

航空事故調査報告書

個人所有	JA5273
日本農林ヘリコプター株式会社所属	JA7648
尾上商事所有	JA9755
朝日航空株式会社所属	JA3887
インペリアル航空株式会社所属	JA7425
日本航空株式会社所属	JA8115
個人所有	JA3878
静岡県航空協会所属	JA3288
鹿児島国際航空株式会社所属	JA9354
個人所有	JA3539
武田商事所属	JA4011
ベンセン式 B — 8 型	ジャイロ・プレーン
マックスエア式ドリフター型	超軽量動力機
マックスエア式ドリフター X P 型	超軽量動力機
菱和式つばさ W 1 — 1 型	超軽量動力機

平成元年 3 月 24 日

航空事故調査委員会

本報告書は個人所有セスナ式421C型JA5273、日本農林ヘリコプター株式会社所属ヒラー式UH-12E型JA7648、尾上商事所有アエロスパシアル式AS350B型JA9755、朝日航空株式会社所属セスナ式172P型JA3887、インペリアル航空株式会社所属川崎ベル式47G3B-KH4型JA7425、日本航空株式会社所属ボーイング式B747-100A型JA8115、個人所有パイパー式PA-28RT-201T型JA3878、静岡県航空協会所属パイパー式PA-18-135型JA3288、鹿児島国際航空株式会社所属川崎ベル式206B型JA9354、個人所有富士重工式FA-200-160型JA3539、武田商事所属セスナ式T210R型JA4011、ベンセン式B-8M型ジャイロ・プレーン、マックスエア式ドリフター型超軽量動力機・マックスエア式ドリフターXP型超軽量動力機及び菱和式つばさW1-1型超軽量動力機の航空事故に関し、航空事故調査委員会が実施した調査に基づき、航空事故調査委員会設置法第20条の規定により作成したものである。

航空事故調査委員会委員長 武田 峻

航空事故調査報告書
武田商事株式会社所属
セスナ式T210R型JA4011
埼玉県入間郡毛呂山町
昭和63年7月10日

平成元年2月15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 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

武田商事株式会社所属セスナ式T210R型JA4011は、昭和63年7月10日、大島空港から本田エアポートへ向けて飛行中、16時18分ごろ埼玉県入間郡毛呂山町権現堂143番地の1の山中に墜落した。

同機には、機長ほか5名が搭乗していたが、全員死亡した。

同機は大破し、炎上した。

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、昭和63年7月10日、運輸大臣から事故発生 of 通報を受け、当該事故の調査を担当する主管調査官ほか1名の調査官を指名した。

1.2.2 調査の実施時期

昭和63年7月11日

現場調査

昭和63年7月19日

残がい調査

2 認定した事実

2.1 飛行の経過

J A 4 0 1 1 は、昭和 6 3 年 7 月 1 0 日（日曜日）事故発生時の機長及び同乗者 5 名が搭乗し、12時30分ごろ本田エアポートを離陸して有視界飛行方式で大島空港へ向け飛行し、13時14分同空港に着陸した。

同機は、15時25分ごろ機長が有視界飛行方式、速度140ノット、出発地 大島空港、経由地 横須賀-荏田-大宮、目的地 本田エアポート、所要時間1時間、持久時間で表された燃料搭載量4時間30分とする旨の飛行計画を大島空港出張所に提出した後、機長ほか5名が搭乗し、15時39分同空港を離陸した。

同機は15時43分ごろ、大島飛行場対空通信局に同空港の北5マイル、高度2,000フィートである旨通報を行ったが、その後は管制機関等との交信はなかった。

その後同機は、16時ごろ付図1のA点のゴルフ練習場で練習中の航空関係者によって、高度1,000フィートよりも低いと思われる高度でほぼ北へ向かって真っ直飛行しているのが目撃され、さらに、16時過ぎごろ付図1のB点でも他の航空関係者によって、立川飛行場の場周経路と思われる付近を高度700フィート~800フィートで北へ向かって飛行しているのが目撃されている。次いで、同機は、入間飛行場の南側から同飛行場の西側を北上し、その後事故現場の物見山(標高375メートル)の方向に向かって西南西に飛行しているのが目撃されている。

同機は、ほぼ水平姿勢の状態、物見山頂上からほぼ南西、次いで東西に連なる稜線付近の檜林に接触して、同林の梢を約50メートルにわたって切った後、稜線付近の勾配約30度標高365メートルの斜面に墜落した。

事故発生時刻は16時18分ごろであった。

2.2 人の死亡、行方不明及び負傷

搭乗者6名全員が死亡した。

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

同機は立木と衝突して左翼端が脱落した後、墜落したが、この衝撃により変形焼

損して原型をとどめない状況であった。なお、フラップ及びランディング・ギアは上げの位置にあった。

2.4 航空機以外の物件の損壊に関する情報

檜林約50メートル×約12メートルが損害を受けた。

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11625号 昭和59年 6月20日

限定事項

飛行機陸上単発 昭和59年 6月20日

飛行機陸上多発 昭和59年 7月30日

第二種航空身体検査証明書 第23720791号

有効期限 昭和64年 3月28日

総飛行時間 320時間(推定)

同型式機による飛行時間 21時間(推定)

最近30日間の飛行時間 2時間14分

2.6 航空機に関する情報

2.6.1 航空機

型式 セスナ式T210R型

製造番号 21065008

製造年月日 昭和61年 9月20日

耐空証明書 第63-007号

有効期限 昭和64年 3月27日

総飛行時間 36時間12分

耐空証明検査(昭和63年3月
28日実施)後の飛行時間 33時間00分

2.6.2 エンジン

型式 コンチネンタル式TSIO-520-CE型

製造番号 530150

製造年月日 昭和63年 2月26日

総使用時間 33時間00分
 耐空証明検査(昭和63年3月
 28日実施)後の使用時間 33時間00分

2.6.3 重量及び重心位置

事故当時、同機の重量は約3,800ポンド、重心位置は44.7インチと推算され、いずれも許容範囲(最大離陸重量4,100ポンド、事故当時の重量に対応する重心範囲40.0～52.0インチ)内にあったものと認められる。

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-6082でいずれも規格品であった。

2.7 気象に関する情報

2.7.1 事故当日、午後の関東地方の天気概況は、気象庁によれば次のとおりであった。

15時00分の地上天気図(付図2)によれば、日本の東には発達した低気圧が東へ進んでおり、これから延びる梅雨前線が関東地方から北陸を経て黄海に達している。このため、関東地方は雲が多く同北東部を除き雨が降っていた。

2.7.2 事故当日の事故に関連する時間帯における同機の推定飛行経路付近飛行場及び大島空港の気象観測値は次のとおりであった。

観測場所	大 島 空 港					
	12:00	13:00	14:00	15:00	15:42*	16:00
観測時刻	12:00	13:00	14:00	15:00	15:42*	16:00
風向(度)	200	190	190	190	190	190
風速(ノット)	16	20	14	18	12	12
最大瞬間風速(ノット)			31		31	
視程(メートル)	5,000	5,000	5,000	5,000	4,000	4,000
現在天気	もや	もや	もや	もや	もや	もや
雲量	1/8	4/8	6/8	4/8	7/8	7/8
雲形	層雲	層雲	層雲	層雲	層雲	層雲
雲高(フィート)	1,000	1,000	700	700	700	700
雲量	3/8	4/8	7/8	6/8		

雲形	層積雲	層積雲	高積雲	層積雲	
雲高(フット)	4,000	4,000	12,000	4,000	
雲量	7/8	7/8		7/8	
雲形	高積雲	高積雲		高積雲	
雲高(フット)	12,000	12,000		12,000	
気温(度C)	26	25	24	24	24
露点温度(度C)	21	22	22	22	22
QNH(インチ/水銀柱)	29.67	29.65	29.64	29.63	29.64

注 * 特別観測

観測場所	調 布 飛 行 場				
	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00
観測時刻	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00
風向(度)	350	350	020	010	010
風速(ノット)	3	4	4	5	4
視程(メートル)	2,200	2,400	2,400	2,200	2,400
現在天気	しゅう雨	しゅう雨*	しゅう雨*	しゅう雨* もや	しゅう雨
雲量	3/8	7/8	4/8	1/8	1/8
雲形	積雲	層積雲	積雲	積雲	層雲
雲高(フット)	2,500	3,500	2,500	2,000	1,000
雲量	7/8		7/8	5/8	5/8
雲形	層積雲		層積雲	積雲	積雲
雲高(フット)	3,500		3,500	2,500	2,500
雲量				7/8	7/8
雲形				層積雲	層積雲
雲高(フット)				3,500	3,500
気温(度C)	26	27	26	26	26
露点温度(度C)	24	24	24	24	24
QNH(インチ/水銀柱)	29.63	29.61	29.61	29.62	29.64

注 * 観測時前1時間内に観測されたが、観測時には観測されなかった。

観測場所	立 川 飛 行 場				
	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00
観測時間	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00
風 向(度)	020	020	010	030	010
風速(ノット)	2	5	4	5	4
視程(メートル)	1,600	1,600	2,000	2,000	2,000
現在天気	もや	もや	もや	もや	もや
雲量	5/8	5/8	5/8	5/8	5/8
雲形	層積雲	層積雲	層積雲	層積雲	層積雲
雲高(フット)	2,000	2,000	2,000	1,500	1,500
雲量	8/8	8/8	8/8	8/8	8/8
雲形	層積雲	層積雲	層積雲	層積雲	層積雲
雲高(フット)	4,500	4,500	4,500	3,000	3,000
気温(度C)	27	28	26	26	26
露点温度(度C)	24	24	24	24	24
QNH(インチ/水銀柱)	29.62	29.60	29.60	29.61	29.63

観測場所	横 田 飛 行 場				
	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00
観測時間	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00
風向(度)	050	010	020	010	020
風速(ノット)	1	5	4	5	7
視程(メートル)	2,400	2,400	2,400	2,200	2,000
現在天気	もや	もや	もや	もや	雨 霧
雲量	4/8	3/8	4/8	3/8	1/8
雲形	層積雲	層積雲	層積雲	層積雲	層雲
雲高(フット)	1,500	1,500	1,500	1,500	1,000
雲量	8/8	4/8	4/8	5/8	2/8
雲形	層積雲	層積雲	層積雲	層積雲	層積雲
雲高(フット)	3,000	3,000	3,000	3,000	1,200
雲量		8/8	8/8	8/8	8/8
雲形		高積雲	高層雲	高層雲	層積雲
雲高(フット)		10,000	8,000	8,000	3,000
気温(度C)	25	26	25	26	26

露点温度(度C)	23	23	23	22	22
QNH(インチ/水銀柱)	29.66	29.65	29.66	29.67	29.68

観測場所	入 間 飛 行 場				
観測時刻	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00
風向(度)	010	360	020	030	010
風速(ノット)	3	4	5	5	5
視程(メートル)	2,000	1,800	1,500	1,500	1,300
現在天気	もや	もや	もや	もや	しゅう雨
雲量	2/8	1/8	1/8	2/8	3/8
雲形	層雲	層雲	層雲	層雲	層雲
雲高(フィート)	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000
雲量	5/8	5/8	6/8	5/8	6/8
雲形	積雲	積雲	積雲	積雲	積雲
雲高(フィート)	3,000	3,000	3,000	3,000	3,000
雲量	8/8	8/8	8/8	8/8	8/8
雲形	層積雲	層積雲	層積雲	層積雲	層積雲
雲高(フィート)	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000
気温(度C)	25	25	25	24	25
露点温度(度C)	23	23	23	23	23
QNH(インチ/水銀柱)	29.64	29.64	29.62	29.64	29.65

2.7.3 事故当時、事故現場の西約300メートルの位置で、同機の墜落音及び爆発音を聞き、同現場に急行した者の口述によると、当時の現場付近の天気は、霧雨でもやがかかっており、視程は10メートル未満であったとのことであった。

2.8 航空保安施設に関する情報

当時、同機の飛行に関連する航空保安施設の機能及び運用状況に異常があったという記録はない。

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 JA4011は、有効な耐空証明を有していた。

3.1.3 同機は、調査の結果から、事故発生まで異常がなかったものと推定される。

3.1.4 2.7項に前述した気象情報から、同機の飛行経路上の天気は、有視界気象状態を維持して飛行することが困難なものであったと推定される。

なお、機長は、大島空港を出発するに際し、同空港気象官署に出頭して気象の調査を行うことをせず、また電話による本田エアポートの気象調査も行っていなかった。

3.1.5 同機は墜落の際、フラップ及びランディング・ギアは上げの位置にあり、約50メートルの長さにわたりほぼ水平に檜木の梢を切って斜面に激突していることから、巡航状態にあったことが推定される。同機は、3.1.4項に述べた有視界気象状態を維持して飛行することが困難な気象状態下を飛行中、平地から急に山岳地帯に差し掛かる地点に突出する山を覆っていた濃霧の中に入り、同山に衝突したものと推定される。

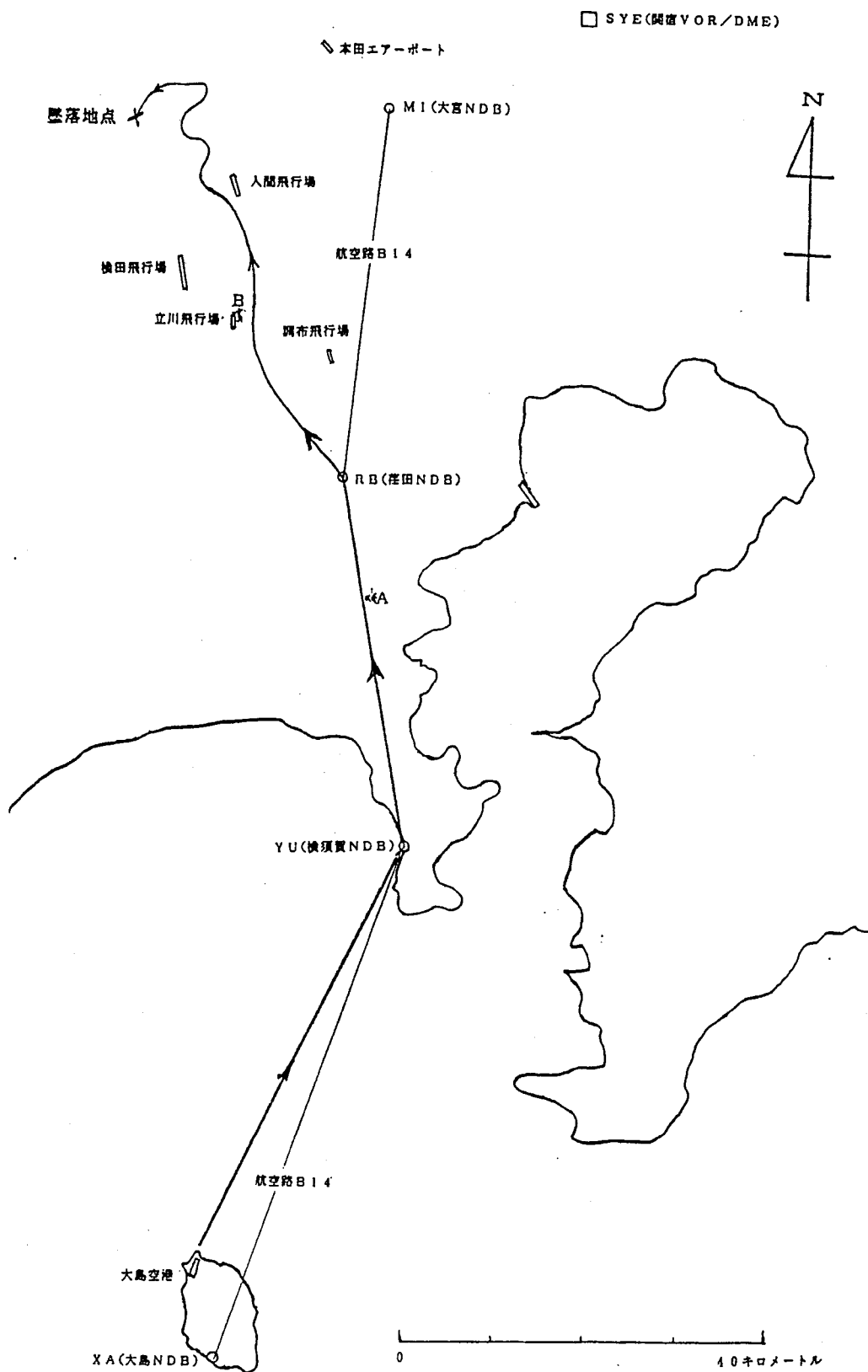
3.1.6 同機は、目撃者の口述から、飛行計画に記載した荏田までは計画どおりに飛行したものと推定されるが、その後大宮に向かわず付図1に示すよう北上している。この理由については明らかにすることはできなかった。

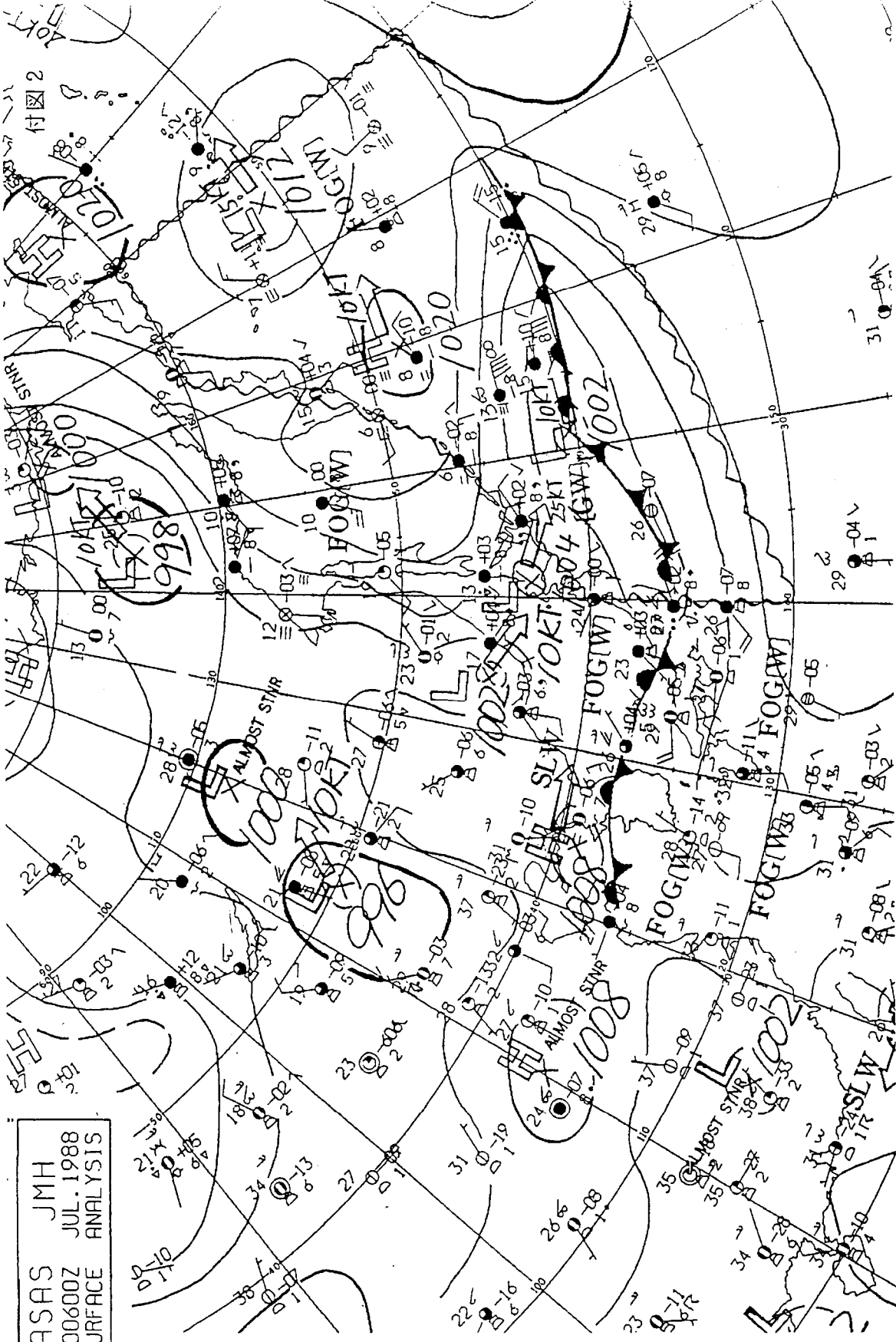
4 原因

本事故は、有視界気象状態を維持して飛行することが困難な気象状態下を飛行中、山を覆っていた濃霧の中に入り同山に衝突したものと推定される。

推定飛行経路図

付図1





ASAS JMH
 100600Z JUL. 1988
 SURFACE ANALYSIS