

日本フライングサービス株式会社所属  
パイパー式PA28-140型JA3639  
に関する航空事故報告書

昭和50年4月24日

航空事故調査委員会議決（空委調第13号）

委員	長	岡田	實
委員	員	山口	弘
委員	員	諏訪	勝
委員	員	上山	忠
委員	員	八田	夫
			三

## 1 航空事故調査の経過

### 1.1 航空事故の概要

関兵精麦株式会社が所有し、日本フライングサービス株式会社が使用しているパイパー式PA-28-140型JA3639は、昭和49年11月12日14時55分ころ、機長と同乗者3名が乗組み、種子島空港滑走路31に接地の際、前輪から接地した後中破したが、火災は発生せず、人員に異常はなかった。

### 1.2 航空事故調査の概要

昭和49年11月14日～15日

現場調査

### 1.3 原因関係者からの意見の聴取

昭和50年3月11日

意見聴取

046001

## 2 認定した事実

### 2.1 飛行の経過

JA3639は、昭和49年11月12日機長と同乗者3名が乗組み、レジャーの目的で有視界飛行方式で12時54分北九州空港を出発し、種子島空港に向った。14時48分種子島空港の北5マイル、高度1,500フィートで種子島ラジオへ着陸情報を要求し、同機は種子島ラジオから「滑走路31、風向330度、風速10ノット、QNH3007」との情報を受けた。同機は、ベースレグでフラップ2段(25度)、85マイル/時とし、800フィートで最終旋回を行った。

機長は、最終進入経路上で、フラップを3段(40度)に下げ、速度約80マイル/時で進入を継続した。

機長は、滑走路末端を高度約30フィートで通過した後、徐々にエンジン出力を絞りながらアイドルとし、機首の引き上げ操作を行ったが、滑走路末端から230メートル付近で前輪から接地しバウンドした。バウンド後、同機は高度約1メートルで、ほぼ水平姿勢で約90メートルを滑空したのち、再度前輪から接地しバウンドした後、過度の機首上げ姿勢となり、約40メートル先の滑走路上に失速状態で機首から落下着陸し、滑走路上に停止した。

### 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	0
重	傷	0	0	0
軽	傷	0	0	0
な	し	1	3	

### 2.3 航空機の損壊の程度

中破

046002

## 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 大正6年3月18日生  
自家用操縦士技能証明書 第3635号  
昭和45年10月14日 取得  
限定事項 飛行機陸上単発  
第3種航空身体検査証明書 第31660156号  
有効期限 昭和50年2月16日  
総飛行時間 245時間45分  
同型式飛行時間 200時間00分  
最近1週間の飛行時間 なし

## 2.6 航空機に関する情報

### 2.6.1 型式 パイパー式 PA-28-140型

登録番号 1786  
登録記号 JA3639  
耐空証明書番号 第東49-007号  
有効期限 昭和50年4月5日  
総使用時間 1,729時間01分  
オーバーホール後の使用時間 372時間56分

### 2.6.2 重量重心位置

事故発生時の推定重量及び重心位置は、1,782ポンド、88.7インチで、いずれも許容範囲内にあった。

## 2.7 気象に関する情報

種子島測候所種子島空港出張所の観測値は次のとおりであった。

- 14時55分：風向300度、風速8ノット、雨、風向変動300度 / 010度
- 15時00分：風向320度、風速10ノット、視程7キロメートル、雨、雲量

**046003**

4/8層雲、雲高1,200フィート、雲量3/8積雲、雲高2,000フィート、雲量8/8  
高層雲10,000フィート、気温15℃、露点温度14℃、QNH3007、風向変動  
270度/010度

## 2.8 航空機又はその部品の損壊に関する情報

- エンジン・ノーズ・ギヤー・ストラット・マウント
  - 上部ビームが引張りで破断
  - 下部ビームが圧縮で曲り
- ノーズ・ギヤー・アSEMBリー
  - オレオ底づき
- プロペラ
  - 滑走路に接地し、2枚とも先端から約10センチメートルが後方に湾曲

## 3 事実を認定した理由

### 3.1 解析

JA3639は、着陸に際して最初に前輪から接地したことによりバウンドし、高さ約1メートルではほぼ水平姿勢で滑空したが、機長はこの状態から修正操作を行うことなく、正常な着陸ができるものと判断し、操縦輪をそのまま保持していたため、同機は再度前輪から接地しバウンドした後、過度の機首上げ姿勢となり、滑走路に失速状態で機首から落下着陸したものと推定される。

## 4 結論

- (1) 機長は適法な資格を有し、所定の身体検査に合格していた。
- (2) JA3639は、有効な耐空証明を有し、事故に関連する不具合はなかった。
- (3) 機長は、1回目の接地後のバウンドから修正操作を行うことなく、正常に着陸できると判断していたものと推定される。
- (4) 同機は、再度前輪から接地しバウンドした後、過度の機首上げ姿勢となり、滑走路に失

**046004**

速状態で機首から落下着陸したものと推定される。

#### 原 因

本事故は、機長が最初の接地バウンド後、適切な修正操作を行わなかったことによるものと推定される。

046005