

**航空事故調査報告書**  
**日本航空株式会社所属**  
**ダグラス式DC-10-40型 J A 8 5 3 7**  
ホンコン国際空港の南西約65キロメートルの上空  
**平成4年9月12日**

平成4年11月5日  
航空事故調査委員会議決  
委員長 竹内和之  
委員 吉末幹昌  
委員 宮内恒幸  
委員 東 昭  
委員 東 口 實

## 1 航空事故の経過

### 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-10-40型JA8537は、平成4年(1992年)9月12日、同社の定期734便としてバンコク国際空港からホンコン国際空港へ飛行中、04時10分(協定世界時)ごろ、ホンコン国際空港の南西約65キロメートルの中華人民共和国領域内、高度12,000フィートにおいて乱気流に遭遇した。

同機には、機長ほか乗組員14名及び乗客259名(幼児1名を含む。)計274名が搭乗していたが、そのうち乗客1名が負傷した。

### 1.2 航空事故調査の概要

#### 1.2.1 事故の通知及び調査組織

航空事故調査委員会は、平成4年9月12日、運輸大臣から事故発生の通報を受け、中華人民共和国民用航空局飛行標準安全監察司飛行事故調査処と協議した結果、当該事故の調査は日本が担当することとなり、主管調査官を指名した。

### 1.2.2 調査の実施時期

平成4年9月21日

事実調査

平成4年9月22日～30日

飛行記録装置の読み取り及び解析

### 1.2.3 原因関係者からの意見聴取

意見聴取を行った。

## 2 認定した事実

### 2.1 飛行の経過

J A 8 5 3 7 は、平成4年(1992年)9月12日、定期734便として02時06分(協定世界時をいう。以下同じ。)バンコク国際空港を離陸し、ホンコン国際空港に向けて飛行したが、途中ホンコン国際空港の南西約65キロメートルの上空で乱気流に遭遇した。

機長によれば経過は次のとおりであった。

バンコク国際空港を出発するに先立って日本航空(株)バンコク空港所フライト・オペレーション・ルームで受けた気象ブリーフィングによれば、気象状況は良好で飛行に支障がないことを確認した。

同機は、02時06分バンコク国際空港を離陸し、巡航高度である29,000フィート(フライト・レベル290)へ上昇途中の高度10,000フィートを過ぎたころシートベルト・サインを消灯した。

その後、同機は安定した飛行を続け04時00分ごろホンコン国際空港へ進入するため高度12,000フィートへ降下を開始した。04時07分ごろ高度16,000フィートを通過するころ前方に積雲を視認した機長は、シートベルト・サインを点灯し、これに従って客室乗務員はシートベルト着用の機内アナウンスを行った。機長は積雲を避けながら進入していたが、高度12,000フィートまで降下した04時10分ごろ1～2秒間乱気流に遭遇した。その際、機体後部の化粧室から自分の座席に戻る途中であった乗客が、左後方のL-4ドア付近の通路で転倒し、足首を痛めた様子であったので、客室乗務員が近くの座席で患部を冷やすなどの応急処置を行った。

同機は、04時23分ホンコン国際空港に着陸し、負傷者は同空港内の診療所で診療を受けた後、ホンコン市内の病院に収容され、レントゲンによる精密検査の結果左足骨折と診断された。

## 2.2 人の死亡、行方不明及び負傷

乗客1名が重傷を負った。

## 2.3 航空機の損壊に関する情報

なし

## 2.4 乗組員に関する情報

機長 男性 41歳

定期運送用操縦士技能証明書	第3043号	昭和61年8月11日
限定事項		
ダグラス式 DC-8型		昭和52年3月31日
ダグラス式 DC-10型		昭和57年1月8日
第一種航空身体検査証明書		第15174058号
有効期限		平成5年3月4日
総飛行時間		5,986時間51分
同型式機による飛行時間		4,634時間29分
最近30日間の飛行時間		42時間59分
バンコク～ホンコン間 機長路線資格		平成3年5月31日 (取得) 平成4年8月2日 (最近の更新)

## 2.5 気象に関する情報

当日は、ホンコン付近で積雲が観測されているが、地上及び上層天気図からはバンコク～ホンコン間に特に問題となる気象状況は認められない。(付図1、2及び3参照)

## 2.6 飛行記録装置及び操縦室用音声記録装置に関する情報

同機には、デジタル式飛行記録装置(以下「DFDR」という。)及び操縦室用音声記録装置(以下「CVR」という。)が装備されていた。

CVRについては、乱気流に遭遇した後、航空機の電源が切られるまでの時間が30分を超えたため、事故当時の記録は消滅していたが、DFDRにはすべてのパラメータが良好に記録されていた。

DFDR記録のうち、関係あるパラメータ記録を付図4に示す。

## 2.7 その他必要な事項

同機は、着陸後整備士により所定の点検を受けたが、異常は発見されなかった。

# 3 事実を認定した理由

## 3.1 解析

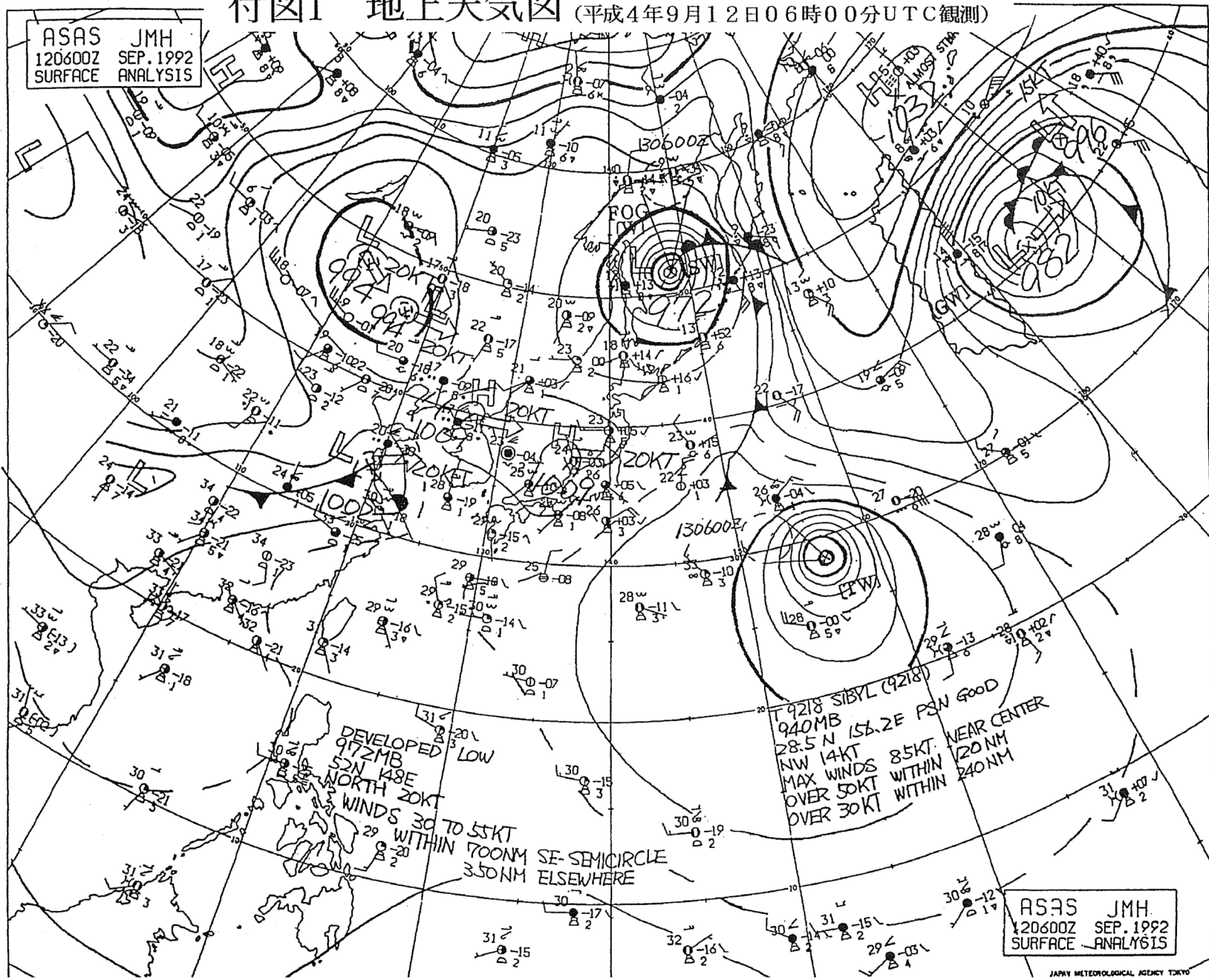
3.1.1 機長は、ホンコン国際空港に着陸するため高度29,000フィート（フライト・レベル290）から高度12,000フィートに降下中、高度16,000フィートを通過中の04時07分ごろ前方に積雲を視認したため、シートベルト・サインを点灯し、これに従って客室乗務員はシートベルト着用の機内アナウンスを行った。

3.1.2 DFDRには、同機が高度29,000フィートから12,000フィートに降下し、水平飛行に移った直後の04時10分45秒から約10秒間にプラス1.8Gからプラス0.5Gまで変動する垂直加速度が記録されている。このこと及び機長の口述から、同機が高度12,000フィートで飛行中、乱気流に遭遇して機体が揺れ、このため機体後部の化粧室から自分の座席に戻る途中であった乗客1名が通路で転倒し、負傷したものと認められる。

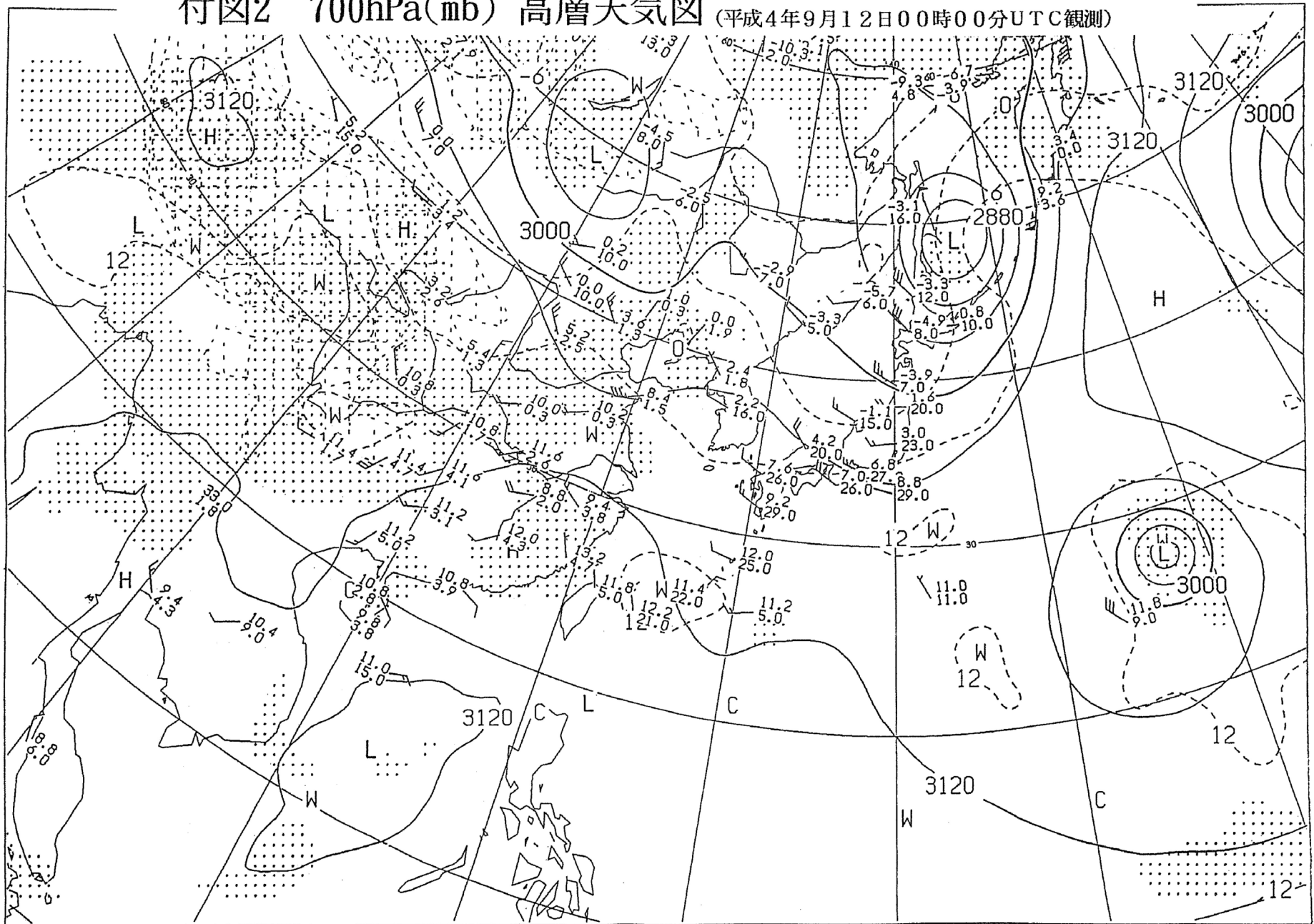
# 4 原因

本事故は、同機が高度12,000フィートで飛行中、乱気流に遭遇したことによるものと認められる。

付図1 地上天気図 (平成4年9月12日06時00分UTC観測)



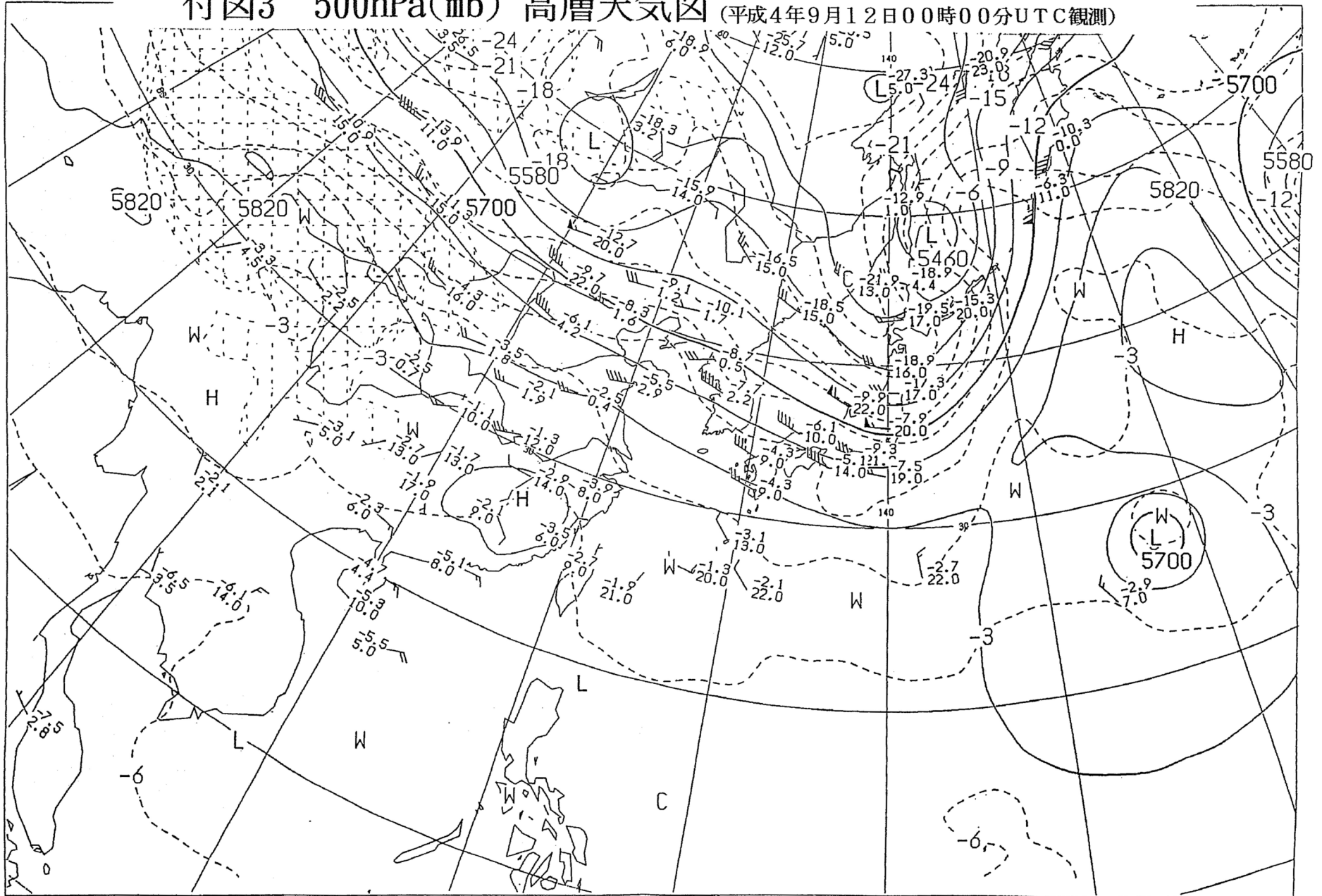
付図2 700hPa(mb) 高層天気図 (平成4年9月12日00時00分UTC観測)



- 9 -

AUPQ70 120000Z SEP 1992 HEIGHT(M). TEMP(C). WET AREA::(T-TD<3 C)

付図3 500hPa(mb) 高層天気図 (平成4年9月12日00時00分UTC観測)



AUPQ50 120000Z SEP 1992 HEIGHT(M). TEMP(C)

# 付図4 D F D R記録

