

# 航空事故調査報告書

宇都宮大学所属

アレキサンダー・シュライハー式K8B型JA2287

栃木県河内郡鬼怒川滑空場付近

昭和60年7月19日

昭和62年6月3日

航空事故調査委員会議決

委員長	武田	峻
委員	榎本	善臣
委員	西村	淳
委員	幸尾	治朗
委員	東	昭

## 1 航空事故調査の経過

### 1.1 航空事故の概要

宇都宮大学所属アレキサンダー・シュライハー式K8B型JA2287(滑空機)は、昭和60年7月19日12時20分ごろ、滑空訓練中、栃木県河内郡鬼怒川滑空場北側の河川敷に不時着し、その際駐車していた車両に接触した。

同機には、操縦練習生(以下「練習生」という。)のみ搭乗していたが、死傷はなかった。

同機は、中破した。

### 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、昭和60年7月19日、運輸大臣から事故発生の通報を受け、当

**492001**

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

昭和60年7月19日～20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

宇都宮大学滑空部は、昭和60年7月15日から7月21日までの予定で鬼怒川滑空場で夏季合宿訓練を行っていた。

事故当日、練習生は30分の滞空目的でJA2287に乗り組み、11時48分、ウインチえい航により滑走路から南南東方向に離陸した(付図参照)。対地高度(以下「高度」という。)約300メートルでえい航索から離脱した後、約180度の左旋回を行い、連続上昇旋回を行いながら新幹線の鉄橋(滑走路進入端から約3キロメートルの位置にある。以下「鉄橋」という。)付近に至ったが、この間バリオメータは+1～+2を示していた。同機は、鉄橋付近で高度400～450メートルに達し旋回を続行したが、その後高度が約350メートルまで降下したため帰投を決意し、ほぼ同時点でピストからも帰投するようにとの無線連絡があった。同機は、滑走路に向かって速度約80キロメートル/時で進入したが、その間にバリオメータが-1～-2を示し高度が低下した。滑走路進入端から約1.7キロメートルの位置でバリオメータが0を示していたので、練習生は高度獲得の意図をもって左旋回を行い90度程度まで旋回したが、同機は上昇しなかったため再び滑走路に向かって進入を続行した。

同機は、氏家大橋(滑走路進入端から約500メートルの位置にあり、橋上の照明灯までの地上高は約15メートル、橋げたまでの地上高は約5メートル)の下をくぐったが、橋の南側には道路工事用のライトバン(貨物乗用車)が駐車しており、その屋根に左翼後縁が接触した後接地し、約20メートル地上を滑走し停止した。

事故発生時刻は、12時20分ごろであった。

### 2. 2 人の死亡、行方不明及び負傷

死傷者はなかった。

**492002**

## 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

左主翼 破損

## 2. 4 航空機以外の物件の損壊に関する情報

ライトバンの屋根 凹み

## 2. 5 乗組員その他の関係者に関する情報

練習生 女性 20歳

航空機操縦練習許可書	東第386号
有効期限	昭和61年7月7日
総飛行時間（回数）	11時間01分（133回）
同型式機飛行時間（回数）	1時間17分（11回）
最近30日間の飛行時間（回数）	2時間20分（20回）
単独飛行時間（回数）	1時間54分（20回）
単独飛行開始日	
三田式3型改1	昭和59年12月29日
アレキサンダー・シュライハー式K8B型	昭和60年3月22日

操縦教員（地上監督） 男性 43歳

自家用操縦士技能証明書	第7203号 昭和52年3月30日取得
限定事項	滑空機上級
操縦教育証明	第554号 昭和55年9月16日取得
第2種航空身体検査証明書	第21657084号
有効期限	昭和61年4月26日
総飛行時間	279時間

## 2. 6 航空機に関する情報

### 2. 6. 1 航空機

**492003**

型式	アレキサンダー・シュライハー式 K8B型
製造番号	第8636号
製造年月日	昭和41年10月6日
耐空証明 第59-7-15号	昭和61年3月23日まで有効
総飛行時間(回数)	1,202時間59分(4,182回)

## 2. 6. 2 重量及び重心位置

事故当時、同機の重量は283キログラム、重心位置は330ミリメートルと推算され、いずれも許容範囲(最大重量310キログラム、事故当時の重量に対応する重心範囲247～420ミリメートル)内にあったものと認められる。

## 2. 7 気象に関する情報

事故当時における現場の気象は、操縦教員によれば、風向南、風速約3メートル/秒、視程10キロメートル以上、積雲1/8であった。

## 2. 8 飛行場及び地上施設に関する情報

当該滑空場は、栃木県河内郡上河内村の鬼怒川右岸河川敷に設置され、滑走路は長さ約1,000メートル、幅約50メートルで、舗装されておらず、滑走路方向は南南東-北北西である。標高は165メートルである。

## 2. 9 その他必要な事項

同機の飛行規程からの抜粋

	滑空速度	滑空比	沈下速度
最良滑空比	75キロメートル/時	27	0.75メートル/秒
最小沈下速度	62キロメートル/時	24.4	0.67メートル/秒

## 3 事実を認定した理由

### 3. 1 解析

3. 1. 1 練習生は、有効な航空機操縦練習許可書を有していた。

**492004**

操縦教員は、適法な資格を有していた。

3. 1. 2 JA2287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 同機は、調査結果及び練習生の口述から、事故発生まで異常はなかったものと認められる。
3. 1. 4 同機が、高度約300メートルでえい航索から離脱した後、鉄橋付近で高度400～450メートルに到達する間バリオメータは+1～+2を示したと練習生が口述していることから、同機の飛行経路付近には当時上昇気流が存在していたものと推定される。
3. 1. 5 同機は、その後、鉄橋付近で旋回中に高度約350メートルまで降下したので、練習生は帰投を決意し、ほぼ同時点でピストからも帰投するよう無線連絡があったものと認められる。
3. 1. 6 練習生が帰路にバリオメータによって確認したと口述する1～2メートル／秒の下降気流については、当時の風、同機の速度、同機の不時着地点までの距離から約2メートル／秒と推算される。
3. 1. 7 鉄橋から同機の不時着地点までは、途中の左旋回を入れても水平距離にして3.5キロメートルを超えず、また、帰投開始時点の高度は約350メートルであり、同機はその性能からみて滑走路には十分に到達できたものと推定されるが、同機が到達できなかったのは3. 1. 6に前述した下降気流の影響によるものと推定される。
3. 1. 8 練習生は、その後、氏家大橋に接近したが同橋を越えて滑空することはできないと判断し、機首を下げ橋げたの下をくぐり抜けたが、橋の南側に駐車していた車両に気付かず、その屋根に左翼後縁が接触した後接地し、約20メートル地上を滑走し停止したものと認められる。

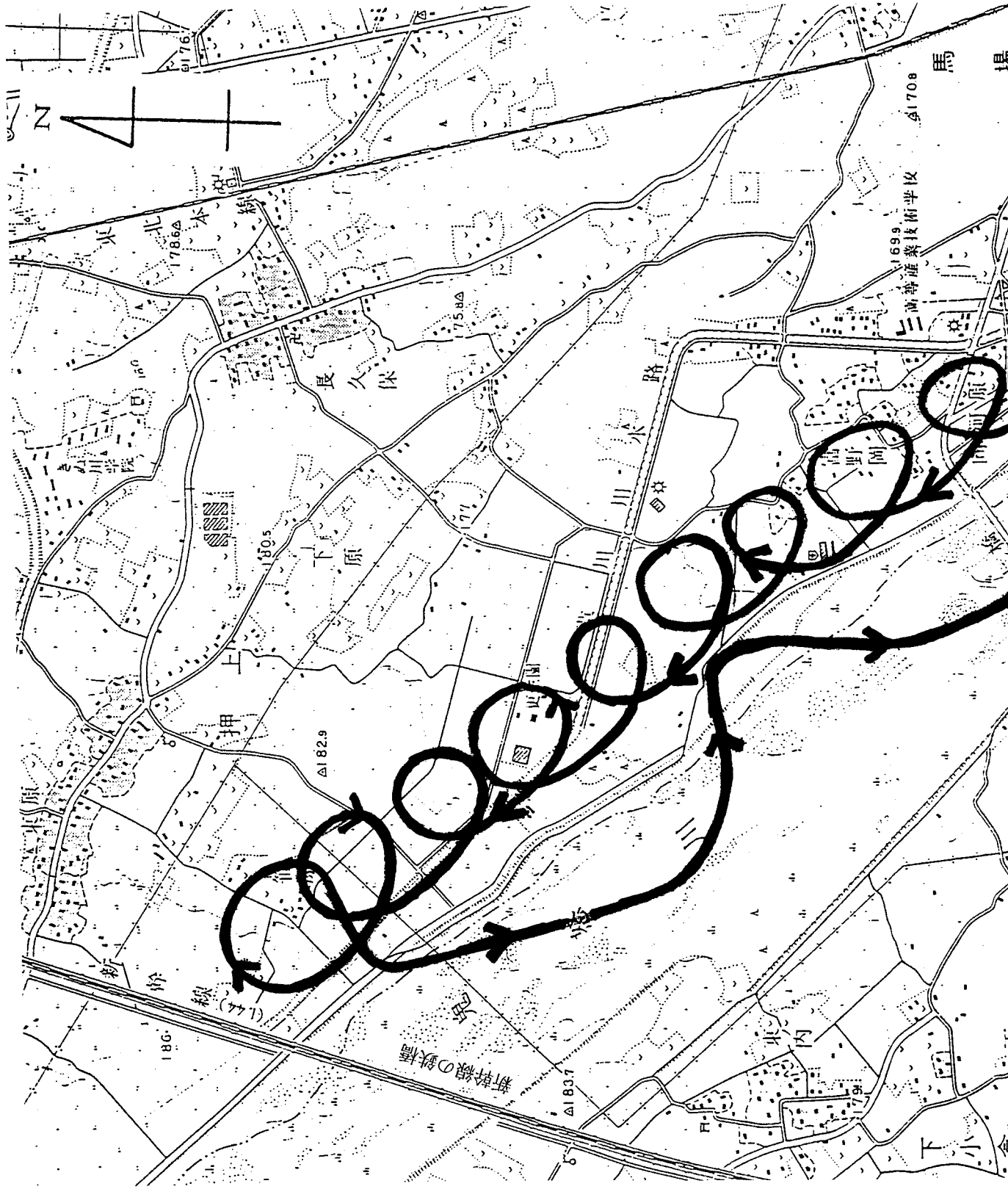
## 4 原因

本事故の原因は、帰投途中の同機が下降気流に遭遇したため高度が不足し、河川敷に不時着の際、車両に接触したことによるものと推定される。

**492005**

推定飛行経路図

付図



492006-1

