

航空事故調査報告書

日本グライダークラブ所属

日飛ピラタス式B4-PC11AF型JA2276

群馬県邑楽郡板倉町

昭和61年5月5日

昭和63年2月3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

日本グライダークラブ所属日飛ピラタス式B4-PC11AF型JA2276(滑空機)は、昭和61年5月5日11時30分ごろ、群馬県邑楽郡藤岡町周辺を飛行中、高度が低下し、板倉町渡良瀬スポーツグラウンドに不時着して、機体を中破した。

同機には、機長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61年5月7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。

534001

1.2.2 調査の実施時期

昭和61年5月18日 事実調査

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

JA2276は、飛行訓練のため昭和61年5月5日11時00分ごろ、群馬県邑楽郡板倉町渡良瀬川河川敷内の板倉滑空場(以下「滑空場」という。)を飛行機えい航により滑走路15から離陸した。同機は離陸後正常な上昇を続け、11時05分ごろ滑空場の南東約6キロメートルの渡良瀬遊水池上空に差し掛かったところで上昇気流を感じたので、滑空機の機長は、その地点(高度約550メートル)でえい航機から離脱した(付図参照)。

同機のその後の飛行経過は、機長の口述によれば次のとおりであった。

機長は、離脱後右旋回を繰り返しながら上昇気流を探したが、発見することができず、同機の高度は徐々に低下した。高度が約400メートルになったとき、機長は同機の西5キロメートル付近に2機のグライダーが旋回しているのを認め、その方向へ機首を向け、直線飛行を開始した。その直後、同機は急激な下降気流に遭遇し、高度約300メートルに低下したため、滑空場に戻ることはできないと判断し、滑空場の南南東約5キロメートルにある板倉町渡良瀬スポーツグラウンド(以下「グラウンド」という。)への不時着を決意した。

同機はグラウンドに南から北に向かって進入し、脚上げのまま速い速度でグラウンド手前の草地に接地した。同機は接地後の滑走中、草地と道路の境界にあった盛り土に、機首が、次いで左翼端が接触した。同機は、機首上げとなって左翼端を中心に左に傾斜した状態で、回頭しながら大きくバウンドし、盛り土の前方の道路を飛び越え、グラウンド内に尾部から接地して、機首を大きく左へ振って停止した。

事故発生時刻は、11時30分ごろであった。

2.2 人の死亡、行方不明及び負傷

なし

534002

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 航空機各部の損壊の状況

| | |
|------|-------------------|
| 前部胴体 | 操縦席下面スキッド部破損及び凹み |
| 中央胴体 | 胴体と主翼後縁結合部付近の一部破損 |
| 後部胴体 | 垂直安定板取付部破損 |

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 | 男 性 | 60歳 |
| 自家用操縦士技能証明書 | 第10781号 | 昭和57年12月20日取得 |
| 限定事項 | | 滑空機上級 |
| 第二種航空身体検査証明書 | | 第22530255号 |
| 有効期限 | | 昭和62年3月19日 |
| 総飛行時間(発航回数) | | 333時間(988回) |
| 同型式機による飛行時間(回数) | | 51時間18分(98回) |
| 最近30日間の飛行時間(回数) | | 1時間23分(3回) |

2.6 航空機に関する情報

2.6.1 航空機

| | |
|-----------|----------------------|
| 型 式 | 日飛ピラタス式 B4 -PC11AF 型 |
| 製造年月日 | 昭和55年7月2日 |
| 製造番号 | 1003 |
| 耐空証明書 | 第60-12-09号 |
| 有効期限 | 昭和61年7月27日 |
| 総飛行時間(回数) | 468時間24分(880回) |

2.6.2 重量及び重心位置

事故当時、同機の重量は321キログラム、重心位置は37.9パーセントMACと推算され、

534003

いずれも許容範囲(最大重量350キログラム、事故当時の重量に対応する重心範囲30～45パーセント MAC)内にあったものと認められる。

2.7 気象に関する情報

機長及び関係者の口述によると、事故当時の滑空場の天気は晴れ、視程約5キロメートル(かすみ)、風向約150度、風速は2～3メートル/秒とのことであった。

3 事実を認定した理由

3.1 解 析

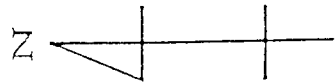
- 3.1.1 機長は、適法な資格を有し、所定の航空身体検査に合格していた。
- 3.1.2 同機は、有効な耐空証明を有し、所定の整備点検が行われていた。
- 3.1.3 同機は、調査結果から、事故発生まで異常はなかったものと認められる。
- 3.1.4 機長は、滑空場の南東約6キロメートルにあった上昇気流の期待できる積雲型の雲を目指すえい航コースを希望し、その付近で上昇気流を感じ、所定の高度より約50メートル低い高度でえい航機から離脱したものと推定される。
- 3.1.5 同機は、えい航機から離脱後、期待した上昇気流を発見できないうちに滑空場から離れ、ほとんど高度の余裕がなくなったところで、急激な下降気流に遭遇し、滑空場に帰投することができなくなったものと推定される。
- 3.1.6 事故当時の風向は、同機の不時着方向に対して追い風となり、接地時の対地速度が速かったと機長が口述していることから、同機は通常の着陸態勢に移行できないまま速い速度で着陸したものと推定される。

4 原 因

本事故の原因は、同機の飛行中、急激な下降気流に遭遇して帰投時期を失い、不時着滑走中、盛り土に接触したことによるものと推定される。

534004

推定飛行経路図



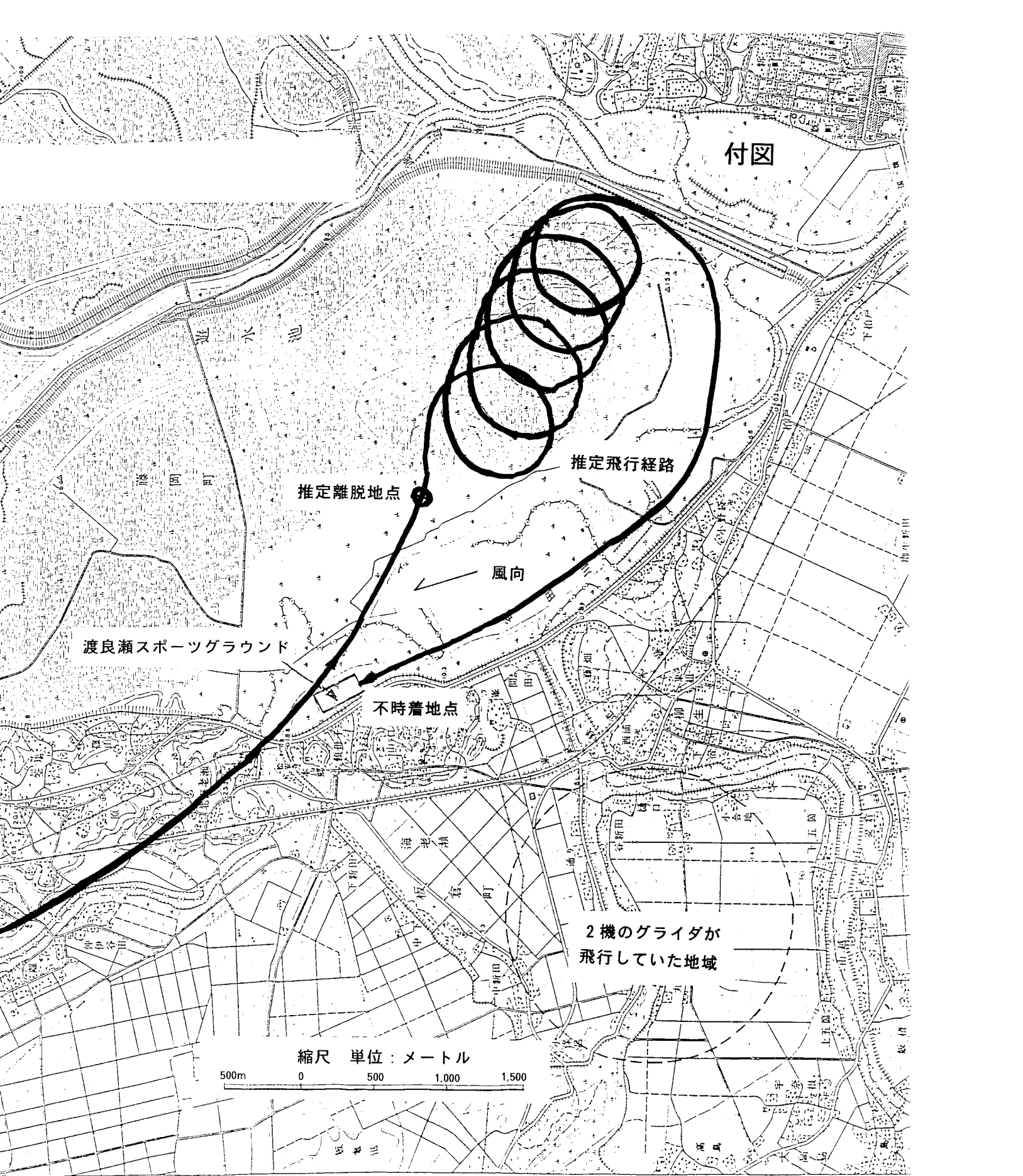
渡良瀬スポーツグラウンド

推定

板倉滑空場

縮尺
500m 0

534005-1



付図

推定離脱地点

推定飛行経路

風向

渡良瀬スポーツグラウンド

不時着地点

2機のグライダーが
飛行していた地域

縮尺 単位：メートル
500m 0 500 1,000 1,500

534005-2