

航空大学校所属  
ビーチクラフト式95-B55型 JA5201  
に関する航空事故報告書

昭和49年10月25日

航空事故調査委員会議決（空委調第136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

航空大学校所属ビーチクラフト式95-B55型JA5201は、日本航空株式会社仙台運航乗員訓練所所属の教官と新任教官2名がとう乗し、離着陸訓練のため昭和49年8月14日13時27分仙台空港を離陸した。

同機は、連続離着陸を18回実施した後15時12分着陸する際ハード・ランディングとなり、No.1エンジンのプロペラの先端を損傷した。

火災は発生せず人員に異常はなかった。

### 1.2 航空事故調査の概要

昭和49年8月15日～17日

現地調査

9月28日

原因関係者からの意見聴取

034001

## 2. 認定した事実

### 2.1 飛行の経過

J A 5 2 0 1 は、教官と新任教官 2 名がとう乗し、シングル・エンジン・サークリング進入及び離着陸の訓練目的で、仙台空港 A 滑走路 1 2 から離陸した。

同機は、教官が左席、新任教官の B 訓練生が右席で 1 0 回の離着陸訓練、及びシングル・エンジン・サークリング進入を行った。次いで A 訓練生が B 訓練生と交替して離着陸訓練を 8 回行った後、燃料補給のために着陸することとし、シングル・エンジン・サークリングで進入した。

同機は、ベースレグでは高度がやや高かったが、最終進入経路ではフル・フラップとし、VASIS（進入角指示灯）にのり、指示対気速度はやや速く進入した。

A 訓練生が着陸のための引きしを行ったところ同機はバルーニングとなり、通常の接地点を約 2 0 0 フィート越えた滑走路の中心線から右によった地点に右に傾いて右車輪から接地してバウンドした。

次いで同機は、左に傾き機首を下げた姿勢で滑走路の中心線付近に左車輪から接地し、左プロペラを滑走路に接触した。

教官は、直ちに着陸復航した後、通常に着陸を行った。

### 2.2 航空機の損壊の程度

小 破

### 2.3 乗組員に関する情報

教 官 4 0 才

定期運送用操縦士技能証明書第 6 3 2 号

第 1 種航空身体検査証明書 第 1 1 1 2 1 8 9 8 号（4 9 年 9 月 2 1 日まで有効）

総飛行時間 7, 4 7 2 時間 5 5 分

同型式機飛行時間 4 2 2 時間 2 8 分

過去 3 カ月飛行時間 1 0 0 時間 5 5 分

過去 1 カ月飛行時間 6 3 時間 0 8 分

訓練生 2 9 才

事業用操縦士技能証明書 第 2 9 0 9 号

計器飛行証明第1281号

第1種航空身体検査証明書第11121583号(50年1月25日まで有効)

総飛行時間 1,309時間31分

同型式機飛行時間 16時間42分

過去3カ月飛行時間 36時間16分

過去1カ月飛行時間 17時間52分

## 2.4 航空機に関する情報

種 類	飛行機陸上双発
航空機型式	ビーチクラフト式95-B55型
製造番号	TC-1475
製造者	ビーチエアクラフト社
製造年月日	昭和47年10月3日
飛行時間	1,115時間20分
発動機型式	コンチネンタル式IO-470-L型
製造番号及び製造年月日	#1 CS 201575-72L 昭和47年10月 3日 #2 CS 201682-72L 昭和48年 1月10日
製造会社	テレダインコンチネンタルモーターズ社
使用時間	#1 649時間37分 #2 349時間41分
プロペラ型式	ハーツェル式BHC-C2YF-2CHF
製造者	ハーツェルプロペラ社
使用時間	#1 214時間54分 #2 97時間03分
登録証明	1902(48年3月26日)
耐空証明	第東49-066(49年5月10日~50年5月9日)

## 2.5 気象に関する情報

仙台航空測候所の観測した空港における航空気象観測値は次の通りであった。

14時 風向150度，風速9ノット，視程8キロメートル，雲量3/8積乱雲4,000  
フィート，雲量3/8積雲5,000フィート，雲量5/8高積雲10,000フィート，

**034003**

QNH 29.74。

15時 風向150度，風速9ノット，視程7キロメートル，雲量2/8積乱雲4,000  
フィート，雲量3/8積雲5,000フィート，雲量5/8高積雲10,000フィート，  
QNH 29.74， 風向変動あり。

### 3. 事実を認定した理由

#### 3.1 解析

新任教官訓練は，7月8日に開始し，9月下旬に終了の予定であり，飛行訓練シラバスによると当日はシングル・エンジン・サークリング・アプローチと，離着陸訓練の仕上げの段階であった。

着陸時において，同機は右方向に横滑りして右車輪から接地してバウンドしたが，これは，操縦士が右からの横風修正のため操作したエルロン及びラダーの不調和に起因したものと推定される。

右に傾いてバウンドした後の同機は，左に傾くと同時に機首下げ姿勢となり，プロペラの先端が滑走路に接触したものと認められる。

この際，教官としては修正すべきであったが，訓練の仕上げの段階でもあり，バウンドからの修正操作が遅れたものと推定される。その時点で教官はさらにバウンドが大きくなると判断して，直ちに復航し無事着陸した。

### 4. 結論

- (1) 訓練生及び教官は適正な資格を有しており，飛行経験及び勤務状況は事故原因に関連はなかった。
- (2) 航空機は所定の耐空証明を有し，かつ整備されていた。
- (3) 事故発生時は右前方から風があった。
- (4) 同機は通常の接地点を約200フィート越えて右車輪から接地してバウンドしたが，訓練

**034004**

生の着陸操作が適切ではなかった。

(5) バウンドした後の接地でプロペラが滑走路に接触した。

(6) 教官はさらにバウンドが大きくなると判断し着陸復航して無事着陸したが，教官の修正操作が遅れた。

#### 原 因

本事故は，着陸操作の不適切と教官の修正操作の遅れによるものと推定される。

**034005**