

# 中央航空株式会社所属 セスナ式A150K型JA3533 に関する航空事故報告書

昭和53年9月21日

航空事故調査委員会議決（空委第33号）

委員 長	岡 田	實
委員	山 口	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

中央航空株式会社所属セスナ式A150K型JA3533は、昭和53年7月16日12時40分ごろ、茨城県竜ヶ崎市半田町の竜ヶ崎飛行場のエプロン内を駐機位置に向って地上滑走中、エプロン北側に隣接して定置されていた燃料補給用のタンクローリー車に右主翼端を接触させ、中破した。火災の発生はなく、また、当該機には機長のみがとう乗していたが死傷はなかった。

### 1.2 航空事故調査の概要

昭和53年7月17日 現場調査

### 1.3 原因関係者からの意見聴取

昭和53年8月4日 意見聴取

204001

## 2 認定した事実

### 2.1 飛行の経過

事故当日、機長はJ A 3 5 3 3に乗り組み、11時50分ごろ竜ヶ崎飛行場を離陸し、引続いて滑走路08を使用しての4回の連続離着陸訓練を実施したのち、異常なく着陸した。

着陸後、同機は、滑走路の南側にある平行誘導路を西に向って進行し、エプロン地区に東側から進入し、その後、エプロン西側の駐機予定地に向け、当該エプロンの北側をエンジン回転速度約800 rpmでの通常の滑走速度(約6キロメートル/時)で地上滑走した。

同機は、進行方向の右斜め前方のエプロン北側端に隣接して定置されていた燃料補給用のタンクローリー車(以下「タンクローリー車」という。)から約25メートル手前の地点で一たん停止し、機長は左斜め前方の駐機位置に対する確認を行った。

当時、当該駐機位置には、機長が所属する航空クラブの教官がおり、機長に対し誘導のための左折の合図を送った。

当該合図を視認した機長は、再び地上滑走を開始したが、当初右ラダーを使用して機首を右へ振り経路をタンクローリー車が定置されている斜め右方向へ変えたのち、左ラダーを使用し左旋回に移行した。

機長は、同機の機首方位が左へ約30度変向したところで、突然機体の右側に衝撃を感じ、同機の右主翼端がタンクローリー車の後部右側に接触したことを知り、直ちに同機を停止させた。

### 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	—	

204002

## 2.3 航空機の損壊の程度

中 破

## 2.4 航空機以外の物件の損壊

タンクローリー車には、同機の塗装が付着したのみで、損傷がなかった。

## 2.5 乗組員に関する情報

機長 昭和3年3月1日生

自家用操縦士技能証明書 № 4981 昭和47年12月23日取得

限定事項 陸上単発

第3種航空身体検査証明書第31371899号

同有効期限 昭和54年3月6日

総飛行時間 136時間23分

同型式機による飛行時間 136時間03分

最近30日間の飛行時間 1時間00分

## 2.6 航空機に関する情報

型 式 セスナ式A150K型

製造年月日 昭和45年4月17日

製造番号 A15000179

耐空証明書 第東53-036

同有効期限 昭和54年4月16日

総使用時間 4,449時間52分

## 2.7 気象に関する情報

竜ヶ崎飛行場における事故当日12時30分に観測された気象情報は次のとおりであった。

晴、視程20キロメートル以上、風向120度、風速10～15ノット、気温30度C、高度計規正值29.88インチ。

**204003**

## 2.8 航空機及びその部品の損壊に関する情報

右主翼端前縁部に亀裂（長さ5センチメートル）及び座屈変形。

右主翼翼根付近の後桁の曲り及び外板のバックリング。

## 3 事実を認定した理由

### 3.1 解析

- 3.1.1 事故当時の気象は事故に関連しなかったものと推定される。
- 3.1.2 調査の結果、当該機の操縦系統に異常は認められなかった。
- 3.1.3 機長は、左折の合図を視認し、左側にある駐機位置へ進入する際、最初に機首を右へ振り、同機の経路を斜め右へ変えたのち、左旋回に移行したものと推定される。
- 3.1.4 機長が、左旋回の直前において、不必要に機首を右へ振ったことにより、同機はタンクローリー車に接近し、引続き左旋回に移行したことによって、当該旋回の外側となる右主翼端がタンクローリー車に接触したものと推定される。
- 3.1.5 機長は、右主翼端がタンクローリー車に接触するまでこれに気付かなかったことは、機長の注意が駐機位置のある左方向に集中し、右側に対する注意が十分でなかったことによるものと推定される。

## 4 結 論

- (1) 機長は、適法な資格を有していた。
- (2) JA3533は、有効な耐空証明を有し、事故発生まで正常な状態であったものと推定される。
- (3) 事故当時の気象は、事故に関連しなかったものと推定される。
- (4) 同機は、左側にある駐機位置に進入する際、機長が左旋回に先立ち不必要に機首を右へ振り経路を斜め右へ変えたことにより、タンクローリー車に接近した。
- (5) 同機は、上記操作に引続き行われた左旋回の過程において、右主翼端がタンクローリー車に接触した。
- (6) 機長は、当該旋回中、左側にある駐機位置の方向に注意が集中し、右側に対する注意が十

**204004**

分ではなかったものと推定される。

#### 原 因

本事故は、地上滑走中、機長の注意が駐機位置のある左方向に集中し、右側に対する見張りが十分でなかったため、右主翼端をタンクローリー車に接触したことによるものと推定される。

204005\*