

# 航空事故調査報告書

学校法人青山学院所属  
グローブ/シェンプ・ヒルト式スタンダード・シーラス型 J A 2174  
関宿滑空場付近  
昭和57年 5 月 9 日

昭和58年 5 月18日

航空事故調査委員会議決（空委第20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

学校法人青山学院所属グローブ/シェンプ・ヒルト式スタンダード・シーラス型 J A 2174 は、昭和57年5月9日滑空訓練のため関宿滑空場（以下「滑空場」という。）に着陸する際 11時20分ごろ、滑走路の手前約27メートルの地点に接地し、地上滑走して排水溝に落下した。

同機には、機長のみが搭乗していたが、負傷はしなかった。

同機は大破した。

### 1.2 航空事故調査の概要

#### 1.2.1 事故の通知及び調査組織

航空事故調査委員会は、昭和57年5月9日、運輸大臣より、事故発生 of 通報を受けた。

同委員会より、当該事故の調査を担当する者として主管調査官が指名された。

#### 1.2.2 調査の実施時期

昭和57年5月10日 現場調査

**377001**

### 1.2.3 原因関係者からの意見聴取

原因関係者として機長から、昭和58年5月11日意見聴取を行った。

## 2 認定した事実

### 2.1 飛行の経過

J A 2174は、滑空訓練のため昭和57年5月9日11時13分機長のみが搭乗して関宿滑空場滑走路18Dからウインチえい航により発航し、高度約300メートルで離脱した。機長は、滑空場南東約1.5キロメートルの空域で360度旋回等の空中操作を行ったのち着陸することとした。同機は、高度約220メートル、対気速度80キロメートル/時で左場周経路のダウン・ウインド・レグに進入し、高度約170メートルでチェック・ポイント（別添図参照）を通過した。機長は、ピストに対し、チェック・ポイントを通過した旨の連絡をしたところ、「最終進入中の他機がある。」との情報を得た。このため、機長は、ダウン・ウインド・レグを延ばして飛行し、滑走路18D進入端の北東約1,000メートルの地点で、ピストより「滑走路18D、ショート・ランディング<sup>(注)</sup>」との連絡を受けた。同機は直ちに、高度約130メートル、対気速度約90キロメートル/時でベース・レグに進入し、続いて最終進入を開始し、滑走路進入端より約600メートルの地点において高度約100メートル、対気速度約100キロメートル/時で滑走路に正対した。機長は、ピストからの連絡のとおりショート・ランディングすることとし、通常の接地点（進入端から約100メートル）より手前に接地する意図をもってエア・ブレーキを使用しつつ降下したが、同機は、滑走路進入端の手前27メートルの草地に接地した。

その後、機長は、滑走路進入端に沿って設置されている幅約5メートル、深さ約1.5メートルの排水溝を回避するため、同機を左方向にループをえがき急停止させようと左ラダー操作を行ったが、同機は機首を左90度に偏向しながら同排水溝に落下して後部胴体を破損して停止した。

事故発生地点は、千葉県東葛飾郡関宿町の江戸川河川敷であり、事故発生時刻は、11時

（注）同滑空場におけるショート・ランディングとは、連絡された着陸滑走路の進入端より約400～500メートルの場所には発航待ち又は発航作業中の滑空機が存在していて、このため着陸機は進入端より約400メートル以内で機体を停止させるべく通常の接地点より手前に接地する着陸方法をいう。

**377002**

20分ごろであった。

## 2.2 人の死亡、行方不明及び負傷

なし

## 2.3 航空機の損壊に関する情報

### 2.3.1 損壊の程度

大破

### 2.3.2 航空機各部の損壊状況

後部胴体破断（機首より約5メートルの位置）

## 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 男性 23才

自家用操縦士技能証明書 第8689号

限定事項 滑空機上級

昭和55年1月7日 取得

操縦教育証明 第576号

昭和56年3月23日 取得

第3種航空身体検査証明書 第31654606号

有効期限 昭和58年3月26日

総飛行時間（発航回数） 53時間55分（387回）

同型式機飛行時間（発航回数） 6時間13分（21回）

最近30日間の飛行時間 なし

## 2.6 航空機に関する情報

型式 グローブ/シェンプ・ヒルト式

スタンダード・シーラス型

製造番号 第497-G号

**377003**

製造年月日 昭和49年10月14日  
耐空証明書番号 第56-22-21号  
有効期限 昭和58年2月13日  
総飛行時間 315時間17分  
前回検査後の飛行時間 49時間17分

## 2.7 気象に関する情報

事故当時の気象は、機長の口述によると晴天、風向 南南西、風速2メートル/秒であった。

## 2.8 飛行場及び地上施設に関する情報

滑空場は、江戸川の河川敷に設置されており、長さ約1,500メートル、幅約100メートルの未舗装の滑走路である。

また、滑走路18進入端に沿って幅約3～5メートル、深さ約1.5メートルの素堀の排水溝が設置されている（別添図参照）。

# 3 事実を認定した理由

## 3.1 解析

- 3.1.1 機長は、適法な資格を有し、所定の航空身体検査に合格していた。
- 3.1.2 JA2174は有効な耐空証明を有し、かつ、所定の整備がなされていた。また、調査結果及び機長の口述から、同機は、事故発生まで異常はなかったものと認められる。
- 3.1.3 事故当時の気象は、事故に関連はなかったものと認められる。
- 3.1.4 機長は、着陸に際して、ピストからの連絡により通常の接地点より手前に接地する意図をもって最終進入を行ったものと推定される。
- 3.1.5 機長は、最終進入において、エア・ブレーキを使用しつつ降下したが、その使用の適切さを欠いたため、機体の沈下が大となり、滑走路進入端の手前約27メートルの草地に接地したものと推定される。このことは、機長の対地高度、対気速度及び接地点までの距離との関係に係る判断が適切でなかったことによるものと推定される。
- 3.1.6 機長は、接地後前方約22メートルに設置されている排水溝を回避するため、同機を左方向にループをえがき、急停止させようとして左ラダー操作を行ったが、同機は、機

**377004**

首を左90度に偏向しながら同排水溝に落下して、後部胴体を破損したものと認められる。

## 4 原 因

### 4.1 解析の要約

- (1) 同機の最終進入において機長の対地高度、対気速度及び接地点までの距離に係る判断並びにエア・ブレーキの使用が適切でなかったため、同機は、滑走路進入端手前に接地したものと推定される。
- (2) 接地後の地上滑走中に接地点と滑走路進入端との間に設置されている排水溝に落下したことにより、機体が損壊したものと認められる。

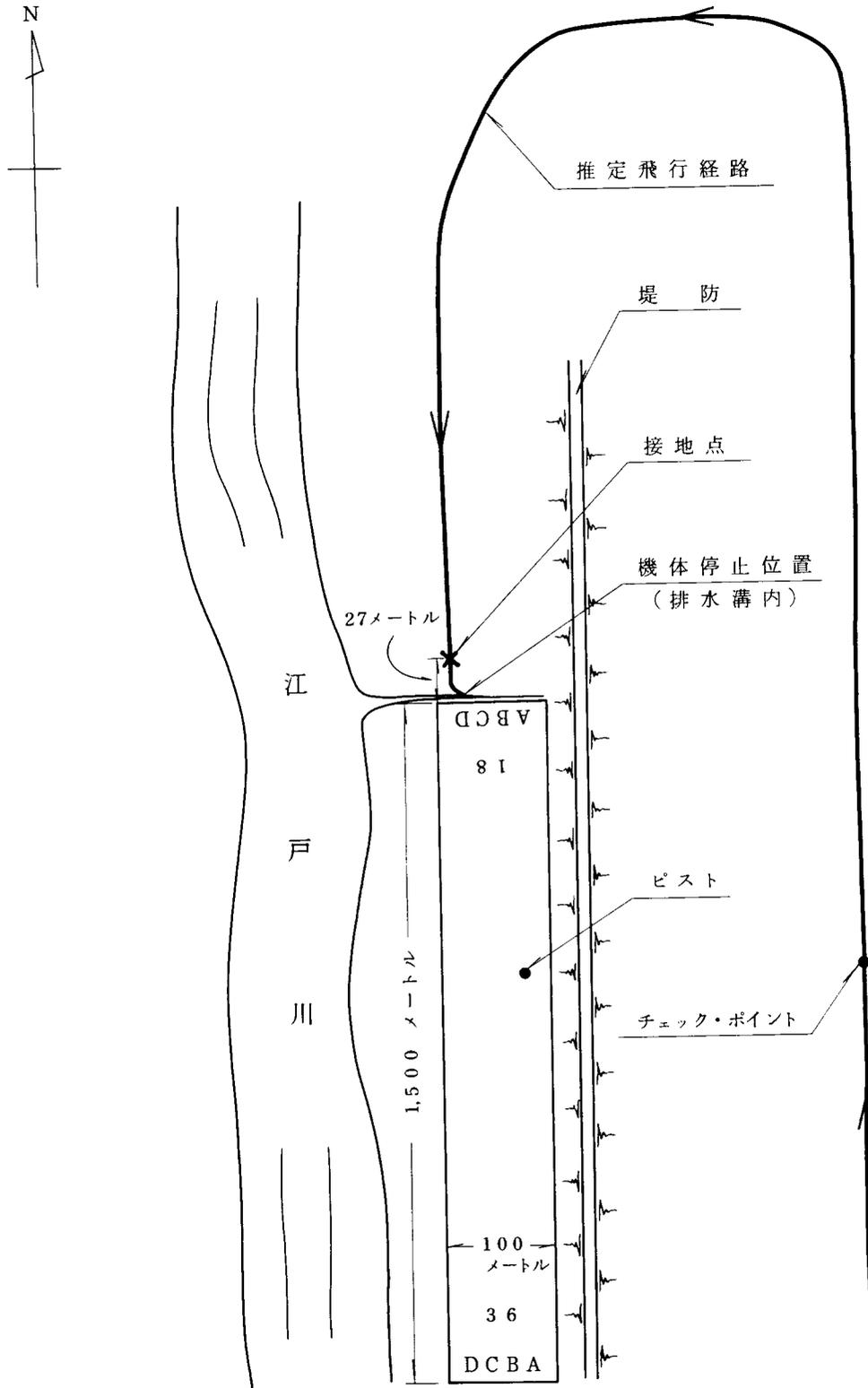
### 4.2 推定原因

本事故の推定原因は、最終進入中における機長の対地高度、対気速度及び接地点までの距離に係る判断並びにエア・ブレーキの使用が適切でなかったことにより、滑走路の手前に接地し、その後の地上滑走中に排水溝に落下したことによるものと認められる。

**377005**

推定される飛行経路

別添図



377006