



## คู่มือการปฏิบัติงาน (Standard Operating Procedure)

การปฏิบัติงานเมื่อเกิดสภาพทางอุตุนิยมวิทยาอันตราย

กลุ่มความปลอดภัย  
ท่าอากาศยานนครศรีธรรมราช  
กรมท่าอากาศยาน

พฤษภาคม 2566

# คู่มือการปฏิบัติงาน (Standard Operating Procedure)

## การปฏิบัติงานเมื่อเกิดสภาพทางอุตุนิยมวิทยาอันตราย

รหัสคู่มือ VTSF – SOP4.7

กลุ่มความปลอดภัย

ท่าอากาศยานนครศรีธรรมราช

พิมพ์ครั้งที่ 1

จำนวน 1 เล่ม

วันที่ 2 พฤษภาคม 2566

การอนุมัติ

	ผู้จัดทำ	ผู้ทบทวน/รับรอง	ผู้อนุมัติ
ชื่อ : Name(s)	นางเกศรินทร์ อนุมาศ นวส.ชก.	นางเกศรินทร์ อนุมาศ นวส.ชก.ป.ทน.กปภ.	นางสาวจรรยา ปัญญาเพ็รี นวส.ชก. ร. ผอ.ทนศ.
วันที่ : Date	2 พฤษภาคม 2566	2 พฤษภาคม 2566	2 พฤษภาคม 2566
ลายเซ็น : Signature			

## คำนำ

สนามบินอาจได้รับผลกระทบจากสภาพทางอุตุนิยมวิทยาที่เป็นอันตราย จึงจำเป็นต้องมีการดำเนินการเพื่อป้องกันและบรรเทาผลกระทบที่เกิดขึ้น สภาพอากาศที่เป็นอันตรายที่อาจเกิด ณ สนามบิน สามารถแบ่งได้เป็น 3 กลุ่ม คือ พายุฝนฟ้าคะนองและฟ้าผ่า (Thunderstorms and Lightning) ลมแรง (Strong Winds) และ ฝน (Rain) สนามบินจึงได้จัดทำคู่มือการปฏิบัติงานการปฏิบัติงานเมื่อเกิดสภาพทางอุตุนิยมวิทยาอันตราย

องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) กำหนดให้รัฐภาคีสมาชิก กำกับดูแลสนามบินที่อยู่ในความรับผิดชอบให้มีการปฏิบัติตามมาตรฐานสนามบินที่องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศกำหนดขึ้น เพื่อให้การปฏิบัติการบินระหว่างประเทศเป็นไปในแนวทางเดียวกัน อันจะส่งผลให้เกิดความปลอดภัยและเกิดความคล่องตัวในการขนส่งทางอากาศ ด้วยเหตุนี้องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ จึงวางแนวทางการปฏิบัติสำหรับรัฐภาคีสมาชิกให้เกิดความชัดเจนมากยิ่งขึ้นในคู่มือการปฏิบัติว่าด้วยการออกใบอนุญาตสนามบิน (Manual on Certification of Aerodromes, Doc 9774) เพื่อให้สนามบินที่ให้บริการระหว่างประเทศแบบสาธารณะในระบบสนามบินของแต่ละประเทศมีมาตรฐานสากลเดียวกัน ดังนั้น สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยในฐานะผู้กำกับดูแลการบินพลเรือนของประเทศไทย ได้กำหนดให้ผู้ประกอบการสนามบินสาธารณะต้องมีการกำหนดกระบวนการปฏิบัติงานขณะเกิดสภาพอุตุนิยมวิทยาอันตราย โดยสนามบินต้องจัดทำขั้นตอนการปฏิบัติการในสภาวะสภาพอุตุนิยมวิทยาอันตรายเพื่อป้องกันอันตรายที่อาจเกิดขึ้นต่ออากาศยาน สิ่งอำนวยความสะดวกและบุคคลที่ปฏิบัติงานในสนามบิน ในระหว่างการปฏิบัติการบินในสภาวะสภาพอุตุนิยมวิทยาอันตราย

กลุ่มความปลอดภัย  
ท่าอากาศยานนครศรีธรรมราช  
พฤษภาคม 2566

## สารบัญ

	หน้า
1. วัตถุประสงค์	1
2. ขอบเขต	1
3. คำจำกัดความ	1
4. หน้าที่ความรับผิดชอบ	3
5. แผนผังกระบวนการทำงาน	4
6. ขั้นตอนการปฏิบัติงาน	5
7. กฎหมายและมาตรฐานที่เกี่ยวข้อง	12
8. ระบบติดตามประเมินผล	13
9. การจัดเก็บและการเข้าถึงเอกสาร	13

## คู่มือการปฏิบัติงาน (Standard Operating Procedure) การปฏิบัติงานเมื่อเกิดสภาพทางอุตุนิยมวิทยาอันตราย

### 1. วัตถุประสงค์

ท่าอากาศยานนครศรีธรรมราชได้จัดทำคู่มือการปฏิบัติการเมื่อสภาพทางอุตุนิยมวิทยาอันตราย เพื่อให้ผู้ปฏิบัติงาน ผู้เกี่ยวข้องและผู้สนใจได้มีความรู้ความเข้าใจในการปฏิบัติงานในเขตการบิน (Airside) ในกรณีที่สภาพทางอุตุนิยมวิทยาอันตรายและอาจส่งผลกระทบต่อปฏิบัติการบินทางภาคอากาศและภาคพื้น เมื่อเกิดพายุฝนฟ้าคะนองและฟ้าผ่า (Thunderstorms and Lightning) ลมแรง (Strong Winds) และฝน (Rain) ดังนั้น เพื่อให้เกิดความปลอดภัยต่ออากาศยาน บุคคล ยานพาหนะ และอุปกรณ์ต่าง ๆ ในเขตการบิน จึงต้องกำหนดวิธีการปฏิบัติการในสภาวะสภาพทางอุตุนิยมวิทยาอันตรายเพิ่มเติมจากการปฏิบัติการในสภาวะปกติ ซึ่งเป็นเอกสารสำหรับหน่วยงานของสนามบินและหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติการในเขตสนามบิน ใช้เป็นแนวทางการปฏิบัติเพื่อให้เกิดความปลอดภัย

### 2. ขอบเขต

คู่มือการปฏิบัติการเมื่อสภาพทางอุตุนิยมวิทยาอันตราย ของท่าอากาศยานนครศรีธรรมราชฉบับนี้มีรายละเอียดครอบคลุมเกี่ยวกับขั้นตอนการปฏิบัติงานดังนี้

1. การปฏิบัติงานในกรณีที่เกิดพายุฝนฟ้าคะนองและฟ้าผ่า (Thunderstorms and Lightning)
2. การปฏิบัติงานในกรณีที่เกิดลมแรง (Strong Winds)
3. การปฏิบัติงานในกรณีที่เกิดฝน (Rain)

### 3. คำจำกัดความ

“สนามบิน (Aerodrome)” หมายความว่า พื้นที่ที่กำหนดไว้บนพื้นดินหรือน้ำหรือพื้นที่อื่นสำหรับใช้งานทั้งหมดหรือแต่บางส่วนเพื่อการขึ้นลงหรือเคลื่อนไหวของอากาศยาน รวมตลอดถึงอาคารสิ่งติดตั้งและอุปกรณ์ซึ่งอยู่ภายในสนามบินนั้น

“ทางวิ่ง (Runway)” หมายความว่า พื้นที่อยู่สลับเหลี่ยมมุมฉากที่กำหนดไว้ในสนามบิน ซึ่งจัดไว้สำหรับการบินขึ้นและบินลงของอากาศยาน

“ทางขับ (Taxiway)” หมายความว่า ทางที่กำหนดไว้ในสนามบินที่สร้างไว้สำหรับการขับเคลื่อนอากาศยาน และเพื่อเป็นการเชื่อมระหว่างส่วนหนึ่งของสนามบินไปยังส่วนหนึ่งซึ่งประกอบด้วยทางขับที่เข้าสู่หลุมจอดอากาศยาน (Aircraft Stand Taxilane) ทางขับที่เป็นลานจอดอากาศยาน (Apron taxiway) และทางขับออกด่วน (Rapid Exit Taxiway)

“สภาพอากาศที่เลวร้าย (Adverse Weather Conditions)” หมายความว่า สภาพที่เกี่ยวข้องกับน้ำแข็ง หยดน้ำค้างแข็ง ฝนตกหนัก หิมะ ลม สภาพอุณหภูมิลมรุนแรง และข้อจำกัดทางด้านทัศนวิสัย

“เหตุการณ์สภาพอากาศและสภาพภูมิอากาศร้ายแรง (Severe Weather or Climate Events)” หมายความว่า สภาพที่เกี่ยวข้องกับพายุเฮอริเคน พายุเทอร์นาโด พายุฤดูหนาว ภาวะแห้งแล้ง ฝนฟ้าคะนอง ฟ้าผ่า และ Wind Shear

“พื้นที่ขับเคลื่อน (Maneuvering Area)” หมายความว่า ส่วนของสนามบินที่ใช้สำหรับการบินขึ้น บินลง และขับเคลื่อนของอากาศยาน ซึ่งไม่รวมลานจอดอากาศยาน

“พื้นที่เคลื่อนไหว (Movement Area)” หมายความว่า ส่วนของสนามบินที่ใช้สำหรับการบินขึ้น บินลง และขับเคลื่อนของอากาศยาน ซึ่งประกอบด้วยพื้นที่ขับเคลื่อน และลานจอดอากาศยาน

“หลุมจอดอากาศยาน (Aircraft Stand)” หมายความว่า พื้นที่ในลานจอดอากาศยานที่ถูกกำหนดไว้เพื่อใช้เป็นที่จอดของอากาศยาน

“ลานจอดอากาศยาน (Apron)” หมายความว่า พื้นที่ที่กำหนดไว้ในสนามบิน ซึ่งมีไว้สำหรับรองรับอากาศยานเพื่อวัตถุประสงค์ในการขึ้นและลงอากาศยานของผู้โดยสาร การขนถ่ายไปรษณีย์ภัณฑ์หรือสินค้า การเติมเชื้อเพลิง การจอด หรือการบำรุงรักษา

“การบริหารจัดการลานจอดอากาศยาน (Apron Management Service)” หมายความว่า การบริการที่ถูกจัดให้มีเพื่อกำกับดูแลกิจกรรม การเคลื่อนที่ของอากาศยานและยานพาหนะต่าง ๆ ในลานจอดอากาศยาน

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

“ถนน (Road)” หมายความว่า เส้นทางที่กำหนดไว้ในพื้นที่เคลื่อนไหว ใช้สำหรับการขับเคลื่อนยานพาหนะ โดยเฉพาะ

“อุปกรณ์ภาคพื้น (Ground Support Equipment)” หมายถึง ยานพาหนะ และอุปกรณ์อื่น ๆ ที่ใช้ในการบริการแก่เครื่องบิน

“ยานพาหนะ VEHICLES” รถที่ใช้ปฏิบัติงานในเขตการบิน แบ่งตามประเภท ดังนี้

- 1) รถฉุกเฉินท่าอากาศยาน (airport emergency vehicles) ได้แก่ ยานพาหนะที่ทำอากาศยาน กำหนดให้ใช้สำหรับเหตุการณ์ฉุกเฉิน ณ ท่าอากาศยาน เช่น รถพยาบาล รถดับเพลิง และ รถกู้ภัย เป็นต้น
- 2) รถปฏิบัติการท่าอากาศยาน (airport Operations Vehicle) ได้แก่ ยานพาหนะของท่าอากาศยานที่ใช้ปฏิบัติงานที่เป็นประจำในการตรวจสอบท่าอากาศยานโดยเฉพาะ การตรวจสอบพื้นที่เคลื่อนไหว (Movement Area) ของท่าอากาศยาน เช่น รถนำอากาศยาน รถหน่วยนำควบคุมสัตว์อันตรายต่อการบิน รถที่ใช้สำหรับตรวจทางวิ่ง ทางขับและลานจอดอากาศยาน รวมถึงรถของหน่วยงานอื่น ๆ ที่ปฏิบัติงานในเขตการบิน เป็นต้น
- 3) รถสนับสนุนอากาศยาน (aircraft support vehicles) ได้แก่ ยานพาหนะที่ใช้ปฏิบัติประจำพื้นที่เคลื่อนไหว (Movement Area) สำหรับสนับสนุนการปฏิบัติการของอากาศยาน (to support aircraft operations) ซึ่งเป็นยานพาหนะของบริษัทสายการบิน หรือผู้ประกอบการใช้สำหรับการให้บริการท่าอากาศยาน เช่น รถดิน – ถอยอากาศยาน รถลากจูงหรือรถบรรทุกสัมภาระ รถเติมน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยาน เป็นต้น

#### 4. หน้าที่ความรับผิดชอบ

กระบวนการการปฏิบัติงานเมื่อเกิดสภาพทางอุตุนิยมวิทยาอันตรายนี้ กำหนดผู้รับผิดชอบ ดังนี้

4.1 ผู้อำนวยการท่าอากาศยาน มีหน้าที่รับผิดชอบควบคุม กิจกรรมทั้งหมดในท่าอากาศยาน เพื่อให้แน่ใจว่ามีขั้นตอนการปฏิบัติและบุคลากรอย่างเพียงพอ รวมถึงเพื่อกำกับดูแลให้การปฏิบัติการของอากาศยานในสภาวะสภาพทางอุตุนิยมวิทยาอันตราย เป็นไปด้วยความปลอดภัย

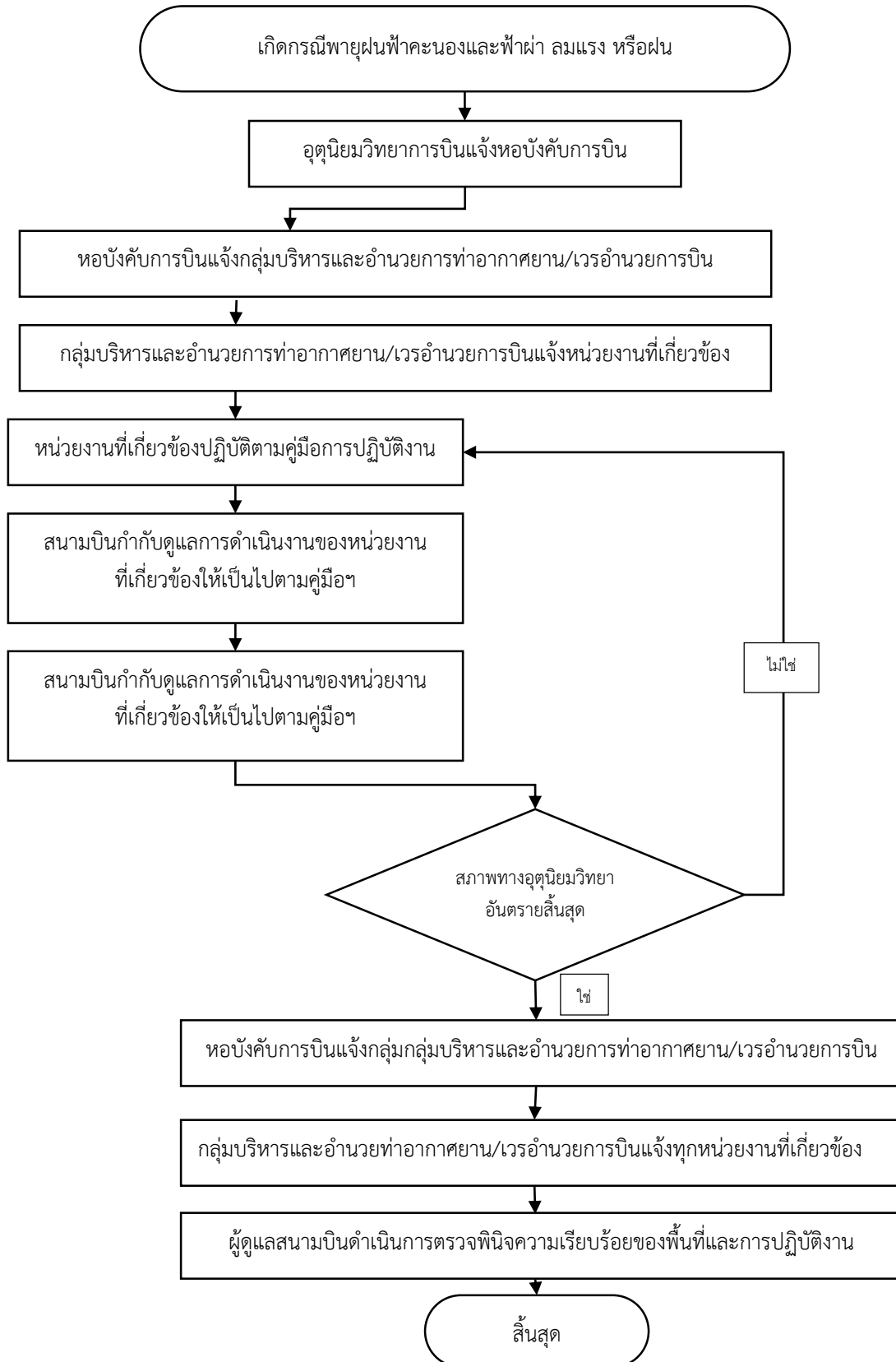
4.2 หัวหน้ากลุ่มความปลอดภัย มีหน้าที่ ควบคุม ติดตาม และตรวจสอบการดำเนินงานในแต่ละขั้นตอน และรายงานต่อผู้อำนวยการท่าอากาศยาน

4.3 ผู้ดูแลสนามบินและนักวิชาการขนส่งกลุ่มความปลอดภัย มีหน้าที่ ประสาน ดำเนินงาน ติดตาม และรายงานผลการประเมินต่อหัวหน้ากลุ่มความปลอดภัย

4.4 หอบังคับการบินท่าอากาศยานนครศรีธรรมราช รับผิดชอบในการแจ้งค่าต่าง ๆ ปรับเพิ่มความสว่างของระบบไฟฟ้าสนามบิน กำกับดูแลการติดต่อสื่อสาร ให้คำแนะนำนักบิน สายการบินและหน่วยงานเกี่ยวข้องต่าง ๆ ที่ปฏิบัติการในสนามบินอย่างใกล้ชิด เพื่อให้การปฏิบัติการในเขตการบินเป็นไปด้วยความปลอดภัย

4.5 สถานีอุตุนิยมวิทยานครศรีธรรมราช รายงานสภาพอากาศให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องโดยเฉพาะหอบังคับการบินนครศรีธรรมราชและกลุ่มบริหารและผู้อำนวยการท่าอากาศยาน/เวรอำนาจการบิน ท่าอากาศยานนครศรีธรรมราช เพื่อใช้ในการปฏิบัติงานกรณีสภาพอุตุนิยมวิทยาอันตราย

## 5.แผนผังกระบวนการทำงาน





## 6. ขั้นตอนการปฏิบัติงาน

### 6.1 การปฏิบัติงานกรณีเกิดพายุฝนฟ้าคะนองและฟ้าผ่า (Thunderstorms and Lightning)

พายุฝนฟ้าคะนองคือสภาพอากาศรุนแรงที่เกิดในช่วงระยะเวลาสั้น เกี่ยวข้องกับฟ้าผ่า ฟ้าร้อง กลุ่มเมฆหนาแน่น ฝนตกหนัก ลูกเห็บ ลมแรง ลมกรรโชก

ฟ้าผ่ามีความสำคัญต่อความปลอดภัยของผู้ปฏิบัติงานในเขตปฏิบัติการบิน อากาศยานที่อยู่ระหว่างการเติมเชื้อเพลิง การขนถ่ายผู้โดยสาร การก่อสร้างในเขตปฏิบัติการบิน และการอพยพจากอาคารในกรณีเกิดเหตุฉุกเฉิน

#### 6.1.1 การแจ้งเตือนพายุฝนฟ้าคะนอง

เมื่อเกิดเหตุการณ์พายุฝนฟ้าคะนอง เจ้าหน้าที่สถานีอุตุนิยมวิทยานครศรีธรรมราช แจ้งสภาพดังกล่าวต่อเจ้าหน้าที่หอบังคับการบินนครศรีธรรมราช เพื่อให้เจ้าหน้าที่หอบังคับการบินทำการแจ้งเตือนต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ ท่าอากาศยานนครศรีธรรมราช ผ่านทางกลุ่มบริหารและอำนวยความสะดวกท่าอากาศยานหรือเวรอำนวยความสะดวก

เมื่อเจ้าหน้าที่กลุ่มบริหารและอำนวยความสะดวกท่าอากาศยานหรือเวรอำนวยความสะดวก ได้รับข้อมูลเหตุการณ์พายุฝนฟ้าคะนองจากหอบังคับการบินแล้วจะดำเนินการแจ้งหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่

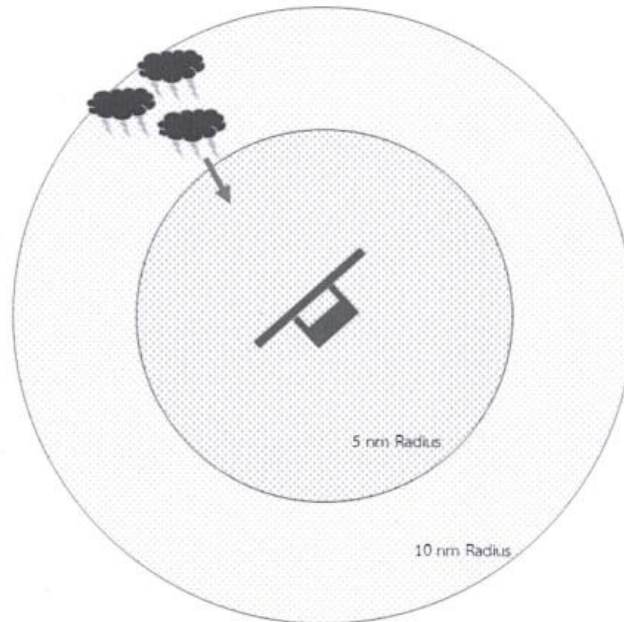
1. หน่วยงานดับเพลิงกู้ภัย ผ่านทางวิทยุสื่อสาร โทรศัพท์
2. สายการบิน ผ่านทางวิทยุสื่อสาร โทรศัพท์
3. ผู้ดูแลสนามบินผ่านทางวิทยุสื่อสาร โทรศัพท์
4. เจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานภาคพื้น ผ่านทางวิทยุสื่อสาร โทรศัพท์
5. เจ้าหน้าที่เติมเชื้อเพลิงอากาศยาน ผ่านทางวิทยุสื่อสาร โทรศัพท์
6. เจ้าหน้าที่ฝนหลวง ผ่านทางโทรศัพท์
7. ผู้ปฏิบัติงานก่อสร้างในเขตปฏิบัติการบิน ผ่านทางวิทยุสื่อสาร
8. หน่วยงานอื่น ๆ

ขั้นตอนในการปฏิบัติงานแบ่งออกเป็น 3 ระยะ ได้แก่

#### 1) ระยะการแจ้งเตือนการเกิดพายุฝนฟ้าคะนอง

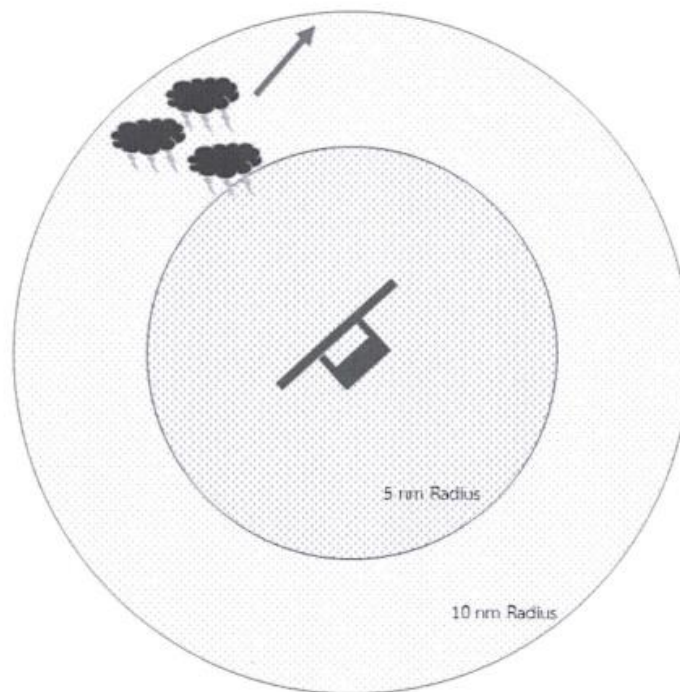
- เมื่อเกิดพายุในรัศมี 10 ไมล์ทะเล จากสนามบิน ท่าอากาศยานจะระบุว่าเป็น “Thunderstorm Alert”
- ระหว่างสถานการณ์ “Thunderstorm Alert” สนามบินต้องมั่นใจได้ว่าอากาศยานทั้งหมดจะต้องถูกยึดโดย และหากมีลมแรงเกิน 20 knot หรือลมกรรโชกเกิน 25 knot สนามบินจะประกาศใช้ขั้นตอนการปฏิบัติงานสำหรับกรณีเกิดลมแรง
- การปฏิบัติในลานจอด เช่น การเติมเชื้อเพลิงอากาศยาน สามารถดำเนินการต่อไปได้ แต่เจ้าหน้าที่ผู้รับผิดชอบต้องเตรียมพร้อมในการหยุดปฏิบัติงาน

## Thunderstorm Alert



รูปแสดงกรณี “Thunderstorm Alert” โดยพายุอยู่ในรัศมี 10 ไมล์ทะเล จากสนามบิน และเคลื่อนที่เข้าสู่ท่าอากาศยาน

## Thunderstorm Alert



รูปแสดงกรณี “Thunderstorm Alert” โดยพายุอยู่ในรัศมี 10 ไมล์ทะเล จากสนามบิน และเคลื่อนที่ออกจากท่าอากาศยาน

## 2) ระยะเวลาหยุดปฏิบัติงาน

- เมื่อพายุเคลื่อนที่เข้ามาในสนามบินระยะรัศมี 5 ไมล์ทะเล ทำอากาศยานจะระบุว่าเป็น “Operations Shutdown”



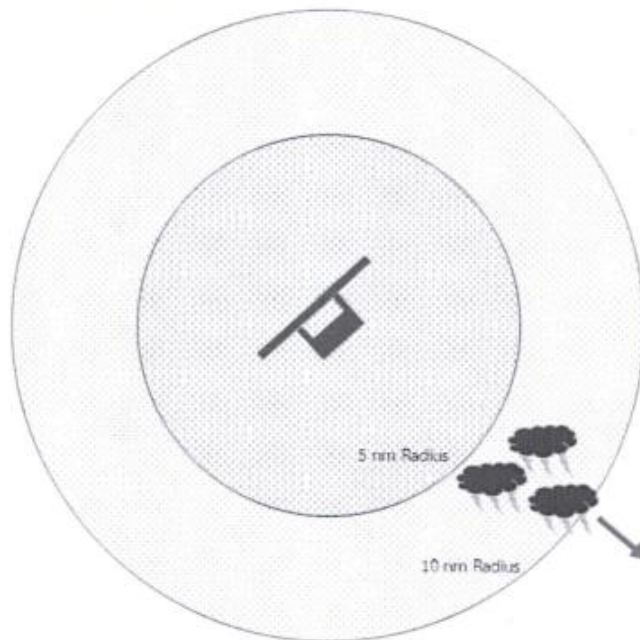
รูปแสดงกรณี “Operations Shutdown” โดยพายุอยู่ในรัศมี 5 ไมล์ทะเล จากสนามบิน

- ระหว่าง “Operations Shutdown” กระบวนการเติมเชื้อเพลิง จะต้องหยุด การให้บริการและอพยพออกจากพื้นที่ลานจอดอากาศยาน ผู้ที่ปฏิบัติงานในเขตลานจอด อากาศยานต้องหากำลังอยู่ในอาคาร ในอากาศยาน หรือในตัวยานพาหนะ โดยห้ามอยู่ใต้ ปีกอากาศยาน หรือบนรถ tractors
- กิจกรรมและการปฏิบัติการที่ต้องหยุดดำเนินการ ได้แก่
  - กิจกรรมที่ไม่จำเป็นในพื้นที่เปิดโล่ง
  - การปฏิบัติงานบนพื้นที่สูง
  - การให้บริการทัศนสัญญาณ ยกเว้นกรณีที่คนขับอยู่ในยานพาหนะและให้ทัศนสัญญาณ โดยใช้สัญญาณไฟ
  - การใส่หรือถอดอุปกรณ์ห้ามล้อ
  - การสื่อสารระหว่างเจ้าหน้าที่รถลากและเจ้าหน้าที่ใน cockpit
  - การขนถ่ายผู้โดยสารและสินค้าขึ้น - ลง อากาศยาน
  - การขนถ่ายผู้โดยสารขึ้น - ลง อากาศยาน ที่หลุมจอดระยะไกล
  - การให้บริการเติมน้ำมันเชื้อเพลิง และครีวการบิน
  - การปฏิบัติงานก่อสร้าง

## 3) ระยะการยกเลิกการแจ้งเตือน

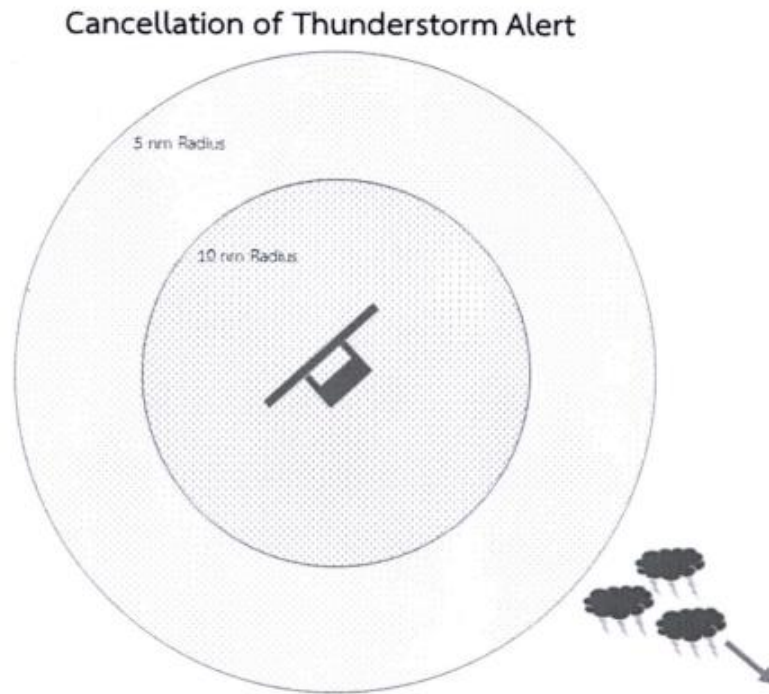
- เมื่อพายุฝนฟ้าคะนองผ่านสนามบินไปแล้ว แต่ยังคงอยู่ในระยะ 10 ไมล์ทะเล “Operation Shutdown” จะถูกปรับเป็น “Thunderstorm Alert”
- เมื่อพายุฝนฟ้าคะนองได้ออกจากระยะรัศมี 10 ไมล์ทะเลจากท่าอากาศยาน ท่าอากาศยาน .....แจ้งเตือนเลิก

## Operations Shutdown Degrade to Thunderstorm Alert



รูปแสดงกรณี “Operations Shutdown” ถูกปรับเป็น “Thunderstorm Alert” โดยพายุออกจากระยะรัศมี 5 ไมล์ทะเล แต่ยังคงอยู่ในระยะ 10 ไมล์ทะเล จากสนามบิน

รูปแสดงกรณี ยกเลิก “Thunderstorm Alert” เนื่องจากพายุออกจากระยะรัศมี 10 ไมล์ทะเล จากสนามบิน



## 6.2 การปฏิบัติงานกรณีเกิดลมแรง

ลมแรงสามารถเกิดอันตรายต่อการปฏิบัติการของอากาศยานบนสนามบิน สาเหตุอันตรายที่เกิดจากลมแรง ได้แก่ FOD, อากาศยานเสียหาย และคนบาดเจ็บ สนามบินได้จัดทำระบบแจ้งเตือนเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องเมื่อมีการคาดการณ์ว่าจะเกิดลมแรง ดังนี้

### 6.2.1 การแจ้งเตือนเมื่อเกิดกรณีลมแรง

เมื่อเกิดเหตุการณ์ลมแรงเกิน 20 knot หรือลมกระโชก (gust wind) เกิน 25 knot เจ้าหน้าที่สถานีอุตุนิยมวิทยานครศรีธรรมราช แจ้งสภาพดังกล่าวต่อเจ้าหน้าที่หอบังคับการบินทำอากาศยานนครศรีธรรมราช ผ่านทางโทรศัพท์ เพื่อให้เจ้าหน้าที่หอบังคับการบินทำการแจ้งเตือนต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้แก่ ทำอากาศยานนครศรีธรรมราช ผ่านทางกลุ่มบริหารและอำนวยความสะดวกทำอากาศยานหรือเวรอำนวยความสะดวก

เมื่อเจ้าหน้าที่กลุ่มบริหารและอำนวยความสะดวกทำอากาศยานหรือเวรอำนวยความสะดวก ได้รับข้อมูล เหตุการณ์ลมแรงจากหอบังคับการบินแล้ว จะดำเนินการแจ้งหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่

1. หน่วยงานดับเพลิงกู้ภัย ผ่านทางวิทยุสื่อสาร โทรศัพท์
2. ผู้ดูแลสนามบิน ผ่านวิทยุสื่อสาร โทรศัพท์
3. สายการบิน ผ่านทางวิทยุสื่อสาร โทรศัพท์
4. เจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานภาคพื้น ผ่านทางวิทยุสื่อสาร โทรศัพท์
5. เจ้าหน้าที่เติมเชื้อเพลิงอากาศยาน ผ่านทางวิทยุสื่อสาร โทรศัพท์
6. เจ้าหน้าที่ฝนหลวง ผ่านทางโทรศัพท์
7. ผู้ปฏิบัติงานก่อสร้างในเขตปฏิบัติการบิน ผ่านทางวิทยุสื่อสาร
8. หน่วยงานอื่น ๆ

## 6.2.2 การปฏิบัติงานในกรณีเกิดลมแรง

### 6.2.2.1 การปฏิบัติงานก่อสร้าง

- สนาบบินตรวจสอบว่าเครื่องหมายและอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องกับการก่อสร้างมีความชัดเจนและมีการติดตั้งที่ยึดแน่น
- พิจารณาหยุดการก่อสร้างบางส่วน หากจำเป็น

### 6.2.2.2 การตรวจตราพื้นที่เขตปฏิบัติการบิน

- สนาบบินจัดให้มีการตรวจตราพื้นที่เขตปฏิบัติการบินเพื่อสำรวจและเก็บวัตถุที่อาจปลิวหรือลอยกรณีที่เกิดลมแรง รวมถึงแจ้งเตือนหอบังคับการบินหรือหน่วยที่เกี่ยวข้องเกี่ยวกับวัตถุที่มีการปลิวแต่ยังไม่สามารถดำเนินการเก็บได้

### 6.2.2.3 การป้องกันอากาศยานและอุปกรณ์ภาคพื้น

- การป้องกันอากาศยานเป็นความรับผิดชอบของเจ้าของอากาศยาน โดยเฉพาะอากาศยานเบาพิเศษ (Light Aircraft) ทั้งนี้ สนาบบินมีหน้าที่ในการรับผิดชอบตรวจสอบให้มั่นใจว่าอากาศยานทุกลำมีการใส่อุปกรณ์ห้ามล้ออากาศยานและใบพัดอากาศยานได้รับการปกป้อง รวมถึงขั้นตอนอื่น ๆ ที่จำเป็น ประตูอากาศยานไม่มีการเปิดทิ้งไว้หากมีลมแรงเกิน 20 knot หรือลมกระโชก (gust wind) เกิน 25 knot หากต้องทำการเปิดหรือปิดประตูอากาศยาน จะต้องกระทำอย่างระมัดระวังอย่างสูง

- การป้องกันอุปกรณ์ภาคพื้นเป็นความรับผิดชอบของเจ้าของอุปกรณ์นั้น ๆ ทั้งนี้ สนาบบินจะจัดให้มีการเฝ้าระวังความปลอดภัยของอุปกรณ์

- กรณีเกิดสถานการณ์ลมแรง กลุ่มเทคนิคและบำรุงรักษาจะดำเนินการตรวจสอบให้มั่นใจได้ว่าอากาศยานและอุปกรณ์ภาคพื้นทั้งหมดในเขตปฏิบัติการบินรวมถึงยานพาหนะ และเครื่องจักรที่ใช้ในการก่อสร้างได้รับการยึดโยงอย่างแน่นหนา เช่น

- 1) อุปกรณ์ภาคพื้นทั้งหมดต้องใส่เบรก
- 2) อุปกรณ์ภาคพื้นต้องได้รับการติดตั้งอุปกรณ์ห้ามล้อระหว่างขับเคลื่อนไปหาอากาศยานหรือจอดอยู่
- 3) อุปกรณ์หรือชิ้นส่วนที่หลุดออกมา จะต้องได้รับการเก็บให้เรียบร้อย
- 4) ตู้ ULD ที่วางอยู่ถูกยึดอย่างแน่นหนา

### 6.2.2.4 ความปลอดภัยในการปฏิบัติงานภาคพื้นในเขตปฏิบัติการบิน

- เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติงานภาคพื้นในเขตการบินจะต้องระมัดระวังไม่ให้วัตถุใด ๆ ถูกพัดปลิวจนส่งผลให้อากาศยาน พาหนะ หรืออุปกรณ์เสียหาย รวมถึงทำให้เจ้าหน้าที่หรือบุคคลใด ๆ บาดเจ็บนอกจากนั้นยานพาหนะและอุปกรณ์ทั้งหมดจะต้องใส่เบรก

- กรณีที่มีการใช้ Maintenance steps จะต้องมีการยึดโยง รวมถึงห้ามใช้งานอุปกรณ์ใด ๆ ที่สามารถยึดหรือปรับระดับได้ ระหว่างที่มีสภาวะลมแรง

- ให้มีการใช้ Bypass Pin เฉพาะเมื่ออากาศยานพร้อมสำหรับการ pushback และ/หรือ การลากจูงเท่านั้น
- หากสนามบินมีสะพานเทียบอากาศยาน การใช้งานสะพานเทียบนั้นจะต้องคำนึงถึงข้อจำกัดเรื่องแรงลมในการใช้งานที่ผู้ผลิตได้กำหนดไว้ และปฏิบัติตามขั้นตอนการใช้สะพานเทียบที่ผู้ผลิตกำหนดไว้

### 6.3 การปฏิบัติงานกรณีเกิดฝน

กรณีที่เกิดฝนตก ณ สนามบิน ท่าอากาศยานนครศรีธรรมราชจะจัดให้มีการรายงานข้อมูลเกี่ยวกับสภาพทางวิ่งที่อาจเปียกหรือเกิดน้ำขังจนทำให้ความเสียหายทางวิ่งลดลง โดยกระบวนการรายงานจะเป็นไปตามแนวทางการปฏิบัติเรื่อง การรายงานสภาพพื้นผิวทางวิ่ง Global Reporting Format (GRF)

### 6.4 การดำเนินการเมื่อกลับสู่สภาวะปกติ

เมื่อสภาพอากาศกลับเข้าสู่สภาวะปกติ เจ้าหน้าที่สถานีอุตุนิยมวิทยานครศรีธรรมราชจะทำการแจ้งต่อหอบังคับการบินท่าอากาศยานนครศรีธรรมราช เพื่อแจ้งข้อมูลดังกล่าวให้แก่กลุ่มบริหารและอำนาจการทำอากาศยานท่าอากาศยานนครศรีธรรมราชหรือเวรอำนาจการบินแจ้งข้อมูลไปยังทุกกลุ่มงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้ผู้ดูแลสนามบินดำเนินการตรวจพินิจบริเวณเขตปฏิบัติการบินทั้งหมด เพื่อหาสิ่งผิดปกติหรือความเสียหายที่เกิดขึ้น เมื่อพบว่าไม่มีสิ่งผิดปกติใด ๆ ให้แจ้งต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการปฏิบัติงานในเขตการบินให้สามารถดำเนินการปฏิบัติการต่อไปได้

โดยระหว่างการตรวจพินิจ หากพบว่ามีความเสียหายเกิดขึ้นกับอากาศยาน ยานพาหนะ อุปกรณ์ให้บริการภาคพื้น หรือบุคคลใด ๆ ให้ผู้ดูแลสนามบินดำเนินการรายงานต่อหัวหน้ากลุ่มความปลอดภัยเพื่อดำเนินการแจ้งต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อดำเนินการแก้ไขทันที

#### 6.4 การติดต่อสื่อสาร

หน่วยงาน	หมายเลขโทรศัพท์
1. ผู้อำนวยการท่าอากาศยานนครศรีธรรมราช	075450544
2. หัวหน้ากลุ่มบริหารและผู้อำนวยการท่าอากาศยาน	0895876387
3. หัวหน้ากลุ่มความปลอดภัย	0865940681
4. หัวหน้ากลุ่มรักษาความปลอดภัย	0848446888
5. หัวหน้ากลุ่มวิศวกรรมและบำรุงรักษา	081-536-0026
6. หน่วยงานดับเพลิง ฯ	075-450548
7. ผู้ดูแลสนามบิน	ภัทร 0939819010 เชาวรินทร์ 0945940996 อภิวัฒน์ 0858273859
8. สถานีอุตุนิยมวิทยานครศรีธรรมราช	075466646 0922460128
9. หอบังคับการบินนครศรีธรรมราช	089-8741041 090-9803475
10. สายการบินนกแอร์	0835408538
11. สายการบินไทยแอร์เอเชีย	075450505
12. สายการบินไทยไลอ้อนแอร์	075355052
13. บริษัท ปตท. เต็มน้ำมันอากาศยาน	0817871317
14. บริษัท เซฟรอนสำรวจและผลิตแห่งประเทศไทย จำกัด	080-7130238
15. บริษัท ไทย เอเวอชั่น เซอร์วิส จำกัด	0807130238

#### 7. กฎหมาย และมาตรฐานที่เกี่ยวข้อง

7.1 ข้อกำหนดสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ฉบับที่ 37 ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน ข้อ 11 (ข)

7.2 ระเบียบสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ว่าด้วย กระบวนการดำเนินงานสนามบิน พ.ศ. 2561

7.3 Annex 14, Aerodromes —Volume I, Aerodrome Design and Operations Eighth Edition, July 2018

7.4 Document 9137 Airport Services Manual Part 8 Airport Operational Services



## 8. ระบบติดตามประเมินผล

ผู้อำนวยการท่าอากาศยานนครศรีธรรมราชจะเป็นผู้สั่งการในการกำหนดการจัดการเพื่อซักซ้อมความเข้าใจในขั้นตอนการปฏิบัติการตามคู่มือฉบับนี้ โดยประสานหรือร่วมกันกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องภายในท่าอากาศยานนครศรีธรรมราช ถึงปัญหาอุปสรรคในการปฏิบัติตามขั้นตอนการทำงานของท่าอากาศยานนครศรีธรรมราช หากเมื่อดำเนินการหรือร่วมกันแล้วควรดำเนินการปรับปรุงข้อมูลและวิธีการปฏิบัติงานให้ตรงกับการปฏิบัติงานจริง ทั้งนี้ควรมีการกำหนดการซักซ้อมความเข้าใจในขั้นตอนการทำงานอย่างน้อย 1 ครั้งต่อปี เพื่อประเมินผลการซักซ้อมความเข้าใจในขั้นตอนการทำงาน

## 9. การจัดเก็บและการเข้าถึงเอกสาร

หัวหน้ากลุ่มความปลอดภัยจะเป็นผู้จัดเก็บ SOP ฉบับนี้ รวมถึงการปรับปรุง SOP ให้เป็นปัจจุบันเพื่อสอดคล้องกับมาตรฐานข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย