

浜尾 豊所有
エアロンカ式7AC型JA3686
に関する航空事故報告書

昭和50年2月20日
航空事故調査委員会議決（空委調第6号）

委員	長	岡	出	實
委員	員	山	口	弘
委員	員	諏	訪	勝
委員	員	上	山	忠
委員	員	八	田	桂
				三

1. 航空事故調査の経過

1.1 航空事故の概要

浜尾豊所有のエアロンカ式7AC型JA3686は、昭和49年10月20日、機長と同乗者1名が乗組み、茨城県大利根場外離着陸場において訓練飛行中、滑走路07への着陸接地後左へ偏向し、滑走路から逸脱して機体を小破したのち停止したが、乗組員に死傷はなかった。

1.2 航空事故調査の概要

昭和49年10月20日 現場調査

1.3 原因関係者からの意見聴取

昭和50年1月28日 意見聴取

2. 認定した事実

2.1 飛行の経過

JA3686は、昭和49年10月20日、茨城県大利根場外離着陸場における日本飛行連盟

043001

主催の「エアロンカに乗る会」において、機長と同乗者1名が乗組み、08時58分ごろ同離着陸場の滑走路07を離陸した。

同機は、離陸後引続いて高度800フィートで場周経路に進入し、次いで滑走路07への着陸態勢に入ったが、その後、事故に至るまでの経過については、機長の口述及び事故の痕跡から次のとおりであった。

当時の風向風速は、55度の方向から6ノットであり、これは滑走路07に対して左15度の横風であったが、機長は、この横風に対しては特に意識することなく着陸進入を行い、滑走路07の末端から約100メートル入った中心線付近に、3点姿勢でいく分落着状態で接地した。

同機は、接地の衝撃によって機体が浮き気味となり、約40～50メートルを滑走したが、その後、若干左傾したのち、機首が左に偏向しはじめた。

機長は、左への偏向に気付き、右ラダーの全量を使用して、これを修正しようとしたが、修正の効果が現われないまま、風向に正対した方位で約20メートルを滑走したのち、滑走路を左側に逸脱した。

同機は、滑走路を逸脱後、幅約15メートルの緑地帯を斜めに横切り、その後、不整地に進入する際左主脚を折損したのち、約5メートル先の葦の群生地に停止したが、停止の直前、出水時に漂着したとみられるドラム缶に片側のブレードの先端部が接触して同部位を損傷した。

2.2 人の死亡、行方不明及び負傷

なし

2.3 航空機の損壊の程度

小破

2.4 航空機以外の物件の損壊

損壊なし

2.5 乗組員に関する情報

機長 大正8年8月26日生

自家用操縦士技能証明書 第1216号

第3種航空身体検査証明書 第31650239号

043002

同有効期限	昭和49年11月10日
総飛行時間	1,000時間20分
機長としての飛行時間	330時間10分
最近30日間における飛行時間	4時間21分
同型式機による飛行時間	70時間

(昭和41年5月以前のもの)

2.6 航空機に関する情報

2.6.1 航空機

エアロソカ式	7AC型(尾輪式)
所有者	浜尾豊
登録番号及び年月日	1996, 昭和48年9月27日
耐空証明書番号	東48-388号
同有効期限	昭和49年11月28日
総使用時間	6,772時間39分
前回オーバーホール以降	2,684時間13分

2.6.2 重量及び重心位置

JA3638の事故当時の重量及び重心位置は、1,220ポンド及び+18インチであり、共に許容範囲内であった。

2.7 気象に関する情報

事故当時の気象は、現地の観測によれば次のとおりであった。

天候	曇ときどき晴
雲量	7/8(層雲)
雲高	2,500フィート
視程	7キロメートル
風向・風速	東北東 6ノット

上記のうち、風向については、当時の使用滑走路07に対しては、左約15度方向からの横風であった。

043003

2.8 航空機又はその部品の損壊に関する情報

左主脚 — 取付基部及び支柱が折損

プロペラ — 1枚のブレードの先端部に約2センチメートルの切り傷

2.9 飛行場及び地上施設に関する情報

JA3638が使用した滑走路は、長さ600メートル、幅20メートルのアスファルト舗装であり、当時の使用方位は07であった。

3. 事実を認定した理由

機長は、適法な資格を有し、かつ所定の身体検査に合格していたが、尾輪式の同型式機による飛行経験は、昭和41年5月以前におけるもので、それ以降の飛行経験はすべて前輪式航空機のものであり、従って尾輪式航空機による最近の飛行経験は十分なものとは認められない。

大利根場外離着陸場の滑走路は、正常な状態であったが、幅が20メートルと狭あいであり、滑走中の偏向については、特に留意すべき環境にあった。

JA3686は、滑走路07に対し通常の態勢で進入し、その後、滑走路の末端から約100メートル入った中心線付近に、若干高起しの3点姿勢でいく分着状態で接地したが、機長は、この間左15度方向からの横風に対して特に意識していなかったものと推定される。

同機は、着状態で接地した後、機体が浮き気味の状態のまま、約30メートルを直進したが、その後、若干左傾し左への偏向が始まったものと推定される。

この左への偏向の発生は、同機が接地後の浮き気味の滑走状態から、最初若干左傾したことにより、左右主車輪の接地抵抗に不均衡が生じたため、機首がやや左へ偏向したところに当時の左方向からの横風が影響し、その後は風に正対する方位で逸走したものと推定される。

機長は、左への偏向を修正するため、右ラダーのみを一杯に使用したが、左への偏向から回復できなかったことについては、その修正操作の初動に若干の遅れがあったこと及び右ラダーを使用した時点では、すでに機速が減少していたため、方向舵の効果は殆んど得られなかったことによるものと推定される。

043004

4. 結 論

- (1) 機長は、適正な資格を有していた。
- (2) 機長の最近の同型式機の飛行経験は、十分なものとは認められない。
- (3) JA3686は、適正な耐空証明を有していた。
- (4) JA3686は、事故発生まで不具合はなかったものと推定される。
- (5) 当時の風向風速は、滑走路方位に対し、左約15度方向から約6ノットの横風であった。
- (6) 同機の着陸接地は、3点姿勢でいく分落着状態であった。
- (7) 同機の左への偏向は、着陸滑走中に左傾したことによる左右主車輪の接地抵抗に不均衡を生じたことに始まり、その後、横風が影響したことによるものと推定される。
- (8) 機長が行った修正操作は、その初動において若干の遅れがあり、かつ、その修正の効果は、機速の減少によって殆んど減殺されたものと推定される。

原 因

本事故は、横風時の着陸滑走中に発生した偏向に際し、機長の修正操作が不適切であったことによるものと推定される。

043005