

航空事故調査報告書
新中央航空株式会社所属
セスナ式152型JA3839
茨城県竜ヶ崎飛行場
昭和63年12月11日

平成元年6月28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 宮内 恒幸

委員 東 昭

委員 竹内 和之

1 航空事故調査の経過

1.1 航空事故の概要

新中央航空株式会社所属セスナ式152型JA3839は、昭和63年12月11日12時30分ごろ、訓練飛行中、茨城県竜ヶ崎飛行場に着陸の際、ハード・ランディングし、前のめりの状態で滑走路上に停止した。

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63年12月12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。

1.2.2 調査の実施時期

昭和63年12月12日

現場調査

昭和63年12月20日

機体調査

657001

1.3 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

J A 3 8 3 9 は、昭和 6 3 年 1 2 月 1 1 日、操縦教員及び操縦練習生が乗り組み、11時15分ごろ竜ヶ崎飛行場を離陸し、同飛行場における連続離着陸訓練4回を含む約1時間の飛行訓練を行った。その後、操縦練習生のみが搭乗し、同飛行場において連続離着陸訓練を1回行った後、滑走路26へ着陸のため、右場周経路に進入した。

その後の状況については、操縦練習生によれば、

同機は、右場周経路のダウンwind・レグを、対地高度約800フィート、エンジン回転数約2,200rpm、対気速度約90ノットで飛行した後、ベース・レグでエンジン回転数を約1,700rpmに減少させるとともにフラップ10度、対気速度約75ノットで降下を開始した。ファイナル・アプローチへの旋回を終えた時点での同機の対地高度は約500フィートであった。操縦練習生は、その後フラップ30度とし、対気速度60～65ノットで着陸進入を行い、着陸前、エンジン出力を絞って同機が滑走路進入端からやや内側に入ったところに、引き起こし操作を行って着陸したところ、同機はバウンドした。

なお、操縦練習生は、着陸の際に行った操作についてよく覚えていないが、引き起こし操作を行ったときの高度がやや高かったかも知れない。

とのことであった。

また、当時、滑走路26進入端の西南西約900メートルの位置（同滑走路終端の南南西約150メートル：付図参照）にある同飛行場運航所で、無線により操縦練習生を監督していた操縦教員によれば、ファイナル・アプローチでの同機の進入状況はほぼ正常に見えたが、接地直前の状況は、同教員と現場の間にあしが群生していたため見通しが悪く、目撃できなかったとのことである。

同機は、滑走路進入端の約240メートル内側に接地してバウンドし、約40メートル前方に再接地した後、機首をわずかに左に振りながら滑走路上を約45メートル滑走して、滑走路上に前のめりの右傾した状態で停止した。

事故発生時刻は、12時30分ごろであった。

657002

2.2 人の死亡、行方不明及び負傷

死傷者はなかった。

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	両ブレード湾曲
前 脚	ホイール及びタイヤ・チューブ破損 前脚取付部破損
エンジン・カウリング	右下面に擦過痕
主 翼	右翼先端破損

2.4 航空機以外の物件の損壊に関する情報

な し

2.5 乗組員その他の関係者に関する情報

操縦練習生	女 性	40歳
航空機操縦練習許可書		東第607号
有効期限		昭和64年 7月17日
総飛行時間		87時間07分（うち単独飛行2時間10分）
同型式機飛行時間		57時間40分
最近30日間の飛行時間		3時間00分
操縦教員	男 性	45歳
上級事業用操縦士技能証明書（飛行機）		第293号 昭和62年6月10日
限定事項		
	飛行機陸上単発	
	飛行機陸上多発	
操縦教育証明	第608号	昭和45年 9月22日
第一種航空身体検査証明書		第13710623号

657003

有効期限	昭和64年 2月 2日
総飛行時間	13,843時間05分
同型式機飛行時間	2,300時間00分
最近30日間の飛行時間	86時間40分

2.6 航空機に関する情報

2.6.1 航空機

型 式	セスナ式152型
製造年月日	昭和53年 8月 9日
製造番号	15282224
耐空証明書 有効期限	第東63-552号 昭和64年11月17日
総飛行時間	3,029時間56分

2.6.2 エンジン

型 式	ライカミング式O-235-L2C型
製造番号	L-23723-15
製造年月日	昭和58年12月 5日
総使用時間	356時間53分

2.6.3 重量及び重心位置

事故当時、同機の重量は1,406ポンド、重心位置は32.2インチと推算され、いずれも許容範囲(最大着陸重量1,670ポンド、事故当時の重量に対応する重心範囲31.0～36.0インチ)内にあったものと認められる。

2.6.4 燃料及び潤滑油

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

2.7 気象に関する情報

操縦教員によると、事故当時の竜ヶ崎飛行場の天気は、晴れ、風240度 3ノット、視程は良好であったとのことである。

657004

2.8 その他必要な事項

滑走路26には、進入端から約240メートルの地点に前輪ホイールによる擦過痕及び約280メートルの地点から同機の停止地点までの約45メートルの間に、前輪ホイールによる擦過痕及びプロペラによる打痕が認められた。

3 事実を認定した理由

3.1 解析

3.1.1 操縦練習生は、有効な操縦練習許可証を有し、また、操縦教員は、適法な航空従事者技能証明及び教育証明並びに有効な航空身体検査証明を有していた。

3.1.2 同機は、有効な耐空証明を有し、かつ、所定の整備及び点検が行われていた。

3.1.3 同機は、調査結果から、事故発生まで異常はなかったものと推定される。

3.1.4 当時の気象状況は、事故の発生に関連がなかったものと認められる。

3.1.5 滑走路面の痕跡及び同機の前輪の破損状況から、同機は、操縦練習生の着陸接地操作が適切でなかったことにより、機首下げ姿勢で接地して前脚の一部を破損し、その後バウンドして再接地し滑走する間に、前脚及びプロペラ等を破損したものと推定される。

4 原因

本事故は、同機が着陸する際、操縦練習生の操縦操作が適切を欠いたため、ハード・ランディングしたことによるものと推定される。

657005

付図 竜ヶ崎飛行場及び現場見取図

