

# 航空事故調査報告書

個人所有

ムーニー式M20C型JA3290

埼玉県比企郡川島町本田エアポート

昭和61年5月13日

昭和62年6月24日

航空事故調査委員会議決

委員長	武田	峻
委員	榎本	善臣
委員	西村	淳
委員	幸尾	治朗
委員	東	昭

## 1 航空事故調査の経過

### 1.1 航空事故の概要

個人所有ムーニー式 M20C 型 JA3290は、昭和61年5月13日訓練飛行のため、13時50分ごろ本田エアポート(以下「エアポート」という。)の滑走路14に着陸の際、胴体着陸し、約106メートル進行し同滑走路路上に停止した。

同機には、機長ほか1名が同乗していたが、死傷者はなかった。

同機は、中破したが、火災は発生しなかった。

### 1.2 航空事故調査の概要

#### 1.2.1 事故の通知及び調査組織

航空事故調査委員会は、昭和61年5月13日、運輸大臣から事故発生の通報を受け、当

**537001**

該事故の調査を担当する主管調査官を指名した。

#### 1.2.2 調査の実施時期

昭和61年5月14日 現場調査

昭和61年5月20日 着陸装置の調査

#### 1.2.3 原因関係者からの意見聴取

意見聴取を行った。

## 2 認定した事実

### 2.1 飛行の経過

JA3290は、事故当日、訓練飛行のため有視界飛行方式により、調布飛行場を13時25分離陸して、大宮NDBを經由し、埼玉県比企郡川島町のエアポートに向かった。

同機は、エアポートの滑走路14に着陸するため、エアポート上空を南西方向から通過し、国鉄高崎線の桶川駅上空で右旋回した後、トラフィック・パターンに進入した(付図参照)。

機長及び同乗者の口述によると、以後の飛行経過は次のとおりであった。

エアポート上空で着陸操作のためスロットルを絞ったとき、脚警報音が鳴ったが、脚を下げることなくそのまま進入し、警報音はその後鳴り続けていた。

同飛行場通信所への着陸の通報は、エアポート上空、ダウン・ウインド・レグ、ベース・レグ及びファイナル・コースにおいて一回ずつ実施した。

機長は、トラフィックでの着陸操作手順を、チェック・リストを使用せず記憶により実施した。

同機がファイナル・コースに進入したとき、機長は、高度500フィートで少し高いなと思い、スリップさせながら高度を調節し、その後はフラップをフル・ダウンとし、スロットルを絞りつつ接地のための引き起こしを始めたが、接地点の少し手前でプロペラが滑走路面をたたき音を聞き、初めて脚を出し忘れていたことに気付いた。機長は、そのまま機首方向とノーズ・アップを保持して胴体着陸を行い、機体は、滑走路14の末端灯から約106メートル、滑走路中心線から右約2.4メートルのところまで機首方位ほぼ140度で停止した。

機長は、直ちに燃料コック及びすべてのスイッチ類を「オフ」にし、火災等の発生するおそれのないことを確認した後、同乗者とともに機外に脱出した。

事故発生時刻は、13時50分ごろであった。

**537002**

## 2.2 人の死亡、行方不明及び負傷

死傷者はなかった。

## 2.3 航空機の損壊に関する情報

### 2.3.1 損壊の程度

中 破

### 2.3.2 航空機各部の損壊の状況

プロペラ	2枚とも先端約45センチメートルが後方に湾曲、擦過損傷
排気管	擦過損傷、凹み
前脚カバー	擦過損傷、凹み
胴体下部	外板擦過損傷
	エア・スクープ擦過損傷
	ADF ループ・アンテナ・カバー擦過損傷
	ビーコン・ライト破損
	係留環変形

## 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 男 性 48才

自家用操縦士技能証明書 第5762号(昭和49年4月3日)

限定事項 飛行機陸上単発

第2種航空身体検査証明書 第21657200号

有効期限 昭和61年5月20日

総飛行時間 453時間54分

同型式機飛行時間 453時間54分

最近30日間の飛行時間 な し

## 2.6 航空機に関する情報

### 2.6.1 航空機

**537003**

型 式	ムーニー式 M20C 型
製造年月日	昭和40年12月30日
製造番号	第3294号
耐空証明書番号	第東60-568号
有効期限	昭和61年12月24日
総飛行時間	1,395時間44分

#### 2.6.2 重量及び重心位置

事故当時、同機の重量は2,200ポンド、重心位置は44.9インチと推算され、いずれも許容範囲(最大離陸重量2,575ポンド、事故当時の重量に対応する重心範囲43.0インチ～49.0インチ)内にあったものと認められる。

#### 2.6.3 燃料及び潤滑油

燃料は航空用ガソリン100/130、潤滑油はSAE40で、いずれも規格品であった。

#### 2.7 気象に関する情報

エアポートにおける当日13時50分ごろの気象は、風向140度、風速2メートル/秒、視程約15キロメートル、雲は高く、所々青空が見える状況であった。

入間飛行場(エアポートの南西約24キロメートル)における当日13時00分の気象観測値は、風向160度、風速10ノット、視程10キロメートル、雲量1/8層積雲4,000フィート 6/8巻雲21,000フィート、気温21度C、露点温度7度C、QNH30.06インチ/水銀柱であった。

#### 2.8 その他必要な事項

同機の脚の上げ下げは、モータ等を使用して電氣的に作動させるものではなく、手動により脚レバー(機長席と副操縦士席との間の床間に取り付けてある。)を床面から前方に90度起こすと各リンクが作動し脚が下がりロックされる。

脚警報音は、スロットルを絞りマニホールド・プレッシャを約12インチ以下にすると、脚が下げられ、ロックされていない限り鳴り続けるようになっている。

### 3 事実を認定した理由

#### 3.1 解析

**537004**

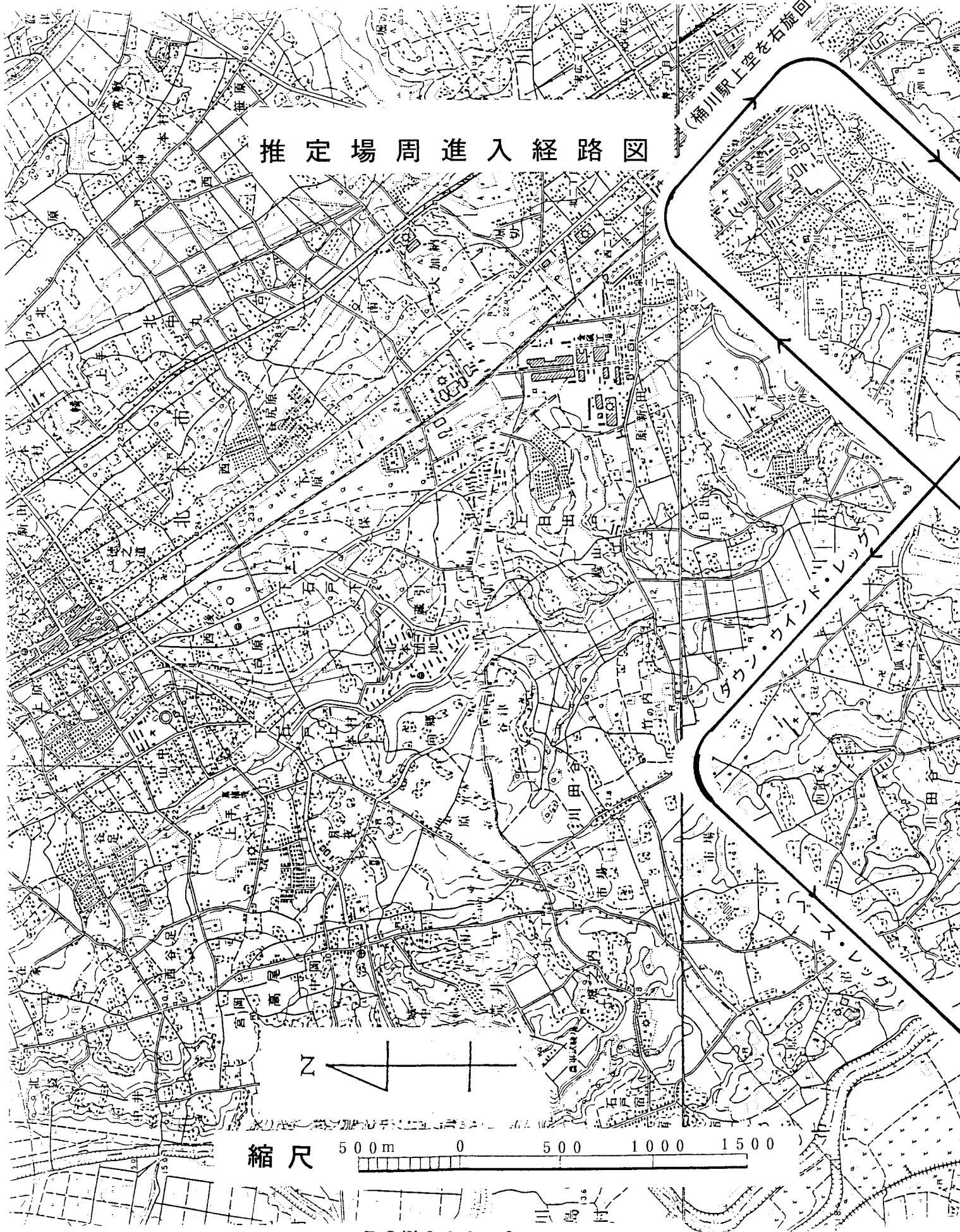
- 3.1.1 機長は、適法な資格を有し、所定の航空身体検査に合格していた。
- 3.1.2 JA3290は、有効な耐空証明を有し、所定の整備点検が行われていた。
- 3.1.3 同機は、調査の結果、事故発生まで異常なかったものと認められる。
- 3.1.4 当時の気象は、事故に関連はなかったものと認められる。
- 3.1.5 機長及び同乗者は、エアポート上空に達し、高度1,500フィートから高度を下げるために機長がスロットルを絞ったとき、脚警報音が鳴ったことを認識していたが、機長は、高度を下げトラフィック・パターンに進入してから脚下げを実施する予定であったものと考えられる。
- 3.1.6 トラフィック・パターンに進入後も脚警報音が鳴り続けていたのに気付かず、機長は、着陸寸前にプロペラが滑走路面をたたく音ではじめて脚下げを失念していたことに気付いたものと推定される。
- 3.1.7 機長は、着陸操作手順をチェック・リストを使用せず記憶により実施したものと認められる。
- 3.1.8 同機をジャッキ・アップし、脚の上げ下げを実施したところ正常に作動し、また、脚上げ状態でスロットルを絞ると警報音が鳴り、脚を下げロックした時点で鳴り止み、脚警報装置も正常に作動することが認められた。

## 4 原 因

本事故の原因は、機長が脚下げを失念したまま着陸したことによるものと推定される。

537005

# 推定場周進入経路図



537006-1

