

概要：個人所属パイパー式 PA-28R-200 型は、平成 20 年 12 月 6 日(土)、11 時 50 分ごろ、大島空港に着陸する際、着陸し、機体を損傷した。同機は中破し、死傷者はいなかった。

### 事実の経過

### 主な要因等

11 時 00 分ごろ

大島空港に向け離陸

大島空港の気象状況は事前にインターネットで確認

11 時 47 分 19 秒

飛行場対空援助局から受けた風の情報は、風向 240°、風速 26kt、最大瞬間風速 36kt

同機の実証された最大横風速度に近い強い横風成分の影響

滑走路 21 の手前にある山付近を普段より高め的高度で通過

この時期は滑走路 21 手前の山周辺は気流が悪いことを知っていたため

フラップは 1 段目を使用して滑走路 21 進入端を通常よりやや速い速度で進入

※1 わずかに左主脚が先に接地し、同脚の取付部付近に着陸による大きな衝撃荷重がかかり、左主翼主要構造部材の一部を損傷した。

通常よりやや大きな降下角及び降下率で接地点に向かって進入

いつもと同様の操作

一つ目の接地帯標識を過ぎた辺りの高さ約 3m の地点でエンジン出力をアイドルにした

11 時 50 分ごろ

通常よりも大きな降下率で滑走路に到着 ※1

滑走路西側の丘から吹き下ろされた風向風速が急激に変動する気流に遭遇

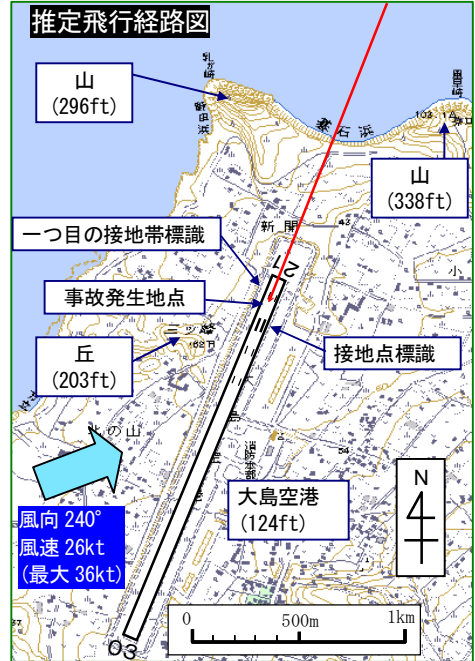
機長が対処する間がなかった

機体外部を点検したところ、左主翼外板の損傷を確認したものの復路の飛行を続行

損傷の程度は軽微なものと考えた

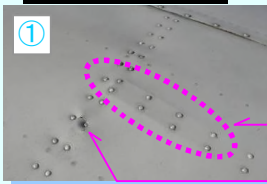
その後 12 月 24 日頃、整備の人に点検してもらい、翌日航空局に報告 ※2

※2 事故が発生した場合、航空法第 76 条(報告の義務)により、国土交通大臣(航空局運航課等)にその旨を報告しなければなりません。本事故は同条第 1 項第 5 号に基づく同法施行規則第 165 条の 3 の「航行中の航空機が損傷を受けた事態(大修理に該当しない場合を除く。)」に該当していました。



国土地理院 2 万 5 千分の 1 地形図を使用

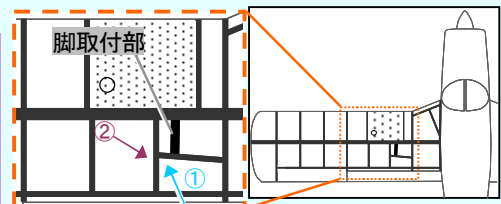
### 左主翼の損傷状況



損傷した接合部

外板上部の変形

リベット直近にき裂



### 再発防止に向けて

機長は、強い横風成分の影響を受けながら着陸を試みる場合には、風向風速等の気流の変動について十分注意を払う必要があったと考えられます。

また、復路飛行前においては、機長は機体整備の専門家と電話で相談するなどして機体の損傷状況を適切に把握した上で、飛行の可否を判断すべきであったと考えられます。

本事例の調査報告書は当委員会ホームページで公表しております。(平成 21 年 3 月 27 日公表)

<http://jtsb.mlit.go.jp/jtsb/aircraft/download/pdf/AA09-3-2-JA3510.pdf>

### 事故防止分析官の

ひとこと

機長は、事前に空港の気象状況を確認し、また、着陸前には強い横風の情報を得ていましたが、滑走路西側の丘から吹き下ろされる気流に対しては注意が十分ではありませんでした。空港付近の気象情報を把握することはもちろんですが、地理的状況などにも注意を払い、慎重な操縦を心がけましょう。