

東海大学所属
三田式3型改1JA2103
に関する航空事故報告書

昭和53年11月16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

東海大学所属三田式3型改1JA2103は、昭和53年9月18日14時40分ごろ操縦練習生（以下「機長」という。）が乗組み訓練飛行を終了し、埼玉県大里郡妻沼町妻沼滑空場の西側滑走路に着陸の際、滑走路から逸脱し東側滑走路に入り、当時離陸えい航中の他機のえい航索に接触し中破した。

本事故による人員の死傷はなかった。

1.2 航空事故調査の概要

昭和53年9月19日 現場調査

1.3 原因関係者からの意見聴取

昭和53年11月16日 意見聴取

218001

2 認定した事実

2.1 飛行の経過

東海大学体育会航空部は、昭和53年9月11日から9月21日までの予定で、妻沼滑空場において合宿訓練を行っていた。

事故当日、機長は、午前午後を通じ5回の同乗飛行を行った後、同乗操縦教員から初めての単独飛行を許可され、14時32分西側滑走路14からウインチえい航により離陸した。

同機は、高度220メートルでえい航索を離脱し、指揮所の指示で右旋回を行った後、通常の間周経路を経て最終経路に速度90～100キロメートル/時で進入した。

機長は、接地点を確認した後ダイブブレーキを全開にし着陸のための引き起こしを行ったが、通常より速い速度で通常の接地点付近に滑走路中心線よりやや右側に接地しバウンドし、二度目の接地時に機首がやや左に向いたが、翼を水平に保ったまま滑走路から逸脱し、中間緑地帯を越え東側滑走路に進入した。

当時東側滑走路では、操縦練習生と操縦教員が同乗した立教大学所属JA2206がウインチえい航による離陸滑走中であつたが、西側滑走路から進入してきた事故機がJA2206のえい航索に接触したため、直ちにえい航索を離脱し約200メートル前方の滑走路内に無事着陸した。

事故機は、接触したえい航索が左翼中央後縁部にくいこんだままの状態では機首を約130度右に回されながら約1メートル浮揚した後、機首を滑走路中央に向け東側滑走路の左側端に接地して停止した。（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	—	

218002

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33年10月2日生

操縦練習許可書 東第303号

有効期間 昭和53年5月23日から昭和54年5月22日まで

総飛行回数(時間) 80回(7時間27分)

最近30日間の飛行回数 17回(1時間24分)

操縦教員(地上監督) 昭和28年4月1日生

事業用操縦士技能証明書 第6859号

昭和52年11月9日取得

操縦教育証明 第431号

昭和51年5月21日取得

第1種航空身体検査証明書 第11371357号

有効期間 昭和53年4月3日から昭和54年4月2日まで

総飛行回数(時間) 3,432回(401時間36分)

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5月15日

製造番号 第69-17号

耐空証明書番号 第52-14-13号

有効期間 昭和53年2月10日から昭和54年2月9日まで

総飛行回数(時間) 16,602回(1,522時間13分)

218003

2.7 気象に関する情報

操縦教員の口述によると、事故当時の気象は晴、視程20キロメートル以上、風向風速140° / 1～2メートル/秒であった。

2.8 航空機及びその部品の損壊に関する情報

左翼中央部後縁約1メートル破損

機首部下部損傷

右翼端下部損傷

胴体尾部の一部湾曲

3 事実を認定した理由

3.1 解析

事故機の調査結果から、同機は、事故発生時まで正常な状態であったものと認められる。

事故発生当日の気象状況は、教官の口述から、変化がなく、14時を過ぎてから2回飛行した後の3回目の飛行で機長は気象状況を知っており、気象が当該事故に関連はなかったものと認められる。

目撃者及び機長の口述によれば、最終進入経路上の同機は通常の降下をしていたものと推定されるが、接地時の速度はやや速く、かつ返し操作のタイミングが遅れたためバウンドしたものと推定される。

また、機長は、バウンドした後の接地時には機首が左に偏向していたとのべているが、これはバウンドした際機長は無意識に左バンクか左ラダーをとったものと推定される。

機長は、バウンドした後機首の偏向を修正することなく航空機の姿勢保持に専念していたため、同機は直進し約40メートル離れた東側滑走路内に進入したもので、これはバウンド後の機長の操舵が適切を欠いたものと推定される。

東側滑走路で離陸滑走を始めていたJA2206にとう乗していた操縦教員の口述によれば、事故機がやや速い速度で接地した後滑走路を逸脱したのを視認しており、その後JA2206の浮揚と共に視界から同機が消えたが、通常の場合は東西滑走路の間にある緑地帯で翼端接地して停止するので、この場合も停止すると思い、同教員は、離陸を続け自機のえい航索離脱のため機体の姿勢保持に努めていたところ、えい航索にショックがあっ

218004

たため直ちにえい航索を離脱して着陸した。

4 結 論

- (1) 機長は、適法な資格を有していた。
- (2) JA2103は、有効な耐空証明を有し、かつ整備されていた。
- (3) 事故発生当時の気象状況は、当該事故に関連がなかったものと認められる。
- (4) 機長は、初めての単独飛行であった。
- (5) 同機は、接地のための機長の返し操作のタイミングが遅れ、かつ通常より速い速度で接地したためバウンドしたものと推定される。
- (6) バウンドした後の機長の操舵が適切を欠いたため、西側滑走路から逸脱し、東側滑走路において離陸中の他機のえい航索に接触し、機体は損傷した。

原 因

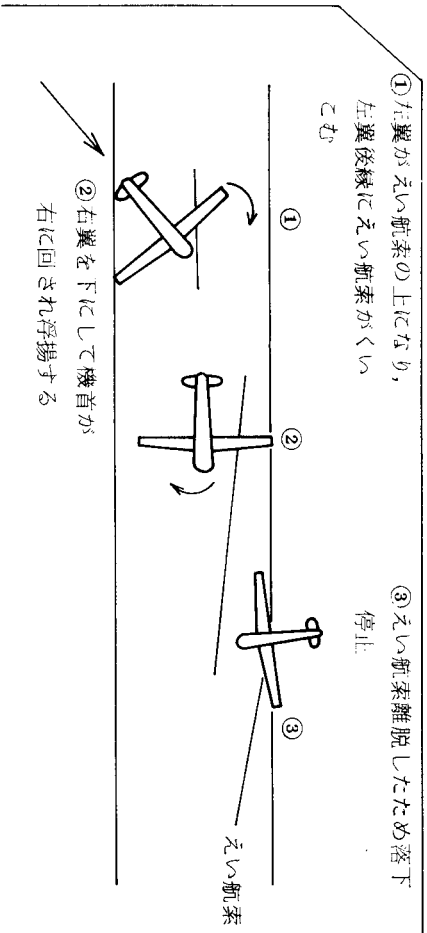
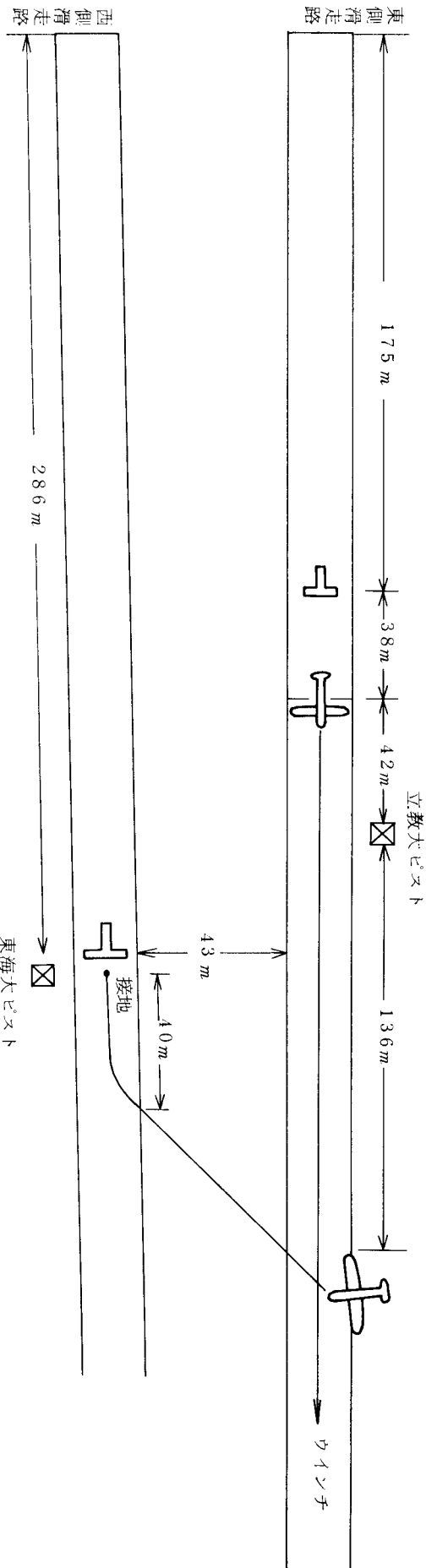
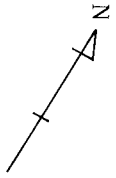
本事故は、機長が接地に際しバウンドした後の操舵に適切を欠いたため滑走路を逸脱し、隣接する他の滑走路で離陸中の他機のえい航索に接触したことによるものと推定される。

218005

現 場 見 取 図 (妻沼滑空場)

JA2103 S 53. 9. 18

付 図



218006