

飞机起飞了

〔日〕千叶章弘/著
金海英/译



北京科学技术出版社

飞机起飞了

〔日〕千叶章弘 / 著

金海英 / 译



 北京科学技术出版社

千叶章弘

1971年出生于日本神奈川县，毕业于关东学院大学经济学部经营学科。1997年骑自行车环游日本一周后，进入旭川高等技术专科学校造型设计专业学习。毕业后在旭川的一家家具公司工作了8年。2010年成立Leaf Style公司，并在日本桥三越百货总店举办展览（展览内容都和木工相关）。2011年又在银座松屋百货商厦举办展览。本书是他的首部绘本作品。

WHO CONTROLS THE TRAFFIC IN THE SKY?

Text & Illustrations © Akihiro Chiba 2012

Originally published by Fukuinkan Shoten Publishers, Inc., Tokyo, Japan, in 2012 under the title of SORA NO MICHU (Who Controls the Traffic in the Sky?)

The Simplified Chinese language rights arranged with Fukuinkan Shoten Publishers, Inc., Tokyo through DAIKOUSHA INC., KAWAGOE

Translation Copyright © 2014 by Beijing Science and Technology Publishing Co., Ltd.

All rights reserved.

著作权合同登记号 图字：01-2014-0549

图书在版编目(CIP)数据

飞机起飞了 / (日) 千叶章弘著 ;
金海英译. — 北京: 北京科学技术出版社, 2014.9
ISBN 978-7-5304-7209-5

I. ①飞… II. ①千… ②金… III. ①儿童文学—图画故事—日本—现代
IV. ①I313.85

中国版本图书馆CIP数据核字(2014)第095901号

飞机起飞了

作 者: [日] 千叶章弘

策划编辑: 刘 洋

责任编辑: 郭晶晶

出 版 人: 曾庆宇

社 址: 北京西直门南大街16号

电话传真: 0086-10-66135495 (总编室)

0086-10-66161952 (发行部传真)

电子信箱: bjktjpress@163.com

经 销: 新华书店

开 本: 787mm×1092mm 1/16

版 次: 2014年9月第1版

ISBN 978-7-5304-7209-5/I·305

定价: 28.00元

译 者: 金海英

图文制作: 天露霖文化

责任印制: 张 良

出版发行: 北京科学技术出版社

邮政编码: 100035

0086-10-66113227 (发行部)

网 址: www.bkydw.cn

印 刷: 北京捷迅佳彩印刷有限公司

印 张: 3

印 次: 2014年9月第1次印刷



京科版图书，版权所有，侵权必究。
京科版图书，印装差错，负责退换。

飞机起飞了

〔日〕千叶章弘 / 著

金海英 / 译



 北京科学技术出版社



这里是北海道旭川机场。北海道国际航空公司（以下简称“北海道国航”）34 航班停靠在 3 号停机位等待起飞。集装箱和燃料都已经装进货舱和油箱，旅客们也都登上了飞机。

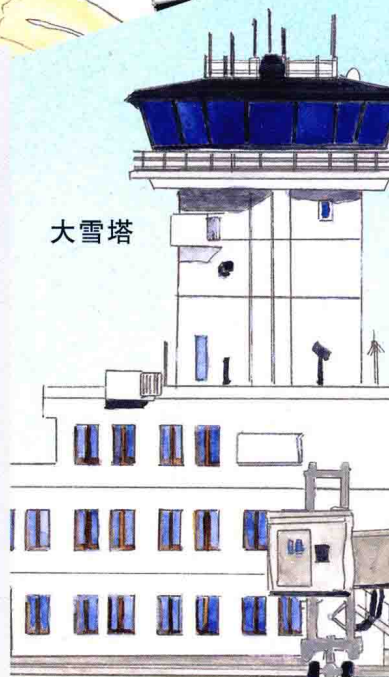
起飞前 5 分钟，副驾驶坐在驾驶舱内把无线电频率调成了负责管制这架飞机的旭川机场大雪塔的无线电频率，并开始联系管制员。

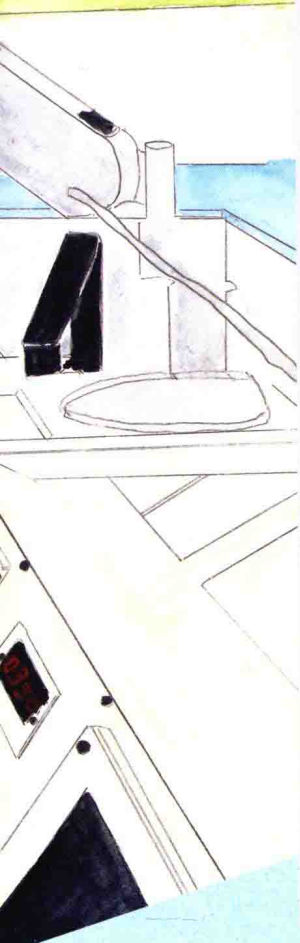
副驾驶负责与管制员进行交流。



大雪塔，这里是北海道国航34航班。
现在停靠在3号停机位，请发放飞行许可，飞行高度38000英尺（11582米），目的地羽田机场。

大雪塔





塔台管制室的广播中传出了副驾驶的叫声。

管制员们确认好航班、飞行高度和目的地后，将其记录在飞行计划表上，然后通过无线电回复副驾驶。



大雪塔收到。北海道国航34航班，飞行高度38000英尺（11582米），马上确认，请稍等。



北海道国航34航班明白。

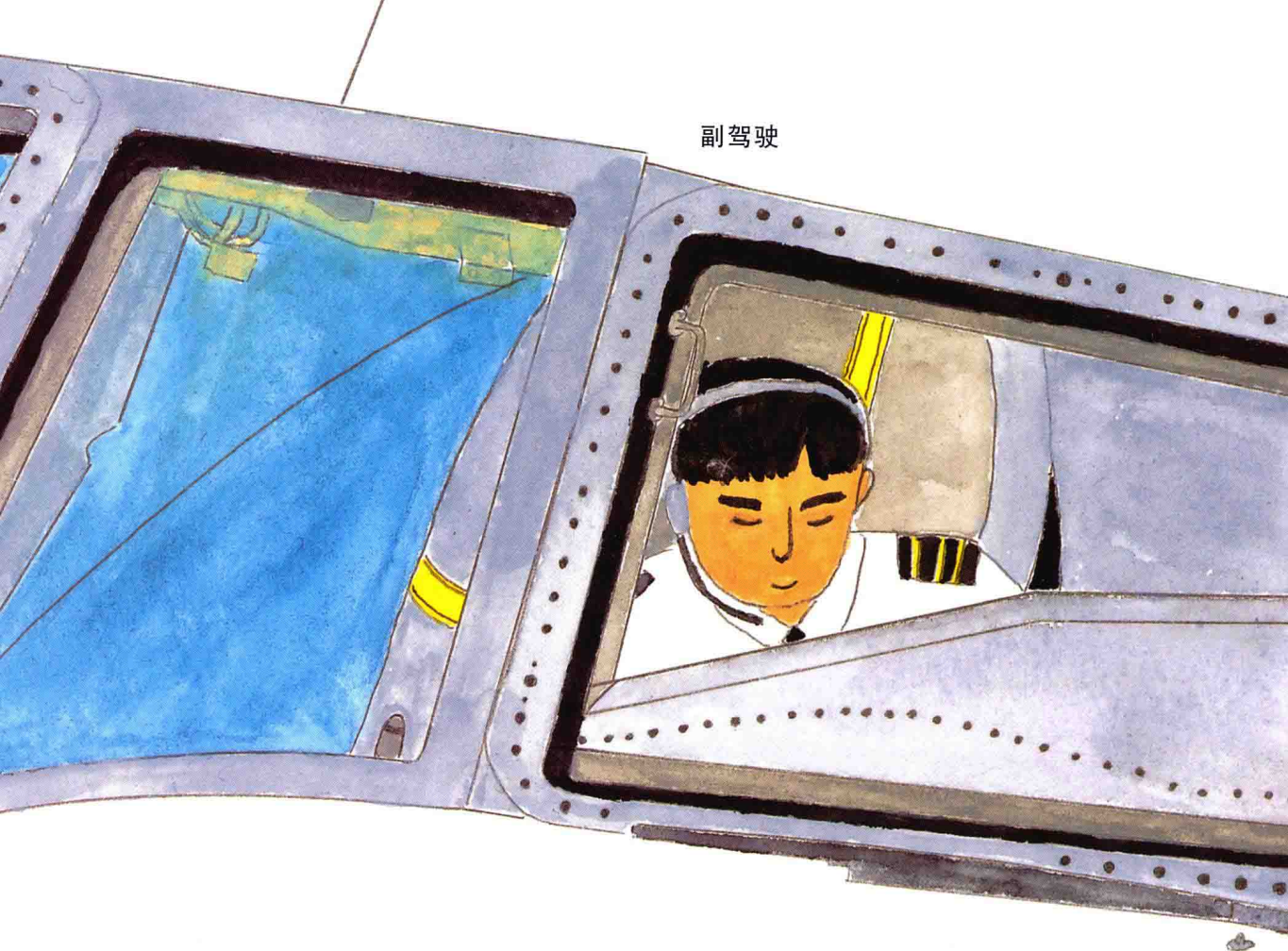
通常情况下是由两名管制员组成一个小组来负责管制一架飞机。

管制员先和负责管制这一领域的札幌管制中心取得联系，札幌管制中心再根据当前的航道状况确认北海道国航34航班是否能按照原定的飞行高度飞行，然后通知大雪塔可行的飞行高度。

最后，管制员将结果传达给飞行员。



副驾驶



北海道国航34航班，飞行指令如下。

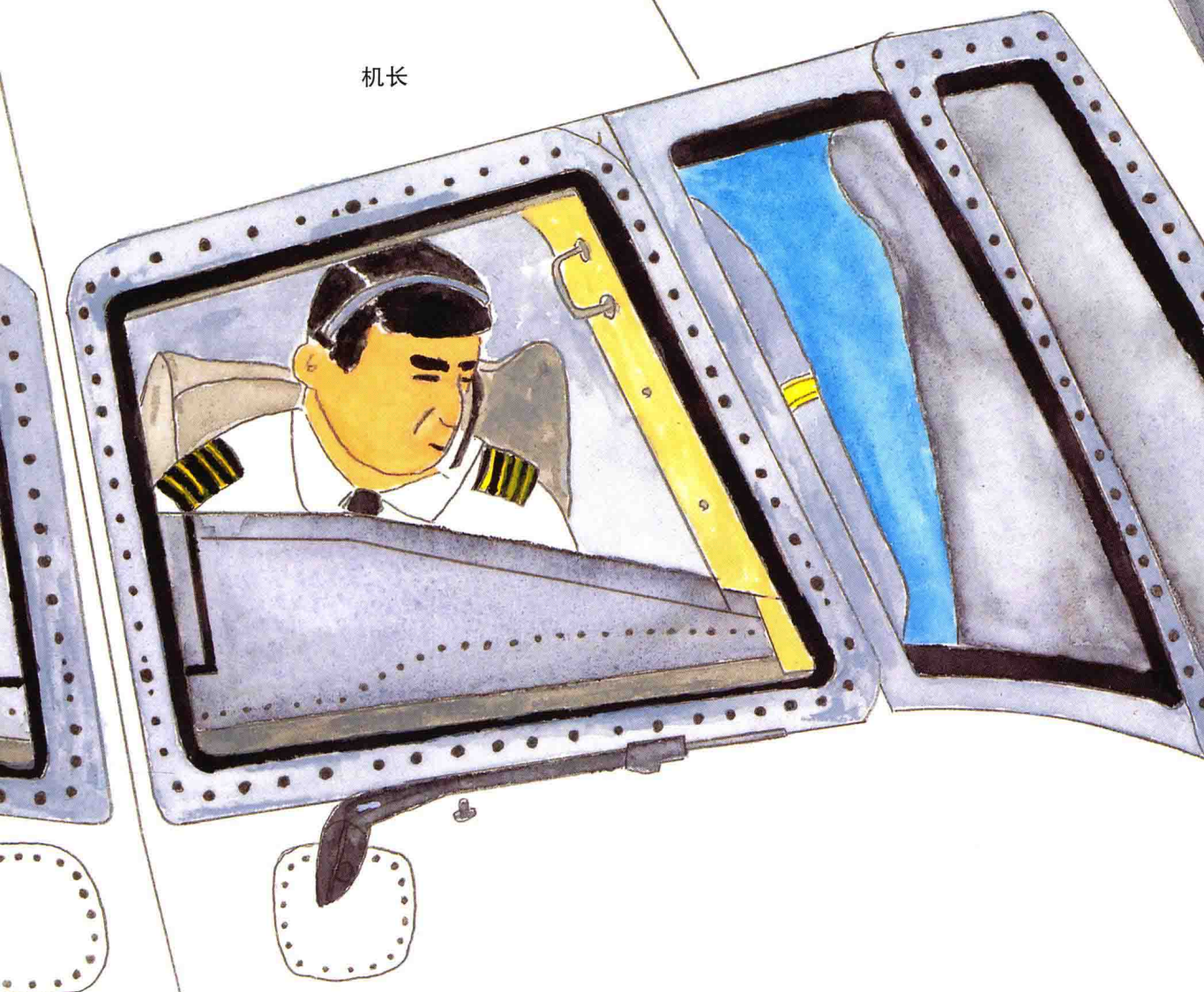


这里是北海道国航34航班，请讲。



北海道国航34航班，请遵照离场程序经由神乐2按原定飞行计划飞羽田机场。
飞行高度先上升到8000英尺(2438米)，最终上升到原定高度38000英尺(11582米)。
二次雷达应答机设为3361。

机长



副驾驶需要把管制员说过的内容复述一遍。

北海道国航34航班将遵照离场程序经由神乐2按原定飞行计划飞羽田机场。
飞行高度先上升到8000英尺(2438米),最终上升到原定高度38000英尺(11582米)。
二次雷达应答机已经设为3361。

北海道国航34航班,复述正确。

明白。

获得管制塔的批准后，飞机先关闭所有舱门，然后撤去轮档，最后由牵引车拖离登机桥。

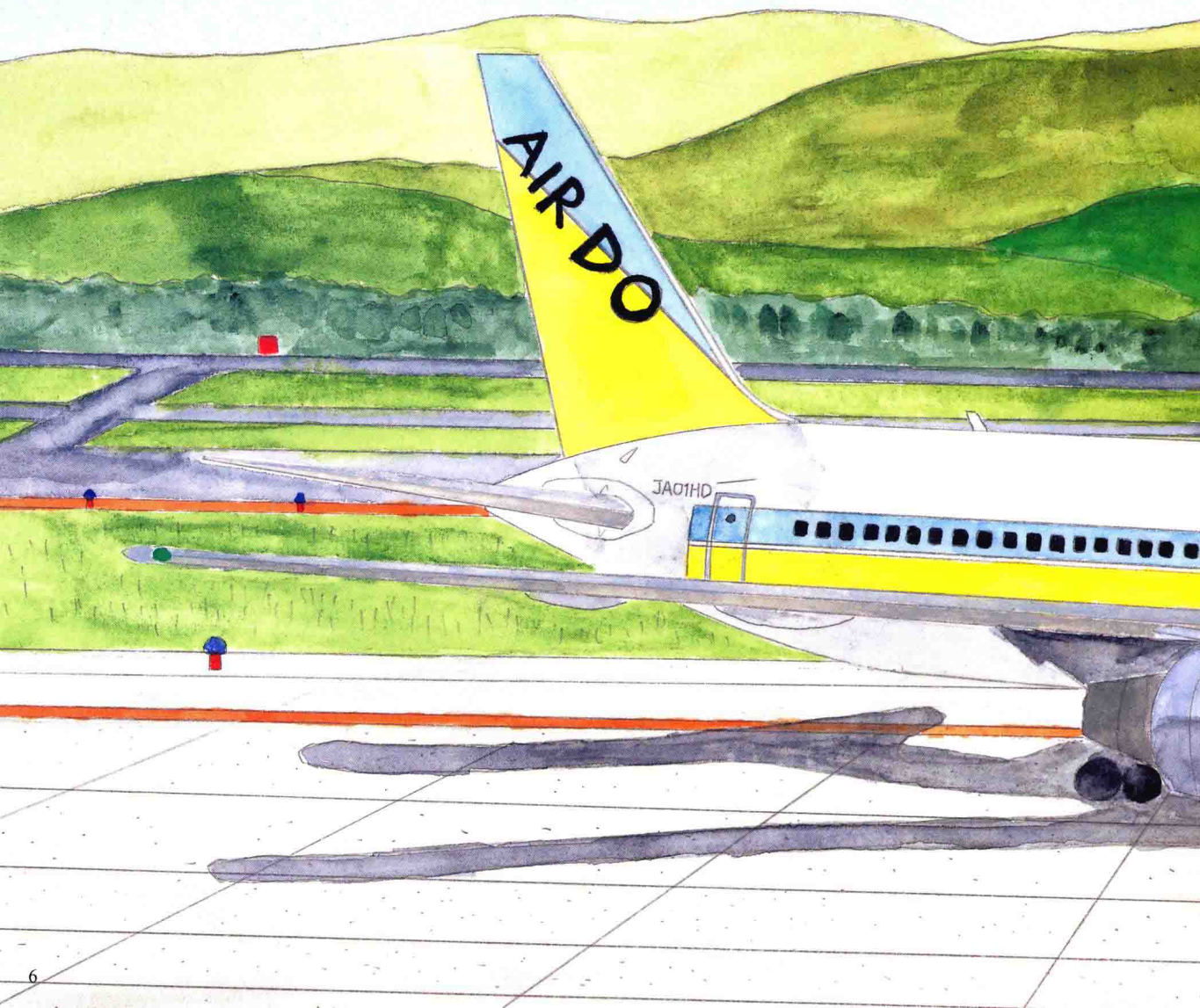
飞机不能自行后退，只能靠牵引车来帮助后移。



呼叫大雪塔，这里是北海道国航34航班。
请求从3号停机位拖到跑道16。



北海道国航34航班，允许拖到跑道16。
请把气压式高度表拨正为2994。





北海道国航34航班开始拖向跑道16。
气压式高度表已拨正为2994。

飞机上的红色防撞灯打开后，牵引车开始用力地拖拉飞机。
与此同时，飞机的发动机开始启动。
牵引车将飞机拖到滑行道上后就会离开，地勤人员也会撤到安全地带。
副驾驶确认这些事项后再次联系管制员。



北海道国航34航班申请开始滑跑。

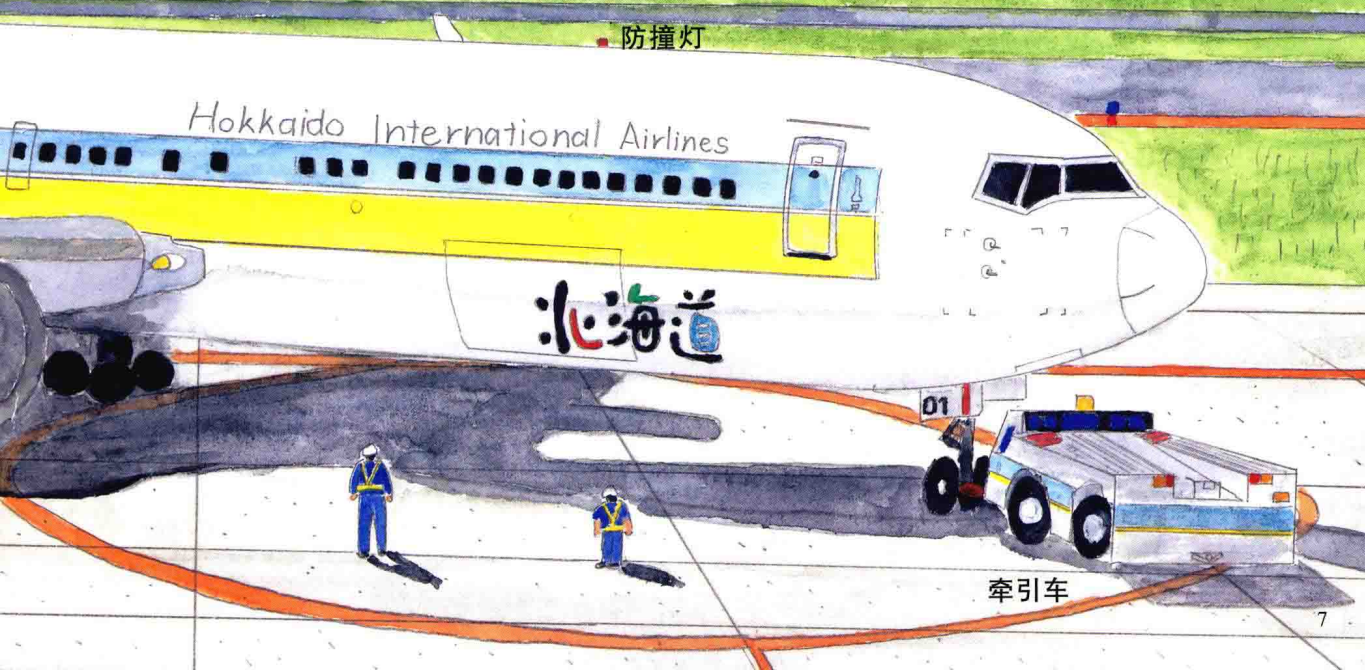


北海道国航34航班，允许向跑道16滑跑。



开始向跑道16滑跑。

飞机慢慢向跑道移动，地勤人员向飞机挥手致意。
飞机侧面的灯亮起以表示回应。



飞机沿着滑行道向跑道靠近。

在滑跑过程中，飞行员会确认飞机的方向舵、升降舵是否有异常，并把襟翼调整到起飞位置。



北海道国航34航班，起飞准备完毕后报告塔台。



明白！

机舱内，乘务员已经向旅客讲解完安全须知，并确认旅客都系上了安全带。

最后，乘务员也都坐到了自己的座位上。

这时，机舱内响起四声提示声，安全带提示灯亮起。

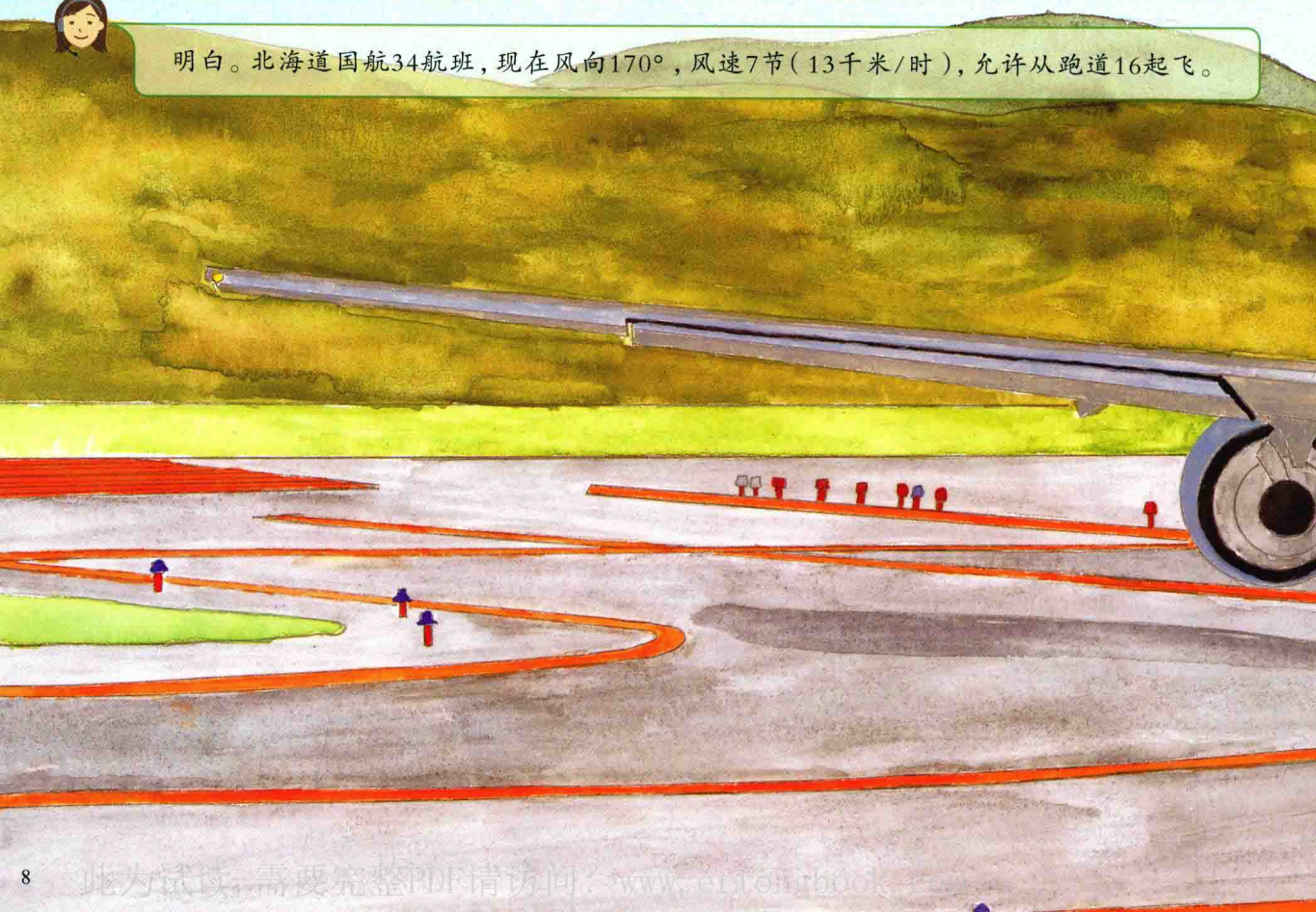
之后，副驾驶开始向管制员汇报。



北海道国航34航班起飞准备完毕。



明白。北海道国航34航班，现在风向 170° ，风速7节（13千米/时），允许从跑道16起飞。

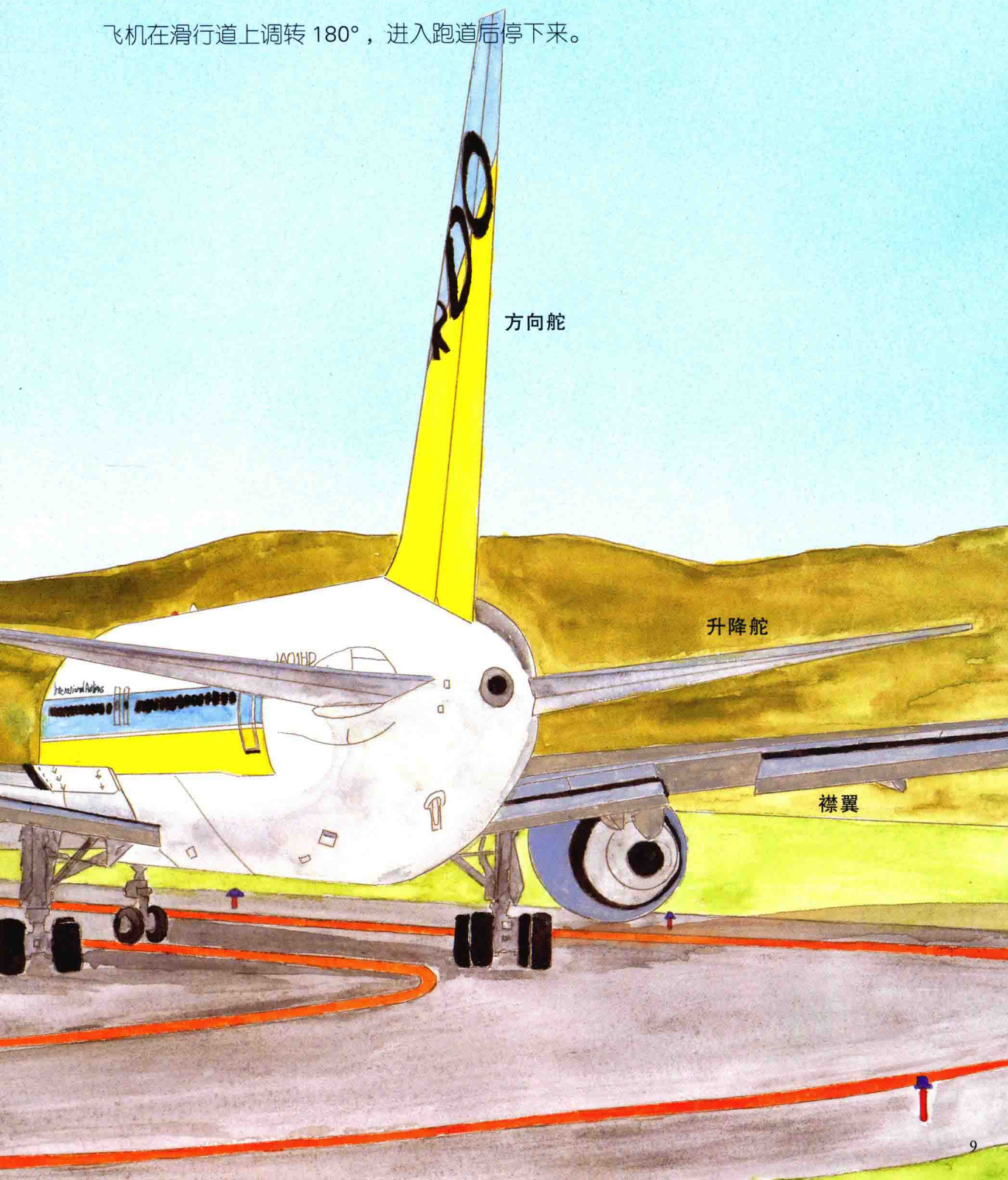


副驾驶需要再次回复管制员。



北海道国航34航班将从跑道16起飞。

飞机在滑行道上调转 180°，进入跑道后停下来。

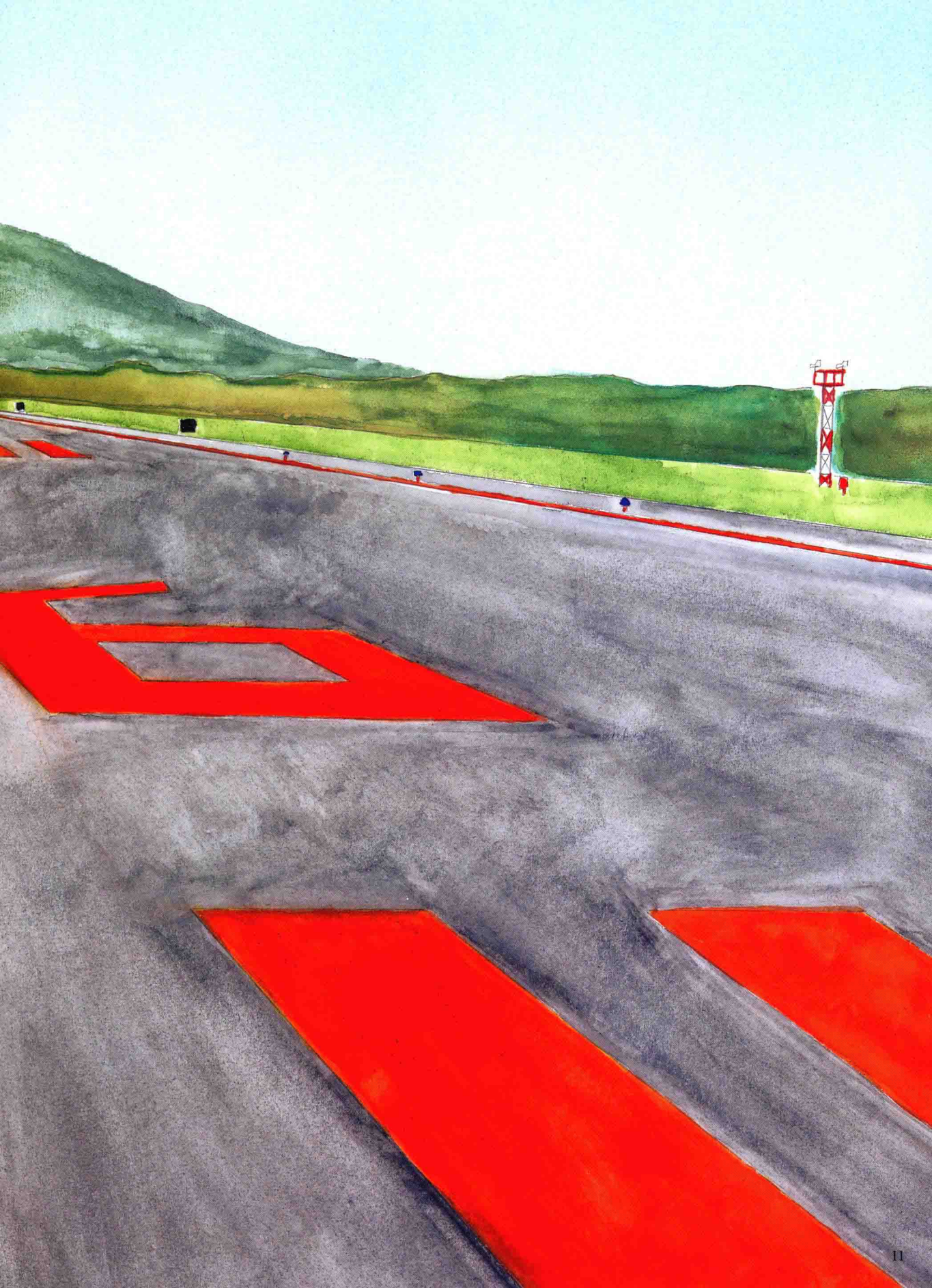


机长确认跑道安全后，慢慢推动油门杆加大油门。

飞机终于要起飞了。

发动机开到了最大，随着“嗡”的一声巨响，飞机开始加速滑跑。





旅客在惯性的作用下会向后靠在椅背上。

随着发动机的巨响，飞机逐渐加速。

这时，副驾驶需要确认升降速度表并向机长报告飞机的速度。



80。



收到。

机长看到速度表的指针指向 80 节（148 千米 / 时）后回复副驾驶。

机长和副驾驶需要确认双方速度表上的数据一致。

ido International Airlines



北海道



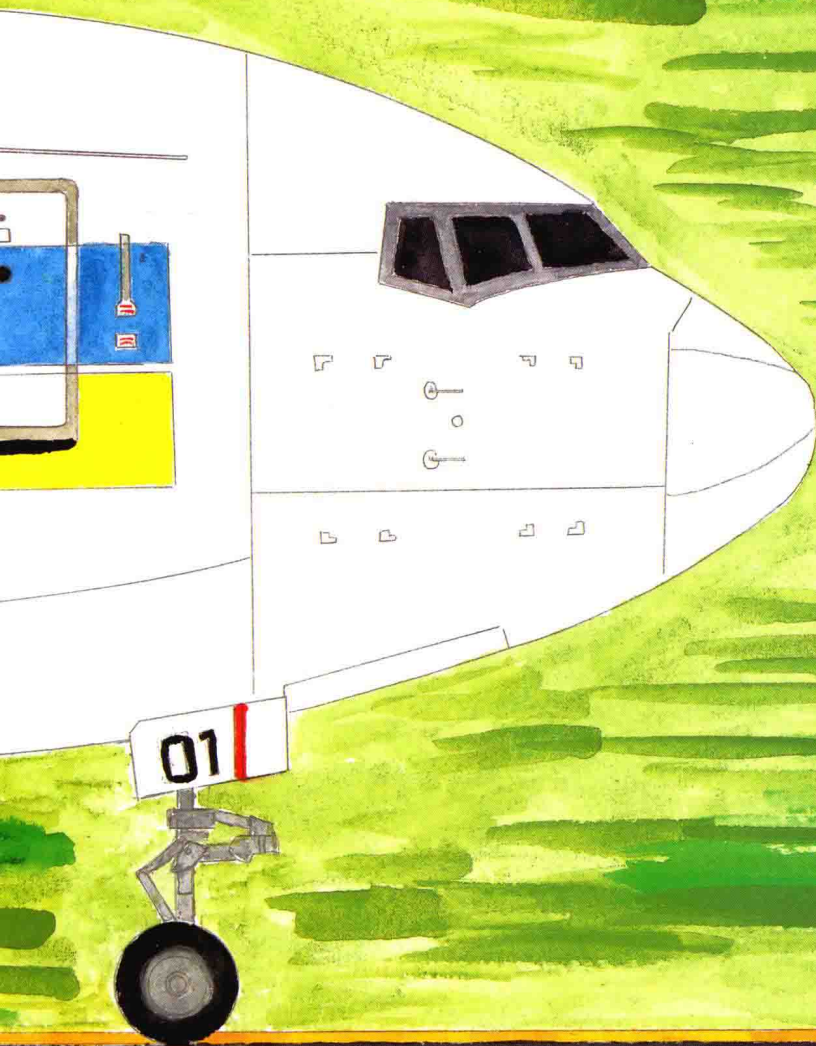
V1。

飞机的速度超过了起飞决断速度。
超过这个速度后飞机就不能停下，只能继续起飞。



VR。

副驾驶告诉机长飞机的速度已经达到抬头速度，机长用力拉操纵杆。



飞机的前轮首先离开地面，紧接着后轮也离开了跑道。



V2。

副驾驶告诉机长飞机已经达到起飞安全速度。



一切正常。

