

大洋航空株式会社所属  
セスナ式172G型JA3259  
に関する航空事故報告書

昭和54年10月18日

航空事故調査委員会議決（空委第56号）

委員	長	岡田	實
委員	員	山口	真弘
委員	員	諏訪	勝義
委員	員	上山	忠夫
委員	員	八田	桂三

## 1 航空事故調査の経過

### 1.1 航空事故の概要

大洋航空株式会社所属セスナ式172G型JA3259は、昭和54年5月6日14時39分ごろ、操縦練習のため、機長外1名が乗組み、大西飛行場（群馬県館林市大字近藤760番地）の滑走路08に着陸の際、バウンドし、ポーポイズの状態となって中破したが、火災は発生せず、人員の死傷はなかった。

### 1.2 航空事故調査の概要

昭和54年5月15日 現場調査

### 1.3 原因関係者からの意見聴取

昭和54年10月16日 意見聴取

**245001**

## 2 認定した事実

### 2.1 飛行の経過

J A 3 2 5 9 は、昭和 5 4 年 5 月 6 日、大西飛行場において、機長外 1 名がとう乗し、操縦練習のため、14 時 13 分ごろ離陸した。

同機は、大西飛行場の北東約 5 キロメートル付近の上空で、約 20 分間空中操作の練習を行った後、着陸のため同飛行場場周経路に入った。

機長は、ダウンウインドレグにおいて風向を確認したのち、最終進入経路においてフラップを 30 度下げとし、対気速度約 75 マイル/時を維持しながら、滑走路 08 に進入した。

滑走路末端付近で、機長はエンジンスロットルを全閉としたのち、高度約 4 メートルで返し操作を行い、接地したが、バウンドした。2 回目のバウンドの直後、機長は、エンジン出力を増加させたが、同機は、前傾状態で沈下して、前車輪から接地し、プロペラブレードの先端が滑走路面に接触した。

機長は、ポーポイズの回復のため、着陸復行し、場周経路を経て正常な着陸をした。

着陸後、機長は、プロペラブレードがポーポイズ時に滑走路面に接触したことを知った。

### 2.2 人の死亡，行方不明及び負傷

死	傷	と う 乗 者		そ の 他
		乗 組 員	そ の 他	
死	亡	0	0	0
重	傷	0	0	0
軽	傷	0	0	0
な	し	1	1	

### 2.3 航空機の損壊の程度

中 破

**245002**

## 2.4 航空機以外の物件の損壊

なし

## 2.5 乗組員に関する情報

機長 昭和6年6月22日生

自家用操縦士技能証明書 第6509号

昭和50年9月17日 取得

限定事項 飛行機陸上単発

第3種航空身体検査証明書 第31372107号

有効期限 昭和54年11月13日

総飛行時間 195時間59分

同型式機の飛行時間 193時間24分

最近30日間の飛行時間 1時間31分

## 2.6 航空機に関する情報

型式 セスナ式172G型

製造年月日 昭和41年1月26日

製造番号 第17254206号

耐空証明書番号 第東-53-238号

有効期間 昭和53年8月24日から昭和54年8月23日まで

総飛行時間 7,933時間04分

100時間点検後の飛行時間 54時間37分

重量及び重心位置は1,844ポンド、37.68インチで、いずれも許容範囲（1,844ポンドにおいて34.98～47.40インチ）内であった。

## 2.7 気象に関する情報

当該飛行場における事故当時の気象は、機長の口述によれば、天気晴、風向南、風速約3メートル/秒、気温約23°Cであった。

**245003**

## 2.8 航空機及びその部品の損壊に関する情報

プロペラ      ブレード両先端損傷  
防火壁      前脚柱上部取付付近の変形

## 3 事実を認定した理由

### 3.1 解析

- 3.1.1 JA3259の調査の結果及び機長の口述から、同機は、事故発生まで機体、エンジン等は正常な状態であったものと認められる。
- 3.1.2 当時の気象は、本事故発生に関連はなかったものと推定される。
- 3.1.3 同機が、接地後バウンドしたのは、同機の沈みに応じた機長の返し操作が不適切であったことによるものと推定され、その後のバウンドの修正操作が不適切であったため、ポーポイズの状態に陥ったものと推定される。
- 3.1.4 同機が、2回目のバウンドにおいて、前車輪から接地し損傷したことは、ポーポイズからの回復操作の時機を失したことによるものと推定される。

## 4 結論

- (1) 機長は、適法な資格を有し、所定の航空身体検査に合格していた。
- (2) JA3259は、有効な耐空証明を有し、事故発生まで正常であった。
- (3) 当時の気象は、事故発生に関連はなかったものと推定される。
- (4) 着陸時において、機長の沈みに応じた返し操作が不適切であったため、バウンドし、その後、ポーポイズ状態に陥ったものと推定される。
- (5) 機長のポーポイズ状態からの回復操作が、時機を失したため、前車輪から接地し、プロペラブレードが滑走路面に接触したものと推定される。

### 原因

本事故は、操縦練習中の着陸時において、機長の沈みに応じた返し操作が不適切であったため、バウンドしてポーポイズの状態となり、その状態からの回復操作の時機を失したことによ

**245004**

るものと推定される。

**245005**