

共立信販株式会社所属 セスナ式337F型 JA5185

に関する航空事故報告書

昭和49年 8 月30日

航空事故調査委員会議決(空委調第97号)

委員長	岡田 實
委員	諏訪 勝義
委員	山口 真弘
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

共立信販株式会社所属セスナ式337F型JA5185は、昭和49年5月21日機長と同乗者3名が乗組み帯広空港滑走路31に着陸の際、前輪から接地してバウンドし、前輪がパンクしてプロペラの一翼を擦り、直ちに復航した後12時27分ころ着陸した。火災は発生せず、人員には異常がなかった。

1.2 航空事故調査の概要

昭和49年 5 月22日～24日	現場調査
7 月30日	原因関係者からの意見聴取

2. 認定した事実

2.1 飛行の経過

野崎産業株式会社が所有し共立信販株式会社にリースしていたセスナ式337F型JA5185は、機長と同乗者3名が乗組み会社の業務連絡のため11時40分丘珠空港を出発した。同機

014001

の飛行計画は、有視界飛行方式、目的地は十勝経由釧路空港、搭載燃料6時間で帯広空港において同乗者をおろす予定であった。

JA5185は、12時14分帯広管制塔と最初の通信を行って着陸情報を要求し管制塔から「滑走路31、風向320度、風速20ノット、QNH29.59左ダウン・ウインドで報告せよ」との指示を受け、左ダウン・ウインドで報告した後、最終進入経路に入った。

機長はVASIS（進入角指示灯）にのりフラップ・フル・ダウン指示対気速度は風が強かったのでやや速くして進入し、12時19分ころ通常の接地点をややこえた地点に機首を十分に引き起さない姿勢で接地してバウンドし、さらに2回バウンドした後に着陸復航を行った。

同機は復航した後、管制塔と交信し再び着陸許可を得ようとしたが送受信ができなくなったので、管制塔の上空を低空飛行した後、管制塔から指向信号灯による着陸支障なしのグリーン・ライトを受け、12時27分ころ通常の接地点に着陸した。

着陸して前輪が接地したところ振動がでてきたので、機長は第1回の着陸で前輪がパンクしたと判断してエンジン及びスイッチ等を切り、同機は滑走路上に停止した。火災は発生せず、人員には異常がなかった。

2.2 航空機の損壊の程度

小 破

2.3 乗組員に関する情報

機長 51才

定期運送用操縦士技能証明書第284号第一種航空身体検査証明書第11420224号

(49年10月31日まで有効)

総飛行時間 12,705時間30分

同型式機飛行時間 14時間40分

機長は48年4月から49年2月までパイパーPA-31型で約300時間の飛行経歴があり49年4月22日共立信販株式会社に入社し5月から同型式機により14時間40分飛行していた。

帯広空港に着陸した経験は約20回であった。

2.4 航空機に関する情報

種 類 飛行機陸上多発

014002

型 式	セスナ式 3 3 7 F 型
製 造 番 号	3 3 7 0 1 3 3 8
製 造 者	セスナ エアクラフト社
発 動 機 型 式	コンチネンタル (前) IO-360-C F/51673-70C (後) IO-360-C R/51674-70C
発 動 機 数	2 (前, 後)
耐 空 類 別	飛行機普通N又は特殊航空機X
登 録 番 号	1 7 4 2
登 録 年 月 日	昭和 4 6 年 7 月 9 日
製 造 年 月 日	1 9 7 1 年 5 月 2 6 日
プロペラ型式	マッコーレー (前) D2AF34C 301/76CTA-0 (後) D2AF34C 302/76CTA-0
プロペラ数	2
耐空証明書	第大-48-081号
有効期間	48年6月9日~49年6月8日

2.5 気象に関する情報

帯広測候所帯広空港出張所の航空気象観測値は次の通りであった。

12時01分, 風向300度, 風速22ノット, 視程60キロメートル, 雲量雲形7/8 絹雲
雲高不明, 気温20度C, 露点温度3度, QNH 29.59

12時35分, 風向310度, 風速17ノット, 視程60キロメートル, 雲量雲形7/8 絹雲
雲高不明, 気温21度C, QNH 29.59

2.6 航空機の損壊に関する情報

滑走路31末端から約490メートル(通常の接地点から約110メートルこえた地点)付近に深さ7ミリメートル長さ188.5ミリメートルのプロペラによる損傷のあとがあり, 同機が第1回目の着陸時にバウンドした後の接地時にプロペラの片翼が地面に接触し, 先端が内側に約3ミリメートルわん曲し, 最大約5.5ミリメートルすりへり, 前輪タイヤがパンクしていた。

014003

3. 事実を認定した理由

3.1 解 析

JA5185はハード・ランディングして復航した後も約8分間の飛行をしており、2回目の着陸は通常の接地点に正常に着陸していること及び機長は飛行に異常がなかったと述べていることから、同機は事故発生まで正常な飛行を行っておりエンジン、機体及び操縦系統等に異常はなかったものと認められる。

当時の風向風速は進入方向に対し右10度から20ノットで風はやや強かったが、飛行規程による横風限界は、0度から左右15度までは30ノットで限界内であった。

同機は、機長の証言によると風が強かったので指示対気速度を速くしてVASISにのって進入しており、目撃していた管制官によると通常の接地点を約50メートルこえて接地したと述べていることから、最終進入経路における同機の指示対気速度は当時の風の強さに対してやや速かったものと推定される。

同機は、やや機首を下げ気味で接地してバウンドした後2回前輪から接地しバウンドが大きくなり、機長はさらにバウンドが大きくなるとの判断で復航したが、このような不安定な着陸は、着陸時の引きしが不十分であったことによるものと推定される。

機長は、2回目の着陸で前輪が接地した際の航空機の振動によって始めてパンクしたことを認めており、プロペラの損傷状況は一翼のみが5.5ミリメートル(修理可能限度3ミリメートル)すりへっていたことからほんの瞬時の接触であった。

機長は過去帯広空港に約20回着陸したと述べており、また過去1カ月間に同型式機により14時間40分間飛行しており、機長の飛行経歴から同型式機に不馴れであったとは考えられない。

着陸復航後に交信ができなくなったことは、ハード・ランディングにより無線機の一部が接触不良になったものと推定されるが、当時帯広空港付近を飛行していた他の航空機はなく、管制塔の適切なる指示により余裕をもって無事着陸したものと認められる。

4. 結 論

- (1) 機長は、適法な資格を有しかつ所定の身体検査に合格して乗務しており、十分な休養がとれていた。

014004

- (2) JA5185は、有効な耐空証明を有し機体、エンジン及び操縦系統等には異常はなかった。
- (3) 事故発生時の風は強かったが、事故原因に直接関係はなかった。
- (4) 最終進入経路における同機の進入速度はやや速かったものと推定される。
- (5) 同機は、前輪から接地してバウンドしハード・ランディングとなった。
- (6) バウンドからの回復不能と判断した機長は着陸復航した。
- (7) 第2回目の着陸で前輪が接地した際、同機が振動したので、機長は前輪がパンクしたことを発見した。

原因

本事故は、着陸時に前車輪から接地しバウンドを繰り返してハード・ランディングとなったもので、着陸時の引起し不十分によるものと推定される。

014005