

東京理科大学所有 三田式3型改 I JA2107

に関する航空事故報告書

昭和49年9月12日

航空事故調査委員会議決(空委調第119号)

委員長	岡田 實
委員	諏訪 勝義
委員	山口 真弘
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

東京理科大学所有三田式3型改1上級滑空機JA2107は、昭和49年8月5日日本大学グライダー班の教官と訓練生が乗組み、埼玉県妻沼滑空場に着陸の際、滑走路から逸脱し、滑走路そばの草に接触した後グランドループし、機体は中破したが人員には異常がなかった。

1.2 航空事故調査の概要

昭和49年8月5日	現場調査
9月11日	原因関係者の意見聴取

2. 認定した事実

2.1 飛行経過

日本大学理工学部航空部グライダー班は、昭和49年7月27日から8月6日までの予定で日本学生航空連盟妻沼滑空場において夏季合宿を行っていた。

使用滑空機は、日本大学所有アレキサンダー・シユライハー式K8BJA2131と、東京理

030001

科大学から借用の三田式3型改1JA2107であった。

8月5日はウインチ曳航による早朝訓練を行い、第1回目の発航は06時に開始し、JA2131は7回、JA2107は12回発航した。

JA2107は、13回目に日大OBの教官と日大2年生の訓練生とが乗組み、場周飛行訓練の目的で08時03分発航し高度220メートルで離脱した。

同機は、軸線をほぼ320度の滑走路の中心線に合わせて最終進入経路に入り、正常の進入速度の90キロメートル/時で進入した。

当時の気象状況は晴で風は北西2～3メートル視程は10キロメートル以上であった。

同機は、2～3メートルの高さで引き起しを開始したところ右側に流され、右翼端が滑走路そばの草に接触した後、接地し、約8メートル滑走した後、約90度左に回されて08時06分ころ停止した。

機体は中破したが人員には異常なかった。

2.2 乗組員に関する情報

訓練生 19才

操縦練習許可証 東第1190号
昭和49年1月23日付

飛行時間 54回 4時間50分

教官 26才

技能証明 事業用操縦士(滑)5274号
昭和48年6月5日付

教育証明 382号
昭和48年10月3日付

第一種航空身体検査証明書第11370714号
昭和50年7月26日まで有効

飛行時間 802回 78時間20分

2.3 航空機に関する情報

型式 三田式3型改1

登録番号 1453

登録記号 JA2107

030002

耐空証明番号	第49-21-2号
有効期間	昭和50年5月20日まで
製造後の飛行時間	844時間15分
	9,163回

3. 事実を認定した理由

3.1 解析

早朝訓練を開始したころは南からの風であったので、南に向って発航着陸を行っていたが、そのうち北からの風に変った。

当時曳航用航空機及びグライダーは北側に係留していたのでピスト交換は行わず、発航は南に向って背風発航し、着陸は北に向って行い、接地点は滑走路の中央をすぎた付近にしていた。当該JA2107は、風向が南から北に変ってから6回目の着陸を行った。

当時、堤とピスト(待機所)付近の2個所に設置されてある吹流しを飛行中も視認していた教官の口述によれば、風向の急変はなかったものと推定される。

最終進入は正常に行われ、引起しを始めたころ風に対する操作が適切でなく、右に流され、教官が修正する間もなく右翼端が滑走路そばの草に接触したものと認められる。

地面の痕跡から、同機は機首をやや左にふった右への横滑りの状態で接地し滑走した後、急に左に回され、右翼端を接地して破損したものと認められる。

4. 結 論

- (1) 訓練生及び教官は適正な資格を有していた。
- (2) 滑空機は所定の耐空証明を有し、かつ整備されていた。
- (3) 事故発生時は左前方から2～3メートルの風があった。
- (4) 接地点は滑走路の中央から約130メートルすぎた地点であった。
- (5) 着陸時の引起し操作が適切でなく風に流され、教官もこれを修正しなかった。

030003

原 因

本事故は，着陸時の引起しに際して風に対する操作が適切でなく，教官も適切な修正操作を行わなかったことによるものと推定される。

030004