

航空事故調査報告書

西日本空輸株式会社所属
アエロスパシアル式SA360C型JA9262
鹿児島県種子島東方海上
昭和56年8月11日

昭和57年12月8日

航空事故調査委員会議決（空委第33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

西日本空輸株式会社所属アエロスパシアル式SA360C型JA9262は、昭和56年8月11日、気象衛星打上げに伴う警戒飛行中、03時43分ごろ、鹿児島県熊毛郡南種子町種子島宇宙センター（以下「センター」という。）の東方約30キロメートル、水深700～800メートルの海中に墜落、水没した。同機には機長ほか5名が搭乗していたが、全員死亡した。

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、昭和56年8月11日、運輸大臣より事故発生の第一報を受け、同委員会により当該事故の調査を担当する者として主管調査官及び調査官1名が指名された。

1.2.2 調査の実施時期

352001

昭和56年 8月11日～13日	現場調査
“ 9月10日～11日	引揚部品の調査
“ 11月30日～昭和57年1月12日	遺体検案書の分析（航空医学実験隊）

1.2.3 原因関係者からの意見聴取

原因関係者としての機長からの意見聴取は、同人が本事故で死亡したため行われなかった。

2 認定した事実

2.1 飛行の経過

JA9262は、警戒飛行のため昭和56年8月11日03時15分から飛行する予定であった。

機長は、当該飛行が空港の運用時間外であるので、前日の8月10日14時ごろ種子島空港出張所に飛行計画を提出した。これによると、同機は有視界飛行方式により種子島空港を出発し、センタの東17マイル（約31キロメートル）の地点を基点として高度1,000フィートで警戒区域内を飛行した後、種子島空港に着陸する予定で、速度120ノット、搭載燃料の持久時間3時間、予定飛行時間2時間30分であった。

地上の整備士によれば、同機は、当日02時00分ごろから02時30分ごろまで機長により飛行前点検及び試運転が行われ異常は認められていない。

同整備士によれば、同機は、右前席に機長、左前席に運航補助兼通信士として運航部長、後部座席に整備士等4名が搭乗して、03時25分種子島空港滑走路31から離陸し、右旋回して東方へ向った。

センタ内の西日本空輸株式会社（以下「西空」という。）の通信係と同機との交信記録によれば、03時27分ごろ、同機は、予め定められた周波数128.9MHzで交信を始め、離陸時間は25分であると通知してきた。次いで、03時31分ごろ、同機は、宇宙開発事業団がヘリコプタに目標地点を標示するために契約した用船の上空に到達したとの連絡をして来た。宇宙開発事業団は、警戒飛行を行うヘリコプタの目標とするため集魚灯（北側用船は1,000W及び500W×2、南側用船は1,000W×2及び500W）を装備した約5トンの漁船2隻を借上げておりこれらの船長の口述によれば、2隻の船は当時警戒水域のほぼ中間のセンタ東方13～14キロメートルの地点の北側と南側に約7キロメートルの間隔をとって集魚灯を点灯しつつ漂泊待機していたとのことであるが、同機からの通信中ではそのいずれの船の上空に到達したかは明らかにされていない。南側用船の船長は、3時半ごろ北の方向の斜め上空を飛行するヘリコプタの赤色

352002

点滅灯を確認したと述べており、北側用船の船長は、同時刻ころ北の方向から同船の上空を通過して赤いライトを点滅させながら東の沖の方に飛行しているヘリコプタを視認し、同時に用船を見つけたとの同機からの送信を聴取したと述べている。03時41分ころ通信係が「レーダにより確認した位置は、47度8海里（約15キロメートル）である。」と送信したところ、同機から「ハイ」と回答があったが、03時43分ころに通信係が「警戒水域内には漁船等の船はいないそうです」と通信したところ、これに対する応答がなかった。通信係は、その後も呼出を続けるとともに、当時別途警戒飛行に当たっていた海上保安庁機による呼出及び捜索並びにセンタ内の海上レーダによる確認の依頼を行った。05時25分ころ、通信係は福岡の本社に「燃料はまだあるが、ヘリが帰投しない。」との報告を行った。同時刻ころ、警戒水域上空を捜索中の海上保安庁機は、センタの東方約30キロメートルの海上（北緯30度28分、東経131度15分）で巾約200メートル、長さ約750メートルにわたる薄い油の層及びゴムポートなどの漂流物の内に2遺体があるのを発見し、同水域の警戒に当たっていた海上保安庁巡視船に通報した。巡視船は、直ちに現場に急行し、05時57分最初の遺体を収容し、以後06時30分までに全乗組員の遺体を発見して収容した（付図参照）。

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	1	5	0
重 傷	0	0	0
軽 傷	0	0	0
な し	0	0	

2.3 航空機（部品を含む）の損壊に関する情報

2.3.1 損壊の程度：大破

2.3.2 航空機各部の損壊の状況

同機は、海上に浮揚していた次のハニカム構造の外板等を除き水没した。

荷物室ドア、荷物室床中央部、小片、左右着陸装置カバの一部、操縦席床の一部数片、エンジンカバの一部小片、客室床板の一部数片、右側メインギアボックスカバの一部、右側エンジンカバーの一部、左右操縦席ビニール・レザー、

352003

2.4 航空機以外の物件の損壊に関する情報

なし

2.5 乗組員に関する情報

機長 男性（40才）

事業用操縦士技能証明書（回転翼）第1489号

昭和38年12月9日取得

限定事項 ベル47型 昭和38年12月9日

アルエットⅢ型 昭和48年10月9日

ヒューズ369型 昭和51年4月23日

SA360型 昭和54年2月1日

操縦教育証明（回転翼）第170号

昭和46年12月25日取得

第1種航空身体検査証明書第1247145号

昭和56年12月7日まで

総飛行時間 7984時間10分

同型式機飛行時間 1030時間42分

最近30日間の飛行時間 33時間39分

夜間飛行時間 10時間36分

機長は、8月1日及び8月5日にそれぞれ福岡基地における1時間05分及び48分のテストフライトを行った後、8月7日、種子島へ移動した。

運航補助兼通信士（左席）男性 57才

事業用操縦士技能証明書（飛行機 回転翼）第179号

昭和28年6月11日取得

限定事項 陸上単発 昭和28年6月11日

ヒラーUH11B型 昭和30年3月5日

ベル47G型 昭和31年10月13日

シコルスキS-55型 昭和37年3月7日

シコルスキS-62型 昭和39年7月22日

アルエットⅢ型 昭和47年1月26日

操縦教育証明（回転翼）第30号

352004

昭和32年2月25日取得
第1種航空身体検査証明書第12471428号
昭和56年10月7日まで
総飛行時間 13,239時間30分
最近30日間の飛行時間 1時間57分

2.6 航空機に関する情報

2.6.1 航空機

型式 エアロスパシアル式SA360型
製造番号 1019
製造年月日 昭和55年5月12日
耐空証明書 第大-56-181号 (有効期限 昭和57年8月4日)
総飛行時間 392時間44分
前回検査、(100時間昭和56年7月31日)後の飛行時間 5時間24分

2.6.2 エンジン

型式 アズタズXVⅢA型
製造番号 134
製造年月日 昭和53年7月27日
総使用時間 641時間48分

2.6.3 重量及び重心位置

事故発生時の同機の重量は、2655キログラム、重心位置は3.99メートルと推算されいづれも許容範囲(最大重量3000キログラム、重心位置3.8~4.1メートル)内であった。

2.6.4 燃料及び潤滑油

燃料はJET-A-1航空燃料、潤滑油はエッソ2389でいづれも規格品だった。

2.7 気象に関する情報

(1)種子島測候所による03時00分の気象通報値

全雲量9~10、風向南々西、風速3ノット、視程50キロメートル、天気薄曇、気圧1005.6ミリバール、気温26度C、下層雲量1、積雲雲高不明、上層雲絹雲

(2)宇宙センタ気象班による03時00分の観測値

風向南々西、風速3.1メートル/秒、天候晴、積雲1/8雲高700メートル、絹雲7/8雲

352005

高7000メートル、視程20キロメートル

(3) 警戒区域を飛行中の海上保安庁機による気象状況

03時45分ころ、高度1500フィートで水平飛行中、ところどころ雲があり、灯台（センタの南約1.5キロメートル）の東約14キロメートルの地点では灯台の灯が時々視認できたが、星はみえない暗夜で、雲量3/10雲形積雲、視程10キロメートル以上、雲底高度不明であった。04時30分ころ、高度800フィートに降下し水平飛行中、まだ四囲は暗く、海面はほとんど視認できず、風弱く、雲量3/10雲形積雲、視程10キロメートル以上、雲底高度800～1000フィートであった。

(4) 警戒水域を航行中の海上保安庁巡視船による

観測値。

観測時刻	03時00分	04時00分
観測位置	灯台から84度15.7マイル	灯台から86.5度16.2マイル
天気	晴	晴
雲形	高積雲 積雲	高積雲 積雲
雲量	3	6
視程	7（最大10～20キロメートル）	7
気圧	1009ミリバール	1009ミリバール
気温	27.0度	28.0度
水温	28.0度	28.0度
風向	南西	南西
風力	3（3.4～5.5メートル/秒）	3

(5) 鹿児島航空測候所による月に関する情報

当日の月令は11日、月の出は8月10日14時45分、月の入は8月11日00時45分、8月11日の日の出は05時40分であった。

2.8 通信に関する情報

センタ内の通信係は、TAC-304C-3無線機を用いて128.9MHZにより同機と交信をしていたが、その間正常に交信しており、交信の内容は別添1のとおりである。

2.9 医学に関する情報

検死調書によれば、乗組員全員が墜落の衝撃による全身挫砕により死亡したものと推定され

352006

ているが、各遺体に共通して右上肢、右上はく部切損、右大腿部割創等右側の損傷がはげしい。前席の遺体は、後席に比べ顔面挫砕が激しく、下肢部が切損している。これらの損傷は、同機が、やゝ右に傾くか右滑りの状態であつ、相当の前進速度のまま海面に激突したことにより生じたものと推定される。

2.10 人の生存、死亡、負傷に係のある捜索、 救難及び避難等に関する情報

03時50分、通信係は、同機との交信が途絶したため、当時警戒水域上空を飛行中の海上保安庁機に依頼して、同機を介しての交信を試みたが応答は得られなかった。

04時04分、宇宙開発事業団は、第10管区海上保安本部鹿児島海上保安部へヘリコプタの所在確認の調査を依頼した。これにより海上保安庁機による捜索が行われ、05時25分ころ、浮流油の中に漂流物と共に2遺体が発見された。その後、05時57分から06時30の間に海上保安庁巡視船により全乗組員の遺体が収容された。救命胴衣は、3名が装着していたが、未膨張であった。ゴムボート(三菱電機製、型式M, R, M-5)1個は、膨張されて漂流していたが、同ボートは、同機が海面に激突して破壊した時に機体から投げ出され、自動的に膨張した(注)ものと認められる。

(注)通常機内に引き索の一端を取り付け、その反対側の一端はゴムボート内に備付けの炭酸ガスボンベの引き金に結ばれている。この引き索が展張した際引き金によりボンベの口があいて炭酸ガスが噴出し、ゴムボートの空気室内に送りこまれて、同ボートは膨張するよりに仕様されている。

2.11 その他の情報

(1) 警戒飛行

宇宙開発事業団は、衛星打上げに伴い、衛星の固体補助ロケットの落下予想区域内の海上警戒及び漁船への退避勧告を行うため、西空のヘリコプタを借上げた。西空はこの警戒飛行を、昭和52年以降56年まで毎年2月に計5回行ってきているが、従来は昼間のみであったのに対し、今回は始めて夜間に実施された。なお、この飛行の計画は、8月7日に種子島に移動し、8日にリハーサル飛行を行い、9日は待機で10日早朝実施予定であったが、9日22時30分技術上の理由から打上げの24時間延期が通知され、11日早朝に実施された。

(2) 警戒水域

352007

イ点（センタ）

ロ点（センタの北2.2キロメートル）

ハ点（ロ点の東31.4キロメートル）

ニ点（ハ点の南3.7キロメートル）

ホ点（センタの南2.2キロメートル）

以上の各点を順次結ぶ線によって囲まれた長方形の水域（付図参照）で、海上保安庁の大型巡視船（こしき）、中型巡視船（せんだい）及び航空機、鹿児島県の監視船、西空のヘリコプタ、ヘリコプタの目標となる漁船2隻並びに沿岸近くを監視する漁船2隻により警戒されていた。

(3) 夜間飛行訓練

西空は夜間を実施される警戒飛行のため、機長始め乗組員に対する夜間飛行訓練を次のとおり計4回実施していた。

4月8日（福岡18時50分発福岡19時45分着飛行時間0:55）ローカル慣熟

4月10日（福岡18:53発福岡19:53着飛行時間1:00）福岡－久留米－玉名－福岡

4月13日（福岡19:00発福岡19:46着飛行時間0:46）福岡－壱岐－小呂島－福岡

4月14日（福岡19:20発福岡20:03着飛行時間0:43）福岡－津屋崎－福岡

なお、4月8日の日没時刻は18時45分であった。

(4) レーダ監視

同機は、8月8日、機長ほか4名が搭乗して、警戒水域における海上監視レーダによる同機確認のため、リハーサル飛行を約2時間行った。同海上監視レーダは、もともと船舶用のものであるが、30キロメートル付近までの航空機は確認できるとのことであったので、テストしてみたものである。しかし、前回の2月の時と同じく、今回のリハーサル飛行においても、センタから20キロメートルのチェック・ポイントでは確認できたが、31キロメートルの地点では確認できなかった。

3 事実を認定した理由

3.1 解析

3.1.1 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。

3.1.2 同機は、有効な耐空証明を有し、所定の整備が実施されていた。

352008

- 3.1.3 (1) 種子島空港を離陸して約6分後の03時31分ころに、同機から「用船らしい上空に到着した」旨の、次いで03時32分ころに左旋回で用船の周りを回っている趣旨の連絡があったこと、(2)同空港から北側用船までの所要時間は約6分であり、03時33分ごろ海上監視レーダにより同機の行動を見ていた担当者は北側の用船の周りを回っている同機を見ていること及び(3)同時刻ころに南側の用船船長はヘリコプタを北方に見ており、北側の用船船長はヘリコプタが同船上空に来て左旋回したのち東の沖の方へ向ったと口述しているなどから同機は、北側の用船上を左旋回したのち東の沖の方へ飛行して行ったものと推定される。
- 3.1.4 計画によれば、機長は、座席位置が右側であったことから旋回方向は右旋回とし、巡航速度120ノットで北側の用船上に到着した後、目標となる2隻の用船間を右回りで用船及び陸地の灯火を視認しながら飛行する計画であったが、同機は、北の用船上空に到達した後、左旋回して、東方海上へ飛行していったものと推定された。
- 同機は、北側の用船上に到達したときに操業中の漁船を認めたのでそちらに向ったとも考えられるが、調査の結果からは付近に漁船が存在していなかったことは明らかであって同機が左旋回し東方へ飛行した理由は判然としない。
- 3.1.5 センタと同機との交信記録によれば、03時40分まで良好に交信が行われていたが、03時40分38秒にセンタより同機に「ただいまレーダで位置を確認しました。位置を申し上げます。47度8海里の地点です。」と送信したのに対し同機は単に「ハイ」と答えており、03時43分26秒にセンタより同機を呼出しを行ったが応答がなかった。以後センタより同機を呼出し続けたが応答がなかった。これらのことから事故発生時刻は03時43分ごろと推定される。
- 3.1.6 海上保安庁機は、05時25分ごろセンタの東北東約30キロメートルの海上において、JA9233からのものと思われる燃料油の帯状の流れとその油の流れの中に同機の機体の破片、ゴムボート等の浮流物及び遺体が、長さ約750メートル、巾約200メートルの範囲内にほぼまとまって漂流しているのを発見している。推定事故発生時刻(03時43分ごろ)より発見までの時間が1時間45分程で余り経過しておらず、かつ、付近の風向南西、風速約5メートル/秒という気象及び潮流約2ノットという海象の影響も大きくないものと考えられるので、同機の墜落地点は、これらの発見位置と余り離れていないと推定されるものの、警戒水域からは大きくはずれており、何故に同機がこの地点まで飛行して来たのかを明らかにすることはできなかった。
- 3.1.7 揚収された機体の破片は、主として操縦席、客席及び荷物収納部並びにそれらの外

板の一部でハニカム構造の小片ばかりであり、他は水没して揚収できなかった。これらのことから、同機は、接水の際機首部底面付近に大きな衝撃を受けて操縦席及び客席付近の胴体に大きな裂け目ができ、乗組員、ゴムボートなどがここから機外に投げ出され、それとともに当該部分が小破片となって漂流し、その他のものは水没したものと推定される。

なお、同機は遺体の顔面破損の著しいこと、身体右側部の破損が左側部より著しいこと及び下肢部等の骨折の激しいことから、接水時相当に速い速度でやや右に傾いたか、右滑りの状態であったことが推定される。また救命胴衣が膨張していないことから、接水は、突然のものであったことが推定される。

3.1.8 同機は、機材に突然故障又は不具合が発生して機長が不時着操作する余裕もないまま海上に墜落したとも考えられるが、乗組員全員が死亡し、機体、エンジンのほとんどが水没していて、これを明らかにするものは見出すことができなかった。

3.1.9 当時灯台の東約15キロメートルの警戒水域上空を高度1,500フィートで飛行中の海上保安庁機の乗組員は、同高度にはところどころ雲があつて灯台の灯火も時折しか視認できない状況にあつたこと、さらに月の入り後の暗夜で、800フィートに降下しても海面をほとんど視認することができなかったことを述べている。これらを考慮すると、事故機は、高度1,000フィートで飛行する予定であるところ、交信の中で視程について「余りよくない」と述べており、インメホーンを通じて「おろしてもいいよ」と会話していることから、高度1,000フィート付近の視程が悪く、高度を下げなければならなくなって降下したが、海面が視認できず誤って海面に激突したとも推定される。

3.1.10 機長は、操縦に苦労しそうなのでできるだけ交信を控えて欲しいと離陸直後に空港で待機中の同機整備士を通じてセンタに送信しており、暗夜の海上飛行に不安を感じていた。機長は、計器飛行証明を有していなかった。また、同機は、計器飛行が承認されていなかった。機長は、事故の4カ月前に4回陸上及び海上における夜間飛行訓練を行っているが、これは、陸上又は船舶の灯火の目安が利く区域での飛行であつて、計器飛行訓練に相当するようなものではなかった。これらのことから、事故当日、機長は、北側用船上空に到着したのち、海面が視認できないような暗夜において、何らかの理由で東の方へ飛行したため、陸上や船舶の灯火等を目安として飛行することができなくなり、やがて計器気象状態に遭遇し、飛行姿勢を正しく判断することができないまま相当の高速度で海面に激突したとも推定される。

352010

4 原 因

4.1 解析の要約

- 4.1.1 同機は、交信記録及び用船の船長の口述により、北側の用船近くまで飛行したのち、左旋回をして東の方へ飛行していったと推定される。
- 4.1.2 機長は、北側用船上空到着後、右旋回で飛行する予定が、左旋回しつつ東方海上に向け飛行して行ったものと推定される。その理由としては、漁船の灯火を発見してそちらに向ったことも考えられるが判然としない。
- 4.1.3 センタと同機との交信が絶えた時刻などから、事故発生時刻は03時43分ころと推定される。
- 4.1.4 同機の破片等の発見位置の近くが同機の墜落現場と推定されるが、何故にこの地点まで同機が飛来したのかを明らかにすることはできなかった。
- 4.1.5 揚収された機体の破片からは、同機の墜落の状況を明らかにすることは出来なかったが、遺体の損傷状況等から、同機はやや右に傾くか右滑りの状態で相当の高速度で海面に激突したものと推定される。
- 4.1.6 同機は、機材に故障又は不具合が発生したため海上に墜落したとも考えられるが、これを明らかにするものは見出すことができなかった。
- 4.1.7 事故が発生したころの当該空域における気象状況は、月の入り後の暗夜であった。このような中、同機は、北側用船上空へ到達後東の方へ飛行したため、陸地の灯火等を目安として飛行することができなくなり、計器飛行を必要とするような状況に遭遇して、飛行姿勢を判断することができなくなり、誤って低高度から海面に激突したとも推定される。

4.2 推定原因

本事故の推定原因としては、機材に突発的な故障が起きて回復操作がとれぬまま海面に激突したこと又は暗夜に計器飛行を必要とするような状況に遭遇して海面を視認しえないまま誤って海面に激突したことなどが考えられるが、機体、エンジンが水没し、乗組員全員が死亡していることもあって、これを明らかにすることはできなかった。

交 信 記 録

④ ヘリコプタ(事故機)

⑤ センタ(西空移動83号)

⑥ 海上保安庁ビーチ機

03:26 ⑤「9262 離陸時間をCABに連絡しますが、離陸時間は何分でしょうか。どーぞ」

03:27 ④「25分」

⑤「はい了解しました、25分、連絡しますのでしばらくお待ち下さい」

03:31 ④「83号こちらへり、用船らしいところに到着しました」

03:32 ④「はい静かにそのままざーと左旋回でいゝです」(インタフォン)

⑤「こちら西空移動83号から9262CABへの離陸時間の報告終了しました。フライト如何でしょうか状況はどうぞ」

④「用船の周りをこちら回っています」

⑤「ハイ了解しました。こちらの指示報告しかしませんのでできるだけ報告抑えます」

④「了解しました。」

03:33 ⑤「9262レーダでへりの位置をとらえました。用船のまわりを旋回中のへりをとらえました。どーぞ」

④「ハイ了解」

⑤「9262の位置はレーダでの位置は56°10マイル地点です。どーぞ」

03:34 ④「高度」(インタフォン)「了解」

03:36 ④「おろしていいよ」(インタフォン)

03:37 ⑤「こちら83号から9262気象の方は視程30キロあるそうですが、へりの位置から灯台の方の視程はいかがでしょうか。どーぞ」

④「ハイあまりよくありません。どーぞ」

⑤「ハイ了解しました」

03:39 ⑤「こちら83から9262ロケット打上げの予定は順調に進んでいるそうです。今のところ異常ないそうです。どーぞ」

352012

- ④「ハイ了解しました」
- 03:40 ⑤「9262それから海上保安庁のビーチが鹿児島をたつてそちらに向っているそう
ですから注意して下さい。それからX時が5時3分に発表になりました。よろし
くお願いします。どうぞ」
- ④「了解しました」
- 03:40^{38''} ⑤「9262只今レーダで位置を確認しました。位置を申し上げます。47°8マイルの
地点です。どうぞ」
- 03:40^{49''} ④「ハイ」
- 03:43^{26''} ⑤「9262いまのところ警戒水域内には漁船等の船はないそうです。どうぞ」
×(応答なし)×
- 03:47 ⑤「9262こちらJA8814」
- 03:48 ⑤「9262、9262、9262、こちらJA8814」
- 03:49 ⑤「西空移動83号から9262へ感度ありますか。どうぞ」
⑤「9262こちら西空移動83号感度ありますか。どうぞ」
- 03:50 ⑤「西空移動83号こちら8814」
⑤「ハイ8814こちら西空移動83号ですそちらの感明良好です。どうぞ」
⑤「ハイ了解しました。こちらも良好です。本機種子島灯台090°9マイル高度
1500フイート貴機の高度お知らせ願います。どうぞ」
⑤「ハイこちらも呼んでいるのですが一寸応答ありません」
⑤「こちら83号はRCCの中で交信しています。どうぞ」
⑤「西空移動83号8814 9262とコンタクトできないことですか。どうぞ」
- 03:51 ⑤「今のところ応答できません。レーダで確認します。」
⑤「ハイ了解しました」
⑤「9262こちらJA8814」
- 03:52 ⑤「9262こちら西空移動83号です。応答願います。どうぞ」
- 03:53 ⑤「9262こちら西空移動83号です。感度ありますか。どうぞ」
⑤「こちら西空移動83号から8812応答あります。どうぞ」
- 03:54 ⑤「西空移動83号8814です。感度良好です。どうぞ」
⑤「ハイ8814こちらのへりの応答がないのですが、そちらからとんでいる状況
分りませんか。どうぞ」
⑤「西空移動83号 8814 本機1500で飛行中ですが雲が多くてほとんど海面

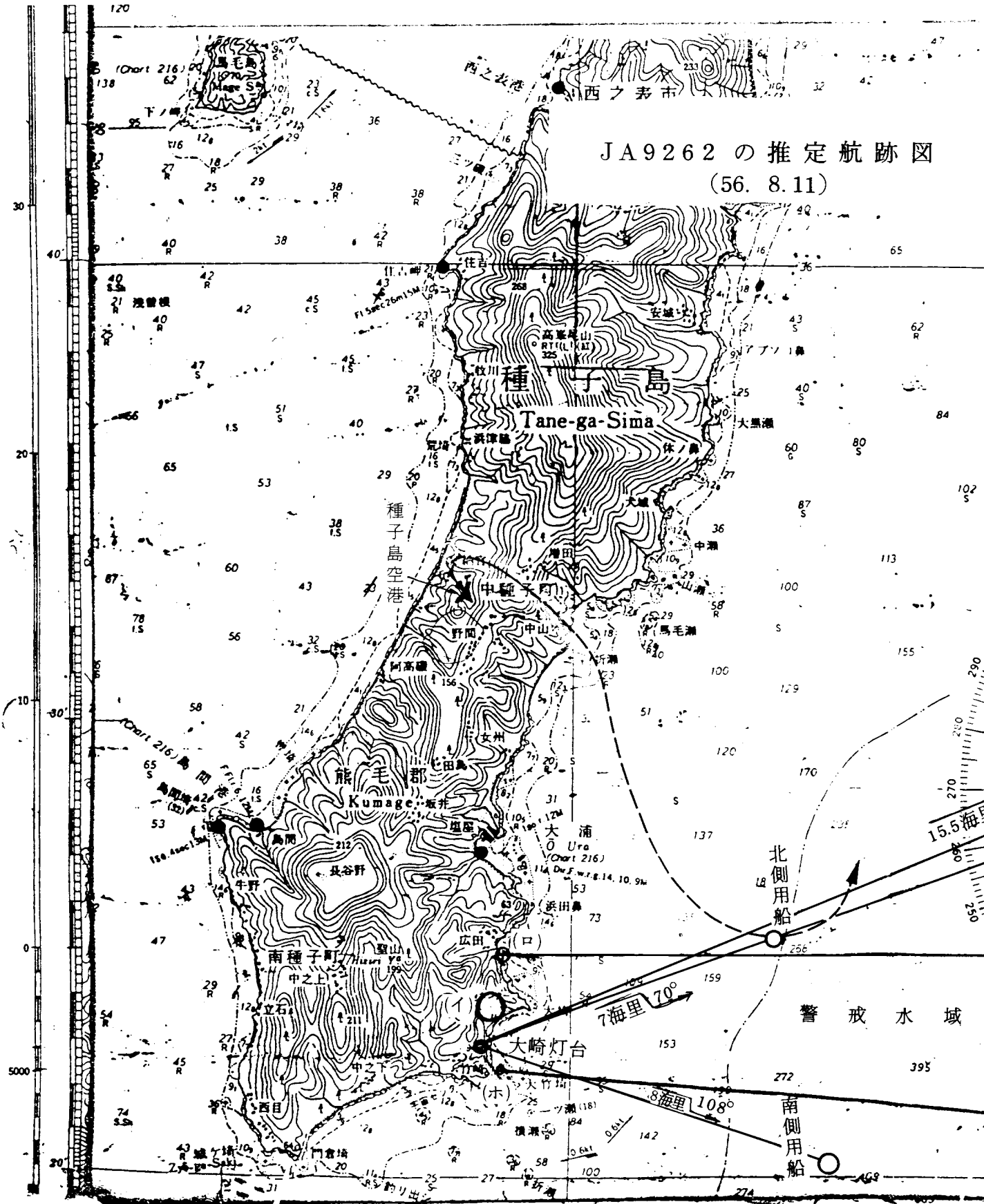
352013

上の視認困難です。ヘリの位置につきましては目視確認できません。どーぞ」

- 03:56 ③「9262こちら8814 感度ありますか。どーぞ」
④「9262こちら83号です感度ありますか。どーぞ」
- 03:57 ④「8814こちら西空移動83号です。感度ありますか。どーぞ」
③「ハイ西空移動83号 8814良好です。どーぞ」
④「レーダでは87° 8.3マイル付近にヘリが確認されていますがそこから確認は
できませんでしょうか」
③「しばらくお待ち下さい」
- 03:58 ③「西空移動83号 8814」
④「ハイこちら83号です。どーぞ」
③「本機現在種子島灯台から068° 9マイル付近を東向け飛行中ですが雲に出たり
入ったりしてしまして飛行機確認できません。どーぞ」
- 03:59 ④「了解しました。ヘリが全然確認できないのですね。どーぞ」
③「8814です。機影確認しておりません。どーぞ」
④「ハイ了解しました。」
④「こちら西空移動83号から9262感度ありますか。どーぞ」
- 04:00 ④「9262こちら西空移動83号感度ありますか。どーぞ」

以下(事故機への呼出し及び海上保安庁機との交信が続く)は略す。

352014



352015-1

の推定航跡図
(56. 8.11)

