



クレーンで引き上げられるCH-47
オスプレイ=9月27日、ノルウェー
北部セニヤ島（ノルウェー軍提供）

クラッシュ不具合で飛行不能

ノルウェーで事故 全機待機命令の理由に

本紙に米軍認める

横田基地（東京都福生市

なり）に配備されているC
機を含め、米空軍が特殊作
戦機CH-47オスプレイの全
機地上待機を命じる契機と
なったクラッシュの不具合を

明らかにしました。

特殊作戦コマンドはCH-

Eについて、ローター（回
転翼）のギアボックストラ
ンジンをつけ、動力を伝
達するクラッシュが何らかの

原因で滑ると説明。ただち
に緊急着陸が求められるも
のは「ノルウェーの事故は

機待機命令の直接の理由だと
の取材だ。この事故が地上
待機命令の直接の理由だと
明らかにしました。

CH-47は8月12日、ノル
ウェー北部セニヤ島の自然
保護地に緊急着陸。飛行不
能に陥りました。ノルウェー
一車が9月27日にクレーン
で飛行中のCH-47にこの不
具合が発生して飛行不能に
陥ったことが分かりまし
た。CH-47を運用する米空
軍は、この事故をめぐり、特
殊

作戦コマンドは本紙の質問
に、「回収した機体の調査
が終わるまで断定できない
」とした上で、「ハード
・クラッシュ・エンケージメ
ント（HCE）が緊急着陸
の原因だと考えてくる。こ
の緊急着陸とHCEの可能
性が、8月16日からの月2
日まで、CH-47の地上待機
を命じた理由だ」と明言し
ました。

特殊作戦コマンドはCH-E
について、ローター（回
転翼）のギアボックストラ
ンジンをつけ、動力を伝
達するクラッシュが何らかの
原因で滑ると説明。ただち
に緊急着陸が求められるも
のは「ノルウェーの事故は

過去の週間でノルウェーの
事故を含め2件発生。こす
れも、最も深刻な「クラス
ト事故」（クラッシュ）が
HCEが緊急着陸してしま
た。

特殊作戦コマンドは当
初「HCEの原因を特定す
るまで飛行再開はしない」
としていましたが、9月3
日、原因不明のまま飛行を
再開。防衛省は「深刻なト
リブルを起しかねない不安
金に運用できる手順は確立
されています」などとして金
額的に容認しましたが、「横
田基地の撤去を求める西多
摩の会」の高橋義枝子代表
は「ノルウェーの事故は
深刻であり、飛行再開して
いくレベルではない」と憤
ります。クラッシュの不具合

オペレーターの不具合

「原因が特定され、根本的な原因が改善されるまで飛行しない」。オペレーター特有の不具合は「ハード・クラッチ・エンゲージメント」(HCE)をめぐり、CV-22オスプレイを運用する米特殊作戦コマンドは8月15日の金機地陸上機命令当時、このよきな見解を示していました。(米軍事専門誌『アレイキング・ディフェンス』)

ところが、わずか3週間半後の8月22日まで命令は解除。この時は、地上待機命令の撤去を求める西多摩の会「高橋美枝子さんは横ります。」代表の高橋美枝子さんは、「直接的な要因となつたヘルウェーでの事故機は回収されていませんでした。飛行が再開された8月3日」、防衛省はCV-22の「安全性」をけん定する文書を関係団体に送付しましたが、その根拠からは特殊作戦コマンドがなはらの聞き取りではなほ然れを感じさせます。

「米軍内の何らかの力関係の結果、事故原因の特定を求める意見が排除され、私たちに押しかかれたという

横田基地周辺 非常に危険

「CV-22は横田基地から離陸します。周囲には多くの国家や学校・病院が存在しておらず、ひじょうに危険であることを意味します」とあります。高橋さんは、

米空軍は2000年の年にCV-22の運用を開始しましたが、クラッチの不具合は10年ぶりから知られるようになり、17年以降、少なくとも4回、最近6週間では2回発生したとしています。高橋さんは、「フルウェーブで、いつ、どこで発生したのか。横田のCV-22はどうだったのか。すべて明らかにすべきだ」と訴えます。

緊急着陸し、飛行不能に陥ったCV-22オスプレイ(右下)=8月13日、ヘルウェー北部セリヤ島(ヘルウェー軍提供)

「CV-22は横田基地から離陸します。周囲には多くの国家や学校・病院が存在しておらず、ひじょうに危険であることを意味します」とあります。高橋さんは、米空軍は2000年の年にCV-22の運用を開始しましたが、クラッチの不具合は10年ぶりから知られるようになり、17年以降、少なくとも4回、最近6週間では2回発生したとしています。高橋さんは、「フルウェーブで、いつ、どこで発生したのか。横田のCV-22はどうだったのか。すべて明らかにすべきだ」と訴えます。