

所 属：個人所属  
型 式：ヒューズ式269C型（回転翼航空機）  
登録記号：JA7848  
発生場所：福井県大野市東中ひずめ区地跡の休耕田  
発生日時：平成11年9月5日 15時25分ごろ

## 1 航空事故調査の経過

### 1.1 航空事故の概要

JA7848は、平成11年9月5日、慣熟飛行のため、機長及び同乗者が搭乗して、福井県大野市のひずめ場外離着陸場を離陸し、同場外離着陸場の場周経路で離着陸訓練を実施中、15時25分ごろ、ハードランディングして横転し、機体を損傷した。

搭乗者の死傷	死傷者無し	
航空機の損壊	大破	火災発生無し

### 1.2 航空事故調査の概要

主管調査官が、平成11年9月6日～7日、現場調査を実施した。  
原因関係者から意見聴取を行った。

## 2 認定した事実

### 2.1 航空機乗組員に関する情報

機長	男性	55歳	
自家用操縦士技能証明書（回転翼航空機）			第14368号
限定事項	陸上単発ピストン機		平成元年3月13日
総飛行時間			274時間53分
同型式機飛行時間			27時間25分

### 2.2 航空機に関する情報

#### 2.2.1 航空機

型 式	ヒューズ式269C型
総飛行時間	445時間20分
事故当時の重量及び重心位置	1,530lb、前後方向98.2in、左右方向+0.44inと推算され、許容範囲

内と推定される。

## 2.2.2 航空機各部の損壊状況

機体各部の損傷状況は、次のとおりであり、いずれもハードランディング時又は横転時に生じたものと認められる。

- (1) 胴体側面破損
- (2) メインローター・ブレード3枚共破損
- (3) ピッチ・リンク及びダンパー損傷
- (4) エンジン損傷
- (5) 左スキッド破断
- (6) テールブーム破断
- (7) テールローター・ブレード2枚共破損

## 2.3 気象に関する情報

2.3.1 事故現場の西約1.7kmに位置する大野地区消防本部の観測値は、次のとおりであった。

15時00分	天候	曇り、	風向	南、	風速	6.2m/s (最大 9.9m/s)
	気温	29.7℃				
16時00分	天候	曇り、	風向	南、	風速	5.1m/s (最大10.0m/s)
	気温	29.4℃				

2.3.2 機長及び同乗者によれば、事故当時の気象は、次のとおりであった。

天気 晴れ、風向 南、風速 7～8kt、視程 良好

なお、風向は南西～南東の間で変動し、ガストが出始めていた。

## 2.4 現場調査

### 2.4.1 現場の状況

事故現場は、JR越前大野駅の南東約1.1kmの休耕田であった。休耕田には、スキッドによる北東に向いた接地痕及びメインローター・ブレードが地面を叩いたことによる数カ所の痕跡が認められた。機体は、最初のスキッドの接地痕から北へ約15mのところ、概ね機首を北東に向け、左側面を下にして横転していた。

(付図1及び写真1、2参照)

## 2.4.2 飛行の経過

事故に至るまでの経過は、機長によれば、概略次のとおりであった。

同機は、慣熟飛行のため、機長が左席（機長席）、同乗者が右席に着座して、福井県鯖江場外離着陸場を11時25分ごろ離陸し、ひずめ場外離着陸場（以下「場外離着陸場」という。）に12時05分ごろ着陸した。

その後、離着陸訓練を行うため、15時20分ごろ、場外離着陸場を南方向へ離陸した。離陸時は南の風5～6ktだったが、風向は南西～南東の間で変動し、ガストが出始めていた。東側場周経路を高度約300ftで飛行、上空から見たところ風は南風7～8ktであった。北側から速度25～30kt、エンジン回転約3,200rpm、マニホールド圧力約25inHgで最終進入した。

場外離着陸場手前で、ホバリングに移行しようとして、高度3～4mでフレア操作を行ったところ、風に煽られ、機首上げになり、機首が右側（西側）に流された。修正のため機首下げ操作を行い、右旋回をしながら機体の姿勢回復を試みたが、再び風に煽られ、機首下げのまま右への傾きが大きくなった。このため、左へサイクリック・スティックを操作するとともに、機首上げ操作を試みたところ、機体は左に傾き、場外離着陸場北側の休耕田に左のスキッドからハードランディングした。

機体が横倒しになったので、スイッチ類をオフにして同乗者と共に機外へ脱出した。

飛行中は操縦系統及びエンジンに異常は感じなかった。

（付図1参照）

## 3 事実を認定した理由

3.1 事故現場の状況及び機長の口述から、同機は、事故発生時まで機体及びエンジンに異常はなかったものと推定される。

3.2 2.3.1で述べた観測値及び機長並びに同乗者の口述から、事故発生時、風向は南西～南東の間で変動し、風速は平均約10kt、最大約20ktであったものと推定される。

3.3 同機は、風向風速の変動する状況下において、着陸しようとして、場外離着陸場手前でフレア操作を行い、ホバリングに移行した際、機首を押さえる操作の不足及び出力の増加に伴う左ラダー操作の遅れにより、機首上げのまま機首が右側（西側）に偏向し、機体が西側に流されたものと考えられる。

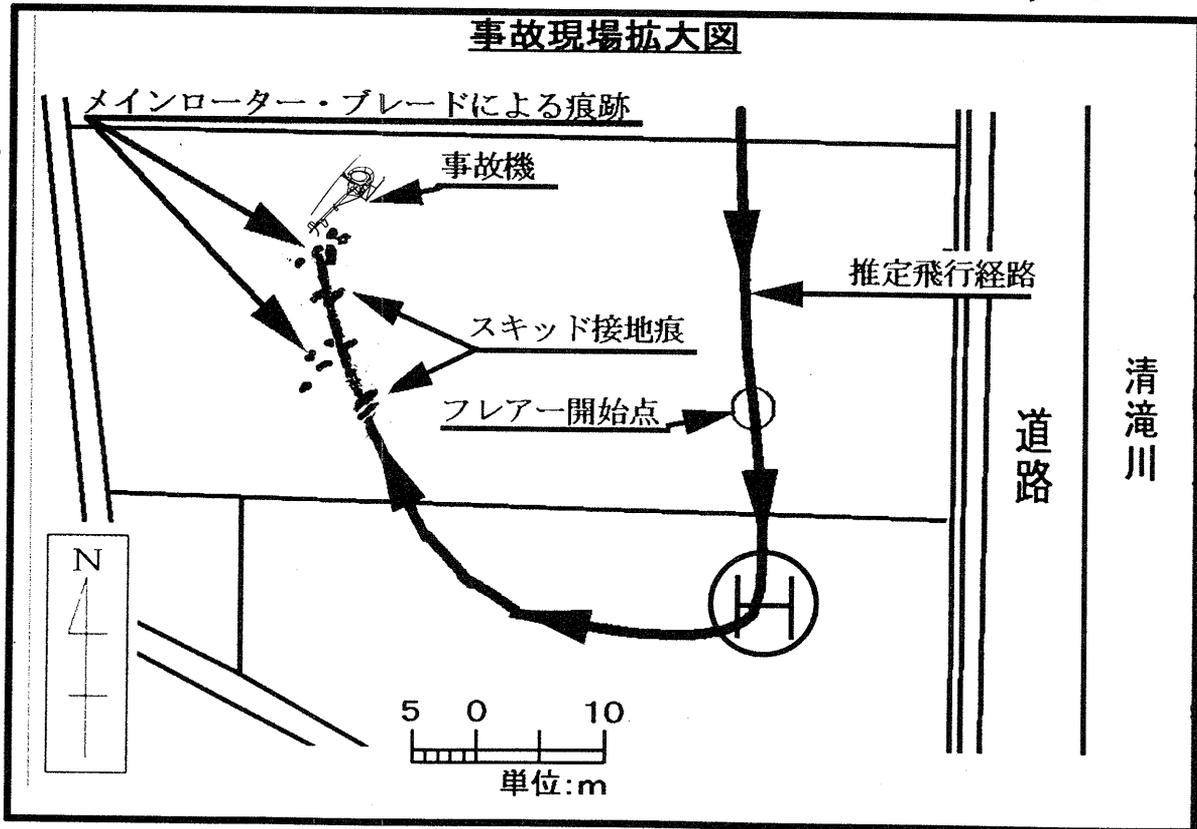
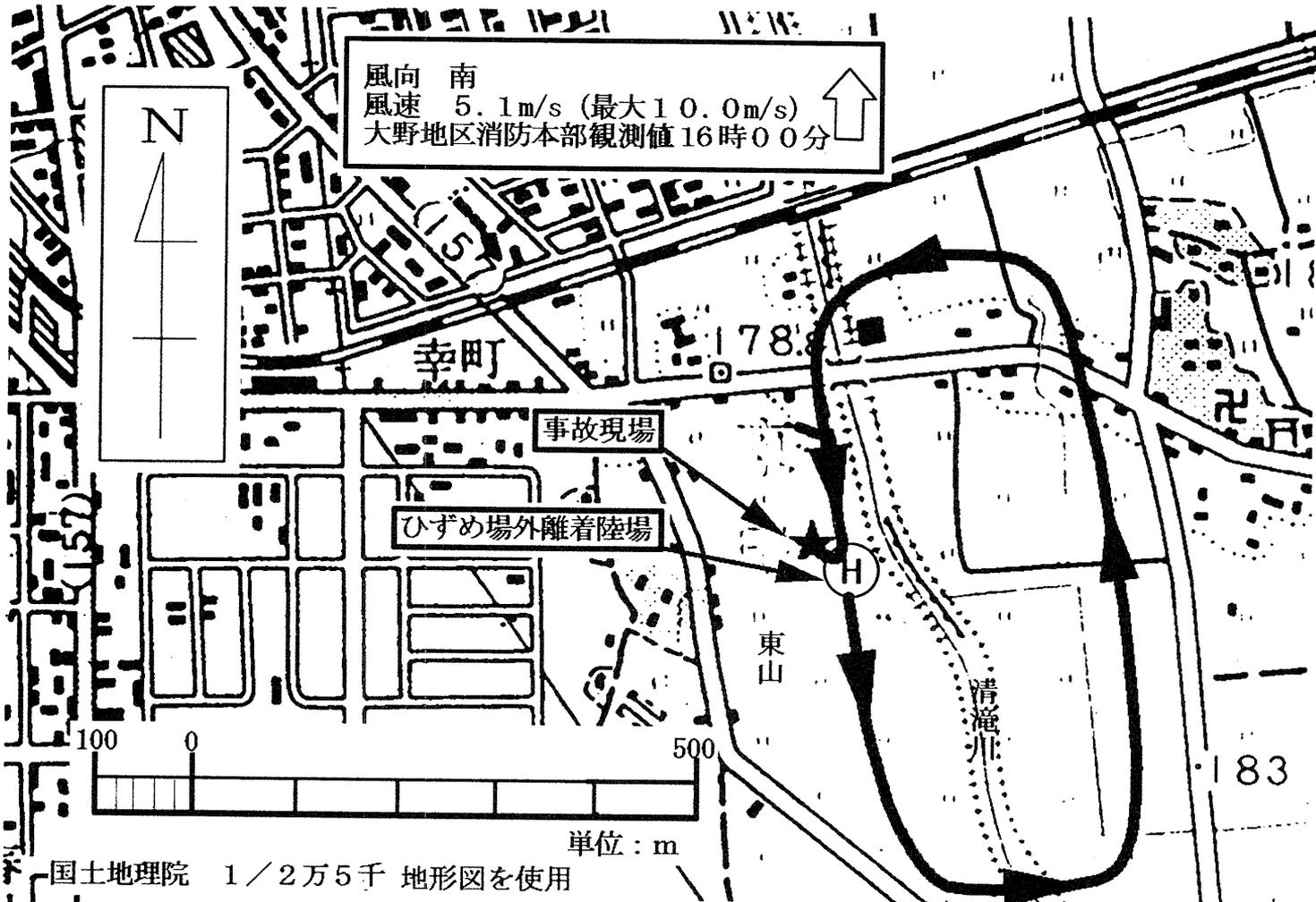
このため、機長は回復操作を行ったが、横風及び背風を受ける状況となり、かつ修正操作が不適切であったため、ハードランディングし、メインローターで地面を叩き、横転したものと推定される。

3.4 同機は、ハードランディングして横転した際、機体を損傷したものと推定される。

#### 4 原因

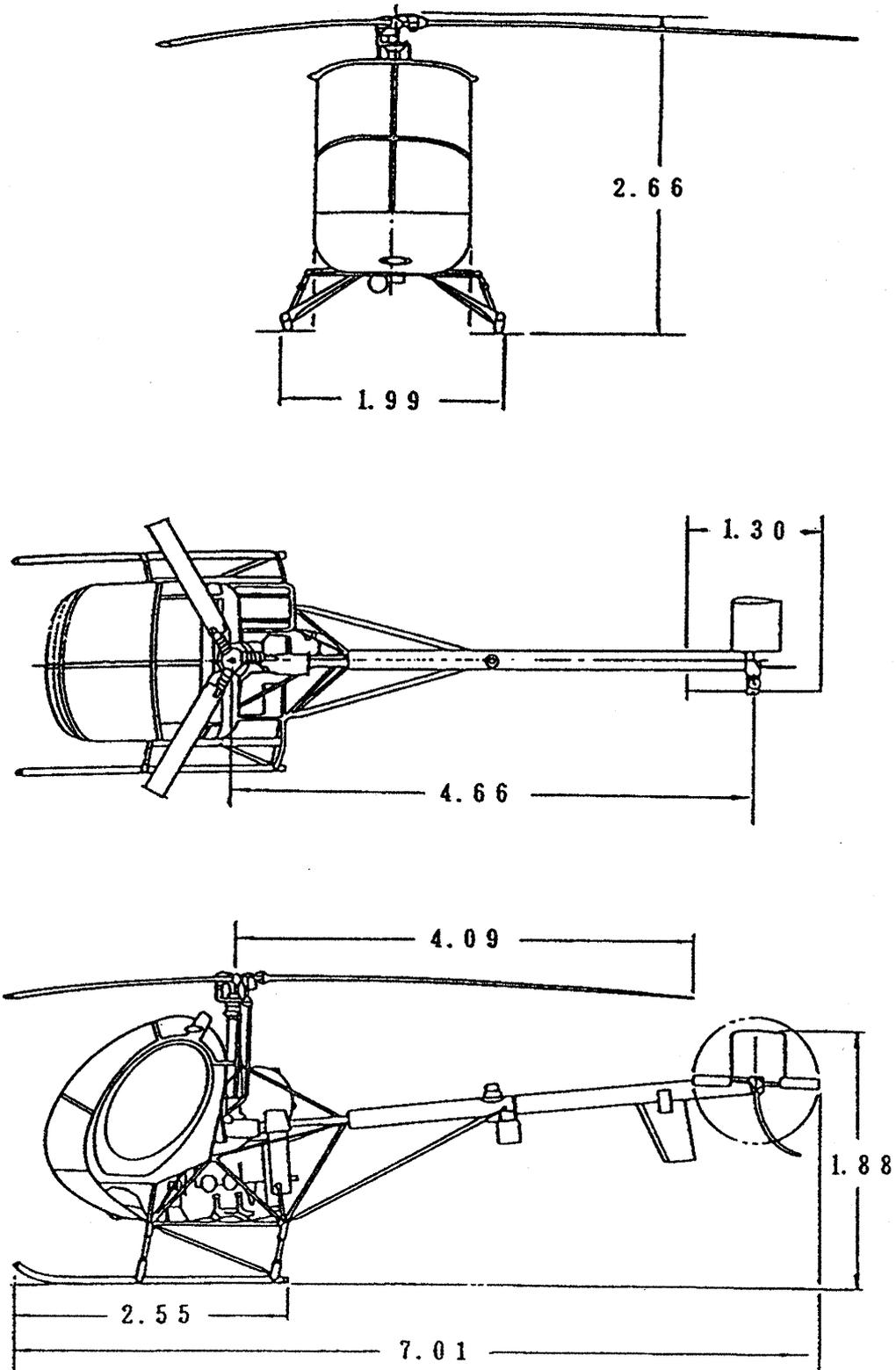
本事故は、同機が、風向風速の変動する状況下において着陸する際、機長の3舵の操作が調和を欠いたため、ハードランディングして横転し、機体を損傷したことによるものと推定される。

付図 1 推定飛行経路図



付図 2 ヒューズ式 269C型 三面図

単位：m



# 写真 1 事故現場



# 写真 2 事故機

