

中日本航空株式会社所属
ヒューズ式269C型JA 7580
に関する航空事故報告書

昭和51年9月30日
航空事故調査委員会（空委調第127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

中日本航空株式会社所属ヒューズ式269C型JA7580は、昭和51年6月28日07時47分新潟県佐渡郡金井町吉井本郷で薬剤散布中、架空電線に接触して架空電線3本を切断し、航空機は中破したがヘリポートに帰還し着陸した。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51年6月28日から29日まで 現場調査

1.3 原因関係者からの意見聴取

昭和51年7月29日 意見聴取

2 認定した事実

2.1 飛行の経過

JA7580は、昭和51年6月25日佐渡郡金井町の水稲の薬剤散布作業のため、名古屋空

122001

港から佐渡空港に到着した。26日は雨のため作業できず、27日は220ヘクタール、37回の散布飛行を行い、28日は270ヘクタール、45回の予定であった。作業はスミチオン液剤で、1回に180リットルの散布であった。

当日、同機は04時45分佐渡空港を離陸し3キロメートル南西の作業ヘリポートに到着し、約15分間の確認飛行を行った後05時10分から散布飛行を開始した。当時の気象は風速1メートル/秒弱で薬剤散布飛行には適した状況であった。

同機は、付図に示すとおり散布地域の西側を数回実施した後、第21回目の散布飛行を実施中高さ12メートルの電柱にはられた架空電線を発見したが回避する間もなく、左スキッドがその6600ボルトの高圧架空電線（直径5ミリメートル）に接触し、架空電線を3本切断した。

切断した架空電線は、バブル及びメインローターに接触し損傷させたが、同機は異常な振動もなく、計器の指示も正常であったので飛行を続けヘリポートに着陸した。

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

高圧架空電線3本切断

2.5 乗組員に関する情報

機長 昭和20年2月1日生

事業用操縦士技能証明書 第3164号

昭和45年6月2日取得

第一種航空身体検査証明書 第11790369号

有効期間 昭和51年2月27日から昭和52年2月26日まで

総飛行時間 1,740時間

同型機飛行時間 630時間

最近30日間飛行時間 75時間

2.6 航空機に関する情報

型 式 ヒューズ式269C型

製造年月日 昭和51年1月5日

製造番号 第1150454号

耐空証明書番号 東51-019

総飛行時間 91時間45分

前回検査後の使用時間 17時間35分

重量および重心位置は1,793ポンド100.26インチで許容範囲内であった。

2.7 気象に関する情報

機長の口述によると当時風速1メートル/秒位の静穏であった。

現地から3キロメートルに離れた相川測候所佐渡空港出張所の観測値は次のとおりであった。

08時30分 風向変動あり 風速3ノット

視程25キロメートル 雲量1/8 雲形積雲

雲高2,000フィート 雲量6/8 雲形高積雲

雲高10,000フィート 気温20℃ 露点温度16℃

QNH 29.94

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の先端から約160センチメートル付近の前縁部に架空電線の打痕があり、バブルは縦1メートル横60センチメートルにわたり破損していた。左スキットのバックミラーは曲損し、架空電線との接触による擦傷及びスパーク熔融痕があった。

3 事実を認定した理由

3.1 解折

JA7580の機体エンジン及びシステム等は、同機の調査及び機長の口述から事故発生まで正常な状態であったものと認められる。

当該地域の散布飛行は南北に実施しており、機長は当該飛行以前の散布飛行において東西に張った高圧架空電線（以下「東西高圧架空電線」という）の存在についてはあらかじめ知ってはいたが、当該飛行においては散布飛行経路近くの南北に張った引込架空電線（以下「南北架空電線」という）ため、東西高圧架空電線の視認が遅れたものと認められる。

さらに当該東西高圧架空電線は東側の村落部の方（進行方向に向かって左側）がやや高くなっており、機長は東西高圧架空電線の村落部の電柱を視認していなかったため、水平飛行していた同機の左側スキッドが接触したものと認められる。

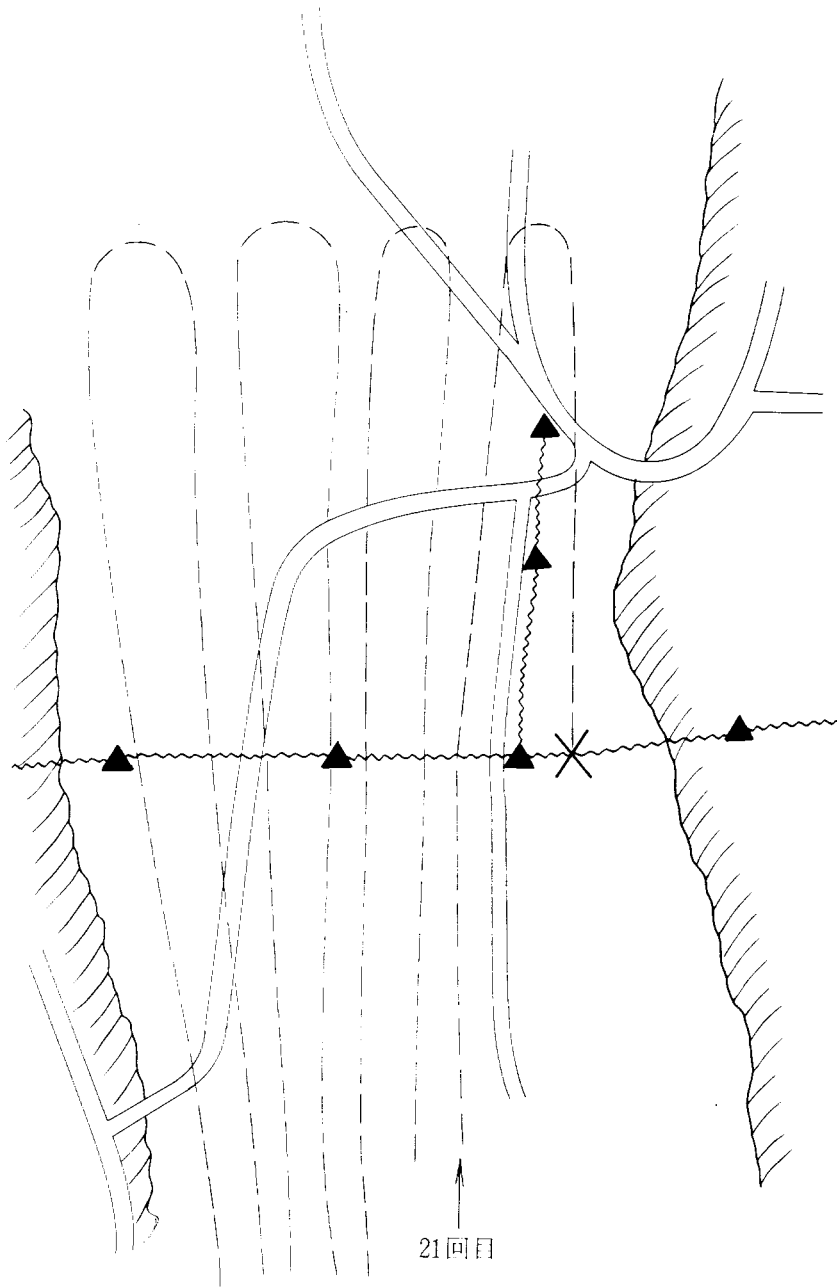
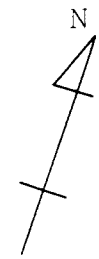
散布地域は、進行方向から見ると東西高圧架空電線が背景の山にとけこんで視認しにくい状況にあり、危険標識の旗は設置されていたが、注意を喚起させるには十分ではなかったものと推定される。

4 結 論

- (1) 機長は適法な資格を有しかつ有効な航空身体検査証明書を有していた。
- (2) 航空機は有効な耐空証明を有しかつ整備されていた。
- (3) 事前調査の確認飛行は行っており、機長は当該飛行以前の飛行において接触した東西高圧架空電線の存在はあらかじめ知っていた。
- (4) 当該飛行時には、機長は飛行経路近くの南北架空電線に注意が集中していたため、東西高圧架空電線の視認が遅れた。
- (5) 当該飛行経路では東西高圧架空電線は視認しにくい状況にあった。

原 因

本事故は、機長の東西高圧架空電線の視認のおくれにより、回避することができず当該架空電線に接触したことによるもので、視認のおくれは飛行経路近くの南北架空電線に注意力が集中していたことによるものと推定される。



▲ 電 柱 高さ12メートル

~~~~~ 架空電線

----- 飛行経路

**122005**