

宇都宮大学所属
三田式3型改 1JA2099
に関する航空事故報告書

昭和50年8月28日

航空事故調査委員会議決（空委調第80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

宇都宮大学所属三田式3型改1JA2099は、昭和50年6月1日12時05分ころ、栃木県河内郡宇都宮大学鬼怒川滑空場において、ウインチえい航により上昇中高度250フィートでえい航索が切れた。機長は索を離脱して着陸する際に場外に逸脱した。機体は主翼部と胴体下部に損傷を生じた。とう乗者には異常はなかった。

1.2 航空事故調査の概要

昭和50年6月25日 現場調査

1.3 原因関係者からの意見の聴取

昭和50年7月10日 意見聴取

061001

2 認定した事実

2.1 飛行の経過

宇都宮大学滑空部は滑空訓練のため、ウインチえい航による飛行を07時30分から開始した。JA2099は、17回までの飛行を順調に行い、第18回目も訓練生の単独飛行として離陸を開始した。

当該機は正常にえい航上昇及び加速が行われ、約90キロメートル/時 高度250フィートに達した時えい航索が切れた。

機長は直ちに機首を押さえ索を離脱し、ダイブ・ブレーキを開いて直線降下姿勢を保持し、着陸帯末端から約30メートル内側に接地した。

同機は滑空場中心線よりやや左側にはほぼ正常に接地した後、右主翼をウインチの金網にひっかけたが約50メートル直進し着陸帯の外の盛上にのりあげて停止した。

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	—	

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

なし

2.5 乗組員に関する情報

機長 昭和29年2月14日生

資格 操縦練習許可書 東第677号

061002

昭和49年8月7日取得
単独飛行の技能に関する教官の証明
昭和50年5月4日取得
飛行回数 170回うち単独10回
飛行時間 8時間33分
教官 大正10年5月17日生
資格 事業用操縦士技能証明書第123号
昭和28年4月2日取得
操縦教育証明121号 昭和37年7月13日取得
飛行回数 約1,200回

2.6 航空機に関する情報

型 式 三田式3型改1
製造年月日 昭和44年1月11日
製造番号 第68-14号
耐空証明書番号 第49-7-4号
有効期間 昭和49年11月16日から
昭和50年11月15日まで
総飛行時間 580時間08分
飛行回数 6,943回
耐空検査合格後の飛行時間 78時間30分
耐空検査合格後の飛行回数 933回

なお、重心位置は38%MACで許容範囲(30~40%)内であった。

2.7 気象に関する情報

教官の口述によると、事故当時の気象は、風向風速は静穏で、天候は晴であった。

2.8 航空機及び部品の損壊に関する情報

着陸後の地上滑走中にウインチの金網に接触し右主翼前縁2箇所と、主翼取付部に約60センチメートルの亀裂を生じ、その後着陸帯外の盛土にのりあげた際、機首部、主そり及び胴体下側の鋼管数箇所を破損した。

061003

3 事実を認定した理由

3.1 解析

J A 2 0 9 9 は、有効な耐空証明を有しており、飛行開始前の点検は教官立会のもとで行われていた。

当日えい航に使用された索は、東京製鋼株式会社製造の鋼線（直径 4.8 ミリメートル 7 × 7）で、本年 3 月購入したもので約 7 0 0 回使用していた。えい航索は機体側から 3 0 0 メートル付近の結び目で切断しており、結び目の磨耗によるものと推定される。

えい航索の点検は、午前と午後の飛行の前に滑空部員により 3 0 分から 1 時間かけて目視で行われており、当日朝も部員 2 0 名により実施していた。

えい航索切断後の手順は適切に行われ、接地はほぼ正常であったが、接地点がのびかつ進入及び接地速度がやや速かったため、接地後の地上滑走がのび着陸帯外に逸脱したものと推定される。

滑空場は 6 5,4 3 0 平方メートルの河川敷にあり、そのうち着陸帯は幅 6 0 メートル、長さ 1,0 0 0 メートルが整地されているが、整地区域外は平坦でなく、当該機は高さ 5 0 センチメートルの石まじりの盛土に接触して機体を破損したものと認められる。

4 結 論

- (1) J A 2 0 9 9 は、適法な耐空証明を有し、かつ整備されていた。
- (2) 機長は適法な資格を有していた。
- (3) J A 2 0 9 9 はウインチえい航で離陸中、高度 2 5 0 フィートでえい航索が切断した。
- (4) えい航索の切断は、むすび目の磨耗によるものと推定される。
- (5) えい航索切断後の着陸は、接地点がのび、かつ、速度がやや速かったため、着陸帯外に逸脱した。

原 因

本事故は、えい航索切断後の着陸に際し、速度がやや速かったため、着陸帯から逸脱したことによるもので、えい航索の切断は、むすび目の磨耗によるものと推定される。

061004