

航空事故調査報告書
個人所有
ムーニー式M20K型JA3994
調布飛行場
昭和62年12月9日

昭和63年11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 東 昭
委員 竹内 和之

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M20K型JA3994は、昭和62年12月9日11時20分ごろレジャー飛行を終え、調布飛行場に着陸の際、バウンドを繰り返し、前脚、プロペラ等を損傷した。

同機には機長ほか2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62年12月9日、運輸大臣から事故発生 of 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。

1.2.2 調査の実施時期

昭和62年12月10日 現場調査

617001

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

J A 3 9 9 4 は、昭和 6 2 年 1 2 月 9 日機長ほか 2 名が搭乗して 1 0 時 1 4 分ごろ八丈島空港を離陸し、有視界飛行方式により三宅島、大島及び横須賀を經由して調布飛行場に向けて飛行した。

機長の口述によれば、同機は、調布飛行場に着陸のため 1 1 時 1 5 分ごろ登戸上空で脚を下げ、速度約 1 0 0 ノット、高度約 1 , 0 0 0 フィートで滑走路 3 5 に正対し、徐々に高度を下げ、その後フラップをフルダウン(33度)として速度約 7 5 ノットで滑走路 3 5 に進入した。機長は、同滑走路進入端付近でスロットルをアイドルとした後フレア操作を行い、接地点標識付近に接地したが、機体がバウンドしたため、あわてて操縦輪を前へ押さえたとのことである。

同機は、バウンド後、滑走路 3 5 の接地点標識の約 4 0 メートル前方の地点に機首下げ姿勢で 2 回目の接地をした際、プロペラ・ブレードの先端が滑走路面に接触し、さらに小さなバウンドを 2 ~ 3 回繰り返した後、滑走路上(滑走路 3 5 終端の手前約 2 0 0 メートルの地点)に停止した。

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

前脚	ショック・ディスク変形
プロペラ	両ブレードの先端から約 2 0 センチメートルの部分が後方へ湾曲
防火壁	エンジン・マウント取付部周辺に変形

617002

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 64歳
自家用操縦士技能証明書 限定事項	第10612号 昭和57年9月4日
飛行機陸上単発	
第二種航空身体検査証明書 有効期限	第23720498号 昭和63年9月19日
総飛行時間	618時間35分
同型式機の飛行時間	69時間35分
最近30日間の飛行時間	5時間35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M20K型
製造番号	25-0722
製造年月日	昭和57年11月3日
耐空証明書 有効期限	第東62-132号 昭和63年5月11日
総飛行時間	452時間19分

2.6.2 重量及び重心位置

事故当時、同機の重量は2,769ポンド、重心位置は47.1インチと推算され、いずれも許容範囲(最大着陸重量2,900ポンド、事故当時の重量に対応する重心範囲42.8～49.3インチ)内にあったものと認められる。

2.7 気象に関する情報

東京航空地方気象台調布空港出張所の事故当日の気象観測値は、次のとおりであった。

11時00分 風向70度、風速1ノット、視程7キロメートル、ちり煙霧、

617003

雲量1/8 層積雲 雲高5,000フィート、気温9度C、露点温度2度C、QNH30.29インチ/水銀柱
12時00分 風 静穏、視程7キロメートル、雨、雲量6/8 層積雲 雲高4,500フィート、気温9度C、露点温度2度C、QNH30.29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 JA3994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 事故当時の気象は、事故に関連はなかったものと推定される。
- 3.1.5 機長によれば、進入は正常であったが、最初に接地した際バウンドしたとのことであり、同機がバウンドしたのは、着陸時における機長のフレア操作が適切でなかったことによるものと推定される。
- 3.1.6 機長によれば、機体がバウンドしたため、あわてて操縦輪を前へ押さえたとのことであり、同機が最初に接地したとみられる地点から約40メートル前方にプロペラ痕があることから、同機は最初のバウンド後、機長のこの操作により、前傾した姿勢で前車輪から滑走路面に接地したものと推定される。

4 原因

本事故の原因は、着陸時、同機がバウンドした後の機長の回復操作が適切でなかったことによるものと推定される。

617004