



B747-400F 貨物機火災墜落事故(2)

---リチウムバッテリーが原因か---

1. 酸素系統も不調

前回、主貨物室の火災で対応操作を開始すると空調の一部が停止し、与圧を抜いて鎮火を待つと書きましたが、着陸できる飛行場が遠い場合は、可能であれば FL250 を保つことになっていました。この場合、パイロットは全員酸素マスクを着けて低酸素症による能力喪失を避けるようにします。しかし前記のように、パイロットは最初 FL270 を要求し、その後 10,000 ft への緊急降下を要求しています。15:19 緊急降下中、機室高度が 20,000ft に達したころ、機長は「酸素系統が途絶した」と明言しています。次いで、機長は副操縦士と酸素の必要性について話し合い、副操縦士に操縦を任せ、操縦席後部にある Portable Oxygen Bottle を取るために席を離れました。しかし、その後機長の会話はボイスレコーダー(CVR)に残っておらず、操縦席に戻れなかったものと想像できます。また、緊急降下を要求した時点で、酸素系統が不調であったかと思われませんが、詳細はまだ不明です。

2. 事態は更に悪化か

緊急降下で 10,000 ft に到達したのは DXB より 84 nm の地点でした。15:26 に副操縦士は「計器を見ることが困難である、最短距離の空港へのレーダー誘導を求める」と送信しました。10,000 ft では、もう BAH-C に届かぬ場所でしたので、付近を飛んでいる飛行機が交信を中継しました。15:33 DXB より 26 nm に達し、高度 9,000 ft 滑走路 12L に向かっていたのですが、速度は 340 kt もありました。15:38、BAH-C は「DXB に降りるには高度が高すぎ、速度も速すぎる。360 度旋回を行うか」と聞きましたが副操縦士は「Negative」と拒否しました。その頃、DFDR には車輪下げの操作が記録されており、スピードブレーキも操作されています。CVR にはフラップレバーの操作音も残っています。しかし副操縦士は「車輪が出ない」と通報しています。なお他の操縦系統の作動状況は、明らかになっていません。DXB の滑走路 12L を目前にして、高度 4,500 ft で 340 kt では降りられる筈もなく、DXB を通過しました。

(裏面へ続く)



3. 何故か右旋回を開始

その時点で左前方には Sharjah (SHJ) 空港があり、滑走路は DXB と同方向でした。BAH-C は「磁方位 095 で SHJ 滑走路 30 に向かうことができる」と他機の中継で伝えました。磁方位 095 は左旋回でしたが、副操縦士はその指示を確認したものの、Mode Control Panel に Heading 195 をセットし右旋回を始めました。15:40 に自動操縦が切れ、機は右方向の降下旋回に入って、速度を徐々に下げていきました。CVR には Sink Rate、Too Low Terrain、Bank Angle の GPWS (対地衝突防止装置) の警報音が記録されています。15:41 管制レーダーより UPS 機の映像が消え、DXB の南 9 nm の軍の敷地内に墜落しました。

機体は分解し破片が約 620 m に渡って散乱して炎上しました。幸い地上の死傷者はありませんでしたが、乗員 2 名は死亡しました。

