

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

和歌山県有田市

平成4年10月11日

平成6年9月8日

航空事故調査委員会議決

委員長 竹内和之

委員 小林哲一

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（複座）（財団法人日本航空協会識別番号JR0425）は、平成4年10月11日、和歌山県有田市有田川右岸河川敷の場外離着陸場で滑走練習中、浮揚して、15時20分ごろ、同場内に墜落した。

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 調査組織

航空事故調査委員会は、平成4年10月12日、本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4年10月12日～13日 現場調査

1.2.3 原因関係者からの意見聴取

原因関係者としての操縦者から、意見聴取を行った。

2 認定した事実

2.1 飛行の経過

J R 0 4 2 5 は、平成 4 年 1 0 月 1 1 日、和歌山県有田市宮原町須谷南の有田川右岸河川敷内の場外離着陸場（以下「離着陸場」という。）に 1 0 時ごろ搬入されて組み立てられ、2 名のクラブ員により練習飛行が行われていた。

操縦者は、1 5 時 0 0 分ごろ、離着陸場に来たが、それまで練習に使用していた菱和式つばさ W 1 - 1 - G 2 5 B 型超軽量動力機が当日は整備中であったので、同機（クイックシルバー式 M X II H P - R 5 0 3 型）により練習を行うこととした。操縦者は、同機の飛行前点検を行い、クラブ員から操縦要領の説明を受けた後、単独で左席に搭乗し、機首を上げない姿勢で離着陸場を東西に一往復する低速の地上滑走練習を行った。

離着陸場東端の位置から事故を目撃した 1 名のクラブ員によれば、その後、事故に至るまでの経緯は次のとおりであった。

離着陸場を東西に一往復した同機は、続いて機首上げ姿勢による滑走練習を離着陸場の東端から開始し、西端で折り返して滑走してくる途中、離着陸場の中程で突然浮揚して堤防の高さくらいまで上昇した。

同機が浮揚して上昇した時、思わず無線機を取って操縦桿を前に操作するように、また急降下した時には、操縦桿を引くようにアドバイスしたが、操縦者がそれを聞き取ったかどうかはわからない。同機は、急な機首上げと機首下げを 3 回くらい繰り返した後、墜落した。

操縦者によれば、故意に飛行しようとしたのではなく、地上滑走練習中に浮揚してしまったのであり、その後は無我夢中でどのように操作したかについては記憶しておらず、また、無線機の声が聞こえたかどうかについてもよく分からないとのことであった。

事故発生地点は、離着陸場東端から約 1 9 0 m の離着陸場上で、事故発生時刻は 1 5 時 2 0 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 航空機各部の損壊の状況

機体各部ストラット 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

な し

2.5 乗組員に関する情報

操縦者 男性 62歳

地上滑走及びジャンプ飛行時間 15時間程度（操縦者の記録による）

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（複座）

製造番号 製造年月日等は不明

2.6.2 重量

事故発生時の重量は約220kgで、製造業者がマニュアルに示す許容範囲（最大重量317.5kg）内であったものと推定される。

2.7 気象に関する情報

2.7.1 クラブ員によれば、当時の現場の天気はくもり時々晴れで、風はほとんどなかったとのことである。

2.7.2 現場の北約17kmに位置する和歌山地方気象台における事故関連時間帯の風向風速の観測値は、次のとおりであった。

15時 北北東、2.3 m/s

16時 北北東、2.0 m/s

2.8 その他必要な事項

2.8.1 離着陸場について

離着陸場は、有田川右岸河川敷内の長さ約400m幅約25mの整地された平坦地である。

2.8.2 操縦者は、練習飛行を行うための財団法人日本航空協会による技量認定を受けていたが、航空法上の許可は取得していなかった。

2.8.3 操縦者は平成3年11月から超軽量動力機の練習を開始し、菱和式つばさW1-1-G25B型により、約15時間の地上滑走及びジャンプ飛行の経験があったが、クイックシルバー式MXⅡHP-R503型による飛行は本事故の時が最初であった。

2.8.4 同機（クイックシルバー式MXⅡHP-R503型）と菱和式つばさW1-1-G25B型との対比を次に示す。

	菱和式つばさW1-1-G25B型	クイックシルバー式MXⅡHP-R503型
エンジン排気量	250cc	496.7cc
推進方式	トラクター式	プッシャー式
座席	単座	複座(並列)

3 事実を認定した理由

3.1 解析

3.1.1 事故当時の気象は、本事故の発生に関連がなかったものと推定される。

3.1.2 同機は、事故発生までエンジン及び機体には異常はなかったものと推定される。

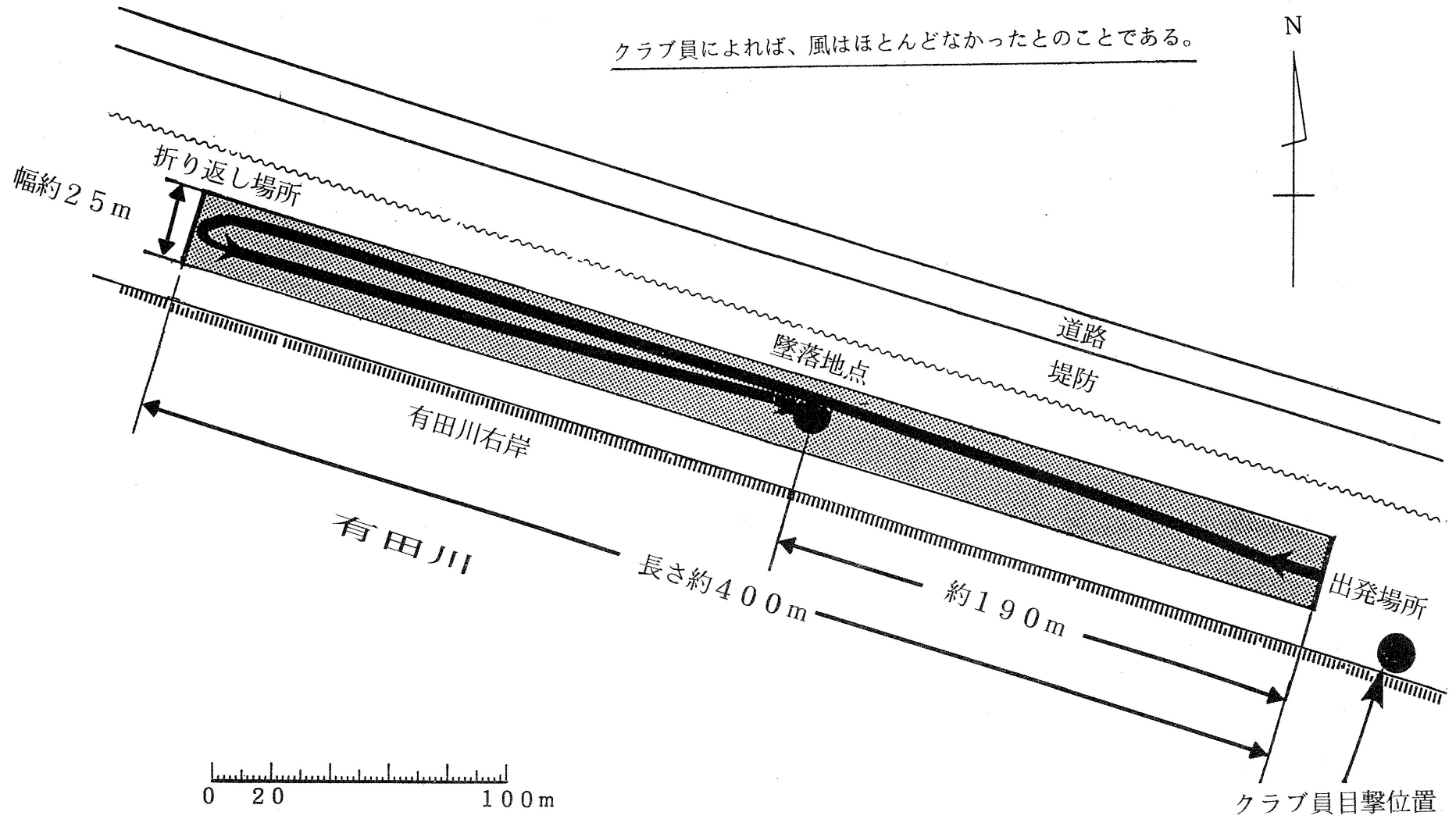
3.1.3 操縦者は、同型式機（クイックシルバー式MXⅡHP-R503型）の操縦が初めてであったため、同機の特性を十分理解していなかったものと推定され、そのため、同機は、機首上げ姿勢で滑走練習中、操縦者の予期に反して浮揚し、その後、適切な操縦が行われないうまま墜落したものと推定される。

4 原 因

本事故は、同機の特徴を十分理解していなかった操縦者が、機首上げ姿勢による滑走練習を行ったため、同機は浮揚し、その後、適切な操縦が行われなまま墜落したものと推定される。

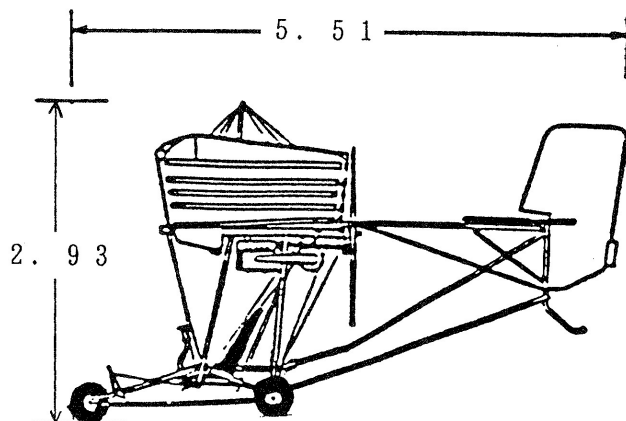
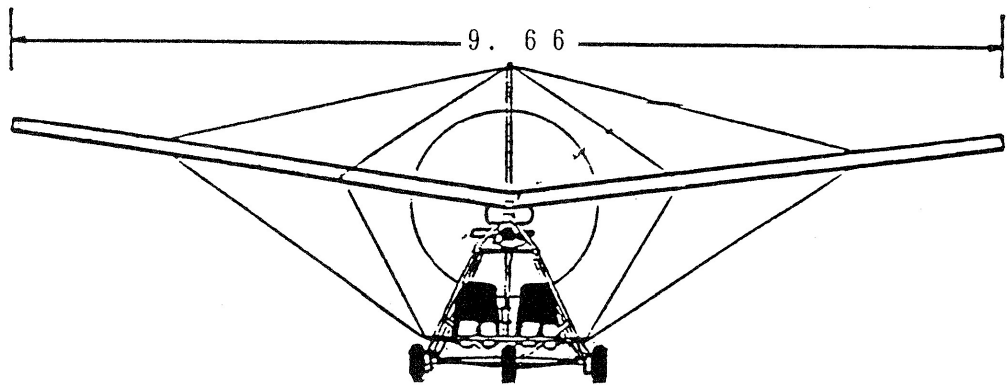
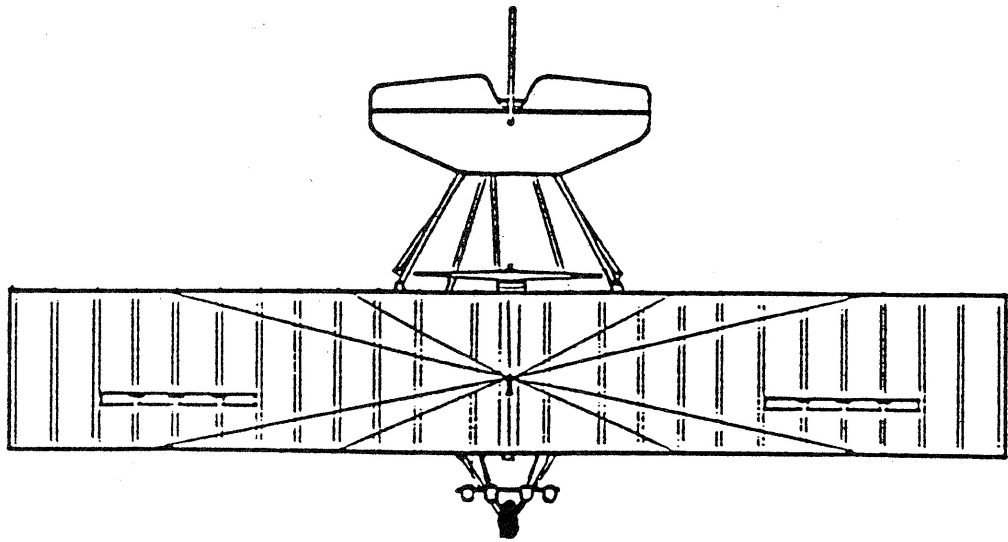
付図1 現場概要図

クラブ員によれば、風はほとんどなかったとのことである。



付図 2 クイックシルバー式MXⅡHP-R503型
三面図

単位：m



付図 3 菱和式つばさ W1-1-G25B型
三 面 図

単位 : m

