

着陸時に機体がバウンドし、プロペラ及び機体構造を損傷

概要：A航空所属セスナ式172S型機は、平成23年3月24日、単独飛行訓練のため熊本空港を離陸したが、同空港に着陸する際に機体がバウンドし、機体が損傷した。同機には、操縦練習生が搭乗していたが、死傷者はいなかった。

事故発生に至る経過

練習生は、単独飛行訓練のため同空港を 12:24 に離陸し空中操作の訓練を行ったのち、同空港滑走路07の南側場周経路のベースレグ（※）に進入した

※：飛行場に到着する航空機が旋回して最終進入経路（ファイナルレグ）へ入る前の経路をいう

ファイナルレグの中間辺りでフラップをフルダウンとしたときの対気速度は約75ktであり、滑走路末端通過時の対気速度は約71ktであった



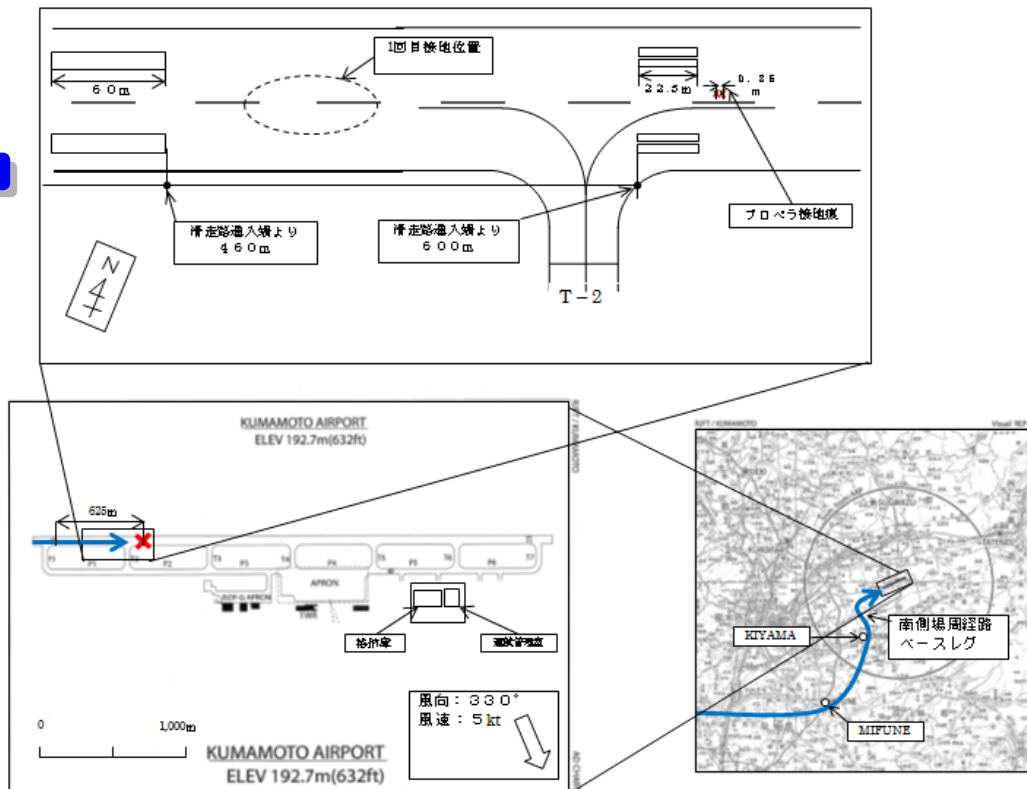
事故機

分析

練習生は、日頃から接地時に必要以上に機首を上げる傾向があり、その結果、対気速度が早めに減速することについて教員から注意を受けていたことから、対気速度をやや多めに設定し、ファイナル70ktのところを約75kt、滑走路末端通過時に65ktのところを約71ktで進入していたものと考えられる

推定飛行経路図

次ページへ



前ページから

### 1回目の接地

練習生はその後徐々にパワーをアイドルまで絞り接地を試みたが、接地直前に「ストン」と落とされる感じがし、滑走路に通常よりも強い衝撃で接地して機体は大きくバウンドした

練習生はファイナル 70kt のところを約 75kt と多めの速度で進入し、着陸姿勢が確立できず、また、気流の影響もあった可能性があり、大きめの降下率で速度も多いまま接地したためバウンドした可能性が考えられる

バウンドの高さはこれまでに経験したことのある高さだったので、この高さであれば通常どおり接地すればよいと判断し着陸を継続した

着陸時にバウンドした場合は、最初のバウンドで着陸復行するよう指導されており、1回目のバウンドで着陸復行を行っていれば、事故は避けられたものと考えられる

### 2回目の接地

2回目の接地時に、ピッチダウン姿勢で前脚から強く接地し、プロペラ及び機体構造を損傷したものと推定される

練習生が操縦輪を押したか、またはピッチが下がるのを適切に支えられず、前脚から接地した可能性が考えられる。この際、プロペラを滑走路面に強打したため、機体構造を損傷したものと推定される

同機は、2回目の接地後もバウンドしたが、1回目のバウンドより高かったため、練習生は急激なピッチダウンになると危険だと感じたので着陸復行を行った



プロペラの損傷状況

## 再発防止に向けて

- 適切なフレアー高度、着陸姿勢等を練習生に習得させるため更なる教育技法を研究開発し、それらを共有して教育に当たることが必要である
- 訓練初期の練習生は着陸を十分に体得していない可能性が考えられるため、単独飛行の際は当日の気象状態及び訓練生の状態等を更に慎重に見極めて実施する必要がある
- 滑走路進入端通過後に異常な沈下を感じた場合や接地時にバウンドをしたような場合には、ちゅうちょすることなく着陸復行できるよう、実機訓練も含めた適切な訓練が必要である

本事例の調査報告書は当委員会ホームページで公表しております。(2012年9月28日公表)

<http://jtsb.mlit.go.jp/jtsb/aircraft/download/pdf/AA12-7-1-JA33UK.pdf>