

型 式：クイックシルバー式MXⅡHP-R503型超軽量動力機（複座）

識別番号：JR0137（（財）日本航空協会識別番号）

発生場所：北海道勇払郡字浜厚真71番地先海岸「海浜公園」内の砂浜

発生日時：平成11年9月4日 10時48分ごろ

1 航空事故調査の経過

1.1 航空事故の概要

JR0137は、平成11年9月4日、レジャーのため、操縦者だけが搭乗し、北海道勇払郡厚真町の鯉沼場外離着陸場を離陸し、同場外離着陸場の南西約6kmにある海浜公園内の砂浜に10時48分ごろ着陸した際、転覆した。

搭乗者の死傷	操縦者	死傷無し
航空機の損壊	中破	火災発生無し

1.2 航空事故調査の概要

主管調査官が、平成11年9月6日～7日、現場調査を実施した。
原因関係者から意見聴取を行った。

2 認定した事実

2.1 航空機乗組員等に関する情報

操縦者 男性 46歳

（財）日本航空協会技量認定	9173（平成8年3月26日）
型式の限定	舵面操縦型Ⅰ

（財）日本航空協会指導員-I認定	9173（平成11年8月16日）
型式の限定	舵面操縦型Ⅰ

総飛行時間	155時間00分
-------	----------

同型式機による飛行時間	155時間00分
-------------	----------

（上記時間は、操縦者の口述による。）

2.2 航空機に関する情報

2.2.1 航空機

型 式 クイックシルバー式MXⅡHP-R503型（舵面操縦型複座）

総飛行時間	186時間00分
-------	----------

（上記時間は、操縦者の口述による。）

事故当時の重量

約240kg（仕様書最大重量317.5kg）

2.2.3 航空機各部の損壊の状況

機体各部の損壊状況は、次のとおりであり、いずれも転覆時に生じたものと認められた。

- | | |
|---------------------|----------------|
| (1) 右主脚及び胴体中央部のフレーム | 破損 |
| (2) プロペラ | 2枚共ブレード中央付近で破断 |

2.3 気象に関する情報

操縦者及び目撃者によれば、事故現場付近の気象は、次のとおりであった。

天気 快晴、風向 南、風速 2～3m/s、視程 良好

2.4 現場調査

2.4.1 現場の状況

事故現場は、JR日高本線浜厚真駅の南西約1kmにある海浜公園内の砂浜で、機体は、機首を概ね南東方向に向けて転覆していた。

機体転覆場所の南東方向の砂地には、南東から北西方向にかけて、長さ約7m、幅0.4～1m、深さ約10cmの同機の接地痕があった。

（付図1、写真参照）

2.4.2 飛行の経過

事故に至るまでの経過は、操縦者によれば、概略次のとおりであった。

当日は、鯉沼場外離着陸場空域においてレジャー及び操縦訓練を予定していた。飛行に先立ち飛行前点検を行ったが、機体に特に異常は認められなかったため、同場外離着陸場を10時30分ごろ離陸した。

天気も良く高度300～700ftは気流が良好であったので、つい出発地から南西に約6km離れた厚真場外離着陸場方面に高度700ftで飛行し、海浜公園沖の海上上空に出た。

同海上上空において降下旋回、上昇旋回などのエアワークを何回か実施した後、高度約100ftから上昇しながら浜边上空に進入した。

人のいない浜辺において、エンジンが停止した場合を想定した緊急着陸操作の練習をしてから帰投しようと思い、高度約200ftからエンジンをアイドル、エレベーター・トリムをフル・ダウンにして、選定したタッチダウン・ポイントに向け速度35～40ktで右旋回で降下した。深い進入角になり、注意がタッチ・ダウン・ポイントに集中してしまったため、水平線等が見え

ず高度判断がおろそかになった。自分ではフレアーの開始時期が遅れたように感じた。機首が思うようにアップせず、前輪から接地し、次に主車輪が接地した後前転し、翼上面を下にして停止した。

エンジンに異常はなかった。

また、付近にいた目撃者によれば、概略次のとおりであった。

同機は、海上から進入してきて大きく右旋回しながら頭上をぎりぎりに飛行し、南東から北西方向に突っ込んで行く感じだった。機体の先端部を砂地に突っ込む感じで着地した途端に前転した。

2.5 その他必要な事項

航空法第11条第1項ただし書、同法第28条第3項及び同法第79条ただし書の許可は取得されていたが、試験飛行等の許可条件である場周飛行を逸脱して飛行しており、また、事故現場の浜辺に着陸するための許可は取得されていなかった。

3 事実を認定した理由

3.1 操縦者の口述及び同機の地上痕跡から、同機は、鯉沼場外離着陸場を離陸し、同場外離着陸場から南西に約6 km離れた砂浜に着陸する際、前輪から接地したものと推定される。

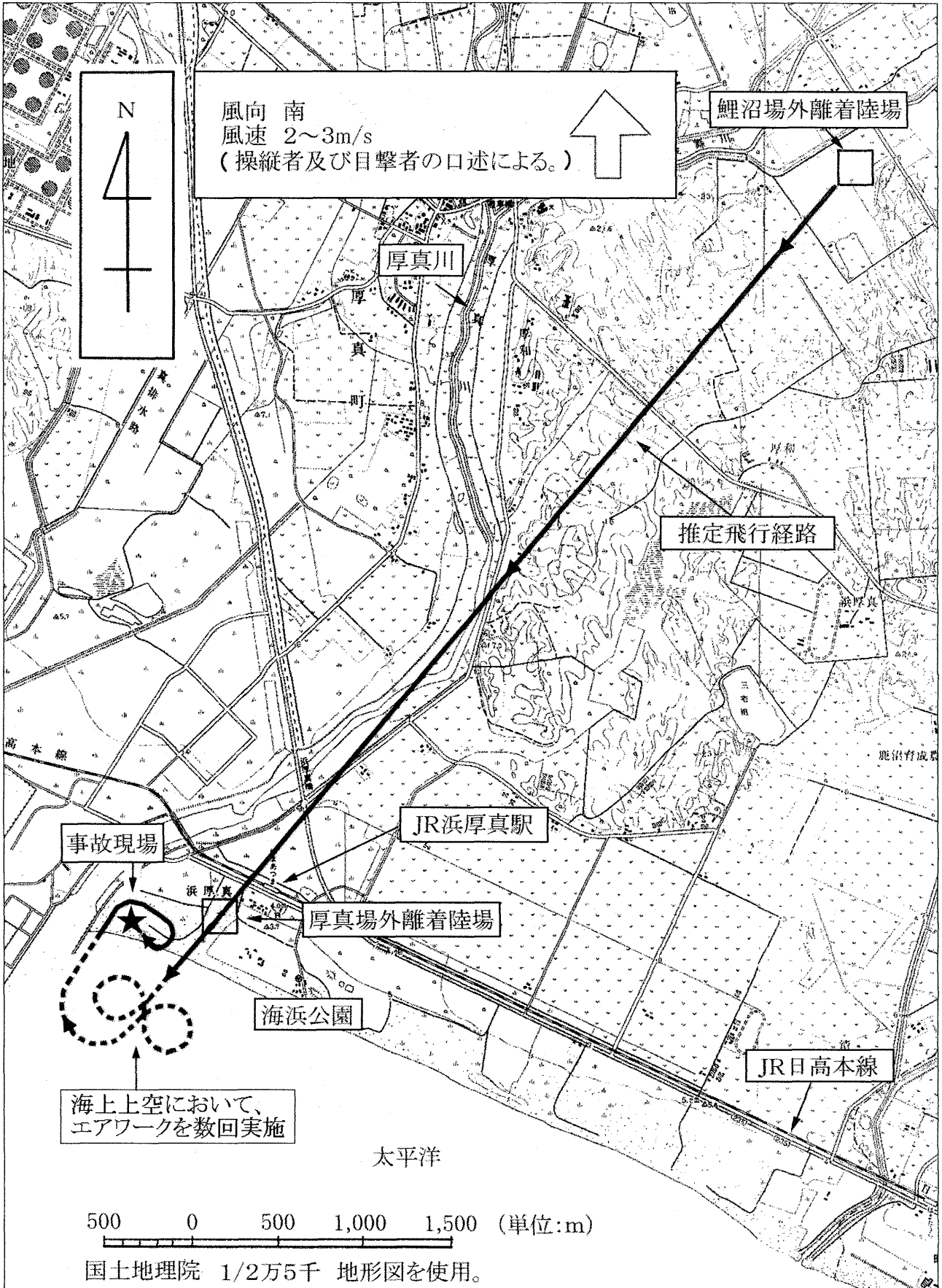
同機が前輪から接地したことについては、エレベーター・トリムをフル・ダウンにしていたこと、進入角度が深かったこと、操縦者の注意がタッチダウン・ポイントに集中したこと及び砂浜で目標となる対象物がなかったため高度判断を誤ったことにより、フレアー開始時期が遅れ、フレアーが十分でなかったことによるものと推定される。

3.2 前輪から接地した同機は、砂地のため急制動となり、前転して転覆したものと推定される。

4 原因

本事故は、同機が砂浜に着陸する際、フレアー開始時期が遅れ、フレアーが十分でなかったため、前輪から接地し、前転して転覆したことによるものと推定される。

付図 1 推定飛行経路図



付図2 クイックシルバー式
MXIIHP-R503型 三面図

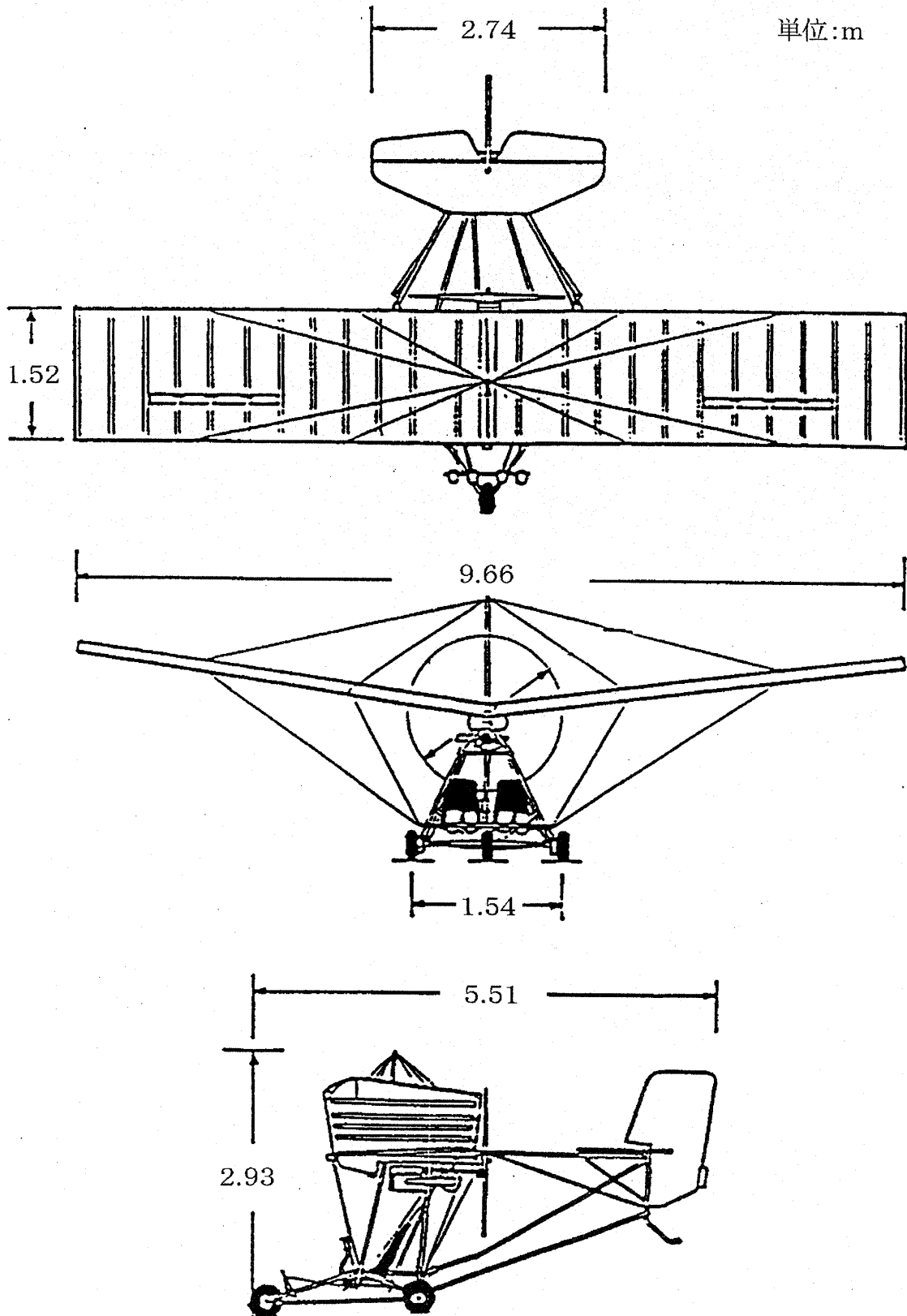
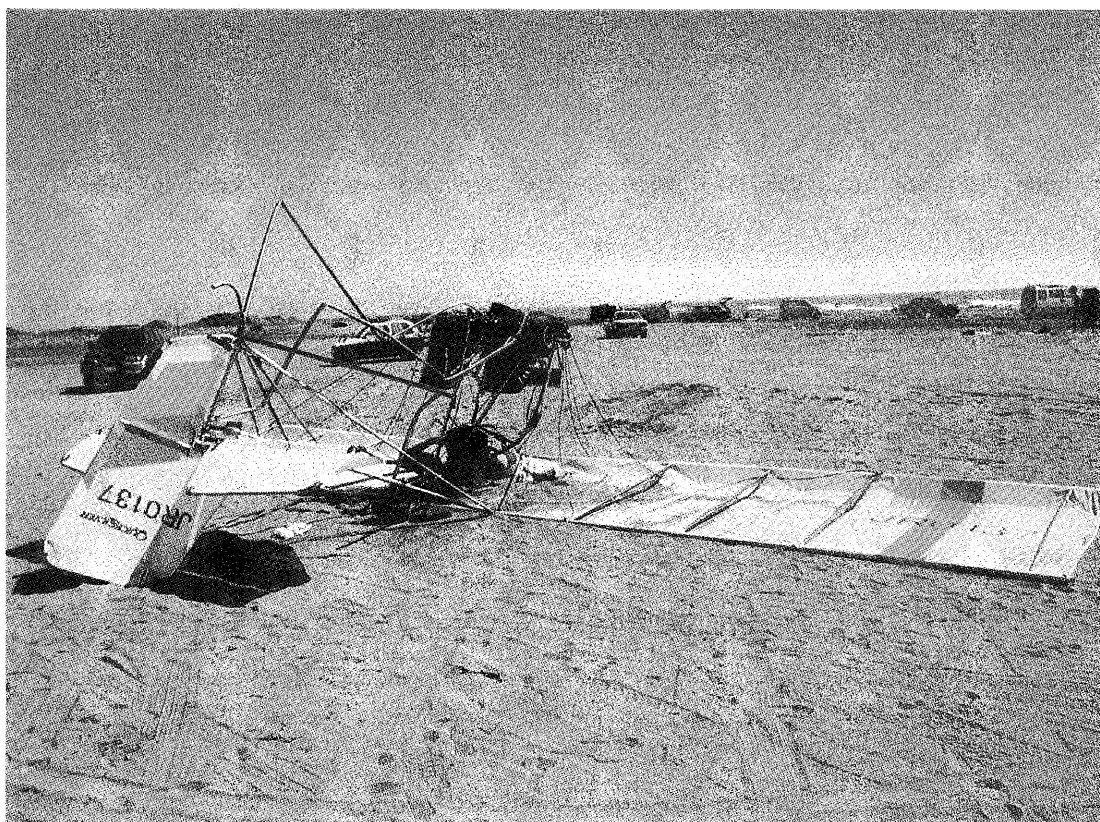


写真 事故機



(余白)