

航空事故調査報告書
紺碧ソアリング・クラブ所属
ロラデン・シュナイダー式LS3-a型 J A 2 2 9 1
埼玉県宝珠花滑空場
平成元年5月4日

平成元年8月9日

航空事故調査委員会議決
委員長 武田 峻
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

紺碧ソアリング・クラブ所属ロラデン・シュナイダー式LS3-a型JA2291(滑空機)は、平成元年5月4日14時ごろ、訓練飛行中高度不足となり、明治大学体育会航空部の宝珠花滑空場に不時着しようとした際、右翼端が接地して墜落し、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5月4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5月5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

J A 2 2 9 1 は、平成元年5月4日10時50分ごろ、300キロメートルの距離飛行を実施する目的で機長が乗組み、日本航空協会関宿滑空場を航空機えい航により離陸した。

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。

えい航から離脱後、当初計画した飛行経路に従って飛行したが、同滑空場の北約15キロメートルの地点を飛行している時点で、距離飛行に必要な高度が不足していると判断し、距離飛行を断念して同地域で滞空飛行訓練を行い、同訓練を終了して関宿滑空場に引き返す途中、高度が低くなったので、この状態では関宿滑空場の手前にある宝珠花橋を越えることは困難であると判断し、同橋の手前にある明治大学体育会航空部の宝珠花滑空場に不時着することを決心した。当時、同滑空場南端の西側にグライダーが2機駐機していたので、これを避けて滑空場の場内の東側に着陸しようとして進入していったところ、高度6～7メートルのところ、滑空場内の予定した着陸地帯前方に子供連れの人がいるのを認め、これを避けて着陸しようとして右に45度程度のバンクをとり旋回を行ったところ、機体が右に滑ったような感じで約90度旋回した時点で、右翼端が接地して墜落、横滑りして同滑空場内の中央付近に停止した。

事故発生時刻は、14時00分ごろであった。

現場見取図を付図に示す。

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

| | |
|-----|-----|
| 胴 体 | 破 損 |
| 風 防 | 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 46歳

| | |
|-------------------|----------------|
| 自家用操縦士技能証明書 | 第1116号 |
| 限定事項 滑空機上級 | 昭和39年7月29日 |
| 滑空機動力 | 昭和47年8月18日 |
| 第二種航空身体検査証明書 | 第23610121号 |
| 有効期限 | 平成2年3月4日 |
| 総飛行時間(発航回数) | 400時間18分(610回) |
| 同型式機飛行時間(発航回数) | 95時間18分(153回) |
| 最近30日間の飛行時間(発航回数) | 8時間45分(5回) |

2.6 航空機に関する情報

2.6.1 航空機

| | |
|-------------|--------------------|
| 型 式 | ロラデン・シュナイダー式LS3-a型 |
| 製造番号 | 3462 |
| 製造年月日 | 昭和55年6月5日 |
| 耐空証明書 | 第63-22-27号 |
| 有効期限 | 平成2年2月3日 |
| 総飛行時間(発航回数) | 703時間37分(709回) |

2.6.2 重量及び重心位置

事故当時、同機の重量は353キログラム、重心位置は30.0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472キログラム、事故当時の重量に対応する重心範囲25.0～40.0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

機長の口述によると、事故当時の気象は、天気 晴れ、視程 10キロメートル以上、雲量 3/8 積雲、雲高 800メートル、風向 180度、風速 3～4メートル/秒であった。

2.8 宝珠花滑空場に関する情報

宝珠花滑空場においては、当日、10時45分ごろ事故が発生し、飛行は行われていなかった。

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 JA2291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 機長は着陸進入中、高度6～7メートルで滑空場内の予定着陸地帯前方に子供連れの人を認め、これを避けようとして右に旋回したが、この方向には約70～80メートルのところにて防壁が迫っていたため、同機の行った旋回は45度程度の急旋回となり、高度に余裕がなかったことから、右翼端が接地して墜落し、機体が損傷したものと推定される。

4 原因

本事故は、同機が宝珠花滑空場に不時着の際、同滑空場内に子供連れの人を認め、これを避けようとして低高度で右に急旋回を行ったため、右翼端が接地し墜落したことによるものと推定される。

付図

事故現場見取図(概略)

