

本田航空株式会社所属  
パイパー式PA-28-140型JA3777  
に関する航空事故報告書

昭和57年6月9日  
航空事故調査委員会議決（空委第11号）

委員長	八田桂三
委員	榎本善臣
委員	糸永吉運
委員	小一原正
委員	幸尾治朗

## 1 航空事故調査の経過

### 1.1 航空事故の概要

本田航空株式会社所属パイパー式PA-28-140型JA3777は、昭和55年11月27日15時40分ごろ、訓練のため、機長のみが搭乗し、埼玉県比企郡川島町の本田エアポートを離陸したが、予定着陸時刻を過ぎても帰投しなかった。

その後、同機に対する捜索が行われたが、同機は、昭和57年6月9日現在行方不明である。

### 1.2 航空事故調査の概要

昭和55年12月12日 事実調査

昭和56年8月19日 神奈川県丹沢山系に当該機発見との情報に基づき現場調査を行ったが、旧日本軍用機と判明した。

### 1.3 原因関係者からの意見聴取

原因関係者行方不明

**316001**

## 2 認定した事実

### 2.1 飛行の経過

J A 3 7 7 7 は、機長のみが搭乗し、飛行時間約 4 5 分の予定で局地飛行のため、本田エアポート滑走路 3 2 を 1 5 時 4 0 分ごろ離陸した。

その後 1 6 時 1 0 分ごろ、本田エアポートの通信係が、日没が近づいたので確認のため、社用無線で同機を呼び出したが応答はなかった。なお、確認のための呼び出し時以前の無線による交信は行われていなかった。

同機は、離陸後、搭載燃料の持久時間相当の 6 時間を経過しても消息がなく行方不明となった。

### 2.2 人の死亡、行方不明及び負傷

死 傷	搭 乗 者		そ の 他
	乗 組 員	そ の 他	
死亡又は行方不明	1	-	0
重 傷	0	-	0
軽 傷	0	-	0
な し	0	-	

### 2.3 乗組員に関する情報

機長 昭和 3 3 年 1 0 月 1 7 日生

自家用操縦士技能証明書（米国連邦航空局） 2 2 1 4 7 4

昭和 5 4 年 9 月取得

自家用操縦士技能証明書 第 8 6 7 7 号

昭和 5 5 年 1 月 7 日取得

限定事項 陸上単発

第 3 種航空身体検査証明書 第 3 1 6 5 2 9 6 4 号

有効期限 昭和 5 6 年 3 月 1 2 日

総飛行時間 7 0 時間 2 5 分（推定）

同型式機飛行時間 2 時間 5 7 分（推定）

本田フライングクラブ入会 昭和 5 5 年 3 月 2 7 月

**316002**

## 2.4 航空機に関する情報

### 2.4.1 航空機

型式 パイパー式PA-28-140型

製造年月日 昭和51年11月11日

製造番号 第28-7725097号

耐空証明書番号 第東55-375号

有効期限 昭和56年10月22日

総飛行時間 1,795時間56分

前回50時間点検(昭和55年11月14日)後の飛行時間 27時間02分

### 2.4.2 エンジン

型式 ライカミング式O-320-E3D型

製造年月日 昭和51年11月11日

製造番号 L-46582-27A

総使用時間 1,795時間56分

### 2.4.3 プロペラ

型式 センセニッヒ式74DM6-0-58型

製造年月日 昭和53年9月18日

製造番号 A46960

総使用時間 870時間02分

### 2.4.4 使用燃料及び潤滑油

燃料及び潤滑油は、航空用ガソリン80/87及びW80で、いずれも規格品であった。

### 2.4.5 重量及び重心位置

本田エアポートの離陸時の重量は、1,871ポンド、重心位置は、88.5インチと推算され、いずれも許容範囲(最大重量2,150ポンド、重心位置85.3~95.9インチ)内にあったものと認められる。

2.4.6 同機は、VHF通信装置のほか、航法装置としてADF、VOR及びATCトランスポンダを装備していた。

## 2.5 気象に関する情報

### 2.5.1 一般天気概況

北陸地方に中心を持つ高気圧が広く日本列島をおおっており、発達中の低気圧は、北海道のはるか東海上に進んでいた。一方、上海付近には低気圧があり、東に進んでおり、前線が南西諸島に伸びていた。北日本及び関東以西の所々で晴れていたほかは、全般に雲が広がってきていた。

2.5.2 百里、宇都宮、人間及び厚木各飛行場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。

**316003**

に伸びていた。北日本及び関東以西の所々で晴れていたほか、全般に雲が広がってきていた。

2.5.2 百里、宇都宮、入間及び厚木各飛行場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。

観測場所		百里飛行場					
観測時間		15時	16時	17時	18時	20時	22時
観	風向(度)	150	120	100	160	静穏	030
	風速(ノット)	3	5	3	2		2
測	視程(キロメートル)	10+	10+	10+	10+	10+	10+
	雲量	7/8	7/8	6/8	6/8	6/8	7/8
諸	雲形	高積雲	高積雲	高積雲	高積雲	高積雲	層積雲
	雲高(フィート)	14,000	14,000	15,000	17,000	18,000	4,000
元	雲量			7/8	6/8	7/8	7/8
	雲形			絹雲	絹雲	絹雲	高積雲
元	雲高(フィート)			25,000			18,000
	気温(度C)	13	11	10	9	8	8
元	露点温度(度C)	2	2	2	2	4	5
	QNH(インチ/水銀柱)	30.12	30.13	30.13	30.15	30.16	30.15

(注) 百里飛行場は、本田エアポートの東北東約8.3キロメートルに位置している。

観測場所		宇都宮飛行場				
観測時間		15時	16時	17時	18時	19時
観	風向(度)	150	220	静穏	静穏	静穏
	風速(ノット)	3	4			
測	視程(キロメートル)	10+	10+	10+	10+	10+
	雲量	1/8	1/8	6/8	7/8	1/8
諸	雲形	高積雲	高積雲	高積雲	高積雲	層積雲
	雲高(フィート)	10,000	10,000	12,000	12,000	4,000
元	雲量	6/8	5/8	7/8		7/8
	雲形	高積雲	高積雲	絹雲		高積雲
元	雲高(フィート)	13,000	12,000	24,000		10,000
	気温(度C)	15	14	12	12	11
元	露点温度(度C)	2	3	4	4	5
	QNH(インチ/水銀柱)	30.10	30.12	30.14	30.14	30.17

(注) 宇都宮飛行場は、本田エアポートの北北東約6.6キロメートルに位置している。

**316004**

観測場所		入間飛行場						
観測時間		15時	15時30分	16時	17時	18時	20時	22時
観測諸元	風向(度)	180	190	190	静穏	320	300	330
	風速(ノット)	5	5	4		3	6	6
	視程(キロメートル)	5煙霧	4.5煙霧	4.5煙霧	3.5煙霧	3.5煙霧	4煙霧	4.5煙霧
	雲量	6/8	6/8	7/8	7/8	7/8	7/8	7/8
	雲形	高積雲	高積雲	高積雲	高積雲	高積雲	高積雲	高積雲
	雲高(フィート)	15,000	12,000	12,000	12,000	12,000	12,000	10,000
	雲量	7/8	7/8					
	雲形	絹雲	高積雲					
	雲高(フィート)	23,000	15,000					
	気温(度C)	16		15	14	13	12	11
	露点温度(度C)	3		5	6	6	7	6
	QNH(インチ/水銀柱)	30.09		30.10	30.11	30.12	30.14	30.13
記事	南東-南西 視程4,000 メートル		南東-南西 視程4,000 メートル					

(注) 入間飛行場は、本田エアポートの南西約19キロメートルに位置している。

観測場所		厚木飛行場					
観測時間		15時	16時	17時	18時	20時	22時
観測諸元	風向(度)	190	170	170	変動	静穏	340
	風速(ノット)	9	5	4			3
	視程(キロメートル)	10	12	13	13	13	13
	雲量	2/8	6/8	3/8	5/8	3/8	4/8
	雲形	高積雲	高積雲	層積雲	高積雲	高積雲	層積雲
	雲高(フィート)	13,000	12,000	5,000	10,000	10,000	4,000
	雲量	4/8		6/8	6/8	5/8	6/8
	雲形	絹雲		高積雲	高積雲	高積雲	高積雲
	雲高(フィート)	20,000		10,000	17,000	15,000	10,000
	雲量						6/8
	雲形						高積雲
	雲高(フィート)						15,000
気温(度C)	18	16	15	14	14	14	
露点温度(度C)	6	7	8	8	8	7	
QNH(インチ/水銀柱)	30.12	30.12	30.12	30.13	30.14	30.13	

(注) 厚木飛行場は、本田エアポートの南約59キロメートルに位置している。

**316005**

2.5.3 15時40分から16時25分の間、本田エアポート周辺を飛行した操縦士の報告を総合すると、同時時間帯における同エアポート周辺の気象は、視程10キロメートル、雲量3/8～5/8高積雲雲高10,000～15,000フィートであった。

## 2.6 飛行場及び地上施設に関する情報

本田エアポートは、非公共用飛行場であり、滑走路14-32は、長さ600メートル、幅25メートルで、飛行場燈台、進入燈、滑走路燈等の飛行場燈火は設置されていない。

## 2.7 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

同機が予定着陸時刻（16時25分）を過ぎても本田エアポートに帰投しないので、東京航空局東京空港事務所は、関係各機関及び関係各飛行場に対し情報を求め、また、警察庁による同機の遭難に関する情報収集が行われたが、有効な情報は得られなかった。

11月28日から12月1日までの4日間に警察庁、防衛庁及び民間の航空機延べ32機が関東地方、静岡県及び山梨県を中心として（付図参照）、捜索活動に従事したが、同機は発見されなかった。

12月1日16時28分（日没）以降は、同機の捜索活動は打切られ、関係機関の通常業務による捜索に移行した。

# 3 事実を認定した理由

## 3.1 解 折

3.1.1 同機は、有効な耐空証明を有し、所定の整備が行われていた。また、整備記録等から、事故に関連があるとみられる事項を見出すことはできなかった。

3.1.2 同機が飛行した当時の本田エアポート付近及びその周辺飛行場の気象状況は、良好であった。

3.1.3 事故当日の日没は16時29分であり、それ以前16時10分ごろの本田エアポートからの呼びかけに対し機長からの応答がなかった。その後、同機は、予定着陸時刻を過ぎても帰投せず、捜索救難を行ったが、行方不明になったことにより事故の原因を明らかにすることはできなかった。

**316006**

## 4 結

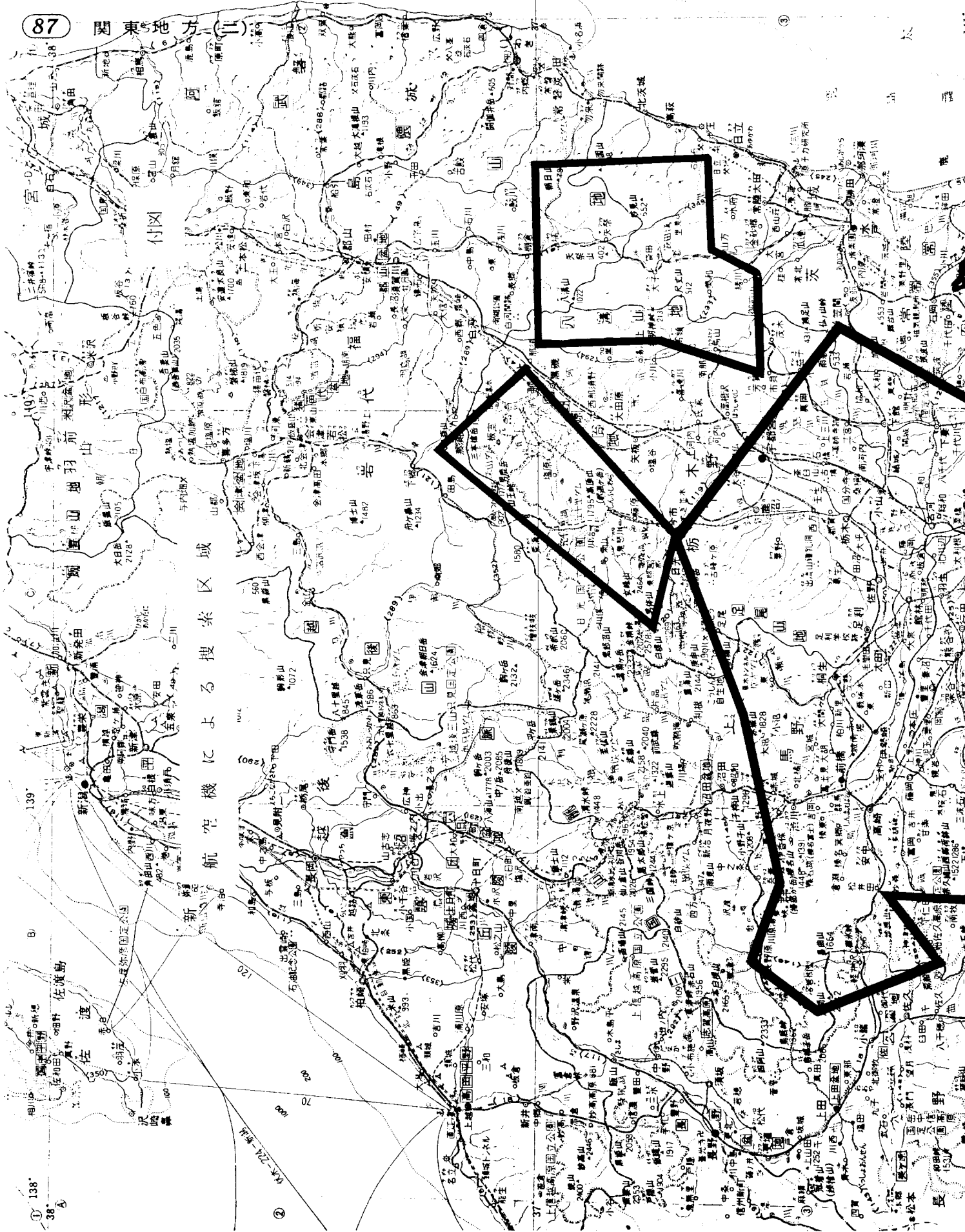
## 論

- (1) 機長は、適法な資格を有し、所定の航空身体検査に合格していた。
- (2) JA3777は、有効な耐空証明を有し、所定の整備が行われていた。
- (3) 同機が飛行した当時の本田エアポート付近及びその周辺飛行場の気象状況は、良好であった。
- (4) 同機は、離陸後消息を絶ち、現在まで行方不明であるが、その原因を明らかにすることはできなかった。

### 原 因

同機は、本田エアポートを離陸後、行方不明となったが、その原因を明らかにすることはできなかった。

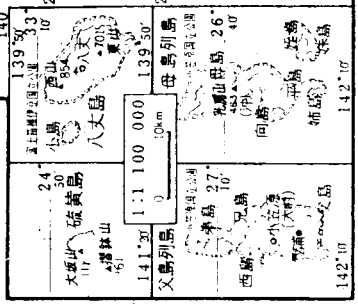
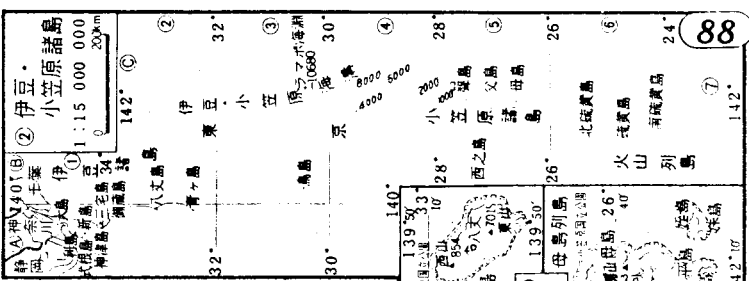
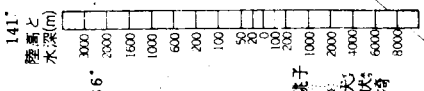
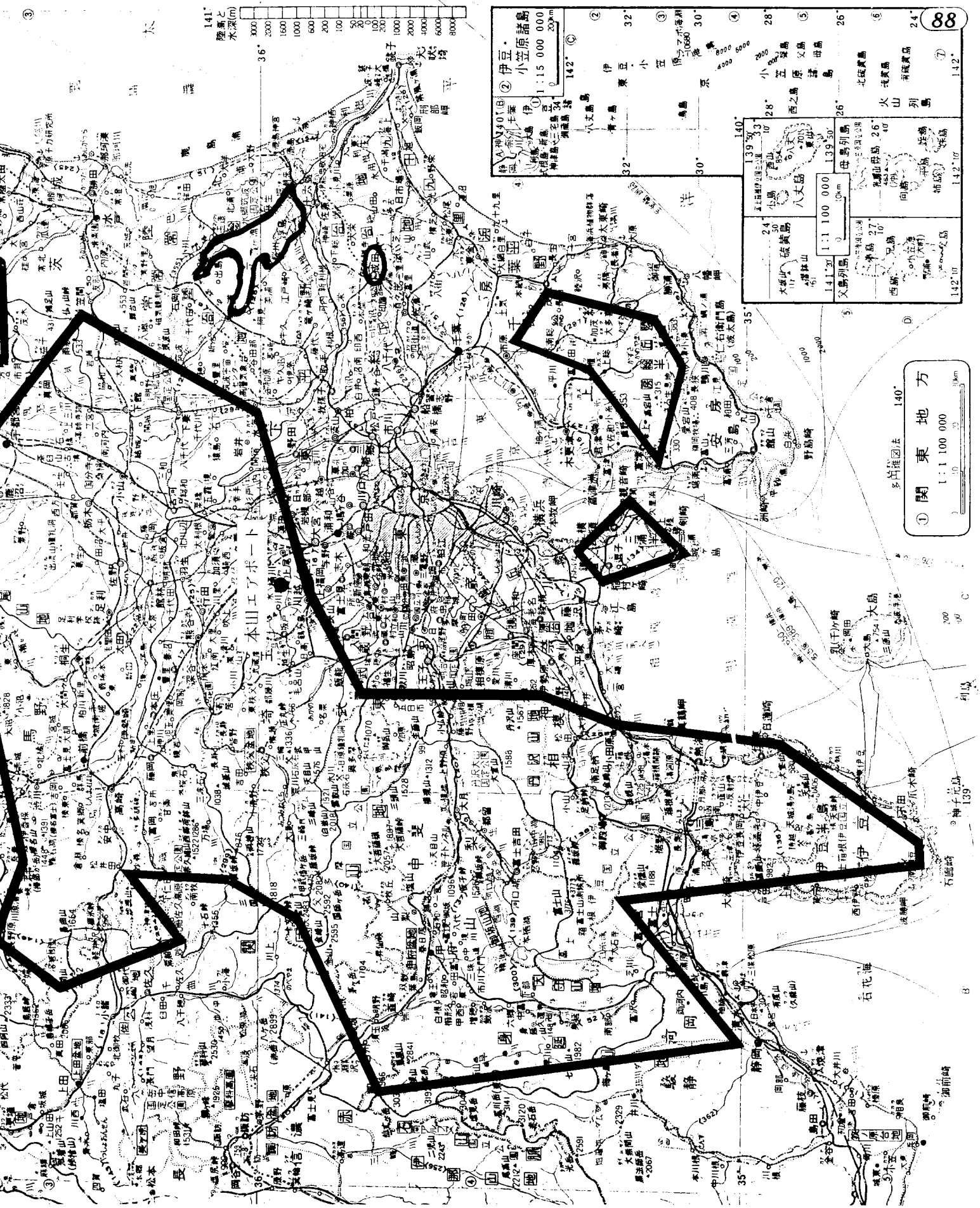
**316007**



新航空機による搜索区域

316008-1





① 関東地方  
 1:1 000 000  
 多峰推図法 140°