

航空事故調査報告書

個人所有

パイパー式PA-18-150型JA3101

千葉県関宿滑空場内

昭和58年11月26日

昭和59年3月21日

航空事故調査委員会議決(空委第14号)

委員長	八田桂三
委員	榎本善臣
委員	糸永吉運
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

個人所有パイパー式PA-18-150型JA3101は、昭和58年11月26日、千葉県東葛飾郡関宿町江戸川河川敷の関宿滑空場において、グライダーえい航を行った後の着陸滑走中、倒立して停止した。

同機には、機長のみが搭乗していたが死傷はなかった。

同機は、中破したが火災は発生しなかった。

1.2 航空事故調査の概要

1.2.1 事故の通知及び調査組織

航空事故調査委員会は、昭和58年11月28日運輸大臣から事故発生 of 通報を受け、当該事故の調査を担当する主管調査官を指名した。

1.2.2 調査の実施時期

昭和58年11月29日 現場調査

444001

1.2.3 原因関係者からの意見聴取

原因関係者として機長から昭和59年3月16日意見聴取を行った。

2 認定した事実

2.1 飛行の経過

JA3101は、事故当時の08時15分ごろ、機長により飛行前点検が実施され、異常のないことを確認した後、グライダーえい航のため10時24分ごろから飛行を開始した。

その後、同機は当日33回目のグライダーえい航飛行のため、滑走路18Eより離陸グライダーえい航飛行を終え、着陸態勢に入った（付図参照）。

機長は、当初は滑走路18Aの中央付近のグライダーをえい航する予定であったので、同付近に着陸するつもりで着陸態勢をとっていたが、このグライダーはまだ飛行中であった。

次に、えい航予定のグライダー（以下「グライダーA」という。）が滑走路18Eの末端から約190メートルの地点に停止していたため、同機は、グライダーAの前方に着陸滑走していくことに予定を変更した。

しかし、グライダーAの左側約41メートルの地点（滑走路18C）に他のグライダー（以下「グライダーB」という。）があったため、両機の間を右斜め前方へ着陸滑走していくつもりであったと機長は口述している。

機長は、着陸地点を滑走路18Aから18Dのショート・ランディング・エリアに変更した。このため、フォワード・スリップ及びサイド・スリップで降下角を大きくしていったが、高度を下げ切れず、滑走路に対して右斜め方向に進入し、通常 of 接地点より先、滑走路18Dの末端より約150メートルの地点に着陸接地した。その後、機長はグライダーA及びBの間を目標に斜めに約83メートル滑走したが、その地点が湿地であったために主車輪が拘束され、同機は倒立して停止した。

事故発生時刻は、15時44分ごろであった。

2.2 人の死亡、行方不明及び負傷

なし

2.3 航空機（部品を含む。）の損壊に関する情報

2.3.1 損壊の程度 中 破

444002

2.3.2 航空機各部の損壊の状況

プロペラ ブレード1枚が先端から約36センチメートルの部位で後方へ湾曲。
機首部 下部エンジンカウリング及びエア・フィルタ破損

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

機長 男性 42歳

事業用操縦士技能証明書 第8091号

取得年月日 昭和56年1月16日

限定事項 飛行機陸上単発

昭和48年5月18日

第一種航空身体検査証明書 第11653033号

昭和59年6月25日まで有効

総飛行時間 2,630時間00分

同型式機飛行時間 2,505時間00分

過去30日間飛行時間 47時間24分

2.6 航空機に関する情報

2.6.1 航空機

型式 バイパー式 PA-18-150型

製造番号及び製造年月日 18-4511

昭和30年9月12日

耐空証明書 第東58-339号

有効期限 昭和59年10月4日

総飛行時間 8,792時間56分

前回オーバーホール後の飛行時間 3,633時間24分

50時間点検後の飛行時間 25時間38分

飛行場外離着陸許可番号 新東航第0952号

有効期間 昭和58年11月1日～昭和58年11月30日

444003

2.6.2 重量及び重心位置

事故当時の同機の重量は1,382ポンド、重心位置は11.7インチと推算され、いずれも許容範囲（最大着陸重量1,750ポンド、重心範囲10.5～20インチ）内にあったものと認められる。

2.7 気象に関する情報

機長によれば、当時の気象は快晴で視程10キロメートル以上、風は南の風1メートル/秒であったが、時折、北西の風約3メートル/秒の風が吹いていたとのことであった。

3 事実を認定した理由

3.1 解析

- 3.1.1 機長は、適法な資格を有し、所定の航空身体検査に合格していた。
- 3.1.2 JA3101は、有効な耐空証明を有し、規定どおり整備されていた。
- 3.1.3 事故当時の気象状況は、事故に関連はなかったものと認められる。
- 3.1.4 関宿滑空場は、河川敷に設置された草地で、事故当時、滑走路18Dの末端より約230メートル先に湿地ができていた。機長はこのことを知っていた。
- 3.1.5 機長は、着陸態勢に入った当初滑走路18Aの中央付近に着陸するつもりであったのを、滑走路18Dのショート・ランディング・エリアに変更した。
- 3.1.6 機長は、滑走路18Dのショート・ランディング・エリアに接地し、着陸滑走後、グライダーA及びグライダーBの間を地上滑走していくつもりで、フラップ・ダウンして滑走路18Aから同18Dへ進入変更の際、フォワード・スリップ及びサイド・スリップで降下角を大きくしていったが、高度を下げ切れず滑走路に対して右斜め方向に進入し、通常の接地点より先の湿地個所より約83メートル手前に着陸接地したため、同湿地に突っ込み、倒立したものと推定される。

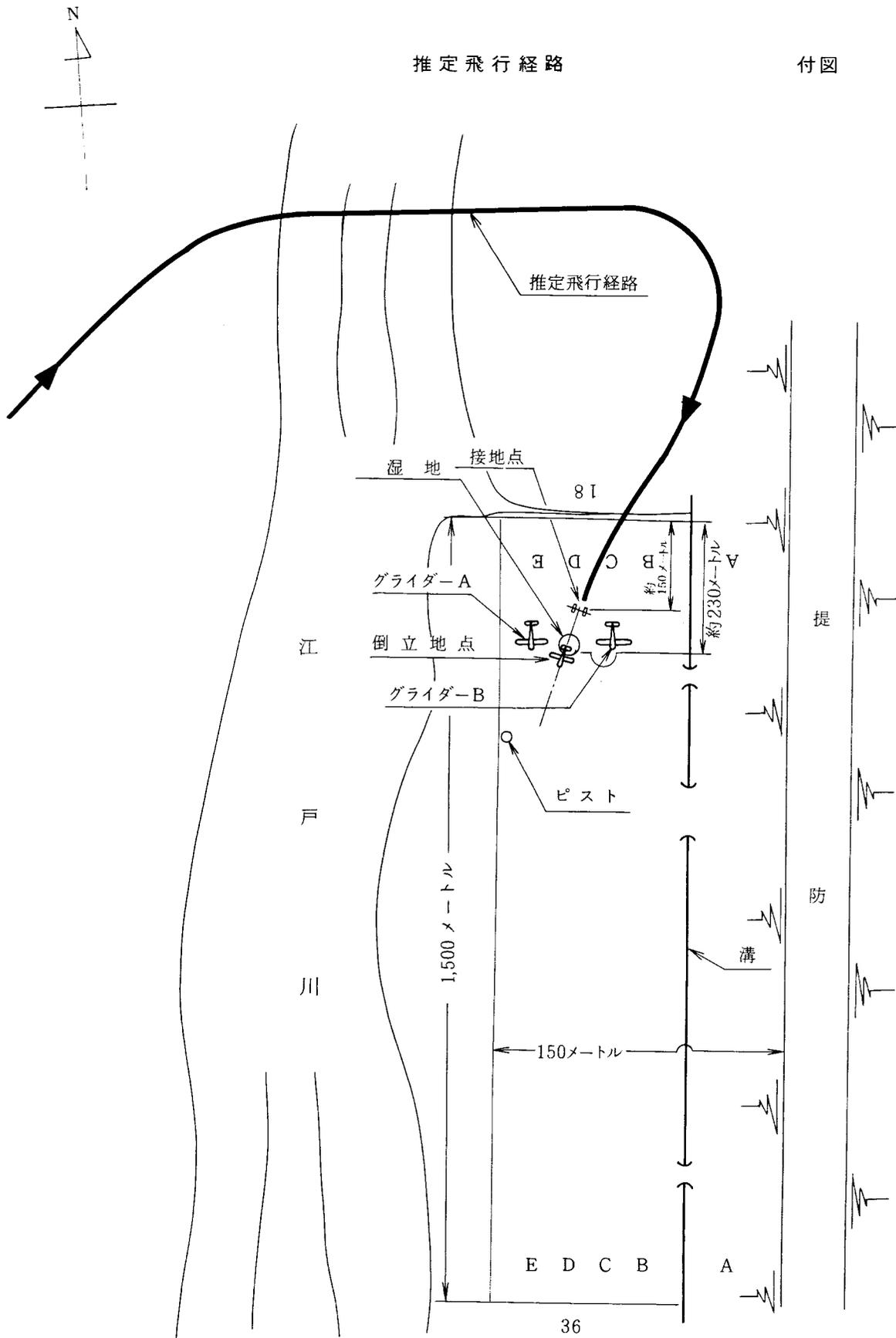
4 原因

本事故の原因は、機長が着陸の際、進入方向及び接地点が適切でなかったため、湿地に突込み主車輪が拘束されて、倒立したことによるものと推定される。

444004

推定飛行経路

付図



444005