



A320 鳥衝突事故 NTSB 報告書 (2)

1. テタボロ空港に降りられるか?

1528:46 出発管制は「ラガーディアの滑走路 04 も使えるが、降りられるか」と聞いてきました。機長は「ラガーディアのどの滑走路までも届きそうにない。今、右遠方に見えるニュージャージー州の空港はテタボロ (Teterboro:TEB)か」と言い、出発管制は「右少し遠くはテタボロ空港だ。そちらに向かうか」と応じ、機長は「イエス」と答えました。その間、副操縦士は両エンジン故障の手順を追っていましたが、まだ推力の回復はできませんでした。

1529:11 機長は機内放送で「こちら機長。衝撃吸収姿勢を取れ」とだけ言いました。着水の約 1 分 30 秒前のことでしたが、どこかに不時着するのかハドソン川への着水なのかは言うことが出来ませんでした。その直後 GPWS (対地衝突防止装置) の自動音声 One Thousand (地表/水面から 1,000 ft) が響きました。

1529:21 出発管制より「1529 便 (管制官の言い間違いです。正しくは 1549 便です) 磁方位 280 度に右旋回。TEB 滑走路 01 に降りることができる」という指示がありました。それに重なり副操縦士が「左エンジン再始動の操作を続けて良いか」と聞いてきました。機長は管制通信には「ハドソン川 (着水) に向かう」と答え、副操縦士には「左エンジン再始動操作を続行せよ」と指示しました。

2. エンジン再始動せず

1529:44 副操縦士は「再始動不能」と言い、機長は「分かった。フラップを下げ操作に移れ。フラップ下げだ」と指示しました。

1529:53 出発管制のレーダーから 1949 便が消えましたが、通信を継続し「ニューアーク空港はやや右の前方約 7 マイル」と伝えました。

1530:01 副操縦士は「フラップは出つつある」と言い、2 秒後に「250 ft、170 kt。両エンジンとも推力なし。右エンジンの再始動を試みるか」と聞きました。

1530:17 副操縦士は「150 kt、フラップは 2 段目 (前縁スラット 22 度、後縁フラップ 15 度) まで出ている。もっと出すべきか」と聞き、機長は「いや、そこまでで良い。何か思いついたか」と言いました。副操縦士は「特に無い」と答えました。数秒後 GPWS が Terrain Terrain の警報音を出し、それが Pull Up (緊急上昇) に変わり着水まで続いていました。

(次頁に続く)

3. ハドソン川に着水

1530:38 副操縦士が「スイッチ (Cabin Emergency Notification Switch)」と言い、機長が「イエス」と指示し、客室に非常事態警報を出しました。

1530:41 GPWS が 50 ft の自動音声を出し、その約 3 秒後のボイスレコーダー (CVR) の記録が途絶えました。着水時の機体重量は 151,017 lb (最大離陸重量は 151,600 lb です)、速度 125 kt、機首上げ 9.5 度、降下率 750 ft/min でした。着水の衝撃で機体後部に損傷を生じ、破損した部品が床を突き破って後方の客室乗員の足に当たり長さ 12 cm 深さ 5 cm の裂傷を負わせました。

機体後部には浸水が始まり、後方左右の非常口は開くことが出来ませんでした。後方客室乗員 (1 名のみ) は付近の乗客の協力も得て、前方の非常口への乗客の誘導を始めました。前方右側非常口は少し手間取りましたが、前方非常口双方の Slide/Raft (救命筏) が開き、それぞれ 30 名ほどが乗り組みました。90 名ほどの乗客は中央部左右に 2 カ所ある非常口より主翼に出て救助を待ちました。

4. フェリー (渡し船) の素早い救助活動

着水した場所はハドソン川のフェリーが行き来しており、着水を目撃して直ちに救助に向かった船もありました。また船会社よりの指示で現場に向かった船もあり、フェリー 7 隻が救助活動に参加しました。フェリーに続き、消防本部と沿岸警備隊も加わり着水後 23 分で搭乗者全員を収容しました。

数名の乗客は、救命筏の開くのを待ちきれず川に飛び込んだり、主翼から川に転落しました。気温 -6℃、水温 5℃ほどでしたので、救助が遅れると大事に至るところでしたが、入院を要する低体温症は 1 名のみでした。

