

航空事故調査報告書  
ホームビルト三河式HA-500<sub>2</sub>型超軽量動力機  
静岡県小笠郡大須賀町  
昭和63年1月17日

昭和63年4月6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

ホームビルト三河式HA-500<sub>2</sub>型超軽量動力機は、昭和63年1月17日11時00分ごろ、静岡県小笠郡大須賀町の場外離着陸場において訓練中、同離着陸場の法面に脚を衝突させ倒立した。

同機には、操縦者及び同乗者1名が搭乗していたが、同乗者のみが重傷を負った。

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63年1月18日、運輸大臣から事故発生の通報を受け、当該

**623001**

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63年1月19日～20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

ホームビルト三河式HA-500型超軽量動力機(複座式)は、1月17日クラブ員6名により静岡県大須賀町の場外離着陸場(210メートル×20メートル、以下「滑走路」という。)において訓練飛行を実施する予定であった。

事故当日、同機は09時30分ごろからクラブ員により機体及びエンジンの点検が行なわれたが、異常は認められなかった。

その後、同機は右席に操縦者のみが搭乗し、滑走路においてジャンプ飛行を9回実施したが、いずれも高度が1メートル以下(通常約3メートル)のジャンプ飛行であったので、指導のため見学していた同クラブ員1名(以下「同乗者」という。)が、左席に同乗した。

操縦者の口述によると、

同機は同乗者が同乗してジャンプ飛行を1回実施した後出発点に戻り、2回目のジャンプ飛行を開始したが、高く揚がりすぎ(4～5メートル)、着陸の際、滑走路の長さに着陸するだけの余裕がなくなったので、そのまま飛行を続け場周を一周することにした。しかし、操縦者は場周飛行の経験がなかったので、その時点で経験のある同乗者と操縦を交替した。このことであった。

以後、事故発生までの状況は、同乗者の口述によると次のとおりであった。

同機は右回りの場周経路に入ったが、同乗者は右席での操縦経験はあるものの左席での経験はなく、右席で操縦するほどには円滑に操縦できなかった。同機は最初のファイナル・コースで、右前方からの風の影響を受けて、滑走路の延長線より左に流され、しかも高度が低目となったので着陸を止め復行した。2回目のファイナル・コースに入り、滑走路の延長線に正対しようとしたとき、また風に流され、左側からのアプローチとなった。高度はよかったので、これでも着陸できると判断し、そのままアプローチした。滑走路に接地したと思った

**623002**

瞬間に、ドンと何かに衝突したような衝撃を受けて、同機は前方にのめり、ゆっくりと倒立して停止した。

事故発生地点は、滑走路南東端から約30メートルの滑走路の左側面付近(付図参照)であり、事故発生時刻は、11時00分ごろであった。

なお、同乗者は重傷を負い、町内の病院に収容された。

## 2.2 人の死亡、行方不明及び負傷

同乗者のみが重傷を負った。

## 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

プロペラ	破損
前脚	取付支柱破損
右主脚	取付支柱破損

## 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

操縦者	男性	48歳
総飛行時間		0時間
ジャンプ回数		約60回
同乗者	男性	52歳
総飛行時間(同型機)		約29時間

## 2.6 航空機に関する情報

### 2.6.1 航空機

型式	ホービルト三河式HA-500型超軽量動力機(複座式)
----	----------------------------

**623003**

総飛行時間 147時間25分

#### 2.6.2 エンジン

型式 ロータックス式447型  
燃料 混合燃料(40:1)

#### 2.7 気象に関する情報

操縦者の口述によると、事故現場における事故当時の気象は、天気快晴、北よりの風約3メートル/秒、視程良好とのことであった。

#### 2.8 その他必要な事項

2.8.1 操縦者及び同乗者は、本事故の飛行に関し、航空法第11条第1項ただし書、第28条第3項及び第79条ただし書きの許可を取得していた。

2.8.2 滑走路の周囲は畑であり、滑走路は畑より約40センチメートル高くなっていた。滑走路は、整地展圧されていた。

### 3 事実を認定した理由

#### 3.1 解析

3.1.1 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 同乗者は、左席での操縦が初めてであったことから、右前方からの風を十分修正することができず、ファイナル・コースにおいて滑走路の延長線より左側にはみ出して斜めのアプローチとなり、着陸の直前における高度の判定が適切でなかったため、前脚と右主脚が滑走路の左側端に衝突し、このため、同機は前方にのめり倒立して停止したものと推定される。

### 4 原因

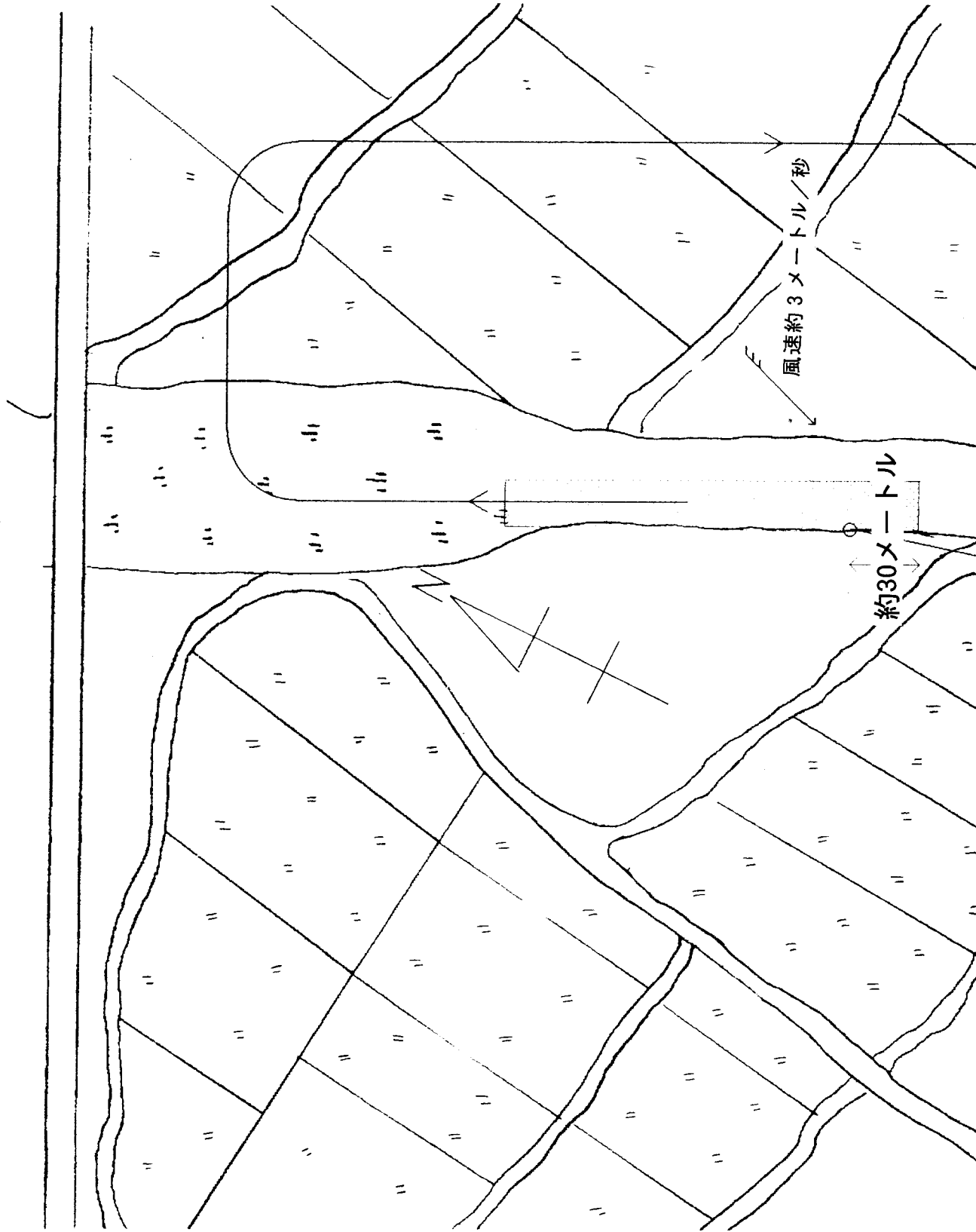
本事故の原因は、同乗者が経験のない左席で操縦をして、着陸の際、滑走路の延長線の左側から斜めに進入し、高度の判定に適切を欠いたため、同機の脚を滑走路の左法面に衝突させたことによるものと推定される。

**623004**

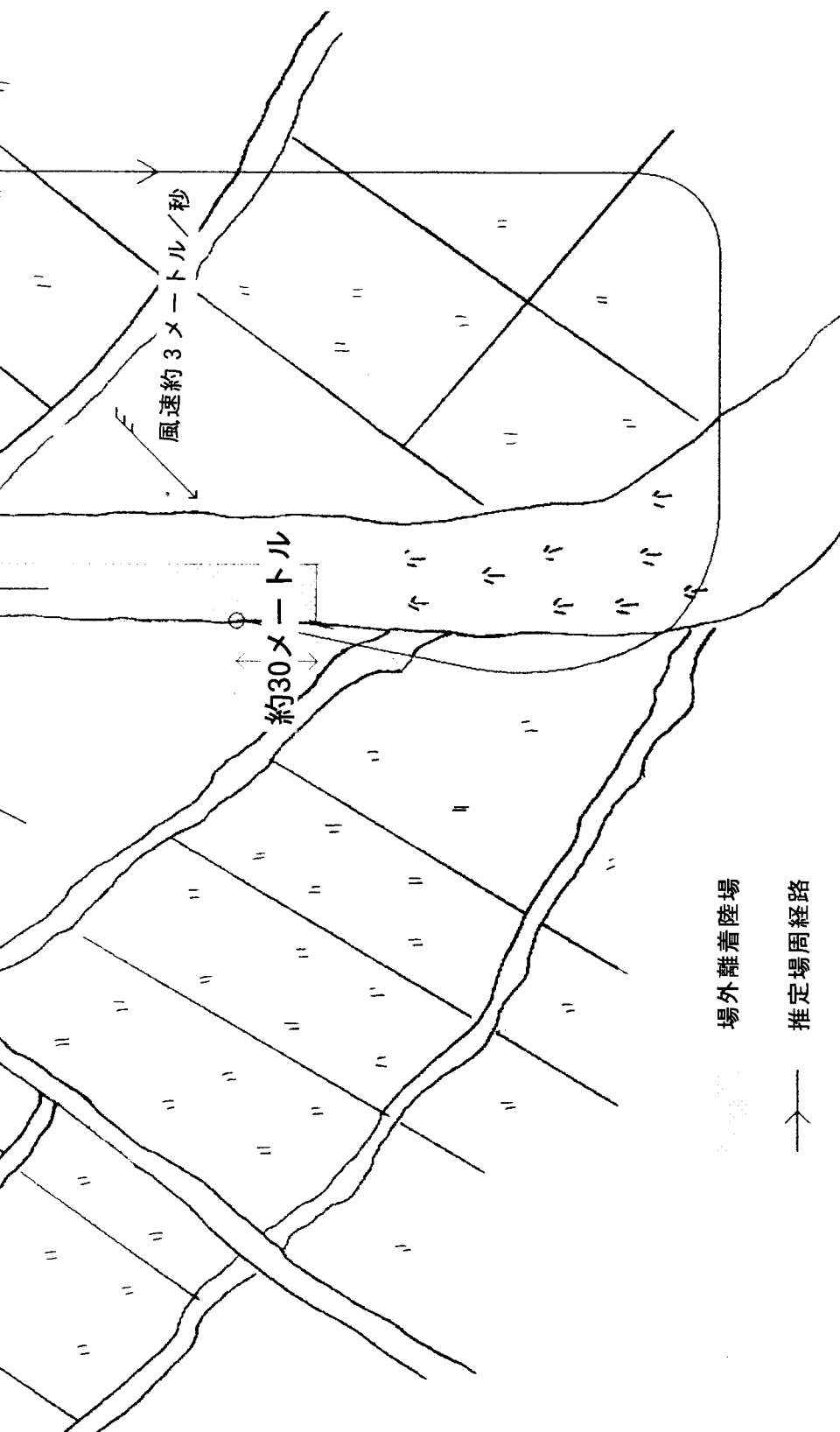
付図

# 事故現場付近概略図

(静岡県小笠郡大須賀町)



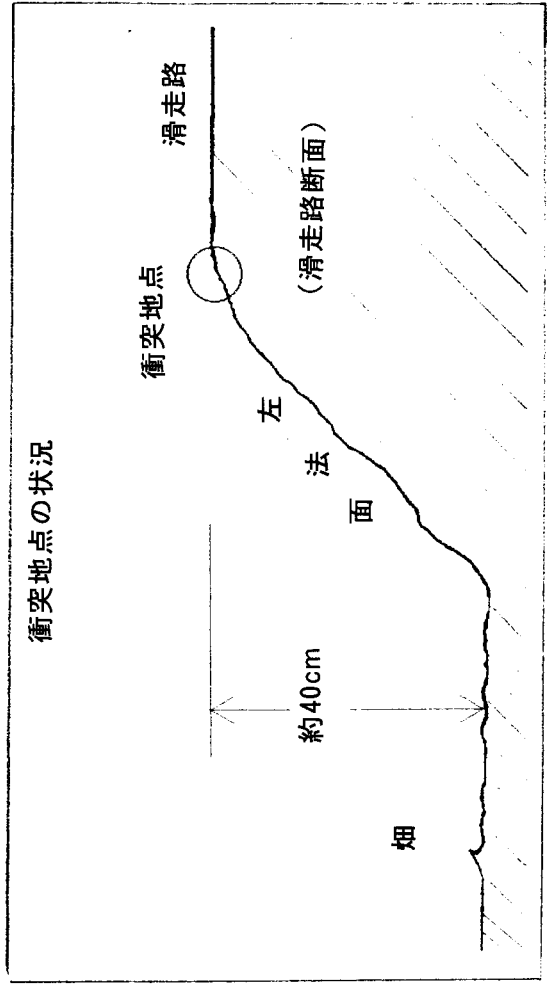
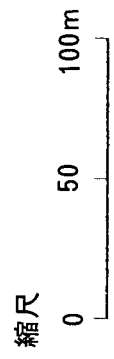
623005-1



場外離着陸場

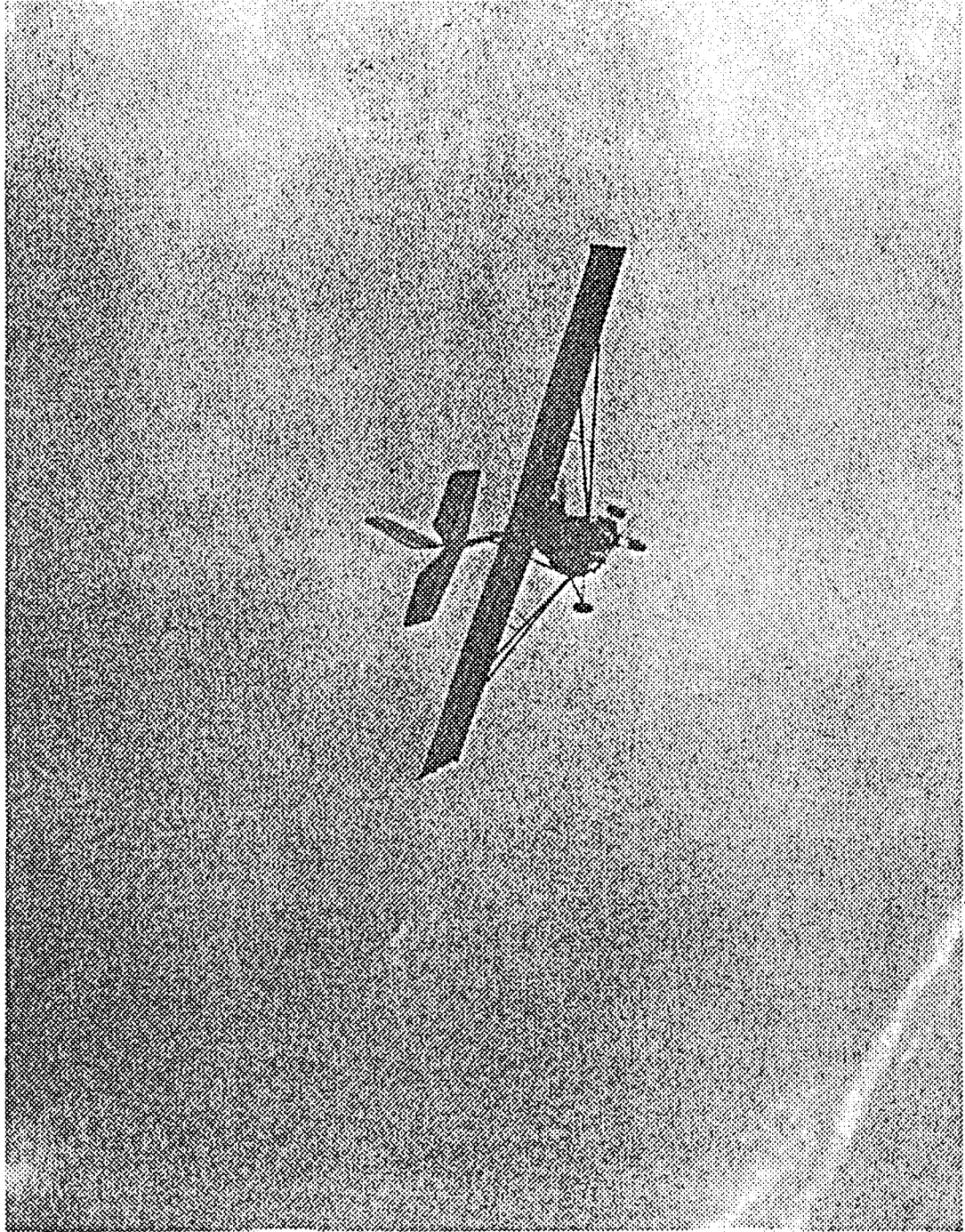
推定場周経路

衝突地点



623005-2

ホームビルト三河式HA-500<sub>2</sub>型超軽量動力機



623006