

航空事故調査報告書 (62-5)

正 誤 表

頁・行	誤	正
520006 上から 8 行目	まほか	のほか
560002 下から 8 行目	エンバス	エバンス
560003 上から 6 行目	エンバス	エバンス
560004 下から 15 行目	エンバス	エバンス
560006 付図-1	エンバス	エバンス
542006 上から 3 行目	入角指示灯が迫ってきたので、これを避けようとしてパワーを入れたが、同機は若干浮	入角指示灯
542006 上から 4 行目	上したのみで、滑走路を逸脱し、次いで同灯を進入角指示灯灯に接触して同灯を破損した	に接触して同灯を破損した

航空事故調査報告書

個人所有

ムーニー式M20F型 JA3761

高知空港

昭和61年6月15日

昭和62年7月28日

航空事故調査委員会議決

委員長	武田	峻
委員	薄木	正明
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M20F型JA3761は、レジャー飛行のため、昭和61年6月15日、12時21分ごろ高知空港滑走路14に着陸の際、滑走路を逸脱し、進入角指示灯及び誘導路灯を破損した後、誘導路上に停止した。

同機には、機長ほか同乗者1名が搭乗していたが、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6月16日、運輸大臣から事故発生の通報を受け、当

542002

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6月16日～18日 現場調査

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

個人所有ムーニー式M20F型JA3761は、機長及び整備士による飛行前点検が行われた後、機長と同乗者1名が乗り組み、レジャー飛行のため、有視界飛行方式で11時08分八尾空港を出発した。同機の飛行計画によれば、1時間20分で高知空港に着陸の予定であった。機長はほぼ飛行計画どおりに飛行した後、高知空港への進入の際、高知管制塔と交信し、同空港の風が170度の8ノットであることを知り、当該着陸は、滑走路14から進入することにした。

その後の飛行について、機長によれば、次のとおりであった。

滑走路14の最終進入でフラップをフル・ダウンした。着陸速度は毎時約75マイルで、滑走路14の指示標識付近に接地した後、同機の機首が左に振られて、目前に進入角指示灯が見えたので、これを避けようとして、フル・パワーにしたが、滑走路を逸脱し、付図に示す経路で走行した後、誘導路(A-4)へ乗り上げ停止した。

事故発生時刻は12時21分ごろであった。

2.2 人の死亡、行方不明及び負傷

なし

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

左主翼 破 損

左フラップ 破 損

542003

右主翼	破損
胴体尾部	変形

2.4 航空機以外の物件の損壊に関する情報

進入角指示灯	2基破損
誘導路灯	2個破損

2.5 乗組員に関する情報

機長	男性	57歳
自家用操縦士技能証明書	第5215号	昭和48年6月21日取得
限定事項		
飛行機陸上単発		昭和48年6月21日
第2種航空身体検査証明書		第2253008号
有効期限		昭和61年10月12日
総飛行時間		381時間18分
同型式機飛行時間		23時間54分
最近30日間の飛行時間		1時間10分

2.6 航空機に関する情報

2.6.1 航空機

型式	ムーニー式M20F型
製造年月日及び製造番号	昭和51年6月3日 22-1404
耐空証明書番号	第大60-263号
有効期限	昭和61年9月27日
総飛行時間	667時間03分
100時間点検(昭和60年9月17日実施)後	46時間24分

2.6.2 重量及び重心位置

事故当時、同機の重量は2,373ポンド、重心位置は44.7インチと推算され、いずれも許容範囲(最大離陸重量2,740ポンド、事故当時の重量に対応する重心範囲41.4～50.1インチ)内にあったものと認められる。

542004

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W80で、いずれも規格品であった。

2.7 気象に関する情報

高知地方気象台高知空港出張所における当時の航空気象観測値は、次のとおりであった。

- 12時30分 風向180度、風速8ノット、視程30キロメートル 雲量2/8積雲、雲高2,500フィート
雲量3/8層積雲、雲高4,500フィート 雲量6/8高積雲、雲高11,000フィート
気温25度C、露点温度16度C、QNH29.89インチ/水銀柱
- 12時32分 風向160~220度、風速7ノット、視程30キロメートル 雲量2/8積雲、雲高2,500
フィート 雲量3/8層積雲、雲高4,500フィート 雲量6/8高積雲、雲高11,000
フィート 気温25度C、露点温度16度C、QNH29.89インチ/水銀柱

3 事実を認定した理由

3.1 解析

- 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 JA3761は、有効な耐空証明を有し、所定の整備及び点検が行われていた。
- 3.1.3 同機は、調査結果および機長の口述等から事故発生まで異常はなかったものと推定される。
- 3.1.4 事故直後の空港の気象観測によると、風向160~220度、風速7ノットであり、同機が滑走路14より進入した際は右からの横風状態であったものと推定される。
- 3.1.5 同機は、進入時の進入角指示灯は「赤・赤」に見えたとの機長の口述から、同機の最終進入は低い高度で行われたものと推定される。
- 3.1.6 機長及び同乗者の口述並びに同機のタイヤこん跡等によれば、同機は滑走路14の中心線に対して右向きの機首方位でやや左へ傾き、引き起し操作が若干送れた状態で接地したことによりパウンドし、ほぼ同時に、機首が左へ偏向しながら再接地したものと推定される。

542005

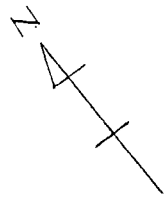
3.1.7 機長は再接地した時点で、目前に進入角指示灯が迫ってきたので、これを避けようとしてパワーを入れたが、同機は若干浮上したのみで、滑走路を逸脱し、次いで進入角指示灯が迫ってきたので、これを避けようとしてパワーを入れたが、同機は若干浮上したのみで、滑走路を逸脱し、次いで同灯を進入角指示灯に接触して同灯を破損した後、誘導路(A-4)に達し、誘導路灯を破損して停止したものと推定される。

4 原因

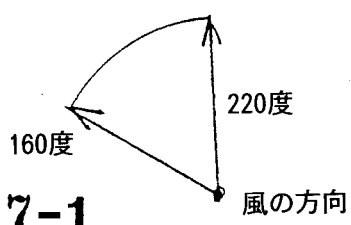
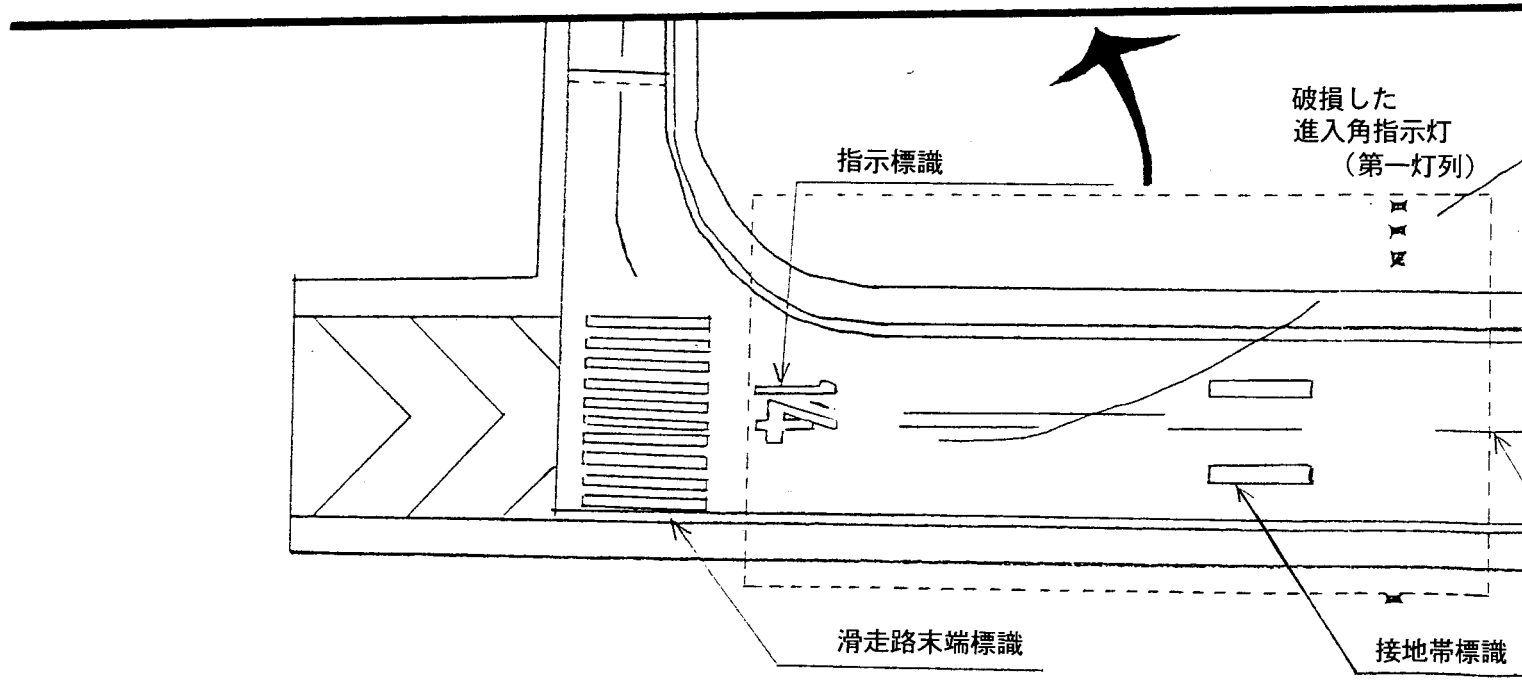
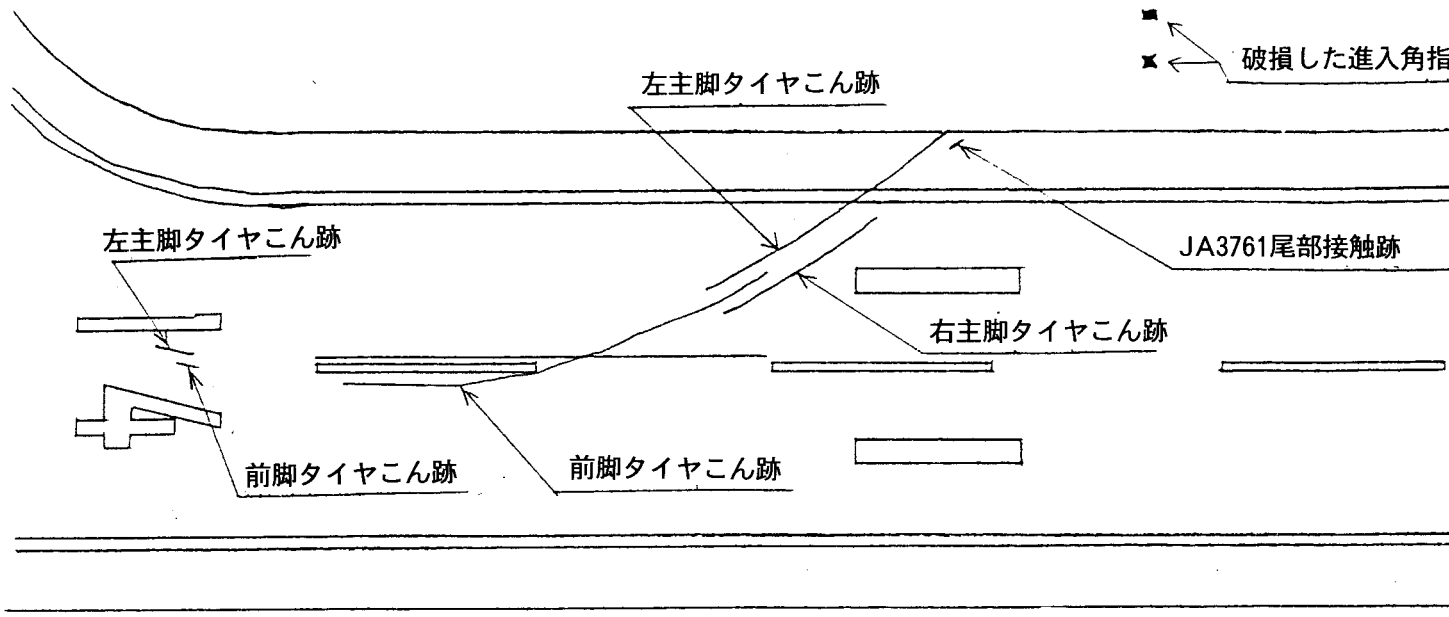
本事故の原因は、機長の右横風時における着陸操作が適切でなかったため、同機が滑走路を逸脱したことによるものと推定される。

542006

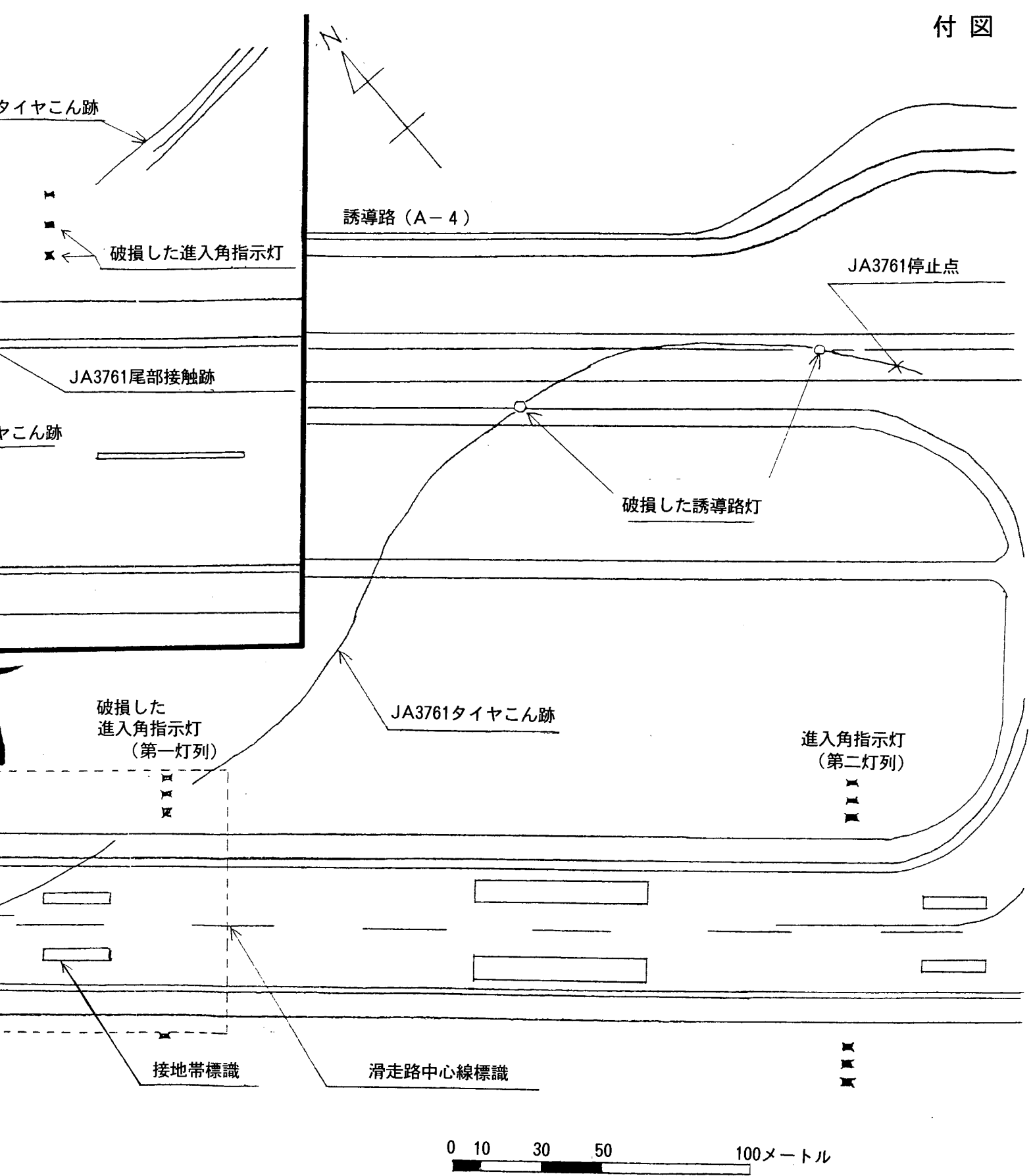
0 10 30 50メートル



JA3761事故現場見取図



542007-1



542007-2