

海上保安庁所属
ベル式212型JA9518
に関する航空事故報告書

昭和54年2月15日

航空事故調査委員会議決（空委第11号）

| | | |
|-----|----|---|
| 委員長 | 岡田 | 實 |
| 委員 | 山口 | 弘 |
| 委員 | 諏訪 | 義 |
| 委員 | 上山 | 忠 |
| 委員 | 八田 | 夫 |
| | | 三 |

1 航空事故調査の経過

1.1 航空事故の概要

海上保安庁所属ベル式212型JA9518は、昭和53年11月9日、操縦訓練中、11時48分ごろ木更津飛行場に着陸の際ハードランディングし、中破した。火災は発生しなかった。

当該機には機長の外5名が同乗していたが、死傷はなかった。

1.2 航空事故調査の概要

昭和53年11月11日 現場調査

1.3 原因関係者からの意見聴取

昭和54年2月14日 意見聴取

225001

2 認定した事実

2.1 飛行の経過

J A 9 5 1 8 は、昭和 5 3 年 1 1 月 9 日、操縦訓練のため訓練生が右席（主操縦席）、機長は左席に、その他機上整備員ら 4 名が後方席に乗り組み、0 9 時 4 5 分東京国際空港を離陸した。

同機は約 1 時間 2 0 分飛行した後 1 1 時 0 5 分ごろ木更津飛行場滑走路 0 2 末端から 1 5 0 ～ 2 0 0 メートルの地点を目標として片発不作動による着陸訓練を開始した。

第 1 回目の着陸訓練は、訓練生の高度 1 6 0 フィートのコールで機長が片発アイドルにして、訓練生が進入したが、その着陸操作が不安定であった。

機長は、2 回目からは片発アイドルにすることなく、トランスミッショントルクを制限し片発不作動を模した着陸訓練に移行した。

同着陸訓練を 1 3 回実施したところ着陸操作が安定してきたので、機長は再び片発アイドルによる着陸訓練を指示した。片発アイドルにした同機は機首を突っ込み速度をつけて進入したが、1 1 時 4 8 分ごろ接地の際ハードランディングとなり、機体の一部が破損した。

訓練生は管制塔に報告し滑走路上に停止した。機長は、訓練の続行が困難と判断し、管制塔の許可を得て約 4 0 0 メートル離れたエプロンに移動し、エンジンを停止した。

2.2 人の死亡、行方不明及び負傷

| 死 傷 | と う 乗 者 | | そ の 他 |
|-----|---------|-------|-------|
| | 乗 組 員 | そ の 他 | |
| 死 亡 | 0 | — | 0 |
| 重 傷 | 0 | — | 0 |
| 軽 傷 | 0 | — | 0 |
| な し | 6 | — | |

2.3 航空機の損壊の程度

中 破

225002

2.4 航空機以外の物件の損壊

なし

2.5 乗組員に関する情報

機長 昭和12年1月28日生

事業用操縦士技能証明書第1590号

昭和39年6月15日取得

第1種航空身体検査証明書第11402212号

有効期間 昭和53年8月7日～昭和54年8月6日

総飛行時間 5,411時間23分

同型式機飛行時間 513時間45分

最近30日間飛行時間 51時間40分

訓練生 昭和28年12月25日生

事業用操縦士技能証明書第7196号

昭和53年8月2日取得

第1種航空身体検査証明書第11402255号

有効期間 昭和53年9月18日～昭和54年9月17日

総飛行時間 595時間20分

同型式機飛行時間 315時間30分

最近30日間飛行時間 39時間30分

2.6 航空機に関する情報

型式 ベル式212型

製造年月日 昭和48年10月30日

製造番号 30591

耐空証明書番号 第東53-296号

有効期間 昭和53年9月27日～昭和54年9月26日

総飛行時間 1,710時間55分

前回オーバーホール後の飛行時間 888時間05分

事故時の重量及び重心位置は、9,162.7ポンド及び136.7インチで、許容範囲内であった。

225003

2.7 気象に関する情報

木更津飛行場における陸上自衛隊気象隊による観測値は次のとおりであった。

11時32分 風向風速300° 5ノット、視程5キロメートル、煙霧、雲量雲高 $\frac{1}{8}$ 積雲2,500フィート。

11時48分(事故直後) 風向風速300° 4ノット、視程2,500フィート、気温19℃、露点温度12℃、高度計規正值29.98インチ。

2.8 航空機及びその部品の損壊に関する情報

テールブームの荷物室ドアの後方部位に約70センチメートルにわたる湾曲、コックピット右席上方窓破損及び右側浮舟取付金具一部破損。

3 事実を認定した理由

3.1 解析

事故機の調査結果及び機長ら乗組員の口述から、同機は、事故発生まで不具合はなく正常な状態にあったものと認められる。

当日の訓練は、当該訓練生の有するベル47型限定事項をベル212型に拡張するためのもので、9月22日から開始され11月20日には実地試験を受ける予定であった。

当該訓練項目は、離陸後、高度160フィートに到達する前に片発不作動になった場合を想定し離陸ヘリポートに安全に着陸するためのものである。訓練内容は、機長が片発アイドルにすると共に、訓練生は機首を下げて進入し速度をつけたのち水平姿勢にし降下率を少なくして着陸するものである。

当該機の地上痕及び機体損傷状況から、同機は降下率が大きいまま右スキッドからハードランディングしたものと認められ、降下率が大きかったことについては、進入操作及び水平姿勢への回復操作が不適切であったことと、水平姿勢した後の高度に応じた速度の制御が適切でなかったことによるものと推定される。

なお、当該着陸操作において、機長は助言及び修正操作を行わなかった。

225004

- (1) 乗組員は、適法な資格を有し、所定の身体検査に合格していた。
- (2) J A 9 5 1 8 は、有効な耐空証明を有し、事故発生まで正常であったものと認められる。
- (3) 当時の気象は、事故原因に直接関係はなかったものと推定される。
- (4) 当日は、当該訓練生の機種 of 限定事項拡張のための訓練実施中であった。
- (5) 同機は、降下率が大きいまま右スキッドからハードランディングし、その衝撃により機体を損傷したものと推定される。
- (6) 降下率が大きかったことについては、水平姿勢にした際の高度に応じた速度の制御が適切でなかったことによるものと推定される。

原 因

本事故は、片発不作動による着陸訓練時において、訓練生の水平姿勢にした際の高度に応じた速度の制御が適切でなかったことによるものと推定される。