

MARCHETTI STORY



by ASI S.

ในฉบับที่ผ่านมา มาผมเคยเขียนถึงเรื่อง บ.ฝึกที่ได้รับการสร้างขึ้นมาจากกองทัพอากาศและได้เข้าประจำการมาตั้งแต่ปี 2517 ซึ่ง บ.แบบที่ว่านั้นก็คือ บ.ฝ.17 " จันทรา " หรือในชื่อเดิมคือ บ.ทอ.4 นั่นเอง โดย บ.จันทรา นั้นได้รับการพัฒนาและสร้างขึ้นโดยอาศัยการวิเคราะห์และวิจัยข้อมูลด้านอากาศยานศาสตร์ และด้านโครงสร้างจากเครื่องบินฝึกแบบ บ.ฝ.9 ชิพมังก์ (Chipmunk) ซึ่งหลักการนี้ต่อมาก็ได้มีการนำมาใช้ในช่วงปี 2546 เพื่อทำการสร้าง บ.ชอ.2 (เครื่องบินกรมช่างอากาศแบบที่ 2) ขึ้นมาโดยอาศัยกระบวนการย้อนกลับทางวิศวกรรม (Reverse Engineering) ทำการสร้าง บ.ขึ้นมาใหม่โดยมีต้นแบบจาก บ.ฝ.15 (SF.260 MT Marchetti) ที่เป็น บ.ฝึกที่ใช้เครื่องยนต์ลูกสูบและได้ปลดประจำการไปแล้ว ซึ่งเหตุผลในการสร้าง บ.ชอ.2 ขึ้นมาก่อนก็เพื่อเป็นการเตรียมความพร้อมในการที่จะพัฒนาต่อไปอีกขั้น นั่นคือการสร้าง บ.ทอ.6 ที่เปลี่ยนมาใช้เครื่องยนต์กังหันใบพัด (Turboprop) ต่อไป แต่ในทีนี้เรื่องที่จะกล่าวถึงนั้นไม่ใช่เรื่องของ บ.ทอ.6 แต่ว่าเป็นเรื่องของ บ.ฝ.15 ที่ได้เข้าประจำการมาตั้งแต่ปี 2516 และมันก็ได้ปลดประจำการจาก ทอ.ไทยไปแล้วเป็นเวลาหลายปี

ซึ่งเรื่องราวของ บ.ฝึกที่เป็นส่วนหนึ่งของการสร้างนักบินรบให้กับ ทอ.ไทยมาเกือบ 30 ปีนั้น ได้เกิดขึ้นในช่วงปี 2515 จากความต้องการที่จะจัดหา บ.ฝึกแบบใหม่มาทดแทน บ.ฝ.8 (T-6) หรือที่เราเรียกกันว่า " ทีซิกซ์ " ซึ่งบรรจุประจำการใน รร.การบิน มาตั้งแต่ปี 2493 และถึงแม้ว่าหลังปี 2510 เป็นต้นมานั้น ทีซิกซ์ที่เหลืออยู่ของ รร.การบินนั้น จะมีแค่ บ.ในชุดที่รับมาครั้งสุดท้าย แต่นั่นก็คือในปี 2500 ซึ่งก็ผ่านมาแล้วหลายปีอีกทั้งมันก็ไม่ใช่ บ.ใหม่แกะกล่องในตอนที่ได้รับมา แต่ว่าเป็น บ.เก่าที่เคยใช้งานอยู่ในกองทัพสหรัฐฯ ตั้งแต่ช่วงสงครามโลกครั้งที่ 2 มาก่อนและได้รับการนำกลับไปปรับปรุงสภาพในช่วงปี 2494 ก่อนที่สหรัฐฯ จะได้นำมามอบให้ ทอ.ไทย ตามโครงการความช่วยเหลือทางทหารอีกต่อหนึ่ง ซึ่งในช่วงนั้นทีซิกซ์เริ่มมีปัญหาทั้งจากการใช้งานและการซ่อมบำรุงมากขึ้นเรื่อยๆ โดยเฉพาะในปี 2515 ที่ทีซิกซ์กลายเป็น บ.ที่มีสถิติการเกิดอุบัติเหตุสูงสุดในรอบปีของ ทอ.ไทย โดยมีจำนวนการเกิดอุบัติเหตุถึง 6 ราย ทำให้ต้องมีการพิจารณาจัดหา บ.ฝึกแบบใหม่มาทดแทน โดยมีการตั้งคณะกรรมการในการคัดเลือกและทำการทดสอบ บ.แบบต่างๆ ที่มีคุณลักษณะตามที่ ทอ.ต้องการ จนในที่สุดได้มีข้อสรุปที่จะให้จัดซื้อ บ.ฝึกแบบ SF.260 MT ที่ออกแบบและสร้างโดยบริษัท SIAI Marchetti แห่งประเทศอิตาลี ซึ่งนับเป็น บ.ฝึกขั้นแนวหน้าแบบหนึ่งของโลกในขณะนั้น โดยได้รับอนุมัติให้จัดซื้อเป็นจำนวน 12 เครื่องในราคาเครื่องละ 1,660,180 บาท ต่อมาจึงได้มีการส่งเจ้าหน้าที่จำนวน 4 คนไปทำการอบรมในด้านการใช้งานและการซ่อมบำรุงที่ประเทศอิตาลี โดยในจำนวนเจ้าหน้าที่ที่ส่งไปนี้มีนักบินเพียงคนเดียวคือ น.ต.ปรีชา นิยมไทย ซึ่งขณะนั้นท่านดำรงตำแหน่ง นายทหารยุทธการกองฝึกการบิน รร.การบิน กำแพงแสน โดยได้เข้ารับการฝึกบินในเดือน มิ.ย.2516 ซึ่งภายหลังจากการฝึกบินที่ประเทศอิตาลี ท่านก็ได้กลับมาเป็นครูการบินและนักบินลองเครื่องคนแรกของ บ.แบบนี้ใน ทอ.ไทย

สำหรับชื่อของ บ. SF.260 MT นี้มีที่มาจากคำย่อตัวหน้าของชื่อบริษัท SIAI Marchetti ส่วนตัว F มาจากชื่อของวิศวกรผู้ออกแบบที่ชื่อ Stelio Frati ส่วนตัวเลข 260 นั้นเป็นรุ่นหรือโมเดลของบริษัท และตัวอักษร MT ที่ต่อท้ายนั้นมาจากคำว่า " Military Thailand " (ตัวอักษรที่ต่อท้ายตัว M จะเปลี่ยนไปตามประเทศของลูกค้าเช่น ทอ.เบลเยียม จะใช้ชื่อรุ่นว่า SF.260 MB หรือของ ทอ.สิงคโปร์ จะใช้ชื่อรุ่นว่า SF.260 MS เป็นต้น) และจากการที่มันไม่ได้มีชื่อเรียกหรือสมญาอื่นใดเป็นการเฉพาะเหมือนกับ บ.แบบอื่นๆ ทำให้ภายหลังเมื่อได้เข้าประจำการใน ทอ.ไทยแล้ว จึงได้มีการเรียกชื่อกันว่า " มาเก็ดดี " (ตามการออกเสียงในภาษาอิตาลี) ซึ่งเป็นชื่อของบริษัทผู้สร้างตั้งแต่นั้นเป็นต้นมา

ต่อมาในเดือน ส.ค.2516 บ. SF.260 MT เครื่องแรกก็ได้เดินทางมาถึงประเทศไทย และได้เข้ารับการตรวจรับที่กองโรงงานการซ่อม กรมช่างอากาศ ดอนเมือง ซึ่งก็ได้มีการกำหนดชื่อ บ.ฝึกแบบนี้ว่า " เครื่องบินฝึกแบบที่ 15 " หรือ " บ.ฝ.15 " สำหรับในเรื่องของวิธีการส่งมอบ บ. SF.260 MT ของบริษัท SIAI Marchetti ให้กับ ทอ.ไทย นั้นก็ไม่ได้มีการระบุไว้ในเอกสารเผยแพร่ใดๆ ของ ทอ.ไทยเลย แต่เท่าที่ศึกษาดูแล้วก็น่าจะเป็นการนำส่งโดยให้นักบินของบริษัทฯ ทำการบินมาส่งมอบให้ที่ประเทศไทย โดยในหลักฐานการส่งมอบ บ.เครื่องแรกของบริษัท SIAI Marchetti นั้นระบุว่าส่งมอบให้เมื่อวันที่ 24 ก.ค.2516 แต่หลักฐานของกรมช่างอากาศนั้นระบุว่า บ.เครื่องแรกเดินทางมาถึงประเทศไทยเมื่อวันที่ 18 ส.ค.2516 ซึ่งเมื่อพิจารณาแล้วก็น่าจะเป็นว่าในวันที่ 24 ก.ค.2516 นั้น เป็นวันเริ่มออกเดินทางจากต้นทางที่ประเทศอิตาลีจากนั้นจึงค่อยๆ บินเดินทางและแวะหยุดพักตามประเทศต่างๆ ปลายทางเรื่อยมาจนถึงปลายทางที่ประเทศไทยในวันที่ 18 ส.ค.2516 นั่นเอง ที่คิดว่าน่าจะเป็นอย่างนี้ก็เพราะมีหลักฐานของบริษัท SIAI Marchetti ที่ระบุว่าได้ทยอยส่งมอบ บ.มาทีละเครื่องตั้งแต่วันที่ 24 ก.ค.2516 เรื่อยมาจนถึงเครื่องที่ 12 ที่ระบุว่าส่งมาเมื่อวันที่ 2 พ.ค.2517 โดยระยะห่างระหว่างการส่งมอบของ บ.แต่ละเครื่องก็จะประมาณ 1 เดือน นอกจากนี้ยังระบุว่า บ.เครื่องที่ 6 (หมายเลขบริษัทคือ 146/14-06 และจดทะเบียนเป็น I-THAF) ได้ส่งมาเมื่อวันที่ 29 พ.ย.2516 แต่ว่าได้เกิดอุบัติเหตุระหว่างการบินนำส่ง (accident during delivery flight , w/o) เมื่อวันที่ 1 ส.ค.2516 อีกด้วย ทำให้เดิมที่จะกำหนดหมายเลข ทอ. ให้กับ บ.เครื่องนี้เป็น " ฝ.15 - 6/16 " จึงต้องยกเลิกและเลื่อนไปใช้กับ บ.เครื่องถัดไปคือเครื่องที่ 7 แทน ทำให้จำนวนของ บ.ฝ.15 หรือ " มาเก็ดดี " ที่ ทอ.ไทย ได้สั่งซื้อไปจำนวน 12 เครื่อง จึงได้รับมอบมาเพียง 11 เครื่องเท่านั้น (มีหมายเลข ทอ. ตั้งแต่ ฝ.15 - 1/16 ถึง ฝ.15 - 11/17)

พิธีรับมอบ บ.ฝ.15 เข้าประจำการได้จัดให้มีขึ้นในวันที่ 18 พ.ค.2518 ที่ลานจอดอากาศยาน หน้าตึกกองบัญชาการกองทัพอากาศพร้อมกับ บ.ฝ.16 (CT-4A Airtrainer) โดยมี พล.อ.อ.กมล เดชะตุงคะ ผบ.ทอ. เป็นประธานในพิธี และเป็นที่น่าสังเกตว่า บ.ฝ.15 ที่เข้าร่วมพิธีในวันนั้นมีเพียง 8 เครื่องเท่านั้น (ไม่มี บ.หมายเลข 02 , 04 และ 09) ซึ่งตรงนี้ผมเองก็ไม่ทราบว่าจะมาจากเหตุผลใด และภายหลังจากทำพิธีรับมอบแล้วก็ได้ส่ง บ.ฝ.15 ทั้ง 11

เครื่องบินไปบรรจุในฝูงฝึกชั้นปลาย รร.การบิน เพื่อใช้สำหรับฝึกศิษย์การบินชั้นมัธยมต่อไป (จริงๆ บ.ได้ทยอยบรรจุเข้าประจำการที่ รร.การบินมาก่อนหน้านี้แล้ว ภายหลังจากที่ผ่านการตรวจรับโดยกรมช่างอากาศ) ซึ่งศิษย์การบินที่ผ่านการฝึกบินด้วย บ.ฝ.15 แล้วถ้าได้รับคัดเลือกให้ไปบินกับ บ.ไอพ่น ก็จะต้องเปลี่ยนไปทำการฝึกบินด้วย บ.ฝ.12 (T-37B/C Twetty Bird หรือที่เรียกใน ทอ.ไทย ว่า Twinny นั้นเอง) แต่ถ้าได้รับการคัดเลือกให้ทำการบินกับ บ.ไบพัต ก็จะต้องทำการฝึกบินด้วย บ.ฝ.15 ในขั้นที่สูงกว่าต่อไป ซึ่งก็ได้มีการตั้งนามเรียกขาน (Callsign) ของ บ.ฝ.15 นี้ว่า " Hawk " ซึ่งก็ดูสอดคล้องกับสมรรถนะของ บ.ที่มีความคล่องตัวและมีความเร็วสูง อีกทั้งยังมีอัตราที่ตีทำให้สามารถทำการบินด้วยท่าบินพื้นฐานและท่าบินผาดแผลงต่างๆ อย่าง Vertical Loop , Barrel Roll , Chandelle , Lazy Eight ได้อย่างง่ายดาย ซึ่งเป็นผลมาจากการออกแบบด้านอากาศพลศาสตร์ที่ดีของ บ.แบบนี้

ในปี 2520 ได้มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นจากการฝึกบินกับ บ.ฝ.15 หลายครั้งทำให้ บ.ได้รับความเสียหายไปหลายเครื่องและยังมีบางเครื่องที่ได้รับความเสียหายถึงขั้นต้องจำหน่ายออกจากประจำการอีกด้วย ทำให้เกิดปัญหาตามมาคือ บ.ไม่พอเพียงต่อการใช้งานในการฝึกศิษย์การบิน จึงได้มีการพิจารณาให้จัดซื้อ บ. SF.260 MT หรือ บ.ฝ.15 มาเพิ่มเติมอีกจำนวน 6 เครื่อง และได้รับ บ.ทั้งหมดในปี 2521 (โดยมีหมายเลข ทอ. ตั้งแต่ ฝ.15 - 13/21 ถึง ฝ.15 - 18/21) ทำให้มียอดรวมของ บ.ฝ.15 ที่เข้าประจำการทั้งสิ้น 18 เครื่อง ซึ่งตรงนี้ถ้าสังเกตดีๆ จะเห็นว่าได้ข้าม บ.หมายเลข 12 ไปหนึ่งเครื่อง ถึงตอนนี้หลายๆ ท่านอาจสงสัยว่าแล้วตกลง บ.หมายเลข 12 นั้นมีอยู่ด้วยหรือไม่ ตอนแรกผมเองก็สงสัยอยู่เหมือนกันเนื่องจากมี บ.ฝ.15 หมายเลข 12 อยู่จริง โดย บ.เครื่องนี้มีหมายเลข ทอ. คือ ฝ.15 - 12/20 ซึ่งแสดงให้เห็นว่าในปี 2520 นั้นมีการรับมอบ บ.ฝ.15 มาด้วยเครื่องหนึ่งก่อนที่จะได้รับ บ.ชุดสุดท้ายที่สั่งซื้อและได้รับมาในปี 2521 แล้ว บ.เครื่องนี้ได้มาอย่างไรตรงนี้ผมเองก็ไม่ทราบได้ แต่จะเป็นไปได้หรือไม่ที่บริษัท SIAI Marchetti ส่งมาให้ทดแทน บ.ที่สั่งซื้อไปในชุดแรกแล้วเกิดอุบัติเหตุระหว่างการส่งมอบในปี 2516 ซึ่งถ้าเป็นในกรณีนี้ก็ถือว่าแปลกมากที่ต้องรอมาถึงต้นปี 2520 กว่าที่จะได้รับ บ.เครื่องใหม่มาทดแทน (ข้อมูลของ SIAI Marchetti นั้นระบุว่า บ.เครื่องนี้ส่งมอบเมื่อวันที่ 21 มี.ค.2520 แต่คาดว่าน่าจะเป็นวันที่ออกมาจากบริษัทที่อิตาลีมากกว่าจะเป็นวันที่เดินทางมาถึงประเทศไทย) หรือจะเป็นการสั่งซื้อเป็นเครื่องเดียวโดดๆ ในปี 2520 อันนี้ไม่ทราบได้ และสำหรับ บ.ในชุดหลังทั้ง 6 เครื่องนี้ สมรรถนะทั่วไปก็ยิ่งเหมือนกับ บ.ในชุดแรก แต่ที่แตกต่างกันบ้างก็น่าจะเป็นตรงที่ได้รับการติดตั้งเครื่องช่วยเดินอากาศที่มีความทันสมัยมากกว่า ทำให้บินได้ง่ายกว่า บ.ในชุดแรกพอสมควร ซึ่งนอกจากการใช้งานสำหรับฝึกศิษย์การบินชั้นมัธยมแล้ว ในปลายปี 2523 ถึงต้นปี 2524 สมเด็จพระบรมโอรสาธิราช ฯ สยามมกุฎราชกุมาร ได้ทรงเข้ารับการฝึกบินกับ บ.ฝ.15 ตามหลักสูตรของกองทัพอากาศ โดย รร.การบิน ได้จัด บ.ฝ.15 หมายเลข 14 (ฝ.15 - 14/21) ถวายในระหว่างทรงทำการฝึกบิน และทรงมีชั่วโมงบินกับ บ.ฝ.15 ทั้งสิ้น 172.20 ชั่วโมง

ต่อมาในระหว่างปี 2525 - 2530 ทอ.ไทย ได้เริ่มโครงการสร้าง บ.ฝึกแบบใหม่ร่วมกับ บริษัท โรนั ฟลักชอยนาบ จากประเทศเยอรมนี คือ Fantrainer FT400 (บ.ฝ.18) และ FT600 (บ.ฝ.18ก) และได้ทยอยนำเข้าประจำการใน รร.การบิน ตั้งแต่ปี 2531 เป็นต้นมา โดยมีจุดประสงค์ที่จะนำมาใช้ฝึกศิษย์การบินทดแทนการฝึกด้วย บ.ฝ.15 (รวมถึง บ.ฝึกแบบอื่นๆ ด้วย) ทำให้ในปี 2530 ต้องมีการย้าย บ.ฝ.15 จำนวน 6 เครื่องไปบรรจุในฝูงบิน 604 กองบิน 6 คอนเมือง โดยนำไปใช้ในภารกิจฝึกนักบินส่วนกลาง ส่วน บ.ฝ.15 ที่เหลือของฝูงฝึกชั้นปลายนั้น ก็ยังใช้ทำการฝึกศิษย์การบินมัธยมต่อไปโดยเป็นการฝึกร่วมกับ บ.ฝ.18ก แต่ต่อมาเมื่อได้มีการจัดซื้อ บ.ฝึกแบบใหม่คือ PC-9 หรือ บ.ฝ.19 เพื่อมาทดแทนทั้ง บ.ฝ.15 และ บ.ฝ.18/ก แล้ว (บ.ฝ.19 ได้รับมอบระหว่างปี 2534 - 2536) จึงได้มีการ ย้าย บ.ฝ.15 ของ รร.การบิน ที่เหลืออยู่ไปบรรจุเป็น บ.ธุรการประจำแผนกอำนวยความสะดวกของกองบิน 1, 21 , 23 , 41 และ 71 กองบินละ 1 เครื่อง

ในปี 2537 ได้มีการปรับย้าย บ.ฝ.15 ของ ฝูง.604 ให้ไปบรรจุใน ฝูงบิน 402 กองบิน 4 ตาคลี ร่วมกับ บ.ฝ.18/ก หรือ Fantrainer FT400 /600 (ที่ได้อพยพย้ายจาก รร.การบิน มาก่อนหน้านี้แล้วในปี 2535) โดยได้มีการบินส่งมอบ บ.ฝ.15 จำนวน 5 เครื่องในวันที่ 18 ม.ค.37 ซึ่งภารกิจของ ฝูง.402 ในขณะนั้นคือ การฝึกครูการบินให้กับ รร.การบิน และการฝึกนักบินประจำกองที่ไม่ได้สังกัดหน่วยบิน ต่อมาเมื่อ บ.ฝ.18/ก ที่อยู่ร่วมกันใน ฝูง.402 ประสบอุบัติเหตุในช่วงปลายปี 2537 จึงได้มีคำสั่งให้งดการใช้งาน บ.ฝ.18/ก ตั้งแต่ต้นปี 2538 ทำให้ ฝูง.402 มี บ.เหลืออยู่เพียงไม่กี่เครื่อง ซึ่งไม่พอเพียงต่อการปฏิบัติภารกิจที่ได้รับ ต่อมาจึงได้มีคำสั่งให้ บ.ฝ.15 ที่ถูกส่งไปเป็น บ.ธุรการประจำแผนกอำนวยความสะดวกของกองบินในต่างจังหวัดทั้งหมดย้ายมาบรรจุรวมกันใน ฝูง.402 และให้ใช้งานตามภารกิจที่ได้รับดังกล่าวข้างต้น แต่ได้เพิ่มภารกิจรองในการบินทางธุรการเข้าไปด้วย ซึ่ง บ.ฝ.15 ได้ประจำการมาจนถึงปี 2542 จึงได้มีคำสั่งให้หยุดการใช้งาน เนื่องจากได้มีการปรับวางกำลังทางอากาศใหม่ โดยให้ย้าย บ.ตล.6 (Merlin IV) , บ.ตล.7 (Arava) และ บ.ตล.12 (Learjet 35) จาก ฝูง.605 มาบรรจุใน ฝูง.402 แทน นอกจากนี้ยังได้ปรับเปลี่ยนภารกิจของ ฝูง.402 จากเดิมที่เป็นด้านการฝึกบินให้เปลี่ยนมาเป็นภารกิจด้านการลาดตระเวนทางอากาศและการปฏิบัติการสงครามอิเล็กทรอนิกส์ และ บ.ฝ.15 ที่ได้เลิกใช้งานไปนั้นก็ให้เก็บรักษาไว้ที่กองบิน 4 ตาคลี แม้ว่าก่อนหน้านี้จะเลิกการใช้งานนั้น จะเคยมีบริษัทจากต่างประเทศที่ดำเนินธุรกิจด้านการปรับปรุงอากาศยาน มายื่นข้อเสนอในการปรับปรุงสภาพ บ.ฝ.15 ด้วยการปรับเปลี่ยนเครื่องยนต์และปรับปรุงโครงสร้างตลอดจนอุปกรณ์ต่างๆ แต่ทว่าเมื่อ ทอ.ไทยได้พิจารณาแล้วก็มีความเห็นว่าไม่ควรทำการปรับปรุง เนื่องจากไม่มีความคุ้มค่าในการดำเนินการและความจำเป็นในภารกิจที่จะนำไปใช้

ต่อมาภายหลังได้มีการนำ บ.ฝ.15 ที่ปลดประจำการไปแล้วและได้เก็บรักษาไว้ที่กองบิน 4 จำนวน 3 เครื่อง กลับมาปรับปรุงสภาพให้สามารถทำการบินได้อีกครั้งแล้วนำบรรจุให้เป็น บ.ของ " สมาคมการบินกองทัพอากาศ " (RTAF Flying Association) ในช่วงปี 2549 โดย บ.ทั้ง 3 เครื่องนี้ได้จดทะเบียนเป็น บ.พลเรือน โดยมีเลขทะเบียนดังนี้คือ HS - AFD , HS - AFE และ HS - AFF (เดิมนั้นมีหมายเลข ทอ. คือ ฝ.15 - 9/17 , ฝ.15 - 5/16 และ ฝ.15 - 4/16 ตามลำดับ) ซึ่ง บ.ของสมาคมการบินกองทัพอากาศนั้น นอกจาก บ.ฝ.15 แล้วก็ยังมี บ.พ.1 (Cessna 150) อีกจำนวน 3 เครื่องรวมอยู่ด้วย โดยที่ตั้งของสมาคมฯ นั้นก็ใช้พื้นที่ของ ฝูง.604 เป็นที่ทำการรวมทั้งยังใช้ลานจอด บ.และโรงเก็บร่วมกันด้วย แต่ต่อมาภายหลัง บ.ฝ.15 ทั้ง 3 เครื่องก็ไม่ได้ใช้ทำการบินและถูกจอดไว้ที่ ฝูง.604 ซึ่งล่าสุดเมื่อตอนที่เกิดมหาอุทกภัยหลายท่านคงจะได้เห็นภาพ บ.ฝ.15 ทะเบียน HS - AFD และ HS - AFF ถูกนำท่วมจนแทบมิดประทุนห้องนักบินกันแล้ว ซึ่งนับเป็นภาพที่น่าเศร้าใจสำหรับคนรักเครื่องบินไทยเป็นอย่างมาก

ปัจจุบัน บ.ทอ.6 ซึ่งเป็น บ.ที่ได้รับการสร้างขึ้นโดยมีพื้นฐานดั้งเดิมมาจาก บ.ฝ.15 หรือ " มาเก็ดดี " ก็ยังอยู่ในระหว่างการพัฒนาโดยกรมช่างอากาศ ซึ่งอีกไม่นานเราคงจะได้เห็น บ.แบบนี้ได้ถูกสร้างขึ้นภายใต้สายการผลิตจริงและถูกนำเข้าประจำการใน ทอ.ไทย เพื่อใช้งานต่อไป ภายหลังจากที่โครงการต้องล่าช้ามาเป็นเวลาหลายปี

.....



**Photo : RTAF
via : ASI S.**

พิธีรับมอบ บ.ฝ.15 ชุดแรกเข้าประจำการเมื่อวันที่ 18 พ.ค.2518

photo : RTAF
via : ASI S.



บ.ฝ.15 ของฝูง.604 ที่ย้ายมาจาก รร.การบิน จะเปลี่ยนมาใช้สีและสัญลักษณ์ของกองบิน 6
แต่ว่าก็ยังมียังมีบางเครื่องที่ยังใช้สีตามแบบเดิมอยู่

photo : RTAF
via : ASI S.



มาเก็ดดี ที่เคยส่งไปเป็น บ.ธุรการยังกองบินต่างๆ ได้ถูกนำกลับมาบรรจุใน ฝูง.402 เมื่อปี 2538

photo : ASI S.



มาเก็ดดีของสมาคมการบินกองทัพอากาศ (RTAF Flying Association)
สำหรับ บ.เครื่องบินจุดทะเลเบียนพลเรือนเป็น HS - AFE