

## CV22 オスプレイ 米空軍機で事故率最悪

主な米空軍機の過去10年(14~23会計年度)の事故率

クラスA クラスB

	クラスA	クラスB
CV22	8.3	33.66
F22	7.26	13.53
B2	5.4	1.58
B1	2.49	17.19
F15	1.73	3.5

2024年8月13日「赤旗」より

米空軍がこのほど公表した2023会計年度(22年10月~23年9月)の事故統計によると、CV22 オスプレイの過去10年間の事故率(10万飛行時間あたりの事故数)が米空軍機の中で最悪だったことがわかりました。左表

米空軍は「クラスA」について死者または損害額250万ドル(約3億7000万円)以上などと定義しています。統計からはCV22の「クラスA」事故率がオスプレイ全機の平均を大きく上回っていることも明らかになりました。

### オスプレイ事故報告書・・・根本的な原因 特定されず

米空軍が発表した昨年11月の墜落事故に関する調査報告書では墜落の主な要員として

#### 要因①破滅的故障

オスプレイは両翼にプロペラ・ローターがあり、これに対応する形でエンジンが両翼に備わっています。報告書は、エンジンの動力を伝達し、変速も行うPRGB(プロップローター・ギヤボックス)の左側に「破滅的故障」が発生した。さらに、片方の

エンジンが動かなくなった場合、もう片方のエンジンから動力を伝達する「ICDS」とよばれる装置の故障等が連続的に発生したとしています。

#### 要因②人的ミス

PRGB内で異常が起きたことを示す警告がたびたび表示されたのに、操縦士が警告を無視して、飛行を継続したことが重大事故の要因としています。

### 事故の原因究明もないのに 米軍が安全対策を講じているからと 飛行再開を容認する 日本政府・防衛省

日本政府・防衛省は「日米間ではこれまで前例のないレベルで技術情報に関するやり取りを行ってきており、以下の安全対策の措置を講じることで、同様の事故を予防・対処し、安全に飛行を行ってきている。」とオスプレイの飛行再開を容認しています。

その主な対策とは

- ◆チップ探知機による予防的点検と維持整備の頻度の増加
- ◆通常時・緊急時の搭乗員の手順の更新
- ◆運用計画の更新

### オスプレイは「構造的欠陥機」

通常の固定翼機(横田基地ではC-130、C-12)は主翼の揚力で機体の重量を支えているので、プロペラが停止してもすぐに墜落することはありません。ヘリコプター(横田基地ではUH-1)は長いローターの揚力で機体の重量を支えているので、エンジンが停止しても、オートローテーション機能で揚力を発生させ、すぐに墜落することはありません。

ところがオスプレイは、片方のローターが停止しただけでバランスを失い、墜落します。それを防ぐために片方のエンジンで両方のローターを回すためのクラッチがありますが、それもたびたび故障しています。

つまり、いつ墜落するか分からない構造的欠陥を持った軍用機です。

### 5機の内3機が飛行再開

横田基地に配備されているCV-22オスプレイは2023年5月に3機が入れ替えられました。昨年11月までの配備は6機でした。

08-0051	飛行再開
10-0054	昨年11月墜落
12-0062	
12-0064	
12-0065	飛行再開
12-0066	飛行再開

残っている5機の内、12-0066 08-0051 12-0065 が飛行を再開しています。