

航空事故調査報告書
諏訪市グライダー協会所属
萩原式H-23C-2型JA2072
長野県霧ヶ峰滑空場
昭和59年8月14日

昭和60年4月17日
航空事故調査委員会議決（空委第9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

諏訪市グライダー協会所属萩原式H-23C-2型JA2072（滑空機）は、昭和59年8月14日、訓練飛行のため霧ヶ峰滑空場からウインチえい航により離陸中、えい航索が切断し、14時16分ごろ同滑空場付近の牧草地の外れに不時着し、中破した。

同機には、機長の他に練習生1名が搭乗していたが、死傷者はなかった。

1.2 航空事故調査の概要

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59年8月14日、運輸大臣から事故発生 of 通報を受け、当該事故の調査を担当する者として主管調査官を指名した。

468001

1.2.2 調査の実施時期

昭和59年8月15日及び8月16日、事情聴取及び現場調査を行った。

1.2.3 原因関係者からの意見聴取

原因関係者として機長から、昭和60年3月30日意見聴取を行った。

2 認定した事実

2.1 飛行の経過

J A 2 0 7 2 は、昭和59年8月14日、訓練飛行のため、前席に練習生、後席に機長が教官として搭乗し、長野県霧ヶ峰滑空場の滑走路25側ピスト（指揮所）前から、ウインチェイ航による滑走を開始した。

滑走開始後、出発地から40メートル付近で離陸し、機首上げ角度約30度で上昇中、滑走路の中間付近で高度が80～90メートル位に達し、機長が、より大きい機首上げ姿勢を取る直前、えい航索が切断した。

機長は直ちに機首下げ操作を行い、練習生に離脱を指示するとともに、離脱（リリース）操作を行った。

機長は、前方空き地（不時着地域A、付図参照）への不時着は高度処理が難しいと考え、左前方滑走路南側沿いの牧草地（不時着地域B）に不時着を決意した。機長は左旋回をした後、左翼を下げてフォワード・スリップの状態で見草地に向かって降下した。

ところが、同機が牧草地に接近した時点において、機長は同機の飛行方向に牧草刈り取り作業中の作業用トラック及び作業員4名を視認したため、これら避けるために、フォワード・スリップを中断し、飛行方向を滑走路とほぼ平行方向に転じて、スポイラー（ダイブブレーキ）による高度処理を行いながら、牧草地内での不時着を意図して、緩い上りこう配を持つ牧草地に沿って、高度を下げながら飛行を継続したが、そのままでは、同地域内での不時着が困難と考えた。このため、急転、直角方向に向きを変えて、高度処理を行いながら同牧草地内へ着陸するため、右へ約90度旋回した。

機首方向が高さ約2メートル程度のかん木地帯に向き、機長がかん木の茂み上への着陸を企画してフlea操作を始める直前、高度が急速に低下して右翼端が地表に接触した。

このため、同機は右翼端部を切損するとともに、右に回転を開始し、引き続いて機首下面部を接地した。

468002

同機は約 90 度右回転し、尾部を岩に当てて停止し、機体は中破した。

機長及び練習生に死傷はなかった。

事故発生地点は、長野県霧ヶ峰滑空場のウインチ小屋から南へ約 100 メートルの牧草地の外れのかん木の茂みの始まり付近であり、事故発生時刻は、14 時 16 分ごろであった。

2.2 人の死亡、行方不明及び負傷

なし

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 航空機各部の損壊状況

機首下面部	陥没破損
右主翼	外翼部が中央部で切断
左主翼	中央部下面外板の破損
胴体後部	トラスのねじれ変形、及び右側下面外板の破損
左水平尾翼	翼端部破損

2.4 航空機以外の物件の損傷に関する情報

なし

2.5 乗組員に関する情報

機長	男性	27才
自家用操縦士技能証明書	第8080号(滑空機(上級))	昭和54年1月22日取得
自家用操縦士教育証明書	第滑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31656158号	
有効期限	昭和60年2月18日	
総飛行時間	203時間00分	
最近30日間の飛行時間	4時間40分	

468003

えい航索の切断が発生したのは、点検後9回目のえい航の際であった。

3.1.6 えい航索の切断は、滑走路面上の岩石による一時的拘束に起因する引っ張り応力の急激な増加によるものと考えられる。

3.1.7 滑走路面は、えい航索の拘束要因となり得る大きさを有する中小の岩石を除去するための滑走路面整備が3ヶ月前に実施されていた。しかし事故当時、滑走路面上には、えい航索の一時的拘束要因と考えられる中小の岩石が多数見受けられた。

3.1.8 機長はえい航索の切断によって左前方の牧草地に不時着を決意したが、同地域内に作業用のトラック及び作業員を視認したため、これらを避けて滑走路に平行に飛行した。この際、高度処理が不十分であったため、機長はそのままでは牧草地をオーバーすると考え、更に右へ約90度方向を変えて、高さ約2メートル程度のかん木地帯の茂みに不時着を意図した。

機長はこの間、不時着予定地点の選定に意識が集中したため、滑空速度の保持がおろそかとなったものと推定される。

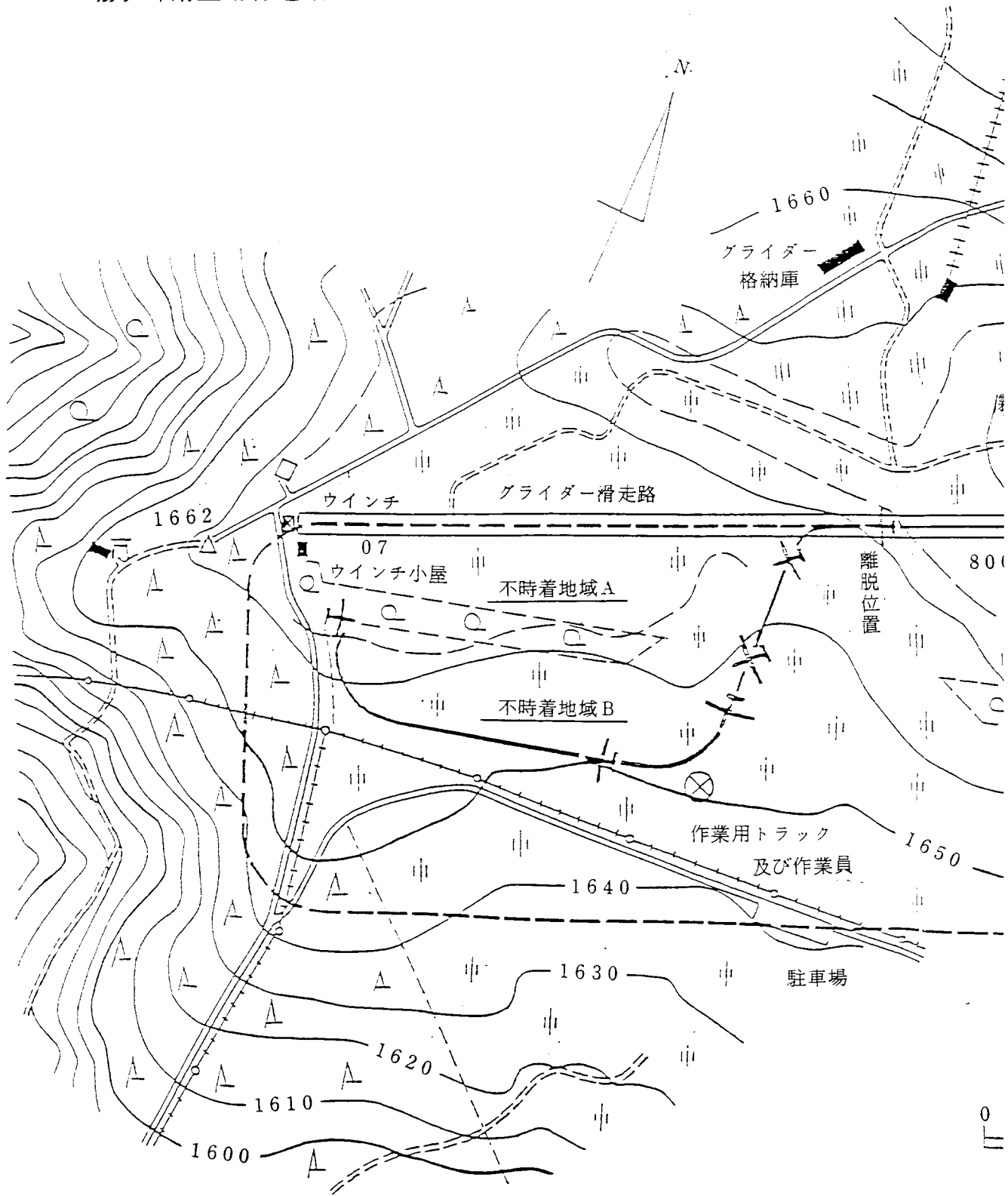
このため、同機はフレア直前に失速し、高度が急速に低下して、右翼端から地表面に接触したものと推定される。

4 原因

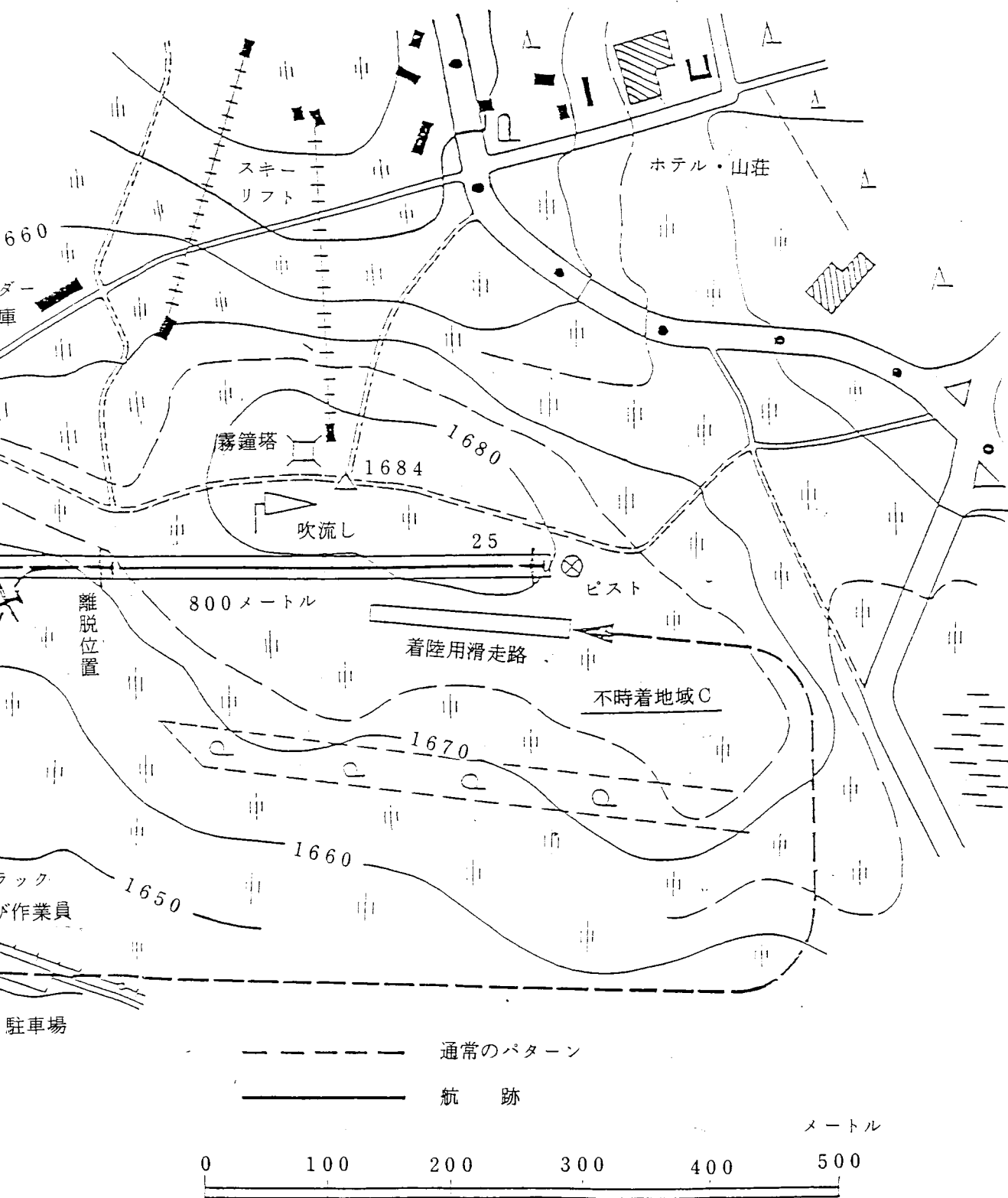
本事故の原因は、機長がえい航索の切断によって不時着を余儀なくされた際、不時着操作に適切を欠き、機体が失速したことによるものと推定される。

468005

霧ヶ峰滑空場付近略図



468006-1



(注) 不時着地域はあらかじめ考えられている不時着の場所