



## A320 鳥衝突事故 NTSB 報告書 (1)

### 1. ハドソン川の奇跡

2009年1月15日ニューヨーク・ラガーディア空港を離陸した US Airways 1549 便エアバス A320 が、離陸後 2 分、高度約 2,800 ft (850 m) でエンジンに鳥の群れを吸い込みました。両エンジンとも推力を失い、出発空港に戻ることは不可能と判断した機長はハドソン川に着水を決行しました。乗客 150 名と乗員 5 名の機外への脱出は順調に行われ、近くを航行していたフェリーの迅速な救助活動により数名の怪我人を出しただけで済みました。この事故は「ハドソン川の奇跡」と大きく報道されました。

### 2. 最大級の賛辞

この事故の報告書で NTSB は以下の抜粋の様に、パイロット、客室乗務員、ハドソン川のフェリー関係者の三者を褒め称えています。

「パイロットのプロに徹した仕事と卓越した CRM (Crew Resource Management) 能力が、最少の怪我人だけで済んだハドソン川への着水を成功させた」。

「客室乗員が着水後迅速に乗客を機外に脱出させることに取りかかり、いくつもの問題を克服し、適切かつ素早く業務を遂行した」。

「事故現場付近を航行していたフェリー 7 隻が、着水後 3 分より相次いで現場に到着し、ニューヨーク消防本部 1 隻、沿岸警備隊小型艇 2 隻も加わり、効率的かつ迅速な救助活動が行われた」。

### 3. パイロット二人の略歴

機長 Sullenberger 57 歳は、米空軍の F-4 (ファントム) 戦闘機のパイロットを経たのち、1980 年 2 月 Pacific Southwest Airlines (PSA) 社に入社しました。その後 PSA 社は US Airways と合併しました。飛行時間は 19,633、A320 機長だけでも 4,765 時間を飛んでいました。

副操縦士は 49 歳で US Airways 入社は 1986 年 2 月で 15,643 時間の飛行時間を持っています。2008 年 12 月に ATPL (定期運送用操縦士：機長の国家資格) と A320 移行訓練を終了し、A320 では 37 時間しか飛んでいませんでした。

(次頁に続く)



#### 4. 離陸から鳥衝突まで

1549 便は、この乗員組み合わせでの 4 日連続勤務の最終日の最後の区間でした。その日の予定としては、ピッツバーグよりシャーロッテ (CLT: ノースカロライナ州) に飛び、別の機体に乗り換え CLT とラガーディアを往復するものでした。1549 便は副操縦士が離陸を行いました。

1524:54 (東部標準時秒まで、以下同じ) にラガーディア管制塔より滑走路 04 での離陸許可が出され、1525:51 にニューヨーク TRACON (ターミナルレーダー管制) のラガーディア出発管制に移管されました。1527:10 機長は「鳥だ」と言い、その 1 秒後に衝突音が記録されています。鳥衝突は、高度 2,818 ft で、滑走路離陸端から北北東 4.5 マイル (7.2 km) の地点でした。

エンジンの回転数が下がる音が聞こえ、パイロット 2 人は両エンジンの推力低下と認識しました。1527:19 機長は「Ignition Start (回転数の下がり始めたエンジンの回復処置)」2 秒後に「I'm starting APU (補助動力装置を始動する)」と言い、自分で操作しました。続いて「My aircraft (私が操縦する)」と操縦の交代を告げました。

#### 5. 機長の最初の判断はラガーディアへ引き返し

1527:28 機長は副操縦士に、QRH (Quick Reference Handbook: 手順書) を取り出し、両エンジン推力喪失の項目を実行するよう指示しました。その時点から機長は操縦しながら管制通信を行いました。出発管制には「Mayday Mayday Mayday (遭難の無線用語)、Cactus 1539 便 (言い間違い、正しくは 1549 便)、両エンジン推力喪失、ラガーディアに引き返す」と言おうとしました。しかし副操縦士のマイクの操作と重なり、全部は送信されていませんでした。

副操縦士は言われる前に QRH を取り出しており、速やかに ENG DUAL FAILURE の項目を実施しはじめました。しかし、その 3 項目には「エンジン再始動に最適な速度は 300 kt (555 km/h)」とあり、副操縦士は「そんな速度にはならない」と言い機長も同意しました。(フライトレコーダー記録では最大 214 kt)

1528:05 出発管制より「ラガーディアの滑走路 13 に降りるか」と聞かれた機長は「無理だ。ハドソン川に降りるしかない」と返答しました。副操縦士は QRH 項目の実行を続け、機長も返答の必要なものは正確に答えていました。

1528:25 機長は「左エンジンは少し回転が上がってきた」と言いました。

1528:31 出発管制より「左回りでラガーディア滑走路 31 に降りられるか」と聞かれ機長は「不可能だ」と答えました。

1528:36 TCAS (航空機衝突防止装置) が Traffic Traffic と他機 (観光ヘリコプター) が接近しているという注意喚起を発しました。

(その 2 に続く)