

法政大学所属
MITA式3型JA 2095
に関する航空事故報告書

昭和51年8月26日

航空事故調査委員会議決（空委調第100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51年3月22日09時58分ごろ、妻沼滑空場において訓練中、着陸に際し、左傾斜の状態では左主翼が着陸帯わきの高さ約1メートルの土手に接触した後、着陸帯に接地し停止した。

同機には、機長のみとう乗していたが、人員の死傷はなく、同機は中破した。

1.2 航空事故調査の概要

昭和51年3月22日 現場調査

1.3 原因関係者からの意見の聴取

昭和51年8月5日 意見聴取

096001

2 認定した事実

2.1 飛行の経過

JA2095は、昭和51年3月22日操縦練習許可書を有する法政大学体育会航空部員2人がそれぞれ単独飛行を行った後、09時45分ごろ機長が1人で乗組み、ウインチえい航により滑走路31を離陸し、通常の場合周経路を飛行した後、着陸のため最終進入経路に入った。

最終進入から事故発生に至るまでの状況は、機長及び目撃者の口述並びに地上の痕跡によれば次の通りであった。

機長は、最終進入経路へ速度95～100キロメートル/時で高度約110メートル、接地点の手前約500メートルから進入した。

風は離陸当時、風向約300度、風速4～5メートル/秒であったが、同機が最終進入経路に入ったところから強くなり、突風が吹き出し、着陸帯の砂をまきあげる位になったので、教員はトランシーバーで注意を喚起した。

機長は約100メートル進入後、ダイブ・ブレーキを約50%開にし、速度95キロメートル/時を保持しながら進入を継続した。機長は、高度約50メートルを切ったところから、徐々に機首を起しはじめた。

同機は、高度約20メートルを過ぎたところから速度が急減したので、機長は失速を危惧し、これを回避する目的で機首下げ操作を行った。

同機は、機首が下ると同時に左傾斜し、左へ偏向しだした。

機長は、右への修正操作を行ったがほとんど変わらず、同機は、正規の進入経路から約8メートル左の位置で同機の左主翼端が高さ約1メートルの土手に接触した後、バウンドして右傾斜右偏向に入り約20メートル先の着陸帯に接地し停止した。

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	—	

096002

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29年4月5日生
操縦練習許可書	調布第190号
有効期間	昭和50年10月30日から昭和51年10月29日まで
総飛行回数	約140回
同型式飛行回数	約60回
最近30日間飛行回数	17回
単独飛行回数	6回
操縦教員	昭和28年2月20日生
自家用操縦士技能証明書	第5324号
	昭和48年8月25日取得 滑空機上級
操縦教育証明	第405号
	昭和49年11月30日取得
第3種航空身体検査証明書	
有効期間	昭和50年10月4日から昭和51年10月3日まで

2.6 航空機に関する情報

型式	MITA式3型
耐空証明	第50-21-13号
登録証明	No.1274
総飛行時間(回数)	923時間44分 (9,116回)
前回検査後	74時間45分 (736回)

096003

2.7 気象に関する情報

妻沼滑空場から南西約9キロメートルの位置にある熊谷地方気象台による一般天気概況及び観測値のうち風等に関する情報は次のとおりであった。

同日は、西高東低の冬型の気圧配置で関東地方は乾燥した季節風の吹く状態にあり、昼間(07時～17時)日変化にともなう季節風の強まりがあった。

観測時間	風向	風速	天気
06時	西南西	3.1メートル/秒	快晴
09"	西	4.5 "	快晴
12"	西	6.3 "	晴
15"	北西	4.6 "	晴

他方、教員の口述によれば、同機の離陸時の風は約300度4メートル/秒であり、最終進入経路進入後は風が強くなり最大瞬間風速は8～10メートル/秒であったと思うと述べている。

2.8 航空機又はその部品の損壊に関する情報

左翼端が最初に接地したことにより、左主翼端下面15センチメートル四方の破損及び中翼と左翼の接合部が変形損傷した。

3 事実を認定した理由

3.1 解析

最終進入経路に進入時の同機の高度、速度は着陸進入としては適切なものであったと認められる。

同機は進入中、高度約20メートルを切ったところから速度が急減したことは、機長が強い向かい風のある状況下で、早期にダイブ・ブレーキ50%を使用し、かつ必要以上の機首上げ操作を行ったことによるものと認められ、その時の速度は、機長の口述から失速々度に近くなったものと推定される。

機長は失速を危惧し、とっさに機首下げ操作を行ったが、操作が適確を欠き、同機は機首下げと同時に左傾斜となり左へ偏向したものと推定される。

機長は、偏向の修正操作を行ったがその効果の発生しないうちに、左傾斜の状態、左主翼が土手に接触したものと推定される。

096004

4 結 論

- (1) 機長は、適法な操縦練習許可書を有していた。
- (2) JA2095は、有効な耐空証明を有していた。
- (3) 当該機が最終進入経路に進入後、着陸帯の風速は、4メートル/秒から更に強くなって最大瞬間風速約10メートル/秒に急変した。
- (4) 最終進入経路で、機長は風に対する配慮を欠き、ダイブ・ブレーキ50%を使用した状態において、機首上げ操作を行い、機速を失速々度近くまで急減せしめたと推定される。
- (5) 機長は失速を危惧し、とっさに機首下げ操作を行ったが、操作が適確を欠き、同機は機首下げと同時に左傾斜となり左へ偏向したものと推定される。
- (6) 同機の高度が低く、修正操作の効果の発生しないうちに左主翼端が土手に接触したものと推定される。

原 因

本事故は、着陸進入中急変した強い向かい風のある状況下において、機長が早期にダイブ・ブレーキを使用し、かつ必要以上の機首上げを行い、機速を減少させすぎ、その回復操作が適切でなく土手に接触したことによるものと推定される。

096005