

泉城调查

记者 于泊升
见习记者 冯子芯 济南报道

部分机构为抢学员 把“包拿证”“包分配”当噱头

近日,济南市民尹先生报名参加了某机构提供的无人机培训,在与该机构员工沟通时,尹先生被告知学习无人机后会“包分配”。

“我一开始没决定学无人机,因为本身还有工作。”尹先生回忆,虽然“包分配”这一承诺未写在合同上,但机构称“微信上说的话也有法律效力”,于是他便辞了职。6月考试结束,尹先生顺利拿到CAAC执照,可一直没等到机构所谓的“工作分配”。“一开始说六月底开双选会,后来又说七月,到最后直接说举办不了。”无奈之下,尹先生拨打热线投诉,却发现该机构早在6月21日就已注销,根本联系不上负责人。

市民谢先生在无人机培训时也遇到问题。他从4月份开始在培训机构训练,5月完成考试,至今还未拿到证书。谢先生透露,考试结束一个月后,机构告知他资料不齐全。资料补齐后,谢先生又等了20天,机构却称资料已全部提交,但民航局还未通过审核。“我朋友6月底考的都已经下证了。”记者多次根据公开信息向该机构负责人去电,均无人接听。

一位业内人士表示,所谓“包拿证”只是噱头。无人机驾驶证通过率并不低,只是有人考试速度快,有人则可能需要考两三次。若学员考不过,机构就以学习不够为由推脱责任。

“小型机构若一个月招不到10名学员,就会亏本。”济南某无人机培训学校负责人向记者透露,部分机构为抢学员、赚现钱,以“包拿证”“包分配”等噱头吸引学员,报名后再巧立名目二次收费,如模拟考试费、场地费、交通费等。学员一旦陷入其中,只能硬着头皮交钱,否则就会面临停飞停训的困境。

无统一标准藏乱象 教练竟是跨界转行

“培训课时和收费标准也有差异。”和尹先生抱着同样想法的张明明告诉记者,他找培训机构时发现,培训时长和收费方式没有统一标准。“时间长的需要脱产学习,短的又怕效果不好。”

济南一无人机培训机构负责人接受采访时表示,他们每月能接收10—15名学员,大多是“95后”到“05后”,大部分人选择脱产培训。该机构培训模式类似汽车驾校,学习周期约28天,实操与理论交替进行。从其提供的价格表来看,执照培训根据机型和视距不同,价格在6800元到21800元不等。

记者调查发现,济南的无人机培训机构主要分两类:一类是数量众多、更迭速度快的私营小型培训机构;另一类是由成熟企业支撑的大型培训机构,这类机构较少,大多已入行十余年。

“有些机构没有资质,授课老师水平也不高。”张明明透露,他在一些机构听课时,发现教练刚入门不久,专业素质存疑。“有个教练跟我说,他之前是卖影楼设备的,去年刚转行。”

记者在社交平台搜索无人机培训关键词时,添加了一家自称专业提供CAAC执照考试服务的培训机构。该机构提供了带公章的空域审批表和中国民航飞行员协会出示的训练机构合格证书以证明资质,但在UOM(国家无人驾驶航空器一体化综合监管服务平台)上却查询不到相关信息。该机构负责人解释称,是刚更改注册名称的原因。

一位业内人士透露,当前无人机培训中确实存在一些“黑机构”,它们未严格按照申报流程申报。“无人机热”吸引了不少人涉足培训领域,但部分人员此前的工作与无人机驾驶无关联,只因看中无人机培训的现金流,想分得一杯羹。

“包拿证包分配不可靠,机构众多,水平参差不齐。”近日,济南市民尹先生因无人机培训的事犯了愁,他辞掉工作参加学习,本想在新兴市场大展拳脚,却遭遇“竹篮打水一场空”。

随着低空经济发展,无人机培训行业进入扩张阶段,在这股热潮背后,究竟是怎样的现状?又隐藏着哪些问题与挑战?近日,记者展开了调查。



『包分配』成空谈,无人机培训藏了哪些坑

□延伸阅读

外包教学遇事“踢皮球” 无资质招生“套路深”

“本以为这个赛道挺小众,没想到扩张这么快。”市民张先生当初选择无人机培训机构时就犯了难。“摸着石头过河,可以说是盲选。”

记者在UOM上查询发现,注册在省内的无人机培训机构多达299家,仅济南就登记了65家。

张先生通过网上广告选择了一家培训机构,向工作单位请假十多天去学习,却发现培训现场并不像宣传的那样“专业”。

据张先生回忆,培训现场大概有百余人,被分为几个小组,一个小组十几人,一共只有几架无人机,教练看起来都没有什么教学经验。“有教练员资质的人没几个,也没有专门的人带我们,谁有空了就讲两句,有机会就上手飞一下。”

在张先生准备参加实操考试之前,新的情况又出现了。“我发现给我们训练的是另一家公司,应该是外包给了第三方。”张先生起初并未将这件事放在心上,他想既然培训已经结束,现在只要考完试就可以,没想到机构并未成功帮他报名考试。“第二天要考试了,头一天中午才告诉我没报上名。”

这种没有资质却以自己名义招生的机构并不是个例。任先生曾在一家培训机构报名专升本课程,该机构今年再次联系任先生,称“提供无人机培训服务”,任先生于是花9888元报了中型超视距的无人机培训课程。“当时他们跟我承诺的住宿、餐饮条件与实际不符,我觉得差太多就离开了。”任先生表示,实际上为自己提供培训服务的并非报名机构,而是另一家公司。

“我一天课都没上过,但他们却不愿意退款。”任先生认为该机构涉嫌虚假宣传,事后曾拨打市场监管部门的电话,得到的回复是不属于宣传性质。任先生透露,他已经向法院提交了起诉申请。

记者查询后发现,这两家培训机构都能在UOM上查询到无人机培训资质,而两家直接招生的机构却不具备。

无人机培训机构半年翻番

根据中国民航局的数据,截至今年6月,全国实名登记的无人机已经达到187.5万架。今年上半年,新注册无人机接近60.8万架,而仅有超过22.5万人拥有无人机操控员执照。据有关部门测算,目前我国无人机操控员的就业人才缺口高达100万人。

巨大的市场缺口,吸引资本跑步入场,无人机培训机构如雨后春笋般不断涌现。据统计,截至今年6月初,全国无人机培训机构突破2500家,数量半年内几近翻倍。业内人士表示,如今无人机培训机构以每个月新增一两百家的速度增长。

相关人士也提醒,无人机培训热潮下,新入局的培训机构越来越多,教学水平可能参差不齐,存在价格混乱、“套路”招生等问题,建议选择时要考察培训机构的资质、教员资历等。

据介绍,和学车考驾照类似,学“飞”需

从无序生长到规则重构 机构准入门槛有望提高

采访中,不少从业人士认为,新兴产业都要经历从无序生长到规则重构的蜕变,无人机培训如今正站在这一临界点上。

记者查阅资料发现,《无人驾驶航空器飞行管理暂行条例》自2024年1月实施以来,我国持续迭代民用无人驾驶航空器监管制度,相关规则已进入动态优化阶段。

“这个行业的准入门槛会越来越高,政策也会越来越规范化。”在山东某航空科技公司担任总教员的马俊认为,未来可能会升级考试难度,甚至建立黑名单公示和星级的评分制度。“目前已经有小机构因经营不善退场,甚至有的机构月初投资场地,由于没有生源,到月底就开始转让。”

马俊建议,市民学习无人机操作,优先选择大机构。拿不准的情况下,可以在UOM上查询机构资质。“重点关注机构的培训人数、培训质量,还有就业推荐机制。”在教练选择方面,首先要确认是否具有相应等级的执照,并且还要参考年龄。

山东大学齐鲁交通学院副教授、山东大学交通规划设计研究中心主任张汝华认为,无人机培训还应注重产教融合,重塑培训模式。培训机构不应局限于固定场景学习,应转向理论与真实场景实训相结合,以工作现场为学习场所,让学员在培训期间掌握行业技能。

记者发现,在低空经济发展的热潮下,不少单位、部门在积极推进相关工作,拉动产业发展。此前,济南市委、市政府印发《济南市低空经济高质量发展实施方案》,提出到2027年,引育产业链相关企业200家以上,产业规模突破200亿元;建成300处各类起降设施;开通100条以上低空航线。

在通用航空领域从业多年的吴丹认为,这个行业的准入门槛会越来越高,行业发展也会更规范。“随着对培训机构管理日益严格,无资质机构被清退只是时间问题。”

要经过“科目一”的理论考试后,再进行“科目二”“科目三”实操考试。不同的是,无人机“飞手”的“科目三”是要在电脑上完成无人机的地面站考试(规划飞行线路图)。与之相对应,教练也会分三个阶段授课。

“‘飞手’的理论考试更难一点,要学习很多航空航天领域的知识,像空气动力学、气象学以及空域管理的法规都要学,有的题目还需要自己动手计算。”某培训机构相关人士说,虽然很多知识学员们此前并没接触过,但这些知识大多是基础理论,只要用心学还是很好理解的。

理论学习过后,学员就可以上手实操了。“一般先是在模拟机上熟悉手感,然后再去场地上实操。”学员赵权分享了自己的学习心得,“无人机的操控杆非常灵敏,手指轻轻一拨就飞出去了,所以力度的把握是关键。不能用力过猛,也不能急躁。”综合潮新闻等