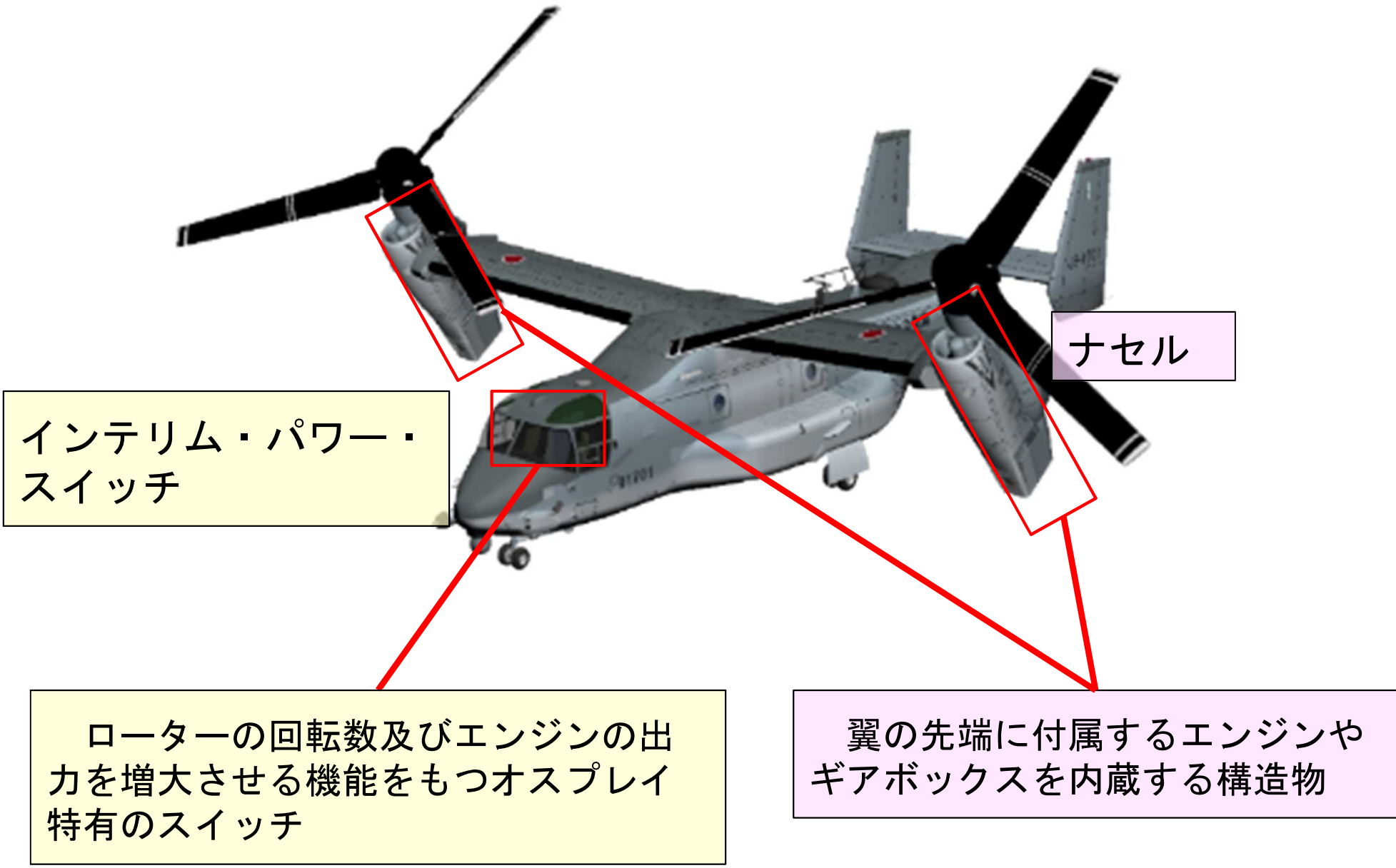


航空事故に関連する部位



## 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

H

離陸時：VTOLモード  
(ブイトール)









高出力

H

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"> <li>○ 機体を水平にし安定させるため左に傾ける操作を実施</li> <li>○ 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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 着陸後も左に傾ける操作継続</li> <li>○ 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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 横転を防ぐため右に傾ける過大な修正操作を実施</li> <li>○ エンジン出力100%の継続</li> </ul>
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"> <li>○ 機体を制御するため左に傾ける過大な修正操作を実施</li> <li>○ エンジン出力100%の継続</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 機体を制御するため右に傾ける修正操作を実施</li> <li>○ エンジン出力100%の継続</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 機体を制御するため修正操作を継続</li> <li>○ 接地のためエンジン出力を低下</li> </ul>