

航空事故調査報告書
(社)日本グライダークラブ所属
パイパー式PA-18-150型JA4097
群馬県邑楽郡板倉滑空場
平成3年11月7日

平成4年3月19日

航空事故調査委員会議決

委員長 竹内和之

委員 吉末幹昌

委員 宮内恒幸

委員 東 昭

委員 東 口 實

1 航空事故調査の経過

1.1 航空事故の概要

(社)日本グライダークラブ所属パイパー式PA-18-150型JA4097は、平成3年11月7日、群馬県邑楽郡板倉滑空場において連続離着陸訓練中、11時10分ごろ、滑走路を逸脱し立木に接触して、かく座した。

同機には機長及び同乗者1名が搭乗していたが、同乗者が軽傷を負った。

同機は大破したが、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、平成3年11月7日、運輸大臣から事故発生 of 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11月8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 4 0 9 7 は、平成 3 年 1 1 月 7 日、連続離着陸訓練のため、機長及び同乗者 1 名が搭乗して、群馬県邑楽郡板倉滑空場（以下「滑空場」という。）の滑走路 1 5 から 1 0 時 5 0 分ごろ離陸した。

その後、事故に至るまでの経過については、機長によれば次のとおりであった。

滑空場の滑走路 1 5 を使用して 4 回の連続離着陸訓練を実施した。

5 回目の連続離着陸訓練のため滑走路 1 5 に進入し、着陸する際に引き起こしたが引き起こしが足らなかったため、いつもより降下率が大きく速度が速い状態で滑走路進入端から 1 5 0 メートルぐらいのところに主車輪から接地してバウンドした。

左に少し傾いた状態で 3 回ぐらいバウンドしながら左へ偏向していったので、直ちに着陸復行を決意しスロットル・レバーを全開とした。

機首を滑走路の方向に向けようとしたが左への偏向が止まらないまま、しばらく滑走した後浮揚した。その直後滑走路の左縁の葦の茂みが迫ってきたと思ったら、急に左に回転したので、とっさにスロットル・レバーを全閉とした。

気が付いたときは、滑走路を逸脱して、かく座していた。

エンジン及び操縦系統に異常はなかった。

同機は、滑走路進入端から約 3 3 0 メートルで滑走路の縁から約 2 5 メートル外側に逸脱し、機首を南西に向けてかく座していた。

滑走路進入端から約 3 0 0 メートルで滑走路の縁から約 7 メートル外側にある立木の上部が切断されていた。（付図 1 参照）

事故発生時刻は 1 1 時 1 0 分ごろであった。

2.2 人の死亡、行方不明及び負傷

同乗者が軽傷を負った。

2.3 航空機の損壊に関する情報

2.3.1 損壊の程度

大 破

2.3.2 航空機各部の損壊の状況

| | |
|-------|------------|
| 胴 体 | 破 損 |
| 主 脚 | 折 損 |
| 左主翼 | 翼端付近の前縁に打痕 |
| 右主翼翼端 | 破 損 |
| 尾翼 | 破 損 |
| プロペラ | 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 66歳

| | | |
|--------------|---------|---------------|
| 事業用操縦士技能証明書 | 第4280号 | 昭和47年5月17日 |
| 限定事項 飛行機 | 陸上単発機 | 昭和47年5月17日 |
| 自家用操縦士技能証明書 | 第12473号 | 昭和60年12月24日 |
| 限定事項 滑空機 | 上級滑空機 | 昭和60年12月24日 |
| | 動力滑空機 | 昭和61年2月21日 |
| 第一種航空身体検査証明書 | | 第14761612号 |
| 有効期限 | | 平成4年6月4日 |
| 総飛行時間 | | 1,065時間15分 |
| | | (うち飛行機による飛行時間 |
| | | 1,024時間11分) |
| 同型式機による飛行時間 | | 243時間30分 |
| 最近30日間の飛行時間 | | 12時間9分 |

2.6 航空機に関する情報

2.6.1 航空機

| | |
|-------------------------------------|------------------------|
| 型式 | パイパー式PA-18-150型 |
| 製造番号 | 1809043 |
| 製造年月日 | 平成元年10月11日 |
| 耐空証明書 有効期限 | 第東-2-886号 平成4年1月31日 |
| 総飛行時間 | 323時間59分 |
| 前回点検(100時間点検、平成3年8月19日実施)後の 飛行時間 | 26時間33分 |

2.6.2 重量及び重心位置

事故発生時の重量は1,630ポンド、重心位置は16.3インチと推算され、いずれも許容範囲(最大離陸重量1,750ポンド、事故当時の重量に対応する重心範囲13.1~20.0インチ)内にあったものと推定される。

2.6.3 燃料及び潤滑油

燃料は航空ガソリン100/130、潤滑油はペンゾイル エアークラフト・オイル SAE50 (MIL-L-22851) で、いずれも規格品であった。

2.7 気象に関する情報

2.7.1 機長によれば事故当時の滑空場付近の気象は、次のとおりであった。

天気 快晴、風向 南、風速 0~1メートル/秒、視程 良好

2.7.2 事故現場の西南西約10キロメートルの位置にある前橋地方気象台館林地域気象観測所の事故関連時間帯の観測値は、次のとおりであった。

10時00分 風向 ー、風速 0メートル/秒、気温 11.9度C、降水量 なし

11時00分 風向 西、風速 1メートル/秒、気温 14.3度C、降水量 なし

12時00分 風向 東北東、風速 1メートル/秒、気温 15.0度C、降水量 なし

2.8 その他必要な事項

滑空場に関する情報

滑空場は渡良瀬川の河川敷にあり、滑走路は長さ約1,000メートル幅約80メートルの草地で、方向が15/33である。

3 事実を認定した理由

3.1 解析

3.1.1 機長は、適法な航空従事者技能証明及び有効な航空身体検査証明を有していた。

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行われていた。

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推定される。

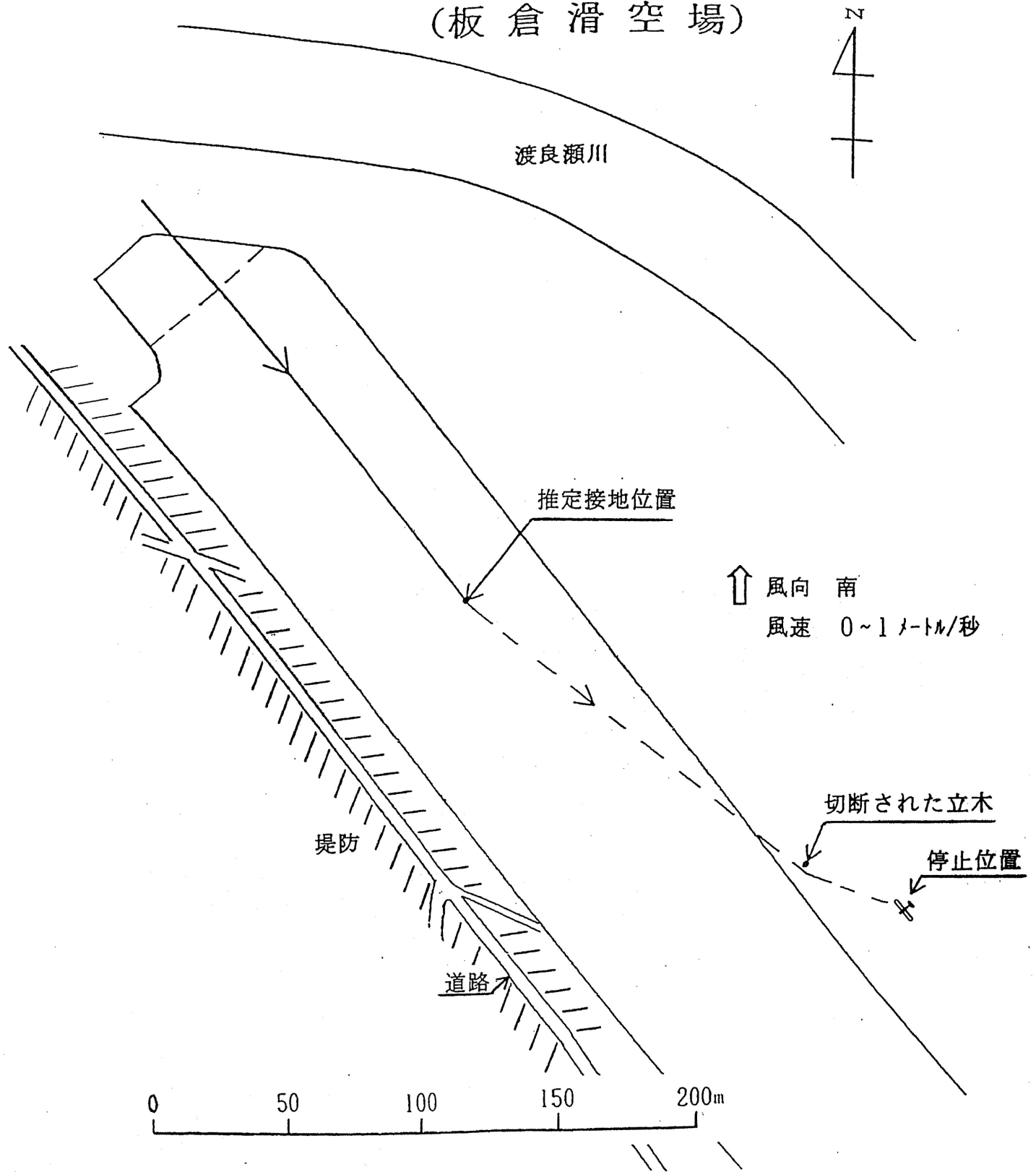
3.1.4 同機は、着陸する際に機首の引き起こしが足りず、その結果降下率が大きく速度が速い状態で主車輪から接地してバウンドし、さらに機長が適切な操作をしなかったため左に傾き、そのままバウンドしながら左へ偏向していったものと推定される。

3.1.5 同機は、出力を最大としたことでプロペラ後流等により左へ偏向する力が加わり、機長がこれに対応する適切な修正操作をしなかったため左への偏向が止まらないまま浮揚した。その直後滑走路の縁から約7メートル外側にある立木に同機の左主翼が接触し左に回転して滑走路の縁から約25メートル逸脱した場所にかく座したものと推定される。

4 原因

本事故は、同機が、連続離着陸訓練中に機長が適切な操作をしなかったため、左への偏向が止まらないまま浮揚し、左主翼が立木に接触したことによるものと推定される。

付図1 事故現場見取図 (板倉滑空場)



付図2 パイパー式PA-18-150型
三面図

単位：メートル

