

航空事故調査報告書
札幌航空協会所属
萩原式H-23C-2型JA2056
北海道石狩郡新篠津滑空場
平成3年7月3日

平成3年10月2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 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

札幌航空協会所属萩原式H-23C-2型JA2056（滑空機）は、平成3年7月3日、自家用操縦士技能証明実地試験の飛行中、北海道石狩郡新篠津滑空場に着陸しようとして、16時27分ごろ、ハード・ランディングし、中破した。

同機には受験者である機長が搭乗していたが、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、平成3年7月10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3年7月11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

平成3年7月3日、北海道石狩郡の新篠津滑空場（以下「滑空場」という。）において、札幌航空協会の会員2名は自家用操縦士技能証明取得のため、実地試験を受験することになっており、12時ごろからJA2056に搭乗してウィンチえい航による飛行訓練を行っていた。

航空従事者試験官が滑空場に到着し、JA2056は、16時20分ごろ、最初の受験者である機長が前席に搭乗して、単独操縦による実地試験の飛行のため離陸した。機長によれば、その後、事故に至るまでの経過は次のとおりである。

対地高度（以下「高度」という。）380メートルでえい航から離脱後、左旋回場周経路のダウン・ウインド・レッグに入って、180度右旋回を2回及び左右の360度旋回を行い、「失速からの回復」操作及び高度処理を行った。その後ファイナル・アプローチに入って、すぐに「横すべりからの着陸」操作に入り、高度約50メートルで横すべり操作を終了し、軸線を修正し、ダイブ・ブレーキを使用しながら滑空場に進入した。接地前高度約1.5メートルで、着陸指定ポイントがやや遠くに見えたので、正確に着けようと思い緊張して、無意識のうちに機首上げ操作を行ってしまい機体は失速し、着陸指定ポイントの約10メートル手前の滑空場センターライン付近にハード・ランディングし、ほとんどその場に停止した。

事故の様様をピストで目撃していた航空従事者試験官及び操縦教員によれば、次のとおりであった。

同機は、実地試験の指定課目を順調にこなして、滑空場に進入してきたが、接地前にふわっと浮いた感じに見え、その後失速状態で滑空場に機首下部からハード・ランディングして停止した。

同機は、中破したが、死傷はなかった。

事故発生時刻は16時27分ごろであった。（付図1及び付図2参照）

2.2 人の死亡、行方不明及び負傷

死傷はなかった。

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

機首部 変形及び損壊

2.4 航空機以外の物件の損壊に関する情報

な し

2.5 乗組員等に関する情報

機 長 男 性 66歳

航空機操縦練習許可書	許可番号	丘第011号
有効期限		平成4年5月23日
総飛行時間（発航回数）		35時間11分（228回）
同型式機による飛行時間（発航回数）		22時間34分（196回）
最近30日間の飛行時間（発航回数）		1時間54分（17回）

2.6 航空機に関する情報

2.6.1 航空機

型 式	萩原式H-23C-2型
製造番号	第70号
製造年月日	昭和38年8月15日
耐空証明書	第91-25-06号
有効期限	平成4年5月24日
総飛行時間（発航回数）	1,286時間14分（15,017回）

2.6.2 重量及び重心位置

事故当時、同機の重量は351キログラム、重心位置は34%MACと推算され、いずれも許容範囲（最大離陸重量400キログラム、重心範囲25%～40%MAC）内にあったものと認められる。

2.7 気象に関する情報

事故当時の気象は、機長及び操縦教員によると、天気は晴れ、風向は北西、風速は2メートル/秒であった。

2.8 その他必要な事項

同機の飛行規程によれば、同機(単座の場合)の最良滑空比は速度76キロメートル/時で22であり、失速速度は56キロメートル/時である。

3 事実を認定した理由

3.1 解析

3.1.1 機長は、適法な航空機操縦練習許可書を有していた。

3.1.2 同機は、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。

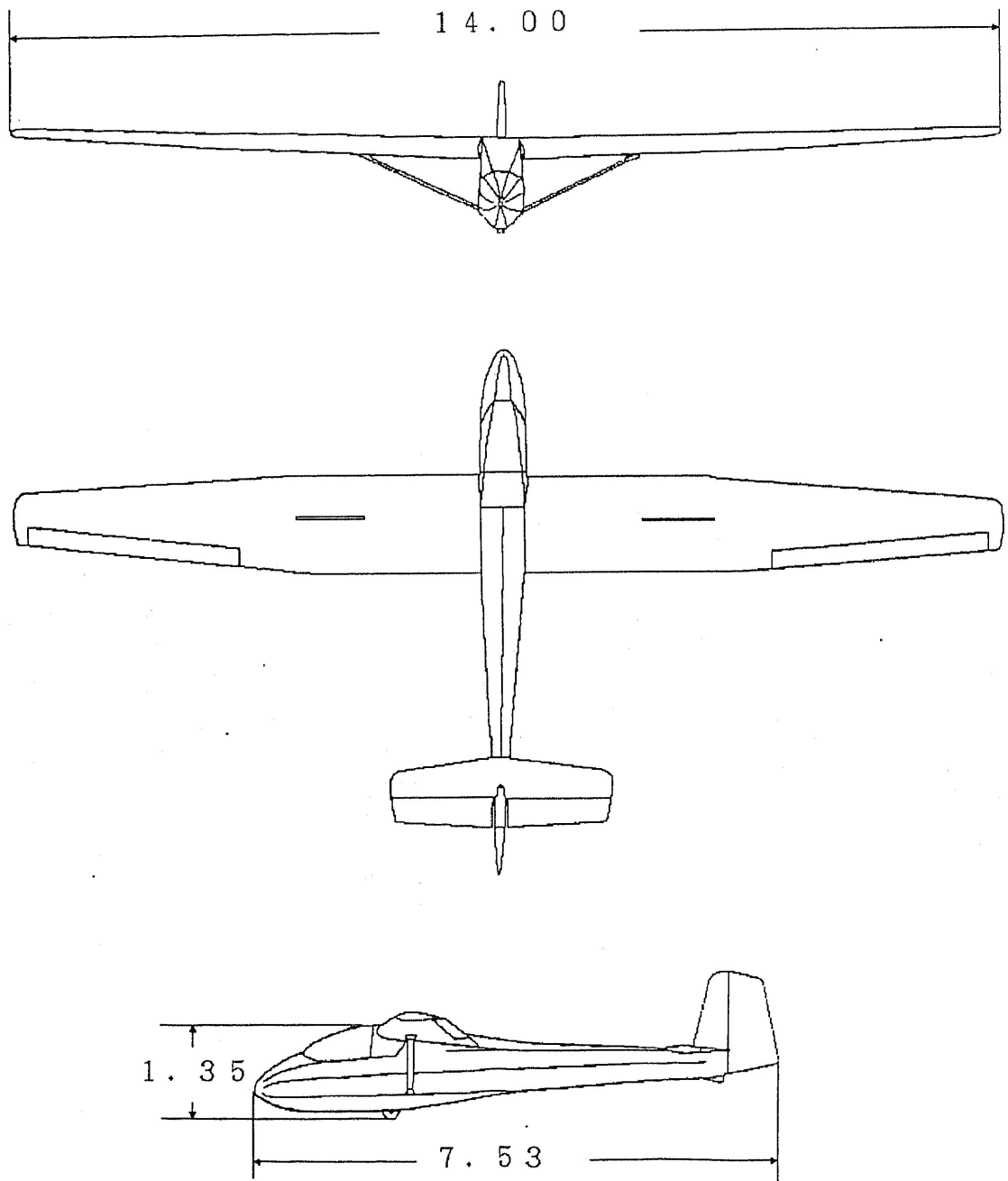
3.1.3 調査の結果から同機は事故発生まで異常はなかったものと認められる。

3.1.4 機長は、初めての実地試験飛行にあたって、着陸指定ポイントに正確に接地しようとして接地直前に過度な機首上げ操作を行ってしまったため、同機は失速し、ハード・ランディングしたものと推定される。

4 原因

本事故は、機長が着陸する直前に過度な機首上げ操作を行ってしまったため、同機が失速し、ハード・ランディングしたことによるものと推定される。

付図2 萩原式H-23C-2型
三面図



単位：メートル