

**航空事故調査報告書**  
**日本グライダークラブ所属**  
**レット・ナドニー・ポドニク・クノビーチェ式L-13型JA2183**  
**栃木県下都賀郡藤岡町**  
**平成元年5月14日**

平成元年9月20日

航空事故調査委員会議決

委員長 武田 峻

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

日本グライダークラブ所属レット・ナドニー・ポドニク・クノビーチェ式L-13型JA2183(滑空機)は、平成元年5月14日、滑空訓練中、16時11分ごろ、栃木県下都賀郡藤岡町の麦畑に不時着し、その際機体を大破した。

同機には、機長及び同乗者1名が搭乗していたが、死傷者はなかった。

### 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、平成元年5月17日、運輸大臣から事故発生 of 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

平成元年5月17日

事実調査

### 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

J A 2 1 8 3 は、滑空訓練のため、5月14日15時48分ごろ機長及び同乗者が乗り組み、日本グライダークラブ板倉滑空場から飛行機えい航により発航した。

以後の飛行については、機長の口述によれば、次のとおりであった。

馬不入山（板倉滑空場より北約9キロメートル）の手前約200メートル高度約700メートルの地点でえい航から離脱した後、馬不入山の北側に飛行し、その後、斜面上昇風を探しながら尾根に沿って約1キロメートル飛行したが、下降風帯であったため直ちに同機を南下させた。

馬不入山の西側を通過して板倉滑空場の方向へ飛行したが、沈下が予想以上に大きく、滑空場の北約8キロメートルの地点で高度が約470メートル、昇降計の指度が-2メートル/秒となり、更に高度低下が続いたため、不時着を決意して不時着場を探した。

機長は、前方に平坦な畑を視認し、同地点への不時着を決心して着陸を実施したが、その際機体を大破した(付図参照)。

事故発生地点は、栃木県下都賀郡藤岡町甲の麦畑で、事故発生時刻は、16時11分ごろであった。

### 2.2 人の死亡、行方不明及び負傷

なし

### 2.3 航空機の損壊に関する情報

#### 2.3.1 損壊の程度

大 破

#### 2.3.2 航空機各部の損壊の状況(写真参照)

左右主翼付根

破 損

右主翼先端部	折 損
胴体中央部	破 損

2.4 航空機以外の物件の損壊に関する情報  
麦畑に被害があった。

#### 2.5 乗組員に関する情報

機 長	男 性	26 歳	
自家用操縦士技能証明書	第 1 1 8 8 6 号		昭和 5 9 年 1 2 月 1 2 日
限定事項	滑空機	上級滑空機	
第二種航空身体検査証明書			第 2 3 5 3 0 1 0 5 号
有効期限			平成元年 7 月 2 3 日
総飛行時間(発航回数)			約 6 2 時間(約 4 0 0 回)
同型式機飛行時間(発航回数)			約 8 時間(約 6 0 回)
最近 3 0 日間の飛行時間(発航回数)			約 5 時間(1 5 回)

#### 2.6 航空機に関する情報

##### 2.6.1 航空機

型 式	レット・ナドニー・ポドニク・クノビッチ式L-13型
製造番号	0 2 6 3 4 2
製造年月日	昭和 5 0 年 5 月 3 0 日
耐空証明書	第 6 3 - 1 6 - 0 2 号
有効期限	平成元年 1 1 月 1 9 日
総飛行時間(発航回数)	1,999時間51分(7,004回)

##### 2.6.2 重量及び重心位置

事故当時、同機の重量は450キログラム、重心位置は31パーセントMACと推算され、いずれも許容範囲(最大離陸重量500キログラム、重心範囲23～38パーセントMAC)内にあったものと認められる。

##### 2.6.3 滑空比

飛行規程によれば、同機の最良滑空比は28である。

## 2.7 気象に関する情報

2.7.1 事故現場の北東約28キロメートルに位置する宇都宮飛行場の当日の気象観測値は、次のとおりであった。

14時00分

風向200度 風速8ノット、視程10キロメートル以上、雲量1/8 積雲 雲高1,000フィート、雲量3/8 積雲 雲高3,000フィート 気温18度C、露点温度10度C、QNH29.83インチ/水銀柱

2.7.2 事故当日における事故現場付近の気象状況は、機長によれば、天気 晴れ、北の風4～7メートル、視程10キロメートル以上とのことであった。

## 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 JA2183は、有効な耐空証明を有し、所定の整備及び点検が行われていた。

3.1.3 調査の結果から、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。

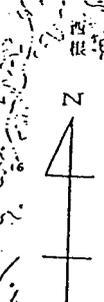
3.1.4 機長は、前方に平坦な畑を視認し、不時着場として適当な場所であると判断して、その地点への不時着を実施したが、その際、穂をつけるまでに成長した麦の抵抗により、機体が破損したものと推定される。

## 4 原因

本事故は、同機が畑に不時着を実施した際、麦の抵抗により機体を破損したことによるものと推定される。



付図  
推定飛行経路図



高度約470メートル

高度約700メートル

推定飛行経路

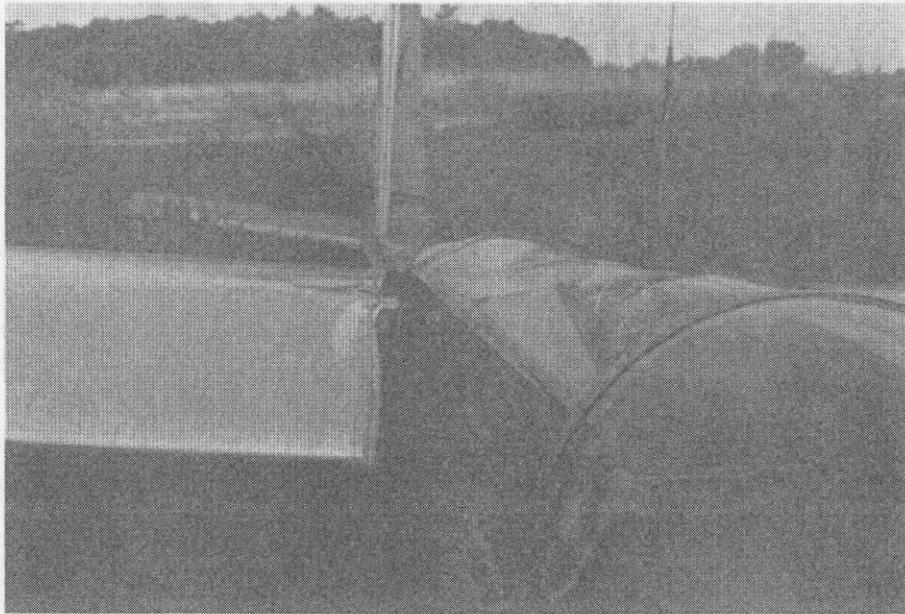
えい航離脱地点

不時着地点

板倉滑空場



写真



機体の破損状況