

1991 JUNE No.304

TSUBASA

6

特集

日本エアシステム20周年

東京ー北九州線就航／ホノルル線を斬る！etc.

特集

ルフトハンザ 日本就航30周年

フレーメンバイロット訓練所ルボ／ルフトフリート・カタログetc.

JAL サンフランシスコ直行便就航

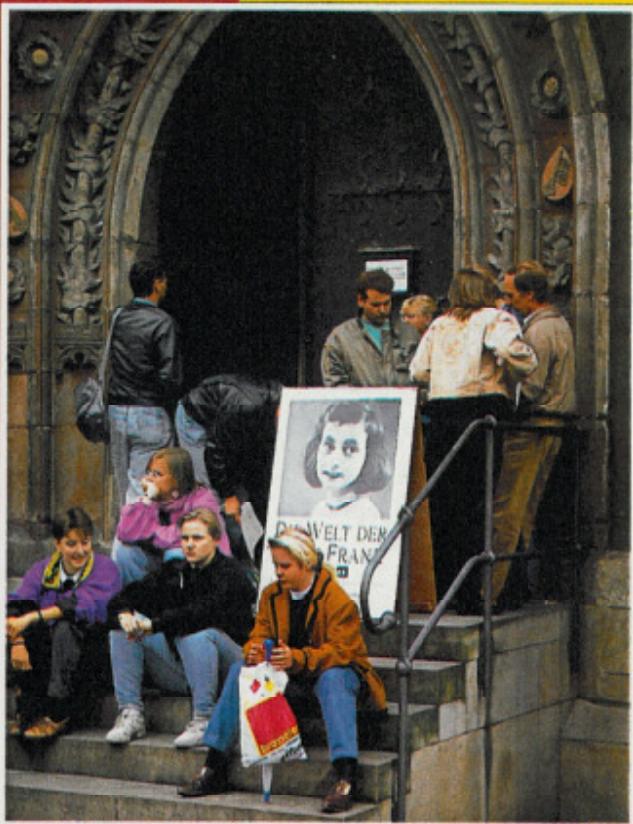
JAA●新ユニフォーム初フライト



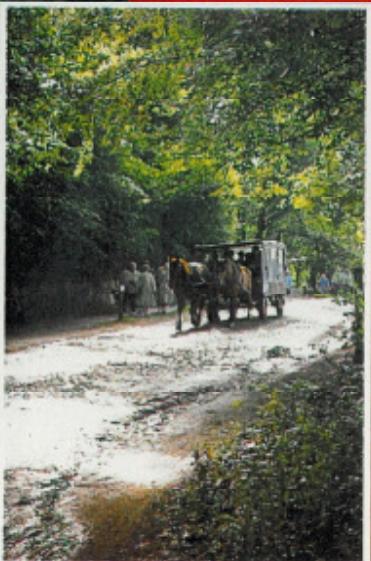
# All that Lufthansa

オール・ザット・ルフトハンザ

—THE GERMAN FLAG CARRIER—



HISTORY  
FLEET  
SERVICE  
FLYING SCHOOL



ルフトハンザ 機内食誕生25周年

# 地上3万フィートの胃袋、 まとめて面倒見ます！



B747-400

ルフトハンザの機内食部門であるルフトハンザ・サービス社(LSG)は、今年誕生25周年を迎える。1966年4月26日に設立された当時、ハンブルク、フランクフルト、ミュンヘン、ケルンで20の航空会社に機内食を提供していた同社だが、その5年後には旧西ドイツの空港全部とカイロの機内食部門を運営するまでになる。さらにその翌年、ベルリンへ進出し、子会社ルフトハンザ・サービス・ベルリンを設立、同市とテーゲル空港に乗り入れていた航空会社の機内食を受持つようになった。

そして現在、ルフトハンザとチャーター子会社コンドールに加え、80社以上の航空会社に機内食を提供している。フランクフルトだけでも毎日約6万食を作り、新鮮なフルーツを年間1700トン、コーヒーを265トンも取扱っているのだ。

## FIRST CLASS



## ●ビジネスクラスメニュー

**昼食** ウォールドルフサラダのフォアグラ添え・寿司・テンダーロインステーキ マッシュルームベッパーソース添え セロリ・ポテト＊鶏のバターソテー ケーパー添え ほうれんそう・ポテト＊ビーフのロール巻き 赤ワインソース添え いんげん・ポテト 日本そば ミックスサラダ・チーズ・ロールパン・バタートライフルのストロベリー添え  
**夕食** スモークサーモンのディルソース添え 仔牛肉の薄切り(ミラノ風) トマト・アスパラガス・バターヌードル＊ビーフストロガノフさやえんどう・バターライス チーズ・ロールパン・バターサバランのフルーツ添え



## ●ファーストクラスメニュー

## カクテルアワー カクテルカナッペ

メニュー シーフードサラダとアボガド アーティチョークのフォアグラ詰め 寿司 バン各種・バター＊＊＊季節のサラダ レタス・トマト・きゅうり セロリ・アスパラガス フレンチドレッシングとサウザンアイランドドレッシング＊＊＊仔牛肉メダリオンとアンズタケのつけ合わせ クリームソース添え＊ラムヒレ肉のマスタードソース添え＊オヒョウのヒレ肉 ベルノーソース添え にんじん・ブロッコリ・さやえんどう バターヌードル・ポテト＊＊＊お好みの世界のチーズ各種＊＊＊バニラクリームとフルーツ＊＊＊ショコレート

スナック オープンサンドイッチ各種＊＊＊ファインペストリー フルーツサラダ

メニュー セブルガマロソルキャビアとお好みのつけ合わせ スモークサーモンのディルソース添え バン各種・バター＊＊＊季節のサラダ レタス・トマト・ベルジャンエンダブ ピネグレットドレッシングとサウザンアイランドドレッシング＊＊＊ビーフ・ラム肉とマッシュルームのミックスグリル マティラソース添え＊仔牛肉詰めヌードル(ラビオリ)と ほうれん草のトマトソース煮 ブロッコリ・レタス・にんじん・いんげん・ポテト＊＊＊チーズトレイ＊＊＊フルーツの盛り＊＊＊ブチフル

ルフトハンザの機内食の目玉は、やはりなんといってもドイツワイン。ファーストクラス専用のぶどう畠まで持つているくらいだから、これを味わわずにすます手はない。

ノンストップになってからは、アンカレッジ経由の場合のようにアラスカンサンモンやキングクラブが出たりといったバラエティはなくなつたが、それでも季節によって、鹿肉や鶴肉が出るなど、ドツツらしいメニューで私たちの舌を楽しませてくれる。5月、6月には特産の白いアスパラガスも姿を見せる。

ビジネスクラスも2ヶ月毎にメニューが替わり、ファーストクラスのようにキャビアが出たり、ということはないものの、豪華な味覚が堪能できる。

もちろん事前にリクエストすれば、宗教等の問題で通常メニューを食べられない人のためにスペシャルメニュー(15種類の中からチョイス)も用意してくれる。

フローリーブ  
コレクション  
第 1 弹

1

ポストカードで見る

# Lufthansa Fleet Catalogue



時代時代で常に最先端の  
フリートを運航しているル  
フトハンザ。現在の保有機  
全13機種の平均年齢は6歳  
と非常に若く、10年以上経  
たものはほとんど使用され  
ていない。今後もさらに強  
力な最新鋭機が続々と加え  
られていくことだろう。

■1930年代に活躍したユ  
ンカースJu52。14人乗り  
でプロペラは3つ。このユ  
ンカースは、世界初の全金  
屬製飛行機として有名。  
◆2マンコックピットの最  
新ハイテク機A320は、B72  
7の代替機としてドイツ國  
内及びヨーロッパ線に投入  
されている。

# '50年代

◆1950年代末にミュンヘン空港で撮影されたヴィッカースV814 “ヴァイカウント”とロッキード1049-Gスーパーコンステレーション。ドイツ・ニューヨーク線等、大陸間をノンストップで飛べるようになった。インターベンティンタルプロペラライナー。



# '60年代



◆B727-200。'60年代末から'80年代にかけて主にヨーロッパ線で活躍。



◆1960年、このB707の導入によってジェット時代の幕が開いた。'61年に初めて日本にやってきたのもこの機体である。

◆ハンブルク空港で撮影されたB720。B707のより短いバージョンで、B707ほどは人気がなく、製造機数も少ない。



◆B737-100。ローンチング・カスタマーとして1968年、初めてフリートに導入。“シティ・ジェット”と名付けられ、主に国内線と短距離ヨーロッパ線で大量に使用された。ボーイング機の中では最小ながら大型ジェット機並みの仕事をするため“空飛ぶ馬車馬”と呼ばれた。

◆B727-100。主にヨーロッパ線で活躍。



# '70年代



■DC-10-30。ジャンボの路線ほど乗客数の多くない長距離路線用(南米・東南アジア、アフリカ等)。日本線も最近までこの機体だった。コロンビア・ボゴタ空港。  
■A300-600。'70年代後半からB2、B4を始め600型までいろいろなタイプが出た。ヨーロッパ線、北米線およびDC-10の路線等に投入された。

■B747-100。ヨーロッパキャリアとして初めてB747を使用。B707の代替機となる長距離路線用の機体。これによりルフトハンザはワイドボディ時代に入った。  
■B747F。世界初の貨物専用機として'72年に受領。日本には現在週6便(JALと共同運航)発着している。



# '80年代



■ヨーロッパ線用のA310-200(オールドマーキング)。ケルン・ボン空港で撮影。

■A310-300(ニューマーキング)。北米・中近東・アフリカ線等の長距離路線用機材。A300-600より座席数は少ない。



# '90年代

■'90年代新型ジェットフリートの中核をなすB747-400。'89年に第1号機導入。



■人気のB737-300(ニューマーキング)。国内線にも多く使用されている。現在も健在。

*All  
that  
Lufthansa*

取材／宇都宮明子

※関連記事P. 82参照



**Lufthansa Verkehrsfliegerschule**



# **Lufthansa PILOTS SCHOOL in Bremen**

1956年、ブレーメン国際空港をベースに設立されたルフトハンザ・パイロットスクール。これまでに3700名以上の訓練生を輩出している同校は、世界でも最先端をいくパイロット養成所として評価が高い。その高度に整備された訓練施設を視察した。

グリム童話で有名な北ドイツ・ブレーメンの閑静な郊外に、ルフトハンザパイロット訓練センターはある。1987年に新築された現在の校舎には、コンピュータ教室、エレクトロニクス実験室、体育館及び学生寮が完備されている。同校では、ルフトハンザのパイロットとディスパッチャー、航空管制官の自社養成を行っている。また、その他にも、ドイツ空軍や、スイス航空、イベリア航空等、他の国エアラインのパイロットの訓練を請け負っており、学校の運営費の約6割をその授業料で賄っている。

ルフトハンザが訓練生一人にかける総費用は約25万マルク。学生は衣食住のみ自己負担となる。この恵まれた環境の中でみつりと訓練を積み、世界の空へと巣立っていくわけだ。

さて、訓練は厳しいものの、学校内の雰囲気は非常に明るく伸び伸びとしている。それは、学校側が協調性を大切にし、人間性を重視した学生の選抜を行っているためもあるが、やはり何よりも同じ目標を持った学生達がお互いに切磋琢磨し合うことが、緊張感の中にも強い仲間意識（連帯感）を生むからだろう。将来万が一瞬時の判断が要求されるような事態に陥ったとしても、同じ訓練を受けてきたキャプテンとコパイロットであれば、いちいち言葉を交わさず



◆ルフトハンザパイロットスクールの玄関には、1977年のルフトハンザ機ハイジャック事件の際、テログループに殺害された機長ユルゲン・シューマンの名前が刻まれている。

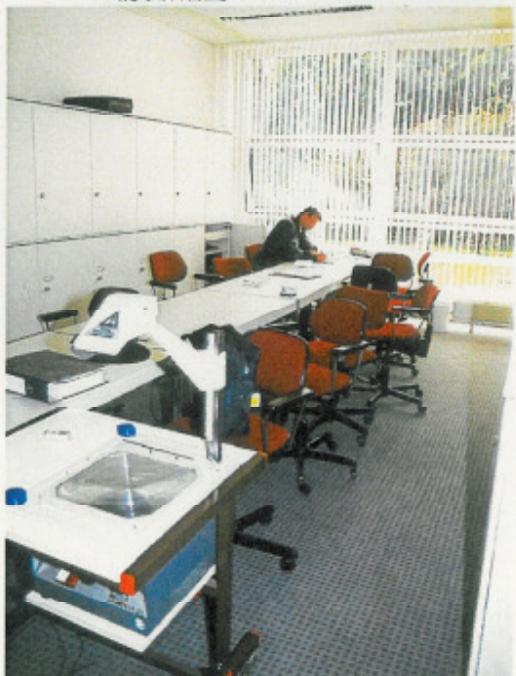
◆ディスパッチャールーム。フライトインストラクターと訓練生が、訓練フライトに必要なデータをもらう。衛星がどちらえたフライト予定地域の天気の情報をモニターで見ることができる。

◆航空図ブリーフィングルーム。トレーニングフライトの前に、訓練生は教官と共にフライトルートのプランを練る。

◆同校で学ぶパイロットの羽道。



◆職員用自習室。

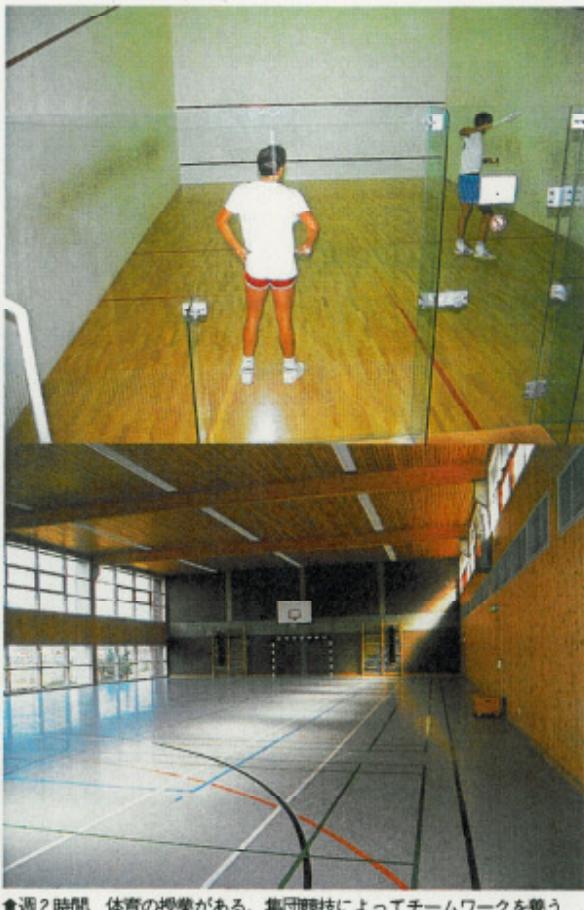


とも、あ・うんの呼吸で行動することができる。ルフトハンザが経験者だからといって元空軍パイロットなどを採用しないのは、こうした緊急時のチームワークを重視するためである。

現在ルフトハンザでは、ミニブレーメンと米国アリゾナ州フェニックスのフライトトレーニングセンターを連動して訓練を行っている。(フェニックスでは我が国の全日空やエールフランスの訓練も行われている他、ドイツ空軍の適格審査も実施されている) 職員は合計226名。内、飛行実技教官は42名、飛行論理の教官30名、シミュレーターの教官が9名、整備士64名となっている。



●食堂では総勢700名分もの食事がさばかれる。奥には学生達が運営するバーもあって、火・木曜の夜営業される。その売上げは卒業記念パーティの費用にあてられるそうだ。



●週2時間、体育の授業がある。集団競技によってチームワークを養う。

●学生寮の脇に“バナナ”的彫刻が……。訓練機ビーチ・ボナンザの愛称にちなんだもので、この彫刻は学生達が卒業記念にと置いていったもの。



# Lufthansa Pilots School in Bremen

フライト・トレーニングは、ここブレーメン国際空港と、米国アリゾナ州フェニックスの訓練センターにおいて実施される。

まず、6カ月にわたるブレーメンでの基本訓練（座学）の後フェニックスへ移り、実機とシミュレーターを使った飛行訓練に8カ月を費す。残りの10カ月は再びブレーメンに戻り、訓練の総仕上げをする。この課程で訓練生は、アリゾナの安定した天候とは異なるヨーロッパの空と、ヨーロッパ式航空管制に適応していく。それとともにルフトハンザのパイロットとしての自覚と責任感をしっかりとうつけられるわけだ。

現在ルフトハンザが保有する訓練機は以下の通り。

- ・ビーチ・ボナンザ F 33 ..... 51機
- ・ビーチ・バロン B 58 ..... 19機
- ・バイバー・シャイアン III A ..... 5機
- ・エアロバティック訓練用ビーチ T 34 メンタ ..... 2機



▲ブレーメン国際空港の一画にあるルフトハンザパイロットスクールの整備・塗装工場。



左はバイバー・シャイアンIII Aのフライトシミュレーター（約6000万マルク。6軸のモーション、ビジュアル・システム付き）。右は同じくシャイアンIII AのCPT（操縦手順訓練機）。

ルフトハンザでは、1987年よりFuturaと呼ばれる新しい訓練理論が導入され、それに従って訓練生は、初めからシミュレーターによる実技訓練を行っている。フレーメンのシミュレーション部門は年間2万時間の訓練キャパシティを持つ。ルフトハンザが保有するシミュレーターは以下の通り。

- ・バイバー・シャイアンIII A ..... 5機
- ・ビーチバロン（航法訓練用） ..... 2機
- ・B737 ..... 1機
- ・B757 ..... 1機

・ルフトハンザ仕様のバイバー・シャイアン III A 訓練機。左の座席に訓練生が、右に教官が座る。コックピットにはCRTディスプレイを採用。



・ルフトハンザでは5機の訓練用のシャイアンIII Aを保有している。  
・「バナナ」の愛称をもつ初級訓練用ビーチ・ボナンザF-33。





**Lufthansa**

# Lufthansa in Japan

# 30年の足跡全記録

ルフトハンザ日本就航30周年

ルフトハンザ航空は、今年日本乗り入れ30周年を迎える。

日独両国間の旅客や物流および経済発展の上でも大きな役割を果たしてきたルフトハンザの30年間の歩みを、年表を追って振り返ってみよう。

## *History of Lufthansa in Japan during the past 30 years.*

プロシアと江戸幕府が、日独修好通商条約を結んでからちょうど100年目にあたる1961年、日本に乗り入れ、南廻りの東京—フランクフルト線がスタートした。東京オリンピックが開催された1964年には、北廻り便が週2便就航。さらに'68年9月には、北廻り便が週3便に増便され、うち2便がヨーロッパにおける日本の貿易活動の中心地デュッセルドルフと東京を結んだ。

1969年には、ヨーロッパの航空会社として初めて大阪乗り入れを果たし、関西の商工業の中心地をドイツの対日経済関係の3大都市と結ぶ。

1971年11月には、ジャンボ機が南廻り便に投入され輸送能力が飛躍的に増大。さらに1973年8月には待望のモスクワ経由シンベリア便が運航開始、フライト時間は14時間半と短縮された。

航空貨物部門では、1969年にルフトハンザ、日本航空、エールフランス3社共同運航によるB707貨物専用便が北極経由で東京、フランクフルト、パリに運航された。1975年には日本航空との2社間共同運航となり、78年よりB747F（ジャンボフレイター）を導入した。1979年より、週4便の北廻り便には貨客混載のB747コンビ機を運航、「82年11月にはデュッセルドルフへの直行便を開始した。

1984年、モスクワ経由のシベリア便に代えて、DC-10によるとカラチのみストップオーバーの特急便を開始。それまでの時間の

'90 '89 '88 '87 '86 '85 '84 '83 '82 '81 '80 '79 '78 '77 '76 '75 '74 '73 '72 '71 '70 '69 '68 '67 '66 '65 '64 '63 '62 '61

する南廻りのイメージをくつが  
して現在、ルフトハンザは東  
・フランクフルト間にノンスト  
レーブ便を含む11便、大阪からバ  
・ゴック／香港経由のフランクフ  
トへ週4便、また貨物便を日独  
に週7便運航している。30年前  
日本就航当時には約30時間かか  
たフライトも、最新鋭機B74  
7400のノンストップ便によ  
り12時間弱でヨーロッパの玄関  
到着することが可能になつたの

イランで反国王テモ  
東京サミット  
イラン・イラク全面戦争  
ボーランド全土に戒厳令  
フォークリード紛争  
ロッキード事件公判  
ロサンゼルスオリンピック開催  
ゴルバチヨフ書記長就任  
 Chernobyl 爆発事故  
ニューヨーク株式市場株価暴落  
アフガニスタン駐留ソ連軍撤退開始  
中国天安門事件  
東西ドイツ統一



1961-1991

→去る1月25日、東京・帝国ホテルにて、約1000名の招待客を迎えて催された日本就航30周年記念セレブション。会場には運輸省の寺崎潔国際運輸・観光局長、中村徹運輸政策局長、兼松学日本旅行業協会会长ら政府・業界トップが顔を見せた。



All that  
Lufthansa

→1961年1月24日、羽田空港に到着した初便B707 "ミュンヘン号"。フランクフルトから、ローマ・カイローダーラン・カラチ・カルカッタ・バンコク・香港を経由し東京に。

↓日本就航第1便のファーストフライトカバー。



- 1960年5月1日 東京・日比谷に日本支社開設。
- 1961年1月24日 B707で南廻り定期便、東京に初就航。大阪に営業所開設。
- 1962年 名古屋営業所開設。
- 1963年 福岡営業所開設。
- 1964年5月29日 B707機により北廻り便運航開始。
- 1965年 薩摩に日本支社移転。
- 1968年 B707機によりデュッセルドルフ就航(1973年中止)。
- 1969年4月3日 大阪に初就航。日本航空、エールフランスとB707貨物専用便の共同運航。
- 11月 神戸営業所開設。
- 1970年5月 帝国ホテル営業所開設。
- 1971年4月1日 横浜営業所開設。
- 1973年7月 B747機によるモスクワ経由シベリア便就航。
- 1974年4月 南廻り便、北廻り便にDC-10機就航。
- 1977年5月 帝国ホテル営業所日本支社に統合。
- 1977年5月 日本航空と共同運航の貨物便に、B747F貨物専用機導入。

→1971年、ジャンボ就航記念合同結婚式。



↑1979年、大阪にB747就航。



↑1988年、東京-フランクフルト、ノンストップ便就航。



- 1978年11月3日 DC-10機大阪に就航。
- 1979年4月 B747機北廻りに週4便就航。
- 1980年4月 北廻り便とシベリア便にビジネスクラス導入。
- 1981年11月 日本・ドイツ間の全便にビジネスクラス導入。
- 1982年11月 B747機によるデュッセルドルフ直行便就航。
- 1983年4月 B747機によるデュッセルドルフ直行便就航。
- 1984年3月 横浜営業所、神戸営業所をそれぞれ日本文社、西日本支店に統合。
- 1985年11月 シベリア便運航停止。DC-10機による東京発カラチ／ミュンヘン経由の特急便就航。
- 1987年11月 北廻り便B747E（全客席）導入。
- 1988年7月2日 東京-フランクフルト、ノンストップ便就航。
- 1989年3月 大阪発香港経由フランクフルト便を就航。
- 1990年10月22日 東京-ケルン貨物便就航。日独の貨物専用便は週7便となる。
- 1991年 東京-ベルリン線運航開始予定。

**SPECIAL  
CLOSE  
UP**

# 1991年、ルフトハンザ初の 日本人スチュワード誕生！

このほどルフトハンザでは、日本人旅客に対するサービスをより一層充実させるため、初のフランクフルトベースとなる日本人スチュワーデス30名と若干名のスチュワードを採用した。ルフトハンザが日本人スチュワードを採用したのは同社が1961年に日本に乗り入れて以来初めてのこと。さっそくフレッシュマン2人にお話を伺った。



## 〈プロフィール〉

●堀口雅充（ほりぐちまさみつ）（右）  
昭和37年9月14日生まれ。米国エドモンズ・コミュニティカレッジ卒。ユナイテッド航空成田空港支店旅客部より、ルフトハンザのスチュワードへ華麗な転身。

●志方林太郎（しかたりんたろう）（左）  
昭和38年11月20日生まれ。和光大学経済学部卒。元エジプト航空スチュワード。キャリアは4年弱。



ドイツ語勉強してる?  
—テヘヘ~

### —日本人にしてはまだまだもの珍しい男性客室乗務員ですが、

まあせりの職業を選択された理由からお聞かせいただけますか?

**堀口** いろんな所へ行ってみたがつたんです! (笑)

**志方** 僕の場合は、第一に接客業が好きだということ。それからやはり海外で生活してみたかったから。特にドイツは統一後どうなつて行くのか、この目で見てみたいという好奇心がありました。

**堀口** さんは、「これまでの地上業務とのギャップはいかがですか?

**堀口** ギャップというよりもむしろ、これまでの経験は今後大いに生きてくると思っています。

**—サービス業務には女性的感覺**

を必要としますか?

**堀口** 特に女性だからきめ細かく優しいというのは偏見だと思います。それに外資系の会社では、クルーはサービス要員というより、保育要員としての意識の方がより強いように感じます。

**—SWDという職業の一番の魅力**

志方 もちろんいろいろな所へ行けるというのも魅力ですが、年齢・国籍を問わず多くの人に出会えていろいろな文化や習慣に直接触れることができますよ。アメリカ英語に慣れてしまってる僕としては、少し勉強しなければ。

**—どんな人がSWDに向いていると思いますか。**

**堀口** 良い意味での要領の良さを持つ人。たとえお客様との行き違いが生じても、サッとした軽をきかせて上手に切り抜けられる人といいますか。人間関係を良い状態に保つ能力はすごく大切だと思います。ましてや飛行機では、十時間も同じ空間に閉じ込められるわけですから。

**—フランクフルトでの訓練はいつからですか?**

**志方** 5月4日からです。まずドイツ語を1ヵ月勉強した後、機内サービスの訓練に入ります。

**堀口** 最初の2年間は東京—フランクフルト線に乗務して、その後ドイツ語の試験に合格すれば、世界中どこへでも飛んで行けます。

**—最後に、こんなのがSWDになります**

**志方** キメの細かいサービスを心掛けたいと思います。

**堀口** ルフトハンザとドイツを好きになつて頂けるよう頑張ります。

半年後、さわやか♪コロコロー♪を着こなして、ルートハザード流れるサービス・イングリッシュなんですね。例えば「熱がある」がI have a temperatureとなつて、「温度」という単語が使われる。こういうのが何時かあった。やっぱりヨー

**—採用試験はどのように行われたのですか?**

**堀口** 英語、知能テスト、インタビューという構成で、最後に身体検査を受けました。

**—英語の試験は難しいですか?**

**堀口** 少し。というのはプリティッシュ・イングリッシュなんです。ね。例えば「熱がある」がI have a temperatureとなつて、「温度」という単語が使われる。こういうのが何時かあった。やっぱりヨー

ロッパの会社なんだなアと感じましたね。ヴァーゲン航空のロンドンベースのSWと試験の時一緒にいたのですが、彼女はわかるつていうんですよ。アメリカ英語に慣れてしまってる僕としては、少し勉強しなければ。

**—どんな人がSWDに向いていると思いますか。**

**堀口** 良い意味での要領の良さを持つ人。たとえお客様との行き違いが生じても、サッとした軽をきかせて上手に切り抜けられる人といいますか。人間関係を良い状態に保つ能力はすごく大切だと思います。ましてや飛行機では、十時間も同じ空間に閉じ込められるわけですから。

**—フランクフルトでの訓練はいつからですか?**

**志方** 5月4日からです。まずドイツ語を1ヵ月勉強した後、機内サービスの訓練に入ります。

**堀口** 最初の2年間は東京—フランクフルト線に乗務して、その後ドイツ語の試験に合格すれば、世界中どこへでも飛んで行けます。

**—最後に、こんなのがSWDになります**

**志方** キメの細かいサービスを心掛けたいと思います。

**堀口** ルフトハンザとドイツを好きになつて頂けるよう頑張ります。





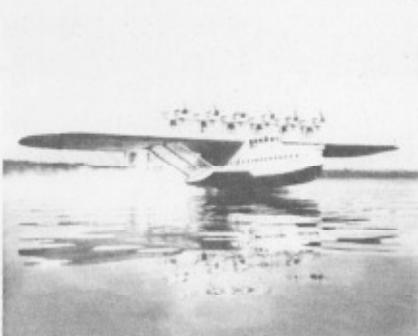
東西ドイツ統一後、湾岸戦争のあおりを受けながらも、EC統合へ向けて、新たな一步をふみだしたルフトハンザ。同社の古き良き時代の草創期から、未来へ向けての展望までを追い、その全貌を明らかにしてみたい。

*All that  
Lufthansa*

# 過去・現在・未来 ルフトハンザの



世界初の全金属製で、独立した客室を持った飛行機ユンカースF13



1929年より使用されたドルニエDOX

## 栄光と波乱の歴史

(ルフトハンザ発行日本就航30周年記念パンフレットより)

### 草創期

ドイツの誇るツェッペリン伯は、1902年に世界初の定期空路会社 DELAG（ドイツ・ツェッペリン・トシッフアールト・アクツエン・ゲゼルシャフト）を設立、巨大な飛行船による定期航路を開設した。第一次大戦後には、航空産業に

対する官民の関心は一挙に高まり、ます郵便輸送を主体とした定期便の確立が着手される。

1919年にはフーゴー・ウンカース教授が世界初の商業用全金属製航空機F13を完成させ、1924年には航空会社「ユンカース・ルフトフエアケアー」を設立する。一方、政府が民間航空を資金的にバックアップしたこの期間には、30にものぼる民間航空会社が次々と誕生し、激しい競争を開いた後、数社が合併して「ドイツ・エアロ・ロイド」を作つ



1933年より使用されたユンカースJu52のアルプス越え

戦後の復興  
た。  
この二社が合併して誕生したのが「ルフトハンザ」である。1926年1月6日のことだった。



1968年、B737を他社に先がけて導入



1990年、ベルリンへのフライトを再開

**ジェットの'60年代、  
ジャンボの'70年代**

1960年代の幕開けとともに、ジェット時代に突入。64年には他の航空会社に先がけてB727を導入し、これが後に世界的な成功改めた。

戦後、かつて隆盛を極めた航空事業を甦らせようという努力が行われ、1953年運輸省とドイツ連邦鉄道ノルトライン・ヴェストファーレン州3者により、ケルンに資本金600万マルクの株式会社「ルフトターケ」が設立された。ルフトターケは、ロッキードL049-Gスーパーコンステレーション4機(大陸間路線用)、コンベアCV-340型4機(ヨーロッパ路線用)、そしてDC3型を3機発注し、ハンブルクでヨーロッパ最大の航空機整備施設の建設に着手。1954年8月6日には社名を「ドイツ・ルフトハンザAG(ルフトハンザドイツ航空)」と改めた。

につながる。ジェット機時代の進展とともにルフトハンザでは、いち早く中・長距離用ジェット機を導入し、また世界に先がけてルフトハンザの要求に沿って設計された短距離用B737の運航を開始した。ルフトハンザのワイドボディ・ジェット機時代は1970年に始まる。同年4月より、ヨーロッパの航空会社として初めて、米国への定期便にB747を使用。さらに72年には、B747貨物機による世界初の貨物専用便の運航を開始した。

## 東西ドイツ統一

# 現在のルフトハンザ

### 企業データ

#### ○代表取締役

ハインツ ルーナウ Heinz Ruhnau

#### ○ケルン本社

Lufthansa German Airlines  
Von-Gablenz-Strasse 2-6  
D-5000 Cologne 21

ケルン本社には財務、人事といった管理中枢機能があり、現在1200人の職員が勤務している。

#### ○フランクフルトベース

フランクフルト アム マイン空港は世界でも最大級の航空業の中心地。ルフトハンザの世界中を結ぶ路線網のハブであり、航空機のホームベースであるとともに整備基地だ。ここでルフトハンザは営業とマーケティング活動を統括し、航空機と乗員を調整して世界中に運航する。またセントラル オペレーション コントロールもここにあり世界中のルフトハンザ機の運航状況を把握・統轄している。世界最大で最新設備のあるルフトハンザカーゴセンター(LCC)もフランクフルトにある。2万4000人の従業員が勤務しており、内9000人が乗務員だ。

#### ○主要子会社

ジャーマン カーゴ サービス社

……1977年に設立された貨物専用航空会社。専用機はDC8-73。

ルフトハンザ サービス社

……1966年に設立されたケータリング専門会社。ベルトランザとコンドルの他、世界100社の航空会社の機内食等機内サービスを請負う。

コンドル航空会社

……1955年に設立されたチャーター便専門航空会社。現在保有機22機。

ユーロベルリン フランス社

……1988年、ルフトハンザ49%、エールフランス51%の出資で設立された。本社はパリで、同年11月よりB737-300により、フランクフルト、ケルン/ポン、ミュンヘン、シュトゥットガルトとベルリン/テーゲル空港間の運航を開始。

その他、ルフトハンザ コマーシャルホールディング、デルファーグ保険会社、ルフトハンザホテル会社等。



1990年、ベルリンへのフライトを再開

#### 社員数/Personnel structure

#### ルフトハンザグループ/Lufthansa group

(as of 1. NOV. 90)

ルフトハンザ従業員/LH employees	47,668
運航乗務員/Cockpit crew	2,772
客室乗務員/Cabin crew	8,408
地上職員/Ground personnel	36,448
その他関連会社/Subsidiaries	11,220
ルフトハンザグループ/LH group	58,888

## 豆知識①

ルフトハンザは、自社の航空機にドイツの都市名や州名を愛称としてつけるという伝統を持っており、現在保有する全てのジェット旅客機に命名されている。これは、ドイツの都市名や州名を世界中のディスティネーションに伝えるという意図のもとに行われていることで、今年導入される航空機には旧東ドイツの都市や新たに生まれる州の名前がつけられることになっている。

昨年はA320が「ライプチヒ」号と名付けられた。このA320はライプチヒの名前をヨーロッパと北アフリカのディスティネーションに広げることになる。

なお「ライプチヒ」の名前が付けられたのはこの機体が初めてではなく、1936年に導入され、ケルン・ボンからドルトムントを経由してライプチヒとドレスデンまで飛んでいたハインケルHE111が最初である。

## 豆知識②

ルフトハンザはこのほど、2000機目のB737を受領した。これだけ多くの機数が製造されたジェット機は他に例がなく、内、世界最高の74機をルフトハンザが保有している。

B737の生みの親はルフトハンザ技術部門担当役員のゲルハルト・ホルティエで、1965年にルフトハンザはローンチング・カスタマーとして同機を初めて発注し、「シティ・ジェット」と名付けて1968年、第1号機をフリートに導入した。B737はルフトハンザが大きな発奮力を持った最初の航空機設計プロジェクトだったのだ。

今回受領した最新型B737-500は、初期のB737-100から比べて外観上の違いはそれほどないが、200型、300型と経るに従って確実に進歩してきている。経済性の面ばかりでなく、騒音、大気汚染などの環境面でも大きな配慮がなされている。

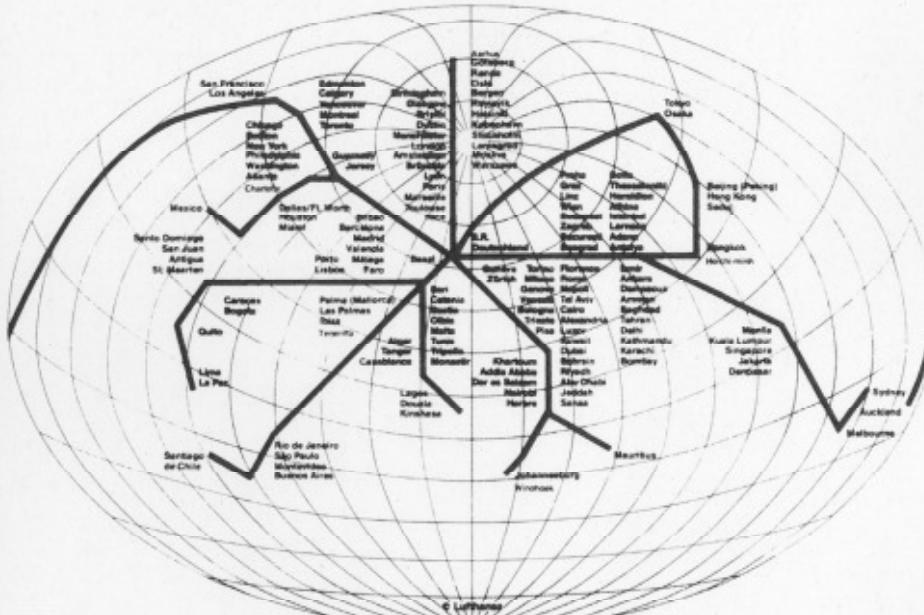
「空飛ぶ馬車馬」と呼ばれるB737はボーイング・ファミリーの中ではベビー機種ながら、大型ジェット機並みの仕事をする。主にドイツ国内線とヨーロッパ線の短中距離用に使用されているが、航続距離が4900キロメートルあるので、カサブランカ、トリポリ、アレクサンドリアなどより長距離の都市へも飛べる。運航面で柔軟性が大きく、需要が少ない時はフィーダー用として特に適している。

## ルフトハンザ営業実績／Economic data

年	1985	1986	1987	1988	1989
従業員総数／LH employees	34,905	37,920	39,088	40,684	41,468
従業員当りの生産性(1,000)／Productivity per employee	231.7	237.3	249.2	255.0	258.7
総収入(百万DM)／Total revenues in DM (million)	9,801.5	9,830.3	9,831	10,606	11,812
流動資金(百万DM)／Cash flow in DM (m)	1,100	1,180	1,230	1,400	1,600
純収益(百万DM)／Profit after taxes in DM (m)	61	64	86	99	124
再投資(百万DM)／New investments in DM (m)	1,500	1,560	1,596	2,224	2,182
資本金(百万DM)／Capital in DM (m)	90	96	120	120	130
配当(百万DM)／Dividend in DM (m)	63.0	63.0	84.0	97.0	122.0

## 運航実績 5 年間の推移／Traffic results, overview

年	1985	1986	1987	1988	1989
旅客数／Passengers	15,921,218	16,618,091	18,392,000	19,385,699	20,447,500
貨物(㌧)／Freight in tons	547,707	634,717	726,965	784,118	869,998
郵便(㌧)／Mail in tons	67,771	74,854	84,773	93,560	95,223
座席利用率(%)／Seat load factor in percent	62.0	60.0	66.5	65.9	66.1
全ロードファクター(%)／Revenue load factor in percent	64.0	64.0	67.3	67.0	67.6
運航便数／Number of flights	204,015	221,352	241,926	250,463	291,190
飛行距離(百万km)／Flight kilometres (million)	251.1	259.0	308.0	336.3	360.2
提供航路量(百万km)／Offered TKM (m)	7,767.9	8,641.3	9,717.8	10,417.3	11,169.9
有償旅客(百万km)／Passenger TKM (m)	2,376.0	2,577.5	3,072.4	3,291.6	3,492.1
有償貨物(百万km)／Freight TKM (m)	2,439.8	2,856.3	3,323.7	3,544.6	3,911.7
有償郵便(百万km)／Mail TKM (m)	121.9	132.0	139.3	147.9	146.5
有償総航路量(百万km)／Total demand in TKM (m)	4,937.7	5,563.8	6,535.4	6,984.1	7,550.3
路線距離(km)／Total route network length, in km	478,543	532,164	641,240	722,732	729,776
保有機数／Fleet in service	123	136	139	136	150



◎ Lufthansa Route Network 1991



◆ 2000機目のB737は最新の一500型。



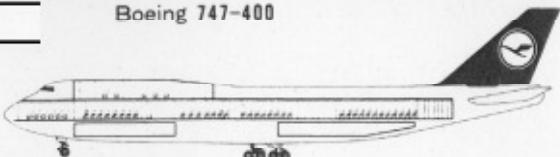
## FLEETS

### ※ルフトハンザの保有機一覧

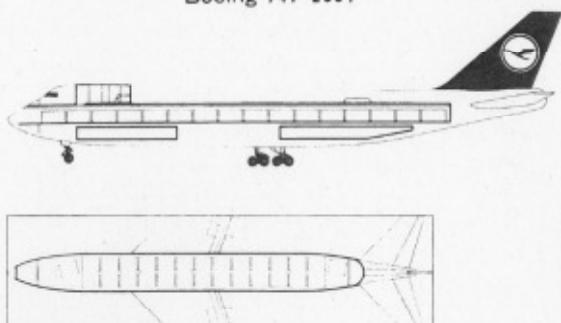
- A300—600……9機
- A310—200……10機
- A310—300……7機
- A320—200……15機
- B747—200B/SCD……14機
- B747—200B……5機
- B747—200F……5機
- B747—400……12機
- B727—200adv.……24機
- B737—200adv.……38機
- B737—200C……2機
- B737—300……23機
- DC—10—30……11機

## 日本乗り入れ機材

Boeing 747-400



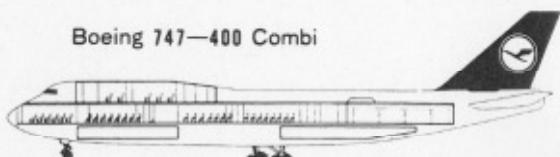
Boeing 747-200F



テクニカルデータ / Technical Data	
全長 / Length	70.61m
全幅 / Wingspan	64.31m
全高 / Height	19.33m
巡航速度 / Cruising Speed	930km/h
巡航高度 / Cruising Altitude	13,700m
航続距離 / Range	10,050km~12,900km
機内幅 / Cabin width	6.13m
貨物室 / Cargo hold	125m <sup>2</sup>

・ファーストクラス / First class 20・ビジネスクラス / Business class 110・エコノミークラス / Economy class 242

Boeing 747-400 Combi



テクニカルデータ / Technical Data	
全長 / Length	70.61m
全幅 / Wingspan	64.31m
全高 / Height	19.33m
巡航速度 / Cruising Speed	930km/h
巡航高度 / Cruising Altitude	13,700m
航続距離 / Range	10,050km~12,900km
機内幅 / Cabin width	6.13m
貨物室 / Cargo hold	254m <sup>2</sup>

・ファーストクラス / First class 20・ビジネスクラス / Business class 110・エコノミークラス / Economy class 222

ルフトハンザの全ての航空機は、定められたスケジュールで1万人に及ぶ技術陣と整備陣によって整備点検される。フランクフルトの整備基地は航空機の運航の合間に整備を行い、所要時間の長いオーバーホールはハンブルクベースで行われる。I-Sチェックは約2週間、Dチェックは4週間の期間を要する。

ドイツ国内、及び世界中の空港で行われる整備点検は、フランクフルトの整備本部との緊密な連絡のもとに行われている。また、ルフトハンザの子会社や約100社を数える他の航空会社の機材も、ルフトハンザの優秀な技術陣により整備されている。

ルフトハンザでは16の専門職を養成しており、主だったものは、機体整備士、航空整備士、および電子工学技術士で、訓練期間は3年半だ。

## メインテナンス



■ 1992年に導入が予定されているA340。

ルフトハンザでは、ドイツ国内のブレーメン空港をベースとしたパイロットスクールと、米国アリゾナフェニックスの訓練施設において、パイロットのトレーニングを行っている。訓練所の職員は総勢226名、内、飛行実技の教官が42名、飛行論理の教官が30名、シミュレーターの教官が9名、そして整備士が64名となっている。トレーニングは下表のような4つのフェーズを通して行われ、約2年の歳月が費される。スクールを卒業すると、

①自家用パイロットライセンス、

②事業用パイロットライセンス、

③計器飛行証明、

④無線ライセンス、

⑤旅客輸送パイロット・ライ

センス、⑥長距離飛行証明

以上6つの資格が取得でき、セカンド・オフィサーとしての乗務が開始される(ルフトハンザの場合)とではなく、セカンド・コパイロットを意味する。約3カ月後にはファースト・オフィサーとなる。

セカンド・オフィサーはFEのこ

とではなく、セカンド・コパイロ

ットを意味する。約3カ月後には

ファースト・オフィサーとなる。

ハンブルクとフランクフルトの

テクニカルスクールでは年間8

000人の従業員が技術訓練を受ける。700以上のコースがあり、訓練技術の範囲は整備からデジタルテクノロジーに至るまでが網羅されている。

ルフトハンザでは16の専門職を

養成しており、主だったものは、機体整備士、航空整備士、および

電子工学技術士で、訓練期間は3

年半だ。

PHASE I BRE		PHASE II PHX	
Theoretical Training ATPL, Proficiency (E2F1), CPL, IFR 50 Lessons	V U C S O N	Flight Training Boeing 737 (Single Eng.) 125 h - PPL - Check	Flight Training Boeing 737 (Twin) 45 h - CPL / IFR / Check Theor. Tr. CPL / IFR 40 Lessons
CPL Exam IPL Exam	6 Months	IPL Exam	8 Months

■ 女性パイロット訓練生。

■ ブレーメンのルフトハンザ・パイロットスクールの授業風景。



PHASE III BRE		PHASE IV BRE	
Theoretical Training ATPL, Long Range (LR), General Cruise FA 41, Checkride III & 470 Lessons	Flight Training Socata TBM 900 40 h - ATPL - Check Piper PA 44 20 h	Type Rating B737 / A320 Ground Course Simulator	BRE 062
ATPL + LR - Exam	4.5 Months	7.5 Months	3 Months

■ ルフトハンザ・パイロットスクール訓練スケジュール。

## トレーニング

# 未来への展望

## EIC統合へ向けて の戦略

1990年代の航空業界の競争

激化を控え、ルフトハンザでは、自社の競争力を確立するものにすることを目標としている。今後共、これまでの好業績を維持するための基盤作りを進めており、1992年までに総額100億マルクを投資して、主にルフトハンザが運航する航空機の近代化や新規購入に充当する。単一欧州市場が実現するまでは同社の成長・近代化計画はほぼ完了しているであろう。

ルフトハンザの国内戦略を見てみると、ご存知の通りドイツ国内には、ルフトハンザと競争しうるほどの力を持つた航空会社は存在しない。昨年は、ジャーマンウイングという航空会社がビジネススクラスのサービスを破格料金で提供して、ルフトハンザに対抗しようとしたが、都合の良い時間帯に空港の離発着枠を確保することができず、倒産した。現在ハパクロイドという航空会社が頑張っているが、これもやはりルフトハンザと競争できるほどの大きさはない。従つて、ルフトハンザにとつて一番大きなマーケットはドイツ国内であるわけだ。今後のドイツの運輸政策としては、航空機とICEとリニアモー

ターの連動が1つの大きなテーマとなっている。ドイツの空があまりに混雑しているため、空と陸の連携プレーが必要とされているからだ。

従つて長距離便の輸送は航空機で行い、短距離はドイツ連邦鉄道のICEで、そして町と空港とのアクセスをリニアモーターカーが行うという方向づけが固められている。リニアモーターカーは、ルフトハンザ、ドイツ国鉄および科学技術庁が共同出資しているドイツ磁気浮遊鉄道が、現在開発中で、既にフランクフルト空港への乗入れは決定している。

もう一つの政策は、ケルン・ボン空港とミュンヘン第2空港にハブを分散するということ。ルフトハンザはケルンにフランクフルトに次いでドイツ国内第2のカーゴハブを開設し、既に東京からケルン・ハブへの貨物専用直行便を就航させている。

● インターシティ・エクスプレス

91年6月2日、ドイツの新幹線ICE (INTER CITY EXPRESS) がスタートする。当初の運行区間は、ハンブルクからミュンヘンまで。途中にハノーバー、ゲッティンゲン、カッセル、ヴィルヘルムスヘーエ、フルダ、フランクフルト、マンハイム、シュトゥットガルト、ウルム、アウクスブルクとなつていて。スマントンの足となると同時に、ロマンチック街道やメルヘン街道へのアクセスポイントとなる都市をも結んでいる。運行速度は当面毎時250キロを予定 (実験時の最高時速406キロ)。

'92年のEIC統合へ向けて、このICEをヨーロッパのインフラストラクチャの重要な構成要素として、ドイツ国内のみならず近隣諸国へと発展させていくことも検討されており、既にフランス、ベルギー、オランダなど各國によって異なるシステムに対応するものとして、ICE-Mを開発中である。



83

ンストップで結ぶことが計画されている。

を結んだことになる。

現在、日本からの新路線としてヨーロッフトハンザは、戦後45年ぶりにドイツ国内各都市からペルリンのテーゲル・シューネフェルト両空港は乗入れた。これでルフトハンザは世界83カ国、190都市

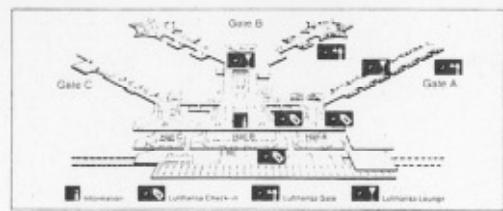
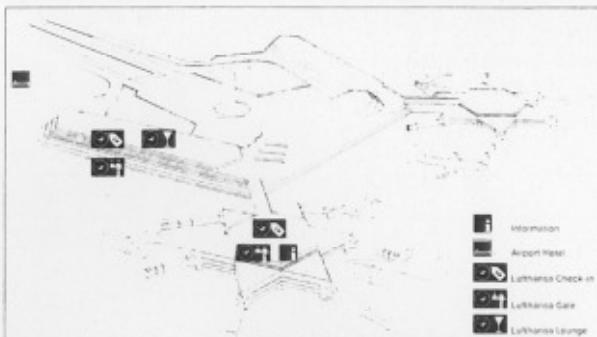
間の問題となっている。また、今夏からは、名古屋—フランクフルト線が予定されており、これが就航すれば、名古屋からの初の欧州定期路線となる。



# ドイツへ行こう!



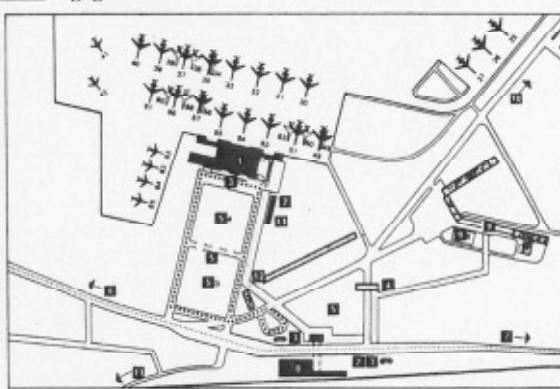
■ケルン／ボン空港



■ベルリン・シェーネフェルト空港 ■フランクフルト空港  
 ①Observation terrace ②Taxi ③Bus stops ④Main entrance INTERFLUG ⑤Car park-point ⑥To city centre ⑦To Potsdam ⑧Railway station ⑨Hotel ⑩AIRCARGO ⑪Frontier crossing point ⑫Offices of foreign airline companies ⑬Left luggage office



■新ミュンヘン国際空港（模型）



## ドイツ空港探訪

東京からルフトハンザのB747-400でひとつとび。ゲートウェイとなるのがフランクフルト空港だ。一日の総便数約900便、総利用客数約7万4000人。世界で最も設備の整った空港といわれるフランクフルト空港は、まるでひとつの都市のようだ。

ケルン・ボン空港は、EC統合の暁には地理的にヨーロッパの中心に位置することもあり、ハブ化が進められている空港だ。

同じく、1992年から営業が開始される新ミュンヘン国際空港も、新しいハブ空港だ。ヨーロッパの心臓部のバイエルン州にあり、新のナビゲーションシステム（CAT III、MLS）も準備中だ。

インターフルークの倒産で新たな局面を迎えるシェーネフェルト空港も見ておきたい。日本からの乗り入れが待たれてるところだ。

エアラインファンなら空港探訪は旅の大きなポイント。ドイツを訪れたら、ここだけはおさえておきたい、今一番ホットな空港のランナップ。空港の全景を頭にたたきこんで、しっかりといいエアプレーンフォトをものにしよう！

東京からルフトハンザのB747-400でひとつとび。ゲートウェイとなるのがフランクフルト空港だ。一日の総便数約900便、総利用客数約7万4000人。世界で最も設備の整った空港といわれるフランクフルト空港は、まるでひとつの都市のようだ。

ケルン・ボン空港は、EC統合の暁には地理的にヨーロッパの中心に位置することもあり、ハブ化が進められている空港だ。

同じく、1992年から営業が開始される新ミュンヘン国際空港も、新しいハブ空港だ。ヨーロッパの心臓部のバイエルン州にあり、新のナビゲーションシステム（CAT III、MLS）も準備中だ。

インターフルークの倒産で新たな局面を迎えるシェーネフェルト空港も見ておきたい。日本からの乗り入れが待たれてるところだ。

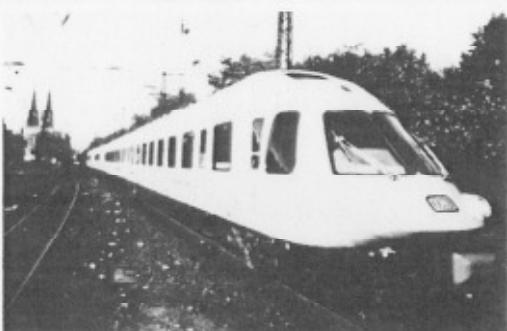
ルフトハンザ エアポート エキスプレス

エアポート・エキスプレスは、デュッセルドルフ空港とフランクフルト空港を結んでいる。並行してその上空を飛行しているルフトハンザの国内線の代替となる列車だ。途中デュッセルドルフ中央駅ケルン・ドイツ駅、ケルン中央駅ボン中央駅に停車して、一日4往復運行される。

車中では、ルフトハンザのスチーフードエースが、航空機内と同じ食事をサービスしてくれる。乗り心地はファーストクラスのフライ特急車でなく、6人掛けのコンパートメント、オープンサロン車のいずれもファーストクラスだ。各種飲み物、新聞、雑誌等も用意されおり、ラウンジ車には公用電話（国内・国際共通）も設置されて

	フランクフルト空港駅発	シュトゥットガルト中央駅着
LH 1022	09 : 36	11 : 35
LH 1026	16 : 16	18 : 27
	シュトゥットガルト中央駅発	フランクフルト空港駅着
LH 1021	06 : 47	08 : 45
LH 1025	13 : 02	15 : 10

エアポートエキスプレス フランクフルトーシュトゥットガルト運航スケジュール



ルフトハンザ・  
エアポートエキ  
スプレス



旅行日程に余裕のある人は、ドイツが世界に誇る約8000キロに及ぶ無料の高速道路「アウトバーン」にもトライしてみてほしい。ルフトハンザは、ドイツA V I Sと提携して、レンタカーサービスも行っている。フルクルスワーゲン、アウディ、B M W、メルセデス、ベンツなど、好きな車をレンタルして思いきり飛ばしてみよう。予約は日本のルフトハンザ営業所、または旅行代理店で。

AVIS

トエキスプレスができるところに、飛行機とはまた違った醍醐味がある。そのルートはヨーロッパで最も美しいとされているライン渓谷に沿ついて、世界的に有名なローレライや竜の岩、ファルツの古城やマルクスブルク城等も目にすることができる。乗車するには、航空券と希望区間の予約が必要。フランクフルト空港でエアポートエキスプレスに乗る際は E99 カウントターでチケットaina。（接続時間55分）あすけた荷物は、ボン、ケルン、デュッセルドルフに到着後、ホームで受け取る。各区間の所要時間はフランクフルト／ボン一時間32分、ボン／ケルン19分、ケルン／デュッセルドルフ39分の合計2時間40分だ。

なお、5月27日からは、新路線 フランクフルト－シュトゥットガルトが開設される。運航スケジュールは表の通り。

**ジャーマン・レイルパス** ジャーマン・レイルバスは、ドイツの国鉄が乗り放題の周遊券。1991年1月より、ルフトハンザ東京支社および旅行代理店で発売されている(ドイツ国内では販売していない)。

DB（旧西ドイツ国鉄）とDR（旧東ドイツ国鉄）が急行、特急にかかわらず乗り放題である他、KDライン社のライン・クルーズ（ライン川、モーゼル川）、ドイツ・ツーリング社のバス（ロマンチック街道、古城街道など）が特に入気）にも有効。さらに今年6月2日、いよいよ運行開始の一CEにも、もちろん利用可能だ。

ジャーマン・レイルバスの有効期間は一ヶ月。使用日を自由に選択できる便利なバスだ。

The image consists of two side-by-side black and white photographs. The left photograph shows the Neuschwanstein Castle perched on a hillside, with its distinctive red roofs and towers visible against a bright sky. The right photograph shows a modern high-speed train, specifically a TGV, traveling across a bridge that spans a valley. The castle is visible in the background, illustrating the blend of historical architecture and modern transportation.



■ベルリンへの空の便(1990年11月現在。所要時間、運賃)  
ドイツ観光局発行ベルリン・シティ・ガイドより。

ベルリンを観に行く  
東西ドイツ統一により、かつての東ベルリンも自由に観光ができるようになった。日本からのシェーネフェルト空港乗り入れも時間の問題となっている。  
今のところベルリンへ行く方法としては、西部地区の主要都市から空路もしくは陸路を使うのが便利だろう。  
合わせて統一後新しく5つの州に生まれ変わった旧東独の、今まであまり知られていなかつた観光ポイントにもめいっぱい足をのばしてみたい。

ベルリンを観に行く

85

●ルフトハンザのフランクフルト発東欧コネクション フランクフルトからルフトハンザ便で東ヨーロッパへ飛んでみよう。東欧諸国ならではの飛行機をたくさん見ることができます。フランクフルトからの東欧コネクションは以下の通り。 ワルシャワ (WAW)  ブラバ (PRG)  ブダペスト (BUD)  ブカレスト (OTP)  ソフィア (SOF)  ザグレブ (ZAG)  ベルグラード (BEL)  ティラナ (TIA)  レニングラード (LED)  モスクワ (SYO)



# さらば インターフルーク

—旧東独出身者が語る愛憎の念—

ダニエル・フローリープさん

## ■プロフィール

Daniel Frohriep. 1963年11月旧東ベルリン生まれ。フンボルト大学卒。卒論は「日本の航空制度」。現在はUNION-TRANSPORT東京代理店勤務。

インターフルークは、これまで  
国代表として飛んできました。  
た。ソ連、ハンガリー、ブルガリ  
ア等、東欧諸国への便が一番多く、  
営業的にはもうけになる路線では  
ありません。黒字を作る必要がな  
かつたためですね。また、航空輸  
送以外の活躍も多かった。空港管  
理、航空地図撮影、そして農薬散  
布。これは東独農業（経済）にと  
つて大変重要な役割でした。

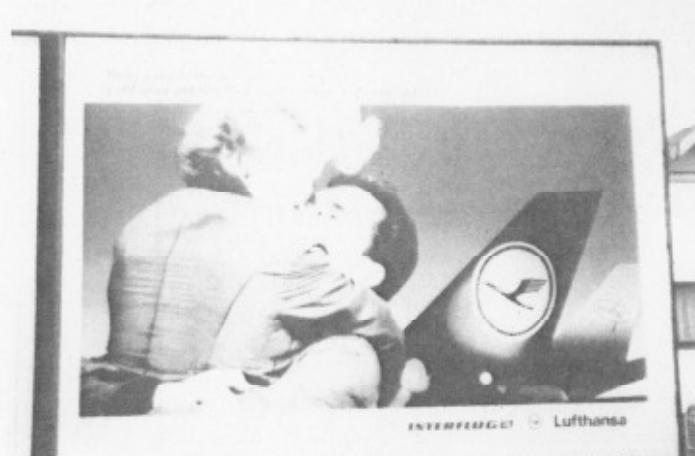
さらに、忘れないですが、イン  
ターフルークは軍隊にも所属して  
いました。ほとんどのパイロット  
に軍隊の経験がある、その等級  
も持っている。一般的の国民が知ら  
ない軍事目的の空港を国内にたく  
くあります。

ダニエルさんは、エーネフェルト空港から東に向か  
い、ポーランドの国境まで行つて  
バルト海へ出ます。それからデン  
マーク、北海を経てアムステルダ  
ムに入るんです。あの日、ベルリンを出てすぐ東  
へ向かった時、突然雲が切れたら  
です。すると眼下に大きな空港が  
広がってたんですよ。飛行機がた  
くさん持っていたんですよ。シェー  
ネフェルト空港より大きなものも  
数多くあるはずです。

一度ひっくりしたことがあるん  
です。アムステルダムへ行った時  
のことなのが、普通は1時間  
で着くところを、ADIZの関係  
で2時間かけて飛ぶんですね。シ  
エーネフェルト空港から東に向か  
い、ポーランドの国境まで行つて  
バルト海へ出ます。それからデン  
マーク、北海を経てアムステルダ  
ムに入るんです。

一度、友人がユーロスラビア国  
境で逮捕されたことがあります。  
亡命の疑いで。すぐ間違いとわ  
かって大丈夫だったんですけどね。  
その時、シュタージのツボレフ1

以前に本誌でもご登場いただいたポストカードコレクターのダニエルさん。今回は、旧東ドイツ出身のエアラインファンである彼に、倒産が決まったインターフルークに対する感慨を語っていただいた。



昨年6月、ライプチヒで見つけたポスター。

インターフルークの懐内の物。



# 真道式 視力回復



短期回復確實

## 漢方+エレクトロニクス

## 抜群の 回復システム

- 最新のエレクトロニクス技術で漢方の眠に関するポイントを活性化します。
  - 痛みや副作用ではなく、短時間ですみ、訓練や器具の購入等の必要もありません。
  - 軽ければ軽い程、早く回復するので早目にご来所下さい。
  - 他の回復システムでおもわしくない方でも、回復する例が多いのでご相談下さい。
  - 一般的には週2回の来所で充分です。
  - 予約の必要はありません。

## — 標準的な回答例 —

横 浜 市・21才(来所12回)	右0.3	→1.5
	左0.3	→1.5
渋 谷 区・25才(〃20回)	右0.1	→1.2
	左0.1	→1.2
中 野 区・19才(〃7回)	右0.08	→0.5
	左0.07	→0.5
千 葉 市・20才(〃8回)	右0.5	→1.5
	左0.5	→1.5
杉 並 区・22才(〃17回)	右0.03	→0.2
	左0.03	→0.2
中 野 区・16才(〃5回)	右0.5	→1.5
	左0.3	→1.5

ワープロやコンピューターによる  
「疲れ目」の解消にもご来所下さい

●料金 ●受付時間  
入会金 8,000円 月曜～金曜 PM1:00～7:00  
10回 25,000円 土曜・日曜・祝日は休み

**真道視力研究所**  
しんどう あなたの視力は回復する  
**(03)3389-8391**  
〒164 東京都中野区中野5-32-5 神谷ビル5F  
中野駅北口下車徒歩2分

昨年、ダニエルさん夫妻が最後の搭乗をしてきた[218]



1618の機内。わりとゆったりしている。丸い天井が特徴的。



## インターフルークの機内食

34DDRSDHをバスの中からちらりと見たそうです。この飛行機は、ブダペストによく飛んでたんですが、ウイーンやユーロスラビアへ亡命しようとした人を集め、ベルリンへ送り返すための機体なんですね。私の知る限りではSDHとSDIの2機があります。機内は座席を全部取り払って、全員が床に寝るようになってるんですね。ぜひ見たいなアと思うのですが、もうそのチャンスもなくなつてしましました。残念ながら東西ドイツ統一は、エアラインマニアにも少なからず影響を及ぼしました。

第一に、「飛ぶ」という楽しみがなくなつた。はつきり言つて私は今でもやっぱりインター／フルークの飛行機が一番好きなんですよ。インターフルーカの機体はとつても古いでしょ。ですから、自分は飛行機に乗つてるんだ」という感覚が存分に味わえるんですね。特に好きなのはイリューシン18YS11に対するのと同じような感

情だと思います。特別でしょ、あの飛行機も。YS 11には一度しか乗ったことがないのですが、イリューション18に近いな、と。音なんかもとてもよく似てる。飛んでてちょっと感じがして、ホントに仲良くなっちゃうんですねよ、飛行機と。ジャンボなどとは全然違って楽しんでますよね。去年、7月1日からイリューション18が退役すると、いうニユースが突然入ってきた時ほどのショックでした。そこで、6月にライプチヒからダーベストへ行く予定があつたので、マレフで飛び、つもりだつたのを、急撤インター、フルーレに変更して、イリューション18への最後の搭乗をしてきたんです(上写真)。

ユースが加わつてました。それにしても寂しいです。離着陸時の、あの血が上がつたり下がつたりする感覺ももう味わえないんですね。(笑) 一日あいたので、最後に東ドイツマルクで、だいたい1万2000円位で、プラハまで往復しました。機体はイリューシン18ではなくツボレフでしたが、それでも空港で、飛行機ファンの友人と出会いました。いつもどこの空港でも必ず誰かしらと顔を合わせますね。

統一は、写真を撮つたり、スライドや絵ハガキを集めたり、といった趣味にも影響を及ぼしました。あれが面白かったのは、一つには政府による規制があつたからこそ、という面もあつたんですね。一枚一枚が貴重で、交換し合う世界中のファンがみんな仲間みたいだった。珍しいものを苦労して手に入れるスリルがなくなると、面白味に欠けて、ファンの数も減つてくれのではないかと思ひます。