

航空事故調査報告書

ホームビルト三河式HA-500Ⅱ型超軽量動力機JR1055

愛知県幡豆郡一色町

平成6年4月10日

平成7年7月20日

航空事故調査委員会議決

委員長 竹内和之

委員 小林哲一

委員 川井力

委員 東口實

委員 相原康彦

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-500Ⅱ型超軽量動力機（複座）JR1055（財団法人日本航空協会識別番号）は、平成6年4月10日、訓練のため、愛知県幡豆郡一色町の場外離着陸場を離陸し着陸進入中、14時35分ごろ同場外離着陸場の手前の牧草地に墜落した。

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 調査組織

航空事故調査委員会は、平成6年4月11日、本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6年4月12日～13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

JR1055は、平成6年4月10日10時ごろ、愛知県幡豆郡一色町の場外離着陸場に隣接した格納庫において、操縦者によりプロペラ及び燃料が20ℓ入ったタンクが取り付けられ、機体点検、エンジン試運転が行われ、同場外離着陸場において地上滑走を約15分間行ったが、機体及びエンジンには異常は認められなかった。

その後、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。

昼食のため、一旦、プロペラ及び燃料タンクを取り外した。

14時ごろ、再度プロペラ及び燃料タンクを取り付け、同場外離着陸場において、速度約15～20km/hで地上滑走を2回行い、速度約40km/hでノーズ・ギアを浮かして地上滑走を行っていたが、13回目の地上滑走の際、離着陸地帯の終端付近で機体が浮上したため、そのまま離陸した。

海上を周回して、場外離着陸場に戻ろうとしたとき、燃料の臭いがしたため、燃料タンクを確認したところ燃料が異常に減っていると感じ、燃料が漏れて火災が発生すると思い、急いで着陸しなければならないと思った。

進入高度は、堤防の通過高度は通常約80mであるが、このときの堤防の通過高度は低く約30mであった。場外離着陸場に進入するため左旋回をし、旋回が終了するころ操縦桿の負荷がなくなりコントロールが効かなくなって、場外離着陸場の手前の牧草地に機首から墜落し、用水路に突っ込んで停止した。

操縦者は、通行人により救出され救急車で病院に収容された。

事故発生地点は、愛知県幡豆郡一色町大字千間字千生新田の場外離着陸場の東側約130mの牧草地で、事故発生時刻は14時35分ごろであった。（付図1参照）

2.2 人の死亡、行方不明及び負傷

操縦者が重傷（右足大腿部骨折）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

胴 体	センター・フレーム折損
主 翼	左主翼前縁部屈曲
主 脚	湾 曲
プロペラ（木製）	破 損
アフター・ストラット	折 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 47歳

総飛行時間 約70時間

同型式機による飛行時間 約50時間

最近30日間の飛行時間 0時間

なお、同人は、超軽量動力機に関して、財団法人日本航空協会より次のとおり認定を受けている。

技量認定年月日	平成元年12月13日（No.6128）
型式の限定	舵面操縦型
安全管理者	平成4年5月1日
認定員（舵面）	平成5年2月1日
指導員（舵面）	平成5年2月1日

2.6 航空機に関する情報

2.6.1 航空機

型 式	ホームビルト三河式HA-500Ⅱ型
製造番号	B-020
製造年月日	平成4年8月30日
総飛行時間	約50時間

2.6.2 重量

事故当時、同機の重量は約260kgと推算され、仕様書に記載されている最大重量350kg内にあったものと推定される。

2.7 気象に関する情報

操縦者によれば、事故現場付近の事故当時の気象は次のとおりであった。

天気 晴れ、視程 良好、風向 南、風速 3～5m/s

2.8 事実を認定するための試験及び研究

2.8.1 現場調査

墜落地点は、場外離着陸場の東側約130mの農道脇の牧草地で、墜落時に生じたと認められるプロペラの接地痕があり、付近にはプロペラ及び風防の破片が散乱していた。

機体は、墜落地点から農道を挟み約5m離れた用水路の上に被さる形で停止していた。

2.8.2 機体調査

- (1) エンジンは、手回し点検の結果異常はなく、スパーク・プラグを外し点検したところ、スパーク・プラグは正常に燃焼していた状態であった。
- (2) 操縦系統は、墜落時に生じたと思われる損傷を除き、異常は認められなかった。
- (3) 燃料系統は、燃料搭載量が20ℓで燃料タンクには約13ℓ残っており、キャブレタ及び燃料タンクからキャブレタまでの配管にも異常は認められなかった。

なお、消費された燃料量は、地上滑走時間及び飛行時間から、妥当なものであると考えられる。

2.9 その他必要な事項

(1) 機体について

同機に搭載されていたエンジンは、ロータックス582型であり、財団法人日本航空協会から機体の型式認定は取得されていなかった。

なお、原型式の仕様のエンジンは、ロータックス532型である。

(2) 航空法上の許可について

本飛行に際し、航空法第11条第1項ただし書の許可は取得されていなかった。

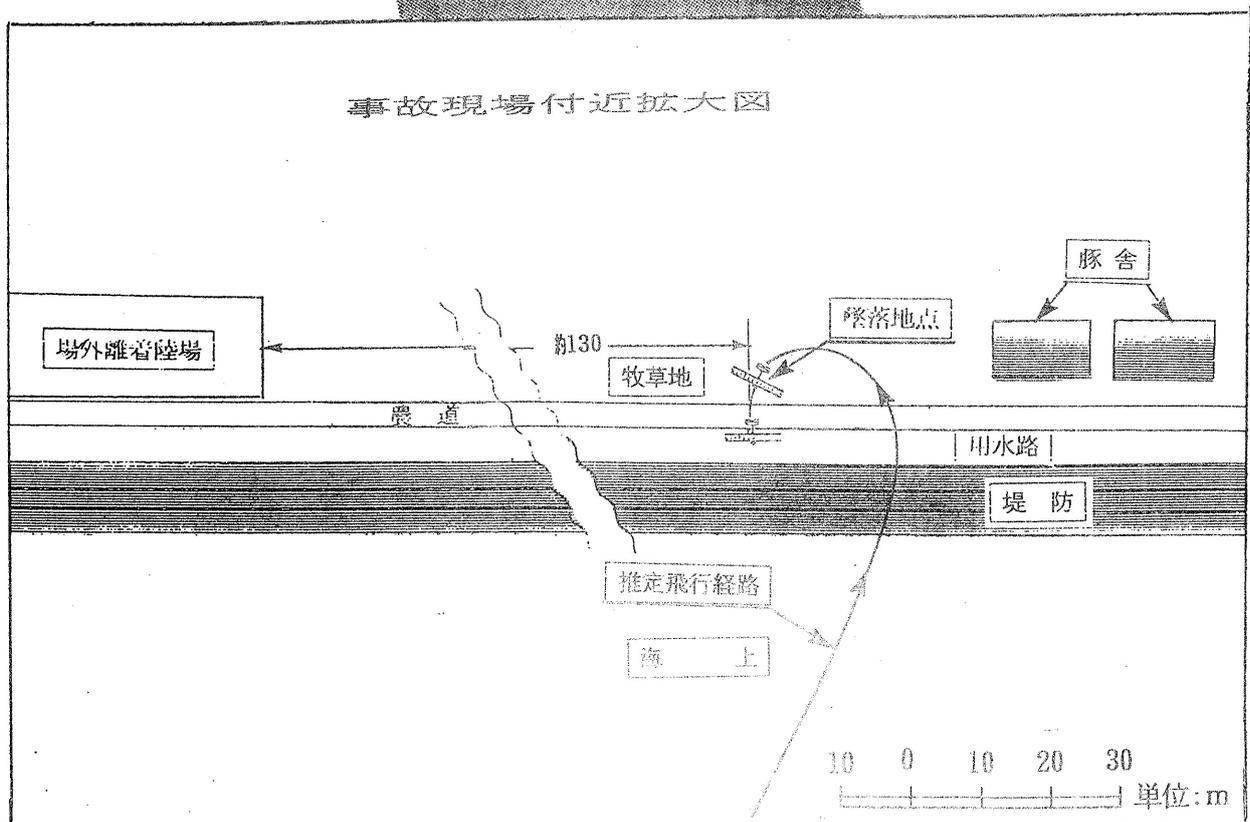
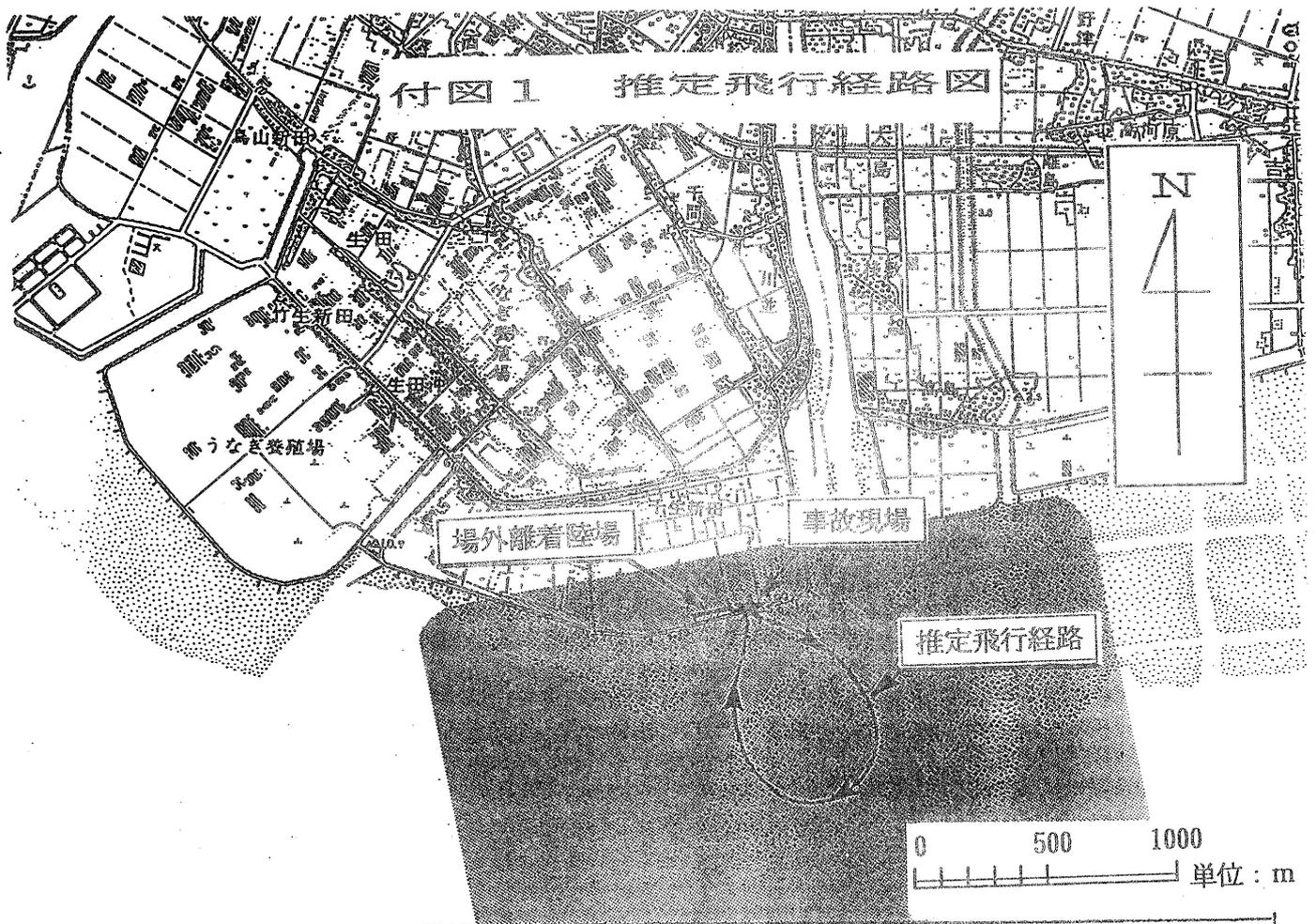
3 事実を認定した理由

3.1 解析

- 3.1.1 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。
- 3.1.2 同機は、調査の結果から、事故発生まで機体及びエンジンに異常はなかったものと推定される。
- 3.1.3 同機は、操縦者が最終旋回の終了する所に操縦桿の負荷がなくなりコントロールが効かなかったと述べていることから、失速に陥り墜落したものと推定される。
- 3.1.4 失速に陥ったことについては、低高度で進入し、離着陸帯に正対する際、急旋回してバンク角を大きく取り過ぎたことによるものと推定される。
なお、操縦者は、燃料が漏れたと思い火災の発生を危ぐして、冷静さを失った可能性が考えられる。

4 原因

本事故は、低高度で進入し、離着陸帯に正対する際、急旋回してバンク角を大きく取り過ぎ、失速に陥り墜落したものと推定される。



付図 2 ホームビルト三河式HA-500Ⅱ型
三面図

単位：m

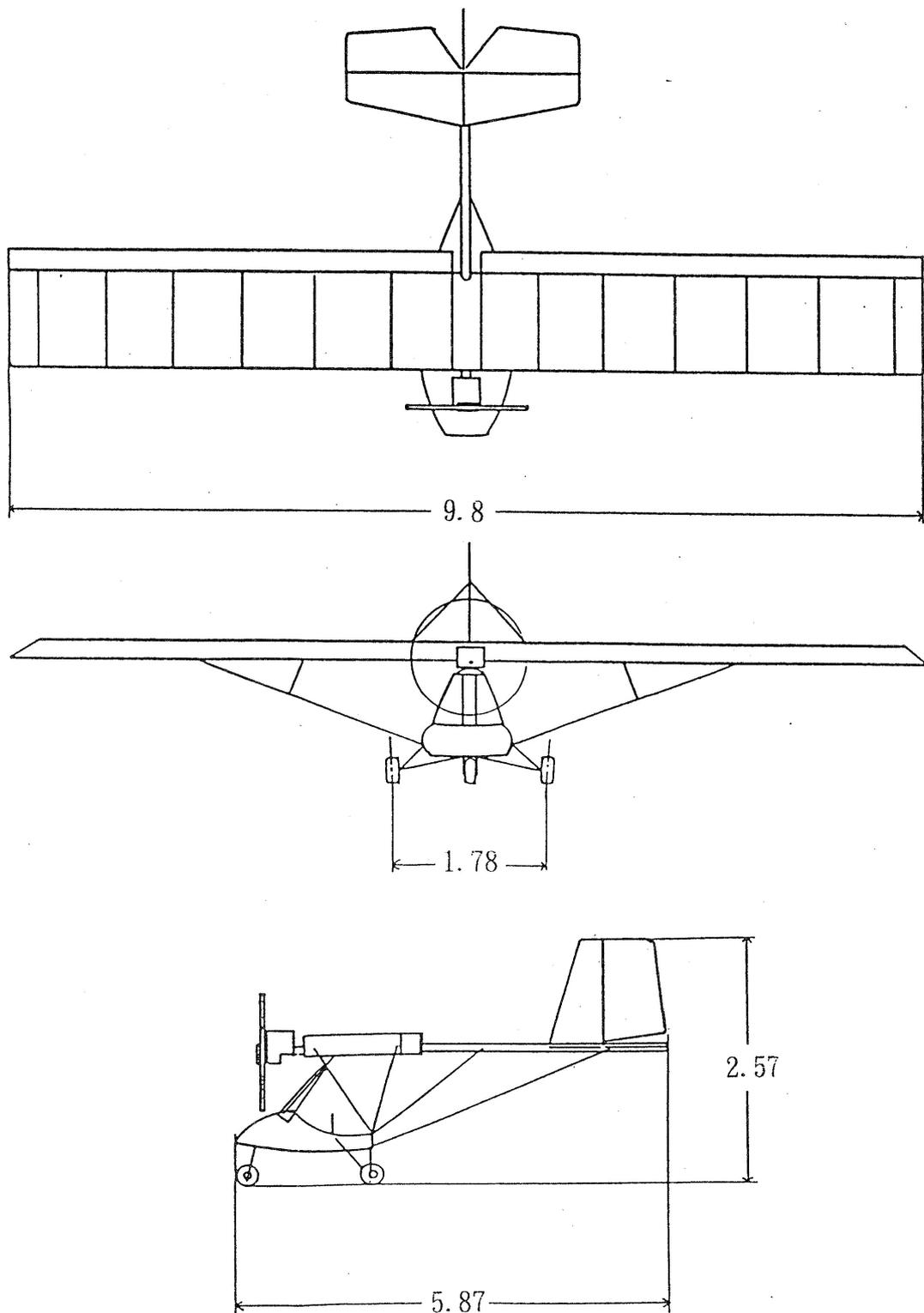


写真 事故機

