

## ย้อนอดีต..กิจการจราจรทางอากาศ

เมื่อผมได้รับหนังสือจากประธานคณะกรรมการจัดทำหนังสือ “ที่ระลึกเนื่องในโอกาสครบรอบ 40 ปีของกรมการขนส่งทางอากาศ” ให้เขียนเรื่อง “คนเก่าเล่าให้ฟัง” หรือพูดให้ชัด ๆ ก็คือ “ผู้เฒ่าเล่าให้ฟัง” นั้นแหละ เพื่อเล่าเรื่องราวในอดีตให้คนรุ่นหลัง ได้รู้จักกรมฯ ของเรามากยิ่งขึ้นนั้น ก็คืออยู่นานว่าผู้เฒ่าคนนี้จะควรจะเล่าเรื่องอะไร เพราะหากไปซ้ำกับคนอื่นก็คงจะทำให้ผู้อ่านเกิดความเบื่อได้ ในที่สุดก็คิดว่าน่าจะเขียนเรื่องราวแต่หนหลัง โดยที่คนอีกจำนวนมากอาจไม่ทราบมาก่อนก็เป็นได้ เรื่องที่ว่านั่นคือ ความเป็นมาของกิจการการให้บริการจราจรทางอากาศเฉพาะที่เกี่ยวกับกรมการขนส่งทางอากาศ แต่ต้องเรียนไว้เป็นเบื้องต้นก่อนว่าการเขียนครั้งนี้เป็นการเขียนแบบสบาย ๆ ในสไตล์ของการพูดคุยกันเท่านั้น ไม่ใช่เรียงสัที่ จะต้องอ้างอิงให้เป็นหลักเป็นฐานอะไรกันละเอียดนัก เดี่ยวจะอ่านไม่จบเพราะหลับเสียก่อน

ครับ... ก็คงจะต้องเริ่มในปี 2498 กรมการบินพลเรือน กองทัพอากาศได้เปิดหลักสูตรการควบคุมจราจรทางอากาศ ให้กับเสื่ออากาศเหล่านักบินจำนวนหนึ่งที่มีปัญหาด้านสุขภาพไม่สามารถจะทำการบินต่อไปได้ ให้เข้ามาเรียนในวิชานี้ เพื่อเป็นวิชาชีพที่จะรับราชการในกองทัพอากาศต่อไป ชั้นเรียนนี้มีทั้งสิ้น 15 คน ผมเป็นคนหนึ่งที่สมัครเข้าเรียน เพราะคิดอยู่เสมอว่าเมื่ออยู่กองทัพอากาศต้องเป็นนักบิน หากเป็นนักบินต่อไปไม่ได้ก็เบนเข็มมาเป็นผู้ควบคุมนักบินให้รู้แล้วรู้รอดไปเลยดีกว่า

ครูผู้ฝึกสอนก็เป็นนายทหารอาวุโสของกรมการบินพลเรือน กองทัพอากาศนั่นเอง พวกเราเรียนกัน 1 ปีเต็ม ทั้งภาคทฤษฎีและภาคปฏิบัติ โดยในภาคปฏิบัติใช้ห้องบังคับการบินคอนเมืองเป็นสนามทดลองยุทธ ขณะที่เราากำลังจะจบการศึกษา กระทรวงคมนาคมได้มีหนังสือถึงกองทัพอากาศแจ้งว่ามีสนามบินอยู่ในสังกัดประมาณ 30 สนามบิน แต่ละสนามบินไม่มีเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศ ปฏิบัติการแม้แต่แห่งเดียว จึงขอความอนุเคราะห์จากกองทัพอากาศให้เจ้าหน้าที่ที่กำลังจะเรียนจบได้โอนย้ายมาอยู่กระทรวงคมนาคมเพื่อปฏิบัติภารกิจดังกล่าว

ขณะกำลังจะโอนไปอยู่กระทรวงคมนาคม หน่วยงานช่วยเหลือของสหรัฐอเมริกา คือ ยูซอม (USOM) ได้ส่งครูจากสำนักงานการบินพลเรือน (FAA) เข้ามาช่วยในการอบรมวิชาควบคุมจราจรทางอากาศให้พวกเราอีกในปี 2499 ตกลงพวกเราเรียนทั้งคอร์สที่สอนโดยคนไทย 1 ปีและกับครูอเมริกาอีก 1 ปี

จบหลักสูตรแล้วกองทัพอากาศได้ส่งพวกเราจำนวน 10 คน ให้มาอยู่กระทรวงคมนาคมส่วนที่เหลืออีก 5 คนสมัครใจอยู่กับกองทัพอากาศต่อไป การมาอยู่คมนาคมของเราครั้งแรกนั้นมาอยู่เพื่ออบรมด้านกิจการพลเรือนก่อน แต่ยังไม่ย้ายโอนโดยเข้ารับการศึกษาวิชาอิเล็กทรอนิกส์เบื้องต้นกับ

ดร. จิตติ วัชรสินธุ์ ซึ่งท่านจบปริญญาเอกจากสหรัฐฯ มาสด ๆ ร้อน ๆ เรียนวิชากฎระเบียบข้าราชการพลเรือนกับ นายสมบัติ อุทัยสาธ ท่านนี้ก็เพิ่งจบนิติศาสตร์จากธรรมศาสตร์มาไม่นานเหมือนกัน และเรียนวิชาบริการแถลงข่าวการบินจาก ร.ท.ยุทนา ยันตคิลก อดีตนักบินมือดีจากบริษัทเดินอากาศไทยในฐานะหัวหน้าแผนกประกาศนักบิน ทั้งยังมีท่านขุนเรื่องวิศวกรรมหัวหน้ากองสนามบินมาพูดถึงเรื่องที่เกี่ยวข้องกับสนามบิน 2 ชั่วโมง รวมทั้งคุณอุทัย วงศ์กมลลาไสย หัวหน้ากองอำนวยความสะดวกในการขนส่งทางอากาศ มอบเอกสารแถลงข่าวการบินมาให้พวกเราได้ศึกษากันด้วย

ครบถ้วนกระบวนการด้านฝึกอบรมแล้ว ในวันที่ 1 มกราคม 2501 พวกเรา 10 คน อันประกอบด้วย

1. นายชัชวาลย์ อรนพ ณ อยุธยา
2. นายฉโรจน์ แจ่มกระจ่าง
3. นายศรีทนต์ คงแก้ว
4. นายสนิท ไชยสมบุญ
5. นายเทพไท่ เทพไทยประไพจิตร
6. นายเพิ่ม ชูวันพัค
7. นายบัญชา ขจรบุญ
8. นายประยูร ทวีแสง
9. นายนิธิ วัฒนธรรม
10. นายเชาวน์ วัฒนจินดา

ก็ได้โอนย้ายจากกองทัพอากาศมาสำนักงานการบินพลเรือน กรมการขนส่ง กระทรวงคมนาคม โดยสมบุญ มี น.ท.สนั่น สังข์จันทร์ เป็นผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนและมี น.ต.กิติ ลิมสุวรรณ เป็นผู้ช่วยฯ ขึ้นอยู่กับ พล.ต.ครรชิต จิตตะสังคะ อธิบดีกรมการขนส่ง โดยมีพลเอกบัญญัติ เทพหัสดินทร์ ณ อยุธยา ต่อด้วย พลโทพงษ์ ปุณณกันต์ เป็นเจ้ากระทรวง

การโอนมาครั้งนี้พวกเราได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศตรี และเนื่องจากเรามีกันเพียง 10 คน ในขณะที่สนามบินมีมากถึง 30 แห่ง ผู้บังคับบัญชาจึงส่งให้ไปปฏิบัติงานเฉพาะสนามบินใหญ่ก่อน มีคุณสนิทฯ ดำรงตำแหน่งที่เชียงใหม่ คุณเพิ่มฯ ไปดำรงตำแหน่งที่สงขลา คุณฉโรจน์ฯ ไปประจำอุดรธานี คุณบัญชาฯ ไปอยู่เมืองแพร่ คุณนิธิฯ ไปประจำเมืองตาก คุณเทพไท่ฯ ไปประจำหอนครสวรรค์ คุณประยูรฯ ไปอยู่ลำปาง คุณเชาวน์ฯ ไปประจำภูเก็ต รวม 8 คน ส่วนคุณศรีทนต์ฯ อยู่ส่วนกลาง และคนสุดท้ายคือ คุณชัชวาลย์ฯ เป็นประจำแผนกเนื่องจากเป็นผู้มีความรู้ความสามารถทางราชการจึงให้เป็นครูสอนหนังสือที่เกี่ยวกับการจราจรทางอากาศ มีลูกศิษย์ลูกหามากมายหลายรุ่น

ครับ... นี่นับว่าเป็นการเปิดศักราชเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศชุดแรกทางฝ่ายพลเรือนของ  
กระทรวงคมนาคมเลยทีเดียว ถือว่าเป็นรุ่นบุกเบิกอันควรแก่การบันทึกไว้เป็นประวัติอย่างยิ่ง

ต้องเรียนไว้ในเบื้องต้นก่อนว่า ก่อนที่จะมีพวกเราซึ่งเป็นเจ้าหน้าที่ควบคุมการจราจรฯ จะ  
เดินทางไปปฏิบัติงานนั้น สนามบินต่าง ๆ มีเจ้าหน้าที่สื่อสารการบินอยู่แล้วทุกสนามบินส่วนใหญ่เป็นที่  
ที่โอนมาจากกองสัญญาณ กรมสื่อสารทหารเรือแต่เจ้าหน้าที่สื่อสารท่านให้บริการแก่เครื่องบินเฉพาะ  
ลักษณะลมฟ้าอากาศ ความเร็วและทิศทางลม และข่าวทั่ว ๆ ไป เป็นการให้บริการหรือแนะนำการบิน  
เท่านั้นมิใช่การควบคุมการบิน ดังนั้นนักบินจึงต้องใช้ดุลยพินิจเองว่าจะบินลงหัวสนามบินด้านไหน  
เครื่องช่วยนักบินในการมองเห็นก็มีเฉพาะกระบอกทางลม เพื่อให้ให้นักบินมองว่ากระบอกทางลมที่พลี  
ขนาดนั้นควรจะชี้บอกความเร็วและทิศทางลมประมาณเท่าใด สนามบินขนาดใหญ่ เช่น เชียงใหม่ ภูเก็ต  
หรือสงขลา (สมัยนั้นยังอยู่ที่อำเภอเมืองสงขลา) ก็จะมีเครื่องช่วยนักบินเพิ่มขึ้นอีกอย่างหนึ่ง เราเรียกว่า เต  
(คือตัว T นั่นเอง) ตัว T จะหมุนไปตามทิศทางลม หัวตัว T หมายถึงหัวและปีกเครื่องบิน ซึ่งนักบินจะบินลง  
ตามรูปตัว T ส่วนสนามบินเล็ก ๆ ก่อนบินลงจะต้องบินวนรอบสนาม 1 เที้ยวบินอย่างน้อยเพื่อดูให้แน่ใจ  
ว่าไม่มีวัวควายหรือยานพาหนะอื่นใดอยู่บนลานบิน สำหรับสนามบินใหญ่ ๆ จะมี “ผู้ดูแลสนามบิน” เพิ่ม  
ขึ้นมาอีกตำแหน่งหนึ่ง ใช้อัตรจักรยาน 2 ล้อ ไล่วัวควายให้ออกนอกสนาม เมื่อเคลียร์เรียบร้อยแล้วก็จะมีมา  
รอที่หัวสนามบินที่เครื่องบินจะลง เพื่อให้แน่ใจว่าจะไม่มีวัวควายพรวดพราด วิ่งออกมาตัดหน้าเครื่องบิน  
กระทันหัน อย่างไรก็ตาม เนื่องจากช่องทางที่วัวควายจะเข้ามาบนทางวิ่ง มิใช่มีเฉพาะหัว/ท้ายทางวิ่งเท่านั้น  
ยังมีช่องอื่น ๆ อีก จึงมีบ่อย ๆ ที่เมื่อนักบินร่อนลงมาแล้วต้องเงยหัวขึ้นเพื่อบินไปวนอีกรอบ เป็นเรื่องที่  
หวาดเสียวจริง ๆ

สมัยที่พวกเราไปประจำ ณ สนามบินที่กล่าวข้างต้น บนหอบังคับการบินจะมีเครื่องวิทยุรับส่ง  
VHF อยู่ 1 เครื่อง มีกล้องส่องทางไกล 1 อัน กับกระบอกสัญญาณไฟที่ใช้ฉายไปยังเครื่องบิน ซึ่งใช้ในกรณี  
ที่เครื่องวิทยุรับ – ส่งขัดข้อง แต่กระบอกสัญญาณไฟนี้มีเฉพาะสนามบินใหญ่ ๆ เท่านั้นสำหรับเครื่องบิน  
โดยสารของบริษัทเดินอากาศไทยสมัยนั้น (2501) ก็มีเพียงแบบเดียวคือเครื่องคาโกต้า C-47 หรือ DC-3  
เท่านั้น มีความเร็วประมาณ 150 น็อต ตามมาด้วย Avro 748 ความเร็วประมาณ 240 น็อต

ในครั้งนั้นเจ้าหน้าที่ของแต่ละส่วนงานของสนามบินส่วนมากจะเป็นวันแมน โช่วร์ คือมีเพียง  
หน่วยงานละ 1 คนเท่านั้น รวมทั้งเจ้าหน้าที่อดุณิยมวิทยา ของกรมอดุณิยมวิทยา ซึ่งขณะนั้นขึ้นอยู่กับ  
กองทัพเรือ ดังนั้นทุกคนต้องทำทุกอย่างเอง รวมทั้งต้องเป็นนักการภารโรงด้วย ถ้าจะถามว่ามีเจ้าหน้าที่  
ควบคุมจราจรทางอากาศขณะนั้นเพียง 8 คน ปฏิบัติงานรวม 8 สนามบิน แล้วส่วนที่เหลืออีก 22 สนามบิน  
ละทำอย่างไร คงต้องตอบว่าทางราชการ ก็ให้พวกพี่ที่เป็นเจ้าหน้าที่สื่อสารการบินให้คำแนะนำการบิน  
ต่อไปเหมือนเดิมดังที่เคยปฏิบัติ

มีเรื่องที่ต้องเล่าแทรกไว้ตรงนี้คิดหนึ่ง คือ เมื่อผมไปปฏิบัติงานที่ภูเก็ต สิ่งแรกที่เกิดความไม่ประทับใจก็คือได้พบว่าสนามบินภูเก็ตไม่มีหอบังคับการบิน แต่ได้เอาหอฯ รวมไว้กับสถานีสื่อสารฯ ซึ่งตั้งอยู่ในดงมะพร้าวใกล้สนามบินนั่นแหละครับ มองไม่เห็นสนามบินเลย เกิดความหงุดหงิดว่าอย่างไรจะไป Cleared to land ได้อย่างไรเมื่อไม่เห็นทางวิ่ง และไม่เห็นเครื่องบิน อย่างไรก็ตามหอบังคับการบินนั้นอายุขีลิบกว่า ๆ จึงคบคิดกับคุณสันต์ หิรัญวรรณ หัวหน้าสถานีสื่อสาร และนักการภารโรง ของสถานีซึ่งเป็นช่างไม้สร้างหอบังคับการบินเอง โดยใช้วัสดุทุกอย่างจากบ้านพักเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรฯ ที่สร้างไม่เสร็จ เพราะผู้รับเหมาทำงานมาทำจนเสร็จ เบ็ดเสร็จหมดเงินส่วนตัวประมาณ 3,000 บาท เป็นค่ากระจกที่ติดตั้งรอบหอฯ รวมกับลวดสลิง 4 ด้านที่โยงยึดหอฯ มิให้มันพังพาบลงมาเมื่อ โคนแรงลม เสร็จแล้วยังได้วิทยุเชิญท่านผู้อำนวยการฯ น.ต. กิติ ลิมสุวรรณ์ มาทำพิธีเปิดหอฯ อีกต่างหาก ครับ...ต้องเรียนว่าคงเป็นหอฯ แรกและ

หอฯ เดียวของประเทศไทยที่สร้างโดยฝีมือของเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศร่วมกับเพื่อนร่วมงาน ซึ่งได้ใช้หอฯ นี้มา 4-5 ปี จนทางราชการได้สร้างหอฯ และอาคารที่ทำการท่าอากาศยานขึ้นใหม่ในเวลาต่อมา เสียหายเหลือเกิน รูปถ่ายที่ผมได้ไว้ได้สูญหายไปเมื่อตอนย้ายหอฯ ไปอยู่บนภูเขาเมื่อไม่นานมานี้เอง

หลังจากที่พวกเราลำบากลำบากมาพอสมควรแล้ว ในปี 2506 สำนักงานการบินพลเรือน ซึ่งขึ้นอยู่กับกรมการขนส่ง ก็ได้ยกมาตรฐานเป็น “กรมการบินพาณิชย์” โดยพวกเราได้มาอยู่ในแผนกควบคุมจราจรทางอากาศ กองควบคุมจราจรทางอากาศ ทั้งยังมีแผนกสื่อสารการบิน แผนกประกาศนักบินและแผนกช่างอยู่ในกองนี้ด้วย และอีก 2 – 3 ปี ต่อมา กองทัพอากาศโดยการร้องขอของกรมการบินพาณิชย์ก็ได้โอนย้ายเจ้าหน้าที่มาให้เราอีกจำนวน 9 คน นับว่าเป็นรุ่นที่ 2 จากกองทัพอากาศ แต่เราก็ต้องจับมาเข้าคอร์สอบรมวิชาควบคุมจราจรฯ ก่อนจะออกไปปฏิบัติงานตามหอบังคับการบิน ทั้งนี้เพราะเจ้าหน้าที่รุ่นที่ 2 นี้ มิใช่เจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรเหมือนรุ่นแรก แต่เป็นเจ้าหน้าที่จากหน่วยงานอื่นของกองทัพอากาศที่ทำงานร่วมกันหรือใกล้เคียงกับการควบคุมจราจรทางอากาศ

หากจะนับคู่แล้วขณะนั้นมีเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรฯ เกือบ 20 คน ซึ่งก็ไม่เพียงพออยู่ดีเพราะยังไม่ครบทุกสนามบิน และบางสนามบินต้องใช้เจ้าหน้าที่มากกว่า 1 คน เหตุนี้ด้วยการผลักดันของ ดร.จิตติ วัชรสินธุ์ หัวหน้ากองการสื่อสารและจราจรทางอากาศ และความเห็นชอบของท่านอธิบดี น.ท.สนั่น สังขจันทร์ จึงได้มีการจัดตั้งโรงเรียนการบินพลเรือนหลักสูตร 2 ปีที่ก.พ. รับรองซึ่งมีทั้งหลักสูตรสื่อสารการบินและควบคุมจราจรทางอากาศ โดยมีข้าราชการอาวุโสจากกองต่าง ๆ ของกรมมาช่วยฝึกอบรมให้ ได้ทำการเปิดอบรม 2 รุ่น ที่สุดก็ได้เจ้าหน้าที่สื่อสารการบินรุ่น 1 และ 2 มา 13 คน และเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศ 2 รุ่นรวม 42 คน นับว่าดีขึ้นมากทีเดียว ทำให้เราสามารถส่งเจ้าหน้าที่ไปประจำหอบังคับการบินต่าง ๆ เกือบครบทุกสนามบิน แต่เรามีได้เปิดอบรม ของเราเองต่อ เพราะช่วงนี้ ก.พ. ได้

รับรองหลักสูตรสื่อสารการบินและจราจรทางอากาศ ของศูนย์ฝึกการบินพลเรือนแล้วทำให้เราสามารถรับบุคลากรจากศูนย์ฝึกฯ เข้ามารับราชการกับเราได้ ซึ่งอันที่จริงศูนย์ฝึกการบินพลเรือนก็เปิดอบรมหลักสูตรนี้มาตั้งแต่ปี 2505 แต่ไม่สามารถจะรับบุคลากรจากศูนย์ฝึกฯ มารับราชการได้ เพราะทางศูนย์ฝึกฯ มิได้เอาหลักสูตรดังกล่าวไปให้ ก.พ. รับรอง

เป็นอันว่างานด้านควบคุมจราจรทางอากาศก้าวหน้าตามลำดับ เรามีบุคลากรครบทุกสนามบิน และได้รับอัตรากำลังเพิ่มขึ้นตามจำนวนของการจราจรทางอากาศที่ทวีมากขึ้นเช่นเดียวกัน เรามีเครื่องมือเครื่องใช้ที่ดีขึ้น เพราะได้จัดซื้อจัดหาตามกำลังงบประมาณของเราเพิ่มขึ้นทุกปีในลักษณะค่อยเป็นค่อยไป

อย่างไรก็ตาม เพราะด้วยงบประมาณอันจำกัดที่ได้รับแต่ละปี จึงไม่สามารถจะปรับปรุงทั้งทางด้านบุคลากรและอุปกรณ์ต่าง ๆ ให้ทันกับความเจริญเติบโตทางด้านการบินได้ ดังนั้นเพื่อความคล่องตัวทางด้านงบประมาณ รัฐบาลจึงได้โอนงานด้านการควบคุมจราจรทางอากาศ สื่อสารการบิน และวิทยุเครื่องช่วยการเดินอากาศของท่าอากาศยานสากลเชียงใหม่ หาดใหญ่ ภูเก็ต จำนวน 38, 31 และ 25 คน ตามลำดับ ให้บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด เป็นผู้ดูแลรับผิดชอบเมื่อวันที่ 1 มีนาคม 15 กรกฎาคม และ 16 กรกฎาคม 2531 ตามลำดับ และยังโอนงานทั้ง 3 บริการของท่าอากาศยานที่เหลือทั่วประเทศและส่วนกลางบางส่วนให้กับวิทยุการบินฯ อีกเมื่อวันที่ 1 กันยายน 2541 รวม 408 อัตรา ที่สุดได้โอนงานส่วนทดสอบของกรมฯ มาอยู่กับวิทยุการบินฯ อีกเมื่อวันที่ 1 กันยายน 2545 รวม 127 อัตรา นับรวมบุคลากรที่โอนไปอยู่กับวิทยุการบินฯ ทั้งสิ้น 535 อัตรา

ครับ... คงจะพอเท่านี้สำหรับ “ย้อนอดีต... กิจการจราจรทางอากาศ” เขียนมากไปอาจกลายเป็นเรื่องปัจจุบันที่ผู้อ่านทราบกันดีอยู่แล้ว ไม่ตรงกับวัตถุประสงค์ที่ขอให้เขียนเรื่อง “คนเก่าเล่าให้ฟัง” นะครับ...สวัสดิ์