

国際航空輸送株式会社所属
セスナ式152型JA3839
に関する航空事故報告書

昭和56年1月28日
航空事故調査委員会議決（空委第6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

国際航空輸送株式会社所属セスナ式152型JA3839は、昭和55年12月2日11時05分ごろ、操縦練習生（以下「機長」という。）がとう乗し、茨城県稲敷郡大利根場外離着陸場（以下「大利根飛行場」という。）の滑走路07を使用してタッチアンドゴーの訓練を実施中、着陸接地後の離陸滑走において、滑走路を左へ逸脱して停止し機体を中破した。

本事故による火災は発生せず、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12月3日 現場調査

1.3 原因関係者からの意見聴取

昭和56年1月14日 意見聴取

317001

2 認定した事実

2.1 飛行の経過

事故当日、機長は、操縦教員の指示により、約30分間の単独タッチアンドゴーの訓練を実施するため、JA 3839 に乗組み10時35分ごろ大利根飛行場の滑走路07を離陸した。

同機は、離陸後左側場周経路に入り1回目のタッチアンドゴーを実施し、引続いて2回目の場周経路に進入した後高度約500フィートで最終旋回を終了し、計器指示速度(以下「速度」という。)約60ノット、フラップ30度(フラップ開度全開)で最終着陸進入経路に入った。

同機は、正常な着陸態勢に入ったのち、滑走路方位にほぼ正対した状態で接地点標識の約10メートル手前の滑走路中心線やや右側に左右主車輪、次いで前車輪が接地し、機長は、接地の直後機首がやや左へ偏向していることに気付いたが、フラップを10度(離陸開度)としスロットルを全開として離陸態勢に入った。

同機は、滑走路方位に対して約10度左へ偏向したまま約100メートルを離陸滑走したのち、滑走路末端から約220メートルの地点で滑走路を左へ逸脱し、機長はこの時点でスロットルを全閉とした。

滑走路逸脱後の同機は、左横すべりの状態で芝地を約70メートル直進したのち、左主翼があしの群生地帯にかかるとともに左へグランドループ状態となって右傾し、右主翼端を接地後機首方位約10度で停止した。(付図参照)

2.2 人の死亡、行方不明及び負傷

死	傷	と	乗	そ
		う	者	
		乗	そ	の
		組	の	他
		員	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に関する情報

317002

なし

2.5 乗組員に関する情報

機長 昭和28年11月1日生

航空機操縦練習許可書 東第727号

有効期限 昭和56年8月7日

総飛行時間 29時間40分

単独飛行時間 1時間00分

同乗離着陸回数 48回

単独離着陸回数 7回

操縦教員（地上監督） 昭和2年2月19日生

事業用操縦士技能証明書 第487号

昭和30年6月10日取得

操縦教育証明書 第712号

昭和47年5月19日取得

第1種航空身体検査証明書 第11652076号

有効期限 昭和56年9月30日

総飛行時間 3,086時間12分

2.6 航空機に関する情報

型式 セスナ式152型

製造年月日 昭和53年8月9日

製造番号 第15282224号

耐空証明書番号 第東54-606号

有効期限 昭和56年3月3日

総飛行時間 330時間59分

317003

2.7 気象に関する情報

大利根飛行場において事故当時観測された気象は次のとおりであった。

天気晴、風向030度、風速2～3ノット、視程10キロメートル以上。

地上において監督中の操縦教員は、事故当時の気象について、同機の当該着陸の直前から着陸接地直後までの約10秒間、風速が一時的に強まり、当時の風速は、吹流しの変化量から勘案して7～8ノットと推測したと口述している。

2.8 航空機及びその部品の損壊に関する情報

右主翼先端部約60センチメートルが座屈及び変形

3 事実を認定した理由

3.1 解析

3.1.1 JA 3839 の調査結果及び機長の口述から、同機は、事故発生まで不具合はなかったものと推定される。

3.1.2 大利根飛行場における当時（使用滑走路07）の風向及び風速は030度の2～3ノットと観測されていたが、同機の当該着陸（2回目）の時点において、風速が約5ノット一時的に増加するという現象があったものと推定される。

3.1.3 同機は、当該着陸接地の際、機首をわずかに左へ偏向しており、これはこの時点で一時的に発生した風速の変動により同機が風見安定の作用を受けたことによるものと考えられる。

3.1.4 機長は、着陸接地後の左への偏向を修正することなく直ちに離陸操作に移り、スロットルを全開（エンジン回転速度2,400 rpm）とし、そのプロペラ後流により、同機は機首をさらに左へ振る片揺れモーメントが生じ、その際の方向修正操作が十分でなかったため機首が左へ偏向したまま離陸滑走したものと推定される。

3.1.5 機長は、滑走路逸脱の時点で離陸を断念し、スロットルを全閉としたが、その後、ラダー及びブレーキの操作を十分に行わなかったことについては、同機が速度が速かったため、当該操作による不測の事態の発生を危惧したことによるものと推定される。

3.1.6 滑走路逸脱後の同機は、左横すべりの状態ではほぼ直進して逸走し、芝地を斜めに横切り、左主翼前縁があしに接触し、その抗力で機体が急速に左へ回されて右傾し、右主翼

317004

端を接地して停止したものと推定される。

4 結 論

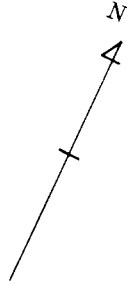
- (1) 機長は、有効な操縦練習許可証を有しており、操縦教員は、適法な資格を有していた。
- (2) J A 3839 は、事故発生まで正常な状態にあったものと推定される。
- (3) 本事故は、機長の単独による通算 8 回目の離着陸において発生した。
- (4) 機長は、当該着陸接地の際、風見安定の作用により発生したとみられる機首の左への偏向を修正することなく離陸操作に移ったものと推定される。
- (5) 同機は、離陸出力によるプロペラ後流の影響で機首を左へ振る片揺れモーメントを生じたものと推定される。
- (6) 同機は、機長の方向修正操作が適切に行われなかったことにより、左へ偏向したまま離陸滑走し、滑走路から逸脱したものと推定される。
- (7) 機長は、滑走路逸脱の時点で離陸を断念し、その後ラダー及びブレーキの操作を十分に行わなかったことにより、同機は、芝地を直進したものと推定される。
- (8) 同機は、左主翼端があしに接触したことにより、機体が左へ回され、右主翼端を接地し停止したものと推定される。

原 因

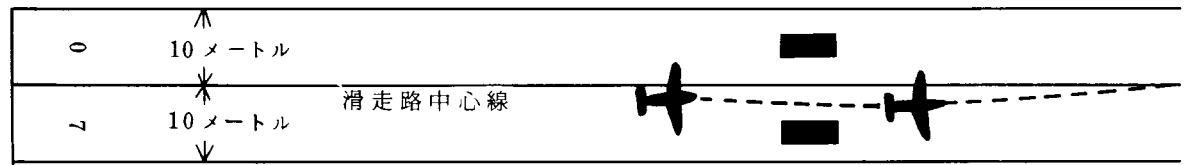
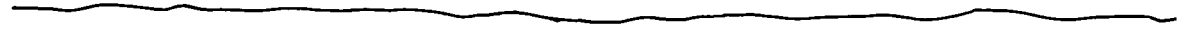
本事故は、離陸滑走において、機長の方向修正操作が適切に行われなかったため、滑走路を逸脱したことによるものと推定される。

317005

J A 3 8 3 9 事 故 現 場 見 取 図



あ し 群



滑
走
路
末
端

推
定
接
地
点

接
地
点
標
識

離
陸
操
作
(
フ
ラ
ッ
プ
1
0
度
)
(
ス
ロ
ッ
ト
ル
全
開
)

90メートル

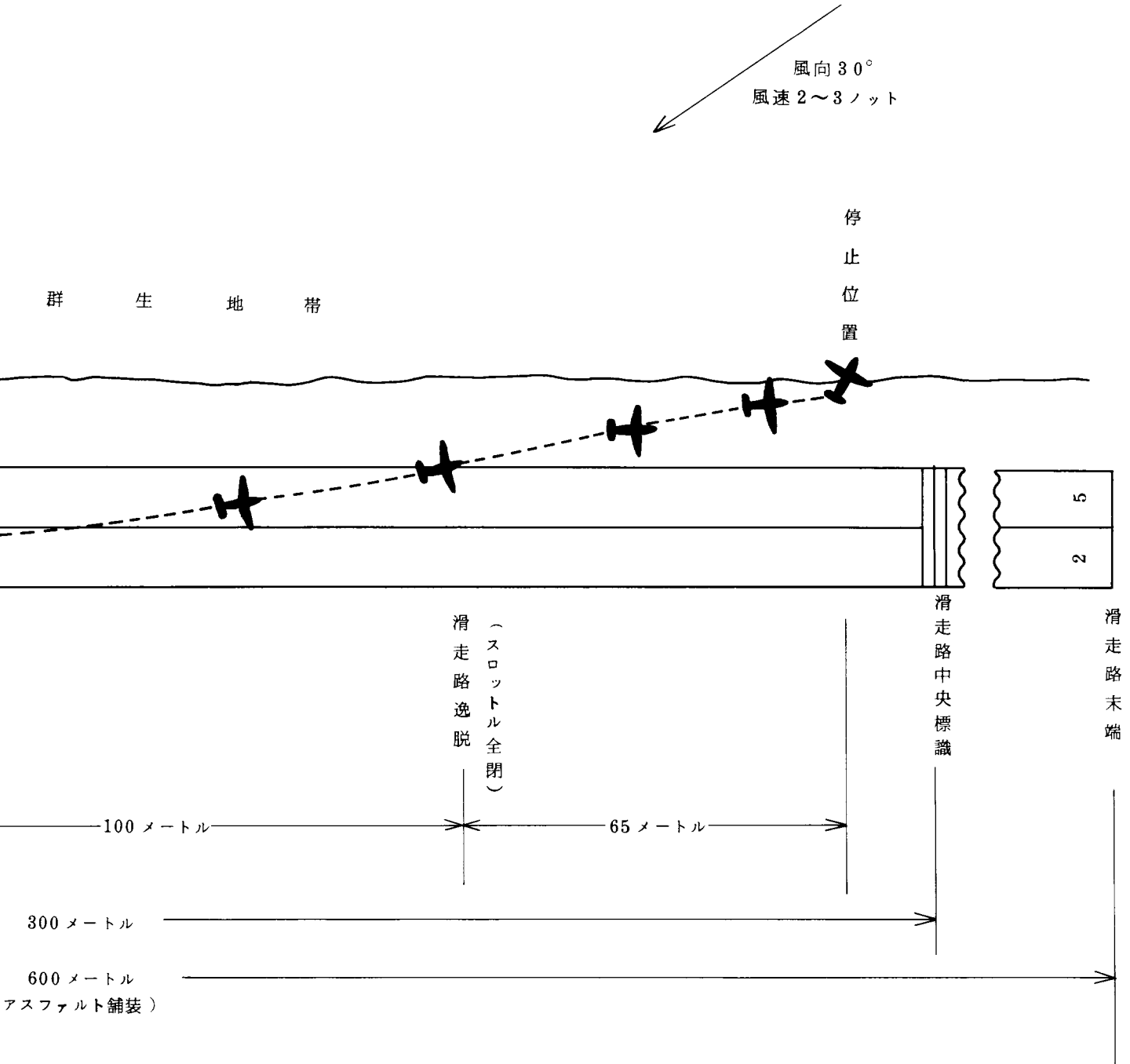
30メートル

300メ

600メ

(アスファル

317006-1



317006-2