

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

千葉県佐原市

昭和59年8月8日

昭和59年11月21日

航空事故調査委員会議決(空委第44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8月8日10時05分ごろ、レジャー飛行のため千葉県佐原市香取1,835番地の空地において離陸を始め浮揚した直後右へ偏向し、同番地先の崖に激突した。

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 航空事故調査委員会は、昭和59年8月8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。

466001

1.2.2 調査の実施時期

昭和59年8月9日 現場調査

昭和59年10月4日 事情聴取

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59年11月15日意見聴取した。

2 認定した事実

2.1 飛行の経過

機長は、事故当日千葉県佐原市香取1,835番地の砂取空地において機体を組立て点検等を行った後、同機に搭乗し、エンジンを始動して離陸滑走開始地点に向ってタクシーした。

同機は、同開始地点で機首を北へ向け一たん停止してエンジンを全開にした後、離陸滑走を開始し約60メートル滑走後浮揚した。

同機は、浮揚直後右へ偏向を始め浮揚地点から約30度の方向約50メートル先の崖（勾配約45度）の中腹に上昇姿勢のまま激突した。

事故発生時刻は、10時05分ごろであった。

重傷を負った機長は、10時26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

大 破

2.3.2 航空機各部の損壊の状況

損壊の主なものは、次のとおりであった。

胴 体 折 損

翼 キール、桁 折 損

プロペラ ブレード2枚 破 断

466002

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 35才

総飛行時間 なし

2.6 航空機に関する情報

ビッグ・バード式ドラグ・スター250型

総飛行時間 なし

なお、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

事故現場の西北西約3.4キロメートルに位置する佐原市外五町消防組合消防本部の気象観測値は次のとおりであった。

09時00分 風向南東、風速2.0メートル/秒、温度28度C、湿度71%

12時00分 風向北東、風速2.7メートル/秒、温度32度C、湿度56%

また、機長及び目撃者は、「風向はほぼ北、風速はほとんどなかったと思う。」と述べている。

2.8 その他参考となる事項

2.8.1 本飛行に関する航空法第11条1項但し書（試験飛行等の許可）、第28条第3項（航空機の指定）及び第79条但し書（飛行場外離着陸許可）の運輸大臣の許可は取得していなかった。

2.8.2 機長は、昭和59年7月中旬同機を購入し、7月下旬から8月上旬にかけ、ハング・グライダー指導員（昭和57年7月15日、日本航空協会指導員認定149号）の指導により胴体に翼を取付けない状態での地上滑走の訓練を約5時間、胴体に翼を取付けた状態での地上滑走の訓練を約5時間受けたが、まだジャンプ飛行の訓練は受けていなかった。

なお、胴体に翼を取付けた状態での地上滑走訓練中たまたま地上から約1メートル浮揚したことが1回、約2メートル浮揚したことが1回あり、後者の場合ハードランディ

466003

ングして左主脚を折損した。

3 事実を認定した理由

3.1 解析

3.1.1 同機の調査の結果及び機長の口述から、同機は事故発生まで異常がなかったものと推定される。

3.1.2 事故発生当時の現場付近の風は静穏に近い状態であったことから、事故当時の気象は本事故発生に関連はなかったものと推定される。

3.1.3 空中での操縦訓練を受けていない機長は、「偏向に対しての修正操作は観念的に重心移動によるものであることを知っており、浮揚後は右へ偏向した際、その修正操作を行った。」と述べている。

また、数人の目撃者は、「同機は浮揚後右へ偏向をはじめ、修正されないまま安定した上昇姿勢で崖に激突した」と述べている。

これらのことから、機長の前記修正操作が適切でなかったために、同機はその効果があらわれないまま崖に激突したものと推定される。

4 原因

本事故の原因は、同機の浮揚後、飛行経験のない機長による右偏向に対する修正操作が適切でなかったことによるものと推定される。

436004