

読売新聞社所属
メッサーシュミット・ベルコウブROOM式BO105C型JA9523
に関する航空事故報告書

昭和54年1月11日

航空事故調査委員会議決（空委第5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

読売新聞社所属メッサーシュミット・ベルコウブROOM式BO105C型JA9523は、昭和53年11月6日14時50分ごろ、埼玉県北埼玉郡大利根町大字新川地先の場外離着陸場（以下「大利根ヘリポート」という。）において片発不作動時の着陸訓練を実施中、着陸に際しテールロータブレードが接地し、中破した。火災は発生しなかった。

同機には、操縦練習の監督者（以下「監督者」という。）及び操縦練習生（以下「練習生」という。）の計2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53年11月7日 現場調査

1.3 原因関係者からの意見聴取

昭和53年12月25日 意見聴取

223001

2 認定した事実

2.1 飛行の経過

JA 9523は、練習生及び監督者がとう乗し、昭和53年11月6日13時50分ごろから大利根ヘリポートにおいて、練習生の操縦により飛行訓練を実施していた。

同機は、片発不作動時における着陸の訓練課目を行うため14時45分ごろ同ヘリポートを離陸し、場周を飛行後、ベースレグにおいてNO. 2エンジンをアイドルに絞り、対気速度約60ノットで400～450フィートの高度から浅い降下角度で最終進入に入った。

練習生は高度約200フィートから次第に速度を減じながら、地上8～10フィートの高度に達した時フレア操作及びその返し操作を行ったが、その際テールロータブレードが一瞬接地し、続いてテールスキッドが接地して軽くバウンドし、接地帯標識から7～8メートル前方に機首を僅かに右に振り着陸停止した。

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
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

2.5 乗組員に関する情報

練習生 昭和22年10月20日生

事業用操縦士技能証明書 第7004号

223002

昭和53年3月13日取得

限定事項 回転翼航空機ヒューズ369型

第1種航空身体検査証明書 第11651222号

有効期間 昭和53年3月24日から昭和54年3月23日まで

総飛行時間 1,397時間45分

同型式機の飛行時間 29時間35分

最近30日間の飛行時間 20時間50分

監督者 昭和14年10月4日生

事業用操縦士技能証明書 第1480号

昭和38年11月19日取得

限定事項 回転翼航空機ベル47型、ヒューズ式369型、MBB式BO105型

第1種航空身体検査証明書 第11651287号

有効期間 昭和53年6月6日から昭和54年6月5日まで

総飛行時間 3,521時間15分

同型式機の飛行時間 345時間

最近30日間の飛行時間 27時間50分

2.6 航空機に関する情報

型式 メッセージミット・ベルコウプローム式BO105C型

製造番号 第S74号

製造年月日 昭和48年1月31日

耐空証明書番号 第東53-098号

有効期間 昭和53年5月17日から昭和54年5月16日まで

総飛行時間 1,311時間05分

前回オーバーホール後の飛行時間 118時間10分

前回定時点検後の飛行時間 17時間15分

重量及び重心位置

当該機の事故発生時の推定重量は1,776.9 kg、推定重心位置は+3,166.3 mmで、重量限界(2,300 kg)及び重心位置の許容範囲(+2,980~+3,295 mm)以内であったものと推定される。

223003

2.7 気象に関する情報

乗組員の口述によれば、事故発生時ごろの事故現場付近の天候は快晴で視程は10キロメートル以上で風は静穏であった。

2.8 航空機及びその部品の損壊に関する情報

1. テールロータブレード（赤及び白） 1部破損分離
2. テールパイロンのスパー及び外板 上部より約30センチメートルのところではほぼ全面にわたり破断
3. テールロータドライブシャフト 変形
4. ベンディクスシャフト 擦過痕
5. テールスキッド 変位（後方にずれ）

3 事実を認定した理由

3.1 解析

監督者と練習生は適法な資格を有しており、身体状態から当該事故に関連があると認められる不具合な事項は発見されなかった。

事故機は片発不作動時における訓練課目を行っていた。

同機の調査結果及び乗組員の口述から、機体、エンジン、操縦系統等は、事故発生時まで異常はなかったものと認められる。

同機は、地上痕から、最初にテールロータブレードが、次いでテールスキッドが接地したものと推定され、その時点における機首上げ角度は約30度以上と推定される。

同機が上記の姿勢で接地したことは、低高度で練習生によるフレア操作が過大であったこと及びフレアの返し操作が一瞬遅れたため、同機の揚力が減少して沈下し、水平姿勢に戻りきらない状態で接地したことによるものと推定される。

当該着陸操作は一連の瞬間的なタイミングにより行われるものであり、監督者が上記一連の操作の間に助言及び修正操作を行う時間的余裕はなかったものと推定される。

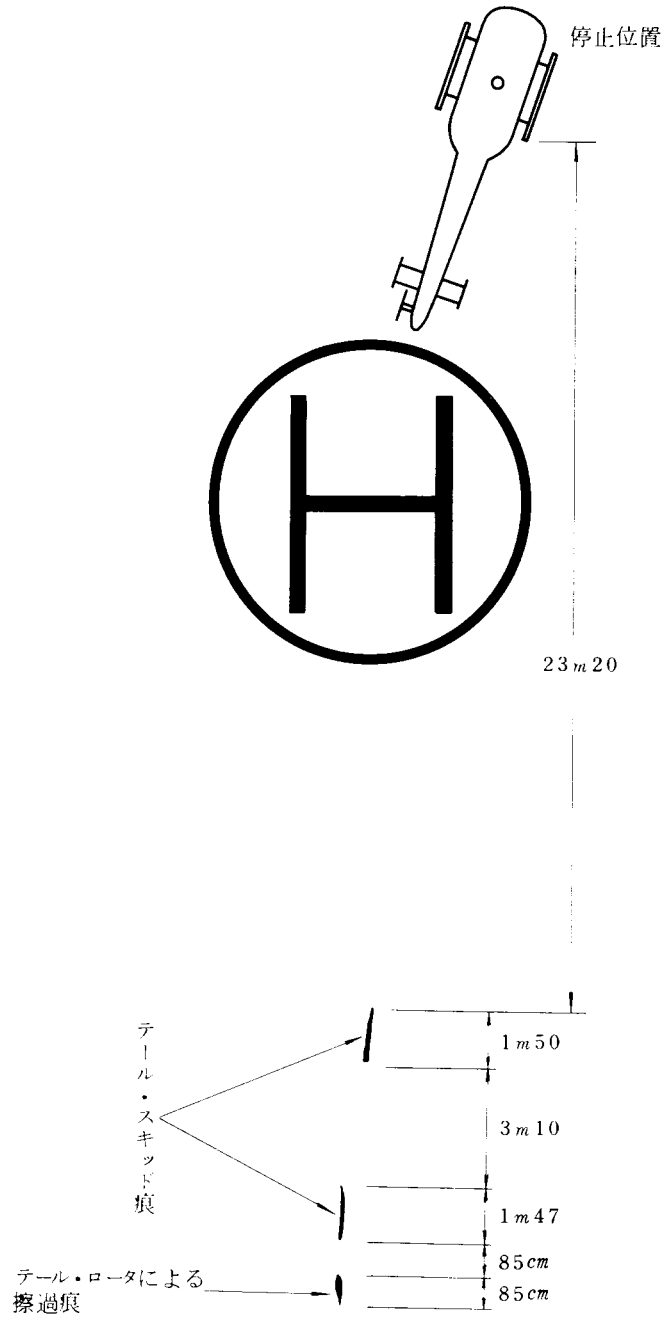
223004

- (1) 監督者及び練習生は、適法な資格を有しており、身体状態から当該事故に関連があると認められる事項は発見されなかった。
- (2) JA9523は、有効な耐空証明を有し、事故に関連する不具合はなかった。
- (3) 事故発生時の気象は、事故に関連はなかったものと認められる。
- (4) 同機は、最初にテールロータブレードが、次いでテールスキッドが接地したものと推定され、その時点においては約30度以上の機首上げ姿勢であったものと推定される。
- (5) 上記(4)の姿勢で接地したことは、低高度におけるフレア操作が過大であり、フレアの返し操作が遅れたことによるものと推定される。

原 因

本事故は、練習生が片発不作動時の着陸訓練中、着陸に際し、低高度で過大なフレア操作を行ったこと及びフレアの返し操作が遅れたことによるものと推定される。

JA 9523 事故現場見取図

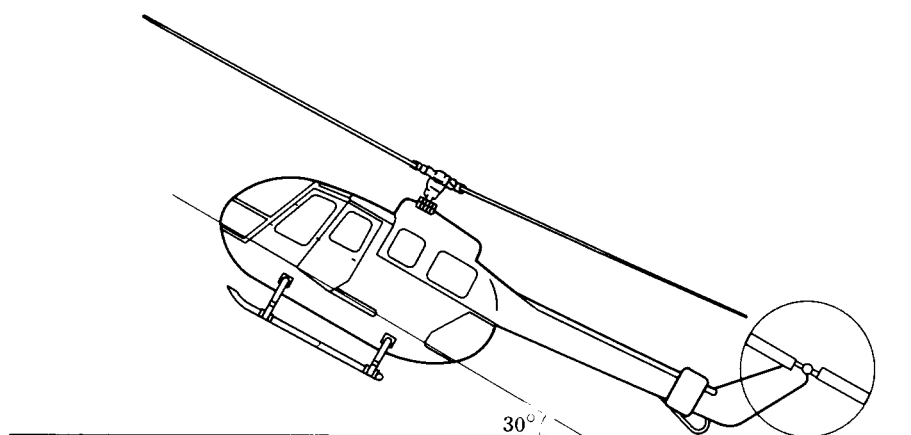


(縮尺 1/200)

223006-1

付 図

最初の接地時における推定姿勢図



223006-2