

**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6日～平成28年4月末

昨年2015年8月末、大学2年の夏休みを終え、関空からカナダへ向けて出発しました。この9月(秋学期)から大学3年と成りました。猛烈に暑かった大阪を立ち、バンクーバー、モントリオールを経てニューブランズウィック州のモントクトン空港に着きました。こちらは既に肌寒い晩秋の気候でした。

私の秋学期の選択科目は五教科でした。①生物地理学、②人類地理学(環境学)、③数学(三次元微積分)、④航空座学、⑤フライト実技の以上五科目です。

学習の一例を紹介しますと、人類地理学は、地球環境に関するビデオを30分観賞し、直ちにその内容のまとめや感想を書いて行く作業ですが、1～2年生の頃よりも英語力が向上したこともあり、比較的楽に書く事が出来ました。それに比べると生物地理学はとて難解でした。宿題は毎週20ページから80ページほどある学術論文を理解するまで熟読し問題を解く事や、メンバー全員で二日間、近くの現場の森へ行きその中で見つけた生物を調査します。因みに私は野イチゴを担当する事に成り、森で収集したデータを統計用のソフトウェアを使い分析し、そのレポートを20ページ以上書き上げなければ成りませんでした。またプレゼンテーションではデータの分析結果を説明しさらに質疑応答するというものでした。ネイティブの学生を前に発表する事は非常に緊張しました。日本人としてのハンディや厳しさを感じましたが、大和魂で頑張りました。数学についてはこの教科を選択する人がとても少なく同学年は30人程度で、日本人留学生は一人もいませんでした。したがって孤軍奮闘するしか有りませんでした。更にまた航空座学とフライトは高度な技術と知識を身に着けなければ成りません。勿論両方とも難解ですが着実に一つひとつを自分のものにする為に必死で取り組んで行きました。

この年の六月には一つ目の関門をクリアし、自家用操縦士免許(PPL)を取得しました。そして次の関門である事業用操縦士免許(CPL)の取得を目指し訓練を開始しました。事業用操縦士免許を取得するにあたって、非常に厳格な次の条件が決められています。①年齢満18歳以上、②第一種身体検査合格、③座学80時間以上、④筆記試験60%以上、⑤総飛行時間200時間以上、⑥機長としての操縦時間100時間以上、⑥技術向上の為に飛行訓練時間は65時間以上、⑦その中の35時間以上は教官との同乗訓練。⑧有視界での野外飛行が20時間以上(内5時間以上は夜間野外飛行)、⑨20時間以上の計器飛行、⑩30時間以上の単独飛行、その内の25時間は飛行技術向上にあて、残りの5時間は夜間で10回の離着陸を行う、⑪出発地点から300ノーチカルマイル以上の野外飛行で他3空港での離着陸。(ノーチカルマイルとは海里のことで1ノーチカルマイルは約1.8kmで300ノーチカルマイルは約540kmです)。小型の単発機では300ノーチカルマイルを無給油では飛行し続けられませんので、他空港での地上滑走及び給油の作業も加わり、準備作

業を 5 時間、そしてフライトタイム 8 時間をかけ、条件を達成しました。午後 10 時にモンクトン空港を離陸し、翌日の午前 8 時にモンクトン空港に帰還しました。また 11 月には夜間飛行証明書(ナイトレーティング)も取得する事が出来ました。次の目標は事業用操縦士免許の実技試験です。次々と高いハードルがやって来ますが、現在、目の前の一つ一つの課題に真剣に取り組み挑戦しています。

飛行技術の訓練の一つにエンジン故障の対処法という訓練があります。勿論、検定試験でも問われる事に成ります。教官は地上から 3000 フィート(約 1,000m)上空で突然エンジンストップの状況を作り出しますが、ここでもパニックや動揺を起こさず冷静沈着に対応しなければ成りません。エンジンストップは当然墜落事故につながりますので、本当のパイロットとしての資質を問われる事に成ります。地上 3000 フィートでエンジンストップが起きると飛行機は約 5 分で地上に達します。この 5 分以内でこれに対応すべき 6 項目があります。これを体に叩き込んで覚えます。

A : Airspeed 73 ノット (Best Glide Speed) 、これは最良滑空の速度でエンジンが停止したのち、最大限の滞空時間と距離を確保できる速度です。

B : Best Landing Area、この間不時着に適した場所を見つける(畑や高速道路などを即決する)

C : Cockpit Check、コックピット内を再度点検する、再びエンジン始動を試みる等。

D : Distress Call 緊急事態宣言、近くの管制機関にコールサイン、便名、登場人数、飛行機の位置や状況、これから何をするか (例えば不時着の場所の海・川・高速道路) などを連絡する。

E : Emergency Briefing 乗客への状況説明

F : Final Shut Down 緊急着陸後、被害軽減の為の行動をとる (総電源オフ、燃料ポンプのカット等) 。

以上の 6 項目です。

エンジンストップ訓練中のこんなエピソードがありました。6 項目の訓練後、地上約 150m 上空でエンジンを始動し再上昇するのですが、ある訓練生は地上 30m(ビルの高さ)位まで降下してしまいました。丁度近くを走行していた何も知らないドライバーがビックリ仰天し慌ててカメラで撮影しその後見失い警察へ通報しました。調査の後、警察から学校へ連絡があり住民が驚くので紛らわしい事は謹んで貰いたい旨の通達が有りました。世の中には色々と思いがけない事が有るものものと認識致しました。

日々の課題に真剣に取り組んでいるうち、2015 年(平成 27 年)も終わりに近づき振り返ると無事乗り越える事が出来ていました。新年を前に伊丹空港着便で今年の 12 月 19 日帰国しました。

以上 6 回目の報告を致します。