

学校案内 2011



独立行政法人
航空大学校



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。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。

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.Cruise Speed	326km/h
Engine	IO-550-B / 300hp×1



Beechcraft C90A King Air / Sendai

Span	15.3m
Length	10.8m
Height	4.3m
Empty Weight	2615kg
Max.T/O Weight	4580kg
Max.Cruise Speed	457km/h
Engine	PT6A-21 / 550shp×2



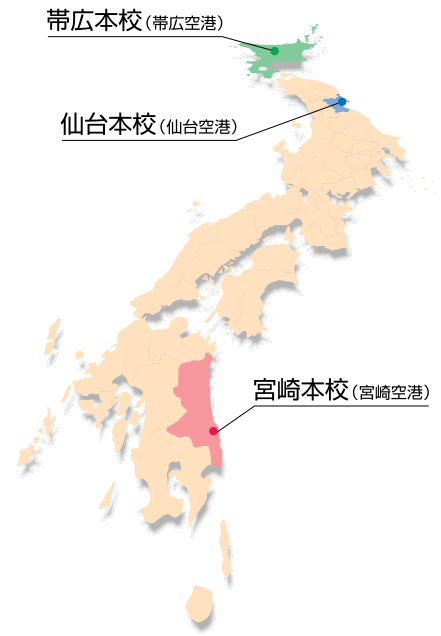
1 夢のパイロットを目指して

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4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。

そして最終課程は仙台キャンパス。ここではツイン・ターボプロップ機のビーチクラフトC90Aキングエアを使用し、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8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



3 取得するライセンス ●事業用操縦士 ●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。

年月	平成22年												平成23年												平成24年											
	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	
57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)																				
57回生Ⅱ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)																	
57回生Ⅲ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)																	
57回生Ⅳ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)																	

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。✈️

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4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、航空力学や航空機のシステム、エンジン、航法、気象、そして航空法規や英語など14科目を510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210時間が設定されています。





MESSAGE

挑戦してよかった、頑張ってたよかった

須藤 雅夫 (すとう まさお)

栃木県出身 北海道大学工学部卒業
第55回生Ⅲ期 宮崎フライト課程



航空大学校に入学して1年と数ヶ月が過ぎました。私は現在、宮崎フライト課程の学生として九州の空を飛びまわっています。宮崎フライト課程では事業用操縦士、すなわちプロパイロットとして必要な技量の習得が求められます。ですから、同じ機体(ポナンザ)を使う帯広フライト課程に比べ、求められる水準は格段に高くなっていると感じます。宮崎課程での訓練は大きく分けて4つに分けられます。離着陸訓練、エアワーク訓練(失速からの回復など)、計器飛行訓練、ナビゲーション訓練。特に、ナビゲーションは訓練時間の大きな割合を占めています。ナビゲーション訓練とは目的地空港へ、安全、確実、快適且つ経済的に飛行するための訓練です。この訓練は地上での準備が9割といわれています。それだけ地上での準備が重要なのです。

航大での生活は非常に密度の濃い日々です。しかし、皆エアラインパイロットという夢を持って入学してきており、その苦労もむしろ心地よいと感じることができます。地上を離れ大空へと舞い上がれば、そこには美しい大空と雄大な自然が広がっています。辛いこと厳しいことがあっても、大空の素晴らしさを知れば、「挑戦してよかった、頑張ってたよかった」ときっと思うことができると思います。今後、仙台課程へと進めば、より高く速い世界で頑張ることになると思います。航大は国や会社から多くの支援を受けており、その負託に応える為にも私達は最大限の努力をしなければなりません。エアラインパイロットとして大空を飛ぶ日を夢見ながら、これからも自学研鑽に励みたいと思います。

同期一丸となって乗り越えるもの

出水 秀宜 (でみず ひでき)

大阪府出身 同志社大学商学部3年修了
第56回生Ⅱ期 宮崎学科課程



航空大学校に入学して3ヶ月が経ち、私たち56回生Ⅱ期はFTD訓練の真っ最中です。FTD訓練はシミュレーターを使うもので、宮崎学科課程の中で唯一操縦桿を握ることのできる訓練です。「いよいよ帯広フライト課程に進むんだ」と意識し、期待と不安の入り混じった気持ちで毎日入念にFTD訓練の準備をしています。

この3ヶ月を振り返ると、航空大学校での生活はとても濃いものでした。航空力学や気象など、操縦に必要な専門知識を身につけるだけではありません。相部屋の先輩が毎日フライト訓練に臨まれる姿をみて、空を飛ぶ楽しさや訓練の厳しさ、そして生活面でも多くのことを学びます。

この生活で得られる、「同期」との横のつながりは航空大学校独特のものではないでしょうか。航空大学校での生活ではたくさんの高いハードルがありますが、その一つ一つを同期一丸となって乗り越えなければなりません。「パイロットになりたい」という共通の目標を持った同期がいるからこそ、助け合い乗り越えられたと感じました。

フライト課程は学科課程とは比べ物にならないくらい厳しい生活になるとは思いますが、今までのように同期みんなまで助け合ってプロのパイロットになるという共通の目標に向かって行きたいです。

いざ、大空へ。



最高のロケーションでフライトトレーニングを開始。✈️

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4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170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、多くの人命をあずかり、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も養われることとなります。





MESSAGE

フライトの楽しさを知る



片野 健 (かたの けん)

東京都出身 中央大学商学部3年修了
第55回生Ⅳ期 帯広フライト課程

宮崎学科課程を修了し、次に我々を待っていたのは帯広でのフライト訓練でした。帯広フライト課程では、宮崎学科課程で学んできたことを実践する場となります。エンジンの始動、管制機関との通信、TAXI等、離陸する前から気を抜けるようなところはありません。仕組みや要領は宮崎で十分準備してきたつもりでも、実際に訓練機であるポナンザに乗り込んで作業を行おうとすると、思い通りにはなかなかいきません。しかし、初めて飛行機の操縦桿を握り、上空に浮かび上がることが出来た時、フライト訓練を夢見て宮崎で座学に励んできた日々を思い出し、嬉しさがこみ上げてきました。また、それと同時に、飛行機が全く思い通りにならず、操縦の難しさを知ることとなりました。

フライト訓練が始まると、いかに効率の良い訓練をするのかということが大事になってきます。というのも、学生に与えられた訓練時間は決まっており、その定められた時間の中で、求められる技量と知識を身につけなければならないからです。実際のフライト前にイメージフライトを欠かさないのはもちろんのこと、同期で情報を共有し、同じ失敗を繰り返さないように、自分以外の人の経験を自分のものとしてフライト訓練に生かしていきます。そうすることで訓練効率を上げていくことが出来るのです。時には、思うようなフライトが出来ずに悩むこともあります。その時には同期のみんなが、心強い言葉、的確なアドバイスで助けてくれます。同期の絆は帯広課程でより一段と強くなります。

帯広でのフライト訓練では、初めての単独飛行や、他空港への訓練飛行など、感動する瞬間はたくさんあります。単独飛行では、頼れるものは自分自身だけであり、パイロットとしての責任、そして帯広での成長を実感することが出来ます。他空港へのフライトでは、近隣の釧路空港や女満別空港などへ向かいます。事前準備において、目的飛行場の情報を集め、気象を解析し、適切なコースを選定しなければなりません。準備は大変ですが、計画した航路で予定通りに到着することが出来た時、達成感を感じるとともに、パイロットとしての醍醐味を知ることとなります。このように帯広は、パイロットとしてどうあるべきかということについて、多くのことを吸収し、感じる事が出来る場です。

帯広フライト課程修了を目前にして、帯広での8ヶ月間は非常に密度の濃い充実した日々であったと思います。初めて操縦桿を握った日から、教官方の熱心な指導のもと、単独飛行を行い、他空港への飛行が出来るまで成長し、フライトの楽しさを知ることが出来ました。今後求められるレベルはますます高くなっていきますが、そのレベルに達し、日々成長していくことが出来るよう、同期一同頑張っていきたいと思えます。

遥かなるステージへ、テイクオフ!



最終フライトトレーニングで、夢が実現する。✈️

2年にわたる航空大学校のしめくりとなるのは仙台フライト課程です。ここでは高性能ツイン・ターボプロップ機ビーチクラフトC90Aキングエアを使用して、8ヶ月間のトレーニングが行われます。

ターボプロップというのは、ガソリンを燃焼するレシプロエンジンではなく、タービンエンジンでプロペラを駆動する形式のこと。それだけシステムは複雑になり、操作にも細心の注意が要求されます。しかもキングエアはこのターボプロップをツイン、つまり双発で装備。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飛行かつ着陸するテクニックも要求されてきます。

そこで重要になるのは、飛行機をただコントロールするのではなく、さまざまな情報から常に先の状況をシミュレーションし、いかに飛行機を的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、仙台におけるキングエア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。



MESSAGE

ラインパイロットに近づく



金 鍾根 (きん しょうこん)

韓国出身 プラット工科大学建築学部卒業
第55回生 I期 仙台フライト課程

宮崎フライト課程にて単発ピストン機による事業用操縦士の審査に合格すると、今度は仙台空港に場所を移して多発タービン機への限定変更(多発過程)に移ります。機種もA36ボンanzaから双発ターボプロップのC90Aキングエアになり、タービンエンジンや与圧などの目新しいシステムを勉強し、これまでの倍以上の手順を覚えなくてはなりません。実際に操縦してみるとA36に比べ遥かに性能がよく、最初はそのパワーをコントロールするのに四苦八苦しみます。ですがそれだけにコントロールのコツを掴むととても面白い飛行機だと感じます。また、A36で蓄積した操縦法や空中操作のコツもそのまま応用できるので、新しい機種といえども「0からのスタート」ではありません。

仙台課程半ばで多発への限定変更審査に合格すると、いよいよ航空大学校での最終課程「計器課程」に入ります。これまではVFR(有視界飛行方式)による飛行で離着陸以外はある程度自由に飛べたのに比べ、計器課程ではIFR(計器飛行方式)によって運航することが基本となる為、常時管制官の指示に従って目的地まで飛行することが求められます。これは一般のエアラインの運航と同じ方式で、私たちが一歩ラインパイロットに近づいたことを実感します。また訓練と同時に仙台ではエアラインへの就職活動も並行して行われます。履歴書提出、会社説明会、各種試験、身体検査とこれまで以上に自己管理をして就職に向けた準備をしていきます。

帯広からの訓練を振り返りますと、航空大学校での訓練は、一面の草むらに草刈りバサミを入れて道を作っていくようなものです。最初は訳が分からず勉強していたことも、将来的には理解に繋がります。帯広、宮崎で一つ一つ知識と経験を蓄積することにより仙台で、またエアラインに入ってから訓練にも対応できる基礎が築かれると思います。そして草刈りの方向性のヒントは教官からの指導、先輩からの話、同期との情報交換であったりします。仙台での課程を終え、ふと振り返った時に自分の道が見えて、またそれが将来へ繋がっていることへの期待を励みに毎日の訓練を楽しく頑張っています。毎日愛情を持って厳しく鍛えてくださる教官や私たちの訓練を支えてくださる職員、整備の方々、また寮で共に切磋琢磨しあう仲間、遠い地で心の支えになってくれる家族への感謝の気持ちを常に持ち、卒業までの僅かな時間を全力で駆け抜けたいと思います。



宮崎フライト学生の一日



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、フライトの成否の大部分が、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。

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、自分は何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。

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の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時の間で取るようになっており、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。このようにさまざまな情報を共有し、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。

こうした訓練に自ら耐えた者こそが、真にコックピットに就くに相応しい人材となります。

世界へ羽ばたく プロフェッショナルたち。

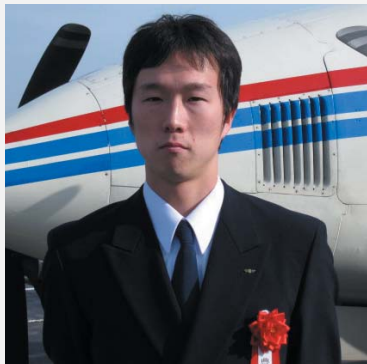


航空大学校は国が設置したパイロット養成機関であり、飛行機操縦科卒業生は、日本航空インターナショナル、全日本空輸、エアーニッポン、日本トランスオーシャン航空、そして日本貨物航空などの定期路線を始め通勤路線の第一線パイロットとして活躍することになります。就職の準備は最終課程の仙台フライト課程においてスタートします。学生はフライトトレーニングの合間に各航空会社を訪問見学。そのうえで各航空会社の採用担当者との面接や身体検査などが実施され、合格すればパイロット要員として採用されることとなります。

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となります。

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 ▶ 株式会社日本航空インターナショナル就職



豊崎 和也

(とよさき かずや)

第54回生Ⅲ期
法政大学法学部卒業
新潟県出身

航大生は教官を始め、本当に多くの人々に支えられて訓練をしています。エアラインのパイロットも多くの方々の協力を受けて飛行機を飛ばしているのでしょう。だからこそ前線で操縦桿を握る以上は、訓練生であっても強い責任感と使命を持ってフライトに臨まなければなりません。ただ訓練は想像以上に厳しいものです。航大での生活は逆境の連続かもしれません。時には選んだ道に疑問を覚えることもあるでしょう。しかしどんなに上手いかなくても、やはり飛行機の操縦は面白いのです。そしてコックピットから見える景色は本当に特別なものです。

卒業を迎え、航大生活を振り返り一番大事だったと感じるのは、技術や頭の回転でなく、パイロットになりたいという強い信念です。初心を忘れずに努力を続けることで、びっくりする位高い壁をも越えることができます。そして苦楽を共にし、一緒に生活する同期たちと助け合うことによって、大いに成長できる2年間になることでしょう。

コックピットに座ることを目指して受験される皆さんは、入学後もその気持ちを絶対に忘れずに訓練に臨んでください。きっと選んだ道に間違いなかったと自信を持って思える日が来ます。

卒業 ▶ 全日本空輸株式会社就職



浅岡 和久

(あさおか かずひさ)

第54回生Ⅲ期
日本大学理工学部卒業
千葉県出身

2年前、胸に期待と不安を抱きながら航空大学校に入学しました。入学すると、分からないことばかりで不安が大きかったことを覚えています。各課程には立ちほだかる壁がありますが、教官を信じ、同期と協力しそれら乗り越えてきました。課程が進むにつれて知識が増え、自信も徐々についていき、訓練を楽しめるようになっていきました。

航空大学校で忘れられないのは、帯広での初フライトです。機内に流れる生のATCは、パイロットへの道を一步踏み出したと感じることができ、あのときの事は今でも鮮明に覚えています。訓練は簡単なものではないですが、

時には訓練のことを忘れオンとオフの切り替えをするように心がけました。航空大学校では宮崎、帯広、仙台と場所を変えて訓練を行います。日本各地の景勝地を訪れ、その土地の旨いものを食べ、心身共に癒すことができました。

ここまで来ることができたのは、熱心に教育してくれた教官、協力し支え合った同期、応援続けてくれた家族や友人がいたからであり、自分一人の力では辿り着けなかったと思います。心から感謝をしています。これからは航空大学校の卒業生として、いい模範になれるようにさらに精進していきます。

卒業 ▶ エアーニッポン株式会社就職



黒澤 俊広

(くろさわ としひろ)

第54回生Ⅲ期
横浜国立大学理学部卒業
神奈川県出身

私がエアラインパイロットという職業を志したのは、大学3年生の時でした。最初は就職活動の一環として興味を持ったのですが、この仕事について調べる度にその魅力に取りつかれ、いつかパイロット以外の道は考えられないようになっていました。私が航空大学校の存在を知り、受験を決意したのはこの時です。

航空大学校の訓練では、単に飛行機を操縦する技術だけではなく、パイロットとしての自覚や意識といった精神面においても、日々向上を求められます。その為、時には人間性という観点から、自らの弱点を分析し、それを克服してゆかなければなりません。ハイテク旅客機を安全に飛ばすためには、操

縦技量以上にパイロットとしての人格を磨かなくてはならないのだと強く感じました。

2年間の訓練生活は、一言で言うと非常に厳しいです。しかし、厳しい訓練の合間には、同期と過ごした数々の思い出があります。時には励まし、助け合い、時にははぶつかり合って、お互いを高め、同じ夢の実現に向けて努力した日々は、私達にとって一生の財産です。

航空大学校を卒業しても、エアラインパイロットになるまでには幾多の試験が待ち構えています。ここで過ごした日々が与えてくれた自信と誇りを胸に、これからも夢の実現のため、そして航空業界の発展のために努力してゆきたいと思います。

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附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。

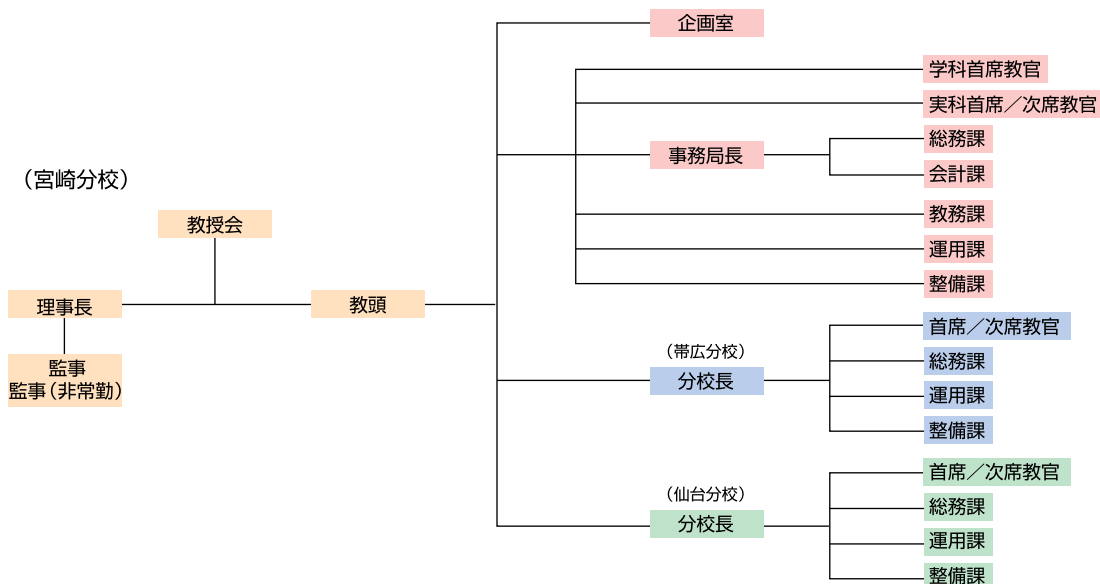
航空大学校では、しばらくは入学資格を高校卒業以上としていましたが、昭和62年度からは現在のように4年制大学の2年修了または短期大学、高等専門学校卒業以上と改められました。これはパイロットの人格形成に不可欠な幅広い一般教養は大学などで習得してもらい、航空大学校では専門教育を重点的に実施するという制度改革によるものです。

更に平成14年度からは、パイロットとしての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出願資格に加えました。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	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)	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
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	帯広分校開校		
51年 4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。		

航空大学校組織図



平成23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61年4月2日から平成3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、出願することはできません。

- 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23年3月末日までに①、②または③となる見込みの者。
- ⑤ ①、②または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)(第一次試験合格者に限る)、脳波検査(身体検査合格者に限る)
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(第二次試験合格者に限る)
- ② **試験期日**

第一次試験	平成22年7月25日(日)
第二次試験	身体検査…平成22年9月10日(金)～9月20日(月)までの間で指定する日 脳波検査…平成22年11月20日(土)～23日(火)までの間で指定する日
第三次試験	平成23年1月5日(水)～1月14日(金)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できます。)
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。

- 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、レーシック等)の既往歴がないこと。
 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。

身長：158cm以上

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25デシベル以下

上記以外の項目については、第一種航空身体検査基準等に基づき判定します。

入学科、授業料及び寄宿料等

- ① 入学科※282,000円、授業料年額637,440円、寄宿料700円(1ヶ月)。※入学科、授業料、寄宿料は改定される場合があります。
- ② 学生寮における光熱水料金、食費等は学生の負担とします。また、本校と分校の間の移動等の費用、及び航空身体検査その他健康管理の費用は別途必要です。
- ③ 入学直後に制服代等に、約80,000円必要です。
- ④ 奨学金が必要な学生には、選考のうえ航空振興財団から1ヶ月40,000円が学費として貸与されます。

募集要項の請求方法

 募集要項はパソコン、ケータイから請求できます。http://telemail.jpにアクセスして下記の資料番号を入力して下さい。
 (資料番号)589940(送料200円後納)(自動音声電話050-8601-0101でも受け付けます)

※郵便での請求は、宛先を明記した返信用封筒(角型2号・A4版が入るサイズ)に200円分の郵便切手を貼ったものを同封して、当校教務課までお送りください。封筒の表には「募集要項請求」と朱書きして下さい。





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 

