

西日本空輸株式会社所属
川崎ベル式47G-2A型JA7417
に関する航空事故報告書

昭和50年9月18日

航空事故調査委員会議決（空委調第81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-2A型JA7417は、昭和50年6月6日06時34分ころ、宮崎県北諸県郡三股町の水田において農薬散布中、高圧線電柱の支持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50年6月6日～6月7日 現場調査

1.3 原因関係者からの意見の聴取

昭和50年7月28日 意見聴取

062001

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25分に農薬散布のため、三股町の蓼池臨時ヘリポートを離陸した。

第8回目の散布は06時29分に同臨時ヘリポートを離陸後、別添見取図に示すごとく国道269号線に沿って速度約40マイル/時、高度約13メートルで散布し、後半に高度5～7メートルに下げて散布中高さ11メートルの高圧線電柱と高さ6.5メートルの電話柱を結ぶ支持線（直径7ミリメートル、長さ約54メートルの鉄線。以下「支持線」という。）に接触した。同機は支持線を切断した後、支持線をブッシュプル・ロッド及びメイン・ローター・マストに巻きつけて引っぱったため支持線によりテール・ブームのほぼ中間を折損し、接触地点から約38メートル前方に墜落し、機体は右に横倒しとなった。

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	1	—	0
なし	0	—	

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

電柱支持線が切損したほか、水田約30平方メートルが損害を受けた。

2.5 乗務員に関する情報

機長 昭和26年6月6日生

事業用操縦士技能証明書（回転翼）第5654号

昭和50年1月10日取得

062002

第1種航空身体検査証明書第1131174号
有効期間 昭和50年3月29日から
昭和51年3月28日まで
総飛行時間 257時間37分
うちベル47型 67時間37分
最近30日間の飛行時間 2時間50分

2.6 航空機に関する情報

航空機型式 川崎ベル式47G-2A型
製造年月日 昭和40年3月26日
製造番号 第521号
耐空証明書番号 第大49-257号
有効期間 昭和49年12月5日から
昭和50年12月4日まで
総飛行時間 4,451時間08分

2.7 気象に関する情報

機長の口述によると、事故当時の気象は南南西の風約5ノット、視程10キロメートル以上、くもりであった。

事故現場から約5キロメートル南西にある都城測候所の観測値は次のとおりであった。

06時00分 南南西の風1.1メートル/秒、視程20キロメートル、曇、気温20.2度C

07時00分 南の風1.2メートル/秒、気温20.2度C

2.8 航空機の損壊に関する情報

バブル破損

キャビン破損

センター・フレーム破損

右側スキッド破損

左側スキッド変形

テール・ブーム折損

メイン・ローター・ブレード破損

062003

マスト変形

エンジン・マウント変形

テール・ローター・プレート破損

テール・ローター・ドライブ・システム破損

テール・ローター・ガード破損

3 事実を認定した理由

機長は、6月4日に乗用車に同乗して、国道269号線に沿って地元の案内人から散布予定地及び同予定地内の障害物についての説明を受けたが、支持線についての説明は受けなかった。

事故当日の朝、機長は地元の案内人（上記案内人とは別人）を同乗させ高度90～120メートル、速度30～40マイル/時で5分間上空から確認飛行を行ったが支持線についての説明は受けず、機長もこれを視認できなかった。

同機が飛行した両側の高圧線と電話線には危険標識（赤色の旗）による注意喚起の処置がなされていたが、同機が接触した支持線にはこの処置がなされていなかった。

同機のマストが接触した支持線は電話柱から約20メートルの位置で、その高さは約7.8メートルと推定される。

支持線は黒ずんだ灰色をしており、同機の進行方向からみると、背景の山にとけこんで視認しにくい状況であったと考えられる。

機長は、8回目の後半に風を考慮して、効果的な散布をするため、高度を5～7メートルに下げ散布中、同機の直前に支持線を視認したが、回避する余裕もなく、支持線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) 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れたが、接触した支持線に対する認識を欠いていたものと考えられる。

062004

- (4) 同機が接触した支持線には、危険標識による注意喚起の処置がなされていなかった。
- (5) 同機の進行方向からみると、支持線は背景にとけこんで視認しにくい状況であったと考えられる。

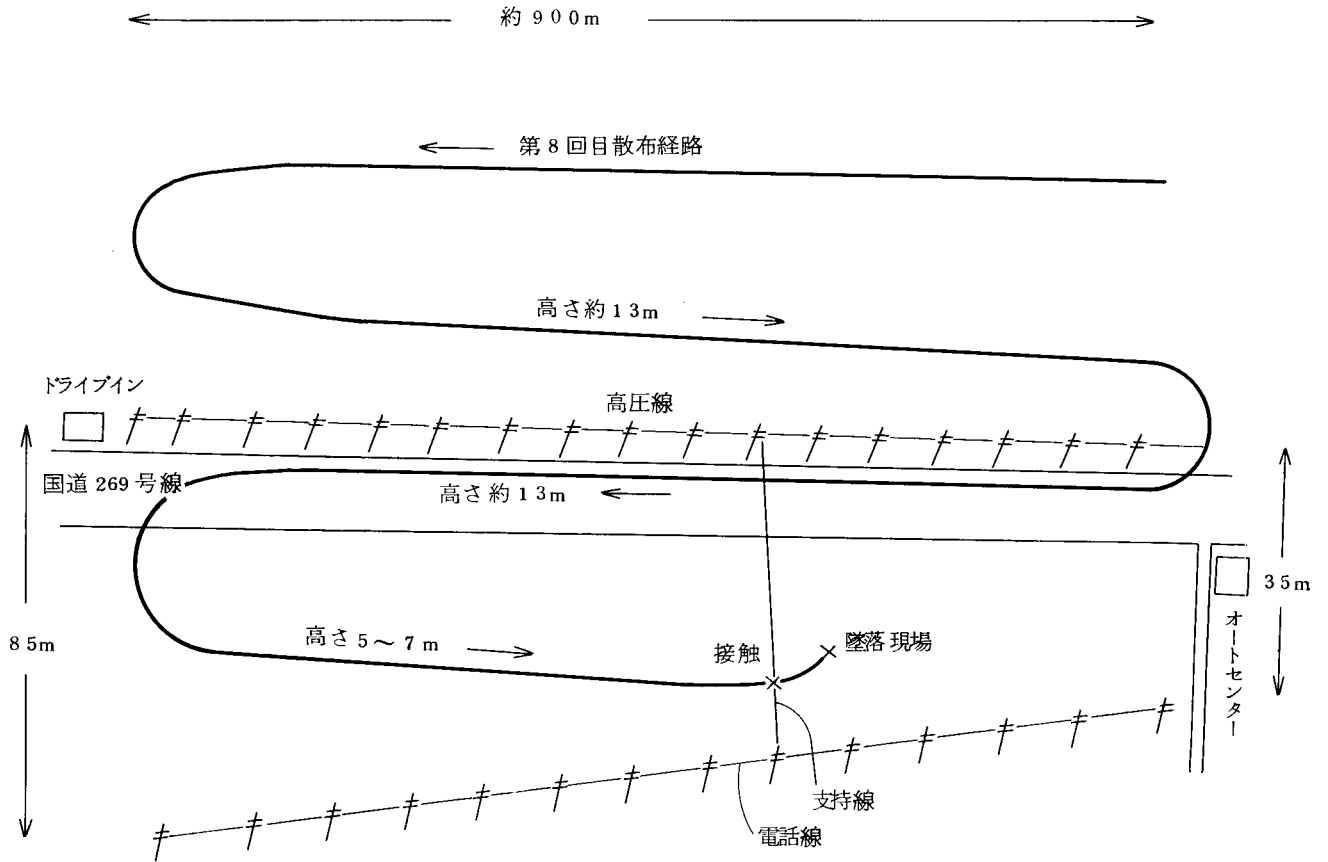
原 因

本事故は、機長が接触した支持線を視認するのがおくれたため、機体を支持線に接触させたものと認められる。

なお、支持線については、事前調査が不徹底であったものと考えられる。

062005

事故現場付近見取図



062006