

正 誤 表

頁	行	誤	正
233005	11	有効期限	有効期間
209007	14~15	32,00フィート	32,000フィート
209013	15~16	ステンスチール	ステンレスチール
209014	30	15分35分	15時35分
209016	14~15	確認でないまま	確認できないまま

ジャパンレンタルプレーン株式会社所属  
富士重工式FA-200-160型JA3568  
に関する航空事故報告書

昭和54年8月30日

航空事故調査委員会議決(空委第43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

ジャパンレンタルプレーン株式会社所属富士重工式FA-200-160型JA3568は、昭和53年8月3日、機長及び同乗者3名がとう乗して、佐渡空港を13時17分に離陸し、群馬県太田場外離着陸場に向け飛行中、15時26分ごろ消息を絶ち行方不明となった。

当該機は、昭和53年8月17日、女峰山の中腹(栃木県日光市大字日光字野州原第1-246番地の国有林、標高約1,550メートル)で発見されたが、機体は大破し、とう乗者は全員死亡していた。火災は発生していなかった。

### 1.2 航空事故調査の概要

昭和53年8月17日～20日 現場調査

昭和53年8月23日 太田場外離着陸場調査

昭和53年8月29日～31日 新潟及び佐渡空港調査

昭和53年10月20日～12月20日 計器等の分解調査

昭和54年2月21日～3月24日 株式会社諏訪精工舎において腕時計の分解調査

209002

### 1.3 原因関係者からの意見聴取

原因関係者死亡

**209003**

## 2 認定した事実

### 2.1 飛行の経過

J A 3 5 6 8 は、昭和 5 3 年 8 月 2 日、機長及び同乗者 3 名がとう乗し、太田場外離着陸場（以下「太田飛行場」という。）を 0 8 時 3 0 分に離陸し、佐渡空港に 1 0 時 1 0 分に到着した。

事故当日の 8 月 3 日、機長は、相川測候所佐渡空港出張所において 1 2 時 1 5 分ごろから約 2 0 分間、気象に関するブリーフィングを受けた。

機長は、1 2 時 4 0 分ごろ、佐渡空港から直通電話を使用して新潟空港事務所に有視界飛行方式による飛行計画を通報した。十日町、矢木沢、前橋経由で、太田飛行場までの所要時間は 2 時間 2 5 分、とう載燃料の持久時間は 5 時間 2 0 分であった。

同機は、右前席に機長、左前席に同乗者 A、後席に同乗者 B 及び C がとう乗し、佐渡空港を 1 3 時 1 7 分に離陸した。

同機は、太田飛行場にアマチュア無線機で、1 4 時 4 0 分ごろ十日町上空、1 5 時 0 5 分ごろ谷川上空、1 5 時 2 5 分ごろ矢木沢付近上空及び 1 5 時 2 6 分ごろ赤城山の裏側上空を飛行している旨、それぞれ報告をしたのち連絡を断った。

当該機は、同年 8 月 1 7 日女峰山の中腹（栃木県日光市大字日光宇野州原第 1 - 2 4 6 番地の国有林）で発見された。

### 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	1	3	0
重 傷	0	0	0
軽 傷	0	0	0
な し	0	0	

機 長 後頭骨、顔面骨及び脊椎損傷

同乗者 A 頭蓋骨、顔面及び脊椎損傷

同乗者 B 眼窩上縁より下部骨折、脊縁骨折

209004

同乗者 C 頭部粉碎

### 2.3 航空機の損壊の程度

大 破

### 2.4 航空機以外の物件の損壊

樹木 10 数本を折損した。

### 2.5 乗組員に関する情報

機長 昭和 6 年 1 月 1 日生

自家用操縦士技能証明書 第 1 9 2 4 号

昭和 4 1 年 5 月 4 日 取得

限定事項 飛行機陸上単発

第 3 種身体検査証明書 第 3 2 0 1 0 0 1 7 号

有効期限 昭和 5 3 年 1 0 月 1 0 日

総飛行時間 1, 2 0 6 時間 3 7 分

最近 3 0 日間の飛行時間 1 時間 5 2 分

### 2.6 航空機に関する情報

#### 航空機

型式 富士重工式 F A - 2 0 0 - 1 6 0 型

製造年月日 昭和 4 5 年 1 1 月 2 1 日

製造番号 F A - 2 0 0 - 1 0 3

耐空証明書番号 第東 5 2 - 2 3 8 号

有効期限 昭和 5 3 年 8 月 1 5 日

総飛行時間 2, 8 5 4 時間 5 0 分

#### エンジン

型式 ライカミング式 O - 3 2 0 - D 2 A 型

製造番号 L - 6 9 1 6 - 3 9 A

製造年月日 昭和 4 9 年 4 月 2 5 日

総使用時間 9 6 6 時間 4 1 分

**209005**

事故発生時の推定重量は、1,000.9 Kg、推定重心位置は、2.561 mと推定され、いずれも許容範囲内にあったものと推定される。

## 2.7 気象に関する情報

2.7.1 事故当日の東京航空地方気象台による一般天気概況は次のとおりであった。

台風7808号崩れの低気圧が衰弱しながらやや早い速度で日本海を北上していた。この低気圧は、同日15時には990ミリバールで、能登半島の西北西約300キロメートルの海上にあって、毎時40キロメートルの速度で北東に進み、中心からのびる寒冷前線は朝鮮海峡に達していた。関東から北陸にかけての地方は、この低気圧の前面に入り雲の多い状態が朝からつづき、昼ごろからは、所々にわか雨が降り出した。

2.7.2 機長が佐渡空港出発前に相川測候所佐渡空港出張所からブリーフィングを受けたうち主なものは次のとおりである。

(1) 次表に示す新潟空港、宇都宮飛行場、東京国際空港の定時航空実況気象通報及び前橋の地上実況気象通報

観測場所	新潟空港	宇都宮飛行場	東京国際空港	前橋	
観測時間	12時00分	12時00分	12時00分	09時00分	
観測	風向(度)	140	180	210	110
	風速(ノット)	15	18+29	21+32	12
	視程(キロメートル)	10+	10	10+	15
測	天気			しゅう雨	
	雲量	1/8	5/8	7/8	6/8
	雲形	積雲	積雲	積雲	並又は雄大積雲
	雲高(フィート)	3,000	2,000	2,000	不明
諸	雲量	4/8	3/8		
	雲形	層積雲	絹雲		
	雲高(フィート)	6,000	25,000		
元	雲量	7/8			
	雲形	高積雲			
	雲高(フィート)	10,000			
	気温(度C)	35	33	30	30
露点温度(度C)	24	25	25	24	
高度計規正值(インチ)	29.40	29.59	29.60	29.54	

209006

(2) 宇都宮飛行場及び東京国際空港の予報

宇都宮飛行場 12時00分から21時00分までの予報

13時00分から16時00分までの断続的な変化

視程6キロメートル砂じんあらし

東京国際空港 12時00分から18時00分までの予報

12時00分から17時00分までの一時的な変化

風向200度、風速27ノット、最大37ノット、視程5キロメー

トル、しゅう雨、雲量 $\frac{7}{8}$ 積雲、雲高1,000フィート、雲量 $\frac{1}{8}$

積乱雲、雲高2,000フィート

(3) 国内悪天予想図

国内悪天予想図は図で呈示されるが、関連部分を要約すると、およそ次のとおりである。

15時00分の予想は、東北地方を除く本州全般に、積雲が $\frac{5}{8}$ ～ $\frac{7}{8}$ で、積乱雲及び雷雨が散在している。雲中において並の乱気流が2,000フィートから32,000フィートまであり、また雲中において並の航空機着氷状態が17,000フィートから30,000フィートまで存在する。

(4) 強風警報

09時00分現在、台風7808号が中心気圧988ミリバールで北緯37度、東経133.2度の日本海にあり北北東に22ノットで進んでいる。

2.7.3 15時00分の地上天気図は、付図1のとおりである。

2.7.4 新潟空港、宇都宮飛行場、前橋、日光測候所及び十日町の当該事故関連時間帯の気象観測値は次のとおりである。

209007

観測場所		新潟空港			宇都宮飛行場			前橋
観測時間		14時	15時	16時	14時	15時	16時	15時
観測諸元	風向(度)	140	140	200	180	170	180	110
	風速(ノット)	13	14	13	20/36	17/27	17/23	10
	視程(キロメートル)	10+	10+	10+	10+	10+	10+	15
	雲量	1/8	1/8	1/8	4/8	2/8	3/8	7/8
	雲形	積雲	積雲	積雲	積雲	積雲	積雲	並又は雄大積雲
	雲高(フィート)	4,000	4,000	4,000	2,000	2,500	2,500	不明
	雲量	3/8	3/8	7/8	3/8	5/8		
	雲形	層積雲	層積雲	層積雲	高積雲	高積雲		
	雲高(フィート)	6,000	6,000	6,000	13,000	13,000		
	雲量	5/8	5/8		5/8	5/8	5/8	
雲形	高積雲	高積雲		絹雲	絹雲	絹雲		
雲高(フィート)	10,000	10,000		25,000	25,000	25,000		
気温(度C)	38	38	38	33	33	32	34	
露点温度(度C)	24	24	22	25	25	25	24	
高度計規正值(インチ)	29.94	29.94	29.95	29.57	29.55	29.56	29.47	

(注) 宇都宮飛行場(標高102メートル)は事故現場の南東約4.2キロメートルに位置している。

観測場所		日光測候所	
観測時間		09時00分	15時00分
観測諸元	風向	西	西南西
	風速(メートル/秒)	2.7	2.8
	視程(キロメートル)	1.5	1.0
	天気	雨	くもり
	雲量	1.0	1.0
	雲形	積雲	積雲
	雲高	400メートル(約1,300フィート)	200メートル(約700フィート)
	気温(度C)	20.7	21.8
	湿度(%)	90	84

01時30分~10時30分、14時10分~14時25分、15時05分~16時30分、小雨。

(注) 日光測候所(標高1,291.9メートル—約4,200フィート)は事故現場の南西約6キロメートルに位置している。

209008



観測場所		十日町地域消防本部			
観測時間		09時00分	12時00分	15時00分	18時00分
観測諸元	風向	南	南	南	南
	風速(メートル/秒)	5	4	5	3
	天気	晴	くもり	晴	晴
	気温(度C)	35	36	37	33
	湿度(%)	52	51	46	55

2.7.5 事故当日の該当地域付近を飛行した操縦士による気象情報は次のとおりである。

(1) 事故当日、新潟空港を10時02分に離陸し、今市を経て調布飛行場へ向ったセスナ式185型(とう乗者2名、真対気速度110ノット、260馬力、6人までとう乗可能)が館岩と今市を結ぶ線上の男体山・女峰山の東側を11時00分ごろ高度11,500フィートから13,500フィートに上昇しながら通過したとき、進行方向右側の男体山一体は約14,000フィートまで雲におおわれて見えず、左側の高原山も約12,000フィートの雲があり、この中間の谷間が比較的雲が低く、約9,500フィートであったので降下したところ、下降気流が激しく雲中にまきこまれる危険が生じたのでパワーアップして左旋回の後、下降気流より逃れたと口述している。

(2) 事故当日、仙台から高度約8,500フィートで調布飛行場に向った双発飛行機が、大子と下館を結ぶ航路上において16時00分ごろ、宇都宮の東から上越方面を眺めたところ、桐生付近から積雲が多く北にだんだん発達し、男体山付近では上方13,000～15,000フィートに達していたようであり、また、宇都宮及び今市付近は見えだが山岳部分は雲で見えなかったと口述している。

2.7.6 気象庁の気象資料を総合すると、予定飛行経路上の高度8,000フィート及び10,000フィートにおける風向は南西、風速はそれぞれ約45ノット及び約50ノットと推定された。

## 2.8 航空機及びその部品の損壊に関する情報

### 左主翼

胴体取付部から離脱し、先端部分が大破していた。左主翼燃料タンクは破損し、燃料は残存していなかった。左主翼脚は脱落していた。

## 右主翼

先端部分は破損していたが、右主翼燃料タンクには燃料が残存していた。

## 胴体

座席部分は大破し、後方部分は左側へ折れ曲っていた。燃料切換弁は右タンク位置にあった。

## プロペラ

取付けボルトが破断してエンジンから離脱し、2枚のブレードは後方へ大きく曲り、そのうち1枚のブレード先端は破断していた。

## エンジン

マウントから離脱し、オイルサンプは破損し、気化器は分離し、滑油の大部分は流失していた。

## 計器等

速度計、水平儀、定針儀、旋回傾斜計及びADFが計器板から離脱していた。時計は発見できなかった。

## 2.9 航空保安施設に関する情報

事故当日、大子NDB、日光NDB、熊谷NDB及び新潟NDBは正常に運用されていた。

## 2.10 通信に関する情報

同機が佐渡空港を離陸した後の新潟タワーとの交信は、管制交信テープによれば、別表1のとおりであり、すべて機長が行っていた。

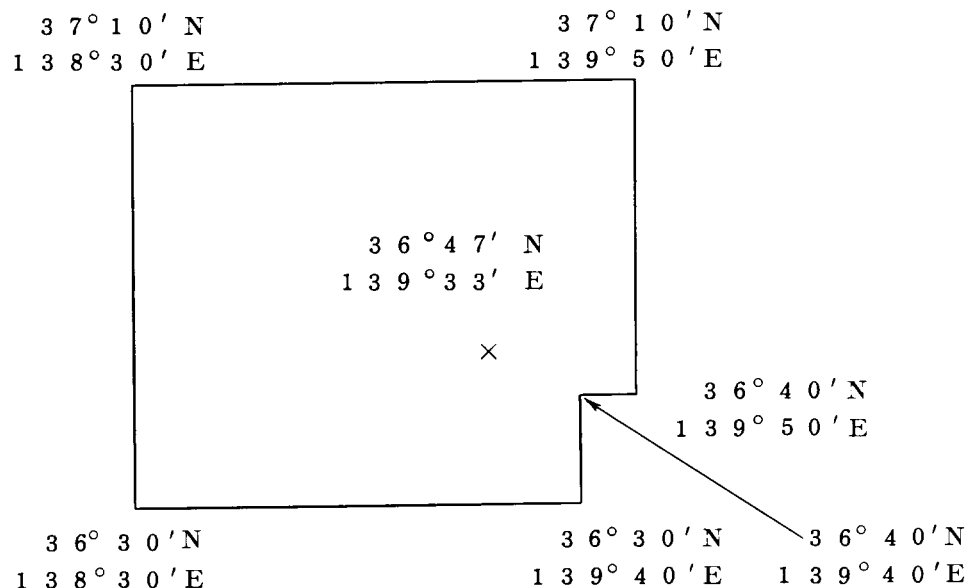
また、同機が十日町上空付近から、太田飛行場にあるアマチュア無線機を使用しての交信内容は、地上傍受者の記憶によれば、おおむね別表2のとおりであり、交信はすべて機長が行っていた。

## 2.11 人の生存、死亡又は負傷に関係のある捜索、救難及び避難等に関する情報

当該機が目的地に未着であるとの情報を受けた東京航空局東京空港事務所は、直ちに捜索救難業務を開始した(8月3日17時25分)。

8月4日早朝から11日まで、航空機による捜索範囲は次のとおりであった。

**209010**



(注) × : 事故現場

これに従事した航空機は次のとおりであった。

航空自衛隊機 MU2及びバトル 延28機

陸上自衛隊機 OH6及びL-19 延23機

民間機 FA-200その他 延6機

また、前記期間内に、群馬県警察本部を中心に消防関係者及び一般人も参加し地上捜索が行われた。

栃木県警察本部においては、各警察署及び駐在所を通じ、不審な情報があれば当該機の遭難と関連して情報収集に当たることを指示していた。

同機は、8月11日の夕方になっても発見されず、航空機による捜索は同日をもって終了したが、情報収集活動は引続き行われた。

同機は、8月17日、女峰山の中腹付近で鹿の生態調査のためキャンプ中の東京農工大学学生によって発見され(発見場所 — 北緯36度47分、東経139度33分)、直ちに日光警察署に通報された。

## 2.12 事実を認定するための試験及び研究

### 2.12.1 エンジン

事故現場において点火栓7本(1本は抜取り不能)を抜取って調査を行い、エンジンの燃焼状態は良好であったものと認められた。

**209011**

## 2. 12. 2 気 化 器

スロットルレバー及びバタフライは全開位置、ミックスタレバーはフルリッチ位置、キャブヒートバタフライはCOLD位置にあった。分解調査したところ、機能に異常はなかった。

## 2. 12. 3 速 度 計

事故現場における指針は、176 MPH位置にあったが、分解したところ、指針用ピニオンギヤとセクタの噛み合わせは外れており、セクタは0 MPHのストップ位置にあった。文字板の199～210 MPH位置に指針が当たると認められる傷があった。セクタ側面には最大振幅位置(200 MPH以上)及び約120 MPH付近に相当する歯の位置に傷が認められた。

## 2. 12. 4 高 度 計

事故現場における指針は5,045フィート、QNHは29.21にセットされていた。分解したところ、長針及びQNHセクタノブに連結されているギヤは外れる寸前であり、3個の空ごうは脱落していた。指針軸ピニオンギヤとセクタは分離していた。

## 2. 12. 5 旋回傾斜計

ジャイロ本体と指針部分とは分離し、指針は変形していた。ジャイロフレームは変形及び亀裂を生じ、外側ケースはジャイロを最大左傾斜位置(ジャイロはストップ位置)で拘束していた。

## 2. 12. 6 水 平 儀

全体に破損がはげしく、ホライゾンバーは機首下げ姿勢位置で変形していた。

## 2. 12. 7 真 空 計

指針は脱落していたが、文字板の4.2 PSI(正常範囲3.8～4.2 PSI)位置に明瞭な指針の当り傷が認められた。

## 2. 12. 8 その他の計器

昇降計、定針儀、シリンダ温度計、エンジン回転計、燃料油量計(左右各1個)、燃料圧力計、油温計、油圧計及び電流計には、特記事項は認められなかった。

## 2. 12. 9 A D F

とう載されていたキングKR-80型ADFは、事故による損傷のため作動不能であった。この計器指示は240又は700 KHz、周波数帯スイッチはHIバンド(同調範囲540～1,600 KHz)、音量最小位置にあった。バリコン同調位置はほぼ240又は700 KHz位置にあった。周波数帯スイッチは破損し、スイッチ軸は曲っていた。計器板照明電球のうちの1個はフィラメントが延びていた。

**209012**

なお、本 A D F の電源スイッチ、音量調整用可変抵抗、電源ヒューズ及び計器板照明電球 1 個は、別の正規でない部品を使用し、改造を行ってあった。

#### 2. 12. 10 アマチュア無線器

とう載されていた井上通信器 I C - 2 0 0 型無線機は、事故による損傷により作動不能であった。この無線機の電源スイッチは O N 、送信出力は L O W 、音量調節は中間位置、感度調節は多少ひらき気味であった。文字板の同調周波数は 1 4 4 . 2 2 又は 1 4 5 . 2 2 M H z であった。0.1 M H z ダイアル目盛板は割れていた。同調周波数目盛板の照明電球は 1 4 4 M H z 、 0.1 M H z 及び 0.01 M H z 目盛の電球のフィラメントが伸びていた。

#### 2. 12. 11 衝突防止灯及び航空灯

衝突防止灯の 2 個の電球及び白色航空灯（尾部）のフィラメントは点灯していない状態で破断したものと認められる。

#### 2. 12. 12 マグネットスイッチ

切りかえスイッチは B O T H 位置にあり、キーは変形していた。

#### 2. 12. 13 とう乗者の腕時計

事故現場から発見されたとう乗者の腕時計（セイコーファイブアクタス 2 3 石、防水ステンレスチール側）を株式会社諏訪精工舎において調査を実施した。この時計は、6 日金曜日午後 3 時 3 4 分 3 5 秒を示して停止していた。この時計の停止した原因は、三番上ホゾ側（文字板上姿勢では下側）の組み合わせ軸受バネが変形し、受石がずれ、三番車の軸方向のガタが大きくなり、穴石と三番車上ホゾ肩部が接触したことによるものであると認められた。この理由は、この時計の耐衝撃性を上まわる大きな衝撃が加わったためであると認められる。

#### 2. 12. 14 残 燃 料

同機の右主翼燃料タンクには燃料が残存しており、その容量を計測できなかったが、燃料タンクの姿勢及び給油口に対する燃料液面から、28 リットル（7.5 U S ガロン）以上の燃料が残存していたものと推定される。

#### 2. 13 その他必要な事項

同乗者 A（昭和 1 6 年 1 0 月 2 2 日生）は、操縦練習許可書東第 1 2 0 5 号を有しており、その有効期限は、昭和 5 3 年 1 1 月 1 4 日であった。

総飛行時間は、6 6 時間 3 0 分であり、最近 3 0 日間の飛行時間は、1 時間 0 8 分であった。

**209013**

### 3 事実を認定した理由

#### 3.1 解析

3.1.1 機長は、自家用操縦士の資格を有し、所定の身体検査に合格していた。また、同乗者Aは、有効な操縦練習許可書を所有していた。

3.1.2 機長の身体状態は、事故原因に直接関連がなかったものと推定される。

3.1.3 事故現場で発見された同機のとう乗者の遺体の位置から、座席配置は出発時と変わっていなかったものと認められる。

3.1.4 JA3568は、有効な耐空証明を有し、有視界飛行方式による運用を認められ、所定の整備及び点検が行われていた。

3.1.5 同機の調査結果からは、事故発生前、機体、エンジン等に欠陥や故障が存在したことを示す事実は発見されず、同機は正常であったものと推定される。

3.1.6 同機の右タンクには28リットル以上の燃料が残存しており、燃料切換え弁は右タンク位置にあったことから、燃料欠亡により墜落したものではないと認められる。

3.1.7 同機にとう載されていたADFは、計器飛行に使用することを認められている形式のものではなく、正規でない部品を使って1部が改造されていた。その部品は、機能に直接大きい影響を与えるものではないが、ADFの損傷がはげしいため試験により確定はできなかった。

3.1.8 事故発生時、ADFは、照明電球のフィラメントの状態から、受信状態であったものと認められる。

3.1.9 同機のADFは、バンド切換えスイッチが破損していること並びに同機の飛行計画経路上のNDB及び放送局の周波数から、同機は240KHzの熊谷NDBに同調していたものと推定される。

3.1.10 同機にとう載されていたアマチュア無線機は、周波数目盛板照明電球の状態からは144.22MHzにセットされ、送受信が可能な状態であったが、太田飛行場とは144.02MHzで交信していたこと及び文字板が損傷を受けていることから、機長は144.02MHzにセットしていたものと推定される。

3.1.11 事故現場から発見された2.12.13の腕時計は、事故の衝撃により停止したものと認められる。日付及び曜日が事故当日と一致しないのは、大きな衝撃力により“飛び”が発生したためと推定される。

この腕時計により、事故発生時刻は15分35分ごろと推定される。

**209014**

3. 1. 12 アマチュア無線機による機長からの最後の送信は、15時26分ごろであり、同機の着陸予定時刻を過ぎた15時40分ごろから燃料が枯渇する予定時間の18時40分ごろまでの太田飛行場からの呼出しに対する応答はなかった。
3. 1. 13 事故当日は、台風7808号崩れの低気圧が日本海を北上し、関東から北陸にかけての地方は、この低気圧の前面に入り雲の多い状態が朝から続いていた。事故当日は、この低気圧の影響で関東地方には強い南風が吹いていた。また、事故当時の高度10,000フィート付近における風向、風速は、南西の風約50ノットと推定された。
3. 1. 14 同機が発見された地点に最も近い日光測候所（事故現場の南西約6キロメートル、標高1,292メートル—約4,200フィート）の15時00分の天候はくもり、雲量10、雲高200メートル（約700フィート）、15時05分から16時30分まで小雨が降っていた。
3. 1. 15 事故当日、11時00分及び16時00分頃、日光地域を飛行した航空機からの観測によれば、男体山付近一帯には雲頂13,000～15,000フィートに達する積雲があり、山岳部分は雲で見えなかった。
3. 1. 16 機長は、事故当日、相川測候所佐渡空港出張所において、予定飛行経路に近い各地の地上実況気象、地上天気図、国内悪天予想図及び強風警報についてのブリーフィングを受けた。
3. 1. 17 当時の風向、風速及び気象を勘案すると、同機は、十日町までは予定どおり航行していたものと推定される。（付図2参照）
3. 1. 18 十日町から川俣湖までの当時の所要時間は、当時の風向、風速から約25分と推算されるが、同機からの位置通報から判断すると、約45分を要していることから、その後同機は、有視界飛行状態を維持するため雲を避け迂回しながら飛行したものと推定され、同時に当時の南西の風約50ノットの強風をうけ、雲により地形を十分に確認できないまま、飛行計画のコース約40キロメートル東方の川俣湖付近に到達したものと推定され、川俣湖を矢木沢湖と誤認し太田飛行場へ連絡を行った後南下したものと考えられる。
3. 1. 19 事故当日の推定墜落時刻前後、男体山一帯は、雲頂13,000～15,000フィートに達する積雲におおわれ、山岳部分は視認できない状況であったものと推定され、南下するにつれ、同機は、雲中飛行の状態に陥ったものと推定される。
3. 1. 20 機長は、計器飛行方式による飛行を行った経験がなく、雲中において悪気流の影響をうけ航空機の姿勢保持が困難となり、事故現場へ90度に近い左傾斜姿勢で墜落したものと推定される。
3. 1. 21 同機は、地上に激突する直前に雑木に接触し、左主翼及び風防ガラスを破損した。

また、雑木の切断状態から、同機は、90度に近い左傾斜で雑木に接触し、約20度の角度で地上へ激突したものと認められる。

## 4 結 論

- (1) 機長は、自家用操縦士の資格を有し、所定の身体検査に合格していた。
- (2) 機長の身体状態は、事故原因に直接関連がなかったものと推定される。
- (3) JA3568は、有効な耐空証明を有し、所定の整備及び点検が行われていた。
- (4) 同機の調査結果からは、事故発生前、機体、エンジン等に欠陥や故障が存在したことを示す事実は発見されず、機体は正常であったものと推定される。
- (5) 事故発生の時刻は、15時35分ごろと推定される。
- (6) 事故当日は、台風7808号崩れの低気圧が日本海を北上し、関東から北陸にかけての地域はこの低気圧の前面に入り雲の多い状態が朝から続いていた。
- (7) 機長は、飛行に先立って気象情報を気象機関等から入手していた。
- (8) 同機は、十日町上空を通過した後、有視界飛行状態を維持するため、雲を避け迂回したものと推定され、同時に当日の南西の風約50ノットの強風をうけ雲により地形を十分に確認でないまま、飛行計画のコースの約40キロメートル東方に到達したものと推定される。
- (9) その後、機長は、15時26分ごろ無線通報後、南下したものと推定される。
- (10) 事故当時、男体山一帯は積雲におおわれていたものと推定され、同機は、南下するにつれて雲中飛行の状態に陥ったものと推定される。
- (11) 同機は、雲中において、悪気流の影響をうけ、姿勢保持が困難となり、墜落したものと推定される。

### 原 因

本事故は、有視界飛行方式で飛行中、雲中飛行となり、悪気流の影響をうけ、航空機の姿勢保持が困難となり墜落したものと推定される。

209016



別表 1

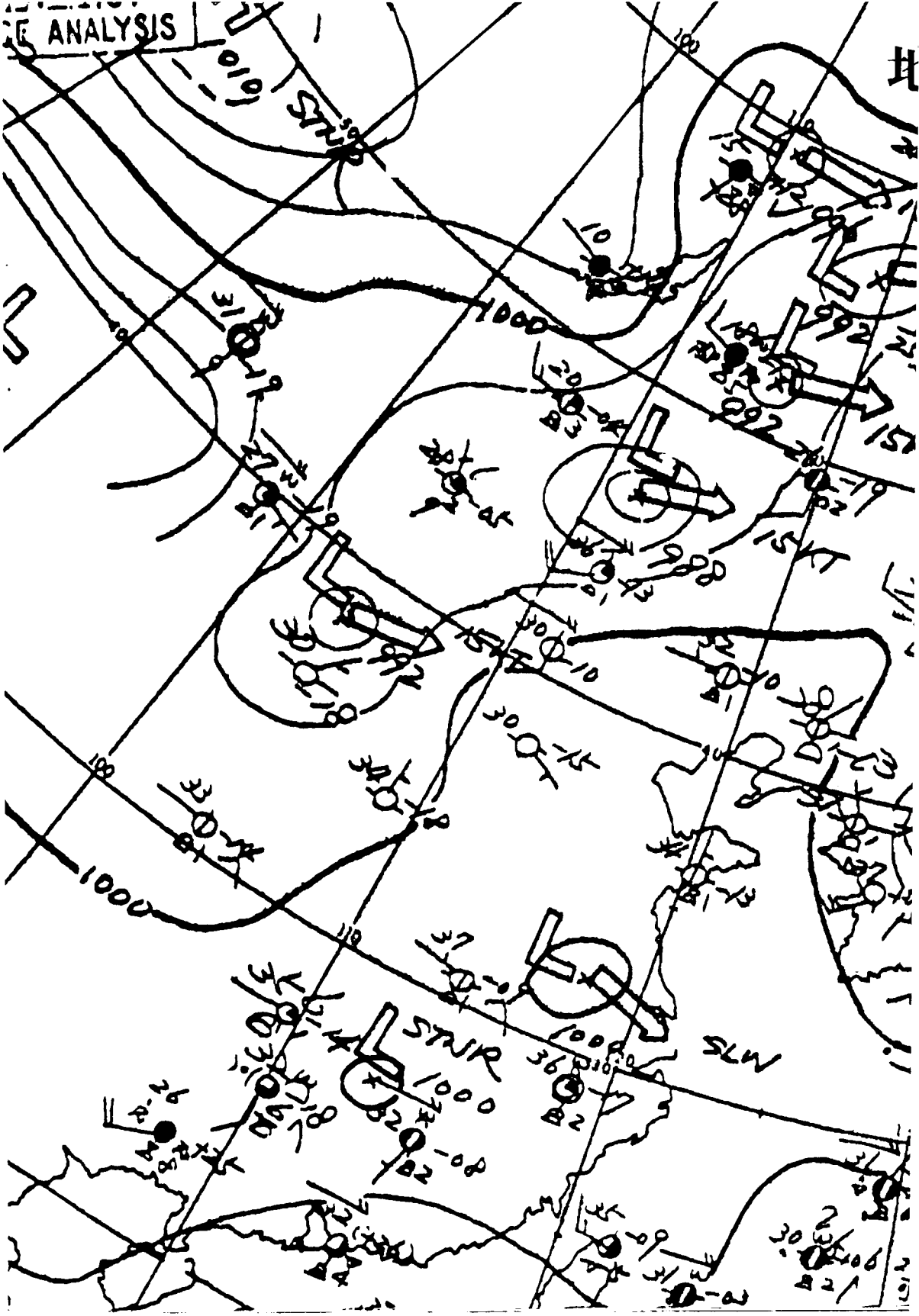
交 信 時 刻	交 信 者	交 信 内 容
1 3 時 2 4 分 4 3 秒	J A 3 5 6 8	ええ、新潟タワー、こちらは3 5 6 8 どうぞ。
	新 潟 タ ワ ー	3 5 6 8、新潟管制塔どうぞ。
	J A 3 5 6 8	3 5 6 8、デパーチャータイムを報告します。0 4 1 7 どうぞ。
	新 潟 タ ワ ー	はい了解。新潟QNH 2 9 3 8、現在位置どうぞ。
1 3 時 2 5 分 3 1 秒	J A 3 5 6 8	はい了解。
	新 潟 タ ワ ー	3 5 6 8、新潟。
	J A 3 5 6 8	こちら6 8 どうぞ。
	新 潟 タ ワ ー	現在位置と高度をどうぞ。
	J A 3 5 6 8	現在位置、姫崎上空、2,7 0 0です。どうぞ。
	新 潟 タ ワ ー	はい、了解。ええ、トラフィックです。ツウィンオッター、アプローチ佐渡、姫崎エステメートが2 9 分ないし3 0 分ごろです。太田のエステメートどうぞ。

別表 2

交 信 時 刻	交 信 者	交 信 内 容
1 4 時 4 0 分 ごろ	J A 3 5 6 8	十日町上空、高度1 0,3 0 0フィート。
1 5 時 0 5 分 ごろ	J A 3 5 6 8	谷川上空。
1 5 時 2 5 分 ごろ	J A 3 5 6 8	矢木沢が見える。
1 5 時 2 6 分 ごろ	J A 3 5 6 8	赤城の裏側にいる。前橋経由で帰る。1 5 時 4 0 分でフライトプランクローズをお願いします。

209017

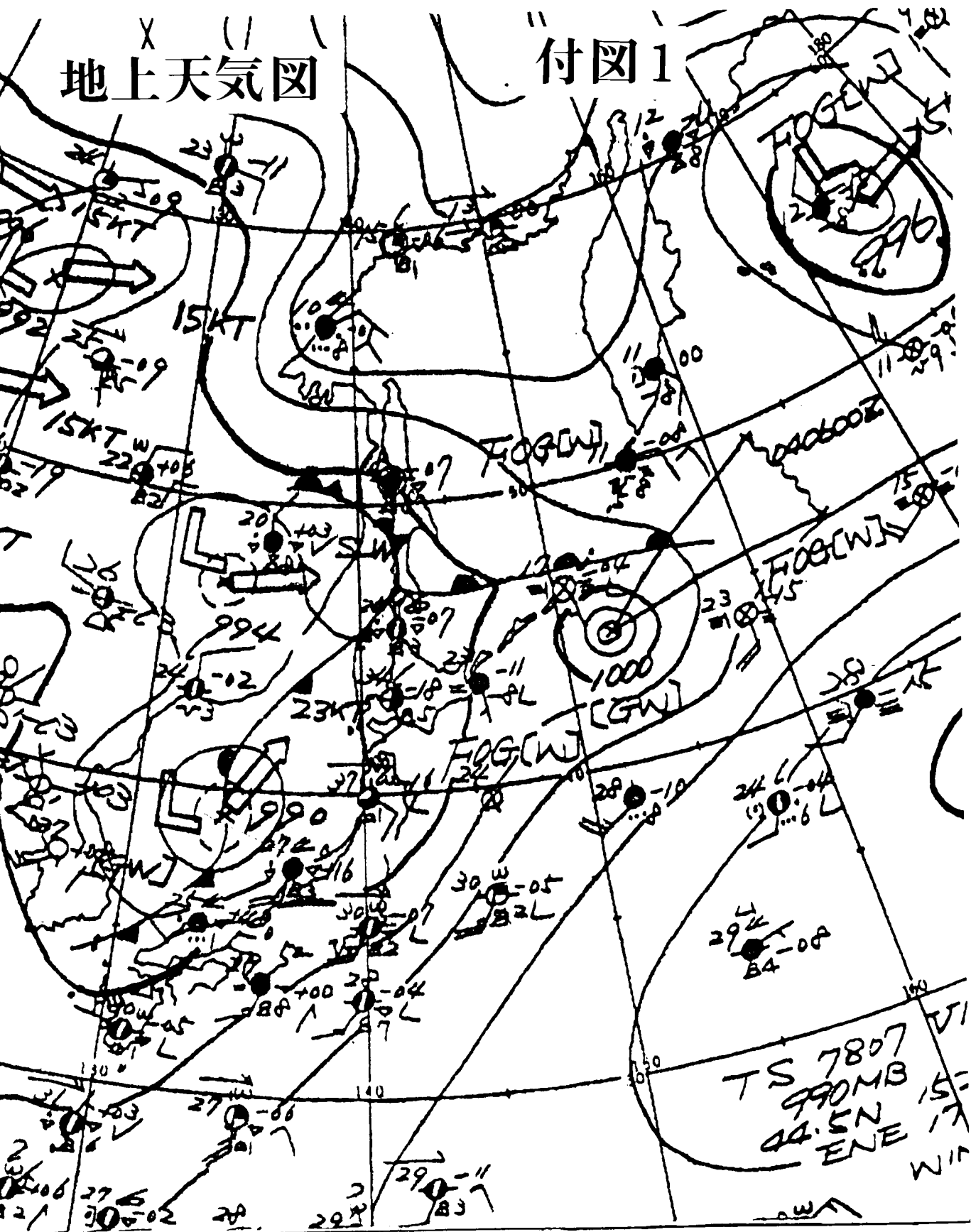
E ANALYSIS

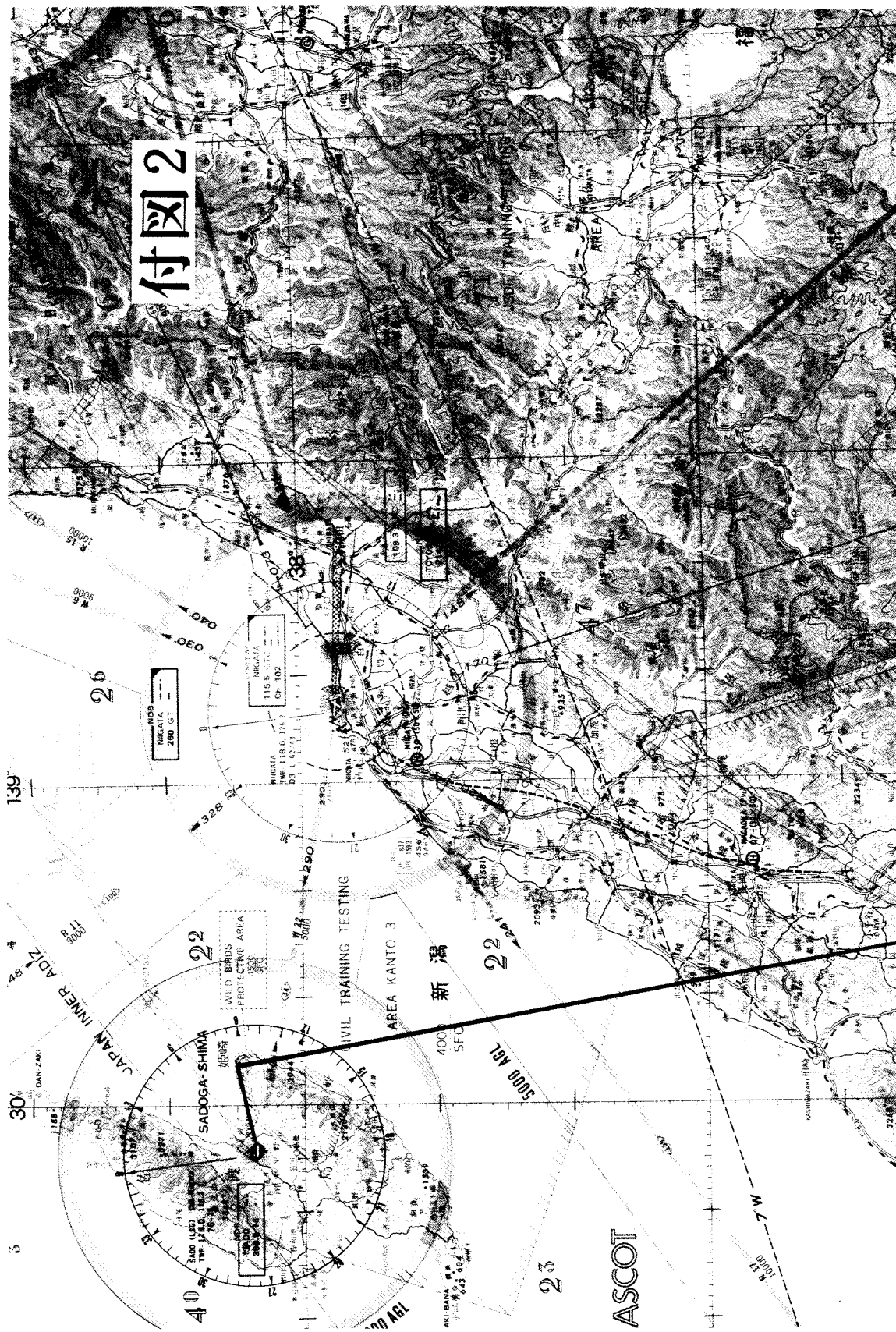


209018-1

# 地上天気図

# 付図1





付図2

209019-1

