

MERLIN STORY



by ASI S.

MERLIN STORY

by ASI S.

ในบรรดาเครื่องบินลำเลียงของ ทอ.ไทย หลายๆ แบบที่เคยประจำการหรือยังประจำการอยู่ก็มี คงมีเพียง บ.แบบ MERLIN IV A เพียงแบบเดียวเท่านั้นที่ได้ถูกนำมาใช้งานในภารกิจหลักในการเป็น บ.พระราชพาหนะ และยังมิ บ.อีกส่วนหนึ่งที่ได้ถูกนำมาใช้ในภารกิจลาดตระเวนถ่ายภาพทางอากาศเป็นการเฉพาะอีกด้วย แต่เนื่องจากที่มันได้ปลดประจำการไปนานแล้ว จึงทำให้มันแทบจะเป็น บ.ที่ถูกลืมจากความทรงจำไปเลย ซึ่งเรื่องราวความเป็นมาของ บ. MERLIN IV A หรือ MERLIN 4 A นั้น ผมคงต้องขอข้ามบทความบางส่วนที่เกี่ยวข้องกับ บ.แบบนี้ ที่ได้เคยลงตีพิมพ์ใน นิตยสารช่างอากาศ ปีที่ 32 ฉบับที่ 3 เดือน มี.ค. 2521 (ในหน้าที่ 3 - 5) มาบ้างเสนอไว้พอเป็นสังเขปเพื่อที่จะได้ทราบว่ามีที่มาอย่างไรก่อนครับ

* ตามที่กองทัพอากาศได้จัด บ.ล.๕ (แอฟริ ๗๔๘) น้อยเกล้า ฯ ถวายเป็นพระราชพาหนะ ในการเสด็จพระราชดำเนินประกอบพระราชกรณียกิจในต่างจังหวัด เป็นลำดับมานั้น โดยเหตุที่ บ.ล.๕ เป็นเครื่องบินขนาดกลาง ซึ่งจัดเป็นที่ประทับและที่นั่งสำหรับข้าราชการบริพารและเจ้าหน้าที่ผู้ตามเสด็จพระราชดำเนินไว้อีกจำนวนหนึ่งนั้น เหมาะสำหรับการเสด็จพระราชดำเนินประกอบพระราชกรณียกิจในระยะทางไกลและมีสนามบินที่เหมาะสมสำหรับการบินขึ้นลง

กองทัพอากาศ พิจารณาเห็นว่าการเสด็จพระราชดำเนินประกอบพระราชกรณียกิจในระยะทางไกลๆ หรือในกรณีที่มีข้าราชการบริพารและเจ้าหน้าที่ผู้ตามเสด็จ ฯ จำนวนน้อยนั้น สมควรจะได้จัดเครื่องบินพระราชพาหนะ ขนาดเล็กกว่า และมีความคล่องตัวกว่า บ.ล.๕ ดังนั้นกองทัพอากาศ จึงได้จัดตั้งคณะกรรมการเพื่อพิจารณาจัดหาเครื่องบินพระราชพาหนะตามแนวคิดดังกล่าว ในที่สุดคณะกรรมการ ฯ ได้พิจารณาเห็นว่าเครื่องบินเทอร์โบโพรปัด เมอร์ลิน ๔ เอ (MERLIN IV A) ซึ่งผลิตจากบริษัท สวริงเยน อวิเอชัน ซึ่งอยู่ในเครือของ บริษัท แพร็ไซสลด อินดัสตรีส์ สหรัฐอเมริกา เป็นเครื่องบินที่ตรงกับความต้องการ

กองทัพอากาศ จึงได้ขออนุมัติใช้งบประมาณของสำนักนายกรัฐมนตรี จำนวนทั้งสิ้น ๑,๔๑๘,๕๕๐ เหรียญสหรัฐฯ ในการจัดหาเครื่องบินโดยสารเทอร์โบโพรปัด เมอร์ลิน ๔ เอ จำนวนสองเครื่องพร้อมทั้งชิ้นอะไหล่ และให้บริษัทผู้ผลิตบินส่งถึงดอนเมือง ซึ่งราคาเฉพาะเครื่องบิน รวมทั้งเครื่องวัดประกอบการบินและการตกแต่งภายในรวมเครื่องละ ๑,๑๔๖,๒๖๔ เหรียญสหรัฐฯ

เมอร์ลิน ๔ เอ เครื่องแรกเดินทางมาถึง กองบิน ๖ เมื่อ ๑๐ มกราคม พ.ศ.๒๕๒๑ ซึ่งกองทัพอากาศ กำหนดแบบเครื่องบินพระราชพาหนะนี้เป็น เครื่องบินลำเลียงแบบ ๖ (บ.ล.๖)

บ.ล.๖ เครื่องที่สอง กำหนดเดินทางมาถึง กองบิน ๖ ประมาณ ๑ มีนาคม พ.ศ.๒๕๒๑ ซึ่งกองทัพอากาศได้พิจารณาบรรจุเครื่องบินพระราชพาหนะ บ.ล.๖ ทั้งสองเครื่องนี้ใน กองบิน ๖ ฝูงบิน ๖๐๑ *

บ.ล.6 หมายเลข ทอ. * ล.6 - 1/21 * นั้น พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ได้ทรงโปรดเกล้าฯ พระราชทาน หมายเลขพิเศษ สำหรับ บ.พระราชทานพระโดยให้ใช้หมายเลข * 21-111 * ส่วน บ.ล.6 หมายเลข ทอ. * ล.6 - 2/21 * นั้น ก็ได้รับพระราชทานหมายเลขพิเศษโดยให้ใช้หมายเลข * 29-999 * และมีการพบตัวเลขไว้ที่บริเวณใต้แท่นหางระดับ ซึ่งพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ได้เสด็จพระราชดำเนินมาทรงเจิม บ.ล.6 พระราชทานพระหมายเลข 21-111 ณ ลานจอดอากาศยาน หลังตึกกองบัญชาการกองทัพอากาศ ในวันที่ 23 ก.พ.2521 และต่อมา พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ได้เสด็จพระราชดำเนินมาทรงเจิม บ.ล.6 พระราชทานพระหมายเลข 29-999 ในวันที่ 10 พ.ย.2521 อีกด้วย ซึ่งในยามที่มีภารกิจ บ.ล.6 ถวายเพื่อใช้บินพระราชทานพระแด่ พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ในการเสด็จพระราชดำเนินประกอบพระราชกรณียกิจในต่างจังหวัดนั้น บ.ก็จะได้รับการเชิญแผ่นตราสัญลักษณ์รูปธงมหาชาติใหญ่ มาประดับไว้ที่บริเวณด้านข้างของห้องนักบิน เหนือครากองบิน 6 ซึ่งธงมหาชาติใหญ่นี้เป็นธงแสดงพระราชอิศริยยศสำหรับองค์พระมหากษัตริย์ มีลักษณะเป็นรูปสี่เหลี่ยมจัตุรัส พื้นมีสีเหลือง และมีรูปครุฑพ่าห์สีแดงอยู่ตรงกึ่งกลาง ซึ่งแผ่นตราสัญลักษณ์รูปธงมหาชาติใหญ่นี้จะทำมาจากแผ่นโลหะ ในยามปกติทั่วไปแล้วจะถูกเชิญไปเก็บรักษาไว้ เนื่องจากฝูงบิน 601 นั้นมีการใช้งาน บ.ล.6 ทั้ง 2 เครื่องบินในภารกิจอื่นๆ ด้วย อย่างเช่น การฝึกบิน ซึ่งจะประกอบไปด้วยการฝึกบินเดินทาง , การฝึกบินกลางคืน , การฝึกเครื่องวัดประกอบการบิน และการฝึกบินเพื่อหาความชำนาญของนักบินและเจ้าหน้าที่ประจำเครื่อง นอกจากนี้บางครั้งก็ยังใช้บินเครื่องบินสำหรับผู้บังคับบัญชาระดับสูงในการเดินทางไปปฏิบัติภารกิจซึ่งต่าง ๆ อีกด้วย

ต่อมาในวันที่ 6 มิ.ย.2521 บ.ล.6 หมายเลข 21-111 ได้ประสบอุบัติเหตุขณะทำการฝึกบินกลางคืนที่สนามบินสกลนคร และทำให้ บ.ได้รับความเสียหายถึงขั้นต้องจำนำออกจากการประจำ บ.ล.6 ที่เหลืออยู่เพียงเครื่องเดียวและในขณะนั้นใช้บิน บ.พระราชทานพระสำรองคือ หมายเลข 29-999 ต่อมาก็ได้ประสบอุบัติเหตุระหว่างกาฝึกบินเดินทางที่สนามบินหาดใหญ่ เมื่อวันที่ 20 ก.ย.2525 ทำให้ต้องจำนำ บ.เครื่องนี้ออกจากประจำการไปด้วย เนื่องจาก บ.ได้รับความเสียหายจนไม่สามารถซ่อมแซมได้ เป็นอันว่าเรื่องราวของ บ.ล.6 ที่ได้ถูกนำมาใช้ในภารกิจการเป็น บ.พระราชทานพระ ต้องจบสิ้นลงไปในปีนี้นั่นเอง

แต่ว่าในขณะที่ ทอ.ไทย ก็ยังมี บ. MERLIN IV A เหลืออยู่อีก 3 เครื่อง โดยเป็น บ.ที่บรรจุประจำการอยู่ใน ฝูงบิน 603 เนื่องจากภายหลังจากการได้มีการจัดหา บ. MERLIN IV A จำนวน 2 เครื่องเพื่อนำมาใช้บิน บ.พระราชทานพระแล้วนั้น ก็ยังได้มีการพิจารณาจัดหา บ.แบบ MERLIN IV A เพื่อนำมาใช้ในภารกิจลาดตระเวนทางอากาศอีกเป็นจำนวน 3 เครื่องด้วย แต่ได้มีการกำหนดคุณลักษณะให้ตรงกับความต้องการของ ทอ. คือ ต้องมีตำแหน่งที่ใช้ติดตั้งกล้องถ่ายภาพทางอากาศทั้งในแนวตั้งและแนวเฉียงได้ ซึ่งทำ

ให้นักบินผู้สร้างต้องมีการคิดแปลงในส่วนของลำตัว บ.ในระหว่างที่กำลังทำการประกอบอยู่ในโรงงาน โดยเกาะจะเป็นช่องสี่เหลี่ยมใต้ท้องตรงตำแหน่งของนักบินพร้อมกับเสริมความแข็งแรงของโครงสร้าง บ.และติดตั้งแผ่นกระจากใส่ไว้ที่พื้นด้านบนอก เพื่อใช้สำหรับเป็นตำแหน่งติดตั้งกล้องถ่ายภาพทางอากาศในแนวตั้ง ส่วนตำแหน่งของกล้องถ่ายภาพทางอากาศในแนวเฉียงนั้นจะได้รับการติดตั้งอยู่ในบริเวณด้านข้างขวาของลำตัวถัดจากห้องนักบิน โดยเกาะเป็นช่องพร้อมติดตั้งแผ่นกระจากใส่ไว้เช่นกัน (เนื่องจากมันมีระบบปรับความดันตามแบบของ บ.โดยสารทั่วไป ทำให้สามารถบินปฏิบัติการในระดับความสูงเกินกว่า 10,000 ฟุตได้ จึงต้องมีการฝึกพื้นผิวของ บ. โดยการติดตั้งแผ่นกระจากใส่ตรงตำแหน่งที่เจาะไว้สำหรับใช้เป็นที่ติดตั้งกล้องถ่ายภาพทางอากาศ เพื่อไม่ให้มีอากาศไหลผ่านเข้าออก ซึ่งตรงนี้จะต่างกับ บ.ที่นำมาดัดแปลงใช้ในภารกิจถ่ายภาพทางอากาศแบบ บ.ดล.2 (RC-47 Dakota) หรือ บ.จ.62 (AU-23 Peacemaker) ที่จะไม่มีการติดตั้งแผ่นกระจากไว้ที่ตำแหน่งติดตั้งกล้องถ่ายภาพทางอากาศ เนื่องจากเป็น บ.ที่มีเพดานบินปฏิบัติการในระดับที่ต่ำกว่า 10,000 ฟุต)

ในปลายปี 2522 บ. MERLIN IV A ทั้ง 3 เครื่องก็ได้เดินทางมาถึงประเทศไทย โดยมีพิธีรับอย่างไม่เป็นทางการในวันที่ 29 พ.ย.2522 และภายหลังจากการตรวจรับเสร็จสิ้นจึงได้นำเข้าประจำการในช่วงเดือนถัดมา ซึ่งได้มีการกำหนดชื่อ บ.แบบนี้ให้เป็น เครื่องบินตรวจการณ์ลำเลียงแบบที่ 6 * หรือ * บ.ดล.6 * โดยนำเข้าบรรจุประจำการใน ฝูงบิน 603 กองบิน 6 ดอนเมือง โดยมีหมายเลขประจำฝูงบินนี้คือ หมายเลข 60301 (ดล.6 - 1/22) , หมายเลข 60302 (ดล.6 - 2/22) และ หมายเลข 60303 (ดล.6 - 3/22) สำหรับพิธีรับมอบอย่างเป็นทางการนั้น ได้จัดให้มีขึ้นพร้อมๆ กับ บ.ฝ.12 (T-37B Tweety Bird) ที่ได้รับมอบเป็นชุดสุดท้ายจำนวน 6 เครื่อง ที่ลานจอดอากาศยานของ กองบิน 6 เมื่อวันที่ 17 ต.ค.2523

ในเดือน ต.ค.2525 ได้มีคำสั่งให้ยุบแผนกการบิน กองถ่ายรูปภาพทางอากาศ ซึ่งเป็นหน่วยงานของกรมแผนที่ทหาร กองบัญชาการทหารสูงสุด และให้ ทอ. เป็นหน่วยรับผิดชอบในภารกิจการบินถ่ายภาพทางอากาศร่วมกับกรมแผนที่ทหาร พร้อมกับได้มีการโอนอากาศยาน (รวม 8 เครื่อง) พร้อมอุปกรณ์ถ่ายภาพทางอากาศ มาให้กับ ทอ. เพื่อใช้งานต่อไป ทอ.จึงได้มีคำสั่งให้จัดตั้งฝูงบินขึ้นมารองรับภารกิจนี้ โดยได้มีการจัดตั้งเป็น ฝูงบิน 605 กองบิน 6 ขึ้นมา (ซึ่งในช่วงแรกอัตราของฝูงบินนี้ยังคงเป็นอัตราเพื่อพลางอยู่ จนเมื่อเดือน พ.ค.2528 จึงได้มีคำสั่งให้ ฝูงบิน 605 เป็นฝูงบินในอัตราปกติของ ทอ.) และในเดือน มิ.ย.2528 จึงได้มีคำสั่งให้โอน บ.ดล.6 ทั้ง 3 เครื่องจาก ฝูงบิน 603 มารวมอยู่ใน ฝูงบิน 605 โดยภารกิจของ ฝูงบิน 605 นั้นคือ การสนับสนุนการทำแผนที่ การสำรวจทางอากาศ และการ

ลาดตระเวนทางอากาศ เมื่อได้ออมอายุอยู่ฝูงบิน 605 แล้ว จึงต้องเปลี่ยนหมายเลขประจำฝูงของ บ.คส.6 ทั้ง 3 เครื่องใหม่ โดย บ. หมายเลข 60301 เปลี่ยนเป็น 60501 , บ. หมายเลข 60302 เปลี่ยนเป็น 60502 และบ. หมายเลข 60303 เปลี่ยนเป็น 60503

บ.คส.6 นั้นสามารถติดตั้งกล้องถ่ายภาพทางอากาศได้หลายแบบ ซึ่งก็มีทั้งแบบที่ใช้ถ่ายภาพในแนวตั้งและแนวเอียง สำหรับการถ่ายภาพในแนวตั้งนั้นกล้องถ่ายภาพทางอากาศที่นำมาติดตั้งจะประกอบไปด้วย กล้องแบบ HRB และ RMK ส่วนการถ่ายภาพในแนวเอียงนั้นจะใช้กล้องแบบ K-38 หรือ KA-1 ที่เป็นกล้องแบบที่ใช้เลนส์ระยะซูเปอร์เทเลงาย (TELEPHOTO LENS) โดยที่ระดับความสูง 20,000 ฟุตนั้น สามารถถ่ายภาพได้ในระยะไกลพอสมควรเลยทีเดียว นอกจากนี้ยังสามารถติดตั้งอุปกรณ์ถ่ายภาพระบบ IR SCANNER แบบ AA-3500 ได้อีกด้วย

ซึ่งที่ผ่านมานั้น บ.คส.6 ได้กลายมาเป็น บ.หลักในการบินถ่ายภาพทางอากาศของฝูงบิน 605 เนื่องจาก บ.ที่ได้รับโอนมาจากกรมแผนที่ทหารนั้นมีอายุการใช้งานนาน ทั้งยังประสบปัญหาการซ่อมบำรุงและการจัดหาชิ้นส่วนอะไหล่ รวมทั้งยังมีความสิ้นเปลืองในการบินและการบำรุงรักษาค่อนข้างสูง ทำให้ภารกิจการทำแผนที่และการสำรวจทางอากาศ ซึ่งในความเป็นจริงแล้วควรจะใช้ บ.ที่รับโอนจากกรมแผนที่ทหารปฏิบัติ จึงไม่สามารถตอบสนองของภารกิจได้เท่าที่ควร แต่ด้วยความจำเป็นต่อภารกิจที่ได้รับทำให้ต้องเปลี่ยนไปใช้ บ.คส.6 ซึ่งจริงๆ แล้วถูกกำหนดมาเพื่อใช้ในการกิจการลาดตระเวนทางยุทธวิธีเป็นหลักมาทำหน้าที่แทนเป็นส่วนใหญ่ ซึ่งระหว่างปี 2522 - 2542 นั้นถือได้ว่า บ.คส.6 เป็น บ.ถ่ายภาพทางอากาศหลักของ ทอ.ไทย อย่างแท้จริง แม้ว่าในปี 2531 ฝูงบิน 605 จะได้บรรจุ บ.คส.12 (Learjet 35 A) ที่เป็น บ.ถ่ายภาพทางอากาศที่มีสมรรถนะสูงกว่า บ.คส.6 เข้าประจำการ แต่มันก็ถูกนำไปใช้ในการกิจการลาดตระเวนทางยุทธวิธีเป็นหลัก ซึ่งต่างจาก บ.คส.6 ที่ต้องรับภารกิจการบินถ่ายภาพทั้งในด้านการสำรวจทางอากาศ , การทำแผนที่ และ การลาดตระเวนทางยุทธวิธี โดยที่ผ่านมานั้นมีภารกิจที่ได้รับมอบอยู่เป็นจำนวนมาก

ในปี 2542 ได้มีการปรับวงกำลังทางอากาศ โดยให้มีการยุบฝูงบิน 605 และให้ย้าย บ.คส.6 รวมทั้ง บ.คส.7 (Arava) และ บ.คส.12 (Learjet 35 A) ไปบรรจุในฝูงบิน 402 กองบิน 4 ตาคลี แทน บ.ผ.15 (SF.260 Marchetti) ที่ได้ปลดประจำการไป (สำหรับ บ.คส.9 หรือ Nomad นั้น ให้โอนกลับไปบรรจุที่ฝูงบิน 461 บ.ผ.46 พิษณุโลก ตามเดิม) แต่ที่ บ.คส.6 ที่ได้ย้ายไปนั้นมีจำนวนเพียง 2 เครื่อง เนื่องจากอีก 1 เครื่องนั้นไม่สามารถทำการบินได้ เนื่องจากมีปัญหานาฬิกาของเครื่องยนต์ ซึ่งตามแผนเดิมนั้น ทอ.มีกำหนดที่จะปลดประจำการ บ.คส.6 ทั้งหมดในปี 2544 แต่เนื่องจากยังมีความจำเป็นทางด้านยุทธการอยู่จึงจำเป็นต้องใช้งาน บ.คส.6 ต่อไปอีกระยะ

หนึ่งก่อน แต่ก็ได้ปลดประจำการ บ.คส.6 หมายเลข 60501 (คส.6 - 1/22) เพื่อใช้เป็นอะไหล่ให้กับ บ.คส.6 ที่เหลืออยู่ทั้ง 2 เครื่องคือ หมายเลข 40202 (คส.6 - 2/22) และ 40203 (คส.6 - 3/22)

จนกระทั่งในปี 2546 จึงได้มีการสั่งให้หยุดใช้งาน บ.คส.6 ทั้ง 2 เครื่อง เนื่องจากประสบปัญหาในด้านการซ่อมบำรุงโดยเฉพาะอย่างยิ่งในเรื่องของเครื่องยนต์ซึ่งมีปัญหาเดิมที่เคยเกิดขึ้นมา ซึ่งปัญหาในเรื่องนี้ถือเป็นเรื่องที่สำคัญมาก เพราะอาจเป็นปัจจัยที่ทำให้เกิดความไม่ปลอดภัยต่อผู้ต้องปฏิบัติการบินกับ บ.คส.6 ไม่ว่าจะเป็นนักบิน หรือเจ้าหน้าที่ประจำเครื่อง เนื่องจากลักษณะการออกแบบให้ลำตัว บ.มีความยาวแต่มีปีกที่สั้นนั้น ถ้าหากในระหว่างทำการบินแล้วเครื่องยนต์เกิดขัดข้องขึ้น ก็อาจไม่สามารถแก้ไขสถานการณ์ได้ทันและจะทำให้เกิดอุบัติเหตุร้ายแรงแน่ๆ

และนี่คงเป็นเรื่องราวเพียงบางส่วนของ บ. MERLIN IV A ใน ทอ.ไทย ซึ่งเคยได้รับภารกิจการบิน บ.พระราชพาหนะในช่วงเวลาสั้นๆ และ บ.อีกส่วนหนึ่งก็ได้รับใช้ชาติในฐานะ บ.ลาดตระเวนถ่ายภาพทางอากาศ แม้ว่าในปัจจุบันจะเหลือแค่เพียง บ.คส.6 เท่านั้นที่ยังถูกเก็บรักษาไว้อยู่ แต่ก็ยังไม่มี บ.เครื่องใดที่ถูกนำมาจัดแสดงไว้ที่พิพิธภัณฑ์กองทัพอากาศเพื่อให้นักบินรุ่นหลังได้รับรู้ถึงภารกิจที่สำคัญในอดีตที่ บ.แบบนี้ได้เคยทำมาเลย แม้ว่ามันจะปลดประจำการมานานหลายปีแล้วก็ตาม



บ.ล.6 พระราชพาหนะ หมายเลข 21-111 (ล.6 - 1/21) นับเป็น บ.ที่มีอายุการใช้งานที่สั้นมากใน ทอ.ไทย

photo : RTAF
via : ASI S.



photo→RTAF
via : ASI S.

ภาพถ่ายส่วนหัวของ บ.ล.6 พระราชพาหนะ หมายเลข 29-999 (ล.6 - 2/21)
แสดงให้เห็นเข็มตราสัญลักษณ์รูปประมหาราชใหญ่ ที่ถูกเชิญมาประดับไว้อย่างชัดเจน



MERLIN IV A หรือ บ.ตล.6 ทั้ง 3 เครื่อง เดินทางมาถึงประเทศไทยในช่วงปลายปี 2522 photo : RTAF
via : ASI S.



พิธีรับมอบ บ.ตล.6 เข้าประจำการ เมื่อวันที่ 17 ต.ค.2523

photo : RTAF
via : ASI S.



บ.ตล.6 หมายเลข 60502 ของฝูงบิน 605 ขณะเตรียมขึ้นทำการบิน

photo : RTAF
via : ASI S.