

航空事故調査報告書
学校法人青山学院所有
アレキサンダー・シュライハー式K8B型JA2233
埼玉県妻沼滑空場
昭和63年5月6日

昭和63年11月30日

航空事故調査委員会議決

委員長	武田	峻
委員	薄木	正明
委員	西村	淳
委員	東	昭
委員	竹内	和之

1 航空事故調査の経過

1.1 航空事故の概要

学校法人青山学院所有アレキサンダー・シュライハー式K8B型JA2233（滑空機）は、昭和63年5月6日09時29分ごろ、立教大学体育会航空部の滑空訓練のため埼玉県足利南郡妻沼滑空場の滑走路32から離陸し上昇中、対地高度約80メートルに達した際、同機の整形板（機体に主翼を取り付けた部分のカバー）が剥離して折損し、同機の垂直尾翼に衝突したため、同尾翼前縁部を破損した。同機は、直ちに右場周経路により周回し、同滑走路に着陸した。

同機には操縦練習生のみが搭乗していたが、死傷はなかった。

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63年5月13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主管調査官を指名した。

626001

1.2.2 調査の実施時期

昭和63年5月14日及び16日	事実調査
昭和63年5月17日	現場調査

1.2.3 原因関係者からの意見聴取

意見聴取を行った。

2 認定した事実

2.1 飛行の経過

立教大学体育会航空部は、昭和63年5月2日から同5月8日までの予定で、妻沼滑空場で合宿訓練を行っていた。

J A 2 2 3 3 は、5月6日08時20分ごろ、同機の飛行前点検の際、主翼の取り付け状態を点検するために整形板が一時的に取り外され、点検終了後に再び取り付けられた。

同機は、操縦練習生のみが搭乗し、同日09時29分ごろ同滑空場の滑走路32からウインチにより離陸した。同機の対地高度が約80メートルに達した際、整形板が機体から剥離し、前から約70センチメートルの部分で折損して落下したのに引き続き、ピン（止め金）で機体にはめ込まれた残りの前の部分も剥がれて落下した。この際、このいずれかの部分が垂直尾翼に衝突して垂直尾翼前縁部を破損した(写真参照)。

操縦練習生は、この状況を目撃したピストからの離脱指示により対地高度約150メートルでウインチ・ケーブルから離脱した後、右場周経路により周回し、滑走路32に着陸した。

事故発生時刻は、09時29分ごろであった。

2.2 人の死亡、行方不明及び負傷

死傷者はなかった。

2.3 航空機の損壊に関する情報

2.3.1 損壊の程度

中 破

626002

2.3.2 航空機各部の損壊の状況

整形板 破 損

注：最後部のピンで止められた部分は、機体に取り付いて残っていた。

垂直尾翼 前縁部一部（6センチメートル×16センチメートル）損傷

2.4 航空機以外の物件の損壊に関する情報

な し

2.5 乗組員その他の関係者に関する情報

操縦練習生	男 性	20歳
航空機操縦練習許可書		東第1065号
有効期限		昭和64年3月29日
総飛行時間（回数）		24時間21分（132回）
同型式機飛行時間（回数）		2時間14分（5回）
最近30日間の飛行時間（回数）		4時間51分（16回）
操縦教員	男 性	47歳
自家用操縦士技能証明書	第1231号	昭和38年12月2日
限定事項		
滑空機 中級		昭和38年12月2日
滑空機 上級		昭和51年7月22日
滑空機 動力		昭和55年12月10日
教育証明 滑空機	第459号	昭和52年10月28日
第二種航空身体検査証明書		第23590314号
有効期限		昭和64年1月12日
三等航空整備士技能証明書	第2679号	昭和55年4月16日
限定事項		
滑空機 上級		昭和55年4月16日
総飛行時間（回数）		660時間00分（6,450回）
同型式機飛行時間（回数）		2時間00分（15回）
最近30日間の飛行時間（回数）		4時間30分（25回）

2.6 航空機に関する情報

626003

2.6.1 航空機

型 式	アレキサンダー・シュライハー式K 8 B型
製造番号	8 2 6 7
製造年月日	昭和38年12月17日
耐空証明書 有効期限	第62-22-7号 昭和63年7月23日
総飛行時間(回数)	2,015時間13分(6,337回)
定期点検(昭和63年5月5日)後 飛行時間(回数)	4時間47分(9回)

2.6.2 重量及び重心位置

事故当時、同機の重量は293キログラム、重心位置は3.6メートルと推算され、いずれも許容範囲(最大重量310キログラム、重心範囲2.5～4.7メートル)内にあったものと認められる。

2.7 気象に関する情報

操縦教員及び操縦練習生によれば、当日の現場の天気は晴れ、風は北寄りで3～4メートル/秒であったとのことである。

事故現場の南西約7キロメートルに位置する熊谷地方気象台の、当日の09時00分における観測値は、次のとおりである。

天気 晴れ、風 北北西 3.7メートル/秒、雲量 3/10 気温 17.1度C 気圧 1,013ミリバール

3 事実を認定した理由

3.1 解 析

3.1.1 操縦練習生は、有効な航空機操縦練習許可書を有し、操縦教員は、適法な資格を有していた。

3.1.2 当時の気象は、事故に関連はなかったものと認められる。

626004

- 3.1.3 JA2233は、有効な耐空証明を有しており、事故後の同機については、整形板及び垂直尾翼の破損以外には、異常は認められなかった。
- 3.1.4 事故後、同機のコックピット内の書類ポケットから、整形板固定ナットが2個発見されたことから、整形板は、飛行前点検後の再取付けの際、当該固定ナットにより固定されず、また当該点検項目がチェック・リストに記載されていないため、その後もこれに気付かなかったものと推定される（付図参照）。
- 3.1.5 飛行中に同機の整形板が機体から剥離折損し落下したことについては、ウインチによる同機の離陸上昇中、負圧により、固定されていなかった整形板が機体から浮き上がるとともに風圧によって折損したことによるものと推定される。
- 3.1.6 同機の垂直尾翼前縁部の損傷は、飛行中に機体から剥離した整形板が衝突したことによるものと認められる。

4 原因

本事故の原因は、同機に整形板を装着する際、ナットにより固定されなかったため、飛行中に剥離折損した整形板が、垂直尾翼に衝突して同前縁部を損傷させたことによるものと認められる。

626005

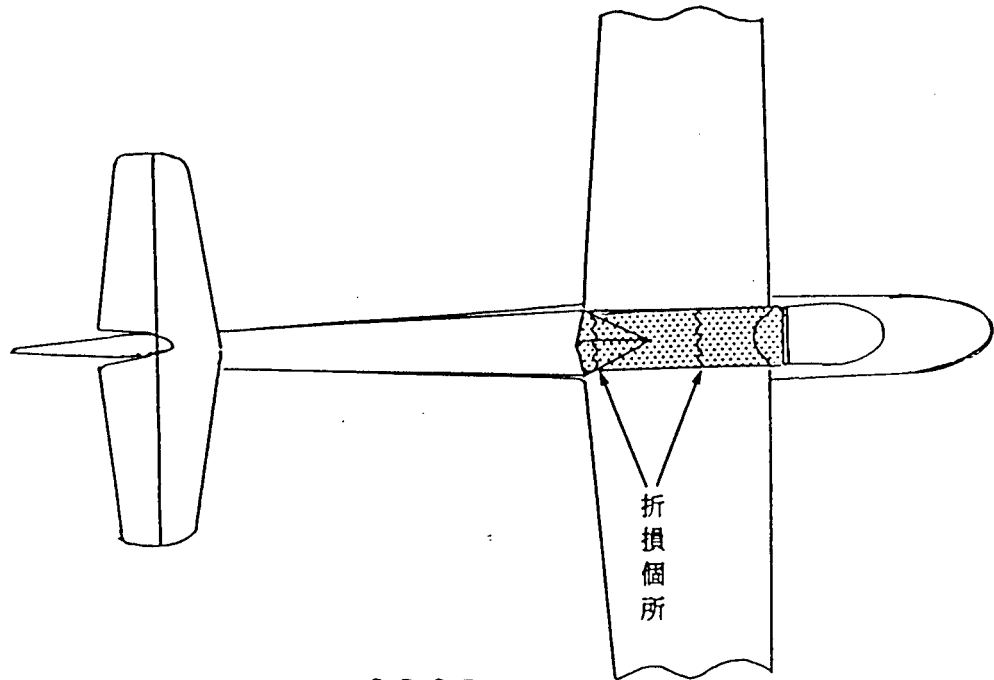
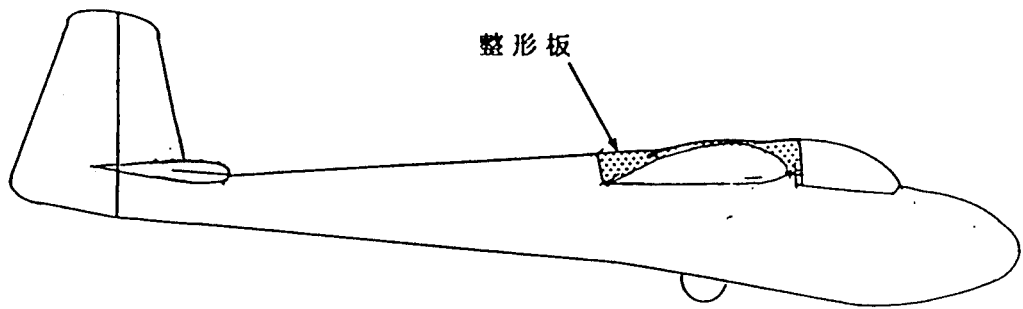
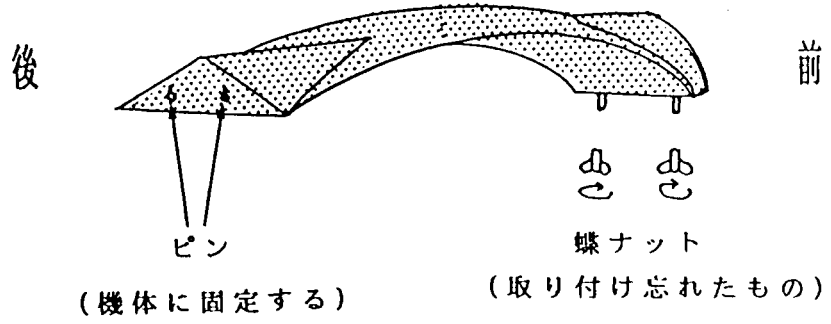
垂直尾翼破損狀況



626006

付図

整形板取り付け図



626007