

大阪工業大学体育会航空部所属  
アレキサンダーシュライハー式ASK13型JA2108  
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37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

大阪工業大学体育会航空部所属アレキサンダーシュライハー式ASK13型JA2108は、昭和53年9月9日12時40分ごろ、岐阜県海津郡海津町の木曾川河川敷にある木曾川滑空場において滑空訓練を実施中、着陸滑走の際同機の左主翼端前縁が地上部員の左腰部に接触した。

本事故により、地上部員は軽傷を負い、またJA2108の左主翼の前縁及び後縁の一部が破損した。

### 1.2 航空事故調査の概要

昭和53年9月9日～11日 現場調査

### 1.3 原因関係者からの意見聴取

昭和53年10月23日 意見聴取

**216001**

## 2 認定した事実

### 2.1 飛行の経過

J A 2 1 0 8 は、昭和 5 3 年 9 月 9 日 1 2 時 3 7 分 ごろ、前席に操縦練習生（以下「練習生」という。）が、後席に操縦教員（以下「教員」という。）が乗組み、滑空場から北に向けウイチえい航により発航した。

同機は、えい航索を離脱後、右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、通常より高い高度で着陸進入をした。

当時、地上には、6 名の地上部員が翼端補助のため、着陸帯左側に約 3 0 メートルの間隔で着陸帯に沿って待機していた。

地上部員のうち最も北側の 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、その接地点が延びると判断し、翼端補助のための見越しの地点に向かって走り出した。

同機は、通常の接地点を約 1 0 0 メートル過ぎ、やや左側に接地したが、その後 1 5 0 ～ 1 6 0 メートルをほぼ直進したころ、翼端補助のため疾走中の同地上部員の左腰部に同機の左主翼端の前縁が接触した。

この接触により、地上部員は転倒し、一方、J A 2 1 0 8 は、左に偏向しながら機首を約 9 0 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	—	1
な	し	2	—	

翼端補助の地上部員が左腰部打撲傷

### 2.3 航空機の損壊の程度

中 破

**216002**

## 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

教員 昭和30年4月19日生

資格 事業用操縦士技能証明書(滑空機上級)第6863号

昭和52年11月9日取得

操縦教育証明(滑空機)第463号

昭和52年12月5日取得

第1種航空身体検査証明書第11470119号

有効期間 昭和53年3月9日から昭和54年3月8日まで

総飛行回数 2,155回

同型式機飛行回数 399回

最近30日間の飛行回数 194回

操縦練習生 昭和34年1月23日生

所属 大阪工業大学体育会航空部

資格 航空機操縦練習許可書八第56号

有効期間 昭和53年5月13日から昭和54年5月12日まで

総飛行回数 67回

同型式機飛行回数 57回

最近30日間の飛行回数 3回

地上部員 昭和32年11月7日生

所属 大阪工業大学体育会航空部

資格 航空機操縦練習許可書大第93号

有効期間 昭和53年5月12日から昭和54年5月11日まで

総飛行回数 87回

同型式機飛行回数 62回

最近30日間の飛行回数 2回

## 2.6 航空機に関する情報

登録記号 JA2108

**216003**

型 式 アレキサンダーシュライハー式 A S K 1 3 型  
製造番号 1 3 1 5 5  
製造年月日 昭和 4 4 年 3 月 4 日  
耐空証明書 第 5 2 - 6 - 8 号  
有効期間 昭和 5 3 年 3 月 1 4 日から昭和 5 4 年 3 月 1 3 日まで

## 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、天気はうす曇りで、風向風速は 9 0 度方向で静穏、視程は 6 ~ 7 キロメートルであった。

## 2.8 航空機及びその部品の損壊に関する情報

- (1) 左主翼前縁（ステーション 1 4 リブ付近）外板亀裂
- (2) 左主翼後縁（ステーション 1 4 及び 5 ~ 6 リブ付近）座屈

# 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つた 6 名の地上部員のうち、当該地上部員は、J A 2 1 0 8 の着陸進入高度が通常より高いのを見て、その着陸接地点が延びると判断し、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、接地直後の同機を 1 ~ 2 度確認したが、もっと走らないと同機を捕そくできないと判断し、その後は一度も同機の方に注意を向けず、全力で疾走したものと推定される。

他の地上部員は、いずれも進行中の機体に注意を向けており、疾走中の当該地上部員には気がつかなかつたものと推定される。

同機の前席にいた練習生は、当該着陸進入から事故発生時までの間、同地上部員を視認しておらず、また、後席の教員は、同機が同地上部員と接触する 7 ~ 1 0 メートル手前で同地上部員に気がついたが、その時点の同機はダイブブレーキ全開状態での滑走中であり、回避不可能の状態にあつたものと推定される。

従つて、当該接触は、地上部員が着陸滑走中の J A 2 1 0 8 に対する確認が不十分なまま翼

**216004**

端補助をするため、同機の経路上に進入したことによるものと推定される。

## 4 結 論

- (1) 教員及び練習生は、適法な資格を有し、所定の身体検査に合格していた。
- (2) J A 2 1 0 8 は、有効な耐空証明を有し、不具合はなかった。
- (3) 同機は、当該着陸において、通常の着陸接地点を約 1 0 0 メートル過ぎ、やや左側に接地した。
- (4) 当該地上部員は、J A 2 1 0 8 の着陸進入高度が高いのを見てその着陸接地点が延びると判断し、待機場所から翼端補助ができるとされる見越の地点に向かって疾走したものと推定される。
- (5) 疾走中の地上部員は、接地直後の同機を 1 ～ 2 度確認したが、さらに疾走しないと同機を捕そくできないと判断して、その後は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) 同機の教員は、疾走中の地上部員を接触前 7 ～ 1 0 メートル手前で視認したが、回避不可能の状態にあったものと推定される。
- (7) 当該地上部員は、滑空機に対する確認が不十分のまま J A 2 1 0 8 の滑走経路上に進入したため、同機の左主翼端が接触したものと推定される。

## 原 因

本事故は、当該地上部員が滑空機に対する確認が不十分のまま滑空機の滑走経路上に進入したことによるものと推定される。

**216005**