

# 日本航空株式会社所属 ダグラス式DC-8-50型JA8019 に関する航空事故報告書

昭和49年7月5日

航空事故調査委員会議決(空委調第83号)

委員長代理	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、ダグラス式DC-8-50型JA8019は、日本航空1701便として昭和49年5月30日122名の旅客及び9名の乗務員が搭乗し計器飛行方式により大阪国際空港から香港国際空港にむけ飛行中タービランスに遭遇し旅客5名が負傷し航空機内の一部が破損した。

### 1.2 航空事故調査の概要

昭和49年6月3日 現場調査

## 2. 認定した事実

### 2.1 飛行の経過

JA8019は5月30日08時43分(日本時間。以下同じ)大阪国際空港を離陸し香港国際空港に向った。同機は沖縄まで高度31,000フィートその後高度35,000フィートで巡航を続け11時45分ころマニラの北方のPoro Pointの手前約25海里の地点でレーダーベクターにより300度に変針しA-61にのるよう飛行した。300度に向けたところ前方に高層雲が一面

017001

に拡がり、針路の右側には発達した積乱雲が視認できた。これは香港 FIR 内に雷雲があり東に移動中との香港からの気象情報通りであった。

ベルト着用サインは 11 時 40 分ころから点灯していた。

A-61 の 317 度により、気象レーダーでエコーのないことを確認して雲中飛行に入った。11 時 56 分ころ Poro Point から DME 120 海里のところまで気象レーダースコープの前方及び左前方にエコーを認めためたので右側に回避のため旋回し翼を水平に戻したところ突然激しいタービランスに遭遇し同機は瞬間的に 700～800 フィート上昇し、次の瞬間 1,200～1,300 フィート落下した。その後一度ショックがあつて揺れはおさまった。発生場所は Poro Point の西方約 130 海里（北緯 18 度 10 分 東経 118 度 40 分）で発生時刻は 11 時 58 分ころであった。当時の飛行諸元は次の通りであった。

高 度	35,000 フィート
重 量	215,000 ポンド
速 度	0.80～0.81 マック
計器指示速度	270～280 ノット
外気温度	-10 度 C

同機は 12 時 05 分ころ Poro Point から DME 150 海里付近でマニラコントロールに激しいタービランスに遭遇したことを通報し、正常な飛行を続け 12 時 54 分香港国際空港に着陸した。

## 2.2 航空機の損壊の程度

小 破

## 3. 事実を認定した理由

### 3.1 解 析

FDR の記録によると、垂直加速度は約 +1.3 G 前後の軽い揺れの状態から +1.8 G となりついで最小 -0.4 G になった後最大 +2.5 G になっており、その間は約 10 秒で、当時のタービランスは突発的でしかも相当激しかったものと認められる。

負傷者は全員座席ベルトを着用していたが、ゆるめた状態の旅客がおり、タービランスによって 3 名が頭部打撲 2 名が胸部打撲をうけ、そのうち 1 名は苦痛のため酸素吸入を行なった。

017002

そのため機体内部客室の天井は 30 センチメートル×20 センチメートルの穴の他 2 個所にひびが入った。なお後部水タンクドアの一部が損傷し前方及び後方ギャレー付近は散乱しギャレー一部のドアにへこみが生じた。

## 4. 結 論

### 原 因

本事故は雲中飛行中気象レーダースコープにエコーのないところで突然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。

017003