

航空事故調査報告書

朝日航空株式会社所属

セスナ式172M型JA3656

八尾空港

昭和62年11月26日

昭和63年7月12日

航空事故調査委員会議決

委員長	武田	峻
委員	薄木	正明
委員	西村	淳
委員	東	昭
委員	竹内	和之

1 航空事故調査の概要

1.1 航空事故の概要

朝日航空株式会社所属セスナ式172M型JA3656は、昭和62年11月26日11時51分ごろ、八尾空港において連続離着陸訓練中、ハード・ランディングして機体を損傷した。

同機には、操縦練習生のみが搭乗していたが、死傷はなかった。

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62年11月26日、運輸大臣から事故発生の通報を受け、当該事故の調査を担当する主管調査官を指名した。

614001

1.2.2 調査の実施時期

昭和62年11月27日～28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

JA3656は、昭和62年11月26日、八尾空港において連続離着陸訓練のため、操縦教員並びに操縦練習生 A 及び B の 3 名が搭乗して10時09分ごろ離陸し、操縦練習生 A(以下「練習生」という。)が連続離着陸を 6 回、操縦練習生 B が連続離着陸を 4 回実施して、11時06分ごろ着陸した。

操縦教員によれば、この間、機体及びエンジン等に異常はなかったとのことであった。

その後、操縦教員により練習生の単独飛行による連続離着陸訓練のための飛行前ブリーフィングが行われ、同機は練習生の操縦により、滑走路27(A滑走路)から11時45分ごろ離陸した。練習生の口述によれば、

同機は、離陸後高度900フィートまで上昇して左場周経路に入り、ダウン・ウインド・レグでは速度が100～110マイル/時であった。ベース・レグで八尾飛行場管制所(以下「八尾タワー」という。)にタッチ・アンド・ゴーを要求し、八尾タワーからタッチ・アンド・ゴーの許可及び風向360度、風速2ノットとの情報を得た。その後80マイル/時まで減速してフラップを20度に下げ、さらに、ファイナル・レグで70マイル/時まで減速してフラップを40度(フル・ダウン)に下げて進入し、滑走路27の接地帯のほぼ中央部に着陸した。接地後に機体が安定したので、フラップの上げ操作を行い、フラップが上がり始めたことを視認した。次いで、離陸に移行するためスロットルを全開にして加速し、地上滑走を続行したが、機速が約80マイル/時となったときに機体が少し右に傾いたので“パンク”だと思い、離陸を中止しようとしてスロットルを絞り、ブレーキをかけた。その後機体は3回くらいジャンプしたように思うが、はっきりした記憶がない。

とのことであった。

また、目撃者の口述によれば、同機は滑走路中央部付近で3回くらいジャンプしていたとのことであった。

614002

同機は、滑走路09側接地帯のほぼ中央部付近に、機首を約15度左に振った状態で停止した。
事故発生時刻は、11時51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

プロペラ	ブレード1枚先端部擦過傷
前脚	変形
防火壁	座屈変形(防火壁の座屈変形に伴い、前席床、胴体側面及び計器板取付け部が変形した。)

2.4 航空機以外の物件の損壊に関する情報

滑走路面1箇所がプロペラとの接触により損傷した。

2.5 乗組員等に関する情報

練習生	男性	19歳
航空機操縦練習許可書	東第246号	
有効期限		昭和63年5月27日
単独飛行許可年月日(教員による証明事項)		昭和62年10月22日
総練習飛行時間		35時間21分(着陸回数129回)
単独飛行時間		1時間12分(着陸回数7回)
操縦教員	男性	37歳
事業用操縦士技能証明書	第5618号	昭和49年11月27日
操縦教育証明書	第939号	昭和54年12月25日
総飛行時間		5,609時間40分
操縦教育時間		2,694時間43分

614003

2.6 航空機に関する情報

2.6.1 航空機

型 式	セスナ式172M型
製造年月日	昭和47年7月22日
製造番号	17260786
耐空証明書 有効期限	第大61-557号 昭和63年3月24日
総飛行時間	7,990時間49分

2.6.2 重量及び重心位置

事故当時、同機の重量は1,847ポンド、重心位置は38.9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35.0~47.3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

燃料は航空用ガソリン100/130、潤滑油はW-80で、いずれも規格品であった。

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気象観測値は、次のとおりであった。

11時00分	風向変動、風速3ノット、視程15キロメートル以上、雲量1/8、高積雲、雲高13,000フィート、気温16度C、露点温度4度C、QNH30.23インチ/水銀柱
12時00分	風向360度、風速1ノット、視程15キロメートル以上、雲量4/8、高積雲、雲高12,000フィート、気温17度C、露点温度4度C、QNH30.20インチ/水銀柱

3 事実を認定した理由

3.1 解 析

- 3.1.1 練習生は、適法な操縦練習許可書を有していた。
- 3.1.2 JA3656は、有効な耐空証明を有し、所定の整備及び点検が行われていた。
- 3.1.3 同機の調査結果及び操縦教員の口述から、同機は事故発生まで異常はなかったものと認められる。

614004

3.1.4 練習生の口述によると、再度の離陸のための滑走中、機速80マイル/時付近まで加速したときに、機体が少し右に傾いたので“パンク”だと思ったとのことであるが、機体調査の結果、脚及びタイヤにも異常はなく、また、同機の通常の離陸速度が60マイル/時であること及びその後の同機がポーポイズ状態に陥っていることから、この時点での同機は、既に浮揚していたものと推定される。

したがって、練習生は、同機が既に浮揚していたにもかかわらず、まだ地上滑走中であると思い、同機が右に少し傾いたことをタイヤが“パンク”したためと誤判断し、離陸中止を決意して、空中でスロットルを絞ったものと推定される。

3.1.5 同機は、浮揚の状態から練習生によってスロットルが急激に絞られたため、機体が急速に沈下してハード・ランディングとなり、その後ポーポイズ状態に陥り、3回目のバウンドの際、滑走路27端から約1,040メートルの地点に機首部から接地して、プロペラで滑走路面をたたき前脚が変形し、更に約200メートルを滑走して停止したものと推定される。

4 原 因

本事故は、離陸の際練習生が機体の浮揚に気付かずに地上滑走中であると錯誤し、離陸中止を決意して急激にスロットルを絞ったため、同機はハード・ランディングしポーポイズ状態に陥り、機体を損傷したことによるものと推定される。

614005