

# 航空事故調査報告書

新中央航空株式会社所属

セスナ式172Gラム型JA3316

茨城県竜ヶ崎飛行場

昭和61年3月20日

昭和62年7月15日

航空事故調査委員会議決

委員長	武田	峻
委員	榎本	善臣
委員	西村	淳
委員	幸尾	治朗
委員	東	昭

## 1 航空事故調査の経過

### 1.1 航空事故の概要

新中央航空株式会社所属セスナ式172Gラム型JA3316は、昭和61年3月20日15時53分ごろ宣伝飛行を終えて竜ヶ崎飛行場に着陸し、地上滑走中、倒立して停止した。

同機には、機長他1名が搭乗していたが、死傷者はなかった。

同機は、中破したが、火災は発生しなかった。

### 1.2 航空事故調査の概要

#### 1.2.1 事故の通知及び調査組織

航空事故調査委員会は、昭和61年3月20日、運輸大臣から事故発生 of 通報を受け、当該事故の調査を担当する主管調査官を指名した。

**527001**

### 1.2.2 調査の実施時期

昭和61年3月21日 現場調査

### 1.2.3 原因関係者からの意見聴取

意見聴取を行った。

## 2 認定した事実

### 2.1 飛行の経過

JA3316は、宣伝飛行のため、14時50分竜ヶ崎飛行場(以下「飛行場」という。)を離陸し、作業終了後、飛行場へ帰投中であった。

機長は、着陸前、社内無線により飛行場の風向風速を問い合わせたところ、300度の方向より30ノット、最大で45ノットという報告を受け、15時53分ごろ滑走路26に着陸した。

機長は横風の影響を考慮し、フラップを使用しないで着陸した。

機長は着陸後、滑走路の中心線上を滑走中、滑走路08の末端標識の手前で、機首が右へ取られたので、機首を滑走路方位に戻した。

その後、機長の口述によれば、同機は滑走路左側の誘導路へ方向転換中、突然尾部及び右主翼が持ち上げられ、誘導路上に左主翼先端及びプロペラ先端が接地し、倒立して停止したとのことであった。

機長はイグニッション・スイッチ、マスタ・スイッチ及びミクスチャ・レバーをオフにした後同乗者を先に脱出させ、燃料コックをオフにして機外に脱出した。

事故発生時刻は15時53分ごろであった。

### 2.2 人の死亡、行方不明及び負傷

なし

### 2.3 航空機の損壊に関する情報

#### 2.3.1 損壊の程度

中 破

#### 2.3.2 航空機各部の損壊の状況

左主翼 先端より約62センチメートルの部位で座屈変形

**527002**

プロペラ 先端から約11センチメートルの部位で湾曲

## 2.4 航空機以外の物件の損壊に関する情報

なし

## 2.5 乗組員その他の関係者に関する情報

機長 男性 33才	
上級事業用操縦士技能証明書	第271号
取得年月日	昭和59年7月30日
限定事項	
飛行機陸上単発	昭和49年2月23日
飛行機陸上多発	昭和50年5月12日
第1種航空身体検査証明書	第11370188号
有効期限	昭和61年8月24日
総飛行時間	4,290時間40分
同型式機飛行時間	1,678時間34分
最近30日間の飛行時間	62時間52分

## 2.6 航空機に関する情報

### 2.6.1 航空機

型式	セスナ式 172G ラム型
製造番号及び製造年月日	第17254890号 昭和41年7月28日
耐空証明書番号	第東60-258号
有効期限	昭和61年7月17日
総飛行時間	7,866時間52分
前回100時間点検後の飛行時間	33時間04分

### 2.6.2 重量及び重心位置

事故当時、同機の重量は1,862ポンド、重心位置は41.5インチと推算され、いずれも許容範囲(最大離陸重量2,300ポンド、事故当時の重量に対応する重心範囲35.0インチ～47.3インチ)内にあったものと認められる。

### 2.6.3 燃料及び潤滑油

**527003**

燃料は航空ガソリン100/130、潤滑油は W80で、いずれも規格品であった。

## 2.7 気象に関する情報

2.7.1 機長が着陸前に社内無線から得た飛行場の風についての情報は、風向300度、風速30ノット、最大45ノットであった。

2.7.2 飛行場の西約5キロメートルの竜ヶ崎消防署における事故当時の観測値は、次のとおりであった。

時間	風向	風速メートル/秒(ノット)
15時00分	西北西	11.3(22.0)
16時00分	西北西	15.9(20.9)
17時00分	西北西	10.9(21.2)

## 2.8 その他必要な事項

同機の飛行規程第2章限界事項には、横風速度限界の記載はなかった。なお、第4章通常操作、横風着陸の項には、「強い横風での着陸は滑走路長の許す範囲で、最小限のフラップ角度を使用し、偏流を翼の傾き、方向あるいはその両方で修正しながら水平に近い姿勢で接地させる。接地後は、前輪で方向を保持し、必要ならブレーキを使用する。」旨の記載がある。

## 3 事実を認定した理由

3.1.1 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。

3.1.2 JA3316は、有効な耐空証明を有し、かつ、整備されていた。

3.1.3 飛行場周辺の消防署による観測値及び飛行場における当時の観測値から勘案し、事故当時の風は、300度方向から平均30ノットで、40ノット程度の突風があったものと推定される。

3.1.4 機長は着陸に際して、事前に飛行場周辺の気象を判断した後、横風等を考慮しつつ、滑走路中心線上を滑走していることから、当該着陸操作及びその後の滑走は適切に行われたものと推定される。

**527004**

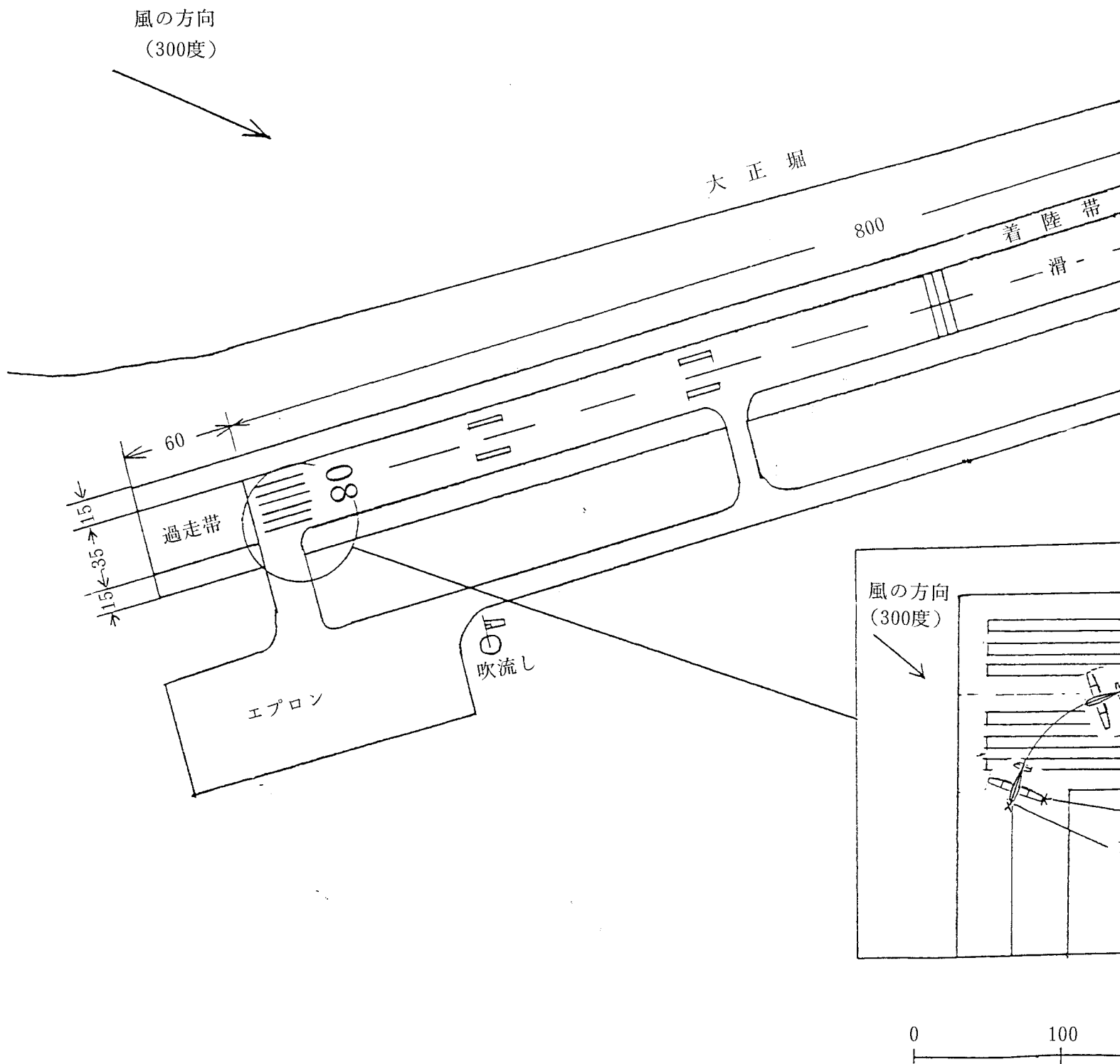
3.1.5 機長はブレーキを使って十分減速しながら、滑走路08の末端標識付近を地上滑走し、その後滑走路左側の誘導路へ方向転換中、同機の尾部及び右主翼が持ち上げられ倒立したことは、この時点で同機が右からの突風にあおられたことによるものと推定される。

## 4 原因

本事故の原因は、同機が強風下に着陸後、誘導路へ方向転換中に突風にあおられたことによるものと推定される。

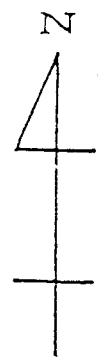
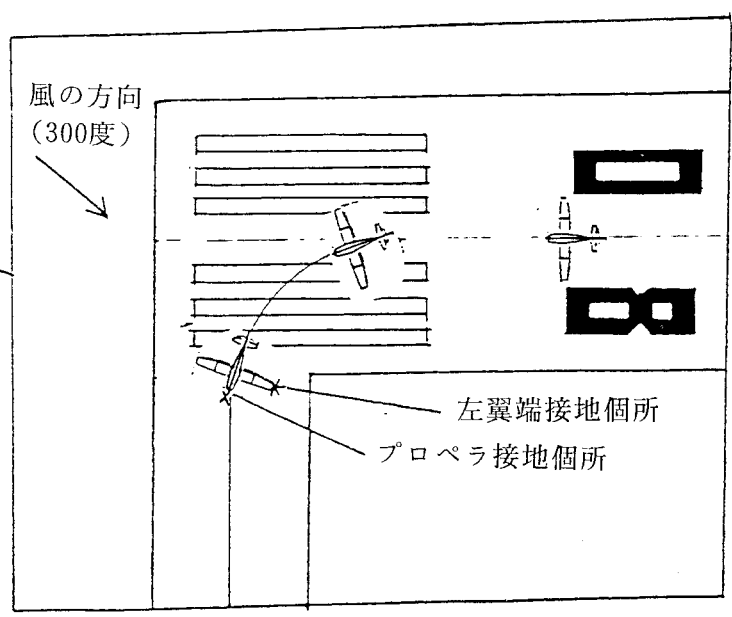
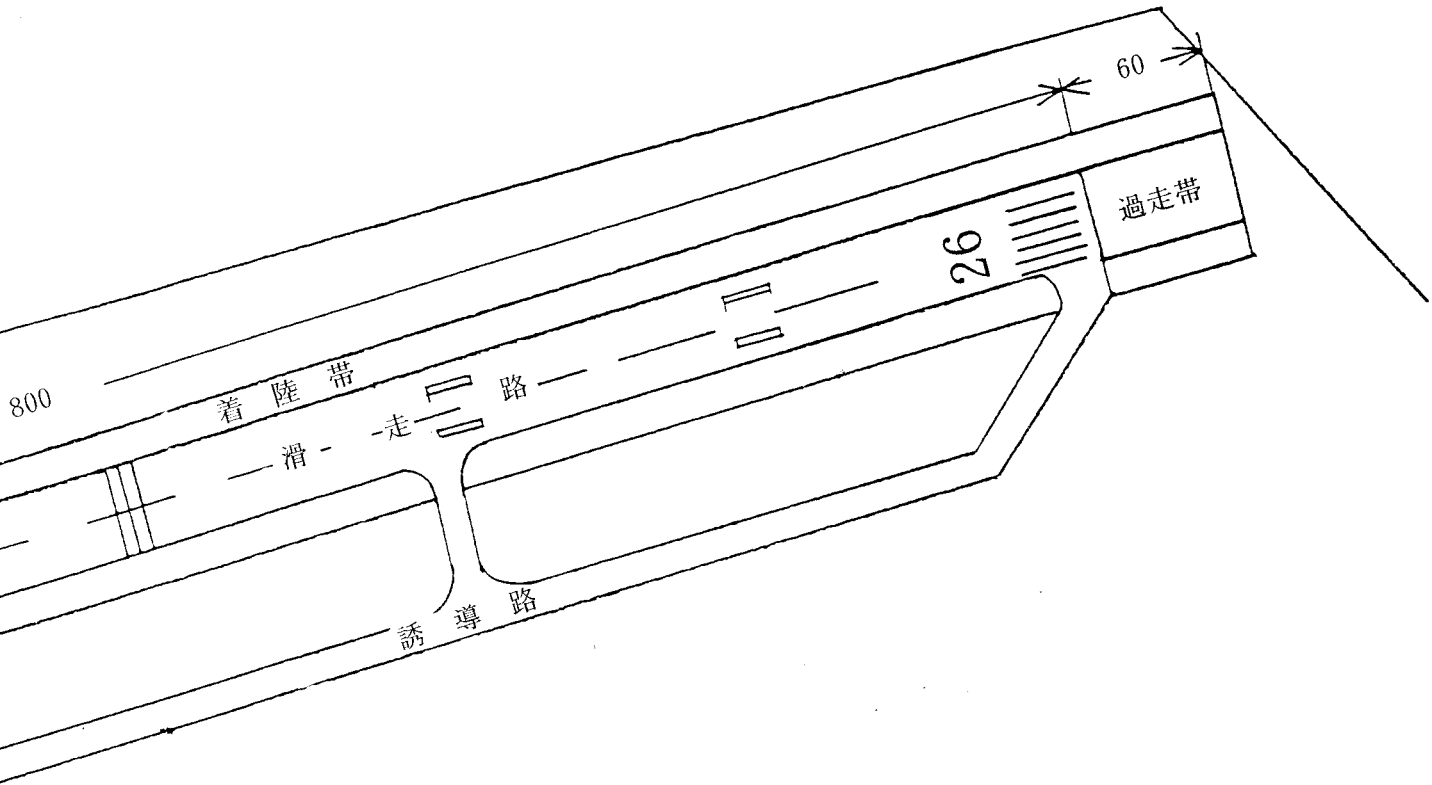
527005

# 現場見取図 (竜ヶ崎飛行場)



527006-1

付 図



527006-2