

**航空事故調査報告書**  
ベンセン式B-8M型ジャイロプレーン  
茨城県北相馬郡守谷町  
昭和63年6月11日

平成元年3月29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

ベンセン式B-8M型ジャイロプレーンは、昭和63年6月11日16時35分ごろ、茨城県北相馬郡守谷町大字高野の場外離着陸場(非舗装滑走路)でジャンプ飛行訓練中、ロータ・ブレードが地面に接触し、機体が横転して大破した。

同機には、操縦者のみが搭乗していたが、重傷を負った。

### 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63年6月11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

昭和63年6月12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

ベンセン式B-8M型ジャイロプレーンは、昭和63年6月11日、操縦者によりロータの取り付けが行われ、機体及びエンジン等の飛行前点検が実施されたが異常は認められなかった。

その後の経過については操縦者によれば、次のとおりであった。

13時ごろと15時ごろに高度1～2メートルのジャンプ飛行を実施したが、機体及びエンジン等に異常は認められなかった。

16時20分ごろから高度約3メートルのジャンプ飛行訓練を再開した。この訓練は、最初は南から、次は北からと交互に滑走し、ジャンプ後は大きな姿勢角で尾輪から接地して短い距離で着陸するもので、これを繰り返し実施した。

同機は、5度目の北へ向かっての着陸接地時、高度約0.7メートルで突然ショックがあり、ロータ・ブレードが破断し、機体は右側へ転倒した。

事故発生時刻は、16時35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

|               |     |
|---------------|-----|
| 回転翼（ロータ・ブレード） | 破 断 |
| マスト           | 折 損 |
| プロペラ・ブレード     | 破 損 |
| 胴体前部          | 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 39歳

総飛行時間

ジャンプ飛行時間(回数) 約 1時間15分(約70回)

## 2.6 航空機に関する情報

### 2.6.1 航空機

型式

ベンセン式B-8M型ジャイロプレーン  
単座

### 2.6.2 エンジン

型式

マッカーラー式4813型  
2サイクル/72馬力

燃料

混合燃料(15:1)

### 2.6.3 重量及び重心位置

同機の重量は197キログラム、重心位置は操縦者の搭乗状態で機体をロータ・ヘッド位置で吊り下げた場合機首下げ2度と計測されており、事故当時の同機の重量及び重心位置は、いずれもベンセン式B-8M型マニュアルに記載された許容範囲(最大重量226.7キログラム、重心位置は機体をロータ・ヘッド位置で吊り下げた場合、機首下げ0~5度)内にあったものと認められる。

## 2.7 気象に関する情報

事故現場の北約12キロメートルに位置する水海道市消防署の当日の気象観測値は、次のとおりであった。

17時00分 風向南東、風速5メートル/秒、気温25度C(15時観測値)

また、操縦者の口述によれば、当時の事故現場付近は東の風3~4メートル/秒程度であったとのことであった。

## 2.8 その他の必要な事項

本事故の飛行に関し、必要な航空法上の許可は取得されていた。

# 3 事実を認定した理由

## 3.1 解析

3.1.1 同機は、調査結果及び操縦者の口述から、事故発生まで異常はなかったものと認められる。

3.1.2 当時の気象は、本事故に関連はなかったものと推定される。

3.1.3 地面には同機のロータ・ブレードで削りとられた痕跡があり、また、ロータ・ブレードの先端に地面と接触した痕跡があること及びロータ・ブレードの変形状態から、着陸接地直前の同機は、過度の機首上げ姿勢であったものと推定される。

3.1.4 着陸接地直前の同機が過度の機首上げ姿勢となったことについては、当時の同機が大きな姿勢角で尾輪から着陸接地させるという訓練を行っていたことから、操縦者のフレア操作が過大になったことによるものとみられ、このため同機は、大きな機首上げ姿勢となりロータ・ブレードが接地し横転したものと推定される。

# 4 原因

本事故は、同機が着陸の際、操縦者のフレア操作が不適切であったため大きな機首上げ姿勢となり、ロータ・ブレードが地面に接触したことによるものと推定される。

付図

ベンセン式B-8M型ジャイロプレーン

