



# **A PILOT BOOK**

---

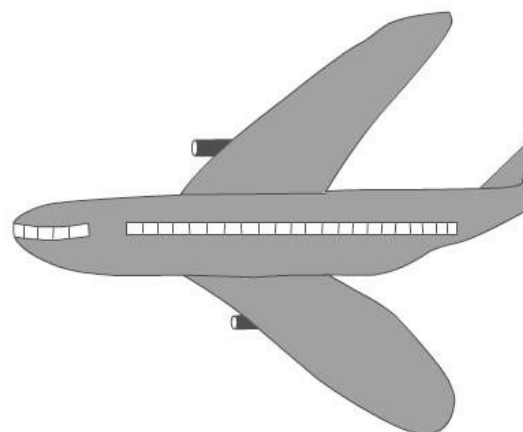
# PART III

by Capt.Sopon Phikanesuan

# **A PILOT PART III**

by

Captain Sopon Phikanesuan



หนังสือ “A Pilot Part III”

เรื่องและภาพ โดย กัปตันโสภณ พิฆเนศวร

A Pilot Part III by Captain Sapon Phikanesuan

จัดพิมพ์ เดือนพฤษภาคม 2561

ภาพวาดโดย ภาพ พิฆเนศวร

ภาพและข้อความในหนังสือ “A Pilot Part III” นี้สงวนสิทธิ์ตามกฎหมาย

ห้ามมิให้คัดลอก ทำซ้ำ ไม่ว่าจะบางส่วนหรือทั้งหมด

โดยมิได้ขออนุญาตเป็นลายลักษณ์อักษร

จัดทำโดย Sapon Phikanesuan

©Copyright Sapon Phikanesuan, Thailand, 2018.

All Rights Reserved.



## A Pilot Part III

หลังจากที่ออกหนังสือไปสองเล่ม A Pilot เล่มแรกนั้นเดิมที่ตั้งใจจะออกเป็นรูปแบบอีบุ๊กเท่านั้น ไม่ได้ตั้งใจจะออกเป็นเล่มกระดาษผู้ที่ติดตามอ่านในเฟสบุ๊คต่างขอให้รวบรวมและจัดพิมพ์เพื่อที่จะได้เก็บไว้อ่าน ผมก็เลยจำยอมที่จะจัดทำรวมเล่มขึ้นมา

หลังจากนั้นเว้นไปประมาณ 2 ปี ในเดือนสิงหาคม 2560 จึงได้จัดพิมพ์ A Pilot Part II ออกมาตามที่คุณอ่านขอให้รวมเล่มอีกครั้งและตามมาด้วยเล่มปัจจุบันที่ท่านถืออยู่นี้

A Pilot Part III เป็นเล่มที่มีความต่อเนื่องกันในเรื่องของเนื้อหาและการเล่าเรื่องประสบการณ์ต่าง ๆ โดยจะเพิ่มเติมเรื่องของการสอบนักบินและบททดสอบบางอย่างที่ผมเห็นว่าน่าจะเป็นประโยชน์ต่อผู้อ่านที่มีความสนใจต่อการพัฒนาตนเองเพื่อเตรียมตัวสำหรับการสอบคัดเลือกเข้าเป็นนักบินของสายการบินต่าง ๆ บทความเกี่ยวกับการสอบเพื่อรับคัดเลือก เป็นคำแนะนำจากประสบการณ์ตรงในการสอบสัมภาษณ์เพื่อคัดเลือกนักบินเข้าบริษัททั้งที่การบินไทยและที่สายการบินนกแอร์ คำแนะนำต่าง ๆ นั้นมีวัตถุประสงค์เพื่อให้ผู้สอบได้รับแนวคิด และหลักปฏิบัติที่จะนำไปสู่การพัฒนาตนเอง หรือตรวจสอบความพร้อมและลักษณะเฉพาะตัวที่เหมาะสมหรือไม่เหมาะสมในการที่จะตัดสินใจยึดอาชีพ “นักบินพาณิชย์” รวมทั้งสาระความรู้เกี่ยวกับการเดินทางโดยเครื่องบินหวังว่าจะเป็นประโยชน์และเพิ่มความมั่นใจให้กับทุกคนในการเดินทางครั้งใหม่ครับ

กัปตัน ไสภณ พินเนศวร  
พฤษภาคม 2561

DREAM

IT

AND

MAKE

IT

P O S S I B L E

# สารบัญ

## Pilot Interview

|                              |                             |
|------------------------------|-----------------------------|
| การทดสอบระหว่างสัมภาษณ์ P.9  | Key Personal Factors P.11   |
| ข้อสอบนักบิน P.20            | ลำดับอนุกรมตัวเลข P.24      |
| ลำดับอนุกรมรูปภาพ P.27       | Short term memory test P.28 |
| คิดเลขง่าย ๆ แต่ไม่ง่าย P.31 | ทดสอบความรอบคอบ P.35        |
| ทดสอบเรื่องทิศทาง P.37       | การสะกดคำศัพท์ก๊อปปี้ P.42  |
| เดินตามจุด P.44              | คำถามที่น่าตอบ P.48         |

## A Pilot Part III

|                                      |                                  |
|--------------------------------------|----------------------------------|
| P.54 ทำไมกับตันต้องนั่งด้านซ้าย      |                                  |
| P.58 ความกลัว ความกังวลและความเครียด |                                  |
| P.64 Airmanship                      | P.70 ใบสำคัญทางแพทย์สำหรับนักบิน |
| P.75 คำศัพท์การบิน                   | P.84 Night Landing               |
| P.88 ว่าด้วยเรื่องความสูง            | P.93 Speedbrake                  |
| P.97 Fuel Freezing                   | P.102 EFIS Control Panel         |

# สารบัญ

## Flight Irregularities

ยั้งสูง ยั้งหนาว P.106

เครื่องยนต์ดับกลางอากาศ P.111

Diversion P.119

Loss of all generator P.124

Brace for Impact P.129

ฐานล้อไม่กาง P.134

## A Pilot Club

P.142 บินในฝนอันตรายไหม

P.146 ห้องน้ำบนเครื่องบินนั้นสำคัญไฉน

P.150 Emergency Exit Seat

P.154 เสื้อชูชีพ

P 159 หน้ากากออกซิเจน

P.166 ภาษาอังกฤษกับการบิน

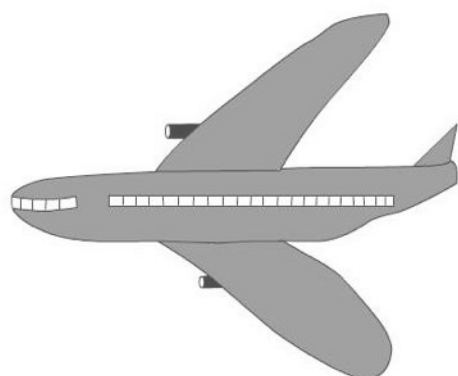
P.173 USOAP

P.177 พรบ.ความผิดบางประการ

P.183 ความปลอดภัยในเหตุการณ์

# 1

## **Pilot interview**



บทนี้จะเป็นส่วนที่เพิ่มเติมจากหนังสือ A Pilot เล่มแรกและเล่มสองครับ จะมีเนื้อหาเบสิค ๆ เพื่อให้เกิดความเข้าใจเรื่องต่าง ๆ เกี่ยวกับการสอบสัมภาษณ์ มีตัวอย่างและเทคนิคพื้นฐานบางเรื่องเพื่อแนะนำให้ผู้อ่านได้มองเห็นภาพชัดเจนขึ้นว่า การทดสอบบางอย่างนั้น มีที่มาที่ไปอย่างไร

เนื้อหาในหนังสือบทนี้ ไม่ใช้การตีเพื่อสอบนักบินนะครับ การตีเพื่อที่จะสอบนักบินเป็นอีกเรื่องหนึ่งซึ่งไม่อยู่ในแนวทาง และไม่ใช่วัตถุประสงค์ในการเขียนหนังสือเล่มนี้และ A Pilot Book ทั้งสองเล่มที่ผ่านมาครับ

ปัจจุบันมีคนเปิดตีเพื่อสอบเป็นนักบินกันมากอยู่ครับ เรื่องนี้แล้วแต่ความชอบเลยครับ ส่วนตัวไม่ได้สนับสนุนหรือจะต่อต้านครับ

สำหรับผม เชื่อว่าการได้รู้และเข้าใจที่มาที่ไปและมองเห็นวัตถุประสงค์ในการสอบแต่ละประเภท จะเป็นคำแนะนำที่ดีที่สุดสำหรับการเข้าใจจุดอ่อน จุดแข็งของตนเอง และมันจะติดตัวเราไปตลอดอีกทั้งสามารถที่จะต่อยอดไปใช้กับการทำงานอื่น ๆ ได้อีกด้วย

## การทดสอบระหว่างสัมภาษณ์

ในการสัมภาษณ์นักบินนั้น ผู้สัมภาษณ์อาจทำการทดสอบ  
ปฏิกิริยาต่าง ๆ ของผู้ถูกสัมภาษณ์ เพื่อค้นหาว่า ผู้ถูกสัมภาษณ์  
นั้น มีจุดอ่อนหรือจุดแข็งตามคะแนนที่กรรมการเห็นอยู่ในมือหรือไม่

แน่นอนครับ ก่อนจะเรียกเข้ามาสัมภาษณ์ กรรมการสอบจะคุย  
กันสั้น ๆ จากผลคะแนนของการสอบข้อเขียนในรอบที่ผ่านมา และ  
ดูประวัติส่วนบุคคล ประวัติการศึกษา ประวัติการทำงาน (ถ้ามี)  
คะแนนเรียนในแต่ละเทอม หรือ คะแนนสอบวัดระดับต่าง ๆ ที่มี  
เพื่อใช้เป็นข้อมูลในการเริ่มสัมภาษณ์

การแต่งกายการวางตัว การควบคุมอารมณ์ การควบคุมความ  
ตื่นเต้น ฯลฯ เรื่องเทคนิคต่าง ๆ เหล่านี้ผมเขียนไว้แล้วในสองเล่ม  
แรก ลองอ่านซ้ำดูนะครับ

การสอบสัมภาษณ์จะใช้เวลาส่วนใหญ่ในการพูดคุย แต่อาจจะถูกสอดแทรกด้วยการทดสอบบางอย่างด้วย โดยการทดสอบระหว่างสัมภาษณ์นั้น อาจจะเป็นการทดสอบง่าย ๆ สั้น ๆ เพื่อสนับสนุนหรือทำให้กรรมการเกิดความมั่นใจว่า ผู้ถูกสัมภาษณ์นั้นได้คะแนนจากการสอบข้อเขียนด้านนี้มาด้วยความสามารถ ไม่ได้ฟลุ๊คตอบถูก หรือบางครั้ง กรรมการอาจจะเลือกทดสอบในด้านที่เห็นว่ามีความน้อย เพื่อที่จะดูว่า ข้อด้อยเรื่องนั้น ๆ จะไหวไหมประมาณว่า อาจเป็นโอกาสแก้ตัว และให้โอกาสเพื่อไม่ให้ถูกคัดออก

เล่มนี้ตั้งใจจะแนะนำว่า เทคนิคอะไรบ้างที่กรรมการสอบเค้าใช้กัน อาจจะเขียนได้ไม่หมดนะครับ เอาเป็นตัวอย่างแค่สองสามแบบเพื่อเป็นไอเดียก็พอ

# Key Personal Factors

ก่อนจะไปเรื่องการทดสอบต่าง ๆ ขอกล่าวถึงลักษณะบุคคลที่  
กรรมการสอบสัมภาษณ์พิจารณาขณะสัมภาษณ์หรือเวลาทำการ  
ทดสอบต่าง ๆ กันก่อนครับ เพราะทุก ๆ เวลาที่เราอยู่ในการสอบ  
นั้น เป็นการประเมินเราทั้งสิ้น เค้าจะมองเราอย่างไรบ้างนะ

กรรมการผู้สัมภาษณ์จะมองหาจุดเด่นและจุดด้อยที่อยู่ในตัว  
ของผู้ถูกสัมภาษณ์ โดยแบ่งออกเป็น 4 ด้านหลัก ๆ หรือ Key Per-  
sonal Factors ดังนี้

1. Motivation
2. Family Context
3. Learning Context
4. Social Context

Motivation หรือ แรงจูงใจ แรงผลักดันที่ทำให้มีความอยากทำ  
สิ่งใดสิ่งหนึ่ง หรืออยากเป็นนักบินนั้นมีอะไรเป็นตัวแปร เกิดแรง  
กระตุ้นเนื่องจากอะไร หรือมีประสบการณ์และความประทับใจ  
อย่างไร มูลเหตุที่อยากเป็นนักบินเพราะอะไร

การถามคำถามว่า "ทำไมจึงอยากเป็นนักบิน" อาจเป็นคำถาม  
ง่าย ๆ ที่ต้องการสื่อสารชวนคุย เพื่อให้แสดงความเห็นและลำดับ  
ถ่ายทอดเรื่องราวที่เราคาดว่าจะ เป็นพื้นฐานที่ทำให้เกิดแรงผลัก  
ดัน หรือแรงบันดาลใจอยากเป็นนักบิน

หลังจากที่เราตอบคำถามนั้นแล้ว ผู้สัมภาษณ์จะสืบหาเรื่อง  
ราวต่อ ๆ ไปเพื่อยืนยันว่า สิ่งที่เราคิดว่าเป็น motivation นั้น เป็นจริง  
หรือเปล่า หรือเป็นแค่เพียงลมปากที่เราพูดออกมาเพื่อให้ได้  
คะแนนความน่าสนใจในข้อนี้

วิธีการของผู้สัมภาษณ์คือ การถามและไล่เรียงเรื่องราวต่าง ๆ  
ว่ามันมีความสอดคล้องกันไหม มันเป็นตัวเราเองจริง ๆ อย่างที่เรา  
พูดหรือบอกออกไป

และ Key factors ที่สำคัญในหมวดของ motivation คือ Driving  
forces และ Curiosity

โดยปกติอะไรบ้างล่ะที่จะเป็น driving forces หรือ curiosity  
สำหรับคนที่อยากเป็นนักบิน

บางคนอาจเริ่มต้นความสนใจอาชีพนักบินจากความประทับใจ เล็ก ๆ ที่ทำให้เกิดความใฝ่ฝันหรือ Dreams to be

การใฝ่ฝันอาจเกิดจากเหตุการณ์บางอย่างทำให้เกิดความรู้สึก ที่ดี มีความประทับใจ เช่น

การเดินทางไปต่างประเทศครั้งแรก รู้สึกอยากเห็นโลกกว้าง มากขึ้น การเป็นนักบินน่าจะทำให้ได้มีโอกาสนั้นมากกว่าคนอื่น

หรือเคยขึ้นเครื่องบินได้เจอนักบินแล้วมีความรู้สึก ว่า "นักบิน เท่ห์จัง" หรือมีเหตุการณ์ใดในระหว่างเที่ยวบินแล้วนักบินได้ ทำการแก้ปัญหาได้อย่างยอดเยี่ยม มีความน่าประทับใจอยากที่จะเป็นอย่างนั้นบ้าง หรืออยากที่จะเข้าใจและสามารถจัดการมัน ได้แบบนั้นเหมือนกัน

หรือเคยอ่านหนังสือหรืออ่านข่าว เรื่องนั้น เรื่องนี้...แล้วจึงมี ความรู้สึกว่าการเป็นนักบินเป็นงานที่ท้าทายสำหรับตนเอง อยาก พิสูจน์ความสามารถของตนเองว่าจะสามารถเป็นนักบินได้หรือไม่ รู้ว่าเป็นงานที่น่าจะทำยากจึงมีความรู้สึกท้าทาย เป็นต้น

curiosity นั้นเป็นความกระหายใคร่รู้ หรือ สงสัยอยากรู้ อยาก ค้นพบและหาคำตอบ ความอยากรู้ อยากเห็น อยากสัมผัส อาจ เพราะไม่มีโอกาส หรือเพราะเคยประสบเหตุแล้วยังมีความสงสัย ในที่มาที่ไป ต้องการหาคำตอบ

courage เป็นความกล้าที่จะทำสิ่งใหม่ ๆ ที่ท้าทาย อาจเป็นสิ่งที่นอกเหนือจากกรอบเดิมที่เป็นอยู่ แต่ต้องเป็นความกล้าที่ดี ที่มีหลักการและมีเหตุผล ต้องการค้นคว้าและเรียนรู้สิ่งใหม่ ๆ แต่ต้องไม่ใช่ "กล้าแบบบ้าบิ่น" หรือ "กล้าได้กล้าเสีย" แบบไม่มีสติหรือการไตร่ตรอง

energy พลังที่จะสนับสนุนความฝัน อาจหมายถึงความมุ่งมั่นและความพยายาม ผู้สัมภาษณ์อาจหาวิธีที่จะสอบถามเพื่อดูว่าเรานั้นมีแรงฮึดที่จะต่อสู้หรือพยายามที่จะทำให้สำเร็จหรือไม่

technology & international business or standards คำเหล่านี้สามารถใช้ให้เกิดประโยชน์เพื่อเป็นคะแนนความได้เปรียบ เพราะแน่นอนว่าเครื่องบินต้องใช้เทคโนโลยีขั้นสูงและต้องปฏิบัติให้เป็นมาตรฐานสากลในการบินไปในแต่ละประเทศ

## Family Context

เรื่องพื้นฐานครอบครัวและการเติบโต รวมถึงสิ่งแวดล้อมในการดำเนินชีวิตหรือบรรยากาศรอบ ๆ ตัวใน ทุก ๆ วัน

"การอยู่ในสิ่งแวดล้อมหรือครอบครัวที่มีฐานะยากจนมาก ๆ ไม่ได้หมายความว่า  
พื้นฐานครอบครัวหรือคะแนนส่วนนี้จะติดลบ"

ความสำคัญของ Key Factors นี้คือ การมีครอบครัวที่ดี ไม่ได้หมายถึง ร่ำรวย หากคนที่ไม่มีพ่อ แม่ หรือเป็นเด็กกำพร้า ผู้สัมภาษณ์ก็อาจจะต้องค้นหาตัวตนของเราเพิ่มขึ้นว่า เรายอมรับความจริงตรงนั้นอย่างไร มีความรู้สึกอย่างไร แตกต่างจากคนอื่นไหม แล้วการเลี้ยงดูหรืออบรมสั่งสอนให้เติบโตขึ้นมานั้น มีความเป็นมาอย่างไร

## อะไรคือ ปัจจัยสำคัญที่ทำให้สามารถฟื้นฟูสภาพจิตใจใน ด้านความไม่สมบูรณ์ของสภาพครอบครัว

เรื่อง Family Context นี้จะว่าไปแล้วถือว่าเป็นเรื่องที่สำคัญไม่น้อยไปกว่า key factors อื่น ๆ เลยทีเดียวครับ แต่ก็เชื่อว่า คนที่เกิดมาเป็นเด็กกำพร้า มีปู่ย่า ตายายเป็นคนเลี้ยงดูมาแต่เล็ก ๆ จะต้องถูกตัดสิทธิ หรือเหมาว่าเป็นบุคคลมีปัญหาครอบครัวนะครับ เรื่องนี้น่าจะเป็นเพียงส่วนหนึ่งที่นำมาประกอบกับเรื่องอื่น ๆ อีกหลาย ๆ อย่าง สภาพจิตใจที่เข้มแข็ง การยอมรับความจริงของชีวิต และปรับตัว ปรับสภาพจิตใจให้เติบโตเป็นผู้ใหญ่ได้ดี มีความรับผิดชอบต่อหน้าที่ ไม่ทำตัวเป็นปัญหาสังคม หรือเกเร ก้าวร้าว ถือว่าประเด็นเรื่องกำพร้า หรือไม่ได้อยู่กับพ่อแม่ ไม่ใช่ประเด็นสำคัญใด ๆ เลย

# Learning Context

ความสามารถในการเรียนรู้ การปรับตัวในการเรียนรู้ วิธีการเรียนรู้ การถ่ายทอดข้อมูลและการลำดับข้อมูล และวิธีการหรือขั้นตอนในการที่จะวิเคราะห์ข้อมูลต่าง ๆ ประเด็นนี้อาจหมายถึงความมั่นใจหรือความสามารถในการที่จะพัฒนาตนเองจากการเรียนรู้ด้วย ยกตัวอย่างเช่น

Working Memory ความสามารถในการจำ ความจำที่เป็น short term memory และ long term memory มีความสำคัญพอ ๆ กันในด้านการบิน

มนุษย์ทุกคนมีขีดจำกัดในการจดจำ และเวลาก็เป็นตัวแปรสำคัญในการที่จะทำให้เราจดจำเรื่องต่าง ๆ ได้ดีหรือไม่อย่างไร การจดจำโดยการผูกเรื่องราวต่าง ๆ เป็นเทคนิคที่สำคัญ โดยปกติแล้วการจำเรื่องที่เป็นทฤษฎีต่าง ๆ เป็นการจำโดยอยู่บนพื้นฐานหรืออาศัยความเข้าใจ แต่การจำบางประเภทที่ไม่ได้เกี่ยวกับการทำความเข้าใจ เป็นการจำเฉพาะกิจ ที่เราต้องการใช้ข้อมูลเพียงระยะเวลาสั้น ๆ แล้วก็ทิ้งไป การจดจำประเภทนี้เป็น short term memory ที่ทางการบินต้องใช้อยู่ เช่น การฟังการติดต่อสื่อสารระหว่างนักบินกับหอบังคับการบิน เป็นต้น

เวลาเข้ามาเป็นนักบินแล้วจะต้องพัฒนาเรื่องนี้ อย่างเป็นระบบ แต่เวลาทำงานจริง ๆ ระบบปฏิบัติการหรือแนวทางในการปฏิบัติงานจะพยายามให้นักบินทำงานโดยใช้ความจำน้อยที่สุด

ครับ ยกเว้น short term memory ที่ยังงี้ก็ต้องใช้ในชีวิตประจำวันของการทำการบิน

การที่การบินเครื่องบินจะพยายามใช้ความจำน้อยที่สุด เพราะการจำเพื่อทำงานหลาย ๆ ชนิดพร้อม ๆ กัน โอกาสที่จะทำผิดพลาดง่าย นักบินจึงต้องใช้ checklist ในการทำงานเป็นหลัก แต่ที่ต้องมีคือ ความเข้าใจระบบและวิธีการใช้งาน ในบทต่อไป ผมจะเขียนตัวอย่างของการทดสอบ short term memory

Listening ความสามารถในการฟังหรือเข้าใจสิ่งที่ได้ยินได้ฟังสำหรับนักบินแล้ว การฟังให้เข้าใจโดยไม่ผิดพลาดเป็นสิ่งสำคัญมากต่อชีวิตการทำงานอย่างปลอดภัย เรื่องภาษาอังกฤษอาจเป็นเพียงปัจจัยร่วมเท่านั้น แต่ปัจจัยหลักคือ ความสามารถในการรับฟังอย่างเข้าใจ และสามารถจดจำมันได้ในระยะสั้นหรือยาว ขึ้นอยู่กับว่าเป็นเรื่องที่ใช้การจำอย่างเดียวโดยไม่มีความสัมพันธ์ต่อกันในสิ่งที่จำ หรือเป็นเรื่องที่ต้องใช้ความเข้าใจและพื้นฐานความรู้ในการวิเคราะห์ทำให้การฟังนั้นสามารถจำได้ยาวนานกว่า

Thinking วิธีคิดคือการคิด อาจหมายถึงตรรกะในการคิดด้วย กระบวนการหรือวิธีการใช้ความคิดนั้นหากเป็นสิ่งที่ต้องทำการวิเคราะห์หรือเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างกัน หรือต้องใช้ในการลำดับเหตุการณ์ก่อนหลังที่เป็นเหตุเป็นผลและสอดคล้องกัน เพื่อที่จะหาวิธีในการแก้ไขหรือทำให้ได้มาซึ่งคำตอบหรือวิธีการแก้ไขปัญหา เราเรียกการคิดแบบนี้ว่าเป็น Logical Reasoning

Observing การสังเกตหรือความสามารถในการสังเกตและรับรู้สถานการณ์ ตรงนี้สำคัญไม่น้อยไปกว่าเรื่องอื่น ๆ ครับ การที่สามารถมองเห็นความแตกต่างหรือบอกความผิดปกติที่เกิดขึ้นได้ และใช้เวลาอันรวดเร็ว การใช้ประสาทสัมผัสทั้งห้าจึงมีความสำคัญต่อการบินครับ เช่น เมื่อได้ยินเสียงผิดปกติ เมื่อมีระบบไฟแจ้งเตือน เมื่อเกิดการสั่นสะเทือน ได้กลิ่นเหม็นไหม้ ฯลฯ

นอกจากนี้ก็จะเป็นการประเมินเรื่องทั่ว ๆ ไปอื่น ๆ อย่าง ทักษะการพูด (Talking) ทักษะการเขียน (Writing) ทักษะการอ่าน (Reading)

กรรมการหรือผู้สัมภาษณ์ก็จะประเมินเราในระหว่างที่สัมภาษณ์หรือแบบฟอร์มที่เรากรอกข้อมูลในการสมัครสอบหรือระหว่างทดสอบนั้นแหละครับ

## Social Context

การประเมินด้านสถานภาพและความสัมพันธ์ทางสังคม เรื่องนี้อาจจะเป็นการประเมินที่ค่อนข้างยากหากจะประเมินจากการสัมภาษณ์เพียงอย่างเดียว ในระยะหลัง ๆ ของการสอบ Aptitude test จึงมีการเพิ่ม group test เข้ามา เป็นการทดสอบพื้นฐานด้านสังคม ที่เน้นไปที่ ความมั่นใจในตัวเองในการสื่อสารหรือสร้างสัมพันธ์ในการทำงานเป็นกลุ่ม การแสดงความคิดเห็น การวิเคราะห์หรือถกปัญหา หรือการแสดงภาวะผู้นำและผู้ตาม เป็นประเด็นสำคัญของการเก็บคะแนนส่วนบุคคลทางด้านนี้