

個人所属ダイヤモンド・エアクラフト式HK36Rスーパーディモナ型
(動力滑空機、複座) JA36HKの航空事故調査について
(経過報告)

令和6年10月31日
運輸安全委員会(航空部会)

運輸安全委員会は、令和5年11月19日、埼玉県羽生市内羽生滑空場において、個人所属ダイヤモンド・エアクラフト式HK36Rスーパーディモナ型JA36HKが離陸直後、エンジン出力低下のため不時着し、機体が損傷した航空事故について、令和5年11月から原因を究明するための調査を進めてきたところであるが、これまでの調査で得られた情報をもとに、更に事実の確認や分析を進めるとともに、原因関係者からの意見聴取及び関係国への意見照会を行う必要がある。このため、本調査については、本航空事故が発生した日から1年以内に調査を終えることが困難であると見込まれる状況にあることから、運輸安全委員会設置法第25条第4項の規定に基づき、以下のとおり本調査の経過を報告する。

なお、本経過報告の内容については、今後、新たな情報の入手等により、修正されることがあり得る。

また、本調査は、本航空事故に関し、運輸安全委員会設置法及び国際民間航空条約第13附属書に従い、航空事故及び事故に伴い発生した被害の原因を究明し、事故等の防止及び被害の軽減に寄与することを目的として行うものであり、本航空事故の責任を問うために行うものではない。

1. 航空事故の概要

個人所属ダイヤモンド・エアクラフト式HK36Rスーパーディモナ型JA36HKは、令和5年11月19日(日)、羽生滑空場を離陸直後、エンジンの出力が低下したため着陸を試みたが、同滑空場脇の草地に不時着し、機体が損傷した。

2. 調査の概要

運輸安全委員会は、令和5年11月24日、事故発生の通報を受け、本航空事故の調査を担当する主管調査官ほか1名の航空事故調査官を指名した。現時点までに関係者からの口述聴取、航空機の損傷状況、エンジンの調査及び整備記録の調査、並びに同機のマニュアル類の調査を実施した。

本調査には、事故機的设计・製造国であるオーストリア共和国の代表が参加している。

3. 判明している主な事実情報

(1) 飛行の経過

同機は、11時20分ごろ、機長1名が搭乗し、同滑空場から他の滑空機をえい航し

て離陸滑走中、機長はエンジン回転数の低下を感じ、対気速度も上がらなかったため、離陸を中止した。

その後、同機のみで離陸したが、対地高度約10mに達したところでエンジン出力が低下したため、滑走路に戻るために左旋回したところ、滑走路脇の草地に接触し、約180°左に回転しながら11時28分ごろ不時着した。同機は、不時着の際に機体が損傷（大破）した。



図1 不時着後の状況

(2) 死傷者

なし

(3) 航空機の損壊

胴体尾部の折損、両主翼端に擦過痕、水平安定板取付け部損傷、右主輪脱落、プロペラ1枚損傷。

(4) 気象

不時着現場から北西へ約9.5kmの位置にある館林地域気象観測所の観測値によれば、本事故当日11時30分における天気は晴れ、風は西北西4.4m/sであった。

4. 今後の調査

本航空事故の原因及び本航空事故に伴い発生した被害の原因の究明並びに事故の再発防止策の検討のため、これまでの調査で得られた情報をもとに、同機がエンジン出力低下に至った経緯など、更なる事実確認や分析のほか、原因関係者からの意見聴取及び関係国への意見照会を行う必要がある。

当委員会は、これまでの調査、分析等によって得られた結果を踏まえて、引き続き本航空事故の原因等の調査を進める。