

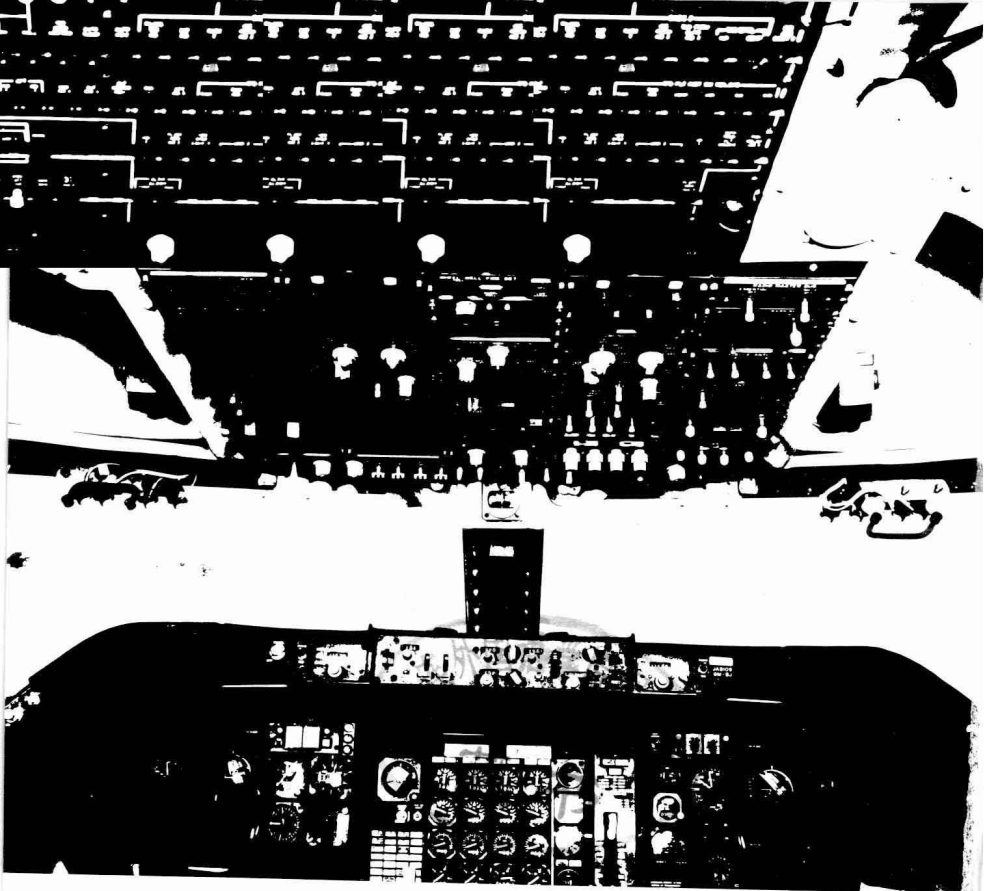
こちら機長席



迫 守治

ちくま少年図書館53
社会の本





こちら機長席

迫 守治

ちくま少年図書館 53

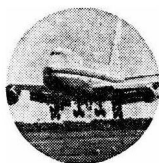
社会の本

538／こちら機長席

著者略歴

1923年、熊本に生まれる。1940年、熊本県立商業学校から旧海軍の甲種六期飛行予科練習生となる。戦後1954年、日本航空に入社、1960年から1983年まで23年間、国際線の機長を務めた。1983年東京―シドニー線の機長を最後に退職。現在は水彩と版画の制作に専心している。

筑摩書房／1981年初版
218pp／20cm／四六判



1981年2月25日 第1刷発行
1986年5月30日 第5刷発行

著者 さこ 迫 もり 守 じ 治
発行者 布川角左衛門
発行所 ちく ましよ ぼう
株式会社 筑摩書房

東京都千代田区神田小川町2-8
電話 東京 (291) 7 6 5 1 (営業)
東京 (294) 6 7 1 1 (編集)
郵便番号 101-91 / 振替・東京 6-4123

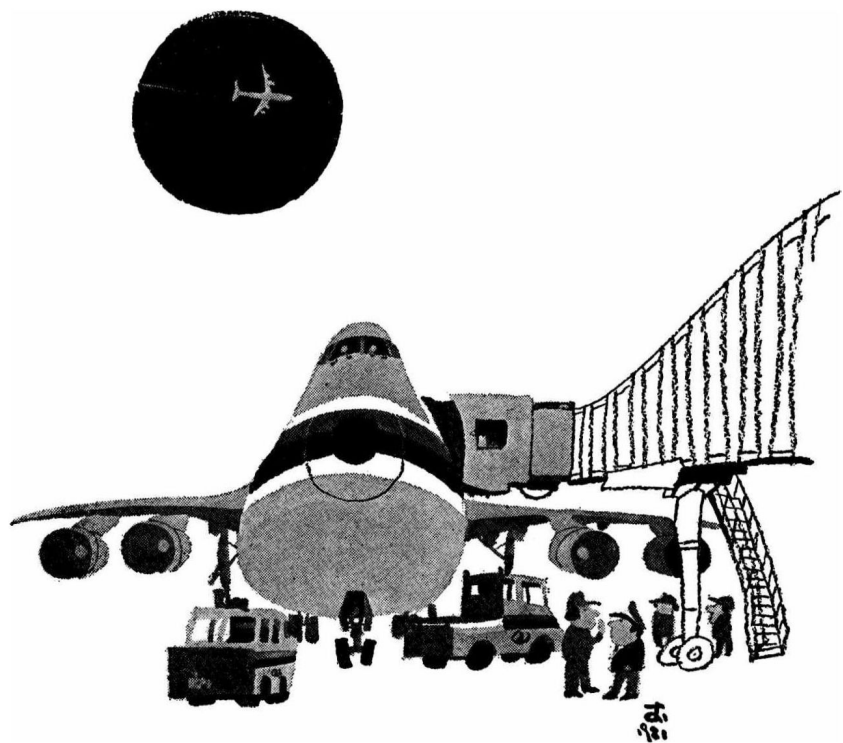
©M. SAKO Printed in Japan

厚徳社印刷・和田製本

ISBN4-480-04053-6 C8012

乱丁・落丁本の場合は、御面倒ですが、小社読書係宛に御送付下さい。送料小社負担にてお取替えいたします。

こちら機長席



もくじ

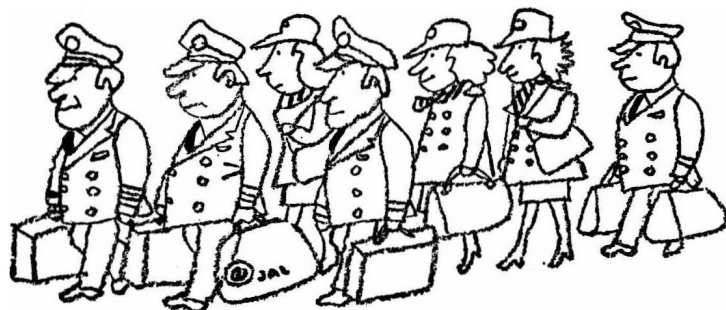
ホノルル行七四便

太平洋を飛ぶ 8

コックピット 離陸 雲のトンネルを抜ける
と 高度一万メートルの食事 日付変更線を
越える ホノルル進入 着陸

ホノルルの街から 37

パイロットの仕事は眠ること ワイキキの浜
辺で パンヤンとオハイ樹 野菜サラダと夕
日



東京行七三便 51

滑走路〇八Rから離陸 自動操縦で一路西へ

真対気速度四九五ノット 積乱雲に突っこむ

ウエーキ島の思い出 成田着陸

ジャンボを飛ばす人たち

機長への道 78

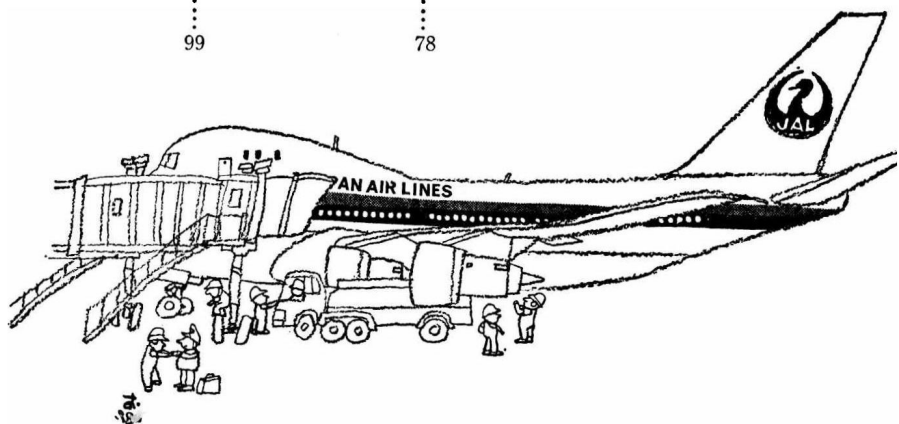
パイロットの横顔 私と飛行機との出会い

翼を失ったところ ふたたび空へ パイロット

になるには 機長への道はけわしい

巨大な共同作業 99

ジャンボ・ジェット機の時代 ジャンボを飛



ばす仲間たち 整備員は安全運行のかなめ
地上の支え 空の交通整理

雪と氷の海を越えて

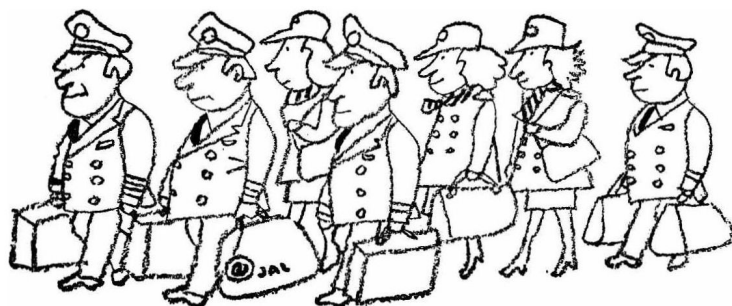
北極経由ヨーロッパ行四三三便 118

ちよつとさびしい成田空港 出発前 乗組員
全員集合 準備完了 アラスカに向けて出発
アンカレッジ〇六R滑走路に着陸

北極横断 142

地の果ての空 グリーンランド上空 航空士
はコンピュータ 薄もやのコペンハーゲン

コペンハーゲンのスケッチ 160



バイキングの故郷 公園と裸の人たち デン
 マーク語を習ったところ 古城の幻想 市内見
 物の案内役も エンセン夫妻と子供たち フ
 ランクフルトへ

霧のアンカレッジ着陸

同業他社機の乗り心地 ロンドン発四二二便

——重い離陸 オーロラのこと アンカレッ

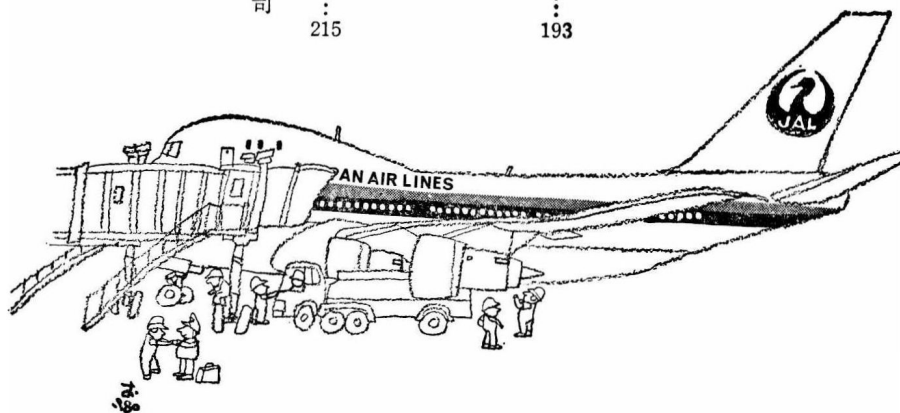
ジは霧！ 決断 霧の滑走路へ

あとがき

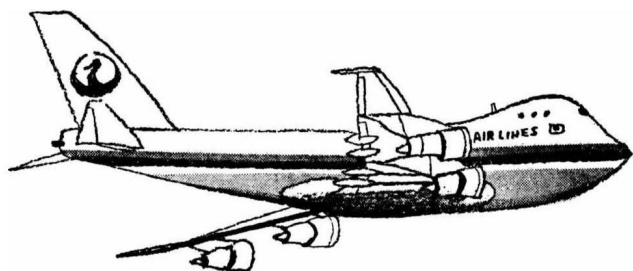
カット おおば比呂司

215

193



ホノルル行^{びん}74便



太平洋を飛ぶ

コックピット

なんとも表現しにくいにおいがする。一步コックピットの内部に足を踏み入れた瞬間、パイロットならみんな、そういう感じに打たれるにちがいない。

なつかしいような、安らぎを覚えるような、まるで母親のふところのような優しい感じと、身の内が引き締まるような緊迫感とが混じり合った不思議なおいだ。この独特の雰囲気だけは、長年、そこで働いてきた人だけにしかわからないものだろう。

戦闘機からジャンボ機まで、ふり返ってみれば、私の座ったコックピットは二〇種を超える。その顔つきこそそれぞれに違っていても、そこに漂うにおいだけは、いつも変わらなかった。

たしかに、どんな仕事場にも、そこだけにしかないにおいというものはあるだろう。だが、パイロットにとつてのコックピットは、それとは少し感じが違うような気がする。ど

こが違ふのだとたずねられても、うまく説明できないけれど……。

しいて理由らしいものを探せば、どのコックピットも、座るだけで精いっぱいきんぱいの小さな密室みつしつであることと関係があるかもしれない。この狭い空間の中に、大空に生きる人びとの夢と憧れあこがれがぎっしりと詰まっている。そう、この場所こそは、私という人間の生きている証あかしを示す世界であり、自分の体臭たいきゅうのしみこんでいる唯一ゆいの空間なのだ。

いま、私の操縦するジャンボ機のコックピットにしても、せいぜい直径三メートルほどの球形をした密室にすぎない。ただし、この小さな密室は、あの大きな機体をコントロールする、たいせつな中枢ちゅうすうなのである。ちょうど人間の脳のうのように、形は小さいが内部は複雑に入り組んでいる。

天井から壁一面にはめこまれた計器類や、黄、赤、緑の光を発する、たくさんたくさんのライト類。いろいろな形状のスイッチやレバー。前方両側に並んで床から突き出ているコントロール・ホイール（操舵輪）。

その後ろに座席が二つ。左が機長席。右に副操縦士席。その後ろにセカンド・オフィサー席。機長席の後ろにオブザーバー席。さらにその後ろにもう一つ。全部で五つの座席が設けられている。

計器とボタン、レバーの類でいっぱい、窓つきカプセル、とでもいったらよいだろう。このカプセルが、およそビルの三階の高さから地面を見おろすように取り付けられている。これが、ボーイング747・ジャンボ旅客機のコックピットである。

出発前の定められた手順に従って、客席の点検を終えると、私たちパイロットは、準備の階段を登って、この中に入り、仕事が始まる。

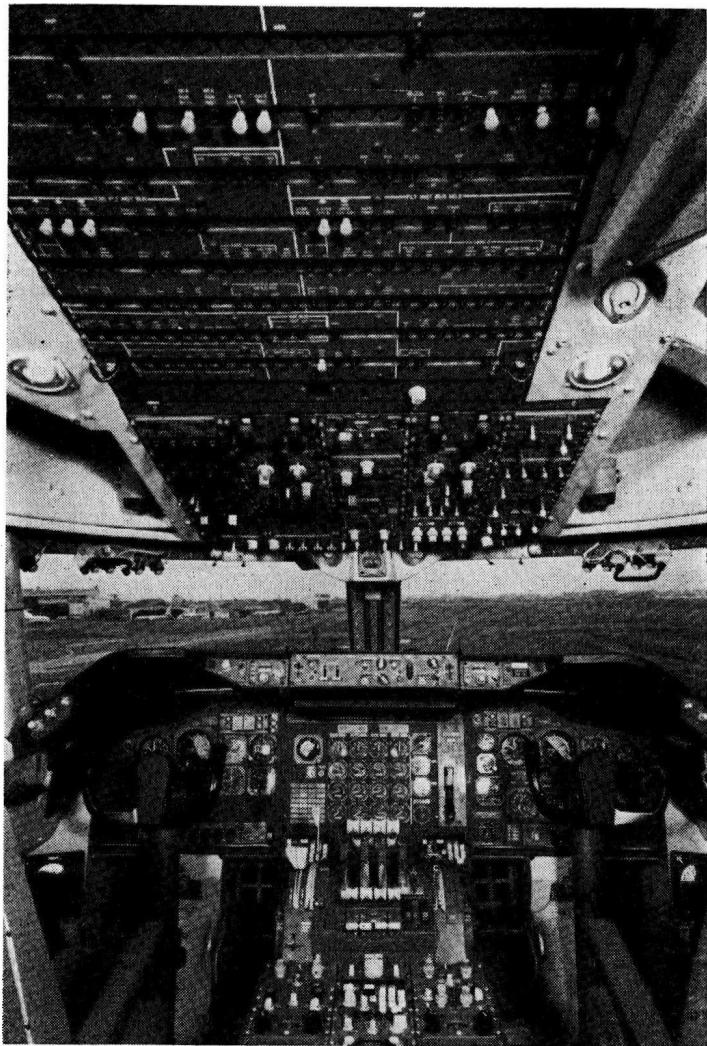
整備員に飛行機の状態を確かめ、搭載書類、緊急用具をすばやく点検して、機長席に着く。飛行直前の安全確認は、能率よく、だが、一つ一つ慎重におこなわれなければならない。座席の高さ、前後の位置、フットバーの位置を、自分の体に合わせて調整する。シートベルト、酸素マスクを装着。スイッチ類の機能は正常に作動しているか。インターホンは？……

つづいてコックピット上部から順に、前方計器板、中央計器板、前方ペデスタル、中央ペデスタルと点検してゆく。隣席の副操縦士、後席のセカンド・オフィサーも、それぞれの分担箇所をチェックする。

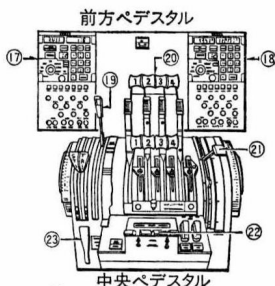
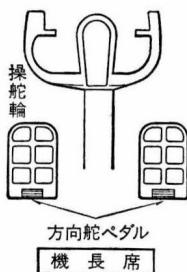
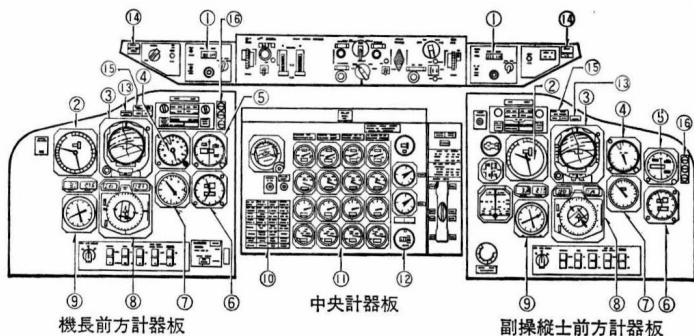
出発三〇分前。乗客の搭乗開始だ。

乗客三四二名。連休をひかえて満員に近い。離陸重量六万六四三〇ポンド（約三〇〇

▼ ボーイング747・ジャンボジェット機のcockピット

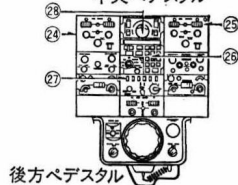


▼ ボーイング747機コックピットの操縦装置と計器類



機長前方計器板・中央計器板・
副操縦士前方計器板

- ①VOL/DME操作パネル
- ②対気速度/マッハ計
- ③姿勢指示およびフライトディ
レイクター指示器(ADI)
- ④電波高度計(低高度用)
- ⑤高度計
- ⑥時計
- ⑦垂直速度計(昇降計)
- ⑧水平位置指示器(HSI)
- ⑨無線方位指示器(RMI)
- ⑩警告灯パネル
- ⑪エンジン計器群
- ⑫真対気速度計
- ⑬高度警報灯
- ⑭火災警報灯



- ⑬計器故障警報灯
- ⑭マーカースピーコン指示灯

前方ベデスタル

- ⑮INS第1コントロール・ディ
スプレーユニット
- ⑯INS第2コントロール・ディ
スプレー・ユニット

中央ベデスタル

- ⑰スピードブレーキレバー
- ⑱スラストレバー
- ⑲フラップレバー
- ⑳エンジンスタートレバー
- ㉑パーキングブレーキ

後方ベデスタル

- ㉒VHF第1コントロールパネル
- ㉓VHF第2コントロールパネル
- ㉔INS第3コントロール・ディ
スプレーユニット
- ㉕気象レーダー・コントロール
パネル
- ㉖オートパイロット・マニ
アルコントロールモジュール

- VOR：超短波全方向式無線標識。同時に2種類の方向性を持った電波を発している。おのこの電波の受信時のズレで発信地の位置を正確に知ることができる。

トン)。離陸に必要な滑走路^{かっそうろ}の長さ、九二〇〇フィート(約二八〇〇メートル)。使用滑走路は、全長一万三一二三フィート(約四〇〇〇メートル)ある、成田・新東京国際空港の南向き滑走路である。

離陸

「チョウシ 1 デパーチャー OTR 13 ヴォルケイノ フライトプラン ルート
メインティン 290」

コントロール・タワー(管制塔^{かんせいとう})からクリアランス(承認)が出た。二〇時三〇分発、日本航空七四便ホノルル旅客機への飛行許可である。

簡略化^{かんりゃくか}された英語で、慣れない人には何を言っているかまったくわからないだろうが、許可の内容は、「南向き滑走路を離陸してから、決められた“CHOSHI 1 DEPARTURE”というルートで、銚子^{ちようし}VORへ向かい、それから海外への経路OTR一三を通過し、VOLCANOというポイント(通過点)を通り抜けた後に、提出^{ていしゅ}ずみの飛行計画に従って飛行し、高度二万九〇〇フィート(約八八〇〇メートル)を維持^{いじ}せよ」というものである。

航空界で使われる言葉は英語が多い。とくに管制塔と操縦士との通話は、世界じゅうほ

とんどの国で英語が使われている。

飛行機がターミナル・スポット（駐機地）からトウイング・カート（牽引車）で、ゆっくりと押し下げられる。しだいに遠ざかる待合室の明かりの中には、もう、まばらな人影しかない。

四、三、二、一、と右から順にエンジンをスタート。小気味よい音とひびきが体に伝わってくる。

黄色、青色、赤色などのライトが点々と連なる空港の幻想的な夜景の中を、機は滑走路の端へと移動する。コックピット内の三人がおのおの、最後の点検をおこなって、準備完了。

エンジン、全速回転！

キーンという鋭い音に、低く重いひびきの混じった轟音が、夜の空気を引き裂く。

飛行機が滑りはじめる。最初はゆっくりと、しだいにスピードを増して、滑走路燈が後へ後へと流れてゆく。センターライン・ライトの上を走る前車輪のコトコトという音の間隔が、しだいに早くなる。

やや右からの風を受けている。機首を取られないよう左の方向舵を軽く踏んで、細かく