

# 航空事故調査報告書

個人所有  
クイック・シルバーE型超軽量動力機  
神奈川県小田原市東町2-9先 海岸  
昭和58年6月5日

昭和58年12月1日

航空事故調査委員会議決（空委第55号）

委員長	八田桂三
委員	榎本善臣
委員	糸永吉運
委員	小一原正
委員	幸尾治朗

## 1 航空事故調査の経過

### 1.1 航空事故の概要

個人所有クイック・シルバーE型超軽量動力機は、昭和58年6月5日、試験飛行のため飛行中燃料枯渇によりエンジンが停止し、12時05分ごろ小田原市東町2-9先海岸に不時着した。

同機には、機長のみ搭乗していたが、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 航空事故調査委員会は、昭和58年6月5日、運輸大臣から事故発生のお知らせを受け、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

**418001**

昭和58年6月6日～7日

現場調査及び事情聴取

### 1.2.3 原因関係者からの意見の聴取

原因関係者として機長から、昭和58年11月10日意見聴取した。

## 2 認定した事実

### 2.1 飛行の経過

機長は、事故当日神奈川県小田原市酒匂川河川敷にある小田原市スポーツ広場において機体を組立て、点検等を行った後約3リットルの燃料を搭載し、試験飛行のため11時40分ごろ同広場から南東へ向け離陸した。同機は約1.5キロメートル飛行して海岸に出た後、右旋回を行い高度300～400メートル、速度約40キロメートル/時で海岸線沿いに小田原市周辺を飛行した後引返し、酒匂川河口から約2.5キロメートル西の海岸付近でウィンド・サーフィングを行っている友人達の上空に到り、高度を約200メートルまで下げ数回旋回した後、小田原市スポーツ広場に向かって帰途についたが、機長はその際、残存燃料量が帰途に要する燃料量に不足していることに気付いた。

同機は、海岸線沿いに飛行したが出発点の手前約1キロメートル付近で燃料を消費しつくしエンジンが停止した。機長は、機首を海へ向け海岸線への不時着を決意した。

同機は、海側へ向け降下し波打ち際の上空高度3～5メートルで返し操作を行ったが、高起しとなり失速状態となって左に傾き左主翼端から深さ約1メートルの海に不時着した。事故発生時刻は、12時05分ごろであった。

### 2.2 人の死亡、行方不明及び負傷

機長は重傷を負った。

### 2.3 航空機（部品を含む。）の損壊に関する情報

#### 2.3.1 損壊の程度

大 破

#### 2.3.2 航空機各部の損壊の状況

降 着 装 置      破断

左 主 翼      ひずみ

**418002**

キングポスト 折損  
尾部パイプ 曲り

#### 2.4 航空機以外の物件の損壊に関する情報

なし

#### 2.5 乗組員その他の関係者に関する情報

機長 男性 26才  
総飛行時間（機長口述） 約15時間

#### 2.6 航空機に関する情報

航空機

クイック・シルバーE型超軽量動力機  
総飛行時間 約4時間  
燃料タンクの容量 約13リットル

#### 2.7 気象に関する情報

事故現場の西約2キロメートルに位置する小田原市消防署の12時00分の気象観測値は、次のとおりであった。風向南々東、風速2.7メートル/秒、気温19.8度C、気圧1,011.9ミリバール

#### 2.8 その他参考となる事項

本飛行に関する航空法第11条第1項但し書、第28条第3項及び第79条但し書の運輸大臣の許可は取得していなかった。

#### 2.9 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

小田原市消防署は、12時07分119番電話によって事故発生の通報を受け、救急隊は12時14分現場に到着した。

機長は、12時32分医療機関に収容された。

**418003**

### 3 事実を認定した事由

#### 3.1 解析

- 3.1.1 同機は、調査結果から事故発生までは異常がなかったものと推定される。
- 3.1.2 気象は本事故に関連がなかったものと推定される。
- 3.1.3 同機の燃料タンクは、飛行中操縦者が直接目視でその燃料量を確認できる構造であったにもかかわらず、機長は帰投を意図したときには、残存燃料量が帰投に要する燃料量に不足していたと述べている。このことは、機長が少ない燃料量を搭載して飛行したことを知っておりながら、ウインド・サーフィングを行っている友人達の上空での飛行に夢中になり、帰投するために要する残存燃料量の点検を怠ったため、燃料枯渇に至らしめたものと推定される。なお、同型式機の1時間当たり燃料消費量はマニュアルによれば75%出力巡航状態で、約6.3リットルである。
- 3.1.4 同機の操縦は体重移動によって行うものである。エンジン停止後の不時着に際し、機長は3～5メートルでの高度で返し操作を行ったが、高起しとなり失速状態で左主翼端から海に不時着したものと推定される。

### 4 原因

#### 推定原因

本事故の推定原因は、機長がエンジン停止後の不時着に際し、高度3～5メートルで返し操作を行ったが、高起しとなり同機が失速状態になったことによるものと認められる。

なお、エンジン停止は機長が飛行中残存燃料量に対する点検を怠り、燃料が枯渇したことによるものと推定される。

418004