

全日本空輸株式会社所属
日本航空機製造式YS-11A型JA8782
に関する航空事故報告書

昭和49年9月26日

航空事故調査委員会議決（空委調第129号）

委員	長	岡田	實
委員	員	山口	真弘
委員	員	諏訪	勝義
委員	員	上山	忠夫
委員	員	八田	桂三

1. 航空事故調査の経過

1.1 航空事故の概要

全日本空輸株式会社所属日本航空機製造式YS-11A-500型JA8782は、昭和49年6月21日、1002便（郵便運搬便）として21時45分に大阪国際空港NO.33スポットからランブアウトし、タクシーラインに向って進行の途中、左主翼端がNO.32スポットに駐機していたJA8734（全日本空輸株式会社所属日本航空機製造式YS-11A-200型）の右補助翼の後縁に接触した。

JA8782に搭乗していたのは機長および副操縦士の2名で、いずれも異常なく、火災も発生しなかった。

1.2 事故調査の概要

昭和49年6月22日	事実調査実施
9月5日	原因関係者からの意見聴取

023001

2. 認定した事実

2.1 飛行の経過

大阪国際空港のNO.33 スポットに駐機していたYS-11A-500型JA8782は、1002便として東京国際空港に向う予定であった。

地上の整備士は、同機のエンジン始動に際し同機の正面7メートルから8メートルの距離に位置していたが、エンジン始動後電源車が同機から離され、車輪止めが外されたのを確認した後、コックピットからみて左横主翼端から約2メートル離れた位置に移動した。21時45分、機長は、同機が動きはじめるまではエンジン回転速度11,000rpm程度の出力とし、その後は出力を減じるように操作してランプアウトした。

当時は、降雨状態であり、ランプはぬれて所々に水たまりがあるため機長はスリップに注意し、同機が動きはじめてからゆるやかにステアリングハンドルを操作し、機外左側の整備士をながめ次いで右方向へ旋回の途中で副操縦士の“ライトサイドクリヤー”のコールによりその方向を見たのち、再度左側の整備士を見た。その後も旋回を続けながら、その方向をながめたらタクシーライトの光茫の中にYS-11型が照らし出され非常に近くに見えた。

そのYS-11型は、タクシーラインの向う側(西側)に駐機していることはたしかであると判断したが、タクシーラインが視認できずタクシーラインに向って直行すればYS-11型に接近しすぎると考えた。

また、隣接のNO.32 スポットへの黄色の誘導標識の直線部が視認できたので、これとの関係位置から同機を直進させてもよいと判断し、継続中の右旋回を止め直進させようと操作したとき、にぶい音とともに左主翼端の前縁がNO.32 スポットに駐機してあったJA8734の右補助翼後縁に接触し、同機は左に向きを変えて停止した。

機長は、その位置でエンジンを停止した。

搭乗者の機長および副操縦士には異常なく、火災も発生しなかった。

2.2 航空機の損壊の状況

JA8782 左主翼前縁翼端に長さ1,100ミリメートル、巾230ミリメートルの損傷。(小破)

JA8734 (駐機中)、右補助翼外端より内側えNO.2 ヒンジ部まで破損、右主翼、後縁側外端より内側へ約900ミリメートル破損、右翼端カバー破損。(中破)

023002

2.3 乗組員に関する情報

機長 31才

定期運送用操縦士技能証明書 第1661号

第1種航空身体検査証明書 第11810852号

有効期間 昭和49年5月16日から

昭和49年11月15日まで

総飛行時間 4,179時間45分

副操縦士 23才

事業用操縦士技能証明書 第4226号

第1種航空身体検査証明書 第11133765号

有効期間 昭和48年8月10日から

昭和49年8月9日まで

総飛行時間 526時間00分

2.4 航空機に関する情報

JA8782

航空機の型式 日本航空機製造式YS-11A-500型

製造番号 2167

製造年月日 昭和46年5月18日

耐空証明書番号 第大-47-154号

発行年月日 昭和47年9月19日

有効期間 連続式

総使用時間 5,827時間08分

JA8734 (NO.32 スポットに駐機していた機体)

航空機の型式 日本航空機製造式YS-11A-200型

製造番号 2103

製造年月日 昭和44年3月20日

耐空証明書番号 第大-44-351号

発行年月日 昭和45年4月2日

有効期間 連続式

総使用時間 11,957時間40分

023003

2.5 気象に関する情報

事故発生当時の気象は、風向180度，風速2ノット，視程7,000メートル，雨，2/8層雲500フィート，5/8積雲900フィート，8/8乱層雲4,000フィート，温度23度C，QNH29.53インチであった。

3. 事実を認定した理由

3.1 解 析

事故発生当時の大阪空港の気象は、雨で視程は7,000メートルであった。

JA8782の駐機位置（NO.33 スポット）は、JA8734の駐機位置（NO.32 スポット）の後方でタクシーラインの東側であり、いずれも正しい位置に駐機していたが、両機の間隔は、前車輪停止標示位置を基点とした場合約50メートルであった。

スポットライトは前車輪停止標示位置から約38メートル東側にあり、スポットに沿って約50メートルの間隔で設置されていた。

スポットの明るさについては当時の状況を再現することは困難であるが、雨のためタクシーラインの西側に駐機してある3機のYS-11型とタクシーラインとの距離は約34メートルであったが、機長の口述によれば、当該機がランプアウトのための右旋回を開始した際、コックピットからはこのタクシーラインは視認できず、また、旋回中にタクシーライトの光芒の中にYS-11型（前記3機のうちの南側の1機）が照らし出され、非常に近くに見え、タクシーラインに直角に進行すればそのYS-11型に近づきすぎると判断した。

また、隣接のNO.32 スポットへの誘導標識（黄色線）の直線部分との関係位置から判断して継続中の右旋回を止め直進させたと述べているが、これは地上の車輪痕跡からタクシーラインに対しては約45度の角度で進行したこととなり、隣接のスポットNO.32のJA8734との横の間隔はなくなることとなる。

隣接のNO.32 スポットのJA8734は航空灯を点灯していたが、右主翼端にある前部航空灯は、右針後方のJA8782から視認することは困難と考えられ、従ってJA8734との間隔を明確に把握しがたかったものと推定される。

機長が、当時は降雨の状態ではあったが、ワイパーを使用することによりコックピットから前方はよく見え、側方窓のガラスには雨滴が付着していたが地上の整備士はよく視認できたと述べていることから、同機がランプアウトする際に、地上からの誘導により移動したとすれば

023004

この接触は避けられたものと考えられる。しかしながら今回の場合JA8782が移動開始すると整備士は業務が終了したこととなり先にいた場所にはいなかった。

JA8782のステアリングおよびブレーキの機能には異常はなかった。

4. 結 論

- (1) 航空機乗組員の資格および健康状態については異常は認められない。
- (2) JA8782およびJA8734はいずれも正しい位置に駐機していた。
- (3) JA8782のステアリングおよびブレーキの機能には異常がなかった。

原 因

本事故は、JA8782がランプアウトする際、タクシーラインに対して通常の経路（約90度）で進行すべきところを約45度の角度で進行したことにより接触したものと認められる。

023005