

航空事故調査報告書
個人所有
ビーチクラフト式95-B55型JA5207
鹿児島県諏訪之瀬島飛行場
昭和63年7月23日

昭和63年11月30日
航空事故調査委員会議決
委員長 武田 俊
委員 薄木 正明
委員 西村 淳
委員 東 昭
委員 竹内 和之

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95-B55型JA5207は、昭和63年7月23日09時05分ごろ、歯科巡回診療のため諏訪之瀬島に向かった機長の操縦により諏訪之瀬島飛行場に着陸の際、滑走路をオーバーランして前方のしの竹(直経10~15ミリメートル、高さ4~5メートル)の群生地の上を約100メートル滑落して停止した。

同機には、機長ほか1名が搭乗していたが、死傷者はなかった。

同機は、大破したが、火災は発生しなかった。

1.2 航空事故調査の概要

1.2.1 事故の通知及び調査組織

航空事故調査委員会は、昭和63年7月24日、運輸大臣から事故発生 of 通報を受け、当該事故の調査を担当する主管調査官を指名した。

1.2.2 調査の実施時期

昭和63年8月4日~5日

事実調査

638001

1.2.3 原因関係者からの意見聴取

意見聴取を行った。

2 認定した事実

2.1 飛行の経過

J A 5 2 0 7は昭和63年7月23日、機長及び同乗者1名が搭乗して諏訪之瀬島における巡回診療のため、鹿児島空港を08時00分に離陸、有視界飛行方式で諏訪之瀬島飛行場(舗装滑走路、全長700メートル)に向かい、08時45分同飛行場の上空に到着した。

その後の飛行経過については機長及び同乗者の口述によると次のとおりであった。

機長は、同飛行場上空に到着した後、風向、風速及び滑走路の状態を確認のため2回低空飛行を行い、風向は200～220度、風速は3～5メートル/秒と判断し、滑走路は少し前に降ったしゅう雨により全面が濡れており所々に冠水箇所があることを確認した後、速度90ノット、フラップ角30度で滑走路14の進入端から前方150～200メートルのところに接地した。

同機は滑走路の中央付近までは減速が認められたが、その後、減速が認められなくなりブレーキを4回程繰り返し踏み込んだところハイドロプレーニング現象を起しているように体を感じられた。一瞬、着陸復行することを考えたが滑走路の残余長から着陸停止すべきであると判断し、ブレーキを踏み込んだまま滑走を続けたが、機体は滑走路をオーバーランして前方のしの竹の群生地の上を滑り落ちるような状態で進み、滑走路の終端から約100メートル、標高差で約50メートル下方の地点で停止した。

エンジンは同機がしの竹の上を滑落している間に停止していたので、バッテリー・スイッチ及び燃料コックを閉として非常口より脱出した。

脱出後、滑走路の吹き流しを見ると風向は240～250度、風速は3～5メートル/秒であった。

事故発生時刻は、09時05分ごろであった。

2.2 人の死亡、行方不明及び負傷

死傷者はなかった。

638002

2.3 航空機の損壊に関する情報

2.3.1 損壊の程度

大 破

2.3.2 航空機各部の損壊の状況

胴体	機首部破壊
主翼	破 損
前脚	破 損
プロペラ	破 損

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	男 性	32歳
自家用操縦士技能証明書	第10886号	
限定事項	飛行機陸上単発	昭和58年2月4日
	飛行機陸上多発	昭和61年9月13日
第二種航空身体検査証明書	第23310205号	
有効期限		昭和64年5月14日
総飛行時間		385時間57分
同型式機飛行時間		54時間21分
最近30日間の飛行時間		16時間00分

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95-B55型
製造番号	TC-1575
製造年月日	昭和48年7月12日
耐空証明書	第東63-232号
有効期限	昭和64年6月16日
総飛行時間	8,520時間45分
前回定期点検後の飛行時間	22時間15分

638003

2.6.2 重量及び重心位置

事故当時、同機の重量は4,862ポンド、重心位置は80.7インチと推算され、いずれも許容範囲(最大離陸重量5,100ポンド、事故当時の重量に対応する重心範囲77.5~86.0インチ)内にあったものと推定される。

2.7 気象に関する情報

機長が出発前に諏訪之瀬島飛行場管理者から受けた諏訪之瀬島飛行場の気象は、次のとおりであった。

風向 220度、風速 5ノット、視程 10キロメートル以上、雲量 5/8 雲高 2,600フィート

事故現場の北北東約160キロメートルに位置する種子島空港における気象観測値は、次のとおりであった。

08時00分

風向 270度、風速 16ノット、視程 6キロメートル、しゅう雨が
雲量3/8 積雲 雲高 1,500フィート、雲量 6/8 積雲 雲高
2,200フィート

09時00分

風向 260度、風速 13ノット、視程 8キロメートル、少し前にしゅう雨が
あった、雲量 1/8 積雲 雲高 1,000フィート、雲量 5/8 積雲
雲高 8,000フィート

事故現場の南南東約150キロメートルに位置する奄美空港における気象観測値は次のとおりであった。

08時00分

風向 230度、風速 10ノット、視程 10キロメートル以上、雲量 1/8
積雲 雲高 2,000フィート

09時00分

風向 220度、風速 11ノット、視程 10キロメートル以上、雲量 1/8
積雲 雲高 2,000フィート、雲量 4/8 積雲 雲高 2,500フィート

2.8 その他必要な事項

同機が着陸後停止するために必要な滑走距離は、同機マニュアルによると、同飛行場の標高、当時の同機の着陸速度及び重量並びに風向・風速から、350~400メ

638004

ートルと推算される。

3 事実を認定した理由

3.1 解析

3.1.1 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。

3.1.2 JA5207は、有効な耐空証明を有し、機長の口述及び調査結果から、事故発生まで機体及びエンジンに異常はなかったものと推定される。

3.1.3 機長によると、同機は滑走路進入端から150～200メートルのところに接地したとのことから、同機が接地してから停止するまでに利用できた滑走路長は約500メートルと推算され、この滑走路長は同機が着陸後、十分な減速効果が得られれば停止できる距離であったものと推定される。

3.1.4 機長の口述及び当日の気象の記録から、当時の同飛行場における風向は200～250度、風速は3～5メートル/秒であって、滑走路14に対してほぼ真横の風であったが、時には追い風の状態となっていたことも考えられる。また、同機が同飛行場に着陸する直前に同飛行場にはしゅう雨があり、滑走路は雨に濡れ一部冠水している状態であったものと推定される。

3.1.5 機長によると、同機は滑走路中央付近から減速が認められなくなったとのことであり、同機が十分な減速効果が得られずオーバーランしたことについては、当時の滑走路が雨に濡れ一部冠水していたこと及び同機が着陸滑走中、滑走路の中央付近に達した時点で風向が変化して、追い風状態になったことが関与しているものと推定される。

4 原因

本事故の原因は、同機が雨に濡れ一部冠水した滑走路に、滑走路進入端から200メートル近く入った地点に着陸接地した後、十分な減速効果が得られなかったことによるものと推定される。

638005