

パイロット航業株式会社所属
セスナ式150B型JA 3171
に関する航空事故報告書

昭和51年 8 月26日

航空事故調査委員会議決（空委調第95号）

委 員 長	岡 田	實
委 員	山 口	真 弘
委 員	諏 訪	勝 義
委 員	上 山	忠 夫
委 員	八 田	桂 三

1 航空事故調査の経過

1.1 航空事故の概要

パイロット航業株式会社・日本エアロテック株式会社共同所有のセスナ式150B型JA3171は、昭和51年4月26日07時05分ごろ調布飛行場誘導路でエンジン始動中、エンジン始動と同時に急発進した後、当該誘導路沿いの草地帯に駐機中の航空機に衝突し、他機を損壊せしめ、当該機も中破したが、火災は発生しなかった。

本事故による人員の死傷はなかった。

1.2 航空事故調査の概要

昭和51年4月26日 現場調査

1.3 原因関係者からの意見の聴取

昭和51年8月13日 意見聴取

105001

2 認定した事実

2.1 飛行の経過

機長は、昭和51年4月26日06時50分ころ、調布飛行場局地飛行計画を東京空港事務所に通報した後、調布飛行場エプロンからJA3171を誘導路C-2に引き出し当該誘導路に平行においた。

その後、事故発生に至るまでの経過は、機長口述、車輪跡及び両機の損壊状況から次の通りであった（添付図参照）。

機長は、同機の外部点検後、同機の左席に1人で乗組み、ミクスチユアーをフル・リッチ、マグネトスイッチをボス・オンとし、スロットルを2、3回ポンピングした後、スロットルをアイドル位置から約1/8オープンとし、右手で保持し、左手でスターターを引張り、オンとしたが始動しなかった。

機長は、2回目のエンジン始動も1回目と同じ手順で行ったが始動しなかったため、3回目はスロットルをアイドルからフルの範囲でポンピングしながらスタータをオンにした。

同機は、エンジン始動と同時に急発進し、左に偏向しながら約5メートル進行して誘導路を逸脱し、更に草地を約13メートル走行し、駐機中の航空機に衝突し損壊せしめた。

2.2 人の死亡、行方不明及び負傷

死 傷	と う 乗 者		そ の 他
	乗 組 員	そ の 他	
死 亡	0	—	0
重 傷	0	—	0
軽 傷	0	—	0
な し	1	—	

2.3 航空機の損壊の程度

中破

2.4 当該航空機以外の物件の損壊

JA3171に衝突された航空機ムーニ式M-20E型JA3318の損傷状況は次の通りであ

105002

った。

J A 3 1 7 1 のプロペラが、右主翼端から約 1.6メートルの範囲にわたり、スキン全面を破断、リヤール・スパーを破断かつメイン・スパーを約 90度上方に折り曲げた。

また、風防中央左上が J A 3 1 7 1 の右主翼端に衝突され破損した。

2.5 乗組員に関する情報

機長	昭和27年4月21日生
事業用操縦士技能証明書	第6084号
限定事項	飛行機陸上単発
取得年月日	昭和50年12月17日
第1種航空身体検査証明書	第11650597号
有効期間	昭和50年12月24日から昭和51年12月23日まで
総飛行時間	230時間
同型式飛行時間	170時間
最近30日間飛行時間	0

2.6 航空機に関する情報

型式	セスナ式150B型
製造番号	15059398
製造年月日	昭和36年10月27日
耐空証明書番号	第東50-330号
有効期間	昭和50年10月27日から昭和51年10月26日まで
総使用時間	6,438時間47分
オーバーホール後総使用時間	355時間43分

2.7 気象に関する情報

機長の口述によれば、事故当時天気は曇、視程は約5キロメートル、無風であった。

なお、東京航空気象台調布空港出張所の自記風向風速計記録及び隔測温湿度計記録によれば、事故発生時の風向風速は260度2メートル/秒、温度露点温度は、それぞれ12.3℃、11.7℃であった。

105003

2.8 航空機及び部品の損壊に関する情報

プロペラ両先端	曲り
スピナー	破損
エンジンカウリング1部	へこみ
右主翼端	へこみ

3 事実を認定した理由

3.1 解析

JA3171のプロペラによる他機の損傷状況から、エンジンはフル・スロットルに近い状態であったものと推定される。

なお、エンジンは関係者の口述、整備記録から正常であったものと推定される。

ブレーキを調査した結果、異常は認められず、またエンジン始動と同時に同機が急発進したことから、エンジン始動時、パーキングブレーキおよびフットブレーキはかかっていたものと認められる。

ブレーキがかかっていた理由は、エンジン始動前パーキングブレーキをかけていなかったか、又はスターター作動中フットブレーキに足が触れパーキングブレーキをリリースしたものと考えられるが、何れであるか明らかにすることができなかった。

エンジン始動の通常操作（寒冷時を除く）は、機長の所持しているチェック・リスト（社内用チェック・リスト）及びオーナーズ・マニュアル（セスナ社）によればプライマーを使用し、スロットルを1/4インチ開にした後スターターをオンにするようになっているが、機長は最初からプライマーを使用することなく、三回目の始動時にはスターターをオンにしながラスロットルをアイドルからフルの範囲でポンピングしたことは、不適切なエンジン始動手順であり、事故発生の契機となったものと推定される。

同機の車輪跡が、なめらかな曲線を描き他機に向っていること、及び他機との衝突時のエンジン出力状況から、機長はエンジン始動後、スロットルをアイドルにする操作及びステアリングで直進させる操作を行わなかったものと推定される。

105004

4 結 論

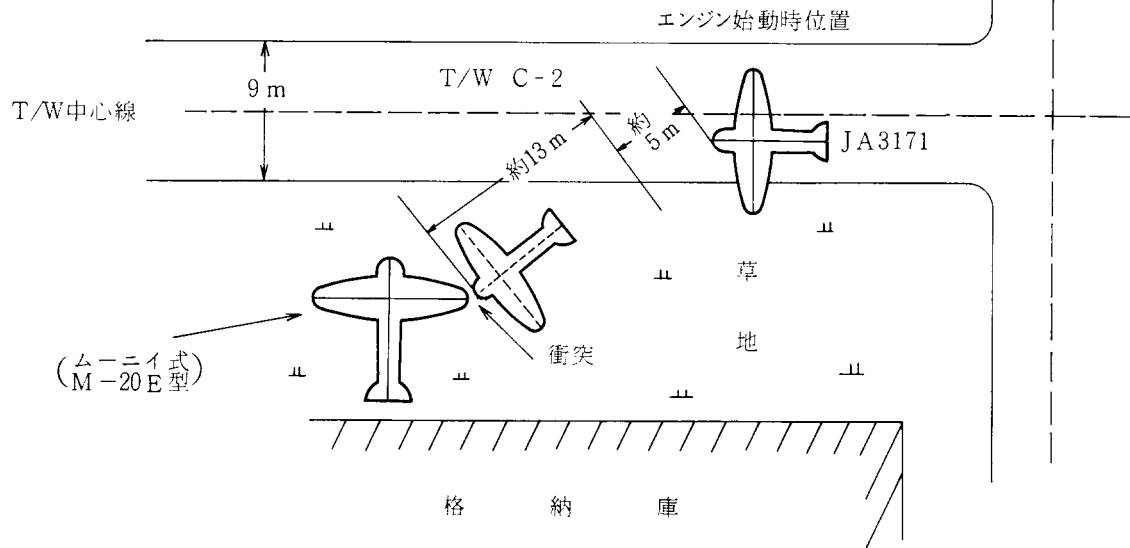
- (1) 機長は、適法な資格を有し、所定の身体検査に合格していた。
- (2) JA3171は、有効な耐空証明を有し事故に関連する不具合はなかった。
- (3) 気象は本事故に関連なかった。
- (4) エンジン始動時、ブレーキはかかっていたものと認められる。
- (5) 機長の不適切なエンジン始動により、同機はフル・スロットルに近い状態でエンジンが始動し急発進したものと推定される。
- (6) エンジン始動時から他機への衝突までのとっさの間、機長のスロットル操作、ステアリング操作およびブレーキ操作も適切でなかったものと推定される。

原 因

本事故は、機長がブレーキをかけていない状態で不適切な始動を行ったため、同機が急発進したことによるものと推定される。

105005

JA3171 移動概要図



105006