

航空事故調査報告書

立教大学体育会航空部所属

インタプリンダラ・デ・コンストルクティ・アエロノウティチェ・
ブラソブ式 IS-29D2型 JA2263

千葉県東葛飾郡関宿町木間ヶ瀬4987の1

昭和58年2月23日

昭和58年9月14日

航空事故調査委員会議決（空委第42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

立教大学体育会航空部所属インタプリンダラ・デ・コンストルクティ・アエロノウティチェ・ブラソブ式 IS-29D2型 JA2263（滑空機）は、滑しょう訓練のため、関宿滑空場の滑走路18の左ダウンウインドレグ付近で右旋回中、きりもみ状態となって墜落し大破した。

同機には、機長のみが搭乗していたが、重傷を負い事故発生7日後に死亡した。

1.2.1 事故の通知及び調査組織

航空事故調査委員会は、昭和58年2月23日15時00分ごろ運輸大臣より事故発生の通報を受け、直ちに当該事故の調査を担当する主管調査官を指名した。

1.2.2 調査の実施時期

昭和58年2月24日 現場調査

1.2.3 原因関係者からの意見聴取

原因関係者としての機長からの意見聴取は、同人が本事故で死亡したため行われなかった。

404001

2 認定した事実

2.1 飛行の経過

飛行記録及び目撃したピスト関係者の口述によれば次のとおりである。

J A 2 2 6 3は立教大学体育会航空部の関宿合宿グループのウインチえい航により、事故当日の11時03分から飛行を開始し、第5回目の飛行に機長が搭乗した（第1回の飛行も当該機長が搭乗した。）。

12時44分、同機は滑走路18より離陸し、高度300メートルでえい航索を離脱し、左旋回で第1及び第2旋回を終わり、そのあとダウンウインドレグで数回の右旋回を行い、ピスト側方付近において機長が高度180メートルを通報したのち、更にもう1度右旋回に入った途端に右バンクが深くなり、きりもみ状態となって2回転し、墜落した。

事故発生時刻は12時49分であった。

2.2 人の死亡、行方不明及び負傷

機長は重傷を負い、意識不明のまま救急病院に収容されたが、7日後に死亡した。

2.3 航空機の損壊に関する情報

2.3.1 損壊の程度

中 破

2.3.2 損壊の状況

前部胴体下面	複雑へこみ
ノーズコーン	飛 散
風 防	全 壊
操縦席両側	切断、曲損
計器板	移 動
尾翼取付部	折 損

機体は耕作畑地に激突し、機首部下面で深さ約0.35メートルの穴をあけ、更にそこから2.5メートル離れた位置までジャンプして、無耕作畑地に停止した。

2.4 航空機以外の物件の損壊に関する情報

畑地の軽微な損傷

404002

2.5 乗組員に関する情報

機長 男性 23才
自家用操縦士技能証明書 第10791号
昭和57年12月20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31655287号
有効期限 昭和59年2月6日
総飛行時間 30時間58分(238回)
同型式機飛行時間 5時間43分(35回)
最近30日間の飛行時間 38分(5回)

2.6 航空機に関する情報

型式 インタープリンダラ・デ・コンストルクテイ・アエロノウテイチェ・ブラソブ式
IS-29D2型
製造番号及び製造年月日 第119号 昭和54年10月24日
耐空証明 第57-12-15号 昭和59年2月21日まで有効
総飛行時間 126時間56分

2.7 気象に関する情報

関宿滑空場における事故時の観測値
風向180度、風速1メートル/秒、視程10キロメートル以上、快晴

2.8 人の生存、死亡又は負傷に関する検索、救難及び避難等に関する情報

ピスト関係者は直ちに墜落現場へ向かい、要請された救急車は、12時54分に現場に到着し、意識不明の機長を収容して13時28分に救急病院に到着した。

3 事実を認定した理由

3.1 解析

3.1.1 JA2263は耐空検査員により、事故前日に検査を受けて異常がなく、事故当

404003

日も事故まで4回飛行して機体に不具合はなかった。事故後、操縦系統を調査したところ異常はなかったので、同機に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 気象状況は、滑空訓練を行ううえで支障のない気象状態であったと認められ、本事故の発生には関係なかったものと認められる。

3.1.3 機長がダウンウインドレグ付近で数回の旋回のうち、ピスト側方付近でピストからの高度確認に対し180メートルと応答した。

この高度は着陸のための進入を行う通常の高さに近かったので、そのまま進入を続行すべきところを、機長が急に右旋回を行ったのは、その付近で上昇気流に遭遇し、それをとらえて、滞空を伸ばそうと意図したものと考えられる。

3.1.4 機長が右旋回するとき、上昇気流が小さかったので、これに乗るための右旋回操作が、小回りのための急バンク操舵になったものと推定される。

3.1.5 同機は小回りのための急バンク操舵を行った際、いわゆるクロスコントロール状態になり、機長の意に反して突然、低高度で右きりもみに入ったものと推定される。

3.1.6 同機はきりもみに入ってからは高度が低かったので、2回転(4~8秒)でほぼ地上寸前となり、機長による十分な回復操舵のいとまもなく地上に激突したものと推定される。

4 原 因

本事故の推定原因は、機長が急旋回中、クロスコントロール状態となり、突然、意図しないきりもみに低高度において入ったことによるものと認められる。

404004