

航空事故調査報告書

個人所属

ムーニー式M20K型JA4017
ホンダエアポート
平成9年9月2日

平成9年11月5日

航空事故調査委員会議決

委員長 竹内和之

委員 小林哲一

委員 川井力

委員 東口實

委員 相原康彦

1 航空事故調査の経過

1.1 航空事故の概要

ムーニー式M20K型JA4017は、平成9年9月2日、プロペラ交換後の受領飛行でホンダエアポートに着陸する際、胴体着陸となり、13時07分ごろ、滑走路上に攔控した。

同機には機長のみが搭乗していたが、死傷はなかった。

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 調査組織

航空事故調査委員会は、平成9年9月2日、本事故の調査を担当する主管調査官ほか1名の航空事故調査官を指名した。

1.2.2 調査の実施時期

平成9年9月2日～3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

J A 4 0 1 7 は、平成9年9月2日、ホンダエアポートにおいて、プロペラ交換作業後の、受領のための飛行を行う予定であった。

同機は、12時20分ごろ、所有者である機長により飛行前点検が行われたが、異常は認められなかった。その後、同機は機長のみが搭乗して、12時38分ごろ、離陸した。

事故に至るまでの経過については、機長によれば、概略次のとおりであった。

滑走路14を離陸後、東側に離脱、2,000ftまで上昇し、巡航出力、オートパイロット等の点検を実施、終了した。このとき、ホンダエアポート上空では、スカイダイビングが行われており、降下終了の通報を桶川アドバイザーから得た。

着陸のため直接ベースレグに向かい、スポイラーを使用して高度を処理しながら、速度を減ずるためスロットルを絞り、フラップを1ノッチ(10°)下げた。

ベースレグでフラップを2ノッチ(20°)とし、ファイナルレグに旋回、フラップをフルダウン(30°)とした。この時点で最終進入経路に至り、速度も適切であったのでスポイラーを引き込み、滑走路14の指示標識の前方の滑走路中心線付近に接地させた。

機体下面が滑走路と接触して、擦過する音で初めて胴体着陸に気付き、ギア・ダウンを失念したと思った。着陸進入のどの段階でも、ギア・ウォーニング・ホーンは鳴らなかった。

機体の停止後に、イグニッション・スイッチを切って、機外に脱出した。

事故発生地点は、ホンダエアポートの滑走路上で、事故発生時刻は、13時07分ごろであった。(付図1参照)

2.2 人の死亡、行方不明及び負傷

死傷はなかった。

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・ブレード	湾	曲
胴体下部	損	傷

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 54歳

自家用操縦士技能証明書（飛行機）	第13594号
限定事項 陸上単発	昭和63年4月8日
計器飛行証明	平成7年10月6日
第2種航空身体検査証明書	第27831365号
有効期限	平成9年11月29日
総飛行時間	862時間58分
最近30日間の飛行時間	0時間00分
同型式機による飛行時間	312時間25分
最近30日間の飛行時間	0時間00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	25-1135
製造年月日	昭和62年8月14日
耐空証明書	第東9-216号
有効期限	平成10年6月11日
総飛行時間	681時間35分
定期点検(100時間点検、平成9年6月8日実施)後の飛行時間	35時間27分

2.6.2 重量及び重心位置

事故当時、同機の重量は2,580lb、重心位置は46.7inと推算され、いずれも許容範囲（最大離陸重量2,900lb、事故当時の重量に対応する重心範囲41.8～49.3in）内にあったものと推定される。

2.7 気象に関する情報

ホンダエアポートの関係者によれば、事故当時の天候は、次のとおりであった。

天気 晴れ、風向 180°、風速 3kt

2.8 飛行場に関する情報

ホンダエアポートは、埼玉県桶川市大字川田谷の荒川河川敷に位置し、本田航空（株）が設置管理する非公共用飛行場である。滑走路は、方位14/32で長さ600m幅25mのコンクリート舗装である。

2.9 事実を認定するための試験及び研究

2.9.1 事故現場の状況

機体は、滑走路14末端から東に約180m、中心線から東側約5mの滑走路内に、機首を滑走路方位からやや東に向けて攔座していた。

また滑走路面上には、滑走路14末端から約8mの地点に航法用アンテナの接触痕があり、同末端から23mの地点より攔座地点までの約160mにわたり、胴体下部、プロペラ等の擦過痕が認められた。

（付図1及び写真1参照）

2.9.2 機体調査

各部の調査は、次のとおりであった。

なお、各部の損傷は、胴体着陸によるものと認められた。

(1) プロペラ

プロペラ・ブレードは、2枚とも先端から約15cmの箇所の後方に湾曲、一部擦過損傷があった。

(2) 胴体下部

フェアリング、ストラクチャ・チューブ、ランディング・ギア・アクチュエータ、アクチュエータ・ブラケット、乗降用ステップ、航法用アンテナ、エンジン排気管及びカウル・フラップの損傷があった。

(3) レバー及びスイッチの位置

スロットルはアイドル、ミクスチュアはフルリッチ及びプロップはフルフowardの位置にあった。ギア・レバーは、上げ位置、フラップスイッチは、下げ位置にあった。（写真2参照）

イグニッション、マスタースイッチ及び燃料コックは、OFFであった。

2.9.3 ギア・ウォーニングについて

メンテナンス・マニュアルによれば、同機のギア・ウォーニングは、スロットルをMAP（マニフォールド・プレッシャ）13～15 inHg以下に操作すると、ウォーニング・ホーンが作動することとなっている。これは、スロットルの機械的位置で決定する。

同機をジャッキアップしての機能試験では、ギア・ウォーニングは、正常に作動した。

2.9.4 機長のチェック・リストの使用について

機長の口述によれば、概略次のとおりであった。

飛行規程等を基に自分で作成したチェック・リストを使用して操縦を行っていた。しかし、今回の着陸に際しては、チェック・リストを使用しなかった。

2.10 その他必要な事項

同機の飛行規程第4章通常操作には、以下のとおり記述されている。

「 15. 着陸進入

機内灯／機外灯	希望に応じてオン
座席ベルト、ショルダー・ハーネス	締める
着陸装置 (脚下げ灯の点灯を確認／目視指示器を点検)	下げ（140 KIAS以下で）
ミクスチャ	フルリッチ
プロペラ	最前方（高回転位置）（ファイナル上で）
燃料ブースト・ポンプ	オフ
燃料セレクト	容量の多いタンク側
ウイング・フラップ	希望に応じて使用 (フルダウンは、112 KIAS以下で行う)

3 事実を認定した理由

3.1 解析

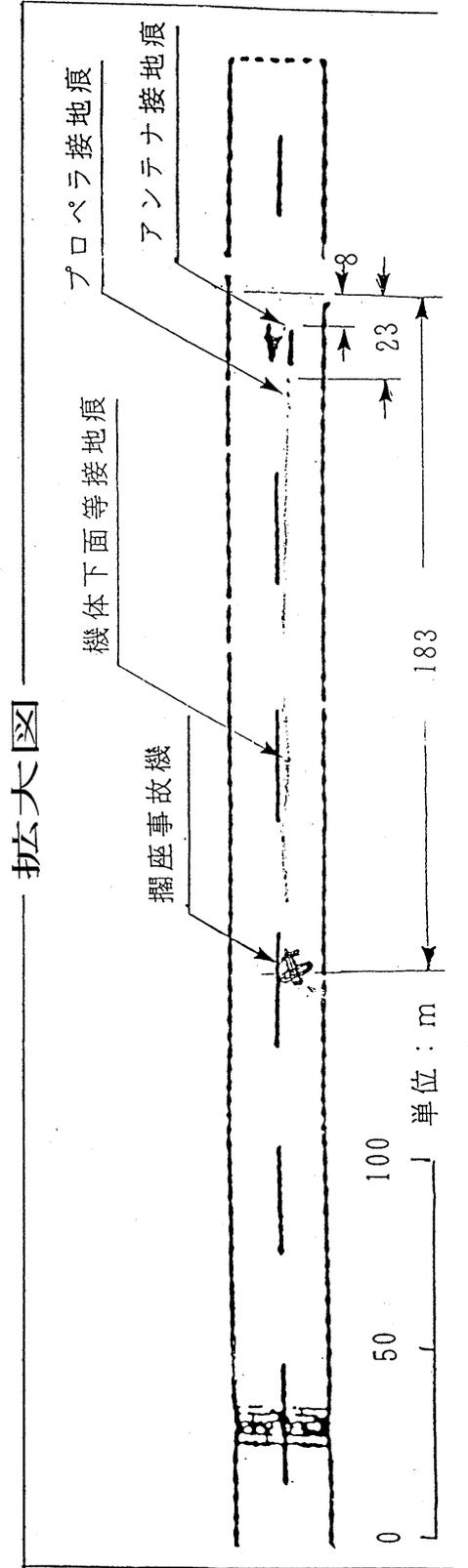
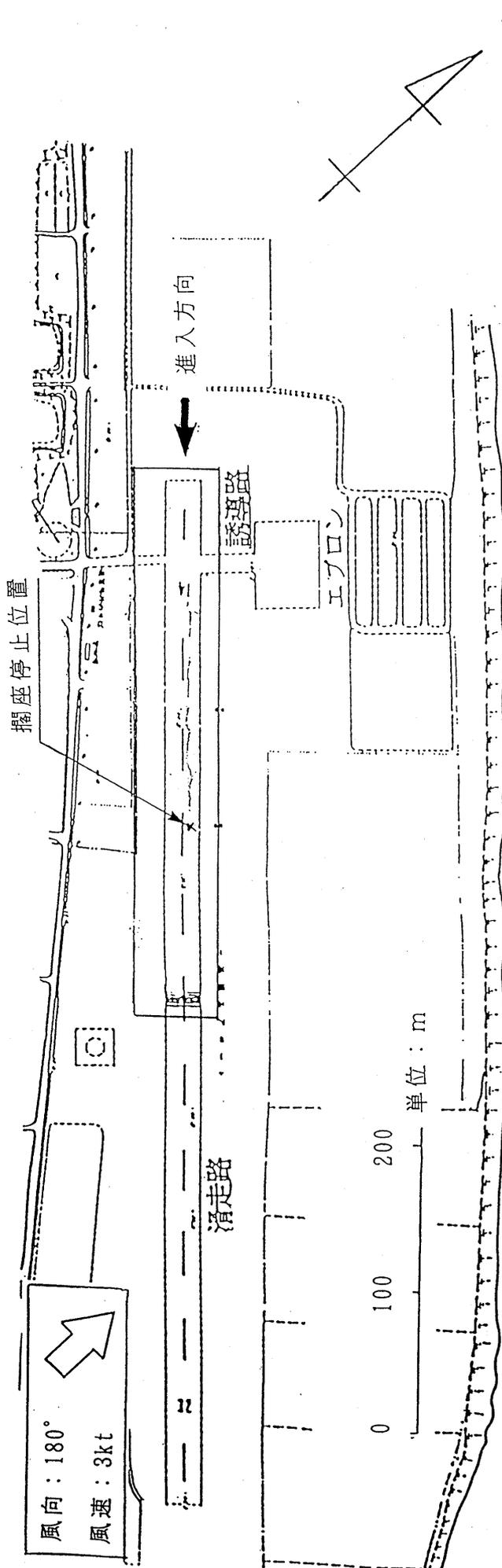
3.1.1 機長は、適法な航空従事者技能証明及び有効な航空身体検査証明を有していた。

- 3.1.2 同機は、有効な耐空証明を有しており、所定の整備及び点検が行われていた。
- 3.1.3 当時の気象は、本事故に関連はなかったものと推定される。
- 3.1.4 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。
- 3.1.5 機長は、ダイレクト・ベースに向かうとき、速度と高度の処理に気をとられていたため、ギア・ダウンを失念し、また、その確認もしなかったものと推定される。
- 3.1.6 同機の、ギア・ウォーニングとギア・インディケータの作動については、2.9.3に述べたとおり正常に作動したことから、事故前においても正常に作動し、機長はギア・ウォーニングを聞き落としたものと推定される。

4 原因

本事故は、機長がギア・ダウンを失念し、また、その確認もしなかったため、胴体着陸し滑走路上で攔座したことによるものと推定される。

付図1 事故現場見取図



付图 2 ム一ニ一式M20K型三面图

单位：m

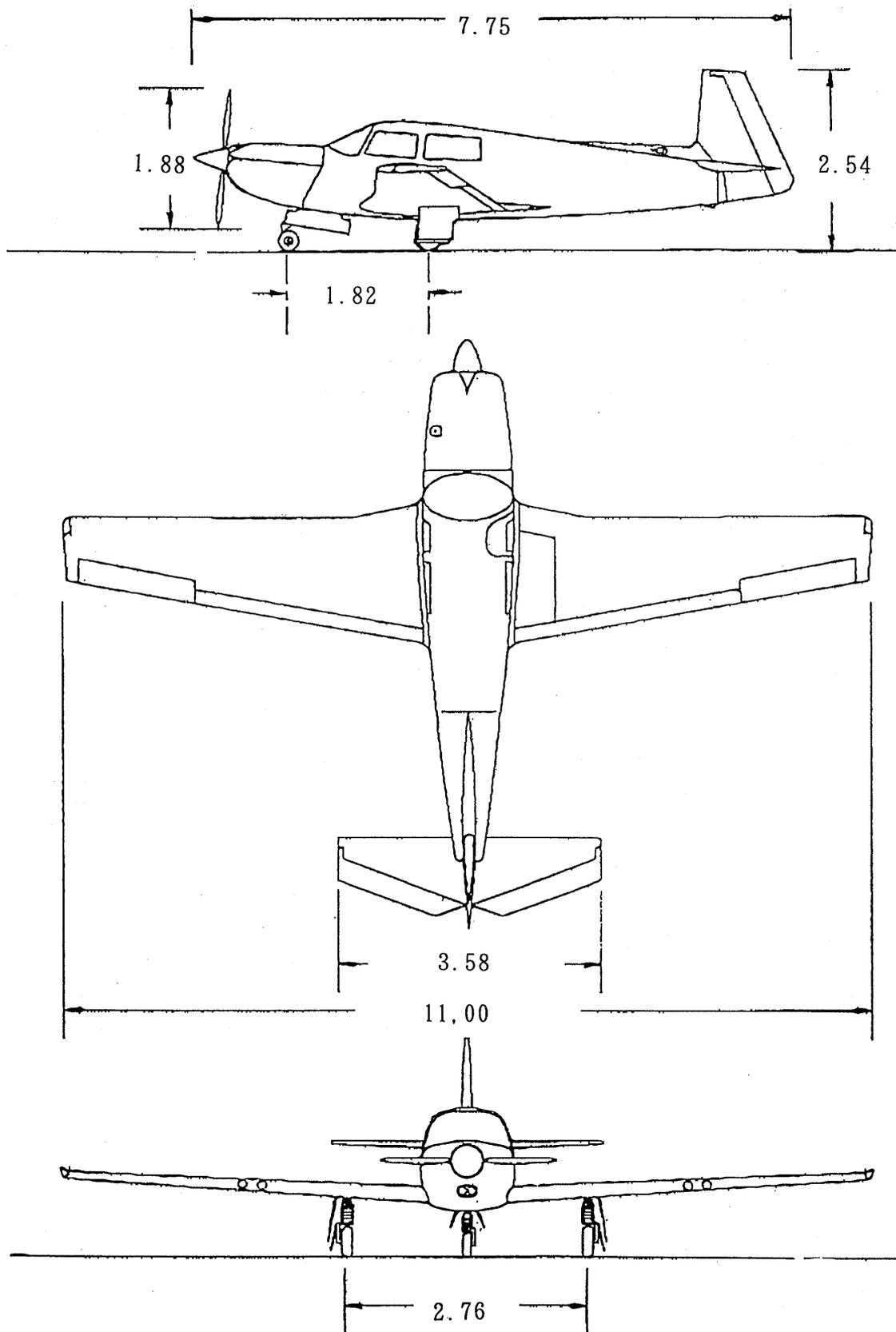


写真1 事故機



写真2 ギア・レバー位置

