

日本フライングサービス株式会社所属  
パイパー式PA-31型JA 5184  
に関する航空事故報告書

昭和51年 5月20日  
航空事故調査委員会議決（空委調第42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

日本フライングサービス株式会社所属パイパー式PA-31型JA5184は、昭和51年1月1日15時45分ごろ、機長及び同乗者2名が乗組みレジャー飛行を終了し調布飛行場に着陸の際、脚下げ操作がおくれ前脚がロック状態にならずに接地し滑走路から逸脱して機体は中破した。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51年1月1日～2日 現場調査

### 1.3 原因関係者からの意見の聴取

昭和51年5月7日 意見聴取

093001

## 2 認定した事実

### 2.1 飛行の経過

事故当日、機長及び同乗者（機長の家族）2名はJA5184に乗組み調布飛行場を14時20分に離陸し、江の島上空を経て帰投した。同機は、調布タワーと約5マイルの位置で交信したが、その後の事故に至るまでの状況は、滑走路面の痕跡、機長及び目撃者の口述から次のとおりであった。

機長は飛行場から約5マイルの位置でタワーから滑走路35に直線進入の許可を得たのち、約2マイルの位置でタワーに「最終進入2マイル」を通報したが、そのときの高度は約800フィート、速度は約120マイル/時でフラップは15度であり、約1マイルの位置でフラップを40度まで下げて進入した。

このときの調布飛行場の交通状況は、ベースレグを経由してきたパイパー23が同機の前方に先行機として着陸進入を行っており、パイパー23が着陸して滑走路が開放されたのち、JA5184はタワーから着陸許可を受け引き続き脚が出ていない旨の警告を受けた。機長は直ちに脚下げレバーを操作しパワーを入れたが、同機は滑走路末端から約350メートル内側の地点に左右の主脚ドアー及び左右フラップ後縁を接地させ再び浮上した。同機は長さ約30メートルくらいの距離を高さ約1メートルで飛行し、左右の主脚の脚下げは行われたが、前脚の脚下げが完全に行われないうちに機長はパワーを絞ったため機首下げの状態での接地し、約120メートルの間、滑走路面をプロペラでたたきながら地上滑走し、その後、左に逸脱し着陸帯及び芝生上を約190メートル地上滑走し機首が接地の状態での停止した。

### 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	0
重	傷	0	0	0
軽	傷	0	0	0
な	し	1	2	

### 2.3 航空機の損壊の程度

中破

093002

## 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 大正10年9月24日生  
自家用操縦士技能証明書 第5636号  
昭和49年2月13日取得  
第三種航空身体検査証明書 第31371042号  
昭和51年3月9日まで有効  
総飛行時間 400時間05分  
うちパイパー式 PA-31型 290時間  
最近30日間の飛行時間 16時間22分

## 2.6 航空機に関する情報

航空機型式 パイパー式PA-31型  
製造年月日 昭和46年4月14日  
製造番号 31-714  
耐空証明書番号 第東50-148  
昭和51年6月23日まで有効  
総飛行時間 1,046時間39分

## 2.7 気象に関する情報

東京航空地方気象台調布空港出張所の15時48分の観測値は次のとおりであった。

風静穏，視程15キロメートル，快晴，気温9度C，露点温度4度C，QNH2996

## 2.8 航空機又はその部品の損壊に関する情報

左右プロペラがほぼ中央から後方にわん曲

機首下面破損

左右フラップ破損

左翼上面及び右翼下面にひずみ

**093003**

### 3 事実を認定した理由

#### 3.1 解析

事故機の調査結果、機長及び目撃者の口述から着陸装置の位置指示灯及び警報装置を含む機体、エンジン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、機長の接地直前における脚下げとパワーを入れたことによって左右の主脚ドアを接地させた後、再び浮上したものと推定される。その後、同機は長さ約30メートルほど滑走路直上を飛行したのち接地したが、機長がパワーを絞ったための接地であり、左右の主脚はダウンロックしたが、構造上主脚よりもダウンロックが時間的にややおくれる前脚はダウンロックされないうちに接地したため、機首が接地の状態となったものと推定される。

同機は滑走路末端から約350メートル内側に主脚ドアが接地したが、このことは同機が接地直前まで脚を下げていないため生ずる速度の過大及び降下率の減少により通常よりも接地点が伸びる結果となったものと推定される。

同機は直線進入であり最終進入2マイルの地点までに脚下げ操作を完了している筈であったが、機長は同機の直前に着陸した先行機に注意を集中し、接地の直前にタワーから警告を受けるまで脚下げ操作を失念していたものと推定される。

機長は進入中に着陸装置の位置指示灯を確認したかどうかの記憶はなく、また、同機の着陸警報装置は吸気圧12インチで作動するように調整されており、副操縦席にいた同乗者はこの警報を聞いたが、機長は注意が先行機に集中していたため、この警報も記憶に残らなかったものと推定される。

### 4 結 論

- (1) 機長は、適法な資格を有していた。
- (2) 航空機は、所定の耐空証明を有し、かつ整備されていた。
- (3) 機長は、同機の直前に着陸した先行機に注意が集中していたため接地直前にタワーから警告を受けるまで脚下げ操作を失念していたものと推定される。
- (4) 着陸前の点検確認が確実に実施されなかったものと推定される。

#### 原 因

本事故は、機長が接地直前まで脚下げ操作を失念していたことによるものと推定される。

093004