

法政大学所属 MITA式3型JA2095 に関する航空事故報告書

昭和56年1月28日

航空事故調査委員会議決（空委第5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

法政大学所属MITA式3型JA2095は、昭和55年11月12日08時54分ごろ、操縦練習のため、操縦教員（以下「機長」という。）及び操縦練習生が乗組み、埼玉県大里郡妻沼町妻沼滑空場において、ウインチえい航による離陸の際、離陸を断念したがハードランディングし、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55年11月12日 現場調査

1.3 原因関係者からの意見聴取

昭和56年1月12日 意見聴取

315001

2 認定した事実

2.1 飛行の経過

J A 2095 は、昭和55年11月12日08時54分ごろ、180度旋回の操縦練習のため、滑走路32から当日3回目のウインチえい航による離陸を開始した。

同機が通常の離陸滑走の後上昇に移った際、機長は速度の減少を感じたが、これはえい航索の一時的たるみによるものと判断し、同機を上昇姿勢のまま保持していた。しかし、同機はその後速度が増加せず、機長は、えい航索がさらにたるむと共に同索に取付けてあるドラッグシュートが開くのを視認したので、直ちに機首を押え索を離脱した。この時点における同機の高度は約10メートルであった。

機長は速度を増してから着陸操作に移行しようとしたが、同機は急速に沈下し、離陸開始地点から200メートルの滑走路上にハードランディングし、ノーズスキッドが脱落し、左に約100度グラウンドループして左主翼端を接地し停止した。

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に関する情報

な し

2.5 乗組員に関する情報

機長 昭和32年2月1日生

315002

自家用操縦士技能証明書（滑空機） 第 8080 号

昭和 54 年 1 月 22 日取得

操縦教育証明 第 527 号

昭和 55 年 1 月 28 日取得

第 3 種航空身体検査証明書 第 31652874 号

有効期限 昭和 56 年 2 月 18 日

総飛行時間（発航回数） 116 時間 45 分（873 回）

同型機飛行時間（発航回数） 10 時間 54 分（109 回）

最近 30 日間飛行時間（発航回数） 5 時間 36 分（56 回）

操縦練習生 昭和 34 年 1 月 10 日生

操縦練習許可証 調第 42 号

有効期限 昭和 56 年 4 月 16 日

同型機飛行時間（発航回数） 12 時間 24 分（124 回）

最近 30 日間飛行時間（発航回数） 1 時間 24 分（14 回）

2.6 航空機に関する情報

型式 MITA 式 3 型

製造番号 JFS 001

製造年月日 昭和 43 年 7 月 22 日

耐空証明書番号 第 55-22-9 号

有効期限 昭和 56 年 11 月 9 日

総飛行時間 1,229 時間 17 分

前回検査後の総飛行時間 2 時間 36 分

2.7 気象に関する情報

315003

事故当時の気象は、機長の口述によると、天気雲、風静穏であった。

2.8 航空機及びその部品の損壊に関する情報

ノーズスキッド 脱落

右水平尾翼前縁 ノーズスキッド接触による損傷

両主翼 上面中央にそれぞれ長さ約20センチメートルのしわ

3 事実を認定した理由

3.1 解析

- 3.1.1 事故機の調査結果及び機長の口述から、同機は、事故発生まで不具合はなかったものと認められる。
- 3.1.2 当時の気象状況は、ほとんど無風状態であったが、本事故に直接関連はなかったものと推定される。
- 3.1.3 機長は、初期上昇中速度の減少を感じたが、これはえい航索の一時的たるみと判断し、増速のための操作を行わず、そのまま上昇姿勢を保持していた。その後、同機は増速されずえい航索がさらにたるんだため、機長は離陸を断念するに至ったものと推定される。
- 3.1.4 機長は、離陸を断念した直後に機首を押ええい航索を離脱した後着陸操作を行ったが、低速度であったため急速に沈下し、低高度であったため余裕がないままハードランディングし、機体を損傷したものと推定される。
- 3.1.5 ウインチ操作員は、同機の浮揚状態を視認し、通常の手順に従いウインチの回転を一時的に減少させながら機体の姿勢及びえい航索の状況を確認して再び回転を増加したが、えい航索はたるみを生じたままであった。これは、始めに行ったウインチ回転の減少過度、回転増加の時機の遅れ及びそのいずれか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) J A 2095 は、有効な耐空証明を有し、事故発生まで不具合はなかったものと認められる。

315004

- (3) 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。
- (4) 機長は、初期上昇の際に速度が減少するのを感じたが、えい航索の一時的たるみと判断し、上昇姿勢を保持していた。
- (5) 機長は、速度が増加せずえい航索がさらにたるんだため、離陸を断念した。
- (6) 機長は、離陸断念直後に機首を押えたが、低速度、低高度であったため、ハードランディングしたものと推定される。
- (7) ウィンチ操作員の操作に適切を欠いたため、えい航索にたるみが生じたものと推定される。

原因

本事故は、離陸時における機長の速度保持及びウィンチ操作員の操作に適切を欠いたことにより、速度が減少し離陸を断念したが、低速度、低高度であったためハードランディングしたことによるものと推定される。

315005