

航空事故調査報告書
ランズ式チャオスS-9型超軽量動力機
秋田県仙北郡協和町
平成元年4月30日

平成元年8月9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

ランズ式チャオスS-9型超軽量動力機は、平成元年4月30日、秋田県仙北郡協和町において飛行中、17時10分ごろ墜落した。

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、火災が発生した。

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、平成元年5月1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1日及び2日 現場調査

668001

2 認定した事実

2.1 飛行の経過

ランズ式チャオスS-9型超軽量動力機は、記録によれば、組立てが完了した4月27日から事故当日までの間、秋田県仙北郡協和町稲沢字番屋沢20番地の滑走路(約250メートル×約20メートルの南北方向に整地された空き地、以下「滑走路」という。)において、操縦者により約11時間の高速地上走行及びジャンプ飛行の訓練が行われていた。複数の目撃者の口述を総合すると、事故に至るまでの経緯は次のとおりであった。

事故当日(平成元年4月30日)、操縦者は、午前中から来て、他の型式の超軽量動力機(ドリフター式XP型)に搭乗して飛行及び練習生の指導を行った。

16時40分ごろから、同機には、操縦者が搭乗し、滑走路で高速地上走行及びジャンプ飛行訓練を行っていた。

同機の離陸を目撃した人はいないが、16時50分ごろ、同機は、滑走路南端の南東約100メートルの地点を西に向けて飛行しており、そのときの滑走路面からの対地高度(以下「高度」という。)は約50メートルであった。同機は、降下しながら右に旋回して、南から滑走路に進入したが、高度約25メートルで滑走路上空を通過した後、上昇しながら右場周経路に入った。

その後、同機は、滑走路に数回進入して低空飛行を行い、また、上空を旋回するなどした後、17時10分ごろ、ショート・アプローチ気味に着陸進入してきた。同機は、エンジン音が小さくなり、滑走路南端から内側100メートル付近に着地するかのようには見えたが着地せず、滑走路上を高度約3～4メートルで、約80メートルの距離を低空飛行した。低空飛行中の同機は、低速でやや不安定に見受けられた。

同機は、滑走路の中間付近でエンジン音が大きくなるとともに、直線上昇し、高度10～15メートルに達した際、機首上げ姿勢のまま右に40～50度のバンク角をとって旋回を開始した。機首が東に向かい高度が約25メートルになったところに、同機は、バンク角が更に深くなるとともに急激に機首が下向きになって、そのまま滑走路東側の空き地に墜落した(付図1参照)。

墜落数秒後に、同機は、「ボン」という爆発音とともに火災が発生し、目撃者数人が現場に駆けつけて消火を試みたが全焼した。事故発生時刻は、17時10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

2.3.2 航空機各部の損壊に関する状況

機 体 破損及び焼損

エンジン 破損及び焼損

プロペラ 破損及び焼損

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 41歳

総飛行時間 約235時間

同型式機による飛行時間 約11時間(地上走行及びジャンプ飛行のみ)

2.6 航空機に関する情報

2.6.1 航空機

型 式 ランズ式チャオスS-9型(付図2参照)

総飛行時間 約11時間(地上走行及びジャンプ飛行のみ)

2.7 気象に関する情報

目撃者によれば、事故当時の現場の天気は、晴れ、風 西 約3メートル/秒であったが、時折、風向風速が不安定であったとのことである。

現場の南約20キロメートルの位置にある秋田地方気象台大曲地域気象観測所における17時00分の観測値は、次のとおりである。

天気 晴れ、 風 西北西 4メートル/秒

また、現場の西約20キロメートルの位置にある秋田地方気象台雄和地域気象観測

668003

所における17時00分の観測値は、次のとおりである。

天気 晴れ、 風 西 4メートル/秒

3 事実を認定した理由

3.1 解析

3.1.1 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。

3.1.2 目撃者によれば、同機は、滑走路を低空飛行した後、エンジン音が大きくなるとともに上昇を開始して間もなく、深いバンク角で右旋回を行っている際、更にバンク角が深くなるとともに急激に機首下げとなって墜落したとのことでありこれは、上昇中、低高度で速度が十分に得られていない状態で、操縦者が適切さを欠いた旋回操作を行ったため、失速したことによるものと推定される。

また、現場では風向風速が、時折不安定であったとのことから、これが同機の失速に関与したことも考えられる。

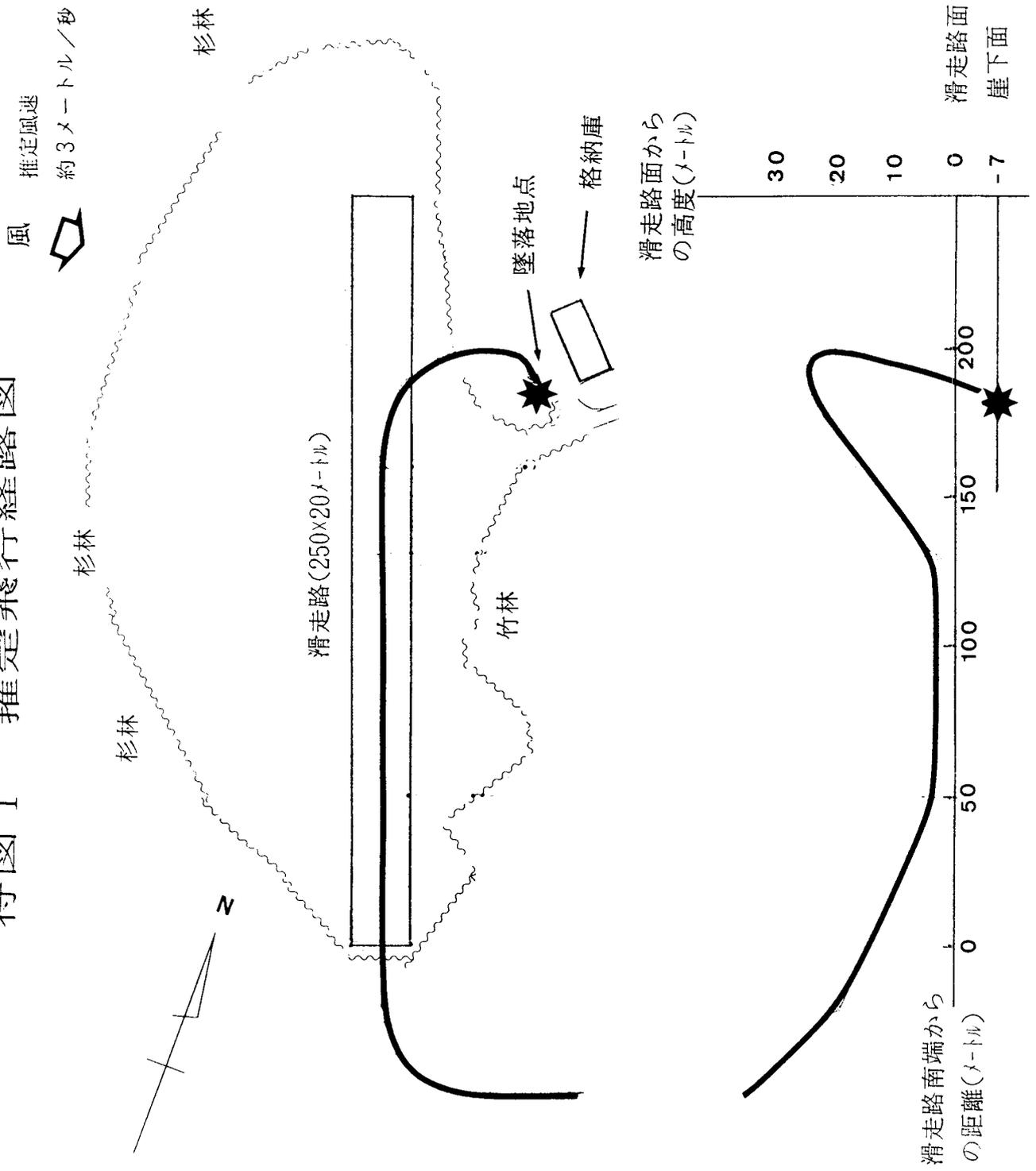
3.1.3 操縦者の超軽量動力機の飛行経験は約4年6か月で、その間の飛行時間は約235時間であるが、いずれも他の型式機によるものであることから、操縦者が、同機の操縦特性を十分に把握していなかった可能性が考えられ、このことが、3.1.2項に述べた操縦者の操作に関与したことも考えられる。

4 原因

本事故は、同機の上昇中、操縦者が行った旋回操作に適切さを欠いたため失速したことによるものと推定される。

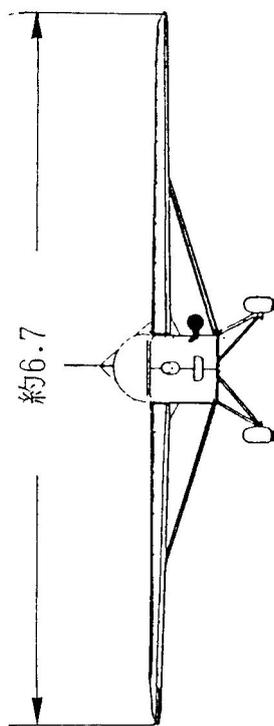
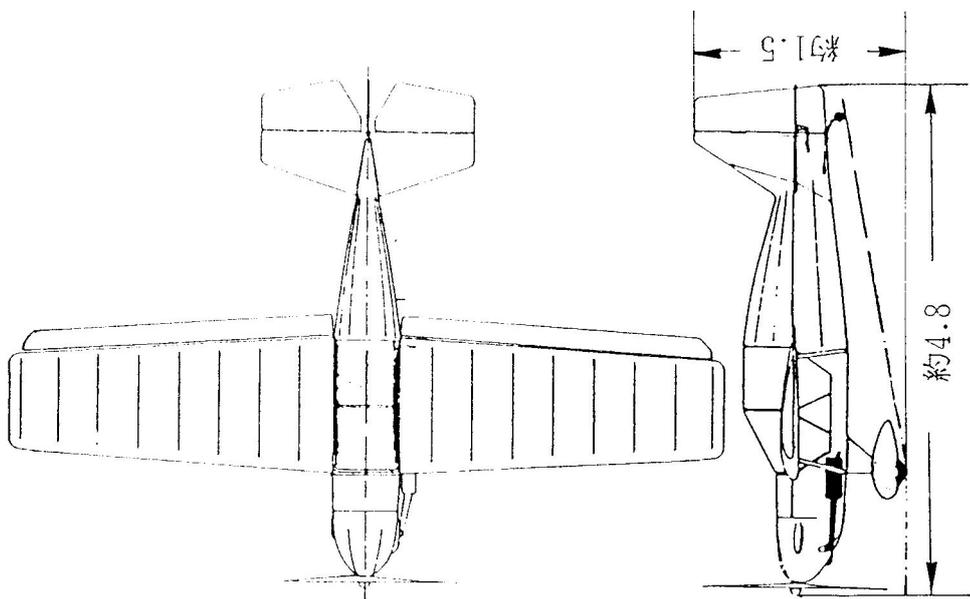
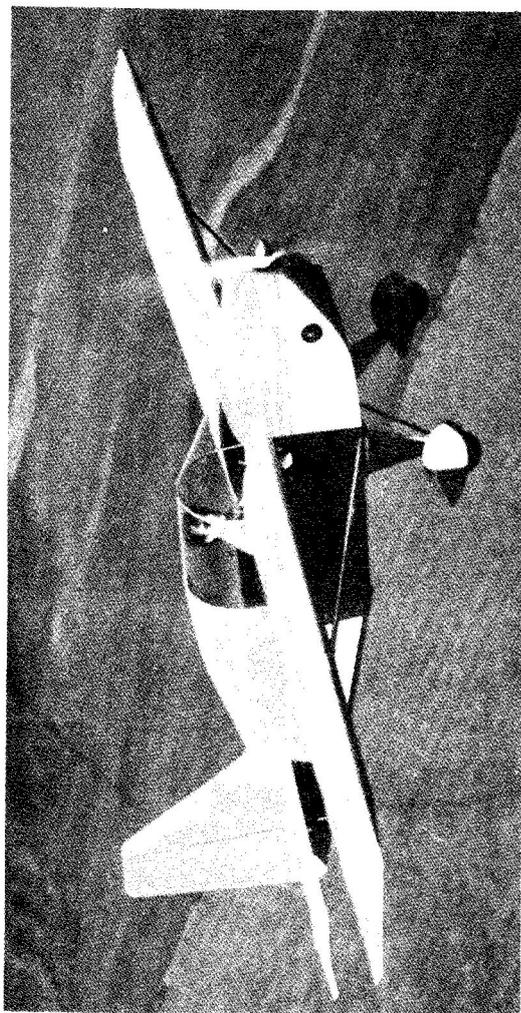
668004

付図1 推定飛行経路図



668005

付図2 ランズ式チャオスー9型 (3舵式 単座)
 エンジン型式 ロータックス式447型 (436cc)



約4.8

約1.5

単位：メートル