

インペリアル航空株式会社所属
ヒラー式UH-12E型JA7638
に関する航空事故報告書

昭和54年8月30日

航空事故調査委員会議決(空委第45号)

委員長	岡田 實
委員	山口 真弘
委員	諏訪 勝義
委員	上山 忠夫
委員	八田 桂三

1 航空事故調査の経過

1.1 航空事故の概要

インペリアル航空株式会社所属ヒラー式UH-12E型JA7638は、昭和54年4月18日14時05分ごろ、機長ほか1名がとう乗し、千葉県印旛郡栄町の場外離着陸場において、オートローテーションの練習中、機体尾部が接地し、機体は中破したが、火災は発生しなかった。

本事故による人員の死傷はなかった。

1.2 航空事故調査の概要

昭和54年4月19日 現場調査

1.3 原因関係者からの意見聴取

昭和54年8月16日 意見聴取

242001

2 認定した事実

2.1 飛行の経過

J A 7 6 3 8 は、昭和 5 4 年 4 月 1 8 日機長及び同乗操縦士が乗組み、東京都東京ヘリポートを 1 2 時 2 0 分に離陸し、千葉県印旛郡栄町の場外離着陸場（以下「臨時ヘリポート」という。）に到着し、機長は技量保持のための練習を開始した。離着陸及び直進オートローテーションを終了し、第 1 回目の 1 8 0 度オートローテーションを行った。

第 2 回目の 1 8 0 度オートローテーションを高度約 8 0 0 フィートで開始し、速度約 4 5 ノットでオートローテーション降下を行った。その後、高度約 4 0 0 フィートで北西に正対し、高度約 3 0 0 フィートでクラッチをかん合させ、高度約 7 0 フィートでフレア操作を開始した。その後、同機は、テールロータで地面を打ち、機体は 1 8 0 度右旋回して、右側スキッドからハードランディングして停止した。

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	0
重 傷	0	0	0
軽 傷	0	0	0
な し	1	1	

2.3 航空機の損壊の程度

中 破

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 2 4 年 9 月 1 9 日生

事業用操縦士技能証明書 第 6 4 5 6 号

242002

限定事項 ベル47型 昭和51年11月5日

ヒラー式UH-12型 昭和54年3月22日

第1種航空身体検査証明書 第11651473号

有効期限 昭和55年2月24日

総飛行時間 827時間47分

同型式機による飛行時間 41時間45分

最近30日間の飛行時間 24時間30分

2.6 航空機に関する情報

型式 ヒラー式UH-12E型

製造番号 5051

製造年月日 昭和53年8月1日

耐空証明書番号 第東53-436号

有効期限 昭和54年12月11日

総飛行時間 97時間45分

2.7 気象に関する情報

機長は練習中に、臨時ヘリポートの約14キロメートル東南東に位置する新東京国際空港のA T I S（飛行場情報放送業務）を傍受したが、気象関係は次のとおりであった。

14時00分：風向280度から340度、風速7ノット、視程35キロメートル、雲量1/8、雲高3,500フィート、気温15度C、露点温度-7度C、高度計規正值30.10インチ。

機長の観測による事故現場の気象は、晴、視程良好、北西の風8ノットであった。

2.8 航空機及びその部品の損壊に関する情報

右側スキッド 破損

テールブーム 外板変形

テールロータ 破損

テールロータドライブシャフト 折損

242003

3 事実を認定した理由

3.1 解析

3.1.1 機長は、適法な資格を有していた。

3.1.2 同機は、有効な耐空証明を有していた。また、機体の調査結果、機長及び同乗者の口述から、同機は、事故発生時まで正常な状態であったものと認められる。

3.1.3 事故当時の気象状況は、事故の発生に直接関連がなかったものと認められる。

3.1.4 機長は、フレア開始高度を目測により行ったが、その高度は、通常行っている80フィートより低かったものと推定され、かつその高度に応じたフレア操作が小さかったため機体の沈下が大となり、最初テールスキッドが、続いてテールロータブレードが地面に接触したものと推定される。

3.1.5 テールロータブレードの地面への接触により同ロータが破損し、更にテールロータドライブシャフトが折損したため、アンチトルク効果がなくなり、機体は、約180度右旋回し、右側スキッドからハードランディングして停止したものと推定される。

4 結論

- (1) 機長は、適法な資格を有し、所定の身体検査に合格していた。
- (2) JA7638は、有効な耐空証明を有し、事故発生時まで正常な状態であったものと推定される。
- (3) 事故当時の気象状況は、事故の発生に直接関連がなかったものと認められる。
- (4) オートローテーションの練習において、機長のフレア操作開始時の高度が低く、かつその高度に応じたフレア操作が小さかったため、機体の沈下が大となり機体尾部が接地したものと推定される。

原因

本事故は、機長が、オートローテーションの練習において、フレア操作開始時の高度が低く、かつその高度に応じたフレア操作が小さかったため、機体の沈下が大となり機体尾部が接地したことによるものと推定される。

242004