

鹿児島国際航空株式会社所属  
川崎ベル式47G-2型JA7027  
に関する航空事故報告書

昭和54年2月15日  
航空事故調査委員会議決（空委第8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

鹿児島国際航空株式会社所属川崎ベル式47G-2型JA7027は、昭和53年8月9日10時50分ごろ、機長のみがとう乗して滋賀県愛知郡愛知川町の水田において農薬散布飛行中、同水田に墜落して機体は中破した。

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53年8月9日～10日 現場調査

### 1.3 原因関係者からの意見聴取

昭和54年1月25日 意見聴取

**210001**

## 2 認定した事実

### 2.1 飛行の経過

J A 7 0 2 7 は、昭和 5 3 年 8 月 9 日 0 5 時 1 5 分ごろ、地元関係者 1 名を同乗させ、愛知川町の場外離着陸場（以下「離時ヘリポート」という。）を離陸し、散布地域の確認調査飛行を約 5 分間行った後、同乗者を降ろし直ちに散布飛行を開始した。

同機は、自己の割当地域（約 1 0 0 ヘクタール）の散布飛行を行った後、補正散布のため、1 0 時 4 0 分作業ヘリポートから第 3 2 回目の離陸を行った。地元関係者が付図に示す位置で青色の旗を振り、同機はその間の補正散布地域を散布のため速度 4 0 ～ 5 0 マイル／時、高度約 6 メートルで東南東から西北西に飛行した。同機は、高さ 8 メートルの高圧配電線（以下「配電線」という。）の上を飛び越えた直後、水田に墜落した。

### 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	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

約 2 5 平方メートルの水稲に損害を与えた。

### 2.5 乗組員に関する情報

機長 昭和 2 1 年 1 1 月 3 日生

事業用操縦士技能証明書 第 6 3 4 7 号

**210002**

限定事項 ヒューズ式 269 型、ヒューズ式 369 型 昭和 51 年 8 月 26 日

ベル 47 型 昭和 53 年 4 月 25 日

第 1 種航空身体検査証明書 第 11402051 号

有効期限 昭和 54 年 1 月 17 日

総飛行時間 371 時間 09 分

ベル 47 型による飛行時間 156 時間 33 分

最近 30 日間の飛行時間 46 時間 44 分

## 2.6 航空機に関する情報

型式 川崎ベル式 47G-2 型

製造番号 第 1018 号

製造年月日 昭和 31 年 4 月 4 日

耐空証明書番号 第東 52-507 号

有効期限 昭和 54 年 2 月 15 日

総飛行時間 8,364 時間 24 分

事故発生時の推定重量は 2,365 ポンド、推定重心位置は +0.83 インチと推算され、いずれも許容範囲内であったものと推定される。

## 2.7 気象に関する情報

機長の口述によると、事故当時の天候は晴、視程良好、南の風 0.5～1 メートル/秒であった。

事故現場から北々東約 11 キロメートルに位置する彦根地方気象台の 09 時 00 分の観測値は、うす曇、視程 15 キロメートル、西北西の風、1.9 メートル/秒、気温 27.8 度 C、相対湿度 75% であった。

## 2.8 航空機及びその部品の損壊に関する情報

センターフレーム 湾曲。スキッド破損。バブル破損。ダイナミックストップケーブル切損（赤側）。

**210003**

### 3 事実を認定した理由

#### 3.1 解析

機長は、適法な資格を有し、かつ所定の身体検査に合格していた。また、機長の勤務状態及び身体状態は事故原因に直接関連がなかったものと考えられる。

同機は、有効な耐空証明を有しており、事故発生時まで正常な状態であったものと推定される。

機長の口述によると、機長は自己の散布地域を終了し、補正散布のため10時40分離時ヘリポートを離陸した。事故直前の補正散布は付図に示す経路で吸気圧力22～23インチ、速度40～50マイル/時、高度約6メートルで、東南東から西北西に散布飛行を行った。

機長の口述及び調査結果から、機長は、前方にある高さ8メートルの配電線を視認し、これを飛び越えるため、配電線の手前50～60メートルの位置でサイクリックスティックを手前に大きく引いたものと推定される。上記操作により、同機は極端な機首上げの姿勢となり、配電線の上空7～10メートルにまで急激に上昇することにより、速度が急減し、迎角の増大とともにメインロータ回転が低下して、振動が発生し揚力低下により沈下したものと推定される。機長は、これに対しサイクリックスティックを左前方に大きく操作したものと推定され、これにより、同機は左に緩旋回をしながら降下したが、前方に物置小屋を視認し右ラダーをいっぱい操作して機首の向きを右に変更すると同時に、やや機首下げの姿勢で墜落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、所定の身体検査に合格しており、身体状態は事故原因に直接関連はなかったものと推定される。
- (2) JA7027は、有効な耐空証明を有し、事故発生時まで正常な状態であったものと推定される。
- (3) 同機は、補正農薬散布飛行中、配電線を飛び越えるため、極端なサイクリックスティック操作による急上昇を行ったものと推定される。
- (4) 上記操作により、同機は、揚力の低下をきたし、水田に墜落したものと推定される。

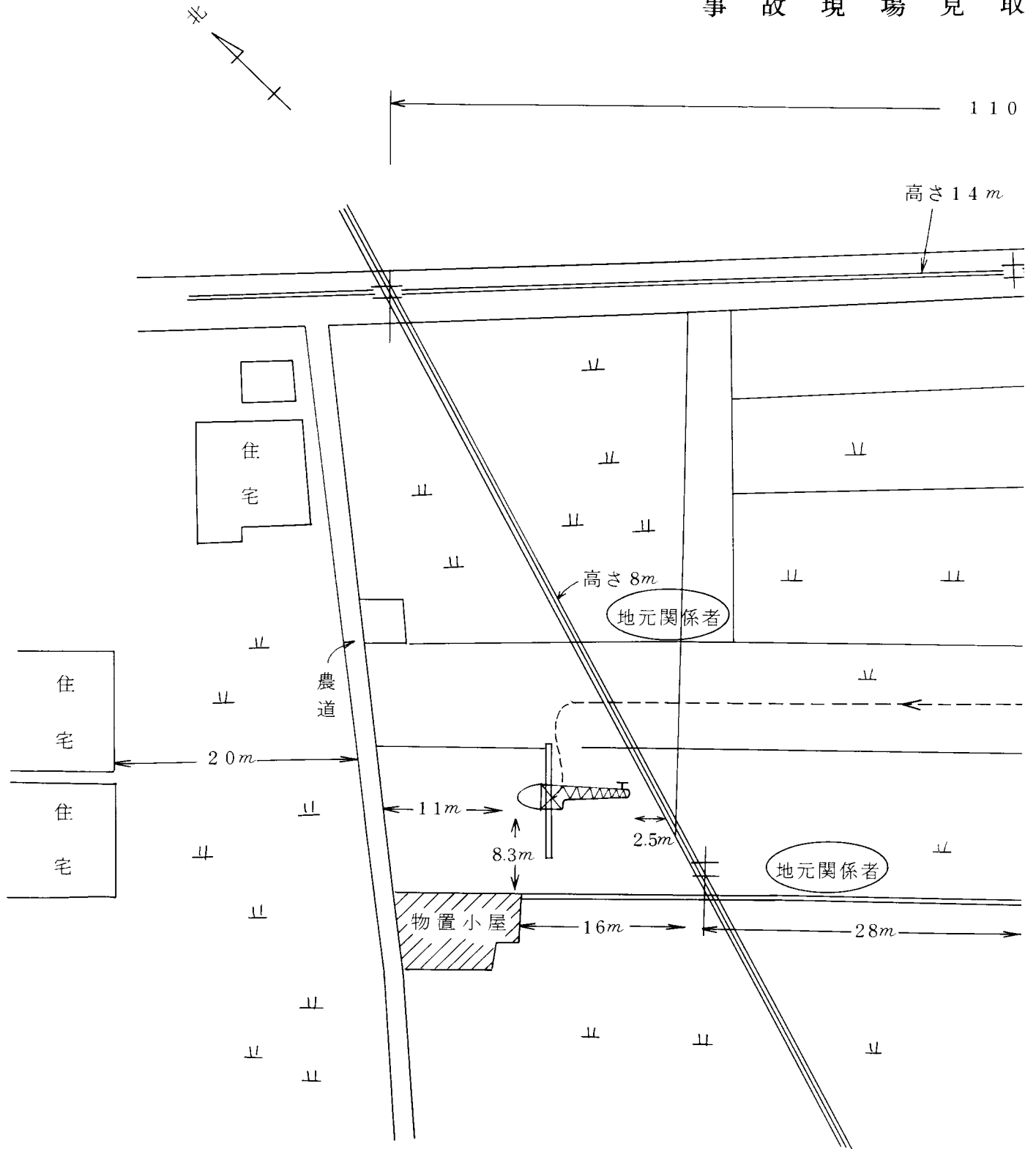
**210004**

## 原 因

本事故は、機長が、低高度において、極端なサイクリックスティック操作による急上昇を行ったため、揚力の低下をきたしたことによるものと推定される。

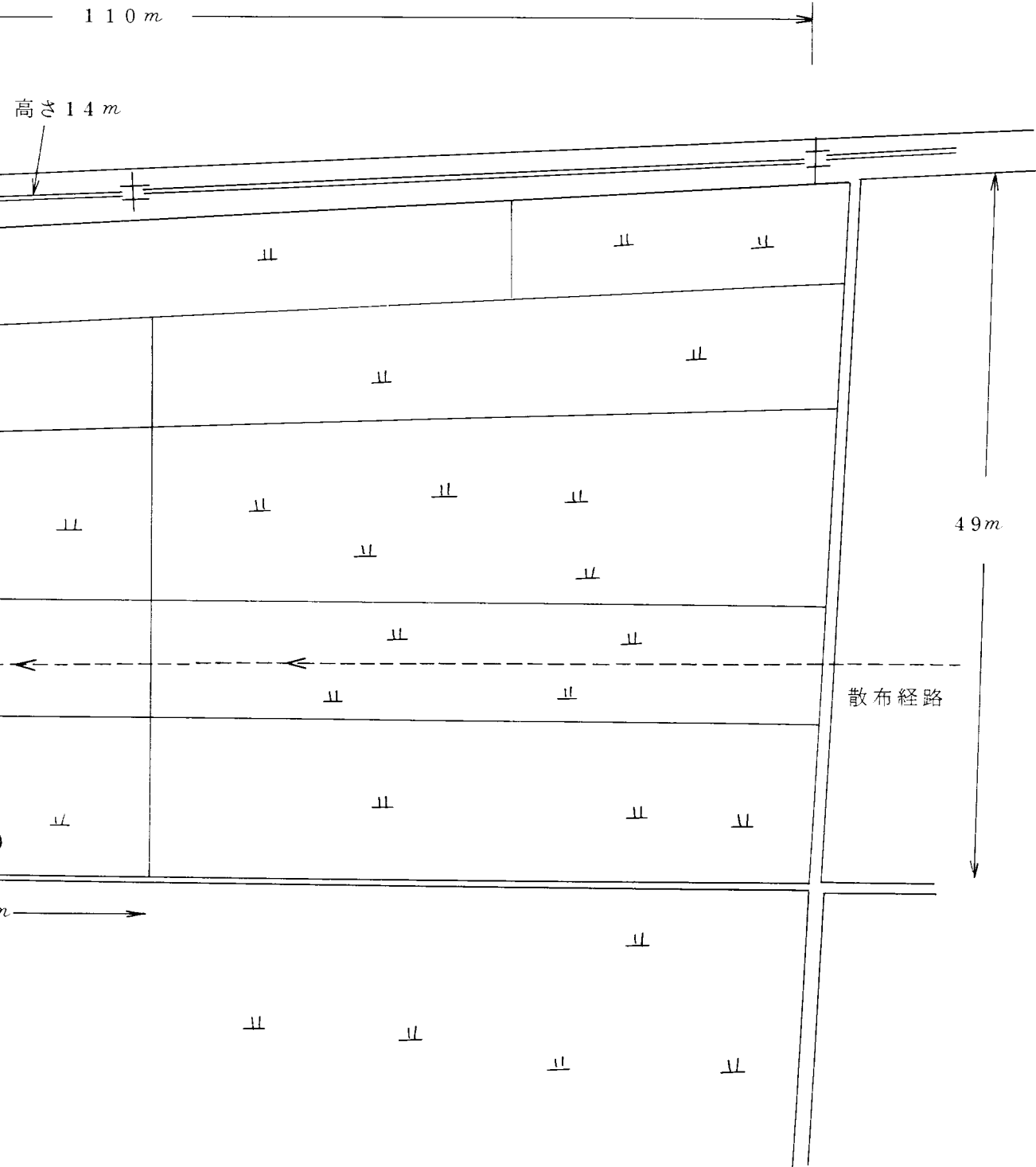
**210005**

事故現場見取図  
事故現場見取図



210006-1

付図



210006-2