

航空事故調査報告書

個人所有

ビーチクラフト式58型JA5233

壱岐空港

昭和62年9月18日

昭和63年6月9日

航空事故調査委員会議決

委員長	武田	峻
委員	薄木	正明
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58型JA5233は、昭和62年9月18日13時20分ごろ、レジャー飛行を終え壱岐空港に着陸した際、ハード・ランディングし、ノーズ・ギアを折損して前のめりの状態で停止した。

同機には、操縦士2名ほか4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62年9月18日、運輸大臣から事故発生の通報を受け、当該事故の調査を担当する主管調査官及び1名の調査官を指名した。

601001

1.2.2 調査の実施時期

昭和62年9月19日～20日 現場調査

昭和62年10月1日～2日 機体の細部調査

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

ビーチクラフト式58型JA5233は、昭和62年9月18日、操縦士A(以下「A」という。)を機長として、飛行目的レジャー飛行、予定出発時刻13時15分、有視界飛行方式、目的地壱岐空港、予定到着時刻13時30分、持久時間で表された搭載燃料3時間とする飛行計画を福岡空港事務所に提出した。その後同機はAが右席に、操縦士B(以下「B」という。)が左席に、同乗者4名が後席に搭乗し、全行程をBが操縦することとして、福岡空港を13時02分に離陸した。

Bの口述によると、

同機は、13時18分ごろ、壱岐空港の滑走路02の右側場周経路に進入した。その後Bは、同経路上の第3旋回点付近でギア・グリーンを確認するとともに、壱岐飛行場対空通信局から、風向020度、平均16ノット、風向及び風速の変動が激しいとの情報を受けた。Bは、13時19分に再度同対空通信局から風速の変動が大きいとの情報を受けたので、着陸速度を通常よりも5マイル/時増加して110マイル/時として、パワー・オンで進入角指示灯に従って進入し、着陸接地帯付近に接地した。接地と同時に突風に吹き上げられるようにバウンドし、機体は約2メートル浮上、約100メートル飛行して再度バウンドし、次いで機首下げ状態で接地した。その後、約90メートル滑走して、前のめりの状態で機首が滑走路面に接触し停止した。

とのことであった。

同機は、同空港滑走路中央から約150メートル北側に、機首方位約40度で停止した(付図参照)。事故発生時刻は、13時20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。

601002

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	主翼取付け部に歪み及び機首部に擦過傷
主 翼	翼根部変形
プロペラ	変形
ノーズ・ギア	機首部に折れ込み、フォークが折損 タイヤがバースト
メイン・ギア	両輪ともタイヤがバースト 両輪ともギア・シリンダ下部にブレーキ・ディスクとの接 触痕

2.4 航空機以外の物件の損壊に関する情報

滑走路面が、プロペラとの接触により数箇所に損傷を受けた。

2.5 乗組員に関する情報

A	男 性	47歳
定期運送用操縦士技能証明書	第1518号	昭和46年9月29日
限定事項		
飛行機陸上多発		昭和41年1月10日
D.H.114-1B		昭和41年4月5日
YS-11		昭和44年3月3日
DC-9		昭和54年4月12日
A-300		昭和61年10月30日
第一種航空身体検査証明書		第13010392号
有効期限		昭和62年10月29日
総飛行時間		15,334時間30分
同型式機飛行時間		30時間06分
最近30日間の飛行時間		68時間42分

601003

B	男性	46歳	
定期運送用操縦士技能証明書	第1495号	昭和46年8月11日	
限定事項			
飛行機陸上多発		昭和40年4月13日	
YS-11		昭和41年10月19日	
DC-9		昭和54年4月12日	
第一種航空身体検査証明書		第13610550号	
有効期限		昭和62年11月18日	
総飛行時間		12,474時間00分	
同型式機飛行時間		3時間00分	
最近30日間の飛行時間		56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	第大61-398号
有効期限	昭和62年12月4日
総飛行時間	1,531時間47分

2.6.2 重量及び重心位置

事故当時、同機の重量は5,002ポンド、重心位置は85.7インチと推算され、いずれも許容範囲(最大離陸重量5,400ポンド、事故当時の重量に対応する重心範囲78.0~86.0インチ)内にあったものと推定される。

2.6.3 燃料及び潤滑油

燃料は航空用ガソリン100/130、潤滑油はシェルW100で、いずれも規格品であった。

2.7 気象に関する情報

福岡航空測候所壱岐空港出張所における13時00分の気象観測値は、次のとおりであった。
風向360度(変動320~050度)、風速12ノット、視程50キロメートル、雲量1/8 積雲 雲高2,000フィート、雲量6/8 積雲 雲高3,000フィート、気温21度C、露点温度13度C

601004

当該機と老岐飛行場対空通信所との事故に関連する風についての交信記録は、次のとおりであった。

13時18分 風向020度(変動360～040度)、風速16ノット、最大22ノット、最小6ノット

13時19分 風向020度、風速13ノット、最大18ノット、最小8ノット

3 事実を認定した理由

3.1 解 析

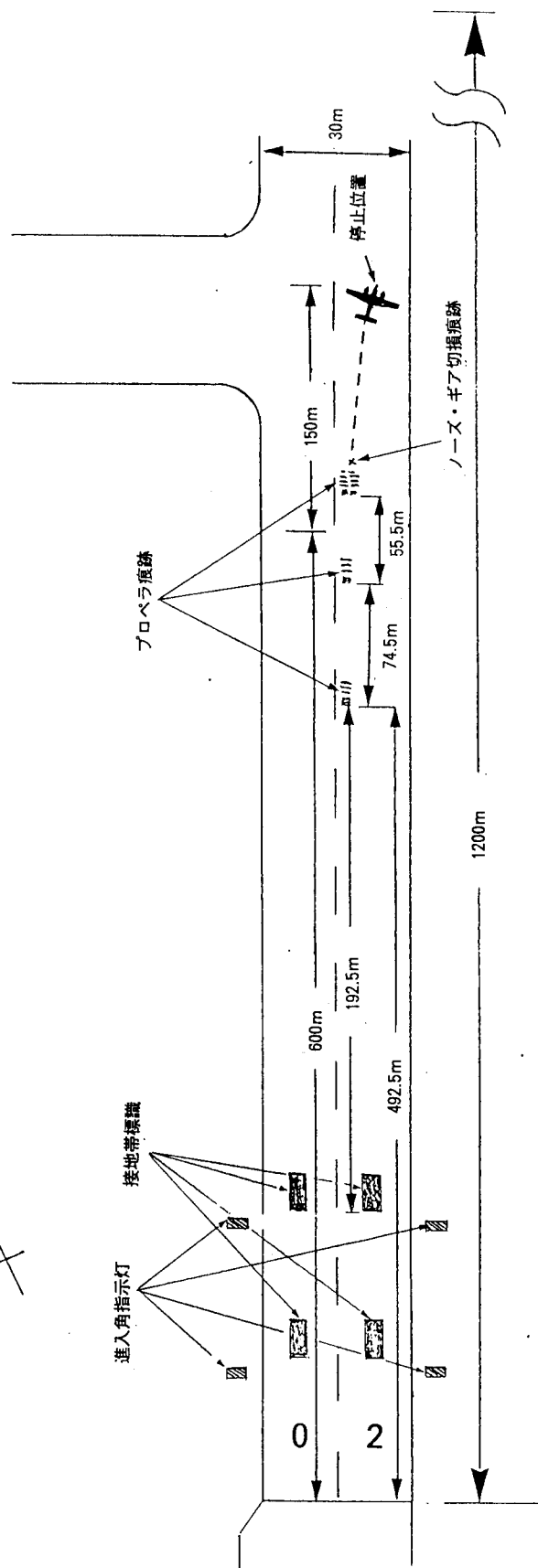
- 3.1.1 A及びBは、適法な資格を有し、所定の航空身体検査に合格していた。
- 3.1.2 JA5233は、有効な耐空証明を有し、所定の整備及び点検が行われていた。
- 3.1.3 同機は調査結果から、事故発生まで異常はなかったものと推定される。
- 3.1.4 Bによれば、同機は速度をやや増加させて着陸進入した際、突風に吹き上げられたようにバウンドし約2メートル浮上、約100メートル飛行して再度バウンドしたとのことであるが、滑走路上の痕跡からは、同機は最初のバウンド後、約200メートル飛行し、滑走路進入端から約490メートルのところに左前傾の姿勢でハード・ランディングしたものと認められ、また、同機はその後、更に2回バウンドしたものと推定される。
- 3.1.5 Aによれば、進入及び着陸中は2人の操縦が競合すると危険だと考え、操縦しなかったとのことであり、また、Bによれば、同機のバウンド後は、操縦操作をすれば同機の状態をますます悪化させると考え、操縦桿もスロットルも操作しなかったと述べている。このことから、Bの同機での操縦経験が少ないこともあいまって、同機のバウンド後着陸復行あるいは同機を安定させる等の適切な修正操作が行われなかったため、同機はハード・ランディングし、機体を損傷したものと推定される。

4 原 因

本事故の原因は、同機が着陸の際突風に煽られバウンドし、その後修正操作が適切に行われなかったため、ハード・ランディングしたことによるものと推定される。

601005

現場見取図(略図)



601006