

**航空事故調査報告書**  
クイックシルバー式MXⅡHP-R503型超軽量動力機  
北海道川上郡弟子屈町  
平成3年12月8日

平成4年11月5日

航空事故調査委員会議決

委員長 竹内和之

委員 吉末幹昌

委員 宮内恒幸

委員 東 昭

委員 東 口 實

## 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MXⅡHP-R503型超軽量動力機（(財)日本航空協会に登録された識別番号JR0542）は、平成3年12月8日、飛行訓練のため北海道川上郡弟子屈町の場外離着陸場を離陸した直後、エンジンが停止し、09時56分ごろ、同離着陸場内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 事故の通知及び調査組織

航空事故調査委員会は、平成3年12月9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3年12月10日～11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

クイックシルバー式MXⅡHP-R503型超軽量動力機（複座、2舵式）は、平成3年12月8日、北海道川上郡弟子屈町字跡佐登原野75線18の1の牧草地の場外離着陸場（以下「場外離着陸場」という。）において、09時15分ごろから操縦者により飛行準備が行われた。

その後、事故に至るまでの経過については、操縦者によれば次のとおりであった。

09時30分ごろエンジンの暖機運転を開始したが、約10分後に飛行仲間の1人が場外離着陸場に到着したため、その者の機体を格納庫から出すのを手伝うため、いったんエンジンを停止した。

その約15分後の09時55分ごろ、再度エンジンを始動して右席での操縦を練習するため右席に搭乗し、既に飛行準備が終わっていたため暖機運転を実施せず飛行を開始した。

スロットルを全開にし約60メートル滑走し、自然浮揚する速度になったころ、機首上げ姿勢を取って浮揚した。このとき、右席での飛行が2回目で緊張していたのか、意味なくスロットル・レバーをほぼアイドル位置まで急激に引いてしまったところエンジンが停止した。その時の高度は約5メートルであった。

失速させないように、速度をつけようとして直ちに操縦桿を前に押したところ、機首下げ姿勢で墜落した。

なお、飛行仲間2人が場外離着陸場の北西端付近でそれぞれの機体の飛行準備をしていたが、事故発生時の状況は目撃しておらず、同機が墜落した後これに気付いた。

操縦者は、10時30分ごろ救急車でいったん同町内の病院に収容され応急手当を受けた後、釧路市内の病院に転送された。

事故発生地点は、北海道川上郡弟子屈町字跡佐登原野75線18の1の牧草地に設定した場外離着陸場内で、事故発生時刻は、09時56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

左右トライアングル・バー・ダウン・チューブ	折 損
左右ローワー・テール・ブーム・チューブ	折 損
左右ノーズ・ストラット	折 損
ペダル・マウント・チューブ	折 損
シート・マウント・アセンブリ	折 損
主脚柱（アクセル）	折 損
エレベータ・プッシュ・プル・チューブ	折 損
操縦桿	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 50歳

総飛行時間	63時間54分
同型式機による飛行時間	43時間46分
最近30日間の飛行時間	3時間02分

## 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MXⅡHP-R503型
製造年月日	昭和62年8月19日
総飛行時間	200時間22分

### 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）

### 2.6.3 重量及び重心位置

事故当時、同機の重量は約235キログラムであったものと推算され、同機の型式仕様書に記載された最大重量の317.5キログラム以内であったものと推定される。

### 2.7 気象に関する情報

操縦者及び飛行仲間によれば、事故当時の事故現場の気象は、天気は晴れ、視程は良好で、風は1～2メートル/秒の南風であった。

現場の南約3キロメートルの位置にある釧路地方気象台川湯地域気象観測所（標高133メートル）における観測値は次のとおりである。

09時00分 風向 南東、風速 1メートル/秒、気温 -6.8度C、日照時間 0.6

10時00分 風 無風、気温 -5.3度C、日照時間 0.6

### 2.8 その他必要な事項

#### 2.8.1 エンジン等の調査

エンジン、燃料系統及び電気系統について外観検査及び一部取り外し検査を実施した結果、エンジン停止に結び付く不具合は認められなかった。

#### 2.8.2 場外離着陸場の状況

場外離着陸場は標高約130メートル、巾約50メートル、長さ約250メートルで、事故当時は地表面から約20センチメートル下までは凍土の状態になっていた。

#### 2.8.3 同機の操縦桿及びスロットル・レバーの位置

同機の操縦桿は左右の座席の中間にあり、また、スロットル・レバーは左座席の左側及び右座席の右側にそれぞれ装備されている。

#### 2.8.4 航空法上の許可

本事故の飛行に関し、航空法第28条第3項及び第79条ただし書きに基づく許可は取得されていたが、同法第11条第1項ただし書きに基づく許可については更新のため申請中であり、平成3年11月19日をもって許可の期間が切れていた。

### 3 事実を認定した理由

#### 3.1 解析

3.1.1 調査の結果、同機は事故発生までは異常はなかったものと推定される。

3.1.2 操縦者によれば、同機の浮揚後、意味なくスロットル・レバーをほぼアイドル位置まで急激に引いてしまい、高度約5メートルでエンジンが停止し、直ちに操縦桿を前に押したところ、機首下げ姿勢で墜落したとのことである。

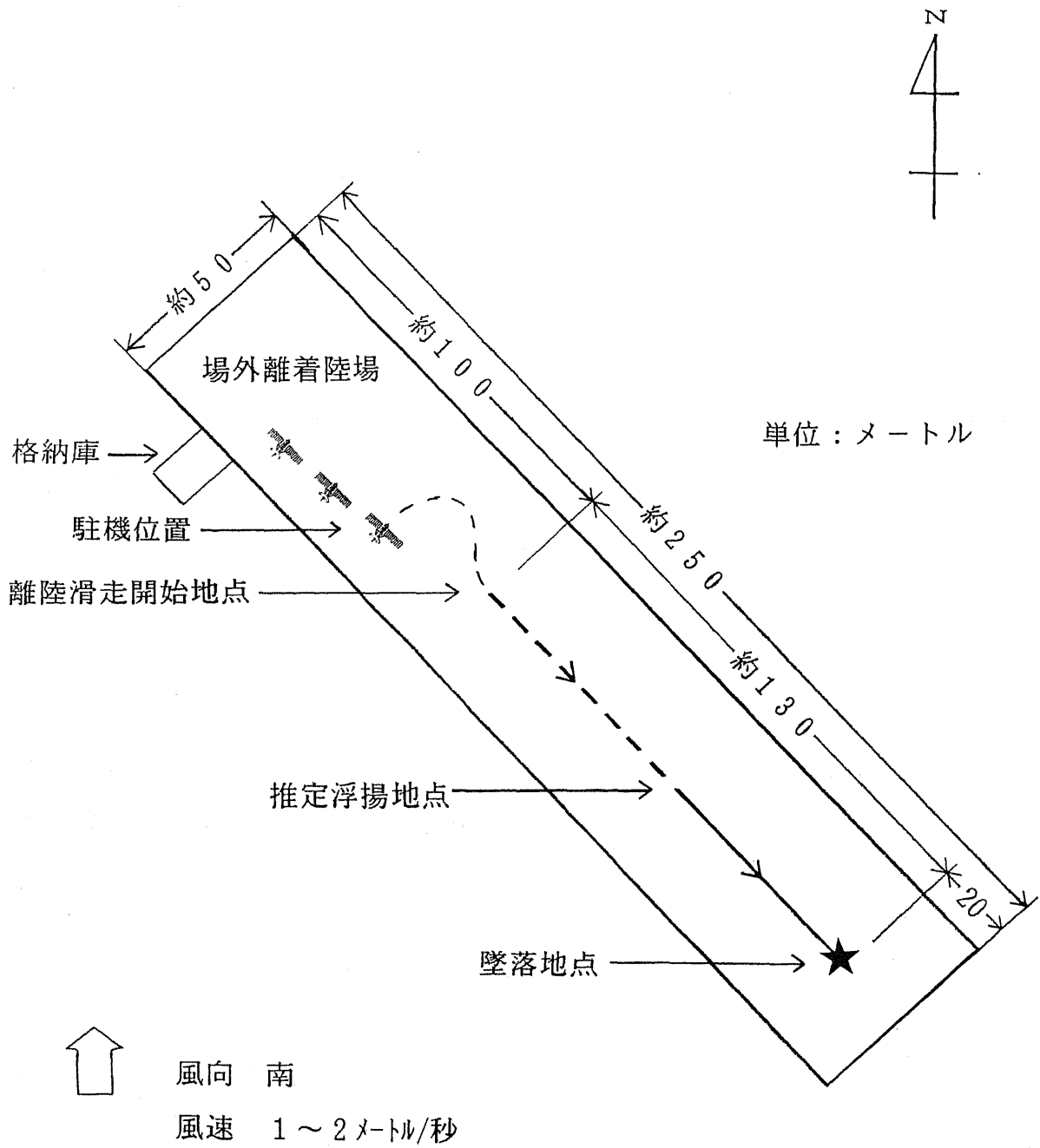
操縦者は右席での操縦が2回目で、右手によるスロットル・レバーの操作及び左手による操縦桿の操作に慣れておらず、スロットル・レバーを意味なく急激に引いたためエンジンが停止し、その際、低高度での操縦桿による機体姿勢のコントロールが適切に行えず、機首下げ姿勢で墜落したものと推定される。

なお、飛行準備のため約10分間の暖機運転を行った後、いったんエンジンを停止し、その約15分後にエンジンを再始動した後は暖機運転を実施することなく飛行を開始したとのことであり、当時の気温が約-5度Cであったことから、暖機運転が不十分であったことが、エンジン停止に関与したものと考えられる。

### 4 原因

本事故は、同機が浮揚後、操縦者が不適切なスロットル操作を行ったためエンジンが停止し、その際、機体姿勢のコントロールが適切に行えなかったことによるものと推定される。

# 付図1 事故現場見取図



付図2 クイックシルバー-式MXⅡHP-R503型  
三面図

単位：メートル

