

航空事故調査報告書

ウィードホッパー式JC24D-R277型

超軽量動力機JR1262

北海道野付郡別海町

平成7年11月18日

平成8年12月19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

ウィードホッパー式JC24D-R277型超軽量動力機（単座）JR1262（（財）日本航空協会識別番号）は、平成7年11月18日、レジャー飛行中、15時29分ごろ、北海道野付郡別海町の場外離着陸場脇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、死亡した。

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7年11月18日、本事故の調査を担当する主管調査官ほか1名の調査官を指名した。

1.2.2 調査の実施時期

平成7年11月19日～20日 現場調査

2 認定した事実

2.1 飛行の経過

JR1262は、平成7年11月18日、北海道野付郡別海町の個人所有別海フライトパーク内の場外離着陸場（以下、「離着陸場」という。）において、「鳥になりたい会」（以下、「クラブ」という。）のクラブ員によって、15時ごろ格納庫から搬出され、エンジン始動を含む点検が行われた。

その後、クラブ員である操縦者が同機に搭乗して飛行することとなった。そのため、同機はクラブ員によって離着陸場の南東側に運ばれ、クラブ指導員とともに操縦者によりエンジン試運転を含む飛行前点検が行われた。同機には、操縦者が搭乗し、15時20分ごろ、北西に向かって離陸した。

離陸後、事故に至るまでの飛行状況は、目撃していた数名のクラブ員によれば次のとおりであった。

同機は、離陸後、離着陸場北西端上空あたりで左旋回し、離着陸場に平行に南東方向へ牧草地の上空を約800m飛行した。この時の速度は50km/h位に見えた。その後、右へ旋回し、離着陸場から南西方向に約300m離れた牧草地の上空を、離着陸場と平行に北西方向へ高さ50mぐらいで飛行した。

同機は、離着陸場の北西端付近で降下しながら右旋回し、離着陸場の北西側から着陸態勢に入ったように見えたが、着陸するためには、そのコースは多少ふくらんでいた。速度は40km/h位であったと思われる。その後、低速度のままやや上がりながら、南東に向かって約200m飛行し、高度が約40mの時、突然機首が下を向き、ほぼ垂直の姿勢で落下した。同機の飛行中、エンジンに異常があるような音は、聞かれなかった。

同機は、離着陸場の北西端から南南東へ約200mの牧草地に、機首部分を地中に埋没させ、倒立した姿勢で墜落していた。（付図1及び写真1、2参照）

事故発生地点は、北海道野付郡別海町本別56-5番地の牧草地で、事故発生時刻は15時29分ごろであった。

操縦者は、救急車で病院に収容されたが、既に死亡していた。

2.2 人の死亡、行方不明及び負傷

操縦者が死亡した。

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	メインブーム・エンジン取り付け部破損、前方及び中央部 フューズレージ・ブレイス破損
主 翼 プロペラ（木製）	左右主翼湾曲、前方及び後方ウィング・ストラット湾曲 破断して飛散

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 30歳

総飛行時間 約26時間30分

同型式機による飛行時間 約2時間15分

なお、操縦者は、(財)日本航空協会より、次のとおり技量認定を受けている。

技量認定証番号 8254

認定年月日 平成4年9月7日

型式の限定 舵面操縦型

健康診断書 20251

有効期限 平成8年6月5日

2.6 航空機に関する情報

2.6.1 航空機

型 式 ウィードホッパー式JC24D-R277型

型式認定番号 JA91-RD-003

製造番号 0041132

製造年月日 平成7年5月1日

総飛行時間 約4時間55分

2.6.2 重量及び重心位置

事故当時、同機の重量は約193kgと推算され、仕様書に記載されている許容範囲（最大重量225kg）内であったものと推定される。

2.7 気象に関する情報

2.7.1 クラブ員の口述によれば、現場の天気は晴れ、風向は300°～340°、風速は4m/s程度であったが変化していたとのことである。

2.7.2 事故現場の北東約3.5kmに位置する釧路地方気象台計根別地域気象観測所の事故関連時間帯の観測値は、次のとおりであった。

15時00分	天気	晴れ、風向	西北西、風速	1m/s
16時00分	天気	晴れ、風向	北西、風速	2m/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、離着陸場の北西端から南南東へ約200mの牧草地で、機体は倒立し、機首エンジン部は地中に埋没していた。機体付近には計器類が散乱し、プロペラの破片は約20m四方に飛散していた。

2.8.2 機体及びエンジンの調査

機体は、プロペラ、主翼、胴体等に墜落時の衝撃によるものと認められる損傷があったが、それ以外には、操縦系統及び機体フレームの取り付け部を含め、飛行中に異常があった形跡は認められなかった。

エンジンは、地中に埋没し、その衝撃により破壊されており、手回し点検等ができない状態であったが、キャブレタ及び燃料配管等に異常は認められなかった。プロペラ破片の飛散状況及び目撃者の口述から、エンジンは、墜落時まで回転していたものと認められた。

2.9 その他必要な事項

2.9.1 同機の性能

同機の飛行規程によれば、最大重量における上昇性能及び失速速度は、次のとおりである。

最良上昇率飛行速度	56km/h (上昇率 2m/s)
失速速度	40km/h

2.9.2 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たが、同法第28条第3項及び第79条ただし書の許可は取得されていなかった。

3 事実を認定した理由

3.1 解析

3.1.1 同機は、事故発生時まで機体及びエンジンに異常はなかったものと認められる。

3.1.2 同機は、離着陸場に向けて旋回し、高度を下げた後、離着陸場の上空を低速度のままで上昇しようとしたものと推定される。これについては、着陸経路からずれて着陸態勢が整わなかったため、着陸をやり直そうとしたか、若しくは離着陸場の上空を低空飛行しようとした可能性が考えられる。

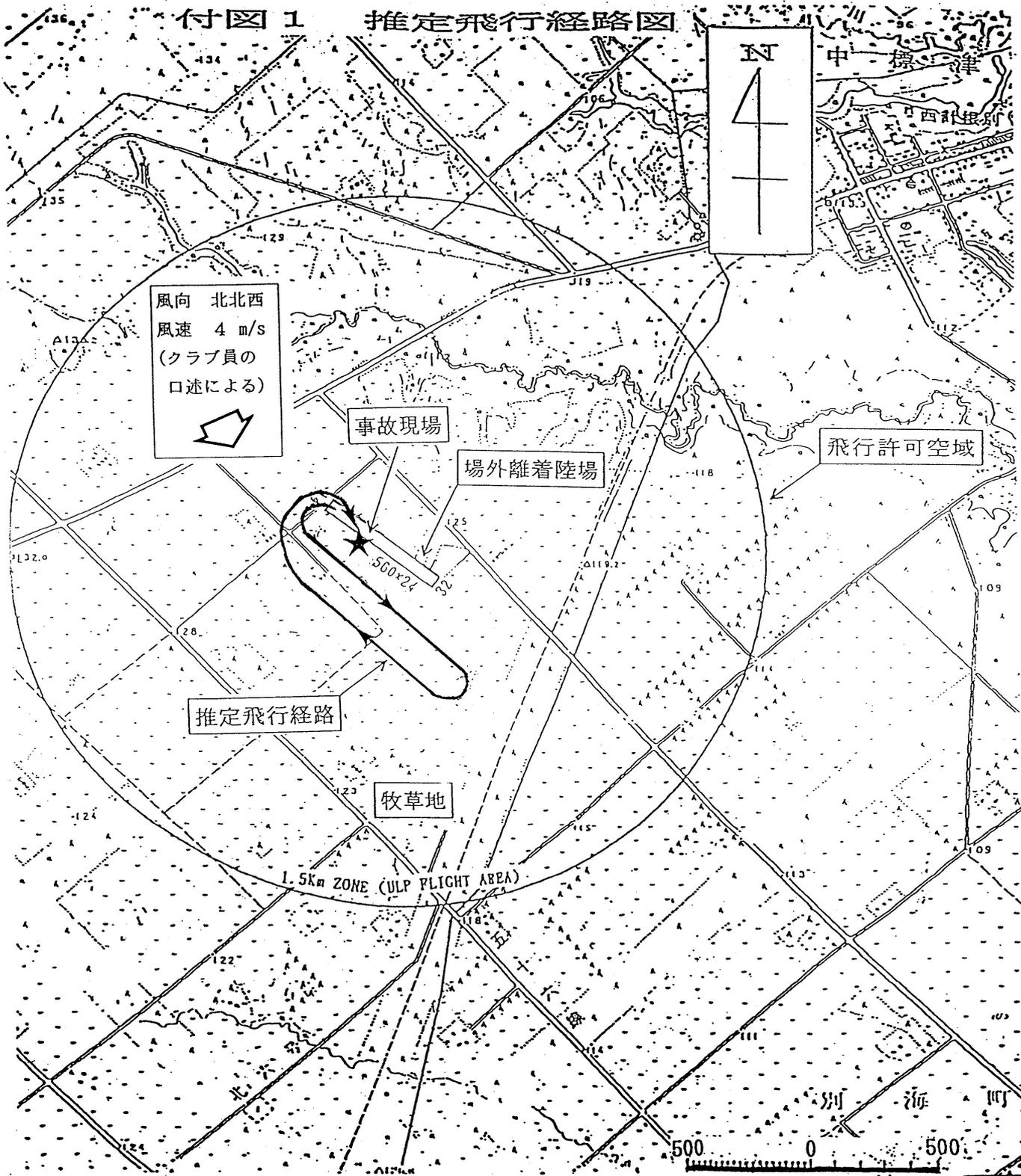
3.1.3 風速に変動がある背風の状況下で、低速度のまま上昇しようとした同機は、失速し、高度が低かったため回復できずに、ほぼ垂直の姿勢で墜落したものと推定される。

4 原因

本事故は、同機が、風速に変動がある背風の状況下で、低速度で上昇しようとして失速し、高度が低かったため回復できずに、墜落したものと推定される。

付図 1

推定飛行経路図



付図 2 ウィードホッパー式 JC24D-R277 型
三面図 (単位: m)

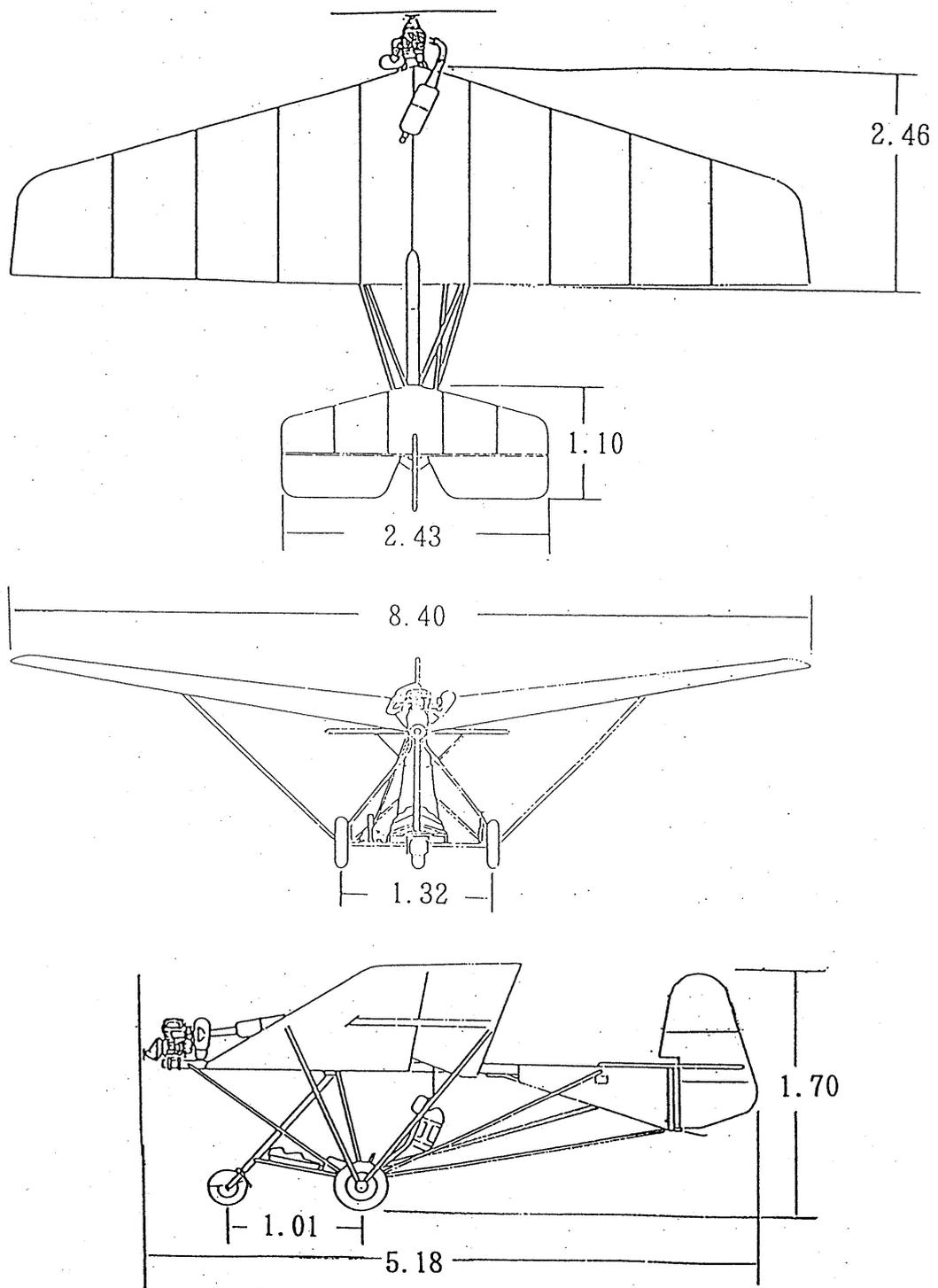


写真 1 事故機の状況



写真 2 埋没した機首部

