

大洋航空株式会社所属
セスナ式TU206F型JA 3721
に関する航空事故報告書

昭和52年3月8日

航空事故調査委員会議決（空委第15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

大洋航空株式会社所属セスナ式TU206F型JA3721は、昭和51年10月16日09時00分ごろ測量写真の撮影のため、機長及びカメラマン1名が乗組み、仙台空港南側エプロン（以下「エプロン」という。）において、地上試運転の予定地へ地上滑走にて移動中、エプロン上に置かれてあった他社の航空測量用カメラの備品に同機のプロペラブレード及び前輪カバーが接触し小破した。

1.2 航空事故調査の概要

昭和51年10月17日 事実調査

1.3 原因関係者からの意見聴取

昭和52年2月16日 意見聴取

143001

2 認定した事実

2.1 飛行の経過

J A 3 7 2 1 は、岩手県一の関地区の航空測量写真の撮影のため、事故の前日、調布空港から仙台空航に移駐した。

事故当日、機長とカメラマン1名は、測量作業に出発するため、08時45分ごろエプロン南端付近に駐機してあった同機に乗組み、暖機運転を開始した。

当時同機の周囲には、右斜め前方約16メートルにセスナ機が、さらに右側約23メートル及び後方約12メートルにいずれも他社の航空機が駐機していた。

機長は約4～5分間の暖機運転を実施中、後流に対する配慮から当該地点において離陸前の試運転に移行することは不適であると判断していたところ、当初右斜め前方に駐機していたセスナ機が同機の左斜め前方約19メートルの地点に移動して給油作業を行っているのを認め、試運転は右斜め前方のエプロンの北側に移動して行うこととした。

機長は、発進直後のブレーキ点検を行ったのち、エンジン回転速度を約1000rpmとし、徐々に機首を右へ偏向させながら通常で約15メートルを進行したが、突然軽いショックと異常音を聞き直ちに同機を停止させた。

機長はエンジン停止後、直ちに機外に出て点検したところ、エプロン上に置かれていた航空測量用カメラのマガジンとの接触により、同機のプロペラブレードの先端が損傷し、またアルミ製トランクとの接触により前輪カバーが損傷しているのを発見した。

2.2 人の死亡、行方不明及び負傷に関する情報

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	1	

2.3 航空機の損壊の程度

小破

143002

2.4 航空機以外の物件の損壊

プロペラブレード先端との接触により航空測量用カメラマガジンに軽度の打痕を生じた。

2.5 乗組員に関する情報

機長	昭和7年5月16日生
事業用操縦士技能証明書	第2353号
取得年月日	昭和43年5月17日
限定事項	陸上単発
第1種航空身体検査証明書	第11650783号
有効期限	昭和52年9月5日
総飛行時間	3,866時間10分
同型式機による飛行時間	600時間

2.6 航空機に関する情報

型式	セスナ式TU206F型
製造番号及び年月日	U20602485, 昭和49年12月29日
耐空証明書番号	第東50-5685号
同有効期限	昭和52年3月21日
総飛行時間	399時間04分

事故当時の同機の重量は、3,553.2ポンドでその重心位置は、47インチで許容範囲(41.2～49.1インチ)内であった。

2.7 気象に関する情報

当時の気象は快晴で視程も良好であった。

2.8 航空機及びその部品の損壊に関する情報

プロペラブレードは、3枚とも先端から10～13センチメートルにわたり内側にわん曲していた。

前輪カバー(FRP製)は、右側面に約8センチメートルの亀裂を生じた。

143003

3 事実を認定した理由

3.1 解 析

J A 3 7 2 1 のプロペラブレードと接触したカメラマガジンは、当初同機が駐機していた位置から右斜め前方約1.6メートルに駐機していたセスナ機に装備する目的から、その左主翼の下に厚さ約7～8センチメートルのクッションに乗せられ約4.2センチメートルの高さで、当該セスナ機が給油のため移動した後もその場に残置されていたものであり、また前輪カバーと接触したアルミ製トランクは、当該カメラマガジンの傍に置かれていたものと認められる。

機長は、地上滑走を開始する直前において、当初右斜め前方にあったセスナ機が左斜め前方に移動したことについては確認したが、当該カメラ器材がそのままエプロン上に放置されていることには気付かなかったものと推定される。

当時、同機には航空測量用カメラが装備されていたことにより、その重心位置はやや後方に偏り同機の3点姿勢が若干機首高となって操縦席からの前下方に対する視界がやや悪くなり、当時の機長の目線の高さ（地上から1.32メートル）から計測した結果、前下方約1.50メートル以内の地表面を視認できない状況にあった。

機長は、当時右斜め前方約1.6メートルのランプ上に置かれていた高さ4.3センチメートルのカメラ機材を操縦席から視認できない状態で地上滑走を開始し、その後も当該カメラ器材が死角となる経路で進行したものと推定され、また当時副操縦士席に同乗していたカメラマンは資料を整理中であり、当該滑走の当初から機外には視線を向けていなかったものと推定される。

機長は、前下方に対する視界が通常より悪い状況にありながら、進行方向の地表面に対する安全を確認することなく発進し、地上滑走を継続しているが、この場合進行方向の安全確認を機外からの監視に依存する等の手段を講ずることが必要であったと考える。

4 結 論

- (1) 機長は適法な資格を有し、有効な身体検査証明書を有していた。
- (2) 航空機は、接触するまでの間正常に運航されていた。
- (3) 当時の気象は、事故と関連はなかった。
- (4) 同機が接触したカメラ器材は、右斜め前方にあった他機が移動した後に残置されていたものと認められる。

143004

- (5) 機長は、右斜め前方のエプロン上に放置されていた障害物が死角となる状況下において地上滑走を行った。
- (6) 機長は、当該滑走経路上の安全確認について、それを機外からの監視に依存する等の配慮に欠けていたものと推定される。

原 因

本事故は、地上滑走中エプロン上に放置されていたカメラ器材に接触したことによるものであり、これは、機長の当該経路上に対する安全の確認が適切でなかったことによるものと推定される。

143005