

DC10の思い出 その1

荒岡 衛

ダグラス DC10 (以下 DC10) は 1971 年 7 月に初号機がアメリカン航空に引き渡されたワイドボディジェットでエンジンを 3 基備えている。同時期のライバル機としてロッキード・トライスター(以下 L1011)がある。同じ 3 発機といっても尾部中央エンジンの空気吸込み配置が異なり L1011 は空気取入口からエンジン本体に入るまで 2 回 180°ターンをするのに対し、DC10 はストレートに入る。この効率の良さが気に入った。しかしその代償として整備に手間がかかる。航空機エンジンは動翼に傷が無いかを検査するために定期的に機体から取り外す。この際 L1011 の中央エンジンは低い位置で取り外せるのに対し、DC10 は垂直尾翼の上部を一旦外してから吊り上げる。これを高所で行うため面倒な作業であり、特にエンジンを取り付けた後、垂直尾翼を取り付ける時の調整が難しいのである。

この話は 2005 年 8 月 12 日に日本航空の成田整備工場を見学した時に整備の人から聞いた。この見学は大学同期で日本航空に就職した H 君がお客様相談室長になり、ある程度裁量できた時に頼み込んで実現した。ハンガーに入っていたのは国内線機材の DC10、それまでに 6 回搭乗したことがある JA8543 だった。当時 DC10 はすでに退役が決まっていた、この機体も売却前の最後の重整備中だった。コックピットに入り機長席に座って写真を撮らせてもらった後、客室だけでなく貨物室も見回った。床や壁の一部は剥がされケーブルや配管が剥き出しになり構造が判る状態だった。そして中央エンジンの吸込みダクトにも入った。そこは空洞で中には何も無い。出口部に中央エンジンがあり、ファンにつながっている。吸込みダクトの中で証拠の記念写真を撮った。

10 月 31 日にはこの吸込みダクトに思いを馳せながら、日本航空 DC10 の最終営業フライト JL952 便 (仁川-成田) に乗った。使用機は別の JA8541 だった。

(803 字)

DC10



L1011 Tristar

