

航空事故調査報告書

ポラリス式ローマックトライクTT-R503S型超軽量動力機(水上機)

神奈川県逗子市

平成2年10月21日

平成3年9月18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

ポラリス式ローマックトライクTT-R503S型超軽量動力機(日本航空協会に登録した識別番号JR-7021)(水上機、複座)は、平成2年10月21日、神奈川県逗子市の逗子マリーナ沖においてレジャー飛行中、16時10分ごろ、同マリーナ内に停泊中のヨットのマストに接触して墜落した。

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10月22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10月22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

ポラリス式ローマックトライクTT-R503S型超軽量動力機(水上機)は、平成2年10月20日、神奈川県逗子市の逗子マリーナ内において操縦者ほか1名により組み立てられ、レジャー飛行が行われた後同マリーナ内に係留された。

操縦者は、10月21日09時30分ごろ逗子マリーナに到着したが、風が強かったため午前中は飛行を行わなかった。午後になって風が静まったので飛行することとし、15時40分ごろ係留地点から海上走行して飛行許可区域に向った。

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。

15時50分ごろ付図1に示すA地点付近に到着した。離水前の準備及び点検を実施し、異常のないことを確認した後15時55分ごろ北に向けて離水した。高度約30メートルまで上昇し、右旋回して約5分間場周飛行を行ったが、不安定な風が吹いており危険を感じたため、飛行を中断して16時00分ごろ付図1に示すB地点付近に着水した。その後、C地点付近の海上で風が静まるのを待ったが、静まらないので帰投することとした。

係留地点へ向けてD地点付近を海上走行中、突然、東の方向から強い横風を受けて同機は大きく揺れ不安定な姿勢となった。直ちにエンジン出力を少し増加するとともに機首を風上にとり姿勢の回復を図ろうとしたところ、同機はあっという間に1メートル位浮揚した。姿勢が不安定なままであるため直ちに着水すると転覆する恐れがあると判断し、引き続き上昇して姿勢を安定させてから着水しようと、エンジン出力を更に増加して高度約150メートルまで上昇してE地点付近を飛行中、強い東風に遭遇し両翼がバタバタ揺れ危険を感じた。機首を風上にとりエンジン出力の調整を行う等姿勢の回復操作に専念している間に、陸に近づき気が付くと高度が約30メートルまで下がっており、その後間もなくして前方に大勢の人が集まっている埠頭が見えたので回避しようとして右への旋回操作を行ったところ、目前に停泊中のヨットが接近した。これを通過可能と判断して回避しなかったところ、同機は、ヨットのマスト(高さ約24メートル)及び同支線に接触して桟橋上のG地点に墜落した。操縦者は接触直前に同機から脱出して海に飛び込み目撃者に救助されて病院に収容された。

事故発生時刻は、16時10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

機体フレーム 破 損

プロペラ 破 損

インフレーター・ポート 破 損

2.4 航空機以外の物件の損壊に関する情報

停泊中のヨットの後方マスト・ステーワイヤ切断

2.5 乗組員に関する情報

操縦者 男 性 48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 83時間25分

2.6 航空機に関する情報

2.6.1 航空機

型 式 ポラリス式ローマックトライクTT-R503S型

総飛行時間 83時間25分

2.6.2 エンジン

型 式 ロータックス式503型

総飛行時間 83時間25分

燃 料 混合燃料（40：1）

2.7 気象に関する情報

2.7.1 事故現場の東約3.5キロメートルに位置する逗子消防署及び事故現場の西約8キロメートルに位置する横浜地方気象台江ノ島地域気象観測所の当日の観測値は、次のとおりであった。

逗子消防署

09時00分 天気 晴れ、風向 北、風速 2.7メートル/秒、
気温 17.8度C、気圧 1020ミリバール
12時00分 天気 晴れ、風向 北、風速 3.3メートル/秒、
気温 21.4度C、気圧 1018ミリバール
15時00分 天気 晴れ、風向 北、風速 3.3メートル/秒、
気温 22度C、 気圧 1017ミリバール

江ノ島地域気象観測所

09時00分 風向 北北東、風速 2メートル/秒、気温 17.6度C
日照時間 1.0
12時00分 風向 北東、 風速 2メートル/秒、気温 20.3度C
日照時間 1.0
15時00分 風向 北東、 風速 3メートル/秒、気温 20.0度C
日照時間 1.0
16時00分 風向 北東、 風速 3メートル/秒、気温 19.7度C
日照時間 1.0

2.7.2 事故前日の10月20日09時気象庁発表の沿岸波浪24時間予想図によれば、21日09時における相模湾における風は、風向 北東、風速 11メートル/秒となっていた。

2.8 その他必要な事項

2.8.1 同操縦者の所属するクラブでは、「逗子マリーナ沖水上飛行空域利用管理規則」により、飛行空域の利用を「風速は4m/秒以下とし、いきつき、突風が無く上空に危険が予想される擾乱気流が無い場合のみとする」と定めている。

2.8.2 本飛行に関し、航空法第11条第1項但し書き及び同法第28条第3項の許可は取得されていた。

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 沿岸波浪24時間予想図の予想風速及び操縦者の口述から、当時海上ではかなり強い風が吹いていたことが考えられる。

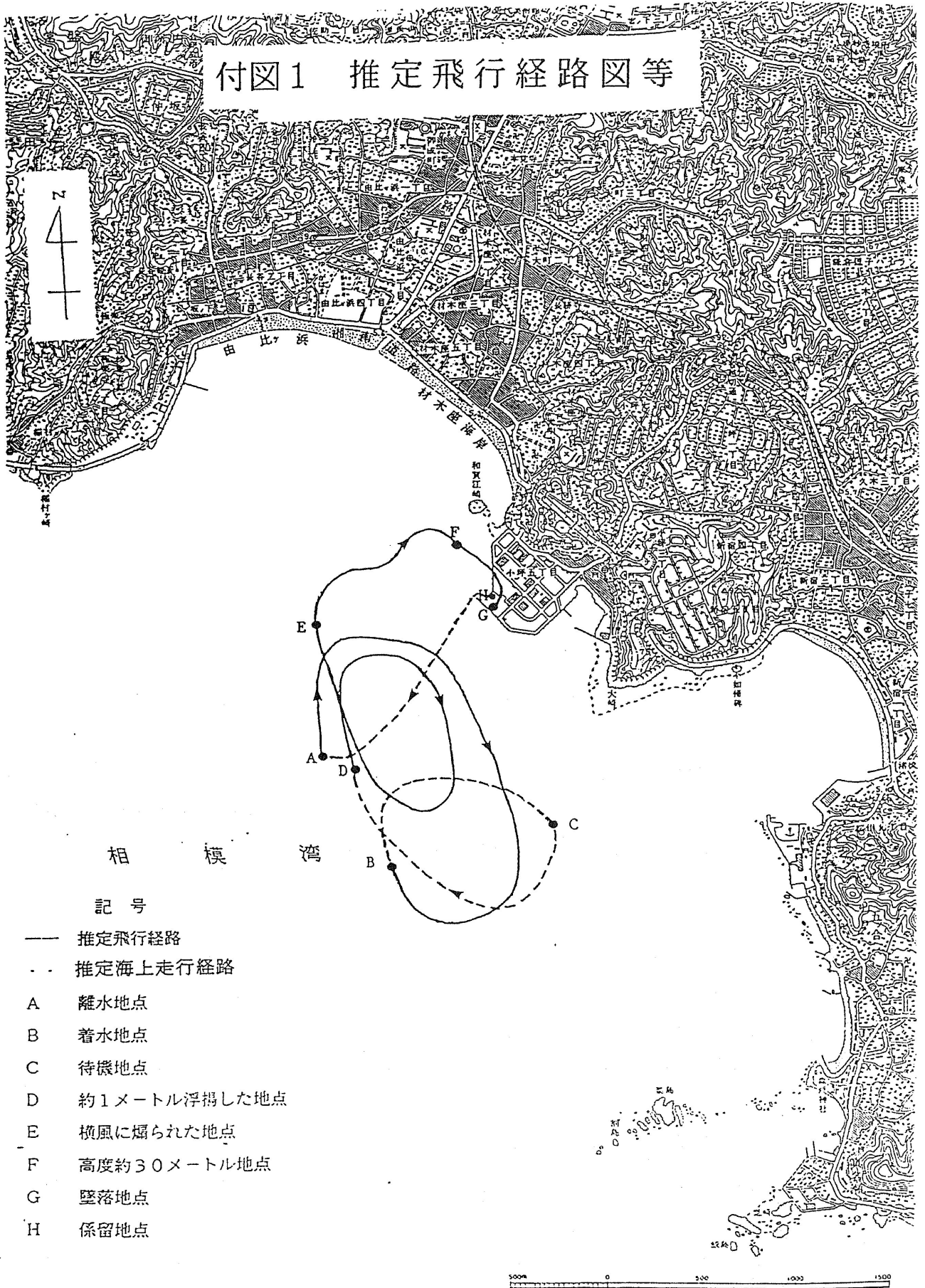
3.1.3 同機が係留地点へ向けて海上走行中、突然、東からの強い横風を受けて浮揚したことについては、操縦操作に適切を欠いたことによるものと推定される。

3.1.4 同機がヨットのマストに接触したことについては、操縦者が同機の姿勢の回復及び埠頭への接近回避操作に専念していたためヨットに接近するまでその存在に気付かず、また、気付いた後も自機の高度の判断を誤り、回避操作を行わなかったことによるものと推定される。

4 原因

本事故は、同機が海上走行中に強い横風を受けて浮揚し、操縦者が姿勢回復等の操作に専念していたためヨットの存在に気付くのに遅れ、また、気付いた後も自機の高度の判断を誤ったことによるものと推定される。

付図1 推定飛行経路図等



付図2 ポラリス式ローマックトライク
TT-R503S型 三面図

