

# 成為民航機師的最佳路徑

航空公司導向的專業商業飛行員訓練



安捷飛航訓練中心

Rev 2018.

## 內容

自訓機師解決方案.....	2
前言.....	2
為何要自訓.....	2
自訓有哪些訓練要完成：.....	2
敏捷的優勢.....	3
國際級專家帶您起飛.....	3
航空公司認可.....	3
經驗豐富的飛航教官.....	4
政府提供的獎學金.....	5
工欲善其事必先利其器.....	5
先熟悉未來即將工作的空域.....	5
真正的航空公司知識傳授.....	6
國內外飛行訓練學校比一比.....	6
您用的每一分每一毫都是投資在您身上.....	6
您就業藍圖的規劃者.....	7
課程內容.....	8
私人執照(PPL).....	8
儀器飛行(IR).....	8
商業執照(CPL).....	8
飛時累積 (Time Building).....	9
報名資格.....	9
方式及價格.....	9
財務支援方案(與 50 萬獎學金方案不得併用).....	9
聯絡我們.....	9
FAQ.....	10

## 自訓機師解決方案

### 前言

自訓機師是指自行出資完成訓練取得證照，並且累積到 250 小時的飛行時數後(長榮與華航要求須有 250 小時，遠東等部分公司需要累積到 300 小時)，自行報考航空公司應徵相關職務。過去在台灣還沒有飛行學校時，大多都是前往美、澳等國家進行訓練，但是現在在台灣您就有一家符合國內外民航局標準與航空公司認可的飛行學校帶您走上完成夢想的正確方向！

### 為何要自訓

一旦您的年齡超過 32 歲，基本上就與航空公司的培訓機師無緣，想成為機師就只剩下自訓機師這條路徑，不過台灣航空公司每年約有將近 40-50 個自訓機師的剛性需求，培訓機師根據統計錄取率大概 2%-3%左右，而自訓機師根據統計資料大約落在 15%-20%(根據統計區間會有所變動)，因此想成為民航機師，選擇自訓反而不失為一條機會較大的路徑。

### 自訓有哪些訓練要完成：

安捷提供高品質的學科與飛行術科訓練，我們結合美國聯邦航空總署 FAA(Federal Aviation Administration)、歐洲航空安全局 EASA(European Aviation Safety Agency)、台灣交通部民用航空局 CAA(Civil Aeronautics Administration)三地的嚴格標準，設計規劃我們的飛行訓練課程，讓您除了拿取證照以外更可以面對未來機師的艱難挑戰！以下是我們目前得到民航局核可的訓練：

#### → 飛行評鑑訓練(Flight Grading)

**學飛前停看聽！**一般的學生在不了解飛行訓練的狀況下學飛，等到了開始學飛時，花了大筆經費及機會成本砸下後才發現自己不適合或不喜歡飛行，因此我們提供了“飛行評鑑”的課程，可以在您的投資開始前，以商照 20 分之 1 的價格在正式受訓前先進行飛行潛能的評估課程，一旦您完成後決定在安捷持續投入商照學習(Commercial Pilot License，又稱 CPL)，我們將另外贈送您 5 小時的飛行時間，讓您節省訓練上的花費！

→ **私人飛航駕駛執照(Private Pilot License)**

如果您是打算從事私人飛航的話，就必須具備私人飛航駕駛執照，該階段訓練都是以目視飛行為主。

→ **儀器飛航資格(Instrument Rating)**

培養您在低能見度下以儀表判讀為主的飛行，使用儀器飛行後，就不會經常因為天氣狀況的限制而不能飛行。除了起飛和降落後脫離跑道外，基本上是完全不需要以目視方式協助飛行，確保飛行員能夠在惡劣天氣下飛行。而且又因為有了航空交通管制員的協調，也較不需要擔心會和其他飛機發生碰撞。

→ **商用飛航駕駛執照(Commercial Pilot License)**

如果欲從事商業目的飛行任務(如航空公司副駕駛、普通航空副駕駛等)，您就必須要有 CPL 執照。

→ **航空公司運輸駕駛員地面學科(Airline Transport Pilot Certificate Ground Training)**

在成為民航機師後，您將面對的是有別於飛行學校教練機的機型與操作概念，我們除了在您整個訓練階段融入航空公司的手冊系統概念、多組員操作概念外，我們更獲得民航局五階段審定，提供航空公司運輸駕駛員地面學科，其中包含：高空航圖、高速空氣動力學、噴射發動機、組員資源管理 CRM 等，我們的師資都是曾經在華航、長榮服務過的教官，可提供您未來就業的專業知識，讓您贏在起跑線上！

## 安捷的優勢

### 國際級專家帶您起飛

安捷飛航訓練中心集合全世界對飛行訓練充滿熱誠的同仁，目前我們有台灣與美國兩地校區，網羅來自世界各地資歷豐富專業的飛行教官、維修團隊、簽派人員及民用航空法規研究人員等組成專業的團隊，來打造一個真正專業、安全的飛行環境，讓台灣想飛的朋友們有一個國際級的學習環境。

### 航空公司認可

“千萬不要用找汽車駕訓班的邏輯找飛行學校!!” 絕大多數汽車駕訓班都讓學員以考取駕照的最低標準拿到汽車駕照為目的，然而，若以美國 FAA 或台灣民航局的最低標準訓練，只代表持照人會開飛機，不代表這人有絕對的能力把民航客機飛好！所以航空公司對於不熟悉或名聲不好的航空學校畢業的學員通常都

會用放大鏡看待，因此在選擇飛行學校時，應該要挑選有航空公司送訓紀錄的航校，這樣航空公司才會對應試 CPL 飛行員的素質感到放心，大幅增加在第一關書面審查的成功率。

安捷僅在短短成立的一年之內，於 2015 年分別在 10 月及 11 月贏得了威航(以結束營業)及台灣虎航的培訓，虎航第一批 12 位培訓學員均已畢業，並且以 100%完訓率於空中巴士的北京模擬機中心拿到 A320 客機的認證，在台灣的民航業界留下了肯定的口碑。目前安捷已與多家航空公司進行、研商進行培訓或自訓優先面試或錄取的機制，包括：

- 台灣虎航(105 年開始合作培訓機師)
- 華信航空(105 年簽署安捷同學保證面試優先錄取 MOU)
- 華信航空(107 年開始合作培訓機師)

之後還會有更多國內外的航空公司與安捷合作，另外我們也只會開放機會給本校同學留校擔任教官，比起國外航校，安捷的畢業生在台灣航空業將有更廣闊的發展及可能性！

### 經驗豐富的飛航教官

一般到美國學習飛行的學員普遍都面臨學校缺乏飛行教官的問題，甚至於有時候還會安排“黑飛”(沒有具備工作簽證的教官)來進行教學或者是非常資淺的教官來進行教學，對於飛行教學的熱忱也不足 (特別是強調很便宜的學校)，想當然其教學的品質也不會太好。

來自世界各地充滿教學熱誠的教官，有來自義大利、德國、挪威、日本、以色列、南非及台灣等國的專業教官，飛行時間平均皆在 2000~3000 小時以上，飛行經驗豐富，這些教官中有來自華航送訓過的美國學校 Aerosim Flight Academy 的考核教官、有曾在瑞士航空擔任副駕駛的飛行教官，也有飛行能力頂尖的空軍二代機飛行教官，這些有豐富的經驗與教學熱忱的飛行教官們將引領您進入飛行的神聖殿堂。



## 政府提供的獎學金

您知道嗎？在台灣學習飛行還可以得到政府的補助。為鼓勵台灣飛航訓練在



地化，並提升我國航空產業發展能量，財團法人中華航空事業發展基金會特地提撥每年 600 萬新台幣(未來還會持續增加)，頒給在台灣飛航訓練機構完訓，並考上國內航空公司的學員，

共計 12 名，每名可獲高達 50 萬的獎助金，安捷已陸續有同學獲得該獎學金，並在各大航空服務，期待您也能獲得相關補助喔！

## 工欲善其事必先利其器

- ➔ 教練機：我們使用最新穎教練機 Diamond 40/42 NG 機型，Diamond 系列教練機為同級飛機飛安紀錄最佳，燃油效率佳，全機配有 Garmin G1000、配備障礙物及接近警告系統、航機接近警告系統。我們亦建有完整修護能量，讓您可以安心駕駛。
- ➔ 模擬機：引進最新且仿真度極高的模擬機，獲得民航局核准可替代部分飛行時數(48 小時)，另外我們也提供給同學免費登記使用練習，讓您節省大量額外的訓練成本！

## 先熟悉未來即將工作的空域

您未來在台灣成為航空公司機師，出發與返回的目的地都是台灣，而過去在國外(美、澳)學飛的機場，大多都是小型國內機場居多，有的甚至於是 Uncontrolled Airport(未有設置塔台管控機場)，就您未來服務的航空公司來說，幾乎都不可能再回去。

因此安捷在規劃飛行訓練課程時，結合兩地的訓練優勢，你可先在美國接受私人駕駛執照訓練(PPL)，完成後再回到台灣進行儀器飛航資格訓練(IR)與商用飛航駕駛訓練(CPL)，因為您未來所服務的航空公司，均飛航有塔台與航管管制的機場，甚至有些以國內線為主的航空公司更是全程在台灣的空域與機場運行，在安捷進行訓練您將會到台灣幾個主要的機場進行起降練習(如：松山機場、高雄機場、金門機場、台東機場、花蓮機場等)，對於安捷的同學而言已早熟悉相關台灣法規、空域、航路結構、航管通話，相信對您未來進入航空公司有極大的優勢，這是過往一般的國外航校所沒有的優勢！

## 真正的航空公司知識傳授

知識就是力量，不過是要有用的知識！當您進入航空公司以後，所需要的能力及知識不僅僅是在飛行學校裡所獲得的，而您所飛行的噴射(或渦輪螺旋槳)客機的知識更是必要！因為這類型的知識不但是在航空公司裡會用到，更有可能在面試時定奪您錄取的機率！而安捷身為台灣唯一一家不是航空公司的機構，也已獲得台灣民航局的認可獲得 ATPL(Airline Transport Pilot License)的授課資格，並將對虎航、華信及其他航空公司進行授課，這些重要的知識也會在您的商照課程中教授，這是國外 99%的飛行學校所無法比擬的！

## 國內外飛行訓練學校比一比

	安捷飛航訓練中心	國內其他飛行訓練學校	國外飛行學校
課程	<ul style="list-style-type: none"> <li>提供完備且專業的學術科飛行訓練課程</li> <li>依不同目標需求，提供不一樣的課程選擇</li> <li>課程時數遠高於民航局所規定的時數</li> <li>提供進入航空公司的重要銜接課程 (bridge program)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>多數經營模式為與國外特定飛行學校簽約，將學員送至該校培訓，無其他選擇</li> <li>經營項目繁雜，不單只做飛行訓練</li> <li>收費項目不清楚</li> <li>多數僅提供最低時數的訓練</li> <li>速成班補習班</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>有許多不同選擇，但學校品質不一</li> <li>多數課程資訊不清楚</li> <li>多數僅提供最低時數的訓練</li> <li>巧立名目，收費不一</li> </ul>
教練機	<ul style="list-style-type: none"> <li>採用最新型的 Diamond DA-40NG、DA-42NG 教練機</li> <li>教練機安全性高</li> <li>先進的電子儀表板</li> <li>學習使用傳統儀表與電子儀表的技能</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>教練機會依受訓學校不同，而有所不同</li> <li>可能有傳統儀錶與新型儀錶轉換問題</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>教練機會依受訓學校不同，而有所不同</li> <li>少數學校會使用新型教練機</li> </ul>
環境	<ul style="list-style-type: none"> <li>中英文授課環境</li> <li>新穎的棚廠、教室、宿舍環境</li> <li>強化航管英語能力</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>雖為國外環境，但是否可以因此語言能力變好，還是得靠個人的努力</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>雖為國外環境，但是否可以因此語言能力變好，還是得靠個人的努力</li> </ul>
其他	<ul style="list-style-type: none"> <li>採用航空公司的標準訓練流程</li> <li>航空面試輔導</li> <li>多家航空公司提供安捷學員保證面試及優先錄取機會</li> <li>飛安基金會提供安捷表現優異學員，優渥之獎學金申請</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>回台灣後，仍需轉換回台灣CAA執照</li> <li>外國學校品質不一，並不是就業保證</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>回台灣後，仍需轉換回台灣CAA執照</li> <li>外國學校品質不一，並不是就業保證</li> </ul>

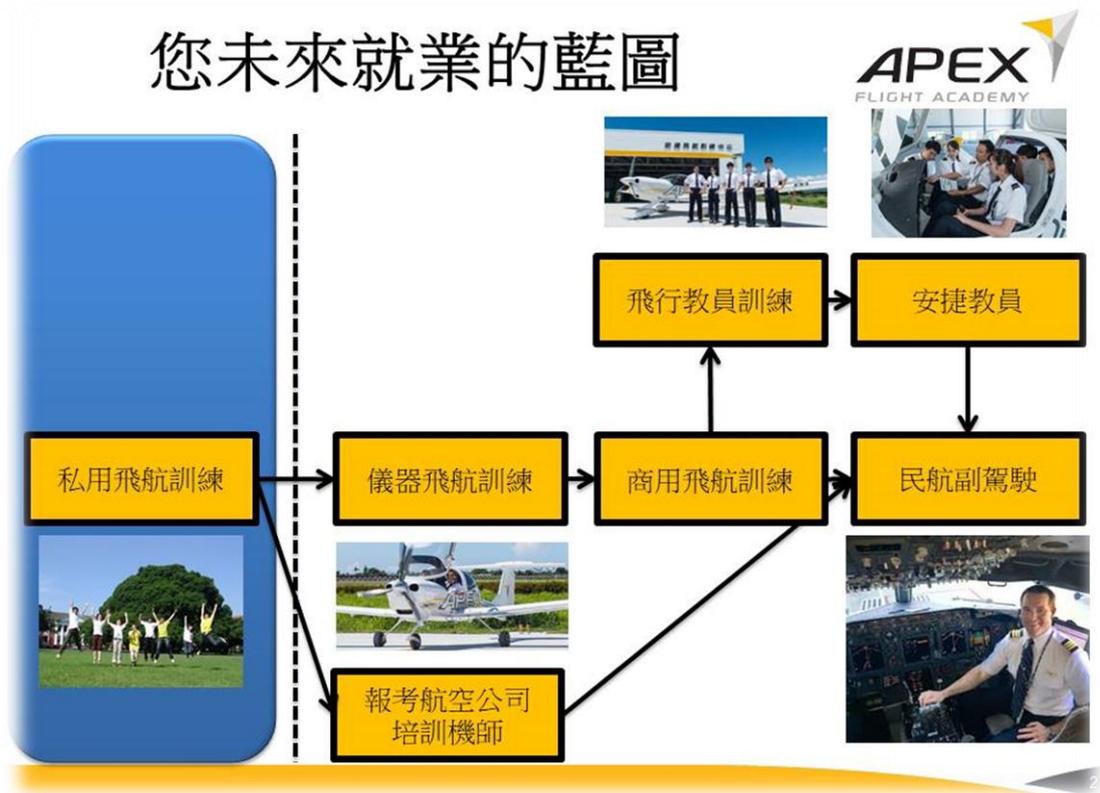
## 您用的每一分每一毫都是投資在您身上

一般學生找飛行學校大多是透由仲介、協會等業者推薦前往，無法事先了解學校狀況，很多人到了學校後才赫然發現與原來仲介所說的不一樣，很多號稱不收傭金的業者，其實是跟學校收傭金，而不學生收，這樣的作法只是為自己設下防火牆，等到學校出事(如：Mazie、IATA)或倒閉了再裝無辜，說因為沒有收傭金所以沒有責任，而這些學生只能任由學校宰割，更惡劣的還是繼續轉介自己合作的學校，再扒一層皮！

直接面對學校您可省去不必要的傭金花費，您所花的每一分學費都是用在您的身上，更重要的是在台灣我們受到民航局、消基會的監管，您可以放心的把未來學習飛行的重要決定交給我們。

## 您就業藍圖的規劃者

安捷飛航訓練中心成立宗旨就是成為台灣民眾強而有力的飛航訓練夥伴，將使您的就業藍圖更加清晰！選擇在安捷訓練，由於在台灣訓練的優勢，您可在完成私人駕駛執照後，先考慮報考航空公司培訓機師，並且同步進行您的自訓機師訓練，在完成訓練後，您除了擁有多家航空公司優先面試的機會，更有機會成為安捷的飛行教官，為您未來的就業打造多條路徑，讓您就業更有競爭力！



安捷飛行教官與學員進入航空公司服務統計(2018/2)		
	錄取公司(依照英文字母排序)	人數
1	安捷飛航訓練中心	3
2	中華航空公司	7
3	長榮航空公司	4
4	飛特立航空公司	2
5	華信航空公司	5
6	臺灣虎航	12

\*安捷飛行教官工作將以安捷畢業學員為優先

\*數字更新將以官網發布為主

## 課程內容

商照的內容基本上分成三個階段，私人執照(PPL)，儀器飛行認證(IR)，及商業執照(CPL)，以下為大概內容的介紹：

### 私人執照(PPL)

最初階的飛行訓練，這一階段主要專注於天候良好下的目視飛行(VFR)，然而，由於台灣飛航的法規的要求與美國的不同，在台灣的私照階段就必須開始導入儀器飛行的概念及課程，因此市場上會有人認為台灣的私照比美國難考，然而因為將來的就業環境本來就是會在台灣，及早熟悉台灣的空域及航管方式反而是一個加分的效果。

### 儀器飛行(IR)

實際來說，IR 不是一張執照，而是跟隨執照的一個認證。此認證使您又可在能見度不佳的情況下利用儀器起飛及降落，同時也是進入商照學習前的一個關卡。

### 商業執照(CPL)

在這個階段，您將主要學會多引擎飛機的操作及習得起落架航機(Complex Aircraft)的操控能力。當您成功拿照及滿足相關的附屬要求後(請見以下的 Time Building)，恭喜您！您就有了報考航空公司自訓機師的資格了！

以下為每一階段的上課時數及概算時間

課程	進度	上課小時	地面提示時間	小計	預計完訓時間
私人執照	地面學科	82		110	5 個月
	飛行術科	68	30		
儀器飛行	地面學科	50		72	4 個月
	飛行術科	72	22		
商業執照	地面學科	100		130	3 個月
	飛行術科	55	30		
學科總時數		232	82		
術科總時數				195	
*地面提示均包含在學費中					

當您拿到商照後，其實還差了最後一塊的拼圖，方能報考航空公司，那就是“飛時累積”。

## 飛時累積 (Time Building)

由於在民航局的規範下，自訓生報考航空公司必須要有 250 小時的飛行經驗(有些航空公司被民航局要求要有 300 小時)，因此在安捷(或是其他學校)扣掉已飛行的 195 小時時數，仍須補足 55 小時方可達到 250 小時。一般來說，由於學員多會有不等程度的加課時數(除非是難得一見的天才飛行員)，因此這一階段通常只要再飛 30-40 小時就可達標，約一個月半的時間既可完成。

## 報名資格

- 高中或同等以上學歷(如要進入航空公司建議大學以上學歷)、須年滿 20 歲(18 歲即可學習，但考證須年滿 20 歲)、通過甲類以上航空體檢、TOEIC 650 分以上(或相等之英文檢定成績)、基本數理基礎。

## 方式及價格

安捷的商照同時接受有優惠性的一次性付款，或是依階段(PPL/IR/CPL/Time Building(TB))的階段性付款，甚者，全程在台灣的訓練的學員在考取國籍的航空公司後，更可領取政府發出每人 50 萬新台幣的獎學金(每年限定成績最優 12 人)。

- 台灣 CPL 商照訂價 NT\$2,168,000 請來電洽詢最新優惠
- 美國 CPL 商照 請來電洽詢最新優惠
- 台東 食+宿 NT\$10,000/月

## 財務支援方案(與 50 萬獎學金方案不得併用)

- 如果您是中華民國國民，自申請貸款日止設籍臺北市一年以上，年滿 20 歲未滿 45 歲之青年，於我國公、私立高級中等學校及大專校院畢業或具有同等學力證明，並經稅捐稽徵機關核定之個人及全戶收入最近一年綜合所得淨額未達課稅級距百分之 30 或未達申報標準，即可申請 100 萬元無息貸款，減輕您的負擔，讓您更容易實現夢想！

## 聯絡我們

- 現場免費顧問諮詢：台北市內湖區堤頂大道二段 301 號 9F-1
- 電話諮詢：0287971686
- 電子信箱：[service@apexflightacademy.com](mailto:service@apexflightacademy.com)
- 最新訊息：請至 FB 輸入「安捷飛航訓練中心」，加入安捷粉絲團或至官網 <https://www.apexflightacademy.com/>

## FAQ

### → 有人說在台灣飛行訓練品質不好，訓出來航空公司不會接受，這是真的嗎？

相信您可能在坊間耳語可能會聽到類似的傳言，說台灣飛行訓練比不上美國等等的話語回來台灣航空公司不會接受，這些話我們相信都是來自仲介的說法，這樣的說法是非常錯誤且偏頗的！這是因為早先台灣沒有飛行學校，想學飛行只能到國外，長年下來造成的錯誤印象。的確美國是航空產業的先驅，在航空法規與政策上都比台灣更開放，相關就業市場豐富且成熟，也因此美國飛行學校多達近千家，但其中品質參差不齊，好的學校很好(但相對學費相當昂貴)，差的學校卻是時有所聞(訴求便宜、快速的往往都有問題)。

由於美國有很多的普通航空公司工作機會，因此美國的飛行學校在訓練的強度與要求上較不以進入航空公司為主，而您在台灣主要的飛行工作機會就是進入航空公司擔任副駕駛，除非您預計前往的學校是台灣航空公司送訓的學校(但自訓與培訓標準還是有所不同，如 SOLO 時數要求)，否則訓練強度跟要求標準不會太高，這是因為就業市場環境的不同所導致，強度與訓練品質如果不足夠，將會無法承受航空公司嚴格的訓練，而可能會被淘汰。

此外部分美國飛行學校普遍訓練機型較為老舊，且教官的水準與品質不一，加上美國航空公司缺乏飛行員，因此大部分的飛行教官都是滿了 1500 小時就會選擇離開學校進到航空公司服務，許多在美國學飛的同學常常經歷到教員不足與教學的品質與熱忱上的問題。

而安捷當初在台灣建校，接受台灣民航局最高標準與監管，所有的飛行訓練都是以學員預備進入航空公司成為民航機師的訓練強度與標準來打造，邀請世界各地飛航訓練(德國、義大利、挪威、瑞典、日本、以色列、加拿大、台灣等)的訓練專家與資深教官(任教的外籍教官教學時間至少 2000 小時以上均受過標準化訓練與品質考核控管)編撰航空公司訓練導向的訓練大綱，並且引進嶄新的機型與電子儀表，為國人打造符合航空公司標準訓練品質的國際雙語飛行學校。

相信應該沒有人會比航空公司更會挑選飛行學校吧？安捷飛航訓練中心在短短成立兩年後就得到台灣虎航、威航認可送訓培訓飛行員，更在 2017 年獲得華信航空培訓機師委託，更與虎航、華信航空簽署就業合作備忘錄，確保安捷的同學可得到保證面試優先錄取！(很多國外自訓回台投履歷都是石沉大海連考試機會都沒有)

而目前我們的自訓 CPL(商用飛行執照)學生已經陸續考上長榮、華航、華信、虎航、飛特立等航空公司，也有同學在獲得 PPL(私人飛行駕駛執照)後考上華航、長榮培訓，這些成績讓這個傳言不攻自破！

精明的您還在聽信坊間的小道消息嗎？不如直接來親自看看吧！

→ **台灣的飛行執照國外不承認？**

拿到中華民國(台灣)飛行執照,能不能被其他國家的承認呢? 答案是「可以」的。重要國家,如美國等,是沒有問題的! 事實上我們已有同學成功的將 CAA (中華民國民航局)核發的執照轉換到 FAA(美國聯邦飛航總署) 的執照,所以這根本就是一個無稽之談!

台灣的飛行執照就跟護照一樣,雖然我們不是聯合國會員國,但是我們的護照可以通行一百多個國家,而台灣飛行執照也是一樣(許多台灣的民航機駕駛都是持 CAA 的執照出國工作的),那些說台灣證照不被國際承認或不能轉換的仲介,只是生意上的話術!

如果您拿照的目的以在台灣航空公司擔任副駕駛就業的話,那麼不管您是 FAA 或是其他國家的飛行執照,都必須在要依照台灣民航局的規定完成轉照,如果您手持他國執照(如:FAA),首先您先得參加台灣民航局的筆試,通過後才能進行術科,然而目前台灣唯一能夠進行術科檢定的只有航空公司(華航、長榮、華信、台虎航、遠東等)與安捷飛航訓練中心,如果沒辦法在上述單位轉換,那麼您想在台灣飛行或從事飛行工作是不可能的!

不管您是拿哪一國的飛行執照,沒有足夠 on type(民航機種)時數的 CPL,其就業市場就是只能在台灣,您就必須要轉換為 CAA 證照,除非有他國國籍才有機會到國外從事飛行相關工作。而在安捷您就可以直接拿 CAA 的證照,您何必再花一次時間浪費轉照?

當然,如果您真的嚮往能夠前往美國學飛,我們也歡迎您到安捷美國分校\*進行訓練,享受美台兩地的飛行訓練優勢!

安捷美國分校座落於美國德州奧斯丁市北方車程約半小時之處,訓練機場位於 Georgetown municipal Airport(KGTU),在知名大學城附近,其生活治安環境良好,天氣舒適宜人,適合進行飛行訓練。教官部分,安捷美國分校比照台灣建校模式,主任教官係由華航曾經送訓的美國名校 Flight Safety International(FSI)重金禮聘而來,主任教官曾指導多批華航培訓學員,對台灣學生相當熟悉也知道如何給予最好的訓練內容,其他教官們也具有多年的飛行教學經驗,能提供專業的飛行訓練課程。我們初期規劃將在此先進行學員 PPL 訓練(後續會建立全能量),完成 PPL 訓練後,將安排返回台灣接續完成 CPL 訓練,只需一個價格讓您同時擁有 FAA PPL 和 CAA CPL 以及兩地飛行訓練的優勢,讓您飛得更穩健、飛得更高;您也可以選擇在一樣具有高品質的美國安捷全程完成商用駕駛訓練(CPL)。

\*安捷美國位於德州 Georgetown Municipal Airport(ICAO Code: KGTU)

→ **有的學校說六個月就可以完訓,這是真的?**

是有可能的，但是飛行訓練和學習開車無法相比，需要閱讀大量的學科與飛行前準備，強調快速完成訓練的學校，基本上教學品質是令人質疑的，一般正常平均的訓練期程大約落在 10-14 個月(視當地機務、教師與飛機數量、天氣等因素而定)，當然如果您是非常用功而且學習能力強的同學有可能可以縮短至 10 個月，然而過短的訓練時程將會使航空公司對您的學習品質感到疑惑。

→ **有仲介跟我說考到 CPL 後可以去其他國家工作？**

若單純是只有 CPL 執照且沒有民航機飛行時間的話基本上沒有辦法的，您可以上網找些國外的求職網站，找到各國的飛行職缺點進去就可以看到，絕大部分都要求要有合法在該國工作的身分 (e.g. 工作簽證/綠卡)，即便您考上飛航教官(CFI)，一樣要有合法身分，有些國外航校號稱提供保證成為飛行教官的方案，但是大多都只能依法提供最多一年的工作簽證(一年後需重新申請)，該方案除了學費較高，且後續核發簽證相當耗時，光是在等待的時間就會為您增加許多不必要的成本！

目前安捷畢業的同學將有機會比其他航校畢業的同學優先成為安捷飛行教官(CFI)，您可以在獲得商照後，依據安捷的招募安排，報考安捷成為 CFI。

→ **學飛因為壓力大所以慢慢來沒關係？**

由於航空公司要求的都是需要 141 的航校，141 的航校對於課程的安排相當嚴謹，也有規定完成的時間與課程，基本上所有參訓的學生必須在學校安排下，全時依照課程大綱完成訓練。這也是為甚麼航空公司在審視您的訓練時，會特別注意是否太長，因為未來您將進入航空公司訓練，訓練的強度遠高於在飛行學校的安排，好的學校會將這部分也成為您訓練的一部分，因此安捷在課程安排上除了考量品質以外也會安排訓練的節奏與期程，好讓您可以面對未來的壓力。

→ **航空公司訓練導向的重要性？**

由於美國普通航空的就業市場人口眾多，到達近 60 萬人之普，以及近 20 萬架的航空器，因此在美國就業的市場都是從小型航空器的飛行做起，當累積到了一定經驗後，滿足 FAA 法規的累積 1500 飛行時數報考 ATPL(Airline Transport Pilot License)的資格，才能進入美國區域性的民用航空公司 (regional carrier)。因此美澳飛行學校的訓練的強度並不用那麼艱難，因為在經過 1500 小時的飛行時間累積後，普遍的經驗與成熟度就可以勝任。然而台灣並沒有太多的工作機會累積到 1500 小時，自費飛到 1500 小時更是天方夜譚，造成了不少只有 250 小時的 CPL 無法達到航空公司的錄取要求。因此在 CPL 的階段時能夠採用達到航空公司標準訓練的飛行學校更是重要。

在安捷進行飛行訓練，我們重視不只是訓練品質的是您未來的就業，在這裡您除了接受航空公司訓練導向的訓練品質外，在拿完證照後更安排多種就業輔導準備與準機師轉換訓練(Airliners Transition Training)，更重要的是，我們特別與多家航空公司簽署合作意向書，讓您可以掌握更多工作機會與情報，我們不只是讓您拿一張證照而已，更是您就業強而有力的夥伴！

➔ **近視與蛀牙就不能當飛行員了嗎?**

其實航空體檢並沒有您想像中的困難，您還停留在以前的太空人體健標準嗎？其實近視與蛀牙都是可以成為飛行員的，但也不是像有些人宣稱「只要四肢健全就能學飛行」，因此我們會建議您先進行體檢，了解自己身體狀況適不適合成為一個飛行員，體檢部分必須要在民航局認可的航醫中心進行，安捷與航醫中心合作可為您優先安排體檢，這個合格證是飛行必須攜帶的證件之一，有效期為 12 個月，年滿 40 歲者為 6 個月。

註：航空人員體格標準分為甲類及乙類體位。其適用對象如下：

一、甲類體位：民用航空運輸業之駕駛員。

二、乙類體位：學習駕駛員、自用駕駛員、普通航空業之駕駛員、飛航機械員、飛航管制員及飛航教師。

➔ **台灣如何做長途越野飛行以符合民航局要求的商用駕駛訓練 300 海哩(540 公里)?**

民航局核准環島方式完成此項訓練，目前完成訓練的學員，都能符合法規需求與航空公司標準

➔ **台灣的空域多為軍方或管制之下，是否能滿足飛航訓練需求?**

民航局已於我們成立之初針對民用飛航訓練規畫出 3 塊專用訓練空域與空層，目前的規畫皆能滿足訓練之用。