

航空事故調査報告書

日本農林ヘリコプター株式会社所属

アエロスパシアル式AS350B型JA9355

神奈川県茅ヶ崎市東海岸沖合

昭和62年 8 月 2 日

昭和63年 3 月 9 日

航空事故調査委員会議決

委員 長	武 田 峻
委 員	薄 木 正 明
委 員	西 村 淳
委 員	東 昭
委 員	竹 内 和 之

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アエロスパシアル式AS350B型JA9355(回転翼航空機)は、昭和62年 8 月 2 日、放送業務のため茅ヶ崎市東海岸沖合を低空で飛行中、15時54分ごろ海面に衝突して転覆し、水没した。

同機には、機長ほか同乗者 4 名が搭乗していたが、2 名が死亡し、3 名が重傷を負った。同機は、大破した。

1.2 航空事故調査の概要

1.2.1 事故の通知及び調査組織

航空事故調査委員会は、昭和62年 8 月 2 日、運輸大臣から事故発生の通報を受け、当

590001

該事故の調査を担当する主管調査官及び1名の調査官を指名した。

1.2.2 調査の実施時期

昭和62年8月3日～4日

現場調査

昭和62年9月2日

計器分解調査

1.2.3 原因関係者からの意見聴取

意見聴取を行った。

2 認定した事実

2.1 飛行の経過

JA9355は、昭和62年8月2日、放送業務のため、有視界飛行方式により東京ヘリポート－茅ヶ崎海岸－三浦半島－木更津－東京ヘリポートの経路で1時間30分飛行する予定であり、その飛行計画が機長により東京航空局江東空港出張所に提出されていた。

整備記録によれば、同機は整備士により飛行前点検を受けたが、異常は認められなかった。

同機には、機長ほか放送関係者4名が搭乗し、15時33分東京ヘリポートを離陸した。

以後、事故発生までの状況は、機長の口述によると次のとおりであった。

同機は、15時51分ごろ茅ヶ崎海岸上空に到着したが、放送業務開始予定の16時00分までにはまだ時間があったので、機長は沖合にある烏帽子岩(茅ヶ崎漁港の南東約1,500メートル)を一周することにした。同機は、高度約500フィートから次第に降下して、烏帽子岩付近で高度約150フィートになったので、同岩を左手に見えるように左旋回をしつつ更に高度を下げ、約30フィートで水平飛行にして茅ヶ崎漁港に向かった。そのときの速度は約70ノットであった。機長は、同速度のまま放送業務開始地点である茅ヶ崎漁港方面及び海岸近くの飛行障害物の有無をチェックし、引き続き目の前の水面を見たとき、いつの間にか同機の高度が低くなり過ぎ海面が眼前に見えたので、急きょ海面衝突を回避しようとしてサイクリック・ピッチ・レバーを引き、機首を上げようとしたが、間に合わず、そのまま海面に衝突し、強い衝撃を受けて海中に投げ出された。

事故当時、同機は、茅ヶ崎海岸及び烏帽子岩にいた多数の行楽客により目撃されていた。

同目撃者達の口述を総合すると、同機は烏帽子岩上空を左旋回し、茅ヶ崎漁港方向に向かって高度を次第に下げながら飛行していた。随分と高度が低いなど見ているうちに、前傾姿勢のままスキッドを海面に衝突させると同時に、水柱を上げて前にのめるようになって転覆し、

590002

水没したとのことであった。

事故発生地点は茅崎市東海岸の沖合約800メートル(付図参照)であり、事故発生時刻は15時54分ごろであった。

なお、搭乗者は近くにいた目撃者等により全員救助され、茅ヶ崎市内の病院に収容されたが、2名が間もなく死亡した。

2.2 人の死亡、行方不明及び負傷

放送関係者の2名が死亡し、機長と放送関係者の2名が重傷を負った。

2.3 航空機の損壊に関する情報

2.3.1 損壊の程度

大 破

2.3.2 航空機各部の損壊の状況

天井、風防及び左右ドア	破 損
スキッド	先端部破断
メイン・ロータ	破断及び座屈
トランスミッション・マウント	破 断
テール・ブーム	破 断
テール・ロータ	座屈変形
テール・ドライブシャフト	破 断
エンジン・マウント	破 断

2.4 航空機以外の物件の損壊に関する情報

な し

2.5 乗組員に関する情報

機 長	男 性	42歳	
事業用操縦士技能証明書	第2377号		昭和43年6月4日
限定事項			
	ベル式47型		昭和43年6月4日
	ヒラー式UH-12型		昭和53年3月8日

590003

ヒューズ式369型	昭和54年4月12日
アエロスパシアル式 AS350B型	昭和57年3月5日
第一種航空身体検査証明書	第12530239号
有効期限	昭和63年3月12日
総飛行時間	6,795時間52分
同型式機飛行時間	506時間05分
最近30日間の飛行時間	26時間04分

2.6 航空機に関する情報

2.6.1 航空機

型 式	アエロスパシアル式 AS350B型
製造番号	1707
製造年月日	昭和58年4月22日
耐空証明書	第東62-150号
有効期限	昭和63年5月19日
総飛行時間	874時間35分
300時間点検後の飛行時間	63時間16分

2.6.2 エンジン

型 式	ツルボメカ式アリエル1B型
製造番号	633
製造年月日	昭和58年4月22日
総使用時間	885時間06分

2.6.3 重量及び重心位置

同機の事故当時の重量は1,907キログラム、重心位置は3.29メートルと推算され、いずれも許容範囲(最大離陸重量1,950キログラム、事故当時の重量に対応する重心範囲3.17メートル～3.43メートル)内にあったものと認められる。

2.6.4 燃料及び潤滑油

燃料は航空用燃料 JET A-1、潤滑油はモービルジェットオイル-2で、いずれも規格品であった。

590004

2.7 気象に関する情報

神奈川県茅ヶ崎消防署おける15時00分の気象観測によると、天気曇り、風向北北東、風速1.6メートル/秒、気温24度C、気圧1,010ミリバールであった。

機長の口述によると、事故現場付近の気象及び海象は、天気曇り、視程約10キロメートル、風向南西、風速約3メートル/秒、波浪0.5～1.0メートルとのことであった。

2.8 その他必要な事項

2.8.1 機長の口述によると、機長は農薬散布等で低空飛行(高度約30フィート、速度約30ノット)の経験はあるものの、海上での低空飛行の経験は少ないとのことであった。

2.8.2 搭乗員の座席配置は、前席は右席に機長、左席に放送関係者が、後席に放送関係者の3名が搭乗し、出発前に全員がシートベルトを装着しているのを機長及び整備士が確認していた。

3 事実を認定した理由

3.1 解析

3.1.1 機長は適法な資格を有し、所定の航空身体検査に合格していた。

3.1.2 JA9355は有効な耐空証明を有し、所定の整備点検が行われており、また、機長の口述等からも、事故発生まで異常はなかったものと思われる。

3.1.3 同機は調査の結果、海面衝突時及び揚収作業時に生じたものとみられる損壊以外、不具合事項は発見されなかった。

3.1.4 当時の気象状況は、事故に関連はなかったものと推定される。

3.1.5 機長は、同機を高度約500フィートから降下させ、高度約30フィート、速度約70ノットで水平飛行に移行したと述べているが、この水平飛行は、機長がこれまで農薬散布等で経験している低空飛行(高度約30フィート、速度約30ノット)の2倍以上の速度であり、また、陸上と比較し飛行高度及び飛行姿勢の判断基準となる対象物が少なく、しかも機長にとって飛行経験が少ない海上飛行であった。このことから、機長は同機が高度約30フィートから更に降下しているにもかかわらず、水平飛行していると錯覚していたものと思われる。このため、機長が飛行コース上の飛行障害物の有無をチェックし

590005

ている間に高度が更に低下し、機長が高度の低下に気が付いたときには高度の余裕がなく、回避操作を行ったが、その効果が現れないまま、海面に衝突して転覆し、水没したものと推定される。

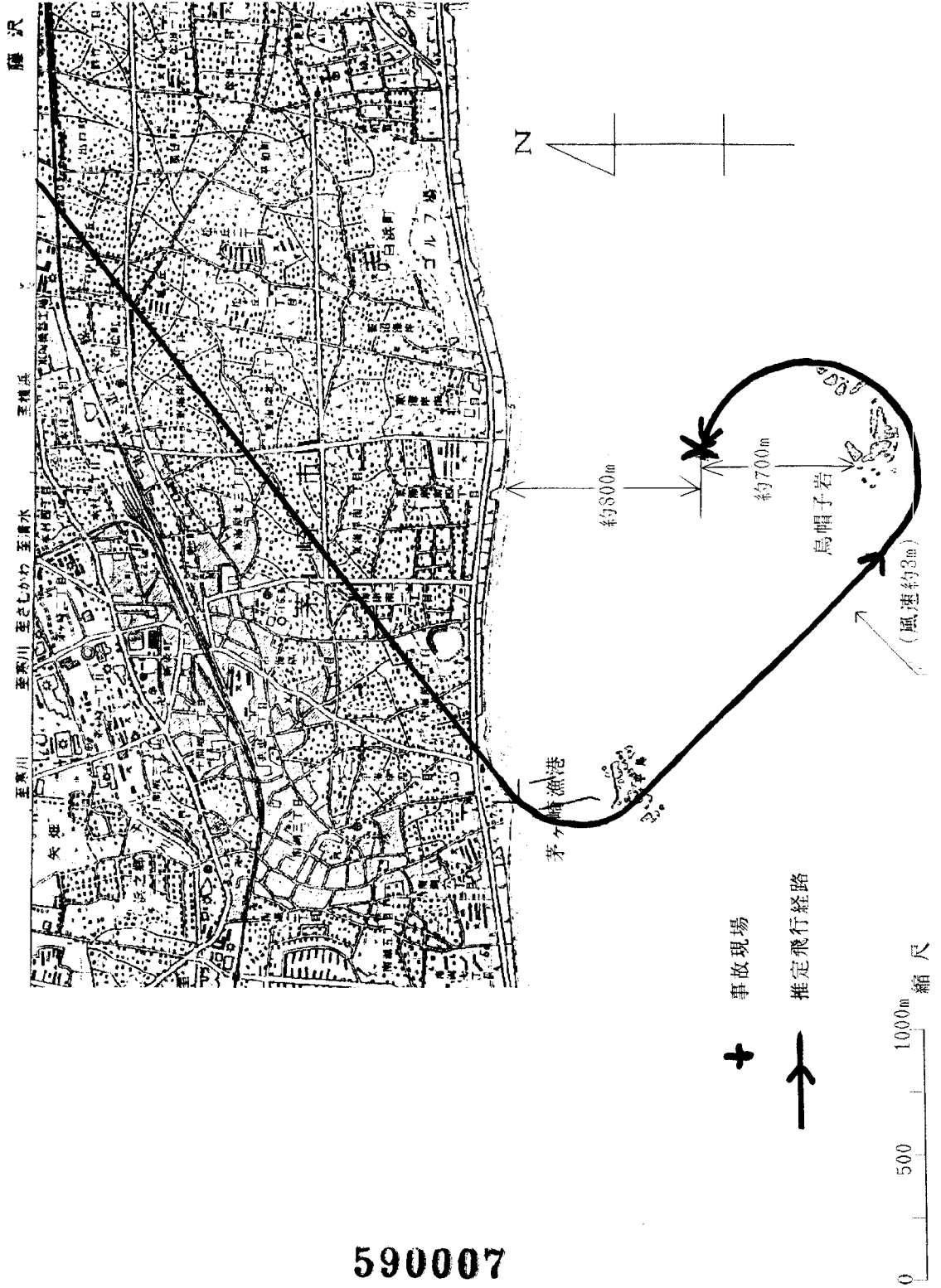
- 3.1.6 スキッド及び風防の破損状況からみて、同機は前傾降下の姿勢で海面に衝突したものと推定される。

4 原因

本事故の原因は、同機が海上を低空で飛行中、機長が飛行コース上の障害物の有無をチェックしている間に、同機の高度が更に低下して低くなりすぎたため、回避操作が間に合わず、海面に衝突したことによるものと推定される。

590006

推定飛行経路図



590007