

大洋航空株式会社所属  
パイパー式PA-28-140型JA3608  
に関する航空事故報告書

昭和55年4月23日

航空事故調査委員会議決（空委第20号）

委員長	八田桂三
委員	榎本善臣
委員	諏訪勝義
委員	小一原正明
委員	幸尾治朗

## 1 航空事故調査の経過

### 1.1 航空事故の概要

大洋航空株式会社所属パイパー式PA-28-140型JA3608は、昭和54年12月16日10時05分ごろ、離着陸訓練のため、操縦練習生1名がとう乗して、竜ヶ崎飛行場（茨城県竜ヶ崎市半田町3177）の滑走路に着陸の際、バウンドし、ポーボイズ状態となつて中破した。

本事故による火災は発生せず、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12月17日 現場調査  
昭和54年12月20日 機長からの口述聴取  
昭和55年3月13日 機体損傷部分の分解調査

### 1.3 原因関係者からの意見聴取

昭和55年4月15日 意見聴取

278001

## 2 認定した事実

### 2.1 飛行の経過

J A 3 6 0 8 は、昭和 5 4 年 1 2 月 1 6 日、操縦訓練のため、操縦練習生 1 名と操縦教員が乗組んで調布飛行場を 0 9 時 0 0 分ごろ離陸し、竜ヶ崎飛行場において、連続離着陸訓練を 5 回行った後、同飛行場に 0 9 時 3 5 分ごろ着陸した。

その後、操縦練習生は、操縦教員から約 1 5 分間のブリーフィングを受け、単独飛行による離着陸訓練を許可された。

操縦練習生（以下「機長」という。）は、0 9 時 5 7 分ごろ、滑走路 2 6 から離陸した。

操縦教員は、滑走路中央の西側誘導路入口付近で飛行監視のため待機していた。

同機は、離陸後北側場周経路上のダウンウインドレグを高度 8 0 0 フィートで飛行し、ベースレグを経て滑走路 2 6 のファイナルコースに入った後、プロペラ回転速度を約 1, 6 0 0 rpm に絞り、フルフラップ 4 0 度下げとし、速度約 8 0 マイル/時を保持しながら進入した。

滑走路末端上高度約 2 0 フィートにおいてエンジンスロットルをアイドルとした後、徐々に返し操作を行い、滑走路末端から 1 5 0 ～ 1 6 0 メートルの地点に僅かに機首下げの姿勢で接地してバウンドし、再び前車輪から接地し、3 回バウンドした後、約 6 5 メートル地上滑走し、滑走路中心線より右側（約 2. 5 メートル）に機首をやや右に偏向して停止した。

その後、操縦教員が同乗し、機長と交替して同機を誘導路まで移動し、エンジンを停止した。

停止後、機体点検の際、同機の前脚の変形とプロペラブレードの路面との接触による損傷が発見された。

### 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	—	

278002

## 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に関する情報

な し

## 2.5 乗組員に関する情報

機長 昭和13年3月17日生

航空機操縦練習許可書 東第952号

有効期間 昭和54年9月25日から昭和55年9月24日まで

総飛行時間 20時間18分

最近30日間の飛行時間 14時間53分

最近7日間の飛行時間 4時間23分

機長飛行時間 15分

操縦教員 昭和30年11月20日生

事業用操縦士技能証明書 第5994号

昭和50年9月17日取得

限定事項 陸上単発

操縦教育証明 第881号

昭和52年5月7日取得

第1種航空身体検査証明書 第11651626号

有効期限 昭和55年5月28日

総飛行時間 2,151時間01分

機長飛行時間 2,118時間29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46年2月16日

製造番号 28-7125193

耐空証明書番号 第東54-349号

有効期間 昭和54年10月15日から昭和55年10月14日まで

**278003**

総飛行時間 6,421時間45分

事故当時の重量は1,731ポンド、重心位置は86.20インチで、いずれも許容範囲（重量2,150ポンド、重心位置は1,731ポンドにおいて84.0～95.9インチ）内であった。

## 2.7 気象に関する情報

竜ヶ崎飛行場における事故当時の気象は、操縦教員及び機長の口述によれば、天候晴、風向約270度、風速4～5ノット、視程10キロメートル以上であった。

## 2.8 航空機及びその部品の損壊に関する情報

ノーズギヤホークアセンブリ 変形（アクスルボルトの変形を含む）

ノーズギヤストラットマウント 溶接部亀裂

プロペラブレード両先端部 18センチメートル前方に湾曲

25センチメートル後方に湾曲

# 3 事実を認定した理由

## 3.1 解析

3.1.1 JA3608は、有効な耐空証明を有し、機体の調査及び機長の口述から、事故発生時まで異常がなかったものと認められる。

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

3.1.3 同機が最初の接地の際バウンドしたのは、通常よりやや速い速度で着陸進入の際、機長の返し操作のタイミングが遅れ、僅かに機首下げ姿勢で接地したことによるものと推定される。

3.1.4 機長は、最初のバウンド後、着陸修正のためプロペラ回転速度を約2,000rpmまで増加したと口述しているが、これに対応するその後の操作に適切を欠いたため、ポーイズ状態に陥ったものと推定される。

**278004**

## 4 結 論

- (1) 機長は、適法な操縦練習許可書を有し、操縦教員は、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) JA3608は、有効な耐空証明を有し、事故発生まで異常がなか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はなかったものと認められる。
- (4) 同機は、通常よりやや速い速度で着陸の際、機長の返し操作のタイミングが遅れて接地したため、バウンドしたものと推定される。
- (5) 同機は、バウンド後、機長の修正操作に適切を欠いたため、ポーポイズ状態に陥ったものと推定される。

### 原 因

本事故は、機長が、着陸時においてバウンド後の修正操作に適切を欠いたため、ポーポイズ状態に陥ったことによるものと推定される。

**278005**