

国際航空輸送株式会社所属
セスナ式172M型JA 3695
に関する航空事故報告書

昭和51年10月21日

航空事故調査委員会（空委調第159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

国際航空輸送株式会社所属のセスナ式172M型JA3695は、昭和51年8月1日12時05分ごろ、東京都調布飛行場において、着陸寸前バレーイング状態となり、1回バウンドした後ハードランディングして機体は中破した。

当該機には、機長の外3名が同乗していたが死傷はなかった。

1.2 航空機事故調査の概要

昭和51年8月2日 現場調査

1.3 原因関係者からの意見聴取

昭和51年9月14日 意見聴取

129001

2 認定した事実

2.1 飛行の経過

事故当日、JA3695は機長の外3名がとう乗し、静岡県熱海市までの周回飛行のため10時15分調布飛行場を離陸した。

その後、事故に至るまでの経過については、機長の口述及び現場調査の結果から次のとおりであった。

同機は、12時00分ごろ田無市上空約1,000フィートで調布管制塔と交信し、飛行場から約2哩の地点で滑走路17への着陸許可を受けた。滑走路末端から約300メートル手前でフラップ30度、対気速度60～65マイルにし、対地高度約7メートルに達したころ、スロットルを全閉とし機首を起し始めた。対地高度約1メートルに達したとき水平飛行状態になり、返し操作を行ったところ、機体が浮き上りバレーイング状態となった後、落下気味に接地してバウンドした。機長は機首が上向きとなったので反射的に操縦輪を前方に操作したところ、同機は地面に対し約8度の角度で僅かに左傾し前車輪及び左主車輪が右外滑りの状態で、接地点から約15メートル前方に接地した。

同機は、その衝撃により左内滑り状態となって前車輪及び左主車輪を接地したまま進行したのち、三点姿勢に戻り、そのまま地上滑走を続け駐機場で停止した。

同機はバウンドの後、右外滑りの状態で接地した際、片側のプロペラブレードの先端が6～7ミリメートル擦過して摩滅した。

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	3	

2.3 航空機の損壊の程度

中破

129002

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 大正14年8月5日生
自家用操縦士技能証明書 第6487号
限定事項 飛行機、陸上単発
昭和50年8月26日 取得
第3種航空身体検査証明書 第31400376号
有効期間 昭和50年10月13日から昭和51年10月12日まで
総飛行時間 166時間57分
同型式飛行時間 10時間35分
最近30日間飛行時間 6時間15分

2.6 航空機に関する情報

型式 セスナ式172M型
製造年月日 昭和48年9月11日
製造番号 第17262184号
耐空証明書 第東51-136号
有効期間 昭和51年6月24日から昭和52年6月23日まで
総使用時間 1,466時間30分
前回点検(50時間)後の使用時間 29時間50分

事故発生当時の重量は、2,138.1ポンドと推算され重心位置は44.2インチで、それぞれ許容範囲内にあった。

2.7 気象に関する情報

12時00分の調布飛行場における気象観測値は下記のとおりであった。

風向変動風速4ノット、視程10キロメートル、雲量2/8、積雲・雲高3,000フィート、雲量7/8、絹層雲雲底高し、気温3.4℃、露点温度2.3℃、高度計規正值29.87。

129003

2.8 航空機及びその部品の損壊の状況

1. 片側プロペラブレード先端6～7ミリメートル擦過摩滅
2. 防火壁左下部バックリング
3. 防火壁後方胴体下面バックリング
4. 胴体外板（左主脚取付部）バックリング
5. 前脚ホイール変形歪み
6. 主脚胴体支持ブラケット（左側）クラック

損傷はすべて、接地時及びその際の衝撃による。

2.9 その他必要な事項

当該機のパイロットシートは上下に高さが調節でき、最高位置にした場合、最低位置よりも約6センチメートル高い。機長は低い位置の固定シートによる着陸時の返し操作に慣熟していたが、事故当日は当該機のシートを最高位置にしていた。

3 事実を認定した理由

3.1 解析

3.1.1 JA3695の調査結果及び機長の口述から、同機は事故発生まで機体、エンジン等は正常な状態であったものと認められる。

3.1.2 同機が接地の寸前、バレーイング状態になったのは、機長による最終の返し操作のタイミングの速すぎたことによるものと推定されるが、このことは当時機長がシートの高さを最高にしていたにもかかわらず、慣熟した座席の高さにおける感覚で返し操作を行ったことに起因するものと推定される。

3.1.3 機長の口述から、同機がバウンドした後機長は反射的に操縦輪を前方に操作したため、ハードランディングに至ったものと推定されるが、機長の当時の操作は適切でなかったものと推定される。

4 結 論

- (1) 機長は適法な資格を有していた。
- (2) JA3695は有効な耐空証明を有し、事故発生まで正常であったものと認められる。
- (3) 機長の誤判断により接地寸前の返し操作のタイミングが速かったため、バレーニング状態となり、その後の修正操作も適切でなかったため、ハードランディングするに至ったものと推定される。

原 因

本事故は、機長の接地寸前における返し操作のタイミングが速かったこと及びその後の修正操作が適切でなかったためハードランディングするに至ったものと推定される。