

名古屋大学所属
三田式3型改1JA2112
に関する航空事故報告書

昭和55年4月23日

航空事故調査委員会議決（空委第18号）

委員 長	八 田 桂 三
委員	榎 本 善 臣
委員	諏 訪 勝 義
委員	小一原 正
委員	幸 尾 治 朗

1 航空事故調査の経過

1.1 航空事故の概要

名古屋大学所属三田式3型改1JA2112は、昭和54年9月9日10時59分ごろ、機長のみがとう乗し、訓練を終えて着陸のため福井空港に進入中、同空港の滑走路北側末端より北北東約300メートル先の水田（福井県坂井郡坂井町東長田）に不時着し、農道の側溝に接触して中破した。

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54年9月10日～12日 現場調査

1.3 原因関係者からの意見聴取

昭和55年4月21日 意見聴取

269001

2 認定した事実

2.1 飛行の経過

日本学生航空連盟は、福井空港において、昭和54年9月6日から、JA2112、JA2232及びJA2216の3機の滑空機を使用して、指導員研修のための訓練を実施していた。

9月9日、JA2112は、当日第12回目の飛行で、機長のみがとう乗し、10時46分ごろ滑走路36からJA3117（パイパー式PA-18-150型）によりえい航され離陸した。

同機は、10時51分ごろ高度約580メートルで索を離脱した後、積雲の下で右旋回を行ったが高度上昇は得られなかった。

その後、機長は、2回目の高度獲得を試みるため、滑走路の北東約3キロメートル付近にあった積雲に向かって飛行し、積雲下高度約400メートルで右旋回を行った。

機長は、約1/4旋回したところで昇降計が0を指していたため旋回を継続し、さらに2旋回を行ったのち、続いて左旋回を行ったが高度上昇が得られず、高度計の指示が約300メートル以下となったため帰投することとした。

帰投の途中、機長は、高度低下が大きくなったため、対気速度を90キロメートル/時とし、滑走路36への着陸を意図し直進して場周経路に達したが、その際の高度は約150メートルで通常の場合周経路高度より低かったため進入意図を変更し、そのまま滑走路中央に向かって直進を続け、滑走路18への進入を行おうとした。（付図参照）

同機は、その間次第に高度が低下し、高度約90メートルとなり、この時点で、機長は、JA2232がすでにベースレグで滑走路36に進入していたこと及び滑走路からのオーバーランを危惧し、右旋回を行った。

機長は、機首を北に向け、滑走路に平行に飛行したが、滑走路北側末端付近で高度が約20メートルとなったため、滑走路18への進入を断念して不時着を決意し、機首方位360度でダイブブレーキを出し、直線着陸体勢に入った。

機長は、着陸進入中、電線を視認したためダイブブレーキを全閉とし、その上を通過し、滑走路北側末端から約300メートル先の水田に不時着した。

接地の直前まで機長は農道と水田との高低差が視認できなかったため、同機は、農道の側溝に主輪が接触したのちバウンドして滑走し、農道の北約23メートルの水田に機首方位360度（磁方位）で停止した。

269002

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に関する情報

水田の稲約230平方メートル損害

2.5 乗組員に関する情報

機長 昭和33年3月11日生

自家用操縦士技能証明書 第8280号

昭和54年5月10日取得

限定事項 滑空機上級

第3種航空身体検査証明書 第31430063号

有効期限 昭和55年6月3日

総飛行時間 27時間09分(198回)

2.6 航空機に関する情報

型式 三田式3型改1

製造年月日 昭和44年10月29日

製造番号 第69-22号

耐空証明書番号 第53-6-5号

有効期限 昭和55年1月9日

総飛行時間 1,215時間53分(7,303回)

269003

2.7 気象に関する情報

福井地方気象台福井空港出張所における事故当時の気象観測値は次のとおりであった。

定時観測（11時00分） 風向270度、風速5ノット、視程15キロメートル、雲量2/8積雲雲高2,500フィート、気温26度C、露点温度19度C、QNH29.95。

2.8 航空機及びその部品の損壊に関する情報

胴体中央部下面外板（羽布） 破損

主輪ホイールドラム 変形

主輪ショックアブソーバ取付部 座屈及び破断

エルロン及びエレベータートルクチューブ 曲り

3 事実を認定した理由

3.1 解析

3.1.1 JA2112は、調査結果及び機長の口述から、事故発生まで異常はなかったものと推定される。

3.1.2 事故当時の気象状況は、事故発生に関連はなかったものと推定される。

3.1.3 機長は、帰投に際し、滑走路36への着陸を意図し場周経路に進入したが、高度が低かったため、滑走路36への着陸を断念したものと推定される。

3.1.4 同機が場周経路に進入の際、高度が低くなったのは、滞空訓練のため旋回を継続していたが、帰投の時機を失し、滑走路までの距離に応じた高度を失ったことによるものと推定される。

なお、帰投の途中において、下降風によりさらに高度が低下したことも考えられる。

3.1.5 機長は、滑走路36への着陸進入を断念した後、滑走路18の中央付近への着陸進入を意図したが、滑走路36のベースレグ上に着陸進入中のJA2232との接触及び滑走路からのオーバーランを危惧したため右旋回を行ったが、低高度であったので滑走路18への進入を断念し、不時着を決意して直進したものと推定される。

3.1.6 機長は、不時着のための降下中、電線を避けようとしてダイブブレーキを全閉としたため、不時着地点が前方へ延びたものと推定される。

3.1.7 同機が接地する際、農道の側溝に接触したのは、機長が稲穂により水田と農道との

269004

高低差を接地直前まで視認できなかったことによるものと推定される。

4 結 論

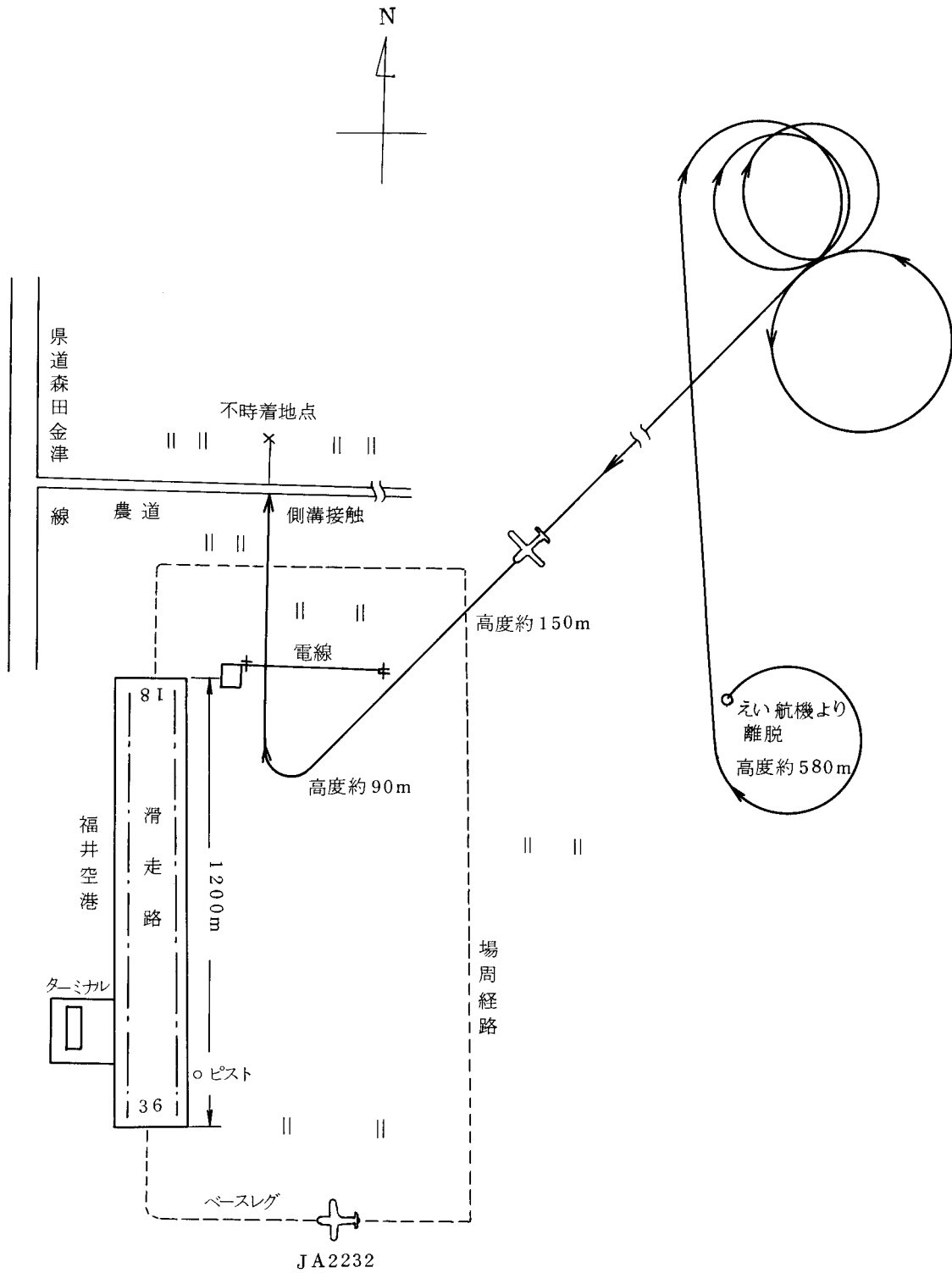
- (1) 機長は、適法な資格を有し、所定の航空身体検査に合格していた。
- (2) 当時の気象状況は、事故に関連はなかったものと推定される。
- (3) JA2112は、有効な耐空証明を有し、調査結果から、事故発生まで異常はなかったものと推定される。
- (4) 同機が滑走路36への場周経路の高度が低くなったため着陸が困難となったのは、機長が帰投の時機を失し、滑走路までの距離に応じた高度が得られなかったことによるものと推定される。
また、帰投の際、下降風のためさらに高度が低下したことも考えられる。
- (5) 機長は、滑走路36への着陸を断念後、滑走路18の中央付近への着陸進入を意図したが、進入中の他機との接触及び滑走路からのオーバーランを危惧し、右旋回を行ったためさらに高度低下をきたし、不時着を決意したものと推定される。
- (6) 同機が接地の際、機長は水田と農道との高低差を視認できなかったため、農道の側溝に接触したものと推定される。

原 因

本事故は、不時着の際、農道の側溝に接触したことによるものと推定される。

なお、不時着をしたことは、訓練からの帰投にあたり、その時機を失したため高度低下をきたしたことが関与しているものと推定される。

推定飛行経路図



269006