

進入培訓的解決方案

如何在眾多的培訓人選中脫穎而出



安捷飛航訓練中心

Rev 2017.7.dr

內容

培訓解決方案.....	2
前言	2
培訓	2
航空公司的考量	3
私人執照 = “Show me you can fly”	3
多元的方式 – 可攻可守，讓您的機師準備工作持續進步!.....	4
選擇安捷的優勢 – 跟著專家起飛	4
課程內容	5
報名資格	6
方式及價格	6
聯絡我們	6
FAQ	6

培訓解決方案

前言

在美國及澳洲，由於空域的充足及普通航空業的發達(簡稱普航,中國大陸簡稱通航,業務範圍包括了如空中導覽、噴撒農藥等)。)因此大型國際線的航空公司，只要從區域性的航空公司(Regional carrier)機師中挑選後雇用即可，而區域性的航空公司則是從從事如噴灑農藥、空中導覽或飛行學校的普航業中雇用既可。而美國的普航航空器高達近 20 萬架，從業人員高達近 60 萬人，雇員垂手可得，因此航空公司根本沒必要花費自己的預算培養飛行員(即為台灣經常聽見的“培訓機師”)。

培訓

相較於美國人口每 500 人就有一人擔任飛行員工作(從波音 747 到單引擎一人坐的小飛機)。而在台灣，飛行員約 2700 多人，在扣除 400 多名的外籍機師後，本國籍的僅有 2300 多人，對比台灣的 2300 萬人口，真的是所謂的“萬中取一”。最主要的原因是，如同東北亞大部分的國家，都沒有發達的普航航空業”。以台灣為例，連同直升機、熱氣球、訓練機及其他機型也未達到 50 架航空器的數量。也因此航空公司自行篩選合格的人選及自行編列經費預算送訓，成為主要的方式之一，其他方式也包含了從空軍退役的飛行員或是直接雇用外籍飛行員。但是由於空軍的機隊規模逐年減少(飛機戰力的強化，比如一架 F-16 滿載 AMRAAM 飛彈的綜合作戰能力就可以抵過 5 架滿載響尾蛇飛彈的 F-5E 戰鬥機)，而且外籍飛行員也有民航法規的人數限制。比較特別的地方是，外籍飛行員的人數限制，是根據過去 7 年的送培訓人數的平均數 $\times 2.5$ 倍。例如：

每年平均培訓人數 = 50 人 $\times 2.5$ = 125 人，既為外籍機師人數上限。

反過來說，這就等於告訴航空公司：人手不足需要聘用外籍機師，就必須先培訓本地機師。

於是在亞洲的國家裡出現了一個令美國人又羨慕又忌妒也難以想像的現象：就是只有幾百小時飛行經驗的年輕人竟然一毛錢都不要出，就可以駕馭著令人想都不敢想的波音及空中巴士客機翱翔天際。

也因為有這麼“好康”的事，不用花什麼錢的“無本生意”(相較於未來以上線當副駕駛每月近 20 萬的薪水)，因此參加考試的人如過江之鯽。近年來，由於報考人數的眾多，使得培訓的錄取率已經跌破 2%了。

航空公司的考量

那麼，為什麼錄取率會那麼低呢？首先，我們必須要了解航空公司的篩選邏輯。由於是航空公司提供的學費，基於成本的考量下，航空公司對於學習曲線緩慢的同學無法給予超出範圍內的訓練時數。所以一但學習未能達到標準，就會斷然中止訓練避免增加額外成本！所以航空公司在招募甄選時，要找的就是能夠真正展現出飛行潛質而非經過表面修飾的人，因為補習不能夠真正的向航空公司展現出自己是否具備相關特質，只是成為一個很會考試的學生，但是卻無法在真正的訓練存活下來而慘遭淘汰。

私人執照 = “Show me you can fly”

在安捷取得私人飛行執照的同學，其中除了一部分是對於嚮往航空休閒用途的人，另外其實有不少同學就是用這張執照來明確證明給航空公司看“show you I can fly!”。這在於當大多人的英文能力及學歷都相當時，這張執照將使您可以在眾多的培訓人選脫穎而出，更甚者再讓您進入訓練後，仍然可以不被淘汰！為什麼如此說呢？實際上，對於初接觸飛行訓練的人來說，進行飛行訓練充滿了許多不可知的影響因素，比如像是：身體情況(暈機)、壓力調適、多工能力、手眼腳協調、短期記憶、英文能力等都會影響飛行上的表現，在國際上的統計資料顯示，進入培訓機師訓練，其中有將近在 20~30% 的比例，在私人飛行執照訓練課程階段時即被淘汰。因此擁有專業飛行訓練機構的私人執照，對於航空公司而言，可以確認您的學習能力與飛行熱忱，可將資源投入對的人身上;對於您而言則可確保大幅降低無法完訓的風險。



目前在安捷已經有多位取得 PPL 執照的學員順利的考進了長榮與華航兩大航空公司的培訓，在表現上十分優秀，並且已經陸續上線成為了副駕駛。

多元的方式 - 可攻可守，讓您的機師準備工作持續進步!

有時候由於運氣的原因或其他方面的準備不足，也有可能不被錄取，這時就可以考慮錄取率相對高的自訓機師了，因為您在第一次沒有考上的情況下，接下來就必須要在等待一年的時間重來一次，這一年的時光如果您可以把握時間無需等待繼續朝您的夢想前進，而由於已經有了 PPL 執照，這時只要完成了 20 小時的航路訓練，就可以接著朝儀器飛行(Instrument Rating)及商照(Commercial Pilot License，又稱 CPL)邁進，而這 20 小時依然是航空公司要求的 250 小時累積飛行時數的一部分，因此也不會增加您拿到商照 CPL 的總成本！

選擇安捷的優勢 - 跟著專家起飛

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，網羅來自世界各地的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。

有別於不少國外沒有幫航空公司培訓過而只能以缺乏經驗的飛行教官，老舊的飛機，價錢取勝的飛行學校，而安捷在 2014 年成立後就在短短的一年內以優秀的師資及軟硬體，贏得了台灣威航及台灣虎航的培訓合約，並在招募階段就代替航空公司甄選，因此相信我們可以攜手帶您走向正確的成功大道，我們的優勢如下：

1. 飛行訓練的專家們帶領探索飛行的殿堂

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，飛時平均均在 2000~3000 小時以上，飛行經驗豐富，這些教官裡其中有來自華航送訓美國學校的 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，豐富的經驗與教學熱忱將可帶您進入飛行的神聖殿堂。

2. 雙語教育

雙語教育的環境讓您可以在熟悉的母語下，精準的瞭解困難的航空知識，並可以放心地向我們的教官請教，建立好您的基礎航空知識，而另一方面我們也在訓練過程中大量的要求您開始使用英文，因為與飛行教官飛行時與相關手冊均需要用英文，讓您的英文能力可以大幅提升，藉以面對未來培訓機師訓練的挑戰！

3. 台灣的空域

熟悉台灣的空域對於您未來成為副駕駛，有極大的助益，為什麼這麼說呢？您未來成為副駕駛後，出發跟回程的航段大的都是在台灣，提早適應台灣航管環境，將有助於您在未來擔任副駕駛的任務執行。

4. 安全與新型的教練機

我們使用原產地位於奧地利的鑽石系列飛機，該系列教練機，動力強勁性能出色。具有滑翔性能好、安全性能高、重量輕、使用壽命長、耗油量低、起飛距離短、維護方便、經濟環保等眾多特點，多為大型知名航校使用。

另外飛基本使配備了 Garmin G1000 航電系統，提供無可比擬的情境預警和飛行監控。它更能為專業的飛行員準備了如何學習駕駛航空運輸類飛機所要求的飛行技巧。所有關鍵的飛行資訊可以顯示在任何一個螢幕上，以便正副駕駛容易同時觀察。飛機並裝備有雙導航/通訊/全球定位系統；備用儀表，集中在儀錶板的頂端，便於從任何前座進行觀察，這些儀表都有專有的電源供應，安全係數高。

更重要的是，您未來進入培訓機師的教練機，有極大機會可能都是使用 Diamond 系列與 G1000 的航電系統（長榮與華航），提早接觸將可讓您大幅提升學習成效！

5. 靈活的上課時程

如果有在上課或上班但是又不能放棄的話，根本不可能出國學飛！但是安捷的課程可讓您在週末來回台東完成課程。我們強烈建議您如果是如此安排，應該還是要照進度上課切勿請假過多，一般來說航空公司會對花太久時間取得執照的人用放大鏡的態度來看待其學飛的能力

課程內容

安捷的 PPL 私人執照包含了以下課程及時數，課程一般可在 4~6 個月內完成：

項目	小時	小時價格	小計
地面學科	82	\$ 1,500	\$ 123,000
模擬機	5	\$ 4,800	\$ 24,000
實機單飛	10	\$ 8,200	\$ 82,000
實機雙飛	40	\$ 10,000	\$ 400,000

總計 \$ 629,000

書籍/雜費	\$	16,800
原價	\$	645,800

報名資格

滿 18 歲，高中畢業。

但是航空公司要求培訓報名者最低要求為台灣教育部承認的大學或大專畢業。
並且年齡不應超過 30~32 歲。

方式及價格

特價(至 2017/12/31)	請來電洽詢
食宿交通另計	

接受電匯，支票，僅有訂金部分接受信用卡支付

聯絡我們

請電洽：0287971686 洽詢業務有關私人執照
或電郵：service@apexflightacademy.com

FAQ

有 PPL 可以再考培訓嗎？

可以的！而且有些公司甚至會蠻喜歡的，只要觀念正確，無不良非正規的操作習慣，其實航空公司是蠻歡迎的，畢竟培訓一位機師所費不貲，能在成本上有一些補償，對於公司來說都是好的！因此一般來說，擁有更多的飛行經驗，對於航空公司挑選培訓學生的評分上，都會有所加分。

文組考機師是否困難度較高？

其實不會，個人本身即是經濟系畢業，同事之中也有音樂系、社工系、外文系、政治系…。等非理工組科系，其實在機師召募的過程中，個人認為語言與數理邏輯方面的篩選條件較嚴苛，基本上是不會依科系而有先入為主的觀念的，而數理邏輯部分大多也只有到國、高中程度，並不會太過於困難與複雜。

近視可以當民航飛行員嗎?

可以的，只要戴上眼鏡後矯正視力達 1.0 即可

多益(TOEIC)到底要考多少分?

雖然有了 PPL 會有大大加分的作用，然而因為考 900 分以上的大有人在，我們強烈建議最起碼還是要有 800 分以上的實力。畢竟英文是國際航空上的必要語言，越早學習不但對考試有幫助，更可以讓您提早吸收最新的航空知識，贏在起跑點!