

日本フライングサービス株式会社所属
パイパー式PA28—140型JA3658
に関する航空事故報告書

昭和50年2月20日
航空事故調査委員会議決（空委調第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

関兵精麦株式会社が所有し日本フライングサービス株式会社が使用しているパイパー式PA—28—140型JA3658は、昭和49年8月11日13時41分ごろ、女満別空港滑走路に着陸接地後、滑走路を逸脱し、飛行場外の畑地にかく坐停止した。

同機には、操縦練習生（以下「練習生」という。）教官及び同乗者1名の合計3名がとう乗していたが、教官のみが軽傷を負い、他の同乗者には異常はなかった。

火災は発生しなかった。

1.2 航空事故調査の概要

昭和49年8月12日～13日 現場調査

1.3 原因関係者からの意見の聴取

昭和50年1月30日 意見聴取

033001

2. 認定した事実

2.1 飛行の経過

JA3658は、当日、航法及び生地着陸訓練のため、練習生が左席に、教官が右席に、同乗者が後席にとり乗し、練習生が操縦して丘珠空港を09時50分に離陸した。

同機は、途中、釧路空港及び中標津空港において生地着陸訓練を行った後、女満別空港に向かった。

その後、同機は女満別空港からほぼ南東約20マイル及び5マイルで女満別ラジオと交信した後、滑走路36の右旋回場周経路のベース・レグに進入した。

練習生は、ベース・レグでフラップを2段(25度)に下げ、エンジン回転速度を1800回転/分、指示対気速度85マイル/時とした後、ファイナルに進入した。

練習生は、ファイナルでの高度が若干高目であったため、エンジン出力をややしぼり、正しい進入角に一致させた後、フラップを3段(40度)に下げ、速度80マイル/時で最終進入を継続した。

その後、高度5メートルでアイドルとし、返し操作を行ったが、返し操作不十分のまま滑走路36末端から約200メートル中に入った地点に前車輪から接地し、バウンドした。

同機は、バウンド後約35メートルを高度約1メートルでほぼ水平の状態に滑空した後、機首が下りだし、その時点で、教官は「パワー」と叫んだ。

練習生は、反射的にスロットルを操作したが、直ちに出力が追従しなかったため、一旦スロットルをアイドルに戻した後、再度加速操作を行った。

これによって出力は増加したが、同機は、再度前輪から接地バウンドし、異常な機首高姿勢となり、その後、最大出力(離陸出力)状態のまま左傾して左に偏向し始めた。

教官は、練習生に手をはなせと命じながら、この異常姿勢の修正操作を行おうとしたが、練習生が操縦輪を固く保持していたため果せず、そのうち同機には振動が発生し、失速警報灯が点灯するなど失速の徴候を示した後失速した。

その後、同機は、滑走路左側縁から約30メートル、場周さくから約6メートル手前の飛行場内の舗装面に、前のめりの状態で到着し、前脚柱を折損した後、バウンドして機首方位約300度でやや右に傾きながら場外に逸脱した。

同機は、場外に逸脱の際、プロペラ及び左翼が場周さくの木の支柱に接触し、同支柱5本を押し倒して畑地に突込み、機首を右に偏向しながら約40メートル逸走した後、機首方位約40度でかく坐停止した。

033002

2.2 人の死亡，行方不明及び負傷

教官のみ軽傷を負った。

2.3 航空機の損壊の程度

大破

2.4 航空機以外の物件の損壊

場周さく一部破損及び畑地に損害を与えた。

2.5 乗組員に関する情報

練習生 昭和20年2月17日生

航空機乗組員の資格

練習許可書 東第94号

有効期限 昭和50年5月7日

航空身体検査証明書 (第3種)第31370816号

有効期限 昭和50年4月25日

総飛行時間 152時間12分

同型式飛行時間 82時間05分

教官 昭和18年8月25日生

航空乗組員の資格

事業用技能証明書 第4120号

昭和47年1月29日交付

限定事項 陸上単発

操縦教育証明 第716号

昭和47年5月19日交付

航空身体検査証明書 (第1種)第11650292号

有効期限 昭和50年4月30日

総飛行時間 4,015時間35分

同型式総飛行時間 1,600時間00分

033003

2.6 航空機に関する情報

2.6.1 航空機の型式	パイパー式 PA-28-140型
製造番号	28-7325011
製造年月日	昭和47年9月28日
耐空証明書番号	第東49-145号
有効期限	昭和50年6月25日
総使用時間	351時間39分

2.6.2 事故発生時の推定重量重心位置

2,072.2ポンド +89.4インチ

すべて許容範囲内にあった。

2.7 気象に関する情報

網走地方気象台女満別空港出張所発表の気象観測値によれば、風向風速及び視程は次のとおりであった。

定時観測値 13時00分
010度7ノット、風向変動 320度/020度
10キロメートル以上
事故時の観測値 13時45分
080度7ノット
10キロメートル

2.8 航空機又はその部品の損壊に関する情報

プロペラ	1枚が中央部分から後方にわん曲
前脚	折損
右主脚	折損
主翼	左主翼前縁打痕へコミ

2.9 飛行場に関する情報

滑走路 18/36

033004

長さ 1,200メートル 幅 30メートル
アスファルト・コンクリート舗装

3. 事実を認定した理由

3.1 解 析

練習生の操縦による当該着陸では、その操作が適切でなく、返し不足の状態のまま前輪から接地したものと推定される。

同機は、最初のバウンド後、ほぼ水平に約40メートル滑空したが、その後半において、教官が練習生に「パワー」と指示しており、この指示は、ポーポイズになることを危惧して、パワーを入れて復行せよという意図にもとづいたものであると推定される。

教官の「パワー」との指示により、練習生は反射的にかつ急激に出力増加のためのスロットル操作を行ったが、出力が追従しなかったため、スロットルを見ながら一旦スロットルを戻した。その後再度のスロットル操作を行った結果出力は追従したが、殆んど同時に同機の2回目の接地が発生したものと考えられる。

同機は、2回目の接地後、異常な機首高姿勢となったが、これは、バウンドの反動に出力増加によるエレベーター効果が加わったことによるものと推定され、その後発生した左への偏向は、この時点で練習生が操縦輪を左側に下げた状態で保持していたことによるものと推定される。

同機が異常姿勢となった時点での教官の修正操作は、練習生が操縦輪を無意識のうちに固く保持していたため、操だできなかつたものと推定される。

その後、同機は、離陸出力が入った異常な機首高姿勢で、かつ、左傾した状態から失速状態で着陸したものと推定される。

4. 結 論

- (1) 練習生及び教官は、適法な資格を有し、所定の検査に合格していた。
- (2) JA3658は、有効な耐空証明を有していた。
- (3) JA3658は、事故発生まで異常なかつたものと推定される。

033005

- (4) 最初のバウンドは，前車輪が主車輪より先に接地したものと推定される。
- (5) 最初のバウンド後，教官が行った「パワー」との指示で，練習生はただ反射的にスロットルを操作した。
- (6) 同機が2回目の接地後，異常な機首高姿勢となったことは，バウンドの反動に出力増加によるエレベーター効果が加わったことによるものと推定される。
- (7) 同機は，出力の入った異常姿勢から失速状態で到着したものと推定される。
- (8) 同機が失速するに至ったのは，練習生の操縦操作に対する教官の修正操作が適切になされなかったことによるものと推定される。

原 因

本事故は，着陸時における練習生の操作に対する教官の適時適切な指示及び修正操作がなされなかったためと推定される。

033006