

AA2018-7

航空事故調査報告書

I ユナイテッド航空株式会社所属
ボーイング式787-9型 N29968
機体の動揺による客室乗務員の負傷

II 個人所属
クイックシルバー式スポーツ2S-R582型（超軽量動力機、複座）
JR1902
架空地線への接触による墜落

平成30年9月27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 中橋 和博

《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

クイックシルバー式スポーツ2S-R582型（超
軽量動力機、複座） JR1902
架空地線への接触による墜落

航空事故調査報告書

平成30年9月7日
 運輸安全委員会（航空部会）議決
 委員長 中橋和博（部会長）
 委員 宮下 徹
 委員 石川 敏行
 委員 丸井 祐一
 委員 田中 敬司
 委員 中西 美和

所属	個人
型式、識別記号	クイックシルバー式スポーツ2S-R582型（超軽量動力機、複座）、 JR1902
事故種類	架空地線への接触による墜落
発生日時	平成30年4月22日 14時37分ごろ
発生場所	広島県安芸高田市（北緯34度36分28秒、東経132度43分04秒）

1. 調査の経過

事故の概要	個人所属クイックシルバー式スポーツ2S-R582型JR1902（以下「同機」という。）は、平成30年4月22日（日）、レジャーのため、操縦者のみが搭乗して広島県安芸高田市にある豊栄場外離着陸場を14時30分ごろ離陸し、同市内を流れる三篠川の上空を飛行中、14時37分ごろ、電線の上部に設置された架空地線*1に接触し、畑に墜落した。 同機は大破したが、操縦者に死傷はなかった。
調査の概要	主管調査官ほか1名の調査官（平成30年4月22日指名） 意見聴取（原因関係者）を実施

*1 「架空地線」とは、電線への落雷の直撃を防止するため、電線の上部に架線されている線のことをいう。

2. 事実情報

航空機等	航空機型式：クイックシルバー式 スポーツ2S-R582型（舵面操縦型） 製造番号：0241 製造年月日：平成21年11月17日
乗組員等	操縦者 男性 63歳 総飛行時間 約130時間 同型式機による飛行時間 約95時間 最近30日間の飛行時間 約30分
気象	天候 晴れ、西風2.7m/s変動（操縦者の口述による。）
航空法の許可の有無	第11条第1項ただし書 有（許可は取得していたものの、本事案発生場所は飛行許可範囲外） 第28条第3項 有（許可は取得していたものの、本事案発生場所は飛行許可範囲外） 第79条ただし書 有（許可は取得していたものの、本事案発生場所は飛行許可範囲外） 第81条ただし書 無

発生した事象及び関連情報

操縦者によれば、同機は、同市内の三篠川河川敷で開催されていたイベントを上空から見る目的で、同じ飛行クラブの超軽量動力機JR1913（以下「先行機」という。）の後に続いて、同場外を離陸した。操縦者は、イベント会場付近の地理には通じていなかったため、先行機の後方300～400mについて三篠川上空を飛行していた。

先行機がイベント会場の対岸上空に到達して旋回を開始したので、同機もイベント会場に近づくにつれて、速度を減速し対地高度約30mまで降下した。その時、突然左（南）からの横風で右（北）に流されるとともに、約10m高度が下がった。加速して上昇しようとスロットルを開いた直後、前方約10mに3本の電線を視認したため慌てて回避操作をしたが、回避できず架空地線に接触し、畑に墜落した。接触した架空地線については、飛行中、視認できていなかった。

本飛行前に行った試験飛行を含み飛行中は、エンジンに不具合はなかった。

同機の飛行の様子を見ていたイベント参加者によれば、同機は、河川上空を降下し、低い高度で水平飛行に移ってから、架空地線に接触し、前方方向に回転し、上下逆さまの状態に墜落した。接触するまでの同機の飛行は安定していた。

事故現場には、電柱A（地上高約14m）と電柱B（地上高約11.6m）が三篠川を挟んで約80mの間隔で設置され、電線3本の上部に架空地線1本が張られていた。架空地線は、電柱Aの上部の地上高約14.8mから電柱Bの上部の地上高12.4mに張られていた。事故後、電柱Aの先端は折れ曲がり、頂部は架空地線とともに地上に落下していた。



写真1 事故機



図 推定飛行経路図（操縦者の口述による）



写真2 事故現場の状況並びに電線及び架空地線

3. 分析

操縦者は、河川上空を極めて低い高度で飛行したため、地上高14.8m～12.4m以下の架空地線に接触し、墜落したものと推定される。

事故発生当時の同機の飛行は、航空法の飛行許可範囲や最低安全高度を遵守することなく行われており、操縦者による安全上の基準を満たしていることの確認及び飛行の安全の確認が事前になされない状況であったと推定され、このような安全を軽視した飛行は行うべきではなかった。

4. 原因

本事故は、同機が低高度で飛行したため、架空地線に接触し、墜落したものと推定される。