

西日本空輸株式会社所属
川崎ベル式47G 3 B—KH 4 型JA7524
に関する航空事故報告書

昭和54年11月15日
航空事故調査委員会議決（空委第62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

西日本空輸株式会社所属川崎ベル式47G 3 B—KH 4 型JA7524は、昭和54年7月6日13時02分ごろ、機長のみがとう乗し、水田の農薬散布のため、宮崎県西諸県郡須木村大字下田の場外離着陸場（標高約400メートル、以下「臨時ヘリポート」という。）を離陸した直後、同村大字下田133の9の水田に右スキッドから突込み、機体を大破した。

本事故により火災は発生せず、人員の死傷はなかった。

1.2 航空事故調査の概要

昭和54年7月6日～8日 現場調査

1.3 原因関係者からの意見聴取

昭和54年11月6日 意見聴取

255001

2 認定した事実

2.1 飛行の経過

J A 7 5 2 4 は、昭和54年7月6日07時40分ごろから、宮崎県西諸県郡須木村夏木地区の水田の農薬散布飛行（以下「散布」という。）を実施し、10時39分ごろ同地区の散布を終了して、同郡須木村永田地区の散布のため臨時ヘリポートに移動し、11時37分ごろから同地区の水田の散布を開始した。

同機は、12時57分ごろ燃料を補給したのち、第9回目の散布を行った。

続いて、13時02分ごろ、第10回目の散布のため、農薬（液剤）180リットルをとう載したのち、ほぼ最大離陸重量で前回同様に、臨時ヘリポートを対地高度約1フットの高バリングから転移揚力を得ようと南に向け前進飛行に移行した。

その直後、機長は、同機の高度低下が前回より大きく感じたので、回復のため、直ちにコレクティブピッチの上げ操作を行ったが、同機は、更に高度低下をきたし、臨時ヘリポートから南へ約12メートル前進した地点で、右スキッドが水田に突込み、右傾状態となり、メインロータブレードが水田をたたき、同部位を損傷したのちバウンドし、臨時ヘリポートから南約30メートルの地点の水田に、機首を左へ約30度回頭して停止した。

機長は、直ちにバッテリースイッチ、ジェネレータースイッチ及びイグニッションスイッチを断にして機外に脱出した。

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

大 破

255002

2.4 航空機以外の物件の損壊に関する情報

農薬が流出したため、水田約2,000平方メートルが損害を受けた。

2.5 乗組員に関する情報

機長 昭和26年8月24日生

事業用操縦士技能証明書 第4935号

昭和49年2月20日 取得

限定事項 ベル47型

第1種航空身体検査証明書 第11621223号

有効期間 昭和54年4月1日から昭和55年3月31日まで

総飛行時間 1,395時間20分

同型式機による飛行時間 1,224時間32分

最近90日間の飛行時間 165時間20分

最近30日間の飛行時間 72時間40分

最近7日間の飛行時間 6時間55分

2.6 航空機に関する情報

型式 川崎ベル式47G3B-KH4型

製造番号 第2153号

製造年月日 昭和44年4月2日

耐空証明書番号 第大-53-442号

有効期間 昭和54年3月26日から昭和55年3月25日まで

総飛行時間 3,075時間23分

事故発生時の推定重量，重心位置

推定重量は2,838ポンド，推定重心位置は+2.7インチで，重量限界（2,850ポンド）以内であり，重心位置の許容範囲（-3～+3.2インチ）内にあったものと推定される。

燃料及び潤滑油は，航空用ガソリン100/130及びエアロシェルW80であり，ともに規格品であった。

2.7 気象に関する情報

事故発生当時の事故現場付近の気象は，機長の口述によれば，天気は曇り，風は東の

255003

1～2メートル/秒，気温24度Cであった。

2.8 航空機及びその部品の損壊に関する情報

メインロータブレード 赤側，白側ブレード2枚とも，先端部が損傷して，下方へ湾曲

メインロータマスト 湾曲

センターフレーム 変形

テールブーム No.6とNo.7ベアリング間で上方へ変形

スキッド 右側スキッドのレグの上部が折損

クロスチューブ 前方及び後方とも湾曲

テールロータ 赤側ブレードは取付部付近が折損，白側ブレードは湾曲

エンジンマウント 破断

3 事実を認定した理由

3.1 解析

3.1.1 調査の結果及び機長の口述から，同機は，事故発生時まで正常であったものと推定される。

3.1.2 事故当時の気象は，当該事故に直接関連はなかったものと推定される。

3.1.3 機長は，離陸にあたって，最大離陸出力で約1フィートのホバリングから転移揚力を得るため，前進飛行に移行した際，同機の高度低下が前回より大きく感じたと言述しているが，これは，機長が前傾姿勢にするためのサイクリックスティックの操作が通常より若干大きかったことによるものと推定される。

3.1.4 機長は，高度低下から回復しようとして，コレクティブピッチの上げ操作を行ったため，メインロータの回転数が減少し，更に高度低下をきたし，右スキッドから水田に突込んだものと推定される。

255004

4 結 論

- (1) 機長は、適法な資格を有し、所定の航空身体検査に合格していた。
- (2) J A 7524は、有効な耐空証明を有し、事故発生時までは正常な状態であったものと推定される。
- (3) 事故当時の気象は、事故に直接関連はなかったものと推定される。
- (4) 機長の、ホバリングから転移揚力を得るため、前進飛行に移行するための前傾姿勢にするサイクリックスティック操作が若干大きかったことにより、高度低下が通常より大きかったものと推定される。
- (5) 機長は、高度低下を回復しようとして、コレクティブピッチの上げ操作を行ったため、メインロータの回転数が減少し、更に高度低下をきたし、右スキッドから水田に突込んだものと推定される。

原 因

本事故は、機長が、離陸時において、ホバリングから前進飛行に移行した際、その操作に適切を欠いたことにより高度低下をきたし、右スキッドから水田に突込んだことによるものと推定される。

255005