

航空事故調査報告書  
個人所有  
レーク式LA-4-200型JA3703  
茨城県竜ヶ崎飛行場  
昭和61年7月19日

昭和63年2月3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

個人所有レーク式LA-4-200型JA3703は、昭和61年7月19日、竜ヶ崎飛行場で連続離着陸訓練中、11時50分ごろ、脚上げ状態のまま滑走路08に着陸し、同滑走路進入端から約350メートルの地点に停止した。

同機には、機長ほか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7月19日、運輸大臣から事故発生 of 通報を受け、当

**546001**

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7月21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

JA3703は、昭和61年7月19日、レジャー飛行のため、有視界飛行方式により、竜ヶ崎飛行場を出発地とし、霞ヶ浦経由、同飛行場を目的地とする、飛行時間2時間30分の飛行計画を新東京空港事務所に通報した後、機長ほか1名が搭乗、11時20分、同飛行場を出発した。

機長の口述によれば、

機長は同機が同飛行場の滑走路08から離陸後、霞ヶ浦方面への飛行に先立ち、同飛行場で左旋回の場合周経路により、連続離着陸訓練を行った。第5回目の離着陸訓練では、同機が左旋回ベース・レグに入ったときの高度は約800フィート、対気速度は約90マイル／時であり、その時点で機長はスロットルを絞り、フラップ下げ等の操作を行った。その後、同機がファイナル・コースに入ったときの高度は約500フィートであったが、対気速度は依然として約90マイル／時(通常の場合は75～80マイル／時)であり、機長はこれが追い風によるものかも知れないと考えながら進入を続け、着陸接地の態勢に入った。

機長は、接地時、胴体キールが滑走路と擦過する異音を耳にし、初めて脚を出し忘れていたことに気付いた。

とのことである。

同機は脚上げのまま、滑走路を約200メートル滑走し、同滑走路進入端から約350メートル、滑走路中心線から約7メートル左にそれた地点に、機首方位約60度で左傾して停止した(付図1参照)。

機長の口述によると、

機長は、直ちに燃料コックを切り、すべてのスイッチ類を「オフ」にし、火災等、危険の発生する恐れのないことを確認した後、同乗者ととともに機外に脱出した。

とのことである。

**546002**

事故発生時刻は、11時50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

胴体下部キール外板 擦過損傷(約2メートル×約34センチメートル)

左フロート底部外板 擦過損傷(約10センチメートル×約5センチメートル)

## 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 42歳

自家用操縦士技能証明書

第11635号

限定事項

飛行機陸上単発

昭和59年6月26日取得

飛行機水上単発

昭和60年12月17日取得

飛行機陸上多発

昭和60年12月17日取得

第二種航空身体検査証明書

第22640401号

有効期限

昭和62年7月18日

総飛行時間

463時間25分

同型式機飛行時間

62時間00分

最近30日間の飛行時間

60時間27分

## 2.6 航空機に関する情報

### 2.6.1 航空機

型 式

レーク式 LA-4-200型 (水陸両用機)

**546003**

製造年月日	昭和49年2月1日
製造番号	593
耐空証明書	第東60-127号
有効期限	昭和62年5月12日
総飛行時間	652時間37分

#### 2.6.2 重量及び重心位置

事故当時、同機の重量は2,300ポンド、重心位置は104.9インチと推算され、いずれも許容範囲(最大離陸重量2,600ポンド、事故当時の重量に対応する重心範囲、102.5インチ～106.0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

同機の燃料は航空用ガソリン100/130、潤滑油はモービル80で、いずれも規格品であった。

#### 2.7 気象に関する情報

機長の口述によると、竜ヶ崎飛行場における、事故当時の天気は晴れ、風はおおむね60度方向から約5ノット、視程は良好とのことであった。

#### 2.8 その他必要な事項

2.8.1 同機には、脚警報装置が装備されておらず、また、脚位置指示灯は前輪及び両主輪共用で、上げ位置(赤灯)及び下げ位置(青灯)がそれぞれ1個装備されている。

2.8.2 同機をジャッキ・アップして脚レバーを下げたところ、前輪及び主輪ともに正常な脚下げ状態となった。

### 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 JA3703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 同機の調査結果から、同機には事故発生まで異常はなかったものと推定される。

3.1.4 当時の気象は、事故に関連なかったものと推定される。

**546004**

- 3.1.5 機長によれば、ダウン・ウインド・レグを飛行中、機長はチェック・リストを使用することなく着陸前点検を実施し、また、この間同乗者と会話もしたとのことであり、このため着陸前点検手順に抜けが生じ、脚下げ操作を失念したものと推定される。
- 3.1.6 機長の口述によれば、機長のフラップ下げ及び出力減少の操作にもかかわらず、同機のファイナル・アプローチにおける対気速度が通常よりも速かったとのことであり、このことは、同機の脚が下げ位置になっていなかったことによるものと推定される。
- 3.1.7 その後も機長は、同機が既に通常のように脚下げ位置となっているものと錯誤し、その思い込みのために、ファイナル・アプローチにおける脚位置の再点検も省略することとなり、脚上げ状態のまま着陸したものと推定される。

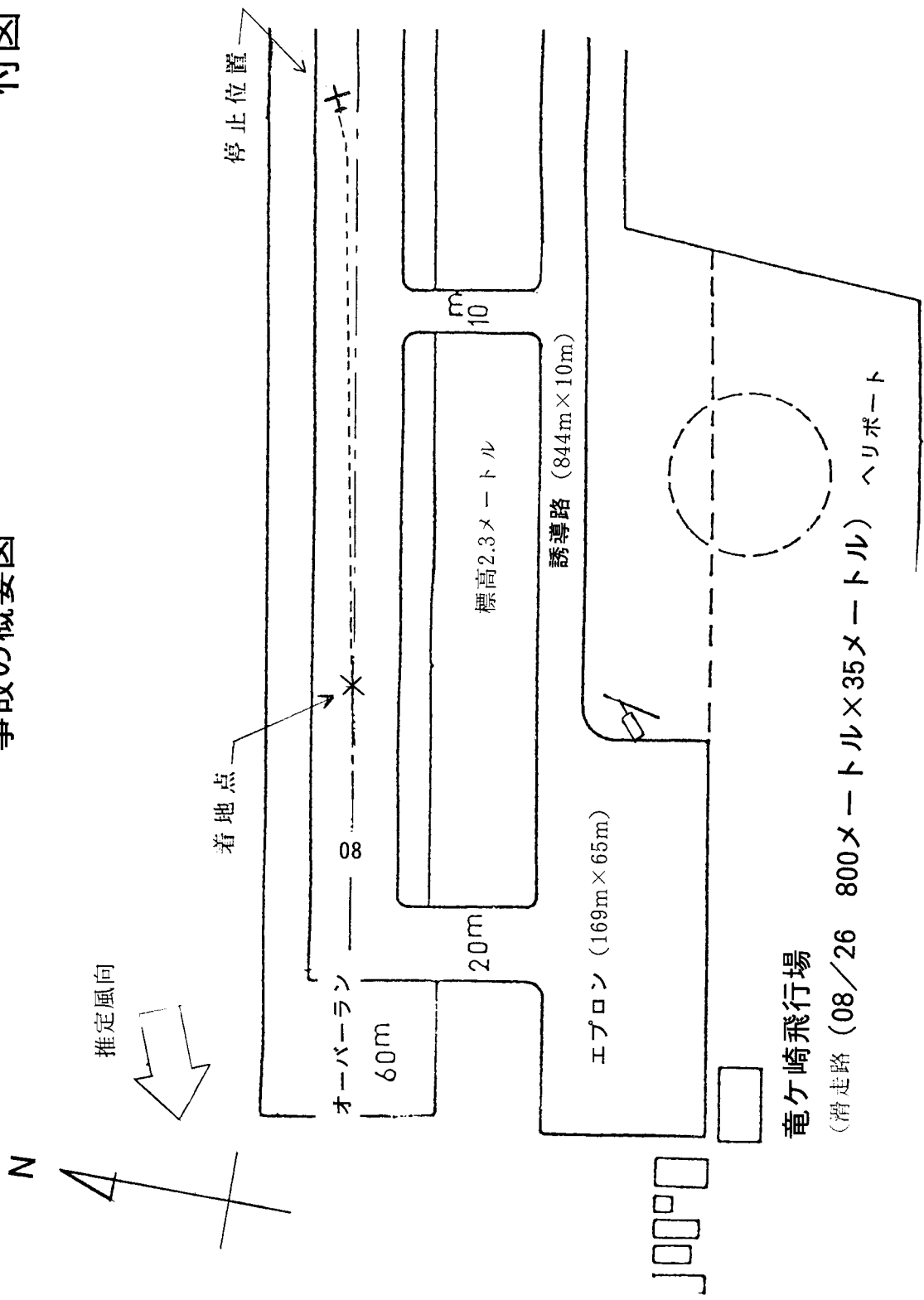
## 4 原因

本事故の原因は、機長が着陸の際、脚下げ操作を行わなかったことによるものと認められる。

546005

事故の概要図

付図1

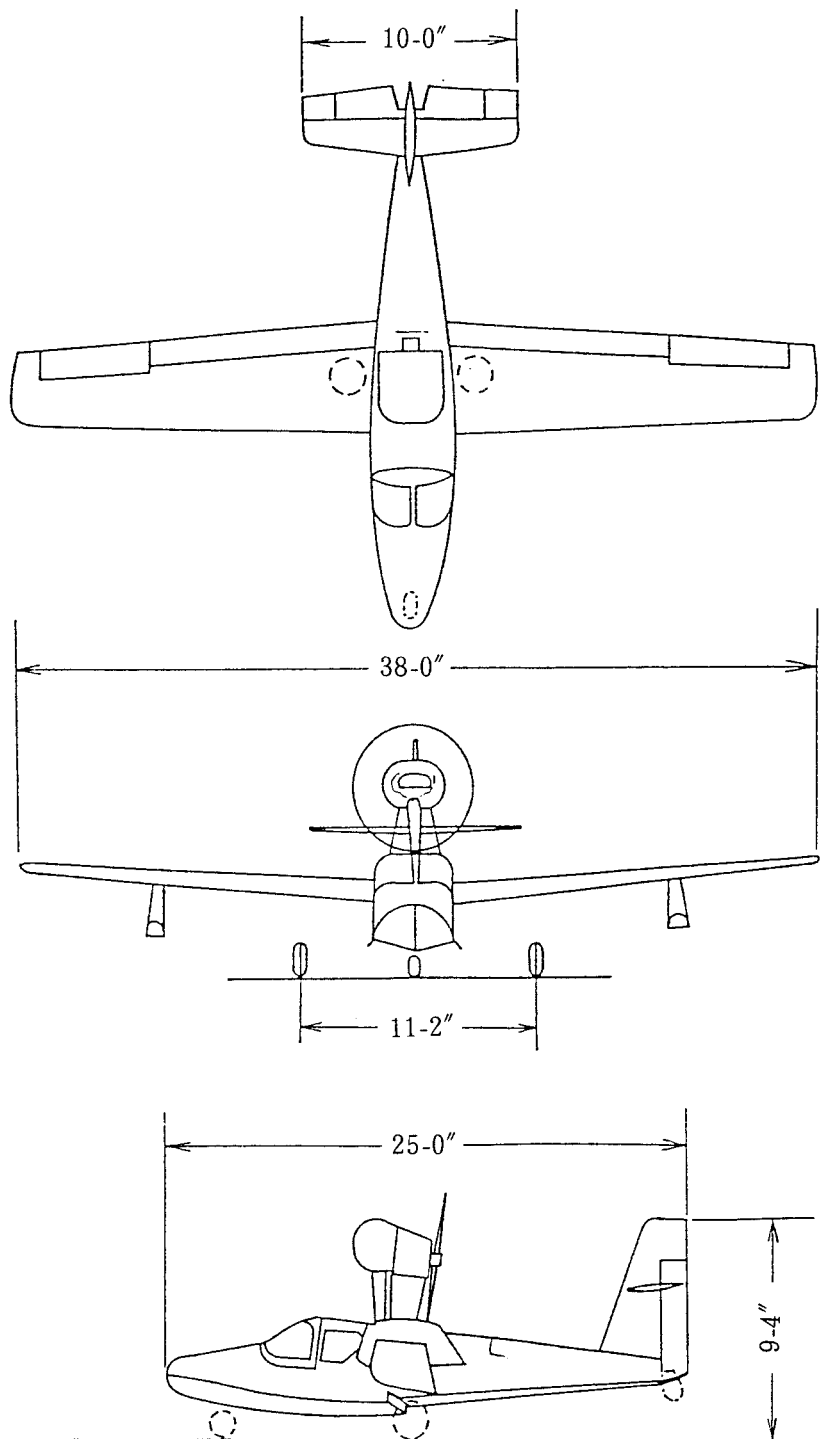


546006-1

レーク式 LA-4-200型三面図

付図 2

単位：フィート



546006-2