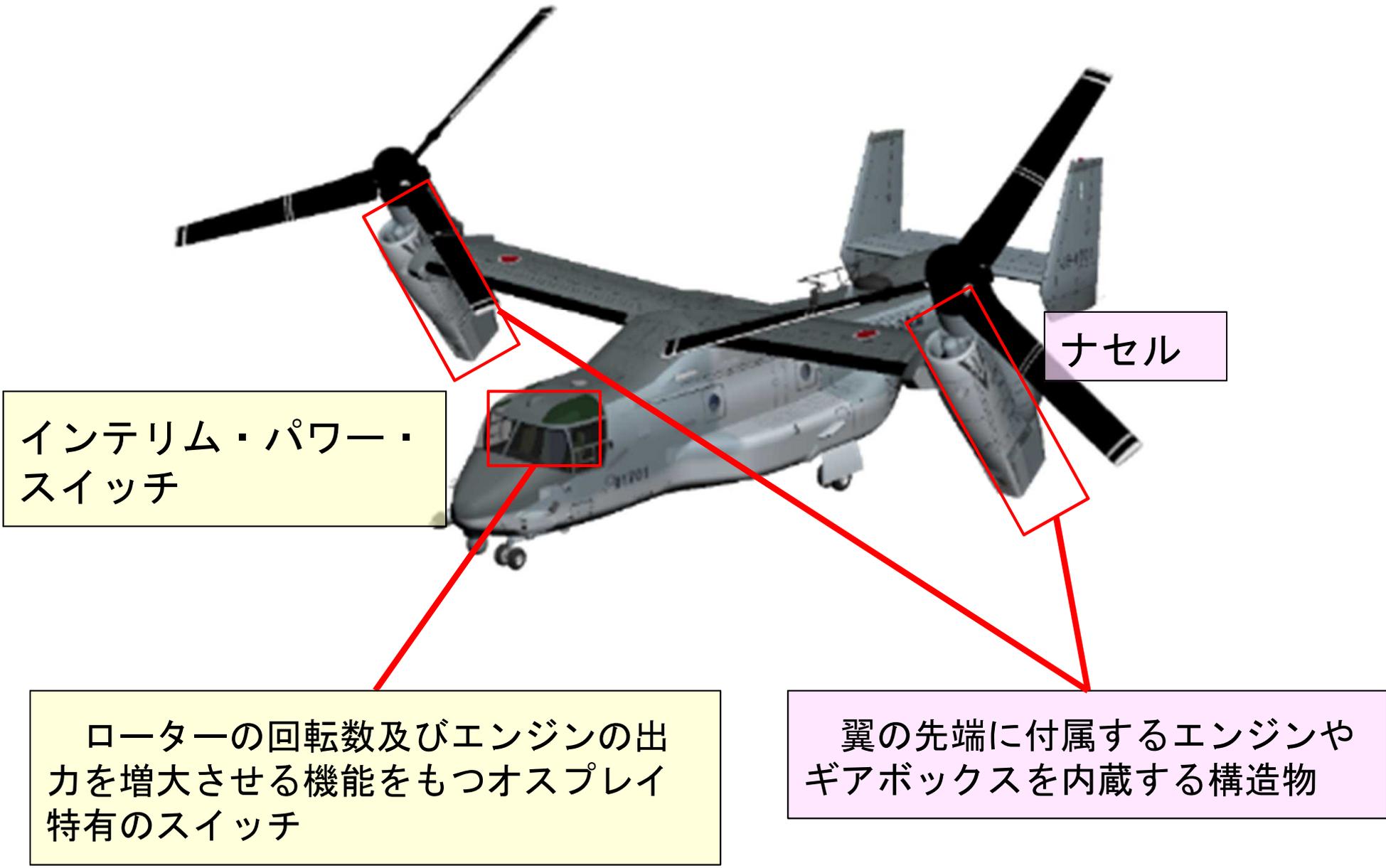


航空事故に関連する部位



インテリム・パワー・
スイッチ

ナセル

ローターの回転数及びエンジンの出力を増大させる機能をもつオスプレイ特有のスイッチ

翼の先端に付属するエンジンやギアボックスを内蔵する構造物

インテリム・パワー機能について

他の回転翼機に比し、V-22のローターブレードは、機体重量に対する長さが短い
ため、特に離着陸時において高いエンジン出力を要することから、一時的にエンジン出
力を増大するインテリム・パワー機能※が必要

(※通常、エンジン出力は最大100%まで制限されているところ、エンジンへの燃料流量の増大及びローター角度を調整することで、
ローター回転数及びエンジン出力を増大させる機能により100%以上の高出力まで使用可能)

巡航時：APLNモード
(エアプレーン)



標準的な出力



高出力

離陸時：VTOLモード
(ブイトール)



高出力

着陸時：VTOLモード
(ブイトール)

航空機の左右交互の揺れによる不安定な状態

接地後も出力を最大まで使用していたため、再度航空機が上昇するとともに、左右に対する過大な操作を実施することにより、左右交互の揺れが発生し、左ナセルが地面と接触

機体姿勢	<p>① 右後輪接地時 (右 2°) 右に傾いた状態で接地</p> 	<p>② 接地時 (水平) 全ての車輪が接地</p> 	<p>③ 左横転の兆候 (左への傾き) 着陸時の操作により左横転への兆候が発生</p> 
操縦桿等操作	<ul style="list-style-type: none"> ○ 機体を水平にし安定させるため左に傾ける操作を実施 ○ 着陸時の衝撃を局限させるため、エンジン出力は100%を保持 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 着陸後も左に傾ける操作継続 ○ 接地後、エンジン出力を下げなければならないところ、エンジン出力100%を継続 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 横転を防ぐため右に傾ける過大な修正操作を実施 ○ エンジン出力100%の継続
機体姿勢	<p>④ 浮揚しながら右横転 (右 8°) 修正操作により浮揚しつつ右に傾き不安定な状態が発生</p> 	<p>⑤ 左横転、ナセル接触 (左 24°) 修正操作により大きく左に傾きナセルが地面に接触</p> 	<p>⑥ 接地 (水平)</p> 
操縦桿等操作	<ul style="list-style-type: none"> ○ 機体を制御するため左に傾ける過大な修正操作を実施 ○ エンジン出力100%の継続 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 機体を制御するため右に傾ける修正操作を実施 ○ エンジン出力100%の継続 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 機体を制御するため修正操作を継続 ○ 接地のためエンジン出力を低下