

中日本航空株式会社所属
川崎ベル式47G 3B-KH 4型 JA7420
に関する航空事故報告書

昭和53年4月6日

航空事故調査委員会議決（空委第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

中日本航空株式会社所属川崎ベル式47G 3B-KH 4型JA7420は、昭和52年11月5日11時20分ころ、石川県七尾市徳田町の場外離着陸場（以下「臨時ヘリポート」という。）に着陸しようとした際、右に横転し大破した。

火災は発生しなかった。

当該機には機長及び同乗者1名がとう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52年11月6日 現場調査

1.3 原因関係者からの意見聴取

昭和53年1月30日 意見聴取

2 認定した事実

2.1 飛行の経過

JA7420は、事故当日石川県七尾市徳田町の臨時ヘリポートまで空輸のため、機長

186001

及び整備士1名がとう乗し名古屋空港を08時00分に離陸した。

当該機は小松空港を経由し目的地まで順調に飛行し、11時10分ころ臨時ヘリポートの北約200メートルの空地を臨時ヘリポートと誤認して着陸した。

着陸後、機長は誤認に気づき、臨時ヘリポートへ移動のため同空地を離陸した。

機長は風に正対して臨時ヘリポートに着陸進入し、地面から約50センチメートルの高度でホバリングした後、臨時ヘリポート（休耕田）の中央付近に両スキッドを一たん接地させ、コレクティブピッチコントロールレバー（以下「ピッチレバー」という。）を下げ始めたところ機体が後に傾き始めた。

機長は接地場所が起伏していると判断し、別の場所に移ろうとしてピッチレバーを上げながらサイクリックコントロールスティック（以下「スティック」という。）を前方に押したところ、スキッドが地面を離れると同時に右前傾姿勢となり、その傾向が顕著となってきた。

機長はさらにピッチレバーを急激に引き上げスティックを後方に一杯引いたが、スティックの動きが重かった。

機体は右前傾姿勢のまま、メインロータブレードが地面に接触し、メインロータマストがトランスミッション部から離脱し、最終機体位置の右側方約11メートルの地点に脱落した。

その後右前方スキッドを最初のスキッド接地場所から約10メートル前方で下段の水田より約50センチメートル高くなっている畔にこすりながら機首を下段の水田に突込み、右に横転して大破した。

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

大 破

186002

2.4 航空機以外の物件の損壊

水田約10平方メートル 圧土油損

2.5 乗組員に関する情報

機長 昭和27年1月25日生
事業用操縦士技能証明書（回転翼）第6214号
昭和51年4月10日取得
限定事項 回転翼ベル47型
第1種身体検査証明書 第11620854号
有効期間 昭和52年1月27日から昭和53年1月26日まで
航空級無線通信士 AZE 222号
昭和50年11月26日取得
総飛行時間 816時間39分
（内回転翼航空機656時間03分）
同型式機飛行時間 217時間09分
最近30日間の飛行時間 9時間25分

2.6 航空機に関する情報

型式 川崎ベル式47G3B-KH4型
製造年月日 昭和40年4月6日
製造番号 第2057号
耐空証明書番号 第大-52-013号
有効期間 昭和52年4月11日から昭和53年4月10日まで
総使用時間 5,974時間10分
前回50時間点検後の使用時間 3時間45分
重量及び重心位置 事故発生時のJA7420の重量は2,534.08ポンド、
重心位置は+1.125インチと推算され、いずれも許容
範囲内にあったものと推定される。

2.7 気象に関する情報

事故当時の気象は機長の口述によると、天気、晴、視程10キロメートル以上、風向

186003

風速東北東 3メートル/秒、気温 20℃であった。

2. 8 航空機及び部品の損壊に関する情報

- (1) メインロータはマストが取付いたままトランスミッションから離脱し脱落、ブレードは両側とも外側に曲り
- (2) センターブーム歪み
- (3) スキッド右側切損、レグ曲り
- (4) 燃料タンク（右）凹み
- (5) エレベータ 右側曲り
- (6) テールロータブレード（白）曲り
- (7) キャビンフロア右前方凹み
- (8) 風防破損
- (9) スタビライザバー破損、アウターチューブ切損

3 事実を認定した理由

3. 1 解 析

J A 7 4 2 0 は、調査の結果事故発生時までエンジン、機体等に異常は認められなかった。

事故当時の気象は、視程も良く風速も毎秒 3メートル程度で、事故発生に関連はなかったものと推定される。

臨時ヘリポートは休耕田を使用していたが、事故当時は雑草におおわれており、着陸に際し上から地面の起伏は判明しなかったものと推定され、スキッドを接地後ピッチレバーを下げるに従って後に傾いたことは、スキッドが起伏部にあったためと推定される。

機体が後に傾いた後、機長は回復操作を行ったが、メインロータブレードの地上痕跡から、機体は右前傾姿勢になり、次いでメインロータブレードが接地したものと推定される。

機体が右前傾姿勢となったのは、ピッチレバーを上げると同時にスティックを前方に操作したため、機体後部が浮き上がり、ドリフトの影響と右スキッドの地面抵抗によって機体が右傾したものと推定される。

その後、当該機は出力増加によって右前傾姿勢がさらに深まり、横転するに至ったも

186004

のと推定される。

機長は、前傾姿勢からの回復のためスティックを後に引いた際、スティックの動きが重かったと口述しているが、これは操作時にメインロータブレードが地面に接触していたためと推定される。

従って、前傾姿勢からの回復操作に対してその効果は得られなか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、所定の身体検査に合格していた。
- (2) JA7420は有効な耐空証明を有し、事故発生時まで同機に不具合はなかったものと認められる。
- (3) 事故当時の気象は事故原因に関連はなかったものと推定される。
- (4) スキッドを接地後ピッチレバーを下げるに従って機体が後に傾いたことは、スキッドが地面の起伏部にあったためと推定され、地面の起伏は当該地面が雑草におおわれていたため上から判明しなかったものと推定される。
- (5) 機体が後に傾いた後、機長はピッチレバーを上げ、同時にスティックを前方に操作したため機体は右前傾姿勢となり、その傾向が増大し横転するに至ったものと推定される。

原 因

本事故は、着陸時において機体が後に傾いた際、その姿勢修正のため機長が行った操作に適切を欠いたことによるものと推定される。

なお、臨時ヘリポートに起伏があり、雑草におおわれていたことも事故に関与したものと推定される。