

日本産業航空株式会社所属
セスナ式172K型JA3560
に関する航空事故報告書

昭和53年8月17日
航空事故調査委員会議決（空委第28号）

委員長	岡田實
委員	山口真弘
委員	諏訪勝義
委員	上山忠夫
委員	八田桂三

1 航空事故調査の経過

1.1 航空事故の概要

日本産業航空株式会社所属セスナ式172K型JA3560は、昭和53年4月9日10時35分ごろ操縦練習生（以下「機長」という。）1名がとう乗し、八尾空港で離着陸練習中にポーポイズ状態となり、機体を中破した。

本事故による死傷者はなかった。

1.2 航空事故調査の概要

昭和53年4月11～12日 現場調査

1.3 原因関係者からの意見聴取

昭和53年8月9日 意見聴取

192001

2 認定した事実

2.1 飛行の経過

事故当時、JA3560に機長1名がとう乗し、操縦練習のため八尾空港を09時30分に離陸した。機長はセスナ式172K型を使用しての最初の単独飛行であった。

同機は、大阪湾上空1,500フィートから2,000フィートの間で、旋回及びスローフライトの練習を行った後、最終進入経路に於て、フラップ20度、指示対気速度（以下「IAS」という。）80マイル/時（セスナ式150型と同じ要領）で連続離着陸練習を行っていた。

その第3回目の離着陸練習では滑走路末端上空に於て出力を減じ、フレアをかけて接地したが、接地の際バウンドし、その後バウンドは益々大きくなり、3回バウンドした後、機長は出力を増加した。その後同機は、1～2回僅かにバウンドした後、離陸した。この時点で機長は連続離着陸練習を中止し、滑走路27に着陸した。

同機は、ランプイン後操縦教員（以下「教官」という。）及び整備士により機体を点検した結果、損傷が発見された。

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	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

なし

2.5 乗組員に関する情報

機長 昭和19年2月2日生

192002

航空機操縦練習許可書 八第022号

有効期限 昭和53年4月24日まで

総飛行時間 57時間04分

セスナ式150型の飛行時間、単独飛行時間及び単独飛行による離着陸回数

飛行時間 54時間59分

単独飛行時間 16時間02分

離着陸回数 38回

セスナ式172型の飛行時間及び離着陸回数（いずれも教官同乗による飛行）

飛行時間 2時間05分

離着陸回数 3回

（以上飛行時間は事故当時の飛行時間を含まない。）

2.6 航空機に関する情報

2.6.1 機 体

型式 セスナ式172K型

製造年月日 昭和45年6月24日

製造番号 第17259192号

耐空証明書番号 第大-52-332号

耐空証明有効期間 昭和53年1月27日から昭和54年1月26日まで

総飛行時間 5,120時間04分

事故当時の重量は、1,841ポンド、重心位置は41.4インチと推算され、いずれも許容範囲内にあった。

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。

10:00: 風向240度, 風速12ノット, CAVOK, 視程30キロメートル, 気温17度C, 露点温度-1度C, QNH29.94

11:00: 風向250度, 風速9ノット, CAVOK, 視程30キロメートル, 気温19度C, 露点温度-1度C, QNH29.93

192003

2.8 航空機及びその部品の損壊に関する情報

プロペラ……片方のブレード先端打痕

ノーズホイール及びホイールキャップ……変形

防火壁……全般にしわ発生，リベット2本損傷脱落

胴体……前方左側下面外皮変形，尾部下面ムーリングアイボルト破断脱落

3 事実を認定した理由

3.1 解析

3.1.1 事故機及び整備記録の調査結果ならびに機長の口述から，同機は事故発生までは正常であったものと推定される。

当時の気象は事故に直接関連なかったものと推定される。

3.1.2 機長はセスナ式172型で操縦練習を行っていたが，事故当時とは別の教官による同乗飛行であった。

機長が所持していた航空機操縦練習許可書には，教官証明事項の単独飛行の技能のあることの証明の記入欄に「飛行機陸上単発C150，S52.10.15及びS53.1.7」と記入されていたが，セスナ式172型については記入されていなかった。

教官は，機長にセスナ式172型を使用しての最初の単独飛行を許可した。

これは，セスナ式172型の操縦要領は同150型と僅かな違いをのぞいて殆んど類似しており，教官は過去に当該機長とセスナ式150型で6時間26分同乗飛行した経験があったこと，過去1週間以内にセスナ式172型で他の教官と同乗飛行した実績があったこと及び機長の離着陸時の操縦技能は比較的安定しているとの他の教官の批評等もあったことから，技能は十分と判断したことによるものと推定される。

3.1.3 第1回目及び第2回目の連続離着陸練習時には，接地の際多少バウンドしているが，そのバウンドはすぐ減少した。

第3回目の着陸時は前2回よりも大きくバウンドした。機長は，前2回の着陸時と同様にこのバウンドもすぐ減少するものと思っていたが，バウンドは益々大きくなってポーズ状態となり，その回復操作が遅れ，機体を損傷したものと推定される。

192004

4 結

論

- (1) 機長は、有効な航空機操縦練習許可書を有していた。
- (2) JA 3560は、有効な耐空証明を有し、かつ整備されていた。
- (3) 事故当日の気象は、事故に直接関係なかったものと推定される。
- (4) 機長は、セスナ式172型を使用しての最初の単独飛行中に事故が発生した。
- (5) 連続離着陸練習の3回目の接地時に同機はポーポイズ状態となり、機長の回復操作が遅れ、機体を損傷したものと推定される。

原 因

本事故は、離着陸練習中の当該機が着陸時にポーポイズ状態となり、その回復操作が遅れ、機体を損傷したものと推定される。