

# 航空事故調査報告書

個人所有  
エアロスター式M20E型JA 3587  
大分空港  
昭和58年3月6日

昭和58年9月14日

航空事故調査委員会議決(空委第43号)

委員長	八田桂三
委員	榎本善臣
委員	糸永吉運
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

個人所有エアロスター式M20E型JA3587は、昭和58年3月6日、レジャー飛行を終えて大分空港に着陸する際、13時40分ごろ、滑走路を逸脱し誘導案内燈の設置板に接触、これを破損倒壊させた。

同機には、機長ほか同乗者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 事故の通知及び調査組織

航空事故調査委員会は、昭和58年3月6日、運輸大臣より、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58年3月7日～8日 現場調査

#### 1.2.3 原因関係者からの意見聴取

406001

原因関係者として機長から昭和58年8月22日、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 5 8 7 は、昭和58年3月6日13時13分北九州空港を離陸し中津経由で大分空港に向け飛行した。

同機は13時35分、大分空港の5海里北西、高度1,500フィートで大分タワーと交信した後、13時37分、同空港滑走路01の左側場周経路に入り、タワーから着陸許可及び風310度、16ノットとの情報を得た。同機は、約110マイル/時でベースレグに入り、その後最終進入においてフラップをフルダウンとし、ウイング・ロー方式を使用して滑走路進入端を90～80マイル/時で通過し滑走路に接地した。

同機は、接地後70～100メートル着陸滑走した後、左に偏向し始め20～30メートル進んだ後、滑走路を左に逸脱し（滑走路進入端から約450メートルの地点）約20メートル西方に進み、T-2誘導案内燈の設置板（横180センチメートル、縦91センチメートルで地上高約130センチメートル）に右主翼を接触させ、これを破損倒壊させた後、停止した。事故の発生は、13時40分ごろであった。

### 2.2 人の死亡、行方不明及び負傷

なし

### 2.3 航空機（部品を含む。）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

右主翼端から翼根側に向かって178センチメートルの位置から前縁が長さ約42センチメートル、奥行約30センチメートルにわたり破損した。

### 2.4 航空機以外の物件の損壊に関する情報

T-2誘導案内燈が破損倒壊した。

**406002**

## 2.5 乗組員に関する情報

機長 男性 38歳

自家用操縦士技能証明書 第8733号

限定事項 陸上単発 昭和55年1月25日

第3種航空身体検査証明書 第31520330号

有効期限 昭和59年2月18日

総飛行時間 195時間58分

同型式機飛行時間 18時間15分

最近30日間の飛行時間 5時間55分

## 2.6 航空機に関する情報

### 2.6.1 航空機

型式 エアロスター式M20E型

製造番号及び製造年月日 第21-0012号 昭和46年2月5日製造

耐空証明 第東57-438号 昭和58年11月23日まで有効

総飛行時間 1,387時間07分

### 2.6.2 重量及び重心位置

事故当時、同機の重量は約2,476ポンド、重心位置は47.8インチと推算され、いずれも許容範囲（最大離陸重量2,575ポンド、重心範囲45.4～48.7インチ）内にあったものと認められる。

### 2.6.3 燃料及び潤滑油

搭載されていた燃料は航空用ガソリン100/130、潤滑油はW80で、いずれも規格品であった。

## 2.7 気象に関する情報

当該事故関連時間帯の大分地方気象台大分空港出張所の気象観測値は次のとおりであった。

13時00分 風向320度、風速13ノット、規程30キロメートル、雲量 2/8

積雲 雲高3,000フィート、気温11度C、露点温度-2度C、QNH29.99インチ/  
水銀柱

14時00分 風向310度、風速14ノット、視程30キロメートル、雲量 1/8

積雲 雲高3,000フィート、気温11度C 露点温度-2度C、QNH29.98インチ/

**406003**

水銀柱

## 2.8 通信に関する情報

同機と大分タワーとの交信は、通常どおり行われていた。

## 2.9 飛行場及び地上施設に関する情報

同機が着陸した滑走路01は、長さ2,500メートル、幅45メートルであり、進入角指示燈（VASIS）が設置されている。

同空港の標高は5メートルである。

# 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 JA3587は、有効な耐空証明を有し、かつ、整備されていた。

3.1.3 同機の調査結果及び機長の口述から、同機はコントロール系統及びブレーキ系統を含む機体並びにエンジン等には事故発生まで異常はなかったものと認められる。

3.1.4 機長は、横風に対してウイング・ロー方式を使用して進入し、接地も正常であったと述べており、同機の接地までは操縦上に特段の不具合はなかったものと推定される。

3.1.5 同機が13時37分にタワーから受信した風は310度の16ノットであり、同空港の自記風向風速計の記録によれば13時40分ごろの風は330度の16ノットと認められる。左斜め前方から40～60度の16ノットの横風に対して、機速が減少しそれに伴って風見効果の影響が大となった着陸滑走中の同機は、機長の左エルロン、右ラダー及び右ブレーキの使用が十分でなく左に偏向し始めたが、その修正操作が適切でなく、同機は20～30メートル進んだ後滑走路を左に逸脱したものと推定される。

3.1.6 同機は滑走路を逸脱した後、約20メートル進み、誘導案内燈の設置板に右主翼を接触させ、これを破損倒壊させたものと認められる。

**406004**

## 4 原因

### 4.1 解析の要約

- (1) 同機の着陸滑走中に、左斜め前方からの16ノットの横風に対して、機長の左エルロン、右ラダー及び右ブレーキの使用が十分でなく左に偏向し始めたが、その修正操作が適切でなく、滑走路を逸脱したものと推定される。
- (2) 同機は滑走路を逸脱した後、誘導案内燈の設置板に右主翼を接触させ、これを破損倒壊させたものと認められる。

### 4.2 推定原因

本事故の推定原因は、同機の着陸滑走中に左斜め前方からの横風に対する機長の操作が適切でなかったため、左に偏向し滑走路を逸脱し誘導案内燈の設置板に接触したことによるものと認められる。

406005