パイロット救助までの経過

１４：５９　第１管区海上保安部・運用司令センターからの救助要請を受け、北光丸は不時着位置へ急行する。遭難海域までは約４０マイル　約３時間の距離であった。
　救助海域へ向かう間、同司令センター及び海上保安庁航空機と連絡を密に行い、要救助者の位置情報、生存している可能性、パイロットは救命筏に乗っているなどの情報が入ってくる。また、同航空機より、「パイロットの救助は北光丸が行い、北光丸後方から現場到着する米国籍コンテナ船「MANUKAI」へパイロットを引き渡して頂くことになると思われる。」との連絡を受ける。
　そのため、コンテナ船「MANUKAI」と交信を開始。

１７：３０　救助海域へ到着するも現場は濃霧。本船乗組員及び調査員全員が救助の準備およびワッチに参加。機体、油や漂流物は何も発見できない。上空に海上保安庁航空機及び米軍機が待機。レーダーにて距離約 0.5 海里に救命筏らしき映像を確認したが、視認できない。

１７:３４　パイロットが乗った救命筏を約 0.2 海里の距離で視認するも､霧濃く見失う。その状況を受け、上空待機の米軍機からパイロットへ指示があった様子で、パイロットは信号紅炎を点火した。本船は、信号紅煙によって位置を確認し微速で接近。視程約 0.15 海里（300m)。パイロットは海上で救命筏に乗り、ヘルメットを被った状態でじっとしていた。

１７：４１　北光丸の交通艇を降下、船員森一等航海士、魚住甲板員、小川操機長の３名で救助に向かった。

１７：４５　交通艇がパイロットのところへ到着。パイロットを確保！（写真２）
　パイロットは 30 代半ばで、三沢基地からアラスカの基地に向かうときエンジントラブルで墜落したと述べていた。怪我は無く、比較的元気であった。
　当時の海気象
　東南東の風、風速約７m/s、気温：10.8 度、水温 9.6 度、視程：約 300m

１７：５９　後続のコンテナ船「MANUKAI」に移動させるよう要請があり、パイロットは同船へ乗船する。

１９：５０　救助活動及び全ての作業を終了させ、調査航海へ復帰し、現在ベーリング海へ航海中。