

東海大学所属
インタープリンダラ・デ・コンストラクティール・アエロノウティテ・ブラソフ式
IS-29D2型JA2264
に関する航空事故報告書

昭和56年9月9日

航空事故調査委員会議決（空委第46号）

委員長	八田桂三
委員	榎本善臣
委員	糸永吉運
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

東海大学所属インタープリンダラ・デ・コンストラクティール・アエロノウティテ・ブラソフ式IS-29D2型JA2264は、昭和56年6月7日、埼玉県大里郡妻沼町葛和田「妻沼滑空場」において、練習生（以下「機長」という。）が搭乗し、ウインチえい航により発航して場周飛行を行い、12時10分ごろ滑走路14に進入中、失速状態となり、滑走路末端に衝突し、大破した。

本事故により機長は重傷を負った。

1.2 航空事故調査の概要

昭和56年6月8日～9日 現地調査

1.3 原因関係者からの意見聴取

昭和56年7月27日 意見聴取

341001

2 認定した事実

2.1 飛行の経過

J A 2 2 6 4 は、昭和 5 6 年 6 月 7 日 1 2 時 0 5 分、妻沼滑空場の滑走路 1 4 からウインチえい航によって発航し、1 2 時 0 6 分、高度約 3 0 0 メートルで離脱し、同滑走路の左場周経路に入った。

同機が指揮所（滑走路 1 4 の末端から内側へ約 2 0 0 メートルの位置）横を通過したとき、通常通り脚下げ及びフラップ下げを行った。

機長は、その後、通常のベースレグから高度約 9 0 メートル、速度約 9 0 キロメートル／時で第 4 旋回を行い、最終進入コースに入ってから速度を 9 5 キロメートル／時に増速した。

その後、機長は、高度処理のためダイブブレーキを徐々に開度約 1/2 としたが、その間、速度計及び昇降計はチェックしなかった。

機長は、高度約 1 0 メートルのとき、指定地の手前に接地することを危惧し、距離を伸ばそうとしてダイブブレーキを閉じながら無意識のうちに機首上げを行った瞬間、機体が水平の姿勢で失速状態となり、滑走路末端の斜面（高さ約 1.5 メートル）に機体の下面から衝突した。

機長は、衝突後、指揮所からの救援により直ちに救急病院へ入院した。

2.2 人の死亡、行方不明及び負傷

死 傷	搭 乗 者		そ の 他
	乗 組 員	そ の 他	
死 亡	0	-	0
重 傷	1	-	0
軽 傷	0	-	0
な し	0	-	

症状 頸部挫傷、前胸部・腰部打撲

2.3 航空機の損壊の程度

大 破

341002

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33年9月28日生

航空機操縦練習許可書 新東第66号

有効期限 昭和57年5月29日

総飛行時間(発航回数) 23時間27分(181回)

同型式機飛行時間(発航回数) 1時間00分(5回)

最近の飛行 昭和56年3月28日

操縦教員 明治45年3月8日生

操縦士技能証明書 事業用(滑空機)教育証明第55号

取得年月日 昭和28年9月25日

第1種航空身体検査証明書 第11652184号

有効期限 昭和57年2月7日

発行回数 26,140回

同型式機飛行時間(発航回数) 3時間00分(20回)

最近の飛行 昭和56年6月6日

2.6 航空機に関する情報

型式 インタープリンダラ・デ・コンストルクティール・アエロノウティテェ・ブラソブ式

IS-29D2型

製造年月日 昭和54年10月24日

耐空証明書番号 第55-14-20号

有効期限 昭和57年2月19日

総飛行時間(発航回数) 49時間03分(247回)

前回検査後の総飛行時間(発航回数) 26時間20分(73回)

2.7 気象に関する情報

熊谷地方気象台(滑空場から南西約9キロメートル)の観測

12時00分 風向南東(135度)、風速3メートル/秒、視程6~8キロメートル、曇

341003

り。

2.8 航空機の損壊に関する情報

機首部の破損（計器盤破断、ノーズコーン脱落、風防の飛散等）

3 事実を認定した理由

3.1 解析

機長は、通常よりやや遅い進入速度で最終進入コースに入り、高度処理の目的でダイブブレーキを徐々に開側へ操作を続けたので、その間ダイブブレーキによる減速効果が徐々に進行していたが、機長は、これに気づかず速度計のチェックも行わず速度保持の操作をしなかったため、機体は、次第に失速速度に近づいていたものと推定される。このような状況のとき、機長が指定地の手前に接地することを危惧して距離を伸ばすため、ダイブブレーキは閉じたが、同時に機首上げ操作を行ったので失速状態に陥ったものと推定される。

失速状態に陥ってからは、機体の高度が低く、回復操作のいとまもなく地面に衝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、適法な資格を有する操縦教員の指導下にあった。
- (2) J A 2 2 6 4 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) 当時の気象状況は、事故に関連はなかったものと推定される。
- (4) 機長の速度コントロールが適切でなかったため、機体が必要な進入速度以下に減速したものと推定される。
- (5) 機長は、機体が失速速度に近づいていたとき、ダイブブレーキを閉じたがその時期を失し、距離を伸ばそうとして更に機首上げ操作をしたため、機体が失速状態に陥り、有効な回復操作をするいとまもなく墜落したものと推定される。

341004

原因

本事故は、機長が最終進入コースにおいて、適切な速度コントロールをしなかったため、機体が失速状態となり墜落したことによるものと推定される。

341005