

# 航空事故調査報告書

個人所属

ソレール式SNS8ハイパーライトR277L型

(超軽量動力機、舵面操縦型、単座)

不時着時の機体損壊

平成24年12月21日

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」

個人所属

ソレール式SNS8ハイパーライトR277L型

(超軽量動力機、舵面操縦型、単座)

不時着時の機体損壊

# 航空事故調査報告書

所 属 個人  
型 式 ソレール式SNS8ハイパーライトR277L型  
(超軽量動力機、舵面操縦型、単座)  
識別記号 なし  
事故種類 不時着時の機体損壊  
発生日時 平成24年5月13日 16時47分ごろ  
発生場所 群馬県佐波郡玉村町の利根川河川敷

平成24年11月16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 調査の経過

運輸安全委員会は、平成24年5月14日、本事故の調査を担当する主管調査官ほか2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

個人所属ソレール式SNS8ハイパーライトR277L型(以下「同機」という。)は、平成24年5月13日(日)16時45分ごろ、操縦者のみが搭乗し、群馬県伊勢崎市柴町の利根川に隣接する場外離着陸場(以下「伊勢崎場外」という。)を離陸して場周経路を飛行中、エンジンが停止し、16時47分ごろ、伊勢崎場外対岸の群馬県佐波郡玉村町の利根川河川敷に不時着し、機体を損壊した。

操縦者及び目撃者によれば、事故に至るまでの飛行の経過については、概略次のとおりであった。

操縦者は、十数年前に壊れた中古機であった同機を購入し、そのままの状態に格納庫に保管していた。2年ほど前から知人と機体の整備を始め、飛行できる状態となって、これまでに2、3回飛行していた。

操縦者は、もう1機、航空法の許可を受けた超軽量動力機を所有しているが、その機体が修理の必要な状態であり飛行できなかったため、事故当日は、同機の整備を行った。操縦者は、機体の外側でスターターを引いてエンジンを始動し、暖気運転の後、エンジンに異常のないことを確認した上で、滑走路上で高度3m以下の飛行を2回実施した。その後、天気が良く、場周経路に飛行する機体が多かったため、高度計指示が地上で0ftとなるようにセットし、滑走路15をエンジン出力最大、エンジン回転数ほぼ7,000rpmで離陸した。高度50ftで出力を僅かに絞ってエンジン回転数を6,850

	<p>～6,900rpmぐらいにし、速度50～55mile/hで上昇した。高度150ftでエンジン回転数が若干下がったような違和感を覚えたので、伊勢崎場外へ戻ろうと思い、そのままの高度及びエンジン回転数で右旋回した。場周経路のダウンウィンドに入るために速度55mile/hで右旋回中に、エンジンが突然停止した。伊勢崎場外にはたどりつけないと判断し、前方に見えた河川敷の砂地に向かって降下し、不時着した。同機は、接地後に機体後部が持ち上がり、裏返しとなって停止した。</p> <p>操縦者によれば、操縦系統に不具合はなかった。</p> <p>本事故の発生場所は、伊勢崎場外の西約200mの利根川河川敷（北緯36度17分59秒、東経139度09分19秒）で、発生時刻は16時47分ごろであった。</p> <p>(付図1 参照)</p>
2.2 死傷者	軽傷 操縦者1名
2.3 損壊	<p>航空機の損壊の程度：大破 火災の発生なし</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・主翼の損傷</li> <li>・エンジン取付構造部の損傷</li> <li>・排気管の損傷</li> <li>・プロペラ・ブレードの折損</li> </ul> <p>エンジンは、ピストンの固着はしていなかったが、ピストン及びシリンダー双方の一部に擦過痕が認められた。</p> <p>(写真1、写真2 参照)</p>
2.4 乗組員等	<p>操縦者 男性 65歳</p> <p>総飛行時間（超軽量動力機） 186時間（操縦者の記録による）</p> <p>同型式機による飛行時間 約20分（操縦者の口述による）</p>
2.5 航空機等	<p>(1) 航空機型式：ソレール式SNS8ハイパーライトR277L型 製造番号：92、製造年月：1984年9月 総飛行時間 不明</p> <p>(2) エンジン型式：ロータックス式R277型 (単気筒、点火プラグ1個装備、2サイクル・エンジン) 総使用時間 不明 運用上の最大回転数 6,500rpm</p> <p>(付図2、写真1 参照)</p>
2.6 気象	操縦者によれば、離陸時の天候は晴れ、視程は良好、吹き流しの観察から、風向は南東、風速は2～3m/sであった。
2.7 航空法の許可	本飛行に関し、航空法第11条第1項ただし書、第28条第3項及び第79条ただし書の許可は、取得されていなかった。
2.8 その他必要な事項	<p>(1) 点火プラグ、キャブレター及び燃料系統に異常は認められなかった。</p> <p>(2) 同機は、機体の登録がなされておらず、識別記号が付与されていなかった。</p> <p>(3) 操縦者は、同機の操縦及び整備に関するマニュアルを入手していなかった。</p>

### 3 分析

3.1 気象の関与	なし
3.2 操縦者の関与	あり
3.3 機材の関与	なし
3.4 判明した事項の解析	<p>同機は、ダウンウィンドへの右旋回中にエンジンが停止したことから操縦者が不時着を試みた際、脚が砂地にとられて機体前部が地面に衝突したため、損壊したものと推定される。</p> <p>エンジンが停止したことについては、ピストン及びシリンダーに擦過痕が認められており、操縦者がエンジンの運用上の最大回転数を超えて使用したため、ピストンとシリンダー間が潤滑不足になったことによるものと考えられる。</p> <p>エンジンの運用上の最大回転数を超えて使用したことについては、操縦者が同機のマニュアルを入手せず、最大回転数を承知していなかったことが関与したものと考えられる。</p>

### 4 原因

<p>本事故は、同機が飛行中、エンジンが停止したことから不時着を試みた際、脚が砂地にとられて機体前部が地面に衝突したため、損壊したことによるものと推定される。</p> <p>エンジンが停止したことについては、エンジンの運用上の最大回転数を超えて使用したため、ピストンとシリンダー間が潤滑不足になったことによるものと考えられる。</p>
---

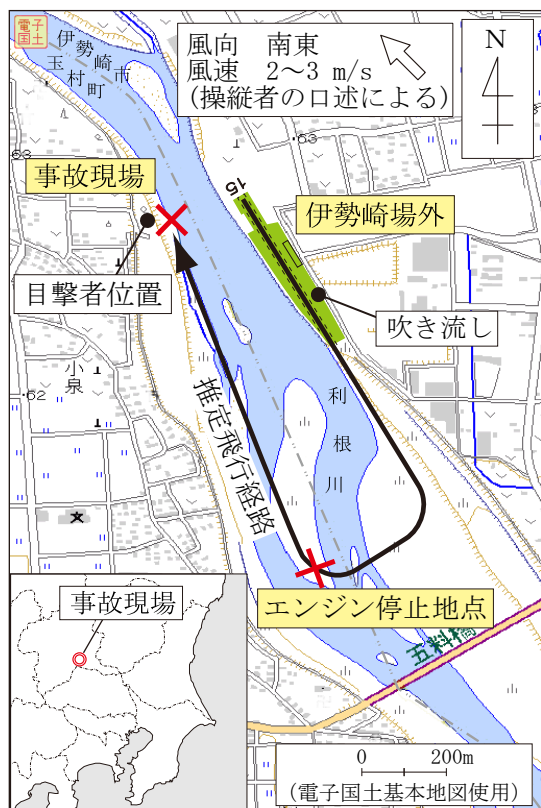
付図1 推定飛行経路図

付図2 ソレール式SNS8ハイパーライトR277L型三面図

写真1 事故機

写真2 エンジン

付図1 推定飛行経路図



付図2 ソレール式SNS8ハイパーライトR277L型三面図

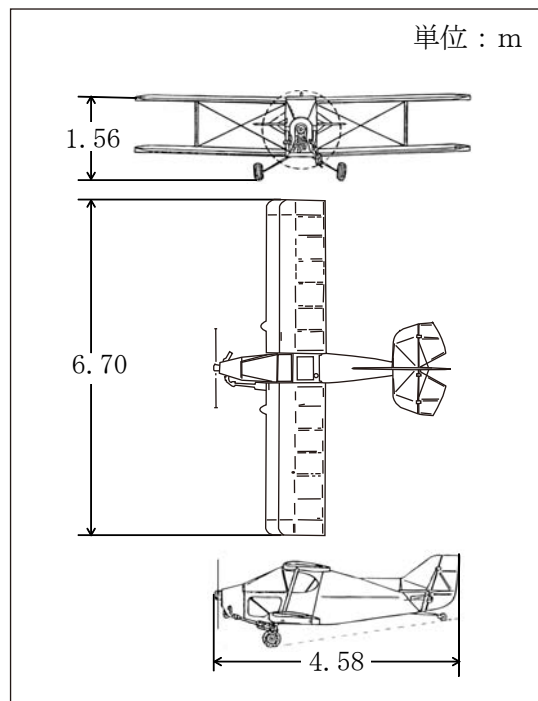


写真1 事故機



写真2 エンジン

