

イル(鉛直断面)のデータを取得するのに約2時間をする。

3 飛行船との同期観測 10月26日には、湖岸の気球観測が14時と17時に、水田域のゾンデ観測が15時と19時にそれぞれ飛行船の定点観測と同期することができた。本研究では、飛行船のデータとして、熱線風速計のデータ(5つのセンサーの平均値)を用いた。また、気球のデータは上昇時と下降時の値の平均値とした。

図2、3はいずれも気温の鉛直プロファイルを示したものであり、飛行船による気温観測が従来の観測(ゾンデ、気球)とよく一致していることが分かる。

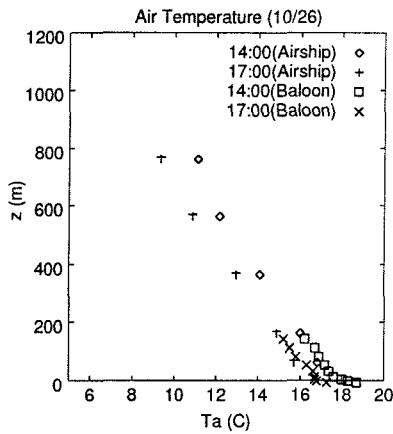


図2 係留気球と飛行船の同期(気温)

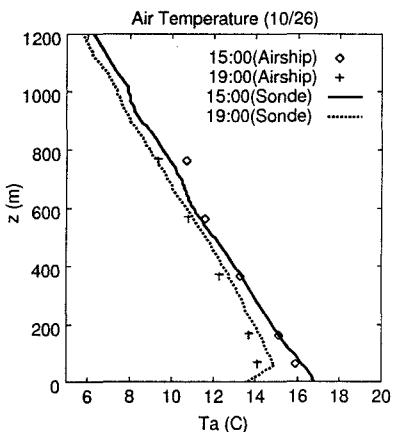


図3 ラジオゾンデと飛行船の同期(気温)

湿度に関するものを図4、5に示す。いずれも飛行船の

方が高い値を示しているものの、プロファイルの傾向を良く表している。したがって、適切にセンサーの検定を行なえば、飛行船をプラットフォームにても十分精度良く湿度の観測が可能であるといえる。

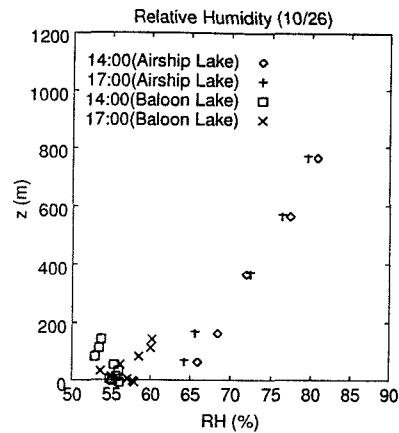


図4 係留気球と飛行船の同期(湿度)

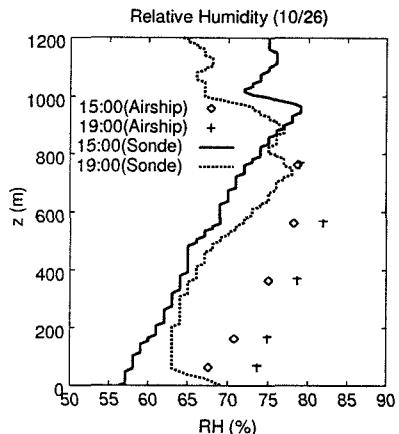


図5 ラジオゾンデと飛行船の同期(湿度)

4 おわりに 飛行船は、強風時には飛行が困難であるが、航空機よりも低い高度を低速で飛行でき、数多くのセンサーを搭載できるなど、従来観測できなかつた領域、項目をカバーできるという大きな利点を有する。

今回の観測では、飛行船の利用可能性を探ることが目的であったが、同期観測の結果はそれを否定するものではなかった。観測を通じて明らかにされたいいくつかの問題点を解決し、今後の観測へつなげていきたい。