

# *Independent Administrative Institution Civil Aviation College*

独立行政法人 航空大学校  
2016学校案内



# 上空10,000フィ ここがキミのステ



## 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3,800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核で活躍しています。

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。



# ート、 ーシになる



そこにいたる道は決して平坦ではありません。ですが、400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・パイロットをめざす

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。

## 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



## 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 Baron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となります。

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。

帯広分校(帯広空港)

仙台分校(仙台空港)

宮崎本校(宮崎空港)





# 飛行機操縦科

## 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 …………… 564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  
 学科 …………… 165時間  
 操縦訓練 ……… 71.5時間  
 訓練機 …… A36ポナンザ  
 計器飛行地上訓練 … 5時間

### 宮崎 フライト課程

期間 …………… 6ヶ月  
 スクール ……… 本校  
 学科 …………… 160時間  
 操縦訓練 ……… 73.5時間  
 訓練機 …… A36ポナンザ  
 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  
 学科 …………… 150時間  
 操縦訓練 ……… 57時間  
 訓練機 ……… G58バロン  
 計器飛行地上訓練 … 36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



## 4 3つのキャンパスでフライトトレーニング

航空大学校への入学時期は、訓練機材数と訓練空域の関係で、飛行機操縦科生は4期に分かれて入学(例) H27年度入学生

年月 入学期	平成27年				平成28年				平成29年				平成30年									
	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2
62回生Ⅰ期 (18名)	宮崎(学科)				帯広(フライト)				宮崎(フライト)				仙台(フライト)									
62回生Ⅱ期 (18名)					宮崎(学科)				帯広(フライト)				宮崎(フライト)									
62回生Ⅲ期 (18名)									宮崎(学科)				帯広(フライト)									
62回生Ⅳ期 (18名)													宮崎(学科)									

# 01 宮崎キャンパス

## 夢の扉が今開け放たれる。



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16科目を564時間。質、量ともになり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が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越えており、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73.5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160時間が設定されています。

# Miyazaki Campus

# 02 帯広キャンパス

## いざ、大空へ。



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71.5時間、グランドスクール165時間、シミュレーター5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、絶対的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となります。

# Obihiro Campus



# 03 仙台キャンパス

## 遥かなるステージへ、 テイクオフ!



2年にわたる航空大学校のしめ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となります。

## Message

### 最高の環境で、夢のパイロットを 目指しましょう



森末 ちなみ

第59回生 II 期

小さい頃から家族旅行で飛行機を利用することが多く、飛行機、空港、空が好きでした。飛行機の窓から見た夜景に感動して、パイロットを目指そうと思い始めました。パイロットになるため、航空大学校に入学できたことを嬉しく思いました。

帯広と宮崎のフライト課程ではソロフライトを経験し、一人で飛行機を操縦できることに感動を覚えました。北海道と九州の雄大な景色を満喫することが出来ましたが、イレギュラーな事態にも全て一人で対応しなければなりません。終始ドキドキしながらのフライトでしたが、無事に着陸した時の達成感とソロを終えた経験はその後の訓練の糧となりました。

自分以外の同期は全員男性で、始めはお互い気を遣う所もあり、上手くいかないこと、嫌なことがありましたが、次第にお互いが思っていることを伝え合うようになると、理解し合えるようになりました。今では同期とはとても仲が良く家族のような存在で、どんな苦労や辛いことでも、同期と一緒に乗り越えられると思っています。まだまだ男性の多い環境ですが、毎年女性はいますし、環境もどんどん変わっていると思います。

航空大学校入学によりパイロットへの道は大きく開きます。寮生活では同じ目標に向かう同期と支え合いながら切磋琢磨し、訓練では一人一人と真剣に向き合い熱くご指導下さる教官から多くのことを教わりました。操縦の技量だけでなく、人として大きく成長できる環境にあり、社会人になる前に航空大学校に来ることが出来て本当に良かったと思っています。

航空大学校を目指す仲間を見つけ、情報交換をし、支え合いながら、受験勉強を頑張ってください。

# 宮崎フライト学生の一日常

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。

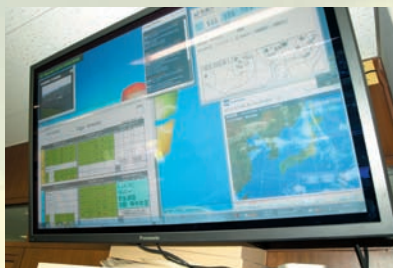
フライト訓練の予定は前日夕方に決定され、これをもとに学生は訓練内容の計画を立てます。そう、学生にとって前夜からフライトへの一日は始まっているのです。まず学生は、テレビの天気予報や様々な予想天気図などから明日の天気を予想し、班員同士で訓練内容を具体化していきます。日々の訓練の積み重ねでパイロットとしての能力を磨くわけであり、自分はどの点を改善したいのか、同じミスをしないうためにはどのようにすればよいのか…。可能な限り訓練の目的を各自が明確にして自主的に取り組むことが飛行訓練を効果的に行うための条件となります。そのため特に学生が熱心に行っているのが、シミュレーターならぬ紙レーターを用いたイメージトレーニングです。紙レーターとはコッ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かつて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(例えば〇〇空港の〇〇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。





## 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。

### 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、冷や汗をかくこととなります。

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



### 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ももっとも開放的な気分にな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。







## 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すが、副次的に将来のエアラインを  
になる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て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。



# パイロットを目指す女子学生へ

## 全日本空輸株式会社 高島 薫(第47回期)

パイロットは、プロであり、訓練や乗務において男女の違いはまったくありません。言い方を変えれば女性であろうと何の先入観も持たず、航空大学校やエアラインはすでに門戸を開いています。現に日本で数十人の女性が、日本や世界の空を元気に飛びまわっていることを考えれば、自分は女の子だから、と過剰に心配する必要はありません。この仕事をしてみたい、と強く思うならぜひ挑戦し私たちの仲間になってほしいと思っています。

パイロットには健康な身体とある程度の適性が必要なので、誰でも頑張ればなれるわけではありません。人生には努力が結果につながらないこともあります。しかし、目標へのあらん限りの努力は次第に自分への信頼となり、また次の目標を定めて突き進む原動力になってくれるので、報われない努力はないのだと私は思います。学生の皆さんには将来の選択肢が無限大にありますが、性別だけでいかなる可能性も狭めてはなりません。楽に流される道も、平坦な道も、険しい登り道もある。

道がないなら自分が作ればいい。心細くても苦しくても自分の中の強い信念は、必ず自分を支えてくれるから諦めずに進もう。意志あるところに道あり。



## 航空大学校生の多くはエアラインに就職します。

国内エアラインパイロットの4割は当校の卒業生です。圧倒的な実績を有する操縦士養成機関です。高度な技量と知識を兼ね備えた質の高い操縦士を養成し、安定的な航空輸送の確保に寄与しています。

就職状況(平成20~25年度卒業生)

航空会社コード	53回生	54回生	55回生	56回生	57回生	58回生
ADO	○	○		○	○	○
AKX	○	○	○	○	○	○
ANA	○	○	○	○	○	○
ANK	○	○	○			
APJ		○		○	○	○
FDA			○			
NTH		○				
IBX		○	○	○	○	
JAC	○	○				
JAL	○	○				
JAR	○	○	○	○	○	○
JEX	○	○				
JTA	○	○	○	○	○	○
NCA	○					
RAC			○	○	○	
SFJ		○	○			
SNA		○	○	○	○	○
官公庁	○	○	○	○	○	○

## 万全の就職支援体制

当校は厚生労働省より職業紹介事業許可を受け、適正な管理の下、就職の斡旋を行っています。エアラインの求人情報が豊富に入り、在校生は随時確認することができます。また、就職先が決まっていない卒業生にも条件のあった求人情報をお知らせしております。



## 面接対策

仙台最終過程に入り卒業が近づく頃から就職活動も本格化します。当校学生の技量と知識は既に折り紙付きなのでエアラインの就職試験において一番の鍵となるのは面接となります。長年の実績とノウハウを駆使した面接試験のための対策を各学生に模擬面接を通じて教え込んでいきます。



## 説明会、見学会

各エアラインの説明会や見学会を随時行っています。このような機会によりエアライン入社後イメージモチベーション向上に繋がっていきます。



# 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れることになり、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しました。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	平成 元年 4月 1日	別科定員を 6 名に減員
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)	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
33年 3月31日	専修科廃止(7回)	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
33年 4月 1日	学生30名に増員	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
43年 4月 1日	学生90名に増員(入学資格高校卒)	12年 4月 1日	飛行機操縦科学生 72 名に減員
44年 4月 1日	仙台分校設立(岩沼市)	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
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28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、平成3年4月2日から平成8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、一部の例外者を除き出願することができません。**

- ① 学校教育法による修業年限4年以上の大学に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程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28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。

なお、外国籍の者にあつては、本邦航空運送業事業者への就職に支障の生じない在留資格(具体的には、出入国管理及び難民認定法別表第二に掲げる「永住者」、「日本人の配偶者等」、「永住者の配偶者等」、「定住者」を指します。)又は法的地位(日本国との平和条約に基づき日本の国籍を離脱した者等の出入国管理に関する特別法に規定する特別永住者)有していること。(平成28年4月1日までに確実に習得が見込まれる者を含む。)

## 入学試験方法

- ①試験科目  
第一次試験：総合Ⅰ(筆記)、英語(筆記、リスニング)、総合Ⅱ(筆記)  
第二次試験：身体検査A(心理適性検査を含む)、身体検査B(脳波検査)【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27年7月26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28年1月12日(火)から1月20日(水)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、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できます。)  
第二次試験：別途第一次試験の合格者の皆様へお知らせ致します。  
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 $-4.5 \sim +2.0$ 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。

今年度から屈折矯正手術既往歴のある者も入学が可能となりました。詳しくは募集要項にて御確認下さい。

③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：各周波数において左右とも25デシベル以下であること。

## 入学料、授業料及び寄宿料等

- ① ※入学料282,000円、授業料年額804,000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、施設整備費、寄宿料は改定される場合があります。
- ② 施設整備費：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、一般財団法人航空振興財団から毎月一定額(月額60,000円)の貸与を受けることができます。

## 募集要項の請求方法


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下さい。

※<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 

