

東京エアーラインズ株式会社所属  
ヒューズ式269B型JA 7450  
に関する航空事故報告書

昭和51年3月18日

航空事故調査委員会議決（空委調第15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

東京エアーラインズ株式会社所属ヒューズ式269B型JA 7450は、昭和50年11月17日12時35分ころ、操縦教員及び訓練生が乗組み横浜市金沢区鳥浜町の埋立地でオート・ロテーションの訓練中、テール・ローター・ブレードを地上の障害物に接触させ、同地にハード・ランディングし、機体は中破した。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50年11月17日 現場調査

### 1.3 原因関係者からの意見聴取

昭和51年3月10日 意見聴取

090001

## 2 認定した事実

### 2.1 飛行の経過

事故当日、同機は訓練のため訓練生が左席に、操縦教員が右席に乗込み、11時19分横浜ドリームランドの臨時ヘリポートを離陸し、空中操作の訓練を行った。その後、11時39分ころ鳥浜町の埋立地上空に到着し、訓練生がホバリング、場周飛行等の訓練を行った後、操縦教員が操縦し、訓練生にオート・ロテーション訓練を教示した。

同機は、風にはほぼ正対して北に向かって進入し、オート・ロテーションに入り、対地高度約9メートルでフレア操作を行ったが、尾部が下った姿勢で、ほぼ沈下が停止したとき、同機は地上高約45センチメートルの鉄筋にテール・ローター・ブレードを接触させ、右に2回程回転したのち、同鉄筋から約16メートル北東の場所に機首を北に向けてハード・ランディングした。

### 2.2 人の死亡、行方不明及び負傷

死 亡	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	2	—	

### 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

090002

## 2.5 乗組員に関する情報

操縦教員 昭和24年2月27日生

事業用操縦士技能証明書(回転翼)第3812号

昭和46年7月28日取得

操縦教育証明(回転翼)第203号

昭和49年8月22日取得

第1種航空身体検査証明書第11370894号

有効期間 昭和50年8月6日から昭和51年8月5日まで

総飛行時間 1,870時間

うちヒューズ式269型 1,200時間

最近30日間の飛行時間 45時間

訓練生 昭和28年3月28日生

自家用操縦士技能証明書(回転翼)第5860号

昭和49年6月7日取得

第3種航空身体検査証明書第31400307号

有効期間 昭和49年11月30日から昭和50年11月29日まで

総飛行時間 213時間

## 2.6 航空機に関する情報

航空機型式 ヒューズ式269B型

製造年月日 昭和40年4月12日

製造番号 第25-0160号

耐空証明書番号 第東50-050号

耐空証明書有効期間 昭和50年4月26日から昭和51年4月25日まで

総飛行時間 3,242時間27分

## 2.7 気象に関する情報

操縦教員の口述によると、事故当時の気象は晴、視程良好、北の風約10ノットであった。

## 2.8 航空機の損壊に関する情報

テール・ローターの赤ブレードが先端から約15センチメートルの位置で切損。

**090003**

テール・ローターの緑ブレードが先端から約13センチメートルの位置で切損。

テール・ローター・ドライブ・シャフト切損。

右脚破損。

## 2.9 その他の情報

同機が使用した場所は、横浜市金沢区鳥浜町の広大な埋立地の海に面した北東部の一部であった。

同機がハード・ランディングした場所の南西約16メートルの場所に、1個のコンクリート・ブロック（縦及び横約40センチメートル）があり、当該ブロックから直径約2センチメートルの鉄筋が地上から約45センチメートルの高さに露出していた。

## 3 事実を認定した理由

### 3.1 解析

事故機の調査結果及び、操縦教員ならびに訓練生の口述から機体、発動機等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。

埋立地にあった鉄筋の上部には、同機のテール・ローターが接触した痕跡が発見されたことから、同機は、フレア操作を行った際、当該鉄筋とテール・ローターが接触し、これによってテール・ローターが飛散したものと認められる。操縦教員は、対地高度2メートルでフレア操作によって当該オート・ロテーションの沈下を停止させる予定であったと推定される。同機のテール・ローター・ブレードが高さ約45センチメートルの鉄筋に接触したことについては、フレア操作の開始が遅れたことによる予定高度以下への沈下によるものか、又は同操作が大きすぎたことによる過度の尾部下がりによるものと推定される。

当該鉄筋は空中からは発見しにくい状況にあったと考えられ、操縦教員はオート・ロテーション訓練中、当該鉄筋を視認していなかったものと推定される。周辺には当該鉄筋のほか他に障害物は認められなかったが、低高度まで降下するオート・ロテーション訓練の実施に際しては、周囲の障害物に対し十分な配慮をする必要があったものと考えられる。

090004

## 4 結 論

- (1) 操縦教員及び訓練生は適法な資格を有していた。
- (2) 航空機は、所定の耐空証明を有し、かつ、整備されていた。
- (3) 同機は、オート・ロテーションのフレアー操作中に、埋立地にあった高さ約45センチメートルの鉄筋にテール・ロータ・ブレードを接触させたものと認められる。
- (4) 操縦教員は、当該オート・ロテーション訓練に際し、操縦中における周囲の障害物に対する配慮が十分でなかったものと推定される。

### 原 因

本事故は、オート・ロテーション訓練に際し、操縦教員の操縦中における周囲の障害物に対する配慮が十分でなかったため、障害物に接触したことによるものと推定される。

090005