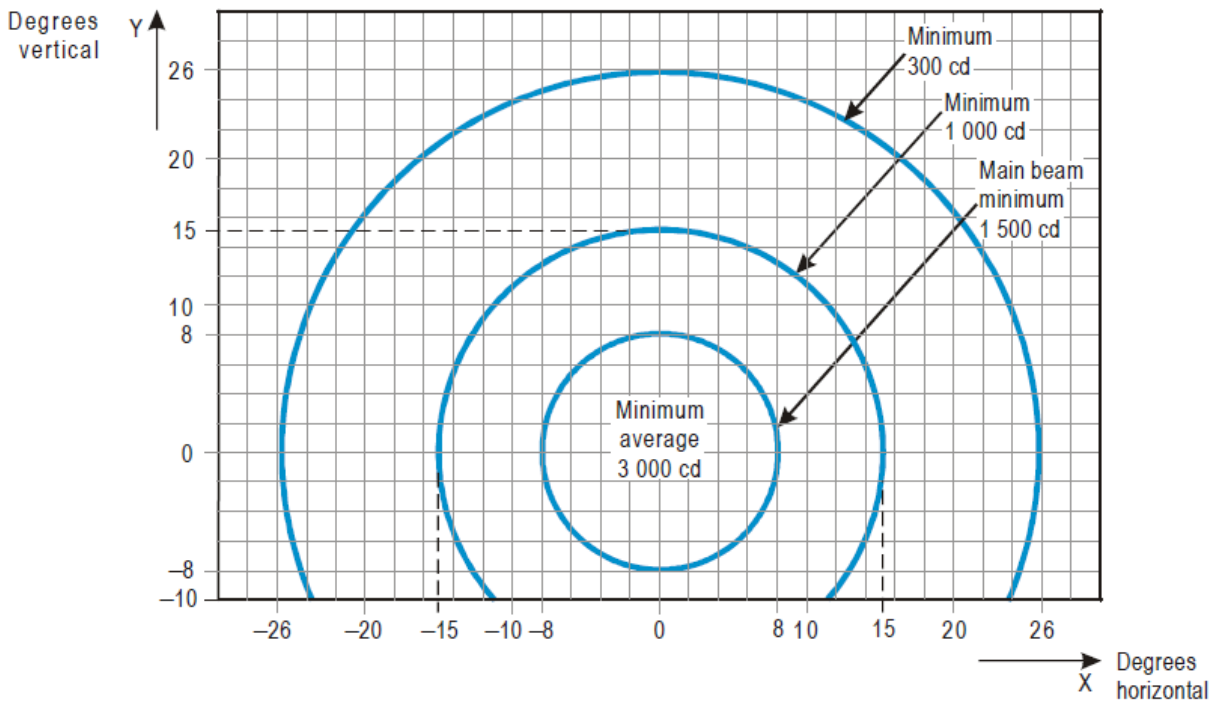
- (๑) เส้นโค้งตามรูปนี้ ใช้สำหรับความเข้มแสงขั้นต่ำของไฟแสงสีแดง
- (๒) ค่าความเข้มในส่วนที่เป็นแสงสีขาวของลำแสง ต้องไม่น้อยกว่าสองเท่าและไม่เกินหกจุดห้าเท่าของความเข้มแสงที่สอดคล้องกันกับในส่วนที่เป็นแสงสีแดง
- (๓) ค่าความเข้มแสงที่ระบุไว้ในวงเล็บ เป็นของระบบไฟนําร้อนลงด้วยสายตา (APAPI)



รูปที่ ๒-๒๓ แผนภาพไอโซแคนเดลาสำหรับไฟเต็อนก่อนเข้าสู่ทางวิ่งที่มีความเข้มแสงต่ำ แบบ A

หมายเหตุ

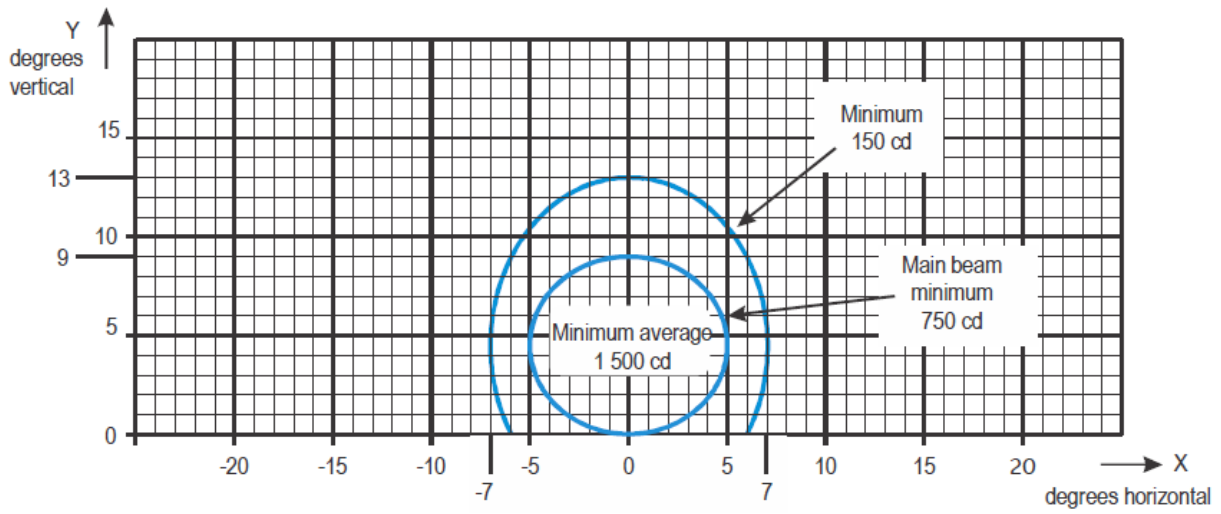
- (๑) แม้ว่าการทำงานปกติจะใช้งานไฟแบบกะพริบ แต่ความเข้มแสงที่กำหนดเป็นลักษณะของไฟที่ส่องสว่างคงที่สำหรับหลอดมีไส้ (Incandescent lamps)
- (๒) ความเข้มแสงที่กำหนดไว้ให้เป็นแสงสีเหลือง



รูปที่ ๒-๒๔ แผนภาพไอโซแคนเดลาสำหรับไฟเต็อนก่อนเข้าสู่ทางวิ่งที่มีความเข้มแสงสูง แบบ A

หมายเหตุ

- (๑) แม้ว่าการทำงานปกติจะใช้งานไฟแบบกะพริบ แต่ความเข้มแสงที่กำหนดเป็นลักษณะของไฟที่ส่องสว่างคงที่สำหรับหลอดมีไส้ (Incandescent lamps)
- (๒) ความเข้มแสงที่กำหนดให้เป็นแสงไฟสีเหลือง



รูปที่ ๒-๒๕ แผนภาพไอโซแคนเดลาสำหรับไฟเดือนเมื่อทางวิ่งไม่ปลอดภัยที่จะทำการบินขึ้นจากทางวิ่ง (แสงสีแดง)

หมายเหตุ

(๑) เส้นโค้งที่คำนวณใช้สูตร

$$\frac{x^2}{a^2} + \frac{y^2}{b^2} = 1$$

a	5.0	7.0
b	4.5	8.5

(๒) ดูรายละเอียดได้ในหัวข้อสำหรับรูปที่ ๒-๑ ถึงรูปที่ ๒-๑๑ และรูปที่ ๒-๒๕

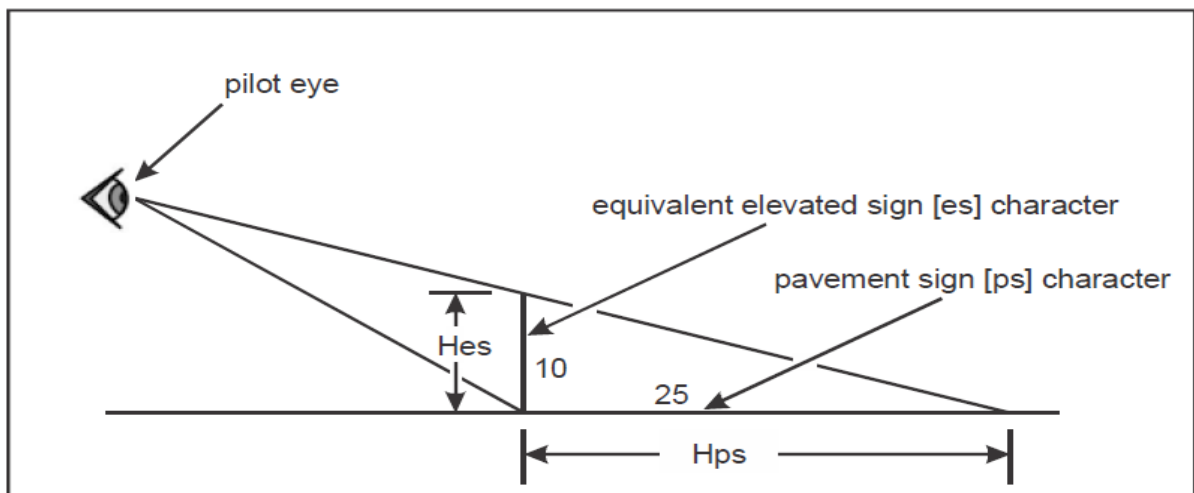
ภาคผนวกแนบท้าย ๓
เครื่องหมายประเภทบังคับ และเครื่องหมายเพื่อบอกข้อมูล

หมายเหตุ ๑ ดูหมวด ๕ สำหรับข้อกำหนดในการใช้งาน ตำแหน่ง และลักษณะของเครื่องหมายประเภทบังคับ และเครื่องหมายเพื่อบอกข้อมูล

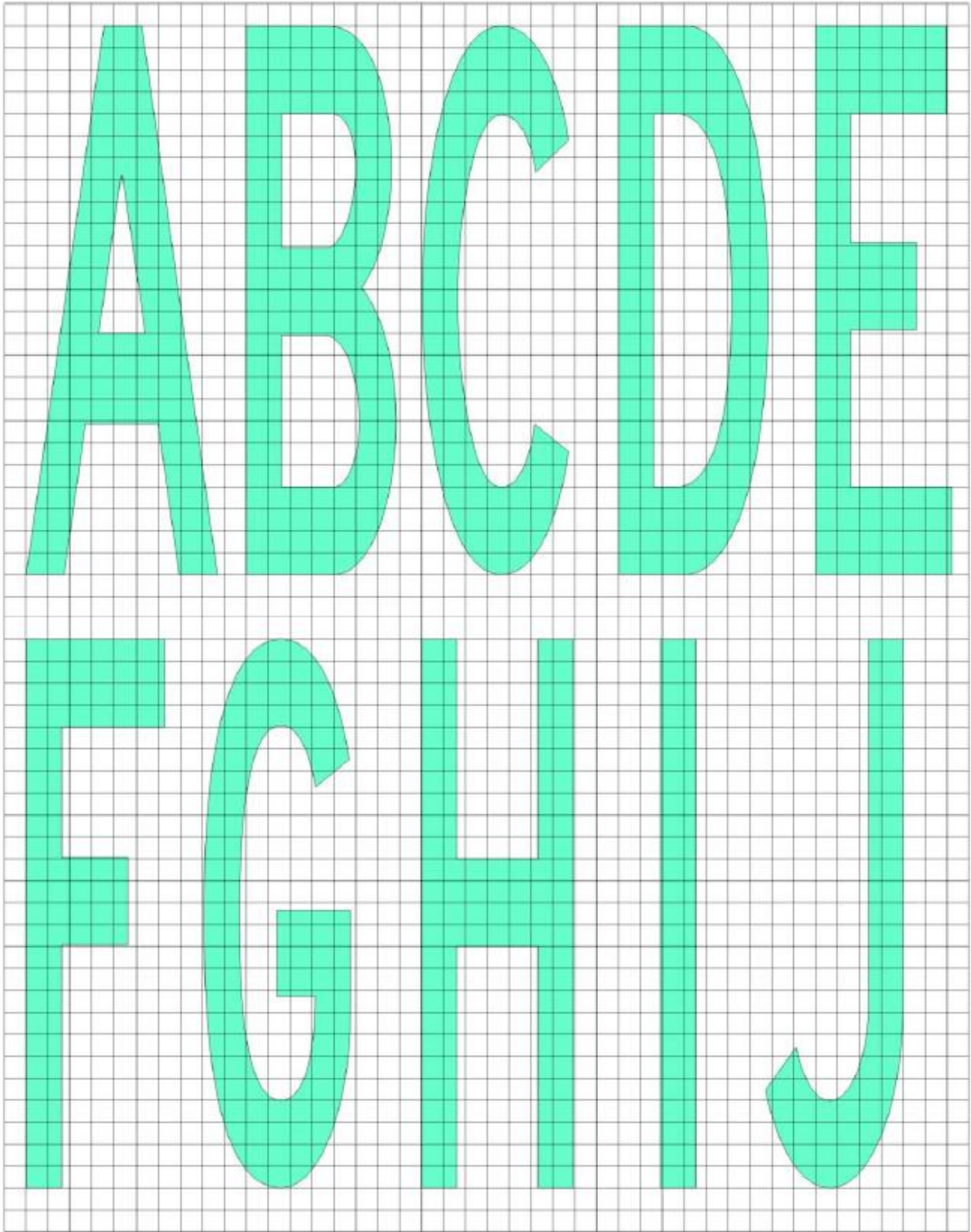
หมายเหตุ ๒ ภาคผนวกนี้ บอกรายละเอียดรูปแบบ และสัดส่วนของตัวอักษร ตัวเลข และสัญลักษณ์ของเครื่องหมายประเภทบังคับ และเครื่องหมายเพื่อบอกข้อมูลบนตาราง (grid)

หมายเหตุ ๓ เครื่องหมายประเภทบังคับ และเครื่องหมายเพื่อบอกข้อมูลบนผิวพื้นจราจร ต้องถูกจัดรูปแบบให้มีลักษณะมีเงา (การยี่ดออก) จากตัวอักษรของป้ายยกระดับขึ้นเหนือพื้นดิน (elevated sign) โดยใช้ตัวคูณสองจุดห้าตามที่แสดงในรูปที่ ๓-๑ ลักษณะการมีเงา (การยี่ดออก) จะส่งผลต่อขนาดในแนวตั้งเท่านั้น ดังนั้น ระยะห่างของตัวอักษรบนผิวพื้นที่มีการทำเครื่องหมาย ให้พิจารณาจากความสูงอักษรของป้ายยกระดับขึ้นเหนือพื้นดิน ต่อจากนั้น ให้พิจารณาสัดส่วนของระยะห่างจากค่าที่กำหนดไว้ในตารางที่ ๔-๑

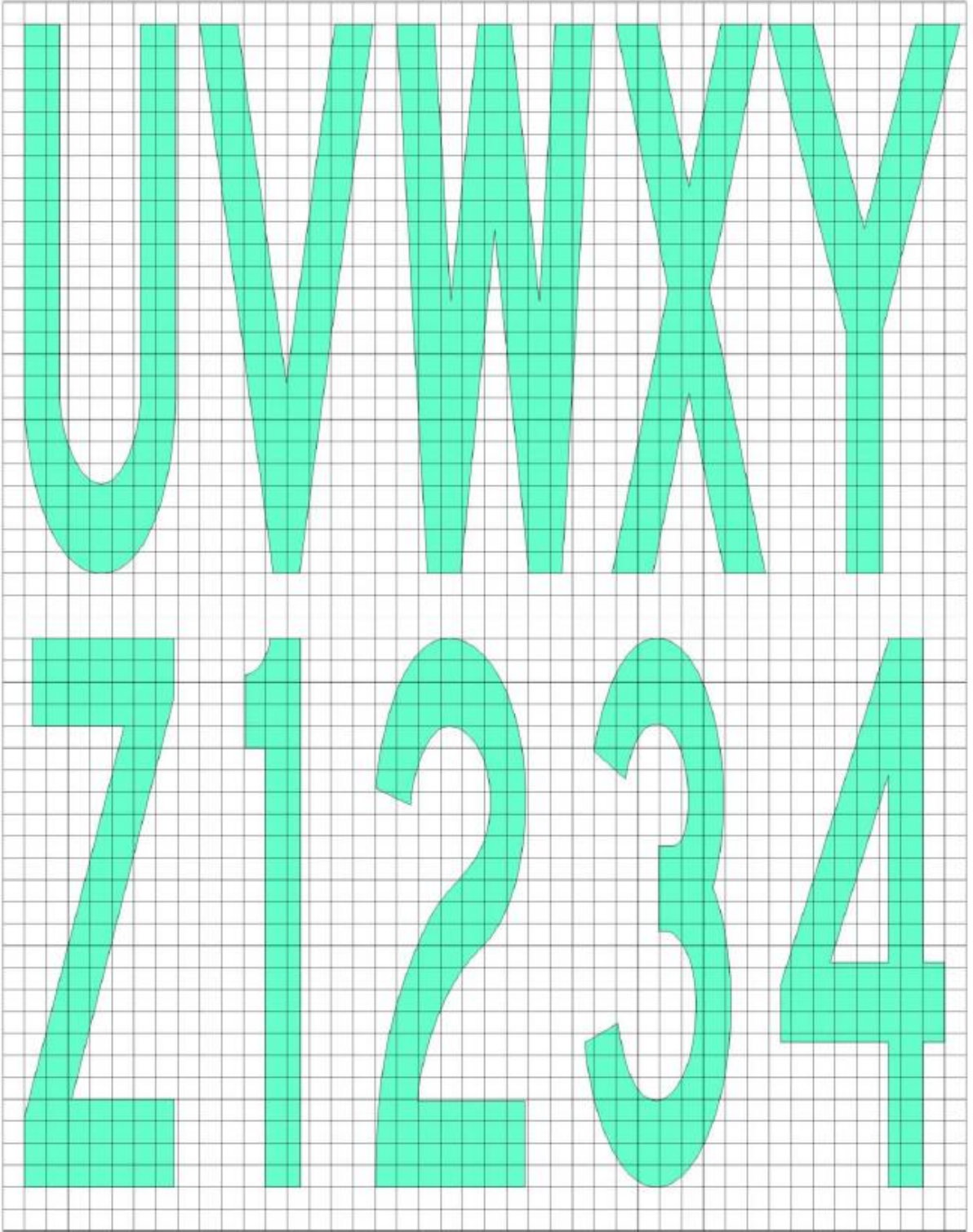
ตัวอย่าง ในกรณีที่มีการทำเครื่องหมายเลข 10 บนพื้นผิวทางวิ่ง ซึ่งมีความสูงสีพื้นมิลลิเมตร (Hps) ความสูงตัวอักษรของป้ายยกระดับขึ้นเหนือพื้นดิน จึงมีค่าเทียบเท่า สีพื้นมิลลิเมตรหารด้วยสองจุดห้า ซึ่งมีค่าเท่ากับหนึ่งพันหกร้อยมิลลิเมตร (Hes) และจากตาราง ๔-๑ (ข) เป็นการแสดงรหัสตัวเลขของสัญลักษณ์ตัวเลข ซึ่งในที่นี้ใช้รหัสตัวเลขหนึ่งและจากตาราง ๔-๑ (ค) รหัสตัวเลขหนึ่งมีระยะห่างช่องว่างเท่ากับเก้าสิบหกมิลลิเมตรสำหรับตัวอักษรมีความสูงสีร้อยมิลลิเมตร เพราะฉะนั้นระยะห่างของเครื่องหมายบนผิวพื้นสำหรับหมายเลขหัวทางวิ่ง 10 มีค่าเป็น (หนึ่งพันหกร้อยมิลลิเมตร หารด้วยสีร้อยมิลลิเมตร) คูณกับเก้าสิบหกมิลลิเมตร ซึ่งมีค่าเท่ากับ สามร้อยแปดสิบสี่มิลลิเมตร

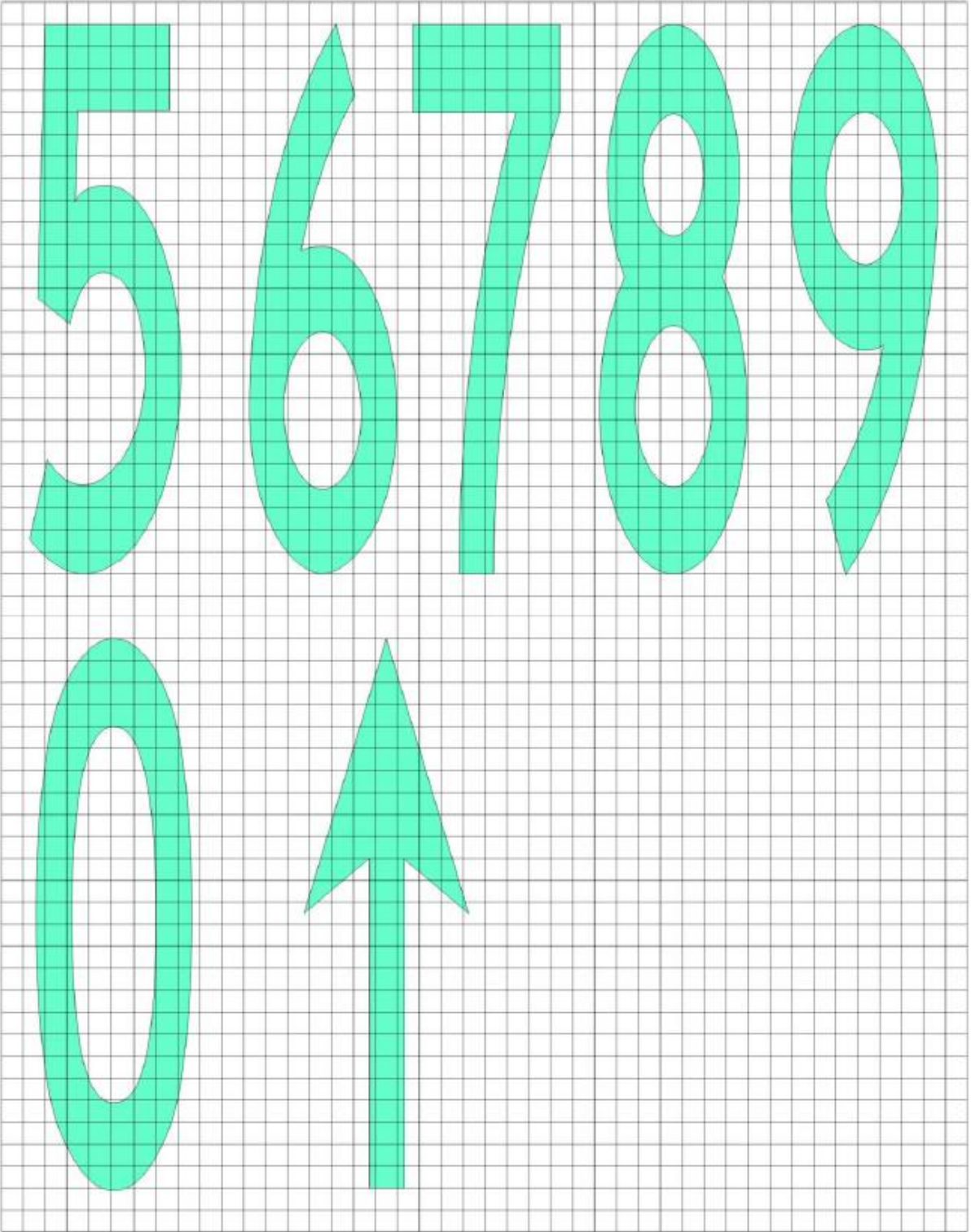


รูปที่ ๓-๑









ภาคผนวกแนบท้าย ๔
ข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องกับการออกแบบป้ายสำหรับนาร่องการขับเคลื่อนบนทางขับ

ข้อ ๑ ความสูงของข้อความต้องเป็นไปตามตารางต่อไปนี้

รหัสตัวเลข ทางวิ่ง	ความสูงขั้นต่ำของตัวอักษร		
	ป้ายบังคับ	ป้ายบอกข้อมูล	
		ป้ายแสดงทางออกจาก ทางวิ่ง และป้ายแสดง ทางออกพ้นจากทางวิ่ง	ป้ายชนิดอื่น
๑ หรือ ๒	๓๐๐ มิลลิเมตร	๓๐๐ มิลลิเมตร	๒๐๐ มิลลิเมตร
๓ หรือ ๔	๔๐๐ มิลลิเมตร	๔๐๐ มิลลิเมตร	๓๐๐ มิลลิเมตร

หมายเหตุ เมื่อป้ายแสดงตำแหน่งทางขับติดตั้งร่วมกับป้ายแสดงหมายเลขทางวิ่ง (ดูข้อ ๗๘๐) ความสูงของข้อความต้องเป็นไปตามข้อกำหนดสำหรับป้ายบังคับ

ข้อ ๒ ขนาดของลูกศรต้องเป็นไปตามข้อกำหนดดังต่อไปนี้

ความสูงของคำอธิบาย	ความกว้างของเส้น
๒๐๐ มิลลิเมตร	๓๒ มิลลิเมตร
๓๐๐ มิลลิเมตร	๔๘ มิลลิเมตร
๔๐๐ มิลลิเมตร	๖๔ มิลลิเมตร

ข้อ ๓ ความกว้างของเส้นสำหรับตัวอักษรตัวเดียวต้องเป็นไปตามตารางดังต่อไปนี้

ความสูงของคำอธิบาย	ความกว้างของเส้น
๒๐๐ มิลลิเมตร	๓๒ มิลลิเมตร
๓๐๐ มิลลิเมตร	๔๘ มิลลิเมตร
๔๐๐ มิลลิเมตร	๖๔ มิลลิเมตร

ข้อ ๔ ค่าความสว่างของป้ายต้องเป็นไปตามข้อกำหนดดังต่อไปนี้

(๑) สำหรับสนามบินที่มีการปฏิบัติการบินในช่วงเวลาที่มีค่าระยะที่นักบินมองเห็นทางวิ่งน้อยกว่าแปดร้อยเมตร ค่าเฉลี่ยความสว่างของป้ายต้องเป็นไปตามข้อกำหนดดังนี้

สีแดง	สามสิบแคนเดลาต่อตารางเมตร
สีเหลือง	หนึ่งร้อยห้าสิบแคนเดลาต่อตารางเมตร
สีขาว	สามร้อยแคนเดลาต่อตารางเมตร

(๒) สำหรับสนามบินที่มีการปฏิบัติการบินที่เป็นไปตามข้อ ๗๓๕ (๒) และ (๓) และข้อ ๗๓๖ ค่าเฉลี่ยความสว่างของป้ายต้องมีค่าน้อยตามข้อกำหนดดังนี้

สีแดง	สิบแคนเดลาต่อตารางเมตร
สีเหลือง	ห้าสิบแคนเดลาต่อตารางเมตร
สีขาว	หนึ่งร้อยแคนเดลาต่อตารางเมตร

หมายเหตุ ในสภาพที่มีค่าระยะที่นักบินมองเห็นทางวิ่งต่ำกว่าสี่ร้อยเมตร จะทำให้เกิดการลดระดับค่าการมองเห็นป้าย

ข้อ ๕ อัตราส่วนความสว่างของป้ายระหว่างองค์ประกอบสีแดงและสีขาวของป้ายบังคับต้องมีค่าระหว่างหนึ่งต่อห้าและหนึ่งต่อสิบ

ข้อ ๖ ค่าเฉลี่ยความสว่างของป้ายที่ได้จากการคำนวณโดยการสร้างจุดกริดตามรูปที่ ๔-๑ และการใช้ค่าความสว่างที่วัดได้จากจุดกริดทุกจุดภายในสี่เหลี่ยมผืนผ้าซึ่งแสดงในรูปลักษณะของป้าย

ข้อ ๗ ค่าเฉลี่ยเป็นค่าเฉลี่ยทางคณิตศาสตร์ของค่าความสว่างที่วัดได้จากจุดกริดทั้งหมดที่คำนวณแล้ว

ข้อ ๘ อัตราส่วนระหว่างค่าความสว่างของจุดกริดใกล้เคียงต้องมีค่าไม่เกินหนึ่งจุดห้าต่อหนึ่ง สำหรับพื้นที่ด้านหน้าป้ายที่จุดกริดมีระยะเท่ากับเจ็ดจุดห้าเซนติเมตร อัตราส่วนระหว่างค่าความสว่างของจุดกริดใกล้เคียงต้องมีค่าไม่เกินหนึ่งจุดสองห้าต่อหนึ่ง อัตราส่วนโดยรวมของพื้นที่ด้านหน้าป้ายระหว่างค่าความสว่างที่มากที่สุดและน้อยที่สุดต้องไม่เกินห้าต่อหนึ่ง

ข้อ ๙ รูปแบบของตัวอักษร เช่น ตัวหนังสือ ตัวเลข ลูกศร และสัญลักษณ์ ต้องเป็นไปตามที่แสดงในรูปที่ ๔-๒ ทั้งนี้ ความกว้างของตัวอักษรและระยะห่างของตัวอักษรแต่ละตัวต้องเป็นตามที่กำหนดแสดงในตารางที่ ๔-๑

ข้อ ๑๐ ความสูงด้านหน้าของป้ายที่แสดงข้อความต้องเป็นไปตามตารางดังต่อไปนี้

ความสูงของคำอธิบาย	ความสูงด้านหน้าของป้าย (ค่าต่ำสุด)
๒๐๐ มิลลิเมตร	๓๐๐ มิลลิเมตร
๓๐๐ มิลลิเมตร	๔๕๐ มิลลิเมตร
๔๐๐ มิลลิเมตร	๖๐๐ มิลลิเมตร

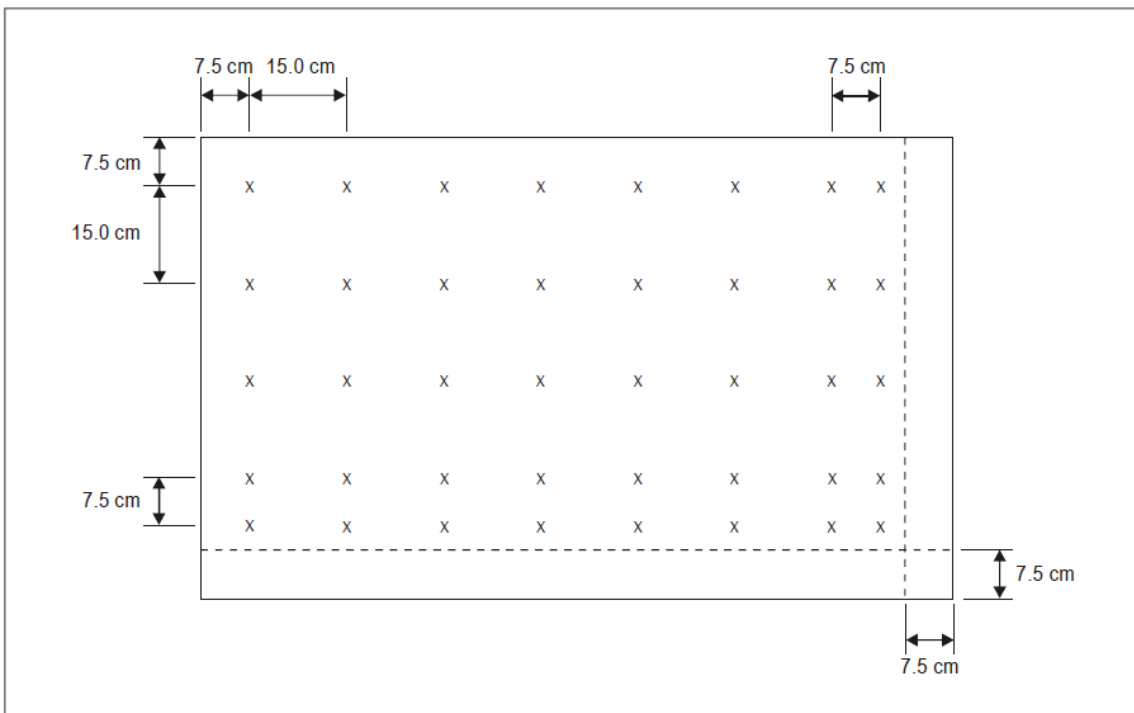
ข้อ ๑๑ ความกว้างของป้ายด้านหน้าต้องเป็นไปตามที่กำหนดตามรูปที่ ๔-๔ ยกเว้นเมื่อป้ายบังคับใช้บนทางขับเพียงด้านเดียว ความกว้างของป้ายด้านหน้าต้องไม่น้อยกว่า

- (๑) หนึ่งจุดเก้าสี่เมตรสำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวเลขทางวิ่งเป็น ๓ หรือ ๔ และ
- (๒) หนึ่งจุดสี่หกเมตรสำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวเลขทางวิ่งเป็น ๑ หรือ ๒

ข้อ ๑๒ เส้นแนวขอบของป้าย

- (๑) เส้นแบ่งแนวตั้งสีดําระหว่างป้ายแสดงทิศทางที่อยู่ติดกันต้องมีความกว้างประมาณศูนย์จุดเจ็ดเท่าของความกว้างเส้นของตัวอักษร
- (๒) เส้นแนวขอบสีเหลืองบนป้ายแสดงตำแหน่ง ที่เป็นป้ายเดี่ยวต้องมีความกว้างประมาณศูนย์จุดห้าเท่าของความกว้างเส้นของตัวอักษร

ข้อ ๑๓ สีของป้ายต้องเป็นไปตามข้อกำหนดในภาคผนวกแนบท้าย ๑



รูปที่ ๔-๑ แสดงจุดกริดสำหรับการคำนวณค่าความสว่างเฉลี่ยของป้าย

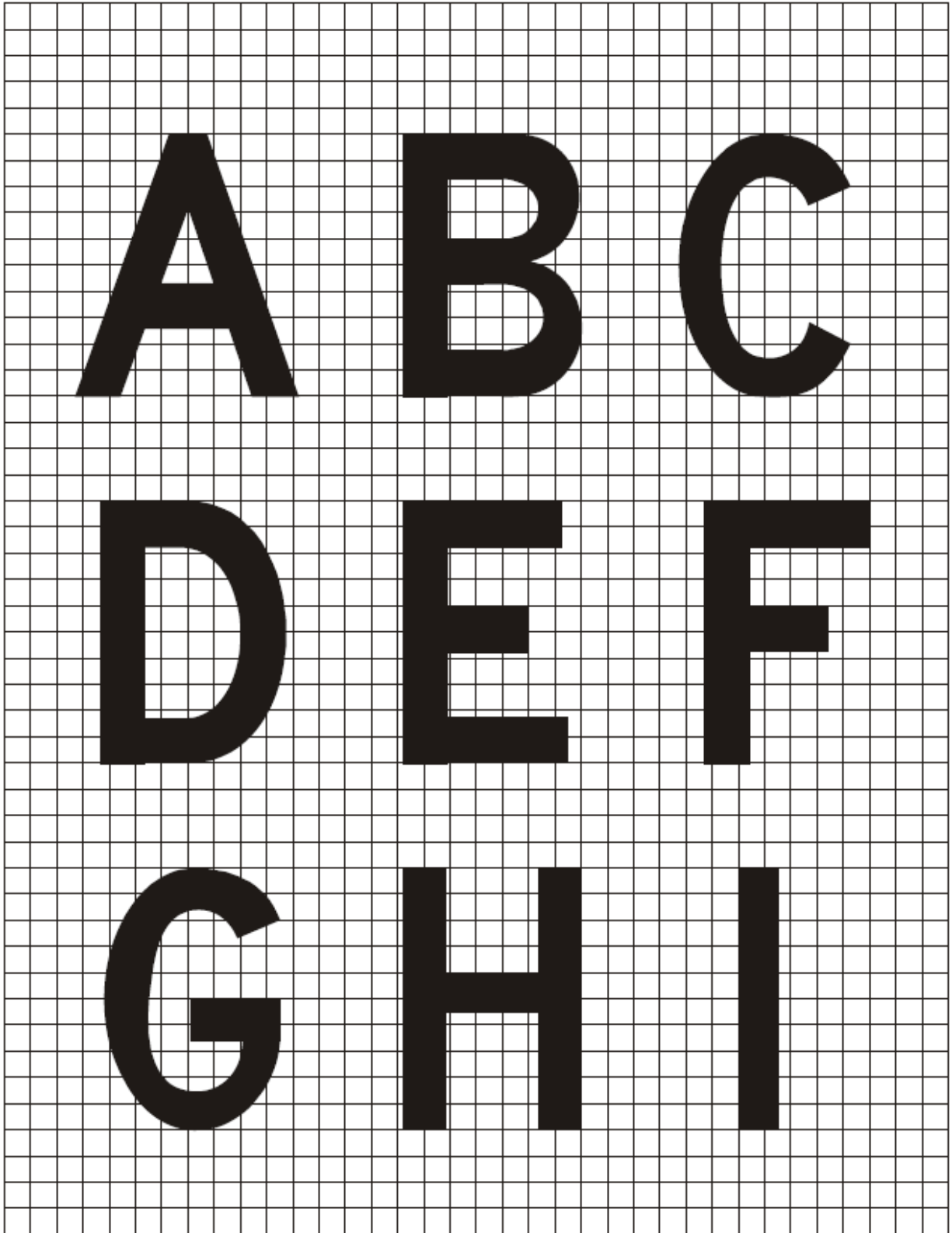
หมายเหตุ ๑ ค่าความสว่างเฉลี่ยของป้ายที่ได้จากการคำนวณโดยการสร้างจุดกริดบนด้านหน้าของป้ายแสดงข้อความและพื้นหลังของสีให้เหมาะสม (สีแดงสำหรับป้ายบังคับและสีเหลืองสำหรับป้ายแสดงทิศทางและป้ายแสดงจุดหมายปลายทาง) ให้เป็นไปตามข้อกำหนด ดังต่อไปนี้

- (๑) เริ่มต้นที่มุมบนซ้ายของด้านหน้าป้ายกำหนดจุดกริดอ้างอิงที่เจ็ดจุดห้าเซนติเมตรจากขอบด้านซ้ายและด้านบนของด้านหน้าป้าย
- (๒) สร้างจุดกริดให้มีระยะห่างทั้งแนวนอนและแนวตั้งสิบห้าเซนติเมตรจากจุดกริดอ้างอิง โดยไม่รวมจุดกริดที่อยู่ในระยะเจ็ดจุดห้าเซนติเมตรจากขอบป้ายด้านหน้า

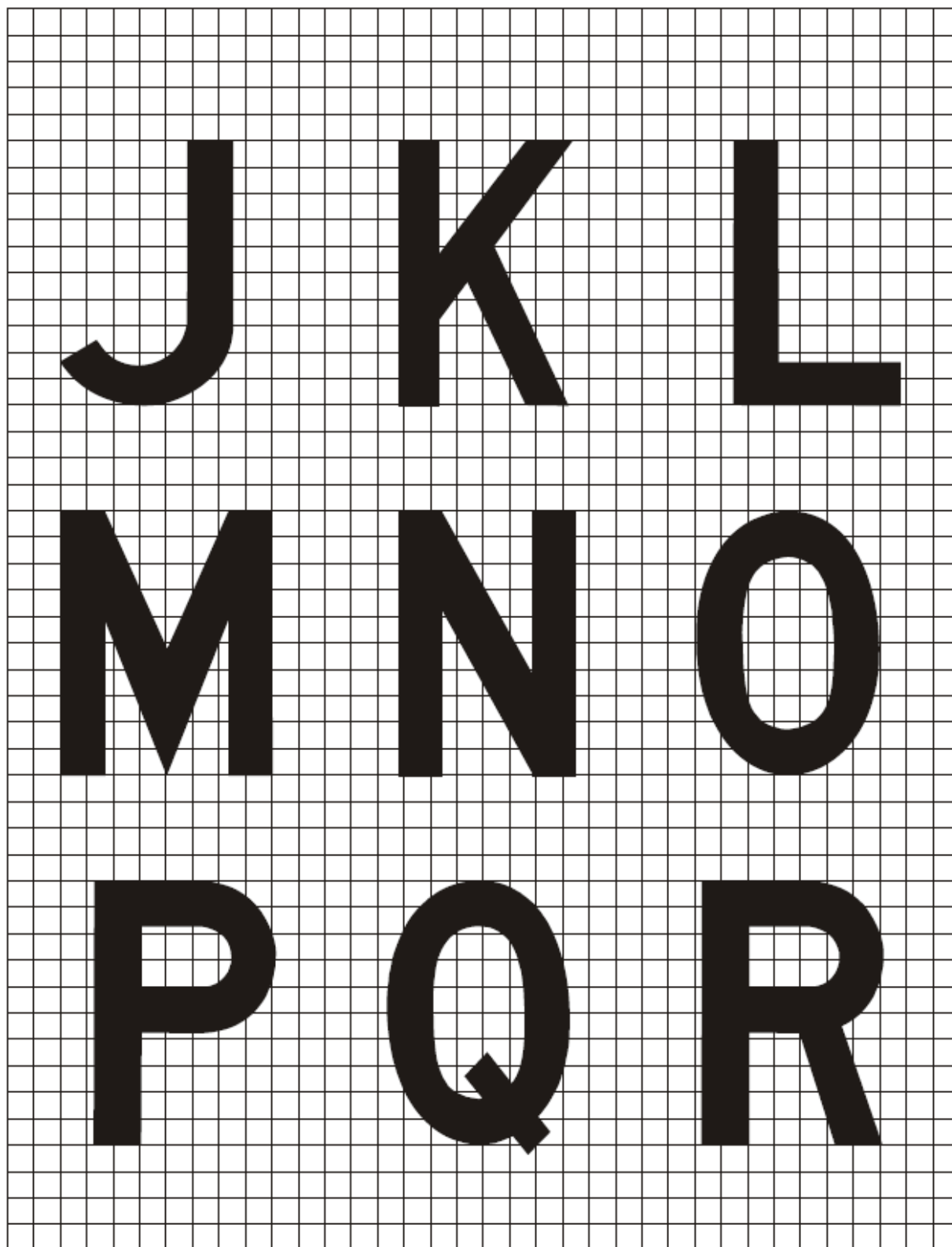
(๓) เมื่อจุดสุดท้ายในแถว/คอลัมน์ของจุดกริดอยู่ระหว่างสี่บสองจุดห้าเซนติเมตรและสี่บห้าเซนติเมตรจากขอบของด้านหน้าป้าย (แต่ไม่นับรวม) ต้องเพิ่มจุดกริดอีกเจ็ดจุดห้าเซนติเมตรจากจุดนี้

(๔) เมื่อจุดกริดอยู่บนขอบเขตของตัวอักษรและพื้นหลัง จุดกริดนั้นต้องเลื่อนออกให้อยู่ด้านนอกของตัวอักษร
หมายเหตุ ๒ จุดกริดที่เพิ่มเติมอาจจะมีคามจำเป็นเพื่อให้มั่นใจว่าตัวอักษรแต่ละตัวมีระยะห่างที่เท่ากัน
อย่างน้อยห้าจุดกริด

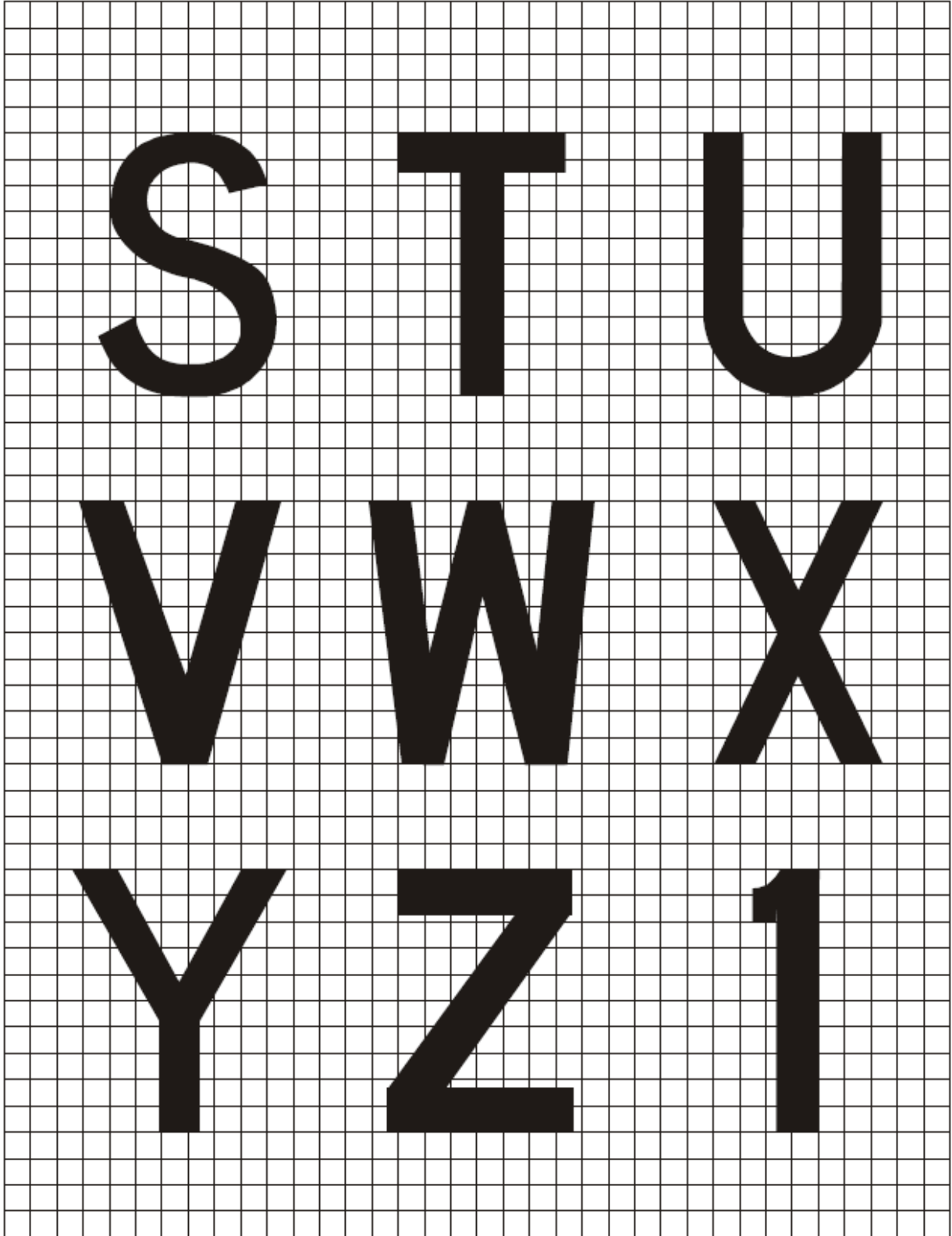
หมายเหตุ ๓ เมื่อในหนึ่งอุปกรณ์มีป้ายสองชนิด ต้องแยกจุดกริดที่กำหนดสำหรับป้ายแต่ละชนิด



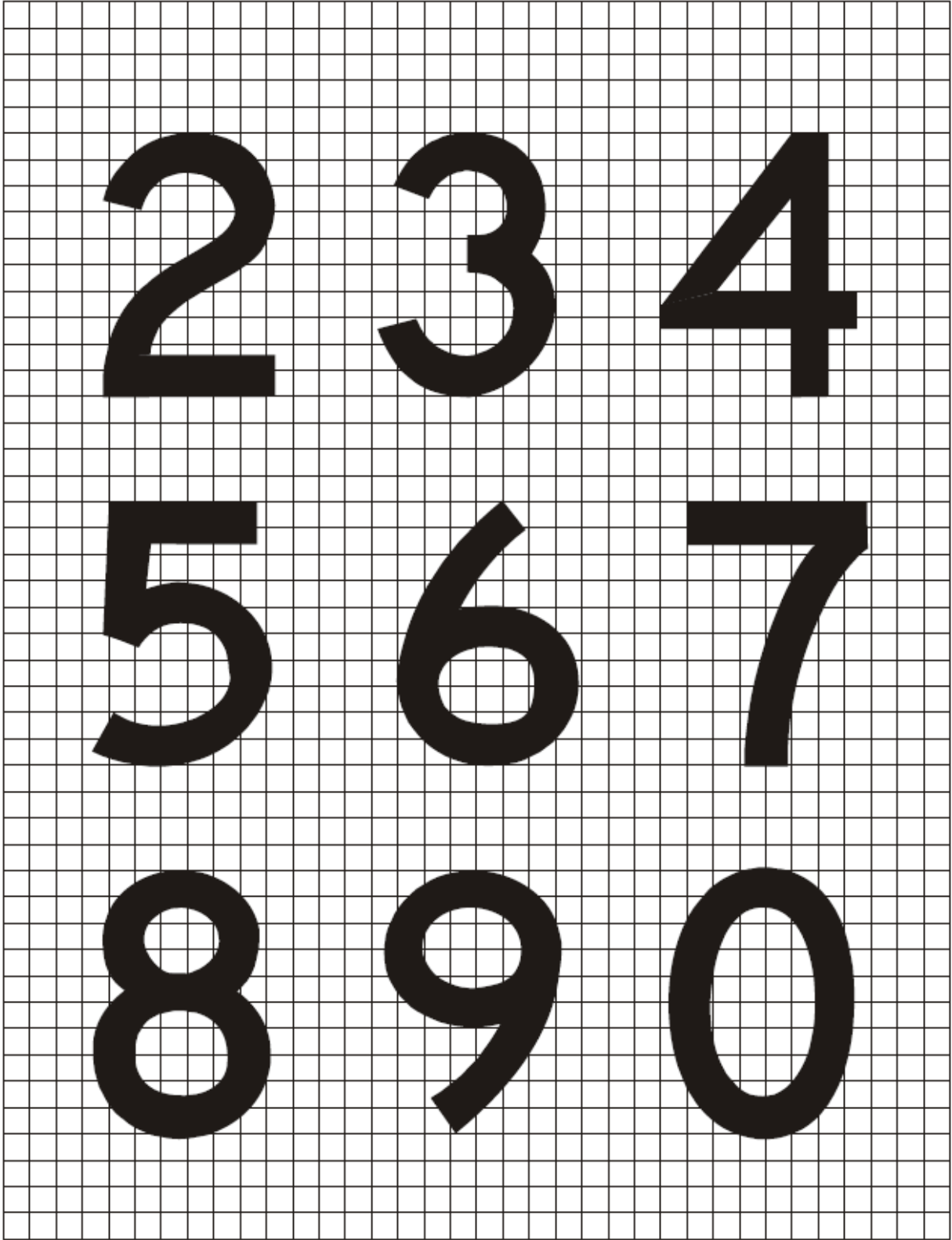
รูปที่ ๔-๒ รูปแบบของตัวอักษร



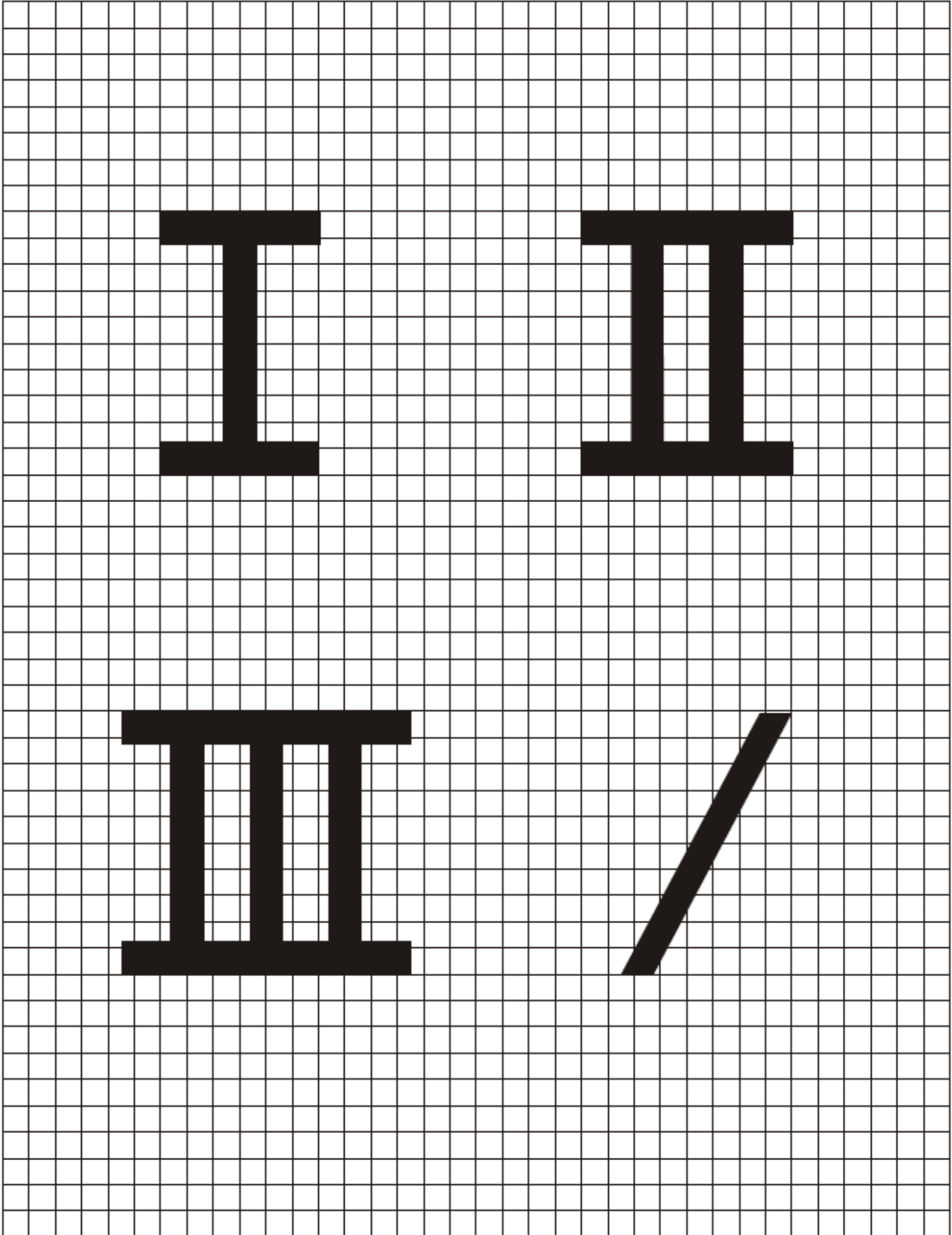
รูปที่ ๔-๒ รูปแบบของตัวอักษร (ต่อ)



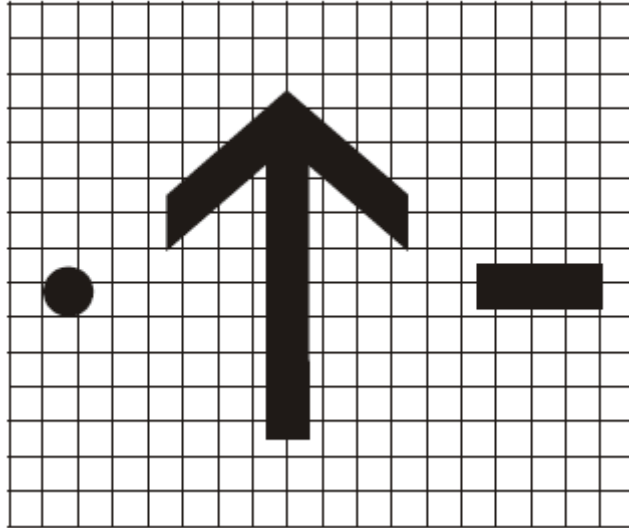
รูปที่ ๔-๒ รูปแบบของตัวอักษร (ต่อ)



รูปที่ ๔-๒ รูปแบบของตัวอักษร (ต่อ)



รูปที่ ๔-๒ รูปแบบของตัวอักษร (ต่อ)

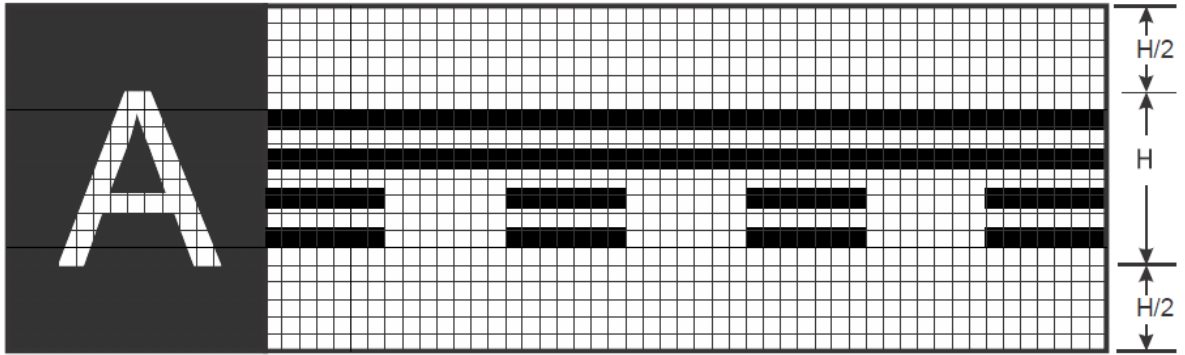


ลูกศร จุด และเครื่องหมายขีดยาว

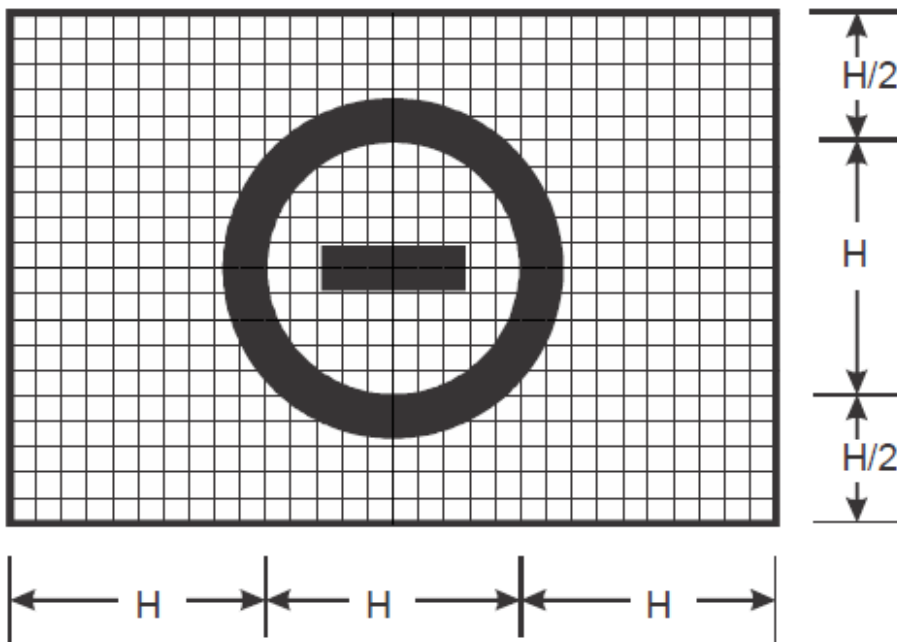
รูปที่ ๔-๒ รูปแบบของตัวอักษร (ต่อ)

หมายเหตุ ๑ ความกว้างของเส้นลูกศร เส้นผ่านศูนย์กลางของจุด และความกว้าง ความยาวของเครื่องหมายขีดยาว ต้องเป็นสัดส่วนกันกับความกว้างของตัวอักษร

หมายเหตุ ๒ ขนาดของลูกศรต้องมีความคงที่สำหรับขนาดของป้ายแบบใดแบบหนึ่ง โดยไม่ต้องคำนึงถึงทิศทางของลูกศร

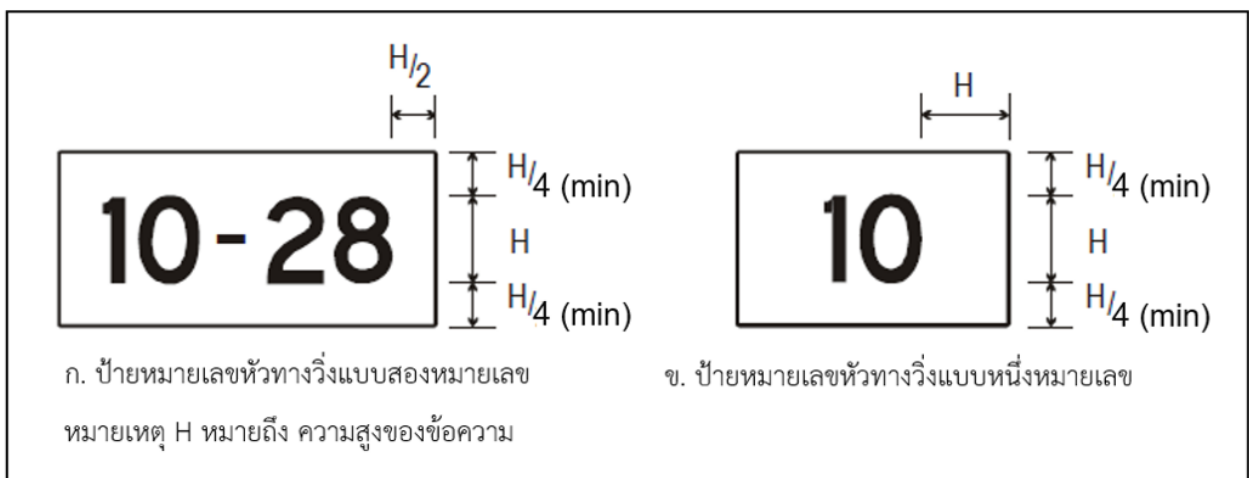


ป้ายแสดงทางออกพ้นจากทางวิ่ง (พร้อมกับป้ายแสดงตำแหน่ง)



ป้ายห้ามเข้า

รูปที่ ๔-๓ ป้ายแสดงทางออกพ้นจากทางวิ่งและป้ายห้ามเข้า



ก. ป้ายหมายเลขหัวทางวิ่งแบบสองหมายเลข
หมายเหตุ H หมายถึง ความสูงของข้อความ

ข. ป้ายหมายเลขหัวทางวิ่งแบบหนึ่งหมายเลข

รูปที่ ๔-๔ ขนาดของป้าย

a) Letter to letter code number			
Preceding Letter	Following Letter		
	B, D, E, F, H, I, K, L, M, N, P, R, U	C, G, O, Q, S, X, Z	A, J, T, V, W, Y
	Code number		
A	2	2	4
B	1	2	๒
C	2	2	3
D	1	2	2
E	2	2	3
F	2	2	3
G	1	2	2
H	1	1	2
I	1	1	2
J	1	1	2
K	2	2	3
L	2	2	4
M	1	1	2
N	1	1	2
O	1	2	2
P	1	2	2
Q	1	2	2
R	1	2	2
S	1	2	2
T	2	2	4
U	1	1	2
V	2	2	4
W	2	2	4
X	2	2	3
Y	2	2	4
Z	2	2	3

d) Width of letter			
Letter	Letter height (mm)		
	200	300	400
	Width (mm)		
A	170	255	340
B	137	205	274
C	137	205	274
D	137	205	274
E	124	186	248
F	124	186	248
G	137	205	274
H	137	205	274
I	32	48	64
J	127	190	254
K	140	210	280
L	124	186	248
M	157	236	314
N	137	205	274
O	143	214	286
P	137	205	274
Q	143	214	286
R	137	205	274
S	137	205	274
T	124	186	248
U	137	205	274
V	152	229	304
W	178	267	356
X	137	205	274
Y	171	257	342
Z	137	205	274

e) Width of numeral			
Numeral	Numeral height (mm)		
	200	300	400
	Width (mm)		
1	50	74	98
2	137	205	274
3	137	205	274
4	149	224	298
5	137	205	274
6	137	205	274
7	137	205	274
8	137	205	274
9	137	205	274
0	143	214	286

b) Numeral to numeral code number			
Preceding Numeral	Following number		
	1, 5	2, 3, 6, 8, 9, 0	4, 7
	Code number		
1	1	1	2
2	1	2	2
3	1	2	2
4	2	2	4
5	1	2	2
6	1	2	2
7	2	2	4
8	1	2	2
9	1	2	2
0	1	2	2

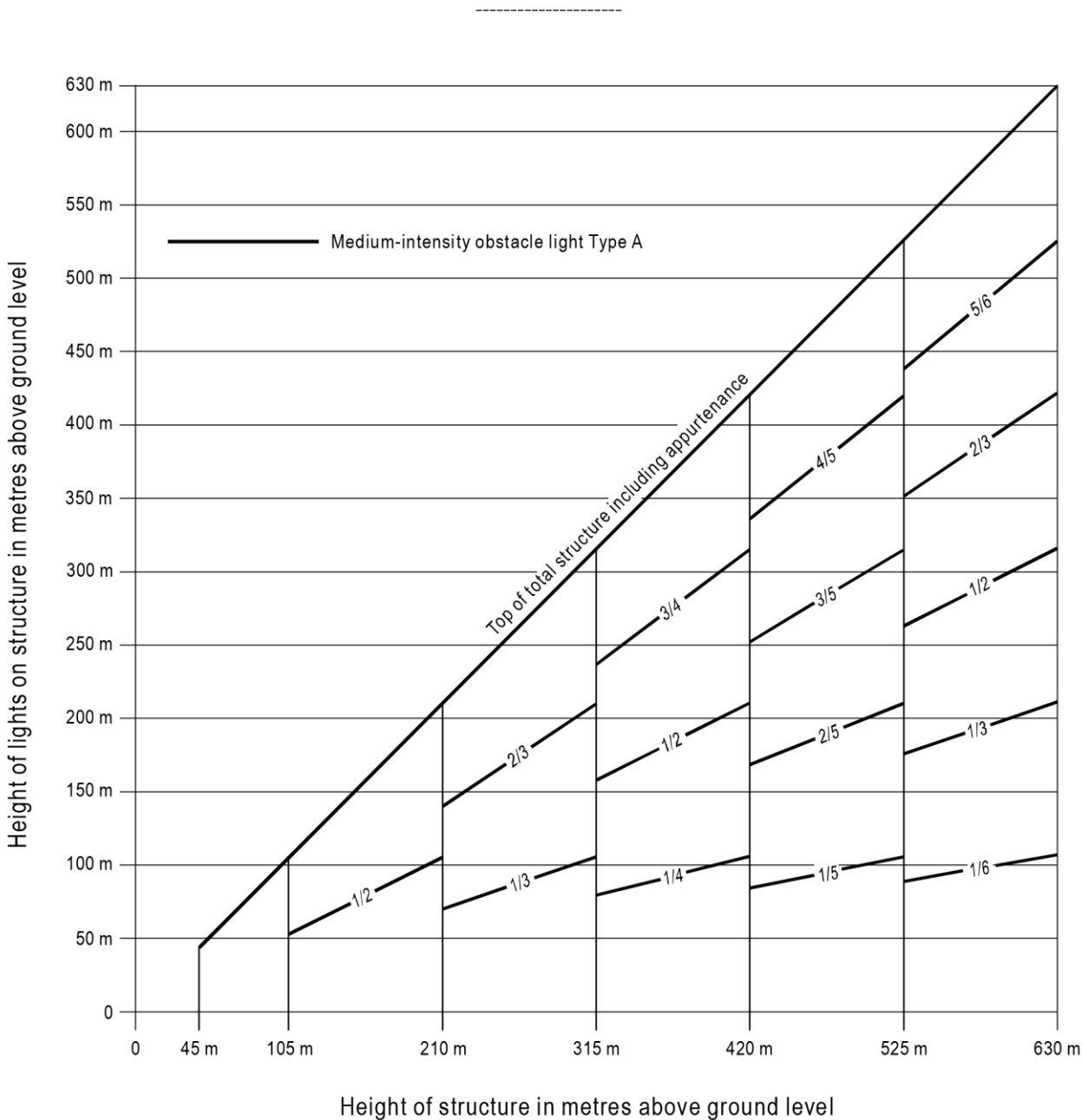
c) Space between characters			
Code No.	Character height (mm)		
	200	300	400
	Space (mm)		
1	48	71	96
2	38	57	76
3	25	38	50
4	13	19	26

ตารางที่ ๔-๑ ความกว้างของตัวอักษรและตัวเลข และระยะห่างระหว่างตัวอักษรและตัวเลข

วิธีใช้งาน

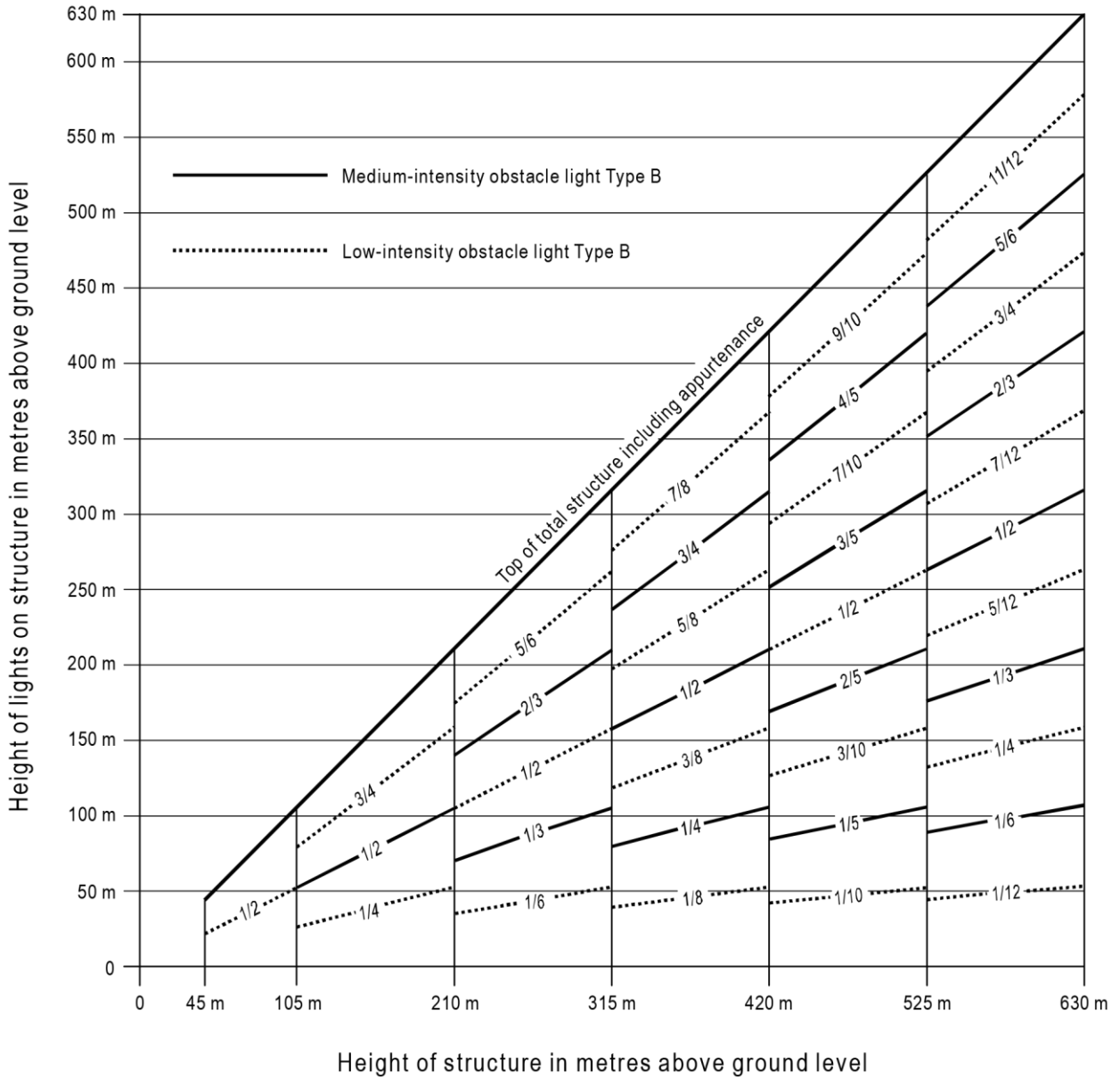
- (๑) เพื่อใช้ในการพิจารณาระยะห่างระหว่างตัวอักษรกับตัวเลขได้อย่างเหมาะสม ให้นำรหัสตัวเลขจากตาราง a) หรือ b) และนำไปเทียบกับตาราง c) จะได้ความสูงของตัวอักษรหรือตัวเลข
 - (๒) ระยะห่างระหว่างคำหรือกลุ่มของตัวอักษรที่เป็นคำย่อหรือสัญลักษณ์ต้องมีระยะตั้งแต่ศูนย์จุดห้าถึงศูนย์จุดเจ็ดห้า เท่าของความสูงของตัวอักษรที่ใช้ ยกเว้นเมื่อมีลูกศรอยู่กับตัวอักษรตัวเดียว เช่น “A →” ระยะห่างอาจลดลงได้แต่ต้องไม่น้อยกว่าหนึ่งในสี่ของความสูงของตัวอักษร เพื่อให้มีความสมดุลในการมองเห็นได้ดี
 - (๓) เมื่อตัวเลขตามด้วยตัวอักษรและในทางกลับกันเมื่อตัวอักษรตามด้วยตัวเลข ให้ใช้ code ๑
 - (๔) เมื่อขีดยาว จุด หรือเส้นทแยงมุมตามด้วยตัวอักษรและในทางกลับกันเมื่อตัวอักษรตามด้วยขีดยาว จุด หรือ เส้นทแยงมุม ให้ใช้ code ๑
 - (๕) สำหรับป้ายบอกความยาวโทรราที่เหลื่อสำหรับการวิ่งขึ้นบนทางวิ่งที่มีจุดตัด ความสูงของตัวพิมพ์เล็ก “m” เป็น ศูนย์จุดเจ็ดห้าเท่าของความสูงของเลขศูนย์ที่อยู่ก่อนหน้า และระยะห่างจากเลขศูนย์ที่ code ๑ สำหรับความสูงตัวอักษรของตัวเลข
-

ภาคผนวกแนบท้าย ๕
 ตำแหน่งของไฟแสดงสิ่งกีดขวาง



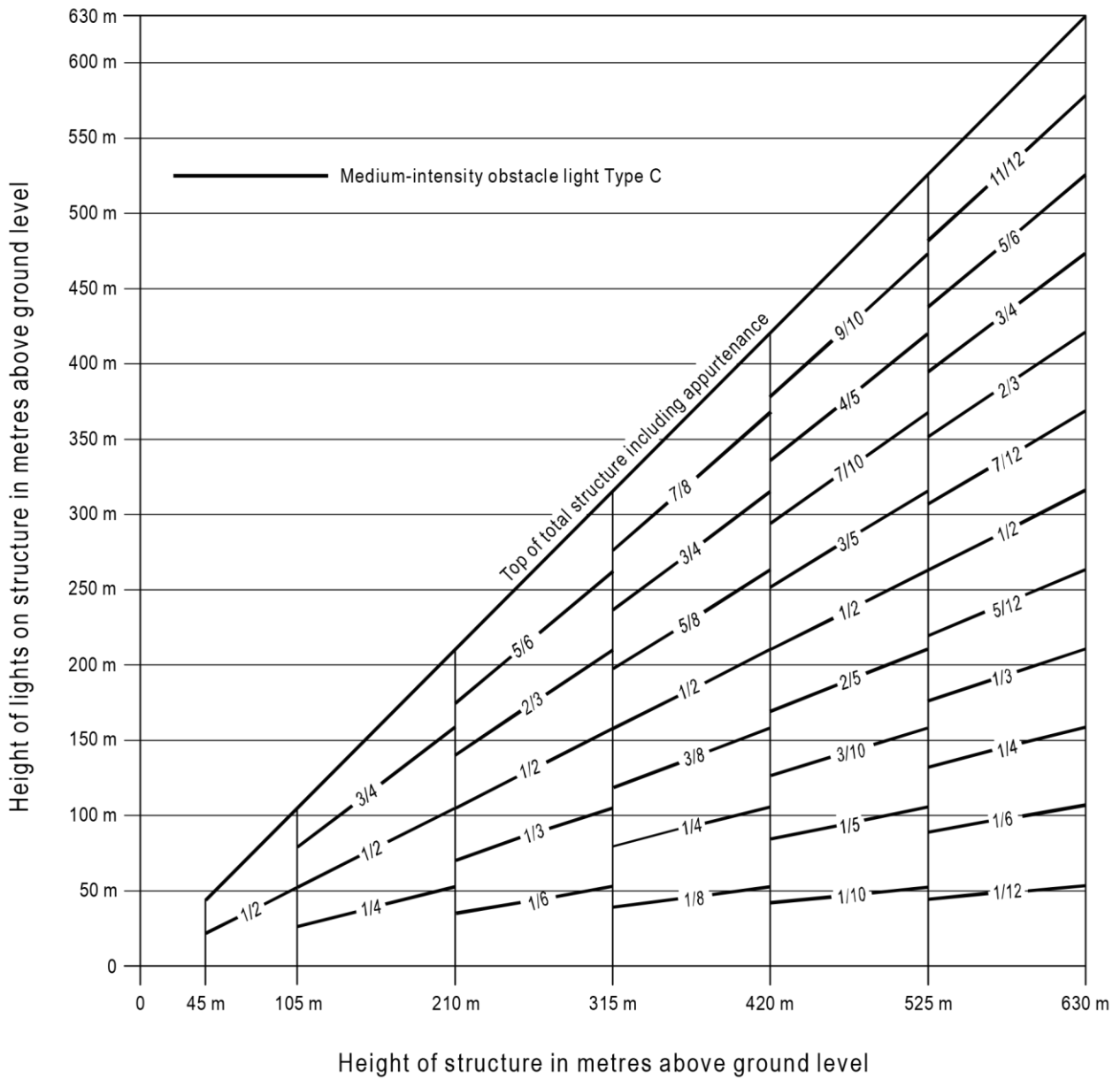
รูปที่ ๕-๑ ระบบไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงปานกลางแบบสี่ขากะพริบประเภท A

หมายเหตุ ให้ใช้ไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงสูงติดตั้งบนโครงสร้างที่มีความสูงมากกว่าหนึ่งร้อย
 หลาสิบลเมตรเหนือระดับพื้นดิน หากสนามบินติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงปานกลาง ให้ทำเครื่องหมายด้วย



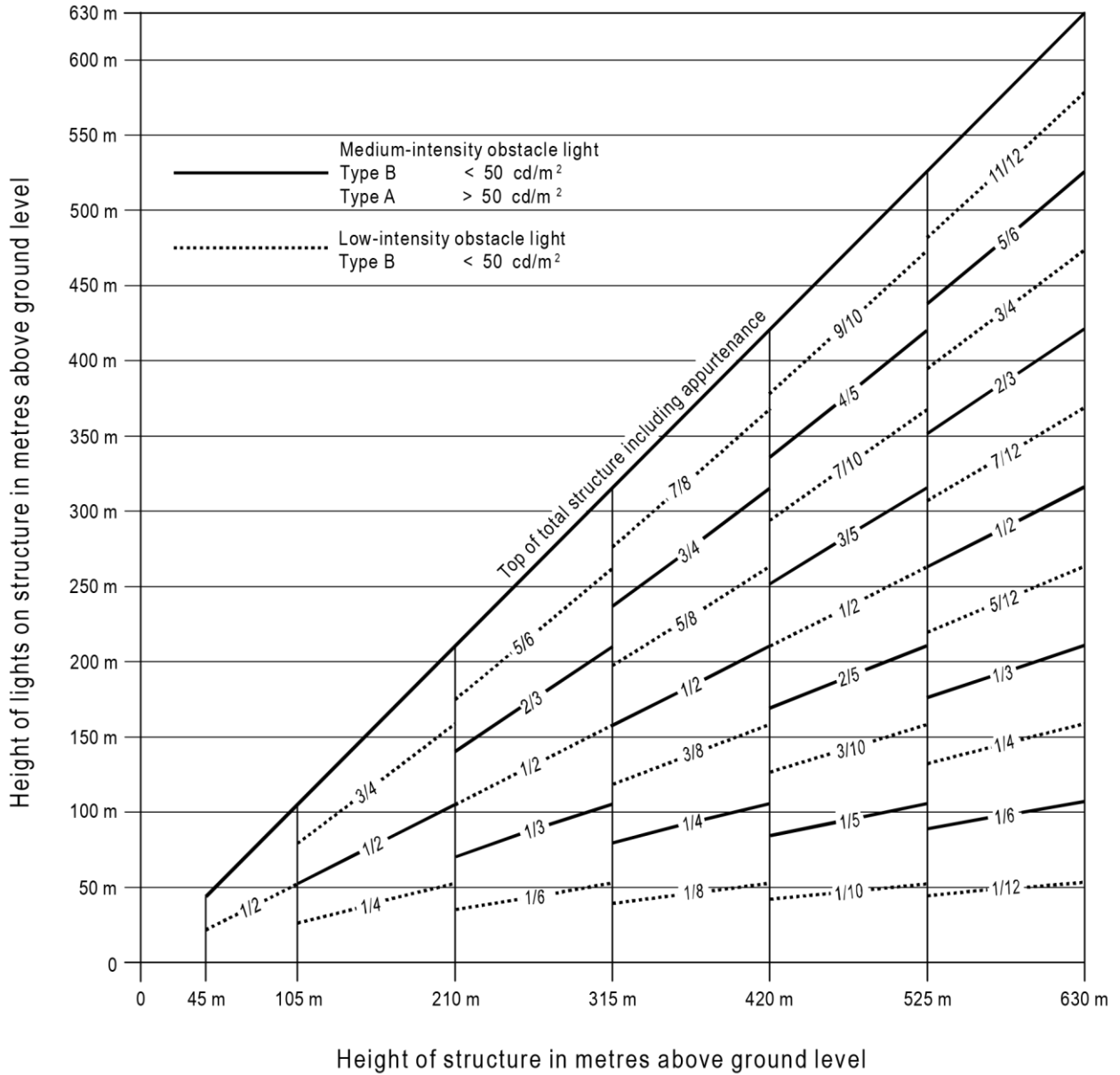
รูปที่ ๕-๒ ระบบไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงปานกลางแบบสี่แดงกะพริบ ประเภท B

หมายเหตุ ใช้เฉพาะเวลากลางคืนเท่านั้น



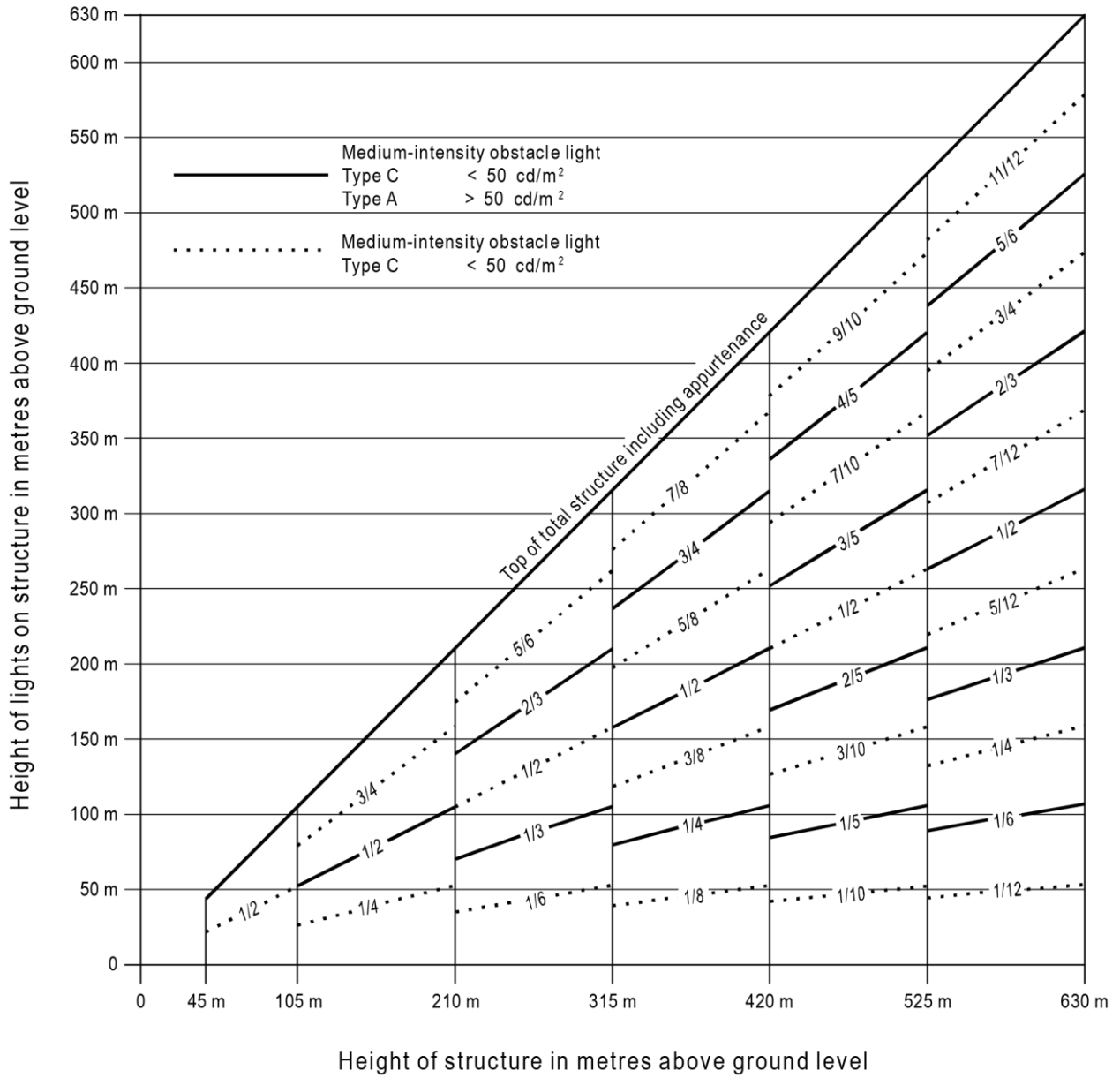
รูปที่ ๕-๓ ระบบไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงปานกลางแบบไฟนิ่งสีแดง ประเภท C

หมายเหตุ ใช้เฉพาะเวลากลางคืนเท่านั้น



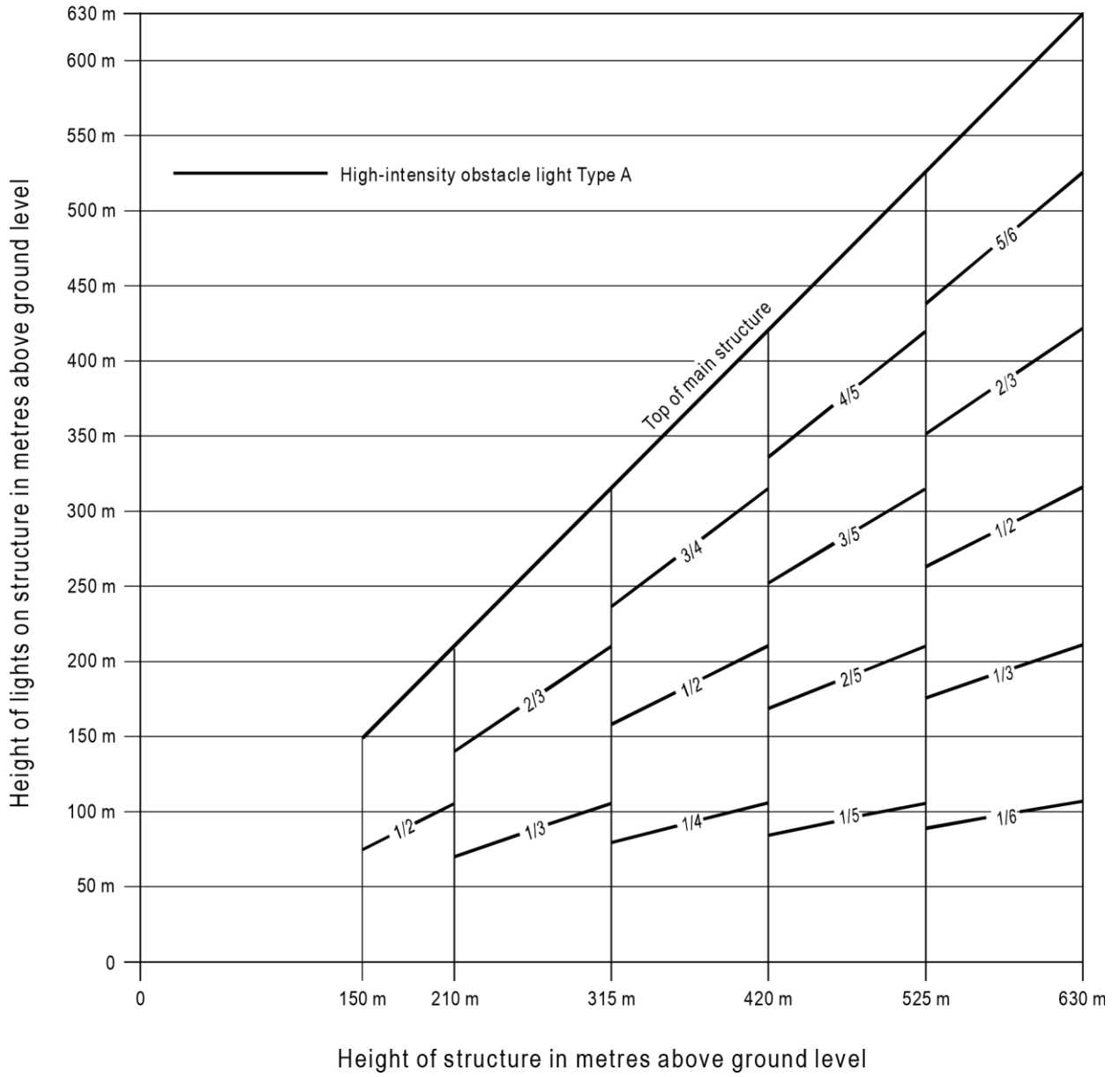
รูปที่ ๕-๔ ระบบไฟแสดงสิ่งกีดขวางเป็นคู่ที่มีความเข้มแสงปานกลาง ประเภท A / ประเภท B

หมายเหตุ ให้ใช้ไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงสูงติดตั้งบนโครงสร้างที่มีความสูงมากกว่าหนึ่งร้อยห้าสิบเมตรเหนือระดับพื้นดิน หากสนามบินติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงปานกลาง ให้ทำเครื่องหมายด้วย

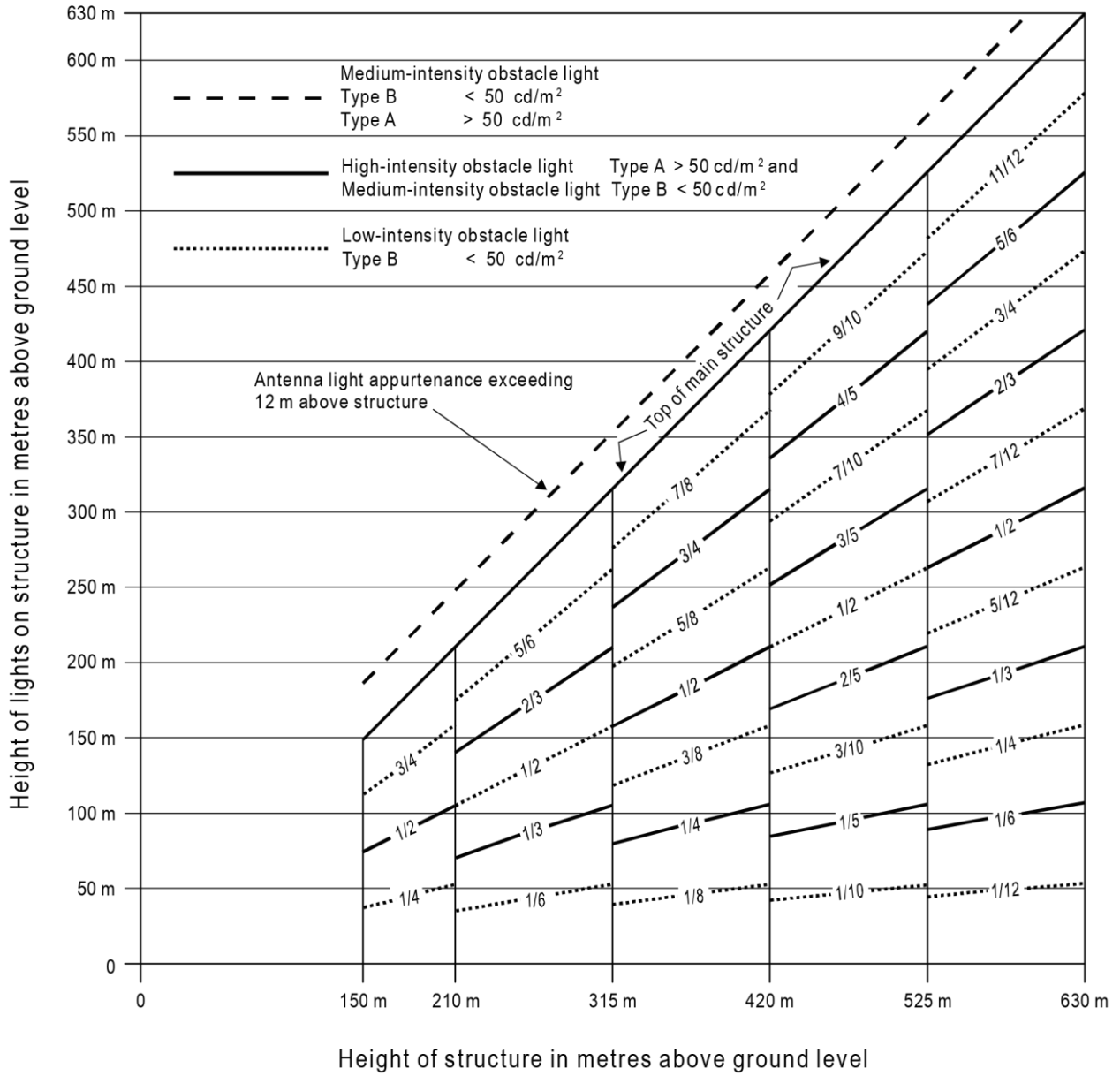


รูปที่ ๕-๕ ระบบไฟแสดงสิ่งกีดขวางเป็นคู่ที่มีความเข้มแสงปานกลาง ประเภท A / ประเภท C

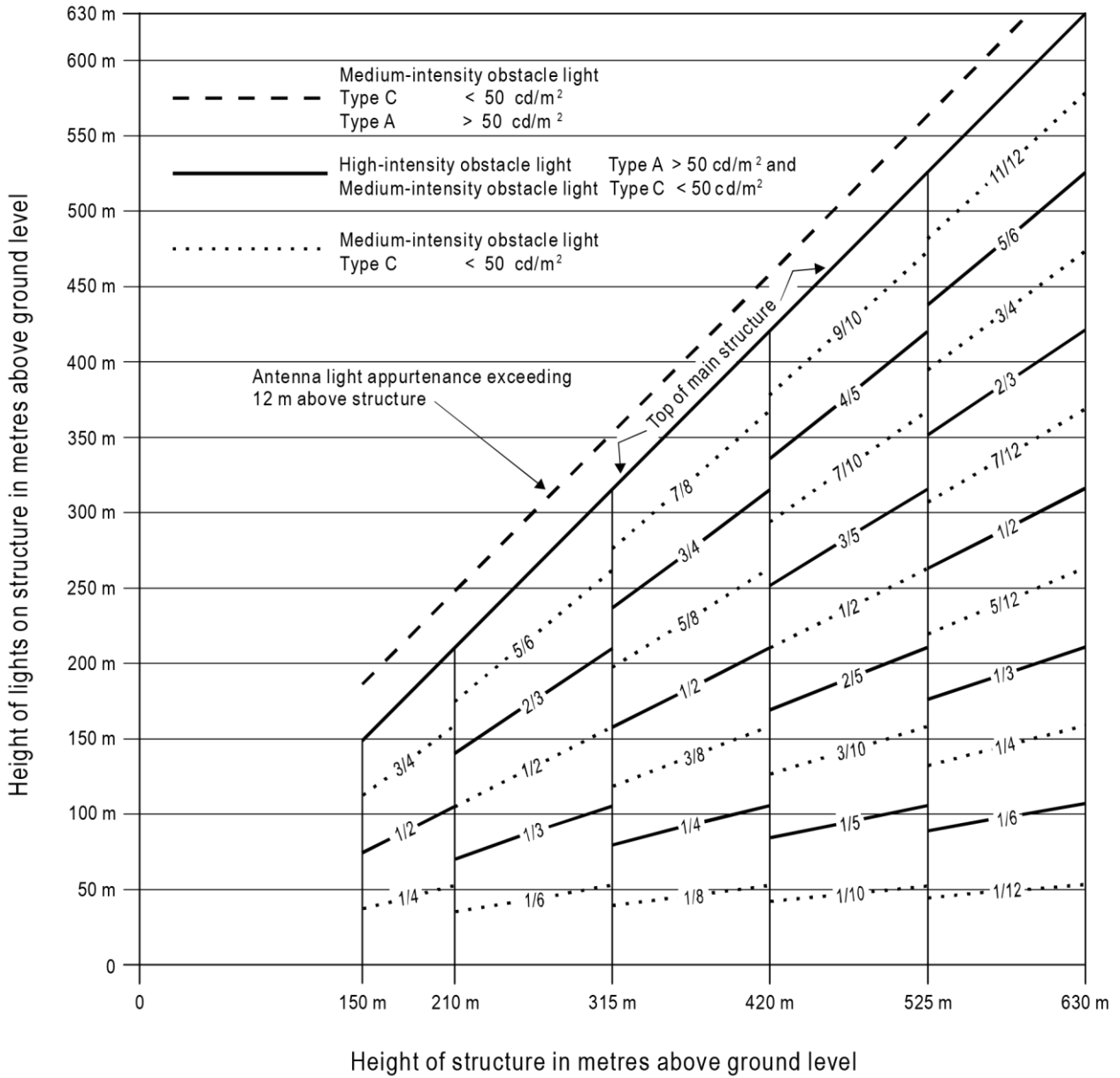
หมายเหตุ ให้ใช้ไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงสูงติดตั้งบนโครงสร้างที่มีความสูงมากกว่าหนึ่งร้อยห้าสิบเมตรเหนือระดับพื้นดิน หากสนามบินติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงปานกลาง ให้ทำเครื่องหมายด้วย



รูปที่ ๕-๖ ระบบไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงสูง แบบไฟกะพริบสีขาว ประเภท A



รูปที่ ๕-๗ ระบบไฟแสดงสิ่งกีดขวางเป็นคู่ที่มีความเข้มแสงสูงและความเข้มแสงปานกลาง ประเภท A / ประเภท B



รูปที่ ๕-๘ ระบบไฟแสดงสิ่งกีดขวางเป็นคู่ที่มีความเข้มแสงสูงและความเข้มแสงปานกลาง ประเภท A / ประเภท C

ภาคผนวกแนบท้าย ๖
ระบบไฟนําร่องการbinเข้าสู่สนามbin

๑. รูปแบบและลักษณะ

ข้อ ๑.๑ ข้อกำหนดคุณลักษณะพื้นฐานนี้มีไว้สำหรับระบบไฟนําร่องการbinเข้าสู่สนามbinแบบพื้นฐาน และแบบพีริซัน สำหรับระบบนี้ อนุญาตให้มีค่าละติจูดในระยะห่างระหว่างไฟกึ่งกลางและไฟแถบตามขวาง รูปแบบไฟนําร่องการbinเข้าสู่สนามbinที่ใช้โดยทั่วไปแสดงไว้ในรูปที่ ๖-๒ และรูปที่ ๖-๓ ส่วนแผนผังสำหรับระยะภายในสามร้อยเมตรของระบบไฟนําร่องการbinเข้าสู่ทางวิ่งแบบพีริซัน ประเภทที่สอง และทางวิ่งแบบพีริซัน ประเภทที่สาม จะแสดงไว้ในรูปที่ ๒๗

ข้อ ๑.๒ การกำหนดองค์ประกอบของไฟนําร่องการbinเข้าสู่สนามbinจะไม่ได้คำนึงถึงตำแหน่งของหัวทางวิ่งว่าอยู่ปลายทางวิ่งหรือถูกเลื่อนจากปลายทางวิ่ง ในทั้งสองกรณีนี้ ระบบไฟนําร่องการbinเข้าสู่สนามbinจะต้องขยายออกไปจากหัวทางวิ่งอยู่แล้ว อย่างไรก็ตามในกรณีที่หัวทางวิ่งที่ถูกเลื่อนออกไปให้ติดตั้งไฟแบบฝังในส่วนที่ต่อขยายออกไปจนถึงหัวทางวิ่งตามคุณลักษณะที่ได้รับการออกแบบมาเพื่อให้เป็นไปตามข้อกำหนดด้านโครงสร้างที่ระบุในข้อ ๔๒๙ และค่าโฟโตเมตริก (photometric) ที่ต้องการจะอยู่ในภาคผนวกแนบท้าย ๒ รูปที่ ๒-๑ หรือรูปที่ ๒-๒

ข้อ ๑.๓ แนวของการร่อนลงที่ใช้ในการออกแบบไฟเหล่านี้ จะแสดงไว้ในรูปที่ ๖-๑

๒. ค่าความคลาดเคลื่อนที่ยอมรับได้ในการติดตั้ง

ตามแนวนอน

ข้อ ๒.๑ ค่าความคลาดเคลื่อนด้านขนาดแสดงไว้ในรูปที่ ๖-๓

ข้อ ๒.๒ แนวเส้นกึ่งกลางของระบบไฟนําร่องการbinเข้าสู่สนามbinต้องเท่ากับแนวเส้นกึ่งกลางที่ขยายออกจากทางวิ่ง โดยอาจมีความคลาดเคลื่อนได้มากที่สุด ± ๑๕ ลิปดา

ข้อ ๒.๓ ระยะห่างตามแนวยาวของไฟกึ่งกลางต้องเป็นไปในลักษณะที่ทำให้ไฟโคมเดี่ยวหรือกลุ่มโคมไฟติดตั้งบริเวณกึ่งกลางของไฟแถบตามขวางในแต่ละแถว และหากมีการเพิ่มจำนวนไฟกึ่งกลางในทางปฏิบัตินั้นต้องให้มีระยะห่างระหว่างสองไฟแถบตามขวางหรือหนึ่งไฟแถบตามขวางและหัวทางวิ่งให้มีระยะห่างที่เท่ากัน

ข้อ ๒.๔ ไฟแถบตามขวางและไฟแถบต้องตั้งฉากกับแนวกึ่งกลางของระบบไฟนําร่องการbinเข้าสู่สนามbinโดยอาจมีความคลาดเคลื่อน ± ๓๐ ลิปดา ถ้าติดตั้งในรูปแบบที่แสดงในรูปที่ ๖-๓ (A) หรือ ± ๒ องศา ถ้าติดตั้งรูปแบบที่แสดงในรูปที่ ๖-๓ (B)

ข้อ ๒.๕ เมื่อไฟแถบตามขวางถูกเลื่อนออกจากตำแหน่งมาตรฐาน หากเป็นไปได้ สนามbinต้องนำไฟแถบตามขวางใด ๆ ที่อยู่ติดกันเลื่อนออกตามจำนวนที่เหมาะสมเพื่อลดความแตกต่างของระยะไฟแถบตามขวาง

ข้อ ๒.๖ เมื่อไฟแถบตามขวางที่แสดงในรูปแบบที่แสดงในรูปที่ ๖-๓ (A) ถูกเลื่อนออกจากตำแหน่งมาตรฐาน สนามบินต้องปรับความยาวโดยรวมทั้งหมดให้คงอยู่ในระยะหนึ่งในยี่สิบของระยะไฟแถบตามขวางตามความเป็นจริงจากจุดอ้างอิง อย่างไรก็ตาม ไม่จำเป็นต้องปรับค่าระยะห่างตามมาตรฐานที่ระยะสองจุดเจ็ดเมตรตามระยะระหว่างไฟแถบตามขวาง แต่สนามบินต้องจัดให้ไฟแถบตามขวางมีลักษณะสมมาตรกับแนวกึ่งกลางของไฟนำร่องการบินเข้าสู่สนามบิน

ตามแนวตั้ง

ข้อ ๒.๗ การจัดเรียงไฟนำร่องการบินเข้าสู่สนามบินที่เหมาะสมที่สุด คือ การจัดวางบนระนาบแนวนอนผ่านหัวทางวิ่ง (รูปที่ ๖-๔) และการกระทำดังกล่าวควรเป็นเป้าหมายทั่วไป อย่างไรก็ตาม การก่อสร้างอาคาร ต้นไม้ ต้องไม่บดบังแสงไฟจากมุมมองของนักบินซึ่งควรจะต้องอยู่ที่หนึ่งองศาต่ำกว่าแนวร่อนของสัญญาณในบริเวณใกล้เคียงเอาต์เตอร์มาร์คเกอร์ (outer marker)

ข้อ ๒.๘ ภายในทางหยุดหรือพื้นที่ปลอดภัยขวาง และภายในหนึ่งร้อยห้าสิบเมตรของจุดสิ้นสุดของทางวิ่ง สนามบินต้องติดตั้งไฟให้ใกล้กับพื้นดินมากที่สุดเท่าที่จะทำได้ในพื้นที่นั้น เพื่อที่จะลดความเสี่ยงของความเสียหายในกรณีที่อากาศยานลงก่อนถึงทางวิ่ง (undershoot) หรือวิ่งเลยออกนอกทางวิ่ง (overrun) ก่อนถึงทางหยุดและพื้นที่ปลอดภัยขวาง แต่ถ้าเป็นส่วนที่พ้นจากทางหยุดหรือพื้นที่ปลอดภัยขวางแล้ว สนามบินไม่จำเป็นต้องติดตั้งไฟให้ใกล้กับพื้นดินและเพราะเหตุนี้ลักษณะพื้นผิวซึ่งไม่ราบเรียบแบบลูกคลื่นสามารถชดเชยด้วยการติดโคมไฟไว้บนเสาที่มีความสูงเหมาะสม

ข้อ ๒.๙ หากเป็นไปได้ สนามบินควรติดตั้งไฟให้มีลักษณะที่ไม่มีวัตถุภายในระยะหกสิบเมตรของแนวเส้นกึ่งกลางยื่นทะลุเข้าไปในระนาบของระบบไฟนำร่องการบินเข้าสู่สนามบิน ในกรณีที่มีวัตถุสูงภายในหกสิบเมตรของแนวเส้นกึ่งกลางและภายในระยะหนึ่งพันสามร้อยห้าสิบเมตร จากหัวทางวิ่งสำหรับระบบไฟนำร่องการบินเข้าสู่ทางวิ่งแบบพริชชีชั่น หรือเก็าร้อยเมตร สำหรับระบบไฟนำร่องการบินเข้าสู่สนามบินแบบพื้นฐาน สนามบินอาจติดตั้งไฟเพื่อที่จะทำให้เห็นรูปแบบระนาบด้านนอกครึ่งหนึ่งชัดเจนขึ้นเหนือวัตถุนั้น

ข้อ ๒.๑๐ เพื่อหลีกเลี่ยงการแสดงผลจากระนาบพื้นดินที่ไม่ถูกต้อง สนามบินต้องไม่ติดตั้งไฟต่ำกว่าทางลาดชัน (gradients) หนึ่งในหกสิบ จากหัวทางวิ่งออกไปด้านนอกสามร้อยเมตร และต่ำกว่าทางลาดชัน หนึ่งในสี่สิบพันระยะสามร้อยเมตร แต่สำหรับระบบไฟนำร่องการบินเข้าสู่ทางวิ่งแบบพริชชีชั่น ประเภทที่สอง และทางวิ่งแบบพริชชีชั่น ประเภทที่สาม อาจจำเป็นต้องกำหนดหลักเกณฑ์ที่เข้มงวดกว่า เช่น ไม่อนุญาตให้มีความลาดชันลง (negative slope) ภายในระยะสี่ร้อยห้าสิบเมตรของหัวทางวิ่ง

แนวกึ่งกลาง

ข้อ ๒.๑๑ สนามบินต้องดำเนินการให้ทางลาดชันของเส้นกึ่งกลางในบริเวณใด ๆ (รวมถึงทางหยุดหรือพื้นที่ปลอดภัยขวาง) และจะต้องมีการปรับเปลี่ยนทางลาดชันให้น้อยที่สุดเท่าที่จะทำได้และจะต้องไม่เกินหนึ่งในหกสิบหก จากประสบการณ์แสดงให้เห็นว่าการดำเนินการในทางปฏิบัติที่ยอมรับได้ในบริเวณด้านนอกทางวิ่งโดยเริ่มระดับทางลาดชันสูงขึ้นถึงหนึ่งในหกสิบหก และทางลาดชันลดต่ำลงถึงหนึ่งในสี่สิบ

ไฟแถบตามขวาง

ข้อ ๒.๑๒ สนามบินต้องจัดวางไฟแถบตามขวางให้เรียงในแนวเส้นตรงตัดผ่านไฟกึ่งกลาง ถ้าเป็นไปได้ แนวเส้นดังกล่าวต้องเป็นแนวพื้นราบทุกแห่งหากทำได้ อย่างไรก็ตาม อนุญาตให้ติดตั้งไฟบนทางลาดชันตามแนวขวางที่ไม่เกินหนึ่งในแปดสิบ ถ้าจะทำให้ไฟแถบตามขวางภายในทางหยุดหรือพื้นที่ปลอดภัยกีดขวางติดตั้งใกล้กับพื้นดิน บริเวณที่เป็นทางลาดเอียงมากขึ้น

๓. ระยะห่างของสิ่งกีดขวาง

ข้อ ๓.๑ ให้สนามบินกำหนดพื้นที่ ซึ่งต่อไปนี้จะเรียกว่าระนาบของแสงโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อกำหนดระยะห่างของสิ่งกีดขวางและไฟทั้งหมดของระบบอยู่ในระนาบนี้ โดยระนาบดังกล่าวเป็นรูปทรงสี่เหลี่ยมผืนผ้าและมีลักษณะสมมาตรในแนวกึ่งกลางระบบไฟนำร่องการบินเข้าสู่สนามบิน เริ่มจากหัวทางวิ่งและขยายออกไปอีกหกสิบเมตรเหนือจุดสิ้นสุดสุดของระบบไฟนำร่องการบินเข้าสู่สนามบิน และกว้างหนึ่งร้อยยี่สิบเมตร

ข้อ ๓.๒ ไม่อนุญาตให้มีวัตถุใด ๆ อยู่ในขอบเขตระนาบของแสงซึ่งมีความสูงกว่าระนาบนั้น ยกเว้นที่กำหนดให้อยู่ในระนาบดังกล่าว เส้นทางสัญจรและถนนสายหลักทั้งหมด ให้ถือเป็นสิ่งกีดขวางที่สูงเกินกว่าสี่จุดแปดเมตรเหนือจุดสูงสุดของพื้นผิวถนน ยกเว้นถนนที่ให้บริการในสนามบินซึ่งการจราจรของยานพาหนะทั้งหมดอยู่ภายใต้การควบคุมของสนามบินและประสานงานร่วมกับหอควบคุมการจราจรสนามบิน ในส่วนของทางรถไฟ ไม่ว่าจะมียานพาหนะที่วิ่งบนรางรถไฟเท่าใด ให้ถือว่าเป็นสิ่งกีดขวางที่สูงห้าจุดสี่เมตรเหนือด้านบนของรางรถไฟ

ข้อ ๓.๓ ส่วนประกอบบางส่วนจากระบบเครื่องช่วยในการบินลงด้วยอิเล็กทรอนิกส์ เช่น ตัวสะท้อน (reflectors) เสาอากาศ (antennas) ตัวรับสัญญาณ (monitors) ต้องอยู่เหนือระนาบของแสง สนามบินต้องติดตั้งส่วนประกอบดังกล่าวให้อยู่ภายนอกขอบเขตระนาบของแสงในกรณีที่มีตัวสะท้อน (reflectors) และ ตัวรับสัญญาณ (monitors) สามารถทำได้หลายๆ กรณี

ข้อ ๓.๔ ในกรณีที่ระบบการบินลงด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน ในแนวขวาง (ILS localizer) ที่อยู่ในขอบเขตระนาบของแสง ถ้ามีความสูงที่อยู่เหนือระนาบของแสง ความสูงของโครงสร้างดังกล่าวต้องจำกัดความสูงและอยู่ห่างจากหัวทางวิ่งให้ไกลที่สุดเท่าที่จะทำได้ โดยทั่วไปกฎเกณฑ์ที่เกี่ยวข้องกับความสูงที่อนุญาตคือสิบห้าเซนติเมตร ทุกระยะสามสิบเมตรของโครงสร้างที่ติดตั้งห่างจากหัวทางวิ่ง

ตัวอย่างเช่น ถ้าเครื่องส่งสัญญาณนำร่องในแนวขวาง (localizer) ตั้งอยู่ห่างจากหัวทางวิ่งสามร้อยเมตร จะอนุญาตให้สูงเหนือระนาบแสงของไฟนำร่องการบินเข้าสู่สนามบินได้มากที่สุดคือ สิบคูณสิบห้าเท่ากับหนึ่งร้อยห้าสิบเซนติเมตร แต่ควรจะต้องให้อยู่ในระดับต่ำที่สุดเท่าที่เป็นไปได้ และพิจารณาให้สอดคล้องกับการใช้งานของระบบการบินลงด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน (ILS) อย่างเหมาะสม

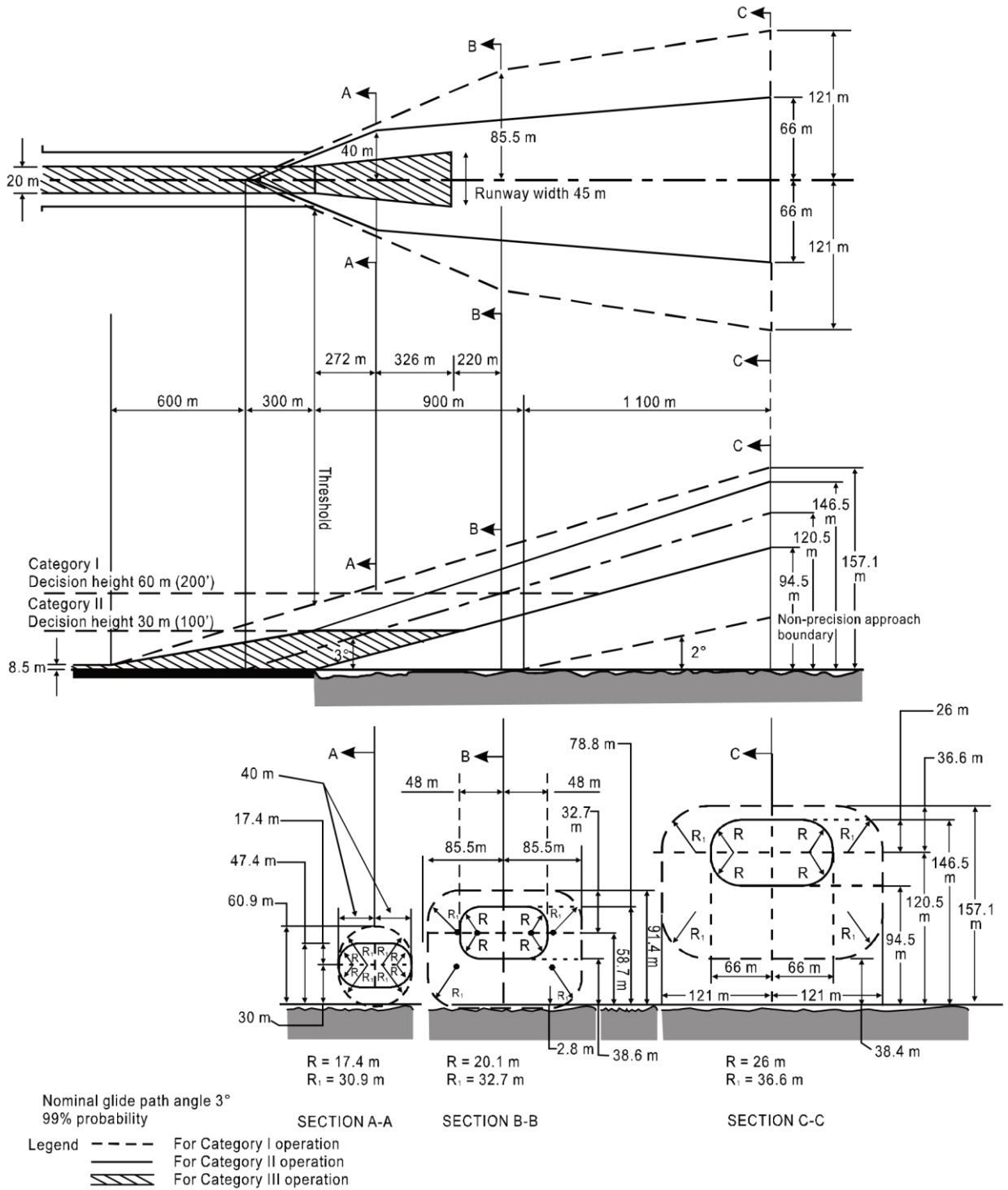
ข้อ ๓.๕ วัตถุที่มีอยู่ในขอบเขตระนาบของแสง ซึ่งทำให้ระนาบของแสงต้องเพิ่มสูงขึ้นเพื่อให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดไว้ ต้องย้ายออก ลดความสูงลงหรือเปลี่ยนตำแหน่งที่ติดตั้ง ซึ่งจะเป็นการประหยัดค่าใช้จ่ายมากกว่าการยกระนาบของแสง

๔. การพิจารณาผลกระทบของความยาวที่ลดลง

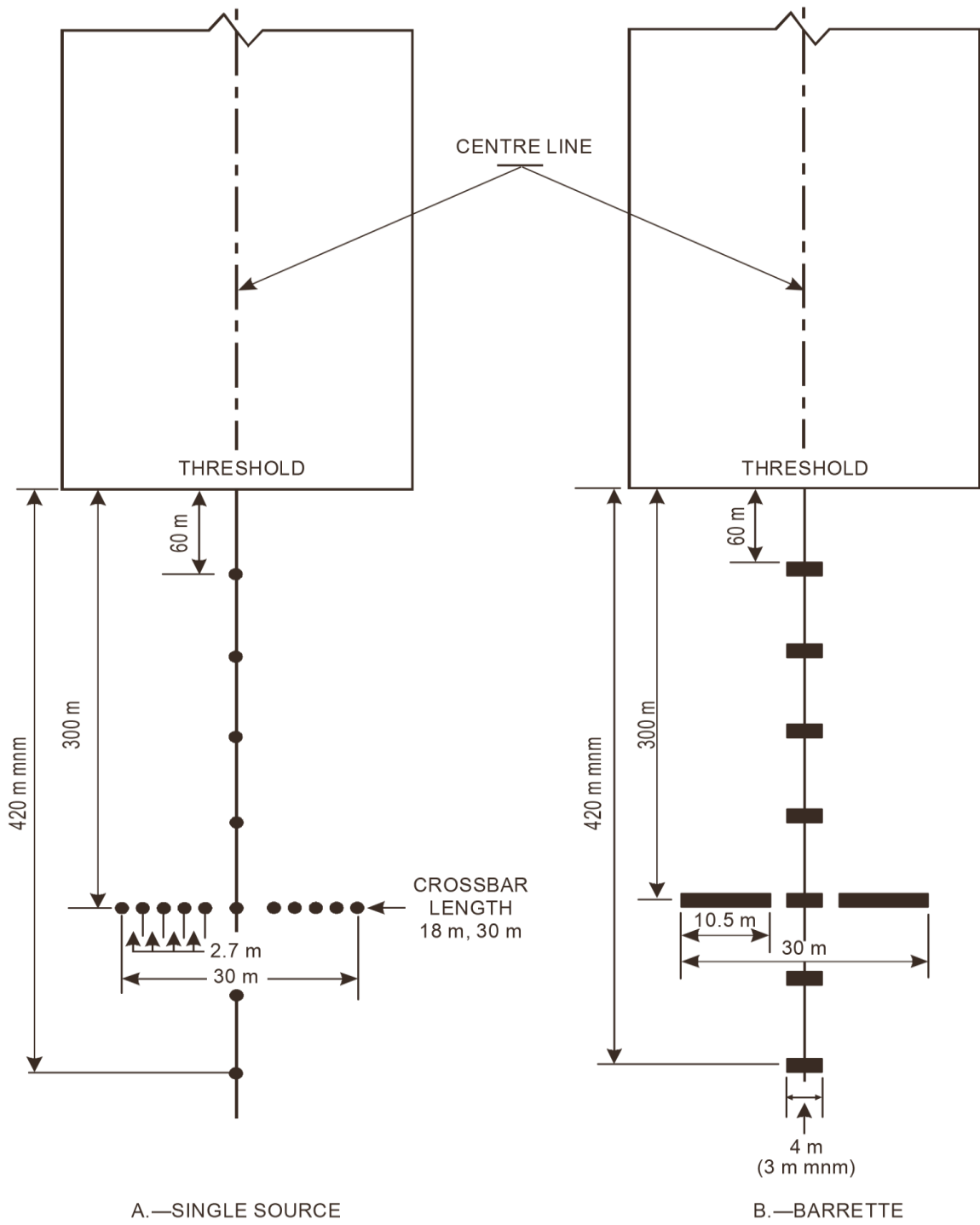
ข้อ ๔.๑ ระบบไฟนําร่องการบินเข้าสู่สนามบินมีความจำเป็นสำหรับสนับสนุนการบินเข้าสู่สนามบินแบบพรีซีซั่นซึ่งนักบินต้องสามารถอ้างอิงตำแหน่ง และท่าทางการบินด้วยสายตาได้ก่อนบินลงทางวิ่ง ความปลอดภัยและความต่อเนื่องในการปฏิบัติการบินดังกล่าวจึงขึ้นอยู่กับมุมมองเห็นนี้ ความสูงเหนือหัวทางวิ่งที่นักบินจะตัดสินใจว่ามีมุมมองเห็นเพียงพอต่อการบินลงหรือไม่นั้นจะแตกต่างกัน ขึ้นอยู่กับลักษณะการบินเข้าสู่สนามบินและปัจจัยอื่น ๆ เช่น สภาพอากาศ อุณหภูมิภาคพื้น และภาคอากาศ เป็นต้น ซึ่งความยาวของระบบไฟนําร่องการบินเข้าสู่สนามบินที่สามารถรองรับการบินเข้าสู่สนามบินทุกรูปแบบคือเก้าร้อยเมตร ซึ่งสนามบินจะต้องใช้ความยาวนี้หากสามารถทำได้

ข้อ ๔.๒ อย่างไรก็ตาม ทางวิ่งบางแห่งไม่มีพื้นที่เพียงพอที่จะติดตั้งระบบไฟนําร่องการบินเข้าสู่สนามบินที่มีความยาวเก้าร้อยเมตร สำหรับสนับสนุนการบินเข้าสู่สนามบินแบบพรีซีซั่น

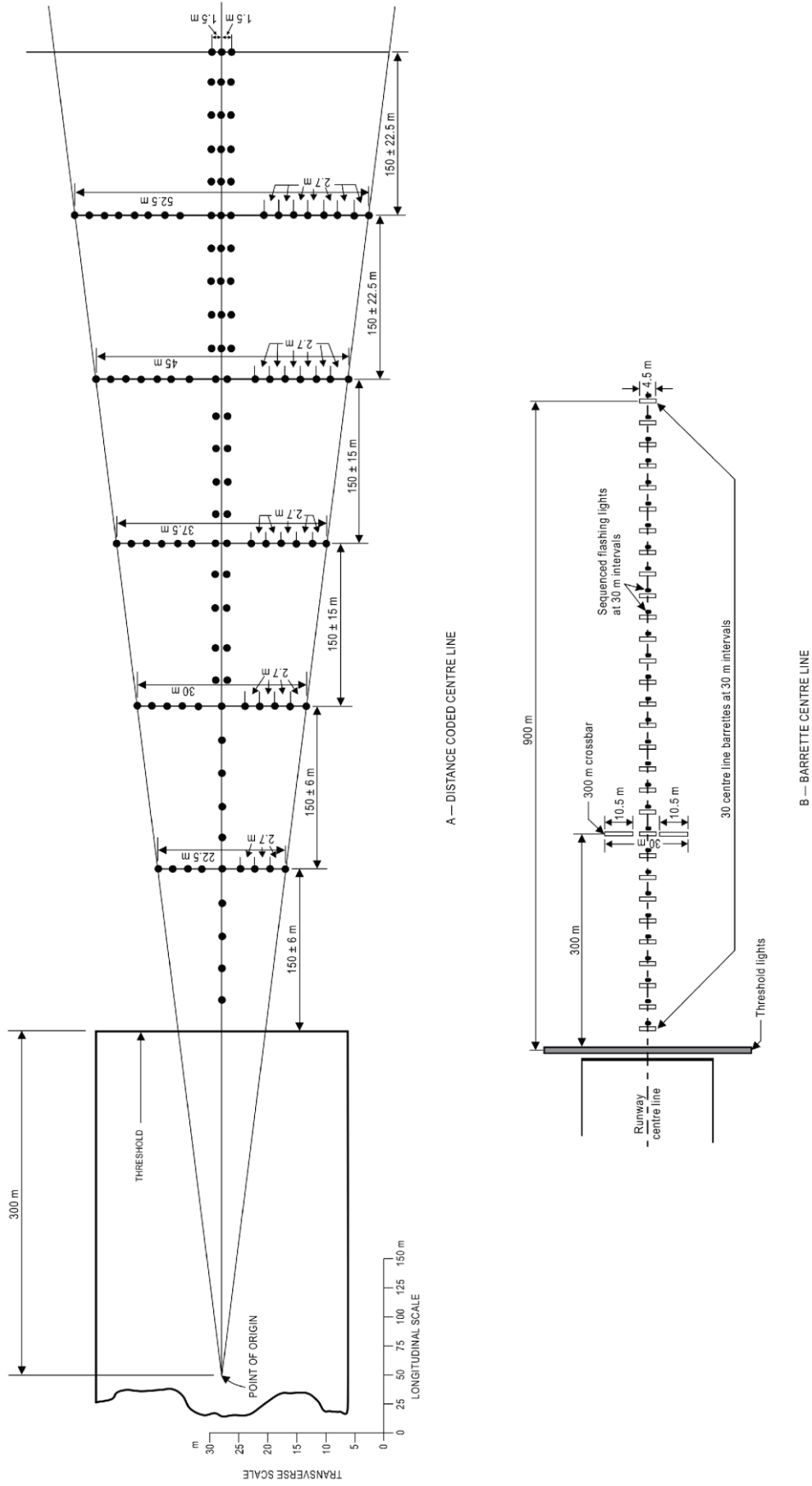
ข้อ ๔.๓ ในกรณีนี้ สนามบินจะต้องจัดให้มีระบบไฟนําร่องการบินเข้าสู่สนามบินเท่าที่สามารถทำได้ สำนักงานอาจกำหนดข้อจำกัดเกี่ยวกับการปฏิบัติการบินสำหรับทางวิ่งที่มีการลดความยาวของระบบไฟดังกล่าวซึ่งมีหลายปัจจัยที่มีผลกับความสูงที่นักบินใช้ตัดสินใจว่าจะทำการบินลงหรือการยกเลิกการร่อนลง ซึ่งจะต้องเข้าใจว่านักบินไม่ได้ตัดสินใจทันทีทันใดที่ความสูงนั้น โดยจะมีกระบวนการพิจารณาอย่างต่อเนื่องระหว่างการบินเข้าสู่สนามบินจนถึงความสูงดังกล่าว ซึ่งหากไม่มีระบบไฟนําร่องการบินเข้าสู่สนามบินก่อนถึงตำแหน่งที่นักบินต้องตัดสินใจนักบินจะไม่สามารถมองเห็นได้อย่างเพียงพอ และมีแนวโน้มที่จะต้องยกเลิกการบินเข้าสู่สนามบิน โดยมีข้อพิจารณาด้านการปฏิบัติการหลายด้านที่ต้องนำมาประกอบการตัดสินใจกำหนดข้อจำกัดในการทำการบินแบบพรีซีซั่นซึ่งมีการระบุรายละเอียดไว้ในภาคผนวก ๖ แห่งอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศซึ่งทำขึ้นที่เมืองชิคาโก เมื่อวันที่ ๗ ธันวาคม พ.ศ. ๒๔๘๗



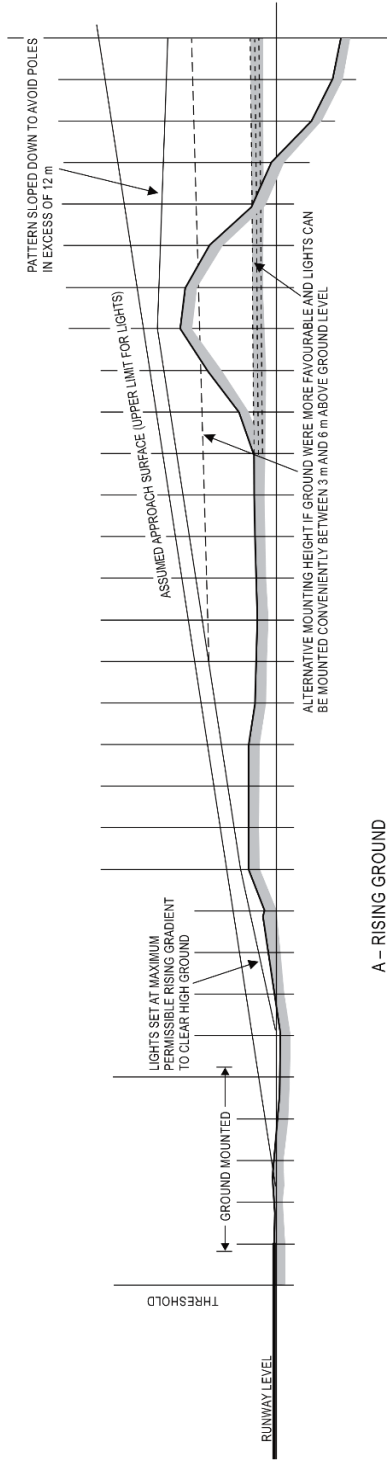
รูปที่ ๖-๑ รูปแบบเส้นทางบินที่ใช้ในการออกแบบสำหรับไฟนำร่องการบินเข้าสู่ทางวิ่งแบบพรีซีชั่น ประเภทที่หนึ่ง ทางวิ่งแบบพรีซีชั่น ประเภทที่สอง และทางวิ่งแบบพรีซีชั่น ประเภทที่สาม



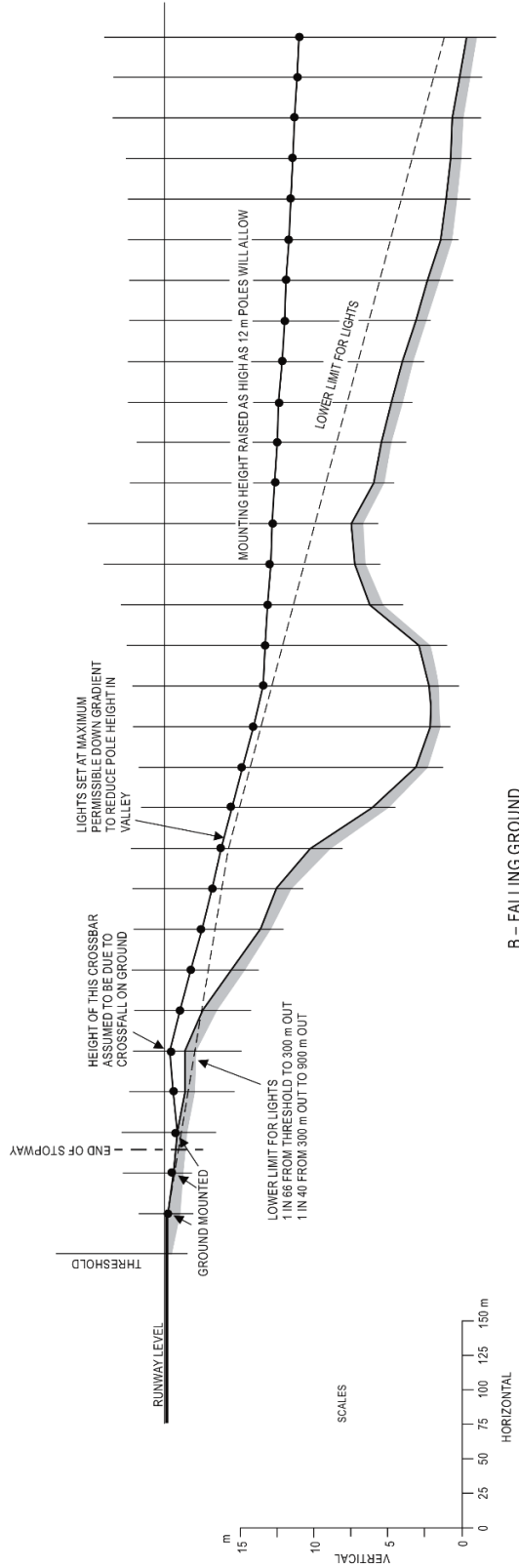
รูปที่ ๖-๒ ระบบไฟนำร่องการบินเข้าสู่สนามบินแบบพื้นฐาน



รูปที่ ๒-๓ ระบบไฟนำร่องการบินเข้าสู่ทางวิ่งแบบพริ่ชี่ขึ้นประเภทที่หนึ่ง



A - RISING GROUND



B - FALLING GROUND

รูปที่ ๖-๔ ค่าความผิดพลาดในการติดตั้งแนวดิ่ง