

事故状況報告書 (1/2)

安全委員会受取日 2005年 8月 29日

この事故報告書は、PICが記入して安全委員会事故担当へ送付して下さい。 整理番号 05-009

大会中における事故の場合は、大会役員経由で送付して下さい。 分類コード

1. 事故概要

発生日時： 2005年 8月 20日 午前/午後 7:35頃

場所： 群馬県邑楽郡板倉町海老瀬（渡良瀬遊水池西側土手）

概要： 最終着陸時に液ガスリーク発生、バーナーの種火で引火し、ゴンドラ内に燃え広がる。乗員がゴンドラから避難後、無人で飛行。遊水池外の民家上空でシリンダー破裂及び、2本が落下。遊水池内にシリンダー1本落下。燃え尽きた状態で、遊水池土手に機体は着陸。乗員2名が顔と腕に軽い火傷、地上クルーが腕に軽い火傷。シリンダー1本が民家庭先の倉庫の上に落下。もう1本は雑木林の中に落下。ゴンドラの燃えカスが付近のビニールハウスの屋根に落下、穴をあける。着陸した土手は火災となり、消防により鎮火。

2. 機長

氏名： 会員番号： 技能証番号：

技能証取得年月： 1995年12月

総飛行時間： 305h 59min 最近30日間PIC時間： 1h 23min

総PIC時間： 236h 35min 最近90日間PIC時間： 2h 51min

主たるフライトエリア： 渡良瀬/瀬峰 最近1年間PIC時間： 23h 19min

3. 機体

機体登録番号： JA-A- 体積： 1850 立方m クラス： AX-7

メーカー名 球皮： UltraMAGIC TYPE： MV Series

バーナー： UltraMAGIC TYPE： ダブル

バスケット： UltraMAGIC TYPE：

シリンダー： 関東高压/神鋼 TYPE： 搭載本数 4本

総飛行時間 h min 総飛行回数： 登録期限： 年 月

4. 飛行状況

乗員： PIC+1名 (P2 1名、Pu/t 名、Pass 名)

飛行目的： JOY 離陸時刻： 午前/午後 7時 10分

総離陸重量： kg 着陸時刻： 午前/午後 7時 35分

燃料重量(容器重量除く)： 80kg 飛行時間： 0時間 25分

地上気温： 27 球皮内最高温度： 不明 最高高度： 100 ~~ft~~(m)

気象 天候： 晴 雲底： 無し ft 視程： 良好 km

風速： 離陸時： 1 m/s 上空 2~3 m/s (160 ft) 着陸時 2 m/s

5. 事故状況

事故発生時点(該当に)

レイアウト中、インフレ中、離陸時、飛行中、中間着陸アプローチ時、中間着陸時、中間着陸離陸時、最終着陸アプローチ時、最終着陸時、回収作業中、係留中、その他

損害と対応

乗員： PIC及びP2が顔と腕に軽い火傷、地上クルー1名が腕に軽い火傷。

機体： ゴンドラ及びバーナー全焼、シリンダー4本全焼(うち1本バースト)、球皮は半焼。

対人： なし

対物： 落下シリンダーで民家の倉庫の屋根がへこむ。燃えカスでビニールハウスに穴。土手の火災。

保険の使用有無： 無し、予定 (内容： ビニールハウスの屋根張替え、機体 金額(推定100万+150万円)

連絡の有無： 無し、済み (警察、消防署、電力会社、その他)

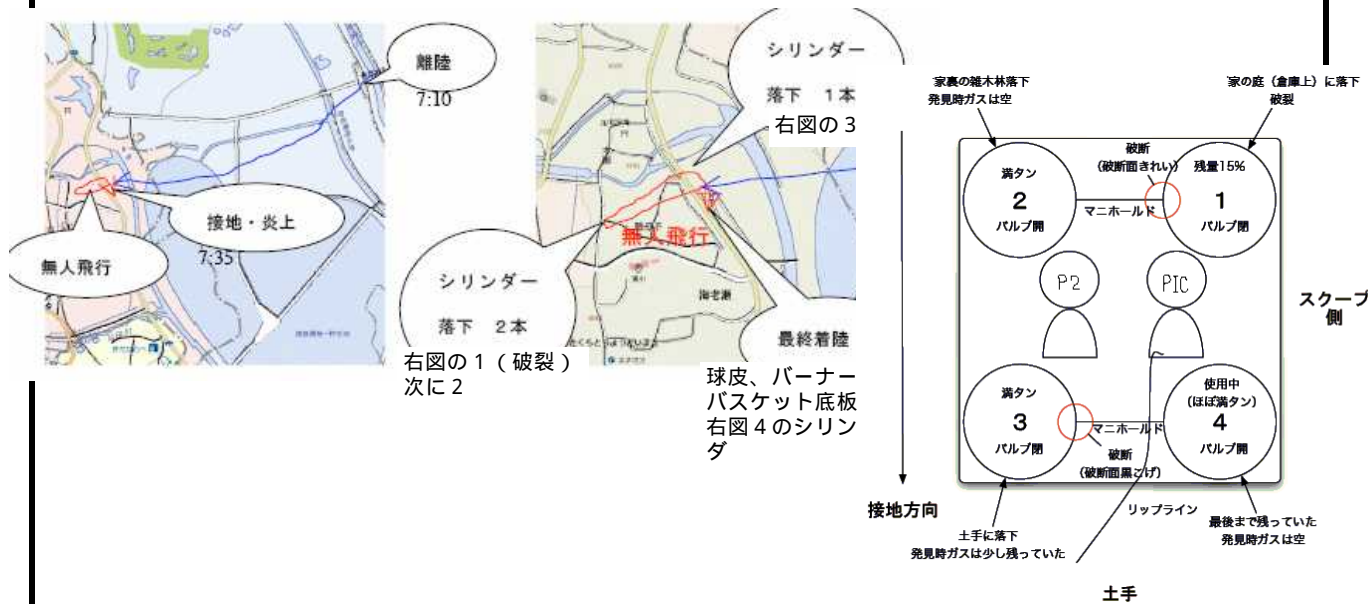
(裏面に続く)

事故状況報告書 (2 / 2)

6 . 事故状況説明 (地図、飛行概要図、天気図なども記入)

* 事実のみを記入して下さい。

穏やかな天候の中でIML 後からフライト。離陸場所は渡良瀬遊水池内のセンター大橋の東側の土手。乗員はPIC とP2 の2名。PIC のバーナー操作で離陸、上昇し、東風に乗り、進行方向275° でレベルフライトに入る。ここで、P2 にバーナー操作交替。谷中湖の北側をかすめて横断するフライトになる。谷中湖を越える手前で、PIC に再びバーナー操作交替、ソフトボール場を越え、木立を越えてからリップを引き、外周の土手に着陸。この時、地上クルーはゴンドラを押さえ込んだ。着陸と同時に、液体LPG が噴き出した。P2 がシリンダーのバルブに手を伸ばすが、バルブは回らなかった(後に別のシリンダーだとわかる)。バーナーの種火がついていたのでPIC が消そうと手を伸ばすが、引火。乗員2名はゴンドラの外に転がり出る。さらに火は燃え上がり、軽くなったため、無人飛行を開始。上空でシリンダーがバーストする。渡良瀬遊水池の外を飛行するが、上空が西風であったため、民家にシリンダーを2本落下したが、遊水池内に戻って来る。3本目のシリンダーを遊水池土手に落下後、燃え尽きながら機体も土手の別の位置に着地した。この間、土手は火災が拡大していた。警察・消防に連絡し、鎮火。



7 . PICコメント

燃え尽きた機体から、シリンダーのバルブが破断していることがわかった。着陸の際に、何らかのテンションがバルブのコネクタにかかり、破断したと考えられるが、当日はそれほどハードランディングでもなく、引火直後はとっさのことであってはいない。可能性としては、人間の体がマニホールドにかかる、着陸時のショック、シリンダーの固定がうまくいかなかったなどがあるが、どれも考えにくい状況である。また、初期消火をうまくできなかったことが災害を広げた原因である。後ほど詳細版報告を提出予定。

報告書記入日 2005 年 8 月 29 日 記入者氏名 (自筆) _____
 記入者連絡先 _____ TEL _____

8 . インストラクター又は安全委員会コメント記入欄

インストラクター又は大会役員 受取日 _____ 年 _____ 月 _____ 日

インストラクター又は大会役員 氏名 (自筆) _____

報告の内容は、今後の安全フライトに役立つ予定です。ご協力ありがとうございました。 安全委員会