

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JA 3243
に関する航空事故報告書

昭和50年11月20日

航空事故調査委員会議決（空委調第105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JA3243は昭和50年7月13日13時08分ごろ機長及び同乗者3名が乗組みレジャー飛行を終了し、那覇空港に着陸の際、滑走路を逸脱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50年7月13日～7月15日 現場調査

1.3 原因関係者からの意見聴取

昭和50年9月16日 意見聴取

070001

2 認定した事実

2.1 飛行の経過

機長及び同乗者3名は、日本フライングサービス株式会社所属のJA3243をレジャー飛行の目的のためチャーターした。

同機は、那覇空港を11時28分に離陸し、沖縄本島の南部、中部を經由し、慶良間諸島上空を飛行した後、着陸のため那覇空港西方よりタワーの許可を得てベース・レグへ約110マイル/時で進入し、フラップを25度に下げ85マイル/時に減速し、高度約500フィートで最終旋回を終了し、次いで滑走路18への着陸態勢に入ったが、その後、事故に至るまでの経過については、機長、同乗者及び地上での目撃者の口述ならびに滑走路面の同機の痕跡から次のとおりであった。

最終進入において高度がやや低めであったので、パワーを2,100RPMまで増加し、高度約400フィートで通常の降下角になったので以前の1,800RPMにもどした。同機はタワーから風は150度の13ノットとの情報を受け、滑走路末端を通過し、徐々にパワーをしぼったが、返えし操作でバレーニング状態となり、滑走路末端から約400メートル付近で接地し、再び浮き上り3回バウンドした。最初の接地点から約390メートルの滑走路上にプロペラで路面をたたいた痕跡を残しながら右に偏向を始め、約60メートル地上滑走して滑走路から逸脱し、機首を右にふり、着陸帯上に機首下げの状態以南東に向き停止した。

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

070002

2.4 航空機以外の物件の損壊

なし

2.5 乗務員に関する情報

機長 昭和18年6月29日生

定期運送用操縦士技能証明書 第1802号

昭和43年10月4日取得

第一種航空身体検査証明書 第11401220号

有効期間 昭和50年4月21日から同50年10月20日まで

総飛行時間 4,240時間25分

うちパイパーPA-28 0(当該事故の飛行時間は含まない。)

最近30日間の飛行時間 53時間58分

2.6 航空機に関する情報

航空機型式 パイパー式PA-28-140型

製造年月日 昭和40年2月4日

製造番号 28-20668

耐空証明書番号 第東49-506

有効期間 昭和50年2月20日から同51年2月19日まで

総飛行時間 4,334時間54分

2.7 気象に関する情報

那覇航空測候所の12時56分の観測値は次のとおりであった。

風180度10ノット、視程45キロメートル、雲量3/8横雲、雲高2,000フィート、気温31度C、露点温度26度C、QNH29.91

2.8 通信に関する情報

同機と那覇タワーとの交信は良好に行われていた。

2.9 飛行場及び地上施設に関する情報

同機が使用した滑走路18は、長さ2,700メートル、幅45メートルでアスファルト・コン

070003

クリート舗装であった。

2.10 航空機又はその部品の損壊に関する情報

プロペラの両端がそれぞれ約25センチのところの後方にわん曲

エンジン・マウント破損

前輪支柱及びタイヤ破損

3 事実を認定した理由

3.1 解析

事故機の調査結果、機長及び同乗者の口述から、機体、発動機等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。

同機は、接地寸前に浮き上りバレーニング状態となったが、これは機長がまだパワーを残していて機速がやや大きく、かつ、返えし操作のタイミングが早かったことによるものと推定される。

同機は最初バレーニング状態をおこし、滑走路の末端から約400メートル付近で三点接地のような姿勢で接地してバウンドしたが、機長はバレーニングから最初の接地までの間、そのままの姿勢を保持してパワーを加えなかったと口述しており、同機はその後さらに3回のバウンドをくり返していることから、同機はポーボイズになったものと推定され、機長のバレーニング後の操作は適切でなかったものと推定される。

なお、機長の本事故機種での飛行経験は、初めてのものであった。

4 結 論

- (1) 航空機は、所定の耐空証明書を有し、かつ整備されていた。
- (2) 機長は適法な資格を有していた。
- (3) 機長の本事故機種での飛行経験は初めてであった。
- (4) 機長の返えし操作のタイミングが早かったため、バレーニング状態となり、その後の操作も適切でなかったため、ポーボイズに入ったものと推定される。

070004

原 因

本事故は、機長の着陸時における早期の返えし操作及びその後の操作が適切でなく、ポーポイズに入ったことによるものと推定される。

070005