

■島嶼スケッチ

YS-11 搭乗体験記

二宮 忠信（九州電力鹿児島支店）

1996年の8月初旬に初めてYS-11に搭乗して沖永良部に向かった。その日は満席で26Aの座席窓側に座った。沖永良部まで1時間40分。窓から見える景色にワクワクした。沖永良部空港に降り立ち初めて島の空港ターミナルをくぐり短い滑走路を眺めた。

島の空港には管制塔らしく見えるものがあるが管制官はいない。鹿児島空港からリモートコントロールで管制している。現在は光ファイバーで結ばれておりリモートカメラで鹿児島空港の管制タワーで見ることがも可能だそう。

鹿児島空港から沖永良部に向かう時に前線を迂回するかのようにYSは飛び続けたが途中からものすごい揺れが始まり「これ以上は無理ですから本機は鹿児島空港に引き返します」と機長からアナウンスがあり鹿児島空港に着陸した。有視界飛行の滑走路であるから、遠くに島影がクリアに見えたらホットするのは私だけではない。これまでの体験では

YSは着陸したので、これから搭乗出来ると思っていたら、「運用時間切れの為に欠航です」とアナウンスがあった。乗務員は黒い鞆をいつも持っている訳が理解出来た。沖永良部空港の運用時間は、年度の上半期が8:30~18:30(4/1-9/30) 下半期が、8:30~17:30(10/1-3/31)この時間帯は島ではまだ明るい時間であるから、もう少し延長しては良いのではないかと思う。

YSのフライトコースが楽しみでもあった。鹿児島空港を離陸したら桜島や開聞岳を左に眺めながら沖永良部空港に向かう時に島影があちこちに見える度に機内の窓からカメラに収めた。窓から見える雲の様子も楽しみであった。プロペラ機であるから古いイメージの代名詞で、独特のエンジン音はロールスロイス社製のターボプロップエンジン。ジェットエンジンのエネルギーをプロペラの回転に使うエンジンである。耐空証明の取得に困難が予想されたため自国での開発を諦め



た。方式としては、当時主流になりつつあった。ロールスロイス社製のダート10を採用、プロペラはダウティロートル社製の4枚羽を採用している。スーパーYSと言われる航空自衛隊のYSは3枚羽で電子偵察機として現在も飛んでいる。海上自衛隊鹿屋航空基地等の航空祭でも機体を見ることが出来る。エアコンの効き具合が悪く、高度を上げて冷たくなることが多い。そこで少しでも暑さを和らげてもらおう、と登場するのが団扇。東亜国内航空のYS-11の塗装に「かいもん」「さつま」の愛称が書かれている。そしてファイナルフライトをしたのが愛称は「とくのしま」であった。空中衝突警報装置(TCAD)の装備の取り付け義務が2006年12

月31日までであった。取り付け義務のない自衛隊はまだ現役で運行されている。海外ではまだ多くのYSが飛び続けている。

YS-11のプロペラの回転のイメージを出す為にはシャッタースピードは250分の1でそれ以上あげるとプロペラは止まってしまう。

沖永良部の滑走路は1200メートルから1350メートルに変更された。着陸帯も変更されて1470メートルに。YS-11の飛び始めた1960年代の仕様からの変更である。YSのタラップも当時の空港事情を反映して設計されたのであろうと推察する。今は行きつけの飲み屋が閉店して行くところなくなった心境である。

▼コックピットから見た沖永良部空港の滑走路

