

航空事故調査報告書
アサヒソアリングクラブ所属
グローブ式G103AツインⅡアクロ型 J A 2 4 4 1
関宿滑空委員会所属
アビオン・ピエール・ロバン式DR400/180R型 J A 4 0 1 6
千葉県関宿滑空場
平成6年5月29日

平成7年3月16日
航空事故調査委員会議決
委員長 竹内和之
委員 小林哲一
委員 川井力
委員 東口實
委員 相原康彦

1 航空事故調査の経過

1.1 航空事故の概要

アサヒソアリングクラブ所属グローブ式G103AツインⅡアクロ型JA2441（滑空機、複座）は、平成6年5月29日、滞空記録飛行を終え関宿滑空場で着陸滑走中着陸帯を逸脱して、13時05分ごろ離陸待機中の関宿滑空委員会所属アビオン・ピエール・ロバン式DR400/180R型JA4016に衝突した。

JA2441には機長のみが、JA4016には機長ほか1名が搭乗していたが、死傷者はなかった。

JA4016は小破、JA2441は中破したが、火災は発生しなかった。

1.2 航空事故調査の概要

1.2.1 調査組織

航空事故調査委員会は、平成6年5月29日、本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 6 年 5 月 30 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

アサヒソアリングクラブ所属グローブ式G103AツインⅡアクロ型JA2441（滑空機、複座）（以下、「A機」という。）は、平成6年5月29日、滞空記録飛行のため飛行機曳航で関宿滑空場（以下、「滑空場」という。）を離陸した。滑空場を中心とした飛行を行った後、関宿VORの上空付近の高度約250mで滑空場のレフトダウンウインドへ進入を開始した。

一方、関宿滑空委員会所属アビオン・ピエール・ロバン式DR400/180R型JA4016（以下、「B機」という。）は、他の滑空機の曳航を終えて着陸滑走中、A機が着陸するとの連絡を受け駐機場に退避し、エンジンアイドルのまま次の離陸に備えて待機していた。

その後、事故に至るまで経過については、A機の機長によれば次のとおりであった。

レフトダウンウインド上で、関宿フライトサービスにポジションリポートを行い、着陸進入を継続するようアドバイスを受けた。場周経路に従って最終進入経路まで飛行したところで、着陸進入に支障がないことのアドバイスを受けた。着陸帯の末端を通過したあたりで進路がやや左にずれつつあるのを感じ、右に修正を行いながら着陸のための引き起こしを行ったが、操作が過大となったため浮き上がってから接地した。着陸滑走中、機首が右に向き始めたので左への修正操作を行ったところ、左翼端が接地して進路が左へ大きく偏向した。前方にエンジンアイドルで離陸待機中のB機を認め、衝突を回避しようと補助翼及び方向舵を右一杯に操作したが進路を変えることができず、B機の左翼に正面から衝突した。

また、B機の機長及び翼端取りのため待機していたアサヒソアリングクラブのクラブ員によれば、当時の状況はそれぞれ次のとおりであった。

B機長

駐機場において機首をやや北に向けエンジンアイドルで待機しているとき、A機が地上滑走しているのを視認した。接地位置が通常よりも駐機場に寄っていたのが気になった。自機から約60mの位置まで近づいたとき、左翼が下がったの

が視認できた。その後、急に向きを変え直進してきた。

クラブ員

B機の北方約30mの位置でA機の翼端取りのため待機していた。A機の進入角度は正常であったが、最初のフレア操作で浮き上がったためノーズを下げ、再びフレア操作を行い接地した。着陸滑走中、自分のいた場所より約1m北側で左翼端が接地し、暫くそのまま引きずった後、左へ偏向して、駐機場でエンジンアイドル中のB機の左翼に衝突して停止した。

A機は機首部がB機の左主翼の下にもぐりこみ、左主翼はアイドリングしていたB機のプロペラに接触して上面に損傷を受け、同時にB機のエンジンは停止した。

事故発生地点は千葉県東葛飾郡関宿町の関宿滑空場内で、事故発生時刻は13時05分頃であった。(付図1及び写真参照)

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

A機	中	破
B機	小	破

2.3.2 航空機各部の損壊の状況

A機	風防	破損
	左主翼前縁部外板	破損
	計器板	変形
B機	着陸灯カバー	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

A機

機長 男性 29歳

自家用操縦士技能証明書

限定事項 上級滑空機

第13269号

昭和62年9月18日

第二種航空身体検査証明書	第 2 6 3 3 1 0 8 7 号
有効期限	平成 6 年 1 1 月 1 2 日
総飛行時間 (発航回数)	3 9 時間 4 9 分 (61回)
最近30日間の飛行時間 (発航回数)	5 時間 3 2 分 (7回)
同型式機飛行時間 (発航回数)	8 時間 5 4 分 (22回)
最近30日間の飛行時間 (発航回数)	5 時間 3 2 分 (7回)

B機

機 長	男性 3 6 歳	
自家用操縦士技能証明書		第 1 9 1 5 0 号
限定事項	陸上単発ピストン機	平成 4 年 1 2 月 2 5 日
第二種航空身体検査証明書		第 2 6 3 3 1 3 6 9 号
有効期限		平成 7 年 3 月 1 0 日

2.6 航空機に関する情報

2.6.1 航空機

A機

型 式	グローブ式 G 1 0 3 A ツイン II アクロ型
製造番号	第 3 7 8 4 - K - 6 2 号
製造年月日	昭和 5 8 年 3 月 2 4 日
耐空証明書	第 9 4 - 1 1 - 2 0 号
有効期限	平成 7 年 3 月 1 9 日
総飛行時間	1 , 2 6 6 時間 0 6 分 (発航回数 2,414回)

B機

型 式	アビオン・ピエール・ロバン式 DR 4 0 0 / 1 8 0 R 型
製造番号	第 1 7 3 7 号
製造年月日	昭和 6 1 年 5 月 2 1 日
耐空証明書	第 東 5 - 7 1 1 号
有効期限	平成 7 年 1 月 2 0 日

2.6.2 重量及び重心位置

事故当時、A機の重量は489kg、重心位置は442mmと推算され、いずれも許容範囲（最大重量580kg、重心範囲260mm～460mm）内にあったものと認められる。

2.7 気象に関する情報

事故現場の東約200mに位置する関宿町消防本部の事故関連時間帯の気象観測値は、次のとおりであった。

13時00分 風向 南々西、風速 2.3m/s、気温 24.9℃、湿度 37.9%、
降水量 なし

14時00分 風向 南々西、風速 1.3m/s、気温 25.9℃、湿度 22.1%、
降水量 なし

2.8 その他必要な事項

現場においてA機の滑走痕跡を調査したところ、接地帯標識用の布板から内側約87mの位置に接地し、その後約78m直進して左へ偏向したこと、また、偏向点の手前約42mから左翼端が接地していたことを示す痕跡が認められた。

(付図1参照)

3 事実を認定した理由

3.1 解析

3.1.1 両機長は、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 両機は、有効な耐空証明を有しており、所定の整備及び点検が行われていた。

3.1.3 調査の結果から、両機は事故発生まで異常はなかったものと推定される。

3.1.4 当時の気象は、本事故には関係なかったものと推定される。

3.1.5 両機長及び目撃者の口述から、A機は着陸帯の中心線より左側を進入したこと、さらに接地の際の引き起こし操作も過大となって浮き上がったことから、同機の接地点は通常より駐機場に近い位置になったものと認められる。また、その後、A機長は着陸滑走中の同機が右に偏向しつつあるのに気づき修正操作を行ったが、その操作が過大であったため左翼端が接地したものと認められる。

現場調査の結果から、同機は翼端接地後も直進しており、その後左へ回頭しているが、これは速度が低下してきたため、左偏りのモーメントが大きくなって、前輪が機首方位を維持できなくなったことによるものと推定される。また、同時に機首

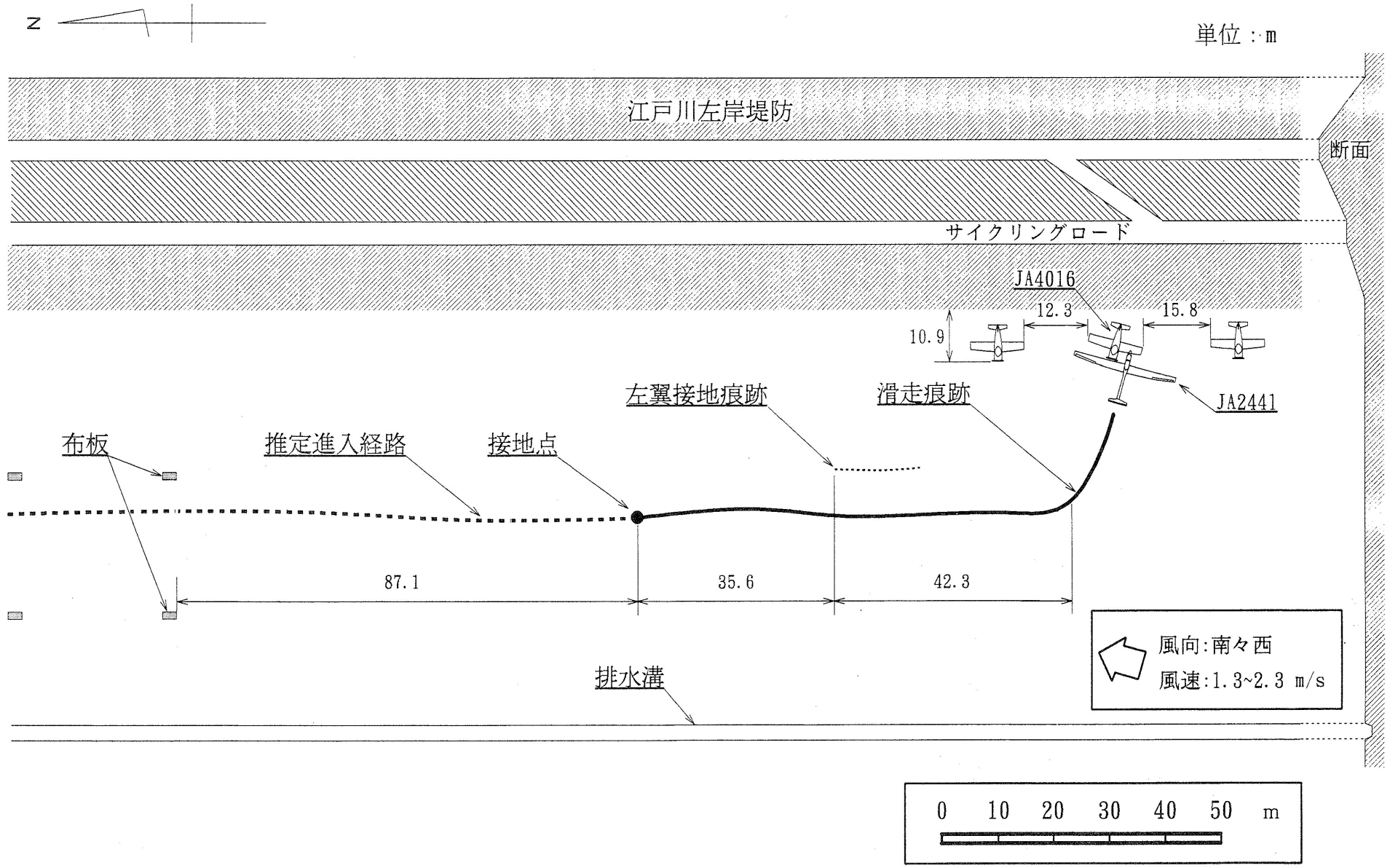
部が浮きぎみとなり前輪の接地圧が減少し方向安定性が低下したことも考えられる。このことにより、同機は進路が大きく偏向して着陸帯を逸脱し、駐機場においてエンジンアイドルで離陸待機中のB機に衝突したものと認められる。

4 原 因

本事故は、A機の機長が行った着陸滑走中の進路修正操作が過大であったことから、左翼端が接地して進路が偏向し、着陸帯を逸脱してB機に衝突したことによるものと認められる。

付図1 事故現場見取図

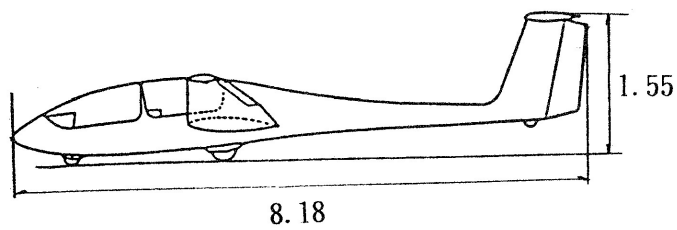
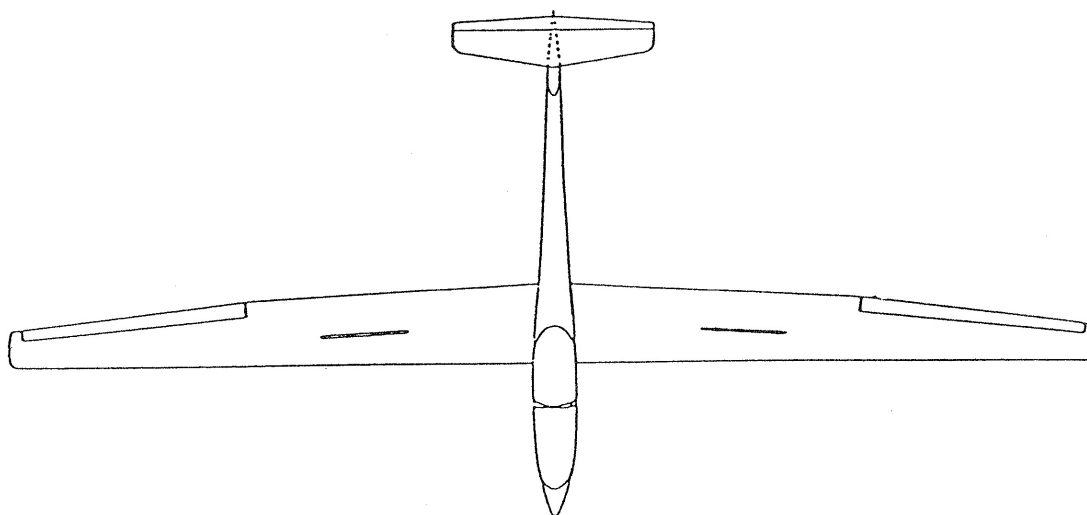
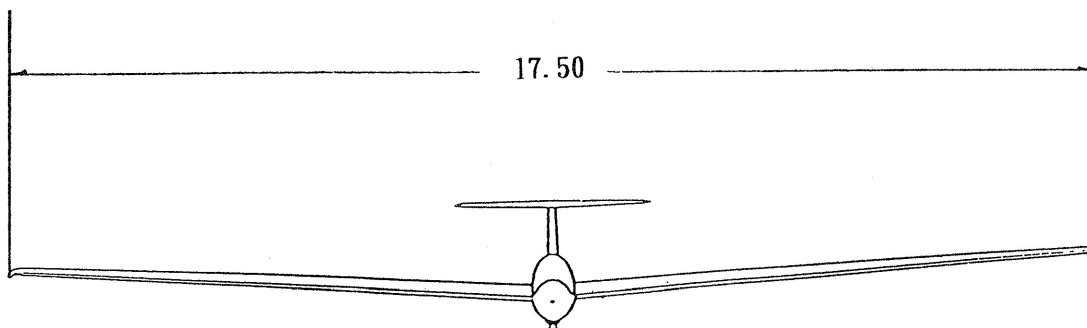
単位：m



- 7 -

付図 2 グローブ式G103AツインIIアクロ型
三 面 図

単位 : m



付図 3 アビオン・ピエール・ロバン式DR400/180R型
三 面 図

単位：m

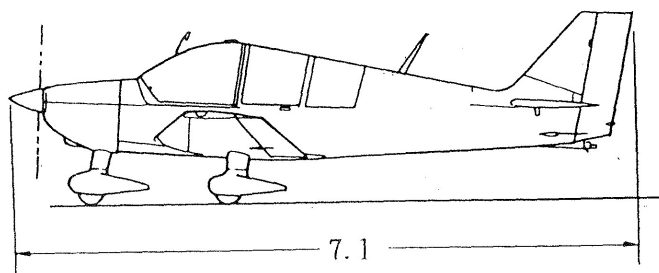
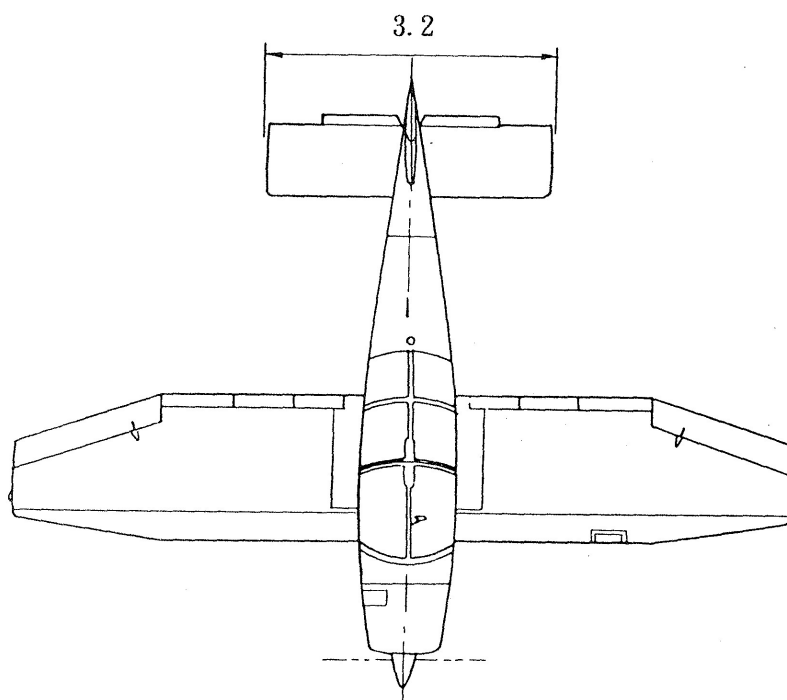
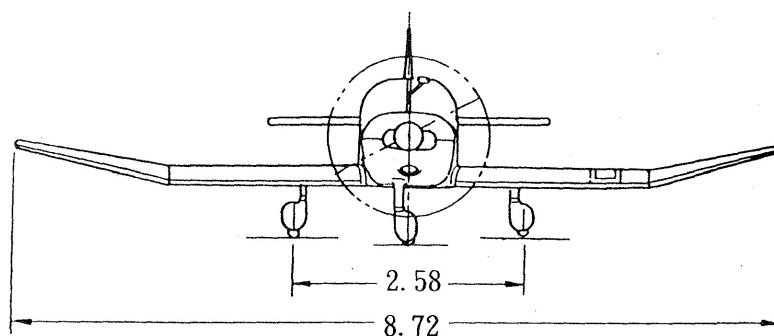


写真 事故機

