

中部日本航空連盟所属  
萩原式H-23C型JA 2052  
に関する航空事故報告書

昭和51年10月21日

航空事故調査委員会（空委調第161号）

委員	長	岡	田	實
委員	員	山	口	真
委員	員	諏	訪	勝
委員	員	上	山	忠
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

昭和51年8月14日中部日本航空連盟所属萩原式H-23C型JA2052は、岡崎市八帖町矢作川河川敷内岡崎滑空場からウインチえい航により上昇中、高度40～50メートルでえい航索が切断し、右旋回して出発点に帰投し着陸の際、右翼端から接地し航空機は中破したが、とう乗者2名には異常はなかった。

### 1.2 航空事故調査の概要

昭和51年8月15日 現場調査

### 1.3 原因関係者からの意見聴取

昭和51年10月19日 意見聴取

134001

## 2 認定した事実

### 2.1 飛行の経過

中部日本航空連盟愛知支部岡崎飛行クラブはクラブ員の操縦訓練のため、ウインチえい航による飛行を07時30分から開始した。

当該機は、29回まで順調に飛行していたが、30回目に索切れが生じたので索を修理点検した。

当該飛行はその後の6回目で、練習生と操縦教員が乗組み16時30分南に向って離陸した。

当該機は、正常にえい航上昇及び加速が行われたが、出発点から距離約200メートル、高度40～50メートルでえい航索が切断した。

練習生は直ちに機首を押さえ速度を点検してえい航索を離脱したところで、操縦教員が操縦を交替した。操縦教員は速度75キロメートル/時を保持して直進した後180度右旋回を行ったが、沈下率が大きく、高度が10メートル位となったのでさらに右旋回を始めたが回りきれず、滑走路方位に対し約45度の進入角で、滑走路西側の石積みの堤に右翼が接触した。

当該機は、滑走路に接地した後、右に90度グランドループして堤防の草地で停止した。

### 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	2	—	

### 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

練習生 昭和26年12月12日生  
資格 操縦練習許可書 名第25号  
昭和51年5月14日取得  
飛行回数 108回  
操縦教員 昭和2年10月29日生  
資格 自家用操縦士(滑空機)上級2183号  
昭和42年1月14日取得  
教育証明325号  
昭和46年7月8日取得  
飛行回数 5,000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38年3月1日  
製造番号 63  
耐空証明書番号 第51-9-3号  
有効期間 昭和51年4月10日から昭和52年4月9日まで  
総飛行時間 807時間32分  
飛行回数 9,197回  
前回検査後の総飛行時間 56時間  
前回検査後の総飛行回数 567回

## 2.7 気象に関する情報

操縦教員の口述によると、事故当時は、晴時々曇で南西の風3メートル/秒であった。

## 2.8 航空機及び部品の損壊に関する情報

右翼端の一部離脱  
右翼取付部から離脱  
機首部、主そり及び胴体下部の鋼管数ヶ所破損

## 3 事実を認定した理由

### 3.1 解析

操縦教員の口述及び機体の調査から、機体は事故発生まで正常であったものと認められる。

当日、えい航に使用された索は直径4.8ミリメートル(7×7本撚)の鋼線で、機体側から560メートル付近の継なぎ目で切断しており、継なぎ目の摩耗によるものと推定される。

えい航索の点検は、飛行前及びほぼ15回飛行毎に実施しており、当該飛行は30回目の飛行時の索切れに対する修理点検した後の6回目で、切断箇所は当該修理箇所以外であり索の点検は不十分であったものと認められる。

滑空場は全長1,500メートルの河川敷にあり、そのうち着陸帯として1,000メートルが整地されている。当該機が高度40～50メートルでえい航索が切断した時は、ほぼ200メートル進んだ付近で未だ800メートルの着陸帯があり、直進して離陸するだけの余裕があったものと認められる。

当該機は、えい航索が切断した後出発地点に戻るため右旋回を行ったが、沈下率が大きく最終旋回を正常に行っているには着陸帯に到達できなくなったため、バンクを浅くしながら左外滑りのまゝ滑走路に到達したものと認められる。

当該機は、完全に回りきれず45度の進入角度で外滑りのまゝで接地したため、接地後右に回されグランドループに入ったものと認められる。

## 4 結 論

- (1) JA2052は、適法な耐空証明を有し、かつ整備されていた。
- (2) 乗組員は何れも適法な資格を有していた。
- (3) JA2052は、ウインチえい航中高度40～50メートルでえい航索が切断した。
- (4) えい航索の切断は、継なぎ目の摩耗によるものと推定される。
- (5) えい航索の点検は行われていたが、不十分であった。
- (6) えい航索切断後は直進すべきところを、出発地点に戻るため旋回したが回りきれず、滑走路方位に対し約45度で接地した後グランドループを起した。

## 原 因

本事故は、操縦教員がえい航索切断後直進すべきところを、出発地点へ戻るための旋回を行ったが回りきれず、接地後グランドループを起したもので、えい航索の切断は、継なぎ目の摩擦によるものと推定される。

**134005**