

公共施設地図航空株式会社所属
パイパー式PA—28—140型JA3296
に関する航空事故報告書

昭和52年5月26日

航空事故調査委員会議決（空委第23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

公共施設地図航空株式会社所属パイパー式PA—28—140型JA3296は、昭和52年1月3日機長及び同乗者2名がとう乗して、静岡県清水市三保場外離着陸場（以下「三保飛行場」という。）に着陸の際、滑走路から逸脱し、航空機は中破した。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52年1月4日～5日 現場調査

1.3 原因関係者からの意見聴取

昭和52年2月10日 意見聴取

149001

2 認定した事実

2.1 飛行の経過

J A 3 2 9 6 は、レジャーの目的で 1 1 時 4 8 分茨城県大利根場外離着陸場（以下「大利根飛行場」という。）を出発し有視界飛行方式により木更津及び大瀬崎経由で三保飛行場に向った。出発前の電話連絡では三保飛行場は無風であったが伊豆半島をすぎるところから風が強くなってきた。

機長は、1 2 時 5 9 分三保飛行場上空に到達後、滑走路 3 3 に対し低空進入し吹流しから当時の風向風速を確認した後、滑走路 3 3 に着陸のための進入を開始した。

機長は最終進入経路に入り横風がやゝ強いのでフラップ 2 段（1 段 1 5 度、2 段 2 5 度、3 段 4 0 度）とし、通常より速い速度で進入したところ下降気流に遭遇した。機長は修正のためパワーを入れたが、次いで上昇気流に遭遇し、同機は速度が速いまゝ接地地点を約 2 0 メートル超えた地点（滑走路 3 3 末端から約 1 2 0 メートル）に接地した。その後機長は滑走路末端から 3 7 0 メートル（残り 1 3 0 メートル）付近からブレーキを一杯使用したが止まりきれず、同機はやゝ右に偏行しながら滑走路から約 2 メートルオーバーランして停止した。

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	—
重 傷	0	0	—
軽 傷	0	0	—
な し	1	2	

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

149002

2.5 乗組員に関する情報

機長 昭和7年9月10日生
自家用操縦士技能証明書第6512号
昭和50年9月17日取得
第3種航空身体検査証明書 第31371462号
有効期間 昭和51年10月8日から昭和52年10月7日まで
総飛行時間 164時間20分
同型機飛行時間 134時間00分
最近30日間飛行時間 3時間27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41年1月19日
製造番号 28-21355
耐空証明書番号 第東51-403号
有効期間 昭和51年12月20日から昭和52年12月19日まで
総飛行時間 4,695時間27分
前回点検後の飛行時間 825時間03分
重量及び重心位置は1,974.4ポンド(最大2,150ポンド)89.48インチで、許容範囲内であった。

2.7 気象に関する情報

静岡県静浜自衛隊基地の13時00分の観測値は次のとおりであった。

風向風速270° 20ノット、突風26ノット、視程85キロメートル、雲量雲型 $\frac{1}{8}$ 積雲、雲高3,000フィート、気温8℃、露点温度5℃、QNH29.89インチ。

三保飛行場の管理を行っている日本飛行連盟の同飛行場運航所長(以下「運航所長」という。)の口述によると次のとおりであった。

当日の朝は無風であったが、10時00分ころから西風が出てきて事故当時は260°～270°から6～7ノットであった。同飛行場は海に面しており、南西側には松林があり、西よりの風が出てくると滑走路は西よりの風があっても、海上の最終進入経路では背風気味になる局地現象の発生があり、当日は最終進入経路では気流の乱れがあった。

149003

その後は風が強くなり、日没30分前の16時00分には滑走路を閉鎖した。

2.8 航空機及びその部品の損壊に関する情報

プロペラは先端の6センチメートルが破損して前方に湾曲し、前脚は左に湾曲し、右主脚取付部周辺下面外板にしわが生じた。

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33は長さ500メートル、巾25メートルで、アスファルトコンクリート舗装である。

3 事実を認定した理由

事故機の調査結果等から、同機は事故発生まで、機体、エンジン及びブレーキ系統等は正常であったと認められる。

当時の風向風速は、左60°から6～7ノットであったが、機長は過去の同飛行場着陸の経験等から、局地現象として最終進入経路においては、この風が背風気味になることについて知っており、着陸困難と判断した時は、着陸せず帰投する積りで低空進入した後、着陸可能と判断して着陸進入した。

機長は、進入に際し横風を配慮してフラップ2段とし、通常の80マイル/時に対し85マイル/時とやや速い速度で進入した。

機長は、最終進入経路で下降気流次いで上昇気流に遭遇したと述べているが、これは当時海上から陸上に移行する際の局地的な気流の乱れによるものと推定される。機長は、下降気流に遭遇した際パワーを増加し、その後上昇気流に遭遇した際、パワーを減少したが、その速度処理に遅れを生じ、着陸直前においては通常の75マイル/時に対し85マイル/時と10マイル速くなったため、通常の接地点より約20メートル起えた地点に接地したものと認められる。

機長は、着陸直前に地上の運航所長から無線により「その速度では速すぎる」との注意を受け、また、当時当該機長は着陸復行を行うか否かについて、ちゅうちよしている状態で接地し、このため接地後ブレーキ使用を一時的にしゅん巡したと述べていることから、効果的なブレーキ使用時機を失し、滑走路からオーバーランしたものと推定され

149004

る。これは機長が常時飛行している大利根飛行場（滑走路長 600メートル）より、100メートル短い当該滑走路への着陸に対する判断に適切を欠いた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、かつ、有効な航空身体検査証明書を有していた。
- (2) J A 3296は、有効な耐空証明を有し、かつ、整備されていた。
- (3) 機長は、飛行場の風向風速は左60°から6～7ノットの横風であったが、最終進入経路においてはこの風が背風気味となる局地気象について知っていた。
- (4) 機長は、当時の風の状況から着陸のためフラップは2段を使用していた。
- (5) 機長は、最終進入経路において、気流に対応するためのパワーを使用したか、その後の速度処理に適切を欠き、接地点を約20メートル超えた地点に接地した。
- (6) 機長は、接地後ブレーキ使用を一時的にしゅん巡しており、ブレーキの使用が適切でなかった。

原 因

本事故は、着陸進入中において気流に対応する処理が適切でなく、進入速度が速くなり、通常の接地点を超えて接地し、かつ、接地後のブレーキ使用が不適切であったため、滑走路からオーバーランしたものと推定される。

149005