



独立行政法人 **航空大学校**

2018 学校案内



*Independent Administrative Institution  
Civil Aviation College*

**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3,900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持つ者が、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。しかし、多数の乗客の命を預かり、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。

# 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ーラス式SR22(単発機)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身につけます。続く6ヶ月間は再び宮崎キャンパスで実施されるフライト課程では、ビーチクラフトA36ボナンザ(単発機)を使用し、事業用ライセンス、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。そして最終課程は仙台キャンパス。ここではビーチクラフト式G58バロン(双発機)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、エアラインの採用試験も開始される)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、国際線を運航するために必要な「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。



## 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上、4期に分かれて入学します。(例)平成30年度入学(第65回生)

年月 入学期	平成30年				平成31年				平成32年				平成33年															
	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3					
I期 (27名)	宮崎(学科)				帯広(フライト)				宮崎(フライト)				仙台(フライト)															
II期 (27名)					宮崎(学科)				帯広(フライト)				宮崎(フライト)				仙台(フライト)											
III期 (27名)									宮崎(学科)				帯広(フライト)				宮崎(フライト)				仙台(フライト)							
IV期 (27名)													宮崎(学科)				帯広(フライト)				宮崎(フライト)				仙台(フライト)			

# 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546時間。質、量とも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、いささか辛い日々となるかもしれませんが、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、この課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開始します。



訓練期間	5ヶ月
学科	534時間

# Miyazaki Campus



在校生からのメッセージ

## Message プロパイロットとしての基礎作り過程

私の出身は沖縄ですが、父の仕事で、東京と沖縄を交互に生活していました。その交通手段として飛行機をいつも利用しており、幼い頃はパイロットに憧れを抱いておりました。しかし、大学受験時にはパイロットの夢など覚えておらず、航空には全く関係ない学部へと進学しました。進路について考え始めた大学2年の秋ごろに、ふと幼少の頃の夢を思い出し、パイロットになる方法を調べたところ、航空大学校という選択肢が出てきました。

パイロットになると決意してからは、学力が足りないことを自覚



し、思い切って大学を休学しました。それからは毎日12時間の勉強を続け、体調管理も怠らずに過ごし、合格を目指していきました。そして、周囲からの支えもあり入学することができました。

宮崎学科課程は、すべてがパイロットに関係する講義です。難しいと感じることが多いですが、18人の同期と助け合いながら過ごしています。教官や同部屋の先輩のお話を聞いていると、早く自分も飛びたいと思うこともあります。知識が確立していない状態で飛ぶことの怖さも分かります。この宮崎学科課程で学んだことが今後のフライトに関わってくることを考え、プロのパイロットとしての基礎作り期間を過ごしています。

航空大学校での2年間は、授業以外にも寮生活を通じて、同期の大切さやパイロットとしての礼儀・意識、ONとOFFの切り替えなど、他の大学生活では学ぶことのできないことも培うことができます。

第63回生Ⅱ期 西平 龍生  
沖縄県出身  
琉球大学理学部海洋自然科学科

# 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します。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、グランドスクール、シミュレーター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、多くの命を預かり、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。

ここ帯広課程の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ります。

操縦席に着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、こうした中でクルーにとって不可欠のチームワークが養われることとなります。

訓練期間	6ヶ月
学科	175時間
操縦訓練	71.5時間
計器飛行地上訓練	5時間

使用する訓練機  
CIRRUS SR22

Span 11.68m  
Length 7.92m  
Height 2.71m  
Empty Weight 1,009kg  
Max.T/O Weight 1,542kg  
Max.CruiseSpeed 378km/h  
Engine IO-550-N/310HP×1

# Obihiro Campus

## かけがえのない仲間と初めての空へ

就職活動の際、父にパイロットという選択肢を教えてくださいました。飛行機は昔から好きでしたが、パイロットという道考えたことはなく、どのような仕事なのかを調べていくうちにその魅力を知り、自分にもチャンスがあるなら挑戦したいと思い、航空大学校を受験しました。

帯広課程は、航空大学校に入って最初に操縦桿を握る場となります。単独飛行訓練では1人で帯広空港周辺を飛行することになり、操縦技術だけでなく、マネジメント、操縦者としての心構えを学びます。旅客機に乗ったことは何度もありましたが、操縦



席からの景色というものは想像以上に格別です。自分の手で初めて飛行機を空に浮かせた瞬間、初単独飛行の操縦席からの景色は感動的で、この道を歩めている自分は幸せだと感じました。

飛行機を操縦することは、経験したことのない新しいことの連続です。日々新しい課題ができ、楽しいことばかりではなく、うまくいかず辛いこともあります。しかし、熱心に指導して下さる教官方、心から支え合える同期、先輩、後輩、地域の方々など多くの存在のおかげで、確実に成長していくことができます。この多くの方々との繋がりが航空大学校の大きな魅力の一つです。

日々訓練をしていて感じるのは、挑戦したいと思える職業に出会えること、さらにその道に進めることは本当に幸せだということです。少しでもパイロットという職業に興味を持たれたなら、ぜひ航空大学校という道を考えてみてください。

第62回生Ⅲ期 田中 優莉絵  
大阪府  
同志社大学生命医科学部医生命システム学科

## よくある質問①

過去の入試における出願者数と各試験後の合格者数を教えてください。

入学年度 (回生)	定員	出願者数	一次試験		二次試験		三次試験		受験 倍率
			受験者数	合格者数	受験者数	合格者数	受験者数	合格者数	
H25 (60)	72	463	454	280	273	113	112	72	6.4
H26 (61)	72	441	429	280	252	106	106	72	6.1
H27 (62)	72	526	515	280	263	139	138	72	7.3
H28 (63)	72	587	573	280	262	111	108	72	8.2
H29 (64)	72	713	682	284	265	110	109	72	9.9

# 03 宮崎キャンパス

## より高度な 技量の習得をめざし。

帯広キャンパスで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た学生は、ビーチクラフトA36ボナンザで訓練します。このボナンザも300馬力の高性能機。さらにSR22にはない引込脚を装備しています。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。内容は事業用パイロットをめざし、より高度な技量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。



訓練期間 6ヶ月  
学科 186時間  
操縦訓練 73.5時間  
計器飛行地上訓練 17時間

取得するライセンス  
・事業用操縦士  
(陸上単発)

使用する訓練機  
Beechcraft A36 Bonanza

Span 10.2m  
Length 8.4m  
Height 2.6m  
Empty Weight 1,019kg  
Max.T/O Weight 1,655kg  
Max.CruiseSpeed 326km/h  
Engine IO-550-B/300HP×1



# Miyazaki Campus

## 最高の仲間とともにプロパイロットを目指す

大学入学まで具体的にどんな仕事をしたいかも考えたことがなかった私でしたが、就職活動を前にして考えざるを得なくなりました。人の命を預かるという使命感、安全に運航を行うという責任感、そして何より空を自分の仕事場にするというかっこよさ。また、私は以前から子供に夢を与えられる職業に就きたいと思っており、パイロットになろうと決心しました。その中で航空大学校の存在を知り、伝統や確かな実績、そして日本各地で訓練を行うことができることから航空大学校への受験を決めました。

宮崎フライト課程では帯広課程と同じ型式の訓練機※を使用



しますが、この課程修了時に取得できる事業用操縦士のライセンスへ向けて、より精度の高い技術、判断力、クルーコーディネート能力が求められます。宮崎を含む九州地方はエアライン機や他の航空機が輻輳しており、それらとの間隔維持などの判断を自ら迅速に行う必要があります。航法訓練では九州各地の空港へ、また540km航法訓練では中国、四国地方の空港へと様々なところへ行くことができます。

訓練は楽しい事ばかりではありませんが、同期、先輩、教官方の力を借りながら一步一步成長を実感でき、とても充実した時間を過ごすことができます。一人では乗り越えられないこともたくさんあり、その度に同期の力、結末がより一層深まります。航空大学校の寮生活はわからないことを教え合い、共に成長できる最高の仲間がいてこの上ない環境だと思います。

※平成28年度時点

第62回生I期 鈴木 孝幸  
千葉県  
学習院大学 理学部物理学科

## よくある質問②

航空大学校の受験資格として、学校教育法による修業年限4年以上の大学に2年以上在学又は短期大学、高等専門学校卒業と同程度と認められる学校を教えてください。

当校が受験資格として同程度と認めている大学校等は次のとおりです。なお、外国における教育機関については個別に審査する必要がありますので、航空大学校教務課にお問い合わせください。

- (1) 2年以上在学し62単位以上修得した又は平成30年3月末までに修得する見込みで受験資格がある大学校等  
《1》海上保安大学校(本科)、《2》気象大学校、《3》水産大学校、《4》防衛大学校、《5》防衛医科大学校、《6》職業能力開発大学校(長期課程)
- (2) 卒業又は卒業見込みで受験資格がある学校等  
《1》海上保安学校(情報システム課程)、《2》航空保安大学校(本科)、《3》航空自衛隊航空学生(第1初級操縦課程)、《4》海上自衛隊航空学生(固定翼基礎課程)、《5》職業能力開発大学校及び同短期大学校の専門課程
- (3) 外国における14年以上の課程の教育機関

# 04 仙台キャンパス

## 遙かなるステージへ、 テイクオフ!



2年にわたる航空大学校の締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 Baron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。いかなる状況にも冷静沈着に、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が求められます。しかも管制機関から承認され、また指示されたとお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Baronのフライトトレーニングにおいて学び、「できる」と実感す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。

トレーニングの後半には、定期エアラインの就職試験も行われます。そして、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。

訓練期間	7ヶ月
学科	150時間
操縦訓練	57時間
計器飛行地上訓練	28時間

### 取得するライセンス

- ・ 事業用操縦士 (陸上多発)
- ・ 計器飛行証明

### 使用する訓練機

Beechcraft G58 Baron

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

# Sendai Campus

## 航空大学校での集大成、そしてエアラインへ

両親が航空関係の仕事をしている私にとって、航空業界は幼い頃からの憧れであり、多くの人の命を預かるという責任とそれを果たしたときの達成感の大きさに魅力を感じパイロットを志すようになりました。いくつかある手段の中から、日本の空で訓練ができ、これまで多くのパイロットを輩出している航空大学校を選択し受験を決意しました。

ここ仙台課程では、新たに双発機の操縦を学び、ツーマンオペレーションも訓練の中で導入されます。さらに後半から始まる計器課程では飛行の方式もこれまでと変わります。双発による



左右のエンジンの出力差や、今までにはなかった雲中飛行、着氷気象状態での飛行など、毎日学ぶことは膨大です。これらは宮崎フライト課程までに培った知識と技術の応用でありとても難しく感じますが、一方でエアラインでの運航により近い形であることから、非常に楽しくもあります。

また、仙台課程では就職活動も始まります。面接試験や身体検査など不安なことが多い上、訓練と並行して行われるためスケジュールも過密です。しかし学校側のサポートは万全で、自分の個性や目指すパイロット像など改めて自分と向き合う良い機会でもあります。

航空大学校での訓練は厳しく大変ですが、同じ目標を持った最高の同期がいます。日々の悩みや不安も同期全員で協力しお互い支えあうことで必ず乗り越えられます。皆さん、ぜひ挑戦してください。

第61回生Ⅱ期 吉澤 稜  
東京都  
慶應義塾大学理工学部機械工学科

### よくある質問③

Q. 色覚に異常がある場合、航空大学校に入学できますか。

A. 色覚に限らず、航空業務に支障を来すおそれのある異常がある場合、当校の入学は認められません。

Q. 私は花粉症で薬を内服していますが、航空大学校を受験できますか。

A. アレルギーの程度にもよりますので、航空身体検査指定機関にご相談ください。

Q. 航空大学校の入試では一次試験の成績は二次試験及び三次試験に影響するのでしょうか。

A. それぞれ独立した試験ですが、それまでの試験結果を総合的に勘案して判定します。

# ✦ 学生寮の紹介

## 寮生活の意義

航空大学校の生活は、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。1部屋は2～3名で、原則的に先輩と後輩が同居します。女子学生には女子専用のスペースに部屋が設けられています。

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担うパイロット同士の強固な人間関係が育まれ、またコ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う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関わってくるのですが、そこではチームとしての協力関係が不可欠となるからです。

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。

たとえば宮崎キャンパスでは厳しい訓練の合間にフライト課程と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。何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頼もしいものがあります。

## 外 観



学校敷地内にあり、教室まで徒歩1分です。



## 居 室

1部屋2名で原則的に先輩と後輩が同居します。

室内設備はベッド、机、椅子、本棚、電気スタンド、カーテン、LAN回線、エアコンで、女子用の室内も同じ作りとなっています。



## 自習室

居室での勉強で集中力が切れそうになると気分を変えることができるのがこの自習室です。皆の真剣な雰囲気の中、再びモチベーションをUPさせることができます。



## 図書室



操縦関係や国家試験関係の図書を設置しています。



## 談話室

夕食後、クラス全員が集まって情報交換やミーティングを行います。



## CPT室



CPTは、訓練機のコクピットを模した教材で、訓練機の操作手順をイメージしながら頭と体に覚え込ませます。学生は自由に使用することができます。



## 風呂

男子用の浴室です。女子用はこれより狭いですが、専用スペース内に設置しています。



## 洗濯室

洗濯機、乾燥機、アイロンを設置しています。



## 自転車置き場、駐車場

寮での生活はクルマが必需品です。各クラスに数人はクルマを持っており、買い物や小旅行に大活躍です。



## 食堂

平日の3食は、寮内の厨房で手作りしています。おいしく家庭的なメニューで学生からも好評です。毎食のカロリー表示もしており、操縦士としての健康管理にも気を配っています。



# 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みます。ここでは、宮崎フライト課程の学生が取り組む一日のフライト訓練の様子を紹介します。

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、同じミスをした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。写真を前に一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!



## Pre-Flight Briefing



## Flight Training



## De-Briefing



## Ground School



## After School

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命運を握っているとと言っても過言ではないのです。

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ほか、NOTAM(航空情報)と呼ばれる飛行場及びその周辺の情報、ウエイト&バランス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、早くも額に汗が滲んでいることもしばしばですが、本番はこれからです。

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、他の学生は後席に配置します。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。

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標と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。

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のが身に沁みてわかってきます。

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時の間で摂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、ある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、乗り切っていくのです。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。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。



# 航空大学校生の多くは 国内エアラインに就職します。

国内エアライン・パイロットの約40%は航空大学校の卒業生で構成されており、国内では圧倒的な実績を有する操縦士養成機関です。航空大学校は、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おります。

## ■就職状況(56~60回生)

平成29年3月末時点

回 生	56回生	57回生	58回生	59回生	60回生	計
卒業年度	23・24	24・25	25・26	26・27	27・28	
卒業生数	66	70	70	34	65	305
就職者数	66	70	70	33	64	303

## ■会社別就職状況

コード	会社名	56回生	57回生	58回生	59回生	60回生	割合(%)
ADO	北海道国際航空	○	○	○	○	○	7.3
AKX	ANAウイングス	○	○	○	○	○	26.4
ANA	全日本空輸	○	○	○	○	○	34.3
APJ	ピーチアビエーション	○	○	○		○	6.3
HAC	北海道エアシステム		○				0.3
IBX	IBEXエアラインズ	○	○	○			2.3
JAC	日本エアコミューター			○			0.3
JAL	日本航空					○	0.3
JAR	ジェイエア	○	○	○	○	○	6.3
JTA	日本トランスオーシャン航空	○	○	○	○		3.3
RAC	琉球エアコミューター	○	○			○	1.7
SFJ	スターフライヤー					○	0.7
SJO	春秋航空日本		○	○			0.7
SNJ	ソラシドエア	○	○	○	○	○	5.6
	官公庁(航空局、海上保安庁等)	○	○	○			4.3

## 万全の就職支援体制

航空大学校は、厚生労働省から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おります。エアラインの求人情報がつぶさに入り、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合う求人情報をお知らせしております。



## 説明会、施設見学会

宮崎フライト課程の後半から、各エアラインの会社説明会が開始します。また、希望する学生には自社の訓練施設の見学会を開催いただく場合もあります。このような機会を活用することで、エアライン入社後のイメージが広がり、モチベーション向上に繋がっていきます。

## 面接対策

仙台課程の後半から就職活動が本格化します。航空大学校の学生の技量と知識は既に折り紙付きであるため、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試験となります。航空大学校では面接試験の対策として、長年の実績とノウハウを駆使した模擬面接を通じて各学生に教え込んでいきます。



# 世界へ羽ばたく プロフェッショナルたち。

## 〈先輩からのメッセージ〉

### ・パイロットを目指した経緯

幼い頃から乗り物が大好きでした。中でも大空を自由に飛び回る飛行機、それを操縦するパイロットには強い憧れがありました。本格的に志すようになったのは高校生の頃です。私はそれまで裸眼視力がないとパイロットにはなれないと思い込んでいたのですが、進路を決める時期になり、様々な職業について詳しく調べる過程でパイロットの視力の条件が緩和されていることを知りました。その後、インターネットで航空大学校の存在を知り、すぐに入学したかった私は大学1年生の時に航空大学校を受験しました。その結果、無事合格することができ、2年生で大学を中退し航空大学校に入学、卒業しました。



### ・航空大学校での訓練

航空大学校での訓練が始まると、おそらく今までに経験したことがないくらい内容の濃い毎日になると思います。日々新しく学んだことを身に付けていかなければついていけません。本気でパイロットになってやるという気合いと根性、打たれ強さが必要です。今後、様々な審査やテストをクリアしていく必要があるため、興味本位で入学してこの世界に入っても日々苦勞します。自ら進路を見出し、あらゆるリソースを活用して問題解決していける力が必要です。

### ・航空大学校を目指す人へのメッセージ

訓練は厳しいですが、日本の様々な空を飛び回る醍醐味や、訓練の達成感、仲間と同じ目標を持って日々努力していく充実感等、厳しさと同じくらい喜びや楽しみもあります。私もこの世界については右も左も分からない状態でしたが、目標を共にする仲間と日々試行錯誤を繰り返し、ここまで来ることができました。目標に向かって努力を重ね、壁を乗り越えた先に素晴らしい世界が見られるのは間違いありません。

### 全日本空輸株式会社

フライトオペレーションセンターB777部 副操縦士

坂本 修平

第58回生I期

このメッセージを寄稿するにあたり振り返ってみると、航空大学校はエアラインパイロットの養成に必要な要素が詰まっていたと、改めて感じます。

私は幼少の頃から祖父母の家に行く為、よく飛行機を利用しており、パイロットはなんとなく意識する存在でした。自分の将来を考えていた頃、当時のテレビドラマの影響もあり、「やはりパイロットはカッコいい!よし、なるう!」と、今思うと単純な発想で、将来の夢となりました。

入学試験の合格通知を受け、これから飛行機の操縦ができる、やっと夢に近付くと、楽しいことばかりを想像していました。しかし入学後すぐにその考えは甘かったと思い知らされました。訓練や試験の連続である生活は厳しく、そして同期がいかに大切な存在であるのか気付かさ



れました。訓練は自分の力だけではとても乗り越えられません。1人が学んだことを皆で共有し、同期全員の力に変えて訓練を乗り越えていきます。そうして同じ夢を目指す同期全員が、フライトのことから些細な寮生活のルールに至るまで、毎日毎日話し合い、時にぶつかりながら切磋琢磨し、“航大生”として成長していきます。私の回期は全員揃って卒業できましたが、その時の喜びは格別のものでした。

また日本国内で訓練できるということも大きな魅力の一つです。四季により変化する厳しい環境での訓練経験は、エアラインに入ってから活かされています。私が所属する会社は、北は北海道から南は沖縄の離島まで全国各地の空港に就航しており、幅広い知識と経験が求められます。航空大学校で学んだことが、今の自分の助けとなっていることを強く感じています。

パイロットを目指すのであれば、航空大学校は良い環境であると自信を持って言えます。やる気のある人間には教官、職員、整備士、その他関係するすべての方々が全力でサポートしてくれます。このメッセージがパイロットを目指している方々の一助になれば幸いです。そしていつの日か同じ空の世界でお会いできることを心から楽しみにしています。

### ANAウイングス株式会社

運航部B737乗員室乗員第2グループ 副操縦士

丸山 竜昌

第58回生I期

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。就職の準備は宮崎フライト課程の後半からスタートします。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、パイロットとしての技量を発揮できる航空会社を選びます。そして、最終過程の仙台フライト課程において、各航空会社の面接試験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までのコースは航空会社によって異なりますが、通常は半年程度の地上研修の後に実用機に向けての社内トレーニングを開始し、入社から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・乗員の命を預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。

「ぼく、パイロットになりたい」

新千歳空港で離陸していく飛行機を見ながら、幼い日の私は父にそう話したそうです。

当時の記憶がどこかに残っていたのか、漠然とパイロットに対する憧れがありました。しかし、その頃の私は「パイロットは特別な人しか出来ない」と思っていました。

高校に入学し、転機が訪れました。友人の父が航空大学校出身の機長だったのです。航空大学校の存在を知り、憧れは目標へと変わりました。

大学を卒業して一度は航空会社に就職したものの、飛行機を間近で見ながらの仕事でパイロットになりたいという想いは膨らむばかり。その気持ちを抑えきれなくなった私は航空大学校の願書を取り寄せていました。



幼い頃、家の近くの空港によく行っていた私は、そこで大きな機体が、響き渡るエンジン音とともに頭上を飛び越えていく光景を見て、飛行機やパイロットに興味を持つようになりました。

その後、パイロットを目指し、行動をはじめたのは高校の頃。担任の先生に相談し、航空大学校の存在を知った私は、「パイロットになりたい」、その一心で航空大学校へと進みました。

航空業界では航空大学校を卒業した多くの先輩方が活躍しています。長きにわたり伝統のある訓練校ですので、より実践的な訓練を受けることができます。

一方で、決められた期間の中で知識、技量を習得しなければなりません。それは容易ではなく、私も苦労しました。しかし、航空大学校には、同



晴れて入学した航空大学校での生活はとても充実したものでした。初めてのフライトで自分の操縦により飛行機が浮かび上がった時の感動。一人で着陸した初ソロフライトの達成感。成長を実感し、次の訓練を楽しむに日々でした。

しかし、長い訓練の中で伸び悩む時期もありました。「次はうまくできるか、また失敗したらどうしよう」と不安ばかりが頭に浮かびます。そのような時、教官のアドバイスはもちろん助けになりましたが、頼りになったのは一緒に訓練をする同期たちでした。皆初めての飛行訓練なので、失敗するのは似たようなところばかり。毎晩のように「ここがうまくいかない」「こうやったらうまくいった」と話し合うことは、教官からの指導と同じくらい価値のあるものでした。

その同期たちとは卒業して散り散りになった今でも連絡を取り合っています。航空大学校で得た一番の財産は何かと聞かれれば、間違いなく「17人の同期たちです」と答えるでしょう。

副操縦士として仕事を始めて1年が経ちました。縁あって入社したAIRDOは、私がパイロットに憧れるきっかけとなった新千歳空港を中心に路線を展開しています。展望デッキから手を振る子供を見て、幼い日の私もこうだったのかなと自分に重ねたことがありました。そのときに心の底から思いました。

「挑戦してよかった」と。

挑戦せずに後悔するほどもったいないことはありません。一步踏み出してみましょう。道は拓けます。空は、あなたが思うよりずっと広いです。

株式会社AIRDO

乗員部B737運航乗員グループ 副操縦士

齋藤 翔

第58回生I期

じ志を持った同期の仲間がいます。また、諦めない心さえ持っていれば、その想いに必ず応えてくれる教官方がいます。ほかに日頃から支えてくださった多くの方のおかげで、一人の大人として、一人のパイロットとして成長することが出来ました。訓練時には特に情報共有を徹底するため、毎晩同期の友人で集まりミーティングを行いました。時には意見が違いぶつかり合うこともありました。また休日には息抜きを兼ねて、同期の仲間と訓練先の各地へ観光に行くなど、楽しい思い出もあります。厳しい訓練期間ではありますが、その努力は必ず自分の糧となり、将来の力として活かされます。

航空大学校で身につく基礎は、エアラインのパイロットとして乗務する上で、非常に大切なものとなります。それは知識、技量に加え、人間性です。

Peachには、そのような人間味にあふれた個性豊かなスタッフがたくさん在籍しています。そのような先輩方とともに働くことで、スキルを学び取り成長し、またオフの日には役職、職種に関係なく、職場の人と旅行に出かけるなど、現在は、仕事、プライベートともに充実した日々を過ごしています。

苦しい訓練を乗り越えた先には楽しい日々が待っています。なによりも“パイロットになる”その目標に向かって努力を惜しまず、成し遂げた時の達成感は堪りません。皆さんも自分の強い目標を大切に、挑戦してください。どこかで会えることを楽しみにしております。OOKINI!!!

Peach Aviation株式会社

運航本部乗員部乗員第一課 副操縦士

新谷 雅夫

第58回生I期

# 航空大学校の歩みと現状

日本は第二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、さらに昭和47年には帯広キャンパスが相次いで開設されました。

航空大学校の入学資格は、しばらくは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年生大学の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。

さらに平成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年間に短縮し、新たに出発しました。

## 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」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。同年8月から自主教育)	20年 4月 1日	出願資格に「高度専門士」の称号を付与された者を追加
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30年度航空大学校学生募集【概要】

## 募集人員

飛行機操縦科…108名

## 入学出願資格

航空大学校に出願できる者は、平成5年4月2日から平成10年4月1日までの生まれで身長が158cm以上の者であって、次のいずれかに該当する者としてします。

**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<sup>(※)</sup>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30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。

※ 平成29年度以前の航空大学校入学第二次試験における身体検査A受験後、身体検査Bの対象とならなかった者の中で、航空大学校理事長から第二次試験(身体検査A)結果通知書を交付された者は、再受験が可能です。

## 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)【対象者は第一次試験合格者に限る】  
身体検査B(脳波検査)【対象者は身体検査A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29年7月23日(日)  
第二次試験：実施日時・場所等については、対象者へ別途お知らせします。  
第三次試験：平成30年1月15日(金)から1月25日(木)までの間で航空大学校理事長が指定する日
- (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(選択可能)  
第二次試験：対象者へ別途お知らせします。  
第三次試験：宮崎市

## 入学料、授業料及び寄宿料等

- (1) 入学料：28万2千円  
授業料：宮崎学科課程66万8千円、帯広フライト課程80万2千円、宮崎フライト課程80万2千円、仙台フライト課程93万6千円(平成30年度から施設設備費は授業料に含まれます。)  
寄宿料月額：1,500円(光熱水料、食費は含まない。)
- (2) 入学料・授業料・寄宿料等は改定される場合があります。
- (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8万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・第1種航空身体検査受検費用(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6万円)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ください。

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



# 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

