

สนามบินของกรมได้มาตรฐานหรือเปล่า

“สนามบินของกรมการบินพาณิชย์ไม่ได้มาตรฐาน” เป็นคำพูดที่ได้ยินบ่อยครั้ง (จากผู้ที่อาจจะเรียกได้ว่าไม่รู้จริง) แล้วมันจริงหรือไม่ ? ก่อนจะตอบคำถามนี้ ลองมารู้จักกับสนามบินจริง ๆ กันก่อน

เริ่มแรกถ้าสนามบินแห่งหนึ่งไม่มีไฟฟ้าสนามบินเช่น ไฟส่องทางวิ่ง (Runway edge lights) ซึ่งเป็นไฟฟ้าแสงสว่างที่เป็นดวงโคมอยู่ตามขอบของทางวิ่ง ที่จะทำให้เกิดการมองเห็นทางวิ่งเป็นรูปสี่เหลี่ยมผืนผ้า จากเครื่องบินที่อยู่ในอากาศในเวลากลางวันหรือเวลาที่อากาศไม่แจ่ม สนามบินนั้นไม่ได้มาตรฐานใช่ไหม ? คำตอบยังไม่จริง ต้องมาดูกันว่าทางวิ่งนั้นได้ถูกกำหนดหรือสร้างขึ้นมาให้เป็นทางวิ่งแบบใด ถ้าเป็นถ้าเป็น Visual runway หรือ Non instrument runway ที่จะให้ใช้งานเฉพาะช่วงเวลาดวงอาทิตย์ขึ้นถึงตก ทางวิ่งนั้นก็ไม่ผิดมาตรฐานแต่อย่างไร (มาตรฐานที่ว่านี้คือข้อกำหนดในภาคผนวก 14 ของอนุสัญญาชิคาโก หรือ ของ ICAO)

อีกตัวอย่างหนึ่ง สนามบินอีกแห่ง ทางวิ่งไม่มี ILS หรือชื่อเต็ม ๆ ว่า Instrument Landing System ซึ่งเป็นเครื่องช่วยในการช่วยนำเครื่องบินเข้าหาทางวิ่งในขณะบินลง โดยช่วยให้บินต่ำลงและเข้าใกล้ทางวิ่งจนถึงระดับหนึ่งเท่านั้น (จะใกล้ทางวิ่งแค่ไหนขึ้นอยู่กับเครื่องมือตัวนี้ว่าจะเอาตัวที่เก่งแค่ไหน การติดตั้ง สภาพพื้นที่ของสนามบินว่าเหมาะสมแค่ไหน และองค์ประกอบอื่น ๆ อีกหลายอย่าง) สนามบินนี้ไม่ได้มาตรฐานใช่ไหม ? ถ้าตอบว่าไม่ได้มาตรฐานก็ยังไม่ถูก ต้องมาดูกันอีกทีว่าทางวิ่งนี้ได้ถูกออกแบบก่อสร้างและกำหนดให้เป็น Precision runway หรือไม่ ถ้าทางวิ่งถูกสร้างขึ้นมาให้เป็น Visual runway หรือ Non - precision runway ทางวิ่งของสนามบินนี้ก็ไม่ต้องมี ILS ก็หมายความว่า ไม่ผิดมาตรฐานอะไร

คราวนี้ลองมาดูว่า สนามบินแห่งหนึ่งเป็นสนามบินที่มีทางวิ่งที่ถูกสร้างขึ้นมา มีความยาว 1,700 เมตร กว้าง 30 เมตร และมีเครื่องบินขนาด 70 ที่นั่งมีช่วงปีก (Wing span) ไม่ถึง 36 เมตร ซึ่ง ICAO จัดให้อยู่ใน code 3C องค์ประกอบของทางวิ่งเป็นไปตามข้อกำหนดของ ICAO ทุกอย่าง และเป็นทางวิ่งแบบ Non - precision runway (คือไม่ต้องมี ILS) สนามบินนี้ก็ถือว่าได้มาตรฐานทุกประการ แต่วันดีคืนดีสายการบินเปลี่ยนแปลงเครื่องบิน มีช่วงปีกกว้างกว่า 36 เมตร มาบินลงที่สนามบินนี้ เมื่อไปดูภาคผนวก 14 ปรากฏว่า ถ้าจะให้ได้ตามข้อกำหนดของ ICAO ภาคผนวก 14 แล้ว ทางวิ่งต้องกว้าง 45 เมตร สนามบินนี้ตกมาตรฐานเพียงชั่วข้ามคืน! สมมุติว่าสามารถขยายความกว้างของทางวิ่งจาก 30 เป็น 45 เมตรได้ในเวลา 6 เดือน เสียเงินไป 100 ล้านบาท พอสร้างเสร็จ สายการบินใช้เครื่องบินที่ช่วงปีกกว้างกว่า 36 ไม่คุ้ม จึงเปลี่ยนกลับมาใช้เครื่องบินแบบเดิมปีกกว้างน้อยกว่า 36 เมตร แล้วเกิดใช้แบบนี้ตลอดไป สนามบินลงทุนไป 100 ล้านบาท ไปเสียแล้ว แต่ถ้าสนามบินยังไม่ขยายความกว้างของทาง

วิ่ง ยังคงมีความกว้างของทางวิ่ง 30 เมตรเหมือนเดิม จะเกิดอะไรขึ้น? จะโทษว่าสนามบินไม่ได้มาตรฐานในวันที่มีการเปลี่ยนแปลงแบบเครื่องบินมาลงหรือ ?

การที่จะตอบคำถามนี้ได้ ต้องมาว่ากันถึงการออกประกาศนักบิน (AIP) และวิธีการก่อนการบิน ก่อนทำการบินนักบิน หรือสายการบินต้องตรวจสอบข้อมูลสนามบินที่จะไปทำการบินลงและขึ้น ว่ามีสภาพเป็นอย่างไรเช่นเมื่อทางวิ่ง ใน AIP ประกาศไว้ว่า ทางวิ่งมีความกว้าง 30 เมตร เมื่อบินมาลงแล้วจะปลอดภัยหรือไม่ เมื่อนักบินหรือสายการบินตรวจสอบแล้วว่าปลอดภัยก็นำเครื่องบินมาลงได้ (เช่นเมื่อคราวเครื่องบิน Boeing 747 จากออสเตรเลีย มาลงที่สนามบินอุดรธานีเมื่อครั้งนั้นมีความกว้างทางวิ่ง 38 เมตร ถ้าจะให้ขึ้นไปตามข้อกำหนดของ ICAO ต้อง 45 เมตร) กรณีขอให้เปรียบเทียบกับเมื่อมีรถบรรทุกคันหนึ่งกำลังจะวิ่งลอดใต้สะพานลอยที่ทางหลวงติดป้ายไว้ว่าสูง 4.5 เมตร ซึ่งตามมาตรฐานทางหลวงคือ 5.0 เมตร คนขับรถบรรทุกคันนั้นต้องรู้ว่ารถตัวเองสูงเท่าใด ถ้าสูง 4.3 เมตร ก็ขับลอดใต้สะพานลอยไปได้ แม้สะพานลอยจะไม่ได้สร้างไว้สูงจากผิวถนนตามมาตรฐาน ฉันทัดก็ฉันทัน สำหรับกรณีสนามบินและการติดป้ายที่สนามบินเพื่อให้ข้อมูลกับนักบินเมื่อบินมาถึงสนามบิน ไม่สามารถทำได้เหมือนกรณีรถบรรทุกมาถึงสะพานลอย เพราะข้อมูลไม่ใช่แผ่นป้ายแผ่นเดียวที่นักบินต้องการจะรู้ แต่นักบินต้องใช้ข้อมูลมากมาย จึงต้องมีการจัดพิมพ์ AIP ให้นักบินได้ศึกษาข้อมูลก่อนจะบินไปสนามบินที่ต้องการ ICAO จึงกำหนดให้หน่วยงานราชการด้านการบินแต่ละประเทศจัดพิมพ์ AIP ของประเทศตน

กรณีใกล้เคียงกันในเรื่องของการดับเพลิง (และการแข่งขันการได้มาตรฐานเป็นแรงจูงใจ) หากสนามบินได้มีประกาศไว้ใน AIP ว่าขีดความสามารถในการดับเพลิงอยู่ในระดับชั้น..... ซึ่งหมายความว่ามีความถี่วัสดุ อุปกรณ์ที่สามารถดับเพลิงที่เกิดกับอากาศยานขนาดความยาวของลำตัว..... เมตร สายการบินและนักบินต้องตรวจสอบข้อมูล หากพบว่าเครื่องบินของตนต้องการขีดความสามารถในการดับเพลิงสูงกว่านี้ ก็ต้องพิจารณาเอาเองว่า จะนำเครื่องบินมาลงหรือไม่ ถ้านำมาลงแล้วจะบอกว่างานสนามบินตามมาตรฐานในเรื่องการดับเพลิงก็จะไม่ถูก ซึ่งก็เป็นกรณีคล้ายกับเรื่อง ความกว้างทางวิ่ง ที่จะมาบังคับกันให้มีการขยาย

ณ จุดนี้อาจจะมีคำถามใหม่เกิดขึ้นว่า ถ้าอย่างนั้นสนามบินไม่ต้องทำอะไร ไม่ต้องมีอะไร ที่ได้มาตรฐานก็ได้หรือ และให้สายการบินพิจารณาจากข้อมูลในประกาศเอาเองว่าจะปลอดภัยไม่ปลอดภัยที่จะทำการบินขึ้นลงที่สนามบินนั้น ๆ ตรงนี้มีทั้งส่วนที่ถูกและไม่ถูก สนามบินที่มีข้อจำกัดมาก ๆ มีสภาพที่ไม่เข้ากฎเกณฑ์มาตรฐานมาก ๆ จะได้ผลกระทบเอง เช่น จะมีสายการบินที่จะไม่ยอมมาลงเนื่องจากไม่อยากเสี่ยง สนามบินก็จะขาดลูกค้า ท้องที่ก็จะไม่มีบริการสายการบินต่อเนื่องจนถึงสภาพเศรษฐกิจของท้องถิ่น หากสนามบินเป็นของรัฐ รัฐจึงต้องทำสนามบินให้มีสภาพดี ปลอดภัย ตามที่ตั้งจุดประสงค์ไว้ (เช่นเป็นสนามบินขนาดเล็ก บริการเฉพาะเวลากลางวัน ซึ่งก็จะมีทางวิ่งเป็น Visual runway หรือ เมื่อมีปริมาณการจราจรมากหน่อย ก็เป็นสนามบินที่มีทางวิ่งเป็น Non - precision runway ตามที่พูดถึงตอนต้น) ถ้าเป็นสนามบินที่ไม่ใช่ของรัฐ และต้องการลูกค้าก็จำเป็นต้องทำสนามบิน

ให้ตีได้เกณฑ์ที่มีความปลอดภัยเพียงพอ (ตรงนี้จะเห็นว่ามี การถ่วงดุลกันเองระหว่างสนามบินกับสายการบิน ดังนั้นหากสนามบินกับสายการบินเป็นรายเดียวกัน เรื่องความปลอดภัยจึงน่าเป็นห่วง เพราะจะ ไม่มีการถ่วงดุลกันอย่างที่ควร)

จากที่กล่าวมา ก็จะสรุปได้ว่า หากจะถามว่าสนามบินได้มาตรฐานไหม ? ก็คงต้องย้อนถามกลับไปว่า เอมามาตรฐานไหน และต้องอธิบายต่อไปด้วยว่า สนามบินเราเป็นสนามบินที่มีทางวิ่งเป็นแค่ Visual runway หรือ Non - precision runway หรืออะไร บางทีเราอาจจะบอกว่าถ้าเอามาตรฐานของ Visual runway เราก็ผ่านเกณฑ์มาอยู่แล้ว (ถ้าสนามบินเราเป็น Non - precision หรือ precision)

บางเรื่องก็ไม่มีมาตรฐาน เช่น ท่าไมแอร์ของอาคารผู้โดยสารไม่เย็น ไม่มีมาตรฐานเอาเลย เรื่องนี้คงไม่มีหน่วยงานไหนมาบังคับว่า ต้องปรับอุณหภูมิให้เป็นกี่องศาถึงได้มาตรฐาน ทำนองเดียวกันกับเรื่องของความสะอาด