

概要：個人所属パイパー式 PA-32R-301T 型は、平成 20 年 8 月 3 日（日）、9 時 30 分ごろ、神津島空港に着陸した際、胴体着陸となり、滑走路路肩で停止した。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

08 時 30 分ごろ

神津島空港に向け離陸

新島の東方で伊豆リモート (※1) にコンタクト

ベースの位置で神津島空港を視認できず

最終進入コースを通り過ぎる直前で、神津島空港の滑走路が見え、同コースに入るために慌てて左旋回

滑走路の横の簡易型 PAPI (※2) 「白白 (進入角が高い)」を視認

脚下げを失念、脚警報灯、脚警報音にも気付かず

09 時 30 分ごろ

滑走路上で脚の出し忘れに気付き、慌ててランディング・ギア・レバーを下げるも、胴体着陸となる

機体は滑走路路肩を滑りながら進み、滑走路路肩で停止



事故機

【機長の飛行計画】約 4 ヶ月ぶりの飛行で、神津島空港は初めて訪れる空港だったが、同空港までの具体的なルート、飛行高度を決めていなかった。

伊豆リモートからの通報内容

- ・神津島空港の使用滑走路と気象情報
- ・先行している定期便 (09 時 20 分神津島到着) 以外にトラフィックなし

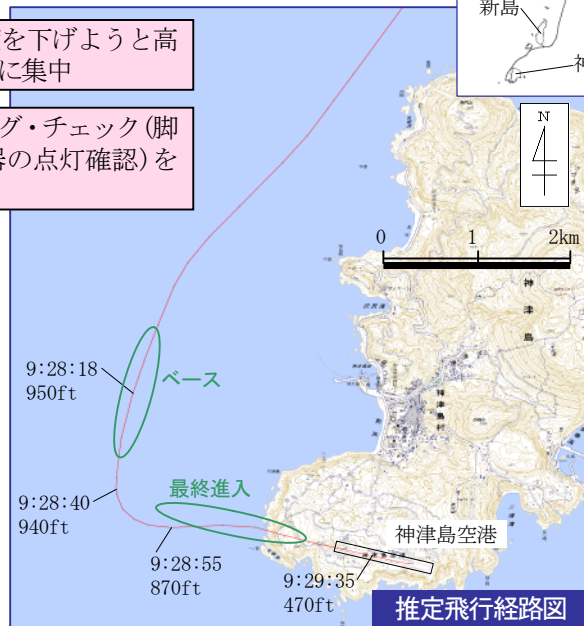
※1 リモートとは、航空管制運航情報官が配置されていない空港において、同官が配置されている他空港から遠隔で交通情報、気象情報等の提供を行うこと。

※2 PAPI とは、パイロットに適切な進入角を視覚的に知らせるための航空灯火 (進入角指示灯) のこと。滑走路の横に 4 個のユニットを横に並べて設置される。簡易型 PAPI とは、ユニットを 4 個から 2 個に減らしたもの。

- ● → (赤赤) 低い
- ● → (白赤) 適正
- ○ → (白白) 高い

急いで高度を下げようと高度処理のみに集中

ランディング・チェック (脚位置表示器の点灯確認) を実施せず



国土地理院 2 万 5 千分の 1 地形図を使用

再発防止に向けて

機長は、事前にしっかりと飛行計画をつくり、余裕をもった進入着陸をするべきでした。ベース位置で神津島空港が視認できなかった際も、伊豆リモートから、先行の定期便以外にトラフィックはないとの通報を受けているので、そのままベースを直進するなどして、まずは空港を確認し、改めて着陸を行うといった選択もできたと考えられます。

また、脚の出し忘れを防止するためには、最終進入時にランディング・チェックを確実に実施することが必要です。

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 4 月 24 日公表)

<http://jtsb.mlit.go.jp/jtsb/aircraft/download/pdf/AA09-4-1-JA3920.pdf>

事故防止分析官の

ひとつ

本報告書では、事故防止のため操縦士が自らの安全意識を高めることは重要であり、その一助として、安全講習会を受講することは有益であると示されています。航空局のホームページでは、安全講習会の情報など小型航空機の安全確保に関する制度が紹介されていますので、これらを参照して安全意識の向上に努めてください。

航空局 HP : http://www.mlit.go.jp/koku/15_bf_000061.html