

東京理科大学航空部所属
アレキサンダー・シュライハー式K8B型JA2179
に関する航空事故報告書

昭和56年4月27日

航空事故調査委員会議決（空委第24号）

| | |
|-----|------|
| 委員長 | 八田桂三 |
| 委員 | 榎本善臣 |
| 委員 | 諏訪勝義 |
| 委員 | 小一原正 |
| 委員 | 幸尾治朗 |

1 航空事故調査の経過

1.1 航空事故の概要

東京理科大学航空部所属アレキサンダー・シュライハー式K8B型JA2179は、昭和56年2月28日12時46分ごろ、操縦練習を終了して千葉県東葛飾郡関宿町平井「関宿滑空場」（江戸川河川敷）に帰投するため、ベースレグを進入中、滑走路側方の川岸に激突し、大破した。

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56年3月1日 現場調査

1.3 原因関係者からの意見聴取

昭和56年4月22日 意見聴取

325001

2 認定した事実

2.1 飛行の経過

J A 2 1 7 9 は、昭和56年2月28日11時40分ごろ、操縦練習生（以下「機長」という。）がとう乗し、飛行機（パイパー式PA-18-135型JA3772）えい航により滑走路36から離陸した。同機は、高度約600メートルでえい航索を離脱した後、滑空場の北方2キロメートル付近で旋回しながら、高度500～600メートルで上昇風を利用した滞空飛行を開始した。

12時40分ごろ、同機は、滑空場の北北西1キロメートル付近を飛行中、昇降計の指示が-1～-1.5メートル/秒となり、高度が約250メートルまで沈下してきたので、機長は帰投を決意し、場周経路へ進入するため右旋回を開始した。その間の速度は70キロメートル/時であったが、右旋回を終え直線滑空に移行した際、機長は、大きな下降風を感じ昇降計の指示が-5メートル/秒となったので、手順に従って速度を110キロメートル/時にした。同機は、通常のダウンウインドレグ（滑走路からの間隔約600メートル）より約300メートル滑走路に近接したダウンウインドレグに進入し、滑走路18末端の西方付近における高度は150～180メートルとなった。

機長は、滑走路のほぼ中間点の西方に到達したころ、ピストに対し帰投する旨の無線電話を行ったところ、ピストの操縦教員は、同機の高度が約80メートルと目測し高度不足を感じ、「直ちに左旋回して滑空場に入るよう」指示した。しかし、機長は、下降風帯から抜けられると判断し、そのまま数秒直線滑空を続けたが、ピストの西方付近に到るも昇降計が依然として-5メートル/秒を示していたので第3旋回を始めた。

機長は、旋回を終えたころ、滑空場の西側の江戸川土手が目前に迫ったので、機首を上げて土手をクリアしたが、その後、川面上で高度を失い、左に傾き滑走路側の川岸に左翼端から激突し、機体は約180度左に回り、機首部を江戸川に突込み停止した。

機長は自力で脱出した。

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 | — | |

325002

2.3 航空機の損壊の程度

大 破

2.4 航空機以外の物件の損壊に関する情報

な し

2.5 乗組員に関する情報

機長 昭和30年10月3日生

航空機操縦練習許可書 東第541号

有効期間 昭和55年7月1日～昭和56年6月30日

単独飛行証明 滑空機上級三田式3型 昭和52年4月3日

滑空機上級アレキサンダー・シュライハー式 昭和52年8月30日

総飛行時間(回数) 29時間57分(211回)

操縦教員(地上監督) 昭和32年2月8日生

自家用操縦士技能証明 第8235号

昭和54年4月13日取得

操縦教育証明 滑空機534号

昭和55年7月4日取得

第3種航空身体検査証明書 第31653117号

総飛行時間(回数) 161時間(980回)

2.6 航空機に関する情報

型式 アレキサンダー・シュライハー式K8B型

製造番号 第141号

耐空証明書 第55-11-25号

有効期限 昭和56年12月20日

総飛行時間(回数) 1,175時間12分(2758回)

前回検査後の総飛行時間(回数) 15時間14分(54回)

2.7 気象に関する情報

事故発生当時の気象は、機長の口述によれば、天気快晴、風向270～300度、風速2メートル/秒、視程10キロメートル以上、気温17度Cであった。

325003

2.8 航空機及びその部品の損壊に関する情報

左主翼　　ダイブブレーキ付近から切損

右主翼　　曲損

両主翼取付金具　　変形

胴体前部　　座屈変形

胴体後部下面　　一部変形

3 事実を認定した理由

3.1 解析

- 3.1.1 事故機の調査結果及び機長の口述から、同機は事故発生まで不具合はなかったものと認められる。
- 3.1.2 機長は、滑空場の北北西1キロメートル付近で、高度が250メートルまで沈下してきたので、帰投のため滑空場へ向かったが、高度を失い通常のダウンウインドレグに入れず、300メートル内側を進入しなければならなかった悪状況下で、大きな下降風帯に遭遇し、さらに高度を失ったのは、機長の帰投の時機が遅れたことによるものと推定される。またピストの操縦教員の飛行中の同機に対する監視が不十分であり、帰投指示の時機も適切でなかったことが考えられる。
- 3.1.3 ピストからの指示をうけた機長は、下降風帯に対する判断に適切を欠き、直ちに指示に従わなかったため、滑空場に到達できず、川岸に激突したものと推定される。

4 結 論

- (1) 機長は、有効な操縦練習許可書を有しており、操縦教員は、適法な資格を有し、所定の航空身体検査に合格していた。
- (2) JA2179は、有効な耐空証明を有し、事故発生まで不具合はなかったものと認められる。
- (3) 機長は、帰投のため高度不十分なままダウンウインドレグに進入し、さらに下降風帯に遭遇して高度を失ったが、これは機長の帰投の時機が遅れたものと推定される。
- (4) 地上監督をしていた操縦教員の飛行中の同機に対する監視が不十分であったことが考えられる。
- (5) 機長は、滑走路に近接して飛行中、ピストから直ちに滑空場に進入する指示をうけたが、下降風

325004

に対する判断に適切を欠き、直ちに指示に従わなかったため滑空場に到達できなかったものと推定される。

原因

本事故は、帰投の時機が遅れたこと及び下降風に対する判断が適切でなかったため、滑空場に到達できず、川岸に激突し機体を破損したことによるものと推定される。

325005