

個人所有
ビーチクラフト式58型JA5233
に関する航空事故報告書

昭和53年5月18日
航空事故調査委員会議決（空委第19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

個人所有ビーチクラフト式58型JA5233は、昭和52年11月25日14時51分ごろ八尾空港に脚上げ状態で着陸し、機体を中破した。

当該機には、機長の外1名が同乗していたが、死傷はなかった。

1.2 航空事故調査の概要

昭和52年11月26～27日 現場調査

1.3 原因関係者からの意見聴取

昭和53年2月16日 意見聴取

2 認定した事実

2.1 飛行の経過

JA5233は、機長の外同乗者1名がとう乗して八尾空港に帰投するため福岡空港を13

187001

時14分に離陸した。その後同機は、小倉、岩国、高松を經由して信太VORの近くを通過後、浅香上空で八尾タワーに位置通報を行うとともに着陸許可を受けた。

その後の状況は、機長の口述によると次のとおりである。

同機は、八尾空港の滑走路27に着陸するため、ダウンウインド、ターニングベース及びファイナルで八尾タワーに位置通報をし、着陸前操作として、燃料ブースタポンプをON、ミックスタチャコントロールをフルリッチ、フラップを15度ダウン、プロペラピッチを低ピッチにし、吸気圧を16インチにセットした。

同機は、ターニングファイナルでは高度約700フィートで通過し、その後最終進入を開始した。

最終進入経路では、フラップをフルダウンとし、速度を徐々に減少しながら滑走路末端上を通常より少し高めで通過して、スロットルレバーを全閉にした。

この時脚警報音が鳴った。機長は接地のため通常の引きおこし操作を行い接地しようとした時、後部座席、下部付近で異常音がするとともに、続いて両プロペラが滑走路面を強打する音がした。これと同時に3個の脚位置指示灯(グリーンライト)が点灯していないことに気付き、脚が出ていないことを知り、直ちに復行しようとスロットルレバーを操作した。

その後機体は僅かに浮上したが、機首が急に左側に偏向したので、機長はスロットルレバーを全閉にした。その後同機は、胴体着陸し、滑走路27末端から約1,130メートル、滑走路中心線から約14メートル左側にかく坐停止した。

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	1	

2.3 航空機の損壊の程度

中 破

187002

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6月18生

自家用操縦士技能証明書 第5371号

昭和48年9月4日取得

限定事項 飛行機陸上単発及び多発

第3種航空身体検査証明書 第31420552号

有効期間 昭和52年11月4月から昭和53年11月3日まで

総飛行時間 945時間13分

同型式機での飛行時間 644時間54分

最近30日間の飛行時間 16時間37分

2.6 航空機に関する情報

型式ビーチクラフト式58型

製造番号 TH-491

製造年月日 昭和49年5月30日

耐空証明書番号 大-52-168号

有効期間 昭和52年8月29日から昭和53年8月28日まで

総飛行時間 647時間43分

100時間点検後の飛行時間 41時間41分

重量及び重心位置 4,500ポンド, 82.0インチで許容範囲内であった。

2.7 気象に関する情報

大阪航空測候所八尾空港出張所の14時52分の気象観測値は次のとおりであった。

風向は不定, 風速2ノット, 視程12キロメートル以上, 雲量4/8絹雲, 雲底高し, 気温15度C, 露点温度3度C, QNH30.26。

2.8 航空機の損壊に関する情報

両プロペラ……先端が内側に湾曲及び擦過痕

左側プロペラピッチ機構……シリンダは破損し, ピッチロックはアンロック状態

187003

胴体下面……………1部(最大55cm×200cm)擦過痕
ADF センサアンテナ及びループアンテナ……………損傷
衝突防止灯……………擦過磨滅
ステップ……………1部磨滅
フラップ……………左右とも翼後縁磨滅
前脚ドア……………擦過痕
主脚ドアチューブ……………左側切損, 右側湾曲

2.9 事実を認定するための試験および研究

事故後機体をジャッキアップし、事故発生時に不具合となった脚ドアを取りはずし、脚機構の機能試験を行った。その結果は次のとおりである。

脚下げ及び脚上げ……………正常に作動した。
脚警報装置……………正常に作動した。
脚位置指示灯……………正常に作動した。
脚のダウンロック及びアップロック……………異常は認められなかった。

3 事実を認定した理由

3.1 解 析

J A 5 2 3 3 の機長は適法な資格を有し、かつ所定の航空身体検査に合格していた。

J A 5 2 3 3 は有効な耐空証明を有しており、事故機の調査及び機長の口述から、機体、発動機及びランディングギヤシステム等は事故発生まで正常な状態であったものと認められる。

当該飛行は機長が6日間にわたる鹿児島及び与論島に行つての帰りであった。機長は、福岡空港を出発して正常に飛行し、浅香上空で八尾タワーから八尾空港の着陸許可を受けている。

当時の風向は不定、風速は2ノット程度、視界良好で着陸に支障はなかった。

機長は、当該機の定置場である八尾空港に着陸するという安心感となれ等から、着陸時に通常使用するチェックリストを使用せずに着陸のための諸操作を行ったと口述しており、脚出し操作を失念した状態で滑走路27へ通常の進入操作を行ったと推定される。同機は滑走路末端上でスロットルレバー全閉にし、着陸操作を行った。この時脚が出ていないことを知らせる警報音が鳴ったが、機長はこれを失速警報音と錯誤し、そのまま接地操作を行ったと推定される。

187004

その結果、同機はフラップの後縁が接地し、両プロペラの先端が滑走路面を強打したものと推定される。

機長は、フラップの後縁が接地した時の音等から脚が出ていないことに気付き直ちに着陸復行操作を行った結果、同機はわずかに浮上して機首が急に左に偏向した。これは、事故後同機のプロペラピッチ機構を調査した結果、左側プロペラが滑走路面を強打した時の衝撃により、同プロペラピッチ機構が破損したため、右側プロペラは推力が増加したが、左側プロペラは推力が増加しなかったことによるものと推定される。

その後機長は、滑走路を逸脱する恐れがあり危険だと思い、急ぎよスロットルレバーを全閉にし、胴体着陸を決意したものと推定される。

同機は脚上げ状態で着陸した結果、胴体下面を損傷した。

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) J A 5 2 3 3 は有効な耐空証明を有していた。
- (3) 事故当時の気象は、本事故に関連なかった。
- (4) 同機は、調査の結果、事故発生までは、事故に関連のある不具合な事項があったとは認められない。
- (5) 機長は、着陸時にチェックリストを使用せず、脚出し操作を失念した状態で着陸操作を行ったものと推定される。
- (6) 機長は、着陸に際して脚警報音を聞いていたが、これを失速警報音と錯誤し、脚がでていない状態で接地操作を行った結果、フラップの後縁が接地し、両プロペラの先端が滑走路面を強打したものと推定される。
- (7) 機長は、フラップが接地した時の音等から、脚が出ていないことに気付き直ちに復行しようとしたが、左側プロペラピッチ機構が機能を失ったため、同機は急に左に偏向したものと推定される。

その結果、機長は危険と判断し、胴体着陸を行い、同機を損傷した。

原 因

本事故は、機長が脚上げ状態で着陸したことにより機体を損傷したものと認められる。

187005

なお、これは機長が着陸に際し、脚出し操作を失念し、かつ脚警報音を失速警報音と錯誤したことによるものと推定される。

187006