

航空事故調査報告書

個人所有

富士重工式FA-200-180型JA3751

八尾空港

昭和61年4月5日

昭和62年9月30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

個人所有富士重工式FA-200-180型JA3751は、昭和61年4月5日13時39分ごろ、訓練飛行を終了して八尾空港に着陸する際、ハード・ランディングした。

同機には、機長ほか同乗者3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4月5日運輸大臣から事故発生の通報を受け、当該事故の調査を担当する主管調査官を指名した。

530001

1.2.2 調査の実施時期

昭和61年4月6日～7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

JA3751は、八尾空港を13時21分に離陸した後、滑走路27を使用して連続離着陸訓練を2回行った。

その後、同機は八尾飛行場管制所(以下「八尾タワー」という。)に着陸を要求し、八尾タワーから、着陸許可及び風向260度、風速16ノットの情報を得た。同機は、高度900フィート、速度110マイル/時で場周経路に入り、ベース・レグを経て最終進入経路に進入し、高度300フィートでフラップをフル・ダウン(35度)とした。

その後、同機は滑走路27の進入端から約350メートルの位置にハード・ランディングし機体の一部を損傷した後、右側に偏向し始め同滑走路を約数十メートル地上滑走し、滑走路右側端から逸脱し着陸帯に停止した。

事故発生時刻は、13時39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

右主翼上下面	し わ
右主翼胴体取付部	損 傷
胴体左右側面	し わ
右主脚支柱	湾 曲

530002

右 主 車 輪 パンク

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	37歳
事業用操縦士技能証明書	第9298号	昭和59年6月26日取得
限定事項		
	飛行機陸上単発	昭和54年2月28日
	飛行機陸上多発	昭和59年1月20日
第1種航空身体検査証明書	第12530113号	
有効期限		昭和62年2月26日
総飛行時間		787時間14分
同型式機飛行時間		620時間18分
最近30日間の飛行時間		16時間24分

2.6 航空機に関する情報

2.6.1 航空機

型 式	富士重工式 FA-200-180型
製造番号	282
製造年月日	昭和51年1月6日
耐空証明書	第大60-399号
有効期限	昭和61年12月18日
総飛行時間	1,309時間26分

2.6.2 重量及び重心位置

事故当時、同機の重量は1,094キログラム、重心位置は2,531ミリメートルと推算され、いずれも許容範囲(最大離陸重量1,150キログラム、事故当時の重量に対応する重心範囲2,494～2,631ミリメートル)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W80で、いずれも規格品であった。

530003

2.7 気象に関する情報

大阪航空測候所八尾空港出張所の事故関連時間帯の観測値は、次のとおりであった。

13時00分 風向230度～290度、風速12ノット、視程10キロメートル、雲量2／8、積雲、雲高 3,000フィート、気温17度C、露点温度 9度C、QNH29.87インチ／水銀柱

13時43分 風向270度、風速15ノット、視程10キロメートル、雲量5／8、積雲、雲高3,000フィート、気温17度C、露点温度 6度C、QNH29.87インチ／水銀柱

2.8 通信に関する情報

同機と八尾タワーとの交信は、通常どおり行われていた。

2.9 飛行場及び地上施設に関する情報

同機が着陸した滑走路27は、長さ1,490メートル、幅45メートルであり、同着陸帯は長さ1,610メートル、幅125メートルである。

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 JA3751は、有効な耐空証明を有し、所定の整備及び点検が実施されていた。

3.1.3 同機の調査結果及び機長の口述から、事故発生まで同機には異常はなかったものと認められる。

3.1.4 当時の気象状況は、事故に直接関連はなかったものと推定される。

3.1.5 同機の着陸に際し、機長の引き起しのタイミングが早かったため同機は高起しの状態となり、その後の修正操作が適切に行われなかったため失速し、ハード・ランディングとなったものと推定される。

4 原因

本事故の原因は、機長の着陸時における引き起し操作及びその後の修正操作が適切でなかったことによるものと推定される。

530004