

個人所有 JA00HY

事故発生は平成 17 年 8 月 20 日、報告書発表は平成 18 年 3 月 31 日

[事故の概要]

この事故は個人所有アレキサンダー・シュライハー式 ASW24 JA00HY 単座機が、平成 17 年(2005 年)8 月 20 日(土)レジャーのため機長のみが搭乗して千葉県野田市にある NPO 法人関宿滑空場から飛行機曳航により 10 時 24 分に発航して飛行中、同 11 時 58 分頃滑走路の東約 350m にある駐車場に墜落し搭乗者が死亡したものです。

この事故の調査報告書は重大な事実を意図的に隠蔽し、原因究明の方向性をあえてそらそうとした内容が伺える、大きな問題を孕んだ事故調査報告書であると考えます。



[事故調査報告書の記述]

< 3 . 事実を認定した理由 >

3.2 より抜粋

機体の調査結果および発航後約 1 時間半飛行を継続していたことから、本事故発生当時、同機に異常はなかったものと推定される。

3.7 より抜粋

同機は、ゴルフ場上空を避けながら、着陸する予定でチェックポイントへ向けて飛行していたものの、進行方向右手斜め上を旋回上昇中の滑空機 A を視認したため、滑空場東の通常上昇気流が発生しやすい場所で、再び上昇しようとして東に変針した可能性が考えられる。ローカルソアリングの下限高度は 200m であり、高度が 200m を切ったら着陸することが一般的な飛行方法である。同機は、11 時 57 分 16 秒にダウンウインドにおいて高度約 199m となっており、機長は、無理に飛行を継続せず着陸すべきであった。

< 4 . 原因 >

本事故は、機長が、関宿滑空場に隣接した東側で上昇気流をとらえようと低速で急旋回したため、誤ってスピンに陥り、低高度であったことからスピンから回復できず地面に衝突し、機体が大破するとともに、機長が死亡したことによるものと推定される。

[事故調査報告書の問題点]

3.2 に関して

発航から 1 時間半の間異常なく飛行していたことと、その後の機体の状態とは何の関係もなく、事故当時機体に異常が発生していなかったと結論付ける根拠にはなりません。

このような推論がまかり通るならば、離陸後 1 時間半の間無事に飛行した機体では、その後に急なエンジントラブルなど発生しないということになるでしょう。

非科学的で無責任な推論といえます。

3.7 に関して

当該機は、ゴルフ場を避けて飛行したと推定していますが、ゴルフ場には飛行を妨げるような高い建造物もなく、上空は飛行禁止にもなっていません。この時刻の飛行経路は、北向きに飛行場への進入を試みるために滑走路方向に機首を向けたものと推定するのが合理的です。

また、200m 以下の高度である 199m から無理に上昇気流を探して右旋回したと推定していますが、そのような飛行は、高度が下がって一旦着陸を決意した後のグライダーパイロットの操作としてはまったく説明がつかないものです。報告書では触れていませんが、事故機の機長はグライダーの教官の資格も持っており、報告書が推定するような不自然な飛行をするとは考えられず、むしろ「何らかの突発的な非常事態が発生したため、右に急旋回した」と見るべきでしょう。

後に述べますが、報告書では「事故当時、他の飛行機は目撃されていない」と記述していますが、多くの目撃者(7名)が<事故現场上空を旋回するセスナ機>を目撃したことを事故調査官に証言しており、報告書ではこの証言が無視された形になっています。

以上のようなことを考えると、事故調査報告書は原因を究明するための調査をまったく行っていないことになり、その結論には何の根拠もありません。

[日乗連およびグライダーパイロットによる検証]

事故に遭遇する直前まで、当該グライダーは関宿滑空場の RWY18 のレフトダウンウインドの位置で北に向け高度約 200m で飛行しており、通常の飛行状態であったと思われます。また滑走路は当該機の左約 350m にあり、当時関宿滑空場周辺ではほかに一機のグライダーが飛行しているのみで、滑走路はいつでも着陸に使用できる状態でした。

警察から事故の一報が滑空場の事務所に寄せられ、関宿滑空場に所属するソアリングクラブの機体ではないかということで、当時格納庫で別の機体の整備に携わっていた同クラブ員 3 名に知らされました。

すぐに格納庫を出て上空を見上げると一機のセスナ機が上空を旋回しており、事故現場を教えているものと理解し、車でその下に行き容易に事故現場に到着することができました。

また滑空場の事務所にも当時滑空場長を含め3名がおり、全員が上空のセスナを目撃し、意図してどこの機体であるか機体番号を見ようとしました。

ところが日本の航空機には必ず左翼下面に記入されている登録番号が書かれておらず、その高度は約800ftで飛行していたと証言しています。

またこのセスナ機は、墜落現場の近くの主婦によっても目撃されています。

報道関係の取材ヘリの一機目のMD900が到着したのは、事故から約45分後であったことは滑空場関係者によって確認されており、当該セスナが報道関係のものであった可能性はないと考えられます。

以上より当該セスナ機が事故と非常に深い関連を持っていると容易に想像ができ、事故調査官による目撃者の事情聴取でもそのことを全員が強調して報告しました。

ところが発表された事故調査報告書の(p3)には、

2. 認定した事実

2.1.2 目撃者および関係者の口述

(1)目撃者Aの中で「他の飛行機は見えていない」と記述されていて、一言でセスナ機存在を否定してしまっています。

空中衝突した形跡はなかったのですが、当該セスナ機が何らかの事情を知っているのは事実です。

事故調査報告書がセスナ機についてまったく触れなかったのが、我々が独自で該当機を調査しました。

まず、事故当時に関宿滑空場付近への飛行を計画していた機体があるかどうか調べましたが、該当する機体はありませんでした。また関宿滑空場付近で事故当時にセスナ機が目撃されていたことから、現場付近で墜落事故を目撃したという航空機からの報告の有無を調べましたが、そのような報告は上がりませんでした。



セスナ機が日本の国籍のものでない可能性がある(左翼下の登録番号がない)ことから、インターネットで調べると、当日は横田基地のオープンハウスの日であり、マニアが基地に展示された機体の種類、機体番号等をHP上で公表していました。例年は当基地のフライングクラブのセスナも展示されていましたが、当日展示されていたという記録はなく、事故当時は飛行していた可能性があります。

そして写真で確認すると、該当する機体は当基地のフライングクラブのN22905またはN1840Vの可能性があり、目撃者に見てもらおうと特に前者である可能性が高い事実が判明しました。そして当日の当該機の飛行計画は、提出されていませんでした。



もしこのセスナ機が該当機である
とすると、航空法に定められた飛
行計画を提出せずに横田基地から
離れて飛行し、法律に定められた
最低安全高度以下で飛行し、さら
に法律で義務付けられた事故の報
告を怠った可能性があるため、航
空局はこのような航空機を探し出
す必要があるし、事故調査委員会

は調査のため当時の状況を聞く義務があるのですが、まったく行っていません。まず調査の第一歩として、事故に関係があると考えられる者から事情聴取をする必要があると考えますが、なぜそれをしないのでしょうか。

事故の推定原因として、事故調査報告書には、

3.8 同機の墜落状況

同機は上昇気流をとらえようと低速で急旋回したため誤ってスピンの陥ったものと推定される。
(P13)と原因を推定しています。

事故機にはデータロガーというGPS位置や高度を記録する装置を搭載していて、それを私たちも独自に解析して事故前の航跡や高度等を検証してみました。

結果は11時53分頃には滑空場に戻ろうとヘディングを北に向けており、55分頃に上昇気流を探し旋回しましたが高度が得られず低くなり、そのまま滑走路に逆進入を試みたような航跡になっています。ところが滑走路までの途中でわずかな上昇気流が得られ、少し高度に余裕ができたので、通常のダウンウインドに入ろうと判断したのだらうと複数のグライダー経験者が証言しています。これらの証言を基に、機長がしたであろう判断と取った行動を、事故調査報告書の推定飛行経路図にいくつかのポイントに分けて入れてみました。(添付図参照)

事故調査報告書の3.7には「同機は、ゴルフ場上空を避けながら云々」と事実認定をしていますが、滑空機がゴルフ場を避ける必要も義務もなく、高度からしてその余裕はなかった事がこの図を見れば分かります。

通常チェックポイントは高度700ft(約213m)以上で通過するよう指導されており、当機はすでにノーマルダウンウインドを回るには低い位置ありました。

いわばぎりぎりダウンウインドにたどり着いた者が、更にサーマルを求めてダウンウインドを離れるのはグライダーパイロットの常識に反する行動です。

以上のように飛行の流れを分析してみると、報告書で原因とされた「上昇気流をとらえようと低速で急旋回したため、誤ってスピンの陥り・・・」という推定が本質を突いたものではなく、ゴルフ場上空云々もグライダーの運航を理解していない者の思いつきでしかないことが分かります。

また一度入ったダウンウインドから離脱することは周りにいる他機にとって危険なことで、教育者（機長は教育証明保持者）として教えていない筈ですし、やってはいけないことだと認識していた筈です。

低い高度（報告書によると 199m）で滑走路から約 350m の位置でダウンウインドに居ながら、なぜ滑走路と反対方向の右に旋回したのかが疑問です。着陸するつもりであれば右に旋回して滑走路から離れる必要はなく、また何かあっても左に旋回すれば充分滑走路にたどり着ける位置と高度であったのに、これに対する考察が全くなされていません。

もし対向機を発見し、それを避けようとしたのなら、法律に従って右に旋回するのが自然であり理屈に合いますが、これは事故死したグライダーの機長とセスナ機の乗員しか知らないことです。他機がいるはずのないダウンウインドで、真正面に通常とは逆向きにこちらに向かって飛んで来る航空機を発見し、驚いて衝突を回避するために急激に右に旋回したことが失速、墜落に繋がったと見るほうが辻褄が合うのです。

もし相手が米軍機であるという理由で、航空法に違反し事故に関係したと思われるセスナ機をあえて隠蔽したのであれば、事故調査委員会の日本国民への重大な裏切りであり、背信行為です。事故調査の過程において目撃証言を多数得ているわけですから、事故調査委員会が知らない筈はありません。

事故調査委員会は目撃証言の裏付けを取り、目撃されたセスナ機を探し出して当時乗っていた乗員に話を聞き、再調査を開始すべきだと私たちは考えます。

以上

飛行経路上での判断と行動

位置 11:53:40 頃 高度 415m、速度 120km/h

(判断) 大分低くなってしまった。そろそろ滑空場に向けなければならない。

(行動) 滑空場に向け HDG を北にとる。

位置 11:54:50 頃 高度 349m 速度 110km/h

(判断) 何とか上昇気流を見つけて高度を稼がないと低くなってしまふぞ。

(行動) 滑空場に向けて飛びながら上昇気流を探っている。

位置 11:55:30 頃 高度 338m 速度 108km/h

(判断) 旋回してみたがやはりだめだ。もうあきらめて滑空場に戻ろう。

(行動) RWY18 レフトパターンの Downwind 方向に HDG を向ける。

位置 11:56:40 頃 高度 213m 速度 123km/h

(判断) ちょっと低くなって間に合わなくなってきた。逆進入で RWY36 にまっすぐ着陸するほうが安全だ。滑走路を使っている機体は他にいないし、大丈夫だろう。

(行動) 滑走路の方向に HDG を向ける。

位置 11:56:50 頃 高度 224m 速度 106km/h

(判断) 少しプラスがあって沈下せずにここまでくることができた。

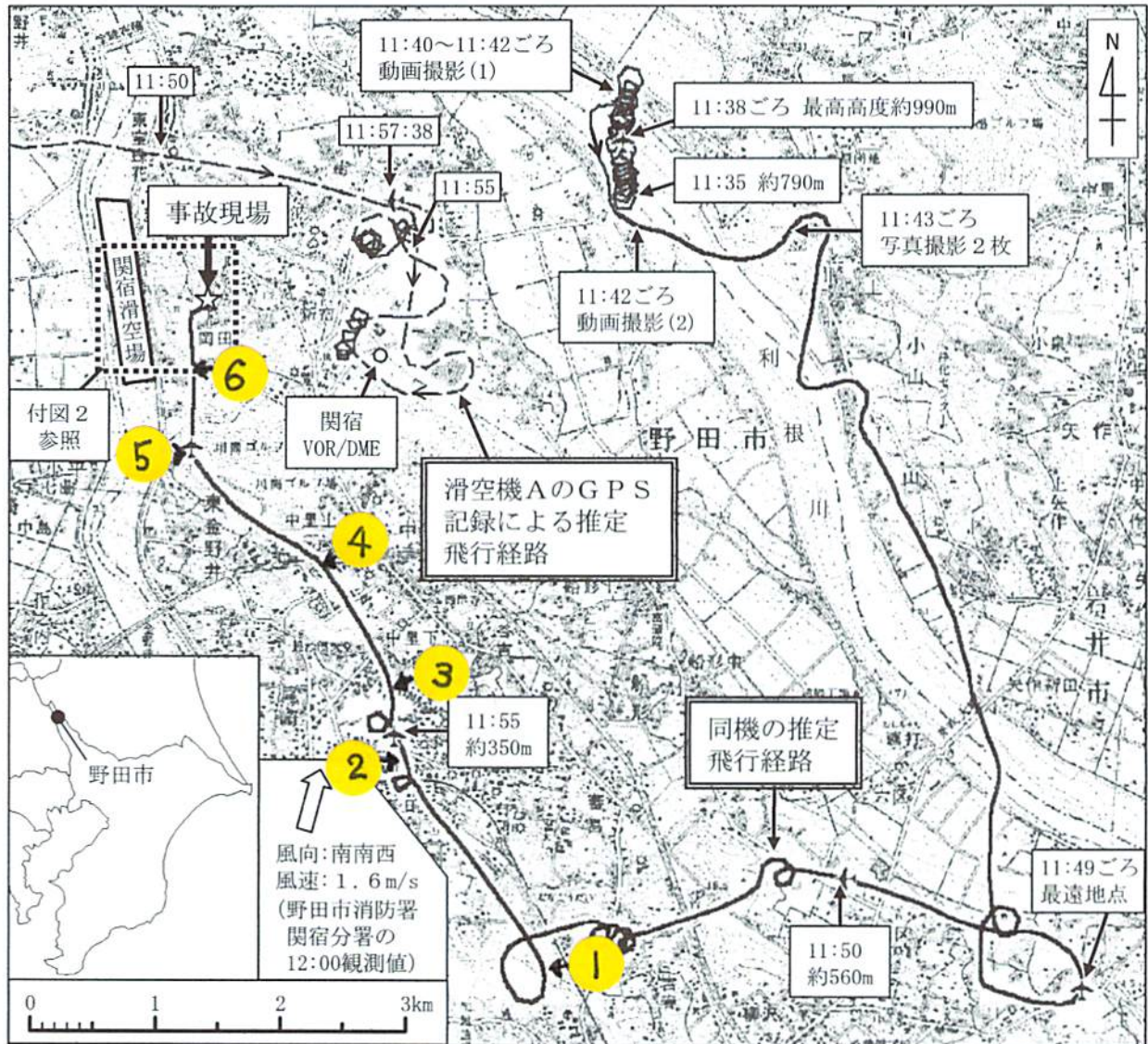
これなら狭いトラフィックパターンではあるが、RWY18 に着陸することができる。

(行動) RWY18 の Downwind 方向に HDG を向ける。

位置 11:57:20 頃 高度 196m 速度 113km/h

(判断) やっとたどり着いたぞ。いつもよりは低いけど、滑走路や上空に他の機体もいないしショートパターンで回れば十分滑走路 (RWY18) にたどり着ける。

推定飛行経路上での機長の判断と行動 (図)



国土地理院5万分の1地形図を使用し、カシミール3Dにより航跡を描画

