

日本大学所属
アレキサンダー・シュライハー式K8B型JA2131
に関する航空事故報告書

昭和50年9月18日

航空事故調査委員会議決（空委調第95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

日本大学所属アレキサンダー・シュライハー式K8B型JA2131は、昭和50年7月16日07時49分北海道美瑛滑空場に着陸の際、着陸帯そばの畑地に左翼端、次いで機首部が接触して左に約90度回され停止した。とう乗者は異常なく、機体は大破した。

1.2 航空事故調査の概要

昭和50年7月17日～19日 現場調査

1.3 原因関係者からの意見の聴取

昭和50年8月6日 意見聴取

072001

2 認定した事実

2.1 飛行の経過

J A 2 1 3 1 は、訓練飛行の目的でウインチえい航により北西に向け離陸し、正常に加速上昇し速度約 9 0 キロメートル/時、高度 2 5 0 メートルで索離脱後はやや左に機首をふったのち右旋回に入った。2 回目の右旋回を始めたころ小雨が降り出し視界が悪くなり、沈下が生じてきたため通常の場合経路により着陸することとした。同機は着陸帯を斜めに横切りチェック・ポイント（出発地点の横にあり着陸のため目安となる地点。）に向う途中、沈下率が増大し、そのため通常の場合経路による着陸は無理と判断し、着陸帯の西側場外へ南東に向って不時着することとした。

機長は、雨の時は沈下率が通常より大きくなるので速度を 1 2 0 キロメートル/時と速くして着陸態勢に入ったが、前方に農作業中のトラクターを発見し直ちに左に変針したところ今度は吹流しに正対したためさらに左に向けて旋回した。同機は当該旋回がほぼ終るころ、着陸帯から約 2 0 メートル手前の付近で左翼端が傾斜のある地面と接触し、さらに機首部が接地して約 9 0 度左に回され、その結果機体は大破して停止した。（付図参照）

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

大破

2.4 航空機以外の物件の損壊

なし

072002

2.5 乗組員に関する情報

機長 昭和26年5月20日生
資格 自家用操縦士技能証明書第4353号
昭和47年3月3日取得
限定事項 滑空機上級
滑空機動力
航空身体検査証明 第3種航空身体検査証明書第31630120号
総飛行回数 652回(うち動力滑空機195回)
総飛行時間 320時間(うち動力滑空機67時間)

2.6 航空機に関する情報

型式 アレキサンダー・シュライハー式K8B型
製造年月日 昭和45年12月9日
製造番号 第8849号
耐空証明書番号 第49-21-12号
有効期間 昭和49年12月1日から
昭和50年11月30日まで
総飛行時間 392時間18分
総飛行回数 2,080回
耐空検査合格後の飛行時間 98時間06分
耐空検査合格後の飛行回数 447回

2.7 気象に関する情報

機長の口述によると事故当時の気象は雲高3,000フィート、視程20キロメートル、風向風速南0～3メートル/秒であった。

2.8 航空機及び部品の損壊に関する情報

左翼端接地の痕跡は明瞭ではなく、機首部が接地して約90度回される間に左翼は翼端から3メートルの付近で切損し、風防が破損し、停止時に右翼前縁部、左翼後縁部及び機首部が破損した。

072003

3 事実を認定した理由

3.1 解析

J A 2 1 3 1 の破損状況及び現場の痕跡から、当該機はバンクを戻し始め、旋回が終了する直前に傾斜のある畑地に左翼端を接触すると共に、機首部が接地して左に回されたため、機体は大破したが、遠心力が作用したこと及び地面が軟弱であったため、その衝撃は緩和され、人員には異常はなかったものと認められる。

機長は、着陸進入を始めたころの高度は200メートル以下になっていたと述べていることから、この場合着陸を意図した時点において南東に向って反対側からの進入による着陸を行うことが適切であったと認められ、機長が通常の場合周経路により着陸を意図したことについては、機長の判断が不適切であったと推定される。

機長が通常の場合周経路による着陸を断念し、場外への不時着を決意したことについては、沈下率が増大したためと推定されるが、本事故は当該進入中に前方の障害物を避けるため2回にわたり変針をしたことにより高度を失い、接地時点においてなお旋回操作中、着陸操作を行う前に翼端が傾斜のある地面に接地したことによるものと推定される。

4 結 論

- (1) J A 2 1 3 1 は適法な耐空証明書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) 飛行中小雨が降り出したため飛行を中止し、通常の場合周経路による着陸進入を試みたが、その判断は不適切であったと推定される。
- (4) 機長は着陸進入中に沈下率が増大し、通常の場合周経路による着陸は不可能と判断し、着陸帯西側への不時着を決意した。
- (5) 意図した不時着地域には障害物があったため、2回にわたり左に変針したが同機はこの間に高度を失ったものと推定される。
- (6) 同機は、回避旋回操作中で、着陸操作を行う前に翼端が傾斜のある地面に接触して回され大破した。

072004

原 因

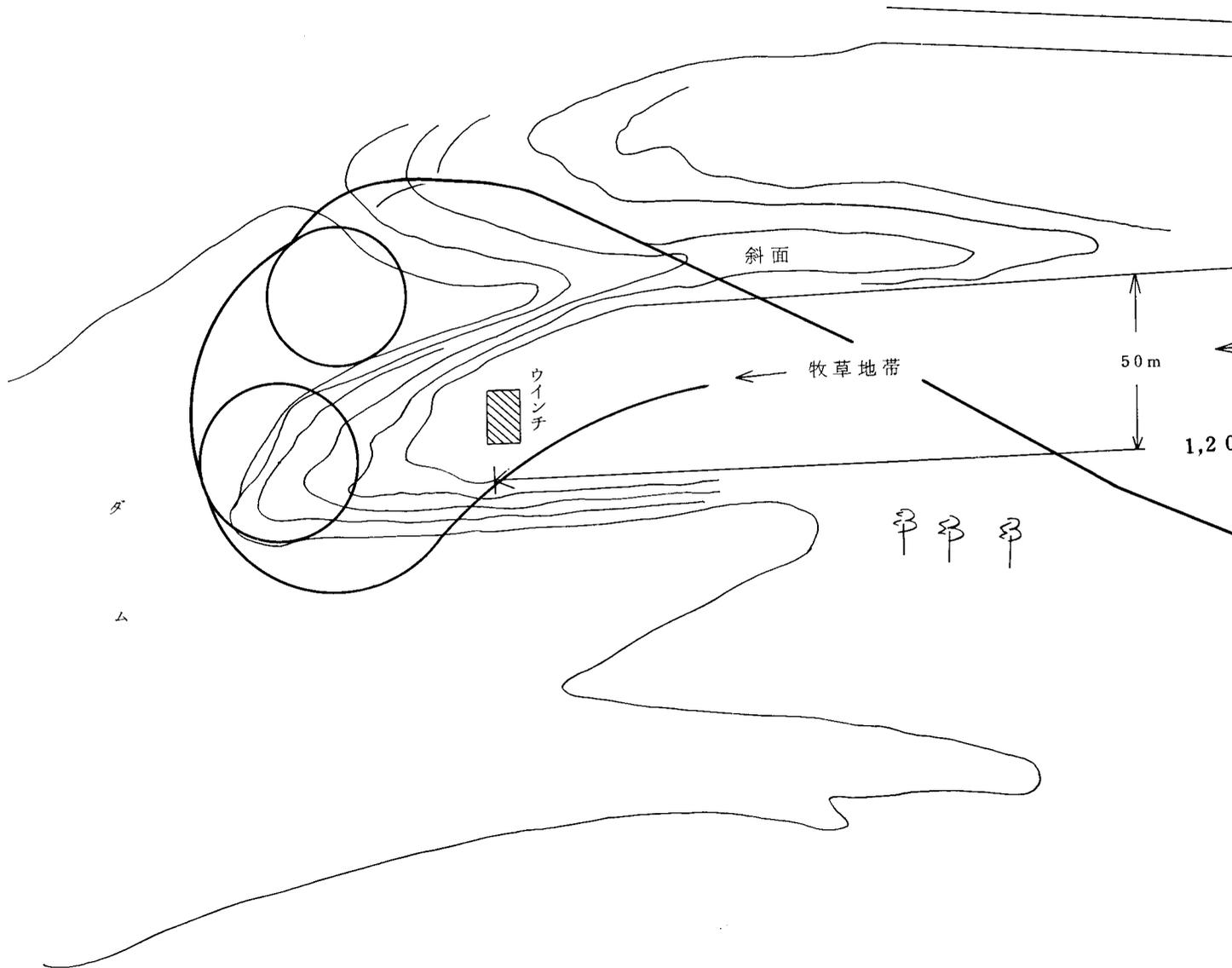
本事故は、機長が着陸進入の飛行経路に対する判断を誤った後、不時着時の旋回操作中に翼端が傾斜のある地面に接触したことによるものと推定される。

072005

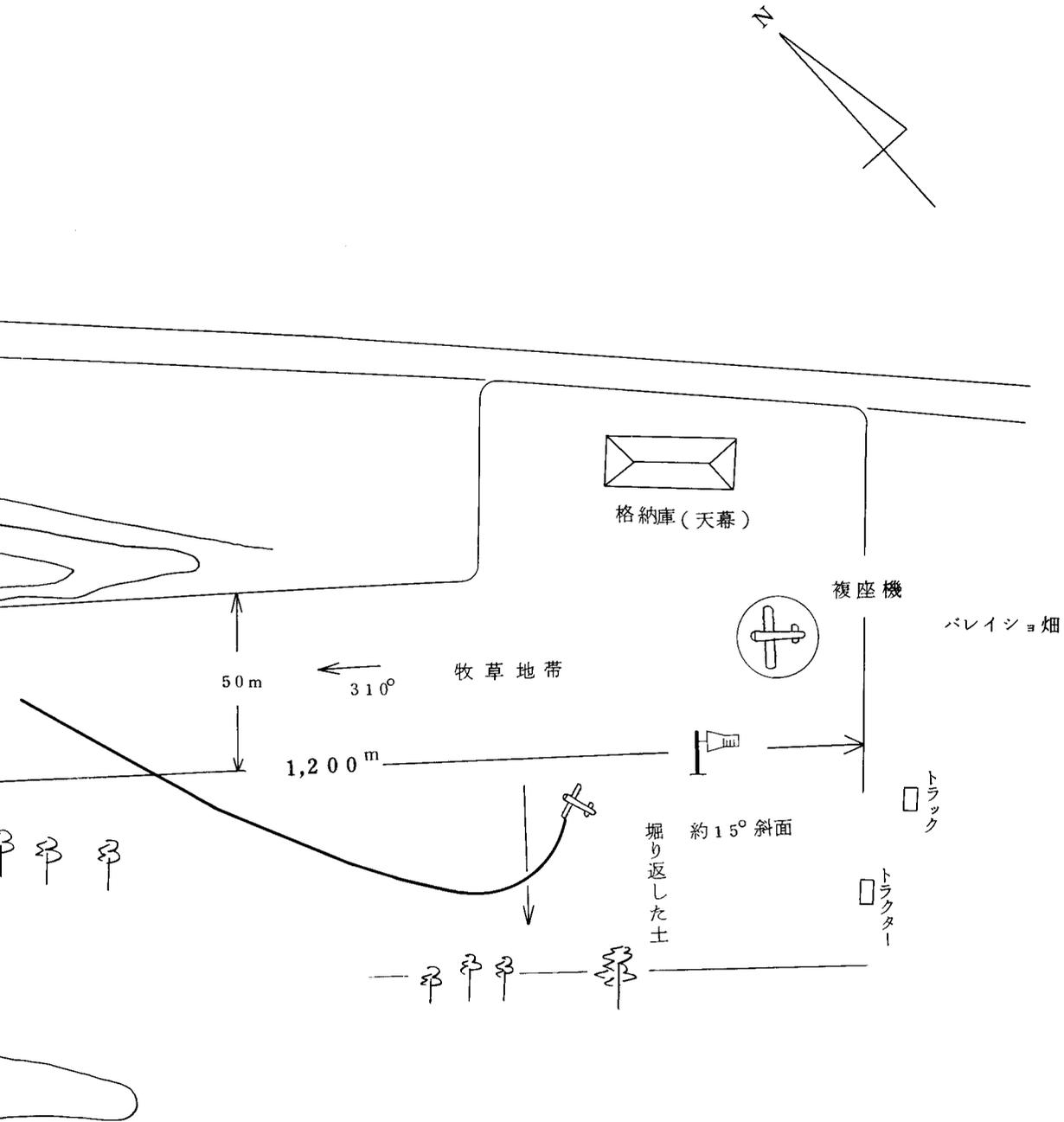
推定航跡図 (50. 7. 16)

JA 2131

旭川空港 ← 320° 12Km



072006-1



072006-2