

# 航空事故調査報告書

個	人	所	属	超軽量動力機											
朝	日	航	洋	株	式	会	社	所	属	J A 6 7 5 7					
ア	カ	ギ	ヘ	リ	コ	プ	タ	ー	株	式	会	社	所	属	J A 9 4 9 0

個	人	所	属	自作航空機
---	---	---	---	-------

平成19年 1 月26日

航空・鉄道事故調査委員会

本報告書の調査は、個人所属超軽量動力機他 3 件の航空事故に関し、航空・鉄道事故調査委員会設置法及び国際民間航空条約第 13 附属書に従い、航空・鉄道事故調査委員会により、航空事故の原因を究明し、事故の防止に寄与することを目的として行われたものであり、事故の責任を問うために行われたものではない。

航空・鉄道事故調査委員会  
委員長 佐藤 淳 造

個人所屬 自作航空機

# 航空事故調査報告書

所 属 個人  
型 式 自作航空機（タイタン社製トルネード 型(推定)、複座）  
識別番号 なし  
発生日時 平成18年8月13日 06時50分ごろ  
発生場所 茨城県常総市

平成18年12月13日

航空・鉄道事故調査委員会（航空部会）議決

委 員 長	佐 藤 淳 造（部会長）
委 員	楠 木 行 雄
委 員	加 藤 晋
委 員	豊 岡 昇
委 員	垣 本 由紀子
委 員	松 尾 亜紀子

## 1 航空事故調査の経過

平成18年8月14日、主管調査官ほか1名の航空事故調査官を指名した。  
原因関係者から意見聴取を行った。

## 2 認定した事実

### 2.1 飛行の経過

個人所属自作航空機（以下「同機」という。）は、平成18年8月13日（日）、レジャーのため、操縦者1名が搭乗し、茨城県守谷市の守谷場外離着陸場を05時55分ごろ離陸した後、雲上飛行となったので雲の隙間を探したが見つけられずに雲中を降下し、茨城県常総市伊左衛門新田の水田（守谷場外離着陸場から北に約1.5km、北緯36度04分28秒、東経139度56分09秒）に不時着した際、機体を大破し

た。

(1) 気象に関する情報

天気： 不良 視程： 不良

(2) 死傷の有無 なし

(3) 航空機の損壊の程度 大破

(4) 火災発生の有無 なし

(5) 調査において判明した事項

平成18年8月13日05時36分の水戸地方気象台発表の天気概況

茨城県では、引き続き13日の宵の内まで、大気の状態が不安定のため、雷の発生する場所があるでしょう。また、13日朝の内まで濃い霧の発生する所があるでしょう。落雷、突風、降ひょう、視程障害に注意して下さい。

操縦者の口述

雲量は80%、霧がでていたが飛行できると考えて離陸し、いつの間にか雲に入ってしまった。その時の高度は約500ftだった。すぐに下に潜ろうとしたが霧が濃くなり、近くに高圧線もあったので上昇し、1,200ftくらいで雲の上にてた。

遠くに見える山頂との関係を維持して、守谷から離れないように注意しながら雲の隙間を探したが見つからなかった。雲上で1時間ほど飛行した後、離陸した場所のほぼ上空を保持しているつもりで雲の下に降りてみたところ、農道が見えたのでそこに不時着しようとしたが、高度は低く、視程が悪かったために農道には降りられず、水田に不時着してしまった。

目撃者の口述

視程は50mほどしかなかったので一部始終見ていたわけではないが、南西から小型機が低空で飛行してきて、右に4回ほど旋回した後不時着した。

日出時刻：04時56分

(付図1及び写真参照)

2.2 航空機乗組員等に関する情報

操縦者 男性 64歳

総飛行時間 約2,000時間

同型式機による飛行時間 約7時間

(上記時間は操縦者の口述による)

2.3 航空機に関する情報

(1) 航空機の型式

製造者： タイタン・エアクラフト・カンパニー（米国）（推定）

名称： トルネード 型（推定） 複座

（注）事故現場における機体の確認ができなかったため推定である。また製造者はキットメーカーであるため同機の実際（注）の組立製造者は不明である。

総飛行時間 不明

(2) エンジンの型式 ロータックス式 5 8 2 型（推定）

（注）事故現場における確認ができなかったため推定である他、改造されていたものと推定される。

総使用時間 不明

（付図 2 参照）

## 2.4 航空法の許可

(1) 航空法第 11 条第 1 項ただし書き（試験飛行等）の許可 なし

(2) 航空法第 28 条第 3 項（業務範囲外の行為）の許可 なし

(3) 航空法第 79 条ただし書き（離着陸の場所）の許可 なし

## 3 事実を認定した理由

(1) 気象の関与 あり

(2) 操縦者の関与 あり

(3) 機材の関与 なし

(4) その他の関与 なし

(5) 判明した事項の解析

2.1 (5) 及び で述べたように、離陸時に有視界気象状態ではなく、その後の飛行中も有視界気象状態を維持していなかったものと推定される。

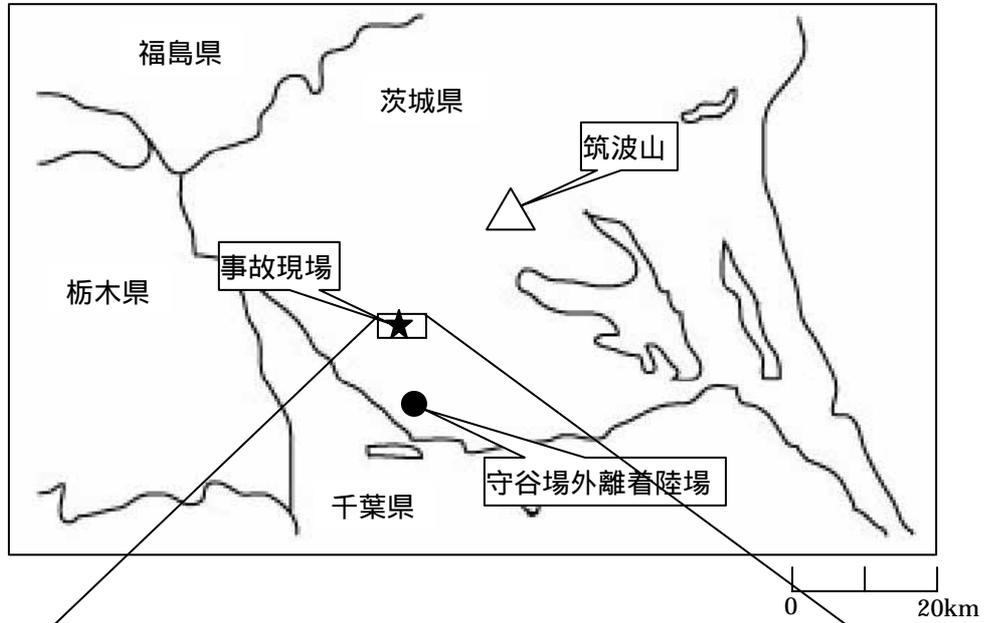
なお離陸後、誤って雲中に入った場合、速やかに当該離着陸場に引き返すことが可能となるよう事前に計画すべきであったと考えられる。

操縦者は、航空法上必要な申請を行い、許可を取得して、許可された条件の範囲内で飛行を行うべきであった。

## 4 原因

本事故は、同機が、有視界気象状態が維持できるかどうかを確認せずに離陸し、雲上飛行を行い、雲中を降下した後、水田に不時着した際、転覆したため、機体を大破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



国土地理院 2万5千分の1 地形図を使用

付図2 タイタン社製トルネード 型三面図

単位：m

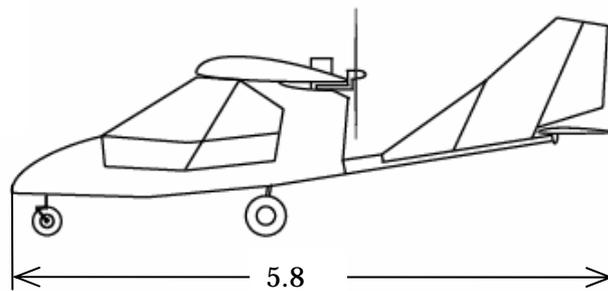
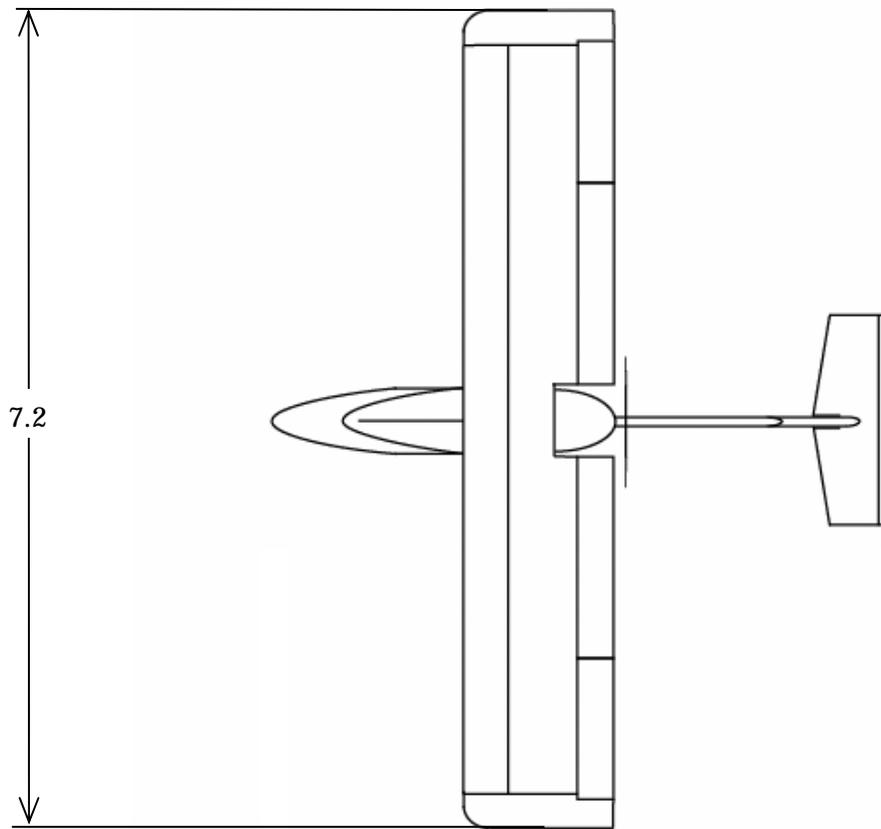
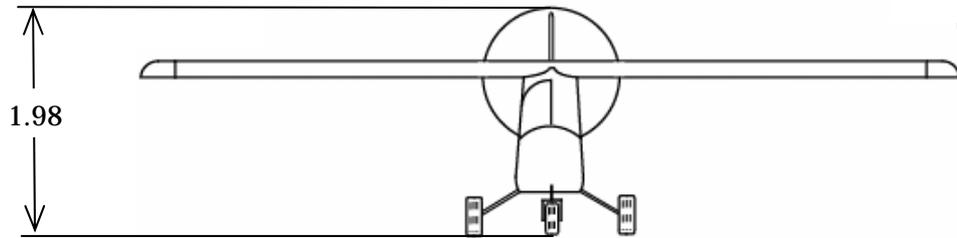
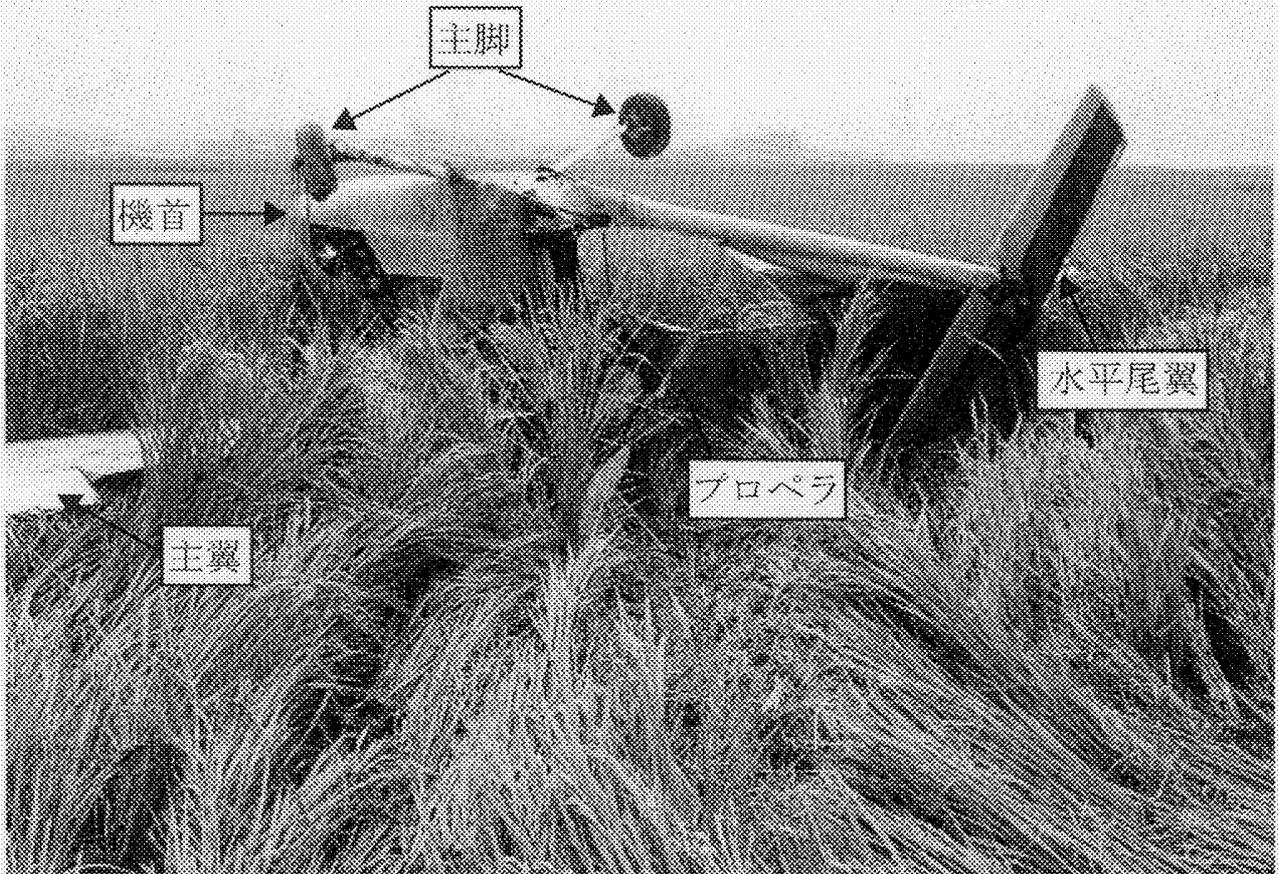


写真 事故機



## 参 考

本報告書本文中に用いる解析の結果を表す用語の取扱いについて

本報告書の本文中「3 事実を認定した理由」に用いる解析の結果を表す用語は、次のとおりとする。

断定できる場合

・・・「認められる」

断定できないが、ほぼ間違いない場合

・・・「推定される」

可能性が高い場合

・・・「考えられる」

可能性がある場合

・・・「可能性が考えられる」