

大阪大学所属
アレキサンダー・シュライハー式K 8 B型JA 2128
に関する航空事故報告書

昭和51年1月29日

航空事故調査委員会議決（空委調第121）

委員長	岡田 寶
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

大阪大学体育会航空部所属アレキサンダー・シュライハー式K 8 B型JA 2128は、昭和50年7月16日岡山県邑久郡の吉井川河川敷にある邑久滑空場（以下「滑空場」という。）において滑空訓練を実施中、着陸の際同機の左主翼端前縁部と地上部員の右後頭部が接触した。

本事故により、地上部員は軽傷を負い、またJA 2128の左主翼の前縁の一部が破損した。

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聴取

昭和51年1月5日 意見聴取

073001

2 認定した事実

2.1 飛行の経過

JA2128は、昭和50年7月16日18時15分ごろ機長（単独訓練）が乗組み、滑空場から南に向けウインチえい航による発航を行った。

同機は、えい航索を離脱後、左側の場周経路を飛行したのち最終進入経路に進入したが、最終旋回が通常より高目の高度で、しかも旋回の開始時期に遅れがあったため、同機は通常より高い高度で、着陸帯の右側からピスト（指令所）のほぼ直上を通る経路（別図参照）で斜めに着陸進入をした。

当時地上には、操縦教員と訓練班長が位置しており、当該ピストの着陸帯をはさんだ向い側には、3名の地上部員が待機していた。

地上部員のうち南側の1名は、同機の着陸進入の高度が高目であることを視認して、その接地点が伸びると判断し、翼端補助のための見越しの地点に向って走り出した。

同機は、通常の接地点を約100メートル過ぎた付近で返し操作に入ったが、同機が着陸接地した地点の約30メートル手前に達したころ、ピストに居た訓練班長は、同機と着陸帯の左側端に向って疾走中の地上部員の経路が交差し、接触する危険を感じ、同地上部員に対し「グライダーを見ろ」と大声で警告を発した。

同地上部員は、この警告を聞き走りながら後を振りむきかけた時、その右後頭部にJA2128の左主翼端の前縁が接触した。

この接触によって、地上部員は右後頭部を挫創して前のめりに転倒し、顔面に擦過傷を負った。

一方、JA2128は接触部位を破損して約30メートルを滑空したのち着陸し、さらに約50メートルを滑走して着陸帯の左側に停止した。

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	—	1
な し	1	—	

073002

2.3 航空機の損壊の程度

小破

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30年3月1日生

所 属 大阪大学体育会航空部(3年生)

資 格 航空機操縦練習許可書 大第163号

同有効期限 昭和50年7月19日

総飛行回数 146回(約13時間30分)

地上部員 昭和32年3月5日生

所 属 大阪大学体育会航空部(1年生)

資 格 航空機操縦練習許可書 大第069号

同有効期限 昭和51年5月29日

総飛行回数 15回(約1時間30分)

操縦教員(地上監督) 昭和26年5月25日生

資 格 事業用操縦士技能証明書(滑空機上級) 第4882号

取得 昭和49年1月10日

操縦教育証明(滑空機) 第388号

取得 昭和49年6月18日

総飛行回数 約1,500回(約180時間)

2.6 航空機に関する情報

登録記号 JA2128

型 式 アレキサンダー・シュライハー式K8B型

製造番号 8846(製造年月日 昭和45年11月9日)

耐空証明書 第49-21-31号

同有効期限 昭和51年3月22日

073003

2.7 気象に関する情報

事故現場の当時の気象は、当該航空部関係者の口述によれば、天気は晴であり、風は静穏状態であった。

2.8 航空機又はその部品の損壊に関する情報

JA2128の主翼は、ファイバー強化プラスチック製であり、地上部員との接触により、左主翼端から約2メートルの前縁部に穴(約25×12センチメートル)があき、その穴のほぼ中央に位置するリブ1本の先端が破損した。

3 事実を認定した理由

3.1 解析

翼端補助の目的で待機中であった3名の地上部員のうちの1名は、JA2128の着陸進入高度が通常より高いのを見て、その着陸接地点が伸びると判断し、翼端補助の作業が可能と思われる見越しの地点を目指して疾走したものと推定される。

また、同地上部員は当該疾走中、進入してくるJA2128の方に一度も注意を向けなかったものと認められる。

当時ピストにいた訓練班長は、JA2128と疾走中の地上部員との経路が交差し、接触する危険を感じ同地上部員に対して大声で警告を発した。同地上部員もこの警告を聞いたが、すでに間に合わなかったものと推定される。

機長は、当該着陸進入から停止までの間、同地上部員を視認しなかったと口述しているが、もし、機長が着陸の直前において、同地上部員に気付いたとしても、グライダーであるため着陸復行はできず、また、エルロン及び昇降舵を使用して、左翼を上げたり、急上昇を行うなどの処置をとることも考えられるが、着陸の直前においてこのような急激な操舵を行うことは危険を伴うものであると考えられる。

従って、当該接触は、地上部員が翼端補助をするため、着陸進入中のJA2128に対する確認が不十分のまま、同機の経路上に進入したことによるものと推定される。

この危険な行為の背景には、従来から行われている当該作業の安全に対する指導が不十分であったということが認められる。

073004

4 結 論

- (1) 機長は適法な資格を有し、所定の身体検査に合格していた。
- (2) JA2128は有効な耐空証明を有し、事故に関連する不具合はなかった。
- (3) JA2128は、当該着陸において、通常の着陸接地点をオーバーする態勢で着陸進入を行った。
- (4) 当該地上部員は、JA2128の最終旋回時の高度が高いのを見てその着陸接地点が伸びると判断し、待機場所から翼端補助ができると思われる見越の地点に向って疾走したものと推定される。
- (5) 疾走中の地上部員は、JA2128の着陸直前の経路上に進入したが、この間一度も同機に対して注意を払わなかったものと推定される。
- (6) JA2128の機長は、当該着陸において、疾走中の地上部員を視認しなかったものと推定される。
- (7) JA2128は、着陸帯の中において、翼端補助をするため疾走中の地上部員の後から着陸直前の左主翼端が接触したものと認められる。
- (8) 当時ピストにいた訓練班長は、接触の危険を感じて警告を発し、地上部員も疾走中にこの警告を聞いたが、すでに間に合わなかったものと認められる。
- (9) 当該作業（翼端補助）の安全に対する指導が不十分であったということも考えられる。

原 因

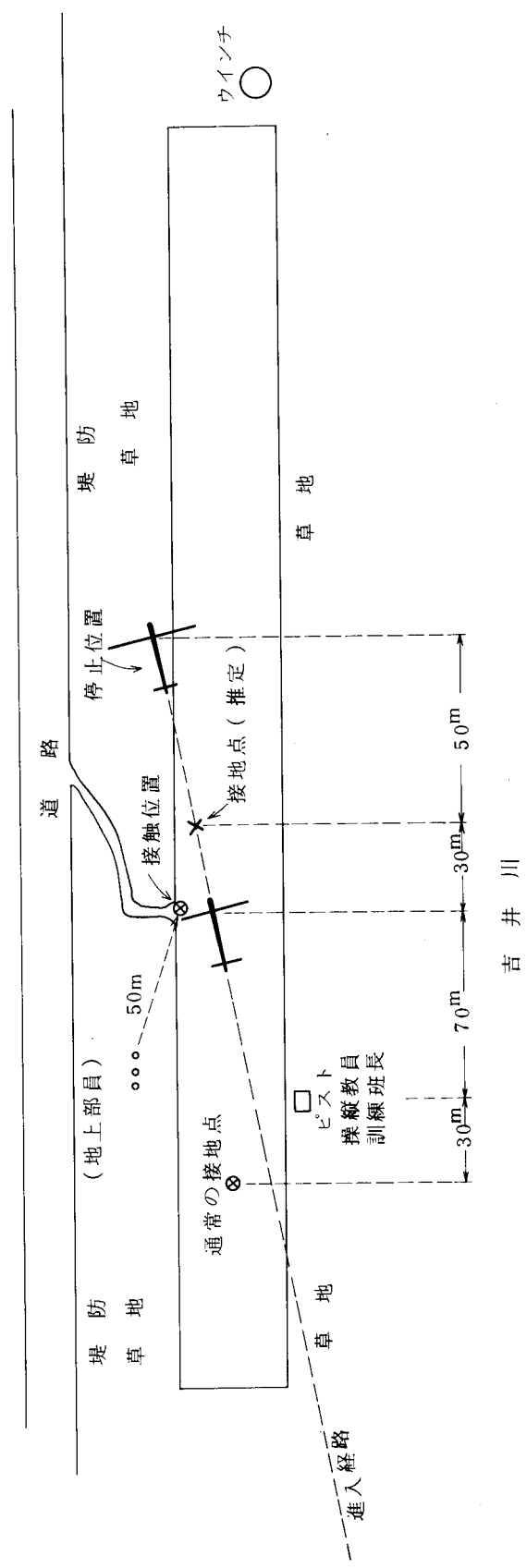
本事故は、地上部員が安全に対する確認が不十分のまま滑空機の着陸直前の経路上に進入したことによるものと推定される。

073005



別図

事故現場推定見取図



073006