



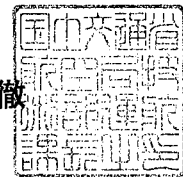
国空航第351号

平成18年7月28日

財団法人 日本学生航空連盟
専務理事 鈴木 明治 殿

国土交通省航空局技術部

運航課長 宮下 徹



滑空機の事故防止について

平成18年7月28日、航空・鉄道事故調査委員会は、平成18年3月12日板倉滑空場において発生したJA2845機ダイヤモンド・エアクラフト式HK36TTCスーパーディモナ型に係る航空事故調査報告書を公表した。

同報告書によると、事故の原因は、機長が同型式機の操縦操作への慣熟が十分でなくパスの正確な高度判定ができていなかったこと、追い風や下降流の影響を受けた際の適切な対応ができなかったこと等が関与したものと推定し、さらに同報告書では、同種事例の再発防止のための対策についての所見が述べられている。

貴連盟においては、これまでも、傘下会員に対し滑空機の安全運航について所要の指導がなされているものと承知しているが、かかる事故の発生を防止するため、以下の対策について措置を講じ、滑空機の運航の安全確保について、万全を期するよう改めて周知徹底されたい。

記

1. 操作特性の理解

最近、本事故の機体と同型式機による事故が相次いでおり、いずれの事故も離着陸時に発生している。動力滑空機は、他の種類の滑空機の操縦操作に比較して、エンジンの操作が付加的に必要となり、滑空機での飛行経験がある場合であっても動力滑空機に直ちに対応できるものではなく、本事故においては、機長は適確な着陸復行ができていなかった。したがって、操縦者は、動力滑空機の操縦操作に従事しない期間が長く当該機の操縦操作への慣熟が充分でない場合は、動力滑空機の特性を充分確認、理解した上で、所要の飛行を実施すること。

2. 追い風での運用

追い風での離陸や着陸は、適確な判断や操作が困難な状況になることが考えられることから可能なかぎり回避すべきであり、操縦者は気象の変化を把握し、追い風が強くなるような場合は、滑走路の使用方向を変え、正対風で離陸や着陸を行い、飛行の安全を確保すること。