

八尾空港 ATC 今昔物語

今回の RJOY Information はいつもと趣向を変えて、昭和の時代から八尾空港を知るベテラン管制官にインタビューを行いました。その内容について今回はご紹介します。

Q1 今までの八尾空港生活の中で一番印象に残っている出来事は何ですか？

1995年1月17日に発生した阪神大震災です。阪神大震災直後の八尾空港は緊急支援や報道関係の拠点空港となり、平時に比べはるかに多くの航空機が飛来しました。最大は1月20日の742機で、その膨大なトラフィック数に対応するため飛行場管制席（八尾タワー）は2人体制で管制を行っておりました。



Q2 他空港と比較し、八尾空港が特に魅力とを感じる点は何ですか？

八尾空港では全体交通量の95%以上がVFRであり、航空機に順位付けをし、それに伴って飛行方法を指示するなど、タワー管制官の裁量の範囲が広いです。その分責任も重大ですが、自分の狙い通りの交通流が形成できたときは非常にやりがいを感じます。



Q3 昔と現在の八尾空港で、航空機の飛び方、管制の仕方に変化はありますか？

基本的には変わっていません。ただ昔は管制官が指示するというよりは交通情報を提供し、それに基づいてパイロットが自身の裁量で飛行している度合いが高かったように思います。現在では管制官は早めに順位付けをし、明確に指示を出す場面や割合が昔より大きいと思います。またパイロット側もそういった指示を求める方が増えてきているように感じます。パイロットの裁量の度合いが大きい方が、間隔の短縮といった利点もあると思いますが、管制も時代の流れと無縁ではないような気がします。



Q4 未来の八尾空港にはどのような変化を求めますか？

特に変化というものは求めませんが、航空機が飛んでこそその管制官ですので、現在と同様に多くの小型機、ヘリコプターが飛んでいてほしいと思います。貴重な VFR 空港として、何十年後も今と同じようにパイロットの方々と管制官がお互い協力して安全を守ってほしいです。



Q5 全国の小型機、ヘリコプターのパイロットの皆様一言お願いします。

我々管制官は、パイロットの方々にとってより見つけやすい交通情報や的確な指示の発出ができるよう技量の向上に努め、皆さまと信頼関係を築いていきたいと思っておりますので、是非八尾空港にお越しください！！



<あとがき>

今と昔の八尾空港を比較するとトラフィックの種類や交通量等多少の違いはありますが、今も昔も管制官とパイロットの協力によって八尾空港の安全が守られてきたことに変わりはありません。

八尾空港では多くの訓練生が訓練に励まれています、八尾空港の管制官も日々パイロットの皆さまに育てて頂き技量の維持及び向上が図れていると感じております。

これからもパイロットの皆さまと私たち管制官で一致団結して、八尾空港を盛り上げていければと思います。今後ともどうぞよろしくお願いいたします。