

東邦航空株式会社所属 セスナ式175A型 JA3136

に関する航空事故報告書

昭和49年 5 月 2 4 日

航空事故調査委員会議決（空委調第55号）

| | |
|-------|---------|
| 委員長代理 | 山 口 真 弘 |
| 委 員 | 諏 訪 勝 義 |
| 委 員 | 岡 田 實 |
| 委 員 | 上 山 忠 夫 |

1. 航空事故調査の経過

1.1 航空事故の概要

東邦航空株式会社所属、セスナ式175A型JA3136は、招待視察飛行の乗客を搭乗させるため、昭和49年4月7日10時ごろ調布飛行場A3臨時誘導路を航研地区に向かって地上滑走していた。自機の進行方向右手の芝生にエンジン運転中のセスナ式172型を発見して同機に注意を向け、A3臨時誘導路の中心線の北側を地上滑走中、同機の左翼が中央航空の事務所の物置小屋に接触した。機体は左に回頭し、物置小屋の東側にある同社事務所の窓ガラス4枚が破損したが、人員には異常がなかった。

1.2 事故調査の概要

| | |
|-----------------|--------------|
| 昭和49年 4 月 7 日 | 現場調査 |
| 昭和49年 5 月 1 4 日 | 原因関係者からの意見聴取 |

2. 認定した事実

2.1 飛行の経過

昭和49年4月7日10時から調布空港事業会社連絡会による招待視察飛行が同飛行場にお

007001

いて行われる予定であった。東邦航空は同飛行にセスナ172を使用する予定であったが不具合があり急ぎょセスナ175A(JA3136)に変更した。そのため予定より遅れて同機が調布管制塔に航研地区までの地上滑走(タクシー)のクリアランスを要求したのは09時57分ころであった。

同機が給油地区までタクシーして来た時、航研地区から招待客を乗せた他社の航空機がタクシーしてきたので機長は集合時間に遅れたと思い、少し速度を増加させた。

JA3136がタクシーしているC-1と直角に交わるA3を他の単発機2機がタクシーしてきたので、同機は管制塔からA3の手前で待機するよう指示された。他の2機のうち前機はA3を通過し、もう1機はC1の西側の草の上を通りJA3136とすれちがった。

管制塔からタクシーを許可され、すれちがう単発機に注意して中心線より内側を旋回した。そして同機は、A3に尾部を向けて発動機を運転している他のセスナ機を認め、後流をさけるためA3の中心線から北側をタクシーし、少し速度を増加させた。その際同機は、中央航空事務所の物置小屋に左翼を接触させ、機体は左に回頭し、同小屋の東側にある同社事務所の窓を破り停止した。

機体は中破し、また事務所の窓ガラス4枚が破損したが、人員には異常がなかった。

2.2 航空機の損壊の程度

JA3136は、建物との接触により中破した。(左主翼損傷、プロペラ先端部破損及びプロペラ・スピナー破損)

2.3 航空機以外の物件の損害

事務所の窓ガラス4枚が破損した。

2.4 乗組員に関する情報

機長 A (25才)

昭和44年11月に東邦航空に入社した。昭和45年3月24日付けの事業用操縦士技能証明書第3036号を有し、また昭和49年3月15日から同50年3月14日まで有効な第1種航空身体検査証明書第11400838号を有していた。

総飛行時間は1,845時間35分でそのうちセスナ式175型によるものは486時間57分であった。

また最近3か月間、1か月間、1週間の飛行時間はそれぞれ44時間40分、24時間15分、5時間30分であった。

007002

2.5 航空機に関する情報

J A 3 1 3 6 の航空機型式はセスナ式 1 7 5 A 型であって、米国のセスナ社により製造され（製造番号 5 6 7 6 9）昭和 4 2 年 9 月 1 3 日に登録され（登録番号第 5 2 4 号）、昭和 4 9 年 1 月 1 6 日から昭和 5 0 年 1 月 1 5 日まで有効な耐空証明書（東 4 8 - 4 6 0 号）を有していた。総使用時間は 4, 3 8 3 時間 1 2 分であり、オーバーホール後の使用時間は、3 8 7 時間 2 2 分であった。

搭載燃料は航空用ガソリン 80/87 の規格品であった。

2.6 気象に関する情報

東京航空地方気象台調布空港出張所の 1 0 時 3 5 分の観測値は次のとおりである。

風 1 8 0 度の 2 0 ノット，視程 2 5 キロメートル， $\frac{1}{8}$ 積雲 2, 5 0 0 フィート， $\frac{1}{8}$ 高積雲 1 2, 0 0 0 フィート，高度計規正值 2 9. 9 1。

また同所の 1 0 時における観測器記録の読取値は風向 1 8 0 度，風速 1 7 ノットである。

2.7 通信に関する情報

J A 3 1 3 6 と調布管制塔との交信は良好に行われていた。

2.8 飛行場及び地上施設に関する情報

同機が使用した A 3 は臨時誘導路であった。

調布飛行場は、滑走路に対する平行誘導路が設置されていないので、けい留区域、エンジン調整区域及び給油区域相互間の航空機の地上移動はすべて滑走路を使用していた。そのため航空交通の輻輳時には管制業務遂行上重大な障害となることから、航空交通の安全と秩序を促進するため暫定的に A 3 を臨時誘導路として管制運用時間内に限定して、昭和 4 8 年 1 2 月下旬から、単発機に使用させていた。調布空港事務所は、A 3 の使用に関して各使用会社に対し、「地上滑走する航空機は誘導路中心線標識（黄色）に沿って滑走を行うこと。但し、同誘導路北側の障害物件には十分注意すること。」等を文書で指示していた。

3. 事実を認定した理由

3.1 解 析

機長は適法な資格を有し、かつ所定の身体検査に合格していた。

007003

J A 3 1 3 6 は有効な耐空証明書を有していた。また機体、発動機、システム等は事故発生時まで正常な状態であったものと認められる。

同機のタイヤ痕跡が、A 3 の中心線から北側に約 2.1 3 m はずれて約 3.7 m にわたって残っていた。

A 3 の中心線から建物までの距離は 6.4 5 m あり、J A 3 1 3 6 の主翼の巾は 1 0.9 7 m であり、中心線から 2.1 3 m はずれていたため左翼端が 1.1 6 5 m ほど A 3 臨時誘導路からはみ出すことになり、この部分が物置小屋に接触したものと認められる。

機長はこの A 3 を以前にも通っており空港事務所からの注意も十分承知していたが、当時風は 1 8 0 度の 1 7 ノットであって、芝生地区で A 3 に尾部を向けてエンジンを運転していたセスナ機に注意を向け、中心線の北側によった。機長は A 3 わきにある大洋航空の建物までは大丈夫と考えて地上滑走したが、これはすぐ近くにある中央航空の物置小屋との距離を過大に評価したものと推定される。

同機が誘導路 C 1 を旋回してから接触地点までは約 4 4 m あり、約 1 0 秒程度で到達するものと考えられ、機長はエンジン運転中のセスナ機にもっぱら注意を向けていたため、同物置小屋を視認するいとまもなく接触したものと推定される。

なお、目撃者の口述によるとエンジン運転中のセスナ機は、A 3 の中心線から 1 0.2 m から 1 2.2 m の間にあったものと推定され、またセスナ機の機長の口述によると当時のエンジンの回転速度は 1,0 0 0 回転毎分程度と考えられる。

4. 結 論

- (1) 機長は、適法な資格を有していた。
- (2) 航空機は、所定の耐空証明を有し、かつ整備されていた。
- (3) 機長は、進行方向右側の芝生でエンジン運転中の航空機にもっぱら注意を向けた。
- (4) 機長は、自機と A 3 臨時誘導路北側にある物置小屋との間隔を過大に評価したものと推定される。

007004

原 因

本事故は機長が中心線はずして滑走したことによるものと認められる。

これは機長が自機と物置小屋との間隔を過大評価し、かつその注意がエンジン運転中の他機に向けられていたためによるものと推定される。

007005