

法政大学所属 MITA式3型JA2095 に関する航空事故報告書

昭和50年8月28日

航空事故調査委員会議決（空委調第90号）

委員長	岡田	實
委員	山口	真弘
委員	諏訪	勝義
委員	上山	忠夫
委員	八田	桂三

1 航空事故調査の経過

1.1 航空事故の概要

法政大学所属MITA式3型JA2095は、昭和50年5月27日15時02分ころ、長野県諏訪市大字上諏訪の霧ヶ峰滑空場において訓練飛行中沈下空域に遭遇し、着陸のため帰航中、着陸帯側端の手前に不時着し、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50年5月28日～29日 現場調査

1.3 原因関係者からの意見の聴取

昭和50年7月23日 意見聴取

059001

2 認定した事実

2.1 飛行の経過

法政大学体育会航空部は、昭和50年5月27日09時30分ころから霧ヶ峰滑空場において、MITA式3型JA2095を使用して、ウインチえい航により訓練を開始した。

機長は午前中2回、午後3回（内2回は単独飛行）の場周飛行訓練を実施し、14時58分単独飛行で第6回目の発航を行い、高度940フィートで離脱した。

当時の気象状況は晴で、風は西4～5メートル/秒、視程は15キロメートル以上であった。

第1及び第2旋回を行った後、同機はダウン・ウインド・レグを飛行し、待機所真横を高度550フィートで通過した。そのとき機長は、飛行経路が通常の経路より、外方にやや離れていることに気づき、待機所寄りに機首を向けたが、そのころから沈下率が毎秒2.5～3メートルとなり高度が急激に低下してきたため、沈下空域を避け着陸しようと着陸帯方向に旋回し、指示対気速度約120キロメートルで風に正対し、着陸帯に対し左斜め方向から進入した。

その後の経過は機長の口述によれば次のとおりである。

機長は沈下空域を脱出後、やや速度を落とし、そのまま進入を続行したが、着陸帯に到達することは不可能と判断し、着陸帯の左側端約30メートル手前の草地に着陸を決意し、高度約10メートル、速度約80キロメートルでダイブ・ブレーキを全開して着陸進入を行った。接地点付近はなだらかな上り勾配の傾斜地であったため、機長は接地寸前に、やや荒い操作で瞬間的にスティックを引いたところ、落下ぎみに接地し、バウンドした後、約14メートル地上滑走し停止した。機体は接地の際の衝撃により中破した。

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

059002

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29年1月16日生

所属 法政大学学生

資格及び取得年月日 航空機操縦練習許可書 東762号

有効期間 昭和49年9月4日から

昭和50年9月3日まで

単独飛行認定 昭和49年3月3日(萩原式H23型)

昭和49年10月27日(MIT A式3型)

総飛行時間 11時間17分

飛行回数 121回

単独飛行時間(回数) 42分(8回)

霧ヶ峰における経験 6分(2回)

教官 昭和21年2月11日生

資格及び取得年月日 自家用操縦士(上級)第2415号

昭和42年10月18日取得

操縦教育証明(滑空)第283号

昭和45年8月6日取得

飛行回数 約2,000回

2.6 航空機に関する情報

型式 MIT A式3型

製造年月日 昭和43年7月22日

製造番号 J. F. S. - 001

耐空証明書番号 49-21-9

耐空証明有効期間 昭和49年9月20日から

昭和50年9月19日まで

総飛行時間 848時間59分(8,380回)

前回耐空検査後 104時間39分(891回)

059003

2.7 気象に関する情報

事故当時の気象は、機長の証言によれば、西の風4～5メートルで視程は15キロメートル以上、天候は晴であった。

2.8 飛行場及び地上施設に関する情報

霧ヶ峰滑空場は、標高約1,690メートルの高原に位置し、北西部が最も高く平らな台地となっており、その一部に北東から南西に向け離陸及び着陸帯が平行にそれぞれ設けられ、場周飛行経路下の地形は東南に緩やかな下り勾配の草地で小さな起伏が存在している。

2.9 航空機及び部品の損壊に関する情報

胴体下面中央部付近枠組鋼管3本が接地の際の衝撃で湾曲した。

3 事実を認定した理由

3.1 解析

J A 2 0 9 5 の機長は適法な資格を有していた。

J A 2 0 9 5 は有効な耐空証明を受けており、事故前の飛行及び事故後の同機の調査からは、同機に不具合があった証拠は認められなかった。

事故当時の風は発航方向に対し、斜め右約30度前方からの西の風4～5メートルで、事故前回までの飛行では同機の飛行性に異常がなく、また、特に沈下率の激しい空域の存在も認められなかった。しかしながら事故の当該飛行において遭遇した沈下空域付近の地形は、なだらかな下降斜面で滑空場との標高差約200メートルの谷へ続いているため、下降気流等の気流変化が容易に発生しやすい空域であると推定される。

機長は、沈下空域を脱出後、やや速度を落とし、そのままの最短経路で進入を続行したが、着陸帯に到達不可能と判断し、ダイブ・ブレーキを開いて不時着を行った。しかしながらダイブ・ブレーキを開いた時点での同機の高度は約10メートル、速度は約80キロメートルであったことから、同機の性能から若しダイブ・ブレーキを開かずに直進すれば着陸帯への到達は可能であったと推定され、当該不時着は機長の誤判断によるものと認められる。機長は着地点が上り勾配の斜面となっていたため、接地前の返し操作を急激に、かつ大きく行ったものと認められ、そのため同機の揚力は急減し、落下ぎみに接地したものと推定される。

059004

同機の着地点は地面が軟弱であったので落下ぎみに接地した車輪が約13センチメートル地面にめりこみ、一瞬行き足が止められたため、胴体下面の中央部に過大な圧縮応力を受け枠組み鋼管3本が湾曲したものと推定される。

4 結 論

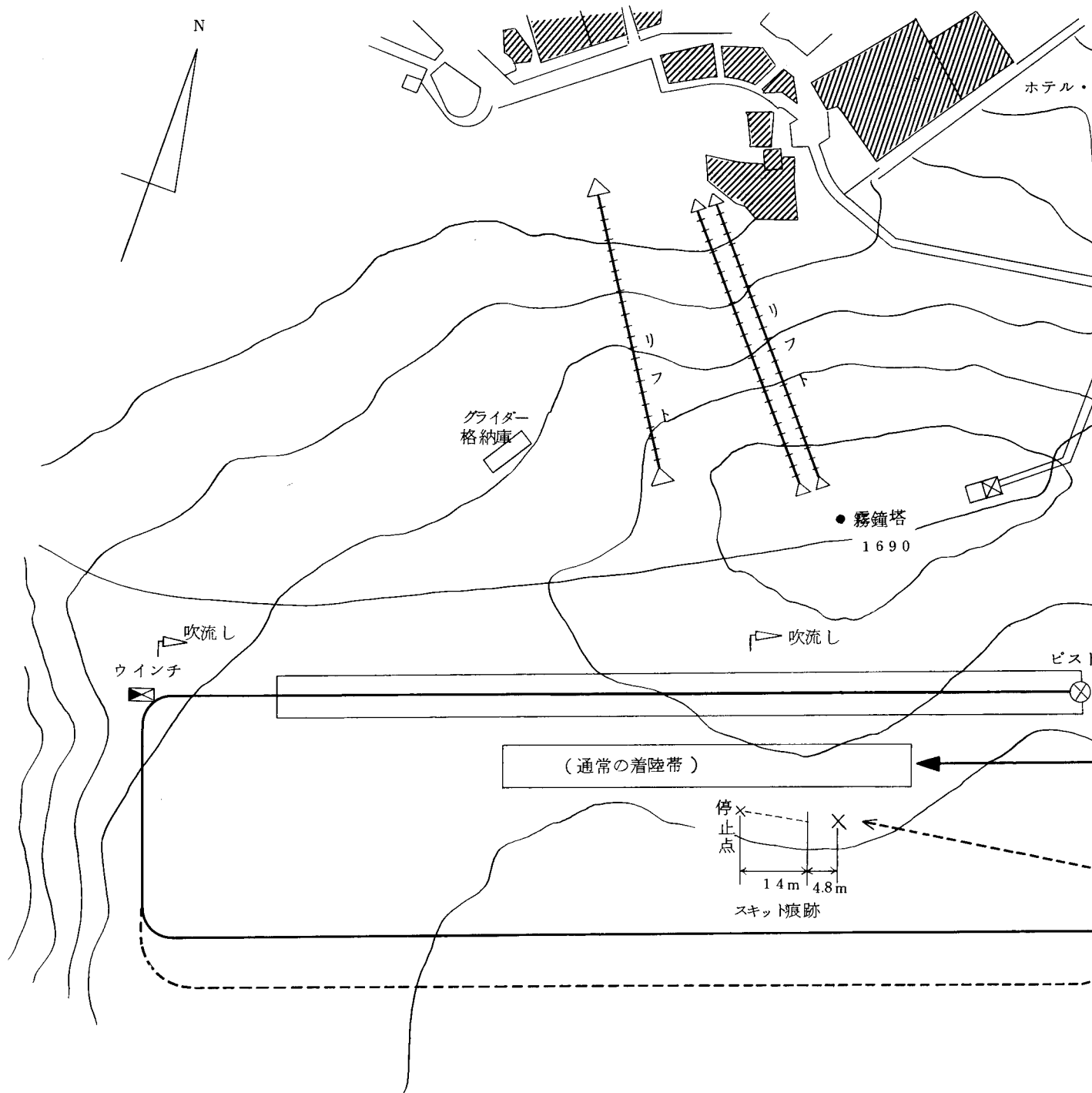
- (1) 機長は適法な資格を有していた。
- (2) JA2095は有効な耐空証明書を有しており、事故前に機体に不具合があった証拠は認められなかった。
- (3) 同機は第3旋回点到達前に沈下空域に遭遇したため、増速し、左旋回して最短経路をとり着陸進入を行った。
- (4) 機長は着陸進入中、着陸帯への到達は不可能と判断し、ダイブ・ブレーキを開き不時着を行ったことは機長の接地点選択の誤判断によるものと認められる。
- (5) 接地点付近の地面が軟弱であったため、接地の際車輪がめりこんだ。

原 因

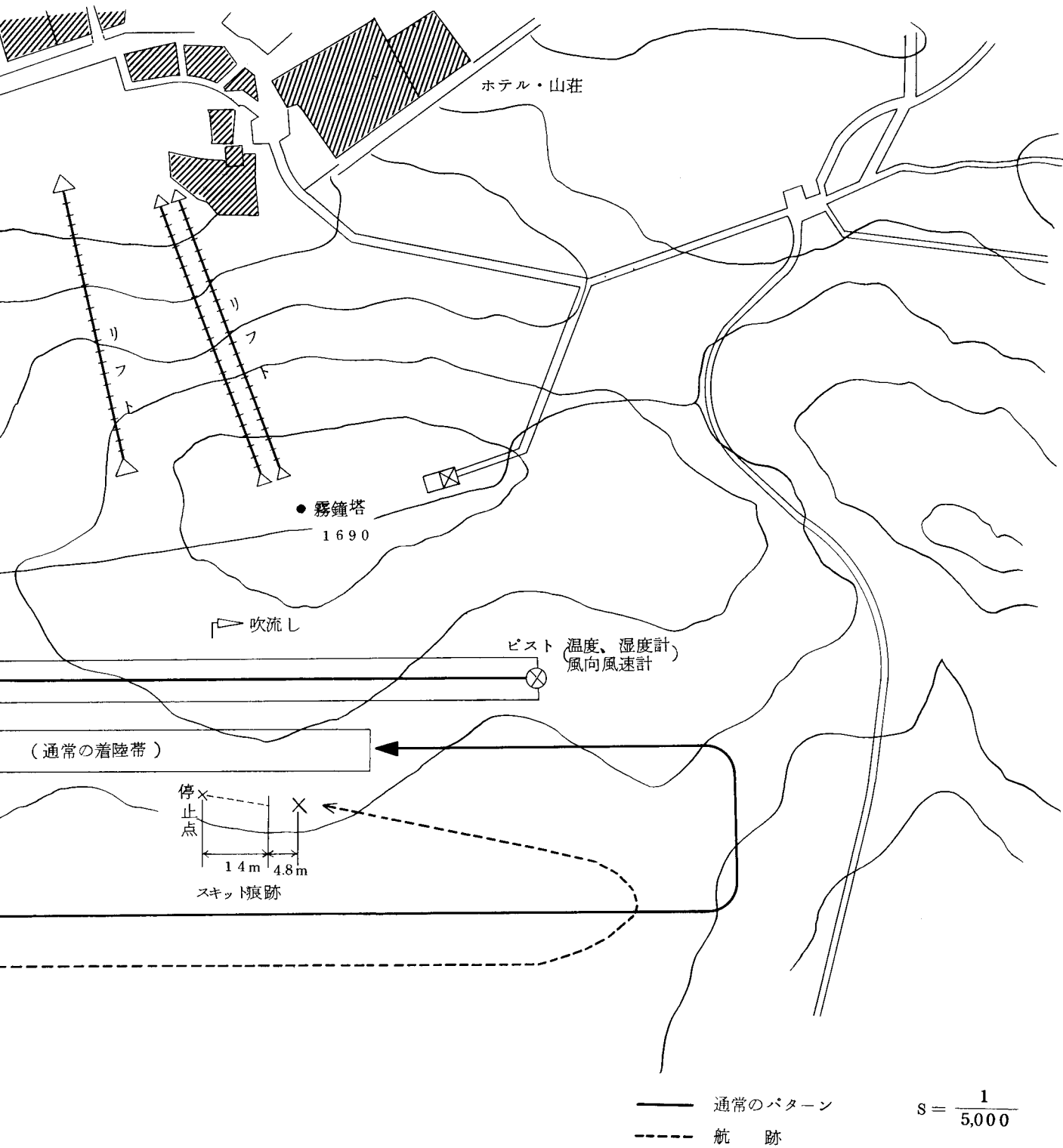
本事故は、着陸進入において、機長が着陸帯への到達は不可能と誤判断し、上り勾配の軟弱な斜面に不時着したことによるものと推定される。

059005

現場見取図（霧ヶ峰滑空場）



059006-1



059006-2