

個人所有
ムーニイ式M20E型JA3503
に関する航空事故報告書

昭和57年6月9日
航空事故調査委員会議決（空委第14号）

委員長	八田桂三
委員	榎本善臣
委員	糸永吉運
委員	小一原正
委員	幸尾治朗

1 航空事故調査の経過

1.1 航空事故の概要

個人所有ムーニイ式M20E型JA3503は、昭和57年1月3日、機長外5名（7才以下の者3名を含む。）が搭乗して、出雲空港エプロンから出発しようとしたところ、同乗者が右主車輪にかかっている車輪止め（以下「チョーク」という。）を取りはずそうとして16時24分ごろ同機のプロペラに触れ、重傷を負った。

1.2 航空事故調査の概要

昭和57年1月4日～5日 現場調査

1.3 原因関係者からの意見聴取

昭和57年5月25日 意見聴取

363001

2 認定した事実

2.1 飛行の経過

J A 3 5 0 3 は、知人を出迎えるため、15時36分鳥取空港を離陸し、16時09分出雲空港に着陸した後、エプロンに駐機して、右主車輪にチョークをかけた。

機長は、知人を出迎えた後、16時15分ごろ同空港出張所へ出発予定時刻16時25分、到着予定時刻17時00分、鳥取空港を目的地とする有視界飛行方式による飛行計画を提出した。

機長は、全員を搭乗させた後、エンジンを始動し、滑走を開始しようとしたところ、機体が発進しないためチョークのかかっていることに気付いて、パワーをアイドルにしぼった。

機長及び右前席の同乗者（以下「同乗者」という。）の口述によれば、機長がチョークの取り外しを失念したことをつぶやいたところ、同乗者が自ら取り外しを申し出たので、機長は、その取り外しを同乗者に依頼した。

同乗者は、右側ドアから降機した後、機体後部を回って左側に出て左主翼後方から左主車輪をのぞきこんだ。

同乗者は、チョークがなかったので左主翼端を回って同翼前縁沿いに操縦席に近づきながらチョークのないことを合図した後、前向きで前方へ移動し、回転中のプロペラに触れ、機首の左前方に倒れた。

2.2 人の死亡、行方不明及び負傷

死 傷	搭 乗 者		そ の 他
	乗 組 員	そ の 他	
死 亡	0	0	0
重 傷	0	1	0
軽 傷	0	0	0
な し	1	4	

腹壁裂創、腸管脱出、腸管破裂、右小指切断、右肘頭粉碎骨折、右大腿裂創

2.3 航空機の損壊の程度

な し

363002

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 昭和22年1月23日生

事業用操縦士技能証明書 第7689号

取得年月日 昭和55年1月23日

限定事項 陸上単発

第1種航空身体検査証書 第12180153号

有効期限 昭和57年3月7日

総飛行時間 698時間03分

同型式機の飛行時間 274時間27分

最近30日間の飛行時間 23時間41分

2.6 航空機に関する情報

型式 ムーニイ式M20E型

製造年月日 昭和44年8月19日

製造番号 第690072号

耐空証明書番号 第大-56-298

有効期限 昭和57年11月11日

総飛行時間 1,389時間57分

2.7 気象に関する情報

松江地方気象台出雲空港出張所による16時30分の気象観測値は、次のとおりであった。

風向050度、風速6ノット、視程30キロメートル、雲量1/8層積雲雲高5,000フィート、雲量7/8絹雲雲高不明、気温7度C、露点温度2度C、QNH30.36インチ/水銀柱。

2.8 航空機及びその部品の損壊に関する情報

なし

363003

2.9 人の生存、死亡又は負傷に関係のある捜索、救難及び避難等に関する情報

事故発生の直後、出雲空港出張所は、出雲市消防本部へ事故を通報した。

救急車は、16時37分空港に到着した。

同乗者は、16時50分出雲中央病院に収容された。

2.10 その他必要な事項

同乗者は、同機には数回同乗した経験があったが、チョーク取りはずしの経験は今回が初めてであった。

3 事実を認定した理由

3.1 解析

3.1.1 機長は、当日、鳥取空港における業務に忙殺され、出雲空港着がおくれて16時09分となり、鳥取空港の運用時間（09時00分～17時00分）内に帰るための出雲空港出発時間が切迫していたため気が焦り、搭乗前のチョークの取り外しを失念したものと推定される。

3.1.2 機長がチョークを取りはずしのため降機するにはドアが右側にあるので同乗者も降機しなければならないこと、また、同乗者も出発時間の切迫していることを知っていたため、同乗者が自らチョークの取り外しを申し出たものと推定される。

3.1.3 機長は、エンジンを停止しないままチョークの取り外しを依頼するにあたり、その経験のない同乗者に安全に対する配慮を払って必要な注意を与えなかったものと推定される。

3.1.4 同乗者は機長から右主車輪にチョークがあることの説明を受けたが、最初に同機の後方を通って左側の方へ行ったのは、左右をとり違えたことによるものと推定される。

3.1.5 同乗者は、降機する際プロペラの回転を知っていたと述べているが、左主車輪にチョークがなかったため、操縦席に近づいて機長にそのことを手で合図した時点でチョークが右側であることに気づき、時間がないので急いで右主翼の方に行かなければと気があせり、プロペラの回転面に気付かず、前向きに前方へ移動してプロペラに触れたものと推定される。

363004

- (1) 機長は、適法な資格を有し、所定の航空身体検査に合格していた。
- (2) J A 3 5 0 3 は、有効な耐空証明を有していた。
- (3) 機長は、鳥取空港の運用時間内に帰るため気が焦り、搭乗前にチョークの取り外しを失念したものと推定される。
- (4) 機長は、チョークの取り外しを申し出た同乗者に安全を配慮した必要な注意を与えずに、エンジンの停止を行わないまま依頼したものと推定される。
- (5) 同乗者は、当初機体の左右をとり違えてチョークが左主車輪にあると錯覚したが、その後、機長に左主車輪にはチョークのない旨を手で合図した時点でチョークが右側にあることに気付き、時間がないので急いで右主翼の方に行かなければと気が焦り、プロペラの回転面に気付かず前方へ移動してプロペラに接触したものと推定される。

原因

本事故は、チョーク取り外しのため地上に降り立った同乗者が、うっかりして回転しているプロペラに接触したことによるものと推定される。

なお、機長がエンジンを止めず、かつ、事前に必要な注意を与えることなく、未経験の同乗者にチョーク取り外しをさせたことがこれに関与しているものと推定される。