工時長休息不足 逾半認執勤睡覺

民航機師 壓力第四大職業

民航機師每次旅程都肩負幾十至幾百人的性命，但很多機師工時長、休息不足，令他們疲憊不堪、壓力「爆燈」。馬航客機失蹤後，其中一個調查方向就是機師的精神和心理狀態。英國有調查顯示，逾半民航機師承認曾在飛行途中睡覺，嚴重威脅飛行安全。民航機師更登上美國就業網站CareerPost「2014最大壓力職業」第四位，僅次於軍人、軍方將領和消防員。

■香港文匯報記者 李鍾洲、陳國麟、張易

汽車司機疲勞駕駛，是很多車禍肇因，民航機師疲勞駕駛造成的危險，同樣引起外界關注。2009年2月，美國科爾根航空航班3407降落紐約州水牛城機場前，失事墜落郊區一棟房屋，導致50人罹難，包括一名中國公民和一名美籍華人。事後調查發現，副機師執勤前曾到西雅圖旅遊，剛搭完通宵航班便上班，疑身體不適和疲倦，錯判引發意外。

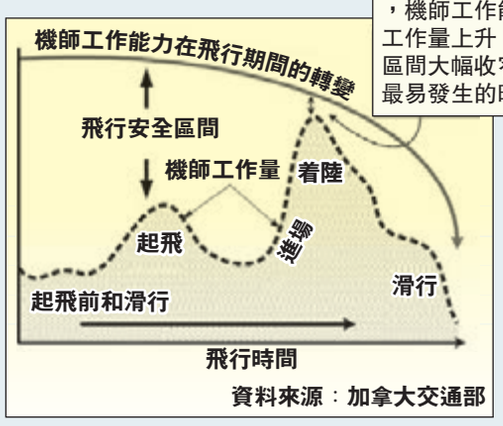
22小時沒睡如酒精超標4倍

英國民航機師協會(Balpa)去年透過調查公司詢問500名民航機師，發現56%承認曾在飛行期間睡覺，有29%稱醒來時發現另一位機師也在打瞌睡。多達84%受訪者認為，疲倦影響工作表現，逾半更指機師疲累是飛行安全的最大威脅，但認為即使向公司反映，也不會獲准免飛。

研究指出，過度疲累對機師身心都構成重大壓力，削弱判斷力、警戒性，增加錯判機會，特別影響到機師面對突發情況時的應變能力。Balpa表示，根據歐盟最新規定的最極端情況，機師或要在連續22小時沒睡覺的狀態下進行着陸，疲累程度等同在超過飛行法定酒精上限4倍時駕駛飛機。除了機師，機組人員在飛行途中同樣承受各種考驗，包括噪音、機身震動、客機加速、服務客人等，都有可能成為壓力來源。

美新例確保休息時間

美國聯邦航空局(FAA)今年初推出新例，要求航空公司確保機師執勤前，最少休息10小時，當中包括8小時「不受干擾睡眠時間」；機師每周亦可享有連續30小時的休班時間，較之前多25%。新例亦要求航空公司編製執勤表時，考慮航班起飛時間和飛越的時區數目，以評估對機師身體狀況的影響。然而有航企投訴，新例加大航班安排難度，加劇航班延遲情況。



■美國科爾根航空2009年空難導致50人罹難，事後發現，副機師執勤前剛搭完通宵航班，疑身體不適和疲倦，錯判引發意外。

亞洲需求增 飛行時數不足惹隱憂

近年新興市場崛起，帶動亞洲等地民航機師需求急增，不少航企會把準機師送往美國受訓。然而有不願公開姓名的航空教官透露，很多航空學校為免超時帶來額外開支和「盡快交貨」，即使學生受訓表現未如理想、飛行時數嚴重不足，仍會施壓教官讓他們畢業，為飛行安全埋下隱憂。

過去4年，共有逾2.3萬名外國機師獲美國聯邦航空管理局(FAA)頒發執照，當中大部分來自亞太地區。報道指，外國準機師在美國受訓，普遍會接受為期10至12個月的課程，其間大概會累積180至200個飛行小時。他們回國後，普遍會再接受40至60小時飛行訓練，之後便會就特定機種展開訓練。

250小時 與美1500小時差距遠

換言之，這些機師最少只要約250個飛行時數，便可成為大型客機機師，相比美國的1,500小時最低要求相差甚遠。

準機師飛行時數不足，同樣令嚴重缺人的美國航空業頭痛。FAA雖然特別允許安柏瑞德航空大學等個別航空學校畢業生，只需1,000個飛行時數便可擔任民航機師，但學生普遍在學期間只能累積250至300小時，意味他們畢業後還要另找方法儲夠數百個飛行時數，不僅無法立即為航空業補充戰力，亦削弱了不少潛在機師入行的動機。

美大小航企機師 年薪相差31萬

■科航空難同型號客機Dash 8Q 400。 網上圖片

新晉機師當然不可能一步登天，通常要在中小型地區航企做起。不過，他們的平均起薪點只有每年2.2萬美元(約17萬港元)，不及測試工程師或加入空軍等航空學校畢業生其他工種的一半。根據國際民航機師協會(ALPA)估計，地區航企初級副機師，與聯合航空等大航企同職位的年薪相差近4萬美元(約31萬港元)。

有業內人士更透露，部分地區航企副機師時薪最低只有20美元(約155港元)，連應付生活都成問題。航空顧問達比指出，擁有10年經驗的地區航企機師平均時薪只有73美元(約567港元)，即使升至最高級，亦只得100美元(約776港元)。

上班75小時 計薪僅21.5小時

值得注意的是，有關時間只計算客機由離開閘口一刻到着陸的飛行時間。國際民航機師協會(ALPA)估計，一名機師每周可能「上班」60至75小時，但計薪的只有21.5小時。

地區航企機師起薪點近年已有所提升，但升幅仍跑輸其他航空業工種。薪酬待遇強差人意，加上當局去年大幅提升機師飛行時數要求，均令美國地區航企機師荒愈趨嚴重。

本港機師：超時普遍

機師是不少人心目中的理想職業，但在香港任職航空教育團體的Michael表示，機師每周需滿足民航處指定飛行時數，無論航班是長、短途，機師壓力都很大，因短途每日可能要飛3轉，長途則要適應時差，而且航班延誤造成的超時普遍。

本身是飛行愛好者的Michael指，青年學員從航空學校畢業後，獲聘為資歷最淺的第二副機師(second officer)，月薪3萬至4萬港元，在長途航班升至巡航高度時，會負責替班。其後根據年資及表現，有機會由初級副機師 (first officer)、副機長(senior first officer)升至機長(captain)。因應所屬航空公司及個人能力，晉升時間不同，升至機長後月薪達10萬港元以上。

對於馬航客機失蹤，香港民用航空事業職工會副秘書長葉偉明指，機師情緒難免受此事影響，但相信他們是專業人士，有能力應付。

過分依賴自動導航 駕駛水平跌

近年民航客機陸續引入自動導航等高科技，原意是減輕機師負擔，增加飛行安全。然而美國聯邦航空局(FAA)最新研究發現，現今很多機師過分依賴自動化裝置，導致手動駕駛技術水平不斷下跌，機師在適應新科技上亦有困難，這反而成為飛行安全的最大威脅，可謂本末倒置。

FAA報告指出，在研究過的飛行意外個案中，近2/3機師在手動操控飛機或操作自動化裝置時明顯出現困難，包括「太依賴自動導航，而不願作出人手干預」，以及「在不正常或危險情況下，貿然關閉自動系統」。

民航機師過於依賴機器，早已引起關注。去年造成3名中國學生死亡的韓亞空難，肇事機師作供時稱，由於機場正在施工，跑道自動提示系統無法使用，需要他目視降落，令他感到「壓力很大，非常困難」。過去亦有多次空難是源於機師誤讀或忽略自動化系統的警告，作出錯誤判斷所致。

無人駕駛成大趨勢

無人駕駛始終是交通運輸業大趨勢，去年一架16座客機從英格蘭北部起飛，機師在到達飛行高度後，把飛機交由地面控制員操控，是航空史上首次。有業內人士預期，10至20年後客機可全面改為以自動導航為主的遙距操控，但反對者擔憂，電腦一旦出錯會引來嚴重後果，亦增加黑客騎劫客機的風險。

光鮮背後平常人 抑鬱釀執勤自殺

民航機師衣着光鮮、工作體面，但他們其實和平常人一樣，面對各種生活壓力和情緒問題，嚴重可致機師飛行期間自殺，與乘客同歸於盡。美國傳媒指，抑鬱是機師執勤時自殺的主因。美國聯邦航空局(FAA)於2010年放寬限制，允許機師服食抗抑鬱藥。

民航機師刻意撞機自殺不常見，但並非沒有先例。1982年日本航空一架客機準備降落東京羽田機場時，機師片桐清二突然打開推力反向器，意圖撞毀客機，副機師與航空工程師嘗試制止不果，飛機最終墜落離跑道300米的淺水區，機上174人中，24人無辜喪生，片桐則生還。據報他患精神分裂，事故後第一個乘坐搶救船，更向乘客訛稱是白領，免受追查。

此後，全球出現機師執勤時自殺的原因包括精神、家庭、感情等問題。最近一次是去年11月莫桑比克空難，27名乘客和6名機組人員無一生還。調查人員發現，機師趁副機師如廁時，反鎖駕駛艙門，刻意關閉通訊器和調整飛機高度讀數。

在墜機前幾分鐘的黑盒錄音中，聽到副機師不斷拍門，以及駕駛艙響起警號，因此調查人員認定空難是機師故意造成。

女機師受歧視 未獲公眾信任

港劇《衝上雲霄II》去年熱播，女主角矢志成為女機師。現實中，機師一職仍由男性主導，女性晉身機師之路荊棘滿途。美國聯邦航空局(FAA)數據顯示，美國目前約有8,200名民航女機師，僅佔全美機師5%。英國去年調查亦發現，逾半受訪者不信任由女性駕駛客機。

英國網上旅行社Sunshine.co.uk去年訪問2,400人，51%稱不信任女機師，僅14%稱對女機師駕駛會感到更安全。在不信任的人中，32%認為男機師駕駛技術較好，另有28%質疑女機師處理壓力的能力。

加拿大西捷航空一名女機師本月初遭性別歧視，她駕駛完內陸航班後，發現有乘客在座位留下字條，稱女性「應留在家中相夫教子，不是在客機駕駛艙出現」，又要求航空公司下次提早通知，好讓他「改乘其他航班」。

■英國去年調查發現逾半受訪者不信任由女性駕駛客機。圖為英航一對機師姊妹。 網上圖片