

航空事故調査報告書

個人所属

アレキサンダー・シュライハー式ASK23B型JA2386

埼玉県妻沼滑空場

平成6年3月4日

平成6年7月7日

航空事故調査委員会議決

委員長 竹内和之

委員 小林哲一

委員 宮内恒幸

委員 東口 實

1 航空事故調査の経過

1.1 航空事故の概要

個人所属アレキサンダー・シュライハー式ASK23B型JA2386（滑空機、単座）は、平成6年3月4日、練習飛行のため埼玉県妻沼滑空場をウインチ曳航により離陸する際、低高度で曳航索を離脱し、09時52分ごろ、滑走路路上にハードランディングとなり中破した。

同機には、機長のみが搭乗していたが、死傷はなかった。

1.2 航空事故調査の概要

1.2.1 調査組織

航空事故調査委員会は、平成6年3月8日、本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6年3月9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 8 6 は、平成6年3月4日、機長により飛行前点検を受け異常のないことが確認された後、同機は練習飛行のため、埼玉県大里郡妻沼町大字葛和田大野地先、妻沼滑空場の滑走路32からウインチ曳航により09時51分ごろ離陸した。

その後の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、離陸直後の上昇速度が遅く50km/hの速度からなかなか増速しなかった。機首を水平に下げ増速を試みたが、思うように機速が得られず、このままでは危険と感じ高度約50mで手動により曳航索を離脱した。

離脱後、機首を下げて増速するとともに、高度を下げるためスポイラーを開いた。その直後、速度が不足していることに気づきスポイラーを閉じたが、大きな沈下が止まらずそのまま接地した。離陸地点から約250mの地点に接地したが、接地時に衝撃を感じた。着陸後、スポイラーを開いてブレーキをかけて停止した。

このような曳航中に曳航索を離脱する経験は初めてだった。

ピストで事故を目撃した操縦教員によれば、次のとおりであった。

同機は、約2mの背風の状況下でいつもより少し長めの地上滑走の後、離陸した。上昇速度が少し遅いと感じたが、飛行の継続に支障があるほどではないように思った。また、上昇速度が遅いことについて機長からウインチ・サイドに無線連絡はなかった。同機は高度約40～50mで機首が下がり曳航索が離脱したため、ピストにいた他の操縦教員が、「離脱確認」を無線で送信した直後に同機のスポイラーが開かれた。同機は、離脱後さらに機首を下げて増速すると思っていたが、そのまま増速することなく、引き起こし不足の状態でもーズギアとメインギアが同時に接地した。接地後、同機は右に少しヨーイングしながら滑走し滑走路上で停止した。

なお、当日はグライダー競技選手権大会の期間中であり、機長はこの大会に参加を予定しており、この日初めての練習であった。

事故発生地点は、滑空場の滑走路上で、事故発生時刻は09時52分ごろであった。

(付図1参照)

2.2 人の死亡、行方不明及び負傷

なし

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

ノーズギア取付部 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 21歳

| | |
|-------------------|---------------|
| 自家用操縦士技能証明書（滑空機） | 第19023号 |
| | 平成4年11月30日 |
| 限定事項 上級滑空機 | 平成4年11月30日 |
| 第二種航空身体検査証明書 | 第24670304号 |
| 有効期限 | 平成6年12月24日 |
| 総飛行時間（発航回数） | 45時間51分（246回） |
| 同型式機飛行時間（発航回数） | 18時間22分（76回） |
| 最近30日間の飛行時間（発航回数） | 5時間48分（6回） |

2.6 航空機に関する情報

2.6.1 航空機

| | |
|-------------|------------------------|
| 型 式 | アレキサンダー・シュライハー式ASK23B型 |
| 製造番号 | 第23089号 |
| 製造年月日 | 昭和61年12月9日 |
| 耐空証明書 | 第93-26-07号 |
| 有効期限 | 平成6年9月14日 |
| 総飛行時間（発航回数） | 416時間02分（1,848回） |

2.6.2 重量及び重心位置

事故当時、同機の重量は305kg、重心位置は440mmと推算され、いずれも許容範囲（最大離陸重量360kg、事故当時の重量に対応する重心範囲285～455mm）内にあったものと推定される。

2.7 気象に関する情報

2.7.1 ピストにいた操縦教員等によれば、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 晴れ、風向 南、風速 2 m/s、視程 8~9 km

2.7.2 事故現場の南西約8 kmに位置する熊谷地方気象台の当日の気象観測値は、次のとおりであった。

09時00分 天気 快晴、風向 北北東、風速 2.5 m/s、視程 8 km、
気温 7.4°C、露点温度 -2.5°C、気圧 1,010.8 hPa

10時00分 天気 快晴、風向 東北東、風速 2.2 m/s、視程 8 km、
気温 8.7°C、露点温度 -2.2°C、気圧 1,010.0 hPa

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。

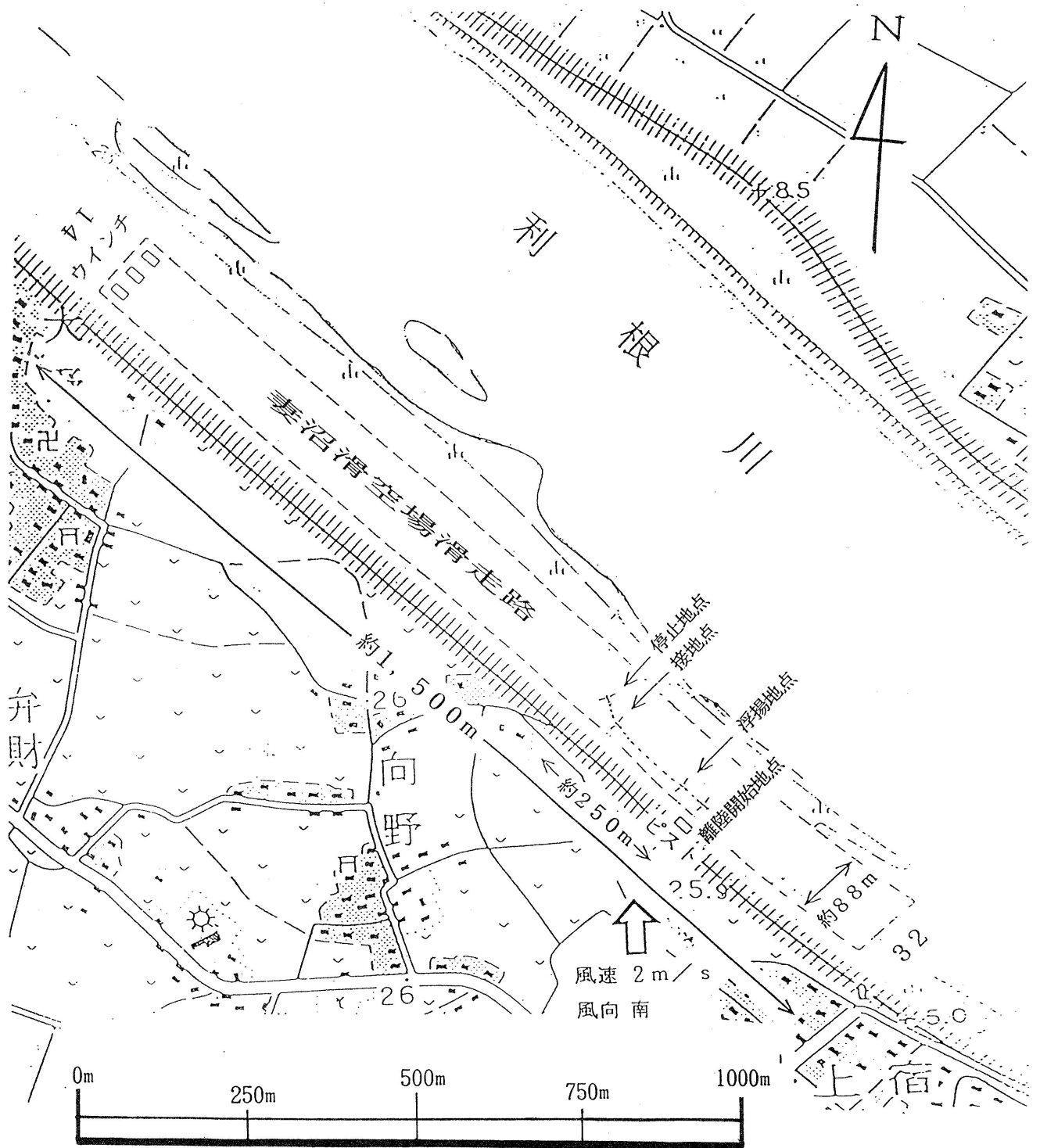
3.1.2 同機は、有効な耐空証明を有し、所定の整備及び点検が行われていた。

3.1.3 2.1項の飛行の経過で述べたとおり、機長は、手動により曳航索を離脱した後、飛行速度を増加させるため機首を下げたが、同時に不用意にスポイラーを開いたため、同機は増速されないまま沈下率が大きくなり、ハードランディングとなったものと推定される。

4 原因

本事故は、機長が低高度で曳航索を離脱後、速度不足のまま、スポイラーを開いたため、沈下率が大きくなり、ハードランディングとなったものと推定される。

付図 1 事故現場見取図



付図2 アレキサンダー・シュライハー式
ASK23B型 三面図

単位：m

