

香港航空青年團通訊

2012 MARCH - ISSUE 8

www.aircadets.org.hk



翱翔藍天白雲間：飛進航空業

Career in Aviation

封面故事

「我大個要做飛機師！」
相信這句對白，大家都十分熟悉。
當飛機師曾經是不少人兒時的夢想！
但談到「航空事業」，除了當飛機師外還有……

露天茶聚

總監眼中的航青藍圖
解說本團最新營地——花山營地之策劃及設計過程
追訪航青世家，了解鍾情本團的原因
邀請註冊社工及資深長官解讀「直升機家長」

探射燈

報導各部、科、課、大隊、中隊等的最新動向

團友近況

讓團友自由投稿，分享近況和生活點滴

《通訊》命名大比賽

獎品豐富，只此一次，機不可失！

《通訊》已全面電子化

一至八期同步上載



香港航空青年團《通訊》

二零一二年三月《第八期》

目錄 01

編者話 02

封面故事 03

翱翔藍天白雲間：飛進航空業
指揮航空交通 民航處為安全升降護航
機場管理局 打造全球最佳國際機場
飛機師載客運貨 點到點遊世界
鐵鳥安全起動飛行 全賴飛機工程師

露天茶聚 17

航青總監的十二·五
一個訓練基地的誕生
航青一家親
直升機式的關顧與長不大的孩子

27 探射燈

行政及支援部
拓展部
訓練部
行動部

37 集體回憶

41 團友近況

44 互動天地

有獎問答遊戲
航空通識
我要高飛——紙飛機

編者話

自第七期《通訊》出版後，我們收到不少好評，實在令人鼓舞！這更是對《通訊》革新的一個肯定。當然，我們編輯部還有很多可以改善和進步的空間，我們會繼續以謙虛務實的態度，去製作更多好的讀物，讓團內團外的讀者都能感受到我們那顆火熱的心！

編輯部

出版：香港航空青年團拓展部聯絡科

督印：李國榮上校

顧問：陳永盛中校 鄺健培署理中校

編輯：《通訊》編輯委員會

編輯委員會委員：

麥頌匡署理少校、黃建華上尉、廖春怡上尉、
羅愛萍署理上尉、王海明中尉、黃欣怡中尉、
張淑敏中尉、王凱婷少尉、陳盈盈少尉

記者：

葉佩璇中士、江巧兒下士、鄭緩蕎一等學員、
容逸揚一等學員、廖寶怡一等學員、
江彥廷基本學員、蔡俊傑基本學員、
黃皓明基本學員、陳彥彤基本學員、
林俊熹基本學員

設計及排版：MASAYA

發行量：1,000本

出版日期：2012年3月25日

香港航空青年團

地址：香港九龍宋皇台道

電話：2712 8900

傳真：2715 6944

電郵：hq@aircadets.org.hk

辦公時間：星期一至六

上午10時至下午1時

及下午2時至下午6時

星期日及公眾假期休息

下期預告

您能記得我們歷任主席、總監、司令嗎？您知道所屬中隊的創隊編號嗎？您知道所屬中隊曾於哪裏作基地嗎？香港航空青年團在這40年來，不論在編制、制度、文化、訓練等等都有不少的變化。對於這些變化，您又知多少呢？下期(預期12月出版)我們將會一一解構，為大家打開歷史的大門！



香港航空青年團《通訊》命名比賽

截止日期：2012年4月30日

冠軍1名：1. 第9期採用得獎作品為名
2. 獎盃1座
3. 書券\$200

優異獎5名：1. 書券\$50
2. 獎狀1張

參賽辦法：參加者需為本《通訊》創作一個新的名字，名字不多於5個字，只限中文。並以不多於100字簡潔說明。參賽作品必須具原創性、具代表性及切合主題。

有興趣團友可將

1. 創作名字
2. 簡潔說明
3. 中英文姓名
4. 所屬單位
5. 階級
6. 隊員編號及
7. 聯絡電話

於截止日期前電郵至 editor@aircadets.org.hk 收，郵件標題需註明為「香港航空青年團《通訊》命名比賽」即可。

第一階段評審

主辦單位將內部選出6件命名作品，各得紀念品1份。

第二階段評審

將於本團網頁刊登該6件命名作品供公開投票，有關投票方法將於稍後公佈。最高票數的1個名字為勝，其後的5個名字為優異。

翱翔藍天白雲間 飛進航空業

「我大個要做飛機師！」相信這句對白，大家都十分熟悉。當飛機師曾經是不少人兒時的夢想！但談到「航空事業」，除了當飛機師外還有什麼呢？作為一個以培養未來航空人才為己任的機構，我們有不少長官來自航空業的不同崗位，更不乏自小立志以航空業為終身事業的學員。

今期我們就以此為專題，訪問了8位長官，他們分別來自民航處(Civil Aviation Department)、香港機場管理局(Airport Authority)、政府飛行服務隊(Government Flying Service)、國泰航空公司(Cathay Pacific Airline)、香港飛機工程有限公司(HAECO)及香港航空發動機維修服務有限公司(HASEL)，分享一下他們的長成故事。

基本資料

國際民航法要求領牌的3個專業資格

1. 機組人員(機師)
2. 航空交通控制
3. 飛機工程維修

本地航空業7大分類

1. 航空公司—機組人員
2. 航空公司—地勤及支援
3. 機場管理
4. 航空交通管制
5. 機場保安
6. 貨運與物流
7. 飛機工程維修

未來香港航空業發展

1. 新跑道計劃帶來之新職位增長
2. 新增客貨運量帶來之新職位及經濟增長

指揮航空交通 民航處為安全升降護航

從來沒想過當飛機師，
只是望上天空時曾想過人在飛行時的感覺會是怎樣？

當年，民航處從三百多名申請人中只挑選了兩位當見習航空交通管制主任，總監羅崇文准將便是其中一人。經過英文閱讀測試、對答環節後，怎樣從第二次面試中突圍而出？這是1976年面試的問題：「除了和諧客機是超音速外，世界上還有哪型號客機是超音速呢？」「雖然當時未能記起客機的型號，不過認知到是一架蘇聯客機，在航空展不幸地於起飛時在空中發生爆炸。幸運地又過了這一關。」一條關乎常識的問題，正正反映出處長不時留意身邊事物，只要對航空有興趣，就要準備就緒，等候機遇。

一次面試機遇、三份工作實戰、
四個個人目標，九分刻苦努力，譜出十分成就

譜出十分成就從1977年加入航空界起，就認定終生和航空與飛行為伴。羅總監第一次飛行體驗便是坐直升機。入職民航處兩星期後，經一位高級訓練主任安排下，跟着皇家輔助空軍飛到離島上空派報紙給居民。「這令我對飛行產生極大興趣。有機會了！到職六個月後被派去輔助空軍學習駕駛小型飛機。」



這位預科畢業的小伙子，就憑一顆堅苦卓絕的心，不到六星期便拿取了私人飛行員執照(PPL)，期後更加入皇家輔助空軍作義務飛行員，期間累積了更多飛行體驗，包括駕駛雙引擎定翼機和直升機；亦學會了救人救火，海上搜救飛行等。在1988年轉任航空安全主任後，更被民航處調派到港龍航空公司駕駛波音737、空中巴士330客機。這些商業飛行及工作經驗，令日後在處理飛機事故及意外調查上有莫大裨益，工作更見得心應手。



克己律人 孕育精英團隊

「在赤鱗角機場工作的人數有約5至6萬人。而在民航業中，飛行員、航空交通管理及飛機維修工程人員是必須憑知識、技能及經驗來考取認可執照的。民航處在處理各大航空機構的服務水平及安全準則上，需依靠一群約800人的團隊運作。」羅總監作為民航處之首，特別強調工作的操守和態度，以免影響業界合作精神和行業專業形象。工作時必定要和其他人分工配合，發揮團隊精神，提升友好和諧的工作氣氛。「在任何行業，只要終生學習，提升技能，以團隊成就作目標，必能成功實現理想。」

為應付預期的航空量增長、空管運作需求、新航管中心落成與第三條跑道落實興建，民航處早已增聘空管人員。每年大約4至5千多份申請表中，視乎職位空缺情況約有十至三十多人獲聘為見習航空交通管制主任。學習課程亦以國際要求為基礎，用約5年的時間，培訓具專業知識、技能、克己自律的航管精英。



臨危不亂 判斷精確

除了學飛，民航處為員工提供全面的培訓學習機會。羅總監於1988年時被派往英國及美國接受航機意外調查培訓，學成歸來後第一次擔當意外調查主管(OPS)，便是1993年底的波音747客機降落時離開跑道墜海事故。「尾翼把部份升降航道阻擋了，我們要在極短的時間處理危機，盡快清理航道，以疏導航班。」當局最後的決定把垂直尾翼脫離機身，再把整架飛機拖到九龍灣才進行意外調查。

引發航機意外的原因很多，但大多與人為因素有關，因此打從90年代初，「人為因素」已列入牌照課程項目，並需考試評核，以作航空人員發牌要求之一。



35年航空生涯，挑戰如恆河細沙，細味甜酸苦辣，悠然自得

由見習航空交通管制主任至2004年擢升為處長，35年的民航生涯，「最值得回味的是在最短時間及最小空域裏能安全處理到最大流量的飛機，並最快令飛機有序地升降。」羅總監那份悠然自得的滿足感，值得旁人為他的團隊感到驕傲。

不過，讓他更想不到的，是一份工作，能同時服務三種專業工種。「政府給予我這麼多的機會，既可在民航處工作，又可被調派駕駛民航客機，亦能在皇家輔助空軍駕駛直升機，作救人扶危的飛行，這是一份很有意義及令人開心的工作。回想年青時對飛行的這份熱情與拼勁，亦可算為自己事業及生活中添上更多色彩！」



為事業闖出一片天，卓越貢獻受高度評價及肯定

2009年，羅總監獲法國政府授予法國航空勳章，以表彰他在推動航空知識、技術和信念方面的傑出成就。2010年，他當選國際民航組織「亞太空中航行規劃和實施地區小組（APANPIRG）」主席，負責推動亞太地區空中航行計劃的持續發展和有效實施。

不論誰人，不論處於那個位置，總有退下火線的一天。羅總監希望在他退休離任處長前，能達到四個目標：一、更新空管系統及優化空管人員的培訓；二、做好管理層接任安排；三、重整民航處內部架構，建立一支高效能的專業團隊；及四、在民航處總部大樓落成後，把香港發展成區域航空培訓中心，鞏固香港航空業的優勢。

個人檔案

長官姓名：羅崇文准將
職業及職位：
民航處·處長
工作年資：35年



寓工作於娛樂

陳中校絕對鼓勵及支持有意從事航空界的學員，他認為航青是可以凝聚青年人歸屬感和訓練紀律的課外活動，透過日常訓練，學員更能學習各種航空知識及培育處事能力。以後參與面試時，表現必定比其他青少年稍勝一籌。

以航青作為工作的踏腳石，把興趣發展成事業。他語重心長道，不論是長官還是學員，每個人都是一點小火花(spark)。我們應將自己的力量燃點起來，一起為航空青年團，甚至航空業界，盡我們的一分努力。

作好準備，實現夢想

你準備好在未來加入航空業界嗎？陳中校為大家提供入行的一些基本條件，並勉勵各位學員在航青團爭取機會表現自己並發揮當中所學到的一切，為未來的事業打好基礎。

學業成績優異及有持續進修的恆心，因為入行後會有很多專業試的機會，有助職途發展。擁有良好英語水平及溝通能力很重要，因為基本上所有文件都是英文，而且對外跟機師溝通都是英語。通過體格檢查包括視力及聽力是必須的，因為在管制中心內，工作就是要眼看雷達螢幕、外面環境，耳聽無線電通訊。



香港國際機場是全球最繁忙的機場之一，目前每天每小時升降航班達62班。第三條跑道剛獲政府拍板興建，未來每小時航班升降量更可增至100架次。要航班準確無誤地升降、在香港飛航情報區及境內空域安全飛行、防止發生混亂及意外，必須要靠航空交通管制的妥當安排及協調，這正是民航處的一項主要工作。

從小接觸和訓練

副司令(行動)陳沛傑署理中校當了16年民航處航空交通管制主任，同時兼任航空交通管制協會主席；由學員到高級長官，他在航青已經20多年，從中學習飛行理論知識，然後遠赴外地參與交流活動和實踐飛機操作。他認為團隊除了讓他增廣見聞外，還提升了其領導、應變、解難和決策能力，而這些特質與任職航空交通管制主任所需的條件不謀而合。

個人檔案

長官姓名：陳沛傑署理中校
職業及職位：
民航處·航空交通管制主任
工作年資：16年

機場管理局 打造全球最佳國際機場



舊啟德機場於1998年光榮結束歷史使命，香港赤鱗角機場隨即緊接其任務處理環球航班，多年來無論客貨運量或服務質素，一直都是國際間數一數二。赤鱗角機場由機場管理局負責管理及營運，與各業務夥伴緊密合作，致力為旅客提供一個安全、可靠、高效率的全球最佳國際機場。

廿多歲才始發航天夢

90年代，航空業並不太蓬勃。除了身處啟德機場附近或長期仰天觀看，住在香港島的都很少機會接觸到與飛機和機場相關的資訊。羅國良專業上尉從小沒有任何偉大的航天夢想，到了二十多歲才第一次真正接觸飛機並對航空業產生興趣，現在卻是個對整個機場地勤安全負責的重要人物。

從事保養 轉投機場安全

初時從事保養行業，羅上尉因一次工作機會，進入了平時都不會進入的機場。第一次被多架飛機包圍，心感十分奇妙，漸漸對飛機和機場產生興趣。之後，興建中的赤鱗角機場開始招收員工，而大部分職位在當時的港人眼中非常新鮮。拿著剛考好的安全牌照和本著對機場的興趣，他去了應徵並成功獲聘，被派到新加坡接受訓練後一直工作至今。

羅上尉曾見證機場管理局的成立、監管興建赤鱗角機場時的爆石和填海工程，他從不隔斷的為機場地勤運作、職業安全健康操心。在工作過程中，他看到的、體驗到的比一般人想象中還要多。



個人檔案

長官姓名：羅國良專業上尉
職業及職位：香港機場管理局·機場安全經理
工作年資：20年

我衝了十年紅燈也沒有意外，為甚麼我要遵守交通規則？

「是因為你僥倖，但你還有多少好運讓你再次僥倖？」羅上尉回答。很多人都認為有些安全措施做或不做的後果也是一樣，就不必麻煩去做。但意外就是意料之外，「既然安全措施可以為生命加重保障，為何不做？」他曾見過有工人貪一時方便未有做好保護，結果被重型機車輾過半身，身體由正常的肉色，漸變成啞紫色最後成黑色。

從事機場安全經理的羅上尉說，工作中仍有很多美好的經歷。因為推廣職業安全健康，他曾做過職安健大戲，更奪取到獎項。又因為這份工作，他時常可以作新機種的第一批乘客。還有機場的大型演習，每次都請來不少義工，當中所有的有趣體驗，他都一一記住。



無限耐性 自我肯定

要作為一個好的機場安全經理，羅上尉說耐性、堅持和良好的溝通技巧是最重要的。要有無限耐性，是因為人們不慣於聽一次的安全提示就去遵守，安全概念是需要不停重複又重複的提醒，員工才會有意識要時刻保持警覺。另外面上司，即使意外數字已遠低於國際標準，上司總會追問數字已有好幾年維持在這水平，為何還需要安全經理的存在、撥款職安健推廣？這時刻，更應當堅持和肯定自己，認清「安全」到底是怎樣的東西。

儘管要維持意外數字在低水平、說服員工等會令羅上尉感到壓力，但這令他明白到，有時候對不同人應有不同的處事方式。的確，工作時發生的工業意外會令人極之難過，但這令他明白生命無常，要好好珍惜眼前人。這份工作看似簡單其實繁複，羅上尉仍堅持忠於機場安全經理的崗位及使命。

飛機師載客運貨 點到點遊世界



普羅大眾對飛機師的印象：型、帥、富。飛機是「空中巴士」，能夠在天上飛，除了一班工程人員事前的檢查維修外，操控飛行的飛機師必須要受過專業訓練及乎合作業操守，以確保機上乘客及貨物安全。不少人渴望當上飛機師，可以環遊世界，但要型要帥又要高收入，首先要過五關、斬六將。

耳濡目染

畢業於土木工程系，高級航空教育課程組主管黃榮志專業少校由小到大一直的志願都是成為一個工程師，對航空業有興趣是慢慢因不同際遇而形成。

父親是飛機工程維修人員，小時候的黃少校會跟着爸爸上班，對飛機自然見多識廣，漸漸培養起一種似是似非的愛慕之心。到中學時期，學校在九龍塘，每天都有飛機從頭頂像箭般穿梭飛過，每當下課或午息時，他和同學都會一窩蜂走到屋頂齊齊仰起頭觀看飛機離地幾十米的雄姿，耳濡目染下，興趣油然而生。當聽見父親說當時的客機機師只有外國人沒有華人，中國機師都是戰鬥機機師，在黃少校心中的鬥心在悄悄地萌芽。

應變解難 為最壞作好打算

那年，大學課程即將結束要找工作，適逢國泰招聘見習機師（Cadet Pilot），在天時地利人和下，喚

醒了黃少校那一顆鬥心，決定一試。他認為當一名飛機師，個人興趣最重要，因為要堅持維期約一年的進修，並一直考試和工作，直至退休。

眾所周知，飛機師的主要工作，就是把旅客或貨物由甲地運送去乙地。但黃少校卻指，原來這一點也不簡單。在每一次起飛，機師都要為起飛失敗而作出急停的準備；在每一次降落，則要為降落失敗而作出急升的準備。「在任何未發生的情況下，已經作出最壞打算的準備，正正就是我們的工作。」每一次完成飛行任務，那份滿足感和成功感是不能言喻。

保持警覺 應付風雨中升降

經歷了十多年的機師生涯，黃少校曾遇過不少「風風雨雨的起飛降落」，體會到作為飛行員一定要訓練有數，工作中時刻保持警覺，達到最安全的飛行旅程。他表示這一行是學無止境的，因每次執勤都會遇到不同的狀況，例如天氣變化、不同的客貨需求、航道的交通流等。當年，他的一位飛行導師說過：「當你覺得你自己剛剛做了一班完美無暇的航班的時候，這一天便是你退休的一日了。」原來，當飛行員，是有一種追求安全、完美的執著。

實際行動 化夢為真

作為飛機師，要懂得應變，並擁有解難的清晰思路，因此飛機師普遍都會比較健談、有自信。良好溝通技巧對飛行安全十分重要，若人與人之間因溝通而產生了誤會，導致的後果可能很嚴重。

對於有志成為飛機師的學員，黃少校強調：「不能只說不做！只在隨口說多有興趣多有能力是沒有用，要有實質的行動才比較實際。」他建議，大家可以積極參加飛行體驗及飛行訓練活動、選修飛行相關學科和閱讀有關飛行的課外書。

資料館：如何成為合格民航機師？ 機師考核程序

一般的初步評審，會考慮應試者的常識、邏輯、數理科學成績和能否操流利英語，通過基本考核後會有面試。面試一般分為兩部分：一、與面試官對答，可能有一些針對性的領導問題或技術上的知識，最重要是如何突出自己對飛機師這項工作的興趣和決心；二、小組討論，關於分配工作，然後說出工作性質和如何面對問題，這能夠充分考驗出考生的解難和人手分配的能力，能人善用是領袖的技巧。

晉升過程

要訓練出一名飛行員以達到商業飛行員執照內的最低要求，最基本需約14至16個月、累積200個小時的飛行經驗及所有飛行執照科目筆試及格。現時香港最大型的航空公司所招收的見習機師，就是在澳洲阿德萊德進行上述訓練，整個課程的費用及食宿由航空公司負責，大約為港幣150萬。

當這些飛行學員完成課程及拿取到商業飛行員執照後，便可獲航空公司聘用，但在接下來的4至6個月，他們仍要接受一連串的大型客機的筆試及飛行模擬駕駛訓練及測試，然後用3至4個月在真飛機上跟飛行教官作一連串的執勤訓練，才能夠成為二副機長。約3年後，可以經考核晉升為初級副機長，再2年後，再考核升為副機長，經驗積累4年後成為高級副機長及後備機長，約再4至6年後便有機會經多番考核成為機長。退休年齡為六十五歲。

飛行員，每年要進行一次體驗，二次模擬飛行測試，一次實際飛行考核。有任何缺失也可能會吊銷飛行執照。

個人檔案

長官姓名：黃榮志專業少校
職業及職位：
國泰航空公司·高級副機長



鐵鳥安全起動飛行 全賴飛機工程師

任何一架飛機或直昇機在升空前，它每一組零部件都必須要經過嚴格精密的檢查及維修保養，無論是大至整座引擎，還是小至機倉門上的一口螺絲，一定要確保在安全及理想的狀態下離開機庫，投入服務。這，是飛機工程師的使命。

夢由童起

訓練部技術運作及支援科主管黃永德專業少校憑着自己對航空的熱誠，在航空界中大發異彩。小時候的他在九龍城的遠東航空學校讀書，自此與航空界結下不解之緣。

1997年前，「大鐵鳥」是九龍城上空的常客，居民的集體回憶，而黃少校則因它的啟發而加入航空界。他在遠東飛行學校（現址香港飛行總會）畢業後，成功晉身於港基工程中執業，更在空暇時間積極自修直升機工程師執照。憑着這種堅持不懈的精神，他最終加入香港飛行服務隊，成為一位飛機工程師。



個人檔案

長官姓名：黃永德專業少校

職業及職位：

香港飛行服務隊（GFS）
飛機工程師

工作年資：19年



工作大揭秘

由於飛行服務隊其中一項職責是進行搜索及拯救，所以一定要確保所有飛機及直升機是安全無誤才放行，而飛機工程，就是為機隊進行外勤和基地維修。基地維修是指檢查機隊以及為其進行維修；至於外勤則是安排每日能有效派出行動。

每一行都有術語，不說不知，其實飛機工程師都是捉蛇高手！原來，內人對有問題的飛機稱為「蛇」，他們會互問「今天有沒有蛇？」然後便一起合力解決。



後起之秀

黃少校非常鼓勵有志加入飛行服務隊的學員，應為學員應對自己作一個深入瞭解，認識清楚自己是否適合作隊中的一員。除此之外，學員們應該要有一定的體能。這都並不是太難，像鐵杵磨成針一樣，有恆心所有事都能成功。

資料館：遠東飛行學校

1928年英國皇家空軍退役人員溫福拿（R. Vaughan F）抵港於遠東航空公司任職。他冀望成立一個新的飛行組織，港英政府將香港飛行會的一切器械和資金津貼撥予發展計劃，最終，遠東飛行學校在1933年11月7日成立。可借1930年代，香港即將捲入二戰漩渦，身為空軍退役人員的教官被徵召入伍；及後，香港淪陷，遠東飛行學校一切器材被日治政府沒收、校址被夷平，後來擴建為啟德飛行場。

文：江彥廷基本學員

堅持興趣

拓展部主管謝華照少校於1998年在外國完成學業回港，重新加入航青成為長官，並成功考取定翼機和輪式動力傘單飛資格以及滑翔機牌照。其實，他從小已對有關航空的事情有莫大興趣，可惜那時並沒有機會接觸該方面的知識。自13歲那年加入航青起，他立志從事航空事業，更從此與飛機結下不解緣。



為夢想起航

謝少校坦言，作為一名航材技術管理主任，必須是愛飛機之人，亦要對航空業或飛機有很濃厚的興趣，以及願意全天候投入工作，因為航空業並沒有公眾假期。對於有意加入這行業的學員，應當要好好提升英語溝通能力，主動爭取學習的機會，裝備好自己，為日後投身航空業界作好準備。

個人檔案

長官姓名：謝華照少校

職業及職位：

香港飛機工程有限公司（HAECO）
航材技術管理主任

工作年資：12年



挑戰低成本 高質素飛行

現於香港飛機工程有限公司工作的謝少校，負責航材技術管理，主要為多間航空公司提供全面的零部件服務、維修及保養飛機零部件，讓客戶可以減少昂貴的零部件庫存，從而達到協同效應；另外，就零部件的損耗程度、可靠性、壽命及使用次數等作評估，訂出採購標準。在確保飛機能正常運作的同時，也需要考慮到怎樣以較低的成本去為客戶賺取最大的利潤。

航材技術管理的範疇非常廣泛，小至一顆飛機零部件的螺絲，大至飛機的引擎，謝少校都必須了如指掌。當零部件損壞時，他的團隊需在限時內，從世界各地採購或借調適當的零部件，替飛機立刻更換。每次看見飛機維修完畢，重新投入服務時，那份成功感及滿足感實在無法形容。當然，飛機有時也會因缺少零部件而停飛，但這對他來說反而是一種挑戰。



文：黃皓明基本學員

緣起舊啟德機場

小時候，許崇貴上尉家住九龍灣，常常看到飛機升降，漸漸對航空業產生興趣，夢想當一名翱翔天際的飛機師，可是後來得了近視，這個夢想也就無疾而終。然而，許先生透過參與一個為期四年的訓練課程，成為了港機工程的一員。課程主要針對提升參與者的策劃及管理能力、飛行原理、物流、管理財政等技能，引領他成為飛機維修策劃工程師。

充足溝通堵失誤

許上尉的主要工作是評估飛機作哪類型的檢查及維修，以及計算飛機維修員的工時，並作出資源分配。而與內部及外間的客戶聯絡亦是他們的工作，溝通十分重要，否則足以導致工作上的延誤。

若遇上苦事，例如壓力大、擔心會有失誤或與其他部門同事溝通不好，許上尉就以忍耐來克服。如能處理得宜，工作上就會有好表現，之後獲得認同感，是十分快樂的事。港機是根據英國傳統的公司，每逢早上七時、中午十二時及下午三時，全體員工都會一起小休，這讓初入行的他覺得很有趣。



個人檔案

長官姓名：許崇貴上尉

職業及職位：

香港飛機工程有限公司（HAECO）
飛機維修策劃工程師

工作年資：7年



文：林俊熹基本學員

「其實我小時侯…沒有志願！」

213中隊隊長梁智恆中尉坦言自己少時並無遠大志向，直到大學二年級要為前途計劃時，發覺飛機工程很適合讀機械工程學的自己，於是便全心投身。

他現時已為香港航空發動機維修服務有限公司工作了接近10年，確保每一架出庫的飛機，都能順暢地發動引擎起飛。



「科技發展一日千里，人每日都要跟隨著進步」

作為一個工程策劃主任，主要的工作是協調各不同部門的運作，例如監督飛機引擎的維修進度，以有限資源每月推高生產、接單量，主持工作進展會議，帶領改進項目，管理及執行高層的指令等。梁中尉認為，要真正享受工作，首要釋放自己，接受他人的意見，務求令工作做得更好更理想，令自己更有滿足感。

維修工場是一星期七天、一天廿四小時不停地運作，長時間工作定必造成大壓力，但亦要保持對工作的熱誠、享受工作；要有團隊精神，有創意，有耐性、主動、謙卑好學的態度。

「機會是留給有準備的人！」

對於有志投身飛機工程界的年青人，由於科技發展及中國對航空產品的需求愈增，資訊科技軟件應用和兩文三語十分重要。另外如果成績未夠入大學，而又想投入航空界的年青人，亦能沿各職業訓練學院考取專業的機械工程文憑應徵入行，只要加倍的努力和恆心，工作外自行進修，符合學位要求一樣能晉升，前途一片光明！



個人檔案

長官姓名：梁智恆中尉

職業及職位：

香港航空發動機維修服務有限公司（HAESL）
工程策劃主任

工作年資：9年



文：鄭綏菁一等學員

航青總監的十二・五



經過過去一年的連串慶祝活動，香港航空青年團（航青）正式踏進第41個年頭，昂首翱翔到下一個10年。「發展大計是每一個可持續發展的機構都應重視的一環。」航青總監羅崇文准將說：「整體上，我覺得航空青年團的發展很正面和踏實。」話雖如此，但是要為航青50金禧作好充分準備，就必須有周詳的計劃。



下花山體能訓練

2012/13年度最引人期待的，一定要數「荃灣下花山計劃」。以前，航青團員一直以外借訓練場地和設施作戶外訓練。現在，航青終於擁有下花山訓練基地，該處距離荃錦公路僅半小時路程，基地第一期預計於今年年中啟用。能夠擁有訓練基地，是航青的長遠發展藍圖中不可或缺的元素。羅總監希望透過建設下花山訓練基地，為青年團員提供更全面的訓練。他透露，下花山主要是戶外訓練場地，設有繩網及障礙訓練設施，亦有操場讓團員進行步操訓練、學習升旗、觀星等；另外，也有小課室作講課用途。視乎訓練內容，團員更可以露營及接受野外定向訓練。

在圓玄學院慷慨襄助650萬元下，基地已經初步成形，工程包括地盤平整、水電安裝、基本建築及訓練配套設施等。然而，在基地啟用後，若要有更完善的設備及維持運作，就必須繼續尋求資助。羅總監表示，初步希望向香港的慈善機構募捐200至300萬元，作為首兩、三年營運的基金，將來則希望達致收支平衡，以「收回成本準則」，務求為更多青少年提供高效益的培訓及多元發展的機會。如有需要，下花山訓練基地亦會逐步開放給其他團體作培訓之用。

優化航空訓練質素

跟外界談起香港航空青年團的服務及承諾，並不一定每個人都知曉，但是從名字上看，大家都能夠意會到航青是以「航空」為主導，繼而會有興趣認識航青的飛行訓練，例如：航青會教育青少年當飛機師嗎？航青有機場、停機坪嗎？有飛機、直升機嗎？正如其他青少年制服團體一樣，航青主要提供訓練機會給年輕人作更全面及正面的人生發展。不過，羅總監認為，航青的優越之處在於團員在學習及發展的同時，能夠比一般青少年更了解航空知識，更早接觸到飛行理論和體驗。航青每年提供予團員的飛行知識課程，程度更達到私人飛行員執照的水平，讓有志投身航空事業的青年人能及早建立良好基礎。

要把這優勢延續，羅總監展望航青在未來優化飛行相關的活動。這當然包括擴闊及深化航空元素及加深團員對行業的認識。讓年輕學員增進知識十分重要，每年舉辦的「港龍航空飛行證書計劃」和「高級航空教育課程」，都是很好的例子。團員如要取得飛行員執照，還要累積飛行時數和經驗。然而，若想為團員提供更多、更全面的飛行體驗，最理想是有屬於航青的飛機和飛行基地。

LT16飛行基地

「我們未來十年的目標是要為成立飛行基地作準備，最好有航青自己的飛機。現時，我們已在梅窩管理一個直升機坪，旁邊的空地亦可以發展利用，只要有足夠資金支持，這是可以實現的。」羅總監所說的直升機坪位於大嶼山梅窩，原本由香港政府飛行服務隊管理，能作基本升降飛行，政府以每年1元的象徵式租金，租出直升機坪和旁邊的空地予航青。

有團員曾對LT16計劃表示擔心，憂慮航青總部會搬到梅窩。羅總監澄清，總部應設在市區，以方便團員和職員工作。觀乎「梅窩LT16計劃」的規模，長遠來看不單僅僅可用作飛行升降基地，更有可能作為航青的航空訓練基地。不過羅總監清楚指明這並非當務之急，因為牽涉到的金額龐大，需要建設的項目也多，例如維修小機庫、課室、飛行操作室等，目前仍沒有足夠資金讓基地發揮真正作用。但他重申這並非不可能，反而更應該以此作為長遠目標。雖然現在該地仍然空置，但已經有委員開始着手規劃飛行運作要求及尋求資助。



發揚榮譽長官計劃

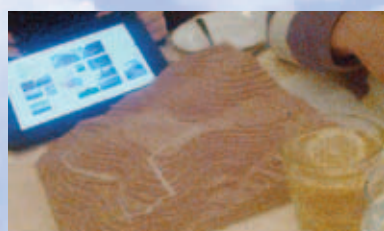
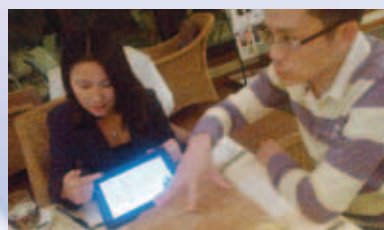
作為青少年制服團體，除了從政府民政事務局及賽馬會慈善基金取得資助外，也應該主動增加善款來源。於是航青成立「榮譽長官計劃」，鼓勵社會熱心人士加入。榮譽長官人生經驗豐富，擁有各行各業技能及經驗，對團隊有莫大裨益。羅總監有意讓「榮譽長官計劃」發揚光大：「無論在人數、參與程度、經驗分享及資源投放上，都可以更優化『榮譽長官計劃』。」他期望榮譽長官能夠在不同的航青活動中，更全面地向不同年齡、不同界別的團員分享經驗，以他們的專業技能及知識，積極協助航青的活動與建設。



未來訓練基地：下花山訓練營

一個營地的誕生

香港航空青年團獲批發展下花山營地，是本團歷史發展的一個里程碑。近年政府積極發展郊區，活化元荃古道及下花山村更被納入為計劃的一部份。但由於下花山村的交通及公共設施不足，一直未能得到發展商垂青。直至2009年中，荃民政事務處正式公開空置多年的「下花山營地」以供申請。經過多次勘察、商討以及得到多個政府部門、公共機構和荃灣區議會協助下，我們即於該年底入紙申請該地段作本團之訓練營地。



我們隨即成立顧問委員會及工作小組，前者由政府有關部門代表、區議會代表、贊助機構及本團執行委員會代表組成，專責協調各部門及其他重大決策；後者由拓展部帶領一班擁有專業資格的長官所組成，當中包括建築師、工料測量師、機電工程師等，主要負責營地翻修工程、監督工程進度、設計營地用途及內部推廣等工作。



時間表

2009年12月	顧問委員會成立，進行評估、勘察等前期工作
2010年12月	工作小組第一次會議，開始商討營地用途及進行規劃
2011年3月	初步視察完成；造出第一套模型、翻修草圖、物料測量報告及成本預測
2011年5月	初步獲得慈善機構同意撥款興建；撰寫工程標書
2011年8月	成功批出標書
2011年9月	正式由承辦商接管營地並展開翻修工程
2012年3月	約五成工程完成
2012年5月	第一階段完成(預計)
2012年9月	所有工程完成(預計)
2012年10月	大型開幕典禮(預計)
2012年12月	試運階段(預計)
2013年5月	正式投入服務(預計)

自2011年9月開始，工作小組每星期均有組員到營地視察工程進度，每兩星期亦會有一常務會議跟進有關工程事宜。按目前進度，我們預計工程將於今年9月完成，而大型開幕典禮亦計劃於10月中旬舉行。



下花山位置

下花山營地座標為 KK 000779，由荃灣地鐵站駕車經荃錦公路上山，經過曹公潭後約1分鐘會見到「下花山」的路牌。依路牌指示左轉入小路，沿引水道一直往前走，約3至5分鐘便到達「烈女宮」。由「烈女宮」步行至營地，約15至30分鐘左右。

營地設施

工作小組在設計營地設施時，參考了本港多個不同的營地。曾考慮過興建歷奇、繩網陣、障礙賽、天文觀星、定向等等的設施。在平衡成本效益、保養維修、活動的獨特性、安全性、訓練需求等等因素後，我們初步達成共識，以「抗逆能力訓練Anti-adversity Training」為主題，興建一個香港少有的軍事障礙賽（Assault Course）場地。我們的設施將會分為3個部份：一、軍事障礙場；二、科普教育；三、外展活動。由於涉及資金龐大，工作小組正積極撰寫計劃書，向各大慈善基金申請撥款。



建成後，營地設有2個多用途活動室、1個衛生間連浴室、1個辦公室及1個大小跟籃球場相若的操場，估計營地可容納60至80人訓練之用，住宿方面，營地鄰近曹公潭戶外康樂營、田夫仔營地、河背水塘營地和大帽山營地，十分方便。

以目前約45個中隊計算，各中隊每年最少有1次機會使用營地。此外，我們亦會考慮增聘1位全職駐營教練，協助開辦平日訓練課程與各中小學校、大專團體、非牟利機構、工商機構等以提升營地之使用效益。



資料館：下花山的故事

下花山村原居民沿於殷商期間，姓商季，負責管理天牢。後因戰亂逃難，靠食野果李子為生，逃過一劫，改姓「李」以作紀念。康熙五年起定居淡水沙田白花間之間，名叫獨松村，是客家人。滿清期間遷往香港，於下花山建村，以務農為生。

約140年前，太平天國的一支派「紅頭賊」入侵，不少村民被殺，這是第一劫。第二次世界大戰，日本侵華期間，大部份村民於抗戰期間犧牲，這是第二劫。經歷兩劫後，村民所餘無幾，及後努力重建。適逢政府鼓勵務農，村民以種植薑花及禾為主。李玉華村長於1996年上任，積極爭取政府正式註冊本村至今，現時原居民約有50人。

我們現時的營地於1964年由香港童軍總會申請興建為訓練營地，直至1977年因供水及供電問題，放棄營地，交還政府，荒廢至今。

在荃錦公路至下花山的路段之間，有一座「烈女宮」，供奉「姚大聖母」。她是一位客家的少女神，俗名為姚蘭微，貌美純良，相傳因拒姦而跳崖自殺，朝廷感其貞烈，就封了她做烈女，其族人後來更建廟祭祀。據聞烈女姚大聖母託夢一客家婦女，使她能醫病治人、占卜神算，信眾甚廣。下花山村民因篤信聖母，故在村口建「烈女宮」。



文：麥頌匡署理少校、黃建華上尉

航青一家親

黃立庸、黃啟駿、黃寶芝和文穎儀，「三黃一文」，他們除了是一家人，另有一共通點，均是香港航空青年團的成員。爸爸是黃立庸榮譽上尉、大哥黃啟駿中尉是404中隊隊長、小妹黃寶芝是401中隊的一等學員、大嫂文穎儀中尉是404中隊副隊長，他們閒話家常的內容，除了是瑣碎趣事、娛樂八卦或社會政治，還有團隊內所遇到的事情。



妹妹改寫命運的決定

黃小妹一個決定，不但改變了自己的命運，而且令家人的生活變得不一樣。04年升讀初中，學校要求每位學生參與一個制服隊伍作為課外活動，她認為航青團的制服遠較其他團隊的吸引，又聞說這團隊十分艱辛，因此在好奇心驅使下，決心一試。現今，她是401中隊的一等學員。

愛上航青，是參與首次露營活動後。由於缺乏經驗，她所準備入營的裝備都不符合規格，結果被長官罵了一頓。然而她並沒有因此而灰心，反而認為這是一個嶄新的突破，令她明白到原來自己也有能力做到，自信心更勝從前。



哥哥接送 認識了航青

現為404中隊隊長的黃大哥是一名海關關員，亦曾是聖約翰救傷隊隊員。作為紀律部隊人員，他直言航青團的紀律很嚴格，經過訓練的學員，做事十分果斷，表現出色。眼見妹妹加入航青團後成長不少，於是在06年加入成為成年團員，希望能磨練自己行政管理能力，成為一位出色的長官。

看着學員們一天一天地長大成熟，是每個長官最難忘也是最享受的事情。當一個懵懂的見習學員，不斷成長，直至可以獨當一面，擔當領袖的角色，安排活動給新隊員時，他都會感到很安慰和很有滿足。

航青團不但令他和妹妹成長，更讓他在見習長官訓練課程中，認識了他的太太。



嫂嫂毛遂自薦成滑翔英雌

黃家大嫂文穎儀，在航青團由初級學員晉升至中尉，現為404中隊副隊長。回想當年，她無意中找到姊姊參加航青團時的照片，覺得那套制服很吸引，於是便寫了一封英文信自薦，並成功加入了302中隊。及後，她取得滑翔機師的執照，成為航青團首位女滑翔機師，並於03年與「星之子」陳亦希一同代表香港參加航空歷史100週年的活動，上北京接受嘉許。



成為長官後，她明白到年青人是需要長官與他們同行，陪伴著他們成長的，建立互信。她憶述最難忘的一件事，有一位以前很膽小怕事的女學員，突然主動致電邀請她參加中隊的火鍋聚會，令她感到很開心。開心的並不是因為獲邀出席，而是她看到年青人的成長和進步，令她很有成就感。

爸爸由背後支持到親自參與

黃爸爸早於女兒第一次參加中隊集會時便認識航青團，並一直默默在背後支持。良好的紀律，一絲不苟的制服，是他對航青團的第一印象。看著女兒一步步達到要求，心裡很是恩惠。在兒子的成年團員畢業匯操時，巧遇他的老朋友、時為榮譽長官統籌主任的沈宏少校。他倆識於微時，難得再聚，沈少校藉機邀請黃爸爸加入航青團榮譽長官行列。正因對航青團有著良好深刻的印象，再加上好友盛情難卻，二話不說就答應了。



彼此支持互相體諒

航青團步操比賽是一年一度的盛事之一，黃小妹得知自己可能有機會第一次參賽，即使正選名單是當天才公佈，她依然邀請家人出席，見證她的努力。雖然她未能晉身決賽，但她也在場邊為其他同伴打氣；這次的挫敗並沒有使她放棄，反而繼續努力為來年作好準備。作為父母看見女兒如此成熟，看到女兒跌倒後，絕不氣餒，重新振作，他們亦感到開心與欣慰。

至於黃大哥及文大嫂，既是夫妻、又是上司下屬，關係如何維繫、角色如何分配？原來他們有一套很好的相處模式，他們會在家中談論中隊的問題。女方是由學員晉升到長官，能夠明白學員的需要，而男方是海關關員，對紀律有一定的堅持和見解，他倆會從不同角度分析和了解事情，每當有意見不合，他們都選擇坐在一起討論，達成共識。



制服活動一家親

黃氏這一家樂也融融，經常分享航青團的所見所聞。他們一家人一起出席航青團活動時，都忙著磨鞋、燙衫，哥哥更會傳授妹妹磨鞋技巧。當中的趣事也層出不窮－妹妹有時會幫爸爸磨鞋；有次妹妹以為自己瘦了，但原來只是錯穿著了爸爸的襯衫。

有時候，妹妹在中隊遇到了一些她無法理解的事情而感到氣餒，回家後請教爸爸、哥哥或嫂子，從中讓她了解到，原來長官們的想法是年輕團員們未能明白的。相反哥嫂均為中隊的長官，有時學員們的行為會令長官摸不著頭，卻礙於學員們大都害怕直接告訴長官他們的想法，回家後問一問妹妹，總能多理解學員的想法，減少誤會。

航青團在不知不覺間融入了他們一家人的生活中，不但可以分享共同的話題，而且航青團的活動也成為了他們一家的家庭活動。在公，他們拉近了學員與長官的距離；在私，他們加深了家人間彼此的瞭解及親密關係。但願將來有更多的家庭一起參加航青團，促進家庭和睦，共同為社會作出貢獻。

直升機式的關顧與長不大的孩子

香港現代不少家庭，擁有孩子都是一個起、兩個止，反而圍著這一個兩個孩子成長的大人卻包括了傭人、父母、祖父母甚至姨媽姑姐叔叔嬸嬸一大堆。於是，孩子從出生的一刻開始，便已享有很多物質的供應，並大人們隨時隨地的侍候。驟眼看來，孩子能在如此呵護備至的環境成長實在幸福得很，然當孩子漸漸長大時，我們卻又往往發覺他們的另一種悲哀。

你見過嗎？

有五歲的孩子身體健全得很，但卻因父母不想他走路辛苦而讓他坐著嬰兒車；
有六歲的孩子手腳靈活，卻仍舊要家人把飯送到他的口中才會進食；
有七歲的孩子因不懂自行抹屁股而不敢去廁所，致失禁人前遭同學恥笑；
有八歲的孩子因不懂綁鞋帶而要父母一左一右蹲下來侍候他；
有九歲的孩子仍舊堅持每晚睡在父母中間而令父母夫妻關係變異致離婚；
有十歲的孩子仍常常忘記帶東西而要家長親送往學校；
有十一歲的孩子在學校遇到困難時卻只懂大大聲地哭鬧要媽媽；
有十二歲的孩子與父母吵架時隨即想起死是唯一的解決方法……



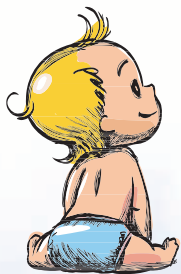
2011年基督教家庭服務中心做過一份調查，受訪的186名家長中，有九成有意無時無刻地守在子女身邊，隨時隨地在子女遇到困難時提供協助。另外受訪的154名初小及初中生中，卻又發覺家長直升機式的守護監察原來並未能獲得子女的認同，當中有九成子女會感到壓力沉重，同時還會以反抗態度「你好煩」、「少囉嗦」等字眼來駁斥父母。

作為愛仔愛女的父母家長們，看到長不大的孩子，聽過他們內裏的心聲，你會怎樣想、怎樣做呢？

至於我，則常提醒自己，並我孩子身邊的大人們，要立心也要立志：忍著心腸，放開懷抱，鬆開手腳地讓孩子去跑、去跳、去哭、去笑、去試、去練、是苦、是樂、是成功、是失敗，這都是成長的必經歷程。引導孩子蛻變成一名健壯、積極、有理想、有謀略的有為青年。

韓曄

香港青年協會親子衝突調解中心
單位主任



香港青年協會
親子衝突調解中心
地址：九龍坪石邨翠石樓地下
電話：2402 9230
傳真：2402 9295
電郵：pcmc@hkfyg.org.hk
網址：pcmc.hkfyg.org.hk



資深團友現身說法

香港航空青年團 = 紀律訓練？

香港航空青年團的活動和訓練素以艱辛見稱，這是因為航空活動對律紀的要求是極之嚴格的。路面上的汽車遇有問題，可以停在路旁處理；但飛機是不能在空中停下來去處理問題的，所以社會一直以來對航空安全的要求都是十分高的。

透過本團，學員有不少機會參與乘坐直升機、乘坐不同的飛行器及跳傘等高風險活動，若學員不遵守訓示和紀律，在飛機上胡亂啟動按鈕，後果可有多嚴重？已不用多說了！這不單單影響一個「頑皮」學員，而是隨時禍及所有機組人員，以至地面上的無辜生命！所以我們有必要透過嚴格的訓練，培養出高紀律、高服從性及自律的學員。

「抗逆訓練」使我們成長

青少年人透過接受艱苦訓練而學會面對逆境，培養出應變能力、自信心及成功感。只有在平時訓練有素，心理上作好準備去迎接不同的困難、挑戰和危機，加上不斷累積的經驗，我們才能處變不驚、臨危不亂。這些經驗和心理素質，不但對學員的晉升有幫助，更重要的是對他們的個人成長、待人處事、學業以至將來投身社會工作都有莫大的裨益。

家長擔心子女外出活動，無可厚非！

過去，我們收過不少家長的查詢，其中大部份涉及活動安全問題。大家可以放心，因為總部對所有活動都有一套嚴格的指引，除了規定主管需於活動前呈交計劃書及詳情外，更需要符合成年團員(長官)與參加人數的指定比例。而我們的成年團員(長官)均受過訓練，且具備豐富經驗或專業資格，所以對學員的安全有一定的保障。如遇有突發或緊急事故時，主管更會第一時間聯絡家長。



對父母的「責任感」

筆者於1988年加入本團，自小學會對父母要有交帶。每次外出活動前，都會清楚將活動性質、內容、地點及緊急聯絡方法告知父母。日子久了，父母見到我受訓後，變得更有責任感，做人處事越見成熟，加上數次與長官的接觸，都令父母對本團的信心增加。所以父母都十分放心讓我參加本團的活動。

淚與汗 = 成長

加入了航空青年團這二十多年裏，最大的得著除了是團隊給我接觸不同的知識，尤其是航空知識以及讓我發揮領導才的機會外，還讓我認識到一班一同成長的好兄弟：我們一同經歷艱辛；一同分享成功；一同哭過、笑過不知多少次？現在我們都長大了，在生活和工作上每有困難，都全靠這班好兄弟助我解困。藉此機會衷心的向這班戰友說聲：「多謝！」

謝錦旋 准尉

行政及支援部

歷奇活動課 (Adventure Activities Squadron)

歷奇活動課 (前稱特別活動組, Special Activities Flight) 成立於 2002 年, 原隸屬於第 604 中隊 (後稱中央訓練中隊), 至今發展已有 10 年, 及於 2010 年正式升格為歷奇活動課, 並撥歸行政及支援部。

歷奇活動課於過去 10 年致力推動、籌劃、發展多元化的歷奇活動; 當中包括: (1) 繩索垂降 (Abseiling)、(2) 山藝 (Mountaineering)、(3) 野外偽裝 (Camouflage)、(4) 攀岩 (Rock Climbing)、(5) 野外歷奇急救 (Adventure First Aid)、(6) 歷奇活動督導員 (Adventure Activities Supervisor)、(7) 團隊精神培育 (Team Building)、(8) 領袖才能發展 (Leadership Development) 等活動。歷奇活動課亦會按實際情況接受個別大隊、中隊及小隊之邀請籌劃及提供協辦有關歷奇活動, 及在有需要時, 支援團隊內各其他單位。

歷奇活動課主管
潘福潮專業上尉



Operation Unicorn 新西蘭野外領袖訓練課程計劃

自二零零七年起, 香港航空青年團 (航青) 獲新西蘭青年團隊 (New Zealand Cadet Forces, NZCF) 之邀請, 於每年一月參加當地 Dip Flat, Woodbourne 舉行為期約兩週的野外訓練課程。課程分為野外領袖訓練課程 (Outdoor Leader Course, OLC) 及初級野外領袖訓練課程 (Junior Outdoor Leader Course, JOLC), 專為新西蘭青年團隊長官及學員提供野外領袖才能訓練。



每年中旬, 歷奇活動課會展開名為 "Operation Unicorn" 的訓練計劃, 透過有關計劃甄選出一名長官及四名學員參加相關的新西蘭野外領袖訓練課程。而在新西蘭參與課程期間的住宿、交通及飲食均由 NZCF 負責。機票費用方面, 被挑選的學員需要支付港幣四千元, 餘下的由航青支付。

於二零一零年, 陳建國榮譽少校有感新西蘭野外領袖訓練計劃對學員的個人成長及於航青的發展帶來莫大裨益, 因此特別成立獎學金, 資助學員的機票費用, 藉此希望令更多出色的學員可以參與此海外課程, 不會因為經濟狀況而失去這難得的交流機會。計劃至今已有五名長官及二十二名學員完成相關海外訓練課程。

學員感想

"Hi everyone, I'm a cadet from the Hong Kong Air Cadet Corps", 一每次作自我介紹，我都為能夠代表香港航年團到紐西蘭作文流感到榮幸。

半年前，我仍與數名學員參加為此交流活動作準備的訓練課程。記得了最後面試時，我被長官問道「你憑什麼代表香港到紐西蘭？」，當時，我堅定地回答「因為我已準備好把航青最耀眼的一面展現給紐西蘭」...

在紐西蘭作交流的兩個星期，我最嚮往的是紐西蘭人的「簡單快樂」。他們的家裡大多有農場，養豬，養牛，養綿羊...生活很簡單、很隨意，每天都在微笑中度過。早上廣闊藍天，單看白雲便能預測天氣；入夜後更滿天星，說真的，沒看過真的不知道有多誇張...他們的科技發展並不落後，但人們卻算不上依賴它。



老實說，一個月不碰電腦、手機，你能嗎？我很欣賞於這樣的生活環境下長大的紐西蘭人，很容易開心、很容易滿足，你我間互補不足，從不競爭。他們更能為些小事大笑一番，初次接觸時我簡直傻眼了，我暗地裡想，大概是香港人忙到忘記怎樣笑了...

"Listen up, we're DELTA!"—我很感謝身處紐西蘭的組員們，他們不會吝嗇自己的知識，反而會用盡力氣教導我，即使全程以英語溝通，我們亦能毫無隔幕地說笑。多謝你們，讓我除了在這次交流中學會了不少營藝技巧，更使我明白到快樂其實可以很簡單...



308 中隊容逸揚一等學員

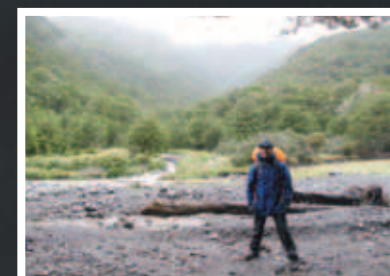
長官體會

"想不到參加航空青年團，也能得到到紐西蘭進修山藝知識的機會。

在十日的課程裏，我看到了紐西蘭自然環境的美麗，看到了對生命的熱忱，也看到了與我同行的學員在課程中成長，更建立與當地學員難得的友情。

感謝本團歷奇訓練課一直與 New Zealand Cadet Force 努力保持良好合作關係，令更多長官和學員能繼續透過此課程體驗大自然的可貴。"

曾振威中尉



訓練部

PMCO 野外歷奇比賽 2012

"Proficiency in Map reading, Camp craft and Orienteering"

二零一二年度之野外歷奇比賽於二月廿五至廿六日在上水展能運動村舉行，共有十支隊伍參賽。各參賽隊伍皆做足準備功夫，在各個範疇加緊訓練，包括營藝、地圖閱讀、原野烹飪等。在比賽期間，各隊均使出混身解數，將訓練之成果展示出來，務求爭取最好的成績。是次比賽，籌委會更邀請富有相關經驗的人士作為評判，以達至公平、公開、公正之準則。評判首次參觀本團之野外技巧及成果，大表讚賞，並向各隊員表示肯定及鼓勵，及給了一些專業意見，以助各隊伍在未來的日子可以做得更好。



PMCO 2012 感想

第三年出戰 PMCO，獲得了第三種得著。今年我首次當上隊長，體驗身為領袖的責任；亦首次在越野定向中，與隊友利用正規的提示指引作賽，感到新鮮有趣。我最難忘的是跟 308 中隊 (A 隊) 一起勇奪「最佳廚藝」的銜頭，並拍下了世紀合照。可惜今年沒有最佳服飾大獎，不然我們有望再下一城呢！

1CC LIU Bo Yee
308 Sqn (B Team)

今年是我第一次參加 PMCO 覺得很有意義，令我從困難中找到樂趣。我覺得最大困難就是起帳篷，因為當時很大風，常常倒下來。從這次活動中就可以知道當中搭建的技巧，對於我往後去參加露營活動很有幫助。

313 中隊方碩楠學員



醫療輔助隊少年團創團誌慶晚會

3 位士官於晚宴上巧遇曾於 2011 年夏令營中同甘共苦的「戰友」，久別重逢，驚喜萬分。醫療輔助隊的長官和夏令營籌委主席亦有出席晚宴，並一起拍照留念。

飛龍智取地質公園—新春行大運

香港地質公園已獲提升為中國香港世界地質公園。為提升團員及其家庭成員對地質公園及其保育的認識，野外鍛鍊及山藝組於二月五日舉行了「飛龍智取地質公園 - 新春行大運」活動，行程包括參觀擁有海岸沉積地貌—連島沙洲的橋咀洲，及設有鹽田、天主教堂的鹽田梓。此活動亦邀請了地質公園導賞員講解基礎地質知識、人文歷史和生態，及「野外不踪留」的資深導師即場講解野外活動與環境保育的知識，透過參觀活動和詳細講解，參加者從多個角度認識地質公園，獲益良多。這確是一個富有教育意義、多采多姿的活動！



第十九屆高級士官訓練課程

No. 19 Senior Non-Commissioned Officer Training Course

第十九屆高級士官訓練課程已於二零一一年第三季舉行，課程共分為三個部份—體能測試、課堂學習（包括：角色及責任介紹、中隊行政、溝通技巧、教學演講）、實習及應用。課程主要目的是為本團及各單位培訓出色的高級士官，作為學員之榜樣，領導各級學員。



AYP 新力軍 +20

青年獎勵計劃組於二月初與第四 (九龍西) 大隊合作舉辦了一場簡介會。我們十分榮幸再次請來獎勵計劃總辦事處地域主任董美琪小姐到來帶領各團員從不同角度了解更多有關獎勵計劃的理念及資訊。獎勵計劃活動彈性高，亦能配合本團多元化、有系統的訓練。因此，二十位學員已即時報名，並開展其獎勵計劃之旅。



10th Anniversary celebration of the Advanced Aviation Education Programme (Helicopter)

"AAEPH" has just celebrated its 10th Anniversary. In the past decade, it successfully trained more than 400 candidates and offered 58 scholarship awards. Two graduates have since been appointed as Pilot II and Cadet Pilot by the Government Flying Service, one hired as Operation Officer by the Heliservices, whereas four have been employed as Second Officers / Cadet pilots by the Cathay Pacific/Dragonair.



香港天文台—「社區航空天氣觀測工作坊」

香港天文台為香港航空青年團及空童軍舉辦「社區航空天氣觀測工作坊」，讓有興趣的團員掌握天氣觀測的基礎知識，工作坊內容包括天氣觀測簡介 / 要素，儀器介紹，航空天氣報告和預報解說，天文台網頁內的天氣數據和天氣觀測練習。

地點：香港天文台總部和位於大欖涌的機場多普勒天氣雷達站
本團參加人數：24

日期：2012 年 2 月 24-25 日及 3 月 9-10 日



行動部

203中隊野外訓練日

今年1月舉行了野外訓練日，目的讓學員學習基本繩結、營藝、地圖閱讀、求生技巧和安全守則，在參與山野活動時保障自己及他人的安全，並可從山野活動中鍛鍊體能及意志的機會。每次訓練都是一種挑戰，能啟發學員的思維及處事手法，長官們看見學員不斷地成長也感到自豪。

203中隊溫碧華下士



那些年之313中隊

今年2012年1月1日去了中隊第一個露營，今年不知不覺踏入第10年了，今時今日中隊人才輩出，第一代元老們已投入社會工作，培養出航空人才、醫生、工程師、藥劑師、室內設計師、身為他們的訓練員，為社會作出貢獻、培育後繼、服務社會，令我們的使命繼續發揮！

313中隊賴育民高級訓練員



齊來、活現飛行夢想！

14歲學員紐西蘭成功完成單獨飛行

陳學彬基本學員剛於上月26日在紐西蘭南島一所飛行學校成功完成了他人生首次的小型定翼飛機飛行考驗。根據當地的飛行法例，只有16歲或以上的人仕，才能進行單獨飛行。現年14歲的陳學彬，是全港最年輕的學員能於專業的飛行考核員監督下，獨自全權操控小型定翼飛機。同行的另一位學員陳偉傑少尉，亦以極少的實習飛行時數，成功考取單獨飛行資格。

陳學彬、陳偉傑與其他7位參與的學員，透過本團所舉辦的2011帝皇鳥行動(Operation Kingbird)，於香港學習基礎的飛行理論及進行模擬飛行實習，再到紐西蘭進行飛行實習。他們有機會接觸很多年輕人夢寐以求的飛行知識，並獲得難能可貴的飛行學習體驗。



拓展部

Mainland and Local Activities Unit (MLAU)

內地及本地活動科 「制服團體日2011」

2011年11月19日 (維多利亞公園)

為推動青年發展及宣揚服務社群的精神，民政事務局與13個青年制服團體舉辦並由青年事務委員會協辦「制服團體日2011」。檢閱禮主禮嘉賓包括 政務司司長林瑞麟先生和民政事務局局長曾德成先生，活動內容包括本團步操表演、攤位遊戲及展覽等，藉此展現制服團體成員的活力及團隊精神，並向公眾人士介紹各團體的特點及服務社會的貢獻，鼓勵更多年青人參與制服團體。



開心家庭日活動 「黑暗中對話體驗」之旅

本團獲民政事務局一開心家庭日活動撥款進行上述節目。視覺可說是我們每天生活上不可或缺的感官，我們很難想像生活在黑暗中會是怎樣的滋味。在「黑暗中對話」體驗館裡，專業培訓的視障導賞員會帶領航青團員及家人走過黑暗旅程的每一步，讓大家一起發掘眼看不見的精采世界！在完全漆黑的環境，讓團員及家人以嶄新的方法去經歷周遭的一切，培養同理心、創意及學習社會共融，包容和欣賞社會上不同人的長處。體驗旅程過後，團員及家人參與反思環節，分享黑暗中的感受和得著，總結及鞏固體驗收穫。

參加人數：250

節目日期：2011年12月 / 2012年 2 / 3月

「WE CAN FLY 2012」

本團與香港路德會社會服務處 - 路德會包美達社區中心舉行「WE CAN FLY 2012」活動，目的計劃是讓青少年透過參與一系列的活動，了解本地航空業的運作，並親身體驗在直昇機空中遊的感受，從而建立積極正面的人生觀。

參加人數：48人 (路德會包美達社區中心青少年會員)

活動日期：

2月26日—本地通用航空 / 直昇機空中遊簡介

3月—直昇機空中暢遊

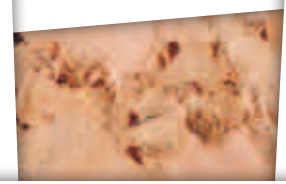
4月—參觀機場客運大樓 / 航空探知館



參觀新營地—下花山

拓展部於3月份舉辦了2次參觀下花山營地活動，旨在讓更多團員了解本團的未來發展動向。第一次參觀活動於3月4日舉行，共有15人參加，團員們都對期待著新營地的落成，亦為能航青團能擁有自己的營地感到十分雀躍和鼓舞。第二次參觀活動於3月24日舉行。







有獎航空知識問答遊戲

凡有興趣參加之本團學員，請於協調世界時 (UTC) 2012 年 4 月 1 日 00:00 時至 23:59 時期間，把答案連同個人資料 (中、英文全名、官階、所屬單位、電郵地址及聯絡電話) 電郵至 editor@aircadets.org.hk，最快全部答對者可得航空紀念品乙份，名額 1 名。以電郵接收時間為準，每人限發電郵 1 次。

問題一：協調世界時 (UTC) 2012 年 4 月 1 日 00:00 時，相等於香港標準時間幾年幾月幾日幾時幾分呢？(註：協調世界時普遍應用於國際性航空、航海領域，以避免不同時區引起之混亂)

問題二：在世上現存大型航空公司中，使用時間最長而仍在使用中之機尾標誌屬於哪間航空公司？

問題三：香港航空 (Hong Kong Airlines) 不停站往返香港及英國倫敦航綫首航日期為何年何月何日？

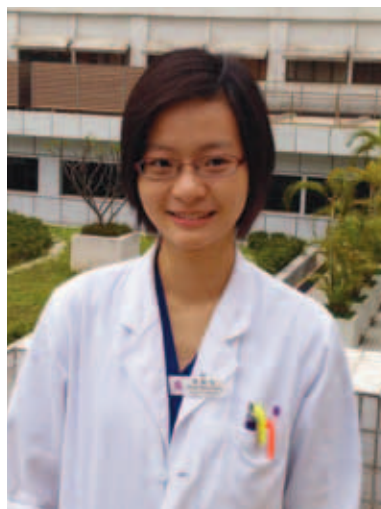
問題四：繼甘泉香港航空 (Oasis Hong Kong Airlines) 於 2008 年 4 月 9 日結業後，另一亞洲低成本航空公司亦於 2010 年 3 月 28 日停止營運。該航空公司的名字是什麼？該間曾開辦遠至澳洲之航綫的航空公司，在結業前是以區內哪個機場為基地？

紀念品由李啟新少校送出



I'm actually in Adelaide now (since May 2011) under Dragonair's cadet pilot programme. We've just completed our HK CPL tests and working towards the multi-engine command instrument rating (the so called MECIR). In fact I have just completed my twin-engine endorsement yesterday and will be doing more instrument approach exercises in the remaining lessons. It's pretty much the end of our general aviation training and we'll be starting our ATPL (airline transport pilot's license) ground school lessons in about 2 week's time. After that will be the jet transport training which involves flying in the 737 sim. The whole course is due to complete in July this year, and will be returning to HK then. I'm very looking forward to that!

304 Sqn ex-cadet Justin Luk



周淑恆 2003 年加入當時新成立的 313 中隊，2004 年升任下仕，現為香港中文大學醫學院三年級學生。



吳振寧准尉，1987 年加入本團至今，曾服務於第 7 中隊（後稱 204 中隊，現稱 402 中隊）及 302 中隊。大專畢業後曾當編輯，及後受呼召攻讀神學，2007 年獲按立成為牧師，現於馬鞍山一教會全職事奉。



林威智醫生，1989 年加入當時的第 7 中隊，93 年升任中士。畢業於香港中文大學醫學院，現為法國醫院駐院醫生。



鍾情風笛的曾國達准尉剛為愛兒慶祝一歲生日。



下花山工作小組成員於一月初到下花山村拜訪村長，部份成員更帶同家眷到山上野餐，實行寓「工作」於娛樂！可謂一舉兩得！



李卓康准尉及吳嘉寶准尉與兒子於 40 周年大匯操中合照。

相信當年許上尉求婚的畫面大家還記憶猶新！童話般的愛情故事羨煞旁人。愛女轉眼已 3 歲了，許家亦於 3 月 20 日增添了一名新成員。



何彥景准尉將於 12 月 29 日結婚，結束多年的愛情長跑。



歐陽偉賢署理少校弄璋之喜，不少多年好友相約到賀，一睹 9 磅「一」哥的風采！



李啟新少校服務本團 20 年，多年來一直醉心於航空有關的事物。大學畢業後一直於國泰航空公司工作，育有一子一女。



謝錦旋准尉於 1988 年加入本團，一直熱心服務團隊。現職警察，育有兩名千金。



七年來，體驗的、學懂的、嚐過的 — 何浩俊上士

光陰似箭，日月如梭 - 2004 年加入航青的一刻，恍如昨天一樣。當年只有十三歲，想也想不到今天的我原來已廿一歲，也是時候退下我的學員生涯。七年來，體驗的、學懂的、嚐過的，實在獲益良多。

肯學、肯做、肯捱，沒有事情是不能的

很多人覺得學習飛行是一件遙不可及的事，但事實上，如果你只是光坐著轎子而不去動手動身做任何事，任何容易的情也變得艱辛困難。2007 年，只有 16 歲的我能夠參與國際航空青年交流絕對不是一件容易的事。還記得當年只有中五學歷，平日用英文的機會不多，到外國要全面使用英語當然十分吃力。幸好出發前惡補了英文，加上之前學回來的航空知識，與外國的學員溝通才不是一個大問題。

學習飛行的一場夢

老實說一句：在香港學習飛行，而又最便宜的方法，我想除了航空青年團外，都沒有甚麼好方法了。當年加入航空青年團，只是知道可以免費坐直升機在維港上空遊一圈，而這件事在入伍後一年也成事了。之後，為了升級而讀了大大小小的航空課程，但發夢都沒想過能夠爭取到獎學金到外國學習駕駛飛機。當然這個夢能夠成真，也不是一朝一夕的事，途中也有不少挫折，但是透過持之以恆的努力，加上一個良好的態度，花多一點點時間，沒有事情是做不到的。

最後一年，也是最多收穫的一年，在最後一年的學員生涯，很多人都會辦一個大型活動作結尾。但

我的最後一年，卻用了我最大的努力，來教導下一代怎樣做一個好學員，把我的知識傳下去。雖然沒有多少個人能夠完全明白，但也希望他們在日後的學員生涯有所得著。毅然放下學員生涯的最後兩個月，未能出席自己身為學員的最後一個會操，而到澳洲留學及拿著 AAEP(H) 的獎學金來深造，為了的是自己更大的進步，日後回來能夠與更多學員分享。自己未必是有最大得著，但能夠看到各位下一代有進步，便是一件最快樂的事情。

在此，感謝多年來在大大小小活動看著本人犯錯、或是給予我一個又一個難關，從而改正我錯處的長官及同僚。沒有你們，也就沒今天的何浩俊上士。

1

最長壽的大型航空公司

能膺此榮譽的就是於 1919 年 10 月 7 日成立的皇家荷蘭航空 (Royal Dutch Airlines, KLM)。她初期之業務主要於歐洲大陸飛行，第二次世界大戰期間曾一度停業，戰後復業並逐步發展為全球最大的航空公司之一。2004 年法國航空 (Air France) 跟 KLM 合併，但仍維持 KLM 之品牌。



2



機票 + 酒店套票？

上世紀 30 年代之長途機，航程動輒好幾天甚至一星期，且看帝國航空 (Imperial Airways) 於 1938 年在華文報章上之廣告：「從前行程需時數星期者，惟有帝航飛艇現則迅能抵達矣……餐膳豐富招待週到，於帝航機 6 日壯遊之中便能抵達英倫。」當時之飛機當然不能直航英倫，故此機票價格便已包括五晚之酒店住宿連早、晚餐，至於午餐亦於航機中途加油時在機場免費提供。

3

航空界術語

筆者於上期介紹了一系列航空術語，讀者還記得其中「發達佬」代表什麼嗎？今期再披露多一點點：

1. 發達佬—聯邦快遞 (FedEx 諧音)
2. 老虎—德國漢莎航空 (Lufthansa 中之 Luft 諧音)
3. 大龍—港龍航空之廣體空中巴士 A330 客機
4. 中龍—港龍航空之窄體空中巴士 A321 客機
5. 細龍—港龍航空之窄體空中巴士 A320 客機

4

性別平等

由於民航業之競爭於上世紀 1950 至 1960 年代漸趨激烈，一些歐美航空公司便漸漸以「美艷空姐」為賣點，且看美國環球航空 (TWA) 於當時華文報章之廣告：

「姬莉絲泰小姐：斟滿一杯香檳酒，促膝談心密如友」
「英寶小姐：週五夜航有良伴，機上人約黃昏後」
「茱達小姐：輕按掣鈕佳人來，蓮步上前勤侍候」
以今日性別平等的角度來看，當然難以接受！

5

Hong Kong Airways

有別於今日之 Hong Kong Airlines (香港航空)，圖中之 Hong Kong Airways 為英國海外航空 (BOAC) 於 1947 年在香港開辦之航空公司，並一度足與國泰航空分庭抗禮，但後來因種種原因，業務漸走下坡，最終於 1958 年為國泰收購並消失於本港歷史舞台。而 2006 年成立的 Hong Kong Airlines 與原有之 Hong Kong Airways 並無任何關係。

部份內容取材自趙予杰著《航空新舊聞》(經濟日報出版社，2006)



撰文：訓練部李啟新少校



司令
司令辦公室

行動部

行政及支援部

拓展部

訓練部

第一(港島)大隊

- 第101中隊 香港鄧鏡波書院
- 第102中隊 銅鑼灣社區中心
- 第103中隊 鄧肇堅維多利亞官立中學
- 第104中隊 天主教明德學校
- 第105中隊 聖貞德中學
- 第106中隊 中華傳道會劉永生中學
- 第107中隊 香港仔工業學校
- 第108中隊 漢華中學

第二(九龍東)大隊

- 第201中隊 中華基督教會蒙民偉書院
- 第203中隊 觀塘功樂官立中學
- 第205中隊 彩虹村天主教英文中學
- 第206中隊 仁濟醫院羅陳楚思中學
- 第212中隊 德蘭中學
- 第213中隊 匯知中學
- 第214中隊 保良局顏寶鈴書院

第三(新界東)大隊

- 第302中隊 德信中學
- 第303中隊 富亨鄰里社區中心
- 第304中隊 香港正覺蓮社佛教普光學校
- 第308中隊 沙田官立中學
- 第313中隊 聖公會曾肇添中學

第四(九龍西)大隊

- 第401中隊 路德會協同中學(石硤尾)
- 第402中隊 賽馬會方樹泉綜合青少年服務中心
- 第403中隊 九龍華仁書院
- 第404中隊 香港管理專業協會李國寶中學
- 第405中隊 賽馬會官立中學
- 第406中隊 聖母玫瑰書院
- 第407中隊 喇沙書院
- 第408中隊 余振強紀念中學

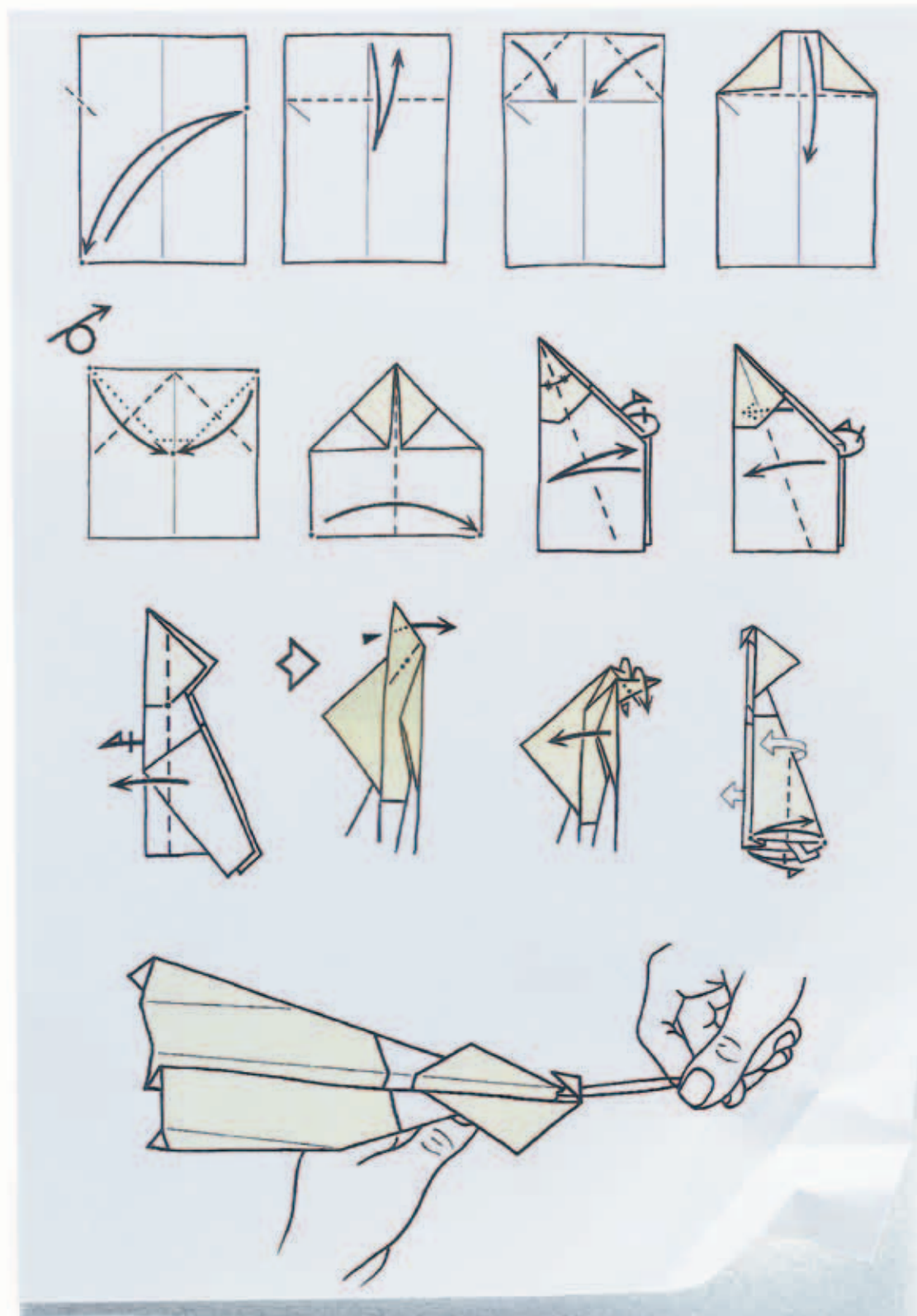
第五(新界西)大隊

- 第501中隊 可風中學(膏色園主辦)
- 第502中隊 中華基督教會何福堂書院
- 第503中隊 保良局八三年總理中學
- 第504中隊 仁濟醫院第二中學
- 第505中隊 馬錦明慈善基金馬可賓紀念中學
- 第506中隊 中華基督教會燕京書院
- 第507中隊 葵涌循道中學
- 第508中隊 東華三院伍若瑜夫人紀念中學

第六大隊

- 第601中隊 官立嘉道理爵士中學
- 第602中隊 西營盤社區綜合大樓
- 第603中隊 香港教育學院
- 第604中隊 香港中文大學
- 第605中隊 香港科技大學
- 第606中隊 石硤尾警署
- 第607中隊 嶺南大學
- 第608中隊 香港公開大學

- 中央訓練中隊
- 儀仗中隊





香港航空青年團 賣旗日 (香港區)

2012年6月16日(星期六) 早上7時至12時30分



香港航空青年團成立於一九七一年，是一個由民政事務局及公益金資助的青少年制服團體，一直致力培養本地青年人對航空業的興趣，透過紀律性訓練，去增強團員的自信心、責任心及對香港的歸屬感，培養他們成為優秀的領袖及良好公民；同時亦透過教授航空知識和安排飛行體驗，培訓本地航空人材及推動普及航空文化。

**現特招募賣旗日義工，有意人士請與本團聯絡，各界人士亦歡迎直接捐款支持。
捐款戶口：匯豐銀行戶口「808-620280-005」**

社會福利署已批准3間機構於2012年6月16日(星期六)，分別在港島、九龍及新界三區同時進行賣旗活動，而我們已獲授權於香港區賣旗籌款活動(公開籌款許可證編號：FD/R005/2012)，以籌募活動及基建經費。



地址：香港航空青年團總部 九龍宋皇臺道

網址：www.hkacadet.org.hk 電郵：hq@hkacadet.org.hk 電話：2712 3100 傳真：2715 0844