

日本産業航空株式会社所属  
セスナ式172L型JA 3570  
に関する航空事故報告書

昭和52年3月8日

航空事故調査委員会議決（空委第16号）

委員	長	岡田	實
委員	員	山口	真弘
委員	員	諏訪	勝義
委員	員	上山	忠夫
委員	員	八田	桂三

## 1 航空事故調査の経過

### 1.1 航空事故の概要

日本産業航空株式会社所属セスナ式172L型JA 3570は、昭和51年11月3日15時53分ごろ、競技大会の参加機として機長ほか2名が乗り組み、八尾空港の自衛隊エプロンを発進して間もなく、誘導路からはずれて草地帯（盛土）に置いてあったハンドボールのゴール・ポストに右翼端を接触させ機体は中破した。

本事故による人員の死傷はなかった。

### 1.2 航空事故調査の概要

昭和51年11月4日～11月5日 現場調査

### 1.3 原因関係者からの意見聴取

昭和52年1月12日 意見聴取

145001

## 2 認定した事実

### 2.1 飛行の経過

事故当日の午前中、八尾空港において日本アマチュア飛行クラブ会員による競技大会のA級（競技種目 ― 航法）が行れた。

午後は午前中悪かった空港の視程が回復したのでB級及びC級も行われた。

15時20分ごろ、A級担当の審査員であった機長は、JA3570を使用してB、C級の審査を応援に行くよう競技大会責任者から指示を受け、15時45分ごろ自衛隊エプロンに同機を回送した。そこで機長は競技大会係員から競技種目はC級（飛行時間40時間未満の操縦練習許可書所有者が行う空中操作）であると教えられ、競技者名及び採点表を手渡され、さらに同大会責任者から、競技の進行が遅れており、日没まで間がないためその促進方を要請された。

操縦練習生（以下「練習生」という。）が左席、機長が右席にとり乗して、機長はエンジンを始動したのち、地上滑走を開始した。

機長は、練習生に途中で操縦をまかせ、外部を視認した後、採点用紙にゼッケン番号と氏名を記入していたが、エンジン回転計の指示が約1,100 rpmで速度が早いので、練習生にそれを指摘すると同時にスロットル・レバーに手を出したとき、機体に大きなショックを受けた。

同機は、草地帯（高さ約30センチメートルの盛土）の上に置いてあったハンドボールのゴール・ポスト（高さ約182センチメートル、以下「ゴールポスト」という。）に右翼端の先端部を接触させ、つづいてプロペラの先端を草地帯に接触させた。（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	0
重 傷	0	0	0
軽 傷	0	0	0
な し	2	1	

145002

## 2.3 航空機の損壊の程度

中破

## 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 昭和24年7月20日生

事業用操縦士技能証明書 第5184号

昭和48年4月10日取得

操縦教育証明 第778号

昭和49年1月18日取得

第1種航空身体検査証明書 第11420506号

有効期間 昭和51年6月1日から昭和52年5月31日まで

総飛行時間 1,703時間05分

うちセスナ式172型 795時間49分

最近90日間の飛行時間 103時間15分

最近30日間の飛行時間 36時間14分

練習生 大正15年7月18日生

航空機操縦練習許可書 なし(昭和51年6月4日で失効していた。)

総飛行時間 20時間05分

うちセスナ式172型 15時間58分

最近90日間の飛行時間 3時間15分

## 2.6 航空機に関する情報

航空機型式 セスナ式172L型

製造年月日 昭和45年10月2日

製造番号 17259435

耐空証明書番号 第大-50-350号

有効期間 昭和51年2月27日から昭和52年2月26日まで

総飛行時間 4,354時間12分

**145003**

## 2.7 気象に関する情報

大阪航空測候所八尾空港出張所の16時00分の観測値は次のとおりであった。

風250度の5ノット，視程7キロメートル煙霧， $\frac{1}{8}$ 高積雲13,000フィート，気温19度C，露点温度10度C，QNH30.19

## 2.8 航空機及びその部品の損壊に関する情報

右翼端前部巾40センチメートル深さ約20センチメートルにわたり破損。

右主翼下部にしわ。

プロペラの両端がそれぞれ約4センチメートル及び8センチメートルにわたり損傷。

# 3 事実を認定した理由

## 3.1 解 析

事故機の調査及び事故発生前の状況から機体，エンジン等は正常であったものと認められる。

草地帯に置かれていたゴール・ポストの上部に右翼端との接触痕が認められた。

同機はゴール・ポストに接触するまで，自衛隊エプロン及び誘導路上を約87メートルにわたり地上滑走しているが，エプロン地区から出た後の同機の経路は誘導路の中心線上を進まず，右斜め前方にあるランナップ地区に向けてほぼ一直線に進んでいたものと推定される。

民間機は当該誘導路を通常使用しておらず，事故当日に競技のため特別に使用したもので，機長にとって当該誘導路の使用は初めての経験であった。

ゴール・ポストはねずみ色であり，すぐうしろに金網が誘導路に平行に設置されており，同地区に明るくない機長の注意はもっぱら当該金網に向けられていたものと考えられ，機長が練習生に操縦をまかせ機外の見張りを行った時点においては，ゴール・ポストの存在に気がつかなかったものと推定される。

なお，当時の太陽の位置が低く機首方向右斜めの位置にあったことが，これに関与したことも考えられる。

その後，機長は採点用紙に注意を集中していたためゴール・ポストを発見できないまま接触する結果となったもので，機長の機外に対する見張りが十分でなかったと推定される。

機長はゴール・ポストから約60メートルの地点で，練習生に操縦をまかせたと述べているが，練習生はそれを承知しておらず，接触時にはまだ操縦の交替が完全に行われていなかった

ものと推定され、操縦の交替に関する両者の連けいは十分でなかったと考えられる。

## 4 結 論

- (1) 機長は、適法な資格を有していた。
- (2) 練習生の操縦練習許可書は失効していた。
- (3) 航空機は有効な耐空証明を有し、かつ整備されていた。
- (4) 操縦の交替に関する両者の連けいが十分でなかったと考えられる。
- (5) 機長の外部に対する見張りが十分でなかったと推定される。

## 原 因

本事故は、操縦の交替に関する機長と練習生の連けいが十分でなく、かつ、機長の機外の障害物に対する見張りが十分でなかったことによるものと推定される。

付 図



自衛隊エブロン

整備士  
○

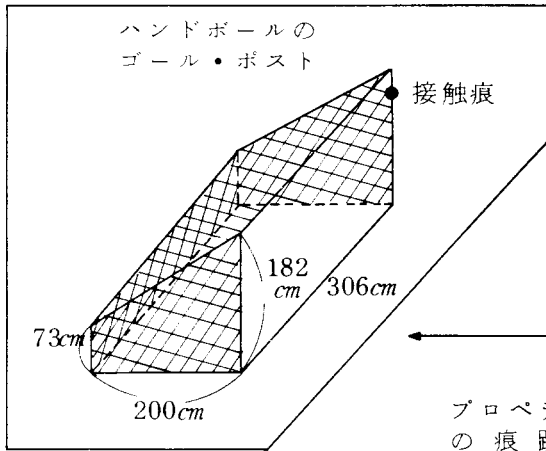
民有農耕地

金網

草地帯 (盛土、高さ約 30 cm)

5 m

約 35 m



プロペラの  
痕跡

51 m

境界柵

7 m

ランナップ地区

25.4 m

サイドライン標識

誘道路中心線標識

グラウンド (芝生)

10 m

10 m

滑走路 27

滑走路 09

至滑走路

145006