

航空事故調査報告書

個人所有

ニューウイングス式スーパー40Ⅲ型改造超軽量動力機

岐阜県多治見市富士見町1丁目6番地

の通称“池田グラウンド”

昭和58年6月14日

昭和58年9月28日

航空事故調査委員会議決（空委第49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

個人所有ニューウイングス式スーパー40Ⅲ型改造超軽量動力機は、昭和58年6月14日岐阜県多治見市富士見町1丁目6番地の通称“池田グラウンド”（標高約240メートル）においてレジャー飛行中、11時00分ごろ、池田グラウンドの西端の高さ約11メートルの崖の下部に墜落した。

同機には、機長のみが搭乗しており、重傷を負った。

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58年6月14日運輸大臣より、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

419001

昭和58年6月15日～16日 現場調査

1.2.3 原因関係者からの意見聴取

原因関係者として機長から、昭和58年9月16日意見聴取を行った。

2 認定した事実

2.1 飛行の経過

ニューウイングス式スーパ40Ⅲ型改造超軽量動力機（以下「超軽量動力機」という。）は昭和58年6月14日09時00分ころ、岐阜県多治見市富士見町1丁目6番地通称“池田グラウンド”（以下「グラウンド」という。）に搬入されて、機長と所有者の2人により組み立てられた。飛行の目的はレジャー飛行であり、機長及び所有者の口述によれば、飛行計画は風に正対して離陸し、バックネット裏の崖を越えて、グラウンドの上空を2～3回旋回した後、着陸をする予定であった。

機長は同機に乗り込み、地上滑走によりグラウンドを1周した後、同機をバックネットの方向から吹いていた風に正対させ、グラウンドの隅から約50メートル地上滑走し離陸した。

エンジンの出力は最大のまま、コントロールバーを前方に押し直進上昇したが、バックネット裏の崖の頂上が見えた高度に達した時点で、それ以上上昇できなくなり、このままでは崖を越えられないと機長が判断し、機首方向の左側が急勾配の谷であっていたので機体を左に旋回させようとして、左に傾けたが、機首方向が変わらないまま高度低下をきたして機体は崖に突込んだ。

2.2 人の死亡、行方不明及び負傷

機長は、重傷を負った。

2.3 航空機（部品を含む。）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

(1) 着座装置

メイン・シャーシ・パイプ 座席下で切損

419002

フロント・パイプ	中央部で切損
レグ・サポート・パイプ	左右共取付部で切損
レグ・パイプ	中央部で切損
フロント・ホーク	左側へ約30度変形
エンジン	ブロワ・ハウジング破損
プロペラ（木製）	両ブレード共中心から約20センチメートルの部位で切損
前車輪（1車輪）	車輪は左に向き、支えフレームは後方へ座屈
後車輪（2車輪）	左車輪車軸部で破損

(2) 翼

左リーディングエッジが翼端から1.9メートルの部位で後方へ座屈

2.4 航空機以外の物件の損壊に関する情報

なし

2.5 乗組員その他の関係者に関する情報

機長 男性（26才）

飛行経験はなかった。

機長は技能証明を有しておらず、航空法第28条第3項に基づく運輸大臣の許可を取得していなかった。

2.6 航空機に関する情報

2.6.1 航空機

型式 ニューウイングス式スーパー40Ⅲ型改造超軽量動力機

ニューウイングス式スーパー40Ⅲ型（昭和58年5月11日購入）のハング・グライダーの耐空性については昭和55年9月19日付けで日本ハング・グライディング委員会に登録済である。

同機は、ニューウイングス式スーパー40Ⅲ型ハング・グライダーの翼にドラグスター（エンジン付操縦台架）を取付けたものであった。

同機は耐空証明を有しておらず、航空法第11条第1項ただし書の規定に基づく運輸大臣の許可を取得していなかった。

419003

2.6.2 エンジン

型式 ロビン式 EC34PM-3型(排気量333cc)

出力 8.5PS/3500RPM

最大出力 32PS/6500RPM

使用燃料は混合油であった。

2.7 気象に関する情報

- (1) 多治見市消防本部(事故現場の北東約3.5キロメートル)における10時00分から12時00分の間の気象観測値は次のとおりである。

時刻	天候	風向	風速 (メートル/秒)	気温 (℃)	湿度 (%)	気圧 (ミリバール)
10時00分	晴	西北西	5.2	22.5	48	1012.3
11時00分	晴	北西	5.0	23.5	45	1012.8
12時00分	晴	北西	6.7	25.0	38	1012.0

- (2) 事故現場における所有者の口述によれば、風は北西から吹いていたとのことである。

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

事故発生後、機長は目撃していた所有者に救出され、事故現場から、所有者の車で多治見市民病院に運ばれ同病院に収容された。

2.9 飛行場及び地上施設に関する情報

同機が離陸のために使用したグラウンド(標高約240メートル)は、南北約90メートル東西約104メートルの平坦地でその西側は高さ約11メートル(上り傾斜、約24度)の崖となっており、その崖には、高さ約2メートルの樹木があり、崖の裏側は急斜面となっている。

グラウンドの東及び北側はなだらかな丘陵になっており南側は、グラウンド端より下り勾配になって2~3メートルの樹木が茂っている。

機長は当該グラウンドにおける離着陸に関し、航空法第79条ただし書の規定に基づく運輸大臣の許可を取得していなかった。

419004

3 事実を認定した理由

3.1 解析

3.1.1 超軽量動力機は現場調査の結果、墜落による損壊以外事故発生までは、故障等の不具合はなかったものと認められる。しかし、ニューウイングス式スーパー40Ⅲ型ハング・グライダーは動力飛行はできない旨の注意が付されているにもかかわらず、販売者によってドラグスター（エンジン付操縦台架）が取り付けられ、所有者に販売されたものである。なお、その耐空性に係る航空法上の手続はとられていなかった。

3.1.2 事故現場の状況より、同機は最初、翼の左翼端をグラウンドに接触（北東から西にかけて約1.7メートル、細長い弧状の接触跡が残っていた）し、その後、同機の着座装置が、崖の下部の樹木根元部に衝突したものと認められる。

このことから、同機は北東方向から飛来し、まず、グラウンドに左翼端が接触し、航空機の推進力は残ったまま、この点を支点として振り回され、翼が左側に約20度、バンクした形で崖に突っ込んだものと認められる。

3.1.3 機長は運航整備に関する資料を見ておらず、機体構造及び機体の運航制限については、ほとんど知らなかったものと認められる。なお、今回の飛行について、所有者は、機長に危険なので飛行を中止するように言ったが、機長が聞き入れなかったものと認められる。

3.1.4 同機は、風に正対するため、グラウンドの南東方向の隅から約50メートル地上滑走後、時速約50キロメートルで離陸したが、直進上昇ができなくなり、機長は前方の崖を避けるため左に旋回しようとして、約20度のバンク角をとったが、機首方向が変わらないまま、正対したはずの風（毎秒5メートル以上）が機首方向よりやや右寄りであったため左に流され、さらにコントロール・バーを前方に押したままであったので、迎え角が増大し、失速状態に陥ると同時に、機首下げの状態となり、翼がグラウンドに接地後、崖に激突したものと推定される。

4 原因

4.1 解析の要約

(1) 超軽量動力機は事故発生までは不具合はなかったものと認められる。しかし、ニュー

419005

ウイングス式スーパ40Ⅲ型ハング・グライダーは動力飛行はできない旨の注意が付されているにもかかわらず、販売者によって、ドラグスター（エンジン付操縦台架）が取付けられ、所有者に販売されたものである。

- (2) 離陸のために使用したグラウンドは環境状況が複雑で、使用方向に制約があり、離着陸に不適當な場所であった。
- (3) 同機が離陸のために使用したグラウンドは標高約240メートルの丘陵地帯を切り開いた平坦地で周囲の地形から事故当時の地表付近及び上空においては、風向、風速の変化が大きかったものと推定される。
- (4) 機長は同機の機体構造、運航制限についてはほとんど知らなかったものと推定される。
- (5) 機長は超軽量動力機に関して全く訓練を受けていなかった。
- (6) 今回の飛行について所有者は機長に危険なので飛行を中止するように言ったが、聞き入れられなかった。
- (7) 同機は、離陸後、直進上昇ができなくなり、適切な操作が出来ず、失速状態に陥ると同時に、機首下げの姿勢となり墜落したものと推定される。
- (8) 当該飛行にかかわるすべての航空法上の手続きはとられていなかった。

4.2 推定原因

本事故の推定原因は機長が全く訓練を受けることなく、離陸上昇し、その後の操作ができないまま、失速状態に陥り墜落したものと推定される。

419006