

日本フライングサービス株式会社所属
パイパー式PA-28-140型JA3522
に関する航空事故報告書

昭和52年1月6日

航空事故調査委員会議決（空委第3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-28-140型JA3522は、昭和51年7月24日11時18分ごろ、茨城県竜ヶ崎飛行場で連続離着陸訓練を実施中、滑走路（全長800メートル）に接地の際、前車輪から接地し、続いてプロペラも接地し中破した。

同機には機長のみとう乗していたが、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7月24日 現場調査

7月25日 ”

1.3 原因関係者からの意見の聴取

昭和51年10月28日 意見聴取

127001

2 認定した事実

2.1 飛行の経過

事故当日 JA3522 は、茨城県竜ヶ崎飛行場で3回の連続離着陸訓練のため機長のみがとう乗し、同飛行場滑走路08から11時03分離陸した。

第1回目は、先行機との間隔が十分でなかったのでゴー・アランドした。

その後、事故発生に至るまでの経過は、次のとおりと推定される。

同機は再度左場周経路に入り、機長はベース・レグをエンジン回転速度約2,000 rpm、速度約85マイル/時、フラップ2段(25度)下げて降下し、ファイナル進入後フラップを3段下げ(40度)とし速度約80マイル/時で進入した。

そのとき、先行機は当該滑走路を離陸していた。

機長は、滑走路08末端通過後、スロットルをアイドルにし、機首を起し始め着陸態勢に入った。

同機は、滑走路08末端から約280メートルの滑走路の上に大きな機首下げ姿勢で前車輪から接地し、続いてプロペラも接地し、滑走路上にタイヤパンク跡、プロペラ痕跡を残した後3回バウンドし最終接地点から約135メートルの地点まで滑走し停止した。

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
重 傷	0	—	0
軽 傷	0	—	0
な し	1	—	

2.3 航空機の損壊の程度

中破

2.4 航空機以外の物件の損壊

なし

127002

2.5 乗組員に関する情報

機長	昭和22年11月8日生
自家用操縦士技能証明書	第5478号
限定事項	飛行機・陸上単発
取得年月日	昭和48年11月1日
第3種航空身体検査証明書	第31650703号
有効期間	昭和50年9月29日から昭和51年9月28日まで
総飛行時間	186時間14分
同型式機の飛行時間	14時間39分
最近30日間飛行時間	2時間20分

2.6 航空機に関する情報

型式	パイパー式PA-28-140型
製造年月日	昭和44年7月25日
製造番号	28-26182
耐空証明書番号	第東50-345号
有効期間	昭和50年11月11日から昭和51年11月10日まで
総使用時間	3,561時間19分
前回点検（50時間点検）後の使用時間	22時間51分

事故発生時の重量は、1,680ポンドと推算され、重心位置は86.2インチでそれぞれ許容範囲内にあった。

2.7 気象に関する情報

機長の口述によれば、事故発生時における天気は晴、視程10キロメートル以上、風向100度風速3ノット、気温26度Cであった。

2.8 航空機及びその部品の損壊に関する情報

プロペラ・ブレード先端が約15センチメートル後方に曲り、擦過摩耗。
前脚ストラットが後方及び左方へ曲り、オレオが底つきし、トルク・リンクが座屈。
前脚ストラットの上部マウント及び下部マウントの1部が破断。

127003

3 事実を認定した理由

3.1 解析

事故機及び整備記録の調査結果ならびに機長の口述から、同機は事故発生までは正常であったものと推定される。当時の気象は事故に関連なかったものと推定される。

最終進入経路での後半の速度は、機長及び目撃者の口述から、通常よりもやや速かったものと推定される。

機長は接地に際し、同機の速度が通常よりもやや速い状態において、スロットルをアイドルとした後、機首上げ操作を行ったが、その操作速度が速くかつ操作量が多かったため、同機はバルーニング状態になったものと推定される。

機長は、バルーニングによって速度が減少し、これにともなう揚力の減少した状態で機首下げを行ったため、同機は急激かつ大きな機首下げ状態となり前車輪から接地し、続いてプロペラも接地し、それらを破損したものと推定される。

同機は、最初の接地点で前車輪及びプロペラがほとんど同時に接地した後、オレオが底つきしてタイヤがパンクし、かつ深さ約3.5センチメートルのプロペラ痕跡を滑走路上に残していることから、同機の接地時の機首下げ角度は約10度と推定される。

その後、同機は第1接地点から約40メートル及び約70メートル先の地点で2回バウンドし、それぞれプロペラ痕跡を残した後更に約20メートル先の地点に接地し、再びプロペラ痕跡を残したものと認められる。

4. 結論

- (1) 機長は適法な資格を有していた。
- (2) 同機は有効な耐空証明を有し、事故発生まで正常であったものと推定される。
- (3) 当時の気象は、事故発生に関連なかったものと推定される。
- (4) 同機の接地に際し、機長の行った機首上げ操作は、その操作速度が速くかつ操作量が多かったため、同機はバルーニングになったものと推定される。
- (5) その後機長の行った機首下げ操作によって、同機は急激かつ大きな機首下げ状態となり、前車輪から接地し、続いてプロペラも接地したものと推定される。

127004

原 因

本事故は、同機が接地前バルーニング状態になった際に、機長の行った機首下げ操作によって、急激かつ大きな機首下げ姿勢となって接地したことによるものと推定される。

127005