

東邦航空株式会社所属
シュド式SE3130アルウエットII型JA 9002
に関する航空事故報告書

昭和52年3月1日

航空事故調査委員会議決（空委第9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

東邦航空株式会社所属シュド式SE3130アルウエットII型JA9002は、昭和51年10月20日16時57分ころ、テール・ギャボックス交換にともなり試験飛行を終了し、調布空港内東邦航空株式会社格納庫（以下「格納庫」という。）前エプロンにおいて、ホバリングにて旋回中、テール・ガード・チューブ及びテール・ロータ・ブレードを格納庫とびらに接触させ、同地に着陸し、機体は小破した。

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51年10月21日 現場調査

1.3 原因関係者からの意見聴取

昭和52年1月5日 意見聴取

144001

2 認定した事実

2.1 飛行の経過

事故当日、同機はテール・ギャボックス交換にともなう試験飛行のため、機長が右席に、同乗者1名が左席に、2名が後席に乗込み、15時45分格納庫前を離陸し調布空港の滑走路10において試験飛行（ホバリング）を行った。

同機は、試験飛行を終了した後、点検のため機首を南東に向けホバリングにて格納庫前エプロンに移動してきた。

同機は、一度機首を南に向けた後さらに機首を西に向けるため、右にホバリング旋回をした際、格納庫とびらにテール・ガード・チューブ及びテール・ロータ・ブレードを接触させ、機体が左に約300度回転した後、回転が停止したので通常の着陸をした。

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	3	

2.3 航空機の損壊の程度

小破

2.4 航空機以外の物件の損壊

格納庫とびらに縦約0.7メートル、巾約0.4メートルにわたる損傷。

2.5 乗組員に関する情報

機 長 昭和11年2月18日生
所 属 東邦航空株式会社
資 格 事業用操縦士技能証明書（回転翼）第3050号

144002

昭和45年3月24日取得

現定事項 ベル47型 昭和45年3月24日

アルウエットII型 昭和46年11月20日

第1種航空身体検査証明書 第11401502号

有効期間 昭和51年3月15日から昭和52年3月14日まで

総飛行時間 2,237時間00分

同型式機による飛行時間 1,117時間00分

最近90日間の飛行時間 154時間08分

最近30日間の飛行時間 13時間55分

最近7日間の飛行時間 9時間50分

2.6 航空機に関する情報

型式 シュド式SE3130アルウエットII型

製造番号 第1615号

製造年月日 昭和36年7月26日

耐空証明書番号 第東50-570号

耐空証明書有効期間 昭和51年3月22日から昭和52年3月21日まで

総使用時間 4,578時間35分

2.7 気象に関する情報

東京航空地方気象台調布空港出張所の観測値は次のとおりであった。

16時00分：風60度1ノット，視程800メートル，雨，層雲，雲量2/8，雲高500フィート，層雲，雲量5/8，雲高1,200フィート，乱層雲，雲量8/8，雲高2,500フィート，QNH29.66

機長の口述によると，事故当時の気象は天候雨，視程約800メートル，風は静穏であった。

2.8 航空機の損壊に関する情報

テール・ロータ・ブレード先端切損及び中央部湾曲。テール・ガード・チューブ切損。

2.9 その他の情報

同機の通常の係留地は格納庫わきの草地であるが，整備点検等を実施する場合，格納庫前に

144003

着陸し格納庫内に搬入していた。

3 事実を認定した理由

3.1 解 析

事故機の調査結果及び機長の口述から、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。同機のテール・ガード・チューブ及びテール・ロータ・ブレードと接触した格納庫とびらの損傷からホバリング高度は約1メートルと推定される。

機長は、誘導路A-5よりホバリングにて機首を南東に向け西向きの格納庫前エプロンに移動し、一度停止した。

同機を格納庫前エプロンに南向きに着陸させようとして、エプロン南側に誘導していた地上誘導員は、同機が格納庫とびらに接近し過ぎていると判断し、同機を右へ側進移動する手信号を送ったところ、機長はこれを見て右ホバリング旋回の指示と誤って判断し、右ホバリング旋回をし、機首を南に向け地上誘導員と正対した。

地上誘導員は、同機のメイン・ロータが格納庫とびらに接触しそうな状態を見て、再び右へ側進移動をするよう手信号を送ったところ、機長はこれを見て右ホバリング旋回をし、機首を西に向けて着陸するものと誤って判断し、右ホバリング旋回をしたところ、格納庫とびらとテール部分との間隔の目測を十分に行わなかったためテール・ガード・チューブ及びテール・ロータ・ブレードを格納庫とびらに接触した。

その直後ゆっくりと機首が左に回転を始めたので、機長はテール・ロータを格納庫とびらに接触したものと判断し、コレクティブ・ピッチ・レバーを少し下げ、トルク効果が減少し、アンチ・トルク効果とバランスがとれ、左に機体が約300度回転した所で機体の回転が停止したので、通常の着陸を行ったものと推定される。

4 結 論

- (1) 機長は、適法な資格を有していた。
- (2) 航空機は、有効な耐空証明を有し、かつ整備されていた。
- (3) 機長は、当該格納庫前エプロンに着陸するに際して、格納庫とびらまでの目測を十分に

144004

行なわなかったとともに、地上誘導員の格納庫とびらから離れるための手信号を誤判断したものと推定される。

- (4) 同機は、格納庫前エプロンにて右ホバリング旋回中、格納庫とびらにテール・ガード・チューブ及びテール・ロータ・ブレードを接触させたものと認められる。

原因

本事故は、格納庫前エプロンに着陸するに際し、機長が地上誘導員の手信号を誤判断し、かつ、目測を十分に行わないで右ホバリング旋回を行ったため、尾部を格納庫とびらに接触したことによるものと推定される。

所見

回転翼航空機の地表近くにおけるホバリング及び移動に際しては、建築物、その他の物件との接触防止について、十分な対策を講ずる必要がある。

事故例

JA9128	昭和49年9月26日
JA9505	昭和50年6月29日
JA7475	昭和51年7月4日