

航空事故調査報告書
個人所有
ロラデン・シュナイダー式LS-6型JA2400
埼玉県宝珠花滑空場
平成2年4月6日

平成2年8月1日

航空事故調査委員会議決

委員長 武 田 峻

委員 薄 木 正 明

委員 宮 内 恒 幸

委員 東 昭

委員 竹 内 和 之

1 航空事故調査の経過

1.1 航空事故の概要

個人所有ロラデン・シュナイダー式LS-6型JA2400(滑空機)は、第8回日本滑空選手権大会に参加し、平成2年4月6日飛行機えい航により埼玉県関宿滑空場を出発したが、高度が低下したため同滑空場に引き返す途中、14時20分ごろ宝珠花滑空場に不時着しようとした際、右翼端がかん木に接触して墜落し、中破した。

同機には、機長のみが搭乗していたが死傷はなかった。

1.2 航空事故調査の概要

1.2.1 事故の通知及び調査組織

航空事故調査委員会は、平成2年4月6日、運輸大臣から事故発生の通報を受け、当該事故の調査を担当する主管調査官を指名した。

1.2.2 調査の実施時期

平成2年4月7日 現場調査

1.2.3 原因関係者からの意見聴取

意見聴取を行った。

2 認定した事実

2.1 飛行の経過

第8回日本滑空選手権大会が平成2年4月1日から8日にかけて、埼玉県関宿滑空場（以下「滑空場」という。）を基地として開催された。

4月6日、同大会においてJA2400は、ほかの4機とともに滑空場－大平町－太田町－滑空場の合計距離112.3キロメートルを飛行する三角コース 速度競技に参加した。

同機は、機長のみが搭乗して高度計を零にセットし、12時23分、飛行機えい航により北に向けて発航した。

その後、事故に至るまでの経過は、機長によれば次のとおりであった。

同機は、高度2,000フィートでえい航機から離脱後、上昇気流を求めて飛行し、13時24分、高度3,700フィートで滑空場上空より大平町上空に向け出発した。

滑空場の北約15キロメートルの地点で、高度が1,500フィートに低下し、機長は同地点付近で高度の回復に努めたが、同機は1,000フィートから2,000フィートの間を上下して思うように高度を獲得することができず、滑空場の北約10キロメートルの地点で高度が1,500フィートになったので、滑空場に帰投することを決心し、江戸川沿いに南下した。

途中、高度損失が思ったより大きく、滑空場の手前約2キロメートルにある宝珠花橋に近づいたところで、速度が47ノット、高度が200フィート以下となり、滑空場に到達できない可能性があるかと判断し、同橋の手前にある宝珠花滑空場に不時着しようとして右に急旋回を行ったところ、約90度旋回したときに地面に吸い込まれるような沈みを感じ、右翼端が高さ3～5メートルのかん木に接触し、墜落した（付図1参照）。

事故発生時刻は、14時20分ごろであった。

2.2 人の死亡、行方不明及び負傷

死傷はなかった。

2.3 航空機の損壊に関する情報

2.3.1 損壊の程度

中 破

2.3.2 航空機各部の損壊の状況

操縦室風防	破	損
胴 体	破	損
水平尾翼左端	破	損

2.4 航空機以外の物件の損壊に関する情報

な し

2.5 乗組員に関する情報

機 長 男 性 43歳

定期運送用操縦士技能証明書

第2768号

昭和58年8月25日

自家用操縦士技能証明書

第2217号

限定事項 滑空機 上級滑空機

昭和42年8月8日

滑空機 動力滑空機

昭和46年6月26日

第一種航空身体検査証明書

第14930691号

有効期限

平成2年9月30日

総飛行時間 8,758時間59分(うち滑空機442時間43分)

同型式機飛行時間 84時間55分

最近30日間の飛行時間 59時間11分(うち滑空機 20時間56分)

2.6 航空機に関する情報

2.6.1 航空機

型 式

ロラデン・シュナイダー式LS6型

製造番号

6166

製造年月日

昭和62年10月25日

耐空証明書

第89-11-50号

有効期限

平成3年3月9日

総飛行時間

90時間52分

2.6.2 重量及び重心位置

事故当時、同機の重量は352キログラム、重心位置は33.4センチメートルと推算され、いずれも許容範囲（最大離陸重量525キログラム、事故当時の重量に対応する重心範囲25.0～40.0センチメートル）内にあったものと認められる。

2.7 気象に関する情報

事故当時の気象状況は、事故現場の南約2キロメートルに位置する関宿滑空場の自記記録計の記録によれば、風向が330度、風速が9メートル/秒で、天気は晴れであった。

2.8 その他必要な事項

2.8.1 同機の滑空比について

同機の飛行規程によれば、同機の最良滑空比は、速度50ノットで40以上である。

3 事実を認定した理由

3.1 解析

3.1.1 機長は、適法な航空従事者技能証明及び有効な航空身体検査証明を有していた。

3.1.2 同機は、有効な耐空証明を有し、所定の整備及び点検が実施されていた。

3.1.3 調査結果から、事故発生まで同機には異常はなかったものと認められる。

3.1.4 機長によれば、同機が滑空場の手前約2キロメートルにある宝珠花橋に近づいたところで、速度が47ノット、高度が200フィート以下となり、滑空場に到達できない可能性があるかと判断し、同橋の手前にある宝珠花滑空場に不時着することを決心して、右に急旋回を行ったとのことであるが、同機の墜落現場の調査から、同機が右に急旋回を開始した時期は、宝珠花滑空場の南端真横の江戸川上空を飛行していたころであると推測され、当時の同機の高度が200フィート以下であった

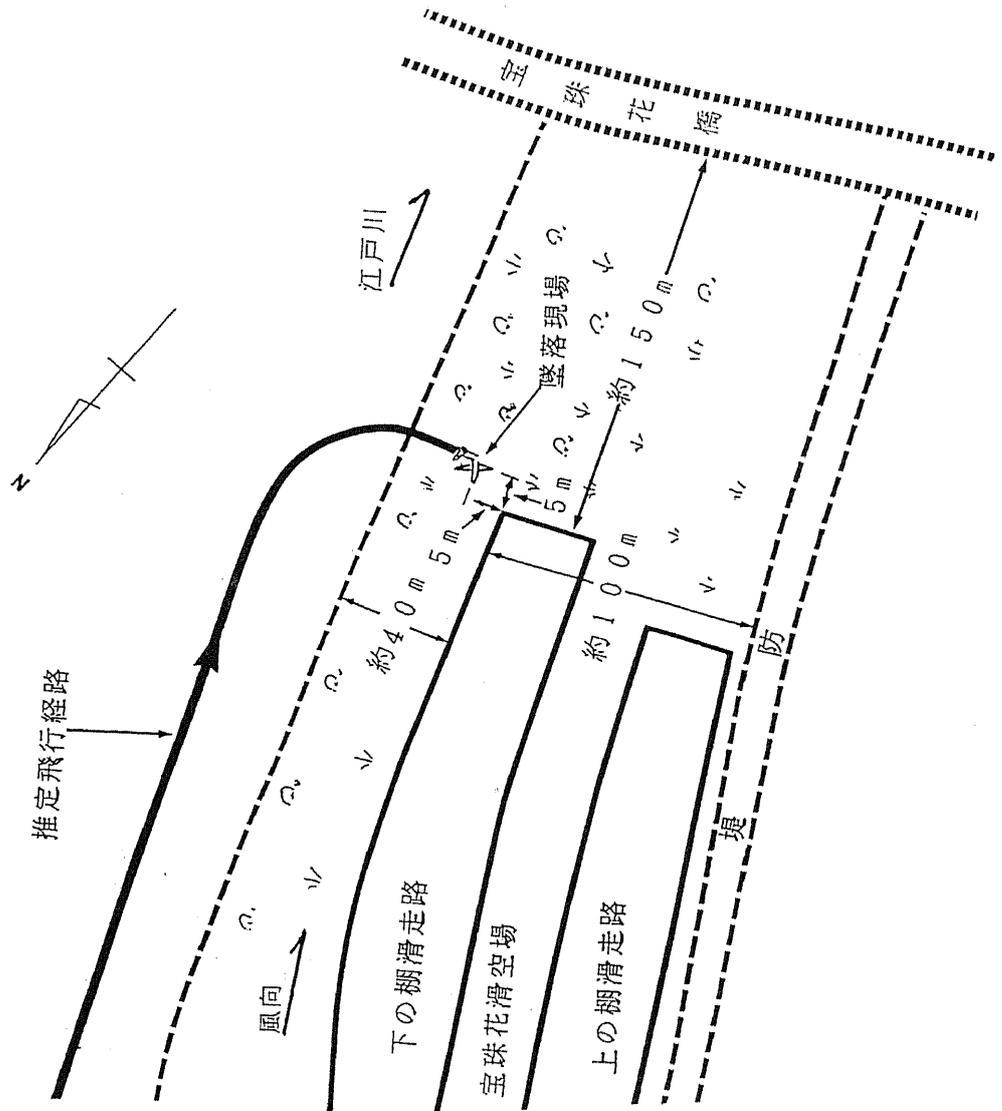
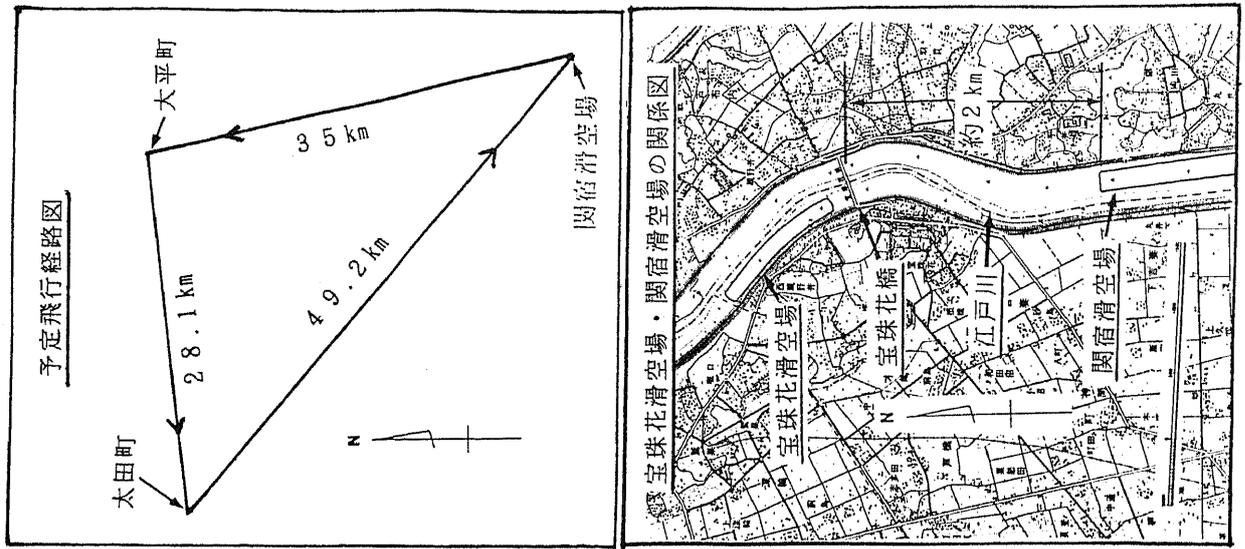
こと、同滑空場南端から宝珠花橋の間には高さ3～5メートルのかん木や高いあしが密生していること及び当時の風が追い風であったことから、同機が右に急旋回を開始した時期は遅かったものと推定される。

3.1.5 前項に述べた状況下で、追風に流されずに旋回して宝珠花滑空場内に着陸するためには、同機はバンク角の大きい右急旋回が必要となり、この急旋回を行っている間に同機は高度が低下し、翼端がかん木に接触して墜落したものと推定される。

4 原因

本事故は、機長が宝珠花滑空場に不時着を決心した時期が遅く、同滑空場内に着陸しようとして、急旋回を行う間に同機の高度が低下し、翼端がかん木に接触したことによるものと推定される。

付図1 事故現場見取り図



付図2 ロラデン・シュナイダー式
LS-6型 滑空機

三面図

