

# 東京大学運動会航空部所属 三田式3型改1 JA2100 に関する航空事故報告書

昭和52年8月18日

航空事故調査委員会議決（空委第36号）

|     |       |
|-----|-------|
| 委員長 | 岡田實弘  |
| 委員  | 山口真勝  |
| 委員  | 諏訪山忠夫 |
| 委員  | 上山桂三  |
| 委員  | 八田    |

## 1 航空事故調査の経過

### 1.1 航空事故の概要

東京大学運動会航空部所属三田式3型改1 JA2100は、昭和52年3月28日13時42分ごろ、操縦練習生（以下「機長」という。）が乗組み訓練飛行を終了し、栃木県河内郡鬼怒川滑空場に着陸滑走中、滑走路から逸脱し中破した。

本事故による人員の死傷はなかった。

### 1.2 航空事故調査の概要

昭和52年3月30日～31日 現場調査

### 1.3 原因関係者からの意見聴取

昭和52年8月9日 意見聴取

159001

## 2 認定した事実

### 2.1 飛行の経過

事故当日、機長は日本滑空記章C章課目の20分間滞空を目的として、13時13分鬼怒川滑空場を離陸した。

同機は離陸後、上昇気流に乗って20分間滑空し課目を修了した。

その後、同機は滑走路15に着陸のため、通常の場合経路に入り、ベースレグを経たのち、速度約90キロメートル/時で最終進入経路に入り、その後ダイブブレーキを一部開いて降下した。

同機は滑走路末端を高さ約5メートルで通過し、同末端から約100メートルの地点にダイブブレーキを全開にして接地し、バウンドしたのち、滑走路中心線の左側に再度接地し、その後、機首を左へ偏向しながら地上滑走して、滑走路から逸脱し、滑走路わきの深さ約30センチメートルのくぼみに機首が落ちこみ、機体前部を破損して停止した。

### 2.2 人の死亡、行方不明及び負傷

| 死 傷 | と う 乗 者 |       | そ の 他 |
|-----|---------|-------|-------|
|     | 乗 組 員   | そ の 他 |       |
| 死 亡 | 0       | —     | 0     |
| 重 傷 | 0       | —     | 0     |
| 軽 傷 | 0       | —     | 0     |
| な し | 1       | —     |       |

### 2.3 航空機の損壊の程度

中破

### 2.4 航空機以外の物件の損壊

なし

### 2.5 乗組員に関する情報

機 長 昭和31年6月27日生

159002

操縦練習許可書 東第794号

有効期間 昭和51年8月10日から昭和52年8月9日まで

単独飛行の技能に関する教官の証明 昭和51年8月29日

総飛行回数(時間) 93回(9時間00分)

うち三田式3型改1 83回

最近30日間の飛行回数 6回

単独飛行回数(時間) 9回(1時間32分)

操縦教員(地上監督) 昭和24年7月27日生

自家用操縦士技能証明書 第4345号

昭和47年2月4日取得

操縦教育証明 第424号

昭和51年1月29日取得

第3種航空身体検査証明書 31400467

有効期間 昭和52年3月23日から昭和53年3月22日まで

総飛行回数(時間) 1,617回(171時間34分)

## 2.6 航空機に関する情報

型 式 三田式3型改1

製造年月日 昭和44年3月12日

製造番号 第68-15号

耐空証明書番号 第51-7-8号

有効期間 昭和51年12月18日から昭和52年12月17日まで

総飛行回数(時間) 1,473.5回(1,332時間23分)

## 2.7 気象に関する情報

操縦教員の口述によると、事故当時の気象は、晴、視程20キロメートル、南の風2～3メートル/秒であった。

## 2.8 航空機又はその部品の損壊に関する情報

右翼付根上面の合板にひび割れ

**159003**

胴体下面鋼管湾曲

胴体下面羽布破損

### 3 事実を認定した理由

#### 3.1 解析

事故機の調査結果から同機は事故発生時まで正常な状態であったものと認められる。

同機は滑走路上の通常の地点に接地後、バウンドし高さ約50センチメートル程浮き上がったが、当該バウンドは接地のための機長の返し操作のタイミングが遅れ、返し切らない状態がかつ、通常より早い速度で接地したために発生したものと推定される。

同機は、当該バウンド後機首が左へ偏向し、その偏向状態のまま再度接地し、30～40メートル地上滑走したのち、滑走路から砂地に逸脱したものと推定される。

同機は滑走路から逸脱後、滑走路に平行に砂地を約30メートル地上滑走したのち、くぼみに機首が落ちこみ、機体前部を破損し、停止したものと認められる。

### 4 結論

- (1) 機長は、適法な資格を有していた。
- (2) 同機は、有効な耐空証明を有し、かつ整備されていた。
- (3) 同機は、接地のための機長の返し操作のタイミングが遅れ、かつ通常より早い速度で接地したためバウンドし、かつその後の機長の操舵が適切を欠いたため、滑走路を逸脱したものと推定される。
- (4) 同機は、砂地を地上滑走し、くぼみに落ちこみ、機体前部を破損したものと認められる。

#### 原因

本事故は、同機が接地に際してバウンドし、その後の機長の操舵が適切を欠いたため、滑走路を逸脱し、砂地のくぼみに落ちこんだことによるものと推定される。

**159004**