

2009年6月1日発生

深海捜索の結果、ついに解明された原因

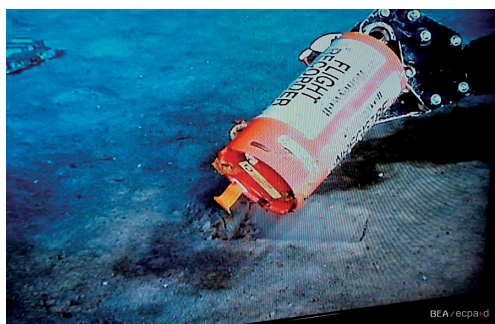
エールフランスA330 大西洋墜落事故

エールフランス
エアバス・インダストリーA330-203 F-GZCP

エアデータセンサーの誤情報から失速

リオ・デ・ジャネイロ・アントニオ・カルロス・ジョビン国際空港発パリ・シャルル・ド・ゴール国際空港行き国際線定期旅客便447便が、離陸から約4時間後に大西洋上空で消息を絶った。事故直後から捜索が行なわれたが、発見には至らなかった。2年後の2011年4月2日に海底調査を行っていたフランスの無人潜水艦が残骸の一部を発見し、そこから機体の一部が回収された。

解析の結果、センサー・プローブの氷結により飛行データ入力が不正確になり飛行操縦装置の制御則が代替則に切り替わった。このとき機長が操縦室から出ていて副操縦士が操縦を行っていたが、変更された制御則に不慣れで操縦操作が不適切になり、バフェットと失速を招いて墜落したと判定された。事故機には乗員12人と乗客216人の計228人が乗っていて、全員死亡した。



2014年3月8日発生

インド洋上空で機影消失、いまなお行方不明

マレーシア航空370便事故

マレーシア航空 ボーイング777-2H6ER 9M-MRO

墜落は確実、だが原因も経過も不明

クアラルンプール国際空港発北京首都空港行きの国際線定期旅客便370便が、滑走路32Rからの離陸から約30分後に、インド洋上空で行方不明となった。

行方不明当初からマレーシア政府の情報操作が続いたことで適切な捜索が行なわれず、またいくつかの誤情報により捜索範囲は際限なく広げられた。一方で残骸や乗客のものと思われる漂流物が見つまっていることから、海に墜落したことは確実とされ、搭乗者は全員が死亡と推定されてそれが確定している。

2018年3月28日にはマレーシアの事故調査チームによる最終報告書が発表されたが、何が起きたのかや事故に関わる要因などは、もちろんすべて不明とされ、極めて不完全な報告書である。不明機に乗っていたのは、乗員12人と乗客227人の計239人。

2010年9月3日発生

危険物発火の可能性と操縦室に充満した煙

UPS航空6便墜落事故

ユナイテッド・パーセル・サービス
ボーイング747-44AF N571UP

出火が疑われたリチウムイオン電池

ドバイ空港発ケルン・ボン空港行きの国際線定期貨物便6便が、滑走路30Rを離陸した約3分後に火災警報が鳴って、ドバイ空港に引き返す際に墜落した。事故機はその前に香港チェクラブコク国際空港から貨物を運んで来ていて、中にはリチウムイオン・バッテリーも含まれていて、クラス9の危険物に指定されるものであった。ドバイでは新たにいくつかのULDが追加されたが、危険物はなかった。

警報とともに乗員は酸素マスクとゴーグルを着用したが、CRMに問題を来した。パイロットはドバイに戻ることを希望し滑走路12Lへの着陸が許可されたが、操縦室に煙が立ち籠めてPFIDが読み取りにくくなるとともに各種の操縦装置も操作が困難となって飛行が継続できず、着陸進入中に空港の南約17kmに墜落した。乗員は2人で、ともに死亡した。

2018年10月29日発生

737 MAXの飛行停止へと至る、初の墜落事故

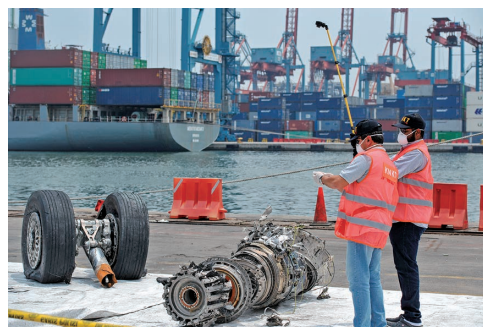
ライオン・エア610便事故

ライオン・エア ボーイング737 MAX 8 PK-LQP

制御ソフトウェアに問題ありと結論

ジャカルタ・スカルノ・ハッタ国際空港発パンカル・ピナン空港行きの国内線定期旅客便610便が、滑走路25Lを離陸した直後から、機長席と副操縦士席のPFIDの対気速度や迎え角指示に大きな違いがあるなどの問題が見られた。その後、意図しない高迎え角姿勢になるなどして失速を生じ、空港近くのタンジュン・ブギンの北約15kmの海に墜落した。

翌2019年3月10日にエチオピア航空のボーイング737 MAX 8が極めてよく似た事故を起こし、その際にMCASの不備が疑われて調査されMCASとその関連システムおよびソフトに問題があることが判明し、最終報告書でも根本的な原因がMCASにあること、乗員がMCASの十分な訓練を受けておらずシステムへの理解が不足していたことが指摘された。事故機には乗員8人と乗客181人の計189人が乗っていて、全員が死亡した。



Avalon / 時事通信フォト