

航空事故調査報告書
菱和式つばさW1-1型超軽量動力機
福島県伊達郡梁川町
平成元年10月1日

平成2年3月7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

菱和式つばさW1-1型超軽量動力機は、平成元年10月1日、福島県伊達郡梁川町の阿武隈川右岸河川敷でジャンプ飛行訓練中、急上昇して12時15分ごろ、同川左岸堤防に墜落した。

同機には、操縦者のみが搭乗していたが、重傷を負った。

同機は、大破した。

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、平成元年10月2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10月2日及び3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

菱和式つばさW1-1型超軽量動力機は、平成元年10月1日、福島県伊達郡梁川町字小中島の阿武隈川右岸河川敷の場外離着陸場(以下「滑走路」という。)及び隣接の整地された空き地(付図参照)において、08時00分ごろから同好者2名により、地上滑走訓練を行っていた。

操縦者によれば、事故に至るまでの経緯は次のとおりである。

操縦者は、滑走路に09時00分ごろ到着し、同好者と交代で同機に搭乗し、地上滑走及びジャンプ飛行訓練を約2時間行った。休憩後、操縦者は、再び地上滑走及びジャンプ飛行を行うため同機に搭乗し、12時15分ごろ滑走路西側末端の約40メートル内側の地点から、東に向かって地上滑走を開始した。同機は、約100メートルの距離を前輪接地の状態地上滑走し、その後やや前輪を浮かした状態で約100メートル滑走した後、ジャンプ飛行を行うため離陸し、対地高度約3メートルで約200メートルの距離を飛行した。その地点で同機が急に上昇し始めたので、操縦者は、空き地の残距離が約60メートルと少ないため、着地を断念し、左場周経路を経て帰投する意図で上昇の操作を行った。引き続き、前方の高さ約11メートルの橋を避けるため、上昇を継続しながら左旋回したところ、同機の高度が思うように上がらず、また、機首が北に向かったころから、同機の飛行姿勢が不安定となったのでそれを修正しようとしたが、有効な修正操作ができないままに高さ約10メートルの堤防に墜落した。

また、滑走路の東端付近で事故を目撃した同好者によれば、

飛行を開始した後の同機は、滑走路面からの対地高度約60メートルまで上昇したが、その後、極端な機首下げと機首上げを数回繰り返すなど飛行状態が不安定となり、その間徐々に高度も低下し、最後の機首上げの直後、急激な機首下げ姿勢となって墜落した。

とのことである。

同機は、地上滑走開始地点の北東約400メートルの地点の同川左岸堤防内側斜面の上部に墜落した。

事故発生時刻は、12時15分ごろであった。

2.2 人の死亡、行方不明及び負傷

操縦者が重傷を負った。

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
エンジン	破 損
プロペラ	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 56歳

操縦者によれば、操縦者は約6時間の地上滑走及びジャンプ飛行の経験があるが、それ以外の飛行の経験はなかったとのことである。

2.6 航空機に関する情報

2.6.1 航空機

型 式 菱和式つばさW1-1型

2.7 気象に関する情報

操縦者及び目撃者によれば、事故当時の現場の天気は晴れたり曇ったりで、風は、滑走路の東端付近に設置した吹流しによれば、風向 北東、風速3~4メートル/秒

であったが、やや変動があったとのことである。

現場の南約1.5キロメートルに位置する福島地方気象台梁川地域気象観測所における事故に係る時間帯の観測値は、次のとおりである。

12時00分 風 北北西 2メートル/秒

13時00分 風 北北東 2メートル/秒

現場の南西約18キロメートルに位置する福島地方気象台における事故に係る時間帯の観測値は、次のとおりである。

09時00分 天気 曇り、風 東北東 0.3メートル/秒

15時00分 天気 晴れ、風 北北東 2.0メートル/秒

3 事実を認定した理由

3.1 解析

3.1.1 操縦者の口述及び調査結果から、同機は事故発生まで異常はなかったものと推定される。

3.1.2 同機が、約200メートルの距離をジャンプ飛行して、急に上昇してしまったことは、操縦者が、着地しようとした際に、誤ってスロットルを逆に操作したことによるものと推定される。

3.1.3 操縦者は、同機が上昇してしまった後、前方の障害物を避けるとともに左場周経路を経て滑走路に着陸しようとしたが、ジャンプ飛行以外の飛行経験がなかったために適切な操縦操作を行うことができず、正常な飛行姿勢を維持することができないまま失速状態となり、墜落したものと推定される。

4 原因

本事故は、同機が、ジャンプ飛行の練習中、操縦者のスロットルの逆操作によって急上昇し、その後、操縦者が、ジャンプ飛行以外の飛行の操縦経験がなかったために適切な操縦を行うことができず、失速状態となり墜落したものと推定される。

推定飛行経路図

