

航空事故調査報告書
(財)日本学生航空連盟所属
ユビノアレキサンダー・シュライハー式ASK13型 J A 2 3 5 7
岐阜県木曾川滑空場
平成4年7月26日

平成4年11月5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

(財)日本学生航空連盟所属ユビノアレキサンダー・シュライハー式ASK13型JA2357(滑空機)は、平成4年7月26日、同乗者の体験飛行を行い、岐阜県海津郡海津町日原の(財)日本学生航空連盟木曾川滑空場に着陸する際、10時50分ごろ、同滑空場の南端付近の草地に墜落し、大破した。

同機には機長ほか同乗者1名が搭乗していたが、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4年7月27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及び1名の調査官を指名した。

1.2.2 調査の実施時期

平成4年7月27日～28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 5 7 は、平成 4 年 7 月 2 6 日、(財)日本学生航空連盟木曾川滑空場（以下「滑空場」という。）において、ウインチえい航による滑空訓練を実施していた。

同機は、10時45分ごろ、機長が後席に同乗者が前席に搭乗して、同乗者の体験飛行のため離陸した。

その後の飛行経過については、機長によれば次のとおりであった。

同機は北向きに離陸し、滑空場上空付近で高度約400メートル、速度80キロメートル/時で旋回及び蛇行飛行を行った。その後、着陸の際、滑空場に北側から低空で高速進入し、急上昇して旋回し北向きに着陸しようとして、滑空場の場周経路に入った。

ダウンウインド・レグの中間点付近で「逆進入します。」とピストに無線連絡し、第4旋回点から飛行速度を増加しながら降下していった。

その後、滑走路上の進入端付近で高度を約5メートル、速度を180キロメートル/時として水平飛行に移った。このとき160キロメートル/時の速度で上昇操作を開始しようと考えていたが、ピスト手前約100メートルの地点で、速度が140キロメートル/時まで低下していることに気が付いた。この速度でも上昇し旋回することが可能と判断し、上昇左旋回を開始した。上昇中に思ったほど高度が得られないまま右旋回を行ったところ失速に入り、回復できず右に傾いた状態で機首と右翼端から突っ込むように滑空場外の草地に墜落した。

なお、この方法による着陸の経験はなかった。

また、事故をピストで目撃していた者によれば、次のとおりであった。

同機はウインチによる通常の上昇を終了した後、滑空場上空で2～3回旋回し、ピスト上空を高度250メートルぐらいで通過して場周経路に向かうのが見えた。場周経路のダウンウインド・レグの中央あたりで、機長より「逆進入し

ます。」との無線連絡があった。その後、同機は場周経路を飛行しこちらに来るのが見えた。同機はダイブブレーキを閉じたまま、かなりの速度で滑走路上空の高度2～5メートルぐらいのところをピストの方に飛行してきた。ピストの手前約100メートル付近で着陸するのかと思っていたとき、同機は上昇して上昇中に左へ旋回し、次いで右へ反転した瞬間、失速ぎみに機首を下げ深い草地に墜落した。

事故発生地点は岐阜県海津郡海津町日原の木曾川滑空場南端から北東約120メートルの草地で、事故発生時刻は10時50分ごろであった。（付図1及び写真参照）

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

大 破

2.3.2 航空機各部の損壊の状況

胴 体	破 損
風 防	破 損
主 翼	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 23歳

自家用操縦士技能証明書（滑空機）

第15051号

限定事項 上級滑空機

平成元年12月12日

操縦教育証明

平成3年8月19日

第二種航空身体検査証明書

第25490217号

有効期限

平成4年12月28日

総飛行時間(発回数)

149時間35分 (910回)

同型式機による飛行時間(発回数)	29時間39分	(209回)
最近30日間の飛行時間(発回数)	3時間22分	(30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13645 AB号
製造年月日	昭和60年11月14日
耐空証明書	第91-23-18号
有効期限	平成5年1月11日
総飛行時間(発回数)	2,554時間48分(22,061回)

2.6.2 重量及び重心位置

事故当時、同機の重量は453キログラム、重心位置は196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）内にあったものと推定される。

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、風 なし、視程 7キロメートルとのことであった。

また、事故現場の東約23キロメートルに位置する名古屋空港の事故関連時間帯の航空気象観測値は、次のとおりであった。

10時00分	風向 変動、風速 3ノット、視程 15キロメートル、 雲 1／8 積雲 3,000フィート、3／8 巻雲 高さ不明、 気温 31度C、露点温度 22度C、QNH 29.86インチ水銀柱
11時00分	風向 変動、風速 3ノット、視程 10キロメートル、 雲 5／8 巻雲 高さ不明、 気温 32度C、露点温度 23度C、QNH 29.85インチ水銀柱

2.8 その他必要な事項

同機の飛行規程によれば、同機（複座）の最良滑空比は速度90キロメートル／時で27であり、失速速度は61キロメートル／時である。

3 事実を認定した理由

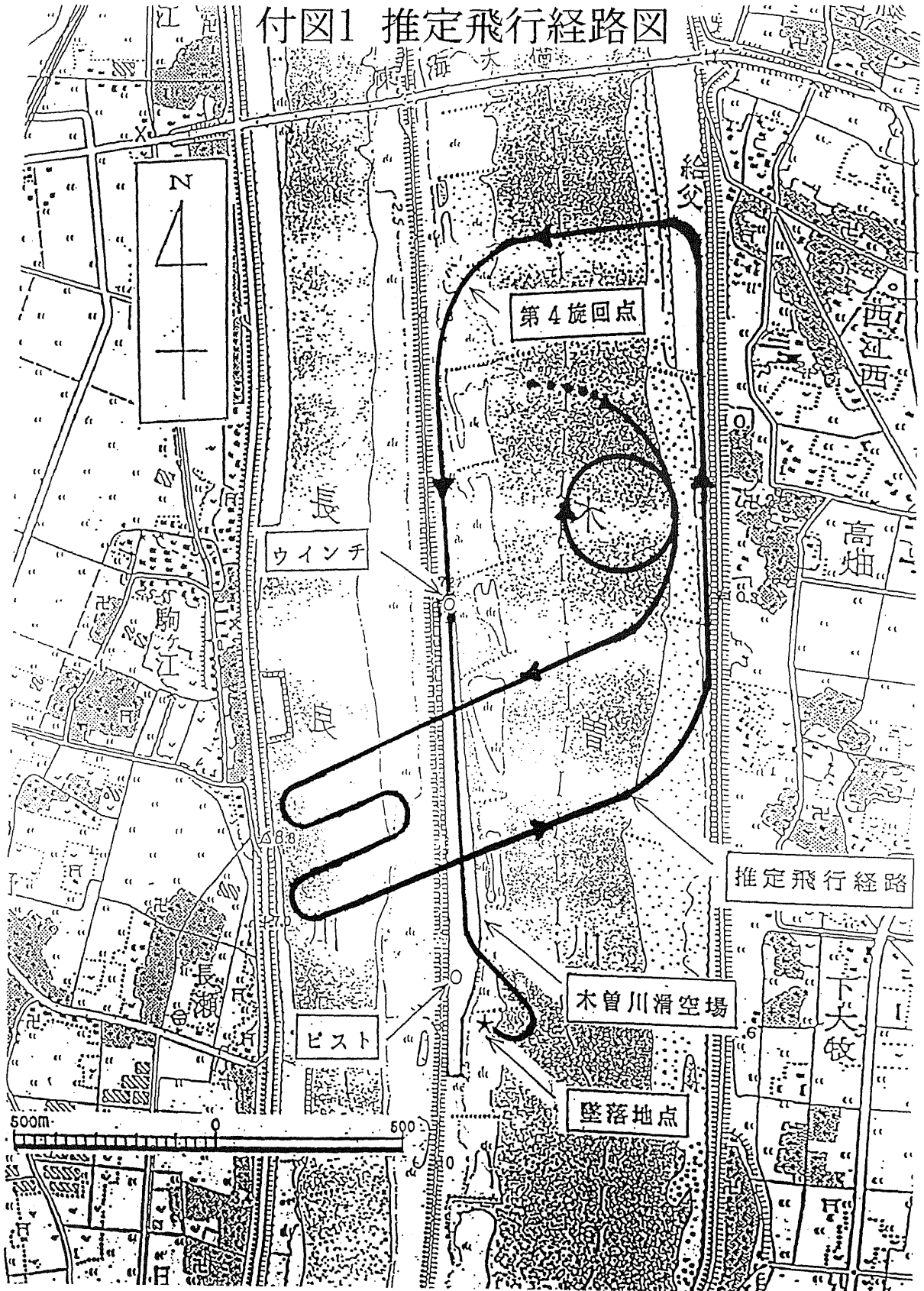
3.1 解析

- 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 当時の気象状況は、事故の発生に関連がなかったものと推定される。
- 3.1.4 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。
- 3.1.5 機長によれば、滑空場に北側から低空で高速進入し、急上昇して旋回し北向きに着陸しようとしたとのことであるが、同機は滑走路を水平飛行中に速度が低下し、さらに急上昇急旋回したため急激に速度を失って失速したものと推定される。
- 3.1.6 機長が着陸に際し、低空で高速進入し、急上昇して旋回し着陸するような高度な技術を必要とする着陸方法を安易に行ったことは、不適切であったものと考えられる。

4 原因

本事故は、機長が低空で高速進入し、急上昇して旋回し着陸する着陸方法を行う際、同機は滑走路を水平飛行中に速度が低下し、さらに急上昇急旋回したため急激に速度を失って失速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/アレキサンダー・シュライハー式ASK13型
三面図

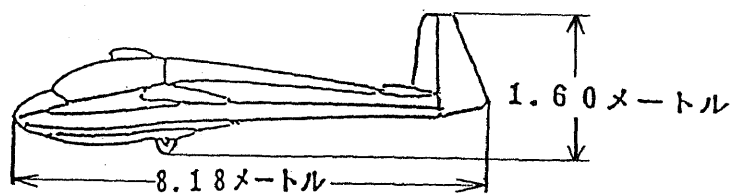
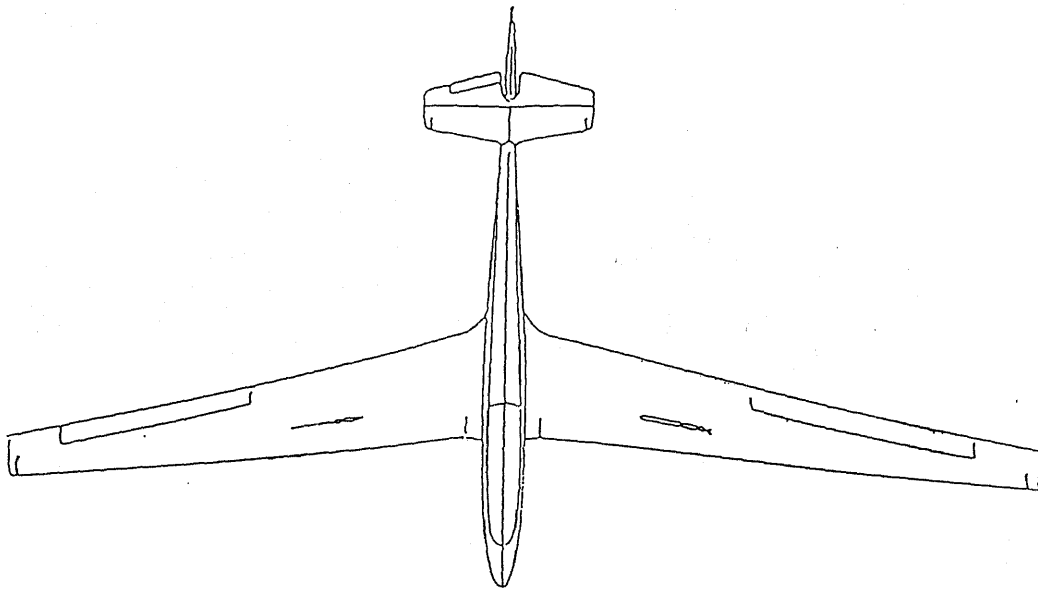
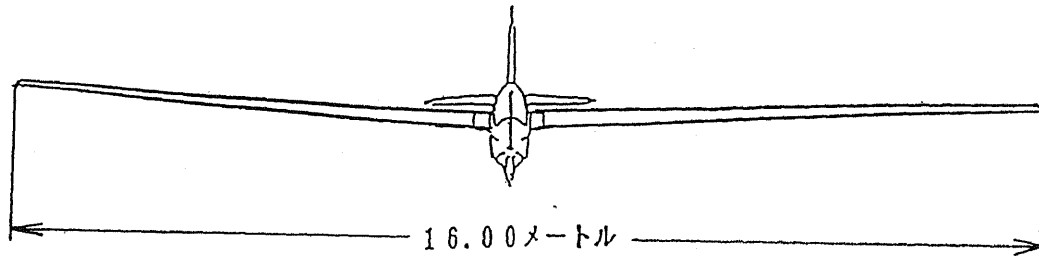


写真 事故機

