

個人所有
ビーチクラフト式36型JA3480
に関する航空事故報告書

昭和56年4月27日

航空事故調査委員会議決（空委第25号）

委員長	八田桂三
委員	榎本善臣
委員	諏訪勝義
委員	小一原正
委員	幸尾治朗

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36型JA3480は、昭和56年3月11日11時48分ごろ、機長ほか1名がとう乗し、電波法に基づく航空機局の定期検査（以下「定期検査」という。）のための飛行を終了して調布飛行場に着陸し、滑走中、前脚が引込み滑走路路上に停止し、中破した。

本事故による人員の死傷はなかった。

1.2 航空事故調査の概要

昭和56年3月11日～12日 現場調査

1.3 原因関係者からの意見聴取

昭和56年4月17日 意見聴取

328001

2 認定した事実

2.1 飛行の経過

J A 3 4 8 0 は、昭和 5 6 年 3 月 1 1 日、定期検査のため、飛行時間 1 時間 3 0 分の局地飛行計画を調布空港事務所へ通報した後、機長及び定期検査担当官 1 名がとう乗し、1 0 時 4 0 分調布飛行場を離陸して大宮市上空へ向かった。

同機は、定期検査を受けた後、1 1 時 4 0 分ごろ帰途についた。

同機は、1 1 時 4 4 分ごろ、同飛行場のほぼ東北約 6 キロメートルの地点上空で調布タワーと交信を行った後、滑走路 3 5 の右旋回場周経路に向かった。

同機は、ダウンウインドレグに入る直前に脚下げを行い、ダウンウインドレグ、ベースレグ、ファイナルアプローチを飛行中、徐々にフラップを下げ、フラップ 3 0 度で滑走路 3 5 末端から約 3 0 0 メートル内側へ入った地点に接地し、着陸滑走を開始した。

同機は、約 1 2 0 メートル滑走した地点で前脚が引込み、プロペラが滑走路を叩き、その後約 2 0 メートル滑走した後停止した。

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

2.4 航空機以外の物件の損壊に関する情報

な し

328002

2.5 乗組員に関する情報

機長 昭和13年10月10日生
自家用操縦士技能証明書（陸上単発） 第1850号
昭和40年12月17日取得
第3種航空身体検査証明書 第31372680号
有効期限 昭和56年10月26日
総飛行時間 550時間14分
同型式飛行時間 148時間42分
最近30日間の飛行時間 1時間08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36型
製造番号 第E-158号
製造年月日 昭和44年7月2日
耐空証明書番号 第東55-130号
有効期限 昭和56年5月22日
総飛行時間 2,338時間06分

2.6.2 重量及び重心位置

事故発生時の同機の重量は2,998ポンド、重心位置は76.53インチと推算され、いずれも許容範囲（最大重量3,600ポンド、重心範囲74.0～87.7インチ）内であった。

2.7 気象に関する情報

事故発生当時の東京航空地方気象台調布空港出張所発表の気象観測値は、次のとおりであった。

12時00分 風向350度、風速5ノット、視程30キロメートル、雲量 $\frac{1}{8}$ 積雲雲高3,000フィート、気温9度C、露点温度-8度C、QNH30.35インチ／水銀柱。

2.8 航空機及びその部品の損壊に関する情報

プロペラ 2枚とも後方にわん曲
エンジンカウリング 下面一部損傷
前脚ドア 破損
前脚プッシュプルロッド 曲損

328003

2.9 その他必要な事項

J A 3 4 8 0 の右主脚機構には、脚セフティスイッチが取付けられており、当該セフティスイッチは、右主脚オレオが伸びきった状態から約 20 ミリメートル圧縮される間においては、脚作動モータへの電気回路が「接」の状態（以下「エアモード」という。）となり、同オレオが約 20 ミリメートルを超えて圧縮された場合「断」の状態（以下「グランドモード」という。）となるよう規定どおり調整されていた。

3 事実を認定した理由

3.1 解析

- 3.1.1 調査の結果、同機の脚機構は、事故発生前、セフティスイッチを含め不具合はなかったものと推定される。
- 3.1.2 左右主脚は、ダウンロックが解除され、脚下げ状態から胴体側へ約 10 度それぞれ引込んだ状態であった。
- 3.1.3 前脚は、ダウンロックが解除され、後方へやや引込んだ状態から、滑走中の接地抵抗によって前脚のプッシュアップロッドが屈曲し、完全に引込んだ状態であった。
- 3.1.4 滑走路上のプロペラ痕跡の間隔及び同機のアイドリング回転速度から、脚の引込みは約 40 マイル/時を超える速度において発生したものと推定される。
- 3.1.5 機長は、着陸滑走中、フラップレバーの上げ操作を行ったと述べているが、フラップは 30 度下げのままであったこと及びランディングギヤレバーは脚上げの位置にあったことから、機長は、誤ってランディングギヤレバーを上げ操作したものと推定される。
- 3.1.6 機長の脚上げ操作は、右主脚のセフティスイッチがエアモードのときに行われ、脚機構が上げ方向へ作動したが、その直後グランドモードになったためその作動が停止したものと推定される。

4 結 論

- (1) 機長は、適な資格を有し、所定の航空身体検査に合格していた。

328004

- (2) JA3480は、有効な耐空証明を有し、事故発生まで不具合はなかったものと推定される。
- (3) 機長は、接地後の着陸滑走中、フラップレバーの上げ操作を行おうとして、誤ってランディングギヤレバーの上げ操作を行ったものと推定される。
- (4) 機長の脚上げ操作時機は、右主脚のセフティスイッチがエアモードのときに行われたものと推定される。
- (5) その直後、同機の右主脚セフティスイッチがグランドモードになり、主脚及び前脚の脚上げ作動が停止したが、滑走中の接地抵抗によって前脚が破損して引込み、機体が損傷したものと推定される。

原因

本事故は、機長が、着陸滑走中誤ってランディングギヤの上げ操作を行ったため前脚が引込み、機体が損傷したことによるものと推定される。

328005