



空港内における航空機火災の実例 (2)

1. 何と同様の事例が発生

今回は B767 の酸素系統の火災をお伝えしました。今回は、発生当初は副操縦士の持っていたノートブック・パソコンの電池より出火し、操縦席の酸素系統に燃え広がったとされた件（日乗連ニュース No. 35-31 参照）をお伝えします。パソコンは全く関係なかったようで、最終報告書ではパソコンのことは一切出ていませんでした。

2. 出発前で最後の乗客を待っているとき

2011 年 7 月 29 日エジプト航空 667 便 (B777-200) カイロ発ジェッダ行きは、ほぼ出発準備が整い、307 名搭乗予定の最後の乗客（複数）を待っていました。

07:11（時刻は UTC）副操縦士は、破裂音に続き空気の漏れるような音を聞き、自分の側の No.3 Window の下より炎と煙が上がってくるのに気づきました。機長は、副操縦士に「操縦席を出て火災を通報せよ」と指示し、操縦席備え付けの消火器で火を消そうとしました。しかし全く効果がなく、燃え広がる一方でした。副操縦士は、客室乗務員に「乗客、乗員全員避難せよ」と機長の意向を伝え、機外に出ました。しかし無線機を持った人が見当たらず、通りかかった車の運転者に車両搭載無線で空港消防署に火災発生を伝えることを依頼しました。ほぼ同時刻、隣の駐機場場で出発準備をしていた機長が火災の発生を認め、関係者に無線で連絡しました。

3. 火災は猛烈であった

乗客、乗員は開いていた L1 L2 ドアから降機し、数名が煙を吸い込んで呼吸が一時的に乱れた以外は、負傷者は出ませんでした。

しかし操縦席はほぼ全焼し、機体右側（副操縦士側）の Window 下部には上下に 76 cm 左右に 45 cm の大きな穴が開き、その前方にもう一つ上下 25 cm 左右 10 cm の穴が開き、操縦席の Window はひび割れが出来ました。煙と熱による損傷は機体後部にまで及んでおり、操縦席の下に位置する Forward Electronics Bay には溶けた金属が流れこんで損傷を与えました。

また空港のボーディングブリッジにも、窓が割れ、機械部分が損傷するなどの被害が出ました。

（次頁へ続く）

4. 出火原因は B767 と同じ

エジプトの事故調査委員会、NTSB、FAA、ボーイング社など関係者が詳細に調べた結果、このインシデントも酸素配管の近くで 28 V DC とと思われる電気回路がショートし、酸素配管を破損して大事に至った判断されました。

Recommendation としては、

- a) 操縦席の酸素系統に近い電気配線を点検し、必要なら修理すること。
- b) 酸素配管のプラスチック製の部分を絶縁性の材質の物に交換すること。

が出されました。当該機は B777-266ER で初飛行 1997 年 5 月、14 年 3 ヶ月、11,488 サイクルを飛んでおり、酸素系統の配管材質などは、2009 年の B767 同種事故の機体と同じと見られています。

【操縦席の様相】



【機体前部右側を開いた大きな穴】

