

本田航空株式会社所属
パイパー式PA-28-140型JA3347
に関する航空事故報告書

昭和54年9月27日

航空事故調査委員会議決（空委第50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

本田航空株式会社所属パイパー式PA-28-140型JA3347は、昭和54年4月3日13時20分ごろ、埼玉県比企郡川島町本田エアポートの滑走路32で着陸滑走中、滑走路の左側へ逸脱し、草地を逸走して、前車輪がコンクリートブロックに激突し、前脚（操向装置を含む。以下同じ。）が破損した後、機首が接地して停止し、中破した。火災は発生しなかった。

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54年4月3日、4日及び11日 現場調査

1.3 原因関係者からの意見聴取

昭和54年9月18日 意見聴取

240001

2 認定した事実

2.1 飛行の経過

昭和54年4月3日、JA3347は、左席に操縦練習生（以下「機長」という。）、右席に操縦教員がとう乗し、操縦練習の目的で調布飛行場を11時57分離陸し、本田エアポートへ向った。

同機は、本田エアポート上空到達後、滑走路32を使用して、タッチアンドゴーを5回、ローバスを2回行った後、13時00分ごろ着陸した。

操縦教員は、機長の技量審査の結果、はじめての単独飛行による1回の場周飛行を許可し、降機した後、滑走路14末端付近の駐機場で飛行監視のため待機した。

同機は、13時15分ごろ、滑走路32から離陸し、左場周経路に入った。

その後、同機は、ファイナルアプローチ進入中、フルフラップとし、エンジン出力を減じ、速度80マイル/時を保ちながら高度を下げ、滑走路32末端の手前約50メートル、高度7～8メートルで、スロットルをアイドルとした後、徐々に機首の返し操作を行い、32末端から滑走路内に約80メートル入った地点に主車輪が接地し、続いて前車輪が接地した。

同機が、滑走路上を約100メートル滑走した後、左側へ偏向を始めたので、操縦教員は、無線でラダーの使用を指示したが、同機は、接地点から約140メートルの位置で滑走路を左へ逸脱し、約290度の方向へ約45メートル草地をほぼ直進した後、高さ約20センチメートルの台地に乗り上げ、更に約10メートル進んだ地点で、前車輪の側面が、一部地中に埋っているコンクリートブロック（20センチメートル×18センチメートル×11センチメートル）に激突した。

同機は、前脚のノーズフォークがピストンチューブとの取付部付近で破断し、ノーズフォークの左側が、車輪をつけたまま機体から分離した。

同機は、前のめりとなり、約2.5メートル走行した後、ノーズフォークの右側が土に約25センチメートル突きささった状態で停止した。

240002

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	—	

2.3 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

2.5 乗組員に関する情報

機長 昭和14年3月20日生

航空機操縦練習許可書 東第1165号

有効期限 昭和54年12月21日

総飛行時間 12時間15分

同型式機による飛行時間 12時間15分

最近30日間の飛行時間 8時間30分

最近7日間の飛行時間 1時間40分

操縦教員 昭和27年7月28日生

事業用操縦士技能証明書 第4328号

昭和47年6月13日 取得

計器飛行証明 第2466号

昭和48年3月17日 取得

操縦教育証明 第844号

昭和50年8月16日 取得

第1種航空身体検査証明書 第11371391号

240003

有効期限 昭和54年5月23日
総飛行時間 3,150時間
同型式機飛行時間 1,900時間

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12月19日
製造番号 第28-22402号
耐空証明書番号 第東53-604号
有効期限 昭和55年3月12日
総飛行時間 5,725時間45分

2.7 気象に関する情報

事故発生当時の気象は、操縦教員の口述によれば、高曇り、風向約290度、風速約4ノットであった。

2.8 航空機及びその部品の損壊に関する情報

プロペラ1枚 曲り
左翼端 擦過損傷
前車輪ホイール 一部破損
前車輪フォーク 破断分離
ステアリングホーン 破断
エンジンマウントビーム 一部曲り

2.9 通信に関する情報

同機は、調布飛行場管制所との通信には、118.0 MHz、本田エアポート上空では、社用無線周波数123.5 MHzを使用した。通信状況は正常であった。

240004

3 事実を認定した理由

3.1 解析

- 3.1.1 同機は、調査結果から、事故発生まで事故に関連がある不具合はなかったものと推定される。
- 3.1.2 同機の着陸接地は、機軸方向保持も含め正常に行われ、その後約100メートルの滑走においても、機長の方向保持は正常であった。
- 3.1.3 事故当時の風は、左約30度の方向からの4ノットであり、左偏向の発生にわずかながら風見作用が関与したことが考えられる。
- 3.1.4 同機は、着陸接地後、約100メートル滑走した地点からの左偏向が修正されることなく、滑走路を逸脱しているが、これは、機長の方向保持が適切でなく、左偏向の初動に気付くのが遅れ、かつその後の修正操作が不十分であったことによるものと推定される。
- 3.1.5 同機の前脚のステアリングホーンが破断していたが、当該破断は、滑走路逸脱後、コンクリートブロックに激突した際の衝撃による破断であるものと推定される。

4 結 論

- (1) 機長は、適法な操縦練習許可書を有していた。
- (2) JA3347は、有効な耐空証明を有し、事故発生時まで正常であったものと推定される。
- (3) 当該飛行は、機長のはじめての単独飛行であった。
- (4) 同機は、正常に着陸接地して、約100メートル方向保持が行われた。
- (5) 当時の気象は、同機の左偏向にわずかながら関与したことが考えられる。
- (6) 同機の左偏向による滑走路の逸脱は、機長が、左偏向の初動に気付くのが遅れ、かつその後の修正操作が不十分であったことによるものと推定される。
- (7) 滑走路逸脱後、同機の前車輪がコンクリートブロックに激突したため、前脚が破損したものと認められる。

原 因

本事故は、機長が、着陸滑走中、左偏向の初動に気付くのが遅れ、かつその後の修正操作

240005

が不十分であったため、同機が滑走路を逸脱したことによるものと推定される。

240006