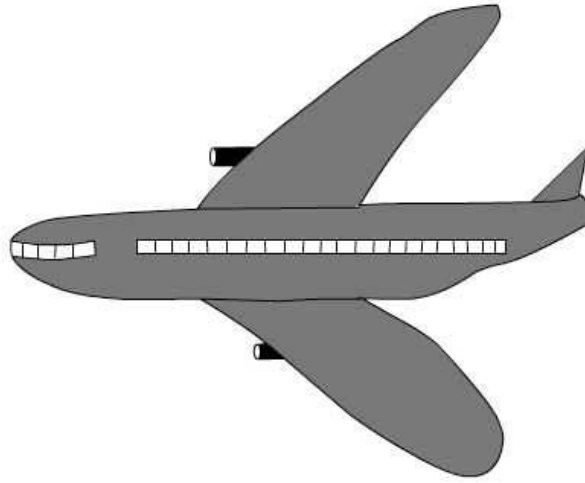




2nd Edition
by Capt. Sapon P.

Type to enter text

เรื่องไม่ลับอาชีพนักบินกับสาระเบา ๆ เพื่อนักเดินทาง



A PILOT

by

Captain Sapon Phikanesuan



หนังสือ “A Pilot”

เรื่องและภาพโดย กัปตันโสภณ พิชเนศวร

ISBN: 978-616-394-696-6

พิมพ์ครั้งที่ 1 เดือนกันยายน 2558

พิมพ์ครั้งที่ 2 เดือนตุลาคม 2558

พิมพ์ครั้งที่ 3 เดือนกุมภาพันธ์ 2559

พิมพ์ครั้งที่ 4 เดือนกันยายน 2560

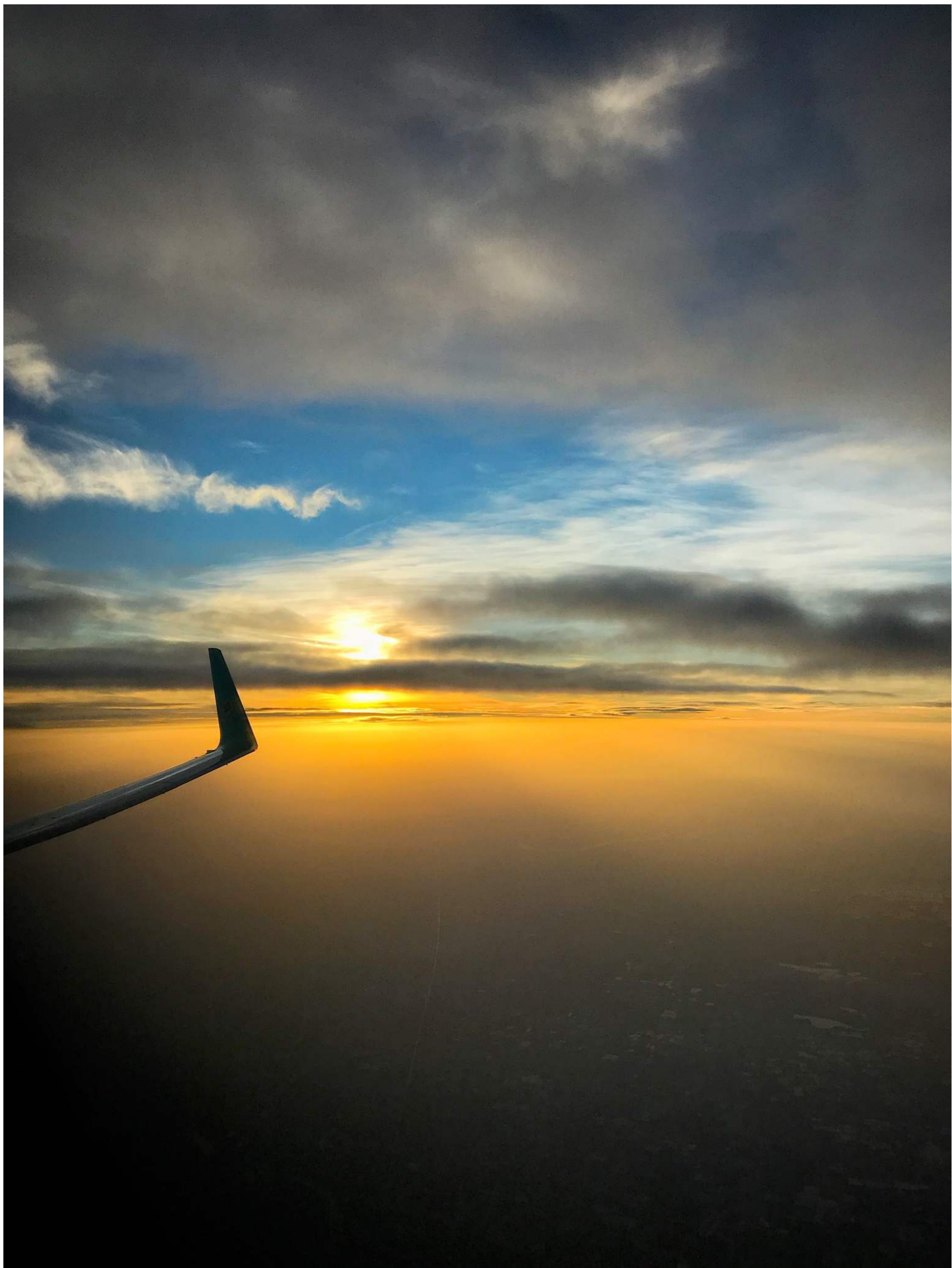
พิมพ์ครั้งที่ 5 เดือนกรกฎาคม 2561

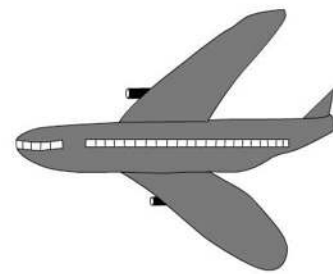
ภาพวาดโดย ดช.ภพ พิชเนศวร

ภาพและข้อความในหนังสือ “A Pilot”

นี้สงวนสิทธิ์ตามกฎหมายห้ามมิให้คัดลอก ทำซ้ำ ไม่ว่าจะ
บางส่วนหรือทั้งหมดโดยมิได้ขออนุญาตเป็นลายลักษณ์อักษร

©Copyright Sapon Phikanesuan





นับตั้งแต่วิลเบอร์และออร์วิลไรท์ได้พาเจ้า "คิตตี้ ฮอว์ค" ทะยานขึ้นสู่ท้องฟ้า ในวันที่ 17 ธันวาคม 1903 โลกก็แคบลงอย่างถนัดใจ

ในช่วงเวลาแค่หนึ่งร้อยปีที่น่าว่าสั้นมาก ๆ สำหรับอารยธรรมหมื่นปีของมนุษยชาติ การบินกลายเป็นเรื่องสำคัญที่สุดอย่างหนึ่งของโลก ลองคิดว่าแค่ร้อยปีก่อนถ้าคุณหวดของเราจะเดินทางไปสหรัฐอเมริกา ก็จะต้องใช้เวลาเดินทางไม่น้อยกว่า 40 วัน ในขณะที่วันนี้เราใช้เวลาแค่ยี่สิบชั่วโมงก็สามารถเดินทางไปถึงจุดที่อยู่ไกลตัวเรามากที่สุดได้แล้ว จนแทบไม่มีจุดหมายใดในโลกที่เราไปไม่ถึงได้ในวันเดียวเลย

แทบจะทันทีที่มนุษย์รู้จักบิน อุตสาหกรรมการบินก็ถือกำเนิด และพัฒนาขยายตัวอย่างรวดเร็ว ในปัจจุบันโลกมีเครื่องบินพาณิชย์เกือบสามหมื่นลำ และประมาณว่าในทุกขณะจะมีเครื่องบินพาณิชย์อยู่บนท้องฟ้า 8,000-13,000 ลำ ทำให้บางเวลาบางขณะมีมนุษย์กว่าล้านคนกำลังเดินทางอยู่เหนือผิวโลกหลายหมื่นพิตรเลยทีเดียว ซึ่งเป็นเรื่องที่บรรพชนไม่เคยที่จะแม้จินตนาการเลยทีเดียว

และแน่นอนครับ เมื่อมีเครื่องบิน ก็ต้องมีนักบิน อาชีพนักบินสำหรับเครื่องบินพาณิชย์นั้นเป็นอาชีพที่ชายหนุ่มจำนวนมากใฝ่ฝันถึง ซึ่งมีคนไม่กี่แสนคนที่จะได้บรรลุลความฝันนี้ ยิ่งเป็นผู้หญิงในปัจจุบันก็ยังมีไม่ถึงห้าพัน และอาชีพนี้ก็คงจะยังเป็นอาชีพยอดนิยมสำหรับชายหนุ่มหญิงสาวต่อไปอีกนาน ถึงแม้ว่าใครๆก็คาดกันว่าสักวันหนึ่งอีกไม่นาน เครื่องบินคงไม่ต้องมีมนุษย์ซึ่งยังมีความไม่แน่นอนสูงมาเป็นผู้คอยบังคับ

และสำหรับคนอื่นๆที่ถึงแม้จะไม่ได้ใฝ่ฝันที่จะเป็นนักบินหรือฝันแต่ไปไม่ถึง แต่ก็ยังมีคนจำนวนมากที่เคยมีประสบการณ์บนเครื่องบิน โดยเฉพาะเมื่อการบินไม่ได้เป็นเรื่องฟุ่มเฟือยอีกต่อไป คนที่มีรายได้ปานกลางขึ้นไปต่างก็เคยขึ้นไปนั่งตื่นเต้น ตัวเกร็งและผจญกับสถานการณ์ต่างๆที่ตัวเองไม่สามารถมีส่วนเกี่ยวข้องกำหนดชะตากรรมความเป็นไปได้เลยกันทั้งนั้น ได้แต่รอให้ชีวิตตกอยู่ภายใต้การควบคุมของคนสองถึงสามคนที่ได้ชื่อว่าเป็น "นักบิน" ที่จะใช้ความสามารถความชำนาญที่ฝึกฝนมารับมือกับสถานการณ์การ

แปรเปลี่ยนต่างๆที่อาจเกิดจากสภาพธรรมชาติ หรือความบกพร่องของเครื่องยนต์กลไกต่างๆที่มนุษย์ประกอบขึ้น

นั่นยิ่งทำให้อาชีพ "นักบิน" เป็นที่น่าสนใจยิ่งนัก ทำให้เราอยากรู้ว่าคนที่มีคุณสมบัติอย่างไรถึงจะได้รับคัดเลือกให้ทำอาชีพนี้ได้ จะต้องรู้ เรียนฝึกฝนอย่างไร ยาวนานเท่าใด และมีวิธีที่จะรับมือกับปัญหาที่อาจเกิดขึ้นขณะที่ทำงานในช่วงต่างๆอย่างไร การตัดสินใจในช่วงสั้นๆที่หมายถึงความปลอดภัยของหลายร้อยชีวิตที่พวกเขารับผิดชอบอยู่นั้นมีกระบวนการอย่างไร

หนังสือ A Pilot ที่เรียบเรียงขึ้นจากประสบการณ์ของกัปตันโสภณ พินเนศวร เล่มนี้ ก็คือการอธิบายเรื่องราวต่างๆที่ว่ามันเอง โดยจากประสบการณ์การบินที่นานกว่ายี่สิบปีบนเส้นทางชีวิตนักบิน ผ่านการฝึกฝนและการทำงานด้านต่างๆที่เกี่ยวข้องกับการบิน รวมทั้งได้เข้าร่วมช่วยแก้ปัญหาทั้งระดับองค์กรและระดับชาติในหลายวาระ อีกทั้งยังได้รับการยอมรับจากเพื่อนร่วมอาชีพทั้งหลายให้ดำรงตำแหน่งเลขาธิการสมาคมนักบินไทย และที่สำคัญคุณสมบัติในการถ่ายทอดเรื่องราวที่มีชั้นมีตอน ทำเรื่องยากอย่างการบินให้เข้าใจได้อย่างมีอรรถรสน่าติดตามยิ่ง ทำให้หนังสือเล่มนี้ ซึ่งถึงแม้จะมีเรื่องราวทางเทคนิคซับซ้อนอยู่ไม่น้อย แต่ก็จะทำให้ผู้อ่านทุกระดับสามารถได้รับสาระความรู้ได้อย่างเพลิดเพลิน นับเป็นสารคดีชั้นยอดในเรื่องการบินเลยทีเดียว อ่านแล้วถ้าไม่เกิดจินตนาการอยากเป็นนักบินอย่างน้อยก็ทำให้รู้สึกปลอดภัยมากขึ้นทุกครั้งที่ขึ้นเครื่องบิน

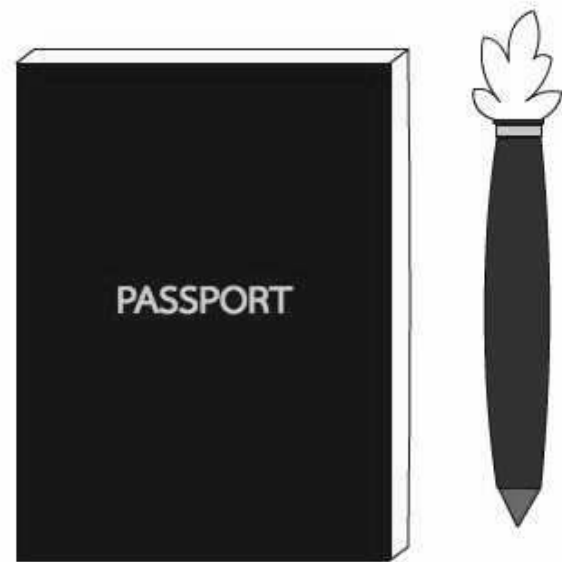
ผมเป็นเพื่อนกับกัปตันโสภณมาหลายปีโดยรู้จักกันผ่าน Facebook ทั้งๆที่ไม่เคยพบหน้ากันจริงๆเลยสักครั้งเดียว แต่ก็รู้สึกทึ่งสนิทสนมกันมากทีเดียว จากการติดตามอ่านงานเขียน ผมแน่ใจว่ากัปตันเป็นคนเก่งและเป็นคนดี ทั้งยังเป็นคนที่รับผิดชอบทุ่มเทในหน้าที่การงาน มีความรักในองค์กร และผู้ร่วมงาน ตลอดไปจนถึงสังคมประเทศชาติ นอกจากนั้น การที่ผมได้มีโอกาสไปเป็นกรรมการของการบินไทยอยู่หลายปี ได้นำปัญหาของสายการบินแห่งชาติออกมาวิเคราะห์ในที่สาธารณะ เพื่อหวังให้มีแรงกดดันเพื่อจะปรับปรุงพัฒนา ทำให้มีผู้ที่เข้ามาโจมตีผมมากมาย บ้างก็บิดเบือนให้ร้ายในเรื่องเท็จผ่านทางช่องทางต่างๆ การที่กัปตันโสภณมีความหนักแน่น ไม่คล้อยตาม ยังไว้วางใจให้ผมมีส่วนในหนังสืออันเป็นเรื่องสำคัญของกัปตันเล่มนี้ นับเป็นการให้เกียรติแก่ผมเป็นอย่างสูง ซึ่งผมจะนับกัปตันเป็นเพื่อนร่วมอุดมการณ์คนหนึ่ง ในการจะพลิกฟื้นสายการบินแห่งนี้ให้มายิ่งใหญ่อีกครั้งหนึ่ง

และต้องขอบคุณกัปตันโสภณ พิชเนศวร ที่นำเรื่องราวการเป็นนักบินที่น่าสนใจนี้ มาร้อยเรียงเป็นหนังสือที่สวยงาม และมีคุณค่าเล่มนี้ครับ

บรรยง พงษ์พานิช

ประธานกรรมการ บริษัทหลักทรัพย์ ภัทร

กันยายน 2558



A Pilot ! นักบินคนหนึ่ง นักบินคนนั้นไม่ใช่ นักบินคนที่
ชื่อกัปตันโสภณ พิชเนศวร แต่เป็นเรื่องราววิถีชีวิตของนักบิน
สายการบินแทบจะทุกคน (ที่ว่าแทบจะทุกคนก็เพราะว่าแต่ละ
คนอาจจะพบเจอเหตุการณ์ปลีกย่อยที่แตกต่างกันไปบ้าง)
หนังสือเล่มนี้เล่าเรื่อง ลึ้น ๆ ย่อ ๆ ของชีวิตการเป็นนักบิน
สายการบิน ยาวชนหลาย ๆ คนที่ใฝ่ฝันอยากจะเป็นและ
อยากจะมีดออาชีพนักบิน สามารถมองเห็นเส้นทางในอนาคต
ได้พอสมควร ผู้ที่ไม่ใช่ นักบินก็ได้ความรู้ เมื่อโดยสารเครื่อง
บินก็จะได้รู้ว่า คนที่อยู่ในห้องเล็ก ๆ ที่หัวเครื่องบินมีภาระ
แค่ไหน และควรเชื่อฟังเมื่อมีคำแนะนำประกาศออกมาจาก
ห้องเล็ก ๆ นั้น

ผู้เขียนพยายามใช้ภาษาง่าย ๆ แม้จะมีศัพท์การบินบ้าง
(หลีกเลี่ยงไม่ได้สำหรับหนังสือแนวนี้) แต่ก็ไม่ยากเกินกว่าที่
ผู้อ่านทั่ว ๆ ไปจะทำความเข้าใจได้ บทที่พูดถึงผู้โดยสาร
ก็เชื่อได้เลยว่าเป็นเรื่องที่คุณโดยสารอยากรู้ว่า ทำไมต้องให้

ทำแบบนั้นแบบนี้ ทำไมต้องมีข้อห้ามต่าง ๆ หนังสือเล่มนี้ช่วย
ตอบคำถามเหล่านั้น

การเดินทางทางอากาศเป็นสิ่งที่ใกล้ตัว จนเป็นเรื่องปกติ
ไปแล้ว การรู้และเข้าใจในสิ่งที่เราต้องใช้มัน หรือปฏิบัติ
ตัวเมื่อเดินทางไปในเครื่องบินย่อมเป็นประโยชน์ต่อตัวเอง
และคนรอบข้าง ผมจึงมีความยินดีอย่างยิ่งที่กัปตันโสภณ
เขียนและรวบรวมเป็นหนังสือเล่มนี้ขึ้นมา หวังว่าท่านผู้อ่าน
คงจะเห็นด้วย ได้ความรู้และความบันเทิงควบคู่กันไป อีกทั้ง
ได้บุญกุศลจากการนำรายได้หลังหักค่าใช้จ่าย ไปบริจาคให้
แก่โรงพยาบาลและสถานศึกษาอีกด้วย

ดร. จรุณ มีสมบุรณ์

รองอธิบดีกรมการบินพลเรือน กระทรวงคมนาคม

กันยายน 2558

ปัจจุบันท่านดร. จรุณ ดำรงตำแหน่ง รองอธิบดีกรมท่าอากาศยาน

(มิถุนายน 2561)

ผมรู้จักกับกัปตันโสภณหรือพี่อู มาเกือบ 20 ปีในฐานะที่เป็นนักบินรุ่นน้อง และได้มีโอกาสติดตามงานเขียนของกัปตันโสภณมาโดยตลอด ในประเทศไทยมีงานเขียนเกี่ยวกับการบินที่มีข้อมูลถูกต้อง ครบถ้วน ไม่มากนัก และงานเขียนของกัปตันโสภณ คือหนึ่งในนั้น เพราะนอกจากข้อมูลเชิงวิชาการที่อัดแน่น มุมมองผ่านสายตากัปตันที่มีประสบการณ์สูงแล้วยังสามารถทำเรื่องยากให้เป็นเรื่องง่ายๆได้ ปีที่ผ่านมามีหลายครั้งที่ผมได้ขออนุญาตนำความรู้การบินผ่านการถ่ายทอดจากปลายปากกาของกัปตันโสภณ เผยแพร่ผ่านสื่อของสมาคมนักบินไทย

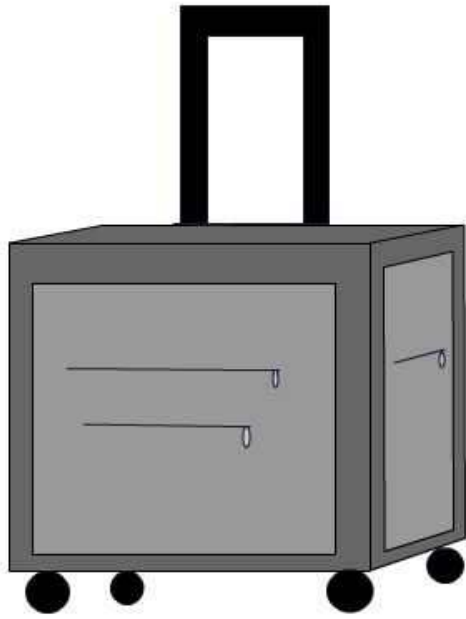
มาวันนี้ผมทราบว่าได้มีการรวมเล่มแล้ว และได้รับเกียรติให้เขียนถึงหนังสือ “A pilot” ผมมีความยินดีและดีใจที่ข้อมูลทางด้านการบินจะได้เผยแพร่สู่สาธารณชนจากคนที่รู้ลึก รู้จริง และหวังว่าจะเป็นการสร้างแรงบันดาลใจให้กับน้องๆ เยาวชน ในการที่จะเดินตามฝันสู่อาชีพนักบินต่อไป

ขอแสดงความชื่นชมกับผลงานครับ

กัปตันสนอง มิ่งเจริญ

นายกสมาคมนักบินไทย

กันยายน 2558



"A Pilot" เรื่องราว
ของนักบินและอะไรก็ตามที่
เกี่ยวกับการบินและเครื่องบิน
เป็นหนึ่งในไม่กี่เรื่องที่อยู่
ในความสนใจใคร่รู้ของ
ผู้คน พูดตรงๆว่าอยากรู้

อยากเห็นไปเสียทุกอย่างที่เกี่ยวข้องกับเครื่องบิน ดังนั้น
เมื่อมีโอกาสได้รับรู้จากผู้มีประสบการณ์ตรงจากผู้เขียนอย่าง
กัปตันโสภณ พิชเนศวร จึงเชื่อได้ว่าหนังสือเล่มนี้ perfect
ครบเครื่องทั้งเนื้อหาสาระที่เป็นประโยชน์อย่างยิ่งต่อผู้ที่
ใฝ่ฝันอยากเป็นนักบินหรืออยากทำงานอยู่ในแวดวงการบิน
รวมทั้งยังได้รับความบันเทิงจากการเขียนแบบเล่า
เรื่อง(ยาก)ให้เป็นเรื่องง่าย อ่านแล้วสนุกเพลิดเพลินซึ่ง
เป็นความสามารถที่เหนือชั้นของผู้เขียน ซึ่งรับประกันได้ว่า
ท่านผู้อ่านไม่ผิดหวังอย่างแน่นอน หวังเป็นอย่างยิ่งว่าอีกไม่
นานจะได้อ่านผลงานเรื่องอื่นๆของกัปตันโสภณอีก

ดร.อารีรัสมิ วัฒนทองผิว

ผู้อำนวยการโรงเรียนบดินทรเดชา (สิงห์ สิงหเสนี)

กันยายน 2558

A Pilot

ผมเริ่มเขียนเรื่องราวต่างๆ จากประสบการณ์การบินตลอด 20 กว่าปี โดยเริ่มโพสต์ในเฟสบุ๊กตั้งแต่ช่วงประมาณเดือนกรกฎาคม 2557 เดิมที่ตั้งใจว่า ค่อย ๆ เขียนไปเรื่อย ๆ นึกเรื่องอะไรน่าสนใจได้ก็เขียนไป บางเรื่องก็เขียนจากคำถามที่เพื่อนเคยถามเวลาอยู่ในวงสนทนา รวมถึงข้อสงสัยบางประเด็นที่เป็นข่าวตอนนั้น หรือประเด็นที่คนส่วนใหญ่อาจไม่เข้าใจหรือเข้าใจไม่ถูกต้อง ถือเป็นการให้ข้อมูลในมุมมองของนักบินแบบกลาง ๆ ครับ ไม่ได้เอียงซ้าย เอียงขวา

หลังจากเขียนไปได้ระยะหนึ่ง ก็มีเพื่อน ๆ พยายามบอกว่าให้รวมเล่ม ทำขายไปเลย แต่ด้วยความที่ผมไม่ใช่ นักเขียนมืออาชีพ ก็ไม่ค่อยจะมั่นใจนักว่างานเขียนของผมจะตอบโจทย์ความน่าสนใจของคนทั่วไปได้จริง ๆ หรือไม่ คราวนี้ถือเป็นการลองของ โดนยูให้พิมพ์เป็นเล่มครับ ผมลองคัดเรื่องบางเรื่องที่เคยเขียนไว้ในเฟสบุ๊ก มาเรียบเรียงใหม่และเขียนเพิ่มเติมขึ้นอีกหลายหัวข้อ หวังว่าคงจะเป็นประโยชน์บ้างสำหรับผู้ที่เกี่ยวข้องกับอาชีพนักบินและการบินรวมทั้งความรู้ทั่วไปสำหรับนักเดินทางหวังเป็นอย่างยิ่งว่าคงจะเป็นประโยชน์กับสาธารณะบ้างไม่มากก็น้อยครับ

กัปตัน โสภณ พินเนศวร

กันยายน 2558

พิมพ์ครั้งที่ 5

การพิมพ์ A Pilot Book เล่มนี้ห่างจากการพิมพ์ครั้งแรกประมาณ สองปีกว่า ๆ รอบนี้มีการแก้ไขและปรับตัวอักษรให้มีขนาดใหญ่ขึ้น หนังสือก็จะมีความหนาเพิ่มขึ้นกว่าครั้งก่อน ๆ ประมาณ 40 หน้า ส่วนเนื้อหาต่าง ๆ นั้นอาจจะมีการเปลี่ยนแปลงไปบ้าง โดยเฉพาะบทที่มีเนื้อหาเกี่ยวกับเรื่องของกรมการบินพลเรือน ซึ่งในปัจจุบันกรมการบินพลเรือนนั้นได้ถูกยุบไปแล้วและได้มีการจัดตั้งสำนักงานการการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยขึ้นมาทำหน้าที่แทน

อย่างไรก็ตาม เพื่อเป็นการรักษาข้อความและเนื้อความเดิม ๆ ของทุก ๆ เรื่องเอาไว้ ผมจึงพยายามที่จะปรับแต่งเนื้อความในแต่ละบทให้น้อยที่สุด แต่จะเพิ่มเติมข้อความหรือข้อมูลใหม่ ๆ เข้าไปแทนเพื่อให้ข้อมูลนั้นมีความเป็นปัจจุบันมากขึ้น

ผมหวังว่าหนังสือ A Pilot เล่มนี้ จะเป็นตัวแทนในการเล่าประสบการณ์ของ A Pilot "นักบินคนหนึ่ง" ที่ต้องการถ่ายทอดเรื่องราวต่าง ๆ ให้กับผู้ที่สนใจด้านการบินและให้ความรู้ความเข้าใจต่อนักเดินทางทั่วไปให้เดินทางด้วยความปลอดภัยตลอดเวลาที่อยู่บนเครื่องบินครับ

กัปตัน ไสภณ พินเนศวร

กรกฎาคม 2561



สารบัญ

Chapter 1: How to become A Pilot

อยากเป็นนักบินต้องทำอะไร P.18

การเข้ารับการสอบสัมภาษณ์นักบิน P.24

อะไรบ้างที่ผู้สัมภาษณ์ต้องการ P.27

Motivation P.32

Attitude/Appearance P.35

Judgement P.40

Self-Knowledge P.45

Co-Operative Attitude P.48

Chapter 2: A Pilot: Something about

กว่าจะเป็นกัปตัน P.52

กว่าจะเป็นนักบินพาณิชย์ P.61

ใคร ๆ ก็บินได้จริง ๆ P.67

การเปลี่ยนแบบเครื่องบินของนักบิน P.75

ใกล้กว่านี้มีอีกไหม (Parking) P.80

Taxi and Taxiway P.82

Towing and Push back P.84

การบินในสภาพอากาศตอนที่ 1 P.86

ว่าด้วยเรื่องสภาพอากาศตอนที่ 2 P.89

การบินในสภาพอากาศตอนที่ 3 P.92

บินปาดหน้าพายุ P.96

Turbulence P.104

ว่าด้วยเรื่องแรงยกตัว Lift P.108

ปีกเล็ก ๆ ที่ท้ายเครื่องบินมีไว้ทำอะไร P.110

หางตั้ง (Vertical Fin) P.112

ปีกกระดก-Aileron P.114

Takeoff หรือ Landing P.116

หยุดหรือไปดีกว่ากัน P.123

Go Around P.132

Air Turn Back P.133

Wet Wet Wet P.139

Airmanship P.143

เครื่องยนต์ดับ P.147

Walk Around Check P.151

ไปไกลๆ P.154

Chapter 3: ผู้โดยสารโปรดทราบ

สิ่งที่อยากให้ทุกคนอ่านเมื่อขึ้นเครื่องบิน P.158

Up in the (Air) Cabin P.163 ขึ้นเครื่องบินอย่าเมาเหล้า P.168

เรื่องหน้ารู้เกี่ยวกับกระเป๋าขึ้นเครื่องบิน P.173

กรณารัดเข็มขัดนิรภัยด้วยครับ P.178 หูอื้อ P.181

ผู้โดยสารมาช้ากัปตันจะทำอย่างไร P.184

Lying Sick Passenger P.191

Power Bank ไฟไหม้ P.194

Obesity (อ้วน ๆ ๆ) P.197

บินใกล้กันเกินไปหรือเปล่า P.199

Flying Phobia P.201

Safest Seat P.205

Chapter 4: Aviation: Nice To Know

Flying Big 747 P.208

มาตรฐานการบินคืออะไร P.210

ICAO Annex P.213

4Words in ICAO Document P.219

Audit P.222

ทะเบียนอากาศยาน/Aircraft Registration P.226



How to become a pilot

เรื่องที่ไม่มีการบอก ถ้าอยากเป็นนักบินต้องรู้



อยากเป็นนักบินต้องทำอะไร

ปัจจุบันอาชีพนักบินเปิดกว้างมากขึ้น สำหรับผู้ที่จบปริญญาตรีจากมหาวิทยาลัย หรือคณะที่ไม่ได้มีหลักสูตรการบิน สามารถเป็นนักบินพาณิชย์ได้ โดยการสมัครเป็นนักบินฝึกหัดกับสายการบินต่าง ๆ ที่จะมีการประกาศรับสมัครนักบิน อยู่เรื่อย ๆ เราเรียกการรับสมัครนักบินในกลุ่มนี้ว่า "Student Pilot" กลุ่ม Student Pilot นั้น หากผ่านการคัดเลือก บริษัทก็จะส่งตัวไปเข้ารับการฝึกเพื่อเป็นนักบินกับโรงเรียนการบินต่างๆ ที่มีข้อตกลงไว้กับบริษัท การฝึกก็จะเป็นไปตามลำดับขั้นตอนเพื่อให้ได้รับใบอนุญาตนักบินพาณิชย์ตรีหลังจากนั้นก็จะบรรจุเข้าเป็นพนักงานของสายการบินและเข้ารับการฝึกตามมาตรฐานของแต่ละสายการบินต่อไป ส่วนข้อกำหนดในการรับเข้าทำงานนั้นก็แตกต่างกันออกไปในแต่ละสายการบิน รวมทั้งข้อผูกมัดหลังจากฝึกบินเสร็จแล้วก็แตกต่างกันไป เช่น หากฝึกเสร็จแล้ว ต้องทำการบินกับบริษัทฯ ไม่น้อยกว่า กี่ปี หรือหากลาออกก่อนกำหนดเวลาที่ตั้งไว้ในสัญญาผูกพันจะต้องชดเชยค่าเล่าเรียนที่บริษัทฯ ออกให้ก่อนเป็นเงินเท่าไหร่ เป็นต้น หรือบางสายการบินอาจใช้วิธีหักเงินเดือนเพื่อคืนค่าเล่าเรียนที่บริษัทออกให้

ปัจจุบันมีหลายมหาวิทยาลัยเปิดสอนหลักสูตรต่าง ๆ เกี่ยวกับนักบินพาณิชย์พร้อมกับปริญญาบัตรวิชาชีพไม่ว่าจะเป็นคณะ

วิศวกรรมศาสตร์ หรือ คณะวิทยาศาสตร์ โดยนักศึกษาที่จบหลักสูตรนักบินพาณิชย์จะต้องผ่านการฝึกบินโดยโรงเรียนการบินที่ทำพันธสัญญาร่วมกับมหาวิทยาลัย ซึ่งโรงเรียนการบินเหล่านั้นก็ต้องได้รับรองจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ด้วย ดูรายชื่อโรงเรียนการบินที่ได้รับการรับรองจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยได้ที่นี้

<https://www.caat.or.th/th/archives/24859>

กลุ่มนักศึกษาที่จบหลักสูตรนักบินพาณิชย์ตรีเหล่านี้ สามารถสมัครเข้าคัดเลือกเพื่อเป็นนักบินกับสายการบินได้ เราเรียกนักบินกลุ่มนี้เรียกว่า "Qualified Pilot"

Qualified pilot หมายถึงคนที่มีประสบการณ์การบินมาแล้วระดับหนึ่ง มีใบอนุญาตนักบินพาณิชย์ตรี จากการเรียนกับมหาวิทยาลัยหรือจ่ายเงินเรียนกับโรงเรียนการบินเองค่อย ๆ เก็บสะสมชั่วโมงบินและการสอบวัดศักยภาพต่าง ๆ ครบถ้วนจนได้ใบอนุญาตนักบินพาณิชย์ตรี หรือ CPL:Commercial Pilot License

ในแต่ละปีสายการบินต่าง ๆ จะประกาศรับนักบินที่ผ่านการสะสมชั่วโมงและผ่านการฝึกจนได้รับใบอนุญาตนักบินพาณิชย์ตรีแล้วแบบนี้ประมาณปีละหนึ่งครั้ง (ระยะหลัง ๆ ประกาศรับมากกว่า หนึ่งครั้งต่อปี) มีศัพท์เฉพาะเพื่อความเข้าใจอีกประเภทเกี่ยวกับการสมัครนักบินประเภท qualified pilot คือ "type rating" และ "non type rating" การรับสมัครนักบินแบบนี้ เป็น

ลักษณะของการย้ายสายการบิน กล่าวคือ กลุ่มนักบินที่มีประสบการณ์กับสายการบินมาก่อนแล้ว

on type rating หมายความว่า มีประสบการณ์การบินของเครื่องบินแบบที่สายการบินต้องการนำไปใช้งาน หรือมีการฝึกให้ได้ศักยภาพการบินเฉพาะแบบมาแล้ว ซึ่งกรณีหลังนี้จะต้องเข้ารับการฝึกหลังในเครื่องฝึกบินจำลองของเครื่องบินแบบนั้น ๆ ให้ครบหลักสูตรจึงจะได้รับการรับรอง Type Rating

อย่างไรก็ตาม Qualify pilot เมื่อเข้าบริษัท ก็ต้องฝึกตามมาตรฐานการฝึกบินของสายการบินใหม่อีกครั้ง ไม่ใช่เข้าไปแล้วบินได้เลย ตัวอย่างเช่น นักบินจากสายการบิน A บินเครื่องบินแบบ Airbus A320 อยู่แล้ว แต่จะไปสมัครสายการบิน B ซึ่งใช้เครื่องบินแบบ A320 เหมือนกัน ไม่ใช่ย้ายบริษัทแล้วจะทำการบินได้ในทันที ต้องไปผ่านการฝึกอบรมจากสายการบิน B อีกครั้ง แต่อาจจะใช้เวลาสั้นกว่าคนที่ไม่เคยบินเครื่องบิน A320 มาก่อนเป็นต้น

แต่ถ้านักบินจากสายการบิน A ที่บินเครื่องบิน B747 แล้วจะย้ายไปบินกับสายการบิน B ซึ่งมีแต่เครื่องบินแบบ A320 ก็สามารถทำได้ โดยผ่านการฝึกบินกับสายการบิน B ใหม่อีกครั้ง ซึ่งอาจใช้เวลาหรือขั้นตอนการฝึกยาวนานพอ กรณีแบบนี้เรียก non type rating

ทั้ง type และ non type จะมีข้อกำหนดเรื่องประสบการณ์การบินกับเครื่องบินโดยสารขนาดใหญ่อื่นๆเพิ่มขึ้น เช่น ชั่วโมงบิน

ขั้นต่ำ 3000 หรือ 5000 ชม. มีใบอนุญาตนักบินพาณิชย์เอก (ATPL: Airline Transport Pilot License)

ใบสำคัญแพทย์ ด้านเวชศาสตร์การบิน ระดับหนึ่ง (Class one Medical Document) ใบรับรองความสามารถทางภาษาอังกฤษ ระดับ 4 (English language proficiency level 4 or above) และอื่น ๆ แล้วแต่ทางสายการบินจะกำหนด

ประมาณ เกือบ ๆ 10 ปีมานี้ มีการย้ายบริษัทของนักบินสูงมาก โดยเฉพาะช่วง 3-5 ปีที่ผ่านมาสายการบินแห่งชาติส่งออกนักบิน ทั้ง type rating และ non type rating ไปบินกับสายการบินแคว้นนอกกลาง ยิ่งในระยะหลัง ๆ นี้ก็มีออกจากสายการบินหนึ่ง ไปสายการบินหนึ่ง ภายในประเทศไทยเอง รูปแบบนี้ จะยังคงเกิดขึ้นอยู่อีกเรื่อย ๆ เพราะการผลิตนักบินยังไม่เพียงพอ กับความต้องการของสายการบิน ตลาดต่างประเทศรอบ ๆ บ้านเรา ทั้งจีน เกาหลี ไต้หวัน เวียดนาม พม่า อินโดนีเซีย ฯลฯ

ยังต้องการนักบินไทยฝีมือดี ๆ มากขึ้น ๆ เรื่อย ๆ

แม้กระทั่งในอเมริกาเองก็ขาดแคลนนักบินเช่นกัน ประมาณการความต้องการนักบินจากการสำรวจประเมินผลโดยบริษัท โบอิง คาดว่า ในช่วงปี 2014-2033 ทั่วโลกต้องการนักบินจำนวนทั้งสิ้น ถึง 533,000 คน และในภูมิภาคเอเชีย-แปซิฟิก ต้องการนักบินถึง 216,000 คน หรือคิดเป็น 41% ของทั้งโลก

ถ้าประเทศไทยยังคงเดินหน้าในธุรกิจการบินต่อไปได้โดยไม่สะดุด เชื่อว่าส่วนแบ่งการตลาดทางธุรกิจด้านนี้คงไม่น้อย เพราะไทยถือเป็นจุดยุทธศาสตร์ทางด้านการบิน ด้วยตำแหน่งที่ตั้งที่เหมาะสมแก่การเป็นศูนย์กลางด้านการบินในภูมิภาค แต่การพัฒนา ยังไม่คืบหน้าเท่าที่ควร

(ปัจจุบันหลังจากที่ กรมการบินพลเรือนถูกยุบไปและตั้งสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยขึ้นมาทำหน้าที่จนกระทั่งสามารถดำเนินการกำกับดูแลมาตรฐานของสายการบินที่จดทะเบียนในประเทศไทยได้เป็นอย่างดี จนกระทั่งสามารถปลดธงแดงออกจากหน้าชื่อของประเทศไทยได้แล้วนั้น การพัฒนาของธุรกิจการบินของไทยน่าจะมี โอกาสที่จะเติบโตได้มากขึ้นและเป็นไปอย่างรวดเร็ว)

O-o-O

LANDING ELEVATION

ELV SET

0100

THR LIMIT

TAT

+30

1588

TOGA

MCT

1432

+50

TARGET

AUTO

FLX TO

FLEX TO TEMP

DOOR

EPR

0 2 4 6 8 10 12 14 16 18 20

EGT

0 2 4 6 8 10 12 14 16 18 20

% RPM

0 20 40 60 80 100 120

EPR

0 2 4 6 8 10 12 14 16 18 20

EGT

0 2 4 6 8 10 12 14 16 18 20

% RPM

0 20 40 60 80 100 120

401 VU

AUTO BRK

MAX RTD

+ MED L0

VFE

0 15 30

250 215 205 175

0 15 20 30 40

S L A T S

ACC PRESS

0 1 2 3 4

BRKES

PSI x 1000

BRK A/SKID

NORM

ALTN

ALTN

ON

OFF