

中日新聞株式会社所属
セスナ式411A型JA5151
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2号）

委員	長	岡田	實
委員	員	山口	真弘
委員	員	諏訪	勝義
委員	員	上山	忠夫
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

中日新聞株式会社所属セスナ式411A型JA5151は、昭和49年12月20日13時20分ころ、松本空港において、機長と同乗者1名が乗組み、滑走路18に着陸の際、ギャ・レバーの下げ操作を行わず、降着装置がアップの状態のまま着陸しようとし、プロペラを接地し小破した。

本事故による人員の死傷はなかった。

1.2 航空事故調査の概要

昭和49年12月21～23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21日 意見聴取

049001

2. 認定した事実

2.1 飛行の経過

JA5151は、昭和49年12月20日、中日新聞社松本支局の対空用VHF社内無線施設との交信テストのため、松本空港出張所に13時00分から13時40分までの局地飛行計画を提出した。同機には機長及び同乗者1名がとう乗し、13時00分離陸した。

13時10分ごろ、交信テストを終了し、松本市上空で松本飛行場対空通信局と交信し、着陸情報を要請し、同局から滑走路18の着陸情報を得るとともに左側ベース・レグで通報するよう指示を受けた。

機長は、ベース・レグへ直接進入の針路をとり、着陸前点検の呼称確認を行ったが、その時点では松本空港までの距離が約5海里あったため、もう少し空港に接近して降着装置の下げ操作を行おうと考え、「ギャ・ダウン」の呼称確認は実施しなかった。

13時15分ごろ、機長はベース・レグを通報し、ファイナル・コースに入った。

当時、松本空港は横風が強かったので、機長は約115ノットの指示対気速度を維持し、機軸は滑走路に平行に機体を右に傾けて滑走路中心線よりやや右に接地するよう進入した。

機長は、ファイナル・コースにおいても、同乗者の操縦指導に気をとられ、ギャ・レバーの下げ操作を行わず、降着装置位置指示灯の再確認も実施することなく最終進入を続けた。

13時20分ごろ、高度7～8メートル位からパワーを絞りながら接地態勢に入ったが、接地がおそいことに疑問をいだいた瞬間、降着装置警報がなりだし、機長は始めて脚が出ていないことに気づき直ちにスロットルレバーを操作し、パワーを上げ複航を行った。その際同機はプロペラを接地したが、機体は沈むこともなく上昇し、場周経路に入り脚を下した後13時24分正常に着陸した。

復航に際しては、失速警報も鳴らず、振動もなかったと機長は述べている。

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

049002

滑走路にプロペラによる打痕

(右プロペラによるもの 38ヶ所，長さ22～23センチメートル，深さ5～6ミリメートル2ヶ所，他は打痕

左プロペラによるもの 92ヶ所，長さ22～23センチメートル，深さ5～6ミリメートル2ヶ所，他は打痕)

2.5 乗組員に関する情報

機長 大正11年3月28日生

所 属 中日新聞社

資格及び取得年月日

上級事業用操縦士技能証明書

第19号 昭和29年3月29日

限定事項 飛行機陸上単発 昭和29年3月29日

飛行機陸上多発 昭和33年7月22日

操縦教育証明 第2号 昭和29年3月29日

三等航空通信士技能証明書

第52号 昭和28年4月2日

第1種航空身体検査証明書 第11790156号

有効期間 昭和49年11月20日から

昭和50年5月19日まで

総飛行時間 9,163時間35分

同型式機飛行時間 332時間50分

最近90日間飛行時間 68時間25分

最近30日間飛行時間 23時間55分

最近7日間飛行時間 12時間05分

事故前日飛行時間 3時間20分

事故当日(事故発生前のフライト) 55分

機長は，事故前日は23時頃就寝し，事故当日は07時30分頃起床し，十分な休養はとっていた。

2.6 航空機に関する情報

049003

型 式	セスナ式411A型
製 造 番 号	第411-0280号
製 造 年 月 日	昭和43年9月25日
耐空証明書番号	第大48-323号
同上有効期間	昭和49年3月14日から 昭和50年3月13日まで
総飛行時間	1,853時間30分
前回オーバーホール後の飛行時間	654時間05分
前回点検(50時間)後の飛行時間	42時間20分

2.7 気象に関する情報

松本測候所松本空港出張所による松本空港における事故発生時の気象観測値は、次のとおりであった。

13時20分 風向230度(変動巾210~270度), 風速10~16ノット(最低値4ノット), 視程20キロメートル, 雲量2/8, 積雲, 雲高3,300フィート, 気温4°C, 露点温度-9°C, 気圧1013(29.93インチ)ミリバール

2.8 飛行場及び地上施設に関する情報

使用滑走路は, 1,500メートル, 巾30メートル, アスファルト・コンクリート舗装である。

2.9 航空機の損壊

両方のプロペラの全ブレード(6枚)先端部約5センチメートルが, 前方にほぼ90度曲がり摩耗していた。

3. 事実を認定した理由

3.1 解 析

3.1.1 JA5151は, 適正は耐空証明を有しており, 定時点検及び整備は正常に実施され, また, 事故後の点検においても, エンジン, 降着装置, 降着装置の警報装置及び位置指示灯等,

049004

プロペラの損傷以外は、すべて異常がなく、事故発生まで正常な状態であったものと推定される。

3.1.2 降着装置の警報装置は、給気圧（以下「MAP」という。）12.5インチで警報が作動するように調整されていたが、当時は横風が強かったため、ファイナル・コースでは通常より多めの115ノットの指示対気速度を維持し、スロットル・レバーをアイドル位置から約4分の1の位置（MAP20インチ程度）に保持していたため、エンジンを絞りかけるまで警報が作動しなかったものと推定される。

3.1.3 機長は、空港から約5マイル離れた松本市上空で松本飛行場対空通信局から着陸情報を得て、着陸前の点検確認を実施した際、空港までの距離を意識したため、ギャ・レバーの下げ操作を猶予し、ギャ・レバー操作点検の呼称確認も実施しなかったものと認められる。

通常ギャ・レバー操作は、ダウン・ウィンド・レグにおいて実施しているが、機長は、松本市上空から直接ベース・レグに進入したこと、及びその後の経路においても同乗者の操縦指導に専念していたため、ギャ・レバー操作とその点検再確認を失念し、実施しなかったものと推定される。

4. 結 論

- (1) JA5151の機長の資格、飛行経験、身体状態からは事故原因に直接関連する事項がなかったものと推定される。
- (2) JA5151は、適正な耐空証明を有していた。
- (3) 当該機は、事故発生までは正常であったものと推定される。
- (4) 通常と異なる着陸進入及び横風に対する同乗者の操縦指導に専念していたため、ギャ・レバー操作を失念したものと推定される。
- (5) 着陸前の点検確認が確実に実施されなかったものと認められる。

原 因

本事故は、機長が降着装置ギャ・レバーの操作を失念し、脚を出さぬまま着陸しようとしたことによるものと推定される。

049005