

航空事故調査報告書
株式会社オオヤマ所有
パイパー式PA-46-310P型JA3972
八尾空港
平成元年6月3日

平成元年12月20日

航空事故調査委員会議決

委員長	武田	峻
委員	薄木	正明
委員	宮内	恒幸
委員	東	昭
委員	竹内	和之

1 航空事故調査の経過

1.1 航空事故の概要

株式会社オオヤマ所有パイパー式PA-46-310P型JA3972は、平成元年6月3日八尾空港において連続離着陸訓練を行っていたが、着陸滑走中、脚上げ状態となり、10時38分ごろ滑走路路上にかく座し、中破した。

同機には、機長とほかの操縦士が搭乗していたが、死傷者はなかった。

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、平成元年6月3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

平成元年6月5日～6日 現場調査

1.2.3 原因関係者からの意見聴取

意見聴取を行った。

2 認定した事実

2.1 飛行の経過

J A 3 9 7 2 は、事故当日、機長が右操縦席に、ほかの操縦士(以下「A」という。)が左操縦席に乗り組み、10時10分ごろから、Aの操縦により連続離着陸訓練を開始した。

Aによる3回の連続離着陸訓練が終了した後、10時30分ごろ、機長はAに模範的な着陸を示すために、場周経路においてAと操縦を交替して着陸進入しようとしたが、滑走路上に他機がいたので、管制官の指示によりゴー・アラウンドした。

同機は、10時36分ごろ、再度連続離着陸のために滑走路09に進入した。

事故に至るまでの経過は、機長によれば次のとおりであった。

同機は速度85ノットで進入し、速度72～73ノットで接地した。同機を離陸形態にするため、フラップ・コントロール・レバーを「上げ」に操作したつもりであったが、同機の脚が突然に引っ込み、プロペラ及び胴体下面等で滑走路面を擦りながら、やや右へ偏向して進行し、滑走路(プロペラ接地開始地点から約110メートル)に機首方位312度でかく座した。スロットルをどのように操作したかは記憶がない。

同機がかく座後、機長及びAは、直ちにイグニッション・スイッチ等を「オフ」に操作し、キャビン・ドアから機外に脱出した。

事故発生時刻は、10時38分ごろであった。

なお、機長は、接地後フラップ・コントロール・レバーを「上げ」に操作しようとした際、誤って、脚コントロール・レバーを「上げ」に操作していた旨を口述した。

A滑走路は、14時45分まで閉鎖された。

2.2 人の死亡、行方不明及び負傷

死傷者はなかった。

2.3 航空機の損壊に関する情報

2.3.1 損壊の程度

中 破

2.3.2 航空機各部の損壊の状況

プロペラ・ブレード	両方のブレードとも先端から20センチメートルの位置で後方に湾曲
前脚ドラ	擦過痕及び一部破損
胴 体	一部擦過痕
カウリング	一部擦過痕
左右フラップ後縁	擦過痕及び破損
左主翼端	擦過痕
両主脚ホイール	擦過痕
前脚オレオ上部	折 損
左右排気管	擦過痕及び先端部変形

2.4 航空機以外の物件の損壊に関する情報

滑走路面にプロペラ等による損傷を生じた。

2.5 乗組員に関する情報

機 長 男 性 40歳

上級事業用操縦士技能証明書 第256号 昭和45年12月25日

限定事項

飛行機 陸上単発機 昭和45年12月25日

飛行機 陸上多発機 昭和47年6月15日

操縦教育証明 第649号 昭和46年3月9日

第一種航空身体検査証明書 第14240284号

有効期限 平成元年11月30日

総飛行時間 12,125時間15分

同型式機による飛行時間 62時間19分

最近30日間の飛行時間 27時間27分

A操縦士 男 性 59歳

自家用操縦士技能証明書 第3076号 昭和44年6月12日

限定事項

飛行機	陸上単発機	昭和44年6月12日
計器飛行証明	第4843号	昭和61年9月1日
第二種航空身体検査証明書		第24240210号
有効期限		平成元年12月3日
総飛行時間		1,013時間13分
同型式機による飛行時間		4時間28分
最近30日間の飛行時間		6時間38分

2.6 航空機に関する情報

2.6.1 航空機

型 式	パイパー式PA-46-310P型
製造番号	46-8608045
製造年月日	昭和61年5月22日
耐空証明書	第大63-223号
有効期限	平成元年7月21日
総飛行時間	436時間44分
定時点検後飛行時間100時間点検 (昭和63年10月29日実施)後	44時間26分

2.6.2 燃料及び潤滑油

燃料は航空燃料100/130、潤滑油はエアロシェル・オイルW80で、いずれも規格品であった。

2.6.3 重量及び重心位置

事故当時、同機の重量は3,537ポンド、重心位置は136.2インチと推算され、いずれも許容範囲(最大離陸重量4,100ポンド、事故当時の重量に対応する重心範囲は135.5~147.1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

八尾空港における事故当時の気象観測値は、次のとおりであった。

10時30分

風向090度、風速6ノット、視程10キロメートル 雲量1/8、
高積雲4,000フィート、気温26度C 露点温度16度C、QNH
30.04インチ/水銀柱

2.8 事実を認定するための試験及び研究

事故機の脚セイフティ・スイッチ作動試験を実施したが、異常は認められなかった。

3 事実を認定した理由

3.1 解析

3.1.1 機長は、適法な航空従事者技能証明及び有効な航空身体検査証明を有していた。

3.1.2 同機は、有効な耐空証明を有し、調査結果から、事故発生まで異常はなかったものと推定される。

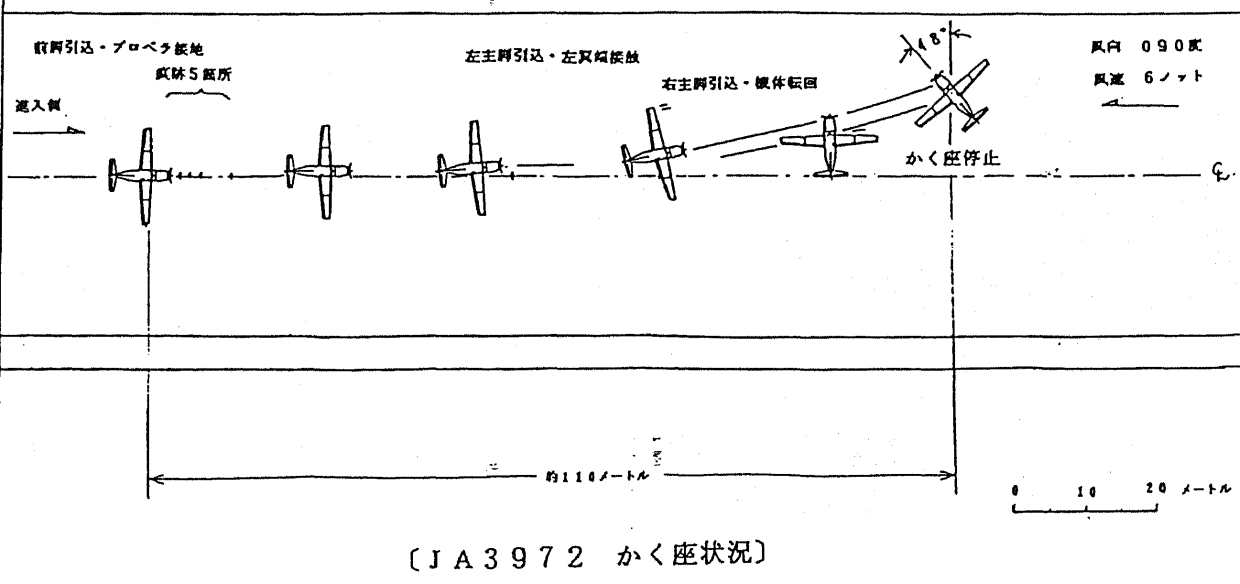
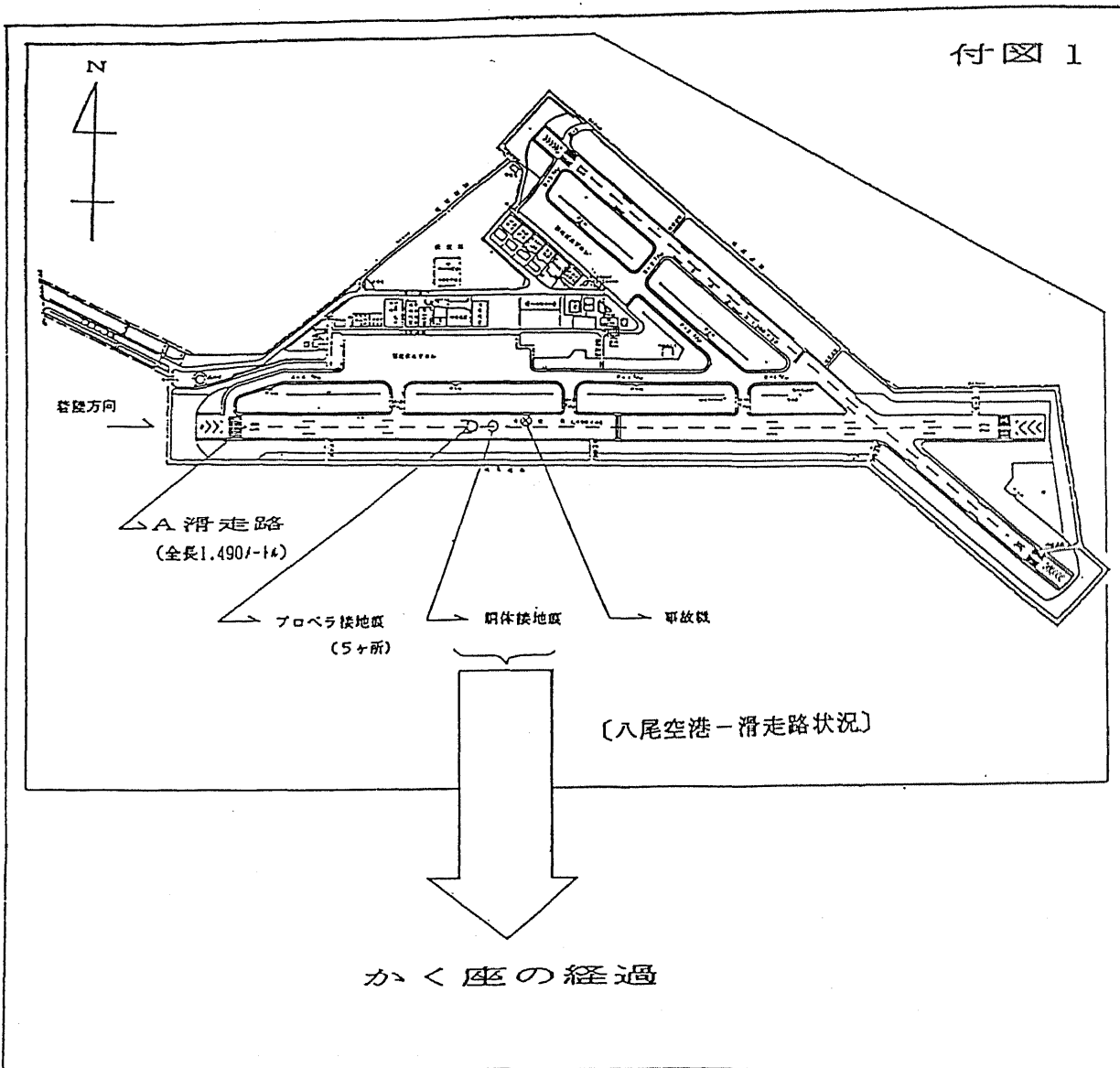
3.1.3 事故当日の気象状況は、事故に関連はなかったものと推定される。

3.1.4 同機の接地直後、機長がフラップ・コントロール・レバーを「上げ」に操作しようとして、誤って、脚コントロール・レバーを「上げ」に操作したが、このとき同機は、72～73ノットに近い速度で滑走中であつたと推定されることから、同機の主脚緩衝装置(オレオ)が伸びていて、セイフティ・スイッチが「フライト・モード」にあり、脚コントロール・レバーの「上げ」操作が可能な状態であつたことが考えられ、このため脚が引き込まれたものと推定される。

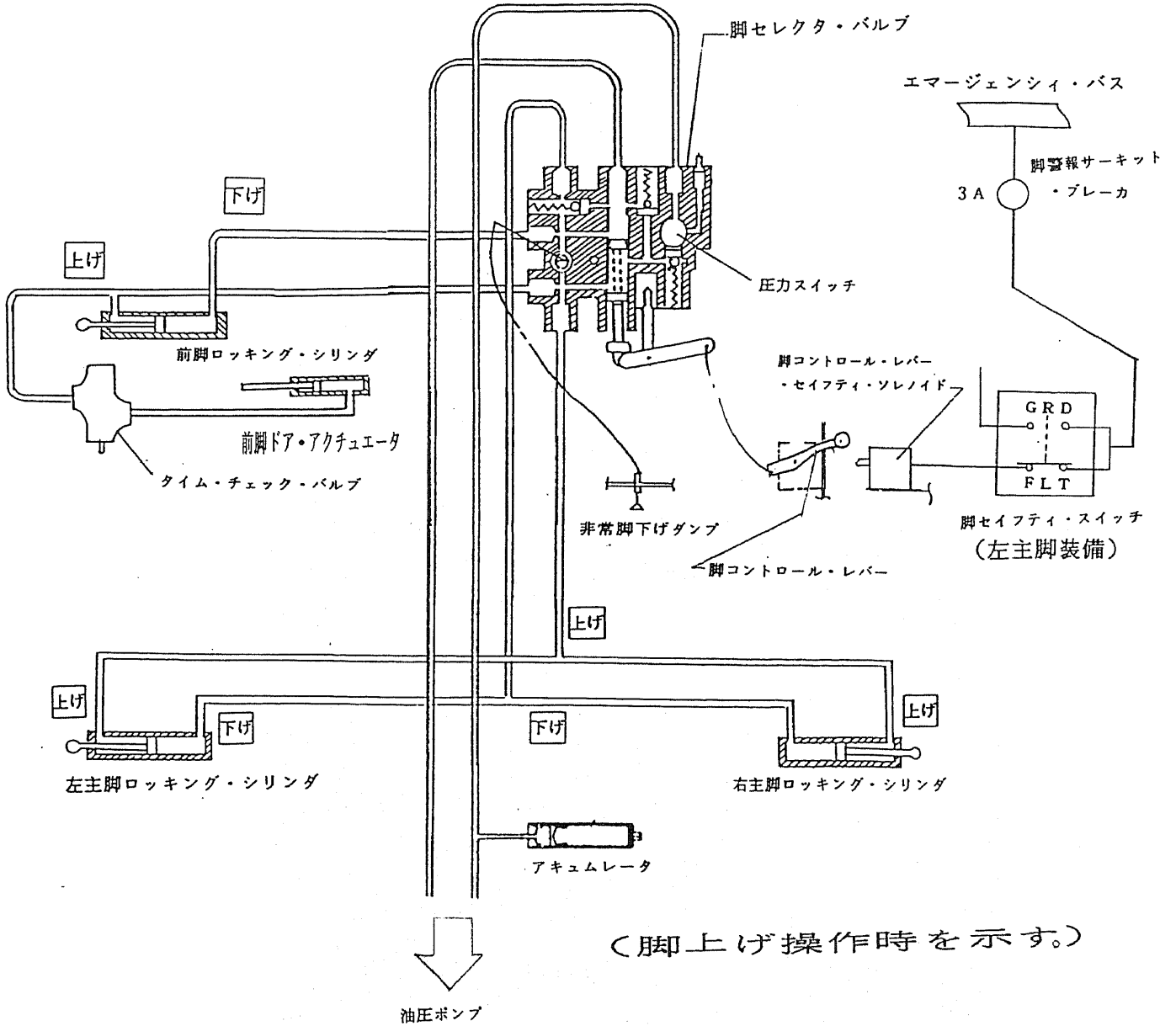
4 原因

本事故は、着陸滑走中機長が、誤って脚コントロール・レバーを「上げ」に操作したことにより、脚が引き込まれたことによるものと推定される。

付図 1



付図 2



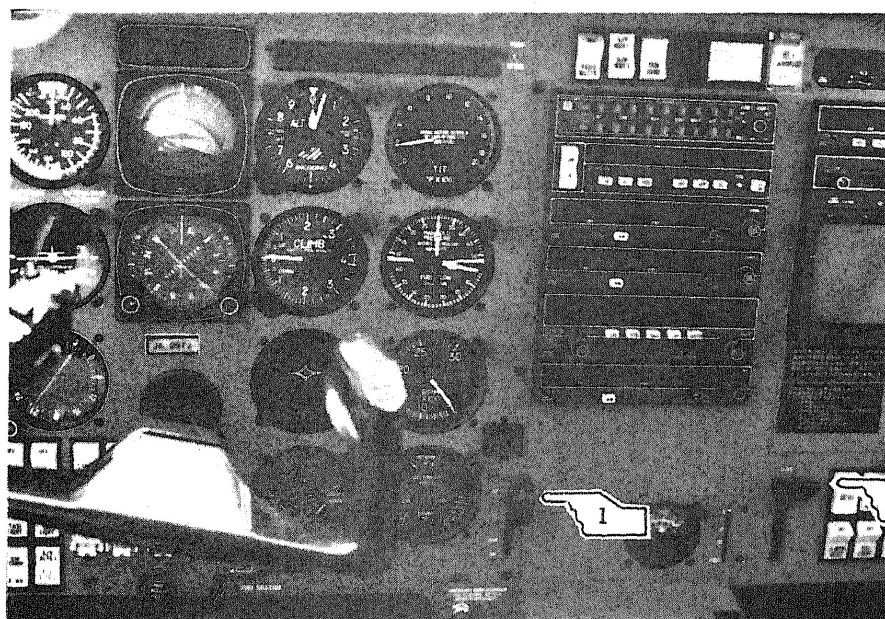
着陸装置系統図

写真 1



〔JA3972 かく座状況〕

写真 2



1 脚コントロール・レバー

2 フラップ・コントロール・レバー

〔JA3972 計器板〕

写真 3



(脚オレオ縮状態)

[脚セーフティ・スイッチ取付け状況]