

東京大学運動会航空部所属
グラスフリューゲル式クラブリベレ205型JA2186
に関する航空事故報告書

昭和52年8月18日

航空事故調査委員会議決（空委第38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

東京大学運動会航空部所属グラスフリューゲル式クラブリベレ205型JA2186は、栃木県河内郡鬼怒川滑空場において、昭和52年5月3日15時38分ごろ、滞空飛行訓練（機長のみとう乗）から帰投し着陸の際、滑走路33末端から約3メートル手前の地点で左主翼先端が急激に沈下して地面に接触し、滑走路に接地後、機首つきの状態で尾部が右に廻されて停止した。

本事故により機体は中破したが、人員の死傷はなかった。

1.2 航空事故調査の概要

昭和52年5月4日～5日 現場調査

1.3 原因関係者からの意見聴取

昭和52年8月25日 意見聴取

162001

2 認定した事実

2.1 飛行の経過

事故当日、栃木県河内郡鬼怒川滑空場において当該機を使用し、滞空訓練が行われていたが、当該機の4回目の飛行に当該機長は当日初めて乗組み、滑走路33から、ウインチえい航により15時24分ごろ離陸した。

離陸後、当該機は高度が思うようにとれず、風下側にかなり流され、また指揮所から高度がとれないようであれば戻るよう指示があったので、機長は帰投することとし、高度約130メートルで場周経路に入った。

機長は第4旋回を終えた段階で高度がやや高すぎると判断し、エアブレーキを全開にしたが、その後高度が低くなりすぎたと感じたのでエアブレーキを半分位閉めた。

機長は、最終着陸進入中对気速度がかなり低下していたが、目測により滑走路末端を越えて接地できるものと判断し、そのまま進入を継続したのち高度5～10メートル、滑走路末端から60～70メートル付近でエアブレーキを全開にした。

当該機が滑走路末端から約3メートル手前に達した時、左主翼が急激に沈下し、左主翼先端が地面を約2.2メートル擦過した。

次いで同機は機首をやや左に回されると同時に左主翼下面及び胴体後部下面が滑走路末端の盛土に接触し、滑走路を約59メートル滑走した後、機首を支点として尾部が右に約300度回転して停止した。

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	0	

2.3 航空機の損壊の程度

中破

162002

2.4 乗組員に関する情報

機長 昭和30年7月11日生
操縦練習許可証 東第692号
有効期間 昭和51年7月27日から昭和52年7月26日まで
単独飛行証明(滑空機上級クラブリベレ205型)
昭和52年3月31日
総飛行回数 224回
単独飛行回数 48回(内クラブリベレ205型 5回)
30日間飛行回数 11回

2.5 航空機に関する情報

型式 グラスフリューゲル式クラブリベレ205型
製造年月日 昭和50年9月22日
製造番号 第136号
耐空証明書 第51-7-7号
有効期間 昭和51年12月18日から昭和52年12月17日まで
総使用時間 68時間19分(173回)
耐空検査後の使用時間 17時間30分(42回)

2.6 気象に関する情報

事故当時(15時38分ごろ)の当該滑空場における目視観測は次のとおりであった。
天気 晴, 視程20キロメートル以上, 風向 北北西, 風速6メートル/秒, 視程障害なし。

2.7 航空機又はその部品の損壊に関する情報

左主翼端前縁 地面との擦過により破損
左主翼下面 擦過傷及び3カ所亀裂
胴体後部下面 擦過及び約40センチメートル亀裂
胴体中央部上面 圧縮により約3センチメートル亀裂
左エルロン(エアブレーキとの隣接部分) 打痕
右エレベータ ヒンヂ1カ所破断

162003

2.8 飛行場及び地上施設に関する情報

当該滑空場は鬼怒川の河川敷に設置され、滑走路方向は150度及び330度で、長さ約1,000メートルである。

滑走路33末端では滑走路面が河川敷よりもやや高く、滑走路との境界は40～50センチメートルの高さに土盛りされている。

3 事実を認定した理由

3.1 解析

3.1.1 機長は最終進入の際、エアブレーキを全開して高度調整を行い、その後も一連のエアブレーキ操作により高度を失っているが、このことは、進入中の風及びウインドグラジェント等、風に対する配慮を欠き、エアブレーキ使用の操作量が不適切であったものと推定される。

3.1.2 機長の不適切なエアブレーキの使用により高度が低下し過ぎた状態で、滑走路内に接地させようとして失速に至ったものと推定される。

4 結論

- (1) 機長は適法な資格を有していた。
- (2) JA2186は有効な耐空証明を有していた。
- (3) 機長が最終進入において、風に対する配慮を欠きエアブレーキ使用の操作量が不適切であったため、高度と速度の低下を招いたにも拘らず、滑走路内へ接地させようとして、失速したものと推定される。

原因

本事故は、最終着陸進入において機長が風に対する配慮を欠き、不適切にエアブレーキを使用したことによるものと推定される。

162004