

第一航空株式会社所属
セスナ式T207型JA 3670
に関する航空事故報告書

昭和51年10月21日
航空事故調査委員会（空委調第160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

第一航空株式会社所属、セスナ式T207型JA3670は、昭和51年5月24日機長及び整備員がとう乗し、09時27分鳥取空港を離陸し、八尾空港に向ったが、予定到着時間の10時37分になっても到着せず行方不明となった。

5月27日当該機は滋賀県高島郡今津町の阿武ヶ岳の東斜面の灌木地帯に激突大破しているのが発見された。

この事故により火災は発生しなかったが、とう乗していた2名は死亡した。

1.2 航空事故調査の概要

昭和51年5月27日～29日 現場調査

1.3 原因関係者からの意見聴取

原因関係者死亡につき意見聴取を行わず

112001

姜

ノ

び

ノ

ノ

2.5 乗組員に関する情報

機長 昭和6年1月21日生
事業用操縦士技能証明書 第1615号
昭和39年8月4日取得
計器飛行証明 第1530号
昭和45年10月23日取得
操縦教育証明 第491号
昭和44年8月18日取得
第1種航空身体検査証明書 第11420370号
有効期間 昭和50年8月11日から昭和51年8月10日まで
総飛行時間 5,308時間54分
同型機飛行時間 113時間58分
最近30日間飛行時間 4時間17分

2.6 航空機に関する情報

型 式 セスナ式T207型
製造年月日 昭和48年6月6日
製造番号 第20700225号
耐空証明書番号 大50-170
総飛行時間 654時間32分
前回検査後の使用時間 127時間10分
重量および重心位置は2,887.4ポンドで37.8インチで許容範囲内であった。

2.7 気象に関する情報

機長は、出発前の08時30分ころ鳥取地方気象台鳥取空港出張所において、08時30分の大阪及び鳥取の気象情報を、さらに09時10分ころ09時00分の大阪、八尾、岡山、広島、高松及び鳥取の気象情報を調べ、23日21時00分の高層天気図及び03時00分の地上天気図を閲覧した。

機長が調べた気象情報は次のとおりであった。

大阪 08時30分 向風080度、風速9ノット、視程10キロメートル、雲量2/8
積雲、雲高2000フィート、雲量8/8 積雲、雲高3,500フィート、気温22度C、

112003

は

は

が

2.8 航空機及び部品の損壊に関する情報

JA3670は、左翼をやゝ下げ（7度）ほぼ水平飛行姿勢で、37度の傾斜がある山腹に左翼と機首部から激突し倒立していた。エンジンは約50センチメートル土中に没し、プロペラは3本とも後方へ大きく湾曲し、ブレード前面には多数の傷があった。またプロペラハブが破損し、各ブレードのピッチ角はそれぞれ異っていた。

後部胴体は操縦室の上のしかかり、左翼は曲損し、両翼とも前縁部は樹木等との衝突による打痕及び大小のへこみがあり、右翼は離脱していた。

水平尾翼及び垂直尾翼には打痕があった。

着陸装置の左主脚は車輪が離脱し破損していたが右主脚の損傷は少なかった。

操縦室内は破壊し座席は外れ、ドアは離脱していた。計器盤も破損していたが判読できた指示値等は次のとおりであった。

| | |
|-------|-----------------------|
| 定針儀 | 295度 |
| 速度計 | 130マイル/時 |
| A D F | 368 KHZ（大津NDB） |
| V H F | COM 123.5 MHZ（会社周波数） |
| V H F | NAV 112.35 MHZ（信太VOR） |
| 時 計 | 10時15分 |

（但し同乗していた整備員の時計は24日10時19分であった。）

燃料切換弁 右

2.9 その他必要な事項

捜索救難については5月24日11時06分八尾空港事務所において第1段通信捜索、11時30分拡大通信捜索を開始したが情報が得られず、13時00分大阪空港事務所に捜索救難調整本部の業務が委任され活動を開始した。救難活動は5月24日から27日まで行われ、海上保安庁の船舶延9隻、海上保安庁、陸上自衛隊、航空自衛隊、海上自衛隊、大阪府警及び第一航空等民間の航空機延32機が出動した。

5月27日11時50分、今津警察署から当該機の機体ととう乗者の遺体確認の情報があり、関係機関と調整のうえ、14時10分をもって救難業務を終了した。

112005

3 事実を認定した理由

3.1 解析

JA3670は、機体の損傷状況、計器の指示、エンジンの点火栓及びプロペラの変形等から、激突するまで異常はなかったものと推定される。

当日の気象については、当該機が出発したころの鳥取は視程10キロメートル以上で雲高は高く、大阪及び八尾とも有視界気象状態であった。鳥取地方気象台鳥取空港出張所における出発前の気象説明では、経路上には観測地点はないが雲は多いと説明したとのことであるが、当該機長は当時気象説明を一緒にうけた他機のパイロットに、出発地及び目的地とも有視界気象状態であるので出発するとのべていたことから、経路上では有視界飛行方式で飛行継続できると判断したものと認められる。

当日現場付近で林業会社の下請として山林の木起しを行っていた作業員の口述によると、当日は雨降りで山頂の方は霧が相当濃かったので山すその仕事をしたとのことであった。また現場近くの陸上自衛隊今津駐とん地の情報によると当日の午前は雲量8/8の下層雲があり、雲高は300メートルから400メートルでミストがでていたとのことで、事故発生当時の現場付近は霧に覆われた悪天候下にあったものと認められる。

飛行経路については、

- (1) 当該機は、鳥取から88哩の地点で、西向きで山腹に激突していたこと。
- (2) 当該機は、離陸後約50分で激突したものと推定され、当該機の位置は巡航速度が飛行計画で110ノットになっていることから計算すると敦賀付近となること。
- (3) 事故当時の現場付近は低雲高の悪天候下にあったこと。
- (4) 当該機のADFは大津NDBを選局していたこと。
- (5) 当該機が出発した30分後に同空港から館林に向った航空機の機長によると、若狭湾からは雲の合間に琵琶湖が見えていたとのこと。
- (6) 内陸部山岳地帯は雲に覆われていたとのこと等から次のように推定される。

当該機は、鳥取空港離陸後豊岡まで有視界飛行方式で飛行したが、気象上の理由から飛行計画通りに豊岡から南に変針して篠山を經由して帰投する航路を飛行することができず若狭湾まで東進した。若狭湾に至り、機長は雲の合間から琵琶湖が見えてきたので南に変針し、大津經由で八尾帰投を意図した。

当該機は、琵琶湖付近上空に進入はしたものの、気象状態が予想以上に悪く引返そうと試みたが、有視界気象状態を維持して飛行することができなくなり、雲中飛行となり山腹に激突した。

4 結 論

- (1) 機長は、適法な資格を有し、かつ有効な航空身体検査証明書を有していた。
- (2) JA3670は、有効な耐空証明を有しかつ整備されていた。
- (3) 当該機は、山腹に激突するまでは正常に飛行していたものと推定される。
- (4) 鳥取空港出発時の鳥取及び目的地の八尾は共に有視界気象状態であった。
- (5) 機長は、豊岡及び篠山経由の有視界飛行方式による飛行計画を提出した。
- (6) 当日の事故発生現場は濃い霧に覆われ、雨降りの悪天候下にあった。
- (7) 機長は、飛行計画の経路は雲があったため経路を変えて若狭湾付近まで東進したものと推定される。
- (8) 当該機は、事故現場付近に至り、有視界気象状態を維持して飛行することができず、雲中飛行となりほぼ水平飛行姿勢で山腹に激突したものと推定される。

原 因

本事故は、有視界飛行方式により飛行中有視界気象状態を維持して飛行することができず、雲中飛行となり、山腹に激突したものと推定される。



