

航空事故調査報告書

航空事故調査委員会議決

委員長 相原康彦

委員 勝野良平

委員 加藤晋

委員 水町守志

委員 山根皓三郎

1 平成10年11月19日議決 山陽鉄工式レモンEX04-R503L型
超軽量動力機

佐賀県杵島郡白石町 平成10年9月13日

型式 : 山陽鉄工式レモンEX04-R503L型超軽量動力機 (複座)
識別記号 : JR1291 ((財) 日本航空協会識別番号)
発生場所 : 佐賀県杵島郡白石町大字新拓有明 北有明場外離着陸場の南南
西約1km
発生日時 : 平成10年9月13日 15時28分ごろ

1 航空事故調査の経過

1.1 航空事故の概要

JR1291は、平成10年9月13日、操縦者及び同乗者1名が搭乗、佐賀県杵島郡白石町大字新拓有明の北有明場外離着陸場で地上滑走を実施中、横転を避けようとして離陸、15時28分ごろ、同場外離着陸場の南南西約1kmの地点の堤防に衝突横転。

搭乗者数	操縦者及び同乗者計2名
搭乗者の死傷	操縦者 重傷、同乗者 重傷
航空機の損壊	大破、火災発生なし

1.2 航空事故調査の概要

主管調査官ほか1名の航空事故調査官が、平成10年9月14日～15日現場調査を実施。

原因関係者からの意見聴取を行った。

2 認定した事実

2.1 乗組員に関する情報

操縦者	男性	50歳
(財) 日本航空協会技量認定		No. 8163 (平成7年5月24日)
型式の限定		舵面操縦型
総飛行時間		96時間01分
舵面操縦型式機の総飛行時間		34時間01分
同型式機による飛行時間		21時間58分

(上記時間は、操縦者の口述による。)

2.2 航空機に関する情報

2.2.1 航空機

型式	山陽鉄工式レモンEX04-R503L型
----	---------------------

総飛行時間 21時間58分
事故当時の重量 約360kg (仕様書最大重量360kg)
(上記時間は、操縦者の口述による。)

2.2.2 エンジン

型 式 ロータックス式503型
総使用時間 21時間58分
(上記時間は、操縦者の口述による。)

2.2.3 機体調査

- (1) 操縦系統は、不時着時の損傷を除き、異常を認めず。
- (2) エンジンを試運転した結果、運転可。
 - ① 点火プラグは、4本ともススが付着。
 - ② キャブレターの燃料混合比は、最濃状態。
- (3) 機首下部破損、右主翼破断分離。
- (4) プロペラは、2枚のうち1枚が破断。
- (5) 着脱式速度計は、取り外していた。また、エンジン回転計は、未配線。

2.3 現場調査結果

2.3.1 事故現場は、北有明場外離着陸場から南南西約1kmの堤防基礎法面下部で、機体は、機首を概ね南方向に向けて右に横転。機体位置から東北東方向約10m付近の法面上に、胴体下部との衝突痕（磁方位約220°）が認められた。
(付図2、写真参照)

2.3.2 事故に至るまでの経過は、操縦者によれば、概略次のとおり。

場外離着陸場付近の地元住民との親睦バーベキュー会が同場外離着陸場内で12時30分ごろから開催され飲食。ビールをコップ約3杯飲み、15時20分ごろ、約2ヶ月間放置した機体のエンジンを始動し、家族の者を右席に同乗させて地上滑走を実施。地上滑走だけのため、着脱式速度計は取り付けず、また、ヘルメット及びライフジャケットは着用せず、機体のバランスは、1人で操縦するよう補助翼を調整したまま。離着陸地帯を2周後、地元住民1人の依頼を受け、地上滑走のみという了解のもとに、家族の者と交代させ同乗させた。

地上滑走を実施すると、同乗者が重かったため、右に偏向。これに気を取られているうちに、高速で離着陸地帯末端付近に接近。ブレーキをかけても離着陸地帯内で停止できないと判断。また、末端から先は、30cmほど低くなって

いるため、このままでは横転するかもしれないと判断して離陸。上昇中、エンジンの出力が上がらず、また、右へ傾いて操縦困難のため、不時着を決意、堤防脇の草地へ機首を向けた途端、対地高度約40mでエンジンが停止。自分の体を左に乗り出してバランスを取りながら失速しないように不時着しようとしたが、堤防法面に衝突横転。

2.3.3 事故発生約1時間後、佐賀県警による飲酒検知の結果、呼気1ℓ中0.08mgのエタノールが検出された。

2.4 気象に関する情報

事故当時の気象は、現場付近にいた目撃者によれば概略次のとおり。

天気 晴れ、視程 良好、風向 北西、風速 3m/s

3 事実を認定した理由

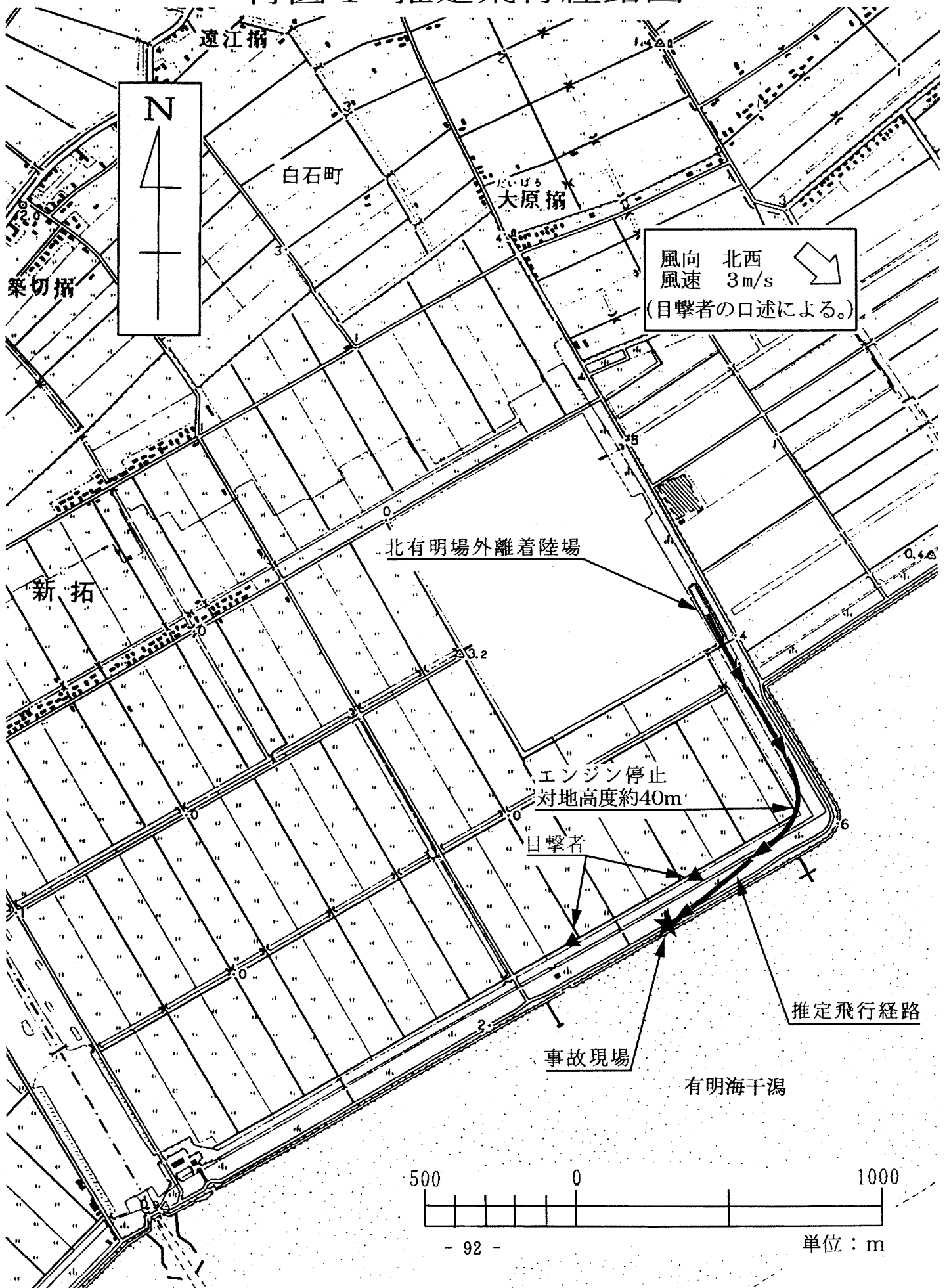
同機は、機体調査結果及び操縦者と目撃者の口述から、地上滑走のみの予定であったにもかかわらず離陸し、補助翼が未調整のため操縦困難となり、また、エンジンも不調であったため、不時着を決意。その後、対地高度約40mでエンジンが停止、15時28分ごろ、堤防に衝突横転したものと推定。

なお、エンジンの不調及び停止は、キャブレターの燃料混合比が適切でなかったことによるものと推定。

4 原因

本事故は、同機が地上滑走のみの予定であったにもかかわらず離陸し、補助翼を未調整であったため操縦困難となり、かつ、エンジンも停止し、堤防に衝突横転したことによるものと推定。

付図 1 推定飛行経路図



付図 2 事故現場概略図

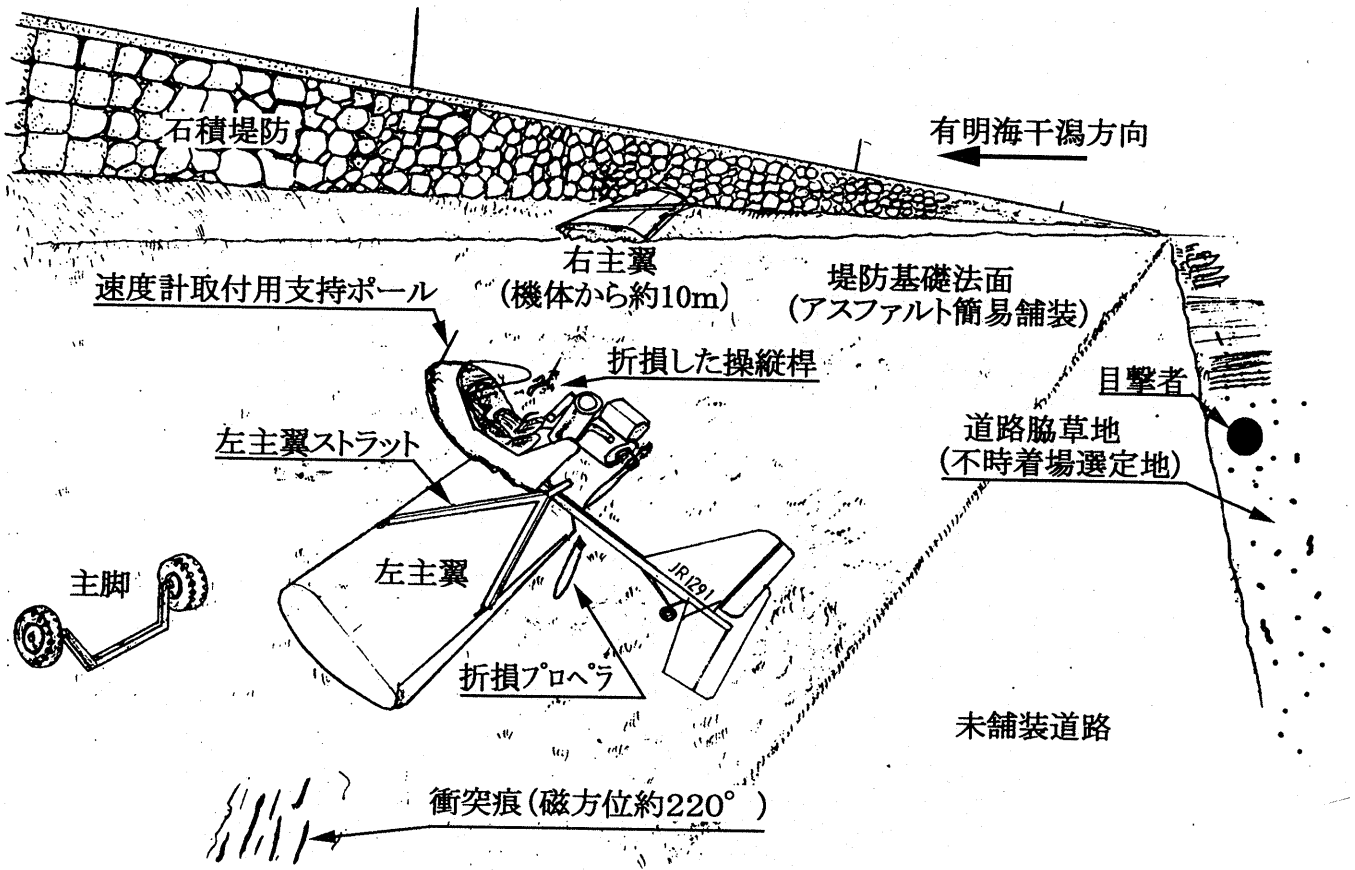
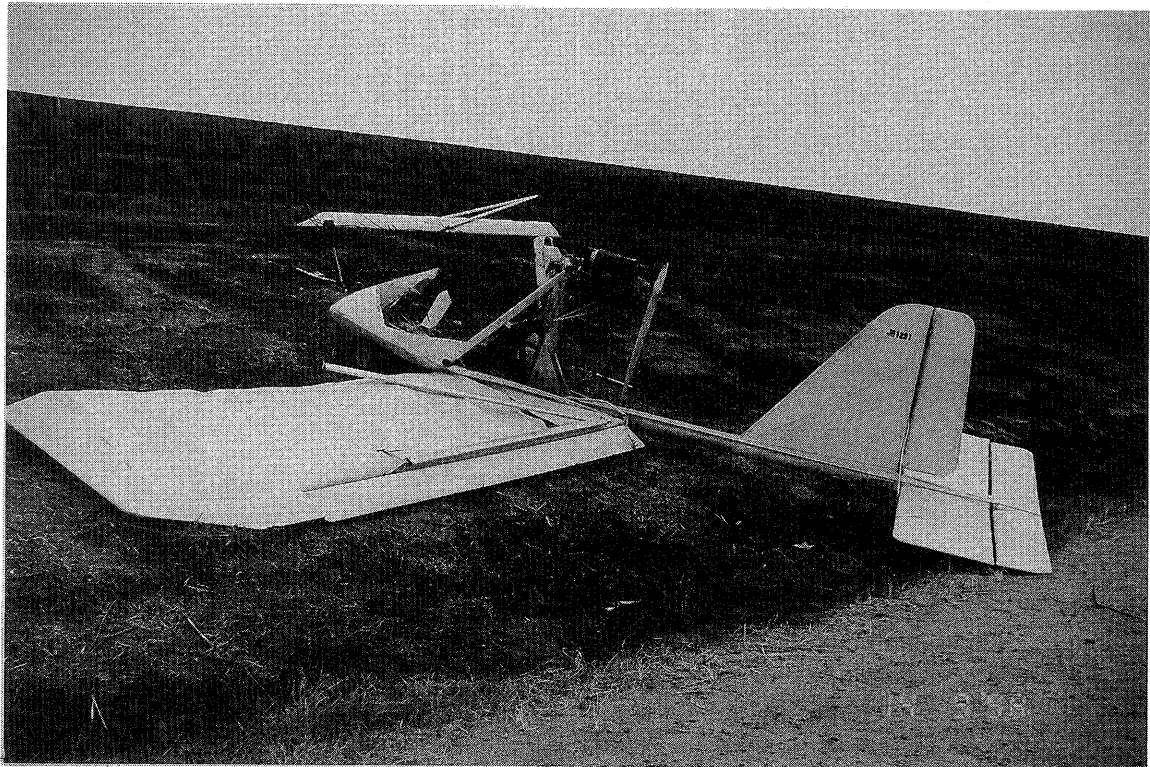


写真 搭乗者救出後の事故機



付図 3 山陽鉄工式レモン
EX04-R503L型三面図

単位：m

