



独立行政法人
航空大学校

*Independent Administrative Institution
Civil Aviation College*

2019 学校案内



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約4,000名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ヶ月で自家用操縦士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のフライト課程。ここでは、ビーチクラフト式A36ボナンザ(単発機)を使用し、事業用操縦士、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。(平成31年度よりシーラス式SR22に更新予定)

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ます)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31年度入学(第66回生I~IV期)

| 年月 入学期 | 平成31年 | | | | | | | | | | | | 平成32年 | | | | | | | | | | | | 平成33年 | | | | | | | | | | | | 平成34年 | | | | | |
|---------------|--------|---|---|---|---|----|----------|----|---|---|---|---|----------|---|---|---|---|----|----------|----|---|---|---|---|----------|---|---|---|---|----|----------|----|---|---|---|--|----------|--|--|--|--|--|
| | 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 | 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) | | | | | |

1 夢の扉が 今開け放たれる。

宮崎 キャンパス

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ヶ月間のグラウンドスクール(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534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。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 |

在校生からあなたへ MESSAGE

第64回生 II 期 加茂 愛弓

出身地：東京都

出身校：慶應義塾大学 経済学部 経済学科



就職活動の際、大学のOBのパイロットの方にお会いしその姿に憧れたことがきっかけでこの世界を目指し始めました。航空大学校を志望した理由は、『空の日』の体験搭乗で乗った訓練機から見た景色に感動し、私も自分の手で操縦してこの空を飛びたいと思ったからです。

大学を卒業してからは他業界の会社に一度就職し、働きながらの受験となりました。職場に恵まれ、仕事と受験勉強の二足の草鞋を履いた私をそっと見守って頂きました。

そのようにイレギュラーな受験生でしたが、受験で心掛けたことはよく睡眠を取り不摂生をしないようにすることでした。そして睡眠時間も勉強時間も確保できるように、空いた時間はどこでも参考書を持ち歩いて勉強していました。限られた時間の中でいかに自律し効率よく物事を進めるかは、入学後の航大生活でも重要なポイントになると感じます。

宮崎学科課程はフライトの安全を確保するために必要な最低限の知識を5ヶ月で習得するため、膨大な勉強量をこなすこととなります。そしてそこには同期の存在が必ず必要になります。私は同期の中で唯一の女性であり、最初は不安も大きくぶつかり合うことも多かったですが、気づけば同期といることが楽しくて仕方ないと思うようになっていました。20代半ばにこのような仲間を持つことは贅沢なことだと感じます。

航大生活は男女関係なく厳しい訓練が続きますが、同じ夢を持つ先輩、後輩、同期に囲まれて人間として成長できる場です。受験を考えていらっしゃる方は是非、挑戦して欲しいと思います。

2 いざ、大空へ。

帯広 キャンパス

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。訓練機はシーラス式SR22(単発機)で行うこととなり、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。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、大きな社会的責任を負い、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できるようになります。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。



| | |
|----------|--------|
| 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/310HPx1

在校生からあなたへ **MESSAGE**

第63回生IV期 有吉 雄一

出身地：兵庫県

出身校：京都大学 工学部 地球工学科



まだ小学生になる前、母に「将来何になりたい?」というんな職業を紹介してもらいました。その時に教えてもらった数ある職業の中でパイロットに強い憧れと魅力を感じ、その頃からずっと周りの人に「自分はパイロットになる」と豪語していました。高校生の時にパイロットになる方法を調べ航空大学校の存在を知り、航空大学校ならではのカリキュラムと確かな実績に魅かれ、受験を決意しました。

私たちは帯広課程で初めて実際に飛行機を操縦します。

車では半日かかるような距離をほんの数十分で移動し、広大な十勝平野を操縦席から見回した時の感動は言葉では言い尽くせないものでした。その広い三次元の空間を自分自身の判断で旋回したり上昇降下したりできることにとても興奮し、航空大学校の生徒としてパイロットの道を歩めていることに大きな喜びを感じました。

日々の訓練は楽しいことばかりでなく、毎日必ず課題が生まれます。しかし、教官の熱心な指導や先輩の助言、同期との助け合いを通してその課題をクリアしていくことで自分が成長していることを身に染みて感じることができます。このように航空大学校では寮生活ならではの人の強い繋がりのおかげで充実した毎日を過ごし、前向きに厳しい訓練に取り組めることができます。

現在、私はソロフライトに出られるように訓練に取り組んでいます。まだ乗り越えなければならない壁はたくさんありますが、航空大学校を通じたさまざまな繋がりのおかげで着実に前に進めそうです。

3

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、ビーチクラフト式A36ボナンザ(単発機)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。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。

(平成31年度よりシーラス式SR22に更新予定)



訓練期間 6ヶ月
学科 186時間
操縦訓練 83.25時間
計器飛行地上訓練 17時間

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/300HPx1

取得するライセンス
・事業用操縦士
(陸上単発)

在校生からあなたへ MESSAGE

第63回生 I 期 坂

出身地：千葉県

雄介 出身校：豊橋技術科学大学 工学部 電気・電子情報工学課程



幼少期から飛行機が大好きで、旅行で飛行機に乗るのが楽しみで仕方ありませんでした。

大きな旅客機を自在に操り、多くの乗客を安全に確実に、そして快適に目的地にお連れするというところに魅力を感じ、いつかこの手で操縦桿を握りたいという思いからパイロットを目指しました。その中で確実な就職実績があり事業用操縦士のライセンスを取得できる航空大学校を志望しました。

宮崎フライト課程では、帯広で学んだ基礎をベースに、事業用操縦士つまりプロとしての知識、技量を習得する訓練を行います。帯広との大きな違いは、思考のベースが自家用操縦士(=自身のため)から事業用操縦士(=お客様のため)になることです。当然、帯広より厳しい天候の中でもフライトを遂行する能力が必要となります。法規や安全を守るのは勿論ですが、更に快適性や経済性を確保する判断力やマネジメント能力が要求されます。そのために地上での地道な学習や綿密な準備が必要となります。訓練では九州各地の空港を航法訓練で利用しますが、帯広より多くの旅客機が飛来するため、それらと接近しないよう常に気を使っています。

訓練は楽しい事ばかりではなく空に対する自身の無力さ、限られた訓練時間によるプレッシャー、そして膨大な量の学習量に悩む毎日です。ですが熱心に指導をして下さる教官方、同じ志をもつ先輩、後輩、何より苦楽を共にする同期の存在に支えられ充実した訓練生活を送っています。コクピットから見る景色は格別です。皆さんもぜひ挑戦してみてください。

4

遙かなるステージへ、
テイクオフ！

仙台 キャンパス

2年にわたる航空大学校の締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 Baron(双発機)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。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。

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になります。



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

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 22時間

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 361km/h

Engine IO-550-C/300HPx2

MESSAGE

在校生からあなたへ

第62回生 II 期

平野

恵莉

出身地：神奈川県

出身校：横浜市立大学 国際総合科学部 国際総合科学科



大学生の時に乗った飛行機で、離陸時の外の様子を映した映像が機内のモニターで流れているのを見て大きな感動と驚きを覚えました。この景色をコックピットから見たい、と思ったのがパイロットに興味を持ったきっかけです。パイロットになるには様々な方法がありますが、長年の伝統と数多くのパイロットを日本の航空業界に輩出してきた実績のある航空大学校に行くことを決意しました。

仙台課程では、帯広課程・宮崎課程で使用していた単発機ではなく、新たに双発機の操縦を学び、さらに後半からは計器飛行の訓練が始まります。片発での飛行や雲中飛行、着氷気象状態での飛行など、様々な状況に応じて適切なオペレーションを行うために毎日たくさんのことを学びます。また仙台課程では就職活動も始まり、エントリーシートの提出や面接、身体検査などが訓練と並行して行われるため、今までの課程にはない忙しさがあります。就職活動と訓練の両立は大変ですが学校、教官のサポートもあり安心して取り組むことができます。

航空大学校での2年間の訓練は楽しいことだけでなく厳しく大変なことも多いですが教官、先輩、職員の方々など多くの人たちに支えられ、日々成長していることを実感できます。そして何よりもパイロットになるという同じ目標を持った同期の存在が非常に大きいです。パイロットを目指している方は、ぜひ航空大学校を選択肢に入れてみてください。

居室



1部屋2～4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。

CPT室



CPTは、訓練機のコッ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。

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。また、コミュニケーションの場としても活用しています。



洗濯室



洗濯機、乾燥機、アイロンを設置しています。各階に設置しており、女子用は他に専用スペース内に設置しています。

風呂



男子用の浴室です。女子用は他に専用スペース内に設置しています。

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。

駐車場、駐輪場



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



絆

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。

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、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。

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。







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、同じミスをしたくないためにはどのようにすればよいのか…。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。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。

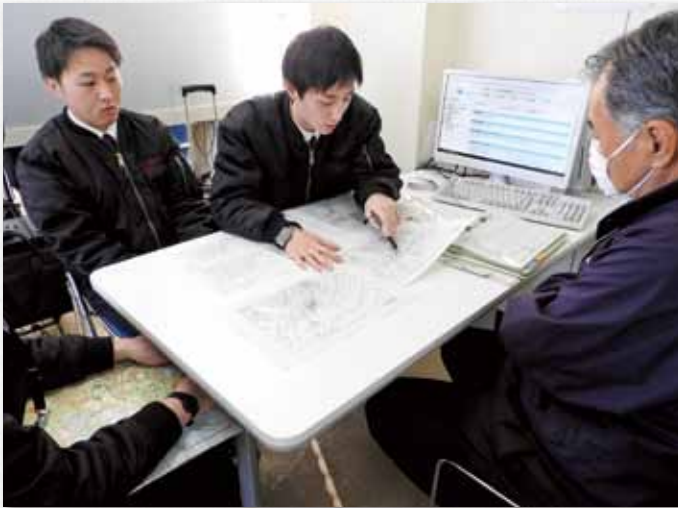
Good Morning!

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。



Pre-Flight Briefing

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、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、教官に説明します。



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、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。





De- Briefing

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。

After School

フライト及び学科が終わるのは、午後5時。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。学生が寮に戻り、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、乗り切ってゆくのです。

よくある質問 *Question&Answer*

Q. 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 | 第一次試験 | | 第二次試験 | | 第三次試験 | | 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 | |
| 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 |
| H30(65) | 108 | 879 | 829 | 300 | 295 | 146 | 141 | 108 | 8.1 |

A.

Q. 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31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

A.

(3)外国における14年以上の課程の教育機関

Q. 将来、航空大学校に入学したいと考えている高校生です。受験資格を取得するために大学へ進学しようと考えていますが、航空大学校に入学するため又は入学後の授業に有利となる大学や学部があれば教えてください。

航空大学校の受験に際し、どこの大学又はどの学部が有利になるというものではなく、大学を2年以上修了し、所定の単位を修得した方ならどなたでも受験可能で、どの大学又はどの学部を専攻されても結構です。ただし入学後の授業では、高校レベルの数学、物理の知識を前提とした科目があります。特に、数学は「ベクトル、初等関数、微積分」、物理は「力学、熱力学、電気」の分野が重要となります。参考までに最近の出身学部は、工学部や理工学部、経済学部、教育学部、法学部、外国語学部、人間科学部など様々です。

A.

Q. 航空大学校入学試験の二次試験や三次試験では、どのような試験を行うのですか？
操縦適性検査では、入学前の学生に操縦させたりするのでしょうか。

A.

二次試験は身体検査(心理適性検査を含む)を行います。三次試験は面接試験及び飛行訓練装置による操縦適性検査を行います。

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。

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(57～61回生)

平成30年3月末時点

| 回 生 | 57回生 | 58回生 | 59回生 | 60回生 | 61回生 | 計 |
|------|-------|-------|-------|-------|-------|-----|
| 卒業年度 | 24・25 | 25・26 | 26・27 | 27・28 | 28・29 | |
| 卒業者数 | 70 | 70 | 34 | 65 | 66 | 305 |
| 就職者数 | 70 | 70 | 33 | 64 | 61 | 298 |

▼会社別就職状況

| コード | 会社名 | 57回生 | 58回生 | 59回生 | 60回生 | 61回生 | 割合(%) |
|-----|-----------------|------|------|------|------|------|-------|
| ADO | AIR DO | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | 5.4 |
| AKX | ANAウィングス | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | 22.5 |
| ANA | 全日本空輸 | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | 38.3 |
| APJ | Peach Aviation | ○ | ○ | | ○ | ○ | 6.0 |
| HAC | 北海道エアシステム | ○ | | | | | 0.3 |
| IBX | IBEXエアラインズ | ○ | ○ | | | | 2.4 |
| JAC | 日本エアコミューター | | ○ | | | | 0.7 |
| JAL | 日本航空 | | | | ○ | ○ | 1.7 |
| JLJ | ジェイエア | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | 7.4 |
| JTA | 日本トランスオーシャン航空 | ○ | ○ | ○ | | ○ | 3.4 |
| RAC | 琉球エアコミューター | ○ | | | ○ | ○ | 1.3 |
| 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 | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | 6.7 |
| WAJ | エアアジア・ジャパン | | | | | ○ | 0.3 |
| | 官公庁(航空局、海上保安庁等) | ○ | ○ | | | | 2.4 |

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るため、在校生は随時確認することができ、学生ひとりひとりの条件に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

～先輩からのメッセージ～

プロフェッショナルたち

幼い頃、父の出張の見送りに空港へ行き、飛行機が次々に離陸していく光景を見て、その迫力に圧倒されたのが初めて本物の旅客機を見た記憶として残っています。思い返すとそれ以来、私は祖父母と紙飛行機を作って飛ばしたり、模型飛行機を親にねだったり、自然と飛行機が大好きになっていったと思います。そして中学生の時に初めて旅客機に搭乗し、「自分の手で飛行機を飛ばしたい」と思い、パイロットになることを意識し始めました。しかし、当時私の視力はパイロットの基準を下回っており一度はパイロットになることを諦めました。非常に辛い思いでしたが、メーカー関係の仕事で飛行機に関わりたくと考え、理工系の大学に進みました。幸いにもその後視力の基準が緩和され、自分にもパイロットになるチャンスができ、航空大学校を受験、入



私の実家は、関西国際空港の近くにあります。幼い頃から父に連れられて空港に飛行機を見に行っていました。私の父もかつてパイロットになることが夢で、航空大学校を受験していましたが、身体的な理由でパイロットの夢を諦めざるを得なくなってしまいました。

そこで父は息子である私にパイロットの夢を託しました。もちろん私自身も飛行機が大好きで、中学生の頃から航空大学校への進学を考えていました。そして、夢を叶えるべく、大学を中退し、待ち焦がれていた航空大学校に入学しました。このようにして、私のパイロットへの道が開かれました。

訓練は一言で言うと厳しいです。大学生の延長線上の気分では乗り越えられません。座学では短期間で膨大な量の知識を学



学しました。

航空大学校に入学し、訓練が始まると、想像以上に厳しい訓練の日々の連続でした。しかし、その厳しい日々を積み重ねていく中で、同期に助けをもらいながら教官の教えを一つ一つできるようになり、それが喜びになっていきました。毎日同期皆で話して情報や課題を共有し、自分一人だけでは絶対にできない経験を人から学んでいくことが、定められた訓練期間で着実に成長するために非常に大切なことだと実感しました。訓練中の喜びも辛さも分かち合える同期と共に充実した訓練期間を過ごせた経験は、今でも私の中で非常に大きな糧となっています。パイロットになることを諦めずに航空大学校に行って本当に良かったと心から思っています。

航空大学校での訓練は本当に厳しい日々連続ですが、それを乗り越えて得られるものは非常に大きいです。自分をパイロットにするために惜しまず技術を伝えてくださる教官、多くの経験を語ってくれる先輩、あらゆる方面から訓練をサポートして下さる職員の方々、そして何より同じ志を持って訓練に挑む同期達、これらのパイロットになるために恵まれた環境が航空大学校には揃っています。そこで過ごす日々は間違いなく一生の財産になります。パイロットになりたいという夢を持っている方、是非挑戦してください。

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型式部 副操縦士
山外 昌幸(第59回生I期)

び、フライトでは日々技量の向上に努めなければなりません。「本気でパイロットになってやる」という気持ちがないと到底ついていくことができないと思います。フライトはうまくいかない日々連続ですので、常に向上心を持って諦めない根性が必要だと思えます。一方で、楽しいこともたくさんあります。上空からの四季折々の景色や、初ソロフライト時に自分ひとりで離着陸した時の感動は計り知れません。このような非日常の世界は貴重な体験となりました。

訓練は厳しいですが、それを一緒に乗り越える最高の仲間、つまり同期がいます。朝起きて夜寝るまでずっとその同期と生活し、フライトでの失敗談や反省点、またうまくいったことを共有し、互いに操縦技量を高め合いました。同期がいたから頑張れたことや乗り越えられたことがたくさんありました。航空大学校では、そんな同期や教官、整備士、また地上のスタッフの方々とも交流があり、全員が訓練のサポートをしてくれて、パイロットになるためには最高の環境であったと思います。私は、副操縦士になって、もうすぐ1年が経つところです。夢を叶えることがどんなに幸せかを知りました。あなたも自分の夢に挑戦し、その夢をぜひ掴んでください。

株式会社ソラシドエア
運航本部運航乗員部乗員課 副操縦士
赤澤 研人(第59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、卒業生は定期路線を始めコンピ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、最終課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年で副操縦士として乗務を開始。そして機長になるまでには、さらに8~10年の乗務経験が必要になります。

この間、機種変更時や機長昇格時だけでなく、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。

私の中学校は松山空港の近くで、いつも校舎から飛行機を眺めていました。忽ち私は大空に舞い上がって行く飛行機の虜になりました。そして、あの機体の先頭で飛行機を操っているパイロットは毎日どんな景色を見て、どんな仕事をしているのだらうかと興味を持ち始めました。しかし、それは実際にパイロットになってみないと見ることのできない景色、世界です。だからこそより一層興味が湧き、この謎に満ち溢れた職業に対して強い憧れを持つようになりました。就職活動を迎えても企業の採用情報よりもこの航空大学校のパフレットを何度も手に取り、憧れに対して挑戦しようと決意しました。

航空大学校に入学してから5ヶ月の座学訓練の後、いよいよフライト訓練が始まります。自分の腕で操縦桿を引き、飛行機が初



私はいま『うちのーの翼』の副操縦士として沖縄を中心に日本の空を飛び回っております。

今から15年前、高校の修学旅行で初めて飛行機に乗りパイロットの仕事に興味を持ちました。大学ではなくエアライン専門学校への進学を決断し、航空大学校を受験するも不合格。浪人するよりは働こうと考え、某航空会社に客室乗務員として就職しました。

客室乗務員の仕事はやりがいがありましたが、夢を諦めきれず年齢制限最後の受験でなんとか合格することが出来ました。

入学後は初めての寮生活に衝撃の連続でした。同じ社会人受験を積んだ者、大学を中退して入学した者、年齢も性格も違う18人が生活を送れば当然のように意見が食い違い、度々衝突が



めて飛んだ時の感動は今でも鮮明に覚えています。

しかし、訓練は甘くはありません。私も人一倍苦勞しましたが、航空大学校の教官は難しいことも様々な角度から一生懸命教えてくれます。気持ちが緩んでいたら叱ってもらえます。教官は空の上では父親のように頼れる存在で、いつも私達を見守っています。

また、飛行機の操縦は一人では上達しません。仲間と成功や失敗を共有し、人の経験を自分の経験として肉付けすることが上達への近道です。航空大学校は寮生活ですので、困ったことがあればすぐに同期に相談でき、互いにアドバイスし合える環境です。競い合いでなく、助け合って訓練を乗り越えた同期は一生の宝です。

私が憧れ続けたコックピットからの世界は本当に素晴らしいものです。コックピットからの景色は言葉にできないほど美しく、毎日心が洗われます。また、パイロットはお客さまを安全に目的地にお運びする責任の重い仕事ですが、一度のフライトを安全に終える度に大きな達成感が得られます。更に、安全運航を目指して一緒に働く仲間との出会いも魅力の一つです。訓練は厳しいですが、パイロットは多くの事を得られる職業です。辛いことも喜びに変えてくれるコックピットの世界を是非、皆さんと共有できればと思います。

株式会社ジェイエア

ERJ運航乗員部第1運航乗員室第2グループ 副操縦士
田窪 益之(第60回生II期)

起きました。それでも同じ夢に向かって団結することの大切さを学びました。

航大の訓練は当然ながら厳しいです。学科課程は基礎知識を身に付けては試験勉強に明け暮れ、操縦課程ではフライトの予習復習はもちろん1人が学んだことを全員で共有しながら技量を高めてライセンスを取得しなければなりません。私自身、とっつきが悪く何度もつまづき心が折れそうになりましたが、そんな時に寄り添い支えてくれたのは17人の大切な同期であり、また親身になってサポートしてくれたのが教官方でした。そして約2年半の訓練を経て全員で卒業できたことは何ものにも代え難い喜びとなりました。

航大の同期とは今でも頻りに連絡を取り合っては情報共有をしており、『同期の絆』は航大生活における1番の宝物です。

現在、副操縦士として乗務を始めて1年半が経ちました。客室乗務員からスタートした私のエアライン人生ですが、この会社に入社して営業職、整備部門、グランドスタッフも経験することができ、地上スタッフのパイロットに対する思いも知ることが出来ました。いま改めて夢を諦めなくて本当に良かったと心から実感しております。

航空大学校はパイロットとして必要な技量の習得だけでなく、乗客の命を預かる者として大切な人間性をも養うのに最適な学校です。皆さんも夢を大きく持ち、そして挑戦してみてください。必ず素敵な未来が待っています！沖縄でお会いできる日を楽しみにしております。

日本トランスオーシャン航空株式会社

運航乗員部 副操縦士
橋本 英行(第58回生I期)

航空大学の歩みと現状

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、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じていましたが、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。

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、就業期間を2年4ヶ月から2年間に短縮しました。

そして、平成30年度入学生から近年の航空需要の増加等によるパイロット不足を補うため、定員を108名に増員することとなりました。

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 |
| 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 | 30年 4月 1日 | 学生108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 | | |

平成31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6年4月2日から平成11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^(※)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31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30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30年7月22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31年1月15日(火)から1月29日(火)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
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)、各課程間の移動交通費(転居費用)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/>

問合せ

TEL 0985-51-1324 (教務課)



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