

THUNDERJET STORY by FS.1 ASI S.

อย่างที่ทราบกันดีในตอนนี่ว่าทอ.ไทย ได้รับ บ.ขับไล่แบบใหม่คือ บ.ข.๒๐ หรือ JAS 39 C/D Gripen เข้าประจำการในฝูงบิน 701 กองบิน 7 จ.สุราษฎร์ธานี แล้ว (แต่ในการทำพิธีรับมอบอย่างเป็นทางการนั้น จะกระทำกันในช่วงเดือน ก.ค.54) จะว่าไปแล้วนี่ก็คือก้าวสำคัญอีกครั้งหนึ่งของ ทอ.ไทย จาก บ.ข.19 (F-16 A/B) ซึ่งเป็น บ.ขับไล่ในยุคที่ 4 (4TH Generation Jet Fighters) มาเป็น บ.ขับไล่ในยุคที่ 4.5 (4.5TH Generation Jet Fighters) อย่างเจ้ากริเพน (และแม้ว่าจะจะเป็นเพียงแค่ครั้งก้าว แต่มันก็อาจจะเป็นจุดสุดท้ายก่อนจะก้าวไปสู่ บ.ขับไล่ในยุคที่ 5 (5TH Generation Jet Fighters) อย่างแท้จริงในอนาคต ซึ่งก็ไม่ว่าจะเกิน 15 ปีหรือเปล่า กว่าที่ ทอ.ไทย จะมีโอกาสได้ครอบครอง บ.ขับไล่ในยุคที่ 5 อย่างเจ้า F-35 ที่เราหมยมันว่าจะต้องจัดหาเข้าประจำการให้ได้ในอนาคต) ในเรื่องนี้นับเป็นเรื่องที่มีความสำคัญทางด้านจิตวิทยาต่อผู้เกี่ยวข้องกับ บ.กริเพน ไม่ว่าจะเป็นนักบิน เจ้าหน้าที่สนับสนุนภาคพื้น ตลอดจนผู้เกี่ยวข้องทุกฝ่ายใน ทอ. ซึ่งเมื่อเรามองย้อนกลับไปประมาณ 50 กว่าปีที่แล้ว เรื่องแบบนี้ก็เคยได้เกิดขึ้นกับกองทัพอากาศมาแล้ว ในครั้งนั้น ทอ.ไทย ได้ก้าวข้ามจากยุค บ.ขับไล่ใบพัด ไปสู่ยุค บ.ขับไล่ไอพ่น (1ST Generation Jet Fighters) เป็นครั้งแรก ภายหลังจากการที่ได้รับมอบ บ.ขับไล่ทิ้งระเบิดแบบ F-84G Thunderjet จาก สหรัฐฯ ในปลายปี 2499

หลังจากที่ในปี 2498 ทอ.ไทย ได้รับ บ.ฝึกไอพ่นและ บ.ตรวจการณ์ไอพ่นแบบแรกคือ T-33 และ RT-33 ซึ่งถือว่าเป็น บ.ไอพ่นแบบแรกสุดของ ทอ.ไทย แต่วามันก็ยังไม่ใช่ บ.รบ ที่จะใช้เป็นหลักในการป้องกันภัยทางอากาศสำหรับประเทศไทย ซึ่งจุดประสงค์ในการที่สหรัฐฯ มอบ บ.ฝึกไอพ่นมาให้ก่อนนั้น ก็เพื่อเป็นการเตรียมพื้นฐานของนักบินและเจ้าหน้าที่ของไทย ให้มีความรู้และประสบการณ์ในการปฏิบัติงานกับ บ.ไอพ่น ก่อนที่จะได้ปฏิบัติงานกับ บ.ขับไล่ไอพ่นที่จะมอบให้ในเวลาต่อมา และหลังจากจากนั้นในปลายเดือน พ.ย.2499 นักบินของ ทอ.สหรัฐฯ ก็ได้นำหมู่บิน บ.ขับไล่ทิ้งระเบิดแบบ F-84G Thunderjet ชุดแรกจำนวน 4 เครื่อง (ในจำนวน 6 เครื่องแรก) มาลงจอดที่กองบินน้อยที่ 1 ดอนเมือง และถัดจากนั้นมาอีก 13 วัน ก็ได้รับ บ.ชุดที่ 2 อีกจำนวน 7 เครื่อง และเมื่อผ่านขั้นตอนการตรวจรับแล้ว บ.ทั้ง 13 เครื่องนั้นก็ได้ออกกำหนดซื้อให้เป็นเครื่องบินขับไล่แบบที่ 16 หรือ บ.ข.16 และได้นำไปบรรจุเข้าประจำการในฝูงบินขับไล่ทิ้งระเบิดที่ 12 กองบินน้อยที่ 1 ทดแทน บ.ข.15 (F8F-1/1B Bearcat ที่ได้โอนไปให้กองบินน้อยที่ 2 ใช้งานต่อในช่วงก่อนหน้านี้) ซึ่งในการบินมาส่งมอบนั้น บ.ทั้งหมดก็ยังติดเครื่องหมายของ ทอ.สหรัฐฯ อยู่ แต่ในส่วนของ ทอ. นั้นไม่ได้มีการบันทึกว่า บ. ชุดแรกทั้ง 4 เครื่องนั้น บินมาจากฐานทัพอากาศสหรัฐฯ ในประเทศใด ซึ่งจะเป็นในประเทศญี่ปุ่นหรือเกาหลีใต้ก็ไม่อาจจะทราบได้ แต่ที่น่าสังเกตคือในจำนวนที่รับมาทั้ง 2 ชุดนี้ มี บ.หลายเครื่องนั้นได้เคยประจำการอยู่ในกองทัพอากาศของกลุ่มประเทศนาโต้ อย่างเช่น อิตาลี เบลเยียม และฝรั่งเศส มาก่อน และภายหลังสหรัฐฯ จึงนำ บ.เหล่านี้มามอบให้ ทอ.ไทย ใช้งานต่อ

และต่อมาสหรัฐฯ ก็ได้มอบ บ. F-84G ให้กับ ทอ.ไทย อีก โดยในเดือน ก.ค.2500 ได้มอบ บ.ชุดที่ 3 จำนวน 9 เครื่อง และในเดือน ส.ค.2500 ซึ่งเป็นชุดสุดท้าย อีกจำนวน 9 เครื่อง (ไม่มีข้อมูลวิธีการนำส่งว่าเป็นการบินมาส่งมอบ หรือขนส่งมาทางเรือ) ทอ.ไทย ได้นำ บ.ทั้ง 18 เครื่องนี้บรรจุเพิ่มเติมให้กับฝูง.12 จนครบทั้ง 4 หมวดบิน ซึ่งในแต่ละหมวดบินนั้นจะมี บ. 7

เครื่อง และถ้าสังเกตจะเห็นว่ามี บ.เหลืออยู่อีก 3 เครื่อง ซึ่งตรงนี้จริงๆ แล้วคงจะไม่เหลือ บ.ที่ไม่ได้ถูกกำหนดหมายเลขของฝูงบิน เพราะว่าเป็นการนำไปเสริมให้กับ บ.ใน 2 ชุดแรกที่ได้จำหน่ายออกจากประจำการไปแล้วจากอุบัติเหตุ (ซึ่งเดี๋ยวผมจะกล่าวต่อไป)

บ.ข.16 นี้แม้ว่าจะเป็น บ.เก่าที่ผ่านการใช้งานมาแล้ว แต่ก็ยังนับว่าเป็นของใหม่สำหรับ ทอ.ไทย ซึ่งทำให้เกิดความรู้สึกภาคภูมิใจให้แก่ผู้ที่ได้รับคัดเลือกให้มาทำการบินกับ บ.แบบนี้เป็นอย่างมาก เนื่องจากมันเป็นเครื่องบินขับไล่ทิ้งระเบิดที่สร้างชื่ออย่างมากมาจากสงครามเกาหลี นอกจากนี้มันยังได้ถูกบันทึกว่าเป็นเครื่องบินขับไล่ไอพ่นแบบแรกและทันสมัยที่สุดของ ทอ.ไทย อีกด้วย ก็เลยทำให้ขวัญและกำลังใจของนักบินในฝูงเกิดความหึกเหิมเป็นอย่างมาก และนักบินที่จะได้รับคัดเลือกให้มาบินกับ บ.ข. 16

นั้น ล้วนแต่ถูกคัดเลือกมาจากนักบินแบร์แคทฝีมือดี (ทั้งนักบินชั้นสัญญาบัตรและนักบินชั้นประทวน แต่ในช่วงแรกๆ นั้น นักบินส่วนใหญ่ที่ถูกคัดเลือกมานั้นจะเป็นชั้นประทวน เพราะสมัยก่อนหน้านั้นมีแบร์แคทประจำการใน ทอ.ไทย

เป็นจำนวนมาก ซึ่งทำให้ต้องใช้นักบินจำนวนมากตามไปด้วย ดังนั้นกำลังพลเหล่านักบินในฝูงบินแบร์แคทนั้น จึงมักประกอบไปด้วยนักบินชั้นประทวนเป็นส่วนใหญ่ และมีนักบินชั้นสัญญาบัตรเป็นส่วนน้อย โดยเฉพาะอย่างยิ่งกับฝูงบินแบร์แคท ทั้งที่ตาคลีและโคกกระเทียม แต่ฝูง.12

ในเวลาต่อมานั้นก็จะมีนักบินชั้นสัญญาบัตรบรรจุเพิ่มมากขึ้น โดยเฉพาะนักบินที่สำเร็จการศึกษาจากร.นายเรืออากาศ ตั้งแต่รุ่นที่ 1

เป็นต้นไป และไม่ได้เคยทำการบินกับแบร์แคทมาก่อน ได้ผ่านการคัดเลือกให้มาทำการบินกับ บ.ข.16 ด้วย) ที่มีชั่วโมงบินและประสบการณ์ด้านการบินมาอย่างโชกโชน โดยเฉพาะนักบินที่เป็นอดีตมือผาดแผลงหมู่แบร์แคทจากฝูงบินต่างๆ และต้องมาผ่านการทดสอบฝีมือบินจากคณะกรรมการที่เข้มงวดก่อน จากนั้นถ้าผ่านไปได้อีกจะต้องไปทำการฝึกบินเปลี่ยนแบบกับ บ.ฝ.11 (T-33) ที่ฝูง.10 (หรือฝูง.11 ในเวลาต่อมา) ก่อน ซึ่งในแต่ละรุ่นจะมีผู้เข้ารับการทดสอบเพียงไม่กี่คนเท่านั้น

Photo : RTAF



F-84G Thunderjet ชุดแรกจำนวน 4 เครื่องถูกบินนำส่งโดยนักบิน ทอ.สหรัฐฯ ในเดือน พ.ย.2499

Photo : RTAF



พิธีรับมอบ บ.ช.16 เข้าประจำการ จัดขึ้นในปี 2500 ที่ลานจอดอากาศยาน หน้าตึกกองบัญชาการกองทัพอากาศ โดยมี จอมพล ป.พิบูลสงคราม นายกรัฐมนตรี เป็นผู้แทนรัฐบาลไทยในพิธีรับมอบ

นักบินที่ได้รับการคัดเลือกให้มาบินกับ บ.ข.16

จึงต้องพยายามเรียนรู้และฝึกฝนฝีมือบินให้ทันกับการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้น ซึ่งต้องมีการฝึกยุทธวิธีการรบใน

นอากาศทั้งการบินสกัดกั้น การบินโจมตีทางอากาศ ซึ่งเชี่ยวชาญหลักของ บ.ข.16

ในการรบอากาศสู่อากาศนั้นคือ ปืนกลอากาศ ขนาด .50 นิ้ว แบบ M-3 จำนวน 6 กระบอก

โดยติดตั้งที่ส่วนหัวจำนวน 4 กระบอก และที่โคนปีกอีกข้างละ 1 กระบอก

โดยแต่ละกระบอกจะมีจำนวนกระสุน 300

นัด ส่วนในการฝึกการโจมตีทางอากาศนั้น สามารถติดตั้งลูกระเบิดขนาดตั้งแต่ 250 ปอนด์ไปจนถึงขนาด

1,000 ปอนด์ที่ตำแหน่งติดตั้งอาวุธใต้ปีกด้านในจำนวน 2

ลูก ซึ่งบางครั้งในตำแหน่งนี้อาจเปลี่ยนมาติดตั้งลูกระเบิดเพลิงหรือที่เรียกในสมัยนั้นว่า “ สกิปบอมบ์ ” (Skip

Bomb แต่ภายหลังเรียกกันว่า ระเบิดนาปาล์มนั่นเอง)

แทนก็ได้ หรือเมื่อต้องบินเดินทางในระยะไกล ก็จะใช้เป็นตำแหน่งติดตั้งถังเชื้อเพลิงสำรองชนิดปลดทิ้งได้ขน

าต 230 แกลลอนด้วย นอกจากนี้ที่ใต้ปีกด้านนอกยังสามารถติดตั้งจรวดอากาศสู่อากาศพื้นขนาด 5 นิ้ว แบบ

HVAR (High Velocity Aircraft Rocket) ใต้ข้างละ 2 - 4 นัด (จรวดแบบนี้มีน้ำหนักหัวรบ 45 ปอนด์

และมีระยะยิงไกลประมาณ 3 ไมล์) เพื่อใช้ยิงทำลายเป้าหมายภาคพื้นอีกด้วย

ส่วนในการฝึกและการแข่งขันใช้อาวุธทางอากาศในขณะนั้นจะไปทำการฝึกกันที่ บน.2

โคกกระทาย แต่ในช่วงก่อนหน้านั้นจะไปทำการฝึกและการแข่งขันฯ กันที่กองบินน้อยที่ 5

ประจวบฯ แต่เนื่องจากมีระยะทางที่ค่อนข้างไกลทำให้สิ้นเปลืองเชื้อเพลิงและเวลาในการบินเดินทาง อีกทั้งที่

นที่ที่จะใช้อาวุธนั้นอยู่ภายในพื้นที่ของกองบินและอยู่ใกล้กับตัวเมืองประจวบฯ ซึ่งอาจจะทำให้เกิดอุบัติเหตุระ

หว่างการฝึกด้วยอาวุธจริงได้ (เคยมีเหตุการณ์ลูกระเบิดของ บ.ข.15 แบริแคท

หลุดตกไปในกลางเมืองประจวบฯ มาแล้ว เมื่อปี 2499

ทำให้มีผู้เสียชีวิตและได้รับบาดเจ็บเป็นจำนวนมาก) จึงได้ย้ายมาทำการฝึกและแข่งขันฯ กันที่ บน.2

โคกกระทาย ในปี 2500

โดยใช้พื้นที่หัวสนามด้านทิศเหนือเป็นพื้นที่ใช้อาวุธ (สำหรับสนามฝึกใช้อาวุธทางอากาศชัยบาดาล

หรือที่เรียกกันว่า “ ม่วงคอม ” นั้น มีการดำเนินการสำรวจพื้นที่มาตั้งแต่ปี 2500

และต่อมาจึงได้เริ่มทำการปรับปรุงพื้นที่และเปิดให้ใช้งานอย่างเป็นทางการครั้งแรกในต้นปี 2503) ซึ่งในปี

2500 นี้

บ.ข.16 ยังไม่มีโอกาสได้เข้าร่วมการแข่งขันใช้อาวุธทางอากาศ เนื่องจากยังอยู่ในช่วงการฝึกนักบินให้มีความ

พร้อมในการปฏิบัติภารกิจ แต่ต่อมาในปี 2501

จึงได้มีโอกาสเข้าร่วมในการแข่งขันเป็นครั้งแรก โดยการแข่งขันในครั้งนี้ใช้ชื่อว่า “ Gunnery Meeting

” บ.ที่เข้าร่วมการแข่งขันนั้นนอกจาก บ.ข.16 ของฝูง.12 แล้ว ยังมี บ.ข.15 (F8F-1/1B Bearcat)

จากฝูง.22 , ฝูง.23 และฝูง.43 ส่วน บ.อีกแบบนั้นคือ บ.ฝ.8 (T-6 Texan) จากฝูง.53 และฝูง. 71

ในการแข่งขันนั้นแต่ละฝูงจะจัดนักบินทีมละ 4

คนเพื่อเป็นตัวแทนของฝูงบินเจ้าแข่งกันทั้งในประเภทบุคคลและประเภทคะแนนรวมของฝูงบิน ซึ่งประเภทของ

การแข่งขันนั้นจะประกอบไปด้วย การทิ้งระเบิดมุมสูง (H.A.B. : High Angle

Bombing) การทิ้งระเบิดมุมลาด (L.A.B. : Low Angle Bombing) การยิงปืนมุมสูง (H.A.S. : High

Angle Strafe) การยิงปืนมุมลาด (L.A.S. : Low Angle

Strafe) ส่วนการยิงจรวดมุมสูงนั้นมีแข่งขันเฉพาะแบร์แคทเท่านั้น ซึ่งนักบินในทีมของฝูง.12 ทั้ง 4 คน

นั้นประกอบไปด้วย น.ต.สำราญ แยมศรีบัว , น.ต.ณรงค์ กฤตยะโชติ , ร.ต.ไสว เย็นทรวง และ

จ.อ.สุเทพ คำคุณ

ในปี 2502 ทอ.ไทย ได้รับคำเชิญจาก ทอ.สหรัฐฯ ที่ 13

ภาคพื้นแปซิฟิก ให้ส่งหมูปบินขับไล่เข้าร่วมการประลองความสามารถในการใช้อาวุธทางอากาศร่วมกับ ทอ.ชาติพันธมิตรอื่นๆ ในชื่อว่า “ Flying Brothers ” ที่ ฐานทัพอากาศคลาร์ก (CLARK AB) ประเทศฟิลิปปินส์ ซึ่งเป็นที่ตั้งของกองบินขับไล่ที่ 405 ของ ทอ.สหรัฐฯ ทอ.ไทย จึงได้พิจารณาให้จัดส่ง บ.ข.16 จำนวน 5

เครื่องเข้าร่วม ซึ่งนับว่าเป็นการเดินทางไปทำการฝึกและแข่งขันการใช้อาวุธทางอากาศนอกประเทศเป็นครั้งแรกของ ทอ.ไทย อีกด้วย ในการแข่งขันนั้นประกอบไปด้วยการยิงปืน , ยิงจรวด , ทิ้งระเบิด และการขึ้นบินสกัดกัน ซึ่งในจำนวนหมูปบินหรือทีมที่เข้าร่วมทั้งหมดนั้น ปรากฏว่าทีมของ ทอ.ไทย ที่ขับ.ที่มีสมรรถนะต่ำสุด แต่ก็ยังสามารถทำคะแนนได้ใกล้เคียงกับชาติอื่นๆ ที่ใช้ บ.สมรรถนะสูงกว่าอย่างเช่น F-100 C หรือ F-86F และต่อมาในปี 2503 ทอ.ไทย ก็ได้รับคำเชิญให้เข้าร่วมอีกครั้งในชื่อ “ Flying Brothers 1960 ” และเราก็ยังต้องส่ง บ.ข.16 ไปเข้าร่วมแข่งขันกับ บ.ที่มีสมรรถนะสูงกว่าของชาติอื่นๆ

อีกเช่นเดิม แต่นักบินชุดที่ส่งไปนั้นภายหลังที่เสร็จสิ้นการแข่งขัน ก็ยังได้รับคำชมเชยว่ามีฝีมือที่ยอดเยี่ยม เพราะสามารถทำผลงานออกมาได้ดีไม่แพ้กับชาติอื่นที่เข้าร่วมเช่นกัน สำหรับหัวหน้าหมูปบินหรือหัวหน้าทีมทั้ง 2 ครั้งก็คือ น.ต.สำราญ แยมศรีบัว นั่นเอง (แต่สำหรับในครั้งหลังนี้ท่านได้เลื่อนยศเป็น น.ท. แล้ว)

นอกจากเรื่องของการฝึกใช้อาวุธทางอากาศแล้วยังรวมไปถึงการฝึกบินผาดแผลงหมูปด้วย ซึ่งในเรื่องของการบินหมูปนี้ได้มีการพัฒนาจากการบินหมูปทาง ยุทธวิธี ให้กลายมาเป็นการบินหมูปผาดแผลง 9 เครื่อง จุดประสงค์เพื่อใช้ทำการแสดงในระหว่างที่มีการฝึกพร้อมกับชาติพันธมิตรซีโต้ (SEATO) รวมถึงวาระสำคัญต่างๆ

ของกองทัพอากาศ เพื่อให้กำลังพลของชาติที่เข้าร่วมการฝึกตลอดจนพี่น้องประชาชนชาวไทย ได้เห็นถึงศักยภาพและขีดความสามารถของนักบินไทย ที่ได้ทำการบินผาดแผลงหมูปด้วย

บ.ขับไล่ไอพ่น โดยใช้เวลาฝึกฝนภายหลังจากที่ได้รับ บ. เข้าประจำการเพียงปีกว่าๆ

เท่านั้น และแต่ละคนนั้นยังมีชั่วโมงบินกับ บ.ข.16 เฉลี่ยเพียงแค่ 100

กว่าชั่วโมงเท่านั้น และเท่าที่มีข้อมูลในเรื่องการแสดงการบินผาดแผลงหมูป 9 เครื่องของ บ.ข.16

เป็นครั้งแรกนั้นก็คือ ในวันที่ 27 มี.ค.2501 ซึ่งเป็นวันกองทัพอากาศ นั่นเอง

สำหรับนักบินในหมูปบินผาดแผลง 9

เครื่องนี้ ผู้ที่ทำหน้าที่หัวหน้าหมูปบินนั้นก็คงจะเป็นใครไปไม่ได้นอกเสียจาก น.ต.สำราญ แยมศรีบัว

(ชื่อเสียงในเรื่องการบินของท่านในยุคนั้นเป็นที่เลื่องลือในหมู่นักบินทหารอากาศเป็นอย่างมาก และชื่อเล่นของท่านคือ “ แซม ” นั้น ถูกใครต่อใครนำไปตั้งคำต่อท้ายชื่อกันต่างๆ

นานา ก็คงด้วยความเด็ดขาดหรือเรียกกันง่ายๆ

ว่าเป็นคนดู ทั้งในด้านการปกครองและในด้านการบิน นอกจากนี้ท่านยังมี บ.ข.16

ที่ใช้ทำการบินเป็นประจำอยู่ด้วย โดยที่ส่วนหัวของเครื่องนั้นได้เขียนคำว่า “ Honey Sam ”

ติดไว้ ซึ่งก็มีภาพถ่ายให้เห็นในช่วงที่จะไปทำการประลองความสามารถในการใช้อาวุธทางอากาศที่ฟิลิปปินส์ทั้ง 2 ครั้ง โดยเป็น บ.หมายเลข 1215 และ 1241 ตามลำดับ) โดยท่านได้เริ่มทำการฝึกตั้งแต่หมูป 4

ก่อน เมื่อประสบความสำเร็จต่อมาจึงเพิ่มจำนวนเครื่องในหมูปบินเป็น 7 เครื่อง

และภายหลังจึงได้เพิ่มเป็นหมูปบิน 9 เครื่อง สำหรับรายชื่อนักบินลูกหมูปอีก 8

ท่านนั้น ขอกล่าวถึงไว้เพื่อเป็นเกียรติประวัติสืบไป ประกอบไปด้วย หมายเลข 2 ร.ท.พยิน สวัสดิบุตร ,

หมายเลข 3 ร.ต.ไสว เย็นทรง , หมายเลข 4 จ.อ.สุเทพ คำคุณ , หมายเลข 5 จ.อ.สามารถ เปี่ยมศรี , หมายเลข 6 จ.อ.ธรรมบุญ เบญจกุล , หมายเลข 7 พ.อ.ท.ปฐม เกิดแสงศรี , หมายเลข 8 จ.อ.ไชยยันต์ พิมพ์พันธ์ และหมายเลข 9 จ.อ.ถนอม พวงเดช (ยศของท่านเป็นยศในขณะนั้น) ในการแสดงนั้นหมู่บินจะเกาะหมู่ในรูป Diamond และ Arrow Head ซึ่งทำบินสำหรับการแสดงจะประกอบไปด้วย การทำ Loop , Barrel Roll , Chandelle , Cuban Eight , Cloverleaf และปิดท้ายด้วยท่า Bomb Shell ซึ่งนอกจากการแสดงในครั้งนี้อันแล้ว ต่อมาในภายหลังก็ยังได้ทำการบินแสดงอีกหลายครั้ง และยังมีแผนว่าจะเพิ่มจำนวนเป็น 12 เครื่องด้วย



Photo : RTAF

หมู่บินผาดแผลง 9 เครื่อง ของฝูง.12 ขณะเตรียมวิ่งขึ้นเพื่อทำการบินแสดงเหนือสนามบินดอนเมือง เนื่องในงาน
วันกองทัพอากาศ (27 มี.ค.2501) บ.เครื่องบินล่าสุดในภาพเป็นเครื่องบินของ น.ต.สำราญ แยมศรีบัว หัวหน้าหมู่บิน



ในปี 2504 บ.ขับไล่ไอพ่นแบบ F-86F Sabre ที่โด่งดังจากสงครามเกาหลี และเป็น
บ.ขับไล่ไอพ่นที่ ทอ.ไทย นั้นต้องการจะได้ไว้ครอบครองมาหลายปีแล้ว ก็ได้ถูกส่งมอบให้กับ
ทอ.ไทย ในช่วงต้นปี 2504 ก่อน จำนวน 20 เครื่อง จากที่วางแผนจะมอบให้ทั้งหมด 40
เครื่อง และได้เข้าประจำการในฝูงบินขับไล่สกัดกั้นที่ 13 กองบินน้อยที่ 1
เป็นฝูงบินแรก โดยได้รับการกำหนดชื่อให้เป็น “ เครื่องบินขับไล่แบบที่ 17 ” หรือ
บ.ข.17 ส่วน บ.ที่เหลืออีก 20 เครื่องนั้นจะถูกส่งมอบตามมาในภายหลัง โดย ทอ.ไทย
วางแผนไว้ว่าจะนำ F-86F ฝูงที่ 2 นี้ เข้าประจำการในฝูง.12 ในช่วงเดือน
ต.ค.2504 ดังนั้นจึงต้องทำการย้าย บ.ข.16 ของฝูง.12
ที่เหลือทั้งหมดไปบรรจุให้กับฝูงบินขับไล่ทิ้งระเบิดที่ 43 กองบินน้อยที่ 4 ตาคลี (ทดแทน บ.ฝ.8
หรือ ทีซิกซ์ ซึ่งในขณะนั้นได้ใช้ เป็น บ.รบหลักของฝูง.43 มาตั้งแต่ปี
2502) ซึ่งคาดว่าในเวลานั้นน่าจะมี บ.ข.16 เหลืออยู่ไม่เกิน 20 เครื่องเท่านั้น (เข้าใจว่าจะเป็น 19
เครื่อง) โดยได้มีพิธีส่งมอบ บ.ข.16 ให้กับ บ.น.4 ในวันที่ 2 ต.ค.2504 และในวันนั้น
บ.ทั้งหมดก็ได้บินไปสูบ้านใหม่ที่ตาคลี

เมื่อมาอยู่ที่ตาคลีภารกิจหลักของ บ.ข.16

นั้นต้องเน้นหนักไปในเรื่องของการขัดขวางทางอากาศหรือก็คือการบินโจมตีทางอากาศ ซึ่งเป็น
ภารกิจหลักที่เคยทำในช่วงสงครามเกาหลีนั่นเอง ส่วนการป้องกันภัยทางอากาศด้วยการบินสกัด
กั้นนั้นก็ยังมียู่แต่เป็นส่วนน้อยเท่านั้น เพราะในภารกิจนี้มี บ.ข.17 ของฝูง.13 และ 12

รับหน้าที่อยู่แล้ว นักบินของ ผุ้ง.43 ที่เปลี่ยนมาทำการบินกับ บ.ข.16 นั้นก็ล้วนเป็นมือเก่าจากแบร์แคทและทีซิกซ์ทั้งนั้น เมื่อได้ผ่านการฝึกบินเปลี่ยนแบบด้วย บ.ฝ.11 มาแล้ว จึงไม่ใช่เรื่องยากในการบินกับ บ.ข.16 ซึ่งต่อมาเมื่อนักบินส่วนใหญ่ในฝูงมีความชำนาญและประสบการณ์ในการบินรวมถึงมีชั่วโมงบินที่สูงขึ้นแล้ว ผุ้ง.43 ก็ได้คัดเลือกนักบินและจัดตั้งเป็นหมู่บินผาดแผลงจำนวน 9 เครื่องด้วยเช่นกัน ซึ่งจุดมุ่งหมายนั้นเพื่อใช้แสดงในโอกาสต่างๆ รวมถึงการแสดงขีดความสามารถของนักบินตากล่าวฝีมือในด้านการบินนั้นก็ไม่เป็นรองนักบินจากดอนเมืองเช่นกัน ซึ่งหมู่บินนี้ก็ใช้ชื่อว่า “ King Cobra ” ตามสัญลักษณ์ของกองบินและฝูงบินที่เป็นรูปงูจงอางแผ่แม่เบี้ย

แต่ว่าช่วงชีวิตของ บ.ข.16

ที่ตากลนั้นสั้นมาก เพราะหลังจากที่ได้รับการบรรจุในฝูง.43 ได้ไม่ถึง 2 ปี ก็ต้องถูกปลดประจำการ เนื่องมาจากการที่ฝูง.12 นั้นจะได้รับการบรรจุ F-86 L หรือ บ.ข.17ก ซึ่งเป็น บ.ขับไล่สกัดกั้นทุกกาลอากาศ เข้าประจำการแทน F-86F หรือ บ.ข.17 ดังนั้นจึงต้องย้าย บ.ข.17 จากฝูง.12 มาให้กับฝูง.43 เพื่อจะได้ใช้งานต่อไป ทำให้จำเป็นต้องปลดประจำการ บ.ข.16 ซึ่งขณะนั้นเหลืออยู่จำนวน 17 เครื่องและส่วนใหญ่นั้นก็ยังสามารถทำการบินได้ดีออกไป โดยได้มีคำสั่งให้ปลดประจำการ บ.ทั้งหมดในช่วงเดือน ก.พ.2506 เป็นอันสิ้นสุดชีวิตของ บ.ข.16 ใน ทอ.ไทย ที่ได้ประจำการมาแค่ 6 ปีเศษๆ (ตั้งแต่ปลายปี 2499 ถึงต้นปี 2506)

ขอย้อนกลับไปในเรื่องของอุบัติเหตุด้านการบินที่เกิดขึ้นกับ บ.ข.16 ตามที่ได้เกริ่นไว้ข้างต้น ซึ่งจะไปแล้วมันได้เกิดขึ้นมาตั้งแต่ภายหลังจากที่ บ. 2 ชุดแรกเข้าประจำการได้เพียงไม่กี่เดือน โดย บ.ข.16 เครื่องแรกที่ประสบอุบัติเหตุตกขณะทำการฝึกบินนั้น เกิดขึ้นเมื่อวันที่ 7 มี.ค.2500 ที่แถวๆ หัวหมาก และมีอีก 1 เครื่องตกในเขต อ.วังน้อย จ.พระนครศรีอยุธยา เมื่อวันที่ 6 ธ.ค.2500 ด้วย (ทั้ง 2 เหตุการณ์ไม่มีนักบินเสียชีวิต เพราะสามารถติดตัวออกมาได้ทันก่อนที่เครื่องจะตกลงสู่พื้น) นอกจากนี้ยังมี บ.ได้รับความเสียหายจนถึงขั้นจำหน่ายจากการเกิดไฟไหม้ขณะจอดอยู่บนลานจอดอีก 1 เครื่อง เมื่อวันที่ 26 พ.ค.2500 อีกด้วย แต่ก็ยังมี บ.เครื่องอื่นๆ ที่เกิดอุบัติเหตุระหว่างทำการฝึกบินอย่างเช่น การบินชนนก การลงนอกสนาม หรือระหว่างการบินขึ้นลงและสาเหตุทางภาคพื้นอื่นๆ อีกหลายเครื่อง เพียงแต่ว่าความเสียหายนั้นจะอยู่ในขั้นที่สามารถทำการซ่อมแซมให้กลับมาทำการบินได้อีก แต่ในเวลาต่อมานั้นจึงได้มีนักบินของฝูง.12 บางท่านที่ต้องจบชีวิตลงขณะทำการบินกับ บ.ข.16 ซึ่งส่วนใหญ่จะเกิดขึ้นในระหว่างการฝึกใช้อาวุธทางอากาศ ซึ่งเท่าที่มีข้อมูลพบว่ามี

บ.ข.16 ประสบอุบัติเหตุตกขณะทำการใช้อาวุธที่ บน.2 จำนวน 3 เครื่อง และที่สนามฝึกใช้อาวุธทางอากาศชัยบาดาลอีก 1 เครื่อง และสูญเสียนักบินไป 3 - 4 นาย และเมื่อถึงเดือน ธ.ค.2501 ซึ่งในขณะนั้น บ.ข.16 ได้เข้าประจำการมาแล้ว 2 ปี ผุ้ง.12 มีเหลือ บ.อยู่ 26 เครื่อง นั้นเท่ากับว่า 2 ปีแรกนั้น ผุ้ง.12 ได้เสีย บ.ไปแล้วถึง 5 เครื่อง และเท่าที่ตรวจสอบจากข้อมูลที่มีอยู่ก็น่าจะเชื่อได้ว่ามี บ.ต้องจำหน่ายออกจากประจำการจากสาเหตุต่างๆ ไปในช่วงที่บรรจุเข้าประจำการในผุ้ง.12 ประมาณ 11 - 12 เครื่อง และยังมีในช่วงที่ประจำการในผุ้ง.43 อีก 2 เครื่อง ซึ่งก็คงดูได้จากยอดตอนเข้าประจำการที่มีจำนวน 31 เครื่อง แต่เมื่อถึงตอนปลดประจำการในปี 2506 นั้นเหลือ บ.ข.16 อยู่เพียง 17 เครื่องเท่านั้น

และนี่คงเป็นเรื่องราวเพียงบางส่วนที่ผ่านมานานกว่าครึ่งศตวรรษของ บ.ข.16 หรือ F-84G Thunderjet ซึ่งได้กลายเป็น บ.ขับไล่ไอพ่นแบบแรกของ ทอ.ไทย และแม้ว่ามันจะไม่ใช่ บ.ไอพ่นแบบแรกที่น่า ทอ.ไทย ก้าวเข้าไปสู่ยุคไอพ่น แต่มันก็คือ บ.รบที่ได้ชื่อว่าเป็น บ.ขับไล่ในยุคแรก (1ST Generation Jet Fighters) ที่ประเทศไทยได้มีไว้ประจำการเป็นครั้งแรกอย่างแท้จริง

