

航空事故調査報告書

アドバンスト・アビエーション式カレラ型超軽量動力機

茨城県鹿島郡旭村

平成2年4月24日

平成2年10月3日

航空事故調査委員会議決

委員長 武田 峻

委員 薄木 正明

委員 宮内 恒幸

委員 東 昭

委員 竹内 和之

1 航空事故調査の経過

1.1 航空事故の概要

アドバンスト・アビエーション式カレラ型超軽量動力機（単座）は、平成2年4月24日、レジャーのため茨城県鹿島郡旭村の玉田海岸上空を飛行中17時30分ごろ、同海岸に墜落した。

同機には操縦者のみが搭乗していたが、重傷を負った。

同機は大破したが、火災は発生しなかった。

1.2 航空事故調査の概要

1.2.1 事故の通知及び調査組織

航空事故調査委員会は、平成2年4月24日、運輸大臣から事故発生 of 通報を受け、当該事故の調査を担当する主管調査官を指名した。

1.2.2 調査の実施時期

平成2年4月25日 現場調査
平成2年6月26日 操縦者からの口述聴取

1.2.3 原因関係者からの意見聴取

意見聴取を行った。

2 認定した事実

2.1 飛行の経過

操縦者が、平成2年4月24日16時過ぎ、茨城県新治郡八郷町山崎962の場外離着陸場に来たところ、超軽量動力機飛行クラブの同僚が超軽量動力機の点検を行い飛行の準備を行っていた。操縦者と同僚は、それぞれの超軽量動力機で東約25キロメートル先の鹿島灘の海岸に飛行することとした。

操縦者は、場外離着陸場に隣接する格納庫から既に組立てられているアドバンスト・アビエーション式カレラ型超軽量動力機を引き出し、燃料補給と機体の点検等を行い、異常のないことを確認し、地上走行訓練を約5分間行った後17時過ぎ、離陸した。

同僚は、既に離陸して上空で待機していた。

その後、事故に至るまでの経過は、操縦者によれば、次のとおりであった(付図1参照)。

離陸後場外離着陸場の場周空域内を飛行しながら高度(対地高度。以下同じ。)約300メートルまで上昇した。

東に真っすぐ飛行すると百里基地に近づくので、これを避けて同僚の超軽量動力機とともに東北東約20キロメートル先に見える酒沼を目指し高度約300メートル速度約40マイル/時で飛行した。酒沼からは、同沼の南岸沿いを飛行しながら徐々に高度を下げ高度約100メートルで大洗付近の鹿島灘の海岸線に出た後、右に旋回して海岸線沿いに南下した。

操縦者は、砂浜に着陸することを意図し、適当な着陸場所を探しながら更に高度を下げ、高度約30メートルで飛行したが、満潮のせいか海岸線の砂浜の幅が狭く適当な着陸場所が見付からなかった。先程海岸線に出たとき、その付近の海岸線の方に適当な着陸場所があるように見えたので、引き返そうと右急旋回に

入れたところ、ぐらっと右主翼が下がると同時に機首が下がり、修正操作を行ったが舵が効かずそのまま海に突っ込んだ。その後のことについては全く記憶がない。同僚によれば、「海岸線の上空で旋回していたところ、操縦者の超軽量動力機が右旋回に入ったと同時に機首が下がり一気に突っ込むところを目撃した。水平飛行に戻して状況を確認したところ同機は海上に墜落していたので、直ちに近くの海岸線の砂浜に着陸して救助活動を行った。」とのことである。

同機は、茨城県鹿島郡旭村玉田海岸から約30メートル先の海上に墜落した。事故発生時刻は17時30分ごろであった。

2.2 人の死亡、行方不明及び負傷

操縦者が重傷を負った。

2.3 航空機の損壊に関する状況

2.3.1 損壊の程度

大 破

2.3.2 航空機各部の損壊の状況

機 体	破 損
プロペラ	破 損

2.4 航空機以外の物件の損壊に関する情報

な し

2.5 乗組員に関する情報

操縦者 男 性 32歳

総飛行時間 約1時間（操縦者の口述による）

同型式機による飛行時間 約15分（操縦者の口述による）

2.6 航空機に関する情報

2.6.1 航空機

型 式 アドバンスト・アビエーション式カレラ型超軽量動力機

総飛行時間 約30分（操縦者の口述による）

2.6.2 エンジン

型 式	ロータックス式503型
燃 料	混合燃料(30:1)

2.7 気象に関する情報

事故現場の南西約7キロメートルに位置する水戸地方気象台鉾田地域気象観測所の事故関連時間帯の観測値のうち、風向及び風速は次のとおりであった。

17時00分 風向 東北東 風速3メートル/秒

18時00分 風向 北 風速2メートル/秒

2.8 人の生存、死亡又は負傷に係りのある捜索、救難及び避難等に関する情報

事故発生の通報は、墜落した同機を発見した者により17時42分に鹿行地方広域市町村圏事務組合消防本部鹿島北部消防署に119番通報がなされ、救急車が17時54分事故現場に到着し、操縦者は、応急処置を受けた後、18時18分病院に収容された。

2.9 その他必要な事項

2.9.1 本飛行に関し、航空法第11条第1項但し書及び第79条但し書の許可は取得されていなかった。

同法第28条第3項の許可については、わずかに空中に浮き上がる程度までのジャンプ飛行の許可(第1段階の許可)は取得されていた。

2.9.2 百里飛行場の管制圏は、百里飛行場の標点(N36度11分、E140度25分)を中心とする半径9キロメートルの円内の直上で、上限高度が東側が6,000フィート、西側が3,000フィートの空域をいう(付図1参照)。

3 事実を認定した理由

3.1 解析

3.1.1 操縦者の口述及び調査結果から、同機は事故発生まで異常はなかったものと推定される。

3.1.2 操縦者の口述に基づく推定飛行経路は付図1のとおりであり、同機が百里飛行場の管制圏内を飛行した可能性が考えられる。

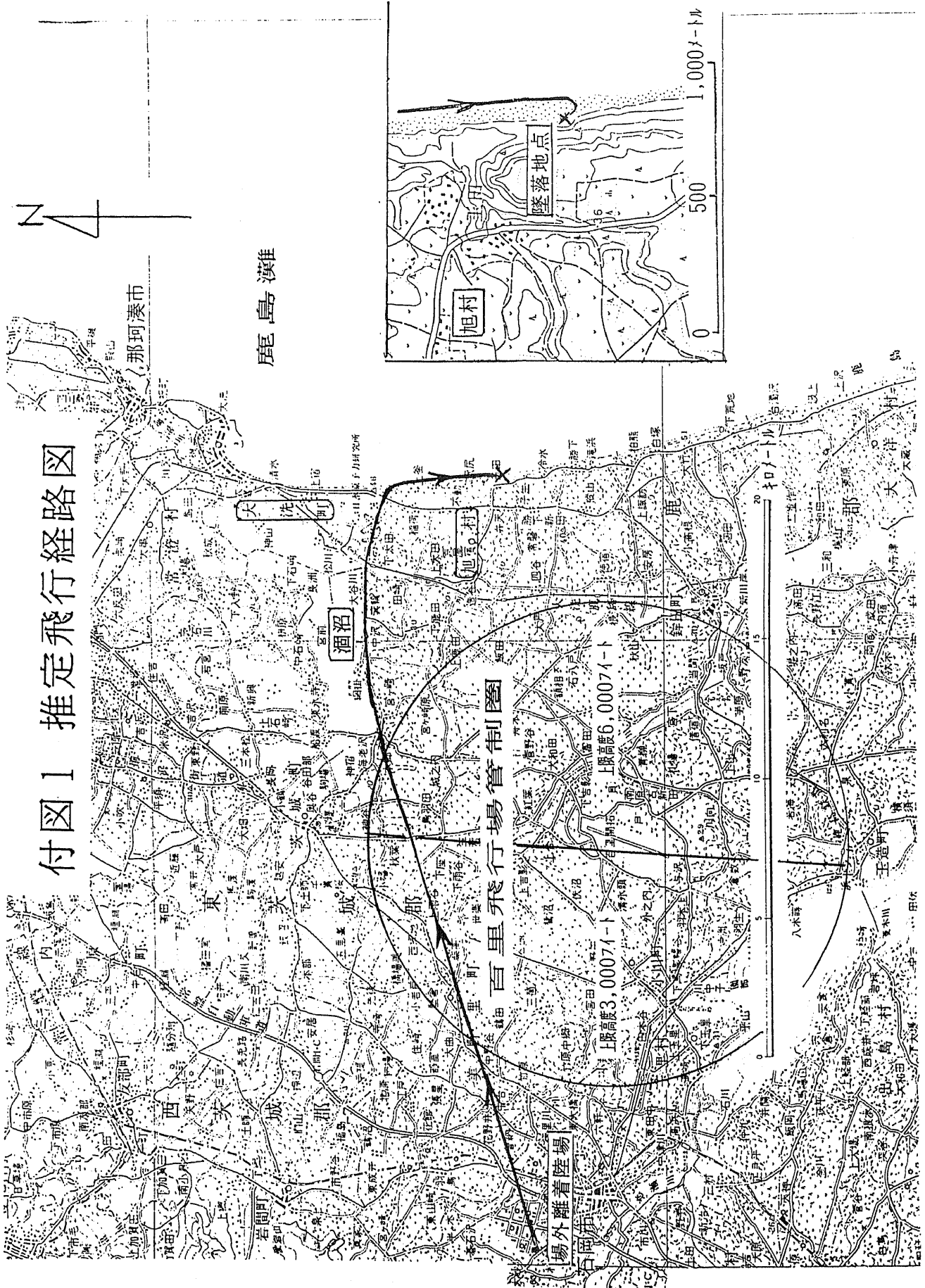
3.1.3 操縦者によれば、操縦者は超軽量動力機の総飛行時間が約1時間であり同型式機の飛行経験は約15分であると述べている。このことから、操縦者の操縦技量は未熟であったことが推定される。

3.1.4 操縦技量の未熟な操縦者が、低高度で不適切な急旋回操作を行ったため、同機の高度が急激に低下し、海上に墜落したものと推定される。

4 原因

本事故は、操縦技量の未熟な操縦者が低高度で不適切な急旋回操作を行ったことにより、同機の高度が急激に低下し、海上に墜落したものと推定される。

付図1 推定飛行経路図



付図2 アドバンスト・アビエーション式
カレラ型超軽量動力機三面図

