

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JA3605  
に関する航空事故報告書

昭和54年8月30日

航空事故調査委員会議決(空委第44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JA3605は、昭和54年4月1日11時56分ごろ、タッチアンドゴーランディング練習のため、機長他1名が乗組み、名古屋空港滑走路34に着陸滑走中、グランドループの状態となって中破した。

本事故による火災の発生はなく、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4月3日～4日 現場調査

### 1.3 原因関係者からの意見聴取

昭和54年8月27日 意見聴取

239001

## 2 認定した事実

### 2.1 飛行の経過

J A 3 6 0 5 は、昭和 5 4 年 4 月 1 日、名古屋空港において機長他 1 名がとう乗し、タッチアンドゴーランディングの練習のため、11時06分ごろ滑走路34より離陸した。

7回のタッチアンドゴーランディングを実施したのち、機長は、8回目の場周経路の第4旋回を実施中、名古屋タワーに対し、位置通報を行い、ついで同タワーから滑走路34に着陸許可を得たのち、対気速度約90マイル/時、エンジン回転速度1,900rpm、フラップ25度下げの状態最終進入態勢に入った。

機長は、高度約200フィートを通過する時点においてフラップを40度下げとし、対気速度を約85マイル/時に減少させた。その後、機長は、滑走路末端を通過した時点で、エンジンスロットルを全閉として対気速度約70マイル/時で滑走路中心線付近に接地した。

その直後、機長は、フラップを上げるため座席右側下にあるフラップレバーを操作中、機首がわずかに左へ偏向したように感じ、その修正操作としてとっさに右ラダーペダルをやや強く踏込んだところ、同機は右へ偏向し、滑走路の右側に向かって逸走した。機長は、同機の滑走路右側からの逸脱を危惧し、滑走路ショルダーの直前で左ラダーペダルを一杯に踏込む急激な修正操作を行った。

同機は、滑走路上に前輪と右主輪のスキッドによる痕跡及び右主輪のブレーキによるスリップ痕跡を残しながら回頭してグランドループの状態となり、右主翼々端が接地し、つづいてプロペラで滑走路面をたたいたのち、機首方位210度で滑走路34末端から約400メートルの中心線付近に停止した。

### 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	1	

239002

## 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6年5月18日生

自家用操縦士技能証明書 第7184号

昭和52年3月12日 取得

第3種航空身体検査証明書 第3100287号

有効期限 昭和54年4月8日

総飛行時間 249時間32分

同型式機の飛行時間 249時間32分

最近30日間の飛行時間 1時間45分

## 2.6 航空機に関する情報

型式 パイパー式PA-28-140型

製造番号 28-7125180

製造年月日 昭和46年2月12日

耐空証明書番号 第大-53-103号

有効期間 昭和53年6月21日から昭和54年6月20日まで

総飛行時間 5,114時間35分

50時間点検後の飛行時間 30時間52分

重量及び重心位置は、1,852ポンド、86.26インチでいずれも許容範囲（最大重量2,150ポンド、推定重量1,852ポンド時の重心位置許容範囲は、85.2～95.9インチ）であった。

## 2.7 気象に関する情報

名古屋航空測候所による事故当時の観測値は次のとおりであった。

11時55分：風向変動、風速3ノット、視程2.5キロメートル、雲量1/8高積雲、雲高

**239003**

1 8,000 フィート、雲量 5 / 8 絹雲、雲高不明、気温 13 度 C、露点温度 - 2 度 C、高度計  
規正值 30.07 インチ Hg。

## 2.8 航空機及びその部品の損壊に関する情報

プロペラ 両先端約 10 センチメートルの部分より後方へ湾曲

前脚フォーク 左側へ曲り

前輪ホイールドラム 右側フランジ部摩耗

右主翼々端カバー 下面摩耗

## 3 事実を認定した理由

### 3.1 解析

3.1.1 JA3605 は、調査の結果及び機長の口述から、事故発生まで機体、エンジン等は正常な状態であったものと推定される。

3.1.2 事故当時の気象状況は、事故発生に関連がなかったものと推定される。

3.1.3 接地直後、機長のフラップレバー操作中に同機が左へわずかに偏向したことは、当該レバー操作中の機長の姿勢変化に伴う無意識な操舵によるものであると推定される。

3.1.4 同機は、上記偏向に対する機長の右ラダーによる修正操作の後、大きく右へ偏向し、滑走路右側ショルダーの手前まで進行しているが、これは機長の当該修正操作が過大であったことによるものと推定される。

3.1.5 その後、左へのグランドループの発生は、滑走路上に残された左主輪のブレーキ痕跡から、着陸後、速度が十分に減衰されない状態において、機長が同機の滑走路からの逸脱を危惧し、左ラダーを急激にかつ最大に操作すると共にブレーキを踏込んだことによるものと推定される。

## 4 結論

- (1) 機長は、適法な資格を有し、所定の航空身体検査に合格していた。
- (2) JA3605 は、有効な耐空証明を有し、事故発生まで正常であった。

**239004**

- (3) 当時の気象は、事故発生に関連はなかったものと推定される。
- (4) 同機が着陸接地の直後における左へのわずかな偏向に対して、機長の修正操作は過大であったものと推定される。
- (5) 機長は、前号の修正操作によって同機が右へ大きく偏向したため、その修正操作として左ラダーを急激にかつ最大に操作すると共に左ブレーキを踏込んだことにより、同機は左へのグランドループの状態に陥ったものと推定される。

#### 原 因

本事故は、同機が着陸接地後の滑走中、機首偏向に対する機長の修正操作に適切さを欠いたため、グランドループに陥ったことによるものと推定される。

**239005**