

1985年8月12日発生

着陸事故の不適切な修理が招いた最悪の結末 日航ジャンボ機墜落事故

日本航空 ボーイング747SR-46 JA8119

時事



高度約2万4,000フィートで発生 垂直尾翼の構造破壊

東京国際空港発大阪国際空港行きの国内線定期旅客便123便が、離陸から約12分後に、トラブル発生により引き返したい旨を連絡。その後約30分にわたって地上との交信は確保され続けたが、機長からは操縦不能状態にある旨の連絡が続き、最終的に群馬県上野村の御巣鷹山の尾根に衝突して墜落した。

事故調査報告書では、事故機が1978年6月2日に大阪国際空港で起こした着陸時の事故で損傷した後部圧力隔壁の修理に際し、ボーイングが行なった処置が不適切で、運輸省、日本航空ともにそれを見逃して運航を続けた結果、飛行中に後部圧力隔壁の破壊が起きて急減圧が発生、噴出した空気の一部が垂直尾翼に入り込んで構造破壊を招き、垂直尾翼の一部と方向舵を失わせたことが操縦不能を引き起こしたとされた。

後部圧力隔壁に破壊が起きたときの飛

行高度は約23,900ft、飛行速度は約300ktで巡航飛行開始の直前にあり、機内はほぼ最大差圧で与圧されていた。急減圧の結果機内では酸素マスクが自動的に落下して着用が促されたが、操縦室乗員の3人が着用した痕跡はなかった。

油圧喪失により操縦不能 破壊の発生メカニズムに異論も

垂直尾翼と後部胴体上部に大きな損傷を負ったことで、作動油圧が大幅に低下し、補助翼と昇降舵がほぼ効かなくなり、また昇降舵が失われたことで、激しいダッチロール状態に入っていたとされている。エンジンも含めて、機体の残骸の多くは墜落現場で回収されたが、垂直尾翼

神奈川県城ヶ島沖で漁船が発見、回収した日航機の垂直尾翼の一部。(1985年8月14日、横浜港新港ふ頭)

の多くは相模湾とその周辺に落下したと考えられた。しかしそれらについては回収が行なわれなかったことから解析が不十分として、ミサイルによる撃墜という荒唐無稽なものも論外にしても、最終報告書に異を唱える向きもある。

夏休みやお盆近くの時期だったことから機内はほぼ満席で、事故機には15人の乗員に加えて509人の乗客の計524人が乗っており、このうち乗員全員と乗客505人の計520人が死亡した。

時事

