

航空事故調査報告書
個人所有
パイパー式PA-28 RT-201T型JA4045
北海道斜里郡斜里町
平成2年5月2日

平成2年9月5日

航空事故調査委員会議決
委員長 武田 峻
委員 薄木 正明
委員 宮内 恒幸
委員 東 昭
委員 竹内 和之

1 航空事故調査の経過

1.1 航空事故の概要

個人所有パイパー式PA-28 RT-201T型JA4045は、レジャー飛行のため、平成2年5月2日10時54分、女満別空港を離陸して釧路空港に向かったが行方不明となり、5月6日06時30分、捜索中の航空機により北海道斜里郡斜里町国有林内のオホーツク海に面した断がいに墜落しているのが発見された。

同機には、機長ほか1名が搭乗していたが、2名とも死亡した。

同機は、大破し、火災が発生した。

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、平成2年5月6日、運輸大臣から事故発生の通報を受け、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

平成2年5月6日～7日 現場調査

2 認定した事実

2.1 飛行の経過

J A 4 0 4 5 は、平成2年5月2日、レジャー飛行のため機長ほか1名が搭乗し10時54分女満別空港を離陸した。

東京航空局女満別空港出張所に提出された同機の飛行計画は、有視界飛行方式、出発地 女満別空港、経路 斜里～知床岬～標津～根室～納沙布岬～厚岸、目的地 釧路空港、所要時間 2時間00分、持久時間で表された燃料搭載量 6時間であった。

同機は女満別空港を離陸後の10時58分、女満別空港の飛行場対空通信局との交信を最後に交信がなく、予定到着時刻になっても釧路空港に到着しなかったため、当該機の搜索救難活動が開始された。

同機は、平成2年5月6日06時30分搜索中の航空機によって、北海道斜里郡斜里町国有林清里事業部379林班のオホーツク海に面した断がい（高さ約240メートル）の頂上部から下に約30メートルのところに墜落しているのが発見され、同日08時05分搭乗者2名の死亡が確認された（付図参照）。

事故発生時刻は、平成2年5月2日11時20分ごろと推定される。

2.2 人の死亡、行方不明及び負傷

機長ほか1名が死亡した。

2.3 航空機の損壊に関する情報

2.3.1 損壊の程度

大 破

2.3.2 航空機各部の損壊の状況

胴体及び翼は、損傷が激しく大部分が焼損していた（写真1参照）。

プロペラは、3枚のブレードの内2枚はその先端がまくれ上がり、1枚はその先端が約5センチメートル切断されており、各ブレード及びプロペラ・シリンダーの

表面には、同機が岩盤に衝突した際に、プロペラが回転していたことにより生じたものと見られる多数の擦り傷が認められた。

また、プロペラ・シャフトは根元で切断されていた(写真2及び写真3参照)。

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 男性 64歳

自家用操縦士技能証明書	第13557号
限定事項 飛行機 陸上単発機	昭和63年3月7日
第二種航空身体検査証明書	第24240404号
有効期限	平成3年3月20日
総飛行時間	531時間00分
同型式機飛行時間	240時間00分
最近30日間の飛行時間	18時間00分

2.6 航空機に関する情報

2.6.1 航空機

型式	パイパー式PA-28 RT-201T型
製造番号	28R-7931141
製造年月日	昭和54年3月23日
耐空証明書	第大-1-493号
有効期限	平成2年12月18日
総飛行時間	814時間12分
前回定期点検(50時間点検、平成2年3月7日実施)後の飛行時間	17時間41分

2.6.2 エンジン

型式	コンチネンタル式TSIO-360-FB型
製造番号	305958
製造年月日	昭和54年3月23日
総使用時間	814時間12分

2.6.3 プロペラ

型 式	ハーツエル式PHC-C3YF-1RF
製造番号	EE263
製造年月日	昭和54年3月23日
総使用時間	814時間12分

2.6.4 重量及び重心位置

事故当時、同機の重量は2,510ポンド、重心位置は89.5インチと推算され、いずれも許容範囲(最大離陸重量2,900ポンド、事故当時の重量に対応する重心範囲85.0~93.0インチ)内にあったものと推定される。

2.6.4 燃料及び潤滑油

燃料は航空用ガソリン100/130、潤滑油はMIL-L-2369でいずれも規格品であった。

2.7 気象に関する情報

5月2日、事故当時の女満別空港、中標津空港及び釧路空港の気象は、次のとおりであった。

女満別空港

10時00分

風向 20度、風速 10ノット、視程 20キロメートル、雲量 2/8 層雲
雲高 1,300フィート、雲量 4/8 層雲 雲高 1,800フィート、雲量
7/8 層雲 雲高 3,500フィート、気温 4度C、露点温度 2度C

11時00分

風向 10度、風速 10ノット、視程 25キロメートル、雲量 2/8 層雲
雲高 1,300フィート、雲量 5/8 層雲 雲高 1,900フィート、雲量
7/8 層雲 雲高 3,000フィート、気温 3度C、露点温度 0度C

12時00分

風向 20度、風速 11ノット、視程 25キロメートル、雲量 2/8 層雲
雲高 1,500フィート、雲量 7/8 層雲 雲高 2,000フィート、気温
4度C、露点温度 1度C

中標津空港

10時00分

風向 50度、風速 11ノット、視程 10キロメートル以上、雲量 1/8
積雲 雲高 2,500フィート、雲量 6/8 高積雲 雲高 8,000フィート
気温 8度C、露点温度 0度C

11時00分

風向 30度、風速 8ノット、視程 10キロメートル以上、雲量 1/8 積雲
雲高 2,500フィート、雲量 5/8 高積雲 雲高 8,000フィート、気温
9度C、露点温度 1度C

12時00分

風向 60度、風速 9ノット、視程 10キロメートル以上、雲量 1/8 積雲
雲高 2,500フィート、雲量 6/8 高積雲 雲高 9,000フィート、気温
9度C、露点温度 2度C

釧路空港

10時00分

風向 50度、風速 8ノット、視程 10キロメートル以上、雲量 1/8 積雲
雲高 4,000フィート、雲量 4/8 高積雲 雲高 7,000フィート、気温
9°C、露点温度 1°C

11時00分

風向 50度、風速 9ノット、視程 10キロメートル以上、雲量 1/8 積雲
雲高 4,000フィート、気温 10度C、露点温度 0度C

12時00分

風向 30度、風速 8ノット、視程 10キロメートル以上、雲量 1/8 積雲
雲高 4,000フィート、雲量 3/8 層積雲 雲高 5,000フィート、気温
10度C、露点温度 1度C

また、斜里及び宇登呂地域のアメダスによる観測値は次のとおりであった。

	斜 里				宇 登 呂			
	風 向	風 速	気 温	日 照	風 向	風 速	気 温	日 照
10時00分	N	3 m/s	2.4°C	0	NNE	1 m/s	0.8°C	0
11時00分	NNE	2 m/s	2.7°C	0	NNE	1 m/s	1.3°C	0
12時00分	NNE	2 m/s	2.8°C	0	NNW	1 m/s	1.5°C	0

(注) 日照0が続いていることから雲に覆われていたものと推定される。

また、事故現場の南約1,000メートルのところで道路の交通整理を行っていた者の口述によれば、5月2日11時から12時頃の知床五湖の天候は霧で、視界は約10メートルであったとのことである。

2.8 人の生存、死亡又は負傷に係る捜索、救難及び避難等に関する情報

2.8.1 捜索救難活動の概要

東京救難調整本部は、同機が釧路空港の到着予定時刻になっても到着しないため、当日の13時27分、当該機の予定飛行経路を中心に捜索救難活動を開始した。

当該機が発見されるまでの捜索活動は、次のとおりであった。

(1) 空中捜索

北海道警察	回転翼航空機	延べ10機
防衛庁	飛行機及び回転翼航空機	延べ27機
海上保安庁	飛行機及び回転翼航空機	延べ12機

(2) 海上捜索

海上保安庁	巡視船	延べ14隻
-------	-----	-------

(3) 地上捜索

国道334号線(斜里-羅臼)を中心として、北海道警察及び防衛庁が実施。

2.9 その他必要な事項

2.9.1 事故現場の情報

事故現場は、知床五湖の北西約500メートルにあり、オホーツク海に面した断がい(高さ約240メートル)の頂上から約30メートル下がった岩盤の急斜面(傾斜角約35度)で、高さ約10メートルのとど松及び雑木が生えている。

数本の雑木の枝には、同機が切断したと認められる跡があり、この跡から見て、その切断面は、航空機が海側から右に約45度のバンク角を持って飛行してきたと推測される角度をなしていた。

3 事実を認定した理由

3.1 解析

3.1.1 機長は、適法な航空従事者技能証明及び有効な航空身体検査証明を有していた。

3.1.2 同機は、有効な耐空証明を有し、所定の整備及び点検が行われていた。

3.1.3 2.3.2項に述べたプロペラの損壊の状況からエンジン及びプロペラは事故発生まで正常に回転していたものと推定される。

3.1.4 2.7項に述べた斜里・宇登呂地域のアメダスによる観測値等から、当時の同地域の天候は、有視界気象状態を維持して飛行することが困難であったものと推定される。

3.1.5 2.9.1項に述べたように事故現場には、同機により切断されたものと認められる数本の雑木の枝があり、その切断面及び残がいの状態から、同機は高度約200メートル、バンク角右約45度で断がいに衝突したものと推定される。

このことから、同機は低視程下を飛行していて前方に山影等を視認し、それを回避しようとしていたこと等の可能性が考えられるが、これを明らかにすることはできなかった。

4 原因

本事故は、同機が低視程下で飛行中に断がいに衝突したことによるものと推定される。

付図 事故現場及び予定飛行経路

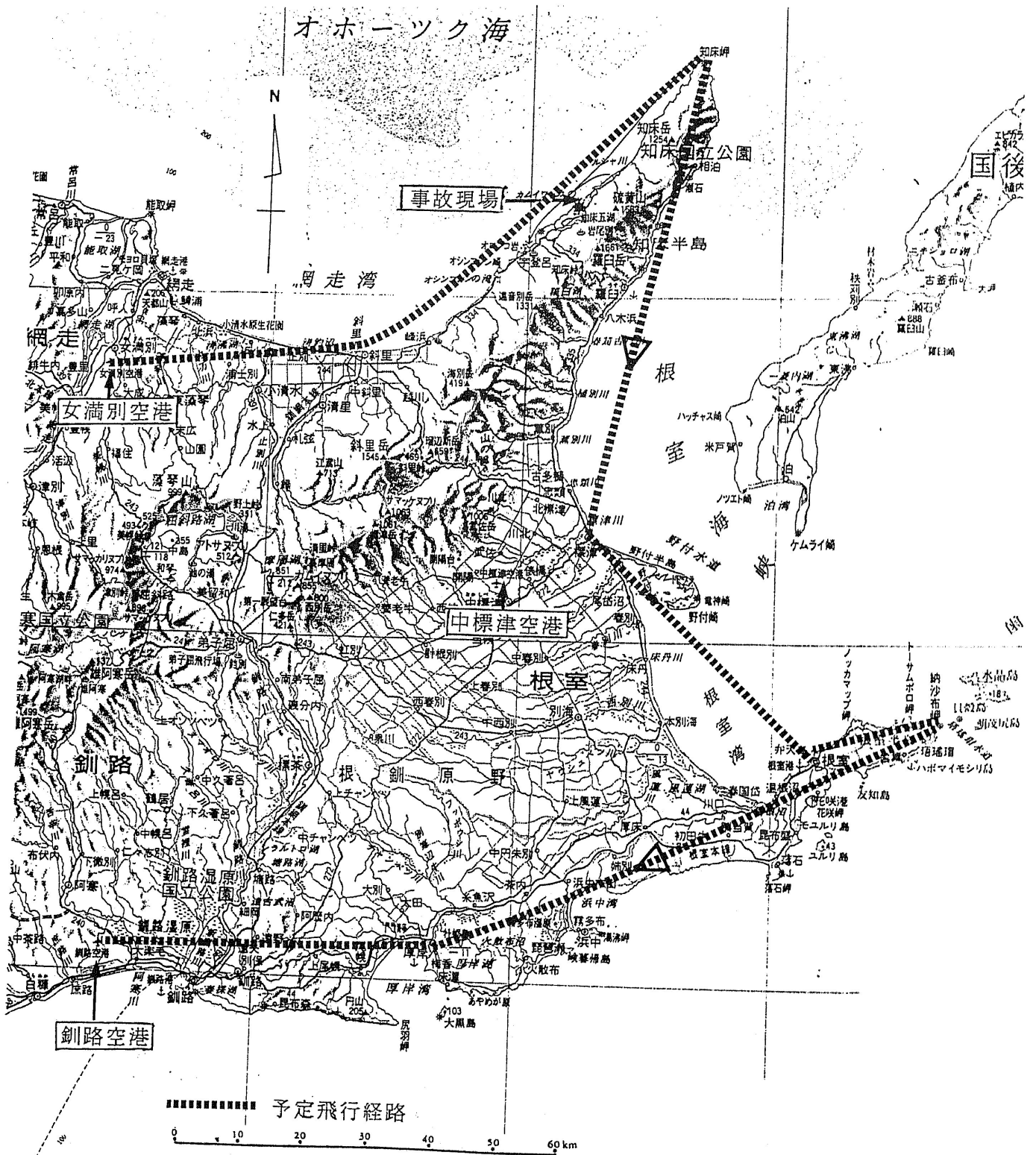


写真1 事故現場



写真2 プロペラ

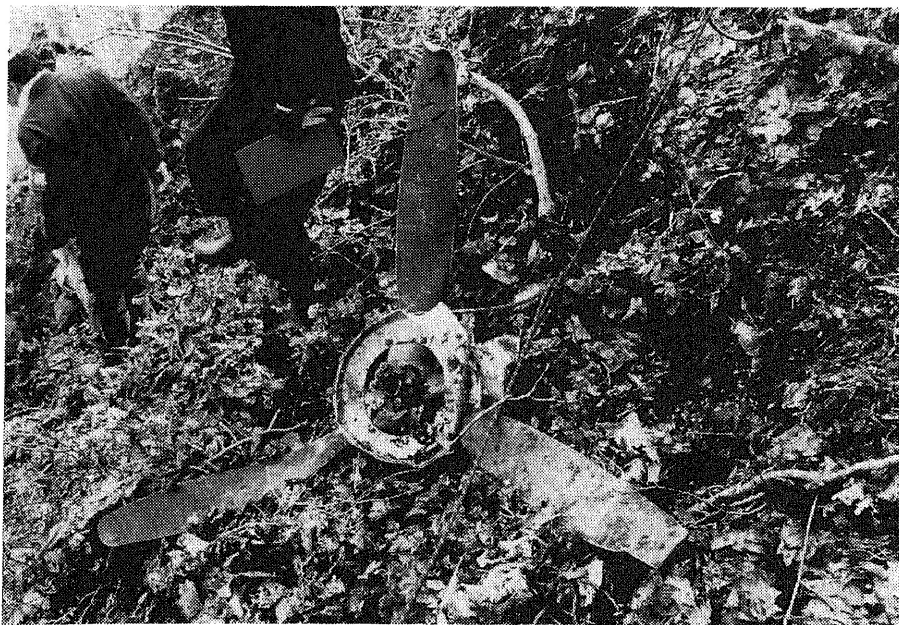


写真3 プロペラ・シリンダー

