

航空重大インシデント調査の経過報告について

平成18年 1月27日

国土交通省 航空・鉄道事故調査委員会

平成16年7月15日(木)、栃木県河内郡上河内町において、また、同年9月20日(月、祝日)、宇都宮飛行場において発生した、長崎県警察本部所属ベル式206L-3型JA6114の2件の航空重大インシデントについて、これらは同様の事象によるものと推定されるため、一つに統合して鋭意調査を進めているところである。重大インシデント現場における調査及び機体に係る大方の調査は終了しているが、以下の理由により、最終的に報告書を取りまとめるまでに、なお時間を要すると見込まれる。

- (1) 平成17年7月7日(木)、同型式機である茨城県警察本部所属JA6144の発動機が、さらに、同年10月7日(金)、本重大インシデント機の発動機が、それぞれ地上において運転中、突然停止するという事象が発生した。これらの事象もまた本件重大インシデントとの関連が疑われることから、その原因調査結果に注目しているところであるが、これら2機の発動機部品である燃焼器ライナーの詳細調査を米国で実施中であり、その結果が出るまでになお時間を要すること
- (2) 上記(1)の結果如何によっては、再度、本2件の重大インシデントの原因関係者からの意見聴取と、併せて、国際民間航空条約に基づき本重大インシデント調査参加国(カナダ国及び米国)に対する意見照会をそれぞれ行うことになる可能性があり、その場合にはそれらの回答が来るまでに時間を要する可能性があること

しかしながら、同様の事象の発生防止の観点から、本重大インシデントの概要及び本重大インシデント調査の経過を報告し、公表することとした。

なお、本経過報告の内容については、今後、更に新しい情報や状況が判明した場合、変更することがあり得る。

長崎県警察本部所属ベル式206L-3型
JA6114に係る航空重大インシデント調査について
(経過報告)

所 属 長崎県警察本部
型 式 ベル式206L-3型(回転翼航空機)
登録記号 JA6114
発生日時 (1) 平成16年7月15日 11時09分ごろ
(2) 平成16年9月20日 13時53分ごろ
発生場所 (1) 栃木県河内郡上河内町
(2) 宇都宮飛行場

1.1 航空重大インシデントの概要

本2件は、いずれも航空法施行規則第166条の4第7号に規定された「飛行中における発動機の継続的な停止」に該当し、航空重大インシデントとして取り扱われることとなったものである。

1.1.1 長崎県警察本部所属ベル式206L-3型JA6114は、平成16年7月15日(木)、試験飛行のため、機長及び同乗者2名が搭乗して、宇都宮飛行場を10時23分に離陸し、栃木県河内郡上河内町の鬼怒川滑空場付近においてオートローテーションの試験飛行中、11時09分ごろ、エンジンが突然停止した。

このため、同機は鬼怒川滑空場に不時着した。

搭乗者の負傷 なし

航空機の損壊 なし

1.1.2 当該機は、平成16年9月20日(月、祝日)、試験飛行のため、上述1.1.1と同一の機長及び同乗者1名が搭乗して、宇都宮飛行場を13時35分に離陸し、宇都宮飛行場の滑走路上空においてオートローテーションの試験飛行中、13時53分ごろ、エンジンが突然停止した。

このため、同機は宇都宮飛行場に緊急着陸した。

搭乗者の負傷 なし

航空機の損壊 なし

1.1.3 本2件の重大インシデント調査の取扱

1.1.1 で述べた重大インシデント（以下「インシデントA」という。）の調査の一環として、確認のための飛行試験を行っている際、当該機に再度 1.1.2 で述べた重大インシデント（以下「インシデントB」という。）が発生した。このため、これら2件の重大インシデント調査は、インシデントAに関するそれまでの調査を踏まえた上で、一つに統合して実施している。

1.2 航空重大インシデント調査の概要

1.2.1 調査組織

(1) 航空・鉄道事故調査委員会は、平成16年7月16日、インシデントAの調査を担当する主管調査官ほか1名の航空事故調査官を指名した。

また、平成16年7月20日、1名の航空事故調査官を追加指名した。

(2) 同委員会は、平成16年9月21日、インシデントBの調査を担当する主管調査官ほか2名の航空事故調査官を指名した（3名とも上記(1)と同一の調査官である。）。

1.2.2 外国の代表、顧問

本調査には、重大インシデント機の設計・製造国であるカナダ国の代表及び同機のエンジンの設計・製造国である米国の代表が参加した。

1.2.3 調査の実施時期

(1) インシデントAに関する調査

平成16年7月16日	現場調査、機体調査及び口述聴取
平成16年7月21日	エンジンの台上運転試験
平成16年7月24日	エンジンの燃料系統補機の台上機能試験
平成16年9月8日	エンジンの台上運転試験
平成16年9月16日	エンジンを機体に再搭載して地上運転試験

(2) インシデントBに関する調査

平成16年9月21日	現場調査、機体調査及び口述聴取
平成16年9月23日	機体調査及び地上運転試験
平成16年10月7日	地上運転試験
平成16年10月8日	オートローテーションの試験飛行
平成16年11月4日	エンジンの燃料系統補機のうちPTG (Power Turbine Governor)、燃料ポンプ及び燃料ノズルの台上機能試験及び分解調査
平成16年12月7日	G P F C (Gas Producer Fuel Control)の台上機

~ 8 日 能試験及び分解調査
 平成17年 2 月18日 エンジンの燃焼器ライナーの点検調査
 平成17年 3 月14日 オートローテーションの試験飛行
 ~ 21日

2.1 航空機乗組員に関する情報

機長 男性 39歳

事業用操縦士技能証明書（回転翼航空機） 平成元年12月13日

限定事項 陸上単発タービン機 平成元年12月13日

第1種航空身体検査証明書

有効期限 平成17年 4 月17日

総飛行時間

(1) インシデントA当時 3,461時間02分

(2) インシデントB当時 3,499時間22分

最近30日間の飛行時間

(1) インシデントA当時 28時間35分

(2) インシデントB当時 26時間40分

同型式機による飛行時間

(1) インシデントA当時 25時間30分

(2) インシデントB当時 29時間30分

最近30日間の飛行時間

(1) インシデントA当時 0時間25分

(2) インシデントB当時 3時間15分

2.2 航空機に関する情報

2.2.1 航空機

型式 ベル式206L-3型

製造番号 51543

製造年月日 平成3年12月4日

耐空証明書 なし

耐空類別 回転翼航空機普通N又は特殊航空機X

総飛行時間

(1) インシデントA当時 4,196時間25分

(2) インシデントB当時 4,201時間40分

定期点検(600時間点検、平成16年7月14日実施)後の飛行時間

- | | |
|---------------|------------|
| (1) インシデントA当時 | 0 時間 2 5 分 |
| (2) インシデントB当時 | 5 時間 4 0 分 |

2.2.2 エンジン

型 式	アリソン式 2 5 0 - C 3 0 P 型
製 造 番 号	C A E - 8 9 5 6 1 6
製 造 年 月 日	平 成 3 年 9 月 2 4 日
総使用時間	
(1) インシデントA当時	4 , 1 9 6 時間 2 5 分
(2) インシデントB当時	4 , 2 0 1 時間 4 0 分
定期点検(オーバーホール、平成16年6月29日実施)後の飛行時間	
(1) インシデントA当時	0 時間 2 5 分
(2) インシデントB当時	5 時間 4 0 分

3 参考事項

本2件の重大インシデントの発生にかんがみ、当該機のエンジン整備会社は、フレーム・アウトの可能性を最小限にする操作手順を作成し、エンジンメーカーの同意を得て、これを推奨するために、同機のエンジンと同型式エンジンの使用者に対し、サービス・ニュース(平成17年3月14日付け、題目:250-C30シリーズ、オートローテーション訓練時および試験時のフレームアウト防止について)を発行した。