

# 航空事故調査報告書

日本航空協会所属

パイパー式PA-18-135型JA3272

千葉県東葛飾郡関宿町平井 関宿滑空場

昭和57年1月10日

昭和57年8月11日

航空事故調査委員会議決(空委第23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

日本航空協会所属パイパー式PA-18-135型JA3272は、昭和57年1月10日、滑空機えい航を終えて着陸後、駐機のため地上走行中、13時40分ごろ、駐車中の給油車(トヨエースR-1500)に左翼端を接触し、中破した。

同機には機長のほか1名が搭乗していたが、本事故による人員の死傷はなく、火災も発生しなかった。

### 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、昭和57年1月10日16時ごろ運輸大臣より事故発生の第一報を受けた。同委員会により、当該事故の調査を担当する者として主管調査官が指名された。

#### 1.2.2 調査の実施時期

昭和57年1月11日 現地調査

#### 1.2.3 原因関係者からの意見聴取

原因関係者として機長から、昭和57年8月4日意見聴取を行った。

364001

## 2 認定した事実

### 2.1 飛行の経過

JA3272は、10時から滑空機えい航を開始し13時39分ごろ、第17回目に滑走路36Cに着陸した。同機はそのまま左45度方向約80メートル先の滑走路Dの外側の駐機予定位置に向って、機長及び目撃者によれば15～20キロメートル/時の速度で直進した（付図参照）。

機長は、駐機予定地付近に給油車がとまっているのを事前に視認しており、駐機のため同車の右側方付近で右折を開始したときには、同車と同機とのクリアランスはあるものと判断して、エンジンはアイドル回転で右ブレーキを使用して右折中、同機の左翼端が同車と接触した。

同機は、接触の衝撃により左向きとなり、約1メートル横すべりして、同車の右横に同車と平行に停止した。

### 2.2 人の死亡、行方不明及び負傷

なし

### 2.3 航空機の損壊に関する情報

#### 2.3.1 損壊の程度

中 破

#### 2.3.2 航空機各部の損壊の状況

左主翼端前縁部 へこみ

コクピット上部強度受け鋼管 わん曲

バッテリーボックス付近の胴体右側面 変形

左翼 100ミリメートル後退

右翼 100ミリメートル突出

### 2.4 航空機以外の物件の損壊に関する情報

なし

### 2.5 乗組員その他の関係者に関する情報

機長 男性（26才）

自家用操縦士技能証明書（陸単） 第7892号

取得年月日 昭和53年8月30日

第1種航空身体検査証明書 第11652373号

364002

有効期限 昭和57年10月30日

総飛行時間 156時間55分

同型式機飛行時間 66時間49分

最近30日間の飛行時間 1時間30分

## 2.6 航空機に関する情報

型式 バイパー式PA-18-135型

昭和28年5月1日製造 第18-2756

耐空証明 第東56-103号

昭和57年5月17日まで有効

総飛行時間 5,623時間04分

前回点検後飛行時間 539時間42分

## 2.7 気象に関する情報

事故時における滑空場の気象観測値は次のとおり。

風向330度、風速8ノット、視程20キロメートル、快晴

## 2.8 その他の情報

滑走路36は、幅40メートルづつA、B、C、及びDの4本に分割使用されているが、それぞれを示すマーキングはなく、一面の草地である。事故機が駐機しようとしたDの外側も滑走路とつながった草地である。

滑走路36D周辺の障害物は、接触した給油車の外は、給油車から約50メートル離れたところにある訓練指揮所(以下「ビスト」という。)に、新購入滑空機お披露目式に集まった機長の同窓生10数名が固まっているだけであった。

また、事故機の操縦席からの前方・左・右視界は良好であった。

# 3 事実を認定した理由

## 3.1 解析

3.1.1 駐機位置の選定は、当日、障害物が少ないので誘導員をつけず機長自身が行うことになっていた。機長が駐機位置の選定に当り配慮したことは、その位置が滑空機の着陸に支障がないこと並びにプロペラ後流の影響が人員・滑空機に及ばないビストの風下で、かつ、ビスト及び滑空機の動向が把握し易く、次のえい航作業に便利なこと等であった。

**364003**

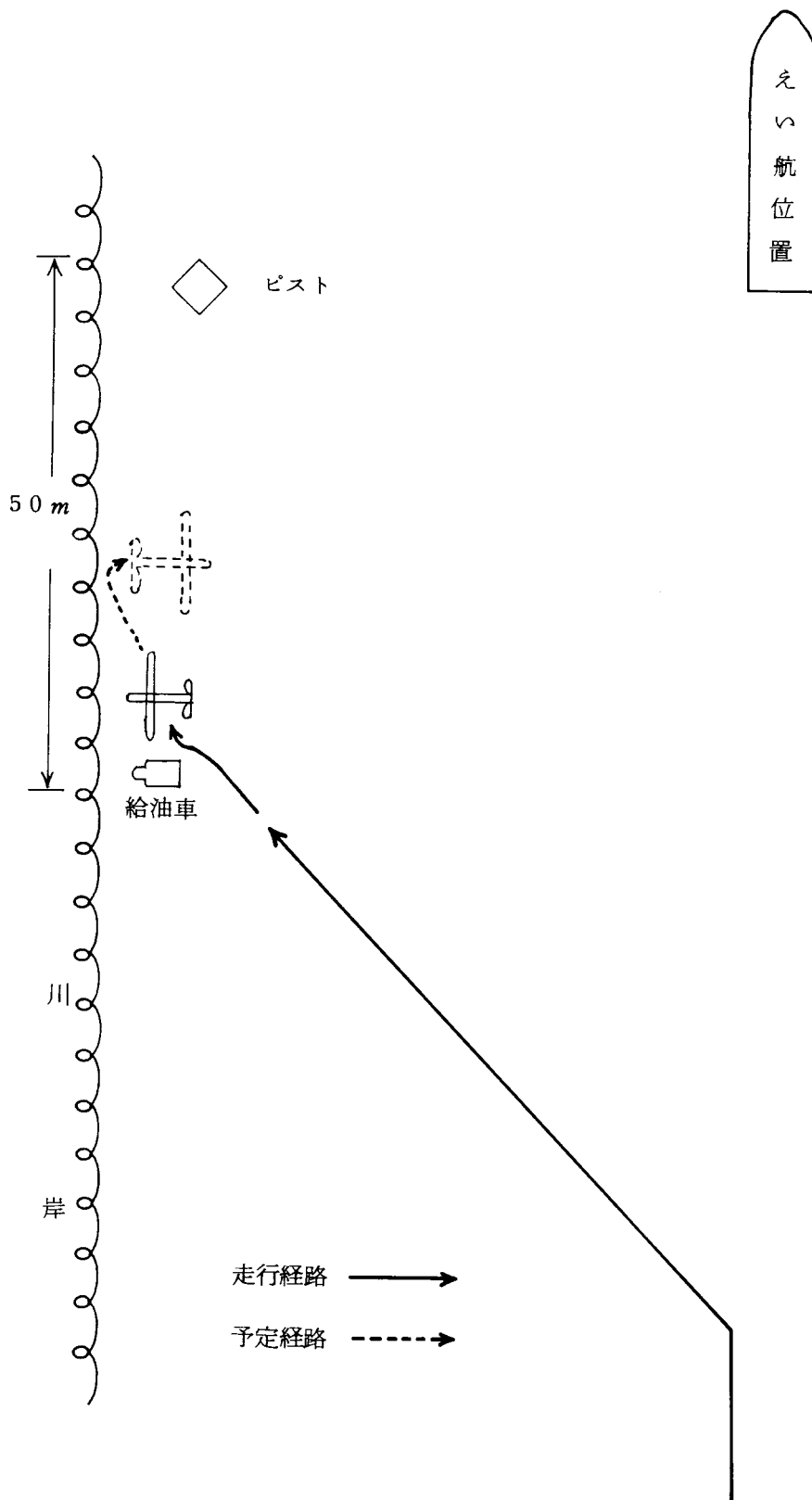
機長は、これらの点に配慮して、これまでピストからかなり離れた場所に駐機していたが、今回は、ピストに近い便利さを優先して、駐機地をピストと給油車との間に選定した。

同機は、尾輪式の航空機であって、風速も8ノットという当時の状況下では、より慎重な操作が要求されるうえ、障害物周辺では直ちに停止できる程度の走行速度でなければならないが、機長の注意は、右折方向の地面状態及び同窓の航空部員が集まっているピスト状況により多く払われ、左方に対しては給油車のみであったため一べつ程度しか払われず、また、同機の走行速度も、停止寸前までかなり速いものであったと証言されている。

これらの事情が重なって、機長は、駐車中の給油車と同機とのクリアランスはあるものと誤判断したまま走行して、これに同機を接触させたものと認められる。

#### 4 原 因

本事故の原因は、機長が障害物と機体との間隔を目測誤認したまま航空機を走行させたことによるものと認められる。



364005