

**航空事故調査報告書**  
**ランズ式S-6コヨーテⅡUF503型超軽量動力機**  
**福岡県小郡市**  
**平成2年4月16日**

平成3年1月23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 宮内 恒幸

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

ランズ式S-6コヨーテⅡUF503型超軽量動力機（日本航空協会に登録された識別番号JR0215）（複座）は、平成2年4月16日、レジャーのため福岡県小郡市三沢の小郡カントリー倶楽部のゴルフ・コースを利用した場外離着陸場から離陸し、場周飛行中、10時50分ごろ、同ゴルフ場に墜落した。

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、平成2年4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。

#### 1.2.2 調査の実施時期

平成2年4月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

ランズ式S-6コヨーテⅡUF503型超軽量動力機は、平成2年4月16日10時00分ごろ、福岡県小郡市三沢の小郡カンツリー倶楽部の16番ホールのフェアウェイを利用した場外離着陸場において、操縦者ほか2名により組み立てられた後、操縦者により機体点検及びエンジンの試運転が行われたが、異常は認められなかった。

操縦者は、左席に搭乗して10時20分ごろから地上滑走及びジャンプ飛行を実施し、異常のないことを確認した後、北に向けて離陸した。

その後の事故に至るまでの経過は、操縦者によれば、次のとおりであった。

離陸後、対地高度約15メートルまで上昇し、同高度を維持しながら14番ホールのグリーン上空付近を経て離着陸場東側の15番ホール上空に入った（付図1参照）。同15番ホール上空に入って間もなくして着陸のため、操縦かんを左手に握り替えて右手でフラップ・レバーを操作しようとしたとき、右側からの横風を受け、あっという間に左へ流され不安定な飛行状態となった。このため操縦かんを右にとり、姿勢の回復を図ろうとしたが舵がきかず、また、目前に松の木が迫ってきたので操縦かんを引き、接触回避を図ったところ、右傾した機首下げ姿勢となり、わずかに松の枝をかすめて機首部から墜落した。

また、目撃者によれば、「同機は16番ホールから14番ホール・グリーン上空へ飛行して同地点上空から15番ホール方向に向かって大きく右に旋回し、旋回が終わったところに機首をやや下げ、更に右旋回を始めたと思われたところに強風にあおられたのか、旋回方向とは逆に押されたようになり、機首を真下に向けたと思うと、そのまま墜落した。」とのことである。

なお、同日は、同カンツリー倶楽部の休業日であった。

事故発生時刻は、10時50分ごろであった。

### 2.2 人の死亡、行方不明及び負傷

操縦者が重傷を負った。

## 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 航空機各部の損壊に関する情報

機 体	破 損
左 主 脚	折 損
エンジン	破 損
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

な し

## 2.5 乗組員に関する情報

### 2.5.1 操縦者 男 性 59歳

総飛行時間 約100時間（本人の口述による。）

同型式機による飛行時間 約5時間（本人の口述による。）

## 2.6 航空機に関する情報

### 2.6.1 航空機

型 式 ランズ式S-6コヨーテIIUF503型（付図2参照）

総飛行時間 約50時間（操縦者の口述による。）

### 2.6.2 エンジン

型 式 ロータックス式503型

燃 料 混合燃料（40：1）

## 2.7 気象に関する情報

事故現場の南東約4キロメートルに位置する小郡市三井消防署における事故に関連する時間帯の気象観測値は、次のとおりであった。

- 10時00分 天気 晴れ、風向 北西、風速 3メートル／秒、気温 17.0度C、  
湿度 41パーセント
- 11時00分 天気 晴れ、風向 北西、風速 3メートル／秒、気温 18.0度C、  
湿度 40パーセント

## 2.8 その他必要な事項

2.8.1 本飛行に関し、航空法第11条第1項ただし書、第28条第3項及び第79条ただし書の許可は取得されていた。

2.8.2 同機は左席で操縦を行う場合、スロットル・レバーは左手で、フラップ・レバーは右手で操作する構造となっている。

また、事故後の機体調査時、フラップ・レバーは、30度の位置（フルダウンは43度）になっていた。

## 3 事実を認定した理由

### 3.1 解析

3.1.1 事故調査の結果及び操縦者の口述から同機は事故発生まで異常はなかったものと推定される。

3.1.2 操縦者及び目撃者の述べている飛行の状況から、同機は墜落時失速に陥っていたものと推定される。

3.1.3 前項で述べたように同機は墜落時に失速に陥っていたと推定されることから、操縦者が述べている「横風を受け不安定な飛行状態になった」時の同機の速度は失速々度に対しほとんど余裕のない状態であったと考えられ、風の変動の影響により、あるいは、操縦かんを右手から左手に握り替えフラップ操作レバーを操作したときに操縦かんが動き、不安定な飛行状態になったことが考えられる。

3.1.4 操縦者は、目前に松の木が迫ってきたので、これを避けようと操縦かんを引いたため、失速に陥ったものと推定される。

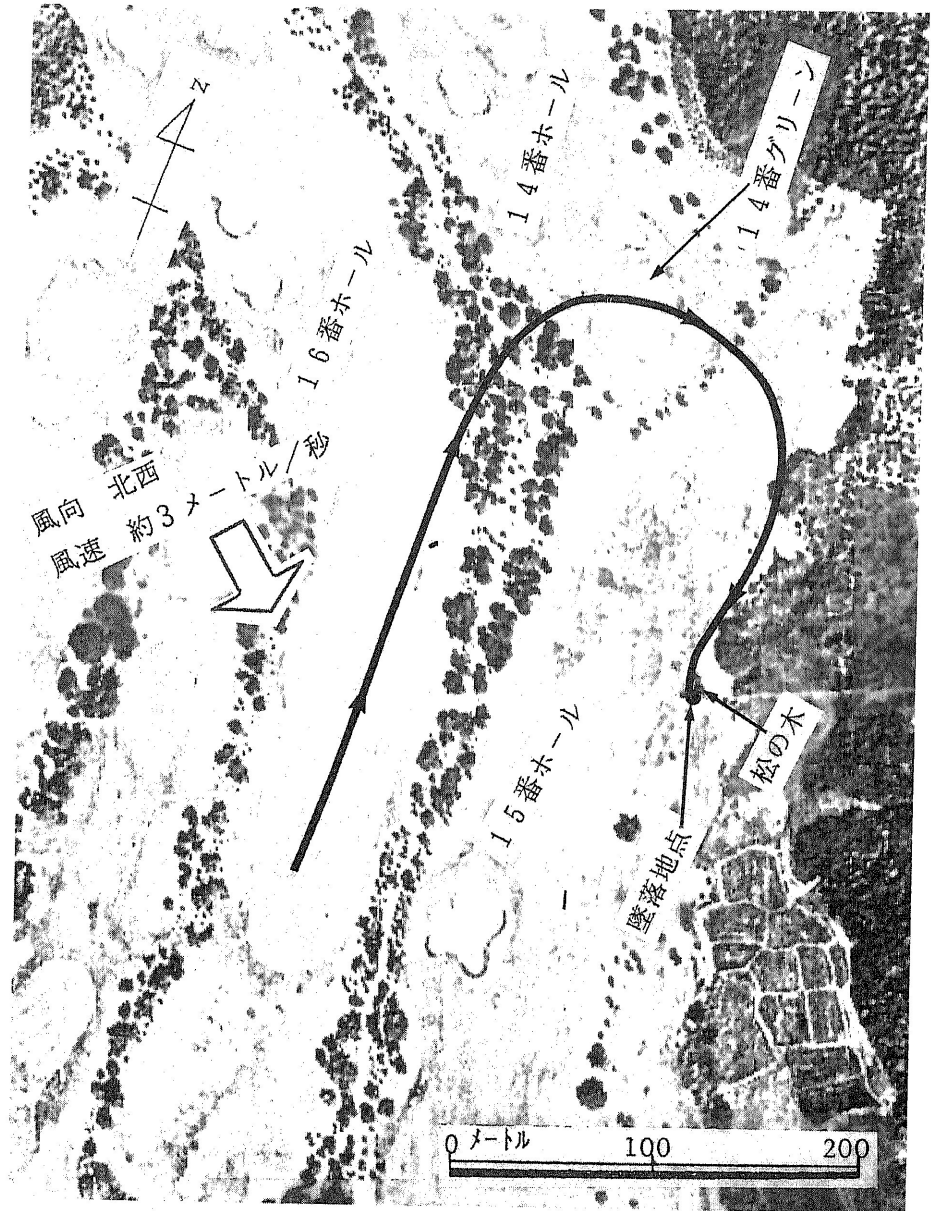
3.1.5 機長は低高度で飛行していたため、速度を対地速度で判断していたことが考えられる。このため、風下側への旋回時に対気速度の低下に気付かず、これが失速に関与したことも考えられる。

3.1.6 操縦者は「高度15メートルまで上昇し、同高度を維持しながら飛行した」と述べている。失速から回復させるには同機の飛行高度は低すぎたものと考えられる。

## 4 原因

本事故は、同機が低高度で飛行中に失速したことによるものと推定される。

付図1 推定飛行経路図



付図 2 ランズ式 S-6 コヨーテ II  
UF503 型  
三面図

