**การเขียนแบบถอดประสบการณ์การเรียนรู้ด้านการสอนภาษาอังกฤษเพื่อสื่อสารการบิน (English for Aviation Communication)**

1. **ผู้เล่าเรื่อง: เรืออากาศโท ดร.ประพนธ์ จิตตะปุตตะ สถาบันการบิน**
2. **ผู้บันทึก: เรืออากาศโท ดร.ประพนธ์ จิตตะปุตตะ สถาบันการบิน**

**3.และ 4. บทบาทหน้าที่และความรับผิดชอบของผู้เล่าเรื่อง: ผู้เล่าเรื่องเป็นอาจารย์ประจำสถาบันการบิน มหาวิทยาลัยรังสิต อดีตเป็นรองผู้ว่าการฝ่ายวิชาการ สถาบันการบินพลเรือน รัฐวิสาหกิจ กระทรวงคมนาคม ปฏิบัติหน้าที่การเรียนการสอนและบริหารทางวิชาการ มาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2522 – 2550 มีประสบการณ์การเรียนการสอนภาษาอังกฤษเทคนิคการบินและวิชาเดินอากาศและเครื่องช่วยเดินอากาศ ( Aviation Technical English, Air Navigation and Radio Aids to Air navigation) และเมื่อเกษียณจากสถาบันการบินพลเรือน ได้มาเป็นอาจารย์ และหัวหน้าสาขาหลักสูตรธุรกิจการบิน วิทยาลัยการท่องเที่ยวและการบริการ มหาวิทยาลัยรังสิต ตั้งแต่เดือน พฤศจิกายน 2550 และได้ย้ายมาเป็นอาจารย์ประจำสถาบันการบิน ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2553 – 2559 ปัจจุบันนี้ซึ่งมีประสบการณ์การสอนวิชาดังกล่าวเกือบ 40 ปี โดยเฉพาะ วิชาการสอนภาษาอังกฤษเพื่อสื่อสารการบิน ซึ่งทางสถาบันการบินได้จัดวิชาคาบเรียนการสอน CPD-151 และ CPD-252 เป็น 2 วิชา ที่นักศึกษาสถาบันการบินต้องลงทะเบียนเรียน เนื่องจากเป็นวิชาบังคับให้นักศึกษาที่จะเป็นศิษย์การบิน หรือนักบินในอนาคต ต้องมีพื้นฐานในการใช้ภาษาอังกฤษ ในการสื่อสารการบิน ติดต่อพูดคุยกับพนักงานควบคุมจราจรทางอากาศ ณ สนามบิน หรือตามเส้นทางบินที่บินไปเพื่อจะลงบน Runway และบินผ่านตามสนามบินต่างๆ ที่วางแผนไว้ ซึ่งเป็นภาษาตามระบบสากล โดยจะเป็นศัพท์เทคนิคพิเศษ ที่ศิษย์การบินหรือนักบินต้องได้รับการศึกษาและฝึกฝนเป็นประจำ เพื่อนำไปใช้ในการติดต่อสื่อสารให้ได้และถูกต้อง ไม่ผิดเพี้ยน โดยเราจะใช้ภาษาอังกฤษเป็นพื้นฐาน และใช้พูดติดต่อเหมือนกันหมด ยกเว้นชื่อสนามบินหรือหอบังคับการบินที่แตกต่างกันเท่านั้น ดังนั้นศิษย์การบินหรือนักบินต้องมีความสามารถในการใช้ภาษาอังกฤษ ได้อย่างดีเยี่ยมทั้งพูด ฟัง เขียน โต้ตอบได้อย่างถูกต้อง รวมทั้งการออกเสียง Pronunciation, Accent และ Stress ได้อย่างถูกต้อง นักบินทุกคนต้องผ่านภาษาอังกฤษ English Proficiency ไม่ต่ำกว่าระดับ 4(Level 4) ถ้าสอบผ่านระดับ 6 (Level 6) ก็ไม่ต้องถูกทดสอบอีกเลยถือว่าใช้ภาษาอังกฤษได้เทียบเท่ากับเจ้าของภาษามีใบประกอบอาชีพทางภาษาอังกฤษระดับ 6 ก็เดินทางบินได้ทั่วโลก แต่ถ้าได้เพียงระดับ 4 ต้องถูกทดสอบใหม่ใน 4 ปีข้างหน้า และต้องผ่านระดับ 5 หรือ 6 ถึงจะได้รับการอนุญาตให้บินได้ หรือทำหน้าที่นักบินต่อไป**

**5. ดังนั้นภาษาอังกฤษจึงเป็นภาษาที่บังคับให้นักบินต้องมีความสามารถในการใช้ภาษาในการติดต่อสื่อสารกับพนักงานควบคุมจราจรทางอากาศได้อย่างถูกต้องที่สุด ซึ่งทางสถาบันการบิน มหาวิทยาลัยรังสิตจึงมีวิชาบังคับภาษาอังกฤษไม่น้อยกว่า 38-40 หน่วยกิต แสดงได้ว่าต้องมีการเตรียมการให้กับศิษย์การบินที่จะต้องไปเป็นนักบินพาณิชย์ สามารถใช้ภาษาอังกฤษอยู่ในระดับดี หรือ ดีมาก ซึ่งมีตัวอย่างรายละเอียดของกฎเกณฑ์ขององค์การการบินพลเรือนสากลกำหนดไว้ไม่ต่ำกว่าระดับ 4(Level 4/ Operational) ขึ้นไป ดังรายละเอียดต่อไปนี้**

1. **Pronunciation ( Assumes a dialect and/ or accent intelligible to the aeronautical community): Pronunciation, stress, rhythm, and intonation are influenced by the first language or regional variation but only sometimes interfere with ease of understanding.**
2. **Structure(Relevant grammatical structures and sentence patterns are determined by language functions appropriate to the task). Basic grammatical structures and sentence patterns are used, creatively and are usually well controlled. Error may occur, particularly in unusual or unexpected circumstances, but rarely interfere with meaning.**
3. **Vocabulary: Vocabulary range and accuracy and usually sufficient to communicate effectively on common, concrete, and work-related topics. Can often paraphrase successfully when lacking vocabulary in unusual or unexpected circumstances.**
4. **Fluency: Produces stretches of language of an appropriate tempo. There may be occasional loss or fluency on transition from rehearsed or formulaic speech to spontaneous interaction, but this does not prevent effective communication. Can make limited use of discourse markers or connectors. Fillers are not distracting.**
5. **Comprehension: Comprehension is mostly accurate on common, concrete, and work-related topics when the accent or variety used is sufficiently intelligible for an international community of users. When the speaker is confronted with a linguistic or situational complication or an unexpected turn of events, comprehension may be slower or require clarification strategies.**
6. **Interaction: Responses are usually immediate, appropriate, and informative. Initiates and maintains exchanges even when dealing with an unexpected turns of events. Deals adequately with apparent misunderstandings by checking confirming, or clarifying.**

**ดังนั้นจะเห็นได้ว่า English Proficiency Level 4 ต้องประกอบไปด้วย Pronunciation(การออกเสียงถูกต้อง), Structure(ไวยากรณ์ถูกต้อง), Vocabulary(รู้ศัพท์ที่ถูกต้อง), Fluency(พูดคล่องแคล่ว ลื่นไหล), Comprehension(มีความเข้าใจในภาษาที่ใช้) และ Interaction(การโต้ตอบได้อย่างถูกต้องและเข้าใจ) ไปในแนวทางค่อนข้างดีทีเดียว นำไปใช้งานหรือปฏิบัติในการพูดติดต่อสื่อสารได้**

 **ส่วน English Proficiency Level 6 นั้นเช่นเดียวกันคนที่ผ่านระดับนี้ได้ต้องเป็นระดับ Expert ซึ่งใช้ภาษาอังกฤษได้เหมือนเจาของภาษา มีรายละเอียดดังนี้ คือ**

1. **Pronunciation: Pronunciation, stress, rhythm, and intonation, though possibly influenced by the first language or regional variations, almost never interfere with ease of understanding.**
2. **Structure: Both basic and complex grammatical structures and sentence patterns are consistently well controlled.**
3. **Vocabulary: Vocabulary range and accuracy are sufficient to communicate effectively on a Wide variety of familiar and unfamiliar topics. Vocabulary is idiomatic, nuanced and sensitive to register.**
4. **Fluency: Able to speak at length with a natural effortless flow. Varies speech flow for stylistic effect. eg., to emphasize a point. Uses appropriate discourse markers and connectors spontaneously.**
5. **Comprehension: Comprehension is consistently accurate in nearly all contexts and includes comprehension of linguistic and cultural subtleties.**
6. **Interaction: Interacts with ease in nearly all situations. Is sensitive to verbal and non-verbal cues, and responds to them appropriately.**

 **ดังนั้นจึงเห็นได้ว่าผู้ที่ผ่าน English Proficiency Level 6 จะต้องเป็นผู้ใช้ภาษาอังกฤษได้เทียบเท่าเจ้าของภาษาโดยไม่มีที่ติ และจะไม่ต้องถูกทดสอบอีกเลยตลอดที่ยังประกอบอาชีพนักบิน ส่วนผู้ที่มีใบอนุญาต Level 4 ต้องถูกทดสอบใหม่ทุกๆ 4 ปี เป็นต้นจนกว่าจะได้ระดับ 5 – 6 ขึ้นไปดังกล่าวมาแล้ว**

 **จึงเห็นได้ว่าการสอนภาษาอังกฤษเพื่อสื่อสารการบิน จึงเป็นส่วนสำคัญอย่างยิ่งต่ออาชีพนักบินและผู้ที่ทำงานในอากาศ แม้จนกระทั่งช่างเครื่องบิน และพนักงานควบคุมจราจรทางอากาศ รวมทั้งเจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานอำนวยการบิน( Flight Operation หรือ Dispatcher ) ผู้วางแผนการบินให้กับนักบินไปตามเส้นทางบินทีมีแผนการบิน หรือตารางการบินไปทุกแห่งไม่ว่าจะเป็นภายในประเทศ หรือนอกประเทศ เป็นต้น ผู้เล่าเรื่องจึงพยายามยกตังอย่างให้เห็น ซึ่งผู้สอนเองได้ทำการสอนประจำให้กับนักศึกษาที่จะเป็นศิษย์การบินและนักบินต่อไป โดยมีการฝึกพูดตามบทพูดที่ให้นักศึกษาได้ฝึกฝนในห้องเรียน เช่นตัวอย่างของการใช้ภาษาอังกฤษในการติดต่อสื่อสารระหว่างนักบินและพนักงานควบคุมจราจรทางอากาศหรือหอบังคับการบินที่สนามบินดอนเมือง(กรุงเทพฯ) โดยขณะที่เครื่องบินบินด้วยทัศนวิสัยด้วยสายตา( VFR/Visual Flight Rule) โดยนักบินบินเครื่องบินมีนามเรียกขานว่า HS-TBC( Hotel Sierra –Tango Bravo Charie) เข้ามาทาง 10 น้อทติคอลไมล์ ( 18 กิโลเมตร) ทางตะวันตกของสนามบินดอนเมืองเพื่อต้องการมาลงทางวิ่ง(Runway) 21 ขวา ( 21 Right/ 210º Magnetic bearing)**

**นักบิน (HS-TBC) : Bangkok Tower, HS-TBC, 10 NM., West of the field at 1,500 feet, for**

 **Landing.( or Request landing instruction.)**

 **( หอบังคับการบินกรุงเทพ/ดอนเมือง HS-TBC/ Hotel Sierra- Tango Bravo**

 **Charlie, ขณะนี้อยู่ 10 NM.ทางตะวันตกของสนามบิน(ดอนเมือง) ความสูงที่**

 **1,500 ฟุต เพื่อจะลง( ขออนุญาตในการลงสนามบิน)**

**หอบังคับการบินดอนเมือง: HS-TBC, Bangkok Tower, join right downwind runway 21 Right, Wind**

 **180 degrees, 15 knots, QNH 1012.**

 **( HS-TBC, หอบังคับการบินกรุงเทพฯ/ดอนเมือง, ให้เข้ามาทางวงจรทางขวา**

 **ทางวิ่ง 21 ขวา( 210º/วัดตามเข็มทิศแม่เหล็ก) ลมพัดมาจากทิศทาง 180 องศา**

 **ความเร็วลม 15 น้อต ความกดอากาศเหนือน้ำทะเล 1012 Hecto Pascal**

 **Atmospheric Pressure( มิลลิบาร์)**

**นักบิน (HS-TBC): Join right downwind runway 21 R, QNH 1012, HBC.**

 **( เข้ามาทางวงจรขวา ทางวิ่ง 21 ขวา ความกดอากาศเหนือน้ำทะเล 1012 hPa.**

 **HBC)**

**หมายเหตุ:(ต้องตอบกลับลงท้ายด้วยนามเรียกขาน(Callsign) สั้นๆ 3 ตัวท้ายว่า HBC/ Hotel BravoChalie)**

**นักบิน : (มาอยู่ทางวงจรขวาที่ Downwind): HBC right downwind**

 **( HBC อยู่ที่วงจรขวา Downwind)**

**หอบังคับการบิน : HBC, report right base.**

 **(HBC, รายงานที่ทางเลี้ยวพร้อมลงทางขวา)**

**นักบิน: Wilco. HBC.**

 **( จะทำตามคำแนะนำครับ HBC)**

**นักบิน: HBC, on right base.**

 **( HBC, อยู่บนทางเลี้ยวขวามือ)**

**หอบังคับการบิน: HBC, cleared to land runway 21 R, wind 190 degrees, 8 knots.**

 **( HBC อนุญาตให้ลงทางวิ่ง 21ขวา ลมพัดมาจากทิศ190 องศา ความเร็วลม 8 น้อต)**

**นักบิน: Cleared to land runway 21 R,HBC.**

 **(อนุญาตให้ลงได้ทางวิ่ง 21 ขวา/HBC)**

**หลังจากเครื่องบินลงแล้ว( After Landing)**

**หอบังคับการบิน : HBC, vacate right ( or take first right), when vacated contact Ground 121.9.**

 **( HBC, ออกจากทางวิ่ง เลี้ยวไปทางขวามือ หรือ เลี้ยวขวามือแรก เมื่อออกจากทาง**

 **วิ่งแล้วให้ติดต่อกับภาคพื้นดินด้วยความถี่ 121.9 MHz.)**

**นักบิน: Vacate right ( for first right), Ground 121.9, HBC.**

 **( เลี้ยวออกทางขวามือ หรือทางขวาแรก ติดต่อ ภาคพื้นดิน ด้วยความถี่ 121.9**

 **MHz, Hotel Bravo Charlie.)**

**นักบิน: Bangkok Ground, HBC, runway vacated.**

 **(ภาคพื้นดินกรุงเทพ จาก HBC, ขณะนี้ออกมาจากทางวิ่ง 21 ขวา แล้วครับ)**

**หอภาคพื้นดิน: HBC, Taxi to stand 56, via taxiways Oscar and Bravo.**

 **( HBC, ขับเคลื่อนไปหลุมจอดที่หมายเลข 56 วิ่งผ่านทางขับ Oscar และ Bravo)**

**นักบิน: Stand 56 , via Oscar and Bravo, HBC.**

 **( ไปหลุมจอดที่ 56 ผ่านทางขับ Oscar และ Bravo, HBC)**

 **บทสนทนาสั้นๆของนักบินและพนักงานควบคุมจราจรทางอากาศ ทั้งในภาคอากาศและภาคพื้นดิน ซึ่งนักบินจะต้องโต้ตอบได้อย่างถูกต้องรวดเร็วและชัดเจน ดังตัวอย่างที่ยกมาให้เห็น ผู้ที่สนใจคงจะพอเข้าใจได้นะครับ นักบินต้องฝึกฝนในการพูดติดต่อสื่อสารตามบทพูดที่เรียกว่า Voice Procedures หรือพูดเป็น Phraseology (วลี) จะเห็นว่าประโยคที่พูดกันไม่จำเป็นต้องครบทั้งโครงสร้างทางไวยากรณ์อังกฤษ แต่ต้องเข้าใจ พูดออกมาเป็นคำๆ และหรือวลีที่ถูกต้อง**

**6. กระบวนการขั้นตอนในการที่จะประสบความสำเร็จให้กับนักศึกษาและครูผู้สอนนั้นต้องหมั่นให้นักศึกษาได้ฝึกฝนทุกๆคนและทุกคาบ และช่วยแก้ไขในการออกเสียงทั้งหนักเบา Pronunciation ,Accent รวมทั้ง Rhythm ให้ใกล้เคียงกับผู้ใช้ภาษาอังกฤษ ซึ่งผู้สอนเองสำเร็จการศึกษามาทางวิชาเอกการสอนภาษาอังกฤษและได้ทำการสอนมานานพอสมควร จึงต้องเน้นมากๆกับนักศึกษาที่จะเป็นศิษย์การบินหรือนักบินในอนาคต แต่ต้องให้นักศึกษาได้ฟังเสียงจากเจ้าของภาษาของเขา แต่ปัญหาอุปสรรคของนักศึกษาไทย ไม่ค่อยได้ใช้ภาษาอังกฤษทุกๆวัน จึงมีความยากอยู่บ้างในการใช้เสียงหรือสำเนียงให้ใกล้เคียงจากเจ้าของภาษา ยกเว้นผู้ที่สำเร็จมาจากโรงเรียนนานาชาติ หรือผู้ที่ใช้สองภาษาในโรงเรียน แต่มีไม่ถึง 20 เปอร์เซ็นต์ นอกนั้นเป็นนักศึกษาไทยที่ต้องฝึกฝนในการพูดทั้ง Pronunciation, Accent, Stress และ Rhythm ให้ใกล้เคียงและถูต้อง รวมทั้งต้องเข้าใจคำพูดของแต่ละส่วนในบทพูดการติดต่อสื่อสารทางด้านการบินอย่างถูกต้อง และต้องได้รับการอบรมพร้อมทั้งฝึกฝนตนเองอย่างสม่ำเสมออีกด้วย ปัญหาประการหนึ่งก็คือเราไม่มีห้อง Lab หรือห้องฝึกฝนโดยเฉพาะ แต่ก็มีห้อง Simulator ที่นักศึกษาขณะที่ฝึกบินและใช้ภาษาการติดต่อได้ แต่ต้องฝึกทีละคน และใช้เวลามาก แต่ยังมีอุปกรณ์วิทยุติดต่อสื่อสาร ตามความจริงควรจะต้องมีห้องจำลองของหอบังคับการบินและสนามบินจำลอง เพื่อให้นักศึกษาได้เห็นภาพและเสียงการติดต่อสื่อสารที่ง่ายขึ้นด้วย**

**7. ผลลัพธ์และความสำเร็จนั้นนักศึกษาที่ผ่านเข้าไปฝึกบินและเป็นนักบินในอาชีพประมาณ 70 เปอร์เซ็นต์ และได้ใช้ภาษาอังกฤษอย่างมีคุณภาพและสำเร็จในการประกอบอาชีพอย่างแท้จริง และได้ปฏิบัติหน้าที่ในบริษัทหรือสายการบินเกือบทุกบริษัท เช่น บริษัทการบินไทย มหาชน จำกัด บริษัทไทยสไมล์ บริษัทการบินกรุงเทพฯ(บางกอกแอร์เวย์) บริษัทนกแอร์ บริษัทไทยแอร์เอเชีย บริษัทไทยไลอ้อนแอร์ บริษัทไทยนิวเจนแอร์ บริษัทกานต์แอร์ ฝูงบินทำฝนเทียม กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ รวมทั้งเป็นครูการบินที่ BAC(Bangkok Aviation Center) ที่คลอง 15 และครูการบินที่ Gander Flight Training, Canada และที่น่าภูมิใจคือเป็นนักบินสายการบินแคนาดา เป็นต้น**

 **ดังนั้นผู้ที่อ่านบทความนี้จะได้รู้ KM( Knowledge Management) ของการสอนภาษาอังกฤษเพื่อสื่อสารการบิน (English for Aviation Communication) คงจะพอเข้าใจได้ว่าเป็นสิ่งสำคัญอย่างยิ่งที่ผู้ที่ใช้ภาษาอังกฤษได้ดีก็คือผู้ที่เป็นนักบินและพนักงานควบคุมจราจรทางอากาศและผู้ทำงานเกี่ยวกับทางด้านการบินของประเทศไทย ผู้ที่สนใจจะเป็นในอาชีพใดๆ จึงต้องเตรียมการฝึกฝนภาษาอังกฤษเป็นอย่างดี ถึงจะประสพผลสำเร็จในอาชีพและชีวิตการงานต่อไป**

 **เรืออากาศโท ดร.ประพนธ์ จิตตะปุตตะ**

 **อาจารย์ประจำสถาบันการบิน**

 **( ผู้เล่าและบันทึกเรื่อง )**