

航空事故調査報告書

ビッグバード式ドラッグスター250型超軽量動力機

大分県豊後高田市

昭和62年11月22日

昭和63年3月2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

ビッグバード式ドラッグスター250型超軽量動力機は、昭和62年11月22日11時27分ごろ、訓練飛行中エンジンが停止し、大分県豊後高田市の広瀬川河口付近の海面に不時着し、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24日、運輸大臣から事故発生の通報を受け、当該事故の調査を担当する主管調査官を指名した。

613001

1.2.2 調査の実施時期

昭和62年11月25日～26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

ビッグバード式ドラッグスター250型超軽量動力機は、操縦者の口述によれば、

昭和62年11月22日、大分県豊後宇佐市左左礼久兵衛新田干拓地内の場外離着陸場において、操縦者により10時ごろ組立てを完了し、約20分間訓練飛行を行った。その後、25分間休憩して11時15分に訓練を再開し、場周飛行中の11時24分ごろ高度約50メートルにおいて、突然エンジンが息をつく状態になったので、スロットル・レバーの操作によりエンジン出力の回復を図りつつ、不時着地点を求めて、逐次高度を下げながら約1,500メートル直進飛行をしたがエンジンは復調せず、高度5メートルほどになったときエンジンが完全に停止し、大分県豊後高田市の広瀬川河口付近の海面に不時着水した。

操縦者は、近くにいた漁船により直ちに救出された。

事故発生時刻は、11時27分ごろであった。

2.2 人の死亡、行方不明及び負傷

なし

2.3 航空機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

ベース・バー及び翼が破損した。

2.4 航空機以外の物件の損壊に関する情報

なし

613002

2.5 乗組員に関する情報

操縦者 男性 38歳

総飛行時間（同機での飛行時間） 約12時間（推定）

2.6 航空機に関する情報

2.6.1 航空機

型式 ビッグバード式ドラッグスター250型(体重移動操縦型)

機体重量 97キログラム

昭和61年11月に中古機を購入

2.6.2 エンジン

型式 富士ロビン式 K-001型

燃料 混合油(40:1)

2.7 気象に関する情報

事故現場から南約1.8キロメートルにある高田地域消防組合の09時00分の観測値は、次のとおりであった。

天気 晴れ、視程良好、西風2メートル/秒、気温10度C、湿度81パーセント

2.8 その他必要な事項

本事故の飛行に関し、航空法第11条第1項ただし書、第28条第3項及び第79条ただし書の許可は取得されていた。

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推定される。

3.1.2 同機は、操縦者の口述及び調査結果から、事故発生まで異常はなかったものと推定される。

3.1.3 同機の燃料系統を調査した結果、燃料タンクからエンジンへ燃料を供給しているパイプの中間に取り付けてある燃料フィルタのところで、燃料が閉塞されていること

613003

が判明した。

同燃料フィルタを分解調査した結果、フィルタの全面にわたり不純物が付着して変色しており、目詰まり状態が認められた。

同フィルタは、操縦者の口述によれば7月に交換され、その後の使用時間は約6時間とのことであった。

目詰まりの原因については、混合油の作成段階で混入した不純物、あるいは燃料又はオイルの容器に付着していた不純物によるものと推定される。

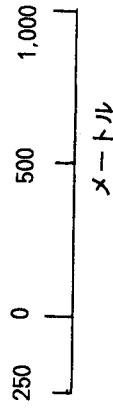
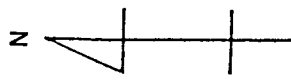
同機のエンジンが不調になり停止したのは、燃料フィルタが目詰まりを起こしたため、エンジンに燃料が供給されなくなったことによるものと認められる。

4 原因

本事故の原因は、同機の燃料フィルタが目詰まりを起こし、燃料がエンジンに供給されなくなったためエンジンが停止して、不時着水したことによるものと認められる。

613004

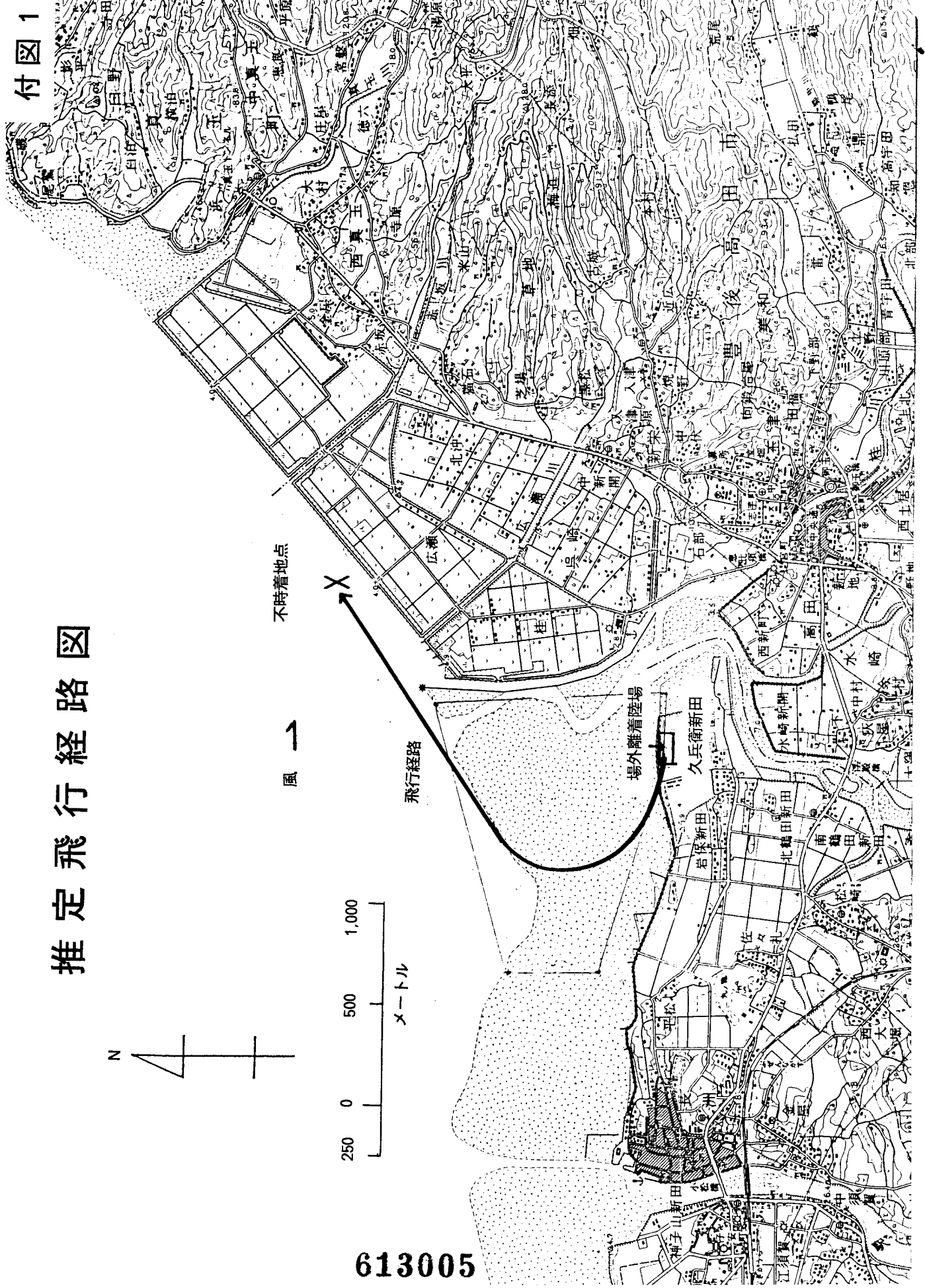
推定飛行経路図



風 → 不時着地点

飛行経路

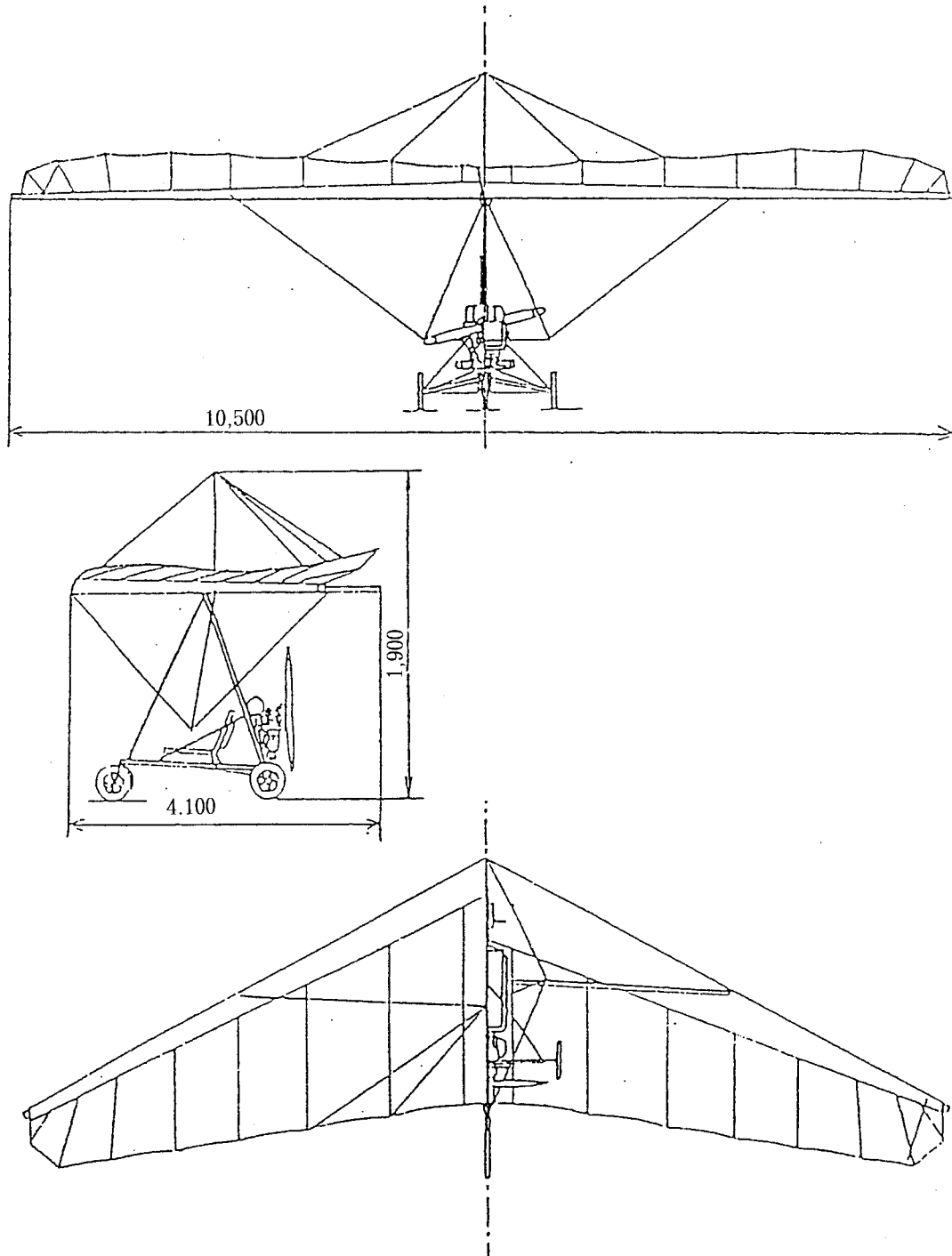
X



613005

事故機三面図

単位：ミリメートル



613006