คู่มือการปฏิบัติงาน

(Standard Operating Procedure)

การปฏิบัติงานเมื่อเกิดทัศนวิสัยต่ำ

(Low Visibility Operations)

กลุ่มความปลอดภัย
ท่าอากาศยานนครศรีธรรมราช
กรมท่าอากาศยาน

พฤษภาคม 2564

คู่มือการปฏิบัติงาน
(Standard Operating Procedure)

การปฏิบัติงานเมื่อเกิดทัศนวิสัยต่ำ
(Low Visibility Operations)

รหัสคู่มือ VTSF – SOP4.17

หน่วยงานที่จัดทำ
กลุ่มความปลอดภัย
ท่าอากาศยานนครศรีธรรมราช

การอนุมัติ

	ผู้จัดทำ	ผู้ทบทวน/รับรอง	ผู้อนุมัติ
ชื่อ : Name(s)	นางเกศรินทร์ อนุมาศ นวส.ชก.	นางเกศรินทร์ อนุมาศ นวส.ชก. ป.หน.กปภ.	นายถาวร แสงอำไพ ผอ.ทนศ.
วันที่ : Date	27 กรกฎาคม 2565	27 กรกฎาคม 2565	27 กรกฎาคม 2565
ลายเซ็น : Signature			

คำนำ

การปฏิบัติการบินที่สนามบินในสภาวะทัศนวิสัยต่ำหรือเพดานเมฆต่ำนั้นย่อมมีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุมากขึ้นกว่าในสภาวะปกติ เมื่อทัศนวิสัยลดลงระยะในการมองเห็นของเจ้าหน้าที่ให้บริการการจราจรทางอากาศ นักบิน ผู้ขับขี่ยานพาหนะ และผู้ปฏิบัติงานอื่นในเขตการบินจะถูกจำกัดลง อันหมายถึงเวลาในการตัดสินใจและตอบสนองต่อการกระทำการบางอย่างมีน้อยลง ด้วยเหตุผลดังกล่าวสนามบินที่ต้องการปฏิบัติการบินในสภาวะทัศนวิสัยต่ำ ต้องจัดทำขั้นตอนปฏิบัติการของสนามบินในสภาวะทัศนวิสัยต่ำ เพื่อป้องกันอันตรายที่อาจเกิดขึ้นในขณะปฏิบัติการบิน ขั้นตอนปฏิบัติดังกล่าวเรียกว่าขั้นตอนการปฏิบัติการในสภาวะทัศนวิสัยต่ำ (Low Visibility Procedures)

องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) กำหนดให้รัฐภาคีสมาชิก กำกับดูแลสนามบินที่อยู่ในความรับผิดชอบให้มีการปฏิบัติตามมาตรฐานสนามบินที่องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศกำหนดขึ้น เพื่อให้การปฏิบัติการบินระหว่างประเทศเป็นไปในแนวทางเดียวกัน อันจะส่งผลให้เกิดความปลอดภัยและเกิดความคล่องตัวในการขนส่งทางอากาศ ด้วยเหตุนี้องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ จึงวางแนวทางการปฏิบัติสำหรับรัฐภาคีสมาชิกให้เกิดความชัดเจนมากยิ่งขึ้นในคู่มือการปฏิบัติว่าด้วยการออกใบอนุญาตสนามบิน (Manual on Certification of Aerodromes, Doc 9774) เพื่อให้สนามบินที่ให้บริการระหว่างประเทศแบบสาธารณะในระบบสนามบินของแต่ละประเทศมีมาตรฐานสากลเดียวกัน ดังนั้น สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ในฐานะผู้กำกับดูแลการบินพลเรือนของประเทศไทย ได้กำหนดให้ผู้ประกอบการสนามบินสาธารณะต้องมีการกำหนดกระบวนการปฏิบัติงานขณะเกิดทัศนวิสัยต่ำ โดยสนามบินต้องจัดทำขั้นตอนการปฏิบัติการในสภาวะทัศนวิสัยต่ำเพื่อป้องกันอันตรายที่อาจเกิดขึ้นต่ออากาศยาน สิ่งอำนวยความสะดวกและบุคคลที่ปฏิบัติงานในสนามบินในระหว่างการปฏิบัติการบินในสภาวะทัศนวิสัยต่ำ

กลุ่มความปลอดภัย
ท่าอากาศยานนครศรีธรรมราช
พฤษภาคม 2564

สารบัญ

	หน้า
1. วัตถุประสงค์	1
2. ขอบเขต	1
3. คำจำกัดความ	2
4. หน้าที่ความรับผิดชอบ	3
5. แผนผังกระบวนการทำงาน	4
6. ขั้นตอนการปฏิบัติงาน	8
7. กฎหมายและมาตรฐานที่เกี่ยวข้อง	12
8. ระบบติดตามประเมินผล	13
9. เอกสารอ้างอิง	13
10. เอกสารอ้างอิงและแบบฟอร์มที่ใช้	13
11. ภาคผนวก	13
1. บันทึกข้อความเรื่องการรายงานการเกิดทัศนวิสัยต่ำ (LVP)	13

คู่มือการปฏิบัติงาน (Standard Operating Procedure)
การปฏิบัติงานเมื่อเกิดทัศนวิสัยต่ำ (Low Visibility Operations)

1. วัตถุประสงค์

กลุ่มความปลอดภัย ท่าอากาศยานนครศรีธรรมราช ได้จัดทำคู่มือการปฏิบัติการเมื่อทัศนวิสัยต่ำเพื่อให้ผู้ปฏิบัติงาน ผู้เกี่ยวข้องและผู้สนใจได้มีความรู้ความเข้าใจในการปฏิบัติงานในเขตการบิน (Airside) ในกรณีที่สภาพอากาศไม่ดีอาจบดบังทัศนวิสัยของภูมิประเทศ ไฟสัญญาณ เครื่องหมาย และสัญลักษณ์ รวมทั้งยานพาหนะต่าง ๆ ที่ปฏิบัติการในพื้นที่เคลื่อนไหวของสนามบิน ทำให้การปฏิบัติการในสภาวะทัศนวิสัยต่ำมีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุมากขึ้น ดังนั้นเพื่อให้เกิดความปลอดภัยต่ออากาศยานและผู้ปฏิบัติการบินในพื้นที่เคลื่อนไหวของสนามบิน จึงต้องกำหนดวิธีการปฏิบัติการในสภาวะทัศนวิสัยต่ำเพิ่มเติมจากการปฏิบัติการในสภาวะปกติ ซึ่งจะต้องเป็นเอกสารสำหรับหน่วยงานของสนามบินและหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติการในเขตสนามบิน ใช้เป็นแนวทางการปฏิบัติเพื่อให้เกิดความปลอดภัย

2. ขอบเขต

คู่มือการปฏิบัติการเมื่อทัศนวิสัยต่ำ ของท่าอากาศยานนครศรีธรรมราชฉบับนี้ มีรายละเอียดครอบคลุมเกี่ยวกับขั้นตอนการปฏิบัติงานดังนี้

1. เงื่อนไขสำหรับการบังคับใช้ขั้นตอนการปฏิบัติการในสภาวะทัศนวิสัยต่ำ
2. การประกาศใช้และการยกเลิกการปฏิบัติการในสภาวะทัศนวิสัยต่ำ
3. การปฏิบัติการในสภาวะทัศนวิสัยต่ำ
4. การเข้าออกพื้นที่ภายในบริเวณเขตการบินขณะเกิด LVP
5. การตรวจวัดและรายงานค่าทัศนวิสัยที่ทางวิ่ง (Runway Visual Range)
6. แผนที่หรือเส้นทางการขับขี่ยานพาหนะในเขตการบินและการขับเคลื่อนของอากาศยาน
7. การใช้วิทยุสื่อสารกับวิทยุการบิน
8. การกำกับดูแลยานพาหนะในเขตการบิน กรณีสภาพทัศนวิสัยต่ำ
9. รายละเอียดการติดต่อหน่วยงานและบุคคลที่เกี่ยวข้อง

3. คำจำกัดความ

สนามบิน (Aerodrome)

หมายถึง พื้นที่ที่กำหนดไว้บนพื้นดินหรือน้ำหรือพื้นที่อื่นสำหรับใช้งานทั้งหมดหรือแต่บางส่วนเพื่อการขึ้นลงหรือเคลื่อนไหวของอากาศยาน รวมตลอดถึงอาคาร สิ่งติดตั้งและอุปกรณ์ ซึ่งอยู่ภายในสนามบินนั้น

ทางวิ่ง (Runway)

หมายถึง พื้นที่รูปสี่เหลี่ยมมุมฉากที่กำหนดไว้ในสนามบิน ซึ่งจัดไว้สำหรับการบินขึ้นและบินลงของอากาศยาน

ทางขับ (Taxiway)

หมายถึง หมายถึง ทางที่กำหนดไว้ในสนามบินที่สร้างไว้สำหรับการขับเคลื่อนอากาศยานและเพื่อเป็นการเชื่อมระหว่างส่วนหนึ่งของสนามบินไปยังส่วนหนึ่งซึ่งประกอบด้วยทางขับที่เข้าสู้หลุมจอดอากาศยาน (Aircraft stand taxilane) ทางขับที่เป็นลานจอดอากาศยาน(Apron taxiway) และทางขับออกด่วน (rapid exit taxiway)

ระยะที่นักบินมองเห็นทางวิ่ง (Runway Visual Range: RVR)

หมายถึง ระยะไกลที่สุด ที่นักบินบนอากาศยาน ซึ่งอยู่บนแนวเส้นกึ่งกลางทางวิ่งสามารถมองเห็นเครื่องหมายบนพื้นผิวทางวิ่ง หรือไฟแสดงขอบเขตทางวิ่ง หรือไฟที่ระบุเส้นกึ่งกลางทางวิ่งได้

พื้นที่ขับเคลื่อน (Manoeuvring Area)

หมายถึง ส่วนของสนามบินที่ใช้สำหรับการบินขึ้น บินลง และขับเคลื่อนของอากาศยาน ซึ่งไม่รวมลานจอดอากาศยาน

พื้นที่เคลื่อนไหว (Movement Area)

หมายถึง ส่วนของสนามบินที่ใช้สำหรับ การบินขึ้น บินลง และขับเคลื่อนของอากาศยาน ซึ่งประกอบด้วยพื้นที่ขับเคลื่อนและลานจอดอากาศยาน

หลุมจอดอากาศยาน (Aircraft Stand)

หมายถึง พื้นที่ในลานจอดอากาศยาน ที่ถูกกำหนดไว้เพื่อใช้เป็นที่จอดของอากาศยาน

ลานจอดอากาศยาน (Apron)

หมายถึง พื้นที่ที่กำหนดไว้ในสนามบิน ซึ่งมีไว้สำหรับรองรับอากาศยานเพื่อวัตถุประสงค์ในการขึ้นและลงอากาศยานของผู้โดยสาร การขนถ่ายไปรษณียภัณฑ์ หรือสินค้า การเติมเชื้อเพลิง การจอด หรือการบำรุงรักษา

การบริหารจัดการลานจอดอากาศยาน (Apron Management Service)

หมายถึง การบริการที่ถูกจัดให้มีเพื่อกำกับดูแลกิจกรรม การเคลื่อนที่ของอากาศยานและยานพาหนะต่าง ๆ ในลานจอดออากาศยาน

วัตถุแปลกปลอม (Foreign Object Debris: FOD)

หมายถึง วัตถุที่อยู่บนพื้นที่เคลื่อนไหว ซึ่งมิได้มีหน้าที่หรือเป็นประโยชน์ในการใช้งานทางการบินและอาจเป็นอันตราย ต่อการปฏิบัติการของอากาศยาน

ถนน (Road)

หมายถึง เส้นทางที่กำหนดไว้ในพื้นที่เคลื่อนไหว ใช้สำหรับการขับเคลื่อนยานพาหนะโดยเฉพาะ

อุปกรณ์ภาคพื้น (Ground Support Equipment)

หมายถึง ยานพาหนะ และอุปกรณ์อื่น ๆ ที่ใช้ในการบริการแก่เครื่องบิน

ยานพาหนะ (Vehicles) รถที่ใช้ปฏิบัติงานในเขตการบิน แบ่งตามประเภท ดังนี้

1. รถฉุกเฉินท่าอากาศยาน (airport emergency vehicles) ได้แก่ ยานพาหนะที่ท่าอากาศยานกำหนดให้ใช้สำหรับเหตุการณ์ฉุกเฉิน ณ ท่าอากาศยาน เช่นรถพยาบาล รถดับเพลิง และรถกู้ภัย เป็นต้น

2. รถปฏิบัติการท่าอากาศยาน (Airport Operations Vehicle) ได้แก่ ยานพาหนะของท่าอากาศยานที่ใช้ปฏิบัติงานที่เป็นประจำในหารตรวจสอบท่าอากาศยานโยเฉพาะการตรวจสอบพื้นที่เคลื่อนไหว (Movement Area) ของท่าอากาศยาน เช่น รถนำอากาศยาน รถหน่วยนำควบคุมสัตว์อันตรายต่อการบิน รถที่ใช้สำหรับตรวจทางวิ่ง ทางขับ และลานจอดอากาศยาน รวมถึงรถของหน่วยงานอื่น ๆ ที่ปฏิบัติงานในเขตการบิน เป็นต้น

3. รถสนับสนุนอากาศยาน (Aircraft Support Vehicles) ได้แก่ ยานพาหนะที่ใช้ปฏิบัติประจำพื้นที่เคลื่อนไหว (Movement Area) สำหรับสนับสนุนการปฏิบัติการของอากาศยาน(to support aircraft operations) ซึ่งเป็นยานพาหนะของบริษัทสายการบินหรือผู้ประกอบการใช้สำหรับหารให้บริการท่าอากาศยาน เช่น รถดัน-ถอยอากาศยาน รถลานจูงหรือรถบรรทุกสัมภาระ รถเติมน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยาน เป็นต้น

4. หน้าที่ความรับผิดชอบ

กระบวนการการปฏิบัติงานเมื่อทัศนวิสัยต่ำนี้ แบ่งเป็นผู้รับผิดชอบในการจัดทำเป็น 2 ระดับ คือ

4.1. ผู้อำนวยการท่าอากาศยาน มีหน้าที่รับผิดชอบควบคุม กิจกรรมทั้งหมดในท่าอากาศยาน เพื่อให้แน่ใจว่ามีขั้นตอนการปฏิบัติและบุคลากรอย่างเพียงพอ รวมถึงเพื่อกำกับดูแลให้การปฏิบัติการของอากาศยานในสภาวะทัศนวิสัยต่ำ เป็นไปด้วยความปลอดภัย

4.2. หัวหน้ากลุ่มความปลอดภัย มีหน้าที่ ควบคุม ติดตาม และตรวจสอบการดำเนินงานในแต่ละขั้นตอนและรายงานต่อผู้อำนวยการท่าอากาศยาน

4.3. นักวิชาการขนส่งภายในกลุ่มความปลอดภัย หน้าที่ ประสาน ดำเนินงาน ติดตาม และรายงานผลการประเมินต่อหัวหน้ากลุ่มความปลอดภัย

4.4. หอบังคับการบินท่าอากาศยานนครศรีธรรมราช รับผิดชอบในการแจ้งค่าทัศนวิสัยบนทางวิ่ง ปรับเพิ่มความสว่างของระบบไฟฟ้าสนามบิน กำกับดูแลการติดต่อสื่อสาร ให้คำแนะนำนักบิน สายการบินและหน่วยงานเกี่ยวข้องต่าง ๆ ที่ปฏิบัติการในสนามบิน อย่างใกล้ชิด เพื่อให้การปฏิบัติการในเขตการบินเป็นไปด้วยความปลอดภัย

4.5 สำนักอุตุนิยมวิทยาการบิน กรมอุตุนิยมวิทยา รายงานสภาพอากาศและระบบการตรวจอากาศด้วยสายตาให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องโดยเฉพาะ หอบังคับการบินนครศรีธรรมราช และกลุ่มความปลอดภัยท่าอากาศยานนครศรีธรรมราช เพื่อใช้ในการปฏิบัติงาน กรณีทัศนวิสัยต่ำ

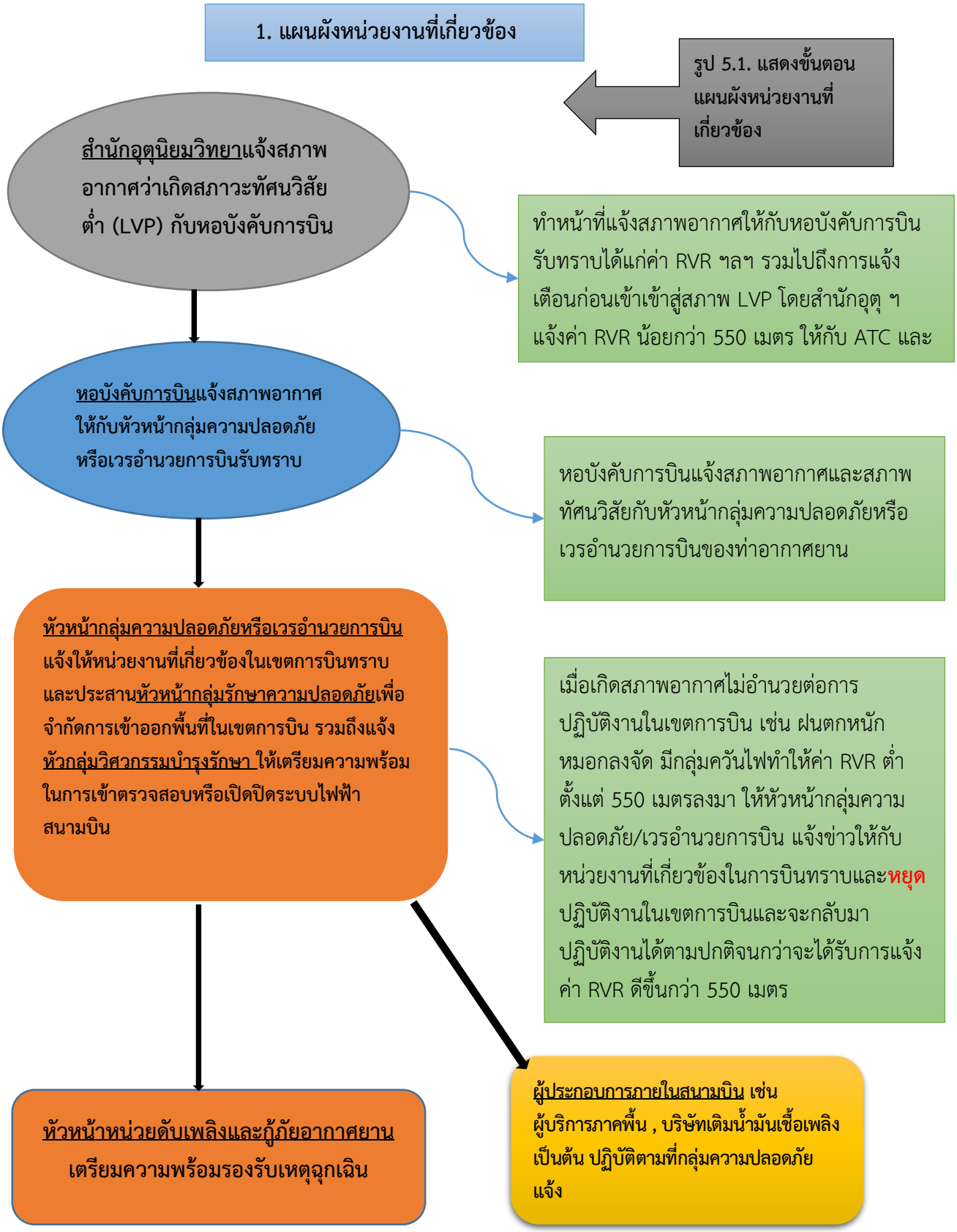
5. แผนผังกระบวนการทำงาน

รูป 5.1. แผนผังหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

รูป 5.2. แผนผังขั้นตอนการปฏิบัติงาน

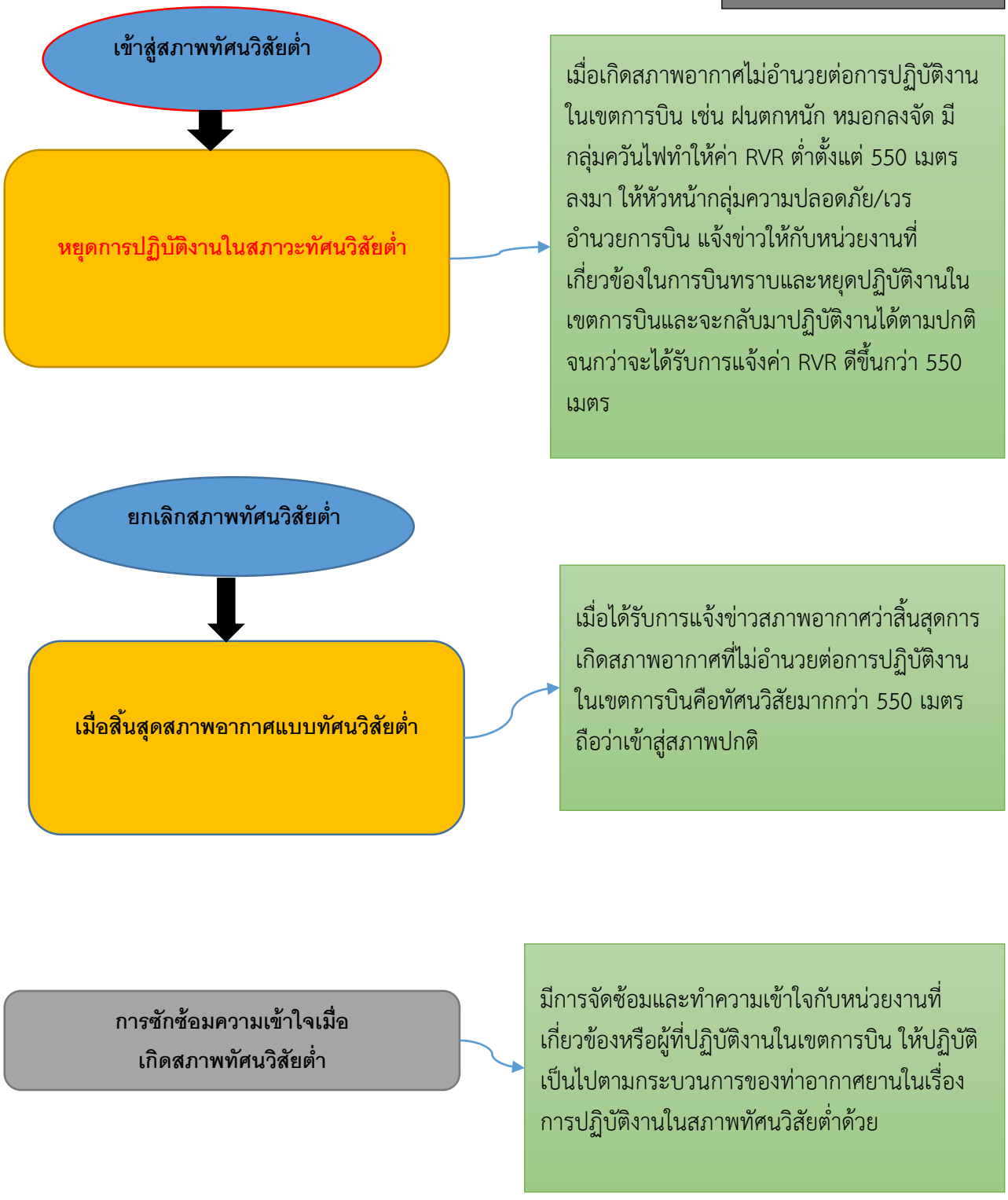
รูป 5.3. แผนผังหลังจากเกิดทัศนวิสัยต่ำ

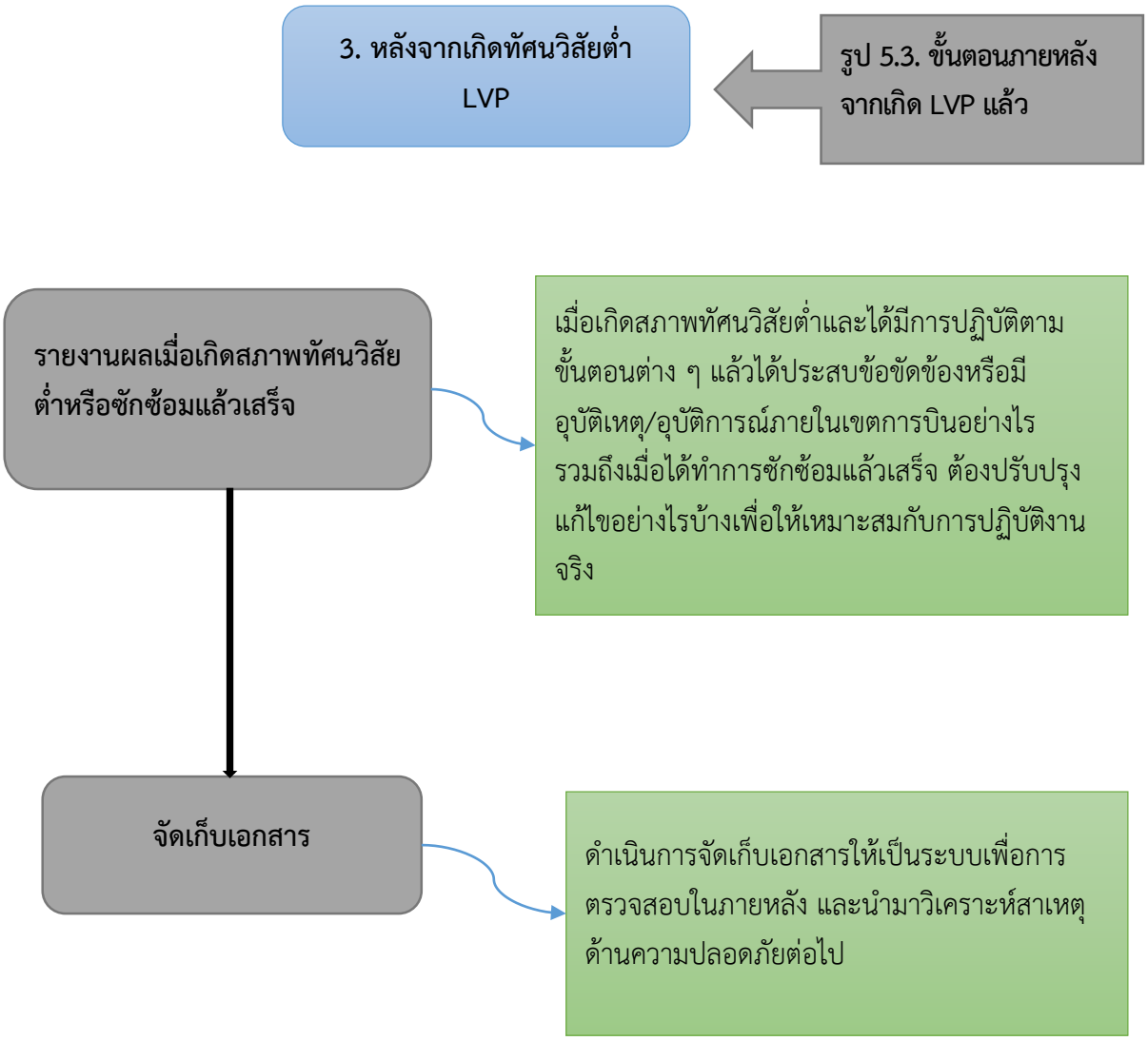
1. แผนผังหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง



1. แผนผังขั้นตอนการปฏิบัติงาน

รูป 5.2. แสดงขั้นตอน แผนผังขั้นตอนการปฏิบัติงาน




3. หลังจากเกิดทัศนวิสัยต่ำ LVP
รูป 5.3. ขั้นตอนภายหลังจากเกิด LVP แล้ว
รายงานผลเมื่อเกิดสภาพทัศนวิสัยต่ำหรือซักซ้อมแล้วเสร็จ
เมื่อเกิดสภาพทัศนวิสัยต่ำและได้มีการปฏิบัติตามขั้นตอนต่าง ๆ แล้วได้ประสบข้อขัดข้องหรือมีอุบัติเหตุ/อุบัติการณ์ภายในเขตการบินอย่างไร รวมถึงเมื่อได้ทำการซักซ้อมแล้วเสร็จ ต้องปรับปรุงแก้ไขอย่างไรบ้างเพื่อให้เหมาะสมกับการปฏิบัติงานจริง
จัดเก็บเอกสาร
ดำเนินการจัดเก็บเอกสารให้เป็นระบบเพื่อการตรวจสอบในภายหลัง และนำมาวิเคราะห์สาเหตุด้านความปลอดภัยต่อไป

6. ขั้นตอนการปฏิบัติงาน

ท่าอากาศยานนครศรีธรรมราช เป็นสนามบินประเภททางวิ่งแบบไม่มีเครื่องวัดประกอบการบิน (Non - Instrument Runway) แต่มีเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศเป็นทางเลือกเสริมให้กับนักบินเพื่อความปลอดภัยเท่านั้น

ดังนั้นตามที่สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) กำหนดไว้ในแนวทางการจัดทำคู่มือการดำเนินงานสนามบินสาธารณะไว้ว่าหากสนามบินใดที่ไม่มีเครื่องวัดประกอบการบินแบบ CAT II และ CAT III หรือการอนุญาตให้นักบินทำการบิน Take off at Low Visibility ไม่จำเป็นต้องมีการกำหนดการปฏิบัติงานเมื่อทัศนวิสัยต่ำนั้น ทำให้ ท่าอากาศยานนครศรีธรรมราช จึงไม่มีขั้นตอน ณ ขณะการปฏิบัติงานเมื่อเกิดทัศนวิสัยต่ำ

แต่เป็นเพียงขั้นตอนในการแจ้งผู้ปฏิบัติงานในเขตการบินให้รับทราบว่าเมื่อเกิดสภาพอากาศที่ไม่อำนวยต่อการปฏิบัติงานในเขตการบิน (Low Visibility Conditions) เช่น ฝนตกหนัก หมอกหนา เกิดกลุ่มควันไฟจนกระทั่งทำให้ทัศนวิสัยบนทางวิ่ง (Runway Visual Range : RVR) ต่ำกว่า 550 เมตร จำเป็นจะต้องมีการแจ้งเตือนผู้ที่ปฏิบัติงานในลานจอดอากาศยานและผู้ขับขี่ยานพาหนะในเขตการบิน รับทราบถึงสถานการณ์ที่เกิดขึ้นเพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการปฏิบัติงานในเขตการบิน ดังนั้น ท่าอากาศยานนครศรีธรรมราช จึงให้ “หยุด” การปฏิบัติงานในเขตการบินทั้งหมด ท่าอากาศยานจะมีขั้นตอนใน <u>การแจ้งเข้าสู่สภาวะทัศนวิสัยต่ำ เมื่อค่า RVR น้อยกว่าหรือเท่ากับ 550 เมตร</u>

6.1. ขั้นตอนเตรียมการณ์

6.1.1. **การแจ้งเข้าสู่สภาวะทัศนวิสัยต่ำ (LVP)**

เมื่อเกิดสภาพอากาศไม่เอื้ออำนวยต่อการปฏิบัติงานในเขตการบิน เช่นฝนตกหนัก หมอกหนา หรือเกิดกลุ่มควันไฟมาก จนกระทั่งทำให้เกิดสภาวะทัศนวิสัย Visibility ต่ำตั้งแต่ 550 เมตรลงมา เพื่อความปลอดภัยในการปฏิบัติการของอากาศยาน จึงกำหนดวิธีการปฏิบัติงานดังนี้

6.1.1.1. สำนักอุตุนิยมวิทยาการบิน ดำเนินการดังนี้

- แจ้งข่าวสภาพอากาศทัศนวิสัยต่ำ (RVR น้อยกว่า 550 เมตร) ให้กับหอบังคับการบินนครศรีธรรมราชผ่านทางโทรศัพท์หรือวิทยุสื่อสาร

- แจ้งยกเลิกการแจ้ง LVP เมื่อสภาพอากาศกลับคืนสู่สภาวะปกติ

6.1.1.2. หอบังคับการบินของ บวท.

- แจ้งสภาพอากาศทัศนวิสัยต่ำ LVP (RVR น้อยกว่า 550 เมตร) แจ้งสภาพอากาศเลวร้ายและทัศนวิสัยต่ำให้กับส่วนงานของท่าอากาศยานกลุ่มความปลอดภัย/เวรอำนวยการบิน ทางโทรศัพท์หรือวิทยุสื่อสาร โดยแจ้งว่า ***ขณะนี้เกิดสภาพอากาศทัศนวิสัยต่ำ***

- แจ้งหน่วยงานต่าง ๆ ที่ปฏิบัติงานใกล้กับทางวิ่ง ทางขับ ให้หยุดการปฏิบัติงานและออกจากพื้นที่ จนกว่าจะมีการประกาศยกเลิกสถานการณ์

- แจ้งนักบินที่อยู่ระหว่างรอ Take – Off ให้รับทราบว่าเนื่องจากมีค่า RVR น้อยกว่า 550 เมตร ไม่อนุญาตให้มีการทำการบินขึ้นได้ ต้องรอจนกว่าค่า RVR มากกว่า 550 เมตรแล้ว ถึงจะสามารถปฏิบัติการบินได้

- ควบคุมและจำกัดการแนะนำให้ยานพาหนะข้ามทางวิ่ง ทางขับ

- ควบคุมการเปิด - ปิดระบบไฟฟ้าสนามบิน

- สำหรับการปฏิบัติในส่วนของอากาศยานให้เป็นไปตามวิธีการปฏิบัติที่ประกาศไว้ใน AIP-Thailand

- แจ้งยกเลิกสถานการณ์เมื่อสภาพอากาศกลับคืนสู่สภาวะปกติให้หน่วยงานข้างต้นทราบ ผ่านทาง วิทยุสื่อสารหรือโทรศัพท์

6.1.1.3. กลุ่มความปลอดภัย/เวรอำนวยการบิน

- เมื่อได้รับแจ้งสภาพอากาศจากหอบังคับการบินว่ามีสภาพทัศนวิสัยต่ำจากหอบังคับการบินแล้ว ให้แจ้งข่าวสภาพอากาศให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องในเขตการบินรับทราบว่า *ขณะนี้อยู่ในสภาพอากาศทัศนวิสัยต่ำ ขอให้ทุกหน่วยงานในเขตการบิน หยุดการปฏิบัติงาน*

- แจ้งผู้ดูแลสนามบินให้รับทราบและเตรียมตัวในการตรวจสอบความปลอดภัยในเขตการบิน

- แจ้งหัวหน้ากลุ่มรักษาความปลอดภัย ในการควบคุมบริเวณทางเข้าออกในเขตการบินให้เตรียมการปฏิบัติงานในสภาวะทัศนะวิสัยต่ำ ทั้งเฝ้าระวังและลาดตระเวนแนวรั้วเขตการบิน รวมถึงจำกัดบุคคลหรือยานพาหนะที่ไม่ได้ปฏิบัติงานประจำเข้าในเขตการบิน

- แจ้งผู้ประกอบการตามรายการติดต่อสื่อสาร

6.1.1.4. หน่วยดับเพลิงและกู้ภัย ปฏิบัติดังนี้

- เตรียมพร้อม และเฝ้าติดตามสถานการณ์ต่าง ๆ ที่เกิดขึ้น

- แจ้งเจ้าหน้าที่ดับเพลิงฯ ที่ปฏิบัติงานบนทางวิ่งและทางขับและลานจอดอากาศยานรับทราบ

- ให้การสนับสนุนหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

6.1.1.5. กลุ่มรักษาความปลอดภัย ปฏิบัติดังนี้

- แจ้งเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยประจำจุดการเข้า-ออก เขตการบินรับทราบ พร้อมแจ้งข้อมูลให้กับผู้ที่ปฏิบัติงานหรือยานพาหนะที่เข้าไปในเขตการบินทราบถึงว่าอยู่สภาพทัศนะวิสัยต่ำ และควบคุม/จำกัด บุคคลหรือยานพาหนะที่ไม่ได้ปฏิบัติงานเป็นประจำ เข้าไปในเขตการบินและแจ้งบุคคลหรือยานพาหนะที่ปฏิบัติงานเป็นประจำด้วยวาจาว่า **“ระวัง ขณะนี้เกิดสภาวะทัศนวิสัยต่ำ”**

- แจ้งรถลาดตระเวน (Patrol) ตามแนวรั้วเขตการบิน (Airside) รวมทั้งให้การสนับสนุนหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเมื่อได้รับการร้องขอ

6.1.1.6. กลุ่มวิศวกรรมและบำรุงรักษา ปฏิบัติดังนี้

- แจ้งเจ้าหน้าที่ที่ดูแลระบบไฟฟ้าอาคารหรือพื้นที่เชื่อมต่อเขตการบิน รวมถึงระบบไฟฟ้าสนามบิน ให้เฝ้าระวังและเตรียมพร้อมในการเข้าตรวจสอบ แก้ไขพื้นผิวสนามบินและ FOD หรือระบบไฟฟ้าสนามบิน ตามที่เจ้าหน้าที่หอบังคับการบินร้องขอ

- แจ้งเจ้าหน้าที่ผู้ควบคุมงานก่อสร้างและงานซ่อมบำรุงในพื้นที่เคลื่อนไหวของสนามบิน ให้หยุดปฏิบัติงาน จนกว่าจะเข้าสู่สภาวะปกติ

- ติดตามสถานการณ์อย่างใกล้ชิด

6.1.1.7. บริษัทสายการบินและบริษัทผู้ประกอบการในเขตการบิน ปฏิบัติดังนี้

- นายสถานีของสายการบินต้องแจ้งให้นักบินรับทราบว่าท่าอากาศยานนครศรีธรรมราชไม่อนุญาตให้มีการปฏิบัติงานขณะที่มีทัศนวิสัยต่ำ

- เจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานต้องเตรียมหยุดการปฏิบัติงาน โดยนำยานพาหนะที่ใช้ปฏิบัติงานเข้าพื้นที่ปลอดภัยสำหรับจอดยานพาหนะของตัวเอง หรือหากอยู่ระหว่างปฏิบัติหน้าที่เพิ่มความระมัดระวังในการปฏิบัติงานและการขับขี่ยานพาหนะให้มากขึ้น โดยยานพาหนะเปิดไฟหน้าแสงพุ่งต่ำและเปิดไฟวับวาบ (ถ้ามี)

- ไม่อนุญาตให้ทำการลากจูงอากาศยาน ยกเว้นแต่ได้รับอนุญาตจากหอบังคับการบินและต้องอยู่ภายใต้ควบคุมของหัวหน้ากลุ่มความปลอดภัยฯ

6.2. การยกเลิกการแจ้งเตือนทัศนวิสัยต่ำ

6.2.1. เมื่อสิ้นสุดการเกิดสภาพอากาศที่ไม่อำนวยต่อการปฏิบัติงานในเขตการบิน คือ ทัศนวิสัย (Visibility) มากกว่า 550 เมตร ถือว่าเข้าสู่สภาวะปกติ โดยกำหนดขั้นตอนการแจ้งข่าวและการปฏิบัติไว้ดังนี้

6.2.1.1. หอบังคับการบิน เมื่อทราบข่าวการพยากรณ์อากาศจากสำนักอุตุนิยมวิทยาการบิน กรมอุตุนิยมวิทยา ให้ดำเนินการดังนี้

- แจ้งยกเลิกสภาพทัศนวิสัยต่ำให้กับ กลุ่มความปลอดภัย/เวรอำนวยการบิน ทราบทางโทรศัพท์ฉุกเฉินหรือวิทยุสื่อสาร โดยแจ้งว่า “ขณะนี้อากาศเข้าสู่สภาวะปกติแล้ว ขอยกเลิกการปฏิบัติการในสภาวะทัศนวิสัยต่ำ ตั้งแต่บัดนี้เป็นต้นไป” ดังนี้

6.2.1.2. การปฏิบัติของกลุ่มความปลอดภัย/เวรอำนวยการบิน เมื่อได้รับทราบการแจ้งสภาพอากาศกลับเข้าสู่สภาวะปกติจากหอบังคับการบิน ปฏิบัติดังนี้ แจ้งยกเลิกสภาพอากาศเลวร้ายและทัศนวิสัยต่ำให้กับผู้ที่ปฏิบัติงานในเขตการบิน (Airside) ทราบ รวมถึงให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับทราบทางโทรศัพท์ หรือวิทยุสื่อสาร **โดยแจ้งว่า “ขณะนี้อากาศเข้าสู่สภาวะปกติแล้ว ขอยกเลิกการปฏิบัติการในสภาวะทัศนวิสัยต่ำ ตั้งแต่บัดนี้เป็นต้นไป”**

- แจ้งหัวหน้ากลุ่มรักษาความปลอดภัย รับทราบ

- แจ้งหน่วยดับเพลิงและกู้ภัยรับทราบ

- แจ้งหัวหน้ากลุ่มวิศวกรรมและบำรุงรักษารับทราบ

- แจ้งสายการบินและบริษัทผู้ประกอบการในเขตการบินรับทราบ

6.2.1.3. กลุ่มรักษาความปลอดภัย เมื่อได้รับแจ้งจากกลุ่มความปลอดภัย/เวรอำนวยการบิน ปฏิบัติดังนี้

- แจ้งเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยประจำช่องเข้า-ออกในเขตการบิน อนุญาตบุคคลหรือยานพาหนะ เข้าไปปฏิบัติงานในเขตการบินได้ตามปกติ

6.2.1.4. หน่วยงานดับเพลิงและกู้ภัยอากาศยาน เมื่อได้รับแจ้งจากกลุ่มความปลอดภัย/เวรอำนวยการบิน ให้ปฏิบัติดังนี้

- แจ้งเจ้าหน้าที่ดับเพลิงฯ ที่ปฏิบัติงาน บนทางวิ่ง ทางขับและลานจอดอากาศยานรับทราบ พร้อมปฏิบัติงานปกติ

6.2.1.5. กลุ่มวิศวกรรมและบำรุงรักษา เมื่อได้รับแจ้งจากกลุ่มความปลอดภัย/เวรอำนวยการบิน ให้ปฏิบัติดังนี้

- แจ้งเจ้าหน้าที่กลุ่มวิศวกรรมและบำรุงรักษาที่ปฏิบัติงานในเขตการบินรับทราบและปฏิบัติงานตามปกติ

- แจ้งเจ้าหน้าที่ผู้ควบคุมงานก่อสร้างและงานซ่อมบำรุงในพื้นที่เคลื่อนไหวของสนามบินทราบและปฏิบัติงานตามปกติ

6.2.1.6. บริษัทสายการบินและบริษัทผู้ประกอบการ เมื่อได้รับแจ้งจากกลุ่มความปลอดภัย/เวรอำนวยการบิน ให้ปฏิบัติดังนี้

- แจ้งให้ผู้ปฏิบัติงานในเขตการบินทราบและปฏิบัติงานตามปกติ

6.3. การติดต่อสื่อสาร

หน่วยงาน	หมายเลขโทรศัพท์
1. สำนักงานอุตุนิยมวิทยา	075466646 , 0922460128
2. หอบังคับการบิน	089-8741041 , 0909803475
3. ผู้จัดการสนามบินสาธารณะ	นายถาวร แสงอำไพ 08958782337
4. ผู้อำนวยการท่าอากาศยานนครศรีธรรมราช	นายถาวร แสงอำไพ 08958782337

5. หัวหน้ากลุ่มความปลอดภัย	นางเกศรินทร์ อนุมาศ 0865940681
6. หัวหน้ากลุ่มรักษาความปลอดภัย	นางสาวสุพัฒตรา สงขาว 0848446888
7. หัวหน้ากลุ่มวิศวกรรมและบำรุงรักษา	นายศานิต ดำศรี 0815360026
8. หน่วยงานดับเพลิง ฯ	075-450548 นายสาโรจน์ ภาคอารีย์ 0956246808 นายสุชาติ บุญขวัญ 0896477591
9. ผู้ดูแลสนามบิน	นายภัทร ภัททิยากูล 093-9819010 นายเชาวรินทร์ วชิรพันธ์ 0945940996 นายอภิวัฒน์ อมประนาม 0910597116
10. สายการบินนกแอร์ สายการบินไทยแอร์เอเชีย สายการบินไทยไลอ้อนแอร์ สายการบินไทยเวียตเจ็ท สายการบินไทยสมายล์ บริษัท พัทยา เอวิเอชั่น จำกัด บริษัท นครดีซี จำกัด บริษัท ไทย เอเวชั่น เซอร์วิส จำกัด	0735408538 075450505 075355051 คุณสุรศักดิ์ ศรีแก้ว 0813610230 คุณสุภาพร นามนาเมือง 0614615364 คุณสุภาพร นามนาเมือง 0614615364 0897282626 , 0868794293 0807130238 , 075809010 ต่อ 4120
11. บริษัทผู้ให้บริการเชื้อเพลิง ปตท.	0817871317

7. กฎหมายและมาตรฐานที่เกี่ยวข้อง

7.1. ข้อกำหนดสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ฉบับที่ 14 ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน

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

หัวหน้ากลุ่มความปลอดภัยเป็นผู้ดำเนินการในการจัดการซักซ้อมความเข้าใจในขั้นตอนการปฏิบัติการตามคู่มือฉบับนี้ โดยประสานหารือร่วมกันกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องภายในท่าอากาศยานนครศรีธรรมราช ถึงปัญหาอุปสรรคในการปฏิบัติตามขั้นตอนการทำงานของท่าอากาศยานนครศรีธรรมราช หากเมื่อดำเนินการหารือร่วมกันแล้ว ควรดำเนินการปรับปรุงข้องมูลและวิธีการปฏิบัติงานให้ตรงกับการปฏิบัติงานจรริง ทั้งนี้ ควรมีการกำหนดการซักซ้อมความเข้าใจในขั้นตอนการทำงานอย่างน้อย 1 ครั้งต่อปี และกลุ่มความปลอดภัยทำหน้าที่ในการประเมินผลการซักซ้อมความเข้าใจในขั้นตอนการทำงาน เมื่อดำเนินการเสร็จสิ้นแล้วให้ส่งผลให้ผู้อำนวยการท่าอากาศยานนครศรีธรรมราช รับทราบ

9. การจัดเก็บและการเข้าถึงเอกสาร

หัวหน้ากลุ่มความปลอดภัยจะเป็นผู้จัดเก็บ SOP ฉบับนี้ รวมถึงการปรับปรุง SOP ให้เป็นปัจจุบันเพื่อสอดคล้องกับมาตรฐานข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ทั้งนี้ กลุ่มความปลอดภัยต้องทำหน้าที่เป็นผู้แจกจ่ายให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องในสนามบินด้วย

10. เอกสารอ้างอิงและแบบฟอร์มที่ใช้

10.1. ข้อกำหนดสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ฉบับที่ 14 ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน

10.2. ระเบียบสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยว่าด้วยกระบวนการดำเนินงานสนามบิน พ.ศ. 2561

11. ภาคผนวก

บันทึกการแจกจ่ายคู่มือการปฏิบัติงานเมื่อเกิดทัศนวิสัยต่ำ

เลขควบคุมเอกสาร	หน่วยงานผู้ถือคู่มือ	หมายเหตุ
กปภ.-SOP4.17	ผู้อำนวยการท่าอากาศยานนครศรีธรรมราช	**ต้นฉบับ**
กปภ.- SOP4.17.1	สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย	**สำเนา**
กปภ.- SOP4.17.2	หัวหน้ากลุ่มความปลอดภัย	**สำเนา**
กปภ.- SOP4.17.3	หัวหน้ากลุ่มรักษาความปลอดภัย	**สำเนา**
กปภ.- SOP4.17.4	หัวหน้ากลุ่มพิธีการบินและอำนวยความสะดวก	**สำเนา**
กปภ.- SOP4.17.5	หัวหน้ากลุ่มวิศวกรรมและบำรุงรักษา	**สำเนา**
กปภ.- SOP4.17.6	หัวหน้ากลุ่มบริหารงานทั่วไป	**สำเนา**
กปภ.- SOP4.17.7	หอบังคับการบินท่าอากาศยานนครศรีธรรมราช	**สำเนา**
กปภ.- SOP4.17.8	ผู้อำนวยการสถานีอุตุนิยมวิทยานครศรีธรรมราช	**สำเนา**
กปภ.- SOP4.17.9	สายการบินนกแอร์	**สำเนา**
กปภ.- SOP4.17.10	สายการบินไทยแอร์เอเชีย	**สำเนา**
กปภ.- SOP4.17.11	สายการบินไทยไลอ้อนแอร์	**สำเนา**
กปภ.- SOP4.17.12	สายการบินไทยสมายล์	**สำเนา**
กปภ.- SOP4.17.13	สายการบินไทยเวียตเจ็ท	**สำเนา**
กปภ.- SOP4.17.14	บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน)	**สำเนา**
กปภ.- SOP4.17.15	บริษัท ไทย เอเวชั่น เซอร์วิส จำกัด	**สำเนา**
กปภ.- SOP4.17.16	บริษัท พัทยา เอวิเอชั่น จำกัด	**สำเนา**
กปภ.- SOP4.17.17	บริษัท นครดีซี จำกัด	**สำเนา**