

桑原金一郎所属 セスナ式150J型JA3470 に関する航空事故報告書

昭和51年3月18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	山口	真弘
委員	諏訪	勝義
委員	上山	忠夫
委員	八田	桂三

1 航空事故調査の経過

1.1 航空事故の概要

桑原金一郎所属セスナ式150J型JA3470は、操縦練習のため、機長（操縦教員）及び操縦練習生がとう乗し、機長の操縦により、昭和50年7月18日14時50分ころ調布飛行場を離陸した。

同機は離陸直後、発動機が不調となり調布飛行場内に緊急着陸した。

機体は大破したが、人員の死傷はなかった。

1.2 航空事故調査の概要

昭和50年7月18日	現場調査
7月19日	発動機補機調査
8月15日	発動機運転試験

1.3 原因関係者からの意見聴取

昭和51年2月26日	意見聴取
------------	------

075001

2 認定した事実

2.1 飛行の経過

J A 3 4 7 0 は、昭和 5 0 年 7 月 1 8 日 1 4 時 5 0 分ころ機長及び練習生がとう乗し、機長の操縦により、調布飛行場を滑走路 1 7 を使って離陸した。同機は、高度約 2 0 0 フィートまで上昇した時点で発動機の出力が急に低下したため、機長は、右に施回し、場内に緊急着陸し、草地を西に向かって約 4 0 メートル滑走した後、飛行場西側の境界柵に衝突した。J A 3 4 7 0 は大破した。（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	2	—	

2.3 航空機の損壊の程度

大 破

2.4 航空機以外の物件の損壊

境界柵破損 約 2 5 メートル

2.5 乗組員に関する情報

機 長 昭和 9 年 1 月 7 日生

技能証明 事業用操縦士技能証明書第 4 2 6 1 号

昭和 4 7 年 4 月 1 2 日 取得

総飛行時間 2,586 時間 4 6 分

第 1 種航空身体検査証明書 第 1 1 3 7 0 7 8 2 号

有効年月日 昭和 5 0 年 1 月 1 日から昭和 5 0 年 1 2 月 3 1 日まで

075002

練習生 昭和17年7月18日生

練習許可書 第1273号

2.6 航空機に関する情報

機 体

型 式 セスナ式150J型
耐空証明書 第東49-492号
耐空証明有効期間 昭和50年2月14日から昭和51年2月13日まで
総飛行時間 1,080時間35分

発 動 機

型 式 コンチネンタル式0-200-A型
製造番号 199333-9-A
製造年月日 昭和44年2月28日
総使用時間 1,080時間35分

重量及び重心位置

重 量 1,515ポンド
重心位置 +35.48インチ
許容範囲 +32.9～+37.5インチ

燃 料

量 22.5ガロン
品 質 MOBIL 80/87

潤滑油

量 5.6クォート
品 質 MOBIL AERO OIL 80

075003

2.7 気象に関する情報

事故当時の気象は、下記のとおりであった。

時 刻	1 4 時 4 5 分
風 向	2 7 0 °
風 速	4 ノット
視 程	2 0 キロメートル
雲 量	1/8
雲 形	積 雲
雲 高	4, 0 0 0 フィート
気 温	3 6 ℃
露点温度	2 0 ℃
高度計規正值	2 9. 7 8

2.8 航空機及びその部品の損壊の状況

左 主 翼	前縁破損
右 主 翼	前縁破損 翼端破損 翼根部折曲り
胴 体	風防ガラス破損 中央下面外板破損
前 脚	取付部曲り ステアリング・ロッド取付部切損
プロペラ	ブレード先端部曲り ブレード前縁打痕 スピナー破損
方 向 舵	前縁打痕

075004

3 事実を認定した理由

3.1 事実を認定するための試験及び研究

発動機補機及び発動機について分解検査、作動試験又は運転試験を行った結果は次のとおりであった。

- (1) スロットル・コントロール
作動試験の結果異常なかった。
- (2) ミクスチュア・コントロール
作動試験の結果異常なかった。
- (3) 燃料ストレーナー
分解検査の結果異常なかった。
- (4) 空気濾過器
分解検査の結果異常なかった。
- (5) キャブ・ヒート
分解検査の結果異常なかった。
- (6) 吸気管
目視検査の結果異常なかった。
- (7) 燃料配管及び燃料コック
流通試験の結果異常なかった。
- (8) 燃料
燃料タンク、燃料配管、燃料ストレーナー及びキャブ・ボウルからは異物は見出せなかった。また、とう載されていた燃料により発動機は正常に運転できた。
- (9) 発動機、マグネット、マグネットの高圧配線、マグネット・スイッチ及び気化器
運転試験の結果、異常なかった。
- (10) (1)～(7)に関しても運転試験の結果異常なかった。

3.2 解析

機長は、離陸直後発動機の出力が急減したため、緊急着陸を決意したが、直進すると密集した住宅地があるため、右に旋回し、飛行場内に緊急着陸する操作を行ったが、高度及び速度が不十分であったため、約90度右に旋回した時点で着地するに至ったものと推定される。

075005

着地後、同機は着地点の前方（約４０メートル）にある飛行場西側の境界柵に衝突したものと認められる。

事故後行った分解検査、作動試験又は運転試験の結果からは、発動機及び発動機補機の不具合は見出せなかった。

燃料のベーパー・ロックに関しては、セスナ式１５０Ｊ型の燃料系統が重力式の供給方式であることから、その発生はほとんど無いものと推定される。気化器または吸気管の凍結に関しては、事故当時の気温が３６℃であったこと、ならびに上昇中であったことから、その発生はなかったものと考えられる。

吸気系統の異物による閉塞については、その発生を裏付けるものは見出せなかった。

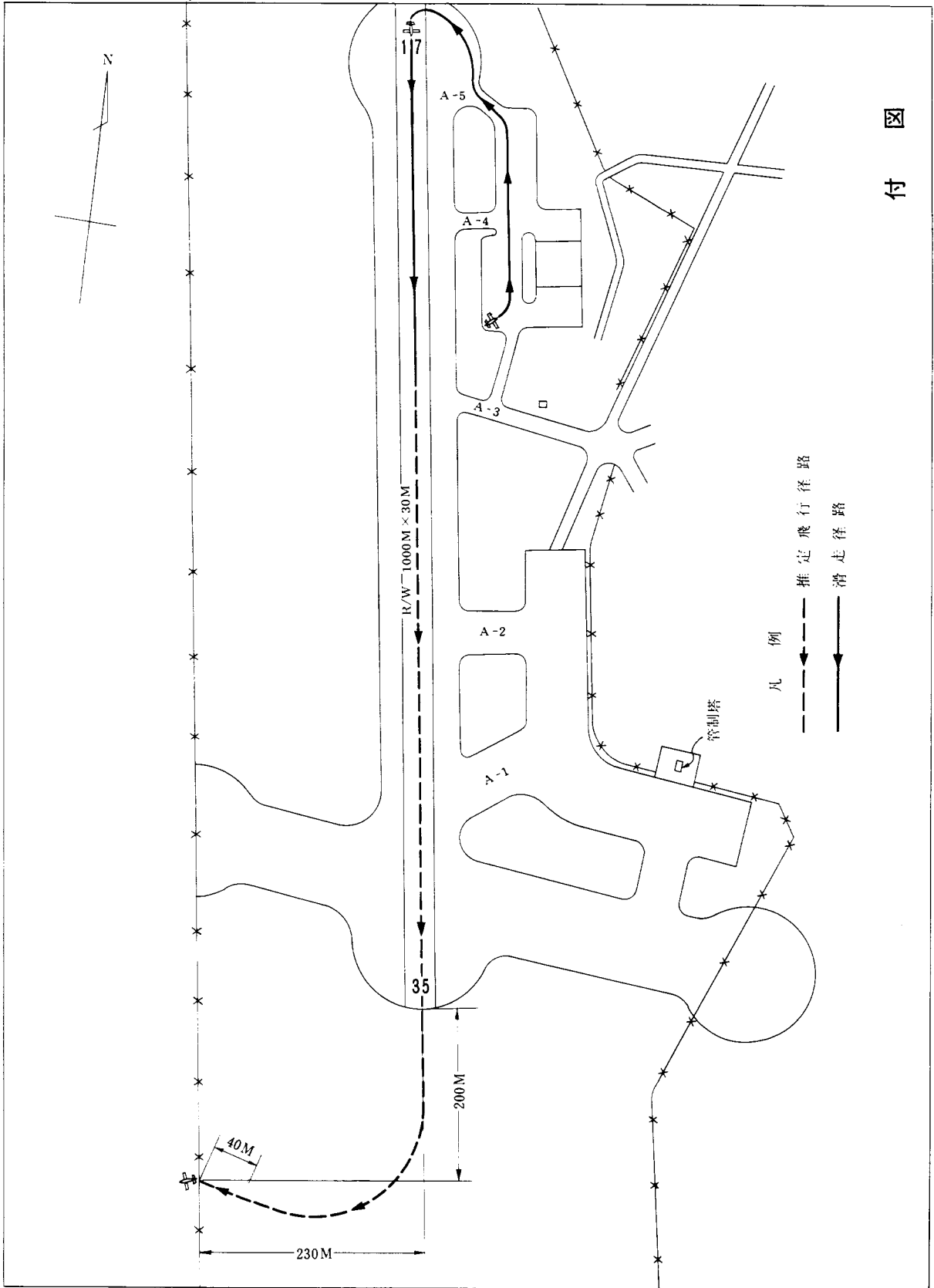
４ 結 論

- (1) J A 3 4 7 0 は、適法な耐空証明を有していた。
- (2) 機長は適法な資格を有していた。
- (3) 操縦練習生は、適法な航空機操縦練習許可書を有していた。
- (4) J A 3 4 7 0 は、離陸後高度約２００フィートで発動機の出力が急に低下したため、飛行場内に緊急着陸した。
- (5) 飛行場内に着地後、着地点の前方（約４０メートル）にある境界柵に衝突した。
- (6) 事故当時の気象は、事故原因に関連なかった。
- (7) 調査の結果から、発動機、発動機補機及び燃料の不具合は見出せなかった。

原 因

本事故は、離陸直後、発動機の出力が急に低下したため、飛行場内に緊急着陸し、着地後、着地点の前方にある境界柵に衝突したことによるものと認められる。発動機の出力が急減した原因については、これを明らかにすることができなかった。

075006



付 図

075007