

航空事故調査報告書
長野市グライダー協会所属
ユビ/アレキサンダー・シュライハー式ASK13型 J A 2 3 0 7
長野県長野市長野市滑空場
平成2年5月20日

平成3年3月6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 宮内 恒幸

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

長野市グライダー協会所属ユビ/アレキサンダー・シュライハー式ASK13型JA2307(滑空機)は、平成2年5月20日、滑空訓練のため、長野県長野市長野市滑空場においてウインチえい航により離陸上昇中えい航索が切れ、直ちに不時着しようとして、接地した後右主翼先端が雑草に接触し、11時37分ごろ、機体が振り回されて中破した。

同機には機長及び訓練生が搭乗していたが、死傷者はなかった。

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、平成2年5月22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。

1.2.2 調査の実施時期

平成2年5月23日～24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

J A 2 3 0 7 は、平成2年5月20日、長野県長野市長野市滑空場において組立てられ、所定の点検を受け異常のないことが確認された後、ウインチえい航による滑空訓練飛行を実施していた。訓練飛行は、11時20分ごろまでの間に、訓練生が逐次交替して14回実施されたが、異常は認められなかった。

同機は、引き続き15回目の訓練飛行のため、訓練生が前席に機長が教官として後席に搭乗し、訓練生が操縦してウインチえい航により、11時37分ごろ、北々東に向けて離陸滑走を開始した。

その後の事故に至るまでの経過については、機長及び訓練生等によれば、次のとおりであった。

同機は約40メートルを滑走し浮揚上昇したが、対地高度約50メートル付近で機長が同機の上昇角がやや浅いと感じ、前席の訓練生に対して上昇角を少し増すよう促した。機長が同機の上昇角がやや大きくなったと感じた直後に、索切れと思われる衝撃を感知し、高度に余裕がなかったので、直ちに操縦かんをとり、機首を下げてえい航索を離脱した。前方の不整地の手前に不時着することを決心し、少し高度が高いかなど思ったので、ダイブ・ブレーキを全開にし機体を横滑りさせて降下した後、接地した。接地後、前方の不整地に突っ込むと機体が損傷する可能性があり、右側の方が状況が良いと判断してわずかに右に変針したところ、右側に生えていた雑草（高さ1～1.5メートル）に右主翼端が接触し、機体が急に右に振り回され約180度回頭して停止した。

事故発生時刻は、11時37分ごろであった。

2.2 人の死亡、行方不明及び負傷

死傷者はなかった。

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

胴体尾部 破 損

尾そり 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 49歳

自家用操縦士技能証明書	第1232号
限定事項	中級滑空機 昭和38年12月2日
	上級滑空機 昭和51年7月22日
	動力滑空機 昭和55年12月10日
操縦教育証明	第459号
限定事項	滑空機 昭和52年10月28日
第2種航空身体検査証明書	第24730076号
有効期限	平成3年1月12日
総飛行時間	約810時間（発航回数約8,100回）
同型式機による飛行時間	約200時間（発行回数約2,000回）
最近30日間の飛行時間	約10時間（発航回数約100回）

訓練生 男 性 22歳

航空機操縦練習許可書	東第300号
有効期限	平成2年5月22日
総飛行時間	約10時間（発航回数約100回）
同型式機による飛行時間	約8時間（発航回数約80回）
最近30日間の飛行時間	約30分（発航回数約5回）

2.6 航空機に関する情報

2.6.1 航空機

型 式	ユビ／アレキサンダー・シュライハー式ASK13型
製造番号	第13629AB号
耐空証明書	第89-11-20号
有効期限	平成2年8月18日
総飛行時間	646時間36分

2.6.2 重量及び重心位置

事故当時、同機の重量は464キログラム、重心位置は160ミリメートルと推算され、いずれも許容範囲（最大離陸重量480キログラム、重心範囲70～247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

機長によれば、事故当時の気象は、天気 晴れで風は弱かったとのことであった。

また、事故現場の北西約6.5キロメートルに位置する長野地方気象台の当日の気象観測値は、次のとおりであった。

11時00分	天気	晴れ、風向	東南東、風速	1.4メートル/秒、
	気温	20.5度C		
12時00分	天気	晴れ、風向	東南東、風速	2.3メートル/秒、
	気温	21.8度C		

2.8 その他必要な事項

同機のウインチえい航に使用していたえい航索が、緩衝用ロープ部において切れていた。

3 事実を認定した理由

3.1 解析

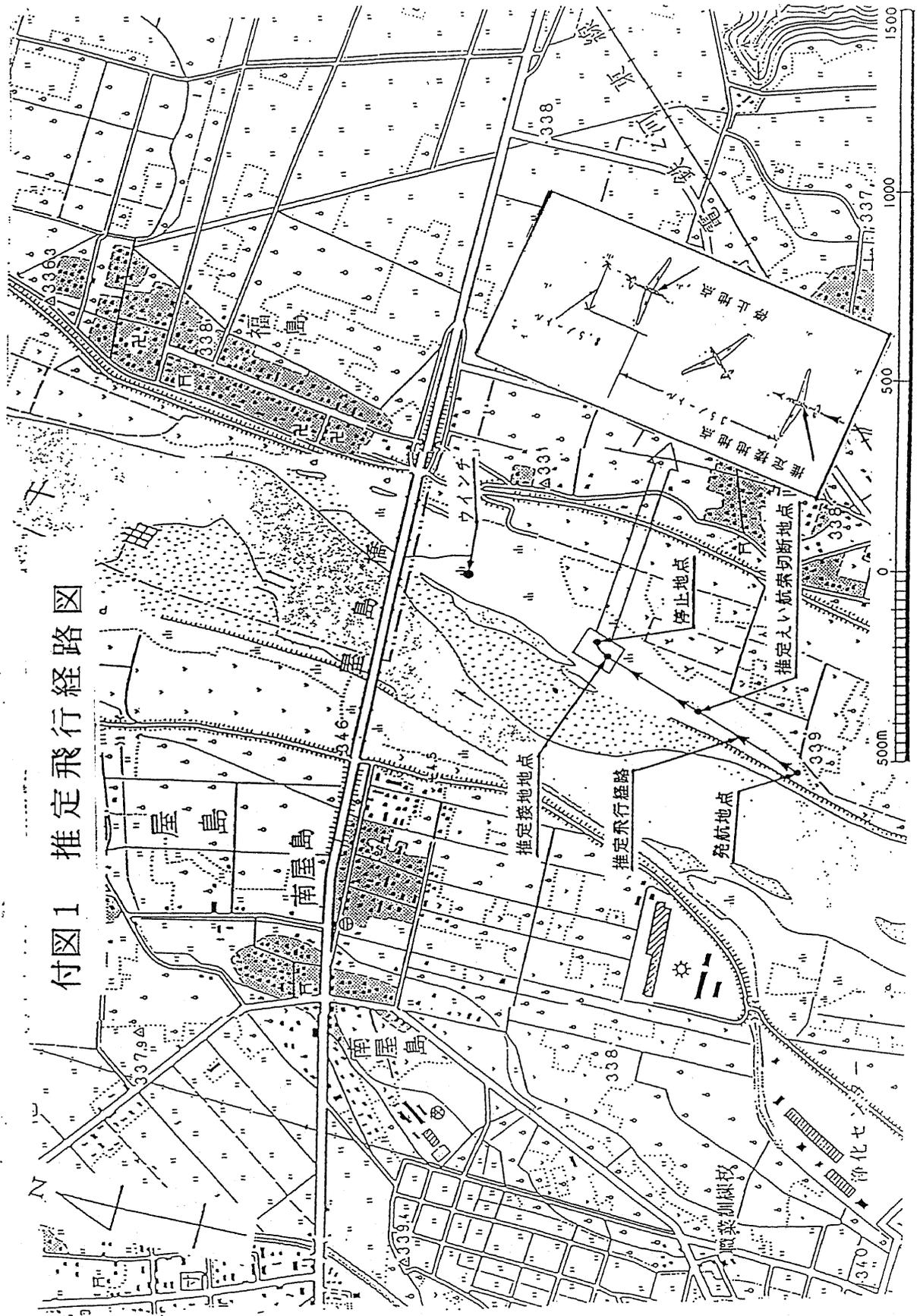
3.1.1 機長は、適法な航空従事者技能証明及び操縦教育証明並びに有効な航空身体検査証明を有し、また、訓練生は、有効な航空機操縦練習許可を有していた。

- 3.1.2 J A 2 3 0 7 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 調査結果から、同機には事故発生まで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、事故発生には関連はなかったものと推定される。
- 3.1.5 同機は、ウインチえい航による離陸上昇中、えい航索が緩衝用ロープ部において切断し、直ちに不時着しようとして、接地した後機長が前方の不整地へ突っ込むことを避けようとしてわずかに右へ変針したところ、右主翼先端部が雑草(高さ1～1.5メートル)に接触したため、機体が右に振り回され胴体の尾部等が損傷したものと推定される。
- 3.1.6 えい航索が緩衝用ロープ部において切れたことについては、経年変化による劣化を生じていた可能性も考えられる。

4 原因

本事故は、同機が離陸上昇中、えい航索が切れたので直ちに不時着しようとして、接地した後機長が前方の不整地へ突っ込むことを避けようとして右へ変針したところ、右主翼先端部が雑草に接触したことによるものと推定される。

付図1 推定飛行経路図



付図2 ユビノアレキサンダー・シュライハー式
ASK13型 三面図

