

航空事故調査報告書
ソレル式SNS-8ハイパーライト型超軽量動力機
北海道中川郡池田町
平成2年8月19日

平成3年4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

ソレル式SNS-8ハイパーライト型超軽量動力機(単座)は、平成2年8月19日13時25分ごろ、レジャー飛行のため北海道中川郡池田町字千代田の場外離着陸場を離陸した直後に、同場外離着陸場に隣接する畑に墜落した。

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8月19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

平成2年8月20日～21日 現場調査

1.2.3 原因関係者からの意見聴取

意見聴取は、本人が平成2年9月11日死亡したため行わない。

2 認定した事実

2.1 飛行の経過

ソレル式SNS-8ハイパーライト型超軽量動力機(単座)は、平成2年8月19日10時30分ごろ、中川郡幕別町の場外離着陸場で操縦者及び同僚により飛行前点検が行われた後、操縦者が搭乗して同場外離着陸場周辺の飛行を約20分間行ったが異常は認められなかった。

同機は13時過ぎ、再び操縦者が搭乗して同離着陸場を離陸し、北北東約10キロメートルにある池田町字千代田の場外離着陸場(以下「千代田滑空場」という。)に13時15分ごろ着陸した。

操縦者は、千代田滑空場において超軽量動力機の仲間と世間話をした後、幕別町の場外離着陸場に帰るため、同機に搭乗し13時25分ごろ離陸した。

仲間の者は、その後格納庫に入り自分達の機体の整備を始めたので離陸の音は聞いているが、離陸の様子は見ていない。

千代田滑空場に隣接するゴルフ練習場で練習をしていた者が同機の墜落時の模様を目撃しているが、それによれば「同機は西から東に向かって上昇し、高度が約50メートルに達したところ突然エンジン音が止まり、同時に機体が大きく傾き、機首が下がった後きりもみに入り、真っ逆さまに墜落した。」とのことである(付図1参照)。

墜落地点は、中川郡池田町字千代田801番地の1の畑であった。

事故発生時刻は13時25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

プロペラ	破 損
主 翼	破 損
胴 体	前部破損

2.4 航空機以外の物件の損壊に関する情報

ビート畑が被害を受けた。

2.5 乗組員に関する情報

操縦者 男 性 46歳

操縦者の飛行時間は記録がなく明らかでないが、操縦者の同僚によれば、操縦者の超軽量動力機の経験は6～7年であり、総飛行時間は600～700時間、同型式機での飛行時間は60～70時間と推定されるとのことである。

2.6 航空機に関する情報

2.6.1 航空機

型 式 ソレル式SNS-8ハイパーライト型超軽量動力機

同機の飛行時間は記録がなく明らかでないが、操縦者の同僚によれば、総飛行時間は70～80時間と推定されるとのことである。

2.6.2 エンジン

型 式 ロータックス式377型

燃 料 混合燃料

2.7 気象に関する情報

事故現場の南東約7キロメートルに位置する釧路地方気象台池田地域気象観測所の事故関連時間帯の観測値は次のとおりであった。

13時00分 風向 南東 風速4メートル/秒 気温26.3度C 降水なし

14時00分 風向 南々東 風速4メートル/秒 気温25.7度C 降水なし

2.8 人の生存、死亡又は負傷に関係のある捜索、救難及び避難等に関する情報

事故発生の通報は、ゴルフ練習場の従業員により13時35分に東十勝消防事務組合池田消防署に119番通報がなされ、救急車が13時44分事故現場に到着し、操縦者は、応急処置を受けた後、14時04分病院に収容された。

2.9 その他必要な事項

本飛行に関し、航空法第11条第1項但し書、第28条第3項及び第79条但し書の許可は取得されていなかった。

2.10 事実を認定するための試験及び研究

機体調査の結果は次のとおりであった。

- (1) 外観調査の結果、同機は墜落時の損傷以外に特に不具合は見当たらなかった。
- (2) 燃料タンクには燃料が十分にあり水抜きも行われていた。
- (3) プロペラは 回転していない状況で地面に激突した様相で破損していた。
- (4) エンジンの調査結果

(ア) クランクシャフトの手回し及びシリンダ・ヘッドを取り外しての内部点検の結果、異常は認められなかった。

(イ) キャブレタの内部を点検した結果、異常は認められなかった。フロート室の燃料には水や異物は含まれていなかった。また、フロートの動きも良好であった。

(ウ) 点火系統

(a) マグネットの作動点検の結果、点火栓には十分な火花が飛び異常は認められなかった。

(b) イグニッション・スイッチの調査の結果、2個の端子にワイヤを取り付けているスクリュ間の間げきが狭く、また、端子にガタがあるため、振動等により端子間で短絡する可能性があることが判明した。端子間で短絡すると、イグニッション・スイッチを「オフ」にした場合と同様の回路が形成され、エンジンは停止する(写真参照)。

3 事実を認定した理由

3.1 解析

3.1.1 当時の気象は、事故発生に関連はなかったものと推定される。

3.1.2 目撃者が「突然エンジン音が止まった」と述べていること、また、2.10項(3)で述べたプロペラの破損状況からエンジンは離陸直後の上昇中に停止したものと推定される。このエンジンの停止は、2.10項(4)(ウ)で述べた調査結果からイグニッション・スイッチの端子間の短絡により生じたものと推定される。

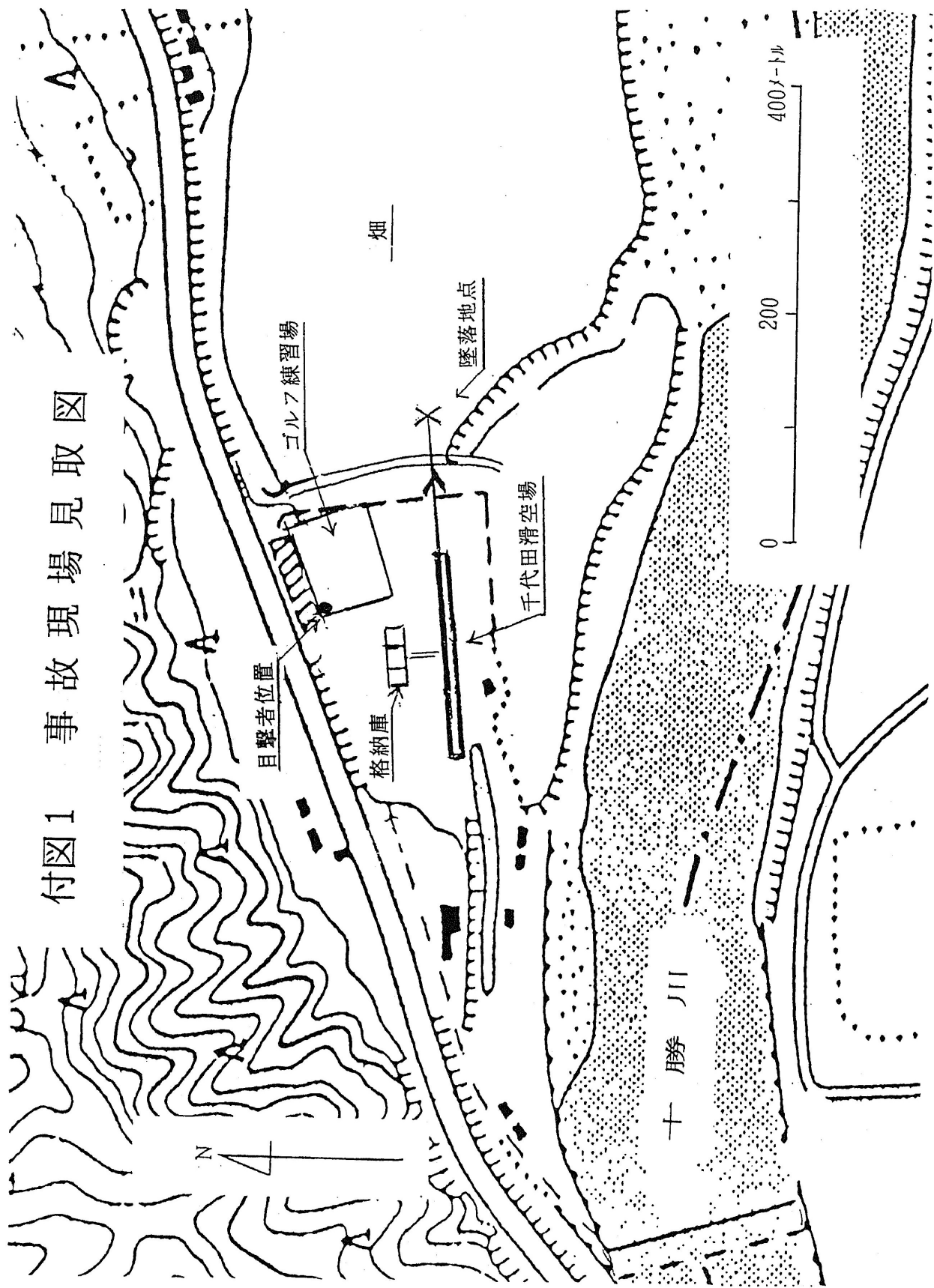
3.1.3 同機は離陸直後の低速での上昇中にエンジンが停止し、操縦者のその後の対応操作が遅れたため失速してきりもみに陥り、高度が低かったため、回復できず墜落したものと推定される。

4 原因

本事故は、離陸直後の上昇中にエンジンが停止し、操縦者のその後の対応操作が遅れたため、失速してきりもみに陥ったことによるものと推定される。

なお、エンジンの停止は、イグニッション・スイッチの端子間の短絡により生じたものと推定される。

付図1 事故現場見取図



付図2 ソレル式SNS-8ハイパーライト型
超軽量動力機 三面図

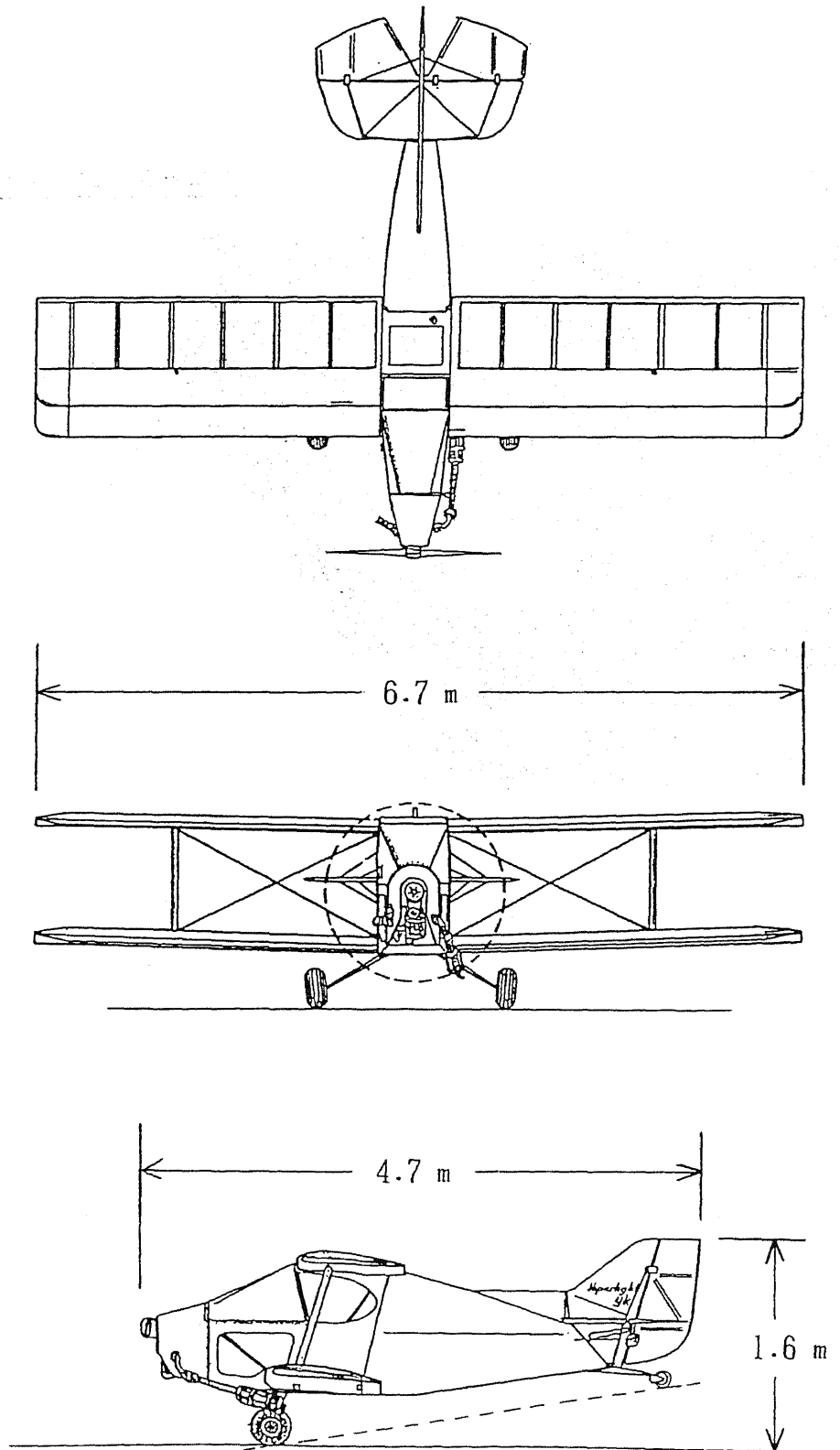


写真 イグニッション・スイッチの
取付け状況

