

ประวัติการบินพลเรือนของประเทศไทย

การบินเริ่มเข้ามามีบทบาทในประเทศไทยตั้งแต่สมัยที่เรายังใช้ช้างเป็นพาหนะสำคัญในการขนส่งทางบก และมีเรือพายเรือแจวแล่นลอยเต็มลำน้ำลำคลอง ซึ่งตรงกับรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว (รัชกาลที่ 6) โดยมีนักบินชาวเบลเยียมคือ นายวัลเดน เบอ์น (Vanden Born) ได้นำเครื่องบินแบบออร์วิลล์ ไรท์ (Orville Wright) มาสาธิตการบินถวายให้ทอดพระเนตร และให้ประชาชนในกรุงเทพฯ ชม เมื่อวันที่ 6 กันยายน พ.ศ. 2454 ณ สนามราชกรีฑาสโมสร ปทุมวัน นับเป็นเครื่องบินลำแรกที่บินเข้ามาในราชอาณาจักร โดย นายพลตรีพระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมหมื่นกำแพงเพชรอัครโยธิน (พลเอก พระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน) ผู้บัญชาการกองพลที่ 1 รักษาพระองค์ และจเรทหารช่างแห่งกองทัพบก ได้ทรงเป็นผู้โดยสารที่ขึ้นบินทดลองชุดแรก เมื่อเสร็จการแสดงแล้วได้ทรงซื้อเครื่องบินนั้นไว้เพื่อประโยชน์แก่การศึกษา และในปี พ.ศ. 2454 นั้นเอง กระทรวงกลาโหม ได้ส่งนายทหารไทย 3 นาย ไปศึกษาวิชาการบิน ณ ประเทศฝรั่งเศส เมื่อวันที่ 28 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2454 ได้แก่ นายพันตรีหลวงศักดิ์ศัลยาวิบูลย์ (นายสุณี สุวรรณประทีป) นายร้อยเอกหลวงอาวุธ สิทธิกร (นายหลง สีน-สุข) และนายร้อยโททิพย์ เกตุทัต เมื่อนายทหารทั้ง 3 นาย จบการศึกษา พระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว (รัชกาลที่ 6) ทรงให้จัดซื้อเครื่องบินบรรทุกเรือกลับมาประเทศไทย จำนวน 8 ลำ เป็นเครื่องบินที่ทางราชการซื้อ 7 ลำ และเจ้าพระยาอภัยภูเบศร์ (ชุ่ม อภัยวงศ์) ซื้อให้ทางราชการ 1 ลำ หลังจากนั้นได้มีการก่อตั้งแผนกการบินทหาร โดยใช้สนามราชกรีฑาสโมสรเป็นสนามบิน และสร้างโรงเก็บเครื่องบินขึ้นในบริเวณนั้น และในปี พ.ศ. 2457 กระทรวงกลาโหมได้ดำเนินการก่อสร้างสนามบินดอนเมืองแล้วเสร็จ เพื่อเป็นสนามบินที่ใช้ในกิจการทหาร และได้เล็งฐานะแผนกการบินทหารยกขึ้นเป็นกรม และได้เคลื่อนย้ายจากสนามราชกรีฑาสโมสรไปสู่ที่ตั้งใหม่ที่ดอนเมืองจนถึงปี พ.ศ. 2491 ท่าอากาศยานดอนเมืองได้เข้ามาอยู่ในการควบคุมดูแลของกรมการบินพลเรือน กองทัพอากาศ (และในปี พ.ศ. 2499 ได้เปลี่ยนชื่อท่าอากาศยานดอนเมืองเป็นท่าอากาศยานกรุงเทพ แต่ยังคงสังกัดกองทัพอากาศอยู่) ท่าอากาศยานดอนเมืองให้เป็นสนามบินหลักของประเทศ และได้รับการพัฒนาสร้างเสริมต่อเติมมาจนกระทั่งปัจจุบัน

เมื่อเกิดสงครามโลกครั้งที่ 1 ขึ้น และใน พ.ศ. 2461 ไทยได้ส่งทหารอาสาเข้าร่วมการรบด้วย 300 คน ทหารอาสาของไทยได้มีโอกาสเรียนรู้เรื่องการขับเครื่องบินและเลยไปถึงการสร้างเครื่องบินจากทหารฝรั่งเศส เมื่อสิ้นสงครามโลกปรากฏว่าไทยมีนักบินที่มีคุณสมบัติครบถ้วนมากกว่า 100 คน ประชาชนชาวไทยต่างพร้อมใจกันบริจาคเงินซื้อเครื่องบินให้กับทางราชการ (กระทรวงกลาโหม) ได้รับเงินบริจาคเป็น

จำนวนมากจากจังหวัดต่าง ๆ ทั่วประเทศ โดยใช้ชื่อของจังหวัดที่บริจาคเงินเป็นชื่อของเครื่องบินได้เป็นจำนวนมากถึง 31 ลำ

เมื่อ พ.ศ. 2462 ได้มีการทดลองทำการบินรับส่งไปรษณีย์ระหว่างกรุงเทพฯ กับจันทบุรีด้วยเครื่องบินเบเรเกต์ (Breguet XIV) ซึ่งเป็นเครื่องบินทหารที่ได้ดัดแปลงมาใช้งานขนส่งทางอากาศ นับว่าประเทศไทยได้ก้าวเข้ามาสู่การบินก่อนหน้าประเทศอื่น ๆ ในภูมิภาคนี้ การทดลองทำการบินได้ผลเป็นที่น่าพอใจ ต่อมาจึงได้มีการขนส่งผู้โดยสารในเส้นทางนี้ด้วย

เมื่อวันที่ 23 มิถุนายน 2463 กรมอากาศยานทหารบกได้เปิดการบินรับส่งไปรษณีย์ระหว่างจังหวัดนครราชสีมากับจังหวัดอุบลราชธานีขึ้น เพราะในเวลานั้นจังหวัดทั้ง 2 ยังมีได้มีการติดต่อกันโดยทางรถไฟ

เส้นทางบินได้ขยายออกไปยังจังหวัดอุดรธานี และหนองคาย มีเส้นทางบินอีกสายหนึ่งไปยังจังหวัดพิษณุโลก และเพชรบูรณ์ แม้จะมีการขนส่งผู้โดยสารบ้าง แต่บริการหลักก็ยังคงเป็นไปรษณีย์และเป็นการบินขนส่งไปยังจังหวัดที่ยังไม่มีรถไฟเชื่อมถึง

ในปี พ.ศ. 2468 ประเทศไทยได้จัดตั้งกองบินพลเรือน กรมบัญชาการกระทรวงพาณิชย์และคมนาคม และจากนั้นการบินพลเรือนของประเทศได้มีหน่วยงานที่ดูแลรับผิดชอบมาโดยตลอด

เมื่อ พ.ศ. 2472 พระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัว (รัชกาลที่ 7) ได้พระราชทานทุนให้น.อ.เลื่อน พงษ์โสภณ ซึ่งเป็นผู้ชำนาญการจักรกลอยู่แล้ว ไปศึกษาวิชาการบินและวิศวกรรมช่างกลต่อที่สหรัฐอเมริกา เป็นเวลา 3 ปี เมื่อสำเร็จการศึกษาในปี 2475 ก่อนเดินทางกลับเมืองไทย น.อ.เลื่อน พงษ์โสภณ ได้ไปรับจ้างแสดงการบินผาดโผน เป็นที่ชื่นชอบของผู้ชม จึงได้เดินทางไปแสดงในรัฐต่าง ๆ หลายแห่ง จนกระทั่งมีเงินเหลือเก็บจึงขอซื้อเครื่องบินจากบริษัท TRAVEL AIR ในแบบเครื่องบินรุ่น CURTISS OX-5 90 แรงม้า ในราคา 6,000 บาท และใช้เครื่องบินนั้นบินกลับมายังประเทศไทย โดยให้ชื่อเป็นภาษาไทยว่า “นางสาวสยาม” และเป็นภาษาอังกฤษว่า “MISS SIAM” นับเป็นเครื่องบินพลเรือนลำแรกของประเทศไทย เมื่อ พ.ศ. 2475 น.อ.เลื่อน พงษ์โสภณ ได้ทำการบินเดี่ยวจากประเทศไทยไปยังประเทศจีนและกลับในความอุปถัมภ์จาก สมาชิกสโมสรสมาคมคีจีนสยาม (ชาวจีนในไทย) ได้ช่วยกันเรียกริเงิน นับว่าประเทศไทยได้มีการคมนาคมทางอากาศกับประเทศจีนเป็นครั้งแรก เพราะขณะนั้นสายการบินระหว่างประเทศทั้ง 2 ยังมีได้เปิด

เมื่อกิจการขนส่งทางอากาศ ได้เจริญรุดหน้าขยายตัวขยายเส้นทางออกไป และมีประสิทธิภาพและความปลอดภัยยิ่งขึ้น ฉะนั้น ในปี

- ◆ พ.ศ. 2476 ได้มีการเปลี่ยนจากกองบินพลเรือนเป็นกองการบินพาณิชย์ สำนักงาน ปลัดกระทรวง กระทรวง เศรษฐกิจการ
 - ◆ พ.ศ. 2477 กองการบินพาณิชย์ กรมการขนส่ง ทบวงพาณิชย์และคมนาคม กระทรวงเศรษฐกิจ (ตาม พ.ร.บ. ปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม แก้ไขเพิ่มเติม)
 - ◆ พ.ศ. 2484 กรมการขนส่ง โอนกลับมาขึ้นกับกระทรวงคมนาคม
 - ◆ พ.ศ. 2485 แบ่งแยกกองให้ชัดเจนเป็น กองขนส่งทางอากาศ กรมการขนส่ง กระทรวง คมนาคม (ตามบันทึกสั่งการนายรัฐมนตรี จอมพล ป. พิบูลสงคราม)
 - ◆ พ.ศ. 2491 แยกการบินพลเรือน ออกจากการบินทหาร และโอนกิจการให้กระทรวงคมนาคม ปี พ.ศ. 2497 ยกฐานะเป็น สำนักงานการบินพลเรือน (ตามพระราชกฤษฎีกาแบ่งส่วนราชการ กรมการขนส่ง) สังกัดกรมการขนส่ง กระทรวงคมนาคม
 - ◆ พ.ศ. 2506 ยกฐานะเป็น กรมการบินพาณิชย์ ตาม พ.ร.บ. ปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2506 เมื่อวันที่ 27 พฤศจิกายน 2506
 - ◆ พ.ศ. 2545 เปลี่ยนชื่อเป็น “กรมการขนส่งทางอากาศ” เมื่อมีการปฏิรูประบบราชการ จากความเป็นมาดังกล่าว กรมการขนส่งทางอากาศ ได้ทำหน้าที่ส่งเสริมและพัฒนาด้านการขนส่ง ทางอากาศให้ก้าวหน้าอยู่ตลอดเวลา ซึ่งในครั้งที่ยังเป็นสำนักงานการบินพลเรือน สังกัดกรมการขนส่ง ได้ทำ การพัฒนาท่าอากาศยานต่าง ๆ เพื่อใช้ในกิจการบินพลเรือนจำนวนเกือบสามสิบแห่ง ซึ่งในยุคเริ่มแรกจะ เป็นท่าอากาศยานที่ใช้ในกิจการทหาร รวมทั้งท่าอากาศยานที่ปัจจุบันดำเนินการในรูปรัฐวิสาหกิจ และท่า อากาศยานที่ยังคงดำเนินการ โดยฝ่ายทหาร เช่น ท่าอากาศยานดอนเมือง และอู่ตะเภา ด้วย ท่าอากาศยาน ส่วนใหญ่จะตั้งอยู่ในส่วนภูมิภาค กระจายอยู่ทั่วภูมิภาคในประเทศไทย เมื่อพัฒนาขึ้นมาแล้วจะใช้ ประโยชน์ร่วมกันระหว่างพลเรือนกับทหารเป็นส่วนใหญ่ แต่แบ่งแยกการดำเนินการออกจากกันเป็น สัดส่วน
- ทั้งนี้ กิจการบินพลเรือนมีการพัฒนามากขึ้นเรื่อย ๆ และเพื่อให้การดำเนินการบริหารงานมีความ คล่องตัว ประกอบกับเพื่อให้สอดคล้องกับนโยบายของรัฐบาล กรมการขนส่งทางอากาศ จึงได้มีการ โอน งานในความรับผิดชอบให้หน่วยงานต่าง ๆ บริหารในรูปของรัฐวิสาหกิจ ดังนี้
- ◆ 24 กุมภาพันธ์ 2522 กรมการบินพาณิชย์ ได้มอบให้การทำอากาศยานแห่งประเทศไทย เป็น ผู้รับผิดชอบในการพัฒนาท่าอากาศยานกรุงเทพ แทน
 - ◆ 1 มีนาคม 2531 กรมการบินพาณิชย์ ได้โอนงานบริหารท่าอากาศยานเชียงใหม่ ให้การทำ อากาศยานแห่งประเทศไทย เป็นผู้ดูแลรับผิดชอบ

- ◆ 26 สิงหาคม 2531 กรมการบินพาณิชย์ ได้โอนงานบริหารท่าอากาศยานขนาดใหญ่ ให้การทำอากาศยานแห่งประเทศไทย เป็นผู้ดูแลรับผิดชอบ
- ◆ 8 ตุลาคม 2531 กรมการบินพาณิชย์ ได้โอนงานบริหารท่าอากาศยานภูเก็ต ให้การทำอากาศยานแห่งประเทศไทย เป็นผู้ดูแลรับผิดชอบ
- ◆ 1 มีนาคม 2531 กรมการบินพาณิชย์ ได้โอนงานบริการ โทรคมนาคม การบริการวิทยุ เครื่องช่วยการเดินอากาศ และการบริการควบคุมจราจรทางอากาศ ที่ทำอากาศยานเชียงใหม่ ให้บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด เป็นผู้ดูแลรับผิดชอบ
- ◆ 15 กรกฎาคม 2531 กรมการบินพาณิชย์ ได้โอนงานบริการ โทรคมนาคม การบริการวิทยุ เครื่องช่วยการเดินอากาศ และบริการควบคุมจราจรทางอากาศ ที่ทำอากาศยานขนาดใหญ่ ให้บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด เป็นผู้ดูแลรับผิดชอบ
- ◆ 16 กรกฎาคม 2531 กรมการบินพาณิชย์ ได้โอนงานบริการ โทรคมนาคม การบริการวิทยุ เครื่องช่วยการเดินอากาศ และบริการควบคุมจราจรทางอากาศ ที่ทำอากาศยานภูเก็ต ให้บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด เป็นผู้ดูแลรับผิดชอบ
- ◆ 5 มีนาคม 2535 ได้ออกพระราชกฤษฎีกา เปลี่ยนการดำเนินงานของศูนย์ฝึกการบินพลเรือน ภายใต้การดูแลของกรมการบินพาณิชย์ เป็นรัฐวิสาหกิจสังกัดกระทรวงคมนาคม ในนาม “สถาบันการบินพลเรือน” (CIVIL AVIATION TRAINING CENTER)
- ◆ 1 กันยายน 2541 กรมการบินพาณิชย์ ได้โอนงาน บริการควบคุมจราจรทางอากาศ บริการสื่อสารการบิน และบริการเครื่องช่วยการเดินอากาศ ณ ท่าอากาศยานทุกแห่ง และที่จะดำเนินการก่อสร้างในอนาคต ให้บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด เป็นผู้ดูแลรับผิดชอบ
- ◆ 2 ตุลาคม 2541 กรมการบินพาณิชย์ ได้โอนงานบริหารท่าอากาศยานเชียงใหม่ ให้การทำอากาศยานแห่งประเทศไทย เป็นผู้ดูแลรับผิดชอบ
- ◆ 1 มิถุนายน 2545 กรมการขนส่งทางอากาศโอนงานบินทดสอบให้ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด
- ◆ 3 ตุลาคม 2545 เปลี่ยนชื่อเป็น “กรมการขนส่งทางอากาศ” ตามพระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม พ.ศ. 2545