

日本モーターグライダークラブ所属
スポルタバ式フォルニエルRF5型JA2123
に関する航空事故報告書

昭和57年1月27日

航空事故調査委員会議決（空委第2号）

委員長	八田桂三
委員	榎本善臣
委員	糸永吉運
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

日本モーターグライダークラブ所属スポルタバ式フォルニエルRF5型JA2123は、昭和56年10月28日12時26分ごろ、機長外1名が搭乗し、航法訓練を終え新潟空港滑走路10に着陸の際、胴体着陸し、小破した。

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56年10月29日～30日 現場調査

1.3 原因関係者からの意見聴取

昭和57年1月22日 意見聴取

356001

2 認 定 し た 事 実

2.1 飛行の経過

JA2123は、昭和56年10月28日10時23分ごろ、機長外1名が搭乗し、航法訓練のため茨城県稲敷郡河内村大利根場外離着陸場を離陸し、有視界飛行方式により宇都宮経由新潟空港へ向かった。

同機は、12時14分ごろ新潟空港の南々東約18キロメートルの新津市付近上空で新潟タワーと交信した後、12時23分ごろ滑走路10の左旋回場周経路のダウンウインドレグに進入し、続いてベースレグ経由ファイナルアプローチへ進入した。

同機は、滑走路10側末端を速度約110キロメートル/時、高度約150フィートで通過し、高度約20フィート以下になったころから徐々に引き上げ操作を行った。しかし、滑空距離が異常に延びたので、機長は、コックピット内を見廻したところ脚が出ていないことに気付いたが、接地直前で着陸復行も間に合わないと考えて、とっさにエンジンのイグニッションスイッチを切った。

同機は、滑走路10側末端から約300メートル先の滑走路上にプロペラが接触し、続いてスキッドが接地して、約40メートル滑走後停止した。

2.2 人の死亡、行方不明及び負傷

死 傷	搭 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

小 破

2.4 航空機以外の物件の損壊に関する情報

な し

356002

2.5 乗組員に関する情報

機長 昭和2年5月13日生
自家用操縦士技能証明書 第8066号
昭和53年12月26日取得
限定事項 滑空機動力
特殊無線丙 AADT793
昭和55年2月28日取得
第3種航空身体検査証明書 第31653615号
有効期限 昭和57年1月12日
総飛行時間 157時間02分
同型機による飛行時間 70時間00分
最近30日間の飛行時間 4時間23分
同乗者 昭和28年5月9日生
自家用操縦士技能証明書 第7747号
昭和53年6月5日取得
限定事項 滑空機上級、滑空機動力
特殊無線丙 AAET797
昭和55年10月29日取得
第3種航空身体検査証明書 第31653934号
有効期限 昭和57年5月28日
総飛行時間 95時間42分
同型式機による飛行時間 60時間02分
最近30日間の飛行時間 6時間43分

2.6 航空機に関する情報

型式 スポルタビア式フォルニエルRF5型
製造番号 第5073号
製造年月日 昭和45年6月25日
耐空証明書番号 第東56-197号
有効期限 昭和57年7月6日
総飛行時間 3,801時間55分

356003

50時間点検後の飛行時間 23時間19分

重量重心位置

事故発生時の推定重量は583キログラム、推定重心位置は+2.41メートルで、いずれも許容範囲（最大重量650キログラム、重心位置2.313～2.513メートル）内にあったものと推定される。

2.7 気象に関する情報

新潟航空測候所による当日12時00分の定時観測値は、次のとおりであった。

風向160度、風速10ノット、視程20キロメートル、雲量1/8高積雲雲高13,000フィート、雲量3/8絹雲雲高不明、気温19度C、露点温度6度C、QNH30.22インチ/水銀柱。

2.8 航空機及びその部品の損壊に関する情報

木製プロペラ 両先端とも約5センチメートル破損

スキッド 左右両スキッドとも摩耗

トランスポンダーアンテナ 破損

2.9 通信に関する情報

JA2123と新潟タワーとの交信は、正常に行われており、管制交信記録は、次のとおりであった。

12時13分40秒 JA2123 : Niigata TWR, this is motor-glider2123, over.

(機長)

TWR : 2123, Niigata TWR, go ahead.

JA2123 : 2123, now, over Niitsu, estimate

(機長) Niigata 0330, request landing information, over.

TWR : 2123, roger, runway 28, left traffic, wind 150 degrees at 12, QNH 3022, over.

JA2123 : Say again Clear.

(以下JA2123の通信は、同乗者が行っている)

TWR : 2123, surface wind 150 degrees at 12, which runway do you take?

JA2123 : Roger, 2123.

356004

TWR : 2123, 日本語で申し上げます。風150度、12ノット
です。
どちらの滑走路をリクエストしますか?
ランウェイ10, 28。

JA2123 : はい、わかりました。ありがとうございます。

TWR : 2123, TWR.

JA2123 : はい、新潟TWR, 2123
ランウェイ2※をリクエストします。

TWR : ランウェイ28ですか?

JA2123 : ランウェイ10です。

TWR : では、runway 28 left base 経由 runway10の down
wind に入って下さい。どうぞ。

JA2123 : —

TWR : 2123, runway28 left base リポートして下さい。ど
うぞ。

12時15分50秒 JA2123 : 新潟TWR, こちらモータ2123です。runway10で、
28の left base に入ってリポートいたします。どうぞ。

TWR : はい、その通りです。runway28の left base 経由
runway10の left down wind に入って下さい。ど
うぞ。

JA2123 : はい、了解しました。

TWR : 2123, Niigata QNH 3022, Over.

JA2123 : 3022, roger.

12時18分00秒 TWR : 2123, 現在位置と高度をどうぞ。

JA2123 : はい、こちら2123、現在2,000フィート、えー、現在
ポジションは、だいたいニイガタから5マイルのところ
です。

TWR : 了解しました。

12時18分30秒 TWR : 2123, 現在位置亀田町上空ですか、どうぞ。

JA2123 : こちら2123、カナデ町がわかりませんので。

TWR : はい、5マイル south に亀田町がありますが、町の上空

356005

ですか、どうぞ。

J A 2 1 2 3 : はい、町の上空です。団地が見えます。

TWR : 了解しました。

12時20分20秒 TWR : 2123, あなたを視認しました。その位置から runway 10. left down wind に入って下さい。どうぞ。

J A 2 1 2 3 : はい、了解しました。runway 10. left down wind に入ります。高度800へおとして down wind に入ります。

TWR : 了解。

12時22分20秒 J A 2 1 2 3 : Niigata TWR, motor-glider 2123, now left down wind runway 10.

TWR : 2123, roger, Cleared to land runway 10, wind 150 degrees 12 knots, over.

J A 2 1 2 3 : Roger, 2123.

12時23分50秒 J A 2 1 2 3 : Niigata TWR, motor-glider 2123, now, left base runway 10.

TWR : 2123, roger, Cleared to land runway 10, wind 160 at 13, over.

J A 2 1 2 3 : Roger, 2123.

12時26分ごろ 事故発生

3 事実を認定した理由

3.1 解析

3.1.1 J A 2 1 2 3 は、機体の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認められる。

3.1.2 機長は、大和根場外離着陸場で航空管制を受けない局地飛行の経験しかなかったため、英語による航空管制に不慣れであり、新潟空港着陸前の航空管制官の初期通信内容の理解に戸惑い、また、初めての空港の着陸パターンに気をとられていた状況下で着陸進入を行っていたものと推定される。

3.1.3 機長は、3.1.2 に記述の状況下において完全な着陸前点検を実施しておらず、なお、

356006

当時、機長は、チェックリストを所持していなかった。

3.1.4 同機は、ファイナルアプローチに進入し、エンジンスロットルをアイドルにした時点で脚警報音となり、脚警報灯が点灯したものと推定されるが、機長は、無線レシーバーを両耳に掛けた状態であり、更に3.1.2に記述の状況下において、脚警報音及び点灯に気付かなかったものと推定される。

なお、脚機構及び脚の警報装置は、機能試験の結果、不具合はなかった。

3.1.5 同乗者は、位置確認と管制交信を手伝う役割で搭乗していたが、脚警報音及び脚警報灯の点灯に気付かなかったものと推定される。

3.1.6 機長は、前記状況下において、着陸に際し脚下げを失念したものと認められる。

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) JA2123は、有効な耐空証明を有し、事故発生時まで異常はなかったものと認められる。
- (3) 事故当時の気象は、本事故に関連なかったものと推定される。
- (4) 機長は、英語による航空管制に不慣れであり、着陸前の航空管制官の初期通信内容の理解に戸惑い、また、初めての空港の着陸パターンに気をとられていた状況下で着陸進入を行っていたものと推定される。
- (5) 機長は、上記状況下において、完全な着陸前点検を実施しなかったものと認められる。
- (6) 機長及び同乗者は、上記(4)の状況下で、ファイナルアプローチにおいて、脚警報音及び脚警報灯の点灯に気付かなかったものと推定される。

原 因

本事故は、機長が着陸に際し、脚下げを失念したことによるものと認められる。

356007