

**航空事故調査報告書**  
**朝日航空株式会社所属**  
**ビーチクラフト式58型JA5312**  
**八尾空港**  
**平成8年6月16日**

平成9年5月8日

航空事故調査委員会議決  
委員長 竹内和之  
委員 小林哲一  
委員 川井力  
委員 東口實彦  
委員 相原康彦

## 1 航空事故調査の経過

### 1.1 航空事故の概要

朝日航空株式会社所属ビーチクラフト式58型JA5312は、平成8年6月16日、訓練飛行で八尾空港に着陸した際、着陸滑走中に脚が引き込み、15時03分ごろ、滑走路上で攔座した。

同機には、機長ほか操縦練習生2名計3名が搭乗していたが、死傷者はなかった。同機は中破したが、火災は発生しなかった。

### 1.2 航空事故調査の概要

#### 1.2.1 調査組織

航空事故調査委員会は、平成8年6月17日、本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

平成8年6月18日                      現場調査

#### 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

J A 5 3 1 2 は、平成 8 年 6 月 1 6 日、機長ほか操縦練習生（以下「練習生」という。）2 名が搭乗し、練習生 A の陸上多発機への限定事項の拡大及び練習生 B の計器飛行証明取得のための訓練飛行を実施した。

同機は、機長が右操縦席に、練習生 B が左操縦席に着座し、八尾空港を 1 0 時 5 6 分に離陸して高松空港に向った。

同機は、高松空港において、両練習生が交代で左操縦席に着座して、それぞれ数回の模擬計器進入訓練を実施した後、1 4 時 1 7 分ごろ、高松空港を計器飛行方式により出発し、左操縦席の練習生 A の操縦により八尾空港に向かった。

同機は、1 4 時 5 7 分ごろ、八尾 V O R / D M E C 進入方式により、滑走路 2 7 への進入を開始した。

その後、事故に至るまでの飛行経過は、機長、練習生 A 及び B の口述等によれば、次のとおりであった。

練習生 A は、進入を開始した時点でフラップを 1 5 ° とし、脚を下げた。その際、3 名の操縦士は、脚のダウン・ロックを示す脚指示灯の点灯と音により脚下げを確認した。

練習生 A は、ファイナル・ターン中に脚指示灯により脚下げを再確認し、ファイナル・レグにおいてフラップを 3 0 ° とした。

練習生 A は、滑走路末端を速度約 9 5 k t で通過した頃からパワーをアイドルに絞りながらフレアーを行い、同機は 2 つ目の接地帯標識付近に正常に接地した。

練習生 A は、引き続き前輪を接地させ、その数秒後にフラップを上げた。その際、フラップ・レバーを操作した右手をそのまま脚レバーに移し、脚レバーを脚上げ位置に操作した。

同機は、最初に前脚が引き込み、次いで主脚が右、左の順でほぼ同時に引き込み、その後、機体下面等で滑走路をやや右に偏向しながら滑走し、滑走路中央標識の手前で停止した。

機体の停止後、練習生 A はエンジン停止の手順を実施するとともに、電気及び燃料系統のスイッチ等をオフとした。

機長は、タワーに対して、エンジンを停止したこと、接地後、誤って脚上げ操作を行ったため本事態が発生したことを通報した。

同機は、滑走路 2 7 末端から約 6 8 0 m、滑走路中心線の右約 7 m の滑走路に、機首を滑走路方位より若干右に向けて攔座していた。

事故発生地点は、八尾空港の滑走路上で、事故発生時刻は、1 5 時 0 3 分ごろであ

った。

(付図1及び写真1、2参照)

## 2.2 人の死亡、行方不明及び負傷

死傷者はなかった。

## 2.3 航空機の損壊に関する情報

### 2.3.1 損壊の程度

中 破

### 2.3.2 航空機各部の損壊の状況

プロペラ・ブレード

左右計6枚とも先端から約40～60cmの箇所で後方に湾曲、一部擦過損傷

胴体

ノーズ・カウル損傷、レドーム後方のバルク・ヘッド損傷、前方胴体フレーム2本損傷

降着装置 前脚

リトラクト・ロッド折損、左右ドア損傷

左主脚

リトラクト・ロッド折損、インナー・ドア損傷

右主脚

インナー・ドア損傷

その他

乗降用ステップ、アンテナ、エンジンの排気管及びカウル・フラップ等損傷

## 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 69歳

定期運送用操縦士技能証明書(飛行機)

第591号

昭和39年1月28日

限定事項 陸上単発機

昭和39年1月28日

陸上多発機

D.H.114-1BA型

昭和39年1月28日

ダグラス式DC-3型

昭和39年1月28日

フォッカー式F-27型

昭和39年7月22日

日航製式YS-11型

昭和43年11月28日

ボーイング式737型

昭和45年10月6日

ロッキード式L-1011型

昭和50年4月10日

	ボーイング式747型	昭和55年10月29日
操縦教育証明		第262号
		昭和39年1月28日
第1種航空身体検査証明書		第16820087号
有効期限		平成8年12月15日
総飛行時間		20,163時間55分
最近30日間の飛行時間		11時間12分
同型式機による飛行時間		804時間43分
最近30日間の飛行時間		11時間12分

練習生A	女性	27歳
事業用操縦士技能証明書 (飛行機)		第14435号
		平成6年11月11日
限定事項	陸上単発機	昭和63年12月8日
計器飛行証明		第7235号
		平成8年3月14日
第1種航空身体検査証明書		第17830098号
有効期限		平成8年12月18日
総飛行時間		379時間32分
最近30日間の飛行時間		5時間12分
同型式機による飛行時間		9時間11分
最近30日間の飛行時間		5時間12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-1530
製造年月日	昭和62年12月19日
耐空証明書	第大-7-772号
有効期限	平成9年3月11日
総飛行時間	2,275時間27分
定期点検(50時間点検 平成8年4月28日実施)後の飛行時間	24時間37分

2.6.2 重量及び重心位置

事故当時、同機の重量は約4,780lb、重心位置は約81.2inと推算され、い

ずれも許容範囲（最大着陸重量5,400lb、事故当時の重量に対応する重心範囲75.9～86.0in）内にあったものと推定される。

## 2.7 気象に関する情報

八尾空港の事故関連時間帯の航空気象観測値は、次のとおりであった。

15時00分 風向 280°、風速 11kt、視程 15km、  
雲 1/8 積雲 3,500ft、雲量4/8で種類及び高さが不明の雲、  
気温 31℃、露点温度 16℃、QNH 29.79inHg

15時21分 風向 290°、風速 11kt、視程 15km、  
雲 1/8 積雲 3,500ft、雲量4/8で種類及び高さが不明の雲、  
気温 32℃、露点温度 17℃、QNH 29.79inHg

## 2.8 事実を認定するための試験及び研究

### 2.8.1 滑走路上の痕跡

滑走路上には、滑走路27末端から約543mの地点から始まる左右プロペラの接地痕及び同約550mの地点から始まる機首部下面、脚ドア、カウル・フラップ等による擦過痕が認められた。（付図1参照）

### 2.8.2 脚のセイフティ・スイッチ等の調査

同機の脚のセイフティ・スイッチの機能の点検及び脚系統の作動試験を実施した結果は、次のとおりであった。

- (1) 脚の上げ下げは、脚レバーの操作により、全ての脚を1個の電動モータで行う機構となっており、その機能は正常であった。
- (2) 両主脚には、オレオ・ストラットが伸び切った状態から約2cm縮んだ時に、フライト・モードからグランド・モードに切り替わり、機体が地上にある時に誤って脚上げ操作を行っても、脚が引き込まれるのを防止するセイフティ・スイッチが装備されており、その機能に異常は認められなかった。
- (3) 脚のダウン・ロック機構、指示灯（ダウン・ロックを示す3個の緑灯及びイン・トランジットを示す1個の赤灯）及び警報ホーンの機能に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

3.1.1 機長及び練習生 A は、適法な航空従事者技能証明及び有効な航空身体検査証明を有していた。

3.1.2 同機は、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 当時の気象は、事故に関連はなかったものと推定される。

3.1.5 同機は、接地後、機体の重量がまだ十分に左右主脚にかかっておらず、主脚のオレオ・ストラットが縮んでセーフティ・スイッチがフライト・モードからグラウンド・モードに切り替わる前に、誤って脚レバーが脚上げ位置に操作されたため、脚が引き込まれたものと推定される。

## 4 原因

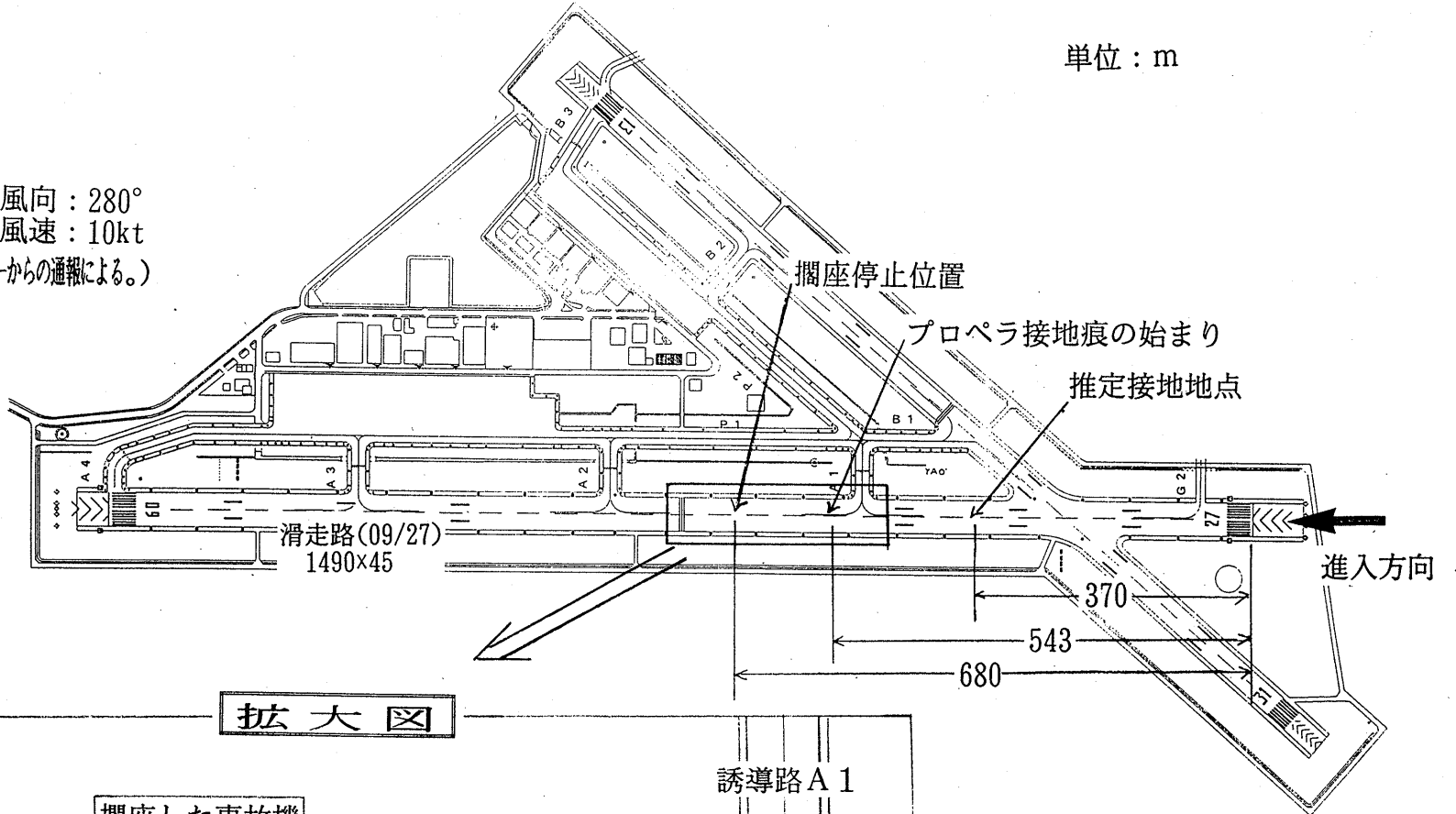
本事故は、同機の着陸滑走中、誤って脚レバーを脚上げ位置に操作したため、脚が引き込み、滑走路上で攔座したことによるものと推定される。

# 付図1 事故現場見取図

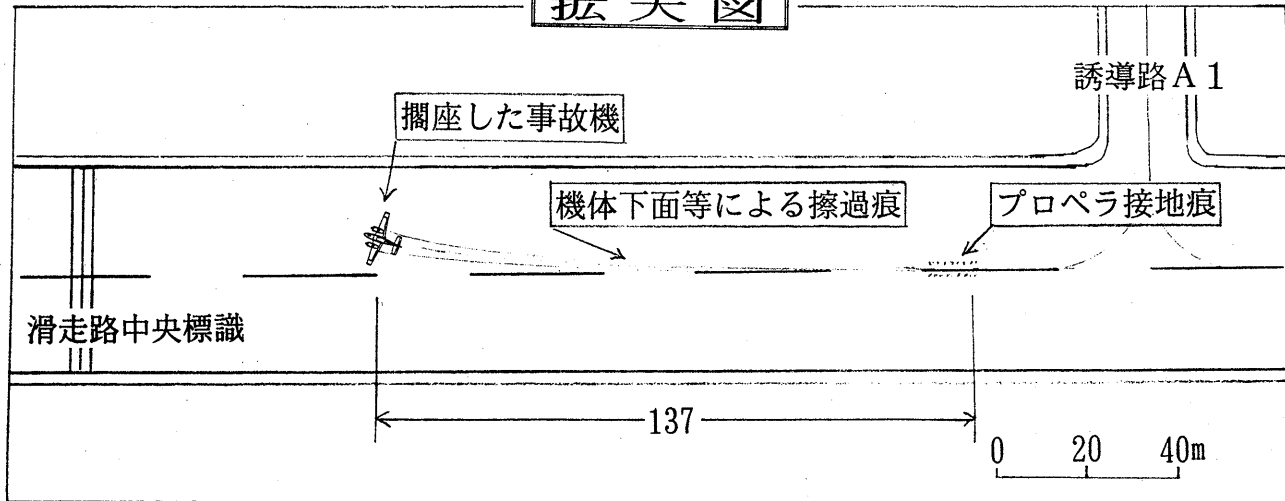
単位：m



風向：280°  
 風速：10kt  
 (タワーからの通報による。)



## 拡大図



0 100 200m

付図2 ビーチクラフト式58型三面図

単位：m

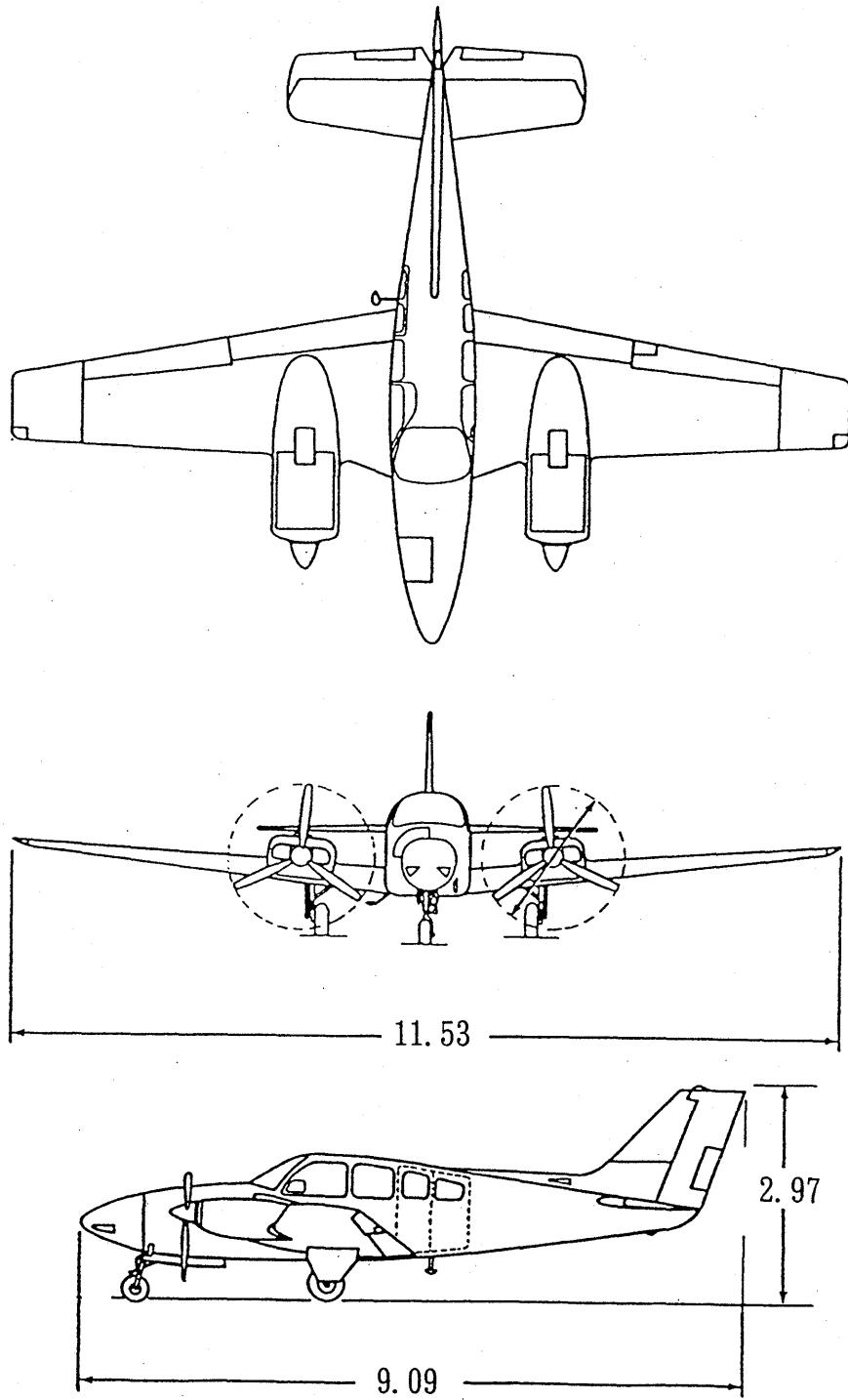




写真1 事故機



写真2 脚レバー及びフラップ・レバーの位置

