

航空事故調査報告書
日本産業航空株式会社所属
セスナ式172K型JA3560
出雲空港内エプロン
昭和57年7月17日

昭和58年2月16日

航空事故調査委員会議決（空委第11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

日本産業航空株式会社所属セスナ式172K型JA3560は、昭和57年7月17日14時23分ごろ、出雲空港エプロンにおいて宣伝飛行のための放送装置の調整中動き出して前方の建物に接触した。

同機には、機長が搭乗していたが、死傷者はなかった。

同機は、中破し、建物の一部が破損した。

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7月17日16時00分ごろ、運輸大臣より、事故発生の通報を受けた。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

381001

調査官が指名された。

1.2.2 調査の実施時期

昭和57年7月18日～19日 現場調査

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58年2月2日意見聴取を行った。

2 認定した事実

2.1 飛行の経過

整備記録によれば、同機は、機長により飛行前整備点検を08時35分から10分間受けていて、異常は認められていない。

その後、同機は、宣伝飛行のため機長のみが搭乗して08時55分出雲空港を離陸し、安来市、松江市、出雲市等を経て13時33分に出雲空港に着陸し、13時35分同社のエプロンに次の飛行に備えてタンクローリからの燃料補給に便利な様に機首を建物に向けて、建物から7メートル離れた位置に駐機した。その後、燃料27ガロンが燃料会社により補給された。

機長は引き続いて宣伝飛行のため14時18分に飛行計画を出雲空港出張所に提出した。これによれば、同機は、有視界飛行方式で、同空港を離陸後、出雲市、多伎町、佐田町、平田市等を経て同空港に帰投することになっており、予定所要時間は2時間、燃料持続時間6時間20分であった。

その後、機長は、所定の機体外部点検を行い、車輪止めを取りはずし、同機に搭乗してエンジンを始動させた。機長がエンジン回転数を約800rpmにして、拡声機の音声を前方の建物（プレハブ造りの事務所）内の係員に点検してもらうため横を向いて右席に搭載してあるテープレコーダの音量及び音質を調整中、同機は前方に発進し始めた。建物の接近に気付いた機長は、直ちにイグニッションスイッチをオフとし、ブレーキを操作したが、間に合わず建物に接触しその一部を破損して停止した。

2.2 人の死亡、行方不明及び負傷

死傷者はなかった。

381002

2.3 航空機（部品を含む）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

右主翼中央部下面にしわ

右主翼前縁中央部付近にへこみ

プロペラ損傷

2.4 航空機以外の物件の損壊に関する情報

プレハブ造りの事務所の窓枠及び壁の一部破損

2.5 乗組員に関する情報

機長 男性 63才

事業用操縦士技能証明書第344号

— 限定事項

陸上単発 昭和28年11月10日取得

陸上多発 昭和37年11月22日取得

— 第1種航空身体検査証明書第12520142号

条件事項 近距離視力矯正眼鏡要携帯

有効期限 昭和57年12月24日

— 総飛行時間 18,040時間

同型式機飛行時間 約7,000時間

最近30日間の飛行時間 39時間22分

2.6 航空機に関する情報

型式 セスナ式172K型

製造番号及び製造年月日 17259192 昭和45年6月24日

耐空証明 第大-56-227 昭和57年9月28日まで有効

総飛行時間 7,015時間10分

2.7 気象に関する情報

事故発生時における松江地方気象台出雲空港出張所の気象観測値は、次のとおりであっ

381003

た。

14時23分風向250度、風速10ノット、視程15キロメートル、雲量2/8積雲
雲高2,000フィート、雲量7/8 高積雲13,000フィート、気温26度C、露点温度
22度C、QNH29.70インチ/水銀柱

3 事実を認定した理由

3.1 解析

- 3.1.1 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。
- 3.1.2 同機は、有効な耐空証明を有し、かつ整備されていた。また、同機は、調査結果及び機長の口述から、ブレーキ系統にも異常はなく、事故発生時まで正常な状態にあったものと認められる。
- 3.1.3 事故当時の気象は、事故に関連はなかったものと認められる。
- 3.1.4 機長のパーキングブレーキのかけ方が緩かったため同機は発進し始めたものと推定されるが、機長は横を向いて右席に搭載してある放送装置の調整に専念していたため同機の発進に気付くのが遅れ、イグニッションスイッチをオフにするとともにブレーキを操作したが、間に合わず建物に接触したものと推定される。
- 3.1.5 機長は、同機を建物に対面したままエンジンを始動し、かつ、放送装置を調整していたが、機首を障害物のない空港エプロンに向けるべきであったと認められる。

4 原因

4.1 解析の要約

- (1) 機長のパーキングブレーキのかけ方が緩かったため同機は発進し始めたものと推定される。
- (2) 機長は横を向いて放送装置の調整に専念していたため同機の発進に気付くのが遅れたものと推定される。
- (3) 建物の方向に機首を向けてエンジンを始動させ、かつ、放送装置の調整を行ったのは適切でなかったものと認められる。

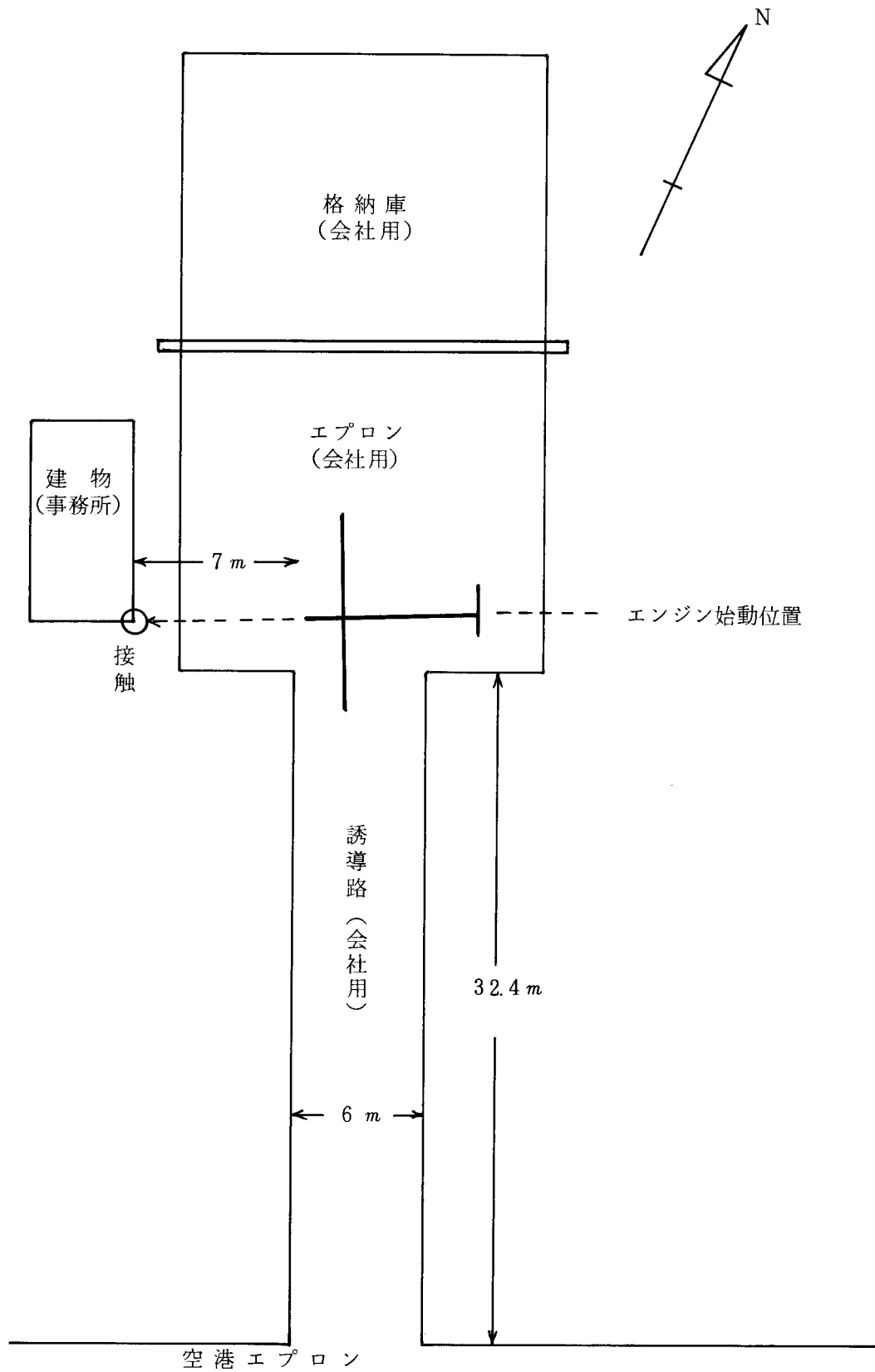
381004

4.2 推定原因

本事故の推定原因は、同機のパーキングブレーキのかけ方が緩かったため同機が発進したところ、放送装置の調整に専念していた機長がこれに気付くのが遅れ、前方の建物に接触したことによるものと認められる。

381005

付図



381006