Independent Administrative Institution

Civil Aviation College

独立行政法人 航空大学校

2013

学校案内

上空10,000フィート、ここがキミのステージになる

独立行政法人　航空大学校は日本で唯一の国が設置したパイロット養成機関

1954年7月、運輸省はエアライン・パイロットの養成を目的として航空大学校を設立。

以来、航空大学校は日本唯一の国立パイロット養成機関として3,600名以上の卒業生を送り出し、その多くが航空会社の定期路線を中心に民間航空事業の中枢で活躍しています。

エアライン・パイロットを始めとする民間航空のパイロットに求められるのは、操縦技量に加え、優れた判断力、安全に対する強い意識と責任感、すなわちエアマンシップ……。

率直に言いましょう。これらは優れた資質をもつ者が、日々の訓練、絶えざる努力を重ねることによってはじめて得られる能力といえます。

そこにいたる道は決して平坦ではありません。ですが、500名もの乗客の命をあずかり、音速に近い速度で飛ぶということは、そうした厳しさを経てはじめて許される行為なのだとはいえないでしょうか。

厳しいけれど、不可能ではありません。すでに多くの者たちがそれに挑戦し、成し遂げてきた道程でもあります。

そして次に挑戦するのはあなたです。

エアライン・パイロット

当校で使用する訓練機

Beechcraft A36 Bonanza
Obihiro and Miyazaki

Span 10.2m
Length 8.4m
Height 2.6m
Empty Weight 1019kg
Max.T／O Weight 1655kg
Max.CruiseSpeed 326km/h
Engine IO-550-B／300hp×1

Beechcraft G58 Baron／Sendai

Span 11.53m
Length 9.09m
Height 2.97m
Empty Weight 1,832kg
Max.T／O Weight 2,500kg
Max.CruiseSpeed 361km/h
Engine IO-550-C／300hp×2

をめざす飛行機操縦科

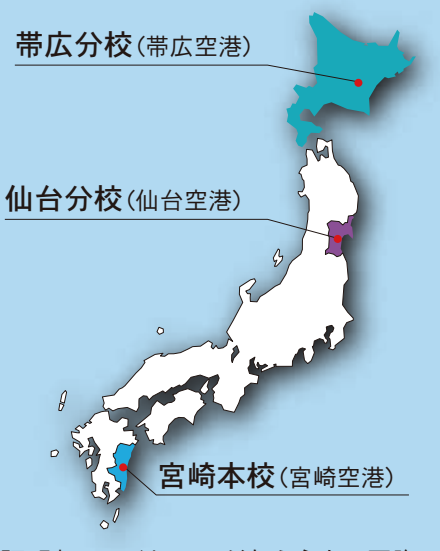
現在、日本でエアライン・パイロットになるための主な道は、独立行政法人航空大学校に入学してトレーニングを受けるか、一般の大学に入学して航空機操縦コースでトレーニングを受けるか、定期航空会社にパイロット要員として入社するかです。航空大学校の出身者はエアライン・パイロットの40%を占めています。

1 夢のパイロットを目指して

航空大学校のキャンパスは、宮崎空港、帯広空港、そして仙台空港に隣接しています。エアライン・パイロットをめざす飛行機操縦科学生は4期に分かれて入学し、まずは宮崎キャンパスで5ヶ月間の学科教育を受講。そして帯広キャンパスにおいてシングルエンジン機のビーチクラフトA36ボナンザを使用してのフライトトレーニングを開始、6ヶ月で自家用ライセンス相当のテクニックをマスターします。

続く6ヶ月間は再び宮崎キャンパスでのフライト課程。帯広と同じくボナンザを使用しますが、ここでは事業用ライセンス相当、つまりプロパイロットとしてのより高度なテクニックや判断力をマスターするのが目的です。

そして最終過程は仙台キャンパス。ここでは双発機のビーチクラフト式G58バロンを使用し、より複雑で高性能な機材でのオペレーションや計器飛行をマスターします。この仙台キャンパスでの7ヶ月間のフライトトレーニング（この間に、エアラインの入社に向けた試験も開始される）を終えれば卒業。エアライン・パイロットとして歩み出すことになります。



なお、卒業生は「飛行機・事業用操縦士（陸上単発・陸上多発）」そして「計器飛行証明」のライセンスが与えられ、国際線を運航する場合に必要な「航空英語能力証明」の国家試験（学科試験のみ）が免除されます。

2 教育プロセス

宮崎 学科課程
- 期間 ……5ヶ月
- スクール …… 本校
- 学科 …… 560時間
- 計器飛行地上訓練… 3時間

帯広 フライト課程
- 期間 …… 6ヶ月
- スクール ……帯広分校
- 操縦訓練 ……76.5時間
- 訓練機 …A36ボナンザ

宮崎 フライト課程
- 期間 ……6ヶ月
- スクール …… 本校
- 操縦訓練 ……78.5時間
- 訓練機 …A36ボナンザ
- 計器飛行地上訓練… 17時間

仙台 フライト課程
- 期間 ……7ヶ月
- スクール …… 仙台分校
- 操縦訓練 …… 65時間
- 訓練機 ……G58バロン
- 計器飛行地上訓練 …30時間

3 取得するライセンス

●事業用操縦士（陸上単発・陸上多発）

●計器飛行証明

01 宮崎キャンパス
Miyazaki Campus

夢の扉が、
今、開け放たれる。

第一歩は、空を見つめるグランドスクール。

Miyazaki Campus

航空大学校の本拠地は宮崎キャンパスに置かれています。入学した学生は、まずここで5ヶ月間のグランドスクール（宮崎学科課程）を集中的に受講します。内容は、航空力学や航空機システム、エンジン、航法、気象、そして航空法規や英語など15科目を560時間。質、量ともにかなり密度は濃いといえます。

しかもこの間、1度の体験フライトと、3時間のＦＴＤ（飛行訓練装置）訓練以外のフライトトレーニングは一切行われません。パイロットとして早く空を飛びたいと思う心には、いささかつらい日々となるかもしれません。しかし今後ますますハイテク化の進む旅客機を飛ばすためには、この過程での基礎学力の充実は重要かつ不可欠なものといえるでしょう。こうして宮崎学科課程を終えた学生は帯広キャンパスに移動し、待望のフライトトレーニングを実施。自家用パイロット相当の技量をマスターして再び宮崎キャンパスに戻ってきます。

いよいよ宮崎フライト課程です。

訓練機はビーチクラフトA36ボナンザ。民間のパイロット養成校では、200馬力クラスの固定脚機を使うのが一般的ですが、このボナンザは引込脚をもつ300馬力の高性能機。操縦にもよりシビアさが要求され、とりわけ帯広ではじめて操縦桿を握るビギナーにとっては難しいといえるかもしれません。

しかし宮崎フライト課程の学生は、帯広でのこうした試練を乗りこえており、ある程度の自信やゆとりをもってフライトトレーニングにのぞむことができます。内容的には事業用パイロット相当をめざし、より高度なものが求められるようになりますが、クロスカントリーでの他空港へのフライトなど、空を飛ぶことの本当の楽しさ、面白さが実感されてくる時期でもあります。

宮崎キャンパスにおけるフライトトレーニングは78.5時間が予定されており、このほかにシミュレータ17時間、そして風洞実験などを含むグランドスクール170時間が設定されています。

一生の仲間と空へ そして夢のパイロットへ!

Message

加藤　岳（かとう　がく）東京都出身

早稲田大学 基幹理工学部 機械科学・航空学科卒業
第58回生Ⅱ期　宮崎学科課程

子どもの頃から空と飛行機が本当に大好きでパイロットになろうと決めていた私にとって、航空大学校は憧れの場所でした。その夢のような学校で訓練を受けられる自分を、とても幸せに思います。

航空大学校に入学して最初の5ヶ月間は宮崎座学課程で、航空力学やシステム系統、航空法や管制方式など操縦に必要な知識を朝から夜までみっちり学びます。入学当初、パイロットになるにはどれほど勉強が必要なのかと心が折れそうになったのを思い出します。しかし同期と教えあい鼓舞し合いながら切磋琢磨し、事業用操縦士国家試験を18人全員で合格できたときの喜びは忘れられません。講義中、教官がおっしゃった言葉も強く自分を奮い立たせてくれました。「君たちが目指しているパイロットは、どんなときも最後の1秒まで決してあきらめてはいけない職業なんだよ。このことを忘れないでください」「君たちは国設立のパイロット養成機関の学生、いわば士官候補生です。Officerとしての自覚と誇りを常に持ってください」

航空大学校では全寮制で、宮崎課程ではフライト課程の先輩と相部屋になります。すでに空を飛んでいる先輩の話はとても興味深くかっこよく、空を飛ぶ楽しさと厳しさを窺い知ることができました。航空大学校における強い横の、そして縦の繋がりは、ラインに入ってからも大きな財産となります。厳しい訓練の中毎日寝食を共にすることで得られる同期との強い絆、そして飛行機を飛ばすために不可欠なコミュニケーション能力・チームワーク、これが航空大学校の最大の魅力・強みであると私は思います。

私たちは来月から帯広フライト課程に入ります。座学時代ずっと夢見てきたフライトですが、正直楽しみ半分不安半分という感じです。先輩や教官方に教えて頂いた厳しさの先にある世界を目指し、同じ志を持つ同期と支え合いながら夢に向かってまい進したいと思います。そして航大生としての誇りを胸に、同期全員でウィングバッジを手にしたいと思っています。

02 帯広キャンパス
Obihiro Campus

いざ、大空へ。

夢の扉が、今、開け放たれる。

Obihiro Campus

帯広キャンパスは、広大な北海道十勝平野の中心に位置する帯広空港に隣接して設置されています。

宮崎での5ヶ月間のグランドスクールを終えた学生は、ここでようやくフライトトレーニングを開始します。つまりはじめて操縦桿を握り、はじめてのソロフライトを体験。帯広は、こうして多くのエアライン・パイロットをめざす学生が空への第一歩を踏み出す地です。

ここでは6ヶ月間にフライト76.5時間、グランドスクール166時間のトレーニングが設定されています。そして航空大学校では、この最初のステップから単に軽飛行機を操縦するのではなく、将来の旅客機を操縦しているのだという想定のもとでのフライトトレーニングが行われるのが特徴です。

すなわち自分たちが操縦桿を握るということは、多くの命をあずかり、重い社会的責任を負い、絶対の安全性を要求されるプロフェッショナル・パイロットとして飛ぶことです。学生たちは、そうしたことを理屈ではなく実感として理解するようになります。そんな自覚面でも、帯広はエアライン・パイロットとしての第一歩を踏み出す地といえます。

ここ帯広フライト課程の訓練機としては、ビーチクラフトA36ボナンザが使用され、フライトトレーニングは教官1名、学生3名が1組となり、1名1時間ずつ、合計3時間単位で行うのが基本となっています。

操縦席についていない学生は後席からトレーニングをオブザーブし、必要に応じてチェックリストを読み上げ、また共に教官からのアドバイスを受けることで訓練効率を向上することができます。もちろん、こうしたなかでクルーに不可欠のチームワークが養われることになります。

夢だった空が目の前に

Message

佐藤　博亮（さとう ひろあき）宮城県出身

東京理科大学 理工学部 物理学科卒業
第57回生Ⅳ期 帯広フライト課程

帯広課程に進むとフライト訓練が始まります。初めて空を飛べる喜びや感動と訓練を乗り越えられるのかといった不安が交差する中フライト訓練が始まったのを覚えています。

限られた時間の中で求められる技量をきちんと身につけなければならないこの環境では日々の努力は必要不可欠です。前日のうちにフライトに必要な資料を作ったり、朝早く起きて気象解析を行ったりと毎日忙しい中、フライトで同じミスを2．3度行うような訓練時間の余裕もありません。こんな中でフライト訓練が始まって2ヶ月しないうちにプリソロチェックを迎えることになります。プリソロチェックとは一人で空を飛ぶことができるかどうか判断されるもので最初の難関ともいえます。プリソロに合格するとパイロットの証しであるウィングマークを手にし、初ソロフライトを迎えることになります。初めて自分一人で浮かび上がったときの感動は格別なものがありました。

帯広課程後半になるとナビゲーション訓練が始まり、北海道の様々な空港に飛んでいくことになります。フライト中は外の景色を楽しむことはありませんが、目的地に着いたときの達成感は自分自身がパイロットに近づいていることを感じさせてくれます。

半年間の帯広フライト訓練を終えた今、帯広に来たばかりの頃は操縦桿も握ったことがなかった自分の成長が感覚ではなく実感として感じています。これだけ成長するのは非常に大変なことで、とても一人では乗り越えられないものです。同期と意見を共有し、一人一人がみんなのことを考え、どうしたらうまくいくのか常に考えることで初めて手にできるものだと思います。

私たち57－Ⅳは、いろいろな個性を持った者がいて考え方もそれぞれ違います。しかし、一つだけ共通していることは「全員でパイロットになる」ということです。

そのためにみんなそれぞれ違う観点から物事を考えますが、それが訓練に行き詰まった同期を様々な観点から助けることになります。同期全員が本気でパイロットになりたいと思っている良き仲間であり、たまにはケンカもしますが、こんなに笑ったり泣いたり感情を共有できる熱い仲間がいるのは航大だけだと思います。これから宮崎、仙台と訓練が待っていますが、同期一丸となって切磋琢磨して全員で一歩ずつパイロットに近づいていきたいと思います。

03 仙台キャンパス
Sendai Campus

遥かなるステージへ、テイクオフ!

最終フライト Sendai Campus

トレーニングで、夢が実現する。

2年にわたる航空大学校のしめくくりとなるのは仙台フライト課程です。

ここではビーチクラフト式G58バロンを使用して、7ヶ月間のトレーニングが行われます。

上空では容赦なく片側エンジンを停止するなど、クリティカルな状況を想定したトレーニングが繰り返されます。いかなるときにも沈着で冷静に、そして迅速で的確な判断と操作が要求されます。この課程では、これまで航空大学校で学んだすべてが問われるといえます。また仙台フライト課程の後半では、計器飛行をマスターすることも重要なテーマとなります。それまでのフライトは基本的に有視界飛行、すべてパイロットの目視により外部を監視しながら行われてきました。

しかし、実際の旅客機の運航は、すべて計器飛行を基本としています。パイロットは、たとえ視界がゼロであったとしても、速度、高度、姿勢、方位、そして現在位置などをすべて計器から判断する能力を求められます。しかも管制機関から承認され、また指示された通りのコースを正確にオペレーションできるかという能力です。

コンピュータ・テクノロジーの導入によって、現代の旅客機の運航は大幅に自動化されています。そうしたシステムを最大限に活かし、いかにしてより安全で快適、そして経済的なオペレーションをマネジメントできるかという能力が、これからのパイロットには必須となります。それを学生は、仙台におけるバロンのフライトトレーニングにおいて学びます。

そして、それが「できる」と実感されるようになる頃には、いよいよ航空大学校の卒業も近いということになります。トレーニングの合間には、定期エアラインの担当者などとの就職面接なども行われるようになります。いよいよエアライン・パイロットとしての新しい人生にチャレンジしていくことになります。

震災を乗り越え、これからも感謝の気持ちを忘れず夢を実現させる

Message

工藤　隆洋（くどう　たかひろ）栃木県出身

千葉工業大学　工学部　機械サイエンス学科
第56回生Ⅱ期　仙台フライト課程

単発事業用課程を修了すると、訓練の集大成である仙台フライト課程へと進みます。

学生は訓練生ではありますが1人の事業用操縦士でもあります。その自覚を忘れず、同期一丸となり更なるステップアップを目指しています。

仙台課程では、双発機G58バロン・B58バロンを使用して訓練を行います。初回の訓練では帯広の初フライトと同じような胸の高鳴りを感じました。いざ上空に行ってみると、単発機とは違う操縦の難しさを目の当たりにし、自分の未熟さを改めて実感しました。しかし仲間と日々助け合い、全力で訓練に臨むことで必ず成長することができます。私たち56回生Ⅱ期は全員無事に多発審査に合格することができました。

現在は計器飛行証明の取得に向けて訓練を行っています。様々なものを計器から判断する能力が求められます。他空港への野外飛行があり安全に運航する事はもちろん、優先順位の判断や最善のオペレーションをするための知識習得など将来エアラインパイロットとして飛ぶための技量を養っていきます。今まで以上に覚えることが多く厳しい訓練となりますが、“絶対パイロットになる”という初心を忘れず卒業に向け頑張っています。

また仙台課程の途中には、就職試験もあります。それぞれが将来への期待を胸にメリハリある生活を送っています。

仙台分校は東日本大震災で被災を経験しましたが、訓練施設・学生寮は徐々に回復し訓練機も再び充実してきました。訓練休止期間を経て改めて空を飛ぶ楽しさや多くの方に支えられていることを実感しました。これからも感謝の気持ちを忘れず夢を実現させていきたいと思います。

宮崎フライト学生の一日

航空大学校では宮崎本校（学科）、帯広分校、宮崎本校（フライト）、そして仙台分校を移動しながら訓練に励む。ここでは、宮崎フライト課程の学生が取り組む1日のフライト訓練の様子を紹介いたします。

フライト訓練の予定は前日夕方に決定され、これをもとに学生は訓練内容の計画を立てます。そう、学生にとって前夜からフライトへの一日は始まっているのです。まず学生は、テレビの天気予報や様々な予想天気図などから明日の天気を予想し、班員同士で訓練内容を具体化していきます。日々の訓練の積み重ねでパイロットとしての能力を磨くわけであり、自分はどの点を改善したいのか、同じミスをしないためにはどのようにすればよいのか…。可能な限り訓練の目的を各自が明確にして自主的に取り組むことが飛行訓練を効果的に行うための条件となります。そのため特に学生が熱心に行っているのが、シミュレーターならぬ紙レーターを用いたイメージトレーニングです。紙レーターとはコクピットの写真のことで、学生はこれに向かい頭の中で飛行機の姿勢、計器の動き、外の風景の変化を想像し、また管制官との交信を口にしながら実機さながらのトレーニングを行います。写真を前に1人ブツブツと口や手を動かしている様子は、知らない人からは異様に見えるかもしれませんが、学生たちは次のトレーニングの成功、失敗はこのイメージトレーニングにかかっていることを理解しているので皆真剣です。こうして納得のいく準備ができたならば、心おきなく就寝します。やはり、パイロットにとって、自己管理は最も重要な一つであり、皆、6時間程度の睡眠は確保しているようです。

Good Morning !

フライト学生の朝、それは空を見上げることから始まります。

なぜならば、宮崎フライト課程では、決して雲に入ることも近寄ることも許されない飛行方式で訓練が行われるため、空に浮かんでいる雲が最大の関心事なのです。フライト訓練において、天気と“戦う”というよりは空を見上げてどれだけ天気を“味方”につけることがその日の訓練の運命を握っていると言っても過言ではないのです。

Pre-Flight Briefing（飛行前ブリーフィング）

プリフライトブリーフィングでは、様々な気象データーや実際の空の様子を照らし合わせ、単に晴れか雨かではなく、地上や上空の風向きやその強さ、雲の高さや量、霧や火山灰の流れなど、そのフライトに影響のある自然の現象とその変化を予測し、その日の訓練が可能なのか、また、他の空港へ行くことができるかなど総合的に判断します。このような気象解析の他、NOTAM（航空情報）と呼ばれる飛行場及びその周辺の情報（例えば○○空港の○○誘導路が工事で閉鎖されているといったもの）、ウエイト&バランス（訓練機の重量や重心、使用する燃料量などを計算したもの）から安全にフライトできることを確認し、教官に説明します。

さらに教官からは当日の訓練における注意事項などが与えられる他、航空工学や航空法などに関する知識の確認も行われます。ブリーフィングが終わる頃には、早くも額に汗がにじんでいることもしばしばですが、本番はこれからです。

Flight Training

プリフライトブリーフィングを終えると、いよいよ訓練機に向かいます。機体は整備士の手によって万全に整備されていますが、最終的な責任はすべて機長にあるので、学生自身も訓練機の周りを1周して点検することによりこれから搭乗する飛行機に問題がないかを確認します。

単独飛行以外の通常の訓練では、操縦に当たる学生が左席に、右席に教官が搭乗し、残りの学生は後席にて見学をします。後席の学生は操縦訓練を受けている学生の操縦やその判断を自らの立場に置き換え、優れている点をできる限り吸収し、また、失敗を自分への教訓として受け止めるよう心がけます。

フライト訓練では、訓練空域でのエアワーク、タッチ&ゴーなどのローカルワーク、そして他空港へのナビゲーション訓練など様々ですが、あらゆる訓練において言えることは、フライト成否の大部分が、操縦技量やセンス以上にこうした地上での準備にかかっているということです。

De-Briefing

厳しい訓練を終えたところで待っているのが、デブリーフィングです。デブリーフィングでは、教官よりフライト中のミスなどを細かく指摘され、フライト訓練と同様、冷や汗をかくことになります。

プロのパイロットを目指している我々にとって同じようなミスを再び犯すことは決して許されないのです。

Ground School

フライト課程での学科の内容は、飛行方式論、工学、英語、気象など、入学直後の学科課程のものより高いレベルの内容となっています。

まだフライト課程に入る前の学科課程では、正直それがどのように役立つのかがよく理解できなかった内容が多かったものが、フライト課程ではここで学んだことがそのまま訓練に直結した内容となることが身に沁みてわかってきます。

After School
（寮生活）

フライト及び学科が終わるのは、午後4時半。ここでようやく1日の訓練スケジュールから解放されます。各課程の学生が寮に戻り、学生寮に活気が満ちてきます。夕食は午後5時から7時の間で取ることになっており、ここでも盛んにその日の飛行訓練についての情報交換がされます。その日の訓練の様々な失敗談、或いは良い経験となる出来事、それらを共有することで飛行訓練をより効果的なものとし、乗り切ってゆくのです。また、学生寮には大浴場があり、文字どおり、学生同士の「裸のつき合い」の場となっています。入浴しながら本音の語り合いのできるこの時間がもっとも開放的な気分に浸れる一時となるのです。このように様々な情報を共有し、学生同士がお互いに助け合うことが当たり前になる環境は寮生活ならではのものです。

誰もが4本線をつけた機長として
世界を飛び回る日を夢見て。

寝食を共にすることで育まれる安全の絆。

航空大学校での生活は、入学から卒業までの全期間にわたり全員が学生寮での生活を送ることになります。各部屋には2人が居住し、女子学生用の部屋も設けられています。

こうした寮生活はトレーニングの効率を上げることが最大の目的でありますが、副次的に将来のエアラインをになうパイロット同士の強固な人間関係が育まれ、またコックピットにおけるクルー・コーディネーションの素地となる協調性などが養われるといったメリットもあります。厳しいトレーニングを乗り切ることができるかどうかは、最終的には各学生の努力にかかわってきますが、それにはチームとしての協力関係が不可欠となります。

また、同期生同士のヨコのつながりだけでなく、先輩後輩のタテのつながりが強いのも航空大学校の特色といえます。

絆

先輩と後輩の絆。

宮崎キャンパスでは厳しい訓練の合間に後輩である学科課程の学生が、ともにスポーツを行ったり、旅行に出かけたりして交流を深めています。

なによりも空という未知の世界に踏み出すにあたって、少しずつ先をゆく先輩学生のアドバイスが受けられるのは心強いといえますし、またこうして培われた人間関係はエアラインに就職してからも続き、就職時の相談相手としても頼もしいものがあります。

厳しいからこそやりがいがある。

航空大学校の学生は卒業するまでに学科および実地において数多くの試験、チェックにパスしなければなりません。

さらにこうした学内のチェックと並行して、事業用操縦士および計器飛行証明等の学科試験の合格と資格取得が求められます。これらも決められた時期までに合格、取得できなければ、退学となります。このような厳しい試験に耐えるためにも、学生は予習・復習を欠かすことができないというのが現実です。

航空大学校での生活や規律は、一般大学で学生に求められるものよりも遥かに厳しいといえるかもしれません。しかしこうした厳しさは、全てプロフェッショナル・パイロットという目標を実現するためだけにあります。

こうした試練に自ら耐えた者こそが、真にコクピットに就くに相応しい人材となりえます。

世界へ羽ばたく
プロフェッショナルたち。

航空大学校は国が設置したパイロット養成機関であり、飛行機操縦科卒業生は、定期路線を始めコミューター路線の第一線パイロットとして活躍中です。就職の準備は最終課程の仙台フライト課程においてスタートします。学生はフライトトレーニングの合間に各航空会社の会社説明会に参加し、そのうえで各航空会社の採用担当者との面接や身体検査などが実施され、合格すればパイロット要員として採用されることになります。

入社後、実際に旅客機に乗務するようになるまでのコースは各航空会社によって異なりますが、一般的には半年程度の地上研修の後に実用機にむけの社内トレーニングを開始し、入社後2〜3年でコ・パイロットとして乗務を開始。そしてキャプテンになるまでには、さらに8〜10年の乗務経験が必要になります。

この間、機種変更時やキャプテン昇格時だけでなく、半年ごとに技量や健康状態を厳しくチェックされるようになりますが、何度も繰り返すように多くの乗客の命をあずかって飛ぶエアライン・パイロットには、それだけの厳しさが要求されるのは当然であり、だからこそ挑戦しがいのある職業だといえるでしょう。

卒業

全日本空輸株式会社就職

髙倉 恒平（たかくら こうへい）

島根県出身 第56回生Ⅰ期

北海道大学 工学部 応用化学学科卒業

私がエアラインパイロットを目指したのは大学3年生の、就職活動や大学院進学への勉強を始める時期でした。私はこの頃まで特に将来やりたいことも見つからず、ただなんとなく大学生活を過ごしておりましたが、人生一度は思い切ったことに挑戦をしようという気持ちと、大好きな空の世界を自分の職業に出来たら充実した毎日を歩めるだろうという思いから、歴史ある航空大学校の門を叩きました。

航空大学校での生活は今まで味わったことのない濃厚な毎日でした。自動車とは異なり飛行機は一度離陸してしまえば「迷ったから止まる」こともできず「疲れたから休憩」することも許されません。また飛行機を運航させるためには操縦の他にも、管制官との交信、気象の判断、緊急時の想定など様々なことを同時に考えなければなりません。操縦の技術だけではなくルールや規則などの知識を持った上で訓練に臨まなければならず、訓練後の限られた時間の中で要領よく準備や勉強を行う毎日でした。

またエアラインパイロットとして、今後お客様の生命と財産を守る責任があるため、教官からは時に厳しく指導して頂くこともありましたが、その厳しさの中には常に愛情がありました。どの教官もすべての学生をプロのパイロットに育てるために指導しており、一人一人のレベルと特徴に合った指導方法で教えて頂けたため、卒業まで挫けず喰らいついていくことが出来ました。

訓練だけではなく同期との寮生活もまた充実した毎日でした。入学前は二年間の寮生活に不安もありましたが、いざ始まってしまえば苦しさを共有している仲間がいつもそばにいるというだけで心強くもあり、負けていられないという気持ちにもなりました。訓練でうまくいかないことから落ち込むことが多々ありましたが、同期とお互いの失敗を共有し、週末には近くの温泉や飲みに出かけるだけで笑顔になれて、また次の訓練へ臨むことが出来ました。

私たちは未曾有の大震災を在学時に経験して多くのものを失い、希望も見失いかけた時期もありました。ですが航空大学校の復興、卒業までには、この航空大学校だからこそ体感できたものもありました。何より空港周辺の地域の方々や航空大学校卒業生の方々からの支援、訓練再開後も整備・運航・教職員の方々からの変わらぬ支えがあって訓練が行えたということを実感し、卒業まで感謝の気持ちを持ちながら訓練を行ってきました。

生涯の仲間に出会え、輝いた毎日を過ごせるこの航空大学校に、是非皆さん挑戦してみてください。

ANAウイングス株式会社就職

加治 遼太郎（かじ りょうたろう）

福島県出身 第56回生Ⅰ期

アリゾナ州立大学 工学部 航空宇宙工学科

エアラインパイロットの魅力とは何か。パイロットと聞けば大空を自由に飛び回るイメージがあるかも知れませんが、実際は決められたルートをいかに経済的且つ快適に、そして安全に飛ぶかを念頭に置く、意外に地味な職業です。人の命を預かる以上、数々のルールで縛られるのは当然のことなのですが、技術が進歩するにつれ飛ぶことの自由度は減っていると言えるでしょう。それでもなお、空を飛ぶことは楽しい。空は毎日その表情を変え、地上は季節が変わる度に化粧をし、その様を、180度を超える大パノラマで堪能できるのはパイロットの大きな魅力の一つです。もし、あなたがその魅力ある職業に就きたいと考えているなら、航空大学校がその目標を大きく前進させる場であるのは間違いありません。

では、航空大学校の魅力とは何か。こればかりは語るに尽きず、入れば分かる、と言いたいところなのですが、それでは元も子もないので一つだけ。航空大学校には同じ目標を掲げる仲間が集います。先輩後輩関係なく共に過ごす二年間は、一生の内で最も記憶に残る時間となります。そして個性豊かな教職員の方々、妥協を許さない整備の方々、現役学生を強力に後押しする同窓会、健康を守る食堂のおじちゃんおばちゃん、地域住民の方々に至るまで、多くの人々があなたの成長をサポートします。つまり、航空大学校の魅力とは、人の魅力なのです。私もそれを肌で感じながら、目標達成に向け精進と研鑽を重ねてきました。エアラインパイロットに対する興味を目標に変えて、航空大学校の門を叩いてみませんか。歓迎します！

アイベックスエアラインズ株式会社就職

上林 幸司（かみばやし こうじ）

大阪府出身 第56回生Ⅱ期

関西学院大学 理工学部 物理学科卒業

私がパイロットの道を進もうと考え始めたのは大学で就職活動を始めた時でした。もちろんパイロットという存在は知っていましたが、具体的に何をしているのかはほとんどしりませんでした。調べていくうちに奥が深いものだと知り、まずは挑戦してみようと航空大学校を受験しました。

無事合格することができ、入学してからの勉強量に驚きました。操縦すればいいというものではなく、様々な知識が必要だと知り、これからの生活が大変なものになるだろうと思い知りました。そんな時、力になったのは同期です。みんな同じように苦労し、協力し、一人よりもさらに多くのことを学べたと思います。操縦訓練が始まってからも教官に教わるだけでなく、同期同士でもいいところ、改善すべきことなど話し合い技量の向上を目指しました。

また、航空大学校の教官は様々な方がいます。エアラインの機長だった方、自衛隊出身の方、使用事業の方。様々な経歴の教官方から話を聞くことで考え方の幅も広がりました。時に厳しく指導されることもありましたが、プロのパイロットとして育てたいという教官の熱い思いだと思います。それに必死に答えれば間違いはありません。

航空大学校での生活で多くのことを学びました。訓練はもちろんのこと、教官たちからの教え、同期との“絆”。すべては貴重な経験です。

航空大学校は誰にでも開かれています。パイロットを小さい時から目指している方、これから目指そうとしている方、是非チャレンジしてみてください。

プロパイロット養成一筋

航空大学校の歩みと現状

日本は第2次世界大戦の後一切の航空活動を禁止され、これがようやく再開されたのは 1952年のことです。しかし戦後7年間の空白期間にジェット機や無線航法など航空機の性能は飛躍的に向上しており、パイロットにも従来とは比較にならないほど高度な知識と技術が要求されるようになりました。

しかも、こうしたプロパイロットの養成には多額の費用を必要とします。そこで国立の機関による本格的なプロパイロット養成が行わることになり、昭和29年7月に当時の運輸省の付属機関として航空大学校が設立され、同年10月に開校されました。

設立当初の定員は 10名、キャンパスも宮崎だけでしたが、その後の航空需要の活性化と、それに伴うパイロット増員の必要性から順次定員を増加。昭和44年には仙台キャンパスが、更に昭和47年には帯広キャンパスが相次いで開設されました。

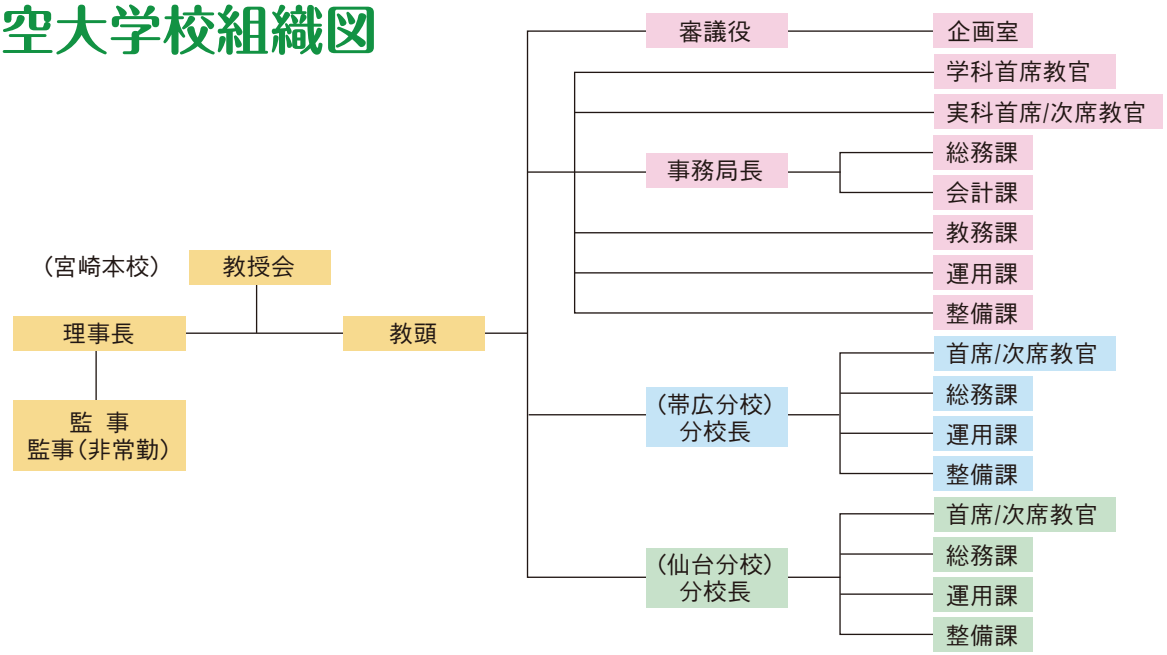
航空大学校では、しばらくは入学資格を高校卒業以上としていましたが、昭和62年度からは現在のように 4年制大学の 2年修了または短期大学、高等専門学校卒業以上と改められました。これはパイロットの人格形成に不可欠な幅広い一般教養は大学などで習得してもらい、航空大学校では専門教育を重点的に実施するという制度改革によるものです。

更に平成14年度からは、パイロットとして資質を持った数多くの応募者を受け入れるため専修学校の専門課程を修了し、専門士の称号を付与された者を入学資格に加えました。なお、平成13年4月に航空大学校は、国の直接運営から離れ、「独立行政法人航空大学校」として、修業期間を 2年4ヶ月から 2年に短縮し、新たな出発をしました。

沿革

昭和 29年	7月 1日	航空大学校設立
29年	10月 1日	開校　学生10名・専修科生8名（入学資格短大卒以上）
33年	3月31日	専修科廃止（7回）
33年	4月 1日	学生30名に増員
43年	4月 1日	学生90名に増員（入学資格高校卒）
44年	4月 1日	仙台分校設立（岩沼市）
44年	4月 8日	仙台分校開校 50年7月まで日本航空に訓練委託　50年8月から自主教育
46年	4月 1日	学生135名に増員
47年	5月 1日	帯広分校設立（帯広市）
47年	8月 1日	学生108名に減員
53年	8月 3日	別科新設（本科生98名、別科生10名） ヘリコプターの操縦訓練は陸上自衛隊に委託
62年	4月 1日	入学資格が4年制大学の2年修了、または短期大学、高等専門学校卒業以上の者となる
平成 元 年	4月 1日	別科定員を 6 名に減員
平成 元 年	8月11日	宮崎本校においてヘリコプターの操縦訓練自主運営開始
5年	7月12日	「本科」は「飛行機操縦科」に、「別科」は「回転翼航空機操縦科」に科名変更となる
10年	6月18日	平成 11 年度学生募集から回転翼航空機操縦科学生の募集を中止した
12年	4月 1日	飛行機操縦科学生 72 名に減員
13年	4月 1日	独立行政法人航空大学校に移行 出願資格に「専門士」の称号を付与された者を追加

航空大学校組織図



学生募集要項

平成25年度航空大学校学生募集

募集人員

飛行機操縦科…72名以内

入学出願資格

航空大学校に出願できる者は、昭和63年4月2日から平成5年4月1日までに生まれた者であって、次のいずれかに該当する者とします。
なお、過去に当校を受験し、第二次試験において不合格となった者は、出願することができません。

① 学校教育法による4年制大学に2年以上在学し、全修得単位数が62単位以上の者。
② 学校教育法による短期大学又は高等専門学校を卒業した者。
③ 専修学校の専門課程の修了者に対する専門士及び高度専門士の称号の付与に関する規定による専門士又は高度専門士の称号を付与された者。
④ 平成25年3月末までに①、②又は③となる見込みの者。
⑤ ①、②又は③に掲げる者と同等以上の学力を有すると航空大学校理事長が認める者。

入学試験方法

①試験科目　第一次試験：英語（筆記、リスニング）、総合（筆記）、総合適性検査（筆記）
　　第二次試験：身体検査（心理適性検査を含む）【対象者は第一次試験合格者に限る】
　　第三次試験：面接試験及び飛行訓練装置による操縦適性検査【対象者は第二次試験合格者に限る】
②試験期日　第一次試験：平成24年9月23日（日）
　　第二次試験：第二次試験（身体検査）の実施日時・場所等については、第一次試験の合格者の皆様へ別途お知らせいたします。
　　第三次試験：平成25年2月18日（月）から2月25日（月）までの間で指定する日
③試　験　地　第一次試験：札幌市、岩沼市、東京都、名古屋市、大阪市、福岡市及び宮崎市（最も受験に便利な所を選ぶことが出来ます。）
　　第二次試験：別途、当校ホームページに掲載します
　　第三次試験：宮崎市

身体検査基準（詳細は募集要項参照）

身体検査時に次の基準を満たさない者は、入学出来ません。
身長：158cm以上
視力：①遠見視力：各眼が、裸眼または矯正視力で1.0以上あること。
　　但し、矯正視力の場合は、各レンズの屈折度が−4.5〜＋2.0ジオプトリー以内であること。
　　②近見視力：各眼が、裸眼または矯正視力で0.8以上あること。
　　③屈折矯正手術（角膜前面放射状切開手術、レーシック、PRK等）による既往歴がないこと。
　　④オルソケラトロジー（コンタクトレンズによる屈折矯正術）による矯正を行っていないこと。
血圧：収縮期150mmHg未満、拡張期90mmHg未満であり、かつ、自覚症状を伴う起立性低血圧がないこと。
聴力：各周波数（500Hz・1000Hz・2000Hz・3000Hz）において左右とも25デシベル以下であること。

入学手続及び入学料、授業料及び寄宿料等

① ※入学料282,000円、授業料年額736,680円、寄宿料1,500円（1ヶ月。食費、光熱水料は含まない。）
　※入学料、授業料、寄宿料は改定される場合があります。
② 施設設備費：帯広フライト課程250,000円、宮崎フライト課程250,000円、仙台フライト課程300,000円
③ 入学後は、原則として全員入寮しなければなりません。入学直後には制服代等で、約80,000円程度必要となります。学生寮における光熱費、食費（平日約1日1,500円程度）等は、全て学生負担となります。このほか、国家試験受験費用（事業用操縦士、計器飛行証明）及び受験会場（東京・大阪）までの交通費、操縦練習許可身体検査・航空身体検査受診費用（1回約3万円程度）、宮崎本校から分校への移動交通費等が必要となります。
④ 奨学金を必要とする学生には、選考のうえ、航空振興財団から毎月一定額（月額50,000円以内）の貸与を受けることができます。

募集要項の請求方法

今年から募集要項については、当校ホームページ※よりダウンロードして頂くことになりました。
※http://www.kouku−dai.ac.jpにアクセスをして頂きご確認下さい。

独立行政法人

航空大学校

本　　校

〒880-8580

宮崎県宮崎市大字赤江字飛江田652番地2

TEL 0985 (51) 1211

帯広分校

〒089-1245

北海道帯広市泉町西9線中8番地12

TEL 0155 (64) 5671

仙台分校

〒989-2421

宮城県岩沼市下野郷字新拓1番地7

TEL 0223 (22) 3853

ホームページでは学内情報、入試関係情報などを掲載しています。

http://www.kouku-dai.ac.jp/

航空大学校　検索