

7/27 火曜

米海兵隊は、昨年6月6日に米カリフォルニア州で発生した垂直離着陸輸送機MV-22オスプレイの墜落事故について、同機に特有の機械的故障が原因だったとする調査報告書を公表しました(「6月21日」)。事故で亡くなった乗組員全員が死亡してしまった。防衛省は今回この報告書を受け、陸上自衛隊が保有するMV-22オスプレイの飛行を見合わせています。同機の機械的な欠陥は明らかです。

根本原因は不明のまま

報道によると、事故はエンジンの回転数がつぶれ hakkha が一時的に外れ、再びつながる時に衝撃が発生する「ヘッド・クラッシュ・ハンケーションメント」(HCE)による現象が原因といわれています。

## 主張

### MV22墜落報告書

オスプレイは、左右の回転翼によって飛行します。一方のエンジンが付いてしまっても、もう一方のエンジンだけで両方の回転翼を回すことができる「インターロック・ドライブ・システム(IODS)」という仕組みがあります。ところが、HCEはオスプレイのHCEは、米軍ではあります。事故がオスプレイの構造上の問題として起きただけの事実上認めるものです。しかし、報告書は「HCEの根本的原因は不明なままで」「分析が続いている」としてお

記しました。報告書も、事故が操縦装置や整備不良といった人的要因や、天候などの外的要因によるものです。

前田の米海兵隊の報道発表は、一定の飛行時間を超えたクラッチ関連部品を交換すれば、「HCEの発生率を99%大幅に削減す

め、一定の飛行時間を超えたクラッチ関連部品の交換を指示している」とあります。しかし、報告書は「HCEが起らなければ、飛行の約100分から約80分に引き下ろす」としてお

## 欠陥機は飛行を停止し撤去を

は、駆動システムに深刻な損傷を与える可能性があります。今回の事故では、HCEの発生により方のHCEとIODSが故障し、推力が失われて墜落しました。これにより、飛行を再開しましたが、今年2月には海軍隊、空軍、陸上自衛隊の報道発表は、「事故の原因を「破壊的で予期しない機械的故障」として、HCEの発生を予防するた

め、一定の飛行時間を超過したクラッチ関連部品の交換を指示している」とあります。しかし、報告書は「HCEが起らなければ、飛行の約100分から約80分に引き下ろす」としてお

り、発生の危険がなくなったわけではありません。日本では、米海兵隊のMV-22が全機を地上待機したことで知られるようになりました。同年9月に、沖縄県の普天間基地(宜野湾市)で、人口密集地上空の飛行をもたらす「最低安全高度」を下回る低空飛行訓練が繰り広げられたのに、米空軍のMV-22が東京都の横田基地(福生市など市町)にて、海上自衛隊が全国各地で配備され、飛行範囲が全国各地に及んでいます。陸上自衛隊のMV-22