

航空事故調査報告書
個人所有
回転翼航空機(登録まっ消機)
高知県高知市
昭和61年9月8日

昭和62年9月30日
航空事故調査委員会議決

委員長	武田	峻
委員	薄木	正明
委員	西村	淳
委員	幸尾	治朗
委員	東	昭

1 航空事故調査の経過

1.1 航空事故の概要

個人所有回転翼航空機(登録まっ消機)は、昭和61年9月8日12時23分ごろ、高知県高知市万々字神谷の標高約120メートルの山の頂上付近に設けられた造成地(以下「神谷造成地」という。)への着陸の際、ハード・ランディングした。

同機には、操縦者1名が搭乗していたが、死傷はなかった。

同機は大破したが、火災は発生しなかった。

1.2 航空事故調査の概要

1.2.1 事故の通知及び調査組織

航空事故調査委員会は、昭和61年9月8日、運輸大臣から事故発生の通報を受け、当

561001

該事故の調査を担当する主管調査官を指名した。

1.2.2 調査の実施時期

昭和61年9月9日～10日 現場調査

1.2.3 原因関係者からの意見聴取

意見聴取を行った。

2 認定した事実

2.1 飛行の経過

回転翼航空機(登録まっ消機)は、昭和61年9月8日、高知市幸崎の操縦者が所有する駐車場(以下「幸崎駐車場」という。)において、操縦者により機体点検が行われた後、12時20分ごろ同駐車場を離陸した。

操縦者の口述によると、同機は、離陸後約1,500フィートの高度を約2分半飛行し、幸崎駐車場の北西約4キロメートルの神谷造成地に着陸した。

操縦者は、着陸後数分間地上運転を行い、再び離陸し、付近を旋回飛行した後、機首方位約360度で同造成地に再度の着陸を試みたが、同機は着陸接地の際、ハード・ランディングとなって大きくバウンドし、後方に跳ね返り、同造成地の南端に再接地後バウンドして雑木の斜面へ滑落したとのことであった。

同機は、雑木の斜面で、機首をほぼ北に向け横転して停止した。

事故発生時刻は、12時23分ごろであった。

2.2 人の死亡、行方不明及び負傷

なし

2.3 航空機の損壊に関する情報

2.3.1 損壊の程度

大破

2.3.2 航空機各部の損壊の状況

メイン・ロータ・ブレード2本 破 損

テール・ロータ・ブレード2本 破 損

561002

バブル・ウインドウ	破 損
テール・ブーム	湾曲・一部切損
右側胴体外板	凹 み
スタビライザ・バー	湾 曲
ランディング・スキッド 2 本	折 損

2.4 航空機以外の物件の損壊に関する情報

数本の木を切損した。

2.5 乗組員に関する情報

操縦者	男 性	52歳
自家用操縦士技能証明書		第7756号
限定事項		
	飛行機陸上単発	昭和53年 6 月 5 日取得
第 2 種航空身体検査証明書		第23290076号
有効期限		昭和62年 7 月19日
総飛行時間(飛行機陸上単発による)		約1,400時間
最近30日間の飛行時間(飛行機陸上単発による。)		約 5 時間

2.6 航空機に関する情報(まっ消登録前の記録による。)

2.6.1 事故機は、昭和60年11月 8 日耐空証明書の有効期限が切れ、昭和61年 2 月25日まっ消登録が行われている(まっ消登録前の登録記号は JA7041)。

同機は、前所有者が昭和60年11月 8 日の飛行を最後に保管していたが、操縦者がこれを購入し、昭和61年 2 月10日幸崎駐車場へ陸送した。

2.6.2 航空機

型 式	川崎ベル式47G- 2 型
製造 番 号	147
製造年月日	昭和33年 9 月30日
総飛行時間	7,801時間00分

561003

2.6.3 燃料及び潤滑油

燃料は航空用ガソリン100/130、潤滑油はシェル W100であった。

2.7 気象に関する情報

2.7.1 事故当時の気象は、操縦者の口述によると、天気曇り、無風で、視程は10キロメートル以上とのことであった。

2.7.2 事故現場の南東約2.8キロメートルにある高知市中消防署における事故関連時間帯の気象観測値は、次のとおりであった。

11時00分 天気 曇り、南西の風1.2メートル、気温 25.3度 C、湿度 83%、気圧 1,010ミリバール

12時00分 天気 曇り、西の風0.8メートル、気温 25.5度 C、湿度 75%、気圧 1,010ミリバール

2.8 その他必要な事項

幸崎駐車場は操縦者が経営する会社の駐車場であり、昭和60年8月から昭和61年5月までの間、回転翼航空機にて航空運送事業を営む運航会社に貸与されていた。

同運航会社の申請により、同社の操縦士及び回転翼航空機に適用する航空法第79条ただし書の許可は取得されていた。

なお、同運航会社は、神谷造成地についても同許可を取得したことがあるが、事故当日は許可期限が切れていた。

3 事実を認定した理由

3.1 解析

3.1.1 操縦者は、事故機に対する操縦士技能証明を有していなかった。

3.1.2 同機はまっ消登録されており、耐空証明を有していなかった。

3.1.3 同機は、事故発生まで事故原因に関係する不具合はなかったものと推定される。

3.1.4 当時の気象状況は、本事故の発生に関連はなかったものと推定される。

3.1.5 操縦者は、飛行機陸上単発の操縦士技能証明を有しており、回転翼航空機につ

561004

いても関心をもっていた。

操縦者の口述によると、操縦者は幸崎駐車場を2.8に前述した運航会社に貸与していた間、同社の操縦士から、同社の所有する回転翼航空機により数回の操縦訓練を受けていたとのことである。

したがって、操縦者は、回転翼航空機に対するある程度の知識と操縦技能を有していたものと考えられる。

3.1.6 操縦者は、同機を購入後幸崎駐車場にけい留し、時々地上運転を行っていたが、同駐車場の付近には民家があり、住民より騒音による苦情が出ていたため、神谷造成地へ飛行により移送したものと推定される。

3.1.7 操縦者は、神谷造成地に着陸し、数分間の地上運転の後、再び同造成地を離陸し、付近を旋回飛行後の再度の着陸の際、降下速度を適切に制御することができなかったことにより、同造成地の南端より約7メートル入った地点でハード・ランディングし、大きくバウンドして後方へ跳ね返り、同造成地の南端の斜面へ滑り落ちたものと推定される。

3.1.8 操縦者の回転翼航空機に対する操縦技能は未熟であり、同機の着陸操作を適切に行うことができなかったものと推定される。

4 原因

本事故の原因は、操縦技能が未熟な操縦者が回転翼航空機を操縦し、着陸操作が適切に行えなかったことによるものと推定される。

561005