

東北学院大学所属  
グラスフリーゲルスタンダードリベレ型JA2121  
に関する航空事故報告書

昭和50年7月24日

航空事故調査委員会議決（空委調第66号）

委員	長	岡田	實
委員	員	山口	真弘
委員	員	諏訪	勝儀
委員	員	上山	忠夫
委員	員	八田	桂三

## 1 航空事故調査の経過

### 1.1 航空事故の概要

東北学院所属グラスフリーゲル式スタンダードリベレ型JA2121は、昭和50年3月22日13時45分ころ競技飛行中、福島県相馬市磯部付近の海上に不時着した。

機体は、翌日発見されたが機長（同乗者なし）は行方不明である。

### 1.2 航空事故調査の概要

昭和50年3月24日～25日 現場調査

### 1.3 原因関係者からの意見の聴取

原因関係者行方不明のため意見の聴取 なし

## 2 認定した事実

### 2.1 飛行の経過

JA2121は、学生航空連盟主催による記録会のため昭和50年3月22日、11時03

055001

分、霞の目飛行場を離陸後、上昇気流にのり同飛行場東方約5キロメートルの深沼付近を中心にピスト（指令所）と無線連絡を設定しながら飛行を継続した。

13時15分ころ、同機は名取市閑上上空1,750メートルで、福島県相馬市柏崎（海岸線から約1キロメートルに位置する。）を目的地とする競技飛行（50キロメートル距離飛行。）の許可をピストから得た。

その後の同機の飛行経過は、同機とピスト及び霞の目飛行場付近上空を飛行していた滑空機との通信から、次のとおりであったと推定される。

仙台空港の東方海上2キロメートルで高度1,500メートル、その後高度1,350メートルで阿武隈川河口を通過して、13時40分ころ目標地点の2キロメートル手前で高度は300メートルであった。

J A 2 1 2 1は、13時40分ころ同地点で位置通報を行い、暫くして「8メートル/秒の下降風に遭遇し、陸地にとどかないので着水する。」との送信を行った後消息を絶った。

機体は、約24時間後、福島県原町市渋佐沖の海上を漂流中発見された。

## 2.2 人の死亡、行方不明及び負傷

機長は行方不明である。

## 2.3 航空機の損壊の程度

大破

## 2.4 航空機以外の物件の損壊

損壊なし

## 2.5 乗組員に関する情報

機長 昭和27年12月6日生

自家用操縦士技能証明書 第5811号 昭和49年5月4日取得

限定事項 滑空機上級

第3種航空身体検査証明書第31680024号 有効期限 昭和50年8月29日

総飛行回数 約300回

同型式飛行回数 約30回

最近30日間の飛行回数 約28回

**055002**

## 2.6 航空機に関する情報

型 式                      グラスフリーゲル式スタンダードリペレ型

耐空証明書番号          第49-13-3号

耐空証明書有効期間      昭和49年8月10日から昭和50年8月9日まで

総飛行時間                257時間40分

前回オーバーホール後の飛行時間      49時間40分

J A 2 1 2 1 の重量及び重心位置は、それぞれ268.3キログラム、+323.6ミリメートルで何れも許容範囲内であった。

## 2.7 気象に関する情報

昭和50年3月22日、12時から14時までの仙台航空測候所観測による風及び視程は次の通りであった。

12時：風向西、風速11.0メートル/秒、視程40キロメートル

13時：風向西、風速12.5メートル/秒、視程40キロメートル

14時：風向西、風速12.0メートル/秒、視程40キロメートル

また、仙台管区气象台から発表された仙台海上警報は次のとおりであった。

種 別	発表日時	解除日時	主  な  内  容
海上強風 警 報	3月21日 23時15分	更 新	発達した996ミリバールの2つの低気圧が北海道の南と津軽海峡にあって、ともに東にゆっ
"	3月22日 06時55分	"	くり進んでいます。
"	3月22日 13時15分	"	このため三陸沖は西より、または南よりの風
"	3月22日 18時35分	"	が強く、最大風速は40ノット(20メートル/秒)ぐらいとなっていますから十分注意して下さい。
"	3月23日 00時00分	"	

055003

## 2.8 航空機又はその部品の損壊に関する情報

胴 体	折損
右水平尾翼根部（前縁）	へこみ
垂直尾翼（後縁）	剝離
上記損壊は、すべて揚収時に発生した。	
キャノピー	なし
座 席	離脱
速度計計器面ガラス	破損

## 2.9 通信に関する情報

J A 2 1 2 1 が、競技飛行から着水に至るまでトランシーバーによりピスト及び霞の目飛行場付近を飛行していた J A 2 1 0 1 との間に交わした通信内容及び同機が着水寸前に行った送信内容は、ほぼ次のとおりであった。

1 3 時 1 5 分 ころ（推定）：

J A 2 1 2 1 「名取市閑上上空、高度 1,750メートル、50キロメートル距離飛行に出発してよろしいでしょうか」

ピ ス ト 「機長の判断で出発してよろしい、途中ピストに連絡をとれ。」

時刻不明：

J A 2 1 2 1 「仙台空港東方海上2キロメートル、高度1,500メートル」

時刻不明：

J A 2 1 2 1 「阿武隈川河口上空、高度1,350メートル。」

1 3 時 4 0 分 ころ（推定）：

J A 2 1 0 1 「リベレ2121、こちらキムラス2101、感度ありましたら状況を知らせて下さい。」

J A 2 1 2 1 「こちらリベレ2121、目的地まであと2キロメートル、高度300メートル。」

J A 2 1 0 1 「もう少しだから頑張れ」

1 3 時 4 5 分 ころ（推定）：一方送信

J A 2 1 2 1 「マイナス8（注、沈下率-8メートル/秒）にたたかれて陸にとどきません着水します。」

055004

## 2.10 人の生存、死亡又は負傷に係るある捜索、救難及び避難等に関する情報

13時45分ころJA2121からの送信情報は、JA2101の中継でピストに通報され、ピストでは直ちに関係機関へ捜索救難を依頼した。

関係機関による捜索救難活動は直ちに開始された。

機体は、翌23日の13時00分ころ福島県原町市渋佐沖約13キロメートル付近で発見されたが、機長は行方不明であった。

## 3 事実を認定した理由

### 3.1 解析

事故機及び整備記録の調査結果並びに機長の通信内容から、同機は事故前に異常はなかったものと推定される。

同機からの送信内容から同機の不時着位置は、目的地柏崎から約2キロメートル以内の海上であったものと推定される。

機長が「目標地点へ2キロメートル、高度300メートル」と送信した時点においては、海上を飛行していたものと推定され、もし下降気流がなかったならば、同機は当時の海上の推定最高風西20メートル/秒を向い風と考えても、ポーラカーブから算出した最良滑空比が約1.23（機速約125キロメートル/時）であることから、目的地に到達し得たと推定される。

しかしながら、上記通報後、機長は目的地へ飛行中、強い下降風をともなった西風に遭遇し、高度を喪失したので陸地へ到達不可能となり、海上に不時着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) JA2121は、有効な耐空証明を有し、事故前に異常はなかったものと推定される。
- (3) 機長が「目標地点2キロメートル手前、高度300メートル」と送信した時点では、同機は海上を飛行していたものと推定され、下降風がない限り同機の滑空性能から目的地に到達し得たものと推定される。
- (4) 機長は、海上を飛行中、強い下降風をともなった西風に遭遇し、陸地へ到達が不可能にな

**055005**

り海上に不時着したものと推定される。

#### 原 因

本事故は、機長の気象状況に対する配慮が不十分で、海上を飛行中強い下降風をともなった西風に遭遇し、海上に不時着したことによるものと推定される。

**055006**