

本田航空株式会社所属
セスナ式T210L型JA3766
に関する航空事故報告書

昭和55年11月12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	諏訪勝義
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

本田航空株式会社所属セスナ式T210L型JA3766は、昭和55年7月18日15時28分ごろ、社内業務のため、機長及び同乗者1名がとう乗し、埼玉県比企郡川島町本田エアポートに着陸時に胴体着陸し滑走路路上にかく坐し、機体は中破したが火災は発生しなかった。

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55年7月19日 現場調査

1.3 原因関係者からの意見聴取

昭和55年11月5日 意見聴取

298001

2 認定した事実

2.1 飛行の経過

J A 3766 は、昭和55年7月18日、機長及び同乗者1名がとう乗して、本田エアポートに向け13時45分岡山空港を離陸した。

同機は、神戸、大津、名古屋及び天竜を経たのち、秩父市付近上空、高度約13,500フィートで横田アプローチに連絡し、本田エアポートの南東約8キロメートル、高度約1,000フィートまでレーダによる誘導を受けた。

誘導終了後、機長は、フラップを10度下げたが、気象が悪化してきているため、本田エアポートに着陸できないときは、浜松飛行場に目的地を変更するつもりで、脚下げ操作は本田エアポートを視認後、実施しようと考えていた。

その後、機長は、フラップを20度に下げ同エアポート滑走路32に直線進入を行おうとしたが、前方に雲を視認したので右へう回して雲を避けたのち、最終進入のコースに乗ったが、高度及び速度が低下したので更にパワーを加え、速度約80ノットで進入した。この最終進入の間、機長は、受信機の雑音調整を行い、また、欧氏管がつまったので通気を行った。

機長はその後、フラップを更にフルダウンにしてパワーをしばらくながらフレア操作を行ったところ、着陸装置警報が作動したが、機長は、接地直前のためそのまま接地しようと考え胴体着陸を行い、その間、燃料コック、マスタスイッチをオフにした。

同機は、滑走路末端から約240メートル内側に接地し、約270メートル進んで、滑走路中心線より右側(約5メートル)に機首をやや左に偏向して停止した。

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	1	

298002

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に関する情報

な し

2.5 乗組員に関する情報

機長 昭和25年5月26日生

事業用操縦士技能証明書 第5078号

昭和49年6月4日取得

限定事項 陸上単発、陸上多発

計器飛行証明 第3111号

昭和49年8月22日取得

第1種航空身体検査証明書 第11352559号

有効期限 昭和55年8月19日

総飛行時間 2,765時間

同型式機飛行時間 17時間54分

最近30日間の飛行時間 54時間59分

2.6 航空機に関する情報

型式 セスナ式T210L型

製造年月日 昭和51年3月19日

製造番号 21061232

耐空証明書番号 第東55-062号

有効期限 昭和56年4月22日

総飛行時間 443時間44分

事故発生時における同機の重量は2,996ポンド、重心位置は39.52インチと推算され、いずれも許容範囲（最大重量3,800ポンド、重量2,996ポンド時の重心位置37～53インチ）内にあったものと認められる。

とう載燃料は航空用ガソリン100/130、潤滑油はエアロシェルW80で、いずれも規格品であった。

298003

2.7 気象に関する情報

事故当日の一般天気概況は、東京管区气象台によれば次のとおりであった。

当日15時の地上天気図によると、北海道の東方には高気圧があって、南西に張り出し東日本の一部をおおっていた。一方、能登半島の西には低気圧があって、東に進んでおり、中心から前線が紀伊半島付近と朝鮮南部を経て上海付近に伸びていた。このため、日本付近の天気は、本州中部と山陰地方では雨が降り、その他は大体曇りとなっていた。

事故現場から北西約22キロメートルにある熊谷地方气象台の15時00分の観測値は次のとおりであった。

天気雨、風向東、風速2.4メートル/秒、視程4キロメートル、気温20度C。

事故現場から南南西約18キロメートルにある入間飛行場の関連時間帯の観測値は次のとおりであった。

15時06分 風向090度、風速3ノット、視程1,500メートル、滑走路視距離2,000メートル、霧雨、雲量6/8層雲雲高500フィート、雲量7/8層雲雲高700フィート、雲量8/8層雲雲高900フィート、もや。

15時35分 風向090度、風速4ノット、視程1,400メートル、滑走路視距離1,400メートル、霧雨、雲量5/8層雲雲高500フィート、雲量7/8層雲雲高700フィート、雲量8/8層雲雲高900フィート、もや。

関係者の口述によると、事故当時の本田エアポートの気象は、風静穏、視程4,000メートル、シーリング約1,100フィートで、弱い雨が降っていた。

2.8 航空機及びその部品の損壊に関する情報

プロペラ先端がそれぞれ約20センチメートル後方に湾曲。

胴体下面破損。

2.9 通信に関する情報

同機は、横田アプローチと118.3メガヘルツで、本田エアポートとは123.5メガヘルツで交信し、大宮の手前から受信機に雑音が生じていたが、交信に支障はなかった。

2.10 飛行場及び地上施設に関する情報

同機が使用した滑走路32は、長さ600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った。

事故当時の滑走路面の状態は湿潤であった。

298004

3 事実を認定した理由

3.1 解析

- 3.1.1 同機の調査結果及び機長の口述から、着陸装置位置指示灯及び着陸装置警報を含む機体、エンジン等は、事故発生時まで異常はなかったものと推定される。
- 3.1.2 着陸装置警報は、吸気圧（MAP）15インチHg以下で警報が作動するように規定どおり調整されていたが、同機の進入角度は通常より小さく、パワーを残していたため作動せず、警報が作動したのは、吸気圧を15インチHg以下にしぼった接地直前であったものと推定される。
- 3.1.3 機長は、気象悪化のため、本田エアポートを視認してから脚下げ操作を行うつもりで進入を続行したが、雲のう回、無線機の雑音調整及び欧氏管のつまりに注意が向けられ、脚下げ操作とその点検再確認を失念し、実施しなかったものと推定される。

4 結論

- (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。
- (2) JA 3766 は、有効な耐空証明を有し、事故発生時まで異常はなかったものと推定される。
- (3) 機長は、脚下げ操作を失念し、胴体着陸したものと推定される。なお、失念したことについては、当時の気象状況、無線機の雑音調整及び欧氏管のつまりに注意が向けられていたことが影響していたものと推定される。
- (4) 着陸前の点検確認が確実に実施されなかったものと推定される。

原因

本事故は、機長が着陸に際し、脚下げ操作を失念したことによるものと推定される。

298005