

航空事故調査報告書
名城大学所有
グローブ式アスティアーCS77型JA2216
岐阜県木曾川滑空場
平成元年3月18日

平成元年6月28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 宮内 恒幸
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

名城大学所有グローブ式アスティアーCS77型JA2216(滑空機)は、平成元年3月18日三大学(名古屋工業大学、岐阜大学、名城大学)対抗グライダー競技会に参加し、岐阜県木曾川河川敷にある木曾川滑空場において、12時35分ごろ、離陸した直後ハード・ランディングして中破した。

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、平成元年3月18日、運輸大臣から事故発生の通報を受け、当該事故の調査を担当する主管調査官を指名した。

1.2.2 調査の実施時期

平成元年3月19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

機長は、3月18日12時00分から約30分間アレキサンダー・シュライハー式K-13型機(複座)により滑翔飛行競技に参加、引き続き12時35分ごろからJA2216(単座)に乗り組み、同競技に参加のため滑空場から北北西(約340度)に向け、ウインチえい航により発航した。

以後の飛行については、機長の口述によれば次のとおりであった。

同機は、ウインチえい航を開始し、約20～30メートル地上滑走した後離陸したが、離陸直後からえい航速度の不足を感じた。

高度2～3メートルに上昇した時点で、えい航速度に変化が感じられなかったため、えい航索からの離脱を決心し、機首を若干下げて加速姿勢をとり、えい航索のリリース・ノブを操作しようとした際、誤ってスポイラ・レバーを操作したため機体の沈下率が増加した。誤操作に気が付き直ちにスポイラを閉じる操作とともに、えい航索リリース・ノブを操作してえい航索から離脱したが、スポイラが閉じきれないままハード・ランディングした。

同機は離陸点から約100メートルの同滑空場内に停止した。

事故発生時刻は、12時35分ごろと推定された。

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

2.3.2 航空機各部の損壊の状況

主 脚 破 損

左主翼翼根

一部亀裂

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 21歳

自家用操縦士技能証明書	第13977号
限定事項 上級滑空機	昭和63年10月25日
第二種航空身体検査証明書	第24270169号
有効期限	昭和64年11月6日
総飛行時間(滑空機)	45時間18分(310回)
同型式機飛行時間	4時間46分(26回)
最近30日間の飛行時間	7時間34分

2.6 航空機に関する情報

2.6.1 航空機

型式	グローブ式アスティアーCS77型
製造番号	1657
製造年月日	昭和52年7月13日
耐空証明書	第63-6-5号
有効期限	平成2年1月14日
総飛行時間	533時間25分

2.6.2 重量及び重心位置

事故当時、同機の重量は345キログラム、重心位置は44.0センチメートルと推算され、いずれも許容範囲(最大離陸重量450キログラム、事故当時の重量に対応する重心範囲31.0～48.0センチメートル)内にあったものと認められる。

2.7 気象に関する情報

機長及び関係者の口述を総合すると、事故当時の気象は、天気 晴れ、視程 10キロメートル以上、風向 300～340度、風速 平均7メートル/秒であった。

2.8 その他参考となる事項

機長が当日同機に搭乗する前に飛行したアレキサンダー・シュライハー式K-13型(複座)のリリース・ノブは、機長が誤って操作した同機のスポイラ・レバーの位置と同じ位置に装備されている。

3 事実を認定した理由

3.1 解析

- 3.1.1 機長は、適法な航空従事者技能証明及び有効な航空身体検査証明を有していた。
- 3.1.2 JA2216は、有効な耐空証明を有し、所定の整備及び点検が実施されていた。
- 3.1.3 調査結果から、事故発生まで同機には異常はなかったものと認められる。
- 3.1.4 当時のウインチ機材及びえい航索を調査した結果、異常はなかったものと認められる。
- 3.1.5 機長によれば、離陸直後、えい航速度の不足を感じ、高度2～3メートルで、えい航索から離脱しようとした際、えい航索リリース・ノブを操作すべきところを誤ってスポイラ・レバーを操作したとのことであるが、これは2.8項に前述したように、機長が同機の前に搭乗した型式機のリリース・ノブの位置と同機のスポイラ・レバーの位置とが同位置であったため、機長が誤って操作したものと推定される。
- 3.1.6 機長は誤操作に気づき、直ちにスポイラ・レバーの戻し操作を行うとともにリリース・ノブを操作したが、速度が遅く高度に余裕がなかったため、同機は、えい航索から離脱後スポイラーが閉じきれないまま沈下してハード・ランディングとなり機体を損傷したものと推定される。

4 原因

本事故は、機長が離陸直後えい航速度の不足を感じ、えい航索からの離脱を決心し、リリース・ノブを操作すべきところを誤ってスポイラ・レバーを操作したため機体が沈下し、速度が遅く高度に余裕がなかったのでハード・ランディングとなり機体を損傷したものと推定される。