

日本農林ヘリコプター株式会社所属
川崎ベル式47G3B—KH4型JA7453
に関する航空事故報告書

昭和52年12月15日
航空事故調査委員会議決(空委第53号)

| | | | | |
|----|---|---|---|---|
| 委員 | 長 | 岡 | 田 | 實 |
| 委員 | 員 | 山 | 口 | 弘 |
| 委員 | 員 | 諏 | 訪 | 義 |
| 委員 | 員 | 上 | 山 | 夫 |
| 委員 | 員 | 八 | 田 | 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47G3B—KH4型JA7453は、昭和52年6月14日06時40分ごろ千葉県夷隅郡犬原町下布施大寺地区の水田で薬剤散布作業中、対地高度約13メートルの特別高圧送電線路(以下「送電線」という。)に接触した後、同水田に不時着し、機体は中破した。

同機には機長のみとう乗っていたが死傷はなかった。

1.2 航空事故調査の概要

昭和52年6月14日～15日 現場調査

1.3 原因関係者からの意見聴取

昭和52年11月10日 意見聴取

2 認定した事実

2.1 飛行の経過

J A 7 4 5 3は昭和52年6月14日04時38分ごろ、地元関係者1人を同乗させて、押替ヘリポートを離陸し、散布地域の確認調査飛行を約16分間行った後、同乗者を降ろし直ちに散布作業を開始した。

第11回目の散布作業は大寺地区の作業で、機長は06時38分、押替ヘリポートを離陸し大寺地区へ向った。(付図「事故現場見取図」参照)

同機は散布経路上を対地高度約13メートル、速度約40マイル/時で薬剤を散布しながら飛行中、同機のバブル及びメインロータが送電線に接触した。

当該送電線は3本からなり、飛行方向の左右の山の鉄塔を結び水田を横切って張られており、同機との接触付近では地上高約13メートルから約16メートルの間に上下にほぼ等間隔に張られており、そのうち下側2本が同機との接触で切断した。

なお、送電線の約60メートル前方には、同水田をほぼ直角に横断する道路沿いに高圧配電線路(以下「配電線」という。)電柱(地上高約13メートル)が立てられていた。

機長は、接触直後ステイックが振動しはじめ、機体が不安定になってきたので不時着を決意し、約25メートル前方の配電線の支線(地上高約5メートル)を越え、右急施回し配電線と支線で囲まれた水田に不時着した。

その際、テールロータが約2メートル高い道路から水田に渡してある角材に接触し、テールロータ1枚が飛散し、機体は中破した。

2.2 人の死亡、行方不明及び負傷

| 死 傷 | と う 乗 者 | | そ の 他 |
|-----|---------|-------|-------|
| | 乗 組 員 | そ の 他 | |
| 死 亡 | 0 | — | 0 |
| 重 傷 | 0 | — | 0 |
| 軽 傷 | 0 | — | 0 |
| な し | 1 | — | |

2.3 航空機の損壊の程度

中破

2.4 航空機以外の物件の損壊

66,000ボルトの3本からなる送電線のうち、2本を切断した。

2.5 乗組員に関する情報

機長 大正10年12月15日生

事業用操縦士技能証明書 第386号

取得年月日 昭和29年1月11日

限定事項 飛行機陸上単発, 回転翼航空機(ペル47型, ヒューズ269型)

操縦教育証明 第83号

第1種航空身体検査証明書 第11650879号

有効期限 昭和53年3月30日

総飛行時間(回転翼) 7,200時間

同型式機飛行時間 7,120時間

最近30日間飛行時間 73時間50分

2.6 航空機に関する情報

型 式 川崎ペル式47G3B-KH4型

製造番号 2092

製造年月日 昭和41年12月7日

耐空証明書番号 第東51-305号

有効期間 昭和51年10月19日から昭和52年10月18日まで

総使用時間 3,359時間53分

2.7 気象に関する情報

事故当時の気象は、機長の口述によれば天気晴、視程10キロメートル以上、風は静穏であった。

2.8 航空機又はその部分の損壊に関する情報

| | |
|----------------|----|
| メインロータブレード | 破損 |
| メインロータハブアセンブリ | 損傷 |
| マスタアセンブリ | 損傷 |
| スタビライザーバー | 曲り |
| スワッシュプレート | 損傷 |
| テールロータ | 破損 |
| テールロータドライブシャフト | 切損 |

3 事実を認定した理由

3.1 解析

3.1.1 事故発生当時の気象状況は、当該事故に関連がなかったものと推定される。

3.1.2 現場の状況について、機長は事故の前日地元関係者から説明を受け、また事故当日には事故現場上空の確認調査飛行を実施して、送電線及び配電線の存在を確認した。

3.1.3 機長は11回目の散布作業中、配電線の存在については注意していたが、その約60メートル手前の送電線の存在については失念していたものと推定される。

当該送電線は黒褐色のため、背景の森にとけこみ、当時同機の進行方向からは視認が極めて困難な状況にあったものと推定され、かつ当時送電線、支線及び配電線の直下には、危険標識旗が約20メートル間隔に立てられていたが、機長は送電線直下の危険標識旗を見逃し、送電線の前方に張られていた配電線のみ注意到し、当該送電線に気付かず回避操作を行わないまま、これに接触したものと推定される。

4 結論

- (1) 機長は適法な資格を有していた。
- (2) 同機は有効な耐空証明を有し、事故発生時まで正常な状態であったものと推定される。

- (3) 気象は本事故に関連がなかったものと推定される。
- (4) 機長は送電線の存在を確認調査飛行において確認していたが、散布作業時には失念していたものと推定される。
- (5) 当該送電線は当時、同機の進行方向からの視認は極めて困難な状況にあったものと推定される。
- (6) 接触当時、機長は送電線直下の危険標識旗を見のがし、送電線前方の配電線のみ注意到し、送電線に気付かず、回避操作を行わないまま、これに接触したものと推定される。

原 因

本事故は機長が薬剤散布作業を実施中、前方の配電線のみ注意到し、その手前にあった送電線に気付かず、これに接触したことによるものと推定される。

事故現場見取図 (付図)

