

西南学院大学航空部所属 ビーチクラフト式A24R型JA3575 に関する航空事故報告書

昭和52年6月16日

航空事故調査委員会議決（空委第26号）

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

1 航空事故調査の経過

1.1 航空事故の概要

西南学院大学航空部所属ビーチクラフト式A24R型JA3575は、昭和51年8月23日15時10分ごろ機長及び招待された3名がとう乗し、遊覧飛行を行い壱岐空港に着陸の際、胴体着陸し滑走路路上にかく坐した。

機体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51年8月24日～25日現場調査

1.3 原因関係者からの意見聴取

昭和52年3月17日意見聴取

137001

2 認定した事実

2.1 飛行の経過

事故当日機長ほか同乗者3名がJA3575にとり乗し、沓岐空港を14時34分に離陸し14時48分同空港に着陸した。

第2回目は機長ほか同乗者3名が同機にとり乗し、同空港を14時54分に離陸し、高度約1,500フィートを維持して同島の海岸線に沿って一周し帰投した。

同機は、沓岐空港対空通信局（以下「沓岐ラジオ」という。）に同空港北方約5マイルの位置で交信し、滑走路20に直線進入を始めたが、約1分後に場周経路を飛行していた他機（FA-200）がベースレグを通報したので、他機との間隔をとり、北東から徐々にベースレグへの降下を行い高度約1,000フィートでベースレグへの旋回を終了した。

機長がフラップ操作及び脚下げ操作を実施しようとした時、気流の乱れのため同機は大きく揺れて、隣席の同乗者が嘔吐を催したので揺れるが大丈夫である旨説明し、右手で同者をかばいながら、フラップレバーを操作し、続いて沓岐ラジオにベースレグを通報した。

その後、先行の他機がタッチ・アンド・ゴーを行ったのち、沓岐ラジオから“ランウェイイズ クリア”との情報の提供を受けた。

その後最終進入コースにおいて同機のグライドパスが高いので機長はスロットルを11～12インチにしぼり、高度を下げながら、隣席同乗者に対して揺れるが大丈夫である旨引きつづき注意して、フラップをフルダウンにしてグライドパスを修正し、滑走路末端から約230メートル内側に胴体着陸し、約170メートル地上滑走し停止かく坐した。

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	3	

137002

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 大正7年9月4日生

事業用操縦士技能証明書 第2489号

昭和43年11月1日取得

操縦教育証明 第447号

昭和43年12月5日取得

第1種航空身体検査証明書 第11660486号

有効期間 昭和50年11月12日から昭和51年11月11日まで

総飛行時間 約13,000時間

内ビーチクラフト式A24R型 63時間50分

最近30日間の飛行時間 60時間

2.6 航空機に関する情報

型式 ビーチクラフト式A24R型

製造年月日 昭和45年8月11日

製造番号 MC-57

耐空証明書番号 東50-553

有効期間 昭和51年3月15日から昭和52年3月14日まで

総飛行時間 1,311時間10分

2.7 気象に関する情報

福岡航空測候所壱岐空港出張所の15時10分の観測値は次のとおりであった。

風200度～290度の13ノット，視程30キロメートル， $\frac{4}{8}$ 積雲2,500フィート， $\frac{6}{8}$ 絹雲高さ不明，気温29度C露点温度24度C，QNH29.79

137003

2.8 航空機又はその部品の損壊に関する情報

プロペラの両端が後方に約20～22センチメートルわん曲

胴体下面の一部損傷

左主翼フラップ後縁損傷

配気管下部損傷

ステップ下部損傷

3 事実を認定した理由

3.1 解析

滑走路面の痕跡及び同機の調査から、同機は滑走路末端から約230メートル内側の地点に脚上げの状態で接地し、胴体下面の一部、左主翼フラップ後縁、配気管下部（右側）及びステップ下部（右側）を滑走路面に接地させ、かつプロペラで同面をたたきながら約170メートル地上滑走し、滑走路上で停止かく坐したものと認められる。

事故当時の風は南南西～西北西13ノットで、同空港の滑走路の北西側に小高い丘があるため、同機の最終進入コースにおいて気流の乱れが発生したものと推定される。

このため同機が揺れ隣席同乗者の気分が悪くなり、フラップ操作及び脚下げ操作を行おうとしていた機長の注意が隣席同乗者に向けられたため機長はフラップ操作のみ行い、脚下げ操作を失念したものと推定される。

その後も、機長は注意が隣席同乗者、先行機及び着陸操作に向けられていたため、着陸装置の位置指示灯も確認しなかったものと推定される。

なお、機長は前回の最終進入コースにおいて着陸装置の警報音の確認を行ったが、故障していてスロットルを12インチ以下にしぼっても作動しなかった。

事故機の調査の結果、着陸装置警報アクチュエータが損傷していて、スロットルが閉状態でしか作動しない状態であった。

137004

4 結

論

- (1) 機長は、適法な資格を有していた。
- (2) 同機は有効な耐空証明を有していた。
- (3) 同機の着陸装置の位置指示灯を含む機体、エンジン等は事故発生時まで正常な状態であったが、着陸装置の警報器は故障していたものと認められる。
- (4) 機長の注意がフラップ操作及び脚下げ操作時期に隣席同乗者に集中したため、フラップ操作のみで脚下げ操作を失念したものと推定される。
- (5) 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、機長が着陸の際、脚下げ操作を失念したことによるものと推定される。

137005