

航空事故調査報告書
中日本航空株式会社所属
ベル式206B型JA9123
宮城県栗原郡若柳町
昭和62年8月6日

昭和63年5月11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

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ベル式206B型JA9123(回転翼航空機)は、昭和62年8月6日10時35分ごろ、次の農業散布地域へ移動するため、宮城県栗原郡若柳町字川原地内の場外離着陸場を離陸した際、河川敷の盛り土にスキッドを引っ掛け、横転して停止した。

同機には、機長ほか2名が搭乗していたが、軽傷を負った。

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62年8月6日、運輸大臣から事故発生 of 通報を受け、当該事故の調査を担当する主管調査官を指名した。

592001

1.2.2 調査の実施時期

昭和62年8月6日～8月7日 現場調査

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

JA9123は、昭和62年8月6日早朝、宮城県栗原郡若柳町地内の農薬散布飛行を実施した後、同日07時30分ごろ若柳町川原地内の場外離着陸場(ブルドーザで整地された平坦地：約82メートル×約32メートル)に帰投し、西向きに着陸した。機長の口述によれば、この間、機体及びエンジンに異常はなかったとのことであった。

同機は、中日本航空(株)所属の他の5機とともに行動しており、全機帰投後、次の農薬散布地域への移動飛行を行うため、各機長間で打合せを行った後、10時30分ごろ、1号機から順次離陸を開始した。

同機は3号機として、前席に機長及び機付整備士、後席にJA7473の機付整備士の3名が搭乗し、10時35分ごろ離陸を開始した。

機長の口述によれば、当日は天気がよく、風もほとんどなく、西側は土手、北側には他機が駐機しており、また、南側には高さ約2メートルの葦が迫っている状況から、高さ約1.2メートルの葦原ではあるが離陸地点から約20メートルの距離がある東側への離陸を決意した。高さ約1.5メートルのホバリングを行い、東に変針した後、離陸前進に移行した。前進飛行中葦原の中にスキッドが入ったが、そのまま抜けられるものと判断し、前進飛行を継続したとのことであった。

同機は約30メートル前進した地点で右スキッドが、次いで左スキッドが地面に接触して前のめりとなり、メイン・ロータで地面をたたき、接触地点より約15メートル先の作業道上に左横転して停止した。

機長は、エンジンが作動していることに気付き、スロットルを絞り、燃料バルブ、バッテリー・スイッチを“オフ”とした後、機外に脱出した。

後席の整備士は自力で脱出したが、前席の整備士は機長及び後席の整備士により救出された。

592002

2.2 人の死亡、行方不明及び負傷

機長及び同乗者2名は軽傷を負った。

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

胴 体	風 防	破 損
	機 首 部	座屈変形
	トランスミッション・パイロン・	
	サポート取付部	座屈変形
ランディング・ギア		破 断
メイン・ロータ・ブレード		破損変形
メイン・ロータ・マスト		破 断
テール・ブーム		破 断
テール・ロータ・ドライブシャフト		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	31歳	
事業用操縦士技能証明書		第8060号	昭和55年12月17日
限定事項	ベル式47型		昭和55年12月17日
	ベル式206型		昭和58年1月10日
	アエロスパシアル式AS350型		昭和60年11月8日
第一種航空身体検査証明書			第12890008号
有効期限			昭和63年4月14日
総飛行時間			1,701時間48分
同型式機飛行時間			581時間05分
最近30日間の飛行時間			79時間16分

592003

2.6 航空機に関する情報

2.6.1 航空機

型 式	ベル式206B型
製造年月日	昭和49年3月16日
製造番号	1288
耐空証明書 有効期限	第大61-438号 昭和62年12月25日
総飛行時間	4,397時間02分
定時点検(300時間点検、昭和62年8月5日 実施)後の飛行時間	4時間50分

2.6.2 重量及び重心位置

事故当時、同機の重量は3,052ポンド、重心位置は108.3インチと推算され、いずれも許容範囲(最大離陸重量3,200ポンド、事故当時の重量に対応する重心範囲106.0～111.9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

燃料は航空用燃料ジェットA-1、潤滑油はエッソ・ターボ・オイル2380(MIL-L-23699相当)で、いずれも規格品であった。

2.7 気象に関する情報

2.7.1 事件発生現場の南東10キロメートルに位置する迫消防本部の気象観測値は、次のとおりであった。

10時00分 天気 晴れ、西北西の風 1メートル/秒、気温 28.8度C

11時00分 天気 晴れ、西南西の風 4メートル/秒、気温 28.5度C

また、事故発生現場の西南西12キロメートルに位置する築館消防本部の気象観測値は、次のとおりであった。

10時00分 天気 晴れ、南南西の風 2.3メートル/秒

10時30分 天気 晴れ、西の風 2.3メートル/秒

11時00分 天気 晴れ、南西の風 3.9メートル/秒

2.7.2 他機の整備士の口述によれば、事故発生時の事故現場では、土手から川に向かって3～4メートル/秒の風(西風)が吹いていたとのことであった。

592004

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 JA9123は、有効な耐空証明を有し、所定の整備及び点検が行われていた。
- 3.1.3 同機は、事故発生まで機体及びエンジンに異常はなかったものと認められる。
- 3.1.4 機長は、離陸に先立ち天気恵まれ、風もあまり吹いていないものと風隠れとなる土手下で判断したが、当時事故現場付近では3～4メートル/秒の西風が吹いていたものと推定される。
- 3.1.5 機長は、東方に向け高さ約1.5メートルのホバリングからの前進飛行を行ったが、3～4メートル/秒の西からの吹き下ろしの追い風であったため、同機は転移揚力が付きにくく、離陸滑走の距離が伸びたものと推定される。
- 3.1.6 機長は、離陸滑走中スキッドが葦原の中に入ったが、そのまま抜けられるものと判断して飛行を継続したところ、その後機体が沈下し、葦原の中にあつた盛り土(高さ約70センチメートル)にスキッドを引っ掛け前のめりとなり、メイン・ロータで地面をたたき、横転したものと推定される。

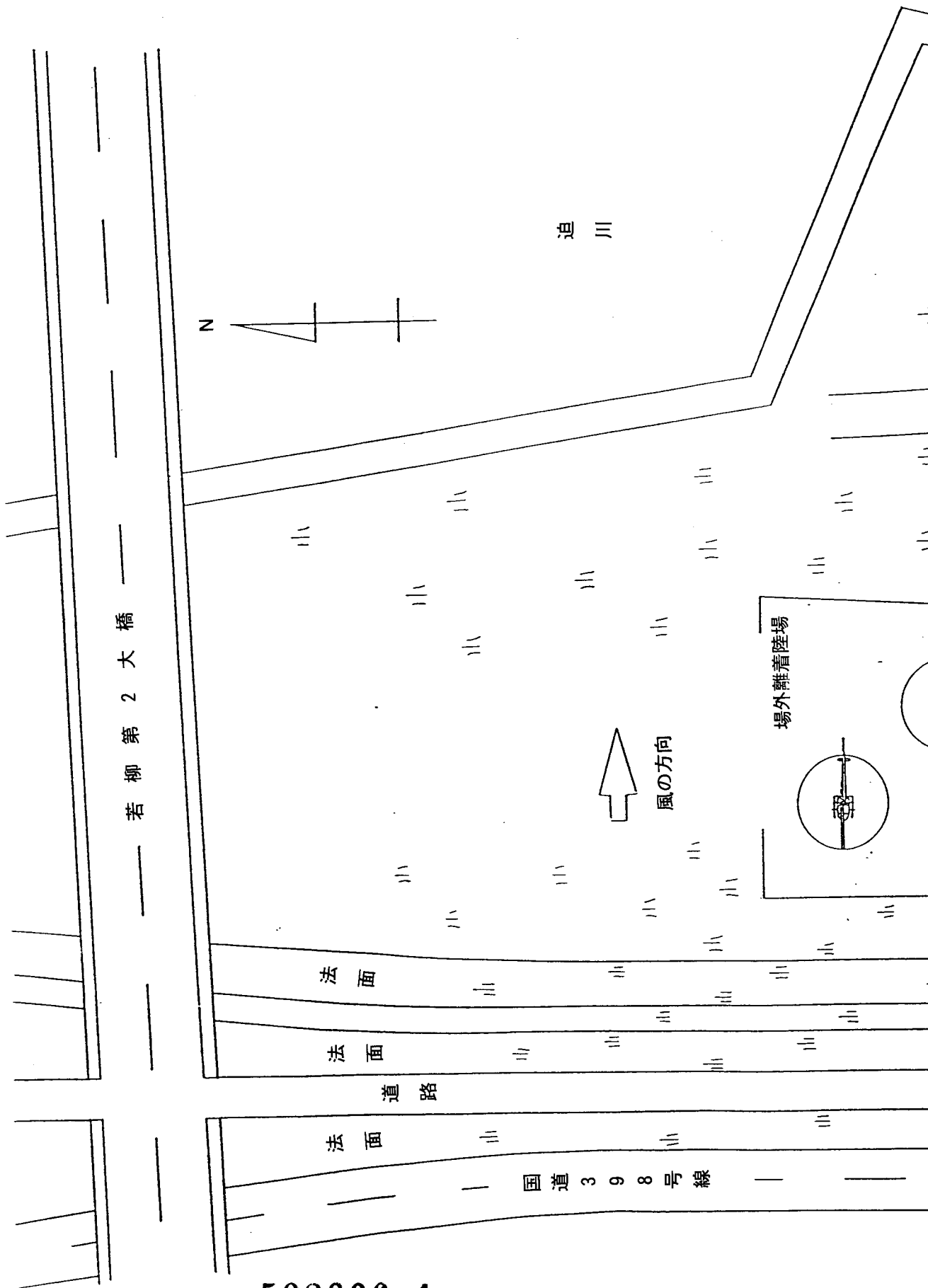
4 原因

本事故の原因は、機長が離陸に際し、風に対する判断に適切さを欠き、十分な転移揚力が得られなかったことによるものと推定される。

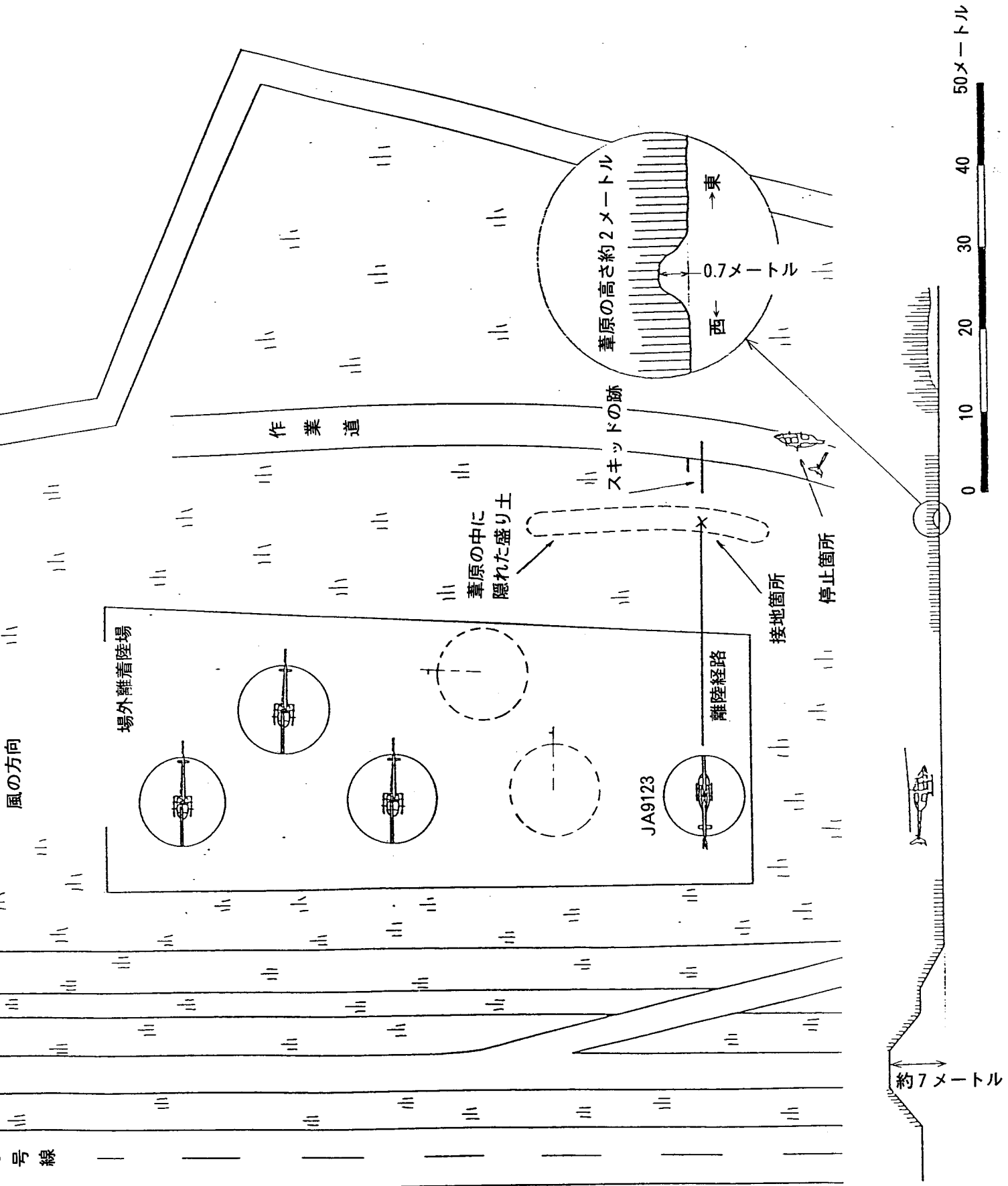
なお、風の判断に適切を欠いたのは、風隠れとなる土手下で観測したことによるものと推定される。

592005

JA9123事故現場見取図



592006-1



592006-2