

ВСЕМИРНАЯ МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ

КОМИССИЯ ПО АВИАЦИОННОЙ МЕТЕОРОЛОГИИ

**ОКОНЧАТЕЛЬНЫЙ СОКРАЩЕННЫЙ ОТЧЕТ
ВНЕОЧЕРЕДНОЙ СЕССИИ 1969 года**

Монреаль, 9 апреля - 2 мая 1969 г.

(проведенной совместно с Шестой конференцией по авионавигации МОГА)



ВМО - № 311

**Секретариат Всемирной Метеорологической Организации - Женевы - Швейцария
1971 г.**

8.1/1 - Дальнейшее развитие наземных систем обнаружения турбулентности	8.1-1
8.1/2 - Дальнейшее развитие самолетных систем обнаружения турбулентности	8.1-2
8.1/3 - РСПП - Поправка к PANS - RAC - Форма AIREP - Критерии передачи сообщения о турбулентности...	8.1-3
8.1/4 - РСПП - Поправка к приложению 3/Техническому регламенту (том II) - Форма AIREP - Критерии передачи сообщения о турбулентности	8.1-4
9.1/1 - Дальнейшая разработка оперативных требований (MET), применимых к СТС	9.1-1
9.1/2 - РСПП - Поправка к PANS-MET/Техническому регламенту, том II - Руководящий материал по обеспечению метеорологическим обслуживанием СТС	9.1-8
9.1/3 - Разработка моделей для документации СТС	9.1-15
9.1/4 - Обмен данным о верхних слоях атмосферы выше 100 мб для полетов СТС.	9.1-15
9.2/1 - РСПП - Поправка к PANS-MET/Техническому регламенту (12.1) - Определение авиации общего назначения ...	9.2-3
9.2/2 - РСПП - Поправка к PANS-MET/Техническому регламенту (12.2) - Предполетная информация для полетов авиации общего назначения на небольшой высоте и на короткие расстояния	9.2-5
9.2/3 - РСПП - Поправка к PANS-MET/Техническому регламенту (12.2) - Информация относительно условий на маршруте для полетов авиации общего назначения на небольшой высоте и на короткие расстояния	9.2-6
9.2/4 - РСПП - Поправка к PANS-MET/Техническому регламенту (12.2) - Ежедневный выпуск прогнозов в форме открытого текста для полетов авиации общего назначения на небольшой высоте и на короткие расстояния	9.2-8
9.2/5 - Автоматические методы распространения	9.2-9
9.2/6 - Обслуживание авиации общего назначения в полете..	9.2-10
9.3/1 - РСПП - Поправка к PANS-MET/Техническому регламенту (12.2) - Демонстрация спутниковых метеорологических данных	9.3-2
9.3/2 - Стандартизация предоставления обработанных метеорологических данных в цифровой форме для узлов сетки	9.3-3
9.3/3 - РСПП - Поправка к PANS-MET/Техническому регламенту (12.2) - Обеспечение обработанной на ЭВМ аэрологической информации для узлов сетки в цифровой форме	
9.3/4 - Информация для уровня 250 мб	9.3-5
9.3/5 - РСПП - Поправка к PANS-MET/Техническому регламенту (12.2) - Заблаговременное и предварительное оперативное планирование	9.3-6

10.1/1 - Дальнейшее развитие оперативных требований, применимых к сводкам с СТС	10.1-1
10.1/2 - РСПП - Поправка к PANS-MET/Техническому регламенту (том II) - Руководящий материал по обеспечению метеорологического обслуживания СТС	10.1-3
10.1/3 - Разработка новой формы самолетных сводок для СТС	
10.2/1 - РСПП - Поправка к PANS-MET/Техническому регламенту (12.2) - Обычные самолетные наблюдения	10.2-1
10.2/2 - Метеорологическое требование к постоянным наблюдениям с самолета	10.2-2
10.2/3 - РСПП - Поправка к PANS-MET/Техническому регламенту (12.2) - Согласование ссылок на PANS-RAC	10.2-3
10.2/4 - Улучшенная передача постоянных самолетных сводок в метеорологические учреждения	10.2-3
10.2/5 - Использование самолетных сводок для численной обработки	10.2-4
10.2/6 - РСПП - Поправка к PANS-RAC - Сообщение о ветре в точке и среднем ветре	10.2-4
10.2/7 - РСПП - Поправка к приложению 3/Техническому регламенту (том II) - Сообщение о ветре в точке и среднем ветре	10.2-5
11.1/1 - РСПП - Поправка к приложению 3/Техническому регламенту (12.1) - Метеорологические центры	11.1-2
11.1/2 - РСПП - Поправка к PANS-MET/Техническому регламенту (12.2) - Метеорологические центры	11.1-3
11.1/3 - Публикация подробностей относительно авиационных метеорологических центров	11.1-9
11.1/4 - Руководство для региональных заседаний по аэронавигации относительно классификации авиационных метеорологических центров	11.1-9
11.1/5 - Общий пересмотр приложения 3/Технического регламента (12.1) и PANS-MET/Технического регламента (12.2) и (12.3)	11.1-11
11.1/6 - Обзор требований к документации и практике	11.1-12
11.2/1 - РСПП - Поправка к PANS-MET/Техническому регламенту (том II) - Принципы системы зональных прогнозов ...	11.2-2
11.2/2 - Планирование обмена системы зонального прогноза ..	11.2-5
11.2/3 - РСПП - Поправка к PANS-MET/Техническому регламенту (12.2) - Правила системы зональных прогнозов	11.2-5
11.2/4 - Стандартизация документации, подготавливаемой центрами зональных прогнозов	11.2-7
11.2/5 - РСПП - Поправка к PANS-MET/Техническому регламенту (12.2) - Обмен прогнозами в районе аэродрома	11.2-9

Организация совещания1.- ВРЕМЯ ПРОВЕДЕНИЯ

1.1 Шестая конференция по аэронавигации была открыта президентом Совета МОГА в 11 часов 9 апреля 1969 г. в зале заседаний здания МОГА в Монреале. Одновременно там же президент Комиссии по авиационной метеорологии открыл внеочередную (1969 г.) сессию Комиссии (КАМ) Всемирной Метеорологической Организации (ВМО). Пункты 8.1, 9, 10 и 11 повестки дня шестой конференции по аэронавигации рассматривались совместно с КАМ-Внеоч. (69) ВМО. На открытии совместного пленарного заседания президент Совета МОГА г-н У. Бинаги, заместитель Генерального секретаря ВМО г-н Ж.Р. Риве и президент Комиссии по аэронавигации МОГА г-н Л.К. Джакоб приветствовали представителей МОГА и ВМО. Президент КАМ (ВМО) выступил также с приветствием от своего имени. Закрытие совместного пленарного заседания состоялось 2 мая 1969 г.

2.- УЧАСТНИКИ СОВЕЩАНИЯ

2.1 На шестой конференции по аэронавигации присутствовали 295 представителей 57 государств-Членов МОГА, одного государства-нечлена МОГА и 9 международных организаций. Список участников конференции по аэронавигации и КАМ-Внеоч. (69) приводится на страницах с iii-1 по iii-11. В списке указан общий состав участников в количестве 325 представителей от 67 государств-Членов МОГА/Членов ВМО и 12 международных организаций.

3.- ДОЛЖНОСТНЫЕ ЛИЦА

3.1 На открытом совместном пленарном заседании г-н О. Огунбиуи (Нигерия) был избран председателем, г-н Н.А. Льеранс (президент КАМ) был избран вице-председателем, а г-н П.П. Карур (Франция) был избран вторым вице-председателем.

4.- СЕКРЕТАРИАТ

4.1 Секретарем совещания был г-н Ж. де Вьен, начальник секции правил полетов, службы воздушного движения поиска и спасения, бюро аэронавигации МОГА. Господа Л.Г. Фаулер и В. Госта были секретарями комитетов А и В. Господа У. Шварц и А. Мастранжели (Секретариат ВМО) были секретарями комитета С. Им помогали господа П. Амеллер, П.Ж. Бергер, И.Б. Бакстон, А.Л.А. Хиссинк, Дж.А. Лежер, М.И. Нанку, Ю. Рат, Дж.С. Шепард, А. Спунер, Ф.У. Тесен из аэронавигационного бюро МОГА и господа Р. Матье и Г. Верплог (Секретариат ВМО).

4.2 Общие административные мероприятия по работе конференции проводились под руководством г-на А.О.А. Гровена, начальника административных служб.

Устный и письменный перевод обеспечивался отделом переводов под руководством его начальника г-на Ф. Дюфо-Лябеири, которому помогали господа Ф. Кордые (устный перевод), Л.О. д'Апполония (английский письменный перевод и протоколы), Л. Дешамп (французский письменный перевод) и доктор Н.Р. Ханс (испанский письменный перевод).

4.3 В организации конференции принимали участие господа Р.И. Липцкер - исполняющий обязанности начальника общего отдела обслуживания, Д.Б. Холл - администратор, ответственный за проведение конференции, Ф. Новотный - начальник отдела документов, А. Лепрево, начальник отдела печати, г-жа Ф. Берубе - заместитель ответственного за распределение документов и мисс А. Кеннеди - ответственная за переезды.

5.- УТВЕРЖДЕНИЕ ПОВЕСТКИ ДНЯ

5.1 Повестка дня, переданная конференции Комиссией по авионавигации, была принята без изменений на первом совместном пленарном заседании. Повестка дня приводится на страницах с iv-1 по iv-3.

6.- ОРГАНИЗАЦИЯ РАБОТЫ СОВЕЩАНИЯ

6.1 Неофициальное совещание глав делегаций было проведено в 10 часов утра 9 апреля с целью обсуждения методов организации работы конференции, с тем чтобы способствовать проведению официальных заседаний.

6.2 Организационный план, представленный на рассмотрение государств заблаговременно до начала работы конференции, был утвержден без изменения на открытом совместном пленарном заседании. В соответствии с планом следовало создать три комитета.

6.3 Было создано три нижеследующих комитета. Каждый комитет создал рабочие группы, необходимые для успешной работы.

Комитет А - для рассмотрения пунктов 1,2 и 3 повестки дня

Председатель: г-н О. Кристиансен (Норвегия)

вице-председатель: г-н Д. Бенъуссеф (Тунис)

датель:

секретарь: г-н Л.Г. Фаулер, которому помогали г-да П.Бергер, Ф.У. Тесен

Комитет В - для рассмотрения пунктов 4,5,6,7 и 8 повестки дня

Председатель: г-н Р. Альфонсо (Венесуэла)

вице-председатель: г-н М.Д. Эванс (Австралия)

секретарь: г-н В. Госта, которому помогали г-да П. Амеллер, П. Бергер, И.Б. Бакстон, А.Л.А. Хиссинк, А. Лежер и Дж.Шепард

Комитет С - для рассмотрения пунктов 9,10 и 11 повестки дня

Председатель: г-н Г.У. Уиллс (Соединенное Королевство)

вице-председатель: г-н Д.В.А. Манденгу (Камерун)

секретарь: г-н У. Шварц и г-н А. Мастранжели (ВМО), которым помогали г-да Р. Матье (ВМО), М.И. Нанку, У. Рат и Г. Верплог (ВМО).

6.4 Первое пленарное заседание было почти полностью посвящено организационным вопросам. Отчеты, утвержденные на комитетах, были представлены на заключительных совместных пленарных заседаниях на трех официальных языках МОГА. Русские тексты предоставлялись также для отчетов, они были разработаны совместно с КАМ-Внеоч.(69) по пунктам 8.1, 9, 10 и 11 повестки дня. Рабочая программа, подробно изложенная в организационном плане, обычно выполнялась с небольшими отклонениями, в зависимости от завершения работы по определенным пунктам повестки дня.

6.5 Согласно директивам, изложенным в док. 8143-АН/873, был учрежден координационный комитет, который собирался регулярно на протяжении всей работы конференции. В состав комитета входили председатель и вице-председатель конференции, председатели трех комитетов и секретари совещания. Координационный комитет координировал деятельность конференции, используя имеющиеся службы и помещения.

7.- ФИЛЬМЫ И ДИАПОЗИТИВЫ

7.1 Делегация Франции представила фильм о первом полете самолета "Конкорд" и диапозитивы о состоянии внедрения автоматизации в центрах УВД Франции. Делегация Соединенных Штатов представила фильм "Система национального воздушного пространства, стадия А".

СПИСОК УЧАСТНИКОВ

Гл.дел. - главный делегат

Дел. - делегат

Зам. - заместитель

Наб. - наблюдатель

Сов. - советник

<u>Страна</u>	<u>МОГА</u>	<u>ВМО</u>	<u>Фамилия</u>	<u>МОГА</u>	<u>ВМО</u>
<u>АВСТРАЛИЯ</u>	Член	Член	Г.В. Хьюджес А.Ф. Рэйнберд К.Н.Е.Брэдфилд М.Д.Эванс Дж.Ф.Рассел У.Х.Скотт	Дел. Зам. Зам. Зам. Зам. Зам.	Гл.дел.
<u>АВСТРИЯ</u>	Член	Член	Б.И.Книрш А.Фидерл И.Либхарт	Дел. Зам. Зам.	Гл.дел.
<u>АРАБСКАЯ РЕСПУБЛИКА ЕГИПЕТ</u>	Член	Член	А.Сеиф А.М.Эль Масри А.Франсис М.Хамди М.Милад	Дел. Зам. Зам. Зам.	Гл.дел.
<u>АРГЕНТИНА</u>	Член	Член	И.С.Эчаве Р.Р.Мареско О.М.Силберти Х. М.Габриэлли Р.Мемоли И.Р.Риццо	Дел. Зам. Зам. Зам. Зам. Зам.	Гл.дел.
<u>АФГАНИСТАН</u>	Член	Член	А.Р.Нежраби	Дел.	
<u>БЕЛЬГИЯ</u>	Член	Член	М.Кволин Ж. Рено А.Д.Ванденбруке А.Ф.Ванде Вире	Дел. Зам. Зам. Зам.	Гл.дел.
<u>БОЛГАРИЯ</u>	Член	Член	К.А.Поммаков С.Иванов	Дел. Зам.	

<u>Страна</u>	<u>МОГА</u>	<u>ВМО</u>	<u>Фамилия</u>	<u>МОГА</u>	<u>ВМО</u>
<u>БРАЗИЛИЯ</u>	Член	Член	Х. Л. Фонсека Р.Ф.Карасиоло А.Берральдо И.Диас А.Х.А.Сальгадо	Дел. Зам. Зам. Зам. Зам.	Гл.дел.
<u>ВЕНЕСУЭЛА</u>	Член	Член	Р.Альфонзо М.Монсальве П.С.Кардозо Х. С.Педроза И.Фермин	Дел. Зам. Зам. Зам. Сов.	Гл.дел. Сов,
<u>ВЕНГРИЯ</u>	Нечлен	Член	А.Каповиц		Гл.дел.
<u>ГАБОН</u>	Член	Член	И.Тиевет	Дел.	Гл.дел.
<u>ГАИТИ</u>	Член	Член	Л.Дж.Жоне И.Селестин	Дел. Зам.	
<u>ГАНА</u>	Член	Член	А.К.Квартей А.И.Дагбови	Дел.	Гл.дел.
<u>ГВАТЕМАЛА</u>	Член	Член	Л.Васкез-Канэ	Дел.	
<u>ГЕРМАНИЯ</u> <u>(ФЕДЕРАТИВНАЯ</u> <u>РЕСПУБЛИКА)</u>	Член	Член	Дж.Энглер Х.Регула Т.Бор Л.Л.Дитц Дж.Фен	Дел. Зам. Зам. Зам. Зам.	Гл.дел. Дел.
<u>ГОНКОНГ</u>		Член	П.П.Шам		Гл.дел.
<u>ГРЕЦИЯ</u>	Член	Член	Г.Влахос	Дел.	Гл.дел.
<u>ДАНИЯ</u>	Член	Член	Н.Босеруп Олсен О.Амундсен А.Ларсен Й. Ниссен	Дел. Зам. Зам. Зам.	Гл.дел.
<u>ДОМИНИКАНСКАЯ</u> <u>РЕСПУБЛИКА</u>	Член	Член	Антонио Кокко		Гл.дел.

<u>Страна</u>	<u>МОГА</u>	<u>ВМО</u>	<u>Фамилия</u>	<u>МОГА</u>	<u>ВМО</u>
<u>ИЗРАИЛЬ</u>	Член	Член	С.Полиак	Дел.	
			И.Л.Токатли		Гл.дел.
			Г.Нагид	Зам.	
<u>ИНДИЯ</u>	Член	Член	Б.М.Гупта	Дел.	
			П.Котесварам	Зам.	Гл. дел.
			К.Р.Рао	Зам.	
<u>ИНДОНЕЗИЯ</u>	Член	Член	Л.Важоэ	Дел.	
			Х.Респати	Зам.	
			Сухарто		
<u>ИОРДАНИЯ</u>	Член	Член	А.Л.Хунейди		Гл.дел.
<u>ИРЛАНДИЯ</u>	Член	Член	Р.У.О'Саливан	Дел.	
			П.К.Рохан	Зам.	Гл.дел.
			Р.Хоули	Зам.	
			Г.Джонс	Зам.	
			М.Ф.Маккаде	Зам.	
			Д.Дж.О'Нейл	Зам.	
<u>ИСПАНИЯ</u>	Член	Член	Х.Хуэда	Дел.	
			Х.А.Барасозн	Зам.	Гл.дел.
			М.Г.Бенито	Зам.	
			Х.Р.Гаридо	Зам.	
			П.Родригес	Зам.	Дел.
<u>ИСЛАНДИЯ</u>	Член	Член	Ф.А.Г.Диего	Дел.	
<u>ИТАЛИЯ</u>	Член	Член	М.Монтальто	Дел.	Гл.дел.
			С.Арезу	Зам.	
			Г.П.Батистон	Зам.	
			Р.Феррарис	Зам.	Дел.
			Л.Джигли	Зам.	
			Ц.Гуальттьери	Зам.	
			В.Мастино	Зам.	
			Г.Ферретти	Сов.	
			Л.Пассери	Сов.	
			Филиппо Сансалоне	Сов.	
<u>КАМЕРУН</u>	Член	Член	Д.Б.А.Манденгу		Гл.дел.

<u>Страна</u>	<u>МОГА</u>	<u>ВМО</u>	<u>Фамилия</u>	<u>МОГА</u>	<u>ВМО</u>
<u>КАНАДА</u>	Член	Член	И.Г.Баруомэн	Дел.	
			Р.Р.Додс	Сов.	Гл.дел.
			А.Л.Элиотт	Зам.	
			И.Б.Повэлл	Зам.	
			Р.Д.Бетти	Сов.	
			А.Браун	Сов.	
			Рамсей Ф.Браун	Сов.	
			Б.Д.Кобли	Сов.	
			Дж.Уильям Колес	Сов.	
			Х.Р.Финли	Сов.	
			Г.Фой	Сов.	
			Р.М.Кидд	Сов.	
			Г.Леинг	Сов.	
			А.У.Локе	Сов.	
			Р.Макдональд	Сов.	
			П.Махони	Сов.	
			Р.А.Маклеод	Сов.	
			Дж.Митчел	Сов.	
			У.Наси	Сов.	
			Дж.П.Перрин	Сов.	
			П.Повелл	Сов.	
			К.С.Сойер	Сов.	
			Дж.М.Вест	Сов.	Дел.
			Р.Г.Вильсон	Сов.	
			Д.Брусс Як	Сов.	
<u>КЕНИЯ</u>	Член	Член	С.Гичуйя	Дел.	Гл.дел.
			Д.Дж.Баргман		Сов.
<u>КИТАЙ</u>	Член	Член	И.Т.Мао	Дел.	
			У.С.Куо		Гл.дел.
			К.К.Ли	Зам.	
			Х.М.Уанг	Зам.	
<u>КОНГО</u> <u>(БРАЗЗАВИЛЬ)</u>	Член	Член	И.Ломболу	Дел.	
<u>КОНГО (ДЕМОК-</u> <u>РАТИЧЕСКАЯ РЕС-</u> <u>ПУБЛИКА)</u>	Член	Член	М.Клеребо		Гл.дел.
			А.Кади́ма		Дел.

<u>Страна</u>	<u>МОГА</u>	<u>ВМО</u>	<u>Фамилия</u>	<u>МОГА</u>	<u>ВМО</u>
<u>МАЛАГАСИЙСКАЯ РЕСПУБЛИКА</u>	Член	Член	П. Ражемисон Дж. Равеломанана	Дел. Зам.	Гл. дел.
<u>МАРОККО</u>	Член	Член	А. Дауди А. Уданими	Дел. Зам.	
<u>МЕКСИКА</u>	Член	Член	Ф. Молинар А. Авила Х. Парланге	Дел. Зам. Зам.	
<u>НИГЕРИЯ</u>	Член	Член	О. Огунбиуи Е. Оланиан	Дел. Зам.	
<u>НИДЕРЛАНДСКИЕ АНТИЛЬСКИЕ ОСТРОВА</u>		Член	А. Бруненберг		Гл. дел.
<u>НИДЕРЛАНДЫ (КОРОЛЕВСТВО)</u>	Член	Член	Дж. С. Смит К. Р. Постма А. Бруненберг Дж. Клаассен А. М. де Ионг М. С. Йельер Дж. Ван Браак	Дел. Зам. Зам. Зам. Зам. Зам.	Гл. дел. Дел.
<u>НОВАЯ ЗЕЛАНДИЯ</u>	Член	Член	А. Г. Милстоун А. Джексон	Дел. Зам.	
<u>НОРВЕГИЯ</u>	Член	Член	В. Гринде Дж. Эриксен А. Блом-Бакке О. О. Кристиансен Дж. Эдвардсен	Дел. Зам. Зам. Зам. Зам.	Гл. дел.
<u>ПОЛЬША</u>	Член	Член	Т. Рольски	Дел.	
<u>РУМЫНИЯ</u>	Член	Член	С. Скрипкару Д. Басинчи	Дел.	Гл. дел.
<u>СЕНЕГАЛ</u>	Член	Член	И. Диалло А. Диуф	Дел. Зам.	Гл. дел.

<u>Страна</u>	<u>МОГА</u>	<u>ВМО</u>	<u>Фамилия</u>	<u>МОГА</u>	<u>ВМО</u>
<u>СИРИЯ</u>	Член	Член	Г.Масри Зада		Гл.дел.
<u>СОЕДИНЕННОЕ КОРОЛЕВСТВО</u>	Член	Член	К.Г.Прайс	Дел.	
			Дж.К.Беннон		Гл.дел.
			С.А.Бекет	Зам.	
			Г.А.Крейг	Зам.	
			Д.Г.Фардж	Зам.	
			М.А.Гаместер	Зам.	
			Ф.Дж.Глендининг	Зам.	
			М.Н.Хупер	Зам.	
			К.Осборн	Зам.	
			Л.Сюгден	Зам.	
			Д.Томпсон	Зам.	
			Ф.А.Уайт	Зам.	
			Г.Дж.Уилкинсон	Зам.	
			Г.Уиллс	Зам.	
			В.Г.Кинг	Сов.	
			Б.Паркер	Сов.	
<u>СОЕДИНЕННЫЕ ШТАТЫ АМЕРИКИ</u>	Член	Член	Дж.Ф.Хоуленд	Дел.	
			Н.А.Льеранс	Зам.	Гл.дел.
			Р.Г.Клинкскейлз	Зам.	
			Дж.Феррарес	Зам.	
			Р.П.Джеймс	Зам.	Дел.
			И.Крупински	Зам.	
			Г.М.Вольф	Зам.	
			Д.М.Брандеви	Сов.	
			Л.К.Бюдж	Сов.	
			Ф.М.Клез	Сов.	
			М.Дэвис	Сов.	
			Дж.Р.Флеминг	Сов.	
			К.Дж.Ла Монт	Сов.	
			Эдвард Дж.Мало	Сов.	
			П.Г.Перидьер	Сов.	Дел.
			Е.Руга	Сов.	
			Г.И.Смит	Сов.	
			Дж.Фон Руннен	Сов.	
			Р.У. Уэллс	Сов.	

<u>Страна</u>	<u>МОГА</u>	<u>ВМО</u>	<u>Фамилия</u>	<u>МОГА</u>	<u>ВМО</u>
<u>СОЮЗ СОВЕТ- СКИХ СОЦИАЛИСТИ- ЧЕСКИХ РЕСПУБЛИК</u>	Член	Член	А.Семенова	Наб. ^ж	
			В.Косенко		Гл.дел.
			Б.Абрамов	Наб.	
			Н.Беркесов	Наб.	
			Б.Чалишев	Наб.	
			А.Хариков	Наб.	
			Ю.Черкашин	Наб.	
			А.Бродский		Дел.
<u>ТАЙЛАНД</u>	Член	Член	С.Сангkachанд	Дел.	
			С.В.Ражананда		Гл.дел.
			С.Комолаваньи	Зам.	Дел.
			С.Вачарашиндху	Зам.	
<u>ТАНЗАНИЯ , ОБЪЕДИНЕННАЯ РЕСПУБЛИКА</u>	Член	Член	Дж.Н.Кахуки	Дел.	Гл.дел.
			Д.Дж.Баргман		Сов.
<u>ТУНИС</u>	Член	Член	Д.Бениусеф	Дел.	
			М.М.Гузтари		Гл.дел.
<u>ТУРЦИЯ</u>	Член	Член	Н.Озердем	Дел.	
			Н.Доганюнес	Зам.	
			Е.Осан	Зам.	
<u>УГАНДА</u>	Член	Член	Б.Фитц-Джон	Дел.	Гл.дел.
			Д.Дж.Баргман		Сов.
<u>УКРАИНСКАЯ ССР</u>		Член	Д.Бурцев		Гл.дел.
<u>ФИЛИППИНЫ</u>	Член	Член	Х.Паролан	Дел.	
			А.Парейзо	Зам.	
			А.Санедрин	Зам.	
			И.Таблант	Зам.	
<u>ФИНЛЯНДИЯ</u>	Член	Член	Р.Таркканен	Дел.	
			Й.Т.Риисанен		Гл.дел.

^ж Главный наблюдатель

<u>Страна</u>	<u>МОГА</u>	<u>ВМО</u>	<u>Фамилия</u>	<u>МОГА</u>	<u>ВМО</u>
<u>ФРАНЦИЯ</u>	Член	Член	П.П.Карур	Дел.	
			П.Дюверже	Зам.	Гл.дел.
			Ж.П.Барберон	Зам.	
			Пьер Бе	Зам.	
			Ж.М.Жиро	Зам.	
			М.И.А.Гуяр	Зам.	
			Ж.А.Мегре	Зам.	
			И.Оливьеро	Зам.	
			П.Троадек	Зам.	
			И.С.Лакост	Сов.	
<u>ЦЕНТРАЛЬНАЯ АФРИКАНСКАЯ РЕСПУБЛИКА</u>	Член	Член	Г.П.С.Дилар	Дел.	
<u>ЧЕХОСЛОВАЦКАЯ СОЦИАЛИСТИЧЕСКАЯ РЕСПУБЛИКА</u>	Член	Член	К.Заводски	Дел.	
			В.Жировски		Гл.дел.
			В.Сервикова	Зам.	
			Я. Консир	Зам.	
<u>ЧИЛИ</u>	Член	Член	Я. Новотный	Зам.	
			С.Лей	Дел.	
<u>ШВЕЙЦАРИЯ</u>	Член	Член	К.Калежас		Гл.дел.
			А.Ж.С.Кандрен	Дел.	
			А.Жанне	Зам.	Гл.дел.
			Ф.Калдерари	Зам.	
			Г.И.Медер	Зам.	
			Александр Пиаже	Зам.	Дел.
			М.Вилди	Зам.	
			П.Оберсон	Сов.	
			Д.Леман	Сов.	
<u>ШВЕЦИЯ</u>	Член	Член	Б.О.Рути	Сов.	
			К.Г.А.Эклинг	Дел.	
			А.Перссон	Зам.	Гл.дел.
			Л.Сандблом	Зам.	
			У.Стрид	Зам.	
			Л.Эндерлейн	Сов.	
			Г.О.Ханнссон	Сов.	
			С.А.Пикулел	Сов.	

<u>Страна</u>	<u>МОГА</u>	<u>ВМО</u>	<u>Фамилия</u>	<u>МОГА</u>	<u>ВМО</u>
<u>ЭФИОПИЯ</u>	Член	Член	А.Гоитом	Дел.	
<u>ЮГОСЛАВИЯ</u>	Член	Член	З.Верес	Дел.	
			З.Иованович	Зам.	
			Д.Живкович	Зам.	
<u>ЮЖНАЯ</u> <u>АФРИКА</u>	Член	Член	Дж.Шолтмейер	Дел.	
			Л.К.Хейворд	Зам.	Гл.дел.
			Д.Е.Александрер	Зам.	
<u>ЯМАЙКА</u>	Член	Член	Истон Ф.Чонг	Дел.	
<u>ЯПОНИЯ</u>	Член	Член	М.Нишимуре	Дел.	
			С.Нуши	Зам.	Гл.дел.
			Т.Ичикава	Зам.	
			С.Мацуо	Зам.	
			Х.Сукэгава	Зам.	

<u>Международные организации</u>	<u>Фамилия</u>	<u>МОГА</u>	<u>ВМО</u>
<u>ЕВРОКОНТРОЛЬ</u>	Р.Н.Совард	Наб.*	
	И.Форгео	Наб.	
	А.Х.Уаллас	Наб.	
<u>МЕЖДУНАРОДНАЯ АВИАЦИОННАЯ ФЕДЕРАЦИЯ (ФАИ)</u>	У.П.Пари	Наб.*	Наб.
<u>СОВЕТ ШТУРМАНОВ МЕЖДУНАРОДНЫХ АВИАКОМПАНИЙ</u>	Роджер Уайлдман	Наб.*	
<u>МЕЖДУНАРОДНЫЙ СОВЕТ АССОЦИАЦИЙ ПИЛОТОВ И ВЛАДЕЛЬЦЕВ САМОЛЕТОВ</u>	М.Каран	Наб.*	
	К.С.Логсдон	Наб.	Наб.
	И.С.Антл	Наб.	
	Б.Ф.Кеннерли	Наб.	
	Х.Кеманс	Наб.	
	И.А.Уэстлейж	Наб.	
<u>МЕЖДУНАРОДНАЯ АССОЦИАЦИЯ ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА (МАВТ)</u>	Дж.Бум		
	А.Аадард	Наб.	
	С.С.Акбар	Наб.	
	Р.Боаннон	Наб.	
	Дж.А.Броун	Наб.	
	В.Дж.Кальвер	Наб.	
	Е.Шамберс	Наб.	Наб.
	М.О.Фарук	Наб.	
	Х.Е.Фагл-Суендсен	Наб.	
	О.С.К.Гьерлоф	Наб.	
	Ф.Дж.Хаас	Наб.	
	Т.Хамид	Наб.	
	Сьед Нехди Хасан	Наб.	
	У.Дж.Ингилфилд	Наб.	
	П.Кеарвел	Наб.	
	Юсади Алисахед Кхатеб	Наб.	
	С.Кохно	Наб.	
	С.В.Крежчик	Наб.	
	Дж.Лангумьер	Наб.	
	А.Дж.И.Ленсинг	Наб.	
	Оле де Лихтенберг	Наб.	
	Д.Х.Макданиель	Наб.	
	Р.Р.Рику	Наб.	
	Р.Ф.Шоу	Наб.	

* Главный наблюдатель.

<u>Международные организации</u>	<u>Фамилия</u>	<u>МОГА</u>	<u>ВМО</u>
<u>МЕЖДУНАРОДНАЯ</u> <u>АССОЦИАЦИЯ</u> <u>ВОЗДУШНОГО</u> <u>ТРАНСПОРТА (МАВТ) (продолж.)</u>	Дж.Скелтон Ф.С.Таннер А.Г. ван дер Аа	Наб. Наб. Наб.	Наб.
<u>МОГА</u>	У.Шварц	Наб.	
<u>МЕЖДУНАРОДНАЯ</u> <u>ФЕДЕРАЦИЯ</u> <u>АССОЦИАЦИЙ</u> <u>ПИЛОТОВ ГРАЖДАНСКОЙ</u> <u>АВИАЦИИ (МФАПГА)</u>	Дж.Х.Бартлинг Д.Мейсон Д.Гутман Дж.В.Харт Р.Хатчинс Дж.Б.Ли И.Л. Марше Дж.Ньютон А.Никсон Р.Дж.Пенн И.Стивенсон	Наб. [✱] Наб. Наб. Наб. Наб. Наб. Наб. Наб. Наб. Наб. Наб.	
<u>МЕЖДУНАРОДНАЯ ФЕДЕРАЦИЯ</u> <u>АССОЦИАЦИЙ</u> <u>ДИСПЕТЧЕРОВ</u> <u>ВОЗДУШНОГО ДВИЖЕНИЯ</u> <u>(МФАДВД)</u>	Дж.А.Сакер Т.А.Коти Дж.Р.Кемпбелл М.Г.Серф Дж.П.Литл Ф.У.Ричардсон	Наб. [✱] Наб. Наб. Наб. Наб. Наб.	
<u>МЕЖДУНАРОДНЫЙ СОЮЗ</u> <u>ЭЛЕКТРОСВЯЗИ (МСЭ)</u>	Ф.Деламула	Наб.	Наб.
<u>МЕЖДУНАРОДНЫЙ СОВЕТ</u>) <u>НАУЧНЫХ СОЮЗОВ (МСНС)</u>)) <u>МЕЖДУНАРОДНЫЙ СОЮЗ ГЕОДЕ-</u> <u>ЗИИ И ГЕОФИЗИКИ (МСГГ)</u>	Р.Р.Доддс	Наб.	
<u>ВСЕМИРНАЯ МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКАЯ</u> <u>ОРГАНИЗАЦИЯ (ВМО)</u>	Н.А.Льеранс П.Дюверже А.Мастранжели	Наб. [✱] Наб. Наб.	Наб.
Приглашенный эксперт ВМО	Г.Венер		

✱ Главный наблюдатель.

ПОВЕСТКА ДНЯ*Пункт 1: Эшелонирование самолета службой Воздушного движения

- 1.1 Разработка критериев для определения минимумов обнаружения по широте и по удаленности в зависимости от особенностей навигационных и направляющих систем.
- 1.2 Разработка процедур для использования оборудования, основанного на принципе числа Маха, при продольном эшелонировании.
- 1.3 Обзор успехов, достигнутых в последних исследованиях по алтиметрии и вертикальному эшелонированию самолета, с целью определения возможности достижения лучшего использования воздушного пространства.
- 1.4 Разработка методов для эшелонирования полетов, контролируемых VFR.

Пункт 2: Осуществление контроля за полетами по VFR

- 2.1 Разработка правил для осуществления полетов, контролируемых по VFR при условиях погоды хуже VMC .
- 2.2 Определение действий, которые необходимо предпринять при осуществлении полетов, контролируемых по VFR при нарушении связи.
- 2.3 Определение специальных навыков, необходимых пилотам VFR для осуществления полетов по VFR .
- 2.4 Установление требований к бортовому оборудованию самолета при осуществлении полетов по VFR.

Пункт 3: Организация воздушного пространства для СВД

- 3.1 Определение специальной терминологии для назначения отдельных частей воздушного пространства служб воздушного движения, которые резервируются для полетов, выполняемых в соответствии с перечнем отдельных правил полета.

* Помимо пунктов 8.1, 9, 10 и 11 повестки дня шестой конференции по авионавигации, которые были рассмотрены на совместной сессии, повестка дня Внеочередной сессии КАМ включала рассмотрение доклада о мандатах и утверждение объединенной повестки дня.

3.2 Разработка принципов для:

- назначения и организации частей контролируемых областей или контролируемых зон, где будет обеспечено обслуживание службой воздушного движения для осуществления полетов по VFR;
- установления коридоров или других путей, необходимых для отделения неконтролируемых полетов по VFR от других полетов внутри контролируемых областей и контролируемых зон.

3.3 Разработка принципов по обеспечению гибкости путей сверхзвуковых самолетов на тех фазах полетов, где это может потребовать специального рассмотрения.

3.4 Установление единого метода для обозначения плоскости раздела воздушного пространства на нижнюю и верхнюю части.

Пункт 4: Сообщение позиций для целей СВД

Рассмотрение путей и средств упрощения практики сообщения местонахождения и уменьшения периодичности и длины сообщений о положении.

Пункт 5: Связь воздух-земля

5.1 Обзор и обобщение требований по связи между самолетом и землей с целью уменьшения потребностей в оборудовании и объема работ для всех заинтересованных служб.

5.2 Разработка принципов, которые следует использовать для формирования требований служб воздушного движения для связи воздух-земля.

Пункт 6: Применение вторичного обзорного радиолокатора

Разработка процедур для использования вторичного обзорного радиолокатора в службе воздушного движения.

Пункт 7: Минимальные безопасные уровни

Пересмотр и расширение положений МОГА в отношении установления или определения минимальных безопасных уровней полета самолетов, включая разработку критериев для использования в тех случаях, когда определение таких минимумов производится для различных участков путей СВД или секторов контролируемого воздушного пространства, разграничение случаев, когда самолеты управляются или не управляются радиолокатором.

Пункт 8: Сообщение о турбулентности и ее обход

- 8.1 Обзор деятельности по обнаружению и измерению турбулентности и введение улучшенных критериев для передачи сообщений о турбулентности.
8. 8.2 Обмен мнениями по средствам и практике обхода турбулентности при ясном небе.

Пункт 9: Предполетная и полетная метеорологическая информация

- 9.1 Определение предполетных и полетных требований к маршрутной метеорологической информации для сверхзвукового транспортного самолета и разработка методов обеспечения такой информацией, не предусмотренных существующими положениями.
- 9.2 Определение предполетных и полетных требований к маршрутной метеорологической информации для авиации общего назначения и разработка процедур обеспечения такой информацией, не предусмотренных существующими положениями.
- 9.3 Расширение существующих процедур и руководящего материала относительно прогнозов по маршруту для использования метеорологических данных, полученных со спутников; представление метеорологических данных в цифровой форме и результаты использования ЭВМ для построения карт.

Пункт 10: Передача сводок погоды с самолета

- 10.1 Необходимость в сводках погоды со сверхзвукового самолета, и, если такая необходимость будет установлена, средства обеспечения таких сводок.
- 10.2 Рассмотрение влияния пересмотренных процедур сводок СВД на частоту и место проведения обычных самолетных метеорологических наблюдений.

Пункт 11: Централизация авиационного метеорологического обслуживания

- 11.1 Обзор существующих положений об обязанностях и функциях авиационных метеорологических центров с целью применения их в национальной и региональной централизации прогностического обслуживания.
- 11.2 Разработка процедур и руководящего материала по централизации полетных и аэродромных прогнозов.
-

Пункт 8 повестки дня: Сообщение о турбулентности и ее обход

8.1 Обзор деятельности по обнаружению и измерению турбулентности и введение улучшенных критериев для передачи сообщений о турбулентности.

8.1: 1 Общие замечания

8.1: 1.1 Заседание отметило, что турбулентность как в конвективных облаках, так и в ясном небе, все еще является опасной для полетов. Было отмечено, что достигнуто некоторое улучшение в деле обнаружения турбулентности по маршруту благодаря развитию наземных и воздушных методов радиолокационного обнаружения участков конвективной турбулентности, но для обнаружения турбулентности ясного неба (ТЯН) необходимы существенные усовершенствования. Это требует принятия мер по улучшению как наземных, так и воздушных систем для обнаружения турбулентности ясного неба.

8.1: 2 Наземные системы обнаружения и измерения турбулентности.

8.1: 2.1 Заседание рассмотрело последние достижения в обнаружении интенсивности турбулентности в конвективных облаках и вблизи их с помощью наземных радиолокаторов и отметило возможности доплеровского радиолокатора для измерения вертикальных скоростей воздушных течений. Была представлена информация, показывающая, что существует, по-видимому, довольно значительная корреляция между турбулентными движениями воздуха, обнаруженными экспериментальными шарами-зондами различных типов, и самолетными сводками о турбулентности; было отмечено, что возможности системы датчиков, установленных на шарах-зондах для непосредственных измерений в ясном небе и в облачности, заслуживают дальнейшего исследования.

8.1: 2.2 Сообщалось об экспериментах с вертикально направленными многоволновыми радиолокаторами, которые обнаруживают рефрактивные возмущения в турбулентных районах и являются перспективными для обнаружения ТЯН. Эксперименты с доплеровскими радиолокаторами и лазерными установками также перспективны для дальнейшего развития удовлетворительной наземной системы непосредственного измерения как конвективной турбулентности, так и турбулентности ясного неба.

РЕКОМЕНДАЦИЯ 8.1/1 - ДАЛЬНЕЙШЕЕ РАЗВИТИЕ НАЗЕМНЫХ СИСТЕМ ОБНАРУЖЕНИЯ ТУРБУЛЕНТНОСТИ

Чтобы ВМО поощряла дальнейшее изучение Членами методов обнаружения турбулентности ясного неба и конвективной турбулентности с земли,

а также возможности внедрения новых систем в повседневное использование.

8.1: 3 Самолетные системы обнаружения и измерения турбулентности

8.1: 3.1 Заседание считает, что обнаружение конвективной турбулентности самолетными радиолокаторами проводилось довольно успешно, но некоторые улучшения еще возможны. Однако имеются еще значительные трудности, обусловленные отсутствием соответствующего самолетного оборудования для обнаружения и измерения интенсивности турбулентности ясного неба.

8.1: 3.2 В связи с самолетным обнаружением ТЯН особый интерес вызвали последние испытания инфракрасных систем обнаружения горизонтальных градиентов температуры, часто связанных с ТЯН.

8.1: 3.3 Было отмечено, что требуется комплекс оборудования для измерения составляющих пульсации истинной атмосферы и что методы, используемые для преобразования показаний акселерометра или колебаний воздушной скорости в соответствующие измерения, еще недостаточно разработаны, чтобы для этой цели можно было оборудовать соответствующими приборами гражданские самолеты.

8.1: 3.4 Возможное наличие системы автоматической передачи данных между самолетами и наземными станциями также считалось важным фактором в разработке автоматической системы для количественного сообщения о турбулентности.

РЕКОМЕНДАЦИЯ 8.1/2 - ДАЛЬНЕЙШЕЕ РАЗВИТИЕ САМОЛЕТНЫХ СИСТЕМ ОБНАРУЖЕНИЯ ТУРБУЛЕНТНОСТИ

Чтобы МОГА предложила заинтересованным государствам и международным организациям:

- а) продолжить исследование и разработку самолетного оборудования для обнаружения и измерения интенсивности турбулентности ясного неба;
- в) в связи с исследованиями, изложенными в рекомендации 5.1/11, проанализировать возможность проведения автоматических количественных измерений турбулентности, встречающейся в полете, и автоматической передачи с воздуха на землю таких измерений; и

РЕКОМЕНДАЦИЯ 8.1/2 (продолж.)

- с) информировать МОГА о достигнутых успехах с тем, чтобы Организация могла распространять эти результаты в обобщенном виде среди государств-Членов для их информации.

8.1: 4 Критерии передачи сообщения о турбулентности

8.1: 4.1 Обсуждалось предложение о принятии 4-ступенчатой шкалы для передачи сообщения о турбулентности: легкая-умеренная-сильная-экстремальная. Заседание пришло к выводу, что не следует вносить какие-либо изменения в существующую шкалу: легкая-умеренная-сильная, учитывая, что в настоящее время невозможно получить объективных измерений, кроме сообщений со специально оборудованных научно-исследовательских самолетов, и что субъективные оценки плохо коррелируются с вертикальными скоростями, кроме случаев сильной турбулентности. Однако согласились, что есть необходимость улучшить субъективные описания умеренной и сильной турбулентности, используемые в форме AIRER для того, чтобы оно имело больший смысл. Была разработана нижеследующая поправка к форме AIRER.

РСНН | РЕКОМЕНДАЦИЯ 8.1/3 - ПОПРАВКА к PANS-RAC - ФОРМА
AIRER - КРИТЕРИИ ПЕРЕДАЧИ
СООБЩЕНИЯ О ТУРБУЛЕНТНОСТИ

Чтобы PANS-RAC приложение 1, исправленное в соответствии с рек. 4/5, изменить далее следующим образом:

ИСПРАВИТЬ инструкции по регистрации и передаче данных по пункту 10 в форме AIRER следующим образом:

ИСКЛЮЧИТЬ текст после "Применяются следующие определения" и ЗАМЕНИТЬ:

"Умеренная - В положении самолета и/или высоте могут быть умеренные изменения, но самолет остается все время под положительным управлением. Обычно небольшие изменения воздушной скорости. Изменение в показаниях акселерометра от 0,5g до 1,0g в центре тяжести самолета. Трудно передвигаться по самолету. Находящиеся в самолете ощущают натяжение привязных ремней. Незакрепленные предметы смещаются.

РЕКОМЕНДАЦИЯ 8.1/3 (продолж.)

РСНП

Сильная - Резкие изменения положения самолета и/или высоты; на короткие периоды самолет может терять управление. Обычно большие изменения воздушной скорости. Изменения показаний акселерометра больше, чем $1,0g$ в центре тяжести самолета. Находящиеся в самолете ощущают очень сильное натяжение привязных ремней. Незакрепленные предметы беспорядочно перемещаются.

РСНП

РЕКОМЕНДАЦИЯ 8.1/4 - ПОПРАВКА К ПРИЛОЖЕНИЮ 3/
ТЕХНИЧЕСКОМУ РЕГЛАМЕНТУ (ТОМ II) -
ФОРМА AIRER - КРИТЕРИИ ПЕРЕДАЧИ
СООБЩЕНИЯ О ТУРБУЛЕНТНОСТИ

Чтобы приложение 3, дополнение В/Технический регламент (том II) - дополнение А, модель AR исправить, как указано в рекомендации 8.1/3.

Пункт повестки дня 9: Предполетная и полетная метеорологическая информация

9.1 Определение предполетных и полетных требований к маршрутной метеорологической информации для сверхзвукового транспортного самолета и разработка методов обеспечения такой информацией, не предусмотренных существующими положениями.

9.1: 1 Возможные оперативные требования

9.1: 1.1 Обсуждение пункта 9.1 повестки дня началось с обзора возможных оперативных требований (ВОТ) в области метеорологии, применимых к СТС, которые были установлены группой экспертов МОГА по СТС на первом заседании этой группы, и которые были переданы заседанию Комиссии по аэронавигации с предложением учесть их при рассмотрении дополнений к регламентирующим документам или при разработке руководящего материала для будущих полетов СТС. Заседание также отметило, что МЕТ ВОТ № 1, 2, 3, 4 и 5 были снабжены примечаниями Комиссии: "Исходя из имеющейся в настоящее время информации, очевидно, что эти возможные оперативные требования не будут существенно изменены".

9.1: 1.2 Этот материал во многом облегчает рассмотрение пункта 9.1 повестки дня. Заседание тщательно рассмотрело МЕТ ВОТ с 1 по 5 информации, содержащуюся в докладе первого заседания группы экспертов по СТС (Документ 8776, SSTP/1). В целом заседанию была представлена незначительная новая информация, касающаяся ВОТ, в основном ввиду того, что в то время не было практического опыта полетов СТС в фазах околосзвукового ускорения и сверхзвукового полета.

9.1: 1.3 Было отмечено, что Комиссия по аэронавигации отложила проведение второго заседания группы экспертов по СТС до января 1970 г. при условии, что к тому времени могут быть установлены более твердые оперативные требования. Поскольку предполагалось, что в области метеорологии необходимо предварительное планирование, то договорились изложить замечания заседания по соответствующим возможным оперативным требованиям и по областям исследования, в результате которых могут возникнуть дополнительные оперативные требования в форме, которая облегчит дальнейшую работу МОГА по этому вопросу.

РЕКОМЕНДАЦИЯ 9.1/1 - ДАЛЬНЕЙШАЯ РАЗРАБОТКА ОПЕРАТИВНЫХ ТРЕБОВАНИЙ (МЕТ), ПРИМЕНИМЫХ К СТС

Чтобы МОГА в дальнейшей разработке возможных оперативных требований в области метеорологии, применимых к СТС, и в дальнейшей работе в "областях, из которых могут возникнуть дополнительные

РЕКОМЕНДАЦИЯ 9.1/1 (продолж.)

оперативные требования к СТС", как установлено группой экспертов по СТС на ее первом заседании, приняла во внимание следующие замечания:

1. Обзор возможных оперативных требований

1.1 Заседание выразило следующее мнение по ряду пунктов к вышеупомянутым требованиям:

ВОТ, разработанные группой
экспертов по СТСЗамечания заседанияВОТ МЕТ 1 Фазы полета, которые следует
охватить

Что метеорологическая информация требуется для всех различных фаз полета: набор высоты, околозвуковое ускорение, крейсерский полет, околозвуковое замедление, снижение и заход на посадку.

Нет замечания

ВОТ МЕТ 2 Высоты, которые следует
охватить

Что метеорологическая информация требуется для полетов на высотах примерно до FL 600 первоначально и до FL 700 позднее

Нет замечания

ВОТ МЕТ 3 Содержание информации

i) Что для дозвуковых фаз полетов СТС требуется та же самая метеорологическая информация, которая подготавливается и предоставляется современному реактивному самолету.

Пришли к выводу, что не было большой нужды в разработке новой методики или руководящего материала по фазе дозвукового полета; однако указывалось, что та же самая информация может представляться в другой форме.

ii) Что для фазы околозвукового ускорения требуется подробная информация о ветрах и температурах, и более подробная информация, чем информация, предоставляемая современному самолету, по турбулентности, обледенению и осадкам, включая расположение и вертикальную протяженность кучево-дождевых облаков.

Желательно более четко определить предлагаемые понятия "подробная информация" и "более подробная информация" в ближайшем будущем.

РЕКОМЕНДАЦИЯ 9.1/1 (продолж.)ВОТ, разработанные группой
экспертов по СТСЗамечания заседания

ВОТ МЕТ 3 Содержание информации (продолж.)

iii) Что для сверхзвуковой крейсерской фазы основные нужды заключаются в надежных данных по температуре и ветрам, включая и более подробную информацию, чем информация, предоставляемая современному реактивному самолету по турбулентности, верхней границе кучево-дождевых облаков и наличию града.

Как и выше.

iv) Что для околосзвукового замедления и фазы снижения должна предоставляться информация по турбулентности, обледенению, осадкам и наличию кучево-дождевых облаков.

Необходимо подтвердить, что указанная информация требуется для фазы дозвукового снижения.

ВОТ МЕТ 4 Точность метеорологических прогнозов

Что аэронавигационные оперативные требования к точности прогнозов, записанные в PANS-MET (Док. 7605-MET/526/4), дополнение C, раздел B, должным образом охватывают нужды полетной информации СТС, кроме того, что выражение "среднего" через полетное время должно быть выражено через расстояние; 500 морских миль можно считать подходящим расстоянием.

Смотри замечание по кругу вопросов МЕТ 1 и МЕТ 2.

ВОТ МЕТ 5 Метеорологический инструктаж

Что выдаваемая информация относительно ветра и температуры должна быть откорректирована во время инструктажа. Важнейшие условия погоды должны быть под непрерывным наблюдением с целью предоставления надежной информации, главным

Высказано мнение, что корректировка метеорологической информации потребует не только во время метеорологического инструктажа, но и в другие сроки и другими средствами. Поэто-

РЕКОМЕНДАЦИЯ 9.1/1 (продолж.)ВОТ, разработанные группой
экспертов по СТСЗамечания заседанияВОТ MET 5 Метеорологический инструктаж (продолж.)

образом, относительно положения и вертикальной протяженности кучево-дождевых облаков в районе планируемой траектории набора высоты.

му требуется подтверждение планируемого охвата этого ВОТ.

ВОТ MET 6 Предупреждения в полете

Что могут выпускаться отдельные предупреждения типа SIG MET, извещающие о ТЯН, верхних границах кучево-дождевых облаков и наличии града на околозвуковых фазах и на уровнях сверхзвукового крейсерского полета. Такая информация должна незамедлительно представляться для передачи на соответствующий самолет.

Было принято решение, что после того, когда будет подтверждена сущность этого ВОТ, может возникнуть необходимость пересмотра передачи учреждениями СВД информации типа SIGMET на СТС и, возможно, возникнет необходимость внести соответствующие поправки в приложение 11 МОГА и PANS-RAC. Требуется разъяснение относительно интенсивности турбулентности ясного неба, имеющей значение для полетов СТС.

ВОТ MET 7 Специальные самолетные сводки

Рассматривалось в пункте 10.1 повестки дня (см. рекомендацию 10.1/1)

РЕКОМЕНДАЦИЯ 9.1/1 (продолж.)2. Обзор "круга вопросов, где могут возникнуть дополнительные оперативные требования, применимые к СТС", установленного группой экспертов по СТС

2.1 Участники заседания высказались по ряду положений относительно названного выше пункта:

Вопросы, изучавшиеся группой экспертов по СТС:Замечания заседанияКруг вопросов MET 1

Лучше подходит определение "среднего для одного часа летного времени" через расстояние, а не время.

Заседание сочло расстояние, равное примерно 500 морским милям (900 км) соответствующим.

Круг вопросов MET 2

Обзор требования точности прогнозов температуры " -3°C " и ветра " $+20$ узлов".

Ввиду отсутствия практического опыта полетов, на настоящем этапе заседания не могло прийти к соглашению о том, что авиационные оперативные требования к точности прогнозов температуры и ветра на высотах, оговоренные в PANS-MET /Техническом регламенте, том II, приложение C, раздел B, будут применимы к полетам СТС. Потребовалось разъяснение, применимы ли такие же требования точности к маршрутным фазам и фазе околосвукового ускорения.

Круг вопросов MET 3

Необходимость в информации о крутых горизонтальных градиентах температуры и, если нужно, методы предоставления такой информации.

Потребовалось разъяснение необходимости таких данных; если необходимость подтвердится, то следует определить величины горизонтальных градиентов температуры, которые важны для полетов СТС. Такая информация может потребоваться для планирования необходимых климатологических исследований и, следовательно, для разработки прогностических методов.

РЕКОМЕНДАЦИЯ 9.1/1 (продолж.)Вопросы, изучавшиеся группой
экспертов по СТС:Замечания заседанияКруг вопросов МЕТ 4

Необходимость и методы ранней передачи основной информации по приземлению, такой, как RVR .

Заседание поддержало это положение, но высказало пожелание в разъяснении "ранней передачи" с помощью расстояния или времени полета до предполагаемого аэродрома приземления и потребовало пояснения относительно содержания требуемой предварительной информации по приземлению.

Круг вопросов МЕТ 5

Методы обеспечения информации о сложных условиях погоды в фазах околосзвукового замедления и снижения.

Заседание признало необходимость в обозначении сложных условий погоды в районе сверхзвукового снижения и околосзвукового замедления до начала снижения с уровня крейсерской скорости. Заседание считает, что информация должна предоставляться в форме, легко понимаемой экипажем и сравнимой с предполагаемыми нагрузками на экипаж в полете.

Круг вопросов МЕТ 6

Определение средств, которые будут применимы для получения полетных сообщений о неблагоприятной погоде и передачи таких сообщений в службы управления воздушным движением.

Рассматривалось в пункте 10.1 повестки дня (см. рекомендацию 10.1/1).

Круг вопросов МЕТ 7

Наличие информации до отправления и в полете.

Замечаний нет.

РЕКОМЕНДАЦИЯ 9.1/1 (продолж.)Вопросы, изучавшиеся группой
экспертов по СТС:Замечания заседанияКруг вопросов МЕТ 8

Необходимость обычных самолетных сводок о ветре и температуре выше уровней сверхзвукового полета в районах с недостаточной сетью наземных наблюдательных станций.

Рассматривалось в пункте 10.1 повестки дня (см. рекомендацию 10.1/1).

Круг вопросов МЕТ 9

Необходимость в улучшенной стандартизированной форме метеорологической документации.

Смотри рекомендации 9.1/2 и 9.1/3, касающиеся соответствующего руководящего материала.

Круг вопросов МЕТ 10

Информация, необходимая в случае, когда СТС вынужден выполнять крейсерский полет с дозвуковой скоростью.

Некоторые делегации полагали, что, вероятно, необходимо включить прогностические карты, охватывающие низкие крейсерские уровни (FL 300-450), в полетную документацию. Другие делегации считали, что экипажи самолетов будут нуждаться в подробных планах, разработанных заранее для таких обстоятельств и, что использование карт не годится из-за того, что у пилотов может не быть достаточного времени для перепланирования в полете.

9.1: 2 Разработка процедур/руководящего материала

9.1: 2.1 Заседание рассмотрело разработку процедур или руководящего материала, удовлетворяющего возможным оперативным требованиям, изложенным в параграфе 9:1.1. Поскольку эти возможные оперативные требования были по необходимости предварительными, заседание не сочло возможным в это время предложить утверждение нового регламентирующего материала.

9.1: 2.2 Однако заседание признало, что имеется необходимость в разработке руководящего материала по обеспечению метеорологического обслуживания полетов сверхзвуковых транспортных самолетов как можно раньше и что этот материал должен быть опубликован в хорошо доступной форме. Было принято решение также разработать новое приложение к PANS-MET/Техническому регламенту, том II по этому вопросу.

9.1: 2.3 При составлении проекта этого материала заседание приняло во внимание, что большая часть процедур в PANS-MET/Техническом регламенте (12.2) и большая часть приложений к ним применимы к полетам СТС; соответствующие положения были указаны в новом приложении. Дополнительное обслуживание, которое может потребоваться, было перечислено под заголовками разделов PANS-MET/Технического регламента (12.2) для того, чтобы когда будут установлены оперативные требования, облегчить перенос положений из руководящего материала в процедуры.

9.1: 2.4 Заседание отметило, что потребуются дополнительные данные, охватывающие более высокие уровни для полетов СТС и что обеспечение прогнозов ветра на высотах и температуры воздуха в цифровой форме для использования в ЭВМ, планирующих полет, может быть методом, удовлетворяющим требованиям СТС для планирования всех фаз полетов и для полетной документации. Руководящий материал, представленный в рекомендации 9.1/2, был разработан в виде проекта так, чтобы охватить возможное использование этого метода. Более подробно с решениями заседания об использовании ЭВМ и обмене информацией в цифровой форме можно ознакомиться в отчете по пункту 9.3 повестки дня.

РСНП	РЕКОМЕНДАЦИЯ 9.2/1 - <u>ПОПРАВКА К PANS-MET/ТЕХНИЧЕСКОМУ РЕГЛАМЕНТУ, ТОМ II - РУКОВОДЯЩИЙ МАТЕРИАЛ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКИМ ОБСЛУЖИВАНИЕМ СТС</u>
------	---

Чтобы следующее новое приложение....., содержащее руководящий материал по обеспечению метеорологического обслуживания полетов сверхзвуковых транспортных самолетов, включить в PANS-MET/Технический регламент, том II;
--

РСШ

РЕКОМЕНДАЦИЯ 9.1/2 (продолж.)

Приложение к PANS-MET /Техническому регламенту
(том II) - РУКОВОДЯЩИЙ МАТЕРИАЛ -

ОБЕСПЕЧЕНИЕ МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКИМ ОБСЛУЖИВАНИЕМ
ПОЛЕТОВ СВЕРХЗВУКОВЫХ ТРАНСПОРТНЫХ САМОЛЕТОВ

1. Введение

1.1 До создания жестких оперативных требований настоящий документ может служить руководящим материалом для обеспечения метеорологическим обслуживанием сверхзвуковых транспортных самолетов (СТС).

1.2 Этот материал разработан для того, чтобы отождествить обслуживание, предусмотренное для дозвуковых самолетов, с тем, которое предполагается использовать для полетов СТС, а также указать дополнительное обслуживание, которое, вероятно, потребуются.

2. Прогнозы

2.1 Предполагают, что для СТС потребуются прогнозы по аэродромам, прогнозы для взлета и посадки, такие же, какими обеспечиваются в настоящее время дозвуковые самолеты в соответствии с PANS-MET/Техническим регламентом (12.2), параграфы 2.4.1, 2.4.2, 2.4.3 и 2.4.4.

2.2 Дополнительное обслуживание

2.2.1 Прогнозы для зон набора высоты и
околозвукового ускорения

Прогнозы для зон набора высоты и околозвукового ускорения СТС должны предоставляться по соглашению между администрацией метеорологических служб и авиакомпанией не позже чем за 2 часа до расчетного времени отправления самолета. Такие прогнозы обычно должны подготавливаться метеорологическим учреждением, связанным с аэродромом отправления.

РСПП

РЕКОМЕНДАЦИЯ 9.1/2 (продолж.)2.2.2 Прогнозы для зон околосвукового замедления и снижения

Прогнозы, охватывающие зоны околосвукового замедления и снижения СТС, должны предоставляться по соглашению между администрацией метеорологических служб и авиакомпаниями не позже чем за 2 часа до расчетного времени прибытия. Такие прогнозы обычно должны подготавливаться метеорологическим учреждением, связанным с аэродромом предполагаемой посадки самолета.

Примечания: 1. - Метеорологическое учреждение должно быть извещено с достаточной заблаговременностью в соответствии с местной договоренностью, о предполагаемом времени прибытия и положении траектории снижения.

2. - До тех пор пока не будут разработаны определения зон околосвукового замедления и ускорения, ссылки на которые приводятся в параграфах 2.1 и 2.2 выше, определение участков, которые следует охватить этими прогнозами, потребует консультации между администрацией метеорологических служб и авиакомпаниями.

3. Информация для оперативного планирования

3.1 Информация, предоставляемая авиакомпаниям для предварительного предполетного и полетного оперативного планирования в отношении дозвуковых самолетов в соответствии с PANS-MET/Техническим регламентом (12.2), параграфы от 2.5.1.3 до 2.5.1.8 могут быть использованы также для оперативного планирования полетов СТС.

РСПП

РЕКОМЕНДАЦИЯ 9.1/2 (продолж.)3.2 Дополнительное обслуживание3.2.1 Предварительное оперативное планирование

Дополнительная информация для предварительного оперативного планирования полетов СТС должна учитывать следующее:

- 1) умеренную и сильную турбулентность верхней границы кучево-дождевых облаков и града на уровнях сверхзвукового крейсерского полета;
- 2) умеренную и сильную турбулентность, обледенение, грозовую активность и осадки в зонах околосзвукового ускорения или замедления.

3.2.2 Предполетное оперативное планирование

Прогнозы, охватывающие зону околосзвукового ускорения и замедления, должны обеспечиваться в соответствии с местной договоренностью между администрацией метеорологических служб и авиакомпаниям и могут представляться в форме карт, таблиц или разрезов.

3.2.3 С другой стороны, как было установлено для планирования с помощью ЭВМ, информация относительно ветра и температуры воздуха на высотах для всех стадий полета должна представляться в цифровой форме.

3.2.4 Предоставление материалов

Метеорологические учреждения должны предоставлять новейшую информацию о траекториях набора высоты и снижения СТС и для зон околосзвукового замедления и ускорения.

4. Сведения, требующиеся от авиакомпаний

4.1 Предполагается, что сведения, которые требуются от авиакомпаний относительно их потребностей в данных для оперативного планирования, инструктажа и документации по отдельным полетам, предоставляются так же, как принято для дозвуковых самолетов в соответствии с PANS-MET/Техническим регламентом (12.2), параграф 2.5.1.9.

РСШ

РЕКОМЕНДАЦИЯ 9.1/2 (продолж.)4.2 Дополнительное обслуживание4.2.1 Информация, требующаяся для полетов СТС

Требуется информация о положении зон околосвукового ускорения и замедления и траектории набора высоты и снижения, для которых запрашивается метеорологическая информация.

5. Инструктаж для местных представителей авиакомпаний и/или пилотов

5.1 Положения PANS-MET/Технического регламента (12.2), параграфы 2.5.1.7 и 2.5.2.3 предлагается применять также и к полетам СТС.

5.2 Дополнительное обслуживание5.2.1 Инструктаж для пилотов

Для инструктажа пилотов должна использоваться самая последняя информация о ветре и температуре и о важных условиях погоды, включая положение и вертикальную протяженность кучево-дождевых облаков в зонах околосвукового ускорения.

Примечание. Желательно обеспечить командира корабля информацией, получаемой с помощью метеорологического радиолокатора, относительно начального набора высоты и зоны околосвукового ускорения.

6. Полетная документация

6.1 Полетная документация, представляемая для дозвуковых самолетов в соответствии с PANS-MET/Техническим регламентом (12.2), параграфы с 2.5.2.4 по 2.5.2.7, также должна быть использована для дозвуковых фаз полетов СТС.

РСНП

РЕКОМЕНДАЦИЯ 9.1/2 (продолж.)6.2 Дополнительное обслуживание6.2.1 Документация - содержание

Информация о важных условиях погоды должна включать данные о верхней границе кучево-дождевых облаков, умеренной и сильной турбулентности и граде на уровнях сверхзвукового крейсерского полета.

6.2.2 Документация - методы представления

6.2.2.1 Информация о зоне околосзвукового ускорения должна характеризовать температуру верхних слоев атмосферы, ветер в верхних слоях и важнейшие метеорологические условия, включая положение и вертикальную протяженность кучево-дождевых облаков. Приемлемой формой представления можно считать разрезы, а температуру верхних слоев атмосферы на этих разрезах передавать изоплетами отклонения от международной стандартной атмосферы (МСА).

6.2.2.2 Для фазы сверхзвукового крейсерского полета информация о температуре верхних слоев атмосферы и ветре на высотах должна представляться в форме карт стандартных изобарических поверхностей. На этих картах изоплеты температуры (изотермы) должны быть отчетливо изображены и желательно, чтобы было показано отклонение от МСА. Для ясности представления на каждой карте должно быть использовано не более двух видов изоплет; одноцветное представление одного вида должно быть выполнено непрерывными линиями, а другого - прерывистыми.

6.2.2.3 Там, где информация о ветрах на высотах и температуре верхних слоев атмосферы имеется в цифровой форме, эту информацию можно не требовать в форме карт и/или разрезов.

6.2.2.4 Карта важнейших условий погоды для уровней сверхзвукового крейсерского полета должна быть включена в документацию.

РСШ

РЕКОМЕНДАЦИЯ 9.1/2 (продолж.)

Примечание. Число документов в папке, на которые ссылаются в параграфах 6.1 и 6.2 выше, должно быть сведено к минимуму, согласуясь с оперативными требованиями.

7. Зона метеорологического наблюдения и обслуживание маршрутными прогнозами

7.1 Информационные сообщения **SIGMET**, передаваемые для дозвуковых самолетов в соответствии с **PANS-MET** /Техническим регламентом (12.2), параграф 2.5.3.7, предполагается также использовать для дозвуковых стадий полетов **СТС**.

7.2 Дополнительное обслуживание

7.2.1 Информационные сообщения **SIGMET** для полетов **СТС**

Сообщения **SIGMET** для сверхзвуковых и околозвуковых фаз полета должны собирать информацию о наличии или ожидаемом появлении:

турбулентности ясного неба;

верхней границы кучево-дождевых облаков;

града.

Для того, чтобы опознать сообщения, за словом **SIGMET** должны следовать буквы **СТС**.

8. Информация для служб воздушного движения

8.1 Информация, представляемая для служб воздушного движения для дозвуковых самолетов в соответствии с **PANS-MET** /Техническим регламентом (12.2), параграф 2.5.4, также может быть использована и для **СТС**.

8.2 Дополнительное обслуживание

8.2.1 Прогнозы траектории снижения **СТС** к аэродромам в районе полета, охватываемом информацией, должны быть предоставлены соответствующим отделениям служб воздушного движения.

РСШ

РЕКОМЕНДАЦИЯ 9.1/2 (продолж.)

8.2.2 Информация, предоставляемая службам воздушного движения, должна также включать температуру верхних слоев атмосферы и важнейшие условия погоды для сверхзвуковой крейсерской фазы и фаз околосзвукового ускорения и замедления.

9.1: 3 Разработка моделей для документации СТС

3.1 Заседание признало, что применение руководящего материала, разработанного в соответствии с рекомендацией 9.1/2, потребует разработки соответствующих новых моделей, которые можно будет использовать для документации СТС. Поскольку эти модели нельзя разработать во время заседания, принята следующая рекомендация:

РЕКОМЕНДАЦИЯ 9.1/3 - РАЗРАБОТКА МОДЕЛЕЙ ДЛЯ ДОКУМЕНТАЦИИ СТС

Чтобы ВМО при консультации с МОГА разработала удобные модели для представления информации, указанной в параграфах 3.2.2 и 6.2 нового приложения, на которое делается ссылка в рекомендации 9.1/2. Модели, разработанные таким образом, должны быть включены в качестве части нового приложения X к PANS-MET /Техническому регламенту, том II.

9.1: 4 Обмен данными о верхних слоях атмосферы выше 100 мб

4.1 Заседание отметило, что при обмене сообщениями ТЕМП, информация выше уровня 100 мб содержалась в части С и что эта часть обычно передавалась гораздо позднее, чем часть А. Заседание считает, что такая практика вызывает задержку в получении информации, несовместимую с требованиями сверхзвуковых полетов.

РЕКОМЕНДАЦИЯ 9.1/4 - ОБМЕН ДАННЫМИ О ВЕРХНИХ СЛОЯХ АТМОСФЕРЫ ВЫШЕ 100 мб ДЛЯ ПОЛЕТОВ СТС

Чтобы ВМО была информирована о том, что в связи с полетами СТС существует необходимость в быстром распространении синоптической информации о верхних слоях атмосферы для уровней выше 100 мб.

9.2 Определение предполетных и полетных требований к маршрутной метеорологической информации для авиации общего назначения и разработка процедур обеспечения такой информацией, не предусмотренных существующими положениями.

9.2. 1.1. Рассматривая оперативные требования международной авиации общего назначения к маршрутной метеорологической информации, заседание пересмотрело программы прогнозирования, разработанные на региональных заседаниях по авронавигации CAR IV, SAM/SAT III и MID /SEA (1968 г.) и согласилось, что в них необходимы незначительные изменения для того, чтобы они соответствовали условиям применения в глобальном масштабе. Было отмечено, что требования определенных полетов авиации общего назначения, в частности, полетов, проводимых на более высоких уровнях и на дальние расстояния, соответственно охватываются существующими процедурами. Однако, что касается полетов авиации общего назначения на небольших высотах и на короткие расстояния, то заседание согласилось, что необходима специальная предполетная информация по маршруту о метеорологических явлениях или параметрах, возможно, оказывающих влияние на выполнение таких полетов, и что это требование может полностью удовлетворяться прогнозами, передаваемыми открытым текстом. Требуемая информация обычно включает общую синоптическую ситуацию, информацию о важных явлениях погоды, независимо от интенсивности наблюдающихся явлений, уровень замерзания, осадки и иногда ориентировочный прогноз на определенный промежуток времени после окончания срока действия прогноза. Следует также обеспечивать информацией о границе облаков нижнего яруса и явлениях, оказывающих воздействие на видимость в полете. Заседание согласилось, что полетные требования для полетов авиации общего назначения на небольших высотах и на короткие расстояния заключаются в информации SIGMET и извещении об умеренном обледенении и граде любой интенсивности.

Оперативное требование авиации - Метеорологическая информация об условиях на маршруте

Информация, касающаяся общей синоптической ситуации, ветра и температуры на соответствующих уровнях и погоды, влияющих на безопасность полета, включая сведения об облаках нижнего яруса и явлениях, вызывающих плохую видимость. Периодичность

выпуска соответствующих прогнозов и их вертикальная протяженность должны быть достаточными, чтобы отвечать требованиям для данного района. Для полетов на небольшой высоте и короткие расстояния специально требуется следующая информация:

- а) краткое описание метеорологических систем и их ожидаемое передвижение и развитие;
- в) важные условия погоды, могущие оказать воздействие на полет:
 - 1) гроза;
 - 2) тропический ураган;
 - 3) фронтальный шквал;
 - 4) град;
 - 5) умеренная или сильная турбулентность;
 - 6) условия обледенения самолета;
 - 7) горные волны или нисходящие потоки воздуха;
 - 8) песчаные или пыльные бури;
 - 9) обширный туман;
 - 10) осадки;
 - 11) другие явления, вызывающие сильное уменьшение видимости (дымка, легкий туман, дым);
- с) облака (количество, виды с указанием их нижней и верхней границы);
- d) видимость в приземном слое, если она менее 10 км;
- е) данные о давлении у земли;
- f) уровень замерзания, если он ниже высоты воздушного пространства, для которого дан прогноз;

- г) ветер и температура на высотах для пунктов, отдаленных не более чем на 300 морских миль (500 км) и для интервалов высот по давлению, не превышающих 1500 м (5000 футов) до уровня полета 100;
- д) краткое общее указание на изменения метеорологических условий, которые могут произойти после окончания срока действия прогноза (ориентировочный прогноз).

Полетная:

Информация **SIGMET** для всех полетов и сообщение об умеренном обледенении и граде любой интенсивности для полетов на низких высотах и на небольшие расстояния.

9.2: 2 Разработка процедур

9.2: 2.1 Определение авиации общего назначения

9.2: 2.1.1 Заседание согласилось, что необходимо внести определение "авиации общего назначения" в **PANS-MET** /Технический регламент (12). Это определение будет таким же, как и в приложении 6. часть II, с соответствующими ссылками на этот документ в отношении применимости определения.

РСНП

РЕКОМЕНДАЦИЯ 9.2/1 - ПОПРАВКА К PANS-MET/ТЕХНИЧЕСКОМУ РЕГЛАМЕНТУ (12.1) - ОПРЕДЕЛЕНИЕ АВИАЦИИ ОБЩЕГО НАЗНАЧЕНИЯ

Чтобы исправить **PANS-MET**/Технический регламент (12.1) следующим образом:

ВКЛЮЧИТЬ следующее определение в главе 1 - Определения:

"Авиация общего назначения. Все полеты гражданской авиации, кроме предусмотренных расписанием служб воздушного движения и не предусмотренных расписанием воздушных транспортных операций за плату или аренду.

РСПП

РЕКОМЕНДАЦИЯ 9.2/1 (продолж.)

Примечание. Сфера применимости этого определения авиации общего назначения к самолетам; выполняющими международные рейсы, установлена в приложении 6 МОГА, часть II, глава 2".

9.2: 2.2 Определение инструктажа

9.2: 2.2.1 При обсуждении инструктажа для полетов авиации общего назначения было установлено, что определение инструктажа (метеорологическое), указанное в приложении 3 и в PANS-MET/Техническом регламенте (12.1 и 12.2), не соответствует практике некоторых государств. Так, в некоторых случаях инструктаж дается с помощью механических средств, например, автоматическое воспроизведение записи, при котором нельзя задавать вопросы и получать ответы. Поэтому было предложено пересмотреть определение инструктажа и подготовить определение "консультации" для случая дополнительного инструктажа, даваемого метеорологом в виде ответов на вопросы. Это, однако, требует соответствующего пересмотра многих связанных с этим пунктом положений в приложении 3 и в PANS-MET/Техническом регламенте (12.1 и 12.2), для чего на заседании не было достаточно времени и что, по-видимому, привело бы к заключению, приемлемому не для всех. В частности, представители авиакомпаний и пилотов, понимая, что автоматизация и механизация предоставляют новые средства для обслуживания с меньшими затратами, тем не менее утверждали, что во многих случаях остается необходимость подкреплять документацию инструктажем, позволяющим задавать вопросы и получать ответы.

9.2 2.2.2 Дальнейшая дискуссия показала, что существующие требования, а также автоматизация и механизация методов связи привели к значительным изменениям методов метеорологического обслуживания, что требует детального пересмотра приложения 3 и PANS-MET/Технического регламента (12.1 и 12.2). Такой пересмотр желателен еще и потому, что были внесены многочисленные изменения в эти документы с момента их создания примерно пятнадцать лет тому назад. Однако, поскольку эти аспекты тесно связаны с пересмотром обязанностей и функций метеорологических учреждений, они рассматривались далее под пунктом 11.1 повестки дня.

9.2: 2.3 Информация для командиров кораблей перед полетом

9.2: 2.3.1 Быстрое расширение авиации общего назначения за последние несколько лет и большое развитие, которое она уже получила в ряде стран, привело к значительному увеличению количества требований к предполетной метеорологической информации для полетов авиации общего назначения, которые не могут быть удовлетворены существующими средствами.

Заседание согласилось, что следует иметь в распоряжении некоторые технические средства, которые позволят получать необходимую информацию. Согласившись, что информация может поступать в виде открытого текста, заседание считает, что для ее обеспечения могут быть использованы автоматические средства, и пришло к выводу, что отличную возможность для массового распространения информации представляет передача по радио и автоматическому телефону. Другим методом обслуживания полетов авиации общего назначения может быть использование обычного телефона, имеющегося на небольших международных аэродромах, на которых отсутствует местная метеорологическая служба. Это техническое средство дает возможность командиру корабля получать необходимое предполетное метеорологическое обслуживание непосредственно из метеорологического центра, находящегося в пункте назначения или связанной с ним службы. Дополнительными методами, считающимися адекватными, являются демонстрация метеорологической информации и возможность связи авиационных компаний, летных клубов и других потребителей с метеорологическими центрами по телетайпу или факсимиле. Соответственно было разработано предложение о необходимости изменения RANS-MET/Технического регламента (12.2).

РСНП

РЕКОМЕНДАЦИЯ 9.2/2 - ПОПРАВКА К RANS-MET ТЕХНИЧЕСКОМУ РЕГЛАМЕНТУ(12.2)
ПРЕДПОЛЕТНАЯ ИНФОРМАЦИЯ ДЛЯ
ПОЛЕТОВ АВИАЦИИ ОБЩЕГО
НАЗНАЧЕНИЯ НА НЕБОЛЬШОЙ
ВЫСОТЕ И НА КОРОТКИЕ РАС-
СТОЯНИЯ

Чтобы исправить RANS-MET/Технический регламент (12.2) следующим образом:

ДОБАВИТЬ следующий новый параграф 2.5.2.3:

"2.5.2.3 Для полетов самолетов авиации общего назначения на небольшой высоте и на короткие расстояния метеорологическая информация по маршруту может обеспечиваться любым одним методом, таким как устная консультация, документация, телефон (прямой или автоматический), передача по радио, демонстрация данных, связь по телетайпу или факсимиле или сочетание любых из этих методов".

9.2: 2.3.2 Заседание согласилось, что информация об условиях по маршруту должна включать все элементы или параметры, указанные в оперативных требованиях, на которые ссылаются в параграфе 9.2: 1.1 выше.

РСПП

РЕКОМЕНДАЦИЯ 9.2/3 - ПОПРАВКА К RANS-MET/ ТЕХ-
НИЧЕСКОМУ РЕГЛАМЕНТУ (12.2) - ИНФОРМАЦИЯ ОТ-
НОСИТЕЛЬНО УСЛОВИЙ НА МАРШРУТЕ ДЛЯ ПОЛЕТОВ
АВИАЦИИ ОБЩЕГО НАЗНАЧЕНИЯ НА НЕБОЛЬШОЙ
ВЫСОТЕ И НА КОРОТКИЕ РАССТОЯНИЯ

Чтобы RANS-MET/Технический регламент (12.2)
исправить следующим образом:

ВНЕСТИ следующие новые параграфы:

"2.5.2.8 Информация, касающаяся условий на марш-
руте для полетов авиации общего назначения на
низких уровнях и на короткие расстояния.

2.5.2.8.1 Для полетов на низких уровнях и на
короткие расстояния самолетов авиации общего
назначения информация, предоставляемая для
маршрутной фазы, должна включать следующее:

- а) краткое описание систем погоды и их
ожидаемое передвижение и развитие;
- в) особые явления погоды, могущие оказать
воздействие на полет;
- с) облака (количество, тип, высота ^ж нижней и
верхней границы);
- д) видимость у поверхности земли, если
она менее 10 км;
- е) данные приземного давления;
- г) уровень изотермы 0°С, если он ниже вы-
соты воздушного пространства, для кото-
рого дан прогноз;

^ж См. параграф 2.5.2.5.4

РСПП

РЕКОМЕНДАЦИЯ 9.2/3 (продолж.)

- g) ветер и температура на высотах для пунктов, отдаленных не более чем на 300 морских миль (500 км) и для интервалов высот по давлению, не превышающих 1500 метров (5000 футов) до уровня полета 100 ;
- h) в зависимости от потребности краткое общее указание, касающееся изменения метеорологических условий, которые могут иметь место после окончания срока действия прогноза (ориентировочный прогноз).

2.5.2.8.2 Информация, даваемая в соответствии с пунктом 2.5.2.8.1 в), должна быть связана с наличием или предполагаемым наличием любого из следующих явлений:

- a) гроза;
- в) тропический циклон;
- с) фронтальный шквал;
- d) град;
- e) умеренная или сильная турбулентность;
- f) обледенение самолета;
- g) горные волны или нисходящие потоки воздуха;
- h) песчаные или пыльные бури;
- i) обширный туман;
- j) осадки;
- к) другие явления, вызывающие широкое уменьшение видимости (дымка, легкий туман, дым)".

9.2: 2.3.3 Заседание отметило, что несколько региональных заседаний по аэронавигации уже приняли региональные процедуры, регулирующие постоянный выпуск прогнозов для авиации общего назначения. Оно считает, что теперь уже можно рекомендовать процедуры в глобальном масштабе, предусматривающие, что если потребуется выпуск прогнозов, то их следует лучше выпускать через 6 часов. Если выпуск будет осуществляться через 6 часов, то срок действия прогнозов должен быть не менее 9 часов, чтобы обеспечить перекрытие прогнозов в последующие сроки. В некоторых случаях это перекрытие уменьшит необходимость включения в информацию ориентировочного прогноза.

РСНП

РЕКОМЕНДАЦИЯ 9.2/4 - ПОПРАВКА К RANS- МЕТ/ ТЕХНИЧЕСКОМУ РЕГЛАМЕНТУ (12.2) - ЕЖЕДНЕВНЫЙ ВЫПУСК ПРОГНОЗОВ В ФОРМЕ ОТКРЫТОГО ТЕКСТА ДЛЯ ПОЛЕТОВ АВИАЦИИ ОБЩЕГО НАЗНАЧЕНИЯ НА НЕБОЛЬШОЙ ВЫСОТЕ И НА КОРОТКИЕ РАССТОЯНИЯ

Чтобы исправить RANS -МЕТ/Технический регламент (12.2) следующим образом:

ВНЕСТИ следующий новый параграф:

"2.5.2.8.3 Если информация, описанная подробно в пунктах 2.5.2.8.1 и 2.5.2.8.2, представляется в форме непрерывного открытого текста, охватывающего район или маршрут, и воздушное движение авиации общего назначения оправдывает ежедневный выпуск этой информации, соответствующие прогнозы следует лучше выпускать через 6 часов. Желательно, чтобы выпускаемые прогнозы через 6 часов имели срок действия не менее 9 часов".

9.2: 2.4 Автоматические методы распространения

9.2: 2.4.1 Заседание было информировано о системах, разработанных или запланированных в ряде стран относительно автоматических телефонных ответов и непрерывных систем передачи по радио, и считает, что эти методы составляют весьма полезные способы обеспечения служб, необходимые для авиации общего назначения. Отмечено, что характеристики систем, например, время, отведенное для описания условий по маршруту, постепенно ведут к некоторой степени стандартизации формата и терминологии информации, подлежащей распространению. Некоторые делегаты считают, что будут приняты определенные меры для достижения международного соглашения по этим аспектам. Но поскольку эти методы находятся в стадии постепенного развития, считается, что :

невозможно на этой стадии разработать международные спецификации для включения в регламентирующий материал. Вместо этого решили, что до разработки соответствующих спецификаций подробная информация по автоматическим телефонным ответам и системе непрерывной передачи по радио, которая существует в некоторых странах, во многом облегчит договаривающимся Членам введение той или иной системы. Поэтому заседание приняло следующую рекомендацию:

РЕКОМЕНДАЦИЯ 9.2/5 - АВТОМАТИЧЕСКИЕ МЕТОДЫ
РАСПРОСТРАНЕНИЯ

Чтобы МОГА при консультации с ВМО:

- а) собрать подробную информацию по системам автоматических телефонных ответов и непрерывной передачи по радио, разработанным в некоторых странах, в частности, по специфике используемого метода распространения и представления, а также формате соответствующей информации о метеорологических условиях на маршруте для полетов авиации общего назначения на небольшой высоте и на короткие расстояния;
- в) организовать распространение этой информации всем договаривающимся Членам для предварительного руководства по данному аспекту до разработки международных спецификаций.

9.2: 2.5 Информация для командиров кораблей во время полета

9.2: 2.5.1 Заседание вело продолжительную дискуссию, касающуюся желательности расширения определения **SIGMET** или организации отдельного сообщения **SIGMET** для полетов авиации общего назначения на небольшой высоте (ниже уровня полета примерно 100). Ввиду большого желания, высказанного рядом делегатов, не изменять существующее определение **SIGMET** и трудностей, испытываемых некоторыми делегатами относительно применения дополнительных или отдельных процедур, предоставляемых в соответствии с требованиями авиации общего назначения, по предупреждению об умеренном обледенении и граде любой интенсивности, единодушно согласились, что не будет рекомендовано никаких дополнений или изменений к **PANS-MET**/Техническому регламенту (12.2). Некоторые делегаты хотя и приняли такой порядок деятельности, выразили сожаление, что никакого положительного решения по этому вопросу не было предпринято. Однако заседание согласилось, что процедуры, приведенные

в PANS-MET/Техническом регламенте (12.2) 2.5.3.7.3 в) и 2.5.4.3.1 е) позволят удовлетворить требования, предъявляемые Членами, в обеспечении обслуживания авиации общего назначения. Согласись, что данное положение оправдывает следующую рекомендацию:

РЕКОМЕНДАЦИЯ 9.2/6 - ОБСЛУЖИВАНИЕ АВИАЦИИ
ОБЩЕГО НАЗНАЧЕНИЯ В ПОЛЕТЕ

Чтобы МОГА просила Членов принять необходимые меры для распространения самолетами авиации общего назначения в полете информации SIGMET и для дополнительной подготовки и распространения информации, касающейся наблюдаемого или прогнозируемого града и умеренного обледенения.

Пункт 9 повестки
дня:Предполетная и полетная метеорологическая информа-
ция

- 9.3 Расширение существующих процедур и руководящего материала относительно прогнозов по маршруту для использования метеорологических данных, полученных со спутников; предоставление метеорологических данных в цифровой форме и результаты использования ЭВМ для построения карт.

9.3: 1 Использование метеорологических данных, полученных со спутников

9.3: 1.1 Заседание рассмотрело проблемы использования фотографий с метеорологических спутников для улучшения обслуживания международной авиации. Было признано, что такие фотографии могут иметь большое значение, особенно для слабо освещенных районов при подготовке полетных метеорологических прогнозов и, в частности, карт важнейших явлений погоды; но что фотографии передают только существующие условия. Было также признано, что интерпретация фотографий метеорологических спутников обычно требует значительных навыков. Следовательно, включение таких фотографий или мозаик в полетную документацию будет иметь смысл только в некоторых случаях как иллюстрация метеорологической ситуации, особенно над слабо освещенными районами. Отмечая далее, что не было высказано оперативного требования о включении фотографий, полученных с метеорологических спутников, в полетную документацию, заседание пришло к выводу, что такие фотографии хотя и могут быть использованы при подготовке маршрутных метеорологических прогнозов, обычно не должны включаться в полетную документацию.

9.3: 1.2 Однако согласились, что данные метеорологических спутников, такие как фотографии, мозаика и нефанализ, могут быть с пользой включены в сводку метеорологических данных, представляемую авиационными метеорологическими центрами. Соответствующая ссылка на это может быть добавлена к параграфу 2.5.1.6 PANS-MET/ Технического регламента (12.2), которая обеспечивает в соответствии с региональным соглашением по аэронавигации демонстрацию материала, подготовленного или полученного метеорологическими центрами. Во время обсуждения стало очевидно, что не надо ставить спутниковые данные в зависимость от регионального соглашения по аэронавигации. Было установлено, что то же самое относится к представлению других данных, упомянутых в параграфе 2.5.6.1, особенно ввиду того, что последние региональные заседания по аэронавигации не предусмотрели этого положения.

РСШП

РЕКОМЕНДАЦИЯ 9.3/1 - ПОПРАВКА К RANS -MET/
ТЕХНИЧЕСКОМУ РЕГЛАМЕНТУ (12.2) - ДЕМОНСТРАЦИЯ
СПУТНИКОВЫХ МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКИХ ДАННЫХ

Чтобы исправить RANS-MET/Технический регламент (12.2) следующим образом:

ВНЕСТИ новый параграф 2.5.1.6. :

"2.5.1.6 Метеорологические витрины. Метеорологический центр должен оформлять метеорологические витрины или представлять каким-либо иным способом следующую информацию, которая подготовлена или получена:

- | | | |
|---|---|-------------------------|
| a) | } | (как в настоящее время) |
| b) | | |
| c) | | |
| d) | | |
| e) | | |
| f) Метеорологические спутниковые фотографии или мозаики и/или нефанализ". | | |

9.3: 1.3 При дальнейшем рассмотрении проблем использования фотографий со спутников и их применения при составлении метеорологических карт важнейших явлений погоды заседание отметило, что рабочая группа КАМ по инструктажу и практике ведения документации должна при пересмотре модели SW принять во внимание возможность включения информации, полученной с фотографий метеорологических спутников.

9.3: 1.4 Во время обсуждения этого вопроса заседание дало высокую оценку работе, проведенной некоторыми метеорологическими службами и ВМО в области расширения проектов исследования метеорологических спутников. Оно выразило уверенность, что дальнейшее развитие и расширение программ, во-первых, направленных на обеспечение непрерывности наблюдений, и, во-вторых, получения дополнительной информации, как например, о верхней границе облаков, благоприятно скажется на обслуживании авиации.

9.3: 2 Обеспечение метеорологическими данными в цифровой форме

9.3: 2.1 Заседание отметило возрастающее использование ЭВМ в целях планирования полетов и большую работу, проводимую некоторыми метеорологическими службами, направленную на получение обработанных метеорологических данных в цифровой форме, пригодной для ввода в ЭВМ. Хотя под данными в цифровой форме можно принимать данные, представленные в виде таблиц, а также в виде данных по узлам сетки, совещание пришло к мнению, что следует сконцентрировать внимание только на вопросах, связанных с обеспечением аэрологических данных для узлов сетки в цифровой форме для авиакомпаний и учреждений службы воздушного движения. Высказанное требование касалось только этого типа информации. Можно предполагать, что методы, основанные на введении таких обработанных на ЭВМ метеорологических данных в ЭВМ, используемых для планирования полетов и управления воздушным движением, получают широкое применение, хотя можно не сомневаться, что существующие процедуры обеспечения метеорологическими данными в виде таблиц или карт будут сохранены во многих районах земного шара. Заседание выразило мнение, что новые методы будут способствовать улучшению метеорологического обслуживания международной авиации.

9.3: 2.2 Обсуждение показало, что существует много проблем, связанных с обменом обработанной информацией в цифровой форме для узлов сетки. Заседание отметило в этой связи предварительный отчет Всемирной службы погоды по теме Р/27 (В) - Стандарты и процедуры представления обработанных данных в цифровой форме - и высказало мнение, что ВМО следует продолжать свою деятельность в этой области. При рассмотрении практической возможности стандартизации систем сетки, пригодных для международного обмена данными, содержания, формата, кодов, частоты и сроков действия прогнозов, требуемых для регионального и межрегионального обмена, ВМО должна принять во внимание требования, сформулированные МОГА.

РЕКОМЕНДАЦИЯ 9.3/2 - СТАНДАРТИЗАЦИЯ ПРЕДСТАВЛЕНИЯ ОБРАБОТАННЫХ МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКИХ ДАННЫХ В ЦИФРОВОЙ ФОРМЕ ДЛЯ УЗЛОВ СЕТКИ

- а) Чтобы МОГА разработала положение об авиационных требованиях для обеспечения и представления обработанных метеорологических данных для узлов сетки в цифровой форме и информировала соответственно ВМО;
- в) чтобы ВМО приняла к сведению авиационные требования, сформулированные МОГА при рассмотрении практической возможности стандартизации представления

РЕКОМЕНДАЦИЯ 9.3/2 (продолж.)

обработанных метеорологических данных в цифровой форме для узлов сетки, как-то - системы сетки, выпуска и сроков действия, необходимых для регионального и межрегионального обменов.

9.3: 2.3 Заседание предложило следующие поправки к PANS -MET/Техническому регламенту (12.2) с целью составления положения для обеспечения обработанной аэрологической информации для узлов сетки в цифровой форме.

РСПП

РЕКОМЕНДАЦИЯ 9.3/3 - ПОПРАВКА К PANS -MET/ТЕХНИЧЕСКОМУ РЕГЛАМЕНТУ (12.2) - ОБЕСПЕЧЕНИЕ ОБРАБОТАННОЙ НА ЭВМ АЭРОЛОГИЧЕСКОЙ ИНФОРМАЦИИ ДЛЯ УЗЛОВ СЕТКИ В ЦИФРОВОЙ ФОРМЕ

Чтобы исправить PANS -MET/Технический регламент (12.2) следующим образом:

ДОБАВИТЬ следующий новый параграф 2.5.1.9:

"2.5.1.9 Аэрологическая информация в точках сетки в цифровой форме. Когда обработанные на ЭВМ аэрологические данные для точек сетки в цифровой форме представляются операторам для планирования полета на ЭВМ, содержание, форма представления и условия передачи должны быть согласованы между соответствующим метеорологическим органом и авиакомпанией."

ДОБАВИТЬ следующий параграф 2.5.4.3.5:

"2.5.4.3.5 Когда обработанные на ЭВМ аэрологические данные для точек сетки представляются в подразделения СВД в цифровой форме для непосредственного использования на ЭВМ по контролю воздушного движения, передачи должны быть согласованы между метеорологическим органом и службой воздушного движения."

9.3: 3 Другие вопросы, вытекающие из обсуждения пункта 9.3 повестки дня

9.3: 3.1 Во время заседания участники обсудили ряд проблем, который можно считать связанным с пунктом 9.3 повестки дня.

9.3: 3.2 Заседание одобрило требование в обеспечении обслуживания большего числа полетов вблизи уровня 250 мб, и приняло во внимание, что желательна более ранняя передача данных уровня 250 мб для своевременной подготовки прогностических карт этого уровня. Это, во-видимому, потребует переноса данных уровня 250 мб из части В в часть А сводок FM 35. D TEMP. Было высказано мнение, что включение данных уровня 250 мб в часть А сводок FM 35. D TEMP, распространяемых по каналам связи ВМО, не оправдывается, так как обслуживание, обеспечиваемое в настоящее время для полетов на этом уровне другими средствами, считается некоторыми государствами удовлетворительным. Констатировалось также, что карты для уровня 250 мб можно получать на метеорологических ЭВМ, использующих данные, имеющиеся в настоящее время в части А FM 35. D TEMP. Высказывалось также мнение, что общая потребность в документации в форме карт будет уменьшаться по мере обеспечения информацией в цифровой форме, пригодной для использования в ЭВМ, планирующих полеты. Тем не менее заседание согласилось, что для многих районов необходима прогностическая карта уровня 250 мб и что ВМО должна признать уровень 250 мб стандартной изобарической поверхностью и соответственно согласовать обмен данными по этому уровню по всему полушарию. Однако следует просить ВМО и МОГА проследить, чтобы этот шаг не привел к увеличению количества распространяемых карт. Аналогично не должно быть увеличения количества карт, предоставляемых в полетной документации, а наоборот, если можно, их уменьшение.

РЕКОМЕНДАЦИЯ 9.3/4 - ИНФОРМАЦИЯ ДЛЯ УРОВНЯ 250 мб

а) Чтобы ВМО рассмотрела вопрос о том, чтобы сделать уровень 250 мб стандартным изобарическим уровнем в целях облегчения подготовки прогностической карты 250 мб;

в) чтобы МОГА просила региональные заседания по авионавигации попытаться, ввиду загруженности каналов связи, сохранять количество требуемых прогностических карт минимальным, особенно при рассмотрении включения карты 250 мб в число тех, которые необходимо распространять.

9.3: 3.3 Затем заседание пересмотрело оставшиеся части RANS-MET/Технического регламента (12.2) с точки зрения необходимости внесения исправлений, чтобы обеспечить представление обработанных метеорологических данных в цифровой форме. Помимо последующего исправления параграфа 2.5.1.3.3, заседание согласилось, что следует исключить весь параграф 2.5.1.2 (предварительное оперативное планирование) и ссылки на него в параграфе 2.5.1.1, поскольку ни одно региональное совещание по авионавигации не считало этот тип планирования необходимым.

РСПП | РЕКОМЕНДАЦИЯ 9.3/5 - ПОПРАВКА К RANS-MET/ТЕХНИЧЕСКОМУ РЕГЛАМЕНТУ (12.2) - ЗАБЛАГОВРЕМЕННОЕ И ПРЕДВАРИТЕЛЬНОЕ ОПЕРАТИВНОЕ ПЛАНИРОВАНИЕ

Чтобы изменить RANS-MET/Технический регламент (12.2) следующим образом:

В параграфе 2.5.1.1:

- а) ИСКЛЮЧИТЬ подпараграф а);
- в) ИСКЛЮЧИТЬ в примечании 1. первое предложение до точки с запятой.

ИСКЛЮЧИТЬ параграф 2.5.1.2.

ИЗМЕНИТЬ существующий параграф 2.5.1.3.3 следующим образом:

"2.5.1.3.3 Метеорологическая информация для предварительного оперативного планирования должна предоставляться в форме, которая согласована между соответствующими метеорологическими органами и авиакомпанией!"

Пункт 10 повестки дня: Передача сводок погоды с самолета

10.1 Необходимость в сводках погоды со сверхзвукового самолета и, если такая необходимость будет установлена, средства обеспечения таких сводок.

10.1: 1 Возможные оперативные требования

10.1: 1.1 Заседание рассмотрело возможные оперативные требования, применимые к СТС (ВОТ МЕТ 7), которые были установлены группой экспертов по СТС МОГА на первом заседании этой группы, на которое ссылалось заседание Комиссии по аэронавигации. Заседание предлагает, чтобы эти требования учитывались при рассмотрении поправок к регламентирующим документам или при разработке руководящих материалов для будущих полетов СТС. Кроме того, заседание рассмотрело еще два круга вопросов, в которых могут возникнуть дополнительные оперативные требования, в соответствии с определением группы экспертов по СТС. Было решено представить замечания заседания по этим пунктам в форме, которая смогла бы облегчить дальнейшую работу МОГА по этому вопросу и аналогичной использованной в отчете по пункту 9.1 повестки дня.

РЕКОМЕНДАЦИЯ 10.1/1 - ДАЛЬНЕЙШЕЕ РАЗВИТИЕ
ОПЕРАТИВНЫХ ТРЕБОВАНИЙ, ПРИМЕНИМЫХ К СВОДКАМ
С СТС

Чтобы МОГА при дальнейшей разработке возможных оперативных требований в области МЕТ применительно к СТС и дальнейшей работе в тех "областях исследования, в которых могут возникнуть дополнительные оперативные требования", установленные на первом заседании группы экспертов по СТС, принимая во внимание нижеследующие замечания, дополняющие те, которые были выдвинуты в рекомендации 9.1/1:

1. Обзор возможных оперативных требований

1.1 Заседание высказалось о вышеупомянутых требованиях по этому пункту повестки дня следующим образом:

РЕКОМЕНДАЦИЯ 10.1/1 (продолж.)

ВОТ, разработанные группой экспертов
по СТС:

Замечания заседания

МЕТ 7Специальные самолетные сводки

Что СТС во время полета сообщают о турбулентности, вершинах кучево-дождевых облаков и наличии града на уровнях крейсерского полета.

Обеспечение специальных наблюдений с самолета связано с выпуском информации SIGMET ; потребовалось с разъяснение о необходимости передачи с СТС сообщения об интенсивности турбулентности.
(см. ВОТ МЕТ 6)

2. Обзор "круга вопросов, в которых могут возникнуть дополнительные оперативные требования к СТС" как определено группой экспертов по СТС

2.1 Заседание высказалось по двум пунктам, относящимся к вышеуказанному, следующим образом:

Круг вопросов, определенный группой экспертов по СТС
Круг вопросов МЕТ 6

Определение средств, которые следует использовать для получения сообщений от самолета в полете о неблагоприятных условиях погоды и передачи этих сообщений в службы управления воздушным движением.

Замечания заседания

Считается, что это определение должно включать средства, которые будут использоваться для сообщения о турбулентности, обледенении и других важнейших явлениях погоды в районах фаз набора высоты и снижения.

Круг вопросов МЕТ 8

Потребность в постоянных сводках с самолета о ветре и температуре выше дозвуковых уровней полета в районах с недостаточной сетью наземных станций.

Потребовалось дальнейшее исследование необходимости проведения с СТС наблюдений ветра и температуры воздуха на высотах, для того чтобы дополнить существующие данные в целях удовлетворения требования точности прогнозов для полетов СТС. Требуется определить прогностическую точность наблюдений ветра и температуры на высотах с СТС.

10.1: 2 Разработка процедур/руководящего материала

10.1: 2.1 Поскольку жесткие оперативные требования по этому вопросу еще не определены, было принято соглашение, что решения заседания должны быть включены в руководящий материал таким образом, как и материал, принятый по пункту 9.1 повестки дня. Заседание считает, что этот руководящий материал должен охватывать все фазы полета, хотя группа экспертов по СТС рассматривала в ВОТ МЕТ 7 только сверхзвуковую фазу. Согласились также, что интенсивность турбулентности, которую нужно давать в специальных сводках, касающихся околозвуковой и сверхзвуковой фаз полета, должна оставаться неопределенной до тех пор, пока в определении интенсивности турбулентности по ВОТ МЕТ 7 она не будет рассматриваться как важная для СТС.

РСНП

РЕКОМЕНДАЦИЯ 10.1/2 - ПОПРАВКА К PANS-MET/ТЕХНИЧЕСКОМУ РЕГЛАМЕНТУ (ТОМ II) - РУКОВОДЯЩИЙ МАТЕРИАЛ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ СТС

Чтобы ВКЛЮЧИТЬ следующий раздел в новое дополнение ... , предлагаемое в рекомендации 9.1/2:

"9. Специальные наблюдения с самолетов9.1 Обслуживание дозвуковых фаз полета

9.1.1 При полетах СТС на дозвуковой скорости самолет должен проводить специальные наблюдения, регистрировать и сообщать их результаты в соответствии с приложением 3/Техническим регламентом (12.1), параграф 2.3 и PANS-MET/Техническим регламентом (12.2), параграф 2.3.

9.2 Околозвуковые и сверхзвуковые фазы полета

9.2.1 Во время околозвуковых фаз полета и на сверхзвуковой скорости СТС также должны выполнять, регистрировать и сообщать результаты специальных наблюдений в тех случаях, когда встречается турбулентность, град или кучево-дождевые облака."

10.1: 3 Разработка новой формы самолетных сводок для СТС

10.1: 3.1 Заседание считает, что поскольку требования СТС все еще недостаточно хорошо разработаны, то нельзя разрабатывать или вносить поправки к регламентирующему материалу и поэтому еще преждевременно предлагать поправки к существующей форме AIRER относительно наблюдений на сверхзвуковой фазе полета. Однако заседание предвидит необходимость создания формы передачи, пригодной для полетов СТС.

РЕКОМЕНДАЦИЯ 10.1/3 - РАЗРАБОТКА НОВОЙ ФОРМЫ
САМОЛЕТНЫХ СВОДОК ДЛЯ СТС

Чтобы МОГА разработала пригодную форму для самолетной сводки для СТС, для внедрения ее, после того как будут установлены оперативные требования для наблюдений с СТС (см. ВОТ МЕТ 7 круп. вопросов МЕТ 8).

Пункт повестки дня 10: Передача сводок погоды с самолета

10.2: Рассмотрение влияния пересмотренных процедур сводок СВД на частоту и место проведения обычных самолетных метеорологических наблюдений.

10.2: 1 Соответствующие поправки к PANS-MET/Техническому регламенту (12.2)

10.2: 1.1 Заседание изучило отчет по пункту 4 повестки дня, который касался практики передачи сообщений о положении самолета для целей службы воздушного движения. Заседание считает, что разработанные новые процедуры требуют соответствующих изменений в PANS-MET/Техническом регламенте (12.2).

10.2: 1.2 Согласились, что такие термины, разработанные для службы воздушного движения, как "контрольные пункты, линии или интервалы", должны быть отражены в PANS-MET/Техническом регламенте (12.2), параграф 2.3.1.1. Также отмечалось, что сообщение о положении исключительно для целей СВД больше не требуется делать в форме воздушной сводки. Происходили оживленные дискуссии по другим изменениям этого параграфа, например, в отношении замены интервалов "один час летного времени" специальным расстоянием. Однако мнения по этому пункту разделились, и заседание согласилось в настоящее время не вносить каких-либо других изменений.

РСПП

РЕКОМЕНДАЦИЯ 10.2/1 - ПОПРАВКА К PANS-MET/ТЕХНИЧЕСКОМУ РЕГЛАМЕНТУ (12.2) - ОБЫЧНЫЕ САМОЛЕТНЫЕ НАБЛЮДЕНИЯ

Чтобы параграф 2.3.1.1 PANS-MET/Технического регламента (12.2) ИЗМЕНИТЬ следующим образом:

"За исключением случаев, предусмотренных в параграфах 2.3.1.2 и 2.3.1.3, обычные самолетные наблюдения должны производиться и регистрироваться в точках и в интервалах:

- а) для которых принятая процедура службы воздушного движения предусматривает сообщение местонахождения самолета и
- в) которые отдалены друг от друга на расстояние эквивалентное в большинстве случаев одному часу летного времени!"

10.2: 1.3 Заседание рассмотрело влияние пересмотренных процедур передачи сообщений о положении самолета для целей служб воздушного движения на частоту и место проведения постоянных наблюдений с самолета. Заседание считает, что возможности освобождения полетов от сообщения о положении в каждом обязательном контрольном пункте, линии или интервале (см. рекомендации 4/4 и 4/5) могут вызвать уменьшение количества метеорологических сводок. Согласились, что администрация служб воздушного движения, освобождая самолет от передачи сообщения о положении для СВД, должна учитывать требования к MET сводкам в пунктах, разделенных расстоянием, наиболее соответствующим интервалу в один час летного времени.

РЕКОМЕНДАЦИЯ 10.2/2 - МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКОЕ ТРЕБОВАНИЕ К ПОСТОЯННЫМ НАБЛЮДЕНИЯМ С САМОЛЕТА

Чтобы МОГА обратила внимание государств-Членов на то, что при освобождении самолетов от передачи местоположения в соответствии с PANS-RAC часть II, параграф 10.1.3, метеорологическое требование к регистрации и передачам обычных самолетных наблюдений продолжает оставаться в силе в пунктах, отдаленных расстоянием, наиболее соответствующим интервалу в один час летного времени, как обусловлено в PANS-MET, параграф 2.3.1.

10.2: 1.4 Кроме того, заседание еще раз подтвердило мнение, что для метеорологического обслуживания очень важно знать точные географические координаты, где должны выполняться самолетные наблюдения. Сообщили, что совещание было информировано о том, что уже готовятся и публикуются таблицы и/или карты, показывающие обозначенные контрольные точки СВД/MET по отдельным районам, где требуются самолетные наблюдения, и что МОГА ведет работу по улучшению и завершению этих таблиц в соответствии с необходимостью. Было решено, что по этому вопросу никаких рекомендаций не требуется.

10.2: 1.5 Заседание приняло к сведению упрощение PANS-RAC, исключив разделы I и II приложения I и заменив их формой модели AIR EP, которая приводится теперь в приложении A к PANS-MET, как предлагалось в рекомендации 4.5 заседания (последний раздел). Это упрощение вызывает необходимость в соответствующей поправке к примечанию, следующему за PANS-MET/Техническим регламентом 12.2, параграф 2.3.2.4.

РСШ

РЕКОМЕНДАЦИЯ 10.2/3 - ПОПРАВКА К PANS-MET/
ТЕХНИЧЕСКОМУ РЕГЛАМЕНТУ (12.2) - СОГЛАСОВА-
НИЕ ССЫЛОК НА PANS-RAC

Чтобы ИЗМЕНИТЬ примечание, следующее за па-
раграфом 2.3.2.4 PANS-MET/Технического рег-
ламента (12.2) следующим образом:

"Примечание Указания по записи и представ-
лению сведений в форме AIREP
даны в PANS - RAC, дополнение I,
форма AIREP (модель AR). Они
воспроизведены в приложении 3/
Техническом регламенте (том П),
дополнение В".

10.2: 2 Улучшенная передача постоянных самолетных сводок в метеороло-
гические учреждения

10.2: 2.1 Несколько делегаций сообщили заседанию о трудностях, с ко-
торыми они столкнулись в своих странах при выполнении и передаче самолет-
ных наблюдений в полете; эти сообщения не достигают метеорологического
учреждения, куда они посылаются. Считается, что во многих случаях этот
недостаток можно преодолеть, благодаря специальному обозначению в начале
постоянных сообщений AIREP, содержащих метеорологическую информацию. Другие
делегации считают, что эта проблема вызвана локальными причинами, включая
недостаточное использование существующих процедур, и дополнительные обоз-
начения создадут ненужную загрузку каналов связи.

10.2: 2.2 Было отмечено, что заседание MET/OPS /КАМ-III выработало ряд
рекомендаций по передаче воздушных сводок, охватывающих все стадии от само-
лета до потребителей, и что впоследствии региональные заседания МОГА по аэро-
навигации проанализировали трудности внедрения и рекомендовали меры по
районам, направленные на их преодоление. Заседание пришло к мнению, что
некоторым государствам-Членам необходимо предпринять тщательное изучение
используемой системы локальной передачи воздушных сводок, чтобы обеспечить
их быстрый прием заинтересованными метеорологическими учреждениями в
определенных районах.

РЕКОМЕНДАЦИЯ 10.2/4 - УЛУЧШЕННАЯ ПЕРЕДАЧА
ПОСТОЯННЫХ САМОЛЕТНЫХ СВОДОК В МЕТЕОРОЛОГИ-
ЧЕСКИЕ УЧРЕЖДЕНИЯ

Чтобы государства-Члены по требованию МОГА в
обязательном порядке изучили существующую
систему местной передачи самолетных сводок,

РЕКОМЕНДАЦИЯ 10.2/4 (продолж.)

содержащих метеорологическую информацию, и приняли меры для обеспечения их быстрого приема заинтересованным (и) метеорологическим (и) учреждением (ями).

10.2: 3 Использование самолетных сводок для численной обработки

10.2: 3.1 Заседание было поставлено в известность, что некоторым государствам-Членам необходима информация о методах использования самолетных метеорологических сводок как основных данных для численного анализа и прогноза погоды. Заседание согласилось просить, чтобы ВМО предусмотрела дальнейшее изучение этого вопроса и разослала результаты этого изучения для информации государств-Членов.

РЕКОМЕНДАЦИЯ 10.2/5 - ИСПОЛЬЗОВАНИЕ САМОЛЕТНЫХ СВОДОК ДЛЯ ЧИСЛЕННОЙ ОБРАБОТКИ

Чтобы ВМО предусмотрела:

- а) дальнейшее изучение методов использования самолетных метеорологических сводок в качестве основных данных для численного анализа и прогноза и
- в) распространение результатов этих исследований государствам-Членам.

10.2: 3.2 Вопросы, касающиеся передачи с воздуха на землю самолетных сводок, включая применение автоматизированной передачи данных, рассматривались заседанием под пунктом 5 повестки дня (см. рекомендацию 5.1/2).

10.2: 4 Сообщение о ветре в точке и среднем ветре

10.2: 4.1 Заседание отметило, что большинство самолетных сводок в настоящее время содержит сообщение о ветре в точке, а не о среднем ветре и согласилось, что инструкции по регистрации и передаче в форме AIREP должны быть исправлены, чтобы отражать это изменение.

РСНП

РЕКОМЕНДАЦИЯ 10.2/6 - ПОПРАВКА К PANS - RAS - СООБЩЕНИЕ О ВЕТРЕ В ТОЧКЕ И СРЕДНЕМ ВЕТРЕ

Чтобы PANS- RAS, приложение 1, измененный как предлагается в рекомендации 4/5 ИЗМЕНИТЬ следующим образом:

РСПП

РЕКОМЕНДАЦИЯ 10.2/6 (продолж.)

На первой (передней) странице формы **AIREP** в колонках "Record" и "Say" ИСКЛЮЧИТЬ "(В ТОЧКЕ)" и ЗАМЕНИТЬ "(СРЕДНИЙ)".

На второй (задней) странице формы **AIREP** ИЗМЕНИТЬ инструкции по регистрации и передаче, параграф 5, пункт 9 следующим образом:

"Пункт 9 - ВЕТЕР В ТОЧКЕ ИЛИ СРЕДНИЙ ВЕТЕР И
ИХ ПОЛОЖЕНИЕ.

В тех случаях, когда можно, регистрируйте ветер в точке. Ветер в точке обычно относится к местоположению, данному в пункте 2; если ветер в точке дается для любого другого места, регистрируйте его местоположение. Когда регистрировать ветер в точке практически невозможно, регистрируйте средний ветер между координатами, за которыми следует слово "СРЕДНИЙ", и местоположение точки ветра в секторе, над которым рассчитывалась средняя скорость (см. диаграмму). Направление ветра дается в градусах, истинная скорость в узлах. Если требуется знать положение ветра либо для точки, либо для среднего ветра, то оно дается в широте и долготе, ближайшим к целому градусу и индикаторы с.ш. или ю.ш. и в.д. или з.д. используются как полагается."

РСПП

РЕКОМЕНДАЦИЯ 10.2/7 - ПОПРАВКА К ПРИЛОЖЕНИЮ 3/
ТЕХНИЧЕСКОМУ РЕГЛАМЕНТУ (ТОМ II) - СООБЩЕНИЕ О
ВЕТРЕ В ТОЧКЕ И СРЕДНЕМ ВЕТРЕ

Чтобы приложение 3 - дополнение В/Технический регламент (том II) - дополнение А, модель **AR**, ИЗМЕНИТЬ, как указано в рекомендации 10.2/6.

Пункт 11 повестки дня: Централизация авиационного метеорологического обслуживания

11.1 Обзор существующих положений об обязанностях и функциях авиационных метеорологических центров с целью применения их в национальной и региональной централизации прогностического обслуживания.

11.1: 1 Классификация метеорологических центров

11.1: 1.1 Заседание сделало обзор классификации метеорологических центров в свете результатов национальной и международной централизации метеорологических учреждений. Оно отметило, что централизация продолжалась некоторое время и что результаты рассматривались на нескольких предыдущих заседаниях. С увеличением использования факсимиле для распространения прогнозов и ЭВМ для их подготовки предполагается также, что централизация метеорологического обслуживания будет продолжать расти.

11.1: 1.2 Заседание согласилось, что хотя учреждения метеорологического оповещения не подвергались воздействию централизации в такой степени, как другие виды учреждений, круг их основных обязанностей в PANS-MET/Техническом регламенте (12.2) требует некоторых изменений.

11.1: 1.3 Трудности с существующими классификациями учреждений выросли до такого размера, что последние региональные заседания по авионавигации обратили внимание на них, когда пытались использовать существующую классификацию для разработки своих региональных планов. Трудности возникали из увеличивающейся взаимозависимости различных видов метеорологических учреждений и большого разнообразия методов, применяемых для удовлетворения авиационных требований. Некоторые делегаты заявили, что нет необходимости в какой-либо классификации, кроме перечисления требуемых центров. Другие, однако, считали, что хотя усовершенствование требует пересмотра классификации, еще не достигнута та стадия, на которой этот пересмотр может быть выполнен полностью, и что необходимы по крайней мере два вида центров, основанных на предоставляемых ими видах обслуживания. Также указывалось, что авиакомпании заинтересованы в том, чтобы знать, какое метеорологическое обслуживание обеспечивается данным центром.

11.1: 1.4 После тщательного рассмотрения функций, которые должны осуществляться различными видами метеорологических учреждений, было решено, что основанные на этих функциях центры должны быть сгруппированы в три широких класса, независимо от методов метеорологических оповещений. Отмечая требование к метеорологической информации на аэродромах без метеорологических центров, заседание считает, что следует включать в PANS-MET/Технический регламент (12.2) положения об обслуживании в таких случаях.

Заседание сочло необходимым внести некоторые вытекающие отсюда поправки.

11.1: 1.5 Заседание также считает, что спецификация центра зонального прогноза должна быть включена в регламентирующие документы.

РСШ

РЕКОМЕНДАЦИЯ 11.1/1 - ПОПРАВКА К ПРИЛОЖЕНИЮ 3/
ТЕХНИЧЕСКОМУ РЕГЛАМЕНТУ (12.1) - МЕТЕОРОЛОГИ-
ЧЕСКИЕ ЦЕНТРЫ

Чтобы в приложение 3/Технический регламент (12.1) внести следующие поправки:

ИСПРАВИТЬ заголовок 2.2, чтобы он читался так: "Центры зонального прогноза, метеорологические центры и авиационные метеорологические станции."

ИСКЛЮЧИТЬ параграф 2.2.1 и подпараграфы 2.2.1.1, 2.2.1.2, 2.2.1.3 и 2.2.1.4.

ВКЛЮЧИТЬ новые параграфы:

"2.2.1 Центры зонального прогноза.

Член, принявший ответственность за обеспечение зонального прогностического обслуживания в рамках системы зонального прогноза, организует центр зонального прогноза.

2.2.1.1 Центр зонального прогноза должен выпускать прогнозы для одной или нескольких установленных зон или маршрутов и будет иметь доступ к средствам для распространения центрами этих прогнозов.

2.2.2 Метеорологические центры.

2.2.2.1 Каждый Член должен создать один или несколько метеорологических центров, которых должно быть достаточно для осуществления метеорологического обслуживания, которое он решил обеспечивать в соответствии с 2.1.2.

2.2.2.2 Бюро метеорологических оповещений

2.2.2.2.1 Член должен создать одно или несколько бюро метеорологических оповещений по мере необходимости.

РСПШ

РЕКОМЕНДАЦИЯ 11.1/1 (продолж.)

2.2.2.2.2 Бюро метеорологических оповещений должны вести наблюдения за метеорологическими условиями в установленной зоне или вдоль обозначенных маршрутов или их участков в целях обеспечения метеорологической информации, в частности, информации SIGMET."

ИСКЛЮЧИТЬ примечание, следующее за параграфом 2.5.2.2.5.

РСПШ

РЕКОМЕНДАЦИЯ 11.1/2 - ПОПРАВКА К RANS-MET/ТЕХНИЧЕСКОМУ РЕГЛАМЕНТУ (12.2)- МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКИЕ ЦЕНТРЫ

Чтобы в RANS-MET/Технический регламент (12.2) внести следующие исправления:

ИСПРАВИТЬ "2.1 Метеорологические центры", чтобы читалось так: "2.1 Центры зонального прогноза и метеорологические центры".

ИСКЛЮЧИТЬ параграфы 2.1.1, 2.1.2, 2.1.3 и 2.1.4 и ЗАМЕНИТЬ Следующими новыми параграфами:

"2.1.1 Центры зонального прогноза

2.1.1.1 Центры зонального прогноза, за которые Члены взяли на себя ответственность в соответствии с региональным аэронавигационным соглашением с целью удовлетворения согласованных оперативных потребностей, должны:

- а) выпускать прогнозы в соответствии с необходимостью для зон или маршрутов, за которые они несут ответственность;
- в) представлять уточнения;
- с) принимать меры по распространению этих прогнозов.

РСНП

РЕКОМЕНДАЦИЯ 11.1/2 (продолж.)

Примечание: Приложение к PANS-MET/Техническому регламенту (12) содержит основной руководящий материал для региональных заседаний по аэронавигации, ответственных за создание планов зональных систем прогноза, и для государств-Членов, ответственных за осуществление этих систем.

2.1.2 Метеорологический центр класса I должен:

- а) i) подготавливать и/или получать прогнозы и другую соответствующую информацию для полетов, которые он обслуживает; степень его ответственности за подготовку прогнозов связана с локальным наличием и использованием прогностического материала по маршруту и для аэродрома, получаемого из других источников;
- ii) иметь возможность для прогноза по крайней мере местных условий и проводить метеорологическое наблюдение над аэродромами, для которых он обеспечивает прогнозы.
- в) В соответствии с процедурами, предписанными в настоящем документе, в зависимости от потребности:
 - i) предоставлять авиационному персоналу метеорологическую информацию и обеспечивать его устной консультацией и документацией;
 - ii) вывешивать имеющиеся метеорологические сведения;
 - iii) производить обмен метеорологической информацией с другими метеорологическими центрами;

РСПП

РЕКОМЕНДАЦИЯ 11.1/2 (продолж.)

- iv) обеспечивать по мере необходимости прогностическое обслуживание по маршруту.

2.1.3 Метеорологический центр класса II должен :

- а) получать прогнозы и другую соответствующую информацию для полетов, которые он обслуживает;
- в) в соответствии с процедурами, предписанными в этом документе, в зависимости от потребности:
 - i) предоставлять авиационному персоналу метеорологическую информацию и обеспечивать его устной консультацией и документацией;
 - ii) вывешивать имеющиеся метеорологические сведения;
 - iii) производить обмен метеорологической информацией с другими метеорологическими центрами.

2.1.4 Метеорологический центр класса III должен в соответствии с процедурами, предписанными в этом документе, получать и предоставлять метеорологическую информацию и документацию авиационному персоналу в зависимости от потребности.

2.1.5 Масштабы использования метеорологическим центром помощи со стороны центров зонального прогноза или других источников должны определяться соответствующим метеорологическим органом.

2.1.6 Для аэродромов без метеорологических учреждений:

РСНП

РЕКОМЕНДАЦИЯ 11.1/2 (продолж.)

- а.) метеорологическая администрация назначит одно метеорологическое учреждение или более для обеспечения метеорологической информации в соответствии с требованиями;
- в.) компетентные административные органы установят средства, с помощью которых такая информация может выдаваться соответствующим аэродромам.

2.1.7 Бюро метеорологических оповещений должно:

- а.) вести метеорологическое наблюдение за метеорологическими условиями, оказывающими влияние на полеты в выделенной для него зоне;
- в.) подготавливать информацию SIGMET, относящуюся к этой зоне;
- с.) производить по мере необходимости обмен информацией SIGMET с другими бюро метеорологических оповещений;
- д.) предоставлять метеорологическую информацию в зависимости от потребностей, в соответствии с процедурами, предписанными в настоящем документе.

ИСПРАВИТЬ параграф 2.4.1.1, чтобы он читался так:

"2.4.1.1 Прогнозом погоды в районе аэродрома с относящимися к нему поправками, которым пользуются при метеорологическом обслуживании международной авиации, должен считаться прогноз, который составляется соответствующим метеорологическим центром, назначенным для подготовки таких прогнозов. В том случае, если такого рода прогноз может быть вовремя получен другим метеорологическим центром, которому он требуется для обслуживания, данный центр может составить или получить

РЕКОМЕНДАЦИЯ 11.1/2 (продолж.)

РСИИ

ориентировочный прогноз погоды в районе аэродрома. Ориентировочный прогноз будет считаться таковым при любом его использовании."

ИСПРАВИТЬ параграф 2.4.2.1, чтобы он читался так:

"2.4.2.1 Прогнозы для взлета должны предоставляться в случае необходимости в пределах трех часов до расчетного времени отправления, и они должны подготавливаться метеорологическим центром, назначенным метеорологическим органом; ответственным за обеспечение метеорологического обслуживания на аэродроме, к которому относится прогноз".

ИСПРАВИТЬ параграф 2.4.3.1, чтобы он читался так:

"2.4.3.1 Прогноз погоды для посадки, требующийся на стадии полета (примерно за 1 час до расчетного времени прибытия), должен подготавливаться метеорологическим центром, назначенным метеорологическим органом, ответственным за обеспечение метеорологическим обслуживанием на аэродроме, к которому относится прогноз".

Параграф 2.5.1.3.1 - в третьей строке ИСКЛЮЧИТЬ слово "главный".

Параграф 2.5.1.4.1 - в третьей строке ИСКЛЮЧИТЬ слова "главный или зависимый".

Параграф 2.5.1.7 - в третьей строке ЗАМЕНИТЬ "главные и подчиненные метеорологические центры ..." на "метеорологические центры класса I и класса II".

Параграф 2.5.2.3.1 - в третьей строке ЗАМЕНИТЬ ".... главное или подчиненное метеорологическое учреждение" на "....метеорологическим центром класса I и класса II".

Параграф 2.5.2.3.2 "ИСКЛЮЧИТЬ этот параграф.

РЕКОМЕНДАЦИЯ 11.1/2 (продолж.)

РСПП

Параграф 2.5.2.3.3 - ИСКЛЮЧИТЬ второе предложение.

ИСПРАВИТЬ параграф 2.5.2.6.1.1, чтобы он читался так:

"2.5.2.6.1.1 Условия на маршруте. Метеорологический центр класса I, обслуживающий аэродром отправления, должен готовить информацию по условиям на маршруте, требуемую для документации. Однако этот центр может целиком использовать любые соответствующие прогнозы и/или прогностические карты и их части, подготовленные центром зонального прогноза или другим метеорологическим центром, и включать их в документацию. В случае метеорологического центра класса II или класса III документация является той, которая подготовлена центром зонального прогноза и/или другим метеорологическим центром, как определено соответствующими метеорологическими органами".

Параграф 2.5.2.6.2.4 - в третьей строке ЗАМЕНИТЬ "дополнительный метеорологический центр" на "метеорологический центр класса III".

Параграф 2.5.3.7.3 в) - в третьей строке ЗАМЕНИТЬ "главный или подчиненный" на "другой".

Параграф 2.5.3.8.2 - в Примечании, следующем за этим параграфом, ЗАМЕНИТЬ "главный" на "класса I".

Параграф 2.5.4 - в шестой строке Примечания ЗАМЕНИТЬ "главное, подчиненное или дополнительное" на "класса I, класса II или класса III" и в десятой строке ЗАМЕНИТЬ "главное или подчиненное" на "класса I или класса II".

11.1: 2 Опубликование подробностей, касающихся авиационных метеорологических центров

11.1: 2.1 Принимая во внимание то, что как коммерческие авиакомпании, так и МАОН, нуждаются в более подробной информации и метеорологических средствах и службах, имеющихся на международных аэродромах, чем обычно

публикуется, заседание согласилось, что МОГА должна изучить эту проблему совместно с Членами и соответствующими международными организациями.

РЕКОМЕНДАЦИЯ 11.1/3 - ПУБЛИКАЦИЯ ПОДРОБНОСТЕЙ
ОТНОСИТЕЛЬНО АВИАЦИОННЫХ МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКИХ
ЦЕНТРОВ

Чтобы МОГА проконсультировалась с Членами и соответствующими международными организациями о типе и форме подробной информации, которая должна иметься, относительно метеорологических средств и служб на международных аэродромах с целью внесения поправки к Приложению 15 и возможного включения такой информации в Документ 7155 (Метеорологические таблицы для международной авиации).

11.1: 3 Применение новой классификации метеорологических центров

11.1: 3.1 Заседание также согласилось, что было бы желательно предоставить региональным совещаниям по аэронавигации руководство по применению новой классификации авиационных метеорологических центров при разработке таблицы MET I региональных планов до того, как будут разработаны подробные критерии планирования для такого определения.

РЕКОМЕНДАЦИЯ 11.1/4 - РУКОВОДСТВО ДЛЯ РЕГИОНАЛЬНЫХ ЗАСЕДАНИЙ ПО АЭРОНАВИГАЦИИ ОТНОСИТЕЛЬНО КЛАССИФИКАЦИИ АВИАЦИОННЫХ МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКИХ ЦЕНТРОВ

Чтобы МОГА:

- а) разработала оперативные критерии к типам авиационных метеорологических центров, необходимых на различных международных аэродромах, принимая во внимание современные методы телесвязи, централизации метеорологического обслуживания, планирования полетов и служб воздушного движения,
- в) до тех пор, пока не будут разработаны дальнейшие критерии планирования, основанные на приведенном выше пункте а), советовала региональным заседаниям по аэронавигации при разработке таблицы

РЕКОМЕНДАЦИЯ 11.1/4 (продолж.)

МЕТ I использовать в качестве руководства
нижеследующее:

- i) там, где есть потребность в документации и инструктаже и обстоятельства показывают необходимость в прогнозах на аэродроме, следует рассматривать центр класса I,
- ii) там, где есть потребность в документации и инструктаже и обстоятельства показывают, что нет необходимости иметь на аэродроме прогнозистов, например, когда прогноз может быть получен из других источников, следует рассматривать центр класса II,
- iii) там, где есть потребность в ограниченной документации без инструктажа, следует рассматривать центр класса III.

11.1: 4 Необходимость общего пересмотра регламентирующих документов

11.1: 4.1 Обсуждая приведенные выше выводы, заседание встретило определенные трудности, основными причинами которых является нижеследующее:

- а) Приложение 3 к PANS-MET/Технический регламент(12) были созданы на принципе, какие действия должны предпринимать метеорологические центры, а не на принципе, что должны предоставлять эти центры. Кроме того, PANS-MET/Технический регламент (12.2) стал очень сложным документом, к которому в течение длительного периода делались дополнения, в результате чего взаимосвязь различных разделов не всегда легко определяется.
- в) В различных частях земного шара централизация находится на разных стадиях, например, в некоторых районах метеорологическое обслуживание авиации обеспечивается с помощью центров зонального прогноза, которые в свою очередь стали широко применять обработанные данные национальных или

региональных метеорологических центров ВСП. Зональные прогнозы в большинстве случаев передаются по факсимиле, в некоторых случаях по телетайпу, в то время как в других районах полетная документация обеспечивается, и, как предполагают, это положение сохранится в течение некоторого времени, метеорологическими центрами в соответствии с принципами главных метеорологических центров. Кроме того, в некоторых районах имеют место прогрессивные методы планирования полетов с помощью ЭВМ, с обменом данными между двумя ЭВМ.

11.1: 4.2 Заседание отметило, что по пункту 9.2 повестки дня (параграфы 9.2: 2.2.2) при обсуждении вопроса об определении инструктажа выражалось также мнение о необходимости основного пересмотра приложения 3 и PANS-MET/Технического регламента (12).

11.1: 4.3 Заседание отметило, что пятая конференция по авронавигации пересмотрела метеорологическое обслуживание, которое должно обеспечиваться на фазах захода на посадку, посадки и взлета, а шестая конференция по авронавигации рассмотрела аспекты метеорологического обслуживания, относящегося к маршрутной фазе полета. Считалось, что сейчас настало время для пересмотра регламентирующих документов и их изменений, обусловленных развитием методов в метеорологии и связи и типов операций, которые имели место в последнее десятилетие. Учитывая большой размах авиационных требований (от небольших самолетов до СТС) и большие различия в методах удовлетворения этих требований, любой пересмотр регламентирующих документов должен будет охватывать широкий диапазон возможностей. Такой пересмотр должен иметь целью также упрощенное и улучшенное представление этих документов. Заседание рекомендует следующее:

РЕКОМЕНДАЦИЯ 11.1/5 - ОБЩИЙ ПЕРЕСМОТР ПРИЛОЖЕНИЯ 3/ТЕХНИЧЕСКОГО РЕГЛАМЕНТА (12.1) И PANS-MET/ТЕХНИЧЕСКОГО РЕГЛАМЕНТА (12.2) И (12.3).

Чтобы МОГА совместно с ВМО полностью пересмотрели приложение 3/Технический регламент (12.1) и PANS-MET/Технический регламент (12.2) и (12.3), чтобы отразить в этих документах изменения, обусловленные новыми требованиями и новыми средствами удовлетворения требований,

РЕКОМЕНДАЦИЯ 11.1/5 (продолж.)

принимая во внимание полный диапазон полетов и необходимость в упрощенном и улучшенном представлении регламентирующего материала.

11.1: 5 Требования к документации и практика

11.1: 5.1 Дискуссия показала, что объем работы метеорологических центров постоянно увеличивается в результате расширения и увеличения типов международной авиации. Если увеличивающееся число полетов можно обеспечить путем дублирования одного и того же прогностического материала, то растущее разнообразие требований от полетов на небольших высотах и на малые расстояния до полетов на больших высотах и на дальние расстояния удовлетворить трудно. Это относится к содержанию информации, которую нужно предоставлять (например, метеорологические элементы, представляющие интерес для пилота), а также к методу представления. Существующие правила не проводят различия в достаточной степени между такими разнообразными требованиями, и пилоты часто получают больше документации, чем им нужно. Бывают также такие случаи, когда все требования предполетного оперативного планирования можно удовлетворить только в процессе инструктажа.

11.1: 5.2 Поэтому заседание считает, что необходимо продолжить работу, которую оно уже начало в отношении пересмотра требований к документации специально для авиации общего назначения и СТС, а также в отношении дифференциации других требований. Обзор всех требований к документации на этом заседании был невозможен, однако, он необходим для того, чтобы добиться рационализации документации в интересах метеорологических служб и авиакомпаний. Результаты такого пересмотра были бы также очень важны для работы рабочей группы КАМ по устной консультации и практике составления документации в задачу которой входит пересмотр документации, содержащейся в прогностических папках (PANS-MET, дополнение В/Технический регламент (12.3)).

РЕКОМЕНДАЦИЯ 11.1/6 - ОБЗОР ТРЕБОВАНИЙ К ДОКУМЕНТАЦИИ И ПРАКТИКЕ

- а) Чтобы МОГА пересмотрела все оперативные требования относительно содержания и методов предоставления предполетной документации в связи с различными факторами, влияющими на эти требования, такими как расстояние полета, высота, методы оперативного планирования и другие;
- в) чтобы ВМО учла эти требования при пересмотре практики ведения документации с целью упрощения и уменьшения предполетной документации, предоставляемой пилотам.

Пункт 11 повестки дня: Централизация авиационного метеорологического обслуживания

11.2 Разработка процедур и руководящего материала по централизации полетных и аэродромных прогнозов.

11.2: 1 Обзор прошлых достижений

11.2: 1.1 Заседание рассмотрело систему зональных прогнозов и ее развитие после заседания MET/OPS /КАМ-III (Париж, 1964 г.). Оно отметило, что планирование и осуществление региональных систем зонального прогноза находится в стадии развития. Такие системы разработаны к настоящему времени или рекомендованы для регионов NAT, EUM, CAR, SAM/SAT, MID, SEA и частично для RAS, при этом такой системой остается охватить только AFI и оставшуюся часть RAS. Подготавливается такая же система для Региона AFI и, по-видимому, в ближайшем будущем будут урегулированы оставшиеся требования к зональным прогнозам RAS. Тем не менее, все еще остаются некоторые районы, которые следует охватить. Разработанные к настоящему времени системы основаны на принципах, рекомендованных заседанием MET/OPS /КАМ-III (рекомендация 9/1); все действия координировались с планированием Всемирной службы погоды. Заседание отметило разнообразие требований и наличие средств в различных частях мира, что обуславливает различие систем от региона к региону, хотя все они имеют одну общую особенность, а именно: обеспечение прогнозов центрами зональных прогнозов в пределах региона для полетов из этого региона. Это имеет целью свести обмен до минимума. Такие межрегиональные обмены, которые, тем не менее, необходимы, вызывают определенные трудности, поэтому была сделана соответствующая рекомендация по пункту 11.2:3. Заседание нашло, что координация между различными системами, организованная на региональной основе, все еще нуждается в дальнейшем улучшении.

11.2: 2 Обзор принципов системы зональных прогнозов

11.2: 2.1 Заседание рассмотрело принципы, разработанные заседанием MET/OPS /КАМ-III, на основе предложений, внесенных рабочей группой КАМ по метеорологическим аспектам системы зональных прогнозов. Большинство поправок, предложенных этой рабочей группой, основываются на опыте, накопленном после 1964 г., и направлено на улучшение координации и стандартизации существующих систем. Рассматривая статус, который должен быть дан пересмотренным принципам, большинство предполагало, что эти принципы должны быть включены в приложение к RANS-MET/Техническому регламенту (12) для руководства региональных заседаний по авионавигации при их рассмотрении этого вопроса и внедрения Членами. Основное мнение сводилось к тому, что эти принципы следует внести в рекомендацию с тем, чтобы разослать их Членам и региональным заседаниям по авионавигации, как это было сделано MET/OPS /КАМ-III в рекомендации 9/1. Заседание внесло следующую рекомендацию:

РСШ

РЕКОМЕНДАЦИЯ 11.2/1 - ПОПРАВКА К PANS-MET/
ТЕХНИЧЕСКОМУ РЕГЛАМЕНТУ (ТОМ II) - ПРИНЦИПЫ
СИСТЕМЫ ЗОНАЛЬНЫХ ПРОГНОЗОВ

Чтобы перечень принципов, приведенных в приложении к этой рекомендации, был включен как руководящий материал в новое дополнение к PANS-MET/Техническому регламенту (том II).

ПРИЛОЖЕНИЕ ... К PANS-MET/ТЕХНИЧЕСКОМУ РЕГ-
ЛАМЕНТУ (ТОМ II) - ПРИНЦИПЫ СИСТЕМЫ ЗОНАЛЬНЫХ
ПРОГНОЗОВ

1. Система зональных прогнозов должна состоять из сети центров зональных прогнозов, которая согласована на международной основе, и где каждый центр имеет определенное обязательство обеспечивать прогнозами метеорологических условий на маршруте по данному региону. Каждый центр зональных прогнозов должен быть предпочтительно расположен в пределах района своей ответственности. В зависимости от схемы воздушных маршрутов и от оперативных требований, в исключительных случаях, обслуживание маршрутными прогнозами по региональному соглашению по авионавигации может заменить обслуживание зональными прогнозами.
2. Система зональных прогнозов должна быть разработана таким образом, чтобы через обслуживание, обеспечиваемое минимальным количеством центров зональных прогнозов, отвечать соответствующим требованиям, предписанным МОГА.
3. Система зональных прогнозов должна быть разработана таким образом, чтобы ее можно было применить в любой части земного шара. Следовательно, соответствующие правила и представление прогнозов различными центрами зональных прогнозов должны быть, по возможности, стандартизованы на всемирной основе или, в крайнем случае, согласованы внутри региона и между регионами.

РСПП

РЕКОМЕНДАЦИЯ 11.2/1 (продолж.)

4. Обозначенные зоны ответственности должны близко соответствовать схемам воздушных маршрутов так, чтобы информация об условиях в полете, необходимая для планирования и полетной документации прямых полетов между любыми двумя основными конечными аэродромами воздушных трасс, могла быть обеспечена, насколько это возможно, одним центром прогнозов.
5. Определение размеров зон ответственности должно производиться, принимая во внимание масштаб и проекцию карт, чтобы они отвечали оперативным требованиям и средствам распространения прогностического материала.
6. Система зональных прогнозов должна обеспечивать соответствующее и там, где это необходимо, улучшенное прогностическое обслуживание. Принятое обязательство по обеспечению центра зональных прогнозов должно быть эффективным обязательством по обеспечению определенного района обслуживания прогнозами высокого стандарта в отношении точности, своевременности и общего соответствия оперативным требованиям. Это подразумевает наличие соответствующего персонала, данных, включая, где это возможно, данные, обработанные на ЭВМ, и других вспомогательных средств. Если в данном районе ни один Член не может выполнить эти обязательства, тогда служба зонального прогноза для этого района не должна организовываться.
7. Вообще говоря, только один центр зональных прогнозов должен нести ответственность за данный участок. Однако из-за структуры распределения воздушных маршрутов, ограничения каналов связи, либо из-за больших затрат, иногда может быть более удобно иметь несколько перекрывающихся районов, чтобы требования к полетам с данного

РСШ

РЕКОМЕНДАЦИЯ 11.2/1 (продолж.)

континента на другой удовлетворялись бы не одним, а несколькими центрами зонального прогноза на этом континенте.

8. Система зональных прогнозов должна максимально использовать возможности Всемирной службы погоды по обработке данных и системе связи.
9. Функции центра зонального прогноза не должны включать прогнозирование метеорологических условий по аэродрому или в районе конечных аэродромов, а также не должны включать обеспечение зонального метеорологического оповещения.

11.2: 3 Координация между системой зональных прогнозов и Всемирной службы погоды

11.2: 3.1 Координация между системой зональных прогнозов и Всемирной службой погоды рассматривалась как проблема, имеющая огромное значение, в частности, в связи с обработкой данных и аспектами их передачи. В результате координации, осуществленной в соответствии с Пятым конгрессом ВМО и инструкциями Совета МОГА, 12 из 14 центров зональных прогнозов (ЦЗП), организованных или рекомендованных с 1964 г., располагаются на территориях Членов, которые несут ответственность за мировые или региональные центры ВСП. Заседание убеждено, что следует провести работу, направленную на то, чтобы оставшиеся центры прогнозов, которые будут организованы в районах, еще не охваченных системами зональных прогнозов, координировались таким же образом с глобальной системой обработки данных ВСП.

11.2: 3.2 Координация аспектов передачи явилась более трудной проблемой из-за недостатка точной информации о требованиях к распространению на региональном, а также межрегиональном уровнях и по планированию глобальной системы телесвязи ВСП. Заседание было информировано, что, следуя просьбе, высказанной рабочей группой по метеорологической телесвязи Комиссии по синоптической метеорологии (КСМ) ВМО, последняя сделала запрос относительно требованиям к обмену обработанными метеорологическими данными для глобальной системы телесвязи ВСП, а также относительно предварительных расчетов, сделанных Членами для обмена данными ЦЗП. Результаты этого запроса должны быть рассмотрены ВМО в конце 1969 г. в целях планирования в процессе подготовки пятой сессии КСМ.

11.2: 3.3 Однако уже рекомендовано или намечается к рекомендации большое число изменений в конфигурации системы зональных прогнозов, например, учреждение новых центров зональных прогнозов в Регионе MID/SEA. Для того, чтобы обеспечивать обмен данными ЦЗП с помощью глобальной системы теле-связи ВСП, либо другими средствами, обмен следует планировать на основе детальной и современной информации по авиационным требованиям, включая требования к прогнозам ЦЗП в цифровой форме. Заседание приняло следующую рекомендацию:

РЕКОМЕНДАЦИЯ 11.2/2 - ПЛАНИРОВАНИЕ ОБМЕНА СИСТЕМЫ ЗОНАЛЬНОГО ПРОГНОЗА

- а) Чтобы МОГА совместно с ВМО продолжила в срочном порядке пересмотр требований к региональному и межрегиональному обмену продукцией ЦЗП, включая данные в цифровой форме.
- в) Чтобы ВМО организовала там, где это необходимо, передачу данных ЦЗП по глобальной системе телесвязи Всемирной службы погоды в соответствии с авиационными требованиями.

11.4: 4 Процедуры, касающиеся централизации полетных прогнозов

11.2: 4.1 В дополнение к разработке правил, касающихся обязанностей и функций центров зональных прогнозов, на которые ссылаются в пункте 11.1, заседание пересмотрело PANS-MET/Технический регламент (12.2) с целью подтверждения необходимости включения дополнительных правил, основанных на региональной практике, получившей настолько широкое распространение, что можно оправдать глобальное применение. Помимо большого числа таких новых правил, заседание также рекомендовало включение руководящего материала по составлению зональных прогнозов на основе соответствующей работы, проведенной рабочей группой КАМ по устной консультации и практике составления документации. Условились, что данные ЦЗП, полученные метеорологическими учреждениями в закодированной форме, выпускаемые для пилотов, будут в форме, соответствующей положениям PANS-MET 2.5.2.6.2.

РСШП

РЕКОМЕНДАЦИЯ 11.2/3 - ПОПРАВКА К PANS-MET/ТЕХНИЧЕСКОМУ РЕГЛАМЕНТУ (12.2) - ПРАВИЛА СИСТЕМЫ ЗОНАЛЬНЫХ ПРОГНОЗОВ

- а) ВНЕСТИ новый параграф 2.4.4:

РЕКОМЕНДАЦИЯ 11.2/3 (продолж.)

РСШП

"2.4.4 - Прогнозы, выпускаемые центром зонального прогноза"

2.4.4.1 Прогнозы, выпускаемые центром зонального прогноза, обычно должны быть составлены в форме прогностических карт на фиксированный срок или в другой форме, если это установлено региональным или межрегиональным соглашением по аэронавигации.

2.4.4.2 Обычно следует использовать факсимиле для распространения прогнозов, выпускаемых в соответствии с 2.4.4.1, если не будут определены региональным или межрегиональным соглашением по аэронавигации другие методы распространения.

2.4.4.3 Прогнозы, выпускаемые центром зонального прогноза, должны определяться в соответствии с региональным или межрегиональным соглашением по аэронавигации.

Примечание 1: Аспекты, которые следует определить региональным соглашением по аэронавигации, включают типы требуемых прогнозов, уровни, по которым они должны выпускаться, сроки действия и периодичность выпуска прогнозов, масштабы и проекции, которые должны быть использованы, когда прогнозы даются в форме карты.

Примечание 2: Руководство по представлению прогностических карт, выпускаемых центром зонального прогноза, дается в параграфе PANS-MET Приложение А/Технический регламент (12.3)"

ДОБАВИТЬ новый параграф 2.6.5.3:

"2.6.5.3 Прогнозы, выпускаемые центром зонального прогноза, и поправки к ним должны быть в форме, соответствующей 2.4.4.1".

РЕКОМЕНДАЦИЯ 11.2/4 - СТАНДАРТИЗАЦИЯ ДОКУМЕНТАЦИИ, ПОДГОТАВЛИВАЕМОЙ ЦЕНТРАМИ ЗОНАЛЬНЫХ ПРОГНОЗОВ

Чтобы ВМО при консультации с МОГА рассмотрела при обзоре части 12.3 Технического регламента - Устная консультация и практика составления документации - включение следующего текста:

1. Прогностические карты, выпускаемые центром зонального прогноза, должны быть подготовлены в соответствии с со следующими критериями:
 - 1.1 Карты обычно должны быть прогностическими, выпускаемыми на фиксированный срок.
 - 1.2 Карты должны иметь ясные обозначения, включая дату, время, тип карт, проекцию, масштаб и название учреждения, выпускающего их.
 - 1.3 Бланк карты должен иметь:
 - i) линии широты с интервалами 10° ;
 - ii) линии долготы с интервалами 10° от экватора до 85° и с интервалами 90° от 85° до полюса;
 - iii) короткие линии (1,5 мм), нанесенные к югу от параллелей широты и к западу от меридианов долготы.

Примечание: Для карт особых условий погоды может быть приемлема более редкая сетка.

- (iv) массивы суши должны быть очерчены простыми схематическими контурами; а
- (v) основные конечные аэродромы воздушных маршрутов плюс пункты входных (выходных) ворот должны указываться последними тремя буквами четырехзначного обозначения МОГА там, где есть возможность.

РЕКОМЕНДАЦИЯ 11.2/4 (продолж.)

- 1.4 Изогипсы давления (контуры), используемые на картах постоянного давления, должны наноситься непрерывными линиями, с обозначением на них геопотенциалов, к которым они относятся. Интервалы на картах должны выбираться так, чтобы дать максимальную ясность; предпочтительные интервалы . 40 или 60 гпм.

Карты, выпускаемые для любого из следующих уровней, должны иметь основные изогипсы, как указано ниже:

мб	гпм
700	3000
500	5520
300	9120
250	10320
200	11760
100	16080
70	18480
50	20640

- 1.5 Когда используются линии тока на картах постоянного давления, то их следует проводить непрерывными линиями со стрелками вниз по току, чтобы показать направление потока.
- 1.6 Распределение скорости ветра должно быть указано изотаксами в узлах. Изотаксы должны быть проведены пунктиром, с интервалом 20 узлов. Там, где наблюдается сильный горизонтальный сдвиг ветра, интервал между изотаксами должен быть 40 узлов.
- 1.7 Там, где полеты происходят вдоль установленных маршрутов или где поле ветра очень слабое, направление и скорость ветра в выбранных точках можно показать не изотаксами, а стрелками с оперением.
- 1.8 Температура воздуха в выбранных точках должна быть дана внутри небольшого кружочка, где указаны значения температуры в целых градусах Цельсия (если нужно, со знаком минус).

РЕКОМЕНДАЦИЯ 11.2/4 (продолж.)

Примечание: Правила, применяемые к картам для полетов СТС, должны быть приведены отдельно.

- 1.9 Карты для средних и высоких широт должны выпускаться в полярной стереографической проекции (сфера разрезается по стандартной параллели 60°). В низкоширотных районах, примерно между 25° северной и южной широты, следует использовать проекцию Меркатора, истинную для $22,5^{\circ}$ с.ш. и ю.ш. Когда зона прогнозирования включает высокие и низкие широты, следует выбирать проекцию, соответствующую большей части зоны.
- 1.10 Масштаб карт должен быть 1:7,5М, 1:15М или 1:20М в соответствии с необходимостью удовлетворения оперативных требований, определенных региональным заседанием по авиации.
- 1.11 Другие карты в соответствии с требованиями метеорологического учреждения, подготовляющего документацию, как например, карты важнейших явлений погоды, тропопавзы/максимального ветра, тропопавзы/вертикального сдвига ветра, должны выпускаться в соответствии с моделями, приведенными в PANS-MET/Дополнение А/Техническом регламенте (12.3).

11.2: 5 Централизация подготовки прогнозов в районе аэродрома

11.2: 5.1 Заседание согласилось, что оно не намерено расширять систему зональных прогнозов настолько, чтобы она включала подготовку прогнозов в районе аэродрома. Тем не менее нашли необходимым исправить регламентирующий материал, чтобы учесть существующую практику, связанную с подготовкой прогнозов в районе аэродрома для нескольких аэродромов одним метеорологическим учреждением. Эта поправка дается в дополнение к соответствующей поправке, предложенной к параграфу 2.4.1.1 в рекомендации 11.1/2.

РСПП

РЕКОМЕНДАЦИЯ 11.2/5 - ПОПРАВКА К PANS-MET/ТЕХНИЧЕСКОМУ РЕГЛАМЕНТУ (12.2) - ОБМЕН ПРОГНОЗАМИ В РАЙОНЕ АЭРОДРОМА

Чтобы исправить PANS-MET/Технический регламент (12) следующим образом:

ИЗМЕНИТЬ первые два предложения параграфа 2.5.2.6.1.2 следующим образом.

РЕКОМЕНДАЦИЯ 11 /2.5 (продолж.)

"2.5.6.1.2 Прогнозы для аэродрома, включаемые в документацию, за исключением тех, которые подготавливаются метеорологическим центром, назначенным для подготовки прогнозов для аэродрома отправления в соответствии с 2.4.1.1, должны поступать на регулярной основе или по специальному запросу из метеорологического центра, ответственного за обеспечение этих прогнозов. Когда необходимый прогноз по аэродрому не может быть получен своевременно, должны применяться положения, обусловленные в параграфе 2.4.1.1".

Дополнение к Публикации ВМО № 311

Окончательный сокращенный отчет внеочередной сессии 1969 г.

Комиссии по авиационной метеорологии

Решения Исполнительного Комитета

в Отношении окончательного сокращенного отчета внеочередной
сессии 1969 г. Комиссии по авиационной метеорологии

Данный документ должен рассматриваться в качестве указания
в отношении статуса решений, принятых на этой сессии.

ж

ж

ж

А. РЕШЕНИЯ, ЗАПИСАННЫЕ В ОБЩЕМ РЕЗЮМЕ РАБОТЫ ИК-XXI
(Соответствующие выдержки)

4.13 Авиационная метеорология (пункт 4.13 повестки дня)

Внеочередная (1969 г.) сессия КАМ, проведенная
совместно с шестой аэронавигационной конференцией
Международной организации гражданской авиации

4.13.1 Комитет с удовлетворением отметил, что подготовленная работа, проведенная Комиссией по авиационной метеорологии через ее рабочие группы докладчиков, была значительным вкладом в работу совместной сессии и сделала возможным принять решения по вопросам, касающимся метеорологического обеспечения обычной авиации и операций сверхзвуковых транспортных самолетов и централизации метеорологического обслуживания авиации.

4.13.2 Комитет выразил удовлетворение тем, что предложенное распределение ответственности между двумя организациями за принятие мер по рекомендациям совместной сессии находится в соответствии с условиями рабочих соглашений МОГА/ВМО. Решения Исполнительного Комитета по этим рекомендациям содержатся в резолюции 24 (ИК-XXI).

4.13.3 Комитет рассмотрел различные рекомендации, предусматривающие совместную ответственность ВМО/МОГА и самостоятельную ответственность ВМО, и высказал следующие заключения по некоторым из этих рекомендаций.

4.13.4 Направление ВМО рекомендаций, касающихся практики консультаций и документации, соответствует решению ИК-ХУП, основывающемуся на рабочих соглашениях ВМО/МОГА, гласящему, что "после совместных сессий Технический регламент, часть (12.3), будет пересматриваться и разрабатываться ВМО в соответствии с установленными процедурами, причем МОГА будет информироваться о прогрессе, достигнутом в данном вопросе, и будут приниматься во внимание любые замечания и предложения со стороны МОГА". Внутри ВМО новые тексты и модели, подлежащие включению или дополнению к части (12.3) Технического регламента, должны поэтому разрабатываться КАМ, проекты этих документов должны быть предметом рассмотрения КАМ, с предоставлением экземпляра постоянным представителям всех Членов ВМО. Впоследствии существующие рекомендации будут представляться для официального принятия КАМ. Будучи принятыми Комиссией, эти тексты до включения их в Технический регламент, часть (12.3), должны одобряться Исполнительным Комитетом. В связи с этим Комитет отметил, что порядок уведомления МОГА о прогрессе в разработке текстов Технического регламента, часть (12.3), не полностью ясен. Он пришел к выводу о том, что если эти тексты должны также представляться государствам-Членам МОГА для замечаний, Секретариат ВМО, до их официального принятия КАМ, может консультироваться с государствами-Членами ИКАО/ВМО от имени обеих организаций.

4.13.5 В отношении рекомендации 9.3/2 - Стандартизация предоставления обработанных метеорологических данных для точек сетки в цифровой форме - было указано, что во избежание возможных задержек в принятии мер со стороны ВМО в соответствии с решениями по пункту 4.3 соответствующие авиационные потребности, которые было предложено разработать МОГА, должны быть представлены на рассмотрение ВМО как можно более срочно. В связи с этим было отмечено, что сигнальные экземпляры доклада № 29 по планированию ВСН были предоставлены в распоряжение сессии.

4.13.6 Необходимость в обеспечении большого числа полетов на высоте, близкой к уровню 250 мб, как это подчеркнула совместная сессия, продемонстрировала важность для авиации возможно более быстрого получения данных для этого уровня. При обсуждении этой потребности выяснилось, что она является более ощутимой в ряде районов мира. Комитет, признавая эту потребность, отметил, что включение уровня 250 мб в качестве стандартной изобарической поверхности, согласно рекомендации 9.3/4, будет иметь многочисленные последствия, в частности для климатологии, анализа, прогноза и телесвязи. Этот запрос, следовательно, требует тщательного рассмотрения соответствующими техническими комиссиями.

4.13.7 Принимая рекомендацию 10.2/5 - Использование авиационных сводок для численной обработки, - Комитет считал, что хотя результаты соответствующих исследований, проводимых Членами, могут включаться в отчеты о ходе работ в отдельных странах в области численного прогнозирования, распространяемых Секретариатом в обычном порядке, подготовка свободного доклада по данному вопросу Секретариатом может иметь свои преимущества. Комитет поручил Генеральному секретарю изучить эту возможность в консультации с президентом КАН при решении вопроса о том, каким образом результаты таких исследований можно представить всем, кого это касается.

4.13.8 Комитет отметил, что принципы системы зональных прогнозов, изложенные в приложении к рекомендации 11.2/1, выдвигают на первый план необходимость в координации между системой зональных прогнозов и Всемирной службой погоды и направлены на улучшение координации и стандартизации систем зональных прогнозов, созданных на региональном уровне. Комитет был информирован о том, что сами принципы были единодушно одобрены совместной сессией, и их важность полностью признана, но имеются расхождения во мнениях о наиболее подходящей форме провозглашения этих принципов с достаточным статусом.

4.13.9 Что касается рекомендации 11.2/4 - Стандартизация документации, подготавливаемой центрами зональных прогнозов, - было учтено, что ссылку на единицы для скорости ветра, о которой упоминается в приложении к этой рекомендации, может быть, потребуется пересмотреть в результате мер, требуемых в соответствии с резолюцией 30 (Кг-У).

4.13.10 Совместная сессия рекомендовала также поправки к совместным регламентирующим документам. В соответствии с рабочими соглашениями материал, относящийся к приложению 3 и ПАНС-МЕТ МОГА, который соответствует частям (12.1) и (12.2) Технического регламента, должен быть разработан МОГА в сотрудничестве с ВМО и рассмотрен советом МОГА, а затем Исполнительным Комитетом для распространения двумя организациями. Исполнительный Комитет отметил, что проводятся мероприятия с целью предоставления соответствующих рекомендаций государствам-Членам МОГА и Членам ВМО для замечаний согласно обычным совместным процедурам консультаций. Поэтому он решил отложить окончательное рассмотрение предложенных поправок к частям (12.1) и (12.2) Технического регламента до ИК-XXII.

В.

РЕЗОЛЮЦИЯ 24 (ИК-XXI)

ОТЧЕТ ВНЕОЧЕРЕДНОЙ СЕССИИ (1969 г.) КОМИССИИ ПО АВИАЦИОННОЙ
МЕТЕОРОЛОГИИ, ПРОВЕДЕННОЙ СОВМЕСТНО С ШЕСТОЙ АЭРОНАВИГАЦИОННОЙ
КОНФЕРЕНЦИЕЙ МЕЖДУНАРОДНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ,

РАССМОТРЕВ рекомендации, принятые на внеочередной 1969 года сессии Комиссии по авиационной метеорологии, проведенной совместно с шестой аэронавигационной конференцией Международной организации гражданской авиации,

ПОСТАНОВЛЯЕТ :

1) принять к сведению отчет сессии;

2) принять к сведению, что в соответствии с условиями рабочих соглашений между Всемирной Метеорологической Организацией (ВМО) и Международной организацией гражданской авиации (МОГА) последней принимаются меры по следующим рекомендациям, хотя в дальнейшем в связи с осуществлением этих рекомендаций и в связи с мерами, принятыми по ним, могут потребоваться некоторые действия и со стороны ВМО:

рекомендации 8.1/2, 9.1/1, 9.2/5, 9.2/6, 9.3/2(а), 9.3/4(в), 10.1/1, 10.1/3, 10.2/2, 10.2/4, 11.1/3, 11.1/4, 11.1/6(а), 12.2/2(а);

3) принять следующие меры по рекомендациям, касающимся Технического регламента, глава 12, часть 3, - Практика консультации и документации :

а) одобряет рекомендации 9.1/3, 11.1/6(в) и 11.2/4;

в) просит президента КАМ организовать разработку его Комиссией запрашиваемых текстов и моделей;

с) поручает Генеральному секретарю обеспечить необходимую координацию с Секретариатом МОГА, включая вопросы процедуры;

4) принять меры, указанные ниже, по следующим рекомендациям :

Рекомендация 8.1/1 - Дальнейшая разработка наземной системы
для обнаружения турбулентности

- а) Одобряет рекомендацию;
- в) просит президента КПМН организовать подготовку его Комиссией рекомендаций относительно того, какие исследования должны быть проведены по данному вопросу;
- с) предлагает Членам провести необходимые исследования, принимая во внимание любые выводы, которые могут быть сделаны КПМН по данному вопросу, и информировать о результатах Генерального секретаря;
- а) поручает Генеральному секретарю представить результаты в распоряжение Членов и заинтересованных международных организаций в удобной форме.

Рекомендация 9.3/4 - Обмен аэрологическими данными выше
100 мб для операций сверхзвукового
транспорта

- а) Принимает к сведению потребности, указанные в этой рекомендации;
- в) просит президента КСМ обеспечить принятие этих потребностей во внимание при пересмотре синоптических форм кода для аэрологических наблюдений;
- с) просит президентов КСМ и региональных ассоциаций принять меры для того, чтобы время задержки приема данных наблюдений было как можно ближе к срокам задержки, указанным в качестве цели в плане Всемирной службы погоды, приложение II, параграф 17 (т.е. $H + 2$ часа).

Рекомендация 9.3/2 - Стандартизация представления обработан-
ных метеорологических данных для точек
сетки в цифровой форме

- а) Одобряет параграф в) рекомендации;
- в) поручает Генеральному секретарю :

- i) в консультации с президентами соответствующих технических комиссий обеспечить, чтобы "авиационные потребности в обеспечении и представлении обработанных метеорологических данных для точек сетки в цифровой форме", которые было предложено разработать МОГА, были приняты во внимание в соответствующих разделах деятельности по планированию ВСП;
- ii) обеспечить необходимую связь с Секретариатом МОГА.

Рекомендация 9.3/4 - Информация для уровня 250 мб

- a) Принимает к сведению рекомендацию;
- b) предлагает президенту КАН в консультации с президентами ККл и КСМ обеспечить изучение возможности и последствий признания изобарической поверхности 250 мб в качестве стандартной изобарической поверхности, имея в виду подготовить, если это будет признано целесообразным, предполагаемые изменения к Техническому регламенту.

Рекомендация 10.2/5 - Использование авиационных сводок для численной обработки данных

- a) Утверждает рекомендацию;
- b) предлагает Членам :
 - i) проводить дальнейшее изучение методов по использованию авиационных метеорологических сводок как основных данных для численных анализов и прогнозов, принимая во внимание возможные указания или соображения КАН по этому вопросу;
 - ii) информировать Генерального секретаря о результатах этих исследований;
- c) поручает Генеральному секретарю :
 - i) обратить внимание Членов на меры, требуемые в параграфе в) выше;
 - ii) представить результаты в распоряжение Членов в удобной форме.

Рекомендация 11.1/5 - Общий пересмотр приложения 3/Техниче-
ский регламент (12.1) и RANS-MET/Техни-
ческий регламент (12.2) и (12.3)

- а) Одобряет принципы пересмотра, предлагаемые в этой рекомендации;
- в) поручает Генеральному секретарю в консультации с президентом КАМ определить совместно с МОГА метод, с использованием которого будет осуществлен этот пересмотр.

Рекомендация 11.2/1 - Принципы системы зональных прогнозов

- а) Высказывает свою поддержку в отношении текста с изложением принципов, прилагаемого к настоящей рекомендации;
- в) поручает Генеральному секретарю, если это будет необходимо, вновь рассмотреть совместно с президентом КАМ и в консультации с Генеральным секретарем МОГА вопрос о наиболее целесообразных способах распространения этих принципов.

Рекомендация 11.2/2(в) - Планирование обмена данными системы
зональных прогнозов

- а) Одобряет часть (в) рекомендации;
 - в) поручает КСМ и региональным ассоциациям организовать по мере целесообразности обмен и распространение продукции ЦЗП по глобальной системе телесвязи в соответствии с потребностями авиации;
 - с) поручает Генеральному секретарю в консультации (по мере необходимости) с президентами соответствующих технических комиссий и региональных ассоциаций обеспечить необходимое сотрудничество с МОГА, в частности по пункту а) данной рекомендации.
-