

航空事故調査報告書  
アッセンダ式Ⅱ型超軽量動力機  
北海道釧路市  
平成元年8月20日

平成2年7月18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

アッセンダ式Ⅱ型超軽量動力機は、平成元年8月20日レジャー飛行中、13時00分ごろ、北海道釧路市北斗2番地4の北斗場外離着陸場を離陸後、低高度で旋回中、高度が低下して墜落した。

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、平成元年8月20日、運輸大臣から事故発生の通報を受け、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8月21日～22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

操縦者は、事故当日の10時00分ごろ、釧路フライング・クラブ専用の北斗場外離着陸場(非舗装てん庄、長さ約250メートル、幅約50メートル、以下「離着陸場」という。)に到着して飛行準備を行い、11時00分ごろから約10分間、離着陸訓練を行った。

操縦者は、13時00分ごろ再び飛行訓練のため、同機に搭乗して離着陸場を220度の方向に向け離陸した。その後、事故に至るまでの状況については、目撃者によれば次のとおりであった。

同機は離陸後、離着陸場の前方端を約10メートル過ぎたころ、高度約5～6メートルで左に90度旋回を行い、約50メートルを水平飛行して再度左旋回に入ったが、機体が急に左右に揺れ不安定な状態になるとともに沈下を始め、約180度旋回した時点で右翼端が地面に接触し、同機は右に急回転して機首から地面に激突した。(付図1参照)

なお、操縦者は頭部に重傷を負ったため飛行の経過については、全く記憶していないとのことであった。

事故発生時刻は、13時00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 航空機各部の損壊の状況

右主翼                    損 傷

先尾翼                    破 断

降着装置	破 断
着座装置	破 断
プロペラ	破 断

機体の主要強度部材は、アルミニウム合金又は鋼のパイプで構成されているが、破断した部材断面には疲労又は腐食の徴候は認められなかった。

#### 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 43歳

操縦者の友人によれば、操縦者の同機での飛行時間は、日本航空協会の技量認定を昭和60年10月に受けて以降、約50時間で、前回の飛行は平成元年6月ごろであった。

#### 2.6 航空機に関する情報

##### 2.6.1 航空機

型 式	アッセンダ式Ⅱ型(先尾翼の二舵式)
製造年月日	不明(昭和60年8月中古で購入)

##### 2.6.2 エンジン

型 式	クユナ式2F-430型
燃 料	混合燃料(40:1)

#### 2.7 気象に関する情報

2.7.1 事故現場付近にいた目撃者によれば、事故当時の気象は、天気は晴れで風は南から吹いており、風速は5～6メートル/秒で時々変動していたとのことであった。

2.7.2 事故現場の北東約3キロメートルに位置する釧路地方気象台鶴居地域気象観測所の気象観測値は、次のとおりであった。

- 1 2時00分 天気 晴れ、南の風 3メートル/秒、気温 23度C  
1 3時00分 天気 晴れ、南南東の風 2メートル/秒、気温 23.8度C  
1 4時00分 天気 晴れ、南南東の風 3メートル/秒、気温 22.2度C

## 2.8 その他必要な事項

2.8.1 製造者作成の同機のトレーニング・マニュアルには、次の趣旨の記述がある。

- (1) 離着陸訓練実施時の風速は、5マイル/時(2.2メートル/秒)以内が適切で10マイル/時(4.5メートル/秒)以上は望ましくない。
- (2) 場周経路の飛行高度は150メートルである。

## 3 事実を認定した理由

### 3.1 解析

3.1.1 調査の結果、同機は事故発生までは異常はなかったものと認められる。

3.1.2 2.7.1項及び2.8.1(1)項に示したことから当時の風速は、同機の飛行にとって望ましくない状況であったものと推定される。

3.1.3 目撃者によれば、同機は高度5～6メートルで飛行し旋回を行っているが、なぜこのような低高度で飛行を行ったかについては、操縦者が頭部に重傷を負い、飛行経過について全く記憶していないことから、これを明らかにすることができなかった。

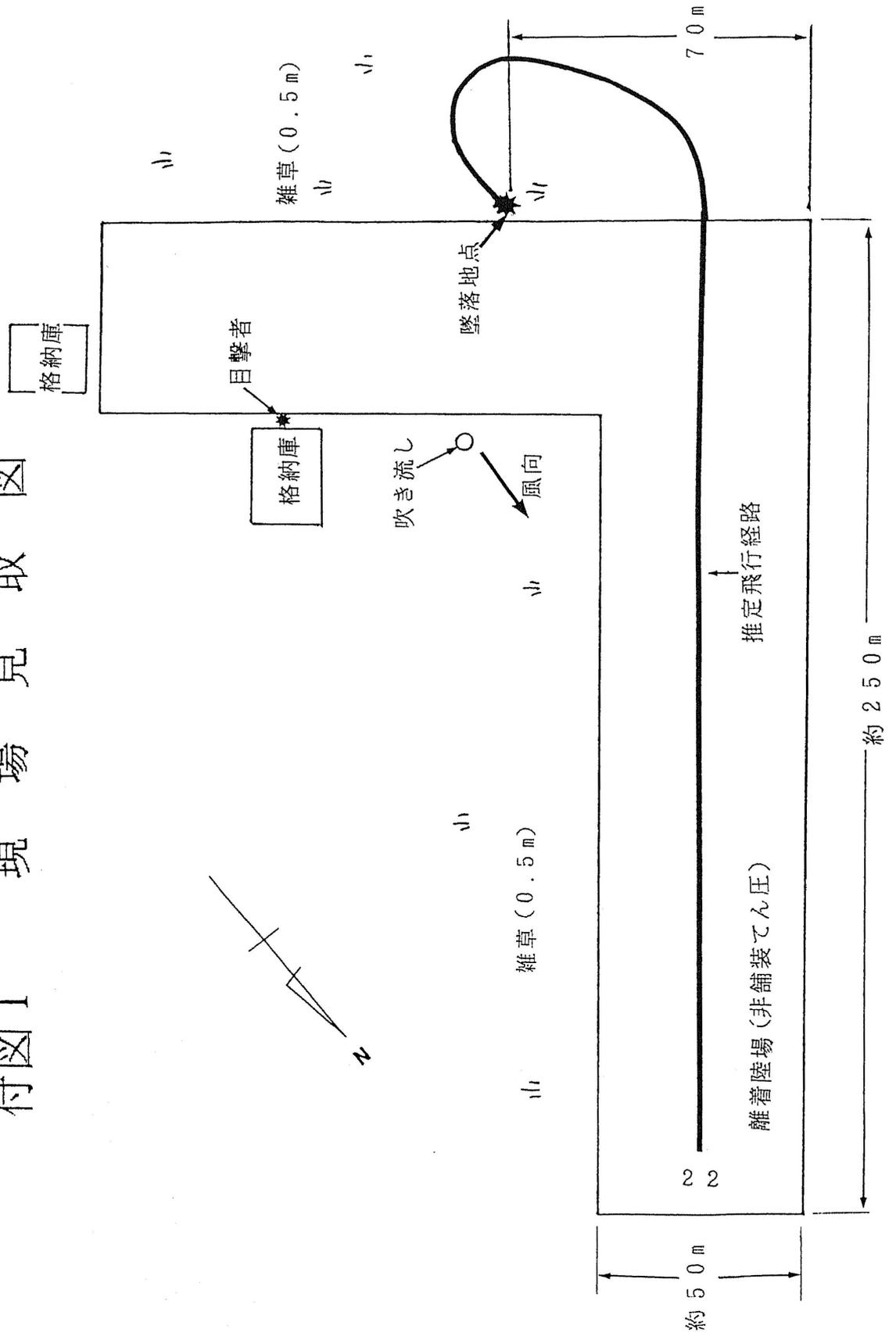
3.1.4 目撃者によれば、同機は離陸後、2回目の左旋回中に機体が左右に揺れ不安定な状態になって沈下した、当時の風には変動があったと述べていることから、同機は左旋回中に風の変動に遭遇して、機体が不安定な状態となって高度が低下したものと推定される。

3.1.5 不安定な状態となって高度が低下した同機は、旋回開始の高度が約5～6メートルと低かったことから右翼端が地面に接触して右に急回転し、機首から地面に激突したものと推定される。

## 4 原因

本事故は、同機が低高度で旋回中、風にあおられて不安定な状態となって高度が低下し、右翼端が地面に接触したことによるものと推定される。

付図1 現場見取図



付図2 アッセンダー式Ⅱ型超軽量動力機  
三面図

