

大洋航空株式会社所属  
パイパー式PA-28-140型JA3549  
に関する航空事故報告書

昭和55年10月22日  
航空事故調査委員会議決（空委第41号）

委員長	八田桂三
委員	榎本善臣
委員	諏訪勝義
委員	小一原正
委員	幸尾治朗

## 1 航空事故調査の経過

### 1.1 航空事故の概要

大洋航空株式会社所属パイパー式PA-28-140型JA3549は、昭和55年5月11日17時25分ごろ、竜ヶ崎飛行場において、連続離着陸練習のため、練習生のみが乗組み、着陸の際バウンドし、右に偏向して滑走路から逸脱し機体を損傷した。

本事故による火災は発生せず、人員の死傷はなかった。

### 1.2 航空事故調査の概要

昭和55年5月12日 現場調査

### 1.3 原因関係者からの意見聴取

昭和55年10月15日 意見聴取

289001

## 2 認定した事実

### 2.1 飛行の経過

J A 3549 は、昭和55年5月11日16時25分ごろ、操縦練習のため、練習生が左前席、操縦教員が右前席、同乗者1名が後席にとう乗して調布飛行場を離陸した。

同機は、高度約1,500フィート、速度約100マイル/時で竜ヶ崎飛行場に向かい、同飛行場に到達後、滑走路08から進入して2回連続離着陸の練習を行った後、17時00分ごろ着陸した。

練習生は、操縦教員から所要の注意を受け、3回連続離着陸の単独による練習をするよう指示を受けた。

同機は、17時10分ごろ離陸し、滑走路08のファイナルアプローチに進入した際、他の航空機が滑走路にいたため着陸復行した後、再度進入して離着陸の練習を行った。

同機は、続いて2回目の離着陸練習の際、ベースレグでフラップを1段とし、ファイナルアプローチでフラップを2段とし、速度約85マイル/時で進入し、通常の接地点に接地したが、バウンドして滑走路08末端から約170メートル、滑走路中心線から約7メートル右側の地点に、同中心線に対して機首を約15度右に偏向して再度接地した。

その後、同機は、約28メートル滑走し滑走路の右へ逸脱した後、草地を約80メートル滑走し、幅約10メートルの誘導路を越え、さらに約12メートル滑走して湿地に前輪がめり込み、前脚を切損し停止した。(付図参照)

### 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	—	

289002

## 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に関する情報

な し

## 2.5 乗組員に関する情報

練習生 昭和2年8月29日生

航空機操縦練習許可書 調第51号

有効期間 昭和55年5月1日から昭和56年4月30日まで

総飛行時間 51時間50分

最近30日間の飛行時間 12時間00分

最近7日間の飛行時間 4時間25分

操縦教員 大正14年2月7日生

上級事業用操縦士技能証明書 第92号

昭和31年1月31日取得

限定事項 飛行機陸上単発及び多発

操縦教育証明 第638号

昭和46年1月12日取得

第1種航空身体検査証明書 第11651771号

有効期限 昭和55年5月18日

総飛行時間 7,921時間57分

同型式機の飛行時間 94時間25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45年5月13日

製造番号 第28-26783号

耐空証明書番号 第東54-661号

有効期間 昭和55年3月26日から昭和56年3月25日まで

総飛行時間 7,316時間29分

**289003**

オーバーホール後の飛行時間 482時間52分

事故当時の重量は1,741ポンド、重心位置は92.66インチと推算され、いずれも許容範囲（重量2,150ポンド、重心位置は84.5～95.9インチ）内であった。

## 2.7 気象に関する情報

竜ヶ崎飛行場における事故当時の気象は、操縦教員及び練習生の口述によれば、天気晴、風向約90度、風速約10ノット、視程10キロメートル以上であった。

## 2.8 航空機及びその部品の損壊に関する情報

前脚 切損

ノーズカウリング下部 破損

プロペラブレード 一端は前方に僅かにわん曲、他端は後方に僅かにわん曲

# 3 事実を認定した理由

## 3.1 解析

- 3.1.1 操縦教員は、適法な資格を有し、所定の航空身体検査に合格しており、練習生は、有効な操縦練習許可書を有していた。
- 3.1.2 JA 3549 は、有効な耐空証明を有し、所定の定時整備が実施されており、事故発生まで不具合はなかったものと推定される。
- 3.1.3 事故当時の気象は、操縦教員及び練習生の口述によると、風向約90度、風速約10ノットで、滑走路08に対する離着陸には特に支障はなかったものと推定される。
- 3.1.4 練習生は、5月5日最初の単独飛行を行っており、今回は第3回目の単独飛行であった。
- 3.1.5 練習生は、単独飛行に際して、操縦教員から、当日向かい風約10ノットであったことから、着陸進入に際してフラップ2段とし、エンジンの出力を少し残して進入し、高おこしをしないよう指示を受けていた。
- 3.1.6 練習生は、操縦教員の指示に従って、通常ファイナルアプローチを僅かにエンジンの出力を残した状態で進入し、接地に際してエンジンの出力をしばらくフレア操作を行ったが、高おこしぎみとなり操縦輪を僅かにもどしたため、機首下げモーメントが働き沈下

**289004**

率が増し、主輪から接地した際バウンドしたものと推定される。

- 3.1.7 同機は、滑走路08末端から約170メートル、滑走路中心線から右側約7メートルの位置に、同中心線に対して機軸が右に約15度偏向した3車輪による痕跡があったことから、バウンド後、機首が下がり右に偏向し、3点姿勢の状態で接地したものと推定される。
- 3.1.8 滑走路上の3車輪の接地痕跡地点から停止位置まで一直線の車輪の痕跡があったことから、練習生は、機首の右への偏向に対して修正操作を行わなかったものと推定される。
- 3.1.9 同機は、滑走路から逸脱し、その後約102メートル滑走した後、高さ約1メートルのあしのまばらに生えた湿地に前輪がめり込んだことにより機体を損傷したものと推定される。

## 4 結 論

- (1) 操縦教員は、適法な資格を有し、所定の航空身体検査に合格しており、練習生は、有効な操縦練習許可書を有していた。
- (2) JA 3549 は、有効な耐空証明を有し、所定の定時整備が実施されており、事故発生まで不具合はなかったものと推定される。
- (3) 事故当時の気象状況は、本事故に直接関連はなかったものと推定される。
- (4) 事故当日の飛行は、練習生にとって第3回目の単独飛行であった。
- (5) 練習生は、操縦教員の指示に従って通常のフェイルアプローチを進入したものと推定される。
- (6) 練習生は、エンジンの出力をしばらくフレア操作を行ったが、高おこしぎみとなり操縦輪をもどしたため、機首下げモーメントが働き沈下率が増し、接地の際バウンドしたものと推定される。
- (7) 同機は、バウンド後、機首が滑走路中心線より右に偏向して再度接地し、そのままの状態直進し滑走路を逸脱しているが、これは、練習生がバウンド後右への偏向に対する修正操作を行わなかったことによるものと推定される。
- (8) 同機は、滑走路を逸脱して約102メートル滑走した後、湿地に前輪がめり込んだことにより機体を損傷したものと推定される。

289005

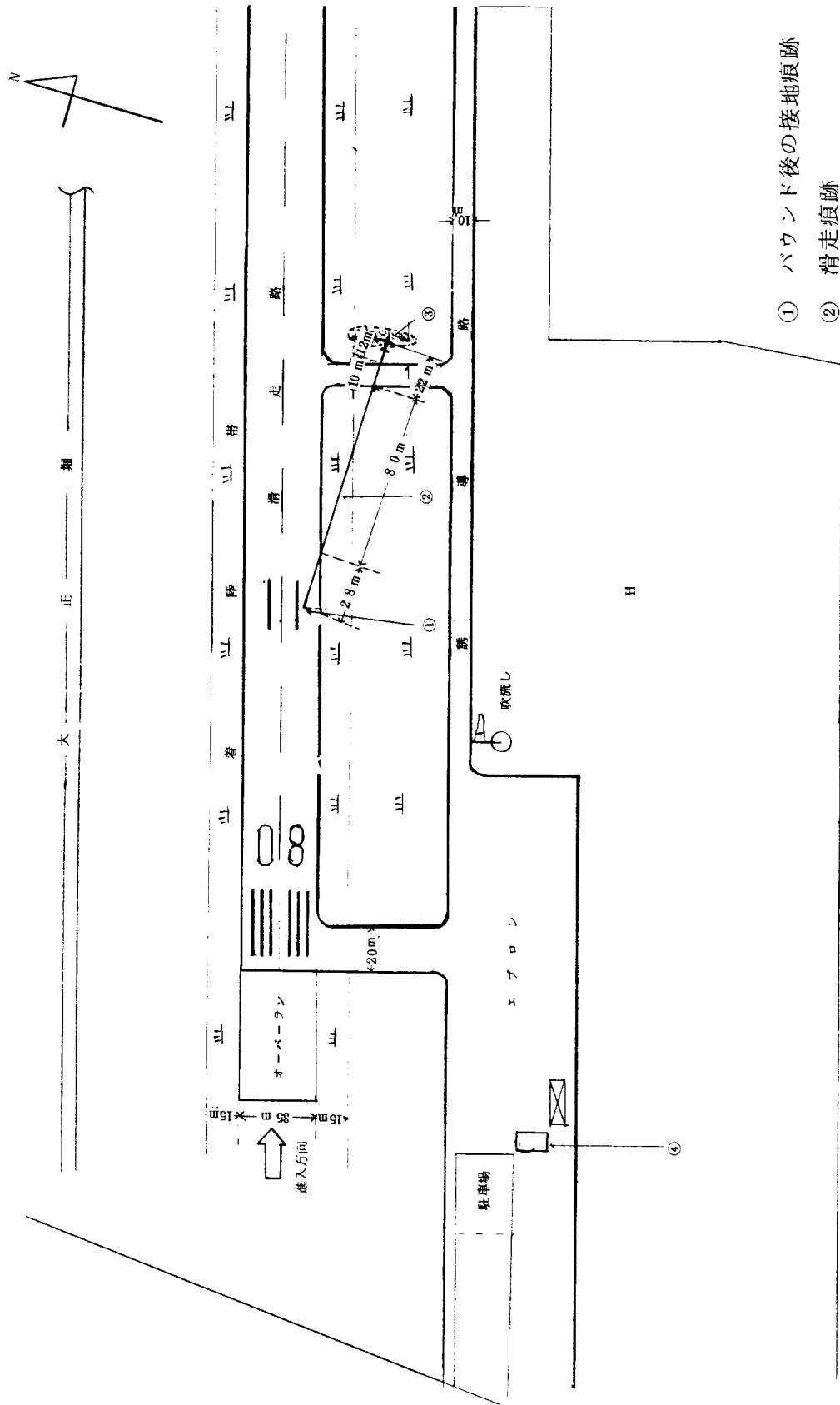
## 原因

本事故は、練習生の着陸時の操縦操作に適切を欠いたことにより滑走路から逸脱し、湿地に前輪がめり込んだことによるものと推定される。

**289006**

事故現場付近見取図（竜ヶ崎飛行場）

付図



289007