

航空事故調査報告書

日本モーターグライダークラブ所属
スポルタビア式フォルニエルRF5型JA2127

茨城県大利根場外離着陸場

昭和60年11月20日

昭和61年7月30日

航空事故調査委員会議決（空委第24号）

委員長	武田	峻
委員	榎本	善臣
委員	西村	淳
委員	幸尾	治朗
委員	東	昭

1 航空事故調査の経過

1.1 航空事故の概要

日本モーターグライダークラブ所属スポルタビア式フォルニエルRF5型JA2127（動力滑空機）は、昭和60年11月20日、16時00分ごろ、操縦訓練のため、茨城県稲敷郡河内村大徳鍋子新田1962番地大利根場外離着陸場（以下「大利根飛行場」という。）の滑走路07に着陸滑走中、滑走路を逸脱し、機体の一部を損傷した。

同機には、操縦教員（以下「機長」という。）及び操縦練習生（以下「練習生」という。）の計2名が搭乗していたが、死傷者はなかった。

同機は、中破したが、火災は発生しなかった。

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60年11月20日、運輸大臣から事故発生 of 通報を受

516001

け、当該事故の調査を担当する主管調査官を指名した。

1.2.2 調査の実施時期

昭和60年11月21日 現場調査

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61年7月17日意見聴取を行った。

2 認定した事実

2.1 飛行の経過

JA2127は、昭和60年11月20日15時00分ごろ、機長による飛行前点検を終了し、操縦訓練（空中操作）のため練習生が前席に、機長は後席に搭乗して機長の操縦により、15時15分ごろ大利根飛行場の滑走路07から離陸した。

同機は、同飛行場上空にて、練習生による操縦訓練を実施した後、15時50分ごろ、同飛行場へ帰投した。

機長によれば、着陸の際の状況は、次のとおりであった。

着陸操作は、練習生が初回であったため機長が行っていた。

同飛行場の風を吹流しにより判断したところ、北の風、毎秒3メートル位であったので同飛行場の滑走路07から進入した。

着陸接地は、滑走路の中央線上で、接地点標識付近であり、接地速度は、毎時80キロメートル位、機首方位は滑走路に正対した状態であったが、その直後、機首が風の影響で進行方向より左側へ偏向し始めたので、機長は、同機を滑走路中央へ戻そうと右ラダー・ペダルによる修正を試みたが、ラダー・ペダルは動かなかった。

機長は、練習生がラダー・ペダルを踏んでいると思い、「足を離せ。」と声をかけたがラダー・ペダルは、依然として動かず、同機は左へ偏向し、滑走路を逸脱した。また、練習生によれば、同機の着陸接地後、機首が左へ偏向した際、これを修正しようと思って、左ラダーを力強く踏み込み、その後も、その状態を保持していたとのことであった。

同機は、滑走路左側の群生したアシ及び境界標識柱に左主翼（下面）を接触させて、約90度、左に偏向し、着陸接地点から約165メートルの滑走路左側の盛り土のアシの群生地に乗上げて、機体の一部を損傷し、停止した。（付図参照）

516002

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

中 破

2.3.2 航空機各部の損壊の状況

右主翼主けた 折損

右主翼上面 破損

左主翼 翼端より約1.45メートルの下面部位が座屈変形

主車輪 機体取付部より折損

2.4 航空機以外の物件の損壊に関する情報

なし

2.5 乗組員その他の関係者に関する情報

機長 男性 35才

自家用操縦士技能証明書 第6898号

昭和51年7月27日取得

限定事項 滑空機動力 昭和51年7月27日取得

操縦教育証明 第603号

昭和56年10月14日取得

第2種航空身体検査証明書 第21657395号

有効期限 昭和61年9月3日

総飛行時間 914時間30分

同型式機による飛行時間 909時間51分

最近30日間の飛行時間 23時間23分

練習生 男性 30才

航空機操縦練習許可書 第新東109号

有効期限 昭和61年11月14日

516003

飛行時間 0時間0分

2.6 航空機に関する情報

2.6.1 航空機

型式 スポルタビア式フォルニエルRF5型

製造番号及び製造年月日 第5082号 昭和45年3月16日製造

耐空証明書番号 第東60-155号 昭和61年5月22日まで有効

総飛行時間 6,325時間29分

前回オーバーホール後の飛行時間 755時間00分

100時間点検(昭和60年10月23日実施)後 41時間13分

2.6.2 重量及び重心位置

事故当時、同機の重量は636キログラム、重心位置は2.46メートルと推算され、いずれも許容範囲(最大離陸重量650キログラム、事故当時の重量に対応する重心範囲2.313~2.513メートル)内にあったものと認められる。

2.6.3 燃料及び潤滑油

燃料は、航空用ガソリン100/130、潤滑油は20W40で、いずれも規格品であった。

2.7 気象に関する情報

大利根飛行場の事故当時の気象状況は、機長の口述によれば次のとおりであった。

天気晴、風向北、風速3メートル/秒、視程10キロメートル以上。

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 JA2127は、有効な耐空証明を有し、所定の整備及び点検が行われていた。

3.1.3 滑走路07に対する左横風成分は、当時、毎秒約2.8メートルであったものと考えられる。

3.1.4 同機の調査結果及び機長と練習生の口述から、事故発生まで同機には異常はなか

516004

ったものと推定される。

- 3.1.5 練習生は、事故当日より5日前に操縦練習許可書の交付を受けており、航空機の操縦についての経験はなかった。
- 3.1.6 練習生の口述から、着陸接地後の同機の左への偏向は、風の影響で機首が左へ偏向した際、練習生が誤って左ラダー・ペダルを踏み込んだことによるものと推定される。
- 3.1.7 機長は、着陸接地の直後、左ラダー・ペダルが踏み込まれたのを感じ、直ちに右ラダー・ペダルを踏んだが動かなかったと口述していることから、練習生が力強くラダー・ペダルを踏んでいたため、機長の修正操作が十分できなかったことにより、同機は、滑走路を逸脱したものと推定される。
- 3.1.8 同機は、滑走路を逸脱し、滑走路左側の群生したアシ及び標識柱に左主翼端及び同翼下面を接触させ、盛り土のアシの群生地に強く突込んで主車輪及び右主翼主けたを折損させたものと推定される。

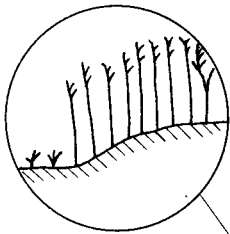
4 原 因

本事故の原因は、機長の操作により着陸接地後、同機の機首が左へ偏向した際、練習生がラダー・ペダルを力強く踏んでいたため、機長の修正操作が十分実施できず、同機は、滑走路を逸脱したことによるものと推定される。

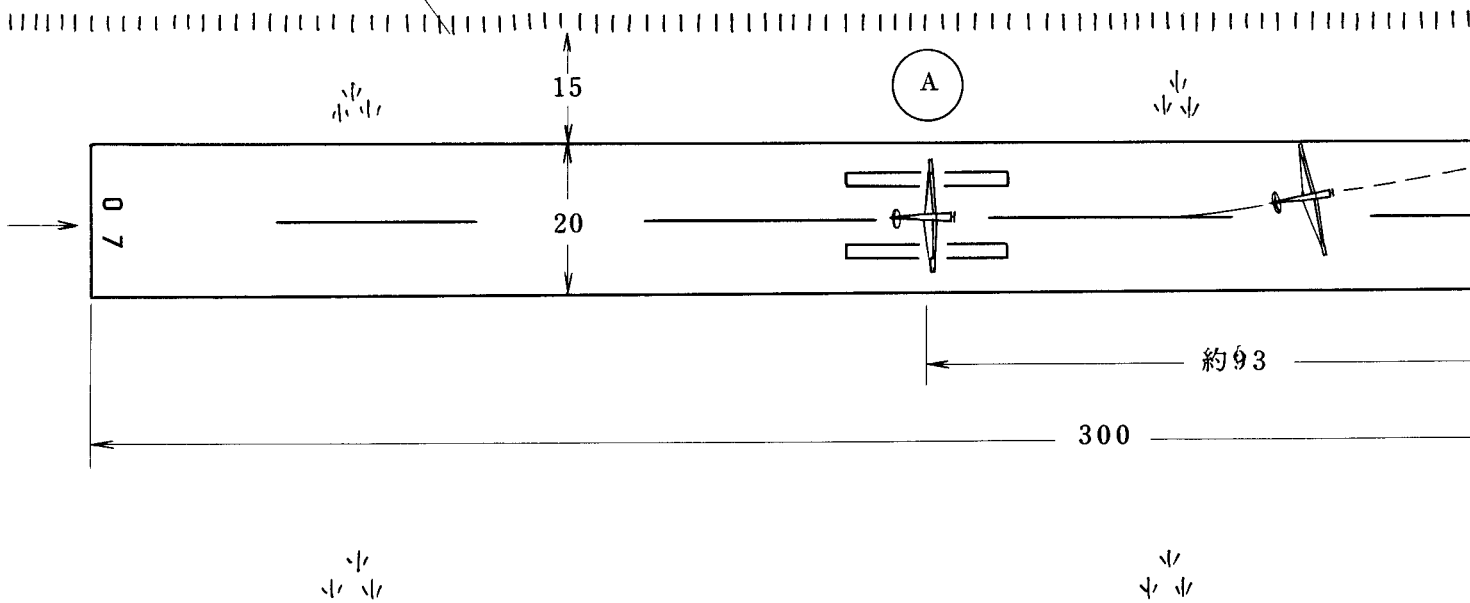
516005

事故現場見取図

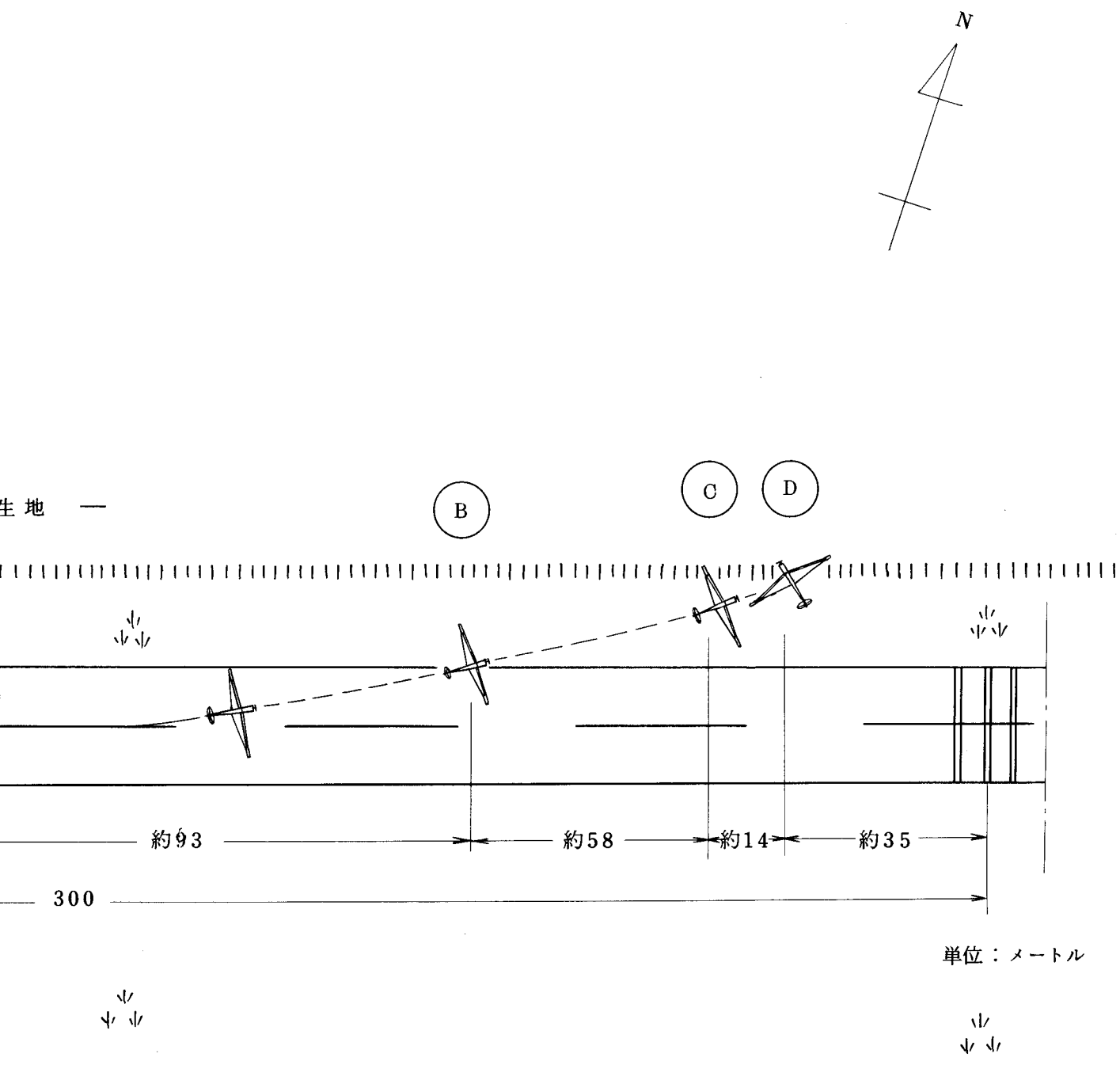
- A : 接地点
- B : 滑走路逸脱点
- C : 境界標識柱
- D : 停止位置



— アシの群生地 —



516006-1



516006-2