

# 成瀬武司所有 ジャイロプレーン

## に関する航空事故報告書

昭和50年1月16日

航空事故調査委員会議決（空委調第167号）

委員長	岡田	實
委員	山口	真弘
委員	諏訪	勝義
委員	上山	忠夫
委員	八田	桂三

### 1. 航空事故調査の経過

#### 1.1. 航空事故の概要

個人所有のペンセン式B-8V型ジャイロプレーン（ホーム・ビルト）は、レジャー・フライトのため、蒲郡市蒲郡港海面上を飛行中、発動機に異常が発生し、海面に緊急着水し覆没した。

この事故により、機体は大破したが、操縦者には異常なかった。

#### 1.2. 航空事故調査の概要

昭和49年10月 8日	残がい調査
10月 9日	現場調査，口述聴取
12月26日	原因関係者からの意見聴取

040001

## 2. 認定した事実

### 2.1. 飛行の経過

当該機所有者は、昭和49年10月6日06時ころ、蒲郡港の蒲郡ふ頭に機体を搬入し、組立を行った後約10分間暖機運転を行い、所有者がとう乗し、蒲郡ふ頭突端から南西に向け06時40分ころ離陸し、約10分間飛行した後、同じ場所に着陸した。操縦者は07時40分ころ、再び前回と同様に離陸し、約10分間飛行した時点で発動機に異常が発生し、高度保持が不可能となり、ふ頭の末端から南西約50メートルの海面に緊急着水した。

機体は、大破覆没したが、操縦者は機体から離脱し、自力でふ頭まで泳ぎついて無事であった。

覆没した機体は、付近で港湾建設工事を行っていた作業員により引き揚げられた。

### 2.2. 人の死亡、行方不明および負傷

なし

### 2.3. 航空機の損壊の程度

大破

### 2.4. 航空機以外の物件の損壊に関する情報

損壊なし

### 2.5. 乗組員に関する情報

操縦者	生年月日	昭和18年8月27日
	技能証明	なし
	操縦経験	不明

### 2.6. 航空機に関する情報

当該機は、操縦者（当該機の所有者）が米国ベンセンエアクラフト社より主要部分を購入し自作したプロペラおよび自動車用発動機（フォルクスワーゲンVW-1600，中古品）を用いて、ベンセンエアクラフト社の製造図面に従って製作したものであり、飛行にあたっては必要な申請等の手続きはなされていなかった。発動機に関しては、下記の改造および修理がなされていた。

**040002**

- 1) 空気ろ過器および消音器の取外し
- 2) 気化器の燃料ノズルの変更
- 3) 電気系統の部品の交換

また操縦者の口述によると

- 1) 燃料の補給
- 2) 蓄電池の充電
- 3) 点火栓の交換
- 4) 潤滑油の交換
- 5) ボイントの点検

が飛行前になされていた。

## 2.7. 気象に関する情報

目撃者等の口述によると、風は南からの微風であった。

## 2.8. 航空機およびその部品の損壊に関する情報

マスト	中央部にて折損，分離
ローター・ブレード	湾曲
プロペラ	先端部折損
水平スタビライザー	折損
ラダー	折損
その他	残がい調査時に第2シリンダーの点火栓にカーボン・ブリッジの発生が見られた。

# 3 事実を認定した理由

## 3.1. 解析

残がい調査の際

- (1) ディストリビューター，ボイントおよび高圧ハーネスに異常が認められなかった。
- (2) 目視および手廻しにより点検した結果，発動機本体には異常が認められなかった。
- (3) 第2シリンダーの点火栓にカーボン・ブリッジが発生していた。

**040003**

また

- (1) 発動機出力増加のため、気化器および給排気系統の改造がなされていた。
- (2) 燃料は、緊急着水の後流失したが、燃料補給量および飛行時間から燃料の枯渇は考えられない。
- (3) 発動機は、着水時まで回転していた。

以上の理由から、当該機は飛行中、第2シリンダーの点火栓にカーボン・ブリッジが発生し、発動機出力が低下し、高度維持が不能となり、海面に緊急着水するに至ったものと推定される。

## 4. 結 論

- (1) 事故当時の気象は、事故に関連なかったと推定された。
- (2) 第2シリンダーの点火栓にカーボン・ブリッジが発生していた。
- (3) 発動機の気化器および吸排気系統の改造がなされていた。
- (4) (2)以外には点火系統に異常は認められなかった。
- (5) 事故発生時に燃料の枯渇は発生していなかったと推定された。
- (6) 発動機は、着水時まで回転していた。
- (7) 発動機本体には異常なかったと推定された。
- (8) 飛行にあたって航空法に定める乗員、航空機等に関する必要な手続きを欠いていた。

## 原 因

本事故は、第2シリンダーの点火栓にカーボン・ブリッジが発生したため、燃焼が不完全となり発動機出力が低下し、高度維持が不能となり、海面に緊急着水したものである。点火栓のカーボン・ブリッジの発生は、気化器の改造の際に空燃比が不適正であったことによるものと推定される。

**040004**