

中央航空株式会社所属  
ブリテン・ノーマン式BN-2A-21型JA5241  
に関する航空事故報告書

昭和50年10月16日

航空事故調査委員会議決（空委調第100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

中央航空株式会社所属ブリテン・ノーマン式BN-2A-21型JA5241は、昭和50年6月26日新島観光協会の貸切便として、機長と旅客5名がとう乗し09時52分大島空港を離陸し、新島場外離着陸場（以下「新島飛行場」という。）に向ったが、着陸の際滑走路の手前に接地し、10時07分滑走路の左側の芝地にかく坐停止した。

本事故により航空機は中破したが、人員の死傷はなかった。

### 1.2 航空事故調査の概要

昭和50年6月27日 現場調査

### 1.3 原因関係者からの意見の聴取

昭和50年9月6日 意見聴取

**067001**

## 2 認定した事実

### 2.1 飛行の経過

J A 5 2 4 1 は、事故当日貸切便として機長と旅客 8 名がとう乗し、0 9 時 2 5 分新島飛行場を離陸し 0 9 時 4 3 分大島空港に着陸した。

同機は、大島空港で乗客 8 名を降り新たな乗客 5 名をとう乗させ 0 9 時 5 2 分、同空港を離陸し新島飛行場に向った。飛行方式はいずれも有視界飛行方式であった。

同機は、1 0 時 0 1 分利島上空にて大島ラジオに位置通報を行い、次いで会社用無線で新島飛行場の管理事務所と交信し同所から「滑走路 2 9、風向 2 4 0 度～2 9 0 度、風速 1 0 ノット、最大 2 0 ノット。」との情報を得た。

その後の経過については、機長の口述によれば次のとおりであった。

同機は新島飛行場の西端上空に到達したが、機長は滑走路 2 9 への進入に際し、乱気流が予想される通常の南側場周経路を避け、高度 1,0 0 0 フィートで滑走路の直上を東に向けて飛行したのち、付図 1 に示す推定経路で滑走路 2 9 に対し着陸進入を行った。

最終進入経路で、機長は左方向からの風であるため、左にクラブ（偏流修正角）をとり、フラップを 5 6 度（全開位置）とし、速度 6 0 ノット前後で進入し、計器指示高度約 2 0 0 フィートからはそれまで行っていたクラブ進入方式をウイング・ロー方式に移行した。

その直後に降下率が增大したので、機長は、この高度の低下に対処するため吸気圧力を増加させたが、下降が止まらないため急拠最大出力にしようとしたが間に合わず、同機はそのままの態勢で滑走路の東側末端から約 5 0 メートル手前のかん木が生えた不整地に接地した。

同機は、接地した際、地面の盛り上りに左主脚を激突させて同部位を折損したのち、かん木地帯を抜け出し、その後は付図 2 に示す経路を逸走し滑走路 2 9 の左側の芝地にかく坐停止した。

### 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	5	

067002

## 2.3 航空機の損壊の程度

中 破

## 2.4 乗組員に関する情報

機 長 昭和13年11月11日生  
所 属 中央航空株式会社  
事業用操縦士技能証明書 第1424号  
取得年月日 昭和38年9月17日  
限定事項 陸上単発, 陸上多発  
第1種航空身体検査証明書 第11650362号  
有効期限 昭和50年10月26日  
総飛行時間 4,995時間30分  
同型式機による飛行時間 1,040時間  
最近30日間の飛行時間 23時間25分  
新島飛行場での着陸回数 約600回

## 2.5 航空機に関する情報

### 2.5.1 航空機の型式 ブリテン・ノーマン式BN-2A-21型

製造年月日及び番号 昭和49年11月13日第411号  
耐空証明書番号 第49-012号  
有効期限 昭和50年12月23日  
総飛行時間 447時間45分  
前回50時間点検後の飛行時間 26時間55分

### 2.5.2 重量及び重心位置

JA5241の事故当時の重量及び重心位置は、残存燃料量から推算すると、それぞれ5,782ポンド及び23.3インチであり、ともに許容範囲内にあったものと認められる。

## 2.6 気象に関する情報

JA5241の機長が事故発生の約10分前に新島飛行場の管理事務所から交信によって得た気象情報は次のとおりであった。

雲量 3/8、雲形 高積雲、雲高 8,000フィート、風向 240~290度、風速 10ノット

**067003**

最大20ノット。

また事後東京管区気象台新島分室から入手した事故当時の気象情報は次のとおりであった。

9時 雲量3/8、風向 西南西、風速 9.7メートル/秒(約19ノット)、視程30キロメートル、  
気温23.2℃、気圧1,004ミリバール

10時 雲量3/8、風向 西南西、風速 10.7メートル/秒(約21ノット)、視程30キロメートル、  
気温23.2℃、気圧1,004ミリバール

## 2.7 航空機又はその部品の損壊に関する情報

JA 5241の損傷部位のうち主なものは次のとおりであった。

胴体下面	擦過損傷
前脚柱	後方に湾曲
フラップ	中央部に歪み
左主翼中央部下面	歪み
左水平尾翼先端	打痕及び歪み
左主脚	取付基部から折損
左プロペラ(2翼)	先端から後方に湾曲

## 2.8 飛行場及び地上施設に関する情報

新島飛行場は中央航空株式会社が東京都新島村から管理を委託されておりその概要は次のとおりである。

着陸帯	全長 720メートル	幅 60メートル
滑走路	全長 600メートル	幅 30メートル
過走帯	60メートル×2(舗装面40メートル×2, 未舗装面20メートル×2)	
舗装	アスファルト(5センチメートル)	
滑走路の指示	11/29	
標高	28.5メートル	

なお周辺の環境は、滑走路の北側2.7キロメートルに宮塚山(429メートル)、南南西1キロメートルに124メートルの山及び南側2.5キロメートルに向山(301メートル)があり、また滑走路から西側は約1,000メートルで東側は500メートルで海岸線となっている。

上記の環境から、特に南西及び北東の風の時の進入経路上では乱気流が発生し易い状況にある。

**067004**

### 3 事実を認定した理由

#### 3.1 解析

J A 5 2 4 1 の機長は適法な資格を有していた。

J A 5 2 4 1 は有効な耐空証明を有しており、また同機の整備記録等及び事故後の調査結果ならびに機長の証言から、事故前の同機に故障又は作動不良はなく、事故発生まで正常な状態にあったものと認められる。

当時の風は、西南西からの 20 ノット前後のものであり、機長の口述にもあるとおり新島飛行場周辺の地形的条件を勘案すれば、当時の着陸進入経路上においては気流の乱れがあったものと推定される。

機長の新島飛行場における着陸回数は約 600 回であり、新島飛行場の特性についてはある程度精通していたものと推定され、また、機長は経験から従来の着陸進入中の高度低下については出力を若干増すことによって修正できたと口述している。

同機の最終進入経路上における高度低下は、計器指示速度約 60 ノットで、しかもウイング・ロー方式をとっている時点で発生したものであるが、これは当時の乱気流をとまなり風とウイング・ローによる揚力の減少によるものと推定される。

当該機の最大吸気圧力は約 28 インチ（水銀柱）（以下「インチ」という。）であるが、機長は約 10 インチでの着陸進入中に発生した高度低下に対処するため、機械的に吸気圧力を 2～3 インチ増加させ出力を上げたが、これによっては同機の下降は修正できなかったものと推定される。

機長は、当該高度低下が従来のものとは異なり予想以上に強いものであることに気付き、急拠最大出力にしようとしたが間に合わず飛行場の手前に接地したものであり、当該高度低下から回復できなかったことは機長の判断及び回復操作が不適切であったことによるものと推定される。

### 4 結論

- (1) 機長は適法な資格を有していた。
- (2) 機長の当該飛行場における着陸回数は約 600 回であった。
- (3) 事故当日、J A 5 2 4 1 には事故発生までの間、故障又は作動不良等の不具合はなかった。

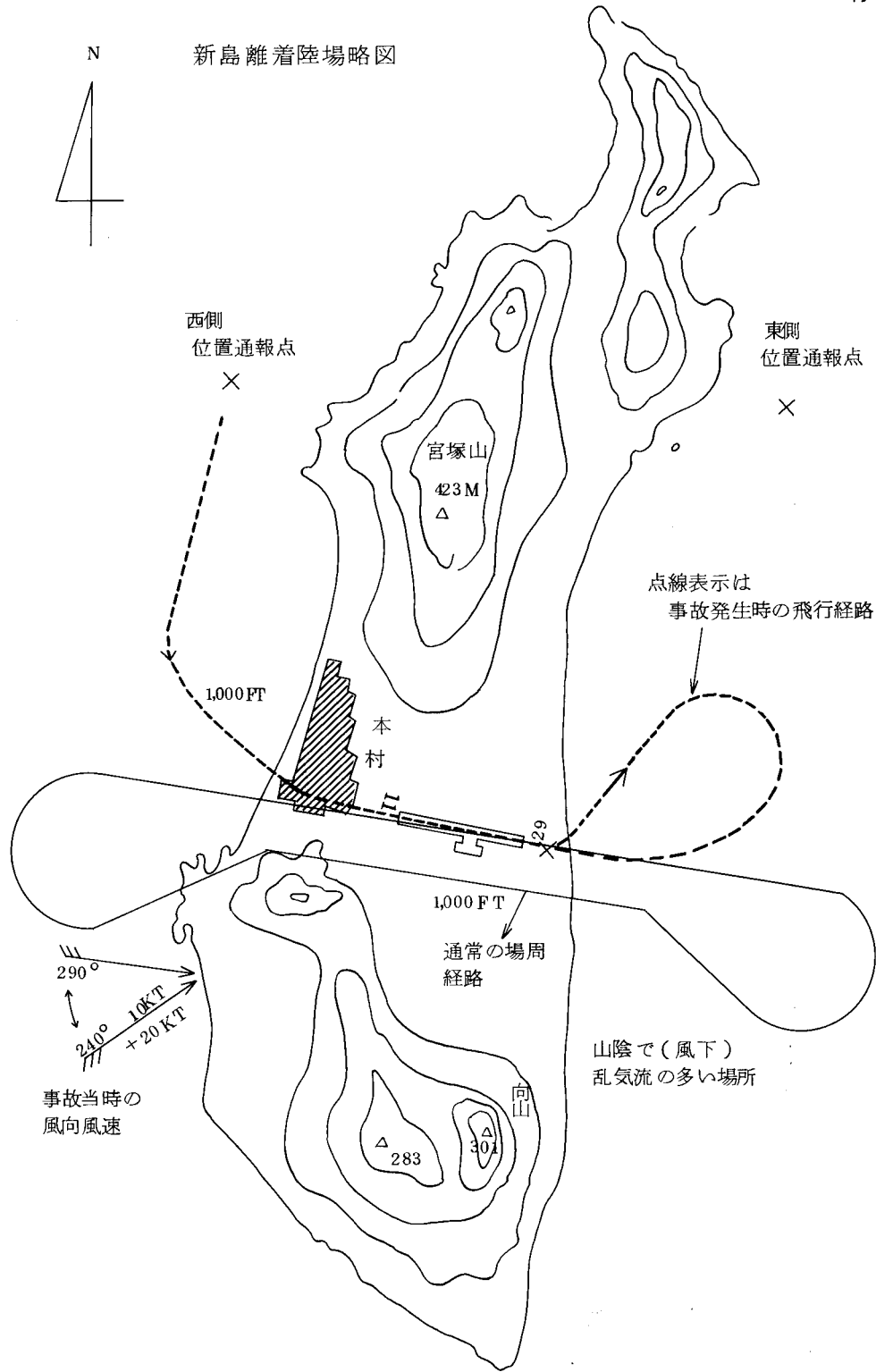
**067005**

- (4) 当時の風向風速等から判断すると、同機の着陸進入経路上には気流の乱れが発生していたものと推定される。
- (5) 同機の最終進入経路上における降下率の増大は乱気流をともなり風とウイング・ロー方式による揚力の減少によって発生したものであると推定される。
- (6) 予想以上の高度低下に対する機長の判断及び回復操作は不適切であったものと推定される。

#### 原 因

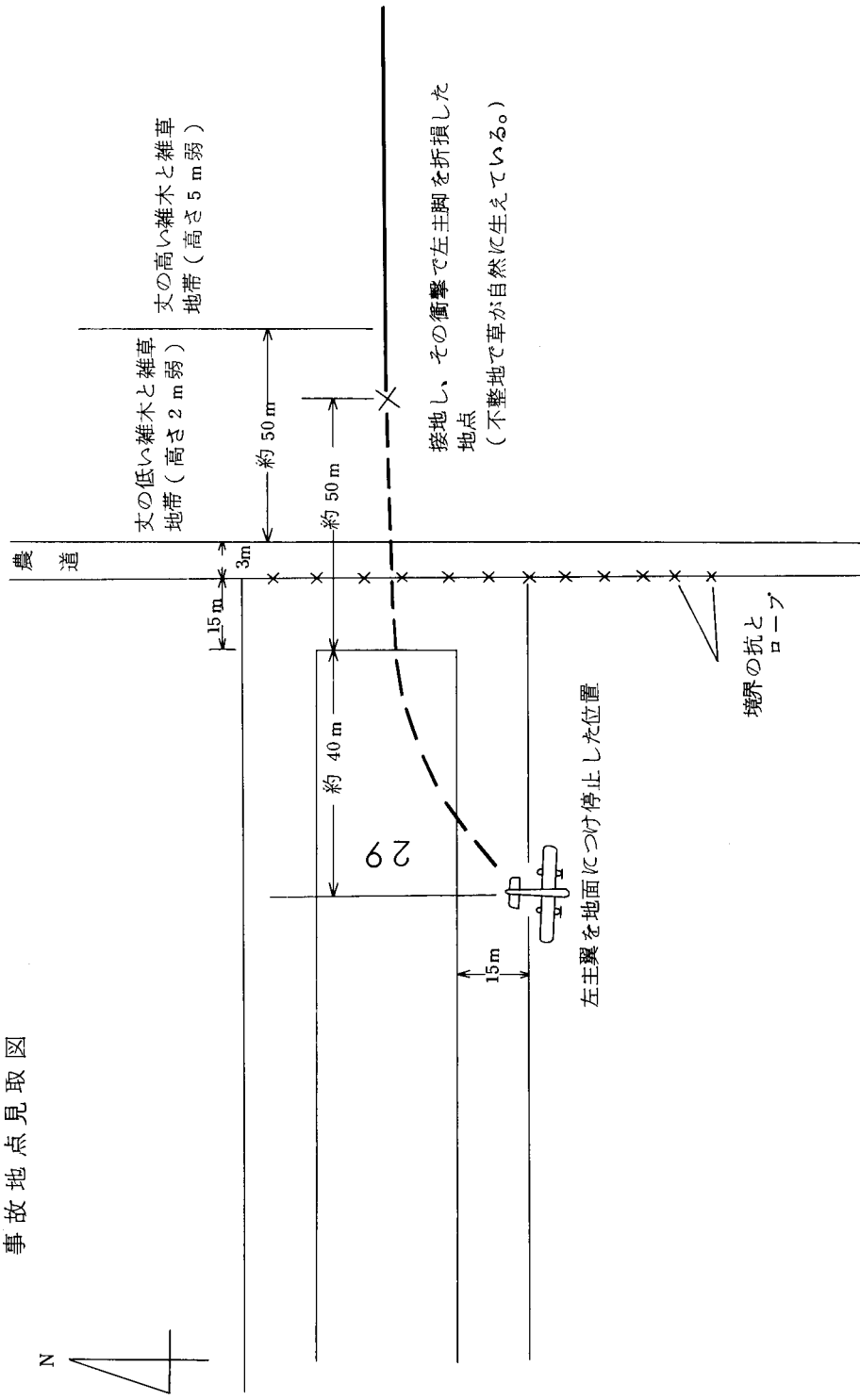
本事故は、着陸進入中、乱気流をともなり風とウイング・ロー方式による揚力の減少によって降下率が極度に増大し、滑走路の手前に接地したことによるものであり、これは機長の当該高度低下に対する判断および回復操作が不適切であったことによるものと推定される。

**067006**



067007

事故地点見取図



067008