

# 航空事故調査報告書

国際航空輸送株式会社所属

セスナ式172Mラム型JA3697

静岡県清水市三保場外離着陸場

昭和61年11月7日

昭和63年5月18日

航空事故調査委員会議決

委員長	武田	峻
委員	薄木	正明
委員	西村	淳
委員	東	昭
委員	竹内	和之

## 1 航空事故調査の経過

### 1.1 航空事故の概要

国際航空輸送株式会社所属セスナ式172Mラム型JA3697は、昭和61年11月7日16時08分ごろ、機体空輸のため静岡県清水市三保場外離着陸場へ着陸の際、滑走路を逸脱し、プロペラ及び左翼端が接地し損傷した。

同機には、機長ほか1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61年11月10日、運輸大臣から事故発生の通報を受け、当

**566001**

該事故の調査を担当する主管調査官を指名した。

#### 1.2.2 調査の実施時期

昭和61年11月11日～12日 現場調査

#### 1.2.3 原因関係者からの意見聴取

意見聴取を行った。

## 2 認定した事実

### 2.1 飛行の経過

JA3697は、当日朝、整備士により飛行前点検を受けたが、異常は認められなかった。

同機は、13時15分仙台空港を離陸し、有視界飛行方式で福島、大宮、相模原及び三島を經由して、15時55分ごろ三保場外離着陸場(以下「三保飛行場」という。)上空に到達した。

同機は場周経路を経て、16時00分ごろ滑走路15の最終進入経路に入り、フラップを30度下げとし、速度70マイル/時で進入した。その後、同機は滑走路15の進入端から約200メートルの位置に接地した後1回バウンドし、再び接地した。機長はブレーキを操作したが、同機はオーバーランして、滑走路終端から約5メートル先方の滑走路中心線の延長上右約3メートルの砂浜に前輪がめり込み、機体が左前のめりとなり、プロペラ及び左翼端が接地し、機体を損傷して停止した。

事故発生時刻は、16時08分ごろであった。

### 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

#### 2.3.2 航空機各部の損壊の状況

プロペラ 1枚 後方に湾曲

左主翼 先端部及び付け根部破損

**566002**

## 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	25歳
事業用操縦士技能証明書	第8592号	昭和57年5月7日
限定事項		
飛行機陸上単発		
第一種航空身体検査証明書		第11370246号
有効期限		昭和62年5月24日
総飛行時間		1,054時間48分
同型式機飛行時間		591時間15分
最近30日間の飛行時間		43時間10分

三保飛行場への着陸は2回目であった。

## 2.6 航空機に関する情報

### 2.6.1 航空機

型式	セスナ式172Mラム型
製造番号	17262758
製造年月日	昭和48年12月14日
耐空証明書	第東60-509号
有効期限	昭和61年12月2日
総飛行時間	6,267時間24分

### 2.6.2 重量及び重心位置

事故当時、同機の重量は2,118ポンド、重心位置は42.1インチと推算され、いずれも許容範囲(最大重量2,300ポンド、事故当時の重量に対応する重心範囲36.7~47.3インチ)内にあったものと認められる。

### 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W80で、いずれも規格品であった。

**566003**

## 2.7 気象に関する情報

2.7.1 事故現場の西約4.5キロメートルに位置する清水市中消防署の15時00分の気象は、次のとおりであった。

天気曇り、風向南西、風速約3メートル／秒、気温18.4度C

2.7.2 事故現場の南西約30キロメートルに位置する静浜飛行場の当該事故関連時間帯の気象観測値は、次のとおりであった。

15時54分 風向250度、風速8ノット、視程10キロメートル以上、雲量1／8 積雲  
雲高3,000フィート、雲量7／8 巻雲 雲高21,000フィート、気温20度C、  
露点温度10度C、QNH30.00インチ／水銀柱

16時54分 風向240度、風速7ノット、視程10キロメートル以上、雲量1／8 積雲  
雲高3,000フィート、雲量6／8 巻雲 雲高21,000フィート、気温19度C、  
露点温度10度C、QNH29.98インチ／水銀柱

2.7.3 事故当時における三保飛行場の気象は、機長の口述によれば天気曇り、視程良好、南よりの風10ノット程度とのことであった。

## 2.8 飛行場及び地上施設に関する情報

同機が着陸した滑走路は、長さ500メートル、幅25メートルで、アスファルト・コンクリート舗装である。

# 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 JA3697は、有効な耐空証明を有し、所定の整備及び点検が実施されていた。

3.1.3 同機の調査結果から、同機には事故発生まで異常はなかったものと推定される。

3.1.4 当該着陸において、同機が長さ500メートルの滑走路の進入端から約200メートルの地点に着陸接地したことについては、同機の着陸進入速度が通常より速かったこと等によるものと推定される。

このことは、機長が海上の場周経路での飛行に際し、地点目標等を利用した適切な場

**566004**

周経路を飛行できず、かつ、その後の着陸進入操作が適切に実施できなかったことによるものと推定される。なお、これには、機長の三保飛行場への着陸が訓練生のときの1回に次いで今回が2回目であり、不慣れであったことの関与が考えられる。

3.1.5 機長はバウンド後の再度の着陸接地の直後にブレーキ操作をしたとのことであるが、その後の同機が滑走路終端をオーバーランしたことについては、同機が着陸接地点を大きく越えた地点に通常より大きい速度で着陸接地してバウンドし、あまり減速されないまま残余の距離が短い地点に再接地したため、その後の十分な制動効果が得られなかったことによるものと推定される。

## 4 原因

本事故の原因は、機長の進入着陸時における操作が適切でなかったため、オーバーランし、機体が前のめりとなったことによるものと推定される。

**566005**