

ตารางเปรียบเทียบความแตกต่างในข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน
และข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ฉบับที่ ๓๗ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๓๗ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน
	อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๖/๑ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชกำหนดแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ พ.ศ. ๒๕๕๘ และมาตรา ๖๐/๖ (๒) และมาตรา ๖๐/๑๕ (๓) (ง) แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๑ ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยจึงออกข้อกำหนดเพื่อกำหนดมาตรฐานสนามบินไว้ดังต่อไปนี้		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 14 Aerodrome Design and Operations Volume I 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 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๑ ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยจึงออกข้อกำหนดเพื่อกำหนดมาตรฐานสนามบินไว้ ดังต่อไปนี้
๑	ข้อกำหนดนี้เรียกว่า “ข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน”	๑	ข้อกำหนดนี้เรียกว่า “ข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ฉบับที่ ๓๗ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน”
		๒	<u>ข้อกำหนดนี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป</u>
		๓	<u>ให้ยกเลิกข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน ประกาศ ณ วันที่ ๒๙ มีนาคม พ.ศ. ๒๕๖๒ เว้นแต่มาตรฐานที่ใช้สำหรับสนามบินเฮลิคอปเตอร์</u>
๒	บรรดากฎ ระเบียบ ข้อบังคับ หรือข้อกำหนดใด ๆ ในส่วนที่ขัดหรือแย้งกับข้อกำหนดนี้ ให้ใช้ข้อกำหนดนี้แทน	๔	บรรดากฎ ระเบียบ ข้อบังคับ หรือข้อกำหนดใด ๆ <u>ในส่วนที่ขัดหรือแย้งกับข้อกำหนดนี้ ที่กำหนดไว้แล้วในข้อกำหนดนี้ หรือซึ่งขัดหรือแย้งกับข้อกำหนดนี้ให้ใช้ข้อกำหนดนี้แทน</u>

ชื่อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ชื่อ (ใหม่)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๓๗ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน
๓	“ฐานข้อมูลภูมิศาสตร์สารสนเทศของสนามบิน (Aerodrome Mapping Database: AMDB)” หมายความว่า กลุ่มของข้อมูลภูมิศาสตร์สารสนเทศของสนามบิน ที่ถูกจัดการและเรียบเรียงเป็นชุดข้อมูลแบบมีโครงสร้าง	๕	“ฐานข้อมูลภูมิศาสตร์สารสนเทศของสนามบิน (Aerodrome Mapping Database: AMDB)” หมายความว่า กลุ่มของข้อมูลภูมิศาสตร์สารสนเทศของสนามบิน ที่ถูกจัดการและเรียบเรียงเป็นชุดข้อมูลแบบมีโครงสร้าง
๓	<p>“ความหนาแน่นของการจราจรในเขตสนามบิน (aerodrome traffic density)” หมายความว่า ความหนาแน่นของการเคลื่อนไหวของอากาศยานภายในสนามบิน ซึ่งแบ่งออกเป็น</p> <p>(๑) น้อย หมายความว่า จำนวนครั้งของการเคลื่อนไหวของอากาศยานในช่วงเวลาคับคั่งเฉลี่ยไม่เกินสิบห้าครั้งต่อหนึ่งทางวิ่ง หรือมีจำนวนครั้งของการเคลื่อนไหวของอากาศยานภายในสนามบินทั้งหมดน้อยกว่ายี่สิบครั้ง</p> <p>(๒) ปานกลาง หมายความว่า จำนวนครั้งของการเคลื่อนไหวของอากาศยาน ในช่วงเวลาคับคั่งเฉลี่ย ตั้งแต่สิบหกถึงยี่สิบห้าครั้งต่อหนึ่งทางวิ่ง หรือมีจำนวนครั้งของการเคลื่อนไหวของอากาศยานภายในสนามบินทั้งหมดระหว่างยี่สิบถึงสามสิบห้าครั้ง</p> <p>(๓) มาก หมายความว่า จำนวนครั้งของการเคลื่อนไหวของอากาศยาน ในช่วงเวลาคับคั่งเฉลี่ย ตั้งแต่ยี่สิบหกครั้งต่อหนึ่งทางวิ่ง หรือมีจำนวนครั้งของการเคลื่อนไหวของอากาศยานภายในสนามบินทั้งหมดมากกว่าสามสิบห้าครั้ง</p> <p>จำนวนของการเคลื่อนไหวของอากาศยานในช่วงเวลาคับคั่งเฉลี่ยตามวรรคหนึ่งเป็นค่าเฉลี่ยทางคณิตศาสตร์ตลอดปีของจำนวนการเคลื่อนไหวของอากาศยานในช่วงเวลาที่คับคั่งที่สุดในแต่ละวันโดยให้นับทั้งการบินขึ้นหรือบินลง</p>	๕	<p>“ความหนาแน่นของการจราจรในเขตสนามบิน (aerodrome traffic density)” หมายความว่า ความหนาแน่นของการเคลื่อนไหวของอากาศยานภายในสนามบิน ซึ่งแบ่งออกเป็น</p> <p>(๑) น้อย หมายความว่า จำนวนครั้งของการเคลื่อนไหวของอากาศยานในช่วงเวลาคับคั่งเฉลี่ยไม่เกินสิบห้าครั้งต่อหนึ่งทางวิ่ง หรือมีจำนวนครั้งของการเคลื่อนไหวของอากาศยานภายในสนามบินทั้งหมดน้อยกว่ายี่สิบครั้ง</p> <p>(๒) ปานกลาง หมายความว่า จำนวนครั้งของการเคลื่อนไหวของอากาศยาน ในช่วงเวลาคับคั่งเฉลี่ย ตั้งแต่สิบหกถึงยี่สิบห้าครั้งต่อหนึ่งทางวิ่ง หรือมีจำนวนครั้งของการเคลื่อนไหวของอากาศยานภายในสนามบินทั้งหมดระหว่างยี่สิบถึงสามสิบห้าครั้ง</p> <p>(๓) มาก หมายความว่า จำนวนครั้งของการเคลื่อนไหวของอากาศยาน ในช่วงเวลาคับคั่งเฉลี่ย ตั้งแต่ยี่สิบหกครั้งต่อหนึ่งทางวิ่ง หรือมีจำนวนครั้งของการเคลื่อนไหวของอากาศยานภายในสนามบินทั้งหมดมากกว่าสามสิบห้าครั้ง</p> <p>จำนวนของการเคลื่อนไหวของอากาศยานในช่วงเวลาคับคั่งเฉลี่ยตามวรรคหนึ่งเป็นค่าเฉลี่ยทางคณิตศาสตร์ตลอดปีของจำนวนการเคลื่อนไหวของอากาศยานในช่วงเวลาที่คับคั่งที่สุดในแต่ละวันโดยให้นับทั้งการ<u>วิ่ง</u>ขึ้นหรือบินลง</p>
๓	“ความยาวทางวิ่งอ้างอิงของอากาศยาน (aeroplane reference field length)” หมายความว่า ความยาวทางวิ่งต่ำสุดที่อากาศยานต้องการสำหรับการวิ่งขึ้นเมื่ออากาศยานอยู่ในสภาวะ ดังนี้คือ อากาศยานมีมวลวิ่งขึ้นสูงสุดตามที่อากาศยานได้รับการรับรอง ระดับของทางวิ่งอยู่ที่ระดับน้ำทะเลปานกลาง สภาวะความกดอากาศมาตรฐาน ลมสงบ และ	๕	“ความยาวทางวิ่งอ้างอิงของอากาศยาน <u>เครื่องบิน</u> (aeroplane reference field length)” หมายความว่า ความยาวทางวิ่งต่ำสุดที่ <u>อากาศยานเครื่องบิน</u> ต้องการสำหรับการวิ่งขึ้นเมื่อ <u>อากาศยานเครื่องบิน</u> อยู่ในสภาวะดังนี้คือ <u>อากาศยานเครื่องบิน</u> มีมวลวิ่งขึ้นสูงสุดตามที่ <u>อากาศยานเครื่องบิน</u> ได้รับการรับรอง ระดับของทางวิ่งอยู่ที่ระดับน้ำทะเลปานกลาง สภาวะความกด

ชื่อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ชื่อ (ใหม่)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๓๗ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน
	ทางวิ่งไม่มีความลาดชัน โดยความยาวดังกล่าวจะระบุอยู่ในคู่มือประกอบการบิน (flight manual) ซึ่งกำหนดโดยผู้มีอำนาจในการรับรองหรือเป็นข้อมูลจากผู้ผลิตอากาศยาน ทั้งนี้ ความยาวของทางวิ่ง (field length) หมายถึง ความยาวทางวิ่งสมดุล (balanced field length) สำหรับอากาศยาน หรือระยะทางสำหรับการวิ่งขึ้นในกรณีอื่น ๆ		อากาศมาตรฐาน ลมสงบ และทางวิ่งไม่มีความลาดชัน โดยความยาวดังกล่าวจะระบุอยู่ในคู่มือประกอบการบิน (<u>aeroplane</u> flight manual) ซึ่งกำหนดโดยผู้มีอำนาจในการรับรองหรือเป็นข้อมูลจากผู้ผลิต <u>อากาศยาน</u> <u>เครื่องบิน</u> ทั้งนี้ ความยาวของทางวิ่ง (field length) หมายถึง ความยาวทางวิ่งสมดุล (balanced field length) สำหรับ <u>อากาศยานเครื่องบิน</u> หรือระยะทางสำหรับการวิ่งขึ้นในกรณีอื่น ๆ
๓	“หมายเลขจำแนกอากาศยาน (Aircraft Classification Number: ACN)” หมายความว่า หมายเลขที่แสดงผลกระทบซึ่งสัมพันธ์กันของอากาศยานบนผิวพื้นจราจรสำหรับประเภทฐานพื้นดิน (subgrade) มาตรฐานที่เฉพาะเจาะจง	๕	“หมายเลขจำแนกอากาศยาน (Aircraft Classification Number: ACN <u>หรือ Aircraft Classification Rating: ACR</u>)” หมายความว่า หมายเลขที่แสดงผลกระทบซึ่งสัมพันธ์กันของอากาศยานบนผิวพื้นจราจรสำหรับ <u>ประเภทฐานพื้นดินชั้นดินเดิม</u> (subgrade) มาตรฐานที่เฉพาะเจาะจง
๓	“ลานจอดอากาศยาน (apron)” หมายความว่า พื้นที่ที่กำหนดไว้ในสนามบิน ซึ่งมีไว้สำหรับรองรับอากาศยานเพื่อวัตถุประสงค์ในการขึ้นและลงอากาศยานของผู้โดยสาร การขนถ่ายไปรษณีย์ภัณฑ์หรือสินค้า การเติมเชื้อเพลิง การจอด หรือการบำรุงรักษา	๕	“ลานจอดอากาศยาน (apron)” หมายความว่า พื้นที่ที่กำหนดไว้ในสนามบิน <u>บนพื้นดิน</u> ซึ่งมีไว้สำหรับรองรับอากาศยานเพื่อวัตถุประสงค์ในการขึ้นและลงอากาศยานของผู้โดยสาร การขนถ่ายไปรษณีย์ภัณฑ์ หรือสินค้า การเติมเชื้อเพลิง การจอด หรือการบำรุงรักษา
๓	“พื้นที่ ๔ (area ๔)” หมายความว่า พื้นที่ที่ต่อขยายออกไปเป็นระยะก้าวร้อยเมตรจากหัวทางวิ่ง และหกสิบเมตรจากแนวเส้นกึ่งกลางทางวิ่งทั้งสองด้าน ในทิศทางของการร่อนลงสำหรับทางวิ่งแบบพรีซิชั่น ประเภทที่สองหรือทางวิ่งแบบพรีซิชั่น ประเภทที่สาม	๕	“พื้นที่ ๔ (area ๔)” หมายความว่า พื้นที่ที่ต่อขยายออกไปเป็นระยะก้าวร้อยเมตรจากหัวทางวิ่ง และหกสิบเมตรจากแนวเส้นกึ่งกลางทางวิ่งทั้งสองด้าน ในทิศทางของการ <u>ร่อนบิน</u> ลงสำหรับทางวิ่งแบบพรีซิชั่น ประเภทที่สองหรือทางวิ่งแบบพรีซิชั่น ประเภทที่สาม
๓	“ระบบช่วยชะลอความเร็วและหยุดอากาศยานที่วิ่งเลยออกนอกทางวิ่ง (arresting system)” หมายความว่า ระบบที่ถูกออกแบบมาเพื่อชะลอความเร็วของอากาศยานที่วิ่งเลยออกนอกทางวิ่ง	๕	“ระบบช่วยชะลอความเร็วและหยุด <u>อากาศยานเครื่องบิน</u> ที่วิ่งเลยออกนอกทางวิ่ง (arresting system)” หมายความว่า ระบบที่ถูกออกแบบมาเพื่อชะลอความเร็วของ <u>อากาศยานเครื่องบิน</u> ที่วิ่งเลยออกนอกทางวิ่ง
๓	“พื้นที่ปลอดภัยกีดขวาง (clearway)” หมายความว่า พื้นที่รูปสี่เหลี่ยมมุมฉากที่กำหนดไว้บนพื้นดินหรือพื้นน้ำภายใต้การควบคุมของเจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบิน ซึ่งเลือกหรือเตรียมไว้เพื่อเป็นพื้นที่ที่เหมาะสมสำหรับอากาศยานที่อาจทำการไต่ระดับเบื้องต้นไปยังความสูงเฉพาะเหนือพื้นที่ดังกล่าว	๕	“พื้นที่ปลอดภัยกีดขวาง (clearway)” หมายความว่า พื้นที่รูปสี่เหลี่ยมมุมฉากที่กำหนดไว้บนพื้นดินหรือ <u>พื้นน้ำ</u> ภายใต้การควบคุมของเจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบิน ซึ่งเลือกหรือเตรียมไว้เพื่อเป็นพื้นที่ที่เหมาะสมสำหรับ <u>อากาศยานเครื่องบิน</u> ที่อาจทำการไต่ระดับเบื้องต้นไปยังความสูงเฉพาะเหนือพื้นที่ดังกล่าว

ชื่อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ชื่อ (ใหม่)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๓๗ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน
๓	“การตรวจสอบด้วยส่วนซ้ำซ้อนแบบวน (Cyclic Redundancy Check: CRC)” หมายความว่า กระบวนการแก้ปัญหาเชิงคณิตศาสตร์ที่นำมาประยุกต์ใช้กับการแสดงข้อมูลในรูปแบบดิจิทัล ซึ่งทำให้มั่นใจได้ว่าข้อมูลที่ได้รับไม่มีการสูญหายหรือเปลี่ยนแปลง	๕	“การตรวจสอบด้วยส่วนซ้ำซ้อนแบบวน (Cyclic Redundancy Check: CRC)” หมายความว่า กระบวนการแก้ปัญหาเชิงคณิตศาสตร์ที่นำมาประยุกต์ใช้กับการแสดงข้อมูลในรูปแบบดิจิทัล ซึ่งทำให้มั่นใจได้ว่าข้อมูลที่ได้รับไม่มีการสูญหายหรือเปลี่ยนแปลง
๓	“ความสมบูรณ์ของข้อมูล (data integrity)” หมายความว่า ระดับการประกันคุณภาพที่ข้อมูลและค่าของข้อมูลด้านการบินจะไม่สูญหายหรือเปลี่ยนแปลงไปจากเดิมหรือจากการแก้ไขข้อมูลที่ได้รับ	๕	“ความสมบูรณ์ของข้อมูล (data integrity / assurance level)” หมายความว่า ระดับการประกันคุณภาพที่ข้อมูลและค่าของข้อมูลด้านการบินจะไม่สูญหายหรือเปลี่ยนแปลงไปจากเดิมหรือจากการแก้ไขข้อมูลที่ได้รับ
๓	“คุณภาพของข้อมูล (data quality)” หมายความว่า ระดับของความเชื่อมั่น (level of confidence) ที่ข้อมูลเป็นไปตามข้อกำหนดของผู้ใช้งานข้อมูลนั้น ในด้านความแม่นยำ ความละเอียด ความสมบูรณ์ (หรือระดับการประกันคุณภาพที่เท่ากัน) การตรวจสอบย้อนกลับ (traceability) ความครบถ้วนสมบูรณ์ และรูปแบบของข้อมูล	๕	“คุณภาพของข้อมูล (data quality)” หมายความว่า ระดับของความเชื่อมั่น (level of confidence) ที่ข้อมูลเป็นไปตามข้อกำหนดของผู้ใช้งานข้อมูลนั้น ในด้านความแม่นยำ ความละเอียด ความสมบูรณ์ (หรือระดับการประกันคุณภาพที่เท่ากัน) การตรวจสอบย้อนกลับ (traceability) ความครบถ้วนสมบูรณ์ และรูปแบบของข้อมูล
๓	“ระยะทางที่ประกาศ (declared distance)” หมายความว่า ระยะทางที่คำนวณไว้สำหรับแต่ละทิศทางของทางวิ่ง ดังต่อไปนี้ (๑) ความยาวโทรา (Take-Off Run Available: TORA) หมายความว่า ระยะทางของทางวิ่งซึ่งได้ประกาศไว้ถึงระยะเหมาะสมสำหรับอากาศยานวิ่งบนพื้นเพื่อวิ่งขึ้น (๒) ความยาวโตดา (Take-Off Distance Available: TODA) หมายความว่า ระยะทางของความยาวโทรารวมกับระยะทางของพื้นที่ปลอดภัยกีดขวาง หากจัดให้มี (๓) ความยาวแอสตา (Accelerate-Stop Distance Available: ASDA) หมายความว่า ระยะทางของความยาวโทรารวมกับระยะทางของทางหยุด หากจัดให้มี (๔) ความยาวแอลดา (Landing Distance Available: LDA) หมายความว่า	๕	“ระยะทางที่ประกาศ (declared distance)” หมายความว่า ระยะทางที่คำนวณไว้สำหรับแต่ละทิศทางของทางวิ่ง ดังต่อไปนี้ (๑) ความยาวโทรา (Take-Off Run Available: TORA) หมายความว่า ระยะทางของทางวิ่ง ซึ่งได้ประกาศไว้ถึงระยะเหมาะสมสำหรับ อากาศยานเครื่องบิน วิ่งบนพื้นเพื่อวิ่งขึ้น (๒) ความยาวโตดา (Take-Off Distance Available: TODA) หมายความว่า ระยะทางของความยาวโทรารวมกับระยะทางของพื้นที่ปลอดภัยกีดขวาง หากจัดให้มี (๓) ความยาวแอสตา (Accelerate-Stop Distance Available: ASDA) หมายความว่า ระยะทางของความยาวโทรารวมกับระยะทางของทางหยุด หากจัดให้มี

ชื่อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ชื่อ (ใหม่)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๓๗ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน
	ว่า ระยะทางของทางวิ่ง ซึ่งได้ประกาศไว้ถึงระยะเหมาะสมสำหรับอากาศยานวิ่งบนพื้นเพื่อบินลง		(๔) ความยาวแอลดา (Landing Distance Available: LDA) หมายความว่า ระยะทางของทางวิ่ง ซึ่งได้ประกาศไว้ถึงระยะเหมาะสมสำหรับ อากาศยานเครื่องบิน วิ่งบนพื้นเพื่อบินลง
๓	“ค่าความสูงเหนือทรงรี (ellipsoid height / geodetic height)” หมายความว่า ความสูงที่อ้างอิงจากรูปทรงพื้นฐานของโลกแบบรูปทรงรี (ellipsoid) ซึ่งวัดจากขอบนอกรูปทรงรีตั้งฉากไปยังจุดที่ต้องการจะวัด	๕	“ค่าความสูงเหนือทรงรี (ellipsoid height / geodetic height)” หมายความว่า ความสูงที่อ้างอิงจากรูปทรงพื้นฐานของโลกแบบรูปทรงรี (ellipsoid) ซึ่งวัดจากขอบนอกรูปทรงรีตั้งฉากไปยังจุดที่ต้องการจะวัด
๓	“พื้นที่จุดขึ้นลง (Final Approach and Take-off Area: FATO)” หมายความว่า พื้นที่ที่กำหนดขึ้นเพื่อใช้สำหรับการปฏิบัติการในการร่อนลงระยะสุดท้ายโดยบินอยู่กับที่หรือบินลงจอด และใช้สำหรับเริ่มการปฏิบัติการในการบินขึ้น ในกรณีที่พื้นที่จุดขึ้นลงดังกล่าวใช้งานสำหรับเฮลิคอปเตอร์ที่มีสมรรถนะชั้นหนึ่ง พื้นที่ที่กำหนดขึ้นดังกล่าวให้รวมถึงพื้นที่ยกเลิกการบินขึ้น (rejected take-off area available) ด้วย	๕	“พื้นที่จุดขึ้นลง (Final Approach and Take-off Area: FATO)” หมายความว่า พื้นที่ที่กำหนดขึ้นเพื่อใช้สำหรับการปฏิบัติการในการร่อนลงระยะสุดท้ายโดยบินอยู่กับที่หรือบินลงจอด และใช้สำหรับเริ่มการปฏิบัติการในการบินขึ้น ในกรณีที่พื้นที่จุดขึ้นลงดังกล่าวใช้งานสำหรับเฮลิคอปเตอร์ที่มีสมรรถนะชั้นหนึ่ง พื้นที่ที่กำหนดขึ้นดังกล่าวให้รวมถึงพื้นที่ยกเลิกการบินขึ้น (rejected take-off area available) ด้วย
๓	“พื้นหลักฐานทางยิปโซเดซี (geodetic datum)” หมายความว่า ชุดของตัวแปรขั้นต่ำที่จำเป็นต่อการระบุตำแหน่งและทิศทางของระบบอ้างอิงท้องถิ่น (local reference system) เทียบกับระบบอ้างอิงทั่วโลก (global reference system)	๕	“พื้นหลักฐานทางยิปโซเดซี (geodetic datum)” หมายความว่า ชุดของตัวแปรขั้นต่ำที่จำเป็นต่อการระบุตำแหน่งและทิศทางของระบบอ้างอิงท้องถิ่น (local reference system) เทียบกับระบบอ้างอิงทั่วโลก (global reference system)
๓	“ปฏิทินเกรกอเรียน (gregorian calendar)” หมายความว่า ปฏิทินสำหรับใช้ทั่วไป โดยมีขึ้นครั้งแรกในปีพุทธศักราช ๒๑๒๕ (คริสต์ศักราช ๑๕๘๒) สามร้อยหกสิบห้าวัน และปีอธิกสุรทิน (leap year) จะมีจำนวนวันสามร้อยหกสิบหกวัน โดยแบ่งออกเป็นสิบสองเพื่อใช้ในการกำหนดปี ซึ่งมีค่าใกล้เคียงกับปีสุริยคติ มากกว่าปฏิทินจูเลียน (Julian calendar) ทั้งนี้ ในปฏิทินเกรกอเรียน ปีปกติจะมีวันทั้งหมดเดือน	๕	“ปฏิทินเกรกอเรียน (Gregorian calendar)” หมายความว่า ปฏิทินสำหรับใช้ทั่วไป โดยมีขึ้นครั้งแรกในปีพุทธศักราช ๒๑๒๕ (คริสต์ศักราช ๑๕๘๒) เพื่อใช้ในการกำหนดปี ซึ่งมีค่าใกล้เคียงกับปีสุริยคติ มากกว่าปฏิทินจูเลียน (Julian calendar) ทั้งนี้ ในปฏิทินเกรกอเรียน ปีปกติจะมีวันทั้งหมดสามร้อยหกสิบห้าวัน และปีอธิกสุรทิน (leap year) จะมีจำนวนวันสามร้อยหกสิบหกวัน โดยแบ่งออกเป็นสิบสองเดือน
๓	“ไฟแสดงอันตราย (hazard beacon)” หมายความว่า ไฟแสดงตำแหน่งสำหรับการบินที่ใช้ในการระบุสิ่งที่เป็นอันตรายต่อการเดินอากาศ	๕	“ไฟแสดงอันตราย (hazard beacon)” หมายความว่า ไฟแสดงตำแหน่งสำหรับการบินที่ใช้ในการระบุสิ่งที่เป็นอันตรายต่อการเดินอากาศ

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๓๗ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน
๓	“สนามบินเฮลิคอปเตอร์ (heliport)” หมายความว่า สนามบินหรือพื้นที่ที่กำหนดไว้บนโครงสร้างสำหรับใช้ทั้งหมดหรือบางส่วนในการบินลง บินขึ้น และการขับเคลื่อนบนพื้นผิวของเฮลิคอปเตอร์	๕	“สนามบินเฮลิคอปเตอร์ (heliport)” หมายความว่า สนามบินหรือพื้นที่ที่กำหนดไว้บนโครงสร้างสำหรับใช้ทั้งหมดหรือบางส่วนในการบินลง บินขึ้น และการขับเคลื่อนบนพื้นผิวของเฮลิคอปเตอร์
๓	“ทางขับในอากาศของเฮลิคอปเตอร์ (helicopter air taxiway)” หมายความว่า ทางที่กำหนดไว้บนพื้นผิวเพื่อใช้สำหรับเป็นทางขับในอากาศสำหรับเฮลิคอปเตอร์	๕	“ทางขับในอากาศของเฮลิคอปเตอร์ (helicopter air taxiway)” หมายความว่า ทางที่กำหนดไว้บนพื้นผิวเพื่อใช้สำหรับเป็นทางขับในอากาศสำหรับเฮลิคอปเตอร์
๓	“ทางขับภาคพื้นของเฮลิคอปเตอร์ (helicopter ground taxiway)” หมายความว่า ทางขับภาคพื้นที่มีไว้สำหรับการเคลื่อนที่บนพื้นดินของเฮลิคอปเตอร์ที่มีล้อที่ฐานโครงสร้างเฮลิคอปเตอร์ที่สัมผัสพื้น (undercarriage)	๕	“ทางขับภาคพื้นของเฮลิคอปเตอร์ (helicopter ground taxiway)” หมายความว่า ทางขับภาคพื้นที่มีไว้สำหรับการเคลื่อนที่บนพื้นดินของเฮลิคอปเตอร์ที่มีล้อที่ฐานโครงสร้างเฮลิคอปเตอร์ที่สัมผัสพื้น (undercarriage)
๓	“เส้นทางขับของเฮลิคอปเตอร์ (helicopter taxi-route)” หมายความว่า ทางที่กำหนดไว้เพื่อใช้ในการเคลื่อนที่ของเฮลิคอปเตอร์จากส่วนหนึ่งของสนามบินไปยังส่วนอื่น ๆ ทั้งนี้ เส้นทางขับจะรวมถึงทางขับภาคพื้นหรือทางขับในอากาศซึ่งจะอยู่ในแนวศูนย์กลางของเส้นทางขับ	๕	“เส้นทางขับของเฮลิคอปเตอร์ (helicopter taxi-route)” หมายความว่า ทางที่กำหนดไว้เพื่อใช้ในการเคลื่อนที่ของเฮลิคอปเตอร์จากส่วนหนึ่งของสนามบินไปยังส่วนอื่น ๆ ทั้งนี้ เส้นทางขับจะรวมถึงทางขับภาคพื้นหรือทางขับในอากาศซึ่งจะอยู่ในแนวศูนย์กลางของเส้นทางขับ
๓	“ทางวิ่งแบบบินลงด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน (instrument runway)” หมายความว่า ทางวิ่งประเภทใดประเภทหนึ่ง ดังต่อไปนี้ ซึ่งสร้างขึ้นสำหรับการปฏิบัติการของอากาศยานที่ใช้วิธีปฏิบัติการบินเข้าสู่สนามบินโดยใช้เครื่องวัดประกอบการบิน (instrument approach procedures) (๑) ทางวิ่งแบบนอนพรีซีชัน (non-precision approach runway) คือ ทางวิ่งที่มีเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ประเภททัศนวิสัย และเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ประเภทไม่ใช้ทัศนวิสัย เพื่อใช้สำหรับรองรับการปฏิบัติการบินลงด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน ประเภท A (instrument approach operation type A) และมีทัศนวิสัยไม่ต่ำกว่าหนึ่งพันเมตร (๒) ทางวิ่งแบบพรีซีชัน (precision approach runway) ได้แก่	๕	“ทางวิ่งแบบบินลงด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน (instrument runway)” หมายความว่า ทางวิ่งประเภทใดประเภทหนึ่ง ดังต่อไปนี้ ซึ่งสร้างขึ้นสำหรับการปฏิบัติการของอากาศยานที่ใช้วิธีปฏิบัติการบินเข้าสู่สนามบิน โดยใช้ด้วย เครื่องวัดประกอบการบิน (instrument approach procedures) (๑) ทางวิ่งแบบนอนพรีซีชัน (non-precision approach runway) คือ ทางวิ่งที่มีเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ประเภททัศนวิสัย และเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ประเภทไม่ใช้ทัศนวิสัย เพื่อใช้สำหรับรองรับการปฏิบัติการบินลงด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน ประเภท A (instrument approach operation type A) และมีทัศนวิสัยไม่ต่ำกว่าหนึ่งพันเมตร (๒) ทางวิ่งแบบพรีซีชัน (precision approach runway) ได้แก่

ชื่อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ชื่อ (ใหม่)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๓๗ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน
	<p>Height: DH) ต่ำกว่าหนึ่งร้อยฟุต หรือไม่มีระยะสูงตัดสินใจ และระยะที่นักบินมองเห็นทางวิ่ง ไม่ต่ำกว่าหนึ่งร้อยเจ็ดสิบห้าเมตร</p> <p>๒) B – ติดตั้งสำหรับการปฏิบัติการโดยใช้ความสูงตัดสินใจ (Decision Height: DH) ต่ำกว่าห้าสิบฟุตหรือไม่มีระยะสูงตัดสินใจ และระยะที่นักบินมองเห็นทางวิ่ง ต่ำกว่าหนึ่งร้อยเจ็ดสิบห้าเมตร แต่ไม่ต่ำกว่าห้าสิบเมตร</p> <p>๓) C – ติดตั้งสำหรับการปฏิบัติการโดยไม่มีความสูงตัดสินใจ (Decision Height: DH) และไม่มีข้อจำกัดเกี่ยวกับระยะที่นักบินมองเห็นทางวิ่ง</p> <p>ประเภทของการปฏิบัติการบินลงด้วยเครื่องวัดประกอบการบินตามวรรคหนึ่ง แบ่งออกเป็นประเภทต่าง ๆ ดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) ประเภท A คือ การปฏิบัติการบินลงด้วยเครื่องวัดประกอบการบินโดยใช้ระยะสูงสำหรับการลดระดับต่ำสุด (minimum descent height) หรือความสูงตัดสินใจ (Decision Height: DH) ที่ระดับสองร้อยห้าสิบฟุต หรือสูงกว่า</p> <p>(๒) ประเภท B คือ การปฏิบัติการบินลงด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน โดยใช้ความสูงตัดสินใจ (Decision Height: DH) ต่ำกว่าสองร้อยห้าสิบฟุต</p>		<p>และระยะที่นักบินมองเห็นทางวิ่ง ไม่ต่ำกว่าหนึ่งร้อยเจ็ดสิบห้า <u>สามร้อย</u> เมตร หรือ</p> <p>๒) B – ติดตั้งสำหรับการปฏิบัติการโดยใช้ความสูงตัดสินใจ (Decision Height: DH) ต่ำกว่าห้าสิบฟุตหรือไม่มีความสูงตัดสินใจ และระยะที่นักบินมองเห็นทางวิ่ง ต่ำกว่าหนึ่งร้อยเจ็ดสิบห้าเมตร แต่ไม่ต่ำกว่าห้าสิบเมตร</p> <p>๓) C – ติดตั้งสำหรับการปฏิบัติการโดยไม่มีความสูงตัดสินใจ (Decision Height: DH) และไม่มีข้อจำกัดเกี่ยวกับระยะที่นักบินมองเห็นทางวิ่ง</p> <p>—ประเภทของการปฏิบัติการบินลงด้วยเครื่องวัดประกอบการบินตามวรรคหนึ่ง แบ่งออกเป็นประเภทต่าง ๆ ดังต่อไปนี้</p> <p>—(๑) ประเภท A คือ การปฏิบัติการบินลงด้วยเครื่องวัดประกอบการบินโดยใช้ความสูงสำหรับการลดระดับต่ำสุด (minimum descent height) หรือความสูงตัดสินใจ (Decision Height: DH) ที่ระดับสองร้อยห้าสิบฟุต หรือสูงกว่า</p> <p>—(๒) ประเภท B คือ การปฏิบัติการบินลงด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน โดยใช้ความสูงตัดสินใจ (Decision Height: DH) ต่ำกว่าสองร้อยห้าสิบฟุต</p>
๓	<p>“ประเภทความสมบูรณ์ของข้อมูล (integrity classification)”</p> <p>หมายความว่า การจัดประเภทของข้อมูลด้านการบินที่ขึ้นอยู่กับความเสี่ยง ซึ่งเป็นผลมาจากการใช้ข้อมูลที่มีความผิดพลาด โดยสามารถแบ่งเป็นประเภท ดังนี้</p> <p>(๑) ข้อมูลประจำ (routine data) คือ เมื่อมีการนำข้อมูลประจำซึ่งมีความผิดพลาดไปใช้ มีความเป็นไปได้น้อยมากที่จะทำให้การปฏิบัติการบินและการลงจอดของอากาศยานมีความเสี่ยงสูงในการเกิดอุบัติเหตุร้ายแรง (catastrophe)</p>	๕	<p>“ประเภทความสมบูรณ์ของข้อมูล (integrity classification)”</p> <p>หมายความว่า การจัดประเภทของข้อมูลด้านการบินที่ขึ้นอยู่กับความเสี่ยง ซึ่งเป็นผลมาจากการใช้ข้อมูลที่มีความผิดพลาด โดยสามารถแบ่งเป็นประเภท ดังนี้</p> <p>(๑) ข้อมูลประจำ (routine data) คือ เมื่อมีการนำข้อมูลประจำซึ่งมีความผิดพลาดไปใช้ มีความเป็นไปได้น้อยมากที่จะทำให้การปฏิบัติการบินและการลงจอดของอากาศยานมีความเสี่ยงสูงในการเกิดอุบัติเหตุร้ายแรง (catastrophe)</p>

ชื่อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ชื่อ (ใหม่)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๓๗ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน
	(๒) ข้อมูลสำคัญ (essential data) คือ เมื่อมีการนำข้อมูลสำคัญซึ่งมีความผิดพลาดไปใช้ มีความเป็นไปได้น้อยที่จะทำให้การปฏิบัติการบินและการลงจอดของอากาศยานมีความเสี่ยงสูงในการเกิดอุบัติเหตุร้ายแรง (catastrophe)		(๒) ข้อมูลสำคัญ (essential data) คือ เมื่อมีการนำข้อมูลสำคัญซึ่งมีความผิดพลาดไปใช้ มีความเป็นไปได้น้อยที่จะทำให้การปฏิบัติการบินและการลงจอดของอากาศยานมีความเสี่ยงสูงในการเกิดอุบัติเหตุร้ายแรง (catastrophe)
	(๓) ข้อมูลสำคัญที่สุด (critical data) คือ เมื่อมีการนำข้อมูลสำคัญที่สุดซึ่งมีความผิดพลาดไปใช้ มีความเป็นไปได้สูงที่จะทำให้การปฏิบัติการบินและการลงจอดของอากาศยานมีความเสี่ยงสูงในการเกิดอุบัติเหตุร้ายแรง (catastrophe)		(๓) ข้อมูลสำคัญที่สุด (critical data) คือ เมื่อมีการนำข้อมูลสำคัญที่สุดซึ่งมีความผิดพลาดไปใช้ มีความเป็นไปได้สูงที่จะทำให้การปฏิบัติการบินและการลงจอดของอากาศยานมีความเสี่ยงสูงในการเกิดอุบัติเหตุร้ายแรง (catastrophe)
๓	“พื้นที่สำหรับการบินลง (landing area)” หมายความว่า ส่วนของพื้นที่เคลื่อนไหว ใช้สำหรับการบินลงหรือการบินขึ้นของอากาศยาน	๕	“พื้นที่สำหรับการบินลง (landing area)” หมายความว่า ส่วนของพื้นที่เคลื่อนไหว ใช้สำหรับการบินลงหรือการ บินวิ่ง ขึ้นของอากาศยาน
๓	“อุปกรณ์บอกทิศทางในการบินลง (landing direction indicator)” หมายความว่า อุปกรณ์ที่ช่วยชี้ทิศทางที่กำหนดไว้ โดยใช้สายตาสำหรับการบินลงและการบินขึ้น	๕	“อุปกรณ์บอกทิศทางในการบินลง (landing direction indicator)” หมายความว่า อุปกรณ์ที่ช่วยชี้ทิศทางที่กำหนดไว้โดยใช้สายตา สำหรับการ บินวิ่ง ขึ้น
๓	“ความเชื่อมั่นของระบบไฟ (lighting system reliability)” หมายความว่า ความเป็นไปได้ที่ระบบซึ่งมีการติดตั้งสมบูรณ์แล้ว สามารถใช้งานได้ และทำงานอยู่ในค่าความคลาดเคลื่อนที่ยอมรับได้ที่กำหนด	๕	“ความเชื่อมั่นของระบบไฟ (lighting system reliability)” หมายความว่า ความเป็นไปได้ที่ระบบ ไฟ ซึ่งมีการติดตั้งสมบูรณ์แล้ว สามารถใช้งานได้ และทำงานอยู่ในค่าความคลาดเคลื่อนที่ยอมรับได้ที่กำหนด
๓	“พื้นที่ซบเคลื่อน (manoeuvring area)” หมายความว่า ส่วนของสนามบินที่ใช้สำหรับการบินขึ้น บินลง และซบเคลื่อนของอากาศยาน ซึ่งไม่รวมลานจอดอากาศยาน	๕	“พื้นที่ซบเคลื่อน (manoeuvring area)” หมายความว่า ส่วนของสนามบินที่ใช้สำหรับการ บินวิ่ง ขึ้น บินลง และซบเคลื่อนของอากาศยาน ซึ่งไม่รวมลานจอดอากาศยาน
๓	“พื้นที่เคลื่อนไหว (movement area)” หมายความว่า ส่วนของสนามบินที่ใช้สำหรับการบินขึ้น บินลง และซบเคลื่อนของอากาศยาน ซึ่งประกอบด้วยพื้นที่ซบเคลื่อน และลานจอดอากาศยาน	๕	“พื้นที่เคลื่อนไหว (movement area)” หมายความว่า ส่วนของสนามบินที่ใช้สำหรับการ บินวิ่ง ขึ้น บินลง และซบเคลื่อนของอากาศยาน ซึ่งประกอบด้วยพื้นที่ซบเคลื่อน และลานจอดอากาศยาน
๓	“ทางวิ่งที่เกือบขนานกัน (near-parallel runways)” หมายความว่า ทางวิ่งที่ไม่ตัดกัน ซึ่งเส้นที่ลากต่อจากเส้นกึ่งกลางทางวิ่งทั้งสองนั้นทำมุมเข้าหากันหรือออกจากกันไม่เกินสิบห้าองศา	๕	“ ทางวิ่งที่เกือบขนานกัน (near-parallel runways) ” หมายความว่า ทางวิ่งที่ไม่ตัดกัน ซึ่งเส้นที่ลากต่อจากเส้นกึ่งกลางทางวิ่งทั้งสองนั้นทำมุมเข้าหากันหรือออกจากกันไม่เกินสิบห้าองศา

ชื่อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ชื่อ (ใหม่)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๓๗ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน
๓	“ระยะห่างระหว่างล้อหลักด้านนอกทั้งสองข้าง (Outer Main Gear Wheel Span: OMGWS)” หมายความว่า ระยะห่างระหว่างขอบนอกของล้อหลักด้านนอกทั้งสองข้างของอากาศยาน	๕	“ระยะห่างระหว่างล้อหลักด้านนอกทั้งสองข้าง (Outer Main Gear Wheel Span: OMGWS)” หมายความว่า ระยะห่างระหว่างขอบนอกของล้อหลักด้านนอกทั้งสองข้างของ อากาศยานเครื่องบิน
๓	“หมายเลขจำแนกผิวพื้นจราจร (Pavement Classification Number: PCN)” หมายความว่า หมายเลขที่แสดงความแข็งแรงในการรองรับน้ำหนักของผิวพื้นจราจรสำหรับการปฏิบัติการที่ไม่มีข้อจำกัด	๕	“หมายเลขจำแนกผิวพื้นจราจร (Pavement Classification Number: PCN หรือ Pavement Classification Rating: PCR)” หมายความว่า หมายเลขที่แสดงความแข็งแรงในการรองรับน้ำหนักของผิวพื้นจราจร สำหรับการปฏิบัติการที่ไม่มีข้อจำกัด
๓	“ทางวิ่ง (runway)” หมายความว่า พื้นที่อยู่ล้อเลื่อนที่กำหนดไว้ในสนามบิน ซึ่งจัดไว้สำหรับการบินขึ้นและบินลงของอากาศยาน	๕	“ทางวิ่ง (runway)” หมายความว่า พื้นที่อยู่ล้อเลื่อนที่กำหนดไว้ในสนามบิน บนพื้นดิน ซึ่งจัดไว้ สำหรับการบินขึ้นและบินลง การบินลงและวิ่งขึ้น ของอากาศยาน
๓		๕	"รหัสสภาพทางวิ่ง (Runway Condition Code: RWYCC)" หมายความว่า รหัสตัวเลขแสดงสภาพของพื้นผิวทางวิ่งที่ใช้ในการ รายงานสภาพทางวิ่ง
๓		๕	"รายงานสภาพทางวิ่ง (Runway Condition Report: RCR)" หมายความว่า รายงานที่ได้มาตรฐานและครอบคลุมเกี่ยวกับสภาพ พื้นผิวทางวิ่งและผลกระทบที่มีต่อสมรรถนะการปฏิบัติการบินลงหรือการวิ่งขึ้นของเครื่องบิน
๓	“พื้นที่ปลอดภัยปลายทางวิ่ง (Runway End Safety Area: RESA)” หมายความว่า พื้นที่ซึ่งสมมาตรกันรอบแนวเส้นกึ่งกลางทางวิ่งที่ต่อขยายออกไปและอยู่ติดกับจุดสิ้นสุดพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่ง ซึ่งมีไว้เพื่อวัตถุประสงค์หลักในการลดความเสี่ยงที่จะเกิดความเสียหายแก่อากาศยานที่ลบก่อนถึงทางวิ่ง (undershooting) หรือวิ่งออกนอกทางวิ่ง (overrunning)	๕	“พื้นที่ปลอดภัยปลายทางวิ่ง (Runway End Safety Area: RESA)” หมายความว่า พื้นที่ซึ่งสมมาตรกันรอบแนวเส้นกึ่งกลางทางวิ่งที่ต่อขยายออกไปและอยู่ติดกับจุดสิ้นสุดพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่ง ซึ่งมีไว้เพื่อวัตถุประสงค์หลักในการลดความเสี่ยงที่จะเกิดความเสียหายแก่ อากาศยานเครื่องบิน ที่ลบก่อนถึงทางวิ่ง (undershooting) หรือวิ่งออกนอกทางวิ่ง (overrunning)

ชื่อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ชื่อ (ใหม่)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๓๗ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน
๓	“ไฟเตือนก่อนเข้าทางวิ่ง (runway guard lights)” หมายความว่า ระบบไฟซึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่อการแจ้งเตือนนักบินหรือผู้ขับเครื่องบินพาณิชย์ที่กำลังจะเข้าไปสู่ทางวิ่งที่มีการใช้งานอยู่	๕	“ไฟเตือนก่อนเข้าทางวิ่ง (runway guard lights)” หมายความว่า ระบบไฟซึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่อการแจ้งเตือนนักบินหรือผู้ขับเครื่องบินพาณิชย์ที่กำลังจะเข้าไปสู่ทางวิ่งที่มีการใช้งานอยู่
๓	“พื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่ง (runway strip)” หมายความว่า พื้นที่ที่กำหนดไว้ซึ่งรวมถึงทางวิ่งและทางหยุด (ถ้ามี) ที่กำหนดไว้เพื่อ (๑) ลดความเสี่ยงที่จะเกิดความเสียหายแก่อากาศยานที่วิ่งออกนอกทางวิ่ง และ (๒) ป้องกันอากาศยานที่บินอยู่เหนือพื้นที่ดังกล่าวระหว่างการปฏิบัติการบินขึ้นหรือการบินลงของอากาศยาน	๕	“พื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่ง (runway strip)” หมายความว่า พื้นที่ที่กำหนดไว้ซึ่งรวมถึงทางวิ่งและทางหยุด (ถ้ามี) ที่กำหนดไว้เพื่อ (๑) ลดความเสี่ยงที่จะเกิดความเสียหายแก่อากาศยานที่วิ่งออกนอกทางวิ่ง และ (๒) ป้องกันอากาศยานที่บินอยู่เหนือพื้นที่ดังกล่าวระหว่างการปฏิบัติการ บินวิ่ง ขึ้นหรือการบินลงของอากาศยาน
๓		๕	“สภาพพื้นผิวทางวิ่ง (runway surface condition(s))” หมายความว่า คำอธิบายสภาพของพื้นผิวทางวิ่งที่ใช้ในการรายงานสภาพทางวิ่งซึ่งสัมพันธ์กับการกำหนดรหัสสภาพทางวิ่งเพื่อวัตถุประสงค์ในการปฏิบัติการของเครื่องบิน
๓	“ลานกลับลำ (runway turn pad)” หมายความว่า พื้นที่ที่กำหนดไว้ในสนามบินที่อยู่ติดกับทางวิ่งซึ่งมีไว้เพื่อวัตถุประสงค์ในการทำให้อากาศยานสามารถกลับลำหนึ่งร้อยแปดสิบองศาบนทางวิ่งได้อย่างสมบูรณ์	๕	“ลานกลับลำ (runway turn pad)” หมายความว่า พื้นที่ที่กำหนดไว้ในสนามบิน บนพื้นดิน ที่อยู่ติดกับทางวิ่งซึ่งมีไว้เพื่อวัตถุประสงค์ในการทำให้ อากาศยานเครื่องบิน สามารถกลับลำหนึ่งร้อยแปดสิบองศาบนทางวิ่งได้อย่างสมบูรณ์
๓	“การปฏิบัติการบินขึ้นและลงพร้อมกันบนทางวิ่งขนาน (segregated parallel operations)” หมายความว่า การปฏิบัติการบินบนทางวิ่งที่ขนานหรือเกือบขนานกันของทางวิ่งที่ใช้เครื่องวัดประกอบการบินในเวลาเดียวกัน ซึ่งทางวิ่งเส้นหนึ่งใช้สำหรับการบินลงโดยเฉพาะ และทางวิ่งอีกเส้นหนึ่งใช้สำหรับการบินขึ้นโดยเฉพาะ	๕	“การปฏิบัติการ วิ่ง ขึ้นและ บิน ลงพร้อมกันบนทางวิ่งขนาน (segregated parallel operations)” หมายความว่า การปฏิบัติการบินบนทางวิ่งที่ขนานหรือเกือบขนานกัน ของทางวิ่งที่ใช้ด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน ในเวลาเดียวกัน ซึ่งทางวิ่งเส้นหนึ่งใช้สำหรับการบินลงโดยเฉพาะ และทางวิ่งอีกเส้นหนึ่งใช้สำหรับการ บินวิ่ง ขึ้นโดยเฉพาะ
๓	“ตำแหน่งเบี่ยงเบน (station declination)” หมายความว่า การแปรผันของการวางแนวระหว่างแนวเส้นรัศมีศูนย์กลางของคลื่นวิทยุวีโออาร์ (VOR) กับทิศเหนือจริง ซึ่งกำหนดขึ้น ณ เวลาที่มีการปรับตั้งค่าของสถานีคลื่นวิทยุวีโออาร์	๕	“ตำแหน่งเบี่ยงเบน (station declination)” หมายความว่า การแปรผันของการวางแนวระหว่างแนวเส้นรัศมีศูนย์กลางของคลื่นวิทยุวีโออาร์ (VOR) กับทิศเหนือจริง ซึ่งกำหนดขึ้น ณ เวลาที่มีการปรับตั้งค่าของสถานีคลื่นวิทยุวีโออาร์

ชื่อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ชื่อ (ใหม่)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๓๗ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน
๓	“ทางหยุด (stopway)” หมายความว่า พื้นที่รูปสี่เหลี่ยมมุมฉากที่กำหนดไว้บนพื้นดินที่อยู่บริเวณจุดสิ้นสุดระยะทางของทางวิ่งซึ่งได้ประกาศไว้ถึงระยะเหมาะสมสำหรับอากาศยานวิ่งบนพื้นเพื่อบินขึ้น หรือความยาวโทรรา ซึ่งเตรียมไว้เพื่อเป็นพื้นที่ที่เหมาะสมในการให้อากาศยานหยุด ในกรณีที่ยกเลิกการบินขึ้น	๕	“ทางหยุด (stopway)” หมายความว่า พื้นที่รูปสี่เหลี่ยมมุมฉากที่กำหนดไว้บนพื้นดินที่อยู่บริเวณจุดสิ้นสุดระยะทางของทางวิ่งซึ่งได้ประกาศไว้ถึงระยะเหมาะสมสำหรับ อากาศยานเครื่องบิน วิ่งบนพื้นเพื่อ บินวิ่งขึ้น หรือความยาวโทรรา ซึ่งเตรียมไว้เพื่อเป็นพื้นที่ที่เหมาะสมในการให้ อากาศยานเครื่องบินหยุด ในกรณีที่ยกเลิกการ บินวิ่งขึ้น
๓	“ทางวิ่งสำหรับการบินขึ้น (take-off runway)” หมายความว่า ทางวิ่งที่ใช้สำหรับการบินขึ้นเท่านั้น	๕	“ทางวิ่งสำหรับการ บินวิ่งขึ้น (take-off runway)” หมายความว่า ทางวิ่งที่ใช้สำหรับการบินขึ้นเท่านั้น
๓	“ทางขับ (taxiway)” หมายความว่า ทางที่กำหนดไว้ในสนามบินที่สร้างไว้สำหรับการขับเคลื่อนของอากาศยานและเพื่อเป็นทางเชื่อมระหว่างส่วนหนึ่งของสนามบินไปยังอีกส่วนหนึ่ง ซึ่งประกอบด้วย (๑) ทางขับที่เข้าสู่หลุมจอดอากาศยาน (aircraft stand taxilane) คือ พื้นที่ส่วนหนึ่งของลานจอดอากาศยานที่กำหนดให้เป็นทางขับ และมีไว้เพื่อเป็นทางเข้าออกหลุมจอดอากาศยานเท่านั้น (๒) ทางขับในลานจอดอากาศยาน (apron taxiway) คือ พื้นที่ส่วนหนึ่งของระบบทางขับที่อยู่ในลานจอดอากาศยาน และมีไว้เพื่อเป็นเส้นทางให้อากาศยานขับเคลื่อนผ่านลานจอดอากาศยาน (๓) ทางขับออกด่วน (rapid exit taxiway) คือ ทางขับที่เชื่อมกับทางวิ่งโดยทำมุมแหลม (acute angle) และออกแบบมาเพื่อให้อากาศยานที่ทำการบินลง สามารถเลี้ยวออกจากทางวิ่งด้วยความเร็วสูงกว่าที่สามารถเลี้ยวออกโดยใช้ทางขับออกอื่น ๆ เพื่อลดเวลาที่อากาศยานใช้งานทางวิ่งนั้น	๕	“ทางขับ (taxiway)” หมายความว่า ทางที่กำหนดไว้ในสนามบิน บนพื้นดิน ที่สร้างไว้สำหรับ การขับเคลื่อนของอากาศยานและเพื่อเป็นทางเชื่อมระหว่างส่วนหนึ่งของสนามบินไปยังอีกส่วนหนึ่ง ซึ่งประกอบด้วย (๑) ทางขับที่เข้าสู่หลุมจอดอากาศยาน (aircraft stand taxilane) คือ พื้นที่ส่วนหนึ่งของลานจอดอากาศยานที่กำหนดให้เป็นทางขับ และมีไว้เพื่อเป็นทางเข้าออกหลุมจอดอากาศยานเท่านั้น (๒) ทางขับในลานจอดอากาศยาน (apron taxiway) คือ พื้นที่ส่วนหนึ่งของระบบทางขับที่อยู่ในลานจอดอากาศยาน และมีไว้เพื่อเป็นเส้นทางให้อากาศยานขับเคลื่อนผ่านลานจอดอากาศยาน (๓) ทางขับออกด่วน (rapid exit taxiway) คือ ทางขับที่เชื่อมกับทางวิ่งโดยทำมุมแหลม (acute angle) และออกแบบมาเพื่อให้อากาศยาน เครื่องบิน ที่ทำการบินลง สามารถเลี้ยวออกจากทางวิ่งด้วยความเร็วสูงกว่าที่สามารถเลี้ยวออกโดยใช้ทางขับออกอื่น ๆ เพื่อลดเวลาที่อากาศยานใช้งานทางวิ่งนั้น
๓	“เขตจุดแตะพื้น (touchdown zone)” หมายความว่า ส่วนของทางวิ่งที่อยู่เลยจากหัวทางวิ่ง ซึ่งใช้ในการแตะพื้นครั้งแรกในการลงจอดของอากาศยาน	๕	“เขตจุดแตะพื้น (touchdown zone)” หมายความว่า ส่วนของทางวิ่งที่อยู่เลยจากหัวทางวิ่ง ซึ่งใช้ในการแตะพื้นครั้งแรกในการลงจอดของ อากาศยานเครื่องบิน

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๓๗ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน
๓	“หน่วยงานบริการข่าวสารการบิน” หมายความว่า ฝ่ายบริการข่าวสารการบิน สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย	๕	“หน่วยงาน ให้บริการ ข่าวสารการบิน” หมายความว่า ผู้ได้รับใบรับรองการให้บริการข่าวสารการบินจากฝ่ายบริการข่าวสารการบิน สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
๔	ข้อกำหนดนี้ให้ใช้บังคับกับสนามบินที่ให้บริการแก่สาธารณะที่ตั้งอยู่บนพื้นดินเท่านั้น	๖	ข้อกำหนดนี้ให้ใช้บังคับกับสนามบิน อนุญาตหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวอนุญาตสำหรับเครื่องบินที่เปิดให้บริการแก่สาธารณะที่ตั้งอยู่บนพื้นดินเท่านั้น
๖	ให้นำระบบพื้นหลักฐาน WGS-๘๔ (World Geodetic System – ๑๙๘๔) มาใช้เป็นระบบอ้างอิงแนวราบ ข้อมูลพิกัดภูมิศาสตร์สำหรับการบิน (aeronautical geographical coordinates) ในรูปแบบของละติจูด และลองจิจูด ที่ต้องรายงานต่อหน่วยงานบริการข่าวสารการบิน ต้องแสดงในรูปแบบพื้นหลักฐาน WGS-๘๔	๘	ให้นำระบบพื้นหลักฐาน WGS- ๘๔ 84 (World Geodetic System – ๑๙๘๔ 1984) มาใช้เป็นระบบอ้างอิงแนวราบ ข้อมูลพิกัดภูมิศาสตร์สำหรับการบิน (aeronautical geographical coordinates) ในรูปแบบของละติจูด และลองจิจูด ที่ต้องรายงานต่อหน่วยงาน ให้บริการ ข่าวสารการบิน ต้องแสดงในรูปแบบพื้นหลักฐาน WGS- ๘๔ 84
๗	ให้นำค่าระดับน้ำทะเลปานกลาง (Mean Sea Level: MSL) ซึ่งให้ค่าความสัมพันธ์ของความสูง (ค่าระดับ) [gravity-related height (elevation)] ที่สัมพันธ์กับค่าแรงโน้มถ่วงโลกกับพื้นผิวจีโออยด์ที่ได้จากแบบจำลองแรงโน้มถ่วงของโลก (EGM-๙๖) มาใช้เป็นระบบอ้างอิงแนวตั้งแบบจำลองแรงโน้มถ่วงของโลก (EGM-๙๖) ตามวรรคหนึ่ง ประกอบด้วยข้อมูลสนามแรงโน้มถ่วงโลกที่เป็นความยาวคลื่นแบบยาว เรียงตัวกันสามร้อยหกสิบองศา ซึ่งต้องใช้เป็นแบบจำลองแรงโน้มถ่วงของโลกที่ใช้ในการเดินอากาศระหว่างประเทศ	๙	ให้นำค่าระดับน้ำทะเลปานกลาง (Mean Sea Level: MSL) ซึ่งให้ค่าความสัมพันธ์ของความสูง (ค่าระดับ) [gravity-related height (elevation)] ที่สัมพันธ์กับค่าแรงโน้มถ่วงโลกกับพื้นผิวจีโออยด์ที่ได้จากแบบจำลองแรงโน้มถ่วงของโลก (EGM- ๙๖ 96) มาใช้เป็นระบบอ้างอิงแนวตั้งแบบจำลองแรงโน้มถ่วงของโลก (EGM- ๙๖ 96) ตามวรรคหนึ่ง ประกอบด้วยข้อมูลสนามแรงโน้มถ่วงโลกที่เป็นความยาวคลื่นแบบยาว เรียงตัวกันสามร้อยหกสิบองศา ซึ่งต้องใช้เป็นแบบจำลองแรงโน้มถ่วงของโลกที่ใช้ในการเดินอากาศระหว่างประเทศ
๙	ในการขอรับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ สนามบินต้องจัดเตรียมและแสดงความพร้อมเพื่อรับการตรวจสอบในเรื่องอย่างน้อยดังต่อไปนี้ (๑) ความสอดคล้องกันของโครงสร้างพื้นฐานของสนามบินและมาตรฐานที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานของสนามบินนั้น (๒) กิจกรรมและกระบวนการดำเนินงานของสนามบินในแต่ละวัน ซึ่งรวมถึง	๑๑	ในการขอรับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ สนามบินต้องจัดเตรียมและแสดงความพร้อมเพื่อรับการตรวจสอบในเรื่องอย่างน้อยดังต่อไปนี้ (๑) ความสอดคล้องกันของโครงสร้างพื้นฐานของสนามบินและมาตรฐานที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานของสนามบินนั้น (๒) กิจกรรมและกระบวนการดำเนินงานของสนามบินในแต่ละวัน ซึ่งรวมถึง

ชื่อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ชื่อ (ใหม่)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๓๗ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน
	<p>(ก) ข้อมูลสนามบินและการรายงานข้อมูลดังกล่าว (aerodrome data and reporting)</p> <p>(ข) การควบคุมการเข้าเขตการบิน (control of airside access)</p> <p>(ค) แผนฉุกเฉินของสนามบิน (aerodrome emergency plan)</p> <p>(ง) การดับเพลิงและกู้ภัย (rescue and firefighting)</p> <p>(จ) การตรวจพินิจพื้นที่เคลื่อนไหว (inspection of the movement area)</p> <p>(ฉ) การบำรุงรักษาพื้นที่เคลื่อนไหว (maintenance of the movement area)</p> <p>(ช) สภาพทางอุตุนิยมวิทยาที่เป็นอันตราย (hazardous meteorological condition)</p> <p>(ซ) เครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ประเภททัศนวิสัยและระบบไฟฟ้าสนามบิน (visual aids and aerodrome electrical systems)</p> <p>(ฌ) ความปลอดภัยในการก่อสร้างและบำรุง รักษาบริเวณสนามบิน (aerodrome works safety)</p> <p>(ญ) การบริหารจัดการลานจอดอากาศยาน (apron management)</p> <p>(ฎ) การจัดการความปลอดภัยในลานจอดอากาศยาน (apron safety)</p> <p>(ฏ) การควบคุมยานพาหนะในเขตการบิน (airside vehicle control)</p> <p>(ฐ) การบริหารจัดการเกี่ยวกับอันตรายที่เกิดจากสัตว์ (wildlife hazard management)</p> <p>(ฑ) การควบคุมสิ่งกีดขวาง (obstacles control)</p> <p>(ฒ) การเคลื่อนย้ายอากาศยานที่ขัดข้อง (removal of a disabled aircraft)</p> <p>(ณ) การปฏิบัติการเมื่อทัศนวิสัยต่ำ (low visibility operations)</p>		<p>(ก) ข้อมูลสนามบินและการรายงานข้อมูลดังกล่าว (aerodrome data and reporting)</p> <p>(ข) การควบคุมการเข้าเขตการบิน (control of airside access)</p> <p>(ค) แผนฉุกเฉินของสนามบิน (aerodrome emergency plan)</p> <p>(ง) การดับเพลิงและกู้ภัย (rescue and firefighting)</p> <p>(จ) การตรวจพินิจพื้นที่เคลื่อนไหว (inspection of the movement area)</p> <p>(ฉ) การบำรุงรักษาพื้นที่เคลื่อนไหว (maintenance of the movement area)</p> <p>(ช) สภาพทางอุตุนิยมวิทยาที่เป็นอันตราย (hazardous meteorological condition)</p> <p>(ซ) เครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ประเภททัศนวิสัยและระบบไฟฟ้าสนามบิน (visual aids and aerodrome electrical systems)</p> <p>(ฌ) ความปลอดภัยในการก่อสร้างและบำรุง รักษาบริเวณสนามบิน (aerodrome works safety)</p> <p>(ญ) การบริหารจัดการลานจอดอากาศยาน (apron management)</p> <p>(ฎ) การจัดการความปลอดภัยในลานจอดอากาศยาน (apron safety management)</p> <p>(ฏ) การควบคุมยานพาหนะในเขตการบิน (airside vehicle control)</p> <p>(ฐ) การบริหารจัดการเกี่ยวกับอันตรายที่เกิดจากสัตว์ (wildlife hazard management)</p> <p>(ฑ) การควบคุมสิ่งกีดขวาง (obstacles control)</p> <p>(ฒ) การเคลื่อนย้ายอากาศยานที่ขัดข้อง (removal of a disabled aircraft)</p> <p>(ณ) การปฏิบัติการเมื่อทัศนวิสัยต่ำ (low visibility operations)</p>

ชื่อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ชื่อ (ใหม่)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๓๗ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน
	<p>(ด) ระบบการจัดการด้านนิรภัยของสนามบิน (Safety Management System: SMS)</p> <p>(ต) การจัดการกับวัตถุอันตราย (handling of hazardous materials)</p> <p>(ถ) การป้องกันสถานที่ติดตั้งเรดาร์และเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ประเภทเครื่องช่วยในการเดินอากาศ (protection of site for radar and navigational aids)</p> <p>(๓) คู่มือการดำเนินงานสนามบิน</p> <p>(๔) การสำรวจสนามบินและสิ่งกีดขวาง (aerodrome and obstacle survey)</p>		<p>(๑) การจัดการกับวัตถุอันตราย (handling of hazardous materials)</p> <p>(๒) การป้องกันสถานที่ติดตั้งเรดาร์และเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ประเภท<u>เครื่องช่วยในการเดินอากาศระบบช่วยการเดินอากาศ</u> (protection of site for radar and navigational aids)</p> <p>(๓) ระบบการจัดการด้านนิรภัยของสนามบิน (Safety Management System: SMS)</p> <p>(๓) คู่มือการดำเนินงานสนามบิน</p> <p>(๔) การสำรวจสนามบินและสิ่งกีดขวาง (aerodrome and obstacle survey)</p>
๑๑	<p>เพื่อประโยชน์ในด้านความปลอดภัยของสนามบิน เจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบินต้องตรวจสอบและตรวจติดตามให้มั่นใจว่าผู้ให้บริการทั้งหมดในสนามบิน ซึ่งรวมถึงหน่วยงานบริการภาคพื้นและหน่วยงานอื่นที่ดำเนินการอย่างอิสระในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติการบินหรือการจัดการอากาศยานที่สนามบินนั้น ได้ปฏิบัติตามข้อกำหนดด้านความปลอดภัยของสนามบิน</p>	๑๓	<p>เพื่อประโยชน์ในด้านความปลอดภัยของสนามบิน เจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบินต้อง<u>กำกับดูแลตรวจสอบและตรวจติดตามให้มั่นใจ</u>ว่าผู้ให้บริการทั้งหมดในสนามบิน ซึ่งรวมถึงหน่วยงานบริการภาคพื้นและหน่วยงานอื่นที่ดำเนินการอย่างอิสระ<u>ในส่วนที่มีส่วน</u>เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติการบิน<u>หรือการให้บริการภาคพื้นแก่การจัดการอากาศยานที่</u>สนามบินนั้น <u>และต้องตรวจสอบและตรวจติดตามให้มั่นใจว่าผู้ให้บริการและหน่วยงานทั้งหมดในสนามบิน</u> ได้ปฏิบัติตามข้อกำหนดด้านความปลอดภัย (safety requirements) ของสนามบิน</p> <p><u>ในการกำกับดูแล ตรวจสอบและตรวจติดตาม ที่กำหนดไว้ตามวรรคหนึ่ง ให้เจ้าของผู้ดำเนินการสนามบินจัดทำสัญญา (contract) ข้อตกลง (agreement) หรือวิธีการอื่นใดที่เป็นลายลักษณ์อักษร</u> ระหว่างเจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบินกับผู้ให้บริการและหน่วยงานทั้งหมดในสนามบิน</p>

ชื่อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ชื่อ (ใหม่)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๓๗ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน
๑๒	<p>ในการออกไปรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ ผู้อำนวยการอาจกำหนดเงื่อนไขหรือข้อจำกัดเกี่ยวกับการดำเนินงานของสนามบิน ซึ่งอาจรวมถึง</p> <p>(๑) รหัสอ้างอิงสนามบิน</p> <p>(๒) ประเภทอากาศยานวิกฤต (critical aeroplane)</p> <p>(๓) เงื่อนไขการปฏิบัติการสำหรับการรองรับอากาศยานวิกฤต (critical aeroplane) ที่สิ่งอำนวยความสะดวกจัดไว้</p> <p>(๔) ระดับชั้นของการดับเพลิงและกู้ภัย</p> <p>(๕) เงื่อนไขหรือข้อจำกัดในการปฏิบัติการที่สนามบิน</p> <p>(๖) ความแตกต่างจากมาตรฐานที่ได้รับอนุญาต (authorized deviation) ซึ่งสอดคล้องกับการใช้งานสนามบิน รวมถึงเงื่อนไขและข้อจำกัดเกี่ยวกับการดำเนินงาน และการมีผลของใบรับรอง (validity)</p> <p>ความแตกต่างตาม (๖) จะได้รับการยอมรับบนพื้นฐานของการประเมินด้านความปลอดภัยที่เป็นไปตามที่ผู้อำนวยการกำหนด</p>	๑๔	<p>ในการออกไปรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ ผู้อำนวยการอาจกำหนดเงื่อนไขหรือข้อจำกัดเกี่ยวกับการดำเนินงานของสนามบิน ซึ่งอาจรวมถึง</p> <p>(๑) รหัสอ้างอิงสนามบิน</p> <p>(๒) ประเภทอากาศยานเครื่องบินวิกฤต (critical aeroplane)</p> <p>(๓) เงื่อนไขการปฏิบัติการสำหรับการรองรับอากาศยานเครื่องบินวิกฤต (critical aeroplane) ที่สิ่งอำนวยความสะดวกจัดไว้</p> <p>(๔) ระดับชั้นของการดับเพลิงและกู้ภัย</p> <p>(๕) เงื่อนไขหรือข้อจำกัดในการปฏิบัติการที่สนามบิน</p> <p>(๖) ความแตกต่างจากมาตรฐานที่ได้รับอนุญาต (authorized deviation) ซึ่งสอดคล้องกับการใช้งานสนามบิน รวมถึงเงื่อนไขและข้อจำกัดเกี่ยวกับการดำเนินงาน และการมีผลของใบรับรอง (validity)</p> <p>ความแตกต่างตาม (๖) จะได้รับการยอมรับบนพื้นฐานของการประเมินด้านความปลอดภัยที่เป็นไปตามที่ผู้อำนวยการกำหนด</p>
๑๘	<p>สนามบินต้องรายงานเหตุการณ์ความปลอดภัย (safety occurrences) ที่เกิดขึ้นในสนามบินให้สำนักงานทราบ โดยมีรายการ ดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) การรายงานอุบัติเหตุและอุบัติการณ์รุนแรง ซึ่งรวมถึง</p> <p>(ก) อากาศยานออกนอกทางวิ่ง (runway excursion)</p> <p>(ข) อากาศยานที่ลงก่อนถึงทางวิ่ง (undershoots)</p> <p>(ค) การรुकล้ำทางวิ่ง (runway incursion)</p> <p>(ง) การบินลงหรือวิ่งขึ้นของอากาศยานบนทางขับ</p> <p>(จ) เหตุการณ์ที่เกี่ยวข้องกับอากาศยานชนสัตว์ (wildlife strike)</p> <p>(๒) การรายงานเหตุการณ์ความปลอดภัย อย่างน้อย ดังต่อไปนี้</p> <p>(ก) เหตุการณ์ที่เกี่ยวข้องกับวัตถุแปลกปลอม (FOD)</p> <p>(ข) เหตุการณ์อื่นนอกเหนือจากอากาศยานออกนอกทางวิ่ง เช่น อากาศยานออกนอกทางขับหรือลานจอดอากาศยาน</p>	๒๐	<p><u>การรายงานเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยให้เป็นไปตามข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยว่าด้วยการรายงานเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือน ฉบับล่าสุด</u></p>

ชื่อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ชื่อ (ใหม่)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๓๗ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน
	<p>(ค) เหตุการณ์อื่นนอกเหนือจากการรुक้าทางวิ่ง เช่น การรुक้าทางขับหรือลานจอดอากาศยาน</p> <p>(ง) เหตุการณ์การชนกันบริเวณภาคพื้น (ground collisions)</p> <p>เจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบินต้องดำเนินการวิเคราะห์และทบทวนข้อมูลตามวรรคหนึ่ง โดยให้มี การระบุแนวโน้ม (trends) และทำการวิเคราะห์เชิงลึกเพื่อกำหนดมาตรการที่เหมาะสม โดยบุคลากรที่มีความ สามารถซึ่งได้รับการฝึกอบรมเพื่อปฏิบัติหน้าที่ดังกล่าว</p> <p>เจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบินต้องประสาน งานกับผู้ให้บริการในสนามบินทั้งหมด ซึ่งรวมถึงหน่วยงานบริการภาคพื้น ผู้ให้บริการอากาศยาน ผู้ให้บริการการเดินอากาศ และหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง เพื่อปรับปรุงความครบถ้วนและความถูกต้องของการเก็บรวบรวมข้อมูลเหตุการณ์ความปลอดภัยและข้อมูลสำคัญอื่นที่เกี่ยวข้อง</p>		
	ส่วนที่ ๓ การออกแบบสนามบิน		ส่วนที่ ๓ แผนแม่บทสนามบินและการออกแบบสนามบิน
๑๙	ในการออกแบบและก่อสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกใหม่หรือเปลี่ยนแปลงสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีอยู่แล้ว รวมถึงการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างสนามบิน เจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบินต้องคำนึงถึงมาตรการรักษาความปลอดภัย โดยให้สอดคล้องกับข้อกำหนดของแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (National Civil Aviation Security Programme: NCASP) ด้วย	๒๑	<p>ตั้งแต่วันที่ ๓ พฤศจิกายน พ.ศ. ๒๕๖๕ เจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบินต้องจัดให้มีแผนแม่บทสนามบินที่ประกอบด้วยรายละเอียดในการพัฒนาโครงสร้างและสิ่งอำนวยความสะดวกของสนามบินตามที่อยู่อำนาจการประกาศกำหนด โดยต้องแสดงแผนการดำเนินการพัฒนาสนามบินในแต่ละระยะเพื่อรองรับความต้องการด้านการบินตามลำดับความสำคัญ และต้องมีการทบทวนให้เหมาะสมกับสภาพการจราจรของสนามบินในปัจจุบันและในอนาคตตามรอบระยะเวลาที่ผู้อำนวยการกำหนด</p> <p>ในการจัดทำแผนแม่บทสนามบินตามวรรคหนึ่ง เจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบินต้องจัดให้มีการประสานงานกับผู้มีส่วนได้เสียผ่านกระบวนการขอคำปรึกษาและการทำงานร่วมกัน เพื่อใช้เป็นข้อมูลประกอบการจัดทำแผนแม่บทสนามบิน</p>

ชื่อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ชื่อ (ใหม่)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๓๗ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน
			<p><u>เจ้าของหรือผู้ดำเนินงานสนามบินต้องยื่นแผนแม่บทสนามบินที่จัดทำขึ้นตามวรรคหนึ่งเพื่อขอรับความเห็นชอบจากผู้อำนวยการ โดยต้องจัดให้มีบริการและสิ่งอำนวยความสะดวกของสนามบินให้สอดคล้องกับความต้องการด้านการบิน และเป็นไปตามที่ระบุไว้ในแผนแม่บทสนามบินที่ได้รับการเห็นชอบ</u></p>
๒๐	<p>นอกจากข้อ ๑๔ แล้ว ในการออกแบบสนามบิน เจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบินต้องคำนึงถึงเรื่องการใช้ประโยชน์ที่ดิน (land-use) ตามกฎหมายว่าด้วยการผังเมืองหรือกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง และมาตรการควบคุมด้านสิ่งแวดล้อมตามกฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติหรือกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง ตามความเหมาะสมด้วย</p>	๒๒	<p>นอกจากข้อ ๑๔ แล้ว ในการออกแบบสนามบิน <u>เจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบิน</u> ในการออกแบบและก่อสร้างสนามบิน และการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างสนามบิน รวมถึงการออกแบบและก่อสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกใหม่หรือเปลี่ยนแปลงสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีอยู่แล้ว <u>เจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบินต้องคำนึงถึงเรื่องดังต่อไปนี้</u></p> <p><u>(๑) มาตรการรักษาความปลอดภัย โดยให้สอดคล้องกับข้อกำหนดของแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (National Civil Aviation Security Programme: NCASP) และกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง</u></p> <p><u>(๒) ต้องคำนึงถึงเรื่องการใช้ประโยชน์ที่ดิน (land-use) ตามกฎหมายว่าด้วยการผังเมืองหรือกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง</u></p> <p><u>(๓) มาตรการควบคุมด้านสิ่งแวดล้อมตามกฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติหรือกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง ตามความเหมาะสมด้วย</u></p>
๒๑	<p>สนามบินต้องมีรหัสอ้างอิงสนามบิน ซึ่งประกอบด้วย รหัสตัวเลข (code number) และรหัสตัวอักษร (code letter) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อใช้ในการวางแผนสนามบิน (aerodrome planning) ทั้งนี้ ต้องเลือกและกำหนดให้สอดคล้องกับลักษณะของอากาศยานที่สิ่งอำนวยความสะดวกของสนามบินนั้นจะรองรับได้</p>	๒๓	<p>สนามบินต้องมีรหัสอ้างอิงสนามบิน ซึ่งประกอบด้วย รหัสตัวเลข (code number) และรหัสตัวอักษร (code letter) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อใช้ในการวางแผนสนามบิน (aerodrome planning) ทั้งนี้ ต้องเลือกและกำหนดให้สอดคล้องกับลักษณะของอากาศยานเครื่องบินที่สิ่งอำนวยความสะดวกของสนามบินนั้นจะรองรับได้</p>

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๓๗ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน
๒๒	รหัสตัวเลขตามข้อ ๒๑ ให้กำหนดโดยอ้างอิงจากตารางที่ ๑ ทั้งนี้ รหัสตัวเลขนั้นต้องสอดคล้องกับค่าที่มากที่สุดของความยาวทางวิ่งอ้างอิงของอากาศยาน (aeroplane reference field length) ที่ทางวิ่งนั้นต้องรองรับ ความยาวทางวิ่งอ้างอิงของอากาศยานตามวรรคหนึ่ง ใช้เพื่อพิจารณากำหนดรหัสตัวเลขเท่านั้น ไม่ได้ใช้เพื่อแสดงความยาวทางวิ่งจริง (actual runway length)	๒๔	รหัสตัวเลขตามข้อ ๒๓ ให้กำหนดโดยอ้างอิงจากตารางที่ ๑ ทั้งนี้ รหัสตัวเลขนั้น ต้องสอดคล้องกับค่าที่มากที่สุดของความยาวทางวิ่งอ้างอิงของอากาศยาน เครื่องบิน (aeroplane reference field length) ที่ทางวิ่งนั้นต้องรองรับ ความยาวทางวิ่งอ้างอิงของ อากาศยานเครื่องบิน ตามวรรคหนึ่ง ใช้เพื่อพิจารณากำหนดรหัสตัวเลขเท่านั้น ไม่ได้ใช้เพื่อแสดงความยาวทางวิ่งจริง (actual runway length)
ตาราง ที่ ๑	รหัสอ้างอิงสนามบินที่เป็นรหัสตัวเลข ความยาวทางวิ่งอ้างอิงของอากาศยาน	ตาราง ที่ ๑	รหัสอ้างอิงสนามบินที่เป็นรหัสตัวเลข ความยาวทางวิ่งอ้างอิงของ อากาศยานเครื่องบิน
๒๓	รหัสตัวอักษรตามข้อ ๒๑ ให้กำหนดโดยอ้างอิงจากตารางที่ ๒ ทั้งนี้ รหัสตัวอักษรนั้น ต้องสอดคล้องกับค่าระยะห่างระหว่างปลายปีกทั้งสองข้างที่มากที่สุดของอากาศยานที่ต้องการรองรับ	๒๕	รหัสตัวอักษรตามข้อ ๒๓ ให้กำหนดโดยอ้างอิงจากตารางที่ ๒ ทั้งนี้ รหัสตัวอักษรนั้น ต้องสอดคล้องกับค่าระยะห่างระหว่างปลายปีกทั้งสองข้างที่มากที่สุดของ อากาศยานเครื่องบิน ที่ต้องการรองรับ
๒๔	ในกรณีที่สนามบินจำเป็นต้องรองรับการปฏิบัติการของอากาศยานที่เกินขีดความสามารถของสนามบินที่ได้รับการรับรอง เช่น มิติหรือมวลของอากาศยาน หรือปีกอากาศยานที่ปลายปีกต่ำกว่าโคนปีก (anhedral wings) สนามบินต้องทำการประเมินความเหมาะสมในการรองรับอากาศยานดังกล่าวกับโครงสร้างพื้นฐานและการดำเนินงานของสนามบิน พร้อมทั้งกำหนดมาตรการที่เหมาะสมเพื่อรักษาระดับความปลอดภัยที่ยอมรับได้ในระหว่างการปฏิบัติการของอากาศยานนั้น และต้องแจ้งให้สำนักงานทราบดี	๒๖	ในกรณีที่สนามบินจำเป็นต้องรองรับการปฏิบัติการของ อากาศยานเครื่องบิน ที่เกินขีดความสามารถของสนามบินที่ได้รับการรับรอง เช่น มิติหรือมวลของ อากาศยานเครื่องบิน หรือปีก อากาศยานเครื่องบิน ที่ปลายปีกต่ำกว่าโคนปีก (anhedral wings) สนามบินต้องทำการประเมินความเหมาะสมในการรองรับ อากาศยานเครื่องบิน ดังกล่าวกับโครงสร้างพื้นฐานและการดำเนินงานของสนามบิน พร้อมทั้งกำหนดมาตรการที่เหมาะสมเพื่อรักษาระดับความปลอดภัยที่ยอมรับได้ในระหว่างการปฏิบัติการของ อากาศยานเครื่องบิน นั้น ในคู่มือการดำเนินงานสนามบิน และต้องแจ้งให้สำนักงานทราบดี
๒๕	สนามบินต้องแจ้งมาตรการวิธีปฏิบัติเฉพาะและข้อจำกัดในการดำเนินงานตามข้อ ๒๔ ให้หน่วยงานบริการข่าวสารการบินทราบ เพื่อออกประกาศในเอกสารแถลงข่าวการบิน	๒๗	สนามบินต้องแจ้งมาตรการวิธีปฏิบัติเฉพาะและข้อจำกัดในการดำเนินงานตามข้อ ๒๖ ให้หน่วยงาน ให้บริการ ข่าวสารการบินทราบ เพื่อออกประกาศในเอกสารแถลงข่าวการบิน

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๓๗ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน
๒๗	รายงานข้อมูลด้านการบินที่เกี่ยวข้องกับสนามบินต้องมีความแม่นยำและความสมบูรณ์ หลักเกณฑ์ด้านความแม่นยำและสมบูรณ์ของข้อมูลด้านการบินให้เป็นไปตามที่ผู้อำนวยการประกาศกำหนด	๒๙	รายงานข้อมูลด้านการบินที่เกี่ยวข้องกับสนามบินต้องมีความแม่นยำและความสมบูรณ์และเป็นไปตามความต้องการของผู้ใช้งานข้อมูลด้านการบิน หลักเกณฑ์ด้านความแม่นยำและสมบูรณ์ของข้อมูลด้านการบินให้เป็นไปตามที่ผู้อำนวยการประกาศกำหนด
๓๔	สนามบินต้องทำการวัดค่าระดับความสูง (aerodrome elevation) และค่าความสูงจีโออยด์ที่ตำแหน่งระดับความสูงของสนามบิน โดยให้มีความแม่นยำอยู่ที่ศูนย์จุดห้าฟุต และต้องรายงานให้หน่วยงานบริการข่าวสารการบินทราบด้วย	๓๖	สนามบินต้องทำการวัดค่าระดับความสูง (aerodrome elevation) และค่าความสูงจีโออยด์ที่ตำแหน่งระดับความสูงของสนามบิน โดยให้มีความแม่นยำอยู่ที่ศูนย์จุดห้าฟุต และต้องรายงานให้หน่วยงาน ให้บริการ ข่าวสารการบินทราบด้วย
๓๕	สนามบินที่มีทางวิ่งแบบนอนพริชชัน ต้องทำการวัดค่าระดับความสูงและค่าความสูงจีโออยด์ของหัวทางวิ่งแต่ละแห่ง ระดับความสูงของจุดสิ้นสุดทางวิ่ง และจุดใด ๆ บนทางวิ่งที่สูงและต่ำอย่างมีนัยสำคัญ โดยให้มีความแม่นยำอยู่ที่ศูนย์จุดห้าฟุต และต้องรายงานให้หน่วยงานบริการข่าวสารการบินทราบด้วย	๓๗	สนามบินที่มีทางวิ่งแบบนอนพริชชัน ต้องทำการวัดค่าระดับความสูงและค่าความสูงจีโออยด์ของหัวทางวิ่งแต่ละแห่ง ระดับความสูงของจุดสิ้นสุดทางวิ่ง และจุดใด ๆ บนทางวิ่งที่สูงและต่ำอย่างมีนัยสำคัญ โดยให้มีความแม่นยำอยู่ที่ศูนย์จุดห้าฟุต และต้องรายงานให้หน่วยงาน ให้บริการ ข่าวสารการบินทราบด้วย
๓๖	สนามบินที่มีทางวิ่งแบบพริชชัน ต้องทำการวัดค่าระดับความสูงและค่าความสูงจีโออยด์ของหัวทางวิ่งแต่ละแห่ง ระดับความสูงของจุดสิ้นสุดทางวิ่ง และระดับความสูงที่สูงที่สุดของเขตจุดแตะพื้น โดยให้มีความแม่นยำอยู่ที่ศูนย์จุดสองห้าฟุต และต้องรายงานให้หน่วยงานบริการข่าวสารการบินทราบด้วย	๓๘	สนามบินที่มีทางวิ่งแบบพริชชัน ต้องทำการวัดค่าระดับความสูงและค่าความสูงจีโออยด์ของหัวทางวิ่งแต่ละแห่ง ระดับความสูงของจุดสิ้นสุดทางวิ่ง และระดับความสูงที่สูงที่สุดของเขตจุดแตะพื้น โดยให้มีความแม่นยำอยู่ที่ศูนย์จุดสองห้าฟุต และต้องรายงานให้หน่วยงาน ให้บริการ ข่าวสารการบินทราบด้วย
๓๙	สนามบินต้องทำการวัดหรือระบุข้อมูลต่าง ๆ ดังต่อไปนี้ ให้เป็นไปอย่างเหมาะสมสำหรับสิ่งอำนวยความสะดวกที่จัดไว้ให้มีในสนามบิน (๑) ทางวิ่ง ให้ระบุค่ามุมแบริงที่แท้จริง (true bearing) มีความละเอียดเป็นทศนิยมสองตำแหน่ง หมายเลขทางวิ่ง ความยาวและความกว้างของทางวิ่ง ตำแหน่งของหัวทางวิ่งที่ถูกเลื่อนไป มีหน่วยเป็นเมตร ความลาดเอียง ประเภทพื้นผิว ประเภทของทางวิ่ง และเขตปลอดภัยกีดขวาง (obstacle free zone) หากจัดให้มี	๔๑	สนามบินต้องทำการวัดหรือระบุข้อมูลต่าง ๆ ดังต่อไปนี้ ให้เป็นไปอย่างเหมาะสมสำหรับสิ่งอำนวยความสะดวกที่จัดไว้ให้มีในสนามบิน (๑) ทางวิ่ง ให้ระบุค่ามุมแบริงที่แท้จริง (true bearing) มีความละเอียดเป็นทศนิยมสองตำแหน่ง หมายเลขทางวิ่ง ความยาวและความกว้างของทางวิ่ง ตำแหน่งของหัวทางวิ่งที่ถูกเลื่อนไป มีหน่วยเป็นเมตร ความลาด เอียงชัน ประเภทพื้นผิว ประเภทของทางวิ่ง และเขตปลอดภัยกีดขวาง (obstacle free zone) หากจัดให้มี

ชื่อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ชื่อ (ใหม่)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๓๗ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน
	<p>(๒) พื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่ง พื้นที่ปลอดภัยปลายทางวิ่ง และทางหยุด ให้ระบุความยาวและความกว้างมีค่าใกล้เคียงจำนวนเต็ม มีหน่วยเป็นเมตร และประเภทพื้นผิว</p> <p>(๓) ทางขับ ให้ระบุชื่อของทางขับ ความกว้าง และประเภทพื้นผิว</p> <p>(๔) ลานจอดอากาศยาน ให้ระบุประเภทพื้นผิวและหลุมจอดอากาศยาน</p> <p>(๕) ขอบเขตของการให้บริการการจราจรทางอากาศ</p> <p>(๖) พื้นที่ปลอดภัยกีดขวาง ให้ระบุความยาวมีค่าใกล้เคียงจำนวนเต็ม มีหน่วยเป็นเมตร และภาพตัดแนวตั้งของระดับพื้นดิน (ground profile)</p> <p>(๗) เครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ประเภททัศนวิสัย สำหรับการปฏิบัติการบินเข้าสู่สนามบิน เครื่องหมายและไฟบนทางวิ่ง ทางขับ และลานจอดอากาศยาน เครื่องช่วยควบคุมและนำทางด้วยทัศนวิสัย อื่น ๆ บนทางขับและลานจอดอากาศยาน รวมถึงตำแหน่งหยุดคอยบนทางขับ แลปไฟหยุดคอยเข้าทางวิ่ง และตำแหน่ง และประเภทของระบบไฟสัญญาณนำอากาศยานเข้าหลุมจอดอากาศยานด้วยทัศนวิสัย (visual docking guidance system)</p> <p>(๘) ตำแหน่งและคลื่นความถี่วิทยุของจุดตรวจสอบคลื่นวิทยุวีไออาร์</p> <p>(๙) ตำแหน่งและชื่อของเส้นทางมาตรฐานในการขับเคลื่อน</p> <p>(๑๐) ระยะทางมีค่าใกล้เคียงจำนวนเต็ม มีหน่วยเป็นเมตรของเครื่องส่งสัญญาณนำร่องในแนวขวาง (localizer) และอุปกรณ์บอกแนวร่อน (glide path) ของระบบการบินลงด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน (ILS) ซึ่งสัมพันธ์กับปลายสุดของทางวิ่งที่เกี่ยวข้อง</p> <p>ข้อมูลทั้งหมดตามวรรคหนึ่งต้องอยู่ในคู่มือการดำเนินงานสนามบินที่ยื่นต่อผู้อำนวยการ เพื่อใช้ในการพิจารณาออกใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะและถือเป็นส่วนหนึ่งของกระบวนการกำกับดูแลอย่างต่อเนื่องด้วย</p>		<p>(๒) พื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่ง พื้นที่ปลอดภัยปลายทางวิ่ง และทางหยุด ให้ระบุความยาวและความกว้างมีค่าใกล้เคียงจำนวนเต็ม มีหน่วยเป็นเมตร และประเภทพื้นผิว รวมถึงระบบช่วยชะลอความเร็วและหยุดเครื่องบินที่วิ่งเลยออกนอกทางวิ่ง (arresting system) โดยให้ระบุตำแหน่ง และรายละเอียดของระบบดังกล่าวด้วย (ถ้ามี)</p> <p>(๓) ทางขับ ให้ระบุชื่อของทางขับ ความกว้าง และประเภทพื้นผิว</p> <p>(๔) ลานจอดอากาศยาน ให้ระบุประเภทพื้นผิวและหลุมจอดอากาศยาน</p> <p>(๕) ขอบเขตของการให้บริการการจราจรทางอากาศ</p> <p>(๖) พื้นที่ปลอดภัยกีดขวาง ให้ระบุความยาวมีค่าใกล้เคียงจำนวนเต็ม มีหน่วยเป็นเมตร และภาพตัดแนวตั้งของระดับพื้นดิน (ground profile)</p> <p>(๗) เครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ประเภททัศนวิสัย สำหรับการปฏิบัติการบินเข้าสู่สนามบิน เครื่องหมายและไฟบนทางวิ่ง ทางขับ และลานจอดอากาศยาน เครื่องช่วยควบคุมและนำทางด้วยทัศนวิสัย อื่น ๆ บนทางขับและลานจอดอากาศยาน รวมถึงตำแหน่งหยุดคอยบนทางขับ แลปไฟหยุดคอยเข้าทางวิ่ง และตำแหน่ง และประเภทของระบบไฟสัญญาณนำอากาศยานเข้าหลุมจอดอากาศยานด้วยทัศนวิสัย (visual docking guidance system)</p> <p>(๘) ตำแหน่งและคลื่นความถี่วิทยุของจุดตรวจสอบคลื่นวิทยุวีไออาร์</p> <p>(๙) ตำแหน่งและชื่อของเส้นทางมาตรฐานในการขับเคลื่อน</p> <p>(๑๐) ระยะทางมีค่าใกล้เคียงจำนวนเต็ม มีหน่วยเป็นเมตรของเครื่องส่งสัญญาณนำร่องในแนวขวาง (localizer) และอุปกรณ์บอกแนวร่อน (glide path) ของระบบการบินลงด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน (ILS) ซึ่งสัมพันธ์กับปลายสุดของทางวิ่งที่เกี่ยวข้อง</p> <p>ข้อมูลทั้งหมดตามวรรคหนึ่งต้องอยู่ในคู่มือการดำเนินงานสนามบินที่ยื่นต่อผู้อำนวยการ เพื่อใช้ในการพิจารณาออกใบรับรองการดำเนินงาน</p>

ชื่อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ชื่อ (ใหม่)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๓๗ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน
			สนามบินสาธารณะและถือเป็นส่วนหนึ่งของกระบวนการกำกับดูแลอย่างต่อเนื่องด้วย
๔๑	<p>นอกจากพิกัดภูมิศาสตร์ตามข้อ ๔๐ แล้ว สนามบินต้องทำการวัดพิกัดทางภูมิศาสตร์ของสิ่งกีดขวางที่มีผลกระทบต่อการบินปฏิบัติการบินในพื้นที่ดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) พื้นที่ ๒a (๒) พื้นที่ ๒b (๓) พื้นที่ ๒c (พื้นที่ส่วนที่อยู่ในเขตสนามบิน) (๔) พื้นที่ ๒d (พื้นที่ส่วนที่อยู่ในเขตสนามบิน) (๕) พื้นที่ ๓ (๖) พื้นที่ ๔</p> <p>สนามบินต้องรายงานข้อมูลค่าพิกัดทางภูมิศาสตร์ตามวรรคหนึ่งให้หน่วยงานบริการข่าวสารการบินทราบ โดยให้ระบุเป็นหน่วยองศา ลิปดา ฟิลิปดา และเดซิฟลิปดา ทั้งนี้ ให้รายงานข้อมูลเกี่ยวกับระดับความสูงที่สูงที่สุดหรือความสูงของยอด ประเภทของสิ่งกีดขวาง การทำเครื่องหมายและไฟส่องสว่างของสิ่งกีดขวาง (ถ้ามี) ด้วย</p>	๔๓	<p>นอกจากพิกัดภูมิศาสตร์ตามข้อ ๔๒ แล้ว สนามบินต้องทำการวัดพิกัดทางภูมิศาสตร์ของสิ่งกีดขวางที่มีผลกระทบต่อการบินปฏิบัติการบินในพื้นที่ดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) พื้นที่ ๒a (๒) พื้นที่ ๒b (๓) พื้นที่ ๒c (พื้นที่ส่วนที่อยู่ในเขตสนามบิน) (๔) พื้นที่ ๒d (พื้นที่ส่วนที่อยู่ในเขตสนามบิน) (๕) พื้นที่ ๓ (๖) พื้นที่ ๔</p> <p>สนามบินต้องรายงานข้อมูลค่าพิกัดทางภูมิศาสตร์ตามวรรคหนึ่งให้หน่วยงานให้บริการข่าวสารการบินทราบ โดยให้ระบุเป็นหน่วยองศา ลิปดา ฟิลิปดา และเดซิฟลิปดา ทั้งนี้ ให้รายงานข้อมูลเกี่ยวกับระดับความสูงที่สูงที่สุดหรือความสูงของยอด ประเภทของสิ่งกีดขวาง การทำเครื่องหมายและไฟส่องสว่างของสิ่งกีดขวาง (ถ้ามี) ด้วย</p>
๔๓	<p>สนามบินต้องประกาศค่าความแข็งแรงในการรับน้ำหนักของผิวพื้นจราจรซึ่งใช้รองรับอากาศยานที่มีมวลที่ลานจอดอากาศยานมากกว่าห้าพันเจ็ดร้อยกิโลกรัม โดยวิธีกำหนดหมายเลขจำแนกอากาศยาน – หมายเลขจำแนกผิวพื้นจราจร (Aircraft Classification Number – Pavement Classification Number: ACN-PCN) โดยต้องรายงานข้อมูล ดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) หมายเลขจำแนกผิวพื้นจราจร (๒) ประเภทผิวพื้นจราจรสำหรับการกำหนด ACN-PCN (๓) ประเภทความแข็งแรงของฐานพื้นดิน (๔) ประเภทหรือระดับแรงดันลมยางที่มากที่สุดที่ยอมรับได้ และ (๕) วิธีการประเมินความแข็งแรงของผิวพื้นจราจร</p>	๔๕	<p>สนามบินต้องประกาศค่าความแข็งแรงในการรับน้ำหนักของผิวพื้นจราจรซึ่งใช้รองรับอากาศยานที่มีมวลที่ลานจอดอากาศยานมากกว่าห้าพันเจ็ดร้อยกิโลกรัม โดยวิธีกำหนดหมายเลขจำแนกอากาศยาน – หมายเลขจำแนกผิวพื้นจราจร (Aircraft Classification Number – Pavement Classification Number: ACN-PCN) โดยต้องรายงานข้อมูล ดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) หมายเลขจำแนกผิวพื้นจราจร (PCN) (๒) ประเภทผิวพื้นจราจรสำหรับการกำหนด ACN-PCN (๓) ประเภทความแข็งแรงของฐานพื้นดินชั้นดินเดิม (๔) ประเภทหรือระดับแรงดันลมยางที่มากที่สุดที่ยอมรับได้ และ (๕) วิธีการประเมินความแข็งแรงของผิวพื้นจราจร</p>

ชื่อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ชื่อ (ใหม่)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๓๗ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน
	หากมีความจำเป็น หมายเลขจำแนกผิวพื้นจราจรตาม (๑) อาจประกาศให้มีค่าความแม่นยำ โดยมีความละเอียดถึงทศนิยมหนึ่งตำแหน่ง		หากมีความจำเป็น หมายเลขจำแนกผิวพื้นจราจรตาม (๑) อาจประกาศให้มีค่าความแม่นยำ โดยมีความละเอียดถึงทศนิยมหนึ่งตำแหน่ง
		๔๖	<p><u>ตั้งแต่วันที่ ๒๘ พฤศจิกายน พ.ศ. ๒๕๖๗ สนามบินต้องประกาศค่าความแข็งแรงในการรับน้ำหนักของผิวพื้นจราจรซึ่งใช้รองรับอากาศยานที่มีมวลที่ลานจอดอากาศยานมากกว่าห้าพันเจ็ดร้อย กิโลกรัม โดยวิธีกำหนดหมายเลขจำแนกอากาศยาน – หมายเลขจำแนกผิวพื้นจราจร (Aircraft Classification Rating – Pavement Classification Rating: ACR-PCR) โดยต้องรายงานข้อมูล ดังต่อไปนี้</u></p> <p><u>(๑) หมายเลขจำแนกผิวพื้นจราจร (PCR) และค่าตัวเลข</u></p> <p><u>(๒) ประเภทผิวพื้นจราจรสำหรับการกำหนด ACR-PCR</u></p> <p><u>(๓) ประเภทความแข็งแรงของชั้นดินเดิม</u></p> <p><u>(๔) ประเภทหรือค่าระดับแรงดันลมยางที่มากที่สุดที่ยอมรับได้ และ</u></p> <p><u>(๕) วิธีการประเมินความแข็งแรงของผิวพื้นจราจร</u></p>
๔๔	<p>หมายเลขจำแนกผิวพื้นจราจรที่รายงานต่อหน่วยงานบริการชาวสารการบิน ต้องแสดงให้เห็นว่าอากาศยานที่มีหมายเลขจำแนกอากาศยานเท่ากับหรือน้อยกว่าหมายเลขจำแนกผิวพื้นจราจรที่รายงานดังกล่าวสามารถปฏิบัติการบนผิวพื้นจราจรได้ภายใต้ข้อจำกัดเกี่ยวกับแรงดันลมยาง หรือมวลรวมของอากาศยานสำหรับประเภทของอากาศยานที่กำหนดไว้</p> <p>หมายเลขจำแนกผิวพื้นจราจรตามวรรคหนึ่ง อาจรายงานแตกต่างกันได้เมื่อความแข็งแรงของผิวพื้นจราจรเปลี่ยนแปลงไปตามฤดูกาลอย่างมีนัยสำคัญ</p>	๔๗	<p>หมายเลขจำแนกผิวพื้นจราจรที่รายงานต่อหน่วยงานให้บริการชาวสารการบิน ต้องแสดงให้เห็นว่าอากาศยานที่มีหมายเลขจำแนกอากาศยานเท่ากับหรือน้อยกว่าหมายเลขจำแนกผิวพื้นจราจรที่รายงานดังกล่าวสามารถปฏิบัติการบนผิวพื้นจราจรได้ภายใต้ข้อจำกัดเกี่ยวกับแรงดันลมยาง หรือมวลรวมของอากาศยานสำหรับประเภทของอากาศยานที่กำหนดไว้</p> <p>หมายเลขจำแนกผิวพื้นจราจรตามวรรคหนึ่ง อาจรายงานแตกต่างกันได้เมื่อความแข็งแรงของผิวพื้นจราจรเปลี่ยนแปลงไปตามฤดูกาลอย่างมีนัยสำคัญ</p>

ชื่อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ชื่อ (ใหม่)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๓๗ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน
		๔๘	<p><u>ตั้งแต่วันที่ ๒๘ พฤศจิกายน พ.ศ. ๒๕๖๗ หมายเลขจำแนกผิวพื้นจราจร (PCR) ที่รายงานต่อหน่วยงานให้บริการข่าวสารการบิน ต้องแสดงให้เห็นว่าอากาศยานที่มีหมายเลขจำแนกอากาศยาน (ACR) เท่ากับหรือน้อยกว่าหมายเลขจำแนกผิวพื้นจราจรที่รายงานดังกล่าวสามารถปฏิบัติการบนผิวพื้นจราจรได้ภายใต้ข้อจำกัดเกี่ยวกับแรงดันลมยาง หรือมวลรวมของอากาศยานสำหรับประเภทของอากาศยานที่กำหนดไว้</u></p> <p>หมายเลขจำแนกผิวพื้นจราจร (PCR) ตามวรรคหนึ่ง อจรายงานแตกต่างกันได้เมื่อความแข็งแรงของผิวพื้นจราจรเปลี่ยนแปลงไปตามฤดูกาลอย่างมีนัยสำคัญ</p>
๔๕	การกำหนดหมายเลขจำแนกอากาศยานต้องเป็นไปตามกระบวนการมาตรฐานซึ่งสัมพันธ์กับวิธีการกำหนด ACN-PCN	๔๙	การกำหนดหมายเลขจำแนกอากาศยาน (ACN) ต้องเป็นไปตามกระบวนการมาตรฐานซึ่งสัมพันธ์กับวิธีการกำหนด ACN-PCN
		๕๐	<u>ตั้งแต่วันที่ ๒๘ พฤศจิกายน พ.ศ. ๒๕๖๗ การกำหนดหมายเลขจำแนกอากาศยาน (ACR) ต้องเป็นไปตามกระบวนการมาตรฐานซึ่งสัมพันธ์กับวิธีการกำหนด ACR-PCR</u>
๔๖	เพื่อวัตถุประสงค์ในการกำหนดหมายเลขจำแนกอากาศยานตามข้อ ๔๕ สนามบินต้องจำแนกคุณสมบัติของผิวพื้นจราจรว่า เป็นโครงสร้างแบบแข็ง (rigid) หรือแบบยืดหยุ่น (flexible)	๕๑	เพื่อวัตถุประสงค์ในการกำหนดหมายเลขจำแนกอากาศยาน (ACN) ตามข้อ ๔๙ สนามบินต้องจำแนกคุณสมบัติของผิวพื้นจราจรว่า เป็นโครงสร้างแบบแข็ง (rigid) หรือแบบยืดหยุ่น (flexible)
		๕๒	<u>ตั้งแต่วันที่ ๒๘ พฤศจิกายน พ.ศ. ๒๕๖๗ เพื่อวัตถุประสงค์ในการกำหนดหมายเลขจำแนกอากาศยาน (ACR) ตามข้อ ๕๐ สนามบินต้องจำแนกคุณสมบัติของผิวพื้นจราจรว่า เป็นโครงสร้างแบบแข็ง (rigid) หรือแบบยืดหยุ่น (flexible)</u>
๔๗	สนามบินต้องรายงานข้อมูลเกี่ยวกับประเภทของผิวพื้นจราจรเพื่อใช้ในการกำหนด ACN-PCN ประเภทความแข็งแรงของฐานพื้นดิน ประเภทแรงดันลมยางที่มากที่สุดที่ยอมรับได้ และวิธีการประเมินตามข้อ ๔๓ โดยใช้รหัสดังต่อไปนี้	๕๓	สนามบินต้องรายงานข้อมูลเกี่ยวกับประเภทของผิวพื้นจราจรเพื่อใช้ในการกำหนด ACN-PCN ประเภทความแข็งแรงของ <u>ชั้นดินเดิมฐานพื้นดิน</u> ประเภทแรงดันลมยางที่มากที่สุดที่ยอมรับได้ และวิธีการประเมินตามข้อ ๔๕ โดยใช้รหัสตามตารางที่ ๓ ดังต่อไปนี้

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๓๗ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน
ตาราง ที่ ๓	(๒) ประเภทความแข็งแรงของฐานพื้นดิน	ตาราง ที่ ๓	(๒) ประเภทความแข็งแรงของ ฐานพื้นดินชั้นดินเดิม
ตาราง ที่ ๓	ความแข็งแรงสูง ในกรณีผิวพื้นจราจรแบบแข็ง จำแนกโดยค่าสัมประสิทธิ์ของฐานพื้นดิน (modulus of subgrade, K) เท่ากับ ๑๕๐ เมกะนิวตันต่อลูกบาศก์เมตร (MN/m^3) และค่าสัมประสิทธิ์ของฐานพื้นดินที่มากกว่า ๑๒๐ เมกะนิวตันต่อลูกบาศก์เมตร ในกรณีผิวพื้นจราจรแบบยืดหยุ่น จำแนกโดยค่ากำลังรับแรงเบกทาน (California Bearing Ratio: CBR) เท่ากับ ๑๕ และค่ากำลังรับแรงเบกทาน ที่มากกว่า ๑๓	ตาราง ที่ ๓	ความแข็งแรง ระดับสูง ในกรณีผิวพื้นจราจรแบบแข็ง จำแนกโดยค่าสัมประสิทธิ์ของ ฐานพื้นดินชั้นดินเดิม (modulus of subgrade, K) เท่ากับ ๑๕๐ เมกะนิวตันต่อลูกบาศก์เมตร (MN/m^3) และค่าสัมประสิทธิ์ของ ฐานพื้นดินชั้นดินเดิม ที่มากกว่า ๑๒๐ เมกะนิวตันต่อลูกบาศก์เมตร ในกรณีผิวพื้นจราจรแบบยืดหยุ่น จำแนกโดยค่ากำลังรับแรงเบกทาน (California Bearing Ratio: CBR) เท่ากับ ๑๕ และค่ากำลังรับแรงเบกทาน ที่มากกว่า ๑๓
ตาราง ที่ ๓	ความแข็งแรงปานกลาง ในกรณีผิวพื้นจราจรแบบแข็ง จำแนกโดยค่าสัมประสิทธิ์ของฐานพื้นดิน (modulus of subgrade, K) เท่ากับ ๘๐ เมกะนิวตันต่อลูกบาศก์เมตร และค่าสัมประสิทธิ์ของฐานพื้นดินที่อยู่ระหว่าง ๖๐ เมกะนิวตันต่อลูกบาศก์เมตร ถึง ๑๒๐ เมกะนิวตันต่อลูกบาศก์เมตร	ตาราง ที่ ๓	ความแข็งแรง ระดับปานกลาง ในกรณีผิวพื้นจราจรแบบแข็ง จำแนกโดยค่าสัมประสิทธิ์ของ ฐานพื้นดินชั้นดินเดิม (modulus of subgrade, K) เท่ากับ ๘๐ เมกะนิวตันต่อลูกบาศก์เมตร (MN/m^3) และค่าสัมประสิทธิ์ของ ฐานพื้นดินชั้นดินเดิม ที่อยู่ระหว่าง ๖๐ เมกะนิวตันต่อลูกบาศก์เมตร ถึง ๑๒๐ เมกะนิวตันต่อลูกบาศก์เมตร
ตาราง ที่ ๓	ความแข็งแรงต่ำ ในกรณีผิวพื้นจราจรแบบแข็ง จำแนกโดยค่าสัมประสิทธิ์ของฐานพื้นดิน (modulus of subgrade, K) เท่ากับ ๔๐ เมกะนิวตันต่อลูกบาศก์เมตร และค่าสัมประสิทธิ์ของฐานพื้นดินที่อยู่ระหว่าง ๒๕ เมกะนิวตันต่อลูกบาศก์เมตร ถึง ๖๐ เมกะนิวตันต่อลูกบาศก์เมตร	ตาราง ที่ ๓	ความแข็งแรง ระดับต่ำ ในกรณีผิวพื้นจราจรแบบแข็ง จำแนกโดยค่าสัมประสิทธิ์ของ ฐานพื้นดินชั้นดินเดิม (modulus of subgrade, K) เท่ากับ ๔๐ เมกะนิวตันต่อลูกบาศก์เมตร (MN/m^3) และค่าสัมประสิทธิ์ของ ฐานพื้นดินชั้นดินเดิม ที่อยู่ระหว่าง ๒๕ เมกะนิวตันต่อลูกบาศก์เมตร ถึง ๖๐ เมกะนิวตันต่อลูกบาศก์เมตร

ชื่อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ชื่อ (ใหม่)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๓๗ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน
ตาราง ที่ ๓	ความแข็งแรงต่ำสุด ในกรณีผิวพื้นจราจรแบบแข็ง จำแนกโดยค่าสัมประสิทธิ์ของฐานพื้นดิน (modulus of subgrade, K) เท่ากับ ๒๐ เมกะนิวตันต่อลูกบาศก์เมตร และค่าสัมประสิทธิ์ของฐานพื้นดินที่ต่ำกว่า ๒๕ เมกะนิวตันต่อลูกบาศก์ เมตร	ตาราง ที่ ๓	ความแข็งแรง ระดับ ต่ำสุด ในกรณีผิวพื้นจราจรแบบแข็ง จำแนกโดยค่าสัมประสิทธิ์ของ ฐานพื้นดิน ชั้นดินเดิม (modulus of subgrade, K) เท่ากับ ๒๐ เมกะนิวตันต่อ ลูกบาศก์เมตร (MN/m^3) และค่าสัมประสิทธิ์ของ ฐานพื้นดินชั้นดินเดิม ที่ ต่ำกว่า ๒๕ เมกะนิวตันต่อลูกบาศก์เมตร
		๕๔	ตั้งแต่วันที่ ๒๘ พฤศจิกายน พ.ศ. ๒๕๖๗ สนามบินต้องรายงานข้อมูล เกี่ยวกับประเภทของผิวพื้นจราจรเพื่อใช้ในการกำหนด ACR-PCR ประเภทความแข็งแรงของชั้นดินเดิม ประเภทแรงดันลมยางที่มากที่สุด ที่ยอมรับได้ และวิธีการประเมินตามข้อ ๔๖ โดยใช้รหัส ตามตารางที่ ๔
		ตาราง ที่ ๔	รหัสสำหรับการรายงานข้อมูลเกี่ยวกับประเภทของผิวพื้นจราจร
		ตาราง ที่ ๔	(๑) ประเภทผิวพื้นจราจรสำหรับการกำหนด ACR-PCN-ACR-PCR
		ตาราง ที่ ๔	(๒) ประเภทความแข็งแรงของ ฐานพื้นดินชั้นดินเดิม ความแข็งแรง ระดับสูง เมื่อชั้นดินเดิมที่มีค่าสัมประสิทธิ์ความยืดหยุ่นตั้งแต่ ๑๕๐ เมกะ ปาสคาล (MPa)
		ตาราง ที่ ๔	ความแข็งแรง ระดับปานกลาง ชั้นดินเดิมที่มีค่าสัมประสิทธิ์ความยืดหยุ่น มากกว่า ๑๐๐ เมกะปาสคาล (MPa) แต่ไม่ถึง ๑๕๐ เมกะปาสคาล (MPa)
		ตาราง ที่ ๔	ความแข็งแรง ระดับต่ำ ชั้นดินเดิมที่มีค่าสัมประสิทธิ์ความยืดหยุ่น มากกว่า ๖๐ เมกะปาสคาล (MPa) แต่ไม่ถึง ๑๐๐ เมกะปาสคาล (MPa)

ชื่อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ชื่อ (ใหม่)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๓๗ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน
		ตาราง ที่ ๔	ความแข็งแรง ระดับต่ำสุด ชั้นดินเดิมที่มีค่าสัมประสิทธิ์ความยึดหยุ่นน้อยกว่า ๖๐ เมกะปาสคาล (MPa)
		ตาราง ที่ ๔	(๔) วิธีการประเมิน การประเมินทางเทคนิค: เป็นการศึกษาคุณลักษณะผิวพื้นโดยเฉพาะและ การประยุกต์ใช้เทคโนโลยีผิวพื้นจราจรในเชิงพฤติกรรม (pavement behaviour technology) เป็นการศึกษาคุณลักษณะผิวพื้นจราจร เปรียบเทียบกับประเภทของอากาศยานที่จะใช้พื้นผิวจราจรนั้น ๆ
๔๘	สนามบินต้องกำหนดหลักเกณฑ์ในการควบคุมการใช้ผิวพื้นจราจรโดย อากาศยานซึ่งมีค่าหมายเลขจำแนกอากาศยานมากกว่าหมายเลขจำแนก ผิวพื้นจราจรที่ได้รายงานสำหรับผิวพื้นจราจรนั้นตามข้อ ๔๓ และข้อ ๔๔	๕๕	สนามบินต้องกำหนดหลักเกณฑ์ในการควบคุมการใช้ผิวพื้นจราจรโดย อากาศยานซึ่งมีค่าหมายเลขจำแนกอากาศยาน (ACN) มากกว่าหมายเลข จำแนกผิวพื้นจราจร (PCN) ที่ได้รายงานสำหรับผิวพื้นจราจรนั้นตามข้อ ๔๕ และข้อ ๔๗
		๕๖	ตั้งแต่วันที่ ๒๘ พฤศจิกายน พ.ศ. ๒๕๖๗ สนามบินต้องกำหนด หลักเกณฑ์ในการควบคุมการใช้ผิวพื้นจราจรโดยอากาศยานซึ่งมีค่า หมายเลขจำแนกอากาศยาน (ACR) มากกว่าหมายเลขจำแนกผิวพื้น จราจร (PCR) ที่ได้รายงานสำหรับผิวพื้นจราจรนั้นตามข้อ ๔๖ และข้อ ๔๘
๔๙	การรับน้ำหนักเกินค่าการออกแบบเพียงเล็กน้อยเป็นครั้งคราวอาจยอมรับ ได้เมื่อเห็นว่ามีเหมาะสมเมื่อการคาดการณ์อายุของโครงสร้างผิวพื้น จราจรลดลงและมีอัตราการเร่งการเสื่อมสภาพของโครงสร้างผิวพื้นจราจร เพียงเล็กน้อยเท่านั้น สำหรับกรณีการปฏิบัติการของอากาศยานที่น้ำหนัก เกินค่าการออกแบบและความถี่ของการใช้งานไม่ได้แสดงไว้อย่างละเอียด ให้ใช้หลักเกณฑ์ต่อไปนี้ (๑) สำหรับผิวพื้นจราจรแบบยึดหยุ่น การเคลื่อนไหวเป็นครั้งคราวของ อากาศยานที่มีหมายเลขจำแนกอากาศยานสูงกว่าหมายเลขจำแนกผิวพื้น จราจรไม่เกินร้อยละสิบ จะไม่ส่งผลกระทบต่อผิวพื้นจราจร	๕๗	การรับน้ำหนักเกินค่าการออกแบบเพียงเล็กน้อยเป็นครั้งคราวอาจยอมรับ ได้เมื่อเห็นว่ามีเหมาะสมเมื่อการคาดการณ์อายุของโครงสร้างผิวพื้น จราจรลดลงและมีอัตราการเร่งการเสื่อมสภาพของโครงสร้างผิวพื้นจราจร เพียงเล็กน้อยเท่านั้น สำหรับกรณีการปฏิบัติการของอากาศยานที่น้ำหนัก เกินค่าการออกแบบและความถี่ของการใช้งานไม่ได้แสดงไว้อย่างละเอียด ให้ใช้หลักเกณฑ์ต่อไปนี้ (๑) สำหรับผิวพื้นจราจรแบบยึดหยุ่น การเคลื่อนไหวเป็นครั้งคราวของ อากาศยานที่มีหมายเลขจำแนกอากาศยาน (ACN) สูงกว่าหมายเลข จำแนกผิวพื้นจราจร (PCN) ไม่เกินร้อยละสิบ จะไม่ส่งผลกระทบต่อผิวพื้น

ชื่อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ชื่อ (ใหม่)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๓๗ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน
	<p>(๒) สำหรับผิวพื้นจราจรแบบแข็ง หรือใช้วัสดุเชิงประกอบที่มีผิวพื้นจราจรแบบแข็งเป็นชั้นพื้นผิวหลักของโครงสร้าง การเคลื่อนไหวเป็นครั้งคราวของอากาศยานที่มีหมายเลขจำแนกอากาศยานสูงกว่าหมายเลขจำแนกผิวพื้นจราจรไม่เกินร้อยละห้า จะไม่ส่งผลกระทบต่อผิวพื้นจราจร</p> <p>(๓) ในกรณีไม่ทราบโครงสร้างของผิวพื้นจราจรว่าเป็น (๑) หรือ (๒) ให้ใช้ข้อจำกัดไม่เกินร้อยละห้า</p>		<p>จราจร</p> <p>(๒) สำหรับผิวพื้นจราจรแบบแข็ง หรือใช้วัสดุเชิงประกอบที่มีผิวพื้นจราจรแบบแข็งเป็นชั้นพื้นผิวหลักของโครงสร้าง การเคลื่อนไหวเป็นครั้งคราวของอากาศยานที่มีหมายเลขจำแนกอากาศยาน (ACN) สูงกว่าหมายเลขจำแนกผิวพื้นจราจร (PCN) ไม่เกินร้อยละห้า จะไม่ส่งผลกระทบต่อผิวพื้นจราจร</p> <p>(๓) ในกรณีไม่ทราบโครงสร้างของผิวพื้นจราจรว่าเป็น (๑) หรือ (๒) ให้ใช้ข้อจำกัดไม่เกินร้อยละห้า</p>
		๕๘	<p><u>ตั้งแต่วันที่ ๒๘ พฤศจิกายน พ.ศ. ๒๕๖๗ การรับน้ำหนักเกินค่าการออกแบบเพียงเล็กน้อยเป็นครั้งคราวอาจยอมรับได้เมื่อเห็นว่ามีความเหมาะสมเมื่อการคาดการณ์อายุของโครงสร้างผิวพื้นจราจรลดลงและมีอัตราการเร่งการเสื่อมสภาพของโครงสร้างผิวพื้นจราจรเพียงเล็กน้อยเท่านั้น สำหรับกรณีการปฏิบัติการของอากาศยานที่น้ำหนักเกินค่าการออกแบบและความถี่ของการใช้งานไม่ได้แสดงไว้อย่างละเอียด การเคลื่อนไหวเป็นครั้งคราวของอากาศยานที่มีหมายเลขจำแนกอากาศยาน (ACR) สูงกว่าหมายเลขจำแนกผิวพื้นจราจร (PCR) ไม่เกินร้อยละสิบ จะไม่ส่งผลกระทบต่อผิวพื้นจราจร</u></p>
		๖๐	<p><u>ตั้งแต่วันที่ ๒๘ พฤศจิกายน พ.ศ. ๒๕๖๗ จำนวนการเคลื่อนไหวต่อปีของอากาศยานที่มีน้ำหนักเกินค่าการออกแบบโครงสร้างของสนามบินต้องไม่เกินร้อยละห้าของจำนวนการเคลื่อนไหวของอากาศยานทั้งหมดต่อปี ทั้งนี้ ไม่รวมอากาศยานเบา (light aircraft)</u></p>

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๓๗ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน
๕๒	<p>ให้สนามบินหลีกเลี่ยงการรับน้ำหนักเกินค่าการออกแบบของโครงสร้างผิวพื้นจราจร ในช่วงระยะเวลาที่ความแข็งแรงของผิวพื้นจราจรหรือความแข็งแรงของฐานพื้นดินน้อยลงเนื่องจากน้ำ</p> <p>เมื่อมีการปฏิบัติการรับน้ำหนักเกินค่าการออกแบบของโครงสร้างผิวพื้นจราจร เจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบินต้องพิจารณาตรวจทานสภาพผิวพื้นจราจรอย่างสม่ำเสมอ และทบทวนหลักเกณฑ์สำหรับการปฏิบัติการรับน้ำหนักเกิน ค่าการออกแบบของโครงสร้างผิวพื้นจราจรเป็นระยะ ๆ เนื่องจากการรับน้ำหนักเกินค่าการออกแบบซ้ำ ๆ จำนวนมากเกินไปจะทำให้อายุการใช้งานของผิวพื้นจราจรสั้นลงอย่างรวดเร็วและจำเป็นต้องซ่อมแซมผิวพื้นจราจรใหม่</p>	๖๒	<p>ให้สนามบินหลีกเลี่ยงการรับน้ำหนักเกินค่าการออกแบบของโครงสร้างผิวพื้นจราจร ในช่วงระยะเวลาที่ความแข็งแรงของผิวพื้นจราจรหรือความแข็งแรงของ<u>ชั้นดินเดิมฐานพื้นดิน</u>น้อยลงเนื่องจากน้ำ</p> <p>เมื่อมีการปฏิบัติการรับน้ำหนักเกินค่าการออกแบบของโครงสร้างผิวพื้นจราจร เจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบินต้องพิจารณาตรวจทานสภาพผิวพื้นจราจรอย่างสม่ำเสมอ และทบทวนหลักเกณฑ์สำหรับการปฏิบัติการรับน้ำหนักเกิน ค่าการออกแบบของโครงสร้างผิวพื้นจราจรเป็นระยะ ๆ เนื่องจากการรับน้ำหนักเกินค่าการออกแบบซ้ำ ๆ จำนวนมากเกินไปจะทำให้อายุการใช้งานของผิวพื้นจราจรสั้นลงอย่างรวดเร็วและจำเป็นต้องซ่อมแซมผิวพื้นจราจรใหม่</p>
๕๕	จุดตรวจสอบเครื่องวัดความสูงก่อนทำการบินตามข้อ ๕๔ ต้องอยู่ในบริเวณลานจอดอากาศยาน	๖๕	จุดตรวจสอบเครื่องวัดความสูงก่อนทำการบินตามข้อ ๖๔ ต้องอยู่ในบริเวณลานจอดอากาศยาน <u>ในกรณีที่สนามบินไม่มีลานจอดอากาศยาน ให้สนามบินกำหนดจุดตรวจสอบเครื่องวัดความสูงก่อนทำการบินบนพื้นที่ที่เหมาะสม พร้อมทั้งระบุจุดตรวจสอบดังกล่าวไว้ในคู่มือการดำเนินงานสนามบินด้วย</u>
๖๔	รูปแบบในการรายงานข้อมูลระยะทางที่ประกาศตามความในส่วนนี้ให้เป็นไปตามตารางที่ ๔ ทั้งนี้ ในกรณีที่ทิศทางของทางวิ่งไม่ได้ใช้สำหรับการวิ่งขึ้นหรือร่อนลง หรือทั้งสองกรณี เนื่องจากข้อห้ามด้านการปฏิบัติการ ให้สนามบินประกาศและใช้คำว่า “Not Usable” หรืออักษรย่อ “NU”	๗๔	รูปแบบในการรายงานข้อมูลระยะทางที่ประกาศตามความในส่วนนี้ให้เป็นไปตามตารางที่ ๕ ทั้งนี้ ในกรณีที่ทิศทางของทางวิ่งไม่ได้ใช้สำหรับการวิ่งขึ้นหรือ <u>ร่อนบิน</u> ลง หรือทั้งสองกรณี เนื่องจากข้อห้ามด้านการปฏิบัติการ ให้สนามบินประกาศและใช้คำว่า “Not Usable” หรืออักษรย่อ “NU”
ตารางที่ ๔	ตารางระยะทางที่ประกาศ	ตารางที่ ๕	ตารางระยะทางที่ประกาศ <u>(ปรับลำดับตาราง)</u>

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๓๗ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน
๖๕	เมื่อมีการวิ่งขึ้นจากทางแยก สนามบินต้องกำหนดเส้นบอกตำแหน่งเริ่มต้นอ้างอิง (datum line) สำหรับใช้ในการคำนวณระยะทางที่ประกาศซึ่งลดลงเพื่อการวิ่งขึ้นของอากาศยาน โดยกำหนด ณ บริเวณทางแยกของขอบทางวิ่งกับทางขับ ตามรูปที่ ๖ ทั้งนี้ ระยะทางที่ประกาศจากทางแยกสำหรับการวิ่งขึ้น ให้ระบุในส่วน AD ๒.๑๓ ของเอกสารแถลงข่าวการบินด้วย	๗๕	เมื่อมีการวิ่งขึ้นจากทางแยก สนามบินต้องกำหนดเส้นบอกตำแหน่งเริ่มต้นอ้างอิง (datum line) สำหรับใช้ในการคำนวณระยะทางที่ประกาศซึ่งลดลงเพื่อการวิ่งขึ้นของอากาศยาน <u>เครื่องบิน</u> โดยกำหนด ณ บริเวณทางแยกของขอบทางวิ่งกับทางขับ ตามรูปที่ ๖ ทั้งนี้ ระยะทางที่ประกาศจากทางแยกสำหรับการวิ่งขึ้น ให้ระบุในส่วน AD ๒.๑๓ ของเอกสารแถลงข่าวการบินด้วย
๖๖	สนามบินต้องรายงานข้อมูลเกี่ยวกับสภาพของพื้นที่เคลื่อนไหวและสถานะด้านการปฏิบัติการของสิ่งอำนวยความสะดวกที่เกี่ยวข้องให้หน่วยงานบริการข่าวสารการบินทราบ และต้องรายงานข้อมูลในทำนองเดียวกันที่มีนัยสำคัญเชิงปฏิบัติการแก่หน่วยงานให้บริการจราจรทางอากาศทราบ เพื่อให้หน่วยงานข้างต้นสามารถให้ข้อมูลที่จำเป็นแก่อากาศยานที่กำลังบินเข้าสู่และออกจากสนามบิน ทั้งนี้ ข้อมูลดังกล่าวต้องปรับปรุงให้เป็นปัจจุบัน และหากมีการเปลี่ยนแปลงของสภาพใด ๆ ให้สนามบินรายงานข้อมูลเช่นนั้นแก่หน่วยงานดังกล่าวโดยทันที	๗๖	สนามบินต้องรายงานข้อมูลเกี่ยวกับสภาพของพื้นที่เคลื่อนไหวและสถานะด้านการปฏิบัติการของสิ่งอำนวยความสะดวกที่เกี่ยวข้องให้หน่วยงาน <u>ให้บริการข่าวสารการบินทราบ</u> และต้องรายงานข้อมูลในทำนองเดียวกันที่มีนัยสำคัญเชิงปฏิบัติการแก่หน่วยงานให้บริการ <u>จัดการจราจรทางอากาศ</u> ทราบ เพื่อให้หน่วยงานข้างต้นสามารถให้ข้อมูลที่จำเป็นแก่อากาศยานที่กำลังบินเข้าสู่และออกจากสนามบิน ทั้งนี้ ข้อมูลดังกล่าวต้องปรับปรุงให้เป็นปัจจุบัน และหากมีการเปลี่ยนแปลงของสภาพใด ๆ ให้สนามบินรายงานข้อมูลเช่นนั้นแก่หน่วยงานดังกล่าวโดยทันที
๖๘	เพื่อประโยชน์ในการปฏิบัติให้เป็นไปตามข้อ ๖๖ และข้อ ๖๗ สนามบินต้องตรวจสอบพื้นที่เคลื่อนไหวตามความถี่ที่กำหนดไว้จากการประเมินโดยเจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบิน และต้องระบุไว้ในคู่มือการดำเนินงานสนามบิน โดยการประเมินต้องพิจารณาจากสภาพแวดล้อมของสนามบิน ความหนาแน่นของเที่ยวบิน และปัจจัยอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง ซึ่งไม่ว่ากรณีใด ความถี่ของการตรวจสอบต้องไม่น้อยกว่าสองครั้งในหนึ่งวัน	๗๘	เพื่อประโยชน์ในการปฏิบัติให้เป็นไปตามข้อ ๗๖ และข้อ ๗๗ สนามบินต้องตรวจสอบพื้นที่ <u>ดังต่อไปนี้</u> <u>(๑) พื้นที่เคลื่อนไหวต้องตรวจสอบอย่างน้อยวันละหนึ่งครั้ง สำหรับสนามบินที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๑ หรือ ๒ และอย่างน้อยวันละสองครั้ง สำหรับสนามบินที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๓ หรือ ๔</u> <u>(๒) ทางวิ่ง ต้องเพิ่มการตรวจสอบจาก (๑) ในกรณีที่สภาพพื้นผิวทางวิ่งอาจมีการเปลี่ยนแปลงอย่างมีนัยสำคัญเนื่องจากสภาพอากาศ</u>

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๓๗ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน
๖๙	<p>เมื่อมีน้ำขังบนทางวิ่ง สนามบินต้องรายงานข้อมูลสภาพพื้นผิวทางวิ่ง โดยให้ระบุสภาพของพื้นผิวทางวิ่ง รวมทั้งระดับน้ำบนทางวิ่งหากสามารถวัดได้ด้วยการใช้คำอธิบาย ดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) ชื้น (damp) สำหรับพื้นผิวที่มีการเปลี่ยนแปลงสีเนื่องจากความชื้น</p> <p>(๒) เปียก (wet) สำหรับพื้นผิวเปียก แต่ไม่มีน้ำขัง</p> <p>(๓) น้ำขัง (standing water) ในกรณีที่บนทางวิ่งมากกว่าร้อยละยี่สิบห้าของพื้นผิวทางวิ่งภายในความยาวและความกว้างของทางวิ่งที่มีการใช้งาน มีน้ำขังซึ่งมีความลึกมากกว่าสามมิลลิเมตร (ไม่ว่าจะมีน้ำขังเป็นพื้นที่ต่อเนื่องหรือไม่ต่อเนื่องก็ตาม) ทั้งนี้ เพื่อใช้ในการพิจารณาเกี่ยวกับสมรรถนะของอากาศยาน</p>	๗๙	<p>สนามบินต้องประเมินสภาพพื้นผิวทางวิ่งและรายงานข้อมูลสภาพพื้นผิวทางวิ่งโดยใช้รหัสสภาพทางวิ่ง (Runway Condition Code: (RWYCC)) และคำอธิบาย ดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) DRY</p> <p>(๒) STANDING WATER</p> <p>(๓) WET</p>
๗๒	<p>สนามบินต้องแจ้งเตือนให้ผู้ใช้งานสนามบินทราบ เมื่อระดับความเสียหายของพื้นผิวทางวิ่งหรือส่วนของทางวิ่งมีค่าน้อยกว่าค่าที่กำหนดในคอลัมน์ที่ ๗ ของตารางที่ ๕ และตามข้อ ๑๑๐๒</p>	๘๒	<p>สนามบินต้องแจ้งเตือนให้ผู้ใช้งานสนามบินทราบ เมื่อระดับความเสียหายของพื้นผิวทางวิ่งหรือส่วนของทางวิ่งมีค่าน้อยกว่าค่าที่กำหนดในคอลัมน์ที่ (๗) ของตารางที่ ๖ และตามข้อ ๑๐๗๐</p>
ตาราง ที่ ๕	<p>หลักเกณฑ์ความเสียหายของทางวิ่ง</p> <p>ความผิดทานของผิวทางใหม่, ความผิดที่ควรวางแผนซ่อมบำรุง, ความผิดขั้นต่ำที่ต้องมีการดำเนินการในทันที</p>	ตาราง ที่ ๖	<p>หลักเกณฑ์ความเสียหายของทางวิ่ง (ปรับลำดับตาราง)</p> <p>ความผิดเสียหายของผิวทางใหม่, ความผิดเสียหายที่ควรวางแผนซ่อมบำรุง, ความผิดเสียหายขั้นต่ำที่ต้องมีการดำเนินการในทันที</p>
		๘๓	<p>เมื่อมีสิ่งปนเปื้อนบนทางวิ่งที่ใช้งาน สนามบินต้องดำเนินการแบ่งความยาวทางวิ่งเป็นสามส่วนเท่า ๆ กันเพื่อประเมินความลึกและพื้นที่ครอบคลุมของสิ่งปนเปื้อนในแต่ละส่วนและรายงานข้อมูลดังกล่าว</p>
๗๗	<p>เมื่อมีการเปลี่ยนแปลงระดับการป้องกันด้านดับเพลิงและกู้ภัยของสนามบินในเวลาปกติตามข้อ ๗๖ หรือมีการเปลี่ยนแปลงการใช้งานได้ของสารดับเพลิง อุปกรณ์ที่ใช้ส่งสารดับเพลิง หรือบุคลากรที่มีหน้าที่ใช้อุปกรณ์นั้น สนามบินต้องดำเนินการแจ้งให้หน่วยงานให้บริการจราจรทางอากาศและหน่วยงานบริการข่าวสารการบินทราบ เพื่อให้หน่วยงานดังกล่าวสามารถให้ข้อมูลที่จำเป็นแก่อากาศยานที่กำลังบินเข้าสู่และออกจาก</p>	๘๘	<p>เมื่อมีการเปลี่ยนแปลงระดับการป้องกันด้านดับเพลิงและกู้ภัยของสนามบินในเวลาปกติตามข้อ ๘๗ หรือมีการเปลี่ยนแปลงการใช้งานได้ของสารดับเพลิง อุปกรณ์ที่ใช้ส่งสารดับเพลิง หรือบุคลากรที่มีหน้าที่ใช้อุปกรณ์นั้น สนามบินต้องดำเนินการแจ้งให้หน่วยงานให้บริการจัดการจราจรทางอากาศและหน่วยงานให้บริการข่าวสารการบินทราบ เพื่อให้หน่วยงานดังกล่าวสามารถให้ข้อมูลที่จำเป็นแก่อากาศยานที่กำลังบินเข้าสู่และออก</p>

ชื่อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ชื่อ (ใหม่)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๓๗ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน
	<p>สนามบินได้ และเมื่อการเปลี่ยนแปลงนั้นได้รับการแก้ไขและกลับคืนสู่ระดับการป้องกันในเวลาปกติแล้ว สนามบินต้องแจ้งให้หน่วยงานข้างต้นทราบด้วย</p> <p>การเปลี่ยนแปลงตามวรรคหนึ่ง ต้องแสดงในรูปแบบระดับขั้นของการดับเพลิงและกู้ภัยใหม่ที่ให้บริการในสนามบิน</p>		<p>จากสนามบินได้ และเมื่อการเปลี่ยนแปลงนั้นได้รับการแก้ไขและกลับคืนสู่ระดับการป้องกันในเวลาปกติแล้ว สนามบินต้องแจ้งให้หน่วยงานข้างต้นทราบด้วย</p> <p>การเปลี่ยนแปลงตามวรรคหนึ่ง ต้องแสดงในรูปแบบระดับขั้นของการดับเพลิงและกู้ภัยใหม่ที่ให้บริการในสนามบิน</p>
	<p>ส่วนที่ ๑๓ การประสานงานกับหน่วยงานให้บริการข่าวสารการบิน หน่วยงานให้บริการจัดการจราจรทางอากาศ และหน่วยงานอื่น ที่ให้บริการภายในสนามบิน</p>		<p>ส่วนที่ ๑๓ การประสานงานกับหน่วยงานให้บริการข่าวสารการบิน หน่วยงานให้บริการจัดการจราจรทางอากาศ และหน่วยงานอื่น ที่ให้บริการภายในสนามบิน</p>
๗๙	<p>เพื่อประโยชน์ในการทำให้อย่างมั่นใจว่า หน่วยงานบริการ ข่าวสารการบินได้รับ ข้อมูลอย่างครบถ้วน และสามารถ ให้ข้อมูลก่อนทำการบินที่เป็นปัจจุบัน พร้อมทั้ง สามารถตอบสนองความต้องการข้อมูลขณะทำการบิน เจ้าของหรือผู้ดำเนินการ สนามบินต้องจัดให้มีการประสานงานกับหน่วยงานบริการข่าวสารการบิน หน่วยงานให้ บริการจราจรทางอากาศ และหน่วยงานอื่นที่ให้บริการภายใน สนามบิน เพื่อให้มีการรายงานข้อมูล ต่อหน่วยงานบริการข่าวสารการบิน ทราบ โดยให้เกิดความล่าช้า น้อยที่สุดเกี่ยวกับข้อมูล ดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) ข้อมูลเกี่ยวกับสถานะของการรับรองการดำเนินงานสนามบิน สาธารณะและสภาพของสนามบิน ซึ่งต้องรวมถึงข้อมูล ดังต่อไปนี้</p> <p>(ก) ชื่อสนามบินและรหัสแสดงตำแหน่งสนามบิน (location indicator) ขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ</p> <p>(ข) วันที่ได้รับการรับรองและระยะเวลาการมีผลของการรับรอง</p> <p>(ค) หมายเหตุ (ถ้ามี)</p> <p>(๒) สถานะด้านการปฏิบัติการของสิ่งอำนวยความสะดวก บริการ และ เครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศที่เกี่ยวข้อง ซึ่งอยู่ภายในพื้นที่ ที่สนามบินรับผิดชอบ</p> <p>(๓) ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับห้วงอากาศบริเวณสนามบิน (local airspace of an aerodrome)</p>	๙๐	<p>เพื่อประโยชน์ในการทำให้อย่างมั่นใจว่า หน่วยงานบริการให้ข่าวสารการบินได้รับ ข้อมูลอย่างครบถ้วน และสามารถ ให้ข้อมูลก่อนทำการบินที่เป็นปัจจุบัน พร้อมทั้ง สามารถตอบสนองความต้องการข้อมูลขณะทำการบิน เจ้าของหรือผู้ดำเนินการ สนามบินต้องจัดให้มีการประสานงานกับหน่วยงานให้บริการข่าวสารการบิน หน่วยงานให้ บริการจัดการจราจรทางอากาศ และหน่วยงานอื่นที่ให้บริการ ภายในสนามบิน เพื่อให้มีการรายงานข้อมูล ต่อหน่วยงานให้บริการข่าวสาร การบินทราบ โดยให้เกิดความล่าช้า น้อยที่สุดเกี่ยวกับข้อมูล ดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) ข้อมูลเกี่ยวกับสถานะของการรับรองการดำเนินงานสนามบิน สาธารณะและสภาพของสนามบิน ซึ่งต้องรวมถึงข้อมูล ดังต่อไปนี้</p> <p>(ก) ชื่อสนามบินและรหัสแสดงตำแหน่งสนามบิน (location indicator) ขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ</p> <p>(ข) วันที่ได้รับการรับรองและระยะเวลาการมีผลของการรับรอง</p> <p>(ค) หมายเหตุ (ถ้ามี)</p> <p>(๒) สถานะด้านการปฏิบัติการของสิ่งอำนวยความสะดวก บริการ และ เครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศที่เกี่ยวข้อง ซึ่งอยู่ภายในพื้นที่ ที่สนามบินรับผิดชอบ</p> <p>(๓) ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับห้วงอากาศบริเวณสนามบิน (local airspace of an aerodrome)</p>

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๓๗ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน
	(๔) ข้อมูลอื่น ๆ ที่พิจารณาแล้วว่าเป็นข้อมูลที่มีนัยสำคัญเชิงปฏิบัติการ		(๔) ข้อมูลอื่น ๆ ที่พิจารณาแล้วว่าเป็นข้อมูลที่มีนัยสำคัญเชิงปฏิบัติการ
๘๐	ก่อนที่จะทำการเปลี่ยนแปลงใด ๆ ต่อระบบการเดินอากาศ สนามบินต้องคำนึงถึงระยะเวลาที่หน่วยงานบริการชาวสารการการบินต้องใช้สำหรับเตรียมการดำเนินการที่เกี่ยวข้องกับการออกประกาศให้บุคคลอื่นทราบต่อไป ดังนั้น เพื่อให้การดำเนินการให้ข้อมูลแก่หน่วยงานบริการชาวสารการการบินได้ทันตามกำหนดเวลา สนามบินต้องดำเนินการให้เกิดการประสานงานกันอย่างใกล้ชิดระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้วย	๘๑	ก่อนที่จะทำการเปลี่ยนแปลงใด ๆ ต่อระบบการเดินอากาศ สนามบินต้องคำนึงถึงระยะเวลาที่หน่วยงาน ให้บริการ ชาวสารการการบินต้องใช้สำหรับเตรียมการดำเนินการที่เกี่ยวข้องกับการออกประกาศให้บุคคลอื่นทราบต่อไป ดังนั้น เพื่อให้การดำเนินการให้ข้อมูลแก่หน่วยงาน ให้บริการ ชาวสารการการบินได้ทันตามกำหนดเวลา สนามบินต้องดำเนินการให้เกิดการประสานงานกันอย่างใกล้ชิดระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้วย
๘๒	บรรดาหน่วยงานที่ให้บริการภายในสนามบิน ซึ่งรับผิดชอบในการจัดเตรียมข้อมูลดิบในด้านการบินให้แก่หน่วยงานบริการชาวสารการการบินต้องคำนึงถึงข้อกำหนดด้านความแม่นยำและความสมบูรณ์ของข้อมูลการบินตามหลักเกณฑ์ที่ผู้อำนวยการประกาศตามข้อ ๒๗	๘๓	บรรดาหน่วยงานที่ให้บริการภายในสนามบิน ซึ่งรับผิดชอบในการจัดเตรียมข้อมูลดิบในด้านการบินให้แก่หน่วยงาน ให้บริการ ชาวสารการการบินต้องคำนึงถึงข้อกำหนดด้านความแม่นยำและความสมบูรณ์ของข้อมูลการ บินตามหลักเกณฑ์และเป็นไปตามความต้องการของผู้ใช้งานข้อมูลด้านการบินที่ผู้อำนวยการประกาศ ตามข้อ ๒๘
๘๓	เมื่อมีการกำหนดตำแหน่งทางวิ่งแบบบินลงด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน สนามบินต้องคำนึงถึงพื้นที่ที่ต้องการสำหรับรองรับการปฏิบัติการบินลงด้วยเครื่องวัดประกอบการบินและพื้นที่ที่ต้องการสำหรับรองรับวิธีการปฏิบัติในการยกเลิกการร่อนลง (missed approach) เพื่อให้มั่นใจว่า สิ่งกีดขวางที่อยู่ในพื้นที่ดังกล่าวหรือปัจจัยด้านอื่น ๆ ไม่ทำให้เกิดข้อจำกัดในการปฏิบัติการของอากาศยานที่จะใช้ทางวิ่งนั้น	๘๔	เมื่อมีการกำหนดตำแหน่งทางวิ่งแบบบินลงด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน สนามบินต้องคำนึงถึงพื้นที่ที่ต้องการสำหรับรองรับการปฏิบัติการบินลงด้วยเครื่องวัดประกอบการบินและพื้นที่ที่ต้องการสำหรับรองรับวิธีการปฏิบัติในการยกเลิกการ ร่อนบินลง (missed approach) เพื่อให้มั่นใจว่า สิ่งกีดขวางที่อยู่ในพื้นที่ดังกล่าวหรือปัจจัยด้านอื่น ๆ ไม่ทำให้เกิดข้อจำกัดในการปฏิบัติการของ อากาศยานเครื่องบิน ที่จะใช้ทางวิ่งนั้น
๘๔	สนามบินต้องมีจำนวนและทิศทางของทางวิ่งที่ทำให้สนามบินนั้นมีปัจจัยความสามารถใช้งานได้ (usability factor) ไม่น้อยกว่าร้อยละเก้าสิบห้าของจำนวนอากาศยานที่สนามบินประสงค์จะให้บริการ	๘๕	สนามบินต้องมีจำนวนและทิศทางของทางวิ่งที่ทำให้สนามบินนั้นมีปัจจัยความสามารถใช้งานได้ (usability factor) ไม่น้อยกว่าร้อยละเก้าสิบห้าของจำนวน อากาศยานเครื่องบิน ที่สนามบินประสงค์จะให้บริการ
๘๖	การเลือกค่าลมขวางสูงสุด (maximum permissible crosswind) เพื่อให้เป็นไปตามข้อ ๘๔ ต้องอยู่บนสมมติฐานที่ว่า การบินลงหรือบินขึ้นของอากาศยานในสภาวะปกติจะไม่สามารถทำได้ ถ้าองค์ประกอบลมขวาง (crosswind component) มีค่ามากกว่า ดังต่อไปนี้ (๑) ยี่สิบสี่ นอต ในกรณีที่อากาศยานใช้ความยาวทางวิ่งอ้างอิงของอากาศ	๘๗	การเลือกค่าลมขวางสูงสุด (maximum permissible crosswind) เพื่อให้เป็นไปตามข้อ ๘๕ ต้องอยู่บนสมมติฐานที่ว่า การบินลงหรือ บินวิ่งขึ้น ของ อากาศยานเครื่องบิน ในสภาวะปกติจะไม่สามารถทำได้ ถ้าองค์ประกอบลมขวาง (crosswind component) มีค่ามากกว่า ดังต่อไปนี้

ชื่อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ชื่อ (ใหม่)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๓๗ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน
	<p>ยาน (reference field length) ตั้งแต่หนึ่งพันห้าร้อยเมตรขึ้นไป แต่ถ้าทางวิ่งมีสภาพที่อาจทำให้ประสิทธิภาพการเบรกต่ำ อันเนื่องมาจากค่าสัมประสิทธิ์ความเสียดทานตามยาว (longitudinal coefficient of friction) ไม่เพียงพอ ความเร็วของลมขวางต้องไม่เกินสิบสามนอต</p> <p>(๒) สิบสามนอต ในกรณีที่อากาศยานใช้ความยาวทางวิ่งอ้างอิงของอากาศยาน ตั้งแต่หนึ่งพันสองร้อยเมตรขึ้นไป แต่ไม่ถึงหนึ่งพันห้าร้อยเมตร</p> <p>(๓) สิบนอต ในกรณีที่อากาศยานใช้ความยาวทางวิ่งอ้างอิงของอากาศยาน น้อยกว่าหนึ่งพันสองร้อยเมตร</p> <p>องค์ประกอบลมขวางตามวรรคหนึ่งหมายความว่า องค์ประกอบของลมผิวพื้น (surface wind components) ที่พัดเข้าทางวิ่งเป็นมุมฉากกับเส้นกึ่งกลางทางวิ่ง</p>		<p>(๑) ยี่สิบนอต ในกรณีที่อากาศยานเครื่องบินใช้ความยาวทางวิ่งอ้างอิงของอากาศยาน (reference field length) ตั้งแต่ หนึ่งพันห้าร้อยเมตรขึ้นไป แต่ถ้าทางวิ่งมีสภาพที่อาจทำให้ประสิทธิภาพการเบรกต่ำ อันเนื่องมาจากค่าสัมประสิทธิ์ความเสียดทานตามยาว (longitudinal coefficient of friction) ไม่เพียงพอ ความเร็วของลมขวางต้องไม่เกินสิบสามนอต</p> <p>(๒) สิบสามนอต ในกรณีที่อากาศยานเครื่องบินใช้ความยาวทางวิ่งอ้างอิงของอากาศยาน (reference field length) ตั้งแต่หนึ่งพันสองร้อยเมตรขึ้นไป แต่ไม่ถึงหนึ่งพันห้าร้อยเมตร</p> <p>(๓) สิบนอต ในกรณีที่อากาศยานเครื่องบินใช้ความยาวทางวิ่งอ้างอิงของอากาศยาน (reference field length) น้อยกว่าหนึ่งพันสองร้อยเมตร</p> <p>องค์ประกอบลมขวางตามวรรคหนึ่งหมายความว่า องค์ประกอบของลมผิวพื้น (surface wind components) ที่พัดเข้าทางวิ่งเป็นมุมฉากกับเส้นกึ่งกลางทางวิ่ง</p>
	๒. การวางตำแหน่งและทิศทางของทางวิ่ง		๒. การวางตำแหน่งและทิศทางของทางวิ่ง
	๓. ตำแหน่งของหัวทางวิ่ง (Threshold)		๓.๒. ตำแหน่งของหัวทางวิ่ง (Threshold)
	๔. ความยาวจริงของทางวิ่ง		๔.๓. ความยาวจริงของทางวิ่ง
๙๑	<p>สนามบินต้องมีทางวิ่งหลัก ซึ่งมีความยาวเพียงพอสำหรับการปฏิบัติการของอากาศยานที่ทางวิ่งนั้นต้องรองรับ และต้องไม่น้อยกว่าความยาวมากที่สุดที่ได้จากการคำนวณโดยใช้การปรับแก้สำหรับสมรรถนะและการปฏิบัติการของอากาศยานภายใต้สภาพแวดล้อมท้องถิ่น</p> <p>ในการพิจารณาความยาวของทางวิ่งและความต้องการสำหรับการปฏิบัติการบินในทิศทางทั้งสองทิศทางของทางวิ่งต้องคำนึงถึงข้อกำหนดเกี่ยวกับการบินขึ้นและบินลงของอากาศยานด้วย</p>	๑๐๒	<p>สนามบินต้องมีทางวิ่งหลัก ซึ่งมีความยาวเพียงพอสำหรับการปฏิบัติการของอากาศยานเครื่องบินที่ทางวิ่งนั้นต้องรองรับ และต้องไม่น้อยกว่าความยาวมากที่สุดที่ได้จากการคำนวณโดยใช้การปรับแก้สำหรับสมรรถนะและการปฏิบัติการของอากาศยานเครื่องบินภายใต้สภาพแวดล้อมท้องถิ่น</p> <p>ในการพิจารณาความยาวของทางวิ่งและความต้องการสำหรับการปฏิบัติการบินในทิศทางทั้งสองทิศทางของทางวิ่งต้องคำนึงถึงข้อกำหนดเกี่ยวกับการบินวิ่งขึ้นและบินลงของอากาศยานเครื่องบินด้วย</p>

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๓๗ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน
	ในการคำนวณหาความยาวของทางวิ่งตามวรรคหนึ่ง ให้นำสภาพแวดล้อมท้องถิ่น เช่น ความสูงจากระดับน้ำทะเลปานกลาง อุณหภูมิ ความชื้น ความลาดชันของทางวิ่ง ความจำเป็นด้านการปฏิบัติการ และลักษณะพื้นผิวของทางวิ่งมาใช้ประกอบการพิจารณาด้วย		ในการคำนวณหาความยาวของทางวิ่งตามวรรคหนึ่ง ให้นำสภาพแวดล้อมท้องถิ่น เช่น ความสูงจากระดับน้ำทะเลปานกลาง อุณหภูมิ ความชื้น ความลาดชันของทางวิ่ง ความจำเป็นด้านการปฏิบัติการ และลักษณะพื้นผิวของทางวิ่งมาใช้ประกอบการพิจารณาด้วย
๙๓	ในกรณีที่ทางวิ่งได้รับการออกแบบให้มีทางหยุดหรือพื้นที่ปลอดสิ่งกีดขวางและความยาวจริงของทางวิ่งมีความยาวน้อยกว่าที่กำหนดไว้ในข้อ ๙๑ หรือข้อ ๙๒ แล้วแต่กรณี ทางวิ่ง ทางหยุด และพื้นที่ปลอดสิ่งกีดขวางดังกล่าวต้องมีความยาวรวมกันเพียงพอสำหรับการปฏิบัติการของอากาศยานที่จะใช้ทางวิ่งนั้นสำหรับการบินขึ้นและบินลง ในกรณีนี้พื้นผิวของทางหยุดต้องมีลักษณะทางกายภาพเหมือนกับทางวิ่งนั้นด้วย	๑๐๔	ในกรณีที่ทางวิ่งได้รับการออกแบบให้มีทางหยุดหรือพื้นที่ปลอดสิ่งกีดขวางและความยาวจริงของทางวิ่งมีความยาวน้อยกว่าที่กำหนดไว้ในข้อ ๑๐๒ หรือข้อ ๑๐๓ แล้วแต่กรณี ทางวิ่ง ทางหยุด และพื้นที่ปลอดสิ่งกีดขวางดังกล่าวต้องมีความยาวรวมกันเพียงพอสำหรับการปฏิบัติการของอากาศยาน เครื่องบิน ที่จะใช้ทางวิ่งนั้นสำหรับ การ บินวิ่ง ขึ้นและบินลง ในกรณีนี้พื้นผิวของทางหยุดต้องมีลักษณะทางกายภาพเหมือนกับทางวิ่งนั้นด้วย
๙๔	การทำทางหยุดตามข้อ ๙๓ จะเป็นการเพิ่มความยาวรวมของพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่ง และจะเลื่อนพื้นที่ปลอดภัยปลายทางวิ่งที่รองรับอากาศยานวิ่งออกนอกทางวิ่งถัดออกไป	๑๐๕	การทำทางหยุดตามข้อ ๑๐๔ จะเป็นการเพิ่มความยาวรวมของพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่ง และจะเลื่อนพื้นที่ปลอดภัยปลายทางวิ่งที่รองรับ อากาศยานเครื่องบิน วิ่งออกนอกทางวิ่งถัดออกไป
	๕. ความกว้างของทางวิ่ง		๕. ๕. ความกว้างของทางวิ่ง
๙๕	สนามบินต้องมีความกว้างของทางวิ่งไม่น้อยกว่าที่กำหนดไว้ในตารางที่ ๖	๑๐๖	สนามบินทางวิ่ง ต้องมีความกว้าง ของทางวิ่ง ไม่น้อยกว่าที่กำหนดไว้ในตารางที่ ๗
ตารางที่ ๖	ความกว้างของทางวิ่ง	ตารางที่ ๗	ความกว้างของทางวิ่ง (ปรับลำดับตาราง)
	๖. ระยะห่างที่น้อยที่สุดระหว่างทางวิ่งขนานกัน		๖.๕. ระยะห่างที่น้อยที่สุดระหว่างทางวิ่งขนานกัน
๙๗	ในกรณีที่ทางวิ่งขนานกันเป็นทางวิ่งแบบบินลงด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน และมีความต้องการใช้ทางวิ่งพร้อมกันตามเงื่อนไขที่ผู้อำนวยการกำหนด ระยะห่างที่น้อยที่สุดระหว่างเส้นกึ่งกลางทางวิ่งทั้งสองทางวิ่งต้องไม่น้อยกว่า (๑) หนึ่งพันสามสิบห้าเมตร สำหรับการบินเข้าสู่ทางวิ่งขนานแบบอิสระ (independent parallel approach)	๑๐๘	ในกรณีที่ทางวิ่งขนานกันเป็นทางวิ่งแบบบินลงด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน และมีความต้องการใช้ทางวิ่งพร้อมกัน ตามเงื่อนไขที่ผู้อำนวยการกำหนด ระยะห่างที่น้อยที่สุดระหว่างเส้นกึ่งกลางทางวิ่งทั้งสองทางวิ่งต้องไม่น้อยกว่า (๑) หนึ่งพันสามสิบห้าเมตร สำหรับการบินเข้าสู่ทางวิ่งขนานแบบอิสระ (independent parallel approach)

ชื่อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ชื่อ (ใหม่)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๓๗ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน
	<p>(๒) เก้าร้อยสิบห้าเมตร สำหรับการบินเข้าสู่ทางวิ่งขนานแบบไม่อิสระ (dependent parallel approach)</p> <p>(๓) เจ็ดร้อยหกสิบเมตร สำหรับการบินออกจากทางวิ่งขนานแบบอิสระ (Independent parallel departure)</p> <p>(๔) เจ็ดร้อยหกสิบเมตร สำหรับการปฏิบัติการบินขึ้นและลงพร้อมกันบนทางวิ่งขนาน (segregated parallel operation) ความในวรรคหนึ่งไม่นำมาใช้บังคับในกรณี ดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) สำหรับการบินเข้าสู่ทางวิ่งขนานแบบอิสระตามวรรคหนึ่ง (๑) อาจต้องใช้การผสมผสานกันระหว่างระยะต่ำสุดและเงื่อนไขรวมอื่น ๆ ที่นอกเหนือจากที่ผู้อำนวยการกำหนด เพื่อนำมาใช้ในการคำนวณหา ระยะห่าง เมื่อพิจารณาแล้วเห็นว่าการผสมผสานกันดังกล่าวจะไม่มีผลกระทบต่อความปลอดภัยของการปฏิบัติการของอากาศยาน</p> <p>(๒) สำหรับการปฏิบัติการบินขึ้นและลงพร้อมกันบนทางวิ่งขนานตามวรรคหนึ่ง (๔) ระยะห่างน้อยที่สุดระหว่างเส้นกึ่งกลางทางวิ่ง</p> <p>(ก) อาจลดลงสามสิบเมตร สำหรับแต่ละหนึ่งร้อยห้าสิบเมตรที่มีการเลื่อนหัวทางวิ่งของทางวิ่งที่ใช้บินลงหันเข้าหาอากาศยานที่บินลง จนกระทั่งระยะห่างน้อยที่สุดระหว่างเส้นกึ่งกลางทางวิ่งทั้งสองเท่ากับสามร้อยเมตร</p> <p>(ข) ต้องเพิ่มขึ้นสามสิบเมตร สำหรับแต่ละหนึ่งร้อยห้าสิบเมตรที่มีการเลื่อนหัวทางวิ่งของทางวิ่งที่ใช้บินลงหันออกจากอากาศยานที่กำลังบินลงบนทางวิ่งนั้น</p>		<p>(๒) เก้าร้อยสิบห้าเมตร สำหรับการบินเข้าสู่ทางวิ่งขนานแบบไม่อิสระ (dependent parallel approach)</p> <p>(๓) เจ็ดร้อยหกสิบเมตร สำหรับการบินออกจากทางวิ่งขนานแบบอิสระ (Independent parallel departure)</p> <p>(๔) เจ็ดร้อยหกสิบเมตร สำหรับการปฏิบัติการบินวิ่งขึ้นและบินลงพร้อมกันบนทางวิ่งขนาน (segregated parallel operation) ความในวรรคหนึ่งไม่นำมาใช้บังคับในกรณี ดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) สำหรับการบินเข้าสู่ทางวิ่งขนานแบบอิสระตามวรรคหนึ่ง (๑) อาจต้องใช้การผสมผสานกันระหว่างระยะต่ำสุดและเงื่อนไขรวมอื่น ๆ ที่นอกเหนือจากที่ผู้อำนวยการกำหนด เพื่อนำมาใช้ในการคำนวณหา ระยะห่าง เมื่อพิจารณาแล้วเห็นว่าการผสมผสานกันดังกล่าวจะไม่มีผลกระทบต่อความปลอดภัยของการปฏิบัติการของอากาศยาน</p> <p>(๒) สำหรับการปฏิบัติการบินวิ่งขึ้นและบินลงพร้อมกันบนทางวิ่งขนานตามวรรคหนึ่ง (๔) ระยะห่างน้อยที่สุดระหว่างเส้นกึ่งกลางทางวิ่ง</p> <p>(ก) อาจลดลงสามสิบเมตร สำหรับแต่ละหนึ่งร้อยห้าสิบเมตรที่มีการเลื่อนหัวทางวิ่งของทางวิ่งที่ใช้บินลงหันเข้าหาอากาศยานที่บินลง จนกระทั่งระยะห่างน้อยที่สุดระหว่างเส้นกึ่งกลางทางวิ่งทั้งสองเท่ากับสามร้อยเมตร</p> <p>(ข) ต้องเพิ่มขึ้นสามสิบเมตร สำหรับแต่ละหนึ่งร้อยห้าสิบเมตรที่มีการเลื่อนหัวทางวิ่งของทางวิ่งที่ใช้บินลงหันออกจากอากาศยานที่กำลังบินลงบนทางวิ่งนั้น</p>
	๗. ความลาดชันของทางวิ่ง		๗. <u>๖</u> . ความลาดชันของทางวิ่ง

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๓๗ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน
๑๐๒	ในการวางแผนผังทางวิ่งซึ่งจะใช้ค่าความลาดชันและการเปลี่ยนแปลงความลาดชันสูงสุดหลายค่าร่วมกันตามที่กำหนดในข้อ ๙๘ ถึงข้อ ๑๐๗ สนามบินต้องทำการศึกษาเพื่อให้มั่นใจว่าการเปลี่ยนแปลงความลาดชันซึ่งส่งผลกระทบต่อโพรไฟล์ (profile) ของพื้นผิวทางวิ่งจะไม่เป็นอุปสรรคต่อการปฏิบัติการของอากาศยาน	๑๑๓	ในการวางแผนผังทางวิ่งซึ่งจะใช้ค่าความลาดชันและการเปลี่ยนแปลงความลาดชันสูงสุดหลายค่าร่วมกันตามที่กำหนดในข้อ ๑๐๙ ถึงข้อ ๑๑๘ สนามบินต้องทำการศึกษาเพื่อให้มั่นใจว่าการเปลี่ยนแปลงความลาดชันซึ่งส่งผลกระทบต่อโพรไฟล์ (profile) ของพื้นผิวทางวิ่งจะไม่เป็นอุปสรรคต่อการปฏิบัติการของ อากาศยานเครื่องบิน
๑๐๖	สนามบินต้องมีพื้นผิวทางวิ่งในลักษณะโค้งนูนเพื่อประโยชน์ในการระบายน้ำได้อย่างรวดเร็ว เว้นแต่เมื่อความลาดเอียงผิวแบบทางเดียวซึ่งลาดเอียงจากสูงไปต่ำ อยู่ในทิศทางเดียวกันกับทิศทางของลมพัดเป็นประจำเมื่อเวลาฝนตก ซึ่งจะช่วยให้ระบายน้ำได้อย่างรวดเร็ว โดยความลาดชันตามขวางต้องมีอัตรา ดังต่อไปนี้ (๑) ร้อยละหนึ่งจุดห้า สำหรับทางวิ่งที่รหัสตัวอักษรเป็น C D E หรือ F (๒) ร้อยละสอง สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวอักษรเป็น A หรือ B ความลาดชันตามขวางตามวรรคหนึ่งไม่ว่ากรณีใด ๆ ต้องไม่เกินร้อยละหนึ่งจุดห้าหรือร้อยละสอง แล้วแต่กรณี และต้องไม่ต่ำกว่าร้อยละหนึ่ง เว้นแต่บริเวณจุดตัดของทางวิ่งหรือทางขับที่อาจจำเป็นต้องมีความลาดชันที่ราบกว่า ทั้งนี้ สำหรับพื้นผิวโค้งนูน ความลาดชันตามขวางแต่ละด้านของเส้นกึ่งกลางทางวิ่งต้องสมมาตรกัน	๑๑๗	สนามบินต้องมีพื้นผิวทางวิ่งในต้องมีลักษณะโค้งนูน เพื่อประโยชน์ในการระบายน้ำได้อย่างรวดเร็ว เว้นแต่เมื่อความลาดเอียงผิวแบบทางเดียวซึ่งลาดเอียงจากสูงไปต่ำ อยู่ในทิศทางเดียวกันกับทิศทางของลมพัดเป็นประจำเมื่อเวลาฝนตก ซึ่งจะช่วยให้ระบายน้ำได้อย่างรวดเร็ว โดยความลาดชันตามขวางต้องมีอัตรา ดังต่อไปนี้ (๑) ร้อยละหนึ่งจุดห้า สำหรับทางวิ่งที่รหัสตัวอักษรเป็น C D E หรือ F (๒) ร้อยละสอง สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวอักษรเป็น A หรือ B ความลาดชันตามขวางตามวรรคหนึ่งไม่ว่ากรณีใด ๆ ต้องไม่เกินร้อยละหนึ่งจุดห้าหรือร้อยละสอง แล้วแต่กรณี และต้องไม่ต่ำกว่าร้อยละหนึ่ง เว้นแต่บริเวณจุดตัดของทางวิ่งหรือทางขับที่อาจจำเป็นต้องมีความลาดชันที่ราบกว่า ทั้งนี้ สำหรับพื้นผิวโค้งนูน ความลาดชันตามขวางแต่ละด้านของเส้นกึ่งกลางทางวิ่งต้องสมมาตรกัน
๑๐๗	ทางวิ่งในสนามบินต้องมีความลาดชันตามขวางเท่ากันตลอดความยาวของทางวิ่ง เว้นแต่ในบริเวณจุดตัดกับทางวิ่งอื่นหรือทางขับ ซึ่งอาจมีช่วงการเปลี่ยนความลาดชัน โดยให้คำนึงถึงความลาดชันที่เพียงพอสำหรับการระบายน้ำด้วย	๑๑๘	ทางวิ่ง ในสนามบิน ต้องมีความลาดชันตามขวางเท่ากันตลอดความยาวของทางวิ่ง เว้นแต่ในบริเวณจุดตัดกับทางวิ่งอื่นหรือทางขับ ซึ่งอาจมีช่วงการเปลี่ยนความลาดชัน โดยให้คำนึงถึงความลาดชันที่เพียงพอสำหรับการระบายน้ำด้วย
๑๐๘	สนามบินต้องมีทางวิ่งซึ่งมีความแข็งแรงเพียงพอที่จะสามารถรองรับปริมาณการจราจรของอากาศยานที่จะใช้ทางวิ่งนั้น ๆ ได้	๑๑๙	สนามบินต้องมีทางวิ่งซึ่งต้องมีความแข็งแรงเพียงพอที่จะสามารถรองรับปริมาณการจราจรของอากาศยานเครื่องบิน ที่จะใช้ทางวิ่งนั้น ๆ ได้
๑๐๙	สนามบินต้องก่อสร้างทางวิ่งให้มีพื้นผิวเรียบโดยปราศจากความไม่สม่ำเสมอที่อาจมีผลต่อการสูญเสียความเสียดทาน หรือก่อให้เกิดผลกระทบในเชิงลบต่อการบินขึ้นหรือบินลงของอากาศยาน	๑๒๐	สนามบินต้องก่อสร้างทางวิ่งให้มีพื้นผิวเรียบโดยปราศจากความไม่สม่ำเสมอที่อาจมีผลต่อการสูญเสียความเสียดทาน หรือก่อให้เกิดผลกระทบในเชิงลบต่อการ บินวิ่งขึ้นหรือบินลงของอากาศยานเครื่องบิน

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๓๗ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน
๑๑๒	<p>การตรวจวัดคุณลักษณะความเสียดทานของพื้นผิวทางวิ่งเมื่อมีการก่อสร้างหรือเสริมพื้นผิวใหม่ตามข้อ ๑๑๑ ต้องใช้อุปกรณ์ตรวจวัดความเสียดทานต่อเนื่องแบบเซลฟ์-เวทติ้ง (self-wetting) เพื่อให้มั่นใจได้ว่าคุณลักษณะความเสียดทานของพื้นผิวเป็นไปตามค่าความเสียดทานที่ออกแบบไว้</p> <p>รายละเอียดเกี่ยวกับคุณลักษณะความเสียดทานของพื้นผิวให้เป็นไปตามที่กำหนดในข้อ ๑๑๐๒ และตารางที่ ๕</p> <p>การกำหนดคุณลักษณะความเสียดทานของพื้นผิวทางวิ่งต้องพิจารณาองค์ประกอบพื้นผิวทางวิ่งแบบหยาบและองค์ประกอบพื้นผิวทางวิ่งแบบละเอียดด้วย</p>	๑๒๓	<p>การตรวจวัดคุณลักษณะความเสียดทานของพื้นผิวทางวิ่งเมื่อมีการก่อสร้างหรือเสริมพื้นผิวใหม่ตามข้อ ๑๒๒ ต้องใช้อุปกรณ์ตรวจวัดความเสียดทานต่อเนื่องแบบเซลฟ์-เวทติ้ง (self-wetting) เพื่อให้มั่นใจได้ว่าคุณลักษณะความเสียดทานของพื้นผิวเป็นไปตามค่าความเสียดทานที่ออกแบบไว้</p> <p>รายละเอียดเกี่ยวกับคุณลักษณะความเสียดทานของพื้นผิวให้เป็นไปตามที่กำหนดในข้อ ๑๐๗๐ และตารางที่ ๖</p> <p>การกำหนดคุณลักษณะความเสียดทานของพื้นผิวทางวิ่งต้องพิจารณาองค์ประกอบพื้นผิวทางวิ่งแบบหยาบและองค์ประกอบพื้นผิวทางวิ่งแบบละเอียดด้วย</p>
๑๑๖	<p>ไหล่ทางวิ่งสำหรับอากาศยานที่มีระยะห่างระหว่างล้อหลักด้านนอกทั้งสองข้าง (Outer Main Gear Wheel Span: OMGWS) ตั้งแต่เก้าเมตรขึ้นไป แต่ไม่ถึงสิบห้าเมตร ต้องขยายต่อเนื่องจากขอบของทางวิ่งแต่ละด้านในลักษณะสมมาตรกันตามแนวเส้นกึ่งกลางทางวิ่ง เพื่อให้ทางวิ่งและไหล่ทางวิ่งดังกล่าวมีความกว้างรวมกันแล้วไม่น้อยกว่าระยะ ดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) หกสิบเมตร สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวอักษรเป็น D หรือ E</p> <p>(๒) หกสิบเมตร สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวอักษรเป็น F ที่รองรับอากาศยานที่มีสอง หรือสามเครื่องยนต์</p> <p>(๓) เจ็ดสิบห้าเมตร สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวอักษรเป็น F ที่รองรับอากาศยานที่มีสี่เครื่องยนต์ขึ้นไป</p>	๑๒๗	<p>ไหล่ทางวิ่งสำหรับอากาศยานเครื่องบินที่มีระยะห่างระหว่างล้อหลักด้านนอกทั้งสองข้าง (Outer Main Gear Wheel Span: OMGWS) ตั้งแต่เก้าเมตรขึ้นไป แต่ไม่ถึงสิบห้าเมตร ต้องขยายต่อเนื่องจากขอบของทางวิ่งแต่ละด้านในลักษณะสมมาตรกันตามแนวเส้นกึ่งกลางทางวิ่ง เพื่อให้ทางวิ่งและไหล่ทางวิ่งดังกล่าวมีความกว้างรวมกันแล้วไม่น้อยกว่าระยะ ดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) หกสิบเมตร สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวอักษรเป็น D หรือ E</p> <p>(๒) หกสิบเมตร สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวอักษรเป็น F ที่รองรับอากาศยานเครื่องบินที่มีสอง หรือสามเครื่องยนต์</p> <p>(๓) เจ็ดสิบห้าเมตร สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวอักษรเป็น F ที่รองรับอากาศยานเครื่องบินที่มีสี่เครื่องยนต์ขึ้นไป</p>
๑๑๘	<p>ส่วนของพื้นที่ไหล่ทางวิ่งนับจากขอบทางวิ่งจนถึงระยะสามสิบเมตรจากเส้นกึ่งกลางทางวิ่ง ต้องก่อสร้างให้มีความแข็งแรงเพียงพอที่จะสามารถรองรับกรณีอากาศยานวิ่งออกนอกทางวิ่ง โดยไม่ทำให้เกิดความเสียหายต่อโครงสร้างของอากาศยาน และสามารถรองรับยานพาหนะภาคพื้นที่จะปฏิบัติงานบนไหล่ทางวิ่งนั้นได้</p>	๑๒๙	<p>ส่วนของพื้นที่ไหล่ทางวิ่งนับจากขอบทางวิ่งจนถึงระยะสามสิบเมตรจากเส้นกึ่งกลางทางวิ่ง ต้องก่อสร้างให้มีความแข็งแรงเพียงพอที่จะสามารถรองรับกรณีที่อากาศยานเครื่องบินวิ่งออกนอกทางวิ่ง โดยไม่ทำให้เกิดความเสียหายต่อโครงสร้างอากาศยานเครื่องบิน และสามารถรองรับยานพาหนะภาคพื้นที่จะปฏิบัติงานบนไหล่ทางวิ่งนั้นได้</p>

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๓๗ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน
๑๑๙	พื้นผิวของไหล่ทางวิ่งต้องก่อสร้างให้สามารถต้านทานการหลุดร่อน (erosion) และกรณีที่เครื่องยนต์ของอากาศยานดูดวัสดุที่อยู่บนพื้นผิว (ingestion)	๑๓๐	พื้นผิวของไหล่ทางวิ่งต้องก่อสร้างให้สามารถต้านทานทานการหลุดร่อน (erosion) และกรณีที่เครื่องยนต์ของ อากาศยานเครื่องบินดูด (ingestion) วัสดุที่อยู่บนพื้นผิว (ingestion)
๑๒๑	ในกรณีที่บริเวณปลายทางวิ่งไม่มีทางขับ หรือไม่มีทางขับเพื่อให้อากาศยานกลับลำ และเป็นทางวิ่งที่มีรหัสตัวอักษรเป็น D E หรือ F สนามบินต้องจัดให้มีลานกลับลำ เพื่อให้อากาศยานสามารถกลับลำได้หนึ่งร้อยแปดสิบองศา ตามรูปที่ ๘ สนามบินที่มีทางวิ่งที่มีรหัสตัวอักษรเป็น A B และ C ที่ก่อสร้างขึ้นภายหลังข้อกำหนดนี้มีผลใช้บังคับต้องจัดให้มีลานกลับลำตามวรรคหนึ่งด้วย	๑๓๒	ในกรณีที่บริเวณปลายทางวิ่งไม่มีทางขับ หรือไม่มีทางขับเพื่อให้ อากาศยานเครื่องบิน กลับลำ และเป็นทางวิ่งที่มีรหัสตัวอักษรเป็น D E หรือ F สนามบินต้องจัดให้มีลานกลับลำ เพื่อให้ อากาศยานเครื่องบิน สามารถกลับลำได้หนึ่งร้อยแปดสิบองศา ตามรูปที่ ๘ สนามบินที่มีทางวิ่งที่มีรหัสตัวอักษรเป็น A B และ C ที่ก่อสร้างขึ้นภายหลังข้อกำหนดนี้มีผลใช้บังคับต้องจัดให้มีลานกลับลำตามวรรคหนึ่งด้วย เว้นแต่ทางวิ่งดังกล่าวมีระยะห่างระหว่างล้อเครื่องบินกับขอบของทางวิ่ง ไม่น้อยกว่าค่าที่กำหนดไว้ในตารางที่ ๘
๑๒๒	ลานกลับลำตามข้อ ๑๒๑ อาจตั้งอยู่ที่ระยะต่าง ๆ ตลอดความยาวทางวิ่งก็ได้ หากต้องการลดระยะทางการขับเคลื่อนของอากาศยานที่ไม่ได้ใช้ความยาวทางวิ่งทั้งหมดในการบินขึ้นและบินลง สนามบินอาจกำหนดให้ลานกลับลำอยู่ในตำแหน่งทางด้านซ้ายของทางวิ่ง เพื่ออำนวยความสะดวกในการเริ่มต้นการเลี้ยวของอากาศยาน เนื่องจากโดยปกติแล้วที่นั่งตำแหน่งซ้ายเป็นที่นั่งของผู้ควบคุมอากาศยาน	๑๓๓	ลานกลับลำตามข้อ ๑๓๒ อาจตั้งอยู่ที่ระยะต่าง ๆ ตลอดความยาวทางวิ่งก็ได้ หากต้องการลดระยะทางการขับเคลื่อนของ อากาศยานเครื่องบิน ที่ไม่ได้ใช้ความยาวทางวิ่งทั้งหมดในการ บินวิ่ง ขึ้นและบินลง สนามบินอาจกำหนดให้ลานกลับลำอยู่ในตำแหน่งทางด้านซ้ายของทางวิ่ง เพื่ออำนวยความสะดวกในการเริ่มต้นการเลี้ยวของ อากาศยานเครื่องบิน เนื่องจากโดยปกติแล้วที่นั่งตำแหน่งซ้ายเป็นที่นั่งของ นักบินผู้ควบคุมอากาศยาน (pilot-in-command)
๑๒๕	มุมเลี้ยวล้อหน้าของอากาศยาน (nose wheel steering angle) ซึ่งจะใช้ในการออกแบบลานกลับลำต้องไม่เกินสี่สิบห้าองศา	๑๓๖	มุมเลี้ยวล้อหน้าของ อากาศยานเครื่องบิน (nose wheel steering angle) ซึ่งจะใช้ในการออกแบบลานกลับลำต้องไม่เกินสี่สิบห้าองศา
๑๒๖	การออกแบบลานกลับลำต้องมีระยะห่างระหว่างล้ออากาศยานกับขอบของลานกลับลำไม่น้อยกว่าระยะในตารางที่ ๗ ทั้งนี้ ระยะของล้ออากาศยานให้พิจารณาจากระยะที่ห้องนักบินของอากาศยานที่ใช้ลานกลับลำนั้นอยู่เหนือเครื่องหมายลานกลับลำ	๑๓๗	การออกแบบลานกลับลำต้องมีระยะห่างระหว่างล้อ อากาศยานเครื่องบิน กับขอบของลานกลับลำไม่น้อยกว่าระยะในตารางที่ ๘ ทั้งนี้ ระยะของล้อ อากาศยานเครื่องบิน ให้พิจารณาจากระยะที่ห้องนักบินของ อากาศยานเครื่องบิน ที่ใช้ลานกลับลำนั้นอยู่เหนือเครื่องหมายลานกลับลำ
ตารางที่ ๗	ระยะห่างระหว่างล้ออากาศยานกับขอบของลานกลับลำ	ตารางที่ ๘	ระยะห่างระหว่างล้อ อากาศยานเครื่องบิน กับขอบของลานกลับลำ (ปรับลำดับตาราง)

ชื่อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ชื่อ (ใหม่)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๓๗ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน
๑๒๘	<p>ลานกลับลำต้องมีความแข็งแรงอย่างน้อยที่สุดเท่ากับทางวิ่งที่เชื่อมกับลานกลับลำ ทั้งนี้ ให้สนามบินพิจารณาด้วยว่าลานกลับลำต้องรองรับการจราจรที่มีการเคลื่อนตัวซ้ำจากการเลี้ยวที่มีแรงกระทำต่อพื้นมาก (hard turns) และทำให้เกิดความเค้นต่อผิวพื้นจราจรมากกว่า (higher stresses on the pavement)</p> <p>นอกจากความแข็งแรงตามวรรคหนึ่งแล้ว กรณีลานกลับลำที่มีผิวพื้นจราจรแบบยึดหยุ่น พื้นผิวต้องสามารถทนทานต่อแรงเฉือนตามแนวราบ (horizontal shear force) ที่กระทำโดยล้อหลักของอากาศยานในระหว่างการเลี้ยวด้วย</p>	๑๓๙	<p>ลานกลับลำต้องมีความแข็งแรงอย่างน้อยที่สุดเท่ากับทางวิ่งที่เชื่อมกับลานกลับลำ ทั้งนี้ ให้สนามบินพิจารณาด้วยว่าลานกลับลำต้องรองรับการจราจรที่มีการเคลื่อนตัวซ้ำจากการเลี้ยวที่มีแรงกระทำต่อพื้นมาก (hard turns) และทำให้เกิดความเค้นต่อผิวพื้นจราจรมากกว่า (higher stresses on the pavement)</p> <p>นอกจากความแข็งแรงตามวรรคหนึ่งแล้ว กรณีลานกลับลำที่มีผิวพื้นจราจรแบบยึดหยุ่น พื้นผิวต้องสามารถทนทานต่อแรงเฉือนตามแนวราบ (horizontal shear force) ที่กระทำโดยล้อหลักของอากาศยาน<u>เครื่องบิน</u>ในระหว่างการเลี้ยวด้วย</p>
๑๒๙	พื้นผิวของลานกลับลำต้องปราศจากความไม่สม่ำเสมอของพื้นผิวที่อาจก่อให้เกิดความเสียหายแก่อากาศยานที่ใช้ลานกลับลำนั้นได้	๑๔๐	พื้นผิวของลานกลับลำต้องปราศจากความไม่สม่ำเสมอของพื้นผิวที่อาจก่อให้เกิดความเสียหายแก่อากาศยาน <u>เครื่องบิน</u> ที่ใช้ลานกลับลำนั้นได้
๑๓๑	<p>สนามบินต้องจัดให้มีไหล่ลานกลับลำ โดยให้มีความกว้างเพียงพอที่จะป้องกันการหลุดร่อนของพื้นผิวซึ่งเกิดจากกระแสไอพ่นจากเครื่องยนต์เจ็ทของอากาศยานที่จะใช้ลานกลับลำนั้น และป้องกันวัตถุแปลกปลอมใด ๆ ที่อาจเป็นอันตรายต่อเครื่องยนต์ของอากาศยาน</p> <p>ไหล่ลานกลับลำตามวรรคหนึ่งต้องมีความกว้างอย่างน้อยที่สุดครอบคลุมถึงเครื่องยนต์ด้านนอกของอากาศยานที่จะใช้ลานกลับลำนั้น และอาจมีความกว้างมากกว่าไหล่ทางวิ่งที่เกี่ยวข้องก็ได้</p>	๑๔๒	<p>สนามบินต้องจัดให้มีไหล่ลานกลับลำ โดยให้มีความกว้างเพียงพอที่จะป้องกันการหลุดร่อนของพื้นผิวซึ่งเกิดจากกระแสไอพ่นจากเครื่องยนต์เจ็ทของอากาศยาน<u>เครื่องบิน</u>ที่จะใช้ลานกลับลำนั้น และป้องกันวัตถุแปลกปลอมใด ๆ ที่อาจเป็นอันตรายต่อเครื่องยนต์ของอากาศยาน<u>เครื่องบิน</u></p> <p>ไหล่ลานกลับลำตามวรรคหนึ่งต้องมีความกว้างอย่างน้อยที่สุดครอบคลุมถึงเครื่องยนต์ด้านนอกของอากาศยาน<u>เครื่องบิน</u>ที่จะใช้ลานกลับลำนั้น และอาจมีความกว้างมากกว่าไหล่ทางวิ่งที่เกี่ยวข้องก็ได้</p>
๑๓๒	ไหล่ลานกลับลำต้องมีความแข็งแรงเพียงพอที่จะรองรับการเคลื่อนที่ผ่านเป็นครั้งคราวของอากาศยานที่จะใช้ลานกลับลำดังกล่าว โดยไม่ทำให้เกิดความเสียหายต่อโครงสร้างของอากาศยาน และสามารถรองรับยานพาหนะภาคพื้นที่จะปฏิบัติงานบนไหล่ลานกลับลำนั้นได้	๑๔๓	ไหล่ลานกลับลำต้องมีความแข็งแรงเพียงพอที่จะรองรับการเคลื่อนที่ผ่านเป็นครั้งคราวของอากาศยาน <u>เครื่องบิน</u> ที่จะใช้ลานกลับลำดังกล่าว โดยไม่ทำให้เกิดความเสียหายต่อโครงสร้างของอากาศยาน <u>เครื่องบิน</u> และสามารถรองรับยานพาหนะภาคพื้นที่จะปฏิบัติงานบนไหล่ลานกลับลำนั้นได้
๑๓๗	วัตถุใด ๆ ที่อยู่ในพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่ง ให้ถือว่าเป็นสิ่งกีดขวาง และสนามบินต้องเคลื่อนย้ายออกจากพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่งนั้น	๑๔๘	วัตถุใด ๆ ที่อยู่ในพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่ง ให้ถือว่าเป็นสิ่งกีดขวาง และสนามบินต้องเคลื่อนย้าย <u>วัตถุนั้น</u> ออกจากพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่ง <u>นั้น ให้ไกลที่สุดเท่าที่จะทำได้</u>

ชื่อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ชื่อ (ใหม่)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๓๗ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน
๑๓๘	<p>เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดความเสียหายต่ออากาศยานกรณีที่มีสิ่งออกนอกทางวิ่ง สนามบินต้องคำนึงถึงตำแหน่งและการออกแบบระบบระบายน้ำของพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่ง ซึ่งอาจจำเป็นต้องมีการออกแบบฝาปิดระบบระบายน้ำที่เหมาะสมด้วย</p> <p>ในพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่งที่มีรางระบายน้ำแบบเปิดหรือแบบมีฝาปิด สนามบินต้องแน่ใจว่าโครงสร้างของรางระบายน้ำดังกล่าวจะไม่ยื่นเหนือพื้นดินโดยรอบเพื่อไม่ให้เป็นสิ่งกีดขวาง</p>	๑๔๙	<p>เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดความเสียหายต่ออากาศยาน<u>เครื่องบิน</u>กรณีที่มีสิ่งออกนอกทางวิ่ง สนามบินต้องคำนึงถึงตำแหน่งและการออกแบบระบบระบายน้ำของพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่ง ซึ่งอาจจำเป็นต้องมีการออกแบบฝาปิดระบบระบายน้ำที่เหมาะสมด้วย</p> <p>ในพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่งที่มีรางระบายน้ำแบบเปิดหรือแบบมีฝาปิด สนามบินต้องแน่ใจว่าโครงสร้างของรางระบายน้ำดังกล่าวจะไม่ยื่นเหนือพื้นดินโดยรอบเพื่อไม่ให้เป็นสิ่งกีดขวาง</p>
๑๔๐	<p>นอกเหนือไปจากเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ประเภททัศนวิสัย หรือวัตถุที่จำเป็นต้องตั้งอยู่บนพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่งเพื่อวัตถุประสงค์การใช้งานด้านความปลอดภัยในการปฏิบัติการของอากาศยานซึ่งต้องได้รับการเห็นชอบจากผู้อำนวยการและเป็นไปตามข้อกำหนดเกี่ยวกับวัสดุแตกหักง่าย การทำเครื่องหมายและการติดตั้งไฟตามที่ระบุไว้ในหมวด ๕ สิ่งอำนวยความสะดวก สิ่งติดตั้งและอุปกรณ์ พื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่งต้องไม่มีวัตถุติดตรึงใด ๆ ตั้งอยู่ในพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่งภายในระยะดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) ภายในระยะเจ็ดสิบเจ็ดจุดห้าเมตรจากเส้นกึ่งกลางทางวิ่งของทางวิ่งแบบพรีซิชั่น ประเภทที่หนึ่ง</p> <p>ทางวิ่งแบบพรีซิชั่น ประเภทที่สอง หรือทางวิ่งแบบพรีซิชั่น ประเภทที่สาม ที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๔ และมีรหัสตัวอักษรเป็น F หรือ</p> <p>(๒) ภายในระยะหกสิบเมตรจากเส้นกึ่งกลางทางวิ่งของทางวิ่งแบบพรีซิชั่น ประเภทที่หนึ่ง ทางวิ่งแบบพรีซิชั่น ประเภทที่สอง หรือทางวิ่งแบบพรีซิชั่น ประเภทที่สาม ที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๓ หรือ ๔</p> <p>(๓) ภายในระยะสี่สิบห้าเมตรจากเส้นกึ่งกลางทางวิ่งของทางวิ่งแบบพรีซิชั่น ประเภทที่หนึ่ง ที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๑ หรือ ๒</p> <p>ภายในระยะตามวรรคหนึ่ง ต้องไม่มีวัตถุเคลื่อนที่ใด ๆ อยู่ในพื้นที่</p>	๑๕๑	<p>นอกเหนือไปจากเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ประเภททัศนวิสัย หรือวัตถุที่จำเป็นต้องตั้งอยู่บนพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่งเพื่อวัตถุประสงค์การใช้งานด้านความปลอดภัยในการปฏิบัติการของอากาศยานซึ่งต้องได้รับการเห็นชอบจากผู้อำนวยการและเป็นไปตามข้อกำหนดเกี่ยวกับวัสดุแตกหักง่าย การทำเครื่องหมายและการติดตั้งไฟตามที่ระบุไว้ในหมวด ๕ สิ่งอำนวยความสะดวก สิ่งติดตั้งและอุปกรณ์ พื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่งต้องไม่มีวัตถุติดตรึงใด ๆ ตั้งอยู่ในพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่งของทางวิ่งแบบพรีซิชั่นภายในขอบล่างของพื้นผิวลาดเอียงชั้นใน</p> <p>ภายในระยะพื้นที่ตามวรรคหนึ่ง ต้องไม่มีวัตถุเคลื่อนที่ใด ๆ อยู่ในพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่ง ในระหว่างที่มีการใช้งานทางวิ่งในการบินขึ้นลงและวิ่งขึ้นของอากาศยาน</p> <p>รายละเอียดเกี่ยวกับตำแหน่งของอุปกรณ์และสิ่งติดตั้งที่จำเป็นต้องอยู่บนพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่งให้เป็นไปตามที่ระบุไว้ในหมวด ๖ บริการของสนามบิน ส่วนที่ ๙ ตำแหน่งของอุปกรณ์และสิ่งติดตั้งบนพื้นที่ปฏิบัติงาน</p>

ชื่อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ชื่อ (ใหม่)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๓๗ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน
	ปลอดภัยรอบทางวิ่ง ในระหว่างที่มีการใช้งานทางวิ่งในการบินขึ้นลงของอากาศยาน		
๑๔๑	<p>เพื่อประโยชน์ในการรองรับอากาศยานที่จะใช้ทางวิ่ง ในกรณีที่อากาศยานวิ่งออกนอกทางวิ่ง สนามบินต้องปรับระดับส่วนของพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่งของทางวิ่งแบบบินลงด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน อย่างน้อยภายในระยะจากเส้นกึ่งกลางทางวิ่งและแนวเส้นกึ่งกลางทางวิ่งที่ขยายออกไปดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) หนึ่งร้อยห้าเมตร สำหรับทางวิ่งแบบพรีซิชั่นที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๓ หรือ ๔ ตามรูปที่ ๙</p> <p>(๒) เจ็ดสิบห้าเมตร สำหรับทางวิ่งแบบนอนพรีซิชั่นที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๓ หรือ ๔</p> <p>(๓) สี่สิบเมตร สำหรับทางวิ่งแบบพรีซิชั่นและทางวิ่งแบบนอนพรีซิชั่นที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๑ หรือ ๒</p>	๑๕๒	<p>เพื่อประโยชน์ในการรองรับอากาศยานเครื่องบินที่จะใช้ทางวิ่ง ในกรณีที่อากาศยานเครื่องบินวิ่งออกนอกทางวิ่ง สนามบินต้องปรับระดับส่วนของพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่งของทางวิ่งแบบบินลงด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน อย่างน้อยภายในระยะจากเส้นกึ่งกลางทางวิ่งและแนวเส้นกึ่งกลางทางวิ่งที่ขยายออกไป ดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) หนึ่งร้อยห้าเมตร สำหรับทางวิ่งแบบพรีซิชั่นที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๓ หรือ ๔ ตามรูปที่ ๙</p> <p>(๒) เจ็ดสิบห้าเมตร สำหรับทางวิ่งแบบนอนพรีซิชั่นที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๓ หรือ ๔</p> <p>(๓) สี่สิบเมตร สำหรับทางวิ่งแบบพรีซิชั่นและทางวิ่งแบบนอนพรีซิชั่นที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๑ หรือ ๒</p>
๑๕๒	<p>ในกรณีที่ความกว้างทั้งหมดของพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่งไม่เป็นไปตามที่กำหนดไว้ในข้อ ๑๔๑ สนามบินต้องลดระดับสถานะของทางวิ่งแบบบินลงด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน และสนามบินต้องเพิ่มความสูงปลอดภัยจากสิ่งกีดขวาง (obstacle clearance altitude / height) ของวิธีปฏิบัติสำหรับการบินเข้าสู่สนามบินโดยใช้เครื่องวัดประกอบการบิน เพื่อให้บินต่อเนื่องเข้าสู่สนามบินภายใต้สภาพอากาศเปิด (Visual Meteorological Conditions: VMC) ภายหลังจากจุดดังกล่าว ภายใต้ข้อจำกัดของทางวิ่งแบบบินลงโดยไม่ใช้เครื่องวัดประกอบการบิน ทั้งนี้ ให้สนามบินปรึกษาหารือกับสำนักงานด้วย</p>		<p>ในกรณีที่ความกว้างทั้งหมดของพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่งไม่เป็นไปตามที่กำหนดไว้ในข้อ ๑๕๑ สนามบินต้องลดระดับสถานะของทางวิ่งแบบบินลงด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน และสนามบินต้องเพิ่มความสูงปลอดภัยจากสิ่งกีดขวาง (obstacle clearance altitude / height) ของวิธีปฏิบัติสำหรับการบินเข้าสู่สนามบินโดยใช้เครื่องวัดประกอบการบิน เพื่อให้บินต่อเนื่องเข้าสู่สนามบินภายใต้สภาพอากาศเปิด (Visual Meteorological Conditions: VMC) ภายหลังจากจุดดังกล่าว ภายใต้ข้อจำกัดของทางวิ่งแบบบินลงโดยไม่ใช้เครื่องวัดประกอบการบิน ทั้งนี้ ให้สนามบินปรึกษาหารือกับสำนักงานด้วย</p>

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๓๗ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน
๑๔๓	<p>เพื่อประโยชน์ในการรองรับอากาศยานที่จะใช้ทางวิ่ง ในกรณีที่อากาศยานวิ่งออกนอกทางวิ่ง สนามบินต้องปรับระดับส่วนของพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่งของทางวิ่งแบบบินลงโดยไม่ใช้เครื่องวัดประกอบการบิน อย่างน้อยภายในระยะจากเส้นกึ่งกลางทางวิ่งและแนวเส้นกึ่งกลางทางวิ่งที่ขยายออกไป ดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) เจ็ดสิบห้าเมตร สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๓ หรือ ๔</p> <p>(๒) สี่สิบเมตร สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๒</p> <p>(๓) สามสิบเมตร สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๑</p>	๑๕๓	<p>เพื่อประโยชน์ในการรองรับอากาศยานเครื่องบินที่จะใช้ทางวิ่ง ในกรณีที่อากาศยานเครื่องบินวิ่งออกนอกทางวิ่ง สนามบินต้องปรับระดับส่วนของพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่งของทางวิ่งแบบบินลงโดยไม่ใช้เครื่องวัดประกอบการบิน อย่างน้อยภายในระยะจากเส้นกึ่งกลางทางวิ่งและแนวเส้นกึ่งกลางทางวิ่งที่ขยายออกไป ดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) เจ็ดสิบห้าเมตร สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๓ หรือ ๔</p> <p>(๒) สี่สิบเมตร สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๒</p> <p>(๓) สามสิบเมตร สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวเลข เป็น ๑</p>
๑๔๕	<p>เพื่อประโยชน์ในการป้องกันอากาศยานที่กำลังบินลงจากอันตรายที่เกิดขึ้นจากขอบที่ไม่มีผิวจราจร (exposed edge) จากการหลุดร่อนของผิว สนามบินต้องออกแบบส่วนของพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่งในบริเวณพื้นที่ก่อนถึงหัวทางวิ่งให้สามารถต้านทานการหลุดร่อนของพื้นผิวเป็นระยะทางอย่างน้อย ดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) สามสิบเมตร สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวอักษรเป็น A</p> <p>(๒) สี่สิบห้าเมตร สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวอักษรเป็น B</p> <p>(๓) หกสิบเมตร สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวอักษรเป็น C และ D</p> <p>(๔) หนึ่งร้อยยี่สิบเมตร สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวอักษรเป็น E และ F</p> <p>พื้นที่ตามวรรคหนึ่งให้ถือเป็นพื้นที่รองรับกระแสไอพ่น (blast pad) ซึ่งมีไว้สำหรับลดผลกระทบจากกระแสไอพ่นจากเครื่องยนต์เจ็ทของอากาศยาน</p>	๑๕๕	<p>เพื่อประโยชน์ในการป้องกันอากาศยานเครื่องบินที่กำลังบินลงจากอันตรายที่เกิดขึ้นจากขอบที่ไม่มีผิวจราจร (exposed edge) จากการหลุดร่อนของพื้นผิว สนามบินต้องออกแบบส่วนของพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่งในบริเวณพื้นที่ก่อนถึงหัวทางวิ่งให้สามารถต้านทานการหลุดร่อนของพื้นผิวเป็นระยะทางอย่างน้อย สามสิบเมตร ดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) สามสิบเมตร สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวอักษรเป็น A</p> <p>(๒) สี่สิบห้าเมตร สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวอักษรเป็น B</p> <p>(๓) หกสิบเมตร สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวอักษรเป็น C และ D</p> <p>(๔) หนึ่งร้อยยี่สิบเมตร สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวอักษรเป็น E และ F</p> <p>พื้นที่ตามวรรคหนึ่งให้ถือเป็นพื้นที่รองรับกระแสไอพ่น (blast pad) ซึ่งมีไว้สำหรับลดผลกระทบจากกระแสไอพ่นจากเครื่องยนต์เจ็ทของอากาศยานเครื่องบิน</p>
๑๔๖	หากบริเวณพื้นที่ในข้อ ๑๔๕ มีการปูผิวพื้นจราจร ผิวพื้นจราจรนั้นต้องสามารถรองรับการเคลื่อนผ่านเป็นครั้งคราวของอากาศยานวิกฤต (critical aeroplane) ที่ใช้ในการออกแบบพื้นผิวทางวิ่งนั้น	๑๕๖	หากบริเวณพื้นที่ในข้อ ๑๕๕ มีการปูผิวพื้นจราจร ผิวพื้นจราจรนั้นต้องสามารถรองรับการเคลื่อนผ่านเป็นครั้งคราวของ อากาศยานเครื่องบิน วิกฤต (critical aeroplane) ที่ใช้ในการออกแบบพื้นผิวทางวิ่งนั้น

ชื่อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ชื่อ (ใหม่)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๓๗ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน
๑๕๒	สนามบินต้องก่อสร้างส่วนของพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่งสำหรับทางวิ่งแบบบินลงด้วยเครื่องวัดประกอบการบินให้มีคุณสมบัติช่วยบรรเทาอันตรายที่เกิดขึ้นจากความแตกต่างของความสามารถในการรองรับน้ำหนักอากาศยานที่จะใช้ทางวิ่งนั้น ในกรณีที่อากาศยานวิ่งออกนอกทางวิ่ง โดยให้มีระยะจากเส้นกึ่งกลางทางวิ่งและแนวเส้นกึ่งกลางทางวิ่งที่ต่อขยายออกไปอย่างน้อยภายในระยะตามข้อ ๑๔๑	๑๖๒	สนามบินต้องก่อสร้างส่วนของพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่งสำหรับทางวิ่งแบบบินลงด้วยเครื่องวัดประกอบการบินให้มีคุณสมบัติช่วยบรรเทาอันตรายที่เกิดขึ้นจากความแตกต่างของความสามารถในการรองรับน้ำหนัก อากาศยานเครื่องบิน ที่จะใช้ทางวิ่งนั้น ในกรณีที่ อากาศยานเครื่องบิน วิ่งออกนอกทางวิ่ง โดยให้มีระยะจากเส้นกึ่งกลางทางวิ่งและแนวเส้นกึ่งกลางทางวิ่งที่ต่อขยายออกไป อย่างน้อยภายในระยะตามข้อ ๑๕๒
๑๕๓	สนามบินต้องก่อสร้างส่วนของพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่งสำหรับทางวิ่งแบบบินลงโดยไม่ใช้เครื่องวัดประกอบการบินให้มีคุณสมบัติช่วยบรรเทาอันตรายที่เกิดขึ้นจากความแตกต่างของความสามารถในการรองรับน้ำหนักอากาศยานที่จะใช้ทางวิ่งนั้น ในกรณีที่อากาศยานวิ่งออกนอกทางวิ่ง โดยให้มีระยะทางจากเส้นกึ่งกลางทางวิ่งและแนวเส้นกึ่งกลางทางวิ่งที่ต่อขยายออกไป อย่างน้อยภายในระยะตามข้อ ๑๔๓	๑๖๓	สนามบินต้องก่อสร้างส่วนของพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่งสำหรับทางวิ่งแบบบินลงโดยไม่ใช้เครื่องวัดประกอบการบินให้มีคุณสมบัติช่วยบรรเทาอันตรายที่เกิดขึ้นจากความแตกต่างของความสามารถในการรองรับน้ำหนัก อากาศยานเครื่องบิน ที่จะใช้ทางวิ่งนั้น ในกรณีที่ อากาศยานเครื่องบิน วิ่งออกนอกทางวิ่ง โดยให้มีระยะทางจากเส้นกึ่งกลางทางวิ่งและแนวเส้นกึ่งกลางทางวิ่งที่ต่อขยายออกไป อย่างน้อยภายในระยะตามข้อ ๑๕๓
๑๕๕	พื้นที่ปลอดภัยปลายทางวิ่งต้องต่อขยายจากบริเวณจุดสิ้นสุดพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่งออกไปเป็นระยะอย่างน้อย ดังต่อไปนี้ (๑) สองร้อยสี่สิบเมตร สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๓ หรือ ๔ ตามรูปที่ ๑๐ (๒) หนึ่งร้อยยี่สิบเมตร สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๑ หรือ ๒ และเป็นทางวิ่งแบบบินลงด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน (๓) สามสิบเมตร สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๑ หรือ ๒ และเป็นทางวิ่งแบบบินลงโดยไม่ใช้เครื่องวัดประกอบการบิน หากไม่สามารถจัดให้มีพื้นที่ปลอดภัยปลายทางวิ่งตามวรรคหนึ่ง (๑) หรือ (๒) ได้ สนามบินต้องติดตั้งระบบช่วยชะลอความเร็วและหยุดอากาศยานที่วิ่งเลยออกนอกทางวิ่ง ซึ่งต้องได้รับความเห็นชอบจากผู้อำนวยการก่อนการติดตั้ง ในการติดตั้งระบบดังกล่าว สนามบินต้องคำนึงถึงข้อกำหนดเกี่ยวกับการใช้งานพื้นที่ปลอดภัยปลายทางวิ่งโดยอากาศยานที่ลงก่อนถึงทางวิ่ง (undershooting) หรือวิ่งออกนอกทางวิ่ง	๑๖๕	พื้นที่ปลอดภัยปลายทางวิ่งต้องต่อขยายจากบริเวณจุดสิ้นสุดพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่งออกไปเป็นระยะอย่างน้อย ดังต่อไปนี้ (๑) สองร้อยสี่สิบเมตร สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๓ หรือ ๔ ตามรูปที่ ๑๐ (๒) หนึ่งร้อยยี่สิบเมตร สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๑ หรือ ๒ และเป็นทางวิ่งแบบบินลงด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน (๓) สามสิบเมตร สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๑ หรือ ๒ และเป็นทางวิ่งแบบบินลงโดยไม่ใช้เครื่องวัดประกอบการบิน หากไม่สามารถจัดให้มีพื้นที่ปลอดภัยปลายทางวิ่งตามวรรคหนึ่ง (๑) หรือ (๒) ได้ สนามบินต้องติดตั้งระบบช่วยชะลอความเร็วและหยุด อากาศยานเครื่องบิน ที่วิ่งเลยออกนอกทางวิ่ง (arresting system) ซึ่งต้องได้รับความเห็นชอบจากผู้อำนวยการก่อนการติดตั้ง ในการติดตั้งระบบดังกล่าว สนามบินต้องคำนึงถึงข้อกำหนดเกี่ยวกับการใช้งานพื้นที่ปลอดภัยปลายทางวิ่งโดย อากาศยานเครื่องบิน ที่ลงก่อนถึงทางวิ่ง

ชื่อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ชื่อ (ใหม่)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๓๗ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน
	(overrunning) ด้วย ทั้งนี้ ไม่ว่ากรณีใด พื้นที่ปลอดภัยปลายทางวิ่งต้องมีความยาวไม่น้อยกว่าระยะ ดังต่อไปนี้ (๑) เก้าสิบเมตร สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๓ หรือ ๔ (๒) เก้าสิบเมตร สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๑ หรือ ๒ และเป็นทางวิ่งแบบบินลงด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน		(undershooting) หรือวิ่งออกนอกทางวิ่ง (overrunning) ด้วย ทั้งนี้ <u>ไม่ว่ากรณีใด</u> พื้นที่ปลอดภัยปลายทางวิ่ง <u>ที่มีการติดตั้งระบบช่วยชะลอความเร็วและหยุดเครื่องบินที่วิ่งเลยออกนอกทางวิ่ง (arresting system) เพื่อให้ได้ระยะพื้นที่ปลอดภัยปลายทางวิ่งเทียบเท่าระยะที่กำหนดไว้ตามวรรคหนึ่ง</u> ต้องมีความยาวไม่น้อยกว่าระยะ ดังต่อไปนี้ (๑) เก้าสิบเมตร สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๓ หรือ ๔ (๒) เก้าสิบเมตร สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๑ หรือ ๒ และเป็นทางวิ่งแบบบินลงด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน
๑๕๗	วัตถุที่อยู่ในพื้นที่ปลอดภัยปลายทางวิ่งให้ถือว่าเป็นสิ่งกีดขวาง และสนามบินต้องเคลื่อนย้ายออกจากพื้นที่ปลอดภัยปลายทางวิ่งนั้น	๑๖๗	วัตถุใด ๆ ที่อยู่ในพื้นที่ปลอดภัยปลายทางวิ่ง ให้ถือว่าเป็นสิ่งกีดขวาง และสนามบินต้องเคลื่อนย้าย <u>วัตถุนั้น</u> ออกจากพื้นที่ปลอดภัยปลายทางวิ่ง <u>นั้น ให้ไกลที่สุดเท่าที่จะทำได้</u> <u>รายละเอียดเกี่ยวกับตำแหน่งของอุปกรณ์และสิ่งติดตั้งที่จำเป็นต้องอยู่บนพื้นที่ปลอดภัยปลายทางวิ่งให้เป็นไปตามที่ระบุไว้ในหมวด ๖ บริการของสนามบิน ส่วนที่ ๙ ตำแหน่งของอุปกรณ์และสิ่งติดตั้งบนพื้นที่ปฏิบัติงาน</u>
๑๕๘	พื้นที่ปลอดภัยปลายทางวิ่งต้องเป็นพื้นที่ที่มีการปรับระดับและปราศจากสิ่งกีดขวางสำหรับอากาศยานที่จะใช้ทางวิ่งนั้น ในกรณีที่อากาศยานบินลงก่อนถึงทางวิ่ง หรือวิ่งเลยออกนอกทางวิ่ง	๑๖๘	พื้นที่ปลอดภัยปลายทางวิ่งต้องเป็นพื้นที่ที่มีการปรับระดับและปราศจากสิ่งกีดขวางสำหรับ <u>อากาศยานเครื่องบิน</u> ที่จะใช้ทางวิ่งนั้น ในกรณีที่ <u>อากาศยานเครื่องบิน</u> บินลงก่อนถึงทางวิ่ง หรือวิ่งเลยออกนอกทางวิ่ง
๑๖๒	สนามบินต้องก่อสร้างพื้นที่ปลอดภัยปลายทางวิ่งให้มีคุณสมบัติลดความเสี่ยงที่ทำให้เกิดความเสียหายต่ออากาศยานที่ลงก่อนถึงทางวิ่งหรือวิ่งเลยออกนอกทางวิ่ง และช่วยชะลอความเร็วของอากาศยาน รวมทั้งอำนวยความสะดวกในการเคลื่อนที่ของยานพาหนะดับเพลิงและกู้ภัยตามที่กำหนดไว้ในข้อ ๑๐๔๖ ถึงข้อ ๑๐๔๘	๑๗๒	สนามบินต้องก่อสร้างพื้นที่ปลอดภัยปลายทางวิ่งให้มีคุณสมบัติลดความเสี่ยงที่ทำให้เกิดความเสียหายต่อ <u>อากาศยานเครื่องบิน</u> ที่ <u>บินลง</u> ก่อนถึงทางวิ่งหรือวิ่งเลยออกนอกทางวิ่ง และช่วยชะลอความเร็วของ <u>อากาศยานเครื่องบิน</u> รวมทั้งอำนวยความสะดวกในการเคลื่อนที่ของยานพาหนะดับเพลิงและกู้ภัยตามที่กำหนดไว้ในข้อ ๑๐๐๕ ถึง ข้อ ๑๐๐๗

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๓๗ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน
๑๖๕	พื้นที่ปลอดภัยกีดขวางต้องขยายไปทางด้านข้างแต่ละด้านของแนวเส้นกึ่งกลางทางวิ่งที่ต่อขยายออกไปเป็นระยะทางอย่างน้อยเจ็ดสิบห้าเมตร	๑๗๕	พื้นที่ปลอดภัยกีดขวางต้องขยายไปทางด้านข้างแต่ละด้านของแนวเส้นกึ่งกลางทางวิ่งที่ต่อขยายออกไปเป็นระยะทางอย่างน้อย ดังต่อไปนี้ (๑) เจ็ดสิบห้าเมตร สำหรับทางวิ่งแบบบินลงด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน (๒) ครึ่งหนึ่งของความกว้างของพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่ง สำหรับทางวิ่งแบบบินลงโดยไม่ใช้เครื่องวัดประกอบการบิน
๑๖๘	วัตถุที่อยู่ในพื้นที่ปลอดภัยกีดขวางที่อาจเป็นอันตรายต่ออากาศยานในอากาศ ให้ถือว่าเป็นสิ่งกีดขวาง และต้องเคลื่อนย้ายออกจากพื้นที่ปลอดภัยกีดขวางนั้น	๑๗๘	วัตถุใด ๆ ที่อยู่ในพื้นที่ปลอดภัยกีดขวางที่อาจเป็นอันตรายต่อ อากาศยาน เครื่องบิน ในอากาศ ให้ถือว่าเป็นสิ่งกีดขวาง และ สนามบิน ต้องเคลื่อนย้าย วัตถุนั้น ออกจากพื้นที่ปลอดภัยกีดขวาง นั้น รายละเอียดเกี่ยวกับตำแหน่งของอุปกรณ์และสิ่งติดตั้งที่จำเป็นต้องอยู่บนพื้นที่ปลอดภัยกีดขวางให้เป็นไปตามที่ระบุไว้ในหมวด ๖ บริการของสนามบิน ส่วนที่ ๙ ตำแหน่งของอุปกรณ์และสิ่งติดตั้งบนพื้นที่ปฏิบัติงาน
๑๗๑	สนามบินต้องก่อสร้างทางหยุดให้มีคุณสมบัติที่จะสามารถรองรับอากาศยานที่จะใช้ ทางหยุดนั้น ในกรณีที่อากาศยานยกเลิการบินขึ้น โดยไม่ทำให้เกิดความเสียหายต่อโครงสร้างของอากาศยาน	๑๘๑	สนามบินต้องก่อสร้างทางหยุดให้มีคุณสมบัติที่จะสามารถรองรับ อากาศยานเครื่องบิน ที่จะใช้ทางหยุดนั้น ในกรณีที่ อากาศยานเครื่องบิน ยกเลิการ บินขึ้น โดยไม่ทำให้เกิดความเสียหายต่อโครงสร้างของ อากาศยานเครื่องบิน
๑๗๙	สนามบินต้องจัดให้มีทางขับเข้าและทางขับออกที่เพียงพอสำหรับทางวิ่ง เพื่อให้การขับเคลื่อนเข้าและออกจากทางวิ่งของอากาศยานเป็นไปอย่างรวดเร็ว และในกรณีที่มีปริมาณการจราจรหนาแน่น สนามบินต้องจัดให้มีทางขับออกด้วย ทางขับที่ใช้สำหรับเที่ยวบินขาออกต้องตัดกับทางวิ่งเป็นมุมฉากระหว่างขอบทางวิ่งและตำแหน่งหยุดคอยเข้าทางวิ่ง	๑๘๙	สนามบินต้องจัดให้มีทางขับเข้าและทางขับออกที่เพียงพอสำหรับทางวิ่ง เพื่อให้การขับเคลื่อนเข้าและออกจากทางวิ่งของ อากาศยานเครื่องบิน เป็นไปอย่างรวดเร็ว และในกรณีที่มีปริมาณการจราจรหนาแน่น สนามบินต้องจัดให้มีทางขับออกด้วย ทางขับที่ใช้สำหรับเที่ยวบินขาออกต้องตัดกับทางวิ่งเป็นมุมฉาก ระหว่างขอบทางวิ่งและตำแหน่งหยุดคอยเข้าทางวิ่ง
๑๘๐	สนามบินต้องออกแบบทางขับให้ระยะห่างระหว่างล้อหลักด้านนอก (outer main wheel) ของอากาศยานและขอบของทางขับเมื่อตำแหน่งห้องนักบินอยู่บนเครื่องหมายเส้นกึ่งกลางทางขับแล้ว มีระยะห่างไม่น้อยกว่าค่าในตารางที่ ๘	๑๙๐	สนามบินต้องออกแบบทางขับให้ระยะห่างระหว่างล้อหลักด้านนอก (outer main wheel) ของ อากาศยานเครื่องบิน และขอบของทางขับเมื่อตำแหน่งห้องนักบินอยู่บนเครื่องหมายเส้นกึ่งกลางทางขับแล้ว มีระยะห่างไม่น้อยกว่าค่าในตารางที่ ๙

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๓๗ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน
ตาราง ที่ ๘	ระยะห่างระหว่างล้อหลักด้านนอกของอากาศยานและขอบของทางขับ	ตาราง ที่ ๙	ระยะห่างระหว่างล้อหลักด้านนอกของอากาศยาน เครื่องบิน และขอบของทางขับ (ปรับลำดับตาราง)
ตาราง ที่ ๙	ความกว้างของทางขับ	ตาราง ที่ ๑๐	ความกว้างของทางขับ (ปรับลำดับตาราง)
๑๘๒	ทางขับต้องมีการเปลี่ยนแปลงทิศทางให้น้อยที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้ โดย รัศมีของความโค้งต้องสอดคล้องกับความสามารถในการเคลื่อนที่ และ ความเร็วปกติในการขับเคลื่อนของอากาศยานที่จะใช้ทางขับนั้น ทั้งนี้ การ ออกแบบความโค้งของทางขับต้องทำให้ระยะห่างระหว่างล้อหลักด้านนอก ของอากาศยานและขอบของทางขับมีค่าไม่น้อยกว่าที่กำหนดไว้ใน ๑๘๐ เมื่อตำแหน่งห้องนักบินอยู่บนเครื่องหมายเส้นกึ่งกลางทางขับ โดยในบาง กรณีอาจต้องมีการขยายความกว้างของทางขับด้วย ทั้งนี้ ให้เป็นไปตาม รูปที่ ๑๑	๑๙๒	ทางขับต้องมีการเปลี่ยนแปลงทิศทางให้น้อยที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้ โดย รัศมีของความโค้งต้องสอดคล้องกับความสามารถในการเคลื่อนที่ และ ความเร็วปกติในการขับเคลื่อนของ อากาศยานเครื่องบิน ที่จะใช้ทางขับนั้น ทั้งนี้ การออกแบบความโค้งของทางขับต้องทำให้ระยะห่างระหว่างล้อหลัก ด้านนอกของ อากาศยานเครื่องบิน และขอบของทางขับมีค่าไม่น้อยกว่าที่ กำหนดไว้ใน ข้อ ๑๙๐ เมื่อตำแหน่งห้องนักบินอยู่บนเครื่องหมายเส้น กึ่งกลางทางขับ โดยในบางกรณีอาจต้องมีการขยายความกว้างของทางขับ ด้วย ทั้งนี้ ให้เป็นไปตามรูปที่ ๑๑
๑๘๔	เพื่อประโยชน์ในการป้องกันอากาศยานออกนอกทางขับและอำนวยความสะดวก ในการเคลื่อนที่ของอากาศยาน ทางขับต้องมีพื้นที่ขอบทาง (fillets) ที่บริเวณจุดเชื่อมต่อและจุดตัดของทางขับกับทางวิ่ง ลานจอดอากาศยาน และทางขับอื่น ๆ ทั้งนี้ การออกแบบพื้นที่ขอบทางต้องทำให้มั่นใจว่า ระยะห่างน้อยที่สุดจากล้ออากาศยานถึงขอบผิวจราจรเป็นไปตามที่ กำหนดไว้ในข้อ ๑๘๐ เมื่ออากาศยานขับเคลื่อนผ่านบริเวณจุดเชื่อมต่อหรือ จุดตัดดังกล่าว เมื่อมีการออกแบบพื้นที่ขอบทางตามวรรคหนึ่ง ให้สนามบินพิจารณา ข้อมูลความยาวอ้างอิง (datum length) ของอากาศยานมาประกอบการ พิจารณาด้วย	๑๙๔	เพื่อประโยชน์ในการป้องกัน อากาศยานเครื่องบิน ออกนอกทางขับและ อำนวยความสะดวกในการเคลื่อนที่ของ อากาศยานเครื่องบิน ทางขับต้อง มีพื้นที่ขอบทาง (fillets) ที่บริเวณจุดเชื่อมต่อและจุดตัดของทางขับกับทาง วิ่ง ลานจอดอากาศยานและทางขับอื่น ๆ ทั้งนี้ การออกแบบพื้นที่ขอบ ทางต้องทำให้มั่นใจว่าระยะห่างน้อยที่สุดจากล้อ อากาศยานเครื่องบิน ถึง ขอบผิวจราจรเป็นไปตามที่กำหนดไว้ใน ข้อ ๑๙๐ เมื่อ อากาศยาน เครื่องบิน ขับเคลื่อนผ่านบริเวณจุดเชื่อมต่อหรือจุดตัดดังกล่าว เมื่อมีการออกแบบพื้นที่ขอบทางตามวรรคหนึ่ง ให้สนามบินพิจารณา ข้อมูลความยาวอ้างอิง (datum length) ของ อากาศยานเครื่องบิน มา ประกอบการพิจารณาด้วย
	๕. ระยะห่างน้อยที่สุดจากทางขับ (Taxiway Minimum Separation Distances)		๕. ระยะห่างน้อยที่สุดจากทางขับ (Taxiway Minimum Separation Distances)

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๓๗ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน
๑๘๕	ระยะห่างระหว่างเส้นกึ่งกลางทางขับกับเส้นกึ่งกลางทางวิ่ง เส้นกึ่งกลางทางขับที่ขนานกัน หรือวัตถุ ต้องมีระยะห่างที่เหมาะสมตามที่กำหนดไว้ในตารางที่ ๑๐ สนามบินที่ก่อสร้างขึ้นก่อนที่ข้อกำหนดนี้มีผลใช้บังคับอาจมีระยะห่างน้อยกว่าตารางตามวรรคหนึ่งได้ หากการศึกษาทางด้านการบินแสดงให้เห็นว่าระยะห่างที่น้อยกว่านั้นจะไม่ส่งผลกระทบต่อความปลอดภัย หรือไม่มีผลกระทบที่มีนัยสำคัญต่อการปฏิบัติการโดยปกติของอากาศยาน	๑๘๕	ระยะห่างระหว่างเส้นกึ่งกลางทางขับกับเส้นกึ่งกลางทางวิ่ง เส้นกึ่งกลางทางขับที่ขนานกัน หรือวัตถุ ต้องมีระยะห่างที่เหมาะสมตามที่กำหนดไว้ในตารางที่ ๑๑ สนามบินที่ก่อสร้างขึ้นก่อนที่ข้อกำหนดนี้มีผลใช้บังคับอาจมีระยะห่างน้อยกว่าตารางตามวรรคหนึ่งได้ หากการศึกษาทางด้านการบินแสดงให้เห็นว่าระยะห่างที่น้อยกว่านั้นจะไม่ส่งผลกระทบต่อความปลอดภัย หรือไม่มีผลกระทบที่มีนัยสำคัญต่อการปฏิบัติการโดยปกติของอากาศยาน เครื่องบิน
ตารางที่ ๑๐	ระยะห่างน้อยที่สุดของทางขับ	ตารางที่ ๑๑	ระยะห่างน้อยที่สุดของทางขับ <i>(ปรับลำดับตาราง)</i>
๑๘๖	ระยะห่างระหว่างเส้นกึ่งกลางทางขับที่เข้าสู่หลุมจอดอากาศยานจนถึงวัตถุตามที่ปรากฏในคอลัมน์ที่ ๑๓ ในตารางที่ ๑๐ อาจจำเป็นต้องเพิ่มขึ้น หากกระแสไอพ่นจากเครื่องยนต์เจ็ทมีแนวโน้มที่จะก่อให้เกิดสภาวะอันตรายกับการให้บริการภาคพื้นแก่อากาศยาน	๑๘๖	ระยะห่างระหว่างเส้นกึ่งกลางทางขับที่เข้าสู่หลุมจอดอากาศยานจนถึงวัตถุตามที่ปรากฏในคอลัมน์ที่ (๑๓) ของใน ตารางที่ ๑๑ อาจจำเป็นต้องเพิ่มขึ้น หากกระแสไอพ่นจากเครื่องยนต์เจ็ทมีแนวโน้มที่จะก่อให้เกิดสภาวะอันตรายกับการให้บริการภาคพื้นแก่อากาศยาน
๑๘๗	ในกรณีพื้นที่จุดขึ้นลงของเฮลิคอปเตอร์ (FATO) มีตำแหน่งอยู่ใกล้กับทางวิ่งหรือทางขับและสนามบินวางแผนที่จะมีการปฏิบัติการพร้อมกัน ระยะห่างระหว่างขอบของทางวิ่งหรือทางขับ และขอบของพื้นที่จุดขึ้นลงของเฮลิคอปเตอร์ (FATO) ต้องไม่น้อยกว่าค่าที่เหมาะสมตามตารางที่ ๑๑		ในกรณีที่พื้นที่จุดขึ้นลงของเฮลิคอปเตอร์ (FATO) มีตำแหน่งอยู่ใกล้กับทางวิ่งหรือทางขับและสนามบินวางแผนที่จะมีการปฏิบัติการพร้อมกัน ระยะห่างระหว่างขอบของทางวิ่งหรือทางขับ และขอบของพื้นที่จุดขึ้นลงของเฮลิคอปเตอร์ (FATO) ต้องไม่น้อยกว่าค่าที่เหมาะสมตามตารางที่ ๑๑
ตารางที่ ๑๑	ระยะห่างระหว่างพื้นที่จุดขึ้นของเฮลิคอปเตอร์ (FATO) กับทางวิ่งหรือทางขับ		ระยะห่างระหว่างพื้นที่จุดขึ้นของเฮลิคอปเตอร์ (FATO) กับทางวิ่งหรือทางขับ
๑๘๘	พื้นที่จุดขึ้นลงของเฮลิคอปเตอร์ต้องไม่อยู่ในตำแหน่ง ดังต่อไปนี้ (๑) ใกล้กับจุดตัดของทางขับหรือจุดหยุดคอย (holding points) ซึ่งกระแสไอพ่นจากเครื่องยนต์อาจก่อให้เกิดกระแสอากาศแปรปรวนรุนแรง (high turbulence) ได้ (๒) ใกล้กับบริเวณที่มีกระแสอากาศหมุนวน (vortex) จากเครื่องบิน		พื้นที่จุดขึ้นลงของเฮลิคอปเตอร์ต้องไม่อยู่ในตำแหน่ง ดังต่อไปนี้ (๑) ใกล้กับจุดตัดของทางขับหรือจุดหยุดคอย (holding points) ซึ่งกระแสไอพ่นจากเครื่องยนต์อาจก่อให้เกิดกระแสอากาศแปรปรวนรุนแรง (high turbulence) ได้ (๒) ใกล้กับบริเวณที่มีกระแสอากาศหมุนวน (vortex) จากเครื่องบิน

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๓๗ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน
๑๙๓	ทางขับต้องมีความแข็งแรงอย่างน้อยเท่ากับทางวิ่งที่ใช้ทางขับนั้น ทั้งนี้ สนามบินต้องพิจารณาด้วยว่าทางขับต้องรองรับการจราจรที่หนาแน่น มากกว่า ซึ่งเป็นผลจากการเคลื่อนตัวของอากาศยานและการจอดอยู่กับที่ของอากาศยานที่ทำให้เกิดความเค้นต่อทางขับมากกว่าทางวิ่งที่ใช้ทางขับนั้น	๒๐๑	ทางขับต้องมีความแข็งแรงอย่างน้อยเท่ากับทางวิ่งที่ใช้ทางขับนั้น ทั้งนี้ สนามบินต้องพิจารณาด้วยว่าทางขับต้องรองรับการจราจรที่หนาแน่น มากกว่า ซึ่งเป็นผลจากการเคลื่อนตัวของอากาศยาน เครื่องบิน และการจอดอยู่กับที่ของ อากาศยานเครื่องบิน ที่ทำให้เกิดความเค้นต่อทางขับมากกว่าทางวิ่งที่ใช้ทางขับนั้น
๑๙๔	พื้นผิวของทางขับต้องปราศจากความไม่สม่ำเสมอ ที่อาจทำให้เกิดความเสียหายต่อโครงสร้างของอากาศยาน	๒๐๒	พื้นผิวของทางขับต้องปราศจากความไม่สม่ำเสมอ ที่อาจทำให้เกิดความเสียหายต่อโครงสร้างของ อากาศยานเครื่องบิน
๑๙๕	พื้นผิวของทางขับที่มีผิวจราจร ต้องก่อสร้างหรือเสริมพื้นผิวใหม่ให้มีคุณลักษณะด้านความเสียดทานของพื้นผิวที่เพียงพอ ในกรณีทางขับอยู่ในสภาพที่เปียก	๒๐๓	พื้นผิวของทางขับที่มีผิวจราจร ต้องก่อสร้างหรือเสริมพื้นผิวใหม่ให้มีคุณลักษณะด้านความเสียดทานของพื้นผิวที่เพียงพอ ในกรณีที่ทางขับอยู่ในสภาพที่เปียก
๑๙๗	ทางขับออกด้านต้องออกแบบให้มีรัศมีความโค้งสำหรับเลี้ยว (radius of turn-off curve) อย่างน้อยที่สุด ดังต่อไปนี้ (๑) ห้าร้อยห้าสิบเมตร สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๓ หรือ ๔ (๒) สองร้อยเจ็ดสิบห้าเมตร สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๑ หรือ ๒ ทางขับออกด้านตามวรรคหนึ่ง ให้มีไว้เพื่อทำให้อากาศยานสามารถใช้ความเร็วออกจากทางวิ่งภายใต้สภาพทางวิ่งที่เปียกได้ด้วยความเร็ว ดังต่อไปนี้ (๑) เก้าสิบล้านกิโลเมตรต่อชั่วโมง หรือห้าสิบล้าน น็อต สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๓ หรือ ๔ (๒) หกสิบล้านกิโลเมตรต่อชั่วโมง หรือสามสิบล้าน น็อต สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๑ หรือ ๒	๒๐๕	ทางขับออกด้านต้องออกแบบให้มีรัศมีความโค้งสำหรับเลี้ยว (radius of turn-off curve) อย่างน้อยที่สุด ดังต่อไปนี้ (๑) ห้าร้อยห้าสิบเมตร สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๓ หรือ ๔ (๒) สองร้อยเจ็ดสิบห้าเมตร สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๑ หรือ ๒ ทางขับออกด้านตามวรรคหนึ่ง ให้มีไว้เพื่อทำให้อากาศยาน เครื่องบิน สามารถใช้ความเร็วออกจากทางวิ่งภายใต้สภาพทางวิ่งที่เปียกได้ด้วยความเร็ว ดังต่อไปนี้ (๑) เก้าสิบล้านกิโลเมตรต่อชั่วโมง หรือห้าสิบล้าน น็อต สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๓ หรือ ๔ (๒) หกสิบล้านกิโลเมตรต่อชั่วโมง หรือสามสิบล้าน น็อต สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๑ หรือ ๒
๒๐๑	ทางขับบนสะพานส่วนที่รองรับอากาศยาน เมื่อวัดในแนวตั้งฉากกับเส้นกึ่งกลางทางขับ ต้องมีความกว้างไม่น้อยกว่าความกว้างของพื้นที่ปลอดภัยรอบทางขับส่วนที่มีการปรับระดับ เว้นแต่จะมีวิธีการที่พิสูจน์แล้วว่าความกว้างที่น้อยกว่านั้นจะไม่เป็นอันตรายต่ออากาศยานที่จะใช้ทางขับนั้น	๒๐๙	ทางขับบนสะพานส่วนที่รองรับ อากาศยานเครื่องบิน เมื่อวัดในแนวตั้งฉากกับเส้นกึ่งกลางทางขับ ต้องมีความกว้างไม่น้อยกว่าความกว้างของพื้นที่ปลอดภัยรอบทางขับส่วนที่มีการปรับระดับ เว้นแต่จะมีวิธีการที่พิสูจน์แล้วว่าความกว้างที่น้อยกว่านั้นจะไม่เป็นอันตรายต่อ อากาศยานเครื่องบิน ที่จะใช้ทางขับนั้น

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๓๗ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน
๒๐๒	<p>ทางขับที่เป็นสะพานต้องออกแบบให้ยานพาหนะดับเพลิงและกู้ภัยสามารถเข้าทำการช่วยเหลือได้ทั้งสองทิศทางภายในระยะเวลาตอบสนองที่กำหนด (specified response time) สำหรับอากาศยานที่มีขนาดใหญ่ที่สุดที่จะใช้ทางขับที่เป็นสะพานนั้น</p> <p>ในกรณีที่เครื่องยนต์ของอากาศยานยื่นออกนอกโครงสร้างสะพาน อาจต้องมีการป้องกันพื้นที่ติดกันบริเวณใต้เครื่องยนต์จากกระแสไอพ่นจากเครื่องยนต์เจ็ตด้วย</p>	๒๑๐	<p>ทางขับที่เป็นบนสะพานต้องออกแบบให้ยานพาหนะดับเพลิงและกู้ภัยสามารถเข้าทำการช่วยเหลือได้ทั้งสองทิศทางภายในระยะเวลาตอบสนองที่กำหนด (specified response time) สำหรับอากาศยานเครื่องบินที่มีขนาดใหญ่ที่สุดที่จะใช้ทางขับที่เป็นสะพานนั้น</p> <p>ในกรณีที่เครื่องยนต์ของอากาศยานเครื่องบินยื่นออกนอกโครงสร้างสะพาน อาจต้องมีการป้องกันพื้นที่ติดกันบริเวณใต้เครื่องยนต์จากกระแสไอพ่นจากเครื่องยนต์เจ็ตด้วย</p>
๒๐๓	สนามบินต้องสร้างสะพานบนส่วนที่เป็นทางตรงของทางขับ โดยบริเวณปลายสะพานทั้งสองด้านต้องเป็นส่วนที่เป็นทางตรง เพื่อให้ง่ายต่อการวางแนวลำตัวของอากาศยานที่ขับเคลื่อนเข้ามายังสะพานนั้น	๒๑๑	สนามบินต้องสร้าง สะพาน ตามข้อ ๒๑๐ ต้องสร้างบนส่วนที่เป็นทางตรงของทางขับ โดยบริเวณปลายสะพานทั้งสองด้านต้องเป็นส่วนที่เป็นทางตรง เพื่อให้ง่ายต่อการวางแนวลำตัวของ อากาศยานเครื่องบิน ที่ขับเคลื่อนเข้ามายังสะพานนั้น
๒๐๕	ในกรณีที่ทางขับมีไว้สำหรับการใช้งานของอากาศยานที่ใช้เครื่องยนต์กังหันก๊าซ (turbine-engine) พื้นผิวของไหล่ทางขับต้องสามารถต้านทานการหลุดร่อน (erosion) และกรณีที่เครื่องยนต์ของอากาศยานดูดวัสดุที่อยู่บนพื้นผิว (ingestion)	๒๑๓	ในกรณีที่ทางขับมีไว้สำหรับการใช้งานของ อากาศยานเครื่องบิน ที่ใช้เครื่องยนต์กังหันก๊าซ (turbine-engine) พื้นผิวของไหล่ทางขับต้องสามารถต้านทานการหลุดร่อน (erosion) และกรณีที่เครื่องยนต์ของ อากาศยานเครื่องบินดูด (ingestion) วัสดุที่อยู่บนพื้นผิว (ingestion)
๒๐๘	พื้นที่ปลอดภัยรอบทางขับต้องเป็นพื้นที่โล่งปราศจากวัตถุที่อาจเป็นอันตรายต่ออากาศยานที่กำลังขับเคลื่อน	๒๑๖	พื้นที่ปลอดภัยรอบทางขับต้องเป็นพื้นที่โล่ง ปราศจากวัตถุ ใด ๆ ที่อาจเป็นอันตรายต่อ อากาศยานเครื่องบิน ที่กำลังขับเคลื่อน
๒๐๙	เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดความเสียหายต่ออากาศยานกรณีที่วิ่งออกนอกทางขับ สนามบินต้องคำนึงถึงตำแหน่งและการออกแบบระบบระบายน้ำของพื้นที่ปลอดภัยรอบทางขับ ซึ่งอาจจำเป็นต้องมีการออกแบบฝาปิดระบบระบายน้ำที่เหมาะสม	๒๑๗	เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดความเสียหายต่อ อากาศยานเครื่องบิน กรณีที่วิ่งออกนอกทางขับ สนามบินต้องคำนึงถึงตำแหน่งและการออกแบบระบบระบายน้ำของพื้นที่ปลอดภัยรอบทางขับ ซึ่งอาจจำเป็นต้องมีการออกแบบฝาปิดระบบระบายน้ำที่เหมาะสม

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๓๗ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน
๒๑๖	วิธีปฏิบัติของการดับเพลิงและกู้ภัยของสนามบินต้องคำนึงถึงตำแหน่งของ รางระบายน้ำแบบเปิดโล่งบริเวณพื้นที่ที่ไม่ต้องปรับระดับที่อยู่ในพื้นที่ ปลอดภัยรอบทางขับ เพื่อให้มั่นใจว่าการเข้าถึงพื้นที่เป็นไปตาม กระบวนการดับเพลิงและกู้ภัยของสนามบิน	๒๒๔	วิธีปฏิบัติของการดับเพลิงและกู้ภัยของสนามบินต้องคำนึงถึงตำแหน่งของ รางระบายน้ำแบบเปิดโล่งบริเวณพื้นที่ที่ไม่ต้องปรับระดับที่อยู่ในพื้นที่ ปลอดภัยรอบทางขับ เพื่อให้มั่นใจว่าการเข้าถึงพื้นที่เป็นไปตาม กระบวนการดับเพลิงและกู้ภัยของสนามบิน
๒๑๗ - ๒๓๔	ส่วนที่ ๑๒ ทางขับและเส้นทางขับของเฮลิคอปเตอร์ (Helicopter Taxiways and Taxi-Routes)		ส่วนที่ ๑๒ ทางขับและเส้นทางขับของเฮลิคอปเตอร์ (Helicopter Taxiways and Taxi-Routes)
	ส่วนที่ ๑๓ ลานหยุดคอย ตำแหน่งหยุดคอยเข้าทางวิ่ง ตำแหน่งหยุดคอย บนทางขับ และตำแหน่งหยุดคอยบนถนน (Holding Bays, Runway- Holding Positions, Intermediate Holding Positions, and Road- Holding Positions) ๑. บททั่วไป		ส่วนที่ ๑๒ ลานหยุดคอย ตำแหน่งหยุดคอยเข้าทางวิ่ง ตำแหน่งหยุดคอย บนทางขับ และตำแหน่งหยุดคอยบนถนน (Holding Bays, Runway- Holding Positions, Intermediate Holding Positions, and Road- Holding Positions) ๑. บททั่วไป
๒๓๕	สนามบินที่มีความหนาแน่นของการจราจรในเขตสนามบินปานกลางหรือ มาก ต้องมีลานหยุดคอย	๒๒๕	สนามบินที่มีความหนาแน่นของการจราจรในเขตสนามบินปานกลางหรือ มาก ต้องมีลานหยุดคอย หรือทางขับอ้อมผ่าน (taxiway bypass)
๒๓๗	ทางขับต้องมีตำแหน่งหยุดคอยเข้าทางวิ่ง ถ้าตำแหน่งหรือแนวของทางขับ นั้น อาจทำให้อากาศยานหรือยานพาหนะที่กำลังขับเคลื่อนอยู่ลွ่งล้ำเข้า ไปในพื้นผิวจำกัดสิ่งกีดขวาง หรือรบกวนการปฏิบัติการของเครื่องอำนวยความสะดวก ในการเดินอากาศ ประเภทเครื่องช่วยวิทยุในการเดินอากาศ (radio navigation aids)	๒๒๗	ทางขับต้องมีตำแหน่งหยุดคอยเข้าทางวิ่ง ถ้าตำแหน่งหรือแนวของทางขับ นั้น อาจทำให้อากาศยานหรือยานพาหนะที่กำลังขับเคลื่อนอยู่ลွ่งล้ำเข้า ไปในพื้นผิวจำกัดสิ่งกีดขวาง หรือรบกวนการปฏิบัติการของเครื่องอำนวยความสะดวก ในการเดินอากาศ ประเภท เครื่องช่วยวิทยุในระบบช่วยการ เดินอากาศ (radio navigation aids)
๒๔๐	ระยะห่างระหว่างลานหยุดคอย ตำแหน่งหยุดคอยเข้าทางวิ่งที่อยู่บริเวณ จุดตัดของทางขับหรือทางวิ่ง หรือตำแหน่งหยุดคอยบนถนนกับเส้น กึ่งกลางทางวิ่ง ต้องมีระยะห่างอย่างน้อยที่สุดตามที่กำหนดไว้ในตารางที่ ๑๒ ทั้งนี้ ในกรณีทางวิ่งแบบพริชชัน ตำแหน่งหยุดคอยต้องไม่ทำให้ อากาศยานหรือยานพาหนะที่กำลังหยุดคอยอยู่นั้นรบกวนการปฏิบัติการ ของเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ประเภทเครื่องช่วยวิทยุ ในการเดินอากาศ	๒๓๐	ระยะห่างระหว่างลานหยุดคอย ตำแหน่งหยุดคอยเข้าทางวิ่งที่อยู่บริเวณ จุดตัดของทางขับหรือทางวิ่ง หรือตำแหน่งหยุดคอยบนถนนกับเส้น กึ่งกลางทางวิ่ง ต้องมีระยะห่างอย่างน้อยที่สุดตามที่กำหนดไว้ในตารางที่ ๑๒ ทั้งนี้ ในกรณีทางวิ่งแบบพริชชัน ตำแหน่งหยุดคอยต้องไม่ทำให้ อากาศยานหรือยานพาหนะที่กำลังหยุดคอยอยู่นั้นรบกวนการปฏิบัติการ ของเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ประเภท เครื่องช่วยวิทยุ ในระบบช่วยการเดินอากาศ หรือยื่นล้ำเข้าไปในพื้นผิวลาดเอียงชั้นใน

ชื่อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ชื่อ (ใหม่)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๓๗ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน
<p>ตาราง ที่ ๑๒</p>	<p>ระยะห่างระหว่างลานหยุดคอย ตำแหน่งหยุดคอยเข้าทางวิ่งที่อยู่บริเวณ จุดตัดของทางขับหรือทางวิ่ง หรือตำแหน่งหยุดคอยบนถนนกับเส้นกึ่งกลาง ทางวิ่ง</p> <p>ทางวิ่งสำหรับการบินขึ้น</p> <p>ข. ระยะห่างดังกล่าวอาจต้องเพิ่มขึ้นเพื่อหลีกเลี่ยงการรบกวนการ ปฏิบัติการของเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ประเภท เครื่องช่วยวิทยุในการเดินอากาศ โดยเฉพาะเครื่องส่งสัญญาณนำร่องใน แนวขวาง (localizer) และอุปกรณ์บอกแนวร่อน (glide path)</p> <p>ค. เมื่อทางวิ่งมีรหัสตัวอักษรเป็น F ระยะห่างนี้ต้องมีค่าเท่ากับ ๑๐๗.๕ เมตร</p> <p>หมายเหตุ ระยะห่าง ๑๐๗.๕ เมตร สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๔ เมื่อรหัสตัวอักษรเป็น F ได้จากอากาศยานที่มีความสูงของหางเท่ากับ ๒๔ เมตร ระยะจากส่วนหน้าถึงตำแหน่งสูงสุดของหางเท่ากับ ๖๒.๒ เมตร และความสูงของส่วนหน้าเท่ากับ ๑๐ เมตร จอดท่ามุม ๔๕ องศาหรือ มากกว่า เมื่อเทียบกับเส้นกึ่งกลางทางวิ่ง ซึ่งต้องไปตามข้อกำหนดของเขต ปลอดภัยกีดขวาง (obstacle free zone)</p>	<p>ตาราง ที่ ๑๒</p>	<p>ระยะห่างระหว่างลานหยุดคอย ตำแหน่งหยุดคอยเข้าทางวิ่งที่อยู่บริเวณ จุดตัดของทางขับหรือทางวิ่ง หรือตำแหน่งหยุดคอยบนถนนกับเส้นกึ่งกลาง ทางวิ่ง</p> <p>ทางวิ่งสำหรับการบินวิ่งขึ้น</p> <p>ข. ระยะห่างดังกล่าวอาจต้องเพิ่มขึ้นเพื่อหลีกเลี่ยงการรบกวนการ ปฏิบัติการของเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ประเภท เครื่องช่วยวิทยุในระบบช่วยการเดินอากาศ โดยเฉพาะเครื่องส่งสัญญาณ นำร่องในแนวขวาง (localizer) และอุปกรณ์บอกแนวร่อน (glide path)</p> <p>ค. เมื่อทางวิ่งมีรหัสตัวอักษรเป็น F ระยะห่างนี้ต้องมีค่าเท่ากับ ๑๐๗.๕ เมตร</p> <p>หมายเหตุ ๓ สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๔ ที่ความกว้างของขอบ ในของพื้นผิวแนวร่อนขึ้นในมากกว่า ๑๒๐ เมตร ระยะห่างมากกว่า ๙๐ เมตร อาจจำเป็น เพื่อให้มั่นใจว่าอากาศยานที่กำลังหยุดคอยอยู่นั้น เป็นไปตามข้อกำหนดของเขตปลอดภัยกีดขวาง ตัวอย่างเช่น ระยะห่าง ๑๐๗.๕ ๑๐๐ เมตร สำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๔ เมื่อ รหัสตัวอักษรเป็น F ได้จากอากาศยานที่มีความสูงของหางเท่ากับ ๒๔ เมตร ระยะจากส่วนหน้าถึงตำแหน่งสูงสุดของหางเท่ากับ ๖๒.๒ เมตร และความสูงของส่วนหน้าเท่ากับ ๑๐ เมตร จอดท่ามุม ๔๕ องศาหรือ มากกว่า เมื่อเทียบกับเส้นกึ่งกลางทางวิ่ง ซึ่งต้องไปตามข้อกำหนดของเขต ปลอดภัยกีดขวาง (obstacle free zone)</p>

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๓๗ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน
๒๔๒	ถ้าตำแหน่งลานหยุดคอย ตำแหน่งหยุดคอยเข้าทางวิ่ง หรือตำแหน่งหยุดคอยบนถนนสำหรับทางวิ่งแบบพริชชันที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๔ อยู่ในระดับที่สูงกว่าระดับหัวทางวิ่ง ระยะห่างต้องเพิ่มขึ้นอีกห้าเมตรสำหรับทุกระดับ ความสูงหนึ่งเมตรที่ลานหรือตำแหน่งดังกล่าวมีระดับสูงกว่าหัวทางวิ่ง จากระยะห่างเก้าสิบเมตรหรือหนึ่งร้อยเจ็ดจุดห้าเมตร แล้วแต่กรณี ตามที่ระบุไว้ในตารางที่ ๑๒	๒๓๒	ถ้าตำแหน่งลานหยุดคอย ตำแหน่งหยุดคอยเข้าทางวิ่ง หรือตำแหน่งหยุดคอยบนถนนสำหรับทางวิ่งแบบพริชชันที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๔ อยู่ในระดับที่สูงกว่าระดับหัวทางวิ่ง ระยะห่างต้องเพิ่มขึ้นอีกห้าเมตรสำหรับทุกระดับ ความสูงหนึ่งเมตรที่ลานหรือตำแหน่งดังกล่าวมีระดับสูงกว่าหัวทางวิ่ง จาก ระยะห่างเก้าสิบเมตรหรือหนึ่งร้อยเจ็ดจุดห้าเมตร แล้วแต่กรณี ตามที่ระบุไว้ในตารางที่ ๑๒
๒๔๓	ตำแหน่งหยุดคอยเข้าทางวิ่งตามข้อ ๒๓๗ จะต้องอยู่ในตำแหน่งที่ไม่ทำให้อากาศยานหรือยานพาหนะที่กำลังหยุดคอยอยู่นั้น ล่วงล้ำเข้าไปในเขตปลอดภัยกีดขวาง พื้นผิวแนวร่อน พื้นผิวไต่ระดับ หรือพื้นที่วิกฤตหรืออ่อนไหวของระบบการบินลงด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน (Instrument Landing System: ILS) หรือรบกวนการปฏิบัติการของเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ประเภทเครื่องช่วยวิทยุในการเดินอากาศ	๒๓๓	ตำแหน่งหยุดคอยเข้าทางวิ่งตามข้อ ๒๓๗ จะต้องอยู่ในตำแหน่งที่ไม่ทำให้อากาศยานหรือยานพาหนะที่กำลังหยุดคอยอยู่นั้น ล่วงล้ำเข้าไปในเขตปลอดภัยกีดขวาง พื้นผิวแนวร่อน พื้นผิวไต่ระดับ หรือพื้นที่วิกฤตหรืออ่อนไหวของระบบการบินลงด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน (Instrument Landing System: ILS) หรือรบกวนการปฏิบัติการของเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ประเภท <u>เครื่องช่วยวิทยุในระบบช่วยการเดินอากาศ</u>
	ส่วนที่ ๑๔ ลานจอดอากาศยาน (Aprons) ๑. บททั่วไป		ส่วนที่ ๑๓ ลานจอดอากาศยาน (Aprons) ๑. บททั่วไป
๒๕๑ - ๒๖๔	๖. หลุมจอดเฮลิคอปเตอร์ (Helicopter Stands)		๖. หลุมจอดเฮลิคอปเตอร์ (Helicopter Stands)
	ส่วนที่ ๑๕ ลานจอดอากาศยานที่แยกออกมา (Isolated Aircraft Parking Position)		ส่วนที่ ๑๔ ลานจอดอากาศยานที่แยกออกมา (Isolated Aircraft Parking Position)
๒๖๗	ในการกำหนดตำแหน่งลานจอดอากาศยานที่แยกออกมา สนามบินต้องคำนึงถึงการรักษาความปลอดภัยรวมถึงการเข้าถึงอากาศยานที่จอดอยู่ ไฟส่องสว่าง การควบคุมหรือการปิดบังการมองเห็นจากพื้นที่สาธารณะ และระยะทางจากแนวเขตสนามบินด้วย		ในการกำหนดตำแหน่งลานจอดอากาศยานที่แยกออกมา สนามบินต้องคำนึงถึงการรักษาความปลอดภัยรวมถึงการเข้าถึงอากาศยานที่จอดอยู่ ไฟส่องสว่าง การควบคุมหรือการปิดบังการมองเห็นจากพื้นที่สาธารณะ และระยะทางจากแนวเขตสนามบินด้วย
	ส่วนที่ ๑๖ พื้นที่ตรวจสอบค่าความคลาดเคลื่อนเข็มทิศ (Compass Swing Area)		ส่วนที่ ๑๕ พื้นที่ตรวจสอบค่าความคลาดเคลื่อนเข็มทิศ (Compass Swing Area)

ชื่อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ชื่อ (ใหม่)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๓๗ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน
	ส่วนที่ ๑๗ พื้นที่ทดสอบเครื่องยนต์อากาศยาน (Engine Test-Run Area)		ส่วนที่ ๑๖ พื้นที่ทดสอบเครื่องยนต์อากาศยาน (Engine Test-Run Area)
รูปที่ ๑๔	พื้นผิวแนวระดับชั้นในสำหรับทางวิ่งเดี่ยว (สำหรับสนามบินที่มีรหัสตัวเลข เป็น ๔)	รูปที่ ๑๔	พื้นผิวแนวระดับชั้นในสำหรับทางวิ่งเดี่ยว (สำหรับสนามบินที่มีรหัสตัวเลข เป็น ๔) (แก้ไขรูป)
รูปที่ ๑๕	แนวร่อนชั้นใน แนวลาดเอียงชั้นใน และพื้นที่บาล์คลแลนดิงของพื้นผิวจำกัด สิ่งกีดขวาง	รูปที่ ๑๕	พื้นผิวแนวร่อนชั้นใน พื้นผิวแนวลาดเอียงชั้นใน และพื้นที่พื้นผิวบาล์ค แลนดิงของพื้นผิวจำกัดสิ่งกีดขวาง
๒๘๐	พื้นผิวลาดเอียงชั้นในมิได้เพื่อวัตถุประสงค์ในการควบคุมพื้นผิวจำกัดสิ่งกีด ขวางสำหรับเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ อากาศยาน หรือ ยานพาหนะอื่น ที่ต้องอยู่ใกล้ทางวิ่งและต้องไม่ล่วงล้ำพื้นผิวดังกล่าว เว้น แต่วัตถุที่แตกหักง่าย โดยให้มีลักษณะ ดังต่อไปนี้ (๑) ขอบเขตของพื้นผิวลาดเอียงชั้นในต้องประกอบด้วย (ก) ขอบล่าง เริ่มจากปลายของพื้นผิวแนวร่อนชั้นใน ขยายต่อเนื่องลง ไปตามขอบข้างของพื้นผิวแนวร่อนชั้นในจนถึงขอบในของพื้นผิวแนวร่อน ชั้นใน และจากจุดนี้ต่อเนื่องไปตามขอบของพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่งซึ่ง ขนานกับแนวเส้นกึ่งกลางทางวิ่งไปจนถึงขอบในของพื้นผิวบาล์คลแลนดิง และจากจุดนี้ต่อเนื่องขึ้นไปตามแนวขอบข้างของพื้นผิวบาล์คลแลนดิง จนกระทั่งไปถึงจุดที่ขอบด้านข้างของพื้นผิวบาล์คลแลนดิงตัดกับพื้นผิวแนว ระดับชั้นใน (ข) ขอบบน อยู่ในระนาบของพื้นผิวแนวระดับชั้นใน (๒) ค่าระดับของจุดบนขอบล่าง (ก) ด้านที่อยู่ตามแนวขอบข้างของพื้นผิวแนวร่อนชั้นในและพื้นผิว บาล์คลแลนดิง (balked landing surface) ต้องมีค่าเท่ากับค่าระดับของ พื้นผิวนั้น ๆ ณ ตำแหน่งที่จุดนั้นอยู่ และ (ข) ด้านที่อยู่ตามแนวขอบข้างของพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่ง ต้องมีค่า เท่ากับค่าระดับของจุดบนเส้นกึ่งกลางทางวิ่ง หรือส่วนขยายเส้นกึ่งกลาง ทางวิ่งที่อยู่ใกล้ที่สุด เพื่อให้เป็นไปตาม (๒) (ข) พื้นผิวลาดเอียงชั้นในตามแนวพื้นที่ปลอดภัย	๒๕๕	พื้นผิวลาดเอียงชั้นในมิได้เพื่อวัตถุประสงค์ในการควบคุมพื้นผิวจำกัดสิ่งกีด ขวางสำหรับเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ประเภทระบบ ช่วยการเดินอากาศ อากาศยาน หรือยานพาหนะอื่น ที่ต้องอยู่ใกล้ทางวิ่ง และต้องไม่ล่วงล้ำพื้นผิวดังกล่าว เว้นแต่วัตถุที่แตกหักง่าย โดยให้มี ลักษณะ ดังต่อไปนี้ (๑) ขอบเขตของพื้นผิวลาดเอียงชั้นในต้องประกอบด้วย (ก) ขอบล่าง เริ่มจากปลายของพื้นผิวแนวร่อนชั้นใน ขยายต่อเนื่องลง ไปตามขอบข้างของพื้นผิวแนวร่อนชั้นในจนถึงขอบในของพื้นผิวแนวร่อน ชั้นใน และจากจุดนี้ต่อเนื่องไปตามขอบของพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่งซึ่ง ขนานกับแนวเส้นกึ่งกลางทางวิ่งไปจนถึงขอบในของพื้นผิวบาล์คลแลนดิง และจากจุดนี้ต่อเนื่องขึ้นไปตามแนวขอบข้างของพื้นผิวบาล์คลแลนดิง จนกระทั่งไปถึงจุดที่ขอบด้านข้างของพื้นผิวบาล์คลแลนดิงตัดกับพื้นผิวแนว ระดับชั้นใน (ข) ขอบบน อยู่ในระนาบของพื้นผิวแนวระดับชั้นใน (๒) ค่าระดับของจุดบนขอบล่าง (ก) ด้านที่อยู่ตามแนวขอบข้างของพื้นผิวแนวร่อนชั้นในและพื้นผิว บาล์คลแลนดิง (balked landing surface) ต้องมีค่าเท่ากับค่าระดับของ พื้นผิวนั้น ๆ ณ ตำแหน่งที่จุดนั้นอยู่ และ (ข) ด้านที่อยู่ตามแนวขอบข้างของพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่ง ต้องมีค่า เท่ากับค่าระดับของจุดบนเส้นกึ่งกลางทางวิ่ง หรือส่วนขยายเส้นกึ่งกลาง ทางวิ่งที่อยู่ใกล้ที่สุด

ชื่อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ชื่อ (ใหม่)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๓๗ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน
	<p>รอบทางวิ่งต้องเป็นเส้นโค้ง หากโปรไฟล์ (profile) ของทางวิ่งเป็นเส้นโค้งหรือเป็นระนาบหากโปรไฟล์ของทางวิ่งเป็นเส้นตรง จุดตัดของพื้นผิวลาดเอียงชั้นในกับพื้นผิวแนวระดับชั้นในต้องเป็นเส้นโค้งหรือเส้นตรง ให้ขึ้นอยู่กับโปรไฟล์ของทางวิ่ง</p>		<p>เพื่อให้เป็นไปตาม (๒) (ข) พื้นผิวลาดเอียงชั้นในตามแนวพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่งต้องเป็นเส้นโค้ง หากโปรไฟล์ (profile) ของทางวิ่งเป็นเส้นโค้งหรือเป็นระนาบหากโปรไฟล์ของทางวิ่งเป็นเส้นตรง จุดตัดของพื้นผิวลาดเอียงชั้นในกับพื้นผิวแนวระดับชั้นในต้องเป็นเส้นโค้งหรือเส้นตรง ให้ขึ้นอยู่กับโปรไฟล์ของทางวิ่ง</p>
๒๘๔	<p>พื้นผิวไต่ระดับให้มีลักษณะ ดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) ขอบเขตของพื้นผิวไต่ระดับต้องประกอบด้วย</p> <p>(ก) ขอบใน อยู่ในแนวนอนและตั้งฉากกับเส้นกึ่งกลางทางวิ่ง และอยู่ในตำแหน่งตามระยะที่กำหนดไว้ในตารางที่ ๑๔ เลยจากปลายทางวิ่ง หรืออยู่ในบริเวณจุดสิ้นสุดของพื้นที่ปลอดภัยกีดขวาง ในกรณีที่สนามบินจัดให้มีพื้นที่ปลอดภัยกีดขวางและมีความยาวเกินกว่าที่กำหนด</p> <p>(ข) ด้านข้างสองด้านเริ่มต้น ณ ปลายทั้งสองข้างของขอบในและผายออกอย่างสม่ำเสมอในอัตราที่กำหนดไว้ในตารางที่ ๑๔ จากเส้นทางบินขึ้น (take-off track) จนกระทั่งได้ระยะความกว้างสุดท้ายตามที่กำหนดไว้ในตารางที่ ๑๔ และต่อเนื่องจากจุดนี้ไปด้วยความกว้างคงที่ตลอดความยาวของพื้นผิวไต่ระดับที่เหลือ</p> <p>(ค) ขอบนอก อยู่ในแนวนอนและตั้งฉากกับเส้นทางบินขึ้นที่กำหนดไว้ในตารางที่ ๑๔</p> <p>(๒) ค่าระดับของขอบในตาม (๑) (ก) ต้องเท่ากับจุดสูงสุดของแนวเส้นกึ่งกลางทางวิ่งที่ต่อขยายออกไปช่วงระหว่างปลายทางวิ่งและขอบใน ยกเว้นกรณีมีพื้นที่ปลอดภัยกีดขวาง ค่าระดับต้องเท่ากับจุดสูงสุดบนพื้นดินที่อยู่บนเส้นกึ่งกลางของพื้นที่ปลอดภัยกีดขวาง</p>	๒๕๙	<p>พื้นผิวไต่ระดับให้มีลักษณะ ดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) ขอบเขตของพื้นผิวไต่ระดับต้องประกอบด้วย</p> <p>(ก) ขอบใน อยู่ในแนวนอนและตั้งฉากกับเส้นกึ่งกลางทางวิ่ง และอยู่ในตำแหน่งตามระยะที่กำหนดไว้ในตารางที่ ๑๕ เลยจากปลายทางวิ่ง หรืออยู่ในบริเวณจุดสิ้นสุดของพื้นที่ปลอดภัยกีดขวาง ในกรณีที่สนามบินจัดให้มีพื้นที่ปลอดภัยกีดขวางและมีความยาวเกินกว่าที่กำหนด</p> <p>(ข) ด้านข้างสองด้านเริ่มต้น ณ ปลายทั้งสองข้างของขอบในและผายออกอย่างสม่ำเสมอในอัตราที่กำหนดไว้ในตารางที่ ๑๕ จากเส้นทางบินขึ้น (take-off track) จนกระทั่งได้ระยะความกว้างสุดท้ายตามที่กำหนดไว้ในตารางที่ ๑๕ และต่อเนื่องจากจุดนี้ไปด้วยความกว้างคงที่ตลอดความยาวของพื้นผิวไต่ระดับที่เหลือ</p> <p>(ค) ขอบนอก อยู่ในแนวนอนและตั้งฉากกับเส้นทางบินขึ้นที่กำหนดไว้ในตารางที่ ๑๕</p> <p>(๒) ค่าระดับของขอบในตาม (๑) (ก) ต้องเท่ากับจุดสูงสุดของแนวเส้นกึ่งกลางทางวิ่งที่ต่อขยายออกไปช่วงระหว่างปลายทางวิ่งและขอบใน ยกเว้นกรณีมีพื้นที่ปลอดภัยกีดขวาง ค่าระดับต้องเท่ากับจุดสูงสุดบนพื้นดินที่อยู่บนเส้นกึ่งกลางของพื้นที่ปลอดภัยกีดขวาง</p>

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๓๗ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน
๒๙๐	เหนือพื้นผิวรูปกรวยหรือพื้นผิวแนวระดับชั้นในต้องไม่มีวัตถุที่เกิดหรือสร้างขึ้นใหม่หรือการต่อเติมวัตถุเดิมที่มีอยู่แล้วเหนือพื้นผิวรูปกรวยหรือพื้นผิวแนวระดับชั้นใน เว้นแต่สำนักงานพิจารณาแล้วเห็นว่าวัตถุที่เกิดหรือสร้างขึ้นใหม่หรือการต่อเติมนั้นมีวัตถุที่เคลื่อนย้ายไม่ได้ที่มีอยู่เดิมแล้ว ก้ำบังอยู่ หรือหลังจากทำการศึกษาด้านการบินแล้วเห็นว่า วัตถุที่เกิดหรือสร้างขึ้นใหม่หรือการต่อเติมนั้นไม่ส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยหรือส่งผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญต่อการปฏิบัติการของอากาศยาน	๒๖๕	เหนือพื้นผิวรูปกรวยหรือพื้นผิวแนวระดับชั้นในต้องไม่มีวัตถุที่เกิดหรือสร้างขึ้นใหม่หรือการต่อเติมวัตถุเดิมที่มีอยู่แล้วเหนือพื้นผิวรูปกรวยหรือพื้นผิวแนวระดับชั้นใน เว้นแต่สำนักงานพิจารณาแล้วเห็นว่าวัตถุที่เกิดหรือสร้างขึ้นใหม่หรือการต่อเติมนั้นมีวัตถุที่เคลื่อนย้ายไม่ได้ที่มีอยู่เดิมแล้ว ก้ำบังอยู่ หรือหลังจากทำการศึกษาด้านการบินแล้วเห็นว่า วัตถุที่เกิดหรือสร้างขึ้นใหม่หรือการต่อเติมนั้นไม่ส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยหรือส่งผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญต่อการปฏิบัติการของ อากาศยานเครื่องบิน
๒๙๑	วัตถุเดิมที่มีอยู่เหนือพื้นผิวใด ๆ ในข้อ ๒๘๗ ต้องย้ายออกให้ไกลที่สุดเท่าที่สามารถทำได้เว้นแต่สำนักงานพิจารณาแล้วเห็นว่า มีวัตถุอื่นที่เคลื่อนย้ายไม่ได้ที่มีอยู่เดิมแล้วก้ำบังอยู่ หรือหลังจากทำการศึกษาด้านการบินแล้วเห็นว่า วัตถุเดิมที่มีอยู่ไม่นั้นไม่ส่งผลกระทบต่อความปลอดภัย หรือส่งผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญต่อการปฏิบัติการของอากาศยาน	๒๖๖	วัตถุเดิมที่มีอยู่เหนือพื้นผิวใด ๆ ในข้อ ๒๖๒ ต้องย้ายออกให้ไกลที่สุดเท่าที่สามารถทำได้เว้นแต่สำนักงานพิจารณาแล้วเห็นว่า มีวัตถุอื่นที่เคลื่อนย้ายไม่ได้ที่มีอยู่เดิมแล้วก้ำบังอยู่ หรือหลังจากทำการศึกษาด้านการบินแล้วเห็นว่า วัตถุเดิมที่มีอยู่ไม่นั้นไม่ส่งผลกระทบต่อความปลอดภัย หรือส่งผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญต่อการปฏิบัติการของ อากาศยานเครื่องบิน
๒๙๒	เนื่องด้วยความลาดชันตามขวางหรือความลาดชันตามยาวบนพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่ง ในบางกรณีที่ชอบในหรือบางส่วนของขอบในของพื้นผิวแนวร่อนอาจจะอยู่ต่ำกว่าระดับความสูงของพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่งที่เกี่ยวข้อง ในกรณีนี้พื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่งไม่จำเป็นต้องทำการปรับระดับให้เป็นไปตามขอบในของพื้นผิวแนวร่อน หรือในกรณีที่ภูมิประเทศหรือวัตถุที่อยู่เหนือพื้นผิวแนวร่อนและอยู่เลยจากจุดสิ้นสุดพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่ง แต่ความสูงของพื้นที่และวัตถุดังกล่าวต่ำกว่าระดับพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่ง อาจไม่จำเป็นต้องเคลื่อนย้ายวัตถุดังกล่าวออกไป เว้นแต่หากพิจารณาแล้วเห็นว่าอาจจะเป็นอันตรายต่ออากาศยาน		เนื่องด้วยความลาดชันตามขวางหรือความลาดชันตามยาวบนพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่ง ในบางกรณีที่ชอบในหรือบางส่วนของขอบในของพื้นผิวแนวร่อนอาจจะอยู่ต่ำกว่าระดับความสูงของพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่งที่เกี่ยวข้อง ในกรณีนี้พื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่งไม่จำเป็นต้องทำการปรับระดับให้เป็นไปตามขอบในของพื้นผิวแนวร่อน หรือในกรณีที่ภูมิประเทศหรือวัตถุที่อยู่เหนือพื้นผิวแนวร่อนและอยู่เลยจากจุดสิ้นสุดพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่ง แต่ความสูงของพื้นที่และวัตถุดังกล่าวต่ำกว่าระดับพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่ง อาจไม่จำเป็นต้องเคลื่อนย้ายวัตถุดังกล่าวออกไป เว้นแต่หากพิจารณาแล้วเห็นว่าอาจจะเป็นอันตรายต่ออากาศยาน

ชื่อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ชื่อ (ใหม่)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๓๗ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน
ตาราง ที่ ๑๔	<p>มิติและความลาดชันของพื้นผิวจำกัดสิ่งกีดขวางของทางวิ่งที่ใช้บินลง</p> <p>พื้นผิวบาส์คแลนดิง</p> <p>ระยะห่างจากหัวทางวิ่ง คอลัมน์ (๙)</p> <p>จ. เมื่อรหัสตัวอักษรเป็น F ให้เพิ่มความกว้างเป็นหนึ่งร้อยสี่สิบห้าเมตร</p>	ตาราง ที่ ๑๔	<p>มิติและความลาดชันของพื้นผิวจำกัดสิ่งกีดขวางของทางวิ่งที่ใช้บินลง</p> <p>พื้นผิวบาส์คแลนดิง</p> <p>ระยะห่างจากหัวทางวิ่ง คอลัมน์ (๙) ๑</p> <p>จ. เมื่อรหัสตัวอักษรเป็น F ให้เพิ่มความกว้างเป็นหนึ่งร้อยสี่สิบห้าเมตร</p>
๒๙๗	<p>เหนือพื้นผิวลาดเอียง พื้นผิวแนวร่อน พื้นผิวรูปกรวย และพื้นผิวแนวระดับ</p> <p>ชั้นในต้องไม่มีวัตถุที่เกิดหรือสร้างขึ้นใหม่หรือการต่อเติมวัตถุเดิมที่มีอยู่</p> <p>แล้ว เว้นแต่สำนักงานพิจารณาแล้วเห็นว่าวัตถุที่เกิดหรือสร้างขึ้นใหม่หรือ</p> <p>การต่อเติมนั้นมีวัตถุที่เคลื่อนย้ายไม่ได้ที่มีอยู่เดิมแล้วกำบังอยู่ หรือ</p> <p>หลังจากทำการศึกษาทางด้านการบินแล้วเห็นว่า วัตถุที่เกิดหรือสร้างขึ้น</p> <p>ใหม่หรือการต่อเติมนั้นไม่ส่งผลกระทบต่อความปลอดภัย</p> <p>หรือส่งผลกระทบต่ออย่างมีนัยสำคัญต่อการปฏิบัติการของอากาศยาน</p>	๒๗๑	<p>เหนือพื้นผิวลาดเอียง พื้นผิวแนวร่อน พื้นผิวรูปกรวย และพื้นผิวแนวระดับ</p> <p>ชั้นในต้องไม่มีวัตถุที่เกิดหรือสร้างขึ้นใหม่หรือการต่อเติมวัตถุเดิมที่มีอยู่</p> <p>แล้ว เว้นแต่สำนักงานพิจารณาแล้วเห็นว่าวัตถุที่เกิดหรือสร้างขึ้นใหม่หรือ</p> <p>การต่อเติมนั้นมีวัตถุที่เคลื่อนย้ายไม่ได้ที่มีอยู่เดิมแล้วกำบังอยู่ หรือ</p> <p>หลังจากทำการศึกษาทางด้านการบินแล้วเห็นว่า วัตถุที่เกิดหรือสร้างขึ้น</p> <p>ใหม่หรือการต่อเติมนั้นไม่ส่งผลกระทบต่อความปลอดภัย</p> <p>หรือส่งผลกระทบต่ออย่างมีนัยสำคัญต่อการปฏิบัติการของอากาศยาน</p> <p>เครื่องบิน</p>
๒๙๘	<p>วัตถุเดิมที่มีอยู่เหนือพื้นผิวใด ๆ ในข้อ ๒๙๔ ต้องย้ายออกให้ไกลที่สุดเท่าที่</p> <p>สามารถทำได้ เว้นแต่สำนักงานพิจารณาแล้วเห็นว่า มีวัตถุอื่นที่เคลื่อนย้าย</p> <p>ไม่ได้ที่มีอยู่เดิมแล้วกำบังอยู่ หรือหลังจากทำการศึกษาทางด้านการบิน</p> <p>แล้วเห็นว่า วัตถุเดิมที่มีอยู่ไม่นั้นไม่ส่งผลกระทบต่อความปลอดภัย</p> <p>หรือส่งผลกระทบต่ออย่างมีนัยสำคัญต่อการปฏิบัติการของอากาศยาน</p>	๒๗๒	<p>วัตถุเดิมที่มีอยู่เหนือพื้นผิวใด ๆ ในข้อ ๒๖๘ ต้องย้ายออกให้ไกลที่สุดเท่าที่</p> <p>สามารถทำได้ เว้นแต่สำนักงานพิจารณาแล้วเห็นว่า มีวัตถุอื่นที่เคลื่อนย้าย</p> <p>ไม่ได้ที่มีอยู่เดิมแล้วกำบังอยู่ หรือหลังจากทำการศึกษาทางด้านการบิน</p> <p>แล้วเห็นว่า วัตถุเดิมที่มีอยู่ไม่นั้นไม่ส่งผลกระทบต่อความปลอดภัย</p> <p>หรือส่งผลกระทบต่ออย่างมีนัยสำคัญต่อการปฏิบัติการของอากาศยาน</p> <p>เครื่องบิน</p>

ชื่อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ชื่อ (ใหม่)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๓๗ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน
๒๙๙	<p>เนื่องด้วยความปลอดภัยตามขวางหรือความปลอดภัยตามยาวบนพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่ง ในบางกรณีที่ชอบในหรือบางส่วนที่ชอบในของพื้นผิวแนวร่อนอาจจะอยู่ต่ำกว่าระดับความสูงของพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่งที่เกี่ยวข้อง ในกรณีนี้พื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่งไม่จำเป็นต้องทำการปรับระดับให้เป็นไปตามชอบในของพื้นผิวแนวร่อน หรือในกรณีที่ภูมิประเทศหรือวัตถุที่อยู่เหนือพื้นผิวแนวร่อนและอยู่เลยจากจุดสิ้นสุดพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่ง แต่ความสูงของพื้นที่และวัตถุดังกล่าวต่ำกว่าระดับพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่ง อาจไม่จำเป็นต้องเคลื่อนย้ายออกไป เว้นแต่หากพิจารณาแล้วเห็นว่าอาจเป็นอันตรายต่ออากาศยาน</p>		<p>เนื่องด้วยความปลอดภัยตามขวางหรือความปลอดภัยตามยาวบนพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่ง ในบางกรณีที่ชอบในหรือบางส่วนที่ชอบในของพื้นผิวแนวร่อนอาจจะอยู่ต่ำกว่าระดับความสูงของพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่งที่เกี่ยวข้อง ในกรณีนี้พื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่งไม่จำเป็นต้องทำการปรับระดับให้เป็นไปตามชอบในของพื้นผิวแนวร่อน หรือในกรณีที่ภูมิประเทศหรือวัตถุที่อยู่เหนือพื้นผิวแนวร่อนและอยู่เลยจากจุดสิ้นสุดพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่ง แต่ความสูงของพื้นที่และวัตถุดังกล่าวต่ำกว่าระดับพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่ง อาจไม่จำเป็นต้องเคลื่อนย้ายออกไป เว้นแต่หากพิจารณาแล้วเห็นว่าอาจเป็นอันตรายต่ออากาศยาน</p>
๓๐๓	<p>เหนือพื้นผิวแนวร่อนชั้นใน พื้นผิวลาดเอียงชั้นใน และพื้นผิวบาล์คแลนดิง ต้องไม่มีวัตถุติดตั้งอยู่ เว้นแต่วัตถุที่ต้องใช้งานและจำเป็นต้องติดตั้งในตำแหน่งดังกล่าว โดยต้องเป็นวัตถุที่แตกหักง่าย</p> <p>นอกจากวรรคหนึ่ง เหนือพื้นผิวต่าง ๆ ตามข้อ ๓๐๐ ต้องไม่มีวัตถุที่เคลื่อนที่ได้ในขณะที่มีการใช้ทางวิ่งในการบินลงของอากาศยาน</p>	๒๗๖	<p>เหนือพื้นผิวแนวร่อนชั้นใน พื้นผิวลาดเอียงชั้นใน และพื้นผิวบาล์คแลนดิง ต้องไม่มีวัตถุติดตั้งอยู่ เว้นแต่วัตถุที่ต้องใช้งานและจำเป็นต้องติดตั้งในตำแหน่งดังกล่าว โดยต้องเป็นวัตถุที่แตกหักง่าย</p> <p>นอกจากวรรคหนึ่ง เหนือพื้นผิวต่าง ๆ ตามข้อ ๒๗๓ ต้องไม่มีวัตถุที่เคลื่อนที่ได้ในขณะที่มีการใช้ทางวิ่งในการบินลงของอากาศยาน เครื่องบิน</p>
๓๐๕	<p>เหนือพื้นผิวรูปกรวย และพื้นผิวแนวระดับชั้นในต้องไม่มีวัตถุที่เกิดหรือสร้างขึ้นใหม่หรือการต่อเติมวัตถุเดิมที่มีอยู่แล้ว เว้นแต่สำนักงานพิจารณาแล้วเห็นว่า มีวัตถุอื่นที่เคลื่อนย้ายไม่ได้ที่มีอยู่เดิมแล้วกำบังอยู่ หรือหลังจากทำการศึกษาทางด้านการบินแล้วเห็นว่า วัตถุที่เกิดหรือสร้างขึ้นใหม่หรือการต่อเติมนั้นไม่ส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยหรือส่งผลกระทบต่ออย่างมีนัยสำคัญต่อการปฏิบัติการของอากาศยาน</p>	๒๗๘	<p>เหนือพื้นผิวรูปกรวย และพื้นผิวแนวระดับชั้นในต้องไม่มีวัตถุที่เกิดหรือสร้างขึ้นใหม่หรือการต่อเติมวัตถุเดิมที่มีอยู่แล้ว เว้นแต่สำนักงานพิจารณาแล้วเห็นว่า มีวัตถุอื่นที่เคลื่อนย้ายไม่ได้ที่มีอยู่เดิมแล้วกำบังอยู่ หรือหลังจากทำการศึกษาทางด้านการบินแล้วเห็นว่า วัตถุที่เกิดหรือสร้างขึ้นใหม่หรือการต่อเติมนั้นไม่ส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยหรือส่งผลกระทบต่ออย่างมีนัยสำคัญต่อการปฏิบัติการของอากาศยาน เครื่องบิน</p>

ชื่อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ชื่อ (ใหม่)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๓๗ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน
๓๐๖	วัตถุเดิมที่มีอยู่เหนือพื้นผิวแนวร่อน พื้นผิวลาดเอียง พื้นผิวรูปกรวย และพื้นผิวแนวระดับชั้นใน ต้องย้ายออกให้ไกลที่สุดเท่าที่สามารถทำได้ เว้นแต่สำนักงานพิจารณาแล้วเห็นว่า มีวัตถุอื่นที่เคลื่อนย้ายไม่ได้ที่มีอยู่เดิมแล้ว ก้ำบังอยู่ หรือหลังจากทำการศึกษาด้านการบินแล้วเห็นว่า วัตถุเดิมที่มีอยู่ นั้นไม่ส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยหรือส่งผลกระทบต่อความมั่นคงสำคัญต่อการปฏิบัติการของอากาศยาน	๒๗๙	วัตถุเดิมที่มีอยู่เหนือพื้นผิวแนวร่อน พื้นผิวลาดเอียง พื้นผิวรูปกรวย และพื้นผิวแนวระดับชั้นใน ต้องย้ายออกให้ไกลที่สุดเท่าที่สามารถทำได้ เว้นแต่สำนักงานพิจารณาแล้วเห็นว่า มีวัตถุอื่นที่เคลื่อนย้ายไม่ได้ที่มีอยู่เดิมแล้ว ก้ำบังอยู่ หรือหลังจากทำการศึกษาด้านการบินแล้วเห็นว่า วัตถุเดิมที่มีอยู่ นั้นไม่ส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยหรือส่งผลกระทบต่อความมั่นคงสำคัญต่อการปฏิบัติการของ อากาศยานเครื่องบิน
๓๐๗	เนื่องด้วยความลาดชันตามขวางหรือความลาดชันตามยาวบนพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่ง ในกรณีที่ชอบในหรือบางส่วนของขอบในของพื้นผิวแนวร่อนอาจจะอยู่ต่ำกว่าระดับความสูงของพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่งที่เกี่ยวข้อง ในกรณีนี้พื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่งไม่จำเป็นต้องทำการปรับระดับให้เป็นไปตามขอบในของพื้นผิวแนวร่อน หรือในกรณีที่ภูมิประเทศหรือวัตถุที่อยู่เหนือพื้นผิวแนวร่อนและอยู่เลยจากจุดสิ้นสุดพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่ง แต่ความสูงของพื้นที่และวัตถุดังกล่าวต่ำกว่าระดับพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่ง อาจไม่จำเป็นต้องเคลื่อนย้ายออกไป เว้นแต่หากพิจารณาแล้วเห็นว่าอาจเป็นอันตรายต่ออากาศยาน		เนื่องด้วยความลาดชันตามขวางหรือความลาดชันตามยาวบนพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่ง ในกรณีที่ชอบในหรือบางส่วนของขอบในของพื้นผิวแนวร่อนอาจจะอยู่ต่ำกว่าระดับความสูงของพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่งที่เกี่ยวข้อง ในกรณีนี้พื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่งไม่จำเป็นต้องทำการปรับระดับให้เป็นไปตามขอบในของพื้นผิวแนวร่อน หรือในกรณีที่ภูมิประเทศหรือวัตถุที่อยู่เหนือพื้นผิวแนวร่อนและอยู่เลยจากจุดสิ้นสุดพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่ง แต่ความสูงของพื้นที่และวัตถุดังกล่าวต่ำกว่าระดับพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่ง อาจไม่จำเป็นต้องเคลื่อนย้ายออกไป เว้นแต่หาก พิจารณาแล้วเห็นว่าอาจเป็นอันตรายต่ออากาศยาน
๓๐๘	มิติของพื้นผิวไต่ระดับขึ้นจากทางวิ่งตามข้อ ๓๐๘ ต้องมีค่าไม่น้อยกว่าขนาดที่กำหนดไว้ในตารางที่ ๑๕ พื้นผิวไต่ระดับอาจมีความยาวที่น้อยกว่าขนาดที่กำหนดไว้ในวรรคหนึ่งได้ หากความยาวที่น้อยกว่านั้นมีความสอดคล้องกับมาตรการในการปฏิบัติที่นำมาใช้เพื่อให้ครอบคลุมกับเที่ยวบินขาออกของอากาศยาน	๒๘๑	มิติของพื้นผิวไต่ระดับขึ้นจากทางวิ่งตามข้อ ๒๘๐ ต้องมีค่าไม่น้อยกว่าขนาดที่กำหนดไว้ในตารางที่ ๑๕ พื้นผิวไต่ระดับอาจมีความยาวที่น้อยกว่าขนาดที่กำหนดไว้ในวรรคหนึ่งได้ หากความยาวที่น้อยกว่านั้นมีความสอดคล้องกับมาตรการในการปฏิบัติที่นำมาใช้เพื่อให้ครอบคลุมกับเที่ยวบินขาออกของ อากาศยานเครื่องบิน
๓๑๐	ให้สนามบินพิจารณาลักษณะการปฏิบัติการบินของอากาศยานที่จะใช้ทางวิ่งเพื่อวินิจฉัยว่า มีความจำเป็นต้องลดมุมลาดเอียงตามที่กำหนดไว้ในตารางที่ ๑๕ หรือไม่ เมื่อคำนึงถึงสภาพของการปฏิบัติการบินในสภาวะวิกฤต หากต้องลดมุมลาดเอียงที่กำหนดลง สนามบินต้องปรับความยาวของพื้นผิวไต่ระดับให้สอดคล้อง เพื่อรักษาระยะความสูงจำกัดสิ่งกีดขวางที่สามร้อยเมตร	๒๘๒	ให้สนามบินพิจารณาลักษณะการปฏิบัติการบินของ อากาศยานเครื่องบิน ที่จะใช้ทางวิ่งเพื่อวินิจฉัยว่า มีความจำเป็นต้องลดมุมลาด เอียงชัน ตามที่กำหนดไว้ในตารางที่ ๑๕ หรือไม่ เมื่อคำนึงถึงสภาพของการปฏิบัติการบินในสภาวะวิกฤต หากต้องลดมุมลาด เอียงชัน ที่กำหนดลง สนามบินต้องปรับความยาวของพื้นผิวไต่ระดับให้สอดคล้อง เพื่อรักษาระยะความสูงจำกัดสิ่งกีดขวางที่สามร้อยเมตร

ชื่อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ชื่อ (ใหม่)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๓๗ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน
๓๑๑๑	ในกรณีสภาพแวดล้อมประจำท้องถิ่นของสนามบินแตกต่างกันมากจากค่าสภาพชั้นบรรยากาศมาตรฐานระดับน้ำทะเล สนามบินอาจต้องปรับลดระดับค่าความลาดชันที่กำหนดไว้ในตารางที่ ๑๕ เพื่อความเหมาะสม ทั้งนี้ ระดับของการปรับลดขึ้นอยู่กับความต่างระหว่างค่าชั้นบรรยากาศท้องถิ่นและค่าสภาพชั้นบรรยากาศมาตรฐานระดับน้ำทะเล และขึ้นอยู่กับข้อกำหนดด้านการปฏิบัติการบินและคุณลักษณะสมรรถนะของอากาศยานที่ใช้ทางวิ่งนั้น	๒๘๓	ในกรณีสภาพแวดล้อมประจำท้องถิ่นของสนามบินแตกต่างกันมากจากค่าสภาพชั้นบรรยากาศมาตรฐานระดับน้ำทะเล สนามบินอาจต้องปรับลดระดับค่าความลาดชันที่กำหนดไว้ในตารางที่ ๑๕ เพื่อความเหมาะสม ทั้งนี้ ระดับของการปรับลดขึ้นอยู่กับความต่างระหว่างค่าชั้นบรรยากาศท้องถิ่นและค่าสภาพชั้นบรรยากาศมาตรฐานระดับน้ำทะเล และขึ้นอยู่กับข้อกำหนดด้านการปฏิบัติการบินและคุณลักษณะสมรรถนะของอากาศยาน <u>เครื่องบิน</u> ที่ใช้ทางวิ่งนั้น
๓๑๑๔	วัตถุเดิมที่มีอยู่ซึ่งยื่นล้ำเหนือพื้นผิวไต่ระดับ ต้องย้ายออกให้ไกลที่สุดเท่าที่สามารถทำได้ เว้นแต่สำนักงานพิจารณาแล้วเห็นว่ามิมีวัตถุอื่นที่เคลื่อนย้ายไม่ได้ที่มีอยู่เดิมแล้วกำบังอยู่ หรือหลังจากทำการศึกษาด้านการบินแล้วเห็นว่า วัตถุที่มีอยู่เดิมนั้นไม่ส่งผลกระทบต่อความปลอดภัย หรือส่งผลกระทบต่อการบินอย่างมีนัยสำคัญต่อการปฏิบัติการของอากาศยาน	๒๘๖	วัตถุเดิมที่มีอยู่ซึ่งยื่นล้ำเหนือพื้นผิวไต่ระดับ ต้องย้ายออกให้ไกลที่สุดเท่าที่สามารถทำได้ เว้นแต่สำนักงานพิจารณาแล้วเห็นว่ามิมีวัตถุอื่นที่เคลื่อนย้ายไม่ได้ที่มีอยู่เดิมแล้วกำบังอยู่ หรือหลังจากทำการศึกษาด้านการบินแล้วเห็นว่า วัตถุที่มีอยู่เดิมนั้นไม่ส่งผลกระทบต่อความปลอดภัย หรือส่งผลกระทบต่อการบินอย่างมีนัยสำคัญต่อการปฏิบัติการของ <u>อากาศยานเครื่องบิน</u>
๓๑๑๕	เนื่องด้วยความลาดชันตามขวางหรือความลาดชันตามยาวบนพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่งหรือพื้นที่ปลอดภัยกีดขวาง ในกรณีที่ชอบในหรือบางส่วนของขอบในของพื้นผิวไต่ระดับอาจจะอยู่ต่ำกว่าระดับความสูงของพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่งหรือพื้นที่ปลอดภัยกีดขวางที่เกี่ยวข้อง ในกรณีนี้พื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่งหรือพื้นที่ปลอดภัยกีดขวาง ไม่จำเป็นต้องทำการปรับระดับให้เป็นไปตามขอบในของพื้นผิวไต่ระดับ หรือในกรณีที่ภูมิประเทศหรือวัตถุที่อยู่เหนือพื้นผิวไต่ระดับ และอยู่เลยจากจุดสิ้นสุดพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่งหรือพื้นที่ปลอดภัยกีดขวาง แล้วแต่กรณี แต่ความสูงของพื้นที่และวัตถุดังกล่าวต่ำกว่าระดับพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่งหรือพื้นที่ปลอดภัยกีดขวางอาจไม่จำเป็นต้องเคลื่อนย้ายออกไป เว้นแต่หากพิจารณาแล้วเห็นว่าอาจจะเป็นอันตรายต่ออากาศยาน ให้สนามบินใช้การพิจารณาในลักษณะเดียวกันกับบรรทัดหนึ่งกับบริเวณ		เนื่องด้วยความลาดชันตามขวางหรือความลาดชันตามยาวบนพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่งหรือพื้นที่ปลอดภัยกีดขวาง ในกรณีที่ชอบในหรือบางส่วนของขอบในของพื้นผิวไต่ระดับอาจจะอยู่ต่ำกว่าระดับความสูงของพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่งหรือพื้นที่ปลอดภัยกีดขวางที่เกี่ยวข้อง ในกรณีนี้พื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่งหรือพื้นที่ปลอดภัยกีดขวาง ไม่จำเป็นต้องทำการปรับระดับให้เป็นไปตามขอบในของพื้นผิวไต่ระดับ หรือในกรณีที่ภูมิประเทศหรือวัตถุที่อยู่เหนือพื้นผิวไต่ระดับ และอยู่เลยจากจุดสิ้นสุดพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่งหรือพื้นที่ปลอดภัยกีดขวาง แล้วแต่กรณี แต่ความสูงของพื้นที่และวัตถุดังกล่าวต่ำกว่าระดับพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่งหรือพื้นที่ปลอดภัยกีดขวางอาจไม่จำเป็นต้องเคลื่อนย้ายออกไป เว้นแต่หากพิจารณาแล้วเห็นว่าอาจจะเป็นอันตรายต่ออากาศยาน ให้สนามบินใช้การพิจารณาในลักษณะเดียวกันกับบรรทัดหนึ่งกับบริเวณ

ชื่อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ชื่อ (ใหม่)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๓๗ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน
	จุดเชื่อมต่อของพื้นที่ปลอดภัยกีดขวางและพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่งเมื่อมีความแตกต่างระหว่างความลาดชันตามขวางเกิดขึ้น		จุดเชื่อมต่อของพื้นที่ปลอดภัยกีดขวางและพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่งเมื่อมีความแตกต่างระหว่างความลาดชันตามขวางเกิดขึ้น
๓๑๖	<p>เจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบินต้องจัดให้มีกระบวนการเพื่อให้มีการประสานงานกับหน่วยงานท้องถิ่น เกี่ยวกับการก่อสร้างหรือแก้ไขเปลี่ยนแปลงอาคาร สิ่งปลูกสร้างอย่างอื่น หรือการปลูกต้นไม้ยืนต้นที่อยู่ภายนอกพื้นผิวจำกัดสิ่งกีดขวาง ภายในรัศมีสี่สิบห้ากิโลเมตรจากจุดอ้างอิงสนามบิน ซึ่งยื่นล้ำเหนือความสูงหนึ่งร้อยห้าสิบเมตร เหนือระดับความสูงของพื้นดิน</p> <p>ผู้อำนวยการมีอำนาจสั่งให้มีการศึกษาทางด้านการบินเกี่ยวกับผลกระทบจากการก่อสร้าง การแก้ไขเปลี่ยนแปลงหรือการปลูกต้นไม้ยืนต้นตามวรรคหนึ่งที่มีต่อการปฏิบัติการของอากาศยานด้วยก็ได้</p>	๒๘๗	<p>เจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบินต้องจัดให้มีกระบวนการเพื่อให้มีการประสานงานกับหน่วยงานท้องถิ่น เกี่ยวกับการก่อสร้างหรือแก้ไขเปลี่ยนแปลงอาคาร สิ่งปลูกสร้างอย่างอื่น หรือการปลูกต้นไม้ยืนต้นที่อยู่ภายนอกพื้นผิวจำกัดสิ่งกีดขวาง ภายในรัศมีสี่สิบห้ากิโลเมตรจากจุดอ้างอิงสนามบิน ซึ่งยื่นล้ำเหนือความสูงหนึ่งร้อยห้าสิบเมตร เหนือระดับความสูงของพื้นดิน</p> <p>ผู้อำนวยการมีอำนาจสั่งให้มีการศึกษาทางด้านการบินเกี่ยวกับผลกระทบจากการก่อสร้าง การแก้ไขเปลี่ยนแปลงหรือการปลูกต้นไม้ยืนต้นตามวรรคหนึ่งที่มีต่อการปฏิบัติการของอากาศยานเครื่องบินด้วยก็ได้</p>
๓๑๗	<p>ในพื้นที่นอกพื้นผิวจำกัดสิ่งกีดขวาง วัตถุที่ยื่นถึงความสูงหนึ่งร้อยห้าสิบเมตรหรือสูงกว่า เหนือระดับความสูงของพื้นดิน ให้ถือว่าเป็นสิ่งกีดขวาง เว้นแต่การศึกษาทางด้านการบินระบุว่าไม่เป็นอันตรายต่ออากาศยาน</p> <p>การศึกษาทางด้านการบินตามวรรคหนึ่ง ให้พิจารณาถึงลักษณะของการปฏิบัติการบินและแยกระหว่างการปฏิบัติการบินในเวลากลางวันและกลางคืนด้วย</p>	๒๘๘	<p>ในพื้นที่นอกพื้นผิวจำกัดสิ่งกีดขวาง วัตถุที่ยื่นถึงความสูงหนึ่งร้อยห้าสิบเมตรหรือสูงกว่า เหนือระดับความสูงของพื้นดิน ให้ถือว่าเป็นสิ่งกีดขวาง เว้นแต่การศึกษาทางด้านการบินระบุว่าไม่เป็นอันตรายต่ออากาศยานเครื่องบิน</p> <p>การศึกษาทางด้านการบินตามวรรคหนึ่ง ให้พิจารณาถึงลักษณะของการปฏิบัติการบินและแยกระหว่างการปฏิบัติการบินในเวลากลางวันและกลางคืนด้วย</p>
๓๑๘	นอกจากข้อ ๓๑๘ แล้ว หากสำนักงานพิจารณาหลังจากสนามบินทำการศึกษาทางด้านการบินแล้ว เห็นว่าวัตถุอื่นใดเป็นอันตรายต่ออากาศยานบนพื้นที่เคลื่อนไหวหรือในอากาศภายในขอบเขตพื้นผิวแนวระดับชั้นในและพื้นผิวรูปกรวย ให้ถือว่าเป็นสิ่งกีดขวาง และต้องมีกระบวนการประสานงานเพื่อดำเนินการย้ายวัตถุนั้นออกให้ไกลที่สุดเท่าที่จะทำได้	๒๙๐	นอกจากข้อ ๒๘๘ แล้ว หากสำนักงานพิจารณาหลังจากสนามบินทำการศึกษาทางด้านการบินแล้ว เห็นว่าวัตถุอื่นใดเป็นอันตรายต่อ อากาศยานเครื่องบิน บนพื้นที่เคลื่อนไหวหรือในอากาศภายในขอบเขตพื้นผิวแนวระดับชั้นในและพื้นผิวรูปกรวย ให้ถือว่าเป็นสิ่งกีดขวาง และต้องมีกระบวนการประสานงานเพื่อดำเนินการย้ายวัตถุนั้นออกให้ไกลที่สุดเท่าที่จะทำได้

ชื่อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ชื่อ (ใหม่)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๓๗ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน
๓๒๒	อุปกรณ์บอกทิศทางลมต้องทำจากผ้าเป็นรูปกรวยตัดยอด มีความยาวไม่น้อยกว่าสามจุดหกเมตร และมีเส้นผ่านศูนย์กลางที่ปลายด้านที่ใหญ่กว่าไม่น้อยกว่าศูนย์กลางเก้าเมตร สามารถบอกทิศทางของลมผิวพื้นที่ชัดเจนและบอกความเร็วลมโดยทั่วไป ใช้สีที่สามารถมองเห็นได้ชัดเจนและสามารถเข้าใจได้จากความสูงอย่างน้อยสามร้อยเมตร เมื่อเทียบกับพื้นหลัง และหากสามารถทำได้ ให้เลือกใช้เพียงสีเดียว โดยต้องเป็นสีขาวหรือสีส้ม ทั้งนี้ ในกรณีที่มีความจำเป็นต้องใช้สองสีผสมกันเพื่อให้สามารถมองเห็นได้ชัดเจนและตัดกับพื้นหลัง ให้สนามบินเลือกใช้สีส้มและสีขาว หรือสีแดงและสีขาว และต้องจัดเรียงเป็นแถบสลับกันห้าแถบ โดยสีของแถบแรกและแถบสุดท้ายต้องเป็นสีเข้มกว่า	๒๙๓	อุปกรณ์บอกทิศทางลมต้องทำจากผ้าเป็นรูปกรวยตัดยอด มีความยาวไม่น้อยกว่าสามจุดหกเมตร และมีเส้นผ่านศูนย์กลางที่ปลายด้านที่ใหญ่กว่าไม่น้อยกว่าศูนย์กลางเก้าเมตร สามารถบอกทิศทางของลมผิวพื้นที่ชัดเจนและบอกความเร็วลมโดยทั่วไป ใช้สีที่สามารถมองเห็นได้ชัดเจนและสามารถเข้าใจได้จากความสูงอย่างน้อยสามร้อยเมตร เมื่อเทียบกับพื้นหลัง และหากสามารถทำได้ ให้เลือกใช้เพียงสีเดียว โดยต้องเป็นสีขาวหรือสีส้ม ทั้งนี้ ในกรณีที่มีความจำเป็นต้องใช้สองสีผสมกันเพื่อให้สามารถมองเห็นได้ชัดเจนและตัดกับพื้นหลัง ให้สนามบินเลือกใช้สีส้มและสีขาว หรือสีแดงและสีขาว หรือสีขาวและสีดำ และต้องจัดเรียงเป็นแถบสลับกันห้าแถบ โดยสีของแถบแรกและแถบสุดท้ายต้องเป็นสีเข้มกว่า
๓๒๘	สนามบินที่มีการควบคุมการจราจรทางอากาศ ต้องจัดให้มีไฟฉาย ณ หอควบคุมการจราจรทางอากาศ	๒๙๙	สนามบินที่มีการควบคุมการจราจรทางอากาศ ต้องจัดให้มีไฟฉาย สัญญาณ ณ หอควบคุมการจราจรทางอากาศ
๓๔๘	เครื่องหมายเลขทางวิ่งตามข้อ ๓๔๖ หรือข้อ ๓๔๗ ต้องอยู่ ณ บริเวณหัวทางวิ่ง โดยรายละเอียดให้เป็นไปตามที่แสดงในรูปที่ ๑๗ ในกรณีที่หัวทางวิ่งตามวรรคหนึ่งถูกเลื่อนไปจากปลายสุดของทางวิ่ง สนามบินต้องจัดให้มีสัญลักษณ์แสดงหมายเลขทางวิ่งสำหรับการบินขึ้นของอากาศยาน	๓๑๙	เครื่องหมายเลขทางวิ่งตามข้อ ๓๑๗ หรือข้อ ๓๑๘ ต้องอยู่ ณ บริเวณหัวทางวิ่ง โดยรายละเอียดให้เป็นไปตามที่แสดงในรูปที่ ๑๗ ในกรณีที่หัวทางวิ่งตามวรรคหนึ่งถูกเลื่อนไปจากปลายสุดของทางวิ่ง สนามบินต้องจัดให้มีสัญลักษณ์แสดงหมายเลขทางวิ่งสำหรับการ บินขึ้น ของ อากาศยานเครื่องบิน
๓๕๐	ในกรณีของทางวิ่งขนานกัน หมายเลขทางวิ่งแต่ละหมายเลขต้องตามด้วยตัวอักษรดังต่อไปนี้ ตามลำดับจากซ้ายไปขวา เมื่อมองจากทิศทางการบินเข้าสู่สนามบิน (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”	๓๒๑	ในกรณีของทางวิ่งขนานกัน หมายเลขทางวิ่งแต่ละหมายเลขต้องตามด้วยตัวอักษรดังต่อไปนี้ ตามลำดับจากซ้ายไปขวา เมื่อมองจากทิศทางการบินเข้าสู่ สนามบินทางวิ่ง (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”

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๓๗ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน
	(๕) สำหรับทางวิ่งขนานกันทวิทางวิ่ง ให้ใช้ตัวอักษร “L” “C” “R” “L” “C” “R”		(๕) สำหรับทางวิ่งขนานกันทวิทางวิ่ง ให้ใช้ตัวอักษร “L” “C” “R” “L” “C” “R”
๓๕๘	แถบของเครื่องหมายหัวทางวิ่งต้องเริ่มต้นที่ระยะหกเมตรจากหัวทางวิ่ง	๓๒๙	แถบของเครื่องหมายหัวทางวิ่งต้องเริ่มต้นที่ระยะ <u>ไม่น้อยกว่า</u> หกเมตรจากหัวทางวิ่ง
ตาราง ที่ ๑๗	ระยะทางที่อากาศยานใช้ในการบินลง	ตาราง ที่ ๑๗	ระยะทางที่ <u>อากาศยานเครื่องบินสามารถ</u> ใช้ในการบินลง
๓๗๒	เครื่องหมายเขตจุดแตะพื้นต้องประกอบด้วยคู่ของเครื่องหมายสี่เหลี่ยมมุมฉากจัดวางอยู่สองข้างของเส้นกึ่งกลางทางวิ่งในลักษณะที่สมมาตรกัน โดยจำนวนคู่ของเครื่องหมายดังกล่าวจะสัมพันธ์กับระยะทางที่อากาศยานสามารถใช้ในการบินลง และในกรณีที่มีการแสดงเครื่องหมายเขตจุดแตะพื้นในทิศทางการร่อนลงทั้งสองด้านของทางวิ่ง ให้ระยะห่างระหว่างหัวทางวิ่งเป็นไปตามตารางที่ ๑๘	๓๔๓	เครื่องหมายเขตจุดแตะพื้นต้องประกอบด้วยคู่ของเครื่องหมายสี่เหลี่ยมมุมฉากจัดวางอยู่สองข้างของเส้นกึ่งกลางทางวิ่งในลักษณะที่สมมาตรกัน โดยจำนวนคู่ของเครื่องหมายดังกล่าวจะสัมพันธ์กับระยะทางที่ <u>อากาศยานเครื่องบินสามารถ</u> ใช้ในการบินลง (<u>ความยาวแอลตา</u>) หรือระยะห่างระหว่างหัวทางวิ่งในกรณีที่มีการแสดงเครื่องหมายเขตจุดแตะพื้นในทิศทางการบินลงทั้งสองด้านของทางวิ่ง ทั้งนี้ จำนวนคู่ของเครื่องหมายเขตจุดแตะพื้นให้เป็นไปตามตารางที่ ๑๘ และในกรณีที่มีการแสดงเครื่องหมายเขตจุดแตะพื้นในทิศทางการร่อนลงทั้งสองด้านของทางวิ่ง ให้ระยะห่างระหว่างหัวทางวิ่งเป็นไปตามตารางที่ ๑๘
ตาราง ที่ ๑๘	ระยะห่างระหว่างหัวทางวิ่ง ในกรณีที่แสดงเครื่องหมายเขตจุดแตะพื้นในทิศทางการร่อนลงทั้งสองด้านของทางวิ่ง (ในตาราง) ระยะทางที่อากาศยานใช้ในการบินลง หรือระยะห่างระหว่างหัวทางวิ่ง	ตาราง ที่ ๑๘	ระยะห่างระหว่างหัวทางวิ่ง ในกรณีที่แสดงเครื่องหมายเขตจุดแตะพื้นในทิศทางการร่อนลงทั้งสองด้านของทางวิ่ง จำนวนคู่ของเครื่องหมายเขตจุดแตะพื้น (ในตาราง) ระยะทางที่ <u>อากาศยานเครื่องบินสามารถ</u> ใช้ในการบินลง หรือระยะห่างระหว่างหัวทางวิ่ง

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๓๗ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน
๓๗๕	สนามบินต้องทำเครื่องหมายเส้นขอบทางวิ่งระหว่างหัวทางวิ่งทั้งสองด้านของทางวิ่งที่มีผิวพื้นจราจร ดังต่อไปนี้ (๑) ในกรณีที่เป็นทางวิ่งแบบพริชชีซ์น หรือ (๒) ในกรณีที่ไม่มีความชัดเจนระหว่างขอบของทางวิ่งกับไหล่ทางวิ่งหรือพื้นที่บริเวณรอบ ๆ ทางวิ่ง	๓๔๖	สนามบินต้องทำเครื่องหมายเส้นขอบทางวิ่งระหว่างหัวทางวิ่งทั้งสองด้านของทางวิ่ง ที่มีผิวพื้นจราจร ดังต่อไปนี้ (๑) ในกรณีที่เป็นทางวิ่งแบบพริชชีซ์น หรือ (๒) ในกรณีที่ไม่มีความชัดเจนระหว่างขอบ ของทางวิ่งของทางวิ่งที่มีผิวพื้นจราจร กับไหล่ทางวิ่งหรือพื้นที่บริเวณรอบ ๆ ทางวิ่ง
รูปที่ ๒๑	เครื่องหมายเส้นขอบทางวิ่งสำหรับหัวทางวิ่งถูกเลื่อนไปอย่างถาวร	รูปที่ ๒๑	เครื่องหมายเส้นขอบทางวิ่งสำหรับหัวทางวิ่งถูกเลื่อนไปอย่างถาวร (แก้ไขรูป)
๓๗๘	ในกรณีที่สนามบินมีลานกลับลำ เครื่องหมายเส้นขอบทางวิ่งต้องต่อเนื่องกันระหว่างทางวิ่งและลานกลับลำ	๓๔๙	ในกรณีที่สนามบินมีลานกลับลำ เครื่องหมายเส้นขอบทางวิ่งต้องต่อเนื่องกันระหว่างทางวิ่งและลานกลับลำ ตามรูปที่ ๒๑
๓๙๐	กรณีที่สนามบินจัดให้มีลานกลับลำ สนามบินต้องทำเครื่องหมายลานกลับลำ สำหรับนำทางอากาศยานอย่างต่อเนื่องเพื่อให้สามารถเลี้ยวกลับลำบนทางวิ่งครบหนึ่งร้อยแปดสิบองศาและตั้งลำตรงกับแนวเส้นกึ่งกลางทางวิ่งได้	๓๖๑	กรณีที่สนามบินจัดให้มีลานกลับลำ สนามบินต้องทำเครื่องหมายลานกลับลำ สำหรับนำทาง อากาศยานเครื่องบิน อย่างต่อเนื่องเพื่อให้สามารถเลี้ยวกลับลำบนทางวิ่งครบหนึ่งร้อยแปดสิบองศาและตั้งลำตรงกับแนวเส้นกึ่งกลางทางวิ่งได้
๓๙๑	เครื่องหมายลานกลับลำต้องมีลักษณะโค้งออกจากแนวเส้นกึ่งกลางทางวิ่งเข้าสู่ลานกลับลำ โดยรัศมีของส่วนโค้งต้องสอดคล้องกับความสามารถในการขับเคลื่อน และความเร็วปกติที่ใช้ในการขับเคลื่อนของอากาศยานบนลานกลับลำดังกล่าว ทั้งนี้ มุมตัดกันของเครื่องหมายลานกลับลำกับแนวเส้นกึ่งกลางทางวิ่งต้องทำมุมไม่เกินสามสิบองศา	๓๖๒	เครื่องหมายลานกลับลำต้องมีลักษณะโค้งออกจากแนวเส้นกึ่งกลางทางวิ่งเข้าสู่ลานกลับลำ โดยรัศมีของส่วนโค้งต้องสอดคล้องกับความสามารถในการขับเคลื่อน และความเร็วปกติที่ใช้ในการขับเคลื่อนของ อากาศยานเครื่องบิน บนลานกลับลำดังกล่าว ทั้งนี้ มุมตัดกันของเครื่องหมายลานกลับลำกับแนวเส้นกึ่งกลางทางวิ่งต้องทำมุมไม่เกินสามสิบองศา
๓๙๓	เครื่องหมายลานกลับลำตามข้อ ๓๙๑ ต้องนำทางอากาศยานในลักษณะที่ทำให้มีการขับเคลื่อนเป็นเส้นตรงก่อนถึงจุดเริ่มทำการเลี้ยวหนึ่งร้อยแปดสิบองศา ทั้งนี้ ส่วนที่เป็นเส้นตรงของเครื่องหมายลานกลับลำต้องขนานกับขอบนอกของพื้นที่ลานกลับลำ	๓๖๔	เครื่องหมายลานกลับลำตามข้อ ๓๖๒ ต้องนำทาง อากาศยานเครื่องบิน ในลักษณะที่ทำให้มีการขับเคลื่อนเป็นเส้นตรงก่อนถึงจุดเริ่มทำการเลี้ยวหนึ่งร้อยแปดสิบองศา ทั้งนี้ ส่วนที่เป็นเส้นตรงของเครื่องหมายลานกลับลำต้องขนานกับขอบนอกของพื้นที่ลานกลับลำ
๓๙๔	การออกแบบส่วนโค้งของเครื่องหมายลานกลับลำเพื่อให้อากาศยานสามารถทำการเลี้ยวหนึ่งร้อยแปดสิบองศาได้นั้น สนามบินต้องคำนึงถึงมุมเลี้ยวของล้อหน้าซึ่งต้องไม่เกินสี่สิบห้าองศา	๓๖๕	การออกแบบส่วนโค้งของเครื่องหมายลานกลับลำเพื่อให้ อากาศยานเครื่องบิน สามารถทำการเลี้ยวหนึ่งร้อยแปดสิบองศาได้นั้น สนามบินต้องคำนึงถึงมุมเลี้ยวของล้อหน้าซึ่งต้องไม่เกินสี่สิบห้าองศา

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๓๗ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน
๓๙๕	การออกแบบเครื่องหมายลานกลับลำ ต้องเป็นไปในลักษณะที่ว่าเมื่อห้องนักบินของอากาศยานอยู่เหนือเครื่องหมายลานกลับลำแล้ว ระยะห่างระหว่างล้อของอากาศยานกับขอบของพื้นที่ลานกลับลำ ต้องไม่น้อยกว่าที่กำหนดไว้ในข้อ ๑๒๖	๓๖๖	การออกแบบเครื่องหมายลานกลับลำ ต้องเป็นไปในลักษณะที่ว่าเมื่อห้องนักบินของอากาศยานอยู่เหนือเครื่องหมายลานกลับลำแล้ว ระยะห่างระหว่างล้อของอากาศยานกับขอบของพื้นที่ลานกลับลำ ต้องไม่น้อยกว่าที่กำหนดไว้ในข้อ ๑๓๗
๓๙๘	ที่จุดตัดของทางขับกับทางวิ่งแบบบินลงโดยไม่ใช้เครื่องวัดประกอบการบินทางวิ่งแบบนอนพริชชัน หรือทางวิ่งสำหรับการบินขึ้น รูปแบบของเครื่องหมายตำแหน่งหยุดคอยเข้าทางวิ่งต้องเป็นไปตามรูปที่ ๒๒ แบบ A	๓๖๙	จุดตัดของทางขับกับทางวิ่งแบบบินลงโดยไม่ใช้เครื่องวัดประกอบการบินทางวิ่งแบบนอนพริชชัน หรือทางวิ่งสำหรับการบินขึ้น รูปแบบของเครื่องหมายตำแหน่งหยุดคอยเข้าทางวิ่งต้องเป็นไปตามรูปที่ ๒๒ แบบ A
		๓๗๑	<u>เครื่องหมายตำแหน่งหยุดคอยเข้าทางวิ่งซึ่งแสดง ณ ตำแหน่งหยุดคอยเข้าทางวิ่งตามข้อ ๒๒๗ รูปแบบของเครื่องหมายตำแหน่งหยุดคอยเข้าทางวิ่งต้องเป็นไปตามรูปที่ ๒๒ แบบ A</u>
๔๐๔	เมื่อมีเครื่องหมายตำแหน่งหยุดคอยบนทางขับแสดงอยู่ที่จุดตัดกันของทางขับที่มีผิวพื้นจราจรสองทางขับ เครื่องหมายดังกล่าวต้องตัดขวางทางขับในระยะห่างที่เพียงพอจากขอบที่อยู่ใกล้ของอีกทางขับหนึ่งที่ตั้งคั่น เพื่อให้มั่นใจว่ามีระยะห่างที่ปลอดภัยระหว่างอากาศยานที่กำลังขับเคลื่อนบนทางขับทั้งสอง ทั้งนี้ เครื่องหมายดังกล่าวต้องสมนัยกับแถบไฟหยุดคอยเข้าทางวิ่งหรือไฟแสดงตำแหน่งหยุดคอยบนทางขับ	๓๗๖	เมื่อมีเครื่องหมายตำแหน่งหยุดคอยบนทางขับแสดงอยู่ที่จุดตัดกันของทางขับที่มีผิวพื้นจราจรสองทางขับ เครื่องหมายดังกล่าวต้องตัดขวางทางขับในระยะห่างที่เพียงพอจากขอบที่อยู่ใกล้ของอีกทางขับหนึ่งที่ตั้งคั่น เพื่อให้มั่นใจว่ามีระยะห่างที่ปลอดภัยระหว่างอากาศยานที่กำลังขับเคลื่อนบนทางขับทั้งสอง ทั้งนี้ เครื่องหมายดังกล่าวต้องสมนัยกับแถบไฟหยุดคอยเข้าทางวิ่งหรือไฟแสดงตำแหน่งหยุดคอยบนทางขับ <u>ให้เป็นไปตามตารางที่ ๑๑ คอลัมน์ (๑๑)</u>
๔๑๔	เครื่องหมายหลุมจอดอากาศยานต้องเป็นไปตามรูปแบบการจัดตำแหน่งการจอดของอากาศยาน (aircraft configuration) และสามารถส่งเสริมการทำงานร่วมกับอุปกรณ์ช่วยจอดอื่น ๆ ซึ่งอาจประกอบด้วยองค์ประกอบต่าง ๆ เช่น ชื่อหลุมจอดอากาศยาน เส้นนำอากาศยานเข้าสู่หลุมจอดอากาศยาน เครื่องหมายบอกตำแหน่งเริ่มเลี้ยว เส้นบอกแนวการเลี้ยว เส้นแถบปรับแนว เส้นบอกตำแหน่งหยุด และเส้นนำอากาศยานออกจากหลุมจอดอากาศยาน	๓๘๖	เครื่องหมายหลุมจอดอากาศยานต้องเป็นไปตามรูปแบบการจัดตำแหน่งการจอดของอากาศยาน (aircraft parking configuration) และสามารถส่งเสริมการทำงานร่วมกับอุปกรณ์ช่วยจอดอื่น ๆ ซึ่งอาจประกอบด้วยองค์ประกอบต่าง ๆ เช่น ชื่อหลุมจอดอากาศยาน เส้นนำอากาศยานเข้าสู่หลุมจอดอากาศยาน เครื่องหมายบอกตำแหน่งเริ่มเลี้ยว เส้นบอกแนวการเลี้ยว เส้นแถบปรับแนว เส้นบอกตำแหน่งหยุด และเส้นนำอากาศยานออกจากหลุมจอดอากาศยาน

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๓๗ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน
		๓๙๖	<u>ในกรณีที่อากาศยานถูกลากจูงหรือถูกให้สัญญาณเพื่อนำอากาศยานเข้าสู่หลุมจอด เส้นบอกตำแหน่งหยุดต้องอยู่ในตำแหน่งที่ต้องการให้ล้อหน้าของอากาศยานหยุด โดยเส้นดังกล่าวต้องมีความกว้างไม่น้อยกว่า ยี่สิบเซนติเมตรและมีความยาวข้างละสามเมตรจากเส้นกึ่งกลางเส้นนำอากาศยานเข้าสู่หลุมจอดอากาศยาน</u>
๔๒๖	เส้นเขตปลอดภัยในลานจอดอากาศยานต้องเป็นไปตามรูปแบบการจัดตำแหน่งการจอดของอากาศยาน และอุปกรณ์ภาคพื้นต่าง ๆ ซึ่งอาจประกอบด้วยองค์ประกอบต่าง ๆ เช่น เส้นแสดงระยะห่างที่ปลอดภัยระหว่างปลายปีกของอากาศยานที่เป็นเส้นทึบสีแดงและขาว และแถบเส้นขอบถนนที่เป็นเส้นทึบสีขาว	๓๙๙	เส้นเขตปลอดภัยในลานจอดอากาศยานต้องเป็นไปตามรูปแบบการจัดตำแหน่งการจอดของอากาศยาน และอุปกรณ์ภาคพื้นต่าง ๆ ซึ่งอาจประกอบด้วยองค์ประกอบต่าง ๆ เช่น เส้นแสดงระยะห่างที่ปลอดภัยระหว่างปลายปีกของอากาศยานที่เป็นเส้นทึบสีแดงและขาว และแถบเส้นขอบถนนที่เป็นเส้นทึบสีขาว
๔๓๑	ในกรณีที่ไม่สามารถติดตั้งป้ายบังคับ (mandatory instruction sign) ให้เป็นไปตามข้อ ๗๖๙ ได้ สนามบินต้องทำเครื่องหมายประเภทบังคับบนพื้นผิวที่มีผิวพื้นจราจรแทน	๔๐๔	ในกรณีที่ไม่สามารถติดตั้งป้ายบังคับ (mandatory instruction sign) ให้เป็นไปตามข้อ ๗๔๐ ได้ สนามบินต้องทำเครื่องหมายประเภทบังคับบนพื้นผิวที่มีผิวพื้นจราจรแทน
๔๓๕	เครื่องหมายประเภทบังคับต้องไม่อยู่บนพื้นผิวทางวิ่ง	๔๐๘	เครื่องหมายประเภทบังคับต้องไม่อยู่บนพื้นผิวทางวิ่ง <u>เว้นแต่ในกรณีที่มีความจำเป็นในเชิงปฏิบัติการ</u>
๔๔๙	แสงซึ่งอาจเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยาน สนามบินต้องดำเนินการจัดให้มีกระบวนการประสานงานเพื่อให้มีการดับไฟ พรางไฟ หรือตัดแปลงไฟภาคพื้นที่ไม่ได้ใช้สำหรับการบิน (non-aeronautical ground light) ซึ่งอยู่ในบริเวณใกล้กับสนามบินและเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยานเพื่อกำจัดต้นเหตุของอันตรายที่อาจเกิดขึ้น	๔๒๒	แสงซึ่งอาจเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยาน สนามบินต้องดำเนินการจัดให้มีกระบวนการประสานงาน กับเจ้าของพื้นที่บริเวณใกล้เคียงสนามบิน เพื่อให้มีการดับไฟ พรางไฟ หรือตัดแปลงไฟภาคพื้นที่ไม่ได้ใช้สำหรับการบิน (non-aeronautical ground light) ซึ่งอยู่ในบริเวณใกล้กับสนามบินและที่อาจเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยาน เพื่อกำจัดต้นเหตุของอันตรายที่อาจเกิดขึ้น
๔๕๐	ไฟซึ่งอาจก่อให้เกิดความสับสน สนามบินต้องมีการดับไฟ พรางไฟ หรือตัดแปลงไฟภาคพื้นที่ไม่ได้ใช้สำหรับการบิน ซึ่งมีความเข้มแสง การจัดวางหรือสีที่อาจบดบัง หรือทำให้เกิดความสับสนในการแปลความหมายของไฟภาคพื้นสำหรับการบิน (aeronautical ground lights) เพื่อกำจัดโอกาสที่จะก่อให้เกิดความ	๔๒๓	ไฟซึ่งอาจก่อให้เกิดความสับสน สนามบินต้อง ดำเนินการ รวมถึงจัดให้มีกระบวนการประสานงานกับเจ้าของพื้นที่บริเวณใกล้เคียงสนามบิน เพื่อให้มีการดับไฟ พรางไฟ หรือตัดแปลงไฟภาคพื้นที่ไม่ได้ใช้สำหรับการบิน ซึ่งมีความเข้มแสง การจัดวางหรือสีที่อาจบดบัง หรือทำให้เกิดความสับสนในการแปลความหมายของไฟ

ชื่อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ชื่อ (ใหม่)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๓๗ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน
	<p>สับสน โดยเฉพาะไฟภาคพื้นที่ไม่ได้ใช้สำหรับการบินซึ่งสามารถมองเห็นได้จากทางอากาศภายในบริเวณพื้นที่ ดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) ทางวิ่งแบบบินลงด้วยเครื่องวัดประกอบการบินที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๔ ภายในพื้นที่ก่อนถึงหัวทางวิ่งและหลังจากจุดสิ้นสุดทางวิ่ง โดยมีความยาวอย่างน้อยสี่พันห้าร้อยเมตรจากหัวทางวิ่งและจุดสิ้นสุดทางวิ่ง และมีความกว้างเจ็ดร้อยห้าสิบเมตรออกไปด้านข้างทั้งสองด้านของเส้นกึ่งกลางทางวิ่งที่ต่อขยาย</p> <p>(๒) ทางวิ่งแบบบินลงด้วยเครื่องวัดประกอบการบินที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๒ หรือ ๓ ให้เป็นไปตาม (๑) แต่ให้มีความยาวจากหัวทางวิ่งและจุดสิ้นสุดทางวิ่งเป็นระยะทางอย่างน้อยสามพันเมตร</p> <p>(๓) ทางวิ่งแบบบินลงด้วยเครื่องวัดประกอบการบินที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๑ และทางวิ่งแบบบินลงโดยไม่ใช้เครื่องวัดประกอบการบินภายในพื้นที่แนวร่อน</p>		<p>ภาคพื้นสำหรับการบิน (aeronautical ground lights) เพื่อกำจัดโอกาสที่จะก่อให้เกิดความสับสน โดยเฉพาะไฟภาคพื้นที่ไม่ได้ใช้สำหรับการบินซึ่งสามารถมองเห็นได้จากทางอากาศ ภายในบริเวณพื้นที่ ดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) ทางวิ่งแบบบินลงด้วยเครื่องวัดประกอบการบินที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๔ ภายในพื้นที่ก่อนถึงหัวทางวิ่งและหลังจากจุดสิ้นสุดทางวิ่ง โดยมีความยาวอย่างน้อยสี่พันห้าร้อยเมตรจากหัวทางวิ่งและจุดสิ้นสุดทางวิ่ง และมีความกว้างเจ็ดร้อยห้าสิบเมตรออกไปด้านข้างทั้งสองด้านของเส้นกึ่งกลางทางวิ่งที่ต่อขยาย</p> <p>(๒) ทางวิ่งแบบบินลงด้วยเครื่องวัดประกอบการบินที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๒ หรือ ๓ ให้เป็นไปตาม (๑) แต่ให้มีความยาวจากหัวทางวิ่งและจุดสิ้นสุดทางวิ่งเป็นระยะทางอย่างน้อยสามพันเมตร</p> <p>(๓) ทางวิ่งแบบบินลงด้วยเครื่องวัดประกอบการบินที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๑ และทางวิ่งแบบบินลงโดยไม่ใช้เครื่องวัดประกอบการบินภายในพื้นที่แนวร่อน</p>
๔๕๗	ไฟของระบบไฟนำร่องการบินเข้าสู่สนามบินอาจมีความเข้มแสงมากกว่าไฟทางวิ่ง หากเป็นไปได้ สนามบินต้องหลีกเลี่ยงการทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงความเข้มแสงอย่างกะทันหัน ซึ่งอาจส่งผลให้นักบินเกิดภาพลวงตา เนื่องจากการเปลี่ยนแปลงทัศนวิสัยขณะทำการร่อนลงได้	๔๓๐	ไฟของระบบไฟนำร่องการบินเข้าสู่สนามบินอาจมีความเข้มแสงมากกว่าไฟทางวิ่ง หากเป็นไปได้ สนามบินต้องหลีกเลี่ยงการทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงความเข้มแสงอย่างกะทันหัน ซึ่งอาจส่งผลให้นักบินเกิดภาพลวงตา เนื่องจากการเปลี่ยนแปลงทัศนวิสัยขณะทำการ ร่อนบิน ลงได้
๔๕๘	บริเวณขอบและภายในวงรีของลำแสงหลักตามที่แสดงในภาคผนวกแนบท้าย ๒ รูปที่ ๒-๑ ถึงรูปที่ ๒-๑๐ ค่าความเข้มแสงสูงสุดต้องไม่มากกว่าสามเท่าของค่าความเข้มแสงต่ำสุดตามภาคผนวกแนบท้าย ๒ รูปที่ ๒-๑ ถึง รูปที่ ๒-๑๑ และรูปที่ ๒-๒๖ หมายเหตุ ๒	๔๓๒	บริเวณขอบและภายในวงรีของลำแสงหลักตามที่แสดงในภาคผนวกแนบท้าย ๒ รูปที่ ๒-๑ ถึงรูปที่ ๒-๑๐ ค่าความเข้มแสงสูงสุดต้องไม่มากกว่าสามเท่าของค่าความเข้มแสงต่ำสุดตามภาคผนวกแนบท้าย ๒ รูปที่ ๒-๑ ถึง รูปที่ ๒-๑๑ และรูปที่ ๒- ๒๕ หมายเหตุ ๒
	ค. ไฟบอกตำแหน่งสำหรับการบิน (Aerodrome Beacons)		ค. ไฟบอกตำแหน่งสำหรับการบิน (Aerodrome Aeronautical Beacons)

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๓๗ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน
๔๖๕	<p>ในกรณีที่มีความจำเป็นด้านปฏิบัติการ สนามบินต้องจัดให้มีไฟบอกตำแหน่งสนามบิน หรือไฟบอกตำแหน่งด้วยการส่งรหัสสัญญาณ (identification beacons) สำหรับสนามบินที่มีการใช้งานในเวลากลางคืน</p> <p>ความจำเป็นด้านปฏิบัติการตามวรรคหนึ่งให้กำหนดขึ้นโดยคำนึงถึงความต้องการของการจราจรทางอากาศที่สนามบิน ความเด่นชัดของลักษณะสนามบินเมื่อเทียบกับสภาพแวดล้อมโดยรอบ และการติดตั้งเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ประเภททัศนวิสัย และเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ประเภทไม่ใช้ทัศนวิสัยอื่น ๆ เพื่อใช้สำหรับแสดงที่ตั้งของสนามบิน</p>	๔๓๘	<p>ในกรณีที่มีความจำเป็นด้านปฏิบัติการ สนามบินต้องจัดให้มีไฟบอกตำแหน่งสนามบิน (aerodrome beacon) หรือไฟบอกตำแหน่งด้วยการส่งรหัสสัญญาณ (identification beacons) สำหรับสนามบินที่มีการใช้งานในเวลากลางคืน</p> <p>ความจำเป็นด้านปฏิบัติการตามวรรคหนึ่งให้กำหนดขึ้นโดยคำนึงถึงความต้องการของการจราจรทางอากาศที่สนามบิน ความเด่นชัดของลักษณะสนามบินเมื่อเทียบกับสภาพแวดล้อมโดยรอบ และการติดตั้งเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ประเภททัศนวิสัย และเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ประเภทไม่ใช้ทัศนวิสัยอื่น ๆ เพื่อใช้สำหรับแสดงที่ตั้งของสนามบิน</p>
๔๖๙	ไฟบอกตำแหน่งสนามบินต้องมีลักษณะเป็นไฟกะพริบสีแดงสลับกับไฟกะพริบสีขาว หรือเป็นไฟกะพริบสีขาวเพียงสีเดียว โดยความถี่ของการกะพริบให้อยู่ที่ยี่สิบถึงสามสิบครั้งต่อนาที สำหรับสนามบินบกให้ใช้ไฟสีเขียวสลับกับไฟสีขาว และสนามบินน้ำให้ใช้ไฟสีเหลืองสลับกับไฟสีขาว ในกรณีที่สนามบินเป็นทั้งสนามบินบกและสนามบินน้ำ สีของไฟกะพริบจะต้องเป็นสีตามส่วนใดส่วนหนึ่งของสนามบินที่ถูกกำหนดให้เป็นพื้นที่ใช้งานหลัก	๔๔๒	ไฟบอกตำแหน่งสนามบินต้องมีลักษณะเป็นไฟกะพริบสีแดงสลับกับไฟกะพริบสีขาว หรือเป็นไฟกะพริบสีขาวเพียงสีเดียว โดยความถี่ของการกะพริบให้อยู่ที่ยี่สิบถึงสามสิบครั้งต่อนาที สำหรับสนามบิน ขยกบนพื้นดิน ให้ใช้ไฟสีเขียวสลับกับไฟสีขาว และสนามบินน้ำให้ใช้ไฟสีเหลืองสลับกับไฟสีขาว ในกรณีที่สนามบินเป็นทั้งสนามบิน ขยกบนพื้นดิน และสนามบินน้ำ สีของไฟกะพริบจะต้องเป็นสีตามส่วนใดส่วนหนึ่งของสนามบินที่ถูกกำหนดให้เป็นพื้นที่ใช้งานหลัก
๔๗๐	ไฟบอกตำแหน่งสนามบินต้องส่องสว่างไปยังทุกทิศทางของมุมแอซิมัท การกระจายแสงในแนวตั้งต้องขยายขึ้นไปจากระดับความสูงที่กำหนด โดยทำมุมไม่เกินหนึ่งองศาเมื่อเทียบกับระดับความสูงดังกล่าว ทั้งนี้ เจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบินต้องพิจารณาร่วมกับหน่วยงานให้บริการจราจรทางอากาศเพื่อให้มั่นใจว่า อากาศยานที่กำลังบินเข้าสู่สนามบิน สามารถมองเห็นไฟบอกตำแหน่งสนามบิน และเพื่อให้เพียงพอต่อการนำร่องอากาศยานที่ระดับความสูงมากที่สุดซึ่งจะใช้งานไฟบอกตำแหน่งสนามบิน และค่าความเข้มแสงประสิทธิภาพ (effective intensity) ของไฟกะพริบต้องไม่ต่ำกว่าสองพันแคนเดลา	๔๔๓	ไฟบอกตำแหน่งสนามบินต้องส่องสว่างไปยังทุกทิศทางของมุมแอซิมัท การกระจายแสงในแนวตั้งต้องขยายขึ้นไปจากระดับความสูงที่กำหนด โดยทำมุมไม่เกินหนึ่งองศาเมื่อเทียบกับระดับความสูงดังกล่าว ทั้งนี้ เจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบินต้องพิจารณาร่วมกับหน่วยงานให้บริการ จัดการ จราจรทางอากาศเพื่อให้มั่นใจว่า อากาศยานที่กำลังบินเข้าสู่สนามบิน สามารถมองเห็นไฟบอกตำแหน่งสนามบิน และเพื่อให้เพียงพอต่อการนำร่องอากาศยานที่ระดับความสูงมากที่สุดซึ่งจะใช้งานไฟบอกตำแหน่งสนามบิน และค่าความเข้มแสงประสิทธิภาพ (effective intensity) ของไฟกะพริบต้องไม่ต่ำกว่าสองพันแคนเดลา

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๓๗ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน
๔๗๔	ไฟบอกตำแหน่งด้วยการส่งรหัสสัญญาณซึ่งติดตั้งอยู่บนสนามบินบดต้องส่องสว่างไปยังทุกทิศทางของมุมแอมซิมัท การกระจายแสงในแนวตั้งต้องขยายขึ้นไปจากระดับความสูงที่กำหนด โดยทำมุมไม่เกินหนึ่งองศาเมื่อเทียบกับระดับความสูงดังกล่าว ทั้งนี้ เจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบินต้องพิจารณาร่วมกับหน่วยงานให้บริการจราจรทางอากาศเพื่อให้มั่นใจว่าอากาศยานที่กำลังบินเข้าสู่สนามบินสามารถมองเห็นไฟบอกตำแหน่ง และเพื่อให้เพียงพอต่อการนำร่องอากาศยานที่ระดับความสูงมากที่สุดซึ่งจะใช้งานไฟบอกตำแหน่งสนามบิน และค่าความเข้มแสงประสิทธิภาพ (effective intensity) ของไฟกะพริบต้องไม่ต่ำกว่าสองพันแคนเดลา	๔๔๗	ไฟบอกตำแหน่งด้วยการส่งรหัสสัญญาณซึ่งติดตั้งอยู่บนสนามบิน บนพื้นดิน ต้องส่องสว่างไปยังทุกทิศทางของมุมแอมซิมัท การกระจายแสงในแนวตั้งต้องขยายขึ้นไปจากระดับความสูงที่กำหนด โดยทำมุมไม่เกินหนึ่งองศาเมื่อเทียบกับระดับความสูงดังกล่าว ทั้งนี้ เจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบินต้องพิจารณาร่วมกับหน่วยงานให้บริการ จัดการ จราจรทางอากาศเพื่อให้มั่นใจว่าอากาศยานที่กำลังบินเข้าสู่สนามบินสามารถมองเห็นไฟบอกตำแหน่ง และเพื่อให้เพียงพอต่อการนำร่องอากาศยานที่ระดับความสูงมากที่สุดซึ่งจะใช้งานไฟบอกตำแหน่งสนามบิน และค่าความเข้มแสงประสิทธิภาพ (effective intensity) ของไฟกะพริบต้องไม่ต่ำกว่าสองพันแคนเดลา
๔๗๖	ไฟบอกตำแหน่งด้วยการส่งรหัสสัญญาณต้องเป็นไฟกะพริบสีเขียว	๔๔๙	ไฟบอกตำแหน่งด้วยการส่งรหัสสัญญาณต้องเป็นไฟกะพริบสีเขียว สำหรับสนามบินบนพื้นดิน และไฟกะพริบสีเหลืองสำหรับสนามบินน้ำ
๔๘๐	<p>ชุดของโคมไฟที่ติดตั้งเรียงกันเป็นไฟแถบตามขวางนั้นต้องมีลักษณะเป็นเส้นตรงตามแนวนอน ตั้งฉากกับแนวเส้นของไฟกึ่งกลาง โดยแบ่งออกเป็นสองส่วนเท่า ๆ กัน ทั้งนี้ สนามบินต้องเว้นระยะห่างระหว่างโคมไฟให้มีความสม่ำเสมอและสามารถมองเห็นเป็นเส้นตรงได้ ยกเว้นในกรณีที่สนามบินติดตั้งไฟแถบดังกล่าวที่มีความยาวสามสิบเมตร อาจมีการเว้นช่องว่างบริเวณด้านข้างของแนวเส้นกึ่งกลางทั้งสองด้านให้มากขึ้น โดยช่องว่างนี้ต้องมีระยะห่างไม่เกินหกเมตร</p> <p>ระยะห่างระหว่างโคมไฟที่เป็นไฟแถบตามขวางโดยทั่วไปตามวรรคหนึ่งจะเท่ากับหนึ่งเมตรและสี่เมตร โดยช่องว่างทั้งสองข้างของแนวเส้นกึ่งกลางอาจเพิ่มประสิทธิภาพในการบอกทิศทางเมื่อมีการร่อนลงด้วยค่าเบี่ยงเบนตามแนวขวาง และยังเป็นช่องทางที่สามารถให้ระดับเพลิงและสัญญาณวิทยุผ่านได้</p> <p>คำแนะนำเกี่ยวกับค่าความคลาดเคลื่อนที่ยอมรับได้ในการติดตั้งให้เป็นไปตามภาคผนวกแนบท้าย ๖</p>	๔๕๓	<p>ชุดของโคมไฟที่ติดตั้งเรียงกันเป็นไฟแถบตามขวางนั้นต้องมีลักษณะเป็นเส้นตรงตามแนวนอน ตั้งฉากกับแนวเส้นของไฟกึ่งกลาง โดยแบ่งออกเป็นสองส่วนเท่า ๆ กัน ทั้งนี้ สนามบินต้องเว้นระยะห่างระหว่างโคมไฟให้มีความสม่ำเสมอและสามารถมองเห็นเป็นเส้นตรงได้ ยกเว้นในกรณีที่สนามบินติดตั้งไฟแถบดังกล่าวที่มีความยาวสามสิบเมตร อาจมีการเว้นช่องว่างบริเวณด้านข้างของแนวเส้นกึ่งกลางทั้งสองด้านให้มากขึ้น โดยช่องว่างนี้ต้องมีระยะห่างไม่เกินหกเมตร</p> <p>ระยะห่างระหว่างโคมไฟที่เป็นไฟแถบตามขวางโดยทั่วไปตามวรรคหนึ่งจะเท่ากับหนึ่งเมตรและสี่เมตร โดยช่องว่างทั้งสองข้างของแนวเส้นกึ่งกลางอาจเพิ่มประสิทธิภาพในการบอกทิศทางเมื่อมีการร่อนลงด้วยค่าเบี่ยงเบนตามแนวขวาง และยังเป็นช่องทางที่สามารถให้ระดับเพลิงอากาศยานและรถสัญญาณวิทยุผ่านได้</p> <p>คำแนะนำเกี่ยวกับค่าความคลาดเคลื่อนที่ยอมรับได้ในการติดตั้งให้เป็นไปตามภาคผนวกแนบท้าย ๖</p>

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๓๗ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน
๔๘๕	<p>ในกรณีที่ตั้งระบบไฟนำร่องการบินเข้าสู่สนามบินแบบพื้นฐานเพื่อใช้งานกับทางวิ่งแบบบินลงโดยไม่ใช้เครื่องวัดประกอบการบิน โคมไฟต้องส่องสว่างไปยังทุกทิศทางของมุมแอซิมัทที่มีความจำเป็นต่อนักบินซึ่งกำลังทำการบินเข้าสู่สนามบินอยู่ในตำแหน่งที่ตั้งฉากกับทางวิ่งที่จะใช้ร่อนลง (base leg) และระยะสุดท้ายก่อนการนำอากาศยานลง (final approach) โดยระดับความเข้มแสงของไฟต้องเพียงพอสำหรับการมองเห็นในทุก ๆ สภาพทัศนวิสัย และในสภาพที่มีแสงไฟบริเวณโดยรอบบริเวณ</p>	๔๕๘	<p>ในกรณีที่ตั้งระบบไฟนำร่องการบินเข้าสู่สนามบินแบบพื้นฐานเพื่อใช้งานกับทางวิ่งแบบบินลงโดยไม่ใช้เครื่องวัดประกอบการบิน โคมไฟต้องส่องสว่างไปยังทุกทิศทางของมุมแอซิมัทที่มีความจำเป็นต่อนักบินซึ่งกำลังทำการบินเข้าสู่สนามบินอยู่ในตำแหน่งที่ตั้งฉากกับทางวิ่งที่จะใช้<u>ในการร่อนบินลง</u> (base leg) และระยะสุดท้ายก่อน<u>การนำอากาศยานทำการบินลง</u> (final approach) โดยระดับความเข้มแสงของไฟต้องเพียงพอสำหรับการมองเห็นในทุก ๆ สภาพทัศนวิสัย และในสภาพที่มีแสงไฟบริเวณโดยรอบบริเวณ</p>
๔๘๘	<p>ชุดของโคมไฟที่ติดตั้งเรียงกันเป็นไฟแถบตามขวางตามข้อ ๔๘๗ ต้องมีลักษณะเป็นเส้นตรงตามแนวนอนตั้งฉากกับแนวเส้นของไฟกึ่งกลาง โดยแบ่งออกเป็นสองส่วนเท่า ๆ กัน ทั้งนี้ สนามบินต้องเว้นระยะห่างระหว่างโคมไฟให้มีความสม่ำเสมอและสามารถมองเห็นเป็นเส้นตรงได้ เว้นแต่ว่าสนามบินอาจเว้นช่องว่างบริเวณด้านข้างของแนวเส้นกึ่งกลางทั้งสองด้านให้มากขึ้น โดยช่องว่างนี้ต้องมีระยะห่างไม่เกินหกเมตร</p> <p>ระยะห่างระหว่างโคมไฟที่เป็นไฟแถบตามขวางตามวรรคหนึ่งโดยทั่วไปจะเท่ากับหนึ่งเมตร และสี่เมตร โดยช่องว่างทั้งสองข้างของแนวเส้นกึ่งกลางอาจเพิ่มประสิทธิภาพในการบอกทิศทาง เมื่อมีการร่อนลงด้วยค่าเบี่ยงเบนตามแนวขวาง และยังเป็นช่องทางที่สามารถให้ระดับเพลิงและ<u>กั๊กยว้าง</u>ผ่านได้</p> <p>คำแนะนำเกี่ยวกับค่าความคลาดเคลื่อนที่ยอมรับได้ในการติดตั้งให้เป็นไปตามภาคผนวกแนบท้าย ๖</p>	๔๖๑	<p>ชุดของโคมไฟที่ติดตั้งเรียงกันเป็นไฟแถบตามขวางตามข้อ ๔๖๐ ต้องมีลักษณะเป็นเส้นตรงตามแนวนอนตั้งฉากกับแนวเส้นของไฟกึ่งกลาง โดยแบ่งออกเป็นสองส่วนเท่า ๆ กัน ทั้งนี้ สนามบินต้องเว้นระยะห่างระหว่างโคมไฟให้มีความสม่ำเสมอและสามารถมองเห็นเป็นเส้นตรงได้ เว้นแต่ว่าสนามบินอาจเว้นช่องว่างบริเวณด้านข้างของแนวเส้นกึ่งกลางทั้งสองด้านให้มากขึ้น โดยช่องว่างนี้ต้องมีระยะห่างไม่เกินหกเมตร</p> <p>ระยะห่างระหว่างโคมไฟที่เป็นไฟแถบตามขวางตามวรรคหนึ่งโดยทั่วไปจะเท่ากับหนึ่งเมตร และสี่เมตร โดยช่องว่างทั้งสองข้างของแนวเส้นกึ่งกลางอาจเพิ่มประสิทธิภาพในการบอกทิศทาง เมื่อมีการร่อนลงด้วยค่าเบี่ยงเบนตามแนวขวาง และยังเป็นช่องทางที่สามารถให้ระดับเพลิง<u>อากาศยานและรถกั๊กยว้าง</u>ผ่านได้</p> <p>คำแนะนำเกี่ยวกับค่าความคลาดเคลื่อนที่ยอมรับได้ในการติดตั้งให้เป็นไปตามภาคผนวกแนบท้าย ๖</p>

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๓๗ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน
๕๑๕	<p>สนามบินต้องจัดให้มีระบบไฟนาร์วอลงด้วยสายตาเพื่อใช้สำหรับรองรับการร่อนลงสู่ทางวิ่ง ไม่ว่าจะทางวิ่งจะมีการติดตั้งเครื่องช่วยในการนำร่อนลงด้วยทัศนวิสัยหรือแบบไม่ใช้ทัศนวิสัยอื่น ๆ หรือไม่ก็ตาม ในกรณีที่มีเงื่อนไข ดังต่อไปนี้ ตั้งแต่หนึ่งเงื่อนไขขึ้นไป</p> <p>(๑) ทางวิ่งที่ใช้สำหรับรองรับอากาศยานไอพ่นหรืออากาศยานอื่น ๆ ที่มีความต้องการในการนำร่อนลงสู่สนามบินที่คล้ายคลึงกัน</p> <p>(๒) นักบินที่อยู่บนอากาศยานใด ๆ ก็ตามอาจมีการตัดสินใจในการร่อนลงได้ยาก เนื่องจาก</p> <p>(ก) ไม่มีการนำร่องด้วยสายตาที่เพียงพอ ซึ่งอาจพบได้ในระหว่างการทำการร่อนลงเหนือพื้นน้ำ หรือเหนือภูมิประเทศที่ไร้จุดเด่นในเวลากลางวัน หรือไม่มีแสงไฟบริเวณโดยรอบพื้นที่การร่อนลงที่เพียงพอในเวลากลางคืน</p> <p>(ข) การเข้าใจข้อมูลผิดพลาดซึ่งเกิดจากสภาพภูมิประเทศที่ลวงตา หรือความลาดชันของทางวิ่ง</p> <p>(๓) มีวัตถุอยู่ในบริเวณพื้นที่การร่อนลง ซึ่งอาจก่อให้เกิดอันตรายรุนแรงหากการลดระดับลงของอากาศยานต่ำกว่าแนวการร่อนลง โดยเฉพาะในกรณีที่สนามบินไม่มีเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ประเภทไม่ใช้ทัศนวิสัย หรือเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ประเภททัศนวิสัยอื่น ๆ เพื่อเตือนว่ามีวัตถุดังกล่าวอยู่</p> <p>(๔) ลักษณะทางกายภาพที่ปลายทางวิ่งด้านใดด้านหนึ่งอาจก่อให้เกิดอันตราย ในกรณีที่อากาศยานลงก่อนถึงทางวิ่งหรือวิ่งเลยออกนอกทางวิ่ง</p> <p>(๕) สภาพภูมิประเทศหรือสภาพอากาศมีลักษณะที่ทำให้อากาศยานอาจได้รับผลกระทบจากกระแสอากาศแปรปรวน (unusual turbulence) ในขณะที่ทำการร่อนลง</p>	๔๘๘	<p>สนามบินต้องจัดให้มีระบบไฟนาร์วอลงด้วยสายตาเพื่อใช้สำหรับรองรับการร่อนลงสู่ทางวิ่ง ไม่ว่าจะทางวิ่งจะมีการติดตั้งเครื่องช่วยในการนำร่อนลงด้วยทัศนวิสัยหรือแบบไม่ใช้ทัศนวิสัยอื่น ๆ หรือไม่ก็ตาม ในกรณีที่มีเงื่อนไข ดังต่อไปนี้ ตั้งแต่หนึ่งเงื่อนไขขึ้นไป</p> <p>(๑) ทางวิ่งที่ใช้สำหรับรองรับอากาศยานเครื่องบินไอพ่นหรืออากาศยานเครื่องบินอื่น ๆ ที่มีความต้องการในการนำร่อนลงสู่สนามบินที่คล้ายคลึงกัน</p> <p>(๒) นักบินที่อยู่บนอากาศยานเครื่องบินใด ๆ ก็ตามอาจมีการตัดสินใจในการร่อนลงได้ยาก เนื่องจาก</p> <p>(ก) ไม่มีการนำร่องด้วยสายตาที่เพียงพอ ซึ่งอาจพบได้ในระหว่างการทำการร่อนลงเหนือพื้นน้ำ หรือเหนือภูมิประเทศที่ไร้จุดเด่นในเวลากลางวัน หรือไม่มีแสงไฟบริเวณโดยรอบพื้นที่การร่อนลงที่เพียงพอในเวลากลางคืน</p> <p>(ข) การเข้าใจข้อมูลผิดพลาดซึ่งเกิดจากสภาพภูมิประเทศที่ลวงตา หรือความลาดชันของทางวิ่ง</p> <p>(๓) มีวัตถุอยู่ในบริเวณพื้นที่การร่อนลง ซึ่งอาจก่อให้เกิดอันตรายรุนแรงหากการลดระดับลงของอากาศยานเครื่องบินต่ำกว่าแนวการร่อนลง โดยเฉพาะในกรณีที่สนามบินไม่มีเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ประเภทไม่ใช้ทัศนวิสัย หรือเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ประเภททัศนวิสัยอื่น ๆ เพื่อเตือนว่ามีวัตถุดังกล่าวอยู่</p> <p>(๔) ลักษณะทางกายภาพที่ปลายทางวิ่งด้านใดด้านหนึ่งอาจก่อให้เกิดอันตราย ในกรณีที่อากาศยานเครื่องบินลงก่อนถึงทางวิ่งหรือวิ่งเลยออกนอกทางวิ่ง</p> <p>(๕) สภาพภูมิประเทศหรือสภาพอากาศมีลักษณะที่ทำให้อากาศยานเครื่องบินอาจได้รับผลกระทบจากกระแสอากาศแปรปรวน (unusual turbulence) ในขณะที่ทำการร่อนลง</p>

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๓๗ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน
๕๒๓	โคมไฟแต่ละโคมต้องติดตั้งตามรูปแบบการจัดวางพื้นฐานที่แสดงในรูปที่ ๓๐ ภายใต้ค่าความคลาดเคลื่อนที่ยอมรับได้ในการติดตั้งที่กำหนดไว้ในรูปดังกล่าว ทั้งนี้ โคมไฟที่จัดเรียงกันเป็นแถบบิกนั้น ต้องอยู่ในตำแหน่งที่ทำให้นักบินซึ่งกำลังนำอากาศยานร่อนลงสามารถมองเห็นได้อย่างชัดเจนในลักษณะที่เป็นเส้นตรงตามแนวนอน โดยต้องติดตั้งโคมไฟให้ต่ำที่สุดเท่าที่จะทำได้ และโคมดังกล่าวต้องสามารถแตกหักง่าย	๕๔๖	โคมไฟแต่ละโคมต้องติดตั้งตามรูปแบบการจัดวางพื้นฐานที่แสดงในรูปที่ ๓๐ ภายใต้ค่าความคลาดเคลื่อนที่ยอมรับได้ในการติดตั้งที่กำหนดไว้ในรูปดังกล่าว ทั้งนี้ โคมไฟที่จัดเรียงกันเป็นแถบบิกนั้น ต้องอยู่ในตำแหน่งที่ทำให้นักบินซึ่งกำลังนำอากาศยาน เครื่องบิน ร่อนลงสามารถมองเห็นได้อย่างชัดเจนในลักษณะที่เป็นเส้นตรงตามแนวนอน โดยต้องติดตั้งโคมไฟให้ต่ำที่สุดเท่าที่จะทำได้ และโคมดังกล่าวต้องสามารถแตกหักง่าย
๕๒๗	การกระจายความเข้มแสงของโคมไฟต้องเป็นไปตามที่แสดงในภาคผนวกแนบท้าย ๒ รูปที่ ๒-๒๓	๕๐๐	การกระจายความเข้มแสงของโคมไฟต้องเป็นไปตามที่แสดงในภาคผนวกแนบท้าย ๒ รูปที่ ๒- ๒๒
๕๓๑	แนวร่อนและการตั้งค่ามุมเงยของโคมไฟ แนวร่อนตามที่กำหนดไว้ในรูปที่ ๓๑ ต้องเหมาะสมสำหรับการใช้งานของอากาศยานเพื่อการร่อนลง	๕๐๔	แนวร่อนและการตั้งค่ามุมเงยของโคมไฟ แนวร่อนตามที่กำหนดไว้ในรูปที่ ๓๑ ต้องเหมาะสมสำหรับการใช้งานของ อากาศยานเครื่องบิน เพื่อการร่อนลง
๕๓๓	การตั้งค่ามุมเงยของโคมไฟ (angle of elevation setting) ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของแถบบิกของระบบ PAPI ต้องมีลักษณะที่ทำให้ในระหว่างการร่อนลงนั้น เมื่อนักบินสังเกตเห็นสัญญาณไฟเป็นสีขาวจำนวนหนึ่งดวงและเป็นสีแดงจำนวนสามดวง อากาศยานจะต้องมีระยะห่างที่ปลอดภัยจากวัตถุทั้งหมดในพื้นที่การร่อนลง โดยระยะปลอดภัยให้เป็นไปตามที่กำหนดไว้ในตารางที่ ๒๐	๕๐๖	การตั้งค่ามุมเงยของโคมไฟ (angle of elevation setting) ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของแถบบิกของระบบ PAPI ต้องมีลักษณะที่ทำให้ในระหว่างการร่อนลงนั้น เมื่อนักบินสังเกตเห็นสัญญาณไฟเป็นสีขาวจำนวนหนึ่งดวงและเป็นสีแดงจำนวนสามดวง อากาศยานเครื่องบิน จะต้องมีระยะห่างที่ปลอดภัยจากวัตถุทั้งหมดในพื้นที่การร่อนลง โดยระยะปลอดภัยให้เป็นไปตามที่กำหนดไว้ในตารางที่ ๒๐
๕๓๔	การตั้งค่ามุมเงยของโคมไฟซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของแถบบิกของระบบ APAPI ต้องมีลักษณะที่ทำให้ในระหว่างการร่อนลงนั้น เมื่อนักบินสังเกตเห็นสัญญาณไฟเป็นสีขาวจำนวนหนึ่งดวงและเป็นสีแดงจำนวนหนึ่งดวง อากาศยานจะต้องมีระยะห่างที่ปลอดภัยจากวัตถุทั้งหมดในพื้นที่การร่อนลง โดยระยะปลอดภัยให้เป็นไปตามที่กำหนดไว้ในตารางที่ ๒๐	๕๐๗	การตั้งค่ามุมเงยของโคมไฟซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของแถบบิกของระบบ APAPI ต้องมีลักษณะที่ทำให้ในระหว่างการร่อนลงนั้น เมื่อนักบินสังเกตเห็นสัญญาณไฟเป็นสีขาวจำนวนหนึ่งดวงและเป็นสีแดงจำนวนหนึ่งดวง อากาศยานเครื่องบิน จะต้องมีระยะห่างที่ปลอดภัยจากวัตถุทั้งหมดในพื้นที่การร่อนลง โดยระยะปลอดภัยให้เป็นไปตามที่กำหนดไว้ในตารางที่ ๒๐
ตาราง ที่ ๒๑	ขนาดและความลาดชันของพื้นผิวป้องกันสิ่งกีดขวาง (๒) ๘๐ ม (๒) ๗,๕๐๐ ม	ตาราง ที่ ๒๑	ขนาดและความลาดชันของพื้นผิวป้องกันสิ่งกีดขวาง (๒) ๘๐ ม ¹ (๒) ๗,๕๐๐ ม ¹

ชื่อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ชื่อ (ใหม่)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๓๗ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน
	<p>ความลาดเอียง</p> <p>ข. D๑ คือระยะห่างของระบบไฟนาร์วอลด้วยสายตาจากหัวทางวิ่งก่อนที่จะมีการเลื่อนหัวทางวิ่ง เพื่อชดเชยการยื่นล้ำเข้าไปในพื้นที่ผิวป้องกันสิ่งกีดขวางของวัตถุ (ดูรูปที่ ๓๐) จุดเริ่มต้นของพื้นผิวป้องกันสิ่งกีดขวางจะถูกกำหนดให้อยู่ในตำแหน่งเดียวกันกับระบบไฟนาร์วอลด้วยสายตา ดังนั้น เมื่อมีการเลื่อนตำแหน่ง PAPI จะส่งผลให้เลื่อนตำแหน่งจุดเริ่มต้นของพื้นผิวป้องกันสิ่งกีดขวางด้วย ดูข้อ ๕๔๑ (๕)</p>		<p>ความลาด<u>ชันเอียง</u></p> <p>ข. D๑₁ คือระยะห่างของระบบไฟนาร์วอลด้วย สายตาจากหัวทางวิ่งก่อนที่จะมีการเลื่อน<u>หัวทางวิ่ง ระบบไฟนาร์วอลด้วยสายตา</u>เพื่อชดเชยการยื่นล้ำเข้าไปในพื้นที่ผิวป้องกันสิ่งกีดขวางของวัตถุ (ดูรูปที่ ๓๐) จุดเริ่มต้นของพื้นผิวป้องกันสิ่งกีดขวางจะถูกกำหนดให้อยู่ในตำแหน่ง<u>เดียวกันกับระบบไฟนาร์วอลด้วยสายตา D₁+๓๐ เมตร หรือ D₁+๖๐ เมตร ขึ้นอยู่กับประเภทของทางวิ่งและรหัสตัวเลขของทางวิ่ง</u> ดังนั้น เมื่อมีการเลื่อนตำแหน่ง PAPI <u>ระบบไฟนาร์วอลด้วยสายตา</u> จะส่งผลให้เลื่อนตำแหน่งจุดเริ่มต้นของพื้นผิวป้องกันสิ่งกีดขวางด้วย ดูข้อ ๕๑๔ (๕)</p>
รูปที่ ๓๒	พื้นผิวป้องกันสิ่งกีดขวางสำหรับระบบไฟนาร์วอล	รูปที่ ๓๒	พื้นผิวป้องกันสิ่งกีดขวางสำหรับระบบไฟนาร์วอล <u>ลงด้วยสายตา</u>
๕๔๑	<p>เมื่อการศึกษาทางด้านการบินตามข้อ ๕๔๐ แสดงให้เห็นว่า วัตถุเดิมซึ่งยื่นเข้าไปเหนือพื้นผิวป้องกันสิ่งกีดขวางอาจมีผลกระทบร้ายแรงต่อการปฏิบัติการของอากาศยาน สนามบินต้องดำเนินการตามมาตรการอย่างใดอย่างหนึ่ง ดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) เคลื่อนย้ายวัตถุดังกล่าวออกไป</p> <p>(๒) เพิ่มมุมร่อนของระบบให้เหมาะสมกับสิ่งกีดขวางนั้น</p> <p>(๓) ลดการกระจายแสงตามมุมเอซิมัทของระบบลง เพื่อให้วัตถุอยู่นอกเขตการกระจายลำแสง</p> <p>(๔) เลื่อนแกนกลางของระบบและพื้นผิวป้องกันสิ่งกีดขวางที่เกี่ยวข้อง แต่ต้องไม่เกินห้าองศา และ</p> <p>(๕) เลื่อนระบบไปในทิศทางสวนลมจากหัวทางวิ่ง เพื่อให้วัตถุดังกล่าวไม่มีส่วนใดสูงเกินพื้นผิวป้องกันสิ่งกีดขวาง</p>	๕๑๔	<p>เมื่อการศึกษาทางด้านการบินตามข้อ ๕๑๓ แสดงให้เห็นว่า วัตถุเดิมซึ่งยื่นเข้าไปเหนือพื้นผิวป้องกันสิ่งกีดขวางอาจมีผลกระทบร้ายแรงต่อการปฏิบัติการของ<u>อากาศยานเครื่องบิน</u> สนามบินต้องดำเนินการตามมาตรการอย่างใดอย่างหนึ่ง ดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) เคลื่อนย้ายวัตถุดังกล่าวออกไป</p> <p>(๒) เพิ่มมุมร่อนของระบบให้เหมาะสมกับสิ่งกีดขวางนั้น</p> <p>(๓) ลดการกระจายแสงตามมุมเอซิมัทของระบบลง เพื่อให้วัตถุอยู่นอกเขตการกระจายลำแสง</p> <p>(๔) เลื่อนแกนกลางของระบบและพื้นผิวป้องกันสิ่งกีดขวางที่เกี่ยวข้อง แต่ต้องไม่เกินห้าองศา และ</p> <p>(๕) เลื่อนระบบไปในทิศทางสวนลมจากหัวทางวิ่ง เพื่อให้วัตถุดังกล่าวไม่มีส่วนใดสูงเกินพื้นผิวป้องกันสิ่งกีดขวาง</p>

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๓๗ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน
๕๔๓	<p>สนามบินต้องจัดให้มีตำแหน่งและจำนวนของไฟนำร่องการบินวนเข้าสู่สนามบินเพียงพอที่จะทำให้นักบินสามารถ</p> <p>(๑) เชื่อมเข้าสู่แนวการบินที่ขนานกับทางวิ่งที่ใช้ (downwind leg) หรือทำการจัดแนวและปรับแต่งเส้นทางของอากาศยาน เพื่อเข้าหาทางวิ่งที่ระยะห่างตามที่ต้องการ และเพื่อให้สามารถแยกแยะหัวทางวิ่งได้อย่างรวดเร็ว และ</p> <p>(๒) ทำให้มองเห็นหัวทางวิ่งหรือสิ่งอื่น ๆ ซึ่งจะทำให้นักบินสามารถตัดสินใจเลี้ยวเข้าสู่ตำแหน่งที่ตั้งฉากกับทางวิ่งที่จะใช้ร่อนลง (base leg) และระยะสุดท้ายก่อนทำการร่อนลง (final approach) ได้ โดยจะต้องคำนึงถึงการนำร่องของเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ประเภททัศนวิสัยอื่น ๆ ด้วย</p>	๕๑๖	<p>สนามบินต้องจัดให้มีตำแหน่งและจำนวนของไฟนำร่องการบินวนเข้าสู่สนามบินเพียงพอที่จะทำให้นักบินสามารถ</p> <p>(๑) เชื่อมเข้าสู่แนวการบินที่ขนานกับทางวิ่งที่ใช้ (downwind leg) หรือทำการจัดแนวและปรับแต่งเส้นทางของอากาศยาน เพื่อเข้าหาทางวิ่งที่ระยะห่างตามที่ต้องการ และเพื่อให้สามารถแยกแยะหัวทางวิ่งได้อย่างรวดเร็ว และ</p> <p>(๒) ทำให้มองเห็นหัวทางวิ่งหรือสิ่งอื่น ๆ ซึ่งจะทำให้นักบินสามารถตัดสินใจเลี้ยวเข้าสู่ตำแหน่งที่ตั้งฉากกับทางวิ่งที่จะใช้ ร่อนในการบินลง (base leg) และระยะสุดท้ายก่อนทำการ ร่อนบินลง (final approach) ได้ โดยจะต้องคำนึงถึงการนำร่องของเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ประเภททัศนวิสัยอื่น ๆ ด้วย</p>
๕๔๖	ไฟต้องออกแบบและติดตั้งในลักษณะที่ไม่ทำให้นักบินเกิดอาการตาพร่ามัวหรือเกิดความสับสนในขณะที่ทำการร่อนลง บินขึ้น หรือขับเคลื่อนบนภาคพื้น	๕๑๙	ไฟต้องออกแบบและติดตั้งในลักษณะที่ไม่ทำให้นักบินเกิดอาการตาพร่ามัวหรือเกิดความสับสนในขณะที่ทำการ ร่อนบินลง บินวิ่งขึ้น หรือขับเคลื่อนบนภาคพื้น
๕๕๖	ไฟตามข้อ ๕๕๕ ต้องสามารถมองเห็นได้เฉพาะในทิศทางที่อากาศยานร่อนลงสู่ทางวิ่งเท่านั้น	๕๒๙	ไฟตามข้อ ๕๒๘ ต้องสามารถมองเห็นได้เฉพาะในทิศทาง การบินเข้าสู่ที่อากาศยานร่อนลงสู่ ทางวิ่งเท่านั้น
๕๕๘	สนามบินต้องจัดให้มีไฟขอบทางวิ่งบนทางวิ่งที่ใช้สำหรับการบินขึ้น ในขณะที่มีค่าระยะที่นักบินมองเห็นทางวิ่งต่ำกว่าแปดร้อยเมตรในเวลากลางวัน	๕๓๑	สนามบินต้องจัดให้มีไฟขอบทางวิ่งบนทางวิ่งที่ใช้สำหรับการ บินวิ่งขึ้น ในขณะที่มีค่าระยะที่นักบินมองเห็นทางวิ่งต่ำกว่าแปดร้อยเมตรในเวลากลางวัน

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๓๗ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน
๕๖๓	<p>ไฟขอบทางวิ่งต้องเป็นไฟส่องสว่างคงที่ที่เป็นสีขาวซึ่งสามารถปรับเปลี่ยนโทนสีได้ (variable white) ยกเว้น</p> <p>(๑) ในกรณีที่มีการเลื่อนหัวทางวิ่ง ไฟขอบทางวิ่งระหว่างจุดเริ่มต้นทางวิ่งและหัวทางวิ่งที่ถูกเลื่อนไปต้องเป็นไฟสีแดงส่องไปยังทิศทางที่อากาศยานบินเข้าสู่สนามบิน</p> <p>(๒) ส่วนของไฟขอบทางวิ่งในระยะหกร้อยเมตร หรือหนึ่งในสามของความยาวทางวิ่ง แล้วแต่ค่าใดน้อยกว่า ที่บริเวณจุดปลายสุดของทางวิ่งอีกด้านหนึ่งซึ่งอยู่ตรงกันข้ามกับปลายสุดของทางวิ่งที่อากาศยานใช้เป็นจุดเริ่มต้นในการวิ่งเพื่อบินขึ้น ไฟบริเวณดังกล่าวอาจเป็นไฟสีเหลืองได้</p>	๕๓๖	<p>ไฟขอบทางวิ่งต้องเป็นไฟส่องสว่างคงที่ที่เป็นสีขาวซึ่งสามารถปรับเปลี่ยนโทนสีได้ (variable white) ยกเว้น</p> <p>(๑) ในกรณีที่มีการเลื่อนหัวทางวิ่ง ไฟขอบทางวิ่งระหว่างจุดเริ่มต้นทางวิ่งและหัวทางวิ่งที่ถูกเลื่อนไปต้องเป็นไฟสีแดงส่องไปยังทิศทางที่อากาศยานบินเข้าสู่สนามบิน</p> <p>(๒) ส่วนของไฟขอบทางวิ่งในระยะหกร้อยเมตร หรือหนึ่งในสามของความยาวทางวิ่ง แล้วแต่ค่าใดน้อยกว่า ที่บริเวณจุดปลายสุดของทางวิ่งอีกด้านหนึ่งซึ่งอยู่ตรงกันข้ามกับปลายสุดของทางวิ่งที่อากาศยานใช้เป็นจุดเริ่มต้นในการวิ่งเพื่อบินวิ่งขึ้น ไฟบริเวณดังกล่าวอาจเป็นไฟสีเหลืองได้</p>
๕๖๔	<p>ไฟขอบทางวิ่งต้องส่องสว่างไปยังทิศทางต่าง ๆ ของมุมแอซิมัทที่มีความจำเป็นสำหรับการนำทางให้แก่ักบินที่กำลังทำการบินลงหรือทำการบินขึ้นจากแต่ละทิศทาง ในกรณีที่ไฟขอบทางวิ่งมีไว้เพื่อนำร่องการบินวนเข้าสู่สนามบิน ไฟดังกล่าวต้องส่องสว่างไปยังทุก ๆ ทิศทางของมุมแอซิมัท ทั้งนี้ให้เป็นไปตามที่กำหนดไว้ในข้อ ๕๔๒</p>	๕๓๗	<p>ไฟขอบทางวิ่งต้องส่องสว่างไปยังทิศทางต่าง ๆ ของมุมแอซิมัทที่มีความจำเป็นสำหรับการนำทางให้แก่ักบินที่กำลังทำการบินลงหรือทำการบินวิ่งขึ้นจากแต่ละทิศทาง ในกรณีที่ไฟขอบทางวิ่งมีไว้เพื่อนำร่องการบินวนเข้าสู่สนามบิน ไฟดังกล่าวต้องส่องสว่างไปยังทุก ๆ ทิศทางของมุมแอซิมัท ทั้งนี้ ให้เป็นไปตามที่กำหนดไว้ในข้อ ๕๑๕</p>
๕๖๕	<p>ไฟขอบทางวิ่งต้องส่องสว่างทำมุมเงยสิบห้าองศาเหนือแนวระดับ ในทิศทางต่าง ๆ ของมุมแอซิมัทตามที่กำหนดในข้อ ๕๖๔ โดยต้องมีความเข้มแสงเพียงพอสำหรับการใช้งานเพื่อบินขึ้นหรือบินลงในสภาพทัศนวิสัยต่าง ๆ และในสภาพที่มีแสงไฟบริเวณโดยรอบรบกวน ไม่ว่าในกรณีใด ๆ ก็ตาม ไฟขอบทางวิ่งต้องมีความเข้มแสงอย่างน้อยห้าสิบแคนเดลา เว้นแต่ในกรณีที่สนามบินมีแสงไฟบริเวณโดยรอบรบกวนน้อย ความเข้มของแสงอาจลดลงได้ แต่ต้องไม่ต่ำกว่ายี่สิบห้าแคนเดลา เพื่อหลีกเลี่ยงการทำให้ักบินเกิดอาการตาพร่ามัว</p>	๕๓๘	<p>ไฟขอบทางวิ่งต้องส่องสว่างทำมุมเงยสิบห้าองศาเหนือแนวระดับ ในทิศทางต่าง ๆ ของมุมแอซิมัทตามที่กำหนดในข้อ ๕๓๗ โดยต้องมีความเข้มแสงเพียงพอสำหรับการใช้งานเพื่อบินวิ่งขึ้นหรือบินลงในสภาพทัศนวิสัยต่าง ๆ และในสภาพที่มีแสงไฟบริเวณโดยรอบรบกวน ไม่ว่าในกรณีใด ๆ ก็ตาม ไฟขอบทางวิ่งต้องมีความเข้มแสงอย่างน้อยห้าสิบแคนเดลา เว้นแต่ในกรณีที่สนามบินมีแสงไฟบริเวณโดยรอบรบกวนน้อย ความเข้มของแสงอาจลดลงได้ แต่ต้องไม่ต่ำกว่ายี่สิบห้าแคนเดลา เพื่อหลีกเลี่ยงการทำให้ักบินเกิดอาการตาพร่ามัว</p>

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๓๗ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน
๕๗๕	ไฟหัวทางวิ่งและไฟแถบปีกต้องเป็นไฟส่องสว่างคงที่ไปในทิศทางเดียว โดยเป็นไฟสีเขียวส่องไปยังทิศทางการร่อนลงสู่ทางวิ่ง ความเข้มแสงและการกระจายลำแสงของโคมไฟต้องเพียงพอสำหรับการใช้งานทางวิ่งในสภาพทัศนวิสัยต่าง ๆ และในสภาพที่มีแสงไฟบริเวณโดยรอบรบกวน	๕๔๘	ไฟหัวทางวิ่งและไฟแถบปีกต้องเป็นไฟส่องสว่างคงที่ไปในทิศทางเดียว โดยเป็นไฟสีเขียวส่องไปยังทิศทางการร่อนลงสู่การบินเข้าสู่ทางวิ่ง ความเข้มแสงและการกระจายลำแสงของโคมไฟต้องเพียงพอสำหรับการใช้งานทางวิ่งในสภาพทัศนวิสัยต่าง ๆ และในสภาพที่มีแสงไฟบริเวณโดยรอบรบกวน
๕๘๔	<p>สนามบินต้องจัดให้มีไฟกึ่งกลางทางวิ่ง สำหรับทางวิ่งแบบพรีซีซั่น ประเภทที่สอง หรือทางวิ่งแบบพรีซีซั่น ประเภทที่สาม</p> <p>นอกจากทางวิ่งตามวรรคหนึ่งแล้ว สนามบินต้องจัดให้มีไฟกึ่งกลางทางวิ่งสำหรับทางวิ่งแบบพรีซีซั่น ประเภทที่หนึ่ง เมื่อทางวิ่งใช้รองรับอากาศยานที่มีค่าความเร็วอากาศที่วัดจากเครื่องวัดความเร็วของอากาศยาน ณ ตำแหน่งหัวทางวิ่ง (indicated airspeed at threshold (Vat)) หนึ่งร้อยหกสิบหกน็อตหรือมากกว่า (category E) หรือหากความกว้างระหว่างไฟขอบทางวิ่งมีค่ามากกว่าห้าสิบเมตร</p>	๕๕๗	<p>สนามบินต้องจัดให้มีไฟกึ่งกลางทางวิ่ง สำหรับทางวิ่งแบบพรีซีซั่น ประเภทที่สอง หรือทางวิ่งแบบพรีซีซั่น ประเภทที่สาม</p> <p><u>กรณีที่ทางวิ่งใช้รองรับเครื่องบินที่ใช้ความเร็วสูงในการบินลงบนทางวิ่ง หรือหากความกว้างระหว่างไฟขอบทางวิ่งมีค่ามากกว่าห้าสิบเมตร</u> สนามบินต้องจัดให้มีไฟกึ่งกลางทางวิ่งสำหรับทางวิ่งแบบพรีซีซั่น <u>ประเภทที่หนึ่ง</u></p>
๕๘๕	สนามบินต้องจัดให้มีไฟกึ่งกลางทางวิ่งสำหรับทางวิ่งที่มีการใช้งานเพื่อทำการบินขึ้น ในสภาพซึ่งมีค่าระยะที่นักบินมองเห็นทางวิ่งต่ำกว่าสี่ร้อยเมตร	๕๕๘	<p>สนามบินต้องจัดให้มีไฟกึ่งกลางทางวิ่งสำหรับทางวิ่งที่มีการใช้งานเพื่อทำการ<u>บินวิ่งขึ้น</u> ในสภาพซึ่งมีค่าระยะที่นักบินมองเห็นทางวิ่งต่ำกว่าสี่ร้อยเมตร</p> <p><u>กรณีที่ทางวิ่งใช้รองรับเครื่องบินที่ใช้ความเร็วสูงมากในการวิ่งขึ้นบนทางวิ่ง หรือหากความกว้างระหว่างไฟขอบทางวิ่งมีค่ามากกว่าห้าสิบเมตร</u> สนามบินต้องจัดให้มีไฟกึ่งกลางทางวิ่งสำหรับทางวิ่งที่มีการใช้งานเพื่อทำการ<u>วิ่งขึ้น</u>ในสภาพซึ่งมีค่าระยะที่นักบินมองเห็นทางวิ่ง <u>เท่ากับสี่ร้อยเมตรหรือมากกว่า</u></p>

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๓๗ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน
๕๘๗	<p>สนามบินต้องทำเส้นกึ่งกลางสำหรับนำทางอากาศยานเพื่อทำการบินขึ้นจากจุดเริ่มต้นของทางวิ่งถึงหัวทางวิ่งที่ถูกเลื่อนไป โดยการจัดให้มี</p> <p>(๑) ระบบไฟนำร่องการบินเข้าสู่สนามบิน หากลักษณะและค่าความเข้มแสงของระบบไฟดังกล่าว สามารถนำทางอากาศยานได้อย่างเพียงพอในระหว่างการบินขึ้นของอากาศยานและไม่ทำให้นักบินเกิดอาการตาพร่ามัว หรือ</p> <p>(๒) ไฟกึ่งกลางทางวิ่ง หรือ</p> <p>(๓) ไฟแถบที่มีความยาวอย่างน้อยสามเมตร และต้องมีการเว้นระยะห่างระหว่างคอมไฟ ที่เท่ากันสามสิบเมตร โดยออกแบบมาเพื่อให้ลักษณะโฟโตเมตริกและค่าความเข้มแสงของไฟแถบสามารถนำทางอากาศยานได้อย่างเพียงพอในระหว่างการบินขึ้นของอากาศยานโดยไม่ทำให้นักบินเกิดอาการตาพร่ามัว ตามรูปที่ ๓๔</p>	๕๖๐	<p>สนามบินต้องทำเส้นกึ่งกลางสำหรับนำทางอากาศยานเพื่อทำการบินวิ่งขึ้นจากจุดเริ่มต้นของทางวิ่งถึงหัวทางวิ่งที่ถูกเลื่อนไป โดยการจัดให้มี</p> <p>(๑) ระบบไฟนำร่องการบินเข้าสู่สนามบิน หากลักษณะและค่าความเข้มแสงของระบบไฟดังกล่าว สามารถนำทางอากาศยานได้อย่างเพียงพอในระหว่างการบินวิ่งขึ้นของอากาศยานและไม่ทำให้นักบินเกิดอาการตาพร่ามัว หรือ</p> <p>(๒) ไฟกึ่งกลางทางวิ่ง หรือ</p> <p>(๓) ไฟแถบที่มีความยาวอย่างน้อยสามเมตร และต้องมีการเว้นระยะห่างระหว่างคอมไฟ ที่เท่ากันสามสิบเมตร โดยออกแบบมาเพื่อให้ลักษณะโฟโตเมตริกและค่าความเข้มแสงของไฟแถบสามารถนำทางอากาศยานได้อย่างเพียงพอในระหว่างการบินวิ่งขึ้นของอากาศยานโดยไม่ทำให้นักบินเกิดอาการตาพร่ามัว ตามรูปที่ ๓๔</p>
๕๙๘	<p>เพื่อวัตถุประสงค์ในการเน้นย้ำให้นักบินตระหนักรู้สถานการณ์ในทุกสภาพอากาศและทัศนวิสัย และช่วยในการตัดสินใจที่จะเริ่มการยกเลิกการบินลงหากอากาศยานไม่สามารถลงยังจุดที่เหมาะสมบนทางวิ่งได้ สนามบินต้องจัดให้มีไฟแสดงเขตจุดแตะพื้นแบบพื้นฐาน ยกเว้นในกรณีที่มีการติดตั้งไฟแสดงเขตจุดแตะพื้นตามข้อ ๕๙๒ เมื่อมูมร่อนมีค่ามากกว่าสามจุดห้าองศา หรือความยาวแอลดา รวมถึงตัวแปรอื่น ๆ ทำให้ความเสี่ยงของการวิ่งเลยออกนอกทางวิ่งเพิ่มมากขึ้น</p>	๕๗๑	<p>เพื่อวัตถุประสงค์ในการเน้นย้ำให้นักบินตระหนักรู้สถานการณ์ในทุกสภาพอากาศและทัศนวิสัย และช่วยในการตัดสินใจที่จะเริ่มการยกเลิกการบินลงหากอากาศยานเครื่องบินไม่สามารถลงยังจุดที่เหมาะสมบนทางวิ่งได้ สนามบินต้องจัดให้มีไฟแสดงเขตจุดแตะพื้นแบบพื้นฐาน ยกเว้นในกรณีที่มีการติดตั้งไฟแสดงเขตจุดแตะพื้นตามข้อ ๕๖๕ เมื่อมูมร่อนมีค่ามากกว่าสามจุดห้าองศา หรือระยะทางที่เครื่องบินสามารถใช้ในการบินลง (ความยาวแอลดา) รวมถึงตัวแปรอื่น ๆ ทำให้ความเสี่ยงของการวิ่งเลยออกนอกทางวิ่งเพิ่มมากขึ้น</p>
๖๐๑	<p>ไฟแสดงเขตจุดแตะพื้นแบบพื้นฐานต้องเป็นไฟส่องสว่างคงที่ไปในทิศทางเดียว โดยเป็นไฟสีขาวซึ่งสามารถปรับเปลี่ยนโทนสีได้ โดยจัดวางในลักษณะที่ทำให้นักบินที่กำลังทำการบินลงสามารถมองเห็นไฟดังกล่าวได้ในทิศทางของการร่อนลงสู่ทางวิ่ง</p>	๕๗๔	<p>ไฟแสดงเขตจุดแตะพื้นแบบพื้นฐานต้องเป็นไฟส่องสว่างคงที่ไปในทิศทางเดียว โดยเป็นไฟสีขาวซึ่งสามารถปรับเปลี่ยนโทนสีได้ โดยจัดวางในลักษณะที่ทำให้นักบินที่กำลังทำการบินลงสามารถมองเห็นไฟดังกล่าวได้ในทิศทางของการร่อนลงสู่การบินเข้าสู่ทางวิ่ง</p>

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๓๗ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน
๖๑๑	ไฟแสดงทางขับออกต้องเป็นไฟสีเหลืองส่องสว่างคงที่ไปในทิศทางเดียว โดยจัดวางในลักษณะที่ทำให้นักบินที่กำลังทำการบินลงสามารถมองเห็นไฟดังกล่าวได้ในทิศทางของการร่อนลงสู่ทางวิ่ง	๕๘๔	ไฟแสดงทางขับออกต้องเป็นไฟสีเหลืองส่องสว่างคงที่ไปในทิศทางเดียว โดยจัดวางในลักษณะที่ทำให้นักบินที่กำลังทำการบินลงสามารถมองเห็นไฟดังกล่าวได้ในทิศทาง <u>ของการร่อนลงสู่การบินเข้าสู่</u> ทางวิ่ง
	ณ. ไฟขอบทางหยุด (Stopway Lights)		ณ. ไฟ <u>ขอบ</u> ทางหยุด (Stopway Lights)
๖๑๔	สนามบินต้องจัดให้มีไฟขอบทางหยุดบนทางหยุดที่มีการใช้งานในเวลา กลางคืน	๕๘๗	สนามบินต้องจัดให้มีไฟ <u>ขอบ</u> ทางหยุดบนทางหยุดที่มีการใช้งานในเวลา กลางคืน
๖๑๕	ไฟขอบทางหยุดต้องติดตั้งตลอดความยาวของทางหยุด และมีลักษณะเป็นไฟสองแถวซึ่งขนานกัน โดยมีระยะห่างจากเส้นกึ่งกลางเท่ากันและอยู่ในแนวเดียวกันกับไฟขอบทางวิ่ง นอกจากวรรคหนึ่งแล้ว ไฟขอบทางหยุดต้องติดตั้งที่บริเวณจุดสิ้นสุดของทางหยุดในลักษณะตัดขวางและตั้งฉากกับแกนของทางหยุด โดยต้องติดตั้งใกล้กับจุดสิ้นสุดของทางหยุดมากที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้ และไม่ว่าในกรณีใด ๆ ก็ตาม ต้องไม่อยู่ห่างเกินสามเมตร จากปลายสุดของทางหยุด	๕๘๘	ไฟ <u>ขอบ</u> ทางหยุดต้องติดตั้งตลอดความยาวของทางหยุด และมีลักษณะเป็นไฟสองแถวซึ่งขนานกัน โดยมีระยะห่างจากเส้นกึ่งกลางเท่ากันและอยู่ในแนวเดียวกันกับไฟขอบทางวิ่ง นอกจากวรรคหนึ่งแล้ว ไฟ <u>ขอบ</u> ทางหยุดต้องติดตั้งที่บริเวณจุดสิ้นสุดของทางหยุดในลักษณะตัดขวางและตั้งฉากกับแกนของทางหยุด โดยต้องติดตั้งใกล้กับจุดสิ้นสุดของทางหยุดมากที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้ และไม่ว่าในกรณีใด ๆ ก็ตาม ต้องไม่อยู่ห่างเกินสามเมตร จากปลายสุดของทางหยุด
๖๑๖	ไฟขอบทางหยุดต้องเป็นไฟส่องสว่างคงที่ไปในทิศทางเดียว โดยเป็นไฟสีแดงส่องเข้าหาทางวิ่ง	๕๘๙	ไฟ <u>ขอบ</u> ทางหยุดต้องเป็นไฟส่องสว่างคงที่ไปในทิศทางเดียว โดยเป็นไฟสีแดงส่องเข้าหาทางวิ่ง
๖๑๗	สนามบินต้องจัดให้มีไฟกึ่งกลางทางขับ บนทางขับออก ทางขับ และลานจอดอากาศยาน ที่มีการใช้งานในสภาพที่มีค่าระยะที่นักบินมองเห็นทางวิ่งต่ำกว่าสามร้อยห้าสิบเมตร เพื่อให้เกิดการนำทางที่ต่อเนื่องจากเส้นกึ่งกลางทางวิ่งไปยังหลุมจอดอากาศยาน ยกเว้นในกรณีที่สนามบินมีปริมาณการจราจรที่เบาบาง และไฟขอบทางขับและเครื่องหมายเส้นกึ่งกลางทางขับที่มีอยู่นั้นสามารถนำทางอากาศยานได้อย่างเพียงพอ สนามบินอาจไม่มีความจำเป็นต้องจัดให้มีไฟดังกล่าวก็ได้	๕๙๐	สนามบินต้องจัดให้มีไฟกึ่งกลางทางขับ บนทางขับ <u>ที่ใช้เป็นทาง</u> ออก ทางขับ และลานจอดอากาศยาน ที่มีการใช้งานในสภาพที่มีค่าระยะที่นักบินมองเห็นทางวิ่งต่ำกว่าสามร้อยห้าสิบเมตร เพื่อให้เกิดการนำทางที่ต่อเนื่องจากเส้นกึ่งกลางทางวิ่งไปยังหลุมจอดอากาศยาน ยกเว้นในกรณีที่สนามบินมีปริมาณการจราจรที่เบาบาง และไฟขอบทางขับและเครื่องหมายเส้นกึ่งกลางทางขับที่มีอยู่นั้นสามารถนำทางอากาศยานได้อย่างเพียงพอ สนามบินอาจไม่มีความจำเป็นต้องจัดให้มีไฟดังกล่าวก็ได้

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๓๗ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน
๖๒๐	สนามบินต้องจัดให้มีไฟกึ่งกลางทางขับบนทางขับออก ทางขับ และลานจอดอากาศยาน เพื่อใช้งานในทุกสภาพทัศนวิสัย เมื่อไฟดังกล่าวกำหนดให้เป็นส่วนหนึ่งของระบบนำทางและควบคุมการเคลื่อนที่ของอากาศยานและยานพาหนะบนภาคพื้นชั้นสูง เพื่อให้เกิดการนำทางที่ต่อเนื่องจากเส้นกึ่งกลางทางวิ่งไปยังหลุมจอดอากาศยาน	๕๕๓	สนามบินต้องจัดให้มีไฟกึ่งกลางทางขับบนทางขับ ที่ใช้เป็นทางออก ทางขับ และลานจอดอากาศยาน เพื่อใช้งานในทุกสภาพทัศนวิสัย เมื่อไฟดังกล่าวกำหนดให้เป็นส่วนหนึ่งของระบบนำทางและควบคุมการเคลื่อนที่ของอากาศยานและยานพาหนะบนภาคพื้นชั้นสูง เพื่อให้เกิดการนำทางที่ต่อเนื่องจากเส้นกึ่งกลางทางวิ่งไปยังหลุมจอดอากาศยาน
๖๒๓	ไฟกึ่งกลางทางขับที่ติดตั้งอยู่บนทางขับซึ่งนอกเหนือไปจากทางขับออกและทางวิ่งซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางมาตรฐานในการขับเคลื่อน ต้องเป็นไฟส่องสว่างคงที่สีเขียว และมีขนาดของลำแสงในลักษณะที่ทำให้แสงของไฟนั้นสามารถมองเห็นได้เฉพาะจากอากาศยานที่อยู่บนหรือบริเวณใกล้เคียงทางขับเท่านั้น ยกเว้นในกรณีจำเป็นตามที่กำหนดไว้ในข้อ ๖๒๕	๕๕๖	ไฟกึ่งกลางทางขับที่ติดตั้งอยู่บนทางขับซึ่งนอกเหนือไปจากทางขับออกและทางวิ่งซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางมาตรฐานในการขับเคลื่อน ต้องเป็นไฟส่องสว่างคงที่สีเขียว และมีขนาดของลำแสงในลักษณะที่ทำให้แสงของไฟนั้นสามารถมองเห็นได้เฉพาะจาก อากาศยานเครื่องบิน ที่อยู่บนหรือบริเวณใกล้เคียงทางขับเท่านั้น ยกเว้นในกรณีจำเป็นตามที่กำหนดไว้ในข้อ ๕๕๘
๖๒๔	ไฟกึ่งกลางทางขับบนทางขับออกต้องเป็นไฟส่องสว่างคงที่ โดยเป็นไฟสีเขียวตามรูปที่ ๓๗ ทั้งนี้ โคมไฟดวงแรกของไฟกึ่งกลางทางขับบนทางขับออกต้องเป็นสีเขียว และไฟที่อยู่ใกล้ที่สุดกับขอบของพื้นที่วิกฤตหรืออ่อนไหวของระบบการบินลงด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน ต้องเป็นสีเขียว สนามบินจำเป็นต้องจำกัดการกระจายแสงสีเขียวตามวรรคหนึ่งบนทางวิ่งหรือบริเวณใกล้เคียงกับทางวิ่ง เพื่อหลีกเลี่ยงความสับสนที่อาจเกิดขึ้นได้ อันเนื่องมาจากการเข้าใจว่าเป็นไฟหัวทางวิ่งซึ่งมีสีเขียวเหมือนกัน ขนาดของพื้นที่วิกฤตหรืออ่อนไหวของระบบการบินลงด้วยเครื่องวัดประกอบการบินตามวรรคหนึ่งให้ขึ้นอยู่กับลักษณะของระบบการบินลงด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน และปัจจัยอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง	๕๕๗	ไฟกึ่งกลางทางขับบนทางขับ ที่ใช้เป็นทางออก ต้องเป็นไฟส่องสว่างคงที่ โดยเป็นไฟสีเขียวตามรูปที่ ๓๗ ทั้งนี้ โคมไฟดวงแรกของไฟกึ่งกลางทางขับบนทางขับออกต้องเป็นสีเขียว และไฟที่อยู่ใกล้ที่สุดกับขอบของพื้นที่วิกฤตหรืออ่อนไหวของระบบการบินลงด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน ต้องเป็นสีเขียว สนามบินจำเป็นต้องจำกัดการกระจายแสงสีเขียวตามวรรคหนึ่งบนทางวิ่งหรือบริเวณใกล้เคียงกับทางวิ่ง เพื่อหลีกเลี่ยงความสับสนที่อาจเกิดขึ้นได้ อันเนื่องมาจากการเข้าใจว่าเป็นไฟหัวทางวิ่งซึ่งมีสีเขียวเหมือนกัน ขนาดของพื้นที่วิกฤตหรืออ่อนไหวของระบบการบินลงด้วยเครื่องวัดประกอบการบินตามวรรคหนึ่งให้ขึ้นอยู่กับลักษณะของระบบการบินลงด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน และปัจจัยอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๓๗ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน
	รายละเอียดเกี่ยวกับลักษณะของแผ่นกรองแสงสีเหลืองให้เป็นไปตามที่กำหนดไว้ในภาคผนวกแนบท้าย ๑ ข้อ ๒.๒		รายละเอียดเกี่ยวกับลักษณะของแผ่นกรองแสงสีเหลืองให้เป็นไปตามที่กำหนดไว้ในภาคผนวกแนบท้าย ๑ ข้อ ๒.๒
๖๓๓	ไฟกึ่งกลางทางขับบนทางขับออกด้าน ไฟกึ่งกลางทางขับบนทางขับออกด้านต้องเริ่มต้นที่ระยะอย่างน้อยหกสิบเมตรก่อนจุดเริ่มต้นส่วนโค้งของเส้นกึ่งกลางทางขับ และต่อเนื่องเลยจุดสิ้นสุดส่วนโค้งไปจนถึงจุดบนเส้นกึ่งกลางทางขับซึ่งคาดว่าอากาศยานจะมีความเร็วปกติในการขับเคลื่อน ทั้งนี้ โคมไฟของไฟกึ่งกลางทางขับส่วนที่ขนานกับเส้นกึ่งกลางทางวิ่งต้องมีระยะห่างอย่างน้อยหกสิบเซนติเมตรจากแถวของไฟกึ่งกลางทางวิ่ง ตามรูปที่ ๓๘	๖๐๖	ไฟกึ่งกลางทางขับบนทางขับออกด้าน ไฟกึ่งกลางทางขับบนทางขับออกด้านต้องเริ่มต้นที่ระยะอย่างน้อยหกสิบเมตรก่อนจุดเริ่มต้นส่วนโค้งของเส้นกึ่งกลางทางขับ และต่อเนื่องเลยจุดสิ้นสุดส่วนโค้งไปจนถึงจุดบนเส้นกึ่งกลางทางขับซึ่งคาดว่า อากาศยานเครื่องบิน จะมีความเร็วปกติในการขับเคลื่อน ทั้งนี้ โคมไฟของไฟกึ่งกลางทางขับส่วนที่ขนานกับเส้นกึ่งกลางทางวิ่งต้องมีระยะห่างอย่างน้อยหกสิบเซนติเมตรจากแถวของไฟกึ่งกลางทางวิ่ง ตามรูปที่ ๓๘
๖๔๕	สนามบินต้องจัดให้มีไฟลานกลับลำเพื่อเป็นการนำทางอากาศยานอย่างต่อเนื่องบนลานกลับลำซึ่งมีการใช้งานในขณะที่มีค่าระยะที่นักบินมองเห็นทางวิ่ง ต่ำกว่าสามร้อยห้าสิบเมตร เพื่อให้อากาศยานสามารถกลับลำบนทางวิ่งได้หนึ่งร้อยแปดสิบองศาและตั้งลำบนเส้นกึ่งกลางทางวิ่งได้	๖๑๘	สนามบินต้องจัดให้มีไฟลานกลับลำเพื่อเป็นการนำทาง อากาศยานเครื่องบิน อย่างต่อเนื่องบนลานกลับลำซึ่งมีการใช้งานในขณะที่มีค่าระยะที่นักบินมองเห็นทางวิ่ง ต่ำกว่าสามร้อยห้าสิบเมตร เพื่อให้ อากาศยานเครื่องบิน สามารถกลับลำบนทางวิ่งได้หนึ่งร้อยแปดสิบองศาและตั้งลำบนเส้นกึ่งกลางทางวิ่งได้
๖๕๐	ไฟลานกลับลำต้องเป็นไฟส่องสว่างคงที่ไปในทิศทางเดียว โดยเป็นไฟสีเขียว ซึ่งมีขนาดของลำแสงเป็นไปในลักษณะที่ทำให้สามารถมองเห็นแสงดังกล่าวได้เฉพาะจากอากาศยานที่อยู่บนลานกลับลำ หรืออากาศยานที่กำลังเข้าสู่ลานกลับลำ	๖๒๓	ไฟลานกลับลำต้องเป็นไฟส่องสว่างคงที่ไปในทิศทางเดียว โดยเป็นไฟสีเขียว ซึ่งมีขนาดของลำแสงเป็นไปในลักษณะที่ทำให้สามารถมองเห็นแสงดังกล่าวได้เฉพาะจาก อากาศยานเครื่องบิน ที่อยู่บนลานกลับลำ หรือ อากาศยานเครื่องบิน ที่กำลังเข้าสู่ลานกลับลำ

ชื่อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ชื่อ (ใหม่)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๓๗ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน
๖๕๒	<p>สนามบินต้องจัดให้มีแถบไฟหยุดคอยเข้าทางวิ่งที่บริเวณตำแหน่งหยุดคอยเข้าทางวิ่งทุกตำแหน่ง เมื่อทางวิ่งมีการใช้งานในสภาพที่มีค่าระยะที่นักบินมองเห็นทางวิ่งต่ำกว่าสามร้อยห้าสิบเมตร ยกเว้นในกรณี ดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) มีเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศและกระบวนการที่เหมาะสม เพื่อช่วยป้องกันการรुकล้ำเข้าไปในทางวิ่งโดยไม่ตั้งใจ หรือ</p> <p>(๒) ค่าระยะที่นักบินมองเห็นทางวิ่งต่ำกว่าห้าร้อยห้าสิบเมตร แต่สนามบินมีกระบวนการในการจำกัดจำนวนของ</p> <p>(ก) อากาศยานบนพื้นที่ขับเคลื่อน ครั้งละหนึ่งลำ และ</p> <p>(ข) ยานพาหนะบนพื้นที่ขับเคลื่อนให้มีน้อยที่สุดเท่าที่จำเป็น</p>	๖๒๕	<p>สนามบินต้องจัดให้มีแถบไฟหยุดคอยเข้าทางวิ่งที่บริเวณตำแหน่งหยุดคอยเข้าทางวิ่งทุกตำแหน่ง เมื่อทางวิ่งมีการใช้งานในสภาพที่มีค่าระยะที่นักบินมองเห็นทางวิ่งต่ำกว่าสามร้อยห้าสิบเมตร ยกเว้นในกรณี ดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) มีเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศและกระบวนการที่เหมาะสม เพื่อช่วยป้องกันการรुकล้ำเข้าไปในทางวิ่งโดยไม่ตั้งใจ หรือ</p> <p>(๒) ค่าระยะที่นักบินมองเห็นทางวิ่งต่ำกว่าห้าร้อยห้าสิบเมตร แต่สนามบินมีกระบวนการในการจำกัดจำนวนของ</p> <p>(ก) อากาศยานบนพื้นที่ขับเคลื่อน ครั้งละหนึ่งลำ และ</p> <p>(ข) ยานพาหนะบนพื้นที่ขับเคลื่อนให้มีน้อยที่สุดเท่าที่จำเป็น</p>
๖๕๓	<p>สนามบินต้องจัดให้มีแถบไฟหยุดคอยเข้าทางวิ่งที่บริเวณตำแหน่งหยุดคอยเข้าทางวิ่งทุกตำแหน่ง เมื่อทางวิ่งมีการใช้งานในสภาพที่มีค่าระยะที่นักบินมองเห็นทางวิ่งอยู่ระหว่างสามร้อยห้าสิบเมตร และห้าร้อยห้าสิบเมตร ยกเว้นในกรณี ดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) มีเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศและกระบวนการที่เหมาะสม เพื่อช่วยป้องกันการรुकล้ำเข้าไปในทางวิ่งโดยไม่ตั้งใจ หรือ</p> <p>(๒) ค่าระยะที่นักบินมองเห็นทางวิ่งต่ำกว่าห้าร้อยห้าสิบเมตร แต่สนามบินมีกระบวนการในการจำกัดจำนวนของ</p> <p>(ก) อากาศยานบนพื้นที่ขับเคลื่อน ครั้งละหนึ่งลำ และ</p> <p>(ข) ยานพาหนะบนพื้นที่ขับเคลื่อนให้มีน้อยที่สุดเท่าที่จำเป็น</p>		<p>สนามบินต้องจัดให้มีแถบไฟหยุดคอยเข้าทางวิ่งที่บริเวณตำแหน่งหยุดคอยเข้าทางวิ่งทุกตำแหน่ง เมื่อทางวิ่งมีการใช้งานในสภาพที่มีค่าระยะที่นักบินมองเห็นทางวิ่งอยู่ระหว่างสามร้อยห้าสิบเมตร และห้าร้อยห้าสิบเมตร ยกเว้นในกรณี ดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) มีเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศและกระบวนการที่เหมาะสม เพื่อช่วยป้องกันการรुकล้ำเข้าไปในทางวิ่งโดยไม่ตั้งใจ หรือ</p> <p>(๒) ค่าระยะที่นักบินมองเห็นทางวิ่งต่ำกว่าห้าร้อยห้าสิบเมตร แต่สนามบินมีกระบวนการในการจำกัดจำนวนของ</p> <p>—(ก) อากาศยานบนพื้นที่ขับเคลื่อน ครั้งละหนึ่งลำ และ</p> <p>—(ข) ยานพาหนะบนพื้นที่ขับเคลื่อนให้มีน้อยที่สุดเท่าที่จำเป็น</p>
๖๕๔	<p>แถบไฟหยุดคอยเข้าทางวิ่งที่ติดตั้ง ณ ตำแหน่งหยุดคอยเข้าทางวิ่ง ต้องเป็นไฟส่องสว่างไปในทิศทางเดียว โดยเป็นไฟสีแดงและส่องไปในทิศทางของการเคลื่อนที่เข้าสู่ทางวิ่ง</p>	๖๓๑	<p>แถบไฟหยุดคอยเข้าทางวิ่งที่ติดตั้ง ณ ตำแหน่งหยุดคอยเข้าทางวิ่ง ต้องเป็นไฟส่องสว่างไปในทิศทางเดียว โดยเป็นไฟสีแดงและส่องไปในทิศทางของการเคลื่อนที่เข้าสู่ทางวิ่ง</p>

ชื่อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ชื่อ (ใหม่)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๓๗ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน
๖๖๔	<p>สนามบินต้องออกแบบวงจรไฟเพื่อให้</p> <p>(๑) แลμπไฟหยุดคอยเข้าทางวิ่งที่ตัดข้ามทางขับที่เข้าสู่ทางวิ่ง ต้องสามารถเลือกเปิด-ปิดได้</p> <p>(๒) แลμπไฟหยุดคอยเข้าทางวิ่งที่ตัดข้ามทางขับซึ่งใช้เป็นทางออกจากทางวิ่งเพียงอย่างเดียวต้องสามารถเลือกเปิด-ปิด หรือจัดเป็นกลุ่มได้</p> <p>(๓) เมื่อแลμπไฟหยุดคอยเข้าทางวิ่งสว่างขึ้น ไฟกึ่งกลางทางขับที่อยู่หลังจากแลμπไฟหยุดคอยเข้าทางวิ่งดังกล่าว ต้องดับเป็นระยะทางอย่างน้อยเก้าสิบเมตร และ</p> <p>(๔) แลμπไฟหยุดคอยเข้าทางวิ่งต้องมีการเชื่อมต่อแบบไม่ให้มีการเปิดใช้งานพร้อมกัน (interlock) กับไฟกึ่งกลางทางขับ เมื่อไฟกึ่งกลางทางขับที่อยู่เลยจากแลμπไฟหยุดคอยเข้าทางวิ่งติดสว่างแล้ว แลμπไฟหยุดคอยเข้าทางวิ่งต้องดับ และในทางกลับกัน หากแลμπไฟหยุดคอยเข้าทางวิ่งติดสว่างไฟกึ่งกลางทางขับต้องดับ</p> <p>(๕) แลμπไฟหยุดคอยเข้าทางวิ่งต้องออกแบบให้มีลักษณะที่สามารถควบคุมด้วยมือ หรือควบคุมโดยอัตโนมัติจากหน่วยงานให้บริการจราจรทางอากาศ</p> <p>สนามบินต้องให้ความสำคัญในการออกแบบระบบไฟฟ้าตามวรรคหนึ่ง เพื่อให้แน่ใจว่าดวงไฟทั้งหมดของแลμπไฟหยุดคอยเข้าทางวิ่งจะไม่เสียหายในเวลาเดียวกัน</p>	๖๓๖	<p>สนามบินต้องออกแบบวงจรไฟเพื่อให้</p> <p>(๑) แลμπไฟหยุดคอยเข้าทางวิ่งที่ตัดข้ามทางขับที่เข้าสู่ทางวิ่ง ต้องสามารถเลือกเปิด-ปิดได้</p> <p>(๒) แลμπไฟหยุดคอยเข้าทางวิ่งที่ตัดข้ามทางขับซึ่งใช้เป็นทางออกจากทางวิ่งเพียงอย่างเดียวต้องสามารถเลือกเปิด-ปิด หรือจัดเป็นกลุ่มได้</p> <p>(๓) เมื่อแลμπไฟหยุดคอยเข้าทางวิ่งสว่างขึ้น ไฟกึ่งกลางทางขับที่อยู่หลังจากแลμπไฟหยุดคอยเข้าทางวิ่งดังกล่าว ต้องดับเป็นระยะทางอย่างน้อยเก้าสิบเมตร และ</p> <p>(๔) แลμπไฟหยุดคอยเข้าทางวิ่งต้องมีการเชื่อมต่อแบบไม่ให้มีการเปิดใช้งานพร้อมกัน (interlock) กับไฟกึ่งกลางทางขับ เมื่อไฟกึ่งกลางทางขับที่อยู่เลยจากแลμπไฟหยุดคอยเข้าทางวิ่งติดสว่างแล้ว แลμπไฟหยุดคอยเข้าทางวิ่งต้องดับ และในทางกลับกัน หากแลμπไฟหยุดคอยเข้าทางวิ่งติดสว่างไฟกึ่งกลางทางขับต้องดับ</p> <p>(๕) แลμπไฟหยุดคอยเข้าทางวิ่งต้องออกแบบให้มีลักษณะที่สามารถควบคุมด้วยมือ หรือควบคุมโดยอัตโนมัติจากหน่วยงานให้บริการจัดการจราจรทางอากาศ</p> <p>สนามบินต้องให้ความสำคัญในการออกแบบระบบไฟฟ้าตามวรรคหนึ่ง เพื่อให้แน่ใจว่าดวงไฟทั้งหมดของแลμπไฟหยุดคอยเข้าทางวิ่งจะไม่เสียหายในเวลาเดียวกัน</p>
๖๖๖	สนามบินต้องจัดให้มีไฟแสดงตำแหน่งหยุดคอยบนทางขับ ณ ตำแหน่งหยุดคอยเข้าทางขับซึ่งไม่จำ เป็นต้องมีการให้สัญญาณให้หยุดหรือให้ไปเหมือน กับการให้สัญญาณของแลμπไฟหยุดคอยเข้าทางวิ่ง	๖๓๘	สนามบินต้องจัดให้มีไฟแสดงตำแหน่งหยุดคอยบนทางขับ ณ ตำแหน่งหยุดคอย เข้าบน ทางขับซึ่งไม่จำ เป็นต้องมีการให้สัญญาณให้หยุดหรือให้ไปเหมือน กับการให้สัญญาณของแลμπไฟหยุดคอยเข้าทางวิ่ง
๖๖๗	ไฟแสดงตำแหน่งหยุดคอยบนทางขับต้องติดตั้งตามแนวของการทำเครื่องหมายตำแหน่งหยุดคอยบนทางขับที่บริเวณระยะสามสิบเซนติเมตร ก่อนถึงเครื่องหมาย	๖๓๙	ไฟแสดงตำแหน่งหยุดคอยบนทางขับต้องติดตั้งตามแนวของ การทำ เครื่องหมายตำแหน่งหยุดคอยบนทางขับที่บริเวณระยะสามสิบเซนติเมตร ก่อนถึงเครื่องหมาย

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๓๗ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน
๖๖๘	ไฟแสดงตำแหน่งหยุดคอยบนทางขับต้องประกอบด้วยไฟส่องสว่างคงที่ไปในทิศทางเดียวซึ่งเป็นไฟสีเหลืองจำนวนสามดวง ส่องสว่างไปในทิศทางของการเคลื่อนเข้าหาตำแหน่งหยุดคอยบนทางขับ โดยมีการกระจายแสงที่เหมือนกับไฟกึ่งกลางทางขับ (ในกรณีที่มีการติดตั้งอยู่ก่อนแล้ว) ทั้งนี้ ไฟแสดงตำแหน่งหยุดคอยบนทางขับต้องจัดวางอย่างสมมาตรในแนวตั้งฉากกับเส้นกึ่งกลางทางขับ และมีการเว้นระยะห่างของโคมไฟแต่ละโคมเป็นระยะทางหนึ่งจุดห้าเมตร	๖๔๐	ไฟแสดงตำแหน่งหยุดคอยบนทางขับต้องประกอบด้วยไฟส่องสว่างคงที่ไปในทิศทางเดียวซึ่งเป็นไฟสีเหลืองจำนวนสามดวง ส่องสว่างไปในทิศทางของการเคลื่อนเข้าหาตำแหน่งหยุดคอยบนทางขับ โดยมีการกระจายแสงที่เหมือนกับไฟกึ่งกลางทางขับ (ในกรณีที่มีการติดตั้งอยู่ก่อนแล้ว) ทั้งนี้ ไฟแสดงตำแหน่งหยุดคอยบนทางขับต้องจัดวางอย่างสมมาตรในแนวตั้งฉากกับเส้นกึ่งกลางทางขับ และมีการเว้นระยะห่างของโคมไฟแต่ละโคมเป็นระยะทางหนึ่งจุดห้าเมตร
๖๖๙	เพื่อประโยชน์ในการเตือนนักบินและผู้ขับขียานพาหนะที่ปฏิบัติงานบนทางขับว่ากำลังจะเคลื่อนที่เข้าไปในทางวิ่ง สนามบินต้องจัดให้มีไฟเตือนก่อนเข้าทางวิ่ง ตามรูปที่ ๓๙ แบบ A ที่บริเวณจุดตัดของทางขับกับทางวิ่ง ในกรณีที่ทางวิ่งดังกล่าวมีการใช้งานในสภาพซึ่งมีคาร์ระยะที่นักบินมองเห็นทางวิ่ง (๑) ต่ำกว่าห้าร้อยห้าสิบเมตร เมื่อไม่มีการติดตั้งแถบไฟหยุดคอยเข้าทางวิ่ง (๒) อยู่ระหว่างห้าร้อยห้าสิบ ถึงหนึ่งพันสองร้อยเมตร เมื่อมีความหนาแน่นของจราจรมาก	๖๔๑	เพื่อประโยชน์ในการเตือนนักบินและผู้ขับขียานพาหนะที่ปฏิบัติงานบนทางขับว่ากำลังจะเคลื่อนที่เข้าไปในทางวิ่ง สนามบินต้องจัดให้มีไฟเตือนก่อนเข้าทางวิ่ง ตามรูปที่ ๓๙ แบบ A ที่บริเวณจุดตัดของทางขับกับทางวิ่ง ในกรณีที่ทางวิ่งดังกล่าวมีการใช้งานในสภาพซึ่งมีคาร์ระยะที่นักบินมองเห็นทางวิ่ง (๑) ต่ำกว่าห้าร้อยห้าสิบเมตร เมื่อไม่มีการติดตั้งแถบไฟหยุดคอยเข้าทางวิ่ง (๒) อยู่ระหว่างห้าร้อยห้าสิบ ถึงหนึ่งพันสองร้อยเมตร เมื่อมีความหนาแน่นของจราจรมาก <u>หากมีความจำเป็น สนามบินอาจจัดให้มีไฟเตือนก่อนเข้าทางวิ่งตามรูปที่ ๓๙ แบบ B เพิ่มเติมจากการติดตั้งไฟเตือนก่อนเข้าทางวิ่งตามรูปที่ ๓๙ แบบ A</u>
		๖๔๔	<u>ในกรณีที่มีตำแหน่งหยุดคอยเข้าทางวิ่งมากกว่าหนึ่งแห่ง ณ บริเวณจุดตัดบนทางขับหรือทางวิ่ง ไฟเตือนก่อนเข้าทางวิ่งที่อยู่ติดกับตำแหน่งหยุดคอยเข้าทางวิ่งที่มีการใช้งานอยู่เท่านั้น ที่จะเปิดใช้งาน</u>
๖๗๒	ไฟเตือนก่อนเข้าทางวิ่งตามรูปที่ ๓๙ แบบ A ต้องติดตั้งอยู่ที่บริเวณด้านข้างทั้งสองด้านของทางขับ โดยมีระยะห่างจากเส้นกึ่งกลางทางวิ่งไม่น้อยกว่าค่าที่กำหนดไว้สำหรับทางวิ่งที่ใช้ในการบินขึ้นในตารางที่ ๑๒	๖๔๕	ไฟเตือนก่อนเข้าทางวิ่งตามรูปที่ ๓๙ แบบ A ต้องติดตั้งอยู่ที่บริเวณด้านข้างทั้งสองด้านของทางขับ <u>โดยต้องอยู่บริเวณ ตำแหน่งก่อนถึงเครื่องหมายตำแหน่งหยุดคอยเข้าทางวิ่ง โดยมีระยะห่างจากเส้นกึ่งกลางทางวิ่งไม่น้อยกว่าค่าที่กำหนดไว้สำหรับทางวิ่งที่ใช้ในการบินขึ้นในตารางที่ ๑๒</u>

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๓๗ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน
๖๗๓	ไฟเตือนก่อนเข้าทางวิ่งตามรูปที่ ๓๙ แบบ B ต้องติดตั้งอยู่ในตำแหน่งตัดขวางทางขับที่ระยะห่างจากเส้นกึ่งกลางทางวิ่งไม่น้อยกว่าค่าที่กำหนดไว้สำหรับทางวิ่งที่ใช้ในการบินขึ้นในตารางที่ ๑๒	๖๔๖	ไฟเตือนก่อนเข้าทางวิ่งตามรูปที่ ๓๙ แบบ B ต้องติดตั้งอยู่ในตำแหน่งตัดขวางทางขับ โดยต้องอยู่บริเวณตำแหน่งก่อนถึงเครื่องหมายตำแหน่งหยุดคอยเข้าทางวิ่ง ที่ระยะห่างจากเส้นกึ่งกลางทางวิ่งไม่น้อยกว่าค่าที่กำหนดไว้สำหรับทางวิ่งที่ใช้ในการบินขึ้นในตารางที่ ๑๒
๖๗๗	ลำแสงของไฟต้องส่องสว่างไปในทิศทางเดียวและเป็นทิศทางที่นักบินสามารถมองเห็นได้ ในขณะที่อากาศยานขับเคลื่อนเข้าหาตำแหน่งหยุดคอย	๖๕๐	ลำแสงของไฟต้อง เป็นสีเหลืองและ ส่องสว่างไปในทิศทางเดียว และโดยต้องเป็น ทิศทางที่นักบินสามารถมองเห็นได้ ในขณะที่อากาศยานขับเคลื่อนเข้าหาตำแหน่งหยุดคอย เข้าทางวิ่ง
๖๗๘	ความเข้มของแสงสีเหลืองและการกระจายลำแสงของไฟเตือนก่อนเข้าทางวิ่งตามรูปที่ ๓๙ แบบ A ต้องเป็นไปตามที่กำหนดไว้ในภาคผนวกแนบท้าย ๒ รูปที่ ๒-๒๔	๖๕๑	ความเข้มของแสงสีเหลืองและการกระจายลำแสงของไฟเตือนก่อนเข้าทางวิ่งตามรูปที่ ๓๙ แบบ A ต้องเป็นไปตามที่กำหนดไว้ในภาคผนวกแนบท้าย ๒ รูปที่ ๒-๒๓
๖๗๙	ในกรณีที่มีการใช้งานไฟเตือนก่อนเข้าทางวิ่งในช่วงเวลากลางวัน ความเข้มของแสงสีเหลืองและการกระจายลำแสงของไฟเตือนก่อนเข้าทางวิ่งตามรูปที่ ๓๙ แบบ A ต้องเป็นไปตามที่กำหนดไว้ในภาคผนวกแนบท้าย ๒ รูปที่ ๒-๒๕	๖๕๒	ในกรณีที่มีการใช้งานไฟเตือนก่อนเข้าทางวิ่งในช่วงเวลากลางวัน ความเข้มของแสงสีเหลืองและการกระจายลำแสงของไฟเตือนก่อนเข้าทางวิ่งตามรูปที่ ๓๙ แบบ A ต้องเป็นไปตามที่กำหนดไว้ในภาคผนวกแนบท้าย ๒ รูปที่ ๒-๒๔
๖๘๐	หากไฟเตือนก่อนเข้าทางวิ่งกำหนดให้เป็นส่วนหนึ่งของระบบนำทางและควบคุมการเคลื่อนที่ของอากาศยานและยานพาหนะบนภาคพื้นชั้นสูง และไฟดังกล่าวจำเป็นต้องมีความเข้มแสงที่สูงกว่าปกติ ในกรณีนี้ ความเข้มของแสงสีเหลืองและการกระจายลำแสงของไฟเตือนก่อนเข้าทางวิ่งตามรูปที่ ๓๙ แบบ A ต้องเป็นไปตามที่กำหนดในภาคผนวกแนบท้าย ๒ รูปที่ ๒-๒๕ การใช้ไฟที่มีความเข้มแสงสูงตามวรรคหนึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่อรักษาความเร็วของการเคลื่อนที่บนภาคพื้นในขณะที่สนามบินมีสภาพทัศนวิสัยต่ำ	๖๕๓	หากไฟเตือนก่อนเข้าทางวิ่งกำหนดให้เป็นส่วนหนึ่งของระบบนำทางและควบคุมการเคลื่อนที่ของอากาศยานและยานพาหนะบนภาคพื้นชั้นสูง และไฟดังกล่าวจำเป็นต้องมีความเข้มแสงที่สูงกว่าปกติ ในกรณีนี้ ความเข้มของแสงสีเหลืองและการกระจายลำแสงของไฟเตือนก่อนเข้าทางวิ่งตามรูปที่ ๓๙ แบบ A ต้องเป็นไปตามที่กำหนดในภาคผนวกแนบท้าย ๒ รูปที่ ๒-๒๔ การใช้ไฟที่มีความเข้มแสงสูงตามวรรคหนึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่อรักษาความเร็วของการเคลื่อนที่บนภาคพื้นในขณะที่สนามบินมีสภาพทัศนวิสัยต่ำ

ชื่อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ชื่อ (ใหม่)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๓๗ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน
๖๙๙	อุปกรณ์การนำทางอากาศยานด้วยมุมแอสิมัท (Azimuth Guidance Unit) อุปกรณ์การนำทางอากาศยานด้วยมุมแอสิมัทต้องติดตั้งอยู่บนหรือใกล้กับส่วนต่อขยายของแนวเส้นกึ่งกลางหลุมจอดอากาศยาน ตรงบริเวณด้านหน้าของอากาศยาน เพื่อให้ นักบินที่นั่งอยู่ทางด้านซ้ายสามารถมองเห็นสัญญาณได้จากห้องนักบินตลอดการขับเคลื่อนเข้าจอด	๖๗๒	อุปกรณ์การนำทางอากาศยานด้วยมุมแอสิมัท (Azimuth Guidance Unit) อุปกรณ์การนำทางอากาศยานด้วยมุมแอสิมัทต้องติดตั้งอยู่บนหรือใกล้กับส่วนต่อขยายของแนวเส้นกึ่งกลางหลุมจอดอากาศยาน ตรงบริเวณด้านหน้าของอากาศยาน ทั้งนี้ อุปกรณ์การนำทาง อากาศยานด้วยมุมแอสิมัทต้องจัดวางในตำแหน่งที่เหมาะสมสำหรับการใช้งานโดยนักบินที่นั่งอยู่ทั้งทางด้านซ้ายและขวาของอากาศยาน เพื่อให้ นักบินที่นั่งอยู่ทางด้านซ้ายสามารถมองเห็นสัญญาณได้จากห้องนักบินตลอดการขับเคลื่อนเข้าจอด
๗๐๐	อุปกรณ์การนำทางอากาศยานด้วยมุมแอสิมัทต้องจัดวางในตำแหน่งที่เหมาะสมสำหรับการใช้งานโดยนักบินที่นั่งอยู่ทั้งทางด้านซ้ายและขวาของอากาศยาน		อุปกรณ์การนำทางอากาศยานด้วยมุมแอสิมัทต้องจัดวางในตำแหน่งที่เหมาะสมสำหรับการใช้งานโดยนักบินที่นั่งอยู่ทั้งทางด้านซ้ายและขวาของอากาศยาน
๗๐๓	อุปกรณ์การให้สัญญาณบอกตำแหน่งหยุด (Stopping Position Indicator) อุปกรณ์การให้สัญญาณบอกตำแหน่งหยุดต้องติดตั้งให้อยู่ร่วมกับหรืออยู่ใกล้กับอุปกรณ์การนำทางอากาศยานด้วยมุมแอสิมัทอย่างเพียงพอ เพื่อให้ นักบินสามารถสังเกตเห็นได้ทั้งสัญญาณบอกมุมแอสิมัทและสัญญาณหยุดโดยไม่ต้องหันศีรษะ	๖๗๕	อุปกรณ์การให้สัญญาณบอกตำแหน่งหยุด (Stopping Position Indicator) อุปกรณ์การให้สัญญาณบอกตำแหน่งหยุดต้องติดตั้งให้อยู่ร่วมกับหรืออยู่ใกล้กับอุปกรณ์การนำทางอากาศยานด้วยมุมแอสิมัทอย่างเพียงพอ เพื่อให้ นักบินสามารถสังเกตเห็นได้ทั้งสัญญาณบอกมุมแอสิมัทและสัญญาณหยุดโดยไม่ต้องหันศีรษะ ทั้งนี้ อุปกรณ์การให้สัญญาณบอกตำแหน่งหยุดต้องสามารถใช้งานได้โดยนักบินที่นั่งอยู่ทางด้านซ้ายและทางด้านขวาของอากาศยาน
๗๐๔	อุปกรณ์การให้สัญญาณบอกตำแหน่งหยุดต้องสามารถใช้งานได้โดยนักบินที่นั่งอยู่ทางด้านซ้ายและทางด้านขวาของอากาศยาน		อุปกรณ์การให้สัญญาณบอกตำแหน่งหยุดต้องสามารถใช้งานได้โดยนักบินที่นั่งอยู่ทางด้านซ้ายและทางด้านขวาของอากาศยาน

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๓๗ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน
๗๑๓	<p>ระบบไฟสัญญาณขั้นสูงในการนำอากาศยานเข้าหลุมจอดอากาศยานด้วยทัศนวิสัย ต้องติดตั้งโดยไม่เกิดขวางการนำทางของระบบดังกล่าว และต้องเห็นเด่นชัด เพื่อให้ข้อมูลกับบุคคลที่รับผิดชอบและบุคคลที่ให้การสนับสนุนการใช้งานระบบในการนำอากาศยานเข้าจอดตลอดการขับเคลื่อนเข้าสู่หลุมจอดของอากาศยาน</p> <p>บุคคลที่รับผิดชอบตามวรรคหนึ่ง โดยปกติ จะเป็นผู้ควบคุมอากาศยานซึ่งรับผิดชอบสำหรับการเข้าจอดอากาศยาน อย่างไรก็ตาม ในบางสถานการณ์ บุคคลอื่นอาจเป็นผู้รับผิดชอบซึ่งอาจเป็นคนขับรถลากอากาศยาน</p>	๖๘๔	<p>ระบบไฟสัญญาณขั้นสูงในการนำอากาศยานเข้าหลุมจอดอากาศยานด้วยทัศนวิสัย ต้องติดตั้งโดยไม่เกิดขวางการนำทางของระบบดังกล่าว และต้องเห็นเด่นชัด เพื่อให้ข้อมูลกับบุคคลที่รับผิดชอบและบุคคลที่ให้การสนับสนุนการใช้งานระบบในการนำอากาศยานเข้าจอดตลอดการขับเคลื่อนเข้าสู่หลุมจอดของอากาศยาน</p> <p>บุคคลที่รับผิดชอบตามวรรคหนึ่ง โดยปกติจะเป็น นักบิน ผู้ควบคุมอากาศยาน (pilot-in-command) ซึ่งรับผิดชอบสำหรับการเข้าจอดอากาศยาน อย่างไรก็ตาม ในบางสถานการณ์ บุคคลอื่นอาจเป็นผู้รับผิดชอบซึ่งอาจเป็นคนขับรถลากอากาศยาน</p>
๗๓๔	ไฟแสดงตำแหน่งหยุดคอยบนถนนต้องเป็นไฟจราจรที่สามารถควบคุมได้ ซึ่งแสดงสีแดง (ให้หยุด) และสีเขียว (ให้ไปได้) และต้องสามารถควบคุมได้โดยหน่วยงานให้บริการจราจรทางอากาศ	๗๐๕	<p>ไฟแสดงตำแหน่งหยุดคอยบนถนนต้องเป็นไฟ ดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) ไฟจราจรที่สามารถควบคุมได้ ซึ่งแสดงสีแดง (ให้หยุด) และสีเขียว (ให้ไปได้) และต้องสามารถควบคุมได้โดยหน่วยงานให้บริการจราจรทางอากาศ หรือ</p> <p>(๒) ไฟกะพริบสีแดง โดยความถี่ของการกะพริบให้อยู่ที่สามสิบถึงหกสิบครั้งต่อนาที</p>
๗๓๗	<p>สนามบินต้องจัดให้มีแถบไฟห้ามเข้า ติดตั้งในลักษณะตัดขวางทางขับซึ่งใช้เป็นทางขับออกเท่านั้น เพื่อช่วยป้องกันการขับเคลื่อนเข้าไปในทางขับดังกล่าวโดยไม่ตั้งใจ ซึ่งถือเป็นส่วนหนึ่งของมาตรการป้องกันการรुक้าเข้าไปในทางวิ่งที่มีประสิทธิภาพ</p> <p>แถบไฟห้ามเข้าตามวรรคหนึ่งต้องสามารถควบคุมการเปิด-ปิดได้โดยหน่วยงานให้บริการจราจรทางอากาศ</p>	๗๐๘	<p>สนามบินต้องจัดให้มีแถบไฟห้ามเข้า ติดตั้งในลักษณะตัดขวางทางขับซึ่งใช้เป็นทางขับออกเท่านั้น เพื่อช่วยป้องกันการขับเคลื่อนเข้าไปในทางขับดังกล่าวโดยไม่ตั้งใจ ซึ่งถือเป็นส่วนหนึ่งของมาตรการป้องกันการรुक้าเข้าไปในทางวิ่งที่มีประสิทธิภาพ</p> <p>แถบไฟห้ามเข้าตามวรรคหนึ่งต้องสามารถควบคุมการเปิด-ปิดได้โดยหน่วยงานให้บริการจราจรทางอากาศ</p>
		๗๑๐	แถบไฟห้ามเข้าต้องติดตั้งอยู่ในตำแหน่งเดียวกันกับป้ายสัญลักษณ์ห้ามเข้า หรือเครื่องหมายห้ามเข้า

ชื่อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ชื่อ (ใหม่)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๓๗ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน
๗๔๔	<p>วงจรไฟต้องออกแบบเพื่อให้มีลักษณะ ดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) แลပ်ไฟห้ามเข้าจะต้องสามารถเลือกเปิด-ปิดหรือจัดเป็นกลุ่มได้</p> <p>(๒) เมื่อแลပ်ไฟห้ามเข้าเปิดสว่างขึ้น ไฟกึ่งกลางทางขับที่อยู่หลังจากแลပ်ไฟห้ามเข้าดังกล่าวเมื่อมองเข้าหาวิ่ง ต้องดับเป็นระยะทางอย่างน้อยเก้าสิบเมตร และ</p> <p>(๓) เมื่อแลပ်ไฟห้ามเข้าสว่างขึ้น แลပ်ไฟหยุดคอยเข้าทางวิ่งใด ๆ ก็ตามที่ติดตั้งอยู่ระหว่างแลပ်ไฟห้ามเข้าและทางวิ่งต้องดับลง</p>	๗๑๖	<p>วงจรไฟต้องออกแบบเพื่อให้มีลักษณะ ดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) แลပ်ไฟห้ามเข้าจะต้องสามารถเลือกเปิด-ปิดหรือจัดเป็นกลุ่มได้</p> <p>(๒) เมื่อแลပ်ไฟห้ามเข้าเปิดสว่างขึ้น ไฟกึ่งกลางทางขับที่อยู่หลังจากแลပ်ไฟห้ามเข้าดังกล่าวเมื่อมองเข้าหาวิ่ง ต้องดับเป็นระยะทางอย่างน้อยเก้าสิบเมตร และ</p> <p>(๓) เมื่อแลပ်ไฟห้ามเข้าสว่างขึ้น แลပ်ไฟหยุดคอยเข้าทางวิ่งใด ๆ ก็ตามที่ติดตั้งอยู่ระหว่างแลပ်ไฟห้ามเข้าและทางวิ่งต้องดับลง</p> <p>ไฟกึ่งกลางทางขับที่อยู่หลังจากแลပ်ไฟห้ามเข้า เมื่อมองเข้าหาทางวิ่ง ต้องไม่สามารถมองเห็นจากมุมมองเมื่ออยู่บนทางขับ</p>
๗๔๕	<p>ไฟแสดงสถานะทางวิ่ง ซึ่งเป็นประเภทของระบบการแจ้งเตือนการรุกร้าทางวิ่งแบบอัตโนมัติ (Autonomous Runway Incursion Warning System: ARIWS) ให้ประกอบด้วยไฟสองประเภท ดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) ไฟเตือนเมื่อทางวิ่งที่กำลังจะเข้ามีการใช้งานอยู่หรือไม่ปลอดภัย (Runway Entrance Lights: RELs) และ</p> <p>(๒) ไฟเตือนเมื่อทางวิ่งไม่ปลอดภัยที่จะทำการบินขึ้นจากทางวิ่ง (Take-off Hold Lights: THLs)</p> <p>ไฟทั้งสองประเภทตามวรรคหนึ่งอาจติดตั้งแยกกันได้ แต่ทั้งนี้ ไฟทั้งสองประเภทออกแบบมาเพื่อให้ทำงานเสริมซึ่งกันและกัน</p>	๗๑๗	<p>ไฟแสดงสถานะทางวิ่ง ซึ่งเป็นประเภทของระบบการแจ้งเตือนการรุกร้าทางวิ่งแบบอัตโนมัติ (Autonomous Runway Incursion Warning System: ARIWS) ให้ประกอบด้วยไฟสองประเภท ดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) ไฟเตือนเมื่อทางวิ่งที่กำลังจะเข้ามีการใช้งานอยู่หรือไม่ปลอดภัย (Runway Entrance Lights: RELs) และ</p> <p>(๒) ไฟเตือนเมื่อทางวิ่งไม่ปลอดภัยที่จะทำการบินวิ่งขึ้นจากทางวิ่ง (Take-off Hold Lights: THLs)</p> <p>ไฟทั้งสองประเภทตามวรรคหนึ่งอาจติดตั้งแยกกันได้ แต่ทั้งนี้ ไฟทั้งสองประเภทออกแบบมาเพื่อให้ทำงานเสริมซึ่งกันและกัน</p>
๗๔๘	<p>ในกรณีที่สนามบินจัดให้มีไฟเตือนเมื่อทางวิ่งไม่ปลอดภัยที่จะทำการบินขึ้นจากทางวิ่งตามข้อ ๗๔๕ (๒) ไฟดังกล่าวต้องติดตั้งเลื่อนออกมาทางด้านข้างห่างจากไฟกึ่งกลางทางวิ่งด้านละหนึ่งจุดแปดเมตร และต่อขยายยาวขนานคู่กันไป โดยเริ่มต้นที่ระยะหนึ่งร้อยสิบห้าเมตรจากจุดเริ่มต้นของทางวิ่ง และหลังจากนั้นทุก ๆ สามสิบเมตร เป็นระยะทางอย่างน้อยสี่ร้อยห้าสิบเมตร</p> <p>ไฟเตือนเมื่อทางวิ่งไม่ปลอดภัยที่จะทำการบินขึ้นจากทางวิ่งตามวรรคหนึ่ง อาจติดตั้งในลักษณะเดียวกันที่จุดเริ่มต้นในการวิ่งขึ้น</p>	๗๒๐	<p>ในกรณีที่สนามบินจัดให้มีไฟเตือนเมื่อทางวิ่งไม่ปลอดภัยที่จะทำการบินขึ้นจากทางวิ่งตามข้อ ๗๑๗ (๒) ไฟดังกล่าวต้องติดตั้งเลื่อนออกมาทางด้านข้างห่างจากไฟกึ่งกลางทางวิ่งด้านละหนึ่งจุดแปดเมตร และต่อขยายยาวขนานคู่กันไป โดยเริ่มต้นที่ระยะหนึ่งร้อยสิบห้าเมตรจากจุดเริ่มต้นของทางวิ่ง และหลังจากนั้นทุก ๆ สามสิบเมตร เป็นระยะทางอย่างน้อยสี่ร้อยห้าสิบเมตร</p> <p>ไฟเตือนเมื่อทางวิ่งไม่ปลอดภัยที่จะทำการบินวิ่งขึ้นจากทางวิ่งตามวรรคหนึ่ง อาจติดตั้งในลักษณะเดียวกันที่จุดเริ่มต้นในการวิ่งขึ้น</p>

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๓๗ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน
๗๕๒	ในกรณีที่สนามบินจัดให้มีไฟเตือนเมื่อทางวิ่งไม่ปลอดภัยที่จะทำการบินขึ้นจากทางวิ่ง ไฟดังกล่าวต้องประกอบด้วยไฟแบบฝังพื้นจำนวนสองแถว โดยเป็นไฟสีแดงส่องไปยังอากาศยานที่กำลังจะบินขึ้น	๗๒๔	ในกรณีที่สนามบินจัดให้มีไฟเตือนเมื่อทางวิ่งไม่ปลอดภัยที่จะทำการ บินวิ่ง ขึ้นจากทางวิ่ง ไฟดังกล่าวต้องประกอบด้วยไฟแบบฝังพื้นจำนวนสองแถว โดยเป็นไฟสีแดงส่องไปยังอากาศยานที่กำลังจะ บินวิ่ง ขึ้น
๗๕๓	ไฟเตือนเมื่อทางวิ่งไม่ปลอดภัยที่จะทำการบินขึ้นจากทางวิ่งต้องติดสว่างตามรูปแบบการจัดวางภายในเวลาน้อยกว่าสองวินาที หลังจากระบบสั่งการให้มีการแจ้งเตือน	๗๒๕	ไฟเตือนเมื่อทางวิ่งไม่ปลอดภัยที่จะทำการ บินวิ่ง ขึ้นจากทางวิ่งต้องติดสว่างตามรูปแบบการจัดวางภายในเวลาน้อยกว่าสองวินาที หลังจากระบบสั่งการให้มีการแจ้งเตือน
๗๕๔	ความเข้มแสงและการกระจายลำแสงของไฟเตือนเมื่อทางวิ่งไม่ปลอดภัยที่จะทำการบินขึ้นจากทางวิ่ง ต้องเป็นไปตามที่กำหนดไว้ในภาคผนวกแนบท้าย ๒ รูปที่ ๒-๒๖	๗๒๖	ความเข้มแสงและการกระจายลำแสงของไฟเตือนเมื่อทางวิ่งไม่ปลอดภัยที่จะทำการ บินวิ่ง ขึ้นจากทางวิ่ง ต้องเป็นไปตามที่กำหนดไว้ในภาคผนวกแนบท้าย ๒ รูปที่ ๒- ๒๕
๗๕๕	ไฟเตือนเมื่อทางวิ่งที่กำลังจะเข้ามีการใช้งานอยู่หรือไม่ปลอดภัย และไฟเตือนเมื่อทางวิ่งไม่ปลอดภัยที่จะทำการบินขึ้นจากทางวิ่ง ต้องเป็นแบบอัตโนมัติในลักษณะที่การควบคุมแต่ละระบบสามารถปิดการทำงานของอีกระบบหรือทั้งสองระบบได้	๗๒๗	ไฟเตือนเมื่อทางวิ่งที่กำลังจะเข้ามีการใช้งานอยู่หรือไม่ปลอดภัย และไฟเตือนเมื่อทางวิ่งไม่ปลอดภัยที่จะทำการ บินวิ่ง ขึ้นจากทางวิ่ง ต้องเป็นแบบอัตโนมัติในลักษณะที่การควบคุมแต่ละระบบสามารถปิดการทำงานของอีกระบบหรือทั้งสองระบบได้
ตาราง ที่ ๒๔	ระยะห่างของป้ายสำหรับนำร่องการขับเคลื่อนบนทางขับรวมถึงป้ายแสดงทางออกจากทางวิ่ง คอลัมน์ที่ ๔ ๑ ๑๐๐ คอลัมน์ที่ ๓ ๔๐๐ ๖๐๐ ๖๐๐ ๘๐๐	ตาราง ที่ ๒๔	ระยะห่างของป้ายสำหรับนำร่องการขับเคลื่อนบนทางขับรวมถึงป้ายแสดงทางออกจากทางวิ่ง คอลัมน์ที่ ๔ ๑,๑๐๐ คอลัมน์ที่ ๓ ๔๐๐ ๓๐๐ ๖๐๐ ๔๕๐ ๖๐๐ ๔๕๐ ๘๐๐ ๖๐๐

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๓๗ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน
๗๘๒	ข้อความบนป้ายตำแหน่งหยุดคอยประเภทที่หนึ่ง ประเภทที่สอง ประเภทที่สาม หรือประเภทที่สองและประเภทสามร่วมกัน หรือประเภทที่หนึ่ง ประเภทสองและประเภทสามร่วมกัน ต้องประกอบด้วย หมายเลขหัวทางวิ่งและตามด้วยตัวหนังสือ “CAT I”, “CAT II”, “CAT III” หรือ “CAT II/III” หรือ “CAT I/II/III” แล้วแต่กรณี	๗๕๔	ข้อความบนป้ายตำแหน่งหยุดคอยประเภทที่หนึ่ง ประเภทที่สอง ประเภทที่สาม หรือประเภทที่สองและประเภทที่สามร่วมกัน หรือประเภทที่หนึ่ง ประเภทที่สองและประเภทที่สามร่วมกัน ต้องประกอบด้วย หมายเลขหัวทางวิ่งและตามด้วยตัวหนังสือ “CAT I”, “CAT II”, “CAT III” หรือ “CAT II/III” หรือ “CAT I/II/III” แล้วแต่กรณี
๘๑๙	เมื่อมีความจำเป็นในการระบุลำดับของชุดเครื่องหมายหยุดคอยบนทางขับ บนทางขับเส้นเดียวกัน ป้ายแสดงตำแหน่งต้องประกอบด้วยชื่อทางขับและหมายเลขของตำแหน่งหยุดคอยบนทางขับ	๗๙๑	เมื่อมีความจำเป็นในการระบุลำดับของชุดเครื่องหมายหยุดคอยบนทางขับ ที่อยู่ บนทางขับเส้นเดียวกัน ป้ายแสดงตำแหน่งต้องประกอบด้วยชื่อทางขับและหมายเลขของตำแหน่งหยุดคอยบนทางขับ
๘๒๑	สนามบินต้องระบุชื่อของทางขับซึ่งประกอบด้วยตัวอักษรตัวเดียวหรือหลายตัว หรือประกอบด้วยตัวอักษรตัวเดียวหรือหลายตัวแล้วตามด้วยตัวเลข	๗๙๓	สนามบินต้องระบุชื่อของทางขับ ที่มีเพียงชื่อเดียวในสนามบิน ซึ่งประกอบด้วยตัวอักษรตัวเดียว ตัวอักษรสองตัวหรือตัวอักษรหลายตัว หรือประกอบด้วยตัวอักษรตัวเดียวหรือ ตัวอักษรหลายตัว แล้วตามด้วยตัวเลข
๘๒๒	ในการกำหนดชื่อของทางขับนั้น สนามบินต้องหลีกเลี่ยงการใช้ตัวอักษร “I” “O” “X” และการใช้คำว่า “inner” และ “outer” เพื่อหลีกเลี่ยงความสับสนกับตัวเลข “๑” และ “๐” และเครื่องหมายปิด	๗๙๔	ในการกำหนดชื่อของทางขับนั้น สนามบินต้องหลีกเลี่ยงการใช้ตัวอักษร “I” “O” “X” และการใช้คำว่า “inner” และ “outer” เพื่อหลีกเลี่ยงความสับสนกับตัวเลข “๑” และ “๐” และเครื่องหมายปิด และหากเป็นไปได้ สนามบินต้องหลีกเลี่ยงการใช้คำว่า “ด้านใน” หรือ “inner” และ “ด้านนอก” หรือ “outer”
		๗๙๖	ชื่อของหลุมจอดอากาศยานต้องไม่เหมือนกับชื่อของทางขับ
๘๔๐	ข้อความบนป้ายแสดงตำแหน่งหยุดคอยบนถนนต้องเป็นทั้งภาษาไทยและภาษาอังกฤษและเป็นไปตามกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก รวมทั้งต้องประกอบด้วยสิ่งต่อไปนี้ (๑) ข้อความให้หยุด (๒) หากมีความเหมาะสมอาจเพิ่มเติมข้อความ ดังต่อไปนี้ (ก) ข้อความที่กำหนดว่า ผู้ขับขี่ยานพาหนะต้องได้รับอนุญาตจากพนักงานควบคุมจราจรทางอากาศก่อนขับเคลื่อนต่อไป (ข) ข้อความระบุตำแหน่ง	๘๑๓	ข้อความบนป้ายแสดงตำแหน่งหยุดคอยบนถนนต้องเป็น ทั้ง ภาษาไทย และภาษาอังกฤษ และเป็นไปตามกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก รวมทั้งต้องประกอบด้วยสิ่งต่อไปนี้ (๑) ข้อความให้หยุด (๒) หากมีความเหมาะสมอาจเพิ่มเติมข้อความ ดังต่อไปนี้ (ก) ข้อความที่กำหนดว่า ผู้ขับขี่ยานพาหนะต้องได้รับอนุญาตจากพนักงานควบคุมจราจรทางอากาศก่อนขับเคลื่อนต่อไป (ข) ข้อความระบุตำแหน่ง

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๓๗ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน
	ก. วัตถุที่อยู่ภายในขอบเขตตามแนวขวางของพื้นผิวจำกัดสิ่งกีดขวาง		ก. วัตถุที่อยู่ภายในขอบเขต ตามแนวขวาง ของพื้นผิวจำกัดสิ่งกีดขวาง
๘๖๗	ให้ถือว่ายานพาหนะและวัตถุเคลื่อนที่ได้ใด ๆ ที่ไม่ใช่อากาศยานที่อยู่บนพื้นที่เคลื่อนไหวของสนามบินเป็นสิ่งกีดขวาง และสนามบินต้องทำเครื่องหมายสำหรับแสดงสิ่งกีดขวาง และหากยานพาหนะและสนามบินนั้นมีการใช้งานในเวลากลางคืนหรือในสภาพทัศนวิสัยต่ำ สนามบินต้องติดตั้งไฟสำหรับแสดงสิ่งกีดขวาง ความในวรรคหนึ่งไม่นำมาใช้บังคับกับอุปกรณ์และยานพาหนะสำหรับให้บริการอากาศยานที่ใช้งานเฉพาะในลานจอดอากาศยาน ซึ่งอาจยกเว้นการติดตั้งไฟสำหรับแสดงสิ่งกีดขวางได้ แต่สนามบินต้องกำหนดเงื่อนไขการใช้งานไฟดังกล่าวไว้ในคู่มือการดำเนินงานสนามบินด้วย	๘๔๐	ให้ถือว่ายานพาหนะและวัตถุเคลื่อนที่ได้ใด ๆ ที่ไม่ใช่อากาศยานที่อยู่บนพื้นที่เคลื่อนไหวของสนามบินเป็นสิ่งกีดขวาง และสนามบินต้องทำเครื่องหมายสำหรับแสดงสิ่งกีดขวาง และหากยานพาหนะและสนามบินนั้นมีการใช้งานในเวลากลางคืนหรือในสภาพทัศนวิสัยต่ำ สนามบินต้องติดตั้งไฟสำหรับแสดงสิ่งกีดขวาง ด้วย ความในวรรคหนึ่งไม่นำมาใช้บังคับกับอุปกรณ์และยานพาหนะสำหรับให้บริการอากาศยานที่ใช้งานเฉพาะในลานจอดอากาศยาน ซึ่งอาจยกเว้น การทำเครื่องหมายและการติดตั้งไฟ สำหรับแสดงสิ่งกีดขวางได้ แต่สนามบินต้องกำหนดเงื่อนไขการใช้งานไฟดังกล่าวไว้ในคู่มือการดำเนินงานสนามบินด้วย
๘๖๘	สนามบินต้องทำเครื่องหมายแสดงสิ่งกีดขวางทั้งหมดที่อยู่ภายในระยะตามที่กำหนดไว้ในตารางที่ ๑๐ คอลัมน์ที่ ๑๑ หรือคอลัมน์ที่ ๑๒ จากเส้นกึ่งกลางทางขับ ทางขับในลานจอดอากาศยาน หรือทางขับที่เข้าสู่หลุมจอดอากาศยาน และในกรณีที่เป็นทางขับ ทางขับในลานจอดอากาศยาน หรือทางขับที่เข้าสู่หลุมจอดอากาศยานที่มีการใช้งานในเวลากลางคืน นอกจากต้องทำเครื่องหมายแล้ว สนามบินต้องติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางด้วย	๘๔๒	สนามบินต้องทำเครื่องหมายแสดงสิ่งกีดขวางทั้งหมดที่อยู่ภายในระยะตามที่กำหนดไว้ในตารางที่ ๑๐ คอลัมน์ที่ (๑๑) หรือคอลัมน์ที่ (๑๒) จากเส้นกึ่งกลางทางขับ ทางขับในลานจอดอากาศยาน หรือทางขับที่เข้าสู่หลุมจอดอากาศยาน และในกรณีที่เป็นทางขับ ทางขับในลานจอดอากาศยาน หรือทางขับที่เข้าสู่หลุมจอดอากาศยานที่มีการใช้งานในเวลากลางคืน นอกจากต้องทำเครื่องหมายแล้ว สนามบินต้องติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางด้วย
	ข. วัตถุที่อยู่นอกขอบเขตตามแนวขวางของพื้นผิวจำกัดสิ่งกีดขวาง		ข. วัตถุที่อยู่นอกขอบเขต ตามแนวขวาง ของพื้นผิวจำกัดสิ่งกีดขวาง
๘๗๗	สนามบินต้องดำเนินการให้มีการทำเครื่องหมายแสดงสิ่งกีดขวาง และติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวาง เว้นแต่สิ่งกีดขวางนั้นมีการติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงสูงในเวลากลางวันแล้ว	๘๕๐	สำหรับสิ่งกีดขวางตามข้อ ๒๘๘ สนามบินต้องดำเนินการให้มีการทำเครื่องหมายแสดงสิ่งกีดขวาง และติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวาง เว้นแต่สิ่งกีดขวางนั้นมีการติดตั้งไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่มีความเข้มแสงสูงในเวลากลางวันแล้ว

ชื่อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ชื่อ (ใหม่)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๓๗ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน
๙๐๕	ในกรณีติดตั้งไฟเพื่อแสดงความชัดเจนของรูปร่างปกติของวัตถุที่ครอบคลุมบริเวณกว้าง หรือกลุ่มของวัตถุที่อยู่ติด ๆ กัน สนามบินต้องปฏิบัติตามข้อกำหนด ดังต่อไปนี้ (๑) หากใช้ไฟที่มีความเข้มแสงต่ำ การติดตั้งไฟต้องเว้นระยะห่างตามแนวยาวไม่เกินสี่สิบห้าเมตร (๒) หากใช้ไฟที่มีความเข้มแสงปานกลาง การติดตั้งไฟต้องเว้นระยะห่างตามยาวไม่เกินเก้าร้อยเมตร	๘๗๘	ในกรณีติดตั้งไฟเพื่อแสดงความชัดเจนของรูปร่างปกติของวัตถุที่ครอบคลุมบริเวณกว้าง หรือกลุ่มของวัตถุที่อยู่ติด ๆ กัน สนามบินต้องปฏิบัติตามข้อกำหนด ดังต่อไปนี้ (๑) หากใช้ไฟที่มีความเข้มแสงต่ำ การติดตั้งไฟต้องเว้นระยะห่างตามแนวยาวไม่เกินสี่สิบห้าเมตร (๒) หากใช้ไฟที่มีความเข้มแสงปานกลาง การติดตั้งไฟต้องเว้นระยะห่างตามแนวยาวไม่เกินเก้าร้อยเมตร
๙๔๓	ในกรณีที่มีการปิดทางวิ่ง หรือทางขับ หรือพื้นที่บางส่วนของทางวิ่งหรือทางขับไม่ให้ใช้งานเป็นการชั่วคราว สนามบินต้องทำเครื่องหมายปิดและต้องแจ้งหน่วยงานให้บริการจราจรทางอากาศทราบ เว้นแต่เป็นการปิดพื้นที่เป็นระยะเวลาอันสั้นและหน่วยงานให้บริการจราจรทางอากาศได้แจ้งเตือนให้ทราบถึงการปิดพื้นที่นั้น รวมทั้งมีการทำเครื่องหมายหรือสัญลักษณ์อื่นที่เพียงพอแล้ว	๙๑๖	ในกรณีที่มีการปิดทางวิ่ง หรือทางขับ หรือพื้นที่บางส่วนของทางวิ่งหรือทางขับไม่ให้ใช้งานเป็นการชั่วคราว สนามบินต้องทำเครื่องหมายปิดและต้องแจ้งหน่วยงานให้บริการ จัดการ จราจรทางอากาศทราบ เว้นแต่เป็นการปิดพื้นที่เป็นระยะเวลาอันสั้นและหน่วยงานให้บริการ จัดการ จราจรทางอากาศได้แจ้งเตือนให้ทราบถึงการปิดพื้นที่นั้น รวมทั้งมีการทำเครื่องหมายหรือสัญลักษณ์อื่นที่เพียงพอแล้ว
	๒. พื้นผิวที่ไม่สามารถรับน้ำหนักได้		๒. พื้นผิวที่ไม่สามารถรับน้ำหนักได้ (Non-Load-Bearing Surface)
๙๕๐	ในกรณีที่ไหล่ของทางขับ ลานกลับลำบนทางวิ่ง ลานหยุดคอย และลานจอดอากาศยาน รวมถึงบริเวณพื้นผิวที่ไม่สามารถรับน้ำหนักได้ (non-load-bearing surface) อื่น ๆ ไม่อาจแยกความแตกต่างออกจากพื้นผิวที่สามารถรับน้ำหนักได้โดยทันที และหากมีการใช้งานพื้นที่ดังกล่าวโดยอากาศยานอาจส่งผลให้เกิดความเสียหายต่ออากาศยานนั้น สนามบินต้องทำเครื่องหมายเส้นขอบทางขับ สำหรับแสดงขอบเขตระหว่างพื้นที่ดังกล่าวกับพื้นผิวที่สามารถรับน้ำหนักได้ ทั้งนี้ รายละเอียดของเครื่องหมายขอบทางวิ่ง ให้เป็นไปตามที่กำหนดไว้ในหมวด ๕ ส่วนที่ ๑ เกี่ยวกับเครื่องหมายเส้นขอบทางวิ่ง	๙๒๓	ในกรณีที่ไหล่ของทางขับ ลานกลับลำบนทางวิ่ง ลานหยุดคอย และลานจอดอากาศยาน รวมถึงบริเวณพื้นผิวที่ไม่สามารถรับน้ำหนักได้ (non-load-bearing surface) อื่น ๆ ไม่อาจแยกความแตกต่างออกจากพื้นผิวที่สามารถรับน้ำหนักได้โดยทันที และหากมีการใช้งานพื้นที่ดังกล่าวโดยอากาศยานอาจส่งผลให้เกิดความเสียหายต่ออากาศยานนั้น สนามบินต้องทำเครื่องหมายเส้นขอบทางขับ สำหรับแสดงขอบเขตระหว่างพื้นที่ดังกล่าวกับพื้นผิวที่สามารถรับน้ำหนักได้ ทั้งนี้ รายละเอียดของเครื่องหมายขอบทางวิ่ง ให้เป็นไปตามที่กำหนดไว้ในหมวด ๕ ส่วนที่ ๑ เกี่ยวกับเครื่องหมายเส้นขอบทางวิ่ง
รูปที่ ๔๘	เครื่องหมายเส้นขอบทาง	รูปที่ ๔๘	เครื่องหมายเส้นขอบทาง (แก้ไขรูป)

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๓๗ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน
๙๖๗	<p>สนามบินต้องออกแบบและจัดเตรียมระบบไฟฟ้ากำลังสำหรับเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ประเภททัศนวิสัย และเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ประเภทเครื่องช่วยวิทย์ในการเดินอากาศของสนามบิน โดยในการออกแบบ สนามบินต้องคำนึงด้วยว่า กรณีที่อุปกรณ์หนึ่งอุปกรณ์ใดขัดข้องจะต้องไม่ทำให้นักบินขาดข้อมูลการนำร่อง ทั้งแบบที่ใช้และไม่ใช้การมองเห็นด้วยสายตา (visual and non-visual guidance) หรือไม่ทำให้นักบินได้รับข้อมูลที่ก่อให้เกิดความเข้าใจที่ผิดพลาดได้</p> <p>ในการออกแบบและติดตั้งระบบไฟฟ้ากำลังตามวรรคหนึ่ง สนามบินต้องคำนึงถึงปัจจัยที่อาจส่งผลให้การทำงานของระบบไฟฟ้าเกิดความผิดปกติ เช่น การรบกวนจากสนามแม่เหล็ก การสูญเสียกำลังไฟฟ้าในสายส่ง และคุณภาพไฟฟ้า</p>	๙๔๐	<p>สนามบินต้องออกแบบและจัดเตรียมระบบไฟฟ้ากำลังสำหรับเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ประเภททัศนวิสัย และเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ประเภท<u>เครื่องช่วยวิทย์ในระบบ</u> <u>ช่วย</u>การเดินอากาศของสนามบิน โดยในการออกแบบ สนามบินต้องคำนึงด้วยว่า กรณีที่อุปกรณ์หนึ่งอุปกรณ์ใดขัดข้องจะต้องไม่ทำให้นักบินขาดข้อมูลการนำร่อง ทั้งแบบที่ใช้และไม่ใช้การมองเห็นด้วยสายตา (visual and non-visual guidance) หรือไม่ทำให้นักบินได้รับข้อมูลที่ก่อให้เกิดความเข้าใจที่ผิดพลาดได้</p> <p>ในการออกแบบและติดตั้งระบบไฟฟ้ากำลังตามวรรคหนึ่ง สนามบินต้องคำนึงถึงปัจจัยที่อาจส่งผลให้การทำงานของระบบไฟฟ้าเกิดความผิดปกติ เช่น การรบกวนจากสนามแม่เหล็ก การสูญเสียกำลังไฟฟ้าในสายส่ง และคุณภาพไฟฟ้า</p>
๙๖๘	<p>ระยะเวลาตั้งแต่แหล่งจ่ายไฟฟ้ากำลังหลักขัดข้องจนถึงเวลาที่กลับมาใช้งานได้โดยสมบูรณ์ของสิ่งอำนวยความสะดวกของสนามบินตามข้อ ๙๗๓ ต้องสั้นที่สุดเท่าที่จะทำได้ เว้นแต่กรณีเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ประเภททัศนวิสัย ซึ่งใช้งานบนทางวิ่งแบบนอนพริชชัน ทางวิ่งแบบพริชชัน หรือทางวิ่งสำหรับการบินขึ้น ค่าช่วงเวลาสูงสุดที่ใช้ในการสับเปลี่ยนแหล่งจ่ายไฟฟ้า (maximum switch-over time) ให้เป็นไปตามที่กำหนดไว้ในตารางที่ ๓๑</p>	๙๔๒	<p>ระยะเวลาตั้งแต่แหล่งจ่ายไฟฟ้ากำลังหลักขัดข้องจนถึงเวลาที่กลับมาใช้งานได้โดยสมบูรณ์ของสิ่งอำนวยความสะดวกของสนามบินตามข้อ ๙๔๖ ต้องสั้นที่สุดเท่าที่จะทำได้ เว้นแต่กรณีเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ประเภททัศนวิสัย ซึ่งใช้งานบนทางวิ่งแบบนอนพริชชัน ทางวิ่งแบบพริชชัน หรือทางวิ่งสำหรับการ<u>บิน</u> <u>วิ่ง</u>ขึ้น ค่าช่วงเวลาสูงสุดที่ใช้ในการสับเปลี่ยนแหล่งจ่ายไฟฟ้า (maximum switch-over time) ให้เป็นไปตามที่กำหนดไว้ในตารางที่ ๓๑</p>
ตาราง ที่ ๓๑	<p>ข้อกำหนดเกี่ยวกับแหล่งจ่ายไฟฟ้ากำลังสำรอง</p> <p>ทางวิ่งสำหรับการบินขึ้นโดยมีค่าระยะที่นักบินมองเห็นทางวิ่งต่ำกว่าแปดร้อยเมตร</p>	ตาราง ที่ ๓๑	<p>ข้อกำหนดเกี่ยวกับแหล่งจ่ายไฟฟ้ากำลังสำรอง</p> <p><u>ทางวิ่งสำหรับการบินขึ้นโดยมีเพื่อการวิ่งขึ้นของ</u> <u>อากาศยาน</u>ที่ค่าระยะที่นักบินมองเห็นทางวิ่งต่ำกว่าแปดร้อยเมตร</p>

ชื่อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ชื่อ (ใหม่)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๓๗ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน
๙๗๑	ทางวิ่งสำหรับการบินขึ้นที่คาร์ระยะที่นักบินมองเห็นทางวิ่งต่ำกว่าแปดร้อย เมตร สนามบินต้องจัดให้มีแหล่งจ่ายไฟฟ้ากำลังสำรองที่มีขีดความสามารถเป็นไปตามที่กำหนดไว้ในตารางที่ ๓๑	๙๔๔	ทางวิ่งสำหรับการบินขึ้นสำหรับทางวิ่งเพื่อการวิ่งขึ้นของอากาศยาน ที่คาร์ระยะที่นักบินมองเห็นทางวิ่งต่ำกว่าแปดร้อยเมตร สนามบินต้องจัดให้มีแหล่งจ่ายไฟฟ้ากำลังสำรองที่มีขีดความสามารถเป็นไปตามที่กำหนดไว้ในตารางที่ ๓๑
๙๗๓	เมื่อแหล่งจ่ายไฟฟ้ากำลังหลักขัดข้อง สนามบินต้องจัดให้มีแหล่งจ่ายไฟฟ้ากำลังสำรองสำหรับการจ่ายไฟฟ้าให้แก่สิ่งอำนวยความสะดวกของสนามบิน ดังต่อไปนี้ (๑) ไฟฉายสัญญาณ (signalling lamp) และไฟส่องสว่างที่เพียงพอให้พนักงานให้บริการจราจรทางอากาศสามารถปฏิบัติงานได้ต่อเนื่อง (๒) ไฟแสดงสิ่งกีดขวางทั้งหมดที่อยู่ภายในพื้นที่ลงจอดและบินขึ้น รวมถึงพื้นที่เคลื่อนไหวของสนามบิน ทั้งนี้ ให้รวมถึงไฟส่องสว่างอื่น ๆ ที่การศึกษาทางด้านการบินกำหนดไว้ว่ามีความจำเป็นต้องจัดให้มีแหล่งจ่ายไฟฟ้ากำลังสำรอง (๓) ไฟนำร่องการบินเข้าสู่สนามบิน ไฟทางวิ่ง ไฟทางขับให้เป็นไปตามที่ระบุไว้ในข้อ ๙๗๐ ถึงข้อ ๙๗๒ (๔) เครื่องมือทางอุตุนิยมวิทยา (๕) ไฟเพื่อการรักษาความปลอดภัย (หากมี) ให้เป็นไปตามข้อ ๑๐๙๓ (๖) อุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกภายในสนามบินที่จำเป็นสำหรับหน่วยงานตอบสนองต่อเหตุฉุกเฉินในสนามบิน (๗) ไฟส่องสว่างบนลานจอดอากาศยานที่แยกออกมา (หากมี) ให้เป็นไปตามข้อ ๖๘๗ (๘) ไฟในเขตพื้นที่ลานจอดอากาศยานซึ่งส่องสว่างบริเวณที่ผู้โดยสารอาจเดินผ่าน	๙๔๖	เมื่อแหล่งจ่ายไฟฟ้ากำลังหลักขัดข้อง สนามบินต้องจัดให้มีแหล่งจ่ายไฟฟ้ากำลังสำรองสำหรับการจ่ายไฟฟ้าให้แก่สิ่งอำนวยความสะดวกของสนามบิน ดังต่อไปนี้ (๑) ไฟฉายสัญญาณ (signalling lamp) และไฟส่องสว่างที่เพียงพอให้พนักงานให้บริการ จัดการ จราจรทางอากาศสามารถปฏิบัติงานได้ต่อเนื่อง (๒) ไฟแสดงสิ่งกีดขวางทั้งหมดที่อยู่ภายในพื้นที่ ลงจอดในการร่อนลงและบินวิ่งขึ้น รวมถึงพื้นที่เคลื่อน ไหวของสนามบิน 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
๙๘๑	ทางวิ่งสำหรับใช้งานในกรณีคาร์ระยะที่นักบินมองเห็นทางวิ่งต่ำกว่าห้าร้อยห้าสิบเมตร สนามบินต้องจัดให้มีการติดตามตรวจสอบระบบไฟส่องสว่างตามตารางที่ ๓๑ อย่างอัตโนมัติ เพื่อแจ้งเตือนเมื่อระดับความสามารถใน	๙๕๔	ทางวิ่งสำหรับใช้งานในกรณีคาร์ระยะที่นักบินมองเห็นทางวิ่งต่ำกว่าห้าร้อยห้าสิบเมตร สนามบินต้องจัดให้มีการติดตามตรวจสอบระบบไฟส่องสว่างตามตารางที่ ๓๑ อย่างอัตโนมัติ เพื่อแจ้งเตือนเมื่อระดับความสามารถใน

ชื่อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ชื่อ (ใหม่)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๓๗ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน
	<p>การใช้งานได้ของอุปกรณ์ใด ๆ ต่ำกว่าระดับความสามารถในการใช้งานได้ขั้นต่ำ (minimum serviceability level) ที่กำหนดไว้ในข้อ ๑๑๒๘ ถึงข้อ ๑๑๓๐ ซึ่งต้องหยุดการให้บริการ</p> <p>ข้อมูลการติดตามตรวจสอบระบบไฟส่องสว่างตามวรรคหนึ่ง ต้องส่งแบบอัตโนมัติไปยังฝ่ายงานบำรุงรักษา หรือฝ่ายปฏิบัติการของสนามบินตามความเหมาะสมด้วย รวมทั้งต้องส่งแบบอัตโนมัติไปยังหน่วยงานให้บริการจราจรทางอากาศ และแสดงในตำแหน่งที่มองเห็นได้อย่างชัดเจนด้วย</p>		<p>การใช้งานได้ของอุปกรณ์ใด ๆ ต่ำกว่าระดับความสามารถในการใช้งานได้ขั้นต่ำ (minimum serviceability level) ที่กำหนดไว้ในข้อ ๑๑๒๘-๑๐๙๓ ถึงข้อ ๑๑๓๐-๑๐๙๔ ซึ่งต้องหยุดการให้บริการ</p> <p>ข้อมูลการติดตามตรวจสอบระบบไฟส่องสว่างตามวรรคหนึ่ง ต้องส่งแบบอัตโนมัติไปยังฝ่ายงานบำรุงรักษา หรือฝ่ายปฏิบัติการของสนามบินตามความเหมาะสมด้วย รวมทั้งต้องส่งแบบอัตโนมัติไปยังหน่วยงานให้บริการจัดการจราจรทางอากาศ และแสดงในตำแหน่งที่มองเห็นได้อย่างชัดเจนด้วย</p>
๙๘๔	<p>ให้แผนฉุกเฉินของสนามบินครอบคลุมขั้นตอนการปฏิบัติสำหรับเหตุฉุกเฉินต่าง ๆ ซึ่งต้องรวมถึงเหตุฉุกเฉินอย่างน้อย ดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) เหตุฉุกเฉินเกี่ยวข้องกับอากาศยาน</p> <p>(๒) การก่อวินาศกรรม ซึ่งรวมถึงการขู่วางระเบิด การยึดอากาศยานโดยมิชอบด้วยกฎหมาย</p> <p>(๓) เหตุการณ์เกี่ยวกับสินค้าอันตราย</p> <p>(๔) เพลิงไหม้อาคาร</p> <p>(๕) ภัยธรรมชาติ</p> <p>(๖) เหตุฉุกเฉินทางการแพทย์</p> <p>เหตุฉุกเฉินทางการแพทย์ตาม (๖) ให้ความหมายว่า ความเสี่ยงที่เพิ่มขึ้นของผู้โดยสารที่เดินทางหรือสินค้าในการแพร่กระจายโรคติดต่อระหว่างประเทศผ่านการขนส่งทางอากาศ และการระบาดรุนแรงของโรคติดต่อที่มีความเป็นไปได้สูงที่จะส่งผลกระทบต่อบุคลากรจำนวนมากที่ปฏิบัติงานในสนามบิน</p>	๙๕๗	<p>ให้แผนฉุกเฉินของสนามบินครอบคลุมขั้นตอนการปฏิบัติสำหรับเหตุฉุกเฉินต่าง ๆ ซึ่งต้องรวมถึงเหตุฉุกเฉินอย่างน้อย ดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) เหตุฉุกเฉินเกี่ยวข้องกับอากาศยาน</p> <p>(๒) การก่อวินาศกรรม ซึ่งรวมถึงการขู่วางระเบิด การยึดอากาศยานโดยมิชอบด้วยกฎหมาย</p> <p>(๓) เหตุการณ์เกี่ยวกับสินค้าอันตราย</p> <p>(๔) เพลิงไหม้อาคาร</p> <p>(๕) ภัยธรรมชาติ</p> <p>(๖) เหตุฉุกเฉินทางการแพทย์ด้านสาธารณสุข</p> <p>เหตุฉุกเฉินทางการแพทย์ตาม (๖) ให้ความหมายว่า ความเสี่ยงที่เพิ่มขึ้นของผู้โดยสารที่เดินทางหรือสินค้าในการแพร่กระจายโรคติดต่อระหว่างประเทศผ่านการขนส่งทางอากาศ และการระบาดรุนแรงของโรคติดต่อที่มีความเป็นไปได้สูงที่จะส่งผลกระทบต่อบุคลากรจำนวนมากที่ปฏิบัติงานในสนามบิน</p>
๙๘๕	<p>แผนฉุกเฉินของสนามบินต้องกำหนดการประสานการตอบสนอง หรือการเข้าร่วมเผชิญเหตุฉุกเฉินของหน่วยงานต่าง ๆ ซึ่งสำนักงานพิจารณาแล้วเห็นว่าสามารถให้ความช่วยเหลือเพื่อการตอบสนองต่อเหตุฉุกเฉิน ซึ่งให้รวมถึงหน่วยงาน</p>	๙๕๘	<p>แผนฉุกเฉินของสนามบินต้องกำหนดการประสานการตอบสนอง หรือการเข้าร่วมเผชิญเหตุฉุกเฉินของหน่วยงานต่าง ๆ ซึ่งสำนักงานพิจารณาแล้วเห็นว่าสามารถให้ความช่วยเหลือเพื่อการตอบสนองต่อเหตุฉุกเฉิน ซึ่งให้รวมถึงหน่วยงาน</p>

ชื่อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ชื่อ (ใหม่)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๓๗ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน
	<p>ที่เกี่ยวข้อง ดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) ในเขตสนามบิน ได้แก่ หน่วยควบคุมการจราจรทางอากาศ บริการดับเพลิงและกู้ภัย ฝ่ายบริหารสนามบิน บริการรถพยาบาลและการแพทย์ ผู้ดำเนินการอากาศยาน บริการรักษาความปลอดภัย และตำรวจ</p> <p>(๒) นอกเขตสนามบิน ได้แก่ สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย จังหวัด ซึ่งรวมถึงงานป้องกันและระงับอัคคีภัย ตำรวจ หน่วยงานด้านสุขภาพอนามัย รวมทั้งการแพทย์ รถพยาบาล โรงพยาบาล และบริการสาธารณสุข ทหาร หน่วยลาดตระเวนทางเรือหรือยามชายฝั่ง (coast guard)</p> <p>บริการสาธารณสุขตาม (๒) ให้ความหมายรวมถึงการวางแผนเพื่อลดผลกระทบที่รุนแรงต่อชุมชนจากเหตุการณ์ที่เกี่ยวข้องกับสุขภาพของประชาชน มากกว่าสุขภาพของบุคคลคนใดคนหนึ่ง</p>		<p>ที่เกี่ยวข้อง ดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) ในเขตสนามบิน ได้แก่ หน่วยควบคุมการจราจรทางอากาศ บริการดับเพลิงและกู้ภัย ฝ่ายบริหารสนามบิน บริการรถพยาบาลและการแพทย์ ผู้ดำเนินการ<u>เดิน</u>อากาศยาน บริการรักษาความปลอดภัย และตำรวจ</p> <p>(๒) นอกเขตสนามบิน ได้แก่ สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย จังหวัด ซึ่งรวมถึงงานป้องกันและระงับอัคคีภัย ตำรวจ หน่วยงานด้านสุขภาพอนามัย รวมทั้งการแพทย์ รถพยาบาล โรงพยาบาล และบริการสาธารณสุข ทหาร หน่วยลาดตระเวนทางเรือหรือยามชายฝั่ง (coast guard)</p> <p>บริการสาธารณสุขตาม (๒) ให้ความหมายรวมถึงการวางแผนเพื่อลดผลกระทบที่รุนแรงต่อชุมชนจากเหตุการณ์ที่เกี่ยวข้องกับสุขภาพของประชาชน มากกว่าสุขภาพของบุคคลคนใดคนหนึ่ง</p>
๙๙๒	สนามบินต้องแต่งตั้งผู้มีอำนาจในการบัญชาการศูนย์ปฏิบัติการฉุกเฉินและผู้มีอำนาจในการกำกับควบคุมศูนย์บัญชาการเคลื่อนที่ แล้วแต่กรณีของเหตุฉุกเฉิน รวมถึงจัดสรรบุคลากรตลอดจนทรัพยากรที่จำเป็นสำหรับการปฏิบัติการต่อเหตุฉุกเฉินด้วย	๙๖๕	สนามบินต้องแต่งตั้งผู้มีอำนาจในการบัญชาการศูนย์ปฏิบัติการฉุกเฉินและผู้มีอำนาจในการกำกับควบคุมศูนย์บัญชาการเคลื่อนที่ แล้วแต่กรณีของเหตุฉุกเฉิน รวมถึงจัดสรรบุคลากรตลอดจนทรัพยากรที่จำเป็นสำหรับการปฏิบัติการต่อเหตุฉุกเฉินด้วย
๙๙๖	กรณีที่สนามบินตั้งอยู่ใกล้สภาพแวดล้อมที่ยากลำบากในการเข้าถึง เช่น ใกล้กับแหล่งน้ำ หนอง ภูเขา ป่าทึบ ทะเลสาบ คลอง บึง ทะเล หรือกรณีมีส่วนที่มียุทธศาสตร์สำคัญของการปฏิบัติการบินขึ้นหรือร่อนลง ณ สนามบิน ผ่านเหนือบริเวณที่ยากลำบากในการเข้าถึงดังกล่าว แผนฉุกเฉินของสนามบินต้องระบุถึงความพร้อมในการจัดให้มีบริการกู้ภัยที่มีความเชี่ยวชาญเฉพาะทาง ขั้นตอนในการปฏิบัติงานและการประสานงานกับหน่วยบริการกู้ภัยที่มีความเชี่ยวชาญเฉพาะทางที่เหมาะสมดังกล่าว รวมทั้งมีการทำข้อตกลงร่วมกับหน่วยงานดังกล่าว เพื่อการตอบสนองต่อเหตุฉุกเฉินตามที่แผนฉุกเฉินของสนามบินระบุไว้	๙๖๙	กรณีที่สนามบินตั้งอยู่ใกล้สภาพแวดล้อมที่ยากลำบากในการเข้าถึง เช่น ใกล้กับแหล่งน้ำ หนอง ภูเขา ป่าทึบ ทะเลสาบ คลอง บึง ทะเล หรือกรณีมีส่วนที่มียุทธศาสตร์สำคัญของการปฏิบัติการ บินวิ่ง ขึ้นหรือ ร่อน ลง ณ สนามบิน ผ่านเหนือบริเวณที่ยากลำบากในการเข้าถึงดังกล่าว แผนฉุกเฉินของสนามบินต้องระบุถึงความพร้อมในการจัดให้มีบริการกู้ภัยที่มีความเชี่ยวชาญเฉพาะทาง ขั้นตอนในการปฏิบัติงานและการประสานงานกับหน่วยบริการกู้ภัยที่มีความเชี่ยวชาญเฉพาะทางที่เหมาะสมดังกล่าว รวมทั้งมีการทำข้อตกลงร่วมกับหน่วยงานดังกล่าว เพื่อการตอบสนองต่อเหตุฉุกเฉินตามที่แผนฉุกเฉินของสนามบินระบุไว้

ชื่อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ชื่อ (ใหม่)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๓๗ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน
๔๔๘	สนามบินที่ตั้งอยู่ใกล้สภาพแวดล้อมที่ยากลำบากในการเข้าถึงต้องจัดให้มีการประเมินการเข้าถึงพื้นที่บริเวณแนวการบินขึ้นและร่อนลงของอากาศยาน ภายในระยะหนึ่งพันเมตรจากหัวทางวิ่งทุกด้าน เพื่อหาทางเลือกต่าง ๆ ที่สามารถใช้ได้สำหรับการปฏิบัติการเข้าช่วยเหลือเมื่อเกิดเหตุฉุกเฉิน	๔๗๑	สนามบินที่ตั้งอยู่ใกล้สภาพแวดล้อมที่ยากลำบากในการเข้าถึงต้องจัดให้มีการประเมินการเข้าถึงพื้นที่บริเวณแนวการบิน <u>วิ่ง</u> ขึ้นและ <u>ร่อน</u> บินลงของอากาศยาน ภายในระยะหนึ่งพันเมตรจากหัวทางวิ่งทุกด้าน เพื่อหาทางเลือกต่าง ๆ ที่สามารถใช้ได้สำหรับการปฏิบัติการเข้าช่วยเหลือเมื่อเกิดเหตุฉุกเฉิน
๔๔๙	ในส่วนนี้ “เวลาตอบสนอง” หมายความว่า ระยะเวลาตั้งแต่หน่วยบริการดับเพลิงและกู้ภัยอากาศยานได้รับแจ้งเหตุฉุกเฉินจนกระทั่งถึงเวลาที่รถดับเพลิงและกู้ภัยอากาศยานคันแรกหรือกลุ่มแรกถึงจุดที่จะปฏิบัติการดับเพลิงและกู้ภัยและสามารถฉีดสารละลายโฟมในอัตราไม่น้อยกว่าร้อยละห้าสิบของอัตราฉีดที่กำหนดไว้ในตารางที่ ๓๓ “สภาพทัศนวิสัยและสภาพพื้นผิวที่เหมาะสม” หมายความว่า สภาพที่เป็นเวลากลางวัน ทัศนวิสัยดี ไม่มีฝนตกและพื้นผิวปราศจากสิ่งปนเปื้อน เช่น น้ำขัง ในเส้นทางปกติที่ใช้ตอบสนอง	๔๗๒	ในส่วนนี้ “เวลาตอบสนอง” หมายความว่า ระยะเวลาตั้งแต่หน่วยบริการดับเพลิงและกู้ภัยอากาศยานได้รับแจ้งเหตุฉุกเฉินจนกระทั่งถึงเวลาที่รถดับเพลิงและกู้ภัยอากาศยานคันแรกหรือกลุ่มแรกถึงจุดที่จะปฏิบัติการดับเพลิงและกู้ภัยและสามารถฉีดสารละลายโฟมในอัตราไม่น้อยกว่าร้อยละห้าสิบของอัตราฉีดที่กำหนดไว้ในตารางที่ ๓๓ “สภาพทัศนวิสัยและสภาพพื้นผิวที่เหมาะสม” หมายความว่า สภาพที่เป็นเวลากลางวัน ทัศนวิสัยดี ไม่มีฝนตกและพื้นผิวปราศจากสิ่งปนเปื้อน เช่น น้ำขัง ในเส้นทางปกติที่ใช้ตอบสนอง
๑๐๐๐	การดับเพลิงและกู้ภัยตามความในส่วนนี้ ให้เป็นไปเพื่อวัตถุประสงค์หลักในการช่วยชีวิตคนในเหตุการณ์อากาศยานประสบอุบัติเหตุหรืออุบัติการณ์ที่เกิดขึ้นในสนามบินหรือบริเวณใกล้เคียงสนามบิน ตลอดจนช่วยสร้างสภาพและรักษาสภาพการมีชีวิตรอด ทำให้มีเส้นทางออกให้ผู้ประสบเหตุสามารถหนีรอด และช่วยชีวิตผู้ประสบเหตุที่ไม่สามารถหนีได้เอง การกู้ภัยอาจจำเป็นต้องใช้อุปกรณ์หรือบุคลากรนอกเหนือจากอุปกรณ์หรือบุคลากรหลักสำหรับวัตถุประสงค์ของการดับเพลิงและกู้ภัย ทั้งนี้ ปัจจัยที่สำคัญที่สุดในการกู้ภัยอย่างมีประสิทธิภาพในกรณีอากาศยานประสบอุบัติเหตุที่มีผู้รอดชีวิต ประกอบด้วยการฝึกอบรม ประสิทธิภาพของอุปกรณ์ และความรวดเร็วของบุคลากรในการใช้อุปกรณ์ดับเพลิงและกู้ภัย	๔๗๓	การดับเพลิงและกู้ภัยตามความในส่วนนี้ ให้เป็นไปเพื่อวัตถุประสงค์หลักในการช่วยชีวิตคนในเหตุการณ์อากาศยานประสบอุบัติเหตุหรืออุบัติการณ์ที่เกิดขึ้นในสนามบินหรือบริเวณใกล้เคียงสนามบิน ตลอดจนช่วยสร้างสภาพและรักษาสภาพการมีชีวิตรอด ทำให้มีเส้นทางออกให้ผู้ประสบเหตุสามารถหนีรอด และช่วยชีวิตผู้ประสบเหตุที่ไม่สามารถหนีได้เอง การกู้ภัยอาจจำเป็นต้องใช้อุปกรณ์หรือบุคลากรนอกเหนือจากอุปกรณ์หรือบุคลากรหลักสำหรับวัตถุประสงค์ของการดับเพลิงและกู้ภัย ทั้งนี้ ปัจจัยที่สำคัญที่สุดในการกู้ภัยอย่างมีประสิทธิภาพในกรณีอากาศยานประสบอุบัติเหตุที่มีผู้รอดชีวิต ประกอบด้วยการฝึกอบรมประสิทธิภาพของอุปกรณ์ และความรวดเร็วของบุคลากรในการใช้อุปกรณ์ดับเพลิงและกู้ภัย ทั้งนี้ มาตรฐานเกี่ยวกับการดับเพลิงอาคาร การดับเพลิงถึง

ชื่อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ชื่อ (ใหม่)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๓๗ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน
			เก็บน้ำมันเชื้อเพลิง หรือการบูโหมบนทางวิ่ง ไม่นำมาใช้บังคับกับการ ดับเพลิงอากาศยาน
๑๐๐๑	สนามบินต้องจัดให้มีบริการดับเพลิงและกู้ภัย พร้อมอุปกรณ์ที่มี ประสิทธิภาพและบุคลากรที่มีความรู้ความสามารถในจำนวนที่เพียงพอ ประจำที่สนามบินและพื้นที่รับผิดชอบบริเวณใกล้เคียงสนามบิน บริการดับเพลิงและกู้ภัยของสนามบินตามวรรคหนึ่งอาจมอบหมายให้ หน่วยงานราชการหรือเอกชนที่มีที่ตั้งและอุปกรณ์ที่เหมาะสมดำเนินการ แทนก็ได้ โดยปกติสถานีดับเพลิงซึ่งเป็นที่อยู่ของหน่วยงานเหล่านี้จะตั้งอยู่ ในเขตสนามบิน อย่างไรก็ตาม สถานีดับเพลิงที่อยู่นอกเขตสนามบินก็ สามารถทำได้ หากเวลาตอบสนองเป็นไปตามที่กำหนดไว้ในข้อกำหนดนี้	๔๗๔	สนามบินต้องจัดให้มีบริการดับเพลิงและกู้ภัย พร้อมอุปกรณ์ที่มี ประสิทธิภาพและบุคลากรที่มีความรู้ความสามารถในจำนวนที่เพียงพอ ประจำที่สนามบินและพื้นที่รับผิดชอบบริเวณใกล้เคียงสนามบิน บริการดับเพลิงและกู้ภัยของสนามบินตามวรรคหนึ่งอาจมอบหมายให้ หน่วยงานราชการหรือเอกชนที่มีที่ตั้งและอุปกรณ์ที่เหมาะสมดำเนินการ แทนก็ได้ โดยปกติสถานีดับเพลิงซึ่งเป็นที่อยู่ของหน่วยงานเหล่านี้จะตั้งอยู่ ในเขตสนามบิน อย่างไรก็ตาม สถานีดับเพลิงที่อยู่นอกเขตสนามบินก็ สามารถทำได้ หากเวลาตอบสนองเป็นไปตามที่กำหนดไว้ในข้อกำหนดนี้
๑๐๐๒	กรณีที่สนามบินตั้งอยู่ใกล้สภาพแวดล้อมที่ยากลำบากในการเข้าถึง เช่น ใกล้กับแหล่งน้ำ หนอง ภูเขา ป่าทึบ ทะเลสาบ คลอง บึง ทะเล หรือกรณี มีส่วนที่มีนัยสำคัญของการปฏิบัติการบินขึ้นหรือร่อนลง ณ สนามบิน ผ่าน เหนือบริเวณที่ยากลำบากในการเข้าถึงพื้นที่ดังกล่าว สนามบินต้องจัดให้มี หน่วยบริการกู้ภัยที่มีความเชี่ยวชาญเฉพาะทาง ตลอดจนอุปกรณ์ดับเพลิง ที่เหมาะสมต่ออันตรายและความเสี่ยงในการเข้าตอบสนองต่อเหตุฉุกเฉิน ทั้งนี้ เป็นไปเพื่อวัตถุประสงค์ใน การวางแผนและใช้งานอุปกรณ์ช่วยชีวิตผู้ประสบภัยในน้ำที่จำเป็นเพื่อที่จะ สามารถออกช่วยเหลือให้รวดเร็วที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้ โดยให้มีจำนวนที่ เหมาะสมกับขนาดอากาศยานที่ใหญ่ที่สุดที่ใช้สนามบินนั้น	๔๗๕	กรณีที่สนามบินตั้งอยู่ใกล้สภาพแวดล้อมที่ยากลำบากในการเข้าถึง เช่น ใกล้กับแหล่งน้ำ หนอง ภูเขา ป่าทึบ ทะเลสาบ คลอง บึง ทะเล หรือกรณี มีส่วนที่มีนัยสำคัญของการปฏิบัติการ บินวิ่ง ขึ้นหรือ ร่อน บินลง ณ สนามบิน ผ่านเหนือบริเวณที่ยากลำบากในการเข้าถึงพื้นที่ดังกล่าว สนามบินต้องจัดให้มีหน่วยบริการกู้ภัยที่มีความเชี่ยวชาญเฉพาะทาง ตลอดจนอุปกรณ์ดับเพลิงที่เหมาะสมต่ออันตรายและความเสี่ยงในการเข้า ตอบสนองต่อเหตุฉุกเฉิน ทั้งนี้ เป็นไปเพื่อวัตถุประสงค์ในการวางแผนและ ใช้งานอุปกรณ์ช่วยชีวิตผู้ประสบภัยในน้ำที่จำเป็นเพื่อที่จะสามารถออก ช่วยเหลือให้รวดเร็วที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้ โดยให้มีจำนวนที่เหมาะสมกับ ขนาด อากาศยานเครื่องบิน ที่ใหญ่ที่สุดที่ใช้สนามบินนั้น

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๓๗ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน
๑๐๐๓	<p>สนามบินต้องจัดให้มีบริการดับเพลิงและกู้ภัยในระดับการป้องกันด้านดับเพลิงและกู้ภัย (level of protection) ที่เหมาะสมกับระดับชั้นของการดับเพลิงและกู้ภัย (aerodrome category for rescue and firefighting) ตามที่กำหนดไว้ในตารางที่ ๓๒ ทั้งนี้ ให้เป็นไปตามหลักการตามข้อ ๑๐๐๔ และข้อ ๑๐๐๕ ด้วย</p> <p>ความในวรรคหนึ่งไม่นำมาใช้บังคับกับสนามบินที่มีจำนวนเที่ยวบินของอากาศยานที่อยู่ในระดับชั้นของการดับเพลิงและกู้ภัยสูงสุด ต่ำกว่าเจ็ดร้อยเที่ยวบินในรอบสามเดือนที่มีการจราจรคับคั่งที่สุดติดต่อกัน ซึ่งสนามบินนั้นต้องกำหนดให้มีระดับการป้องกันด้านดับเพลิงและกู้ภัยไม่น้อยกว่าหนึ่งระดับที่ต่ำกว่าระดับชั้นของการดับเพลิงและกู้ภัยที่กำหนดไว้ในวรรคหนึ่ง</p>	๔๗๖	<p>สนามบินต้องจัดให้มีบริการดับเพลิงและกู้ภัยในระดับการป้องกันด้านดับเพลิงและกู้ภัย (level of protection) ที่เหมาะสมกับระดับชั้นของการดับเพลิงและกู้ภัย (aerodrome category for rescue and firefighting) ตามที่กำหนดไว้ในตารางที่ ๓๒ ทั้งนี้ ให้เป็นไปตามหลักการตามข้อ ๔๗๗ และข้อ ๔๗๘ ด้วย</p> <p>ความในวรรคหนึ่งไม่นำมาใช้บังคับกับสนามบินที่มีจำนวนเที่ยวบินของอากาศยานเครื่องบินที่อยู่ในระดับชั้นของการดับเพลิงและกู้ภัยสูงสุด ต่ำกว่าเจ็ดร้อยเที่ยวบินในรอบสามเดือนที่มีการจราจรคับคั่งที่สุดติดต่อกัน ซึ่งสนามบินนั้นต้องกำหนดให้มีระดับการป้องกันด้านดับเพลิงและกู้ภัยไม่น้อยกว่าหนึ่งระดับที่ต่ำกว่าระดับชั้นของการดับเพลิงและกู้ภัยที่กำหนดไว้ในวรรคหนึ่ง</p>
ตาราง ที่ ๓๒	<p>ระดับชั้นของการดับเพลิงและกู้ภัยสำหรับสนามบิน</p> <p>ระดับชั้นของการดับเพลิงและกู้ภัยสำหรับสนามบิน ขนาดความยาวทั้งหมดของอากาศยาน ความกว้างมากที่สุดของลำตัวอากาศยาน</p>	ตาราง ที่ ๓๒	<p>ระดับชั้นของการดับเพลิงและกู้ภัยสำหรับสนามบิน</p> <p>ระดับชั้นของการดับเพลิงและกู้ภัยสำหรับสนามบิน ขนาดความยาวทั้งหมดของอากาศยานเครื่องบิน ความกว้างมากที่สุดของลำตัวอากาศยานเครื่องบิน</p>
๑๐๐๔	ระดับชั้นของดับเพลิงและกู้ภัยสำหรับสนามบินให้พิจารณาจากตารางที่ ๓๒ และต้องขึ้นอยู่กับความยาวลำตัวอากาศยานที่ยาวที่สุดที่ใช้สนามบินดังกล่าวตามปกติและความกว้างของลำตัวของอากาศยานนั้น	๔๗๗	ระดับชั้นของดับเพลิงและกู้ภัยสำหรับสนามบินให้พิจารณาจากตารางที่ ๓๒ และต้องขึ้นอยู่กับความยาวลำตัว อากาศยานเครื่องบิน ที่ยาวที่สุดที่ใช้สนามบินดังกล่าวตามปกติและความกว้างของลำตัวของ อากาศยานเครื่องบิน นั้น
๑๐๐๕	ถ้าหลังจากที่เลือกระดับชั้นของการดับเพลิงและกู้ภัยสำหรับสนามบินให้เหมาะสมกับความยาวลำตัวอากาศยานที่ยาวที่สุดแล้ว ปรากฏว่าความกว้างของลำตัวอากาศยานมากกว่าความกว้างที่มากที่สุด ในตารางที่ ๓๒ คอลัมน์ที่ ๓ สำหรับระดับการป้องกันด้านดับเพลิงและกู้ภัยที่ได้จากความยาวโดยรวมของอากาศยานดังกล่าว ให้ใช้ระดับชั้นของการดับเพลิงและกู้ภัยที่สูงกว่าหนึ่งระดับ	๔๗๘	ถ้าหลังจากที่เลือกระดับชั้นของการดับเพลิงและกู้ภัยสำหรับสนามบินให้เหมาะสมกับความยาวลำตัว อากาศยานเครื่องบิน ที่ยาวที่สุดแล้ว ปรากฏว่าความกว้างของลำตัว อากาศยานเครื่องบิน มากกว่าความกว้างที่มากที่สุด ในตารางที่ ๓๒ คอลัมน์ที่ (๓) สำหรับระดับการป้องกันด้านดับเพลิงและกู้ภัยที่ได้จากความยาวโดยรวมของ อากาศยานเครื่องบิน ดังกล่าว ให้ใช้ระดับชั้นของการดับเพลิงและกู้ภัยที่สูงกว่าหนึ่งระดับ

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๓๗ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน
๑๐๐๖	ในช่วงเวลาที่คาดว่ากิจกรรมหรือเที่ยวบินจะถูกปรับลดลง ระดับการป้องกันด้านดับเพลิงและกู้ภัยที่มีอยู่ต้องไม่น้อยกว่าระดับขั้นของการดับเพลิงและกู้ภัยที่ต้องการสำหรับประเภทของอากาศยานสูงสุดที่จะใช้ บริการสนามบินในช่วงเวลานั้นโดยไม่คำนึงถึงจำนวนเที่ยวบิน	๔๗๔	ในช่วงเวลาที่คาดว่ากิจกรรมหรือเที่ยวบินจะถูกปรับลดลง ระดับการป้องกันด้านดับเพลิงและกู้ภัยที่มีอยู่ต้องไม่น้อยกว่าระดับขั้นของการดับเพลิงและกู้ภัยที่ต้องการสำหรับประเภทของ อากาศยานเครื่องบิน สูงสุดที่จะใช้บริการสนามบินในช่วงเวลานั้นโดยไม่คำนึงถึงจำนวนเที่ยวบิน
๑๐๐๗	สนามบินที่มีการให้บริการเฮลิคอปเตอร์ต้องจัดให้มีระดับการป้องกันด้านดับเพลิงและกู้ภัย (level of protection) ซึ่งขึ้นอยู่กับความยาวสูงสุดของเฮลิคอปเตอร์ที่ใช้งานสนามบินนั้น และต้องสอดคล้องกับระดับขั้นของการดับเพลิงและกู้ภัยสำหรับสนามบินเฮลิคอปเตอร์ ตามตารางที่ ๓๓ ด้วย		สนามบินที่มีการให้บริการเฮลิคอปเตอร์ต้องจัดให้มีระดับการป้องกันด้านดับเพลิงและกู้ภัย (level of protection) ซึ่งขึ้นอยู่กับความยาวสูงสุดของเฮลิคอปเตอร์ที่ใช้งานสนามบินนั้น และต้องสอดคล้องกับระดับขั้นของการดับเพลิงและกู้ภัยสำหรับสนามบินเฮลิคอปเตอร์ ตามตารางที่ ๓๓ ด้วย
ตาราง ที่ ๓๓	ระดับขั้นของการดับเพลิงและกู้ภัยสำหรับสนามบินที่มีการให้บริการเฮลิคอปเตอร์		ระดับขั้นของการดับเพลิงและกู้ภัยสำหรับสนามบินที่มีการให้บริการเฮลิคอปเตอร์
๑๐๐๘	ในช่วงเวลาที่สนามบินที่มีการให้บริการเฮลิคอปเตอร์รองรับการปฏิบัติการบินของเฮลิคอปเตอร์ที่มีขนาดเล็กกว่าขนาดของเฮลิคอปเตอร์ที่ใช้งานเป็นประจำ ระดับการป้องกันด้านดับเพลิงและกู้ภัยสำหรับสนามบินที่มีการให้บริการเฮลิคอปเตอร์ อาจลดลงจากระดับขั้นของการดับเพลิงและกู้ภัยสำหรับสนามบินเฮลิคอปเตอร์สูงสุดที่กำหนดไว้ได้ในช่วงเวลานั้น		ในช่วงเวลาที่สนามบินที่มีการให้บริการเฮลิคอปเตอร์รองรับการปฏิบัติการบินของเฮลิคอปเตอร์ที่มีขนาดเล็กกว่าขนาดของเฮลิคอปเตอร์ที่ใช้งานเป็นประจำ ระดับการป้องกันด้านดับเพลิงและกู้ภัยสำหรับสนามบินที่มีการให้บริการเฮลิคอปเตอร์ อาจลดลงจากระดับขั้นของการดับเพลิงและกู้ภัยสำหรับสนามบินเฮลิคอปเตอร์สูงสุดที่กำหนดไว้ได้ในช่วงเวลานั้น
๑๐๑๒	นอกจากสารดับเพลิงหลักตามข้อ ๑๐๑๐ และข้อ ๑๐๑๑ สนามบินต้องจัดให้มีสารดับเพลิงขั้นต้นชนิดผงเคมีแห้งที่เหมาะสมสำหรับการดับเพลิงประเภทไฮโดรคาร์บอน และต้องมีการทดสอบการใช้งานอย่างสม่ำเสมอ รวมทั้งทดสอบด้วยว่าสามารถใช้งานร่วมกันกับสารดับเพลิงหลักได้	๔๘๓	นอกจากสารดับเพลิงหลักตามข้อ ๔๘๑ และข้อ ๔๘๒ สนามบินต้องจัดให้มีสารดับเพลิงขั้นต้นชนิดผงเคมีแห้งที่เหมาะสมสำหรับการดับเพลิงประเภทไฮโดรคาร์บอน และต้องมีการทดสอบการใช้งานอย่างสม่ำเสมอ รวมทั้งทดสอบด้วยว่าสามารถใช้งานร่วมกันกับสารดับเพลิงหลักได้
ตาราง ที่ ๓๔	ปริมาณสารดับเพลิงขั้นต่ำที่สามารถใช้งานได้ คอลัมน์ ๕ ๑๒,๒๐๐	ตาราง ที่ ๓๓	ปริมาณสารดับเพลิงขั้นต่ำที่สามารถใช้งานได้ คอลัมน์ ๕ ๑๑,๒๐๐ หมายเหตุ ปริมาณน้ำที่แสดงในคอลัมน์ที่ (๒) (๔) และ (๖) คำนวณจากความยาวเฉลี่ยของอากาศยานในแต่ละระดับขั้น

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๓๗ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน
๑๐๑๕	สนามบินที่มีการวางแผนจะให้บริการแก่ อากาศยานที่มีขนาดใหญ่กว่าขนาดโดยเฉลี่ยของระดับชั้นของการดับเพลิง และกู้ภัยที่กำหนดไว้ สนามบินต้องทำการคำนวณปริมาณน้ำใหม่อีกครั้ง และปริมาณน้ำในการทำสารละลายโฟมและอัตราการฉีดสารละลายโฟ มต้องเพิ่มขึ้นให้สอดคล้องตามไปด้วย	๙๘๖	สนามบินที่มีการวางแผนจะให้บริการแก่ อากาศยานเครื่องบิน ที่มีขนาดใหญ่กว่าขนาดโดยเฉลี่ยของระดับชั้นของ การดับเพลิงและกู้ภัยที่กำหนดไว้ สนามบินต้องทำการคำนวณปริมาณน้ำ ใหม่อีกครั้ง และปริมาณน้ำในการทำสารละลายโฟมและอัตราการฉีด สารละลายโฟมต้องเพิ่มขึ้นให้สอดคล้องตามไปด้วย
๑๐๒๑	สารดับเพลิงขั้นต้นต้องเป็นไปตามคุณสมบัติที่เหมาะสมขององค์การ ระหว่างประเทศด้านมาตรฐาน (International Organization for Standardization: ISO)	๙๙๒	สารดับเพลิงขั้นต้นต้องเป็นไปตามคุณสมบัติที่เหมาะสมขององค์การ ระหว่างประเทศ ด้านว่าด้วยการ มาตรฐาน (International Organization for Standardization: ISO)
๑๐๒๔	สนามบินต้องจัดให้มีการสำรองปริมาณโฟมเข้มข้นอย่างน้อยเท่ากับร้อยละ สองร้อยของปริมาณโฟมเข้มข้นที่ใช้ผสมกับปริมาณน้ำที่ระบุไว้ในตารางที่ ๓๔ ไว้ในสนามบิน เพื่อวัตถุประสงค์ในการให้ระดับเพลิงอากาศยาน สามารถเติมโฟมเข้มข้นและกลับไปปฏิบัติงานได้อีกครั้ง โฟมเข้มข้นที่อยู่ในระดับเพลิงที่มีปริมาณเกินกว่าที่ระบุในตารางที่ ๓๔ สามารถใช้เป็นโฟมสำรองได้	๙๙๕	สนามบินต้องจัดให้มีการสำรองปริมาณโฟมเข้มข้นอย่างน้อยเท่ากับร้อยละ สองร้อยของปริมาณโฟมเข้มข้นที่ใช้ผสมกับปริมาณน้ำที่ระบุไว้ในตารางที่ ๓๓ ไว้ในสนามบิน เพื่อวัตถุประสงค์ในการให้ระดับเพลิงอากาศยาน สามารถเติมโฟมเข้มข้นและกลับไปปฏิบัติงานได้อีกครั้ง โฟมเข้มข้นที่อยู่ในระดับเพลิง อากาศยาน ที่มีปริมาณเกินกว่าที่ระบุใน ตารางที่ ๓๓ สามารถใช้เป็นโฟมสำรองได้
๑๐๒๘	สนามบินที่มีการให้บริการเฮลิคอปเตอร์ ต้องจัดให้มีสารดับเพลิงหลัก ประเภทโฟมที่มีคุณสมบัติระดับ B (performance level B) เป็นอย่างต่ำ		สนามบินที่มีการให้บริการเฮลิคอปเตอร์ ต้องจัดให้มีสารดับเพลิงหลัก ประเภทโฟมที่มีคุณสมบัติระดับ B (performance level B) เป็นอย่างต่ำ
๑๐๒๙	ปริมาณน้ำในการทำสารละลายโฟมและปริมาณสารดับเพลิงขั้นต้นที่ สนามบินที่มีการให้บริการเฮลิคอปเตอร์ต้องจัดให้มี ให้เป็นไปตามข้อ ๑๐๐๗ และตารางที่ ๓๕ ด้วย		ปริมาณน้ำในการทำสารละลายโฟมและปริมาณสารดับเพลิงขั้นต้นที่ สนามบินที่มีการให้บริการเฮลิคอปเตอร์ต้องจัดให้มี ให้เป็นไปตามข้อ ๑๐๐๗ และตารางที่ ๓๕ ด้วย
ตาราง ที่ ๓๕	ปริมาณสารดับเพลิงขั้นต่ำที่สามารถใช้งานได้สำหรับสนามบินที่มีการ ให้บริการเฮลิคอปเตอร์		ปริมาณสารดับเพลิงขั้นต่ำที่สามารถใช้งานได้สำหรับสนามบินที่มีการ ให้บริการเฮลิคอปเตอร์
๑๐๓๐	อัตราฉีดของสารละลายโฟมต้องไม่ต่ำกว่าอัตราฉีดในตารางที่ ๓๕ สำหรับ อัตราฉีดของสารดับเพลิงขั้นต้นต้องกำหนดจากประสิทธิภาพที่เหมาะสม ที่สุดในการดับเพลิงของสารดับเพลิงที่ใช้		อัตราฉีดของสารละลายโฟมต้องไม่ต่ำกว่าอัตราฉีดในตารางที่ ๓๕ สำหรับ อัตราฉีดของสารดับเพลิงขั้นต้นต้องกำหนดจากประสิทธิภาพที่เหมาะสม ที่สุดในการดับเพลิงของสารดับเพลิงที่ใช้

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๓๗ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน
๑๐๓๓	เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ด้านการปฏิบัติการดับเพลิงและกู้ภัย ณ จุดใด ๆ บนพื้นที่เคลื่อนไหวภายใต้สภาพทัศนวิสัยและสภาพพื้นผิวที่เหมาะสม เวลาตอบสนองต้องไม่เกินสามนาที	๑๐๐๑	เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ด้านการปฏิบัติการดับเพลิงและกู้ภัย ณ จุดใด ๆ บนพื้นที่เคลื่อนไหวที่ นอกเหนือจากข้อ ๑๐๐๐ ภายใต้สภาพทัศนวิสัยและสภาพพื้นผิวที่เหมาะสม เวลาตอบสนองต้องไม่เกินสามนาที
๑๐๓๔	ในสนามบินที่มีการให้บริการเฮลิคอปเตอร์ ภายใต้สภาพทัศนวิสัยและสภาพพื้นผิวที่เหมาะสม เวลาตอบสนองของการปฏิบัติการดับเพลิงและกู้ภัยสำหรับเฮลิคอปเตอร์ต้องไม่เกินสองนาที		ในสนามบินที่มีการให้บริการเฮลิคอปเตอร์ ภายใต้สภาพทัศนวิสัยและสภาพพื้นผิวที่เหมาะสม เวลาตอบสนองของการปฏิบัติการดับเพลิงและกู้ภัยสำหรับเฮลิคอปเตอร์ต้องไม่เกินสองนาที
๑๐๓๖	รถดับเพลิงและรถสนับสนุนอื่นใด นอกเหนือจากรถดับเพลิงอากาศยานคันแรกหรือกลุ่มที่ตอบสนอง ซึ่งขนส่งปริมาณสารดับเพลิงตามที่ระบุไว้ในตารางที่ ๓๔ ต้องฉีดสารดับเพลิงตามที่กำหนดได้อย่างต่อเนื่องและต้องเข้าถึงจุดเกิดเหตุภายในเวลาไม่เกินสามนาทีนับตั้งแต่หน่วยบริการดับเพลิงและกู้ภัยได้รับแจ้งเหตุฉุกเฉิน	๑๐๐๓	รถดับเพลิง อากาศยาน และรถสนับสนุนอื่นใด นอกเหนือจากรถดับเพลิงอากาศยานคันแรกหรือกลุ่มที่ตอบสนอง ซึ่งขนส่งปริมาณสารดับเพลิงตามที่ระบุไว้ในตารางที่ ๓๓ ต้องฉีดสารดับเพลิงตามที่กำหนดได้อย่างต่อเนื่องและต้องเข้าถึงจุดเกิดเหตุภายในเวลาไม่เกินสามนาทีนับตั้งแต่หน่วยบริการดับเพลิงและกู้ภัยได้รับแจ้งเหตุฉุกเฉิน
		๑๐๑๐	สนามบินต้องจัดให้มีห้องศูนย์รับส่งข่าว (watchroom) ณ สถานีดับเพลิงในตำแหน่งที่สามารถมองเห็นพื้นที่เคลื่อนไหวได้มากที่สุดเท่าที่จะทำได้ ทั้งนี้ ในกรณีจำเป็น สนามบินอาจใช้กล้องวงจรปิดมาช่วยในการมองเห็นได้
๑๐๔๓	สนามบินต้องจัดให้มีระบบ วิธีปฏิบัติ และอุปกรณ์สื่อสารเฉพาะในการติดต่อระหว่างหอควบคุมการจราจรทางอากาศกับสถานีดับเพลิงหลัก สถานีดับเพลิงอื่นในสนามบิน รถดับเพลิงอากาศยานและรถสนับสนุน	๑๐๑๑	สนามบินต้องจัดให้มีระบบ วิธีปฏิบัติ และอุปกรณ์สื่อสารเฉพาะในการติดต่อระหว่างหอควบคุมการจราจรทางอากาศกับสถานีดับเพลิงหลัก สถานีดับเพลิงอื่นในสนามบิน รถดับเพลิงอากาศยานและรถสนับสนุน

ชื่อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ชื่อ (ใหม่)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๓๗ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน
๑๐๔๔	<p>สนามบินต้องจัดให้มีอุปกรณ์สื่อสารประจำระดับเพลิงและกู้ภัยอากาศยาน และมีคลื่นความถี่วิทยุช่องทางพิเศษสำหรับใช้ติดต่อสื่อสารกับอากาศยาน เมื่อเกิดเหตุฉุกเฉิน เพื่อให้เจ้าหน้าที่ดับเพลิงและกู้ภัยสามารถแจ้งสถานการณ์และให้คำแนะนำที่จำเป็นแก่นักบินได้โดยตรง โดยเจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบินต้องแน่ใจว่าเจ้าหน้าที่ดับเพลิงและกู้ภัยที่ได้รับมอบหมายให้ดำเนินการข้างต้น มีความสามารถในการสื่อสารด้วยภาษาอังกฤษสำหรับการบินได้เป็นอย่างดี</p>	๑๐๑๒	<p>สนามบินต้องจัดให้มีอุปกรณ์สื่อสารประจำระดับเพลิงอากาศยานและ<u>รถกู้ภัยอากาศยาน</u> และมีคลื่นความถี่วิทยุช่องทางพิเศษสำหรับใช้ติดต่อสื่อสารกับอากาศยานเมื่อเกิดเหตุฉุกเฉิน เพื่อให้เจ้าหน้าที่ดับเพลิงและกู้ภัยสามารถแจ้งสถานการณ์และให้คำแนะนำที่จำเป็นแก่นักบินได้โดยตรง โดยเจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบินต้องแน่ใจว่าเจ้าหน้าที่ดับเพลิงและกู้ภัยที่ได้รับมอบหมายให้ดำเนินการข้างต้น มีความสามารถในการสื่อสารด้วยภาษาอังกฤษสำหรับการบินได้ ทั้งนี้ การสื่อสารโดยตรงระหว่างเจ้าหน้าที่ดับเพลิงและกู้ภัยกับนักบินในระหว่างเหตุฉุกเฉิน ไม่จำกัดเฉพาะการสื่อสารทางวาจาเพียงอย่างเดียว การใช้สัญญาณมืออาจมีความจำเป็น เป็นอย่างดี</p>
๑๐๔๕	<p>การฝึกอบรมของเจ้าหน้าที่ดับเพลิงและกู้ภัยของสนามบินตามข้อ ๑๐๔๔ ต้องประกอบด้วยเรื่องอย่างน้อย ดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) มาตรฐานงานดับเพลิงและกู้ภัยอากาศยาน (aircraft rescue and firefighting services)</p> <p>(๒) ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับสนามบินและพื้นที่โดยรอบ (airport familiarization)</p> <p>(๓) ความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับประเภทของอากาศยานที่สนามบินให้บริการ (aircraft familiarization)</p> <p>(๔) ความปลอดภัยในการปฏิบัติงานดับเพลิงและกู้ภัย (rescue and firefighting personnel safety)</p> <p>(๕) การสื่อสารในการปฏิบัติงานดับเพลิงและกู้ภัย เมื่อเกิดเหตุฉุกเฉิน รวมถึงระบบกริ่งสัญญาณเตือนเหตุเพลิงไหม้</p> <p>(๖) วิธีการใช้งานสายดับเพลิง หัวฉีด ป้อมปืนฉีดประจำระดับเพลิง รวมถึงการใช้งานอุปกรณ์อื่น ๆ ที่จำเป็น</p> <p>(๗) ประเภทของสารดับเพลิงต่าง ๆ และการเลือกใช้งาน</p> <p>(๘) การให้ความช่วยเหลืออพยพผู้ประสบภัยออกจากอากาศยาน</p>	๑๐๑๗	<p>การฝึกอบรมของเจ้าหน้าที่ดับเพลิงและกู้ภัยของสนามบินตามข้อ ๑๐๑๖ ต้องประกอบด้วยเรื่องอย่างน้อย ดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) มาตรฐาน<u>งาน</u>ดับเพลิงและกู้ภัย<u>อากาศยาน</u> (aircraft standard for rescue and firefighting services)</p> <p>(๒) ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับสนามบินและพื้นที่โดยรอบ (airport familiarization)</p> <p>(๓) ความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับประเภทของอากาศยานที่สนามบินให้บริการ (aircraft familiarization)</p> <p>(๔) ความปลอดภัยในการปฏิบัติงานดับเพลิงและกู้ภัย (rescue and firefighting personnel safety)</p> <p>(๕) การสื่อสารในการปฏิบัติงานดับเพลิงและกู้ภัย เมื่อเกิดเหตุฉุกเฉิน รวมถึงระบบกริ่งสัญญาณเตือนเหตุเพลิงไหม้</p> <p>(๖) วิธีการใช้งานสายดับเพลิง หัวฉีด ป้อมปืนฉีดประจำระดับเพลิง<u>อากาศยาน</u> รวมถึงการใช้งานอุปกรณ์อื่น ๆ ที่จำเป็น</p> <p>(๗) ประเภทของสารดับเพลิงต่าง ๆ และการเลือกใช้งาน</p> <p>(๘) การให้ความช่วยเหลืออพยพผู้ประสบภัยออกจากอากาศยาน</p>

ชื่อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ชื่อ (ใหม่)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๓๗ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน
	<p>(๙) การฝึกดับเพลิงและกู้ภัยอากาศยาน รวมถึงทฤษฎีของเพลิงและการ ระงับอัคคีภัย (firefighting operations)</p> <p>(๑๐) การประยุกต์ใช้อุปกรณ์ดับเพลิงและกู้ภัยอาคารเข้ากับการดับเพลิง และกู้ภัยอากาศยาน</p> <p>(๑๑) วัตถุอันตราย</p> <p>(๑๒) ความเข้าใจในบทบาทหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ดับเพลิงและกู้ภัยในแผน ฉุกเฉินของสนามบิน</p> <p>(๑๓) การฝึกใช้ชุดป้องกันและเครื่องช่วยหายใจ</p>		<p>(๙) การฝึกดับเพลิงและกู้ภัยอากาศยาน รวมถึงทฤษฎีของเพลิงและการ ระงับอัคคีภัย (firefighting operations)</p> <p>(๑๐) การประยุกต์ใช้อุปกรณ์ดับเพลิงและกู้ภัยอาคารเข้ากับการดับเพลิง และกู้ภัยอากาศยาน</p> <p>(๑๑) วัตถุอันตราย (dangerous goods)</p> <p>(๑๒) ความเข้าใจในบทบาทหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ดับเพลิงและกู้ภัยในแผน ฉุกเฉินของสนามบิน</p> <p>(๑๓) การฝึกใช้ชุดป้องกันและเครื่องช่วยหายใจ</p>
๑๐๕๖	<p>เนื่องจากการมีอยู่ของสัตว์ในเขตสนามบินและรอบ ๆ สนามบินเป็นภัย คุกคามร้ายแรงต่อความปลอดภัยในการปฏิบัติการของอากาศยาน สนามบินต้องจัดให้มีการประเมินอันตรายจากอากาศยานชนสัตว์ใน สนามบินและพื้นที่ใกล้เคียงภายในรัศมีสิบสามกิโลเมตรจากจุดอ้างอิง สนามบิน โดยต้องดำเนินการ ดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) จัดให้มีกระบวนการในการเก็บรวบรวมข้อมูลและการรายงานสำหรับ อากาศยานชนสัตว์ให้สอดคล้องกับกระบวนการที่กฎหมายกำหนด</p> <p>(๒) เก็บรวบรวมข้อมูลจากผู้ดำเนินการเดินอากาศ เจ้าหน้าที่ของสนามบิน และแหล่งข้อมูลอื่นเกี่ยวกับสัตว์ในสนามบินและบริเวณโดยรอบสนามบิน เพื่อพิจารณาถึงความเสี่ยงที่จะเกิดอันตรายต่อการปฏิบัติการของอากาศยาน</p> <p>(๓) จัดหาบุคลากรที่มีความรู้ความสามารถและมีจำนวนที่เหมาะสมเพื่อทำ การประเมินอันตรายจากอากาศยานชนสัตว์อย่างต่อเนื่อง</p>	๑๐๒๔	<p>เนื่องจากการมีอยู่ของสัตว์ในเขตสนามบินและรอบ ๆ สนามบินเป็นภัย คุกคามร้ายแรงต่อความปลอดภัยในการปฏิบัติการของอากาศยาน สนามบินต้องจัดให้มีการประเมินอันตรายจากอากาศยานชนสัตว์ใน สนามบินและพื้นที่ใกล้เคียงภายในรัศมีสิบสามกิโลเมตรจากจุดอ้างอิง สนามบิน โดยต้องดำเนินการ ดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) จัดให้มีกระบวนการในการเก็บรวบรวมข้อมูลและการรายงานสำหรับ อากาศยานชนสัตว์ให้สอดคล้องกับกระบวนการที่กฎหมายกำหนด</p> <p>(๒) เก็บรวบรวมข้อมูลจากผู้ดำเนินการเดินอากาศ เจ้าหน้าที่ของสนามบิน และแหล่งข้อมูลอื่นเกี่ยวกับสัตว์ในสนามบินและบริเวณโดยรอบสนามบิน เพื่อพิจารณาถึงความเสี่ยงที่จะเกิดอันตรายต่อการปฏิบัติการของอากาศยาน</p> <p>(๓) จัดหาบุคลากรที่มีความรู้ความสามารถและมีจำนวนที่เหมาะสมเพื่อทำ การประเมินอันตรายจากอากาศยานชนสัตว์อย่างต่อเนื่อง</p>
๑๐๖๑	<p>สนามบินต้องจัดให้มีการบริหารจัดการลานจอดอากาศยาน (apron management services) ในบริเวณลานจอดอากาศยาน ซึ่งอาจ ดำเนินการโดยเจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบิน หน่วยงานให้บริการ จราจรทางอากาศ ณ สนามบิน หรือโดยการร่วมมือประสานงานร่วมกัน ระหว่างหน่วยงานดังกล่าวนี้ เพื่อดำเนินการดังต่อไปนี้</p>	๑๐๒๙	<p>สนามบินต้องจัดให้มีการบริหารจัดการลานจอดอากาศยาน (apron management services) ในบริเวณลานจอดอากาศยาน ซึ่งอาจ ดำเนินการโดยเจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบิน หน่วยงานให้บริการ จัดการจราจรทางอากาศ ณ สนามบิน หรือโดยการร่วมมือประสานงาน ร่วมกันระหว่างหน่วยงานดังกล่าวนี้ เพื่อดำเนินการดังต่อไปนี้</p>

ชื่อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ชื่อ (ใหม่)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๓๗ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน
	<p>(๑) กำกับดูแลการเคลื่อนที่เพื่อป้องกันการชนกันของอากาศยานด้วยกัน หรืออากาศยานกับยานพาหนะหรือวัตถุอื่นในลานจอดอากาศยาน</p> <p>(๒) กำกับดูแลการเข้าสู่ลานจอดอากาศยานและประสานงานการออกจากลานจอดอากาศยานกับหอควบคุมการจราจรทางอากาศ</p> <p>(๓) ทำให้แน่ใจว่าการขับเคลื่อนยานพาหนะต่าง ๆ บริเวณลานจอดอากาศยานเป็นไปด้วยความปลอดภัย รวดเร็ว รวมทั้งให้เป็นไปตามกฎ ระเบียบที่เหมาะสมของกิจกรรมต่าง ๆ ในลานจอดอากาศยาน</p>		<p>(๑) กำกับดูแลการเคลื่อนที่เพื่อป้องกันการชนกันของอากาศยานด้วยกัน หรืออากาศยานกับยานพาหนะหรือวัตถุอื่นในลานจอดอากาศยาน</p> <p>(๒) กำกับดูแลการเข้าสู่ลานจอดอากาศยานและประสานงานการออกจากลานจอดอากาศยานกับหอควบคุมการจราจรทางอากาศ</p> <p>(๓) ทำให้แน่ใจว่าการขับเคลื่อนยานพาหนะต่าง ๆ บริเวณลานจอดอากาศยานเป็นไปด้วยความปลอดภัย รวดเร็ว รวมทั้งให้เป็นไปตามกฎ ระเบียบที่เหมาะสมของกิจกรรมต่าง ๆ ในลานจอดอากาศยาน</p>
๑๐๖๕	ยานพาหนะฉุกเฉินสำหรับตอบสนองต่อเหตุฉุกเฉินต้องได้รับความสำคัญเป็นอันดับแรก ก่อนการจราจรของยานพาหนะอื่น ๆ บนพื้นที่เคลื่อนไหว	๑๐๓๓	ยานพาหนะฉุกเฉินสำหรับตอบสนองต่อเหตุฉุกเฉินต้องได้รับความสำคัญเป็นอันดับแรก ก่อนการจราจรของยานพาหนะอื่น ๆ บนพื้นที่เคลื่อนไหว
๑๐๖๘	สนามบินต้องจัดให้มีอุปกรณ์ดับเพลิงที่เหมาะสมพร้อมใช้งานอย่างน้อยสำหรับการสกัดเพลิงไหม้จากน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานเบื้องต้น และต้องมีบุคลากรที่ผ่านการฝึกอบรมในการใช้งานอุปกรณ์ดังกล่าวในระหว่างการให้บริการภาคพื้นดินสำหรับอากาศยาน และต้องมีวิธีการที่รวดเร็วในการเรียกบริการดับเพลิงและกู้ภัย กรณีเกิดเพลิงไหม้หรือการรั่วไหลของเชื้อเพลิงเป็นปริมาณมาก	๑๐๓๖	สนามบินต้องจัดให้มีอุปกรณ์ดับเพลิงที่เหมาะสมพร้อมใช้งานอย่างน้อยสำหรับการสกัดเพลิงไหม้จากน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานเบื้องต้น และต้องมีบุคลากรที่ผ่านการฝึกอบรมในการใช้งานอุปกรณ์ดังกล่าวในระหว่างการให้บริการภาคพื้นดินสำหรับอากาศยาน และต้องมีวิธีการที่รวดเร็วในการเรียกบริการดับเพลิงและกู้ภัย กรณีเกิดเพลิงไหม้หรือการรั่วไหลของเชื้อเพลิงเป็นปริมาณมาก
๑๐๖๙	กรณีที่มีการเติมน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานในขณะที่ผู้โดยสารกำลังขึ้นอากาศยาน อยู่ในอากาศยาน หรือกำลังลงจากอากาศยาน สนามบินต้องจัดให้มีอุปกรณ์ภาคพื้นดินอยู่ในตำแหน่งที่เหมาะสมหรือที่กำหนดไว้ เพื่อให้ (๑) มีจำนวนทางออกที่เพียงพอสำหรับการอพยพออกอย่างรวดเร็ว (๒) มีเส้นทางอพยพที่พร้อมหลังจากออกจากทางออกแต่ละทางเพื่อใช้ในกรณีเกิดเหตุฉุกเฉิน	๑๐๓๗	กรณีที่มีการเติมน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานในขณะที่ผู้โดยสารกำลังขึ้นอากาศยาน อยู่ในอากาศยาน หรือกำลังลงจากอากาศยาน สนามบินต้องจัดให้มี อุปกรณ์ภาคพื้นดิน ต้อง อยู่ในตำแหน่งที่เหมาะสมหรือที่กำหนดไว้ เพื่อให้ (๑) มีจำนวนทางออกที่เพียงพอสำหรับการอพยพออกอย่างรวดเร็ว (๒) มีเส้นทางอพยพที่พร้อมหลังจากออกจากทางออกแต่ละทางเพื่อใช้ในกรณีเกิดเหตุฉุกเฉิน

ชื่อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ชื่อ (ใหม่)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๓๗ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน
๑๐๗๕	<p>ยานพาหนะที่ปฏิบัติงานในพื้นที่ขับเคลื่อน ต้องติดตั้งอุปกรณ์วิทยุสื่อสารแบบสองทาง</p> <p>ผู้ขับขียานพาหนะต้องสื่อสารโดยใช้อุปกรณ์ตามวรรคหนึ่ง และต้องได้รับอนุญาตจากหอควควบคุมการจราจรทางอากาศก่อนเข้าพื้นที่ขับเคลื่อน ทั้งนี้ ผู้ขับขียานพาหนะตามวรรคหนึ่ง ต้องเฝ้าฟังวิทยุอย่างต่อเนื่องตามความถี่ที่กำหนดขณะอยู่ในพื้นที่เคลื่อนไหวด้วย</p>	๑๐๔๓	<p><u>ยานพาหนะที่ปฏิบัติงานในพื้นที่ขับเคลื่อน ต้องติดตั้งอุปกรณ์วิทยุสื่อสารแบบสองทาง สนามบินต้องจัดให้มีอุปกรณ์วิทยุสื่อสารแบบสองทางบนยานพาหนะที่ปฏิบัติงานในพื้นที่ขับเคลื่อน</u></p> <p>ผู้ขับขียานพาหนะต้องสื่อสารโดยใช้อุปกรณ์ตามวรรคหนึ่ง และต้องได้รับอนุญาตจากหอควควบคุมการจราจรทางอากาศก่อนเข้าพื้นที่ขับเคลื่อน ทั้งนี้ ผู้ขับขียานพาหนะ<u>ตามวรรคหนึ่ง</u> ต้องเฝ้าฟังวิทยุอย่างต่อเนื่องตามความถี่ที่กำหนดขณะอยู่ในพื้นที่เคลื่อนไหวด้วย</p>
๑๐๗๖	<p>นอกจากข้อ ๑๐๗๕ สนามบินต้องจัดให้มีระบบและอุปกรณ์สื่อสารคลื่นความถี่เฉพาะที่ใช้ในการติดต่อสื่อสารสำหรับการปฏิบัติการบินขึ้นลงของอากาศยานของทางวิ่งแต่ละทางวิ่ง ระหว่างหอควควบคุมการจราจรทางอากาศ อากาศยาน และยานพาหนะที่ปฏิบัติงานบนทางวิ่งด้วย</p>	๑๐๔๔	<p>นอกจากข้อ ๑๐๔๓ สนามบินต้องจัดให้มีระบบและอุปกรณ์สื่อสารคลื่นความถี่เฉพาะที่ใช้ในการติดต่อสื่อสารสำหรับการปฏิบัติการ<u>บินขึ้นลงวิ่งขึ้นและบินลง</u>ของอากาศยานของทางวิ่งแต่ละทางวิ่ง ระหว่างหอควควบคุมการจราจรทางอากาศ อากาศยาน และยานพาหนะที่ปฏิบัติงานบนทางวิ่งด้วย</p>
๑๐๘๓	<p>เว้นแต่การทำงานของอุปกรณ์หรือสิ่งติดตั้งต้องอยู่ในพื้นที่เพื่อวัตถุประสงค์ในการนำร่องอากาศยานหรือเพื่อความปลอดภัยของอากาศยาน สนามบินต้องไม่มีอุปกรณ์หรือสิ่งติดตั้งอยู่ในพื้นที่ ดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) บนพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่ง พื้นที่ปลอดภัยปลายทางวิ่ง พื้นที่ปลอดภัยรอบทางขับ หรือภายในระยะทางตามที่กำหนดไว้ในตารางที่ ๑๐ คอลัมน์ที่ ๑๑ หากเป็นอันตรายต่ออากาศยาน หรือ</p> <p>(๒) ในพื้นที่ปลอดภัยกีดขวาง หากเป็นอันตรายต่ออากาศยานที่อยู่ในอากาศ</p>	๑๐๕๑	<p>เว้นแต่การทำงานของอุปกรณ์หรือสิ่งติดตั้งต้องอยู่ในพื้นที่เพื่อวัตถุประสงค์ในการนำร่องอากาศยานหรือเพื่อความปลอดภัยของอากาศยาน สนามบินต้องไม่มีอุปกรณ์หรือสิ่งติดตั้งอยู่ในพื้นที่ ดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) บนพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่ง พื้นที่ปลอดภัยปลายทางวิ่ง พื้นที่ปลอดภัยรอบทางขับ หรือภายในระยะทางตามที่กำหนดไว้ในตารางที่ ๑๑ คอลัมน์ที่ (๑๑) หากเป็นอันตรายต่ออากาศยาน หรือ</p> <p>(๒) ในพื้นที่ปลอดภัยกีดขวาง หากเป็นอันตรายต่ออากาศยานที่อยู่ในอากาศ</p> <p><u>ในกรณีที่มีความจำเป็นต้องติดตั้งอุปกรณ์หรือสิ่งติดตั้งที่จำเป็นต้องอยู่ในพื้นที่ตามวรรคหนึ่ง เพื่อวัตถุประสงค์ในการนำร่องอากาศยานหรือเพื่อความปลอดภัยของอากาศยาน อุปกรณ์หรือสิ่งติดตั้งดังกล่าวต้องได้รับการเห็นชอบจากผู้อำนวยการและเป็นไปตามข้อกำหนดเกี่ยวกับวัสดุแตกหักง่าย การทำเครื่องหมายและการติดตั้งไฟตามที่ระบุไว้ในหมวด ๕ สิ่งอำนวยความสะดวก สิ่งติดตั้งและอุปกรณ์</u></p>

ชื่อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ชื่อ (ใหม่)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๓๗ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน
๑๐๘๗	<p>อุปกรณ์หรือสิ่งติดตั้งที่ใช้เพื่อวัตถุประสงค์ในการนำร่องอากาศยานหรือเพื่อความปลอดภัยของอากาศยานที่จะต้องตั้งอยู่ในหรือใกล้กับพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่งของทางวิ่งแบบพริชชีชั้นประเภทที่หนึ่ง ทางวิ่งแบบพริชชีชั้น ประเภทที่สอง หรือทางวิ่งแบบพริชชีชั้น ประเภทที่สาม และตั้งอยู่ในบริเวณ ดังต่อไปนี้ ต้องแตกหักง่ายและติดตั้งให้มีความสูงน้อยที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้</p> <p>(๑) ในส่วนของพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่ง ภายในระยะเจ็ดสิบเจ็ดจุดห้าเมตรของเส้นกึ่งกลางทางวิ่งสำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๔ และรหัสตัวอักษรเป็น F หรือ</p> <p>(๒) ภายในระยะสองร้อยสี่สิบเมตรจากปลายพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่งและอยู่ภายใน</p> <p>(ก) หกสิบเมตรของแนวเส้นกึ่งกลางทางวิ่งที่ต่อขยายออกไปสำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๓ หรือ ๔ หรือ</p> <p>(ข) สี่สิบห้าเมตรของแนวเส้นกึ่งกลางทางวิ่งที่ต่อขยายออกไปสำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๑ หรือ ๒ หรือ</p> <p>(๓) ยี่นทะเลพื้นผิวแนวร้อนชั้นใน พื้นผิวลาดเอียงชั้นใน หรือพื้นผิวบาล์คแลนดิง</p>	๑๐๕๕	<p>อุปกรณ์หรือสิ่งติดตั้งที่ใช้เพื่อวัตถุประสงค์ในการนำร่องอากาศยานหรือเพื่อความปลอดภัยของอากาศยานที่จะต้องตั้งอยู่ในหรือใกล้กับพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่งของทางวิ่งแบบพริชชีชั้นประเภทที่หนึ่ง ทางวิ่งแบบพริชชีชั้น ประเภทที่สอง หรือทางวิ่งแบบพริชชีชั้น ประเภทที่สาม และตั้งอยู่ในบริเวณ ดังต่อไปนี้ ต้องแตกหักง่ายและติดตั้งให้มีความสูงน้อยที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้</p> <p>(๑) ในส่วนของพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่ง ภายในระยะเจ็ดสิบเจ็ดจุดห้าเมตรของเส้นกึ่งกลางทางวิ่งสำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๔ และรหัสตัวอักษรเป็น F หรือ</p> <p>(๒) ภายในระยะสองร้อยสี่สิบเมตรจากปลายพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่งและอยู่ภายใน</p> <p>(ก) หกสิบเมตรของแนวเส้นกึ่งกลางทางวิ่งที่ต่อขยายออกไปสำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๓ หรือ ๔ หรือ</p> <p>(ข) สี่สิบห้าเมตรของแนวเส้นกึ่งกลางทางวิ่งที่ต่อขยายออกไปสำหรับทางวิ่งที่มีรหัสตัวเลขเป็น ๑ หรือ ๒ หรือ</p> <p>(๓) (๒) ยี่นทะเล<u>ล้ำเข้าไปใน</u>พื้นผิวแนวร้อนชั้นใน พื้นผิวลาดเอียงชั้นใน หรือพื้นผิวบาล์คแลนดิง</p>
๑๐๘๖	<p>สนามบินต้องแจ้งข้อมูลเกี่ยวกับลักษณะและสถานะของระบบการแจ้งเตือนการรुकล้ำทางวิ่งแบบอัตโนมัติให้กับหน่วยงานบริการข่าวสารการบินทราบ เพื่อประกาศในเอกสารแถลงข่าวการบินพร้อมกับรายละเอียดของระบบนำทางและควบคุมการเคลื่อนที่ของอากาศยานและยานพาหนะภาคพื้นและเครื่องหมายด้วย</p>	๑๐๖๔	<p>สนามบินต้องแจ้งข้อมูลเกี่ยวกับลักษณะและสถานะของระบบการแจ้งเตือนการรुकล้ำทางวิ่งแบบอัตโนมัติให้กับหน่วยงาน<u>ให้บริการ</u>ข่าวสารการบินทราบ เพื่อประกาศในเอกสารแถลงข่าวการบินพร้อมกับรายละเอียดของระบบนำทางและควบคุมการเคลื่อนที่ของอากาศยานและยานพาหนะภาคพื้นและเครื่องหมายด้วย</p>

ชื่อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ชื่อ (ใหม่)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๓๗ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน
๑๑๐๓	สนามบินต้องวัดคุณลักษณะความเสียดทานของพื้นผิวทางวิ่งตามรอบระยะเวลาเพื่อประโยชน์ในการบำรุงรักษาด้วยเครื่องมือวัดค่าความเสียดทานต่อเนื่องแบบเซลฟ์-เวตติ้ง (self-wetting features) และต้องจัดเก็บข้อมูลในรูปแบบเอกสาร โดยให้มีความถี่ในการตรวจวัดมากเพียงพอที่จะกำหนดแนวโน้มของคุณลักษณะความเสียดทานของพื้นผิวทางวิ่งได้	๑๐๗๑	สนามบินต้องวัดคุณลักษณะความเสียดทานของพื้นผิวทางวิ่งตามรอบระยะเวลาเพื่อประโยชน์ในการบำรุงรักษาด้วยเครื่องมือวัดค่าความเสียดทานต่อเนื่องแบบเซลฟ์-เวตติ้ง (self-wetting features) และต้องจัดเก็บข้อมูลในรูปแบบเอกสาร โดยให้มีความถี่ในการตรวจวัดมากเพียงพอที่จะกำหนดแนวโน้มของคุณลักษณะความเสียดทานของพื้นผิวทางวิ่งได้ เครื่องมือวัดค่าความเสียดทานต่อเนื่องแบบเซลฟ์-เวตติ้งตามวรรคหนึ่ง ต้องมีคุณสมบัติเป็นไปตามตารางที่ ๒ บุคลากรผู้ทำหน้าที่ตรวจวัดคุณลักษณะความเสียดทานของพื้นผิวทางวิ่งตามวรรคหนึ่ง ต้องผ่านการฝึกอบรมและมีความสามารถในการปฏิบัติงาน เพื่อให้สามารถปฏิบัติหน้าที่ได้อย่างมีประสิทธิภาพ
๑๑๐๖	ในกรณีที่การระบายน้ำบนทางวิ่งหรือส่วนของทางวิ่งอยู่ในสภาพที่ไม่เหมาะสม เนื่องจากทางวิ่งหรือส่วนของทางวิ่งมีความลาดเอียงที่ไม่เหมาะสมหรือมีการทรุดตัว สนามบินต้องทำการประเมินคุณลักษณะความเสียดทานของพื้นผิวทางวิ่ง ทั้งนี้ จะต้องทำการประเมินภายใต้สภาพแวดล้อมจริง หรือประเมินจากสภาพจำลอง (simulated conditions) ปริมาณน้ำฝนประจำพื้นที่นั้น และดำเนินการตามมาตรการบำรุงรักษาเชิงแก้ไข (corrective maintenance action)	๑๐๗๔	ในกรณีที่การระบายน้ำบนทางวิ่งหรือส่วนของทางวิ่งอยู่ในสภาพที่ไม่เหมาะสม เนื่องจากทางวิ่งหรือส่วนของทางวิ่งมีความลาดเอียง <u>ชัน</u> ที่ไม่เหมาะสมหรือมีการทรุดตัว สนามบินต้องทำการประเมิน <u>คุณลักษณะความเสียดทานของพื้นผิวทางวิ่งด้วยสายตา</u> ทั้งนี้ จะต้องทำการประเมินภายใต้สภาพแวดล้อมจริง หรือประเมินจากสภาพจำลอง (simulated conditions) <u>ปริมาณน้ำฝนประจำพื้นที่นั้น</u> และดำเนินการตามมาตรการบำรุงรักษาเชิงแก้ไข (corrective maintenance action)
๑๑๐๘	ในกรณีที่ทางขับของสนามบินต้องรองรับอากาศยานประเภทเครื่องยนต์กังหันก๊าซ (turbine-engine) สนามบินต้องบำรุงรักษาพื้นผิวบริเวณไหล่ทางขับ เพื่อให้ปราศจากหินที่หลุ่ร้อนหรือวัสดุต่าง ๆ ที่อาจจูดโดยเครื่องยนต์ของอากาศยานและก่อให้เกิดความเสียหายแก่เครื่องยนต์ของอากาศยาน	๑๐๗๖	ในกรณีที่ทางขับของสนามบินต้องรองรับ <u>อากาศยานเครื่องบิน</u> ประเภทเครื่องยนต์กังหันก๊าซ (turbine-engine) สนามบินต้องบำรุงรักษาพื้นผิวบริเวณไหล่ทางขับ เพื่อให้ปราศจากหินที่หลุ่ร้อนหรือวัสดุต่าง ๆ ที่อาจจูดโดยเครื่องยนต์ของ <u>อากาศยานเครื่องบิน</u> และก่อให้เกิดความเสียหายแก่เครื่องยนต์ของ <u>อากาศยานเครื่องบิน</u>

ข้อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ข้อ (ใหม่)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๓๗ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน
๑๑๓๒	สนามบินต้องจัดให้มีกระบวนการปฏิบัติการเมื่อทัศนวิสัยต่ำ รวมทั้งต้องกำหนดคาร์ระยะที่นักบินมองเห็นทางวิ่งเพื่อใช้ในการอ้างอิง และต้องระงับกิจกรรมก่อสร้างหรือการบำรุงรักษา ในบริเวณที่ใกล้กับระบบไฟฟ้าของสนามบิน	๑๑๐๐	สนามบินต้องจัดให้มีกระบวนการปฏิบัติการเมื่อทัศนวิสัยต่ำ รวมทั้งต้องกำหนดคาร์ระยะที่นักบินมองเห็นทางวิ่งเพื่อใช้ในการอ้างอิง และทั้งนี้ ในระหว่างการใช้งานกระบวนการปฏิบัติการเมื่อทัศนวิสัยต่ำ (low visibility procedure) สนามบินต้องระงับกิจกรรมก่อสร้างหรือการบำรุงรักษาในบริเวณที่ใกล้กับระบบไฟฟ้าของสนามบิน
๑๑๓๔	สนามบินที่ก่อสร้างก่อนข้อกำหนดนี้มีผลใช้บังคับ และมีลักษณะไม่เป็นไปตามหลักเกณฑ์หรือมาตรฐานที่กำหนดไว้ในข้อกำหนดนี้ ให้เจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบินมีหน้าที่แจ้งรายการที่ไม่เป็นไปตามหลักเกณฑ์หรือมาตรฐานดังกล่าว พร้อมทั้งจัดทำแผนการปรับปรุงแก้ไขข้อบกพร่องดังกล่าวให้ผู้อำนวยความสะดวกให้ความเห็นชอบภายในหนึ่งร้อยยี่สิบวันนับแต่วันที่ข้อกำหนดนี้มีผลใช้บังคับ เมื่อได้รับความเห็นชอบแล้ว สนามบินต้องดำเนินการให้เป็นไปตามแผนที่ได้รับความเห็นชอบดังกล่าว	๑๑๐๒	สนามบินที่ก่อสร้างก่อนข้อกำหนดนี้มีผลใช้บังคับ และมีลักษณะไม่เป็นไปตามหลักเกณฑ์หรือมาตรฐานที่กำหนดไว้ใน <u>ข้อ ๑๓ ข้อ ๒๑ ข้อ ๕๕๗ ข้อ ๗๑๐ ข้อ ๗๙๖ และข้อ ๑๐๑๐</u> ของข้อกำหนดนี้ ให้เจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบินมีหน้าที่แจ้งรายการที่ไม่เป็นไปตามหลักเกณฑ์หรือมาตรฐานดังกล่าว พร้อมทั้งจัดทำแผนการปรับปรุงแก้ไขข้อบกพร่องดังกล่าวให้ผู้อำนวยความสะดวกให้ความเห็นชอบภายในหนึ่งร้อยยี่สิบวันนับแต่วันที่ข้อกำหนดนี้มีผลใช้บังคับ เมื่อได้รับความเห็นชอบแล้ว สนามบินต้องดำเนินการให้เป็นไปตามแผนที่ได้รับความเห็นชอบดังกล่าว
		๑๑๐๓	หลักเกณฑ์หรือแนวทางการปฏิบัติอื่นที่มีระดับความปลอดภัยเทียบเท่ากับระดับการปฏิบัติตามหลักเกณฑ์หรือมาตรฐานที่กำหนดไว้ในข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน ประกาศ ณ วันที่ ๒๙ มีนาคม พ.ศ. ๒๕๖๒ ของผู้ดำเนินการสนามบินที่ได้รับความเห็นชอบจากผู้อำนวยความสะดวกก่อนวันที่ข้อกำหนดนี้มีผลใช้บังคับ ให้ถือว่าได้รับความเห็นชอบตามข้อกำหนดฉบับนี้ โดยผู้อำนวยความสะดวกอาจสั่งให้เจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบินดำเนินการแก้ไขปรับปรุงหลักเกณฑ์หรือมาตรฐานดังกล่าว เพื่อให้เป็นไปตามข้อกำหนดฉบับนี้ได้ภายในระยะเวลาที่กำหนด หากเจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบินไม่ดำเนินการแก้ไขปรับปรุงหลักเกณฑ์หรือมาตรฐานตามที่ผู้อำนวยความสะดวกมีคำสั่งให้แล้วเสร็จภายในระยะเวลาที่กำหนดตามวรรคหนึ่ง ให้หลักเกณฑ์หรือมาตรฐานที่ได้รับความเห็นชอบนั้นเป็นอันใช้ไม่ได้

ชื่อ (เดิม)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๑๔ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน	ชื่อ (ใหม่)	ข้อกำหนด กพท. ฉบับที่ ๓๗ ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน
		๑๑๐๔	<p><u>แผนการปรับปรุงแก้ไขข้อบกพร่องของผู้ดำเนิน การสนามบินที่ได้รับ ความเห็นชอบจากผู้อำนวยการ การก่อนวันที่ข้อกำหนดนี้มีผลใช้บังคับ ให้ ถือว่าได้รับความเห็นชอบตามข้อกำหนดฉบับนี้ โดยผู้อำนวยการอาจสั่ง ให้เจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบินดำเนินการแก้ไขปรับปรุงแผนการ ปรับปรุงแก้ไขข้อบกพร่องดังกล่าวเพื่อให้เป็นไปตามข้อกำหนดฉบับนี้ ได้ภายในระยะเวลาที่กำหนด</u></p> <p><u>หากเจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบินไม่ดำเนินการแก้ไขปรับปรุง หลักเกณฑ์หรือมาตรฐานตามที่ผู้อำนวยการมีคำสั่งให้แล้วเสร็จภายใน ระยะเวลาที่กำหนดตามวรรคหนึ่ง ให้แผนการปรับปรุงแก้ไข ข้อบกพร่องดังกล่าวที่ได้รับความเห็นชอบนั้นเป็นอันใช้ไม่ได้</u></p>