

- จุดกำเนิดมอเตอร์สปอร์ตของเมืองไทย
- **GYMKANA** & DRAG บันไดขั้นแรกของนักแข่ง
- เป็นไปได้ไหมถ้าเมืองไทยจะจัด **FORMULA-1**

THAIDRIVER • คนไทยเริ่มรู้จักมอเตอร์สปอร์ตในรูปแบบไหน

อ. ศิริบุญ • ถ้าจะถามว่ามอเตอร์สปอร์ตรูปแบบแรก (FIRST DECIPLINE OF MOTORSPORT) ในเมืองไทย คือ อะไร ผมตอบไม่ได้ เพราะไม่รู้ว่ามีใครคือคนไทยคนแรกที่รู้จักมอเตอร์สปอร์ต ไม่ว่าจะคนไทยจำนวนหนึ่งหรือที่เรียกว่าเป็น ‘นักแข่งมอเตอร์สปอร์ต’ จะด้วยเพราะแกลติตตามการแข่งขันและ/หรือลงมือแข่ง เริ่มสนใจหรือเริ่มแข่งครั้งแรกเมื่อไร

ที่ผมใช้คำว่า ‘เริ่มสนใจ’ ก็เพราะก่อนจะมีการแข่งได้ต้องเริ่มจากความสนใจ ต้องมีคนอยากแข่ง ต้องมีคนอยากจัดแข่ง หรือคนที่อยากแข่งหลาย ๆ คนช่วยกันจัดขึ้น ซึ่งผมก็ไม่ว่าว่าครั้งแรกมีขึ้นเมื่อไร

เรามีประวัติศาสตร์ด้านมอเตอร์สปอร์ตที่ค่อนข้างกระต่อนกระแท่น เช่น มีการบันทึกว่าสมัยก่อนสงครามโลกครั้งที่ 2 พระองค์เจ้าพีระหรือที่เราเรียกท่านว่า ‘เจ้าดาราทอง’ ไปแข่งชนะบ่อยๆที่ประเทศอังกฤษ 3-4 ปีต่อเนื่องกัน

ร.ย.ส.ท.เป็นสมาคมที่ตั้งขึ้นโดยมีวัตถุประสงค์หนึ่ง (ซึ่งไม่ค่อยมีคนพูดถึง) คือออกใบอนุญาตขับรถแข่งถวายพระองค์เจ้าพีระฯ เพราะถ้าไม่มีองค์การของเมืองไทยออกใบอนุญาตฯ ท่านก็ต้องใช้ใบอนุญาตฯ ที่ออกโดย RAC ที่อังกฤษ (เรียกว่า ‘เป็นคนไทย’ แต่ ‘เป็นนักแข่งอังกฤษ’!)

ประวัติศาสตร์จะลงบันทึกว่า ร.ย.ส.ท. (เดิมที่ต้องเรียกว่า ร.ย.ส.ส.) เกิดขึ้นมาเพื่ออะไรผมไม่สนใจ สิ่งที่ผมสนใจ คือ ร.ย.ส.ท. (ร.ย.ส.ส.) เกิดขึ้นมาเพื่อที่พระองค์เจ้าพีระฯจะได้ ‘เป็นนักแข่งไทย’ และเป็นจุดกำเนิดของมอเตอร์สปอร์ตในหัวใจคนไทย

ตอนที่พระองค์เจ้าพีระฯ ไปตระเวนแข่งที่อังกฤษและยุโรป คนไทยก็ยังไม่ค่อยรู้เรื่อง เพราะตอนนั้นยังไม่มี CNN, ESPN, BBC ที่ขยับเจาะข่าวมาป้อนเราถึงบ้าน ตอนนั้นยังไม่มีทีวีในโลกเลย หนังสือพิมพ์ก็หากยังไม่รู้ กระทั่งเวลาผ่านไปนานแล้วจึงได้รู้ว่าพระองค์เจ้าพีระฯไปชนะการแข่งขันรถที่ต่างประเทศบ่อย ๆ

แต่ถ้าถามเฉพาะในช่วงชีวิตผม ว่าได้ยินเรื่องมอเตอร์สปอร์ตในเมืองไทยครั้งแรกเมื่อไร ผมพอตอบได้ว่าได้ยินตั้งแต่ก่อนเข้าโรงเรียน ผมได้ยินการถ่ายทอดสดการแข่งขันรถในเมืองไทยจากสนามบินดอนเมือง

ที่บอกว่า ‘ได้ยิน’ เพราะเป็นการถ่ายทอดเสียงผ่านวิทยุ สมัยนั้นสนามบินดอนเมืองมีเครื่องบินขึ้น-ลงวันละไม่ถึง 10 ลำ ขอขิมมาใช้เป็นสนามแข่งรถชั่วคราวสักวันหนึ่งก็เดือดร้อนธุรกิจการบินพาณิชย์ไม่ถึงกับสาหัส

รถแข่งในสมัยนั้น ผมจำได้ว่ารุ่นเล็กมีเพียง 600 และเรนโลดต์ เครื่องท้าย (ที่บริษัทไทยเดินรถ เคยใช้เป็นรถแท็กซี่สีกากี) รุ่นกลางเพียตลิบเอ็ด, เพียตลิบสี่ และซีตรองขับล้อหน้า ส่วน รุ่นใหญ่ก็มีจ้าวัวร์ เป็นพระเอก



ท่อไอเสียยี่ห้อ ABARTH เป็นชุดแต่งของเพียตที่ฮือฮานั่นหุ จะดีตรงไหนยังไม่มีความรู้เหตุผล ขอให้ตั้งไว้ก่อนแล้วกัน ไส้ผ่าสูบให้ห้องเผาไหม้เล็กกลง (เพิ่มอัตราส่วนการอัด) เครื่องก็แรงพอพาไปสนามแข่งได้

ชื่อเสียงเรียงนามของนักแข่งที่ผมยังจำได้ถึงทุกวันนี้ คือ คุณเกียรติกรรณสูตร และคุณเล็ก โมฆศาธา ซึ่งท่านแรกนั้นต่อมากลายเป็นเพื่อนรุ่นพี่ที่สนิทกับผมมาก (ท่านลงแข่งด้วยรถเพียต เพราะตระกูลกรรณสูตรทำธุรกิจนำเข้ารถเพียตและต่อมาตั้งโรงประกอบรถยนต์ด้วย)

นั่นคือครั้งแรกที่ผมรู้จักการแข่งขันรถในเมืองไทย อาจมีคนรู้จักก่อนผม แต่ผมไม่รู้ และไม่เคยลิบ เพราะยังไม่มีความจำเป็นให้ลิบ ตอนนั้นผมอายุ 61 ขวบ ถ้าลิบด้วยอายุของผมก่อนเข้าเรียนประถม 1

ก็แสดงว่าเมื่อประมาณ 55 ปีที่แล้ว ผมได้ขึ้นการแข่งขันรถในเมืองไทยที่ตอนเมืองเป็นครั้งแรก จากการถ่ายทอดสดทางวิทยุ ผมจึงยืนยันได้แค่ว่ามันนั้นมีการแข่งรถในเมืองไทยแล้ว แต่ก่อนหน้านั้นผมบอกไม่ได้ และหลังจากนั้นจะมีการแข่งอีกก็ครั้งหลายครั้งจนคงจำได้

ช่วงเรียนมัธยม ผมไม่มีเวลาติดตามการแข่งขันรถในเมืองไทย แต่ติดตามอ่านข่าวการแข่งขันรถในต่างประเทศ เพราะรู้สึกว่าการแข่งรถในเมืองไทยสงวนไว้ให้เศรษฐีไม่กี่คนเท่านั้นที่เล่นได้

THAIDRIVER • ไปว่าจะยุคไหนสมัยไหนการแข่งขันรถก็เป็นกีฬาของคนมีเงิน
อ. ศิริยุสน์ • แนนอนอยู่แล้ว เพราะรถแข่งไม่ใช่ตะกร้อ ซ้อมมาถูกละไม่ก็บาทก็ลื้อมวงแย่งกันตะปัดเป็นสิบคน

รถแข่งยังไวกี่แพง จึงเป็นเรื่องสุดเอือมของคนจนอย่างผม ก็เลยไม่ได้ให้ความสนใจเท่าไร แต่กลับไปสนใจการแข่งขันรถในต่างประเทศว่าแข่งกันที่ไหนและที่ไหนบ้าง ซึ่งดูแล้วน่าจะไกลสุดเอือมยิ่งกว่าการแข่งขันในเมืองไทยด้วยซ้ำ

กับกติกาของการแข่งนั้น บางกติกาเรียกว่า FORMULA, บางกติกาเรียก SPORTS PROTOTYPE, บางกติกาเรียก PRODUCTION-BASE หรือ STOCK-CAR เครื่องเล็กก็มี เครื่องใหญ่ก็มี ให้ใส่เทอร์โบก็มี ให้ใส่ซูเปอร์ชาร์จก็มี การแข่งรถในโลกนี้มีกติกาหลากหลายนับเกือบไม่ถ้วน

แข่งฟุตบอลง่ายกว่าเยอะเลย อุปกรณ์ คือ ลูกบอล 1 ลูกที่มีเส้นผ่าศูนย์กลางและสูบลมตามมาตรฐานที่กำหนดไว้ในกติกา สนามแข่งมีมาตรฐานความกว้าง ความยาว ประตุมิติมาตรฐานความกว้าง ความสูง ผู้เล่นฝั่งละ 11 คน เล่นครั้งละ 45 นาที ฟุตบอลจึงเป็นกีฬาที่เข้าใจได้ง่าย และได้รับความนิยมไปทั่วโลก

แต่รถแข่งไม่ได้เป็นอย่างนั้น แม้จะเป็นการแข่งขันในรูปแบบทางเรียบเหมือนกัน แต่ก็ไม่มีข้อกำหนดว่าสนามต้องยาวเท่าไร กว้างเท่าไร ต้องมีโค้งซ้ายเท่าไร โค้งขวาเท่าไร จะมีมุมเอียงเท่าไร ทุกอย่างออกแบบได้ตามใจชอบ เพราะฉะนั้นจึงทำความเข้าใจได้ยาก

“แข่งฟุตบอลง่ายกว่าเยอะ: อุปกรณ์ คือ ลูกบอล 1 ลูกที่มีเส้นผ่าศูนย์กลางและสูบลมตามมาตรฐานที่กำหนดไว้ในกติกา สนามแข่งมีมาตรฐานความกว้าง ความยาว ประตุมิติมาตรฐานความกว้าง ความสูง ผู้เล่นฝั่งละ 11 คน เล่นครั้งละ 45 นาที ฟุตบอลจึงเป็นกีฬาที่เข้าใจได้ง่าย และได้รับความนิยมไปทั่วโลก แต่รถแข่งไม่ได้เป็นอย่างนั้น แม้จะเป็นการแข่งขันในรูปแบบทางเรียบเหมือนกัน แต่ก็ไม่มีข้อกำหนดว่าสนามต้องยาวเท่าไร กว้างเท่าไร ต้องมีโค้งซ้ายเท่าไร โค้งขวาเท่าไร จะมีมุมเอียงเท่าไร ทุกอย่างออกแบบได้ตามใจชอบ เพราะฉะนั้นจึงทำความเข้าใจได้ยาก”

เรื่องนี้ฟังดูเหมือนมีความขัดแย้งอยู่ในตัว คือไม่สนใจการแข่งขันรถในเมืองไทยเพราะคิดว่าเป็นเรื่องสุดเอือม แต่สนใจการแข่งขันรถในต่างประเทศเพราะสังหรณ์ว่าสักวันจะเอือมไปถึง ตอนนั้นคงจะ ‘มีอะไรอยู่ในใจ’ ที่หาคำอธิบายยาก

วิชาเศรษฐศาสตร์สอนให้ผมได้พบว่าเราต้องมีครบ ‘ปัจจัย 4’ ก่อน ถึงจะเริ่มไขว่คว้าหาความสุข ความมัน ความสะใจ (QUALITY OF LIFE) ได้ การแข่งรถอาจจะปัจจัยติดอันดับที่ 5 หรือ 6 หรือ 7 หรือ 8 หรือ 18 หรือ 22 แล้วแต่รสนิยมและปัญญาของแต่ละคน

สำหรับคนที่แค่ปัจจัย 4 ยังไม่มีครบ (อาจมีแค่ 2 ปัจจัย) แล้วจะเอาการแข่งขันซึ่งเป็นปัจจัยที่ 18 มาเสียเป็นปัจจัยที่ 3 แทนอย่างนั้นหรือ? จะบ้าหรือเปล่า? พระพุทธเจ้าฯ คงไม่แนะนำให้ทำอย่างนั้น

ด้วยคำอธิบายทำนองนี้ จะโดยทางเศรษฐศาสตร์หรือโดยคำสั่งสอนของพระพุทธเจ้าฯ ก็แล้วแต่ ถ้าคนไทย (คนไหน) ยังไม่พอกินหรือ กินยังไม่อิ่ม นอนยังไม่อุ่น แล้วจะแข่งรถได้ยังไง

ยังไม่ต้องพูดถึงการแข่งขันรถเป็นอาชีพ แต่แข่งเพื่อความมันก็ยังทำไม่ได้แล้ว เพราะฉะนั้นผมถึงมองว่าการแข่งรถในเมืองไทยเป็นเรื่องเกินเอือมของคนไทยส่วนใหญ่

เอกสารหรือข่าวสารเกี่ยวกับการแข่งรถที่ผมอ่าน (INTERNET เพิ่งเปิดให้พลเรือนในโลกใช้เมื่อ 1993 นี้เอง) เกือบทั้งหมดจึงมาจากสหรัฐอเมริกาหรืออังกฤษ ที่นั่นคนส่วนใหญ่เขามี ‘เกินจะกิน’ มีเกินปัจจัย 4 อยู่แล้ว ถ้าใครหลุดไปอยู่ในประเทศนั้นได้ การแข่งรถก็ไม่ใช่ว่าเรื่องเกินเอือม

โชคชะตาได้ยึดเหยียบบทบาทเล็กๆ ของผมในวงการรถแข่งรถของเมืองไทย เมื่อผมกลายเป็นคนสร้างรถแข่ง หรือ RACE-CAR MAKER และเป็นคนเขียนกติกาการแข่งขัน หรือ RULE-MAKER (คำถามคาใจของหลายคนมีอยู่ว่า ทำไปผมต้องมา ‘จัดแถว’ คนที่อยากจะแข่งรถ ‘แบบไทยๆ’ ด้วย?)

THAIDRIVER • เริ่มศึกษาการแข่งขันรถในต่างประเทศด้วยแอปบุทโห

อ. ศิริยุสน์ • ศึกษาการแข่งขันในระดับนานาชาติว่ามีกี่แบบ ล้อเปิดก็มี ล้อปิดก็มี บางรุ่นหน้าตาเหมือนรถที่เราซื้อขับได้ทั่วไป แต่ตัดแปลงให้แรงกว่าเดิม เกาะถนนกว่าเดิม ขับแล้วสั่งได้ ก็เป็นรถแข่งเหมือนกัน

ช่วงที่ยังเด็กก็ยังไม่เข้าใจหรอกว่า ทำไมรถแข่งมีหน้าตาต่างกัน เสียเวลาไปนานกว่าค้นพบว่ารถแข่งจะมีหน้าตาเป็นประการใด ก็ขึ้นอยู่

นั่นคือสิ่งที่ผมเรียนรู้ในเรื่องของการแข่งรถและรถแข่ง กระทั่งมีพื้นฐานพอที่จะสร้างความเข้าใจได้ จากนั้นก็เลือกจะไปในทิศทางไหนโดยพิจารณาว่าชอบอะไรหรือคิดว่าการแข่งแบบไหนที่เราพอจะเอือมถึง

ผมใช้คำว่า ‘เรา’ หมายถึงคนท่ามาหากินสุจริต ไม่ได้ขายยาเสพติดซึ่งจะทำให้รวยเร็ว ไม่ได้ทำกิจการมรดกมาดมซึ่งจะทำให้รวยเร็ว

ไม่ได้เกิดมารับมรดกจากบรรพบุรุษ ซึ่งไปทำนานหลังคนตาต่าๆ นับหมื่นนับแสนมาใส่กระเป๋าตัวเอง แล้วบั้งเอิญตายก่อนจะใช้หมดสมบัตินั้นก็เลยตกทอดให้ลูกหลานร่ำรวยตั้งแต่เกิด ‘คนพวกนั้น’ ไม่ใช่ ‘พวกเรา’

THAIDRIVER • ตอนนี้นักไทยส่วนใหญ่กินอันนอนอันหรือยัง? นักแข่งรถอาชีพจะหากินในเมืองไทยได้ไหม?

อ. ศิริยุสน์ • มีคนไทยที่คนที่มีความครบปัจจัย 4 แล้ว ประชากรครึ่งค่อนประเทศยังมีหนี้สินท่วมหัวอยู่เลย ผู้นำของเราสัญญาว่าคนจนจะหมดไปจากเมืองไทยภายใน 3-5 ปี หมดไปเพราะเปลี่ยนเป็นคนรวยกันหมด หรือหมดไปเพราะอดตายจนไม่เหลือ?

เมืองไทยมีประชากรวันนี้ 64 ล้านคน อาจเหลือแค่ 2 ล้านคน เพราะอีก 62 ล้านคนอดตาย

คนไทยที่มีความครบปัจจัย 4 ‘กินอิ่มนอนอุ่น’ มีแค่พอกินพอใช้ แต่ยังไม่ถึงขั้น ‘เหลือ’ มีประมาณ 10% ของจำนวนประชากรทั้งหมด หรือประมาณ 6.4 ล้านคน และใน 1% ของ 64 ล้านคนหรือประมาณ 6.4 แสนคน จะอยู่ในระดับ ‘เหลือ’ กินเหลือใช้ อยู่ในฐานะที่อยากจะเล่นอะไรก็เล่นได้

ถ้าไปถามคน 6.4 แสนคนกลุ่มนี้ว่านึกจะหาความมันสะใจกับการแข่งรถหรือเปล่า เขาอาจจะไม่อยากก็ได้ เพราะมีอย่างอื่นเยอะแยะให้เล่นสนุกได้ ไปเล่นพนันบอลก็ได้ (ไม่ต้องตะเอง)

คนเหลือกินที่เริ่มแก่จกกล่อมเนื้อเริ่มเปื่อยจึงต้องเล่นกีฬาที่เล่นง่าย เช่น ดิกอล์ฟ เพราะมันต้ง่าย! ลูกวางอยู่หนึ่งๆ แล้วก็เริ่มมีเครื่องมือให้เลือกใช้ตั้งหลายแท่งในถุงใหญ่ คนมีเงินและมีอายุจึงติดเล่นกอล์ฟพักผ่อนมตบิปปองไม่ไหวเพราะลูกวิ่งเร็วจนตีไม่ทัน ก็เลยไม่มีเศรษฐีคนไหนตีบิปปอง! (ผมแกลั้งพูดซัดใจ ด้วยความตั้งใจจริงๆ)

ในจำนวนเศรษฐี 6.4 แสนคน จะมีคนที่อยากเล่นรถแข่งสักกี่คนอยากสนุกอยากมันไปยิงปืนเป้าบิน หรือไม่ก็ลูกของรถยนต์ ซึ่งเป็นเกมที่ดีขึ้นโดยนักค้าลูกปืน ยิ่งกันหุดับดับใหม่ คนขายลูกปืนนั่งยิ้มสบายไป

ในเมื่อมีอย่างอื่นให้เลือกล่่นสนุกได้เยอะแยะ จำนวนคนล่่นรถแข่งหรือแข่งรถจึงนับได้ด้วยนิ้วบนมือข้างเดียว สมมุติว่ามีคนล่่นรถแข่งแล้วชนะ มันดังนักหรือ? เสี่ยงท้อโอเสียดังกลบตำแหน่งแชมป์ประเทศไทย ที่วีก็ไม่ค่อยมีถ่ายทอด ที่ถ่ายทอดสดก็ไม่ค่อยสนุก ดูหมากก็ดกกันยังสนุกกว่า ถ้ามีเงินเหลือเพื่อ ตั้งงบประมาณสรรหาความมันไว้ปีละ 20 ล้านบาท ก็มีทางเลือกตั้งเยอะซึ่งไม่จำเป็นต้องแข่งรถ โอกาสแข่งรถในเมืองไทยก็เลยไม่ค่อยมี คนจัดก็ไม่อยากจัดเพราะไม่ค่อยได้กำไร ช่วยหน่อยอาจาขาดทุน

คนจะเป็นสปอนเซอร์ก็ไม่อยากเป็น เพราะเป็นแล้วก็ไม่ได้ทำให้ขายของได้มากขึ้น คนที่ขายของได้คืออยู่แล้ว มีคนไปกราบไหว้ขอให้เป็นสปอนเซอร์ทั้งที่ไม่อยากเป็น แต่เมื่อชี้หน้าเพราะมาขบ่่อยๆ ก็เลยโยนเงินให้ก่อนหนึ่ง จะได้รับกลับไปพันๆ สปอนเซอร์รายนั้นไม่ได้หวังให้ขายของได้มากกว่าเดิม เรียกว่า **‘การโฆษณาที่ไม่ได้หวังผลในการโฆษณา’**

สปอนเซอร์ที่หวังผลในการโฆษณา หวังว่าสินค้าหรือบริการของตนเองจะขายได้มากขึ้น ก็จัดสรรงบประมาณแต่ละปี สมมุติ 400 ล้านบาท เจ้านายใหญ่บัญชาการเลยว่าจะลงโฆษณาที่ไหนบ้าง ในหนังสือพิมพ์รายวัน ในละครน้ำเน่า ในการถ่ายทอดสดฟุตบอลหรือมวย แต่ไม่เคยมีแผนจะลงโฆษณาในการแข่งรถ คุณเข้าไปขบ่อกก็บอกว่ามาซ้ำเกินไปทั้งหมด หรือไม่ลงโฆษณาเพราะคิดว่าไม่คุ้ม

แต่การแข่งรถในเมืองไทยก็ไม่เลวร้ายเท่าไรนะ ถ้าเกิดมาในประเทศอัฟกานิสถานแล้วอยากแข่งรถเป็นอาชีพ จะยิ่งเกินเอื้อมกว่าในเมืองไทย เพราะประชากรทั้งประเทศแทบไม่มีใครกินอีม่อนอุ่นสักคน

นิทานเรื่องนี้สอนให้รู้ว่า ไม่ใช่ทุกประเทศในโลกที่มีสิทธิจะทำการแข่ง จัดแข่งรถ มีนักแข่งอาชีพ หรือมีการแข่งรถเป็นอาชีพ เพราะสิ่งเหล่านี้มีได้เฉพาะในบางประเทศเท่านั้น

THAIDRIVER • ในเมืองไทยก็มีการแข่งรถมาพอสมควร

อ. ศิริยุสณ • ผมเป็นคนสร้างรถแข่ง และ COACH นักแข่งรถที่ต้องการ ‘เก่งจริง’ ลูกผมเรียนวิชาการที่ใช้ในรถแข่งและการแข่งรถ

แต่บทบาทหรือกิจกรรมทั้งหลายที่ผมทำ ไม่ได้เป็นสิ่งที่ผมต้องการจะทำในเมืองไทย เนื่องจากทำแล้วไม่สามารถเป็นอาชีพที่เลี้ยงตัวได้ จึงต้องมองไปที่นอกเมืองไทยอยู่เสมอ

นอกเหนือจากส่วนตัวที่ต้องใช้ชีวิตแบบนี้แล้ว ถ้าใครก็ตามอยากจะทำแข่งรถเป็นอาชีพ ผมก็ไม่แนะนำให้แข่งในเมืองไทย เริ่มต้นหัดแข่งในเมืองไทยได้ แต่ถ้าจะเอาดีและหวังให้เลี้ยงตัวได้ กรุณาออกนอกเมืองไทย

สิ่งที่พอจะเริ่มต้นและทำได้ในเมืองไทย คือ การหาคนที่มีความพอจะแข่งรถ และให้โอกาสได้แสวงหาตัวเอง เมื่อรู้ตัวว่ามีแววกี่หาวิธีทำให้แววนั้นกลายเป็นเนื้อเป็นหนังเป็นตัวเป็นตน

ที่บอกว่า ‘มีแวว’ ไม่ได้หมายความว่าฝีมือนะ ‘แวว’ หมายถึง CAPABILITY แปลว่า ‘วิสัยสามารถ’ ยังไม่ใช่ ABILITY ซึ่งแปลว่า ‘ความสามารถหรือทำเป็นแล้ว’

เมื่อเห็นแวว CAPABILITY ก็ให้โอกาสพัฒนาเป็น ABILITY ที่จะทำให้ทำได้จริง เมื่อทำได้จริงแล้วก็ฝึกฝนกระทั่งมีความเป็นเลิศ แล้วต้องการจะทำมาหากินอยู่กับการแข่งรถ คิดว่าชีวิตนี้ เข้าแข่งรถ กลางวันรถแข่ง ตกเย็นแข่งรถ ในหัวสมองมีแต่เรื่องแข่งรถตลอดเวลา หม่าในบ้านก็ใส่หมวกกันน็อก กรุณาอย่าอยู่เมืองไทย

แต่ถ้าคิดว่าแค่เล่นแข่งรถ มีอาชีพซื้อของถูกไปขายแพงเอากำไร มาสนามแข่งรถแค่เดือนละครั้ง อย่างนี้ไม่ต้องไปเมืองนอกก็ได้

THAIDRIVER • เมื่อ 50 กว่าปีที่แล้วก็แข่งกันแบบเล่นสนุก ตอนนี้ก็ยังเป็นแบบเดิมไม่มีนักแข่งอาชีพที่หากินในเมืองไทยได้ ก็แสดงว่าการแข่งรถในเมืองไทยไม่ค่อยมีพัฒนาการ

อ. ศิริยุสณ • มี...แต่อย่าหวังผลไกลนัก ถ้าหวังให้เป็น RACING SCHOOL พอได้ ถ้าอยากแข่งรถสามารถเริ่มต้นที่เมืองไทย หัดแข่งรถ หัดทำการแข่ง ฝึกซ้อมทั้งคนขับและทั้งทีม

เพราะแข่งรถต้องมีทีมงาน 10 คนขึ้นไป ต้องมีช่าง มีทีมผู้บริหาร มีคนหาเงิน มีคนที่ใช้เงินเป็น เพราะถ้าใช้เงินไม่เป็น หาเงินมาได้ 10

ล้านบาทไม่นานก็หมด รถก็ไม่เร็วขึ้น

ความสามารถในการบริหารทีม ทำให้มีรถแข่งที่เร็ว ทำให้คนขับได้ซ้อมและพัฒนาฝีมือเก่งขึ้นทุกวัน สิ่งเหล่านี้พอจะเริ่มต้นและทำในเมืองไทยได้โดยใช้เงินไม่มากเท่าไร

รถในเมืองไทยราคาแพงเพราะต้องเสียภาษีอย่างน้อยครึ่งคั่น อะไหล่ที่ยังทำเองในเมืองไทยไม่ได้ ต้องสั่งจากต่างประเทศก็โดนภาษีนำเข้าอัตราหนักหนา

เพราะฉะนั้นถ้าจะทำรถแข่งในเมืองไทยให้มีสเปคเท่ากับต่างประเทศจะต้องใช้เงินมากกว่า สร้างรถแข่งในเมืองไทยแพงกว่าก็จริง แต่อย่างอื่นถูกกว่าเยอะ เช่น สนามแข่ง สภาพดีบ้างไม่ค่อยดีบ้าง แต่ค่าเช่าสนามก็ถูกกว่า ทำให้มีโอกาสซ้อมได้บ่อยกว่า

กำลังคนที่มีความรู้ระดับช่างพอจะใช้งานในทีมได้ ค่าจ้างค่าแรงก็ไม่แพงเท่าไร หาช่างไปสนามแข่งด้วยกัน

จ่ายวันละ 1,000 บาท มีคนสมัครใจมากเกินเยอะแยะ เพราะทำงานประจำรับเงินเดือนไม่ถึงหมื่นบาท ทำงาน 10 ปีเงินเดือนขึ้นเป็นหมื่นกว่าบาท ถ้าไปขอจ้างเขาวันเสาร์-อาทิตย์ให้ช่วยไปสนามแข่งด้วยก็น้อย ให้ค่าเหนื่อยวันละ 1,000 บาท เป็นใครก็อยากไป

แต่อย่าเชื่อวลากราคาดีน ‘ท่านานหลังคน’ ถึงขนาดถามว่าทำงานได้เงินเดือนละเท่าไร ค่าเหนื่อยก็เท่ากับเงินเดือนหารด้วย 30 วัน เงินเดือนหมื่นบาท หารแล้วเหลือวันละ 300 บาท ชวนไปสนาม 2 วันให้ 600 บาท...อย่างนั้นมันก็เกินไปหน่อย ให้ไปเถอะวันละ 1,000 บาท ช่างมือใหม่ ๆ จะได้ทุ่มเทกับงาน รถแข่งจะได้เร็วขึ้น

ถ้าไปเริ่มต้นในต่างประเทศ หาช่างไปสนามด้วยจะพบว่าคิดค่าแรงเป็นชั่วโมง 35 ดอลลาร์/ชั่วโมง ทำงานวันละ 10 ชั่วโมงโดนไป 350 ดอลลาร์ เฉพาะค่าแรงช่าง 1 คนหมดไปวันละ 14,000 บาท ให้ช่างในเมืองไทยแค่ 1,000 บาทไม่ได้เชียวหรือ?

การสร้างความสามารถทำได้และนำพาในเมืองไทย เพราะค่าใช้จ่าย

ทำงานเกี่ยวกับการแข่งรถ ร่วมงานกับ ร.ย.ส.ท.ตั้งแต่วันที่ 20 ตุลาคม 2547 เป็นต้นมานั้น ผมไม่สนใจคนแข่งรถในปัจจุบันเลยแม้แต่น้อย ใครได้ยื่นแล้วจะไม่ชอบชื้อหน้าผมก็ตามใจ ทำผมผมต้องสนใจด้วย

บางคนอายุน้อย ๆ ผม อีกไม่นานก็ตายโดยธรรมชาติ นักแข่งบางคนก็ยังมีหนุ่มยังสาว อีกไม่นานก็เฒ่า มีใครไหมที่จะหายใจเอือกสุดท้ายที่สนามแข่ง...หาไม่เจอ

นักแข่งที่มีอยู่ในปัจจุบันไม่นานก็เลิก อาจจะเลิกเพราะตาย เลิกเพราะเฒ่า เลิกเพราะมีกิจกรรมอื่นเป็นการใช้เวลาที่ดีกว่าสนุกกว่า เช่น...คิดเอาเอง

ผมสนใจคนที่ยังไม่ได้เริ่มแข่งรถเลยในเวลานี้ ผมอยากเห็นเด็กอายุ 14-15 ขวบ กำลังจะมีใบขับขี่ในอนาคต เริ่มเข้าใจในวิทยาศาสตร์และคณิตศาสตร์ เรียนหนังสือมาแล้วรู้สึกว่าการเรียนคณิตศาสตร์เป็นสิ่งที่ประทับใจ

เด็กผู้ชายสมัยโบราณส่วนใหญ่สนใจเครื่องยนต์กลไก เด็กผู้ชาย



ผมมองไปที่คนพันธุ์ใหม่ที่จะเข้ามาในวงการแข่งรถ เขามองตัวเองว่ามีแววหรือเปล่า เริ่มต้นเรียนรู้โดยยังไม่ต้องสัมผัสจริง หาโอกาสสัมผัสจริง คนเหล่านี้จะเริ่มต้นได้ที่ไหน นั่นคือสิ่งที่ผมคิดว่าน่าทำ ... ส่วนคนพันธุ์เก่าก็ปล่อยให้เหี่ยวตอนปลาย ‘ตายตามธรรมชาติ’ ไป ผมไม่ยุ่งกับบรรดาเซียนทั้งหลาย ไม่ว่าจะเป็นเซียนออฟโรด เซียนแรลลี่ เซียนทางเรียบ เขาเป็นเซียนแล้วก็ปล่อยให้ไป แต่คนที่ไปได้เป็นเซียนแล้วอยากจะทำ จะทำยังไงก็จะเป็น ทำยังไงจะเก่ง หรือทำยังไงจะหาเงินจากความเก่งของตัวเองได้ ผมมองตรงนั้นมากกว่า

จ่ายที่ถูกกว่า ส่วนจะมีการแข่งรถหรือไม่ ผมไม่สนใจ เพราะตรงที่จะสร้างให้เก่งนั้นไม่ได้อยู่ในวันแข่ง แต่อยู่ในวันทดสอบ

ทำรถแข่งเสร็จแล้วก็เอาไปทดสอบ ผู้บริหารทีมก็ได้ฝึกการบริหารช่างก็ได้ฝึกการปรับแต่งรถ คนขับก็ได้ฝึกฝีมือการขับ รถก็เร็วขึ้นเรื่อยๆ ไม่มีแข่งก็ไม่เดือดร้อน ขอให้มันสนุกแข่งก็แล้วกัน

เราโชคดีเพราะมีสนามแข่งให้เขาใช้ทดสอบในราคาไม่แพง ไปแล้วทำให้ทุกคนในทีมเก่งขึ้น ไปแล้วทำให้รถเร็วขึ้น ในความหมายของผมเรียกว่า RACING SCHOOL

เมืองไทยมีความสามารถพอที่จะใช้เป็นสถานที่ เป็นแหล่ง เป็นคลังแห่งหนึ่งที่ทำให้คนสามารถสร้างความเป็นเลิศในฝีมือการแข่งรถ หลังจากนั้นถ้าอยากหาเงินจากการแข่งรถ ก็ไปในประเทศที่หาเงินได้ เช่น ญี่ปุ่น อเมริกา อังกฤษ อย่าไปปากีสถาน อัฟกานิสถาน หรือเอธิโอเปีย เพราะหาเงินจากอาชีพแข่งรถไม่ได้!

ผมไม่สนใจเลยว่านักแข่งปัจจุบันจะเป็นอย่างไร ชีวิตทุกวันที่ผม

อายุ 5 ขวบเห็นปั่นจักรยานกำลังยกของอยู่บนยอดตึกต้องหยุดมองทุกคน ถ้าไม่มีความตั้งใจจะหยุดมองทำไม

รถยนต์สตาร์ทแล้วเร่งเครื่องเสียงดังสนั่นกัหันไปมอง ทำไม่ต้องมอง มันต้องมีความประทับใจ เครื่องบินลำใหญ่ลอยอยู่กลางอากาศก็แหงนหน้ามอง สงสัยว่าเครื่องบินลำใหญ่ขนาดนี้ลอยได้อย่างไร นี่คือคนสนใจเครื่องยนต์กลไก

ในเวลานี้คนที่สนใจเครื่องยนต์กลไกน้อยลง เพราะงานมันสกปรก มีน้ำมันเครื่องเหนียวๆ ลื่นๆ มีมุมแหลมๆ คมๆ ของชิ้นงาน ลูบคลำแล้วบาดมือ

เดี๋ยวนี้นิยมนั่งเก้าอี้ดีดคีบอร์ด ไม่ว่าจะเป็นผู้หญิง ผู้ชาย หรือผู้ไม่สังกัดเพศ ก็สามารถดีดคีบอร์ดได้ทุกคน แต่ถ้าเป็นผู้ชายแท้ๆ ตามนิยามของผม ต้องสนใจเครื่องยนต์กลไก

เด็กที่มีความอยากรู้อยากเห็น และสมอยังไม่หยุดพัฒนาสามารถเรียนรู้เพิ่มเติมได้ แปลว่าอายุต้องไม่เยอะ ผมมองไปที่เด็กอายุ 10 กว่าขวบ อายุ 17-18-19 สมองเกือบหยุดพัฒนาแล้ว เรียนรู้อะไรใหม่ๆ ไม่ค่อยได้

ผมมองไปที่คนพันธุ์ใหม่ที่จะเข้ามาในวงการแข่งรถ เขามองตัวเองว่ามีแววหรือเปล่า เริ่มต้นเรียนรู้โดยยังไม่ต้องสัมผัสจริง หาโอกาสสัมผัสจริง คนเหล่านี้จะเริ่มต้นได้ที่ไหน นั่นคือสิ่งที่ผมคิดว่าน่าทำ ส่วนคนพันธุ์เก่าก็ปล่อยให้เหี่ยวตอนปลาย ‘ตายตามธรรมชาติ’ ไป

ผมไม่ยุ่งกับบรรดาเซียนทั้งหลาย ไม่ว่าจะเป็นเซียนออฟโรด เซียนแรลลี่ เซียนทางเรียบ เขาเป็นเซียนแล้วก็ปล่อยให้ไป แต่คนที่ไม่ได้เป็นเซียนแล้วอยากจะทำ จะทำยังไงก็จะเป็น ทำยังไงจะเก่ง หรือทำยังไงจะหาเงินจากความเก่งของตัวเองได้ ผมมองตรงนั้นมากกว่า

GYMKHANA เป็นหนึ่งในการแข่งรถ ที่ผมคิดว่าเป็นประตูเข้าสู่วงการแข่งที่ดี แต่คนที่แข่งรถ KART อยู่อาจแย้งว่าไม่ใช่ เพราะแชมเปียนโลกทุกคนผ่านรถคาร์ตมาก่อนทั้งนั้น

ผมก็ต้องเถียงว่าไม่ใช่ มีแชมเปียนโลกยุคคนหนึ่งขับรถแทรกเตอร์มาก่อนแล้วถึงเป็นแชมเปียนโลก FORMULA-1 ชื่อ JIM CLARK อีกคนหนึ่งก็ไม่เคยขับ KART มาก่อน เริ่มต้นขับรถแข่งคันแรกก็มี 200 กว่าแรงม้า จากนั้นก็เปลี่ยนไปขับ 800-1,000 แรงม้า แล้วถึงมาขับ FORMULA-1 ที่มี 500-600 แรงม้า คนนั้นชื่อ MARIO ANDRETTI

เพราะฉะนั้นแชมเปียนโลก FORMULA-1 ไม่จำเป็นต้องมาจาก KART





แต่คนส่วนใหญ่ที่เริ่มต้นด้วย KART มักจะ ‘อยาก’ ต่อไปให้ถึง FORMULA-1

คนที่อยากจะทำผลการแข่งรถ KART ด้วยการจูงเด็กให้เดินไปหา โดยมีจุดหมายปลายทางอยู่ที่รถ FORMULA ไม่ว่าจะป็น FORMULA-1, GP2 หรือ A1 ผมเรียกว่า ‘ทะเยอทะยานสูงมาก’ เพราะวงการแข่ง FORMULA-1 มีรถอยู่ 20 กว่าคัน คนขับ 20 กว่าคน ‘ตัวสำรองและตัวสำรอง’ อีกเล็กน้อยนับแล้วไม่ถึงร้อยคน

ไกลเกินจะเอื้อมถึง ยากเกินกว่าจะแทรกเข้าไป การแข่งรถประเภทอื่นมีอีกตั้งเยอะ แม้จะไม่ยิ่งใหญ่เท่า FORMULA-1 แต่ก็ใช้เงินอาชีพหาเงินเลี้ยงตัวได้

GYMKHANA แข่งโดยใช้รถจ่ายกับข้าวของแม่ที่ลูกขอฮิมมา ใช้รถสแตนดาร์ดที่แชร์กันออกเงินในกลุ่มเพื่อฝูง แข่งเสร็จขับกลับบ้านรถก็ไม่เข้าแม่ก็ไม่ตำ ตอนแข่งก็ได้รู้ว่าในขณะที่ที่รถเริ่มลื่นๆ หมุนๆ โถงๆ จะมีอาการเป็นอย่างไร คนขับมีปัญหาแก้ไขได้อย่างไรว่องไวแค่ไหน มีแวหรือเปล่า GYMKHANA ใช้เป็นไฟ ‘ส่องแวว’ ได้ดี

ผู้จัดแข่งบางรายใจดี ไปเอารถเดโมจากบริษัทรถแห่งหนึ่งที่เพิ่งเปิดตัวรถใหม่มาจอดเรียงไว้ 1 ฝูง ใครอยากแข่งก็เขียนใบสมัครแล้วกระโจนลงมา รถก็ไม่พัง

หรือผู้จัดไปเช่ามาคันละไม่กี่พันบาท บริษัทยางก็มักจะมาช่วยสนับสนุนยางให้อีกแรงหนึ่ง คนที่อยากเริ่มต้นแข่งรถก็สามารถเดินเข้ามาได้โดยไม่ต้องเจ็บปวดมาก ค่าสมัครไม่แพง

แข่งแล้วจะได้รู้ว่าตัวเองมีแวหรือไม่มี ถ้าพบว่าไม่มีแล้วอยากไปต่อก็เข้าสู่การแข่งทางเรียบ (ถ้าเริ่มต้นด้วย GYMKHANA แล้วจะไปต่อด้วยออฟโรดก็คงผิดงาน!)

ด้วยเหตุนี้ผมจึงให้น้ำหนักกับ GYMKHANA ค่อนข้างมาก ทั้งที่ไม่ค่อยชอบชื่อเรียกเท่าไร เพราะชื่อมันไม่สื่อถึงวิธีการแข่งว่าเป็นอย่างไร ได้อินชื่อแล้วก็ยังไม่วางแข่งกันทำไหน

คนที่ไม่วางแข่งรถได้ยีนชื่อ GYMKHANA ก็ยิ่งมีผม นิมยเรียกการแข่งขันว่า SOLO เพราะวิ่งทีละคัน หรือเรียกว่า TIME TRIAL ผมก็พอรับได้ เป็นภาษาซึ่งเมื่อเรียกหรือได้ยินแล้วจะเข้าใจได้ทันทีว่าแข่งกันทำไร

GYMKHANA เป็นจุดเริ่มต้นของการแข่งทางเรียบ เปรียบเสมือน ก.ไก่ ข.ไข่ ของการแข่งขัน ถ้าพูด ก.ไก่ ข.ไข่ ไม่ได้ ก็พูดภาษาไทยไม่เป็น

(อยากถามสั้นๆ ถ้าถามว่าจะเริ่มต้นที่ ฮ.นกชุก ไต้ไหม...ก็ต้องตอบว่าพอได้ เพราะสุดท้ายก็ต้องไล่มาที่ ข.ไข่ และ ก.ไก่อยู่ดี ตามด้วยสระและพยัญชนะ)

เริ่มต้นหัดอ่าน ก.ไก่ ข.ไข่ ด้วย GYMKANA จากนั้นเดินหน้าไปเรื่อยๆ กระทั่งวันหนึ่งกลายเป็นนักแข่งทางเรียบ จะได้แข่งอะไรนั้นในตอนนี้อยู่ไม่รู้ แต่คงไม่ใช่ FORMULA เพราะเริ่มต้นด้วย GYMKHANA ไม่ได้เริ่มต้นด้วย KART

การเริ่มต้นจากคันหาแวในตัวเอง ด้วยการแข่งที่ใช้เงินน้อยมันทำได้ง่าย จากนั้นจึง GRADUATE มาหัดแข่งทางเรียบ ใช้เวลาในสนามแข่งให้มากขึ้น ดูแวว่าเมื่อเจอสนามแข่งใหญ่ๆ หรือสนามแข่งแท้ๆ แล้วจะทำยังไง

คอยเล็งไว้แล้วกันว่าวันไหนมีใคร ‘รวมพล’ ไปรายการ TRACK-TIME หรือ TRACK-DAY ที่ได้ยูนสนามแข่งทั้งวันเพื่อลองขับด้วยความสามารถส่วนตัว แล้วจ้าง COACH ให้มา ‘จับวงสวิง’ ฝึกขับและเริ่มเก่งขึ้นเรื่อยๆ ทำให้ตัวเองพร้อมที่จะแข่งขันสนามเรียบได้ในอนาคต

THAIDRIVER • การปูแนวทางสำหรับนักแข่งหน้าใหม่ เป็นเหตุผลให้ต้องร่วมงานกับ ส.ย.ส.ก.

อ. ศิษย์ • จริงๆ ก็ไม่จำเป็น อยู่ที่อื่นก็ได้ แต่อาจไม่ได้สัมผัสหรือใช้เครื่องมือในการชักชวนได้เหมือนร่วมมือกับ ร.ย.ส.ท. ถ้าไปอยู่ที่อื่นผมคงต้องออกแรงมากกว่านี้

ถ้าผมเป็นเจ้าของหนังสือแข่งชายดี พิมพ์เดือนละ 200,000 เล่ม ในหนังสือมีคอลัมน์เกี่ยวกับมอเตอร์สปอร์ตหลายหน้า ผมก็ใช้หนังสือของผมได้ หรือผมมีหนังสือในเครือเป็น 10 เล่ม เขียนแล้วเขียนอีก หาสปอนเซอร์ได้เยอะแยะ แทนที่จะเอาเงินนั้นไปลงในหนังสืออย่างเดียว ก็แบ่งมาใช้กับรายการที่ผมจัดแข่งด้วย

แต่ผมไม่ใช่เจ้าของหนังสือ ไม่ใช่เจ้าของกิจการที่จะบอกว่าพวกเรามาแข่งรถกันเถอะ ปลายปีใครได้เป็นแชมป์ผมให้รางวัล 1 ล้านบาท ผมไม่ได้เป็นคนประเภทนั้น เพราะฉะนั้นการร่วมมือกับ ร.ย.ส.ท. ก็เป็นหนทางหนึ่งที่จะทำให้ผมทำได้ตามแผน

THAIDRIVER • ส.ย.ส.ก.มีอะไรน่าสนใจที่จะใช้ในการแข่งรถ

อ. ศิษย์ • เป้าหมายที่พอจะอธิบายให้กับผู้ที่ยอยากเริ่มต้นแข่งรถแล้วก้าวไปสู่เป็นนักแข่งที่เก่ง ให้เขาเห็นว่าเมื่อเป็นนักแข่งแล้วอนาคตอยู่ที่ไหน ผมไม่เคยพบว่าใครอธิบายว่าชีวิตของนักแข่งเป็นอย่างไร มีแต่ถ่ายรูปนักแข่งที่ห้อมล้อมด้วยพริตตี้ที่จ้างมาเอง ชูถ้วยแล้วเฮอย่างเดียว

ไม่เคยบอกว่าตั้งแต่วันแรกที่เริ่มต้นก้าวเข้ามาในวงการแข่งรถ จนกระทั่งเข้ามาใช้ชีวิตอยู่ในการแข่ง ก็จักรพรรดิประจำวันของนักแข่งมีอะไรบ้าง หน้าที่ความรับผิดชอบนั้นมีอะไร และบั้นปลายแห่งชีวิต หรือความสำเร็จของชีวิตอยู่ตรงไหน

การที่ผมเลือกอยู่ในสถานะภาพแบบนี้ ทำให้มีโอกาสที่จะเล่าให้ฟังได้ ไม่ว่าจะด้วยการเป็น RULE-MAKER หรือจากการอบรมสัมมนาประเด็นในมอเตอร์สปอร์ต

การเขียนหลักสูตรอบรมบุคลากรในกีฬาแข่งรถให้ทางการกีฬาแห่งประเทศไทย ให้คนซึ่งจะเดินเข้าสู่การแข่งขันได้รู้ว่าจะต้องทำอะไรบ้างจะได้สูงสุดถึงไหน (ไม่ใช่ทุกคนจะไปได้ถึงดวงดาว)

มันเป็นส่วนประกอบในการตัดสินใจของเขาว่า ควรจะเดินเข้ามาตรงนี้หรือเปล่า เช่น เด็กอาชีวะที่กำลังจะเรียนวิศวกรรม ชอบเครื่องยนต์ กลไก, ไม่ชอบทำลูกระเบิด, ไม่ชอบทำปืนไทยประดิษฐ์, ไม่ชอบทำหุ่นยนต์ แต่อยากทำรถแข่ง

ผมจะทำอย่างไรได้บ้างเพื่อให้เขาเริ่มต้นได้ ผมต้องชี้แนะได้ว่าถ้าอยากจะทำเรื่องนี้จะต้องมีเครื่องมือ (ความรู้) อะไรเป็นของตัวเองบ้าง ต้องเริ่มเรียนวิชาอะไรเพื่อให้มีเครื่องมือในสมองพอที่จะกลายเป็นช่างเทคนิคประจำทีมรถแข่งได้

การกีฬาแห่งประเทศไทยได้ระบุออกมาแล้วว่า การแข่งรถเป็นกีฬาชนิดหนึ่งซึ่งภาครัฐต้องการจะเห็นการพัฒนาไปสู่การแข่งขันอาชีพ หมายถึงหัดเดินไปสู่การแข่งขันอาชีพ

แต่ผมไม่คิดว่า ณ วันนั้นจะก้าวไปสู่การแข่งขันอาชีพได้ในเมืองไทย หัดเดินได้ ก้าวหน้าได้ แต่ต้องไปเป็นนักแข่งอาชีพที่ประเทศอื่น แข่งล่า

รางวัลเงินสกุลอื่น ตอนนี่เงินบาทยังเป็นอาชีพไม่ได้ แต่ต่อไปข้างหน้าอีก 10-20 ปี อาจจะเป็นได้

เมื่อการแข่งขันกีฬานานาชาติทางภาครัฐต้องการให้ไปสู่อาชีพ ในวงการแข่งก็ต้องมีบุคลากร มีลายแทง หรือภาษาสมัยใหม่เรียกว่า ROAD-MAP เพื่อกำหนดทิศทางว่าจะก้าวเดินไปทางไหน

ที่ผมเล่าให้ฟัง คือ ลายแทงของผม ที่บอกว่าถ้าต้องการเป็นมืออาชีพในอนาคต ไม่ว่าจะเอาเงินสกุลอื่น ณ วันนี้ หรือเอาเงินบาทในอีก 10 ปีข้างหน้า นี่คือนโยบายที่คนจะต้องเดิน

THAIDRIVER • การแข่งอีกอย่างที่น่าจะเป็นประตูดสู่อุตสาหกรรมได้ คือ DRAG RACING เพราะคนทั่วไปก็รับลงแข่งได้ไปยก ไปถือธงกรรมาชีพ ใช้รถบ้านก็ได้

อ. ศิริยุภรณ์ • ใช้ เริ่มต้นง่ายมากแบบไม่ต้องเลือกรุ่น-ยี่ห้อรถแข่ง แม้แข่งรถกับเพื่อน ไปที่สนามแล้วข้อมูวสัก 3-4 เทียว ก็อาจจะค้นพบว่า รถคันนี้วิ่งควอเตอร์ไมล์ได้ประมาณ 7.852 วินาที เอาดีแล้ว (ยาวกว่ารถแข่ง) เห็นมีรถแข่งอีก อีกคันที่มาประกบคู่แข่ง (ด้วยสีขาวทาร์ตอง เพ้าเหลือง) วิ่งเขาจะวิ่ง 13.500 วินาที

ทั้ง 2 คันนี้เมื่อไปอยู่ที่เส้นสตาร์ท จะได้ไฟเขียวพร้อมกันเท่ากับ 17.852-13.500=4.332 วินาที ก็แข่งกันได้เลย วิธีแข่งแบบนี้เรียกว่า HANDICAPPED ET หรือ DIAL-IN หรือ RUN WHAT YOU BRUNG

DRAG RACING จึงเป็นการเริ่มต้นแข่งรถที่ง่ายมาก ไม่ได้แข่งหลายรอบสนามเป็นชั่วโมง ไม่ได้อดกันเป็นฝูงใหญ่ แต่สู้กันแบบตัวต่อตัว แบบเดียวจบบนตรงระหว่างเส้นๆ แค 440 หลา หรือ 1,320 ฟุต

บางคนก็พอใจและสนุกกับการดูรถแข่งแบบนี้ เพราะได้เห็นอัตราเร่งของรถพร้อมเสียงดังสนั่นหวั่นไหวสะใจ และอยู่ในระยะที่สายตามองเห็น เป็นความสนุกอย่างหนึ่งที่ชื่นชอบได้

ตะกร้อ 1 ลูกก็เล่นได้หลายแบบ แบ่งข้างละ 3 คน มีเน็ตอยู่ตรงกลางเรียก ‘เซปักตะกร้อ’ ตะลูกให้ลอดบ่วงซึ่งแขวนอยู่ข้างบน เรียกว่า ‘ตะกร้อลอดบ่วง’ หรือจะเตะกันเป็นวงแข่งกันวาววิ่งไหนเตะได้จำนวนครั้งมากที่สุดโดยที่ลูกไม่ตกพื้นก็เรียกว่า ‘ตะกร้อวง’

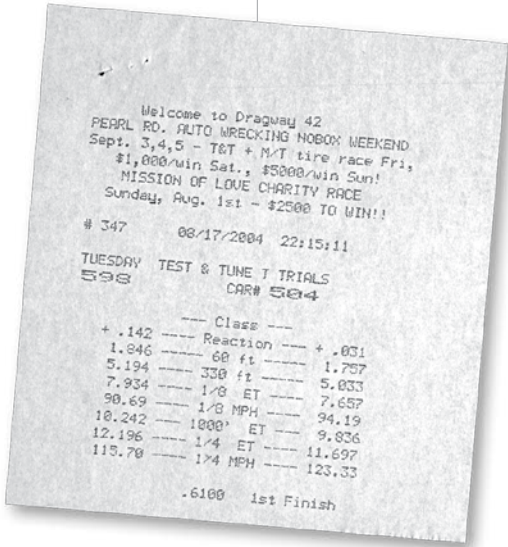
รถแข่งยุ่งกว่าตะกร้อตรงที่มีรถหลายรุ่น มีกติกาการแข่งขันหลายแบบ ในเมืองไทยยังมีไม่มากนัก ปัจจุบันแบ่งไว้ในกติกการแข่งขันรถยนต์ขององค์กรกลางอย่าง ร.ย.ส.ท.ได้ 7 รูปแบบ (7 DISCIPLINES)

แต่ละรูปแบบมีประเภท (CATEGORIES) แยกตามลักษณะของรถอีก 4-5-6 ประเภท รถแต่ละประเภทแบ่งเป็นรุ่น (CLASSES) เครื่องยนต์ น้ำหนัก ระบบขับเคลื่อนอีก 3-4-5 รุ่น รวมทั้งหมดก็คือ 7 คูณ 4-5-6 คูณ 3-4-5 ก็ออกมาเป็นการแข่งที่หลากหลายเอาการจะเลือกแข่งแบบไหนก็ตามใจชอบ

DRAG RACING ก็เป็นอีกประตูดสู่อุตสาหกรรม ในเมื่อรู้แล้วว่า เป็นประตูดแรกเข้า ก็ควรจะใช้ประตูดแรก นั่นคือ BRACKET หรือ HANDICAP ไม่ใช่ เปิดประตูดแรกเข้ามาก็ป็นบันไดขึ้นไปแข่งรุ่น PRO ทั้งที่เกิดขึ้นมาอย่างไม่เคยแข่ง DRAG เลย

มีหลายคน ‘เรียนลัด’ โดยเริ่มแข่งครั้งแรกด้วยรุ่น PRO เพราะมีเงินเยอะ พอให้เงินมา 20 ล้าน แล้ว ‘สั่ง’ ให้รับเป็นแชมป์ประเทศไทยโดยด่วน คนแบบนี้มีไม่เยอะ แม้ใครมีทรัพยากรจะทำใ้ได้ก็ไม่ควรเริ่มอย่างนั้น

การจะพิสูจน์ว่า ทั้งทีมงานเก่งจริงหรือเปล่า? รถที่ทำมานั้นดีจริงหรือยัง ให้สังเกตจากกระดาษ ใบเล็กที่เรียกว่า TIME-SLIP มีข้อมูล 7-8 บรรทัด



เริ่มต้นด้วย REACTION TIME ไฟลงมาไม่ว่าจะเป็น COUNTDOWN TREE หรือ PRO TREE ตำแหน่งไฟสุดท้ายถึงไฟเขียวห่างกัน 400 หรือ 500 มิลลิเมตรแล้วแต่กรณี

คนแข่งตัดไฟเขียวได้พอดีกับที่ไฟเขียวสว่างขึ้นหรือเปล่า ถ้าทำได้ REACTION TIME จะเท่ากับ 0.000 วินาทีเร็วกว่านั้นก็พาลัว ช้ากว่านั้นก็เห็นตัวเลข 0.001 วินาทีหรือมากกว่า

ถ้า REACTION TIME ดีมาก ๆ ทุกครั้ง แสดงว่าสายตาชั้นหนึ่งมือและเท้าสั่งงานให้รถเคลื่อนที่ไปได้ในเวลาสั้นมาก จนเกือบเป็น 0.000 ถือว่าเก่งในเรื่อง REACTION (ปฏิกิริยาตอบสนอง)

บรรทัดที่ 2 คือ เวลาใน 60 ฟุตแรก รถออกจากเส้นสตาร์ทเคลื่อนที่ไปถึง 60 ฟุตแรก ใช้เวลาเท่าไร ถ้าวิ่งควอเตอร์ไมล์ 10 วินาที 60 ฟุตแรกใช้ 2 วินาที หรือ 20%...ยังอีกนานะหลานชายกว่าจะเก่ง

เพราะที่ต้นทาง ‘วิ่งไม่เป็นรถ’ จะเสียหาค่าแพงทำเดียว (ทางขวา) ต้องยกคันเร่งเสียงพวงมาลัย เวลา 60 ฟุตแรกจึงมากกว่า 20% แข่งไปได้ประมาณ 7-8 เดือนหรือปีสองปี เวลา 60 ฟุตแรกลดลงเหลือ 1.5 วินาที หรือ 15% เรียกได้ว่าเป็นคนไทยที่เก่ง ถ้าทำได้ 14% กรุณาย้ายบ้านออกนอกเมืองไทย ไปอยู่ประเทศที่แข่งแคร็กกันเยอะ ๆ หากเงินได้เลย ถ้าทำได้ 13% เป็นแชมป์โลกไปแล้ว

เริ่มต้นขอให้ตั้งเป้าหมายไว้ว่า ต่อจากนี้ไปจะทำ เวลา 60 ฟุตแรกให้ได้ 15% ของ ET ซ้อมอย่างสม่ำเสมอ วันที่ไม่ได้แข่งก็ต้องซ้อม แต่ไม่จำเป็นต้องวิ่งเต็มควอเตอร์ไมล์ วิ่งเต็มแค่เที่ยวเดียวเพื่อเช็คที่ทำเวลา ET ได้เท่าไร จากนั้นก็ซ้อมแค่ 60 ฟุตแรก ใช้เกียร์ 1 เกียร์เดียวเครื่องไม่ทันพัง เพื่อจะหัด REACT การบังคับเท้าซ้ายเท้าขวา การตั้งระยะคลัตช์ การปรับช่วงล่าง (ซึ่งเป็น ‘งานช่าง’ ที่ยากเย็น) รวมทั้งอย่างที่เลือกใช้ เพราะคนขับเพียงอย่างเดียวไม่ช่วยให้เวลาดีขึ้นได้ ต้องอยู่ที่สมองของคนทำรถในทีม

ถ้าคนขับกับคนทำรถเป็นคนเดียวกัน ก็แปลว่านอกจากขับเก่งแล้วต้องสมองเก่งด้วย บรรทัดต่อไปเป็นเวลาของครึ่งทางหรือ 1/8 ไมล์ ถ้าทำเวลา 65% ของเวลาทั้งหมด ถือว่าปกติ

ถ้ามากกว่า 65% แสดงว่าต้นทางไม่ได้เรื่อง แต่ปลายทางรถแรงเป็นบ้า ในทางตรงกันข้าม ถ้ากลางทางเวลาต่ำกว่า 65% ของ ET (ปลายทางใช้เกิน 35%) แสดงว่า ‘เที่ยวตอนปลาย’

ความเร็วก็เช่นกัน ถ้าที่กลางทาง 1/8 ไมล์ ความเร็วเป็น 80% ของความเร็วปลายทาง ถือว่าปกติ ถ้า 77-78% แล้วตรงปลายแรงเหลือเฟือ ถ้าเป็นเครื่องเทอร์โบก็สันนิษฐานได้ว่าใช้เทอร์โบโตบ้อเร็ว ถึงแม้แต่ความเร็วปลาย แต่ต้นทางทำความเร็วได้แค่ 77%

นักแข่ง DRAG RACING ที่ดีเมื่อไปถึงสนามแล้ว ไม่ใช่แค่เร่งเครื่องให้เสียงดัง หรือ BURN-OUT จนควันท่วมสนามเรียกสายตา เพราะยาง DRAG คู่เล็กราคา 30,000 บาท คู่ใหญ่ 60,000 บาท BURN ครั้งละ 10 วินาที แต่ 10 ครั้งนี่อย่างก็หมดเกลี้ยง แต่ถ้าใช้วิ่งอย่างเดียวจะใช้ได้ประมาณ 50-100 เทียว

เพราะฉะนั้นเมื่อไปถึงสนามแล้วไม่ต้อง BURN-OUT เก็บยางไว้วิ่งดีกว่า พิสูจน์ตัวเองว่าทำได้ตามเกณฑ์ที่ผมแนะนำไว้หรือเปล่า

ทำจนกว่าจะเก่งตามนั้นแล้วเก็บเสื้อผ้าเตรียมตัวย้ายบ้านออกนอกประเทศ ถ้าไม่ย้ายบ้านก็ต้องถามว่าสนามแข่งในเมืองไทยจะมีมากขึ้น มีทุกหย่อมหญ้า

มีสปอนเซอร์ใจดีไปจ่ายเงินให้ไปโมเตอร์ไปจัดการแข่ง ถ่ายทอดออกทีวีแล้วคนดูบอกว่าสนุกกระทั่งเลิกดูหมากัดกัน

ถ้าเมืองไทยมีแบบนี้ก็ต้องย้ายบ้าน เป็นนักแข่งอาชีพในเมืองไทยได้ แต่ผมไม่คิดว่าในอีก 10 ปีข้างหน้าเราจะมียุคหนึ่งของตัวเองได้ จากเงินที่เข้ามาในวงการแข่งรถของเมืองไทย

ยุทธการ HOT ROD

คำว่า HOD ROD คือ รถที่ถอดบังโคลน ตัดเสาหลังคาให้เตี้ย ทำเครื่องแรง ทำเสียงให้เสียงดัง แล้วไปวิ่งแข่งกันในสนาม HOT ROD เกิดก่อน DRAG RACING หลายสิบปี แต่มี DNA เดียวกัน

เพราะฉะนั้นถ้าชอบ DRAG ก็ควรจะมึลือต้างอยู่ในตัว และต้องทำรถเองด้วย เพราะจะทำเวลาได้ดีหรือไม่ ไม่ได้ขึ้นอยู่กับทักษะการขับเพียงอย่างเดียว แต่ขึ้นอยู่กับรถด้วย

รถที่แรงม้าเยอะๆ เผลอหลังเป็นเพลลาแข็ง ‘ปล่อยคลัทช์กดคันเร่ง แล้วรถต้องเลียขวาเสมอ’ ไม่มีทางเลือกอื่น เนื่องจากเฟืองเดียวหมุนไต่เฟืองบายศรีทางขวาของรถทุกคน มันจึงดลือหลังขวาออกจากพื้น ล้อซ้ายเป็นล้อที่แรงขับเกือบทั้งหมด รถก็เลยต้องเลียขวาแบบไม่มีทางเลือก

คนทำรถก็ต้องมีความสามารถที่จะ PRE-LOAD หรือแก้ไขปัญหานี้ ในเมื่อรู้อยู่แล้วว่าเมื่อรถออกตัว จะต้องเลียขวา ก็ต้องทำให้มันเลิกเลียให้ได้



พูดกันแบบ ‘กวนสับแก้ว’ ว่าเป็นยากก็สาบสูญได้ ซือน้ำบันดิเชลล์สกร BULLDOZER เจอกองนาบ้านใครไม่ได้ใช้ก็โคโห เป็นวงรีความยาว 400-600-800 เมตร ใช้เวลา 2 วัน ค่าน้ำมันรวมค่าแรงวันละ 5,000 บาท เริ่มทำวันศุกร์ วันอาทิตย์ก็แข่งได้แล้ว แต่ยังไม่เก็บเงินไม่ได้ นอกจากจะซื้อเชือกมาขึงแล้วเอาแผ่นพลาสติกมาบัง ใครอยากดูต้องเสียเงิน ก็เลยมาบลิองเงินตรงที่จะเก็บเงิน สนามแข่งราคาถูกที่สุดราคาทำโรบบอกไม่ได้ แต่ที่รู้แน่ๆ คือ ยิ่งทำสนามใหญ่ก็ยิ่งเจ๊ง สนามใหญ่จัดแข่งบ่อยๆ ก็ไม่ได้เพราะไม่มีใครกล้าจัดเนื่องจากค่าเช่าแพง”

เงินจะเข้าวงการแข่งรถได้ก็ต่อเมื่อทำให้คน 64 ล้านคนดูก็พาเป็นและเข้าใจ ถ้าคนดูการแข่งเข้าใจมีแค่ 20,000 คน RATING ของความนิยมก็ไม่มี SPONSOR ก็ไม่มา แล้วจะเป็นนักแข่งอาชีพได้ยังไง ใครจะมาจ้างให้ไปแข่ง

ในเวลานี้การแข่งรถในเมืองไทยยังมี RATING อยู่ท้ายแถว เพราะคนที่เข้าใจการแข่งรถยังมีจำนวนน้อย ถ้าจะทำให้เป็นอาชีพได้เร็วก็ต้องสร้าง RATING ให้รวดเร็วกว่านี้ ด้วยการทำให้คนไทยเกือบทั้งประเทศเข้าใจก็ห้ามมอเตอร์สปอร์ตให้ได้

THAIDRIVER • ในกาารแข่งแบบ GYMKHANA และ DRAG RACING ระหว่างรถกับคน อาจารย์ให้น้ำหนักอโรมากกว่าเพราะ GYMKHANA ดูแล้วเป็นการฝึกคนมากกว่า ส่วน DRAG RACING สกก็เป็นตัวแปรที่สำคัญต่อเวลาที่ทำได้พอๆ กับคนขับ

อ. ศิริยุสน์ • ไซเลเย โดยเฉพาะการแข่ง GYMKHANA ที่ไม่ต้องเอารถมาเอง ใช้ ‘รถส่วนกลาง’ ของไปโมเตอร์ซึ่งจัดไว้ให้ ก็จะเป็นการแข่งด้วยฝีมือมากกว่าตัวรถ

แต่ถ้ามีบางคนที่ไม่เคยขับรถประเภทนี้มาก่อนเลยในชีวิต รถก็จะมีส่วนทำลายฝีมือของบางคนลงไปบ้าง โดยทั่วไป การเอารถส่วนกลางมาให้แข่ง จะเป็นการวัดฝีมือคนขับอย่างเดียว

ในกรณีของ DRAG RACING ถ้าจะทำให้พิสูจน์ฝีมืออย่างเดียวต้องใช้รถคันเดียว หรือรถคู่หนึ่งที่มีสเปคเหมือนกัน เครื่องมีแรงหรือไม่มีแรงพอๆ กัน ยางห่วยเหมือนกัน เกียร์ออโตเมติกที่นำมาด้วยสเปคเดียวกัน

เจ้าของรถคู่หนึ่งทดสอบแล้วยืนยันว่า 60 ฟุตแรกจะได้เวลาเท่ากัน ความเร็วกลางทางและความเร็วปลายก็สูสีกันทุกคน การแข่ง DRAG ก็จะใช้พิสูจน์ฝีมือคนขับล้วนๆ ได้ เพราะตัดตัวแปรที่ตัวรถออกไปหมดแล้ว

แต่ DRAG RACING เป็นกีฬาของคนที่ชอบ ‘มีออสปรก’ เพราะชอบทำรถเอง คนที่เขารถมาแข่งหรือให้คนอื่นทำรถให้ ไม่ใช่เลือดแท้ของ DRAG RACER

การแข่ง DRAG เริ่มมาจากเจ้าของรถที่ไม่ใช้งานแล้วชอบทำรถเอง ถอดหรือชิ้นส่วนที่ไม่จำเป็นออก ยกเครื่องไม่แรงออกมาทำให้แรง หรือเอาเครื่องแรงยัดใส่เข้าไปแทน นั่นคือจุดเริ่มต้นของ DRAG RACING หรือ

REACTION TIME ของคนขับก็ขึ้นอยู่กับการทำรถด้วย คนขับดูไฟที่ไหลสลบลงมา เท้าคนขับอาจจะให้จังหวะ PERFECT แต่กดคันเร่งแล้วเครื่องไม่เล่นด้วย เวลาจะตีไปได้อย่างไร ต่อให้เทวดามาขับก็ไปไม่รอด

ถ้าทำเครื่องมาห่วย กดคันเร่งแล้วน้ำมันเชื้อเพลิงฉีดบางหรือหนาเกินไป กว่าจะออกตัวได้ เครื่องสะอึกไป 2-3 ครั้ง เวลาก็ไม่ดี แต่ถ้าเครื่องเดินโลแจ้วหวานจ้อย กดคันเร่งแล้วกระโจนทันที เวลาที่ดีต้องดีแน่

เพราะฉะนั้นต้องจูนเครื่องเป็น จูนช่วงล่างเป็น คลัทช์เป็นชนิดที่ไม่กระชากจนเครื่องดับหรือสะอึก แต่ก็ไม่สิ้นกระทั้งรถไม่พุ่ง ต้องให้ลีนพอดีๆ ปล่อยคลัทช์ ‘เลีย’ แล้วรอบไม่ตกขวบ แต่รอบไล่สูงขึ้นจนจับแน่นในรอบสูง ล้อหลัง SLIP ที่เส้นสตาร์ทแค่ 7-8% นั่นคือ PERFECT

การจะรู้ว่าเซตรถได้ PERFECT หรือยัง ไม่ได้ใช้กำลังใจ ไม่ได้ใช้ความรู้สึก ไม่ได้ใช้ไสยศาสตร์ แต่ใช้เทคโนโลยี ใช้หลักการทางวิทยาศาสตร์ และใช้เงินด้วย

THAIDRIVER • ถ้าจะสร้างนักแข่งมือไม่ดำ ก็ต้องออนเียงไปที่การแข่งที่ให้ความสำคัญคนขับมากกว่าตัวรถ

อ. ศิริยุสน์ • ไซ แต่ถ้าจะให้การแข่งขันขยายตัว จะสร้างแต่นักแข่งอย่างเดียวไม่ได้ ต้องสร้างอย่างอื่นด้วย ไม่ใช่สร้างแค่ช่างทำรถแข่ง แต่ต้องสร้างคนหาเงินด้วย

เพราะมีช่างใช้เงินอยู่อีกเหมือนกันที่ขยันซื้อจริง ๆ บอกเจ้าของทีมว่าต้องซื้อไอนั้น 4 แสน ซื้อไอนี้ก็อีกอย่างน้อย 3 ตัว ซื้อยางใหม่เส้นใหญ่ยักษ์เดือนละคู่

ในเมื่อมีคนขยันใช้เงิน ก็ต้องมีคนหาเงินเก่ง ถึงจะเอาของที่ได้มาไปใส่ในรถ ใช้ในทิศทางที่ถูกต้องโดยช่างประกอบมือดีและวิศวกรหัวดี รถถึงจะเร็วขึ้นได้

การทำทำให้ทีมแข่งรถเกิดขึ้นได้ จะให้คนขับมีรถไปแข่ง ต้องสร้างรถให้ได้โดยไม่หมดตัว ต้องไม่ขายบ้านไปแข่งรถ แล้วก็ต้องมีเงินเข้าทีม ต้องไปหาการแข่งที่มี RATING ดี ถึงจะมีเงินเข้าทีมได้

ถ้าไปแข่งที่ RATING ไม่ดี ก็ขาดทุน ‘ทุกลูก’ ไม่ใช่ลูกเดียว ซึ่งการแข่งขันที่มี RATING ดียังไม่ในเมืองไทย ต้องคอยให้มีการแข่งให้มากกว่านี้ เพื่อเอาไว้ว่าจะมีรายการที่มี RATING ดีในอนาคตกับเขาบ้าง พวกเราต้องช่วยเหลือหาทางทำให้คนไทยรู้จักรถแข่งกันมากขึ้น รู้จักเพื่อจะสนุกกับการดูรถแข่ง ถ้าไม่รู้จักรักก็หมดสนุก (ถ้าไม่รู้รักก็กาของเบสบอล

STIKE คืออะไร หรือ BALL คืออะไร แล้วจะตุนูกได้ยังไง ถ้ายังดูไม่รู้เรื่องก็ไม่พียงจะกลายเป็นกีฬาอาชีพได้)

งบประมาณจำนวนหลายสิบล้านบาท ต้องถูกใช้เพื่อให้นักไทยรู้จักรถแข่ง เช่นมีรายการโทรทัศน์ทุกวัน วันละ 2-3 นาที รายการ MOTORSPORT AT A GLANCE ไล่ตามตัวอักษรตั้งแต่ A-Z ว่ามีศัพท์อะไรที่ใช้กันเป็นสำนวนในวงการแข่งรถ

เล่าให้ฟังว่าในการแข่งรถมีอะไรบ้างด้วยรายการทีวี THIS IS OUR GAME เล่าซ้ำแล้วซ้ำอีก ออกอากาศในเวลาที่เราใจว่าเด็ก ๆ ซึ่งอยู่ในวัยอยากรู้อยากเห็นจะได้ดูรายการนี้

แต่รายการทีวีมันเป็น 'ของแพง' ทำรายการทีวี 2-3 นาที ต้องเสียเงินค่าเวลาและโปรดักชั่นเป็นแสน เพราะไม่มีสถานีไหนยอมให้เวลาเราฟรี เขาขายเวลาให้สินค้าโฆษณาได้ แล้วต้องออกอากาศ 365 วัน เฉพาะสื่อที่ว้อย่างเดียวใช้เงินปีละ 30-40 ล้าน ไม่ใช่ทำปีเดียวจบ แต่ต้องทำต่อเนื่อง เด็กรุ่นเก่ารู้เรื่องหมดแล้ว เด็กใหม่ที่เพิ่งโตก็ต้องเรียนซ้ำ

ถ้าไม่มีการสนับสนุนในรูปเงิน ได้แต่หวังลมๆ แล้งๆ แล้วบอกว่า 'พวกเราช่วยกันหน่อย' จะช่วยยังไงไม่ทราบ ช่วยไม่ไหวเพราะผมไม่ใช่เจ้าของสถานีโทรทัศน์ ต้องใช้เงินซื้อเวลาที่ทีวี และต้องใช้เวลากหลายปีกว่าที่คนจะเข้าใจการแข่งขันรถ

รายการทีวีที่จะทำให้คนเกิดความรู้ อยู่ในคำของงบประมาณรายปีที่ ร.ย.ส.ท. ทำให้กับการกีฬาแห่งประเทศไทยในบงของกระทรวงกีฬาและการท่องเที่ยวทุกปี

ฟุตบอลก็ให้สมาคมฟุตบอลเป็นคนทำงานแข่ง ร.ย.ส.ท. ก็ต้องเป็นคนทำงาน ถ้าผมอยู่นอก ร.ย.ส.ท. ก็คงช่วยทำงานประมาณไม่ได้ พวกเราอยากให้การแข่งรถมีคนรู้จักกว้างขวาง แต่ไม่ได้ทำงานประมาณให้มีงานประชาสัมพันธ์ที่ดี ก็ทำให้คนรู้จักไม่ได้

มีคนอยากเข้ารับการอบรมเรียนแข่งรถ ถ้าเราบอกให้เอาเงินมาฝากไว้ 1 แสน แล้วจะหาโรงเรียนให้ ก็คงไม่มีใครยอมจ่าย มีแต่คนอยากเรียนฟรี แล้วใครจะจัดอบรมให้ฟรี เราก็คงต้องตั้งงบประมาณเพื่อจะอบรมนักแข่ง แต่ละปีรับได้สัก 50-100 คนก็ยั้งดี

มีคนอยากเป็นช่างแข่งรถ แต่ไม่มีโรงเรียนไหนสอนวิศวกรรมสาขาแข่งรถ เราก็คงต้องทำหลักสูตรและจัดอบรมให้ แค่นี้ก็ลืบลืมใจ แต่ก็ไม่เพียงพอที่จะทำให้ช่างธรรมดากลายเป็นช่างแข่งรถได้

อบรมว่าต้องมีคุณสมบัติประจำตัวอย่างไร ละเอียดรอบคอบและรวดเร็ว วัสดุที่ใช้กับรถแข่งไม่เหมือนกับที่ใช้ในรถบ้าน ถ้าจะจัดอบรม ก็ต้องทำงบประมาณอีกแล้ว ถ้าไม่ทำก็ไม่มีการแข่ง

เวลาจะทำงานประมาณก็ต้องใช้หัวสมองของ 'ลูกอีช่างทำงานประมาณ' ถ้าคนไหนไม่ชอบก็ทำไม่เป็น บังเอิญว่าตอนอยู่มหาวิทยาลัย ธรรมศาสตร์ ผมเป็นรองอธิการบดีฝ่ายวางแผน งานวางแผนก็องงานของงบประมาณ วางแผนไปข้างหน้าก็แปลว่าวางแผนจะใช้จ่ายเงิน รวมทั้งแผนสำหรับจะทำให้ได้เงินอีกด้วย

การของงบประมาณต้องทำให้ออกตามระเบียบวิธีการตามปฏิทินของเขา แล้วก็ควรจะมีตัวคนที่มีอำนาจสั่งจ่ายเงินนั้น มีเกณฑ์อะไรที่จะอนุมัติหรือไม่อนุมัติ

ผมก็เลยมีส่วนช่วยทำงานประมาณแผ่นดินอยู่ใน ร.ย.ส.ท. แต่ไม่ได้ทำคนเดียวนะ มี 3-4 คนช่วยกันทำ งบประมาณที่ได้ก็ไม่ได้มาแบบเทน้ำเทท่า เพราะคนที่มีอำนาจจ่ายเงินก็ยั้งนึกไม่ออกว่าแข่งรถหรือรถแข่งจะเอาเงินไปทำอะไร

เพราะยังมีที่อื่นต้องการใช้เงินด้วยเหมือนกัน ถ้าให้แบบชู้ๆ เจ้าของเงินซึ่งก็คือพวกเราที่เป็นคนเสียภาษีก็จะจำแม่เขา จัดงบประมาณอะไรไปเผ่าเล่นกันเฉยๆ

เราก็ต้องทำงานประมาณไปให้คนอนุมัติอ่านแล้ว 'เตะตากรมการ' เขาถึงจะจัดเงินให้ ถ้าอ่านแล้วไม่เตะตรงไหนเลย เขาก็ไม่ให้หรือให้น้อย เช่น ขอไป 37 ล้านบาท ได้มา 6 แสนบาท ขอไป 100 ล้านบาทให้มา ล้านกว่าบาท

ถ้าอ่านแล้วเขาถูกใจเมื่อไร ขอไปเท่าไรก็ได้เท่านั้น แสดงว่าคลื่นความเข้าใจตรงกันแล้ว ขอไป 50 ล้านบาททกลงไปพอแถมให้เป็น 60 ล้านบาท ถึงวันนั้นเมื่อใด พวกเราคงได้เฮ (แต่คนอื่นคง 'รอเหยือก

แห้ง')

วงเงินรายปีที่ใช้ในวงการแข่งรถไม่ใช่หลักล้านหรือหลักสิบล้าน แต่ต้องใช้เป็นร้อยล้าน (หรือหมื่นล้านในประเทศที่แข่งกันแบบอาชีพ) สนามแข่งรถราคาเท่าไร

ถ้าจะทำให้การแข่งขันในเมืองไทยขยายตัวทั่วถึง จะมีสนามแข่งรถประจำจังหวัดเหมือนสนามฟุตบอลเลยมีกี่แห่ง?

ในสหรัฐอเมริกาที่มีสนามแข่งที่เปิดกิจการจริงเกินกว่า 1,400 แห่ง ถึงมีการแข่งรถทั่วประเทศ ไปที่ไหนก็มีแข่งรถ

ถามว่าเมืองไทยอยากมีสนามแข่งรถสัก 100 แห่งมี? ถ้าเป็นจังหวัดเล็ก ๆ ก็ใช้สนามร่วมกัน แต่ถ้าจังหวัดใหญ่ก็มีจังหวัดละ 2-3 สนาม

เพราะฉะนั้นเมืองไทยต้องมีสนามแข่งรถ 100 แห่งภายใน 10 ปี งบประมาณให้หน่อยเถอะ ผมบอกได้อย่างหนึ่งว่าถ้าทุกจังหวัดมีสนามแข่ง ไม่ต้องทำสนามใหญ่ แต่ 'สนามเล็ก ๆ' แต่มีเยอะ ๆ คนแข่งรถจะเกิดขึ้นเต็มเมืองไทย

ถ้าไม่มีสนามก็ไม่มีการแข่ง จะแข่งบนถนนได้หรือ?...ก็ต้องไม่ได้

THAIDRIVER • ถ้าอยากให้ทุกจังหวัดมีสนามแข่ง ก็ต้องเป็นสนามแข่งขนาดเล็กราคาไม่แพง

อ. ศิษณุ • พุดกันแบบ 'กวนสั้นเท้า' ว่าหมื่นบาทก็ทำสนามแข่งได้ ชื่อน้ำมันดีเซลเกรด BULLDOZER เจอท้องนาบ้านใครไม่ได้ใช้ก็ให้ไปเป็นวงรีความยาว 400-600-800 เมตร

ใช้เวลา 2 วัน ค่าน้ำมันรวมค่าแรงวันละ 5,000 บาท เริ่มทำวันศุกร์ วันอาทิตย์ก็แข่งได้แล้ว แต่ยังไม่เก็บเงินไม่ได้ นอกจากจะซื้อเชือกมาชิงแล้วเอาแผ่นพลาสติกมาบัง ใครอยากดูต้องเสียเงิน ก็เลยมาเปลืองเงินตรงที่จะเก็บเงิน

สนามแข่งราคาถูกที่สุดราคาเท่าไรผมบอกไม่ได้ แต่ที่รู้แน่ ๆ คือ ยิ่งทำสนามใหญ่ก็ยิ่งเจ๊ง สนามใหญ่จัดแข่งบ่อย ๆ ก็ไม่ได้เพราะไม่มีใครกล้าจัดเนื่องจากค่าเช่าแพง

สนาม SEPANG ที่ประเทศมาเลเซียเข้าวันละ 1 แสนริงกิตเท่ากับล้านบาทกับเศษสตางค์ก็อีกหน่อย ถ้าค่าเช่าไม่แพง เจ้าของสนามก็เจ๊งเพราะไม่มีเงินไปเสียดอกเบี่ยธนาคารที่กู้เงินมาทำสนามแข่ง

SEPANG CIRCUIT อยู่ใกล้เมืองไทย แต่ไม่มีใครรู้ว่าราคาเท่าไร เพราะเป็นของแถมมากับสนามบิน (เรื่องการเมือง ผมไม่เอ่ย) สนาม BAHRAIN สร้างใหม่เมื่อปีที่แล้วผมรู้ว่าใช้เงิน 12,000 ล้านบาท ส่วนสนามเซียะไฮ้ราคา 9,000 ล้านบาท สรุปว่าถ้าอยากทำสนามแข่งแพงๆ เตรียมกู้เงินธนาคาร 10,000 ล้านบาท ถึงจะมีสิทธิ์ขอจัดแข่ง FORMULA-1 ได้

สนามแข่งที่รอดตัว คือ สนามที่ดอกเบี่ยไม่กิน สนาม 10,000 บาทดอกเบี่ยไม่กิน อย่างมากก็เสียเงิน 10,000 บาท

เช่น ก่อนเลือกตั้งก็หาเสียงด้วยการจัดแข่งรถ เสียค่าทำสนาม 10,000 บาท เก็บค่าผ่านประตูไม่ได้ไม่เป็นไร แต่ถ้ามีใครอยากถ่ายทีวีออกอากาศก็เก็บค่าลิขสิทธิ์ 100,000 บาท

คนดูที่เข้ามาในสนามจะเก็บเงินไม่ได้ก็ไม่มีไร เข้ามาแล้วก็ต้องกินข้าวแกลง กินน้ำ กินลูกชิ้นปิ้ง คิดค่าลูกชิ้นปิ้งแพงหนอยก็แล้วกัน กินเสร็จก็ต้องเข้าห้องน้ำ ก็คิดค่าเข้าห้องน้ำด้วย ถ้าใครหน้าด้านไม่ยอมเข้า แต่แอบยืนแอ่นอยู่ริมสนามก็ช่างมัน

ผมพบว่าสนามแข่งขนาดใหญ่โอกาสได้กำไรยาก เสียเงินทำสนาม 10,000 ล้านบาท ถ้าเก็บเงินนั้นไว้ในธนาคารกินดอกเบี่ย 4-5% นับเป็นเม็ดเงินได้ปีละ 500 ล้านบาท ถ้าเปิดบริษัทไฟแนนซ์ ก็อาจจะได้ถึงกำไร 10% หลังจากเสียภาษีแล้วด้วย

ก็ต้องถามว่ามีปัญญาจัดแข่งรถให้ได้กำไรปีละอย่างน้อย 1,000 ล้านบาทหรือเปล่านั้น (หลังจากหักค่าใช้จ่ายแล้ว)

ลองนึกใหม่ สร้างสนาม 100 ล้านบาท ดอกเบี่ยปีละ 10 ล้านบาท ยังมีพอมือทางจัดการแข่งให้ได้กำไรสุทธิเกิน 10 ล้านบาท (เดือนละเกือบล้านบาท)

แปลว่าทุกอาทิตย์ต้องได้กำไร 2 แสนกว่าบาท หืดขึ้นคอเหมือนกันนะเพราะต้องจัดแข่งทุกอาทิตย์ ถ้ามีคนดู 10,000 คน เก็บค่าผ่าน



ประตูคนละ 20 บาทก็จะได้ 2 แสนบาท ขายน้ำอัดลมแก้วละ 10 บาท จากต้นทุนแก้วละ 5 บาท ซื้อคนละ 2 แก้วก็ล้างกระเป๋าก็ได้อีกคนละ 10 บาท แบบนี้พอจะมีทางได้กำไร

THAIDRIVER • เจ้าของสนามแข่งจึงแต่ได้โปสเตอร์ประเทศ ถือว่าคุ้มหรือไม่

อ. ศิริยุสน์ • ก็แล้วแต่ว่า HOW DO YOU WANT TO PUT YOUR NAME ON THE MAP? สมมุติว่ามีภูมิประเทศที่สวยงามมาก แต่ไม่เคยมีใครรู้จัก ไม่เคยได้ยินเลยว่ามีประเทศนี้อยู่บนโลก เมื่อจัดแข่ง FORMULA-1 ในประเทศนี้ มีการถ่ายทอดทีวีแพร่ทั่วโลก มีการจัดแข่งอยู่เสมอ คนจากนอกประเทศก็ทะลักเข้าไป แล้วมีของดีให้เที่ยวเพลิน แบบนี้ก็คุ้มกว่าคุ้ม

แต่ถ้ามีคนจากนอกประเทศมาเที่ยวอยู่แล้ว หรือไม่มีอะไรเหลือให้ดูอีกแล้ว มีแต่ทะเลทรายร้อนๆ ก็คงมีเจ้าของอุรุประมาณ 100 ตัวที่จะหาเงินจากการให้เช่าอูรูเดินเล่นบนทะเลทราย นอกนั้นไม่มีอะไร

หรือเป็นประเทศที่มีอะไรจะขาย แต่คนทั่วโลกก็รู้อยู่แล้วว่ามีสถานที่ที่น้อยๆ เช่น ภูเก็ต คนรู้ทั่วโลกว่าเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่สวยงาม ไม่ต้องมี PHUKET GRAND PRIX คนก็มาเที่ยวภูเก็ตอยู่แล้ว พยายาม PUT THE NAME ON THE MAP แล้วไม่ได้อะไรขึ้นมา

ชาวต่างชาติก็พูดชื่อภูเก็ตได้ สะกดไม่เคยผิดว่า PHUKET หรือที่พัทยานคนทั่วโลกก็ได้อินจนหูชาแล้วว่ามีอะไรบ้าง ทำสนามแข่งที่พัทยานก็ได้ชื่ออะไรขึ้นมาในแง่ PUT THE NAME ON THE MAP

ย้อนหลังไป 10 ปีที่แล้ว กรุงกัวลาลัมเปอร์ไม่ได้มี THE NAME ON THE MAP ในเรื่องแหล่งท่องเที่ยว เทียบกับเมืองไทยไม่ติด แต่หลังจาก FORMULA-1 ที่ SEPANG CIRCUIT คนก็แห่กันไปที่กัวลาลัมเปอร์

บริษัทท่องเที่ยวและโรงแรมต่างโฆษณาออกมาพร้อมๆ กันว่า ค่าโรงแรมในมาเลเซียราคาถูกกว่าในเมืองไทย ขายทะเลก็ยังมีขายทะเลเพียวๆ มากกว่าในเมืองไทย ซึ่งมีเสน่ห์และเตียงผ้าใบเต็มไปหมด กรณีของมาเลเซียนั้นทำได้เลยในแง่ PUT THE NAME ON THE MAP

THAIDRIVER • บาริสสร้างสนามแข่ง FORMULA-1 กำไร?

อ. ศิริยุสน์ • ซิคที่นั่นคงหลงคารม BERNIE ECCLESTONE อย่างจัง มีเงินเยอะเสียอย่าง จะคิดทำอะไรแบบซู่ๆ ได้โดยไม่ต้องคิดมาก (เหมือนช่วงเงินกู้ดอกเบี่ยถูกทะลักเข้าเมืองไทยก่อน ‘ฟองสบู่

แตก’) คนที่มีเงินน้อยจะลงทุนทำอะไรสักอย่างต้องคิดแล้วคิดอีกว่าจะได้กำไรหรือเปล่า

คนที่มีเงินเหลือเฟือ เก็บไว้หนุกก็ทะเล ใช้เงินแล้วทำให้ชื่อประเทศดังขึ้นมาอีกนิตก็ยิ่งดี ผมไม่คิดว่าการสร้างสนามแข่ง FORMULA 1 ที่บาหลีจะทำให้คนเข้าไปซื้ออูรูหรือซื้อทรายมากขึ้น ลองให้เจ้าของสนามทำบัญชีให้ดูสิว่า 2 ปีที่ผ่านมาเสียเงินไปเท่าไร 12,000 ล้านบาทของปีที่ 1 บวกกับค่าซื้อวันที่อีก 300 ล้านดอลลาร์สหรัฐ

THAIDRIVER • อธิบายเรื่องการซื้อวันที่

อ. ศิริยุสน์ • FORMULA-1 แข่งปีละ 19 สนามอยู่แล้ว ถ้าสร้างสนามใหม่แล้วอยากให้ FORMULA-1 มาแข่ง นักจะเพิ่มการแข่งขันเป็น 20 สนามขึ้นหรือ?

ทีมแข่งบอกว่าหมดแรงแล้ว ไม่มีเวลากลับบ้านไปซื้อข้าวให้หมากิน ใครอยากจัดแข่งอีกก็ต้องไปซื้อใบอนุญาตจัดแข่งจากประเทศอื่นที่จัดแข่งอยู่แล้ว เช่น SAN MARINO GP, BELGIAN GP, HUNGARIAN GP หรือรายอื่นที่ทำเอาอยากขาย

ถ้าผมจะซื้อ RACING DATE วันนี้ ผมจะไปเยี่ยม TONY GEORGE ที่สหรัฐอเมริกา เพราะไม่มีใครจัด U.S. GP ให้มีกำไรได้ เพราะนักแข่งรถแข่งที่อเมริกา ‘ไม่รู้จักรัก’ นักแข่ง FORMULA-1

ผู้จัด U.S.GP จึงอยาก ‘ขายทิ้ง’ RACING DATE ของ FORMULA-1 ในราคา DISCOUNT ไม่ถึง 300 ล้านดอลลาร์ก็คงรีบรับเช็คมือสั้น (แต่ถ้าเดินไปหา BERNIE จะได้รับคำตอบว่าต้องไปยกเลิกที่อื่นเพื่อให้ปฏิทินว่าง แล้วเอามาขายให้ประเทศที่อยากจัดการแข่งในราคา 300 ล้านดอลลาร์)

THAIDRIVER • ถ้าไม่ขายก็ต้องจัด ถึงแม้จะเจ๊ง

อ. ศิริยุสน์ • เป็นไปตามสัญญา แม้จะเจ็บปวดจากปีที่แล้วมีรถวิ่งเพียง 6 คันเนื่องจากทีมที่ใช้จ่าย MICHELIN ไม่กล้าให้หนักแข่งเอาชีวิตเข้าเสี่ยง เพราะฉะนั้นใครคิดจะจัด FORMULA-1 ในเมืองไทยคงจะเป็นนักธุรกิจ ‘มือหัดใหม่’ เท่านั้น แต่ดอกเบี่ยของเงินสร้างสนามกับเงินซื้อวันที่ก็ไม่อยากจะทำอะไรต่อแล้ว สร้างสนามแข่งเล็กๆ จัดรายการเล็กๆ ยังมีโอกาสรอดตัวและได้กำไร

การแข่งขันแบบเซอร์กิต เป็นการแข่งรถที่เสียเปรียบการแข่งขันรูปแบบอื่นๆ เสียเปรียบ RALLY เพราะ RALLY ใช้ถนนสาธารณะ ไปขออนุญาตผู้ว่าราชการจังหวัด ขออิมถนนชาวบ้าน หรือขออิมอบต. ใช้เงินไม่เยอะเท่าไร

ทำเซอร์กิตต้องใช้เงินอย่างต่ำสุด 100 ล้านถึงจะมีเนื้อที่หนึ่ง ถ้าเป็นสนามรูปไข่ (นกกระทา) ความยาว 600 เมตร อาจทำได้ในราคาประมาณ 10 ล้านบาท

มีการแข่งอะไรบ้างที่จัดง่าย? OFF-ROAD ไข่...มีที่ว่าง มีหลุม มีบ่อ มีเนิน ที่เจ้าของเขาไปทำอะไรไม่ได้นอกจากปล่อยให้ชาวบ้านเอาขยะมาเททิ้ง ไม่ต้องทำอะไรกับที่ขึ้นนี้เลย ก็จัดแข่ง OFF-ROAD ได้ เสียเงินค่าเชือกซิงไม่กี่บาท RALLY ใช้ถนนหลวง เสียเงินให้เจ้าพ่อขอปิดถนนนิดหน่อย

GYMKHANA เสียค่าเช่าที่วันละครึ่งแสน (ถ้าอยากเป็นเจ้าของสนาม ก็กู้เงินไม่กี่ล้านบาท ทำลานไว้จัดแข่งได้แล้ว) KART ใช้ที่ดินไม่เยอะ ความยาวรอบละ 700-800-1,000 เมตร ไม่แพงมาก DRAG RACE แพงขึ้นมาหน่อยเพราะระยะทางต้องยาว แล้วไม่มีเจ้าของที่อยากแบ่งขายที่ดินเป็น ‘เส้นก๊วยเตี๋ย’ เสียด้วย ก็ต้องซื้อที่ดินแปลงใหญ่อยู่ดี

การแข่งขันที่ลำบากสุด คือ เซอร์กิต เพราะสนามแพงมาก นั่นเป็นจุดบอดสำคัญที่ทำให้จัดแข่งรถทางเรียบได้ยากลำบาก จะเห็นว่าในบรรดาผู้จัดแข่งรถในทุกๆรูปแบบ หากคนจัดแข่งเซอร์กิตยากที่สุด

THAIDRIVER • ได้ข่าวว่ากำลังจะมีสนามแข่งแห่งใหม่ในเมืองไทย ราคาประมาณเท่าไร?

อ. ศิริยุสน์ • อยู่ที่เขาไม้แก้ว อย่างน้อยๆ ก็ 1,000 ล้านบาท ค่าเช่าเสารี่-อาทิตย์จะก็แสนบาทยังไม่บอก (ในเมื่อรู้ว่า SEPANG คิดค่าเช่าวันละล้านบาท) ไม่เหมือนพีระเซอร์กิตซึ่งเป็นสนามเก่า ขนาดไม่ใหญ่ อุปกรณ์ก็ไม่ค่อยมีอะไร ให้ค่าเช่าต่อ WEEKEND เป็นตัวเลข 6 หลักแรกๆ อยู่แล้ว

การแข่งขันที่นายหมูนายแมวชอบจัดมาก คือ RALLY ปีละเป็น 100 ครั้ง ใช้ถนนหลวง มีสปอนเซอร์แบบจำนวนเยอะแต่ให้เงินน้อย ติดสต็อกเกอร์ท่วมคัน จัดแข่งแบบไม่ต้องเตรียมสนาม ผู้จัดนิยมจัดกันมาก...ออฟโรดก็อยากจัดกันจัง เพราะแทบไม่ต้องทำอะไรเลย

แข่งเจ็ดสัปดาห์กับแข่งรถอะไรเร็วกว่ากัน?...เจ็ดสัปดาห์ เพราะโลกนี้มีน้ำอยู่ 70% น้ำจืดก็มีเยอะ ไปที่ไหนพอเห็นน้ำก็ลงไปแข่งได้ทันที เจ็ดสัปดาห์เกิดขึ้นในเมืองไทยไม่นาน แต่ได้เร็วจนมีคนไทยเป็นแชมป์โลก

เพราะไม่ต้องสร้างสนาม เจอบ่อเจอบึงที่ไหนก็ลงไปแข่งได้ บ่อที่ขุดดินไปขายจนน้ำขังเต็มก็แข่งได้แล้ว ไม่ต้องลงทุนทำสนาม หรือจะแข่ง POWERBOAT และ OFF-SHORE ก็ไปอ่าวไทย หรือทะเลอันดามัน โดยไม่เสียเงิน

เพราะฉะนั้นคนที่จัดแข่ง สายที่ดีที่สุด แต่บางทีก็เก็บเงินยาก เพราะไม่รู้จะล้อมรั้วตัวได้ยังไง ก็ต้องหันไปเก็บเงินด้วยวิธีอื่น เช่น จัดแข่งในที่ที่คนเดินทางไปดูลำบาก แต่ให้ทีวีไปถ่ายทอด ก็พอจะเก็บเงินได้ เนื่องจากค่าเช่าพื้นที่เกือบจะเป็นของฟรี ว่าจะไปศาลากลางจังหวัดบอยๆ ก็แล้วกัน

สิ่งที่นักหนาที่สุดในการจัดแข่งรถทางเรียบ คือ ค่าเช่าสนาม ในอนาคตอาจไม่มีการแข่งเซอร์กิตเหลืออยู่ก็เพราะสู้ค่าเช่าสนามไม่ไหว ผมพึ่งพบรายการนี้ไว้ล่วงหน้าว่าในอนาคตจะไม่มีใครจะทำสนามแข่งใหญ่ๆ อีกต่อไป

สมัยที่โลกยังไม่เป็นประชาธิปไตย เงินทองไปอยู่กับเจ้าขุนมูลนายทั้งหลาย จะพบว่าสนามแข่งในยุโรปหลังจากปี 1929 หลังจาก MONZA เป็นต้นมาจะมีขนาดใหญ่ทั้งนั้น เช่น NURBURGRING จำกัดได้ใหม่กว่า กว้างระดับเพลิงจะไปถึง FERRARI ในกองเพลิง NIKI LUADA ก็ถูกทุบตัวแล้วเพราะสนามใหญ่เกินไป!

หลังจากนั้นจึงเริ่มทำสนามขนาดเล็กลง เพราะดูแลไม่ไหว ปูพื้นใหม่แต่ละครั้งก็แพง ดูแลความปลอดภัยก็ยาก ต้องมีรถพยาบาลหลายคัน กล้องทีวีก็ต้องใช้หลายตัว ต่อไปสนามรถแข่งทางเรียบจะมีขนาดเล็กลง

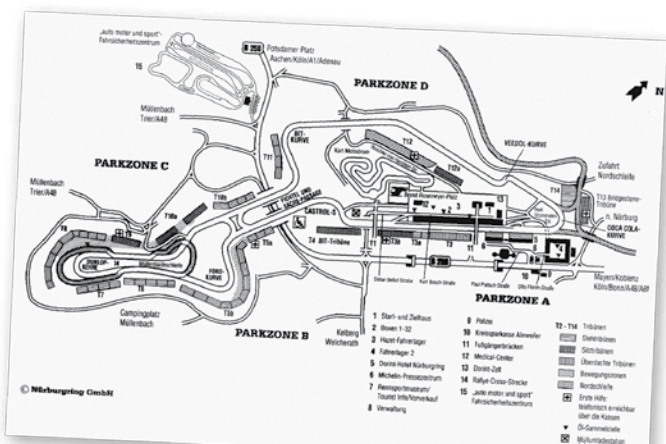
FIA ก็มีข้อกำหนดระบุว่าสนามเซอร์กิตต้องไม่สั้นกว่า 2 กิโลเมตร และไม่เกินยาวเกิน 7 กิโลเมตร เมื่อก่อนไม่ได้ห้ามยาวเกินกี่กิโลเมตร แต่ปัจจุบันห้ามแล้ว (เห็นมียลส์?)

สนามเซอร์กิตที่ยาวเกินกว่านี้ ระบบความปลอดภัยจะทียาก ไล่ตามคนเจ็บไม่ทัน ที่ดินก็แพงขึ้น ตอนนี้อยู่ระหว่าง 2-7 กิโลเมตร แต่ส่วนใหญ่ระหว่าง 3.5-5-5 กิโลเมตร

วันเวลาผ่านไปผมค่อนข้างแน่ใจว่าตัวเลขระหว่าง 2-7 จะหดลงมาเรื่อยๆ ในอนาคตอาจไม่เกินรอบละ 4 กิโลเมตร

สนามแข่งขนาดใหญ่จะเห็นมีการเปลี่ยนเจ้าของบ่อยมาก เพราะมี 'หมูมือใหม่' เดินเข้ามาซื้อต่อ คิดว่าตัวเองเก่งกว่าคนเก่าที่เจ๊งไป มันใจว่าฝีมืออย่างเขาทำได้แน่

ทำไปอีก 5-6 ปี 'กูก็เจ๊ง' สนิทเหมือนกันแฮะ สุดท้ายก็ขายต่อให้หมูมือใหม่รายต่อไป สนามแข่งยังคงอยู่ แต่เปลี่ยนหน้าคนเจ๊งไปเรื่อยๆ สำหรับคนแข่งและคนจัดแข่งไม่ต้องห่วง ให้เจ้าของสนามเขากันเองว่าจะขายต่อไปได้ถึงไหน



นานๆ ไปก็ขายต่อให้บริษัทสร้างบ้าน เมื่อค่าที่ดินแพงขึ้นเรื่อยๆ เมืองขยายตัวแผ่ออกไปเรื่อยๆ ไล่ออกมาติดสนามแข่งรถซึ่งมีเสียงดังจัดแล้วก็ไม่ค่อยรบกวนแจ๊จอีกต่างหาก เลิกแข่งรถขายก็ให้บ้านจัดสรรดีกว่า

THAIDRIVER • รายละเอียดเรื่องสนามแข่งที่ขาไม่แก้ว

อ. ศิริยุสน์ • มีข่าวซุ่มผ่านมาสัก 2 ปีแล้ว พอปลายปี 2548 ก็รู้ว่าเปิดตัวสู่สาธารณะไปแล้ว กำลังขอใบอนุญาตจาก FIA เป็นสนามแข่งขนาดรอบละ 4.2 กิโลเมตร มีคนพูดว่าเป็นสนาม FORMULA-1 ได้ยินแล้วผมรู้สึกหนาวกับเงิน 300 ล้านดอลลาร์ที่ต้องเอาไปซื้อวันที่

เรื่องสนามแห่งนี้ มีคนถามผมเป็นประจำ ผมเคยตอบไม่ได้ว่าสนามนี้จะจะมีจริงหรือเปล่า กระทั่งถึงเมื่อประมาณ 2 เดือนที่แล้วเจ้าของโครงการได้ทำพิมพ์เขียวเตรียมส่งให้ FIA เพื่อขอใบอนุญาตจัดแข่งรายการอินเตอร์ริชที่บรรจุในปฏิทิน FIA

แต่กระบวนการขออนุญาตฯ สนามแข่งต้องผ่านการกลั่นกรองจากร.ย.ส.ท. ซึ่งเป็นองค์กรผู้แทนของ FIA ประเด็นจึงเกิดขึ้นว่า ร.ย.ส.ท.จะดูพิมพ์เขียวก่อน (ตามหน้าที่ที่กลั่นกรอง) หรืออยากทำหน้าที่เพียงบุรุษไปรษณีย์ รับพิมพ์เขียวแล้วส่งต่อให้ FIA

ลองคิดว่าถ้า FIA ตรวจพบว่าพิมพ์เขียวที่ส่งไปนั้นมีที่ 'ผิดอีกอ้อ' FIA จะมอง ร.ย.ส.ท. ว่าอย่างไร?

จะมองว่า ร.ย.ส.ท. ทำงานไม่เป็นหรือ? ใน RULE BOOK มีระบุไว้ว่าสำนักงานใหญ่จะแต่งตั้ง INSPECTOR มาตรวจสอบในครั้งแรก แล้วครั้งต่อไปจะให้ ร.ย.ส.ท.เป็นผู้ตรวจ แต่ถ้าคราวนี้เราส่งพิมพ์เขียวที่มีที่ผิดเต็มไปหมด ร.ย.ส.ท.ก็หน้าแตกยับเยิน

ดังนั้นเพื่อป้องกันกรหน้าแตก ร.ย.ส.ท. จึงตั้งคณะทำงานเฉพาะกิจเพื่อตรวจสอบเรื่องนี้ โดยมีผมเป็นหัวหน้าคณะทำงานร่วมกับอีก 5-6 ท่าน

เมื่อเราลงมือตรวจ ก็พบที่ผิดเต็มไปหมด มีผิดทุกแผ่น เราก็เรียกเจ้าของโครงการมาชี้จุดที่ผิดพลาด มาเจอกันทุกอาทิตย์ แก้วไชรายละเอียดทางคณิตศาสตร์ให้ถูกต้องตามเกณฑ์ของ FIA ที่กำหนดไว้ทุกประการ กว่าจะแกก็เสร็จก็เดือนกว่า จากนั้นจึงพร้อมส่งไปให้ FIA

เมื่อทำมาถึงขนาดนี้แล้ว สนามก็คงเกิดขึ้นจริง แต่ไม่ได้ตั้งใจจัด FORMULA-1 มีความตั้งใจให้เป็นสนามที่ทีม FORMULA-1 มาซ้อมในช่วง OFF-SEASON เพราะที่เขามาไม่แก้ว จังหวัดชลบุรี ประเทศไทยซ้อมได้ทั้งปีโดยไม่ต้องกลัวหิมะตก!

สนามแห่งนี้เป็นสนามเกรด T1 และเกรด 2 ใช้เป็น FORMULA-1 TRAINING ได้ ใช้จัดแข่งรถอย่างอื่นได้หมดวัน FORMULA-1

THAIDRIVER • หลังจากสนามนี้เสร็จ วงการแข่งรถเมืองไทยจะมีการเปลี่ยนแปลงหรือไม่

อ. ศิริยุสน์ • เปลี่ยนแน่ อย่างน้อยก็มีสนามแข่งที่ดีขึ้น ถ้าถามว่าสนามเดิมจะเจ็บปวดไหม คำตอบ คือ ต้องเจ็บปวดบ้าง เพราะผู้จัดที่พอจะสู้ราคาได้ก็จะไปจัดที่สนามใหม่

สนามเก่าซึ่งเป็นสนามเกรด 4 ของ FIA คงไม่มีใครอยากจัดรายการใหญ่ ถ้าใครอยากจัดการแข่งรถที่แรงม้าเยอะๆ หรือแข่งระยะยาว ก็ต้องไปจัดที่สนามแห่งใหม่ สนามเก่าก็จะมีคนเช่าจัดแข่งรถระดับสโมสรและระดับชาติได้ต่อไป แต่ก็น่าจะเปลี่ยนแปลงหรือพลิกแพลงได้โดยไปหากินในด้าน TESTING แทนที่ขึ้นอยู่กับการจัดแข่งรายการใหญ่มากๆ ไม่น่าจะมีปัญหาอะไร พวกเราอยู่ร่วมโลกกันได้อีกนั่น

THAIDRIVER • สนามใหม่ราคาเท่าไร?

อ. ศิริยุสน์ • ถ้าทุกอย่างเป็นจริงตรงกับที่เขียนแบบไว้ในพิมพ์เขียว วัสดุอุปกรณ์ทั้งหลายมีครบ ต้องใช้เงินประมาณ 1,000 ล้านบาท เพราะไม่ใช่แค่เส้นก๊วยเตี๋ยวย่างเดียว มีตัวอาคาร มีอิเล็กทรอนิกส์ มีระบบสื่อสารอีกหลายอย่าง แคंपลิกไฟอย่างเดียวก๊วยเตี๋ยวย่างประมาณ 10,000 ปลั๊กแล้ว!

THAIDRIVER • จะหารายได้กับออกเบียร์หรือ?

อ. ศิริยุสน์ • ดอกเบี้ยวันละประมาณแสนกว่าบาท สนามนี้ตั้งใจให้เป็นสนามทดสอบสำหรับ FORMULA-1 ซึ่งคงไม่มี FORMULA-1 ทีมไหนมา 'รากอก' เข้าใช้ทั้งปี

อาจขายได้ปีละ 10-20 วัน สำหรับทีม FORMULA-1 ประมาณ 2-3 ทีม คงไม่แห่มาหมด 12 ทีม สมมุติมี 2-3 ทีมมาด้วยกันก็เข้าสนามทั้งอาทิตย์ ทีม A กับ ทีม B สลับกันใช้เพื่อไม่ให้มีความลับซ้อนกันอยู่ (EXCLUSIVE) ไม่งั้นข้อมูลทั้งหลายเมื่อควานีไหลออกมาแล้วจะเปิดเผยทันที

รถแข่งซ่อมทุกวันไม่ไหว ต้องมี RE-WORK หรือ ปรับตั้งใหม่ ก็ให้ทีม A และทีม B สลับกันใช้สนามที่เข้าไว้ 1 อาทิตย์ ทีม A วิ่ง 1 วันเต็มๆ ควานีไหลออกมาแล้วนำไป ‘ทำการบ้าน’ ระหว่างนั้นก็ให้ทีม B วิ่งทดสอบ จากนั้นทีม A เซตรถเสร็จแล้วก็สลับมาวิ่งทดสอบบ้าง

ผมเข้าใจว่าสนามนี้จะขายเวลาได้ปีละไม่เกิน 20 วันสำหรับ FORMULA-1 ที่เหลือเป็นงานระดับอินเตอร์ใหญ่ๆ ลัก 4 งาน ประกอบด้วยมอเตอร์ไซค์ 2 งาน MOTO GP และ SUPERBIKE รถยนต์ 2 งาน ประกอบด้วย SPORTS PROTOTYPE + GT ENDURANCE 6 ชั่วโมงหรือ 1,000 กิโลเมตร

เมื่อทำเป็นสินค้าสำเร็จรูปส่งออกขายได้แล้วเคลมภาษากลับมา มันยุ่งยาก สั่งมาเก็บไว้ใน BONDED WAREHOUSE ดีกว่า เพื่อความสะดวกก็เปิดพื้นที่ปลอดภาษี นำเข้าวัตถุดิบมาเก็บไว้ที่นี้ เมื่อเบิกไปประกอบเป็นสินค้าแล้วส่งออก นำไปส่งออกมาเคลียร์ภาษี ถือว่าวัตถุดิบนั้นไม่เคยเข้ามาในเมืองไทย เป็นการอำนวยความสะดวกให้กับผู้ค้า

THAIDRIVER • อิกานูแก่ไหนกว่าจะเสร็จสมบูรณ์

อ. ศิริยุสน์ • ไม่รู้ เพราะผมไม่รู้ว่าเขาจะลงมือทำเมื่อไร รู้แต่ว่าถ้าเอาเงินใส่ลงไปเยอะๆ จะเสร็จได้ใน 6 เดือน (เงินตั้งงานเดิน เงินกินงานวิ่ง เงินนั่งงานหยุด เงินสะดุดงานทะเล)

ทำสนามแข่งรถไม่ซ้ำ ตอนนี่คงเริ่มต้นทำประตูหรือรั้วไปบ้าง แต่ตัวสนามยังทำไม่ได้เพราะยังไม่ได้รับการอนุมัติจาก FIA ต้องรอให้ FIA อนุมัติแบบก่อน ถ้าเริ่มทำไปก่อนแล้วผิด แก้วของจริงแพงมาก

THAIDRIVER • สนามนี้ใครเป็นคนออกแบบ

อ. ศิริยุสน์ • ไม่ได้แจ้งชื่อ แต่ดูจากลักษณะสนามโดยส่วนตัวแล้วถูกใจผม เพราะไม่เร็วเกินไป ถ้าเป็น TOURING CAR เร็วกว่าที่พีระ



ผมไปทำงานลักษณะเดียวกับหนอพรทิพย์ ไปอบรมหลักสูตรการพิสูจน์หลักฐานของ ROAD-CRASH เก็บร่องรอยที่กึ่งไว้ระหว่าง 2-3 วิชาที่สุดท้าย ตำแหน่งสุดท้ายของรถคู่กรณี ฯลฯ เพื่อสรุปว่า CRASH แต่ละครั้งเกิดขึ้นได้อย่างไร พวกเขาได้โอกาส เลือกโปรแกรมที่เป็น ARTIFICIAL IMAGERY เพื่อแสดงพลสรุปในลักษณะ ‘ภาพเสมือน’ (ห้ามเรียกว่า ‘หนังการ์ตูน’) เพื่อใช้ในศาลหรือให้คนทั่วไปเข้าใจว่า เหตุการณ์ (CHAIN OF EVENTS) มันเกิดขึ้นอย่างไรก่อนที่รถจะปะทะกัน ระหว่างปะทะกัน แล้วกระเด็นไปกองลงบอย่างที่ตำรวจหรือมูลนิธิกู้ภัยไปเก็บภายหลัง”

รถ LE MANS SERIES ซึ่งแข่งปีละ 10 กว่าสนามในยุโรป อเมริกา และญี่ปุ่น มีความเป็นไปได้ว่าจะมาแข่งในเมืองไทย ถ้าไปโรมเตอร์ทางเรา HOOK-UP เขาได้ แล้วก็ WORLD TOURING CAR CHAMPIONSHIP ซึ่งยังไม่ ‘โกงค่าตัว’ ในเวลานี้ ยังไงเขาก็กันมาที่มาก่ออยู่แล้ว มาแวะเมืองไทยด้วยได้ไม่เปลืองค่าขนส่ง

THAIDRIVER • ดูจากรายการแข่งแล้ว คุณดูในเมืองไทยไม่น่าเยอะ คุณดูจากเมืองนอกก็คงไม่ตามมา

อ. ศิริยุสน์ • แสดงว่าเป็นการจัดแข่งสำหรับถ่ายทอดทีวีมากกว่าที่วิวทิวทัศน์ได้ทันที เพราะเป็นเจ้าของสถานีโทรทัศน์ดาวเทียม 4 ลูกปล่อยขายลิขสิทธิ์ได้เลยทันที ถ้ารายการมีดีจริง

นอกเหนือจากการจัดแข่งแล้ว พื้นที่ในสนามยังเป็นเขตปลอดภาษี BONDED WAREHOUSE อุปกรณ์หรืออะไหล่ชิ้นส่วนที่มากับไว้ที่นี้ จะยังไม่ต้องเสียภาษี จนกว่าจะเบิกมาใช้ อาจมีผู้เช่าที่เพื่อเก็บของ ซึ่งไม่จำเป็นต้องเป็นของรถแข่งเท่านั้น

THAIDRIVER • อธิบายเรื่อง BONDED WAREHOUSE

อ. ศิริยุสน์ • ถ้าไม่มีพื้นที่ปลอดภาษี เมื่อนำสินค้าหรือวัตถุดิบเข้าเมืองไทย ก็ต้องเสียภาษีทันทีเมื่อผ่านด่านท่าเรือหรือท่าเครื่องบิน

สมมุติสินค้าสำเร็จรูปราคา 100 ล้านบาท เสียภาษี 20 ล้านบาท ต้องเสียดอกเบี้ยบนภาษี 20 ล้านบาททั้งที่ของที่นำเข้ามาก็ยังไม่ได้ออกไปเลย

ระบบพื้นที่ปลอดภาษีชั่วคราวแบบนี้ทำให้ผู้ค้านำสินค้าเข้ามาเก็บไว้ประหยัคดอกเบี้ยของภาษี วันไหนมีคนขอซื้อค่อยเบิกของออกไปแล้วเสียภาษี

THAIDRIVER • พันที่แบบนี้กรมศุลกากรก็มีอยู่แล้ว แต่อาจไม่เพียงพอ

อ. ศิริยุสน์ • ใช่ พื้นที่แบบนี้ใครๆ ก็อยากได้ จะทำเพิ่มอีกก็ได้เพื่อทำให้การแข่งขันทางการค้าระหว่างประเทศมีความสะดวกขึ้น

ไม่ว่านำวัตถุดิบเข้าแล้วต้องเสียภาษีทันที เอามาใช้งานประกอบเป็นสินค้าส่งออกไปแล้วค่อยเรียกภาษีสืบคืน มันต้องเสียดอกเบี้ยของเงินที่เสียภาษีก่อน กว่าจะเรียกภาษีสืบคืนได้

ถ้าผมจะทำชิ้นส่วนที่เป็นเหล็ก ต้องใช้เหล็กจำนวนมาก ก็สั่งเหล็กบางอย่างในรูปพรรณใกล้คล้ายกับที่ผมจะใช้ แต่ถ้าสั่งนำเข้ามากองไว้ 100 ตันแล้วต้องเสียภาษีก่อน

เซอร์กิตประมาณ 20-25 กม./ชม. ซึ่งตอนนี้งาน 2,000 ซีซี วิ่งที่พีระเซอร์กิตประมาณ 195 กม./ชม. ที่ปลายทางตรงลงเขาไปหาโค้งแรก

ถ้าเป็นสนามใหม่ก็ประมาณ 220-225 กม./ชม. (ไม่พูดถึงรถสปอร์ตทั้งหลายเพราะข้อมูลโบราณเกือบ 20 ปีย้อนหลังไปสมัยที่รถสปอร์ต GRAND CHAMPION ที่พวกเราเหมารถแข่งครั้งแรกมาจากญี่ปุ่น ผมเคยเห็น สดเกียร์ 5 ที่ 235 กม./ชม. ก่อนเข้าเบรกเข้าหาโค้งแรก)

สนามใหม่ทำทางตรงไม่ค่อยยาว แค่ 750 เมตร โค้งก่อนขึ้นทางตรงก็ไม่เร็วเท่าไร คำนวณจากรัศมีโค้ง (R) น่าจะไม่ถึง 100 กม./ชม.

วิ่งไปอีก 750 เมตร ลงเนินนิดหน่อยจากนั้นขึ้นเนินก่อนแตะเบรกเข้าโค้งแรก ก็คงขยับขึ้นไปได้แถวๆ 220-225 กม./ชม. สำหรับรถแข่ง WTCC (Super2000) หรือเกือบ 300 กม./ชม. สำหรับรถแข่ง LMP1 (LE ANS PROTOTYPE)

โค้งแคบๆ ก็ไม่มี โค้งกว้างๆ ก็ไม่มี มีแต่โค้งกลางๆ แทบทั้งนั้นสะดวกไปอย่าง ทุกโค้งรถแข่งสามารถหาเกียร์ 2 เกียร์ 3 ได้ดังตัว นำจะขับง่าย มือเก่ามือใหม่ทั้งกันไม่น่าเกลียด

THAIDRIVER • แสดงว่าคนออกแบบสนามก็ต้องเข้าใจเกี่ยวกับรถแข่งด้วย

อ. ศิริยุสน์ • อาจจะเป็นอย่างนั้น สนามทั้งหมดที่วาดเอาไว้เป็น GEOMETRIC ใช้วงเวียนตีวาดทางโค้งทำให้มีรัศมีคงที่

ไม่มีโค้งเริ่มต้นกว้างแล้วปิดแคบ DECREASING RADIUS หรือโค้งเริ่มต้นแคบแล้วเปิดกว้าง INCREASING RADIUS เพราะใช้ TEMPLATE วาด ขับง่าย ความปลอดภัยค่อนข้างสูง

เรื่องความปลอดภัย เราแก้ไขไป 2-3 จุด เพราะดูจากพิมพ์เขียวแล้วพอมองออกว่ารถจะหลุดไปติดกำแพงตรงจุดไหนบ้าง

เราถามเจ้าของสนามว่าอยากได้ใบอนุญาตจริงหรือเปล่า ถ้าไม่แก้และ FIA ตรวจสอบไม่เจอ ให้ใบอนุญาตสร้างสนาม ก็ต้องเสียเงินซื้อรถเครนไปจอดไว้ตรงจุดที่เราชี้ เพื่อเตรียมไว้ยกรถแข่งที่หลุดไปติดกำแพงทุกๆ 5 นาที!

THAIDRIVER • รายละเอียดดูเป็นอย่างไ

อ. ศิริยุสน์ • มีอยู่โค้งหนึ่งเป็น U-TURN ออกจากที่สูงแล้ววิ่งลงเนิน ล้อหน้าขวาและล้อหลังซ้ายจะต้อง UNLOAD เพราะทางแข่งมีมุม

เอียง (BANKING) ล้อหลังขวาจะเป็นล้อที่ DRIVE ให้รถ OVER-STEER หมุนออกไปทางกำแพง จำเป็นต้องตัดเนินเตี้ยลง 6 เมตร (ย้ายดินไปถมที่อื่นเหลือเพื่อ)

นอกจากปัญหาที่เล่าไปแล้ว ยังมีตอนรถที่กำลังจะวิ่งเข้าไปในโค้งรถที่วิ่งไปกำลังจะถึงที่เบรก จะมองไม่เห็นรถคันหน้าเพราะ ‘เนินบัง’ เป็น BLIND SPOT ความเร็วสูงด้วย อาจชนท้ายรถคันหน้าได้ง่ายๆ ผมไม่อยากให้เป็นอย่างนั้น ถ้าเป็นทางขึ้นเนินแล้วเบรกผมไม่ว่าอะไร แต่ขึ้นยอดเนินเป็นทางราบแล้วเบรก จะอันตรายมากเพราะคันที่ตามมา จะมองไม่เห็นข้างหน้า นับถอบหลังไป 100 เมตร มองไม่เห็นรถคันหน้า เพราะมีโคกเนินบังอยู่ ก็แนะนำให้ขาดยอดเนินนั้นทิ้งไป เรื่องที่เล่าให้ฟังนี้เป็นปัญหาทางด้านเทคนิค ถ้าอยากให้สนามมีความปลอดภัย คนออกแบบต้องรู้จักรถแข่งด้วย ไม่ใช่สักแต่ว่าเป็นวิศวกรโยธาพอดี

THAIDRIVER • FIA คิดค่าตรวจไปแพงกว่าหรือ?

อ. ศิริยุสน์ • แค่ตรวจในกระดาด แล้วให้คำแนะนำแก้ไขก็ 6,120 ยูโร ส่วนค่า INSPECTOR ที่จะนั่งเครื่องบินมาตรวจที่เมืองไทยมีค่าใช้จ่ายต่างหาก มีค่าแรง ค่าเดินทาง และอื่นๆ ประมาณ 10,000-20,000 ยูโร ทาง ร.ย.ส.ท. ก็คิดค่าตรวจ ไม่ใช่คิดค่าสแตมป์เฉยๆ ผมและคณะฯ ตรวจไปหลายรอบเพื่อให้ FIA ไม่ต้องตรวจอีกมาก ถ้าส่งพิมพ์เขียวไปแล้วผ่านโดยไม่ต้องแก้ไข พวกผมจะดีใจเป็นอย่างยิ่ง แต่ถ้าส่งไปแล้วยังแก้ไขเยอะแสดงว่า พวกเราตรวจไม่ละเอียด

THAIDRIVER • กราบมาว่าเดินทางไปออสเตรเลียในจานเรื่องความปลอดภัย

อ. ศิริยุสน์ • ใช่ ผมไปทำงานลักษณะเดียวกับหมอมพรทิพย์ ไปอบรมหลักสูตรการพิสูจน์หลักฐานของ ROAD-CRASH เก็บร่องรอยที่ทิ้งไว้ระหว่าง 2-3 วินาทีสุดท้าย ตำแหน่งสุดท้ายของรถคู่กรณี ฯลฯ เพื่อสรุปว่า CRASH (เราไม่เรียกว่า ‘อุบัติเหตุ’) แต่ละครั้งเกิดขึ้นได้อย่างไร

พวกเราได้มีโอกาส SHOPPING เลือกโปรแกรมที่เป็น ARTIFICIAL IMAGERY เพื่อแสดงผลสรุปในลักษณะ ‘ภาพเสมือน’ (ห้ามเรียกว่า ‘หนังการ์ตูน’)

เพื่อใช้ในศาลหรือให้คนทั่วไปเข้าใจว่า เหตุการณ์ (CHAIN OF EVENTS) มันเกิดขึ้นอย่างไรก่อนที่รถจะปะทะกัน ระหว่างปะทะกันแล้วกระเด็นไปกองลงอย่างตำรวจหรือมูลนิธิกู้ภัยไปเห็นภายหลัง

THAIDRIVER • หน่วยงานนี้ในเมืองไทยมีสถานภาพเป็นอย่างไร

อ. ศิริยุสน์ • เป็นงานราชการในสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและการจราจร (สนข.) มีข้าราชการประจำ แต่งงานในทิศทางนี้ไม่ค่อยมีกำลังคนจะทำ

ของงบประมาณไป 14 ล้านบาทเพื่อจ้าง 5 มหาวิทยาลัย ประกอบด้วย เชียงใหม่, ขอนแก่น, บางมด, สงขลา และสุรนารี ให้ช่วยกันสร้างข้อมูลเพื่อป้องกันและเดินโปรแกรม

ในเวลานี้บอกได้ว่าองค์ความรู้เกี่ยวกับเรื่องนี้ยังไม่มีในเมืองไทยเราก็ไป SHOPPING ดูว่าในโลกนี้มีอยู่ที่ไหนบ้าง เท่าที่รู้จักมีที่ออสเตรเลีย 2 แห่ง ญี่ปุ่นก็มี 2-3 แห่ง อเมริกา 2-3 แห่ง ในยุโรปก็มีที่สวีเดน อังกฤษ และเยอรมัน

THAIDRIVER • สเปนเซอร์ในเมืองไทยกับโครงการนี้เป็นอย่างไร

อ. ศิริยุสน์ • บางรายเริ่มถอดใจเพราะมีความก้าวหน้าไม่มากเท่าที่หวัง แต่ด้วยโปรแกรม VIRTUAL REALITY ที่เสมือนย้อนเวลากลับไปเห็นเหตุการณ์ อาจทำให้สเปนเซอร์คิดค้นใหม่ได้

ถ้ามีการนำเสนอที่ดี อาจทำให้ผู้คนตะลึงและหันมาสนใจกันมากขึ้น มีโปรแกรม 4-5 รุ่น ราคาก็ไม่แพงแล้ว อัปเดตได้ทุกปี 2 มิติก็มี 3 มิติก็มี แล้วแต่อยากเสียเงินและมีระบบเก็บข้อมูลอย่างไร

THAIDRIVER • อธิบายคำว่า ARTIFICIAL IMAGERY หรือ VIRTUAL REALITY

อ. ศิริยุสน์ • ก็เหมือนกับ ANIMATION นั่นละ (คนปากไม่ติดและขาดความเชื่อมั่นจะเรียกมันว่า ‘หนังการ์ตูน’) ความสำคัญมันอยู่ที่ ‘นักสืบ’ ที่ออกไปเก็บร่องรอยมาจากที่เกิดเหตุ มาป้อนเข้าไปในโปรแกรมเสมือนเขียนสคริปต์ให้ภาพยนตร์นั้นเกิดขึ้น

จากนั้นก็เดินโปรแกรมเพื่อดูว่าในทิศทางก่อนที่รถจะมาหยุดในขั้นสุดท้ายนั้น ตรงกันกับร่องรอยที่เจอในที่เกิดเหตุหรือเปล่า ทิศทางที่เกิดขึ้นในระหว่างการปะทะเป็นลูกโซ่นั้นต้องพิจารณาในเชิง DYNAMIC ทั้งสิ้น

ส่วนหนึ่ง จะทำให้พวกเราได้พบว่ากระบวนการยุติธรรมเป็น ‘ศาสตร์’ มากขึ้นกว่าความเห็นของ ‘พนักงานสอบสวน’ ที่เคยทำมาแต่เดิม

เราหวังว่า ‘นิติวิศวกรรม’ (FORENSIC ENGINEERING) จะกลายเป็นเครื่องมือที่นำมาใช้อย่างจริงจังในการวิเคราะห์ ROAD-CRASH ให้รู้แจ้งเห็นจริง (ไม่ใช่เห็นแต่ในหนัง SERIES หรือหนังสารคดีจากประเทศที่เจริญแล้ว)

THAIDRIVER • อุบัติเหตุอันหลายราย ใครจ่ายค่าทนายบ้างครับ

อ. ศิริยุสน์ • (โปรดอย่าเรียกว่า ‘อุบัติเหตุ’ เพราะไม่ใช่เรื่อง ‘เวรกรรม’...โปรดอย่าเรียกว่า ‘หนังการ์ตูน’ เพราะไม่ใช่ ‘ของเด็กเล่น’)

ในหลายประเทศบริษัทที่เสียค่าใช้จ่ายทำ FORENSIC เองนี่คือบริษัทประกันภัย เพราะฉะนั้นองค์ความรู้เรื่องนี้ของสหรัฐอเมริกา จะสร้างสมอยู่ที่สถาบันความปลอดภัยทางถนนของธุรกิจประกันภัย (INSURANCE INSTITUTE OF HIGHWAY SAFETY) ตั้งสำนักอยู่ที่รัฐเวอร์จิเนีย

THAIDRIVER • บริษัทประกันได้ประโยชน์จากเรื่องนี้ค่อนข้างมาก

อ. ศิริยุสน์ • นั่นคือสาเหตุที่เกิดสถาบันนี้ขึ้นที่อเมริกา เกิดขึ้นเพื่อปกป้องสิทธิของตัวเอง แต่คู่แข่งที่สำคัญคือสำนักงานทนายความขนาดใหญ่ยักษ์ที่มีลูกค้าความเป็น ‘ลูกอ๊อดฟ้อง’ สองค่ายนี้จะเจอหน้ากันศาลทุกวันเพื่อ ‘ล้วงกระเป๋า’ ให้ลูกค้าฝ่ายตน

THAIDRIVER • ถ้าทุกคนคิดไปให้

อ. ศิริยุสน์ • ใช่ สิ่งที่ต้องการจะทำในปีหน้า คือ ทั้ง 5 มหาวิทยาลัยต้องทำแห่งละ 12 กรณีศึกษา อาจต้องเริ่มเป็นร้อย แล้วโยนทิ้งกองขยะไปเป็นส่วนใหญ่เพราะยังไม่ค่อยจะเก่งกันจริงๆ

THAIDRIVER • จุดมุ่งหมายของเมืองไทยที่แท้จริงของการทำ ROAD-CRASH FORENSIC คงไม่ใช่เพื่อใช้ในศาล แต่เพื่อแสวงหาความปลอดภัยแล้วใครจะหยิบเอาตรงนี้ไปทำต่อ

อ. ศิริยุสน์ • เป็นกระบวนการเรียนรู้จากอดีต เพื่อยับยั้งไม่ให้เกิดซ้ำในอนาคต

กลไกของประเด็นที่พูดถึงนี้ก็คือพวกเรา สื่อเป็นตัวแทนประชาชน เพื่อเปิดสวิตช์ให้กลไกนี้เดินหน้าต่อไป ใช้รายการวิทยุเป็นทางออก

TD

