

航空事故調査報告書
日本フライングサービス株式会社所属
パイパー式PA-46-310P型 J A 3 9 5 6
岡山空港
平成3年1月13日

平成3年5月8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

日本フライングサービス株式会社所属パイパー式PA-46-310P型JA3956は、平成3年1月13日、レジャー飛行のため八尾空港を離陸し、11時11分ごろ、岡山空港に着陸の際、滑走路から逸脱し停止した。

同機には機長ほか同乗者1名が搭乗していたが、死傷者はなかった。

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、平成3年1月13日、運輸大臣から事故発生の通報を受け、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3年1月14～15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 5 6 は、平成 3 年 1 月 1 3 日、機長により飛行前点検を受け異常のないことが確認された後、レジャー飛行のため、機長ほか同乗者 1 名が搭乗して 1 0 時 2 8 分八尾空港を離陸した。

離陸後、同機は、高度 4,500 フィートまで上昇し、岡山空港に向け巡航飛行に移った。同機は、岡山空港の東約 13 海里の地点で降着装置を降ろし、降下に移った。同機は 11 時 01 分ごろ、岡山空港の東約 10 海里の地点で岡山空港の飛行場管制所と交信し、使用滑走路 25、QNH 30.06 インチ／水銀柱との情報を得た後、直線進入を要求して許可を得るとともに、空港まで 2 海里の地点で報告するよう指示を受けた。その後、同機は空港まで 5 海里の地点でフラップを 1 段下げ、11 時 09 分ごろ、再び同管制所と交信して空港まで 2 海里の地点に到達した旨を報告し、滑走路 25 への着陸許可を得るとともに風向 280 度、風速 10 ノットとの情報を得た。

その後の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。

右からの横風であったため、右に機体を少し傾け、左ラダー・ペダルを踏んだウイング・ロー法で進入し、フラップをフルダウン、速度を約 85 ノットとして最終進入した。滑走路進入端上空を通過した地点でパワーをアイドルにして、引き起しを開始し、滑走路進入端から約 300～400 メートルの滑走路中心線上に右主車輪から接地、少し遅れて左主車輪が接地し、数秒後に前車輪が滑走路に接地した。そのまま滑走路上を滑走していた際、左ラダー・ペダルを踏んでいたため、左方向へ機体が回りだした。右ラダー・ペダルを踏んだが、修正できず、滑走路進入端から約 600 メートルの地点で滑走路から左へ逸脱し、着陸帯を走行してマンホールに前車輪を乗り上げた際に前脚等を破損し、約 30 メートル進んだ地点に前のめりの状態で停止した（写真参照）。

事故発生時刻は 11 時 11 分ごろであった。

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 航空機の損壊の程度

中 破

2.3.2 航空機の損壊の状況

前脚 破 損

前脚ドア 破 損

プロペラ 湾 曲

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 28歳

自家用操縦士技能証明書

第11353号

限定事項 飛行機 陸上単発機

昭和58年12月14日

飛行機 陸上多発機

昭和63年8月22日

第二種航空身体検査証明書

第25340004号

有効期限

平成4年1月9日

総飛行時間

756時間13分

同型式機での飛行時間

557時間35分

最近30日間の飛行時間

16時間51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

46-850852

製造年月日

昭和60年3月29日

耐空証明書

第大-1-573号

有効期限

平成3年2月4日

総飛行時間

1,926時間13分

定時点検（50時間点検、平成3年1月10日実施）後の飛行時間

50分

2.6.2 重量及び重心位置

事故当時、同機の重量は3,660ポンド、重心位置は136.0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130.7～147.1インチ)内にあったものと認められる。

2.6.3 燃料及潤滑油

燃料は航空用ガソリン100/130、潤滑油はエアロシェルW100でいずれも規格品であった

2.7 気象に関する情報

岡山地方気象台岡山空港出張所における岡山空港の気象観測値は、次のとおりであった。

11時00分 風向 270度、風速 11ノット、視程 10キロメートル以上、
雲量 1/8、積雲 雲高 2,500フィート、気温 4度C、露点温度
-8度C、QNH 30.06インチ/水銀柱、記事 風向変動 240
～340度

11時18分 風向 270度、風速 12ノット、視程 10キロメートル以上、
雲量 1/8、積雲 雲高 2,500フィート、気温 3度C、露点温度
-8度C、QNH 30.05インチ/水銀柱、記事 風向変動 220
～300度

2.8 飛行場及び地上施設に関する情報

岡山空港の滑走路は、長さ2,000メートル、幅45メートルであり、進入角指示燈(VASIS)が設置されている。

空港の標高は239.1メートルである。

2.9 その他必要な事項

マンホールは飛行場灯火のためのもので、コンクリート製である。地表部分の諸元は次のとおりである。

高さ	5センチメートル
縦	50センチメートル
横	50センチメートル

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 JA3956は、有効な耐空証明を有し、所定の整備及び点検が行われていた。

3.1.3 調査結果から、同機には事故発生まで異常はなかったものと推定される。

3.1.4 同機が接地後滑走路を滑走していて左へ偏向し始めたことについては、機長が接地後も左ラダー・ペダルを踏んでいたと述べていることから、機長が過度に左ラダー・ペダルを踏み込んだことによるものと推定される。

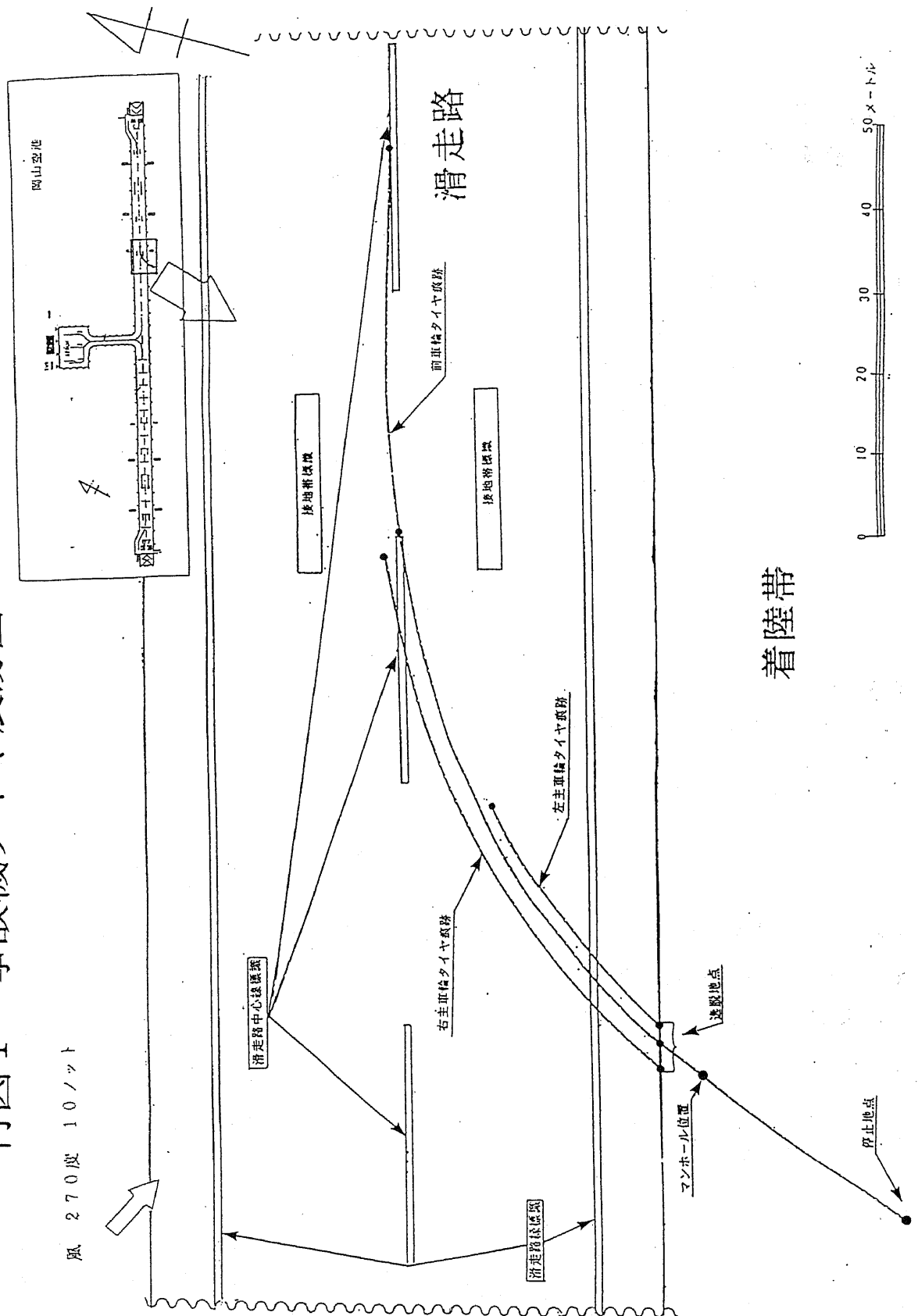
機長が右ラダー・ペダルを踏んだが修正できなかったと述べていることについては、右ラダー・ペダルの踏み込みが十分でなかったことによることが考えられる。

3.1.5 同機は、左に偏向して滑走路を逸脱後、着陸帯内の芝生内にあったマンホールに乗り上げ、その際、前脚等を破損したものと認められる。

4 原因

本事故は、同機が着陸滑走中に機長が過度に左ラダー・ペダルを踏み、その後右ラダー・ペダルを踏む修正操作が適切でなかったため、滑走路を逸脱したことによるものと推定される。

付図1 事故機タイヤ痕跡図



付図2 パイパー式PA-46-310P型
三 面 図

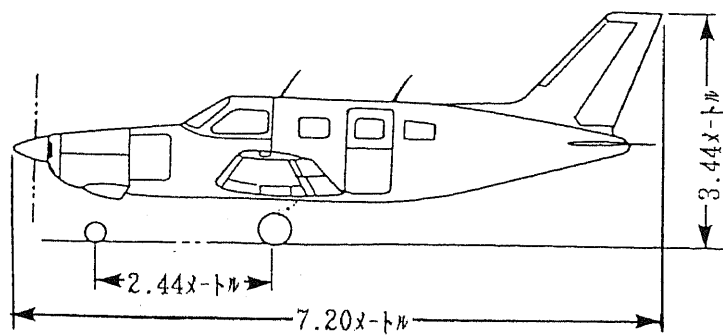
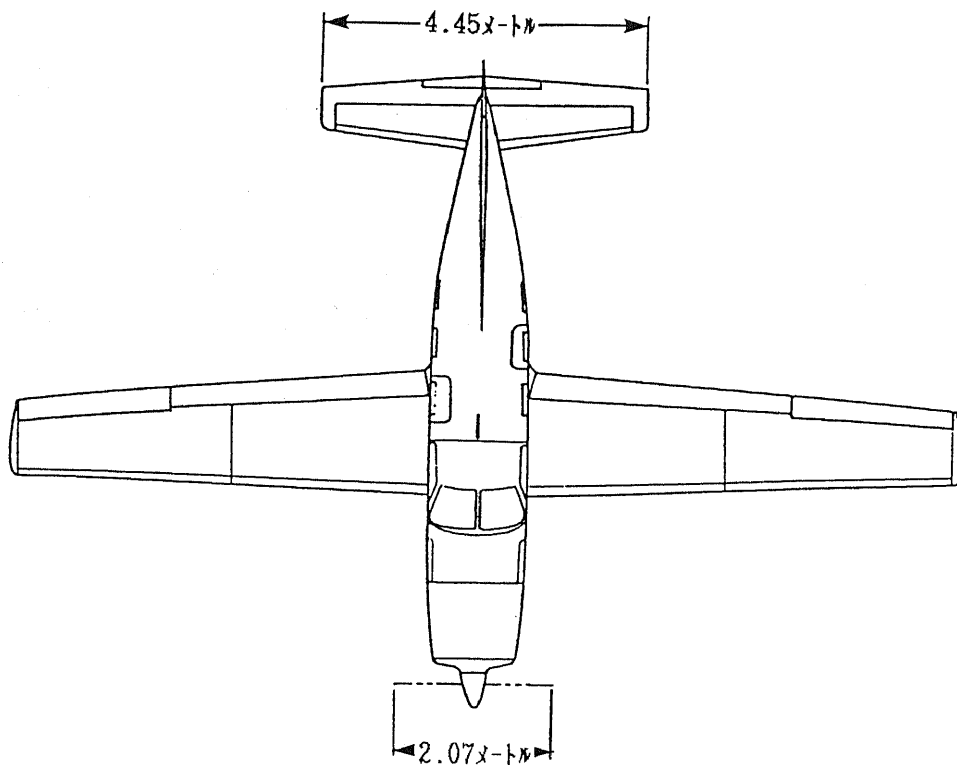
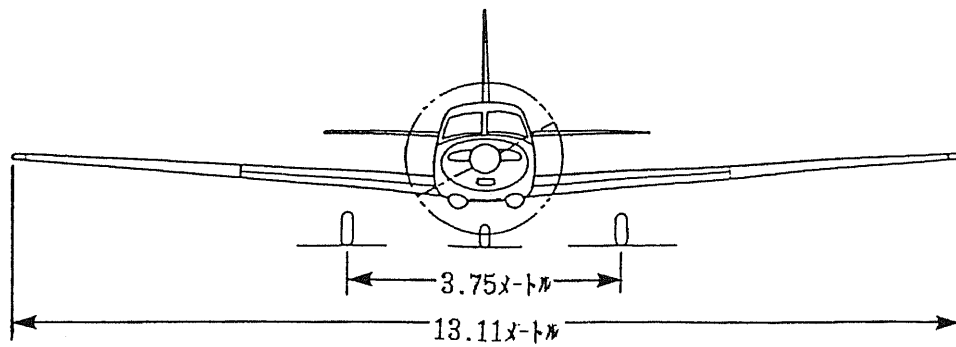


写真 事故機の状況

