

# 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  
スポルタバ式フォルニエルRF4D型JA2110

新潟空港

昭和61年11月1日

昭和62年12月23日

## 航空事故調査委員会議決

委員長	武田	峻
委員	薄木	正明
委員	西村	淳
委員	東	昭
委員	竹内	和之

## 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バ式フォルニエルRF4D型JA2110(動力滑空機)は、昭和61年11月1日訓練飛行を終え、新潟空港の滑走路28に着陸の際、胴体着陸し、中破した。

同機には、機長のみが搭乗していたが、死傷はなかった。

### 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61年11月1日、運輸大臣から事故発生の通報を受け、当該事故の調査を担当する主管調査官を指名した。

565001

### 1.2.2 調査の実施時期

昭和61年11月2日～3日 現場調査

### 1.2.3 原因関係者からの意見聴取

意見聴取を行った。

## 2 認定した事実

### 2.1 飛行の経過

JA2110は、昭和61年11月1日、新潟空港と佐渡空港の間を往復する訓練飛行のため、有視界飛行方式による飛行計画を新潟空港事務所に提出し、飛行前点検を受けた後、機長のみが搭乗して新潟空港を09時04分離陸し、佐渡空港に09時41分着陸した。

その後、事故に至るまでの経過は、機長の口述及び管制交信記録によれば次のとおりであった。

同機は、佐渡空港を10時12分に離陸し、その後10時33分ごろ、佐渡島の姫崎の上空高度約3,000フィートで新潟飛行場管制所(以下「タワー」という。)と交信して新潟空港到着予定時刻が10時55分である旨を通報し、その際、タワーより同空港から20マイルの位置で通報するように指示された。機長は、新潟-佐渡島間の飛行は初めてであり、かつ、海上の飛行であったため20マイルの位置評定ができず、そのまま視認している新潟空港に向け海上を飛行した。そのうち、機長は右手海岸に関屋分水(新潟空港から250度の方向、6海里の目視位置通報点)を視認し、10時42分ごろ同空港から北西5マイル、高度1,500フィートである旨位置通報を行うとともに着陸情報を要求した。

タワーは、同機に海上の阿賀沖プラットフォーム(海底油田掘削固定基地、同空港の北6海里の目視位置通報点)上空で通報するように指示した。機長は阿賀沖プラットフォームが判らず、タワーから同プラットフォームの位置を知らされた後機首を左へ転じ、同プラットフォームを視認し、そのうち機首を右へ転じ、同プラットフォームを左に見ながら新潟空港に向かって飛行した。

10時48分、同機はタワーから使用滑走路は10であるとの指示を受けるとともに、滑走路の視認状況を聞かれた。

同機は、滑走路を視認している旨及び間もなくダウン・ウインド・レグに入る旨通報し、タワーより同空港から2マイルの位置で通報するよう指示された。

**565002**

タワーは、その後同機からの2マイルの位置通報を受信しておらず、同機をダウン・ウインド・レグに入る直前に視認した際、同機は指示した使用滑走路方位の反方位となる滑走路28の右場周経路のダウン・ウインド・レグを西から東へ飛行していた。

その後、タワーは、同機からダウン・ウインド・レグに入った旨通報があったので、他に離着陸機がなかったこと、また、風が静穏であったため使用滑走路を28に変更する旨及び同機に右場周経路のベース・レグでの通報を指示した。

同機はタワーの指示に従ってベース・レグで通報し、タワーから着陸許可を得た後、ファイナル・アプローチへ進入した(付図参照)。

同機は、滑走路28進入端を速度約100キロメートル/時、高度約100フィートで通過した後脚が出ていない状態で着陸態勢に入った。

同機は、滑走路28進入端から約230メートル先の滑走路に胴体下面の木製のスキッドが接地するとほぼ同時にプロペラが滑走路に接触し、約150メートル滑走して滑走路に停止した。

事故発生時刻は10時53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 損害の程度

中 破

### 2.3.2 航空機各部の損壊の状況

木製プロペラ 両先端約20センチメートル 破損

## 2.4 航空機以外の物件の損壊に関する情報

なし

## 2.5 乗組員に関する情報

機 長 男 性 35歳

自家用操縦士技能証明書 第4327号 昭和47年2月4日取得

限定事項

**565003**

滑空機上級	昭和47年2月4日
滑空機動力	昭和58年6月1日
第二種航空身体検査証明書	第21658215号
有効期限	昭和62年8月29日
総飛行時間	191時間42分
同型式機による飛行時間	22時間29分
最近30日間の飛行時間	1時間11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RF4D型
製造番号	4118
製造年月日	昭和44年2月4日
耐空証明書	第東60-714号
有効期限	昭和62年3月6日
総飛行時間	2,557時間28分

### 2.6.2 重量及び重心位置

事故当時、同機の重量は375キログラム、重心位置は0.41メートルと推算され、いずれも許容範囲(最大離陸重量390キログラム、事故当時の重量に対応する重心範囲0.39メートル～0.45メートル)内にあったものと認められる。

## 2.7 気象に関する情報

新潟航空測候所による当日11時00分の定時観測値は、次のとおりであった。

風向 170度、風速 5ノット、視程 20キロメートル、雲量1/8 層積雲、雲高 6,000フィート、雲量 3/8絹雲 雲高不明、気温 15度C、露点温度 6度C、QNH 30.18インチ／水銀柱。

**565004**

### 3 事実を認定した理由

#### 3.1 解析

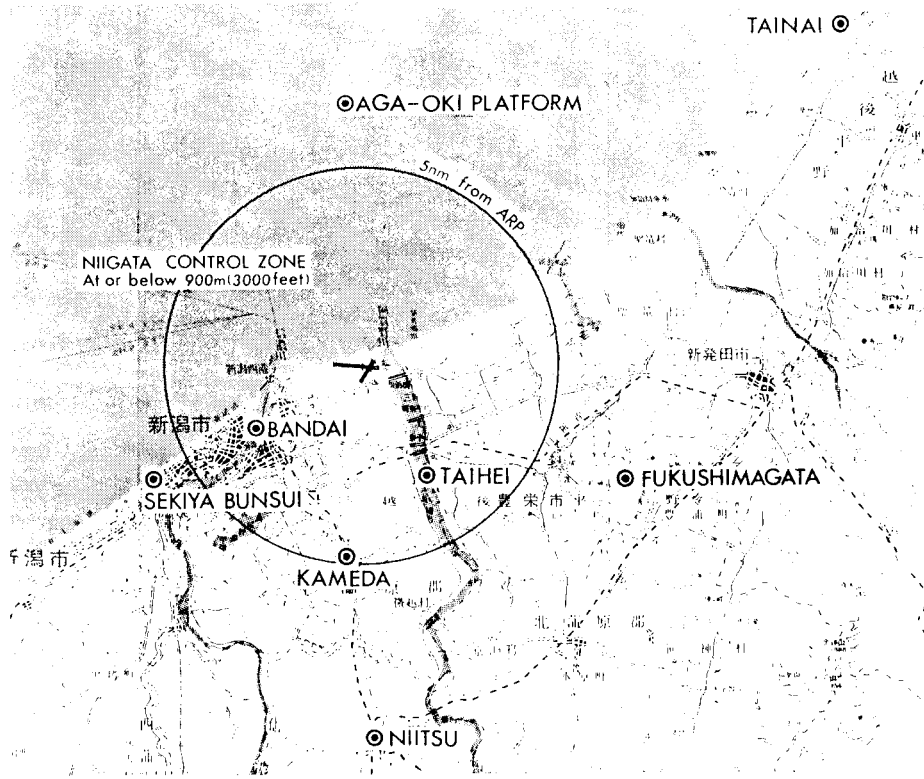
- 3.1.1 機長は、適法な資格を有し、所定の航空身体検査に合格していた。
- 3.1.2 JA2110は、有効な耐空証明を有し、事故発生まで異常はなかったものと認められる。
- 3.1.3 機長は、新潟空港への進入に際し、目視位置通報点についての認識が十分でなく、また、同空港を含め航空管制業務が行われている空港への着陸は初めてで航空管制に不慣れであることから、同空港への進入方法も滑走路10に対するダウン・ウインド・レグへの入り方も適切に行えなかったものと推定される。
- 3.1.4 脚下げ操作は、通常ダウン・ウインド・レグで行われることになっていたが、前述のように機長は航空管制に不慣れで、ダウン・ウインド・レグ通報後滑走路変更を指示され戸惑ったこと及び管制指示に注意を集中したため、チェック・リストを使用しての着陸前点検及び脚下げ操作を失念したものと推定される。
- 3.1.5 脚機構及び脚の警報装置は機能試験の結果不具合はなく、同機はファイナル・アプローチに進入し、エンジン・スロットルをアイドルにした時点で脚警報音がなり、脚警報灯が点灯したものと推定されるが、機長は着陸操作に専念していたため、同警報音及び同警報灯に気付かなかったものと推定される。

### 4 原因

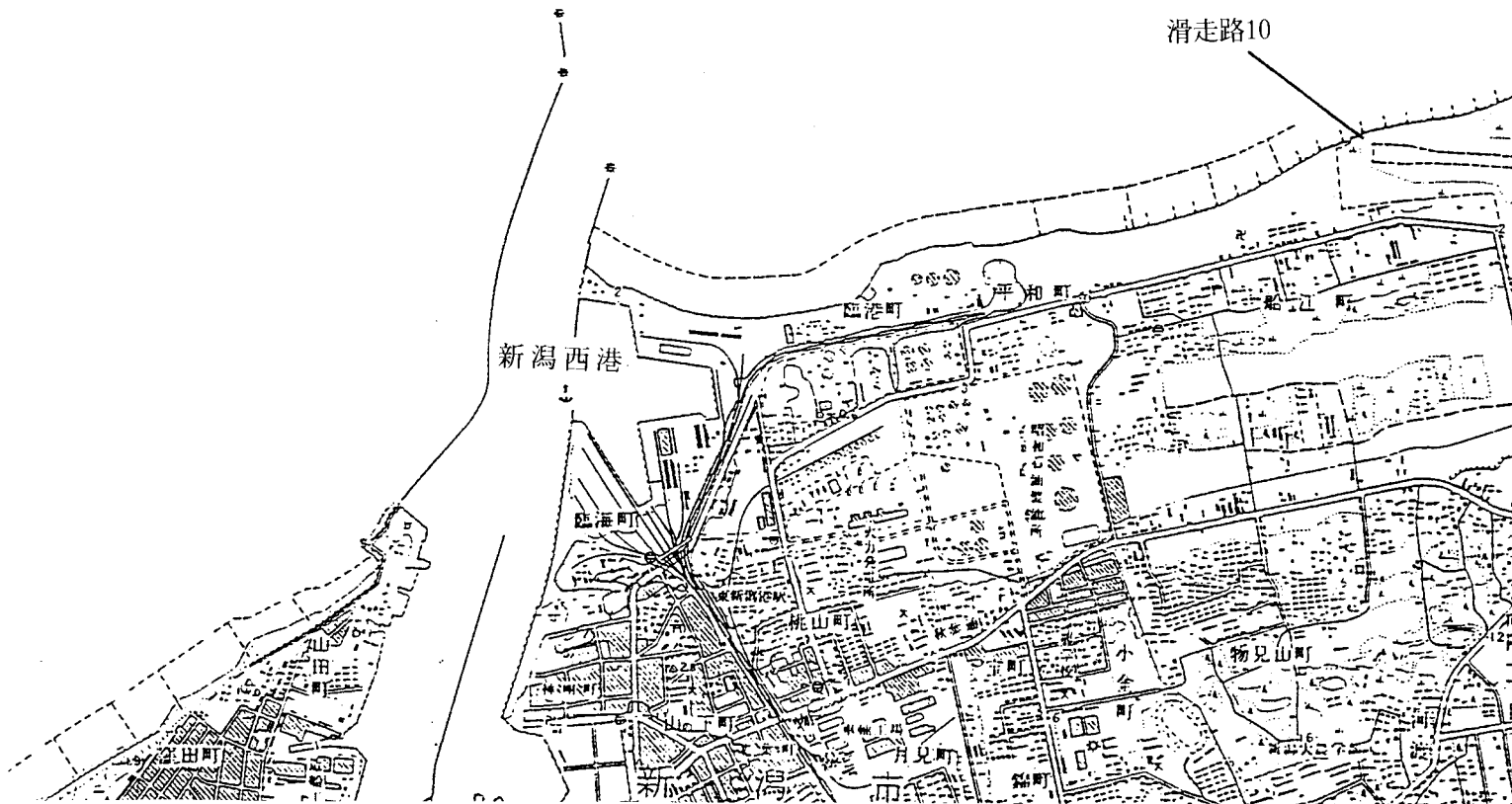
本事故の原因は、航空管制業務が行われている初めての空港への着陸に際し、航空管制に不慣れな機長が着陸滑走路の変更戸惑い、その後の管制指示に注意を集中したため、脚下げ操作を失念したことによるものと推定される。

**565005**

# 推定飛行経路図

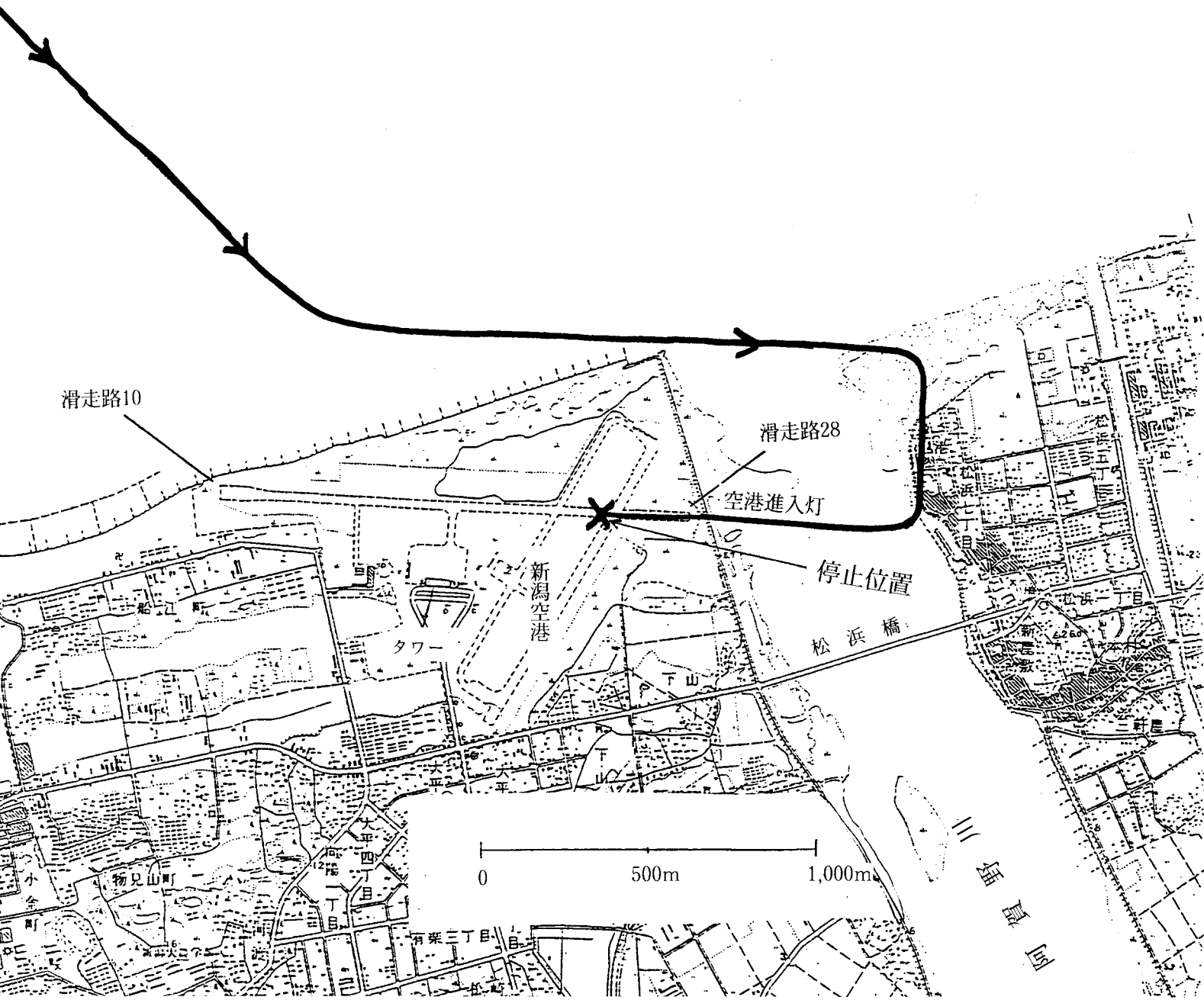


新潟港



565006-1

付図



565006-2