

日本航空株式会社所属 ダグラス式DC-8-53型JA8010 に関する航空事故報告書

昭和51年6月17日

航空事故調査委員会議決（空委調第60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

日本航空株式会社所属ダグラス式DC-8-53型JA8010は、日本航空360便として昭和51年4月7日、福岡空港から東京国際空港に向け飛行中タービランスに遭遇し旅客1名が重傷を負った。

1.2 航空事故調査の概要

昭和51年4月9日 現場調査

1.3 原因関係者からの意見聴取

昭和51年6月30日 意見聴取

2 認定した事実

2.1 飛行の経過

JA8010は、4月7日旅客161名乗員7名がとう乗し、12時12分福岡空港を離陸

100001

し、巡航高度29,000フィートで東京国際空港に向った。

当日は発達した低気圧が前線を伴ない関東を通過した直後であり、ゆれる可能性があったので松山付近上空からベルトサインは点灯していた。

大島を過ぎて降下を始めた13時20分ごろ、木更津VORの南約15哩の上空高度11,000フィートでタービランスに遭遇し、後部洗面所に入っていた男性旅客(76才)は入院加療2ヶ月の第3腰椎圧迫骨折の重傷を負った。

同機は13時32分東京国際空港に着陸した。

2.2 人の死亡、行方不明及び負傷

死 傷	と う 乗 員		そ の 他
	乗 組 員	そ の 他	
死 亡	0	0	0
重 傷	0	1	0
軽 傷	0	0	0
な し	7	160	

2.3 航空機の損壊の程度

な し

2.4 航空機以外の物件の損壊

な し

2.5 乗組員に関する情報

機 長 昭和15年2月4日生

技能証明 定期運送用操縦士 第1106号

昭和44年5月23日取得

第1種航空身体検査証明書第11125435号

有効期間 昭和51年1月19日から昭和52年1月18日まで

総飛行時間 5,752時間17分

100002

同型飛行時間 2.181時間26分

最近30日間の飛行時間 55時間13分

2.6 航空機に関する情報

型 式 ダグラス式DC-8-53型
製造年月日 昭和39年1月21日
製造番号 45651
耐空証明書番号 833号 昭和39年1月31日
総飛行時間 40,564時間00分
オーバーホール後の飛行時間 1,371時間31分
前回点検後の飛行時間 261時間26分

2.7 気象に関する情報

午前3時の地上天気図によれば、房総沖に出た1,000ミリバールの低気圧から寒冷前線が南西に延びており、関東は低気圧圏内にあり、午前9時の地上天気図によると低気圧は990ミリバールに発達し、東北地方沖合に達し寒冷前線も東進した。(付図1,2)

東京航空地方気象台の観測値は次のとおりである。

12時26分 風向340度 風速23ノット
視程35キロメートル 雲量2/8 雲形積雲
雲高3,000フィート 気温16度C

12時56分 風向340度 風速21ノット
視程35キロメートル 雲量2/8 雲形積雲
雲高3,000フィート 気温17度C

13時26分 風向350度 風速25ノット
視程35キロメートル 雲量2/8 雲形積雲
雲高3,000フィート 気温16度C

13時56分 風向360度 風速27ノット
視程35キロメートル 雲量2/8 雲形積雲
雲高3,000フィート 気温15度C

100003

2.8 飛行記録装置及び音声記録装置に関する情報

J A 8 0 1 0 はサンドストランド社製 P / N 1 0 1 0 3 5 - 1 飛行記録装置及びコリンズ社製 P / N 6 4 2 C - 1 音声記録装置を胴体後部に装置していた。

飛行記録装置は読取りが行われ垂直加速度の指示は最大 $+2.3\text{G}$ 、最小 $+0.3\text{G}$ を示していた（付図 3）。

3 事実を認定した理由

3.1 解 折

F D R（飛行記録装置）の記録によると、同機は降下中に高度 1 4, 0 0 0 フィートから 9, 0 0 0 フィートを通過する間の約 1 分間揺れの状態にあり、激しいタービランスはその間の高度 1 1, 0 0 0 フィートを通過するところの 1 0 秒間に発生し、垂直加速度は察大 $+2.3\text{G}$ 、最小 $+0.3\text{G}$ を示しており、当時のタービランスは突発的かつ激しかったものと認められる。

この 1 分間における計器指示速度はかなり変動しており、タービランス遭遇前 2 6 0 ノットであったものが 2 4 0 ノットまで減少し、その後急速に 3 0 0 ノットまで増加、その後除々に 2 8 0 ノットに安定した。

ベルトサインは松山上空付近から点灯したままであり、降下開始時には旅客のベルト着用の確認を行っていた。

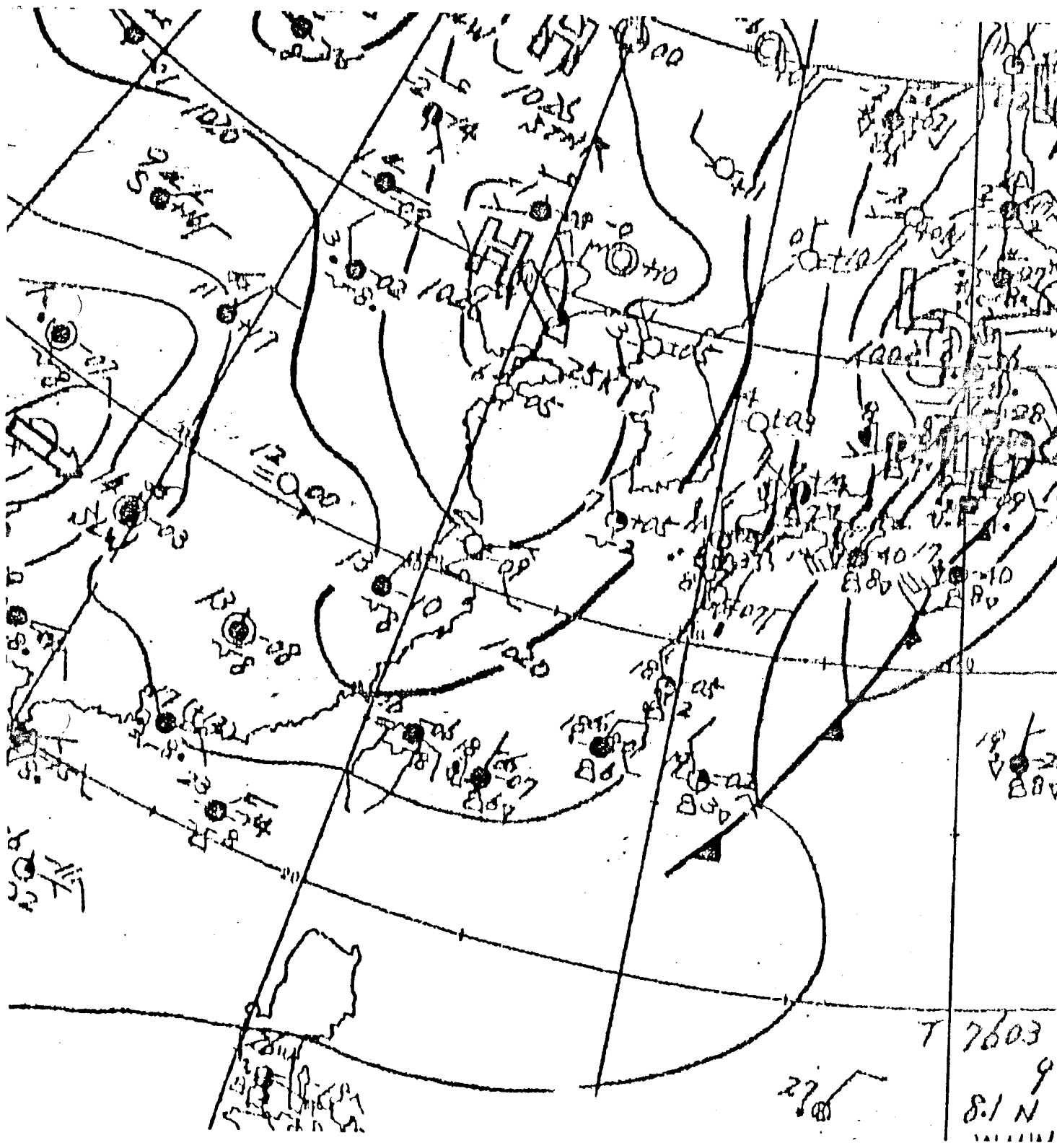
当該旅客は、客室乗務員が着陸後の案内についての機内放送を行っている間に後部洗面所を使用中、激しいタービランスに遭遇したものと認められる。

4 結 論

原 因

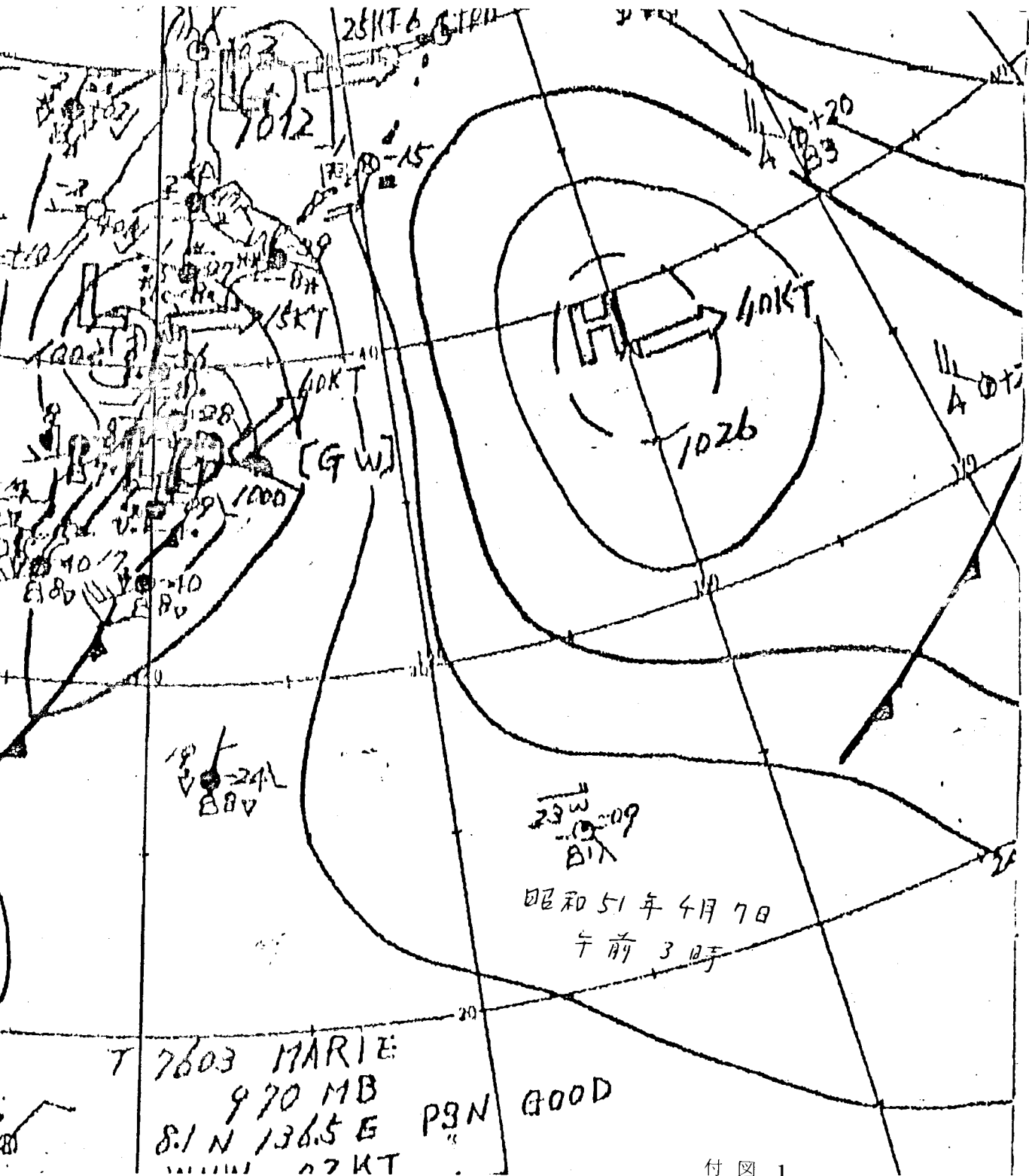
本事故は、ベルトサイン点灯中に 1 名の旅客が後部洗面所を使用中激しいタービランスに遭遇したことによるものと認められる。

100004



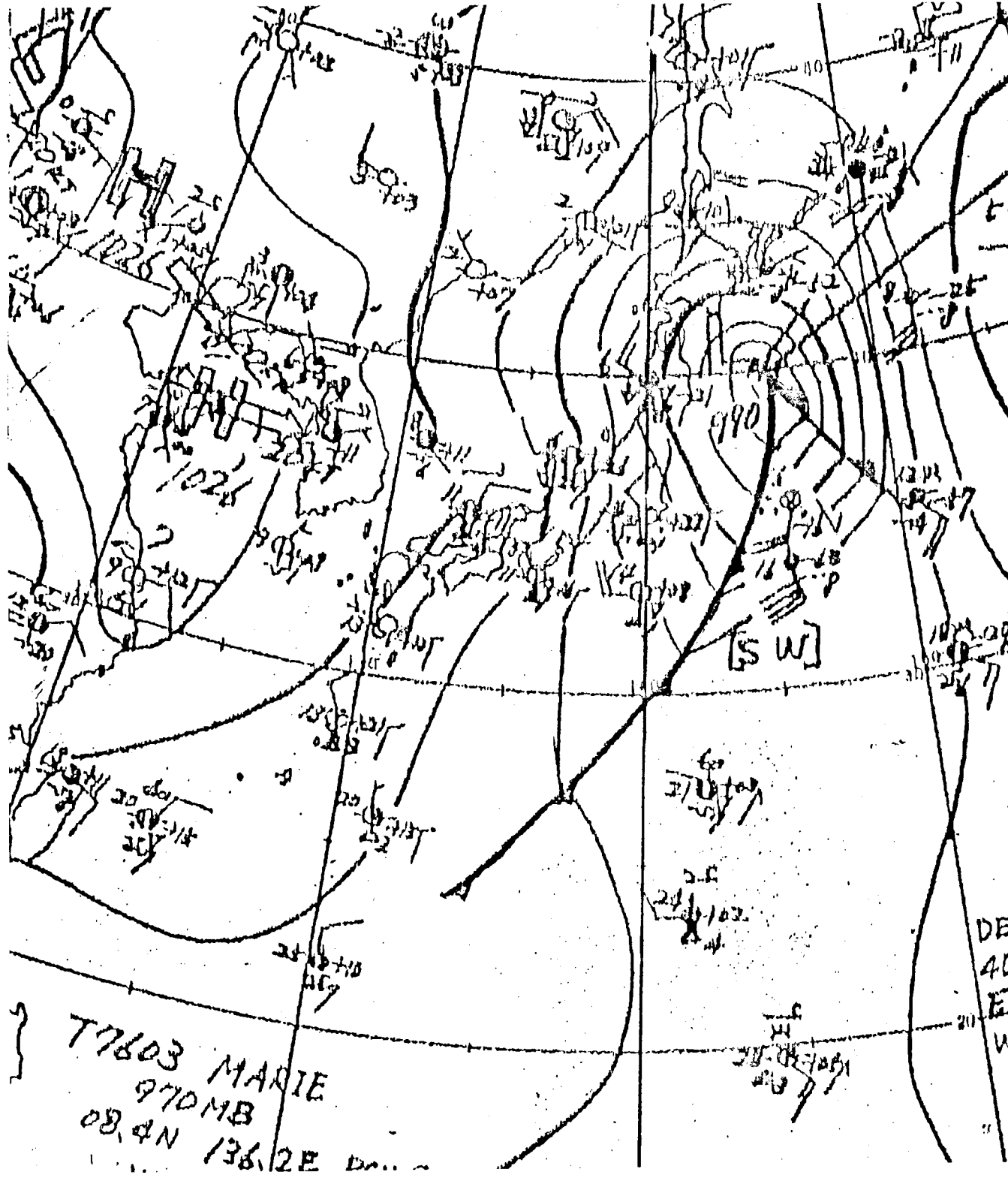
T 7603
8.1 N

100005-1



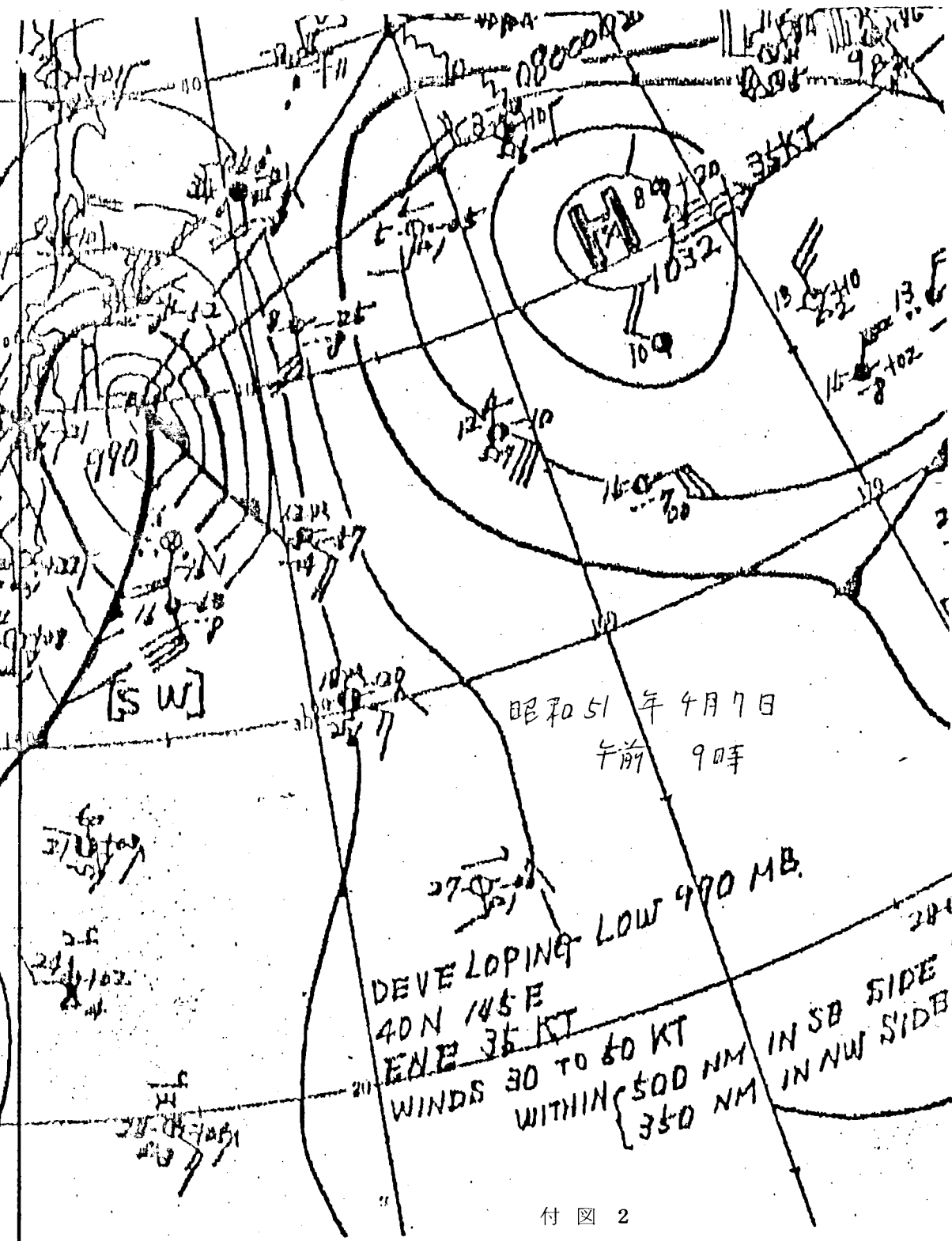
付図 1

100005-2



T7603 MARIE
 970MB
 08.4N 136.2E

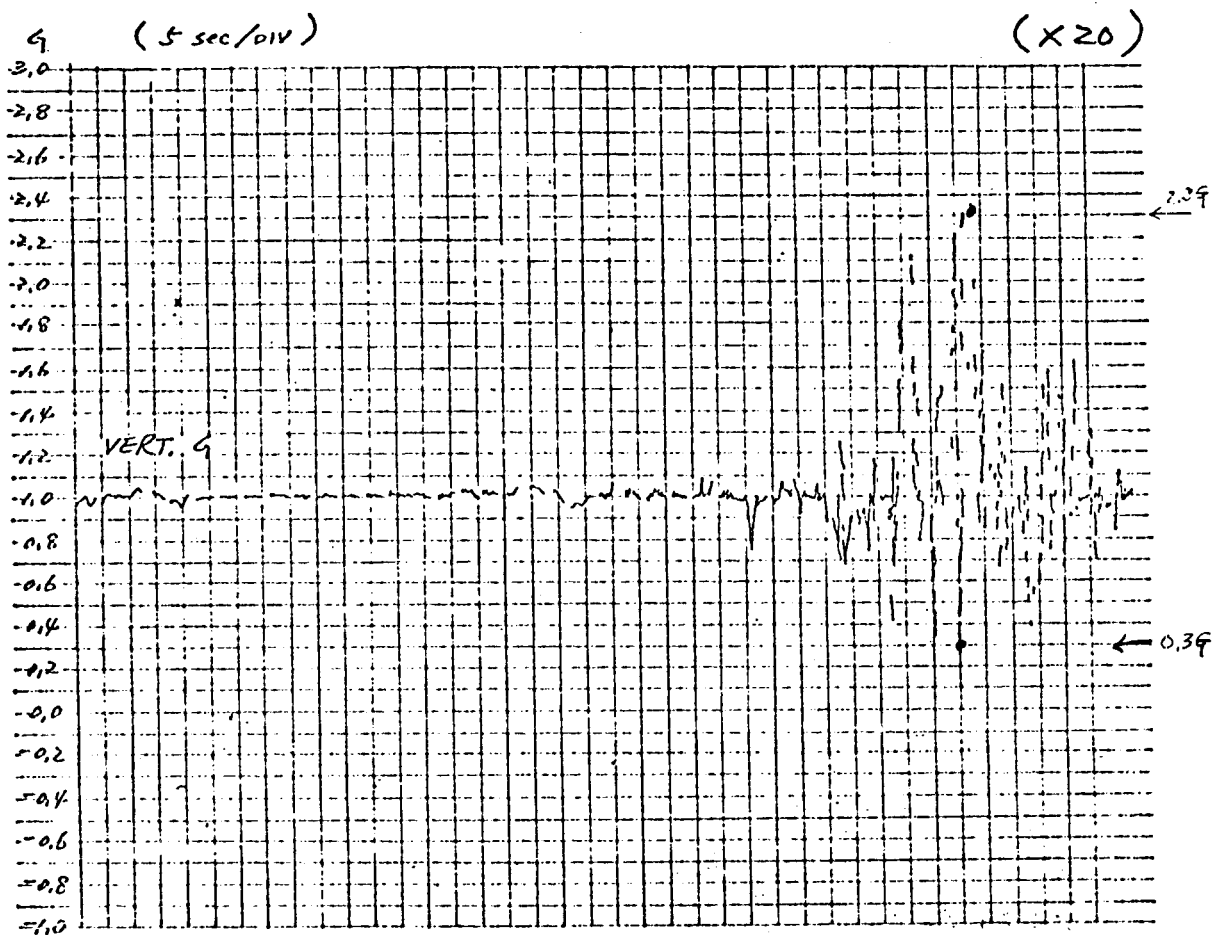
100006-1



付図 2

100006-2

FLT No. 360 JA 8010
 07. APR. 1976
 FUK - HND



↑
 開始 14000

↑
 PEAK G は 高度 11,000 付近
 で遭遇

100007