

事例3

地面との接触による機体損壊

個人所属シュワイザー式269-C1型は、平成27年6月7日（日）、レジャー飛行のため、舞洲ヘリポートを離陸後、三木市のリゾート施設でホバリング中に同機の姿勢が不安定となり、機体が地面と接触して横転し、機体を損壊した。

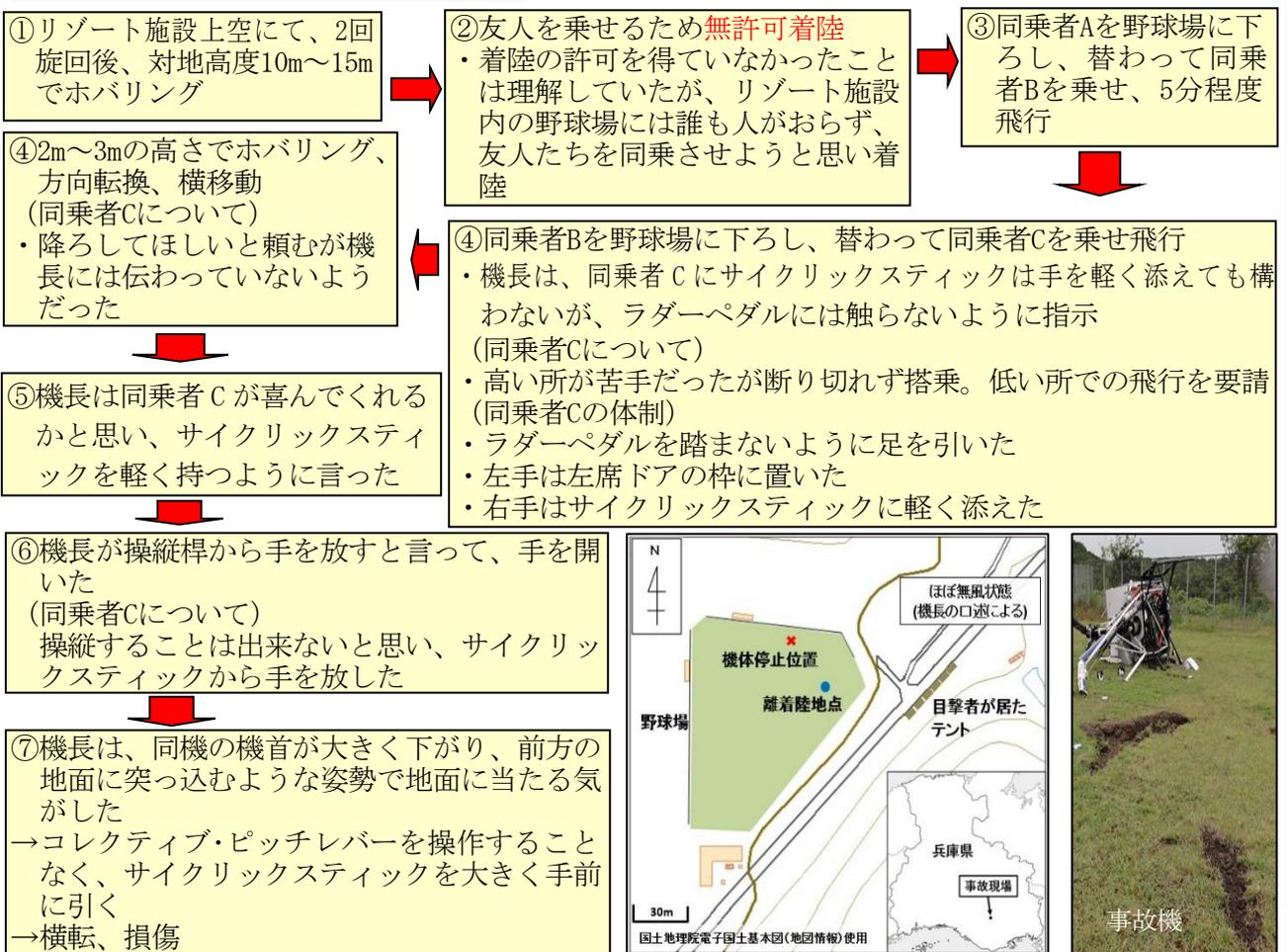
同乗者1名が重傷を負った。

事故経緯

運航予定

機長が右席、同乗者Aが左席に着座し、12時24分ごろ、大阪市内の舞洲ヘリポートを離陸した。機長は、三木、尼崎、大東の上空を経由して、奈良県山添村にある場外離着陸場まで飛行する予定であった。三木では、機長の友人が来場しているリゾート施設の上空を2、3周旋回することとした。

三木市内リゾート施設での飛行詳細



分析

姿勢が崩れるまでの状況

【機長】

ホバリング中、同乗者Cに少し操縦体験させようと**一瞬サイクリックスティックを握っていない**可能性が考えられる。

【同乗者C】

自分は操縦することができないと思い、**自らもサイクリックスティックから手を放した**と考えられる。

誰もサイクリックスティックを握っていない
⇒同機の姿勢が崩れる。

機長は、操縦する資格がなく、その意志もない同乗者Cに操縦させるような行為を行ったものと考えられる。このような安全への配慮を欠いた行為は、決して行うべきではなかった。

横転に至る状況

①サイクリックスティックから両者の手が離れ、地面に突っ込むように機首が下がる。
→高度低下。

②反射的にサイクリックスティックをつかみ、手前に大きく引き、同機は大きな機首上げの姿勢となった。(コレクティブ・ピッチレバーが適切な位置に保持されていなかった。)

操縦操作装置の不適切操作により、高度が低下したまま機首上げ姿勢のまま機体尾部が地面に接触した。
⇒テールローター損壊・機体横転。

機長は、約 10 年間飛行経験がなく、技量が低下していた可能性が考えられる。同機で飛行を再開した時点で、特定操縦技能審査による技量確認を行っていなかったことが関与した可能性が考えられる。

法令遵守の徹底（機長が遵守していなかった法令）

航空機が空港等以外の場所において離着陸する場合には、**航空法 79 条ただし書き**の規定により、国土交通大臣の事前の許可が必要。

航空機が地上又は水上の人又は物件の安全及び航空機の安全を考慮して定めた最低安全高度以下の高度を飛行する場合には、**航空法第 81 条ただし書き**の規定により国土交通大臣の事前の許可が必要。

平成 26 年 4 月 1 日以降、操縦技能証明を有する者は、操縦操作の能力、非常時の操作に関する知識、航空法規の改正点に関する知識等を維持することを確保するため、**航空法第 71 条の 3**の規定による特定操縦技能審査に合格しなければならない。

いかなる場合でも航空法上必要な許可の取得などの法令を遵守し、危険を伴うような行動を避け、事故の防止に万全を期するとともに、常に安全運航の確保を心がける必要がある。

【原因】

本事故は、機長の安全への配慮を欠いた行為により同機の機首が下がり、高度が低下した際に、機長の操作が不適切であったため、同機の機体尾部が地面に接触し横倒しとなり、機体が損壊するとともに同乗者が負傷したことによるものと考えられる。

本事例の調査報告書は当委員会ホームページで公表しています。(2016 年 9 月 29 日公表)
<http://www.mlit.go.jp/jtsb/aircraft/rep-acci/AA2016-8-1-JA7926.pdf>

小コラム

不安全行動の防止及び航空法の法令遵守について

不安全行動という人的要因により、個人機、事業機を問わず、数年に一度の割合で、死傷者を伴う事故等が発生しています。航空法を遵守し、安全第一の飛行を励行することで防ぐことができた事故も少なくないと思われ（右図参照）。

右図の行為は、いずれも危険な行為及びに危険をもたらすとされる行為とされており、特に個人の皆様であれば自らが率先して安全第一の対処をする、もしくは講習会を受ける、事業者の皆様であれば社内における安全教育などを徹底するなど、常日頃の皆様の心構えが必要です。

過去の主な事象

- ・無資格の同乗者に操縦させた。(航空法第 28 条違反)
- ・燃料があると過信して操縦を続けた。
- ・特定操縦技能審査(航空法第 71 条の 3)を受けずに機長として操縦した。
- ・場外離着陸場の許可(航空法第 79 条ただし書)を取得していなかった。
- ・最低安全高度以下の飛行許可(航空法第 81 条ただし書)を取得していなかった。

