

図10 滑走路端から接触（接地）までの飛行経路の比較

【原因】

着陸進入中に低高度で機体姿勢が不安定となったため復行を行ったが、上昇に転じる前に機体後部下面が滑走路面に接触したものと推定される。低高度で機体姿勢が不安定になったことについては、同機が接地直前に乱気流に遭遇するとともに、その影響の下で大きな機首上げ操作が行われたことが関与したものと考えられる。

再発防止に向けて（運航者において実施した対策）

- ・単独飛行実施時に横風が予想されるときは、安全マージンを加味した仮想風速で横風成分を算出し、必要に応じて、（監督以外の教官が搭乗する）監視機による事前の天候調査を実施し可否を決定することとした。
- ・監視機は、横風成分が安全基準を超え着陸進入が不可と判断した場合には、単独飛行機に対して上空待機又は代替飛行場への着陸を指示するよう、対応を明確化した。

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います。（2022（令和4）年1月20日公表）

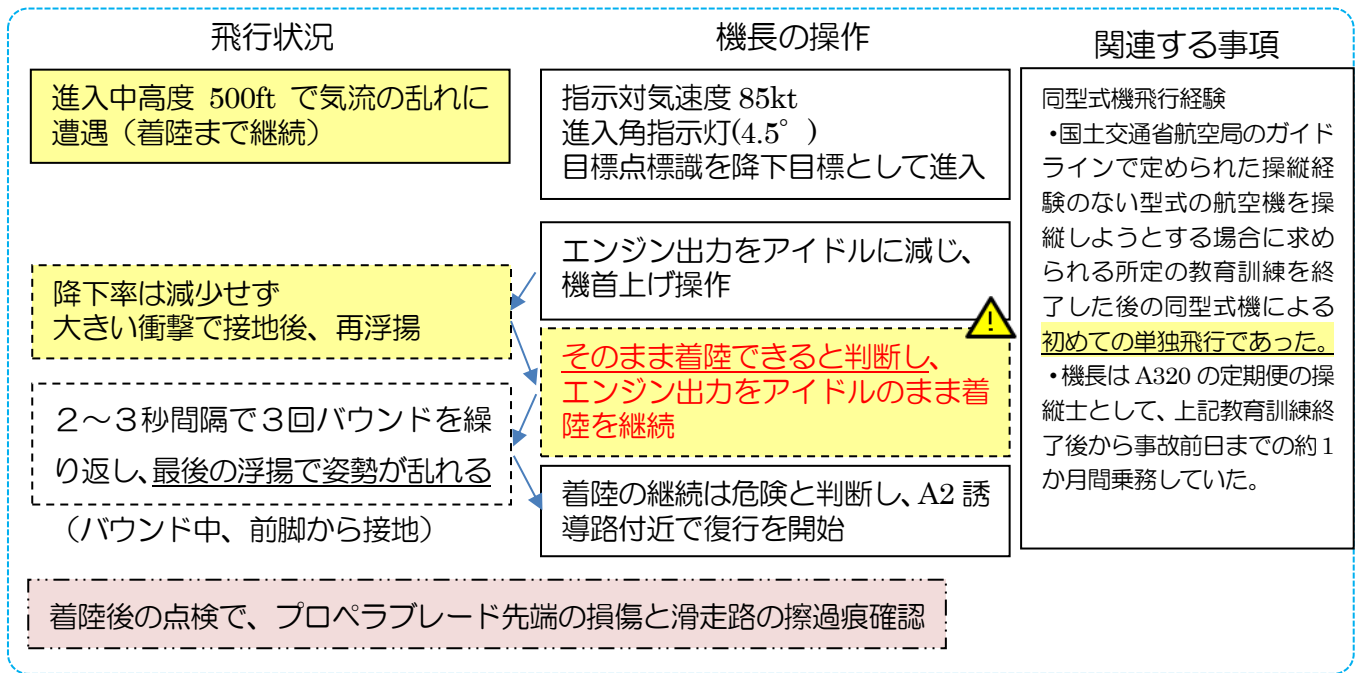
<https://jtsb.mlit.go.jp/aircraft/rep-inci/AI2022-1-2-JA393A.pdf>

3. バウンド後再接地した際にプロペラが滑走路面に接触した事例

発生日時 2022年（令和4年）3月6日 18時06分ごろ

型式 ソカタ式TBM700型

重大インシデント概要 同機は、八尾空港A滑走路上でバウンドを繰り返している間にプロペラブレード先端が滑走路に接触した。



八尾空港の特性

- 滑走路 27 に設置されている進入角指示灯(PAPI)の進入角は、4.5° と一般的な空港に比べて大きくなっている。
- 北西方向からの強い風が吹くと、滑走路 27 進入端を通過してから接地までの間に航空機が大きく沈む現象が発生することがある。

図 1 1 空港の風の状況及び擦過痕

【原因】

強い北西風が吹く状況下で降下率が減らないまま通常よりも大きい衝撃で接地してバウンドした後、適正な姿勢を維持できず機首が下がった状態で再接地したことにより発生したものと考えられる。機首が下がった状態で再接地したことについては、バウンド後における機体姿勢の変化が適切に認識されなかったことによるものと考えられる。

### 再発防止に向けて

- 降下率が減らないまま通常よりも大きい衝撃で接地した後にバウンドが生じた場合は、ちゅうちゅすることなく復行することが必要である。

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います。(2023 (令和 5) 年 2 月 16 日公表)

<https://jtsb.mlit.go.jp/aircraft/rep-inci/AI2023-2-2-JA007Z.pdf>