

航空事故調査報告書

I 個人所属

ソカタ式TB21型 JA4123
地上走行中の左主翼損傷（地面接触）

II 海上保安庁所属

ボンバルディア式DHC-8-315型 JA720A
飛行中の鳥衝突

III 個人所属

シャイベ式SF25C型（動力滑空機、複座） JA21KA
シェンプ・ヒルト式ディスクカスb型（滑空機、単座） JA2376
曳航中離陸直後の着水

IV 朝日航洋株式会社所属

アエロスパシアル式AS332L型（回転翼航空機） JA9635
機外荷物つり下げ飛行中における墜落

V 日本ヘリシス株式会社所属

ユーロコプター式EC120B型（回転翼航空機） JA710H
離陸時の横転

平成25年 1 月 25 日

本報告書の調査は、本件航空事故に関し、運輸安全委員会設置法及び国際民間航空条約第13附属書に従い、運輸安全委員会により、航空事故及び事故に伴い発生した被害の原因を究明し、事故の防止及び被害の軽減に寄与することを目的として行われたものであり、事故の責任を問うために行われたものではない。

運輸安全委員会
委員長 後藤 昇 弘

《参 考》

本報告書本文中に用いる分析の結果を表す用語の取扱いについて

本報告書の本文中「3 分 析」に用いる分析の結果を表す用語は、次のとおりとする。

- ① 断定できる場合
・・・「認められる」
- ② 断定できないが、ほぼ間違いない場合
・・・「推定される」
- ③ 可能性が高い場合
・・・「考えられる」
- ④ 可能性がある場合
・・・「可能性が考えられる」
・・・「可能性があると考えられる」

II 海上保安庁所属
ボンバルディア式DHC-8-315型 JA720A
飛行中の鳥衝突

航空事故調査報告書

所 属 海上保安庁
型 式 ボンバルディア式DHC-8-315型
登録記号 JA720A
事故種類 飛行中の鳥衝突
発生日時 平成24年1月18日 17時11分ごろ
発生場所 沖縄県石垣市北小島付近海上 高度約1,000ft

平成24年12月7日
運輸安全委員会（航空部会）議決
委 員 長 後 藤 昇 弘（部会長）
委 員 遠 藤 信 介
委 員 石 川 敏 行
委 員 田 村 貞 雄
委 員 首 藤 由 紀
委 員 品 川 敏 昭

1 調査の経過

運輸安全委員会は、平成24年1月18日、本事故の調査を担当する主管調査官ほか2名の航空事故調査官を指名した。事故機の設計、製造国であるカナダに事故発生の通知をしたが、その代表の指名はなかった。原因関係者から意見聴取及び関係国へ意見照会を行った。

2 事実情報

2.1 飛行の経過

機長及び副操縦員の口述等によれば、概略次のとおりであった。

海上保安庁所属ボンバルディア式DHC-8-315型JA720Aは、平成24年1月18日、機長、副操縦員ほか7名が搭乗し、東シナ海の哨戒飛行のため、石垣空港へ向け14時48分に那覇空港を離陸した。同機は東シナ海の哨戒飛行を実施していた。



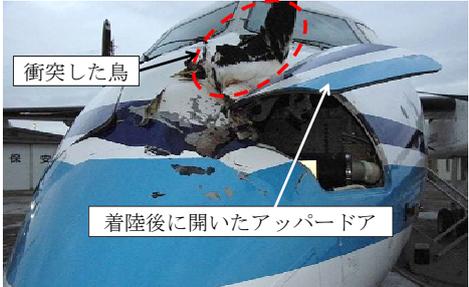
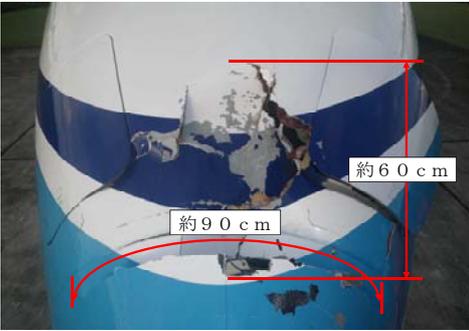
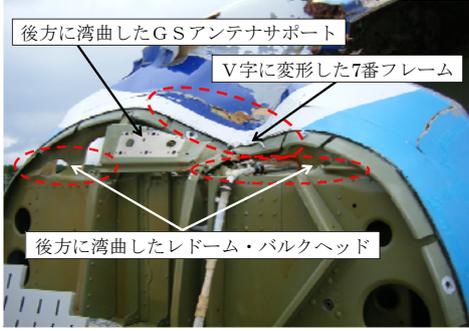
事故発生場所

同機が北小島付近で左旋回を終了した直後、機長は前方100m付近に4羽の鳥を視認したが、避ける間もなく、そのうちの1羽と正面から衝突した。副操縦員も左旋回終了直後に鳥を視認したので、直ちに鳥の存在を機長へ伝えようとしたが、伝える時間はなかった。衝突場所は、北小島付近海上の高度約1,000ftで、衝突時刻は17時11分ごろであった。また、衝突時の同機の飛行速度は、約170ktであった。

機長が操縦席から機首側を見ると、鳥の羽根及びアッパードアが少し浮いているのが確認できたので、安全を考慮して哨戒飛行を中止し、最寄りである石垣空港へ向かった。

帰投中は、左席速度計の指針の振れ幅が、右席速度計に比べ若干大きかったが、操縦系統、エンジン出力及び電気系統等に異常はなかった。

その後、同機は18時04分に石垣空港へ着陸した。

2.2 死傷者	なし
2.3 損壊	<p>航空機の損壊の程度：中破</p> <ul style="list-style-type: none"> 機首上部：縦約60cm、横約90cmの範囲で損傷していた。 レドーム・バルクヘッド：上部が後方に湾曲していた。 GSアンテナサポート：後方に湾曲していた。 7番フレーム：上部がV字に変形していた。 <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  <p>事故機</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>鳥の衝突状況</p> </div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  <p>損傷範囲</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>損傷状況</p> </div> </div>
2.4 乗組員等	<p>(1) 機長 男性 42才</p> <p>事業用操縦士技能証明書（飛行機） 平成5年9月2日</p> <p>限定事項 ボンバルディア式DHC8型 平成21年10月7日</p> <p>第1種航空身体検査証明書 有効期限：平成24年4月22日</p> <p>総飛行時間 4,696時間00分</p> <p>同型式機による飛行時間 937時間40分</p> <p>(2) 副操縦員 男性 36才</p> <p>事業用操縦士技能証明書（飛行機） 平成14年8月13日</p> <p>限定事項 ボンバルディア式DHC8型 平成21年11月9日</p> <p>第1種航空身体検査証明書 有効期限：平成24年7月6日</p> <p>総飛行時間 1,362時間00分</p> <p>同型式機による飛行時間 960時間35分</p>
2.5 航空機等	<p>(1) 航空機型式：ボンバルディア式DHC-8-315型</p> <p>製造番号：651、製造年月日：平成19年10月19日</p> <p>耐空証明書 第東-23-362号</p> <p>有効期限：平成24年11月10日</p> <p>耐空類別 飛行機 輸送T</p> <p>総飛行時間 2,858時間25分</p> <p>(2) 同機には、飛行記録装置及び操縦室用音声記録装置が装備されていた。</p> <p>飛行記録装置には、本事故に関すると思われる衝撃及び振動の記録はなかった。操縦室用音声記録装置には、鳥が衝突したと思われる音が、17</p>

	時 1 1 分 1 7 秒に記録されていたが、機長及び副操縦員が鳥を視認したことを示す音声は、記録されていなかった。
2.6 気象	同機の機長によれば、事故現場周辺の気象状況は、次のとおりであった。 17時00分ごろ 天気 晴れ、風向 南南東、風速 15kt、 視程 10km以上、雲 所々にある程度
2.7 衝突した鳥に関する情報	和名：アオツラカツオドリ 大きさ：体長約90cm、翼開長約140cm、体重約1.3kg

3 分析

3.1 気象の関与	なし
3.2 操縦者の関与	なし
3.3 機材の関与	なし
3.4 判明した事項の解析	同機は、哨戒飛行中に北小島付近海上の高度約1,000ftで鳥と衝突したため、機体を損傷したものと認められる。 鳥と衝突したことは、機長が鳥を視認後、避ける間もなく、鳥と正面から衝突したと述べており、副操縦員も、鳥を視認後、機長へ鳥の存在を伝える時間はなかったと述べていることから、鳥を視認した直後の衝突であり、回避操作を行うのは困難であったものと考えられる。

4 原因

本事故は、同機が哨戒飛行中に北小島付近海上の高度約1,000ftで鳥と衝突したため、機体を損傷したことにより発生したものと認められる。

5 参考

海上保安庁では、本事故を受けて、平成24年2月1日付けで、海上保安庁航空安全推進本部から各管区本部等へ本事故の情報が周知され、鳥衝突に対する注意喚起がなされた。
--