

高木康光所属
ムーニイ式M—20E型JA 3554
に関する航空事故報告書

昭和51年8月26日

航空事故調査委員会議決（空委調第130号）

委員 長	岡 田	實
委員	山 口	真 弘
委員	諏 訪	勝 義
委員	上 山	忠 夫
委員	八 田	桂 三

1 航空事故調査の経過

1.1 航空事故の概要

高木康光所属ムーニイ式M20E型JA3554は、昭和51年5月2日14時33分ごろ、機長及び同乗者3名がとう乗し、宮崎空港に着陸の際、バウンドしたのち着陸復行した。同機はその後、同空港に無事着陸した。機体は小破したが、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51年5月17日～5月19日 現場調査

1.3 原因関係者からの意見の聴取

昭和51年8月9日 意見聴取

108001

2 認定した事実

2.1 飛行の経過

事故当日、同機は09時00分に沖永良部空港を離陸し与論島を経て10時44分奄美空港に着陸し、給油及び気象チェック後、同空港を11時20分に宇部空港に向けて離陸した。離陸後、約20分で積乱雲に遭遇し東側に迂回して種ヶ島上空を通過した。種ヶ島を通過して間もなく雨となり雲も低くなり、高度1,800フィートで宮崎方向に飛行したが、雨がさらに激しくなったので宮崎空港に着陸しようとした。14時10分に宮崎タワー及び宮崎レーダーと連絡し、トランスポンダー1200を送信しレーダーの誘導を受けた。14時17分、タワーから滑走路27への着陸許可を受けた。同機は1回目を接地直前に着陸復行し、2回目及び3回目は接地後、機体が再び浮き上がったので、ポーポイズになるのを防ぐため着陸復行した。4回目に、ベースレグでパワーを1,600RPM、フラップを1段とし、最終進入においてパワーを1,200～700RPMでフラップをフルダウンとしたのち接地したが浮き上がり、接地点から数10メートル離れた地点に再び前輪から接地し、滑走路面の4か所にプロペラでたたいた痕跡を残したのち着陸復行した。着陸復行後、機長は右席の同乗者に操縦をまかせ、管制機関との交信のみに従事した。

機長は4回の着陸復行の間、定期便に影響をあたえることを配慮して、タワーに定期便の離発着があるときは何時でも空港周辺から離れる旨送信していたが、4回目の着陸復行後の14時34分にタワーから定期便があるため協力要請があり、同機は空港周辺を離れて、宮崎市上空で旋回して待機した。14時39分、タワーから同機に対し着陸許可があり、同機は右席の同乗者の操縦により14時44分無事着陸した。右席同乗者は、着陸にあたって雨にたたかわれている風防を通して浮き上がっているように見える滑走路中心線灯をさけ滑走路上の左側に着陸した。

着陸後、機長は右席同乗者から操縦を引きつぎ、駐機場まで地上滑走した。同駐機場において給油中にプロペラの両先端がわん曲しているのが発見された。

108002

2.2 人の死亡，行方不明及び負傷

死 傷	と う 乗 者		そ の 他
	乗 組 員	そ の 他	
死 亡	0	0	0
重 傷	0	0	0
軽 傷	0	0	0
な し	1	3	

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

なし

2.5 乗組員に関する情報

機長 大正5年12月11日生

自家用操縦士技能証明書第2778号

昭和43年9月12日取得

第3種航空身体検査証明書第31520144号

有効期間 昭和50年11月8日から昭和51年11月7日まで

総飛行時間 530時間

うちムーニイ式M20E型 410時間

最近30日間の飛行時間 9時間

右席同乗者 大正14年7月18生

自家用操縦士技能証明書第4368号

昭和47年3月3日取得

第3種航空身体検査証明書第31660571号

有効期間 昭和51年4月28日から昭和52年4月27日まで

総飛行時間 2,110時間(昭和20年8月15日までの1,650時間を含む。)

機長及び右席同乗者にとって滑走路中心線灯が点灯している空港に着陸したのは最初の経

108003

験であった。

2.6 航空機に関する情報

型式 ムーニイ式M20E型

製造年月日 昭和45年11月6日

製造番号 700055

耐空証明書番号 第大-51-005号

有効期間 昭和51年4月5日から同52年4月4日まで

総飛行時間 432時間04分

2.7 気象に関する情報

事故当日の九州・沖縄地方の気象は日本海に高気圧があり、北高型で午前中は曇であったが上海南に発生した低気圧が東進、この低気圧から東にのびる前線の北上により昼前から九州西部および奄美地方に降り出した雨は15時には九州全域に広がった。沖縄地方は大平洋高気圧におおわれ概ね晴れていたが、奄美地方は前線の影響で午後にもわか雨が継続していた。

宮崎地方気象台宮崎空港出張所の観測値は次のとおりであった。

14時00分風静穏視程6キロメートル雨、層雲、雲量 $\frac{2}{8}$ 、雲高1,000フィート層雲、雲量 $\frac{3}{8}$ 、雲高1,700フィート、高層雲、雲量 $\frac{8}{8}$ 、雲高8,000フィート、気温16度C、露点温度14度C、QNH2990、記事もや

15時00分風270～360度の5ノット、視程10キロメートル、雨、層雲、雲量 $\frac{2}{8}$ 、雲高1,700フィート、層積雲、雲量 $\frac{6}{8}$ 、雲高3,000フィート、高層雲、雲量 $\frac{8}{8}$ 、雲高8,000フィート、気温15度C、露点温度13度C、QNH2989、記事風向変動

2.8 航空機又はその部品の損壊に関する情報

プロペラブレード両端が約12センチメートル後方にわん曲し、かつ片側のブレードの先端は約1センチメートル削られていた。

2.9 通信に関する情報

同機と宮崎タワー及び宮崎レーダーとの交信は良好に行われていた。

108004

2.10 飛行場及び地上施設に関する情報

同機が使用した滑走路27は長さ1,300メートル、幅45メートルで、アスファルトコンクリート舗装である。さらに同滑走路の両端に60メートルずつの過走帯を含み計620メートルの舗装部分がある。滑走路及び舗装部分（過走帯を除く）には滑走路灯のほか滑走路中心線灯が30メートルおきに設置されている。

3 事実を認定した理由

3.1 解析

事故機の調査結果、機長及び同乗者の口述から、機体、エンジン等は事故発生時まで正常な状態であったものと認められる。

同機は風防ワイパを装備しておらず、機長は雨にたたかれている風防を通して滑走路を目視している間、滑走路中心線灯が浮き上がっているように見えたと述べていることから、同機は当該着陸のフレア操作で高おこし状態となったものと推定される。その後、同機は三点姿勢のような姿勢で落下ぎみに接地して浮き上がり、次いで前輪が主輪よりもやや早期に接地し、この際、プロペラの先端が滑走路面に接触して同部位をわん曲させたのち着陸復行したものと推定される。

4 結論

- (1) 機長及び右席同乗者は、ともに適法な資格を有していた。
- (2) 航空機は有効な耐空証明を有し、かつ整備されていた。
- (3) 同機は高おこしの状態から、三点着陸のような姿勢で落下気味に接地して浮き上がり、次いで前車輪から接地した際プロペラの先端が滑走路面をたたいたものと推定される。
- (4) 雨にたたかれた風防を通しての滑走路中心線灯が浮き上がって見えたことが、機長の高おこしに関連したものと推定される。

原因

本事故は、着陸時に機長の返えし操作が早く、バウンドした後、前車輪から接地し、プロペラが滑走路面をたたいたことによるものと推定される。

108005