





มีเรื่องราวมากมายบนหอบังคับการบินที่คนเดินดินธรรมดาคงไม่มีโอกาสได้รู้ แต่ถ้าเป็นคนที่อยู่บนนั้นอย่าง “คุณตูน-มนเทพ แฝ่วพลสง” เจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ที่ประจำอยู่ที่หอบังคับการบินสนามบินนานาชาติสุวรรณภูมิ ผู้ซึ่งยอมใช้วันว่างที่มีอยู่น้อยนิดด้วยการให้เราพามาซื้อป๊อปปี้พร้อมกับพูดคุยถึงงานบนหอบังคับการบินในฝันของคนรักในการบิน เชื่อว่าเรื่องราวที่กำลังจะเปิดเผยออกมานี้คงน่าสนใจไม่น้อยเลยทีเดียว

“Palladium” ร้านขายรองเท้าบูทสัญชาติฝรั่งเศส ที่ชั้น 3 สยามดิสคัฟเวอรี คือจุดหมายปลายทางของการซื้อป๊อปปี้ในครั้งนี้ นอกจากจะมีดีไซ์สุดเท่และทะมัดทะแมงแล้ว จุดเด่นสำคัญของรองเท้าแบรนด์นี้ก็ยังอยู่ที่การผลิตพื้นรองเท้าด้วยวัสดุชนิดเดียวกันกับที่ใช้ในการผลิตล้อเครื่องบิน ทำให้รองเท้ามีความทนทานสูงและสวมใส่สบาย หากจะมีรองเท้าคู่ไหนที่เหมาะกับคนการบินอย่างคุณตูนแล้วละก็ รองเท้าคู่นี้จะต้องอยู่ในร้านแห่งนี้แน่ๆ ในขณะที่คุณตูนกำลังเลือกรองเท้าอยู่นั้น เราก็มาทำความรู้จักกับคนบังคับการบินให้มากขึ้นกันดีกว่า

กว่าจะได้ขึ้นหอบังคับการบิน
ผมจบปริญญาตรีในเทศศาสตรที่ ABAC เคยทำงานอยู่ฝ่าย Aviation Security ที่การบินไทยมาก่อน หลังจากนั้นก็ไปต่อปริญญาโทที่อังกฤษ กลับมาก็เจอวิทยุการบินเปิดรับสมัคร ก็เลยศึกษาและตัดสินใจสมัครสอบเข้ามา โดยขั้นตอนการสอบก็จะใกล้เคียงกับนักบินมาก มีอยู่ 5 ขั้นตอนด้วยกัน นั่นคือ

- **สอบข้อเขียน**
 - **สอบพินพัต** ตรงจุดนี้เราก็มีข้อสงสัยว่าจะสอบทำไม แต่ตอนนี้ก็เข้าใจแล้วว่านโยบายในอนาคต การคอนโทรลเครื่องบิน ถ้าไม่จำเป็นอาจจะตัดการพูดออกไป แล้วใช้การคุยข้อมูลแทน ซึ่งการปรับเปลี่ยนดังกล่าวยังอยู่ในช่วงของการหาข้อสรุป เพราะนักบินอาจจะไม่ชอบวิธีนี้ เขาบอกว่ามันรู้สึกเหมือนคุยกับคอมพิวเตอร์ ถ้าได้คุยกับคนเขาจะรู้สึกอุ่นใจกว่า ส่วนฝ่ายสนับสนุนระบบการคุยข้อมูล ก็ให้เหตุผลว่าเพื่อป้องกันปัญหาความคลาดเคลื่อน เพราะวิธีเดิมมักจะมีปัญหาบ่อยครั้งเวลาที่ใช้คำสั่งที่ไม่เป็นมาตรฐานจนทำให้เกิดความสับสน
 - **สัมภาษณ์ภาษาอังกฤษ** ซึ่งจำเป็นต่อการสื่อสาร
 - **สอบจิตวิทยา** ทดสอบว่าความปกติดีหรือไม่
 - **การคุยกับผู้บริหาร** ซึ่งเป็นขั้นตอนสุดท้าย โดยจะคุยกับผู้ที่มีประสบการณ์ เกี่ยวกับทัศนคติ วิธีการแก้ปัญหา ว่าเราสามารถรับกับการทำงานแบบนี้ได้หรือไม่ โดยจะเป็นการสร้างความคิดแบบหนักๆ เพื่อปฏิบัติจริงได้และการจัดการสถานการณ์จากเรา
- การสอบทั้ง 5 ข้อนี้เป็นแค่ก้าวแรกเท่านั้น หลังจากที่ผ่านมาเข้ากันได้แล้ว ต้องมีการอบรมอีก 3 เดือนเกี่ยวกับ ATC (Air Traffic Controller) และส่งไปเรียนที่สถาบันการบินพลเรือนอีก 9 เดือน แล้วกลับมาสอบที่บริษัทว่าเราผ่านมาตรฐานของบริษัทหรือไม่ ถ้าพร้อมแล้วสำหรับการทำงาน ก็จะถูกส่งออกไปต่างจังหวัด โดยมีรุ่นพี่ที่มีใบอนุญาตคุมอยู่ข้างหลัง เมื่อไหร่ที่สอบเอาใบอนุญาตได้ ถึงจะได้ฉายเดี่ยว

สนุกได้แต่ถึงกับทรมานมากกว่า

งานนี้เป็นงานที่สนุกนะครับ แต่มันเป็นความรู้สึกสนุกที่ต้องอยู่บนความรับผิดชอบ คือจะสนุกสุดโง่งไปเลยก็ได้ ต้องสนุกแบบมีขอบเขต พอถึงจุดหนึ่งเราจะต้องตั้งใจกับมัน ที่สนามบินสุวรรณภูมินั้นจะมี traffic ทุกอย่าง คือต่างจากสุวรรณภูมิซึ่งมีเครื่องบินอยู่ดีๆ ก็มีกริฟเฟ่น 8 ลำกลับมา เราก็ต้องคิดว่าจะทำยังไง พอเราวางแผนเสร็จ ก็มีเฮลิคอปเตอร์ของตำรวจยกตัวขึ้นมาอีก เหล่านี้คือสิ่งที่เราต้องคิดวางแผนให้ทันแบบวินาทีต่อวินาที แม้ว่าเราจะวางแผนงานไปแล้ว แต่ถ้ามีอะไรเกิดขึ้นที่ผิดจากแผน เราก็ต้องคิดวางแผนใหม่

เป้าหมายจากนักเครื่องสู่อุสเตรส

งานของ ATC มันจะแบ่งออกเป็น 3 แบบ





“เราทำงานอยู่ในส่วนที่เรียกได้อาจจะเสี่ยงที่สุด เพราะว่าความเสี่ยงที่สุดของเครื่องบินคือการเทคออฟกับแลนดิ้ง แล้วเราอยู่ตรงนั้นพอดี”

คือ “แอร์โดมคอนโทรลเลอร์” ที่จะอยู่ประจำหอ บังคับการบิน จะรับผิดชอบพื้นที่โดยรอบสนามบิน 5 ไมล์ ตามกฎหมาย มากกว่านั้นจะเรียกว่า “แอพ โพรชคอนโทรล” คือการส่งเครื่องออก-รับเครื่องเข้า จากสนามบิน-ขึ้นท้องฟ้า ต่อมาก็คือเป็น “แอเรีย คอนโทรล” ที่จะดูพื้นที่ข้างบน จะเห็นว่าเครื่องบิน มันบินไขว้กันไปมา เป้าหมายต่อไปในการทำงาน ก็ อยากรจะไปทำแอพโพรชคอนโทรล เพราะผมชอบ ทำงานเร็ว คิดงานเร็ว เหตุผลหลักเลยก็คือ เวลาที่เราอยู่บนหอแล้วเห็นเครื่องบิน มันทำให้เกิด ความเครียดมากกว่าที่เห็นเป็นจุดๆ บนจอเรดาร์ แค่ เครื่องลงมาแล้วเราเห็นว่ามันเอียงๆ ก็ตื่นตื่นแล้ว ซึ่งคนบนเครื่องอาจจะไม่รู้เลยว่ากำลังเกิดอะไรขึ้น แต่คนบนหอต้องเตรียมการฉุกเฉินแล้ว เพราะฉะนั้น ถ้าเราไปทำเรดาร์มันก็จะตัดความเครียดตรงนี้ออก ไป เราจะเห็นแค่ความสูง ความเร็ว แล้วก็จัดการไป ตามขั้นตอน

มุมมองด้านการบินในปัจุบัน

ส่วนตัวแล้วผมคิดว่าปัญหาด้านการบินที่เกิดขึ้น

ขึ้น ส่วนใหญ่น่าจะเป็นที่คนมากกว่าการสื่อสาร มัน มีเรื่องของอีโก้ มีเรื่องของธุรกิจเข้ามามีส่วน มันก็ มีกฎออกมาว่าสภาพอากาศแบบนี้ลงไม่ได้นะ หรือ ว่าพยายามลงได้หนึ่งครั้ง พอรอบสองลงไม่ได้ คุณ ต้องไต่เวอร์สไปลงที่ไหนสักที่ แต่ด้วยข้อแม้ที่มันเข้า มาบินกับต้น ที่อาจจะต้องโดนรีพอร์ต โดนตั้งข้อ สงสัยในความสามารถว่าทำไมลงไม่ได้ เขาก็เลยต้อง บังคับให้ลงให้ได้ ซึ่งมันเป็นสาเหตุส่วนใหญ่ของการ เกิดเหตุฉุกเฉินต่างๆ ตัวผมเองที่เพิ่งเข้าไปทำงานได้ แค่นี้นะแต่กลับได้เจอกับเหตุฉุกเฉินหลายครั้ง การ ผินลงหรืออะไรในลักษณะนี้ ปัญหาส่วนใหญ่มาจาก คน เพราะเครื่องมือในปัจจุบันมันมีความแม่นยำที่ เชื่อถือได้แบบเกือบ 100%

