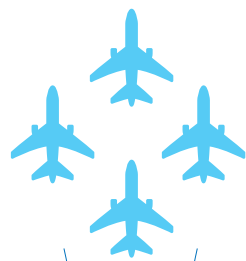


2012 学校案内



独立行政法人 航空大学校

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3,600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。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。



JA5801

航空大学校

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.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





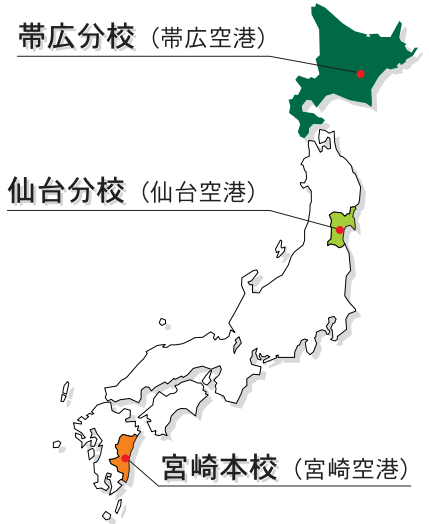
夢のパイロットを目指して

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ポ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。帯広と同じくポ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。



教育プロセス

宮崎 学科課程	帯広 フライト課程	宮崎 フライト課程	仙台 フライト課程
期間 …… 5ヶ月	期間 …… 6ヶ月	期間 …… 6ヶ月	期間 …… 7ヶ月
スクール …… 本校	スクール …… 帯広分校	スクール …… 本校	スクール …… 仙台分校
学科 …… 560時間	操縦訓練 …… 76.5時間	操縦訓練 …… 78.5時間	操縦訓練 …… 70時間
計器飛行地上訓練 …… 3時間	訓練機 …… A36ポナンザ	訓練機 …… A36ポナンザ	訓練機 …… G58バロン
		計器飛行地上訓練 …… 17時間	計器飛行地上訓練 …… 25時間



取得するライセンス

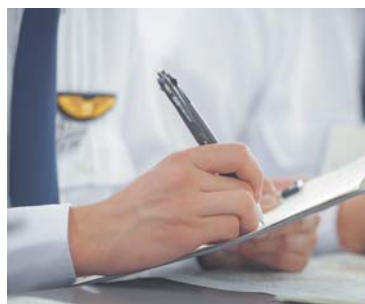
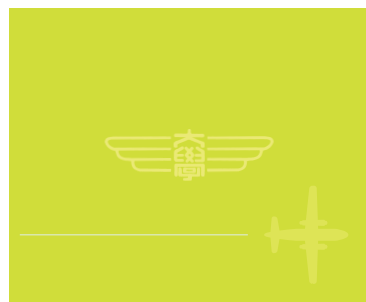
- 事業用操縦士（陸上単発・陸上多発）
- 計器飛行証明



夢の扉が、今、開け放たれる。

宮崎

キャンパス



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ポナンザ。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、このポ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170時間が設定されています。

Miyazaki Campus



01

Message

同じ目標を持った仲間と チームワークで乗り切る！



山口 辰則 (やまぐち たつのり) 愛知県出身
豊田工業高等専門学校電気・電子システム工学科卒業
第57回生Ⅱ期 宮崎学科課程

航空大学校に入学して3ヶ月が過ぎ、私たちは入学後最初の課程である宮崎座学課程の終盤を迎えています。全教科のチェックとFTD訓練を終え、帯広フライト課程を1ヶ月後に控えています。日々教室から先輩たちの訓練風景をみて、これから始まるフライト訓練に期待と不安を抱きながら残りの座学課程に臨んでいます。

宮崎座学課程では、航空力学や航空交通管制方式など操縦に必要な知識を4ヶ月で学びます。この課程でのカリキュラムは他の大学等に比べ過密になっている上、国家試験も受験しなければならず、これら乗り越えていくのは容易なものではありません。私たちは寮生活という環境を生かし、先輩方に勉強の指導をして頂いたり、同期と励まし合いながらこの課程を乗り越えていきます。

航空大学校は同じ目標を持った学生が寝食を共にし、お互いを刺激し合いモチベーションを高く維持できる良い環境です。また、必要な知識、技能はもちろんのこと、飛行機を飛ばすために欠かせないチームワーク、コミュニケーション能力も伸ばすことができます。これから、より厳しくなる訓練を前に不安はありますが、目標を共にし支えあえる仲間達と、これまで培ってきたチームワークを糧に乗り切りたいです。



いざ、大空へ。

帯広

キャンパス



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養われることとなります。



Obihiro Campus



Message

新しい場所へと飛んでいく緊張と 興奮はナビゲーションの醍醐味!!



金 聖煥 (きむ そんふあん) 韓国出身

東海大学工学部 航空宇宙学科卒業
第56回生Ⅳ期 帯広フライト課程

初めてのフライトが待つ帯広課程に進むとすぐさまフライトが始まります。気象解析やフライトに必要な資料を作ったりと前日から大忙しです。プリーフィングを終えると機体へ乗り込み、エンジン始動や管制官とのコンタクトを終え滑走路へ向かいます。

初フライトはけたたましいエンジン音とともに急加速する機体をコントロールできず隣の教官に操縦桿を握って貰い何とか離陸することができました。正直怖いという感覚とともに、宮崎の座学課程で夢にまで見ていた初飛行の喜びを感じるすることができました。

最初の2ヶ月ほどの訓練では主に離着陸訓練を行います。何とか飛行機を無事に滑走路に着陸させることができるようになると、最初の難関であるブリソロチェックが待っています。ここを通れば初のソロフライトがあり、初めて自分ひとりで浮かび上がった時の興奮は忘れることができません。同時に教官からパイロットの証であるウィングバッジを手渡されます。先輩たちが付けていた憧れのバッジを自分も胸に付けることが許されたとき、パイロットとしての自覚と誇りが芽生え始めます。

ソロフライトを終えて帯広課程の後半に入ると他空港へのナビゲーション訓練が始まります。慣れ親しんだ帯広の空から新しい場所へと飛んでいく緊張と興奮はナビゲーションの醍醐味です。訓練が進み、ナビゲーションチェックが終われば帯広課程もファイナルチェックを残すのみとなります。

帯広フライト課程を振り返ると、まっすぐ飛ぶこともままならない状態から毎日毎日悪戦苦闘し少しずつ成功と失敗を経験していくうちに、たった一人で飛行機を操縦できるようになり、他空港への飛行が出来るようになったりと、自分でも驚くほどの成長を感じることが出来ます。限られた訓練時間の中で、たった一人の力でここまでのプログレスを得ることはとても難しいと思います。日々の失敗を共有し、それを繰り返さないために改善策をみんなで考え、実践していくことで乗り越えることが出来たと思います。航大生活は厳しさ半分、楽しさ半分とよく言いますが、自分一人でやろうとしていたら更に厳しいものになっていただろうと思います。

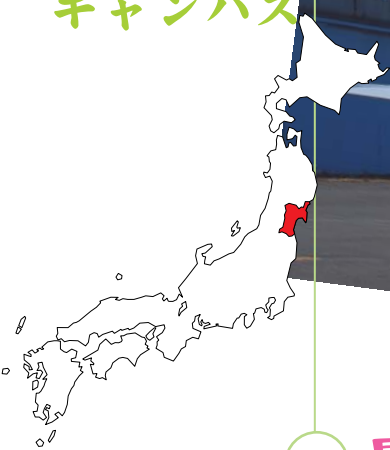
自分たち56回生Ⅳ期は、実際にブリソロチェックをパスすることが出来ずに帯広を去った同期がいました。この悔しさは今もみんなの心の中にあり、この経験が訓練に対してより一層真剣になり、パイロットの世界の厳しさと助け合う大切さを知る結果となりました。

すんなり訓練が進むものもいれば、思い通り行かずに壁にぶつかり悩むものもありますが、全員が全員のフライトに目を向けています。出身も性格も違う赤の他人が数十人も集まり寝食を共にするだけでも難しいのに、全員が一定のハードルを定められた時間内にクリアすることを求められるハードな環境です。そんな中で訓練や生活の事でぶつかり合いながらも、切磋琢磨し助け合うことにより、パイロットとしての知識や技術と共に、一人の人間として如何にあるべきかを学び成長していくことが出来る、そして表面上ではなく、本気で意見をぶつけ合うことが出来る本当の仲間を得ることが出来る、そういったところが航大の最大の魅力であると自分は思います。まだまだ未熟な自分たちですが、立派なパイロットを目指してより一層成長していけるように、宮崎過程でも全力で頑張ります。

遙かなるステージへ、 テイクオフ！

仙台

キャンパス



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。

ここではビーチクラフト式G58パロンを使用して、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。この過程では、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的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となります。

Sendai Campus



03

Message

絶対にパイロットになる！！



濱畑 幸菜（はまはた ゆきな） 大阪府出身
甲南大学理工学部
第56回生Ⅲ期 宮崎フライト課程

私が航空大学校を目指そうと本気で思い始めたのは高校3年生の時でした。大学に入学してからも目標は「航大入学」と決めていたので、合格通知を受け取った時は本当にうれしく私の夢が大きく開いた瞬間でした。

私は航空大学校に入学して1年が過ぎました。宮崎座学課程を終え、帯広フライト課程で初めて自分の手で飛行機を操縦することになるのですが、自分達でその日フライトの訓練をするかどうかを気象などを分析し決めるため操縦技術だけではなくあらゆる知識も必要で、フライト前の準備にも大変時間がかかりました。しかし、初単独飛行に出た時の空は今でも忘れられない感動深いフライトでした。

現在宮崎フライト課程でトレーニングをしていますが、事業用操縦士（プロのパイロット）の技術を身につけるため帯広課程とは違い空港の規模も大きくなり、フライト面でもより正確さを求められるため大変厳しい訓練となります。しかし、帯広で培った訓練のおかげで、空を飛ぶ楽しさを実感できるようになりました。

「パイロットになりたい。」と思い航空大学校に入学しましたが、今は「絶対にパイロットになる！！」という気持ちでいっぱいです。

航空大学校に入って、勉強はもちろんですが、同期の大切さを改めて学びました。共に寮で生活し勉強する同期の仲間と協力し合い、お互いに成長しあえるようにこれからも頑張っていきたいと思います。



宮崎フライト学生の一日常

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。



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完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。



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。

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。



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

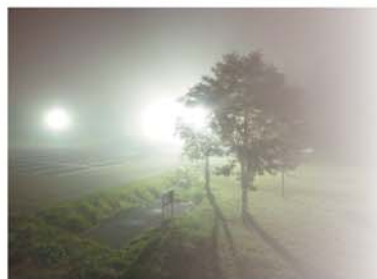
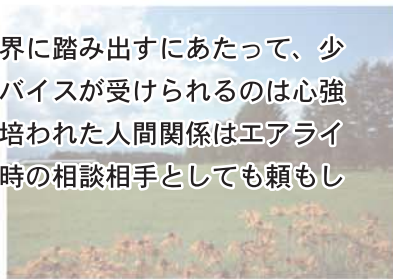
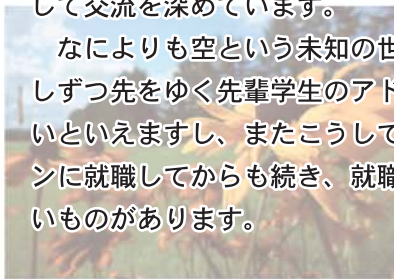




先輩と後輩の絆

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。



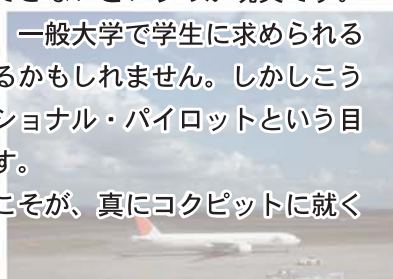
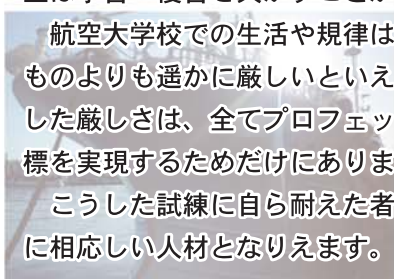
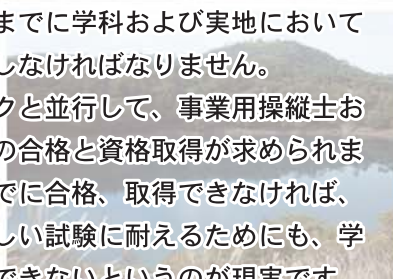
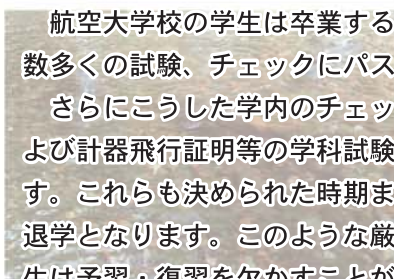
厳しいからこそ やりがいがある

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、日本航空、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コミューター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。



全日本空輸株式会社就職

越智 和人（おち かずひと） 愛知県出身
第55回生Ⅲ期
鈴鹿国際大学国際学部



私がエアラインパイロットを目指したのは、大学1年の時でした。それ以後、パイロットについて調べれば調べるほど大変魅力的な職業であると感じ、航空大学合格へ向け必死に努力しました。実際に合格通知を受け取った時の喜びは何物にも代え難く、ようやくエアラインパイロットへのスタートラインに立つことが出来たのだと感じました。そして2008年12月、全国各地から集まった同じ志を持つ同期と共に入学式を迎え、待ちに待った航空大学での生活が始まりました。

航空大学での2年間の訓練生活を一言で表せば“非常に厳しい”です。幾度となく大きな壁が立ちはだかると思います。時には日々のフライト訓練がうまくいかず自分を信じられなくなり落ち込むこともありました。そのような時、落ち込む私を励まし救ってくれたのが同期でした。同期の存在なくして今の自分はありません。”航大の魅力は？“と聞かれたら迷わず”かけがえのない同期に出会えること“と答えます。この入学案内をご覧になっている受験生の方も、入学し卒業を迎える頃にはきっと同じ気持ちになっていることと思います。

そして、航空大学には一から空を飛ぶことを教えて下さる師匠とも言える教官方います。教官の教えはとても厳しいですが、その厳しさは安全に飛行機を飛ばすためであり学生をプロフェッショナルパイロットに育て上げたいという愛情の表れであると思います。教官を信じ必死に食らいついて行って下さい。

また、帯広・宮崎・仙台と飛行時間と経験を積み重ねるうちに、パイロットは一人で空を飛んでいるのではないということに気がつくと思います。整備の方々や教職員の方々、地上で運航を支援してくれるの方々など多くの人々の支えのもとフライトを行うことができます。これからも感謝の気持ちを忘れず飛び続けたいです。

航空大学では、同期・教官・教職員の方々との出会いに加え、訓練を通し空を飛ぶ技術はもちろんのこと強い精神力を養うことができ、集団生活を通し高い協調性を身につけるなど人間として大きく成長できたと思います。

これからもこの航空大学での経験を糧とし、更なる努力を続け、立派なエアラインパイロットになるために自己研鑽に励みます。

パイロットを人生の選択肢の一つと考えているみなさん、ぜひ航空大学の門を叩いてみて下さい！



エア・ニッポン株式会社就職

大高 宏介（おおたか こうすけ） 東京都出身
第55回生Ⅲ期
早稲田大学理工学部卒



私にとっては、これまでの人生の中で一番長い2年間でした。

それは、決められた訓練時間のうちに一定の技量に到達しなければならない中で、一日一日が必然的に重みのあるものとなったからだと思います。

操縦訓練が始まってすぐ、大きな壁にぶち当たりました。飛行機のコントロールだけでも精一杯なのに、管制官との交信、決められた操作手順の実施、位置の把握など同時にすべきことが多すぎて、「こんなことできるわけない」と諦めたくなったほどです。

そんな中、支えになったのは同期の存在でした。毎晩同期全員でミーティングを行い、なぜうまくいかなかったのか、どうすればうまくいくのかを話し合いました。そうすることで不思議と少しずつできるようになっていったのです。

半年もしないうちに、「明日はどの空港へ行くか」などと話し合うレベルになっているわけですが、訓練開始当初は想像もつかないことです。このように日々自分の成長が実感でき、困難を乗り越えた先に視界一面に広がる大空の景色を見る感動は、今までにないものでした。

私は、就職活動の時期までパイロットになろうとは考えてもいませんでした。自分にも可能性があると知り、パイロットについて調べるうちに「どうしてもなりたいたい」と思うようになりました。その時点で大学院まで進学していたので後ろめたさはありませんでしたが、それでも「今しかできないことをやろう」という思いから入学を決意しました。結果、多くの貴重な経験ができ、人間としても成長できたのではないかと思います。

ですので、幼い頃からパイロットを目指している方はもちろん、新たに職業としてパイロットを意識された方にも是非、迷うことなくチャレンジしてほしいと思います。

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。

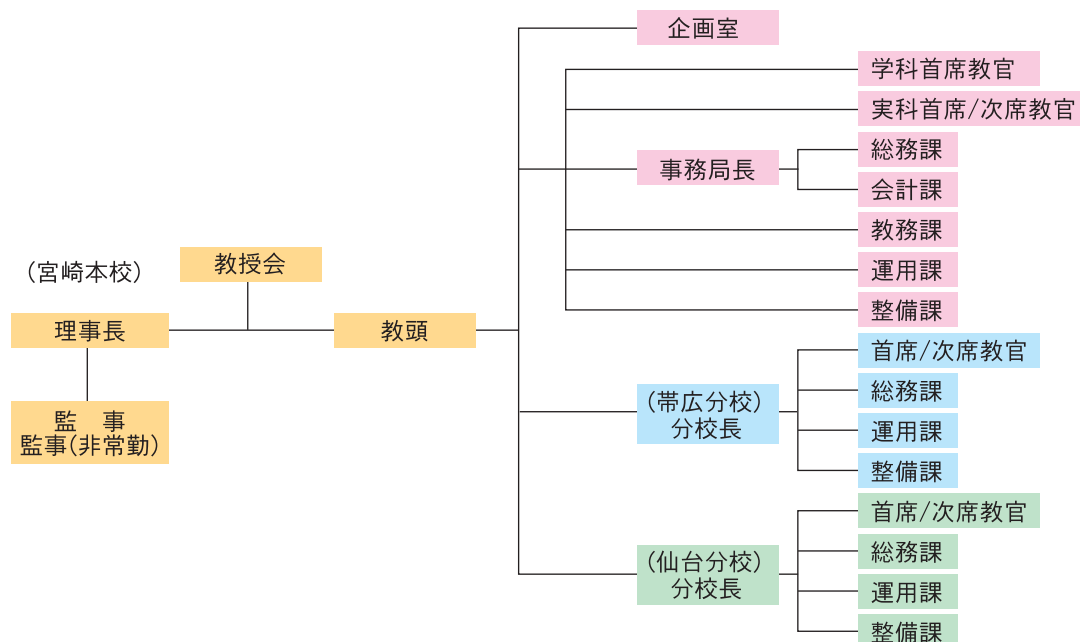
更に平成14年度からは、パイロットとして資質を持った数多くの応募者を受け入れるため専修学校の専門課程を修了し、専門士の称号を付与された者を入学資格に加えました。なお、平成13年4月に航空大学校は、国の直接運営から離れ、「独立行政法人航空大学校」として、修業期間を2年4ヶ月から2年に短縮し、新たな出発をしました。

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



平成24年度航空大学校学生募集



募集人員

飛行機操縦科…36名以内

入学出願資格

航空大学校に出願できる者は、昭和62年4月2日から平成4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なります。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24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の理事長が認める者。

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） |
| | 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23年9月11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24年1月から2月までの間に実施を予定 |
| ③試験地 | 第一次試験 | 第一次試験 札幌市、仙台市、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 | 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 | 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～+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、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。

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。

入学料、授業料及び寄宿料等

- ① 学料※282,000円、授業料年額682,080円、寄宿料1,500円（1ヶ月）。※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
（※施設設備費は、訓練経費の一部に充当するために、平成23年度入学生からご負担頂くこととなりました。）
- ③ 学生寮における光熱水料金、食費等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。
- ④ 入学直後に制服代等に、約80,000円必要です。
- ⑤ 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50,000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。

テレメール [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 (24) 2108

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

