

航空事故調査報告書
国際スカイスポーツクラブ所属
ロバートソン式B1-RD型超軽量動力機
茨城県大利根場外離着陸場
昭和59年6月2日

昭和60年10月23日
航空事故調査委員会議決（空委第26号）

委員長	武田峻
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

国際スカイスポーツクラブ所属ロバートソン式B1-RD型超軽量動力機は、昭和59年6月2日、14時35分ごろ、レジャー飛行中、茨城県大利根場外離着陸場で滑走路を離陸した後、土手に墜落した。

同機には機長のみが搭乗しており、軽傷を負った。

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 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6月4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。

456001

1.2.2 調査の実施時期

昭和59年6月4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60年7月20日意見聴取を行った。

2 認定した事実

2.1 飛行の経過

ロバートソン式B1-RD型超軽量動力機は、事故当日の午前中、機長等により、機体及びエンジンのチェックを行い、異常のないことを確認した後、機長は場周飛行を1回実施した。

その後、機長は14時28分ごろ、地上滑走を開始した。同機は、滑走路07より正常に離陸し、滑走路末端の上空付近で右旋回して場周飛行を行った後、着陸体制に入り、滑走路07のタッチ・ダウンのマーキング付近に3点接地した。機長は着陸後、十分に速度を落とすことから、トランシーバにより、再度、場周飛行をする旨の連絡を地上の関係者に伝えた。

その後事故発生に至るまでの状況は、機長及び目撃者の口述によれば、次のとおりであった。

同機は、約20メートル離陸滑走して、浮上した後、右へ傾き、右主翼先端が草地に2回接触した後、滑走路近くの土手（滑走路中央付近、中心線より右へ約40メートルの地点、滑走路面からの高さ約1メートル）に墜落した。

同機は、進行方向より右回り約290度まわった状態で停止した。（付図1参照）

事故発生時刻は14時35分ごろであった。

2.2 人の死亡、行方不明及び負傷

機長は、軽傷を負った。

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

右主翼前方スパー・チューブ 2ヶ所で破損

456002

右主翼後方スパー・チューブ	中央部位で破損
右エルロン	取付部位で破損
右エレベータ	取付部位変形
エンジン取付部	変形
速度計	取付部より脱落し、破損
プロペラ（木製）	両ブレードとも、軸中心から約48センチメートルの部位で破損

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

機長 男性 32才

(1) 機長の同機による地上及び飛行経験は次のとおりであった。

地上滑走	2時間58分
ジャンプ飛行	3時間58分
場周飛行	13分

(2) 機長は、国際スカイスポーツクラブに入会しており、同クラブの指導のもとに飛行を行っていた。

2.6 航空機に関する情報

2.6.1 航空機（付図2参照）

型式	ロバートソン式B1-RD型
機体一般	3舵方式、フロント・エンジン、尾輪式、速度計装備

2.6.2 エンジン

型式	クユナ式 430RR型
総排気量	428CC
最大出力	30馬力
使用燃料	混合油

456003

2.7 気象に関する情報

事故現場付近には吹流しがあり、目撃者の口述によれば、事故当時、天気は曇、風向約70度、風速約6ノット、気温約25度Cとのことであった。

2.8 その他の情報

本飛行に関する航空法第11条第1項ただし書、第28条第3項及び第79条ただし書の運輸大臣の許可は取得していた。

3 事実を認定した理由

3.1 解析

3.1.1 機長は、航空法上の所要の許可を取得していた。

3.1.2 事故当時の気象は、本事故に関連がなかったものと推定される。

3.1.3 機長は、同機による場周飛行の経験は13分しかなかったため、同機の飛行特性について十分に把握していなかったものと推定される。

3.1.4 同機は、滑走路07に着陸後、約50メートル滑走して、再度、離陸を開始し、約20メートル滑走した後、浮上したが、十分な高度を確保することなく、約100メートル飛行した後、右に傾き、滑走路中心線より約28メートルの草地に右主翼先端が最初の接触をした。

このことは、機長が離陸時に十分な出力操作をすることなく、浮場のための操作をしたために、同機は浮揚後、十分な加速をすることなく、不安定な状態となったことによるものと推定される。

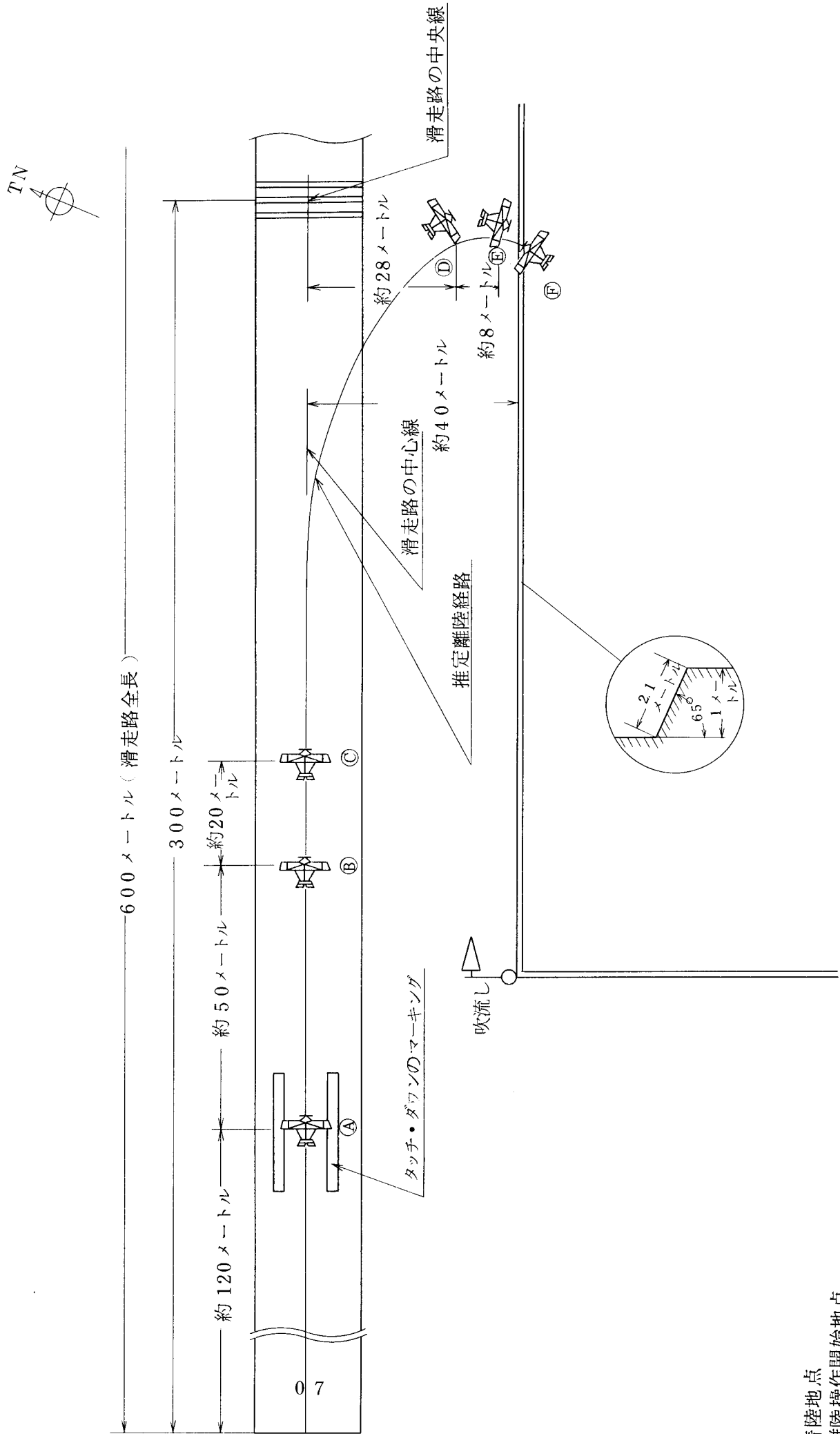
3.1.5 同機は、右主翼先端の最初の接触とほぼ同時にエンジン音が大きくなった後、接触点より右へ約8メートルの地点に再度同翼端を接触させ、その後再び浮揚して、滑走路右側の土手に墜落したものと推定される。なお、エンジン音が大きくなったのは機長によりスロットルをフル・オープンにしたためであると推定される。

456004

4 原 因

本事故は、機長による離陸時の操作が適切でなかったことによるものと推定される。

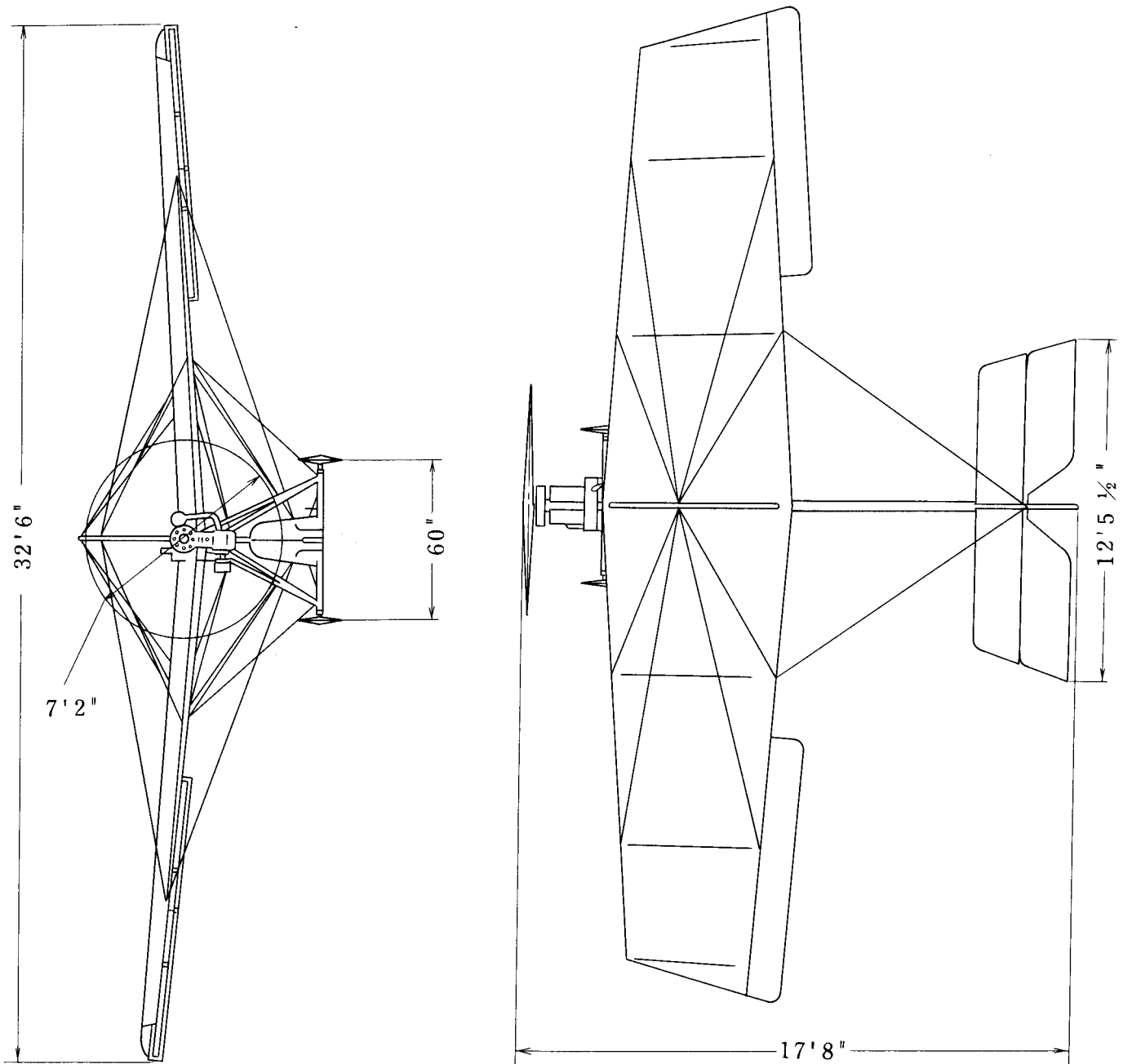
456005



456006

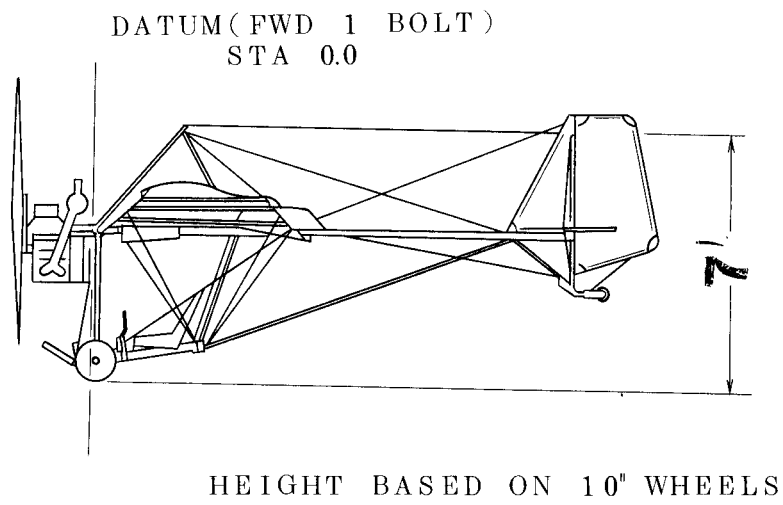
- (A) 着陸地点
- (B) 離陸操作開始地点
- (C) 浮揚地点
- (D) 最初の右主翼先端接触地点
- (E) 2回目の "
- (F) 停止地点

ロバートソン式 B 1 - R D 型超軽量動力機の三面図



456007-1

付図 2



456007-2