

本田航空株式会社所属 パイパー式PA-28-150型JA 3253 に関する航空事故報告書

昭和51年2月26日

航空事故調査委員会議決（空委調第151号）

| | | |
|-----|----|----|
| 委員長 | 岡田 | 實 |
| 委員 | 山口 | 真弘 |
| 委員 | 諏訪 | 勝義 |
| 委員 | 上山 | 忠夫 |
| 委員 | 八田 | 桂三 |

1 航空事故調査の経過

1.1 航空事故の概要

本田航空株式会社所属パイパー式PA-28-150型JA 3253は、昭和50年10月10日15時52分ころ、競技会の参加機として本田エアポート滑走路32に着陸の際、バウンドしたのち着陸復行した。同機は場周径路に入った後、同エアポート滑走路32に無事着陸した。機体はバウンド時に中破したが、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50年10月14日 現場調査

1.3 原因関係者からの意見聴取

昭和51年1月10日 意見聴取

084001

2 認定した事実

2.1 飛行の経過

事故当日、本田エアポート（埼玉県）において社内競技会が行われた。午前中はノーマル・ランディング及びノーフラップ・ランディングを行い、午後はスポット・ランディング（所定の場所、高度でパワーをアイドルにして定点に着陸する課目であり、フラップは必要なだけ使用してよいがパワーは使用してはならない。）を行った。

15時40分同機は単独飛行を許可されている操縦練習生（以下「機長」という。）が乗込み、同エアポートを離陸し、第1回目のスポット・ランディングを行った。事故が発生した第2回目の状況は滑走路面の痕跡、機長、操縦教員及び目撃者の口述から次のとおりであった。

最終旋回を対地約400フィートで終了し、フラップを40度下げ進入したが、速度が通常よりやや大きく、グライド・パスもやや低かった。同機は滑走路末端から約130メートル内側（スポット・ランディングとして指定された場所から約50メートル内側。）にほとんど三点着陸に近い姿勢でやや前輪が早期に接地しバウンドしたのち、最初の接地点から約45メートル離れた地点に再び前輪から接地し、滑走路面の2カ所にプロペラでたたいた痕跡を残した。2回目の接地後、同機は着陸復行した。機長は上昇中計器を点検したが異常なく、また、機体にも異常が感じられないので、通常の場合周径路を飛行して異常なく着陸した。駐機場に停止後機体を点検したところ、前脚が湾曲しておりプロペラの先端が少し削られていた。

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 |
| 重 傷 | 0 | — | 0 |
| 軽 傷 | 0 | — | 0 |
| な し | 1 | — | |

2.3 航空機の損壊の程度

中 破

084002

2.4 航空機以外の物件の損壊

なし

2.5 乗組員に関する情報

機長 昭和24年1月2日生

航空機操縦練習許可書 東第173号 昭和51年5月19日まで有効

単独飛行の技能のあることの証明

認定年月日 昭和49年8月15日

総飛行時間 57時間34分

うちパイパー式28型 55時間11分

最近30日間の飛行時間 2時間51分

単独飛行時間 6時間33分

操縦教員

(地上監督) 昭和17年12月24日生

事業用操縦士技能証明書第2938号

昭和44年12月11日取得

操縦教育証明第571号

昭和45年5月18日取得

第1種航空身体検査証明書第11650402号

有効期間 昭和50年2月19日から昭和51年2月18日まで

総飛行時間 4,515時間

2.6 航空機に関する情報

型式 パイパー式 PA-28-150型

製造年月日 昭和40年5月27日

製造番号 第28-2508号

耐空証明書番号 第東50-226号

有効期間 昭和50年8月13日から昭和51年8月12日まで

総飛行時間 4,598時間41分

084003

2.7 気象に関する情報

機長の口述によると、事故当時の気象は北～北西の風3～5ノット、視程10キロメートル以上、晴であった。

2.8 飛行場及び地上施設に関する情報

当該飛行場は、本田航空株式会社に所属する非公共用飛行場であり、同機が使用した滑走路32は、長さ600メートル幅25メートルでアスファルト・コンクリート舗装であった。

2.9 航空機又はその部品の損壊に関する情報

前脚が左側に湾曲。

プロペラの先端がそれぞれ約15ミリメートルと10ミリメートル削られた。

右主翼下面にしわ。

3 事実を認定した理由

3.1 解 析

事故機の調査結果、機長、操縦教員及び目撃者の口述から機体、発動機等は事故発生時まで正常な状態であったものと認められる。

同機は、最初の接地でバウンドしたが、これはほとんど三点着陸に近い姿勢で、やや前輪が早期に接地したためのものであり、この前輪からの接地は、進入速度が通常より早く、また、グライド・パスが低い状態で、返えしが不十分であったことによるものと推定される。

同機の着陸時における返えし不足については、当該着陸がスポット・ランディングの競技であることから、機長が機速の早い同機が定点外に大きく逸脱するのを避けるため、返えし操作を十分行わなかったということも考えられる。

同機は、バウンドした場所から約45メートル先の滑走路上に再び機首下げ姿勢となって前輪から接地し、プロペラを破損し、この前後2回の接地で前脚が左側にわん曲し、右主翼下面にしわがよったものと推定される。機長は、この2回目の接地直後、着陸復行したが、同時に地上の操縦教員からも着陸復行の指示が出された。

着陸復行後、同機は通常の場合周径路をまわり無事着陸したものと認められる。

084004

4 結 論

- (1) 機長は適法な資格を有していた。
- (2) 同機は所定の耐空証明を有し、かつ整備されていた。
- (3) 最終進入径路において、同機はやや低く進入し、また、進入速度もやや速かったものと推定される。
- (4) 同機は、着陸寸前の機首の返えし操作が不十分のため、前脚から接地し、バウンドしたものと推定される。

原 因

本事故は、着陸時に機長の返えし操作が不十分であったため、同機が前脚から接地し、バウンドしたことによるものと推定される。

084005