



独立行政法人

航空大学校

*Independent Administrative Institution
Civil Aviation College*



2020 学校案内

ここが 君のステージになる

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のフライト課程。ここでは、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します。

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。



帯広分校(帯広空港)

仙台分校(仙台空港)

宮崎本校(宮崎空港)

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)2020年度入学(第67回生I~IV期)

年月 入学期	2020年												2021年												2022年												2023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)														

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、フライトトレーニングは行われません。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開始します。

訓練期間 5ヶ月
学科 534時間



在校生からの Message

第65回生Ⅲ期 岩佐 亮

出身地：千葉県

出身校：筑波大学 情報学群 情報科学類



私は成田市出身で空を見上げればいつも飛行機が飛んでいるような環境で育ち、気づけばパイロットになることが自分の夢になっていました。たくさんの選択肢がある中で航空大学校を選んだのは伝統があり、かつ日本の空で学ぶことができるため、優秀なパイロットになれると思ったからです。

受験を決意した当時、私は大学院に所属していましたが、教授の協力もあり、研究をしながらも受験勉強の時間

を確保することができました。受験勉強では一から基礎を学びなおし、苦手な部分を徹底的につぶしていきました。また、生活習慣を整えることも意識し、航空大学校に入学してからすぐに訓練に集中できるようにすることを心掛けました。

宮崎学科過程ではフライトに入るための勉強をしています。早く空を飛びたいという思いはもちろんです。空を飛ぶためには安全が第一であり、そのために膨大な知識を身につけなければいけません。5か月間で基礎を学びきらなければならないため、毎日勉強に追われ、心が挫けそうになることもあります。同期で助け合い、身近にいる先輩に空を飛ぶ楽しさを教えてもらうことで乗り切っています。また、休日は同期で遊びに行ったり、運動をしたりすることでリフレッシュをしています。

航空大学校では同じ夢を持った仲間たちと切磋琢磨しあい、人間としても成長することができる環境が揃っています。パイロットになりたいという強い思いを持っている方は是非挑戦してください。

02 帯広 いざ、大空へ。 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型(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。

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

訓練期間 6ヶ月
学科 175時間
操縦訓練 73時間45分
計器飛行地上訓練 2時間45分



在校生からの Message

第64回生IV期 山内



幼少期に空を見上げると、航空大学校の訓練機が飛んでいました。青く広い大空を自由に飛び回る飛行機を見て感動したのを覚えています。この頃からパイロットという職業に強い憧れを抱いていました。大学生になり将来の職業を模索する中で、幼少期の風景を思い出し、エアラインパイロットを目指すことに決めました。パイロットになる方法を調べていく中で、航空大学校のカリキュラムと航空会社には多数のパイロットを輩出している確かな実績を知り

出身地：宮崎県

出身校：熊本大学 理学部 理学科

受験を決意しました。

帯広フライト課程では、初めて飛行機を操縦します。自分で操縦桿を握って、広い大空を飛行した時は感動しました。しかしそれと同時に進み続ける飛行機を操縦することの難しさを痛感しました。訓練では、運航者としての考え方、安全を優先すること、準備の大切さなど、フライトへの姿勢や操縦技術を学びます。日々の訓練では毎回新しい課題が生まれ、次のフライトではその課題をクリアしなければなりません。課題に挑戦し続ける日々は大変ですが、結果が出た時は言葉にできないほどの達成感を得ることができます。

私は初の単独飛行を達成することができ、ここまで挑戦し続けてよかったと心の底から思いました。目の前の課題を乗り越え、操縦席から見る景色は私にとって特別なものになりました。これから続く訓練でも必要な知識は幅広く、求められる技術のレベルは高いですが、教官の丁寧なご指導、先輩の助言や同期との協力を通して、着実に成長していることを感じながら訓練に取り組んでいます。このように航空大学校で、夢へ歩み続ける日々を過ごせることに充実感を感じています。

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た学生は再び宮崎キャンパスに戻ってきます。

宮崎でも帯広と同じシーラス式SR22型を使用してフライトトレーニングを行いますが、事業用操縦士の取得に向けて、飛行機の性能を最大限に活かした、よりシビアで高度な技量が求められるようになります。

また、プロとして飛行機を運航するための豊富な知識や、能力も求められ、エアライン・パイロットになるうえで非常に重要な内容の濃い課程となります。しかし、習得した力を発揮して他空港へフライトするなど、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。

使用する訓練機 CIRRUS SR22
Span 11.68m Max.T/O Weight 1,542kg
Length 7.92m Max.CruiseSpeed 378km/h
Height 2.71m Engine IO-550-N/310HP×1
Empty Weight 1,009kg

訓練期間 6ヶ月
学科 156時間
操縦訓練 73時間30分
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)



在校生からの Message

第64回生 I 期 鮫島

出身地：神奈川県

悠希 出身校：慶應義塾大学 経済学部 経済学科



幼い頃から飛行機に乗ることや旅行をすることが大好きで、就職活動を機に航空業界で働きたいと考えるようになりました。初めは平凡な私がパイロットになるなんて無理だと決めつけ、航空会社の総合職で働くことを選びました。しかし大きな飛行機を自分の手で操縦し空を飛ぶというパイロットの仕事のスケールの大きさに魅せられ、航空大学校を受験することに決めました。

宮崎フライト課程では帯広で学んだ基礎に加え、事業用

ライセンス取得に向けてプロとして、また機長として必要となる知識や技量、判断力を習得するための訓練を行います。パイロットとして求められるレベルが上がるうちに帯広と比べてエアライン機や他の航空機の交通量も格段に多く、気象条件もより厳しい中でのフライト訓練となるため日々の地上での準備がとても大切です。また課程の終盤では単独二生地航法や四国中国地方への540km航法もあり、機長としてマネジメントをしながら空を飛ぶ楽しさを実感することが出来ます。

訓練はなかなか思うようにはいかず、反省と復習の毎日です。しかし熱心にご指導して下さる教官方から多くのことを学び、また同じ目標を持つ仲間と切磋琢磨して、充実した訓練生活を送ることが出来ます。また毎フライトが挑戦の連続で、苦しい反面、楽しいことや感動することたくさんあります。出来なかったことが出来るようになった時の達成感と喜びは、言葉にできないほど大きいです。皆さんもぜひ挑戦してみてください。

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バロン(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。

この課程は双発機でフライトするためのトレーニングから始まります。上空では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。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が重要なテーマとなります。この訓練では、たとえ視界がゼロであったとしても現在位置や進行方向などの様々な情報を計器から読み取り、飛行機を安全に飛ばす能力が求められます。実際にエアラインの運航は、すべて計器飛行を基本としています。また、この頃には同時に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	22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	Max.T/O Weight	2,500kg
Length	9.09m	Max.CruiseSpeed	361km/h
Height	2.97m	Engine	IO-550-C/300HPx2
Empty Weight	1,832kg		



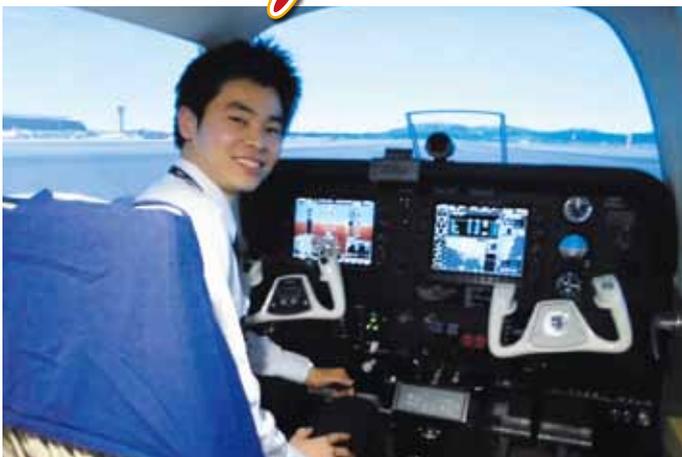
在校生からの Message

第63回生 II 期 石川

真之将

出身地：奈良県

出身校：九州大学 工学部 機械航空工学科



中学生の時に乗った飛行機の機長に「パイロットの仕事は楽しいよ!」と言われた時の言葉が強く印象に残り、今もその言葉を信じて日々パイロットになるために勉強を続けています。航空大学校以外でもパイロットになれる方法は色々ありますが、長年の伝統と実績、そして同期や先輩後輩のつながりが強いという点に魅力を感じ、航空大学校に行くことを決意しました。

仙台課程では、単発機から双発機へと訓練で用いる機体が変わり、始めはこの双発機操縦のライセンス取得を目指します。エンジンが二つになることでパワーが増して速く飛ぶことができる一方、パワーの左右差や慣性が大きく現れるので、最初は慣れるのに少し苦労しました。その後は計器飛行の訓練に入り、今まで避けていた雲の中に平然と入っていくのが最初はとても怖かったです。これらの訓練に平行して就職活動もこの課程で行われます。卒業された先輩に意見を求めたり、教官や同期にいろいろと相談したりしながら進められるので、情報量が豊富となり安心して取り組むことができました。

航空大学校での二年間はこれまでの生活とは全く違い、始めは戸惑うこともありましたが、今では一緒に毎日を過ごした同期とは家族のような関係です。訓練課程は決して楽しいだけではなく、厳しく大変なことも多いですが、いつも周りには支えてくれる先輩方、教官方、そして何より同じ目標をもった同期がいます。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。

学生寮の紹介



洗濯室



洗濯機、乾燥機、アイロンを各階に設置しています。他に女子用の専用区域を設けています。

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。

風呂



男子用の浴室です。他に女子用の浴室を女子専用区域に設置しています。

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。

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。

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。

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。



空

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生まれ、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。





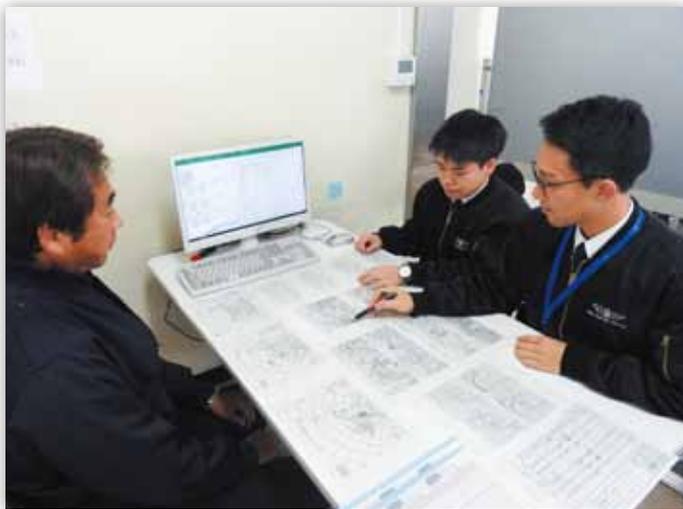
宮崎フライト学生の一日

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。

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。

皆さまからのよくある質問にお答えします

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。

A.

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	
H27(62)	72	526	515	280	263	139	138	72	7.2
H28(63)	72	587	573	280	262	111	108	72	8.0
H29(64)	72	713	682	284	265	110	109	72	9.5
H30(65)	108	879	829	300	295	146	141	108	7.7
H31(66)	108	968	926	350	342	158	154	108	8.6

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。

A. 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
- (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。

A. 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。

Q. 航空大学校は、外国人でも受験することが可能ですか。

A. 外国籍の者は、入学までの間に就学可能な在留手続きを行っていただきます。合格後、入学までの間に手続きの完了が見込まれない者については合格を取り消す場合があります。なお、入学試験及び入学後の授業等では主に日本語を使用しますので、日本語での履修能力が必要です。

Q. 女子が航空大学校を受験する場合、男子と比較して不利になる科目、検査等がありますか。

A. 受験科目及び身体検査とも、性別による差はございません。

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(58~62回生)

平成31年3月末時点

回 生	58回生	59回生	60回生	61回生	62回生	計
卒業年度	25・26	26・27	27・28	28・29	29・30	
卒業者数	70	34	65	67	65	301
就職者数	70	33	64	66	62	295

▼会社別就職状況

コード	会社名	58回生	59回生	60回生	61回生	62回生	割合(%)
ADO	AIR DO	○	○	○	○	○	5.1
AKX	ANAウィングス	○	○	○	○	○	22.4
ANA	全日本空輸	○	○	○	○	○	43.1
APJ	Peach Aviation	○		○	○	○	5.8
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	○			○		1.0
JAL	日本航空			○	○		1.7
JLJ	ジェイエア	○	○	○	○	○	7.1
JTA	日本トランスオーシャン航空	○	○		○	○	2.0
RAC	琉球エアコミューター			○			0.3
SFJ	スターフライヤー			○			0.7
SJO	春秋航空日本	○					0.3
SKY	スカイマーク					○	0.3
SNJ	ソラシドエア	○	○	○	○	○	6.4
WAJ	エアアジア・ジャパン				○		0.3
	官公庁(航空局、海上保安庁等)	○					0.7

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

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。

突き抜けるような青い空、白く輝く雲海、旅客機の窓から見えた衝撃的なまでに美しい景色との出会いが、私をパイロットの世界へと導いてくれました。

初めて飛行機に乗ったのが中学3年生の時、部活の大会で遠征に行く時でした。わくわくしながら機内に乗り込んだのを覚えています。離陸滑走時の加速力、浮き上がった時の高揚感は今でも忘れられません。眼下に小さくなっていく街をいつまでも眺めていました。その日の天候は曇り、しばらくすると雲に吸い込まれ、あたりは真っ白な世界に包まれました。「あー街が見えなくなっちゃったな。」とがっかりしていたとき、突然ぱっと世界が開けたのです。機体は雲を突き破り、真っ青な空が広がりました。太陽の光は眩しく、その光を反射し真っ白に輝く雲の海、私

はその時、一瞬で心を奪われました。パイロットになるうと決意したのはその時だったと思います。その憧れはその後、変わることなく現在まで続いています。

大学を卒業後、念願の航空大学校に合格することができました。期待に胸を膨らませて入学した航大での生活は、甘いものではありませんでした。幅広い知識が求められる訓練生にとって勉強に終わりはなく、またフライト訓練では、入念な準備が必要となります。朝から晩まで常に訓練の事を考えていたような気がします。厳しい日々の連続ですが、一方で楽しいこともたくさんあります。それは同じ夢を持った同期たちとの寮生活です。楽しい時も辛い時も、同じ時間を共有してきた同期たちは、家族のような存在だと思えます。同期たちと過ごした時間はかけがえない一生の宝です。卒業した今でも会社の垣根を越えてゴルフや旅行など、共に楽しい時間を過ごしています。

このパンフレットを読んでいる皆様は、少なからず航大への受験を考えている事と思います。パイロットになりたいという強い気持ちがある方は、ぜひ挑戦してほしいです。受験の準備も大変ですし、合格後はさらに大変な訓練が続きますが、私は空の世界に飛び込んだことを後悔したことは一度もありません。苦しい訓練の先には大空が待っています。近い将来、ぜひ一緒に空を飛びましょう。コクピットでお待ちしています。



全日本空輸株式会社
フライトオペレーションセンターエアバス部 副操縦士
熊倉 祐人(第60回生 I 期)

小学生の頃にテレビ番組で観たコックピットからの景色に圧倒され、旅客機のパイロットを将来の夢として考えるようになりました。

大学時代に夢を実現するための道程を真剣に考える中で、航空大学校の60年以上に渡りパイロットを様々な航空会社に送り出している実績に魅力を感じました。パイロットとしての訓練を重ねながら、将来自分がどのようなパイロットになりたいか熟考した上で就職活動に臨みたい、と考えていたため、卒業生の進路が多岐に渡る航空大学校への進学を決意しました。

航空大学校での訓練は厳しいです。しかし、私の人生においてこれ以上密度の濃い2年間はないと思うほど充実した日々でした。

航空大学校では、入学から卒業までに定められた訓練量で試験に合格しなければならず、プレッシャーの掛かる場面も多々



高校3年生の時に、「エアライン・パイロットになる本」という本をたまたま本屋さんで見つけ、手に取ったことがきっかけで、パイロットの虜になりました。当時の感動は今でも鮮明に覚えており、何か一つのことに熱中したことも、将来やりたいこともなかった私でしたが、本を通して「人生を賭けて、パイロットになりたい！」と思いました。

本を購入して以来、何度も読み返しつつも、地方出身の私にとってはパイロットという職業は雲の上の存在で、「本当に自分になれるのだろうか」と思う日々でした。さらには、自分に自信が持てずに「パイロットになりたい」という想いを誰にも相談できず、何年も葛藤し続けましたが、結局、「一度きりの人生だし、やりたいことを我慢しながら生きていくのは嫌だ」と思い立ち、遊ぶ時間も削って勉強漬けの毎日を送りました。その結果、航空大学校には2度目の挑戦で合格。合格した時は本当に諦めずにやってきて良かった！と言葉にできない喜びがありました。

いざ航空大学校に入学してからは、将来、何百人もの命を背



ありますが、ここには同じ志を持つ最高の仲間、同期がいます。訓練は一人では乗り越えられません。寮生活の利点は同期と寝食を共にし、いつでも話ができることだと思います。日々の訓練後には同期全員が集まり、それぞれが訓練で経験した失敗談や反省点などを共有し合って全員の経験にします。そうすることで、2年間という短い期間の中でプロのパイロットになるための基礎を効率良く養うことができるのです。同期の仲間と競い合うのではなく助け合って全員で卒業を目指す、という空気が航空大学校にはあります。時には互いに厳しく言い合うこともありますが、そうしてできあがった「絆」は私の人生の宝物です。

私がパイロットを目指すきっかけになった、コックピットからの景色はやはり格別です。航空大学校での初フライト、旅客機で初めて高い高度を飛んだ時の景色など、今でも印象深く心に残るものばかりです。私は現在国内線に乗務していますが、一日の中でも景色は様々に移り変わり飽きることがありません。この仕事を選んで良かったと日々実感する毎日です。

航空大学校は、同期だけでなく、先輩や後輩、訓練生に愛情を持って熱心に指導して下さる教官、温かくサポートして下さる職員の方々など多くの人に支えられ、安心して訓練に打ち込むことができる最高の環境です。

ぜひ、航空大学校で夢に挑戦してください。

ANAウイングス株式会社

乗員部B737乗員室 乗員第4グループ 副操縦士
花屋 拓哉(第61回生I期)

負って飛行するため、訓練が厳しいことは覚悟していましたが、実際には想像を絶する厳しさがありました。日々、卒業できるかどうかのプレッシャーとの戦いでした。それでも前を向いて訓練に励んでいかなければなりません。

そんな訓練を戦い抜いた航空大学校の同期の仲間達は、本当に特別な存在で、卒業した今でも一生の宝です。中には飛行機が大好きで訓練さえも楽しんでいる人、勉強をそれほどしていなくてもセンスでカバーしている人、コツコツ努力している人など様々なメンバーがおり、同期の仲間から学ぶことは数え切れないほどです。いつも助けてくれるのもこのメンバー達で、私が一度フライト訓練の試験に落ちた際も再試験に向けて自分の時間を割いてまでアドバイスや相談にのってくれました。

夢が実現した今でも勉強を続ける日々が変わりはありませんが、本当にやり甲斐のある職業「天職」だと実感しています。思い通りの着陸が出来た時や揺れを事前に予測できた時、また知人がお客様として搭乗してくれた時、かつて訓練をしていた宮崎空港や仙台空港に着陸する時などは、特に想いが込み上げてきて「もっと頑張ろう！」という気持ちになります。何百人もの命を背負い仕事に従事している分、日々の訓練は厳しく、一生勉強と向き合うことが必要な仕事ですが、それを超えるやり甲斐がこの「パイロット」という職業にはあります。

パイロットを目指していた時、「もし私がパイロットになったら、パイロットを目指す人に勇気を与える存在になりたい」と思っていました。かつての私と同じようにパイロットを目指すか迷っている人は、のちに後悔をしないよう、ぜひ挑戦してみてください。パイロットは誰にでもなれるチャンスがあります。

Peach Aviation株式会社

運航本部乗員部 乗員第三課 副操縦士
星 卓也(第60回生IV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。

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		

2020年度航空大学校入試情報

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7年4月2日から平成12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) 2020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。

過去に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：筆記試験(数学、物理、英語(リスニングを含む)等)
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：面接試験及び適性試験【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：2019年7月21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：2020年1月14日(火)から1月28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、一般財団法人空港振興・環境整備支援機構から毎月一定額(月額8万円又は3万円)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/>

お問合せ

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

Aviation C