

C-130滑走路逸脱事故 垣間見た軍事基地に潜む危険

一度も飛ばない給油一号機—小牧基地でいつたいなにが

11月17日午前に滑走訓練をおこなっていたC130が滑走路を右側にそれるといふ事故をおこしました。4基あるエンジンのうちの1基を故意にとめ再度始動させる訓練をおこなっていた。

報道ではこれ以上のことはわかりませんが、軍事基地と訓練がもっている危険性を垣間見たように思います。軍隊の訓練は根本的に実践を想定されて行われるものです。その中では基本事項の反復訓練もありますが、緊急事態や想定外の事態への対処も訓練する必要があります。そこでの安全とは敵の攻撃を避けるというもので、余裕などないギリギリの状況が想定されているはずで

C130の飛行訓練では、イラクでのミサイル攻撃回避の訓練も行われています。急旋回しながらの着陸や離陸やフレアというミサイル誘導錯乱装置の発射などが硫黄島で行われてきました。飛行しながらの訓練は訓練空域で行なわれていると思います。しかし、日常的な訓練でも危険なものがあるというのも今回の事故でみせたのではないのでしょうか。私たちが通常目にするのはタッチアンドゴーという離着陸の訓練です。タッチアンドゴーというのも対応を少し間違えたり、遅れたりすれば墜落に至るものです。C130のタッチアンドゴーとは戦場で、敵からの攻撃の恐れ

がある飛行場でのすばやい離着陸や危険回避の訓練です。そのために毎日繰り返し訓練を行なっているのです。

今回の事故のもとになったエンジンを止めるというのもその一環です。軍事作戦では民間機のように天候不順や機体トラブルで安全のため運行を中止ということができません。多少のトラブルや攻撃でのトラブルでの対処の訓練が行なわれているのです。基地の説明でも今回の訓練が特殊なものであるという説明もないところから見ると、通常の訓練内容だったのでしょうか。

エンジン1基を故意に止めながらの滑走や再始動というのは、軍用機ならではの訓練です。民間機ではエンジンが1基でも不調なら滑走停止するのが当たり前なのではないでしょうか。

周辺2市1町は当日、基地へ安全確保の申し入れを行ないました。当然の対応ですが、本当の安全対策は危険性のある訓練の中止しかありません。軍事訓練と安全確保とは両立しないものです。

名古屋空港を設置管理している愛知県への対応はなにも報じられていません。航空対策課のホームページにも事故のことはなにも掲載されていません。県営空港でこのような危険な訓練が行なわれている、事故も起きているのにいつたいなにがしたことでしょうか。このようなことから、自

衛隊も2市1町には様々な説明などを行なっても滑走路を使用させてもらっている県は無視に近い対応を取るようになっていっているのではないのでしょうか。

一度も飛ばない給油一号機—

究極の無駄遣い

今年2月に1年遅れで配備された給油1号機はまだ一度も飛んでいません。

配備直後に整備ミスで破損し、修理終了後も空調機器の不調で、飛行には支障はないが念のため飛行をとりやめるといふ報道後、修理完了や飛行開始の発表や報道はありません。民間機として使われ、AWACSとして自衛隊でも運用してきた機体がこのような単純な理由で飛行できないというの納得のいかないところでは

小牧基地では厚木に向かう予定のC130がトラブルで飛行中止になるといふことも起きています。国外派遣が続いたときには部品の落下が相次いだこともあり。限られた人員、機体での海外派兵の前線基地を維持することで疲労が蓄積しているのではないのでしょうか。今回の事故もその一環ではないのかとも思います。

やはり軍事基地には危険がいつぱい、危険と背中合わせの毎日だということでは

12月にイラクから撤収しますが、イラクでどのような任務についていたのかの検証も含め、派兵基地—小牧の検証が必要です。(早見)