

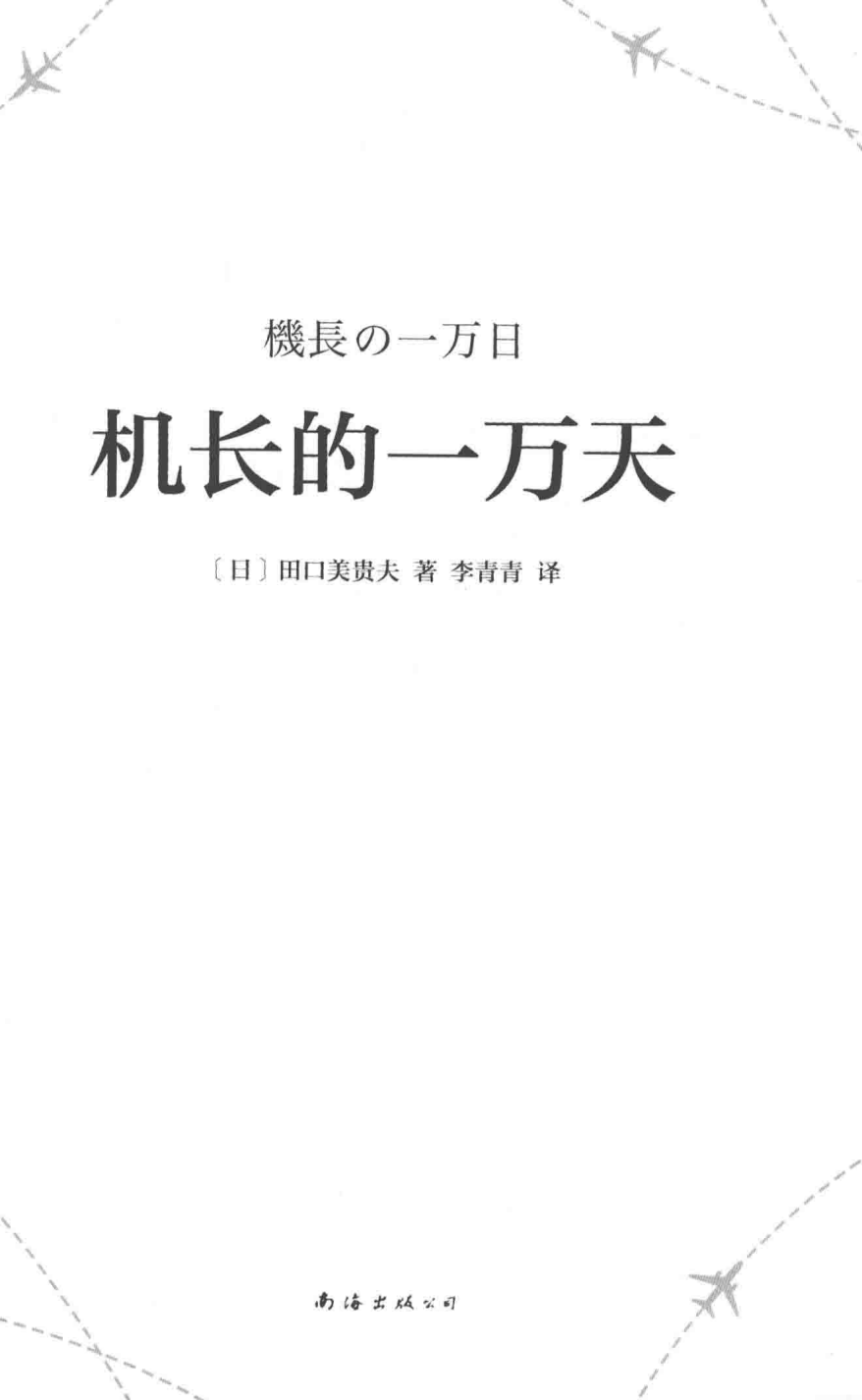


機長の一万日

# 机长的一万天

〔日〕田口美贵夫 著 李青青 译

南海出版公司



機長の一万日

# 机长的一万天

〔日〕田口美贵夫 著 李青青 译

南海出版公司



图书在版编目 (CIP) 数据

机长的一万天 / (日) 田口美贵夫著; 李青青译

— 海口: 南海出版公司, 2017.11

ISBN 978-7-5442-9121-7

I. ①机… II. ①田… ②李… III. ①旅客机—普及  
读物 IV. ①V271.1-49

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2017) 第 179360 号

著作权合同登记号 图字: 30—2017—095

« KICHOU NO ICHIMAN NICHI—KOKKUPITTO NO KOWASA TO  
KAIKAN! »

© YASUYO TAGUCHI / TOMI MIURA 2017

All rights reserved.

Original Japanese edition published by KODANSHA LTD.

Publication rights for this Simplified Chinese character edition arranged with  
KODANSHA LTD. through KODANSHA BEIJING CULTURE LTD. Bei-  
jing, China.

## 机长的一万天

〔日〕田口美贵夫 著

李青青 译

出 版 南海出版公司 (0898)66568511

海口市海秀中路51号星华大厦五楼 邮编 570206

发 行 新经典发行有限公司

电话 (010)68423599 邮箱 editor@readinglife.com

经 销 新华书店

责任编辑 翟明明

特邀编辑 李文彬

装帧设计 李照祥

内文制作 王春雪

印 刷 北京天宇万达印刷有限公司

开 本 787毫米×1092毫米 1/32

印 张 7.75

字 数 136千

版 次 2017年11月第1版

印 次 2017年11月第1次印刷

书 号 ISBN 978-7-5442-9121-7

定 价 35.00元

版权所有, 侵权必究

如有印装质量问题, 请发邮件至zhiliang@readinglife.com



## 目录 CONTENT

### 前言

### 序章 翱翔在天空的乐园！

- 7 / 北向欧洲航线
- 10 / 北极航线：一连串的绝色美景
- 14 / 陶醉于极光的浩宫皇子
- 18 / 无与伦比的着陆
- 22 / 空中飞翔的舒适与恐惧

### 第一章 沉默的驾驶舱

- 29 / 狭小而欢乐的驾驶舱
- 33 / 跟我一起驾驶飞机吧
- 36 / 飞行员的厕所什么样？
- 41 / 飞行员间的严格关系
- 43 / 破坏规矩的副驾驶
- 45 / 安全带指示灯
- 48 / 巡航中的陷阱
- 50 / 导致飞机突然摇晃的原因有很多
- 52 / “您的爱人是空姐吗？”

- 55 / 录音机的秘密
- 58 / Gateway
- 61 / 在侧风和暴雨中强行着陆
- 65 / 跑道打滑

## 第二章 自动驾驶仪

- 71 / “现在是自动驾驶吗？”
- 74 / 自动驾驶仪能做什么呢？
- 76 / 实现自动着陆的资格和条件
- 78 / 自动着陆不一定轻松
- 81 / 在雾中哭泣的冬日欧洲
- 83 / 难伺候的自动驾驶仪
- 85 / 干扰电波的因素
- 88 / 高科技的威力和陷阱
- 93 / 人操控，还是机器操控？

## 第三章 喷气式飞机的速度和积雨云的可怕

- 99 / 空中禁区
- 103 / 飞行监察员
- 107 / 距离起飞还有一分钟
- 110 / 起飞决断速度是多少公里？

- 
- 113 / 发生紧急情况！  
117 / 喷气式飞机的速度  
120 / 闯入滚轴云！  
124 / 发动机烤鸟肉

#### **第四章 空中的道义**

- 129 / 机长不能生病  
132 / 在目的地发生的事件  
135 / 东洋第一的鱼翅  
138 / 倒时差的方法  
141 / 不善言辞的机长  
144 / 想用话筒的乘客  
148 / 劫机事件的处置措施  
151 / 回归起点的航班

#### **第五章 混乱的VIP航班**

- 157 / 运气与时机  
160 / 国旗朝上朝下是个大问题  
164 / 华沙的树  
167 / 靠边站！靠边站！VIP来了  
170 / 意气相投的两位首相



173 / 逼近最大速度，飞越阿尔卑斯山

178 / 东南亚 VIP 航班

182 / 天皇陛下的飞机餐

## 第六章 飞机云和烟雾

187 / 必须注意飞机云

190 / 香烟的烟雾去哪里了？

193 / 用啤酒制冷

196 / 意外的增压系统故障原因

200 / 缺氧时意识模糊的快感

## 第七章 名机长的才干与努力

207 / 锐气受挫的副驾驶

211 / 飞行员的志向

215 / 着陆惨败

220 / 教官的辛劳导致惹上烟瘾

225 / “天才”型飞行员与“迟钝”型飞行员

228 / 真正的天才飞行员

233 / 作为乘客的飞行员

237 / 成长为安全的飞行员

## 后记

## 前言

自从惨痛的长岛机长事件<sup>①</sup>后，乘客参观驾驶舱的活动被中止，但此前，乘客曾经可以参观。当然，参观活动仅限于巡航状态下，气流稳定、没有摇晃的时候，这时空姐会带领许多人来到驾驶舱。驾驶舱内部非常狭小，每次最多进五个人左右，乘客会分好几批进来。

有空的乘务员会尽量简单地向大家讲解周围众多仪表和仪器，并回答问题，然后合影留念，参观结束。乘客们非常高兴，把这当成美好的回忆。

有趣的是，乘客们的提问内容几乎都一样。“现在没

---

<sup>①</sup> 1999年7月23日，日本全日空61号航班遭劫机，劫机者威胁空中乘务员，闯入驾驶舱，将机长长岛直之刺杀，并自行驾驶飞机急剧降落，之后副驾驶制服了劫机者，赶在坠毁前控制住了飞机，飞机安全降落。——译者注

人握着操纵盘，飞机不会偏航吗？”“机长和副驾驶两个人一起操控飞机吗？”“不会和其他飞机相撞吗？”“遇到过可怕的事情吗？”“到了目的地你们都干什么呀？”“工资比总经理多吗？”

虽然从总体上看，来驾驶舱参观的人，只是全部乘客中的一小部分，但相同的问题一次次出现，故而可以认为，没来参观的人中，大多数也会有这样的疑问。飞机已经普及成为国民的日常交通工具，因此让乘客们了解现代客机的运行方式、乘务员的想法，以及工作内容等，很多时候都大有裨益。这是一个信息公开化的时代。正当我产生了这个想法的时候，讲谈社找到了我，本书由此问世了。

本书的内容围绕的是在驾驶舱被提问较多的问题。我本想尽量不使用航空专业术语，但最终只能将术语数量控制在最小限度。但愿大家在阅读时能够理解。读完本书后，希望大家乘坐飞机时多观察，我想肯定会有让您恍然大悟的地方。

对交通运营公司而言，事故是致命的。我当了三十多年的民航公司机长，行动和判断的一贯准则就是“安全”。

总结驾驶人员绝对不能做的事，包括“冲撞”“不知道所在位置”，以及“飞机坠毁、轮船沉没、汽车翻车”。任何一个都很可能造成重大事故。

与我进入航空业界时相比，飞行技术增速惊人。航空

管制系统越来越先进，飞行事故的预防体系也得到了改良，但发生冲撞的可能性仍然不是零。无论在地面还是空中，飞行员都应该不断收集信息，以便正确了解自身周围的情况。信息越多，越能做出正确的判断，有些貌似不起眼的信息，可能会起到很大作用。飞行员最好谨记，行进中的物体，一不小心就会发生冲撞。

不了解所在位置也很恐怖。因为这让飞机失去了导航的基点。不清楚行动开始的地点，会导致无论前进或后退都很危险，不知道将要去向何处。很容易在山中遇难，在海上触礁，在空中撞山。只要能时刻注意自己所在位置，把握周围状况，就能在很大程度上确保安全。

最后，绝对不能使飞机陷入不可挽回的境地。在制造技术先进的现代，大概不会因为硬件原因使车、船、飞机等交通工具陷入危险。我认为，造成危险的原因，很大一部分在于使用者。机器不会说话，所以由人来操控，因此使用方法必须合理。切勿过度相信经验和技能，应该谨慎地操作，心怀一旦感觉不对头就重新来过的态度。

就在不久前发生的事件中，劫机者将劫持来的飞机当作了导弹。抱着自杀心态的恐怖袭击者控制了驾驶舱，操控飞机撞入了袭击目标，实在是丧心病狂。作为飞行员，我们的常识是，即使在紧急迫降时，也会坚持到最后一秒，努力避开民宅。另外我认为，最好重新设计驾驶舱的内部

结构。

绝对的和平和绝对的安全都不会主动靠近，必须平时多加努力。最后，我殷切期望广大年轻人，昂首挺胸进入到我们的飞行世界来。

田口美贵夫

## 序章 翱翔在天空的乐园！



## 北向欧洲航线

从航空大学毕业后，我进入日本航空公司就职，接受了公司的内部培训后，于 1965 年第一次作为机组人员飞行，当时的客机机型是 DC-6B，一种螺旋桨式飞机。现在螺旋桨式飞机已经成了老古董，在日本很难见到了。即使在当时，喷气式飞机也已逐渐引进，我仅仅飞行了一年左右，就重新接受了培训，转为驾驶喷气式飞机 DC-8。总之，从 1965 年以后，我近三十五年的职业生涯都是和飞机一起度过的。

在此期间，我驾驶的机型由 DC-8 变为波音 727，后来又变回 DC-8，接着是波音 747，我也由副驾驶升为机长。我飞行过的航线中，国内航线自不必说，国际航线有太平洋航线、莫斯科航线、北向欧洲航线、东南亚航线、大洋

洲航线，虽未遍及全世界所有地方，但基本到达了地球的各个角落。

我对每条航线都记忆深刻，但要说其中我个人最喜欢、最享受飞行妙趣的，莫过于北向欧洲航线。

北向欧洲航线是当时从日本飞往欧洲的一条航线，因为不能穿越苏联领空，因此我们先飞到阿拉斯加的安克雷奇市，再飞越北冰洋，进入欧洲。

我在一九八六年至一九九一年间，担任北向欧洲航线的飞行员，其中头三年当乘务员工作站的室长。乘务员工作站是设在安克雷奇市的该航线飞行员常驻站点。

现在俄罗斯已经允许我们的飞机穿越西伯利亚上空，直接进入欧洲了，我公司的北向欧洲航线，也随着俄罗斯领空的开放而自然取消了。但在苏联时代，日本正处于经济的鼎盛期，加上大部分赴欧游客会选择我们的北向欧洲航线，因此安克雷奇机场也处在最繁荣的时期，其热闹程度，不亚于日本国内的大型机场。

当时，头等舱的机票最先售罄，到达的航班都满载日本游客，免税店里人潮熙熙攘攘，店里的商品几乎都能卖到断货。而对于我本人，无论从年龄上还是飞行经验上，当时都是最年富力强的时候。

以前的航空技术，在类似北极附近的高纬度空域，数据的精度会有所下降，需要运用特殊的修正方法，以保持

在数据精确的状况下飞行。为此，被派遣到安格雷奇的人，都拥有专业技术。

我并不是单身赴任，而是和家人一起在安格雷奇度过了三年的时光。毕竟，那里是北纬六十一度，世界的最北端。

冬至前后，每天日照时间只有短短三小时左右。孩子在一片漆黑中出门上学，又在一片漆黑中放学回家。因为一整天几乎都黑咕隆咚，我们只能通过钟表判断是早上还是傍晚，抑或晚上。

而夏至前后则相反，夜晚很短，只有三个小时左右没有日照。草生长得出奇地快，我在家的时候，每天都忙于割草、修草坪。

即使如此，那时我们冬天滑雪，夏天钓鱼、打高尔夫、旅行，度过了快乐的每一天。

比这些更值得一提的是，北极航线的空中之旅绝妙无比。我想，不只我一个人，只要曾经在这条航线飞过一次的飞行员，应该都想再飞一次。

## 北极航线：一连串的绝色美景

我坐在波音 747 大型喷气式客机的机长座位上，飞机从安克雷奇飞上天空。那里的景观美到让人无法相信自己身处人世间，分不清是在做梦还是现实。没错，此景只应天上有。

从飞机上向下俯视，阿拉斯加的平原和山脉，以及波浪翻滚的北冰洋，漫无边际地伸展开来，呈现出一幅美丽的自然画卷。

北极夏天有漂浮的冰山，秋天有一片片黄色的松林，春天有融化后逐渐浮现出绿色的冻土，美丽四季不同，而其中最迷人的，莫过于北极航线的冬日风景。

飞机驶离安克雷奇机场，向阿拉斯加北部飞去，覆盖夜空的黑暗变得越来越浓稠。地面上是茫茫雪原。虽然一