

สนามบิน

ย ราชันย กาญจนวณิช

เหตุผลหนึ่งในการที่ผมตัดสินใจมาอยู่ในจังหวัดภูเก็ตเมื่อปี พ.ศ. 2494 ก็เพราะภูเก็ตเป็นหัวเมืองหนึ่งในไม่กี่แห่งที่มีสนามบินติดต่อกับกรุงเทพฯ และต่างประเทศได้ในปัจจุบันนี้ก็มีแต่เพียงภูเก็ตและสงขลาที่มีสนามบินที่มีสายการบินติดต่อกับกรุงเทพฯ วันละเที่ยว และมีเที่ยวบินไปต่างประเทศคือ ปีนัง สัปดาห์ละ 3 เที่ยว

ในปี พ.ศ. 2494 นั้นเป็นยุคหลังสงครามโลกที่ประเทศต่างๆ กำลังบูรณะฟื้นตัวจากภัยสงครามทั้งทางด้านเศรษฐกิจและการคมนาคมเดินทางและขนส่งทางอากาศกำลังเข้ามาเสริมแทนการเดินทางและขนส่งทางเรือหรือทางรถไฟและถนน และการเดินทางหรือขนส่งทางอากาศนั้นก็เหมาะสำหรับระยะทางไกล ในปี พ.ศ. 2494 นั้นภูเก็ตไม่มีทางหลวงติดต่อกับจังหวัดอื่น นอกจากจังหวัดพังงาจังหวัดเดียว การใช้เครื่องบินก็ต่ออาศัยเรือกลไฟต่างชาติที่มีเส้นทางติดต่อกับป็นังเท่านั้น

การใช้เครื่องบินเป็นพาหนะขนส่งผู้โดยสารและสินค้ามันได้เจริญเติบโตขึ้นอย่างรวดเร็วในยุคหลังสงครามโลกครั้งที่สอง

ย

นับเป็นเวลาเพียงไม่ถึงหนึ่งร้อยปีที่ วิลเบอร์ และ ออร์วิล ไรท์ (WILBUR & ORVILLE WRIGHT) เจ้าของโรงซ่อมจักรยานจากเมืองเดตัน (DAYTON) ในรัฐโอไฮโอ ในสหรัฐอเมริกาได้ศึกษาค้นคว้าและสร้างเครื่องบินที่บินได้จริง ๆ สำเร็จที่ตำบลคิทที ฮอว์ค (KITTY HAWK) ริมฝั่งทะเลในรัฐนอร์ท แคโรไลนา เมื่อวันที่ 17 ธันวาคม ค.ศ.1903 (พ.ศ.2446)

เครื่องบินที่วีนได้จริง ๆ นี้ มีน้ำหนักเพียง 337 กิโลกรัม ใช้เครื่องยนต์ 12 แรงม้า และบินได้อยู่ไม่กี่นาที จึงไม่มีคนสนใจเท่าไรนัก จนกระทั่งอีกห้าปีต่อมา ที่วิลเบอร์ ไรท์ สามารถสร้างเครื่องบินที่บินได้นาน 10 นาที ในอัตราเร็ว 64 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

ในทวีปยุโรป ก็ได้มีการตื่นตัวในเรื่องการสร้างเครื่องบินเช่นกัน เพราะทั้งวิลเบอร์ และออร์วิล ไรท์ ได้ศึกษาการบินจากหลักฐานการใช้เครื่องร่อน (GLIDER) ของชาวยุโรป เช่น ออตโต ลิลีเอนทาล (OTTO LILIENTHAL) ในประเทศเยอรมันนี่

ในปี ค.ศ.1909 หรือ พ.ศ.2452 ได้มีการเสนอให้รางวัลแก่ผู้ที่สามารถบินข้ามทะเลของแคบอังกฤษ

บิดาผมซึ่งเป็นนักศึกษาอยู่ในประเทศอังกฤษเวลานั้นเล่าให้ฟังว่าสนใจในการสร้างเครื่องบินมาก และได้ขออนุญาตเปลี่ยนวิชาเรียนเป็นการบินแต่ก็ไม่ได้ได้รับความเห็นชอบเพราะทางราชการยังเห็นว่าการสร้างรถไฟยังมีความสำคัญกว่าสำหรับประเทศสยามในยุคนั้น

ผู้ที่ได้รับรางวัลสำคัญในการบินข้ามช่องแคบอังกฤษในครั้งนั้น มีชื่อว่า หลุย เบลอริโอต์ (LOUIS BLERIOT)

ซึ่งสามารถบินจากเมืองคาเลส์ในประเทศฝรั่งเศสไปยังเมืองโดเวอร์ในประเทศอังกฤษได้สำเร็จ

ความสำเร็จในครั้งนี้ได้ทำให้ชาวโลกตระหนักถึงความสำคัญของเครื่องบินว่าเป็นยานพาหนะที่ไม่ใช่ของเล่น และจะเป็นประโยชน์จริง ๆ ในอนาคต และในระหว่างสงครามโลกครั้งแรกในยุโรป เบลอริโอต์ก็ได้ตั้งโรงงานผลิตเครื่องบินประมาณ 10,000 เครื่องให้กองทัพฝรั่งเศสและพันธมิตรได้สำเร็จ

ถึงแม้ว่าจะได้มีการใช้เครื่องบินอย่างแพร่หลายในสงครามโลกครั้งแรก แต่ในเชิงพาณิชย์เครื่องบินก็ยังเป็นของเล่น จนกระทั่ง ชาลส์ ลินด์เบิร์ก (CHARLES A. LINDBERGH) สามารถบินคนเดียวข้ามมหาสมุทรแอตแลนติกจากอเมริกาไปยังกรุงปารีสได้สำเร็จในเดือนพฤษภาคม ค.ศ.1927 (พ.ศ.2470) เรย์มอนด์ ออร์ทีค (RAYMOND B. ORTEIG) ขาวนิวยอร์กเป็นผู้เสนอให้รางวัลเงิน 25,000 เหรียญตั้งแต่ปี ค.ศ. 1919 แก่ผู้ที่สามารถบินเดี่ยวข้ามมหาสมุทรแอตแลนติกได้สำเร็จ ลินด์เบิร์ก ใช้เวลาบินครั้งนี้เพียง 33 ชั่วโมง 32 นาที อนาคตของการบินพาณิชย์จึงเปิดกว้างขึ้น และจะต้องรอกการทุ่มเทความคิดและการใช้ทรัพย์สินในการสร้างเครื่องบินเพื่อทำลายล้างกันในสงครามโลกครั้งที่สองเสียก่อน

ประเทศสยามในยุคสมบูรณาญาสิทธิราชย์นั้นได้ให้ความสนใจในการบินมากเพราะในปี ค.ศ.1911 (พ.ศ.2453) นักบินเบลเยียมชื่อ ชาลส์ แวน เดน บอร์น (CHATLES VAN DEN BORN) ได้นำเครื่องบินปีกสองชั้น (HENRI FARMAN) มาแสดงที่สนามม้าราชกรีฑาสโมสร ทหารไทยได้ถูกส่งไปฝึกเป็นนักบินในฝรั่งเศส และได้รับใบอนุญาต 2 ปีต่อมาในเดือนมกราคม ค.ศ.1914 (พ.ศ.2457) กองทัพอากาศก็ได้้นำเครื่องบินที่ได้สั่งจากต่างประเทศ 7 เครื่องมาแสดงที่ราชกรีฑาสโมสรเช่นเดียวกัน

กระทรวงกลาโหมได้จัดให้มีแผนการบินขึ้นโดยให้อยู่ในบังคับบัญชาของจเรทหารช่าง โดยจัดสร้างโรงเก็บชั่วคราวขึ้นที่สนามม้าสระปทุม กล่าวกันว่าเครื่องบินไปจอดอยู่ 8 เครื่องซึ่งส่งมาจากประเทศฝรั่งเศส เป็นเครื่องบินเบรเกตปีก 2 ชั้น 3 เครื่อง เครื่องนิเออร์ปอร์ตปีกชั้นเดียว 4 เครื่อง

และอีกเครื่องหนึ่งเป็นเครื่องที่เจ้าพระยาอภัยภูเบศรสั่งเข้ามาส่วนตัว กองทัพอากาศไทยได้สร้างสนามบินขึ้นที่ดอนเมืองในปี ค.ศ.1914 (พ.ศ.2457) ซึ่งนับว่าเป็นสนามบินที่เก่าแก่ที่สุดในโลกที่ยังคงใช้ที่ตั้งเดิมอยู่ ทั้ง ๆ ที่ เมื่อเริ่มเปิดการใช้งานนั้น ยังไม่มีถนนติดต่อระหว่างดอนเมืองกับที่โหนดเลย จะเดินทางไปดอนเมืองได้ก็ต่างรถไฟเท่านั้น ถนนจากกรุงเทพฯ ไปดอนเมืองนั้นเพิ่งเปิดการใช้ได้เมื่อปี พ.ศ. 2481 (ค.ศ.1938)

การบินพลเรือนได้เริ่มขึ้นหลังสงครามโลกครั้งที่ 1 และขยายกิจการไปหลายจังหวัด เช่น โคโรรา, ร้อยเอ็ด ฯลฯ ในช่วง พ.ศ.2463-67

สนามบินภูเก็ตที่ไม่ขานนั้น เข้าใจว่าได้สร้างเมื่อก่อนสงครามโลกครั้งที่สองและเข้าใจว่าหลวงอภามรณชิต เป็นผู้ทึศที่ดินส่วนใหญ่ให้

เครื่องบินในยุคแรก ๆ นั้นมีน้ำหนักเบา ใช้เครื่องยนต์เล็ก ๆ จะขึ้นลง นักบินต้องพยายามให้วิ่งสวนทิศทางลม เนื่องจากทิศทางลมเปลี่ยนแปลงอยู่เสมอ จึงสะดวกที่จะใช้สนามบินซึ่งเป็นสนามหญ้าขนาดใหญ่ ต่อมาเมื่อมีการสร้างเครื่องบินที่ใหญ่ขึ้น และมีน้ำหนักมากขึ้น เครื่องบินก็ไม่สามารถวิ่งขึ้นลงในสนามหญ้าได้ เพราะล้อจะจมดินวิ่งไม่ได้ ทิศทางลมก็ไม่สำคัญเท่าเดิม เพราะเครื่องบินมีน้ำหนักมากขึ้นและเครื่องยนต์ก็มีกำลังมากขึ้นด้วย จึงเกิดความจำเป็นที่จะต้องมีการวิ่ง (RUNWAY) ที่มีผิวแข็งแรงทำด้วยคอนกรีตหรือกรวดลาดยางอัสน์เพื่อจะให้ถูกทิศทางลมจึงต้องมีทางวิ่งหลายทาง แต่ต่อมาความจำเป็นด้านทิศทางลมก็ลดน้อยลง แต่ต้องสร้างทางวิ่งให้ยาวขึ้นเพื่อรับเครื่องบินที่ใหญ่และใช้ทางวิ่งระยะยาวก่อนที่จะลุล่วงขึ้นได้หรือลงมาหยุดได้ ดังตัวอย่างที่จะเห็นได้จากสนามบินลากาเดีย (LA GUARDIA) ในนิวยอร์กซึ่งเริ่มด้วยมีทางวิ่ง (RUNWAY) 4 ทาง เมื่อก่อนสงครามโลกครั้งที่สอง แต่ต่อมาก็เลิกใช้ทางวิ่งต่าง ๆ จนเหลือทางวิ่งเพียงสองทางในระยะหลังสงคราม สนามบินฮ่องกงเป็นตัวอย่งของสนามบินที่ใช้ทางวิ่งทางเดียว ซึ่งไม่เหมาะสำหรับเครื่องบินเล็ก ๆ ที่มีกำลังน้อยเพราะ

เลือกทางวิ่งให้เหมาะกับทิศทางลมได้ยาก สนามบินที่เมืองนิวยอร์ก นิวเจอร์ซีย์ เป็นสนามบินแรกที่ใช้ทางวิ่งลาดยางตั้งแต่ปี พ.ศ. 2471

สนามบินที่เก่าแก่ที่ฉันได้เคยพบมาคือ สนามบินของเมืองซาเตอร์ส เทาเวอร์ส ในรัฐควีนสแลนด์ ประเทศออสเตรเลีย ที่สนามบินแห่งนี้ ไม่มีพนักงานประจำหลัง 18.00 น. ฉะนั้นในเวลาครึ่งคืนจึงมีดตนิท นักบินที่เขานำเครื่องบินมาลงในเวลาค่ำคืน จะต้องใช้เครื่องบินลงต่ำมาในระดับที่กำหนดไว้เหนือห้องบังคับการซึ่งจะทำให้ไฟฟ้าตามทางวิ่งเปิดขึ้นได้โดยอัตโนมัติ จะเรียกว่าบินลงมาเปิดไฟฟ้าก็คงได้ ครั้งหนึ่งผมเคยเดินทางกับพนักงานเหมืองแร่จากป่าวีนวินนี่ ด้วยเครื่องบินเล็ก ๆ มาถึงสนามบินแห่งนี้ช้ากว่ากำหนดจนค่ำคืนแล้ว นักบินต้องลดระดับลงมาเปิดไฟทางวิ่ง ถ้าเปิดไฟไม่สำเร็จจะต้องบินไปลงที่เมืองเทวันสวิลล์ซึ่งเป็นเมืองใหญ่ แต่อยู่ไกลเหมืองแร่ที่เป็นจุดหมายปลายทางของเรา

จากสนามบินมาเป็นทางวิ่งระยะยาวหลายกิโลเมตร สนามบินจึงกลายเป็นท่าอากาศยาน ซึ่งเป็นชุมชนที่ทันสมัยประกอบด้วยร้านค้า ภัตตาคาร โรงแรม สถานีรถไฟ บริการรถเช่า ตลาดซูเปอร์มาเกต ระบบการรักษาความปลอดภัย และห้องบังคับการบินรวมทั้งเครื่องอิเล็กทรอนิกส์ที่จะช่วยการขึ้นลงของเครื่องบิน สนามบินจึงเป็นส่วนสำคัญของเมืองในยุคหลังสงครามโลกครั้งที่สอง ภูเก็ตซึ่งเคยเป็นจังหวัดที่มีสนามบินติดต่อกับต่างประเทศในยุคหลังสงครามโลกครั้งที่สอง การที่ทางราชการได้ส่งเสริมการเดินทางขนส่งทางอากาศให้ภูเก็ตเพื่อแก้ปัญหาการขนส่งทางบกและทางน้ำนั้นได้ช่วยให้ภูเก็ตได้มีโอกาสพัฒนาเป็นศูนย์กลางของการท่องเที่ยวในภาคใต้ของประเทศได้ในระยะเวลาอันสั้น

เมื่อท่าอากาศยานต่าง ๆ ได้พัฒนาไปอย่างรวดเร็ว ก็เป็นของธรรมดาที่จะมีปัญหาต่าง ๆ ตามมาอย่างรวดเร็วเช่นเดียวกัน ท่าอากาศยานที่อยู่ไกลตัวเมืองจนไม่อาจขยายต่อไปได้ ก็ต้องเลิกไป และไปสร้างท่าอากาศยานใหม่ที่อยู่ไกลออกไป และพื้นที่ของอาคารสูงต่าง ๆ เช่น ที่ลอนดอนต้องเลิกสนามบินครอยดอนไปใช้ฮีธโรแทนท่าอากาศยานเคนเนดีที่นิวยอร์กก็ได้เข้ามาแทนสนามบินเก่า เช่นเดียวกับที่อื่น ๆ ทั่วโลก เช่น สิงคโปร์ หรือกัวลาลัมเปอร์ และฮ่องกง

ปัญหาของท่าอากาศยานดอนเมืองนั้นต่างกับที่อื่น เพราะเป็นท่าอากาศยานที่อยู่ในฐานะที่พหุภาค การขยายขยายจึงไม่สะดวกเท่าที่ควร การสร้างท่าอากาศยานใหม่ที่หนองงูเห่า จึงได้ถูกนำมาขบคิดกันอย่างต่อเนื่อง

ผมเองมีประสบการณ์เมื่อเร็ว ๆ นี้ เกี่ยวกับระบบรักษาความปลอดภัยในทางอากาศยาน กล่าวคือ เมื่อเดือนกันยายน พ.ศ. 2539 เมื่อเดินทางจากต่างประเทศมาถึงท่าอากาศยานดอนเมือง ก็สามารถผ่านการตรวจคนเข้าเมืองและศุลกากรได้อย่างรวดเร็วไม่แพ้ที่อื่น ๆ คณะของเราคือ ผม ภรรยา และหลายชายวัย โชคดีที่มีคนขับรถมารับและช่วยเซ็นรถนำกระเป๋าเดินทางลาดไปส่งที่จุดตรวจคนเข้าเมือง ในระหว่างที่คนขับรถได้นำรถเข้ามาจอด เมื่อรับเอกระเป๋าเดินทางขึ้นรถนั้น ได้มีชายฉกรรจ์ 2 นายแต่งตัวภูมิฐานสวมเสื้อนอกทั้ง ๆ ที่อากาศร้อน คนหนึ่งใส่ชุดสีน้ำเงินแก่งภาษาอังกฤษเป็นเชิงให้ผมเอารถเข็นไปส่งที่บันไดข้างในเมื่อใช้แล้ว พังดูแล้วแปลกใจมาก เพราะแก่เดินมามือเปล่าไม่มีกระเป๋าถือมาเลย ภรรยาผมบอกว่าอีกนายหนึ่งสวมชุดสีน้ำตาลอ่อน เดินเข้ามาจับไหล่ในระหว่างที่คนขับรถกับผมกำลังขนกระเป๋าขึ้นใส่รถ กระเป๋าใหญ่ นั้นเราใส่ไว้ท้ายรถส่วนกระเป๋าเอกสารใบเล็ก ผมวางไว้บนที่นั่งข้างคนขับ

เมื่อเราขึ้นรถจะออกจากที่จอด ผมก็รีบควานหากระเป๋าเอกสาร แต่ปรากฏว่าได้อันตรธานไปเสียแล้วภายในเวลาไม่ถึง 2 นาทีหลังจากที่วางไว้ ผมถามคนขับรถเขาก็บอกว่าเพื่อนชาวต่างประเทศของผมที่ได้ช่วยขนของปิดประตูรถเอาไว้ที่ไหนไม่ทราบผมจึงเอะใจว่าเพื่อนที่เห็นกัน คนขับรถก็ว่าเพื่อนที่แต่งตัวผู้ดี 2 คนนั้นอย่างไรเล่า ผมจึงโดดลงจากรถวิ่งกลับไปทิศทางขึ้นลงจากชั้นบนมายังที่จุดตรวจ ก็ไม่เห็นใคร เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยเดินมาถึงก็ถามว่าเจ้าหน้าที่ใหม่ จะได้ไปดูภาพตัวร้ายที่ทางท่าอากาศยานเก็บไว้ และว่าโอกาสที่จะเขาของคืนนั้นน้อยเต็มทน แต่แนะนำว่าทางที่สมควรจะไปแจ้งความที่สถานีตำรวจดอนเมืองบนถนนวิภาวดีรังสิต ผมจึงขึ้นไปดูที่ห้องนำใกล้เคียง ก็ไม่เห็นใครที่น่าสงสัย จึงต้องยอมเสียเวลาอีกชั่วโมงครึ่งไปแจ้งความตามคำแนะนำ เพราะเจ้าหน้าที่บอกว่าไม่สามารถจับคนร้ายได้ เพราะเจ้าทุกข์เกือบทั้งหมดไม่ยอมไปแจ้งความ

บทเรียนที่ได้ก็คือ เวลาเดินทางในท่าอากาศยานใหญ่ ๆ ควรเก็บเอกสารสำคัญรวมทั้งบัตรเครดิตไว้กับตัว กระเป๋านั้นอาจสูญหายไปได้ต่อหน้าต่อต้ามิจจาซีพณานาชาตินั้นเป็นมืออาชีพจริง ๆ ญาติคนหนึ่งถูกฉกกระเป๋าเอกสารระหว่าง โ ซีด โ อินโ ที่ท่าอากาศยานกรุงเม็กซิโก ญาติอีกคนหนึ่งถูกฉกกระเป๋าที่กรุงเทพฯ บัตรเครดิตถูกนำไปใช้เป็นเงินหลายแสนบาทที่สตอกโฮล์ม ภายในเวลาไม่ถึงหนึ่งสัปดาห์ เพื่อนอีกคนหนึ่งถูกฉกกระเป๋าเอกสารระหว่างเซ็นสัญญาเช่ารถที่ท่าอากาศยานบาร์เซโลนา ของผมยังนับว่าไม่หนักหนาอะไรมีแต่เพียงแว่นตา เสื้อผ้า และกล้องถ่ายรูปราคาถูกระหว่างไปแจ้งความ มีเจ้าหน้าที่อีกคนหนึ่งไปร้องเรียนว่า กระเป๋าเอกสารมีเงินและของมีค่ารวมกว่า 2 แสนบาทถูกฉกไปที่สนามบินเหมือนกัน

การแก้ไขปัญหานี้ ก็คือน่าจะมีส่วนนี้ตำรวจในท่าอากาศยานเอง จะสะดวกกว่าผู้โดยสารเครื่องบินระยะทางไกล ๆ มักจะไม่อยู่ในสภาพที่จะทำอะไรได้อย่างคล่องแคล่วเพราะการนอนและการเปลี่ยนแปลงเวลาโดยฉับไว นอกจากนั้นการนั่งเครื่องบินนาน ๆ มักจะทำให้เท้าบวม แม้แต่จะสวมรองเท้าก็แสนยาก จึงไม่สามารถวิ่งตามคนร้ายได้ถึงแม้จะเป็นนักวิ่งเร็ว 100 เมตรมาก่อน

ท่าอากาศยานภูเก็ตยังโชคดีที่ยังไม่มีมิจจาซีพระดับนานาชาติ เข้ามาประกอบกิจกรรมอย่างแพร่หลาย ท่าอากาศยานภูเก็ตมีอาคารทันสมัยและมีระบบช่วยการบินที่ดีพอสมควร ทางวิ่งก็ยาวและแข็งแรงพอให้เครื่องบินโบอิง 747 ขึ้นลงได้ แต่ปัญหาที่นักท่องเที่ยวคิดหวังมากเมื่อมาถึงก็คือการที่คนขับรถหรือตัวแทนโรงแรมต่าง ๆ มายื่นถือป้ายรุ่มล่อมปิดทางออกจากอาคารผู้โดยสารที่ปลอดภัยก็มีรถรับส่งจอดขวางปิดทางจนหมดสิ้น ผู้โดยสารต้องตากฝนออกไปหารถ

ปัญหาที่มีรถโรงแรมมารับผู้โดยสารมาก ๆ เช่นนี้ เป็นปัญหาโดยเฉพาะสำหรับภูเก็ต ซึ่งควรได้รับการแก้ไข

ทางแก้ทางหนึ่งก็คือ มีป้ายรับผู้โดยสารของโรงแรมต่างๆ ติดไว้โดยถาวรไม่ให้รถวิ่ง แล้วให้รถโรงแรมวิ่งมารับผู้โดยสารและให้จอดรับโดยเฉพาะที่ป้ายของตน ดังที่สนามบินบางแห่งได้ทำมาสำเร็จแล้วในหลายประเทศ

ย