

航空事故調査報告書
クイックシルバー式MXⅡ型超軽量動力機
石川県河北郡津幡町
昭和63年5月10日

昭和63年11月30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

クイックシルバー式MXⅡ型超軽量動力機は、昭和63年5月10日、レジャー飛行の目的で石川県河北郡津幡町字湖東の場外離着陸場の誘導路を滑走路に見立てて離陸したが、その直後配電線に接触して墜落した。

同機には、操縦者ほか1名が搭乗していたが、操縦者は軽傷を、同乗者は重傷を負った。

同機は大破し、火災が発生した。

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5月10日、運輸大臣から事故発生 of 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

昭和63年5月11日

現場調査

627001

1.2.3 原因関係者からの意見聴取

意見聴取を行つた。

2 認定した事実

2.1 飛行の経過

クイックシルバー式MXⅡ型超軽量動力機は、昭和63年5月10日、石川県河北郡津幡町字湖東169-172の場外離着陸場において、操縦者により整備及び点検が行われた。

その後の経過については、操縦者によれば次のとおりであった。

09時40分ごろ操縦者のみが搭乗して、滑走路から離陸して約15分間滑走路を使用してタッチ・アンド・ゴー及びロー・パス並びに誘導路を使用してロー・パス等を行い着陸した。

その後、操縦者は誘導路からの飛行を意図し、見物していた者を右席に同乗させて操縦者が左席に搭乗し付図のA点から北東に向かってフル・パワーで離陸のための滑走を開始した。

操縦者は、計器速度約55キロメートル/時で機首上げ操作を開始し、速度約60キロメートル/時で出発点から約35メートル付近のB点で浮揚した。

この直後操縦者は、同機の上昇率から判断して前方の配電線を越えられるかどうか危惧したが、すでに同誘導路には着陸できないと判断して飛行を継続した。

操縦者は、フル・パワーのまま、A点の前方約100メートル先の吹き流し(高さ8メートル)を避けるため左へ旋回しながら格納庫を越え、次いで直前に迫った配電線を避けようとして、大きな機首上げ操作を行ったが、同機はその直後に失速状態に陥った。

同機は主車輪が地上高約9メートルに展張されていた配電線にひっかかり、ほぼ真下の道路際に墜落した。

事故発生時刻は、10時19分ごろであった。

2.2 人の死亡、行方不明及び負傷

操縦者は軽傷、同乗者は重傷を負った。

627002

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

主 翼	焼 損
尾 翼	破 損
胴 体フレーム	焼 損
プロペラ	焼 損

2.4 航空機以外の物件の損壊に関する情報

配電線 2 本 切 断

2.5 乗組員に関する情報

操縦者	男性 39歳
総飛行時間	約30時間(推定)

2.6 航空機に関する情報

2.6.1 航空機

型 式	クイックシルバー式MX II型超軽量動力機(複座式)
総飛行時間	約10時間(推定)

同機の操縦方式は方向舵と昇降舵による2舵式である。

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

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、天気曇り、風は無風で、視程は良好とのことであった。

2.8 その他必要な事項

2.8.1 誘導路は幅11メートル、長さ100メートル、未舗装であった。

627003

2.8.2 配電線は誘導路から約1メートル高い道路に沿って地上高約9メートルに展開されていた。

2.8.3 同機の製造会社発行の同型式機の性能諸元のうち当該事故に関連するものは次のとおりである。

- ・ 離陸性能 50フィート(約15メートル)の高度越えまで 300フィート(約90メートル)
上記のうち地上滑走100フィート(約30メートル)
- 着陸性能 50フィート(約15メートル)の高度から 200フィート(約60メートル)
上記のうち 地上滑走100フィート(約30メートル)

なお、これらの性能数値は、標準大気、海面上、操縦者重量(2名分)350ポンド(約160キログラム)の場合である。

3 事実を認定した理由

3.1 解析

3.1.1 当時の気象は、事故に関連はなかったものと推定される。

3.1.2 当該事故発生時において、同機は、未舗装状態の誘導路で約35メートルの地上滑走後浮揚したことから、2.8.3に前述した同型式機の性能に照らし、十分なエンジン出力を有していたものと推定され、事故発生まで異常はなかったものと推定される。

3.1.3 旋回に際し横滑り等が発生しやすい2舵式操縦方式である同機が当时无風状態の中、離陸後前方の吹き流しを避けようとして左旋回を行いながら上昇飛行したため同機の上昇性能は、性能諸元に記されている値を下まわっていたものと推定される。

3.1.4 同機は、配電線が直前に迫った際、操縦者が回避のための機首上げ操作を行ったが主車輪が配電線に引っかかり、前のめりとなり墜落したものと推定される。

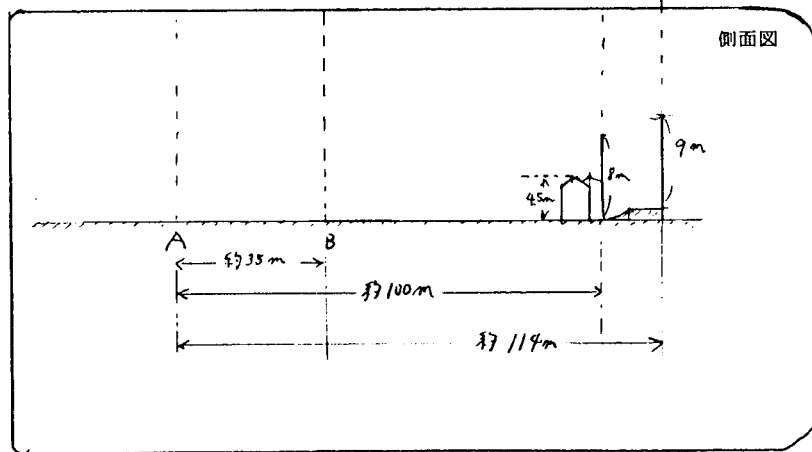
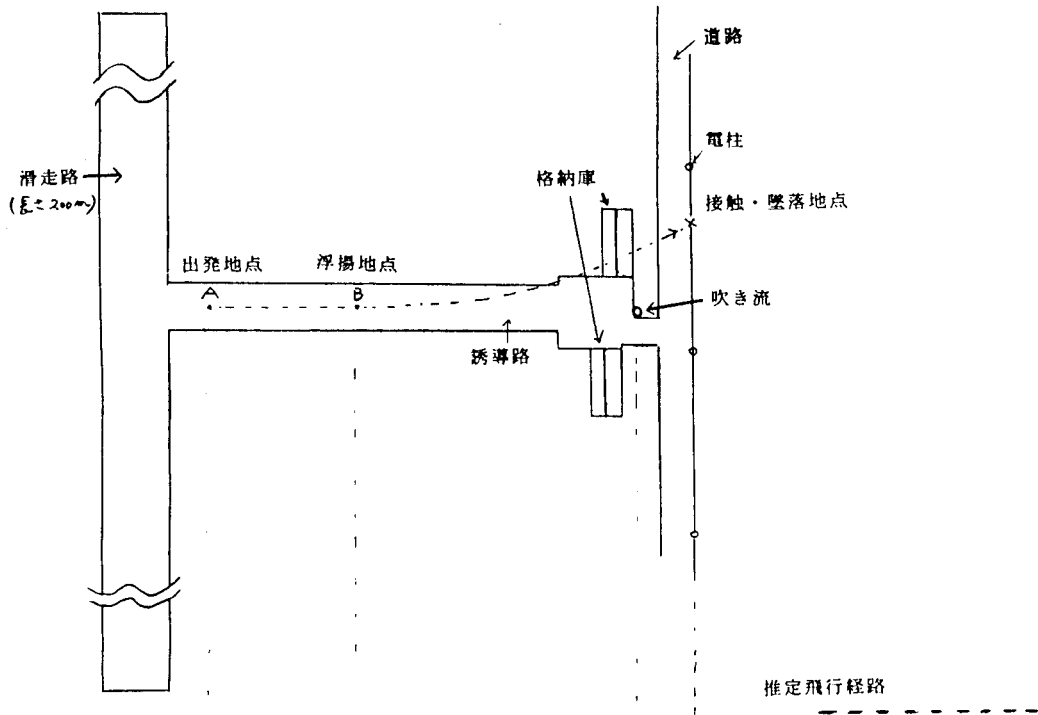
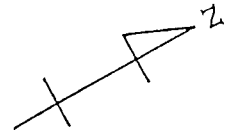
627004

4 原因

本事故の原因は、前方に障害物がある誘導路から離陸して障害物を回避のための操作を行ったが、配電線に接触したことによるものと推定される。

627005

推定飛行経路図



627006