

**航空事故調査報告書**  
ソレール式SNS9ハイパーライトR503L型  
**超軽量動力機**  
香川県三豊郡仁尾町  
平成6年8月21日

平成8年9月9日議決  
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 川井力  
委員 東口實

## 1 航空事故調査の経過

### 1.1 航空事故の概要

ソレール式SNS9ハイパーライトR503L型超軽量動力機（複座）（財団法人日本航空協会識別番号JR1066）は、平成6年8月21日16時15分ごろ、香川県三豊郡仁尾町の場外離着陸場を離陸した後、旋回中に失速し、場外離着陸場脇の海浜に墜落した。

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 調査組織

航空事故調査委員会は、平成6年8月22日、当該事故の調査を担当する主管調査官ほか1名の調査官を指名した。

#### 1.2.2 調査の実施時期

平成6年8月22日～23日 現場調査

## 2 認定した事実

### 2.1 飛行の経過

JR1066は、平成6年8月21日、香川県三豊郡仁尾町大字仁尾辛43番地の1の場外離着陸場において、操縦者が搭乗して、16時10分ごろから、地上滑走を行っていた。

その後、事故に至るまでの経過については、場外離着陸場において事故を目撃した操縦者の飛行仲間のA等は、次のとおり口述している。

同機は、場外離着陸場の北側部分を使用して、周回等の地上滑走を数分間行った後、2本の滑走路のうち西側の滑走路（長さ約235m）を南に向かって滑走し始めた。

同機の滑走は、エンジン出力がアイドルのまま、低速度のまま加速しなかったため、引き続き、滑走路を往復して地上滑走を行うのか、あるいは、これで地上滑走を終了し、格納庫に帰って来るのではないかと思った。

同機は、滑走路北端から約80mの地点まで滑走した後、エンジン出力を離陸出力に上げて、加速を開始した。

同機は、滑走路北端から約180mの位置まで滑走した頃、浮揚した。

同機は、浮揚後の加速をほとんど行うことなく、機首上げ姿勢のまま、低速度で上昇し、場外離着陸場の境界から約100m南の高さ約12mの電柱の上空付近で高度約25mとなり、右旋回を開始した。

同機は、機首上げ姿勢のまま旋回に入り、間もなく、ふらふらとした不安定な飛行状態となった後、機首が下を向き墜落した。

また、墜落地点の南約5mの海浜において事故を目撃したBは、次のとおり口述している。

南南西方向から頭上に向かって来る、大きなエンジン音が聞こえ、見上げたところ、同機は機首を下に向けて急降下していた。

同機は、高度が約10mの頃、機首が一瞬起きかかったが、その直後、真逆さまに下を向き、干潮のため干上がっていた海浜の砂地に、機首部から突き刺さるように墜落した。

同機は、防波堤の外に階段状に設置された護岸施設の西端近くの、場外離着陸場より約6m低い海浜に、機首部から墜落し、機体の上面を概ね南東方向に向けた、倒立姿勢で停止していた。

事故発生地点は香川県三豊郡仁尾町大字仁尾辛43番地の1先の仁尾塩田4号護岸の沖約3mの海浜で、事故発生時刻は16時15分ごろであった。

操縦者は、救急車で病院に収容されたが、17時36分、死亡した。

## 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

プロペラブレード（木製）	2枚とも破損
エンジン	防火壁及びエンジン・マウント破損
胴体	破損
主翼	左右上下主翼破損

## 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 67歳

総飛行時間 約140時間

同型式機による飛行時間 約40時間

最近30日間の飛行時間 約1時間

なお、操縦者は、(財)日本航空協会より、次のとおり技量認定を受けている。

技量認定証番号 6639

認定年月日 平成2年7月23日

型式の限定 舵面操縦型

健康診断書 18153（有効期限 平成7年4月26日）

注：操縦者の飛行時間については、飛行仲間の口述によるものである。

## 2.6 航空機に関する情報

### 2.6.1 航空機

型 式	ソレール式SNS9ハイパーライトR503L型
型式認定番号	JA92-RD-019
エンジンの型式	ロータックス式503型
組み立て年月	平成4年10月
総飛行時間	約40時間

注：総飛行時間については、操縦者の飛行仲間の口述によるものである。

## 2.6.2 重量

事故当時、同機の重量は約255kgと推算され、仕様書に記載されている最大重量368kg内にあったものと推定される。

## 2.7 気象に関する情報

操縦者の飛行仲間によれば、事故現場の気象は、天気は晴、風は風向 西、風速約2m/s、視程は良好であった。

また、事故現場の南約8kmに位置する三豊地区広域消防本部における事故発生時間帯における観測値は、次のとおりであった。

16時00分 風向 西、風速 2.0m/s、気温 33.1℃、湿度 37.9%、  
気圧 1,006.6hPa

17時00分 風向 西北西、風速 2.3m/s、気温 32.3℃、湿度 38.1%、  
気圧 1,006.6hPa

## 2.8 事実を認定するための試験及び研究

### 2.8.1 機体及びエンジンの調査

機体は、プロペラ、主翼、胴体等に墜落時の衝撃によると認められる損傷を受けていたが、操縦系統を含め、飛行中に異常があった形跡は認められなかった。

エンジンは、機首部から墜落したため、操縦室側へめり込み、防火壁及びエンジン・マウントに損傷を受けていたが、エンジン本体には特に損傷は認められず、キャブレタ、点火プラグ等の目視点検を実施した結果、飛行中にエンジンに異常が発生した形跡は認められなかった。

## 2.9 その他必要な事項

### 2.9.1 場外離着陸場

場外離着陸場は、約260m×約130mの草地で、長さ約235m（幅約13m）の南－北方向の滑走路及び長さ約260m（幅約10m）の南南西－北北東方向の滑走路の2本が設定されていた。

### 2.9.2 同機の離陸性能等

同機のトレーニング・マニュアルによれば、最大重量における離陸性能等は、次のとおりである。

離陸滑走距離：約90m

離陸速度	:	45 mph
上昇速度	:	55 mph
最良上昇率	:	3 m/s
失速速度	:	39 mph

### 2.9.3 航空法上の許可

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

## 3 事実を認定した理由

### 3.1 解析

3.1.1 同機は、調査結果から、事故発生まで異常はなかったものと推定される。

3.1.2 同機は、気温が約33℃の高温下で、滑走路の途中から離陸を開始し、浮揚後の加速をほとんどすることなく、機首上げ姿勢のまま、低速度で上昇したものと推定される。

同機が低速度で上昇したことについては、操縦者は、離陸後の上昇経路上の障害物（電柱、電線）を気にして、早めに高度を獲得しようとしていた可能性が考えられる。

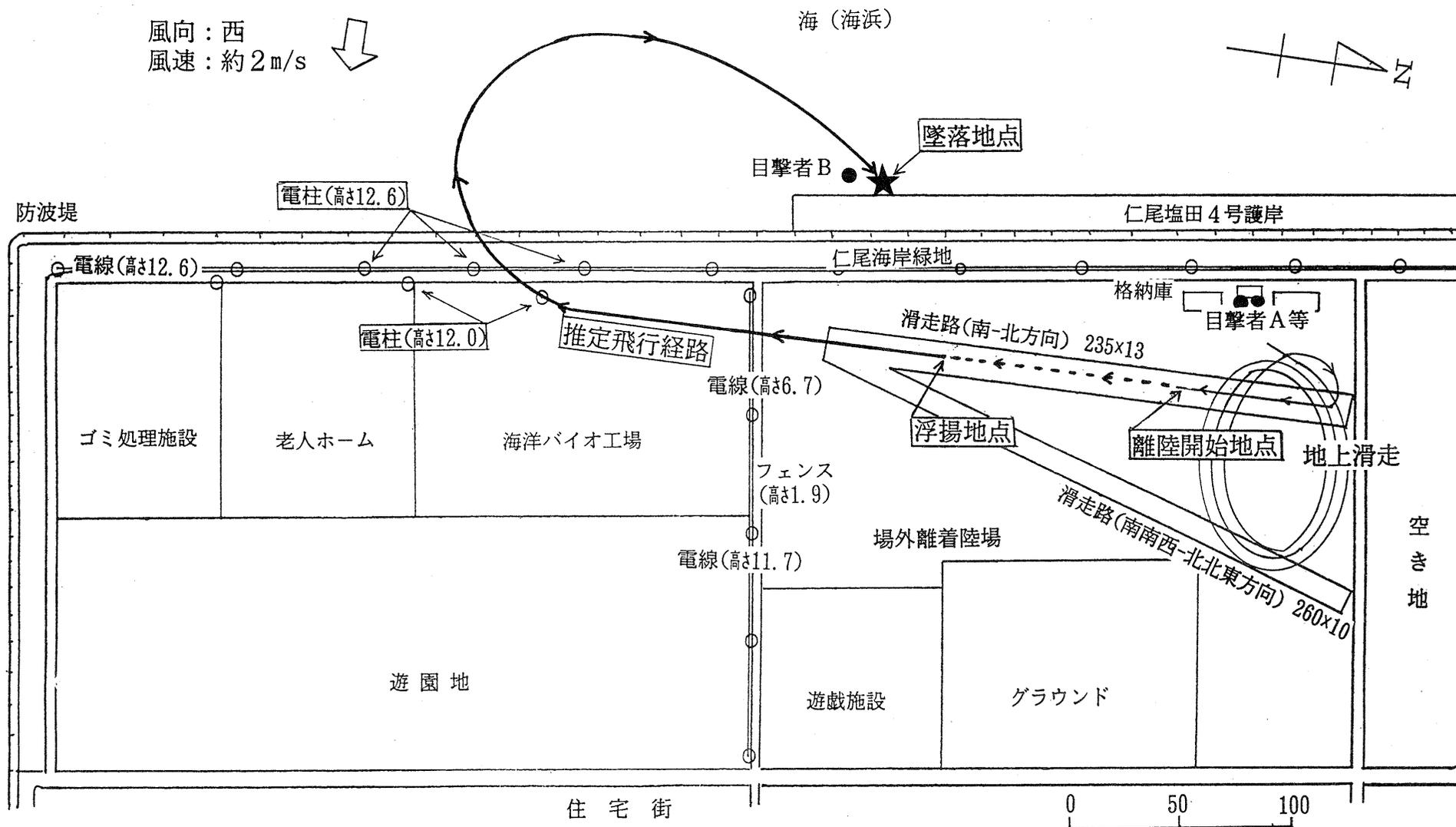
3.1.3 同機は、上昇中、低速度のまま旋回を行ったため失速し、高度が低かったため、回復できずに墜落したものと推定される。

## 4 原因

本事故は、同機が、離陸後、低速度で上昇し、そのまま旋回を行ったため失速し、墜落したことによるものと推定される。

付図1 推定飛行経路図

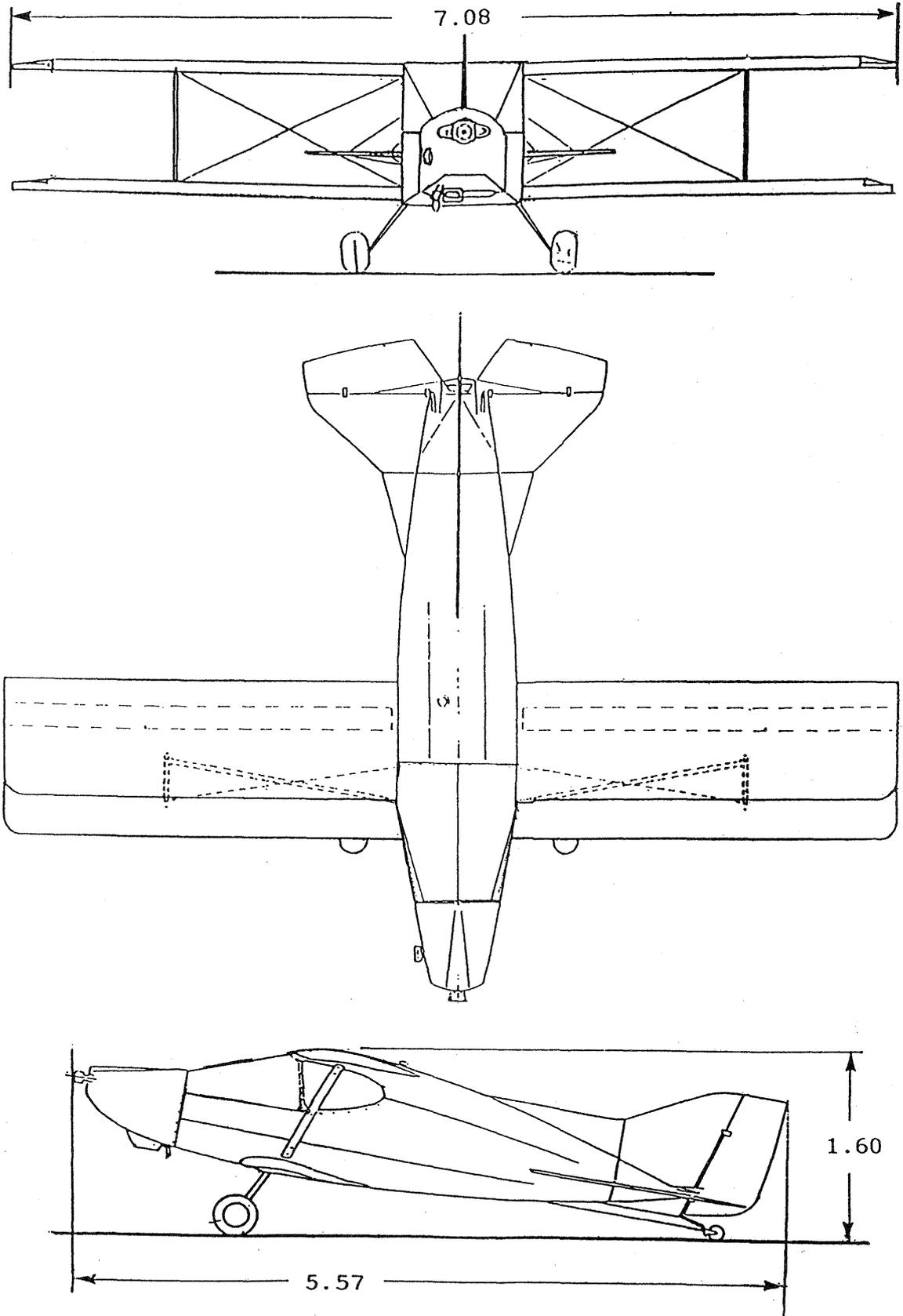
単位：m



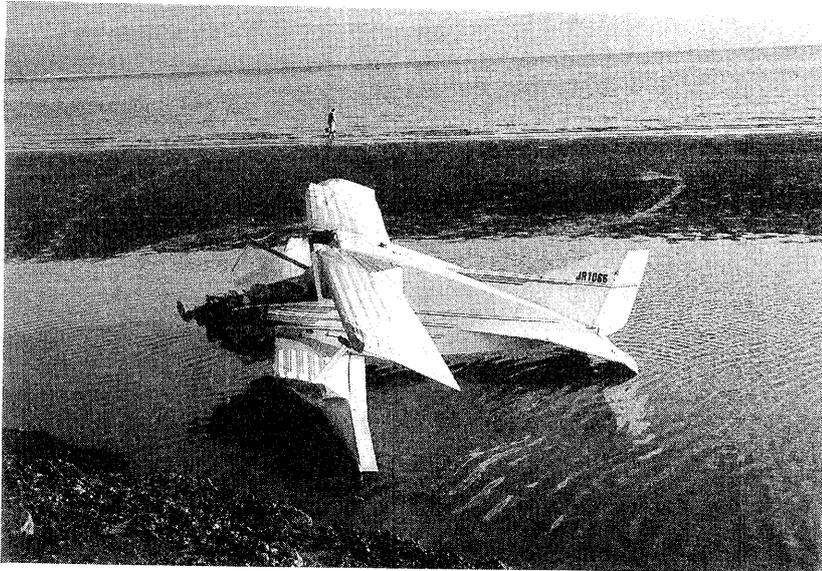
付図 2 ソレール式SNS9ハイパーライトR503L型

三面図

単位：m



## 写真 1 事故機



(事故後、倒立状態から戻し、操縦室側にめり込んでいたエンジンを前方に引き出した後の状態)

## 写真 2 離陸方向の障害物

