

大宮光雄等所有
ビーチクラフト式F-35型JA3313
に関する航空事故報告書

昭和50年4月24日
航空事故調査委員会議決（空委調第9号）

委員長	岡田 實弘
委員	山口 真勝
委員	諏訪 忠夫
委員	上山 桂三
委員	八田

1. 航空事故調査の経過

1.1 航空事故の概要

大宮光雄他5名所有のビーチクラフト式F-35型JA3313は、昭和50年1月12日、レジャーの目的で、機長及び同乗者2名が乗組み、調布飛行場を離陸し八丈島空港の滑走路26に着陸接地後の滑走中、脚上げ状態となり、13時05分ころ滑走路路上にかく坐停止した。

本事故により機体は中破したが、乗組員3名は異常なかった。

1.2 航空事故調査の概要

昭和50年1月13～14日 現場調査

1.3 原因関係者からの意見聴取

昭和50年4月19日 意見聴取

050001

2. 認定した事実

2.1 飛行の経過

J A 3 3 1 3 は、昭和 5 0 年 1 月 1 2 日、レジャー飛行の目的で有視界飛行方式による八丈島空港までの飛行計画を調布空港事務所に提出したのち、機長と同乗者 2 名が乗組み、1 1 時 4 1 分調布飛行場を離陸した。

同機は、1 2 時 5 8 分ころ高度 2,5 0 0 フीートで八丈島空港の北東約 1 0 マイルの洋上に到達して、八丈ラジオから着陸のための情報を得たのち、滑走路 2 6 に対し直線進入を開始し、その後、約 3 マイルの最終進入経路上において脚下げ操作を行った。

機長は、当時の風が滑走路 2 6 のやや右方向からの強風であったため、フラップを 2 0 度（全開 3 5 度）使用した状態で機の沈みを出力で補いながら進入し、滑走路の末端から約 5 0 メートル入った滑走路中心線付近に、機速約 7 0 マイル毎時で両主車輪にて着陸接地した。

同機は、その後、3 点姿勢となり約 1 5 0 メートルを滑走したが、この時点で機長は、「フラップアップ」と呼唱しながら誤って脚操作スイッチを脚上げ位置に操作した。

機長は、直ちに誤操作に気付き、脚操作スイッチを脚下げ位置に戻したが、ほとんど同時に同機は前のめりとなり、その後は滑走路面に、プロペラ、前脚ドア、主脚インボード・ドアの順に痕跡を残しながら、約 2 1 メートルを進行したのち、1 3 時 0 5 分ころ滑走路の末端から約 3 0 0 メートル入った中心線付近に、機首を南西に向け、前のめりでしかも右傾した姿勢で停止した。

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 4 年 3 月 2 0 日生

050002

資格及び取得年月日

自家用操縦士（陸上単発）第4313号，昭和47年2月4日

第3種航空身体検査証明書 第31370784号

同有効期限 昭和50年2月15日

総飛行時間 411時間

事故機と同型式機による飛行時間 100時間

事故前1ヶ月間の飛行時間 3時間

2.6 航空機に関する情報

2.6.1 航空機

型 式	ビーチクラフト式 F 3 5 型
耐 空 類 別	飛行機 実用 U
製 造 年 月 日	昭和 3 0 年 2 月 1 4 日
製 造 番 号	第 D - 4 0 6 5 号
耐空証明書番号	第東 48-455号
耐空証明有効期限	昭和 5 0 年 1 月 1 3 日
総 飛 行 時 間	2,810時間05分
前回点検以後の飛行時間	48時間25分

2.6.2 重量及び重心位置

事故当時の同機の重量及び重心位置は，それぞれ2,521.6ポンド，82.7インチであったものと推定され，いずれも許容範囲（当該重量における重心位置の許容範囲79.9インチ～85.6インチ）内にあったものと認められる。

2.7 気象に関する情報

事故当時の八丈島空港における航空気象観測値は，下記のとおりであった。

13時05分：風向270度，風速19ノット，視程20キロメートル，気温7度C，露天温度0度C
QNH29.49インチ，風向変動（230～310度）現象あり。

なお，当該機長が，最終進入経路上の5マイル及び2マイルで八丈ラジオから得た風の情報は，次のとおりであった。

5マイル（13時ころ）～風向270度，風速18ノット，突風28ノット，2マイル（13時02

分ころ)～風向290度，風速20ノット

2.8 航空機又はその部品の損壊に関する情報

JA3313の損傷部位のうち，主なものは次のとおりである。

機体関係

プロペラ・ブレード	2枚とも後方に湾曲
スピナー	破損
エンジン・カウリング	下面の1部損傷
左右主翼	翼根部のリブ損傷

脚関係

左右主脚インボード・ドアー	圧縮挫屈
前脚ドアー	擦過変形
左右主脚リトラクト・ロッド	圧縮屈曲
前脚リラクト・ロッド	圧縮屈曲

2.9 その他必要な事項

JA3313の右主脚機構には，脚セフテイ・スイッチが取り付けられており，当該セフテイ・スイッチは右主脚オレオが伸び切った状態（エアモード）から $\frac{3}{4}$ インチ（約20ミリメートル）圧縮されたところで，グランド・モード（脚作動モーターへの電気回路が「断」の状態）に切り替るよう規定どおり調整されていた。

3. 事実を認定した理由

3.1 解析

JA3313の機長は，着陸接地後の滑走中，フラップを上げようとして誤って脚操作スイッチを脚上げ方向に操作したものと認められる。

調査の結果，同機の右主脚機構に取り付けられている脚セフテイ・スイッチの機能は良好であったが，当該誤操作が行われた時点において，脚セフテイ・スイッチが効かず，脚上げの事態が発生したことについては，次のことが考えられる。

同機が，強風下における着陸接地後の滑走中，機体の荷重が翼から主脚の方へ完全に移行し

050004

ない状態（脚セフテイ・スイッチがエアモードとなっている状態）において、又は、当時の右方向からの突風により、右主翼があおられ右車輪が浮いたことによって、脚セフテイ・スイッチがエアモードとなった時点で、当該誤操作が行われたため、脚作動モーターが脚上げの方向に作動したものと推定される。

4. 結 論

- (1) 機長は、適法な資格を有していた。
- (2) 航空機は、規定どおり整備されており、事故直前までの機体は、脚セフテイスイッチを含め良好であった。
- (3) 当時の八丈島空港の風向風速は、滑走路方位26に対し約20度前後右方向からの突風まじりの強風であった。
- (4) 機長は、着陸接地後の滑走中、誤って脚操作スイッチを上げ位置とした。
- (5) 同機の脚セフテイスイッチは、当該誤操作の時点で脚にかかる機体の荷重が不十分であったか、又は、当時の突風により、その荷重が一時的に軽減されたことにより、エアモードとなったものと推定される。

原 因

本事故は、着陸接地後の滑走中、機長が誤って脚操作スイッチを脚上げ位置に操作したことによるものと認められる。

050005