

航空事故調査報告書

株式会社江戸沢所属
セスナ式T210N型JA3882
三保場外離着陸場
昭和57年5月4日

昭和58年2月16日

航空事故調査委員会議決（空委第9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

株式会社江戸沢所属セスナ式T210N型JA3882は昭和57年5月4日、機体空輸のため、静岡県清水市三保の三保場外離着陸場（以下「三保飛行場」という。）に着陸後、駐機場に向かうための地上旋回の際、17時36分ごろ過走帯から逸脱しプロペラが地面に接触し、同プロペラを損傷した。

同機には、機長ほか同乗者2名が搭乗していたが、死傷者はなかった。

同機は、中破したが火災は発生しなかった。

1.2 航空事故調査の概要

1.2.1 事故の通知及び調査組織

航空事故調査委員会は、昭和57年5月6日運輸大臣より事故発生のお知らせを受けた。

同委員会により、当該事故の調査を担当する者として主管調査官が指名された。

1.2.2 調査の実施時期

昭和57年5月7日 現場調査

1.2.3 原因関係者からの意見聴取

原因関係者として機長から昭和58年2月1日意見聴取を行った。

2 認定した事実

2.1 飛行の経過

JA3882は、機体空輸のため、昭和57年5月4日名古屋空港から三保飛行場へ飛行の予定で17時00分ごろ名古屋空港を離陸し、17時35分ごろ三保飛行場滑走路15へ正常に着陸した。その後事故に至るまでの経過については、機長の口述によれば次のとおりであった。

機長は、いつものとおり過走帯において180度の右旋回により駐機場に向かうことを意図し、過走帯に進入した直後、同機の左主輪が石に乗り上げて機首が左へ偏向した。

このため機長は、当初意図した右旋回を急拠変更して左旋回により駐機場へ向かうこととし左旋回を開始した。

同機が約120度旋回したところで、前輪及び右主輪が過走帯から逸脱し、過走帯側方の砂地に入った。機長は、前輪及び右主輪を同砂地から過走帯に戻すため左ブレーキを一杯に使用し、昇降舵を上げ方向に操作して、エンジン出力を増加させたところ、前輪が砂にめり込んで機首が沈み、プロペラが砂地に接触し、同プロペラを損傷した。

機長は、プロペラが砂地に接触したのを感知したので直ちにエンジン停止の操作を行い、その後同乗者とともに機外へ脱出した。

2.2 人の死亡、行方不明及び負傷

死傷者はなかった。

2.3 航空機（部品を含む）の損壊に関する情報

2.3.1 損壊の程度

中 破

375002

2.3.2 航空機各部の損壊の状況

プロペラ：砂地に接触したことによりプロペラブレード3枚共先端が曲り損傷し、ブレードアクチュエーティングピン及びリンクが損傷していた。

スピナー：プロペラが損傷した際ブレードがスピナーに食い込みスピナーを損傷していた。

2.4 航空機以外の物件の損壊に関する情報

損壊なし

2.5 乗組員に関する情報

機長 男性 57才

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31654081号

有効期間 昭和56年7月30日から昭和57年7月29日まで

総飛行時間 1320時間00分

同型式機による飛行時間 252時間34分

最近30日間の飛行時間 13時間50分

2.6 航空機に関する情報

2.6.1 航空機

型式 セスナ式T210N型

製造番号及び製造年月日 第21064117号

昭和55年8月27日製造

耐空証明 第東57-054号

昭和58年4月22日まで有効

総飛行時間 279時間35分

2.6.2 重量及び重心位置

事故当時同機の重量は3,337ポンド、重心位置は42.9インチと推算され、いずれも許容範囲（最大着陸重量3,800ポンド、重心範囲39.4～53.0インチ）内であった。

375003

2.6.3 燃料及び潤滑油

燃料は航空用ガソリン100/130、潤滑油はW100でいずれも規格品であった。

2.7 気象に関する情報

事故発生現場直近の航空自衛隊静浜基地（事故現場の南西約30キロメートル）の定時観測値は次のとおりであった。

18時00分 風向260度、風速12ノット、最大瞬間風速19ノット、視程10キロメートル以上、雲量 $\frac{1}{8}$ 積雲雲高3,000フィート、温度24度C、QNH29.74インチ/水銀柱

2.8 飛行場及び地上施設に関する情報

三保飛行場は、清水市の東約4キロメートルの駿河湾に面した場外離着陸場で、海岸線と平行に長さ500メートル幅25メートル（滑走路方位150度/330度）のアスファルト舗装の滑走路を有し、同滑走路両端にはそれぞれ長さ50メートルの芝生地の過走帯が設けられている。なお、同過走帯には、去年の台風の際、波によって運ばれた石が散在していた。

3 事実を認定した理由

3.1 解析

- 3.1.1 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。
- 3.1.2 JA3882は、有効な耐空証明を有し、事故発生時まで不具合はなかったものと推定される。
- 3.1.3 同機は、地上旋回のため過走帯に進入した直後、過走帯に散在していた石に左主輪が乗り上げたことにより機首が左へ偏向した。このため機長は、当初予定した右旋回を左旋回へ急拠変更したものと認められる。
- 3.1.4 同機は、当時風向が260度風速12ノットの状況下機首方位150度から左旋回を行ったため旋回過程で背風を受け、旋回半径が通常より大きくなり、前輪及び右主輪が過走帯から逸脱し、過走帯側方の砂地に入ったものと推定される。

375004

3.1.5 機長は、同砂地から過走帯に戻るために左ブレーキを使用し、エンジン出力を増加したことにより、前輪が更に砂地にめり込むとともに機首が沈みプロペラが砂地に接触したものと推定される。

4 原因

4.1 解析の要約

(1) JA3882は、地上旋回のため過走帯に進入した直後、左主輪が石に乗り上げ、機首が左へ偏向した。

(2) 機長は、機首が左へ偏向したため当初予定した右旋回を左旋回に急拠変更した。

(3) 同機は、旋回過程で背風を受けたため旋回半径が通常より大きくなり、前輪及び右主輪が過走帯から逸脱して砂地に入ったものと推定される。

(4) 機長は、過走帯に戻るため左ブレーキを使用し、エンジン出力を増加したため、前車輪が砂地にめり込んで機首が沈み、プロペラが地面に接触したものと推定される。

4.2 推定原因

本事故の推定原因は、地上旋回の際、過走帯を逸脱して、砂地にめり込んだ車輪を過走帯に戻すため、機長が左ブレーキを使用しつつエンジン出力を増加したことにより機首が沈み、プロペラが地面に接触したことによるものと認められる。

375005