

# 航空事故調査報告書

クイックシルバー式MX型超軽量動力機

香川県三豊郡詫間町

昭和62年11月29日

昭和63年7月12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	西村	淳
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

クイックシルバー式MX型超軽量動力機は、昭和62年11月29日16時00分ごろ、訓練飛行のため、香川県三豊郡詫間町の工業団地埋立地の空き地から離陸後、エンジンが不調となり、離陸滑走開始地点の西方約110メートルの海上に不時着水し、水深約3メートルの海中に水没した。

同機には、操縦者のみが搭乗していたが、死傷はなかった。

### 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62年11月30日、運輸大臣から事故発生の通報を受け、当

**615001**

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62年12月1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

クイックシルバー式 MX 型超軽量動力機は、事故当日10時30分ごろから、香川県三豊郡詫間町の水出工業団地埋立地の空き地で、4名の同好者(以下「同好者」という。)によって組み立てられた後、機体点検及びエンジン試運転が行われ、11時00分ごろから同好者により交代でジャンプ飛行等の訓練に使用された。

操縦者及び同好者によれば、

操縦者は同日14時30分ごろ現場に来て、15時10分ごろから同機により第1回目の場周経路飛行を行った。その後同機は、同好者の1名が約30分間の地上滑走訓練を行ったのに引き続き、操縦者が同機の機体及び燃料の点検並びにエンジン試運転を行った後、北に向かって約20メートル滑走して離陸した。同機が高度約10メートルに達したとき、突然、同機のエンジン回転数が減少し、エンジン出力が低下したので、操縦者はスロットル・レバーを全開としたが、エンジン回転数は増加しなかった。操縦者は、直ちに空き地に引き返そうと考え、同機の姿勢をやや機首下げとするとともに緩やかに左旋回したが、同機の対地高度が低くなりすぎたため陸地への帰投を断念し、海上への不時着水を決心した。

同機は、約220メートル直進した後、離陸滑走開始地点の西約110メートル(海岸から約50メートル沖合)の水深約3メートルの海に不時着水した(付図参照)。

操縦者は、着水後直ちに同機から脱出し、その後船により救助されたが、同機は着水の数分後に水没したとのことである。

事故発生時刻は、16時00分ごろであった。

### 2.2 人の死亡、行方不明及び負傷

なし

**615002**

## 2.3 航空機の損壊に関する情報

中破(海中への水没によるエンジン損傷)

## 2.4 航空機以外の物件の損壊に関する情報

なし

## 2.5 乗組員に関する情報

操縦者 男性 36歳

総飛行時間 約10時間(すべて同機による飛行)

## 2.6 航空機に関する情報

### 2.6.1 航空機

型式 クイックシルバー式 MX 型超軽量動力機

総飛行時間 約130時間

同機は、昭和57年11月、前所有者により新品で購入され、約100時間使用された後、昭和62年9月、操縦者及び同好者に譲り渡された。

### 2.6.2 エンジン

型式 カユナ式 UL II 型(空冷式 2気筒)

製造番号 15027

### 2.6.3 燃料及び潤滑油

燃料 自動車用レギュラ・ガソリン

潤滑油 オートバイ用2サイクル・エンジンオイル

混合比 22:1

## 2.7 気象に関する情報

2.7.1 事故現場の北東約7キロメートルに位置する大阪管区气象台多度津測候所における15時00分の観測値は、次のとおりであった。

天気 曇り、風向風速 150度/3ノット、気温10.4度C、露点温度2.7度C、気圧1,023ミリバール

2.7.2 事故当時の現場の天気は、操縦者及び同好者によれば、曇りで、ほとんど無風

**615003**

状態であり、海上は穏やかな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

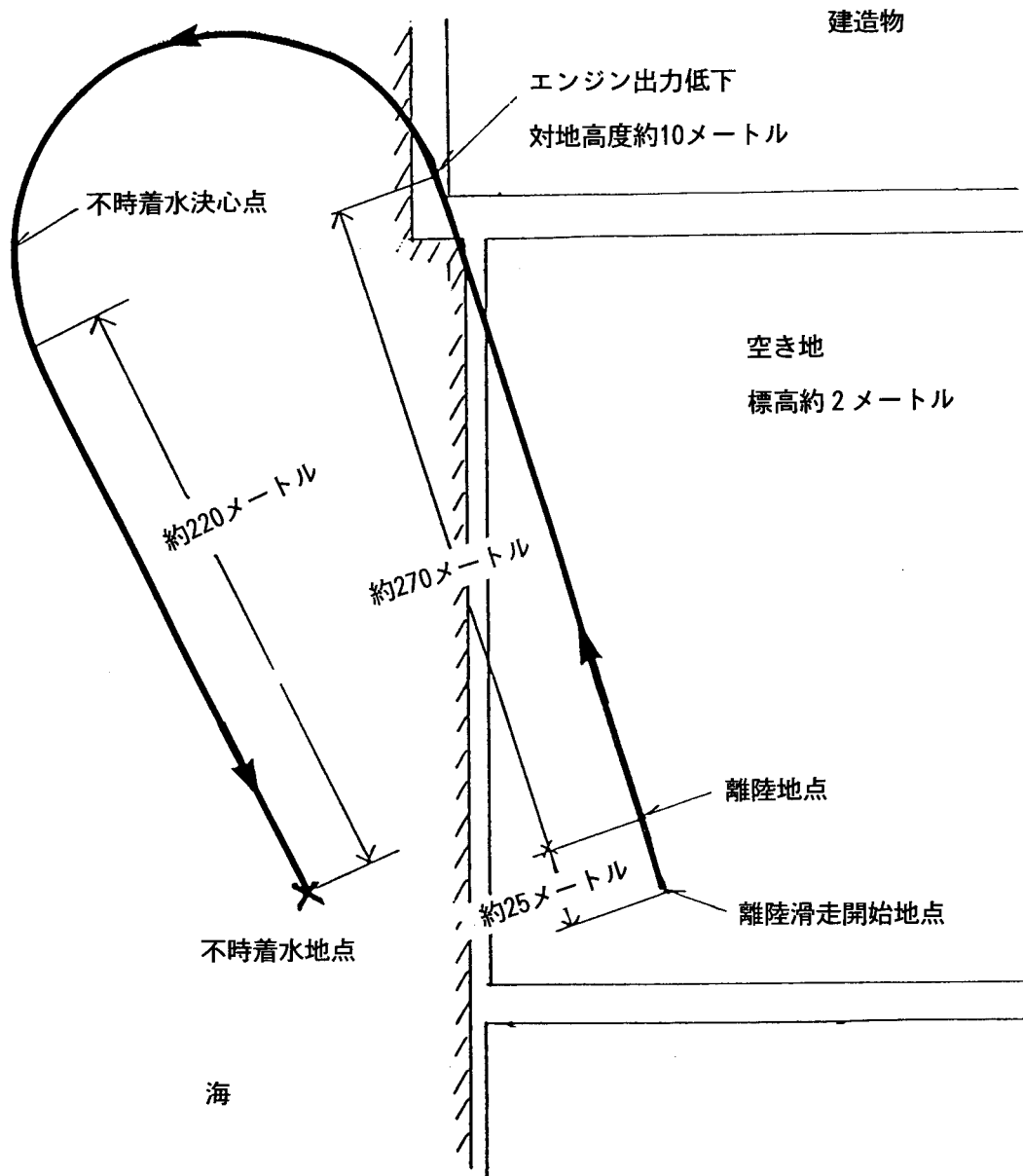
- 3.1.1 当時の気象は、事故に関連がなかったものと認められる。
- 3.1.2 事故後、海中から引き揚げられた同機のエンジンの後側シリンダの点火栓から、ハーネスが外れていたが、このことを除き、機体及びエンジンには異常は認められなかった。
- 3.1.3 同機の飛行中、同機のエンジン出力が低下したことは、エンジンの後側シリンダの点火栓からハーネスが外れたことによるものと推定される。
- 3.1.4 同機のエンジンの点火栓からハーネスが外れたことについては、(a)ハーネスと点火栓との接続不完全 (b)エンジン運転による振動 (c)数時間にわたる地上滑走訓練による機体の振動 (d)同機のエンジンが倒立装備であること等の要因が複合して関与したことによるものと推定される。
- 3.1.5 同機は、飛行中、エンジンの後側シリンダの点火栓からハーネスが外れ、エンジン出力が低下したため、飛行の継続が不可能となって不時着水し、水没したものと推定される。

### 4 原因

本事故の原因は、同機が飛行中、エンジンの後側シリンダの点火栓からハーネスが外れ、エンジンの出力が低下したため、不時着水したことによるものと推定される。

615004

# 推定飛行経路図



615005