

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

昭和52年12月15日  
航空事故調査委員会議決（空委第52号）

委員	長	岡田	實
委員	員	山口	弘
委員	員	諏訪	真勝
委員	員	上山	忠夫
委員	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型JA8019は、日本航空不定期1742便として、昭和52年6月4日フィリピンのマニラ国際空港から那覇空港へ向け飛行中、14時13分ごろタービランスに遭遇し、客室乗務員1名が軽傷を負ったが、機体に異常はなかった。

### 1.2 航空事故調査の概要

昭和52年6月7日 現場調査

### 1.3 原因関係者からの意見の聴取

昭和52年10月28日 意見聴取

## 2 認定した事実

### 2.1 飛行の経過

JA8019は、6月4日旅客148名、乗員9名がとう乗し、13時03分（日本時間）

**169001**

以下同じ) マニラ国際空港を離陸し、巡航高度 33,000 フィートで那覇空港へ向った。

航空路だいたい 82 のハリバット (HBT) を 14 時 08 分に通過したところから、同機の前方に雲頂約 40,000 フィートの雲があらわれ、左右に広がっていたので、機長は雲に入る数分前にベルト・サインを点灯したがレーダー・エコーは強くないのでコースを変更することなく飛行した。

客室ではベルト・サインの点灯により、客室乗務員によるベルト着用の放送及びベルト着用のチェックが行われ、間もなく機体の揺れが始まった。

その後客室中央部の旅客 1 名が座席を離れ、通路を行ったり来たりし始めた。

最後部座席に位置していた客室乗務員が、注意のため席を立ち数歩前進したとき、タービランスに遭遇し、乗務員は浮き上がり、落下の際、前胸部を座席の背当部で強打し、左足が座席肘掛の灰皿の金具に当り挫創した。

なお、当該旅客に異常はなかった。同機は 15 時 01 分那覇空港に着陸した。

## 2.2 人の死亡、行方不明及び負傷

死 傷	と う 乗 者		そ の 他
	乗 組 員	そ の 他	
死 亡	0	0	0
重 傷	0	0	0
軽 傷	1	0	0
な し	8	148	

客室乗務員は右前胸部打撲、左下肢挫創(深さ約 8 ミリメートル、長さ約 2 センチメートル)

## 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

**169002**

## 2.5 乗組員に関する情報

機長 昭和16年11月12日生  
技能証明 定期運送用操縦士 第1572号  
昭和47年2月5日取得  
第1種航空身体検査証明書 第11128078号  
有効期間 昭和52年5月30日から昭和52年11月29日まで  
総飛行時間 5,663時間  
同型式機飛行時間 3,919時間  
最近30日間の飛行時間 59時間01分

## 2.6 航空機に関する情報

型 式 ダグラス式DC-8型  
製造年月日 昭和42年9月7日  
製造番号 45916  
耐空証明書番号 1182 昭和42年9月19日  
総飛行時間 31,390時間35分  
オーバーホール後の飛行時間 5,195時間43分

## 2.7 気象に関する情報

2.7.1 6月4日12時00分的那覇航空測候所の天気概況は次のとおりであった。

小笠原高気圧がフィリピン東方海上まで張り出している。また台湾海峡付近にも弱い低気圧があり、東支那海から南西諸島は低圧部となっている。沖縄本島東海上に弱い低気圧があり、これにともなう弱い前線が、朝沖縄本島及び宮古島、石垣島を通過し南海上に達していた。

この前線に対応して所々発達した積乱雲が散在していた。

2.7.2 沖縄航空測候所から入手した沖縄レーダー、宮古島レーダー、及び石垣島レーダーによる6月4日12時00分のレーダー合成図によれば、ハリバット(HBT)からスコープオンフィッシュ(SCF)に至る航空路だいたい82経路上の西約40海里以内に、強度が強、並及び弱の対流性エコーが高度約19,700フィート(約6,000メートル)から約32,800フィート(約10,000メートル)の間に散在し、ほぼ90度方向に約20キロメートル/時で移動していた。

**169003**

## 2.8 飛行記録装置に関する情報

J A 8 0 1 9 はサンドストランド社製 F A - 5 4 2 の飛行記録装置 ( F D R ) を装備しており、その読み取り結果は次のとおりであった。

当該機はマニラ国際空港離陸後 6 9 分 1 0 秒から 3 0 秒間にタービランスに遭遇し、この間に記録した G の最大、最小値は + 1. 2 5 G, + 0. 2 5 G であった。

## 3 事実を認定した理由

### 3.1 解析

乗組員の口述及び F D R の解析によれば、事故発生数分前から弱いタービランスがあったものと認められる。

客室乗務員の旅客に対するベルト着用の放送及びベルト着用のチェックがあったにもかかわらず、客室中央部付近の旅客 1 名が座席を離れ通路を歩き来し始めたので、後部座席の客室乗務員が注意のため当該旅客のところまで行こうと座席の背当部につかまりながら数歩前進したとき、タービランスに遭遇したため、客室乗務員の体が浮き上がりながら窓側を向き、落下の際、右前胸部を座席の背当部で強打し、左下肢が座席肘掛の開いていた灰皿カバーに当り、挫創したものと認められる。

## 4 結 論

- (1) 機長は適法な資格を有し、かつ有効な航空身体検査証明書を有していた。
- (2) J A 8 0 1 9 は有効な耐空証明を有し、かつ整備されていた。
- (3) 機長は雲中飛行となる前にベルトサインを点灯した。
- (4) 客室乗務員がシートベルト着用の放送及びシートベルト着用のチェックを行った後、機体の揺れが始まった。
- (5) 旅客 1 名が座席を離れたので注意するため客室乗務員が通路を進行中、タービランスに遭遇し、当該乗務員は負傷した。

169004

## 原 因

本事故は、当該機が雲中飛行中、タービランスに遭遇し、業務中の客室乗務員が負傷したものと認められる。

**169005**