

航空事故調査報告書

I アイベックスアビエーション株式会社所属
セスナ式172P型 JA4135
離陸上昇中の鳥衝突

II ユナイテッド航空所属
ボーイング式777-200型 N224UA (米国)
機体の動揺による客室乗務員の負傷

III 第一航空株式会社所属
ブリテン・ノーマン式BN-2B-20型 JA5324
離陸直後の鳥衝突

平成25年 3 月 29 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」

I アイベックスアビエーション株式会社所属
セスナ式172P型 JA4135
離陸上昇中の鳥衝突

航空事故調査報告書

所 属 アイベックスアビエーション株式会社
型 式 セスナ式172P型
登録記号 JA4135
事故種類 離陸上昇中の鳥衝突
発生日時 平成24年6月18日 14時40分ごろ
発生場所 茨城県龍ヶ崎市半田町 竜ヶ崎飛行場上空 高度約200ft

平成25年2月8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6月19日、本事故の調査を担当する主管調査官ほか1名の航空事故調査官を指名した。本調査には、事故機の設計、製造国である米国の代表が参加した。原因関係者からの意見聴取及び関係国への意見照会を行った。

2 事実情報

2.1 飛行の経過

機長（教官）、練習生及び竜ヶ崎飛行場管理者の口述等によれば、飛行の経過は概略次のとおりであった。

平成24年6月18日、アイベックスアビエーション株式会社所属セスナ式172P型JA4135は、教官及び練習生の2名が搭乗して調布飛行場を13時47分に離陸し、竜ヶ崎飛行場の滑走路08において連続離着陸訓練を実施していた。

飛行中に鳥は視認していなかったが、3回目の着陸に続く離陸後、高度約200ft、速度75ktで上昇中に、2羽の鳥が下方から正面に突然現れた。教官は、練習生が驚いて操縦桿を引くことがないように、とっさに操縦桿に手を添えて飛行姿勢を保持した。1羽が同機の下方を過ぎ、それを追って下方を過ぎると思えたもう1羽は、同機の翼の高さにまで上がってきたため、左主翼の前縁に衝突した。発生場所は、竜ヶ崎飛行場（北緯35度54分26秒、東経140度14分44秒）上空約200ftで、発生時刻は14時40分ごろであった。

同機は、竜ヶ崎フライトサービス（竜ヶ崎飛行場管理者により運用される航空機と飛行援助に関する通信を行うために設置された無線局）に事態の発生を通報しつつ、ダウンウインドまで上昇して上空で待機した。教官らは、操縦席から見える左主翼前縁の下面部に凹みのあることが分かったが、操縦及びエンジンに異常はなく、また、竜ヶ崎フライトサービスから、滑走路付近に機体部品等の落下物がない旨の連絡を受けたことから、飛行に支障はな

	いと判断して調布飛行場に向かうこととし、同機は15時16分に同飛行場に着陸した。 (付図、写真 参照)
2.2 死傷者	なし
2.3 損壊	航空機の損壊の程度：中破 ・左主翼前縁部の外板の変形（翼端から翼根方向に、146cmの位置から幅約63cm、凹み約2cm） ・外板の変形した範囲内にある2つのリブ（主要構造部材）の変形 (写真 参照)
2.4 乗組員等	機長 男性 47歳 事業用操縦士技能証明書（飛行機） 平成4年11月2日 限定事項 陸上単発 平成2年3月6日 操縦教育証明（飛行機） 平成23年11月4日 第1種航空身体検査証明書 有効期限：平成25年3月15日 総飛行時間 2,882時間00分 同型式機による飛行時間 1,277時間10分 練習生 男性 44歳 操縦練習許可書 有効期限：平成24年8月10日 総飛行時間 120時間45分 同型式機による飛行時間 120時間45分
2.5 航空機等	航空機型式：セスナ式172P型 製造番号：17275714、製造年月日：昭和57年3月18日 耐空証明書 第東-23-344、有効期限：平成24年10月30日 耐空類別 飛行機 普通N、実用U類又は特殊航空機X 総飛行時間 8,540時間01分
2.6 気象	竜ヶ崎飛行場の気象 竜ヶ崎飛行場管理者の観測によれば、当日12時及び15時の視程は10km以上であった。 機長によれば、風向160°、風速10ktであった。
2.7 衝突した鳥に関する情報	衝突の後、通報を受けた竜ヶ崎飛行場管理者は滑走路上で鳥の死骸（全長約80cm、体重1.4kg）を発見して回収した。鳥種はアオサギで、日本の多くの地域に生息する留鳥であり、龍ヶ崎市内全域の水辺や水田地帯で見られる野鳥である。

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、対気速度及び高度が十分に余裕のない離陸直後の上昇中で、飛行姿勢の大きな変化を避けることが求められる飛行状況であったため、突然出現した鳥との衝突を回避することは困難であったものと考えられる。 左主翼の損傷は、鳥との衝突によるものと推定される。

4 原因

本事故は、同機が竜ヶ崎飛行場での離着陸訓練において、離陸直後の上昇中に鳥と衝突したため、機体を損傷したことによるものと推定される。

付図 推定飛行経路図

写真 事故機

付図 推定飛行経路図

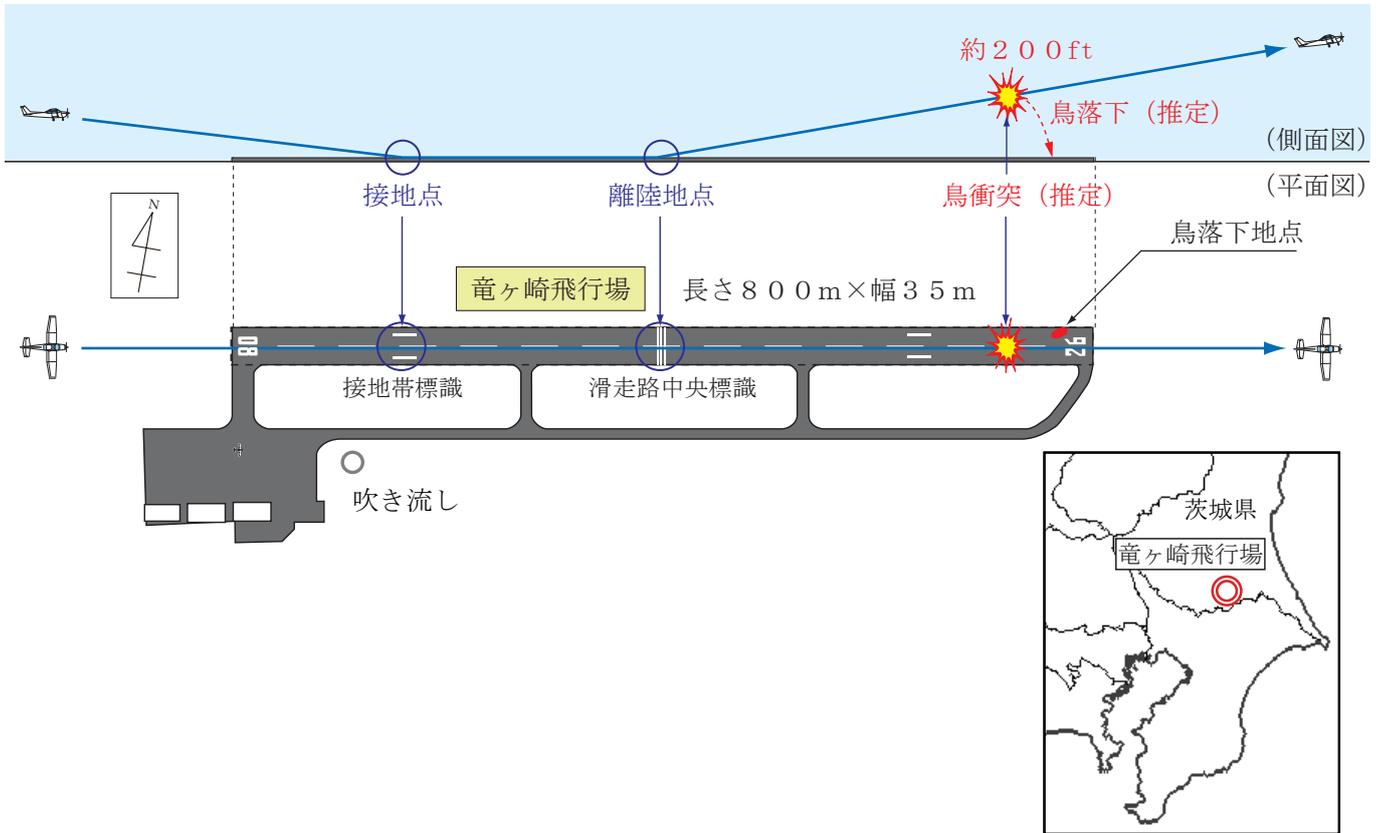


写真 事故機

