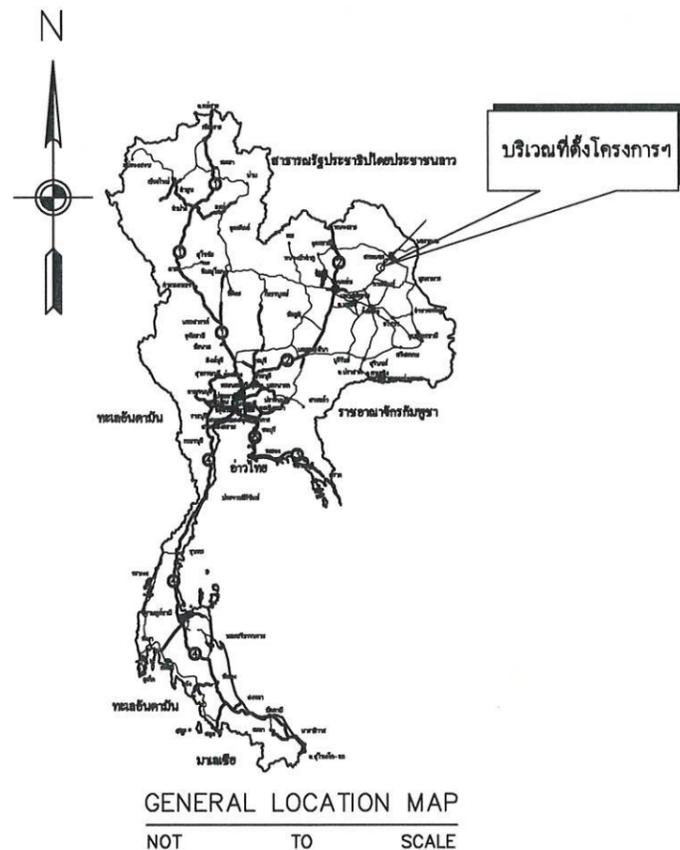


งานจ้างเหมาดำเนินการส่วนที่ 2 งานก่อสร้างถนนทางเชื่อมระหว่างอาคาร
 ทางหลวงหมายเลข 213
 ตอน สร้างค้อ - สกลนคร
 ที่ กม.160+360.000 RT.

ศูนย์สร้างทางขอนแก่น		
ศูนย์สร้างทาง	รหัสควบคุม	แผนที่
ขอนแก่น	213	A
TITLE SHEET , LOCATION OF PROJECT		
ทางหลวงหมายเลข 213		
ตอน สร้างค้อ - สกลนคร		



จุดดำเนินการจ้างเหมา
กม. 160+360 RT.

บัญชีเขตทาง

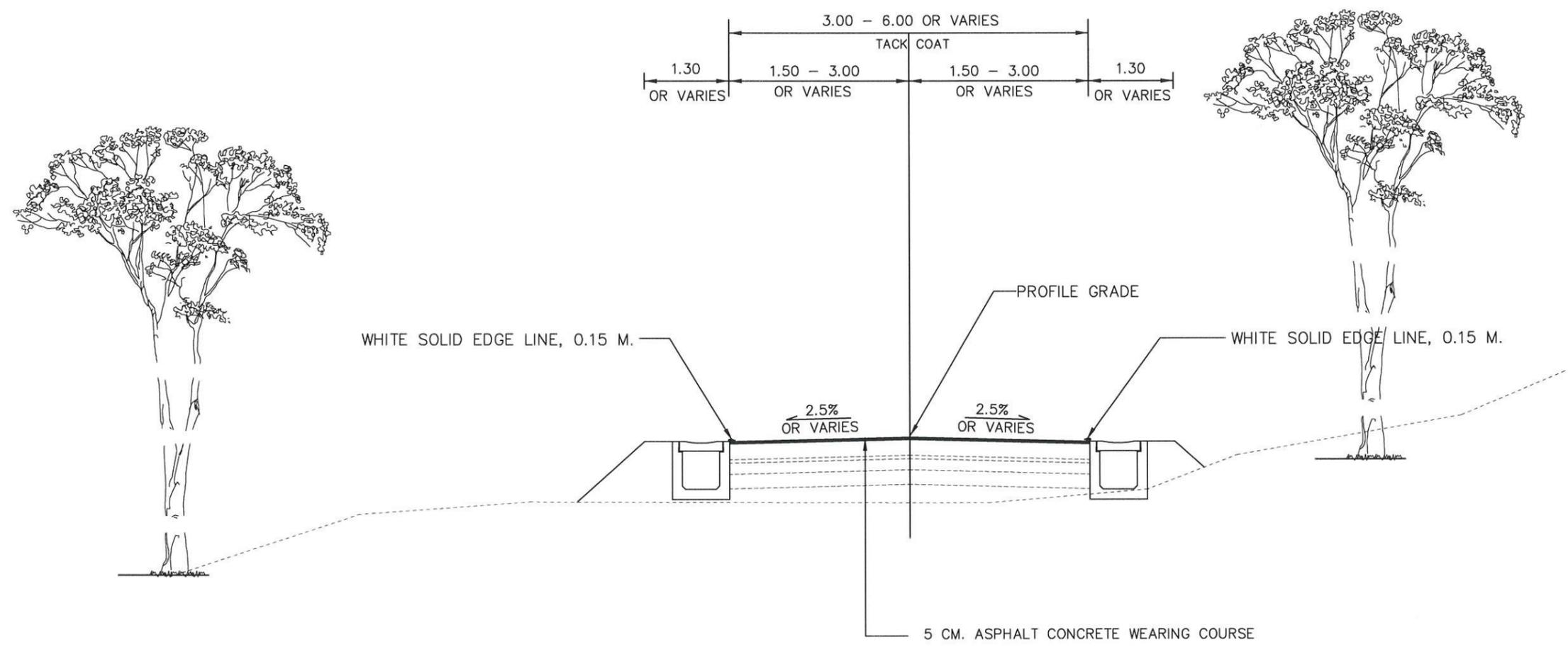
กม - กม	เขตทางเดิม		หมายเหตุ
	ซ้ายทาง(ม.)	ขวาทาง(ม.)	
160+105.000 - 160+565.000	-	-	
-	-	-	

กรมทางหลวง

เขียน นพพงศ์	คัด นันทพงษ์	ทาน
ออกแบบ	ตรวจ	วศ. สท ขอนแก่น
เห็นชอบ	รองผู้อำนวยการศูนย์สร้างทางขอนแก่น	23/กพ./66
อนุญาต	ผู้อำนวยการศูนย์สร้างทางขอนแก่น	23/กพ./66

ศูนย์สร้างทางขอนแก่น		
ศูนย์สร้างทาง	รหัสควบคุม	แผนที่
ขอนแก่น	213	C
TYPICAL CROSS SECTION		
ทางหลวงหมายเลข 213		
ดอน สร้างค้อ - สกลนคร		

☐ OF SURVEY & CONSTRUCTION



SECTION
ถนนภายในอาคาร

หมายเหตุ

- แบบนี้ได้คัดลอกจากแบบต้นฉบับโครงการก่อสร้างโครงข่ายทางหลวงแผ่นดิน ทางหลวงหมายเลข 213 ดอน สร้างค้อ - สกลนคร ที่ กม160+360 RT ที่ได้ลงนามอนุมัติไว้แล้วโดย ผส.ทล.3
- ในกรณีที่ไม่สามารถก่อสร้างตามแบบได้ ให้นำช่างโครงการฯ ปรับแก้ไขเข้ากับสภาพความเป็นจริงในสนาม โดยความเห็นชอบจากผู้อำนวยการศูนย์สร้างทางขอนแก่น

กรมทางหลวง		
เจียน นพพงศ์	ศักดิ์ นันทพงษ์	ทาน
ออกแบบ	ตรวจ	วบ.ศ.สท.ขอนแก่น
เห็นชอบ		23, กพ, 66
อนุญาต		23, กพ, 66

ศูนย์สร้างทางขอนแก่น		
ศูนย์สร้างทางขอนแก่น	รหัสควบคุม 213	แผนที่ D
ข้อกำหนดทั่วไป การเปลี่ยนแปลงรูปแบบก่อสร้าง ที่ไม่ต้องแก้ไขแบบและสัญญา ทางหลวงหมายเลข 213 ตอน สร้างคือ - สกลนคร		

1. ข้อกำหนดทั่วไป

- 1.1 หน่วยโดยทั่วไปใช้ระบบเมตริก ระยะทางวัดเป็นเมตร เว้นแต่ระบุไว้เป็นอย่างอื่น
- 1.2 แบบมาตรฐาน หมายถึงเอกสาร "STANDARD DRAWINGS FOR HIGHWAY DESIGN AND CONSTRUCTION" (ฉบับล่าสุด) จัดทำโดยสำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวง
- 1.3 การคิดปริมาณงาน
ปริมาณงานที่ปรากฏในแบบก่อสร้างเป็นจำนวนโดยประมาณเท่านั้น ปริมาณงานที่แท้จริงให้อัดถือการก่อสร้างจริงในสนาม โดยนายช่างผู้ควบคุมงานจะต้องตรวจสอบก่อนดำเนินการก่อสร้างในสนาม โดยปริมาณงานที่คลาดเคลื่อนไปจากแบบ ผู้รับจ้างจะเรียกชดเชยค่าเสียหายใดๆ จากกรมทางหลวงไม่ได้ทั้งสิ้น
** รายการก่อสร้างที่ไม่สามารถคิดจ่ายค่า UNDER RUN ได้ มีดังนี้
- BORED PILE
- DRIVEN PILE
- SONIC LOGGING TEST
- DRILLING MONITORING TEST
- SEISMIC INTEGRITY TEST
- SOIL INVESTIGATION TEST
- SOFT ROCK EXCAVATION
- HARD ROCK EXCAVATION
- 1.4 สำหรับข้อกำหนดของคอนกรีตรับแรงอัด ให้ใช้ผลทดสอบกำลังอัดของแท่งคอนกรีตรูปทรงลูกบาศก์ขนาด 15x15x15 เซนติเมตร ที่อายุ 28 วัน หากในกรณีที่ผลทดสอบของคอนกรีตที่มีอายุน้อยกว่า 28 วัน แต่มีค่ากำลังอัดไม่น้อยกว่าค่ากำลังอัดที่ระบุไว้ คอนกรีตนั้นจะถือว่ามีความแข็งแรงเทียบเท่ากับการทดสอบกำลังอัดของแท่งคอนกรีตรูปทรงลูกบาศก์ที่ 28 วัน ทั้งนี้อายุของคอนกรีตต้องไม่น้อยกว่า 14 วัน ยกเว้นงวดสุดท้ายของงวดงานที่ไม่สามารถตรวจรับงานก่อนคอนกรีตมีอายุครบ 28 วัน
- 1.5 เหล็กเสริมคอนกรีต (เหล็กข้ออ้อย) ที่ระบุในแบบก่อสร้าง SD30 SD40 และ SD50 ไม่อนุญาตให้ใช้เหล็กข้ออ้อยที่มีสัญลักษณ์ "T" และเหล็กเส้นที่ผลิตโดยผ่านกรรมวิธีทางความร้อน (HEAT TREATMENT)
- 1.6 การติดตั้งอุปกรณ์อำนวยความสะดวกและเครื่องหมายนำทาง ให้ติดตั้งอุปกรณ์อำนวยความสะดวกและเครื่องหมายนำทางทุกประเภทตามมาตรฐานและแบบมาตรฐานของกรมทางหลวง ถึงแม้จะมีได้ระบุไว้ในแบบแปลนก่อสร้าง
- 1.7 ป้ายจราจรและงานทาสีตีเส้น
การติดตั้งป้ายจราจรและการทาสีตีเส้นให้ใช้มาตรฐานกรมทางหลวง และตามคู่มือเครื่องหมายควบคุมการจราจรของกรมทางหลวง (ฉบับล่าสุด)
- 1.8 งานปรับปรุงระบบไฟสัญญาณจราจรเดิมหรือติดตั้งระบบไฟสัญญาณจราจร ให้เป็นไปตามมาตรฐานของกรมทางหลวง
- 1.9 การอนุรักษ์และปลูกต้นไม้
ให้รักษาพื้นที่ไม้ในเขตทางหลวงที่ไม่ได้เป็นอุปสรรคในงานก่อสร้างตลอดช่วงระยะเวลาการก่อสร้าง การปลูกต้นไม้ต้องไม่ปลูกในพื้นที่ ที่ต้องการระยะปลอดภัยตามหลักวิศวกรรมงานทาง อาทิ บริเวณทางแยก, MEDIAN OPENING, ด้านในทางโค้ง ฯลฯ

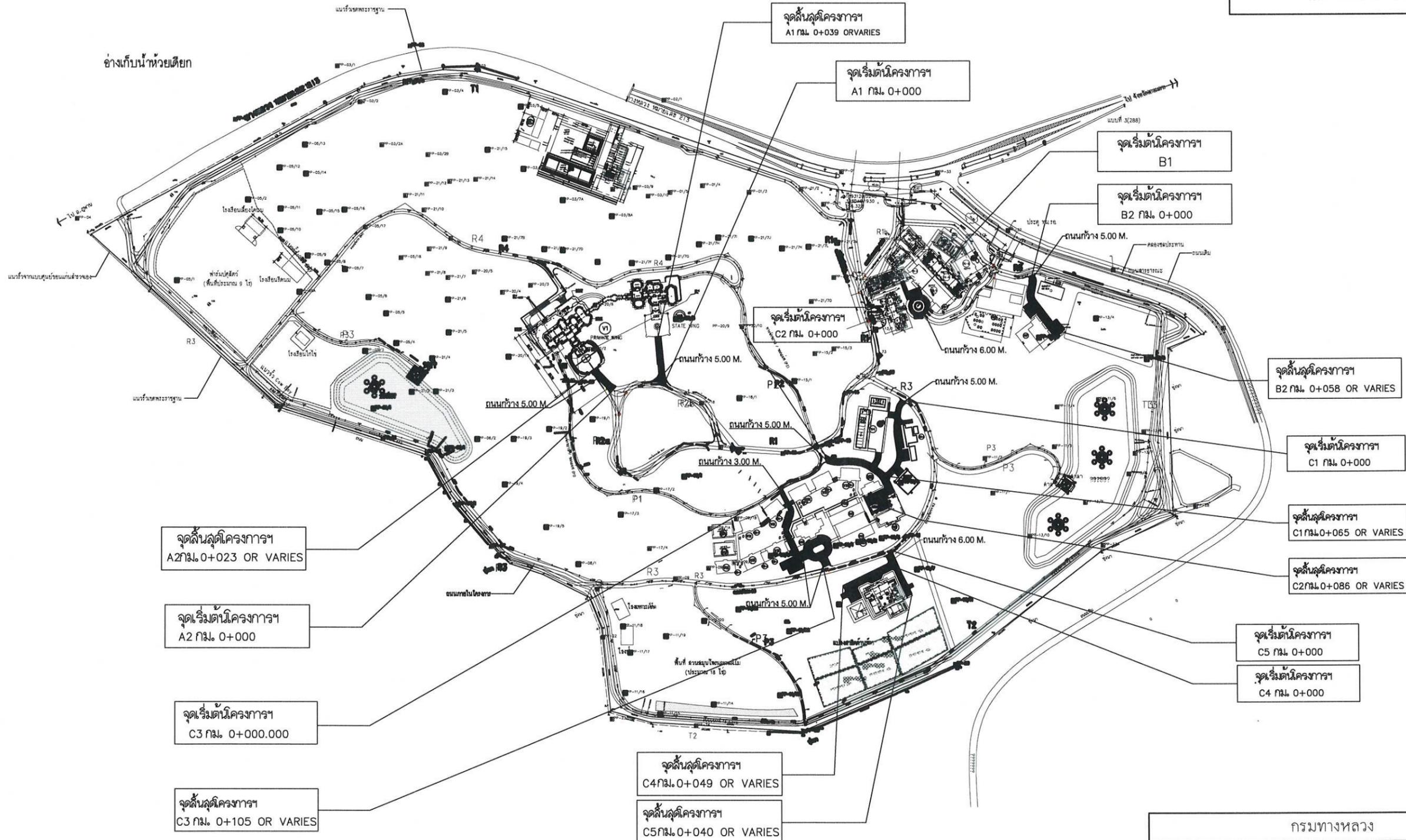
2. การเปลี่ยนแปลงรูปแบบการก่อสร้าง ที่ไม่ต้องแก้ไขแบบและสัญญา

- 2.1 ให้นายช่างโครงการฯ ตรวจสอบแบบกับสภาพความเป็นจริงในสนาม หากมีความจำเป็นที่จะปรับแก้แบบให้เหมาะสม นายช่างโครงการฯ สามารถพิจารณาปรับแก้ให้เหมาะสมกับพื้นที่ได้ โดยความเห็นชอบจากผู้อำนวยการศูนย์สร้างทางขอนแก่น
- 2.2 การปรับทางด้านเรขาคณิตงานทาง
โครงการฯ สามารถปรับแบบก่อสร้างทางด้านเรขาคณิตงานทางได้ตามสภาพความเป็นจริงในสนามโดยความเห็นชอบจากผู้อำนวยการศูนย์สร้างทางขอนแก่น
- 2.3 ความลาดชันด้านข้างดินถมคันทาง
โครงการฯ สามารถปรับความลาดชันของดินถมคันทางได้ แต่จะต้องไม่กระทบต่อเสถียรภาพของดินถมคันทาง โดยความเห็นชอบจากผู้อำนวยการศูนย์สร้างทางขอนแก่น
- 2.4 การเปิดเกาะกลาง (จุดกลับรถ)
ให้อยู่ในดุลยพินิจของนายช่างโครงการ เพื่อให้เหมาะสมกับสภาพความเป็นจริงในสนาม โดยความเห็นชอบจากผู้อำนวยการศูนย์สร้างทางขอนแก่น ดังนี้
- กำหนดตำแหน่ง (ในกรณีที่ไม่ได้กำหนดไว้ในแบบ) จุดเปิดเกาะกลางหรือจุดกลับรถ
- เพิ่มหรือลด และปรับรูปแบบจุดเปิดเกาะกลางหรือจุดกลับรถ
- 2.5 งานระบบระบายน้ำ
ให้ติดตั้งระบบระบายน้ำตามมาตรฐานของกรมทางหลวง ตำแหน่งตามระบุไว้ในแบบแปลนหรือสามารถปรับให้เหมาะสมได้ตามสภาพความเป็นจริงในสนาม
- 2.6 งานสิ่งก่อสร้างเพื่อการระบายน้ำงานทาง และงานป้องกันการกัดเซาะ
ให้อยู่ในดุลยพินิจของนายช่างโครงการ เพื่อให้ได้ตรงตามสภาพความเป็นจริงในสนาม โดยความเห็นชอบจากผู้อำนวยการศูนย์สร้างทางขอนแก่น ดังนี้
- ปรับตำแหน่ง ค่าระดับบ่อพัก หากจำเป็นต้องเปลี่ยนแปลงจำนวนบ่อพัก
- ปรับความยาวของช่วงที่จะดำเนินการก่อสร้างระบายน้ำต่างๆ และท่อระบายน้ำตามยาว (LONGITUDINAL DRAIN)
- ปรับหรือกำหนด (กรณีแบบไม่ได้กำหนด) ขอบเขตของงานป้องกันการกัดเซาะต่างๆ
- 2.7 งานวางท่อกลม
2.7.1 เพิ่มหรือลดความยาว และปรับเลื่อนตำแหน่งท่อกลมจากที่กำหนดไว้ในแบบ เพื่อความถูกต้องและเหมาะสมกับสภาพความเป็นจริงในสนาม ให้อยู่ในดุลยพินิจของนายช่างโครงการ แล้วรายงานให้หน่วยงานที่เป็นคู่สัญญาทราบโดยเร็ว
2.7.2 ให้อยู่ในดุลยพินิจของนายช่างโครงการ โดยความเห็นชอบจากผู้อำนวยการศูนย์สร้างทางขอนแก่น ในกรณีดังนี้
- เปลี่ยนแปลงขนาดท่อกลม
- เพิ่มหรือลดจำนวนแถวท่อกลม
- เพิ่มหรือลดตำแหน่งท่อกลม
- 2.8 งานก่อสร้างท่อเหลี่ยม
ให้อยู่ในดุลยพินิจของนายช่างโครงการ เพื่อให้ตรงตามสภาพความเป็นจริงในสนาม โดยความเห็นชอบจากผู้อำนวยการศูนย์สร้างทางขอนแก่น ดังนี้
- เพิ่มหรือลดความยาวท่อเหลี่ยม และปรับเลื่อนตำแหน่งก่อสร้างท่อเหลี่ยม จากที่กำหนดไว้ในแบบ
- เปลี่ยนแปลงระดับก่อสร้างหรือมุมเฉียง (SKEW) ระหว่าง 0-30 องศา ของท่อเหลี่ยม

- 2.9 งานก่อสร้างสะพาน
การเปลี่ยนแปลงใดๆ เช่น ตำแหน่งสะพาน แนวสะพาน ระดับก่อสร้าง และมุมเฉียง (SKEW) ระหว่าง 0-30 องศา ของสะพาน เพื่อให้ถูกต้อง และเหมาะสมกับสภาพความเป็นจริงในสนาม ให้นายช่างโครงการ เสนอขอความเห็นชอบจากผู้อำนวยการศูนย์สร้างทางขอนแก่น
- 2.10 งานอุปกรณ์อำนวยความสะดวก และงานจราจรจราจร
ให้อยู่ในดุลยพินิจของนายช่างโครงการ เพื่อให้ตรงกับสภาพความเป็นจริงในสนาม ดังนี้
- ปรับช่วงระยะตำแหน่งหรือกำหนดขอบเขต (กรณีที่ไม่ได้กำหนดไว้ในแบบ) ของงานติดตั้งอุปกรณ์อำนวยความสะดวกต่างๆ ได้
- ปรับตำแหน่งหรือกำหนดตำแหน่ง และประเภทของป้ายจราจร และสีตีเส้นบนผิวจราจร ตามแบบมาตรฐานหรือตามคู่มือการดำเนินการตามมาตรฐานกรมทางหลวงในเรื่องอื่นๆ ได้ โดยความเห็นชอบจากผู้อำนวยการศูนย์สร้างทางขอนแก่น
- การปรับเปลี่ยน เพิ่มหรือลดจุดติดตั้งป้ายจราจรแขวนสูง (OVERHEAD AND OVERHANGING SIGNS) โดยความเห็นชอบจากผู้อำนวยการศูนย์สร้างทางขอนแก่น
- ปรับตำแหน่งสะพานลอยคนเดินข้ามได้ โดยความเห็นชอบจากผู้อำนวยการศูนย์สร้างทางขอนแก่น
- ปรับตำแหน่งเสาไฟฟ้าแสงสว่างได้ โดยความเห็นชอบจากผู้อำนวยการศูนย์สร้างทางขอนแก่น
- 2.11 งานก่อสร้างทางเชื่อม
โครงการฯ สามารถกำหนดจำนวน ลักษณะ และขอบเขตของงานก่อสร้างทางเชื่อมสาธารณะตามสภาพความเป็นจริงในสนามได้ โดยความเห็นชอบจากผู้อำนวยการศูนย์สร้างทางขอนแก่น
- 2.12 งานสิ่งสาธารณูปโภค
โครงการฯ สามารถปรับตำแหน่ง ของสิ่งสาธารณูปโภคต่างๆ เช่น ท่อประปา เสาไฟฟ้า สายโทรศัพท์ใต้ดินและบ่อพักสายไฟฟ้า ฯลฯ โดยความเห็นชอบจากผู้อำนวยการศูนย์สร้างทางขอนแก่น

กรมทางหลวง		
เขียน นพพงศ์	คิด นันทพงษ์	ทาน
ออกแบบ	ตรวจสอบ	ว.ศ. สท. ขอนแก่น
เห็นชอบ	รองผู้อำนวยการศูนย์สร้างทางขอนแก่น	23, ๓๗, ๖๖
อนุญาต	ผู้อำนวยการศูนย์สร้างทางขอนแก่น	23, ๓๗, ๖๖

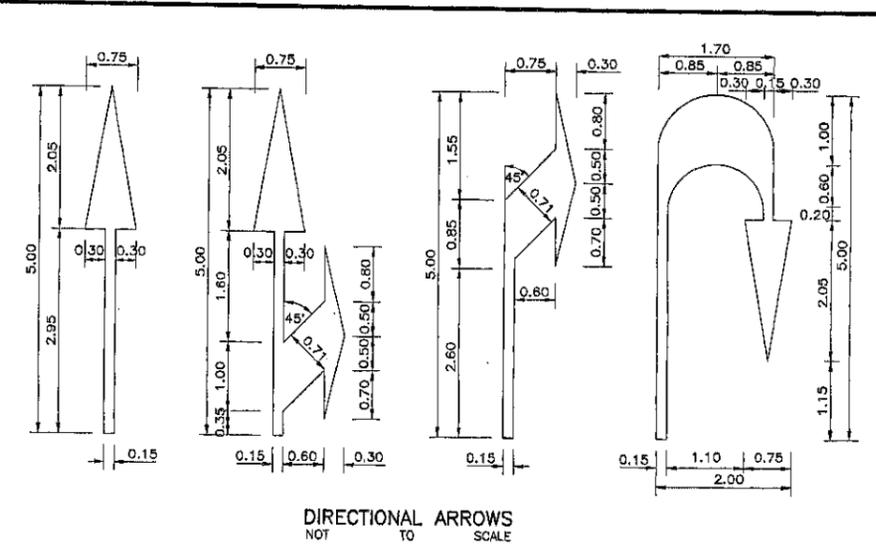
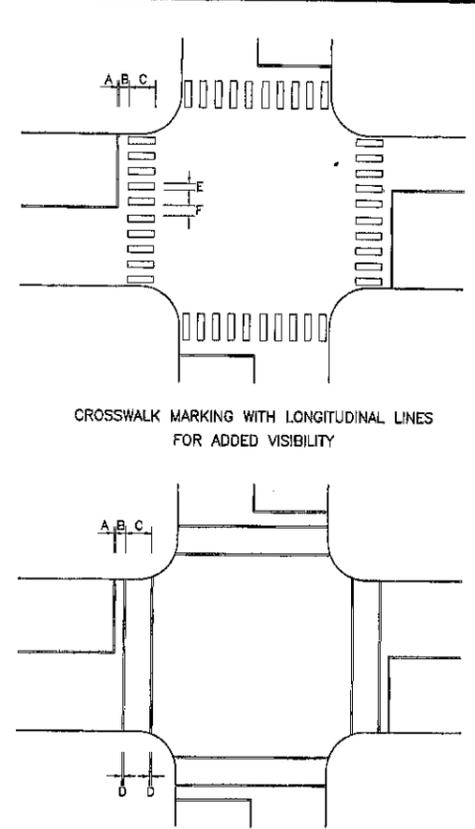
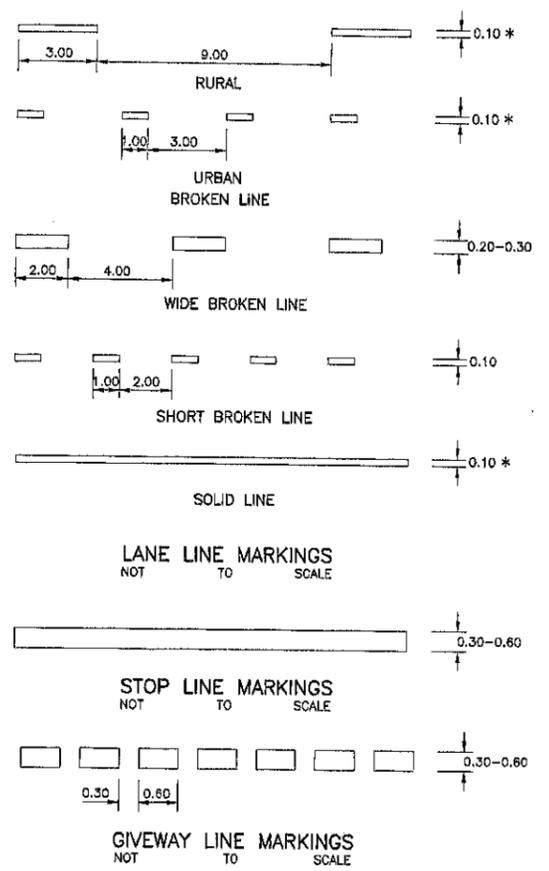
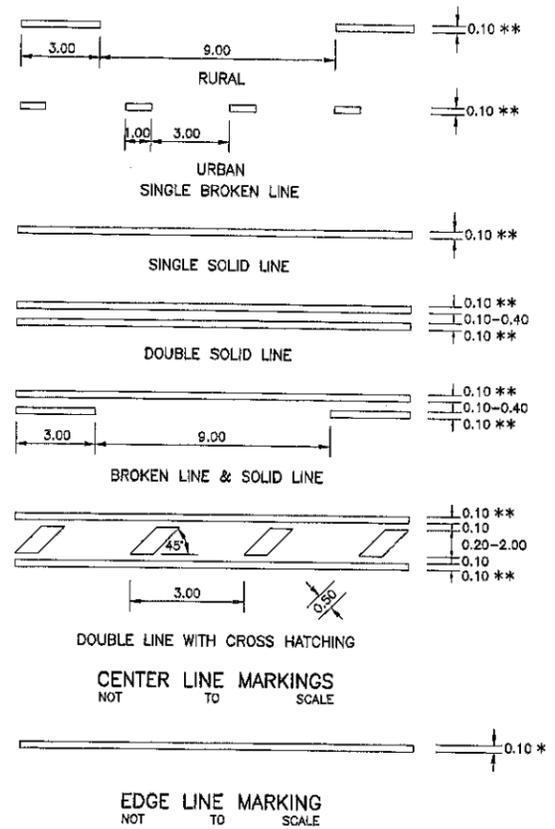
ศูนย์สร้างทางขอนแก่น		
ศูนย์สร้างทางขอนแก่น	รหัสควบคุม 213	แผนที่ E
PLAN		
ทางหลวงหมายเลข 213		
ตอน สร้างคือ - สกลนคร		



หมายเหตุ

1. แบบนี้ได้คัดลอกจากแบบต้นฉบับโครงการก่อสร้างโครงข่ายทางหลวงแผ่นดิน ทางหลวงหมายเลข 213 ตอน สร้างคือ - สกลนคร ที่ กม.160+360 RT ที่ไดลงนามอนุมัติไว้แล้วโดย ผส.ทล.3
2. ในกรณีที่ไม่สามารถก่อสร้างตามแบบได้ ให้ขอข่างโครงการฯ ปรับแก้ไขให้เข้ากับสภาพความเป็นจริงในสนาม โดยความเห็นชอบจากผู้อำนวยการศูนย์สร้างทางขอนแก่น

กรมทางหลวง		
เขียน นพพงศ์	ตัด นันทพงษ์	ทาน
ออกแบบ	ตรวจ	วบ ศ. สท ขอนแก่น
เห็นชอบ	รองผู้อำนวยการศูนย์สร้างทางขอนแก่น	23, กพ, 66
อนุญาต	ผู้อำนวยการศูนย์สร้างทางขอนแก่น	23, กพ, 66



* STANDARD WIDTH IS 10 CM., FOR UNINTERRUPTED-FLOW HIGHWAY WITH ADT. IS MORE THAN 32,000 VEHICLE/DAY, THE WIDTH SHALL BE 15 CM.
 ** STANDARD WIDTH IS 10 CM., THE ADJUSTED WIDTH SHALL CONFORM TO THE TABLE 1.

TABLE 1 : WIDTH OF CENTER LINE MARKING

A. TWO-LANE HIGHWAY

ADT. (VEHICLE/ DAY)	WIDTH OF TRAVELLED WAY (METERS)	
	7.00 OR LESS	MORE THAN 7.00
4,000 OR LESS	0.10	0.10
MORE THAN 4,000	0.15	0.15
MORE THAN 8,000	0.15	0.20

B. MULTILANE UNDIVIDED HIGHWAY (DOUBLE SOLID LINE)

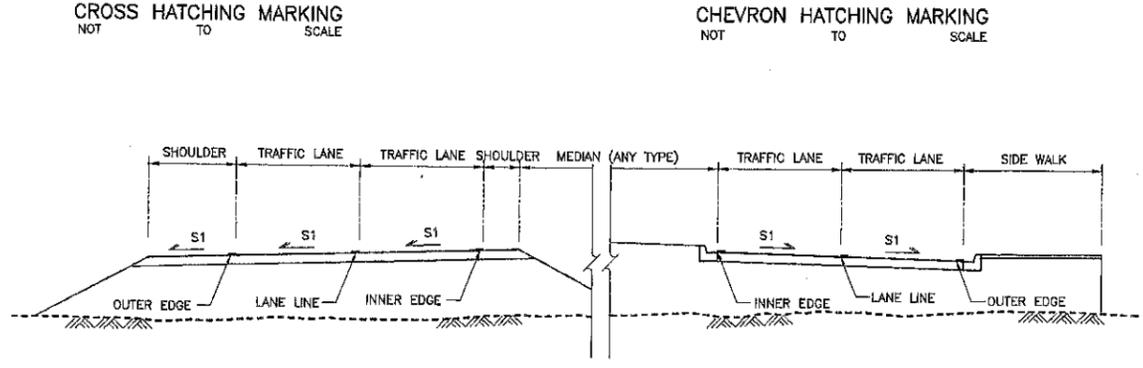
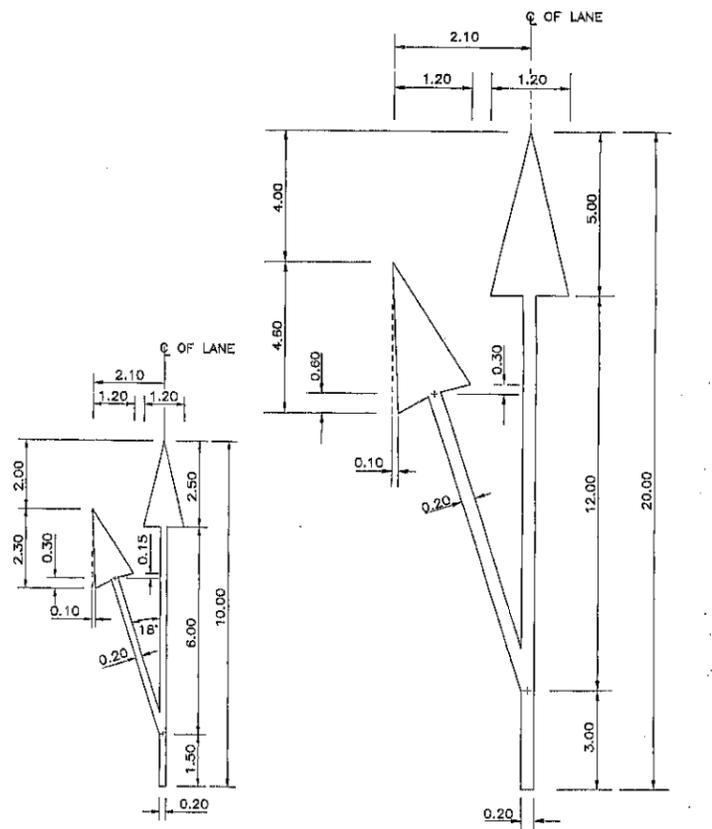
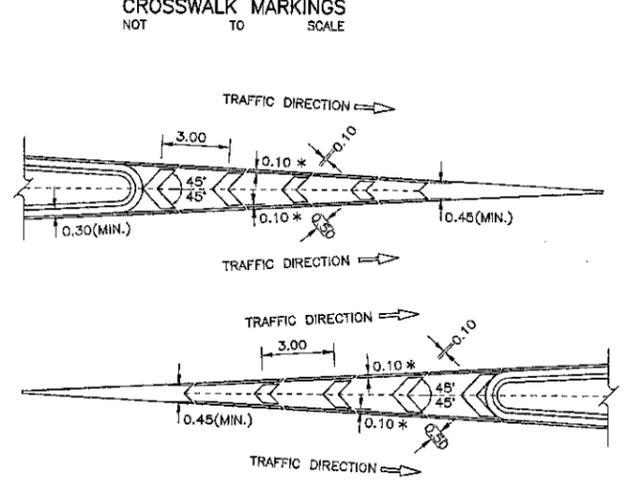
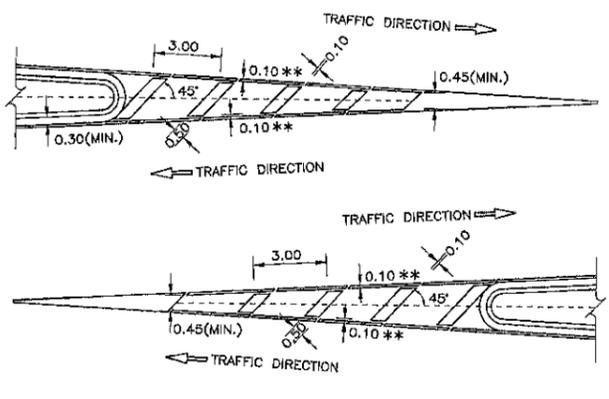
ADT. (VEHICLE/ DAY)	WIDTH OF TRAVELLED WAY (METERS)		
	LESS THAN 14.00 (1)	14.00	MORE THAN 14.00
MORE THAN 8,000	WIDTH 0.10 GAP 0.10	WIDTH 0.10 GAP 0.10	WIDTH 0.10 GAP 0.10
MORE THAN 16,000	WIDTH 0.10 GAP 0.10	WIDTH 0.15 GAP 0.15	WIDTH 0.15 GAP 0.15
MORE THAN 32,000	WIDTH 0.15 GAP 0.15	WIDTH 0.20 GAP 0.20	GAP 0.15-0.60 (2) WIDTH 0.20 GAP 0.20-0.80 (2)

C. MULTILANE DIVIDED HIGHWAY (SINGLE SOLID LINE)

ADT. (VEHICLE/ DAY)	WIDTH OF LINE MARKING (METERS)
	32,000 OR LESS
MORE THAN 32,000	0.15

- (1) FOR ULTIMATE STAGE WHICH THE TRAVELLED WAY WIDTH IS LESS THAN 13.00 METERS, THE CENTER LINE MARKINGS SHALL BE TWO-LANE HIGHWAY FORMAT.
 (2) IF WIDTH OF GAP IS MORE THAN 40 CM., THE CENTER LINE MARKING SHALL BE DOUBLE LINE WITH CROSS HATCHING FORMAT.

NOTES :
 1. ALL DIMENSIONS ARE IN METERS UNLESS OTHERWISE INDICATED.
 2. ALL MARKINGS SHALL BE IN ACCORDANCE WITH THE DEPARTMENT OF HIGHWAYS' TRAFFIC CONTROL DEVICE MANUAL.
 3. PAVEMENT MARKING FOR THE ASPHALTIC CONCRETE AND THE REINFORCED CONCRETE PAVEMENTS SHALL BE REFLECTORIZED THERMOPLASTIC PAINT, CONFORMING TO TIS. 542. PAVEMENT MARKINGS FOR THE SURFACE TREATMENT PAVEMENT SHALL BE REFLECTORIZED PAINT, CONFORMING TO TIS. 415 AND TIS. 543.

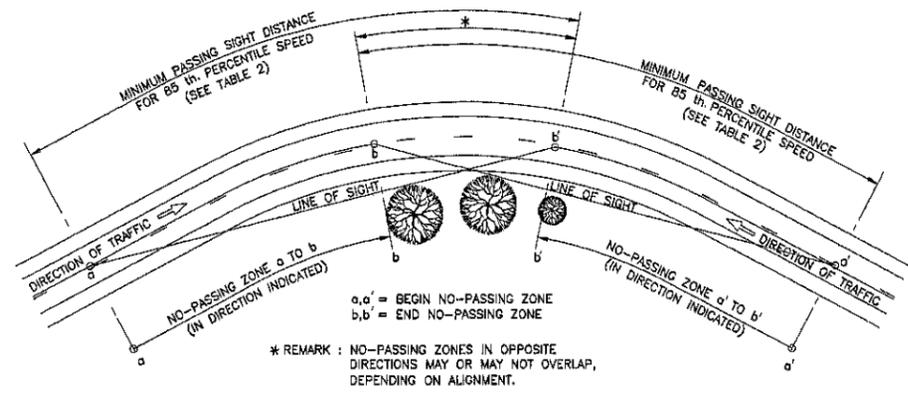


MARKING AT PAVEMENT
 NOT TO SCALE

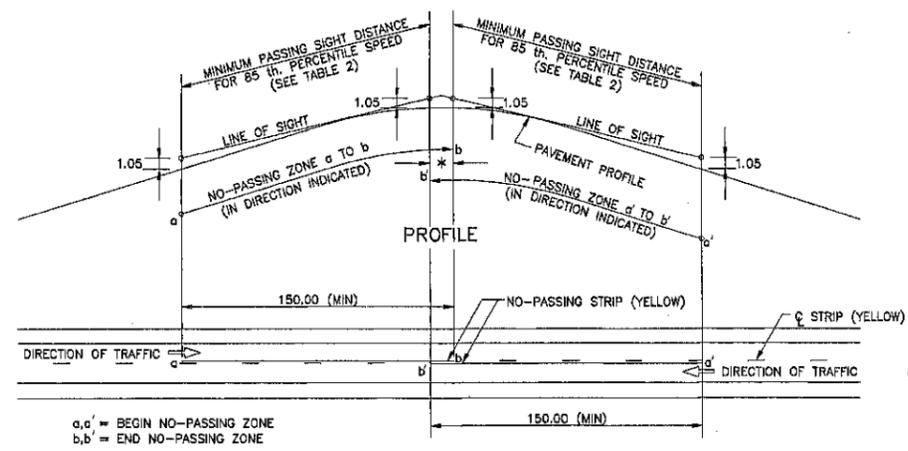
KINGDOM OF THAILAND
 MINISTRY OF TRANSPORT
 DEPARTMENT OF HIGHWAYS
 STANDARD DRAWING
 TRAFFIC MARKING
 MARKING DETAILS-I

DESIGNED : D.O.H. & CONSULTANTS	CHECKED : BUREAU OF LOCATION & DESIGN	DATE : OCT 2015
SUBMITTED :	(DIRECTOR OF LOCATION & DESIGN BUREAU)	SCALE : AS SHOWN
APPROVED :	(FOR DIRECTOR GENERAL)	DWG NO. RS-201 SHEET NO. 55

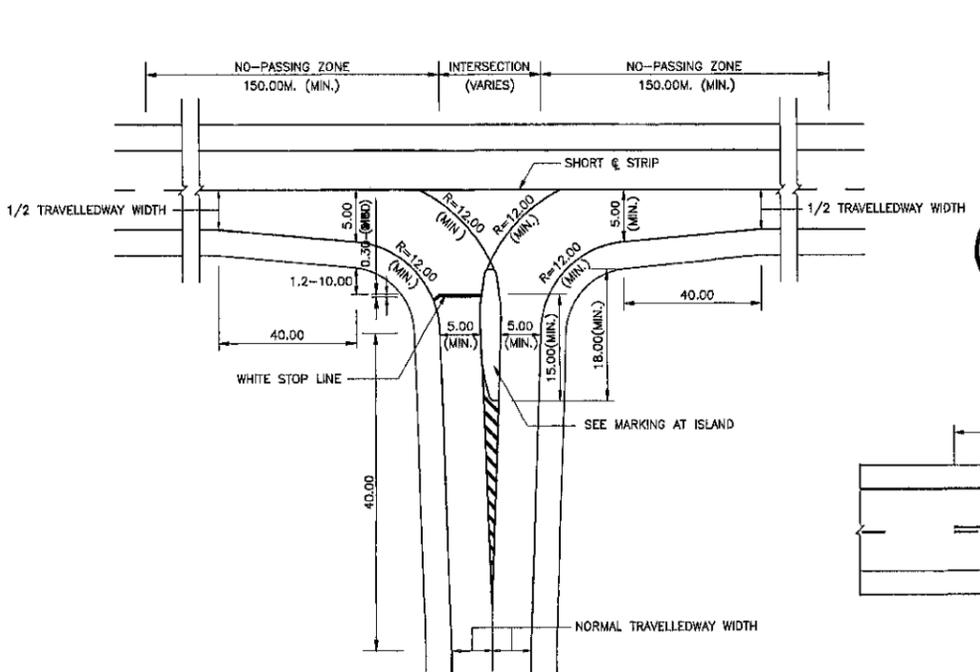
D:\hard drive 2015\RS-201\REV00



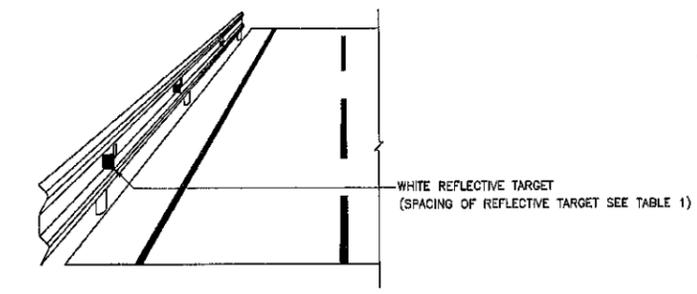
CENTER LINE MARKING FOR NO-PASSING ZONES AT HORIZONTAL CURVES
NOT TO SCALE



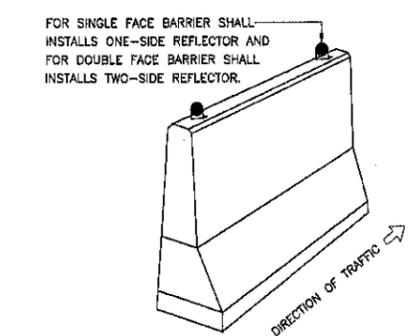
CENTER LINE MARKING FOR NO-PASSING ZONES AT VERTICAL CURVES
NOT TO SCALE



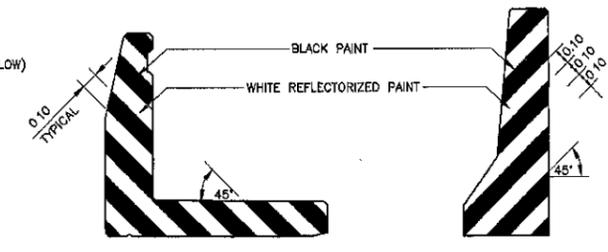
TYPICAL MARKING AT JUNCTION WITH DIVISIONAL ISLAND
NOT TO SCALE



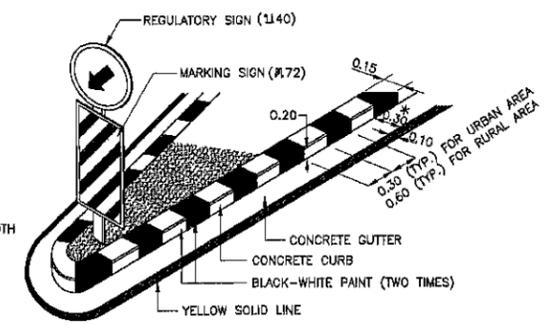
INSTALLATION REFLECTIVE TARGET ON GUARDRAIL
NOT TO SCALE



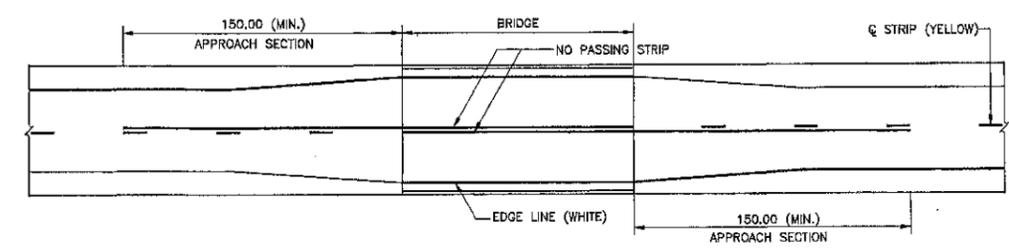
INSTALLATION REFLECTIVE TARGET ON BARRIER
NOT TO SCALE



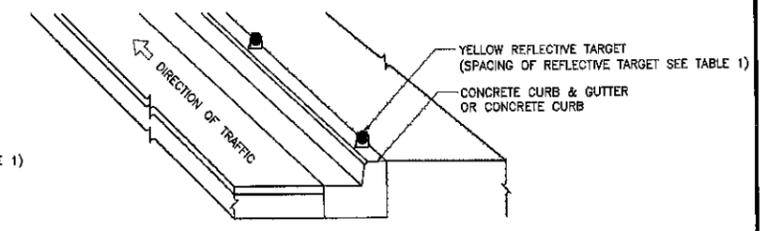
MARKING AT ENDS OF BRIDGE BARRIER
NOT TO SCALE



PAINT MARKING ON CONCRETE CURB
NOT TO SCALE



MARKING AT BRIDGE APPROACH
NOT TO SCALE



INSTALLATION REFLECTIVE TARGET ON CURB MEDIAN
NOT TO SCALE



WHITE & YELLOW REFLECTIVE TARGET
NOT TO SCALE

TABLE 1 SPACING OF REFLECTIVE TARGET

RADIUS OF CURVE (METER)	SPACING OF REFLECTIVE TARGET (METER)	
	INNER	OUTER
15	6	6
75	13	13
100	16	16
150	20	20
200	23	23
300	29	29
400	33	33
500	37	37

FOR VERTICAL CURVE SECTION AND STRAIGHT ROADWAY SECTION THE SPACING SHALL BE EVERY 24 METERS.

TABLE 2 MINIMUM PASSING SIGHT DISTANCE

85th PERCENTILE SPEED (KPH)	MINIMUM PASSING SIGHT DISTANCE (METER)
40	140
50	160
60	180
70	210
80	245
90	280
100	320
110	355
120	395

NOTES :

1. ALL DIMENSIONS ARE IN METERS UNLESS OTHERWISE INDICATED.
2. ALL MARKINGS SHALL BE IN ACCORDANCE WITH THE DEPARTMENT OF HIGHWAYS' TRAFFIC CONTROL DEVICE MANUAL.
3. PAVEMENT MARKING FOR THE ASPHALTIC CONCRETE AND THE REINFORCED CONCRETE PAVEMENTS SHALL BE REFLECTORIZED THERMOPLASTIC PAINT, CONFORMING TO TIS. 542. PAVEMENT MARKINGS FOR THE SURFACE TREATMENT PAVEMENT SHALL BE REFLECTORIZED PAINT, CONFORMING TO TIS. 415 AND TIS. 543.
4. THIS DRAWING SHALL BE REFERENCED TO DRAWING NO. RS-201.
5. THE COLOUR OF REFLECTIVE TARGET SHALL BE IN ACCORDANCE WITH THE COLOUR OF TRAFFIC LINE.
6. GEOMETRY OF REFLECTIVE TARGET IS ABLE TO ADJUST UNDER THE APPROVAL OF THE ENGINEER, BUT SURFACE OF RETRO-REFLECTION NOT LESS THAN 78 SQUARE CENTIMETERS AND CONFORMING TO TIS. 506 TYPE 9 (COEFFICIENT OF RETRO-REFLECTION LEVEL 9).
7. INSTALLATION OF REFLECTIVE TARGET, FOR HORIZONTAL ANGLE SHALL BE VARIED 0 TO 30 DEGREE (RECOMMENDED 15 DEGREE) AND FOR VERTICAL ANGLE SHALL BE VARIED -10 TO 10 DEGREE (RECOMMENDED ±5 DEGREE) WHICH ARE ABLE TO ADJUST UNTIL THE BEST REFLECTION UNDER THE APPROVAL OF THE ENGINEER.

KINGDOM OF THAILAND
MINISTRY OF TRANSPORT
DEPARTMENT OF HIGHWAYS
STANDARD DRAWING
TRAFFIC MARKING
MARKING DETAILS-II

DESIGNED: D.O.H. & CONSULTANTS	CHECKED: BUREAU OF LOCATION & DESIGN	DATE: JAN 2022
SUBMITTED:	(DIRECTOR OF LOCATION & DESIGN BUREAU)	SCALE: AS SHOWN
APPROVED:	(FOR DIRECTOR GENERAL)	DWG NO. RS-202
REV. 1 / 2022	SIGNATURE	DATE
REV. REVISION		

SHEET NO. 56/R1