

航空事故調査報告書
マックスエア-式ハマ-型超軽量動力機
岩手県一関市
昭和63年10月2日

平成元年3月29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

マックスエア-式ハマ-型超軽量動力機は、昭和63年10月2日、レジャー飛行中、12時05分ごろ、岩手県一関市に造成中の遊水池の堤防に着陸しようとした際、送電線に接触して墜落した。

同機には、操縦者のみが搭乗していたが、軽傷を負った。

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、昭和63年10月3日、運輸大臣から事故発生の通報を受け、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

昭和63年10月3日～4日

現場調査

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

マックスエアー式ハマー型超軽量動力機は、昭和63年10月2日11時30分ごろ、岩手県胆沢郡金ヶ崎町大字永沢字石採沢の場外離着陸場を離陸した。同機は、僚機の2機（いずれもマックスエアー式ドリフターXP型）とともに対地高度約300フィート、縦列間隔約50メートルで飛行した後、同離着陸場の南約35キロメートルにある同県一関市中里塚田に造成中の遊水池の堤防（幅約25メートル 長さ約800メートルの南北に延びる平坦地。以下「堤防」という。）に北側から着陸しようとした。

操縦者によれば、

同機は、先行の2機が着陸を完了するまで空中で待機した後、堤防へ着陸しようとしたが、飛行コースが着陸進入コースの右にそれ、しかも高度も高すぎたので、操縦者は、堤防の右側上空を対地高度約150フィートで飛行し、左場周経路を経て再び着陸を試みることにした。

同機は、ダウン・ウインド・レグを対地高度約200フィート、エンジン回転数約5,000回転/分、速度約35マイル/時で飛行した後、エンジン回転数を3,500回転/分まで減少させ、速度約35マイル/時で降下を開始するとともに、左旋回に入った。同機は、着陸進入コースに入るためそのまま旋回を続けたが、旋回半径が大きすぎたため進入コースの右側に逸脱した。操縦者はそれを修正しながら進入を継続したが、急に目の前に送電線が現れ、回避するいとまもなく、これに接触し墜落した。

とのことであった(付図参照)。

同機は、同堤防北端から約50メートル北側に東西方向に架線された送電線（地上高約18.5メートル 電線の外径約14.5ミリメートル）にキング・ポスト上端を接触して墜落した。

事故発生時刻は12時05分ごろであった。

2.2 人の死亡、行方不明及び負傷

操縦者は軽傷を負った。

2.3 航空機の損壊に関する情報

2.3.1 損壊の程度

大 破

2.3.2 航空機各部の損壊の状況

両 主 翼	胴体から分離して破損
胴 体	破 損
プ ロ ペ ラ	両ブレード破損

2.4 乗組員に関する情報

操縦者 男 性 38歳

総飛行時間 約25時間

2.5 航空機に関する情報

2.5.1 航空機

型 式 マックスエアー式HAMMER型（2舵式）

2.5.2 エンジン

型 式 ゼノア式G-25B型（250CC）

燃 料 混合燃料（20：1）

2.6 気象に関する情報

事故現場の南西約2.5キロメートルに位置する盛岡地方気象台一関地域気象観測所によれば、当日12時00分の天気は、次のとおりであった。

日照 1.0、風 南東 1メートル/秒、気温 20.9度C

なお目撃者によれば、当時の現場の天気は晴れで、ほとんど無風状態であったとのことである。

3 事実を認定した理由

3.1 解析

3.1.1 調査の結果、同機の機体及びエンジンは、事故発生まで異常はなかったものと推定される。

3.1.2 当時の気象は、事故に関連はなかったものと推定される。

3.1.3 操縦者によれば、操縦者は、同機が着陸進入コースの右側に逸脱しているのを修正しながら進入を継続していたところ、急に目の前に送電線が現れ、回避するいとまもなく同送電線に接触し墜落したとのことであり、同機は、操縦者が進入コースの修正に専念している間に、同送電線に接近してキング・ポスト上端を送電線に接触し、主翼取付部が破損したため、墜落したものと推定される。

4 原因

本事故は、同機が着陸進入中、操縦者が送電線に気付くのが遅れ、これに接触したことによるものと推定される。

付図 推定飛行経路

