

昭和航空株式会社所属 セスナ機177型JA3398 に関する航空事故報告書

昭和52年10月13日

航空事故調査委員会議決（空委第43号）

委員	長	岡田	實
委員		山口	真弘
委員		諏訪	勝義
委員		上山	忠夫
委員		八田	桂三

1 航空事故調査の経過

1.1 航空事故の概要

昭和航空株式会社所属セスナ機177型JA3398は、昭和51年8月27日13時30分ごろ、機長外3名がとう乗し、鹿児島県大島郡与論町大金久海岸の沖800メートルで写真撮影の飛行中接水し、海中（水深約1.2メートル）に覆没し大破した。

本事故によりとう乗者全員が軽傷を負った。

1.2 航空事故調査の概要

昭和51年8月28日～30日 現場調査

1.3 原因関係者からの意見聴取

昭和52年8月20日 意見聴取

138001

2 認定した事実

2.1 飛行の経過

J A 3398は与論空港に常駐して遊覧飛行に使用されていたが、事故当日は午前中2回の遊覧飛行を行い、午後は写真撮影の目的で機長外3名のカメラマンが乗組み、13時02分に滑走路14から離陸した。

その後、左旋回で茶花湾上空に達したのち、高度500～700フィートで海岸線を南下し、フンチュ崎、チチ崎、赤崎の風景撮影を行った。

その後、最終目的地である大金久海岸では、事前の打合せに従って高度100～200フィートで沖合いにある百合ヶ浜（干潮時にできる砂州）を中心にして左旋回を行い、3周目の旋回が終了したのち上昇に移行したが、その時点でカメラマンから百合ヶ浜と大金久海岸の間でゴムマットに乗って遊泳している人を撮影したい旨の注文があり、機長は上昇を中断し高度100～150フィートから左旋回降下を行った。

機長の口述によれば降下は速度75～80マイル/時、エンジン回転速度1500rpmフラップをリアダウンとした若干のノーズアップ姿勢で降下を続け、その後、機長が機体の沈みに気付いて全出力まで操作したが、機体の沈みが回復しないまま、接水し前転して海中に覆没した。

とう乗者は全員自力で機外へ脱出した。

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	1	3	0
な	し	0	0	

機長 左腕上腕二頭筋内出血

カメラマンA 胸部、背部、右肩、上腕部打撲、頸椎捻挫

“ B 前顔部裂創、頸椎捻挫

“ C 胸部、右肩部打撲

138002

2.3 航空機の損壊の程度

大破

2.4 航空機以外の物件の損壊

なし

2.5 乗組員に関する情報

機長 昭和3年5月8日生

事業用操縦士技能証明書 第2082号

限定事項 飛行機 陸上単発

第1種航空身体検査証明書 第11380196号

有効期限 昭和52年2月22日

総飛行時間 6,187時間51分

同型式機での飛行時間 73時間58分

最近30日間の飛行時間 25時間25分

最近7日間の飛行時間 9時間10分

2.6 航空機に関する情報

型式 セスナ式177型

製造番号 17701050

製造年月日 昭和43年4月26日

耐空証明書 第大-51-144号

有効期限 昭和52年8月19日

総使用時間 2,961時間22分

定時点検後の使用時間 12時間34分

重量及び重心位置

事故当時の重量は2,270ポンド、重心位置は108.8インチと推算され、それぞれ許容範囲内であった。

2.7 気象に関する情報

与論空港管理事務所の観測による事故当時の気象は次のとおりであった。

138003

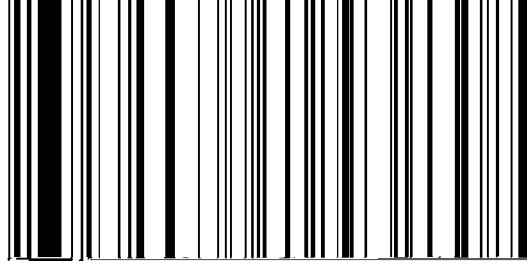
1 3時00分：風向180°、風速6ノット、視程30キロメートル、気温30℃、

QNH29.99

1 4時00分：風向190°、風速6ノット、視程30キロメートル、気温30℃、

QNH29.98

2.8 航空機又はその部品の損壊に関する情報



の境で亀裂が発生。

尾翼 右水平尾翼端の前縁下部がへこみ、垂直尾翼上端が破損。

3 事実を認定した理由

3.1 解析

同機の当該飛行経路における高度は大金久海岸に到達するまでは500～700フィートであった。

撮影の最終目的地である大金久海岸では飛行前の打合せにより、高度100～200フィート、左旋回で3周したが、3周目の最低高度は50フィート以下になったものと推定される。その後機長は上昇に移行したが、当該上昇中にカメラマンから更に遊泳者を撮影したいとの注文がでたため、高度100～150フィートにおいて撮影目標を確認できないまま上昇を中断し降下に移行した。

当該降下はフラップ下げとした浅い降下角の姿勢の左旋回で、かつ出力を絞った状態であったため降下率が大きくなり、当該機は急速に高度を失ったものと推定される。

同乗のカメラマンによると、機長がスロットルを操作してエンジン出力が増加したとき高度は既にぎりぎりであったと述べていることから、機長は撮影目標を探すのに気をとられ、高度の低下に気付くのが遅れたものと推定され、上昇のための回復操作を行ったときは既に時期を失っていたため、高度低下を止め得ず接水したものと推定される。

当該機は、機長の口述及び事故機の調査結果から、事故に関連する不具合はなかった

ものと認められた。

4 結 論

- (1) 機長は適法な資格を有し、かつ有効な航空身体検査証明書を有していた。
- (2) J A 3398は有効な耐空証明を有し、かつ整備されており、事故発生前に不具合はなかったものと認められる。
- (3) 当時の気象は事故に関連はなかったものと推定される。
- (4) J A 3398の重量及び重心位置は許容範囲内にあった。
- (5) 機長は低高度において、大きな降下率をとまなう降下に気付くのが遅れ、回復操作が間に合わず当該機は接水し海中に覆没したものと推定される。

原 因

本事故は、低高度における降下からの回復操作が遅れ、接水したことによるものと推定される。