

航空事故調査報告書

大洋航空株式会社所属
セスナ式172G型JA3259
調布場外離着陸場
昭和58年8月14日

昭和58年10月26日

航空事故調査委員会議決（空委第52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

大洋航空株式会社所属セスナ式172G型JA3259は、昭和58年8月14日、空輸のため、調布場外離着陸場（以下「調布空港」という。）の駐車場から滑走路35へ地上走行中、16時02分ごろ左主翼を場内保安フェンスに接触させて機体が左旋回し、同フェンスに機首から突込んで中破したが、火災は発生しなかった。搭乗者は機長のみで、負傷はなかった。

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58年8月15日15時00分ごろ運輸大臣から事故発生の通報を受け、直ちに当該事故の調査を担当する主管調査官を指名した。

1.2.2 調査の実施時期

昭和58年8月15日 現場調査

1.2.3 原因関係者からの意見聴取

429001

原因関係者である機長から、昭和58年10月20日意見聴取を行った。

2 認定した事実

2.1 飛行の経過

J A 3 2 5 9は、機長のみが搭乗し、三宅島空港を目的地とする有視界飛行方式の飛行計画により、16時01分に調布空港の管制塔の許可を得て、M2駐機場から出発し、A3、C3、C2、及びA1誘導路を順次経由して滑走路35に向かおうとした。

事故現場の位置関係は付図に示すとおりであるが、機長は草地の駐機スポットからA3誘導路に入って右折したが、誘導路中心線より若干出すぎたので、同中心線に戻そうとしたとき、左主翼端が場内保安フェンスに接触し、機体が90度左へ回頭して同フェンスに機首から衝突した(付図参照)。

機長は直ちに電源システムのスイッチを切り、燃料コックをオフにして、機外へ出た。

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 損壊の状況

左主翼端から10～60センチメートルの間の破損

左主翼上面中央部外板の変形

プロペラ両端の曲りと折損

スピナーのへこみ

2.4 航空機以外の物件の損壊に関する情報

場内保安フェンスの一部破損

2.5 乗組員に関する情報

429002

機長 男性 58才

上級事業用操縦士技能証明書 第92号

昭和31年1月31日取得

第1種航空身体検査証明書 第1153011号

有効期限 昭和58年11月18日

総飛行時間 9,237時間44分

同型式機飛行時間 約5,000時間

最近30日間の飛行時間 34時間24分

2.6 航空機に関する情報

2.6.1 航空機

型 式 セスナ式172G型

製造番号 第17254206号

製造年月日 昭和41年1月26日

耐空証明 第東57-287号 昭和58年9月2日まで有効

総飛行時間 9,407時間53分

前回検査後
の飛行時間 487時間10分

2.6.2 重量及び重心位置

事故当時、同機の重量は1,816ポンド、重心位置はアーム38.28インチと推算されいざれも許容範囲（最大離陸重量2,300ポンド、重心範囲アーム35.0～47.3インチ）内にあったものと推定される。

2.7 気象に関する情報

東京航空地方気象台調布空港出張所航空気象観測表によると、16:00時 風向60°、風速6ノット、視程10キロメートル、天気25 RESH、雲7/8AC100、高度計規正值29.76インチ／水銀柱

3 事実を認定した理由

3.1 解析

429003

- 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 JA3259は有効な耐空証明を有し、飛行前点検で異常がなく、事故後、地上走行により、エンジン、ブレーキ、及びステアリングを点検したところ異常はなかったため、事故当時それらについて不具合はなかったものと認められる。
- 3.1.3 気象は本事故に関係しなかったものと認められる。
- 3.1.4 三宅島航路定期船便が、台風6号(15:00時の位置31.7N/144.6E)の接近により欠航していたので、三宅島空港には多くの乗客があふれていた。

機長の口述によると、同機は調布空港を16時に出発し三宅島空港に17時に到着して、乗客を乗せ18時30分ごろ調布に帰投する予定であった。調布空港の事実上の航空機運航限界時間である日没は当日、18時33分であったので、機長は順調に飛行してもぎりぎりの時間帯になるので、「あせり」を感じていたと述べている。

- 3.1.5 機長は、駐機スポットが草地のため、通常よりややエンジンパワーを入れて動き出したため、直角に入る誘導路A3までの約20メートルをかなり速い速度で走行し、その惰性で同中心線をオーバーしたので、急いで機を戻そうとしたが間に合わず場内保安フェンスと接触したものと考えられる。

付図に示すとおり、同機が誘導路中心線を走行した場合の左主翼端(機軸より5.51メートル)と同フェンスとのクリアランスは1.74メートル^(注)であるので、左翼端の痕跡から同機は約2メートル同中心線より逸脱していたものと認められる。

(注) 調布空港は場外離着陸場のため、航空法施行規則第79条第1項第3号の規定は、事故が発生したA3誘導路には適用されないが、同規定によると誘導路中心線と固定障害物との必要な間隔はこの規模の空港の場合、20.5メートル以上としている。

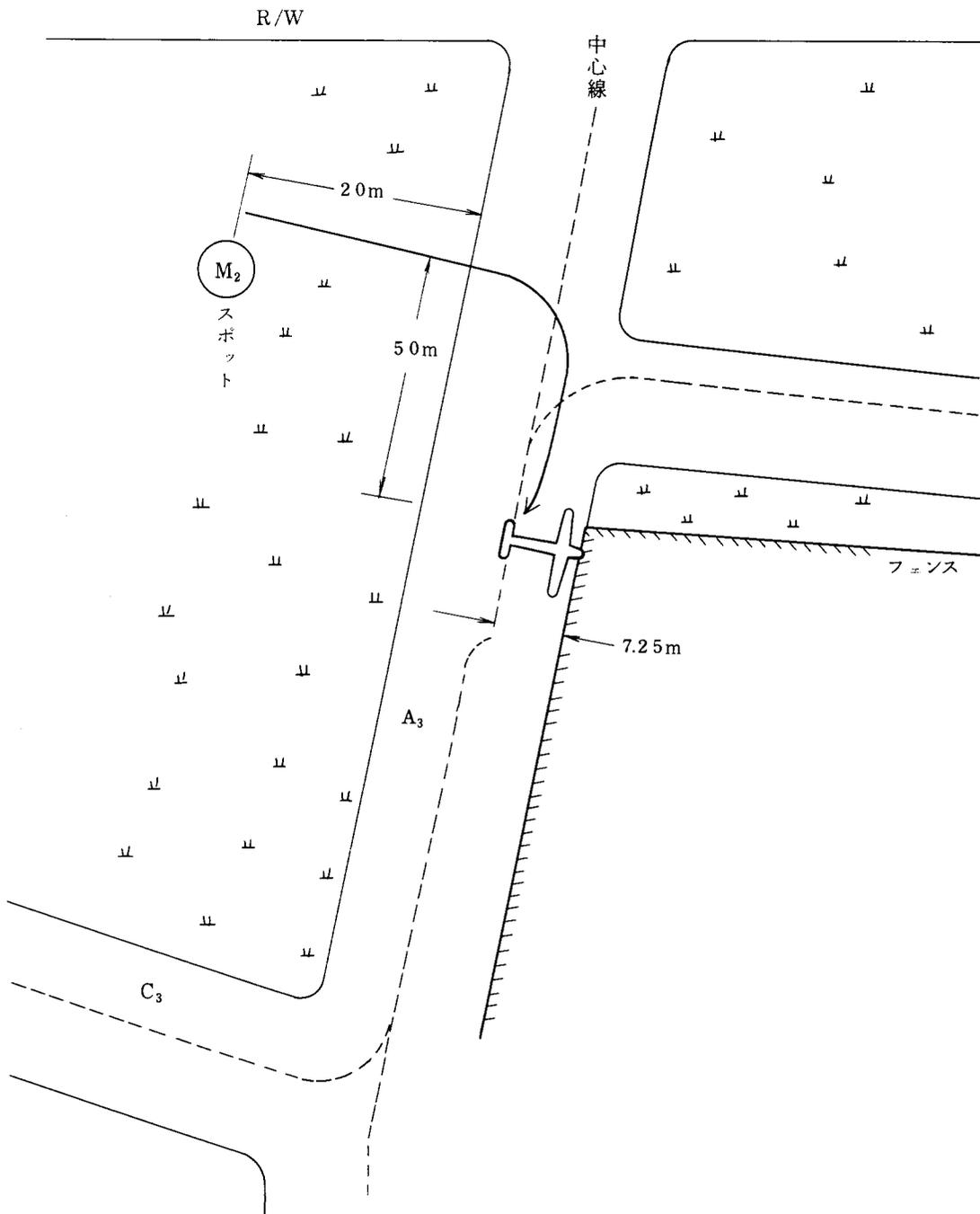
なお、調布空港では、この間隔のない本件A3誘導路等事実上の誘導路として使用するものについては、安全確保のため、「調布飛行場運用規程」により、双発機が使用することを禁止している。

- 3.1.6 機長がかなり速い地上走行速度により、同センターラインをオーバーしたこと及び同フェンスとの必要なクリアランスを確保しなかったことは、機長の「あせり」の心理が関与していたものと推定される。

4 原 因

本事故の推定原因は、機長が駐機位置から通常よりかなり速い速度で地上走行して誘導路に進入右折の際、誘導路中心線を逸脱し、障害物とのクリアランスを確保できなかったことによるものと認められる。

429005



429006