

# 航空事故調査報告書

個人所有

セスナ式T210J型 JA3481

群馬県館林市大西飛行場

昭和59年 8月12日

昭和59年12月5日

航空事故調査委員会議決(空委第46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T210J型JA3481は、昭和59年8月12日レジャー飛行のため、機長他3名が搭乗し、佐渡空港を離陸して有視界飛行方式により飛行して、大西飛行場(館林市)に17時25分ごろ着陸した際、ポーポイズ状態となり、滑走路08終端の過走帯に衝突し、約62メートル走ってかく坐停止した。

同機は中破したが火災は発生せず、死傷者はなかった。

### 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59年8月12日、運輸大臣から事故発生の通報を受け、当該事故の調査を担当する主管調査官を指名した。

**467001**

## 1.2.2 調査の実施時期

昭和59年8月13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59年11月16日意見聴取を行った。

# 2 認定した事実

## 2.1 飛行の経過

J A 3 4 8 1 は、飛行前点検を行って異常がなかったため、機長他3名が搭乗して16時20分佐渡空港を離陸し、有視界飛行方式で大西飛行場へ直行するため針路160度で飛行した。

機長の口述によると、日光上空より徐々に高度を下げ、大西飛行場（標高20メートル）の滑走路08の左ダウンウインドレグで高度900フィート、ベースレグで高度800フィートとし、脚及びフラップを下げ、最終旋回の終りの高度が650フィートとなったので、少し高すぎると思い修正のためパワーをしばり始めたけれども、滑走路進入端より約1キロメートルの上空でも高度がまだ高すぎると思ったのでパワーを更にしばった。

機体は、同進入端より約212メートル内側付近に接地し、ポーポイズを3回以上くり返したので、機長は復行しよう判断し、フラップアップ及びパワーアップを行った。

しかしながら機速が思うように増速せず、滑走路残距離も少なくなっていたので、このまま着陸した方がよいと判断し直してスロットルをクローズした。機体は沈下して滑走路終端の過走帯に衝突し、過走帯上を約62メートル逸走して機首を右へ45度回頭した状態で停止した。

搭乗者は直ちに脱出し、機長も燃料コック等をオフにして脱出した後、地上にいた飛行場関係職員が消火剤を機体へ放射した。

## 2.2 人の死亡、行方不明及び負傷

なし

## 2.3 航空機の損壊に関する情報

### 2.3.1 損壊の程度

中破

467002

## 2.3.2 航空機各部の損壊状況

プロペラ	わん曲
前脚	折損
左主翼	わん曲及び翼端破損
右主翼	翼端損傷
カウリング	下部損傷

## 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 男性 48歳

自家用操縦士技能証明書 第7296号 昭和52年6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32010138号

有効期限 昭和60年6月29日

総飛行時間 433時間34分

同型式機飛行時間 269時間56分

最近30日間の飛行時間 6時間07分

## 2.6 航空機に関する情報

### 2.6.1 航空機

型式	セスナ式 T210J
製造番号	第 T210-0439号
製造年月日	昭和44年5月27日
耐空証明	第 東59-183号 昭和60年6月7日まで有効
総飛行時間	1,011時間23分

### 2.6.2 重量及び重心位置

事故当時、同機の重量は3,153ポンド、重心位置は40インチと推算され、いずれも許容範囲（最大重量3,400ポンド、事故当時の重量に対応する重心範囲38～48インチ）内にあった。

**467003**

### 2.6.3 燃料及び潤滑油

燃料は航空燃料 100/130、潤滑油は SAE 40 で、いずれも規格品であった。

### 2.7 気象に関する情報

事故直後における現地の観測値

風 向	180 度
風 速	5 ノット
視 程	9 キロメートル
雲 量	3 / 8
雲 高	12,000 フィート

## 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 JA3481 は有効な耐空証明を有し、事故発生前に異常は認められなかった。
- 3.1.3 事故当時の気象は、事故発生に関与しなかったものと推定される。
- 3.1.4 機長の口述によると、最終進入経路が目測により通常より高すぎると判断し、高度処理のためエンジンのパワーを大きくしぼっている。このため、機体の沈下が大きくなり、接地前のフレア操作も十分でなかったものと推定される。
- 3.1.5 進入端から約 212 メートルの最初の接地点とみられる場所に軽いプロペラ痕があるので、機体はかなり前傾した姿勢で、前脚から滑走路上に接地したため、ポーポイズ状態になったものと認められる。
- 3.1.6 ポーポイズ状態になった後、機長はその状態から脱出するため、復行を考え、フラップアップを行い続いてパワーアップを行ったものと認められるが、この時機はポーポイズを 3 回以上くり返した後であったため速度が落ちており、加えてフラップアップをしていたことから機長の期待した上昇ができず、この時点では滑走路の残距離が非常に短かくなっていたので、機長は復行をあきらめてこのまま停止させた方が安全と判断し、スロットルをクローズして接地を図ろうとしたものと考えられる。
- 3.1.7 目撃者及び機長の口述を総合すると、同機は滑走路の最終部分の上を地上すれす

**467004**

れの低高度で不安定な飛行をしていたものと認められるので、機長がスロットルをクローズすると機体はそのまま沈下して滑走路終端の過走帯に到着ぎみに接地したものと推定される。

3.1.8 その際、過走帯に凹凸があったこともあり、接地時の衝撃により機体の前脚を破断し、ノーズ下面で過走帯を掘り込みながら、更に左主翼端から右主翼端と順次に地面に接触し、約62メートル走って機首を右へ回頭した状態で停止したものと認められる。

3.1.9 機長のスロットルクローズ等から機速が落ちていたことと、機体損傷の過程で衝撃が吸収されたことから、人員の死傷を生じさせなかったものと認められる。

## 4 原 因

本事故の原因は、機長の着陸接地操作が適切に行われなかったため、ポーポイズ状態になり、その後の回復操作が適切でなく、過走帯に逸脱したことによるものと推定される。

467005