



AF447 (A330) の海底捜索再開される

1. AF447 便事故

2009年5月31日リオデジャネイロを離陸し、パリに向かっていたエアフランス(AF)447便は、6月1日に日付が変わったころ、ブラジル沖の大西洋で消息を絶ちました。航空管制のレーダーで見える範囲ではなく、管制通信はCPDLCというデータ通信で行われていました。飛行経路には、かなり活発な積乱雲があり、10-20kmの悪天候回避を要求している便もありました。10分に1回の自動データ送信の内容では447便はファイルした飛行計画の経路を飛んでいたと出ていました。エアフランスの運航/整備向けのデータ通信でエアデータ関係の幾つかの故障箇所連絡が送られていました。しかし管制通信には遭難/緊急通信は送信されませんでした。

2. 事故後5日目に一部残骸発見

6月1日航空機および船舶により機体および生存者を求めて大規模な捜索が開始されました。何も発見されない日が続き、事故後5日目から数日の間に一部の遺体と航空機の残骸の一部が、最後の自動データ通信で送られた位置の北側の海面より回収されました。機体の破片からは、空中での火災とか爆発の形跡はなく、かなりの速度で海面に激突したと見られています。

3. 海底捜索フェーズ1 (2009年6月~7月.)

447便のフライトレコーダー、ボイスレコーダーは海底に沈んだと見られ、それらより発信されるAcoustic Signal(信号音)を探知して記録装置を回収することが考えられました。ICAOの基準では信号音は30日間発信される構造でした。この捜索は、米海軍より借用した音波探知装置とフランス海軍の潜水艦により、6月10日に開始され7月10日に終了しましたが、何も発見できませんでした。

4. 海底捜索フェーズ2 (2009年7月~8月)

続いての捜索は7月27日よりIFREMER号という船舶が引くSonar(音波探知機)により機体の残骸を探す形式で行われました。8月17日まで行われましたが、何も発見できませんでした。

(裏面へ続く)



5. 海底捜索フェーズ3 (2010年4月～2010年5月)

BEA (フランス航空事故調査委員会) は海底捜索の続行を考えると以下の困難があるとなりました。

- ・事故機が墜落した可能性がある海域は 17,000 平方 km にも達する。
- ・深度は 4,300 m にも達する所がある。
- ・海底は非常に凹凸が多い。
- ・この海域の海流は良く知られていない。

BEA は 11 の海洋研究所等の専門家に現場付近の海流分析を依頼し、捜索海域を 2,000 平方 km に縮小しました。4 月の捜索は Remus 6000 Autonomous Underwater Vehicles (AUV: 注) という海底探査機とソナーを使って行われ、5 月は Remus 6000 AUV だけで行われました。当初は 2,000 平方 km の予定でしたが、結果が出ないため隣接海域も捜索することになり、結果的に 6,000 平方 km の海域が捜索されました。しかし何も見つかりませんでした。

(注) 詳しくは<http://www.hydroindinc.com/remus6000.html>をご覧ください。

6. 新たな海底捜索 (2011年3月～7月予定)

新たな海底捜索は、機体の残骸を見つけるフェーズ 4 と残骸の引き上げを目指すフェーズ 5 が考えられています。フェーズ 4 では捜索海域を約 10,000 平方 km に拡大し、ドイツの研究所から借用する 1 隻を含む 3 隻の Remus 6000 AUV などの機材が使われます。2 月初旬にはドイツの AUV を積んだ Alucia 号がシアトルを出て、パナマ運河経由で捜索の基地となるブラジルの港に向かい、3 月半ばには捜索が開始される予定です。捜索 30 日と、補給および給油 6 日のステージを 3 回繰り返す予定となっています。フェーズ 4 は機体の残骸発見または 7 月末に終わる予定です。

機体の残骸が発見された場合、フェーズ 5 に移行し、引き揚げ作業にかかることになっています。そのためには更なる機材、人員、予算が必要となり、航空機メーカー、航空会社では負担が大きすぎるため、フランス政府が費用を受け持つことになっています。

(以上)