

所 属：個人所属

型 式：パイパー式 P A - 2 8 - 1 8 1 型

登録記号：J A 3 9 0 8

発生場所：宮城県栗駒郡瀬峰町瀬峰場外離着陸場

発生日時：平成 1 2 年 6 月 3 日 1 1 時 1 1 分ごろ

1 航空事故調査の経過

1.1 航空事故の概要

J A 3 9 0 8 は、平成 1 2 年 6 月 3 日（土）慣熟飛行のため、機長及び同乗者 2 名計 3 名が搭乗し、茨城県の大利根場外離着陸場を離陸して瀬峰場外離着陸場に着陸後、離着陸地帯から誘導路に入る際、1 1 時 1 1 分ごろ、離着陸地帯に接した斜面草地に逸脱し、機体を損傷した。

| | |
|--------|-----------|
| 搭乗者の死傷 | 死傷者無し |
| 航空機の損壊 | 中破 火災発生無し |

1.2 航空事故調査の概要

航空事故調査委員会は、平成 1 2 年 6 月 1 2 日、本件が航空事故として取り扱われる旨の通報を受け、主管調査官ほか 1 名の航空事故調査官を指名した。主管調査官以下 2 名は、直ちに事実調査を開始するとともに、平成 1 2 年 6 月 1 4 ~ 1 5 日、現場調査を実施した。

原因関係者から意見聴取を行った。

2 認定した事実

2.1 航空機乗組員等に関する情報

機長 男性 5 1 歳

自家用操縦士技能証明書（飛行機） 第 2 2 7 9 7 号

限定事項 陸上単発機 平成 8 年 7 月 8 日

総飛行時間 2 2 6 時間 4 2 分

最近 3 0 日間の飛行時間 1 時間 4 0 分

同型式機飛行時間 1 3 時間 3 0 分

最近 3 0 日間の飛行時間 1 時間 4 0 分

2.2 航空機に関する情報

2.2.1 航空機

| | |
|---------------|-------------------------------------|
| 型 式 | パイパー式 P A - 2 8 - 1 8 1 型 |
| 総飛行時間 | 2,561時間40分 |
| 事故当時の重量及び重心位置 | 2,395 lb、91.70 inと推算され、許容範囲内と推定される。 |

2.2.3 航空機各部の損壊の状況

- (1) 右主翼 翼端部構造部材及び同外板損傷
 - (2) 前輪 取付部マウント変形
- (写真参照)

2.3 気象に関する情報

機長及び瀬峰場外離着陸場管理者によれば、事故現場付近の気象は、次のとおりであった。

天気 快晴、風 無風、視程 良好

2.4 現場調査

2.4.1 現場の状況

瀬峰場外離着陸場は、446 m × 17 mの離着陸地帯が簡易アスファルト舗装されており、標高は171.6 ftである。

事故現場は、同場外離着陸場の離着陸地帯南東部に接した、ゆるやかな下り勾配をなした草地であった。

現場調査を実施した日には、事故発生から日時を経過していたため、同機は格納庫に格納されていた。また、事故現場では、同機の地上痕跡を確認することができなかったが、同機の右の主車輪カバーには、現場のものと推定される土が付着していた。

(付図1参照)

2.4.2 飛行の経過

同機が事故当日、新東京空港事務所に通報した飛行計画によれば、同機は慣熟飛行の目的で、大和根場外離着陸場を出発し、大子VOR/DME、仙台VOR/DMEを経由して瀬峰場外離着陸場まで飛行する予定であった。

事故に至るまでの経過は、機長及び同乗者によれば、概略次のとおりであった。

(1) 機長

09時00分ごろ、大利根場外離着陸場において新東京空港事務所に飛行計画を通報した。09時10分ごろから飛行前点検を行ったが機体に異常はなかった。

私が前席左の機長席に座り、同乗者Aが前席右、同乗者Bが後席右に着座して、09時20分ごろ大利根場外離着陸場を離陸した。

11時10分に瀬峰場外離着陸場の離着陸地帯33にノーマル・ランディングした。着陸後、離着陸地帯終端付近で一旦停止し、携帯電話で新東京空港事務所に着陸時刻を通報した。

その後、離着陸地帯上でUターンを行い、駐機場に入るため離着陸地帯上を南方向にタクシーをした。タクシー・スピードは、少し速い感じで、40～50km/hぐらいだったと思う。

タクシー中、右後ろを振り返りながら後席の同乗者Bと雑談をしていた。誘導路へのマーキングが見えたので、左ラダーを使い、あわてて左折しようとしたが、タクシー速度が速かったので、曲がりきれず、離着陸地帯に接した下り勾配の草地に逸脱し、その後、草地の段差に前輪が落ち込み、右傾した前のめりの状態で右主翼端を接地させて停止した。

すぐにミクスチャーをオフにし、その後、マスター・スイッチをオフにして搭乗者全員が機外に脱出した。

タクシー中に、後ろを向いて後席の同乗者Bと雑談していたため、誘導路入り口に入るタイミングが遅れ、また、タクシー速度が速かったため、曲がりきれずに草地に逸脱したもので、全くの私の操縦ミスであった。

機体には何ら異常はなかった。

(2) 同乗者A

着陸は問題なかった。駐機場に向かう際のスピードは、若干速い感じがした。車でたとえると、カーブを曲がりきれないかなと思う程度のスピードだった。3人で雑談しており、草地に突っ込んだのはアツという間のできごとだったので、状況はよく覚えていない。操縦輪やブレーキなどには触っていない。草地に入って、停止直前には両足を突っ張った。

なお、同乗者Bは、アメリカ合衆国在住者であり、既に帰国していたので口述は得なかった。

事故発生場所は、瀬峰場外離着陸場の離着陸地帯南東部に接した草地で、事故発生時刻は11時11分ごろであった。

3 事実を認定した理由

3.1 同機は、09時20分ごろ、慣熟飛行のため大和根場外離着陸場を離陸して、瀬峰場外離着陸場に11時10分に着陸し、駐機場へのタクシー中、離着陸地帯から誘導路に曲がりきれず、離着陸地帯南東部に接した下り勾配の草地を走行し、草地の段差部分に前輪が拘束され、右傾した前のめりの状態で右主翼端を接地させて停止した際、機体を損傷したものと推定される。

なお、調査の結果、同機には事故の原因に結びつく不具合は認められなかった。

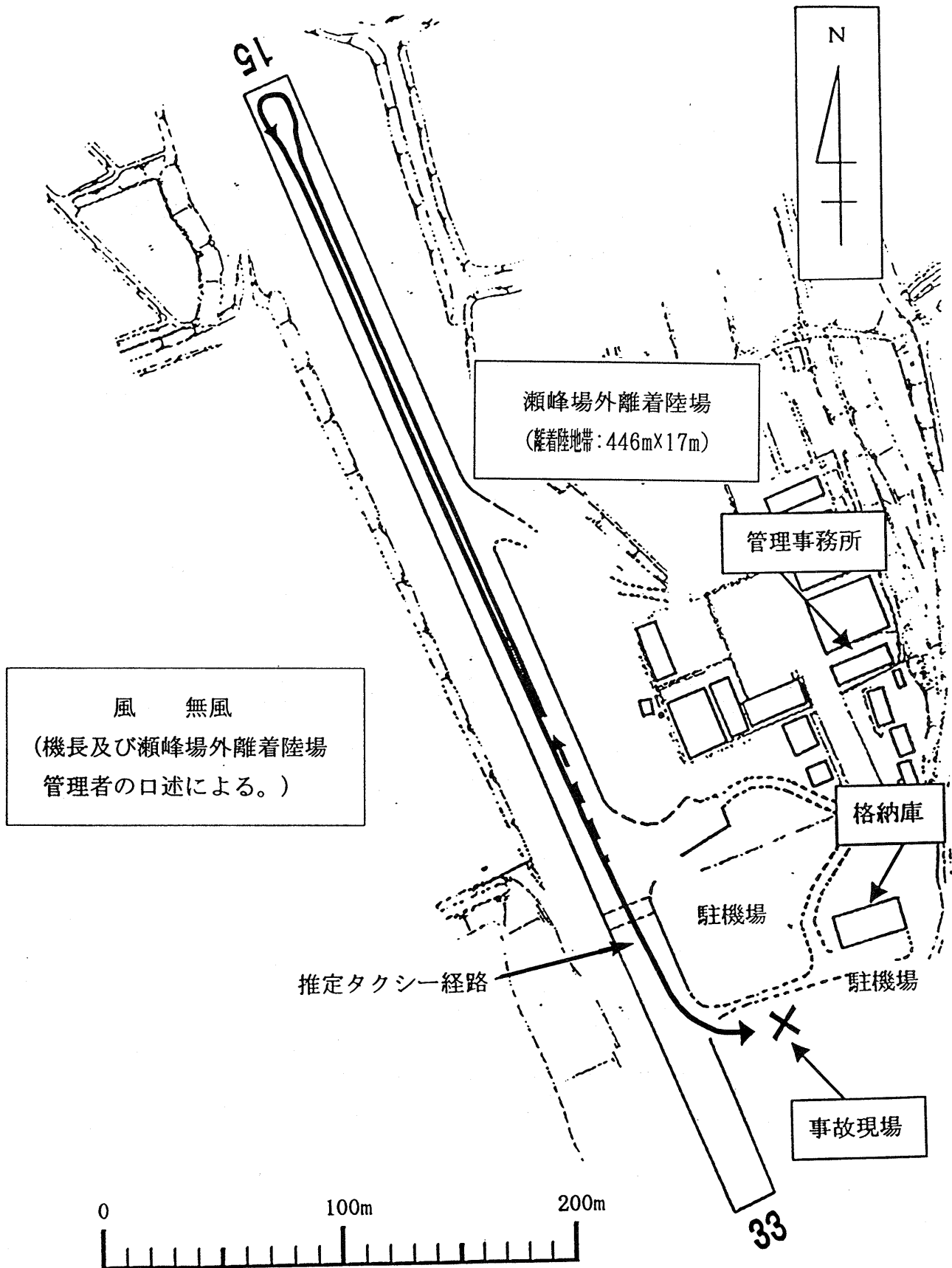
3.2 同機が誘導路に入ろうとして、草地に逸脱したことは、機長及び同乗者の口述から、駐機場へのタクシー中、離着陸地帯から誘導路へ入る際、機長の不注意のため、誘導路へ入る操作が遅れ、かつ、タクシー速度が速かったために曲がりきれなかったことによるものと推定される。

(付図1及び写真参照)

4 原因

本事故は、同機が着陸後の駐機場へのタクシー中、機長の前方への注意が不足し、かつ、速度が速かったため、離着陸地帯から誘導路へ入る際、草地に逸脱し、機体を損傷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



付図 2 パイパー式

PA-28-181型 三面図

単位 : m

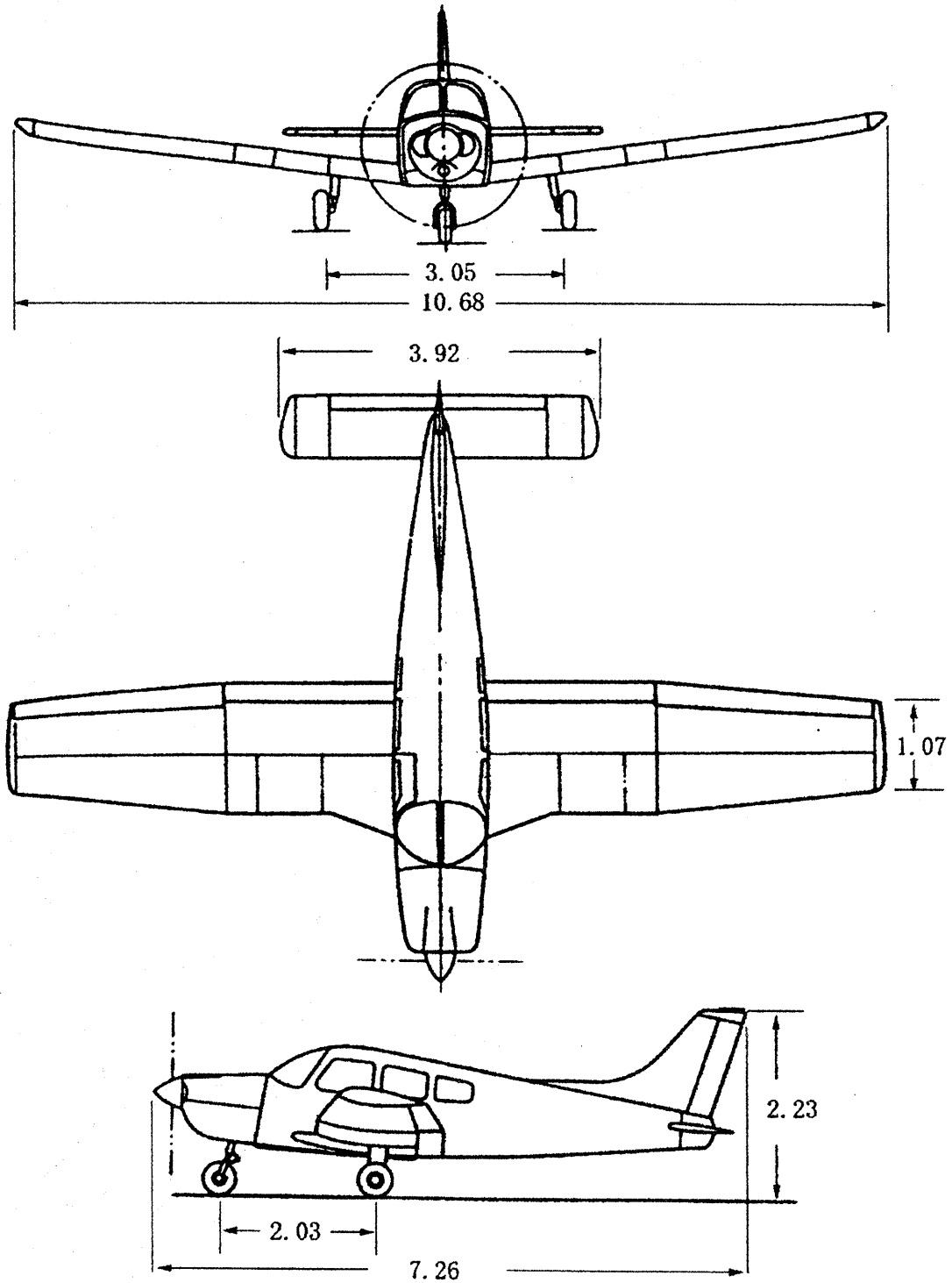
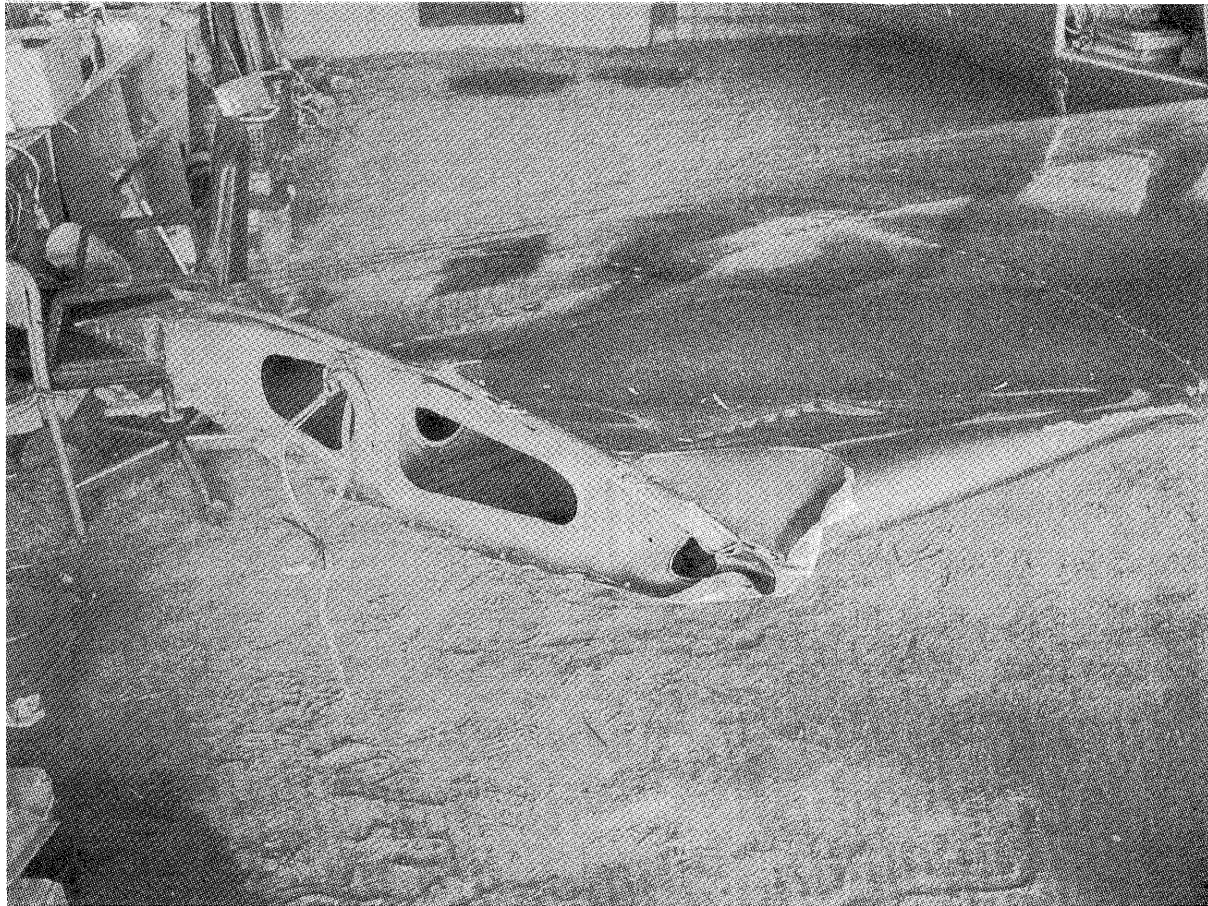


写真 右主翼端損傷部分



(注：ウイング・チップを取り外して撮影。)