

早稲田大学航空部所属  
ピラタス式B4-PC11AF型JA2202  
に関する航空事故報告書

昭和54年2月15日  
航空事故調査委員会議決（空委第10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

早稲田大学航空部所属ピラタス式B4-PC11AF型（単座）JA2202は、昭和53年11月4日11時25分ごろ、群馬県太田市の旧飛行場跡の平地（以下「大泉滑空場」という。）からウインチえい航により上昇中、高度約10メートルでえい航索がたるみ、同滑空場にハードランディングして機体は中破した。

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11月5日 現場調査

### 1.3 原因関係者からの意見聴取

昭和54年2月7日 意見聴取

**221001**

## 2 認定した事実

### 2.1 飛行の経過

事故当日、早稲田大学航空部は、大泉滑空場において滑空機3機を使用して滑空訓練を行っていた。

J A 2 2 0 2 は、操縦練習生（以下「機長」という。）がとう乗し、当日の第27回目のウィンチえい航により北西方向に離陸した。

同機が高度約5メートルに到達したとき、ウィンチえい航係は、滑空場中央付近のやや突出している樹木の影から草刈のトラクターが突如として出てきたので、反射的にウィンチのパワーを停止させた。

同機は、約10メートルまで上昇しえい航索から離脱した後、ほぼ水平姿勢に近い姿勢のまま沈下して主車輪から接地した。接地後、同機は約10メートル地上を滑走して左翼を接地し、機首を左に約45度振って停止した。

### 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	—	

### 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

**221002**

## 2.5 乗組員に関する情報

機長 昭和29年4月28日生

操縦練習許可書 調第34号

有効期限 昭和54年4月25日

単独飛行の技能に関する教官の証明

昭和52年3月26日 三田式3型

昭和53年2月17日 ピラタス式B4-PC11AF型

総飛行回数(時間) 191回(27時間48分)

うちピラタス式B4-PC11AF型 18回(3時間40分)

最近30日間の飛行回数 15回(3時間17分)

単独飛行回数(時間) 74回(14時間32分)

操縦教員(地上監督) 昭和29年8月5日生

自家用操縦士技能証明書 第6390号

昭和50年6月4日取得

操縦教育証明 第445号

昭和52年4月5日取得

第3種航空身体検査証明書第31651930号

有効期限 昭和54年7月22日

総飛行回数(時間) 744回(147時間10分)

## 2.6 航空機に関する情報

型式 ピラタス式B4-PC11AF型

製造年月日 昭和51年8月24日

製造番号 第224号

耐空証明書番号 第52-22-5号

有効期限 昭和53年11月21日

総飛行回数(時間) 673回(197時間)

## 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、快晴、視程20キロメートル、東の風約1メートル/秒であった。

**221003**

## 2.8 航空機及びその部品の損壊に関する情報

主翼下面にしわ。脚支柱湾曲。

## 2.9 飛行場及び地上施設に関する情報

同大学は、旧太田大泉飛行場滑走路にはぼ平行した草地を、10月31日から11月8日まで借用して滑空場として使用していた。使用方向は、北西―南東であり、滑空場の長さは約1,200メートルであった。

# 3 事実を認定した理由

## 3.1 解析

機長は、適法な資格を有していた。

同機は、有効な耐空証明を有していた。また、同機の調査結果から、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。

同機がウィンチえい航によって高度5～10メートルに到達したとき、機長はウィンチのパワーの低下を感知したが、これは、ウィンチ係が草刈トラクターを視認したため、緊急の措置としてウィンチのパワーを停止したことによるものと認められる。

これに対する機長の機首下げの操作がおくれかつ不十分であったため、機体は水平姿勢となったが、速度は失速々度まで減速していたものと推定され、同機はほぼ水平姿勢のまま急激に沈下し接地したものと推定される。なお、この間、同機はすでにたるみを生じたえい航索に先行するところとなり、えい航索は自然離脱したものと推定される。

草刈トラクターが進入した地点は、滑空場中央付近に突出している樹木のため、ウィンチえい航係の位置から見通しの利かない所であり、不測の事態に備えて、当時見張員を配置する等の措置はとられていなかったものと認められる。

- (1) 機長は、適法な資格を有していた。
- (2) JA 2202は、有効な耐空証明を有し、事故発生時まで正常な状態にあったものと認められる。
- (3) 同機が高度約5メートルに到達したとき、ウィンチが停止された。
- (4) 同機は、失速状態となりハードランディングしたものと推定されるが、これは、ウィンチ停止時における機長の機首下げの操作がおくれ、かつ不十分であったことによるものと推定される。
- (5) ウィンチ停止の原因となった障害物の進入に対し、滑空場の使用についての管理に不備があったものと認められる。

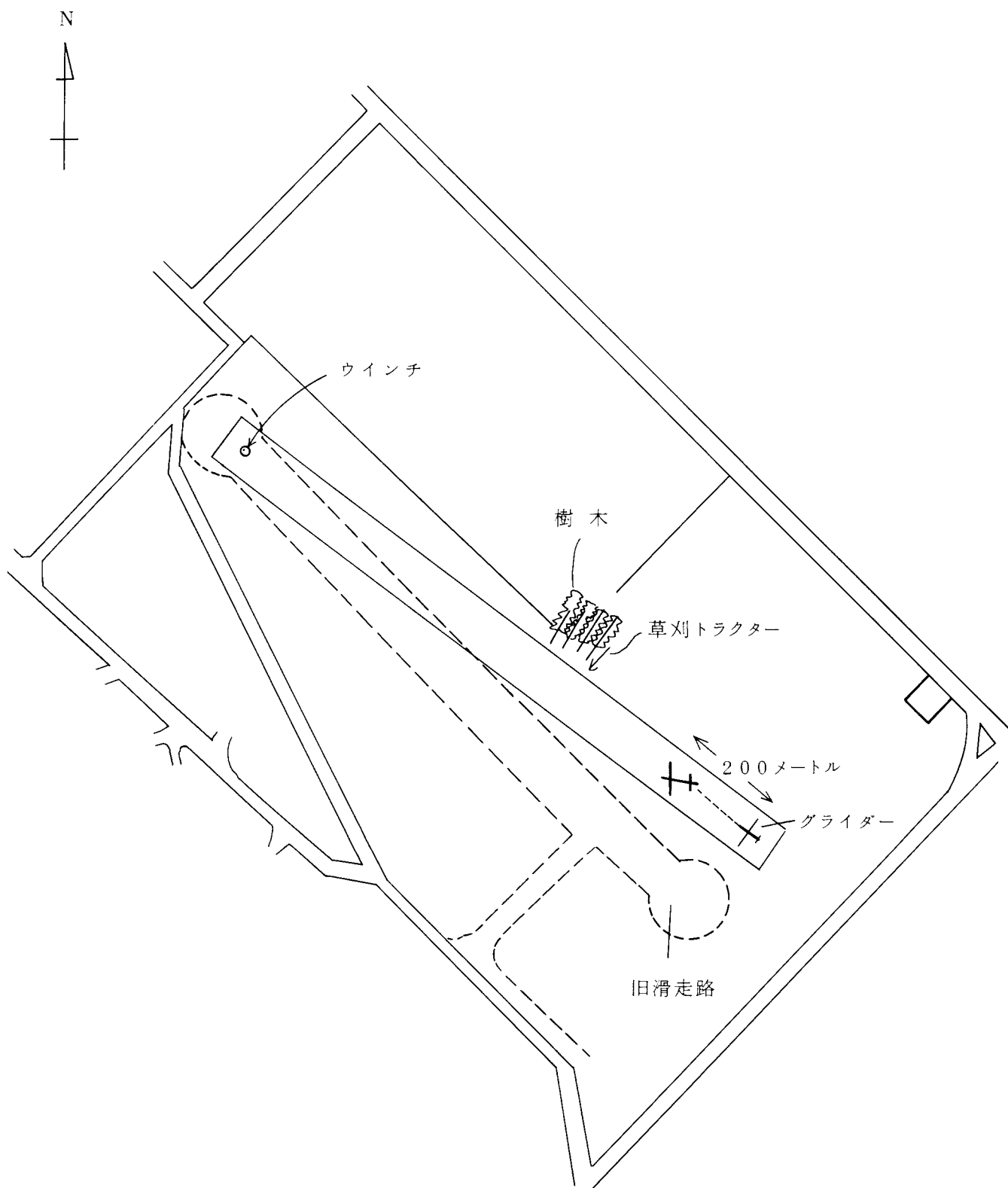
#### 原 因

本事故は、機長がウィンチえい航により上昇中に、ウィンチが停止した際におけるその措置がおくれ、かつ不十分であったことによるものと推定される。

なお、ウィンチの停止は、離陸経路上に障害物の進入があったため、ウィンチ係が操作したことによるものであり、滑空場の使用についての管理の不備が関与していたものと認められる。

事故現場見取図

付図



221006