

航空事故調査報告書
個人所有
セスナ式172N型JA3864
山口県豊浦郡豊北町附野沖海上
昭和60年7月16日

昭和61年7月16日
航空事故調査委員会議決（空委第21号）

委員長	武田	峻
委員	榎本	善臣
委員	西村	淳
委員	幸尾	治朗
委員	東	昭

1 航空事故調査の経過

1.1 航空事故の概要

個人所有セスナ式172N型JA3864は、昭和60年7月16日11時20分ごろ、レジャー飛行のため、山口県豊浦郡豊北町大字島戸字附野の北西沖海上を飛行中、附野（本土側）から鳩島経由、角島まで張られた高圧送電線（附野－鳩島間）に接触、損傷を受けた。

同機は、直ちに山口宇部空港に向かい、11時44分帰投した。

同機には、機長他3名、計4名が搭乗していたが、死傷者はなかった。

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60年7月17日運輸大臣から事故発生の通報を受け、直ちに当該事故の調査を担当する主管調査官を指名した。

491001

1.2.2 調査の実施時期

昭和60年7月18日～19日 現場調査

1.2.3 原因関係者からの意見聴取

原因関係者として機長から、昭和61年7月10日意見聴取を行った。

2 認定した事実

2.1 飛行の経過

J A 3 8 6 4 は、昭和60年7月16日、レジャー飛行の目的で、山口宇部空港を出発地とし、山口市、萩市、油谷町、小野田市を經由し、同空港を目的地とする飛行時間2時間の飛行計画を山口宇部空港出張所に提出した後、機長他3名が搭乗、09時57分、同空港を離陸した。(以下 付図1及び2参照)

同機は、11時15分ごろ、事故現場の南東約3.6キロメートルの阿川上空 高度3,000フィートから降下を開始し、次いで、鍋島上空近辺を高度1,200フィートで通過するとともに針路を北東に変え、11時18分ごろ、附野海岸のホテル西長門リゾート上空に到達した。

同機は、島戸上空を過ぎてから180度左旋回を行った後、海上へ向かって高度を下げていった。

機長の口述によると、11時20分ごろ 同機が海上で水平飛行に移った直後、前面風防ガラス上部で異音が生ずるとともに、右主翼が後方へ引かれるように感じたため、反射的にスロットルを全開し、操縦桿を左前方に操作するとともに左ラダー・ペダルの踏み込みを行い、その後上昇に移行した。

同機は、前部風防ガラス上部が破損したものの、高度約800フィートで水平飛行に移り、その後は、出力を調整しながら飛行を継続したとのことであった。

同機は、11時44分、山口宇部空港に帰投した。

2.2 人の死亡、行方不明及び負傷

なし

2.3 航空機の損壊の程度

中 破

491002

2.4 航空機以外の物件の損壊に関する情報

高圧送電線…… 3本中2本に弛度の差を生じ、そのうち1本は、本土側鉄塔から約400メートル離れた個所で約1メートル20センチメートルに及ぶ削傷を受けた。

なお、配線振動防止具等も損傷を受けた。

2.5 乗組員に関する情報

機長 男性 35才

自家用操縦士技能証明書 第9741号

限定事項 飛行機陸上単発 昭和56年6月18日 取得

飛行機水上単発 昭和56年6月18日 取得

飛行機陸上多発 昭和56年6月18日 取得

第2種航空身体検査証明書 第23100002号

有効期限 昭和61年6月6日

総飛行時間 1,070時間

最近30日間の飛行時間 5時間00分

2.6 航空機に関する情報

2.6.1 航空機

型式 セスナ式172N型

製造番号 第17273116号

製造年月日 昭和54年8月21日

耐空証明書番号 第大-60-030号

有効期間 昭和60年4月17日から

昭和61年4月16日まで

総飛行時間 1,150時間05分

50時間点検実施(昭和60年5月19日)後の使用時間 31時間00分

2.6.2 重量及び重心位置

事故当時、同機の重量は、2,226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(最大重量2,300ポンド、事故当時の重量に対応する重心範囲37.8インチ～47.3インチ)内にあったものと認められる。

491003

2.7 気象に関する情報

事故現場から東方約15キロメートルにある油谷地域気象測候所の観測値は、次のとおりであった。

観測場所	油谷地域気象測候所	
	11時00分	12時00分
観測時間	11時00分	12時00分
気温(度C)	26.4	27.2
風向	西北西	北西
風速(m/s)	5	5
天気(日照)	1.0	1.0

また、機長及び目撃者の口述によれば、付近の天候は快晴であり、視程は良好であった。

2.8 航空機及びその部品の損壊に関する情報

2.8.1 胴体

前面風防ガラス	破損(上部 約1/4)
フューズレッジ・フロント・スパー・キャップ	圧縮変形
ウインド・シールド・トップ・リテイナー	損傷

2.8.2 主翼

右主翼内側前縁部	一部圧縮損傷(翼取付部近辺に長さ約50センチメートルに及ぶ凹み、打痕等)
左主翼翼端一部を除く前縁部(内/外側)	圧縮変形

2.8.3 その他

外気温度計、失速警報ホーン、換気システム等の損傷

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、かつ、所定の航空身体検査に合格していた。
- 3.1.2 JA3864は、有効な耐空証明を有し、かつ、所定の整備が行われていた。
- 3.1.3 気象は、本事故に関連なかったものと推定される。

491004

3.1.4 同機を調査した結果及び高圧送電線の損傷状況から、同機は、海面上約25メートルの高度で飛行中、フロント・ガラス上部及び右主翼取付部を同送電線に接触させたものと推定される。

3.1.5 当時、毎秒約50メートルの速度で飛行中の同機から見て、銀灰色の高圧送電線の視認は困難と考えられ、機長は、接触するまで同送電線に気付かなかったものと推定される。

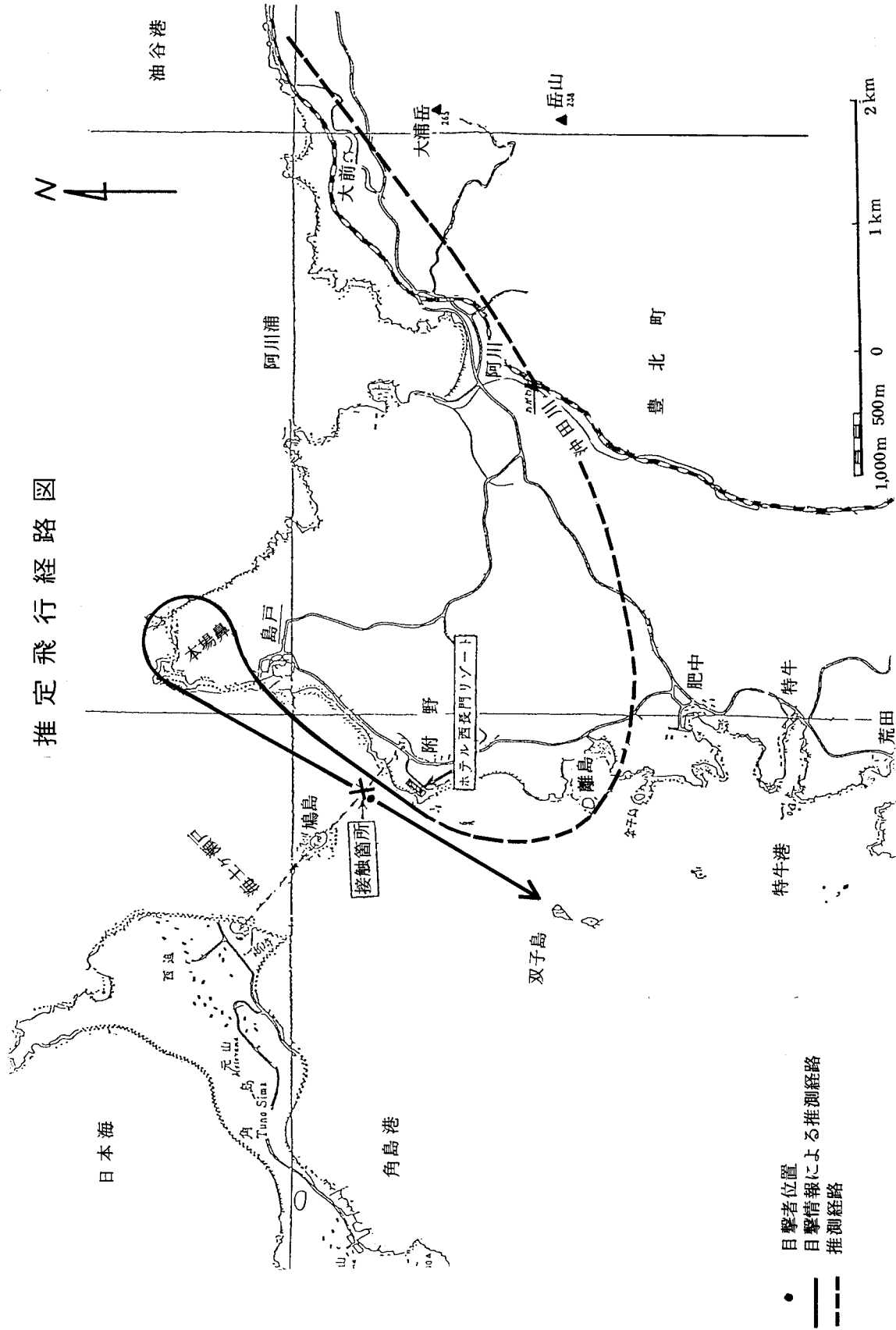
なお、目撃者の口述から、機長の回避操作は行われなかったものと推定される。

4 原 因

本事故の原因は、機長がレジャーのため海上を低高度で飛行中、高圧送電線に気付かず、これに接触したことによるものと推定される。

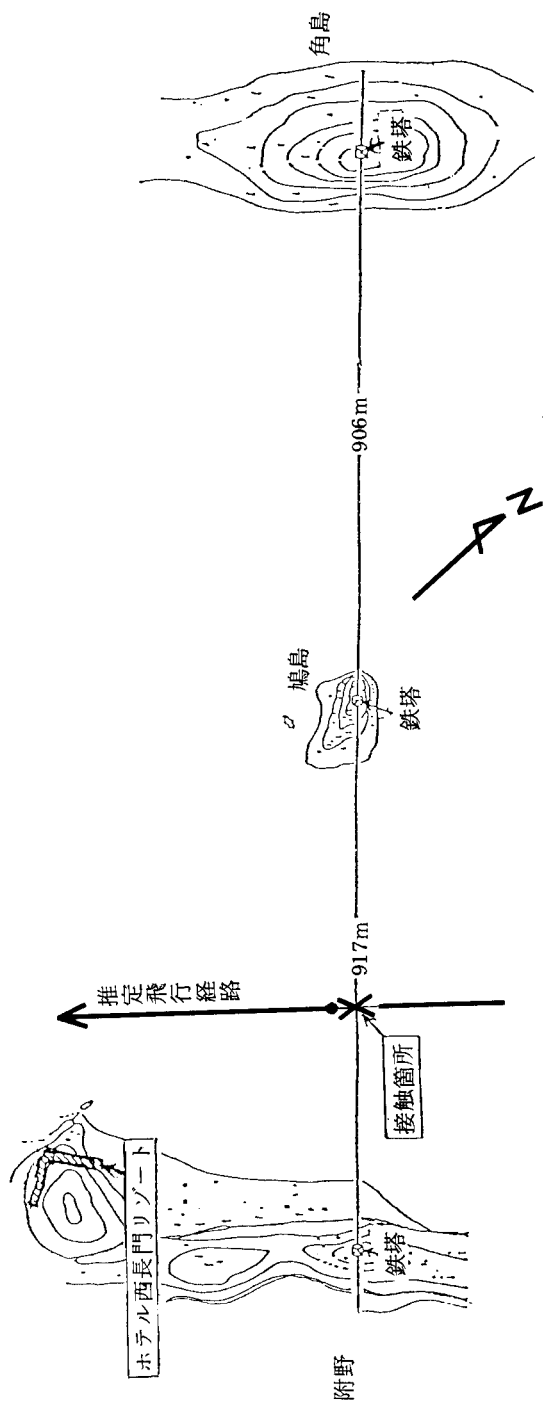
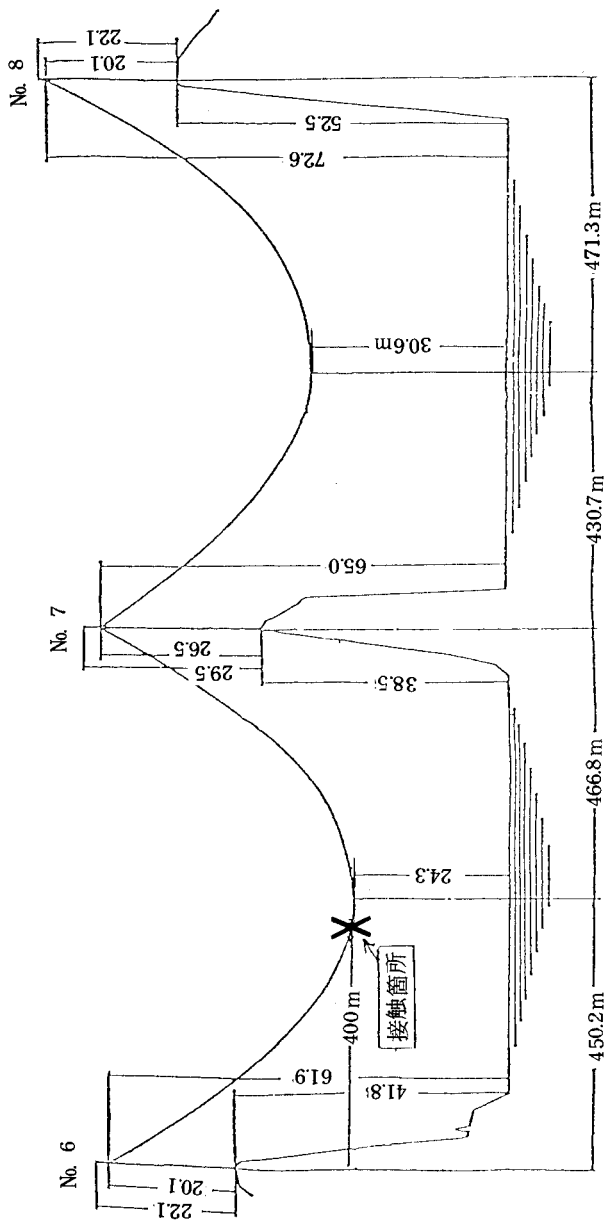
491005

推定飛行経路図



- 目撃者位置
- 目撃情報による推測経路
- 推測経路

491006



491007