

大阪エアウエーズ株式会社所属
川崎ベル式47G3B-KH4型 JA7402
に関する航空事故報告書

昭和49年8月2日

航空事故調査委員会議決(空委調第91号)

委員長代理	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

大阪エアウエーズ株式会社所属川崎ベル式47G3B-KH4型JA7402は、昭和49年6月4日、宮崎県都城市高木町において農薬散布作業中、架空電話線路の鋼管柱に接触し、乾田に墜落、大破した。この事故により操縦者(同乗者なし)は死亡した。

1.2 航空事故調査の概要

昭和49年6月4日～6日	現場調査
7月19日	原因関係者(本人死亡につき運航関係代表者)からの意見聴取

2. 認定した事実

2.1 飛行の経過

JA7402は農薬散布のため、昭和49年6月4日05時10分ころ宮崎県都城市高木町に臨時に設けた場外離着陸場を基地として農薬散布作業を開始し、7回の農薬散布作業を終了した。その後、補正散布のため農薬を搭載し同基地から8回目の離陸を行い、国道221号線に

019001

沿って補正散布を開始した。

同機は高木町4484の2番地付近にさしかかった際、メイン・ローター・ブレードが架空電話線路(志和地乾27号線)の鋼管柱の頂部に接触し、06時24分ころ乾田に墜落大破した。

この事故により操縦者は死亡した。

2.2 人の死亡、行方不明または負傷

操 縦 者 死 亡

2.3 航空機の損壊の程度

大 破

2.4 航空機以外の物件の損壊

架空電話線路用鋼管柱破損 1本

2.5 乗組員に関する情報

操 縦 者 32才
生 年 月 日 昭和16年7月10日
技 能 証 明 事業用操縦士技能証明書, 第2685号, 限定事項, 回転翼
航空機
総 飛 行 時 間 2,070時間
同 型 機 飛 行 時 間 1,600時間
身 体 検 査 証 明 第一種航空身体検査証明書, 第11390270号
昭和49年6月29日まで有効

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 2030
耐 空 証 明 第大49-034
有 効 期 間 昭和49年4月22日から
昭和50年4月21日まで
総 使 用 時 間 3,647時間51分

019002

2.7 気象に関する情報

都城測候所における午前06時の観測値は次のとおりであった。

風	向(度)	100
風	速(ノット)	1
気	圧(ミリバール)	1,035
気	温(℃)	20.4
雲	形	高層雲
雲	高(フィート)	2,000
雲	量	7/8
視	程(キロメートル)	15

2.8 航空機の損壊の状況

キャビンおよびキャビン内機器

バブル	破損, 飛散
キャビン組立	破損
計器板	基部にて屈曲
操縦者座席	離脱
操縦装置	破損
センター・フレーム	湾曲
スキッド	破損, 飛散
テール・ブーム	湾曲
発動機	補機類破損
メイン・ローター	
マスト	湾曲
ブレード	屈曲, 剥離, 先端部に打痕
操縦系統	破損
尾部	
シンクロナイズド・エレベーター	屈曲
テール・ローター・ブレード	屈曲
テール・ローター・ガード	離脱
農薬散布装置	破損, 離脱

019003

2.9 人の生存，死亡または負傷に関係ある捜索，救難および避難に関する情報

操縦者は，重傷を負った状態で都城消防署の救急車により池上整形外科医院に収容されたが同日15時35分死亡した。

2.10 その他必要な事項

架空電話線路の鋼管柱は，その頂部から数センチメートルの所にメイン・ローター・ブレードが接触した打痕があり，屈曲，破損した。

3. 事実を認定した理由

3.1 解析（付図参照）

JA7402は，国道221号線東側に沿って機首を北に向け，高木町4484の2番地付近の補正散布を始めた。

国道221号線は，高木町4484の2番地付近で大淀川を越えるため上り坂となっており，この道路の東側路肩にある架空電話線路も路面の高さに応じて高くなっていた。

一方，田地は水平に大淀川堤防まで水平に広がっていた。

JA7402は，国道と田地の境界部の補正散布を行うため田地からの対地高度をほぼ一定に保ち，国道に接近して飛行を行う必要があった。

また作業は補正散布であるため，操縦者は散布作業後の散布状況を確認しながら飛行する必要があった。

操縦者は同日事故前に行った通常散布の際に，作業に障害となる架空電話線路があることは知っていたものと思われる。

操縦者は，田地の散布状況を確認しながら，可能な限り架空電話線路に接近して作業を行う状況に加えて，架空電話線路の高さが変わったことにより架空電話線路との間かくの判断を誤ってメイン・ローター・ブレードの先端を電話柱の頂部に接触させたものと推定される。

4. 結 論

(1) 操縦者は適正な資格を有していた。

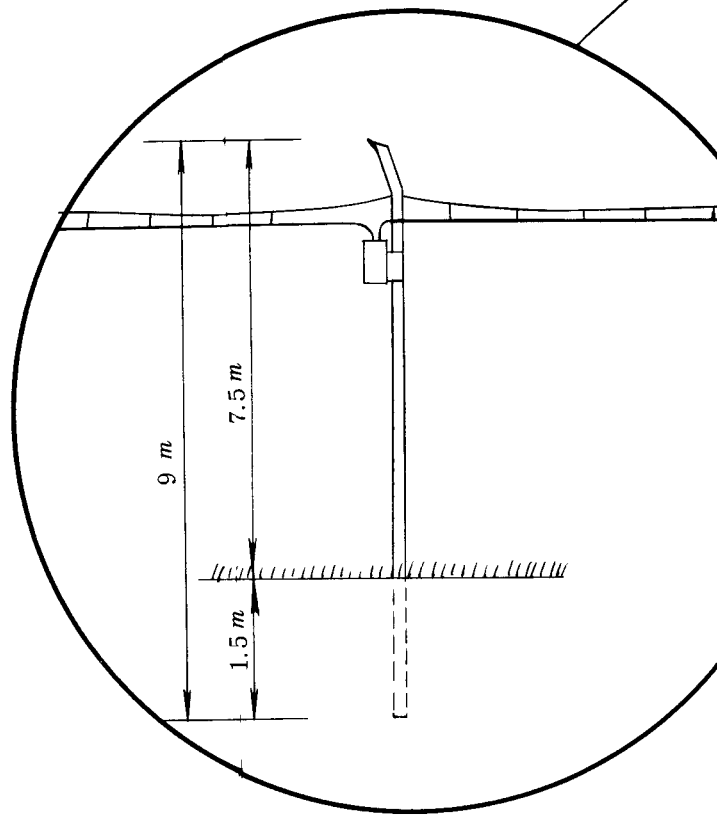
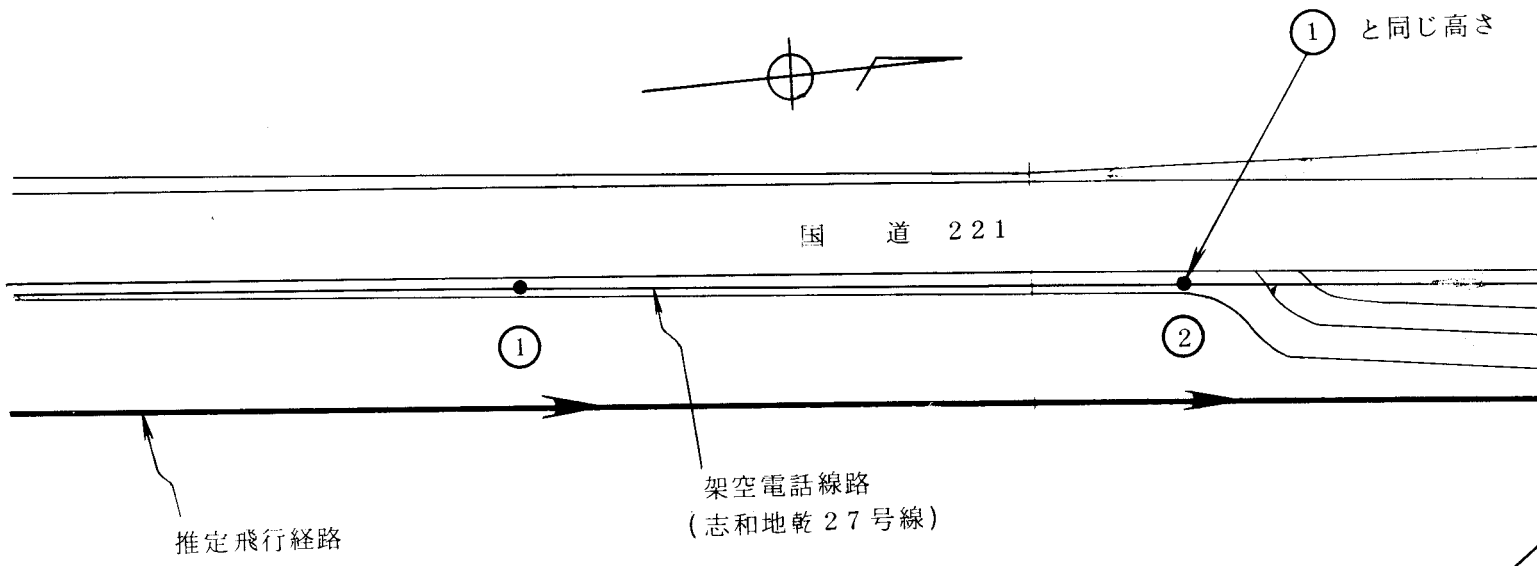
019004

- (2) 事故当時の気象からは事故に関係があったと認められる状況は見出せなかった。
- (3) 航空機の機材に関しては、整備状況および前回までの運航状況からは事故に関連あったと認められる事項は見出せなかった。
- (4) 飛行目的は農薬の補正散布であった。
- (5) 散布場所は国道と田地の境界であった。
- (6) 国道の路肩には水平から上り勾配に変る架空電話線路があった。
- (7) メイン・ローター・ブレードの先端と上り勾配に変わった1番目の電話柱の先端が接触した。

原 因

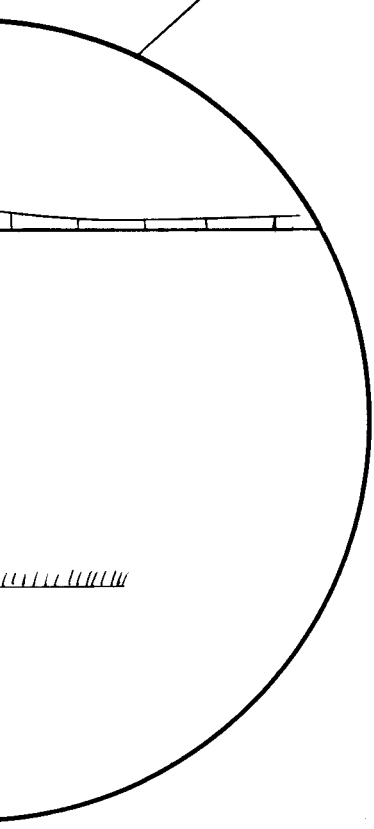
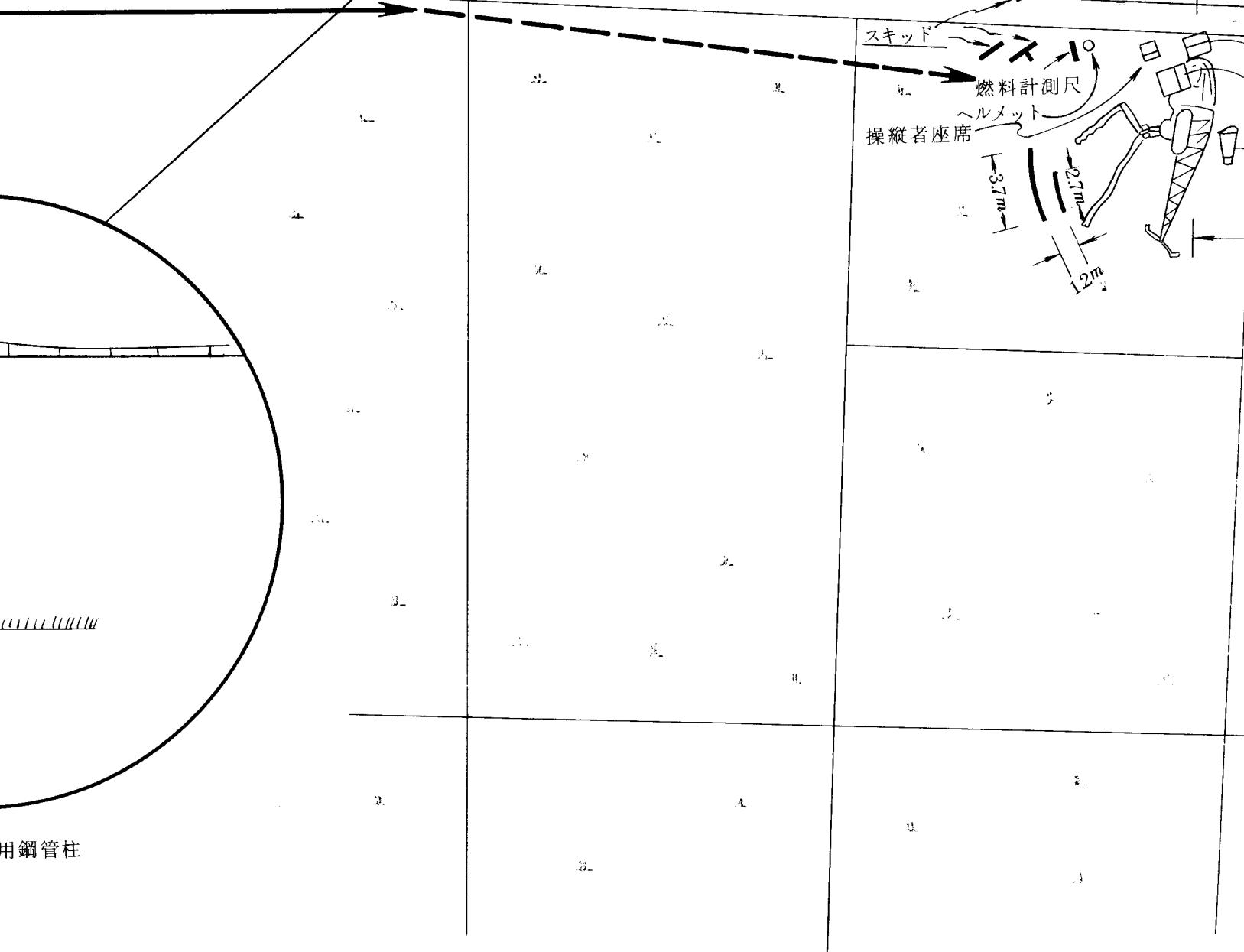
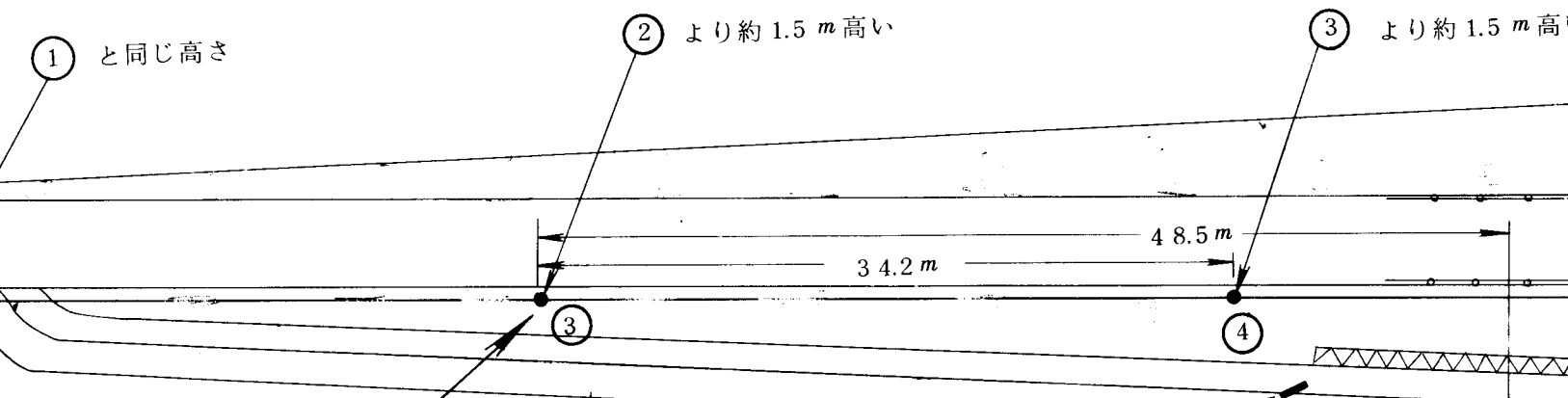
本事故は、操縦者が架空電話線路と機体の間かくを誤認し飛行したことによるものと推定される。

019005



接触した電話用鋼管柱

019006-1



用鋼管柱

事故

019006-2



事故現場見取図

019006-3