

計器飛行の導入で合意！

三宅島路線の新設についても 東京都と地元3市

求められる新たな監視体制！

とんでもないことになったものである。東京都と地元3市が、調布飛行場への計器飛行の導入で、基本的に合意をしてしまった。

結果として、未だ、その詳細については確定していないものの、前号で、「市街地への配慮ゼロ、最低最悪の内容」と報じたものを基本としており、騒音の拡大、安全性の低下は、確実なものとなった。

8秒先が見えない!?

調布の離島便に使用されている機体は、ドルニエというものである。これを運航している、新中央航空のホームページによれば、ドルニエの巡航速度は、時速 355 km である。

巡航速度とは、その航空機の最も燃費の良い飛行速度のことであり、現実には、航空会社は、他との競争の関係で、巡航速度よりも多少速い速度を設定するのが一般的と言われている。そこで、仮に、時速 360 km で計算してみよう。

時速 360 km というのは、

1 時間で、360 km 進む、

即ち、60 分で 360 km 進む

即ち、1 分で、6 km 進む

即ち、60 秒で、6 km 進む

即ち、60 秒で、6000m 進む

即ち、1 秒で、100m 進む

という速さのことである。

この速さで、800m 進むのには、

8 秒で済むというのは、一目瞭然である。つまり、視界が 800m というのは、8 秒先までしか見えないということなのである。

飛行場を離陸してから、さほど時間の経っていない、調布市上空辺りでは、巡航速度には達していないかも知れない。仮に速度が 3 分の 1 の、時速 120 km 程度であったとしても、視界が 800m という事は、時間にして 3 倍の、24 秒先までしか見えないということになるのである。

急に曲がれない！

「車は急に止まれない」と言うが、少なくとも、ハンドルを切りさえすれば、すぐに曲がることはできよう。しかし、航空機の場合は、そうは行かない。

航空機は、曲がる時に、機体を傾けるが、まず、曲げようとしてから、この傾ける動作の開始に入るまでに、一定の時間がかかる。ドルニエの場合は、よく分からないが、ジェット機の場合は、それに、5 秒程度かかるようである。

さらに、機体が傾きはじめると同時に、曲がりをはじめると同時に、ある程度傾いて初めて、曲がっていくのである。

ちょうど、パソコンで、印刷ボタンをクリックしてから、プリンターが動作を始めるまでに、一定の時間

を要し、印刷を開始してから、印刷物が出来上がるまでに、さらに、一定の時間を要するのと似ている。

従って、何か想定外の事態が生じて、危険を回避しようとする場合、操作をしてから、それが、多少なりとも、結果に表れはじめるまでに、概ね 8 秒程度はかかるものと考えたほうが良さそうである。

こんな状態であるわけだから、視界が、24 秒先までしかない状態で、住宅地の上空を飛ぶなどというのは、言語道断というほかない。

想定は誤っている！

東京都は、住民説明会で、「計器飛行の安全性は完全に確保されている」などと発言していたが、その想定は、完全に誤っている。

まず、「離陸」時に於いては、住民説明会で配布されたパンフレットによれば、「目視により安全確認」ということであるが、これは、前述のように、目視できるのが、800m 先までということであれば、とても「安全確認」などということになるはずがない。

次に、「上昇・水平飛行・降下」に於いては、まず、「常時航空管制官の指示を受けて飛行」と記されているが、これは、現実無視も甚だしい。「大間違い」というよりは、航空法上の「建前」を、そのままコ

ピーしているだけである。

実際には、航空管制官が、同時に十数機もの航空機を担当していることも珍しくなく、ある航空機に適切な指示を出そうとした瞬間に、担当している別の航空機から問い合わせが入って、それがとん挫してしまうことも日常茶飯事である。ある特定の航空機を、離陸から着陸まで、親切丁寧に誘導するなどということは、国賓でも搭乗していない限り、ありえない話なのである。

また、「上昇・水平飛行・降下」に於いては、「他のIFR機との間隔は管制官指示等で確保」などとも記されていたが、(IFR機とは、計器飛行によって飛行している航空機のこと)これも、前記のものほどの、あからさまな建前ではないものの、しかし、やはりオーバーな表現である。

「スノー状態」というのは、航空管制官が陥ってしまう危険な状態として、その世界ではよく知られた言葉である。一時に、十数機もの航空機を扱い、あまりに多忙な状態が続いていると、頭の中がだんだん混乱してきて、レーダー画面を見ても、その意味する内容が、さっぱり分からなくなる、そんな状態を指している、業界用語である。頭の中が、雪(スノー)のように真っ白に

なることから、生まれた言葉である。

我々も、難解な専門書を読解しようとしたときに、文字が模様のようになってしまった経験はないだろうか。筆者も、Excelの数式を追っているうちに、パソコンの画面が何を意味しているのか分からなくなった経験がある。「スノー状態」とは、そんな状態のことであろう。

さらに言えば、航空管制官も、人間である以上、居眠りすることもある。那覇や高松で、バテてしまったが、バテてしまったものが、全てでは決してない。これを、「あつてはならないこと」などと言って片づけるのは簡単であるが、実際問題として、完全に解消することなどは、困難な話なのである。

航空管制官の指示を受けられるから、安全が確保されているなどというのは、全くのストーリーに過ぎない。

有視界飛行が一番!!

人は、歩行するとき、自分の目で見ながら行るのが、一番安全なのであって、目隠しをして、誰かに誘導されるのは、何とも心もとないものである。飛行する場合も、全く同じである。

それを明確に表現したのが、航空法第93条である。そこには、「航空

機は、地上物標を利用してその位置及び針路を知ることができるときは、計器飛行又は計器航法による飛行を行なつてはならない」と記されている。

即ち、羽田のように、計器飛行方式が完全に導入されている空港に於いても、健全な視界が確保されているときには、計器飛行で離着陸を行つてはならないということなのである。その理由は、言うまでもなく、有視界飛行ができるときは、それでやるのが、一番安全なのだという、あまりにも当たり前すぎることなのである。

騒音の激増

「騒音の激増」については、これまで何度も指摘してきたことであるが、要するに、東京都が説明するような、就航率の増加分の増加だけでは、決してなく、旅行者の参入等による、そもそものダイヤの増加や、利便性向上による、新設路線の誘発の可能性、飛行コースの限定による、騒音の集中、さらには、照明施設さえ設置すれば夜間飛行も可能になるという、夜間飛行に対する防波堤の決壊等が生じ、とんでもない状況に発展する可能性が大きいということである。さらなる監視体制が必要になってきた。

計器飛行導入で飛行場機能拡大が心配

調布飛行場

平成25年度早期に、計器飛行運用を行うことが明らかになりました。

「定期航空路線に就航する飛行機及び公共性、緊急性の高い医療搬送、防災等に供される航空機に限り、計器気象状態にあるときのみ、計器飛行方式による運用を行う」ということです。一部導入とはいえ、一度

導入されれば、一部にとどまらないのではないのでしょうか。

前号のニュースでもお知らせしましたが、調布飛行場で、大きな事故につながるのではと心配された、何件かの事故がおきています。

事故調査委員会が調査した結果がどうだったのか、住民に知らされていません。

原因究明、調査報告書を早く提出してほしいと思います。

三宅島航空路線が、平成26年度早期に開始されます。これにより、更に、騒音の拡大につながります。滑走路延長線上で毎日生活している市民にとっては、深刻なことです。