

京浜ソアリングクラブ所属
萩原式H-23C-2型JA2065
に関する航空事故報告書

昭和51年5月20日

航空事故調査委員会議決（空委調第35号）

委員	長	岡田	實
委員	員	山口	真弘
委員	員	諏訪	勝義
委員	員	上山	忠夫
委員	員	八田	桂三

1 航空事故調査の経過

1.1 航空事故の概要

京浜ソアリングクラブ所属萩原式H-23C-2型JA2065は、昭和51年3月28日16時41分ごろ、千葉県東葛飾郡関宿町、関宿滑空場において、着陸滑走中、滑走路脇に駐機していたアレキサンダーシュライハーK8B型滑空機に接触し、両機とも小破した。

当該機には機長のみとう乗していたが死傷はなかった。

1.2 航空事故調査の概要

昭和51年4月3日～4日 現場調査

1.3 原因関係者からの意見聴取

昭和51年4月26日 意見聴取

098001

2 認定した事実

2.1 飛行の経過

機長は事故当日、第1回目は13時42分に滑走路36から離陸し6分間の飛行を行い、第2回目として16時36分に滑走路18から離陸した。上昇及び場周経路の各旋回も順調に行われ、滑走路末端から約300メートルの地点において高度約300フィートで第4旋回を実施し対気速度約85キロメートル/時で最終進入経路に入った。第4旋回を終了した段階でダイブブレーキを全開にした。機長は滑走路に機軸を合わせ降下進入を行っていたが、接地が近づいた段階で接地点付近に水溜りを発見し、これを避けるため進入経路の方向を僅かに左に変え、そのままの経路を設定接地点から左に約5メートルの地点に接地した。機長は接地後、左前方に駐機していた滑空機が意外に接近していることに気づき、右ラダーペダルを踏んだが間に合わず、同機の左主翼先端が駐機していた滑空機の右主翼下面に接触し同下面を擦過した後、同機のキャノピーに接触し右に偏向して約30メートル滑走した後停止した。

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

小破

2.4 航空機以外の物件の損壊

駐機中の滑空機（JA2181）小破

右主翼下面リブ（翼端から2.2メートル）小骨1本折損、及び同部ガセット破損

キャノピー破損

098002

2.5 乗組員に関する情報

機長 昭和19年6月6日生
自家用操縦士技能証明書(滑空機上級) 第6499号
昭和50年8月26日取得
第3種航空身体検査証明書 第31650706号
有効期間 昭和50年9月19日から昭和51年9月18日まで
総飛行回数 230回
単独飛行回数 83回

2.6 航空機に関する情報

型 式 萩原式H-23C-2型
製造年月日 昭和40年3月15日
製造番号 第79号
耐空証明書 第50-11-13号
有効期間 昭和50年12月14日から昭和51年12月13日まで
総飛行時間 1,046時間17分30秒(12,559回)
前回検査後総飛行時間 16時間04分30秒(193回)

2.7 気象に関する情報

機長の口述によれば事故当時の気象は晴, 視程10キロメートル以上, 風向180度, 風速2~3メートル/秒であった。

2.8 航空機の損壊に関する情報

- 1 左主翼先端に凹み
- 2 左主翼下面リブガセット破損(翼端から1.2メートル)
- 3 左エルロンマスバランス取付部破損

098003

3 事実を認定した理由

3.1 解析

JA2065の機長は適法な資格を有していた。JA2065は有効な耐空証明を受けており、事故前の飛行及び事故後の同機の調査からは同機に不具合があった証拠は認められなかった。機長の口述から最終進入までの飛行は異常なく順調に行われたものと認められる。最終進入の途中から接地に至る最終進入経路が滑走路軸線に対し左斜め方向であったことは、機長の口述から、接地点付近の水溜りを避けるために機長が自ら経路を変えたものであり、また接地後同機が左に偏向したまま直進したことは、そのままのコースでも支障はないと判断したことによるものと認められる。

接触された滑空機は設定接地点を含む滑走路軸線から約15メートル外側に駐機していたが、その間隔はやや近かったものと考えられる。

4 結論

- (1) 機長は適法な資格を有していた。
- (2) JA2065は有効な耐空証明を有しており、事故前に機体に不具合があった証拠は認められなかった。
- (3) 機長は接地前、接地点付近の水溜りを避けるため、進入経路の方向を僅かに左に変えたが、そのままのコースでも着陸滑走に支障はないものと判断していた。
- (4) 接触された滑空機の駐機場所は滑走路にやや近かったものと考えられる。

原因

本事故は、機長が水溜りを避けるため着陸進入経路を変えても、駐機中の滑空機と接触することなく着陸できるものと誤判断したことによるものと認められる。

なお、地上駐機が滑走路にやや接近しすぎていたことも関与していたものと考えられる。

098004

4 結 論

- (1) JA5161の機長は適法な資格を有しており、飛行経験及び身体状態は事故原因に直接関連がなかったものと推定される。
- (2) JA5161は適正な耐空証明を有していた。
- (3) 左主脚サイドリンクサポート取付部リブが事故発生以前に、すでに一部疲労破壊し上記サポートの位置にずれを生じていたものと推定される。
- (4) 前項の結果サイドリンクがオーバセンターしない状態となり、右旋回を行ったことにより発生した横方向の力によって左主脚が折れこまれたものと推定される。

原 因

本事故は左主脚サイドリンクサポート取付部リブが疲労破壊していたため、これに起因するサイドリンクサポート位置のずれにより、サイドリンクがオーバセンターしない状態で着陸後右旋回を実施したことにより発生した横方向の力によって左主脚が折れこまれたことによるものと推定される。

所 見

本事故は、製造後総飛行時間約3,700時間、総着陸回数約6,000回で、左主脚サイドリンクサポート取付部リブの疲労破壊に起因して発生していることから、同系列の型式機については、飛行時間及び着陸回数を考慮して適切な上記部分の点検または検査を実施する必要があると認められる。

098005