

日本農林ヘリコプター株式会社所属
ヒューズ式269B型JA7552
に関する航空事故報告書

昭和50年5月15日
航空事故調査委員会議決（空委調第37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の整備士は、昭和50年3月22日08時45分ごろ、栃木県下都賀郡野木町の臨時ヘリポートにおいて、同社所属のJA7552の回転中のメイン・ローター・ブレードに頭部が接触し負傷した。機体に損害はなかった。

1.2 航空事故調査の概要

昭和50年3月22日 現場調査

1.3 原因関係者からの意見の聴取

昭和50年5月2日 意見聴取

2 認定した事実

2.1 飛行の経過

JA7552は、事故当日早朝から栃木県下都賀郡野木町で水田の農薬散布に従事していた。

054001

同機は、08時43分ごろ、2回目の散布を終了して同町の臨時ヘリポートに、地上職員の誘導に従って指定された場所に着陸した。機長は、着陸後操縦装置を固定してエンジンを緩速にし、クラッチのエンケージ・スイッチをリリースした。メイン・ローターの回転速度が約180回転/分のとき異音が発生し、その直後、整備士が同機の前方、メイン・ローター・ブレード回転面の先端部付近の水田に倒れ意識不明となった。同整備士は、約30分後に到着した救急車で、古河市の病院にはこばれる途中で意識を回復した。

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	—	1
な し	1	—	

2.3 航空機の損壊の程度

な し

2.4 航空機以外の物件の損壊

な し

2.5 乗組員に関する情報

機長 昭和16年11月15日生

事業用操縦士技能証明書(回転翼) 第2141号

昭和42年5月15日取得

第一種航空身体検査証明書 第11650444号

有効期間 昭和50年3月7日から

昭和51年3月6日まで

総飛行時間 2,607時間29分

うちヒューズ269B型 109時間10分

054002

最近30日間の飛行時間 5時間4分

2.6 航空機に関する情報

航空機型式	ヒューズ式269B型
製造年月日	昭和45年1月23日
製造番号	第79-0438号
耐空証明書番号	東46-135
有効期間	昭和49年11月26日から 昭和50年11月25日まで
総飛行時間	521時間51分

2.7 気象に関する情報

機長等の口述によれば、事故当時の気象は晴で、西～北西の風平均約5～6メートル/秒で、時々強風があった。

2.8 整備士に関する情報

整備士 昭和26年8月28日生
三等航空整備士技能証明書 第1432号
昭和47年6月20日取得 限定事項 ベル47型
昭和48年2月14日 限定事項拡張 ヒューズ269型

3 事実を認定した理由

3.1 解析

同機は臨時ヘリポートにほぼ風向に正対して、機首を西に向けて指定された場所に着陸した。

整備士は、新しく考案された洗浄液をテストするため、パブルの下面を洗浄した後、西に向って歩き始めたことまでは覚えているが、その後のことは覚えていないと述べている。

同機のメイン・ローター・ブレードにはなんらの損傷もなく、また、事故発生の瞬間を目撃した者もいなかったが、事故の経過については、次のように推定される。

同機の着陸場所の西側には、同機のメイン・ローター・ブレードの回転範囲に入る高さ約

054003

25センチメートルのあぜ道があり、整備士は、このあぜ道のすぐ西側の水田に頭を南に向けてあおむけに倒れており、頭部の右上方に擦過傷を負っていた。

当時のメロン・ローター・ブレードは空転状態にあり、回転の低下につれて、ブレード先端部が徐々に下がる状態にあったこと、及び当時の強風まじりの平均約5～6メートル/秒の風によって、ブレードの回転面には上下の変動があったものと推定され、そのため、同整備士はあぜ道上において、1分間に約180回転していたメイン・ローター・ブレードの先端の下面に頭部を接触したものと推定される。

このことは、あぜ道の高さ及び周囲の環境に対する同整備士の配慮の不足に起因したものと考えられる。

4 結 論

- (1) 着陸後のヘリコプターのメイン・ローターは1分間に約180回転の速さで空転していた。
- (2) 同機のメイン・ローター・ブレード回転面の先端部分は、高さ約25センチメートルのあぜ道にかかっていた。
- (3) 風の影響によりメイン・ローター・ブレードの回転面には、上下の変動があったものと推定される。
- (4) 整備士は、あぜ道上でメイン・ローター・ブレードに接触したものと推定される。

原 因

本事故は、空転中のメイン・ローターブレードに整備士の頭部が接触したことによるものと認められるが、これは、同整備士の周囲に対する配慮の不足に起因したものと考えられる。

054004