

本田航空株式会社所属 セスナ式172K型JA3558 に関する航空事故報告書

昭和55年 5月28日

航空事故調査委員会議決（空委第25号）

委員 長	八 田 桂 三
委員	榎 本 善 臣
委員	諏 訪 勝 義
委員	小一原 正
委員	幸 尾 治 朗

1 航空事故調査の経過

1.1 航空事故の概要

本田航空株式会社所属セスナ式172K型JA3558は、昭和55年2月24日14時23分ごろ、離着陸訓練のため、埼玉県比企郡川島町本田エアポートにおいて、機長及び操縦練習生（以下「練習生」という。）がとう乗し、離陸のため地上滑走中、前車輪及び左右主車輪がダンプ車両の轍に落ち込み、脱出の際右に傾き、主翼端及びプロペラが接地し中破した。火災は発生しなかった。

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55年2月25日 現場調査

1.3 原因関係者からの意見聴取

昭和55年5月19日 意見聴取

283001

2 認定した事実

2.1 飛行の経過

JA3558は、昭和55年2月24日、本田エアポートにおいて、離着陸訓練のため、機長及び練習生がとう乗し、14時18分ごろ滑走路14末端近くの駐機場から練習生の操縦により出発した。同機は、滑走路32から離陸するため、進入中の航空機がないことを確認した後、滑走路14末端付近から滑走路に進入した。

機長は、滑走路上を滑走路32末端に向かって地上滑走中、練習生から着陸帯のてん圧された草地の方が慣れているとの申し出があったので、途中から当該草地の方に向かうよう指示した。

機長は、同機が左へほぼ直角に向きをかえ滑走路から出たところ、前方に滑走路に平行したダンプ車両の轍2すじを視認したので、練習生に操縦を代わる旨を告げて操縦を交代した。

機長は、エンジン出力（以下「出力」という。）を減らして、その轍を通過しようとしたが、同機の前車輪が手前の轍を通過し前方の轍に落ち込むとともに左右主車輪が手前の轍に落ち込み停止した。

機長は、出力を加えて轍から脱出しようとしたが脱出できなかったため、更に出力を加えたところ、同機は右に傾き始めた。機長は、直ちに出力をアイドルにしたが、同機の右主翼端が接地し、機体が前に傾き始めたため、ミックスチャットオフ、ついでイグニッションオフにしたところ、プロペラが接地した後三点姿勢に戻った。

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
重 傷	0	—	0
軽 傷	0	—	0
な し	2	—	

2.3 航空機の損壊の程度

中 破

283002

2.4 航空機以外の物件の損壊に関する情報

なし

2.5 乗組員に関する情報

機長 昭和24年2月13日生

事業用操縦士技能証明書 第4325号

昭和47年6月9日取得

限定事項 飛行機陸上単発

操縦教育証明 飛行機第820号

第1種航空身体検査証明書 第11651647号

有効期限 昭和55年6月28日

総飛行時間 3,745時間00分

同型式機飛行時間 1,850時間10分

最近30日間の飛行時間 55時間10分

2.6 航空機に関する情報

型式 セスナ式172K型

製造番号 17259215

製造年月日 昭和45年7月8日

耐空証明書番号 第東-54-054号

有効期間 昭和54年4月24日から昭和55年4月23日まで

総飛行時間 5,704時間24分

重量及び重心位置

事故当時の重量は1,841.9ポンド、重心位置は38.89インチと推算され、それぞれ重量限界(2,300ポンド)及び重心位置の許容範囲(35~40.5インチ)内にあったものと推定される。

2.7 気象に関する情報

事故当時の気象は、機長の口述によると、風向約330度、風速15~20ノットであった。

283003

2.8 航空機及びその部品の損壊に関する情報

右主翼端前方部約60センチメートル破損

プロペラ一本の先端約24センチメートル湾曲

2.9 飛行場に関する情報

滑走路は、長さ600メートル、幅25メートルでコンクリート舗装されており、滑走路に平行して着陸帯の一部がてん圧され、誘導路として使用していた。

事故機が停止した地点には、間隔2.5メートルの轍があり、各轍は幅70センチメートル、深さは手前は5～6センチメートル、前方は約12センチメートルであった。

3 事実を認定した理由

3.1 解析

- 3.1.1 事故機の調査結果及び機長の口述から、同機は、事故発生時まで異常はなかったものと推定される。
- 3.1.2 事故時の風向風速は、同機の機軸に対してほぼ左真横からの15～20ノットであった。
- 3.1.3 当該エアポートは、昭和54年12月に滑走路のかさ上げ工事を実施した後、整地と草刈りを行ったが、一部にダンプ車両の轍が残っており、4月には整地する予定であった。
- 3.1.4 機長は、草地内の一部にはダンプ車両の轍のあることについては承知していたが、当該地上滑走中、練習生の申し出を受け、滑走路から出ることを指示したことは、機長の経路の選定が適切でなかったものと推定される。
- 3.1.5 機長は、滑走路から出た時には左からの風に対して左にエルロンを使用し、車輪が轍に落ち込み同機が停止した時及び脱出のため出力を増した際エルロンは中立にしていたと述べており、事故時において操縦輪は中立位置にあったものと推定される。
- 3.1.6 機長が轍から脱出のため出力を加えたことにより前のめりモーメントが増加し、左からの横風をうけ、操縦輪が中立位置にあったことも関与して、左主翼があおられて右主翼端及びプロペラが接地したものと推定される。

283004

- (1) 機長は、適法な資格を有し、所定の航空身体検査に合格していた。
- (2) JA3558は、有効な耐空証明を有し、事故発生まで異常はなかったものと推定される。
- (3) 事故時の風向風速は、同機の機軸に対し左真横からの15～20ノットであった。
- (4) 飛行場の草地内の一部にダンプ車両の轍があり、飛行場整備は十分ではなかったものと推定され、機長は上記状況について承知していた。
- (5) 機長は、練習生の申し出を受け、滑走路から出ることを指示したが、その経路選定は適切でなかったものと推定される。
- (6) 轍から脱出するため出力を加えたことにより、前のめりのモーメントが増加したものと推定される。
- (7) 事故時において、左主翼が横風にあおられ、操縦輪は中立位置にあったことも関与して、右主翼及びプロペラが接地したものと推定される。

原 因

本事故は、地上滑走中、ダンプ車両の轍に落ち込んだ際、横風のもとでの機長の脱出操作に適切を欠いたことにより、右前方に傾斜し、機体を損傷したものと推定される。