



Cathay Pacific A330 両エンジン不調

1. 緊急着陸

4月13日インドネシアのスラバヤ空港を出てホンコンに向かっていた Cathay Pacific 780 便が管制機関に緊急事態を宣言し、香港の Rwy (滑走路) 07L に着陸しました。滑走路上で停止しましたが、主車輪より発煙発火が見られたため緊急脱出を行い数名の負傷者が出ました。Rwy 07L は2時間半ほど閉鎖されましたが、Rwy 07R の離着陸は可能でしたので、他の便には大きな混乱は生じませんでした。この件については報道機関によって報道内容に違いがありますが、最近の記事と過去の同機種 of 事故調査報告書をまとめてみました。

2. 最初の兆候は

スラバヤからホンコンまではフライトプランでは1時40分と見込まれていました。巡航高度に達したのち右エンジンが不調となりアイドル回転でしか廻らなくなりました。パイロットはホンコンまでの距離、関係空港の天候などを考慮し、飛行を継続することにしました。下記にホンコンの METER (空港の気象実況) の関連部分をコピーしますが、少し横風成分はありますが Rwy 07 に降りるには支障ない天候でした。

VHHH 130600Z 14017KT 110V170 9999 FEW008 SCT020 29/24 Q1012 NOSIG

3. 降下を始めたところ

ホンコンに近づき降下のためエンジン出力を低下させようとしたところ、左エンジンが70%出力で制御不能となりました。(一部報道では左エンジンを停止して途中まで降下したとありますが、確認は取れていません。) Cathay 社の発表では着陸進入は、右エンジンはアイドル、左エンジンは推力70%で行われたとあります。これは進入着陸には過大な推力で、フラップを着陸角度まで出せず、230 kt (425 km/h) で接地しました。この便の着陸重量での正常進入速度は135 kt (250 km/h) ですので、通常の着陸では考えられない速度でした。速度が過大だと狙った位置に接地することは難しいのですが、上手く着陸し、ブレーキと左エンジン逆噴射で滑走路内で停止することができました。直ちに駆けつけた消防隊は、パイロットに車輪付近より煙と炎が見えると知らせ、緊急脱出が行われました。

(次頁へ続く)

4. 過去の A330 での大きな故障

2001 年 8 月 24 日カナダの Air Transat 236 便はカナダのトロント空港を 00:52 UTC (世界協定時：以下同じ) に離陸し、ポルトガルのリスボンに向かっていました。出発時の燃料は 47.9 トンで、規則上の必要量より 5.5 トン多く積んでいました。機体は A330 で、エンジンは前述のホンコンのケースと同じ Rolls-Royce RB211 Trent 700 シリーズでした。西経 30 度までは正常な飛行が続きました。05:33 ころ燃料タンク残量がアンバランスであるとの表示が出たため、右側の燃料ポンプを停止し、バランスを取る操作を行いました。05:45 には燃料残量がリスボンに飛行を継続する最低量を下回り、ETOPS (双発機長距離運航) の途中着陸地として選択されていたアゾレス諸島の Lajes 空港に向かうことになりました。そのころ燃料は 7 トンまで減少していました。会社の整備指令室と連絡を取っていくつかの操作を行いました。燃料の異常な減少は続きました。

5. ついに両エンジン停止

06:13 Lajes 空港まで 150 nm (280km) FL 390 (11,900m) で右エンジンが停止しました。236 便は 06:23 に管制機関に Mayday (緊急事態) を宣言しました。06:26 Lajes まで 65 nm FL 345 で左エンジンも停止し、両エンジン停止時の操作が行われました。Lajes 進入管制はレーダー誘導を行い、パイロットは滑走路灯を点滅させることを要求しました。Lajes の Rwy 33 の手前 8 マイルに達したとき、高度は 13,000 ft でした。パイロットは高度を処理するため 360 度旋回を要求し、旋回中に前縁スラットと車輪を出しました。更に最終進入で S ターンを行って高度を調節し、Rwy 33 進入端を 200kt で通過して 1,000 ft 近くに接地しました。10,866 ft の滑走路の 7,600 ft で停止し緊急脱出が行われました。事故報告書では、右エンジンの整備時に新しい設計の燃料パイプと古い設計のハイドロ (油圧作動系統) フレキシブル・パイプを取り付けたため、ハイドロ加圧時に二つの配管が接触し、燃料パイプに長さ 80 mm 幅 2.5 mm の亀裂を生じ 04:38 ころから急激に燃料が漏れ出した、と書かれています。

6. 原因は全く違う

たまたま同じ機種で同じエンジンを搭載していたため、同種の事故とした推測記事が多少あったようです。しかし上記でお分かりかと思いますが、Air Transat 機と Cathay 機で起こった現象は全く異なっています。Cathay 機についての原因究明が待たれます。

(以上)