

共立航空撮影株式会社所属
セスナ式T207型JA3710
に関する航空事故報告書

昭和54年6月7日

航空事故調査委員会議決(空委第30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

共立航空撮影株式会社所属セスナ式T207型JA3710は、昭和54年4月3日16時40分ごろ、タッチアンドゴーランディングの訓練のため、機長外2名が乗組み、熊本空港滑走路25に着陸の際バウンドし、ポーポイズの状態となって中破したが、火災は発生せず、人員の死傷はなかった。

1.2 航空事故調査の概要

昭和54年4月4日～5日 現場調査

1.3 原因関係者からの意見聴取

昭和54年6月4日 意見聴取

241001

2 認定した事実

2.1 飛行の経過

J A 3 7 1 0 は、昭和 5 4 年 4 月 3 日、熊本空港において機長及び操縦士 2 名（以下「A」及び「B」という。）がとう乗し、タッチアンドゴーランディングの訓練のため、15時59分離陸した。

同飛行は、当日計画されていた夜間飛行に先立って未経験空港における慣熟のため、Aが左席に坐って操縦し、右席に機長、後席にBが着席していた。

Aは、玉名市上空まで飛行し、熊本空港においてローパスを1回実施後、フルフラップとし、対気速度約85マイル/時を維持しながら滑走路25に進入した。Aは、パワーをアイドルとした後、高度4～5メートルで返し操作を行って接地したが、接地の際バウンドし、2回目のバウンドで機体が左に傾き、内すべりの状態で前車輪から3回目の接地をした。その際ノーズギヤのタイヤがパンクし、プロペラブレードの先端が滑走路面をたたいた。

機長は、最初の接地直前ごろから、Aと共に操縦輪を握っていたが、3回目の接地でバウンドがとまったので、地上滑走を続けて誘導路に入り、エンジンを切って停止した。

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
重 傷	0	—	0
軽 傷	0	—	0
な し	3	—	

2.3 航空機の損壊の程度

中 破

2.3 航空機以外の物件の損壊

な し

241002

2.5 乗組員に関する情報

機長 昭和16年2月14日生

事業用操縦士技能証明書 第5311号

昭和48年7月7日取得

第1種航空身体検査証明書 第11651317号

有効期限 昭和54年8月7日

総飛行時間 4,973時間20分

同型式機の飛行時間 255時間15分

最近30日間の飛行時間 38時間05分

操縦士A 昭和15年10月27日生

自家用操縦士技能証明書 第3377号

昭和45年3月11日取得

第3種航空身体検査証明書 第32350675号

有効期限 昭和54年11月24日

総飛行時間 207時間20分

同型式機の飛行時間 2時間20分

最近30日間の飛行時間 7時間10分

操縦士B 昭和25年12月24日生

自家用操縦士技能証明書 第7958号

昭和53年10月11日取得

第3種航空身体検査証明書 第31661067号

有効期限 昭和54年11月20日

総飛行時間 154時間06分

同型式機飛行時間 22時間25分

最近30日間の飛行時間 12時間45分

2.6 航空機に関する情報

型式 セスナ式T207型

製造年月日 昭和49年3月13日

製造番号 第20700242号

耐空証明書番号 第東53-542号

241003

有効期間 昭和54年2月19日から昭和55年2月18日まで
 総飛行時間 831時間10分
 100時間点検後の飛行時間 33時間55分
 重量及び重心位置
 3,557ポンド、44.4インチで、いずれも許容範囲内であった。

2.7 気象に関する情報

熊本地方気象台熊本空港出張所による事故当時の観測値は次のとおりであった。

時刻 (I)	1,600		1,700	
風向 (度)	290		250	
風速(ノット)	8		8	
視程(キロメートル)	30		30	
雲量	2/8	7/8	2/8	4/8
雲形	積雲	絹雲	積雲	絹雲
雲高(フィート)	3,000	不明	3,000	不明
気温(°C)	12		11	
露点温度(°C)	1		0	
高度計規正值	29.95		29.96	
記事	風向変動あり			

2.8 航空機及びその部品の損壊に関する情報

プロペラ №1 ブレード……先端約50ミリメートルの部分が前縁で約10ミリメートル後方に湾曲し後縁になるにつれて小さいそり。

№2 ブレード……№1 ブレードに同じ。

№3 ブレード……先端約4ミリメートルが摩滅。

ノーズストラットホーク……左側が約10ミリメートル内側に曲り。

ノーズタイヤ……パンク及びノーズホイール破損。

3回目の接地の際、左内すべりの状態で前車輪が滑走路に衝突したため、ホイールハブが破損し、タイヤチューブが破裂してパンクした。

241004

3 事実を認定した理由

3.1 解析

3.1.1

J A 3 7 1 0 の調査結果及び機長の口述から、同機は、事故発生まで機体、エンジン等は正常な状態であったものと認められる。

3.1.2

当時の気象は、風向が滑走路方位にはほぼ正対し、風速も 8 ノットで、事故発生に関連はなかったものと推定される。

3.1.3

機長及び A の口述から、同機が接地後バウンドしたのは、同機の沈みに応じた返し操作が不十分であったため前車輪から接地しバウンドしたものと推定され、これは、A が高度判定を誤ったことによるものと推定される。

3.1.4

同機は、着陸接地後、バウンドしてポーポイズ状態に陥ったが、これは、第 1 回目のバウンド後、機長の修正操作に適切を欠いたことによるものと推定される。

4 結論

- (1) 機長並びに乗組員 A 及び B は、適法な資格を有していた。
- (2) J A 3 7 1 0 は、有効な耐空証明を有し、事故発生まで正常であった。
- (3) 当時の気象は、事故発生に関連はなかったものと推定される。
- (4) 着陸時における返し操作が不十分であったためバウンドした。
- (5) 返し操作が不十分であったのは、高度判定を誤ったことによるものと推定される。
- (6) バウンド後の機長の修正操作に適切を欠いたためポーポイズ状態に陥り、事故に至ったものと推定される。

241005

原 因

本事故は、タッチアンドゴーランディングの訓練中、操縦士 A の着陸時における返し操作が不十分であったこと及びバウンド後の機長の修正操作に適切を欠いたため、事故に至ったものと推定される。

241006