

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JA3639
に関する航空事故報告書

昭和50年4月24日

航空事故調査委員会議決（空委調第13号）

委員	長	岡田	實
委員	員	山口	弘
委員	員	諏訪	勝
委員	員	上山	忠
委員	員	八田	桂
			夫
			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JA3639は、昭和49年11月12日14時55分ころ、機長と同乗者3名が乗組み、種子島空港滑走路31に接地の際、前輪から接地した後中破したが、火災は発生せず、人員に異常はなかった。

1.2 航空事故調査の概要

昭和49年11月14日～15日 現場調査

1.3 原因関係者からの意見の聴取

昭和50年3月11日 意見聴取

046001

2 認定した事実

2.1 飛行の経過

JA3639は、昭和49年11月12日機長と同乗者3名が乗組み、レジャーの目的で有視界飛行方式で12時54分北九州空港を出発し、種子島空港に向った。14時48分種子島空港の北5マイル、高度1,500フィートで種子島ラジオへ着陸情報を要求し、同機は種子島ラジオから「滑走路31、風向330度、風速10ノット、QNH3007」との情報を受けた。同機は、ベースレグでフラップ2段(25度)、85マイル/時とし、800フィートで最終旋回を行った。

機長は、最終進入経路上で、フラップを3段(40度)に下げ、速度約80マイル/時で進入を継続した。

機長は、滑走路末端を高度約30フィートで通過した後、徐々にエンジン出力を絞りながらアイドルとし、機首の引き上げ操作を行ったが、滑走路末端から230メートル付近で前輪から接地しバウンドした。バウンド後、同機は高度約1メートルで、ほぼ水平姿勢で約90メートルを滑空したのち、再度前輪から接地しバウンドした後、過度の機首上げ姿勢となり、約40メートル先の滑走路上に失速状態で機首から落下着陸し、滑走路上に停止した。

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	3	

2.3 航空機の損壊の程度

中破

046002

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 大正6年3月18日生

自家用操縦士技能証明書 第3635号

昭和45年10月14日 取得

限定事項 飛行機陸上単発

第3種航空身体検査証明書 第31660156号

有効期限 昭和50年2月16日

総飛行時間 245時間45分

同型式飛行時間 200時間00分

最近1週間の飛行時間 なし

2.6 航空機に関する情報

2.6.1 型式 パイパー式 PA-28-140型

登録番号 1786

登録記号 JA3639

耐空証明書番号 第東49-007号

有効期限 昭和50年4月5日

総使用時間 1,729時間01分

オーバーホール後の使用時間 372時間56分

2.6.2 重量重心位置

事故発生時の推定重量及び重心位置は、1,782ポンド、88.7インチで、いずれも許容範囲内にあった。

2.7 気象に関する情報

種子島測候所種子島空港出張所の観測値は次のとおりであった。

- 14時55分：風向300度、風速8ノット、雨、風向変動300度 / 010度
- 15時00分：風向320度、風速10ノット、視程7キロメートル、雨、雲量

046003

4/8層雲、雲高1,200フィート、雲量3/8積雲、雲高2,000フィート、雲量8/8
高層雲10,000フィート、気温15℃、露点温度14℃、QNH3007、風向変動
270度/010度

2.8 航空機又はその部品の損壊に関する情報

- エンジン・ノーズ・ギヤー・ストラット・マウント
 - 上部ビームが引張りで破断
 - 下部ビームが圧縮で曲り
- ノーズ・ギヤー・アSEMBリー
 - オレオ底つき
- プロペラ
 - 滑走路に接地し、2枚とも先端から約10センチメートルが後方に湾曲

3 事実を認定した理由

3.1 解析

JA3639は、着陸に際して最初に前輪から接地したことによりバウンドし、高さ約1メートルではほぼ水平姿勢で滑空したが、機長はこの状態から修正操作を行うことなく、正常な着陸ができるものと判断し、操縦輪をそのまま保持していたため、同機は再度前輪から接地しバウンドした後、過度の機首上げ姿勢となり、滑走路に失速状態で機首から落下着陸したものと推定される。

4 結論

- (1) 機長は適法な資格を有し、所定の身体検査に合格していた。
- (2) JA3639は、有効な耐空証明を有し、事故に関連する不具合はなかった。
- (3) 機長は、1回目の接地後のバウンドから修正操作を行うことなく、正常に着陸できると判断していたものと推定される。
- (4) 同機は、再度前輪から接地しバウンドした後、過度の機首上げ姿勢となり、滑走路に失

046004

速状態で機首から落下着陸したものと推定される。

原 因

本事故は、機長が最初の接地バウンド後、適切な修正操作を行わなかったことによるものと推定される。

046005