

**航空事故調査報告書**  
ソレル式ハイパーライトSNS－8型超軽量動力機  
千葉県印旛郡印西町  
昭和63年8月7日

平成元年5月17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

ソレル式ハイパーライトSNS－8型超軽量動力機は、昭和63年8月7日13時30分ごろ、千葉県印旛郡印西町にある千葉フライングクラブ専用の場外離着陸場へ着陸進入中、きりもみ状態となり墜落した。

同機には、操縦者のみが搭乗していたが、死亡した。

同機は大破したが、火災は発生しなかった。

### 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、昭和63年8月7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

昭和63年8月8日

現場調査

**643001**

## 2 認定した事実

### 2.1 飛行の経過

ソレル式ハイパーライトSNS-8型超軽量動力機(付図1参照)は、昭和63年8月7日、千葉フライングクラブ専用の場外離着陸場において、クラブの会員3名が、高速地上走行の練習に使用する予定であった。

クラブの会長の口述によれば、同機は、同クラブとしては新しい型式の新規に購入した機体で、高速地上走行の練習は前日から始められており、当日午前中は、3名のクラブ員が各自一人約30分程度の高速地上走行の練習を実施した。午後は、13時20分ごろ、最初に上記クラブ員のうちの一人(以下「操縦者」という。)が、高速地上走行の練習をすると言っており機体に乗りに乗ったことである。その後の経過については、複数の目撃者の口述及び飛行状況を撮影したビデオ・テープによれば、次のとおりであった。

同機は、1回目の高速地上走行を終了し、2回目の高速地上走行に入ったが、滑走開始点から約30メートルぐらい滑走したところで浮き上がり、約1メートルぐらいの高度で約70メートルの間を飛行し、左右主車輪で接地した後バウンドして右傾し、次いで右主車輪のみが再度接地してから浮き上がり、同時にエンジン音が大きくなって離陸した。

その後、同機は、左へ旋回して場周経路に入り、ダウンウインド・レグを過度に機首を上げた姿勢で約25秒間飛行した後、ベース・レグ付近において、最終進入経路の方向へ左旋回に入った。この旋回中、突然大きく左傾するとともに機首が下がり、きりもみ状態となって墜落した(付図2参照)。なお、操縦者は、シート・ベルトをしていなかった。

事故発生地点は、千葉県印旛郡印西町草深字原1920で、事故発生時刻は、13時30分ごろであった。

### 2.2 人の死亡、行方不明及び負傷

操縦者が死亡した。

### 2.3 航空機の損壊に関する情報

#### 2.3.1 損壊の程度

大 破

**643002**

### 2.3.2 航空機各部の損壊の状況

プロペラ	両ブレード折損
エンジン	破 損
胴 体	機首部破損
座 席	破 断
両主翼	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

操縦者	男 性	35歳
総飛行時間		約150時間
同型式機による飛行時間		な し

### 2.6 航空機に関する情報

#### 2.6.1 航空機

型 式	ソレル式ハイパーライトSNS-8型
総飛行時間	な し

#### 2.6.2 エンジン

型 式	ロータックス277型
燃 料	混合比 22:1

### 2.7 気象に関する情報

事故当時の現場の気象は、クラブの会長の口述によれば、天気 晴れ、風は南西約6メートル/秒とのことであった。

**643003**

### 3 事実を認定した理由

#### 3.1 解析

3.1.1 事故当時の気象は、事故に関連がなかったものと認められる。

3.1.2 同機は、調査結果及び目撃者の口述から、事故発生まで異常はなかったものと推定される。

3.1.3 操縦者は、超軽量動力機での飛行経験は約5年で、飛行時間は約150時間であるが、これらはいずれも他型式機によるものであり、したがって同機の飛行特性等については十分に把握していなかったものと推定される。

3.1.4 操縦者は、シート・ベルトをしていなかったが、これが当該飛行にどのような影響を与えたかについては、明らかにすることはできなかった。

3.1.5 同機は、最終進入経路の方向への左旋回中、突然大きく左傾するとともに機首が下がり、きりもみ状態となって墜落している。このことは操縦者が、過度に機首を上げた姿勢で、しかも速度が低下した状態のまま不適切な旋回操作を行ったことによるものと推定される。

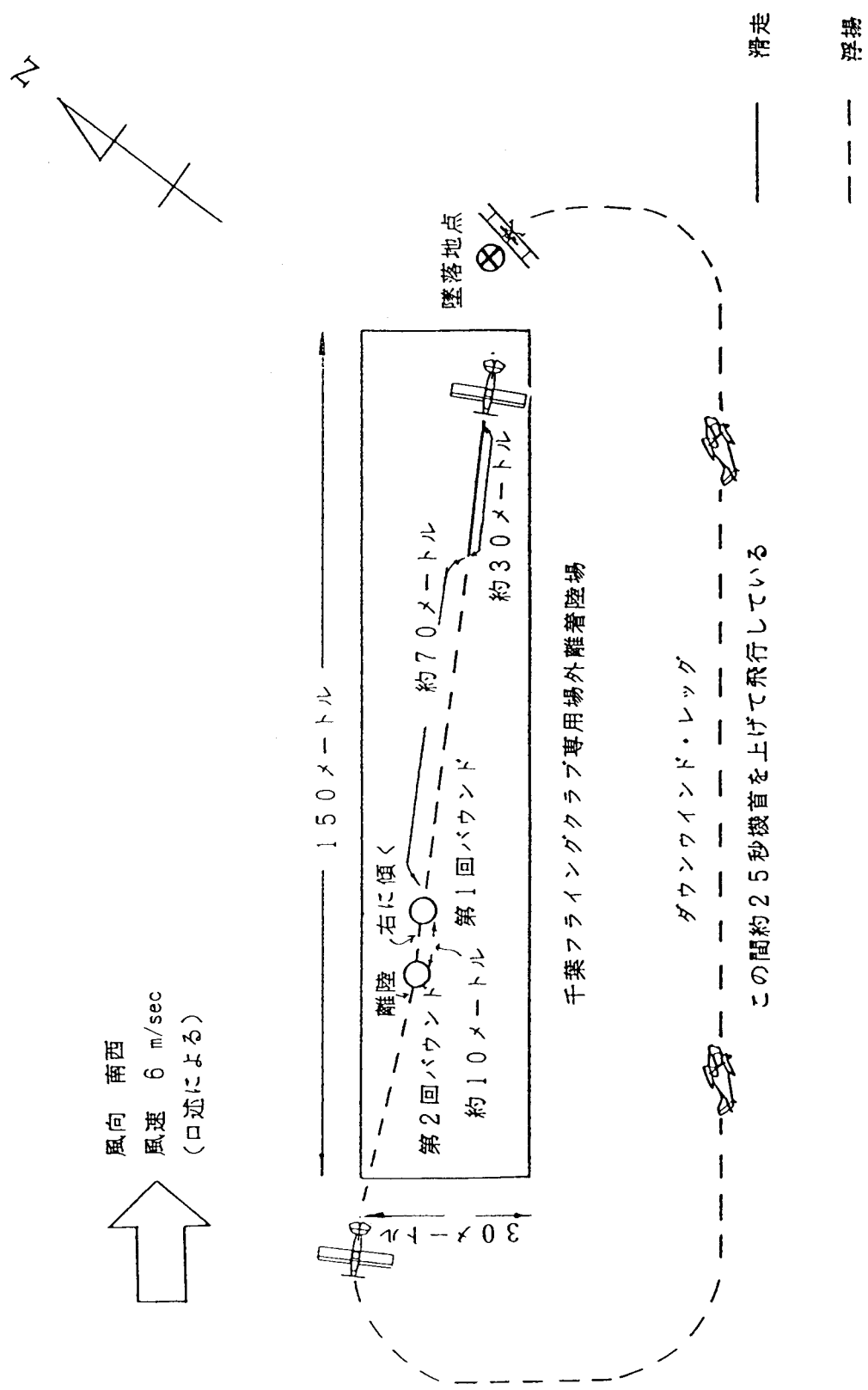
### 4 原因

本事故は、操縦者が、過度に機首を上げた姿勢で、しかも速度が低下した状態のまま、最終進入経路の方向へ不適切な旋回操作を行ったため、きりもみ状態に陥ったことによるものと推定される。

なお、これには、操縦者が、同機の飛行特性等について十分に把握していなかったことの関与が考えられる。

**643004**

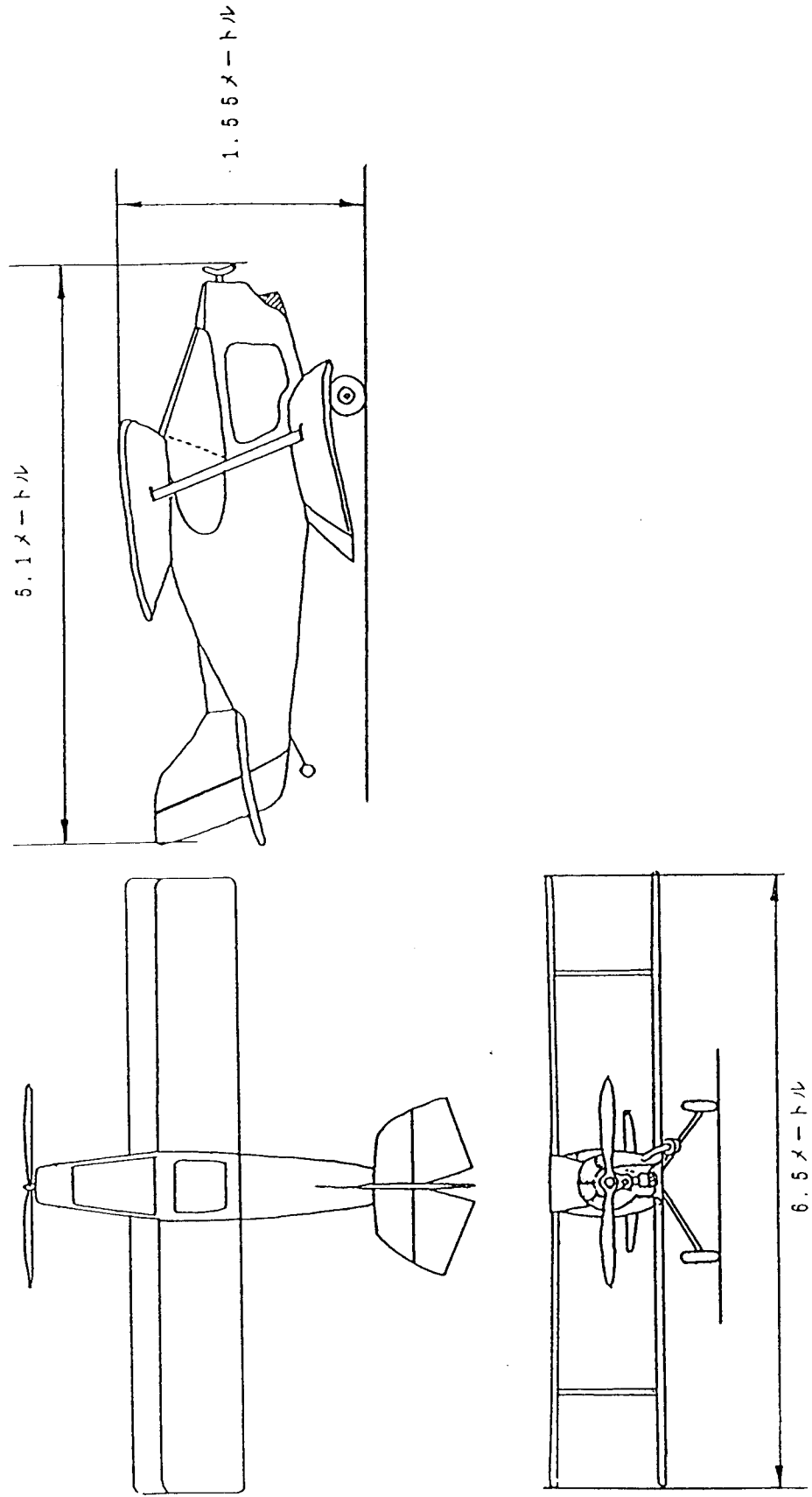
推定飛行経路図



643005

付図1

ソレル式ハイパーライトSNTS-8型超軽量動力機三面図



643006