

บทที่ 2

รายละเอียดโครงการ

บทที่ 2 รายละเอียดโครงการ

2.1 ที่ตั้งท่าอากาศยานปาย

ท่าอากาศยานปาย หรือสนามบินปาย (PYY) ตั้งอยู่บนเส้นละติจูดที่ 19 องศา 22 ลิปดา 14 ฟลิปดาเหนือ เส้นลองจิจูดที่ 98 องศา 26 ลิปดา 20 ฟลิปดาตะวันออก ในพื้นที่ตำบลเวียงใต้ อำเภอปาย จังหวัดแม่ฮ่องสอน (รูปที่ 2.1-1) ห่างจากตัวอำเภอปายไปตามทางหลวงหมายเลข 1095 ประมาณ 1 กิโลเมตร มีขนาดพื้นที่ 78 ไร่ 2 งาน 59 ตารางวา

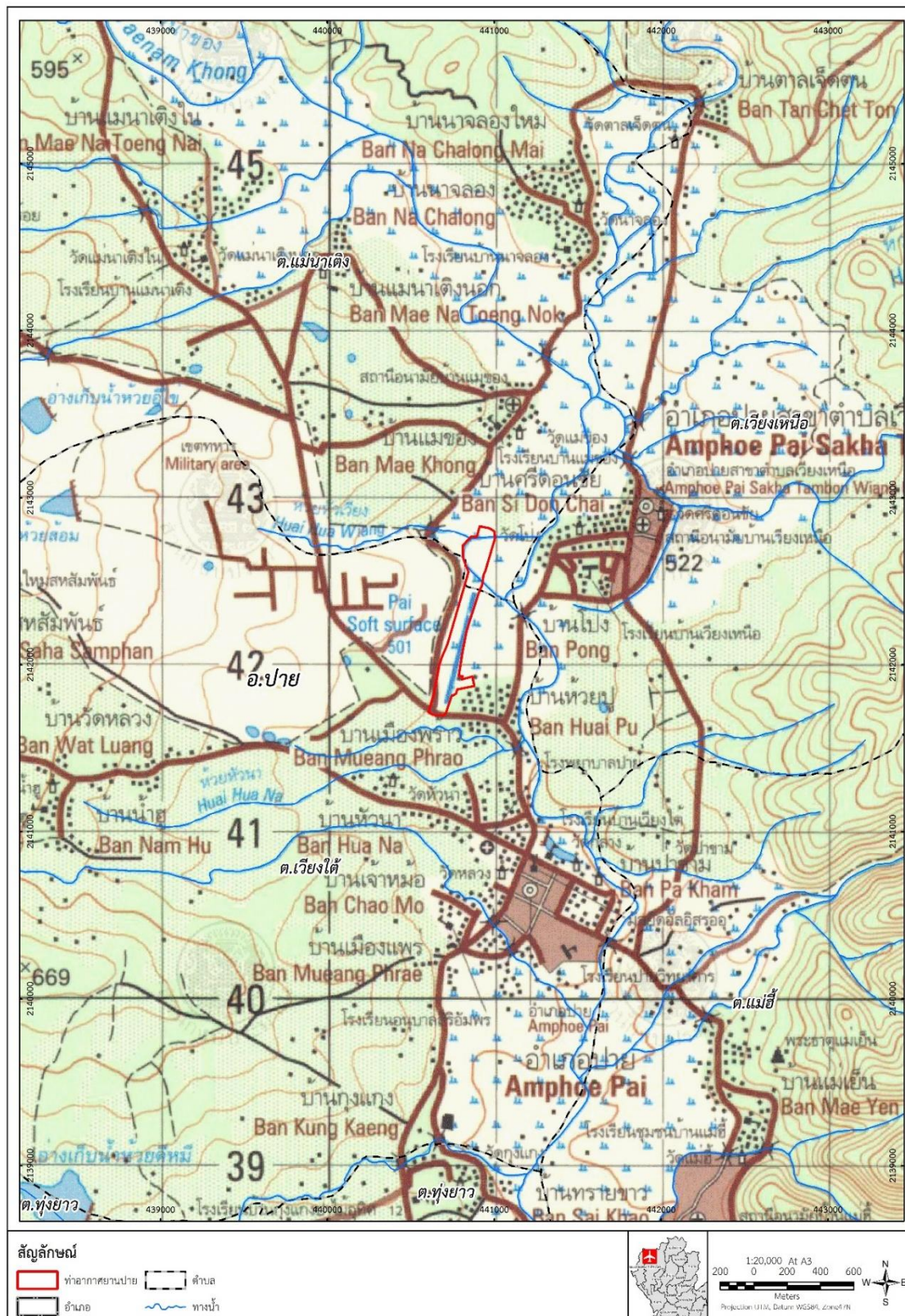
2.2 ความเป็นมาของท่าอากาศยานปาย

ท่าอากาศยานปาย เริ่มก่อสร้างครั้งแรกตั้งแต่สมัยสงครามโลกครั้งที่ 2 โดยทหารกองทัพญี่ปุ่นที่ได้เคลื่อนทัพจากจังหวัดเชียงใหม่ผ่านอำเภอปาย เพื่อจะไปจังหวัดแม่ฮ่องสอนและประเทศพม่า โดยทหารญี่ปุ่นได้เลือกเอาจุดที่ตั้งท่าอากาศยานปายในปัจจุบันเป็นที่ก่อสร้างท่าอากาศยานชั่วคราว และก่อสร้างโดยใช้แรงงานเชลยศึกชาวต่างชาติ ท่าอากาศยานชั่วคราวที่สร้างขึ้นในขณะนั้น มีขนาดความกว้าง-ยาว พอที่จะให้เครื่องบินขนาดเล็กที่ใช้ในสงครามบินขึ้น-ลงได้เท่านั้น และเมื่อสงครามโลกครั้งที่ 2 สิ้นสุดลง จึงได้เลิกใช้งานท่าอากาศยานดังกล่าว

ในปี พ.ศ.2495 จังหวัดแม่ฮ่องสอนร่วมกับสำนักงานการบินพลเรือน กระทรวงคมนาคม ทำการปรับปรุงท่าอากาศยานแม่ฮ่องสอน ท่าอากาศยานขุนยวม ท่าอากาศยานแม่สะเรียง และท่าอากาศยานปายเพื่อรองรับการเปิดทำการบินโดยเครื่องบินขนาดเล็กแบบโบยน์ชา นอสแมนด์ และอื่นๆ เพื่อสนองต่อความต้องการเดินทางสู่จังหวัดแม่ฮ่องสอน ซึ่งในขณะนั้นการคมนาคมทางบกมีความยากลำบาก การเดินทางด้วยรถยนต์อาจต้องใช้เวลาหลายวันโดยเฉพาะในช่วงฤดูฝน โดยในขณะนั้น ได้ใช้ท่าอากาศยานเชียงใหม่ เป็นฐานทำการบินเส้นทาง เชียงใหม่-แม่สะเรียง-ขุนยวม-แม่ฮ่องสอน-เชียงใหม่ และเส้นทางเชียงใหม่-แม่ฮ่องสอน-ปาย-เชียงใหม่ และการขนส่งสินค้าพัสดุภัณฑ์ไปรษณีย์ ในเส้นทางเชียงใหม่-ปาย-เชียงใหม่

ท่าอากาศยานปายที่ปรับปรุงในครั้งนั้น มีขนาดทางวิ่ง กว้าง 20 เมตร ยาว 700 เมตร เปิดให้บริการสถานีวิทยุสื่อสารการบิน สำหรับกิจการบินพลเรือน เมื่อวันที่ 16 พฤษภาคม พ.ศ.2495 โดยบริษัท เดินอากาศไทย จำกัด ทำการบินจนถึงปี พ.ศ.2503 จึงหยุดทำการบิน เนื่องจากปรับเปลี่ยนเครื่องบินที่ให้บริการเป็นแบบ C47 (ดาโกต้า) หรือ DC3 ซึ่งไม่สามารถขึ้น-ลงท่าอากาศยานปายได้ สถานีวิทยุการบินท่าอากาศยานปาย จึงปิดให้บริการ เมื่อวันที่ 16 กันยายน พ.ศ.2503 การใช้งานท่าอากาศยานปาย คงมีเฉพาะกิจการของราชการซึ่งใช้เครื่องบินทหารแบบ L-19 และเครื่องบินตำรวจแบบ Porter ในการปฏิบัติภารกิจ โดยมีสำนักงานการบินพลเรือน กระทรวงคมนาคม เป็นผู้ดูแลรักษาท่าอากาศยาน

ในปี พ.ศ.2516 บริษัท การบินฟ้าสยาม ได้ติดต่อกับกรมการบินพาณิชย์ (ปัจจุบันเปลี่ยนชื่อเป็น กรมท่าอากาศยาน) เพื่อขออนุญาตเปิดทำการบินเช่าเหมาลำรับส่งผู้โดยสาร และได้เปิดให้บริการสถานีวิทยุสื่อสารการบินปายอีกครั้ง เมื่อวันที่ 23 พฤษภาคม พ.ศ.2516 ซึ่งในระยะนี้ ประชาชนชาวอำเภอปายให้ความสนใจใช้บริการเดินทาง-ขนส่งสินค้า พัสดุภัณฑ์ทางเครื่องบิน เป็นประจำทุกวันเฉลี่ยวันละ 4-5 เที่ยวบิน โดยบริษัท การบินฟ้าสยาม ได้เปิดทำการบินจนถึงปี พ.ศ.2520 จึงได้เลิกกิจการในที่สุด



รูปที่ 2.1-1 ที่ตั้งท่าอากาศยานปาย

ในปี พ.ศ.2523 กรมการบินพาณิชย์ (ปัจจุบันเปลี่ยนชื่อเป็น กรมท่าอากาศยาน) ได้ทำการปรับปรุงท่าอากาศยานปายขึ้นใหม่ โดยปรับปรุงทางวิ่งเป็นลูกรังบดอัดแน่น ขนาดทางวิ่งกว้าง 20 เมตร ยาว 700 เมตร และ ลานจอด ขนาดกว้าง 30 เมตร ยาว 500 เมตร รวมทั้งก่อสร้างอาคารผู้โดยสาร อาคารสถานีวิทยุสื่อสาร และหอบังคับการบินขึ้นใหม่ และได้มีการขยายพื้นที่และปรับปรุงท่าอากาศยานปายต่อมาเป็นระยะ โดยในปี พ.ศ.2547 ได้มีการปรับปรุงผิวทางวิ่งเป็นผิวแอสฟัลต์ติกคอนกรีต กว้าง 18 เมตร ยาว 710 เมตร พร้อมลานจอดอากาศยานขนาด 60x30 เมตร รวมทั้งซ่อมแซมอาคารที่พักผู้โดยสาร และรั้วรอบท่าอากาศยาน

ในปี พ.ศ.2548 กรมการขนส่งทางอากาศ (ปัจจุบันเปลี่ยนชื่อเป็น กรมท่าอากาศยาน) ได้มีการขยายการให้บริการของท่าอากาศยานปาย จึงเข้าข่ายต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามประกาศกระทรวงวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี และสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดประเภทและขนาดของโครงการ หรือกิจการ ส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ หรือเอกชน ที่ต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม กรมการขนส่งทางอากาศ (ปัจจุบันเปลี่ยนชื่อเป็น กรมท่าอากาศยาน) จึงได้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม **โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานปาย** เสนอต่อสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) และได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณา รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้านโครงสร้างพื้นฐานและอื่นๆ ในการประชุมครั้งที่ 3/2552 เมื่อวันที่ 5 สิงหาคม พ.ศ.2552 โดยให้กรมการขนส่งทางอากาศ (ปัจจุบันเปลี่ยนชื่อเป็น กรมท่าอากาศยาน) ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ตามหนังสือสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ที่ ทส 1009.4/7674 ลงวันที่ 5 ตุลาคม พ.ศ.2552 อย่างเคร่งครัด (รายละเอียดแสดงดังภาคผนวก ก)

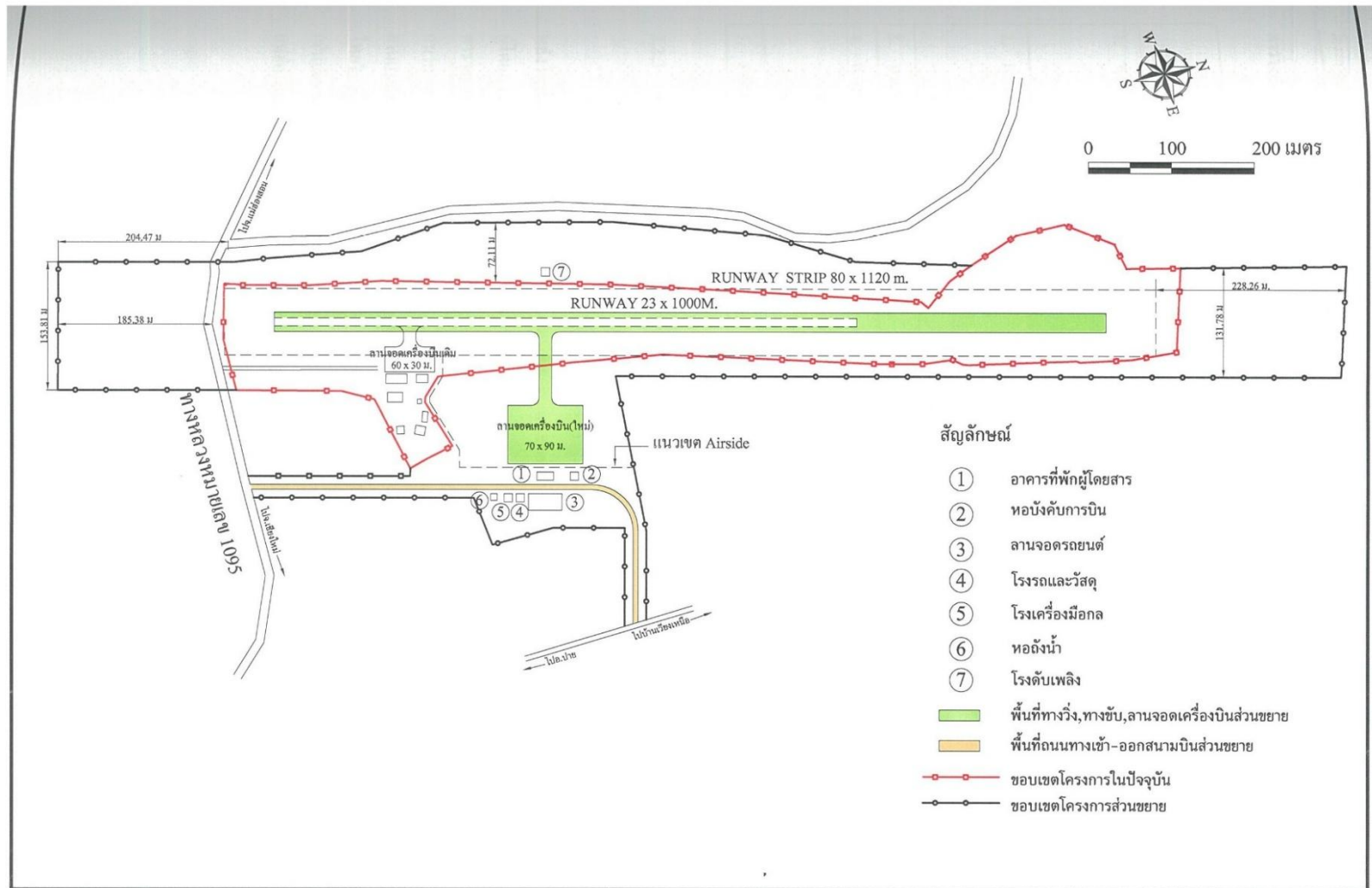
ในปี พ.ศ.2553 กรมการบินพลเรือน (ปัจจุบัน เปลี่ยนชื่อเป็นกรมท่าอากาศยาน) ได้ดำเนินการปรับปรุงขยายต่อเติมทางวิ่งเป็น 900 เมตร กว้าง 23 เมตร และได้ก่อสร้างอาคารท่าอากาศยานหลังใหม่แล้วเสร็จ โดยมีบริษัท กานต์นิธิ เอวิเอชั่น จำกัด (สายการบินกานต์แอร์) ให้บริการขนส่งผู้โดยสาร ด้วยอากาศยานแบบ Cessna 208B Caravan สามารถจุผู้โดยสารได้ 12 ที่นั่ง ก่อนหยุดทำการบินไป และในปี พ.ศ.2561 สายการบินของบริษัท RPS-system เปิดทำการบินแบบไม่ประจำ เส้นทางเชียงใหม่-ปาย-เชียงใหม่ ระหว่างวันที่ 2 กรกฎาคม พ.ศ.2561-28 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2562 และเปิดทำการบินแบบประจำ เส้นทาง เชียงใหม่-ปาย-เชียงใหม่ ระหว่างวันที่ 1 มีนาคมถึงวันที่ 31 สิงหาคม พ.ศ.2562 จึงได้ปิดกิจการและหยุดทำการบินไป จนถึงปัจจุบัน ท่าอากาศยานปายยังไม่มีเที่ยวบินพาณิชย์เปิดให้บริการ

2.3 องค์ประกอบของท่าอากาศยานปาย

2.3.1 องค์ประกอบโครงการเดิมที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

จากการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานปาย อำเภอปาย จังหวัดแม่ฮ่องสอน (รายงานฉบับสมบูรณ์, พฤศจิกายน พ.ศ.2552) พบว่า องค์ประกอบของท่าอากาศยานปาย ประกอบด้วย (รูปที่ 2.3.1-1)

- 1) ทางวิ่ง (Runway) : เดิมมีขนาดกว้าง 18 เมตร ยาว 710 เมตร พื้นผิวเป็นแอสฟัลต์ติกคอนกรีต สามารถรองรับเครื่องบินขนาดเล็ก และเครื่องบินเพื่อกิจการทหารที่มีความต้องการทางวิ่งระยะสั้น จะทำการปรับปรุงให้มีขนาดกว้าง 23 เมตร ยาว 1,000 เมตร
- 2) ทางขับ (Taxiway) : เดิมมีขนาดกว้าง 10 เมตร พื้นผิวเป็นแอสฟัลต์ติกคอนกรีต เชื่อมต่อกับทางวิ่ง
- 3) ลานจอดเครื่องบิน (Apron) : เดิมมีขนาด 60 x 30 เมตร พื้นผิวเป็นแอสฟัลต์ติกคอนกรีต จะทำการปรับปรุงให้มีขนาด 70x90 เมตร สำหรับจอดเครื่องบินขนาด Wing span 24 เมตร จอดแบบ Nose-in 2 ลำ
- 4) อาคารที่พักผู้โดยสาร ประกอบด้วย ศาลาเรือนไม้ไม่มีผนัง 1 ชั้น (เดิม) และอาคารที่พักผู้โดยสาร (ใหม่) ซึ่งรองรับผู้โดยสารได้ 12 คน จะดำเนินการก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่ มีขนาดพื้นที่ 800 ตารางเมตร
- 5) ลานจอดรถยนต์ ซึ่งสามารถจอดรถยนต์ได้ 20 คัน
- 6) ที่ทำการสื่อสารและหอบังคับการบิน เป็นอาคาร 2 ชั้น
- 7) อาคารโรงรถดับเพลิง ตั้งอยู่ด้านข้างทางวิ่งฝั่งตะวันตก
- 8) หอเก็บน้ำความจุ 400 แกลลอน
- 9) โรงเก็บเครื่องกำเนิดไฟฟ้า
- 10) บ้านพักข้าราชการ



ที่มา : รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานปาย อำเภอปาย จังหวัดแม่ฮ่องสอน (รายงานฉบับสมบูรณ์, พฤศจิกายน พ.ศ.2552)

รูปที่ 2.3.1-1 ผังบริเวณท่าอากาศยานปายที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

2.3.2 องค์ประกอบโครงการปัจจุบัน

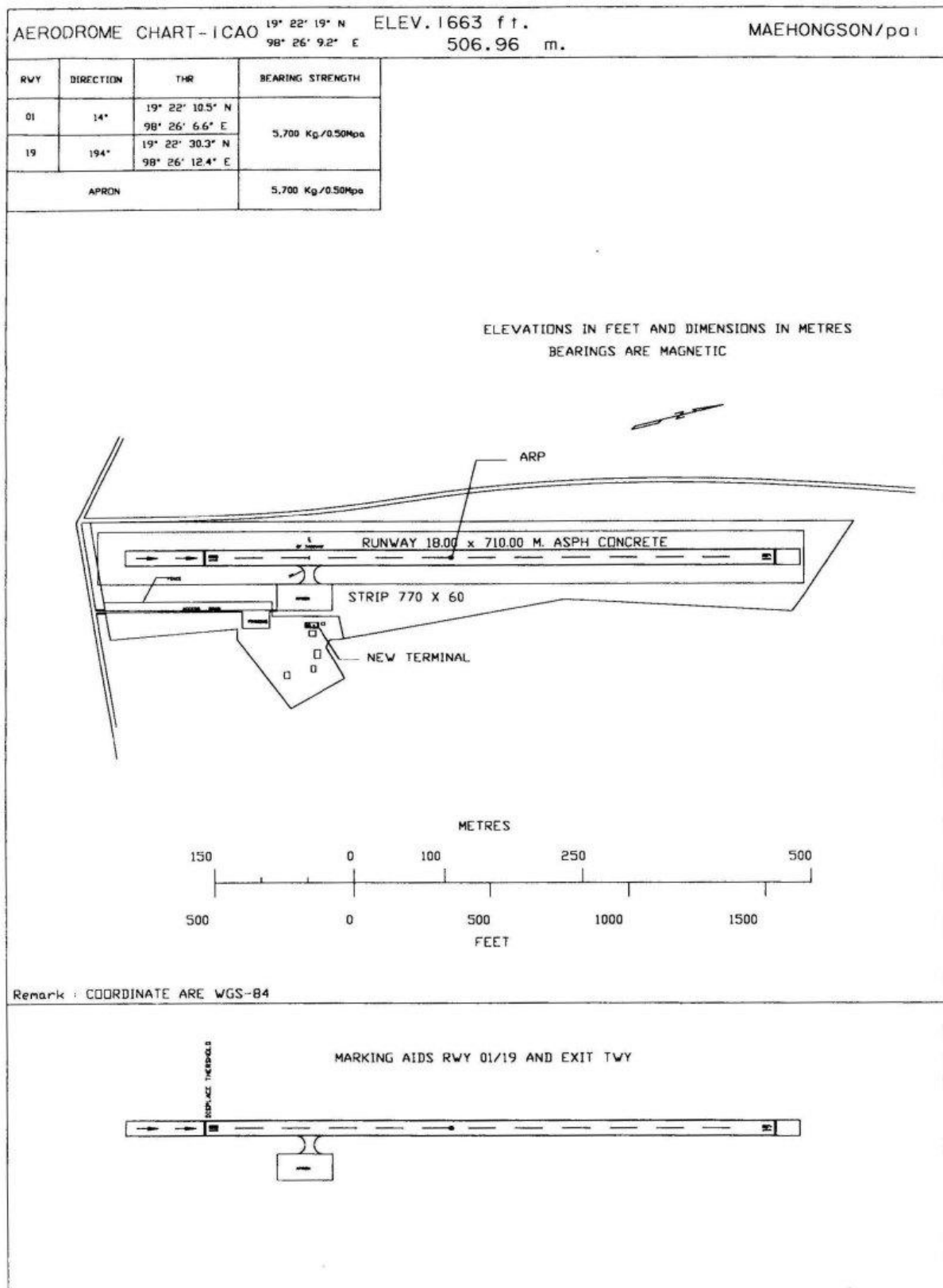
จากการทบทวนรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมท่าอากาศยานปาย อำเภอปาย จังหวัดแม่ฮ่องสอน ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2568 (มกราคม พ.ศ.2569) พบว่าองค์ประกอบหลักภายในท่าอากาศยานปาย ประกอบด้วย (รูปที่ 2.3.2-1 และภาพที่ 2.3.2-1)

- 1) ทางวิ่ง (Runway) พื้นผิวเป็นแอสฟัลต์ติกคอนกรีต กว้าง 23 เมตร ยาว 1,000 เมตร
- 2) ทางขับ (Taxiway) พื้นผิวเป็นแอสฟัลต์ติกคอนกรีต กว้าง 10 เมตร ยาว 19 เมตร เชื่อมทางวิ่งจำนวน 1 เส้น
- 3) ลานจอดอากาศยาน (Apron) พื้นผิวเป็นแอสฟัลต์ติกคอนกรีต ขนาด กว้าง 30 เมตร ยาว 60 เมตร
- 4) อาคารที่พักผู้โดยสารขนาดพื้นที่ 540 ตารางเมตร
- 5) ลานจอดรถยนต์ สามารถรองรับรถยนต์ได้จำนวน 20 คัน
- 6) อาคารโรงรถดับเพลิง
- 7) หอบังคับการบิน
- 8) ถังเก็บน้ำ โรงเครื่องมือกล โรงรถและวัสดุ

จากการตรวจสอบองค์ประกอบต่างๆ ของท่าอากาศยานปายในปัจจุบัน พบว่า ส่วนใหญ่มีความสอดคล้องกับที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ยกเว้น ยังไม่มีการขยายขนาดลานจอดอากาศยาน

2.4 เขตปลอดภัยการเดินอากาศ

กระทรวงคมนาคม ได้จัดให้มีประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง กำหนดเขตบริเวณใกล้เคียงสนามบินปายเป็นเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ พ.ศ.2559 ครอบคลุมพื้นที่ 5 ตำบล ในอำเภอปาย จังหวัดแม่ฮ่องสอน รายละเอียดดังภาคผนวก ข



ที่มา : eAIP สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย, กุมภาพันธ์ พ.ศ.2568

รูปที่ 2.3.2-1 ผังบริเวณท่าอากาศยานปายในปัจจุบัน



ทางวิ่ง (Runway)



ลานจอดอากาศยาน (Apron)



ทางขับ (Taxiway)



อาคารที่พัสดุโดยสาร



อาคารดับเพลิง



หอบังคับการบิน



ถนนภายในพื้นที่ท่าอากาศยานปายและปายจรรยา



พื้นที่ลานจอดรถยนต์

ภาพที่ 2.3.2-1 องค์ประกอบของท่าอากาศยานปายในปัจจุบัน (มีนาคม พ.ศ.2569)

2.5 อาณาเขตติดต่อโดยรอบท่าอากาศยาน

จากการศึกษาข้อมูลการใช้ประโยชน์ที่ดิน (กรมพัฒนาที่ดิน พ.ศ.2564) โดยรอบท่าอากาศยานปาย ภายในเขตปลอดภัยการเดินอากาศ ครอบคลุมพื้นที่ทั้งหมด 17,645.16 ไร่ พบว่า การใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบท่าอากาศยาน ร้อยละ 48.51 เป็นพื้นที่เกษตรกรรม 8,558.92 ไร่ รองลงมาคือ สถานที่ราชการและสถาบันต่างๆ 2,389.55 ไร่ (ร้อยละ 13.54) พื้นที่พักอาศัย 1,457.57 ไร่ (ร้อยละ 8.26) สิ่งปลูกสร้างอื่นๆ 1,412.34 ไร่ (ร้อยละ 8.00) และพื้นที่ป่าไม้ 1,391.12 ไร่ (ร้อยละ 7.88) ตามลำดับ (ตารางที่ 2.5-1 และรูปที่ 2.5-1)

ตารางที่ 2.5-1 การใช้ประโยชน์ที่ดินในเขตปลอดภัยการเดินอากาศ ท่าอากาศยานปาย		
ประเภทการใช้ประโยชน์ที่ดิน	พื้นที่ (ไร่)	ร้อยละ
1. พื้นที่ที่พักอาศัย	1,457.57	8.26
2. พื้นที่พาณิชยกรรม	887.94	5.03
3. สถานที่ราชการและสถาบันต่าง ๆ	2,389.55	13.54
4. พื้นที่อุตสาหกรรม	3.70	0.02
5. สิ่งปลูกสร้างอื่น ๆ	1,412.34	8.00
6. ถนน	0.00	0.00
7. พื้นที่เกษตรกรรม	8,558.92	48.51
8. พื้นที่ป่าไม้	1,391.12	7.88
9. พื้นที่น้ำ	190.26	1.08
10. พื้นที่เบ็ดเตล็ด	1,353.77	7.67
รวม	17,645.16	100.00

หมายเหตุ : ปรับปรุงจากข้อมูลการใช้ประโยชน์ที่ดิน พ.ศ.2564, กรมพัฒนาที่ดิน

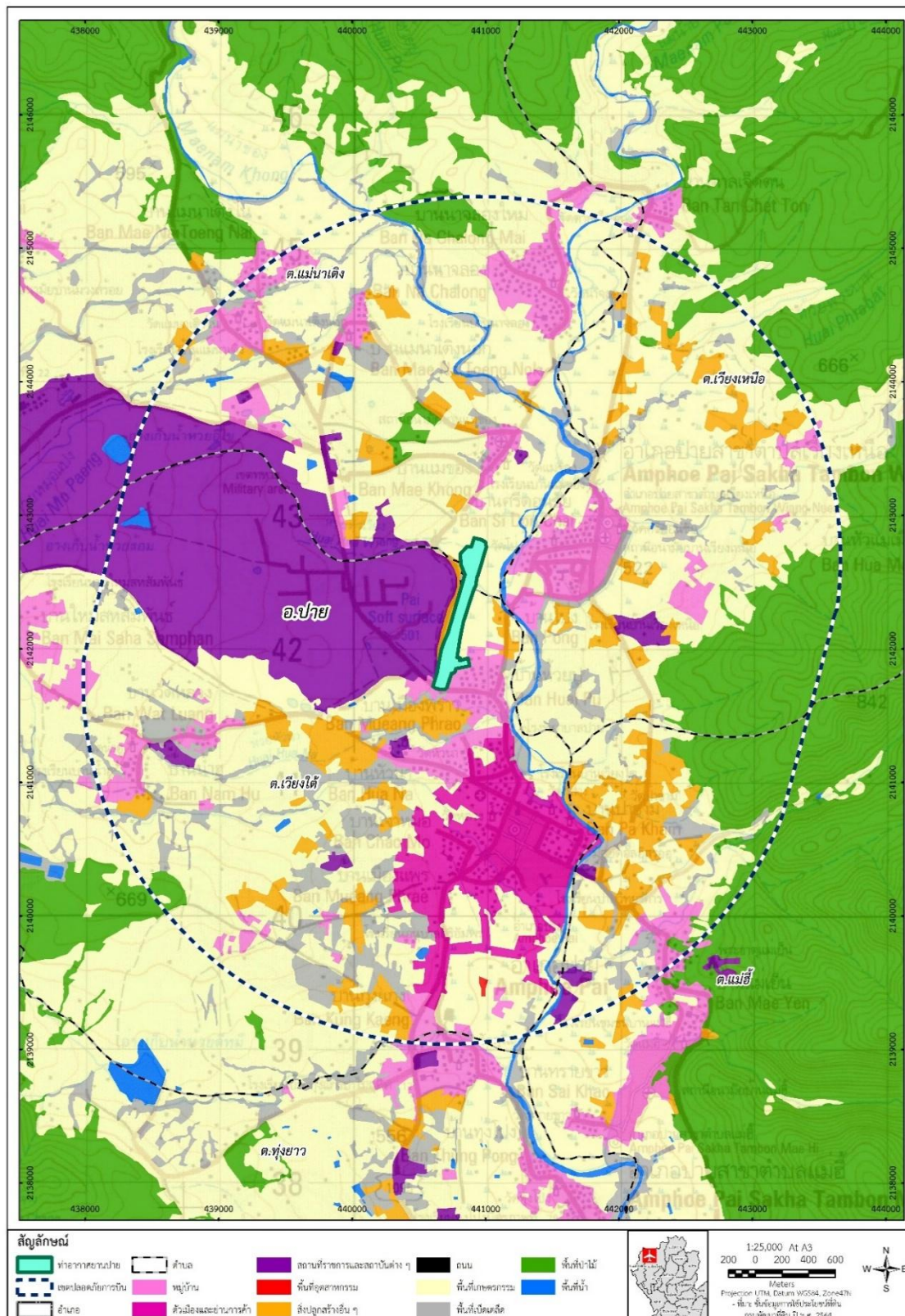
สำหรับอาณาเขตติดต่อโดยรอบพื้นที่ท่าอากาศยานปาย จากภาพถ่ายดาวเทียมความละเอียด (รูปที่ 2.5-2) พบว่า

ด้านทิศเหนือของท่าอากาศยาน ประชิดพื้นที่เกษตรกรรมประเภทพืชไร่ นาข้าว ถัดออกไปเป็นพื้นที่เกษตรกรรมประเภทพืชไร่ นาข้าว เช่นเดียวกัน สลับกับพื้นที่ชุมชนที่อยู่อาศัยห่างๆ ประปราย

ด้านทิศตะวันออกของท่าอากาศยาน ประชิดพื้นที่เกษตรกรรมประเภทนาข้าว ไม้ผล ถัดออกไปเป็นพื้นที่ชุมชนที่อยู่อาศัย และพื้นที่เกษตรกรรมประเภทนาข้าว แม่น้ำปาย

ด้านทิศใต้ของท่าอากาศยาน ประชิดพื้นที่ถนนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1095 ถัดออกไปเป็นพื้นที่เกษตรกรรมประเภทนาข้าว สลับกับพื้นที่ชุมชนที่อยู่อาศัยห่างๆ ประปราย

ด้านทิศตะวันตกของท่าอากาศยาน ประชิดพื้นที่ป่าไม้ในเขตทหาร ถัดออกไปเป็นพื้นที่เขตทหารเช่นเดียวกัน



รูปที่ 2.5-1 การใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบท่าอากาศยานปาย ในเขตปลอดภัยการเดินอากาศ



รูปที่ 2.5-2 อาณาเขตติดต่อโดยรอบท่าอากาศยานปาย

2.6 การดำเนินงานโครงการปัจจุบัน

2.6.1 จำนวนเจ้าหน้าที่

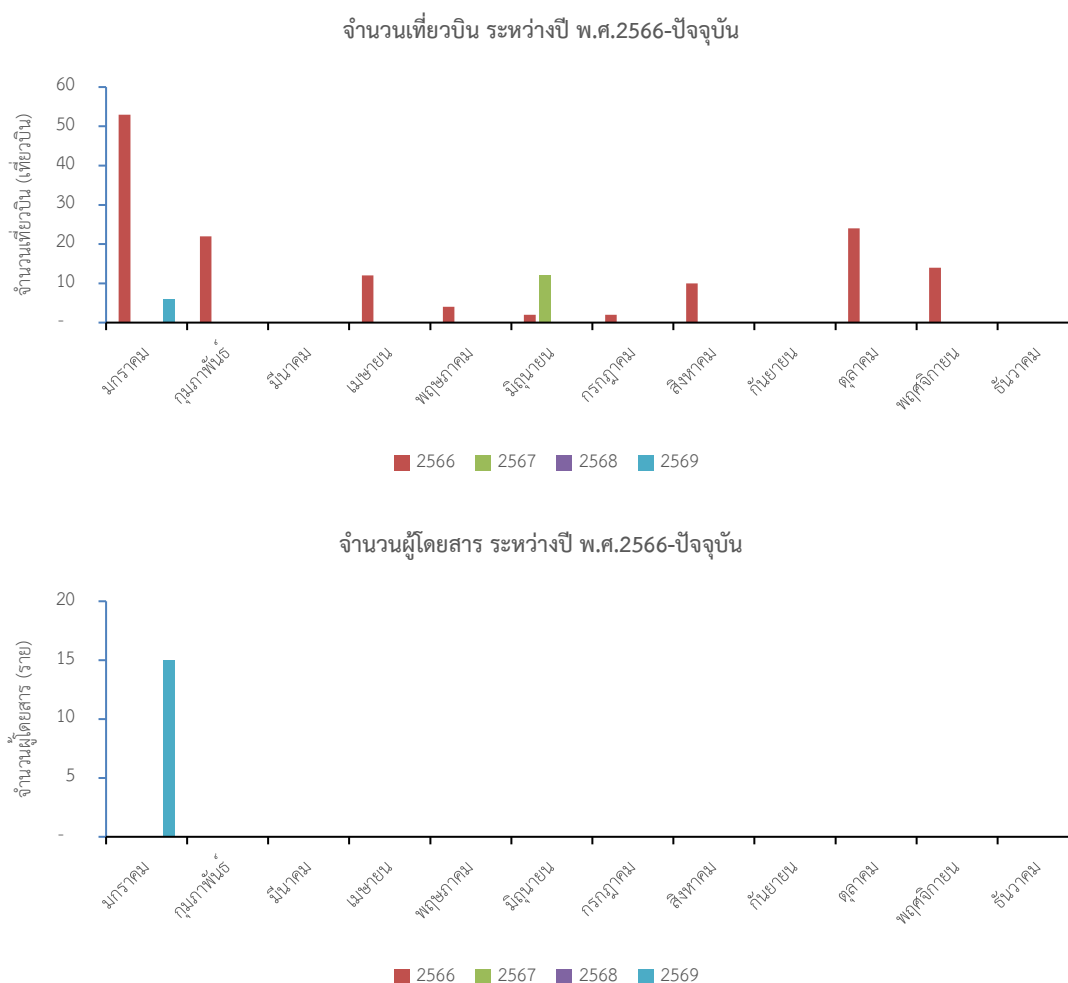
ปัจจุบัน (มิถุนายน พ.ศ.2569) ท่าอากาศยานปาย มีจำนวนพนักงานและเจ้าหน้าที่ประจำท่าอากาศยานปายรวมทั้งสิ้น 13 คน

2.6.2 สายการบินพาณิชย์ที่เปิดให้บริการในปัจจุบัน

ปัจจุบัน (มิถุนายน พ.ศ.2569) ท่าอากาศยานปายไม่มีสายการบินพาณิชย์ให้บริการ โดยอากาศยานที่มาใช้บริการที่ท่าอากาศยานปาย ส่วนใหญ่เป็นอากาศยานของทหารและเที่ยวบินเอกชนส่วนบุคคล

2.6.3 สถิติเที่ยวบิน

สถิติการขนส่งทางอากาศของท่าอากาศยานปาย ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2569 พบว่า ในเดือนมกราคม พ.ศ.2569 มีเที่ยวบินเอกชนแบบเช่าเหมาลำ จำนวนเที่ยวบิน 6 เที่ยวบิน จำนวนผู้โดยสารรวม 15 ราย (ตารางที่ 2.6.3-1) ซึ่งใกล้เคียงกับสถิติการขนส่งทางอากาศย้อนหลัง 3 ปี (ปีพ.ศ.2566-2568) ที่มีจำนวนเที่ยวบินอยู่ระหว่าง 0-53 เที่ยวบิน/เดือน และไม่มีผู้โดยสารขึ้น-ลง (ตารางที่ 2.6.3-2 และรูปที่ 2.6.3-1)



รูปที่ 2.6.3-1 สถิติการขนส่งทางอากาศ ท่าอากาศยานปาย ระหว่างปี พ.ศ.2566-ปัจจุบัน

ตารางที่ 2.6.3-1

สถิติการขนส่งทางอากาศ ท่าอากาศยานปาย ประจำปี พ.ศ.2569

เดือน	จำนวนเที่ยวบิน (เที่ยวบิน)						จำนวนผู้โดยสาร (ราย)					
	ระหว่างประเทศ	ในประเทศ	ไม่พาณิชย์	ทางการทหารและฝึกบิน	ส่วนตัว	รวม	ระหว่างประเทศ	ในประเทศ	ไม่พาณิชย์	ทางการทหารและฝึกบิน	ส่วนตัว	รวม
มกราคม	-	-	6	-	-	-	-	-	15	-	-	15
กุมภาพันธ์	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
มีนาคม	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
เมษายน	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
พฤษภาคม	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
มิถุนายน	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
รวม	-	-	6	-	-	-	-	-	15	-	-	15

ที่มา : กรมท่าอากาศยาน, กรกฎาคม พ.ศ.2569

ตารางที่ 2.6.3-2

เปรียบเทียบสถิติการขนส่งทางอากาศ ท่าอากาศยานปาย ระหว่างปี พ.ศ.2566-ปัจจุบัน

เดือน	จำนวนเที่ยวบิน (เที่ยวบิน)				จำนวนผู้โดยสาร (ราย)			
	2566	2567	2568	2569	2566	2567	2568	2569
มกราคม	53	-	-	6	-	-	-	15
กุมภาพันธ์	22	-	-	-	-	-	-	-
มีนาคม	-	-	-	-	-	-	-	-
เมษายน	12	-	-	-	-	-	-	-
พฤษภาคม	4	-	-	-	-	-	-	-
มิถุนายน	2	12	-	-	-	-	-	-
กรกฎาคม	2	-	-	-	-	-	-	-
สิงหาคม	10	-	-	-	-	-	-	-
กันยายน	-	-	-	-	-	-	-	-
ตุลาคม	24	-	-	-	-	-	-	-
พฤศจิกายน	14	-	-	-	-	-	-	-
ธันวาคม	-	-	-	-	-	-	-	-
รวม	143	12	-	6	-	-	-	15

ที่มา : กรมท่าอากาศยาน, กรกฎาคม พ.ศ.2569