

航空事故調査報告書
個人所属
ビーチクラフト式E33型JA3435
八尾空港
平成9年11月2日

平成10年1月7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 航空事故調査の概要

個人所属ビーチクラフト式E33型JA3435は、平成9年11月2日、17時07分ごろ、八尾空港で離着陸訓練中、脚上げ状態のまま滑走路27に着陸し、同滑走路路上に攔座した。

同機には、機長ほか同乗者1名計2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9年11月2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9年11月3日～4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 3 4 3 5 は、平成 9 年 1 1 月 2 日、慣熟訓練飛行のため、有視界飛行方式により、八尾空港を 1 6 時 3 7 分に離陸し、奈良市上空の訓練空域で空中操作訓練を約 1 5 分間行った後、離着陸訓練を行うため同空港へ向かった。

機長によれば、同機は機長及び同乗者により飛行前点検を受けたが異常は認められなかった。

その後、事故に至るまでの飛行経過は、機長及び同乗者の口述によれば、概略次のとおりであった。

同機は、機長の操縦により同空港で離着陸訓練を行うため、王寺（O J I）、国分（K O K U B U）を經由した後、管制官から滑走路 2 7 のレフト・ベースに進入するよう指示を受け、レフト・ベースに進入し、継続して滑走路 2 7 で 1 回目の離着陸訓練を行った。

2 回目の同訓練を行うため同空港の場周経路を高度約 9 0 0 ft、速度約 1 2 0 kt で飛行し滑走路 2 7 ヘフル・フラップで速度約 1 0 0 kt を維持しながら最終進入を行っている時、機長は、何か警報音が鳴っていることに気付いていたが、その音が脚が出ていないことを知らせる音とは知らなかった。

そのため、機長は、そのまま進入を継続していると、管制官から「ゴー・アラウンド」と数回指示されたが、着陸操作に専念していたため、また、前方の滑走路に障害物もなかったので進入を継続した。管制官から「ゴー・アラウンド」の繰り返しの指示があったのでゴー・アラウンドしてみようとスロットルに手を伸ばしたが、当該機のスロットルはプッシュプル式でしかもボタンを押して操作しないとロックがかかって動かない構造になっており、あわてて押してもロックがかかって動かなかつたら意味がないと思い、ノブをまわす操作で対処した。ノブを 2 ～ 3 回まわしたらエンジンがウーンと唸りかけたとき滑走路にプロペラから接地し、更にプロペラ及び胴体を接地させながら滑走し、機首を磁方位約 2 6 0 度に向けて停止した。

なお、機長は、チェックリストをもとに着陸前点検を実施しなかった。

停止後、機長はマスタ・スイッチをオフにしたが、イグニッション・スイッチはボスのまま、また、ミクスチャや燃料コック等は配置がよくわからなかったの
で探している時間もないと思い、同乗者とともに機外へ緊急脱出した。

事故発生場所は、八尾空港の滑走路上で、事故発生時刻は 1 7 時 0 7 分ごろであった。

（付図 1 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・ブレード端(2枚とも約35cm後方へ)	湾曲損傷
前脚格納ドア	擦過損傷
フラップ左右(内側エッジ)	擦過損傷
VHF, DME等アンテナ	擦過損傷
胴体下部	擦過損傷

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 42歳

自家用操縦士技能証明書(飛行機)

第10157号

限定事項 陸上単発機

昭和57年2月22日

第2種航空身体検査証明書

第25480046号

有効期限

平成7年7月17日

総飛行時間

224時間16分

最近30日間の飛行時間

0時間00分

同型式機による飛行時間

0時間00分

最近30日間の飛行時間

0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E33型

製造番号

CD-1191

製造年月日

昭和43年7月29日

耐空証明書	第大-8-587号
有効期限	平成9年12月17日
総飛行時間	13,920時間33分
定期点検(50時間点検、平成9年10月12日実施)後の飛行時間	4時間30分

2.6.2 エンジン

型 式	コンチネンタル式IO-470-K型
製造番号	86943-8-K
製造年月日	昭和43年8月6日
総使用時間	9,533時間21分
オーバーホール後の使用時間	1,308時間59分

2.6.3 重量及び重心位置

事故当時、同機の重量は2,890lb、重心位置は80.2inと推算され、いずれも許容範囲(最大離陸重量3,050lb、事故当時の重量に対応する重心範囲79.4~86.7in)内にあったものと推定される。

2.6.4 燃料及び潤滑油

燃料は航空用ガソリン100、潤滑油はフィリップスX/C (MIL-L-22851)であった。

2.7 気象に関する情報

八尾空港の事故関連時間帯における航空気象観測値

観測時刻(時:分)	17:00	17:13	
風向(°)	240	VRB	
風速(kt)	3	2	
視程(km)	10km以上	10km以上	
雲	雲量	1/8	1/8
	雲形	積雲	積雲
	雲底の高さ(ft)	4,000	4,000
気温(°C)	14	15	
露点温度(°C)	3	3	
気圧(inHg)	30.31	30.32	

2.8 飛行場に関する情報

八尾空港は、大阪府八尾市に位置し、運輸大臣が設置管理する公共用飛行場である。滑走路は、方位09/27、長さ1,490m、幅45m、及び方位13/31、長さ1,200m、幅30mの2本あり、いずれもアスファルト・コンクリート舗装である。

2.9 事故現場の状況

機体は、滑走路27側末端から西へ約890mのほぼ滑走路の中心線上に、機首を磁方位260°に向けて攔座していた。

また、滑走路には、滑走路27側末端から約640mの地点にプロペラの接地痕跡があり、その地点から西へ約250mにわたり、プロペラ及び胴体下面との接地痕跡があった。

2.10 機長の同型式機による飛行経験

機長の総飛行時間は、約224時間であるが、これはすべて固定脚の機体による飛行時間であり、同型式機のような引込脚の機体による飛行は、本飛行が初めてであった。

2.11 その他必要な事項

2.11.1 同機には、脚警報装置が装備されているほか、前脚及び主脚の上げ及び下げを示す脚位置指示灯が装備されている。

2.11.2 同機をジャッキ・アップして脚レバーにより脚上げ、脚下げを実施したところ、前脚及び主脚並びに脚警報装置及び脚位置指示灯は正常な作動状況であった。

3 事実を認定した理由

3.1 解析

3.1.1 機長は、適法な航空従事者技能証明を有していたが、航空身体検査証明については、更新していなかった。

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。

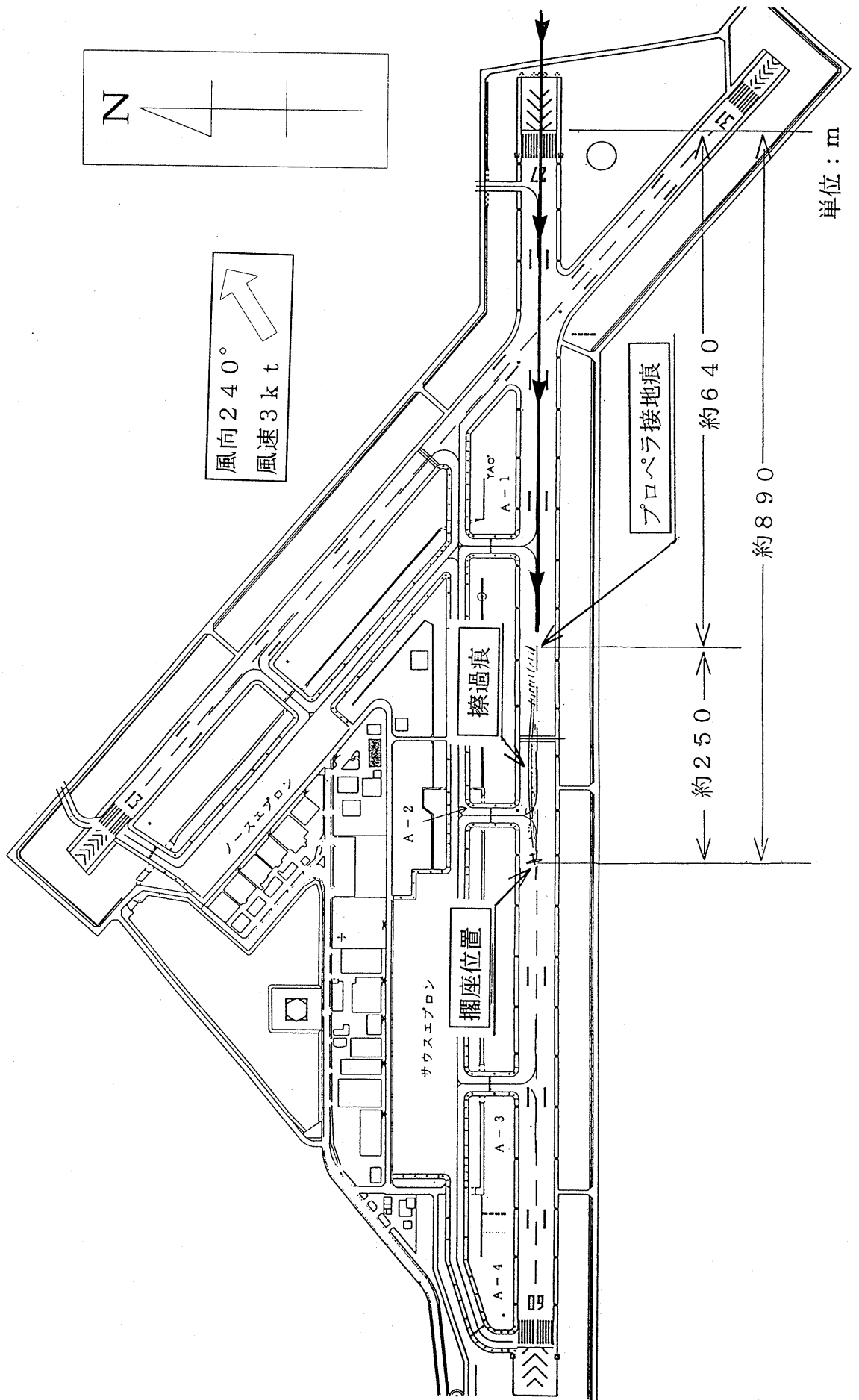
3.1.3 調査結果から、同機は事故発生まで機体及びエンジンに異常はなかったものと推定される。

- 3.1.4 事故当時の気象は、本事故に関連はなかったものと推定される。
- 3.1.5 機長は、機体の基本操作の理解が不十分であったため、脚下げ操作を失念し、また、最終進入中、警報音が鳴っていることに気が付いていたが、その音が脚が降ろされていないことによるものであると認識していなかったため、脚上げ状態のまま進入を継続したものと推定される。
- 3.1.6 同機が最終進入中、管制官から「ゴー・アラウンド」と数回指示されたが、機長は着陸操作に専念して着陸態勢の不備に何の疑問も持たず、また、機体に不慣れなため着陸復行のためのスロットルの操作に手間どっている間に胴体着陸となり、滑走路上で攔座したものと推定される。
- 3.1.7 機長が引込脚の機体を操縦するのは本飛行が初めてであったため、脚下げを失念したものと推定される。

4 原因

本事故は、機長が脚下げ操作を失念したため、脚上げのまま胴体着陸となり、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
(八尾空港)



付図 2 ビーチクラフト式 E 3 3 型三面図

単位：m

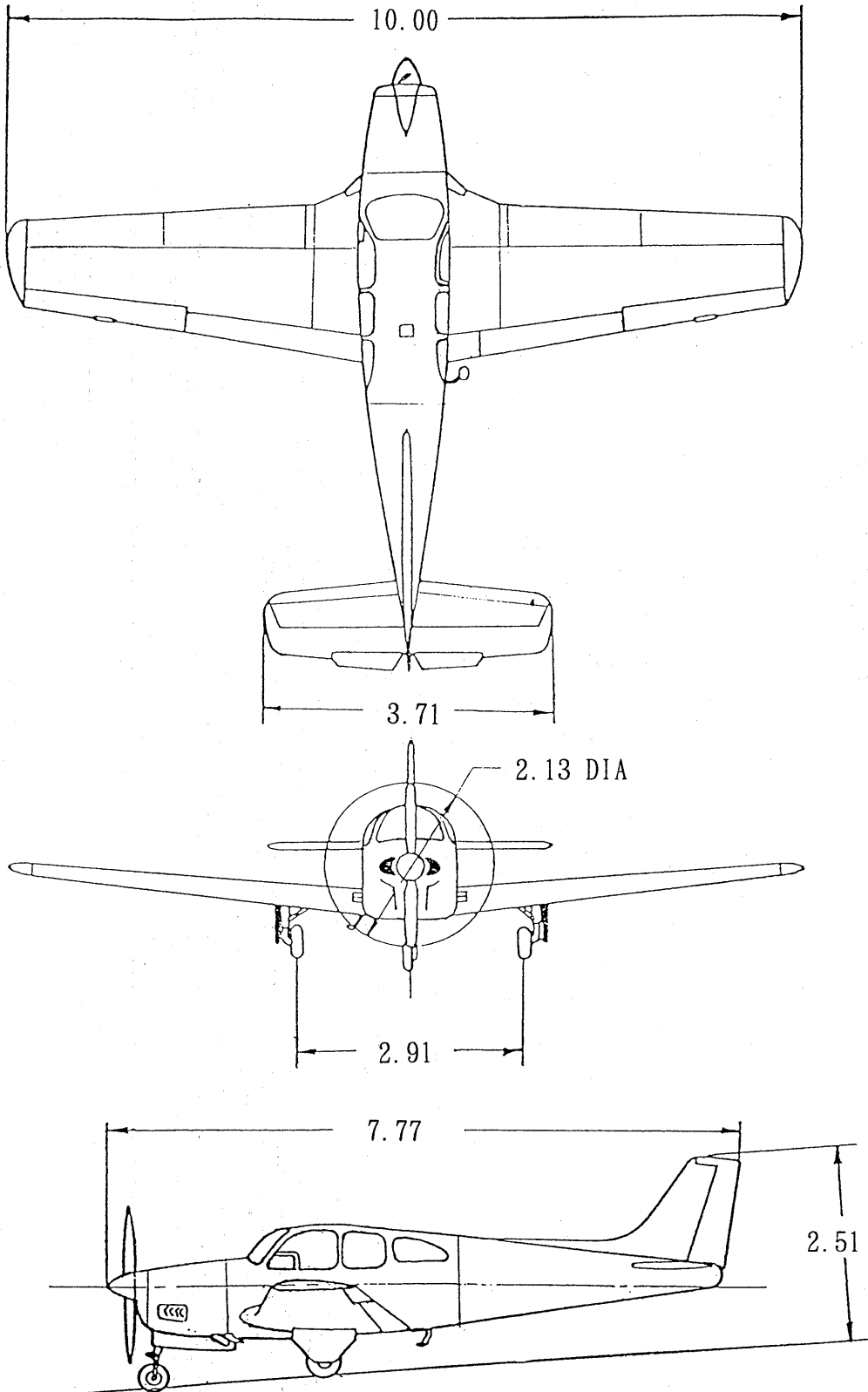


写真 事故機



(余白)