

野崎産業株式会社所属 セスナ式172M型JA3708 に関する航空事故報告書

昭和51年6月17日

航空事故調査委員会議決（空委調73号）

委員長	岡田	實
委員	山口	真弘
委員	諏訪	勝義
委員	上山	忠夫
委員	八田	桂三

1 航空事故調査の経過

1.1 航空事故の概要

野崎産業株式会社所属セスナ式172M型JA3708は、昭和51年4月26日12時27分ごろ、群馬県館林市大字近藤760番地、大西飛行場において、連続離着陸の離陸滑走中、離陸を断念したが、オーバーランして草地を約60メートル滑走し、畑地に機首及び右主翼端を接地させ中破した後、三点姿勢に復し停止した。

当該機には機長のみと乗っていたが死傷はなかった。

1.2 航空事故調査の概要

昭和51年4月26日～27日まで 現場調査

1.3 原因関係者からの意見聴取

昭和51年6月4日 意見聴取

106001

2 認定した事実

2.1 飛行の経過

機長は事故当日、大西飛行場を11時50分に離陸し、利根川上空において空中操作を実施した後、連続離着陸を行うため大西飛行場に戻った。

当時の風向風速はおよそ170度、7ノットで右横風であったので右にクラブをとり、右翼をやや下げ滑走路08に進入し12時25分ごろ滑走路内約50メートルの地点に接地した。

約100メートル地上を滑走した後、離陸しようとフルパワーにし、続いてフラップを30度から10度にアップの操作をしたところ、強い「ギギー」というタイヤの滑った音と振動があったので、機長は強いシミーではないかと懸念し、離陸を断念しスロットルを閉とした。同機はその時すでに滑走路中央を通過し、余すところ約200メートルであった。同機は滑走路末端附近から僅かに右に偏向しつつオーバーランし、約60メートル草地を滑走したのち畑地に入り停止した。同機は停止直前、僅かに盛り上った草地で跳ね上り、前のめりとなってプロペラ及び右主翼端を接地させたが、程なく三点姿勢に復した。

2.2 人の死亡、行方不明及び負傷

死 傷	とう 乗 員		そ の 他
	乗 組 員	そ の 他	
死 亡	0	—	0
重 傷	0	—	0
軽 傷	0	—	0
な し	1	—	

2.3 航空機の損壊の程度

中 破

2.4 航空機以外の物件の損壊

な し

106002

2.5 乗組員に関する情報

機長 昭和19年8月9日生
自家用操縦士技能証明書(陸上単発)第5629号
昭和49年2月13日取得
第3種航空身体検査証明書第31371343号
有効期間 昭和51年4月15日から昭和52年4月14日まで
総飛行時間 204時間24分
同型飛行時間 120時間00分
最近90日間飛行時間 5時間11分
" 30日 " 3時間06分
" 7日 " 1時間34分

2.6 航空機に関する情報

型式 セスナ式172M型
製造年月日 昭和48年9月14日
製造番号 17262197
耐空証明書 第東50-138号
有効期間 昭和50年6月14日から昭和51年6月13日まで
総使用時間 376時間31分
第2定時点検後使用時間 53時間41分
臨時点検 " 24時間16分

2.7 気象に関する情報

大西飛行場タテバヤシエアロ(株)事務所における12時30分の地上観測によれば次のとおりであった。

天候晴、雲高6,000フィート、視程10キロメートル、風向風速170度7ノット。

2.8 航空機の損壊に関する情報

- (1) 右主翼先端前縁に凹み

106003

- (2) プロペラブレード内側に湾曲（片方のみ）
- (3) 前車輪フェアリング破損
- (4) 右主翼後桁の曲り及び外皮バックリングリベットの浮き上り

3 事実を認定した理由

3.1 解 折

機長は連続離着陸操作の段階で発生したタイヤの滑り音と振動に対し、強いシミーではないかと懸念して離陸を断念したものと認められる。

事故機の調査結果、脚機構及び車輪の状態は異常なかった。

タイヤが滑った音と振動は、離陸操作でフルパワーとしたことにより速度が増して浮力がつき、続いて行ったフラップ上げの操作によって機体が沈んだ際、ラダーによる方向の修正操作が過大であったため、横滑りして発生したものと考えられる。横すべり音は滑走路中央付近で発生したものと推定されるが、機長が離陸を断念し、スロットルを全閉したのは、同機が滑走路の中央を過ぎ、余すところ約200メートルの地点であり、離陸断念の判断が遅れたものと認められる。

機長の口述及び滑走路上のタイヤ痕跡から、機長がブレーキを強く使用したのは、滑走路末端から約40メートル付近からであり、離陸断念後のブレーキ操作が不適切であったものと推定される。同機が停止直前、前のめりとなったのは僅かに盛り上った草地に乗り上げバウンドしたためと推定される。

4 結 論

- (1) 機長は適法な資格を有していた。
- (2) JA3708は有効な耐空証明を有しており、事故前に機体に不具合があった証拠は認められなかった。
- (3) 同機は離陸滑走中横滑りし、タイヤの滑り音と振動を発した。
- (4) 機長はタイヤの滑り音と振動で離陸を断念したが、離陸断念の判断が遅れた。

106004

- (5) 離陸断念後、機長のブレーキ操作は不適切であった。
- (6) 同機は停止直前、僅かに盛り上った草地に乗り上げたためバウンドし、畑地に前のめりとなった。

原 因

本事故は、連続離着陸において機長の離陸断念の判断が遅れ、離陸断念後のブレーキ操作が不適切であったため、オーバーランし、盛り上った草地によってバウンドし前のめりとなって破損するに至ったものと推定される。

106005