

所 属：個人所属  
型 式：セスナ式T210N型  
登録記号：JA3849  
発生場所：長崎空港  
発生日時：平成12年4月7日 10時49分ごろ

## 1 航空事故調査の経過

### 1.1 航空事故の概要

JA3849は、平成12年4月7日(金) レジャーのため、機長ほか同乗者1名計2名が搭乗して、熊本空港を離陸し、10時49分、長崎空港B滑走路に着陸した際、胴体着陸となり機体を損傷した。

搭乗者の死傷	死傷者無し
航空機の損壊	中破 火災発生無し

### 1.2 航空事故調査の概要

主管調査官ほか1名の航空事故調査官が、平成12年4月7日～8日、現場調査を実施した。

原因関係者として、機長から意見聴取を行った。

## 2 認定した事実

### 2.1 航空機乗組員等に関する情報

機長 男性 30歳	
自家用操縦士技能証明書(飛行機)	第14102号
限定事項 陸上単発機	昭和63年12月8日
陸上多発機	平成2年1月10日
第2種航空身体検査証明書	有効期限：平成11年4月29日 (有効期限が切れていた。)
総飛行時間	667時間01分
同型式機飛行時間	73時間00分
最近30日間の飛行時間	0時間00分

### 2.2 航空機に関する情報

#### 2.2.1 航空機

型 式	セスナ式 T 2 1 0 N 型
総飛行時間	1, 8 2 0 時間 1 4 分
事故当時の重量及び重心位置	3, 0 7 5 lb、4 0 in と推算され、許容範囲内と推定される。

### 2.2.2 航空機各部の損壊の状況

主な部分の損壊状況は、次のとおりであり、いずれも胴体着陸した際に生じたものと認められた。

- |  |       |
|--|-------|
| (1) 胴体下部                                 | 損傷    |
| (2) プロペラ・ブレード                            | 湾曲・損傷 |
| (3) A T C トランスポンダー・アンテナ<br>及び D M E アンテナ | 損傷    |
- (写真 1、2 参照)

## 2.3 現場調査

### 2.3.1 現場の状況

事故現場は、長崎空港の B 滑走路上で、機体は、滑走路 3 2 末端から約 7 0 0 m の位置において、機首を概ね 3 4 0 ° の方向に向けて停止していた。

滑走路上にあった、胴体による最初の接触痕は、同滑走路末端から約 4 9 0 m の位置で、センターラインから左に約 2 m の地点にあった。この地点から、滑走路路面には約 2 0 0 m にわたって胴体下部が擦った跡があり、その擦った跡に沿って、胴体下面外板の小さな破片及びアンテナの破片が散乱していた。

また、同滑走路末端から約 5 2 5 ~ 5 5 5 m の範囲にわたって、滑走路路面をプロペラ・ブレードで叩いた跡が 1 0 箇所あった。

脚操作レバーの状態を確認したところ、脚上げになっていた。

(付図 1 参照)

### 2.3.2 飛行の経過

機長によれば、同機は、事故当日の午前中、同乗者 2 名を搭乗させ、3 5 分間の熊本空港ローカル飛行を実施した。その後、同乗者を 1 名として、長崎空港までの飛行を予定していた。

提出された長崎空港までの飛行計画の概要は、次のとおりであった。

飛行方式：V F R、経路：諫早、飛行目的：その他、出発時間：熊本空港  
1 0 時 4 0 分、所要時間：長崎空港まで 4 0 分、搭乗者：2 人

その後、事故に至るまでの経過は、機長及び同乗者によれば、概略次のとおり

であった。

#### (1) 機長

同機は、午前10時20分に熊本空港を離陸して、諫早上空を經由して長崎空港へ向かった。

長崎空港に向かって飛行する間、機体に異常は認められなかった。

長崎空港のB滑走路32へ着陸しよう管制塔から指示を受け、ライト・ベースへ進入した。ライト・ベースへ進入中、同機その他、A滑走路付近では3機のヘリコプターが訓練を行っており、さらにB滑走路付近には、訓練機2機、及び上空通過の飛行機1機の計3機がいて、長崎空港管制塔は、合計7機の航空機と交信を行っていた。そのため、通信の状態がかなり込み合っていて、これに気を取られた。この時のフラップは10°、機速は約90kt、エンジンは吸気圧力が約25 inHgで回転数が約2,000 rpmであった。

着陸のため、徐々にスロットルを絞り、エンジンの回転数を約1,500 rpmにした。吸気圧力は約15 inHgぐらいであったと思う。この時、警報が鳴っていたと思うが、ランディング・ギアは出ていると思って最終進入を続け、着陸した。機体がガリガリと音を立てて、初めてランディング・ギアが出ていないことに気が付いた。ランディング・ギアを下ろすことを忘れていた。機体が止まっても警報は鳴っていた。

機体が停止した後、胴体着陸したときのエマージェンシーの手順どおり、レディオだけをオンにし、燃料コックを閉じ、ミクスチャをオフとする等の停止操作を行い、管制塔に胴体着陸した旨を伝えた。その後、同乗者と共に機外へ緊急脱出した。

また、同機の機長は、事故当日までの行動について、概略次のように述べた。

仕事の関係で、1日4～5時間しか寝ていない状態が4～5日間続いた。また、4月6日の夜は寝たり起きたりで、なかなか寝付けず、3時間ぐらいしか睡眠できなかった。

#### (2) 同乗者

長崎空港へ進入中、寝ていたもので、機長の操縦の様子は見ていない。しかし、管制交信の音はせわしなく聞こえていた。そして、ピーピーピーという音が聞こえてきた。それから、ピーピーという音は続き、ガガーと擦れる音で目を開けた。ピーピーという音は、機体が止まっても続いていた。

操縦室の中に湯気のようなものが見えたので、機長から窓を開けるように指示された。そして機長と一緒に外へ出た。

関係機関の情報によれば、事故発生時刻は、10時49分であった。

## 2.4 その他必要な事項

2.4.1 同機の飛行規程においては、(ア)ランディング・ギアは場周経路に入る前に下げる、また、(イ)ランディング・ギア下げは、脚下げ指示灯が点灯すること、及び吸気圧力15 inHg以下において脚警報ホーンが鳴らないことにより確認できることが、説明されている。

2.4.2 同機の脚操作レバーを確認したところ、脚上げでロックされていた。脚下げ操作の試験を実施したところ、正常に下げることができ、異常は認められなかった。

## 3 事実を認定した理由

3.1 機長は、有効な航空身体検査証明を有していなかった。

3.2 機長の口述から、同機が長崎空港B滑走路のライト・ベースへ進入しようとした際、機長は脚下げ操作を失念し、その後も脚下げ操作を行わなかったものと推定される。

3.3 このため、同機は、同滑走路に着陸した際、胴体着陸となり、胴体下部を滑走路に接触させ、機体を損傷したものと推定される。

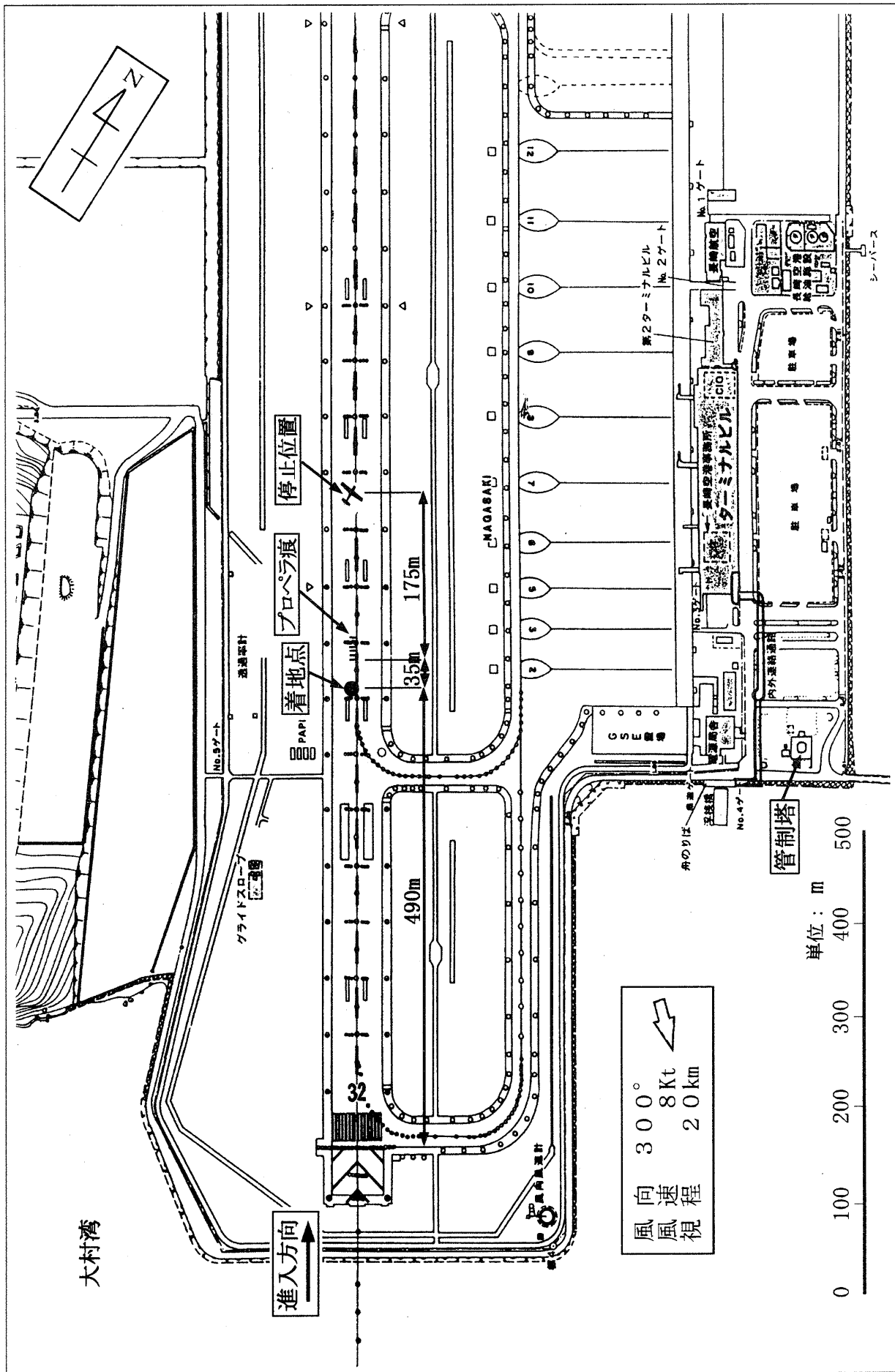
3.4 機長及び同乗者の口述から、同機が同滑走路に最終進入した際、同機の脚警報ホーンは鳴っていたものと推定される。

3.5 機長が、脚下げ操作を行わなかったことについては、事故当日の前夜及びその前の4～5日間にわたる睡眠不足が関与した可能性が考えられる。

## 4 原因

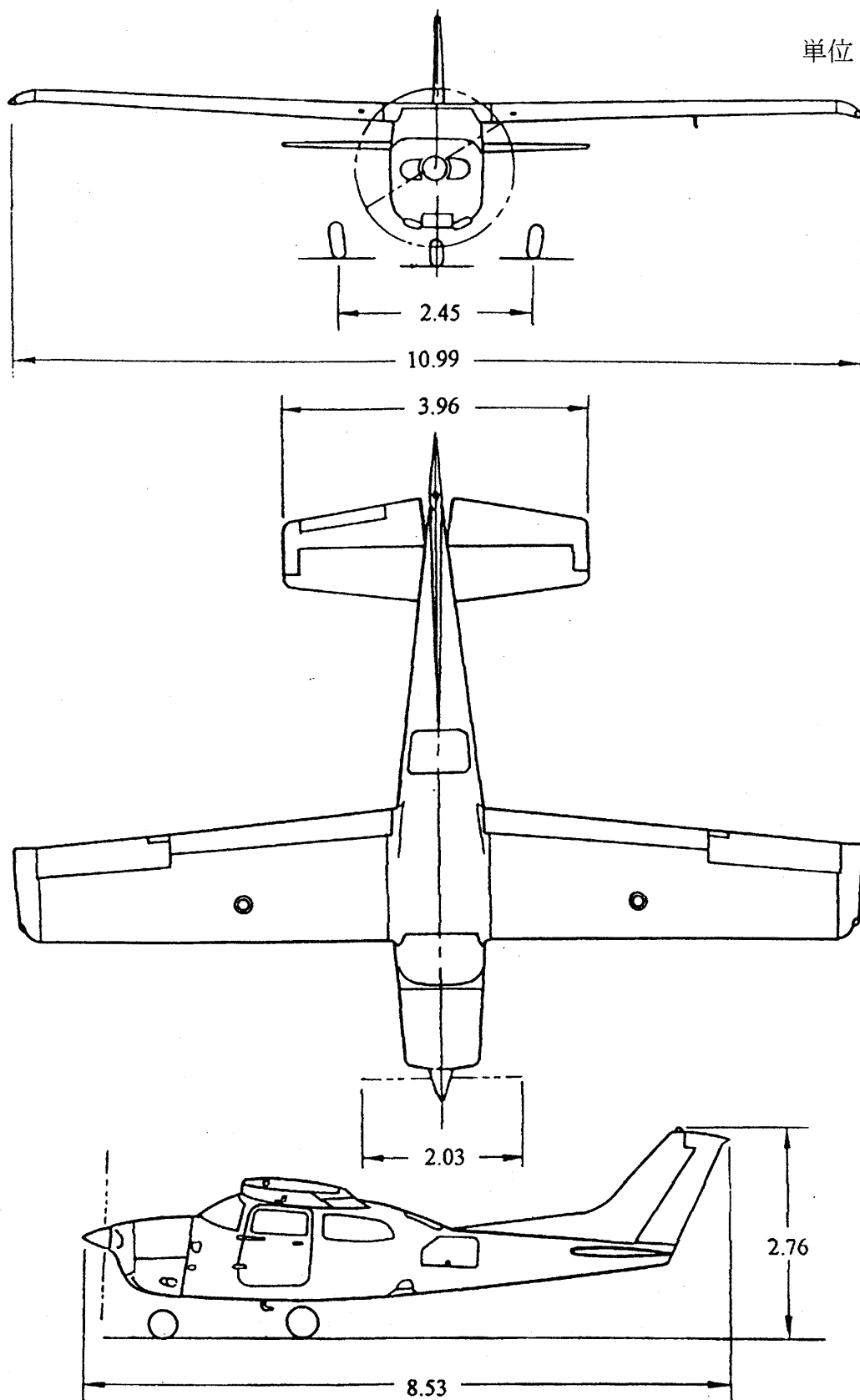
本事故は、機長が脚下げ操作を行わなかったため、同機が胴体着陸となり、機体を損傷したものと推定される。

付図 1 事故現場見取図

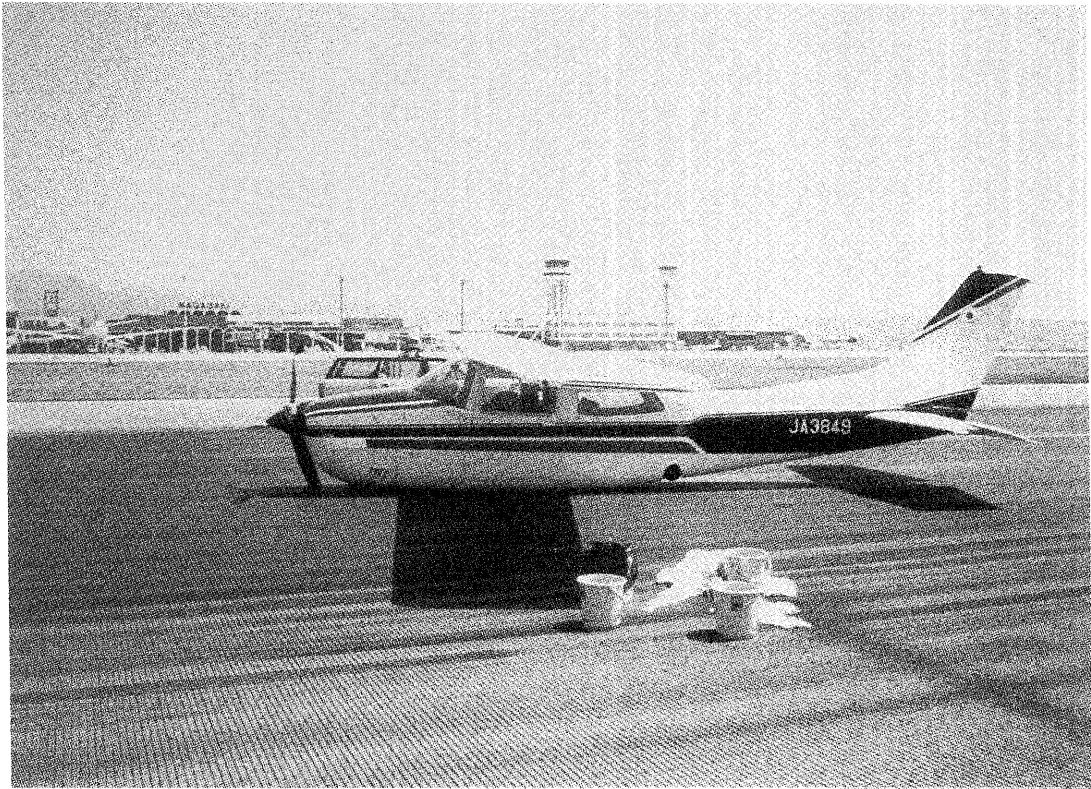


付図2 セスナ式T210N型 三面図

単位：m



## 写真 1 事故機



## 写真 2 機体下部損傷状況

