

日本農林ヘリコプター株式会社所属
川崎ベル式47G-2型JA7075
に関する航空事故報告書

昭和49年9月26日

航空事故調査委員会議決（空委調第126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

日本農林ヘリコプター株式会社所属川崎ベル式47G-2型JA7075は、昭和49年8月1日06時05分ごろ、新潟県両津市秋津の水田において農薬散布中、電灯線に接触して墜落した。機体は大破し、機長は軽傷をおった。

1.2 航空事故調査の概要

昭和49年8月1日～8月2日	現場調査
9月25日	原因関係者からの意見聴取

2. 認定した事実

2.1 飛行の経過

当日、機長は確認飛行を終了したのち、05時13分に農薬散布のため、秋津の場外離着陸場を離陸した。

第10回目の散布は、別添見取図に示すごとく県道側農道ぞいに散布したのち、高台にそっ

028001

て高度約7メートル，速度約35マイル／時で右旋回しながら散布中，高台の端をまわったところで右下に危険標識（地上に立てられた黄色の旗）を発見したので注意をそちらに向けるとともに高度を約13メートルに上げ，速度約25マイル／時で飛行した。その数秒後に機首の直前に電灯線を発見したが，回避する余裕もなく同線に接触した。

同機は，約50センチメートル間隔で上下に張られてあった2本の電灯線にバブルを接触させ，ついで同線の長さ約180センチメートル2本をメインローターマストに巻きこんだのち，同機の進行方向右約20メートル離れた杉の木の上部をメインローターで切断して墜落した。

2.2 航空機の損壊の程度

大破

2.3 航空機以外の物件の損害

電灯線を切断した。

2.4 乗組員に関する情報

機長 32才

事業用操縦士技能証明書 第2143号

昭和42年5月15日取得

第一種航空身体検査証明書 第11320156号

有効期間 昭和49年2月3日から昭和50年2月2日まで

総飛行時間 2,715時間55分

内ベル47型 2,548時間30分

最近3ヶ月間の飛行時間 198時間50分

2.5 航空機に関する情報

航空機型式 川崎ベル式47G-2型

製造年月日 昭和36年2月8日

製造番号 第183号

耐空証明書番号 東49-072号

有効期間 昭和49年5月13日から昭和50年5月12日まで

総飛行時間 4,227時間53分

028002

オーバーホール後の使用時間 152時間45分

2.6 気象に関する情報

機長の口述によれば、事故当時の気象は曇、視程良好、南西の風約4～5メートルであった。

2.7 航空機の損壊の状況

メインローターブレードは破損し、また、同マストは湾曲した。破損したバブルに電灯線の痕跡が発見された。その他、センターフレーム、スキッド、テールガード、テールブーム等が破損した。

3. 事実を認定した理由

機長は適法な資格を有し、かつ所定の身体検査に合格していた。

JA7075は、有効な耐空証明書を有していた。また、機体、発動機、システム等は事故発生時まで正常な状態であったものと認められる。

機長は、7月30日に県道において地元の案内人から、障害物についての説明を受けたが、当該電線についての説明は受けなかった。

事故当日の朝、機長は上空から視察飛行を行い、事故現場の東約160メートル付近まで飛行し、そこから散布地区の境界線を示す白旗を確認したが、当該電灯線が張られている地域の上空は飛行しなかった。

同機が接触した電灯線（4ミリメートル青色ビニール絶縁電線）は、同機の進行方向からは背景の森にとけこんで視認はきわめて困難な状況であったものと認められる。

また、電灯線を結ぶ両側の家屋は、いづれも森の中にあるため、進行方向からは視認できず、これも電灯線の見え方をさらに困難にさせたものと推定される。さらに、同電灯線には危険標識による注意喚起の処置がなされていなかった。

同地区の入口から電灯線までの距離は、約160メートルあり、同機の実速では電灯線まで約10数秒で到達する。機長は、同地区の入口の右側に危険を示す黄色の標識が立てられているのを視認したため、高度を少し上げて飛行するとともに、その標識の付近を注意した。しかし、標識が示す障害物も見当らなかつたので、前方に視線を移した。その数秒後、目前に電灯線を見つけたが、これを回避する余裕もないまま、同線に接触したものと推定される。

028003

4. 結 論

- (1) 機長は、適法な資格を有していた。
- (2) 航空機は、所定の耐空証明を有し、かつ整備されていた。
- (3) 事前調査は地上及び上空から行われたが、いずれも徹底しては行われなかった。
- (4) ほとんど飛行の障害とはならない場所に危険標識が立てられている反面、同機が接触した電灯線には危険標識による注意喚起の処置がなされていないなど、地上準備に不備な点が認められた。
- (5) 同機の進行方向から見ると、当該電灯線は背景にとけこんで視認はきわめて困難な状況にあった。

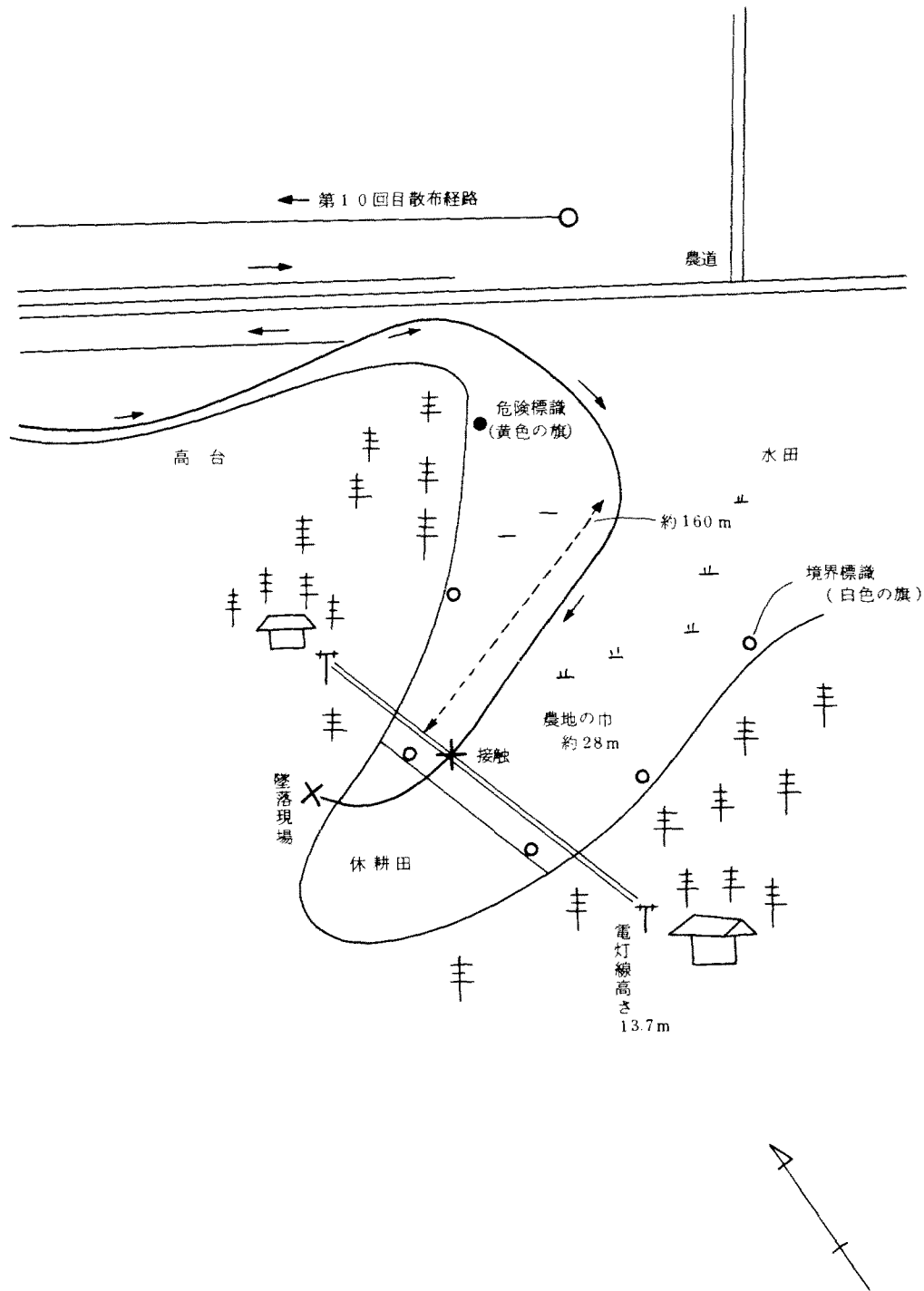
原 因

本事故は、機長が電灯線を発見できず機体を電灯線に接触させたものと認められる。

なお、地上準備の不備及び事前調査の不徹底も事故の原因に関与しているものと認められる。

028004

事故現場付近見取図



028005