



L1ドアの開口部に固定されたプレート。JA05KZは初めてNCAが自社で発注した機体であり、型式名はNCAのカンパニーコード「KZ」をつけた747-4KZFとなっている。



コックピット天井の緊急脱出ハッチ(カバーをはずした状態)。地上までは約10メートルの高さがあるため、専用ハーネスを装着したうえで緩降下用のワイヤーに接続して一人ずつ降りる。ワイヤーは8本用意されており、これが747-400Fの定員となる。

日本貨物航空の新しい貨物機「NCA APOLLO」が日本に到着した。これは同社の747-400Fとしては5機目の機体となるが、ANAを通さずに独自に発注、受領した最初の機体でもある。いわば完全自立化を象徴する記念すべき機体。11月7日の路線就航を前に、報道陣に公開された。



公開されたJA05KZ。ノーズカーゴドアと床下カーゴドアが開口している。機首の両側には「NCA APOLLO」という愛称が書かれている。

航空貨物の世界を知っていますか？

エアカーゴ調査隊

第22回 5機目の747-400Fにして“初号機”の「NCA APOLLO」を見る

文＝阿施光南 編集協力＝日本貨物航空(NCA)

自立化を象徴することになったダッシュ4000F・5号機

日本貨物航空(NCA)が導入した5機目の747-400F「NCA APOLLO」(JA05KZ)が公開された。NCAは保有機の刷新を急ピッチで進めており、2005年度に11機を保有していた747-200F(いわゆるクラシックジャンボ)は2008年中に全機退役。それに代わって導入が進んでいる747-400Fは、2009年前半までに10機が揃う。さらに続けて現在開発中の世界最新鋭機747-8Fの引き渡しも開始され、2015年度には747-400F×10機、747-8F×14機という世界でも最も進んだ貨物フリートが実現する。今回ご紹介する5号機は9月30日にロールアウトし、10月17日に機体命名式を挙げる。10月29日にNCAに引き渡されたあと、11月2日に日本までフェリーされてきたものだ。機体は受入整備を終えたあと11月7日にはKZ283便(関空経由シンガポール・バンコク行き)としてさっそく路線投入されたが、その直前に報道陣に公開された。実はこの機体は、NCAが自社で発注・受領を行った記念すべき初号機でもある。というのもこれまでのNCA機は、いずれも提携していたANAを窓口としてボーイングに発注され、受領整備などもANAによって行われてきた。したがって機体の型式名もANAのカスタマーコード「81」をつけた747-481Fということになっていた。しかしJA05KZはNCAのカスタマーコードである「KZ」をつけた747-4KZFの1号機となる。もちろん

従来の機体もANAではなくNCAの保有であることに違いはないし、型式名が変わったからといって仕様まがが変わったわけではない。しかしそれでもやはり、NCAにとっては待望の「自社機」といえる。

似て非なる旅客型と貨物型 非常口はアップデッキだけ

747-400Fは、いうまでもなく747-400旅客機(ダッシュ400)の貨物型である。Fは英語で貨物機を意味する「FREIGHTER」の頭文字だ。基本的な仕様は旅客型と同じだが、アップデッキが短いのが外観上の特徴である。



クルー用のギャレー。オープンやコーヒーマーカーがあり、機内食は下の棚の中に収納される。ちなみにNCA機内では禁煙はもちろんだが、同乗者もアルコール禁止である。



特殊貨物の荷主や社員の主張用に6席の座席が用意されている。さらに壁を隔てた後方には長距離飛行に備えたパイロットの休憩用ベッドが2床用意されている。

コックピットは基本的に旅客型と同じだが、オーバーヘッドパネルの温度管理スイッチや主貨物室消火スイッチなどが異なる。ちなみに飛行中の火災の場合は機内を減圧して酸欠状態にする窒息消火方式をとる。もちろんクルーは酸素マスクを装着する。





閉じられたノーズカーゴドア方向を見る。内装パネルの張られていない部分がドア。左の壁面に消火器が装備されているが、上空では窒息消火方式がとられるため、これは地上での火災に対応するためのものだ。



サイドカーゴドア付近から後方を見る。ドア付近の床面のローラーやPDUは、前後左右両方向に柔軟に貨物を移動できるようになっている。天井の中央に細く折れ線のように見えるのはエアコン用の配管。



アップパーデッキに上るための急な階段。折り畳んで天井部分に収納することができる。



ちょうどアップパーデッキが終わるあたりの主貨物室。アップパーデッキのある部分は天井が低いことがわかる。それだけ貨物の収納スペースが減るといって、同じ747-400でも貨物型はアップパーデッキを短くしている。

脱出用ハッチで、右側ドアからはスライドシユートが展開。天井ハッチから脱出する場合は専用ハーネスを緩降下用のワイヤーに接続して地上に降りられるようになっている。アップパーデッキへは、メインデッキからハシゴのような階段で昇降できる。このハシゴはメインデッキの天井に収納することができ、そうするとハシゴを降ろすスペースにも無駄

なく貨物を搭載できる。アップパーデッキにはコクピット(操縦席2席とジャンプシート2席)のほかビジネスクラス相当の座席が6席設けられているが、乗ることができないのはパイロットと出張の社員というのが基本なので、食事の支度などは自分たちで行う。そのための簡単なギャレード、もちろんトイレも設置されている。ちなみにトイレは旅客型のようなバキューム式ではなく、クラシックジャンボのような循環式となっている。またアップパーデッキ最後部分には、交代パイロットの仮眠用ベッドが2床設けられている。



床面に埋め込まれたPDU。貨物を感知して自動的にせり上がり、滑りがないよう適切な強さで所定の位置まで送ることができる。



ノーズカーゴドアの横にあるコントロールパネル。上部はノーズカーゴドアの操作パネルとロック確認のためのライト。下はノーズカーゴドアから積み下ろす貨物の移動をコントロールするためのパネル。

わずか3名で積み下ろしが可能 動力化が進んだ巨大メインデッキ

メインデッキは、純粋な貨物用のスペースだ。もちろん旅客型についているような座席もギャレードもトイレもない。オーバーヘッドストウエージどころか、在来の747-200 Fでは天井を覆う内装パネルすらついておらず断熱材がむきだしになっていた。ただし747-400 Fは天井も白い内装パネルに覆われている。

貨物を出し入れするカーゴドアは機首と胴体後部左側にあり、床面にはほぼ全面にわたって貨物を移動するためのPDU(パワードライブユニット)やローラー、固定用の金具などがつけられている。PDUは動力

付のゴムタイヤを床面に埋め込んだもので、貨物を所定の場所に自動的に送ることができる。操作はカーゴドア横のマスターコントロールパネルから一括して行えるほか、機内各部に設けられたローカルコントロールパネルからも行うことができる。747-400 Fにも旅客型と同じく3系統のエアコンが装備されており、メインデッキにはそのため送風口もついている。旅客型ほど細かな温度設定を行うことはないが、旅客型ではありえないような、たとえば冷蔵庫なみの低温に設定することもできる。

床下貨物室(ロワーデッキ)は基本的に旅客型と同じだが、メインデッキを見たあとではかなり小さく見える。それでも747のロワーデッキは床下だけでDC-8貨物専用機などと同等の貨物を搭載することができるから馬鹿にはできない。また在来の747-200 Fと比べると、747-400 Fは搭載量が約110トンから約120トンに、最大搭載時の航続距離は6200キロから7850キロ

前方の床下貨物室。主翼後方にも同様の貨物室とバラ積み用のバルク貨物室とがある。メインデッキと比べるとかなり小さいが、床下部分だけでも合わせるとDC-8貨物専用機と同じくらいのキャパシティがある。

壁面にはわずかではあるがライトとエアコンの吹き出し口が設けられている。エアコンは旅客型と同じく3系統が用意されている。

