

国際航空輸送株式会社所属 セスナ式150L型JA3647 に関する航空事故報告書

昭和55年12月17日

航空事故調査委員会議決（空委第54号）

委員長	八田桂三
委員	榎本善臣
委員	諏訪勝義
委員	小一原正
委員	幸尾治朗

1 航空事故調査の経過

1.1 航空事故の概要

国際航空輸送株式会社所属セスナ式150L型JA3647は、昭和55年10月22日13時55分ごろ、埼玉県比企郡川島町本田エアポートにおいて連続離着陸訓練を実施中、着陸の際、ハードランディングし、機体は中破した。火災は発生しなかった。

同機には、機長の外同乗者1名がとう乗していたが死傷はなかった。

1.2 航空事故調査の概要

昭和55年10月23日 現場調査

1.3 原因関係者からの意見聴取

昭和55年12月4日 意見聴取

313001

2 認定した事実

2.1 飛行の経過

J A 3 6 4 7 は、昭和 5 5 年 1 0 月 2 2 日、連続離着陸訓練のため、機長（国際飛行クラブ員）及び同乗者 1 名がとう乗し、調布飛行場を 1 3 時 1 8 分に離陸し、埼玉県比企郡川島町本田エアポートに向った。

機長は、離陸に先だち、本田エアポートは風が強い旨知らされた。

機長は、本田エアポート上空に到達後、吹流しを確認し、直ちに滑走路 3 2 を使用して連続離着陸を行い、引き続き 2 回目の連続離着陸を行うため場周経路に入った。

機長は、高度約 5 0 0 フィートで最終進入経路に入り、風が少し強いと感じたのでフラップ開度 1 0 度、対気速度を約 8 0 マイル／時で降下進入した。

機長は、高度約 1 0 フィートで接地操作に移り、機首を起し始めたが、接地直前、突然機体が持ち上げられバレーニング状態となり、約 3 0 0 メートル前方滑走路上の地点に機首下げ姿勢で失速気味に前車輪から接地してバウンドし、次いで滑走路上にプロペラ擦過痕を残して再度バウンドした。

同機は、3 度目の接地の際、プロペラが滑走路を擦過したがバウンドが止まったので、機長はエプロンまで地上滑走した後停止した。（付図参照）

機長は、同機が持ち上げられバウンドが止まるまでの間、スロットルレバーをアイドル位置のまま、操縦輪をバレーニング発生時の状態のまま保持していた。

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	0
重	傷	0	0	0
軽	傷	0	0	0
な	し	1	1	

2.3 航空機の損壊の程度

中 破

313002

2.4 航空機以外の物件の損壊に関する情報

なし

2.5 乗組員に関する情報

機長 昭和35年2月18日生

自家用操縦士技能証明書 第8800号

昭和55年2月8日取得

限定事項 飛行機陸上単発

第3種航空身体検査証明書 第31652934号

有効期間 昭和55年2月27日から昭和56年2月26日まで

総飛行時間 71時間49分

同型式機飛行時間 10時間55分

最近30日間の飛行時間 0時間45分

2.6 航空機に関する情報

型式 セスナ式150L型

製造番号 第15072631号

耐空証明書 第東54-457号

有効期間 昭和54年12月10日から昭和55年12月9日まで

総飛行時間 3,806時間43分

前回オーバーホール後の飛行時間 1,058時間33分

重量及び重心位置

事故発生時の同機の推定重量は1,508.2ポンド、推定重心位置は+34.6インチと推算され、いずれも許容範囲内にあった。

燃料及び潤滑油

燃料は航空用ガソリン80/87、潤滑油はW-80で、いずれも規格品であった。

2.7 気象に関する情報

事故当日、14時00分に本田エアポートにおいて観測された気象情報は、次のとおりであった。

天気快晴、風向350度、風速18ノット、最大瞬間風速25ノット、視程10キロメートル以上。

313003

航空自衛隊入間基地（本田エアポートの南西18キロメートル）における事故当日14時00分の気象観測値は、次のとおりであった。

風向340度、風速24ノット最大瞬間風速31ノット、視程40キロメートル、雲量 $\frac{1}{8}$ 積雲雲高2,000フィート、気温18度C、露点温度5度C、QNH29.85。

2.8 航空機及びその部品の損壊に関する情報

プロペラ両先端部（約8センチメートル） 内側に湾曲
ノーズホイールフランジ 破損
エンジンマウント（後方） 屈曲
ノーズギヤ 前方に約10度変位

3 事実を認定した理由

3.1 解析

- 3.1.1 JA3647の調査結果及び機長の口述から、同機は、事故発生時まで不具合はなかったものと推定される。
- 3.1.2 機長は、連続離着陸訓練の着陸に際して、風速が強いことを考慮し、通常より対気速度を多めに、また、フラップ開度を少なめにして降下進入したものと推定される。
- 3.1.3 本田エアポートにおける14時00分の観測によれば、風速18ノット、最大瞬間風速は25ノットであり、風向はほぼ一定であったが、風速の変動が大きかった。事故発生の時刻から、同機が着陸の接地直前に急激な風速の変動に遭遇したことも考えられる。
- 3.1.4 同機が接地直前に持ち上げられバルーニング状態となったのは、急激な風速の変動に遭遇したことまたは機速がやや多めの状態で接地のための返し操作に適切を欠いたことによるものと考えられる。
- 3.1.5 機長は、同機がバルーニング状態となった後、スロットルレバーをアイドル位置のまま、操縦輪をそのままの状態に保持していたため失速状態となり、機首下げ姿勢で前車輪から接地してポーボイズ状態に陥ったものと推定される。
- 3.1.6 同機の最初の接地速度を約50マイル/時と推定すれば、その後ポーボイズ状態に陥りバウンドが停止するまでの時間は2～3秒と推算され、この間の機長による回復操作は困難であったものと推定される。

313004

4 結 論

- (1) 機長は適法な資格を有し、所定の航空身体検査に合格していた。
- (2) JA3647は、有効な耐空証明を有し、事故発生時まで不具合はなかったものと推定される。
- (3) 機長は、気象の観測情報は入手していなかったが、風速の強いことを知り、これに対応した着陸形態で着陸進入した。
- (4) 事故当時、風速及び風速の変動は大きかったものと推定され、同機が接地直前、急激な風速の変動に遭遇したことも考えられる。
- (5) 同機がバルーニング状態になったことは、接地直前急激な風速の変動に遭遇したためか、または返し操作に適切を欠いたことによるものと考えられる。
- (6) 同機がバルーニング状態となった後、機長による回復操作が行われなかったため失速状態となり機首下げ姿勢で前車輪から接地し、ポーポイズ状態に陥ったものと推定される。

原 因

本事故は、同機が着陸接地の直前、バルーニング状態となり、その際、機長の回復操作が行われなかったため、ポーポイズ状態に陥ったことによるものと推定される。

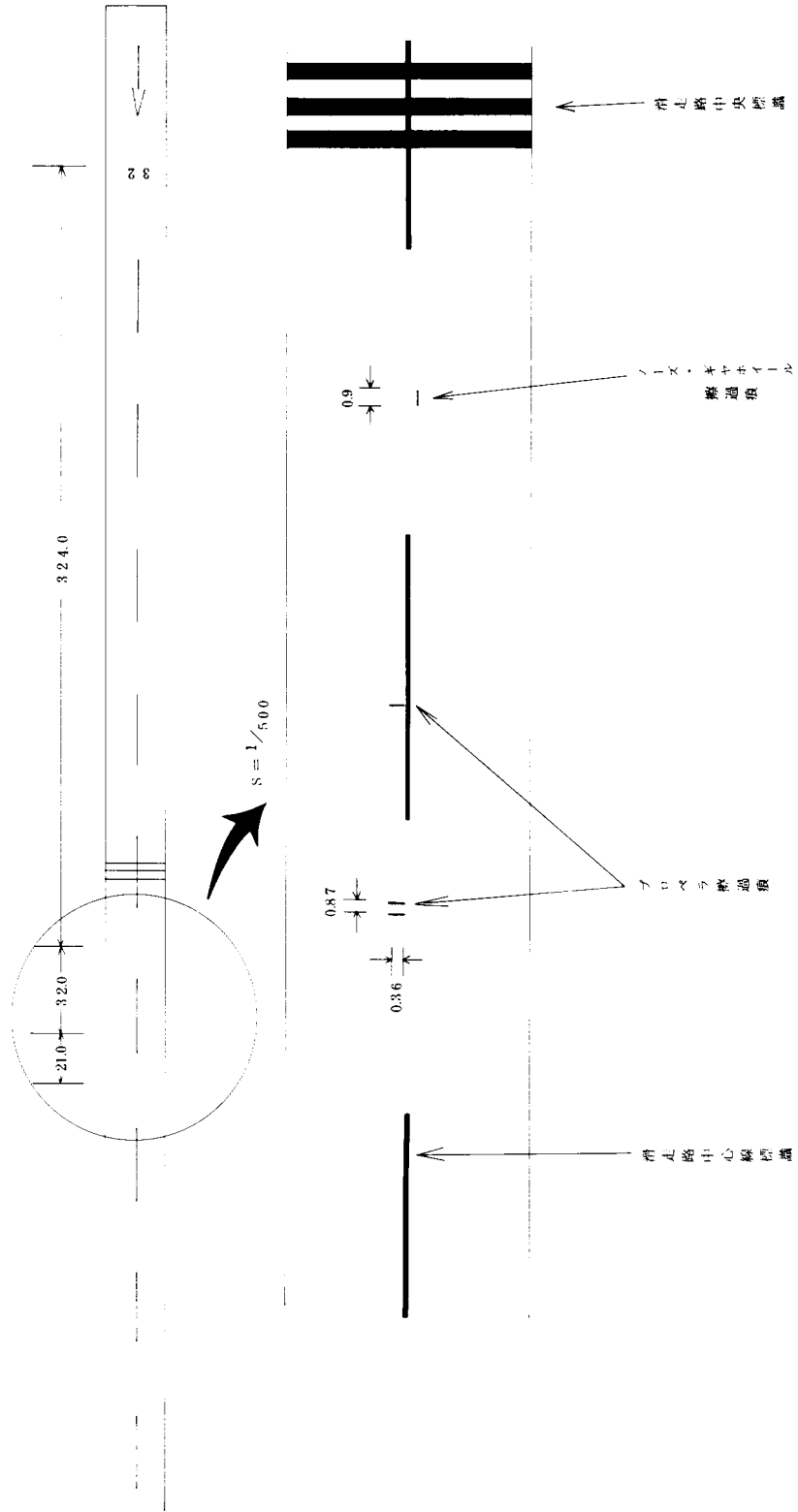
313005

現場見取図

付図

S = 1/2,000

(単位メートル)



313006