

新日本ヘリコプター株式会社所属
川崎ベル式47G3B—KH4型JA7516
に関する航空事故報告書

昭和53年8月17日

航空事故調査委員会議決（空委第31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

新日本ヘリコプター株式会社所属川崎ベル式47G3B—KH4型JA7516は、昭和53年6月15日09時05分ごろ、千葉県君津市大字戸崎の水田において農薬散布中、高圧配電線に接触し、同線を切断した後、約80メートル前方の農道にハードランディングして中破した。火災は発生しなかった。

当該機には機長のみがとう乗していたが、死傷はなかった。

1.2 航空事故調査の概要

昭和53年6月15日～16日 現場調査

1.3 原因関係者からの意見聴取

昭和53年7月28日 意見聴取

201001

2 認定した事実

2.1 飛行の経過

JA7516は、6月14日、農薬散布のため、千葉県富津市の富津基地から同県君津市末吉の夜間繫留地に移動した。同日、機長は、地元農協職員と散布区域の打合せ及び地上からの現場確認調査を実施した。

翌15日、機長は04時20分から飛行前点検試運転等を実施した後、長谷川臨時ヘリポートに移動して、05時18分から07時00分まで散布を10回実施した。その後、機長は07時22分に戸崎臨時ヘリポートに移動し、07時26分から07時30分まで確認調査飛行を行った後、07時36分から散布を開始した。

9回目の散布飛行中、機長は、水路沿いの部分（付図参照）の補正散布を実施しようとして、15～20度のバンク角で右旋回しながら対地高度約10メートル、対気速度45～50マイル/時で水路沿いに散布を開始し、左側を注視していたところ、前方に張られていた高さ約10メートルの高圧配電線（直径5ミリメートル、水平並列に3本、6,600ボルト）にバブが接触し、当該電線3本を機体前部下面で引張って、機首下げ姿勢となり、メインロータブレードで切断した。機長は機体姿勢を立て直し、約80メートル前方の農道にハードランディングした。

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	—	0
なし	1	—	

2.3 航空機の損壊の程度

中破

2.4 航空機以外の物件の損壊

高圧配電線（6,600ボルト）3本切断

201002

2.5 乗組員に関する情報

機長	昭和26年7月18日生
事業用操縦士技能証明書	第6460号
昭和51年11月18日取得	
限定事項 回転翼航空機	ベル47型
第1種航空身体検査証明書	第11651091号
有効期間	昭和52年12月7日から昭和53年12月6日まで
総飛行時間	1,679時間16分
同型飛行時間	805時間52分
最近30日間の飛行時間	60時間33分

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	2142
製造年月日	昭和43年9月17日
耐空証明書番号	第東52-373号
有効期間	昭和52年11月22日から昭和53年11月21日まで
総飛行時間	4,014時間55分
前回オーバーホール後の飛行時間	446時間57分
300時間点検後の飛行時間	157時間27分

重量及び重心位置

事故発生時の推定重量は2,364.63ポンド、推定重心位置は+0.17インチで、いずれも許容範囲内であったものと推定される。

燃料及び潤滑油は、航空用ガソリン100/130及び潤滑油エアロシェルW80で、いずれも規格品であった。

2.7 気象に関する情報

機長の08時30分ごろの目視観測によれば、天気晴、視程10キロメートル以上、風向風速170度/5ノットであった。

事故発生時の気象状況も、ほぼ同様であったものと推定される。

201003

2.8 航空機及びその部品の損壊に関する情報

- (1) メインロータブレード（赤）リーディングエッジ（先端から約37センチメートル）に1ヶ所打痕及びブレード中央部のリーディングエッジ及び裏面に擦過痕。
- (2) バブル前面下部に擦過痕。
- (3) 機体前部下面へこみ及びスパーク痕（ピトーチューブ取付部損傷）。
- (4) ランディングギヤの前方及び後方クロスチューブ曲り。

3 事実を認定した理由

3.1 解析

事故機の調査結果及び機長の口述から、事故発生前まで当該機には不具合はなかったものと認められる。

事故当時の気象状況は、事故発生に関連がなかったものと推定される。

機長の勤務状況及び休養も規定通り行われており、機長の身体状況は事故原因に直接関連はなかったものと推定される。

機長が現地において地元農協職員から手渡された散布区域図には当該高圧配電線路の記入はなく、また特に説明も受けてはいなかったが、当該配電線路には地上に危険標識旗が立てられていた。機長は、事故発生前の飛行において当該配電線路の存在を確認し、知っていた。

機長は、事故に係る当該補正散布飛行において、水路沿いに樹木があったため、樹木とスプレームとの間隔の保持及び薬剤の吐出状況を監視するため、左方を注視していたものと推定される。

機長が左方に気をとられていたこと及び左方の電柱が樹木でかくれて視認されず、当該配電線への近接を意識しなかったことにより、前方監視が十分になされなか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、所定の身体検査に合格しており、当日の身体状況は事故原因に直接関連はなかったものと推定される。
- (2) JA7516は、有効な耐空証明を有し、事故発生時まで同機に不具合はなかったものと

201004

認められる。

- (3) 事故当時の気象は事故原因に関連はなかったものと推定される。
- (4) 機長は当該配電線路の存在を事故発生前に確認し知っていた。
- (5) 当該補正散布飛行中、機長はスプレームと樹木の間隔及び薬剤の吐出状況を監視するため左方を注視していたものと推定される。
- (6) 機長が散布飛行中左方に気をとられていたこと及び左方にあった電柱が樹木にかくれて視認できなかったために機長は当該配電線への近接を意識しなかったことにより、前方監視が十分になされなかったものと推定される。
- (7) 機長は、当該配電線に気がつかないまま同線に接触した後、不時着したものと認められる。

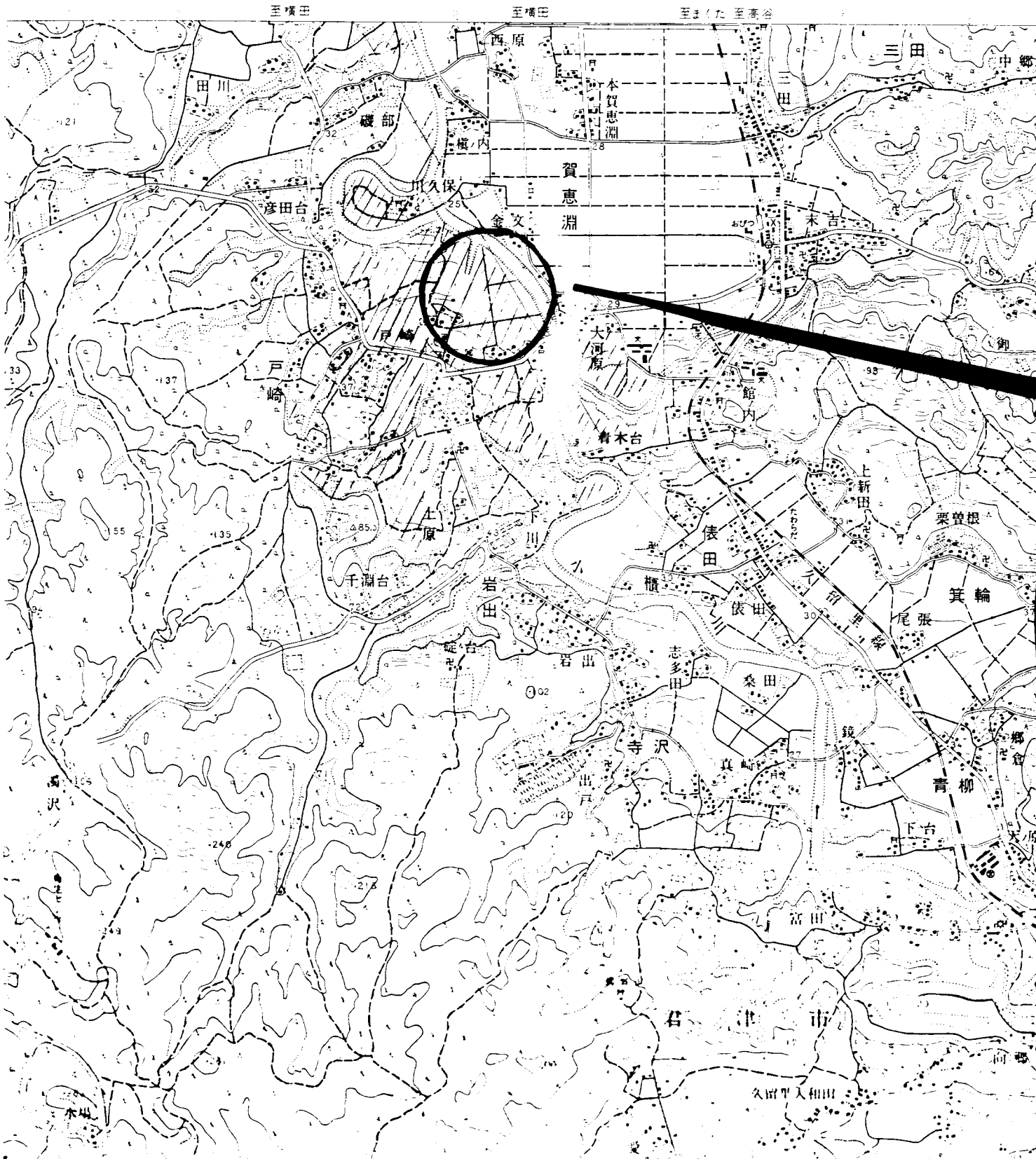
原 因

本事故は、機長が配電線に気がつかないまま同線に接触し、不時着したことによると推定される。

なお、機長が同線に気がつかなかったのは、左方の樹木と機体との間隔及び薬剤の吐出状況に気をとられ、前方の監視が十分になされなかったことによるものと推定される。

事故現場見取図

▨ 散布区域



201006-1

