

所 属：大阪航空株式会社所属
型 式：セスナ式172P型
登録記号：JA3942
発生場所：八尾空港
発生日時：平成12年5月11日 11時04分ごろ

1 航空事故調査の経過

1.1 航空事故の概要

JA3942は、平成12年5月11日（木）宣伝飛行及び空中撮影のため、機長及び同乗者2名の計3名が搭乗し、八尾空港を離陸した直後、胴体後方下部から異音が発生したため、同空港に引き返し、11時04分ごろ同空港にある草地に不時着した際、機体を損傷した。

搭乗者の死傷	死傷者無し
航空機の損壊	中破 火災発生無し

1.2 航空事故調査の概要

主管調査官ほか1名の航空事故調査官が、平成12年5月11日～12日、現場調査を実施した。

原因関係者から意見聴取を行った。

2 認定した事実

2.1 航空機乗組員等に関する情報

機長	男性	23歳	
事業用操縦士技能証明書（飛行機）			第A315950号
限定事項	陸上単発機		平成9年6月4日
総飛行時間			433時間37分
最近30日間の飛行時間			15時間55分
同型式機による飛行時間			414時間02分
最近30日間の飛行時間			5時間00分

2.2 航空機に関する情報

2.2.1 航空機

型 式	セスナ式172P型
-----	-----------

総飛行時間 3,312時間20分
事故当時の重量及び重心位置 2,210lb、45inと推算され、許容範囲内と推定される。

2.2.2 航空機各部の損壊の状況

- (1) 胴体 機首下面及び防火壁変形
- (2) 主翼 左右翼端部外板変形
- (3) 尾翼 右昇降舵張り出しバランスが下方に屈曲
- (4) プロペラ 先端部分が後方へ屈曲
- (5) 風防 破損
- (6) 前脚 胴体への取り付け部が破損

尾翼の損傷は、草地に接地時に、その他の部分の損傷は、排水溝側面への衝突時に生じたものと推定された。

2.3 気象に関する情報

八尾空港の事故関連時間帯の航空気象通報値による風の情報は、次のとおりであった。

11時00分 風向 110°、風速 15kt
11時07分 風向 110°、風速 15kt

2.4 現場調査

2.4.1 現場の状況

機体は、滑走路09/27（以下「滑走路」という。）の滑走路中央標識の北側約40mの草地（付図1のD点）で、滑走路と平行に敷設してある排水溝（幅120cm、深さ60cm）に前脚を落とした状態で、機首方位を約195°に向けて停止していた。

D点と、そこから排水溝に沿って66m東の位置（付図1のC点）の間の排水溝側面には、同機の塗料が所々に付着し、同排水溝の底には、車輪の痕跡が続いていた。C点には、排水溝側面に、プロペラにより削り取られた跡と、機首部の塗料が付着していた。C点と、そこから東北東（080°）61mの地点（付図1のB点）との間には、すべての車輪の接地痕跡が残っていた。B点と、そこから東北東に7mの地点（付図1のA点）との間には、右主輪の跡が残っていた。（付図1及び写真1参照）

2.4.2 飛行の経過

10時30分ごろ、機長により同機の飛行前点検が行われたが、異常は認められなかった。

10時50分ごろ、機長により、八尾空港事務所に同機のフライト・プランが提出された。同フライト・プランによれば、同機は、八尾空港周辺での宣伝飛行及び、生駒、天理方面の空中撮影をする予定で、所要時間は2時間であった。

その後、事故に至るまでの経過は、機長の口述によれば、概略次のとおりであった。

その日は、当初、宣伝飛行を行う予定であったが、風が強かったため一旦はキャンセルになった。その後、空中撮影の仕事がはいり、その依頼主が当初予定していた宣伝飛行の依頼主と同じであったため、急遽、空中撮影に向かう前に宣伝飛行も行うことになった。

フライト・プランを提出した後、タクシー・アウトするため、左右の主輪の車輪止めを外し、それぞれを左右の脚支柱に取り付けられている乗降用ステップに掛け、トウバーを前脚に取り付けて、手で同機を移動した。

その後自分は、前席左に着座して同乗者を待った。

同乗者2名は、左右に分かれて後席に搭乗したが、右側から搭乗した同乗者は、右ステップにかけてある車輪止めを持ち上げて、「忘れてはいけませんよ」と私に注意を喚起した後、右側後部座席の下にそれを収納し、同座席に着座した。

同機は、11時02分ごろ、八尾空港を滑走路09から離陸した。高度200～300ftに達したころ、胴体後方下部から「バン」という異音があった。このため予定の飛行を中止し、離陸方向に対して左側の場周経路に進入して滑走路09に着陸することを決心した。

アップウインドからクロスウインドに旋回を開始した直後、再度「バン」という異音が2、3回した。その時の高度は約500ftだった。

操縦系統若しくは尾翼周辺に異常があるのではないかと考え、直ちに着陸する必要があると思い、滑走路09への着陸を中止し、追い風にはなるが、滑走路27への着陸を考えた。どの時点でパワーを絞ったか覚えていないが、既にパワーを絞っていたので、高度が低下し、滑走路27へも届かないと判断し、手前の誘導路への不時着を試みた。誘導路に降りるにしても十分な高度がなかったため、一旦パワーを入れた。しかし誘導路に正対させることができず、誘導路に接地してバウンドし、次に草地に接地した。

同機は、機首方向を西南西に向けたまま草地を走行し、その後、前輪が排水溝にはまった状態で、排水溝をスライドするように進んで停止した。

同機にトウバーを収納した記憶はあるが、左側の車輪止めを収納したかどうかの記憶は、定かではない。

空港敷地内の北東部に位置する自衛隊の格納庫前にいた数名の目撃者によると、概略次のとおりであった。

滑走路末端あたりを、こちらの方向（北）に低高度（200ft位）で旋回してきたセスナが、途中で主脚の支柱あたりから、紐のついた黄色のものを落下させた。その後セスナは誘導路でバウンドし、草地に接地した。

落下物が何かを確認するため、落下地点付近を探したところ、小型機用の車輪止めが自衛隊敷地内の百葉箱の近くに落ちていた。

（付図1及び写真1、2、3、4参照）

2.5 その他必要な事項

自衛隊敷地内の百葉箱の近くで回収された車輪止めは、大阪航空（株）の整備士により、同機のものと確認された。

（写真3参照）

3 事実を認定した理由

3.1 同機は、機長及び目撃者の口述、並びに同機の手輪止めが飛行経路下から回収されたことから、左乗降用ステップに車輪止めが掛けられたまま離陸し、当該車輪止めが機体をたたき、異音が発生したものと推定される。

なお調査の結果、同機には、機体及びエンジン等に異常は認められなかった。

3.2 異音を聞いた機長が、機体に異常があるのではないかと考え、八尾空港に引き返して直ちに着陸しようとし、誘導路への不時着を試みたが、同機は誘導路に接地しバウンドした後、草地を走行し、排水溝の側面にプロペラ及び前輪が衝突したものと推定される。同機は、草地に接地した際及び排水溝の側面に衝突した際、機体を損傷したものと推定される。

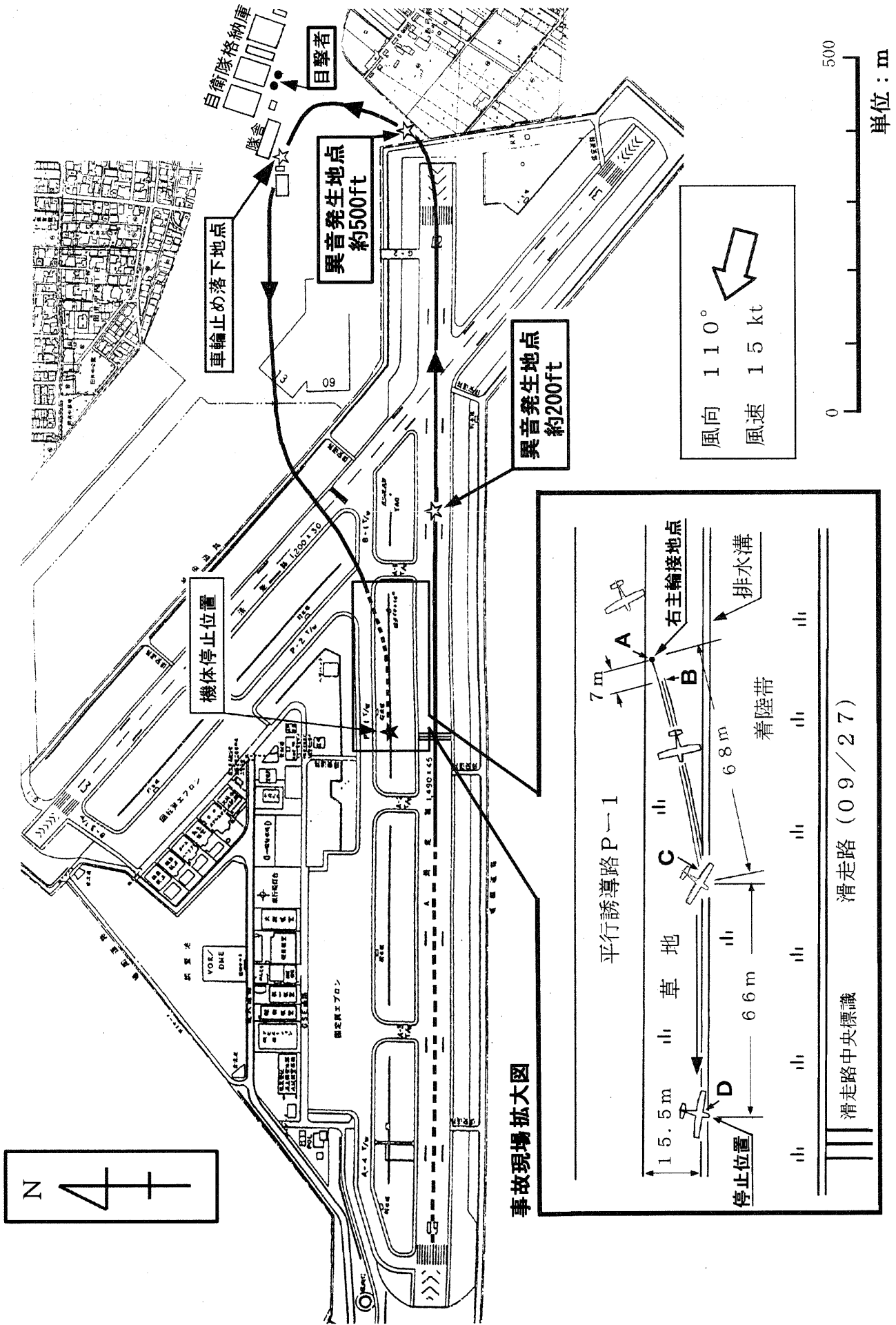
3.3 同機が、車輪止めを左乗降用ステップにつけたまま離陸したことについては、機長が、同車輪止めの機内への収納を忘れたためと推定される。

4 原因

本事故は、機長が車輪止めを左乗降用ステップに掛けたまま離陸したため、その車

輪止めが機体を叩くことによって異音が発生し、機長が、機体に異常があるのではないかと考え、直ちに不時着した際、機体を損傷したことによるものと推定される。

付図1 推定飛行経路図



付図 2 セスナ式 172 P 型 三面図

単位 : m

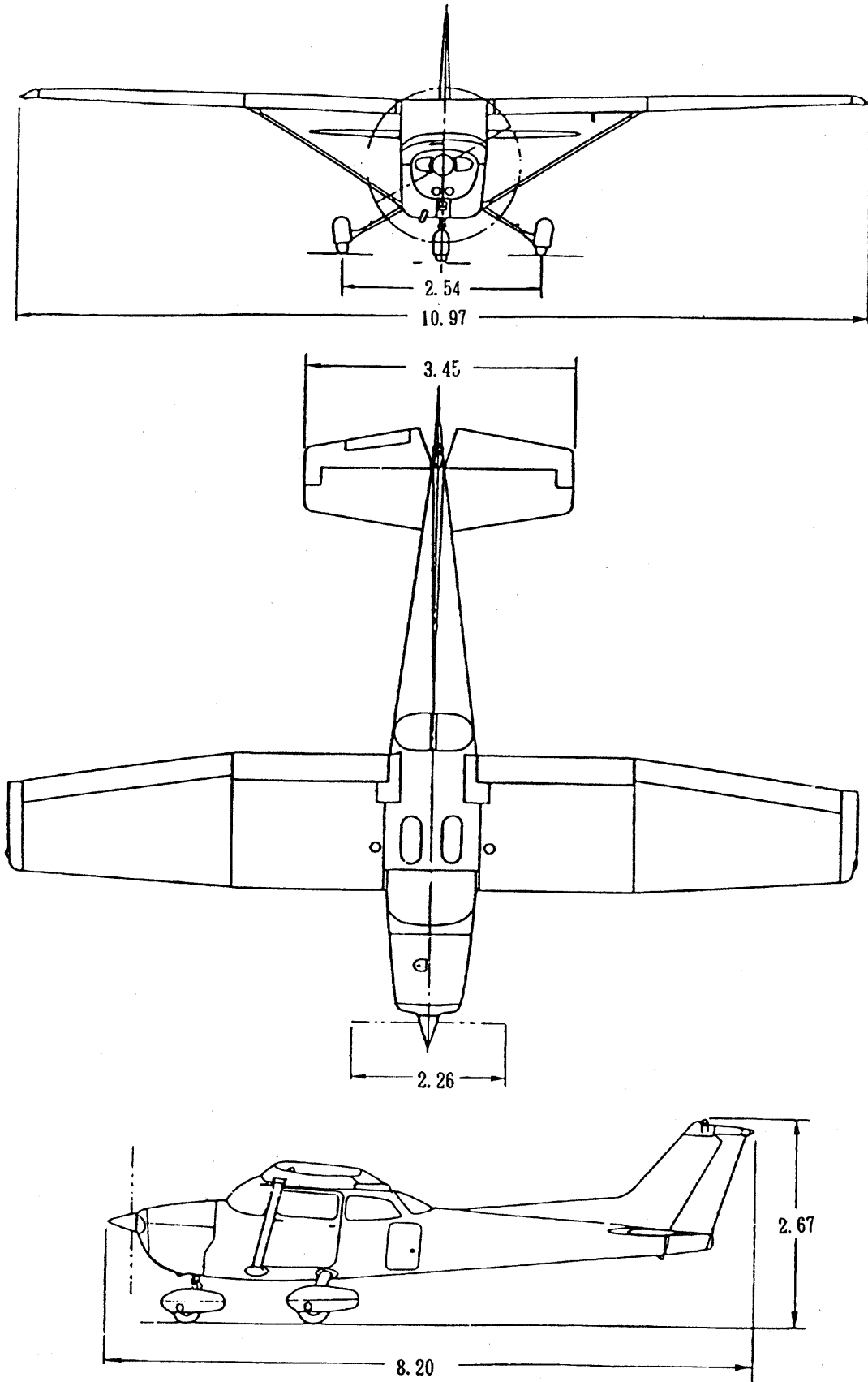


写真1 事故機



写真2 機首下面

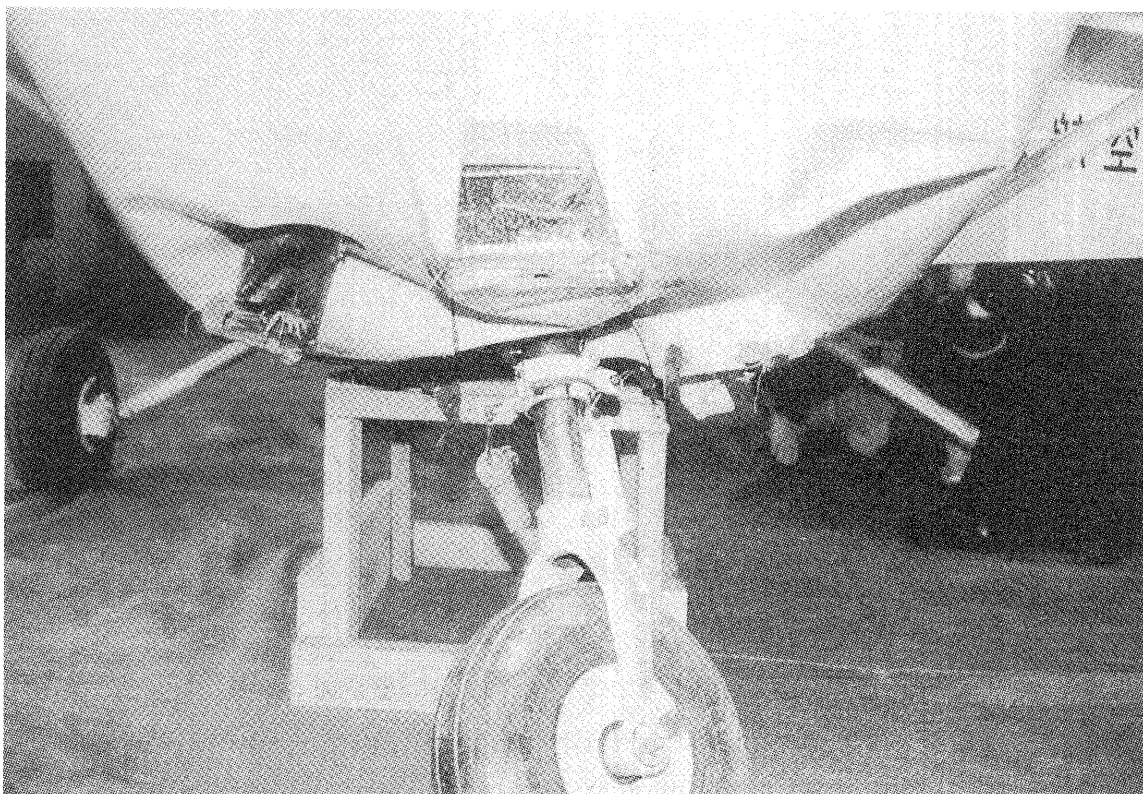


写真3 回収された車輪止め

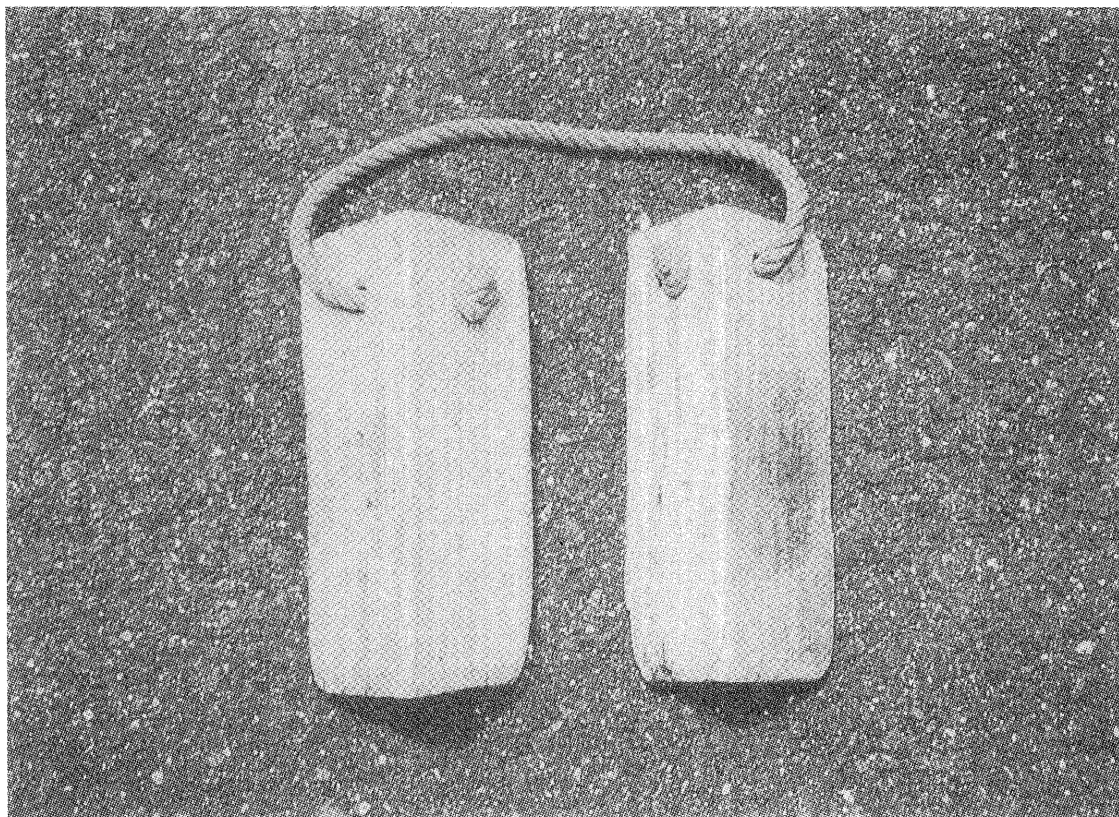


写真4 乗降用ステップに車輪止めが架けられた状態

