

立教大学所属
軽飛行機式SS-1型JA 2117
に関する航空事故報告書

昭和50年12月18日

航空事故調査委員会議決（空委調第144号）

委員長	岡田 實
委員	山口 真弘
委員	諏訪 勝義
委員	上山 忠夫
委員	八田 桂三

1 航空事故調査の経過

1.1 航空事故の概要

立教大学所属軽飛行機式SS-1型（単座）JA 2117は、昭和50年8月1日、埼玉県大里郡妻沼滑空場からウインチえい航により上昇中、高度30～40メートルでえい航索から自然離脱し、同滑空場着陸帯わきの草地にハードランディングして機体は中破した。本事故による人員の死傷はなかった。

1.2 航空事故調査の概要

昭和50年8月1日 現場調査

1.3 原因関係者からの意見聴取

昭和50年12月14日 意見聴取

077001

2 認定した事実

2.1 飛行の経過

当日、同大学は妻沼滑空場の東側の着陸帯を使用して、軽飛行機式SS-1型(単座)により訓練を行っていた。第13回目のえい航は、当該機種には初とう乗の訓練生(以下「機長」という。)がとう乗し、10時48分ごろウインチえい航により南々東方向に離陸した。同機は、通常よりやや浅目の角度で上昇を続けた。同機が高度30~40メートルに到達したとき同機は降下姿勢をとり、えい航索を追い越した。このため、機長はえい航索を離脱しようとしたが、そのとき、えい航索は同機から自然離脱した。場所は長さ約1,000メートルの着陸帯のほぼ中間であった。離脱後、同機は約270度左旋回して同着陸帯を横切り、西南西の方向に滑空して西側の着陸帯(東側の着陸帯にほぼ平行している。)の西にある草地に左傾斜のまま機首を南々西に向けてハードランディングした。

2.2 人の死亡、行方不明及び負傷

死 傷	と う 乗 者		そ の 他
	乗 組 員	そ の 他	
死 亡	0	—	0
重 傷	0	—	0
軽 傷	0	—	0
な し	1	—	

2.3 航空機の損壊の程度

中破

2.4 航空機以外の物件の損壊

なし

2.5 乗組員に関する情報

機長 昭和28年7月2日生

操縦練習許可書 東第657号

077002

昭和51年7月21日まで有効
単独飛行の技能に関する教官の証明

昭和49年7月22日
総飛行回数(総飛行時間) 171回(16時間46分)
うち軽飛行機式SS-1型 0回(当該事故の飛行回数は含まない)
最近30日間の飛行回数 10回
単独飛行回数(時間) 7回(39分)

教官(地上監督) 昭和19年8月11日生
自家用操縦士(滑空機上級)技能証明書 第1859号
昭和40年12月23日取得
操縦教育証明(滑空機) 第402号
昭和49年11月30日取得
第三種航空身体検査証明書 第31400292号
昭和50年9月20日まで有効
総飛行回数(総飛行時間) 1,593回(293時間14分)

2.6 航空機に関する情報

航空機型式 軽飛行機式SS-1型(単座)
製造年月日 昭和45年3月21日
製造番号 第69-26号
耐空証明書番号 第49-21-23号
昭和51年2月22日まで有効
総飛行回数(総飛行時間) 1,479回(168時間46分)

2.7 気象に関する情報

機長の口述によると、事故当時の気象は快晴、視程5キロメートル、東南東の風約5メートル/秒であった。

2.8 航空機又はその部品の損壊に関する情報

左翼後縁材及び左翼上面合板にき裂
胴体下面鋼管湾曲

077003

3 事実を認定した理由

3.1 解析

事故機の調査結果、機長及び教官の口述から機体、システム等は事故発生時まで正常な状態であったものと認められる。

また、事故発生時ウインチ及びその作動状態はウインチの調査結果、ウインチマン及び教官の口述から正常であったものと推定される。

機長の当該機種での飛行経験は初めてであり、同機には不馴れであったものと認められる。

機長は、高度30～40メートルで速度がウインチえい航における最高限界速度に近づいてきたので機首を抑えたが、この操作が過大であったため、えい航索を追い越し、さらに同索から自然離脱する結果となったものと推定される。

同機は、えい航索から離脱後約270度旋回して着陸帯を横切って直進し、同着陸帯とほぼ平行な西側の着陸帯に着陸進入を試みようとしたが、高度が低下したため旋回しきれず、同着陸帯の西の草地に左傾斜のまま機首を南々西に向けてハード・ランディングしたものと推定される。

同機は、高度30～40メートルで着陸帯のほぼ中間で索が離脱した後、直進しないで左旋回に入ったが、直進してタイプ・ブレーキを使用することにより同着陸帯に安全に着陸できたものと推定され、この点機長の判断が適切でなかったものと考えられる。

4 結 論

- (1) 同機は所定の耐空証明書を有し、かつ整備されていた。
- (2) 機長は適法な資格を有していた。
- (3) 機長の当該機種での飛行経験は初めてであり、不馴れであったものと認められる。
- (4) えい航中の機長の機首抑え操作が過大であったと推定され、同機は高度30～40メートルでえい航索から自然離脱した。
- (5) 同機はただちに旋回したが、高度が低く、意図した着陸帯に着陸できず草地にハード・ラ

077004

ンデングした。

(6) 索を離脱後直進してダイブ・ブレーキを使用すれば安全に着陸できたものと推定される。

原 因

本事故は、上昇時における機長の機首抑え操作が過大であったため、高度30～40メートルでえい航索から自然離脱し、その後の着陸地点の選定の判断が適切でなかったことによるものと推定される。

077005