

航空事故調査報告書
朝日航空株式会社所属
セスナ式172M型JA3676
和歌山県橋本市
昭和62年4月27日

昭和62年11月25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	西村	淳
委員	幸尾	治朗
委員	東	昭

1 航空事故調査の経過

1.1 航空事故の概要

朝日航空株式会社所属セスナ式172M型JA3676は、昭和62年4月27日、訓練飛行の目的で和歌山県橋本市隅田町付近を飛行中、15時40分ごろ、樹木に接触し、機体を損傷した。

同機は、その後飛行を継続し、16時01分八尾空港に着陸した。

同機には、機長ほか3名が搭乗していたが、死傷者はなかった。

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62年4月27日、運輸大臣から事故発生の通報を受け、当該調査を担当する主管調査官を指名した。

580001

1.2.2 調査の実施時期

昭和62年4月28日～30日 現場調査

1.2.3 原因関係者からの意見聴取

意見聴取を行った。

2 認定した事実

2.1 飛行の経過

JA3676は、昭和62年4月27日、訓練飛行の目的で南紀白浜空港から御坊市、深日町上空経由、八尾空港を目的地とする飛行時間1時間30分の飛行計画を南紀白浜空港出張所に提出した後、機長が前席左側、同乗者1名が前席右側及び同乗者2名が後部席に搭乗して、15時13分同空港を離陸した。

その後、事故に至るまでの経過については、機長及び同乗者の口述によると次のとおりであった。

同機は、切目崎上空付近で高度2,500フィートに達し、同高度を維持して御坊市、有田川上空を通過し、機長は海南市の街及び紀ノ川を視認した。次いで、機長は、訓練飛行を一時中断し、紀ノ川沿いを見物しながら飛行した後八尾空港へ帰港する経路に変更した。同機は、和歌山市の街の南端上空から徐々に高度を下げながら紀ノ川に向かって東北東に飛行し、機長は、紀ノ川上空付近で高度1,500フィートを確認した。同機は、紀ノ川を左下に見ながら同川沿いに進み、橋本市上空付近を通過して間もなく針路を北に取り、同川を横切って北側の山と同川を挟んだ南側までの間で旋回飛行を行っていた。機長は、当該右旋回中斜め右後方の地上を見ながら右席同乗者と会話をしていたとき、突然、「山」という叫びで、前方を見たところ山が間近に接近していたので、直ちにパワーを全開にすると同時に右上昇操作を行ったが、このとき、機体の衝撃はなかったが右翼側で異音がした。機長は、その後の右上昇中、失速警報器が作動したため、直ちにその回復操作を行い、次いで飛行に支障のないことを確認した後、機首を北に取り、八尾空港に向け飛行を継続し、16時01分同空港に着陸した。

2.2 人の死亡、行方不明及び負傷

なし

580002

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

胴体左側後部	変 形
右水平尾翼	圧縮損傷
左側エレベータ取付部	変 形

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 37歳

自家用操縦士技能証明書	第8071号	昭和53年12月26日取得
限定事項	飛行機陸上単発	
第二種航空身体検査証明書	第22930067号	
有効期限	昭和62年6月18日	
総飛行時間	151時間47分	

2.6 航空機に関する情報

2.6.1 航 空 機

型 式	セスナ式172M型
製造番号	17261510
製造年月日	昭和48年3月9日
耐空証明書番号	第大-61-372号
有効期限	昭和62年11月19日
総飛行時間	7,424時間50分

2.6.2 重量及び重心位置

事故当時の同機の重量は2,173ポンド、重心位置は41.9インチと推算され、いずれも許容範囲(最大重量2,300ポンド、事故当時の重量に対応する重心範囲38.5インチ～47.3インチ)内にあったものと認められる。

580003

2.7 気象に関する情報

2.7.1 事故現場から南西方約10キロメートルにある和歌山地方気象台かつらぎ地域気象観測所の観測値は、次のとおりであった。

観測時間	14:00	15:00	16:00
気温(度C)	13.2	14.8	15.2
風 向	南 東	東南東	東南東
風速(m/s)	2	2	2
天気(日照)	1.0	1.0	1.0

注 日照1.0は、晴れ(推定)である。

2.7.2 機長及び同乗者の口述によれば、付近の天気は晴れ、視程は良好であった。

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 JA3676は、有効な耐空証明を有し、かつ、所定の整備が行われていた。

3.1.3 当時の気象状況は、事故発生に関連はなかったものと推定される。

3.1.4 同機の右翼支柱には松葉とみられる緑色の付着物が認められ、また、損傷した右水平尾翼から松の小枝が回収されたことから、同機は、低高度で飛行中、右翼支柱及び右水平尾翼を樹木に接触させたものと認められる。

3.1.5 当該接触は、機長が右後方の地上を見ることに気を取られて、前方の山への接近に気付くのが遅れ、回避操作が間に合わなかったことによるものと推定される。

4 原 因

本事故の原因は、機長が右後方の地上を見ることに気を取られて、前方の山への接近に気付くのが遅れ、回避操作が間に合わなかったことによるものと推定される。

580004