



2015 年 12 月号 月刊エアライン



二代目みぞか号の POINT1 メカニズム編

ATR42はDHC-8よりも9席多い48席仕様で、外観も大きい印象がある。しかし実際には全長が約0.4m長だけで全幅は1.3m短い。尾翼や動翼を中心に約19%は複合材料製。エンジンも強力なPW127M(2,619軸馬力、6枚ブレードプロペラを装備)で、巡航速度も速くなっている。

操縦系統は三軸ともに人力式で、ラダーとエルロンにはスプリングタブ、エレベーターにはバランスタブが備えられており、いずれも巨大なホーンバランスが特徴的だ。主翼上面にはロールコントロールを補助するスポイラーが装備されているが、これは着陸時のブレーキとしては使えないという。また各翼の前縁にはゴムブーツ式の防水装置がつけられているが、ホーンバランス前縁は電気ヒーター式の防水装置で、金属肌がむきだしとなっている。

胴体下に搭載したモンタクロース。DHC-8のような「かくれまモン」を描く適当な場所がなく、ここに落ち着いた。
●胴体はDHC-8とはほぼ同じだが、コックピットの窓は狭く、天井に非常脱出口がある。ビター等は右に1本、左に2本で、左の第2窓のすぐ下には機米搬送用のセンサーがある。●メインギアはダブルタイヤをトラッキングアームで支える。これも旅客機では珍しい形式だが、整備性は良いという。737のように収納時には外倒タイヤがむきだしとなる。●ランディングライト(楕円)は、メインギアを収納するバルジ前方に装備されている。その横の富士山型に見える穴は空調用熱交換器の空気取入口。排出口はその後方にある。●後部の主出入口のドアにはステップがつけられているが、キルビン機はDHC-8よりも約一段高くなっている。それだけ座面の幅(つまり足元)も広くなっている。●胴体前方の左舷に設けられた大型の貨物ドア。標準装備なので、大きな改造なしで貨物機として使うことができ、実際にFedExなどがフィーダー路線機として採用している。●翼端には小さなウイングレット。これは実際にはエルロンのバランス部分についている。その前縁の金属部分に防水ヒーターがある。フラップはシンパシススロットタイプ。●エレベーター、ラダーともタブを介した人力操縦で、翼端には大きなバランスタブがつく。ラダーには油圧ダンパーがつけられているため、ずりとした重さがあるという。

胴体下には モンタクロースだ!

高翼1座機という基本構成はDHC-8と同じだが、翼端はやや小さく、メインギアは胴体下のバルジに収納される。エンジンに搭載した子供イカルは、右がオスのカイ、左がメス(まつ毛つき)のハルダ。



プラットフォームとニアポスターのPW127M(2,619軸馬力)に、複合材料製の6枚ブレードプロペラを装備。プロペラを停めたままAPUは回して、回転するホテルモードを確保している。

天草エアライン ATR42-600初公開

はじめまして

二代目みぞか号です!

来年1月末の就航を目指して準備中の二代目「みぞか号」。

9月29日には待望の内覧会が行なわれて。

日本ではじめて就航するATR機材を、すみずみまで観察してきた。

写真と文=阿部光南 photos and text=Kohnan Ase

●ATR社のトム・アンダーソン副社長から記念の鍵が贈呈された。ちなみにATR42の貨物室開閉レバーには、本当に鍵がついている。これは旅客機では珍しいのではないかと。●後継を天草エアラインの客運事業に引き継ぐ。さらなる大型化で集客を立て直した前任の島田社長と昨年6月に交代し、より大型化した機材でさらなる飛躍をめざす。●アジア圏唯一の公認サンタクロースであるパラダイス山元さんとモンタクロース。キリスト教迫害の歴史を踏まえた天草は、世界サンタクロース会議が開催された地でもある。



天草からはじまるATR初体験

9月29日、熊本空港の崇城大学格納庫において、天草エアライン(AMX)の新型機ATR42-600の内覧会が行なわれた。これは現在運航中のDHC-8-100の後継機となるもので、8月13日にATR本社のある仏トゥールーズで引き渡されたあと、南回りフェリー。8月21日に熊本空港に到着し、8月26日からは乗員訓練を実施。来年1月末の就航をめざしている。

機体塗装は2013年3月から採用された「みぞか号」を踏襲しているが、DHC-8のような「かくれまモン」ではなく胴体下面に大きくサンタクロース姿のくまモン「モンタクロース」が描かれているのが大きな違いだ。みぞか塗装をデザインした横田青史さんによると、当初は収納したタイヤをくまモンの目にする案も検討されたという。

日本でのATR導入はこれが初めてだが、AMXとはコードシェアなどで関係が深いJALグループ(日本エアコミューター=JAC)も2017年1月から同型機の導入を予定している。AMXはただ1機のための運航ということで訓練運休や予備部品負担が大きいのが、今後はJACとの協力を進めることで、より効率よく運航できる体制作りが検討されている。