

THE [ザ・パイロット] 2016 PILLOT

プロパイロットになるためのコースガイド
イカロスMOOK



大空を人生のステージに!



AIRLINE PILOT INTERVIEW

- ANA 767機長 ● JAL 767機長
- IBEXエアラインズ 副操縦士追跡ルポ
- エアラインパイロットをめざす訓練ルポ
- 桜美林大学・フェニックス ● 航空大学校・宮崎
- ◆ ANA&JAL自社養成 採用状況と養成体系
- ◆ 中日本航空ヘリパイロット訓練同乗ルポ
- ◆ 航空自衛隊百里基地F-15パイロットインタビュー
- ◆ 航空&海上自衛隊 航空学生採用と養成プラン

憧れのジェット機の轟音を聞きながら エアラインパイロットを目指し 訓練できる環境



未来人育成特待生制度《通称 ミライク》

ミライクプレミアム

ミライク50

4年間
授業料

0円

※高学部は6年間

4年間
授業料

50万円/年

※高学部は6年間

※入学金・実習費等が別途必要です ※東京・大阪でも受験できます
※ホームページ、入試要項でもご覧いただけます

ここは崇城大学のキャンパス。そして熊本空港でもあります。日本に数ある大学の中でも、空港が隣接しているのは、「唯一」崇城大学だけ。ここを拠点に工学部・宇宙航空システム工学科航空操縦学専攻の学生たちが、エアラインパイロットを目指し日々勉強に励んでいます。学生たちは、崇城大学が所有する7機のセスナ(TN5)と2機の双発機ハロンを使って、エアライン機が頻繁に行き来する中で離発着するリアルな環境下で訓練を受けています。

また、航空操縦学専攻では学生を指導する教授・教員が豊富な経験を持つ元、国際線や自衛隊のパイロットであることも大きな特徴です。長年積み重ねた豊富な経験と技術を次世代のパイロットたちに惜しみなく伝授しています。

パイロットの場合、航空会社への入社は4月からとは限りません。志望する航空会社を受験するのは卒業後になるケースも多々あります。航空操縦学専攻では、卒業後も研究生制度を利用して操縦技量維持や試験対策を行うことができます。

2年生後半から学生全員が生活する寮も訓練施設敷地内にあります。部屋は完全個室で、共に学ぶ仲間との学習用のミーティングルームもあります。一日3食、栄養に配慮した食事が提供され、ランドリー、大浴場完備など、訓練に集中できる環境を整えています。

阿蘇の大自然を望み思われた環境にある航空操縦学専攻では、未来のエアラインパイロットを目指す若者のチャレンジをお待ちしています。



172S型セスナ
グラスコックピットを搭載した最新鋭。時速約200キロで飛行可能。



航空操縦学専攻 紹介動画

国土交通省認可 航空使用事業 阪空振第79号 H25.9認可

空港キャンパス

航空会社への入社実績多数!

パイロット
推薦制度あり

(株)AIRDO、ANA ウイングス(株)、(株)ジェイエア、スカイマーク(株)
日本トランスオーシャン航空(株)、(株)フジドリームエアラインズ

隣接する熊本空港と誘導路で結ばれる日本の大学では唯一の「空港キャンパス」
工学部 宇宙航空システム工学科
航空操縦学専攻 / 航空整備学専攻 / 宇宙航空システム専攻



問い合わせ TEL:096-326-6810 (入試課直通)
メインキャンパス
〒860-0082 熊本県熊本市西区池田 4-22-1
空港キャンパス
〒869-1104 熊本県菊池郡菊陽町戸次西中尾 1569-1

商学部 生物生命学部 工学部 情報学部 芸術学部

そうじょう大学 検索

学生の進捗に合わせたきめの細かい教育を実践

崇城大学

工学部 宇宙航空システム工学科 航空操縦学専攻

国内大学初となる 自校二貫でパイロット養成

崇城大学におけるパイロット養成で最大の特徴と言えるのが、すべての飛行訓練を自校の教官、施設で行



エアラインの旅客機が離陸を繰り返す熊本空港を拠点に、飛行経験と教育経験が豊富な教授・教官からマンツーマンに指導を受けることができる。
Photo=Hisami Ito



熊本空港にある空港キャンパスで飛行訓練を行っている崇城大学。2014年度からすべての教育・訓練を自校の教授と教官により実施し、学生の進捗に合わせた教育を最大の特長としている。学生たちはベテラン教官たちに鍛えられ、エアラインが求めている技術と人間性を磨いていく。すでに4期生までが卒業、9割以上がエアラインへの就職を果たし、夢を叶えて巣立っていった。



崇城大学 工学部 宇宙航空システム 工学科 航空操縦訓練本部 教授 稲富徳昭さん

1974年航空大学卒業後JALに入社。747セカンドオフィサー、F/O経験後、1993年747機長。2000年737-400へ移行後、JALエクスプレス(JEX)に出向し、乗務員訓練教官等を担当。2011年にJEX退職後、JetStarにてA320に乗務。2014年4月から現職。総飛行時間1万4000時間。

崇城大学の特徴は、機体、整備、教官を自前で用意している点です。学校全体で学生を育てていこうという思いがあります。学内での連携が取れているので、各学生に目が行き届くような指導を心がけています。

エアラインで求めているパイロットは、たくましく人間、常識があり素直な人間です。いろんな人と協力できる心を持って、その素地を作っていただきたい。本学のメリットとして、1、2年次に学ぶ池田キャンパスで他学科の学生と交流ができること。航空のことに絞らず幅広く学び、交流を広げ、豊かな大学生活を送ってもらいたいですね。

える点だ。他大学では、海外留学や他の使用事業者による訓練が行われるのに対し、自校の一貫教育によるメリットは大きい。例えば、訓練のスケジュール。新シラバスで学ぶ現在の1〜2年生は、4年次の9〜10月にはすべてのライセンスを取得できる予定になっている。旧カリキュラムで学んできた学生は、4年次の2〜3月に計器飛行証明を取得後、就職活動に取りかかっていたが、数か月前倒しすることで、在学中に就職活動を行える。

また柔軟な飛行訓練も可能になる。パイロットライセンスの最終関門というべき計器飛行課程は、双発機で訓練を行うケースが多いが、単発機でも積極的に訓練を取り入れる方向で検討している。早い時期に訓練を実施することで、計器飛行についてしっかりと把握できる利点がある。加えて、単発機の方が費用面で安く抑えられる効果もある。

して教育を行える大学としては、現在日本で唯一のケースとなる。効率的な訓練の実施と、柔軟に対応できることがメリット。教官と学生の距離も近くなり、一人ひとりの進捗状況に合った指導も期待できる。

機体、地上設備など 拡充の進む訓練環境

スムーズな訓練をめざして訓練機を増備を実施し、将来的にはセスナ172を8機、パロンG58を4機の計12機体制をめざす。今後はFTD(フライト・トレーニング・デバイス)飛行訓練装置や教官の増員を行う予定で、多くの学生を迎え入れる準備を整えている。

ている。これは日々の訓練で発生したヒヤリハットを自主的に報告するレポートで、国内で飛行訓練を行う航空大学校、法政大学と相互交換して、安全の認識を共有している。事例は単純に3倍になり、より安全に寄与することになる仕組みだ。さらに大学オリジナルのハンドブックを活用することで、より分かりやすい訓練に務めている。

学生は2年次後期から4年次まで、空港キャンパス内にある寮で生活し、隣接する熊本空港で飛行訓練を行っている。寮まで含めた大学施設がすべて空港に隣接するという、願ってもない好条件下での訓練環境だ。

エアラインで活躍する 崇城パイロットを輩出

2015年3月 4期生が卒業し

た。崇城大学がこれまで送り出した航空操縦学専攻の9割以上の卒業生がエアラインに就職を果たしており、なかには副操縦士にチェックアウトして、第一線で活躍する卒業生もいる。フジドリームエアラインズ、エア・ドゥとの推薦制度があるほか、ANA Aウイングスやジェイ・エア、日本トランスオーシャン航空への道も切り開いた。崇城大学卒業生が活躍する航空会社が着実に増えてきている。また、フジドリームエアラインズやジェットスター・ジャパンなどヒンターシップなどを行う包括提携も結んだ。

卒業生が学校を訪れることもあり、学生と直接話しをしたり、就職のアドバイスにのるなど、在学生にとって頼りになる存在だ。身近な先輩の活躍に、学生たちのモチベーションも

上がるはずだ。一方、エアラインの採用試験の時期などの関係から、4年次で卒業する時点でまだ就職先が決まらないケースも考えられる。この場合は、卒業後も安価な学費で研究生として大学に残り、採用試験に向けた勉強やシミュレーターによる技術維持などを図ることができる。

毎年秋に開催される体験入学では、練習許可証を取得してのフライト体験やシミュレーター体験が行われ、多くの希望者が参加する。近年、入学者は増加傾向にあり、全国各地から学生が集ってきている。「エアラインパイロットになるんだ!」という明確な将来像が決まっているので、授業へ取り組む姿勢も真剣で真摯的。OBたちの活躍もあり、いまや全国区の知名度を誇るようになった。



キャンパス内にはマルチクルー機に対応した訓練が実施できるボーイング737-800のシミュレーターも備えられている。

参考情報

取得できる日本の免許
JCAB自家用操縦士技能証明(単発)、JCAB事業用操縦士技能証明(単発)、JCAB事業用操縦士技能証明(双発)、JCAB計器飛行証明

飛行訓練地 熊本空港
学費の目安
約16,000,000円(4年間の学納金合計)

※学費には飛行実習費等も含む。このほか、飛行実習には別途航空機燃料代3,580,000円(2年後期:1,130,000円、3年前期:720,000円、3年後期:890,000円、4年前期:840,000円)が必要。燃料費が高騰した場合は、別途差額を徴収する場合がある。

専門教科履修の流れ(2015年度現在)

1年次	前期	産学(池田メインキャンパス) 一般教養ほか 法規・航空機力学 など操縦基礎科目	⇒航空無線通信士(学科試験)
	後期		
2年次	前期	産学(池田メインキャンパス) 航空気象・機体システム 航法 など操縦専門科目	⇒自家用操縦士(単発)
	後期		
3年次	前期	飛行訓練(空港キャンパス)	⇒事業用操縦士(単発)
	後期		
4年次	前期	応用訓練 Boeing 737型シミュレーターを用いて ジェット機の基礎操作および最終訓練実施	⇒事業用操縦士(多発) ⇒計器飛行証明
	後期		

崇城大学 工学部宇宙航空システム工学科 航空操縦学専攻 (2016年度入試の場合、一部抜粋)

募集人員
20名(一般公募推薦・専願「志」入試・一般入試・センター試験利用入試・センターマルチ入試の合計)

2016年度一般入試(前期・後期)の選抜方法

必須科目(配点100点)
・外国語…コミュニケーション英語I、コミュニケーション英語II、英語表現I

選択科目(1科目選択)(配点100点)

- ・数学…数学I、数学A(場合の数と確率)、数学II、数学B(数列・ベクトル)
- ・理科…物理基礎、物理(平面内の運動と剛体のつり合い)
- ・理科…化学基礎、化学(無機物質、有機化合物)
- ・理科…生物基礎、生物(細胞と分子、生殖と発生、生物の環境応答)
- ・国語…国語総合(漢文を除く)

面接

試験地
熊本(本学)、福岡、大阪、東京

出願要件

- ・身体検査基準
- (1)2015年4月1日以降に受診し、発行された「航空機操縦練習許可申請書」または「航空身体検査証明申請書」の写しを提出できる者。(国土交通大臣の指定した医療機関で発行されたもの)
- (2)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。
- (3)屈折矯正手術(角膜前放射状切開手術、レーシック等)の既往症がないこと。
- ・英語能力(一般公募推薦入試・一般入試・センター試験利用入試・センターマルチ入試の場合)※専願「志」入試は要件が異なります。
- (1)TOEFL® TESTのOfficial Score Reportが400点以上(PBT)または30点以上(iBT)、もしくはTOEFL® TEST ITP Score Reportが400点以上であること。
- (2)TOEIC® TESTのOfficial Score Certificate, TOEIC® TEST IP Score Reportが420点以上であること。
- *ただし、上記(1)〜(2)については2014年4月1日以降に受験したものであること。
- (3)公益財団法人日本英語検定協会実用英語技能検定準2級以上に合格していること。
- (4)株式会社ベネッセコーポレーション英語検定GTEC for STUDENTSのスコアが440点以上であること。

※詳細は入学試験要項・ホームページ等でご確認ください。

●卒業生のパイロットとしての就職先 (2015年11月1日現在)

- ・スカイマーク
- ・ANAウイングス
- ・フジドリームエアラインズ
- ・ジェイ・エア
- ・AIRDO
- ・日本トランスオーシャン航空