

航空事故調査報告書

航空事故調査委員会議決

委員長 相原康彦

委員 勝野良平

委員 加藤 晋

委員 水町 守志

委員 山根 皓三郎

平成10年4月2日議決 個人所属

PZL-ビエルスコ式

SZD-50-3 “プハッチ”型 JA2540

埼玉県妻沼滑空場 平成10年2月8日

航空事故調査報告書

所 属 : 個人所属
型 式 : P Z L - ビエルスコ式 S Z D - 5 0 - 3 “プハッチ” 型
登録番号 : J A 2 5 4 0
発生場所 : 埼玉県妻沼滑空場
発生日時 : 平成 1 0 年 2 月 8 日 1 3 時 5 7 分ごろ

1 航空事故調査の経過

1.1 航空事故の概要

J A 2 5 4 0 は、平成 1 0 年 2 月 8 日 1 3 時 5 7 分ごろ、操縦教育証明の技能証明取得のための訓練飛行で、機長が同乗教育の教官として前席、訓練生が後席に搭乗し、妻沼滑空場をウインチ曳航により発航した直後、速度が少なかったため曳航索を離脱し、発航を中止して着陸した際、ハードランディングとなり、機体を損傷。

搭乗者の死傷 死傷者なし

航空機の損壊 中破

1.2 航空事故調査の概要

主管調査官ほか 1 名の航空事故調査官が、平成 1 0 年 2 月 9 日、現場調査を実施。原因関係者からの意見聴取を行った。

2 認定した事実

2.1 乗組員に関する情報

機長 (同乗教育教官) 男性 4 4 歳

自家用操縦士技能証明書 (滑空機) 第 8 2 2 8 号

限定事項 滑空機上級 昭和 5 4 年 4 月 1 3 日

操縦教育証明 (滑空機) 第 5 7 4 号

昭和 5 6 年 1 月 1 3 日

第 2 種航空身体検査証明書 第 2 7 8 3 1 6 4 9 号

有効期限 平成 1 0 年 3 月 5 日

総飛行時間 7 6 5 時間 0 6 分 (発航回数 4 , 9 1 1 回)

最近 1 年間の操縦教育飛行時間 2 0 時間 3 2 分 (発航回数 1 3 2 回)

最近 3 0 日間の飛行時間 0 時間 0 0 分 (発航回数 0 回)

同型式機飛行時間 7 4 時間 3 6 分 (発航回数 4 3 2 回)

訓練生 男性 22歳

自家用操縦士技能証明書 (滑空機)

第23070号

限定事項 滑空機上級

平成8年10月22日

第2種航空身体検査証明書

第27810384号

有効期限

平成10年11月17日

総飛行時間

71時間03分 (発航回数288回)

最近30日間の飛行時間

18時間21分 (発航回数 12回)

同型式機飛行時間

0時間00分 (発航回数 0回)

2.2 航空機に関する情報

2.2.1 滑空機

型式

PZL-ビエルスコ式SZD-50-3 “プハッチ”型

製造番号

B-2091

製造年月日

平成6年7月26日

耐空証明書

第97-14-17号

有効期限

平成10年9月10日

総飛行時間

725時間40分

定期点検(75時間点検、平成10年2月3日実施)後の飛行時間

12時間14分

2.2.2 機体調査

前輪 取付部座屈

胴体 上面及び左側面亀裂 (主翼後縁上部)

尾部 垂直尾翼破損、方向舵脱落

2.3 気象に関する情報

2.3.1 事故当時の気象は、機長、訓練生及びピスト付近での目撃者によれば、概略次のとおり。

事故発生日の天気は曇り、視程は5～6km、風は無風に近かったが、時折微風があり、その風向きは変動していた。発航(滑走帯方向14)時は北風で左背風気味(1～2m/s)であった。

2.3.2 現場から南南西約7.5kmに位置する東京管区气象台熊谷地方气象台の観測値は、次のとおり。

13時00分 風向 南、風速 2m/s

14時00分 風向 北西、風速 3m/s

15時00分 風向 西北西、風速 1m/s

2.4 現場調査

事故現場は、B滑走帯14の発航位置から南東へ約420m、ウインチの位置から北西へ約910mの地点で、曳航索回収車用舗装道路及び滑走帯に、左主翼翼端、尾輪、主輪及び前輪の接地痕があり、機体は機首を概ね北に向けて停止。

(付図1参照)

3 事実を認定した理由

JA2540は、同乗教育による空中操作課目を実施するため、ウインチ曳航により13時57分ごろ、訓練生の操縦により妻沼滑空場を発航。なお、同機は、当日5回目の飛行で、機長は、同機では4回目、訓練生は当日1回目の飛行。

機長、訓練生及び目撃者の口述によれば、事故に至るまでの経過は、概略次のとおり。

発航直後、発航速度が少なかったため訓練生が「ウインチ遅し」をウインチ・マンに通報、ウインチ・マンは「フルパワー」と答えたが、機速が得られなかったため、機長が曳航索の離脱を訓練生に指示、訓練生は索を離脱、発航中止による着陸操作を実施。この時、同機は高度7～8mで、曳航索回収車用舗装道路より西側に流されており、訓練生は、このまま着陸するのは側溝や段差があるため危険と判断、これを回避するための修正操作を実施した直後、機体は左へ傾いたまま、機長が修正操作を実施する間もなくハードランディング。

地上痕跡及び機体の損傷状況から、左翼端が接地、機首を左へ偏向しながら右へ横滑りの状態で前輪側からハードランディング、その反動で尾部を強打、その後、前輪及び主輪が曳航索回収車用舗装道路及び滑走帯を横滑りした後、停止したものと推定。

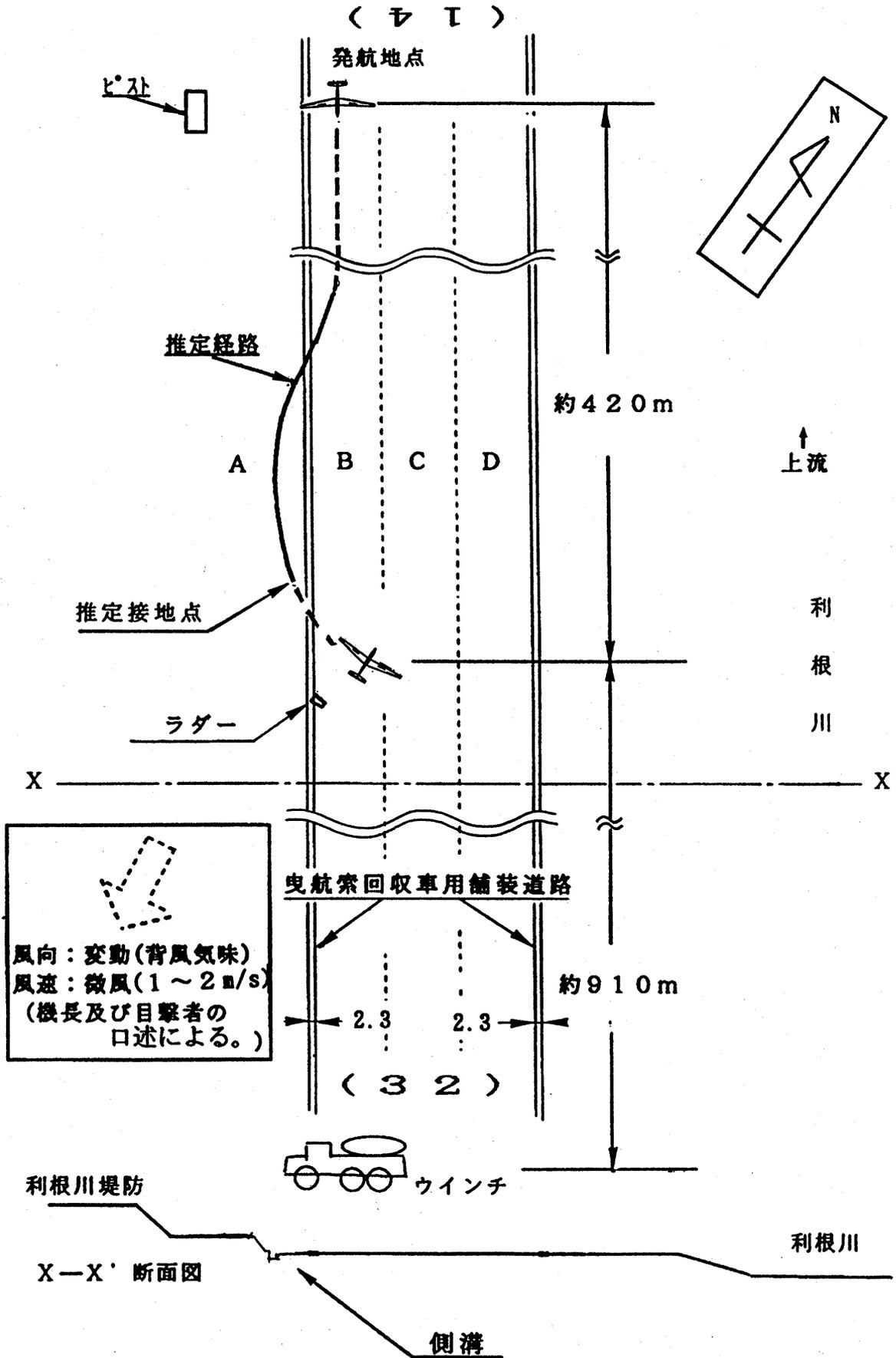
発航直後、速度が少なかったこと及び機体が西側に流されたことについては、現場付近の風向が変動しており、事故時は左後方からの背風であったためと推定。

(付図1及び写真参照)

4 原因

本事故は、同機が背風のため速度が十分得られず、発航を中止した後、右横滑りの状態で前輪側からハードランディングとなり、機体を損傷したことによるものと推定。

付図 1 妻沼滑空場概略見取図



付図 2 P Z L - ビエルスコ式
S Z D - 5 0 - 3 " プハッチ " 型三面図

単位 : m

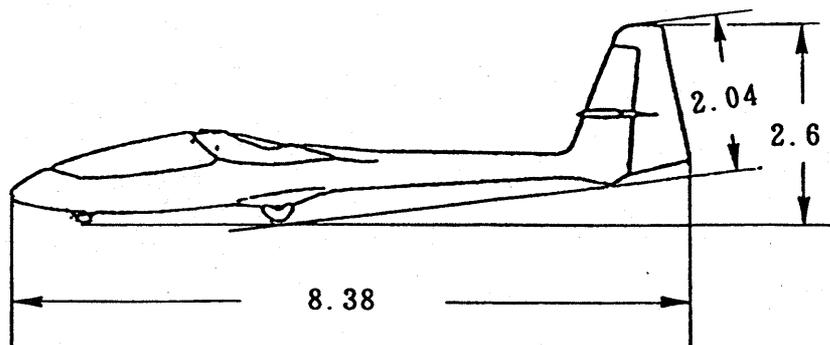
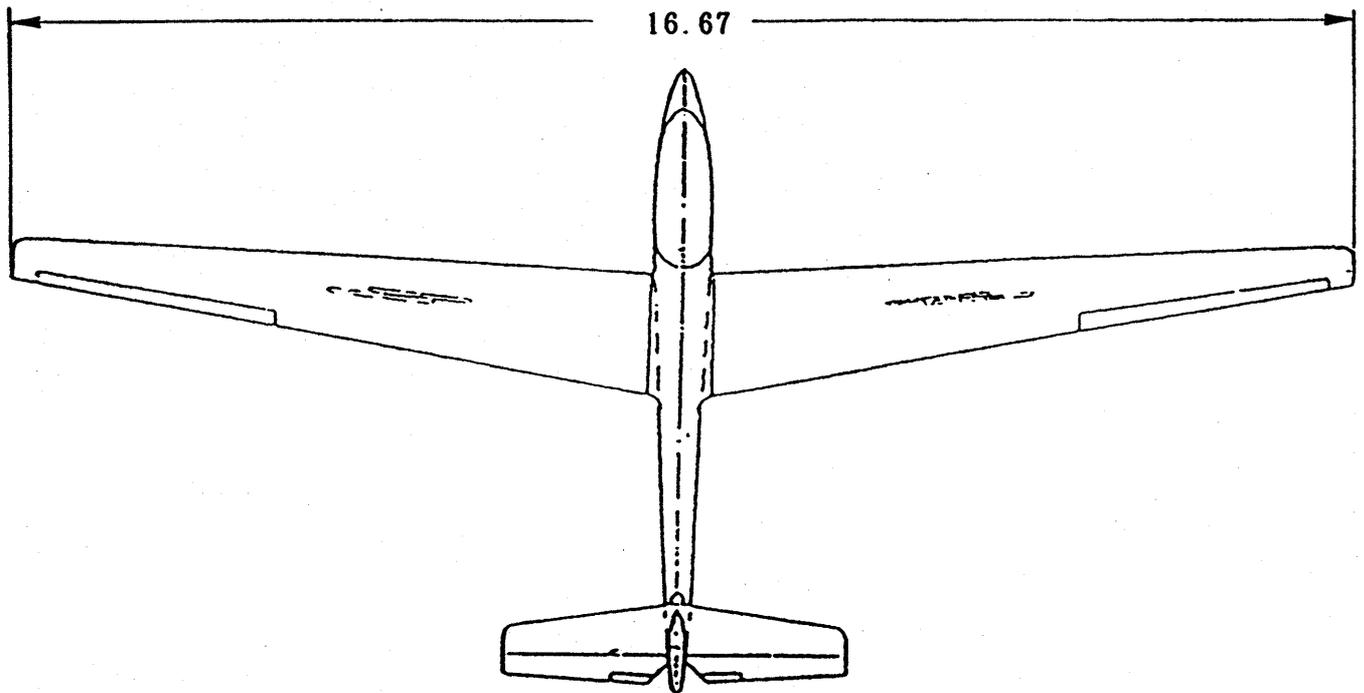
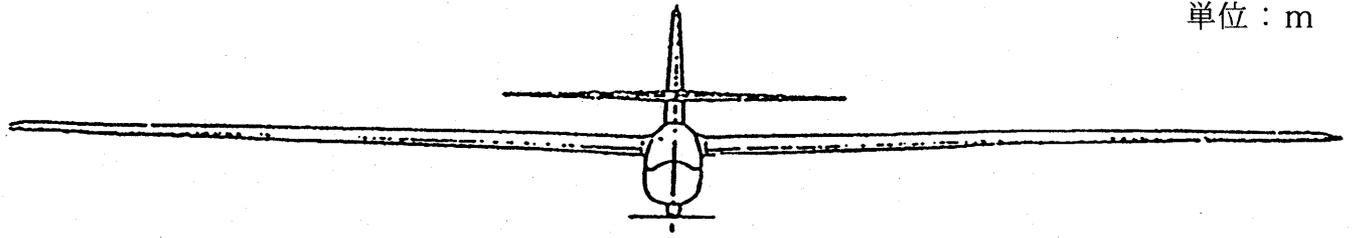


写真 事故機

