

航空重大インシデント調査報告書

I 個人所属

クリステン・インダストリー式

A-1型

JA4083

着陸時において翼端が地表面に接触した事態

II 個人所属（小川航空株式会社受託運航）

ロビンソン式

R44II型（回転翼航空機）

JA76EL

誘導路からの離陸

令和4年4月28日

本報告書の調査は、本件航空重大インシデントに関し、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、航空事故等の防止に寄与することを目的として行われたものであり、本事案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 武田 展雄

《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 個人所属
クリステン・インダストリー式
A-1型
JA4083
着陸時において翼端が地表面に接触した事態

航空重大インシデント調査報告書



令和4年3月25日
 運輸安全委員会（航空部会）議決
 委員長 武田 展雄（部会長）
 委員 島村 淳
 委員 柿嶋 美子
 委員 丸井 祐一
 委員 中西 美和
 委員 津田 宏果

所属	個人
型式、登録記号	クリステン・インダストリー式A-1型、JA4083
インシデント種類	着陸時において翼端が地表面に接触した事態 航空法施行規則第166条の4第3号
発生日時	令和3年11月27日 14時24分ごろ
発生場所	埼玉県熊谷市 妻沼滑空場（場外離着陸場）

1. 調査の経過

重大インシデントの概要	同機は、着陸滑走中に機体が左に傾き、左翼端が地表面に接触した。同機には、機長1名が搭乗していたが、死傷者はいなかった。
調査の概要	主管調査官ほか1名の調査官（令和3年11月27日指名）意見聴取（原因関係者）及び意見照会（設計製造国）を実施

2. 事実情報

航空機等	
航空機型式：クリステン・インダストリー式A-1型	
製造番号：1065	製造年月日：昭和63年11月29日
耐空証明書：第東-2021-351号	有効期限：令和4年11月16日
乗務員等	
機長 74歳	
事業用操縦士技能証明書（飛行機）	昭和48年3月16日
特定操縦技能 操縦等可能期間満了日	令和4年8月29日
第1種航空身体検査証明書	有効期限：令和4年4月7日
総飛行時間	4,652時間57分
最近30日間の飛行時間	14時間55分
同型式機による飛行時間	3,400時間05分
最近30日間の飛行時間	14時間55分
気象	
同滑空場で、同機の着陸前に吹き流し及び風速計で観測された風は、北西の風約6m/sであった。また、当日は7m/s程度の風が卓越していたが、一時的に10m/s程度の突風が吹くことがあり、風向も北西から北の間で60°程度変動することがあった。	
発生した事象及び関連情報	
(1) 飛行の経過	

同機は、滑空機をえい航して妻沼滑空場を離陸し、上空で滑空機を切り離したあと、同滑空場に着陸した。同機の着陸は、フラップ30°を使用し、エンジン出力はアイドル、速度約50MPHで主輪から接地し、減速に伴って尾輪が接地した。着陸滑走中に、機長は駐機位置に向かうために同機の針路を右に向けて、アイドル出力のまま、ブレーキは使用せず、惰力で滑走を続けた。同機は、駐機位置に向けて滑走中に、タクシー速度近くまで速度が低下したとき、突然右翼が浮き上がって機体が左に傾いた後、直ちに水平姿勢に戻った。このとき、同機はフラップを下げた着陸形態で、機長は風がほぼ正対風と認識していたことから、エルロンは中立位置で保持していた。機長は、機体が傾いた際に翼端が地表面に接触したという認識がなかったことから、そのまま走行を続けて駐機位置で同機を停止した。機長は、駐機後に目撃者から、左翼端が地表面に接触したことを告げられた。

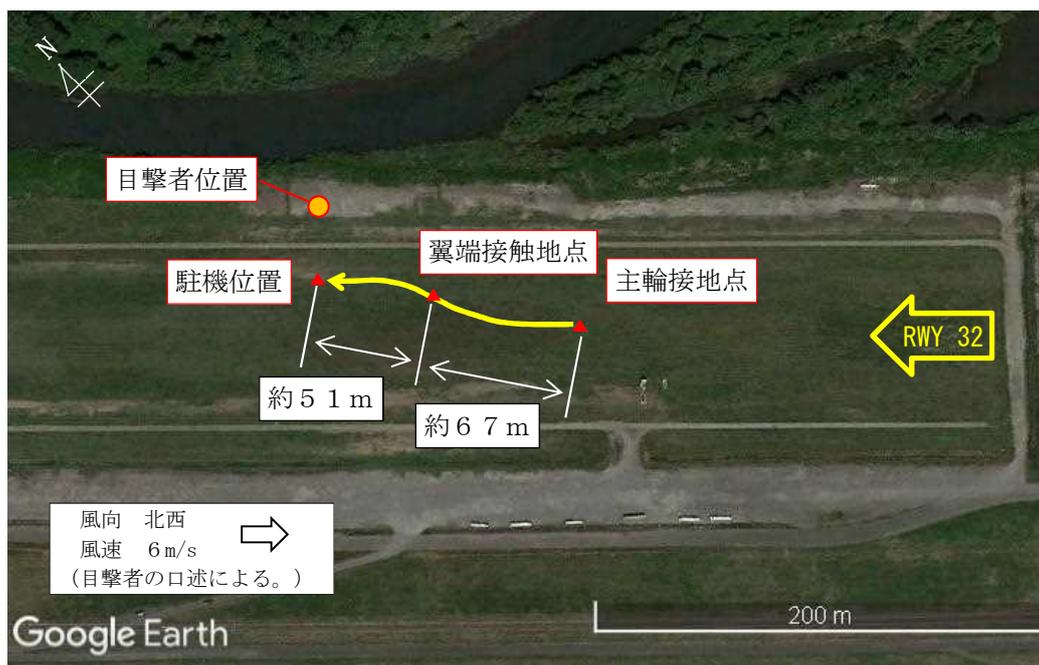


図1 推定滑走経路

(2) 航空機の損傷に関する情報

左翼端上面の塗装が一部剥離していたが、地表面との接触による擦過痕などの損傷は特定できなかった。

(3) 離着陸地帯に関する情報

同滑空場は、転圧された未舗装の離着陸地帯で、地表面に顕著な凹凸はなかった。

(4) 風向風速制限に関する情報

同機の飛行規程には、横風制限として以下の記載がある。

横風制限は、15MPHまで実証されている。(15MPH=約6.7m/s)

また、同滑空場においては、正対風10m/sを超える場合又は横風成分4m/s以上の場合は飛行を中止することが訓練実施規則で定められている。

3. 分析

同機の着陸前に観測された同滑空場の風は、正対風約6m/sであり、風向及び風速はいずれも制限内にあったものと考えられる。本重大インシデントが発生した時間帯の同滑空場の風は、風速7m/s程度の北西風が卓越していたが、当日は、一時的に風向が北西から北の間で変動することがあり、10m/s程度の強い突風が吹くこともあったことから、同機の滑走中に風向風速が変動して、同機は右方向からの強い突風を受けた可能性が考えられる。

同機は、尾輪が接地した状態では、機体が上向きの姿勢となって主翼の迎角が大きくなり、フラッ

プも下がっていたことから、滑走中は風の影響で機体姿勢が不安定になりやすい状態であったものと考えられる。

同機は、着陸滑走中に、右方向からの強い突風にあおられたため、右翼が浮き上がって左に傾き、左翼端が地表面に接触した可能性が考えられる。

4. 原因

本重大インシデントは、同機が着陸滑走中に、右方向からの強い突風にあおられたため、右翼が浮き上がって左に傾き、左翼端が地表面に接触した可能性が考えられる。