

個人所有
セスナ式337F型JA5185
に関する航空事故報告書

昭和56年7月8日

航空事故調査委員会議決（空委第36号）

委員長	八田桂三
委員	榎本善臣
委員	糸永吉運
委員	小一原正
委員	幸尾治朗

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337F型JA5185は、昭和56年5月4日09時40分ごろ、機長ほか1名がとり乗し、レジャー飛行を終えて青森空港滑走路28に着陸の際、バウンドしポーポイズ状態となって中破した。

本事故による火災は発生せず、人員の死傷はなかった。

1.2 航空事故調査の概要

昭和56年5月5日～6日 現場調査

1.3 原因関係者からの意見聴取

昭和56年7月3日 意見聴取

334001

2 認定した事実

2.1 飛行の経過

J A 5 1 8 5 は、昭和 5 6 年 5 月 4 日 0 9 時 0 6 分、機長ほか 1 名がとう乗し、レジャー飛行のため有視界飛行方式により秋田空港を離陸し、大館市経由青森空港へ向かった。

同機は、0 9 時 3 5 分ごろ、青森空港の南西約 1 5 キロメートルの地点上空で青森ラジオと交信し、その後滑走路 2 8 への左場周経路のダウンウインドレグに進入し、約 1 1 0 マイル/時で最終進入経路へ入った。

同機は、滑走路末端を高度 2 0 ～ 3 0 メートル、フラップはフルダウン、速度約 1 0 0 マイル/時のやや深い機首下げ姿勢で通過後、スロットルをアイドルとし徐々に返し操作を行い、同滑走路末端から 2 2 0 ～ 2 3 0 メートルの地点にやや速い速度で僅かに機首下げの姿勢で接地してバウンドし、再び前車輪から接地し 3 回バウンドした後、過大な機首下げ姿勢となって最初の接地点から約 1 2 0 メートル先の滑走路面上に前車輪から落下した。

同機は、その際、前車輪フォークが破断し、タイヤが離脱して、プロペラが滑走路面を叩き、機首下面を接地しながら滑走し、最初の接地点から約 3 0 0 メートルの滑走路上に停止した。

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	1	

2.3 航空機の損壊の程度

中 破

2.4 航空機以外の物件の損壊に関する情報

な し

334002

2.5 乗組員に関する情報

機長 昭和18年3月10日生
自家用操縦士技能証明書 第7762号
限定事項 陸上単発 昭和53年6月9日取得
陸上多発 昭和56年3月24日取得
第3種航空身体検査証明書 第32470227号
有効期限 昭和56年6月20日
総飛行時間 386時間25分
同型式機の飛行時間 72時間00分
最近30日間の飛行時間 13時間40分

2.6 航空機に関する情報

型式 セスナ式337F型
製造番号 33701338
製造年月日 昭和46年5月26日
耐空証明書 第東55-326号
有効期限 昭和56年9月18日
総飛行時間 1,403時間18分
事故発生時の推定重量、重心位置

推定重量は3,952ポンド、推定重心位置は138.7インチで重量限界(4,630ポンド)以内であり、重心位置の許容範囲(135.2~143.0インチ)内にあったものと推定される。

2.7 気象に関する情報

青森地方気象台青森空港出張所の事故当時の気象観測値は、次のとおりであった。

事故観測 09時40分

風向230度、風速6ノット、視程30キロメートル、雲量 $\frac{1}{8}$ 積雲雲高2,500フィート、雲量 $\frac{8}{8}$ 絹層雲雲高不明、気温11度C、露点温度2度C、QNH29.94インチ/水銀柱。

2.8 航空機及びその部品の損壊に関する情報

プロペラ 2枚とも後方に湾曲

前車輪フォーク 破断分離

334003

ステアリングカラーアセンブリ 破断

ノーズギヤアフトラアーム 破断

2.9 飛行場及び地上施設に関する情報

青森空港の滑走路は、長さ1,400メートル、幅45メートル、アスファルトコンクリート舗装で、標高は196.335メートルである。

3 事実を認定した理由

3.1 解析

3.1.1 JA5185は、調査結果及び機長の口述から、事故発生まで異常はなかったものと推定される。

3.1.2 事故当時の気象は、事故発生に関連はなかったものと推定される。

3.1.3 同機が最初の接地の際バウンドしたのは、通常よりやや速い速度で着陸進入の際、機長の返し操作のタイミングが遅れ僅かに機首下げ姿勢で前車輪から接地したことによるものと推定される。

3.1.4 同機が接地後、バウンドしてポーポイズ状態に陥ったのは、1回目のバウンド後、機長がその時の操舵位置を保持することによりバウンドがおさまるものと考え、早期にバウンドからの回復操作を行わなかっ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) JA5185は、有効な耐空証明を有し、事故発生までは異常はなかったものと推定される。
- (3) 事故当時の気象状況は、本事故に関連はなかったものと推定される。
- (4) 同機は、滑走路末端上空を通常よりやや速い速度、やや深い機首下げ姿勢で通過したものと推定される。
- (5) 同機は、その後、機長の返し操作のタイミングが遅れてやや機首下げ姿勢で接地したため、バウンドしたものと推定される。

334004

(6) 同機は、バウンド後、機長の回復操作に適切を欠いたため、ポーボイズ状態に陥ったものと推定される。

原 因

本事故は、機長が、着陸時においてバウンド後の回復操作に適切を欠いたため、ポーボイズ状態に陥ったことによるものと推定される。

334005