

# 航空事故調査報告書

ワールドワイド式スピットファイア型超軽量動力機

宮城県栗原郡瀬峰町

昭和62年9月15日

昭和63年3月16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	西村	淳
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

ワールドワイド式スピットファイア型超軽量動力機は、昭和62年9月15日、宮城県栗原郡瀬峰町の旧瀬峰飛行場跡地において操縦訓練中、雑木林に墜落した。

同機には、操縦者のみが搭乗していたが、重傷を負った。

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62年9月16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。

**600001**

### 1.2.2 調査の実施時期

昭和62年9月16日～17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

ワールドワイド式スピットファイア型超軽量動力機は、操縦訓練のため宮城県栗原郡瀬峰町の旧瀬峰飛行場跡地の滑走路(500メートル×20メートル)において地上滑走、ジャンプ飛行及び場周飛行を実施する予定であった。

事故当日、5名のクラブ員により、09時00分ごろから同機の組立てを行い、各部の点検の結果異常がなかったため、午前中クラブ員5名は、順番に滑走路において地上滑走及びジャンプ飛行を実施した。

13時30分ごろから場周飛行に移り、クラブ員5名は、順次交替しながら実施し、5番目のクラブ員(以下「操縦者」という。)が搭乗した。

その後の状況は、操縦者の口述によると、次のとおりであった。

離陸上昇中アマチュア無線で地上にいるクラブ員にエンジン及び飛行状態が良好であることを知らせるため「調子良好」と通報した。第一旋回終了後スロットルを絞り、通常の上昇出力にして引き続き上昇し、高度約150フィートになったところ、同機が風であおられたような感じでフラフラし、次に機首が下を向いて降下し始めた。これを元の上昇姿勢に戻そうとして操縦桿を引いたところ、更に深い機首下げ姿勢となったので、操縦者は怖くなりどうしてよいか分からず、操縦桿を引いたままスロットルを絞ったが、同機はそのままでの姿勢で雑木林に墜落した。

地上で同機の飛行状況を見ていた同クラブ員らの口述によると、

第一旋回終了後、エンジン音の変化から離陸出力から上昇出力へスロットルを絞ったと思ったが、通常より絞りすぎのような感じがした。同機は、間もなく左に傾き次に右に傾き、水平に戻ったと思ったら機首が下がり深い降下角で降下し始め、そのまま滑走路の南約500メートルの林の中に見えなくなった。直ちに救助に行ったところ、雑木林の中に機首から突っ込んでいる同機を発見した。

**600002**

なお、操縦者が重傷を負っていたので、車で町内の病院に輸送した。  
とのことであった。

事故発生場所は宮城県栗原郡瀬峰町藤沢の雑木林であり、事故発生時刻は14時15分ごろであった。

## 2.2 人の死亡、行方不明及び負傷

操縦者は重傷を負った。

## 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

メイン・キール	湾	曲
主翼ストラット	折	損
プロペラ・ブレード	折	損
前 脚	脱	落

## 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 55歳

飛行時間 操縦者の口述によると、同機による飛行時間は約1時間であった。

## 2.6 航空機に関する情報

### 2.6.1 航 空 機

型 式 ワールドワイド式スピットファイア型

### 2.6.2 エンジン

型 式 川崎式 TA 440 A 型

燃 料 混合燃料(40 : 1)

**600003**

## 2.7 気象に関する情報

栗原地域広域行政事務組合消防本部(事故現場から北約9キロメートル)における14時30分の気象観測値は、天気晴れ、東寄りの風2メートル/秒、気温29度C、湿度58パーセントであった。

クラブ員らの口述によると、事故現場における事故前後の気象は、天気晴れ、東寄りの風約2メートル/秒、視程良好とのことであった。

## 3 事実を認定した理由

### 3.1 解 析

3.1.1 同機は、調査の結果、事故発生まで異常はなかったものと認められる。

3.1.2 事故当時の気象状況は、事故に関連はなかったものと推定される。

3.1.3 操縦者及び地上のクラブ員らの口述を総合すると、第一旋回終了後、離陸出力から上昇出力へとスロットルを絞り、その後の上昇中、同機は左右にフラフラし、次に機首下げ姿勢となり降下し始めたとのことであるが、これは操縦者がスロットルを絞りすぎたために、同機の速度が減少したことによるものと推定される。

3.1.4 操縦者は、同機が降下し始めたので、上昇姿勢に戻そうとして操縦桿を引いたが、姿勢が回復せず更に機首下げ状態となったと述べていることから、同機は、この時点で失速状態に陥ったものと推定される。また、操縦者は、操縦桿を引いたまま更にスロットルを絞ってみたが同機の姿勢が回復せず墜落したと述べており、これは失速からの回復操作とは逆の操作であったものと認められる。

## 4 原 因

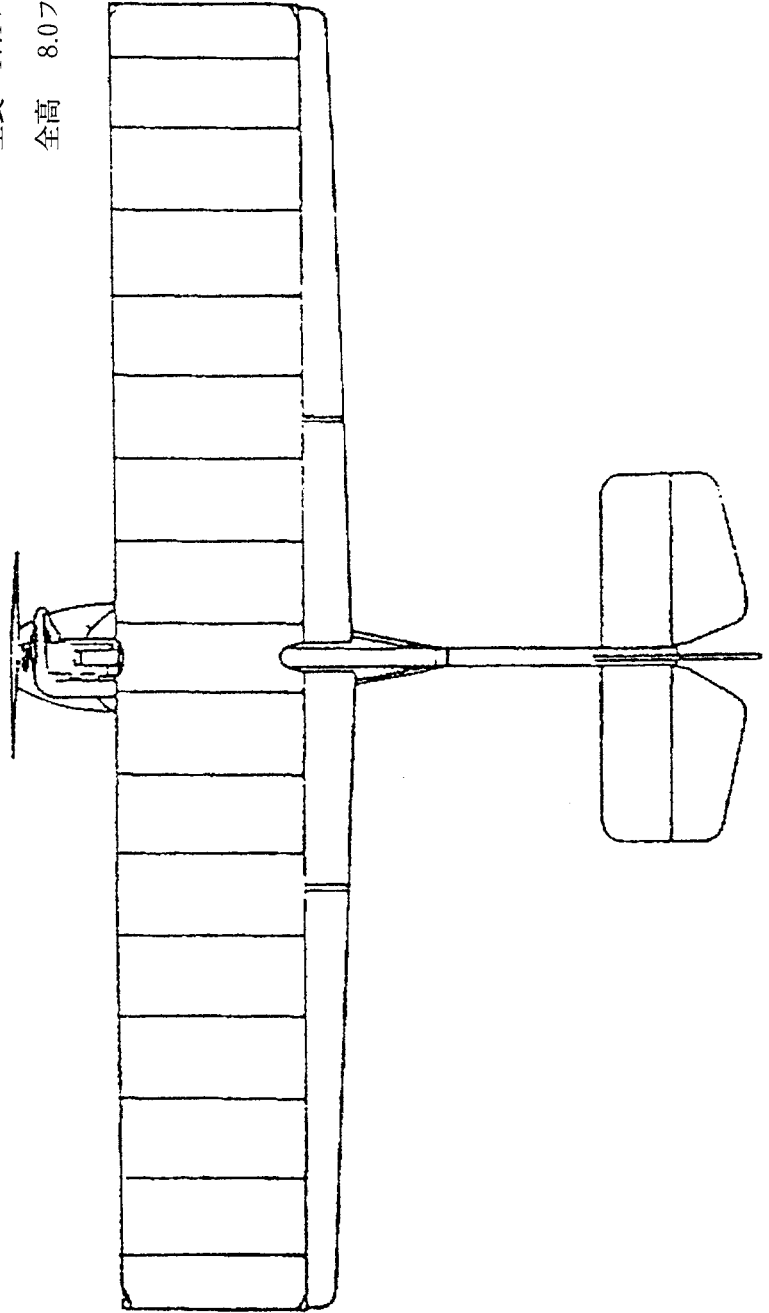
本事故の原因は、同機が離陸上昇中、操縦者が操縦操作に適切を欠いたため失速に陥り、その回復ができず、墜落したことによるものと推定される。

**600004**

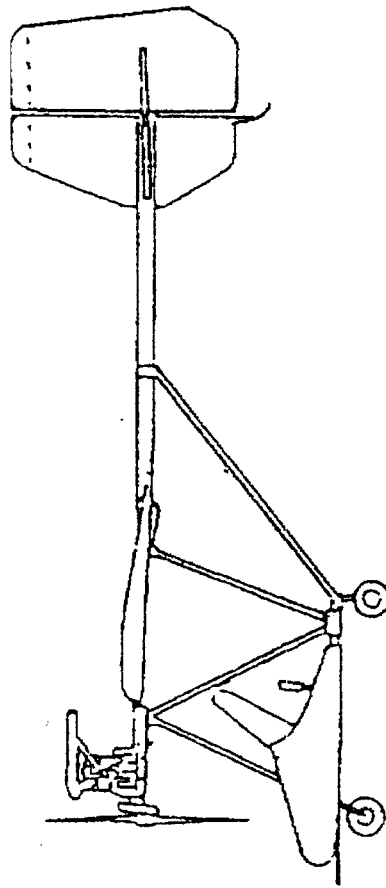
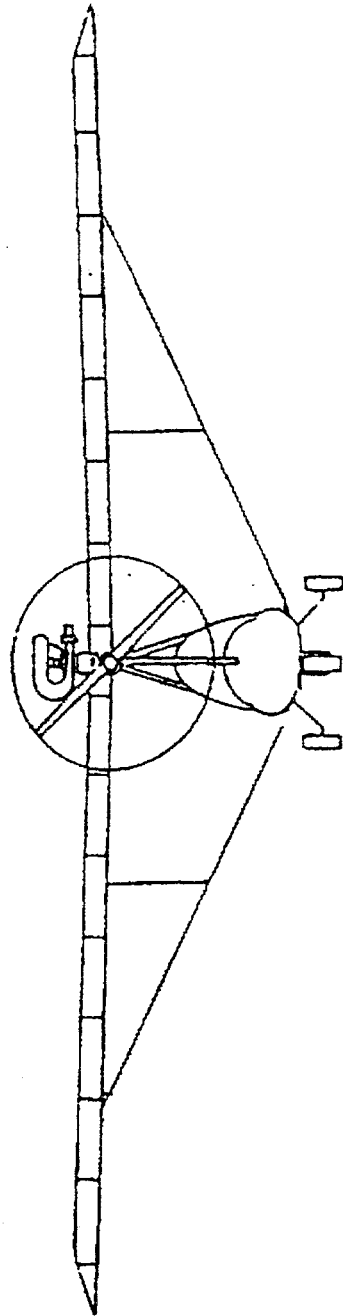
付図 1

ワールドワイド式スピットファイア型超軽量動力機三面図

全幅 30.0フィート  
全長 17.1フィート  
全高 8.0フィート



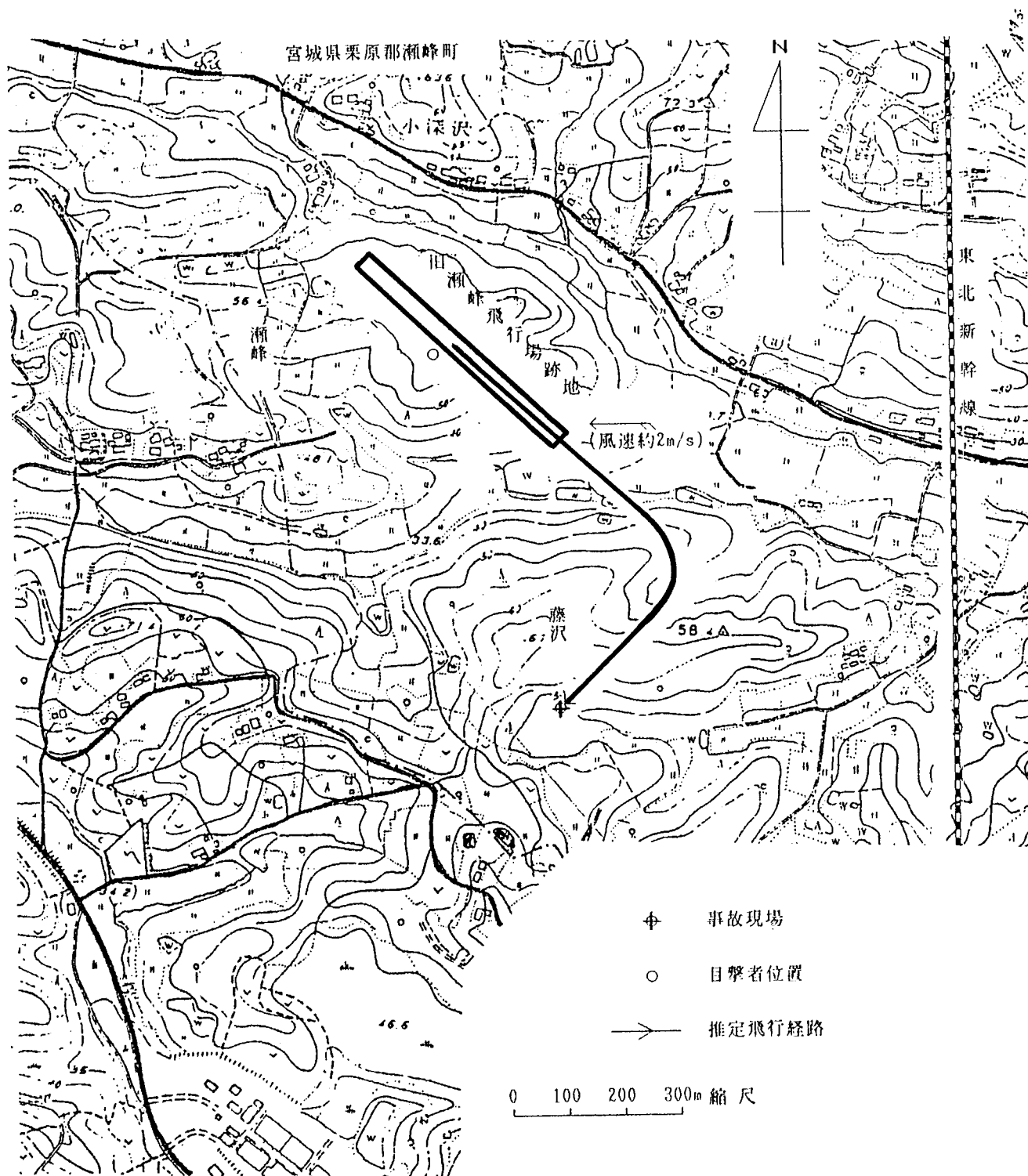
600005-1



600005-2

# 推定飛行経路図

付図 2



600006