

型式：山陽鉄工式EX-03D PUFFIN-R447L型 超軽量動力機（単座）

発生場所：秋田県仙北郡協和町稲沢の国道上

発生日時：平成7年11月26日 10時00分ごろ

## 1 航空事故調査の経過

### 1.1 航空事故の概要

当該機は、平成7年11月26日、操縦者のみが搭乗して秋田県仙北郡協和町稲沢の場外離着陸場を北側に向け離陸した。主翼の取り替えによる操縦性への影響の確認と、フライトアイドル出力での着陸の練習のため、場周経路を1,200ftまで上昇して、エンジンを絞り、場外離着陸場へ進入した。場外離着陸場手前40～50mのところ、高度が低下し過ぎたため機首を少し引き上げようとしたときエンジンが停止した。場外離着陸場への着陸が困難と判断して、右旋回をし、国道46号線脇の牧草地に着陸しようとしたところ、同国道手前の樹木に右主翼が衝突し、右に回頭しながら国道上に墜落、通行中の軽ワゴン車に衝突。

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

主管調査官ほか1名の調査官が、平成7年11月27～28日まで現場調査を実施。

原因関係者として、操縦者から意見聴取を行った。

## 2 認定した事実

### 2.1 乗組員に関する情報

操縦者	男性	47歳
財団法人日本航空協会技量認定	No.5092(平成元年11月17日)	
型式の限定	舵面操縦型	
総飛行時間	約234時間	
同型式機による飛行時間	約5分	

### 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-03D PUFFIN-R447L型
----	---------------------------

事故当時の重量 約215kg

## 2.2.2 エンジン

型式 ロータックス式447型

## 2.3 機体調査

当該機は、操縦者自身により、飛行許可申請に係る本来の型式である山陽鉄工式EX-03B PUFFIN-R447L型の胴体に、同型式のEX-03D R447L型の主翼が取り付けられた改造がなされていた。また、電池モータで排気管にスピンドル油を油送する発煙装置の改造も施されていた（事故当日の飛行には使用せず）。

当該事故飛行の前、エンジン試運転中及び地上走行中の2回に渡りエンジンが停止したため、その都度キャブレタの調整を実施。

機体は、墜落時及び軽ワゴン車との衝突時の損傷を除き、異常は認められず。エンジンの試運転を行った結果、異常は発見出来なかった。

## 2.4 気象に関する情報

### 2.4.1 操縦者の口述

天気 晴れ、視程 良好、無風

### 2.4.2 秋田地方気象台大曲測候所(平成7年11月26日午前10時、事故現場から南約17km)

気温 1.5℃、風向 東南東、風速 1m/s

### 2.4.3 秋田地方気象台秋田測候所(平成7年11月26日午前10時、事故現場から北西約30km)

天気 晴れ、気温 5.7℃、湿度 63%、風向 南東、風速 4.4m/s

## 2.5 その他の情報

航空法第11条第1項ただし書き、第28条第3項及び第79条ただし書きの許可は改造前の本来の型式である山陽鉄工式EX-03B PUFFIN-R447L型、財団法人日本航空協会識別番号のJR0505として取得されているが、事故時の当該改造形態については全て未取得。

## 3 事実を認定した理由

取り付けられた主翼は、改造前のものと比較して、翼面積はほぼ同じであるが、翼幅を減少させ翼弦長が伸びたため滑空比は低下する。スロットルを絞った状態で、

同改造前の機体と同様な感覚で最終進入を行った場合、場外離着陸場に到達できない場合有り。

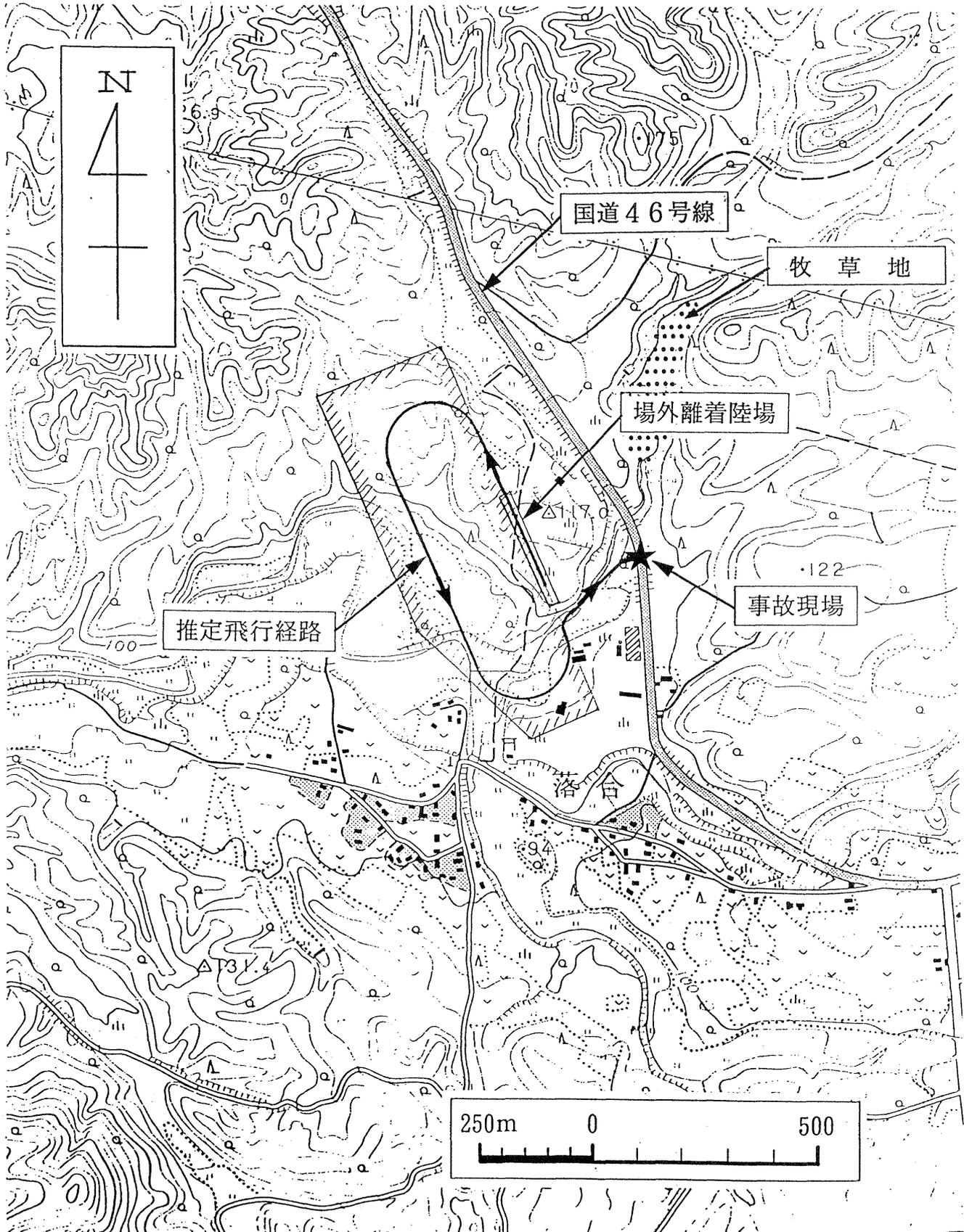
事故当日の飛行は主翼換装後、初めてのものであり、操縦者は飛行性能について熟知していなかったものと推定。

エンジンが停止したことについては、エンジン調整が十分でなかった可能性、又は、キャブレタ・アイシングが生じた可能性。

#### 4 原因

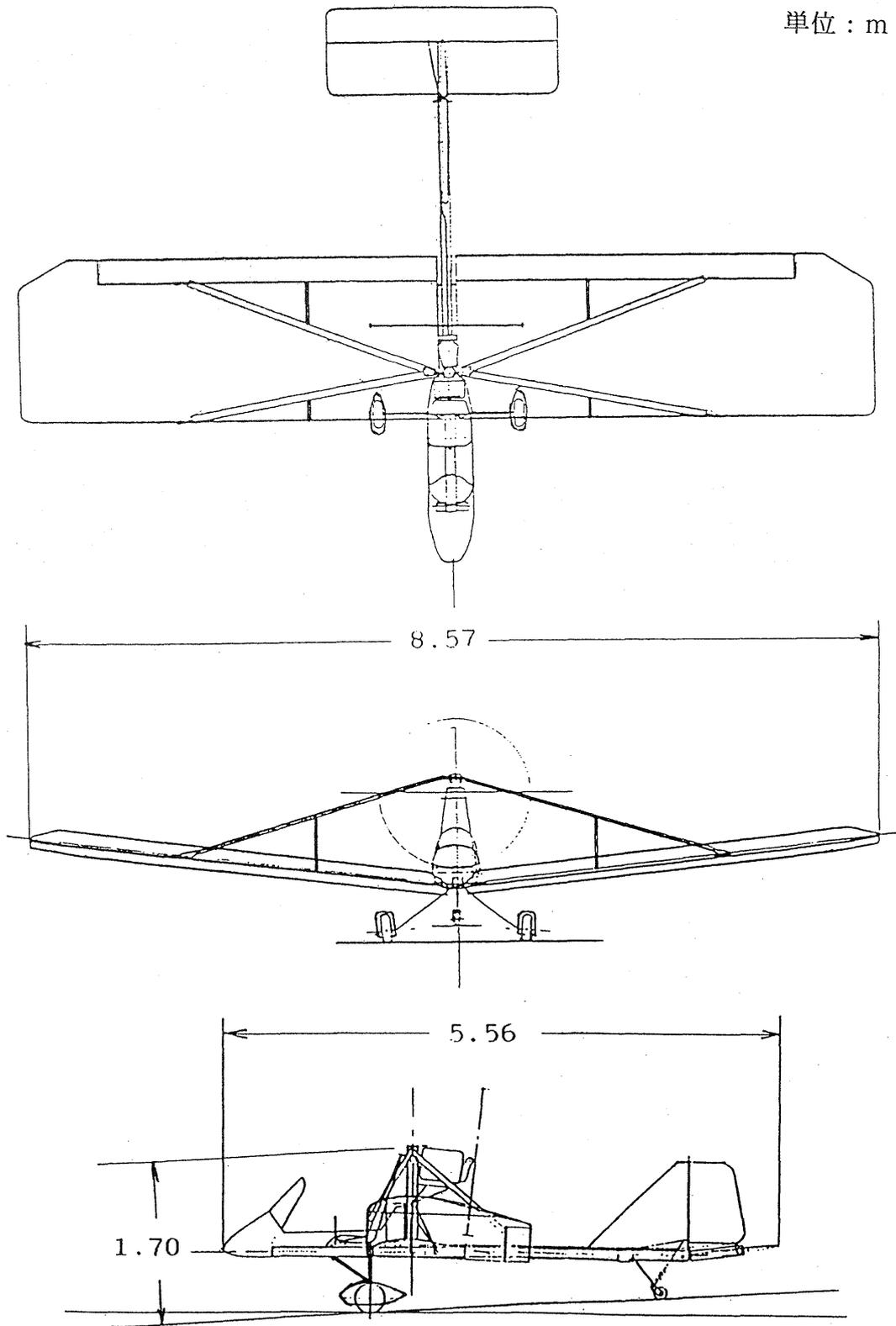
着陸進入中、エンジンが不調により停止し、主翼の改造により滑空比が低下していた同機の操縦士は、離着陸場に到達出来ないと判断し、より安全な場所に不時着しようとしたが墜落したものと推定。

付図1 推定飛行経路図



付図 2 山陽鉄工式EX-03D PUFFIN-R447L型  
超軽量動力機  
三面図

単位：m



機 故 事 真 寫

