

日本農林ヘリコプター株式会社所属  
川崎ベル式47G-2型JA7032  
に関する航空事故報告書

昭和52年1月6日  
航空事故調査委員会議決（空委第4号）

委員	長	岡田	實
委員	員	山口	真弘
委員	員	諏訪	勝義
委員	員	上山	忠夫
委員	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川崎ベル式47G-2型JA7032は、昭和51年6月13日10時20分ごろ、福島県喜多方市の水田において農薬散布中、高圧線鉄筋コンクリート柱の腕金にメイン・ロータ・ブレードを接触させ、続いて機体を高圧架空配電線に接触させ墜落した。

機体は大破し、機長は軽傷を負った。

### 1.2 航空事故調査の概要

昭和51年6月13日～14日	現場調査
6月24日～25日	〃

### 1.3 原因関係者からの意見聴取

昭和51年10月22日	意見聴取
-------------	------

119001

## 2 認定した事実

### 2.1 飛行の経過

事故当日、機長はJA7032に地元関係者を同乗させ、喜多方市岩月町の臨時ヘリポートを04時26分に離陸し、12分間、当日の散布地域の確認飛行を実施した。

その後、当該機は04時43分第1回目の散布飛行のため離陸し第5回目を終了するまで合計3時間29分飛行した。

事故が発生した第6回目は、10時00分に離陸し臨時ヘリポート付近の散布を行った後、同町入田の水田に飛行し別添図に示すように散布飛行を行った。

当該機はさらに架空電話線に沿って速度30～35マイル/時散布を行ない鉄筋コンクリート柱（高さ約9.6メートル、以下「電柱」という。）付近にさしかかったとき、メイン・ロータ・ブレードの先端を電柱の腕金の先端に接触させ、同ブレードの先端部分を飛散させ、続いて高圧架空配電線（6,600ボルト、直径2ミリメートル線の7本より）に胴体の一部を接触させ同配電線3本を切断した後、電柱から約40メートル離れた水田に機首を下にして墜落した。

### 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	1	—	0
な し	0	—	

(注) 負傷の概要 頸部捻挫，右上腕打撲，右肘部及び左膝部擦過傷

### 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

水田約30平方メートルが損害

高圧架空配電線3本切断

**119002**

## 高圧線電柱の腕金先端破損

### 2.5 乗組員に関する情報

機長	昭和26年10月19日生
事業用操縦士技能証明書	第6059号
昭和50年12月2日取得	
第1種航空身体検査証明書	第11650641号
有効期間	昭和51年2月28日から昭和52年2月27日まで
総飛行時間	375時間55分
内ベル47型	185時間55分（教官同乗の農薬散布訓練44時間30分及び実際の散布飛行39時間45分を含む。）
最近30日間の飛行時間	40時間34分

### 2.6 航空機に関する情報

型式	川崎ベル式47G-2型
製造年月日	昭和32年2月13日
製造番号	115
耐空証明書番号	東51-088
有効期間	昭和51年5月18日から昭和52年5月17日まで
総飛行時間	7,763時間54分
オーバーホール後の飛行時間	517時間43分
メイン・ロータ・ブレード型式	47-110-120-50
製造年月日	昭和44年4月16日
製造番号	A-683, A-684
総使用時間	1,242時間35分

### 2.7 気象に関する情報

機長の口述によると、事故当時の天候はうす曇り、視程良好、風はほとんど無風であった。

**119003**

## 2.8 航空機の損壊に関する情報

メイン・ロータ・ブレード破損  
スタビライザー変形  
マスト・アセンブリー変形  
テール・ロータ・ブレード破損  
テール・ロータ・ガード破損  
テール・ロータ・ドライブシャフト破損  
テールブーム破損  
バブル破損  
センターフレーム変形

## 3 事実を認定した理由

### 3.1 解 析

事故機の調査結果から機体、エンジン等は、事故発生時まで正常な状態であったものと推定される。

電柱から約36メートル南西の水田にメイン・ロータ・ブレード（赤側）の先端に装着されているバラスト・コンテナが発見され、また、電柱の上部にある腕金（地上高約9メートル）の先端に、このバラスト・コンテナの接触痕が発見された。

事故当日、機長は上空からの確認飛行を実施しており、また事故当時の視程も良好であり、機長は架空電話線及び電柱を視認していたが、これらに沿って散布飛行中に、自機と電柱との間隔の目測を誤ったため、電柱に接触し操縦性を失い高圧架空配電線に接触する結果となっ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) 当該機は有効な耐空証明を有し、かつ整備されていた。
- (3) 当該機の機体・エンジン等は事故発生時まで正常な状態であったものと推定される。

**119004**

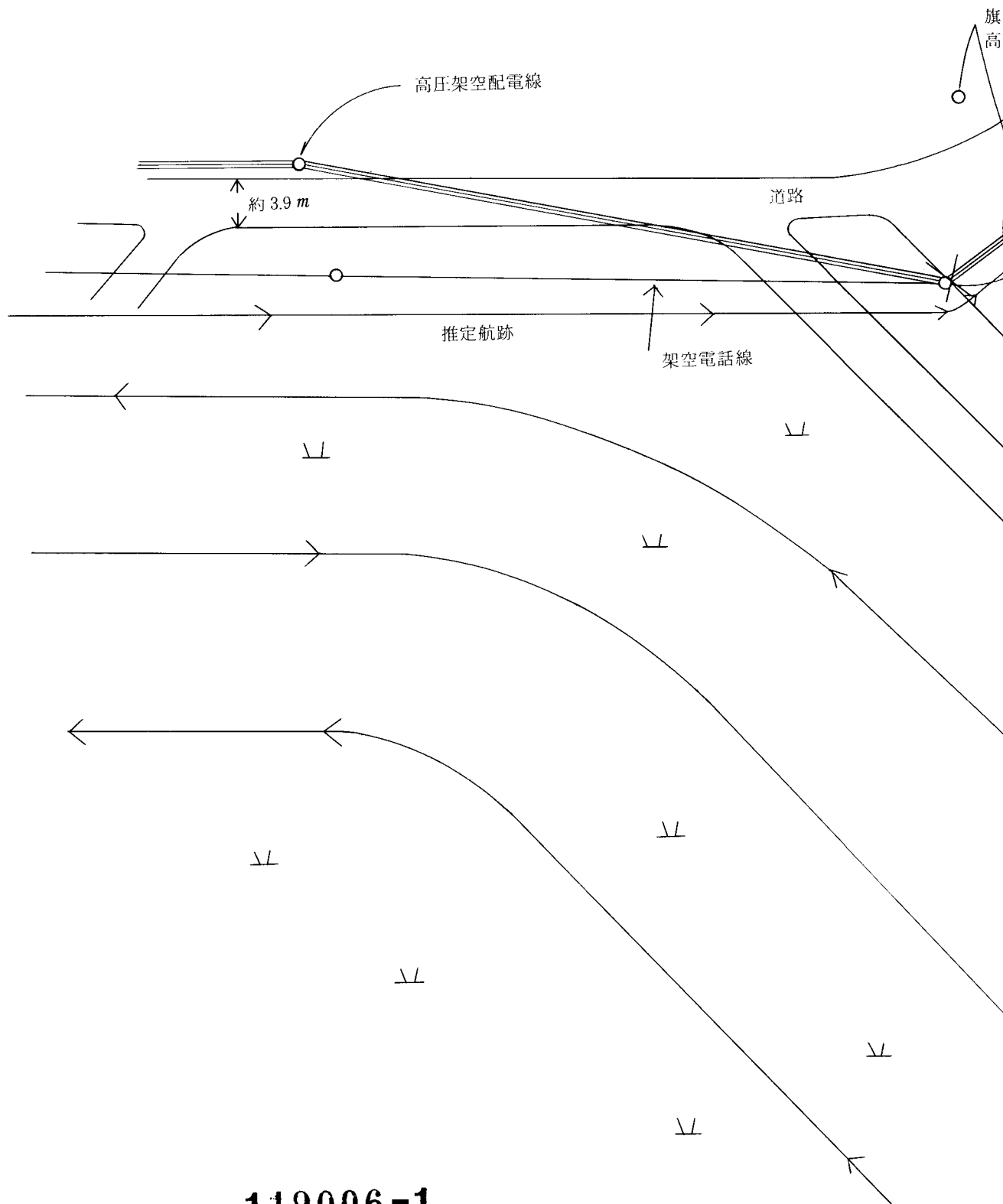
(4) 機長は自機と電柱との間隔の目測を誤ったものと推定される。

#### 原 因

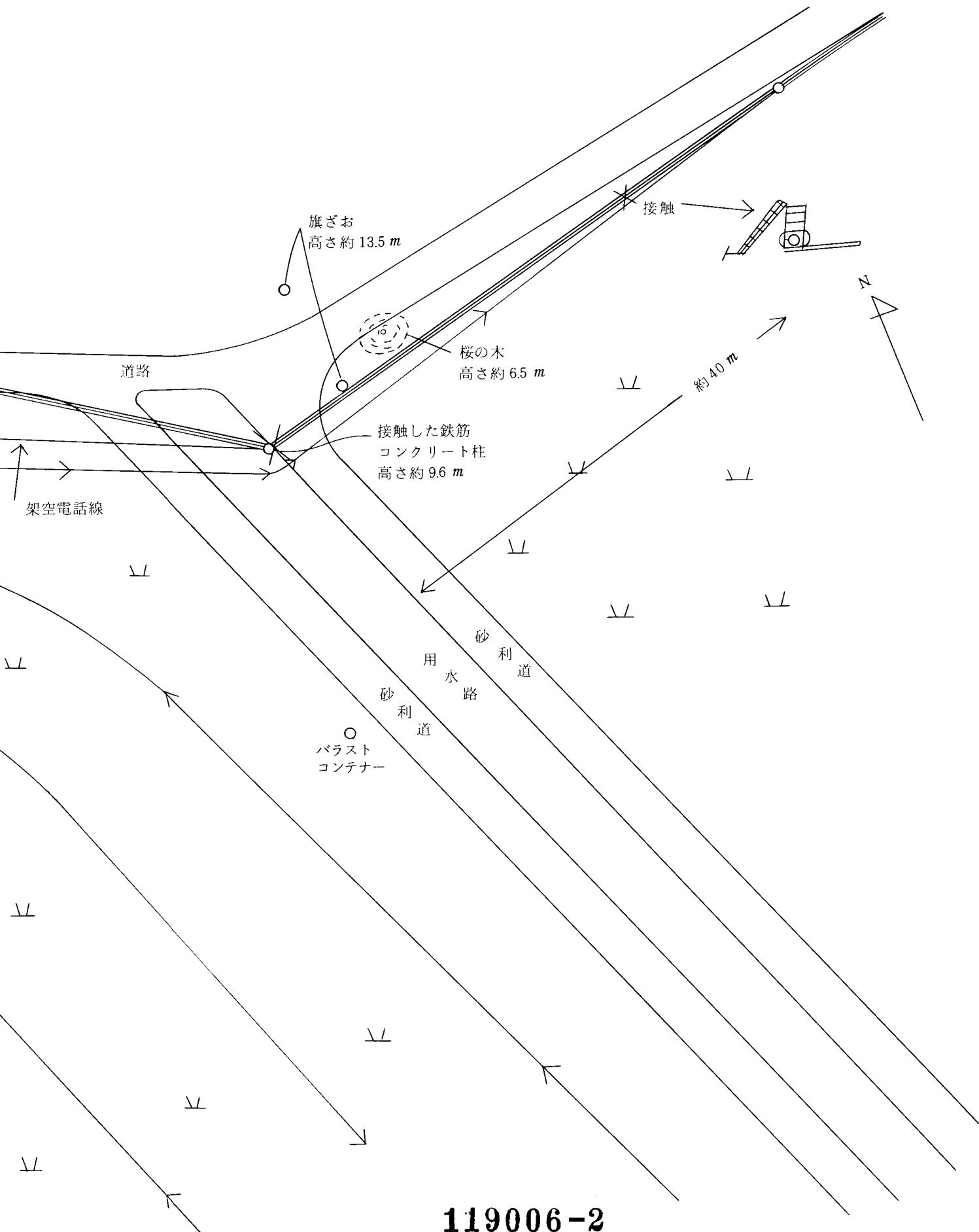
本事故は、機長が自機と電柱との間隔の目測を誤ったため、メイン・ロータ・ブレードが電柱に接触したことによるものと推定される。

**119005**

# 事故現場見取図



119006-1



119006-2