

ปัญหา/อุปสรรค/ความคืบหน้าวิทยุชุมชนรบกวนการบิน  
บั้งไฟ โคมลอยและโคมควัน  
ต่อระบบการเดินอากาศของประเทศ

บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

## ๑. วิทยุชุมชนรบกวนการบินต่อระบบการเดินอากาศของประเทศ

### ๑.๑ อุปสรรคในการดำเนินการ

ปัญหาวิทยุชุมชนรบกวนการบินสามารถสรุปประเด็นสำคัญได้ดังต่อไปนี้

- ไม่ได้รับความร่วมมือในการแก้ไขปัญหาจากสถานีวิทยุชุมชน
- เจ้าของสถานีอ้างว่าไม่ทราบ ไม่มีช่าง ไม่มีงบประมาณแก้ไข หรือแก้ไขแล้ว แต่การรบกวนยังอยู่
- สถานีวิทยุชุมชนบางแห่งไม่เชื่อว่าการรบกวนจะไปถึงเครื่องบินได้ แม้จะได้รับหนังสือเตือนจากสำนักงานคณะกรรมการกิจการกระจายเสียง กิจการโทรทัศน์ และกิจการโทรคมนาคมแห่งชาติ (กสทช.)
- คลื่นความถี่วิทยุชุมชนเข้ามารบกวนการติดต่อสื่อสารระหว่างเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศกับนักบิน ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยการบิน

ผลกระทบจากการรบกวน มี ๒ ลักษณะ ได้แก่

#### ๑. การรบกวนการสื่อสาร

- ๑.๑ ทำให้การสื่อสารระหว่างผู้ควบคุมจราจรทางอากาศกับนักบินรับฟังไม่ชัดเจน
- ๑.๒ การรบกวนการสื่อสารระหว่างผู้ควบคุมจราจรทางอากาศกับนักบินทำให้การสื่อสารรับฟังไม่สามารถติดต่อสื่อสารกันได้
- ๑.๓ รบกวนเครื่องรับวิทยุของเครื่องบิน ทำให้เกิดความรำคาญแก่นักบิน

#### ๒. การรบกวนเครื่องช่วยการเดินอากาศ (Localizer และ VOR)

ทำให้เกิดความไม่ปลอดภัยในการนำเครื่องบินเข้ามาลง ณ สนามบิน

### วิธีการแก้ไขปัญหาของ บพท.

(๑) สถานีวิทยุกระจายเสียงที่สำนักงาน กสทช. ออกใบอนุญาตให้ทดลองออกอากาศไปแล้วนั้น หากจะให้มีการออกอากาศใหม่อีกครั้งให้ดำเนินการดังนี้

(๑.๑) สถานีจะต้องนำเครื่องส่งมาตรวจมาตรฐานให้ผ่านตามระเบียบสำนักงาน กสทช. ประกาศบังคับใช้งาน และขออนุญาต มี ใช้ ตั้งสถานีให้ถูกต้องตามกฎหมาย

(๑.๒) หลังจากเครื่องส่งตรวจผ่านมาตรฐาน เมื่อนำเครื่องส่งไปเชื่อมต่อเข้ากับระบบสายอากาศเพื่อส่งกระจายเสียงในครั้งแรก จะต้องมีการตรวจวัดการแพร่กระจายคลื่นว่ามีการรบกวนในย่านการบินหรือไม่ พร้อมจัดทำรายงานผลการตรวจวัดการแพร่กระจายคลื่นไปยังสำนักงาน กสทช. เพื่อรับรองผล หากไม่มีการรบกวนการบินและกิจการอื่น จึงจะอนุญาตให้ออกอากาศต่อไปได้

(๑.๓) เมื่อดำเนินการตามข้อ (๑.๒) แล้วไม่พบการรบกวนให้สำนักงาน กสทช. ผู้รััดด้วยลวดตะกั่ว Seal ปิดทับลวดที่ Lock ระหว่างเครื่องส่งวิทยุกับสายนำสัญญาณ เพื่อป้องกันการนำเครื่องส่งที่ไม่ได้มาตรฐานมาออกอากาศ

(๑.๔) เมื่อสถานีวิทยุออกอากาศครบ ๑ ปี ให้ดำเนินการตามข้อ (๑.๑) และ (๑.๒) เมื่อตรวจผ่านมาตรฐานทางสำนักงาน กสทช. จึงต่อใบอนุญาตให้ออกอากาศต่อไปได้

(๒) การกำหนดพื้นที่ปลอดภัยในการเดินอากาศ โดยให้ปลอดภัยการรบกวนจากสถานีวิทยุกระจายเสียงที่ติดตั้งอยู่โดยรอบท่าอากาศยาน กำหนดให้ท่าอากาศยานหลักที่รัศมี 50NM สำหรับท่าอากาศยานระหว่างประเทศ และ 30NM สำหรับท่าอากาศยานภายในประเทศ

(๓) จัดเก็บข้อมูลสถานีวิทยุกระจายเสียงโดยรอบสนามบินตามข้อ (๒) หากเกิดการรบกวนขึ้นจะได้ประสานงานกับทางสถานีได้ทันที เพื่อให้ยุติการออกอากาศได้ และปรับปรุงสถานีต่อไป

(๔) ส่งเสริมการเรียนรู้ สร้างความเข้าใจให้กับผู้ประกอบการสถานีวิทยุกระจายเสียง เพื่อให้ตระหนักถึงความปลอดภัยในการเดินอากาศ กับการถูกรบกวนจากสถานีวิทยุกระจายเสียง

(๕) การขออนุญาตใช้งานความถี่สำรองเพิ่มเติม จากเดิมที่ได้รับการต่ออายุมา ๑๕ ความถี่ (โดยข้อมูลทั้งหมดนี้ บวท. ได้ดำเนินการร่วมกับสำนักงาน กสทช.)

(๖) การแก้ไขการรบกวนการสื่อสาร บวท. ได้ดำเนินการแก้ไขปัญหาตามแนวปฏิบัติของการดำเนินการเมื่อเกิดคลื่นรบกวน ส่วนการแก้ไขปัญหาการรบกวนเครื่องช่วยการเดินอากาศนั้น จะดำเนินการตรวจสอบและประสานงานกับสำนักงาน กสทช. เขต หรือเมื่อตรวจพบแหล่งรบกวน จะพยายามเจรจากับสถานีที่ส่งสัญญาณรบกวนให้ยุติการออกอากาศและให้ตรวจสอบและแก้ไขเครื่องส่งต่อไป หากไม่สามารถเจรจากับสถานีส่งสัญญาณรบกวนให้ยุติการรบกวนได้ บวท. จะแจ้งสำนักงาน กสทช. เขต ให้มาดำเนินการต่อไป

(๗) ดำเนินการให้คำปรึกษา/แนะนำ และให้ความรู้แก่สถานีวิทยุกระจายเสียงตามที่ได้รับคำขอความอนุเคราะห์และเดินทางไปให้ความรู้แก่ผู้ประกอบการสถานีวิทยุกระจายเสียงร่วมกับ สำนักงาน กสทช. อย่างต่อเนื่อง

(๘) บวท. ดำเนินการจัดหาเครื่องมือในการตรวจสอบสัญญาณรบกวนร่วมกับสำนักงาน กสทช. ติดตั้งใช้งานในการตรวจสอบสัญญาณรบกวนสำหรับ ศูนย์ฯ ภูมิภาค และหอบังคับการบินที่มีสิทธิการรบกวนอยู่บ่อยครั้งเรียบร้อยแล้ว ซึ่งสามารถรับสัญญาณรบกวนในบริเวณที่ติดตั้งเครื่องมือได้ ทำให้มีข้อมูลสำหรับการวิเคราะห์หาแหล่งรบกวน และทำให้สามารถระงับการรบกวนได้รวดเร็วยิ่งขึ้น

## ๑.๒ ความคืบหน้าผลการดำเนินงาน ปี ๒๕๖๒

### ไตรมาสที่ ๑

- บวท. ได้ให้คำปรึกษา/แนะนำ และให้ความรู้ทางเทคนิคแก่ผู้ประกอบการสถานีวิทยุกระจายเสียงตามที่ได้รับคำร้องขอความอนุเคราะห์ร่วมกับ สำนักงาน กสทช. วันที่ ๖ ธันวาคม ๒๕๖๑ ณ อำเภอหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา และวันที่ ๑๒ ธันวาคม ๒๕๖๑ ณ อำเภอเมืองนครศรีธรรมราช จังหวัดนครศรีธรรมราช

### ไตรมาสที่ ๒

- ส่งเสริมการเรียนรู้ สร้างความเข้าใจให้กับผู้ประกอบการสถานีวิทยุกระจายเสียงให้ตระหนักถึงความปลอดภัยในการเดินอากาศ จากการถูกรบกวนจากสถานีวิทยุกระจายเสียง ซึ่งได้มีการลงพื้นที่ตรวจสอบการแพร่แปลกปลอมของสถานีวิทยุกระจายเสียงรบกวนระบบสื่อสารทางการบินร่วมกับสำนักงาน กสทช. เขต จำนวน ๒๑ เขต (๑ ครั้ง/สำนักงานเขต/เดือน) ในการติดตามการแก้ไขปัญหาการรบกวนในแต่ละภูมิภาค

๑. สำนักงาน กสทช. เขต ๒๕ (นครพนม) ในพื้นที่จังหวัดสกลนคร นครพนม มุกดาหารและบึงกาฬระหว่างวันที่ ๒๐ - ๒๓ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๒ พบการรบกวนความถี่ย่านกิจการทางการบิน

๒. สำนักงาน กสทช. เขต ๒๒ (อุบลราชธานี) ในพื้นที่จังหวัดอุบลราชธานี สุรินทร์ และศรีสะเกษระหว่างวันที่ ๕ - ๙ มีนาคม ๒๕๖๒ พบการรบกวนความถี่ย่านกิจการทางการบิน

๓. สำนักงาน กสทช. เขต ๑๓ (สุพรรณบุรี) ในพื้นที่จังหวัดสุพรรณบุรีและกาญจนบุรี ระหว่างวันที่ ๒๕ - ๒๘ มีนาคม ๒๕๖๒ โดยไม่พบการรบกวนความถี่ย่านกิจการทางการบิน

- ประชุมร่วมกับสำนักงาน กสทช. ภาค/เขต เพื่อสรุปผลในการดำเนินการแก้ไขปัญหาการรบกวนในแต่ละภูมิภาคระหว่าง ๒ หน่วยงาน (บวท. และ กสทช.) ๓ เดือน/ครั้ง/ภาค/เขต

๑. วันที่ ๒๓ - ๒๕ มกราคม ๒๕๖๒ สัมมนาพร้อมกับสำนักงาน กสทช. (ทุกเขต) เรื่องแนวทางการแก้ไขปัญหาความถี่รบกวนในย่านกิจการทางการบิน ประจำปี ๒๕๖๒ ที่จังหวัดอุดรธานี

๒. นำเสนอข้อมูลในที่ประชุมคณะอนุกรรมการพิจารณาสัญญาสัมปทานและพิจารณาความจำเป็นการใช้คลื่นความถี่ด้านกิจการกระจายเสียงและกิจการโทรทัศน์ เมื่อวันที่ ๒๘ มีนาคม ๒๕๖๒ เวลา ๑๐.๐๐ น. ณ อาคารเอ็กซีมิบแบงก์ว่าด้วยเรื่องผลกระทบหากย้ายสถานที่ตั้งใหม่ของสถานีวิทยุกระจายเสียงกองพลที่ ๑ รักษาพระองค์ ระบบเอฟเอ็ม ความถี่ 98.00 MHz มาที่กองพันทหารสื่อสารที่ ๑ รักษาพระองค์ ถนนนางลิ้นจี่

### ไตรมาสที่ ๓

- ประชุมเตรียมการคณะกรรมการร่วมทางเทคนิคว่าด้วยการประสานและจัดสรรความถี่วิทยุตามบริเวณชายแดนไทย-เมียนมา ครั้งที่ ๒ (JTC-2)
- ประชุมคณะกรรมการร่วมทางเทคนิคว่าด้วยการประสานและจัดสรรความถี่วิทยุตามบริเวณชายแดนไทย - เมียนมา ครั้งที่ ๒ (JTC-2) ระหว่างวันที่ ๑๔ - ๑๖ พฤษภาคม ๒๕๖๒ ณ จ.เชียงใหม่
- บวท. ได้ไปให้ความรู้กับวิศวกรศูนย์ควบคุมการบินภูเก็ต เรื่องการถูกรบกวนจากสถานีวิทยุกระจายเสียงพร้อมแนวทางการตรวจ การแก้ไขปัญหา และวิธีการแจ้งการรบกวนผ่านระบบ Customer Relationship Management (CRM) ไปยังสำนักงาน กสทช. ในระหว่างวันที่ ๗ - ๘ พฤษภาคม ๒๕๖๒ และวันที่ ๒๑ - ๒๒ พฤษภาคม ๒๕๖๒

ปัจจุบัน ได้มีการปรับปรุงระบบ CRM สำหรับแจ้งปัญหาและติดตามแก้ไขปัญหาวิทยุกระจายเสียงรบกวนกิจการทางการบินผ่านระบบ CRM ระหว่างสำนักงาน กสทช. กับ บวท. ผ่านระบบ Internet ทั้งนี้ได้มีการพัฒนาระบบดังกล่าวให้มีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้นเป็นที่เรียบร้อยแล้ว

### ไตรมาสที่ ๔

- ผลการดำเนินงานในปี ๒๕๖๒ จากสถิติการรบกวนที่ บวท. ได้รับจากนักบินในช่วงเดือนมกราคม - ธันวาคม ๒๕๖๒ ปัจจุบันมีการแจ้งเตือนการรบกวนความถี่จากนักบิน จำนวน ๓๘๑ ครั้ง ซึ่งมีแนวโน้มที่ลดลงจากปี ๒๕๖๑ จำนวน ๑,๑๖๖ ครั้ง

## ๒. ปัญหาการจุดบั้งไฟ/โคมลอยและโคมควันต่อระบบการเดินอากาศของประเทศ

### ๒.๑ อุปสรรคในการดำเนินการ

#### การจุดบั้งไฟ

- มีการจุดบั้งไฟในพื้นที่ที่ไม่ได้ประกาศในระบบของผู้ทำการในอากาศ (Notice to Airmen: NOTAM)
- มีการจุดบั้งไฟเกินความสูงที่ได้ประกาศใน NOTAM
- บางครั้งการประกาศ NOTAM สำหรับการจุดบั้งไฟครอบคลุมระยะเวลาอันเป็นอุปสรรคต่อการบิน
- มีการจุดบั้งไฟในพื้นที่ที่มีความเสี่ยงสูงคือ ในบริเวณเส้นทางวิ่งขึ้นและแนวร่อนลงสู่ท่าอากาศยานสำหรับการขึ้น-ลงของอากาศยาน และบริเวณใกล้เคียงเส้นทางบินหลักในการเข้า-ออกของอากาศยาน
- ประชาชน/เจ้าหน้าที่ของหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง ขาดความตระหนักรู้และความเข้าใจในผลกระทบของการจุดบั้งไฟต่อการปฏิบัติการบินและการให้บริการจราจรทางอากาศ
- ขาดการประสานงานอย่างใกล้ชิดกับประชาชน/ผู้จัดงาน กรณีมีเหตุการณ์ฉุกเฉินในการจุดบั้งไฟ

#### โคมลอยและโคมควัน

- มีการปล่อยโคมลอยและโคมควันในแนวร่อนและเส้นทางขึ้น-ลงของอากาศยาน
- การปล่อยโคมลอยและโคมควันไม่สามารถควบคุมพื้นที่และทิศทางเพื่อให้คำแนะนำกับนักบินได้ เนื่องจากทิศทางลมในขณะปล่อยโคมลอยและโคมควัน รวมทั้งประชาชนขาดความตระหนักรู้/ความไม่เข้าใจในผลกระทบจากอันตรายในเรื่องนี้

บวท. ได้นำเสนอแนวทางดำเนินการแก้ไขปัญหาลงเพื่อให้ภาครัฐ โดยกระทรวงและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง พิจารณาดังต่อไปนี้

(๑) ปรับปรุงกลไกทางกฎหมายให้การนำไปบังคับใช้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น โดยตรวจสอบ ทบทวน ปรับปรุง บูรณาการกฎหมายที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้กฎหมายต่าง ๆ มีมาตรฐาน/หลักเกณฑ์ชัดเจน สอดคล้อง เชื่อมโยง และสนับสนุนซึ่งกันและกันในการป้องกันควบคุมและการปราบปราม/บรรเทาเยียวยา ขจัดช่องว่างทางกฎหมาย และความจำเป็นในการตีความ ตั้งแต่การจำแนกประเภทให้บั้งไฟ/โคมลอยเป็นวัตถุอันตราย และให้ครอบคลุม ขั้นตอนเกี่ยวข้อง ทั้งในด้านการให้การอนุญาต ใช้วัสดุ/ดินปืน ผลิต จัดซื้อ ครอบครอง และการทำกิจกรรม ตลอดจนมีบทลงโทษที่ชัดเจน รวมถึงตอบสนองต่อเจตนารมณ์ที่ต้องการทำให้กิจการบินของประเทศมีความปลอดภัย

(๒) ดำเนินมาตรการป้องกันและควบคุมการปฏิบัติให้เป็นไปตามกฎหมายจากผู้รับผิดชอบทุกด้านที่เกี่ยวข้องในทุกขั้นตอนอย่างจริงจัง ทั้งในด้านการให้การอนุญาต ใช้วัสดุ/ดินปืน ผลิต จัดซื้อ ครอบครอง และทำกิจกรรม และบังคับใช้กฎหมายทั้งในเชิงปราบปราม เช่น พ.ร.บ. การพนัน พ.ศ. ๒๔๗๘ หรือในเชิงป้องกันและบรรเทา/เยียวยาผลกระทบ/อุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมจุดบั้งไฟ/ปล่อยโคมลอย

(๓) ส่งเสริมให้วัฒนธรรมประเพณีบุญบั้งไฟ และการปล่อยโคมลอย/โคมควันอยู่คู่กับชุมชนต่อไปอย่างที่เป็นมาตั้งแต่อดีต ภายใต้การกำกับ/ควบคุมให้การจัดกิจกรรมยิงบั้งไฟและปล่อยโคมลอย/โคมควันดำเนินไปในพื้นที่และระยะสูงที่กำหนดไว้

(๔) สื่อสารทำความเข้าใจกับประชาชนตระหนักถึงผลกระทบร้ายแรงที่จะตามมาหากเกิดอุบัติเหตุ อากาศยานจากการยิงบั้งไฟและปล่อยโคมลอย/โคมควัน และตระหนักถึงการที่มีกฎหมาย/บทลงโทษที่เกี่ยวข้อง และความคุ้มครองในการกระทำผิดกฎหมายโดยไม่รู้/ไม่เจตนา และรวมถึงการให้ข้อมูลภาครัฐในการช่วยสืบค้นกรณีฝ่าฝืน

## ๒.๒ ความคืบหน้าผลการดำเนินการ ปี ๒๕๖๒

### ไตรมาสที่ ๑ จนถึงไตรมาสที่ ๔

ปัจจุบัน บันทึกข้อตกลงความร่วมมือเรื่องการบินและลดความเสี่ยงอันตรายต่อการบินและอากาศยาน จากการปล่อยโคมลอย/โคมควันและการจุดบั้งไฟระหว่าง ๑๐ หน่วยงาน ได้หมดอายุลงเมื่อวันที่ ๘ มกราคม ๒๕๖๒ ซึ่ง บวท. ได้ประสานสอบถามถึงเรื่องดังกล่าวไว้ในเบื้องต้นแล้วนั้น จึงได้เรียนถามแนวทางการดำเนินการต่อเนื่องในเรื่องนี้ไปเมื่อวันที่ ๑๕ มกราคม ๒๕๖๒ (หนังสือ บวท ๖๖/๒๕๖๒) เช่น จะมีการพิจารณานำเสนอเพื่อทบทวนและจัดทำบันทึกข้อตกลงใหม่หรือไม่อย่างไร ทั้งนี้เพื่อที่ บวท. จะได้เตรียมการสนับสนุนข้อมูลที่เกี่ยวข้องได้อย่างเหมาะสมต่อไป

อย่างไรก็ตาม บวท. ยังคงหลักการและเป้าหมายสำคัญคือ การส่งเสริมให้งานประเพณีและการประกอบอาชีพสุจริต อยู่คู่กับสังคม และอยู่ร่วมกันได้กับความปลอดภัยในการเดินอากาศ ภายใต้การควบคุมการปฏิบัติให้เป็นไปตามกฎหมาย และการสร้างความรู้ความเข้าใจถึงภัยอันตรายและผลที่จะตามมา หากเกิดอุบัติเหตุอากาศยานจากปัจจัยอันตรายดังกล่าว

## ๓. สถิติวิทยุชุมชนรบกวนการบินและสถิติการจุดบั้งไฟ โคมลอยและโคมควัน (ตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๒)

ตารางแสดงสถิติการออกประกาศ NOTAM \*(NTM) จากการจุดบั้งไฟ ข้อมูล ณ เดือนมกราคม - ธันวาคม ๒๕๖๒

เดือน จังหวัด	ม.ค.		ก.พ.		มี.ค.		เม.ย.		พ.ค.		มิ.ย.		ก.ค.		ส.ค.		ก.ย.		ต.ค.		พ.ย.		ธ.ค.		รวม	
	NTM	บั้งไฟ	NTM	บั้งไฟ	NTM	บั้งไฟ	NTM	บั้งไฟ	NTM	บั้งไฟ	NTM	บั้งไฟ	NTM	บั้งไฟ	NTM	บั้งไฟ	NTM	บั้งไฟ	NTM	บั้งไฟ	NTM	บั้งไฟ	NTM	บั้งไฟ	NTM	บั้งไฟ
กาฬสินธุ์	๑	๑๕	-	-	๑	๑๒	-	-	๔๗	๔๖๑	๑๙	๑๙	-	-	-	-	-	-	๑๓	๑๓	-	-	-	-	๕๕	๕๒๔
เชียงใหม่	-	-	-	-	๑	๑	๑	๑	๓	๓	๓	๓	๑	๑	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	๙	๙
เชียงราย	-	-	-	-	-	-	๑	๓๐	๕	๕	๑	๑	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	๑๐	๓๙
น่าน	-	-	-	-	-	-	๑	๑๕๐	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	๑	๑๕๐
อุบลราชธานี	-	-	-	-	-	-	๑	๑๒	๖๔	๒๒๘	๕	๕	-	-	-	-	-	-	๑	๑	๑	๑	-	-	๓	๒๕๐
อุดรธานี	-	-	-	-	-	-	๕	๓๕	๑๕๕	๓๔๑	๑	๑	๑	๑	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	๑๙	๕๑๕
ขอนแก่น	-	-	-	-	-	-	๑	๓	๙๕	๓๓๓	๙๖	๑๑๕	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	๑๙๕	๕๕๑
นครพนม	-	-	-	-	-	-	๕	๕๕	๖	๖	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	๑๐	๖๐
ศรีสะเกษ	-	-	-	-	-	-	๑	๑๒	๑๕๕	๖๒๒	๓	๓	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	๑๕๕	๖๓๗
ชัยภูมิ	-	-	-	-	-	-	๓	๑๗	๑๐	๓๙	๒	๒	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	๑๕	๕๕
มหาสารคาม	-	-	-	-	-	-	๑	๓๐	๓๕	๒๕๒	๓	๓	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	๔๒	๒๕๕
สุรินทร์	-	-	-	-	-	-	๑	๒	๕๕	๒๓๑	๑	๑	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	๕๐	๒๓๕
กำแพงเพชร	-	-	-	-	-	-	-	-	๕	๖๓	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	๕	๖๓
ตาก	-	-	-	-	-	-	-	-	๑	๑	๑	๑	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	๒	๒
นครราชสีมา	-	-	-	-	-	-	-	-	๑๕	๑๕๒	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	๑๕	๑๕๒
บึงกาฬ	-	-	-	-	-	-	-	-	๓	๓	๖	๖	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	๑๓	๑๓
บุรีรัมย์	-	-	-	-	-	-	-	-	๒๐	๕๒	๑	๑	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	๒๑	๕๓
พะเยา	-	-	-	-	-	-	-	-	๒	๒	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	๒	๒
พิจิตร	-	-	-	-	-	-	-	-	๑	๑๐๐	๑	๑	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	๒	๑๐๑
พิษณุโลก	-	-	-	-	-	-	-	-	๑	๑๕	-	-	-	-	-	-	-	-	๒	๒	-	-	-	-	๓	๑๗
เพชรบูรณ์	-	-	-	-	-	-	-	-	๑๑	๒๕	๒	๒	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	๑๓	๓๐
มุกดาหาร	-	-	-	-	-	-	-	-	๖	๒๕	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	๖	๒๕
แม่ฮ่องสอน	-	-	-	-	-	-	-	-	๓	๑๐๒	๒	๒	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	๕	๑๐๕
ยโสธร	-	-	-	-	-	-	-	-	๑๕๕	๕๙๒	๑	๑	๒	๒	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	๑๕๗	๕๙๕
ร้อยเอ็ด	-	-	-	-	-	-	-	-	๕๐	๔๗	๑๓๕	๑๓๕	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	๑๗๕	๑๕๑
ลพบุรี	-	-	-	-	-	-	-	-	๕	๖๒	-	-	-	-	-	-	๑	๑	-	-	-	-	-	-	๕	๖๓

NTM คือ การระบุเป็นจำนวนครั้งที่ออกประกาศ

บั้งไฟ คือ จำนวนบั้งไฟที่ขอแจ้งปล่อย

ตารางแสดงสถิติการออกประกาศ NOTAM \*(NTM) จากการจุดบั้งไฟ ข้อมูล ณ เดือนมกราคม - ธันวาคม ๒๕๖๒

เดือน	ม.ค.		ก.พ.		มี.ค.		เม.ย.		พ.ค.		มิ.ย.		ก.ค.		ส.ค.		ก.ย.		ต.ค.		พ.ย.		ธ.ค.		รวม		
	NTM	บั้งไฟ	NTM	บั้งไฟ	NTM	บั้งไฟ	NTM	บั้งไฟ	NTM	บั้งไฟ	NTM	บั้งไฟ	NTM	บั้งไฟ	NTM	บั้งไฟ	NTM	บั้งไฟ	NTM	บั้งไฟ	NTM	บั้งไฟ	NTM	บั้งไฟ	NTM	บั้งไฟ	
ลำพูน	-	-	-	-	-	-	-	-	๑	๑	๑	๑	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	๒	๒
เลย	-	-	-	-	-	-	-	-	๓๒	๓๘	๔	๔	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	๓๖	๔๒
สกลนคร	-	-	-	-	-	-	-	-	๑๙	๒๖๘	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	๑๙	๒๖๘
สระแก้ว	-	-	-	-	-	-	-	-	๑๙	๓๒๑	๘	๘	๓	๓	๒	๒	-	-	-	-	-	-	-	-	-	๓๒	๓๓๔
สุโขทัย	-	-	-	-	-	-	-	-	๓	๓	๑	๑	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	๔	๔
สุพรรณบุรี	-	-	-	-	-	-	-	-	๓	๓	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	๓	๓
หนองคาย	-	-	-	-	-	-	-	-	๔๔	๘๖	๓๑	๓๑	๓	๓	๒	๒	๓	๓	-	-	-	-	-	-	-	๘๔	๑๒๔
หนองบัวลำภู	-	-	-	-	-	-	-	-	๑๖๓	๔๔๘	๘	๘	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	๑๗/๑	๔๕๖
อำนาจเจริญ	-	-	-	-	-	-	-	-	๔๐	๑๙๔	๑	๑	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	๔๑	๑๙๕
นราธิวาส	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	๒	๒	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	๒	๒
แพร่	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	๑	๑	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	๑	๑
<b>รวม</b>	<b>๑</b>	<b>๑๔</b>	<b>๐</b>	<b>๐</b>	<b>๒</b>	<b>๑๓</b>	<b>๒๐</b>	<b>๓๔๖</b>	<b>๑,๒๓๗</b>	<b>๕,๑๙๔</b>	<b>๓๙๒</b>	<b>๓๖๑</b>	<b>๑๐</b>	<b>๑๐</b>	<b>๕</b>	<b>๕</b>	<b>๕</b>	<b>๕</b>	<b>๒๐</b>	<b>๒๐</b>	<b>๑</b>	<b>๑</b>	<b>๐</b>	<b>๐</b>	<b>๑,๖๔๒</b>	<b>๕,๙๖๘</b>	

NTM คือ การระบุเป็นจำนวนครั้งที่ออกประกาศ

บั้งไฟ คือ จำนวนบั้งไฟที่ขอแจ้งปล่อย

ตารางแสดงสถิติการรายงานการพบเห็นการจุดบั้งไฟ และรายงานการพบเห็นบั้งไฟในพื้นที่ที่ไม่ได้แจ้งออกประกาศ NOTAM โดยนักบิน ข้อมูล ณ เดือนมกราคม - ธันวาคม ๒๕๖๒

เดือน	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	รวม
	บั้งไฟ	บั้งไฟ	บั้งไฟ	บั้งไฟ	บั้งไฟ	บั้งไฟ	บั้งไฟ	บั้งไฟ	บั้งไฟ	บั้งไฟ	บั้งไฟ	บั้งไฟ	บั้งไฟ
อุบลราชธานี	-	-	-	-	๒	-	๑	๑	-	-	-	-	๔
ขอนแก่น	-	-	-	-	๑	๑	๕	๒	๒	-	-	-	๑๐
ร้อยเอ็ด	-	-	-	-	๑	-	-	-	-	-	-	-	๑
เวียงจันทน์	-	-	-	-	-	๑	-	๑	-	-	-	-	๔
อุดรธานี	-	-	-	-	-	๒	๑	-	-	-	-	-	๓
พิษณุโลก	-	-	-	-	-	๑	-	-	-	-	-	-	๑
นครราชสีมา	-	-	-	-	-	-	-	๑	-	-	-	-	๑
บุรีรัมย์	-	-	-	-	-	-	-	-	๑	-	-	-	๑
เชียงราย	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	๑	๑
<b>รวม</b>	<b>๐</b>	<b>๐</b>	<b>๐</b>	<b>๐</b>	<b>๔</b>	<b>๒</b>	<b>๖</b>	<b>๕</b>	<b>๒</b>	<b>๐</b>	<b>๐</b>	<b>๑</b>	<b>๒๒</b>

การจุดบั้งไฟที่ไม่ได้แจ้งออกประกาศ NOTAM และรายงานการพบเห็นบั้งไฟ โดยนักบิน ณ เดือนมกราคม - ธันวาคม ๒๕๖๒

วันที่	อากาศยานที่รายงาน	ความสูง (ฟุต)	ตำแหน่ง (ทิศทาง/ระยะทางจากสนามบิน)
๕ พ.ค. ๖๒	HSVVB/C172 ขอนแก่น	๓,๐๐๐	พบเห็นบั้งไฟทางด้านขวาของเครื่อง ห่างประมาณ 1 NM
๑๑ พ.ค. ๖๒	NOK9324/B738 อุบลราชธานี	๑๕,๐๐๐	225R/48 NM พบเห็นบั้งไฟทางด้านขวาของเครื่อง ห่างประมาณ 4 NM
๑๘ พ.ค. ๖๒	LLL216/MA60 อุบลราชธานี	FL180	309R/55 NM จาก UBL VCR พบเห็นบั้งไฟ ห่างจากเครื่องบินประมาณ 2 NM
๒๕ พ.ค. ๖๒	LAO516/A175 ร้อยเอ็ด	๑๘,๐๐๐	075-080R/25 NM จาก ROT VOR พบเห็นบั้งไฟ ห่างจากเครื่องบินประมาณ 10 NM
๑ มิ.ย. ๖๒	TIF5C/C172 พิษณุโลก	๔,๕๐๐	250R/20NM จาก PSL VOR พบเห็นบั้งไฟ ห่างจากเครื่องบินประมาณ 3 NM
๒ มิ.ย. ๖๒	LAO445/A320 เวียงจันทน์	๖,๐๐๐	พบเห็นบั้งไฟด้านซ้ายของเครื่องบิน ห่างประมาณ 2 NM
๓ มิ.ย. ๖๒	LAO224/A775 เวียงจันทน์	ไม่ระบุ	005R/20NM จาก UDN พบเห็นบั้งไฟ ห่างจากเครื่องบินประมาณ 2-3 NM
๑๑ มิ.ย. ๖๒	AIQ3170/A320 อุตรดิตถ์	๑๓,๐๐๐	พบเห็นบั้งไฟด้านหน้าของเครื่องบิน
๑๘ มิ.ย. ๖๒	HMB523/A139 ขอนแก่น	ไม่ระบุ	พบเห็นบั้งไฟ ห่างจากเครื่องบินประมาณ 2 - 3 NM
๑๙ มิ.ย. ๖๒	LAO224/A776 เวียงจันทน์	FL130	พบเห็นบั้งไฟด้านหน้าของเครื่องบิน ห่างประมาณ 10 NM
๒๕ มิ.ย. ๖๒	TLM610/B739 อุตรดิตถ์	ไม่ระบุ	305R/24NM KKN VOR
๘ ก.ค. ๖๒	KST351/CN35 ขอนแก่น	๘,๕๐๐	305R/19NM จาก KKN VOR พบเห็นบั้งไฟทางด้านซ้ายของเครื่อง ห่างประมาณ 1.5 NM
๑๓ ก.ค. ๖๒	TIF3A/C172 ขอนแก่น	๑๐,๐๐๐	พบเห็นบั้งไฟทางด้านขวาของเครื่อง ห่างประมาณ 4 NM
๑๔ ก.ค. ๖๒	THD006/A320 อุตรดิตถ์	FL130	200R/50NM จาก UDN VOR พบเห็นบั้งไฟทางด้านซ้ายของเครื่อง ห่างประมาณ 5-10 NM FL140
๑๖ ก.ค. ๖๒	AIQ3256/A320 ขอนแก่น	ไม่ระบุ	พบเห็นบั้งไฟ ห่างจากเครื่องประมาณ 2-3 NM
๒๓ ก.ค. ๖๒	KST531/C212 ขอนแก่น	๕,๐๐๐	320R/20NM พบเห็นบั้งไฟทางด้านขวาของเครื่อง ห่างประมาณ 3 NM
๒๔ ก.ค. ๖๒	KST221/CN35 อุบลราชธานี	๓,๐๐๐	300R/15NM พบเห็นบั้งไฟด้านหน้าเครื่อง ห่างจากเครื่องประมาณ 5 NM 5000 ft.
๔ ส.ค. ๖๒	LLL216/MA60 เวียงจันทน์	๑๔,๐๐๐	พบเห็นบั้งไฟทางด้านขวาของเครื่อง ห่างประมาณ 3 NM
๕ ส.ค. ๖๒	KST532/C212 ขอนแก่น	ไม่ระบุ	290R/24.5NM จาก KKN พบเห็นบั้งไฟ ห่างจากเครื่องประมาณ 1 NM
๖ ส.ค. ๖๒	KST2011/B350 นครราชสีมา	๕,๐๐๐	055R/15NM จาก BRM VOR พบเห็นบั้งไฟ ห่างจากเครื่องประมาณ 2 NM
๘ ส.ค. ๖๒	AIQ3256/A320 ขอนแก่น	๑๐,๐๐๐	พบเห็นบั้งไฟทางด้านซ้ายของเครื่อง ห่างประมาณ 5 NM
๑๓/ ส.ค. ๖๒	KST533/C212 อุบลราชธานี	ไม่ระบุ	พบเห็นบั้งไฟทางด้านขวาของเครื่อง ห่างประมาณ 4 NM
๑๐ ก.ย. ๖๒	RTP3208/B429 ขอนแก่น	๘,๐๐๐	315R/20NM จาก KKN พบเห็นบั้งไฟ ห่างจากเครื่องประมาณ 5 NM
๑๔ ก.ย. ๖๒	KST531/C212 ขอนแก่น	FL060	320R/15NM พบเห็นบั้งไฟทางด้านซ้ายของเครื่อง ห่างประมาณ 1 NM
๑๕ ก.ย. ๖๒	NOK9609/B738 บุรีรัมย์	๕,๐๐๐	พบเห็นบั้งไฟทางด้านขวาของเครื่อง ห่างประมาณ 2 NM
๒๔ ธ.ค. ๖๒	BKP236/A319 เชียงราย	ไม่ระบุ	165R/65NM จาก CTR VOR/DME



เดือน	ม.ค.		ก.พ.		มี.ค.		เม.ย.		พ.ค.		มิ.ย.		ก.ค.		ส.ค.		ก.ย.		ต.ค.		พ.ย.		ธ.ค.		รวม		
	NTM	โคมลอย	NTM	โคมลอย	NTM	โคมลอย	NTM	โคมลอย	NTM	โคมลอย	NTM	โคมลอย	NTM	โคมลอย	NTM	โคมลอย	NTM	โคมลอย	NTM	โคมลอย	NTM	โคมลอย	NTM	โคมลอย	NTM	โคมลอย	
จังหวัด																											
จำนวน																											
พิษณุโลก	๑	๒๕	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	๑	๒๕	
เชียงใหม่	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	๒	๒	-	-	-	-	-	-	-	-	๒	๒	
ลำพูน	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	๒	๒	-	-	-	-	-	-	-	-	๒	๒	
นครราชสีมา	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	๑	๑	-	-	-	-	-	-	-	-	๑	๑	
ขอนแก่น	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	๑	๑	-	-	-	-	๑	๑	
สุรินทร์	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	๒	๒	-	-	-	-	๒	๒	
กระบี่	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	๑	๑	-	-	๑	๑	
กาฬสินธุ์	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	๑	๑	-	-	๑	๑	
ขอนแก่น	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	๑	๑	-	-	๑	๑	
นครพนม	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	๑	๑	-	-	๑	๑	
เพชรบูรณ์	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	๑	๑	๑	๑	๒	๒	
แพร่	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	๑	๑	-	-	๑	๑	
แม่ฮ่องสอน	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	๓	๓	-	-	๓	๓	
เลย	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	๒	๒	-	-	๒	๒	
สกลนคร	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	๑	๑	-	-	๑	๑	
สุโขทัย	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	๒	๒	-	-	๒	๒	
อุบลราชธานี	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	๑	๑	-	-	๑	๑	
<b>รวม</b>	<b>๑</b>	<b>๒๕</b>	<b>๑</b>	<b>๑</b>	<b>๑</b>	<b>๑</b>	<b>๑</b>	<b>๑</b>	<b>๑</b>	<b>๑</b>	<b>๑</b>	<b>๑</b>	<b>๑</b>	<b>๑</b>	<b>๕</b>	<b>๕</b>	<b>๑</b>	<b>๑</b>	<b>๓</b>	<b>๓</b>	<b>๑๕</b>	<b>๑๕</b>	<b>๑</b>	<b>๑</b>	<b>๒๕</b>	<b>๒๕</b>	

NTM คือ การระบุเป็นจำนวนครั้งที่ออกประกาศ

โคมลอย คือ จำนวนลูกที่ขอแจ้งปล่อย

ตารางแสดงสถิติการรายงานการพบเห็นโคลมลอยและโคลมควัน ในพื้นที่ที่ไม่ได้แจ้งออกประกาศ NOTAM โดยนักบิน ข้อมูล ณ เดือนมกราคม - ธันวาคม ๒๕๖๒

เดือน	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	รวม
จังหวัด จำนวน	โคลมลอย	โคลมลอย	โคลมลอย	โคลมลอย	โคลมลอย	โคลมลอย	โคลมลอย	โคลมลอย	โคลมลอย	โคลมลอย	โคลมลอย	โคลมลอย	โคลมลอย
เชียงใหม่	-	๒	-	-	-	-	-	-	-	๕	๖๐	-	๖๗
เชียงราย	-	๑	-	-	-	-	-	-	-	-	๓	-	๔
ลำปาง	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	๑	-	๑
อุดรธานี	-	-	-	-	-	-	-	-	-	๑	-	-	๑
อุบลราชธานี	-	-	-	-	-	-	-	-	-	๑	-	-	๑
หาดใหญ่	-	-	-	-	-	-	-	-	-	๑	-	-	๑
<b>รวม</b>	<b>๑</b>	<b>๓</b>	<b>๑</b>	<b>๑</b>	<b>๑</b>	<b>๑</b>	<b>๑</b>	<b>๑</b>	<b>๑</b>	<b>๙</b>	<b>๖๔</b>	<b>๑</b>	<b>๗๕</b>

การปล่อยโคลมลอย-โคลมควันที่ไม่ได้แจ้งออกประกาศ NOTAM และรายงานการพบเห็นโคลมลอย-โคลมควัน โดยนักบิน ข้อมูล ณ เดือนมกราคม - ธันวาคม ๒๕๖๒

วันที่	อากาศยานที่รายงาน	ความสูง (ฟุต)	ตำแหน่ง (ทิศทาง/ระยะทางจากสนามบิน)
๔ ก.พ. ๖๒	BKP726/AT75 สนามบินเชียงใหม่	๓,๐๐๐	5NM พบเห็นโคลมลอยทางด้านซ้ายของเครื่องบิน ห่างประมาณ 2 NM จำนวน ๒ ลูก
๒๒ ก.พ. ๖๒	TLM532/B738 สนามบินเชียงราย	๘,๕๐๐	190R/19NM พบเห็นโคลมลอยทางปีกซ้ายของเครื่องบิน ห่างประมาณ 1 NM จำนวน ๑ ลูก
๑๓ ต.ค. ๖๒	THD008/A320 สนามบินอุดรธานี	๑,๐๐๐	4NM FINAL
๑๖ ต.ค. ๖๒	THD268/A320 สนามบินหาดใหญ่	๖๐๐	1NM จาก HTY
๑๙ ต.ค. ๖๒	AIQ3167/A320 สนามบินเชียงใหม่	๙๐๐	3NM FINAL พบเห็นโคลมลอยทางด้านซ้ายของเครื่อง
๒๒ ต.ค. ๖๒	TLM620/B738 สนามบินอุบลราชธานี	๓,๐๐๐	10NM จาก UBL พบเห็นโคลมลอย ห่างจากเครื่องประมาณ 5 NM
๓ พ.ย. ๖๒	BKP223/A320 สนามบินเชียงใหม่	FL140	R167/42NM □
๑๐ พ.ย. ๖๒	THD272/A320 สนามบินเชียงใหม่	๑๑,๐๐๐	R170/50NM พบเห็นโคลมลอย ต่ำกว่าเครื่องประมาณ 2,000 ft.
๑๑ พ.ย. ๖๒	NOK8904/DH8D สนามบินเชียงใหม่	ไม่ระบุ	พบซากโคลมลอยที่หัวทางวิ่ง □
๑๑ พ.ย. ๖๒	THA104/A333 สนามบินเชียงใหม่	ไม่ระบุ	พบเห็นโคลมลอยบริเวณจุด MAKOK □
๑๑ พ.ย. ๖๒	AIQ305/A320 สนามบินเชียงใหม่	๗,๕๐๐	R068/9NM □
๑๑ พ.ย. ๖๒	KST301/A550 สนามบินลำปาง	ไม่ระบุ	ไม่ระบุ □
๑๑ พ.ย. ๖๒	NOK8306/B738 สนามบินเชียงใหม่	ไม่ระบุ	8NM FINAL พบเห็นโคลมลอยทางด้านขวาของเครื่อง
๑๑ พ.ย. ๖๒	NOK8307/B738 สนามบินเชียงใหม่	๙,๘๐๐	R070/9NM จาก CMA □
๑๑ พ.ย. ๖๒	RTP184/B350 สนามบินเชียงใหม่	๗,๐๐๐	R165/45NM จาก CMA □
๑๑ พ.ย. ๖๒	AIQ3435/A320 สนามบินเชียงใหม่	๓,๐๐๐	R180/6-8NM □
๑๑ พ.ย. ๖๒	NOK8310/B738 สนามบินเชียงใหม่	๗,๐๐๐	R180/18NM พบเห็นโคลมลอยทางด้านขวาและซ้ายของเครื่อง

การปล่อยโคมลอย-โคมควันที่ไม่ได้แจ้งออกประกาศ NOTAM และรายงานการพบเห็นโคมลอย-โคมควัน โดยนักบิน ข้อมูล ณ เดือนมกราคม - ธันวาคม ๒๕๖๒

วันที่	อากาศยานที่รายงาน	ความสูง (ฟุต)	ตำแหน่ง (ทิศทาง/ระยะทางจากสนามบิน)
๑๑ พ.ย. ๖๒	LKE809/B738 สนามบินเชียงใหม่	ไม่ระบุ	ไม่ระบุ
๑๑ พ.ย. ๖๒	AIQ516/A320 สนามบินเชียงใหม่	ไม่ระบุ	ไม่ระบุ
๑๑ พ.ย. ๖๒	AIQ752/A20N สนามบินเชียงใหม่	ไม่ระบุ	ไม่ระบุ
๑๑ พ.ย. ๖๒	AIQ516/A320 สนามบินเชียงใหม่	ไม่ระบุ	ไม่ระบุ
๑๑ พ.ย. ๖๒	THA105/A333 สนามบินเชียงใหม่	๕,๐๐๐	R360/5NM□
๑๑ พ.ย. ๖๒	AIQ516/A320 สนามบินเชียงใหม่	๕,๖๐๐	2.5-6NM FINAL และบริเวณจุด MAKOK□
๑๑ พ.ย. ๖๒	AIQ3161 สนามบินเชียงใหม่	๓,๐๐๐	R190/20NM□
๑๑ พ.ย. ๖๒	TVJ102/A321 สนามบินเชียงใหม่	๓,๐๐๐	20NM FINAL□
๑๑ พ.ย. ๖๒	AIQ3161/A320 สนามบินเชียงใหม่	๑,๕๐๐	1.5NM จากทางวิ่ง□
๑๑ พ.ย. ๖๒	THD134/A320 สนามบินเชียงใหม่	ไม่ระบุ	ไม่ระบุ
๑๑ พ.ย. ๖๒	THD134/A320 สนามบินเชียงใหม่	ไม่ระบุ	ไม่ระบุ
๑๑ พ.ย. ๖๒	AXM856/AN20 สนามบินเชียงใหม่	๖,๐๐๐	ไม่ระบุ
๑๑ พ.ย. ๖๒	AIQ3433/A320 สนามบินเชียงใหม่	๔,๐๐๐	10NM FINAL ฝั่งเห็นโคมลอยทางด้านขวาของเครื่อง
๑๑ พ.ย. ๖๒	AIQ3445/A320 สนามบินเชียงใหม่	๘,๐๐๐	R180/22NM
๑๑ พ.ย. ๖๒	THA169/A320 สนามบินเชียงใหม่	๙,๐๐๐	R047/6NM□
๑๑ พ.ย. ๖๒	NOK8306/B738 สนามบินเชียงใหม่	ไม่ระบุ	ไม่ระบุ
๑๑ พ.ย. ๖๒	THA104/A333 สนามบินเชียงใหม่	๕,๖๐๐	R180/17NM□
๑๑ พ.ย. ๖๒	AIQ3431/A320 สนามบินเชียงใหม่	๓,๕๐๐	FINAL RWY36□
๑๑ พ.ย. ๖๒	NOK8324/B738 สนามบินเชียงใหม่	๓,๕๐๐	R180/5-8NM□
๑๑ พ.ย. ๖๒	BKP226/A320 สนามบินเชียงใหม่	๓,๕๐๐	R020/1NM จากเครื่อง□
๑๑ พ.ย. ๖๒	NOK8325/B738 สนามบินเชียงใหม่	ไม่ระบุ	พบซากโคมลอยบนทางวิ่ง□
๑๑ พ.ย. ๖๒	TVJ134/A321 สนามบินเชียงใหม่	๒,๕๐๐	3.5NM FINAL ฝั่งเห็นโคมลอยทางด้านซ้ายของเครื่อง
๑๑ พ.ย. ๖๒	CQH898D/A320 สนามบินเชียงใหม่	๑๐,๐๐๐	R075/20NM□
๑๖ พ.ย. ๖๒	AIQ103/A20N สนามบินเชียงใหม่	๕,๐๐๐	R200/13NM FINAL จาก CMA VOR ฝั่งเห็นโคมลอยทางด้านซ้ายของเครื่อง ห่างประมาณ 5 NM
๒๖ พ.ย. ๖๒	NOK8625/DH8D สนามบินเชียงใหม่	๓,๕๐๐	R180/8NM

ตารางแสดงสถิติวิทยุชุมชนรอบวงการบิน ที่ บวท. ได้รับแจ้งจากนักบิน

ณ เดือนมกราคม - ธันวาคม ๒๕๖๒

ช่วงเวลา	ศูนย์ควบคุมฯ กรุงเทพ	ท่าอากาศยาน สุวรรณภูมิ	ท่าอากาศยาน ดอนเมือง	ท่าอากาศยาน ภูมิภาค	รวม (ครั้ง)
ม.ค.๖๒	๑๕	๗	-	๗	๒๙
ก.พ.๖๒	๒๓	๗	-	๑๕	๔๕
มี.ค.๖๒	๑๒	๑๓	-	๕	๓๐
เม.ย.๖๒	๑๐	๑	-	๖	๑๗
พ.ค.๖๒	๑๔	๔	-	๕	๒๓
มิ.ย.๖๒	๑๗	๒	-	๔	๒๓
ก.ค.๖๒	๓๖	๔	-	๗	๔๗
ส.ค.๖๒	๑๐	-	-	๒	๑๒
ก.ย.๖๒	๑๔	๑๗	-	๑	๓๒
ต.ค.๖๒	๒๗	๓๑	-	๓	๖๑
พ.ย.๖๒	๒๒	๑๓	-	๗	๔๒
ธ.ค.๖๒	๑๗	๑	-	๒	๒๐
<b>รวม</b>	<b><u>๒๑๗</u></b>	<b><u>๑๐๐</u></b>	<b><u>๐</u></b>	<b><u>๖๕</u></b>	<b><u>๓๘๑</u></b>