

毎日新聞社所属  
ベル式206A型JA9044  
に関する航空事故報告書

昭和50年4月3日

航空事故調査委員会議決（空委調第173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

毎日新聞社所属ベル式206A型JA9044は、昭和49年7月5日10時55分ころ、北九州市小倉北区赤坂海岸57番地延命寺臨海公園予定地臨時ヘリポート（以下「ヘリポート」という。）で、離陸の際、右に横転して大破した。

同機には、機長のみとう乗していたが異常なく、火災も発生しなかった。

### 1.2 航空事故調査の概要

昭和49年7月5日～7日 現場調査

### 1.3 原因関係者からの意見の聴取

昭和50年2月13日 意見聴取

026001

## 2. 認定した事実

### 2.1 飛行の経過

JA9044は、昭和49年7月5日10時46分機長と整備士がとる乗し、北九州空港を離陸して、取材のための記者及びカメラマンをとる乗させるためヘリポートへ向った。

同機は、同ヘリポートの海側から南方向へ進入して、10時53分ころヘリポートに着陸した。

着陸後、発動機を停止する前に、機長は同機を風に正対させようと意図し、降機した整備士に風向のチェックを依頼した。

機長は、整備士からの風向の指示にもとずき、ホバリング・ターンにより機首を約45度左に向けるため離陸操作を行った直後、同機は右スキッドが接地した状態で、機首を左に約45度振りながら右傾しはじめ、メイン・ローター・ブレードで地面を叩き、さらにメイン・ローター・マストを折損して横転した。

同機には、機長のみとる乗していたが異常なく、火災は発生しなかった。

### 2.2 人の死亡、行方不明及び負傷

なし

### 2.3 航空機の損壊の程度

大破

### 2.4 航空機以外の物件の損壊

破断したメイン・ローター・ブレードの先端の一部が事故発生現場から、南南東方向へ約120メートル飛び、鉄筋コンクリート家屋の壁に突きささり、同壁に約50センチメートル四方の穴をあけた。

### 2.5 乗組員に関する情報

機長 大正13年10月1日生

事業用操縦士技能証明書 第543号

昭和31年12月27日 取得

限定事項 飛行機陸上単発

026002

## 飛行機陸上多発

事業用操縦士技能証明書 第2303号

昭和43年1月31日 取得

限定事項 回転翼航空機ベル47型

回転翼航空機ベル206型

総飛行時間 固定翼 8,857時間10分

回転翼 974時間30分

内ベル式206A型によるもの162時間を含む。

第1種航空身体検査証明書 第11660193号

有効期間 昭和49年3月4日から

昭和50年3月3日まで

### 2.6 航空機に関する情報

型 式 ベル式 206A型  
製造番号 493  
製造年月日 昭和45年3月21日  
耐空証明書番号 第大-49-036号  
有効期間 昭和49年4月23日から  
昭和50年4月22日まで  
総使用時間 1,473時間05分

オーバーホール後の使用時間 304時間25分

推定重量重心位置(ヘリポート離陸時)

重量 2,443 ポンド 縦重心位置 +112.68 インチ

横重心位置 + 1.31 インチ

重量重心位置は許容範囲内にあった。

### 2.7 気象に関する情報

当日事故発生時ころの風向風速

○福岡航空測候所北九州空港出張所(ヘリポートから南々東約7.5キロメートル)観測値

11時00分:120度 6ノット

○下関地方気象台(ヘリポートから北東約6キロメートル)観測値

**026003**

10時55分：東南東（約110度）3.3メートル毎秒（7ノット）

○現場における整備士口述：南東（135度）4～5メートル毎秒（8～10ノット）

## 2.8 航空機又はその部品の損壊に関する情報

横転による主なる損壊状況は次のとおりであった。

- |                  |                |
|------------------|----------------|
| ○メイン・ローター・ブレード   | マストから分離破断      |
| ○メイン・マスト         | 破断             |
| ○操縦系統ロッド         | 破損             |
| ○トランスミッション・カウリング | 破損             |
| ○トランスミッション取付デッキ  | 破損             |
| ○メイン・ドライブ・シャフト   | トランス・ミッションから外れ |
| ○水平安定板           | 損傷             |
| ○テール・ブーム         | 部分的に変形（しわ）     |

## 3. 事実を認定した理由

### 3.1 解析

3.1.1 JA9044の飛行状況，事故機及び整備記録の調査結果からは，機体，エンジン及び諸系統は，事故前に故障又は作動不良はなく，事故発生まで正常な状態であったものと推定される。

3.1.2 事故当時の気象は，本事故に関連なかったものと推定される。

3.1.3 地面に残こされた両スキッドの痕跡は次のとおりであった。

左スキッドの痕跡は当該スキッドの前端から約 $\frac{1}{3}$ の点を中心にして左回転しながら地面を離れたことを示している。

他方，右スキッドの痕跡は2本あり，そのうちの1本は着陸時のものと推定され，他の1本は，左スキッドと同様に前端から約 $\frac{1}{3}$ の点を中心として，地面を強く押しながら約40度左回転している。

026004

これらスキッドの瘍跡及び損壊の状況から、ホバリング、ターンを意図しての離陸に移行するためのピッチ上げ操作の過程において、機長は、右スキッドが地面からわずかに浮揚し、左スキッドが地面から離れていない状態を、機体が完全に浮揚したものと判断し、左約45度の方向転換のためのテール・ローター・ピッチコントロール・ペダルを使用したものと推定される。

その結果、尾部を右に振る推力が発生すると同時に、機体を右に移動させる力が増大し、そのとき、左スキッドが接地していたため、機体は尾部を右に振り左回転をしながら右に傾きはじめ、わずかに浮揚していた右スキッドが接地すると同時に、左スキッドが持ち上げられた。

接地した右スキッドは、土砂質の地面を滑りながらくい込み、その抵抗で同機には右横転の動きが助長された。

次いで、右に傾斜したメイン・ローターの回転面から発生した右ローリング・モーメントによって、同機の右横転の動きがさらに加速され、急激な右横転に入ったものと推定される。

## 4. 結 論

- (1) 機長は、適法な資格を有し、所定の航空身体検査に合格していた。
- (2) JA9044は、有効な耐空証明を有していた。
- (3) JA9044は、事故前に機体、エンジン及び諸系統には故障又は作動不良はなく、事故発生まで正常な状態であったものと推定される。
- (4) 事故当時の気象は、本事故に関連なかったものと推定される。
- (5) 機長は、着地している機体を風向に正対させるため、左約45度のホバリング・ターンを行って停留することを意図した。
- (6) 機長は、機体が完全に浮揚したものと判断し、左への方向転換のためのテール・ローター・ピッチコントロール・ペダルを使用したものと推定される。
- (7) 同機は、右スキッドを支点にして左回転しながら右横転したものと推定される。

## 原 因

本事故は、機長が離陸の際、判断を誤り左スキッドが地面から離れないうちに、左方向転換のためのテール・ローター・ピッチコントロール・ペダルを使用したことによるものと推定される。

026005