



RTAF'S HUEY STORY #1

by ASI S.

same Wellen

spa-gmbh.de

piet seit 1971 ein komplet- tes Programm für biegsame Wellen



ผู้ดูแลระบบ : ไรค์เนน ลมคเนน ลม กระทุ้และนำ ยกเล็กกระทุ้และนำ ปิดกระทุ้ เปิดกระทุ้ แก้ไข | ผู้ใช้งานทั่วไป : แจ้งลมค่าตอบ แก้ไข Top

หัวข้อ :RTAF AIRCRAFT STORY

RTAF's HUEY STORY #1

โดย ASI S.

แม้จะผ่านการลงเครื่องรอบ ๔๐ ปี ช.๖ (UH-1H) ของกองทัพอากาศไทย มาเป็นเวลาปีกว่าแล้วผมยังอดคิดที่จะเขียนถึงเรื่องราวในอดีตของ ช.๖ ไม่ได้ จากการที่ได้เข้าไปดูในวามขัดต่างๆที่เขียนถึงเรื่องราวเกี่ยวกับการเขียนถึงประวัติและการกิจต่างๆของ ช.๖ ทำให้ได้รับทราบข้อมูลที่เป็นประโยชน์มากขึ้น แต่ผมก็ยังมีข้อมูลบางอย่างเสริมเข้าไป ซึ่งคิดว่าหลายๆท่านอาจยังไม่ทราบ ก็คงจะต้องติดตามกันดูครับ บางทีอาจเป็นประโยชน์ต่อบางท่านไม่มากนักน้อย คงต้องเริ่มกันในยุคที่พรรคคอมมิวนิสต์แห่งประเทศไทย ได้เปิดฉากการต่อสู้ด้วยอาวุธขึ้นในปี ๒๕๐๘ จากนั้นเป็นต้นมา กองทัพอากาศได้จัดอากาศยานแบบต่างๆที่มีอยู่เข้าสนับสนุนการกิจการปราบปรามผู้ก่อการร้ายอย่างต่อเนื่อง จนเกิดการสูญเสียจากการรบและสูญเสียจากอุบัติเหตุในการกิจสนับสนุนการปราบปรามผู้ก่อการร้ายอยู่หลายครั้ง ในส่วนของ ช.๖ ที่ใช้สนับสนุนนั้น หลักๆ คือ ช.๔ (H-34C/D) ซึ่งในขณะนั้นมีจำนวนมากพอสมควร แต่บางท่านอาจไม่ทราบว่า ช.๔ หลายเครื่องได้สูญเสียจากการประสบอุบัติเหตุและเสียหายจากการปฏิบัติการกิจต่างๆ เหตุผลส่วนหนึ่งมาจากสภาพเครื่องและสมรรถนะของ ช.๔ ที่มีขีดจำกัดบางอย่าง ทำให้ต้องจำหน่าย ช.๔ ออกจากประจำการไปจำนวนหนึ่ง ก่อนหน้านั้นในปี ๒๕๔๙ บริษัทเบลล์ เฮลิคอปเตอร์ ประเทศสหรัฐฯ ได้ออกแบบและพัฒนา ช.รุ่นใหม่ออกมาคือ ช. Model 204 โดย

ได้มีการนำเครื่องยนต์แบบเทอร์โบชาฟท์มาติดตั้งทำให้สมรรถนะทางการบินสูงกว่า ส. แบบเก่าที่ใช้เครื่องยนต์ลูกสูบและได้เปิดสายการผลิตเพื่อส่งมอบให้กองทัพอากาศ และได้เริ่มนำมาใช้งานในเวียดนาม ซึ่งประสบผลสำเร็จเป็นอย่างดี ระหว่างนั้นได้มีการพัฒนาต่อมาจนเป็นรุ่น Model 205 ที่มีขนาดใหญ่ขึ้นและมีสมรรถนะสูงขึ้นมาก และได้รับการสั่งซื้อจำนวนมากจากกองทัพอากาศ เพื่อนำไปใช้สนับสนุนการรบในเวียดนาม โดยได้รับการกำหนดชื่อทางทหารว่า UH-1 D/H และได้รับฉายาว่า "IROQUOIS" แต่มักจะเรียกกันติดปากในหมู่ทหารสหรัฐฯว่า "HUEY" มากกว่า นอกจากนี้ยังได้รับการสั่งซื้อจากรัฐบาลสหรัฐฯ เพื่อมอบให้มิตรประเทศตามโครงการช่วยเหลือทางทหารอีกด้วย ซึ่งหนึ่งในประเทศที่ได้รับมอบคือประเทศไทยของเรานั่นเอง โดยกองทัพอากาศไทยเป็นหน่วยแรกที่ได้รับ ส. แบบนี้ ในปี ๒๕๑๐ นอกจากนี้สหรัฐฯ ยังมีแผนจะมอบให้กับกองทัพอากาศไทย จำนวนหนึ่งฝูง(๒๕ เครื่อง)ด้วย จากนั้นในปี ๒๕๑๑ รัฐบาลสหรัฐฯ จึงได้มอบ ส. UH-1H ชุดแรก จำนวน ๔ เครื่องให้กับ ทอ.ไทย โดยทำการรับมอบเมื่อวันที่ ๒๑ พ.ย.๑๑ กำหนดชื่อใน ทอ.ไทยว่า "เฮลิคอปเตอร์แบบที่ ๖" หรือ ส.๖ และได้รับการบรรจุเข้าประจำการในฝูงบิน ๓๒ กองบิน ๓ ที่ตั้งชั่วคราว ดอนเมือง สำหรับนามเรียกขาน(Callsign) ของฝูงบินนี้คือ "Scorpion" และได้ย้ายไปเข้าที่ตั้งปกติที่โคราช ในเดือน พ.ค.๑๒ (สำหรับเรื่องราวของ กองบิน ๓ นั้น คงจะนำเสนอในโอกาสต่อไป)



ส.๖ หมายเลข ๓๒๑๑ (หมายเลข ทอ. ส.๖-๑/๑๑ ; Ser.No.67 - 19479)
เป็น ส.๖ หนึ่งในสี่เครื่องแรกของ ทอ.ไทย เข้าประจำการที่ฝูงบิน ๓๒ กองบิน ๓ เมื่อวันที่ ๒๕๑๑

ผู้ดูแลระบบ : [ให้คะแนน](#) [ลบคะแนน](#) [ลบ แก้ไข](#) | [ผู้ใช้งานทั่วไป](#) : [แจ้งลบคำตอบ](#) [แก้ไข](#) [Top](#)

หัวข้อ :RTAF AIRCRAFT STORY

โดยกองบิน ๓ นั้นมีฝูงบินในอัตราจำนวน ๓ ฝูงบินคือ ฝูงบิน ๓๑ , ๓๒ และ ๓๓ โดยฝูง.๓๑ บรรจ ส.๔ (H-34C/D) และ ส.๔ (H-43B HUSKIE) , ฝูง.๓๒ บรรจ ส.๖ (UH-1H) ส่วน ฝูง.๓๓ นั้น บรรจด้วย ส.๔ (H-34C/D)ล้วนๆ ในส่วนของ ฝูง.๓๒ เมื่อได้รับ ส. ชุดแรกมา ก็ได้เร่งทำการฝึกนักบินที่ท่าอากาศยานกัน ส.๖ นี้ โดยมีนักบิน ทบ.สหรัฐฯ เป็นครูการบิน ต่อมาในปี ๒๕๑๒ จึงได้รับมอบ ส. UH-1H ที่เหลืออีก ๒๑ เครื่อง ซึ่ง ส. ในชุดนี้ จำนวน ๑ เครื่องคือ เครื่องหมายเลข ทอ. ส.๖- ๗/๑๒ และกำหนดหมายเลขฝูงคือ ๓๒๐๑ ได้ถูกจัดให้เป็น ส.พระที่นั่ง แบบใหม่ทดแทน ส.๔ พระที่นั่งเดิม (สำหรับเรื่องราวเกี่ยวกับ ส.๖ พระที่นั่ง จะนำเสนอในตอนที่ ๒) เมื่อได้รับ ส.๖ มากขึ้นทำให้การฝึกนักบินทำได้อย่างรวดเร็ว เพียงไม่กี่เดือนก็มีความพร้อมที่จะปฏิบัติภารกิจแล้ว ในเดือน พ.ค.๑๒ ได้มีการส่งหน่วยบิน ส.๖ หน่วยแรกคือ หน่วยบิน ๒๑๒ ออกไปปฏิบัติภารกิจสนับสนุน

การปราบปรามผู้ก่อการร้ายคอมมิวนิสต์ (ผกค.) ในเขตภาคเหนือตอนล่าง บริเวณพื้นที่ที่รอยต่อสามจังหวัดคือ จ.พิษณุโลก , จ.เพชรบูรณ์ และจ.เลย ซึ่งมีกองกำลัง ผกค. กลุ่มมั่งแดง(แมวแดง) ตั้งฐานที่มั่นกระจายอยู่ตามภูมิประเทศที่เป็นป่าเขา เช่นที่ ภูเมียง, ภูขี้ดิน, ภูหินร่องกล้า และเขาค้อ เป็นต้น โดยมีฐานบินอยู่ที่สนามบินหล่มสัก (บ.ล็กหลอง อ.หล่มสัก จ.เพชรบูรณ์) ร่วมกับหน่วยบินของ ทอ. หน่วยอื่นๆ เช่น ส.๔ จากหน่วยบิน ๓๓๑ , บ.ฝ.๘ (T-6) จากหน่วยบิน ๕๓๑ , บ.ธ.๑ (U-10B) จากหน่วยบิน ๗๑๒ และบ.ค.๒ (O-1) จากหน่วยบิน ๗๑๔ และยังรวมถึงอากาศยานของกองทัพบกที่มาจากพื้นที่ร่วมกันด้วย โดยการกักหลักเป็นการบินส่งกำลังบำรุงให้แก่ กำลังของ บก.ผสม.๓๙๔ ที่ปฏิบัติภารกิจกับกองกำลัง ผกค. ในพื้นที่รอยต่อสามจังหวัด ซึ่งในการบินส่งกำลังบำรุงให้กับ บก.ผสม.๓๙๔ นี้ นอกจากต้องบินส่งเสบียงอาหารและยุทธปัจจัยแล้ว ยังจะต้องทำการบินล่าเสี่ยงกำลังพลภาคพื้นที่จะต้องผลัดเปลี่ยนหน้าที่กันและยังต้องส่งกลับผู้บาดเจ็บหรือเสียชีวิตออกจากพื้นที่การรบด้วย ซึ่ง ส.๖ มักถูกยิงต่อต้านจาก ผกค. เสมอ โดยช่วงที่มีจะถูกยิงก็คือ ขณะทำการบินร่อนขึ้น-ลงเพื่อปฏิบัติภารกิจข้างต้น แม้ว่า ส.๖ ทุกลำจะได้รับการติดตั้งอาวุธสำหรับป้องกันตนเองคือ ปืนกลอากาศยานขนาด ๗.๖๒ มม. แบบ M-60 จำนวนสองกระบอก ติดตั้งอยู่ที่ด้านข้างซึ่งทำการยิงโดยพลปืนและช่างประจำ ส. ก็ตาม แต่ ส.๖ เกือบทุกลำที่บินออกไปปฏิบัติภารกิจก็มักจะถูกกระสุนปืนของ ผกค. กลับมาบ่อยครั้ง บางครั้งก็ทำให้นักบินและเจ้าหน้าที่ถูกกระสุนปืนได้รับบาดเจ็บและมี ส.๖ บางเครื่องต้องถูกจำหน่ายออกจากประจำการ เนื่องจากถูกยิงตกและเสียหายเกินกว่าที่จะซ่อมแซมได้ และในการปฏิบัติหน้าที่ที่มีความเสี่ยงอันตรายเช่นนี้ ทำให้มีนักบิน ส.๖ บางท่านได้รับการพิจารณาให้มีสิทธิที่จะได้รับพระราชทานเหรียญกล้าหาญ ซึ่งเป็นเหรียญที่จะพระราชทานให้กับทหารหรือตำรวจ ที่ได้ทำการต่อสู้กับราชศัตรูอย่างกล้าหาญ และถือว่าเป็นเหรียญที่มีความสำคัญสูงสุดและน้อยคนจะมีโอกาสได้รับ ซึ่งท่านนั้นคือ ร.ท.สัมพันธ์ มั่งนิมิตร (พล.อ.ต.) โดย ส.๖ ที่ตัวท่านบินนั้นจะถูกยิงอยู่หลายครั้ง และก่อนหน้าที่ท่านจะมานับกับ ส.๖ นั้น ท่านได้บินกับ ส.๔ มาก่อน และก็ถูกยิงหลายครั้งเช่นกัน แต่กว่าที่ท่านจะได้รับพระราชทานฯ ก็ยังต้องใช้เวลากิจการณอยู่หลายปี จนมาได้รับเอาเมื่อปี ๒๕๒๔ ขณะมียศนาวาอากาศโท โดยที่ก่อนหน้านั้นสองปี คือในปี ๒๕๒๒ ท่านเคยได้รับพระราชทานเหรียญรามาเลาเข็มกลักกลางสมร ขณะมียศนาวาอากาศตรี ซึ่งก็เนื่องจากระบบในอดีตของท่านนั้นเอง (ภายหลังเท่าที่ทราบจะมีนักบินและเจ้าหน้าที่ของ ส.๖ บางท่าน ได้รับพระราชทานเหรียญกล้าหาญอีกด้วย) แต่การปฏิบัติภารกิจสนับสนุนการปราบปรามผู้ก่อการร้ายคอมมิวนิสต์ของ ส.๖ นั้น ไม่ได้จำกัดอยู่แต่เพียงพื้นที่ข้างต้นนี้เท่านั้น เพราะทั่วทุกภาคของประเทศไทยในเวลานั้น ล้วนแต่มี ผกค. กลุ่มต่างๆ ปฏิบัติการกระจายอยู่ทั่วไป โดยเฉพาะในพื้นที่ที่ภูมิประเทศเป็นป่าเขาที่ยากแก่การเข้าถึงและการส่งกำลังบำรุงเข้าไปสนับสนุนโดยทางภาคพื้น ทำให้ต้องจัดหน่วยบิน ส.๖ ไปประจำยังฐานบินหน้าในหลายพื้นที่ของประเทศไทยตลอดมา

PHOTO : RTAF



ส.๖ ที่ใช้ในการจู่โจมทางอากาศระบับสนับสนุนการรบในช่วงที่มีมีการรบกับ ผกค. นั้น จะติดตั้งปืนกล อากาศขนาด ๗.๖๒ มม. แบบ M-60 จำนวน ๒ กระบอก เพื่อใช้ป้องกันตนเอง

ในเดือน ต.ค. ๒๐ ได้มีการปรับโครงสร้างใหม่ ครั้งใหญ่ มีผลทำให้เกิดหน่วยงานใหม่ขึ้นและบางหน่วยงานเดิมบางหน่วยงานต้องยุบเลิกไป อาทิ เช่น กองบินยุทธการ (บย.) และ กองบิน ๓ (บน.๓) โดยในส่วนของ บน.๓ โคราซ ที่มี ๒ ในอัตราอยู่สองฝูงบินคือ ฝูง.๓๑ และฝูง.๓๒ (ส่วนฝูง.๓๓ นั้น ได้ถูกยุบฝูงไปก่อนหน้าแล้วในปี ๒๕๔๕ โดยนำ ช. และนักบินตลอดจนเจ้าหน้าที่ไปรวมที่ ฝูง.๓๑ แทน) นั้นได้ถูกยุบและให้นำ ช. ทั้งหมดมาบรรจุในกองบิน ๒ โลกกะเทียม จ.ลพบุรี แทน โดยได้จัดตั้งฝูงบิน ๒๐๑ เพื่อรองรับ ช.๔ ที่ย้ายมาจาก ฝูง.๓๑ และจัดตั้งฝูงบิน ๒๐๓ เพื่อรองรับ ช.๖ จาก ฝูง.๓๒ (แต่ในปี ๒๕๒๐ นั้น ทั้งสองฝูงบินยังไม่ได้เคลื่อนย้ายมาที่ กองบิน ๒ โลกกะเทียม ในทันที เนื่องจากติดขัดเรื่องความไม่พร้อมของอาคารสถานที่ปฏิบัติงานตลอดจนบ้านพักอาศัยสำหรับครอบครัวของเจ้าหน้าที่ โดยยังคงใช้สนามบินโคราซ เป็นที่ตั้ง กองบิน ๒ ส่วนหน้า จนกระทั่งในเดือน เม.ย.๒๓ จึงได้ย้ายเข้าที่ตั้งปกติที่โลกกะเทียม) ในปี ๒๕๒๖ หลังจากที่ได้รับและกองทัพได้ใช้การปฏิบัติการทั้งทางด้านการทหารและควบคู่ไปกับการปฏิบัติการด้านการเมืองอย่างต่อเนื่องมาเป็นเวลาหลายปี จึงเป็นผลให้กองกำลัง ผกค. ต้องสูญเสียทั้งคนและมวลชน ทำให้ต้องแปรสภาพเป็นกองกำลังขนาดเล็กและได้สูญสลายไปจนหมดสิ้นและได้มีการเข้ามาขอตัวเพื่อเข้าร่วมเป็นผู้พัฒนาชาติไทยในเวลาต่อมา และถึงแม้ว่ากรรมกับ ผกค. จะจบลงไปแล้ว แต่ภารกิจอื่นๆ ที่ต้องใช้ ช. ๖ สนับสนุนก็ยังมีอยู่ตลอดมา ไม่ว่าจะเป็นภารกิจการค้นหาลและช่วยชีวิตกรณีอากาศยานประสบอุบัติเหตุหรือถูกยิงตกในพื้นที่การรบ นอกจากนี้ภารกิจการลำเลียงทางอากาศก็เป็นอีกหนึ่งภารกิจหลักของ ช. ๖ เนื่องจากขีดความสามารถในการขึ้นลงในพื้นที่ต่างๆ ได้โดยไม่จำเป็นต้องมีสนามบิน ทำให้ ช. ๖ มีความคล่องตัวมากยามเมื่อต้องปฏิบัติการลำเลียงสิ่งของต่างๆ สนับสนุนหน่วยงานของ ทอ. โดยเฉพาะตามสถานีเรดาร์หรือสถานีถ่ายทอดโทรคมนาคมที่จำเป็นต้องสร้างอยู่บนยอดเขาสูง ที่บางแห่งนั้นไม่มีถนนตัดขึ้นไปถึงอย่างเช่นที่ ภูกระดึง จ.เลย เป็นต้น และนอกจากจะต้องสนับสนุนภารกิจของ ทอ. เองแล้ว เมื่อยามที่พี่น้องประชาชนต้องประสบภัยพิบัติต่างๆ ไม่ว่าจะเป็น อุทกภัย วาตภัย ธรณีพิบัติภัย และต้องการความช่วยเหลืออย่างทันทีทั้งที่นั้น ก็มักได้รับรองจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้ ทอ. จัด ช. ๖ เข้าไปสนับสนุนและให้การช่วยเหลือประชาชนอยู่เสมอๆ ทั้งการลำเลียงอาหาร สิ่งของจำเป็นต่อการยังชีพต่างๆ เข้าไปมอบให้กับผู้ที่ประสบภัย รวมทั้งการช่วยเหลือนำผู้เจ็บป่วยออกจากพื้นที่ที่ประสบภัยด้วย ซึ่งนับเป็นภารกิจที่มีความสำคัญมากในยามสงบ



การค้นหาลและช่วยชีวิต ทั้งในยามปกติและในพื้นที่การรบ เป็นภารกิจหลักของ ช.๖ มาโดยตลอด

A photograph of a military helicopter, possibly a UH-190, on a paved landing pad. The helicopter is painted in a camouflage pattern of green and tan. Its main rotor blades are extended horizontally. A person in a military uniform and a red helmet stands near the front landing gear. The background shows a line of trees under a clear sky. The photo is mounted on a green background.

การลำเลียงทางอากาศเพื่อสนับสนุนหน่วยงาน ทอ. เป็นภารกิจที่ต้องทำอยู่เป็นประจำ
ในภาพนั้นเป็นที่สถานีโทรคมนาคมเขานารายณ์ อ.สิริมาศ จ.สุโขทัย (อุทยานแห่งชาติรามคำแหง)
PHOTO : ASI 3.

หัวข้อ : RTAF AIRCRAFT STORY

ขอย้อนกลับไปในช่วงปี ๒๕๒๐ ซึ่งเป็นช่วงที่การรบกับ ผกค. อยู่ขึ้น ทอ. ได้มีแนวความคิดเพิ่มศักยภาพในการรบให้กับ ฮ.๖ เพื่อให้สามารถใช้เป็น ฮ.โจมตี ได้ด้วย โดยมีการพัฒนาระบบอาวุธต่างๆเพื่อบำนาใช้ติดตั้งกับ ฮ.๖ ซึ่งหน่วยงานที่รับผิดชอบในขณะนั้นคือ สำนักงานวิจัยและพัฒนาอาวุธยุทธภัณฑ์ (วพย.) โดยเป็นหน่วยขึ้นตรงต่อ สถาบันวิจัยและพัฒนาการกองทัพอากาศ (วท.ทอ.) มีการทดลองนำอาวุธชนิดต่างมาติดตั้งกับ ฮ.๖ และนำไปทดสอบทั้งในพื้นที่ทดสอบและบางครั้งจะนำไปทดสอบในพื้นที่การรบจริงก็มี ท่านอาจไม่เชื่อว่า ฮ. อย่าง ฮ.๖ นั้นมีบางเครื่องเคยเป็น ฮ.ที่ระเบิดมาแล้ว และเป็นระเบิดขนาด ๒๕๐ ปอนด์ แบบ Mk 81 จำนวน ๔ ลูกอีกด้วย นอกนั้นก็ระเบิดสังหารพวงขนาด ๒๐ ปอนด์ โดยจะเผื่อรวมกันจำนวน ๖ ลูกต่อ ๑ พวง โดย ฮ.๖ จะติดตั้งไปสละ ๔ พวง และยังมีการออกแบบและติดตั้งท่อปล่อยลูกระเบิดสังหาร ๒๐ ปอนด์ จำนวน ๑๒ ท่อ ภายในเคบินของ ฮ. และยังมีมีการติดตั้งจอลเล็งเป้าหมายในการทิ้งระเบิดในตำแหน่งของนักบินที่ ๒ ด้วย นอกจากลูกระเบิดแล้ว ยังได้เพิ่มอำนาจการยิงให้กับ ฮ.๖ โดยการนำปืนกลอากาศขนาด .๕๐ นิ้ว แบบ M-3 ซึ่งเป็นปืนกลหนักที่มีอำนาจการทำลายสูงและมีระยะยิงไกล มาติดตั้งที่ด้านข้างแทนตำแหน่งของปืนกลอากาศขนาด ๗.๖๒ มม. แบบ M-60 อีกด้วย และมีการนำบินชนิดนี้ไปทำการทดสอบในพื้นที่การรบในภาคเหนือช่วงปี ๒๕๒๓ โดยใช้ในการกิจการโจมตีทางอากาศสนับสนุนกำลังของ ทบ. ที่ทำการรบกับ ผกค. ที่ อ. พงษ์ข่า จ. น่าน และที่ อ. เทิง จ. เชียงราย และเท่าที่เคยได้ทราบผลการทดสอบมานั้นในส่วนของลูกระเบิดจะมีปัญหาเรื่องของความแม่นยำในการทิ้งระเบิด เนื่องจาก ฮ. นั้นต่างจาก บ. ตรงที่ไม่มีใบพัดประธาน(Main Rotor)อยู่ด้านบนของตัวเครื่อง เมื่อทำการปลดลูกระเบิดแล้วแรงลมจากใบพัดประธานที่พัดลงด้านล่าง จะพัดพาลูกระเบิดให้ปลิวออกไปตกในพื้นที่นอกเป้าหมาย ทำให้ไม่สามารถทำความเข้าใจกับเป้าหมายได้ และ ฮ. มีความเร็วต่ำทำให้เคลื่อนตัวช้า-ออกจากเป้าหมายได้ช้ากว่า บ. ทำให้มีโอกาสถูกยิงต่อต้านได้ง่าย อีกทั้งยังมีเสียงดังที่เกิดจากใบพัดประธานที่แตกตัวอากาศทำให้ ผกค. รู้ตัวและสามารถคาดเดาทิศทางของ ฮ. ก่อนที่จะบินเข้ามาโจมตีได้ ในส่วนของปืนกลอากาศขนาด .๕๐ นิ้ว แบบ M-3 นั้นพบว่า แรงสะท้อนถอยหลังของปืนนั้นมีสูงมากทำให้เกิดความสั่นสะเทือนไปทั้งลำขณะทำการยิง ซึ่งมีผลต่อการบังคับการบินของนักบินและอาจทำให้โครงสร้างลำตัวเกิดความเสียหายขึ้น ซึ่งดูแล้วก็คล้ายๆกับกรณีของ บ. จล. ๒(AC-47 Spooky) ที่เมื่อทำการยิงปืนกลอากาศขนาด .๕๐ นิ้ว แบบ M-3 พร้อมทั้งทั้งสองกระบอกแล้ว บ. จะเซเพราะแรงสะท้อนถอยหลังของปืน จึงต้องใช้วิธีสลับยิงทีละกระบอก แต่เนื่องจาก บ. จล. ๒ นั้นลำใหญ่กว่าและเสถียรภาพทางการบินมีมากกว่า จึงไม่ส่งผลมากเท่ากับ ฮ.๖ เมื่อต้องทำการยิงปืนขนาดเดียวกัน ภายหลังเมื่อมีการสรุปผลการทดสอบแล้ว จึงได้มีการยกเลิกการติดตั้งระบบอาวุธที่กล่าวมา คงเหลือแต่เพียงปืนกลอากาศขนาด ๗.๖๒ มม. แบบ M-60 เท่านั้นที่ยังใช้งานอยู่ แต่ในยามปกติก็จะไม่ได้นำมาติดตั้งไว้ ถ้าจะไดเห็นก็คงจะเป็นในโอกาสวันพิเศษอย่างเช่น วันเด็ก หรือในโอกาสที่จัดให้มีการแสดงการสาธิตค้นหาและช่วยเหลือผู้ประสบภัย และมีการนำ ฮ.๖ มาจัดบินแล้วตั้งแสดงภาคพื้นให้ดูชมกันเท่านั้น





ในภาพนี้จะเห็นท่อปล่อยลูกระเบิดสังหารขนาด ๒๐ ปอนด์ ติดตั้งอยู่ในห้องโดยสารด้านละ ๖ ท่อ



ปืนกลอากาศขนาด.๕๐นิ้ว แบบ M-3 ถูกนำมาติดตั้งเพื่อใช้เพิ่มอำนาจการยิง
และได้นำไปใช้จริงในเจ็ดพื้นที่การรบทางอากาศเหนือ

หัวข้อ :RTAF AIRCRAFT STORY

และเนื่องจาก ส.๖ ถูกใช้งานมานานนับสิบๆปีแล้ว ซึ่งตามกำหนดจะต้องปลดประจำการ ส.๖ ทั้งหมดในปี ๒๕๔๖ แต่เนื่องจากติดขัดปัญหาเรื่องงบประมาณที่จะจัดหา ส. แบบใหม่ เพื่อมาทดแทนให้ไต่ครมตามจำนวนที่กำหนดไว้ว่าจะต้องมี ส. สำหรับการกิจช่วยเหลือและกู้ภัย ซึ่งต้องมี ส. ไปวางกำลังยังฐานบินทั่วประเทศ รวม ๑๒ หน่วย และยังคงมี ส. สำหรับการกีดตามขบวนเสด็จฯ และการกิจอื่นๆอีกด้วย ทำให้มีการพิจารณาถึงความจำเป็นที่จะต้องใช้งาน ส.๖ ต่อไปอีก เป็นเวลา ๑๒ - ๑๕ ปี แต่เพื่อให้เกิดความปลอดภัยและมีประสิทธิภาพในการใช้งานสูงขึ้น จึงจำเป็นต้องนำ ส.๖ เข้ารับการปรับปรุงโครงสร้าง เครื่องยนต์ และระบบอวโณินสั เพื่อยืดอายุการใช้งาน โดย ทอ. ได้จัดทำโครงการปรับปรุง ส.๖ และมีการเปิดให้บริษัทต่างๆ ทั่วโลกยื่นข้อเสนอทั้งในเรื่องทางเทคนิค และการเสนอราคา ซึ่งผลการพิจารณาภายใต้เงื่อนไขที่กำหนดปรากฏว่าบริษัท ISRAEL AIRCRAFT INDUSTRIES LIMITED หรือ IAI ซึ่งเป็นรัฐวิสาหกิจของประเทศอิสราเอล ได้รับการคัดเลือกให้เป็นผู้ทำการปรับปรุง ส.๖ มีระยะเวลาดำเนินการ ๓ ปี คือระหว่างปี ๒๕๔๕ - ๒๕๔๗ โดยได้ใช้สถานที่ในการดำเนินการปรับปรุงที่ กองซ่อมอากาศยาน ๒ กรมช่างอากาศ (กขอ.๒ ขอ.) โคกกะเทียม จ.ลพบุรี ซึ่งในโครงการฯ นี้ได้นำ ส.๖ ที่ได้รับโอนมาจากกองทัพอากาศ ในปี ๒๕๔๖ จำนวน ๒ เครื่อง มาทำการปรับปรุงด้วย ซึ่ง ส.๖ ที่ผ่านการปรับปรุงตามเงื่อนไขที่กำหนดแล้วจะได้รับการเปลี่ยนสีใหม่ด้วย จากเดิมที่เป็นลายพรางสีเขียว เขียวเข้ม และน้ำตาล ซึ่งใช้กันมาตั้งแต่ปี ๒๕๒๖ นั้น ก็ได้เปลี่ยนเป็นลายพรางโทนสีเทา เทาอ่อน และเทาเข้ม ส่วนใต้ท้องก็ยังเป็นสีขาวเช่นเดิม และนี่ก็คงเป็นเรื่องราวเพียงส่วนหนึ่งของช่วงเวลา ๔๐ ปีเศษ แห่งการประจำการของ ส.๖ กองทัพอากาศไทย สำหรับตอนต่อไปคือตอนที่ ๒ นั้น ก็จะเป็นเรื่องของ ส.๖ พระที่นั่ง ครั้น



ส.๖ ที่อยู่ในระหว่างการดำเนินการปรับปรุงที่ กขอ.๒ ขอ. โคกกะเทียม ถูกนำมาทดสอบระบบการทำงานต่างๆ

RTAF'S HUEY STORY #2

by ASI S.

PHOTO : RTAF



ในปลายปี 2511 พล.อ.อ.บุญชู จันทรเบกษา

ผบ.ทอ. ได้เริ่มมาทำการฝึกบินกับ ฮ.6

VIA ASI S

จากในปี 2511 ที่กองทัพอากาศไทย ได้รับ ฮ.6 (UH-1H) ชุดแรก จำนวน 4 เครื่องแล้ว ต่อมาในปี 2512 ก็ได้รับมอบ ฮ.6 ที่เหลืออีก 21 เครื่อง ซึ่ง ฮ. ในชุดนี้ จำนวน 1 เครื่องคือ เครื่องหมายเลข ทอ. ฮ. ๖- ๗/๑๒ และกำหนดหมายเลขฝูงคือ ๓๒๐๑ ได้ถูกจัดให้เป็น ฮ.พระที่นั่ง แบบใหม่ทดแทน ฮ.4 พระที่นั่งเดิม ซึ่งถูกปรับระดับลงไปเป็น ฮ. สำหรับบุคคลสำคัญ (VIP) ซึ่งในเดือน ธ.ค.11 ผบ.ทอ. คือ พล.อ.อ.บุญชู จันทร์เกษม ท่านได้มาทำการฝึกบินกับ ฮ.6 นี้ด้วย โดยก่อนหน้านี้นะหว่างปี 2505 - 2511 ท่านได้เคยถวายการบิน ฮ.4 พระที่นั่ง แต่พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว และสมเด็จพระนางเจ้าฯ พระบรมราชินีนาถ ด้วยตนเองอยู่เสมอเมื่อโอกาสอำนวยให้ และภายหลังที่ทำการฝึกบินกับ ฮ.6 อยู่หลายเดือนจนมีความชำนาญ ท่านจึงได้มีโอกาสดถวายการบิน ฮ.6 พระที่นั่ง แต่พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว และสมเด็จพระนางเจ้าฯ พระบรมราชินีนาถ

และที่ต้องกล่าวถึงท่าน ผบ.ทอ. (พล.อ.อ.บุญชู จันทร์เกษม) นั้น ก็เนื่องจากท่านเป็น ผบ.ทอ. ที่รักในการบินมาก โดยเฉพาะการบินกับ ฮ. ถึงแม้ว่าตัวท่านจะเคยเป็นนักบินขับไล่ที่ผ่านทั้งสงครามอินโดจีน ฝรั่งเศส และสงครามมหาเอเชียบูรพามาก่อน แต่เมื่อท่านดำรงตำแหน่ง ผบ.ทอ. ในปี 2503 แล้ว ท่านก็ยังทำการบินกับ ฮ. อยู่เสมอมา (ท่านเริ่มทำการบินกับ ฮ. ครั้งแรกด้วย ฮ.3 (H-19A) เมื่อเดือน มี.ค.2499 ขณะดำรงตำแหน่ง ผู้ช่วยเสนาธิการทหารอากาศฝ่ายแผนและวิจัย) จนแม้กระทั่งวันสุดท้ายในชีวิตราชการของท่าน คือวันที่ 30 ก.ย.2517 ท่านยังได้ทำการบินกับ ฮ.6 พระที่นั่ง (หมายเลข ๓๒๐๑ หมายเลข ทอ. ฮ. ๖-๒๙/๑๕) ด้วยตนเอง และเป็นการบินครั้งสุดท้ายของท่านด้วย



หัวข้อ :RTAF AIRCRAFT STORY

นอกจากนี้ท่านยังได้เขียนบันทึกเหตุการณ์ที่เกี่ยวข้องกับการบินอากาศยานพระที่นั่ง ไว้ในเรื่อง “ การควบคุม และ บินอากาศยานพระที่นั่ง “ และได้ลงพิมพ์ไว้ในหนังสือ “ พระราชนิพนธ์เกี่ยวกับกองทัพอากาศ “ ซึ่งกล่าวถึงข้อบกพร่องและข้อขัดข้อง ไว้เพื่อเป็นแนวทางปฏิบัติแก่เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องในการดำเนินการจัดถวายการเสด็จพระราชดำเนิน ให้บินไปด้วยความเรียบร้อย และมีความปลอดภัยในทุกโอกาส ผมเลยขอนำบทความที่ท่านเขียนไว้มาถ่ายทอดให้กับท่านผู้อ่านได้รับทราบ จริงๆท่านเขียนไว้หลายเรื่อง แต่ผมขอเลือกเฉพาะที่เกี่ยวข้องกับ ส.6 มาเท่านั้น และเรื่อง ที่เลือกมานี้จะเป็นการถวายการบินด้วย ส.6 พระที่นั่ง ในปีแรก คือปี 2512 แต่ไม่ทราบว่าจะเป็นการกิจกรรเกลยหรือเปล่า อันนี้ในบทความของท่าน ก็ไม่ได้กล่าวไว้ครับ

เรื่องที่ ๓

เสด็จ ฯ หอดพระเนตรการฝึกหัดบิน ๑๒

ที่ จว.นราธิวาส เมื่อ ๒ ส.ค. ๑๒

พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว เสด็จ ฯ พร้อมด้วยสมเด็จพระเจ้าลูกยาเธอ ฯ จากดอนเมืองโดย บ.ล.๕ พระที่นั่ง ไปยัง จว.สงขลา จาก จว.สงขลา ได้เสด็จพระราชดำเนินและประทับแรมในเรือนของ ทร. เพื่อทรงร่วมการฝึกจนถึง จว.นราธิวาส โดยทรงร่วมการฝึกยกพลขึ้นบกจาก เรือรบขึ้นชายหาด จนถึงสนามบิน จว.นราธิวาส ในตอนเช้าเมื่อเสร็จสิ้นการฝึกแล้ว ได้เสวยพระกระยาหารกลางวันที่สนามบิน และเสด็จ ฯ จาก สนามบิน จว.นราธิวาส กลับ จว.สงขลา โดย ส.พระที่นั่ง ในตอนบ่าย

ผบ.ทอ. ได้บิน ส.๖ จากสงขลา ไปดูการฝึกหัดบิน ๑๒ ที่ชายหาด จว.นราธิวาส เมื่อเช้า ส. ลงที่ชายหาดแล้ว ก็มอบให้นักบินนำ ส. ไปรอที่สนามบิน จว.นราธิวาส เพื่อรับเสด็จ ฯ กลับในตอนบ่าย

เมื่อตอนบินจากสงขลาไปชายหาดนราธิวาสนั้น ไข่เวลาบิน ๔๐ นาที และเมื่อไปถึงนราธิวาสแล้วไม่ได้เดิมเชื้อเพลิง คงบินรับเสด็จ ฯ กลับสงขลาด้วยเชื้อเพลิงที่เหลือนั้น ประกอบกับวันนั้นสภาพอากาศไม่ดี จึงเกิดเป็นข้อบกพร่องขึ้น

ผบ.ทอ. ได้บิน ส.พระที่นั่ง ขึ้นจากสนามบินนราธิวาส พร้อมด้วย ส. ดัดดามอีก ๔ เครื่อง เมื่อบินมาได้ประมาณ ๕ นาที พบว่าสภาพ อากาศในเส้นทางบินมีฝนตกอย่างหนัก และมีเมฆหนาขึ้นได้รับการติดต่อจาก บ. ตำรวจ ซึ่งมีบินล่วงหน้าว่า สภาพอากาศในเส้นทางเลวมาก แต่ทาง ทะเลมีสภาพอากาศดี จึงตัดสินใจบินออกทะเลด้วยความจำเป็น เพื่อหลบเมฆหนาและพายุฝน ซึ่งกำลังเคลื่อนตัวเข้ามาและบ่มีเส้นทางบินอยู่ข้าง หน้า เนื่องจากลมแรงทำให้ ส. ออกทะเลไปมาก และความเร็วเส้นทางลดลงด้วย พอบินมาในทะเลได้ประมาณ ๓๐ นาที ไฟแดงขอ Master Caution ก็เกิดขึ้น ผู้โดยสารต่างพากันตกใจ โดยเฉพาะสมุหราชองครักษ์ และ พล.ต. ม.ล. จินดา สนิทวงศ์ แพทย์ประจำพระองค์ ตกพระทัย และตกใจมาก สมุหราชองครักษ์ ถึงกับทรงอุทานว่า เครื่องยนต์จะดับหรือ

ขณะนั้น ส. ทั้งหมู่บินอยู่ในระยะสูงประมาณ ๑๔๐๐ ฟุต อยู่ในอาการโคลงเคลงและต้องใช้การบังคับมาก เพราะต้องต่อสู้กับพายุฝน ตลอดเวลา การที่ไฟแดงเปิด แสดงถึงมีเชื้อเพลิงเหลือน้อย เพียงประมาณ ๑/๔ ของถัง (๓๐๐ ปอนด์) สามารถบินได้อีกประมาณ ๒๐ นาทีเท่านั้น จึงได้ปิดสวิตช์ไฟและแจ้งผู้โดยสารทราบข้อเท็จจริงว่า ไฟแดงนั้นเป็นการ Warning เรื่องเชื้อเพลิง มีไขเครื่องยนต์จะดับ และมีเวลาพอที่จะบินถึง สงขลาได้ เพราะเห็นแหลมสงขลาอยู่แล้วไม่ต้องตกใจ

หลังจากนั้น ก็หลุดจากพายุฝนเข้าสู่สภาพอากาศโปร่งเป็นปกติ ปรากฏว่า ส. ทั้งหมู่ออกมาห่างฝั่งมาก แต่ยังอยู่ในระยะมองเห็นฝั่ง ด้วยสายตา และพิจารณาเห็นว่าหากจะบินตัดเข้าฝั่งก่อน แล้วบินเลี้ยวชายฝั่งมาลงสงขลา จะทำให้เสียเวลาและเชื้อเพลิงอาจไม่พอ จึงตัดสินใจบินตัด ตรงข้ามทะเลมายังสงขลาเลยทีเดียว และก็มีถึงสงขลาด้วยความเรียบร้อย

เมื่อเช้า ส. ลงที่หน่วย ดชด. สงขลาแล้ว จึงทราบว่ บ.ตำรวจ ที่บินตรงมาตามเส้นทางบนพื้นดิน ไม่สามารถฝ่าพายุฝนมาได้ ต้องลง พักระหว่างทาง

ได้สั่งเกิดดูพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว และสมเด็จพระเจ้าลูกยาเธอ ฯ เมื่อไฟแดงที่ Master Caution เกิดขึ้น ไม่ปรากฏว่า ทั้ง สองพระองค์ทรงแสดงพระอาการวิตกแต่ประการใด

ส่วนผู้โดยสารอื่นว่า รู้สึกว่า จะตกใจมากเมื่อไฟแดงที่ Master Caution เกิดขึ้น โดยเฉพาะ พล.ต. ม.ล. จินดา สนิทวงศ์ แพทย์ประจำพระองค์ ถึงกับยกพระทัยหอยค่อภาวับลุดเศ

ข้อบกพร่องสำหรับ Mission นี้ ก็คือ การที่ไม่ได้เดิมเชื้อเพลิงให้เต็มทีก่อนบินกลับจากสนามบินนราธิวาส ทำให้เชื้อเพลิงเกือบจะไม่พอสำหรับการบินที่ต้องหลบหลีกสภาพอากาศเช่นนี้

แต่ก็ได้คำนวณแล้วว่าถึงเชื้อเพลิงเหลือน้อย ก็สามารถที่จะบินถึงสงขลา จุดหมายปลายทางได้โดยปลอดภัย

ครับนี่คือ เรื่องราวที่บันทึกจากประสบการณ์การบิน ส.พระที่นั่งถาย แต่พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ของท่าน ผบ.ทอ. ซึ่งเกิดขึ้น หลังจากการเข้าประจำการของ ส.6 ไม่ถึงหนึ่งปี และได้นำมารวบรวมพิมพ์ไว้อีกครั้งในหนังสือ อนุสรณ์งานพระราชทานเพลิงศพของท่าน โดยผม ก็ได้คงเนื้อหาและรูปแบบของการพิมพ์ไว้ตามต้นฉบับเดิม จริงๆแล้วยังมีอีกหลายเรื่องที่ไม่ได้นำมากล่าวไว้ ณ ที่นี้ คงต้องรบกวนท่านที่สนใจไปลอง หนาอ่านกันดู แต่คิดว่าอาจจะหายากสักหน่อย เพราะเป็นหนังสือที่พิมพ์มาตั้งแต่ปี 2519 แล้ว

PHOTO : RTAF



ฮ.6 พระที่นั่ง หมายเลข ๓๒๐๑ (ฮ.๖ ๗๑๒) ใช้ถวายการบินรับ-ส่งเสด็จ ฯ ในระหว่างปี 2512 - 2515

กลับมาที่เรื่อง ช.6 พระที่นั่ง หมายเลข ๓๒๐๑ ต่อครับ ช. เครื่องนี้ได้ปฏิบัติการในการบินรับ-ส่งเสด็จ ฯ อยู่ได้สามปี ก็ต้องปรับระดับมาเป็น ช.พระที่นั่งสำรอง เนื่องจากในปี 2515 นั้น ทอ.ไทย ได้รับ ช.6 เพิ่มขึ้นอีก 5 เครื่อง จึงมีการพิจารณาเห็นควรวางจะต้องจัด ช. ในชุดนี้มาทดแทน ช. พระที่นั่งเครื่องเดิม เพื่อเป็นการถวายเป็นความปลอดภัยสูงสุด แต่พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว และสมเด็จพระนางเจ้า ฯ พระบรมราชินีนาถ ตลอดจนพระบรมวงศานุวงศ์ทุกพระองค์

และจากที่มีข้อกำหนดของ ทอ.(ในขณะนั้น)ว่า ช.6 จะต้องทำการเปลี่ยนเครื่องยนต์ เมื่ออายุครบ 1,200 ชั่วโมง แต่สำหรับ ช.6 พระที่นั่งแล้ว จะต้องเปลี่ยนเครื่องยนต์เมื่ออายุครบ 200 ชั่วโมง และ ช.6 พระที่นั่งหมายเลข ๓๒๐๑ (ช.๖-๗/๑๒) ในขณะนั้นมีอายุการใช้งานมาแล้ว 854.05 ชั่วโมง จึงเห็นควรให้จัด ช. ในชุดนี้จำนวน 1 เครื่องคือ ช.6 หมายเลข ทอ. “ ช.๖-๒๙/๑๔ ” (หมายเลขสหรัฐฯ 71 - 20204) มาแทน ช.พระที่นั่งเครื่องเดิม ซึ่งถ้ามองดูที่หมายเลขของสหรัฐฯ ก็จะเห็นว่า ช. ลำโหมนี้ถูกสร้างขึ้นในปี 1971 หรือปี 2514 นั้นเอง ก็เรียกว่าใหม่เอี่ยมเลยทีเดียว เพราะเพิ่มมีอายุการใช้งานทั้งตัว ช. และเครื่องยนต์แค่ 12.4 ชั่วโมงเท่านั้นเอง โดย ช.6 พระที่นั่งเครื่องใหม่ได้รับการกำหนดให้ใช้หมายเลขฝูงคือ ๓๒๐๑

ส่วน ช.6 พระที่นั่งเครื่องเดิมที่เคยมีหมายเลขฝูง ๓๒๐๑ (ช.๖-๗/๑๒)นั้น ก็ให้เปลี่ยนเป็นหมายเลข ๓๒๐๒ และให้ปรับใช้เป็น ช.พระที่นั่งสำรอง โดย ช.6 พระที่นั่งหมายเลข ๓๒๐๑(ช.๖-๒๙/๑๔)นั้น ถูกใช้ถวายภารกิจการบินรับ - ส่งเสด็จ ฯ อยู่จนกระทั่งถึงปี 2519 จึงได้เลิกใช้งานในการบินนี้ เนื่องจากได้มีการจัดหา ช.พระที่นั่ง แบบใหม่คือ UH-1N หรือ ช.6 ก มาใช้ถวายภารกิจการบินรับ - ส่งเสด็จ ฯ แทน โดยในขณะนั้น ช.6 พระที่นั่งหมายเลข ๓๒๐๑ (ช.๖-๒๙/๑๔) มีอายุการใช้งานรวม 828 ชั่วโมง และได้ให้ ช.6 พระที่นั่งเดิม ทั้งสองเครื่องคือ หมายเลข ๓๒๐๑ และหมายเลข ๓๒๐๒ เปลี่ยนมาใช้งานในการบินลำเลียงทางอากาศ โดยมีหมายเลข ๒๐๓๔๗ และหมายเลข ๒๐๓๓๗ ตามลำดับ

แต่โดยส่วนตัวผมเองเข้าใจว่าในขณะนั้น ช. ทั้งสองเครื่องก็ยังคงจะต้องใช้ในการสนับสนุนภารกิจการบินรับ - ส่งเสด็จ ฯ ต่อไปด้วย โดยทำหน้าที่เป็น ช. ติดตามในขบวนเสด็จ ฯ เนื่องจากในการเสด็จ ฯ แต่ละครั้ง จะมีผู้เกี่ยวข้องของจำนวนมาร่วมตามเสด็จ ฯ ไปด้วย ดังนั้น ทอ. จึงต้องจัด ช. ติดตามในขบวนเสด็จ ฯ ไปอีกประมาณ 2 - 3 เครื่อง (นี้ไม่รวมถึง ช. ของ ทบ. และ ตร. ที่จะต้องนำคณะส่วนล่วงหน้าและส่วนที่จะต้องถวายความปลอดภัยไปลงก่อน เนื่องจากพื้นที่ที่เสด็จ ฯ ไปทรงเยี่ยมหน่วยทหาร ตำรวจ และราษฎรนั้น ส่วนแต่อยู่ในพื้นที่ทุรกันดารและห่างไกล บางพื้นที่ก็อยู่ในเขตอิทธิพลของ ผกค. ทำให้บางครั้งจะมี ช. ของทุกหน่วยรวมกันมากถึง 12 เครื่อง)

สำหรับในปี 2522 - 2523 กองทัพอากาศได้ถวายการฝึกบินเฮลิคอปเตอร์ตามหลักสูตรของ รร.การบิน กองทัพอากาศ แต่สมเด็จพระบรมโอรสาธิราช ฯ สยามมกุฎราชกุมาร โดยใช้ ช.6 หมายเลข ๒๐๓๓๔ (ช.๖-๑๗/๑๒) ด้วย

และนี่ก็คงเป็นเรื่องราวเพียงบางส่วนของ ช.6 ของกองทัพอากาศไทย ที่ได้เคยถวายภารกิจการบินรับ-ส่งเสด็จ ฯ ในฐานะเป็น “เฮลิคอปเตอร์พระที่นั่ง” แต่พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว และสมเด็จพระนางเจ้า ฯ พระบรมราชินีนาถ ตลอดจนพระบรมวงศานุวงศ์ ในระหว่างปี 2512 ถึงปี 2519 แม้จะเป็นเวลาประมาณ 7 ปี แต่นับนี้เวลาก็กว้างเลยมา 40 ปีแล้ว คนในยุคปัจจุบันน้อยคนที่จะได้รับทราบเรื่องราวในอดีตที่ผ่านมา ก็หวังว่าในอนาคตเมื่อ ช.6 หมายเลข ๒๐๓๓๗ (ช.๖-๗/๑๒) ซึ่งเคยใช้เป็น ช.พระที่นั่งในอดีต ต้องปลดประจำการแล้ว ก็อยากจะให้นำเข้าไปเก็บไว้พิพิธภัณฑ์กองทัพอากาศ พร้อมทั้งทำการปรับปรุงสภาพภายนอก(และภายใน ถ้าทำได้)ให้เป็นเหมือนในอดีต ครั้งที่ได้เคยเป็น ช.พระที่นั่ง ด้วยกันแน่ จะดีครับ และท้ายนี้ขอเพิ่มเติมข้อมูลในส่วนของ ผู้บังคับฝูงบิน ช.6 ท่านแรกของกองทัพอากาศไทย (ฝูง.32 บน.3) ไว้เพื่อเป็นเกียรติประวัติ ซึ่งท่านก็คือ ร.อ.ถาวร เกิดสินธุ์

PHOTO : RTAF



๕.๕ พระที่นั่ง จักรเยนทร์ ๓๓๐๓ ณ สนามฝึกใช้อาวุธทางอากาศเชียงใหม่ ปี ๒๕๑๕
สำหรับในภาพนี้เป็นภาพการฝึกการบินรับ-ส่งพลต๋อง แต่เป็นการฝึกของ ทบ.พล.