



『航空機事故いろいろ』

浅井 研介 会員

私がか会社の役員を引退しましてから、もう10年が過ぎました。この間卓話は自分でしましたが、一番評判が良かったのは飛行機の話でした。その話の中で冒頭に飛行機が如何に安全な乗り物であるかを強調したと思います。しかし人間の作った乗物ですから、やはり事故は起こります。丁度黴菌と薬の追いかかけっこをしているのと、良く似ていると思います。

今日はその飛行機事故についてお話させて頂きたいと存じます。私がセスナの操縦を習っていた事はもうお話させて頂いた通りですが、「冷っとした」事が何度かあります。最初はタッチアンドゴーを練習していた時接地してフラップを上げようとして、副操縦士席の前に手を伸ばした時教官の手とぶつかりました。教官は自分で上げようとしているのだな、と思って手を引っ込めました。私は教官がサービスで上げてとれるのだと思っていました。結局機体はフラップを一杯に下したまゝ滑走路を突進していました。教官も私も前を向いたまゝです。やがてセスナは離陸速度に達していないのに、飛び上がってしまいました。仕方が無いので私は機首を押さえ速度が出るのを待ちました。離陸速度に達したので操縦桿を引いて上昇の姿勢にしました。処が昇降計を見ると幾らも上がっていない。おかしいなと思って翼を見るとフラップが全部降りたまゝになっている。教官に「フルフラップになっている」と告げた処「250フィートになるまでこのまゝ上昇しろ」と言います。フラップを全部下すと飛行機は傾き易いのです。幸い風が余り吹いていなかったのも、幸いしました。一番びっくりしたのは、若い教官と同乗した時の事です。飛行機事故が起こるのは「魔の11分」と言われる様に離陸の3分と着陸の8分間に集中しています。若い教官も私の腕がどの位か分からないので、何時でも操縦出来る様にしていました。離陸して500フィートに達したので上昇のまゝ左へ90度旋回してクロスレグに入りました。その時突然白い煙が機内に吹き出し、私はびっくり火災が起こったと思いました。教官は「窓を開けて下さい」と言い、管制塔と連絡を取って緊急着陸の許可を取って大急ぎで無事着陸しました。事情を聞くと教官は始めの内は何時でも操縦出来る様にしていたのですが、大丈夫だと思ったので座席を後に下げたのです。そ

の時靴の踵で座席の下にある消火器の頭を蹴って仕舞ったのです。それで消火器の中身が飛び出して白い煙の様に見えたのです。実は私が煙だと思ったのは、粉末でした。

エアラインでもたった25セントの電球が切れたのが引き金になってトライスターが墜落して多くの死者を出した事があります。ニューヨークを離陸した飛行機はマイアミに向かって順調に飛行していました。空港が近づいて来たので、パイロットは車輪を下そうとしてレバーをさげました。処が無事車輪が降りてロックされた事を示すランプが一つつきませんでした。パイロットは経験上「車輪は降りているランプの球が切れている」と判断しました。しかし昼間だったら管制塔や整備員が双眼鏡で確認できるのですが、生憎夜だったのでそれも叶わずパイロットは管制塔に事情を話し、レーダーの誘導で安全な場所で2,000フィートの高度で自動操縦に切替えて、電球の交換に熱中していました。処が機長が体を屈めた時に操縦桿を押してしまったのです。操縦桿を押すと自動操縦が解除され、手動操縦に切り替わるのです。パイロットは自動操縦が解除された事に気が付かず、電球の交換に夢中になっていました。管制官の一人がトライスターの高度がさがっている事に気が付き、「現在高度を確認せよ、そちらはどうなっているのだ」と呼びかけました。電球交換に夢中になっているパイロットは管制官の呼び掛けに、あまり注意を払わず、自動操縦を信じ切っているので「大丈夫だ」とのみ返事しました。それで管制官もトライスターをレーダーで追うのを止めてしまいました。漸く電球の交換が出来た操縦席では副操縦士が高度が下がっている事に気が付きましたが時すでに遅くボイスレコーダーには墜落の時の轟音が残されていました。

この事故を防ぐには、どうすれば良かったのか。第一にパイロットが、全員電球の交換に熱中しないで誰かが操縦に当たるべきだった。第二に折角管制官が「現在高度を確認せよ」と言っているのにその言葉を無視した。第三に自動操縦が操縦桿を押すだけで簡単に外れてしまうのは、如何な物か？と言う事になって、自動操縦を解除するにはスイッチを幾つも押さないと解除できなくした。処が名古屋空港でゴーアラウンドに自動操縦がなっているのに、それを解除しないで無理やりに手動で操縦しようとして失速墜落してしまった。元々操縦桿を押すだけで自動操縦が解除出来る様にしたのは、或る衝突事故が原因で簡単にしようとした経緯がある。それは300フィートの高度差がある飛行機が衝突して仕舞った。西行きの飛行機は決められた高度を守って雲すれすれに飛んでいた。処が東行きの飛行機が雲すれすれに来たので機長と副操縦士は同時に操縦桿を引いてしまった。一方東行きのパイロットは急上昇して来る飛行機を発見したが、自動操縦を解除出来ないまま衝突してしまった。どちらも無事に緊急着陸出来たが、原因は雲は一律では無く、東行きの飛行機の所では300フィート高くなっていた。西行きの飛行機は自分が間違いだと分かったが、どちらも800km以上のスピードが出ており、どうする事も出来なかった。こんな事から自動操縦を解除するには簡単にしようという事になって操縦桿を押すだけで外れる様にした。世界最大の事故はジャンボ機同志が地上

で衝突し、1,000人を超す死者を出したのが、最大の事故です。スペインのカナリア島で起きました。その日は天候が悪く、カナリア島の空港は閉鎖され、多くの飛行機が近くの島の空港に着陸し、カナリア島の天候回復を待っていました。カナリア島の空港が再開したので、皆一斉に飛び立とうとしました。しかし近くの島の空港も離陸可能とは言え、濃霧に包まれ視界は悪かった。又滑走路の端に行くランプウエーが途中から滑走路に入っていた。気が急いでいたパイロットは管制塔の離陸許可を得ないまま、離陸滑走を始めてしまった。丁度その時ランプウエーから滑走路に進入して来たジャンボ機と衝突してしまった。離陸滑走を始めた飛行機の副操縦士が、気が付いて機長に許可が未だ出ていない事を進言したが機長は「大丈夫だ」と言ってそのまま、事故を起こしてしまった。

人間には先入観や錯覚、或いは思い違いと言った物がどうしても避ける事が出来ません。しかし飛行機はこれまで事故を起こし、航空会社は痛い目に遭っています。その原因を追及して今では最も安全な交通手段になっています。車より、バスより、鉄道より安全なのです。世の中で一番安全な乗物は日本の新幹線です。何故なら新幹線は未だ一度も乗客の死亡事故を起こしていませんから。