

日本農林ヘリコプター株式会社所属  
ヒューズ式269C型JA7569  
に関する航空事故報告書

昭和52年7月14日

航空事故調査委員会議決（空委第29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ヒューズ式269C型JA7569は、昭和51年6月12日13時40分ごろ機長及び整備士が乗り組み、埼玉県川越市古谷本郷の同社川越基地において離陸の際、スキッドの先端が地下式燃料補給設備のコンクリート枠に接触して傾き、メイン・ロータ・ブレードが地面をたたいたのち水平姿勢で着地し、機体は大破した。本事故による人員の死傷はなかった。

### 1.2 航空事故調査の概要

昭和51年6月25日現場調査

### 1.3 原因関係者からの意見聴取

昭和52年7月5日 意見聴取

118001

## 2 認定した事実

### 2.1 飛行の経過

JA 7569は昭和51年6月12日千葉県柏市において、05時00分から1時間20分の薬剤散布を行ったのち、整備士が同乗して同市の臨時ヘリポートを08時00分に出発して、同社の川越基地に08時26分到着した。

機長は着陸に際し、整備士から燃料補給するので地下式燃料補給設備（以下「ハイドラント」という。）の近くに着陸するよう要請を受けたため、Bハイドラントに近い3番スポットに東に向けて着陸し燃料補給を行った。

機長及び整備士は同日中に当該機を福島県会津若松市に空輸する業務を命ぜられていたため、同基地において休憩ののち機長は13時20分ごろから機体の外部点検を行い、次いでエンジンの始動、メイン・ロータの連結を行い、整備士はこの状況を機外で確認したのち当該機に乗り組んだ。

機長は当該3番スポットにおいてホバリング状態でのエンジン出力の状況を確認するため、出力を増しコレクティブ・ピッチ・レバーを徐々に引き上げながら吸気圧力計を注視していた。

この間当該機は浮き上って前進を始め、右スキッド先端がハイドラントのコンクリート枠に接触し前傾姿勢となったため、機長は一瞬機体の故障ではないかと思い、サイクリック・ステイックを後方に一杯引いて姿勢の回復を図ったが、当該機は右に回り始めメイン・ロータ・ブレードが地面をたたいたため、機長はエンジンを停止した。

当該機は当該ハイドラントをまたいだ状態で右に約100度向きを変えて水平姿勢で着地した。

### 2.2 人の死亡、行方不明及び損傷

死 傷	と う 乗 者		そ の 他
	乗 組 員	そ の 他	
死 亡	0	0	0
重 傷	0	0	0
軽 傷	0	0	0
な し	1	1	

118002

## 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

なし

## 2.5 乗組員に関する情報

機長 大正11年10月23日生

事業用操縦士技能証明書 第978号

限定事項 回転翼航空機ベル47型

ヒューズ269型

第1種航空身体検査証明書 第12550号

有効期限 昭和52年4月30日

総飛行時間 6,116時間48分

同型式機での飛行時間 21時間34分

最近30日間の飛行時間 29時間31分

## 2.6 航空機に関する情報

型式 ヒューズ式269C型

製造番号 440290

製造年月日 昭和49年5月10日

耐空証明書番号 第東50-446号

有効期限 昭和52年1月13日

総使用時間 447時間04分

## 2.7 気象に関する情報

事故当時の気象は機長の口述によれば次のとおりである。

北の風4～5ノット，気温23～24℃

視程5キロメートル以上，曇り

**118003**

## 2.8 航空機又はその部品の損壊に関する情報

メイン・ロータ：3 ブレードとも破損及び湾曲。

着陸装置：左右のスキッドが前方ストラット取付部で折損。

キャビン：バブル破損，フロア前部破損及びキャビン前方下部フェアリングの一部が破損。

テール・ロータ：両ブレードとも翼端が破損。

## 3 事実を認定した理由

### 3.1 解析

事故機及び整備記録の調査結果並びに機長の口述から、当該機には本事故に関連のある不具合はなかったものと認められる。

当該機が3番スポットの標示内へ東に向けて中央部に着陸した場合は、当該機のスキッドの先端がハイドラントの手前約1メートルで、右スキッドの延長線はハイドラントの左端から左側へ約28センチメートルの位置になると推定されるが、当時機長は整備士の要請を配慮して、Bハイドラントの近くになるよう3番スポットの標示内を右寄りに着陸したもので、その位置はハイドラントの枠に当該機の右スキッドの先端が接触した痕跡から、右スキッドの延長線がハイドラントの左端から右側へ約14センチメートルの位置にあったものと推定される。

機長が左側の機長席に位置した場合、当該機の左スキッドの先端は見えるが、右スキッドの先端は見えない状態にあったことから、機長は当該機に乗組んだ後、右前方に見えるハイドラントが当該機の右スキッドの延長線上にあることについて失念していたものと推定される。

機長は通常離陸の際、高さ4フィートのホバリング状態で出力の状況を確認することになっており、当時3番スポットにおいて出力の状況を確認するため、出力を増しながらコレクティブ・ピッチ・レバーを徐々に引き上げたが、このとき機長の視線は吸気圧力計に向けられていて、これに注意が集中していたため、機体の周囲の状況及び機体の浮き上りに対する配慮が不十分となり、当該機が浮き上って前進していることに気付かなかったものと推定される。

その後、当該機は右スキッドの先端がハイドラントの枠に接触したため、前傾姿勢となって右回転を始め、メイン・ロータ・ブレードが地面をたたいたものと推定される。

3番スポットは当該機の離着陸時に障害物となったBハイドラント（高さ約15センチメートルのコンクリート枠がある。）のごく近くに標示（付図参照）されており、スポットの位置と

118004

しては適当ではなかったものと考えられる。

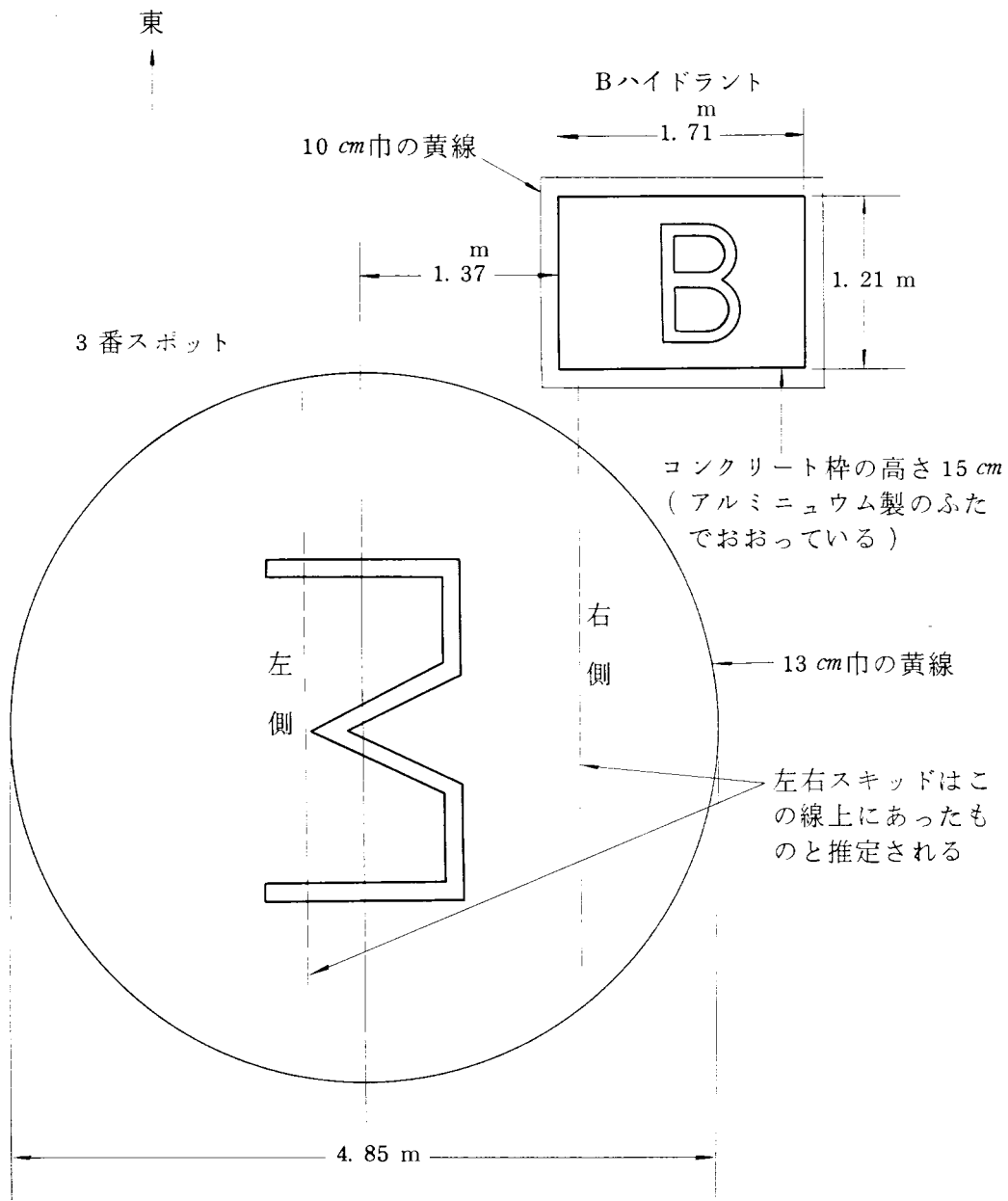
## 4 結 論

- (1) 機長は適法な資格及び有効な航空身体検査証明を有していた。
- (2) JA 7 5 6 9 は有効な耐空証明を有し、かつ規程どおり整備されていた。
- (3) 機長は離陸の際、吸気圧力計を注視していたため、機体の浮き上りに対する注意が不十分となり、当該機が浮き上って前進していることに気付かなかったものと推定される。
- (4) JA 7 5 6 9 は右スキッドの先端がハイドラントの枠に接触したため、前傾姿勢となって右回転を始め、メイン・ロータ・ブレードが地面をたたいたものと推定される。
- (5) 3 番スポットの標示が B ハイドラントのごく近くであったことは、適当ではなかったものと考えられる。

## 原 因

本事故は、離陸の際機長が吸気圧力計の注視に専念し、当該機が浮き上って前進していることに気付かなかったため、スキッドの先端がハイドラントの枠に接触したことによるものと推定される。

118005



Bハイドラント3番スポット標示の関係位置図

118006