

航空事故調査報告書  
日本グライダークラブ所属  
日飛ピラタス式B4-PC11AF型JA2276  
群馬県邑楽郡板倉滑空場  
昭和62年9月6日

昭和63年8月10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

日本グライダークラブ所属日飛ピラタス式B4-PC11AF型JA2276(滑空機)は、昭和62年9月6日11時35分ごろ、滑空訓練を終了して群馬県邑楽郡板倉滑空場に着陸する際、滑空場手前の茂みに左主翼を接触した後接地し、損傷した。

同機には、機長のみが搭乗していたが、死傷はなかった。

同機は、中破した。

### 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62年9月7日、運輸大臣から事故発生 of 通報を受け、当

**599001**

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62年9月7日、12日 事故調査及び現場調査

### 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

事故当日、同機は、飛行機えい航で滑走路15から11時15分ごろ離陸し、約5分後に滑走路の南約5キロメートル、高度約600メートルでえい航索から離脱し、その後約10分間滑空飛行を行った。

その後、事故に至るまでの経過は、機長によれば次のとおりであった。

同機は、着陸のため高度約150メートルで滑走路15のダウン・ウインド・レグに入った。ベース・レグでチェックのため、エア・ブレーキを半開して約2秒後に閉じた。ファイナル・ターンの開始が遅れ、ベース・レグが通常の場合より外側(東側)に延び、最終進入が斜めになった。ファイナル・ターン終了時の高度は80~90メートルであり、エア・ブレーキを半開程度にして、最終進入を速度85~90キロメートル/時で斜めに飛行した。途中で進入高度が低くなったので、エア・ブレーキを1/4程度まで閉じた。この時点で、接地点が通常の接地点(進入端から約100メートル)より手前になるが、十分滑走路内には接地できると判断し、エア・ブレーキを全閉にはしなかった。接地のための引き起こしを開始しようとしたとき、同機の左主翼が茂みに接触した。

同機は、滑走路進入端の約30メートル手前の土手上の茂み(高さ約4メートル)に左主翼を接触させた後、左主翼端、続いて機首を接地させバウンドし、再び機首から接地し、左に回頭して、進入方向とほぼ反対側に機首を向けた状態で停止した。停止した位置は、進入端付近であった(付図参照)。

事故発生時刻は、11時35分ごろであった。

### 2.2 人の死亡、行方不明及び負傷

なし

**599002**

## 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

左主翼端	破 損
胴体機首部	破 損
胴体後部	座屈変形

## 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 28歳

自家用操縦士技能証明書 第9954号	昭和56年10月8日
限定事項	滑空機上級
第二種航空身体検査証明書	第23120035号
有効期限	昭和62年9月11日
総飛行時間(回数)	145時間42分(343回)
同型式機飛行時間(回数)	20時間46分(24回)
最近30日間の飛行時間(回数)	4時間33分(5回)

## 2.6 航空機に関する情報

### 2.6.1 航空機

型 式	日飛ピラタス式 B4 - PC11AF 型
製造番号	1003
製造年月日	昭和55年7月2日
耐空証明書	第62-16-03号
有効期限	昭和63年7月28日
総飛行時間(回数)	567時間01分(1,015回)

### 2.6.2 重量及び重心位置

事故当時、同機の重量は314キログラム、重心位置は371ミリメートルと推算され、い

**599003**

ずれも許容範囲(最大離陸重量350キログラム、事故当時の重量に対応する重心範囲280～420ミリメートル)内にあったものと認められる。

## 2.7 気象に関する情報

事故現場の北西約6キロメートルに位置する佐野市消防署の事故関連時間帯の観測値は、次のとおりであった。

11時00分 風向 南、風速2.0メートル/秒、気温27.8度C

12時00分 風向 南、風速1.2メートル/秒、気温28.2度C

事故当時における事故現場付近の気象は、機長によれば、天気晴れ、視程良好、南西の風約3メートルとのことであった。

## 2.8 飛行場及び地上施設に関する情報

同機が着陸のため進入した滑走路は、長さ約1,000メートルであった。

滑走路進入端の手前約30メートルの位置(河川敷の土手上)に茂みがあり、その高さは滑走路路面から約4メートルであった。

# 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 JA2276は、有効な耐空証明を有し、所定の整備及び点検が実施されていた。

3.1.3 調査結果から、事故発生まで同機には異常はなかったものと認められる。

3.1.4 事故当時の気象は、事故に関連はなかったものと推定される。

3.1.5 同機が最終進入経路を斜めに進入したのは、機長のファイナル・ターンの開始が遅れたためであり、また、同機の最終進入経路における高度が通常より低くなったのは、当該進入中、機長がエア・ブレーキを1/4まで閉じるにより十分滑走路内に接地できると判断し、エア・ブレーキを全閉にはしなかったことによるものと推定される。

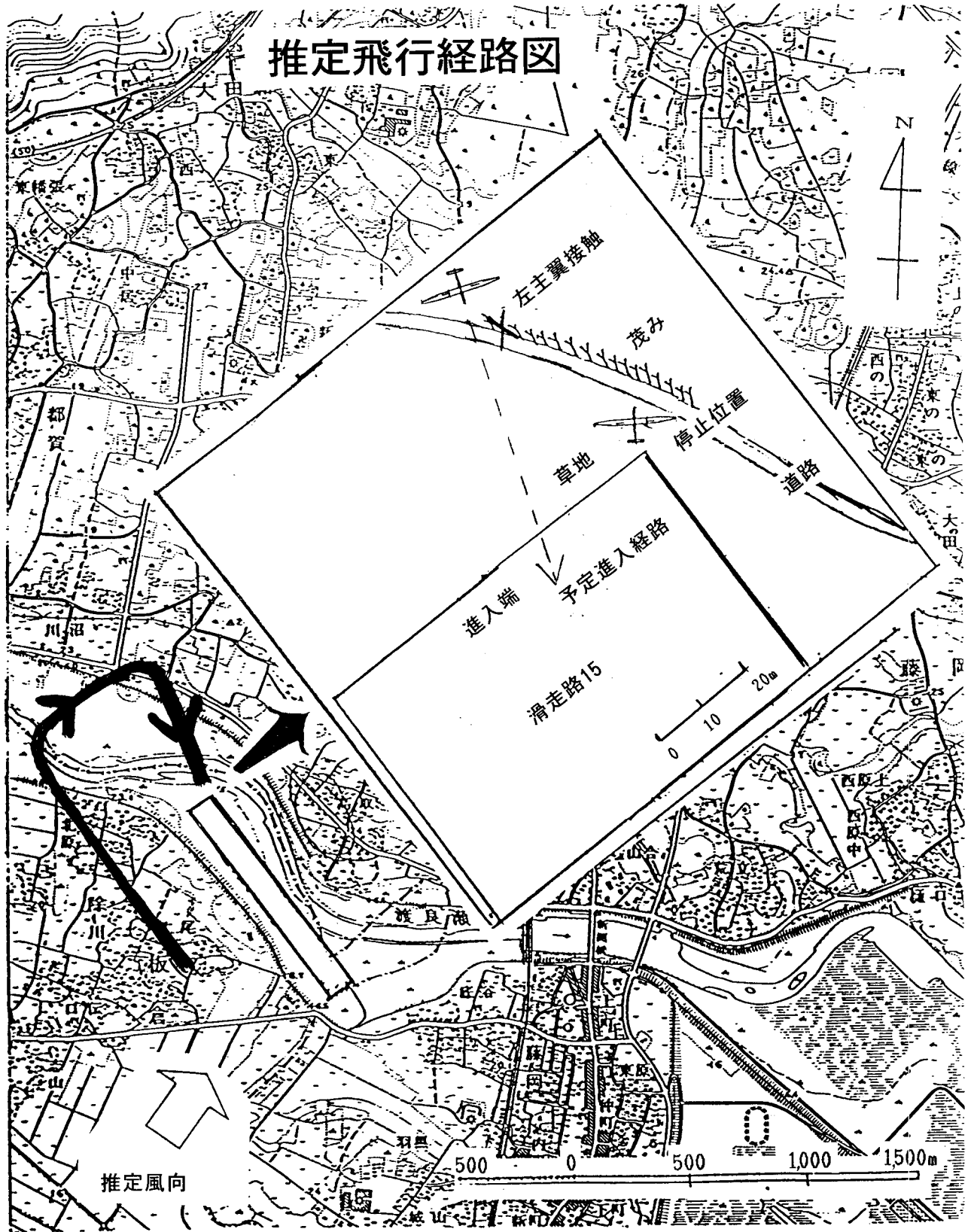
3.1.6 同機は通常より低高度で進入し、接地のための引き起こし開始の直前、機長が接地点に気をとられているうちに、進入端左側の茂みに左主翼が接触したものと推定される。

**599004**

## 4 原 因

本事故の原因は、最終進入経路における同機の高度が通常より低くなったが、エア・ブレーキを全閉にしなかったことにより、高度が更に低下し、引き起こし開始の直前、機長が接地点に気をとられているうちに、左主翼が茂みに接触したことによるものと推定される。

599005



599006