日乗連ニュース
ALPA Japan NEWS
www.alpajapan.org Date 2011.8.19 No. 35 – 06
発行：日本乗員組合連絡会議・ALPA Japan
事務局
〒144-0043
東京都大田区羽田５－１１－４
フェニックスビル
TEL.03-5705-2770
FAX.03-5705-3274
E-mail:office30@alpajapan.org

AF447 便事故 Interim Report No. 3（その１）

１．AF447 便事故

2009 年 6 月 1 日リオデジャネイロからパリ・ドゴール空港に向かっていた Air France 447 便が、ブラジル ATLANTICO 洋上空域で、幾つかの計器の異常を自動データ通信で送信したのち消息を絶ちました。機体はエアバス A330-203 で、乗客 216 名、客室乗員 12 名とパイロット 3 名が乗っていました。この事故に関しては、日乗連ニュース No. 33-30、No. 34-68、No. 34-71 でフライトレコーダー（FDR）およびボイスレコーダー（CVR）が大西洋の深海で発見され、引き上げられたことまでをお伝えしてきました。今回 BEA（フランス航空事故調査委員会）より Interim Report No. 3 の英語版が発表されましたので、その主要部をまとめてみます。

２．FDR（フライトレコーダー）と CVR（ボイスレコーダー）のデータ

2 年近く深海にあった二つの記録装置は、半導体記憶素子にデータが残る物でした。慎重に保護材を剥がし、加熱して水分を取ったのち、データが読み取られました。ほぼ全データの読み取りが可能でした。ただ法的には、機長席とスタンバイ計器のデータを残すことになっているため、副操縦士席（右席）のデータは記録する構造になっていませんでした。このため右席の計器表示は CVR に残るコールアウトなどを頼りとするしかありませんが、事故解析に役立つ計器の読み上げはされていませんでした。

３．まとめ

AF 447 便は大西洋上の INTOL-SALPU-ORARO-TASIL の経路を飛んでおり FL350 を維持していました。02:02 UTC（以下 UTC は省略）に機長は操縦席を離れて休養に入り、副操縦士 2 名に任せました。02:08 おそらく気象レーダーに投影された悪天域を避けるため 10 度ほど左に変針しました。

02:10:05 氷晶が漂う空域でピトー管が詰まったと推定される状態となり、速度表示に大きな誤差を生じ、自動操縦系統が不作動となりました。副操縦士 2 名の操作では飛行機を意図した状態で飛ばせることが出来ず、少したって機長が操縦席に戻っても状態は好転しませんでした。A330 は失速状態のまま 02:14:28 海面に激突しました。

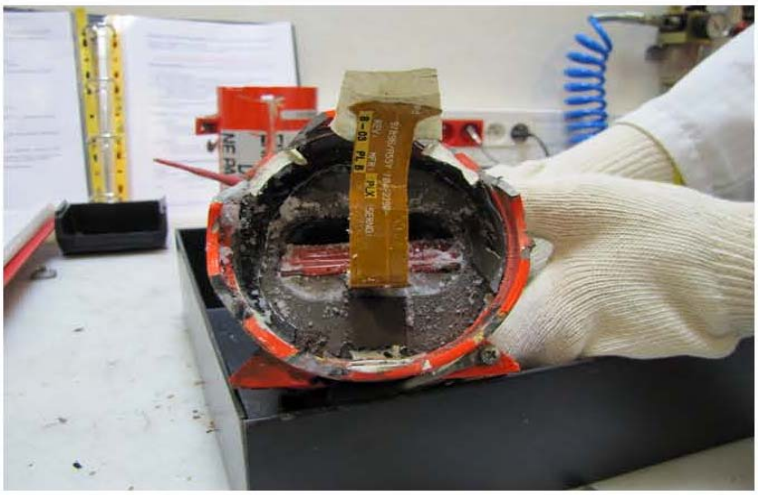
４．記録された最後のデータ

記録された最後のデータは、降下率 10,912 ft/min、Ground Speed 107kt、ピッチ角 16.2 度（機首上げ）、ロール角 左 5.3 度、磁方位 270 度でした。

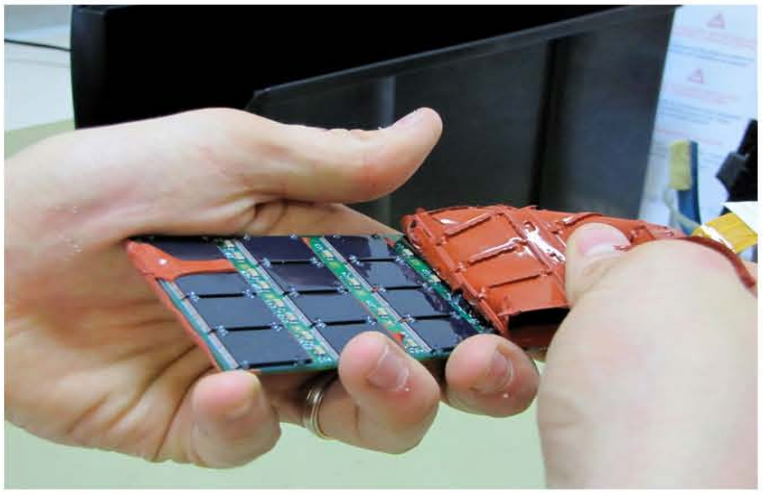
以下のコピーは BEA Interim Report No. 3 に記載された、洋上飛行経路図、最後の 6 分間の飛行経路図および最後の 5 分間の飛行経路立体図です。

機体の残骸が 2011 年 4 月 3 日に発見されましたが、航空機のデータ通信で送られた最後の位置の約 6.5 nm 北でした。

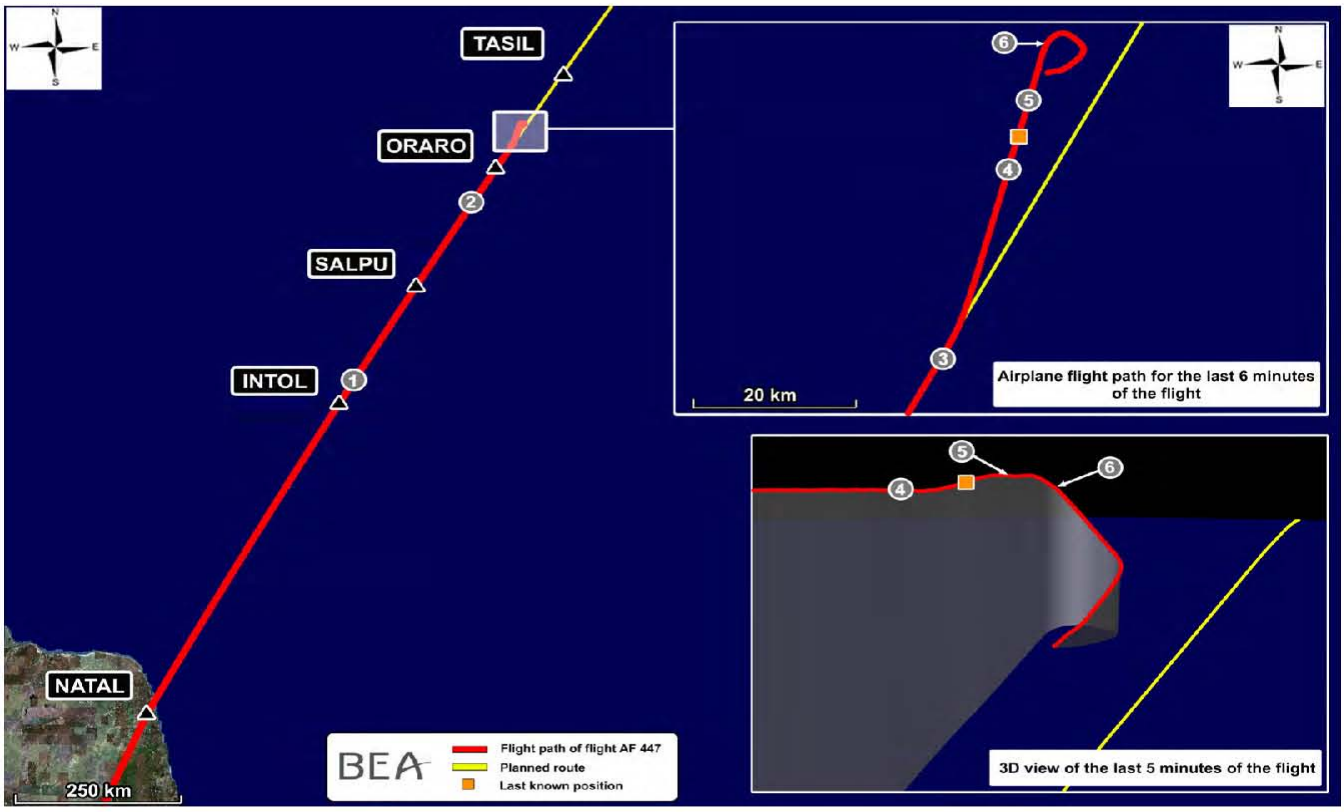
（次頁へ続く）



FDR CSMU after removal of cover



Removal of protective coating



Airplane flight path

（次号に続く）