

留学先国名 : カナダ

留学先学校名 : マウント・アリソン大学

留学期間 : 平成 25 年 4 月～ 平成 29 年 4 月 末日

本年 2016 年(平成 28 年)の元旦を大阪の地で迎え、大学 3 年最後の学期、冬学期(1 月～4 月)を迎えるにあたり家族で住吉大社へ初詣に出かけ、今年一年の飛躍を誓い祈って参りました。1 月 9 日大学へ戻るため、関西空港からカナダに向け出発し、今回は航空運賃節約の為アメリカを経由する事にしました。関空を夕刻 6 時半に発ち 9 時間の飛行でサンフランシスコ空港に到着、ここでは次の便への乗り継ぎの為、13 時間の時間待ちでした。その間バスで名所のゴールデンブリッジへ行き自撮り撮影など又雪景色の市街地を散策したりして時間をつぶしました。次は 9 時間の飛行でボストン空港へ到着、ここで 4 時間の時間待ち、そしてカナダのモントリオール空港へ、更にここでも 7 時間待ちました。最後の乗り継ぎで 2 時間半を掛け地元のモンクトン空港へ到着、ここからは出迎えてくれた友人の車で 1 時間ほど掛けて、現地時間の夜中の 12 時半ようやく自宅アパートに到着しました。大阪の我が家を出発してから実に 50 時間余も掛かっていました。やはり本当に遠いところへ来ている事を改めて実感しました。

航空学部員としての経験も 3 年目の後半に成りました。航空学の学習は知識と技術と健全な精神と体力が必要とされます。初めて申し上げますが、これまでの約 2 年半は凄く体力を消耗し辛く苦しい日々を過ごして来ました。体力が如何に大切かをこれまでの学習時間の中で痛感してきました。ここカナダは一年を通して学習期は殆んど冬の気候です。自宅からモンクトンの航空学校までは吹雪や氷点下の日も多く車で片道 40 分掛かります。学校に着くと直ぐにフライトが出来るわけでは有りません。フライトの準備の為の点検整備、燃料の確認、翼の上の凍結等が無いかを目視点検、計器も正常かどうかチェック、そして航空地図でその日のフライトコースの計画を決め、人が同乗する場合はそれらの人にすべて説明をする。更に気候気象を見て、この日のフライトを行うか、中止するかを決めます。自然相手ですので中止の日も結構多くそのまま帰宅する日も少なく有りません。フライトが決まりますと飛行機に乗り込みますが、氷点下の日が多く操縦席は冷蔵庫のようです。暖房はエンジンの熱を導入している為、エンジン始動から暫くして離陸した後ぐらいに寒さから解放されます。フライト中は勿論全神経を使います。着陸時には管制官とのやり取りが有りここで最も神経をすり減らします。したがって帰還する頃には疲れがピークに達します。フライトを終了しても直ぐには帰れません。終了後の点検、そして飛行機を手で押して汗だくで格納庫へ駐機させます。報告書作成などを済ませ、再び車を運転して帰宅しますが、自宅アパートへ到着しますと立ち上がる事も出来ないほどクタクタに成り翌日は起き上がれず眠り込んでしまう日々を送って来ました。このままではいけないと思い熟慮の末、余裕の有るフライトが出来るように疲れた体に鞭を打って体を鍛える事にしました。大学内のスポ

ーツジムへ週二回通い 30 分のランニングをひたすら続けました。二ヶ月ぐらい経った頃、その効果が現れたのかそれまでの疲労感がかなり無くなりました。ランニングは今でも続けています。

航空学部では、様々な事を学んでいます。現在思う事は幼少の頃から楽しい夢を描き憧れていたパイロットに成って見て初めてその考え方は大きく変わりました。単に知識と技術だけを身に付けるのではなく、パイロットの使命である乗員乗客の命を預かる重い責任感を自身の心と体に染み込ませる事が最も大切で有と感じるように成りました。その為の日々の訓練であり学習で有ると自分自身に言い聞かせて訓練に励んでいます。

現代社会の交通機関は高度に発達し世界の人々の生活や社会に大きく貢献しています。しかし一旦事故が起これば一瞬にして人々を不幸に陥れてしまいます。

従って事故は断じて起こしてはなりません。高度な技術で作られた機械(乗り物)も小さな設計ミス、交通ルールの無視、整備不良や見落とし、操縦ミスや体調異常などのヒューマンエラー、予測不能の出来事等々の原因で事故は起きてしまいます。特に航空機事故は悲惨で生存確率が最も低い交通機関と言えます。

まだ記憶に新しい 2015 年 7 月に起きた東京調布飛行場での小型飛行機墜落事故は、離陸直後から上昇する事無く失速し空港近くの民家に突っ込み 9 棟が破損し焼損し搭乗者 2 名と民家に住む女性 1 名の 3 名が死亡し他 5 名の負傷者が出た大惨事の事故でした。

機長は離陸前に滑走距離などを確認する事が航空法で決まっています。墜落した飛行機の離陸時の映像がテレビで公開されましたが、離陸滑走距離が異常に長く、離陸後も正常な上昇をせず、機首上げの操作をして失速したことが報じられました。エンジン故障ではなく離陸に必要な推力がなかったという事です。

推力不足は ① 機体が重かった。② 気温が高く空気密度が低く揚力が得られなかった。③ 向かい風が弱かった。④ 離陸の滑走路が短すぎた等が原因となります。しかし機長の操作によって完全に事故を防ぐ事が出来ます。

それは出発前の確認事項をすべて行うと「ETOD」というものが計算で分かります。ETOD とは Estimated Take Off Distance の略で操縦士であればすべての人が知っています。「予測する離陸滑走距離」です。機体重量や気温や滑走路の長さです。その距離で離陸できないときは、離陸を中断するのが機長の義務とされています。離陸を中断しても「安全に停止できる限界の距離」が ETOD で本来は ETOD を滑走して離陸できなかつたら離陸中止をしなければなりません。それで墜落事故は完全に防ぐ事ができるのです。これは操縦士の常識で有ります。今後もこの事を心して学習して行きたいと思っています。