

個人所有  
セスナ式177RG型JA3611  
に関する航空事故報告書

昭和53年8月17日  
航空事故調査委員会議決（空委第27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

個人所有セスナ式177RG型JA3611は、昭和53年3月1日レジャーのため機長ほか2名がとう乗して調布飛行場を離陸し、09時57分ごろ三宅島空港に着陸の際、滑走路を逸脱して機体は中破した。

本事故による人員の死傷はなかった。

### 1.2 航空事故調査の概要

昭和53年3月2日～3月3日 現場調査

### 1.3 原因関係者からの意見聴取

昭和53年7月17日 意見聴取

191001

## 2 認定した事実

### 2.1 飛行の経過

事故当日、機長は調布飛行場において地上天気図を閲覧した後、JA3611にとり乗した。同機は調布飛行場を08時58分に離陸し、江の島及び大島を経て目的地三宅島空港に有視界飛行方式により飛行した。

09時10分ごろ、機長は東京AEIS（航空路情報提供業務）センターに大島空港及び三宅島空港の気象情報を要求し、09時00分の情報の提供を受けた。

同機は、三宅島上空に到着後、左旋回して同島を回り、09時52分ごろ同空港の南約9キロメートルの位置で三宅島飛行場対空通信局（以下「三宅ラジオ」という。）に連絡し、同ラジオから同空港の気象等の情報の提供を受けた。風に関する情報は、「風向180度と360度の間を変動、風速15ノット、最大瞬間風速38ノット」であった。

同機は三宅ラジオに09時54分ごろ左ダウンウインドを要求し、その時点で、同ラジオから当時の風が330度からの20ノットであるとの情報を受け、更に09時56分ごろベースレグにおいて、同ラジオから「ランウェイ イズ クリア、風260度の20ノット」との情報を受けた。

機長は、滑走路20への最終進入においてフラップを20度に下げ、通常よりやや早い速度約85マイル/時でクラブ方式に次いでウイングロー方式を併用して、滑走路中央部付近を目指して進入したが、進入側の滑走路末端（以下「滑走路末端」という。）から約107メートル入った滑走路に接地し、2回バウンドした後、滑走路から逸脱して約70メートル地上滑走し、滑走路末端から約360メートルの着陸帯上にかく坐停止した。

### 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	0	0	0
な し	1	2	

191002

### 2.3 航空機の損壊の程度

中 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27年9月30日生

事業用操縦士技能証明書 第4529号

昭和47年12月2日取得

第一種航空身体検査証明書 第11420665号

有効期限 昭和53年6月6日まで

総飛行時間 247時間45分

セスナ177型 10時間

最近30日間の飛行時間 1時間

### 2.6 航空機に関する情報

航空機型式 セスナ式177RG型

製造年月日 昭和46年3月4日

製造番号 177RG0079

耐空証明書番号 東52-428号

有効期限 昭和53年12月19日まで

総飛行時間 1,005時間35分

### 2.7 気象に関する情報

事故当日、発達中の低気圧が北海道の東海上にあり、これから前線が本州はるか東方海上にのびており、また別の低気圧は北海道の南にあった。このため、三宅島における天気概況は、当日冬型気圧配置で西風が強く、10時22分より約3分間しゅう雪が観測されたが、全般を通じて晴であった。

なお、空域悪天情報として、当日の07時10分から15時10分までの間、東京国際空港から八丈島空港にかけて、地上から高度12,000フィートに至るまで並または強い乱気流が

**191003**

予報されていた。

三宅島測候所三宅島空港出張所の観測値は次のとおりであった。

09時00分：風向変動180～360度，風向280度，風速15ノット，最大瞬間風速38ノット，最小瞬間風速3ノット，視程20キロメートル，雲量2／8積雲，雲高3,200フィート，気温8度C，露点温度-6度C，QNH29.78インチ

10時00分：風向変動210～350度，風向270度，風速18ノット，最大瞬間風速43ノット，最小瞬間風速5ノット，視程20キロメートル，雲量3／8積雲，雲高3,200フィート，気温7度C，露点温度-6度C，QNH29.79インチ

## 2.8 通信に関する情報

同機と三宅ラジオとの交信は良好に行われていた。

## 2.9 航空機及びその部品の損壊に関する情報

右主脚支柱折損

右フラップへこみ

右水平尾翼しわ

右水平尾翼先端破損

エンジンマウントへこみ

ムアーリングアイボルト破損

# 3 事実を認定した理由

## 3.1 解析

機長は，適法な資格を有し，かつ所定の身体検査に合格していた。

同機は，有効な耐空証明を有していた。また，同機の調査結果から，機体，エンジン等は事故発生時まで正常な状態であったものと認められる。

機長は，過去に2回三宅島空港に着陸したことがあり，また，同空港に西風の突風があるときは，滑走路中央部付近が比較的突風が弱いことを聞いていたので，当該着陸は，その地点を

**191004**

着陸接地の目標として進入したものと推定される。

三宅島空港は、冬期、西又は北西の風が吹くときは、同空港の北西側に位置する雄山（標高 8 1 3. 8 メートル）に当たり、その風が山頂から吹下ろしたり滑走路の北側及び南側から回り込んだりして、雄山の風下側では乱気流となり、離着陸の航空機に対して複雑な影響を与えることが知られている。

事故当時、風向が 2 1 0 度から 3 5 0 度の間を変動、風速 1 8 ノット、最大瞬間風速 4 3 ノット、最小瞬間風速 5 ノットという風であり、この風が雄山からの吹下ろしとなったことが考えられることから、同機は、この影響により着陸の直前において急激に沈下したものと推定される。

機長は、この急激な沈下に対処し、速かにフルパワーとするとともに引き起し操作を行ったが間に合わず、同機は、機首上げ姿勢で滑走路上にムアーリングアイボルト（スキッドの役目も兼ねている）を接地してバウンドしたものと推定される。バウンド後の同機は、右からの当時の強風によって左へ流され、滑走路の左側端付近に 2 度にわたり接地したのち、滑走路左側へ逸脱したものと推定される。

セスナ 1 7 7 のオーナーズマニュアルによると、許容される横風限界は、機体による制限よりも、むしろ操縦士の技量によるとしている。そして、普通の操縦士の技量では真横の風 1 5 ノットで安全に着陸できると説明している。

機長は、事故当日 0 9 時 0 0 分の三宅島空港の気象を東京 A E I S センターから、また、三宅ラジオと最初の通信連絡設定の 0 9 時 5 2 分に、同空港の気象を受信し、更に 0 9 時 5 6 分にベースログにおいて同ラジオから当時の風の情報を受けていたが、風向の変動幅が大きく、かつ最大瞬間風速 4 3 ノットという強風下に着陸を試みたものと推定される。

## 4 結 論

- (1) 機長は、適法な資格を有し、かつ所定の身体検査に合格していた。
- (2) 同機は、有効な耐空証明を有し、事故発生時まで正常な状態であったものと認められる。
- (3) 事故当時の風は、風向が 2 1 0 度から 3 5 0 度の間を変動、風速 1 8 ノット、最大瞬間風速 4 3 ノットであり、機長は、この強風下に着陸を試みたものと推定される。
- (4) 上記の風は、当時、同空港の北西側に位置する雄山に当たり、強い吹下ろしを伴う乱気流となったため、この影響をうけて、同機は急激に沈下したものと推定される。

191005

(5) 同機は、急激な沈下によって滑走路上に接地し、その後、右からの当時の強風を受けて滑走路を逸脱したものと推定される。

#### 原 因

本事故は、機長が激しい強風下の同空港にあえて着陸を試みたため、乱気流の影響を受けて機体が急激に沈下して滑走路上に接地した後、右横からの強風を受けて滑走路を逸脱したことによるものと推定される。

**191006**