

会場からの質問	要求事項は RTCA 規格 D0-160 に記述されているが、環境条件を設定するのは機体メーカーであると認識している。その環境を模擬できる設備であれば、認証機関による個別の認証は不要ではないか。 また、高度 300 メートルにおいて 15 分程度で着氷することは現実的には考えにくく、複合試験に変更するとのことだが、複合試験は具体的にはどのような内容か。
---------	---

➤ **信州大学 柳原様 回答**

確かに飛行パターンは各々の機体メーカーが設定するが、D0-160 では、航空装備品の代表的な環境試験のパターン（例えば温度や高度の変化等）が記述されている。しかし、空飛ぶクルマの場合は、従来の航空機とは異なる運用環境になるため、既存のパターンが必ずしも適用できるとは限らないことから、空飛ぶクルマに特化した新しい試験パターンを標準化したいと考えている。国内外の機体メーカーの意見も取り入れながら、具体的な試験パターンを提案しようとしている。

着氷試験については、御指摘のとおり、運用中の着氷は考えにくいかもしれないが、寒冷地に一晚駐機して着氷した状態から起動するといったシナリオは十分に想定されるので、試験のカテゴリーは異なるが、着氷試験が不要とは考えていない。

複合試験は、D0-160 では個別試験として設定されている温度・気圧・湿度の環境を複合させて実施するものであり、1 時間程度のサイクルの飛行において、飛行高度の変化に伴う環境変化と、モータの回転数や速度の変化を組み合わせる運用環境を模擬したり、あるいは電動推進システムにとってクリティカルとなるような飛行パターンを試験する。

オンラインからの質問	環境試験の規格を新たに設定するとのことだが、D0-160 では不都合があるということか。
------------	---

➤ **信州大学 柳原様 回答**

D0-160 は航空装備品を対象とした環境試験の規格であり、例えば、着氷試験の基準では、高度十数キロを飛行する航空機を想定した内容になっている。

一方で、空飛ぶクルマは、より低高度かつ異なる運用環境で運用されるため、D0-160 では不都合ということではなく、空飛ぶクルマは対象としていない認識である。そのため、空飛ぶクルマ用の新しい標準を提案しようとしている。