

第12回航空気象シンポジウム*

日時 昭和38年3月27日(水)午後1時

会場 東京国際空港日本航空会議室

主題 Significant weather について

この月例会は今会で12回をむかえたが、回を増すごとに盛会となり、今回は民間航空会社(日本航空 NWA 航空, KLM 航空, など)から9名, 航空自衛隊から4名, 地方気象官署(伊丹, 小牧, 仙台各航空測)から3名, 地元東京航空気象台から21名, 本庁から2名計36名の出席者で行なわれた, 第1部及び第2部の講演の要旨は次のとおりである。(上松清)

第1部講演

(1) 迎 正秋(気象庁高層): 北陸不連続線の水蒸気の移流

水の循環の様を明らかにすることは重大な問題である。この問題に関してはすでに G.S. Benton and M.A. Estoque は1953年北米大陸の大気上層における水蒸気移流について研究した。本文では日本の大気上層の水蒸気移流について着目し、特に1962年2月に行なわれた不連続線特別観測による Data を使用して、北陸不連続線の水蒸気の移流と移流量より計算された降雨量との関係について調査した結果を報告した。

第2部講演(主題関係)

(1) 橋場善也(東航気): 本邦上空における地形性の乱れと着氷

本邦上空における主要航空路の地形性の乱れと着氷の頻度分布図を作成し、その代表的な数地域の傾向を調査した。特に鈴鹿上空では、上層の風向・風速が乱れや着氷の発生に大きな影響をもつことを見出し、鉛直シャー気温減率などの関係も調べた。

(2) 中山 章(東航気): 総観的立場から見た対流雲の発達

本文では3報までの報告の large スケールと meso スケールの強風核を分離し、meso スケールの強風核に対応して積乱雲の発達したことを航空機、富士山頂の資料から実証し large スケールと meso スケールの関係についても考えた。また対流圏中層の寒気の移流によって発達した中層雲の対流についても RHI を用いて示した。

(3) 山本, 外山, 北沢(東航管制): 航空交通管制上障害となる Significant Weather について

飛行中のパイロットから飛行計画を変更しなければならない重要な悪天候は管制官に通報してくるが、これらの悪天候を2年間解析した。またレーダーと悪天候との関係も調査した。

(4) 竹内義人(東航管制): 雷雨の進行方向の統計的調査

主要航空路および Holding area に発生または発現する雷雨の進行方向を10年間の資料で統計的に調査した。

(5) 草野 梓(東航気): 300mb 付近の温度風について

日本付近の冬(1月)と春(4月)について 300mb 層の温度風と、300mb を中心とする上下 500mb の実測風とのシャーを比較し、また温度風の中に傾度風を用いて曲率の項がどの位のものを調べた結果を報告した。

(6) 浜岡盛三(東航気): 航空機離着陸のための気温予報について

気温の毎時の月平均のノモグラムを作り(高橋浩一郎の方法)、離陸時の滑走路の気温の予報した結果を報告した。

(7) 尾崎風伍(日本航空): クリアーエアータービュレンスの事例の解析

1963年1月11日 DC-6B が 12500ft の高さで飛行中富士山の沂傍で強いタービュレンスにあった。140°E の断面図より山岳波の発生に対しての Scorer の2層モデルの発生条件を適用したところ良い結果を得たことを報告する。

(8) 福原一雄(大阪航測): 大阪空港における最悪視程継続時間

雨の有無, 風速を 3KTS, 気温と露点の差を 3°F, で分けて最悪視程継続時間の長短を判別する予報式を作った。

(9) 石丸順一郎(仙台航測): 仙台空港の地上風(第2報)

航空自衛隊と協同で観測した滑走路付近の地上風の地理的变化を求めた。(資料は昭和36年7月~8月, 37年4月~5月) その結果北, 東, 西風の際は中央で風速が大きく両端で弱く南風の際は逆の傾向のあることがわかった。

* The Twelfth Aeronautical Meteorology