

平塚利弥所有
セスナ式180型JA 3059
に関する航空事故報告書

昭和50年11月20日

航空事故調査委員会議決（空委調第108号）

委員	長	岡田	實
委員	員	山口	弘
委員	員	諏訪	義
委員	員	上山	忠
委員	員	八田	桂

1 航空事故調査の経過

1.1 航空事故の概要

平塚利弥所有のセスナ式180型JA3059は、昭和50年6月13日11時21分3名が乗組み、八尾空港に着陸滑走中、グランド・ループを起し、左翼端が接地して中破した。本事故による人員の死傷はなかった。

1.2 航空事故調査の概要

昭和50年6月14日～15日 現場調査

1.3 原因関係者からの意見聴取

昭和50年10月1日 意見聴取

065001

2 認定した事実

2.1 飛行の経過

JA3059は、昭和50年6月13日慣熟飛行の目的で10時10分から11時40分までの局地飛行計画に基づき、A操縦士が前方右席、B操縦士が左席に（以下「A」又は「B」という。）操縦練習生が後席に乗組み、当該機について経験のあるBの指導により、Aが操縦して八尾空港を10時17分離陸した。その後、Aは岸和田市（八尾空港の南西約35キロメートル）上空において旋回、失速等の科目を行い、次いで八尾空港で4回の連続離着陸を実施して、AはBの指導による当該機に対する慣熟飛行を終了した。以後、飛行計画の時間が残っていたため、操縦練習生はBと席を交替して前席に移り、Aが教官となって操縦練習生が岸和田市上空において慣熟訓練飛行を実施したのち帰途についた。滑走路31の左ダウン・ウインド・レグに進入後Aが操縦を行い、フラップ1段（20°）を使用し、機速約60マイル／時で11時21分、滑走路のほぼ中央線上に接地した。

その後、とり乗者の口述によれば、当該機は約100～150メートル着陸滑走し、機速が約30マイル／時になったとき、Aはフラップ・アップのためフラップ・レバーを操作し、この間前方に対する注視は中断した。再び前方を注視したとき、機首が左に向きかけていたため、あわてて右ラダー・ペダルを操作したところ、右に向き過ぎた。以後、ラダー・ペダルによる修正操作を行ったが、当該機は滑走路を左に偏し、その後右へのグランド・ループを起し、左翼端を接地したが三点姿勢に回復して、滑走路に対し右に約90°向きを変えて停止した。

2.2 人の死亡、行方不明及び負傷

死 傷	と う 乗 者		そ の 他
	乗 組 員	そ の 他	
死 亡	0	0	0
重 傷	0	0	0
軽 傷	0	0	0
な し	2	1	

2.3 航空機の損壊の程度

中破

065002

2.4 航空機以外の物件の損壊

なし

2.5 乗組員に関する情報

A 昭和22年5月12日生

技能証明 事業用操縦士技能証明書 第3414号

限定事項 飛行機陸上単発

操縦教育証明 第650号

身体検査 第1種航空身体検査証明書 第11560095号

有効期限 昭和50年12月4日まで

総飛行時間 3,173時間44分

同型式機での飛行時間 0

(当該事故の飛行時間は含まない)

事故前30日間の飛行時間 67時間19分

B 昭和15年9月10日生

技能証明 事業用操縦士技能証明書 第4417号

限定事項 飛行機陸上単発、多発

身体検査 第1種航空身体検査証明書 第11420276号

有効期限 昭和50年11月29日まで

総飛行時間 1,498時間14分

同型式機での飛行時間 123時間31分

操縦練習生 昭和26年4月1日生

航空機操縦練習許可書 大第002号

有効期限 昭和51年4月29日まで

総飛行時間 31時間13分

2.6 航空機に関する情報

型 式 セスナ式180型

製造番号 30058

製造年月日 昭和28年2月25日

耐空証明書番号 第大-49-161号

065003

同有効期限 昭和50年8月27日まで

総飛行時間 6,461時間09分

重量及び重心位置

事故当時の重量は2,328ポンド、重心位置は40.9インチで、いずれも許容範囲内であった。

2.7 気象に関する情報

大阪航空測候所八尾空港出張所の11時21分の観測値は次のとおりであった。

風向変動190°～270°、風速4ノット、視程15キロメートル

2.8 航空機又はその部品の損壊に関する情報

主翼 左翼端変形

水平尾翼 左翼端フェアリング下面かすり傷

主脚輪 左ホイール・リム破損

3 事実を認定した理由

3.1 解析

JA3059は尾輪式であって、Aは当該型式機の操縦経験が無く、また、当該慣熟飛行において、Bの指導によるフル・ストップの慣熟飛行は行われなかった。

当該機は着陸滑走中、特に方向保持に努めなければならないが、Aはフラップ・アップ操作に際して方向保持がおろそかになり、当該機は左（風上）に偏向したものと推定される。

その後、右ラダー・ペダルによる過度の修正操作がなされ、機首が右に偏位した状態となり、慣性及び右へのグランド・ループの遠心力により、左翼端が接地したものと推定される。

4 結論

- (1) Aは、適法な資格及び有効な航空身体検査証明を有していた。
- (2) JA3059は、有効な耐空証明を有し、かつ整備されていた。

065004

- (3) Aは、当該機（同型式機を含む）によるフル・ストップの着陸は始めてであった。
- (4) 着陸滑走中、方向保持がおろそかになったため、当該機は偏向したものと推定される。
- (5) その後の修正操作は適切でなかったものと推定される。
- (6) 当該機は、グラウンド・ループを起し翼端を接地した。

原 因

本事故は、着陸滑走中における不適切な方向制御により、グラウンド・ループを起し、翼端を接地したことによるものと推定される。

065005