

大阪エアーウエーズ株式会社所属  
川崎ベル式47G3B-KH4型JA7565  
に関する航空事故報告書

昭和57年1月27日

航空事故調査委員会議決（空委第1号）

委員長	八田桂三
委員	榎本善臣
委員	糸永吉運
委員	小一原正
委員	幸尾治朗

1 航空事故調査の経過

1.1 航空事故の概要

大阪エアーウエーズ株式会社所属川崎ベル式47G3B-KH4型JA7565は、機長のみが搭乗し、昭和56年8月6日0.6時46分ごろ、長野県大田市大字社の狭あいな谷間にある水田において薬剤散布飛行中、特別高圧送電線（以下「送電線」という。）に接触し、休耕田に墜落し、大破した。墜落後、火災が発生した。

本事故により、機長は重傷を負った。

1.2 航空事故調査の概要

昭和56年8月6日～8日 現場調査

1.3 原因関係者からの意見聴取

昭和56年1月21日 意見聴取

350001

## 2 認定した事実

### 2.1 飛行の経過

JA7565は、昭和56年8月6日04時50分ごろ、機長及び地元関係者1名が搭乗して、長野県大町市大字社の場外離着陸場を離陸し、約8分間薬剤散布地域の確認調査飛行を行った後、同乗者を降ろし、直ちに薬剤散布飛行を開始した。

同機は、17回目の薬剤散布飛行において、平野部から緩徐な上りこう配の東西に延びる狭あいな谷間にある水田を西から東へ向かって対地高度約15メートル、速度約30マイル/時で薬剤散布飛行を行った後、180度旋回のため上昇を始めたところ、06時46分ごろ対地高度約40メートルにおいて、谷間に展張されていた送電線に接触した（付図参照）。

同機は、送電線2本を切断して、約30メートル前方の休耕田に接する道路端に墜落した後、右側の休耕田に横転した。機長が脱出後火災が発生した。

### 2.2 人の死亡、行方不明及び負傷

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

第6胸椎圧迫骨折

### 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に関する情報

- (1) 送電線（硬銅より線直径9.6ミリメートル）2本が切断された。
- (2) 休耕田約1アールが損害を被った。

### 2.5 乗組員に関する情報

機長 昭和26年1月16日生

**350002**

事業用操縦士技能証明書 第6952号  
昭和53年1月25日取得  
限定事項 ベル47型、ベル206型  
第1種航空身体検査証明書 第12391228号  
有効期限 昭和57年2月9日  
総飛行時間 1,061時間59分  
同型式機による飛行時間 866時間35分  
最近30日間の飛行時間 37時間00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 第2203号  
製造年月日 昭和48年12月27日  
耐空証明書番号 第大-55-458号  
有効期限 昭和57年3月19日  
総飛行時間 2,267時間42分

### 重量重心位置

事故発生時の推定重量は2,500ポンド、推定重心位置は+1.76インチで、いずれも許容範囲（最大重量2,850ポンド、重心位置-3~+3.59インチ）内に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

事故発生当時の気象は、地上にいた整備士の口述によれば、天気晴、視程10キロメートル、風向東、風速1~2メートル/秒、気温12度Cであった。

## 2.8 航空機及びその部品の損壊に関する情報

キャビン 焼損  
ランディングギヤ 分離破損  
メインロータハブアセンブリ 破損  
メインロータピッチコントロールロッド 曲り焼損

**350003**

メインロータブレード 破損

エンジン 焼損

薬剤散布装置 焼損

## 2.9 火災及び消防に関する情報

同機は、墜落し右に横転した後、燃料タンクが破損して燃料が漏れ、エンジン付近から発火したものと推定される。

機長が07時03分現地消防署に火災の発生を通報し、消防車5台が07時12分現場に出勤し消火活動を行い、火災は消防車到着数分後に鎮火した。

## 2.10 人の生存、死亡又は負傷に関係のある捜索、救難及び避難等に関する情報

機長は、破損開口した機首前部から自力で機外へ脱出し、約600メートル離れた民家にたどりつき、事故通報後病院に収容された。

# 3 事実を認定した理由

## 3.1 解析

3.1.1 JA7565は、残がいの調査結果及び機長の口述から、事故発生まで異常がなかったものと推定される。

3.1.2 機長と地元関係者との事前の作業打合せにおいて、同関係者から送電線について与えられた情報には、当該送電線は含まれておらず、また、機長に渡された散布計画図にも当該送電線は記入されていなかった。

3.1.3 機長は、地上からの確認調査において、当該事故現場付近の調査を実施しておらず、また、当日の確認調査飛行においても、谷間の入口で飛行を打ち切り、事故現場上空を飛行していなかったことから、機長は、当該送電線の存在を知らなかったものと推定される。

なお、事故現場の水田には、送電線の存在を示す危険標識旗も立てられていなかった。

3.1.4 機長は、狭あいな谷間の散布を終え、180度旋回のため前進上昇中、太陽光をほぼ前方仰角約20度から受けていたため、送電線の視認は困難な状況にあり、送電線の存在を視認できないまま、これに接触したものと推定される。

3.1.5 同機は、ピッチコントロールロッド及びマストが地上約40メートルの高さに展開

**350004**

されている送電線に接触し、これを切断し、このためピッチコントロールロッドが変形し、操縦が困難となり墜落したものと推定される。

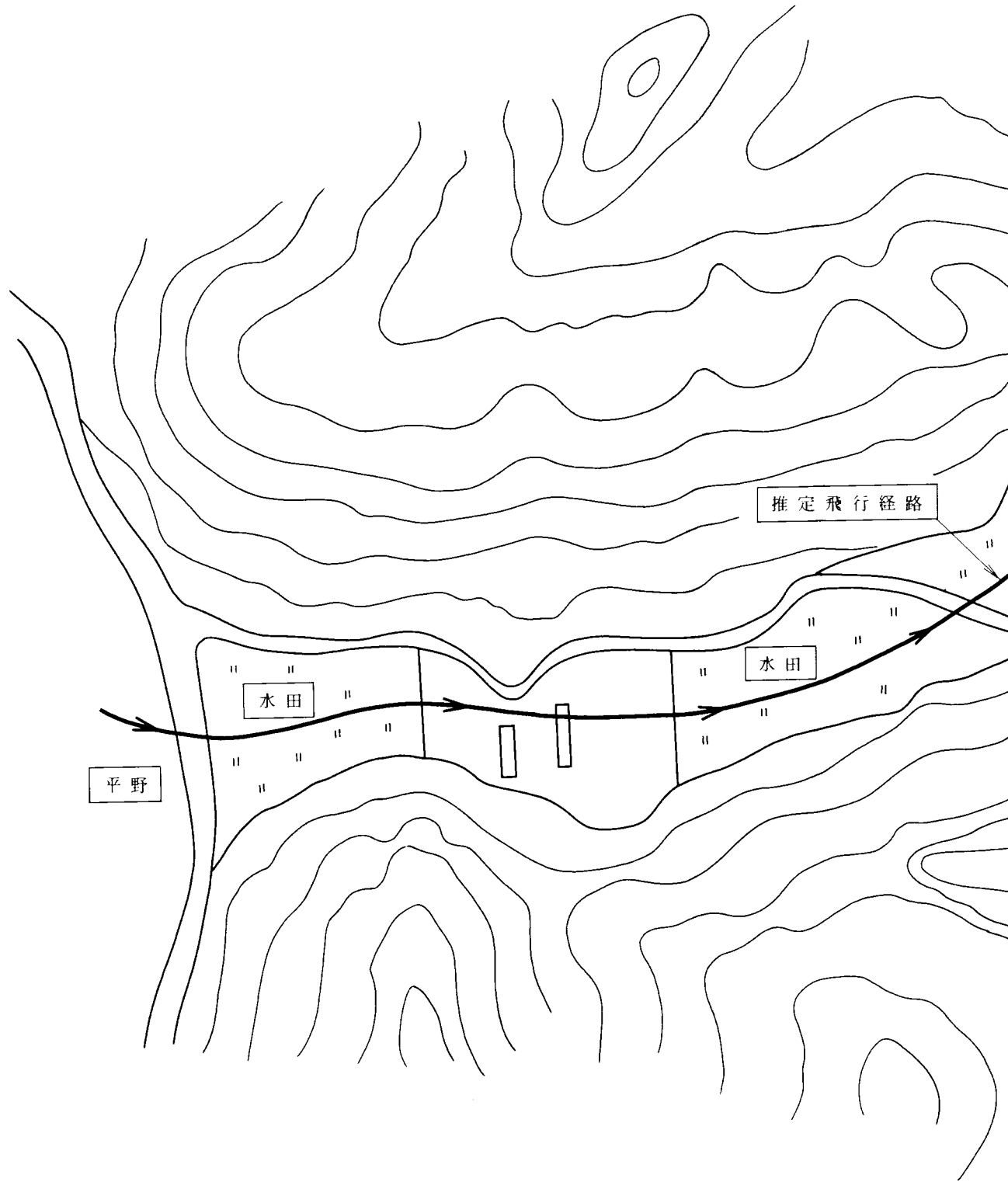
## 4 結 論

- (1) 機長は、適法な資格を有し、所定の航空身体検査に合格していた。
- (2) JA7565は、有効な耐空証明を有し、事故発生時まで異常はなかったものと推定される。
- (3) 地元関係者から当該送電線について情報は与えられておらず、また、渡された散布計画図にも当該送電線は記入されていなかった。
- (4) 機長は、地上及び空中からの確認調査において、当該事故現場付近の調査を行っておらず、そのため当該送電線の存在を知らなかったものと推定される。
- (5) 事故現場の送電線下の水田には、危険標識旗が立てられていなかった。
- (6) 事故当時、機長は、正面から太陽光を受けていたため、送電線の視認が困難な状況にあったものと推定される。
- (7) 機長は、送電線の存在を視認できないままこれに接触したものと推定される。
- (8) 同機は、地上約40メートルの高さに展張されている送電線に接触後、ピッチコントロールロッドが変形し、操縦が困難となり墜落したものと推定される。

## 原 因

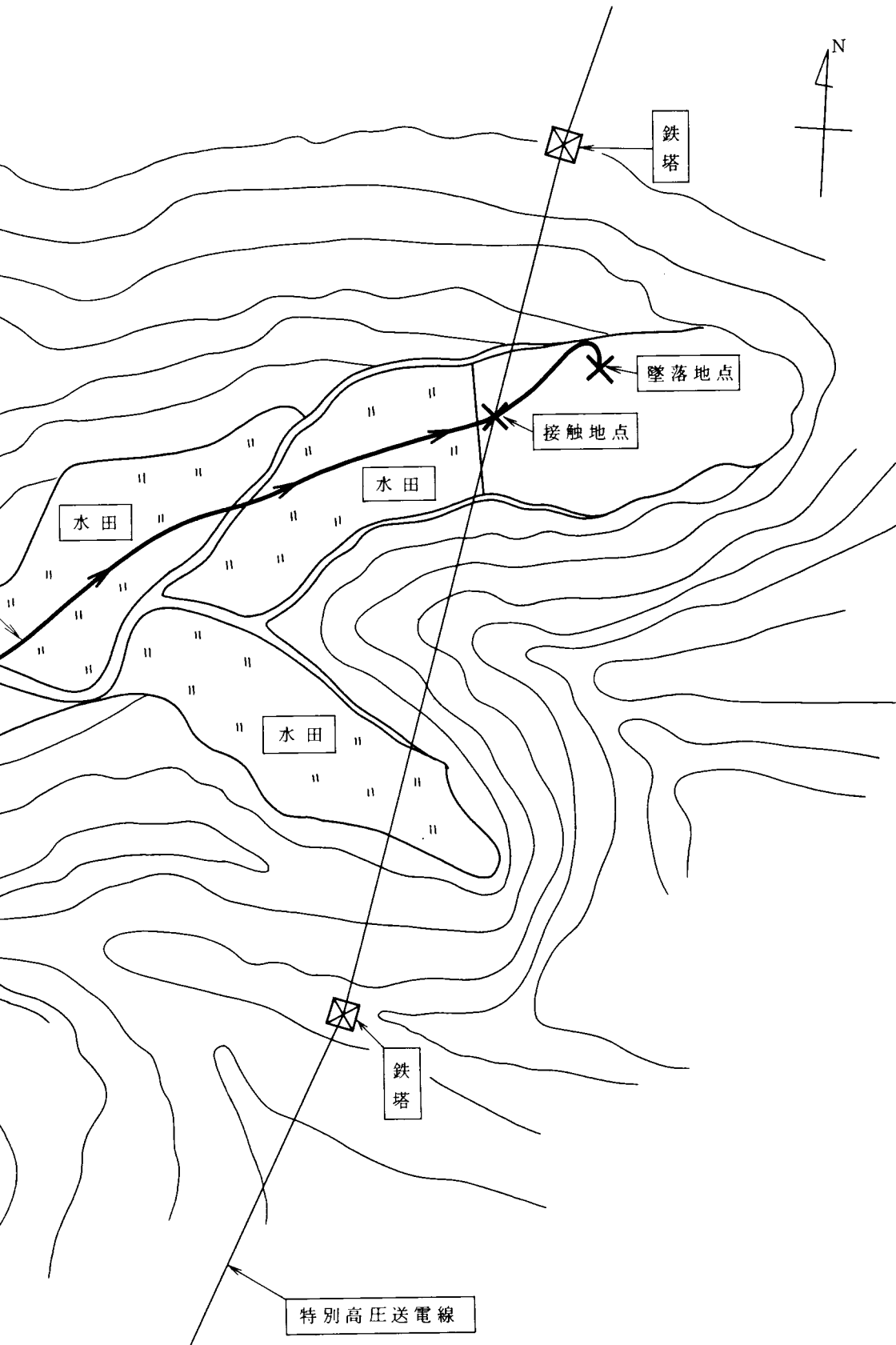
本事故は、機長が散布飛行中、送電線の存在を予知しないままこれに接触し、墜落したことによるものと推定される。

なお、これには飛行安全のための地上支援も十分でなかったことが関与したものと推定される。



350006-1

付図



350006-2