

航空事故調査報告書
ホームビルト三河式HA-600-Y340型
超軽量動力機JR1117
岐阜県羽島市桑原町
平成7年10月15日

平成8年4月18日

航空事故調査委員会議決

委員長 竹内和之

委員 小林哲一

委員 川井力

委員 東口實

委員 相原康彦

1 航空事故調査の経過

1.1 航空事故の概要

ホームビルト三河式HA-600-Y340型超軽量動力機（単座）JR1117（財団法人日本航空協会識別番号）は、平成7年10月15日、レジャー飛行のため、岐阜県羽島市桑原町大須の長良川左岸河川敷の牧草地を離陸し、付近を飛行中、14時00分ごろ同牧草地の南西約600mの同川右岸河川敷に墜落した。

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 調査組織

航空事故調査委員会は、平成7年10月16日、本事故の調査を担当する主管調査官ほか1名の調査官を指名した。

1.2.2 調査の実施時期

平成7年10月16日～17日 現場調査

2 認定した事実

2.1 飛行の経過

JR1117は、平成7年10月15日10時ごろから岐阜県羽島市桑原町大須の長良川左岸河川敷の牧草地（過去に場外離着陸場の許可を受けたことがある）において、同機の所有者（以下「所有者」と言う）と操縦者の友人Aにより組み立てられ、所有者により飛行前点検及び地上試運転が行われた。

同機は、レジャー飛行のため、所有者により11時ごろから、友人Aにより13時30分ごろからそれぞれ地上滑走を行った後、所有者により場周飛行を2回、友人Aにより場周飛行を1回実施されたが、特に異常を認められなかった。なお、燃料は、飛行前点検時に所有者により約17ℓ給油された。

操縦者は、所有者及び友人Aの仲間である友人B、友人Cと同地に10時ごろから集まって、友人Aが実施する超軽量動力機（ホーク式Ⅱ型）の組立てとエンジンの試運転を支援していた。

その後、所有者及び操縦者の友人A、友人B、友人Cの口述によると事故に至るまでの経過は、次のとおりであった。

操縦者は、所有者に「下を走るから」と同機を使用することの了承を受け、13時50分ごろ同機に乗り込みエンジンを始動した。

同機は、操縦者により南（川下）に向け約150m地上滑走をして折り返し、出発点に戻って来た。この際、プロペラが小石を跳ねたような音がしたので、所有者と友人Bが同機を停止させ、エンジンを止めてプロペラを主に胴体や足回り等を点検したが異常を認めなかった。同機は、再び南に向け地上滑走を開始し、おおよそ100m滑走した付近で浮揚した。そのまま川沿いに飛行し右360度旋回をした後、左旋回し、東側に対地高度約100mの場周経路を採り、川上（北）から進入して、対地高度約15mでロー・アプローチを実施し、再び南側に飛行して行った。その後、離陸地点から南南西約1km付近を高度約150mで左旋回していたが、異常を感じるような飛行ではなかった。同高度で3～4回の左旋回後、降下を始め左バンクと降下角が次第に大きくなり、旋回しながら機首を下にして突っ込むような格好で墜落した。

操縦者は、救急車で病院に収容されたが、既に死亡していた。

事故発生地点は、岐阜県羽島市桑原町西小藪2927番地2の観音寺の東方約200mの長良川右岸の河川敷で、事故発生時刻は14時00分ごろであった。（付図1参照）

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 航空機各部の損壊の状況

プロペラ（木製）	破断
胴 体	破損
主 翼	破損
テール・ブーム	破断

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

総飛行時間 約23時間

同型式機による飛行時間 0時間

最近30日間の飛行時間 0時間

なお、同人は、超軽量動力機に関して財団法人日本航空協会より次のとおり認定を受けている。

技量認定年月日 平成3年1月31日（No.5723）

型式の限定 舵面操縦型

但し、総飛行時間約23時間は、認定のため訓練したクイックシルバー式MXL II-R503L型の時間である。

2.6 航空機に関する情報

2.6.1 航空機

型 式 ホームビルト三河式HA-600-Y340型

製造番号 6-007

製造年月日 昭和62年5月29日

総飛行時間 約65時間（所有者口述）

2.6.2 重量

事故当時、同機の重量は約210kg（自重：約129+体重：約65+燃料：約15（Oilを含む））と推算され、当該機型式仕様書に記載されている最大重量250kg内であったものと推定される。

2.7 気象に関する情報

(1) 事故現場の南南東約5kmに位置する八開地域気象観測所の事故関連時間帯の観測値は、次のとおりであった。

13時00分 天気 曇り、風向 南西、風速 3～7kt、気温 23.6℃

14時00分 天気 曇り、風向 南、風速 3～7kt、気温 25.4℃

15時00分 天気 曇り、風向 南、風速 8～12kt、気温 24.0℃

(2) 事故現場の北約10kmに位置する羽島消防署の事故関連時間帯の観測値は、次のとおりであった。

12時00分 天気 曇り、風向 南西、風速 2m/s 最大 4m/s、
気温 24℃

15時00分 天気 曇り、風向 南、風速 4m/s 最大 6m/s、
気温 24℃

(3) 事故現場付近（離陸地点）の事故当時の気象は、操縦者の友人等によれば次のとおりであった。

天気 曇り、視程 良好、風向 南、風速 3～5m/s

2.8 事実を認定するための試験及び研究

2.8.1 現場調査

墜落場所は、離陸地点の南南西側約1kmの長良川右岸の河川敷であり、最初に地面に衝突し生じたと思われる前脚の接地痕がある水際付近には、風防の破片が散乱していた。

機体は、最初に衝突した水際付近から、西北西へ約10m離れた灌木の中に、機首部とテール・ブームを折損し、機首部と主翼はテール・ブームの上に裏返しに覆い被さった状態であった。（付図2及び写真参照）

2.8.2 機体調査

(1) エンジンは、機体マウントから外れ脱落していたが、手回し点検の結果、拘束等はなく、スパーク・プラグを外し点検したところ、スパーク・プラグも正常に点火していた状態であり、異常は認められなかった。

(2) 操縦系統は、墜落時に生じたと思われる損傷を除き、異常は認められなかつ

た。

- (3) 燃料タンクは、20 l 容量のものであった。燃料は、同タンクが破損したため、大部分が流出し同タンクには約2 l 残っていた。

キャブレタ及び燃料タンクからキャブレタまでの配管には、異常は認められなかった。

- (4) プロペラは、中心から両側とも9 cmを残し破断していた。
(5) 胴体は、ウインド・シールド及びコックピット・ポッドが破損していた。
(6) 主翼は、左主翼のエルロン・リブが左端から130 cmのところでは折損し、右翼のストラットがJストラット取り付け部で折損していた。
(7) テール・ブームは、メインギア・ストラットとの接続部分から破断し、ラダーの羽布が灌木の立木で破損し、右スタビライザ・ストラットが折損していた。

2.9 その他必要な事項

2.9.1 同機の性能等

- (1) 失速速度 40.5 km/h (飛行規程 第5章 性能)
(2) 許容最大風速 5 m/s (操縦室内に貼付してあるコーション・プレート)

2.9.2 航空法に係わる許可について

本飛行に関し、航空法第11条第1項ただし書き、同法第28条第3項及び同法第79条ただし書きの許可は取得されていなかった。

3 事実を認定した理由

3.1 解析

- 3.1.1 同機は、調査の結果から、事故発生まで機体及びエンジンに異常はなかったものと推定される。

- 3.1.2 事故関連時間帯の地上における近傍の気象観測値は、風速は3～6 m/sであり、上空約150 m付近においても同程度の風が吹いていたものと推定され、操縦室内に貼付してあるコーション・プレートによる許容最大風速(5 m/s)付近の風があったことも考えられる。

- 3.1.3 同機は、操縦者が同型式機について性能等を理解する事なく、更に、適切な

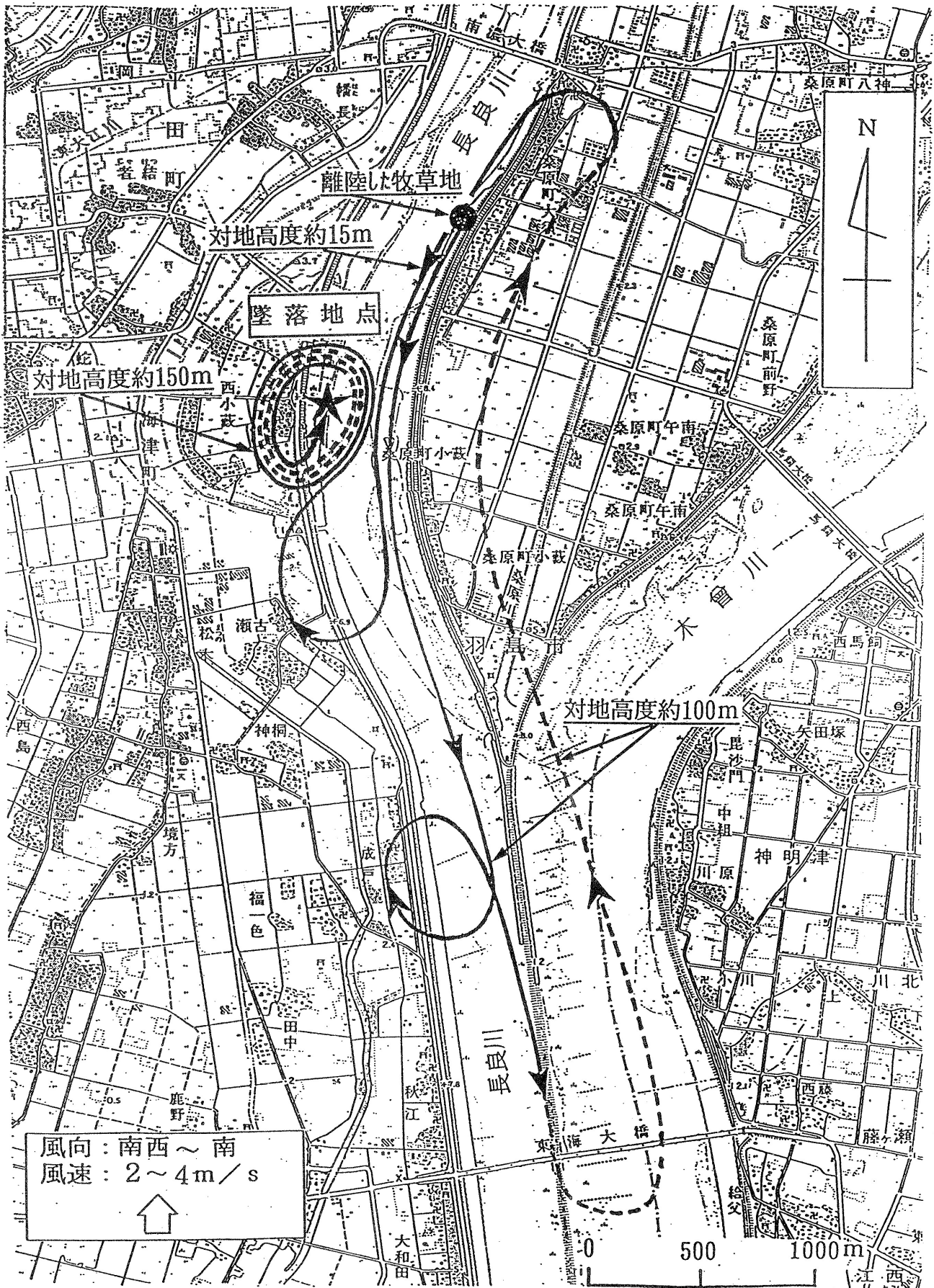
操縦慣熟の手順を踏む事もなく、不慣れな機体を操縦したため、旋回中に失速に陥り、失速後の回復操作も適切に行われなかったため墜落したものと推定される。

3.1.4 失速に陥ったことについては、当該機の操縦に不慣れであったために3舵の調和が適切に行われぬまま旋回し速度を低下させたか、或いはバンク角を大きく取り過ぎたこと等が考えられる。また、許容最大風速付近の風があったことも失速に影響したと考えられる。

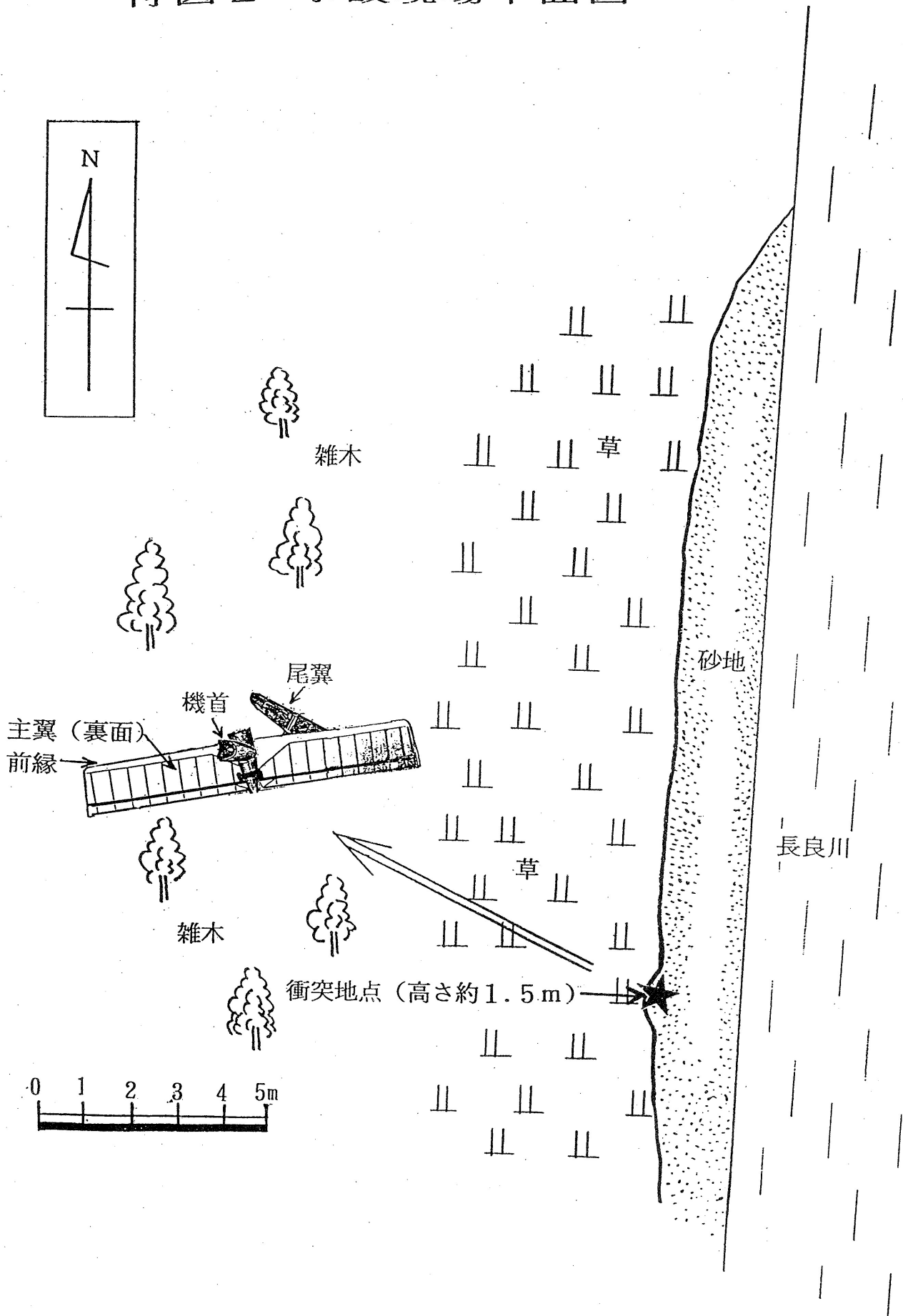
4 原因

本事故は、経験の浅い操縦者が、不慣れな機体で風の強いときに飛行して、旋回中に失速に陥り、回復操作も適切に行われず、墜落したことによるものと推定される。

付図 1 推定飛行経路図



付図2 事故現場平面図



付図 3 ホームビルト三河式HA-600-Y340型
三面図

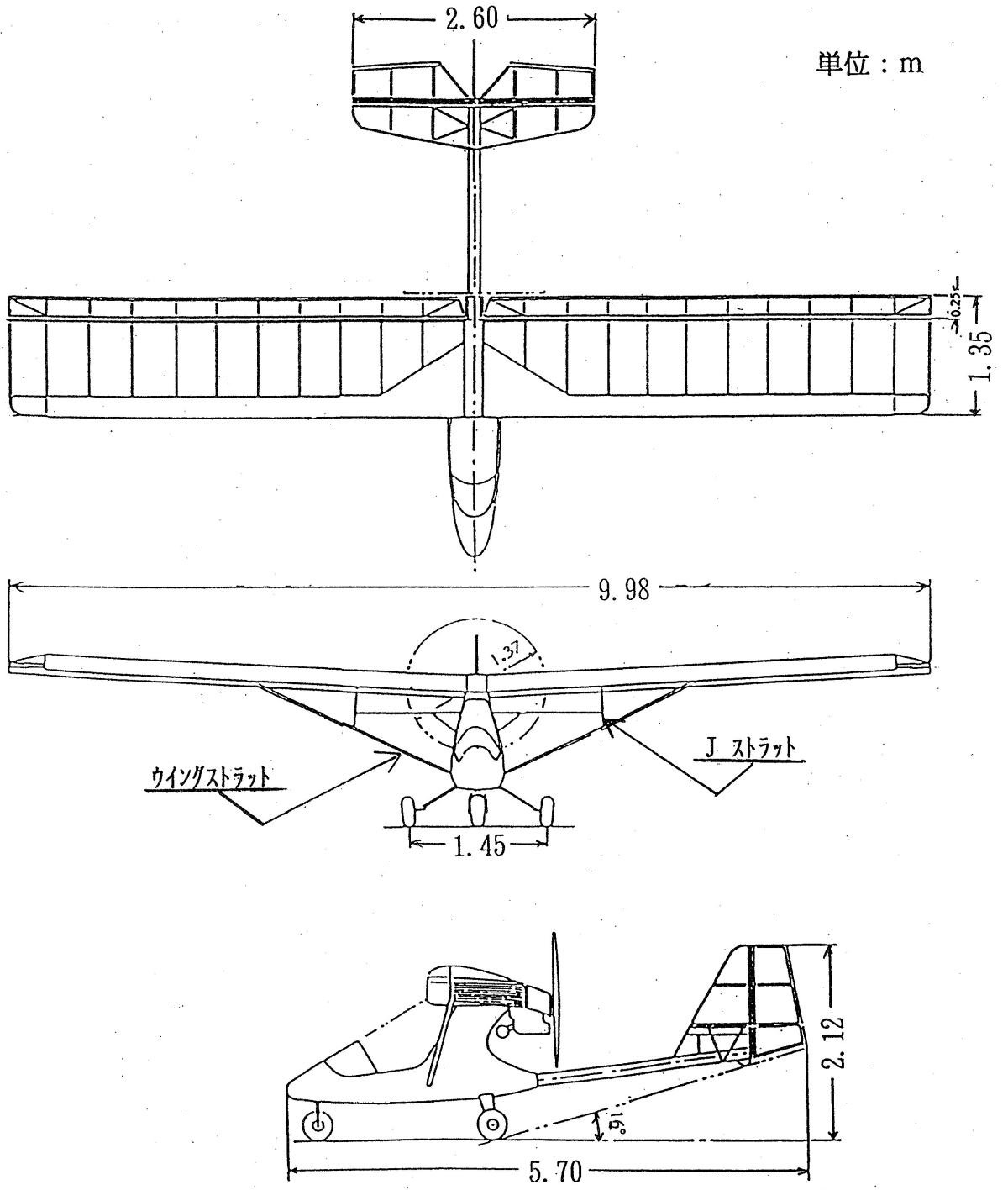


写真 事故機

