

20000 HOURS



**A Pilot Book
No.5**

Captain Sapon Phikanesuan

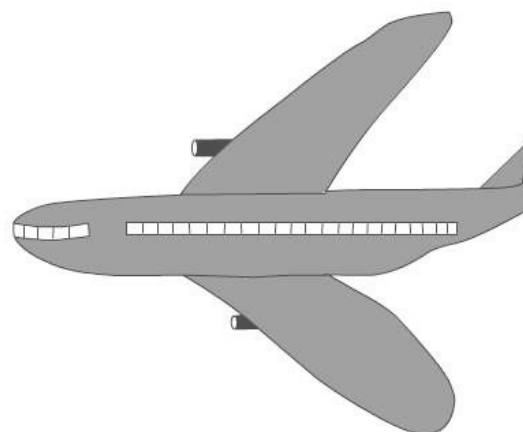
A Pilot

20000

Hours

by

Captain Sopon Phikanesuan



หนังสือ “20000 Hours”

เรื่องและภาพ โดย กัปตัน โสภณ พิกเนสวาน

"20000 Hours" by Captain Sopon Phikanesuan

จัดพิมพ์ เดือนมีนาคม 2563

ภาพวาดโดย ภพ พิกเนสวาน

หนังสือนี้สงวนสิทธิ์ตามกฎหมาย

ห้ามมิให้คัดลอก ทำซ้ำ ไม่ว่าจะบางส่วนหรือทั้งหมด

โดยมิได้ขออนุญาตเป็นลายลักษณ์อักษร

จัดทำโดย Sopon Phikanesuan

Capt.Sopon@gmail.com

©Copyright Sopon Phikanesuan,

Thailand, 2020.

All Rights Reserved.

facebook.com/apilotbook

www.apilotclub.com

Line Official @a-pilot



20000 Hours

p.6 ชั่วโมงที่ 00:00:00

p.11 วินาทีที่ศูนย์จุดศูนย์ศูนย์หนึ่ง

p.14 ทุกคนเริ่มจากศูนย์เท่าๆกัน

p.16 ชั่วโมงที่หนึ่ง อย่างมีนัย

p.23 สัมผัสโลตองโมดูล

p.26 ชอบมาก touch & Go

p.34 คนทอดแหกับฝรั่งมหา

p.37 น้ำมันสำหรับควายซัดๆ

p.40 วันนี้มันเจียบจ้ง

p.44 ก็ไม่รู้นี่หว่า

p.47 25 Years

p.68 โลกการบินมันไบใหญ่

p.72 เทียวบินแรกในฐานะนักบินอาชีพ

p.76 เฮ้ เฮ้ จลองปีใหม่ที่โตเกีย

p.78 สถานีต่อไป ฮองกง โซล

p.85 เหตุเกิดที่โซล

p.94 สนามบินเกิดใหม่

p.102 Down Under

p.106 ชิดนีย์ ออสเตรเลีย

p.118 Center ของยุโรปคือ Frankfurt

p.131 เรื่องนี้ขลุ

20000 Hours

p.143 Paris กับ 9/11

p.143 9/11

p.153 Taj Mahal

p.160 กัปตันสามแฝง

p.164 เมืองที่ชอบที่สุดในสามทวีป

p.170 กาฐมาณฑุ ประเทศเนปาล

p.175 เหตุการณ์ที่อันตรายที่สุดในชีวิตการบิน

p.184 กว่าหนึ่งหมื่นชั่วโมงจึงได้เป็นกัปตัน

p.189 ชอบเครื่องบินโบอิงหรือแอร์บัส

p.199 อุบัติเหตุ ไม่มีใครอยากเจอ

p.204 ในวันที่เครื่องบินไม่ได้อยู่บนฟ้า

p.212 กัปตันกับการแก้ปัญหาที่มีวันสิ้นสุด

p.224 ลีซีดที่อยู่บนบ้านนั้นหมายถึง

A Pilot Book “20000 Hours”

“กัปตันมืออาชีพไม่ใช่แค่ “ขับเครื่องบิน”

แต่เขาจะต้องดูแลเที่ยวบิน

ทุกๆวินาทีที่อยู่บนเครื่อง”

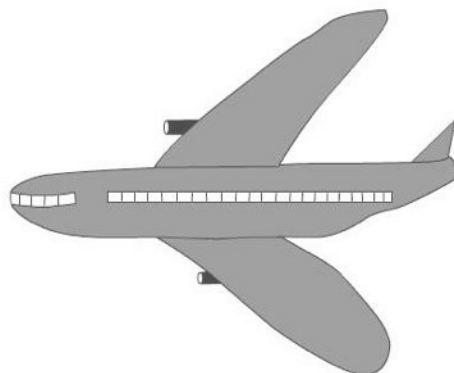
กัปตันโสภณ พิษเนศวร

มีนาคม 2563



ใน cockpit Boeing B747
ทำหน้าที่นักบินที่สาม System Operator

ชั่ว โมงที่ 00:00:00



ความสงสัยของคนในสมัยผมเมื่อพ.ศ. 2536 (ปี 1993)
คำถามแรก ๆ ที่ไม่ว่าจะเป็นเพื่อนหรืออาจารย์ที่มหาวิทยาลัย
ถามผมเมื่อทราบว่า

ผมสอบรับทุนเป็นนักบินฝึกหัดของบริษัทการบินไทยได้และกำลัง
จะตัดสินใจว่าจะเอาอย่างไรดี จะเลือกเป็นนักวิทยาศาสตร์หรือไป
เป็นนักบิน

“ได้เงินเดือนเท่าไร?”

“แล้วต้องทำอะไรบ้าง?”

“จะลาออกจากทุนจริงๆหรือ?”

“มีเงินใช้ทุนหรือเปล่า?”

“ไม่กลัวเครื่องบินตกเหรอ” (ตอนนั้นเครื่องบินของบริษัท
การบินไทยเที่ยวบิน ทีจี 311 เพิ่งประสบอุบัติเหตุที่กรุงเทพมหานคร
มาณู ประเทศเนปาล ประมาณเดือนกรกฎาคม 2535)

คำถามข้างบนนั้น ผมไม่มีคำตอบเลยสักคำถามเดียว แต่ก็คิดว่า
มันน่าจะดีก็เท่านั้น ผมเริ่มหาข้อมูลเกี่ยวกับการเป็นนักบิน ตั้งต้น
จากคำถามต่างๆที่เพื่อน พี่ น้อง และอาจารย์รุมถามกันเมื่อพบ
หน้า แล้วก็พบว่า “มันไม่มีคำตอบ” รอบตัวผมไม่มีใครอยู่ใน
แวดวงที่พอจะให้คำตอบได้เลยว่า “เป็นนักบินการบินไทย” แล้ว
ทำอะไรกันบ้าง

โลกการบินเมื่อกว่า 25 ปีที่แล้วเป็นยังไง

แน่นอนตอนนั้นยังไม่มีกูเกิล กูเกิลเกิดขึ้นมาตอนที่ผมทำงานที่การบินไทยได้พักหนึ่งแล้ว ตอนปีแรก ๆ ของการบินคอมพิวเตอร์แบบตั้งโต๊ะ desktop เพิ่งเริ่มทำตลาดและขยายตัวในเมืองไทย เพราะว่าประเทศไทยเราเริ่มมีอินเทอร์เน็ตเป็นเครือข่ายข้อมูลจริงๆ เมื่อปี 2535 ซึ่งเป็นปีที่เริ่มมีการเชื่อมเครือข่ายข้อมูลของมหาวิทยาลัยของรัฐเข้าด้วยกัน ปีนั้นผมกำลังเรียนต่อปริญญาโทอยู่ที่ภาควิชาธรณีวิทยา

อินเทอร์เน็ตเข้ามาจริงจังในเมืองไทย ทุกคนใช้ hotmail หรือ yahoo mail และมีอีก 2-3 อีเมลที่ตอนนั้นแทบไม่ได้ยินชื่อแล้ว หลังจากผมเป็นนักบินที่การบินไทยแล้ว 2-3 ปี จึงเป็นการก้าวเข้ามาของกูเกิล นอกเรื่องไปไกลครับ เลี้ยวกลับมาหน่อย

คือ แค่จะบอกว่าตอนนั้น ถ้าเราอยากรู้เรื่องเกี่ยวกับอาชีพอะไร เราก็ต้องสืบหาจากคนที่ทำอาชีพนั้นอยู่ อย่างเช่น ผม ตอนที่สอบนักบินได้เรียบร้อยแล้ว ลองสืบหาข้อมูลจากคนที่อยู่แวดลอม

“ไม่มีใครรู้จักอาชีพนี้สักคนเดียว”



ป้ายชื่อติดหน้าอกเสื้อชุดบินสมัยที่เป็นศิษย์การบิน
ศูนย์ฝึกการบินพลเรือน หัวหิน รูปปีกเป็นแค่ครึ่งปีก
เพื่อบอกให้รู้ว่า ยังบินไม่ได้นะ คุณมีปีกแค่ครึ่งเดียว

250
Hours

วินาทีที่ศูนย์จุดศูนย์ศูนย์หนึ่ง

ตอนที่ผมสอบสัมภาษณ์กับ professor ในช่วงคัดเลือกเป็นนักบินฝึกหัดของการบินไทย ในระหว่างการพูดคุยนั้นมีอยู่ช่วงหนึ่งที่ฝรั่งถามผมว่า คุณเป็นนักวิทยาศาสตร์คิดดีแล้วหรือที่จะมาเป็นนักบิน ผมไม่รู้หรอกว่าฝรั่งที่สัมภาษณ์ผมนั้น เค้านั่งใจถามเพราะอยากรู้คำตอบจริงๆหรือว่าแค่อยากจะลองเชิงดูว่า เราจะตอบคำถามเค้าอย่างไร ผมมองว่าเค้าต้องการดูวิธีการเรียบเรียงคำตอบ เพื่อที่จะลองปะติดปะต่อเรื่องราวหลายๆอย่างจากข้อมูลคะแนนที่ได้ทำข้อสอบไปเมื่อวาน (ขอไม่พูดถึงเรื่องการสัมภาษณ์ให้อ่านจากเล่มก่อนหน้านี้โดยเฉพาะเล่ม Part III ครับ)

ผมคิดในใจแบบนี้ครับ ไม่ว่าเค้าจะมีวัตถุประสงค์ในการถามว่าอย่างไร แต่การตอบของเราคือ ตอบตามความเป็นจริงเสมอ ผมคิดเอาไว้แบบนี้ตั้งแต่ก่อนที่จะเข้าสัมภาษณ์แล้ว ด้วยเหตุผลที่ว่า ถ้าเราเป็นตัวเราการสอบผ่านการคัดเลือกหมายความว่า เราเหมาะสมที่จะทำสิ่งนั้น (ตามความเห็นของผู้สัมภาษณ์)

วันนั้นผมจึงตอบ professor ไปตามตรงว่า “ยังไม่รู้” ครับ

ผมยังไม่รู้อะไรเกี่ยวกับเครื่องบินและการบินเลยจริงๆครับ เครื่องบินหน่รู้จัก สายการบินก็รู้จัก ก็แค่นั่งรถผ่านสนามบินดอนเมือง แล้วมองเห็นฝ่ายซ่อมบำรุงอากาศยานของบริษัทการบินไทย ตอนเป็นเด็กก็แค่นี้ก็อยู่ในใจว่า เครื่องบินมันลำใหญ่จัง มันไปลอยอยู่บนฟ้าได้อย่างไร

วันที่ผมพูดคุยกับ professor ผมเคยขึ้นเครื่องบินแค่เพียงครั้งเดียวในชีวิต เป็นการอยู่ใกล้ชิดเกี่ยวกับเครื่องบินมากที่สุด คือการขึ้นเครื่องบินจากสนามบินจังหวัดเลยเพื่อกลับมากรุงเทพฯ ซึ่งเป็นวันหลังจากที่มีเหตุการณ์พฤษภาทมิฬ ทำให้การลงทะเบียนเรียนปริญญาโทถูกเลื่อนออกไป ตัวผมและเพื่อนซึ่งกำลังรับงานช่วยสำรวจธรณีพื้นฐานอยู่ที่พื้นที่ในจังหวัดเลยและหนองคาย ซึ่งเป็นพื้นที่แหล่งเป้าหมายในการทำเหมืองทองคำในอนาคต เขียนใหลออกนอกทางไปเรื่อยครับ กลับมาที่การขึ้นเครื่องบินครั้งแรก ผมออกจะตื่นเต้นมากด้วยซ้ำตอนที่ขึ้นเครื่องบินวันนั้น จำได้ว่าเป็นเครื่องบินโบปัดลำไม่ใหญ่มาก ตอนนั้นไม่รู้จริงๆว่ามันคือเครื่องบินรุ่นอะไร

ตอนที่นั่งอยู่บนเครื่องระหว่างที่บินกลับมาสนามบินดอนเมืองก็ยังคิดไปเรื่อยเกี่ยวกับเครื่องบิน แล้วสักพักก็มีเสียงกัปตันประกาศว่าเครื่องบินจะต้องล่าช้าเล็กน้อยเพราะมีเครื่องบินมาลงสนามบินพร้อมๆกัน ผมก็จึงได้รู้สึกว่ เครื่องบินมันบินวนมาที่เดิมจริงๆ

ตรงนี้ทำให้คิดว่า แล้วนักบินเค้ารู้ได้ยังไงวะ ว่าสนามบินมันอยู่
ตรงไหน บินวนไปวนมาตั้งหลายรอบแล้ว

“ถนนบนฟ้ามันขีดเส้นไว้อย่างไงกัน”

เริ่มนับวินาทีที่

“ศูนย์จุดศูนย์ศูนย์หนึ่ง”

ชีวิตการบินของผมเพิ่งเริ่มต้น

ทุกคนเริ่มจากศูนย์เท่าๆกัน

ตัดตอนเรื่องของการสอบทั้งหมดไปที่เล่มก่อนหน้านี้นี้ครับ ข้ามมาที่การรายงานตัวหลังจากประกาศผลสอบกัน ผมสอบทุนนักบินฝึกหัดของบริษัทการบินไทยและเข้าเรียนที่สถาบันการบินพลเรือน ถ้านับรุ่นของสถาบันคือ รุ่น AP-39

เพื่อนในรุ่นมีด้วยกันทั้งหมด 14 คน คนที่อายุมากสุดกับคนที่อายุน้อยสุดมีอายุต่างกันถึง 5 ปี ถ้านับรุ่นมหาวิทยาลัยนี่คือ รุ่นพี่รับประกันญากับรุ่นน้องปีหนึ่ง สาขาที่เรียนก็มีความหลากหลายมากทั้งวิทย์และศิลป์ เรื่องการเรียนมาด้านไหน สาขาอะไรหรือจบมาระดับไหน ไม่ได้มีความสำคัญกับการเริ่มต้นอาชีพนี้เลยครับ การเรียนขับเครื่องบินคือการเริ่มเรียนรู้ “โลกใบใหม่”

“โลกแห่งการบิน”

แน่นอนว่า เวลาเรียนด้านของพื้นฐานความรู้เกี่ยวกับการบินมันต้องอิงกับหลักวิทยาศาสตร์ เพราะฉะนั้นเรื่องที่เป็นเทคนิคเฉพาะ

ทางมาก ๆ คนที่มีพื้นฐานสายวิทย์มา ย่อมเข้าใจได้ทะลุปรุโปร่งมากกว่า แต่ก็ไม่ได้หมายความว่า การที่คนสายวิทย์จะมีความสามารถในการที่จะนำเรื่องที่เรียนแล้วไปใช้ในการทำงานได้ดีกว่าคนที่เรียนสายศิลป์ เพราะเหตุนี้

ทุกคนจึงเริ่มจากศูนย์เท่าๆกัน

เริ่มต้นนับหนึ่งด้วยกัน

ที่ศูนย์ฝึกการบินพลเรือน หัวหิน

หลังจากการรายงานตัวที่สถาบันฯ ที่หมอลิต ทุกคนก็ไปเจอกันอีกครั้งที่ศูนย์ฝึกฯ หัวหิน เริ่มต้นชั่วโมงที่หนึ่งด้วยกันที่นั่น

ศูนย์ฝึกการบินพลเรือน หัวหิน เป็นเหมือนวิทยาเขตของสถาบันการบินพลเรือน เริ่มต้นจากการรายงานตัว จับสลากแบ่งสาย เป็นการจับคู่บัดดี้ในการฝึก กับครูการบินที่จะเป็นครูประจำของแต่ละคู่ แต่ในช่วงอาทิตย์สองอาทิตย์แรกเราจะไม่ได้มีโอกาสขึ้นบิน ผมจำไม่ได้แน่กว่าประมาณหนึ่งเดือนเห็นจะได้ ที่เราจะต้องเรียนพื้นฐานเริ่มต้นของการบินให้ครบถ้วนก่อนที่จะได้ขึ้นบนเครื่องบินจริง

ชั่วโมงที่หนึ่ง อย่างมีนัย

ชั่วโมงภาคพื้นมีตั้งแต่การเรียนรู้พื้นฐานเกี่ยวกับส่วนต่างๆของเครื่องบิน การบังคับเครื่องบินผมคิดว่าตรงส่วนนี้เราน่าจะพอรู้จักกันบ้างแล้ว ผมจะขอไม่พูดถึง หรืออาจจะเอาไว้เขียนอธิบายกันในเว็บไซต์ ก็อาจจะดีกว่า เพราะสามารถอธิบายได้ชัดเจนกว่า รวมทั้งเดี๋ยวนี้มีวิดีโออยู่เยอะมากมายที่อธิบายเกี่ยวกับพื้นฐานของเครื่องบินแล้ว

หลังจากที่เรียนเบสิคไปได้สักระยะหนึ่งก็จะเป็นช่วงเวลาของการได้ขึ้นบินจริง จำได้ว่าตื่นเต้นกันมาก เพราะเฝ้ารอกันมาแรมเดือน นั่งเรียนก็นั่งมองรุ่นพี่ฝึกบิน ได้ยินเสียงใบพัดเครื่องบินปั่นอยู่ข้างๆ ห้องเรียนเราอยู่ข้างๆสนามบิน บางทีก็มีแอบมองดูพี่ๆเค้าวิ่งขึ้นลงสนามกันทุกวัน

เมื่อไหร่เราจะได้ขึ้นบินสักทีนะ

แล้วชั่วโมงแรกก็มาถึง

“ชั่วโมง Fam”

ชั่วโมง Fam คำว่า Fam ย่อมาจากคำว่า Familiarization เป็นการขึ้นบินกับครูครั้งแรก โดยที่ครูจะอธิบายเรื่องต่างๆจิปาตะ

เกี่ยวกับเครื่องบิน กฎกติกาต่างๆเกี่ยวกับการบินนั้นเราเรียนมาแล้ว เมื่อถึงคราวขึ้นเครื่องบินคือ การนำกฎกติกาที่เรียนในห้องเรียนมาใช้จริง

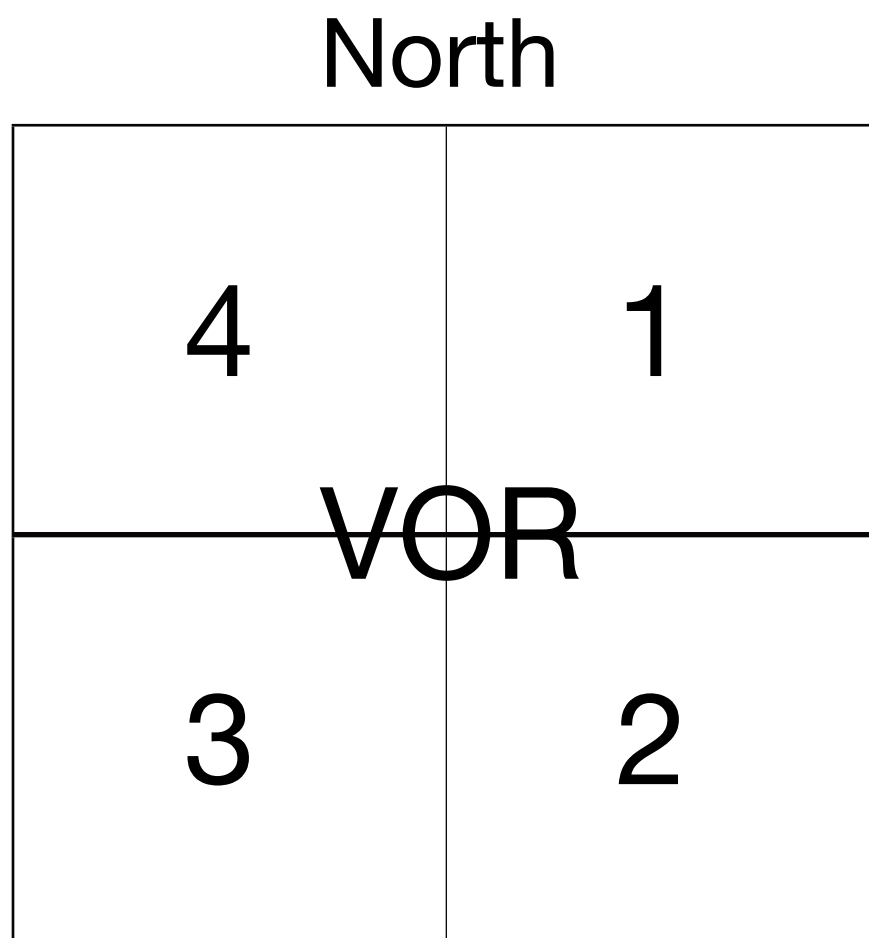
การบินขึ้นครั้งแรก เป็นเหมือนการสาธิต เป็นการสร้างความคุ้นเคยกับเครื่องบินที่จะใช้เป็นเครื่องฝึกประจำ ตอนนั้นผมใช้เครื่องบินรุ่น Piper Warrior PA-28 ทะเบียนเครื่อง HS-TCG ทำพื้นในฐานะนักบินเมื่อวันที่ 23 สิงหาคม 1993

วันแรกไม่ได้เรื่องครับ เงอะงะๆ ตลอด หยิบเซ็คลิสต์ ทำโน่นนี่นั่นไม่ค่อยจะคล่อง ทำพื้นพื้นขึ้นฟ้า มินๆหน่อย

ผมตัดตอนเรื่องการเรียนภาคพื้นไป ในช่วงการเรียนภาคพื้นก่อนขึ้นบินนั้น มีความสำคัญมากต่อการขึ้นบินครับ เพราะเราต้องเรียนรู้กฎกติกา มารยาทในการบิน ระบบการนำทาง เครื่องวัดประกอบการบินต่างๆ ผมค่อยๆอธิบายไปเรื่อยๆครับ ชั่วโมงแรกของการบินจึงไม่ค่อยมีอะไรมากนัก แต่มีความสำคัญต่อการเป็นนักบินต่อไปในอนาคตยาวๆ

ครูจะอธิบายวิธีบินและอธิบายเกี่ยวกับพื้นที่ การบังคับเครื่องบิน เลี้ยวซ้าย เลี้ยวขวา การฝึกบินในช่วงชั่วโมงแรกจะเป็นการบินเบสิคมากๆ เช่น การบินระดับไม่ให้ความสูงเปลี่ยนแปลง บินให้ปีกระดับ เราใช้คำพูดกันจนติดปากว่า บินตรงบินระดับ หรือภาษา

อังกฤษว่า straight and level flight การบินตรงๆ เพื่อรักษา ทิศทาง (heading) และความสูง (altitude) การพูดวิทยุสื่อสาร และการเปลี่ยนคลื่นวิทยุ การใช้คลื่นความถี่ของในแต่ละพื้นที่ พา ทัวร์ดูพื้นที่ในแต่ละเขตการฝึก สมัยผมแบบออกเป็น 4 area คือ area 1, 2, 3 และ 4 เรียงตาม quarter

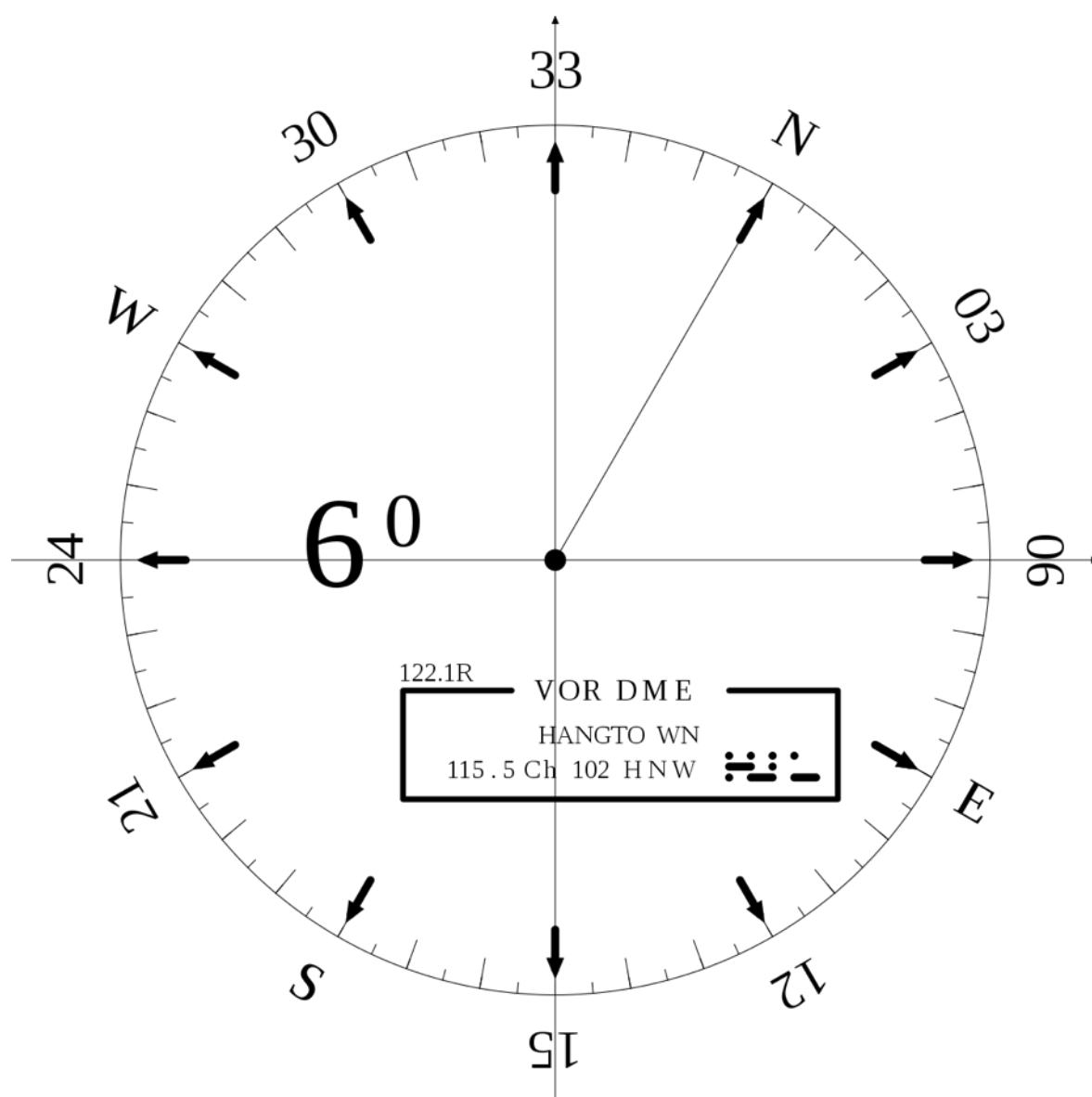


เวลาทำการฝึกบิน ก็จะแบ่งพื้นที่การบิน (บนอากาศ) ออกเป็น 4 ส่วน โดยในเข็มทิศจาก VOR เป็นตัวแบ่งบริเวณ

VOR คือ สถานีส่งสัญญาณเพื่อบอกตำแหน่งรอบตัวมัน แบ่งเป็น มุม 360 องศา โดยทิศเหนือคือ 0 (360) และทิศตะวันออกคือ 090 ทิศใต้ 180 และทิศตะวันตกคือ 270 เราจะใช้ VOR เป็นจุด

อ้างอิงได้โดยที่ VOR นั้นส่วนใหญ่จะติดตั้ง โดยมีสัญญาณ DME
ปล่อยออกมาพร้อมกันด้วย DME คือ สัญญาณแสดงระยะทาง
โดยการแปลสัญญาณของตัวรับสัญญาณบนเครื่องบิน ผมขอ
อธิบายคร่าวๆ เพื่อให้เกิดความเข้าใจ ไม่จำเป็นที่จะต้องลงราย
ละเอียดของอุปกรณ์นะครับ กรณีที่ปล่อยสัญญาณ DME ด้วยเรา
ก็จะเรียกมันว่า VOR/DME

เจ้า VOR/DME นี้จะมีความสำคัญมากในการนำทางนักบินไป
ยังที่ต่างๆ โดยเฉพาะเครื่องบินที่ไม่ได้มีการติดตั้งระบบนำทาง
ด้วยระบบดาวเทียม หรือ Global Positioning System (GPS)



ผมจะไม่อธิบายเรื่องนี้มากนักครับ เพราะการเขียนอธิบายคงจะลำบากและก็คงไม่จำเป็นที่จะต้องรู้ลึกมาก ถ้าเรียนบินจะต้องทำความเข้าใจเรื่องการนำร่องโดยใช้ VOR/DME ให้เข้าใจถ่องแท้ โดยไม่หลงสภาพการบิน หรือหลงทิศ

การขึ้นฝึกบินในระยะแรกจะไม่ได้เน้นไปที่การบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน แต่จะเน้นให้เข้าใจหลักการคร่าวๆก่อน เพื่อให้เข้าใจตำแหน่งของเครื่องบินเมื่อเปรียบเทียบกับจาก VOR แบบนี้เป็นต้น

การบินชั่วโมงแรกๆนั้นจะเน้นการบังคับเครื่องบิน และเป็นการบินโดย Visual เป็นหลัก เราเรียกว่า Visual Flight Rule (VFR)

ถ้าวันไหนสภาพอากาศไม่ค่อยดี ควันฟ้า ควันฝน ศิษย์การบินที่ยังไม่ได้ฝึกบิน Instrument flying ก็จะไม่ได้รับอนุญาตให้นำเครื่องบินขึ้นบิน

หลังจากที่ได้ฝึกบังคับเครื่องบินไประยะหนึ่งแล้ว ก็จะเป็นการฝึกการลงสนามหรือ landing โดยปกติครูฝึกก็จะสอนศิษย์การบินเรื่องของการ landing ให้ได้ก่อน คือครูต้องมั่นใจว่าศิษย์จะบินลงสนามได้อย่างปลอดภัยโดยไม่ต้องให้ครูช่วยหรือแนะนำแล้ว ครูก็จะปล่อยเดี่ยวให้เราขึ้นไปบินเข้าวงจรมองรอบแล้วกับมาลง full stop landing การปล่อยเดี่ยวหรือ solo flight นั้นเป็นการเรียกความมั่นใจของผู้รับการฝึก เป็นการสร้างความภูมิใจในตัวเองว่า

ฉันบินเครื่องบินได้แล้วนะ คู่ของผมนี่ปล่อยเดี่ยวกันเร็ว จนเพื่อนคู่
อื่นๆพูดว่า “เฮ้ย ปล่อยเดี่ยวแล้วหรือ” ผมเค้าใจนะ บางที่เราอาจ
เห็นคนอื่นทำอะไรที่ก้าวหน้าไปกว่าเราหนึ่งก้าว เราอาจจะรู้สึก
เสียศูนย์ไปบ้าง แต่ก็ไม่ควรจะต้องถึงกับเสียความมั่นใจ แค่ว่า
ส่วนของเราให้ดีก็พอ พอถึงคราวที่เราบินปล่อยเดี่ยวบ้าง เราก็
ตะโกนในใจของเราไปสิว่า

“ปล่อยเดี่ยว เว้ย เฮ้ย”

ชีวิตคนเราไม่ได้ออกแบบหรือขีดเส้นได้หรอกครับว่า มันจะต้อง
เป็นไปตามลำดับแบบไหนอย่างไร ดังนั้นผมจึงอยากจะบอกให้
เราคิดอย่างมีหลักหรือวิธีที่จะคิดให้เป็น “พลังบวก” เพื่อเติมเต็ม
กำลังใจให้กับตนเองอย่างสม่ำเสมอ ผมอยากให้คุณคิดแบบนี้ครับ
ไม่ว่าจะเป็นการฝึกบิน หรือจะเป็นการฝึกหรือเรียนอะไรก็แล้วแต่

“เราแข่งกับตัวเอง”

เพื่อที่จะพาตัวเองก้าวไปข้างหน้าในระหว่างที่เรียนจบแต่ละ
หลักสูตรหรือฝึกในแต่ละขั้นตอน เราจะต้องเจอการทดสอบ

สภาวะจิตของเราอยู่เสมอ เพราะการbinเป็นเรื่องความสามารถ
ในการเรียนรู้ที่แต่ละคนมีความคล่องตัวต่างกัน

พวกที่ชอบการเปรียบเทียบกับคนอื่นตลอดเวลา นอกจากไม่ช่วย
ให้เกิดผลดีกับตนเองเพราะเรากดดันตัวเองใช้พลังงานไปแข่งกับ
คนอื่นโดยไม่จำเป็น มันจะทำให้เราสูญเสียศักยภาพในการ
พัฒนาตนเองไปบางส่วน เพราะเรามัวแต่เอาพลังไปพยายาม
เปรียบหรือเทียบกับคนอื่นนั่นเองครับ

แข่งกับตนเอง และประเมินตนเองว่า วันนี้ทำดีขึ้นแล้วหรือยัง ดีพอ
ไหม ทำแบบนี้ไปเรื่อยๆ ให้ดีขึ้นทุกๆวัน

สัปดาห์โลเตเตง โมถุง

ที่หัวหิน การอยู่กินนอนที่โรงเรียนการบินกับเพื่อนๆเราก็จะมีกิจกรรมนอกเวลาเรียนด้วยกันสนุกสนาน ก็เหมือนกับการเรียนโรงเรียนกินนอน หรือโรงเรียนประจำทั่วไปนั่นแหละครับ เพียงแต่ว่าเรามาอยู่กันในตอนที่เป็นผู้ใหญ่กันแล้ว คือ เรียนจบปริญญาตรีกันหมดแล้วและแทบทุกคนมีประสบการณ์การทำงานมาแล้วทั้งนั้น การอยู่ร่วมกันในหอพักมันก็มีเรื่องสนุกๆให้จดจำมากมายครับ เอาเป็นว่ามันเป็นส่วนหนึ่งของชีวิตเราในระหว่างที่เรียนฝึกบิน หนึ่งปีข้างๆรันเวย์

ในปัจจุบันนี้การเรียนบินมีโอกาสดีกกว้างมากกว่าแต่ก่อน การที่จะขับรถไปเรียนแล้วขับกลับบ้านเป็นการไปบินเพื่อสะสมชั่วโมงโดยไม่จำเป็นต้องอยู่นอนที่โรงเรียนการบินก็ได้ แต่ถ้าต้องเลือกผมสนับสนุนให้อยู่ประจำไปครับ มันจะมีเวลาเหลือมากกว่าที่จะเอาไปใช้ในการเดินทางไปกลับ เราสามารถเอาเวลาที่จะเสียไปในการเดินทางมาทบทวนบทเรียน หรือแม้แต่การถกกันกับเพื่อนๆเกี่ยวกับวิธีการบิน มันจะทำให้เราได้มีกิจกรรมกับเพื่อนร่วมรุ่น บางทีก็กับรุ่นพี่ และรุ่นน้อง ได้เตะบอล ได้ออกกำลังกาย วิ่งรอบๆสนามบิน วิ่งบนรันเวย์ ได้ซึมซับบรรยากาศของที่นี่ที่เราใช้ฝึก ทุกวินาทีเป็นประสบการณ์ของเราครับ