

※大型旅客機からの後方乱気流により、着陸した小型機がかく座した事例

所 属 個人

型 式 パイパー式 PA-46-350P 型

発生日時 平成 15 年 8 月 5 日 12 時 37 分ごろ

発生場所 名古屋空港（当時）



個人所属パイパー式 PA-46-350P 型機は、平成 15 年 8 月 5 日（火）、私的な用務上の移動のため、機長他 3 名、計 4 名が搭乗し、八尾空港を離陸し、名古屋空港滑走路 34 に着陸した際、いったん接地後に機体が浮き上がり、再度接地した 12 時 37 分ごろ、機体を損傷し、かく座して停止した。

搭乗者の負傷はなく、航空機の機体は中破、火災は発生しなかった。

本事故は、同機が、着陸の際、先行して離陸した出発機の左翼から発生した後方乱気流に遭遇したため、いったん接地後、浮揚し、再び接地したときに両主脚を折損するとともに、左主翼端付近の後桁を湾曲させ、機体を損傷したことによるものと推定される。

（参考）

管制方式基準の後方乱気流に関する規定（抜粋）

① 最低管制間隔を設ける場合（同一滑走路の場合）

a 到着機相互間：

先行機	後続機	最低間隔
ヘビー	ヘビー	2分
ヘビー	ミディアム	2分
ヘビー／ミディアム	ライト	3分

b 出発機相互間：

先行機	後続機	最低間隔
ヘビー	ヘビー／ミディアム／ライト	2分

② 情報提供を行う場合

先行機	後続機
ヘビー	視認進入機
出発ヘビー	2分未満の到着機
到着ヘビー	① a未満の間隔の到着有視界機
到着ミディアム	到着ライト機
その他、航行の安全上、後方乱気流の注意情報の発出が必要と認められる航空機	

（注）航空機の後方乱気流の区分

航空機	最大離陸重量
ヘビー機	300,000lb(136t)以上
ミディアム機	15,500lb(7t)以上300,000lb(136t)未満
ライト機	15,500lb(7t)未満

本事例の調査報告書は当委員会ホームページで公表しております。（平成 16(2004)年 7 月 30 日公表）

<http://www.mlit.go.jp/jtsb/aircraft/rep-acci/AA2004-2-1-JA4200.pdf>