

個人所属クリステン・インダストリー式A-1型JA4083及び
立教大学所属アレキサンダー・シュライハー式ASK21型（滑空機）JA2520の
航空重大インシデント調査について
（経過報告）

令和5年7月27日
運輸安全委員会（航空部会）

運輸安全委員会は、令和4年8月15日、個人所属クリステン・インダストリー式A-1型JA4083が、立教大学所属アレキサンダー・シュライハー式ASK21型JA2520を曳航し、飛行中、曳航索の一部が落下した航空重大インシデントについて、令和4年8月から原因を究明するための調査を進めてきたところであるが、これまでの調査で得られた情報をもとに、更に分析を進めるとともに、原因関係者からの意見聴取及び関係国への意見照会を行う必要がある。このため、本件調査については、本航空重大インシデントが発生した日から1年以内に調査を終えることが困難であると見込まれる状況にあることから、運輸安全委員会設置法第25条第4項の規定に基づき、以下のとおり当該調査の経過を報告する。

なお、本経過報告の内容については、今後、新たな情報の入手等により、修正されることがあり得る。

また、本調査は、本航空重大インシデントに関し、運輸安全委員会設置法及び国際民間航空条約第13附属書に従い、航空事故等の防止に寄与することを目的として行うものであり、本事案の責任を問うために行うものではない。

1. 航空重大インシデントの概要

令和4年8月15日（月）、個人所属クリステン・インダストリー式A-1型JA4083が、立教大学所属アレキサンダー・シュライハー式ASK21型JA2520を曳航し、埼玉県熊谷市妻沼滑空場の滑走路14を離陸し、同滑空場付近、高度約500mを飛行中、曳航索の一部が落下した。

2. 調査の概要

本件は、航空法施行規則（昭27運輸省令56）第166条の4第16号の「物件を機体の外に装着し、つり下げ、又は曳航している航空機から、当該物件が意図せず落下し、又は緊急の操作として投下された事態」に該当し、航空重大インシデントとして取り扱われることとなったものである。

運輸安全委員会は、令和4年8月15日、本航空重大インシデントの調査を担当する主管調査官ほか1名の航空事故調査官を指名した。現時点までに関係者からの口述聴取、気象に関する情報収集、両機の飛行規程に関する調査及び曳航索の強度試験等を実施した。

本調査には、クリステン・インダストリー式A-1型JA4083の設計・製造国である

アメリカ合衆国の代表及び巻取式滑空機曳航装置の設計・製造国であるドイツ連邦共和国の代表が参加している。

3. 判明している主な事実情報

(1) 飛行の経過

12時32分ごろ、個人所属クリステン・インダストリー式A-1型JA4083（以下「A機」という。）は、立教大学所属アレキサンダー・シュライハー式ASK21型JA2520（以下「B機」という。）を曳航して妻沼滑空場の滑走路14を離陸して、飛行中、B機がA機を上方から追い越す形になり、その際に曳航索が破断した。B機は高度500mで曳航索の離脱操作を行ったところ、破断してB機に残っていた曳航索の一部（ポリエステル製、直径約7mm、推定長さ約60m、直径4cmの金属製接続リング2個を含む推定重量約1.5kg）が落下した。



図1 A機



図2 B機

その後、A機は、同39分、B機は、同44分、同滑空場の滑走路14にそれぞれ正常着陸した。

落下した曳航索は、現在まで発見されておらず、地上の人や物件への被害の報告はない。

(2) 負傷者

なし

(3) 航空機の損壊

なし

(4) 気象

両機の機長によれば、天気は晴れ、南東の風5kt未満であった。

4. 今後の調査

本航空重大インシデントの原因の究明及び事故等の再発防止策の検討のため、これまでの調査で得られた情報をもとに、曳航索が破断した際の両機の状態及び対応状況など、更なる分析のほか、原因関係者からの意見聴取及び関係国への意見照会を行う必要がある。

本委員会は、これまでの調査、分析等によって得られた結果を踏まえて、引き続き本航空重大インシデントの原因等の調査を進める。