

APR.'90

4

翼

TSUBASA NO.287

特集

春の

リクルート大作戦！



緊急特集！

JASがダッジ400発注！ ● 80年代、空は安全だったか!?
■ 尾翼マーキング伝説 ■ パソコンで操縦にチャレンジ! 第5弾

昭和41年10月20日 第3種郵便物認可 第18巻287号 平成2年4月1日 毎月1回発行

フォトコンテスト優秀作品シリーズ
「夕映」高橋 浩(愛媛県)

激動の

東欧レポート第1弾!



レポート／酒井元実

「バルカン航空」(LZ)と聞いて、どこ
の国のエアラインだったか思い出せる人
がどのくらいいるだろうか。この「バル
カン」とはブルガリアが位置するバルカ
ン半島の名から採られたものだ。とはい
え、LZの日本乗り入れは残念ながらほ
とんどないし、ブルガリアという国が存
在 자체、日本では「ヨーグルトの故郷」
くらいにしか知られていないというのが
現実であろう。

そんなブルガリアのフラッグ・キャリ
ヤー、LZ。東欧圏のキャリヤーの中
では、いちばん最初の「明るい色」のマ
ークングに変えた会社である。主力機の
ツボレフ154(TU5)とツボレフ1
34(TU3)を使って、ヨーロッパを
幅広くネットしている。

バルカンのTU-134で ブダペストからソフィアへ？

改革の嵐の中で東欧キャリヤーはいま…



いま世界でもっとも注目
を集めている激動の東ヨー
ロッパ。改革の嵐の中で、
東欧キャリヤーはどう変貌
しているだろうか？ブルガ
リア国営バルカン航空のT
U-134でブダペストからソ
フィアへ飛び、東欧の改革
ぶりをのぞいてみることに
した。

出発地ブダペストの風景。





◆ドリンク・サービスはレモネード、チェリー・ジュース、ワイン、ビール…とバラエティは豊富だが、容器はなんとなくアカ抜けない。



◆ランプから見たブダペスト空港ターミナルビル。ボーディング・ブリッジはなく、すべてオープン・スポット。

ブダペストからソフィアまでは空路で約1時間半。ところが今回は、ソフィア空港が滑走路工事のために閉鎖になつていたので、ソフィアから東150kmにある代替空港のプロフデイフへ飛び、そこ



◆意外に明るい雰囲気のブダペスト空港外国キャリア用第1ターミナル内。



◆ゲートをくぐってLZ334便のシップへ。ここにも出入国検査官が酒張っているのが東欧風。



◆ブダペスト発のフライトはやはり東欧諸都市行が中心だが、イスラエルのエルアル航空のテルアビブ行というユニークなフライトも。



からソフィアまでバスで2時間かけて走るという行程になつた。プロフデイフはブダペストから行くとソフィアより遠いので、その分 LZ のフライトを余分に楽しめることになった。

搭乗機 LZ344 便は、ブダペスト空港のターミナル 2 からの出発。ハンガリーは東欧圏の「改革の先駆」だけあって、ブダペスト空港のトラフィックも多い。そのため空港の設備も整つていて、地元、ハンガリー・マレブ航空 (MA) 用のターミナル 2 と、外国のエアラインが発着するターミナル 1 とに分けられているほどだ。建物の内部も天井が高く、カウンターのスペースが広くとつてあるので、雰囲気が東欧圏の空港としては明るく華やいで見える。

ブダペストからのトラフィックは、東はソ連や東欧各国、西は西欧全般への路線が延びているとあって、駐機中のフリートを見ると、TU5 や TU3 といった東側の機体と、DC9 や B3 といった西側の機体が半々ずつ仲良く並んでいた。

さていよいよ搭乗だ。ボーディング・

プリッジがないターミナルからは、バスでスポットまでの移動になる。DC9 よりずっと細めに見える TU3 のマーキングが目にまぶしい。

機内はちょうど YS-11 を少しだけ後ろに延ばしたような感じ、ジェット旅客機としては F28 と同じくらいの大きさだ。コンフィギュレーションは 2 × 2 の 4 列配置、定員は 68 名。キャビンは FCY の 3 クラス用に仕切られているのだが、シートはすべて同じサイズであった。

席の指定がない「自由席」の搭乗券を持つ機内に乗り込んでみると、APU がないのか室内灯が切れていて薄暗い。TU3 の狭いキャビンのなかで、体格の良いヨーロッパの人々が、空席を探している光景はなんとも窮屈そうだ。

夕暮れせまるブダペストをティクオフ。TU3 の上昇角度は低いので、地面からなかなか離れない。空からはドナウの流れも一望のうちだ。

機が巡航高度に達すると、ドリンク・サービスが始まった。キャビン・アテンダントは男性と女性が一人づつ、小さなワゴンに飲料を載せて回ってくる。飲料

バルカン航空の機内誌は文字通り「バルカン」というタイトル。ファッショントレンド情報があり、おまけに紙飛行機キットがついていたり、けつこう西側風だ。



機内食は駅弁式のプラスティックのパックに入れて配られる。とくに欧州内の短距離線はこのスタイルが多い。



これがYクラスの機内食の中味。東欧キャリヤーのミールもだんだん良くなってきつつある。

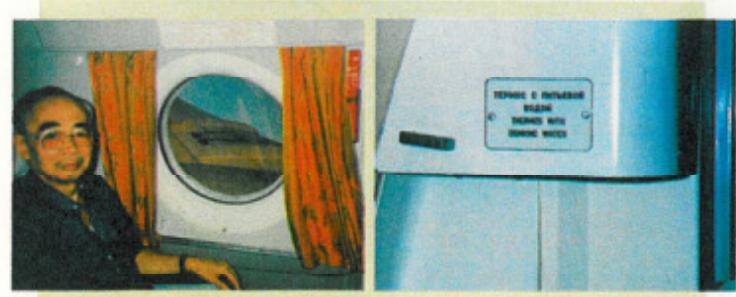
◆食後のティー・サービス。といっても、事前にインストント・コーヒーの粉末やティーバッグが配られ、それにお湯をそそぐやり方だ。ちなみに、このボットは何と「日本製」。



►Tu-134の機内。シートは西側機に比べ簡素で、このクラスの中距離機のキャビンはフタのついたストウェージ式でなくご覧の通りのハットラック式だ。

瓶が実験薬の容器のようで、そこにロシア文字でラベルが貼られているのだから、中身がなんだか不安な気もする。レモネードとビールと聞いてひと安心。ちなみに機内諸表示は英語が併記されている。飛行機に乗つたらだれしも期待するのが機内食。今回はショート・フライトなので、ブダベストで積み込まれたボックスタ・ミトルだった。トマトがまるごと入っていたのがユニークだが、ともかく味はなかなか秀逸だった。

食後のティー・サービスは傑作だった。ふつうはコーヒー・紅茶をポットに入れ回つてくるが、LZではますインスタント・コーヒーとティー・パックを配り、その後「日本製」の水差しボットでお湯をくみに来たには驚いた。



いかにもTu-134らしい丸窓とカーテンの組み合わせ(右)。機内の案内はキリル文字と英語の併記。左はトイレ内のウォーター・クーラー。

いよいよプロフェイフに到着である。TU3の構造上、着陸前の降下にも時間がかかり、低空を延々と飛ぶ。現地時間で夜9時、プロフェイフに無事着陸した。空港は周囲に何もなく、真っ暗な原っぱのまん中にあるが、いまはソフィアの代替空港としてLZのハブル役割をはたすだけあって、仮設の大きなターミナルも完備している。LZのフリートのはとんどが並んでいたのは壮观だが、残念ながらブルガリアの空港での撮影は禁止されている。

機が静止しエンジンが止まると同時に、キャビン内が真っ暗になるという、フライテの最後はちょっと異様な雰囲気ではあつたが、熱心なサービスをしてくれたアテンダントに別れを告げ、タラップを降りた。

激動の東欧レポート第2弾！



トナウに

ブダペストでマレブ・ハンガ



抱かれて

リーエン航空の新塗装機を撮る!

取材／秋山岳志

Tu134A-3



Tu154に次いでメインに活躍中の中短距離機。とはいっても長距離路線のないマレブでは、154と同じように使われているようだ。保有数は6機だが、その他に、旧型の134(ボディが2.8m短い)が4機あり、ファミリーとして10機が使用されている。なお、取材の時点では、この134の“新塗装率”が一番低かった。



BAe146-200QT

おなじみのBAe146の横腹にカーゴ・ドアを取り付けたQTタイプをマレブが導入したのは昨年のこと。イギリスのカーゴ会社TNTと提携し、ブダペストと西ヨーロッパの間を週5便で運航している。なお、89年の導入時点でこの旧塗装なので、トリコロールの新塗装に変えるつもりはないようだ。

B737-200 (Advanced)

東ヨーロッパの西側フリート導入というとLOTのB767やインターフルークのA310が頭に浮かぶが、マレブのB3を導入はそれらに先んじてかなり早い時期に行われた。どうして今さらB3を、と思うかもしれないが、路線がヨーロッパと中東のみ、そして貧弱な財力を考えれば、このくらいが適当だったのだろう。現在3機保有しており、いずれもGPAからのリース機。近くもう3機リースする予定。



Tu154B-2

マレブが12機保有する主力機。パリ、チューリッヒ、ベルリンなどヨーロッパの主要都市へはもちろん、中東にも飛んでいる。今後の展開を考えても、しばらくは主力の座を動きそうにはない。なお、同社が保有するTu154はすべて、「カテゴリーII」の自動着陸装置を備えた日型である。



3年振りに降り立ったブダペストは、その時と少しも変わっていなかつた。エリザベート橋の上を狂つたように行き交う車、排気ガスでくすんだ空、——そして何年も前からひたすら流れ続けるドウナ(ドナウ河)すべては3年前と同じ早さで、僕の前を通り過ぎていく。

昨年の秋、ハンガリーの首都、ブダペストを訪ねた。僕にとって3度目の訪問だつたが、昨年は特に“激動”と言われるほど歴史的な事件が相次いたために、どこかどれだけ変わっているか、“期待と不安”で一杯だつたのだ。だが、実際に行ってみると、ブダペストの街は、その中心を貫くドナウ河の流れのように、ほとんど変わっていない。あえていえば、“西側文明の象徴”でもある「マクドナルド」が目抜き通りのヴァーチ通りにできていた。いまブダペストの若者にとっては、ここでハンバーガーとコーケーを買いつれて歩きながら飲む——いうのが一番トレンディだそうだ。

さて、ブダペストのフェリーヘージ空港の方たが、ここでは3年前に比べて多少の変化が見られた。

まず、フェリーヘージ第1空港での撮影がオープンになった。空港は第1空港(外国キャリヤー用)と第2空港(マレブ専用)に分かれているが、第1空港の近くには軍の施設があつたため撮影が禁止されていたのだ。それが最近になつて撤去され、自由にカメラを向けられるようになつていて。

かつて軍用機が駐機していたスポットには、ドイツやオーストリアのプライベート機のセスナやムーニーが翼を休めていたのも印象的だ。

また、空港のセキュリティを頂る国境警備隊も、3年前にはいかめしい機関銃を携えていたが、今は小さな拳銃をさ



▲フェリーヘージ第2空港のオブザベーションデッキは2方向に撮影が可能なので、タキシング中のマレブの機体はすべてカメラに納められる。



◆第2空港は、ミニ成田。とでもいふような2階建てのターミナル。
◆第一空港のオブザベーション・デッキ。最近になって車基地が撤去されたため、ここでも撮影できるようになつた。正面に見えるのは旧管制塔で、今は使用されていない。



そういうことで、ヨーロッパに足をのばす予定のある読者は、ブダペストもスケジュールに加えてみてはいかがだろうか? ランウェイ周辺は林になつていてるので撮影は難しいが、オブザベーションデッキからは自由に撮れる。何よりも、金網とかガラスとか邪魔な物が一切ないのが嬉しい。

カメラの方は、オープン・スポットのみの第1空港では望遠レンズが必要だが、第2空港でボーディング・ブリッジに付けてくる機体なら35ミリで十分だろう。

最後に、フェリーヘージ空港で撮影する際の注意事項を2つ。

まず、第1と第2空港の間はかなり離れているので、その間を行つたり来たりすることは不可能だ。

空港間は市内バス(約10円)が運航しているが、1日で撮るにしても半日ずつ

だから、自分の乗る便にチエックインはできても、荷物だけは全部かついてオブザベーション・デッキに上がらなければならぬ。

その辺りは保安上の理由だろうが、まあ、マジャール(ハンガリー)人の陽気な笑顔で許してあげよう。