

# 航空事故調査報告書

個人所有  
超軽量動力機  
高知県高知市仁井田  
昭和58年10月9日

昭和59年5月9日

航空事故調査委員会議決（空委第20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

昭和58年10月9日、高知市種崎から離陸した自作の超軽量動力機（個人所有）は、レジャー飛行を終えて、同市仁井田の埠頭に着陸した際、16時30分ごろ、駐車中の車両に接触し転覆した。

同機には、機長のみが搭乗していたが重傷を負った。

同機は中破し、車両の一部が破損した。

### 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10月9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58年10月12～13日 現場調査

#### 1.2.3 原因関係者からの意見聴取

**439001**

原因関係者として機長から、昭和59年4月24日意見聴取を行った。

## 2 認定した事実

### 2.1 飛行の経過

機長は昭和58年10月9日15時ごろ、自作の超軽量動力機に搭乗し高知市種崎の浜辺から離陸し、約10分間飛行した後、同浜辺に着陸した。

機長は翌日も飛行する予定であったので、同機を分解せずにそのまま保管できる同市仁井田の浦戸湾に面する埠頭（種崎の浜辺の北西約2キロメートルに位置し、機長が以前に離着陸したことがある、南北にわたる長さ約200メートル、幅約20メートルのもの。西側は浦戸湾に面し東側は約1メートル高い貯木場である。以下「埠頭」という。）に、空輸するため同機に搭乗し16時20分ごろ種崎の浜辺を離陸した。同機は周辺を数回旋回した後、埠頭に北方から南方に向けて進入し、埠頭の北端から約50メートルの地点に接地した後、2～3回バウンドし、着陸滑走中に同北端から約110メートルの位置で埠頭の西の海側に駐車していた車両に接触し転覆した。事故の発生時刻は、16時30分ごろであった。

重傷を負った機長は16時59分市内の病院に収容された。

### 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 航空機各部の損傷の状況

主脚破損、左プロペラ破損

### 2.4 航空機以外の物件の損壊に関する情報

普通貨物自動車（ライトバン）の左前部ドア、同ドアガラス、左フロント・フェンダ等破損

439002

## 2.5 乗組員に関する情報

機長 男性 34才

総飛行時間 約250時間

前回は昭和58年5月に1回飛行

## 2.6 航空機に関する情報

### 2.6.1 航空機

総飛行時間 約200時間

同機は全長約6メートル、翼幅約11メートル、自重約80キログラムであり、主翼及び尾翼を有し車輪は尾輪式で固定され、動翼は方向舵のみで他の操縦は体重移動によって行い。

### 2.6.2 エンジン

チェーン・ソー用エンジン(98CC)2基を装着(燃料は混合油で、通常は6リットル搭載)

2.6.3 事故当時、同機の重量は約160キログラム(機長の体重約80キログラム)と推算される。

## 2.7 気象に関する情報

事故当時における事故発生現場の風は、機長によれば、北の風4~5メートル/秒であった。

事故現場の東約10キロメートルに位置する高知地方気象台高知空港出張所の当該事故関連時間帯の気象は次のとおりであった。

16時00分 風向変動 330~030度 平均360度、風速10ノット、視程35キロメートル、雲量2/8 積雲 雲高3,000フィート、雲量5/8 積雲 雲高4,000フィート、雲量8/8 高層雲 雲高15,000フィート、気温26度C、露点温度18度C、QNH29.93インチ/水銀柱

17時00分 風向340度、風速9ノット、視程35キロメートル、雲量2/8 積雲 雲高2,500フィート、雲量5/8 積雲 雲高4,000フィート、雲量8/8 高層雲 雲高13,000フィート、気温26度C、露点温度17度C、QNH29.95インチ/水銀柱

**439003**

## 2.8 その他参考となる事項

本飛行に関する航空法第11条第1項但し書、第28条第3項及び第79条但し書の運輸大臣の許可は取得していなかった。

## 3 事実を認定した理由

### 3.1 解析

- 3.1.1 同機の調査結果及び機長の口述から、同機は事故発生まで異常はなかったものと認められる。
- 3.1.2 同機がコンクリート舗装地に無風状態で着陸の場合、接地から停止まで約50メートルを要すると機長は述べており、また、機長は埠頭のほぼ中程に駐車していた車両については認識していたが、同機が当時の北の風4～5メートル/秒の背風を受け着陸したため速度が早くなり接地点が予期した以上に前方となり、更に接地後2～3回バウンドし、着陸滑走距離が延び車両に接触して転覆したものと推定される。
- 3.1.3 機長から依頼され埠頭に先行していた友人による下からの風向の合図を機長は逆方向に勘違いしたと述べており、これが背風下の進入に結びついたものと推定される。
- 3.1.4 埠頭の北端から約110メートルの位置で西の海側には車両が駐車しており、東側は埠頭より約1メートル高い貯木場であり、したがって、同車両の駐車場所を除く埠頭の幅は約13.5メートルとなり着陸場所の選定としては、適切でなかったと考えられる。

## 4 結 論

本事故の原因は、機長が風向の判断を誤り背風を受け着陸したため接地点が予期した以上に前方となり、かつ、着陸滑走距離が延びたことによるものと推定される。

なお、これには着陸場所の選定が適切でなかったことが関与しているものと考えられる。

**439004**