

公共施設地図航空株式会社所属
パイパー式PA28-140型JA3636
に関する航空事故報告書

昭和54年5月8日
航空事故調査委員会議決（空委第25号）

委	員	長	岡	田	實
委		員	山	口	弘
委		員	諏	訪	勝
委		員	上	山	忠
委		員	八	田	夫
					三

1 航空事故調査の経過

1.1 航空事故の概要

公共施設地図航空株式会社所属パイパー式PA28-140型JA3636は、昭和54年1月22日15時45分ごろ、操縦練習生が乗組み茨城県稲敷郡河内村大利根場外離着陸場に着陸の際、バウンドしたのち滑走路上にかく坐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54年1月23日 現場調査

1.3 原因関係者からの意見聴取

昭和54年4月24日 意見聴取

231001

2 認 定 し た 事 実

2.1 飛行の経過

J A 3 6 3 6 は、昭和 5 4 年 1 月 2 2 日、1 0 時 1 5 分 から 1 1 時 0 0 分 まで、操縦教員及
び操縦練習生が乗組み、大和根場外離着陸場においてタッチアンドゴーランディングの訓練を 7
回行った。

その後、単独飛行審査のため、操縦教員及び操縦練習生は同機に乗組み 1 5 時 0 2 分大和
根場外離着陸場を離陸し、タッチアンドゴーランディングを 3 回行った。その結果、操縦教員は
操縦練習生（以下「機長」という。）の単独飛行を許可した。

操縦教員は同機から降機し、機長は、単独でタッチアンドゴーランディングを 2 回行ったのち、
着陸のため滑走路 2 5 に進入した。

同機は、ダウンウインドレグを高度 8 0 0 フィートで飛行し、ベースレグを経て、パワー約
1 8 0 0 r p m で最終進入に入った。

その後、フルフラップにしてパワーをしぼって進入したが、進入側の滑走路末端から 5 0 ~
7 0 メートル入った滑走路上にわずかに機首下げの姿勢で接地し、3 回バウンドした後、最初
の接地点から約 2 0 0 メートルの滑走路上に前輪から接地し前脚の支柱が折損した。同機は、
その後滑走路を約 2 0 メートル地上滑走し、わずかに機首を右に振り、滑走路上に機首下
げの状態にかく坐した。

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	—	

231002

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

2.5 乗組員に関する情報

機長 昭和11年2月1日生

航空機操縦練習許可書 新東第82号

有効期限 昭和54年6月27日

総飛行時間 47時間44分

最近90日間の飛行時間 3時間04分

操縦教員(地上監督) 大正6年8月25日生

事業用操縦士技能証明書第2217号

昭和42年11月7日取得

操縦教育証明 第389号

昭和42年12月21日取得

第1種航空身体検査証明書 第11371468号

有効期限 昭和54年10月24日

総飛行時間 14,320時間

2.6 航空機に関する情報

型式 パイパー式PA28-140型

製造年月日 昭和46年3月19日

製造番号 第28-7125253号

耐空証明書番号 第大-53-229号

有効期限 昭和54年10月10日

総飛行時間 3,662時間54分

2.7 気象に関する情報

操縦教員の口述によると、事故当時の気象は、快晴、視程良好、風向270～280度、風

231003

速5～6ノットであった。

2.8 航空機及びその部品の損壊に関する情報

前脚支柱折損。

プロペラ両端湾曲。

右主翼下面にしわ。

エンジン一部破損。

3 事実を認定した理由

3.1 解 折

3.1.1 機長及び操縦教員は、適法な資格を有していた。

3.1.2 同機は、有効な耐空証明を有していた。また、機体の調査結果及び機長の口述から、同機は、事故発生時まで正常な状態であったものと認められる。

3.1.3 事故当時の気象状況は、事故の発生に直接関連がなかったものと認められる。

3.1.4 同機は、着陸の際、滑走路上の通常の地点にわずかに機首下げの姿勢で接地しバウンドしたが、当該バウンドは、機長の返し操作のタイミングが遅れて、返しが十分でない状態で、かつ通常より早い速度で接地したために発生したものと推定される。

最初のバウンド後、機長は、パワーを加えずに、かつ操縦桿については、はっきり記憶していないが前方に操作したような気がする」と口述しており、同機は、その後更にバウンドをくり返していることから、ポーボイズに陥つたものと推定され、機長のバウンド後の操作は適切でなかったものと推定される。

3.1.5 本事故は、機長の初めての単独飛行において発生したものであり、当該飛行で事故前に行った2回のタッチアンドゴーランディングは、操縦教員及び機長の口述によれば正常に行われたものと認められる。

4 結

論

(1) 機長及び操縦教員は、適法な資格を有していた。

231004

- (2) J A 3 6 3 6は、有効な耐空証明を有し、事故発生時まで正常な状態にあったものと認められる。
- (3) 事故当時の気象状況は、事故の発生に直接関連がなかったものと認められる。
- (4) 本事故は、機長の初めての単独飛行であった。
- (5) 同機は、着陸の際接地のための機長の返し操作のタイミングが遅れて、返しが十分でない状態で、かつ通常より早い速度で接地したためバウンドし、その後の操作も適切でなかったためポーポイズに陥つたものと推定される。

原 因

本事故は、機長の着陸時における返し操作のタイミングが遅れて、返しが十分でない状態で接地し、その後の操作も適切でなかったためポーポイズに陥つたことによるものと推定される。

231005