

中日本航空株式会社所属
川崎ベル式47G 3B-KH 4型JA 7543
に関する航空事故報告書

昭和50年12月18日
航空事故調査委員会議決（空委調第124号）

委員	長	岡田	實
委員	員	山口	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

中日本航空株式会社所属川崎ベル式47G 3B-KH 4型JA 7543は、昭和50年8月1日10時25分ころ、岩手県上閉伊郡宮守村下宮守18地割の水田で液剤農薬散布中、対地高度（以下「高度」という。）約17メートルで高圧配電線（以下「配電線」という。）に接触し、配電線3本を切断した後、同水田沿いの県道に不時着し、機体は中破した。

同機には、機長のみとう乗っていたが異常なかった。

1.2 航空事故調査の概要

昭和50年8月2日～3日 現場調査

1.3 原因関係者からの意見聴取

昭和50年10月10日 意見聴取

076001

2 認定した事実

2.1 飛行の経過

JA7543は、昭和50年8月1日04時47分から、地元関係者1人を同乗させて約35分間にわたる散布前の確認飛行後、同乗者を降ろし直ちに散布作業を開始した。

散布地域は、山間の谷間の水田が大部分を占め、飛地が多く、かつ広範囲にわたっていたため、1回の散布作業時間は約1時間15分を要した。

3回目までの散布作業は順調に終了した。

4回目の当日最後の散布作業は、前回までと同様宮守中学校の臨時ヘリポートを離陸して開始された。

事故は、同機が4回目の散布地区の約3分の1の作業を終了し、場所を移動しての宮守村下宮守18地割の散布作業中に発生した。

同機が、別添図のように東側に山がせまり、西側に県道が走り、ほぼ北に向い徐々に上り勾配となっている幅約30メートルの山あい水田の東側半分を速度約30マイル/時、高度約17メートルで南から北へ向けての散布中、機長は東側の山の頂上付近から水田を横切り、県道わきの電柱に延びている3本の配電線（裸硬銅より線2ミリメートル7本より）を10メートル～15メートル手前で視認し、突差に左急旋回による回避操作を行ったが回避できず、メイン・ローター・ブレード先端部が配電線を切断した後、約100メートル飛行し、水田沿いの県道に不時着した。

事故発生時刻は10時25分ころであった。

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

076002

中破

2.4 航空機以外の物件の損壊

配電線 3 本を切断した。

2.5 乗組員に関する情報

機長 昭和 23 年 1 月 17 日生

事業用操縦士技能証明書 第 4805 号

限定事項 回転翼航空機ベル式 47 型

取得年月日 昭和 48 年 12 月 6 日

事業用操縦士技能証明書 第 3377 号

限定事項 飛行機陸上単発

取得年月日 昭和 45 年 11 月 24 日

総飛行時間 3,157 時間

内回転翼 630 時間

最近 30 日間の飛行時間 33 時間

(回転翼)

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 2165

製造年月日 昭和 45 年 1 月 23 日

耐空証明書番号 第大-49-371 号

有効期間 昭和 50 年 3 月 26 日から

昭和 51 年 3 月 25 日まで

総使用時間 2,465 時間 26 分

オーバーホール後の使用時間 207 時間 11 分

重量重心位置

同機の事故発生時の重量は、2,639 ポンド、その重心位置は +2.9 インチと推算され、いずれも許容範囲内にあった。

076003

2.7 気象に関する情報

機長の口述によれば、事故発生時視程約15キロメートル、気温約30度C、風は静穏であった。

2.8 航空機及び部品の損壊に関する情報

○メイン・ローター・ブレード

白ブレード 前縁ステンレス・スチールに打痕2カ所
塗装のはがれ1カ所

赤ブレード 塗装のはがれ1カ所

○機体

機体下面に配電線との接触による数カ所のスパーク痕跡がある。

3 事実を認定した理由

3.1 解析

JA7543の調査結果及び機長の口述から、同機は事故発生まで正常であったものと認められる。

機長は、事故現場付近に配電線の張られていることについては、地上からの現場確認調査を実施していなかったこと、また、当日早朝における確認飛行において、当該地域にもやがかかっていたため、十分に現場が見えなかったことと、地元関係者からも説明を受けなかったことから、配電線を眼前に視認するまでは、その存在について知らなかったものと認められる。

事故現場の水田には、別添図のように高さ約17メートルの配電線と、高さ約5メートルの電話線が水田のほぼ中央部で約40度の角度で交差している。

機長は、当該地域への散布に際し、その手前で1旋回を行ったが、そのとき、水田内の3本の電柱と危険標識から判断して電話線のあることを知ったが、一方の当該配電線については、その電柱が水田内にないため、その存在を予測できず、また、約17メートルの飛行高度では黒褐色の配電線は背景の山の緑にとけ込み、視認できなかったものと推定される。

同機が散布作業中、配電線に接触したことは、機長の配電線の視認が遅れ、回避しきれない距離にまで接近したことによるものと推定される。

0'76004

4 結 論

- (1) 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。
- (2) JA7543は、適法な耐空証明を有し、事故発生まで正常であったものと認められる。
- (3) 機長は事前調査の不徹底のため、当該現場の状況を知らなかったものと認められる。
- (4) 当該現場の周囲の状況及び同機の散布飛行経路から、機長の配電線の視認は、きわめて困難であったものと推定される。
- (5) 機長が配電線を視認したときには、すでにそれを避けることができない位までに接近していたものと推定される。
- (6) JA7543は、高度約17メートルで左旋回により回避中に、メイン・ローター・ブレードが配電線に接触し、これを切断したものと認められる。

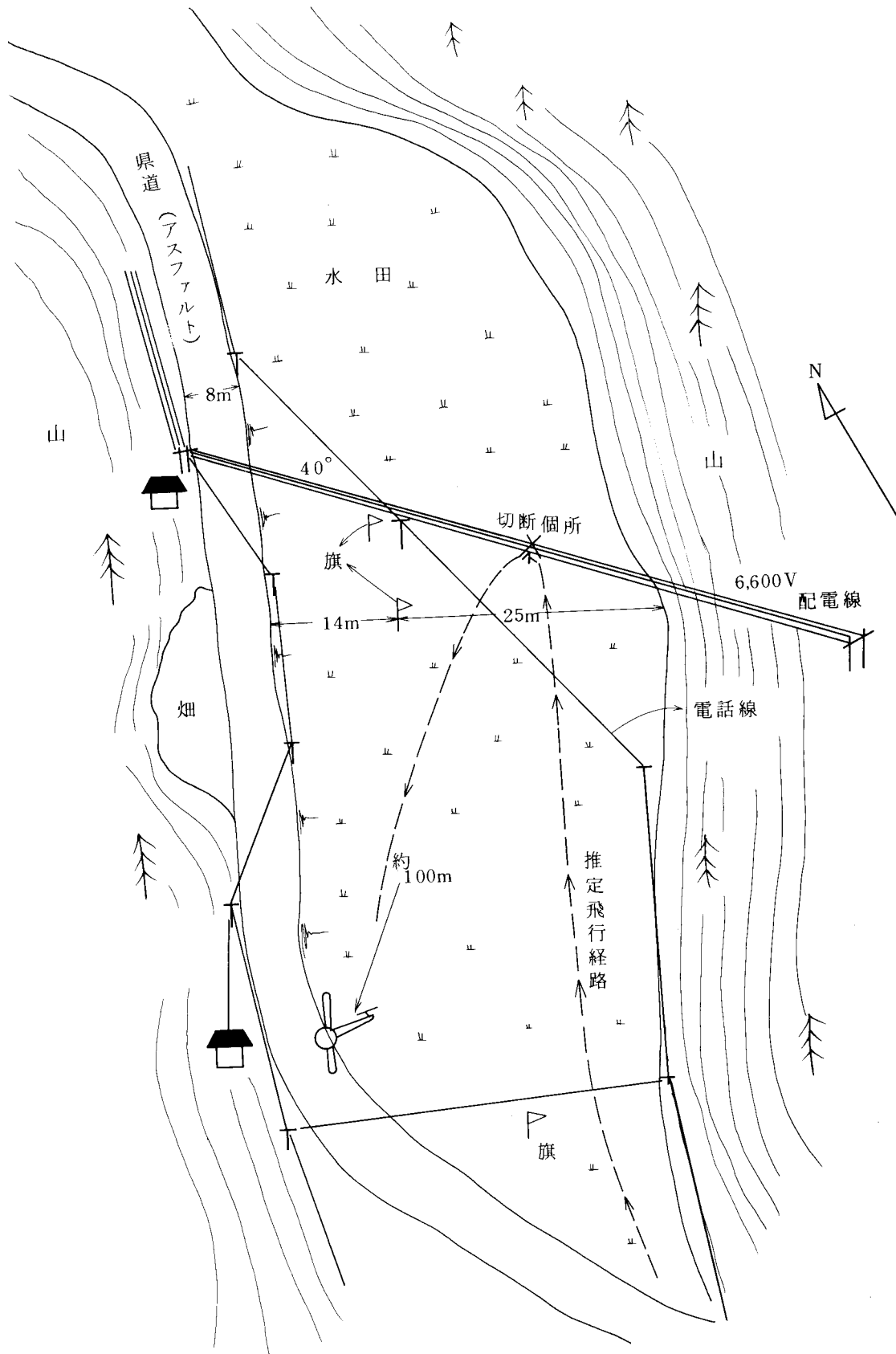
原 因

本事故は、機長の配電線の視認の遅れにより、回避できず当該配電線に接触したものと推定される。

なお、事前調査の不徹底が原因に関与したものと考えられる。

076005

現場見取図 (別添図)



076006