



旅客型747はメインデッキ左右に5か所ずつのドアを持つが、747Fは左側に2か所のドアがあるだけで右側にはない。

航空貨物の世界を知っていますか？ エアカーゴ調査隊

第9回 貨物機からの脱出

文=阿施光南 編集協力=日本貨物航空(NCA)

水泳の高飛び込みで、いちばん高い踏み板は10メートル。上から見下ろすとかなり怖い。だが747貨物機に乗るならば、このくらいの高さからロープで降りられる根性と気合が必要だ。あの高いコクピットの天井に、非常口があるからだ。

旅客機からの改造機も多い747Fは非常口の配置や仕様も違うものが混在しているため、「安全のしおり」も機体ごとに作られている。これは「JA8192」つまりNCAの747-200SFのもの。



ボーイング747には1200型までのアップパーデッキの短いモデルと、1300型以降のアップパーデッキの長いモデルとがある。いずれのアップパーデッキにも非常口はあるが、200型まではここを主たる非常口としては想定していない。アップパーデッキの乗客も階段からメインデッキに降り、その大型非常口から脱出するのが基本だ。

短いアップパーデッキの座席数は限られているからその方が早いし、高さ約10メートルのアップパーデッキから小さな非常口に合わせた細いスライドシートを使うのは相当な恐怖と、いくらかの危険をともなうだろう(1300型以降やA380用のアップパーデッキ非常口は大きく、スライドシートも幅広い)。現にアップパーデッキの非常口から脱出する場合は、メインデッキのように「ジャンプしてください」ではなく「座って滑り降りてください」と指示されている。その理由を想像するだけでも、怖い。

ところがアップパーデッキの短い747でもメインデッキに降りるのではなく、アップパーデッキの非常口を主たる脱出経路としている機体がある。747F(フレイター)シリーズ、つまり貨物型の747だ。もちろん747Fにもメインデッキに降りる階段はあるし、メインデッキにドアもある。だがメインデッキへの階段(というよりもハシゴに近い)は折り

**メインデッキは貨物が満載
アップパーデッキから脱出する**
量み式で、もしメインデッキに貨物を満載したら使うことができない。またメインデッキのドアにしても旅客型のようなスライドシートは装備されていないから、緊急時に迅速に脱出することはできない。だからどうしてもアップパーデッキから直接機体の外に脱出できるようにしなければならないのだ。

747Fのアップパーデッキ非常口。ドアは内側後方にスライドする。ドア自体にはスライドシートは装備されていない。



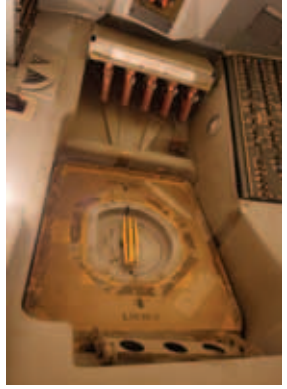
747Fアップパーデッキ非常口のドアサイドに用意されているスライドシート収納箱。運航中はこれをドア前にセットしておく。



**ドアやシートを操作する
ときは落ちないように注意**
アップパーデッキの非常口は、ただ高くて小さいというだけでなく操作の方法もメインデッキの非常口とは異なる。旅客型のメインデッキの非常口はセレクターを「アームド」にセットすると、ドア開放と共に自動的にスライドシートが展開する。スライドシートは、旅客型のドア(下半分が厚くなっているのはそのため)に収納されている。しかしアップパーデッキ非常口のスライドシートはドアには装備されていない。ふだんはドア開口部の横に装備されており、出発するときには



コクピット天井の非常口。写真では5つの脱出用ワイヤーのグリップが並んでいるのが見えるが、これひとつで1人しか脱出できない。



これがメインデッキとの階段開口部を閉鎖した状態。床の四角い部分がドアだ。その向こうに見える黄色い包みは救命ポート。

これをスライドさせてドア前にセットしておく。
緊急脱出の際にはドアについてハンドルを回し、ドアを横にスライドさせて開けるが、これだけではスライドシートは展張しない。スライドシートの収納箱についたレバーを引き上げてロックを解除し、箱全体を「どっこいしょ」と開口部の外に向けて倒す。僕も実際にはやっただけで勢いあまって転落しないように注意。そしてスライドが完全に、正しく展張したことを確認したならば滑り台のように座って降りるようになる。先ほども書いたように、メインデッキのスライドシートのようにジャンプして降りるのは危険である。
ちなみに747旅客型のメインデッキの非常口を開けるときの勢いあまって転落する危険があるので注意。これは基本的に客室乗務員が開けるものだが、ケガをして身動きが取れなければあなたが開けなければならない可能性もある(そのために「安全のしおり」には開け方が書いてあるのだ)。窓から外の安全を確認してハンドルをまわし、ドアサイドにあるグリップをしっかり握ってドアを開放する。そこそこの力を必要とするため、油断しているとスライドシートが展張する前に落ちて

しまう危険があるのだ。閑話休題。
またメインデッキのスライドシートは救命ポートを兼ねていることが多いが、アップデッキのスライドシートは救命ポートにはならない。不時着水した場合は、機内に装備された救命ポートをだして別に準備しなければならぬ。



747Fのメインデッキドア。旅客型747と違ってスライドシートを収納するふくらみがないことがわかる。もちろんモードセレクターレバーもない。



アップデッキから見たメインデッキとの連絡階段。飛行中はアップデッキ開口部は閉鎖されるが、そのドアは気密構造ではない。

非常口の近くにはエスケープリールが備えられているから、これをひとつずつ引き出してハーネスと接続する。そのうえでそこいらのものを遠慮なしに踏み台にして(緊急時なのだから許されよう)非常口の外に身体を出し、エスケープリールのグリップをしっかりと握ったまま胴体に沿って「エイヤツ」と滑り降りる。高さは約10メートル。

高さ10メートルからの降下バンジージャンプではないが
スライドシートが正しく展張しない、あるいは火災などでドアを開けない方がいいと判断された場合は、コクピットの天井から脱出する。ここにも緊急脱出用の非常口が設けられているのである。特別機が国旗を掲げたりするのも使われている。
ただし、ここにはスライドシートはなく、代わりにワイヤーを使ったエスケープリールが備えられているだけだ。これを使って脱出するためには、まずキャビンに備えられたハーネスを着る必要がある。ハーネスはビルの窓拭きの作業員がつけているようなものと思えばいい。



メインデッキドアの上部に収納されている脱出用ロープ。これを引き出して地上にたせれば、不安定ながら降りることができる。

この脱出用ロープには手や足をかけやすいようにダンゴがついているが、ロープというのはアクション映画のように簡単に登ったり降りたりはできないもの。この方法を使えるのは体力と運動神経、あるいは若さに自信がある人に限られそうだ。
貨物機というのはなかなか乗るチャンスがないが、いつどんな幸運が飛び込んでくるかはわからない。そのときに備えて、まずは体力づくりに励んでいただきたい。

水泳の高飛び込み台の最も高いところと同じくらいあるから、たいていは気合を入れないと滑り降りることはできないだろう。
降下中は機内のリールが適当に速度を緩めてくれるはずだが、ビデオで見ると限りは多くの人が期待するほど遅くはない。しっかりと着地に備えよう。地面に着いたらあわてずにハーネスをワイヤーから離し、後から降りてくる人の援助をするか、あるいはサッサと機体から離れる。
以上が747Fからの基本的な脱出方法だが、非常口の配置など機体によって少しずつ違いがあるので、自分が乗る機体の脱出方法をよく確認する必要がある。また美をいえば、メインデッキのドアからも脱出できないことはない。スライドシートは装備されていないから、そのまま跳びだすと危険だが、ドアの上に脱出用のロープが収納されており、これを使って地面まで降りることができるとある。