

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

ヒューズ式269C型JA7598

茨城県下館市

昭和61年6月16日

昭和62年10月28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 | 幸尾 | 治朗 |
| 委員 | 東 | 昭 |

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JA7598(回転翼航空機)は、昭和61年6月16日05時05分ごろ、茨城県下館市の水田において薬剤散布飛行中、送電線に接触して墜落した。

同機には、機長のみが搭乗していたが、重傷を負った。

同機は、大破したが、火災は発生しなかった。

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61年6月16日、運輸大臣から事故発生の通報を受け、当

543001

該事故の調査を担当する主管調査官を指名した。

1.2.2 調査の実施時期

昭和61年6月16日 現場調査

昭和61年6月19日 残骸調査

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

JA7598は、事故当日、下館市下平塚地区の149ヘクタールの水田(以下「散布区域」という。)に病害虫防除のため薬剤散布飛行を24回予定していた。

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。

機長は散布区域に設置した場外離着陸場(以下「臨時ヘリポート」という。)を作業基地として散布区域の確認調査飛行を行った後、04時41分から57分までに2回の散布飛行を実施した。

散布区域内には高圧送電線2幹線が設置されており、一つは散布区域の西側を南北に通る高さ約85メートルの福島幹線(送電線最低高約20メートル)であり、他の一つは散布区域の南側を東西に通る高さ約26メートルの下館幹線(送電線最低高約14メートル)である。なお、両幹線は散布区域の南西端近くで交差している(付図参照)。

機長の口述によれば、機長は3回目の散布飛行のため臨時ヘリポートを04時57分に離陸した後、上記の両幹線に注意しながら、高度約15メートル速度約35マイル/時で散布区域を北から南に向けて散布飛行をしていたが、そのうち下館幹線に異常に接近したことに気付き、急拠回避のための左急旋回を行ったところ、旋回中にスプレ・ビーム、両スキッド及び機体下部前方が同幹線に接触し、その直下付近に墜落したとのことである。

また、目撃者の口述によれば、同機は送電線に接触した後、白い光を放って落下したとのことであった。

同機は、機首方位約60度の右横倒しの状態で停止した。

事故発生地点は下館市字北田の水田で、事故発生時刻は05時05分ごろであった。

543002

2.2 人の死亡、行方不明及び負傷

機長は重傷を負った。

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

| | |
|-----------|-----------|
| ノーズ・バブル | 破 損 |
| ロータ・ハブ | 破 損 |
| メイン・マスト | 湾 曲 |
| メイン・ロータ | 破 損 |
| テール・ブーム | 折 損 |
| エンジン・マウント | 破 損 |
| スプレ・ビーム | スパークによる焼損 |

2.4 航空機以外の物件の損壊に関する情報

下館幹線の送電線が損傷を受けた。

2.5 乗組員に関する情報

機 長 男 性 37歳

事業用操縦士技能証明書 第6759号 昭和52年7月20日

限定事項

ヒューズ式269型 昭和50年10月17日

ヒューズ式369型 昭和53年4月4日

第一種航空身体検査証明書 第12530115号

有効期限 昭和62年3月5日

総飛行時間 1,446時間29分

同型式機飛行時間 1,111時間29分

最近30日間の飛行時間 25時間30分

543003

2.6 航空機に関する情報

2.6.1 航空機

| | |
|---------------|-------------------------|
| 型 式 | ヒューズ式269C型 |
| 製造年月日 | 昭和52年1月20日 |
| 製造番号 | 1260564 |
| 耐空証明書 有効期限 | 第東61-081号 昭和62年4月29日 |
| 総飛行時間 | 1,777時間01分 |
| 100時間点検後の飛行時間 | 39時間01分 |

2.6.2 重量及び重心位置

同機の事故当時の重量は1,910ポンド、重心位置は100.2インチと推算され、いずれも許容範囲(最大離陸重量2,050ポンド、事故当時の重量に対応する重心範囲95.0インチ～101.0インチ)内にあったものと認められる。

2.6.3 燃料及び潤滑油

燃料は航空用ガソリン100/130、潤滑油はW100で、いずれも規格品であった。

2.7 気象に関する情報

現場における事故当時の気象は、機長の口述によると、天気曇り 風向南東 風速約3メートル/秒 視程良好とのことであった。

2.8 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

機長は自力で脱出した後、同市内の病院に収容された。

3 事実を認定した理由

3.1 解析

- 3.1.1 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 JA7598は有効な耐空証明を有し、所定の整備点検が行われたいた。
- 3.1.3 同機は調査の結果、事故発生までは異常はなかったものと認められる。
- 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。

543004

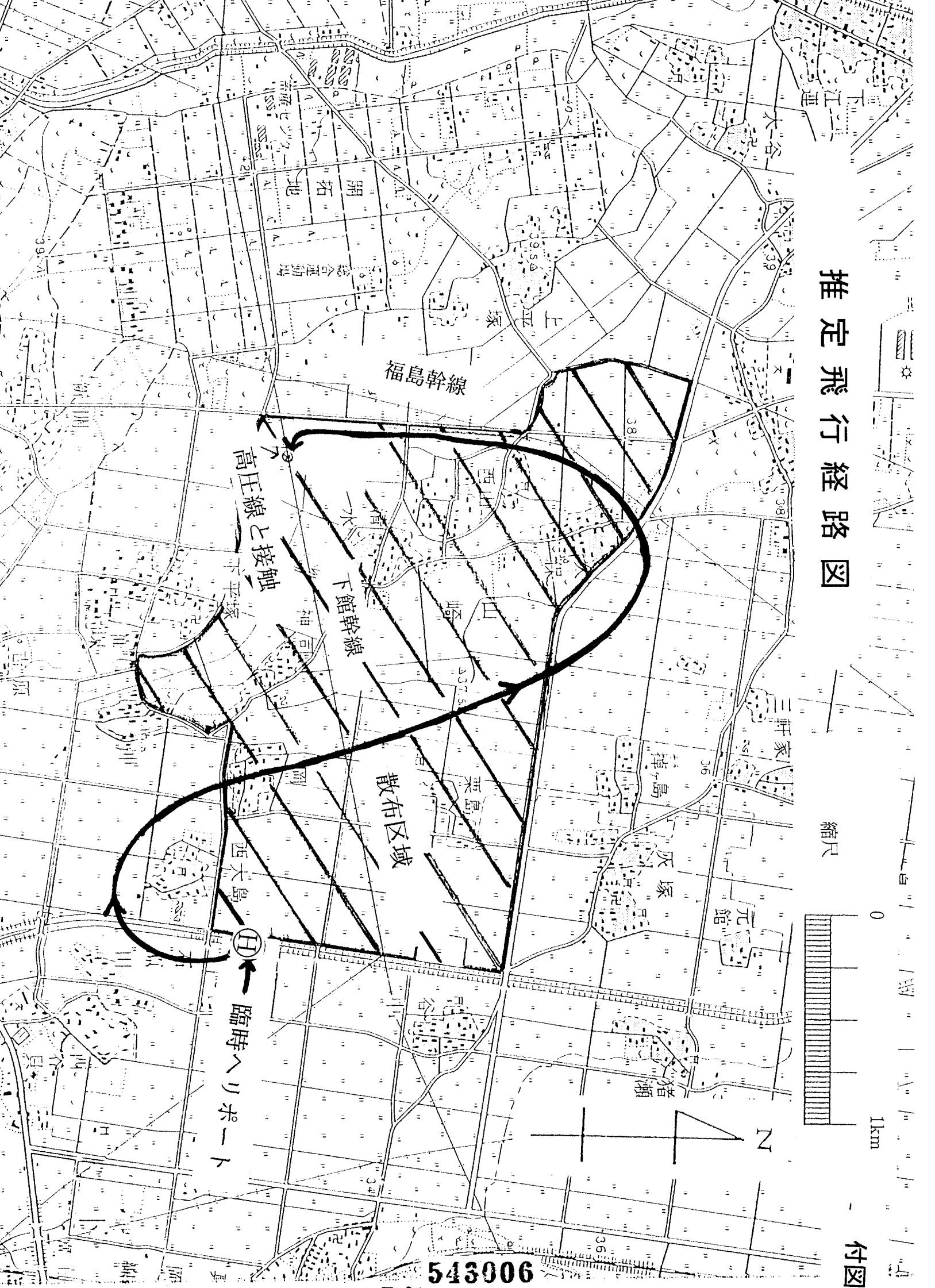
- 3.1.5 機長は、接触した当該送電線の存在を予め認識しており、また、当時の視程は良好で、周囲の環境からも送電線の視認に妨げとなるような状況にはなかったものと推定される。
- 3.1.6 機長は、南に向かっての散布飛行で右側の福島幹線に沿って飛行した際、その前方(約1,500メートル以上)に下館幹線があることは知っていたが、当時の機長の注意は主として右側の福島幹線と下方の散布の境界辺りに向けられていたことにより、前方下館幹線への接近に気付くのが遅れたものと推定される。
- 3.1.7 同機は、機長が下館幹線回避のため、急拗行った大きなバンク角(約80度)での左旋回中、同送電線と機軸方向がほぼ平行となった状態で同送電線に接触し、更に左へ約130度横転し、キャビン右側上部から墜落したものと推定される。

4 原因

本事故の原因は、機長の注意が主として右側至近の送電線と下方の散布区域の境界に向けられている間に前方送電線に接近し、回避操作の間に同送電線に接触したことによるものと推定される。

543005

推定飛行経路図



543006

付図