

航空事故調査の経過報告について

平成21年 8 月 28日
国土交通省 運輸安全委員会

平成20年7月26日(土)、長崎空港B滑走路東側約200mの海上で発生した、個人所属ソカタ式TB10型JA4106の航空事故について、当委員会において発生以来、鋭意調査を進めてきたところである。

これまでに事実調査及び解析は終了しているが、今後原因関係者からの意見聴取及び調査参加国に対する意見照会を実施するため、最終的に報告書を取りまとめるまでに、なお時間を要すると見込まれるので、本事故の概要及び本事故調査の経過を報告し、公表することとした。

なお、本経過報告の内容については、今後さらに新しい情報や状況が判明した場合、変更することがあり得る。

個人所属ソカタ式TB10型JA4106に係る航空事故調査について
(経過報告)

1. 航空事故の概要

個人所属ソカタ式TB10型JA4106（以下「同機」という。）は、平成20年7月26日（土）、慣熟飛行のため、長崎空港滑走路32からの離陸上昇中に、機内に異臭が漂い白煙が侵入してきたため、直ちに長崎空港滑走路32へ着陸をしようとしたが、17時23分ごろ長崎空港B滑走路東側約200mの海上に不時着水した。

同機には、機長ほか2名（以下「操縦者A」、「操縦者B」という。）が搭乗し、操縦者Aが左前席、操縦者Bが右前席、機長が後方客席に着座していた。

1名（操縦者B）が死亡（溺死）し、1名（操縦者A）が重傷、1名（機長）が軽傷を負った。同機は大破した。

| | |
|-------------------|-------------------|
| (1) 航空機型式 | ソカタ式TB10型 |
| 国籍及び登録記号 | JA4106 |
| 製造年月日 | 平成元年11月2日 |
| 総飛行時間 | 1556時間05分 |
| (2) エンジン型式 | ライカミング式O-360A1AD型 |
| 製造番号 | L-31407-36A |
| 製造年月日 | 昭和61年5月22日 |
| 総使用時間 | 1556時間05分 |
| (3) 出発地／目的地 | 長崎空港／佐賀空港 |
| (4) 航空機乗組員等に関する情報 | |
| 機長 男性 59歳 | |
| 自家用操縦士技能証明書（飛行機） | 昭和59年6月26日 |
| 限定事項（陸上単発機） | 昭和59年6月26日 |
| 第2種航空身体検査証明書 | |
| 有効期限 | 平成20年10月4日 |
| 操縦者A 男性 65歳 | |
| 自家用操縦士技能証明書（飛行機） | 平成11年1月25日 |
| 限定事項（陸上単発機） | 平成11年1月25日 |
| 第2種航空身体検査証明書 | 取得していなかった |
| 操縦者B 男性 55歳 | |
| 事業用操縦士技能証明書（飛行機） | 昭和51年12月14日 |
| 限定事項（陸上単発機） | 昭和51年12月14日 |
| 第1種航空身体検査証明書 | 取得していなかった |

2. 航空事故調査の概要

航空・鉄道事故調査委員会は、平成20年7月26日、本事故の調査を担当する主管調査官ほか2名の航空事故調査官を指名した。

本調査には、事故機の設計国及び製造国であるフランスの代表が参加した。

現時点までの主な調査事項は、以下のとおりである。

- (1) 現場調査及び機体調査
- (2) 関係者からの口述聴取
- (3) 同機の損壊状況の調査
- (4) 同機の整備状況の調査
- (5) 人の生存、死亡又は負傷に関係ある搜索、救難及び避難等に関する調査

3. 参考事項

これまでの調査により判明した本事故に関する事項は、以下のとおりである。

3.1 事故現場の状況調査

事故現場（付図1参照）は、長崎空港B滑走路東側約200m付近の海上で、同機は不時着水後に水没し、右主翼は胴体付け根より破断し浮遊していた。

同機は、事故翌日の7月27日午後、水深約12mの海中で機首を西向きに、機体を仰向けにした状態で発見され、引き上げの後、長崎空港内の格納庫に収容された。

3.2 同機の損壊状況の調査

(1) 排気系統

- ① LHフロント・マニホールドが、接続パイプ（付図2参照）とともにエグゾーストパイプから外れていた。（ここでのLH（左側）、RH（右側）は、操縦席から機首に向かってのことである。）
- ② 4本の排気マニホールドの各接続パイプは、クランプの耳と耳の間にあたる場所で顕著な損傷が見られ、LHフロント・マニホールドが接続されている接続パイプは、一部が欠損し、そこから縦にき裂が延びて溶接部に達していた。LHリヤ・マニホールドが接続されている接続パイプは、一部が欠損して変形しており、RHフロント・マニホールドが接続されている接続パイプとRHリヤ・マニホールドが接続されている接続パイプは、クランプの耳と耳の間にあたる場所で山形に変形していた。また、各接続パイプ及び各クランプは、腐食していた。
- ③ エグゾーストパイプと接続パイプの溶接は、両パイプが重なり合っている端部（付図3参照）でなされ、外れた接続パイプの溶接部及び接続パイプには、き裂ができていた。なお、その他3つの接続パイプの溶接部に異常はな

かった。

④ エグゾーストパイプ左側面及び各クランプには、灰白色の堆積物とすすが付着していた。

(2) カウリング、キャブレター及びホース

① カウリングは、外れた接続パイプ付近にあたる部分で顕著な焼損が認められ、一部が焼け落ちており、機体の左側面は、機首から左主翼付近にかけてすすが付着していた。

② キャブレターはすすが付着し、キャブレターに外気を取り入れるためのホースが焼失し、それに付随しているエアフィルターも焼損していた。

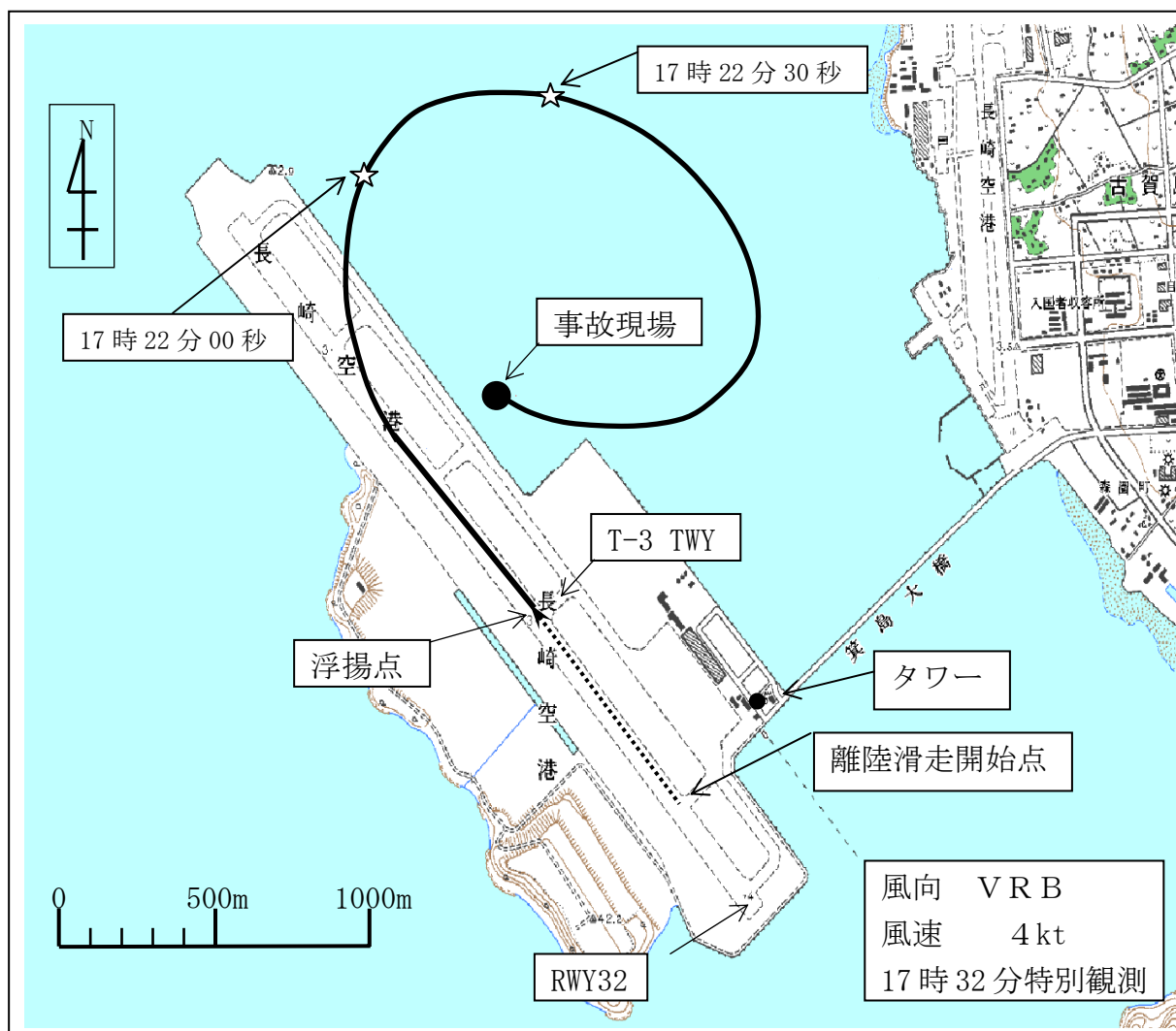
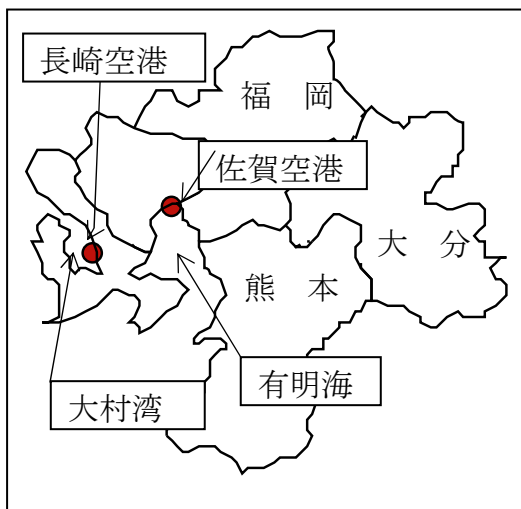
(3) エンジン、プロペラ及び操縦系統

プロペラブレードは損傷しておらず、プロペラブレードを手回しで回転させたところエンジンは、拘束なく回転させることができた。また、操縦系統のラダー、エレベーター、エルロンは拘束なく動かすことができた。

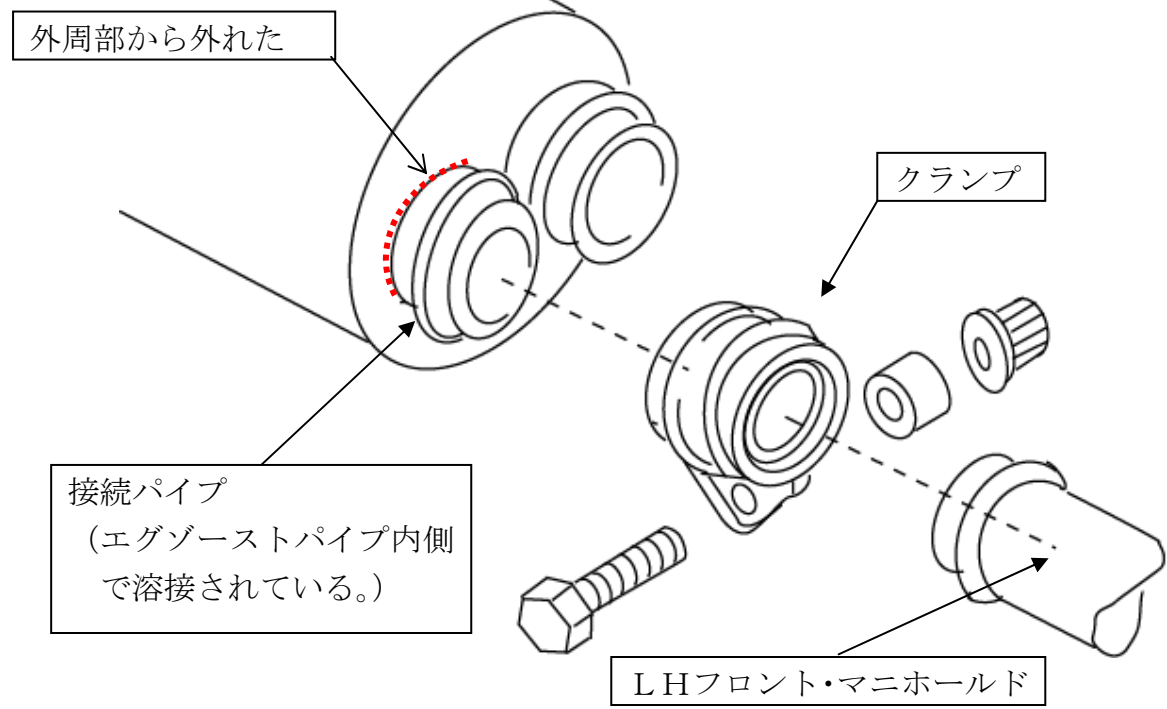
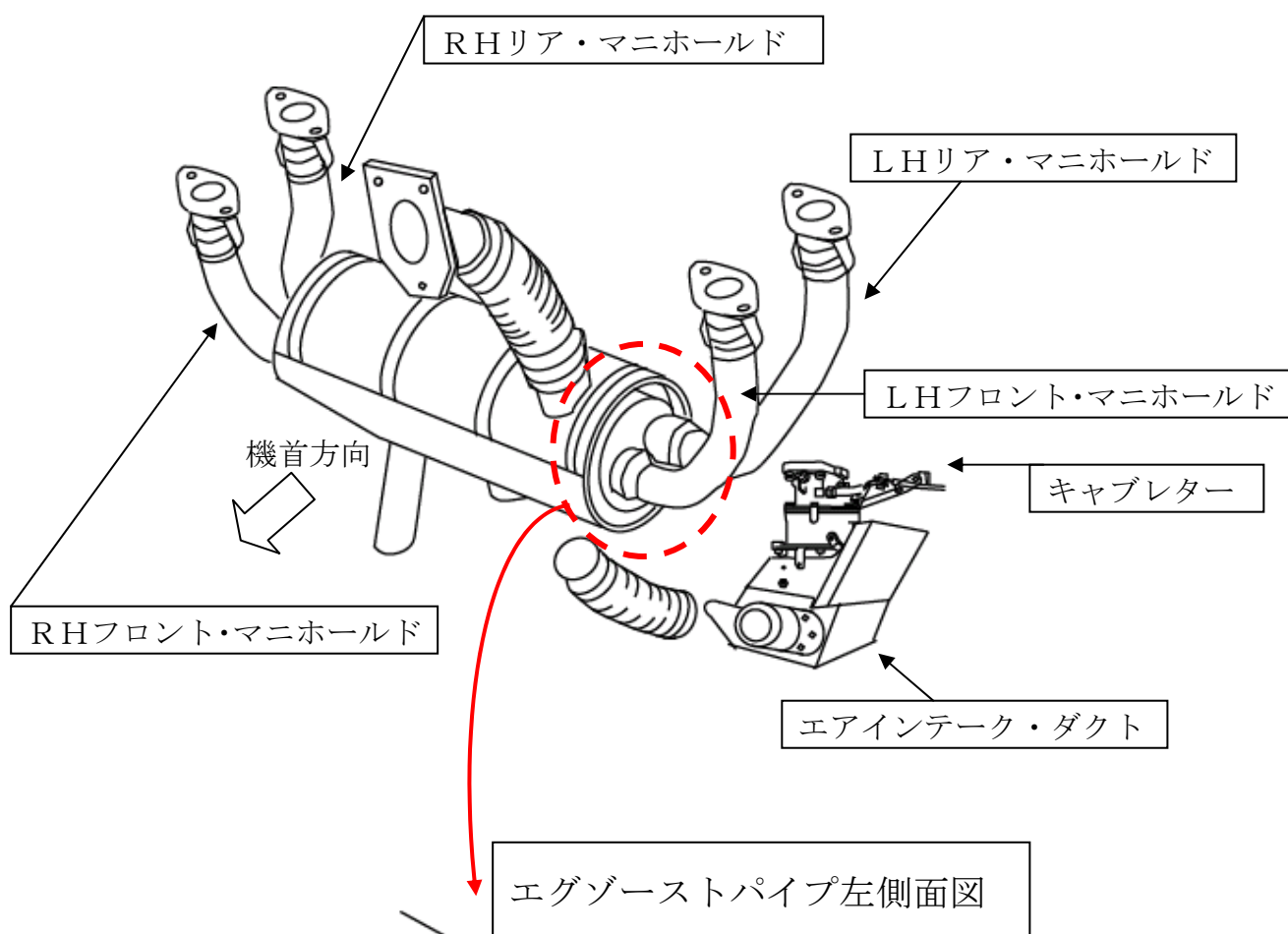
3.3 同機の整備状況の調査

同機の整備記録及び飛行記録によると、100時間/年次点検は平成19年9月28日に、50時間/6ヶ月点検は平成20年3月24日に実施されており、排気系統に係る不具合は記録されていなかった。また、以前の記録として、平成11年8月15日にエグゾーストパイプを、また、平成16年9月9日に排気マニホールド4本とクランプ8本を交換した記録があった。

付図1 推定飛行経路図



付図2 排気管図



付図3 エグゾーストパイプの接続パイプ図

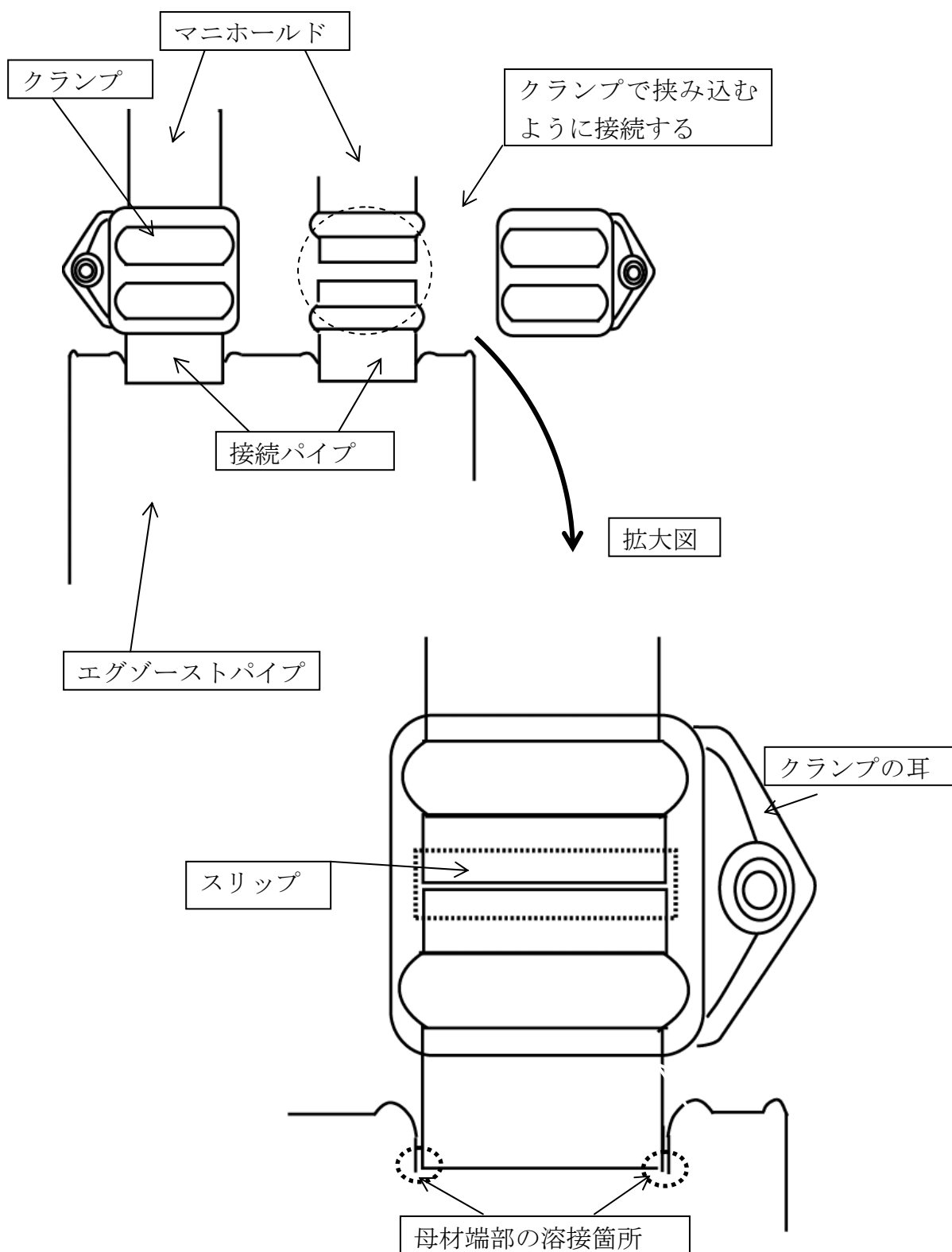


写真1 事故機



写真2 焼けたエンジン左側下部

