

航空事故調査報告書

航空事故調査委員会議決

委員長 竹内和之

委員 小林哲一

委員 川井力

委員 東口實

委員 相原康彦

平成9年3月6日議決

山陽鉄工式EX-03C PUFFIN LT447型

超軽量動力機

愛知県幡豆郡一色町

平成7年2月12日

型 式 : 山陽鉄工式EX-03C PUFFIN LT447型 (単座)

識別番号 : JR0845

発生場所 : 愛知県幡豆郡一色町の海岸

発生日時 : 平成7年2月12日 15時01分ごろ

1 航空事故調査の経過

1.1 航空事故の概要

JR0845は、平成7年2月12日、愛知県幡豆郡一色町の場外離着陸場を離陸し、上昇中、エンジンが停止し、15時01分ごろ海岸の堤防に激突し大破した。

操縦者 重傷

機体 大破、火災発生なし

1.2 航空事故調査の概要

主管調査官及び1名の調査官が平成7年2月13日～14日、現地調査を実施した。

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 45歳

(財)日本航空協会技量認定

型式の限定

総飛行時間

同型式機による飛行時間

No.5784 (平成元年3月28日)

舵面操縦型

約100時間

約30時間

2.2 航空機に関する情報

2.2.1 航空機

型式

山陽鉄工式EX-03C PUFFIN LT447型

総飛行時間

約30時間

事故時の重量

約204kg (仕様最大重量223.5kg)

2.2.2 エンジン

型式

ロータックス式447型

2.3 現場調査結果

同機に装着されていたショルダーハーネスが、途中から引きちぎられており、ちぎれた部分は一部がほころびたようにギザギザの状態であった。

このショルダーハーネスは、バックルがロックされていない状態では、肩に当たる長い部分が飛行中風圧で後方に流され、操縦席後方に装備されているプッシャータイプのプロペラの位置より、さらに後方に達する長さがあり、プロペラ・シャフトに1～2回巻き付く程の長さのところで引きちぎられていた。

また、同機の上昇経路直下の地上から、同機のショルダーハーネスのバックルの破片が発見された。

2.4 気象に関する情報

事故現場の北西約4 kmに位置する幡豆消防署の事故関連時間帯の観測値は、次のとおりであった。

15時00分 天気 くもり、風向 西北西、風速 2.0m/s、最大 3.3m/s、気温 10.0℃

2.5 その他必要な情報

同機の座席と安全ベルトは、正規部品でないものに交換されていた。

正規部品のショルダーハーネスは、腰ベルトと一体となっており、バックルが外れても操縦席後方のプロペラに当たらない長さである。

3 事実を認定した理由

同機のエンジンが離陸上昇中に停止したことについては、同機の上昇経路直下の地上からショルダーハーネスのバックルの破片が発見されており、また、ショルダーハーネスがプロペラ・シャフトに1～2回巻き付く程の長さのところで引きちぎられていることから、当初からショルダーハーネスのロックがなされていなかったか、または何らかの理由でロックが外れ、ショルダーハーネスが飛行中に風圧で後方に流され、プロペラ・シャフトに巻き付き、プロペラ・ハブのボルトに引っ掛かったため、エンジンに負荷がかかり、エンジンが停止したものと認められる。

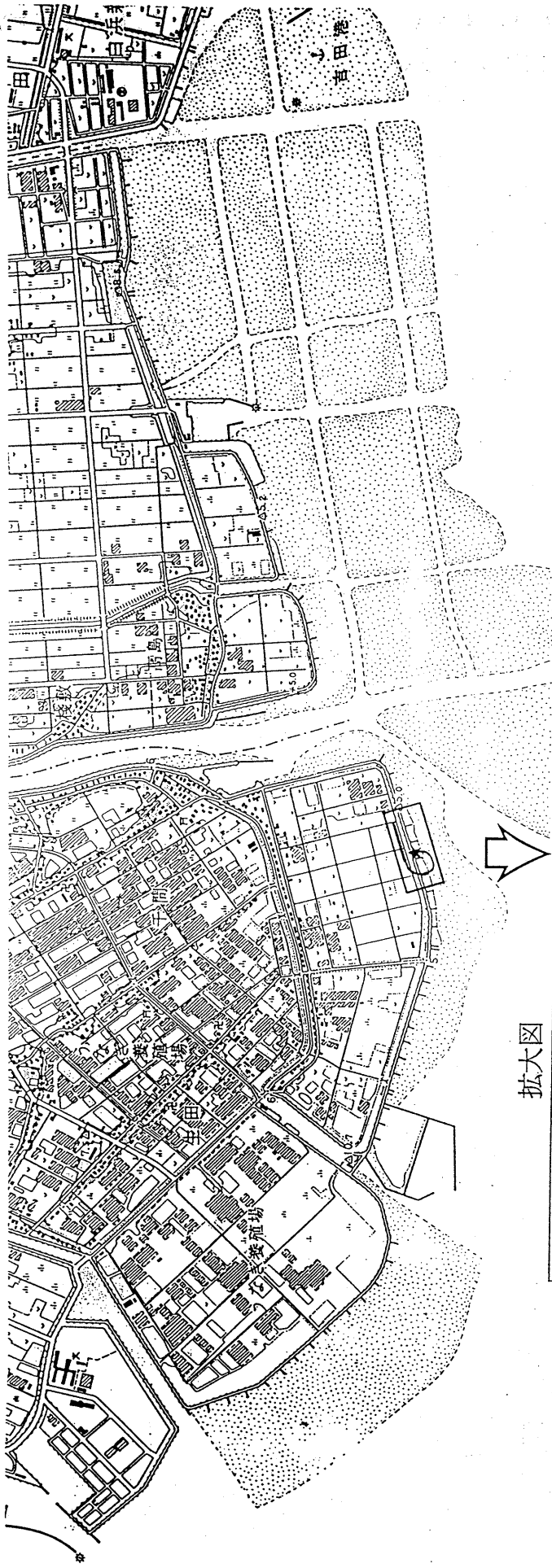
操縦者及び場外離着陸場にいたクラブ員によれば、事故機のエンジンが停止したのは、海岸線とほぼ平行な場外離着陸場を離陸し、海岸の堤防から100～150 m離れた海上を上昇中で、高度70～80 mであった。また、この時、風はほとんど無風であり、滑空飛行で引き返すことができるものと思えたとのことであった。

しかしながら、同機が滑空飛行により高さ約6 mの堤防を越えることができなかったのは、エンジンの停止後、操縦者が高度を維持しようと操作した結果、迎角が増加し空気抵抗が増え、滑空比が小さくなったことによるものと推定される。

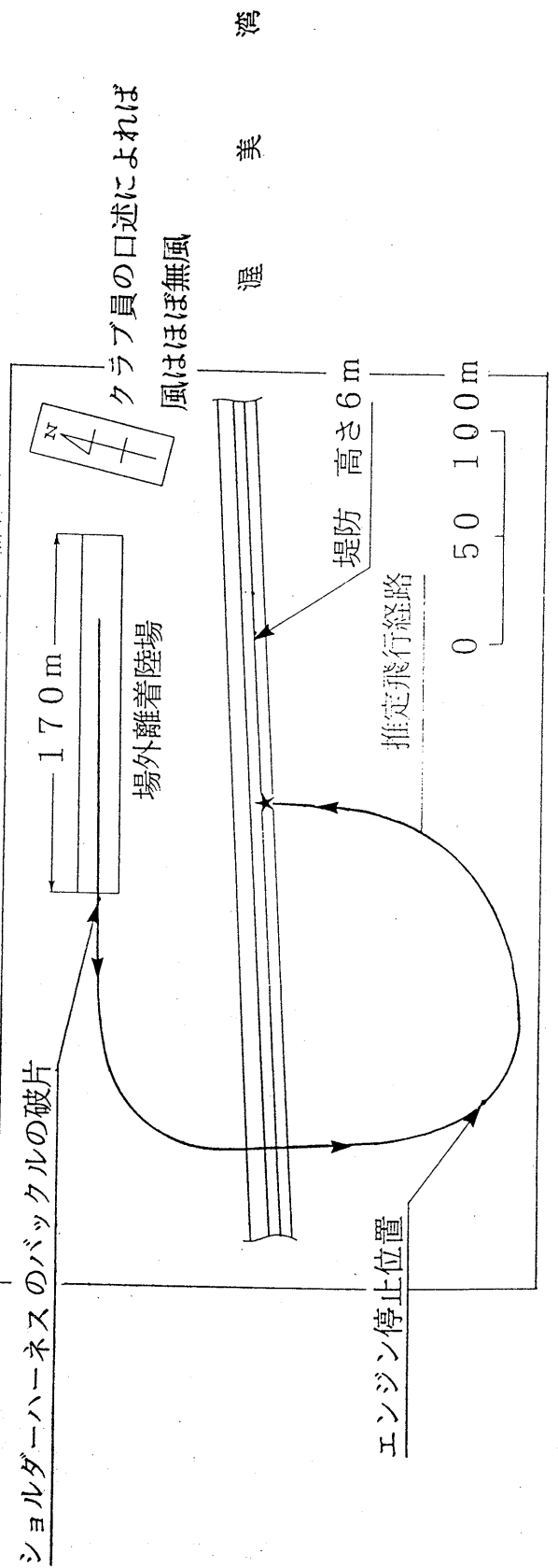
4 原因

上昇飛行中にショルダーハーネスがプロペラ・シャフトに巻き付いたため、エンジンが停止し、操縦者は緊急着陸を試みたが、操作が適切でなく不時着に失敗したものと推定される。

付図 I 推定飛行経路図



拡大図



付図 2 山陽鉄工式EX-03C PUFFIN LT447型
超軽量動力機
三面図

単位：m

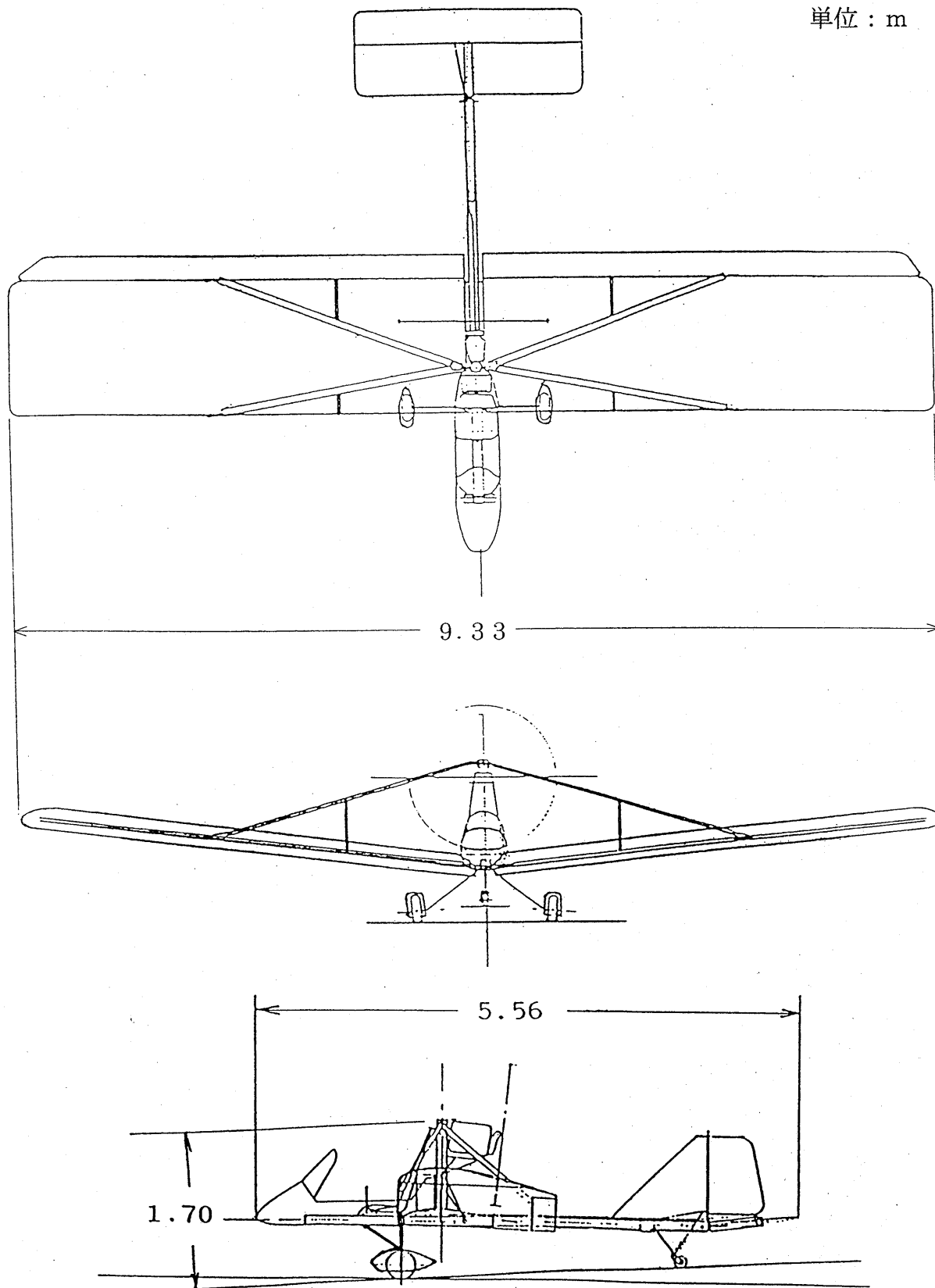


写真1 事故機



写真2 引きちぎられた
ショルダーハーネス

