

航空重大インシデント調査の経過報告について

平成21年 8月28日
国土交通省 運輸安全委員会

平成20年7月30日（水）、成田国際空港で発生した、ベトナム航空所属ボーイング式777-200型VN-A146の航空重大インシデントについて、当委員会において発生以来、鋭意調査を進めているところである。

これまでに事実調査及び解析はほぼ終了しているが、今後原因関係者からの意見聴取及び調査参加国に対する意見照会を実施するため、最終的に報告書を取りまとめるまでに、なお時間を要すると見込まれるので、本重大インシデントの概要及び本重大インシデント調査の経過を報告し、公表することとした。

なお、本経過報告の内容については、今後さらに新しい情報や状況が判明した場合、変更することがあり得る。

ベトナム航空所属ボーイング式777-200型
VN-A146に係る航空重大インシデント調査について
(経過報告)

1. 航空重大インシデントの概要

ベトナム航空所属ボーイング式777-200型VN-A146は、平成20年7月30日(水)、同社の定期HVN950便として07時41分、成田国際空港に着陸後、誘導路を走行中に、07時44分ごろ、右エンジンの火災警報が作動した。

同機は、当該エンジンを停止し、消火装置を作動させたところ、火災警報は停止した。その後、同機がランプインし乗客全員が降機後に右エンジンから火災が発生したが、待機していた消防車両により消火された。

同機には、機長ほか乗務員12名、乗客264名、計277名が搭乗していたが、負傷者はなかった。機体は小破した。

- | | | |
|-------------|--------------------|----------------------|
| (1) 航空機 | 型 式 | ボーイング式777-200型 |
| | 国籍及び登録記号 | VN-A146 |
| | 製造年月日 | 平成16年7月20日 |
| | 総飛行時間 | 17,305時間45分 |
| (2) 右エンジン | 型 式 | プラット&ホイットニー式PW4084D型 |
| | 製造番号 | P222215 |
| | 製造年月日 | 平成16年7月20日 |
| | 総飛行時間 | 17,305時間45分 |
| | 総サイクル | 4,277回 |
| (3) 運航形態 | | ベトナム航空定期HVN950便 |
| (4) 出発地/目的地 | | ホーチミン空港/成田国際空港 |
| (5) 航空機の損傷 | | エンジン内部焼損 |
| (6) 運航乗務員 | | |
| 機 長 | 男性 52歳 | |
| | 定期運送用操縦士技能証明書(飛行機) | 平成18年10月30日 |
| | 限定事項 | ボーイング式777型 |
| | 第1種航空身体検査証明書 | |
| | 有効期限 | 平成20年10月31日 |
| | 総飛行時間 | 17,929時間00分 |
| | 最近30日間の飛行時間 | 66時間07分 |
| 副操縦士 | 男性 33歳 | |
| | 定期運送用操縦士技能証明書(飛行機) | 平成19年5月27日 |

限定事項	ボーイング式777型
第1種航空身体検査証明書	
有効期限	平成21年5月31日
総飛行時間	7,067時間09分
最近30日間の飛行時間	40時間36分

2. 重大インシデント調査の概要

航空・鉄道事故調査委員会は、平成20年7月30日、本重大インシデントの調査を担当する主管調査官ほか2名の航空事故調査官を指名した。

本調査には、重大インシデント機の登録国及び運航者国であるベトナムの代表並びに設計国及び製造国であるアメリカの代表が参加した。

現時点までの主な調査事項は、以下のとおりである。

- (1) 現場調査及び機体調査
- (2) 関係者からの口述聴取
- (3) 同機の右エンジン部品等調査
- (4) 飛行記録装置（DFDR）及び操縦室用音声記録装置（CVR）記録の解析

3. 参考事項

これまでの調査により判明した本重大インシデントに関する事項は、以下のとおりである。

- (1) 機体調査の結果、右エンジン・ジャンクション・ボックス周辺に火災の痕跡が確認された。
- (2) エンジン調査において、エンジン燃料ラインのジャンクション・ボックス内燃料ホース接続部分に装着されていたOリングに破損が確認された。この件について、航空局に情報を提供した。
- (3) アメリカにおいて、NTSB立会いのもとで当該Oリングを使用して漏洩試験を実施した結果、燃料の漏洩が確認された。
- (4) 同機は、平成20年7月2日から7月23日まで整備が実施されていた。
- (5) 同機は、平成20年7月25日から7月30日までの間に「FIRE LOOP2 ENG R」「OVERHEAT CIRCUIT R2」のステータスメッセージが35回表示されていた。

(注) 「ステータスメッセージ」とは、コックピット計器に表示されるメッセージで、状況を認識し監視することを注意喚起するものであるが、運航中の対応措置を求めるものではない。

燃料供給ホース接続部分

