

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11年8月19日議決 自作航空機（飛行機、複座）
福島県伊達郡梁川町 平成11年5月23日

- 2 平成11年9月2日議決 個人所属
富士重工式FA-200-180A0型
JA3765
静岡県清水市 平成11年5月29日

- 3 平成11年9月2日議決 インペリアル航空株式会社所属
ベル式206B型JA9724
千葉県八日市場市 平成11年6月29日

型 式：自作航空機（飛行機、複座）

発生場所：福島県伊達郡梁川町小中島10の阿武隈川内

発生日時：平成11年5月23日 17時20分ごろ

1 航空事故調査の経過

1.1 航空事故の概要

当該機は、平成11年5月23日、機体組立後の確認のため、操縦者が搭乗し、伊達郡梁川町の梁川場外離着陸場において高速地上走行中、機体が浮揚し、そのまま場周経路を飛行中エンジンが不調となり、17時20分ごろ、阿武隈川に不時着水して覆没した。

搭乗者の死傷 無し

航空機の損壊 不明

1.2 航空事故調査の概要

平成11年6月11日に当該事故の通報を受け、主管調査官が、平成11年6月19日、現場調査及び口述調査を実施した。通報を受けた時点で、同機の残がいは処分されていたため、機体及びエンジンの調査は実施できなかった。

なお、事故の発生から通報までに日時を要したことに関しては、運輸省航空局からの事故通報の備考欄に、以下のように記述されていた。

「当初、運航者より飛行を意図しない地上走行中に発生した事例であるとの報告があったが、その後の調査により、数百メートルの距離を浮揚していたことが判明したものである。」

原因関係者から意見聴取を行った。

2 認定した事実

2.1 航空機乗組員に関する情報

操縦者 男性 41歳

操縦者は、自家用操縦士としての技能証明は、有していない。

総飛行時間

約15時間

同型式機による飛行時間

0時間00分

（上記時間は、操縦者の口述による。）

なお、同人は、下記の技量認定を有していた。

2.2 航空機に関する情報

2.2.1 航空機

型 式	RANS S-12XL AIRAILE
総飛行時間	不明
事故当時の重量及び重心位置	不明

(上記型式は、操縦者の口述による。)

2.2.2 エンジン

型 式	Bombardier Rotax 582
総使用時間	不明

(上記型式は、操縦者の口述による。)

2.2.3 航空機各部の損壊の状況 (写真参照)

同機は既に処分されていたので、損壊の状況を調査することはできなかった。
なお、同機の損壊については、操縦者及び阿武隈川フライング・クラブの飛行仲間の口述によれば、概略次のとおりであった。

同機は、阿武隈川に不時着水後、川の中に逆さに沈んでおり、主翼等が水を含み重たくてとても引き上げられなかったため、機体にロープを掛け、ブルドーザで引きずりながら引き上げた。機体尾部の方から引きずったり、横から引きずったりしたため、その間に機体が壊れてしまった。引き上げ前は、機体各部に損傷はないように見えた。

2.3 気象に関する情報

事故現場の南約1kmに位置する仙台管区福島地方気象台梁川地域観測所の事故関連時間帯の気象観測値は、次のとおりであった。

観測時刻	天気	風向	風速	気温
16時00分	晴れ	北	2.0m/s	27.9℃
17時00分	晴れ	北	2.0m/s	27.1℃
18時00分	晴れ	北	1.0m/s	24.9℃

2.4 現場調査

2.4.1 事故現場の状況

事故現場は、操縦者の口述によれば、伊達郡梁川町の阿武隈川河川敷に設けられた梁川場外離着陸場敷地の西側端から西へ約250mの阿武隈川内であった。

2.4.2 離着陸地帯の状況

離着陸地帯（長さ200m、幅25m）の状況は、小石混じりの土で転圧が施されているが多少の凹凸が認められた。離着陸地帯の東側は、小木と雑草の荒地であった。（付図1参照）

2.4.3 飛行の経過

事故に至るまでの経過は、操縦者によれば、概略次のとおりであった。

同機を、昨年8月、雑誌を通じて中古（マニュアルなし）で購入し、同場外離着陸場の離着陸地帯脇に保管していたところ洪水に遭い、使用不能となった。同フライングクラブの安全管理者の指導を受けながら少しずつ再組立し、当日は、組立が終了したので、エンジン及び機体の確認のために地上走行をする予定であった。機体の点検及びエンジンの試運転等を実施し、異常のないことを確認したが、日中は風が強かったので地上走行は実施しなかった。風が弱くなった午後4時過ぎから、機体及びエンジンの調子を見るために高速タキシングを10回程度行ったが、異常はなかった。次の高速タキシング実施中、同場外離着陸場の離着陸地帯を西から東に向け約100m走行したころの速度は約40mile/hであり、機体が突然浮揚してしまった。何故浮揚したのか、また、どういう操作をしたのか覚えていない。初めて乗った機体で性能もわからず、また、離着陸地帯の東側が荒地だったこともあり、このまま着陸すると危険と感じ、上がるしかないと思い離陸した。

離陸後左旋回し、場周経路を高度約100mで離着陸地帯に平行に東から西に飛行し、着陸のため左旋回しようと思ったところエンジンの調子がおかしくなり（ふけなくなり）、途中で止まってしまった。離着陸地帯まで届かず川の中に普通の着陸姿勢で不時着水した。機体は、逆さになって沈んだが、自力で脱出した。

また、飛行を目撃した同フライング・クラブの飛行仲間によれば、概略次のとおりであった。

高速タキシングをしていた同機は、突然浮揚して離陸し、左へ旋回していった。同機が場周経路上を飛行中、エンジンが止まるまでは、エンジンの異常音等はなかった。阿武隈川に不時着水したとき、ギアが水面に引っかかり、前につんのめって逆さになったように見えた。

（付図1参照）

2.5 その他必要な事項

2.5.1 航空法上の許可

同機が飛行するための航空法第11条第1項但し書き、同法第28条第3項及び同法第79条但し書きの許可申請はなされていなかった。

2.5.2 RANS S-12XL AIRAILEのマニュアルの項目「OPERATION」の「TAKING OFF」の項に次の記述がある。

「A normal take off in the S-12 is performed with no flaps. Hold the control stick in neutral, apply full power at around 35 to 45 mph, apply just enough to rotate the plane to fly off.」

3 事実を認定した理由

同機は、地上走行を実施する予定であったにもかかわらず、機体が浮揚し、離陸したものと考えられ、機体が浮揚したことについては、同機の走行速度（操縦者の口述によれば、約40mile/h）が、2.5.2で述べた離陸速度に達していた時に、何らかの理由でエレベータが上向きに動かされたことによるものと考えられる。

操縦者が、離陸速度に達する高速で地上走行を実施していたことについては、同機のマニュアルを入手していなかったこと及び当日同機に初めて搭乗したことから、同機の性能についての知識が十分でなかったことが考えられる。

同機は、離陸後、不時着水して覆没したものと推定される。不時着水したことについては、場周経路を飛行中、第3旋回付近でエンジンが不調となり、離着陸地帯に着陸を試みたが届かなかったためと考えられる。

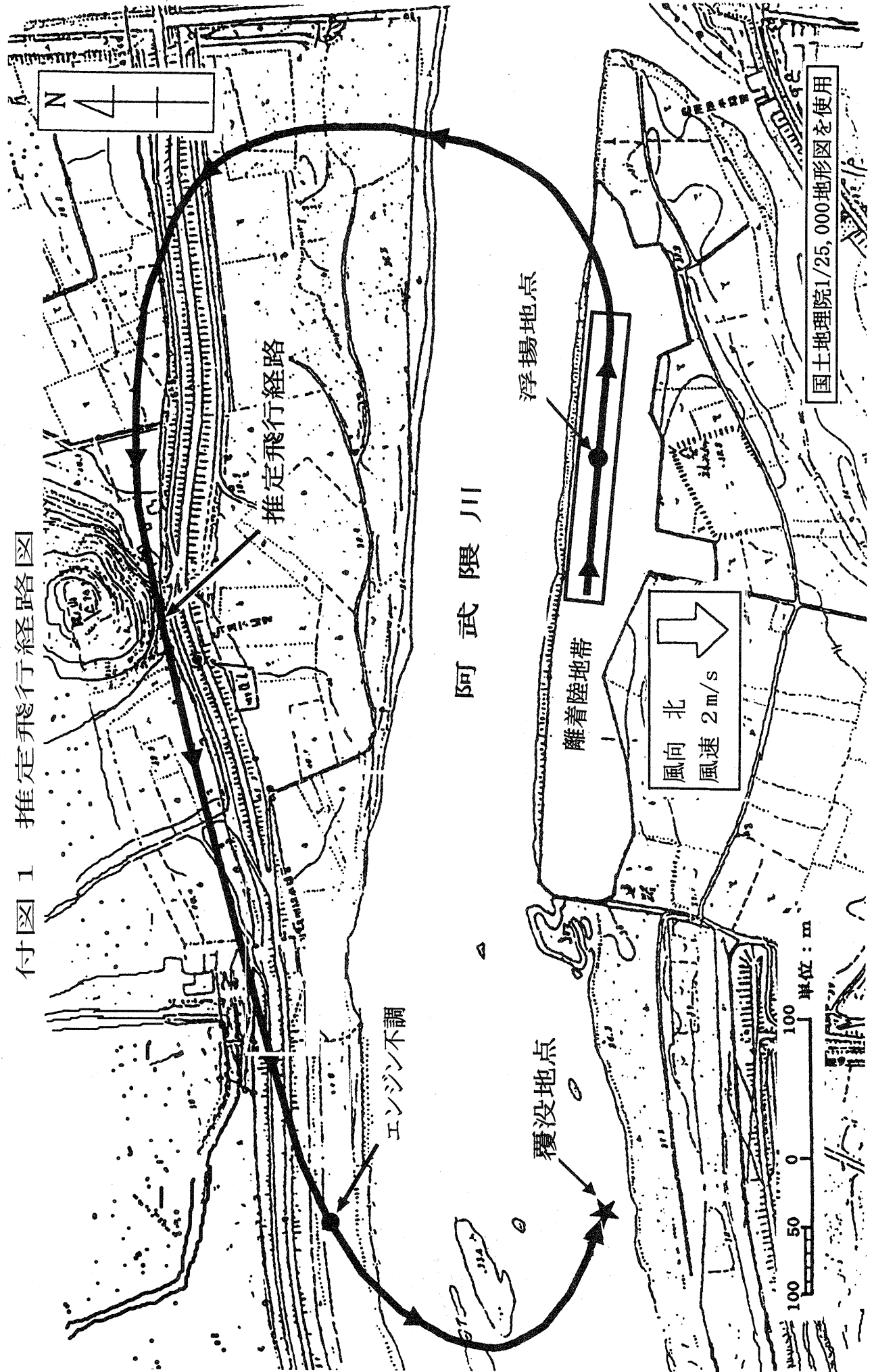
エンジンが停止した理由については、機体及びエンジンが処分されて調査ができなかったため、明らかにすることはできなかった。

4 原因

本事故は、同機が、河川に不時着水し、覆没したことによるものと推定される。同機が不時着水したことについては、地上走行を実施する予定であったにもかかわらず、離陸し、飛行中にエンジンが停止したことによるものと考えられる。同機が離陸したことについては、離陸速度に達する速度で地上走行を実施し、その際の操作に適切さを欠いたため、機体が浮揚したことによるものと考えられる。

エンジンが停止した理由については、明らかにできなかった。

付図1 推定飛行経路図



付図2 RANS S-12XL
AIRCRAFT 三面図

単位：m

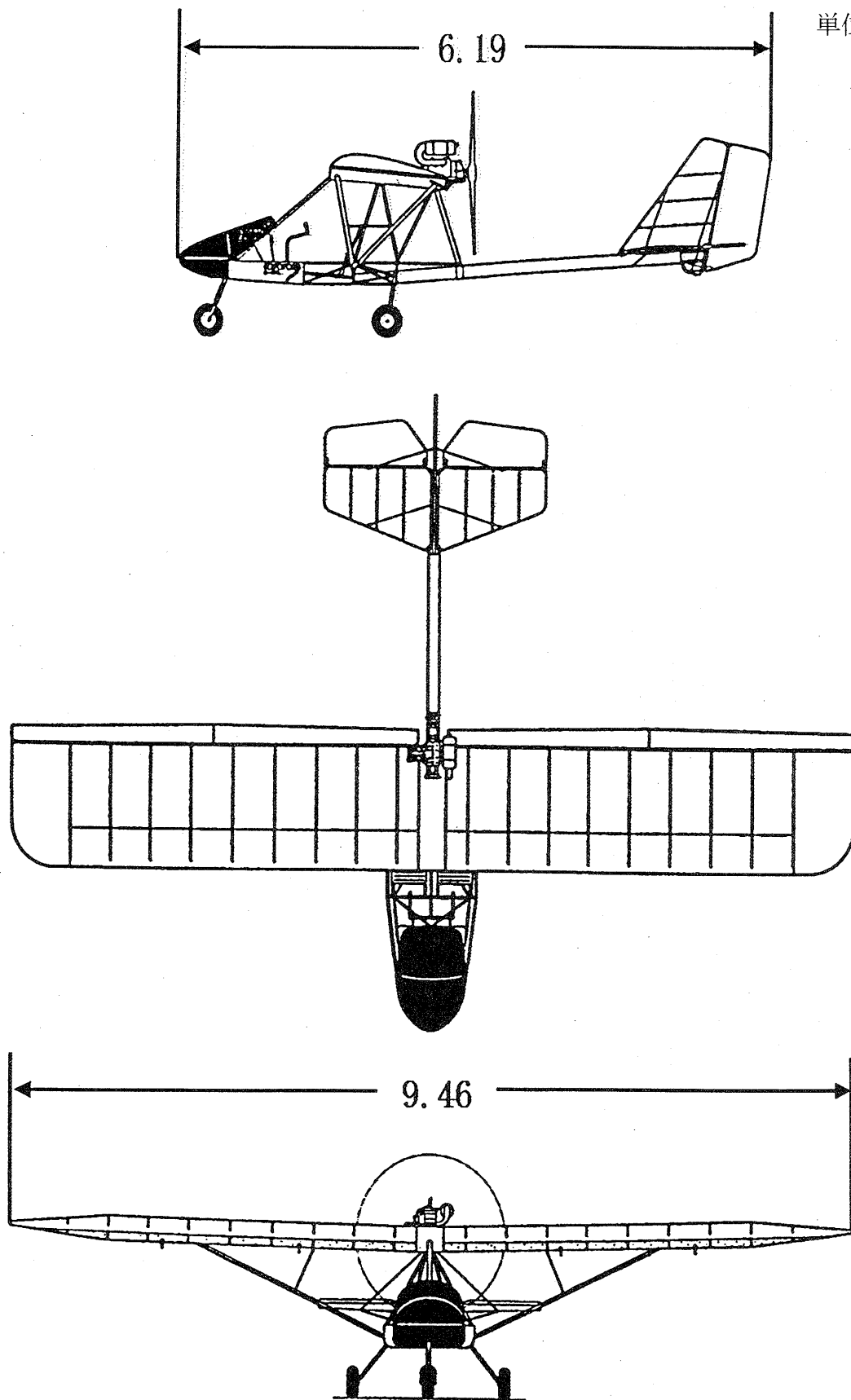
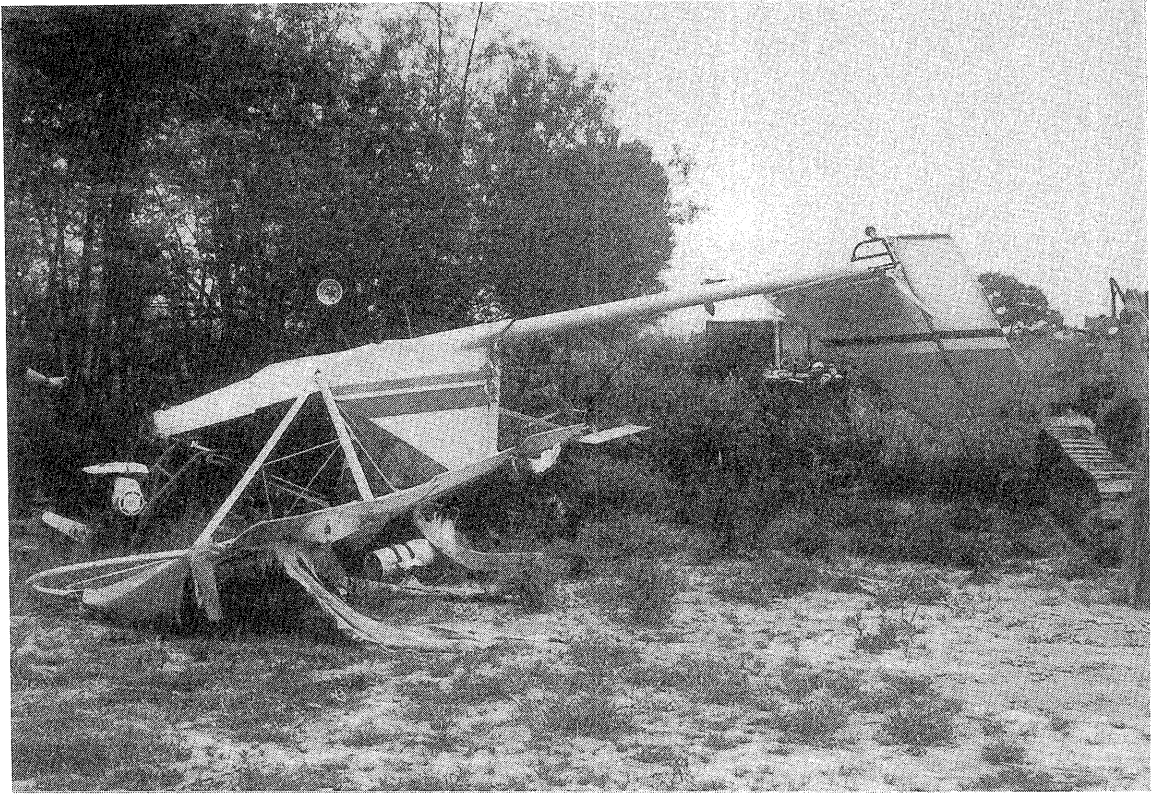


写真 引上げ後の機体



余白