

AA2012-3

航空事故調査報告書

I 海上保安庁所属 JA6796

II 個人所屬 JR7327

平成24年3月30日

運輸安全委員会

本報告書の調査は、本件航空事故に関し、運輸安全委員会設置法及び国際民間航空条約第13附属書に従い、運輸安全委員会により、航空事故及び事故に伴い発生した被害の原因を究明し、事故の防止及び被害の軽減に寄与することを目的として行われたものであり、事故の責任を問うために行われたものではない。

運輸安全委員会
委員長 後藤 昇 弘

《参 考》

本報告書本文中に用いる分析の結果を表す用語の取扱いについて

本報告書の本文中「3 分 析」に用いる分析の結果を表す用語は、次のとおりとする。

- ① 断定できる場合
・・・「認められる」

- ② 断定できないが、ほぼ間違いない場合
・・・「推定される」

- ③ 可能性が高い場合
・・・「考えられる」

- ④ 可能性がある場合
・・・「可能性が考えられる」
・・・「可能性があると考えられる」

Ⅱ 個人所属 JR 7 3 2 7

航空事故調査報告書

所 属 個 人
型 式 マックス・エンタープライズ式アクシスーR503型
(超軽量動力機、体重移動操縦型、複座)
識別記号 JR7327
発生日時 平成24年1月4日 13時38分ごろ
発生場所 茨城県水戸市森戸町

平成24年3月9日
運輸安全委員会(航空部会)議決
委 員 長 後 藤 昇 弘 (部会長)
委 員 遠 藤 信 介
委 員 石 川 敏 行
委 員 田 村 貞 雄
委 員 首 藤 由 紀
委 員 品 川 敏 昭

1 航空事故調査の経過

運輸安全委員会は、平成24年1月5日、本事故の調査を担当する主管調査官ほか1名の航空事故調査官を指名した。原因関係者から意見聴取を行った。

2 事実情報

2.1 飛行の経過

個人所属マックス・エンタープライズ式アクシスーR503型JR7327(以下「同機」という。)は、平成24年1月4日(水)、操縦者1名が搭乗し、茨城県水戸市大洗場外離着陸場を離陸し、13時38分ごろ同場外離着陸場に着陸し滑走中、機体を損傷し、操縦者が重傷を負った。

(1) 気象に関する情報

事故現場の北約9 kmに位置する水戸地方気象台（標高29 m）に設置された地域気象観測所の観測値によれば、以下のとおりであった。

- 13時30分 風向 西北西、平均風速 3.4 m/s
風向 西北西、最大瞬間風速 6.7 m/s
13時40分 風向 西北西、平均風速 3.3 m/s
風向 西南西、最大瞬間風速 7.1 m/s
13時50分 風向 西、平均風速 4.3 m/s
風向 西、最大瞬間風速 7.2 m/s

(2) 死傷の有無 重傷 1名

操縦者が重傷（右前腕（^{とうこつ}橈骨）骨折及び全身打撲等）を負った。

(3) 航空機の損壊の程度 小 破

プロペラ3枚中1枚が折損し、主翼構造（キールチューブなど）が破損した。

(4) 火災発生の有無 な し

(5) 調査において判明した事項

① 操縦者は、事故時に頭を強く打ち一時意識を失っており、当該飛行に関してほとんど記憶がないため、本事故に関する口述を得ることができなかった。

② 目撃者（クラブ会員）の口述

目撃者は、現場から約100 mぐらい離れた場所で同機を見ていた。視程は10 km以上あった。弱い西風で時々強く吹いていた。同機は南西に向かって離陸して行った。約10分間飛行した後、南西側から進入してきた。

滑走路が北東から南西へ向かって下り勾配となっており、通常、横風の場合は、スピードがつくため南西へ向かって離陸し、止まりやすいため北東へ向かって着陸する。着陸後は、そのままの姿勢で特に方向を変えたりしないし、ブレーキは使わずに自然に止まるのを待っている。

事故発生時はやや北よりの風だった。少し風はあったが機体が蛇行するほど強くはなかった。同機が降りてくる間に風が変化していたのではないかと思う。着陸時は、吹き流しが水平に対して45°ぐらい、風速3～4 m/sくらいだった。着陸は特に変わったことはなく普通であった。

同機は後輪から着地し、そのままの姿勢で滑走中、左後方から一気に機体が持ち上がり、その瞬間、翼のノーズから地面に衝突し、その後、主翼と胴体が分かれ、左翼端が地面に当たった。胴体は右側に傾いたままで滑っていった。

事故後、救助のため事故機に近づき、操縦者に問い掛けたがその時は意識はなかった。

(付図1 事故現場見取図、写真1 事故機(翼部)、写真2 事故機(胴体部)参照)

2.2 航空機乗組員等に関する情報

操縦者 男性 56歳

総飛行時間(超軽量動力機) 296時間50分

同型式機による飛行時間 296時間50分

2.3 航空機に関する情報

航空機

型式: マックス・エンタープライズ式アクシス-R503型
(クロノス16仕様)

製造番号: 30805

総飛行時間: 95時間6分

エンジン ロータックス式503型

総使用時間: 不明

同機は、体重移動操縦型の超軽量動力機(複座)クラスII(自重180kg以下)である。

(付図2 マックス・エンタープライズ式アクシス-R503型(クロノス16仕様)三面図参照)

2.4 航空法の許可に関する情報

同機にかかる航空法の許可は、以下のとおりであった。

- | | |
|------------------------------|----|
| (1) 航空法第11条第1項ただし書(試験飛行等)の許可 | あり |
| (2) 航空法第28条第3項(業務範囲外行為)の許可 | あり |
| (3) 航空法第79条ただし書(離着陸の場所)の許可 | あり |

3 分析

3.1 天候の関与 あり

3.2 操縦者の関与 不明

3.3 機材の関与 なし

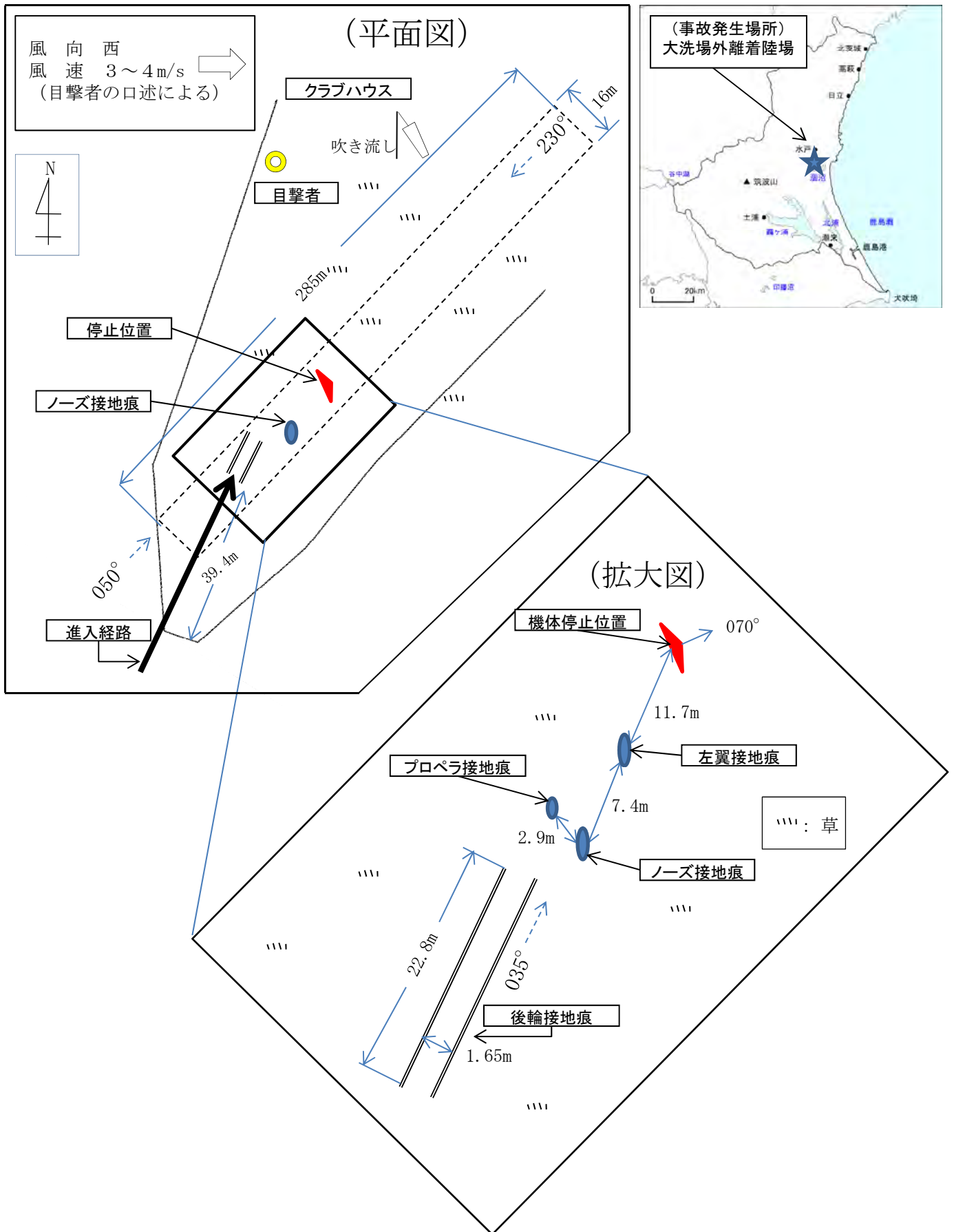
3.4 判明した事項の解析

- (1) 操縦者の口述が得られないことから、操縦者が関与したかどうか明らかにすることはできなかった。
- (2) 目撃者の口述及び最寄りの気象観測値から、飛行開始時には北西から西よりの変動する風で、滑走路に対して横風が吹いていたものと推定される。また、事故発生時は、風速が変化しており、瞬間的に強い風も記録されていたことから、着陸滑走中に同機の左後方より突風が吹いたものと考えられる。
- (3) 同機の翼のノーズ部分及び左翼端に土及び芝が付着していたこと、主翼構造部が破損していること、胴体右側及び右後輪のカバーに擦過痕があることなどから、着陸後滑走中に機体後方が持ち上げられた後、翼のノーズ部分が地面に衝突し、主翼構造部が破損したため、主翼と胴体の結合部分が破損し、その際に操縦者が骨折したものと推定される。その後、左翼端が地面に当たり、胴体部はそのまま右に傾きながら滑っていった可能性が考えられる。地面に衝突した反動で胴体後部にあるプロペラが地面と接触し、破損した可能性が考えられる。
- (4) 同機は風の影響を受けやすい機体であることから、より慎重に着陸方向を選択することが望ましい。

4 原因

本事故は、同機が着陸し滑走中、左後方から吹いた突風により機体後方が持ち上げられた後、地面に衝突したため、機体が損傷し、操縦者が骨折したことによるものと推定される。

付図1 事故現場見取図



付図2 マックス・エンタープライズ式アクシスー
R503型 (クロノス16仕様) 三面図

単位：m

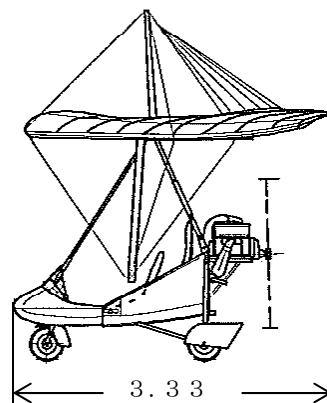
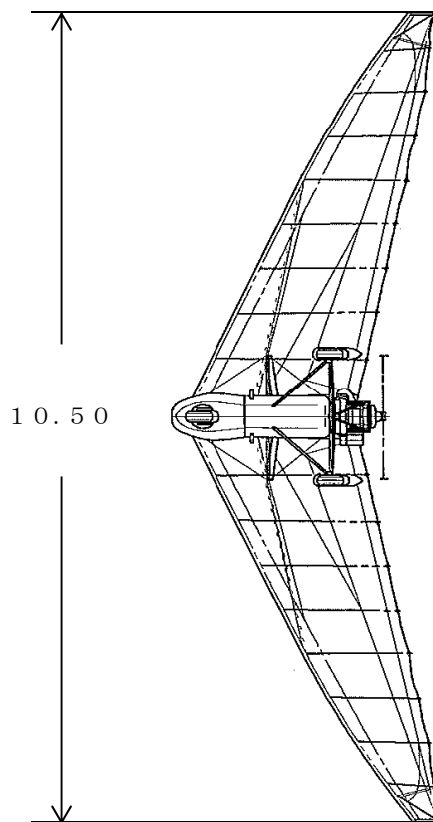
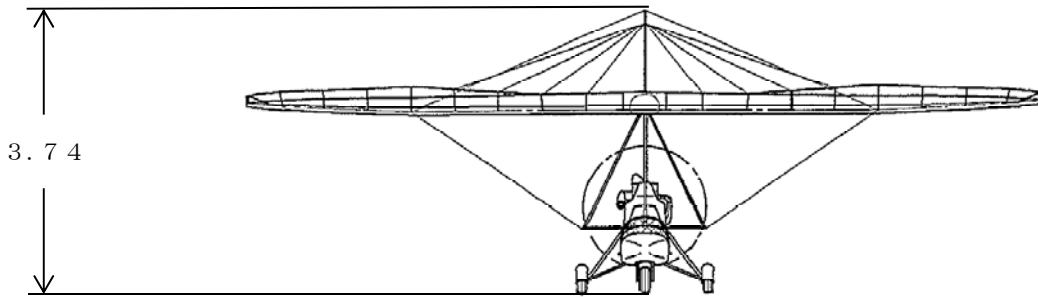


写真1 事故機（翼部）



写真2 事故機（胴体部）

