

航空事故調査報告書

マックスエア-式ドリフターXP-R503L型超軽量動力機

茨城県北相馬郡守谷町

平成4年8月17日

平成5年7月1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

マックスエア-式ドリフターXP-R503L型超軽量動力機(複座)(財団法人日本航空協会識別番号JR0827)は、平成4年8月17日、レジャー飛行のため、茨城県北相馬郡守谷町大字大柏の場外離着陸場上空を低空飛行中、14時50分ごろ、仮設格納庫に右主翼が衝突して墜落した。

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 事故の通知及び調査組織

航空事故調査委員会は、平成4年8月17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ほか一名の調査官を指名した。

1.2.2 調査の実施時期

平成4年8月18日

現場調査

2 認定した事実

2.1 飛行の経過

マックスエア式ドリフターXP-R503L型超軽量動力機(複座)は、レジャー飛行のため、平成4年8月17日、操縦者のみが搭乗し茨城県北相馬郡守谷町大字高野の場外離着陸場(以下「守谷飛行場」という。)を14時36分ごろ離陸した。

操縦者が入会していた守谷フライングオーナーズクラブ(以下「クラブ」という。)の代表によれば、当時は風が強いため飛行を止めるように説得していたが、これに従わず離陸し西の方に飛行して行ったとのことであった。

その後、事故に至るまでの飛行経過については、複数の目撃者によれば次のとおりであった。

同機は、前席に操縦者が乗り14時45分ごろ守谷飛行場の北西約2キロメートルにある茨城県北相馬郡守谷町大字大柏の場外離着陸場(以下「守谷飛行連盟滑空場」という。)に飛来し、離着陸地帯の上を北方から南方に向かって高度約5メートルで低空飛行を行った後、上昇しながら左に旋回をして左場周経路を飛行した。その後再び北方から高度約5メートルの低空で進入し、離着陸地帯の中央付近で右に旋回を行った。そのとき操縦者は、同機の右下付近で同機を見ていた地上の人達に手を振っていた。

その直後に、同機は飛行経路の前方にあった高さ約4メートルの仮設格納庫に右主翼を衝突させ、墜落した。

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。

事故発生地点は、茨城県北相馬郡守谷町大字大柏1912番地の守谷飛行連盟滑空場の離着陸地帯の中央から西約100メートルの地点で、事故発生時刻は、14時50分ごろであった。(付図1、2及び写真1、2参照)

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

機首	破	損
主翼	破	損
キング・ポスト	破	損
プロペラ	破	損

2.4 航空機以外の物件の損壊に関する情報

- (1) 仮設格納庫 破 損
- (2) 格納中の回転翼航空機 一部破損

2.5 乗組員に関する情報

操縦者 男性 31歳

平成元年5月27日に財団法人日本航空協会より超軽量動力機技量認定証(舵面操縦型)N o . 4 8 3 1 を交付されていた。

総飛行時間は、クラブの代表によれば、クラブ入会期日(平成3年2月1日)以降約21時間とのことであり、それ以前は不明である。

2.6 航空機に関する情報

2.6.1 航空機

型 式	マックスエア-式ドリフター-X P - R 5 0 3 L 型超軽量動力機(複座)
製造年月	平成元年12月
総飛行時間	50時間00分

2.6.2 重量及び重心位置

事故当時、同機の重量は260キログラム、重心位置は16インチと推算され、許容範囲(最大離陸重量392キログラム、事故当時の重量に対する重心範囲16インチ~21インチ)内にあったものと推定される。

2.7 気象に関する情報

2.7.1 事故現場付近の各消防署の事故関連時間帯の観測値は、次のとおりであった。

消防署	項目 時間	天気 (概要)	風向 (16方位)	平均風速 (メートル/秒)	最大風速 (メートル/秒)	気温 (度C)
水海道	14時00分	晴れ	東南東	7.0	8.0	-
	15時00分	晴れ	東南東	5.2	9.4	-
我孫子	15時00分	晴れ	南	5.3	9.4	29.0
柏西部	14時00分	晴れ	東	7.0	-	30.8
	15時00分	晴れ	東南東	8.0	-	30.8

2.7.2 クラブの代表によれば、事故当時の守谷飛行場の気象は、天気 晴れ、風向 南東、風速 約8メートル/秒、視程は良好であったとのことであり、守谷飛行連盟滑空場も同様であったとのことであった。

当時は風が強いため、守谷飛行場及び守谷飛行連盟滑空場とも同機以外の超軽量動力機は飛行していなかった。

2.8 その他必要な事項

2.8.1 同機のエンジンについて

エンジンを事故現場で試運転したところ、異常は認められなかった。

2.8.2 航空法上の許可について

(1) 本飛行に関し、航空法第11条第1項ただし書及び同法第79条ただし書の許可は取得されていた。同法第28条第3項の許可は、取得されていなかった。

(2) 操縦者は、航空法第79条ただし書で許可されていた空域を離れ、守谷飛行連盟滑空場の上空を飛行していた。

3 事実を認定した理由

3.1 解析

3.1.1 同機は、調査の結果及び目撃者の口述から、事故発生までエンジン及び機体に異常はなかったものと認められる。

3.1.2 目撃者の口述によれば、操縦者が、同機を約5メートルの低高度で右へ旋回操作中地上の人達に手を振っていたことから、操縦者は地上の人達に気を取られ、進行方向に対する注意が不十分であったため、高さ約4メートルの仮設格納庫

に同機の右主翼を衝突させ、同機を墜落させたものと推定される。

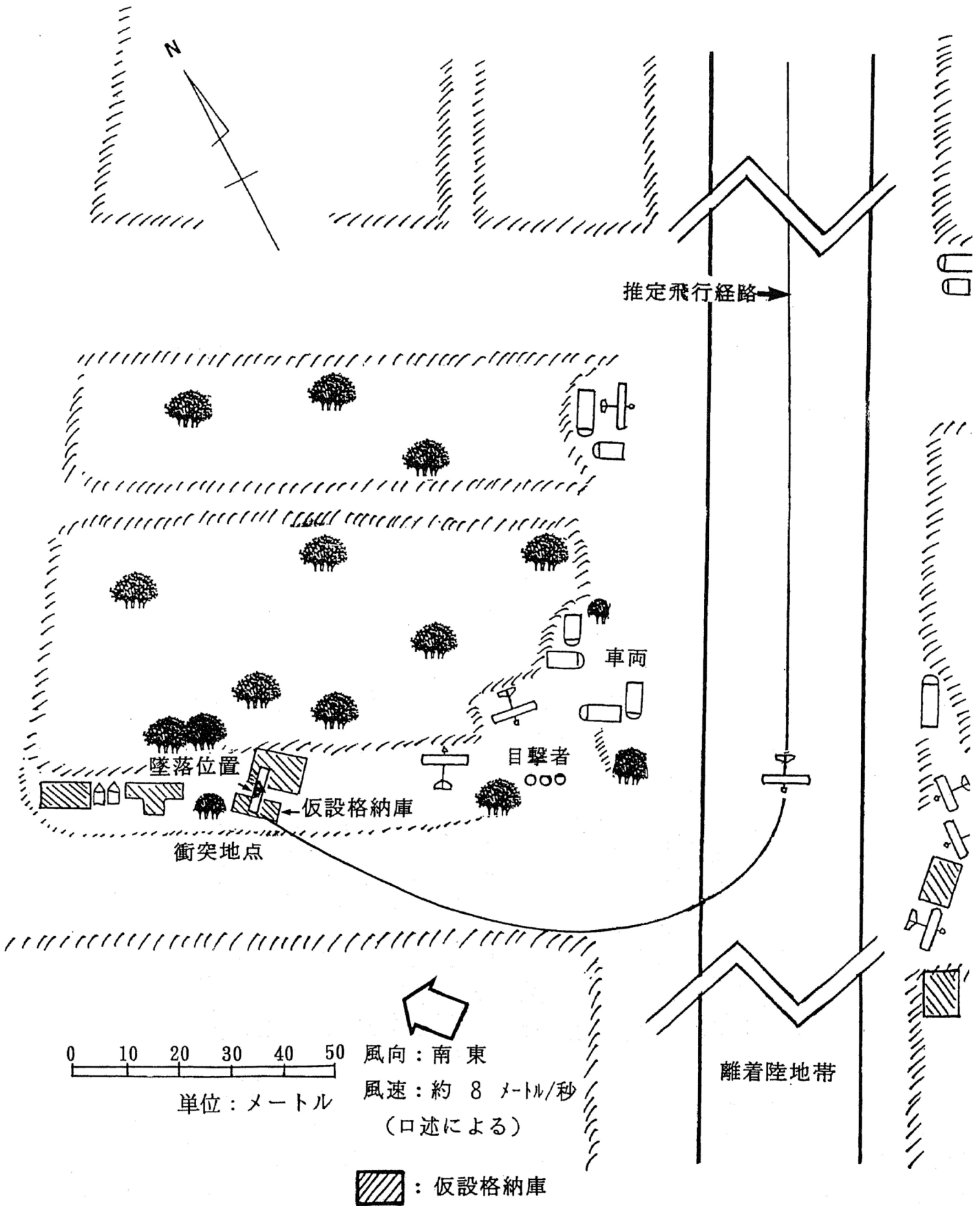
なお、当時南東から約8メートル/秒の風が吹いていたことから、同機が行った右への旋回は風下側への旋回であり、旋回に伴って対地速度が急激に増加し、そのため飛行経路が予期していたものと大きく異なっていたことが事故に関与したものと考えられる。

3.1.3 2.7項に述べたように、当時は風が強いため、クラブの代表は操縦者に対しても飛行を行わないよう説得していた。しかし操縦者は、これに従わず、飛行したうえ著しい低高度での旋回を行ったことは、思慮を欠いていたものと認められる。

4 原因

本事故は、操縦者が、同機を低高度で風下側へ旋回操作中、地上の人達に気を取られ、進行方向に対する注意が不十分であったため、仮設格納庫に同機の右主翼を衝突させたことによるものと推定される。

付図2 現場見取図



付図 3 マックスエアー式ドリフターXP-R503L型

三面図

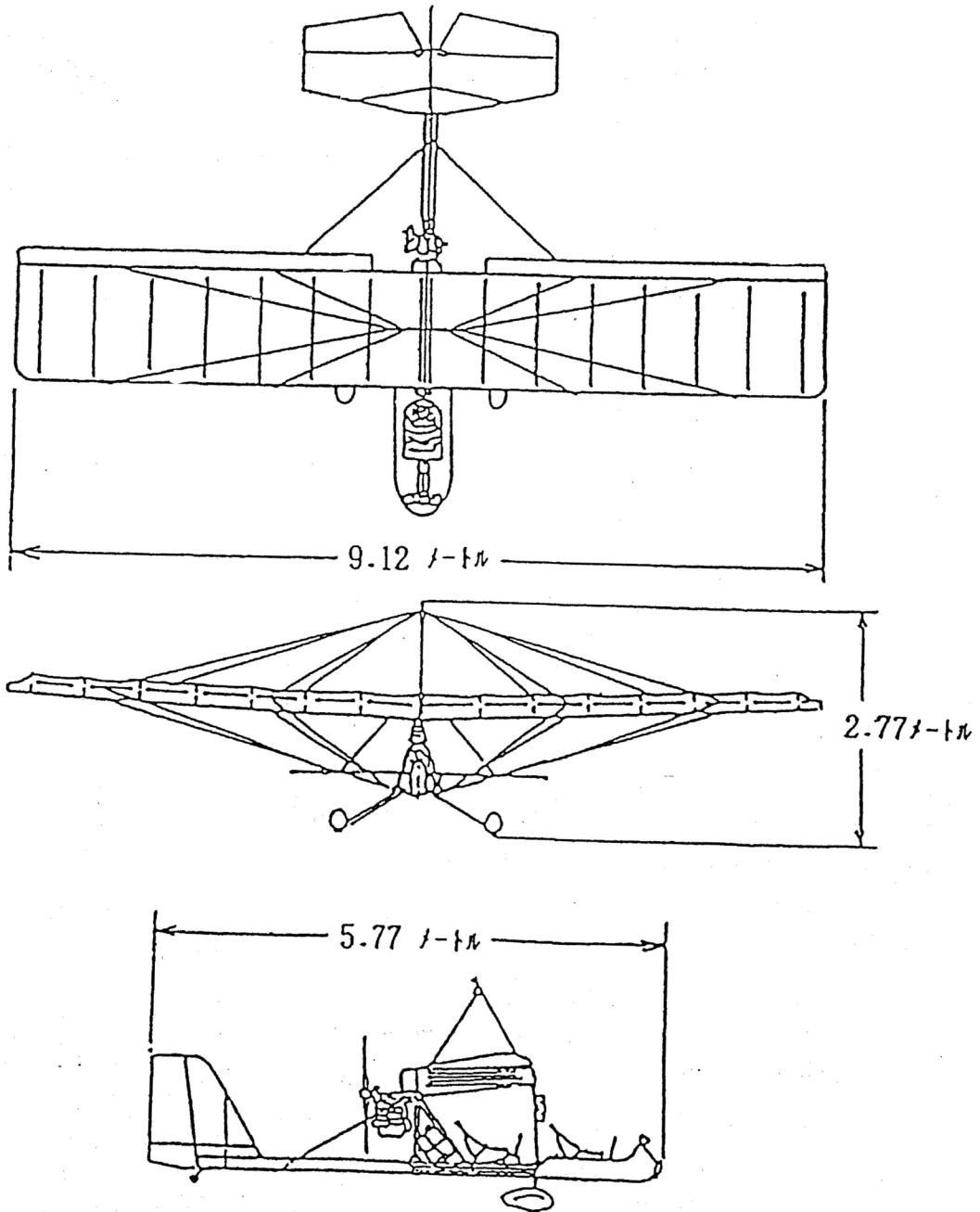


写真 1 事故現場



写真 2 事故機の状況

