

# 航空事故調査報告書

新日本国内航空株式会社所属

ベル式206B型JA9246

青森県青森市清水字浜元

昭和62年 8 月15日

昭和63年 6 月 1 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

委員 竹内 和之

## 1 航空事故調査の経過

### 1.1 航空事故の概要

新日本国内航空株式会社所属ベル式206B型JA9246(回転翼航空機)は、昭和62年 8 月15日 05時03分ごろ、青森県青森市清水字浜元において薬剤散布飛行中、電柱の支持線に接触し墜落した。

同機には、機長のみが搭乗していたが、死傷はなかった。

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15日、運輸大臣から事故発生の通報を受け、当

**594001**

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62年8月15日～17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

JA9246は、昭和62年8月4日に実施した1回目の薬剤散布に引き続き、同月15日、青森県青森市内の水田約270ヘクタールに病害虫防除のための2回目の薬剤散布飛行を予定していた。

同機は、青森県東津軽郡蓬田村場外離着陸場において、整備士により飛行前点検が実施されたが、異常は認められなかった。

機長の口述によれば、当日、同機は機長及び整備士が搭乗して、04時47分ごろ蓬田村場外離着陸場を離陸し、約6分後に青森市瀬戸子場外離着陸場に着陸して整備士を降機させた後、薬剤約240リットルを積み込み、散布飛行のため04時57分ごろ同場外離着陸場を離陸した。

同機は離陸後180度の左旋回を行い、北へ向かって約2キロメートルの間の薬剤散布を実施し、その後、機長は散布スイッチをオフとして、青森市清水字浜元の水田の薬剤散布のため直進し、次いで、270度の右旋回を行って機首を西に変更した後、同スイッチをオンとしたとのことである。

同機は、西へ向かって薬剤散布を開始し数秒後、南北方向にほぼ水平に展張された電柱の支持線(地上高約9メートル)に接触し、同支持線をスキッドに引っかけたまま、約10メートル前方の水田に墜落した。

機長は自力で機外へ脱出した。

事故発生時刻は、05時03分ごろであった。

### 2.2 人の死亡、行方不明及び負傷

なし

594002

## 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

メイン・ロータ・マスト	破断
メイン・ロータ・ブレード	脱落、破損
エンジン	脱落、破損
胴体後部	破損
テール・ブーム	破断
スキッド	座屈

## 2.4 航空機以外の物件の損壊に関する情報

電柱1本折損

## 2.5 乗組員に関する情報

機長	男性	26歳
事業用操縦士技能証明書	第9577号	昭和60年5月22日
限定事項		
ベル式206型		昭和60年5月22日
第一種航空身体検査証明書	第13610217号	
有効期限		昭和62年12月25日
総飛行時間		654時間18分
同型式機の飛行時間		357時間03分
最近30日間の飛行時間		74時間

## 2.6 航空機に関する情報

### 2.6.1 航空機

型式	ベル式206B型
製造番号	2820
製造年月日	昭和54年10月1日
耐空証明書	第東62-199号

**594003**

有効期限	昭和63年5月31日
総飛行時間	1,333時間54分

#### 2.6.2 重量及び重心位置

事故当時、同機の重量は2,860ポンド、重心位置は111.1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106.0～114.2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

燃料はジェットA-1、潤滑油はモービル・ジェット・オイルⅡで、いずれも規格品であった。

### 2.7 気象に関する情報

事故現場の南東約12キロメートルに位置する青森地方気象台の気象観測値は、次のとおりであった。

03時00分 天気 曇り、風向 西南西、風速2.3メートル/秒、気温21.2度C

06時00分 天気 雨、風向 南西、風速3.1メートル/秒、気温21.6度C

機長によれば、事故当時の事故現場付近の気象は、天気曇り、風向西、風速4～5メートル/秒、視程良好とのことであった。

### 2.8 その他必要な事項

#### 2.8.1 同機が接触した電柱の支持線

当該散布地区は津軽半島東部の平野で、事故発生時薬剤を散布していた水田(広さ：東西方向約120メートル、南北方向約30メートル)には、地上高約9メートルに、ほぼ水平な電柱の支持線(直径約2ミリメートルの鋼線7本のより線)が南北方向に張られていた(付図2参照)。また、当該支持線の直下の水田の中央部には、薬剤散布飛行のための危険標識が設置されていた。

2.8.2 散布計画によれば、機長による当該地区の散布は、おおむね一週間間隔で3回予定されており、地上高8メートル以上、障害物からの高さ5メートル以上で実施することとなっていた。また、機長の口述によれば、市街地に近い場所の散布は、送電線があることを配慮して、無風状態であれば通常12メートル程度の飛行高度で実施しているとのことであった。なお、同機の散布地区の東側は市街地となっている。

2.8.3 同機の散布経路の事前調査は、機長の口述によれば、1回目の散布の際に地上

**594004**

及び上空から実施し、障害物等にその後の変更がなかったため、今回は実施していないとのことであった。

### 3 事実を認定した理由

#### 3.1 解 析

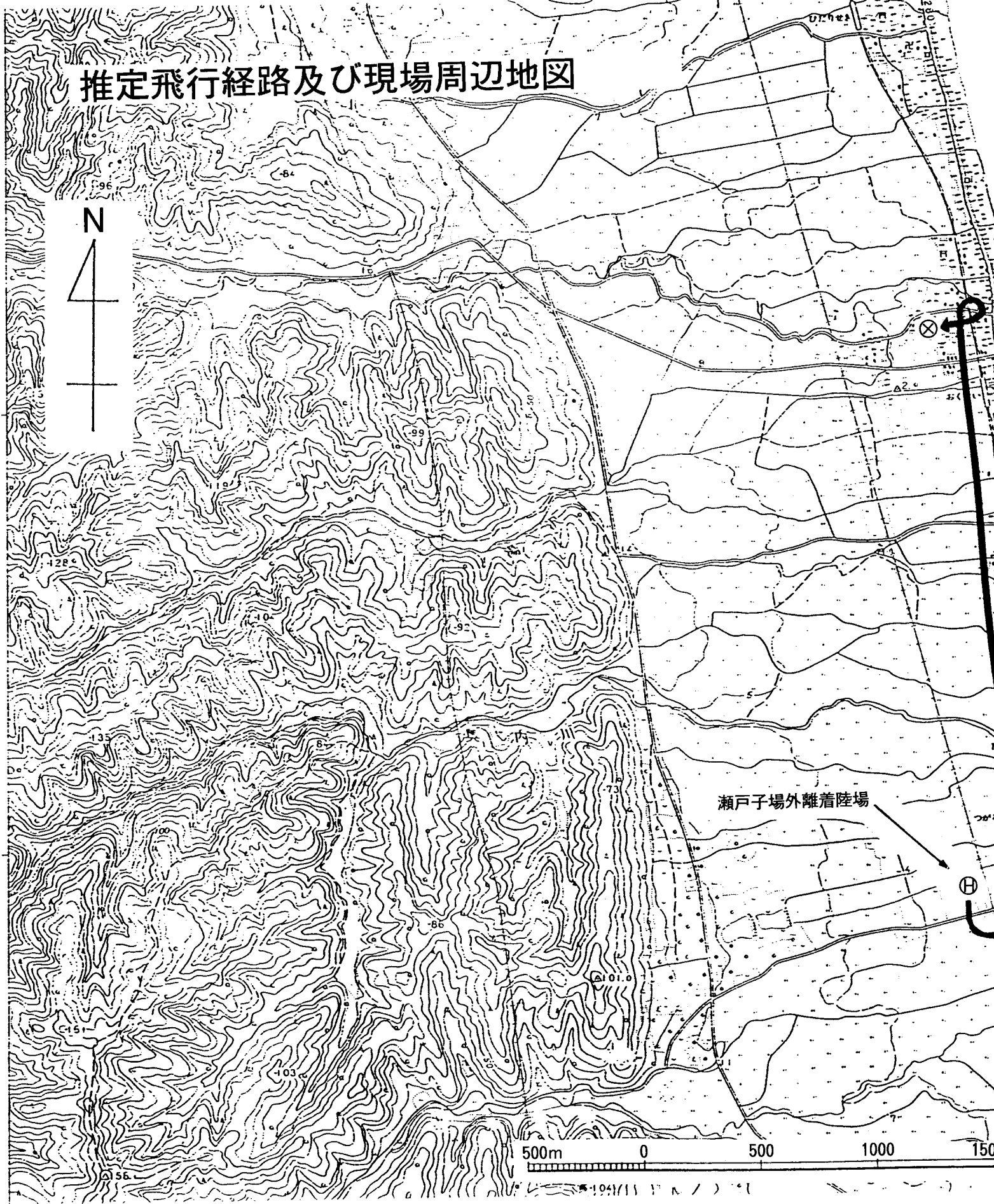
- 3.1.1 機長は、適法な資格を有し、所定の航空身体検査に合格していた。
- 3.1.2 JA9246は、有効な耐空証明を有し、かつ、所定の整備及び点検が実施されていた。
- 3.1.3 調査の結果、事故発生まで同機には不具合はなかったものと推定される。
- 3.1.4 機長は、1回目の散布の際には風がなかったので高度約12メートルで散布したが、事故当時は西風がかなりあり、風による薬剤の飛散を極力避けるため前回よりも低い高度で散布したと述べており、このため、同機は地上高約9メートルの当該支持線に接触したものと推定される。
- 3.1.5 機長によれば、薬剤散布中、突然機体に振動を感じたとのことであり、このことから、同機は機長が電柱の支持線に気付かないまま、これに接触したものと推定される。

### 4 原 因

本事故の原因は、同機が薬剤散布飛行中、機長が散布経路上の電柱の支持線に気付かないまま、これに接触したことによるものと推定される。

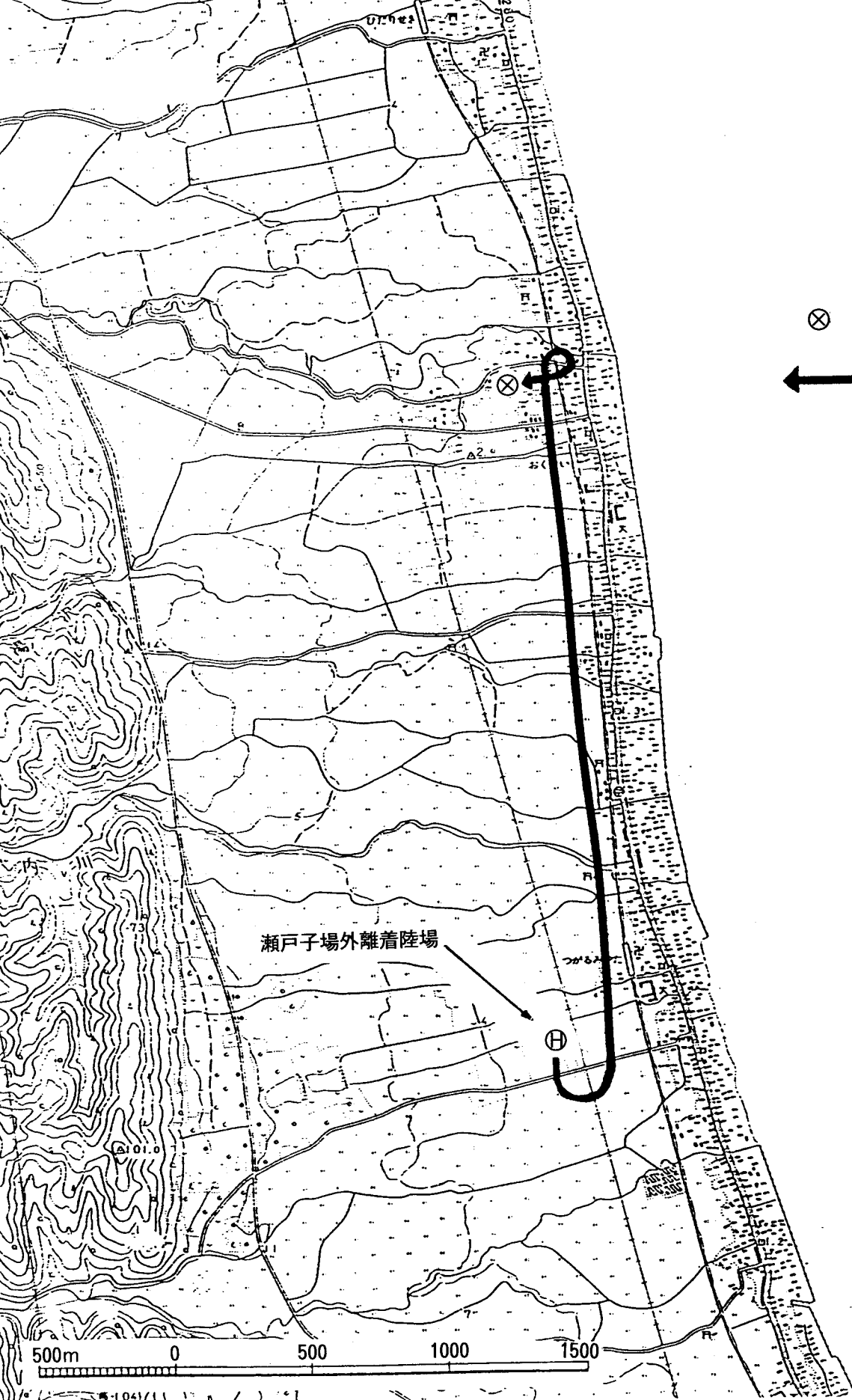
**594005**

# 推定飛行経路及び現場周辺地図



594006-1

# 付図 1



事故発生地点



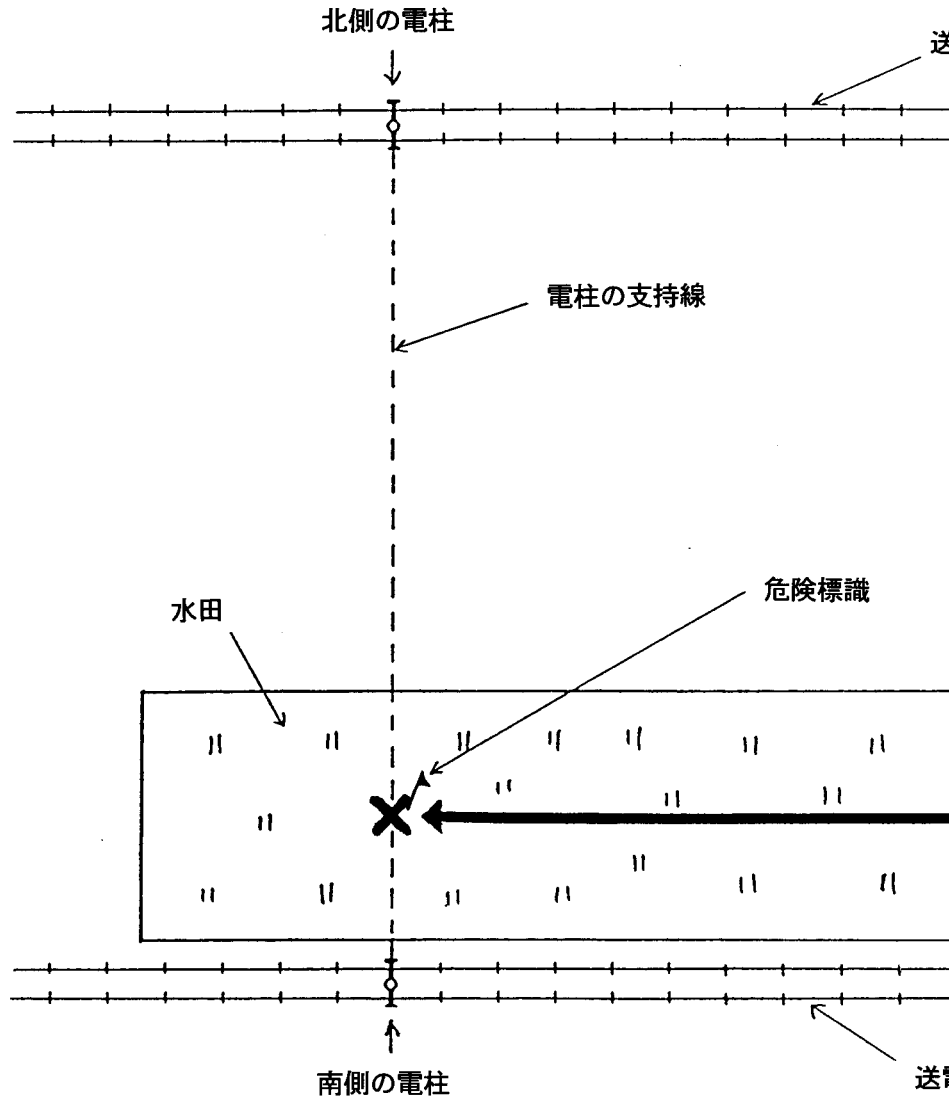
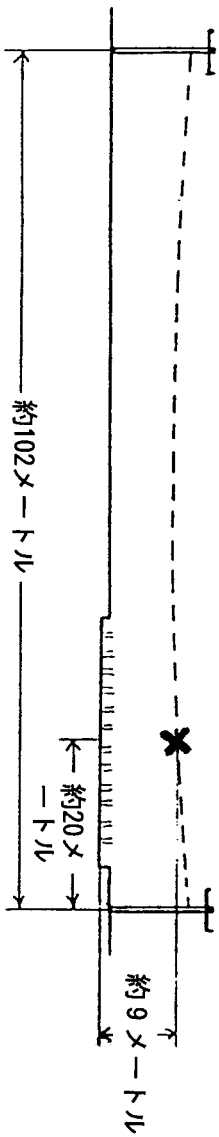
推定飛行経路

青  
森  
湾

瀬戸子場外離着陸場

594006-2

# 事故機が接触した電柱の支持線(略図)

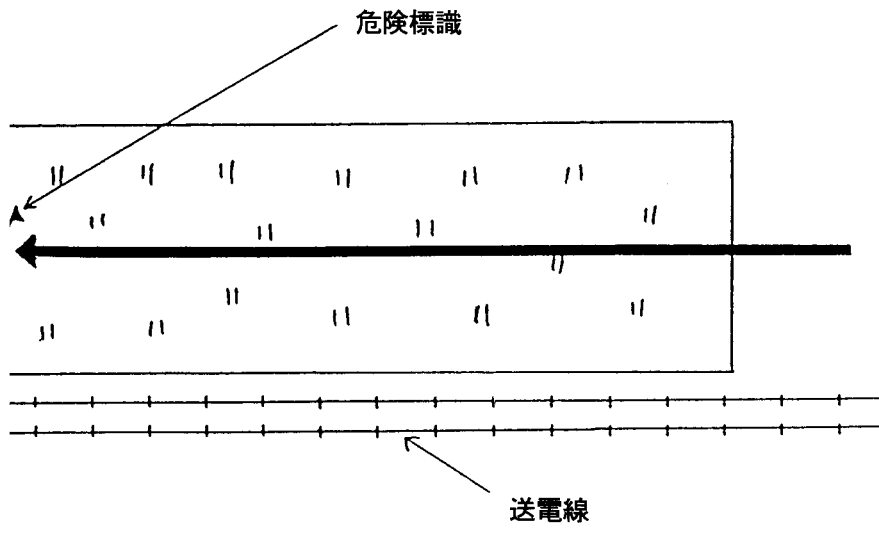
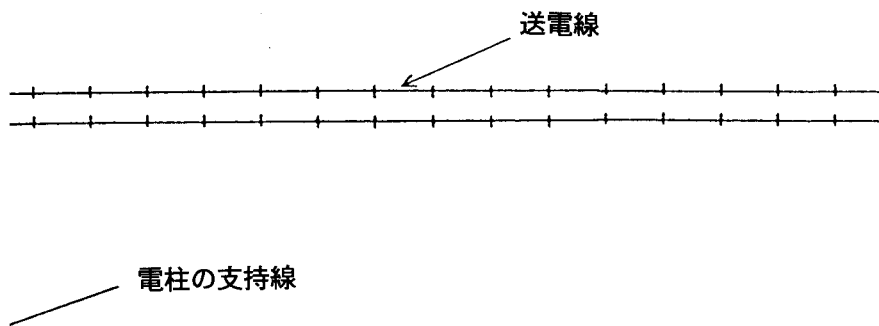


594007-1



# 付図 2

- ← 推定飛行経路
- ✕ 事故機の接触位置



594007-2