

重大インシデント調査の進捗状況

運航者	エアーニッポン
型式	ボーイング式 737-700 型
登録記号	J A 1 6 A N
便名	A N A 1 4 0 便 那覇→東京
発生日時	平成 23 年 9 月 6 日 (火) 22 時 50 分頃
発生場所	静岡県浜松市の南約 43 km、気圧高度約 41,000 ft

1 重大インシデントの概要

当該機は、9月6日21時15分に那覇空港を離陸し、飛行中、機長が一時離席して操縦室に戻る際、副操縦士が操縦室のドアスイッチを操作するべきところで、ラダートリムコントロールスイッチを操作したものと推定され、このことから機体が異常姿勢となり、約6,300ft(約1,900m)降下したうえ制限速度を超過した。

搭乗者は、機長、副操縦士、客室乗務員(3)、乗客(112)の計117名であったが、そのうち客室乗務員2名が軽傷を負った。

2 調査の状況

- ・機長、副操縦士及び客室乗務員の口述聴取
- ・整備部門、運航部門、安全推進室の事情聴取
- ・酸素マスクの着用に関する規定と運用に関する事情聴取
- ・フライトレコーダー(DFDR)の回収と解析着手

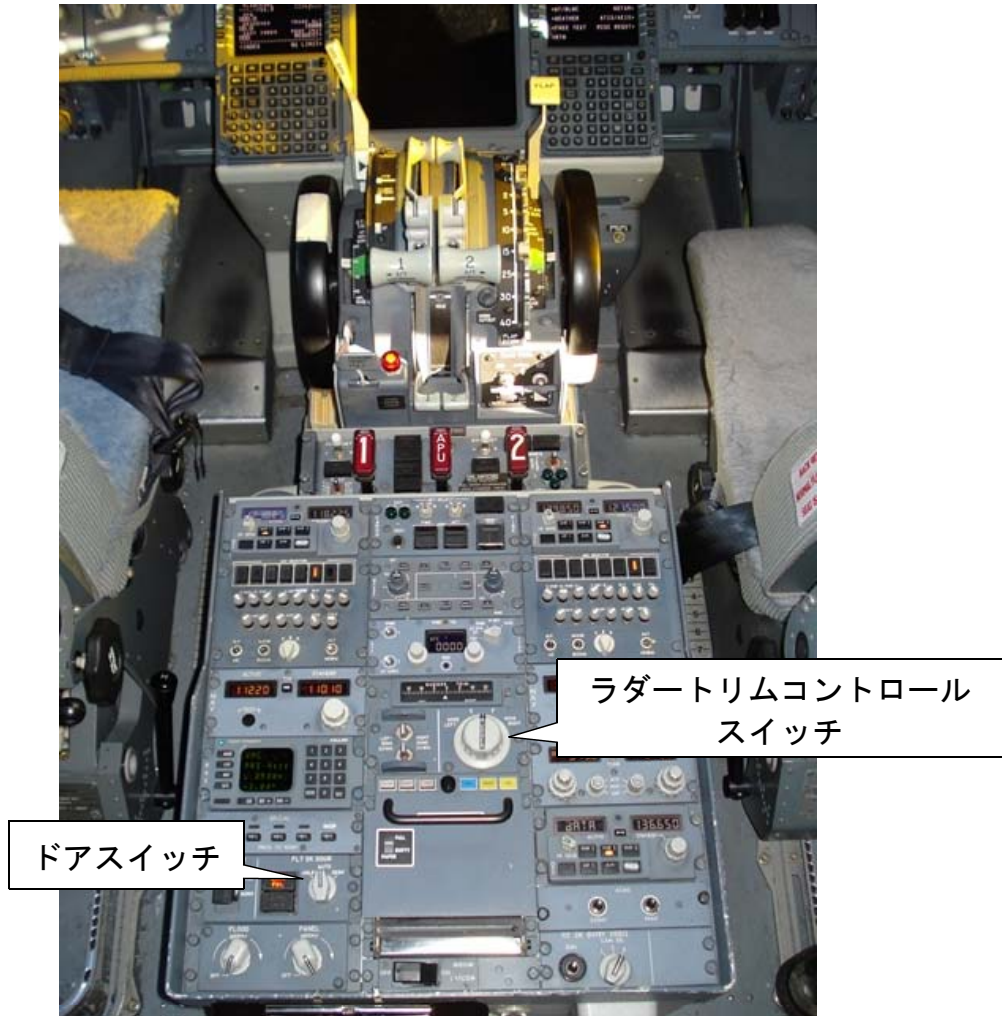
3 現時点で明らかになった事実

- (1) 自動操縦で飛行中に発生した。
- (2) ラダートリムコントロールを左側に回す操作を記録していた。
- (3) (2)の操作後、機体は少しだけ右に傾いたあと、左側に偏向し始め、左に傾いて降下を始めた。さらに、ピッチ角が下がり急激に降下した。
- (4) 左側へのバンク角は最大131.7度、ピッチ角は下向きに最大35.0度を記録していた。
- (5) 機体は約41,000フィートから約34,700フィートまで急降下した。
- (6) また、降下中に速度が制限値(マッハ0.82)を超えてマッハ0.828、機体の垂直方向に掛かる加速度も制限値(+2.5G)を超えて+2.68Gを記録していた。
- (7) 機首方位は当初約52度であったが、姿勢回復時には約257度まで変化した。
- (8) 機長は、副操縦士の操作で機体の姿勢が概ね回復したころに入室した。
- (9) 重大インシデント発生後の機体点検としては、6日夜に速度超過対応する点検、7日に加速度超過に対応する点検、8日に失速に対応する点検が実施され、異常は発見されなかった。

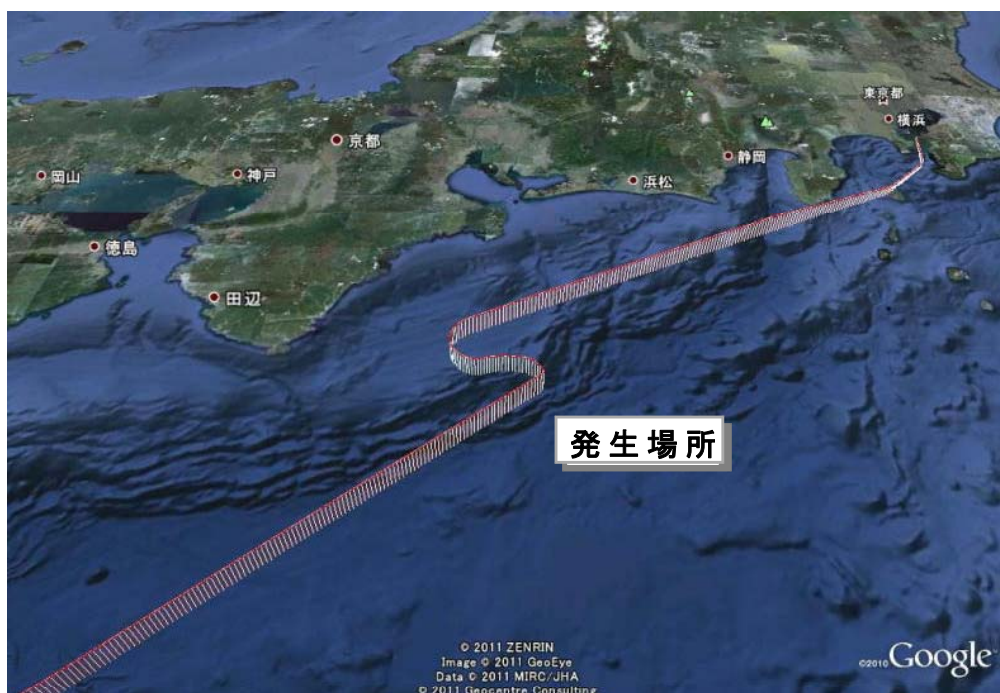
4 今後の調査

- (1) D F D Rの解析、Q A Rの解析
- (2) 当該機のコクピット内部、ドア施錠システム、酸素マスク等の調査
- (3) シミュレータ(模擬飛行装置)による確認
- (4) 運航会社の訓練体制と訓練実態の調査
- (5) 運航会社の整備に関する実態調査
- (6) 運航会社の安全管理体制、安全管理実態の調査
- (7) 管制交信記録及びレーダー航跡の解析
- (8) 航空管制業務における本事案の対応に関する調査
- (9) その他

ドアスイッチとラダートリムコントロールスイッチの位置

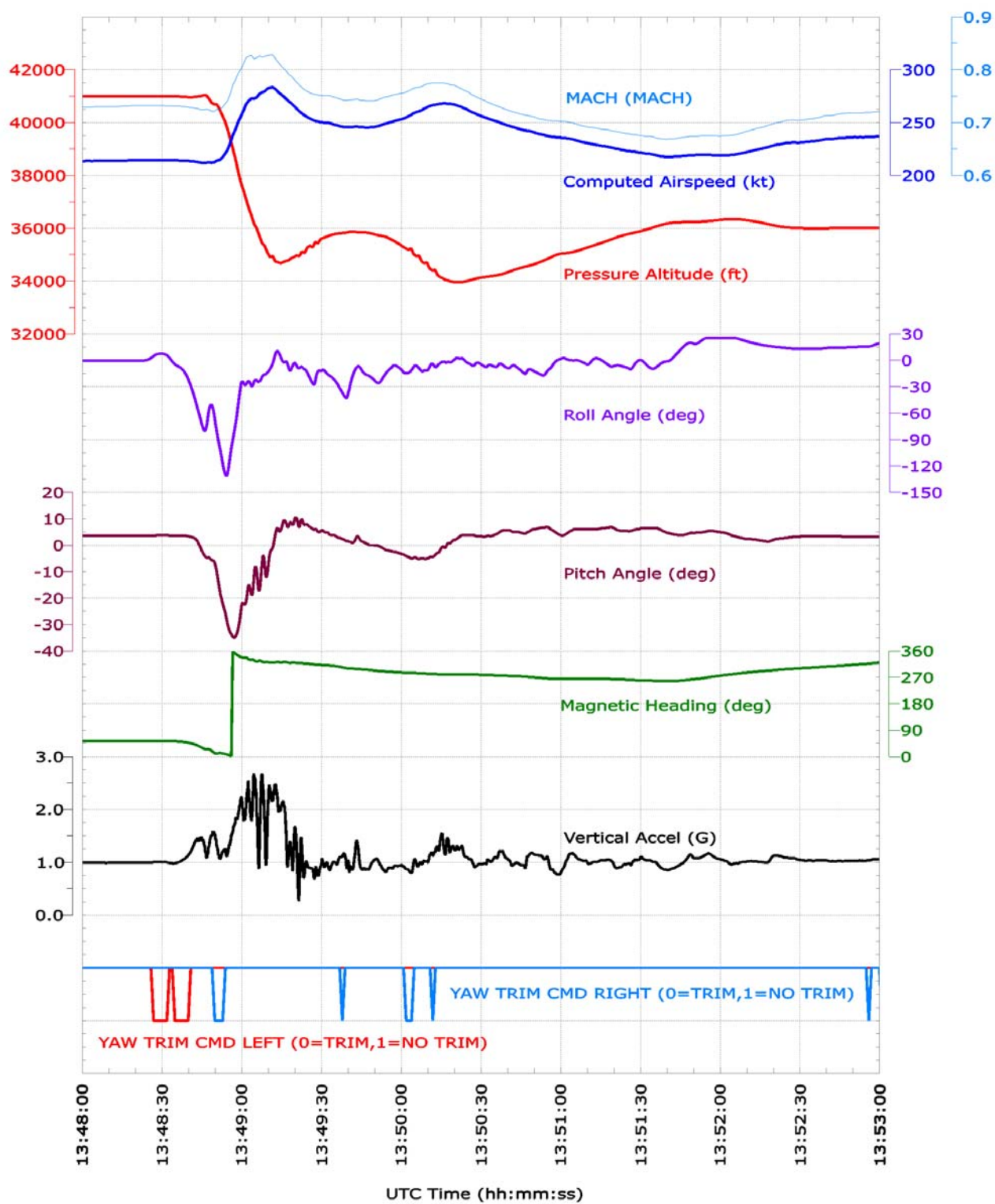


推定飛行経路



DFDRのデータ

JA16AN(ANA140-2011.9.6) DFDR DATA



注)本データは解析中のものであり、今後、修正される可能性があります。