

航空重大インシデント調査報告書

個	人	所	属 超軽量動力機
個	人	所	属 JA3683

平成17年 9 月30日

航空・鉄道事故調査委員会

本報告書の調査は、個人所属超軽量動力機他 1 件の航空重大インシデントに関し、航空・鉄道事故調査委員会設置法及び国際民間航空条約第 13 附属書に従い、航空・鉄道事故調査委員会により、航空事故の防止に寄与することを目的として行われたものであり、本事案の責任を問うために行われたものではない。

航空・鉄道事故調査委員会

委員長 佐藤 淳 造

個人所屬 超輕量動力機

航空重大インシデント調査報告書

所 属 個人
型 式 マックスエアー式ハマーG25型（超軽量動力機、単座）
識別番号 JR0134
発生日時 平成17年6月19日 17時33分ごろ
発生場所 秋田県大仙市

平成17年8月31日

航空・鉄道事故調査委員会（航空部会）議決

委 員 長	佐 藤 淳 造（部会長）
委 員	楠 木 行 雄
委 員	加 藤 晋
委 員	松 浦 純 雄
委 員	垣 本 由 紀 子
委 員	松 尾 亜 紀 子

1 航空重大インシデント調査の経過

本件は、航空法施行規則第166条の4第7号に規定された「飛行中における発動機の継続的な停止又は出力の損失」に該当し、航空重大インシデントとして取り扱われることとなったものである。

平成17年6月20日、主管調査官ほか1名の航空事故調査官を指名した。

2 認定した事実

2.1 飛行の経過

個人所属超軽量動力機JR0134（以下「同機」という。）は、平成17年6月19日（日）レジャーのため、操縦者のみが搭乗し、秋田県大仙市協和の稲沢場外離着陸場を17時30分ごろ離陸し、稲沢場外離着陸場の東側場周経路を高度約200ftで周回中、3周目でエンジンが出力低下し、高度が約150ftと低下したた

め、稲沢場外離着陸場の北側の牧草地に着陸しようとして西へ進路を取った際、エンジンが停止して高さ約7mの電話線に左主脚が引っかかり、宙吊りとなった。これにより、電話線が損傷した。

(1) 気象に関する情報

天気： 良 視程： 良

(2) 死傷の有無 無し

(3) 航空機の損壊の程度 小破

(4) 火災発生の有無 無し

(5) 調査において判明した事項

エンジンの外観及び機能に、異常は認められなかった。

エンジン試運転において、エンジンに燃料を供給する燃料チューブに多量の空気が混入した。

プライマー・ポンプ(注1)に、多数のき裂が認められた。

操縦者は、17時ごろから燃料給油、機体の点検及び暖機運転を行った。

プライマー・ポンプは、約3年間使用しており、エンジン始動前に手動でエンジンへ燃料を送り込んだが、き裂については、気付かなかった。

(注1) ゴム製品で、エンジン始動前に手動でエンジンに燃料を送り込むためのものである。

(付図1及び写真1、2参照)

2.2 航空機乗組員等に関する情報

操縦者 男性 77歳

総飛行時間 約96時間

同型式機による飛行時間 約96時間

2.3 航空機に関する情報

(1) 総飛行時間 不明

(2) エンジンの型式 ゼノア式G25型

総使用時間 約12時間

(エンジンは、平成16年5月に新品に交換)

2.4 航空法の許可

(1) 航空法第11条第1項ただし書き(試験飛行等)の許可 あり

(2) 航空法第28条第3項(業務範囲外行為)の許可 あり

(3) 航空法第79条ただし書き(離着陸の場所)の許可 あり

3 事実を認定した理由

- | | |
|---------------|----|
| (1) 天候の関与 | なし |
| (2) 操縦者の関与 | あり |
| (3) 機材の関与 | あり |
| (4) その他の関与 | なし |
| (5) 判明した事項の解析 | |

同機が飛行中、エンジンに燃料を供給する燃料チューブに、プライマー・ポンプに生じていたき裂から多量の空気が混入し、燃料の供給が不連続となり、エンジンの出力が低下し、その後エンジンが停止したものと推定される。

プライマー・ポンプに生じていたき裂は、目視可能な大きさであった。しかし、操縦者は、同機の飛行前点検を実施した際、プライマー・ポンプのき裂については、気付いていなかった。操縦者は、飛行前点検を詳細に実施することにより、本重大インシデントに係るプライマー・ポンプのき裂を、事前に発見できたものと考えられる。

プライマー・ポンプの製造時期は不明であるが、ゴム製品であり、経年劣化によってき裂が生じたものと考えられる。

4 原因

本重大インシデントは、同機が飛行中、エンジンに燃料を供給する燃料チューブに、プライマー・ポンプに生じていたき裂から空気が混入したため、燃料の供給が不連続となり、エンジンの出力が低下し、その後エンジンが停止したことによるものと推定される。

プライマー・ポンプにき裂が生じたことは、経年劣化によるものと考えられる。

付図1 推定飛行経路図

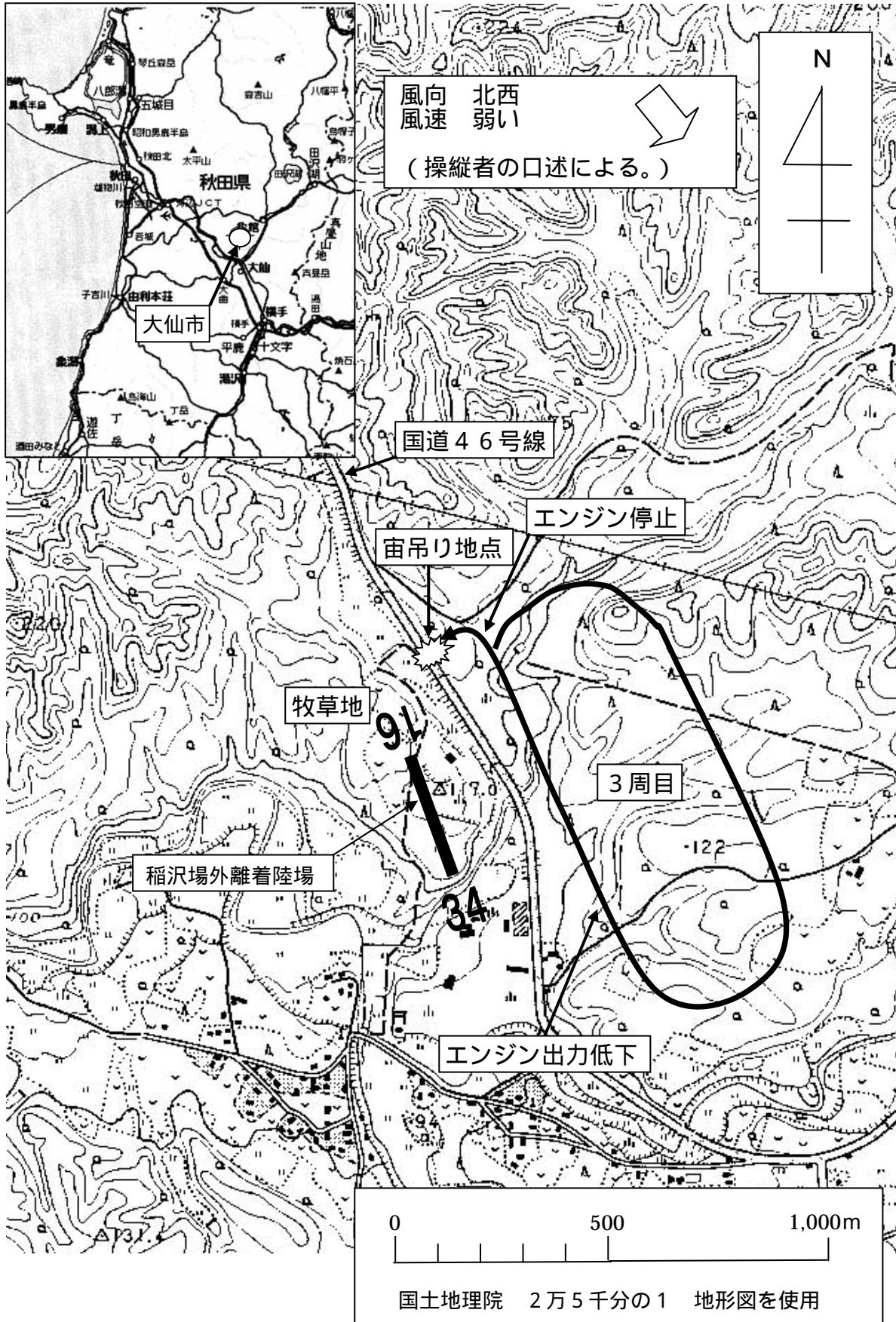


写真1 当該機と空気が混入した燃料チューブ

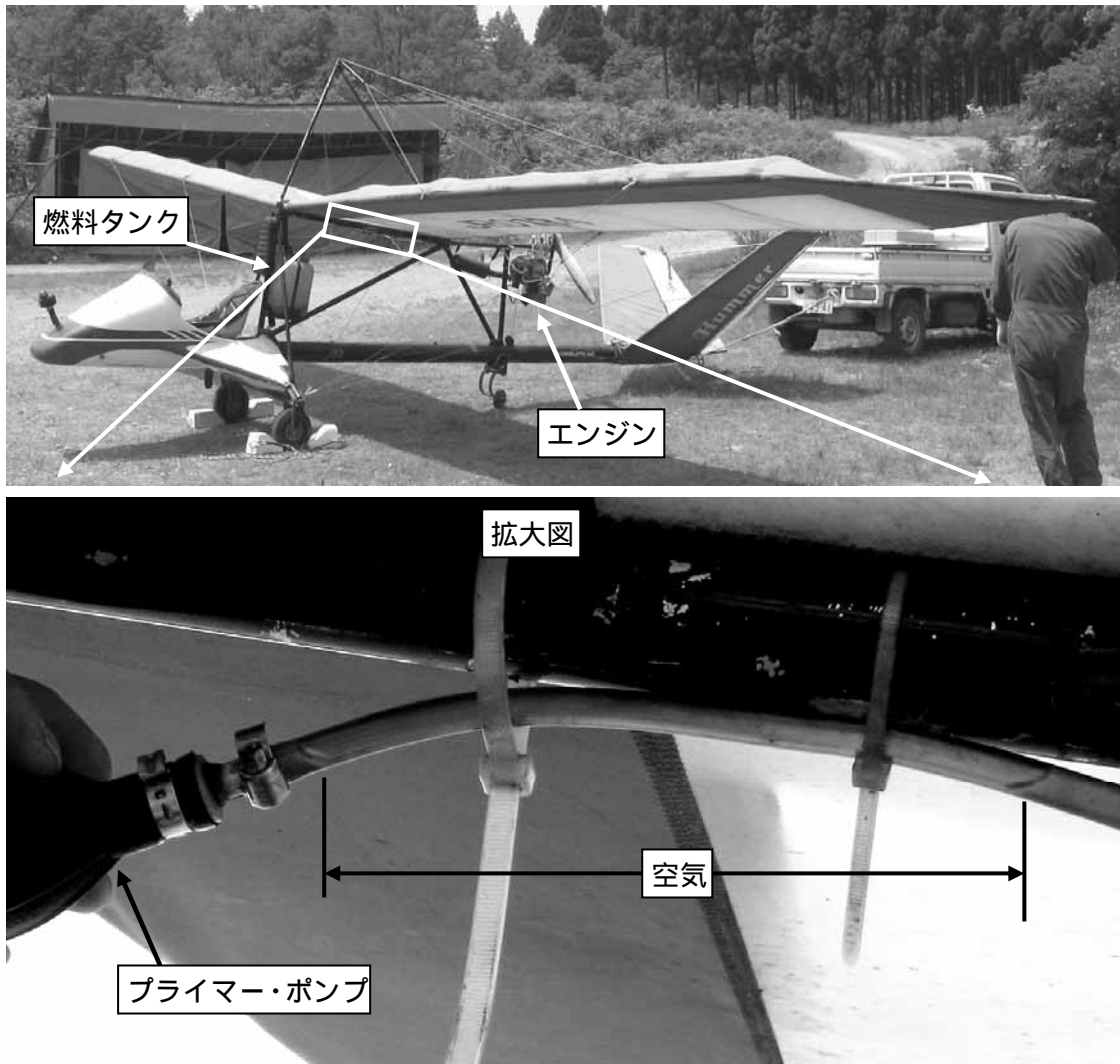
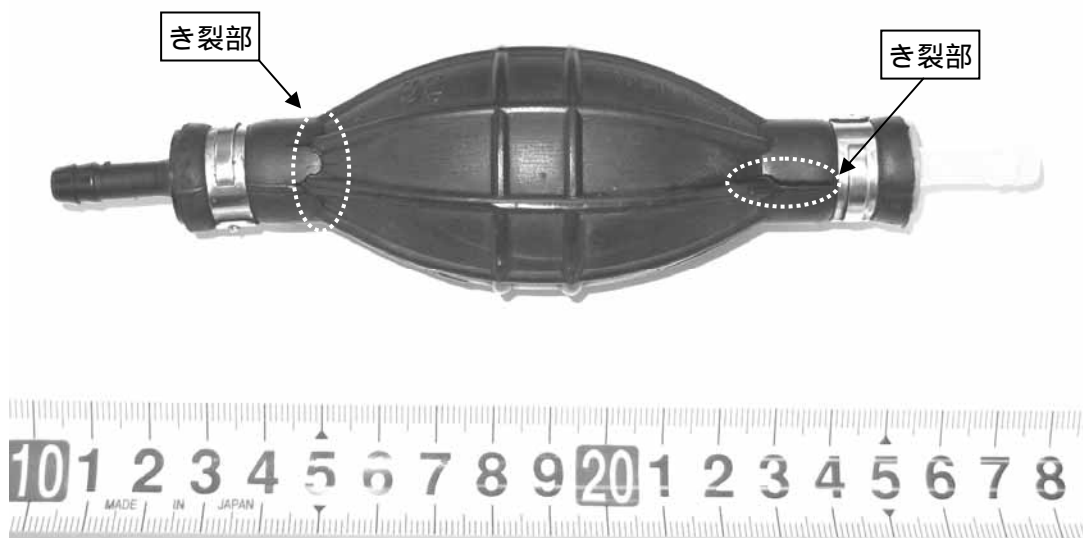


写真2 き裂の入ったプライマー・ポンプ



参 考

本報告書本文中に用いる解析の結果を表す用語の取扱いについて

本報告書の本文中「3 事実を認定した理由」に用いる解析の結果を表す用語は、次のとおりとする。

断定できる場合

・・・「認められる」

断定できないが、ほぼ間違いない場合

・・・「推定される」

可能性が高い場合

・・・「考えられる」

可能性がある場合

・・・「可能性が考えられる」