

航空事故調査報告書

個人所有

ビッグ・バード式ドラッグ・スター250型超軽量動力機

愛知県岡崎市

昭和59年9月30日

昭和60年6月19日

航空事故調査委員会議決（空委第15号）

委員長	八田桂三
委員	榎本善臣
委員	糸永吉運
委員	小一原正
委員	幸尾治朗

1 航空事故調査の経過

1.1 航空事故の概要

個人所有ビッグ・バード式ドラッグ・スター250型超軽量動力機は、昭和59年9月30日09時40分ごろ、レジャー飛行中、愛知県岡崎市細川町の電柱に衝突して墜落した。

同機には、機長のみが搭乗していたが、死亡した。

同機は、中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59年9月30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。

472001

1.2.2 調査の実施時期

昭和59年10月1日～2日 現場調査

1.2.3 原因関係者からの意見聴取

原因関係者としての機長からの意見聴取は、同人が本事故で死亡したため、行われなかった。

2 認定した事実

2.1 飛行の経過

当日朝、機長は豊田市矢作川河川敷の場外離着陸場で同機の組立を終了し、機長が所属する日本モータ・ハング・グライダー愛知県支部トヨタスカイスポーツ所属の安全指導員（財団法人 日本航空協会認定。以下「指導員」という。）の点検を受けた。

機長は、同機に乗り込み、09時35分ごろ場外離着陸場を南西方向に離陸した。同機は、離陸後、対地高度100～120メートルで場周経路の左クロス・ウインド・レグを経て、ダウン・ウインド・レグに入って間もなくピッチングが始まり、ダウン・ウインド・レグの中程から右に逸脱し竹やぶ付近上空でピッチングが更に大きくなった。指導員は、地上から同機に出力を一定に維持し場周経路に戻るよう無線で送信したが、その時、機首が右に回され深い機首下げの状態となり、その後水平状態となったが、その直後、木製電柱（地上高10メートル）の中程に激突し、ほぼ真下に墜落した。

事故発生時刻は、09時40分ごろであった。

2.2 人の死亡、行方不明及び負傷

機長が死亡した。

2.3 航空機の損壊に関する情報

2.3.1 損壊の程度

中 破

2.3.2 航空機各部の損壊の状況

コントロール・バー 破断

左翼端 破損

472002

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

機長 男性 41才

総飛行時間 数時間(推定)

2.6 航空機に関する情報

型式 ビッグ・バード式ドラッグ・スター250型

同機の操縦は、体重移動によって行うものである。

2.7 気象に関する情報

事故現場の南南東約11キロメートルに位置する岡崎地域気象観測所の09時30分～50分の風向及び風速の記録値は次のとおりであった。

時刻	09時30分	40分	50分
風向	北北西	北北西	北西
風速(メートル/秒)	2	1	2

事故現場の北北西約12キロメートルに位置する豊田市消防本部の10時の風向及び風速は次のとおりであった。

風向	西
風速	1メートル/秒

事故当時における場外離着陸場の気象は、指導員によれば、風は静穏、視程良好、晴であった。

2.8 人の生存、死亡又は負傷に関係のある捜索、救難及び避難等に関する情報

岡崎市消防本部は、09時45分、119番電話によって事故発生の通報を受け、救急車が09時52分に現場に到着した。機長は、10時06分病院に収容されたが事故時に死亡したものと判定された。

2.9 その他必要な事項

- 2.9.1 機長は、本飛行に関する航空法第11条第1項但し書、28条第3項及び79条但し書の運輸大臣の許可を取得していた。
- 2.9.2 同機のオーナーズ・マニュアルには「巡航から急にエンジンをアイドルにしたり、アイドルからエンジンを急に吹かすとピッチ・ダウンやピッチ・アップ・モーメントが発生しウイングの迎角が変わりやすいので、注意を要する。」旨の記述がある。

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認められる。
- 3.1.2 同機はダウン・ウインド・レグに入って間もなくピッチングが始まり、ダウン・ウインド・レグの中程から右に逸脱し、竹やぶ付近上空でそのピッチングは更に大きくなったが、これは、機長のエンジン出力と操縦との調和が適切でなかったことによりピッチングが発生し、その修正操作が適切でなかったため、このピッチングは更に大きくなったものと推定される。

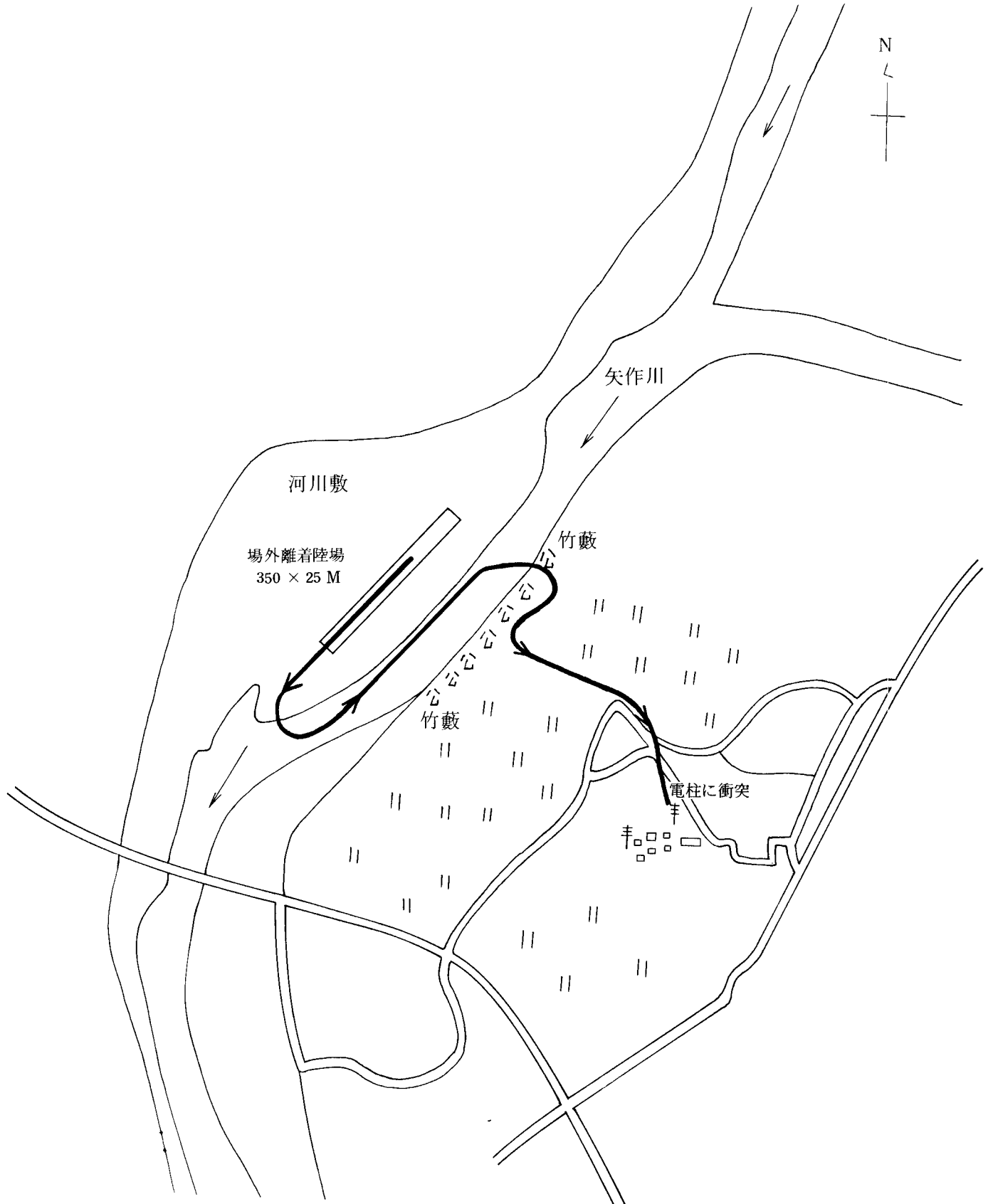
その後、同機は、下からあおられたような姿勢で右に回され深い機首下げ状態となったが、この姿勢変化は竹やぶの上空での気流の乱れ等が作用したことも考えられるが明らかにできなかった。

同機は、機体がほぼ水平になった直後に、前方の電柱に正面から激突しているが、これは機長が姿勢の立て直しに専念し、ほぼ水平姿勢となった時点で前方に電柱を視認したが、回避操作が間に合わず、激突し墜落したものと推定される。

4 原 因

本事故の原因は、機長のエンジン出力と操縦との調和が適切でなかったことにより発生した機首下げ状態から回復した直後、前方の電柱に対する回避操作が間に合わず激突したことによるものと推定される。

472004



472005