

# 做飛機師？飛機維修人員？



## FOCUS 航空業工種多元 各司其職

航空業工種廣泛，除大家熟悉的機師、地勤、機艙服務員，還有飛機維修人員、航空交通管制員等，每個工作崗位都充滿挑戰，適合年輕人加入。隨着全球航空業高速增長和技術突破，社會對航空業人才需求日益殷切。機場管理局「2017 香港國際機場人力資源」調查顯示，截至 2016 年底，有約 7.3 萬人在機場工作，另預計三跑系統投入運作後，可增加直接職位至約 12.3 萬個……你都想加入航空業？宜早着進修先機。

文：王安娜 圖：受訪者提供



(吳新培博士提供)

### Ken：向飛行員「直飛」



兒時曾否到機場觀景台，為拍攝一張飛機照片？又或是落機時跟空姐要求參觀駕駛艙？自小喜歡飛機的何智健(Ken，左圖)都一一試過。去年 Ken 修畢香港澳洲亞伍倫貢書院／香港城市大學專上學院的「理學副學士(機場營運及航空物流)」課程，除學習飛行和航空工作知識外，更有機會到外地接受飛行訓練，及在空運貨站進行實習及兼職，自此更確定了志向。

令他最難忘的是前年在溫哥華的 10 小時飛行體驗，「在天空自由翱翔的感覺實在太奇妙了！」他分享，真正駕駛飛機比想像中困難，包括操控桿的力度掌握，跟控制塔人員的溝通等。「課堂上雖有學習理論和模擬飛行，但部分知識要真實體驗才能領略，例如失速情況時應如何控制飛機。」其他還要學習機場日常運作等知識，如了解跑道設計等。

Ken 現正修讀理大的「航空營運及系統學(榮譽)理學士學位」銜接課程，學習更多關於航空業的知識。除了成為飛行員外，他對航空業市務工作也有興趣。

### 亞太地區需逾 25 萬新機師 港三跑增機遇



馬惟健博士(中間穿襯衫者)跟學生一起到杜拜參與遊學團

波音公司去年發表的年度報告指出，為配合全球航空交通發展的步伐，各航空公司未來 20 年將需要新增 63 萬多名機師，其中亞太地區的航空公司需要 25 萬多名新機師。

該院校的應用科技學部主任馬惟健博士表示，香港憑着優良的地理位置，成為世界航空的樞紐，「最多只要 5 小時的飛行距離，我們已可接觸到全球一半的人口，這個優勢是其他國家或地區難以代替的。」

他指，三跑的發展令本地航空業高速增長，人手需求較以往多，只靠行業的培訓並不足夠，院校開辦課程有助年輕人

早日接觸航空業，認識多元工種，做好入行準備。

### 通過飛行訓練出路廣

其中該院校將於新學年開辦「理學副學士(航空及飛行)」課程，同為課程主任的馬博士表示，該院校的「理學副學士(機場營運及航空物流)」課程已開辦多年，除教授基本的航空知識外(機場、航空公司、貨運處理)，亦涉及物流；新課程則包括航空知識部分外，另加入飛行理論和模擬飛行內容。

「我們還會邀請協辦的香港航空青年團導師任教相關科目，學員更有機會到澳洲或加拿大進行兩星期飛行訓練，或在香港飛行總會接受飛行訓練。」

以上兩個課程，同學如何選擇？想對航空業有廣泛認識，可選讀機場營運及航空物流課程；如對飛行有興趣，可選讀新課程。「除機師以外，航空業有很多工種都要具備飛行知識，如航空交通管制員、飛行簽派員等。」

投身航空業人士，要有國際視野、團隊

精神、為人開朗、喜歡與人溝通。「部分學員入讀前，對工種的認識可能只來自旅遊經驗，如機師、機艙服務員、地勤等，進修後才知道工種十分多元化，包括貨運、保安、膳食等方面。」

馬博士說，機師、機艙服務員等除可任職一般民航機外，也可投身商用航空服務，如私人飛機，「在泊位數目的限制下，本港的商用航空發展遇不少挑戰，放眼國際的話，外國和國內其實有不少發展機會。」

**就業選擇：**可選擇投考飛行學員，或投身民航處、航空公司、機管局及其他相關機構。以飛行學員為例，入職要求一般是中學畢業及具良好英語程度，航空公司會提供 55 至 70 星期培訓，如畢業生曾進修相關課程和擁有飛行經驗，可增優勢。飛行學員完成培訓及考取牌照後，可由二副機長做起，起薪約 \$40,000 元；另地勤或機艙服務員起薪約逾 \$10,000 元。

**升學選擇：**可報讀本地的航空或物流學士課程，或澳洲的飛行學士學位課程。

### Bob：實習技術員 目標考取無損檢測牌照

現於飛機引擎維修公司任職實習技術員的 Bob，入職約半年，去年畢業於香港理工大學轄下香港專上學院 (HKCC)「飛機服務工程高級文憑」課程。現時工作包括檢查及維修飛機零件，「工作環境講求整齊清潔，而且要嚴格遵守監管機構的守則。」作為新人，他會先學習掌握部門內不同崗位的工作和所需技能，具備一定工作經驗後，希望到不同部門工作和獲得晉升機會。

Bob 現時以考取無損檢測牌照為目標之一。「無損檢測技術可應用在檢測飛機上，對航空工業發展十分重要。」此外，他亦計劃修讀機械工程學士學位課程，「機械工程知識應用範疇廣，具發展空間，同時也是晉升的一個考慮因素。」

### 飛機維修人員培訓需時 業界要求技術高



HKCC 高級講師吳新培博士(左圖)表示，為配合未來第三跑道的運作，加上內地和亞太地區不斷建設新機場，現時香港的飛機公司業務已拓展到世界各地，不同崗位的人力需求將會愈來愈大。

他以飛機服務工程為例，「飛機的性能、物料、製造部件等的科技和維修技術日新月異，技術員需根據每種飛機作維修培訓，由於培訓時間長，要求技術高，加上每年畢業生不多，在機種更新，機隊擴充下，業界對飛機維修技術員一直十分渴求。」行業面對的競爭包括：機型、物料及科技推陳出新等，業界要擁有優良的維修技術及科技，才能保持競爭力。

他不諱言，近年機械工程相關工作的發展傾

向跨學科，如加入很多電子和資訊科技。以上趨勢亦發展到這行，例如研發電驅動以取代液壓驅動、將無線射頻技術、大數據等運用在飛機維修工序上。

### 需具耐心及細心

其中 HKCC 開辦「飛機服務工程高級文憑」課程，主要培訓擁有飛機服務工程知識及技術人才，兼為課程統籌的他說，課程獲理大工業中心提供教學支援，並與業界不同機構合作。科目包括飛行理論、材料學、電子學、適航及航空法例、安全和人為因素等。其中與飛機維修相關的科目很受同學歡迎，如引擎檢修、無損檢測技術、數碼加工及飛機冶金學等。

「飛機維修複雜度高，從業員要具備耐心及細心，以維

護航空的安全。」學生除有機會到飛機或航空相關公司實習外，本地飛機公司也會提供不同的工程項目給同學在工業中心實踐。

**就業選擇：**投身飛機、航空工程公司，由飛機工程執照學員做起，工作包括參照維修手冊及工作單對飛機引擎/部件進行檢查和維修，起薪逾萬元。飛機維修業學徒的入職要求一般是中學畢業，而持飛機工程相關的高級文憑或學士學位資歷，則可直接成為執照學員接受培訓，考取航空器維修執照及各類機種執照，成為持牌工程師。

**升學選擇：**升讀航空或工程相關的學士學位課程。畢業生也可入行接受在職培訓，考取民航處的航空器維修牌照，同時兼讀機械工程學士學位課程。



晉升階梯