



ジェット旅客機がならぶ最近の羽田空港。写真はダグラスDC-8機



プリンスライトバンを改装した東京航空地方気象台の観測車、屋根にエネロペーンをつけて、内部には観測室及び指令塔と連絡できる超短波施設を2機もっている。

口絵写真でも照会したように最近の国際航空は全面的にジェット旅客機に切り変わらうとしている。すでにコメット4型 (BOAC), ボーイング707 (AF. PAA), ダグラス DC-8 (JAL. NWA) が就航して毎日騒音をたてている。おそらく来年の4月までには外国に行く国際航空は全部ジェット旅客機になり、今迄のプロペラ機は貨物輸

送機あるいは国内線に使用されることになるであろう。

ジェット機の運航は巡航高度が高くなり、航続距離が延びるから、これに協力する気象業務は大きな改革が必要である。今迄のプロペラ機は最高巡航高度が24,000フィートであったから、高層天気図解析も400mb面迄でよかった。ジェット機の運行高度は32,000~42,000フィートまでであるから、さらに200mbと100mbの高層天気図解析とその予想天気図が必要である。実際には天気図の高度にあったところを飛ばないから、いずれの高度の風も推定であるために、最大風の高度と風速を表わす最大風解析図が必要である。下層を飛行するプロペラ機は廃止にならないで、今迄とおり前述のような目的で飛行するから高層天気図は700, 500, 400, 300, 200, 100mbの6面になる。またジェット機の離着陸には滑走路における気象状態が非常に影響する。殊に滑走路上の気温や風の影響が最も大きいので、出発前には滑走路観測が必要である。滑走路観測は遠隔測器を用いることが最も便利であるが、現在では観測自動車を整備して、観測者がこれを運転して、滑走路端末に行き観測を行っている。高層解析業務の増加に対しては昭和35年度予算で若干名増員を認められたので、去る8月1日から1部その態勢が準備され、さらに昭和36年1月1日までは完全な態勢になるよう計画されている。

航続距離が延びて、関係範囲が広くなり、蒐集する気象資料の増加については、ちかく気象庁にホノルル-東京間の国際気象専用通信回線が完成するので、この回線を羽田まで延長して、必要な航空気象資料もこれに含まれて受信することができるようになっているので、この問題の解決も近いことであろう。(上松清記)