

個人所有  
セスナ式182P型JA3780  
に関する航空事故報告書

昭和55年1月17日

航空事故調査委員会議決（空委第5号）

委員長	岡田 實
委員	八田 桂三
委員	諏訪 勝義
委員	上山 忠夫

## 1 航空事故調査の経過

### 1.1 航空事故の概要

個人所有セスナ式182P型JA3780は、レジャーのため、機長外3名がとう乗し、昭和54年10月30日、14時36分ごろ熊本空港を離陸し、15時44分ごろ長崎空港に着陸の際バウンドし、ポーボイズの状態となって中破したが、火災は発生しなかった。

本事故による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10月31日～11月2日 現場調査

### 1.3 原因関係者からの意見聴取

昭和54年12月27日 意見聴取

**274001**

## 2 認 定 し た 事 実

### 2.1 飛行の経過

J A 3 7 8 0 は、昭和 5 4 年 1 0 月 3 0 日、機長外 3 名がとう乗し、1 4 時 3 6 分ごろ熊本空港を離陸した。同機は、高度 7,0 0 0 フィートで阿蘇山付近を飛行した後、高度 3,0 0 0 フィートで熊本上空を通過し、諫早経由長崎空港に向った。1 5 時 3 9 分ごろ、同機は、高度 2,0 0 0 フィートに降下し、長崎空港の南約 9 キロメートルの地点で長崎タワーと交信し、着陸指示を要求した。

長崎タワーは、滑走路 3 2 に直線進入を指示し、最終進入経路における位置通報を要求した。

1 5 時 4 2 分ごろ、同機は、最終進入経路の滑走路末端から 3 海里の地点を進入中である旨の通報を行い、同タワーから「滑走路 3 2 への着陸支障なし、風向風速 3 4 0 度 7 ノット」との許可及び情報を得た。

機長は、フルフラップとし、対気速度 6 5 ~ 7 0 ノットで進入し、滑走路末端付近でパワーをアイドルとした後、返し操作を行って、滑走路末端から 1 5 0 メートル付近に接地したが、その際バウンドした。

その後、同機は、滑走路末端から 1 8 8 メートル及び 2 2 0 メートル付近に機首下げ姿勢で 2 回目と 3 回目の接地をした際、プロペラブレードの先端が滑走路面に接触した後バウンドし、更に、滑走路末端から 2 3 8 メートル付近に機首下げ姿勢で 4 回目の接地をし、プロペラブレードの先端が滑走路面に接触した後、約 1 3 0 メートル地上滑走して停止した。

### 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	3	

### 2.3 航空機の損壊の程度

中 破

**274002**

## 2.4 航空機以外の物件の損壊に関する情報

なし

## 2.5 乗組員に関する情報

機長 大正13年6月10日生

自家用操縦士技能証明書 第6564号

昭和50年10月11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31652542号

有効期間 昭和54年7月8日から昭和55年7月7日まで

総飛行時間 508時間37分

同型式機の飛行時間 59時間35分

最近30日間の飛行時間 26時間30分

## 2.6 航空機に関する情報

型式 セスナ式182P型

製造番号及び年月日 18265017 昭和51年8月27日

耐空証明書番号 第東53-614号

有効期間 昭和54年3月15日から昭和55年3月14日まで

総飛行時間 157時間15分

重量及び重心位置

事故発生時の同機の推定重量は2,850ポンド、重心位置は42.2インチで、いずれも許容範囲(2,850ポンドにおいて38.5～48.5インチ)内であった。

## 2.7 気象に関する情報

長崎地方気象台長崎空港出張所における事故当時の気象観測値は次のとおりであった。

16時00分(定時観測) 風向330度、風速7ノット、視程20キロメートル、雲量1/8積雲雲高3,500フィート、気温23℃、露点温度16℃、QNH29.99インチ。

## 2.8 航空機及びその部品の損壊に関する情報

プロペラ 両ブレード先端約20センチメートル湾曲

**274003**

### 3 事実を認定した理由

#### 3.1 解析

- 3.1.1 J A 3 7 8 0 の調査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 事故当時の気象状況は、事故発生に関連はなかったものと推定される。
- 3.1.3 機長は、「進入は正常であったが、機首上げ姿勢で接地した際バウンドした。」と述べているが、接地時における機長の返し操作が適切でなかったものと推定される。
- 3.1.4 機長は、接地の際バウンドしたので、機首を押えたと述べていること及び滑走路上のプロペラブレードの打痕から、同機は、最初のバウンド後、ポーポイズ状態に入ったため、プロペラブレードの先端が滑走路面に接触し、機体を損傷したものと推定され、これは、機長のバウンドからの回復操作が適切ではなかったものと推定される。

### 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) J A 3 7 8 0 は、有効な耐空証明を有し、事故発生まで正常であった。
- (3) 事故当時の気象は、事故には直接関連はなかったものと推定される。
- (4) 最初の接地時におけるバウンドは、機長の返し操作が適切でなかったものと推定される。
- (5) ポーポイズ状態に入り、プロペラブレードの先端が滑走路面に接触したのは、機長のバウンドからの回復操作が適切でなかったためと推定される。

#### 原 因

本事故は、着陸の際、機長のバウンドからの回復操作が適切でなかったためポーポイズ状態に入り、機体を損傷したことによるものと推定される。

**274004**