

# 航空事故調査報告書

航空事故調査委員会議決  
委員長 竹内和之  
委員 小林哲一  
委員 川井力  
委員 東口實  
委員 相原康彦

平成9年3月6日議決 クイックシルバー式MXLⅡ-R503L型超軽量動力機  
三重県一志郡香良洲町 平成8年8月8日

型 式 : クイックシルバー式MXLⅡ-R503L型 超軽量動力機(複座)  
識別番号 : JR1056 ((財)日本航空協会識別番号)  
発生場所 : 三重県一志郡香良洲町3965番地の16先の海岸  
発生日時 : 平成8年8月8日 10時45分ごろ

## 1 航空事故調査の経過

### 1.1 航空事故の概要

JR1056は、平成8年8月8日、レジャー飛行のため操縦者が搭乗し、三重県一志郡香良洲町の場合離着陸場を離陸し、同離着陸場から約1km北東の海上を飛行中、エンジンが停止し、10時45分ごろ、海岸に不時着を試みた際、転覆した。

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

主管調査官及び1名の調査官が、平成8年8月9日、現場調査を実施した。原因関係者からの意見聴取を行った。

## 2 認定した事実

### 2.1 乗組員に関する情報

操縦者	男性 68歳	
(財)日本航空協会技量認定		No.7198 (平成4年7月29日)
型式の限定		舵面操縦型
総飛行時間		約580時間(操縦者の口述による。)
同型式機飛行時間		約580時間(操縦者の口述による。)

### 2.2 航空機に関する情報

#### 2.2.1 航空機

型 式	クイックシルバー式MXLⅡ-R503L型
製 造 年 月	平成4年7月
総 飛 行 時 間	約580時間(操縦者の口述による。)
事故当時の重量	約250kg(仕様最大重量326.6kg)

#### 2.2.2 エンジン

型 式  
総飛行時間

ロータックス式503型  
約580時間(操縦者の口述による。)

### 2.2.3 機体調査

(1) 機体は、胴体、右主翼、前脚、右主脚等が損傷していたが、事故の原因となり得る不具合は認められなかった。

#### (2) 燃料系統

- ・ 正規の燃料タンク（容量19ℓ）の他に、補助燃料タンク（容量18ℓ）を座席後方に追加装備しており、関連してエンジンへの燃料供給ラインの一部に改修が施されていた。
- ・ 燃料パイプ、燃料フィルタ及び燃料ポンプに異常は認められなかった。
- ・ 使用燃料に異常は認められず、事故時の燃料残量は、事故発生直後に操縦者の救助に当たった者によれば、約15ℓであったとのことである。

#### (3) エンジン

- ・ プロペラの手回し点検を実施したところ、円滑に回転し、エンジンに焼き等々の異常は認められなかった。
- ・ 点火プラグの目視点検の結果、形状に異常は認められなかったが、2個のシリンダの内、後方シリンダの点火プラグは、点火部分を含め付着した燃料で濡れており、事故発生時には、同シリンダ内では燃焼が行われていなかったものと認められた。

また、前方シリンダの点火プラグは、点火部分は乾燥していたが、その周辺は燃料が付着しており、事故発生時には、当該シリンダ内でも燃焼状態が良好ではなかった形跡が認められた。

- ・ 点火プラグ及び点火コイルの導通点検を実施したところ、異常は認められなかった。
- ・ キャブレターの分解点検を実施したところ、ジェット・ニードル、フロート・ブラケット及びフロート・ピンに摩耗が認められ、特に中速域（3,500～4,000 rpm）での空燃比が適正な値よりも濃くなる形跡が認められた。

### 2.3 気象に関する情報

当時の事故現場付近の天候は良好で、風は海風で東から約5 m/sであった。

事故現場の北約15 kmに位置する東京管区気象台津地方気象台の事故関連時間帯の観測値は、次のとおりであった。

10時00分 風向 南東、風速 5.0m/s、気温 25.8℃、露点温度 19.5℃、

11時00分 相対湿度 68%、気圧 1,008.2hPa、日照時間 なし、降水量 なし  
風向 南南東、風速 4.9m/s、気温 27.0℃、露点温度 19.6℃、  
相対湿度 64%、気圧 1,007.7hPa、日照時間 なし、降水量 なし

### 3 事実を認定した理由

3.1 同機は、海上で概ね15分間の飛行を行った後、帰投のため降下しようとしてエンジンを4,000rpm弱に絞った際にエンジンが停止し、海岸への不時着を試みた際、横風により陸側へ流され、前脚が高さ約80cmのテトラポットに接触し、転覆したものと推定される。

3.2 エンジンが停止したことについては、キャブレターのジェット・ニードル等の摩耗により、中速域での空燃比が濃くなり過ぎ、円滑な燃焼が行われなくなったことによるものと推定される。これは、日常の整備、点検が十分ではなかったことによるものと推定される。

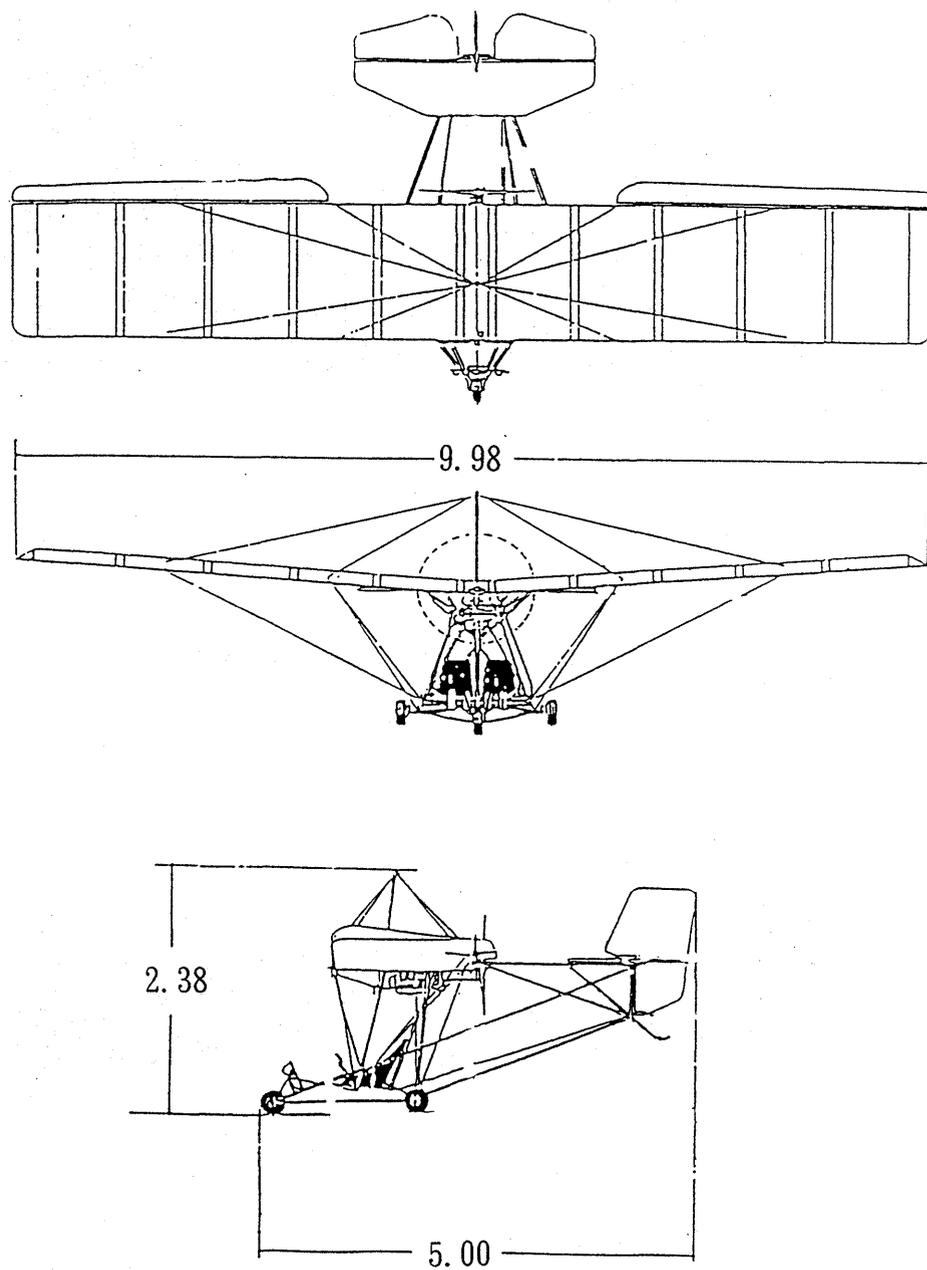
### 4 原因

本事故は、キャブレターの不調により飛行中にエンジンが停止し、不時着に失敗したことによるものと推定される。



付図2 クイックシルバー式MXLⅡ-R503L型  
三面図

単位：m



## 写真1 事故現場



## 写真2 事故機

