

読売新聞社所属  
ビーチクラフト式95—B55型JA 5155  
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139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

読売新聞社所属のビーチクラフト式95—B55型JA5155は、新しく装備したDME器材、航空交通管制用自動応答装置（モードC）及び社用VHF無線機の試験を行う目的をもって昭和51年5月28日14時38分ころ東京国際空港の滑走路15から離陸して大島に向った。大島・新島間において試験飛行を行った後、東京国際空港の滑走路22に着陸の際、連続した異常なバウンド状態（ポーポイズ）に陥り、前脚が破損して機首下面が接地した。その後機長の操舵により機体は滑走路の左外側に逸脱して停止した。

事故発生時刻は16時23分ころであった。

この事故により機体は中破したが、人員には死傷はなかった。

### 1.2 航空事故調査の概要

昭和51年5月28日—29日 現地調査

### 1.3 原因関係者からの意見聴取

昭和51年8月18日 意見聴取

116001

## 2 認定した事実

### 2.1 飛行の経過

JA5155は東京国際空港を離陸して大島に高度4000フィートで到達し、大島と新島との間において15時00分ころから15時45分ころまで新しく装備した機材の試験を行った。

その後、大島付近上空に飛行して東京アプローチコントロールからIFRクリアランスを受けて東京国際空港に向った。

スパンサー・ポイントからレーダー・ベクターにより飛行し品川ホーマー通過後、高度1000フィートで脚を下げ、続いてフラップを約15度下げて降下し滑走路(22)端から約1マイル手前でフラップをフル・ダウン(30度)にし、計器指示速度を約110ノットから約100ノットに減じて最終進入経路をVASISに乗って降下を続けた。この時タワーから風向180度風速18ノットの通報があり、また機長は後続機が聞もなく品川ホーマーに到達する旨の交信を傳受した。続いて滑走路端に近づいたころタワーから風向200度風速20ノットの通報があった。

当該機は滑走路端付近において高度がやや低くなりVASISは前後とも赤灯となったが、当該機はVASIS設置位置を通過して約100メートル進んだ付近にわずかな機首上げ姿勢のまま、速度約90ノットで主車輪から接地した。

その後、機長は操縦輪を僅かにおさえ気味にして前車輪を接地させた。その後約80ノットになった時点ですべての車輪が滑走路面から浮き上がった。

機長は接地後もパワー・レバーをアイドル位置よりやや出力位置(約12インチ)に保持していた。

当該機は浮き上がったのち前車輪から接地し続いて主車輪が接地して、機体は機首から跳ね上る状態となった。

機長はパワー・レバーをアイドル位置に操作し、操縦輪を現在位置に保持しようとしてつとめた。

続いて、当該機は再び前車輪から接地したのち、機首から更に高く跳ね上り、第3回目の前車輪からの接地時に右プロペラ先端が滑走路面に接触し、次いで第4回目の前車輪からの落下接地によって前脚フォークが折損し、続いて前脚が後方に折れ曲り、機首下面が滑走路に接して滑走を続けた。

その後、機長の操舵により機体は滑走路左側に逸脱し滑走路肩から約17メートル滑走路外に出て機首方位約185度で停止格座した。

**116002**

## 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	0
重 傷	0	0	0
軽 傷	0	0	0
な し	1	3	

## 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

プロペラ及び折損した前脚柱により滑走路面に打痕及び条痕が発生した。

## 2.5 乗組員に関する情報

機 長 大正9年11月19日生

所 属 読売新聞社

資格及び取得年月日

定期運送用操縦士技能証明書第193号

昭和32年10月5日取得

限定事項 陸上単発 昭和32年10月5日

陸上多発 昭和32年10月5日

操縦教育証明 第114号

昭和31年7月7日

第1種航空身体検査証明書 第11650601号

有効期間 昭和51年2月4日から昭和52年8月3日まで

総飛行時間 11,158時間30分

同型式機の飛行時間 554時間45分

最近90日間の飛行時間 31時間30分

最近30日間の飛行時間 6時間10分

**116003**

最近7日間の飛行時間 1時間20分  
副操縦士 昭和17年1月27日生  
所屬 読売新聞社  
資格及び取得年月日  
事業用操縦士技能証明書 第3585号  
昭和46年3月17日取得  
第1種航空身体検査証明書 第11650678号  
有効期間 昭和51年3月31日から昭和52年3月30日まで  
総飛行時間 4,572時間40分  
同型式機飛行時間 612時間20分  
最近30日間の飛行時間 23時間10分  
整備士 昭和8年8月20日生  
所屬 読売新聞社  
資格 二等航空整備士技能証明書第499号  
限定事項 飛行機陸上多発  
無線係 大正13年11月22日生  
所屬 読売新聞社  
資格 1級無線技術士技能証明書 第FF1546号

## 2.6 航空機に関する情報

型式 ビーチクラフト式95-B55型  
製造番号 TC-1144  
製造年月日 昭和43年8月28日  
耐空証明書 第東51-0745号  
有効期間 昭和51年5月10日から昭和52年5月9日まで  
総使用時間 2,010時間00分  
重量及び重心位置 当該機の事故時の重量は4,801ポンドで重心位置は+81.8インチで、  
いずれも許容範囲(最大重量5,100ポンド, 重心位置81インチ~  
86インチ)内にあった。  
燃料及び潤滑油 燃料はシェル航空ガソリン100/130, 潤滑油はシェルW80でい  
ずれも規格品であった。

**116004**

## 2.7 気象に関する情報

東京航空地方気象台における5月28日の関連気象観測値は下記のとおりである。

16時00分

風向210度，風速16ノット視程2.5キロメートル，雲量1/8積雲，雲高2,500フィート気温25度C，露点温度9度C，高度計規正值29.67，気圧1,004ミリバール

16時24分

風向210度，風速17ノット，視程2.5キロメートル雲量1/8，積雲，雲底高し，気温24度C，露点温度11度C，高度計規正值29.67，気圧1,004ミリバール

## 2.8 航空機及びその部品の損壊に関する情報

胴体

ノーズ・コーン 変形，下面にすりきず

前脚扉 変形

前脚格納室 キール変形

前脚

フォーク 折損，オレオとの接合部下面にすりきず

トルク・リンク 下面にすりきず

リトラクト・ブレース 折損

脚作動機 ウォーム・ギアにクラック

左主脚

トルク・リンク クラック

プロペラ

ブレード 全ブレード先端に後方の曲り及びすりきず

ピッチ変更機構 破損

その他

A D F センス・アンテナ・ポスト変形

## 2.9 人の生存，死亡又は負傷に関する情報

とう乗者全員は当該機が滑走路外に逸脱し格座した後，自力によって脱出した。

## 2.10 飛行場及び地上施設に関する情報

2.10.1 東京国際空港の滑走路04/22は滑走路長は2,500メートル(8,200フィート)，

**116005**

滑走路幅は45メートル(150フィート)で、過走帯は両側に長さ60メートル(200フィート)幅45メートル(150フィート)である。

2.1.0.2 事故発生時、ILS、VASISは正常に運用されていた。

### 3 事実を認定した理由

#### 3.1 解析

3.1.1 機長の勤務状態及び身体状態からは当該事故に関連があると認められる事項は見出せなかった。

3.1.2 JA5155は損壊状態の調査及びとう乗者の口述から事故発生前までは、正常であったものと認められる。

3.1.3 機長は最終進入経路に入った際に後続機のあることを傍受し、速かに着陸して滑走路を開放しようという意識が働いたと口述している。

3.1.4 機長と副操縦士の口述及び滑走路上の痕跡から最終進入経路以降における当該機は次の状態であったものと推定される。

当該機は最終進入経路において脚下げ及びフル・フラップの状態で、通常の着陸進入速度(IAS約90ノット)を約10ノット速いIAS約100ノットでパワーを約15インチにセットし、VASISの降下経路のほぼ上限から徐々に下限に接近する状態で降下したものと推定される。

当該機は滑走路に接近するに従って進入経路が低くなり、滑走路内に進入した際は前後2つのVASISは赤灯となっていた。

機長の接地操作により、当該機は着陸帯を通過し前方VASIS器材位置も通過して滑走路端から約500メートルの地点に、パワー・レバーを15インチから少し絞った位置でIAS約90ノットで主車輪から接地感覚がほとんど感じない位に接地し、続いて前車輪が接地した。

機長は接地後も接地時の操縦輪位置(返し切っていない状態)を保持していた。

当該機は接地後約80メートルの間すべての車輪に負荷が僅かにかかった状態で着陸滑走し

**116006**

ていたが、IASが約80ノットに減速した時点ですべての車輪がほとんど同時に滑走路面からわずかに離れ浮揚した状態となった。

これはIAS約80ノットが飛行規程に示すゼロ・スラスト時の失速速度約70ノットより約10ノット速く十分揚力を保有していたため、惹起したものと推定される。

機長は上記状況下において操縦輪を現在位置に保持していたため、当該機は前車輪が主車輪より早く接地して機首から跳ね上った。（第1回目）

機長はこの跳ね上りに際してパワー・レバーをアイドル位置に絞り、操縦輪を現在位置に保持することにつとめていて、適切な回復操作を行わなかったため、再び前車輪から接地して機首から跳ね上った。（第2回目）

続いて機体は右にわずかに傾いて再び前車輪から接地し（第3回目）、第2回目より更に高く機首から跳ね上った。

その際、右プロペラ先端が滑走路面に接触し滑走路面にプロペラによる打痕が発生した。

同機は再び第3回目より更に高く跳ね上り続いて極度の機首下げ姿勢となって前輪から落下し（第4回目）、前車輪のフォークを切損し、プロペラが右側、続いて左側の順に滑走路面と接触し、両プロペラは夫々滑走路面に5ヶ所の打痕を残して停止した。

その後、同機は脚柱により支えられた状態で約60メートル滑走した後、脚柱は後方に折れ、機首下面が滑走路に接触した状態となった。

その後機長の操舵により機体は滑走路を逸脱して約17.3メートル進んで機首方位約185度で停止かく座したものと認められる。滑走路面の打痕及び条痕は別添「痕跡図」のとおりである。

## 4 結 論

- (1) 機長は適正な資格を有し、所定の航空身体検査に合格していた。
- (2) JA5155は有効な耐空証明を有しており、定時及び日常点検は規定どおり実施されていた。
- (3) JA5155の機体は事故発生まで不具合な事項があったとは考えられない。
- (4) 事故発生時の重量及び重心位置はいずれも許容範囲内にあったものと推定される。
- (5) 機長は当時後続機があるため速かに着陸し、滑走路を開放しようとして意識して速すぎる速度で接地したものと認められる。
- (6) 機長は当該機が接地後、最初に浮揚した際及び続いての機首からの跳ね上りの際に、適切な回復操作を行わなかったため、連続した跳ね上りがおこり前脚を破損したものと認められる。

**116007**

## 原 因

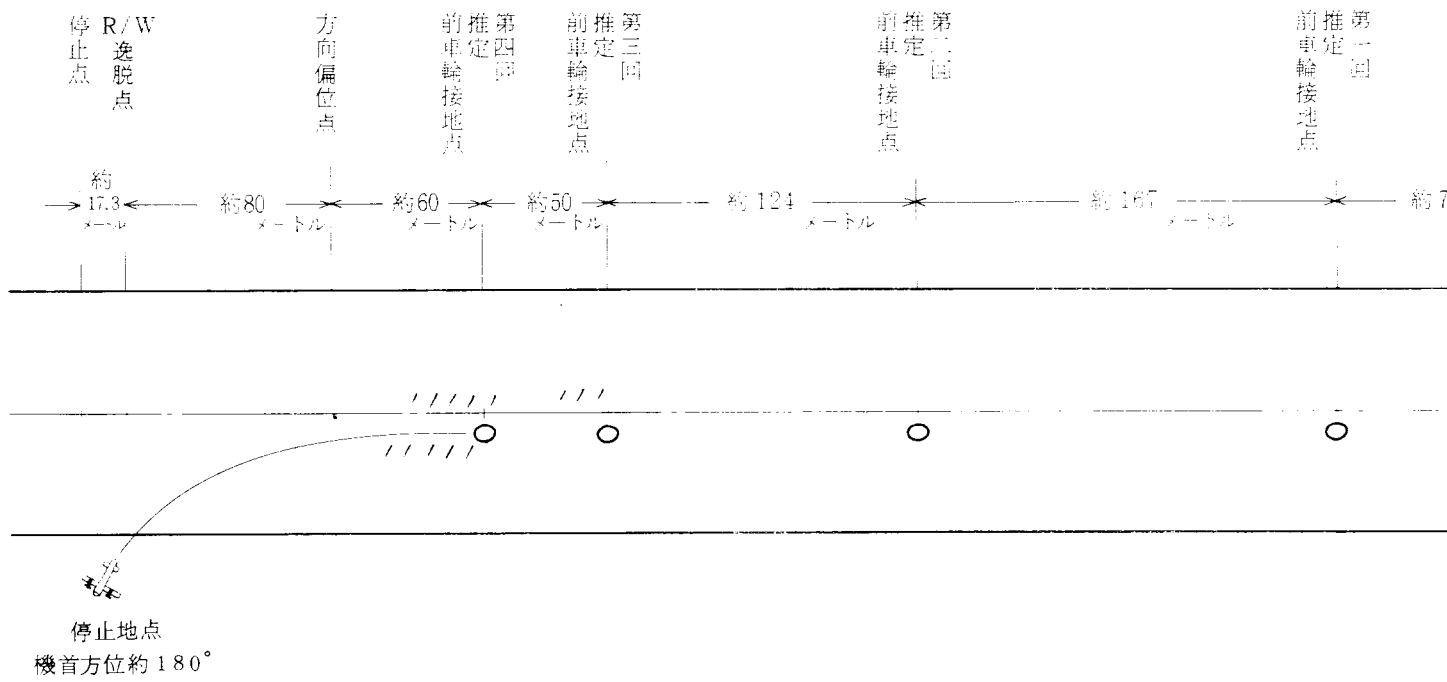
本事故は機長が速すぎる速度で接地し、接地後の浮揚及び続いての機首からの跳ね上りに際して、適切な回復操作を行わなかったことによるものと推定される。

**116008**



痕 跡 図

( 東京国際空港 B 滑走路 )



116009-1

痕 跡 図

( 東京国際空港 B 滑走路 )

