

ВСЕМИРНАЯ МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ

**КОМИССИЯ ПО
АВИАЦИОННОЙ МЕТЕОРОЛОГИИ**

**ОКОНЧАТЕЛЬНЫЙ СОКРАЩЕННЫЙ ОТЧЕТ
ВНЕОЧЕРЕДНОЙ СЕССИИ 1974 г.**

Монреаль, 22 апреля - 17 мая 1974 г.

(Проведенной совместно с Восьмой конференцией ИКАО
по авионавигации и совещанием отдела МЕТ ИКАО)



ВМО - № 406

**Секретариат Всемирной Метеорологической Организации - Женева - Швейцария
1975 г.**

© 1975, Всемирная Метеорологическая Организация

ISBN 92 - 63 - 40406 - 2

П Р И М Е Ч А Н И Е

Употребляемые здесь обозначения и оформление материала не должны рассматриваться как выражение какого бы то ни было мнения со стороны Секретариата Всемирной Метеорологической Организации относительно правового статуса той или иной страны, или территории, или их властей, или относительно определения их границ.

ВСЕМИРНАЯ МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ

ДОПОЛНЕНИЕ К ПУБЛИКАЦИИ ВМО № 406
СОКРАЩЕННЫЙ ОКОНЧАТЕЛЬНЫЙ ОТЧЕТ ВНЕОЧЕРЕДНОЙ СЕССИИ
КОМИССИИ ПО АВИАЦИОННОЙ МЕТЕОРОЛОГИИ 1974 г.

РЕШЕНИЯ ИСПОЛНИТЕЛЬНОГО КОМИТЕТА ПО СОКРАЩЕННОМУ
ОКОНЧАТЕЛЬНОМУ ОТЧЕТУ ВНЕОЧЕРЕДНОЙ СЕССИИ КОМИССИИ ПО
АВИАЦИОННОЙ МЕТЕОРОЛОГИИ 1974 г.

Настоящий документ следует рассматривать в качестве
руководства относительно статуса решений, принятых на этой сессии

А. РЕШЕНИЯ, ЗАРЕГИСТРИРОВАННЫЕ
В ОБЩЕМ РЕЗЮМЕ РАБОТЫ ИК-ХХУП

(Соответствующие выдержки)

3.3.2 Авиационная метеорология (включая отчет президента КАМ и
сокращенный отчет внеочередной сессии КАМ, 1974 г.)
(пункт 3.3 повестки дня)

Внеочередная (1974 г.) сессия КАМ, проходившая частично совместно с восьмой
Конференцией ИКАО по аэронавигации и частично совместно с совещанием отдела
МЕТ ИКАО

3.3.2.1 Комитет отметил, что со времени двадцать шестой сессии дальнейшие успехи были достигнуты относительно рекомендаций совместной сессии. Относительно материала, содержащегося в Техническом регламенте [С.3.1] (приложение 3 ИКАО), Комитет отметил, что двусторонние консультации были завершены и что замечания, полученные в результате консультаций, рассматривались двумя секретариатами и что окончательный вариант нового Технического регламента [С.3.1] (приложение 3 ИКАО) будет рассмотрен Советом ИКАО возможно в сентябре 1975 г. и затем Исполнительным Комитетом. Для того чтобы представить пересмотренный Технический регламент [С.3.1] в августе 1976 г., Комитет уполномочил Президента Организации принять меры по утверждению нового текста. Комитет также постановил, что Членов следует заранее в максимально возможной степени оповестить об изменениях и что это может быть сделано лучшим образом с помощью направления им, как обычно, предварительного экземпляра окончательного варианта перед его рассмотрением Советом ИКАО. Оповещение о любых последующих незначительных поправках, об утверждении Президентом и о дате, когда новый Регламент вступит в силу, будет сделано в кратчайший срок после рассмотрения на Совете ИКАО.

3.3.2.2 Относительно материала, который не относится к изменениям в Техническом регламенте, Комитет пришел к мнению, что распределение обязанностей между двумя организациями по дальнейшим действиям соответствует рабочим соглашениям ИКАО/ВМО. Комитет отметил, что немедленные действия, которые предлагает принять ИКАО по рекомендациям 12/4, 12/7, 13/5 и 14/3, были утверждены Президентом Организации по поручению Исполнительного Комитета согласно Общему регламенту 9(5). Комитет также отметил, что в результате двусторонних консультаций от ВМО не требуется в настоящее время никаких действий по рекомендации 12/9 относительно порядка следования информации в регулярных и специальных сводках (за исключением порядка следования групп "индекс местоположения" и "время наблюдений", которые рассматриваются в рекомендации 12/10). Никаких немедленных действий не требуется

относительно рекомендации 7/1 по потребностям связей между подразделениями АТС и связанными с ними метеорологическими органами и станциями, так как ИКАО выносит этот вопрос на рассмотрение девятой Конференции по авионавигации, которая будет проходить совместно с шестой сессией КАМ. Выводы Исполнительного Комитета по оставшимся рекомендациям приводятся в резолюции 8 (ИК-ХХУП).

Отчет президента Комиссии по авиационной метеорологии

3.3.2.3 Комитет утвердил предложения президента Комиссии по авиационной метеорологии о созыве в 1976 г. сессии Комиссии совместно с девятой Конференцией ИКАО по авионавигации с последующим проведением сессии КАМ с общей продолжительностью около трех недель.

3.3.2.4 Комитет утвердил предложения президента КАМ о назначении докладчика и специальной рабочей группы для обеспечения КАМ подготовки адекватной документации перед началом совместной сессии с девятой Конференцией ИКАО по авионавигации.

*

*

*

В. РЕЗОЛЮЦИЯ

Резолюция 8 (ИК-ХХУП)

ОТЧЕТ ВНЕОЧЕРЕДНОЙ СЕССИИ КОМИССИИ ПО АВИАЦИОННОЙ
МЕТЕОРОЛОГИИ 1974 г., СОСТОЯВШЕЙСЯ ЧАСТИЧНО СОВМЕСТНО
С ВОСЬМОЙ КОНФЕРЕНЦИЕЙ ИКАО ПО АЭРОНАВИГАЦИИ И ЧАСТИЧНО
СОВМЕСТНО С СОВЕЩАНИЕМ ОТДЕЛА МЕТ ИКАО

ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ,

РАССМОТРЕВ рекомендации, принятые в 1974 г. внеочередной сессией Комиссии по авиационной метеорологии, состоявшейся частично совместно с восьмой Конференцией ИКАО по аэронавигации и частично совместно с совещанием отдела МЕТ ИКАО,

ПОСТАНОВЛЯЕТ:

1) принять к сведению отчет сессии;

2) отметить, что согласно рабочим соглашениям между Всемирной Метеорологической Организацией (ВМО) и Международной организацией гражданской авиации (ИКАО) ИКАО предпринимает меры по следующим рекомендациям, несмотря на то, что соответствующие или последующие события в результате осуществления этих рекомендаций возможно могут повлечь за собой некоторые обязанности со стороны ВМО:

рекомендации 12/1, 12/2, 12/5 (часть 1), 12/6, 13/4, 13/6, 13/7 (часть 1) и 7/1 (часть 1);

3) предпринять меры по следующим рекомендациям, которые приводятся ниже:

Рекомендация 1/4 - Определение нефанализа

- a) принимает к сведению рекомендацию;
- b) отмечает далее, что КОС уже предприняла меры для того, чтобы сформулировать определение "нефанализа";
- c) поручает Генеральному секретарю после утверждения определения принять меры при консультации с президентом КАМ и взаимодействии с Генеральным секретарем ИКАО по одновременному включению определения в Технический регламент [С.3.17] (приложение 3 ИКАО);

Рекомендация 5/2 - Авиацонная климатологическая информация

- a) принимает к сведению рекомендацию;
- b) отмечает, что в результате двусторонних консультаций основной список элементов, для которых авиацонная климатологическая информация должна существовать, войдет в новый проект Технического регламента [С.3.17];
- c) поручает президенту КАМ провести мероприятия:
 - i) по разработке новых моделей или улучшению существующих моделей для использования в представлении требуемой климатологической информации;
 - ii) для рассмотрения основных направлений в развитии авиацонного описательного климатологического меморандума;

Рекомендация 7/2 - Группа дата-время в сокращенных заголовках прогнозов ВМО

- а) принимает к сведению, что меры, предпринятые КОС согласно резолюциям ИК-XXVI по этой рекомендации, были завершены;
- б) утверждает рекомендацию 23 (75-КОС) - Поправки к определению временной группы GGgg в сокращенном заголовке метеорологических бюллетеней, содержащих прогнозы и анализы;
- с) поручает президенту КАМ при взаимодействии с ИКАО организовать разработку последующих поправок к Техническому регламенту [С.3.17];

Рекомендация 12/5 (часть 2) - Сокращения и коды, касающиеся текущей погоды

- а) принимает к сведению рекомендацию;
- б) поручает президенту КОС организовать изучение этого вопроса и рекомендовать включение этих элементов в код 4678 w'w' ;

Рекомендация 12/8 - Инструктивный материал по вертикальному сдвигу ветра и значительному изменению ветра

- а) принимает к сведению рекомендацию;

- b) поручает президенту КАМ при взаимодействии с ИКАО организовать подготовку предложений, касающихся инструктивного материала по вертикальному сдвигу ветра и значительному изменению ветра вдоль глиссады и траектории взлета;

Рекомендация 12/10 - Авиационные метеорологические коды - порядок следования информации в кодовых формах METAR и SPECI

- a) принимает к сведению рекомендацию;
- b) поручает президенту КОС провести:
- i) изучение вопроса и рекомендовать необходимые изменения в кодовых формах METAR и SPECI;
 - ii) разработку процедур, в которых будет сохранен принцип, согласно которому в бюллетенях временная группа появляется только один раз;

Рекомендация 12/12 - Авиационные метеорологические коды - приведение примечаний в соответствии с кодовыми формами METAR и SPECI

- a) принимает к сведению рекомендацию;
- b) поручает президенту КОС организовать изучение вопроса и затем рекомендовать необходимые изменения в Наставлении по кодам;

Рекомендация 13/7 (часть 2) - Рассмотрение содержания информации о погоде в районе конечного аэродрома в целях планирования полета

- a) принимает к сведению рекомендацию;

- b) поручает президенту КАМ организовать изучение, на основе рассмотрения оперативных требований ИКАО, возможностей удовлетворения этих требований;
- c) поручает президенту КАМ и президенту КОС, насколько это касается кодовых форм, организовать изучение по вопросу о формате, в котором будет представляться информация;

Рекомендация 13/8 - Авиационные метеорологические коды - кодовые формы - FIFOR, PROAR, PRORO и PROFI

- a) принимает к сведению рекомендацию;
- b) поручает президенту КОС рассмотреть вопрос о существовании неавиационной потребности в кодовых формах FM 55 E. FIFOR; FM 56 D. PROAR; FM 57 D. PRORO и FM 58 D. PROFI и дальнейшем исключении этих кодовых форм из Наставления по кодам;

Рекомендация 13/9 - Авиационные метеорологические коды - кодовая форма GRID

- a) принимает к сведению рекомендацию;
- b) поручает президенту КОС при консультации с президентом КАМ срочно организовать дальнейшую разработку кода GRID в тех частях, которые имеют отношение к метеорологической информации, относящейся к авиации, с учетом опыта Членов и потребностей ИКАО.

4) Уполномочить Президента Организации предпринять меры по поручению Комитета относительно одобрения изменений в Техническом регламенте и приложении в результате мер, которые предстоит предпринять КОС в соответствии с различными просьбами, содержащимися в пункте (3).

СОДЕРЖАНИЕ

	<u>Стр.</u>
Список участников сессии	У-1X
Повестка дня	X-XII
Список рекомендаций, принятых на сессии	XIII-XVI
Открытие, организация и закрытие сессии	1-3
Метеорологические системы наблюдения на аэродромах	12-1/12-36
Метеорологическое обслуживание для предполетного оперативного планирования	13-1/13-46
Метеорологические службы на аэродромах	14-1/14-6
Рассмотрение пересмотра тех частей Технического регламента ВМО, глав /12.1/ и /12.2/ Приложение 3 ИКАО и PANS-MET, которые не вошли в повестку дня Внеоч. сессии КАН 1974 г./Восьмой конференции по авионавигации (Единственный пункт повестки дня совещания отдела MET ИКАО)	1-1/3-1

СПИСОК УЧАСТНИКОВ СЕССИИ

1. Должностные лица сессии

П. Дюверже	президент
Р.Р. Доддс	вице-президент

2. Представители Членов ВМО

Р.Б. Краудер	глава делегации	Австралия
Б. Книрш	глава делегации	Австрия
Г. Майер	делегат	
М. Бельбашир	глава делегации	Алжир
М. Каноун	делегат	
Р. Гнус	глава делегации	Аргентина
Р.Р. Мареско	наблюдатель	
Е.П. Кваранта	наблюдатель	
М. Куалин	глава делегации	Бельгия
Р. Ваегенер	делегат	
А. Кзесоко	глава делегации	Берег Слоновой Кости
Ф.К. Чедс	глава делегации	Бразилия
А. Дориа	делегат	
К.Е Берридж	глава делегации	Британские Карибские территории
Г-жа И. Лепп	глава делегации	Венгрия
С.Я. Траоре	глава делегации	Верхняя Вольта
К.А.А. Обуюби	глава делегации	Гана

2. Представители Членов ВМО (продолж.)

Г. Венер Р. Морта	глава делегации делегат	Германская Демокра- тическая Республика
П.П. Шам	глава делегации	Гонконг
Г.Г. Краруп	глава делегации	Дания
Е.Ф. Бануб Ф.О. Абдель Нассер	глава делегации делегат	Египет
А.М. Мбуямба	глава делегации	Заир
Я.Л. Токачи	глава делегации	Израиль
Р.Р. Виржоминджо К. Барках Л.Х. Сирсгар	глава делегации делегат делегат	Индонезия
Г. Сиромян М. Кадим	глава делегации делегат	Ирак
Д.М. Линехан	глава делегации	Ирландия
Х. Алиа Поус А. Линес Х. Перес Ескудеро	глава делегации наблюдатель делегат	Испания
В. Мастино	глава делегации	Италия
Е.Д. Квап	глава делегации	Камерун, Объединен- ная Республика
Р.Р. Доддс Дж.П. О'Рейлли Р. Сирославски	глава делегации делегат делегат	Канада
М.Е. Млаки Дж. Агин	глава делегации делегат	Кения
К. Аларкон	глава делегации	Куба

2. Представители Членов ВМО (продолж.)

К.М.А. Алиагут	глава делегации	Кувейт
А.Н. Аль-Асфур	делегат	
К. Каналихам	глава делегации	Лаос
К. Сукатаммаронг	делегат	
А. Абуль-Хосн	глава делегации	Ливан
А. Гаммуди	глава делегации	Ливийская Арабская Республика
П. Ранаивосон	делегат	Мадагаскар
В. Фитц-Джон	глава делегации	Малави
И.В. Лакиони	делегат	
А. Рейес	делегат	Мексика
А. Авила	делегат	
Л. Касасола	делегат	
Г.И. Эвулу	делегат	Нигерия
Я. Кастелейн	глава делегации	Нидерланды
П. Данневиг	глава делегации	Норвегия
Л. Лоренц	глава делегации	Румыния
М. Новайлати	глава делегации	Саудовская Аравия
И. Ходаир	делегат	
А. Диоф	делегат	Сенегал
А.В. Кабакибо	глава делегации	Сирийская Арабская Республика
В.А.Л. Скотт	глава делегации	Сьерра-Леоне
Л. Сигден	глава делегации	Соединенное Коро- левство Великобри- тании и Северной Ирландии
К. Хинкел	делегат	

2. Представители Членов ВМО (продолж.)

Дж.В. Конноли	глава делегации	Соединенные Штаты
Т.Ф. Гледли	делегат	Америки
Р.П. Джеймс	делегат	
С. Пирс	делегат	
П.Г. Перидьер	делегат	
В.М. Косенко	глава делегации	Союз Советских
В.В. Касаткин	делегат	Социалистических
Н.В. Пострико	делегат	Республик
А.П. Вьюник	делегат	
К. Сингачан	глава делегации	Таиланд
М.Е. Млаки	глава делегации	Танзания, Объединенная
Дж. Агин	делегат	Республика
Т. Туна	глава делегации	Турция
М.Е. Млаки	глава делегации	Уганда
Дж. Агин	делегат	
Я. Эгглер	глава делегации	Федеративная Рес-
В. Лэмп	делегат	публика Германии
К. Зенпфунд	наблюдатель	
Б. Кабасунган	глава делегации	Филиппины
Я. Рииссанен	глава делегации	Финляндия
М.С. Пруси	делегат	
П. Дюверже	глава делегации	Франция
Ж. Калзи	делегат	
Ж. Ренар	делегат	
П. Вагнер-Отссер	делегат	
К. Моралес	глава делегации	Швеция
А. Жанно	глава делегации	Швейцария
Т.А. Босуа	глава делегации	Южная Африка
М.Н. Меттокс	глава делегации	Ямайка
Д. Сагара	глава делегации	Япония

3. Наблюдатели от международных организаций

Г. Шварц	Международная организация гражданской авиации (ИКАО)
М. Питтавино	Агентство по обеспечению безопасности воздушного движения в Африке и на Мадагаскаре (ASECNA)
М.Х. Гидами	Совет гражданской авиации арабских государств (CAGAS)
С.Ф.В. Фрошл	Международная авиационная федерация (ФАИ)
К.С. Логедон	Международный совет ассоциации пилотов и владельцев самолетов (IAOPA)
Е. Чамберс С. Калабрез Г. Дрейлинг О. Гирлоф Дж.Р. Уокер	Международная ассоциация воздушного транспорта (IATA)
Л. Сонессон	Международный союз электросвязи (МСЭ)

4. Секретариат ВМО

А. Мастранжели Х.Л. Розер Л.Дж.Багман	Представитель Генерального секретаря
---	--------------------------------------

ПОВЕСТКА ДНЯ

1. ОТКРЫТИЕ СЕССИИ
2. РАССМОТРЕНИЕ ДОКЛАДА О ПОЛНОМОЧИЯХ
3. ОРГАНИЗАЦИЯ СЕССИИ

3.1 Принятие повестки дня

3.2 Учреждение комитетов

4. СИСТЕМЫ МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКОГО НАБЛЮДЕНИЯ НА АЭРОДРОМАХ (пункт 12 Восьмой конференции ИКАО по авионавигации)

Разработка методов и процедур для системы метеорологического наблюдения и, в частности, автоматического измерения и представления метеосводок для полетов категории II и III:

- a) ветер у поверхности земли;
- b) турбулентность и сдвиг ветра в нижних слоях атмосферы;
- c) видимость и дальность видимости на взлетно-посадочной полосе;
- d) наклонная дальность видимости;
- e) облачность;
- f) атмосферное давление в районе аэродрома.

5. МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ В ЦЕЛЯХ ПРЕПОЛЕТНОГО ОПЕРАТИВНОГО ПЛАНИРОВАНИЯ (пункт 12 Восьмой конференции ИКАО по авионавигации)

Пересмотр методов и процедур с целью обеспечения выполнения существующих метеорологических требований, в частности при централизованном планировании полетов диспетчерами, учитывая тенденцию централизации метеорологического обслуживания:

- a) информация для ЭВМ по планированию полетов;
- b) предполетная документация для пилотов;

- с) краткий метеорологический инструктаж для пилотов, диспетчеров, и других потребителей;
- д) обеспечение предупреждений, поправок и других необычных данных.

6. МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКИЕ СЛУЖБЫ НА АЭРОДРОМАХ (пункт 14 Восьмой конференции ИКАО по аэронавигации)

Рассмотрение функций и классификация метеорологических служб на аэродромах в свете увеличения автоматизации и централизации авиа-метеорологического обслуживания с учетом трудностей существующей классификации.

7. ПЕРЕСМОТР ЧАСТЕЙ ТЕХНИЧЕСКОГО РЕГЛАМЕНТА ВМО, ГЛАВ [12.17 и [12.27 / ИКАО ПРИЛОЖЕНИЯ 3 И PANS-MET, КОТОРЫЕ НЕ РАССМАТРИВАЛИСЬ ВНЕОЧ. СЕССИЕЙ КАМ 1974 г./ ВОСЬМОЙ КОНФЕРЕНЦИЕЙ ИКАО ПО АЭРОНАВИГАЦИИ (Единственный пункт повестки дня совещания отдела MET ИКАО)

8. ЗАКРЫТИЕ СЕССИИ

СПИСОК РЕКОМЕНДАЦИЙ *

12/1	- Критерии для составления выборочных специальных сводок об изменении количества и высоты нижней границы облаков	12-2
12/2	- Руководящий критерий для обеспечения репрезентативности наблюдений за ветром на аэродроме	12-3
12/3	- РСНП - Включение пересмотренного определения дальности видимости на ВПП в главу 1 нового Приложения 3/Технический регламент /С.3.17/	12-4
12/4	- Дальность наклонной видимости	12-7
12/5	- РСНП - Сокращения и коды текущей погоды - Поправки к PANS-ABC и кодам ВМО	12-8
12/6	- Требования со стороны авиации к информации о вертикальном сдвиге ветра и значительном изменении ветра	12-10
12/7	- Изучение вопроса о вертикальном сдвиге ветра и значительном изменении ветра	12-10
12/8	- Инструктивный материал по вертикальному сдвигу ветра и значительному изменению ветра	12-11
12/9	- Порядок следования информации в регулярных и специальных сводках	12-12
12/10	- Авиационные метеорологические коды - Порядок следования информации в кодовых формах METAR и SPECI	12-13

* В целях упрощения сохранена первоначальная нумерация рекомендаций ИКАО (см. также примечание на стр. 8).

ПРИМЕЧАНИЕ: Рекомендации под названием "РСНП" относятся к предложениям по поправкам к стандартам, рекомендованным практикам и процедурам или к руководящему материалу в новом Техническом регламенте ВМО /С.3.17/.

12/11	- РСШ - Включение главы 4 (Метеорологические наблюдения и сводки) и соответствующих дополнений в новое Приложение 3/Технический регламент <u>С.3.1</u>	12-14
12/12	- Авиационные метеорологические коды - Приведение в соответствие примечаний к кодовым формам METAR и SPECI	12-14
13/1	- РСШ - Включение главы 9 (Обслуживание эксплуатантов и членов летного экипажа) и соответствующего добавления в новое Приложение 3/Технический регламент <u>С.3.1</u> /.....	13-6
13/2	- РСШ - Включение главы 6 (Прогнозы) и главы 7 (Информация SIGMET и предупреждения по аэродрому) и относящихся к ним дополнений в новом Приложении 3/Технический регламент <u>С.3.1</u>	13-7
13/3	- РСШ - Включение в главу 3 нового Приложения 3/ Технического регламента <u>С.3.1</u> пересмотренных требований к центрам зональных прогнозов	13-8
13/4	- Пересмотр региональных систем зональных прогнозов ...	13-9
13/5	- Временное требование к информации о заметной инверсии температуры	13-9
13/6	- Рассмотрение временного требования к сообщению информации о заметной инверсии температуры	13-10
13/7	- Рассмотрение содержания информации о погоде в районе конечного аэродрома в целях планирования полетов	13-11
13/8	- Авиационные метеорологические коды - Кодовые формы PIFOR, PROAR, PRORO, PROF1	13-11
13/9	- Авиационные метеорологические коды - Кодовая форма GRID.	13-11
14/1	- РСШ - Включение в главу 3 нового Приложение 3/Технический регламент <u>С.3.1</u> пересмотренных требований, относящихся к аэродромным метеорологическим службам.....	14-2
14/2	- РСШ - Включение определения аэродромной метеорологической службы в главу 1 нового Приложения/Технического регламента <u>С.3.1</u>	14-2

14/3	- Размещение синоптиков в аэродромных метеорологических службах	14-3
1/1	- РСПП - Включение главы 1 (Определения) в новое Приложение 3/Технический регламент I / <u>С.3.17</u>	1-1
1/2	- РСПП - Изменение главы 9 (Обслуживание эксплуатантов и членов летного экипажа) нового Приложения 3/Технический регламент / <u>С.3.17</u>	1-2
1/3	- Изменение главы 3 (Центры зональных прогнозов, аэродромные метеорологические службы и службы метеорологического слежения) нового Приложения 3/Технический регламент / <u>С.3.17</u>	1-2
1/4	- Определение нефанализа	1-3
2/1	- РСПП - Включение главы 2 (Общие положения) в новое Приложение 3/Технический регламент / <u>С.3.17</u>	2-1
3/1	- РСПП - Включение в главу 3 (Центры зональных прогнозов, аэродромные метеорологические службы и службы метеорологического слежения) нового Приложения 3/Технический регламент / <u>С.3.17</u> пересмотренных требований к службам метеорологического слежения	3-1
4/1	- РСПП - Включение главы 5 (Наблюдения и донесения с борта воздушных судов) в новое Приложение 3/Технический регламент / <u>С.3.17</u>	4-1
5/1	- РСПП - Включение главы 8 (Авиационная климатологическая информация) в новое Приложение 3/Технический регламент / <u>С.3.17</u>	5-1
5/2	- Авиационная климатологическая информация	5-2
6/1	- РСПП - Включение главы 10 (Обслуживание органов управления воздушным движением и поисково-спасательных служб) в новое Приложение 3/Технический регламент / <u>С.3.17</u> ..	6-1
7/1	- Пересмотр требований к связи между службами ОВД и соответствующими метеорологическими службами и станциями	7-1

7/2	-	Группа "дата-время" в сокращенных заголовках ВМО для прогнозов	7-2
7/3	-	Статус пунктов 11.2.3, 11.2.4 и 11.2.6 главы 11	7-3
7/4	-	РСНП - Включение главы 11 (Требования к связи и ее использование) в новое Приложение 3/Технический регламент /С.3.1/	7-4
8/1	-	РСНП - Новое Приложение 3/Технический регламент /С.3.1/	8-1

ВНЕОЧЕРЕДНАЯ СЕССИЯ КАМ 1974 г.

1. ОТКРЫТИЕ СЕССИИ (пункт 1 повестки дня)

1.1 Внеочередная сессия Комиссии по авиационной метеорологии 1974 г. состоялась в штаб-квартире Международной организации гражданской авиации (ИКАО) в Монреале 22 апреля - 17 мая 1974 г. Сессия проводилась отчасти совместно с Восьмой конференцией ИКАО по авионавигации (пункты повестки дня 4, 5 и 6) и совещанием отдела МЕТ ИКАО 1974г. (пункт 7 повестки дня).

1.2 П. Дюверже (Франция), президент Комиссии, открыл сессию в 10 ч. утра 22 апреля 1974 г.

1.3 Г-н А. Мастранжели по поручению Генерального секретаря Всемирной Метеорологической Организации приветствовал всех участников и представителей международных организаций. Он подчеркнул, что задача, стоящая перед совещанием, а именно, пересмотр инструктивного материала ВМО/ИКАО была довольно сложной и что основные документы в этой связи были подготовлены Секретариатами ИКАО и ВМО для рассмотрения и утверждения на сессии. Он пожелал сессии большого успеха и выразил надежду, что в результате обсуждений будут выработаны позиции, которые останутся в силе продолжительный период времени.

1.4 Затем к собравшимся обратился г-н В. Дж. Немецвер, исполняющий обязанности Генерального секретаря Международной организации гражданской авиации. Он подчеркнул, что ИКАО считает, что совещание принесет большую пользу, и в результате совещания удастся выработать совершенно новый вариант совместных инструктивных документов по авиационной метеорологии. Г-н Немецвер закончил свою речь заявлением, что ИКАО сделает все возможное для успешного проведения совещания и для приятного пребывания всех участников совещания.

1.5 В заключение г-н Дюверже выступил с речью, в которой остановился на последних достижениях в авиации и сотрудничестве между ВМО и ИКАО и высоко оценил возрастающую и дружественную помощь, оказанную ему со стороны обоих секретариатов. Он подчеркнул, что несмотря на заслуги тех, кто первоначально, в 1947 г., подготовил Технический регламент ВМО/Приложение 3 ИКАО, и в течение более 20 лет в него вносились добавления и поправки, документ стал сложным и работать с ним довольно трудно.

Необходимость полного пересмотра существующего материала была признана в 1969 г. на Внеочередной сессии КАМ/Шестой конференции по авионавигации ИКАО, на которой было предложено обоим организациям решить эту проблему. Первый проект пересмотра был подготовлен Секретариатом ИКАО и включал в себя приложения 3 и PANS-MET в одном документе, и соответственно проводились изучения, а затем проект дорабатывался Секретариатом ВМО и специальной рабочей группой КАМ. Последнее совещание Секретариатов подготовило текст, который будет рассмотрен на совещании. Г-н Дюверже закончил свое выступление, пожелав успехов совещанию в решении этой задачи.

1.6 В сессии принял участие 91 делегат из 57 стран-Членов и 11 обозревателей из семи международных организаций. Секретариат ВМО представлял г-н А. Мастранжели, представитель Генерального секретаря, и г-да Х.М. Розер и Д. Варгман.

Список делегатов, экспертов и наблюдателей дается в начале данного отчета.

2. РАССМОТРЕНИЕ ДОКЛАДА О ПОЛНОМОЧИЯХ (пункт 2 повестки дня)

Предварительный список участников и их полномочия были представлены представителем Генерального секретаря. Список был принят в качестве доклада о полномочиях.

3. ОРГАНИЗАЦИЯ СЕССИИ (пункт 3 повестки дня)

3.1 Принятие повестки дня

Предварительная повестка дня была принята без поправок. Окончательная повестка дня приводится в начале данного отчета вместе со списком рекомендаций, принятых на сессии.

3.2 Учреждение комитетов

Для рассмотрения пунктов 4, 5 и 6 повестки дня КАМ провела совместные заседания с Комитетом С Восьмой конференции ИКАО по авионавигации, который был учрежден специально для рассмотрения пунктов повестки дня, относящихся к метеорологии (пункты 12, 13 и 14). Д-р Я. Энглер (Федеративная Республика Германия) был избран председателем этого комитета, а г-н М.Е. Млаки (Кения) - вице-председателем. Г-да А. Мастранжели (Секретариат ВМО) и У. Шварц (Секретариат ИКАО) были секретарями комитета.

Пункт 7 повестки дня рассматривался совместно на совещании отдела МЕТ ИКАО, созданное специально ИКАО для рассмотрения тех аспектов Технического регламента ВМО/Приложения 3 ИКАО по маршрутной фазе полета, которые не были включены в повестку дня Восьмой конференции по авронавигации, а именно, "аэродром и его район". Г-н П. Дюверже (Франция, президент КАМ) был избран председателем этого совместного совещания; д-р Дж. Энглер (Федеративная Республика Германии) - председателем комитета в целом; г-н К.М.А. Алиагут (Кувейт) был избран первым вице-председателем и г-н Р. Бермудес (Панама) - вторым вице-председателем этого комитета. Г-да А. Манстранжели (Секретариат ВМО) и У. Шварц выполняли функции секретарей комитета.

Комитет по координации. Комиссия по выработке регламента была создана на время проведения совместных заседаний Внеочередной сессии Комиссии по авиационной метеорологии 1974 г. и Восьмой конференции по авронавигации. Президент КАМ, председатель комитета С, а также г-да А. Манстранжели и У. Шварц выполняли (соответственно) в силу имеющихся у них полномочий функции вице-председателя Восьмой конференции по авронавигации ИКАО, председателя комитета С и секретарей комитета. Во время проведения той части КАМ, которая состоялась совместно с совещанием отдела МЕТ, был учрежден и сформирован координационный комитет, в который вошли президент КАМ, как председатель комитета в целом, и г-да А. Манстранжели и У. Шварц в качестве секретарей.

4. ЗАКРЫТИЕ СЕССИИ (пункт 8 повестки дня)

4.1 Закрывая сессию, президент выразил большую благодарность д-ру Я. Энглеру, председателю комитета С, и делегатам, а также Секретариату за выполнение такой трудной задачи за короткий промежуток времени. Новый Технический регламент ВМО [С.3.17/Приложение 3 (ИКАО)] ясно отвечающее требованиям сегодняшнего дня, явилось результатом плодотворного сотрудничества ВМО и ИКАО, а также их Секретариатов.

4.2 От имени Генерального секретаря ВМО г-н А. Манстранжели поблагодарил секретариат ИКАО за отличную организацию и дружеское сотрудничество.

4.3 От имени Международной организации гражданской авиации г-н У. Шварц поблагодарил президента и г-на Манстранжели за их теплые слова и сотрудничество во время проведения совещания.

Сессия закончила свою работу в 16 ч. 30 мин. 17 мая 1974 г.

ПРИМЕЧАНИЕ: Для облегчения пользования отчетами ВМО и ИКАО, а также в целях экономии максимально используется формат страниц ИКАО для опубликования сокращенного окончательного отчета сессии.

ПУНКТ 4 - МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКИЕ СИСТЕМЫ НАБЛЮДЕНИЯ
НА АЭРОДРОМАХ

(Этот пункт был рассмотрен на совместном заседании Восьмой конференции ИКАО по аэронавигации и Комиссии по авиационной метеорологии ВМО - пункт 12 повестки дня; нумерация страниц соответствует формату ИКАО для легкого нахождения ссылки в отчетах ВМО и ИКАО)

Пункт 12 повестки дня: Системы метеорологических наблюдений на аэродромах**12.1 Общие сведения**

12.1.1 Совещание начало свою работу с рассмотрения общих проблем, связанных с использованием систем наблюдения на аэродромах, и уделило особое внимание вопросу внедрения автоматических систем для проведения метеорологических наблюдений. Эти системы могут обеспечивать точной информацией в реальном масштабе времени, необходимой для полетов по категориям II и III. Хотя многие метеорологические параметры можно получить с помощью автоматических наблюдений, наблюдение некоторых из них требует вмешательства со стороны человека; в частности, это касается значительного изменения видимости по направлению, количества облаков и текущей погоды. Совещание отметило, что комплексные автоматические системы, работающие в сочетании с ЭВМ, могут удовлетворять эксплуатационные требования, обеспечивая информацией в реальном масштабе времени, распространяемой целиком или частично среди периферийных центров с помощью различных средств электро-связи.

12.1.2 Затем совещание рассмотрело стандарты и рекомендации, содержащиеся в главе 4 - "Метеорологические наблюдения и сводки", - нового проекта Приложения 3/Технического регламента С.3.17, подготовленного Секретариатами ИКАО и ВМО с учетом различных замечаний и предложений Договаривающихся государств и международных организаций.

12.2 Авиационные метеорологические станции и наблюдения

12.2.1 При рассмотрении регламентирующего материала по авиационным метеорологическим станциям совещание внесло в проект текста некоторые изменения. Значительное внимание уделялось необходимости того, чтобы наблюдения и измерения в авиационных целях были репрезентативными. При рассмотрении объема информации, которая должна предоставляться автоматическим оборудованием для обеспечения полетов по категориям II и III, в проект текста были внесены некоторые изменения; употребив в пункте 4.1.7 выражение "на некоторых аэродромах", совещание стремилось тем самым учесть не только размеры, но также большой объем движения и значительную долю такого рода операций. Был разработан новый пункт 4.1.8, предусматривающий введение данных, полученных с помощью неавтоматических наблюдений, в выходные данные комплексных автоматических систем.

12.3 Регулярные наблюдения и сводки

12.3.1 Совещание внесло лишь незначительные изменения редакционного характера в текст проекта Приложения 3/Технического регламента С.3.17, касающийся регулярных наблюдений и сводок.

12.4 Специальные наблюдения, специальные сводки и выборочные специальные сводки

12.4.1 При рассмотрении вопроса о специальных наблюдениях и специальных сводках совещание решило, что необходимо установить практику, согласно которой единая сводка об одновременном ухудшении и улучшении параметра рассматривается как сводка об его ухудшении; эта практика дополнит прочие стандарты и рекомендации, касающиеся проведения специальных наблюдений и сообщения данных об этих наблюдениях.

12.4.2 В результате обсуждения вопроса о критериях для составления выборочных специальных сводок об изменении скорости и направлении ветра совещание приняло к выводу о необходимости уточнить, что эти критерии носят скалярный характер, а не являются векторными изменениями.

12.4.3 Было принято предложение о включении значения 8000 м вместо 5000 м в качестве критерия для составления выборочных специальных сводок о видимости, поскольку для многих государств это значение является нижним пределом для полетов по ПВП.

12.4.4 Было признано, что критерии, касающиеся количества и высоты нижней границы облаков, отражают установленные эксплуатационные требования, но было высказано некоторое сомнение относительно того, останутся ли они в силе в будущем. В связи с этим совещание решило, что необходимо провести дальнейшее рассмотрение вопроса об эксплуатационных требованиях к составлению выборочных специальных сводок на основе изменения количества и высоты нижней границы облаков нижнего яруса. В частности, было высказано сомнение относительно целесообразности применения критерия, в соответствии с которым выборочную специальную сводку следует составлять уже тогда, когда облака покрывают 5/8 небосвода; величина 6/8 была предложена в качестве более предпочтительной. С другой стороны, было указано, что изменения количества и высоты нижней границы облаков следует рассматривать отдельно, поскольку изменение высоты нижней границы облаков в зоне захода на посадку совершенно не зависит от количества облаков. В свете вышесказанного была вынесена следующая рекомендация.

РЕКОМЕНДАЦИЯ 12/1 - КРИТЕРИИ ДЛЯ СОСТАВЛЕНИЯ
ВЫБОРОЧНЫХ СПЕЦИАЛЬНЫХ СВОДОК
ОБ ИЗМЕНЕНИИ КОЛИЧЕСТВА И
ВЫСОТЫ НИЖНЕЙ ГРАНИЦЫ ОБЛАКОВ

ИКАО следует пересмотреть авиационные требования к критериям для составления выборочных специальных сводок об изменении количества и высоты нижней границы облаков нижнего яруса.

12.5 Наблюдение за приземным ветром и сообщение данных в сводках

12.5.1 В проекте Приложения 3/Технического регламента [С.3.1] было предложено оформить в виде рекомендаций материал, касающийся желательной с точки зрения эксплуатации точности измерений и наблюдений, который содержится в текущем издании PANS-MET /Технического регламента (глава [12.2], Дополнение C). При рассмотрении предложенного пункта, где говорится о точности измерений параметров ветра, совещание решило, что содержащийся в этом и аналогичных ему пунктах материал, касающийся точности измерения других параметров, недостаточно разработан для включения его в качестве

Было решено включить сводный перечень степени точности измерения параметров, а также уточненные данные о степени точности, которая может быть достигнута в настоящее время (см. Добавление I к докладу по пункту 12 повестки дня), в качестве дополнения к новому Приложению 3/Техническому регламенту [С.3.1] (см. рекомендацию 12/11).

12.5.2 Совещание рассмотрело предложение одного из государств о разработке руководящих критериев для обеспечения репрезентативности измерения параметров ветра на аэродромах. Было решено, что разработка подобных критериев вполне себя оправдывает, ибо эти критерии будут способствовать выбору оптимальных площадок для установки датчиков ветра и определения минимального количества приборов, необходимых для удовлетворения эксплуатационных потребностей. Эти критерии должны основываться на эксплуатационных требованиях, указанных в Приложении 3/Техническом регламенте [С.3.1] (глава 4, пункт 4.4), а также на желательной с точки зрения эксплуатации точности измерений, указанной в пересмотренном Дополнении В к PANS-MET/Техническому регламенту глава 12.27. Этот критерий может представлять собой векторную разность, которая допускается в отношении определенного процента случаев расхождения между значениями замеренного ветра и значениями ветра в определенный момент времени в том месте, где с эксплуатационной точки зрения необходимо обеспечить репрезентативные наблюдения. Применение этого руководящего критерия к тому или иному аэродрому потребует, конечно, учета конкретной обстановки и проведения опытов для определения различий, которые следует ожидать в результатах измерения ветра на различных площадках, а также различий между результатами наблюдений на этих площадках и значениями для эксплуатационно важных частей ВПП.

12.5.3 Совещание пришло к выводу, что для разработки такого руководящего критерия необходимо провести дальнейшее изучение; в свете вышесказанного была вынесена следующая рекомендация:

РЕКОМЕНДАЦИЯ 12/2 – РУКОВОДЯЩИЙ КРИТЕРИЙ ДЛЯ
ОБЕСПЕЧЕНИЯ РЕПРЕЗЕНТАТИВНОСТИ
НАБЛЮДЕНИЙ ЗА ВЕТРОМ НА
АЭРОДРОМЕ

ИКАО, в сотрудничестве с ВМО, следует разработать критерий, позволяющий определить, можно ли считать измерения приземного ветра на аэродроме репрезентативными и отвечающими эксплуатационным требованиям, указанным в Приложении 3/Техническом регламенте [С.3.1].

12.5.4 Совещание приняло к сведению выполненную недавно работу по определению периодов осреднения при наблюдениях за ветром и пришло к выводу, что в Приложении 3/Техническом регламенте [С.3.1] более нет необходимости ссылаться на временный характер периода осреднения 2 минуты для сводок, используемых на аэродромах для взлета или посадки, и для указателей направления ветра, применяемых органами обслуживания воздушного движения.

12.5.5 Совещание сделало стандартами существующие положения о расположении указателей приземного ветра на метеорологических станциях и соответствующих указателей в местах расположения органов обслуживания воздушного движения, чтобы привести их в соответствие со стандартами главы 7, Приложения II (пункт 4.4.3).

12.5.6 Кроме того, было решено, что критерии для сообщения данных в сводках об изменениях ветра следует изменить с тем, чтобы сообщались только те экстремальные изменения направления и скорости ветра, которые наблюдались в течение последних 10 минут (пункт 4.4.5).

12.5.7 При рассмотрении рекомендаций о сообщении данных в сводках о скорости и направлении ветра совещание отметило, что в настоящее время имеется тенденция представлять данные о слабом ветре (со скоростью менее 5 узлов) с меняющимся направлением как о "переменном" ветре. Исходя из эксплуатационных соображений, в сводках для взлета при таких условиях следует сообщать, если возможно, сегмент, в пределах которого имеют место изменения направления ветра (пункт 4.4.6).

12.6 Наблюдения за видимостью и сообщение данных в сводках

12.6.1 Было предложено установить величину 3 км в качестве нижнего предела, после которого сообщаемые открытым текстом единицы отсчета указываются не в сотнях метров, а в целых километрах, а в качестве верхнего предела, при достижении которого единица отсчета более не сообщается, установить 8 км. Обсудив этот вопрос, совещание решило, что каких-либо изменений в существующие методы сообщения данных о видимости вносить не следует.

12.7 Наблюдение за дальностью видимости на ВПП и сообщение данных в сводках

12.7.1 Совещание приняло к сведению последние замечания по этому вопросу, высказанные Группой экспертов ИКАО по всепогодной эксплуатации и учло их при рассмотрении материала, содержащегося в проекте Приложения 3/Технического регламента С.3.17.

12.7.2 На совещании имела место длительная дискуссия по правилам оценки дальности видимости на ВПП (RVR). С учетом новых правил, которые были разработаны совещанием и включены в главу 4 нового Приложения 3/Технического регламента С.3.17, необходимо дать новое определение RVR и, соответственно, изменить определение, используемое в настоящее время во всех документах ИКАО и ВМО. В свете вышесказанного была вынесена следующая рекомендация:

РСНП

РЕКОМЕНДАЦИЯ 12/3 - ВКЛЮЧЕНИЕ ПЕРЕСМОТРЕННОГО ОПРЕДЕЛЕНИЯ ДАЛЬНОСТИ ВИДИМОСТИ НА ВПП В ГЛАВУ 1 НОВОГО ПРИЛОЖЕНИЯ 3/ТЕХНИЧЕСКОГО РЕГЛАМЕНТА С.3.17

ИКАО и ВМО следует условиться о замене существующего определения дальности видимости на ВПП в главе 1 нового Приложения 3/Технического регламента С.3.17 и во всех прочих документах, в которых оно встречается, следующим:

Дальность видимости на ВПП - расстояние, в пределах которого пилот воздушного судна, находящегося на осевой линии ВПП, может видеть маркировку ее покрытия или огни, которые ограничивают ВПП или обозначают ее осевую линию.

Примечание 1. За высоту глаз пилота воздушного судна, находящегося на осевой линии, берется высота приблизительно 5 метров (16 футов).

Примечание 2. Практически дальность видимости на ВПП из точки, указанной в определении, измерить невозможно, поэтому полученная цифра является лишь оценкой того, что мог бы видеть пилот из этого положения.

12.7.3 При обсуждении вопроса о репрезентативности результатов измерений RVR с помощью приборов совещание рассмотрело предложения о размещении приборов, входящих в состав установок для многократной оценки RVR, по обеим сторонам ВПП. Было высказано также другое предложение, а именно, располагать приборы (в частности, те, что предназначены для обслуживания зоны приземления) с той стороны ВПП, на которой наиболее часто появляются туманы. По мнению совещания, эти предложения заслуживают внимания, но проблемы наблюдения за RVR на отдельных аэродромах являются настолько сложными, что попытки разработать регламентирующий материал в отношении этих пунктов привели бы к увеличению ограничений по части размещения приборов и, соответственно, к ухудшению репрезентативности результатов наблюдений. Поскольку предлагаемые идеи могли бы способствовать значительному улучшению репрезентативности результатов измерений RVR на некоторых аэродромах, совещание полагает, что государства должны ознакомиться с этими идеями. Совещание также рассмотрело и сочло неприемлемыми предложения об изменении критериев, определяющих размещение оборудования для измерения RVR в зоне приземления, а также на центральных и наиболее удаленных участках ВПП.

12.7.4 Было решено, что для измерений с помощью трансмиссометров период осреднения должен составлять не менее 30 секунд и не более 1 минуты; были разработаны соответствующие правила (пункт 4.6.7).

12.7.5 По мнению совещания, идея, лежащая в основе рекомендации 6:2/22 V Аэронавигационной конференции/КАМ-IV (Эффективная интенсивность огней ВПП, используемых для определения RVR), достаточно разработана для отражения ее в регламентирующем материале; что касается инструктивного материала, подготовленного V совещанием Группы экспертов ИКАО по всепогодной эксплуатации воздушных судов, которым следует руководствоваться при оценке дальности видимости на ВПП (Добавление 2 к докладу по пункту 12), то его следует включить в качестве дополнения к Приложению 3/Техническому регламенту /С.3.1/ вместе с существующим Дополнением 1 к PANS-MET/Техническому регламенту /12.2/ (см. рекомендации 12/11).

12.7.6 Совещание изучило вопрос о единицах отсчета при измерении RVR; было принято решение включить положение о сообщении RVR с приращением 25 метров в нижней части шкалы. В тексте сделано разъяснение о том, что если наблюдение производится наблюдателем, то за единицу отсчета берется расстояние между боковыми огнями ВПП (пункт 4.6.9).

12.7.7 Что касается нижнего предела для сообщения данных об RVR, совещание отметило, что рабочая группа КАМ по требованиям со стороны авиации к метеорологическим наблюдениям и специальным приборам высказала сомнение относительно необходимости сообщения данных о RVR менее 50 метров в связи с трудностями, связанными с оценкой очень низких значений RVR. В свете эксплуатационного требования, выдвинутого впоследствии Группой экспертов по всепогодной эксплуатации воздушных судов, совещание приняло правило, в соответствии с которым RVR менее 50 метров следует указывать как "RVR менее 50 метров" (пункт 4.6.10).

12.7.8 Совещание решило изменить существующие правила сообщения данных в тех случаях, когда RVR превышает максимальную величину, которая может быть определена системой и которая находится в пределах 1500 - 2000 м (пункт 4.6.12).

12.7.9 Завершив рассмотрение вопросов, связанных с наблюдением за RVR, совещание приняло рекомендацию об оценке RVR с помощью электронной установки для измерения RVR на нескольких ВПП, учитывая ситуацию, когда не работают огни на одной или более ВПП (пункт 4.6.14).

12.8 Дальность наклонной видимости

12.8.1 Совещание отметило, что в декабре 1972 года рабочая группа КАМ по требованиям со стороны авиации к метеорологическим наблюдениям и специальным приборам пришла к выводу о том, что наличие многих практических проблем и характер физической структуры нижних слоев атмосферы в периоды плохой видимости не позволяют удовлетворить летно-эксплуатационное требование № 5 (V Аэронавигационная конференция/КАМ-IV). Кроме того, было отмечено, что по мнению рабочей группы прогресс в разработке системы наблюдения может быть достигнут лишь в том случае, если в пространстве будет устанавливаться конкретный ориентир, относительно которого будет указываться величина дальности наклонной видимости. Такая величина должна относиться к конкретной высоте на конкретной траектории захода на посадку при определенной длине видимого участка на земле.

12.8.2 Вопрос, поднятый рабочей группой КАМ, был передан Аэронавигационной комиссией ИКАО на рассмотрение Группы экспертов по всепогодной эксплуатации воздушных судов с тем, чтобы Группа выразила свое мнение в отношении того, отвечает ли вышеуказанное положение требованию № 5. Члены Группы экспертов выразили следующее мнение:

Рассчитанной на более долгий срок задачей является полное удовлетворение всех аспектов требования, которое включает два основных понятия:

- a) высота, на которой становятся видимыми наземные ориентиры, т.е. вероятная высота визуального контакта; и
- b) степень сохранения визуального контакта при продолжении снижения.

По мнению Группы экспертов, возможный подход к полному удовлетворению требования может заключаться в определении и сообщении прибывающим воздушным судам данных о высоте, на которой пилот может увидеть и продолжает видеть минимальный участок земной поверхности, эквивалентный пяти световым горизонтам огней приближения, расположенных с интервалами в 30 м.

12.8.3 Однако Группа экспертов отдает себе отчет в том, что в настоящее время невозможно создать систему наблюдения за условиями наклонной видимости, которая обеспечивала бы предоставление всех необходимых данных, поэтому было предложено приложить усилия к тому, чтобы разработать и испытать систему с ограниченными характеристиками, подобную той, что предусматривается рабочей группой КАМ. Совещание решило, что государствам следует стремиться к решению как долгосрочных задач, так и более насущных задач ограниченного характера. В свете вышесказанного была вынесена следующая рекомендация:

РЕКОМЕНДАЦИЯ 12/4 - ДАЛЬНОСТЬ НАКЛОННОЙ ВИДИМОСТИ

ИКАО и ВМО предлагают Договаривающимся государствам/членам ВМО:

- а) продолжать разработку оборудования для определения дальности наклонной видимости, которое, в конечном счете, удовлетворяло бы установленные эксплуатационные требования;
- б) разработать и испытать систему с ограниченными характеристиками, которая обеспечивала бы определение и сообщение прибывающим воздушным судам наклонной дальности до самого удаленного бокового посадочного огня высокой интенсивности или огня подхода, который пилот увидит на высоте H , находясь на траектории захода на посадку над превышением порога ВПП. При этом должна также указываться высота, к которой относится сообщаемая дальность наклонной видимости.

Примечание. До тех пор, пока не будет накоплен значительный практический опыт использования такой системы в условиях категорий II и III, высота H не должна автоматически устанавливаться для всех аэродромов и эксплуатационных условий. Во-первых, необходимо принимать во внимание характер местности и имеющиеся препятствия; на аэродромах, где в связи с наличием местных факторов устанавливаются более высокие значения высоты принятия решения, высота H должна выбираться с учетом этих факторов. Во-вторых, на одном и том же аэродроме и на одной и той же глиссаде различные воздушные суда могут использовать неодинаковые высоты принятия решения в зависимости от того, оборудованы ли они, например, для эксплуатации по категории II или III. Было бы желательно разработать систему, способную указывать дальность наклонной видимости для высот 20, 30, 40 и 60 метров; при применении такой системы на конкретном аэродроме любая из вышеуказанных высот может быть исключена из этого списка в тех случаях, когда она меньше минимально допустимой высоты принятия решения.

12.9 Наблюдения за текущей погодой и сообщение данных в сводках

12.9.1 Был рассмотрен перечень явлений текущей погоды, в который было решено внести несколько изменений для того, чтобы привести его в соответствие с эксплуатационными требованиями. Следует считать, что сокращение IZ-пыльная мгла охватывает группы (05-06) кода 4677 ВМО, а SA-пыльная буря, песчаная буря и поднимающаяся пыль или песок охватывает группы (07, 30-32). В качестве новых отдельных кодовых обозначений были введены мгла - BR (10) и снежные зерна - SG (77). Кроме того, было сочтено желательным отличать понятие "недавний снежный ливень" от "недавнего ливневого дождя" и обозначать "недавний снежный ливень" сокращением RESNSH (26). Потребуется внести изменения в документ Doc 8400 "Сокращения и коды ИКАО" и в раздел w'w' кода 4678 ВМО. В свете вышесказанного была вынесена следующая рекомендация:

РСШ

РЕКОМЕНДАЦИЯ 12/5 - СОКРАЩЕНИЯ И КОДЫ ТЕКУЩЕЙ ПОГОДЫ
- ПОПРАВКИ К PANS-ABC И КОДАМ ВМО

1. ИКАО следует включить в PANS (документ Doc 8400 "Сокращения и коды ИКАО"):
 - Пыльная буря, песчаная буря или поднимающаяся пыль
 - Мгла - BR или песок SA
 - Снежные зерна - SG
2. ВМО следует включить в раздел w'w' кода 4678 следующие элементы:

Пыльная мгла - HZ (05, 06)
 Мгла - BR (10)
 Недавний снежный ливень - RESNAN (26)
 Снежные зерна - SG (77)
 Пыльная буря, песчаная буря или поднимающаяся пыль или песок - SA (07, 30-32).

12.9.2 Совещание также решило, что включение элемента "недавнее явление погоды" в сводки, распространяемые за пределами аэродрома следует производить в соответствии с региональным аэронавигационным соглашением (пункт 4.7.3).

12.10 Наблюдение за облачностью и соби́рание данных в сводках

12.10.1 Положения о наблюдении за облачностью и сообщении данных о ней не подверглись изменениям, однако было предложено ввести эксплуатационное требование о предоставлении пилоту, выполняющему полет в условиях туманного неба, информации, которая позволяла бы ему заранее знать высоту, с которой можно увидеть наземные ориентиры.

12.10.2 Было указано, что сводка о вертикальной видимости является в настоящее время единственной доступной информацией, помогающей пилоту в этом отношении.

12.10.3 Было признано, что определение и оценка вертикальной видимости являются затруднительными. Тем не менее, многие государства предоставляют информацию о вертикальной видимости, поэтому было решено, что в тех случаях, когда такая оценка производится, эти данные следует указывать в сводке. Принято решение о том, что суть существующих правил в отношении вертикальной видимости следует сохранить (пункт 4.8.4).

12.11 Наблюдения за температурой воздуха и температурой точки росы и соби́рание данных в сводках

12.11.1 После обсуждения вопроса о репрезентативности результатов измерения температуры и температурных условий над ВПП, было решено, что нет необходимости вникать в детали того, каким образом эта репрезентативность может быть обеспечена.

12.12 Наблюдения за давлением и сообщение данных в сводках

12.12.1 Совещание отметило, что вопросы об округлении в меньшую сторону величин QNH и QFE, а также о точности измерения ставились в недавнем запросе государствам и международным организациям. Кроме того, было отмечено, что поправки к PANS-MBT/Техническому регламенту (глава [12.2]), и сборнику кодов ВМО были утверждены ИКАО и ВМО и должны вступить в силу с 27 февраля 1975 года. С учетом этого суть данных поправок отражена в тексте Приложения 3/Технического регламента [С.3.1] (пункт 4.10.4).

12.13 Наблюдение за прочими явлениями и сообщение данных в сводках

12.13.1 После общего обсуждения вопроса о том, какие явления следует включать в этот раздел, было указано, что в то время, как некоторые из этих элементов можно наблюдать с земли, другие элементы, такие, как умеренная и сильная турбулентность, вертикальный сдвиг ветра и умеренное и сильное обледенение, наблюдать с земли невозможно и что сведения об их наличии поступают из сообщений пилотов. Было решено, что этот вопрос следует отразить в регламентирующем документе с помощью примечания (пункт 4.11.1).

12.13.2 Что касается сдвига ветра, было отмечено, что на совещании МЕТ/ЭКСПЛ/КАМ-III и на У Аэронавигационной конференции/КАМ-IV были разработаны требования, критерии и правила для измерения и представления данных о вертикальном сдвиге ветра. Однако при применении этих критериев и правил возникают значительные трудности, особенно в связи с отсутствием действующей системы для надежного измерения вертикального сдвига ветра. Обсуждение данного вопроса подтвердило эксплуатационную важность этого элемента для взлета и посадки, как это уже указывалось на десятом совещании Комитета летной годности (ИКАО). Кроме того, во время дискуссии было отмечено, что пилотам необходима информация не только о "вертикальном" сдвиге ветра, но и любом другом значительном изменении ветра вдоль траектории полета, в том числе в результате турбулентности, которая возникает при взлете и посадке. В связи с тем, что максимальные величины сдвига ветра могут иметь место на высотах выше 60 метров, было указано, что существующий предел высоты 60 метров для предоставления информации о сдвиге ветра является недостаточным.

12.13.3 С учетом результатов исследований, проведенных государствами и Секретариатом ИКАО по теоретическим и практическим аспектам сдвига ветра и его измерения, а также с учетом рекомендации 3/3 десятого совещания Комитета летной годности было решено, что летно-эксплуатационное требование № 8 (Информация о вертикальном сдвиге ветра), разработанное У Аэронавигационной конференцией/КАМ-IV, нуждается в усовершенствовании. Однако совещание решило, что оно не располагает достаточной информацией для того, чтобы в настоящее время разработать лучшее требование. Новый текст Приложения 3/Технического регламента [С.3.1] отразит требования к предоставлению информации о любом значительном изменении ветра, а не только о вертикальном сдвиге. Было также решено предложить Договаривавшимся государствам /членам ВМО продолжать изучение и

разработку оборудования, позволяющего проводить измерение значительных изменений ветра вдоль глиссады/взлетной траектории независимо от причины (вертикальный или горизонтальный сдвиг, турбулентность и т.д.) и разработать эффективный способ сообщения данной информации. Наконец, совещание рекомендовало разработать инструктивный материал, который поможет метеорологам оптимально использовать предназначенную для совершающих посадку и взлет воздушных судов информацию о наблюдаемом или предполагаемом сильном сдвиге ветра, даст возможность пилоту понять значение и важность предоставляемой информации и тем самым осознать необходимость активного сотрудничества по части представления информации о наблюдаемом изменении ветра. В свете вышесказанного были вынесены следующие рекомендации:

РЕКОМЕНДАЦИЯ 12/6 - ТРЕБОВАНИЯ СО СТОРОНЫ АВИАЦИИ
К ИНФОРМАЦИИ О ВЕРТИКАЛЬНОМ
СДВИГЕ ВЕТРА И ЗНАЧИТЕЛЬНОМ
ИЗМЕНЕНИИ ВЕТРА

ИКАО следует пересмотреть разработанное У Аэронавигационной конференцией КАМ-IV летно-эксплуатационное требование № 8 (Информация о вертикальном сдвиге ветра) с таким расчетом, чтобы принять во внимание:

- a) тот факт, что пилотам необходима информация не только о вертикальном сдвиге ветра, а также о любом значительном изменении ветра вдоль глиссады и траектории взлета;
- b) установленные десятым совещанием Комитета летной годности требования в отношении того, какие величины вертикального сдвига ветра для всех видов полетов считаются значительными;
- c) необходимость пересмотра верхнего предела высоты, до которой необходимо сообщать информацию о вертикальном сдвиге ветра.

РЕКОМЕНДАЦИЯ 12/7 - ИЗУЧЕНИЕ ВОПРОСА О ВЕРТИКАЛЬНОМ
СДВИГЕ ВЕТРА И ЗНАЧИТЕЛЬНОМ
ИЗМЕНЕНИИ ВЕТРА

ИКАО и ВМО следует предложить Договаривающимся государствам/членам ВМО продолжать изучение вертикального сдвига ветра и значительного изменения ветра вдоль глиссады и траектории взлета с целью разработки оборудования, позволяющего проводить измерение этих явлений, и установления эффективных методов и правил сообщения информации.

РЕКОМЕНДАЦИЯ 12/8 - ИНСТРУКТИВНЫЙ МАТЕРИАЛ ПО ВЕРТИКАЛЬНОМУ СДВИГУ ВЕТРА И ЗНАЧИТЕЛЬНОМУ ИЗМЕНЕНИЮ ВЕТРА

ИКАО и ВМО следует разработать инструктивный материал по вертикальному сдвигу ветра и значительному изменению ветра вдоль глissады и траектории взлета с целью оказания помощи метеорологам и пилотам в оптимальном использовании имеющейся информации и последующего ее включения в качестве дополнения к Приложению 3/Техническому регламенту С.3.1 с соответствующей перекрестной ссылкой в пункте 4.11 (наблюдение за прочими явлениями и составление данных сводок)

Примечание. В Добавлении 3 к докладу по пункту 12 повестки дня содержится пример возможного расположения такого инструктивного материала.

12.13.4 Во время обсуждения проблемы турбулентности в зонах захода на посадку и набора высоты был поднят вопрос о турбулентности в спутной струе; было указано, что информация о наличии, продолжительности и передвижении турбулентности в спутной струе имеет значение для продольного смелонирования. Совещание отметило, что имеются метеорологические аспекты данной проблемы и что с учетом расширения требований ИКАО в этой области может возникнуть необходимость проведения исследований метеорологического характера с целью установления правил наблюдения и сообщения данных.

12.13.5 При утверждении текста по данному вопросу совещание подчеркнуло важность сообщения данных о местонахождении кучево-дождевых облаков и гроз, а также необходимость сообщения значительных изменений видимости по направлению (пункты 4.11.1 и 4.11.3). Наблюдатель от ИФАЛПА предложил, чтобы данные о местонахождении кучево-дождевых облаков и, если необходимо гроз, сообщались не в разделе "прочие явления" в конце сводки, а сразу после указания наличия кучево-дождевых облаков в разделе "Облака". После дискуссии, в ходе которой была полностью признана важность сведений о местонахождении такого рода явлений для пилотов во время захода на посадку и посадки и взлета, было решено, что на данном этапе информация о этих явлениях будет по-прежнему включаться в раздел "прочие явления" в конце сводки. Ожидается, что вопрос об улучшении передачи информации о кучево-дождевых облаках и грозах, - например, полученной на основе данных метеорологической РЛС, - будет детально рассмотрен более компетентными совещаниями, такими, как ориентировочно планируемая IX Аэронавигационная конференция.

12.13.6 Текущие требования к сообщению данных о переохлажденном дожде были расширены с таким расчетом, чтобы отразить в них случай переохлажденной мороси, которая была признана элементом, имеющим эксплуатационное значение (пункт 4.11.1).

12.13.7 После обсуждения вопроса о необходимости наблюдения и сообщения данных о заметной инверсии температуры в зонах захода на посадку и набора высоты было решено, что для этой цели может служить информация в виде прогнозов. В связи с этим было решено рассмотреть данный вопрос по пункту 13 повестки дня.

12.14 Содержание сводок

12.14.1 Имела место длительная дискуссия о порядке следования различных параметров в сводках. Был рассмотрен ряд предложений о порядке их следования, но, за одним исключением (см. пункт 12.14.2), было сочтено, что в настоящее время не следует изменять указанный в правилах порядок. Данное решение не снижает ценности предложений, многие из которых являются вполне логичными и способствуют усовершенствованию существующего текста; решение было принято, в основном, исходя из того, что в случае значительных изменений потребуется также значительное изменение кодовых форм ВМО METAR и SPECI, а также отдельных кодов, используемых для сообщения различных параметров. Эти новые коды не могут вступить в силу до того, как они будут рассмотрены на предварительном заседании IX Аэронавигационной конференции, между тем как необходимость принятия решения о характере информации, подлежащей предоставлению пилоту, может стать весьма настоятельной. Поэтому было решено, что вопрос о порядке следования элементов должен быть изучен КАМ и ВМО до того, как передать его на рассмотрение соответствующему совещанию, например, IX Аэронавигационной конференции. А пока порядок следования информации не следует делать стандартным, как это предлагается в проекте Приложения 3/Технического регламента /С.3.17, тем более, что значительная часть стран использует другой порядок следования данных. Однако большинство стран считает, что при изучении вопроса о порядке следования информации в регулярных и специальных сводках следует иметь в виду стандартизацию в мировом масштабе с учетом метеорологических и эксплуатационных требований.

РЕКОМЕНДАЦИЯ 12/9 - ПОРЯДОК СЛЕДОВАНИЯ ИНФОРМАЦИИ В РЕГУЛЯРНЫХ И СПЕЦИАЛЬНЫХ СВОДКАХ

ИКАО и ВМО следует изучить вопрос о порядке следования информации, подлежащей включению в регулярные и специальные сводки, и направить результаты исследования на рассмотрение соответствующего совещания. При проведении исследования следует принять во внимание желательность стандартизации в мировом масштабе порядка следования информации.

12.14.2 Было решено сделать лишь одно изменение в регулярных и специальных сводках: поменять местами порядок следования "времени наблюдения" и "индекса местоположения". Совещание считает, что при прослушивании сводки пилоту важнее всего сначала получить информацию об индексе местоположения. Было указано, что данное решение может вызвать некоторые проблемы в связи с передачей по каналам "земля-земля" кодированных групповых сводок, где время наблюдения указывается лишь в начале бюллетеня. Однако было решено, что данная проблема разрешима. В свете вышесказанного была вынесена следующая рекомендация:

РЕКОМЕНДАЦИЯ 12/10 - АВИАЦИОННЫЕ МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКИЕ
КОДЫ - ПОРЯДОК СЛЕДОВАНИЯ ИНФОРМА-
ЦИИ В КODOVЫХ ФОРМАХ METAR и SPECI

Следует предложить ВМО:

- (a) произвести изменения в кодовых формах METAR и SPECI, а именно, поменять порядок следования групп "индекс местоположения" и "время наблюдения"

Примечание. Данное изменение не должно ставиться в зависимость от результатов исследования, предусмотренного рекомендацией 12/9.

- (b) разработать правила, в которых будет сохранен принцип, по которому в бюллетенях группа времени указывается только один раз.

I2.I4.3 При рассмотрении вопроса об использовании термина SAVOK было решено, с учетом принятых решений относительно наблюдения за видимостью и сообщения результатов измерений, оставить величину 10 километров в качестве критерия видимости. Что касается критерия облачности, совещание отметило, что предел 1500 метров (5000 фут.) вызывает трудности на некоторых аэродромах, где наивысшая точка минимального сектора высоты находится выше этой отметки; совещание решило изменить текст с тем, чтобы отразить такого рода случаи. К данному разделу была также добавлена фраза, исключающая возможность использования термина SAVOK при наличии кучево-дождевых облаков, тем самым устранив аномалию, которая имела место в течение некоторого времени в практике наблюдений. Было также решено, что термин SAVOK не следует применять при наличии низкого тумана и поземка; к тексту было сделано соответствующее добавление (пункт 4.I2.3).

I2.I5 Форма сводок

I2.I5.I. Совещание одобрило проект текста с незначительными редакционными изменениями (пункт 4.I3).

I2.I6 Образцы сводок

I2.I6.I Были обсуждены имеющиеся в проекте текста образцы; в ходе обсуждения были внесены необходимые изменения.

I2.I7 Включение главы 4 (Метеорологические наблюдения и сводки) и соответствующих дополнений в новое Приложение 3/Технический регламент 26.3.17.

12.17.1 С учетом имевшей место дискуссии по пункту 12 совещание вынесло следующие рекомендации:

РСШП

РЕКОМЕНДАЦИЯ 12/11 - ВКЛЮЧЕНИЕ ГЛАВЫ 4 (МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКИЕ НАБЛЮДЕНИЯ И СВОДКИ) И СООТВЕТСТВУЮЩИХ ДОПОЛНЕНИЙ В НОВОЕ ПРИЛОЖЕНИЕ 3/ТЕХНИЧЕСКИЙ РЕГЛАМЕНТ [С.3.17]

Следует включить следующий материал в новое Приложение 3/Технический регламент [С.3.17].

- а) Главу 4 (Метеорологические наблюдения и сводки), в соответствии с текстом Добавления 4 к докладу по пункту 12 повестки дня;
- б) Новое Дополнение С, в основе которого лежит Дополнение 1 к PANS-MBT/Техническому регламенту, (глава [12.27]), с поправками, в соответствии с текстом Добавления 2 к докладу по пункту 12 повестки дня;
- с) Новое Дополнение А, содержащее инструктивный материал по желательной с точки зрения эксплуатации и достижимой в настоящее время точности измерений и наблюдений в соответствии с текстом Добавления 1 к докладу по пункту 12 повестки дня

РЕКОМЕНДАЦИЯ 12/12 - АВИАЦИОННЫЕ МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКИЕ КОДЫ-ПРИВЕДЕНИЕ В СООТВЕТСТВИЕ ПРИМЕЧАНИЙ К КОДОВЫМ ФОРМАМ METAR И SPECI

Следует предложить ВМО привести примечания к кодовым формам METAR и SPECI в соответствии с изменениями, внесенными в текст главы 4 нового Приложения 3/Технического регламента [С.3.17].

ДОБАВЛЕНИЕ I

ДОПОЛНЕНИЕ А

ТОЧНОСТЬ ИЗМЕРЕНИЙ И НАБЛЮДЕНИЙ, ЖЕЛАТЕЛЬНАЯ
С ТОЧКИ ЗРЕНИЯ ЭКСПЛУАТАЦИИ И ДОСТИЖИМАЯ В
НАСТОЯЩЕЕ ВРЕМЯ

Наблюдаемый элемент	Точность измерения или наблюдения, желательная с точки зрения эксплуатации	Точность измерения или наблюдения, достижимая в настоящее время*
(1)	(2)	(3)
1. Средняя величина приземного ветра	Направление $\pm 10^\circ$ Скорость ± 1 узел до 10 узлов, после чего $\pm 10\%$ от величины	Направление $\pm 10^\circ$ Скорость ± 2 узла до 20 узлов, после чего $\pm 10\%$
2. Отклонение от средней величины приземного ветра	± 2 узла с учетом продольных и боковых составляющих	± 2 узла
3. Горизонтальная видимость	± 50 м до 150 м $\pm 10\%$ в интервале 500-1500 м $\pm 20\%$ свыше 1500 м	± 100 м до 1000 м** ± 200 м в интервале 1000-2000 м $\pm 20\%$ свыше 2000 м и до 10 км
4. Дальность видимости на ВПН	± 25 м до 150 м ± 50 м в интервале 150-500 м ± 100 м в интервале 500-1000 м ± 200 свыше 1000 м	± 50 м до 500 м** ± 100 м в интервале 500-1000 м ± 200 м свыше 1000 и до 2000 м
5. Количество облаков	$\pm 1/8$	Наблюдатель может обеспечить точность наблюдения до ближайшей $1/8$ в точке наблюдения в дневных условиях. В ночных условиях и в любых других условиях, когда атмосферные явления мешают наблюдению за нижними слоями облаков, могут возникнуть некоторые трудности в достижении такой точности.

* "Достижимая в настоящее время" относится к началу 1974 года

** Указанная точность относится к приборным измерениям; обычно ее невозможно достичь при наблюдениях, проводимых без помощи приборов.

(Продолжение)

ДОБАВЛЕНИЕ I (продолж.)

ТОЧНОСТЬ ИЗМЕРЕНИЙ И НАБЛЮДЕНИЯ, ЖЕЛАТЕЛЬНАЯ
С ТОЧКИ ЗРЕНИЯ ЭКСПЛУАТАЦИИ И ДОСТИЖИМАЯ В
НАСТОЯЩЕЕ ВРЕМЯ (ПРОДОЛЖ.)

Наблюдаемый элемент	Точность измерения или наблюдения, желательная с точки зрения эксплуатации	Точность измерения или наблюдения, достижимая в настоящее время*
(1)	(2)	(3)
6. Высота облаков	± 15 м до 150 м $\pm 10\%$ в интервале 150-300 м $\pm 20\%$ свыше 300 м	± 30 м до 1000 м** $\pm 5-10\%$ свыше 1000 м
7. Температура и точка росы	$\pm 1^{\circ}\text{C}$	$\pm 1^{\circ}\text{C}$
8. Величина давления	$\pm 0,5$ миллибара	$\pm 0,5$ миллибара

* "Достижимая в настоящее время" относится к началу 1974 года.

** Указанная точность относится к приборным измерениям; обычно ее невозможно достичь при наблюдениях, проводимых без помощи приборов.

ДОБАВЛЕНИЕ 2

ДОПОЛНЕНИЕ С - ЧАСТЬ 2

ИНСТРУКТИВНЫЙ МАТЕРИАЛ ПО ОГНЯМ, СЛУЖАЩИМ ДЛЯ ОЦЕНКИ ДАЛЬНОСТИ
ВИДИМОСТИ НА ВПП

I. Данный инструктивный материал носит общий характер, ибо признается, что может быть значительное разнообразие в размещении огней и их характеристик. Основные усилия направлены на обеспечение максимальной степени стандартизации с тем, чтобы значения дальности видимости на ВПП были идентичными для различных районов земного шара; государствам следует предусмотреть, чтобы значения дальности видимости на ВПП в максимальной степени соответствовали фактическим условиям видимости:

- а) На ВПП, где характеристики осевых и боковых посадочных огней отвечают требованиям к ВПП, оборудованным для точного захода на посадку (Приложение I4, таблица 5-1), оценку дальности видимости следует производить по боковым посадочным огням, так как эти огни дают точное представление о визуальном управлении, которое обеспечивается с помощью всей системы.
- б) На ВПП, где характеристики осевых и боковых посадочных огней не отвечают требованиям, указанным в пункте а), сообщения о дальности видимости на ВПП должны основываться на величинах дальности видимости, измеренных для одного или обоих типов огней, причем R_C представляет собой дальность видимости на ВПП, измеренную по осевым огням, а R_E - по боковым посадочным огням:

I) Дальность видимости на ВПП следует обычно указывать как R_C для значений R_C до 350 м (I 150 фут.).

Примечание. Верхний предел R_C 300-350 м (1000-I 150 фут.) может быть приемлемым в тех случаях, когда значения параметров визуального управления, обеспечиваемого с помощью боковых посадочных огней, являются чрезвычайно высокими по сравнению со значениями, которые получаются при измерении по осевым огням (например, в связи с необычайно высокими значениями относительной интенсивности огней и раствора луча). Верхний предел свыше 350 м (I 150 фут.) может быть приемлемым в другого рода случаях (например, когда боковые посадочные огни имеют чрезвычайно широкие боковые интервалы и когда осевые огни имеют весьма благоприятные характеристики).

ДОБАВЛЕНИЕ 2 (Продолж.)

- 2) Дальность видимости на ВПП следует указывать как R_F для значений R_E более 250 м (820 фут.), которые лежат выше верхнего предела R_C .

Примечание. В некоторых случаях может возникнуть необходимость поднять нижний предел R_E для того, чтобы избежать слишком быстрого изменения дальности видимости на ВПП в зоне перехода по мере изменения метеорологической видимости или коэффициента пропускания атмосферы для базовой линии трансмиссометра.

- 3) Переход от верхнего предела R_C к нижнему пределу R_E между соответствующими точками на графиках R_C и R_E по мере изменения метеорологической видимости и коэффициента пропускания атмосферы для базовой линии трансмиссометра должен происходить примерно по линейному закону.
-

ДОБАВЛЕНИЕ 3
ИНСТРУКТИВНЫЙ МАТЕРИАЛ ПО СДВИГУ ВЕТРА
(ПРИМЕР ВОЗМОЖНОГО РАСПОЛОЖЕНИЯ)

<u>Характер имеющейся информации о сдвиге ветра</u>	<u>Пример информации, которая должна передаваться экипажам прибывающих и отбывающих воздушных судов</u>	<u>Примечание</u>
Донесения с борта воздушных судов о сильных сдвигах ветра во время захода на посадку.	Сильный сдвиг ветра в зоне захода на посадку, сообщаемый экипажами воздушных судов.	Причиной донесения с борта может послужить естественный сдвиг ветра или сдвиг ветра, вызванный зданиями.
Во время устойчивой ситуации (имеющей место обычно в период ночной инверсии), если имеется информация о ветре, скорость которого превышает 50 узлов (струйное течение на малой высоте), которая может быть получена при наблюдении с использованием шаров-пилотов.	Сильный вертикальный сдвиг ветра, наблюдаемый вблизи влета траектории. Скорость ветра 50 узлов на высоте 120 метров.	Приземный ветер в этом случае будет, как правило, слабым или с небольшими изменениями, и при сопоставлении сведений об этом ветре со сведениями о ветре на высотах, пилот будет представлять себе картину сдвига ветра.
Во время сильной турбулентности (порывистый приземный ветер), если имеется информация о порывах ветра, полученная с вышки или с борта воздушного судна.	Сильный турбулентный сдвиг ветра в зонах захода на посадку и начального набора высоты. Порывы до 70 узлов.	Приземный ветер обычно будет сильным и/или порывистым.
Во время фронтальных ситуаций, если ожидается наличие сдвига ветра между воздушными слоями в результате ярко выраженных различий между параметрами приземного ветра и скоростью и направлением ветра на более высоком уровне.	Ожидаемый сдвиг ветра 30 узлов вдоль глиссады. Ветер на высоте 40 метров с направления 150°.	При взлете встречный ветер на уровне земли, сопровождаемый на 40 метрах попутным ветром со скоростью 30 узлов, может быть опасным. Приземный ветер вместе с ветром на высотах даст пилоту представление о сдвиге ветра.

ДОБАВЛЕНИЕ 4

ГЛАВА 4. МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКИЕ НАБЛЮДЕНИЯ И СВОДКИ

4.1 Авиационные метеорологические станции и наблюдения

4.1.1 Каждое Договаривающееся государство создает на аэродромах и в других пунктах своей территории, имеющих большое значение для международной воздушной навигации, такие авиационные метеорологические станции, которые оно считает необходимыми. Авиационная метеорологическая станция может представлять собой отдельную станцию или размещаться вместе с синоптической станцией.

4.1.2 Авиационные метеорологические станции проводят регулярные наблюдения через фиксированные промежутки времени. В тех случаях, когда наблюдаются определенные изменения приземного ветра, видимости, дальности видимости на ВПП, текущей погоды и/или облачности, регулярные наблюдения на аэродромах дополняются специальными наблюдениями. Прочие нерегулярные наблюдения, например, наблюдения при взлете и посадке, проводятся по запросу и по соглашению между полномочным метеорологическим органом и соответствующим полномочным органом ОВД.

4.1.3 РЕКОМЕНДАЦИЯ. Используемые на аэродроме метеорологические приборы следует располагать таким образом, чтобы обеспечить получение данных, которые являются репрезентативными для района, где необходимо проводить измерения.

4.1.4 РЕКОМЕНДАЦИЯ. Метеорологические приборы на авиационных метеорологических станциях следует устанавливать, эксплуатировать и обслуживать в соответствии с практикой, процедурами и спецификациями Всемирной метеорологической организации.

4.1.5 РЕКОМЕНДАЦИЯ. Наблюдатели должны располагаться на аэродроме с таким расчетом, чтобы, по возможности, результаты их наблюдений были репрезентативными для района, где необходимо проводить наблюдения.

4.1.6 РЕКОМЕНДАЦИЯ. Каждому Договаривающемуся государству следует достаточно часто инспектировать авиационные метеорологические станции с тем, чтобы обеспечить высокое качество наблюдений и правильное функционирование приборов и их индикаторов, а также проверить, не произошло ли значительного изменения размещения приборов.

4.1.7 РЕКОМЕНДАЦИЯ. В дополнение к средствам обеспечения конечного этапа захода на посадку и посадки на аэродромах следует создавать соответствующие системы наблюдения. На аэродромах, где планируется точный заход на посадку и, в частности, посадка по категориям II, IIIA и IIIB, эти системы, по мере необходимости, должны включать автоматическое контрольно-измерительное оборудование, а также дистанционные индикаторы показаний приземного ветра, дальности видимости на ВПП, высоты облачности и, когда позволяют технические возможности, других метеорологических параметров, имеющих значение для посадки и взлета воздушных судов. На некоторых аэродромах, где это оправдано большим объемом перевозок, данные устройства должны представлять собой комплексную автоматическую систему получения, обработки и распространения/показа в реальном времени метеорологических параметров, имеющих значение для посадки и взлета.

Примечание. Посадочные минимумы по категориям указаны в Дополнении С к части I тома I Приложения IO.

4.1.8 РЕКОМЕНДАЦИЯ. В тех случаях, когда комплексная автоматическая система используется для распространения/показа метеорологической информации, она должна обеспечивать возможность ручного введения данных метеорологических наблюдений, когда невозможно автоматическое введение.

4.1.9 Наблюдения являются основой для составления сводок, подлежащих распространению в пределах аэродрома составления сводки, и сводок для распространения за пределами аэродрома составления сводки.

4.1.10 В связи с неустойчивостью метеорологических элементов в пространстве и во времени, а также ввиду несовершенства методики прогнозирования и определения некоторых элементов, получатель сводки рассматривает конкретное значение любого указанного в сводке элемента как максимально приближенное к действительным условиям, имевшим место в момент наблюдений.

Примечание. Инструктивный материал по точности измерений и наблюдений, желательной с точки зрения эксплуатации и достижимой в настоящее время, приводится в Дополнении А.

4.2 Регулярные наблюдения и сводки

4.2.1 На аэродромах регулярные наблюдения ведутся ежедневно в течение суток, если только между полномочным метеорологическим органом, соответствующим полномочным органом ОВД и эксплуатантом нет иной договоренности. Такие наблюдения проводятся с интервалом в 1 час или, если это предусмотрено региональным аэронавигационным соглашением, с интервалом в тридцать минут. На других станциях наблюдения проводятся в соответствии с указаниями полномочного метеорологического органа с учетом потребностей органов ОВД и производства полетов.

4.2.2 Сообщения о результатах регулярных наблюдений выпускаются, по мере необходимости, в виде регулярных сводок, предназначенных местным органам обслуживания воздушного движения; они также предоставляются в распоряжение местных представителей эксплуатанта и других связанных с аэродромом лиц.

4.2.3 РЕКОМЕНДАЦИЯ. Регулярные сводки следует рассылать за пределы аэродрома составления сводки в соответствии с региональным аэронавигационным соглашением.

4.3 Специальные наблюдения, специальные сводки и выборочные специальные сводки

4.3.1 Перечень критериев для проведения специальных наблюдений составляется полномочным метеорологическим органом на основе консультаций с соответствующим полномочным метеорологическим органом ОВД, эксплуатантами и другими заинтересованными сторонами. Перечень включает величины, которые:

- а) наиболее близко соответствуют эксплуатационным минимумам эксплуатантов, использующих данный аэродром;

ДОБАВЛЕНИЕ 4 (продолж.)

- б) удовлетворяют другие локальные требования органов обслуживания воздушного движения и эксплуатантов;
- в) являются критериями для составления выборочных специальных сводок.

Примечание. Выборочная специальная сводка представляет собой специальную сводку, которая выдана для распространения за пределами аэродрома составления сводки в соответствии с критериями, указанными в пункте 4.3.4.

4.3.2 Сводки о результатах специальных наблюдений подготавливаются для использования в пределах аэродрома составления сводки; они выпускаются в виде специальных сводок для местных органов обслуживания воздушного движения как только возникают определенные условия. Однако по соглашению между полномочным метеорологическим органом и соответствующим полномочным органом ОВД они не выпускаются в отношении:

- а) любого элемента, для регистрации которого в местном органе обслуживания воздушного движения имеется индикатор, аналогичный индикатору, установленному на метеорологической станции, причем его предполагается использовать для наблюдений с целью составления сводок для посадки и взлета;
- б) дальности видимости на ВПП, когда все изменения в пределах одного или нескольких делений по используемой шкале отсчета сообщаются наблюдателем на аэродроме местному органу обслуживания воздушного движения.

Специальные сводки также предоставляются в распоряжение местных представителей эксплуатанта и других потребителей.

4.3.3 В тех случаях, когда одновременно с ухудшением одного элемента погоды наблюдается улучшение другого, выпускается единая специальная сводка, которая считается сводкой об ухудшении погоды.

4.3.4 РЕКОМЕНДАЦИИ. В тех случаях, когда данные специальных наблюдений отвечают следующим критериям изменения, их следует оформлять в виде выборочных специальных сводок, предназначенных, в первую очередь, для распространения за пределами аэродрома составления сводки:

- а) среднее направление приземного ветра изменилось на 30 и более градусов по сравнению с направлением, указанным в последней сводке, причем средняя скорость до и/или после изменения составляет 20 и более узлов;
- б) средняя скорость ветра изменилась на 10 и более узлов по сравнению со скоростью, указанной в последней сводке, причем средняя скорость до и/или после изменения составляет 30 и более узлов;
- в) отклонение от средней скорости ветра (порывы) увеличилось на 10 и более узлов по сравнению со скоростью, указанной в последней сводке, причем средняя скорость до и/или после изменения составляет 15 или более узлов;

ДОБАВЛЕНИЕ 4 (продолж.)

- d) видимость достигает или превышает 800, 1500, 5000* и 8000 м, за исключением случаев, когда специальные выборочные сводки на 800 и 1500 м не составляются ввиду того, что указывается дальность видимости на ВПП;
- e) дальность видимости на ВПП достигает или превышает 200, 400 и 800 м;
- f) при начале, прекращении или изменении интенсивности гроз, града, снега с дождем, переохлажденных осадков, поземка, пыльной бури, песчаной бури, шквала или воронкообразного облака (торнадо или смерч);
- g) высота нижней границы облаков, покрывающих более половины небосвода, достигает или превышает 60, 150 и 300 м (200, 500 и 1 000 фут.).

4.3.5. РЕКОМЕНДАЦИЯ. Выборочную специальную сводку об ухудшении условий погоды следует распространять немедленно после наблюдения. Выборочную специальную сводку об улучшении условий погоды следует распространять только при условии сохранения улучшения в течение 10 минут; в случае необходимости, в такую сводку до ее распространения следует внести поправки для того, чтобы отразить условия погоды, преваляровавшие в конце 10-минутного периода. Выборочную специальную сводку об ухудшении одного элемента и одновременном улучшении другого следует распространять сразу после наблюдения.

4.3.6. РЕКОМЕНДАЦИЯ. Выборочные специальные сводки следует распространять за пределами аэродрома составления сводки в соответствии с региональным аэронавигационным соглашением.

4.4 Наблюдение за приземным ветром и сообщение данных в сводках

4.4.1 РЕКОМЕНДАЦИЯ. В сводках для взлета данные наблюдений за приземным ветром должны быть репрезентативными для средних параметров ветра в зоне отрыва, а в сводках для посадки - для параметров в зоне приземления. Информацию о приземном ветре для взлета и посадки следует давать для высоты 6—10 м над ВПП. Данные наблюдений за приземным ветром, предназначенные для сводок, распространяемых за пределами аэродрома, должны быть репрезентативными для условий на всем протяжении ВПП на высоте 6—10 м.

4.4.2 РЕКОМЕНДАЦИЯ. Репрезентативность наблюдений за ветром следует обеспечивать за счет использования одного или нескольких датчиков, расположенных с учетом местных условий; например, может оказаться необходимым установить отдельные датчики для определения параметров ветра в зонах отрыва и приземления.

*Касается случаев, когда: 1) применяются минимальные критерии видимости при полетах по ПВП, действующих в данном государстве; 2) значительное число полетов по ПВП в данном районе выполняется в визуальных метеорологических условиях.

ДОБАВЛЕНИЕ 4 (продолж.)

4.4.3 Один индикатор приземного ветра, - например, самописец и/или циферблатный индикатор (или, если необходимо, несколько), - устанавливается на метеорологической станции, а другие соответствующие индикаторы, - например, циферблатные или цифровые в местах расположения соответствующих органов обслуживания воздушного движения. Индикаторы, установленные на метеорологических станциях и в местах расположения органов обслуживания воздушного движения, подсоединяются к тому же датчику (датчикам).

4.4.4 РЕКОМЕНДАЦИЯ. Период осреднения для наблюдений за ветром должен составлять:

- а) 10 минут для сводок, распространяемых за пределами аэродрома;
- б) 2 минуты для сводок, используемых в пределах аэродрома для взлета и посадки, а также для индикаторов ветра, установленных в местах расположения органов ОВД.

4.4.5 РЕКОМЕНДАЦИЯ. В сводках для взлета и посадки изменение направления ветра следует указывать в тех случаях, когда общее изменение составляет 60 и более градусов при средней скорости ветра свыше 5 узлов; такие изменения по направлению выражаются в виде двух экстремальных величин направления, в пределах которых происходит изменение направления ветра за последние 10 минут. Отклонения от средней скорости ветра (порывы) за последние 10 минут следует указывать только тогда, когда отклонение от средней скорости превышает 10 узлов; такие изменения скорости ветра (порывы) следует выражать в виде максимальной и минимальной скоростей. В сводках для взлета при указании приземного ветра со скоростью 5 узлов и менее следует, по возможности, указывать диапазон направлений ветра.

4.4.6 РЕКОМЕНДАЦИЯ. В сводках, передаваемых открытым текстом с сокращениями, направление ветра следует указывать тремя цифрами, округленными до ближайших десяти градусов; например, 277 градусов указываются как "280"; затем следует знак "/", после чего дается скорость ветра. В качестве единицы скорости ветра следует использовать узлы, причем в письменной форме сообщения единица измерения не указывается; если в качестве единицы измерения вместо узлов используются другие единицы, в сводке это следует оговорить особо. Если в сводке необходимо отразить изменение ветра по направлению, следует указывать две экстремальные величины направления в градусах, в пределах которых наблюдалось изменение ветра, например, "VRB BTN 350/ AND 050/". Если необходимо отразить изменения скорости ветра по отношению к средней скорости, их следует указывать в узлах в виде максимальной и минимальной величин достигнутой скорости, например, "MAX35 MIN10". Если ветер спокойный, следует употреблять термин "CALM". В сводках для взлета легкий переменный ветер со скоростью 5 узлов и менее, изменение направления которого составляет менее 180°, следует указывать как "VRB BTN 350/ AND 050/3; в прочих сводках переменное направление ветра следует указывать с помощью термина "VRB" например "VRB3".

Примечание. Требования к сводкам, составленным открытым текстом с сокращениями, приводятся в пункте 4.13.5.

4.4.7 РЕКОМЕНДАЦИЯ. В сводках, распространяемых за пределами аэродрома, отклонения от среднего направления ветра и минимальную скорость ветра указывать не следует, а максимальную скорость ветра следует указывать только в том случае, если она превышает среднюю скорость на 10 и более узлов.

ДОБАВЛЕНИЕ 4 (продолж.)

4.5. Наблюдение за видимостью и сообщение данных в сводках

4.5.1 РЕКОМЕНДАЦИЯ. Горизонтальную видимость следует измерять или наблюдать со ссылкой на объекты, до которых известно расстояние от места измерения.

4.5.2 РЕКОМЕНДАЦИЯ. В сводках для взлета данные наблюдений за видимостью должны быть репрезентативными для зоны взлета и набора высоты, а в сводках для посадки - для зоны захода на посадку и посадки. Данные наблюдений за видимостью, предназначенные для составления сводок, распространяемых за пределами аэродрома, должны быть репрезентативными для аэродрома и его ближайших окрестностей; при таких наблюдениях следует уделять особое внимание значительным изменениям видимости по направлению.

4.5.3 РЕКОМЕНДАЦИЯ. В сводках, составленных открытым текстом с сокращениями, следует четко указывать название элемента и используемые единицы измерения видимости. При видимости 5 км и менее ее следует указывать в приращениях по сто метров, например, "VIS 300M"; при видимости более 5, но менее 10 км в качестве единицы измерения следует использовать километры, например, "VIS 7KM"; при видимости 10 км и более ее следует указывать как 10 км, за исключением тех случаев, когда метеорологические условия позволяют использовать термин SAVOK.

4.6 Наблюдение за дальностью видимости на ВПП и сообщение данных в сводках

4.6.1 РЕКОМЕНДАЦИЯ. Исходя из того, что практически дальность видимости на ВПП не может быть измерена непосредственно на ВПП и с учетом прочих ограничений, свойственных методам наблюдения, результаты наблюдений за дальностью видимости на ВПП должны представлять собой как можно более точную оценку расстояния, в пределах которого пилот находящегося на осевой линии ВПП воздушного судна может видеть маркировку ее покрытия или огни, которые ограничивают ВПП или обозначают ее осевую линию.

4.6.2 РЕКОМЕНДАЦИЯ. Данные наблюдений за дальностью видимости на ВПП должны быть репрезентативными для зоны приземления и, по решению соответствующего компетентного органа, для средней и удаленной частей ВПП.

Примечание. Требования, касающиеся зоны приземления и ее маркировки, содержатся в части V Приложения 14.

4.6.3 РЕКОМЕНДАЦИЯ. Наблюдения за дальностью видимости на ВПП следует проводить на всех ВПП, предназначенных для использования в течение периодов пониженной видимости и, в частности, на:

- а) ВПП, оборудованных для точного захода на посадку;
- б) используемых для взлета ВПП с высокой интенсивностью освещения кромки и/или осевой линии.

Примечание. Определение ВПП, оборудованной для точного захода на посадку, приводится в главе I Приложения I4.

ДОБАВЛЕНИЕ 4 (продолж.)

4.6.4 РЕКОМЕНДАЦИЯ. Измерения дальности видимости на ВПП следует производить на боковом удалении от осевой линии ВПП не более 120 м. Место наблюдений за видимостью ВПП, которая должна быть репрезентативной для зоны приземления, следует располагать на ВПП приблизительно в 300 м от порога. Места наблюдений за видимостью, которая должна быть репрезентативной для средней и удаленной частей ВПП, следует располагать на расстоянии 1000 - 1500 м от порога и на расстоянии 300 м от противоположного конца ВПП. Точное расположение этих и, если необходимо, дополнительных мест наблюдений следует определять с учетом таких авиационных, метеорологических и климатологических факторов, как длина ВПП, а также наличие болот и других участков местности, где можно ожидать тумана.

4.6.5 РЕКОМЕНДАЦИЯ. Наблюдения за дальностью видимости на ВПП следует проводить в течение периодов, когда горизонтальная видимость менее 1500 м.

4.6.6 РЕКОМЕНДАЦИЯ. В тех случаях, когда дальность видимости на ВПП определяется с помощью приборов, один индикатор, например, самописец и циферблатный индикатор (или, если это необходимо, несколько), следует устанавливать на метеорологической станции, а другие соответствующие индикаторы, например, циферблатные или цифровые, - в местах расположения соответствующих органов обслуживания воздушного движения. Индикаторы, установленные на метеорологической станции и в местах расположения органов ОВД, следует подсоединять к одному и тому же измерительному прибору или приборам.

4.6.7 РЕКОМЕНДАЦИЯ. В тех случаях, когда для определения дальности видимости на ВПП используются показания трансмиссометра:

- а) перевод их значений должен основываться на соответствующей интенсивности огней ВПП;
- б) период осреднения показаний трансмиссометра должен лежать в пределах 30 - 60 секунд; и
- в) по мере необходимости, эти показания следует обновлять с тем, чтобы обеспечивать получение последних репрезентативных величин.

Примечание. Инструктивный материал по переводу показаний трансмиссометра в значения дальности видимости на ВПП и по огням, служащим для оценки дальности видимости на ВПП, приводится в Дополнении С.

4.6.8 РЕКОМЕНДАЦИЯ. Органы, осуществляющие обслуживание воздушного движения в районе аэродрома и обеспечивающие аэродром авионавигационной информацией, должны незамедлительно ставиться в известность об изменении эксплуатационной надежности системы наблюдения за дальностью видимости на ВПП.

ДОБАВЛЕНИЕ 4 (продолж.)

4.6.9 РЕКОМЕНДАЦИЯ. В сообщениях о дальности видимости на ВПП при дальности видимости до 800 м сведения об изменении дальности следует представлять с приращением 25-60 м, а при дальности видимости свыше 800 м — 100 м. В тех случаях, когда наблюдение ведется путем подсчета боковых огней ВПП, единицу отсчета следует устанавливать, главным образом, на основе расстояния между огнями. Любую наблюдаемую величину, которая точно не укладывается в используемую единицу отсчета, следует округлять в низшую сторону до следующего значения единицы.

4.6.10 РЕКОМЕНДАЦИЯ. Нижним пределом измерения дальности видимости на ВПП и составления сводок об этом параметре следует считать 50 м. При видимости ниже данного предела следует указывать, что дальность видимости на ВПП ниже 50 м, т.е. "RVR BLW 50M".

4.6.11 РЕКОМЕНДАЦИЯ. Сведения о дальности видимости на ВПП следует сообщать соответствующим местным органам обслуживания воздушного движения в тех случаях, когда имеет место изменение, подлежащее сообщению в соответствии со шкалой отсчета (за исключением случаев, предусмотренных в подпунктах 4.3.2 а) или б)). Передачу таких сводок следует производить, как правило, через 15 секунд после окончания наблюдения.

4.6.12 РЕКОМЕНДАЦИЯ. В сводках, составленных открытым текстом с сокращениями, следует указывать сокращенное название элемента и используемую единицу измерения, например, "RVR 400M". В тех случаях, когда дальность видимости на ВПП выше максимальной величины, которая может быть определена с помощью применяемой системы, ее следует указывать как "RVR ABOVE 1700M"; использование такой формы сводок следует ограничить случаями, когда дальность видимости на ВПП выше интервала 1500 - 2000 м. В тех случаях, когда дальность видимости на ВПП ниже минимальной величины, которая может быть определена с помощью применяемой системы, ее следует указывать, например, как "RVR BLW 150M", где цифра 150 является минимальной определяемой величиной. Если наблюдения за дальностью видимости на ВПП ведутся с одного места, расположенного на ВПП на расстоянии приблизительно 300 м от порога, данные наблюдений следует включать без указания места наблюдения. Если наблюдения за дальностью видимости на ВПП ведутся с нескольких мест на ВПП, в начале сводки следует указывать величину, репрезентативную для зоны приземления, а затем величины, репрезентативные для других участков ВПП; следует также указывать расположение мест наблюдения в соответствии с методом, принятым для указания местоположения в сборниках аэронавигационной информации, например, "RVR RWY 16 PSN A 600M PSN B 500M PSN C 400M" (дальность видимости на ВПП 16 в точке А 600 м, точке В 500 м, точке С 400 м). В тех случаях, когда используются несколько ВПП, следует указывать имеющиеся значения дальности видимости для каждой ВПП с указанием полосы, к которой относятся эти значения, например, "RWY 26 RVR 500M RWY 20 RVR 800M"; если используются несколько ВПП, но данные о дальности видимости имеются только по одной ВПП, в сводке эта информация указывается как "RWY20 RVR 500M".

ДОБАВЛЕНИЕ 4 (продолж.)

4.6.13 РЕКОМЕНДАЦИЯ. В сводках, распространяемых за пределами аэродрома, следует указывать только величину, репрезентативную для зоны приземления, указывать расположение места наблюдения на ВПП не обязательно. В тех случаях, когда используется более одной ВПП и существует значительная разница в дальности видимости на этих ВПП, значения дальности видимости на нескольких ВПП указываются в соответствии с соглашением между полномочными органами и соответствующими эксплуатантами, причем, данные по этим ВПП указываются следующим образом: "RWY 26 RVR 500M RWY 20 RVR 800M".

4.6.14 РЕКОМЕНДАЦИЯ. На аэродромах с несколькими ВПП, которые используются одновременно для посадки и взлета, дальность видимости следует вычислять отдельно для каждой ВПП; эти вычисления должны основываться на используемой интенсивности огней отдельных ВПП. В тех случаях, когда одна или несколько ВПП временно не используются, дальность видимости на данных ВПП следует определять на основе интенсивности огней на действующей полосе или полосах, причем, в случае различной интенсивности следует брать за основу максимальную интенсивность огней на действующих ВПП. В тех случаях, когда выключены все огни ВПП, дальность видимости на ВПП следует определять на основе обычно используемой интенсивности огней.

4.7 Наблюдение за текущей погодой и сообщение данных в сводках

4.7.1 РЕКОМЕНДАЦИЯ. Данные наблюдений за текущей погодой, предназначенные для сводок для взлета и посадки, должны быть, насколько это возможно, репрезентативными для зоны взлета и набора высоты или, соответственно, зоны захода на посадку и посадки. Данные наблюдений за текущей погодой, предназначенные для использования в сводках, распространяемых за пределами аэродрома, должны быть репрезентативными для аэродрома и его ближайших окрестностей.

4.7.2 РЕКОМЕНДАЦИЯ. Ниже приводятся явления текущей погоды подлежащие сообщению в том случае, если они имеют место на аэродроме или в его окрестностях; даются также сокращенные обозначения этих явлений, которые следует использовать в сводках, составленных открытым текстом с сокращениями, и соответствующие кодовые цифры, используемые в кодовых формах METAR и SPECI:

Морось - DZ	(50-53)	Ливни - RASN	(80)
Сильная морось - XXDZ	(54,55)	Сильный ливень - XXSN	(81,82)
Переохлажденная морось - FZDZ	(56)	Ливневый дождь со снегом - RASN	(83)
Сильная переохлажденная морось - XXFZDZ	(57)	Сильный ливневый дождь со снегом - XXRASN	(84)
Недавняя морось - REDZ	(20)	Снежный ливень - SNRN	(85)
Пыльный вихрь - PO	(08)	Сильный снежный ливень - XXSNRN	(86)
Пыльная мгла - HZ	(05, 06)	Недавний ливень - RESN	(25)
Пыльная буря, песчаная буря, поднимающаяся пыль или песок - SA	(07, 30-32)	Недавний снежный ливень - RESNRN	(26)
Сильная пыльная или песчаная буря - XXSA	(33-35)	Дым - FU	(04)
Туман - FG	(42-47)	Снег - SN	(70-73)
Гряды тумана - BCFG	(40-41)	Общая метель - BLSN	(38,39)
Переохлажденный туман - FZFG	(48-49)	Поземок - DRSN	(36,37)
Низкий туман - MCFG	(11,12)	Сильный снег - XXSN	(74,75)
Воронкообразное облако (торнадо или смерч) - FC	(19)	Ледяной дождь - PE	(79)
Град - GR	(89,93)	Недавний снег - RESN	(22)
Сильный град - XXGR	(90,94)	Снежные зерна - SG	(77)
Снежная крупа - GR	(87,88)	Шквал - SQ	(18)
Недавний град - REGR	(27)	Гроза - TS	(17,95)
Дымка - BR	(10)	Сильная гроза - XXTS	(97)
Дождь - RA	(58-63,91)	Гроза с градом - TSGR	(96)
Сильный дождь - XXRA	(64-65,92)	Гроза с пыльной или песчаной бурей - TSRA	(98)
Переохлажденный дождь - FZRA	(66)	Сильная гроза с градом - XXTSGR	(99)
Сильный переохлажденный дождь - XXFZRA	(67)	Недавняя гроза - RETS	(29)
Дождь со снегом - RASN	(68)		
Сильный дождь со снегом - XXRASN	(69)		
Недавний дождь - REFA	(21)		
Недавний переохлажденный дождь - REFZRA	(24)		
Недавний дождь со снегом - REFASN	(23)		

4.7.3 РЕКОМЕНДАЦИЯ. Указатель "недавний" следует применять в тех случаях, когда явление наблюдалось в течение часа, предшествующего началу наблюдения, и использовать только в сводках, распространяемых за пределами аэродрома, в соответствии с региональным аэронавигационным соглашением.

ДОБАВЛЕНИЕ 4 (продолж.)

4.8 Наблюдение за облачностью и сообщение данных в сводках

4.8.1 РЕКОМЕНДАЦИЯ. Для описания общего распределения облаков следует, по мере необходимости, вести наблюдения за количеством, типом и высотой нижней границы облаков.

4.8.2 РЕКОМЕНДАЦИЯ. Данные наблюдений за облачностью, предназначенные для сводок для посадки, должны быть репрезентативными для зоны захода на посадку, а для аэродромов, оборудованных для точного захода на посадку - для зоны среднего маркера системы захода на посадку по приборам. Данные наблюдений за облачностью, предназначенные для использования в сводках, распространяемых за пределами аэродрома, должны быть репрезентативными для аэродрома и его ближайших окрестностей.

Примечание. Информация о расположении средних маркеров системы посадки по приборам (ILS) содержится в части I Приложения IO (том I).

4.8.3 РЕКОМЕНДАЦИЯ. Высоту нижней границы облаков обычно следует указывать относительно превышения аэродрома. При использовании оборудованной для точного захода на посадку ВПП, превышение порога которой на 15 и более метров (50 фут.) ниже превышения аэродрома, высоту облаков для прибывающих воздушных судов следует указывать относительно превышения порога ВПП.

4.8.4 РЕКОМЕНДАЦИЯ. В сводках, составленных открытым текстом с сокращениями, количество облаков следует указывать в октах, например, "6/8". Если облаков нет, но термин **CAVOK** для описания условий погоды не подходит, следует использовать термин **"SKC"** (ясно). Когда наблюдается облачность и приводятся данные о вертикальной видимости, следует использовать термин **"VER VIS"**, после которого указывается величина вертикальной видимости и используемые единицы. В тех случаях, когда наблюдаются несколько слоев облаков или облачность в виде отдельных масс, количество и высоту нижней границы облаков следует указывать в следующем порядке:

- a) самый низкий слой или масса, независимо от количества;
- b) следующий слой или масса, покрывающий более 2/8 небосвода;
- c) следующий более высокий слой или масса, покрывающий более 4/8 небосвода;
- d) кучево-дождевые облака, когда они наблюдаются, но не отражены в информации, относящейся к вышеуказанным пунктам a) - c).

Тип облаков следует указывать только при наличии кучево-дождевых облаков, когда они наблюдаются над аэродромом или в его окрестностях. В этом случае следует использовать сокращение **"CB"**. Высоту нижней границы облаков следует указывать вместе с используемыми единицами, например, **"500M"** или **"2000 фут"**. Когда нижняя граница облаков размыта, разорвана или резко колеблется, после указания минимальной высоты нижней границы облака или его частей следует употреблять сокращения **"BFG"** (размытая), **"RAG"** (разорванная) или **"FLUC"** (колеблющаяся).

4.9 Наблюдение за температурой воздуха и температурой точки росы и составление сводок и сообщение данных в сводках

4.9.1 РЕКОМЕНДАЦИЯ. Температуру воздуха и температуру точки росы следует измерять и указывать в целых градусах Цельсия.

ДОБАВЛЕНИЕ 4 (продолж.)

4.9.2 РЕКОМЕНДАЦИЯ. Наблюдения за температурой воздуха и температурой точки росы должны быть репрезентативными для ВПП.

4.9.3 РЕКОМЕНДАЦИЯ. В сводках, составленных открытым текстом с сокращениями, температуру воздуха следует обозначать символом "T", а температуру точки росы - "DP", например, "T21 DP8". При указании температуры ниже 0° Цельсия перед значением следует ставить символ "MS".

4.9.4 РЕКОМЕНДАЦИЯ. В сводки, распространяемые за пределами аэродрома составления сводки, сведения о температуре воздуха и температуре точки росы следует включать в соответствии с региональным аэронавигационным соглашением.

4.10 Наблюдение за величинами давления и сообщение данных в сводках

4.10.1 РЕКОМЕНДАЦИЯ. Атмосферное давление следует измерять, а величины QNH и/или QFE выражать в десятых долях миллибара.

4.10.2 РЕКОМЕНДАЦИЯ. Местным органам обслуживания воздушного движения текущие величины QNH и, в случае необходимости, QFE следует сообщать с помощью регулярных сводок, дополненных новыми данными, отражающими изменения, превышающие согласованную величину. Такие дополнительные данные могут не передаваться в тех случаях, когда орган ОВД располагает дистанционным индикатором, работающим от барометра в метеорологическом центре, или отдельным барометром и когда предполагается использовать этот дистанционный индикатор или отдельный барометр для проведения наблюдений с целью составления сводок для посадки и взлета.

4.10.3 РЕКОМЕНДАЦИЯ. В качестве уровня отсчета для измерения QFE следует принимать превышения аэродрома. На ВПП, которые оборудованы для захода на посадку по приборам и пороги которых расположены на 2 и более метра ниже превышения аэродрома, а также на ВПП, оборудованных для точного захода на посадку, величины QFE, при необходимости, следует измерять относительно соответствующего превышения порога.

4.10.4 РЕКОМЕНДАЦИЯ. Информацию о QNH следует включать в регулярные сводки, распространяемые в пределах аэродрома, постоянно, а информацию о QFE - по запросу, или, по локальному соглашению, на регулярной основе. Эти величины следует округлять в меньшую сторону до ближайшего целого миллибара. Например, QNH, равное 995,6 миллибара, следует указать как "QNH 995".

4.10.5 РЕКОМЕНДАЦИЯ. В регулярные сводки, распространяемые за пределами аэродрома составления сводки, сведения о QNH следует включать в соответствии с региональным аэронавигационным соглашением. Такие величины следует округлять до ближайшего целого миллибара.

4.11 Наблюдение за прочими явлениями и сообщение данных в сводках

4.11.1 РЕКОМЕНДАЦИЯ. Аэродромные наблюдения должны включать наблюдения и сообщение данных об особых метеорологических условиях в зонах захода на посадку и набора высоты и, в частности, данных о местонахождении кучево-дождевых облаков или грозы, умеренной или сильной турбулентности, вертикального

сдвига ветра*, града, сильного фронтального шквала, умеренного или сильного обледенения*, переохлажденных осадков, сильно выраженных горных волн, песчаной бури, пыльной бури, общей метели и воронкообразных облаков (торнадо или смерчей).

Примечание. В настоящее время элементы, обозначенные "звездочкой", с земли наблюдаться не могут и в качестве доказательства их наличия следует использовать донесения пилота.

4.II.2 РЕКОМЕНДАЦИЯ. Следует вести наблюдение и сообщать о значительных различиях видимости по направлению, в особенности в зоне захода на посадку.

4.II.3 РЕКОМЕНДАЦИЯ. Имеющуюся информацию следует передавать открытым текстом с сокращениями. Например, вертикальный сдвиг ветра в зоне захода на посадку следует указывать как "SURFACE WIND 320/10 WIND AT 60M 360/25 IN ARC". Умеренную турбулентность и обледенение в облаках в зоне набора высоты следует указывать как "MOD TURB AND ICE INC IN CLIMB-OUT". Различия видимости по направлению следует приводить с указанием направления наблюдения, например, "VIS 2000M TO S".

4.II.4 РЕКОМЕНДАЦИЯ. В тех случаях, когда производится рассеивание тумана, следует добавлять термин "DENSE".

4.II.5 РЕКОМЕНДАЦИЯ. В сводки, распространяемые за пределами аэродрома, следует включать сведения о значительных отклонениях видимости по направлению и об операциях по рассеиванию тумана, а прочую важную информацию в таких сводки следует включать лишь в соответствии с региональным аэронавигационным соглашением.

4.I2 Содержание сводок

4.I2.1 РЕКОМЕНДАЦИЯ. В регулярные сводки следует включать следующую информацию, изложенную в указанном порядке:

- a) указатель типа сводки;
- b) индекс местоположения;
- c) время наблюдения;
- d) направление и скорость приземного ветра;
- e) видимость;
- f) дальность видимости на ВПП (в случае необходимости);
- g) текущая погода;
- h) количество, тип (только в случае кучево-дождевых) и высота облаков;
- i) температура воздуха;

- г) температура точки росы;
- к) QNH и, в случае необходимости, QFE;
- л) прочая важная информация.

Примечание. Упомянутые в подпункте (б) индексы местоположения и их значение приводятся в документе ИКАО Doc. 7910 - Индексы местоположения.

4.12.2 РЕКОМЕНДАЦИЯ. В специальные сводки следует включать ту же информацию, что и в регулярные сводки, и в том же порядке, за исключением того, что сведения о температуре воздуха, температуре точки росы и величинах QNH/QFE включению не подлежат.

4.12.3 Когда во время наблюдений одновременно имеют место следующие условия:

- а) видимость 10 км и более;
- б) полное отсутствие облаков ниже 1500 м (5000 фут.) или ниже верхнего предела минимальной высоты в секторе (в зависимости, что больше) и отсутствие кучево-дождевых облаков;
- в) отсутствие осадков и гроз;
- г) отсутствие низкого тумана и поземка,

информация о видимости, дальности видимости на ВПП, текущей погоде, количестве, типе и высоте облаков заменяется во всех метеорологических сводках термином "CAVOK".

4.12.4 РЕКОМЕНДАЦИЯ. В тех случаях, когда местный аэродромный командно-диспетчерский пункт и/или диспетчерский пункт подхода требуют предоставления сводок для взлета и/или посадки, содержание таких сводок и порядок перечисления содержащихся в них элементов следует определять по локальному соглашению. Все элементы, включаемые в сводки для взлета и посадки, должны основываться на результатах наблюдений, репрезентативных для метеорологических условий, существовавших непосредственно перед передачей сводки.

4.13 Форма сводок

4.13.1 Регулярные и специальные сводки и, в случае необходимости, сводки для взлета и посадки, которые не распространяются за пределами аэродрома составления сводки, передаются в форме, согласованной с органами обслуживания воздушного движения, эксплуатантами и другими авиационными потребителями.

4.13.2 Регулярные и специальные сводки, которыми обмениваются между собой метеорологические органы, передаются:

- а) в кодовых формах METAR или SPECI, предусмотренных Всемирной метеорологической организацией; или

- б) по соглашению между соответствующими полномочными метеорологическими органами - открытым текстом с сокращениями или телеграфной азбукой и символами, значение которых согласовано между соответствующими полномочными метеорологическими органами.

Примечание. Кодовые формы METAR и SPECI приводятся в Дополнении D.

4.13.3 РЕКОМЕНДАЦИЯ. Регулярные сводки, передаваемые в кодовой форме METAR, и выборочные специальные сводки, передаваемые в кодовой форме SPECI, должны, как правило, содержать всю информацию, предусмотренную для передачи этими кодами, за исключением метеорологических элементов, не подлежащих обязательному включению; эти элементы следует включать в сводки в соответствии с региональным аэронавигационным соглашением.

4.13.4 РЕКОМЕНДАЦИЯ. Регулярные сводки, получаемые от авиационных метеорологических станций, которые расположены на аэродромах, не являющихся международными, следует, в случае их распространения в кодовой форме, предусмотренной Всемирной метеорологической организацией, передавать в кодовой форме METAR, за исключением случаев, когда полномочный метеорологический орган, ответственный за составление таких сводок, сочтет желательным передавать их в кодовой форме SYNOP.

4.13.5 Предназначенные для авиационного персонала сводки, передаваемые открытым текстом с сокращениями, обеспечивают четкое донесение смысла сообщения с помощью:

- а) принятых в ИКАО сокращений для использования в международной авиационной электросвязи; и
б) числовых величин, не требующих объяснений;

если соответствующих принятых сокращений не имеется, используются слова национального языка в обычном для авиации значении. За исключением величин QNH и QFE, никакие другие сигналы М-кода в таких сводках не используются.

Примечание. Сокращения, упомянутые в пункте а), приводятся в сборнике "Правила аэронавигационного обеспечения. Сокращения и коды ИКАО" (Doc. 8400).

4.13.6 РЕКОМЕНДАЦИЯ. Регулярные сводки, передаваемые открытым текстом с сокращениями, следует обозначать "MET REPORT", а специальные - "SPECIAL". При распространении группы регулярных сводок индекс следует указывать только в первой сводке, в то время как в случае специальных сводок его следует указывать в каждой сводке. Фактическое время проведения наблюдений следует указывать в часах и минутах CTT четырьмя цифрами, например, "2230". Буквы "CTT" в сообщении включать не следует. Когда в сообщение включается группа сводок, следует указывать фактическое время составления лишь первой сводки, содержащейся в сообщении; время составления прочих сводок, включенных в сообщение, следует указывать только в том случае, если оно отличается от времени составления первой сводки более чем на 10 минут.

4.13.7 РЕКОМЕНДАЦИЯ. Терминология, единицы измерения и шкалы, используемые в сводках для взлета и посадки, должны быть аналогичными соответствующим компонентам регулярных и специальных сводок по тому же аэродрому.

Образцы сводок

Образец 1. Регулярная сводка.

- а)
- METAR для YUDO (Донлон/международный)*:

METAR YUDO 1630** 24008 0600 R1000 42FG 3SC010 17/16 1018

- б)
- Сводка, передаваемая открытым текстом с сокращениями (те же местоположение и условия погоды), что и для сводки METAR):

MET REPORT YUDO 1630** 240/8 VIS 600M RVR 1000M FG 3/8 1000 FT 117 DPT6 QNH 1018

- с)
- Содержание обеих сводок:

Регулярная сводка на 16.30 СГВ по аэропорту Донлон/международный*; направление приземного ветра 240°; скорость ветра 8 узлов; видимость 600 м; дальность видимости на ВПП 1000 м; туман (в сводке, передаваемой открытым текстом, кодовая цифра не указывается); 3 окты слоисто-кучевых облаков на высоте 1000 фт. (в сводке, передаваемой открытым текстом, информация о типе облаков не приводится); температура воздуха 17° С/ температура точки росы 16° С; QNH 1018 миллибар.

* Вымышленный аэропорт

** Еще не утверждено ВМО

Образец 2. Выборочная специальная сводка

- а)
- SPECI для YUDO (Донлон/международный)*:

SPECI YUDO 1115** 05025/37 2500 99TS 7CB005

- б)
- Сводка, передаваемая открытым текстом с сокращениями (те же местоположение и условия погоды, что и для сводки SPECI):

SPECIAL YUDO 1115** 050/25 MAX37 VIS 2500M TS 7/8 CB 500FT

- с)
- Содержание обеих сводок:

Специальная сводка на 11.15 СГВ по аэропорту Донлон/международный*; направление приземного ветра 50°; скорость ветра 25 узлов с порывами до 37 узлов; видимость 2500 м; гроза (в сводке, передаваемой открытым текстом, кодовая цифра не указывается); 7 окт кучево-дождевых облаков на высоте 500 фт.

* Вымышленный аэропорт

** Еще не утвержден ВМО

ПУНКТ 5 - МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ
В ЦЕЛЯХ ОПЕРАТИВНОГО ПРЕПОЛЕТ-
НОГО ПЛАНИРОВАНИЯ

(Этот пункт был рассмотрен на совместных заседаниях Восьмой конференции ИКАО по аэронавигации и Комиссии по авиационной метеорологии - пункт 13 повестки дня; нумерация страниц соответствует формату ИКАО для легкого нахождения ссылок в отчетах ВМО и ИКАО)

Пункт 13 повестки дня: Метеорологическое обеспечение предполетного оперативного планирования

13.1 Введение

13.1.1 Рассмотрение этого пункта повестки дня было начато с общего обзора методов и правил метеорологического обслуживания эксплуатантов, осуществляющих планирование полетов. Этот обзор включал обсуждение принципов, которыми необходимо руководствоваться при удовлетворении нынешних и будущих метеорологических требований и, в частности, при планировании полетов, осуществляемым эксплуатантами с помощью ЭВМ, учитывая все возрастающую централизацию метеорологических средств.

13.1.2 Было отмечено, что за последние годы международный коммерческий воздушный транспорт стал в меньшей степени зависеть от обеспечения подробной метеорологической информацией для индивидуального полетного планирования и что многие полеты выполняются на основе стандартных планов полета, не нуждаясь в метеорологической информации, подготавливаемой специально для каждого полета. Кроме того, все большее число авиакомпаний использует или намечает использовать в будущем многоэтапное планирование полетов с помощью ЭВМ или другими способами. С учетом этого было признано, что уже проявившаяся в течение последних лет тенденция к уменьшению потребности пилотов в проведении текущего инструктажа и консультации, а также в планировании полетов, по всей вероятности, сохранится и в будущем.

13.1.3 С другой стороны, участники совещания признали, что непрерывно продолжает увеличиваться число международных полетов некоммерческой авиации, в большинстве случаев представляющих собой полеты на малых высотах, выполняемые по правилам визуального полета, и что пилоты таких воздушных судов нуждаются в метеорологической информации для удовлетворения их конкретных потребностей. Кроме того, был принят во внимание тот факт, что при неблагоприятных условиях погоды, на маршрутах большой протяженности, во время внерейсовых полетов и в ряде других случаев пилоты коммерческих транспортных воздушных судов будут по-прежнему нуждаться в индивидуальном инструктаже, консультации и/или полетной документации, обеспечение которых производится метеорологическими органами.

13.1.4 Эти тенденции обусловили соответствующие изменения в работе метеорологических служб. Для удовлетворения потребностей пилотов при увеличивающемся числе полетов, метеорологические органы постепенно изменяли методы работы, начав выпускать вместо отдельных, часто объемистых, пачек полетной документации, подготавливаемой для каждого полета, информацию в виде карт, которая охватывает большие районы, не теряет своего значения в течение нескольких часов и пригодна для обслуживания целого ряда полетов по различным маршрутам.

13.1.5 Точно также проведение метеорологом устного инструктажа, который в первые годы существования авиации являлся неотъемлемой частью планирования каждого полета, теперь стало более затруднительным. Это произошло частично потому, что пилотам или другим членам летного экипажа уже не так легко лично посещать метеорологические органы.

13.1.6 Исходя из этого, участники совещания рассмотрели стандарты и рекомендации, содержащиеся в главе 6 "Прогнозы", главе 7 "Информация SIGMET и предупреждения по аэродрому" и главе 9 "Обслуживание эксплуатантов и членов летного экипажа" проекта нового Приложения 3/Технического регламента /С.3.17/, подготовленного Секретариатами ИКАО и ВМО с учетом замечаний и предложений Договаривающихся государств членов этих двух и других международных организаций. Участники совещания также рассмотрели проект главы 9, подготовленный Секретариатом ИКАО во исполнение рекомендации II.1/6 VI Аэронавигационной конференции/КАМ внеоч. (1969), в которой высказана просьба рассмотреть соответствующие эксплуатационные требования с учетом таких изменяющихся авиационных факторов, как методы оперативного планирования полетов, расстояния и высоты полетов. После обсуждения пересмотренных эксплуатационных требований, которые были изменены в ходе указанного выше рассмотрения, участники совещания согласились использовать в качестве основы для обсуждения проект Приложения 3/Технического регламента /С.3.17/, отразив там, где это представляется целесообразным, определенные идеи из проекта главы 9, подготовленного Секретариатом ИКАО.

13.2 Глава 9. Обслуживание эксплуатантов и членов летного экипажа.
Общие положения

13.2.1 Заголовок и содержание этой главы имеют целью конкретизировать метеорологическое обслуживание "эксплуатантов", к которым могут относиться местные представители и оборудованные ЭВМ центры планирования полетов, а также обслуживание членов летного экипажа в целом, а не обязательно только командира воздушного судна. Эти изменения отражают текущую практику работы авиакомпаний и метеорологических органов во все возрастающем числе стран.

13.2.2 Участники совещания согласились упростить требования, сгруппировав их под тремя основными подзаголовками:

- a) предполетное планирование, осуществляемое эксплуатантом;
- b) использование информации членами летного экипажа до вылета;
- c) планирование во время полета воздушного судна.

Для каждой из этих фаз планирования полномочный метеорологический орган на основе консультаций с эксплуатантом будет определять тип и форму предоставляемой метеорологическим органом информации, а также средства и методы ее предоставления.

13.2.3 Для уточнения предполагаемого объема метеорологической информации с точки зрения времени, высоты и географической протяженности полета в разделе 9.1 указаны общие требования, касающиеся всех типов воздушных судов и всех этапов производства полетов, начиная от планирования и взлета и кончая посадкой. Эти общие требования предназначены для того, чтобы указать, какого рода сведения необходимо сообщать о погоде по маршруту, ветре и температуре воздуха на высотах, а также какие сводки и прогнозы необходимо представлять как по основным, так и запасным аэродромам.

13.3 Информация для предполетного планирования, осуществляемого эксплуатантами

13.3.1 В разделе 9.2 "Информация для предполетного планирования, осуществляемого эксплуатантами", участники совещания решили объединить требования в отношении предварительного и предполетного планирования. Содержание этого раздела было изменено для того, чтобы отразить тот факт, что во многих случаях метеорологическая информация предоставляется авиакомпаниям и другим эксплуатантам путем регулярного выпуска продукции центров зональных прогнозов, охватывающей этап полета по маршруту, а также путем регулярного выпуска сводок и/или прогнозов по аэродрому, охватывающих заключительный этап полета. Благодаря этому стало возможно сделать требования более краткими и простыми.

13.3.2 Принимая во внимание все более широкое использование ЭВМ, были расширены положения, касающиеся данных о верхних слоях атмосферы по точкам сетки, которые используются при составлении эксплуатантами планов полета с помощью ЭВМ; в частности, были включены дополнительные правила, касающиеся применения новой кодовой формы GRID, которая была разработана ВМО с учетом соответствующих авиационных требований, разработанных ИКАО во исполнение рекомендации 9.3/2 VI Аэронавигационной конференции/КАМ внесоч. (1969). Каких-либо дополнительных требований к обмену сводками и прогнозами по аэродрому для централизованного планирования полетов сформулировано не было, также как не было внесено каких-либо изменений в соответствующие правила.

13.4 Инструктаж, консультация и показ метеорологической информации

13.4.1 Были рассмотрены и обновлены необходимые требования к инструктажу, консультации и показу метеорологической информации; они были включены в объединенной форме в раздел 9.3.

13.4.2 Было признано, что инструктаж и консультация не всегда требуются для всех полетов и что на некоторых аэродромах местные условия делают их проведение затруднительным или даже невозможным. В этой связи были разработаны проекты новых требований, предусматривающие, что, если эксплуатант запросил проведение инструктажа и/или консультации и полномочный метеорологический орган согласился удовлетворить эту просьбу, то соответствующее обслуживание будет предоставляться (либо непосредственно, либо с помощью соответствующих средств электросвязи), причем члены летного экипажа или другие лица, связанные с подготовкой полета, для которых запрашивался этот вид обслуживания, будут действительно являться для получения согласованного инструктажа/консультации. Было также решено, что по соглашению между полномочным метеорологическим органом и эксплуатантом вместо предоставления полетной документации может проводиться инструктаж и/или консультация.

13.4.3 Был согласован ряд изменений в целях улучшения показа метеорологической информации и ее использования членами летного экипажа и другими лицами, связанными с подготовкой к полету. В частности, было достигнуто согласие в отношении того, что показ может быть использован вместо инструктажа и/или консультации.

13.5 Полетная документация. Общие положения

13.5.1 В разделе 9.4 указаны требования, применимые ко всем типам полетной документации; этот "материал" включает требования, взятые из главы 12.27 PANS-MET/Технического регламента и региональных планов ИКАО, которые разработаны региональными аэронавигационными совещаниями, проводившимися во всех частях земного шара, и которые отражают практику, применяемую в настоящее время многими государствами. Участники совещания рекомендовали сделать большинство этих требований рекомендациями, а остальные требования - стандартами.

13.5.2 Имела место длительная дискуссия по вопросу о статусе образцов карт и форм, которые используются при подготовке полетной документации и которые должны быть включены в Добавление к новому Приложению 3/Техническому регламенту [С.3.17]. В целях стандартизации полетной информации в мировом масштабе участники конференции решили сделать образцы, которые в настоящее время рассматриваются как инструктивный материал, рекомендациями. Они также решили, что авиационные требования в этом отношении формулируются ИКАО, а разработка типовых форм и карт, равно как и методов их составления, входит в программу ВМО; это было отражено в примечании к соответствующему пункту.

13.5.3 Участники совещания отклонили предложение об увеличении числа карт с данными о ветре и температуре воздуха на высотах, которые должны включаться в состав полетной документации. Напротив, совещание утвердило требование, цель которого состоит в том, чтобы свести количество карт, включаемых в полетную документацию, к минимуму.

13.5.4. Совещание с интересом отметило предложение о включении в Добавление к Приложению 3/Техническому регламенту [С.3.17] табличных прогнозов о ветре и температуре воздуха на высотах в виде данных по точкам сетки с единицей отсчета, равной 5 градусам широты/долготы. Поскольку это предложение уже рассматривалось рабочей группой КАМ по правилам проведения инструктажа и оформления документации, было решено, что совещанию нет необходимости предпринимать какие-либо дальнейшие действия по этому вопросу.

13.5.5 Совещанию были представлены предложения о включении сводок по аэродрому в состав полетной документации для полетов на короткие расстояния продолжительностью менее 2 часов на основе соглашения между полномочным метеорологическим органом и эксплуатантом. Наблюдатель от ИАТА предложил, чтобы по соглашению между полномочным метеорологическим органом и эксплуатантом сводки по аэродрому могли даже заменять собой полетную информацию для воздушных судов, совершающих полеты на очень короткие расстояния. Некоторые делегаты поддержали это предложение. Однако большинство участников конференции выразило мнение, что следует продолжать использование сводок по аэродрому лишь для инструктажа или консультации, показа, сообщения метеорологических данных в радиопередачах VOLMET и т.п., и что не следует возводить в ранг международного правила вопрос о включении сводок по аэродрому в полетную документацию или замене ими этой документации.

13.5.6 Участники совещания рассмотрели предложение о выражении высоты, относящейся к метеорологическим условиям по маршруту, предпочтительно в единицах полета. Они пришли к выводу, что, в то время как сам принцип этого предложения вполне приемлем, в требованиях, включаемых в Приложение, следует допустить возможность также выражать высоту в величинах барометрической высоты, давления и абсолютной высоты.

13.6 Полетная информация. Информация о ветре и температуре воздуха на высотах

13.6.1 В разделе 9.4 объединены существующие требования по данному вопросу; произведено уточнение их формулировок без каких-либо значительных изменений по существу.

13.7 Полетная документация. Карты особых явлений погоды

13.7.1 В разделе 9.6. нового Приложения 3/Технического регламента [С.3.17] объединены требования к картам особых явлений погоды. При этом было указано, что эти карты не должны иметь определенного периода действия, однако должны действовать в течение фиксированного времени. Для того, чтобы избежать какой-либо путаницы, участники совещания согласились использовать выражение "карты особых явлений погоды, действительные на указанное фиксированное время".

13.8 Полетная документация. Прогнозы по аэродрому

13.8.1 Участники совещания включили в раздел 9.7 все требования, относящиеся к прогнозам по аэродрому. Был детально рассмотрен вопрос о выпуске прогнозов по аэродрому по запасным аэродромам. Было решено принять предложение о возможности выбора, по соглашению между полномочным метеорологическим органом и эксплуатантом, одного или более подходящих прогнозов по тому или иному запасному аэродрому, взятому из списка запасных аэродромов, содержащегося в соответствующем региональном аэронавигационном плане.

13.8.2 Участники совещания признали необходимым ограничить число прогнозов по запасным аэродромам на маршруте и аэродромам, где планируются промежуточные посадки. Было разработано требование, предусматривающее использование в таких случаях имеющихся прогнозов по основным аэродромам.

13.9 Полетная информация. Дополнительные карты и другие варианты представления метеорологической информации,

13.9.1 Участники совещания согласились объединить в разделе 9.8 требования, касающиеся карт тропопаузы вертикального сдвига ветра, тропопаузы/максимального ветра, высотных карт с данными о тропопаузе, вертикальных разрезов и табличных прогнозов о метеорологических условиях по маршруту, а также прогнозов в виде открытого текста без сокращений.

13.9.2 При рассмотрении содержания полетной информации для полетов на малых высотах участники совещания уточнили выражение "явления, вызывающие ухудшение видимости на обширном пространстве", добавив "до величины менее 10 км".

13.9.3 Имела место длительная дискуссия по предложению, направленному на увеличение абсолютной высоты, до которой дается информация о ветре и температуре воздуха на высотах, с эшелона полета 100 до эшелона полета 120. Поскольку это предложение вызвало большое число возражений и его принятие отразилось бы на других частях нового Приложения 3/Технического регламента [С.3.17], оно не было принято. Однако участники совещания согласились с тем, что там, где имеется такого рода информация, она может предоставляться для диапазонов высот, не превышающих 900 м (3000 фут.), вместо обычных диапазонов 1500 м (5000 фут.).

13.10 Информация для воздушных судов, находящихся в полете

13.10.1 Участники совещания решили объединить в разделе 9.9 требования к предоставлению метеорологической информации для воздушных судов, находящихся в полете, в том числе и информации, предоставляемой эксплуатантам для планирования, осуществляемого местными представителями во время нахождения воздушных судов в полете.

13.10.2 При рассмотрении содержания информации, предоставляемой эксплуатанту для планирования во время нахождения воздушных судов в полете, участники совещания приняли предложение об ограничении специальных донесений с борта, относящихся к полету, теми донесениями, которые не входят в сообщения SIGMET.

13.11 Включение главы 9 (Обслуживание эксплуатантов и членов летного экипажа) и соответствующего Добавления в новое Приложение 3/Технический регламент С.3.17.

13.11.1 С учетом обсуждения пункта 13 повестки дня участники совещания вынесли следующую рекомендацию:

РСНП

РЕКОМЕНДАЦИЯ 13/1 - ВКЛЮЧЕНИЕ ГЛАВЫ 9 (ОБСЛУЖИВАНИЕ ЭКСПЛУАТАНТОВ И ЧЛЕНОВ ЛЕТНОГО ЭКИПАЖА) И СООТВЕТСТВУЮЩЕГО ДОБАВЛЕНИЯ В НОВОЕ ПРИЛОЖЕНИЕ 3/ТЕХНИЧЕСКИЙ РЕГЛАМЕНТ С.3.17.

В новое Приложение 3/Технический регламент С.3.17 следует включить следующий материал:

- а) Главу 9 (Обслуживание эксплуатантов и членов летного экипажа), в соответствии с текстом Добавления I к докладу по пункту 13 повестки дня;
- б) Добавление I (Полетная документация. Образцы карт и форм), в соответствии с текстом Дополнения 2 к докладу по пункту 13 повестки дня.

13.12 Глава 6. Прогнозы

13.12.1 Как и планировалось, проект главы 6 был рассмотрен с целью проверки того, что Секретариаты ИКАО и ВМО должным образом отразили в этой главе существующие положения. При рассмотрении были приняты во внимание все исправления и предложения по усовершенствованию, полученные от Договаривающихся государств/членов ВМО и от членов КАМ. Эти исправления и предложения, а также ряд вытекающих из них поправок по пунктам 12-14 повестки дня и, в частности, к главам 4 и 9 нового Приложения 3/Технического регламента С.3.17, были включены в соответствующее место проекта данной главы.

13.12.2 С учетом исправлений и улучшений совещание признало данную главу приемлемой. В ней содержатся общие положения по интерпретации и использованию прогнозов и подробные требования к прогнозам по аэродрому, прогнозам для посадки и прогнозам для взлета, а также к зональным прогнозам, прогнозам на полет и прогнозам по маршруту; имеется примечание, в котором поясняется, что требования к зональным прогнозам, прогнозам на полет и прогнозам по маршруту не относятся к продукции центров зональных прогнозов.

13.12.3 Совещание обсудило возможность разработки стандарта для обмена прогнозами по аэродрому в кодовой форме TAF. Это явилось попыткой разрешить имеющиеся у некоторых государств трудности в связи с получением прогнозов по аэродрому в виде кода или открытого текста, которые представляют трудности для понимания. Несмотря на общее мнение о том, что в таких случаях следует использовать кодовую форму TAF, некоторые государства указали на практическую неосуществимость такого решения. В связи с тем, что общее согласие не было достигнуто, совещание не могло рекомендовать, чтобы правила обмена прогнозами по аэродрому в кодовой форме TAF были сделаны стандартом.

13.13 Глава 7. Информация SIGMET и предупреждения по аэродрому

13.13.1 Проект главы 7 был рассмотрен с той же целью, что и проект главы 6; он также был признан приемлемым с учетом небольшого числа исправлений и улучшений.

13.13.2 В главе 7 говорится о содержании, форме сообщений SIGMET и обмене ими, а также приводятся требования к подготовке и содержанию предупреждений по аэродрому, которые предназначены для обеспечения защиты воздушных судов на стоянке и для аэродромных (наземных) служб, таких, как служба по уборке снега.

13.14 Включение главы 6 (Прогнозы) и главы 7 (Информация SIGMET и предупреждения по аэродрому) и относящихся к ним дополнений в новое Приложение 3/Технический регламент С.3.17.

13.14.1 В свете указанного выше обсуждения глав 6 и 7 совещание вынесло следующую рекомендацию:

РСПП

РЕКОМЕНДАЦИЯ 13/2 - ВКЛЮЧЕНИЕ ГЛАВЫ 6 (ПРОГНОЗЫ) И ГЛАВЫ 7 (ИНФОРМАЦИЯ SIGMET И ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ ПО АЭРОДРОМУ) И ОТНОСЯЩИХСЯ К НИМ ДОПОЛНЕНИЙ В НОВОЕ ПРИЛОЖЕНИЕ 3/ТЕХНИЧЕСКИЙ РЕГЛАМЕНТ С.3.17

Следует включить следующий материал в новое Приложение 3/Технический регламент С.3.17:

- a) Главу 6 (Прогнозы), в соответствии с текстом Добавления 3 к докладу по пункту 13 повестки дня;
- b) Главу 7 (Информация SIGMET и предупреждения по аэродрому), в соответствии с текстом Добавления 6 к докладу по пункту 13 повестки дня;
- c) Дополнение В, в котором содержатся сведения о желательной с точки зрения эксплуатации точности прогнозов, в соответствии с текстом Добавления 4 к докладу по пункту 13 повестки дня;
- d) Дополнение D, в котором воспроизводятся авиационные метеорологические кодовые формы и замечания относительно использования, в соответствии с текстом Добавления 5 к докладу по пункту 13 повестки дня*.

* Для включения в Приложение 3, но не в Технический регламент С.3.17.

13.15 Поправки к главе 3, касающиеся системы зональных прогнозов

13.15.1 Было отмечено, что в течение ряда лет системы зональных прогнозов планировались региональными аэронавигационными совещаниями для введения во всех регионах ИКАО и что эти системы были внедрены или внедряются государствами. Совещание с удовлетворением отметило, что центры зональных прогнозов предоставляют авиации ценную информацию, что признается многими авиационными потребителями.

13.15.2 Введение централизованного планирования полетов и все возрастающая автоматизация метеорологического обслуживания требуют большей степени стандартизации некоторых правил, применяемых центрами зональных прогнозов, и, в то же время, сохранения определенных различий в правилах для разных частей земного шара.

13.15.3 В связи с этим совещание рассмотрело требования к системам зональных прогнозов; существующий текст, по мере необходимости, был упрощен и обновлен, а затем сведен воедино в новом разделе 3.1 для включения в главу 3 "Центры зональных прогнозов, аэродромные метеорологические органы и органы метеорологического слежения" проекта Приложения 3/Технического регламента С.3.17.

13.15.4 Опыт работы позволил выявить значительное сходство между региональными правилами, разработанными региональными аэронавигационными совещаниями, например, с точки зрения карт особых явлений погоды по маршруту полета и карт ветра и температуры воздуха на высотах, а также с точки зрения времени их выпуска, времени действия и диапазонов высот. В связи с этим совещание согласилось сократить количество региональных правил, заменив их, где это возможно, соответствующими требованиями, используемыми во всем мире.

13.15.5 В свете вышесказанного совещание вынесло следующую рекомендацию:

РСНП

РЕКОМЕНДАЦИЯ 13/3 - ВКЛЮЧЕНИЕ В ГЛАВУ 3 НОВОГО ПРИЛОЖЕНИЯ 3/ТЕХНИЧЕСКОГО РЕГЛАМЕНТА С.3.17 ПЕРЕСМОТРЕННЫХ ТРЕБОВАНИЙ К ЦЕНТРАМ ЗОНАЛЬНЫХ ПРОГНОЗОВ

Следует включить в главу 3 (Центры зональных прогнозов, аэродромные метеорологические органы и органы метеорологического слежения) нового Приложения 3/Технического регламента С.3.17 материал по центрам зональных прогнозов, содержащийся в Добавлении 7 к докладу по пункту 13 повестки дня.

13.15.6 Было высказано мнение о том, что после завершения планирования систем региональных зональных прогнозов для всех регионов ИКАО наступило время коренного пересмотра этих региональных систем в целях создания, по мере возможности, единой всемирной системы. Такой пересмотр должен, в частности, включать разделение на зоны, охваченные картами, в целях сокращения

случаев дублирования прогнозов. Пересмотр также даст возможность обеспечить большую степень стандартизации практики и правил и позволит принять во внимание необходимость координации между системой зональных прогнозов и системой планирования Всемирной службы погоды. В свете вышесказанного совещание вынесло следующую рекомендацию:

РЕКОМЕНДАЦИЯ 13/4 - ПЕРЕСМОТР РЕГИОНАЛЬНЫХ СИСТЕМ ЗОНАЛЬНЫХ ПРОГНОЗОВ

ИКАО следует совместно с ВМО предпринять коренной пересмотр региональных систем зональных прогнозов с целью создания, по мере возможности, единой всемирной системы путем усовершенствования межрегиональной координации, улучшения стандартизации и сокращения до минимума случаев дублирования прогнозов; такой пересмотр должен также предусматривать обеспечение необходимой координации между системой зональных прогнозов и системой планирования Всемирной службы погоды.

13.16 Информация для пилотов о заметной инверсии температуры у поверхности земли

13.16.1 ИАТА и ИФАЛПА представили временное эксплуатационное требование, предусматривающее информацию пилотов до вылета о наличии или предполагаемом возникновении заметной инверсии температуры в нижних слоях атмосферы на высоте до 300 м (1000 фут.) над уровнем земли. Необходимость введения такого требования вызвана тем, что заметная инверсия температуры у поверхности земли, вызывающая повышение температуры вдоль траектории полета, приводила в ряде случаев к внезапному ухудшению летно-технических качеств воздушного судна. Совещание решило, что этот вопрос следует довести до внимания Договаривающихся государств/членов ВМО вместе с предложениями о содержании и форме информации, которая, по мере необходимости и возможности, будет предоставляться пилотам.

13.16.2 В ходе обсуждения было высказано сомнение относительно необходимости передачи информации, упомянутой в пункте 13.16.1, всем воздушным судам во всех случаях заметной инверсии температуры у поверхности земли. Совещание, в частности, высказало сомнение относительно необходимости передачи такой информации во время холодных периодов при температурах ниже температур международной стандартной атмосферы. Кроме того, некоторые делегаты подвергли сомнению само определение "заметной" инверсии, ибо неясно, имеется ли при этом в виду инверсия, превышающая разницу в 10°C или инверсия, относящаяся к большей разнице, например, 20°C . В свете вышесказанного были вынесены следующие рекомендации:

РЕКОМЕНДАЦИЯ 13/5 - ВРЕМЕННОЕ ТРЕБОВАНИЕ К СООБЩЕНИЮ О ЗАМЕТНОЙ ИНВЕРСИИ ТЕМПЕРАТУРЫ

ИКАО и ВМО следует уведомить Договаривающиеся государства/члены ВМО о существовании временного требования к предоставлению пилотам до вылета информации о заметной инверсии температур в нижних слоях атмосферы на высоте до 300 м (1000 фут.) над уровнем земли. Такая информация должна включать сведения о заметной инверсии, превышающей разницу в 10° между температурой у поверхности земли и температурой в любой точке на высоте до 300 м. Желательно, чтобы точность информации о такой температуре составляла $\pm 5^{\circ}\text{C}$.

В зависимости от имеющихся данных и результатов пересмотра, предусмотренного в рекомендации 13/6, информация может передаваться пилотам, например, как "заметная инверсия температуры у поверхности земли" или "инверсия температуры между 100 и 200 метрами превышает 12°C".

РЕКОМЕНДАЦИЯ 13/6 - РАССМОТРЕНИЕ ВРЕМЕННОГО ТРЕБОВАНИЯ
К СООБЩЕНИЮ ИНФОРМАЦИИ О ЗАМЕТНОЙ
ИНВЕРСИИ ТЕМПЕРАТУРЫ

- 1) ИКАО следует рассмотреть временное эксплуатационное требование, содержащееся в рекомендации 13/5, с целью определения диапазона температур, в отношении которого необходима оперативная информация, и значений инверсии, обуславливающих уведомление пилотов до вылета воздушного судна.
- 2) ИКАО следует довести до сведения Договаривающихся государств и соответствующих международных организаций о результатах такого рассмотрения.

13.17 Рассмотрение содержания информации об условиях погоды в районе конечного аэродрома в целях планирования полетов.

13.17.1 Совещание встретило с трудностями в связи с определением объема необходимых для планирования полетов сведений об условиях погоды в районе аэродрома посадки и запасных аэродромов. Было отмечено, что сводки, передаваемые кодом TAF, содержат целый ряд подробностей, которые не полностью отвечают требованиям, предъявляемым эксплуатантами и членами летного экипажа для определения того, хуже или лучше метеорологические условия в районе конечного аэродрома по сравнению с определенными эксплуатационными минимумами.

13.17.2 С учетом этого было решено, что эксплуатационные требования к содержанию информации об условиях погоды в районе конечного аэродрома должны быть рассмотрены ИКАО и что впоследствии форма передачи такой информации должна быть рассмотрена ВМО.

13.17.3 На совещании было отмечено, что региональное Аэронавигационное совещание района Азии/Тихого океана (1973 год) в рекомендации 2/1 призвало к проведению в рамках ИКАО исследования, направленного на разработку системы, которая позволит обеспечивать воздушные суда комплексной оперативной метеорологической и аэронавигационной информацией, а также информацией по обслуживанию воздушного движения. В связи с тем, что такое исследование, по-видимому, будет включать рассмотрение вопросов, связанных с содержанием и формой информации об условиях погоды в районе конечного аэродрома, было решено, что действия, упомянутые в пункте 13.17.2, должны быть скоординированы с результатами претворения в жизнь данной рекомендации регионального Аэронавигационного совещания района Азии/Тихого океана.

РЕКОМЕНДАЦИЯ 13/7 - РАССМОТРЕНИЕ СОДЕРЖАНИЯ ИНФОРМАЦИИ О ПОГОДЕ В РАЙОНЕ КОНЕЧНОГО АЭРОДРОМА В ЦЕЛЯХ ПЛАНИРОВАНИЯ ПОЛЕТОВ

- 1) ИКАО следует рассмотреть эксплуатационные требования к содержанию информации о погоде в районе конечного аэродрома с учетом задач предполетного планирования, увязав, при необходимости, эти требования с результатами претворения в жизнь рекомендации 2/1 регионального Аэронавигационного совещания района Азии/Тихого океана (1973 год).
- 2) Следует предложить ВМО рассмотреть на основе результатов проделанной в соответствии с вышеуказанным пунктом 1) работы форму представления необходимой информации и возможность удовлетворения предъявляемых требований.

13.18 Авиационные метеорологические коды

13.18.1 Совещание пришло к выводу, что за последние годы использование кодовых форм PROAR, PROFI и PRORO сократилось настолько, что эксплуатационная необходимость в них отпала. Также было решено, что кодовая форма FIFOR тоже устарела.

13.18.2 С учетом вышесказанного совещание вынесло следующую рекомендацию:

РЕКОМЕНДАЦИЯ 13/8 - АВИАЦИОННЫЕ МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКИЕ КОДЫ - КОДОВЫЕ ФОРМЫ FIOR, PROAR, PRORO и PROFI

ВМО следует принять к сведению, что в авиации отпала необходимость применения кодов FM 55.E, FIFOR; EM 56.D, PROAR; FM 57.D, PRORO; FM 58.D, PROFI.

13.18.3 Совещание также отметило, что авиационная часть кодовой формы GRID, разработанная ВМО для удовлетворения эксплуатационных требований ИКАО, допускает большое количество вариантов. Совещание пришло к выводу о необходимости дальнейшей разработки кода; при этом следует изучить возможность уменьшения числа вариантов в свете накопленного опыта и замечаний Договаривающихся государств/членов ВМО, которые предоставляют или планируют предоставлять информацию в данной кодовой форме, а также замечаний соответствующих международных организаций.

13.18.4 С учетом вышесказанного совещание вынесло следующую рекомендацию

РЕКОМЕНДАЦИЯ 13/9 - АВИАЦИОННЫЕ МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКИЕ КОДЫ - КОДОВАЯ ФОРМА GRID

ВМО следует продолжать разработку четких требований к авиационному варианту кода FM 47.E GRID который будет оптимально удовлетворять указанные авиационные требования, с учетом накопленного опыта и замечаний Договаривающихся государств/членов ВМО, которые предоставляют или планируют предоставлять информацию в данной кодовой форме, а также замечаний соответствующих международных организаций.

ДОБАВЛЕНИЕ I

ГЛАВА 9. ОБСЛУЖИВАНИЕ ЭКСПЛУАТАНТОВ И ЧЛЕНОВ ЛЕТНОГО ЭКИПАЖА

9.1 Общие положения

9.1.1 Метеорологическая информация предоставляется эксплуатантам и членам летного экипажа для:

- a) предполетного планирования, осуществляемого эксплуатантами;
- b) использования членами летного экипажа перед вылетом;
- c) воздушных судов, находящихся в полете.

9.1.2 Предоставляемая эксплуатантам и членам летного экипажа метеорологическая информация отвечает полетным требованиям в отношении времени, высоты и географической протяженности полета. Соответственно, эта информация относится к определенному моменту или периоду времени и является достаточной для обеспечения полета до аэродрома намеченной посадки, где ожидается получение новой информации. По запросу, а также в тех случаях, когда метеорологические условия вызывают сомнения относительно целесообразности посадки на данном аэродроме, предоставляется дополнительная информация о метеорологических условиях на отрезке маршрута между аэродромом намеченной посадки и запасным аэродромом, который был назначен эксплуатантом. Кроме того, по соглашению между полномочным метеорологическим органом и эксплуатантом может быть предоставлена информация о метеорологических условиях на отрезке маршрута до следующего аэродрома.

9.1.3 Предоставляемая эксплуатантам и членам летного экипажа метеорологическая информация включает сведения о ветре и температуре воздуха на высотах, об особых явлениях погоды по маршруту полета, метеорологические сводки, прогнозы по аэродромам, прогнозы для вылета, прогнозы для посадки, информацию SIGMET и донесения с борта воздушных судов, которыми располагает метеорологический орган и которые относятся к планируемым полетам.

9.1.4 Предоставляемая эксплуатантам и членам летного экипажа метеорологическая информация включает прогнозы по аэродромам вылета и намеченной посадки. По запросу эксплуатанта для выполнения рабочего плана полета также предоставляется один или несколько прогнозов по подходящим запасным аэродромам.

9.1.5 РЕКОМЕНДАЦИЯ. Прогнозы по аэродромам, которые могут понадобиться эксплуатанту, но которые не указаны в пункте 9.1.4, должны предоставляться, при их наличии, по соглашению между полномочным метеорологическим органом и эксплуатантом.

9.1.6 РЕКОМЕНДАЦИЯ. Предоставляемая эксплуатантам и членам летного экипажа метеорологическая информация должна включать сводки по аэродрому для аэродромов вылета, намеченной посадки и запасных аэродромов, расположенных на расстоянии, не превышающем 2 часов полетного времени от аэродрома вылета; возможные исключения по отдельным маршрутам и полетам делаются в соответствии с региональным авронавигационным соглашением. При наличии должны также предоставляться соответствующие дополнительные сводки.

ДОПОЛНЕНИЕ I (продолж.)

9.1.7 РЕКОМЕНДАЦИЯ. По запросу эксплуатанта в метеорологическую информацию, предоставляемую для планирования полетов, следует включать данные, необходимые для определения самого нижнего безопасного эшелона полета.

9.1.8 В случае необходимости полномочный метеорологический орган государства, предоставляющего обслуживание эксплуатантам и членам летного экипажа, координирует с полномочными метеорологическими органами других государств меры, направленные на получение необходимых сводок и/или прогнозов.

9.1.9 Метеорологическая информация предоставляется эксплуатантам и членам летного экипажа одним из следующих способов по соглашению между полномочным метеорологическим органом и соответствующим эксплуатантом (порядок перечисления способов не означает, что при этом высказывается какое-либо предпочтение):

- а) рукописный или печатный материал, в том числе карты и установленные формы;
- б) данные по точкам сетки в цифровой форме.
- с) инструктаж;
- д) консультация;
- е) показ метеорологической информации.

9.1.10 На основе консультаций с эксплуатантом полномочный метеорологический орган определяет:

- а) тип и форму подлежащей предоставлению информации;
- б) способы и средства предоставления этой информации.

9.1.11 Метеорологическая информация предоставляется эксплуатантам и членам летного экипажа в том месте, которое устанавливается полномочным метеорологическим органом на основе консультаций с эксплуатантами, и в такое время, которое устанавливается по соглашению между метеорологическим органом и соответствующим эксплуатантом. Как правило, обслуживаются лишь рейсы, которые начинаются на территории соответствующего государства, если только между полномочным метеорологическим органом и соответствующим эксплуатантом не достигнуто иного рода соглашение. На аэродроме без метеорологического органа порядок предоставления метеорологической информации устанавливается по соглашению между полномочным метеорологическим органом и соответствующим эксплуатантом.

ДОБАВЛЕНИЕ I (продолж.)

9.2 Информация для предполетного планирования, осуществляемого эксплуатантами

9.2.1 Метеорологическая информация, предоставляемая эксплуатантам для предполетного планирования, включает все или некоторые из следующих элементов:

- a) фактические или ожидаемые особые явления погоды по маршруту полета;
- b) текущие и/или прогнозируемые данные о ветре и температуре воздуха на высотах и о топографии тропопавзы;
- c) прогноз для взлета;
- d) сводки и/или прогнозы по аэродрому.

9.2.2 РЕКОМЕНДАЦИЯ. В метеорологическую информацию, предоставляемую эксплуатантам для предполетного планирования полетов сверхзвуковых транспортных самолетов, следует включать данные по эшелонам полетов на около-/и сверхзвуковых скоростях, а также по эшелонам, которые могут быть использованы для полетов на дозвуковых скоростях. Особо следует указывать наличие или ожидаемое возникновение, местоположение и вертикальную протяженность кучево-дождевых облаков, турбулентности и осадков.

9.2.3 В тех случаях, когда информация о верхних слоях атмосферы предоставляется в виде карт, они представляют собой карты стандартных изобарических поверхностей и/или другие соответствующие виды высотных карт.

9.2.4 РЕКОМЕНДАЦИЯ. В тех случаях, когда обработанные на ЭВМ данные по точкам сетки представляются в цифровой форме для централизованного планирования полетов с помощью ЭВМ, содержание, форма и правила передачи данных должны определяться по соглашению между полномочным метеорологическим органом и эксплуатантами. В тех случаях, когда данные представляются в кодовой форме, предусмотренной Всемирной метеорологической организацией, следует использовать кодовую форму GRID, где имеется вариант предоставления прогностических данных о верхних слоях атмосферы для авиационных целей.

Примечание: Кодовая форма GRID приводится в Дополнении D.

9.2.5 РЕКОМЕНДАЦИЯ. Информацию об особых явлениях погоды по маршруту полета и о ветре и температуре воздуха на высотах, необходимую для осуществляемого эксплуатантом предполетного планирования, следует, как правило, предоставлять сразу после ее получения и не позднее, чем за 3 часа до вылета. Прочую метеорологическую информацию, необходимую для осуществляемого эксплуатантом предполетного планирования, следует, как правило, предоставлять как можно раньше.

9.2.6 РЕКОМЕНДАЦИЯ. В тех случаях, когда становится очевидным, что метеорологическая информация, предназначенная для включения в полетную документацию, будет существенно отличаться от информации, предоставленной для осуществляемого эксплуатантом предполетного планирования, следует незамедлительно уведомить об этом эксплуатанта и, по возможности, обеспечить его уточненной информацией.

ДОБАВЛЕНИЕ I (продолж.)

9.3. Инструктаж, консультация и показ метеорологической информации

9.3.1 Инструктаж и/или консультация членов летного экипажа и/или прочего персонала, связанного с производством полетов, проводится по запросу. Их целью является предоставление последней полученной информации о фактических и ожидаемых метеорологических условиях по маршруту полета, на аэродроме намеченной посадки, запасных и прочих соответствующих аэродромах либо для пояснения и дополнения содержащейся в полетной документации информации, либо, по согласованию между полномочным метеорологическим органом и эксплуатантом, вместо полетной документации.

9.3.2 Используемая для проведения инструктажа и консультации информация включает, по необходимости, любой или все нижеследующие элементы:

- a) фактические и/или ожидаемые особые явления погоды по маршруту полета;
- b) текущие и/или прогнозируемые данные о ветре и температуре воздуха на высотах и топографии тропосферы;
- c) прогноз для взлета;
- d) сводки и/или прогнозы по аэродрому.

9.3.3 РЕКОМЕНДАЦИЯ. При инструктаже и/или консультации членов летного экипажа сверхзвуковых транспортных самолетов следует предоставлять метеорологическую информацию по эшелонам полета на около- и сверхзвуковых скоростях. Особо следует указывать наличие или ожидаемое возникновение, местоположение и вертикальную протяженность кучево-дождевых облаков, турбулентности и осадков.

9.3.4 РЕКОМЕНДАЦИЯ. При инструктаже и/или консультации для обеспечения полетов на малых высотах, в том числе по правилам визуального полета, следует использовать метеорологическую информацию по высотам до эшелона полета 100 (около 700 миллибар). Кроме того, при этом следует предоставлять подробные сведения о фактическом или ожидаемом возникновении осадков, тумана и прочих явлений, вызывающих понижение видимости на обширном пространстве до величины менее 10 км, а также о фактическом или предполагаемом появлении облаков, которые могут повлиять на выполнение полета.

ДОБАВЛЕНИЕ I (продолж.)

9.3.5 Если метеорологический орган высказывает мнение о развитии метеорологических условий в районе аэродрома, которое существенно отличается от включенного в полетную документацию прогноза по аэродрому, необходимо обратить внимание летного экипажа на данное расхождение. Та часть инструктажа, которая касается расхождений, записывается во время инструктажа и запись представляется эксплуатанту.

9.3.6 Необходимый инструктаж, консультация, показ метеорологической информации и/или оформление полетной документации обычно обеспечивается метеорологическим органом, обслуживающим аэродром вылета. В случае отсутствия на том или ином аэродроме такого обслуживания полномочный метеорологический орган на основе консультаций с заинтересованным эксплуатантом принимает необходимые меры по обеспечению летных экипажей необходимой информацией. В особых случаях, например, при необоснованной задержке, метеорологический орган, обслуживающий данный аэродром, проводит (или, если это невозможно, организует проведение) повторного инструктажа, консультации и/или оформление полетной документации в соответствии с потребностью.

9.3.7 РЕКОМЕНДАЦИЯ. Член летного экипажа (или другое лицо, связанное с производством полетов), в отношении которого поступил запрос о проведении консультации и/или оформлении документации, должен являться в метеорологический орган в такое время, которое согласовано между метеорологическим органом и соответствующим эксплуатантом. В тех случаях, когда местные условия на том или ином аэродроме не позволяют проводить личный инструктаж или консультацию, метеорологическому органу следует предусмотреть возможность обеспечения такого обслуживания по телефону или с помощью других подходящих средств электросвязи.

9.3.8 Для оказания помощи членам летного экипажа и прочему персоналу, связанному с подготовкой к полету, а также для использования при проведении инструктажа и консультации, метеорологический орган осуществляет показ последней полученной метеорологической информации, а именно:

- а) регулярных и выборочных специальных сводок;
- б) прогнозов по аэродрому и прогнозов для посадки;
- в) прогнозов для взлета;
- г) донесений с борта воздушных судов, в том числе иллюстративных разрезов, содержащихся в заполненных формах AIREP;

ДОБАВЛЕНИЕ I (продолж.)

- е) информации SIGMET;
- ф) синоптических и прогностических карт;
- г) метеорологических спутниковых фотографий или мозаик и/или нефанализов;
- н) информации, полученной с помощью наземных метеорологических РЛС.

9.3.9 РЕКОМЕНДАЦИЯ. Показываемый материал должен быть легко доступен для членов летного экипажа и прочего персонала, связанного с производством полетов. По согласованию между полномочным метеорологическим органом показ может заменить инструктаж и/или консультацию.

9.4 Полетная документация. Общие положения

9.4.1 РЕКОМЕНДАЦИЯ. В полетную документацию следует включать:

- а) сведения об ожидаемых особых явлениях погоды по маршруту полета;
- б) сведения о ветре и температуре воздуха на высотах и, в случае необходимости, топографии тропопаузы;
- в) прогнозы по аэродрому.

9.4.2 РЕКОМЕНДАЦИИ. Полетную документацию следует представлять в виде карт, таблиц, вертикальных разрезов или открытого текста с сокращениями. Прогнозы по аэродрому следует представлять в кодовой форме TAF; они могут также представляться в виде таблиц или открытого текста с сокращениями. Образцы карт и форм, которыми следует пользоваться при подготовке полетной документации, приводятся в Добавлении I.

Примечание. Образцы форм и карт и методы их заполнения разработаны Всемирной метеорологической организацией на основе соответствующих эксплуатационных требований.

9.4.3 РЕКОМЕНДАЦИЯ. Для полетов продолжительностью 2 часа и более входящие в полетную документацию карты, должны, по крайней мере, включать карту особых явлений погоды, единую карту ветра и температуры воздуха на высотах в соответствии с крейсерским эшелонам и, если необходимо, информацию о топографии тропопаузы.

ДОБАВЛЕНИЕ I (продолж.)

9.4.4 РЕКОМЕНДАЦИЯ. Для полетов продолжительностью менее 2 часов входящие в полетную документацию карты должны, по крайней мере, включать карту особых явлений погоды и либо единую карту ветра и температуры воздуха в соответствии с крейсерским эшелонем, либо таблицу с данными о ветре и температуре воздуха на высотах.

9.4.5 РЕКОМЕНДАЦИЯ. Количество входящих в полетную документацию карт следует сводить к минимуму.

9.4.6 РЕКОМЕНДАЦИЯ. Как правило, полетную документацию следует предоставлять по возможности ближе ко времени вылета.

9.4.7 РЕКОМЕНДАЦИЯ. Когда это необходимо и возможно, полетную документацию перед выпуском следует обновлять письменно или устно. В тех случаях, когда необходимость внесения коррективов возникает непосредственно перед взлетом воздушного судна, когда документация была уже оформлена, метеорологический орган должен, по локальному соглашению, предоставлять необходимую информацию местному представителю эксплуатанта или местному органу обслуживания воздушного движения для передачи члену летного экипажа.

9.4.8 РЕКОМЕНДАЦИЯ. В полетной документации сведения об относительной высоте следует сообщать следующим образом:

- а) все сведения о метеорологических условиях по маршруту полета, например, об относительной высоте ветра на высотах, турбулентности или нижней и верхней границах облаков желательно указывать в виде эшелонов полета; их можно также выражать в величинах абсолютной высоты, давления или относительной высоты над уровнем земли;
- б) все сведения о метеорологических условиях в районе аэродрома, например, значения относительной высоты нижней границы облаков, следует указывать в виде высоты над превышением аэродрома.

9.4.9 РЕКОМЕНДАЦИЯ. Входящие в полетную документацию формы и карты должны быть отпечатаны на одном из официальных языков Организации; желательно заполнять их на одном из этих языков с использованием, где это возможно, принятых сокращений. Следует указывать единицы измерения каждого элемента, причем они не должны отличаться от единиц, используемых соответствующим полномочным метеорологическим органом.

9.4.10 Полномочный метеорологический орган сохраняет комплект вручаемой членам летного экипажа полетной документации (в рукописном или печатном виде) в течение, по крайней мере, 30 дней с момента ее выпуска. Полетная документация предоставляется по запросу для проведения исследований и технических расследований авиационных происшествий и сохраняется для этих целей до их завершения.

ДОБАВЛЕНИЕ I (продолж.)

9.5 Полетная документация. Информация о ветре и температуре воздуха на высотах

9.5.1 В тех случаях, когда информация о ветре и температуре воздуха на высотах предоставляется перед полетом членам летного экипажа в виде карт, эти карты представляют собой прогностические карты стандартных изобарических поверхностей на фиксированное время. В тропических зонах и в случае кратковременных полетов вместо прогностических карт стандартных изобарических поверхностей могут представляться текущие карты; в таких случаях указанные уровни соответствуют стандартным изобарическим уровням.

9.5.2 РЕКОМЕНДАЦИЯ. На высотных картах направление ветра следует указывать с помощью изогипс (контуров) или линий тока (для тропических зон), а скорость ветра — с помощью изотерм; на такого рода картах температуру следует указывать для точек. В качестве варианта на картах можно указывать направление и скорость ветра для выборочных точек, например, при помощи стрелок с определенным числом штрихов оперения, служащих для указания направления и скорости ветра, а температуру — для выборочных точек с помощью изотерм (в этом случае можно использовать, например, штриховые линии).

9.5.3 РЕКОМЕНДАЦИЯ. На высотных картах для сверхзвуковых транспортных самолетов изоплеты температуры следует изображать жирными линиями; желательно, чтобы они обозначались в виде отклонений от международной стандартной атмосферы.

Примечание. Образцы составления карт ветра и температуры воздуха на высотах приводятся в разделе I Добавления I.

9.5.4 РЕКОМЕНДАЦИЯ. В тех случаях, когда информация о ветре и температуре воздуха на высотах предоставляется в виде таблиц, она должна включать данные по тем же стандартным изобарическим поверхностям, что и данные для высотных карт. Эта информация предоставляется либо для отрезков маршрута, либо для отдельных точек.

Примечание. Образцы составления табличных прогнозов ветра и температуры воздуха на высотах приводятся в разделе 2 Добавления I.

ДОБАВЛЕНИЕ I (продолж.)

9.6 Полетная документация. Карты особых явлений погоды

9.6.1 В тех случаях, когда информация о явлениях погоды по маршруту полета предоставляется членам летного экипажа до вылета в виде карт, эти карты представляют собой карты особых явлений погоды, действительные на указанное фиксированное время. На таких картах отражаются необходимые для полета сведения о:

- а) фронтах и зонах конвергенции и их ожидаемом перемещении;
- б) зонах и эшелонах, где наблюдается гроза, тропический циклон, сильный фронтальный шквал, град, умеренная или сильная турбулентность (при облачности или ясном небе), умеренное или сильное обледенение воздушных судов, сильно выраженные горные волны и связанные с этим нисходящие течения, широкие полосы песчаной или пыльной бури, переохлажденные осадки;
- в) облаках, связанных с наличием указанных в пункте б) особых явлений погоды по маршруту полета;
- г) центрах давления и их ожидаемом перемещении;
- д) высоте уровня (уровней) 0° Цельсия.

9.6.2 РЕКОМЕНДАЦИЯ. На картах особых явлений погоды для дозвуковых воздушных судов, выполняющих полет выше эшелона полета 250 (около 400 миллибар) следует указывать те явления и облака, которые ожидаются на высотах, лежащих выше данного эшелона.

9.6.3 РЕКОМЕНДАЦИЯ. На картах особых явлений погоды для сверхзвуковых транспортных самолетов следует указывать вершины кучено-дождевых облаков, умеренную и сильную турбулентность и осадки на эшелоне полета 500 (около 100 миллибар) и выше.

9.6.4 РЕКОМЕНДАЦИЯ. На картах особых явлений погоды для полетов на малых высотах, т.е., на высотах до эшелона полета 100 (около 700 миллибар), в том числе для полетов по правилам визуального полета, следует указывать необходимые для полета сведения о:

- а) фронтах и зонах конвергенции и их ожидаемом перемещении;
- б) зонах и эшелонах, где наблюдается гроза, тропический циклон, сильный фронтальный шквал, град, умеренная или сильная турбулентность (при облачности или ясном небе), обледенение воздушных судов, горные волны и связанные с этим нисходящие течения, переохлажденные осадки, широкие полосы песчаной или пыльной бури, туман, осадки и прочие явления, вызывающие ухудшение видимости до величины менее 10 км на обширном пространстве;

ДОБАВЛЕНИЕ I (продолж.)

- с) количестве, типе и высоте нижней и верхней границ облаков;
- д) видимости у поверхности земли (когда она менее 10 км);
- е) центрах давления и их ожидаемом перемещении;
- г) высоте уровня (уровней) 0° Цельсия, если она лежит ниже потолка воздушного пространства, на которое рассчитан прогноз.

Примечание. Образцы составления карт особых явлений погоды приводятся в разделе 3 Добавления I.

9.7 Полетная документация. Прогнозы по аэродрому

9.7.1 Полетная документация во всех случаях включает прогнозы по аэродрому вылета и аэродрому намеченной посадки. Кроме того, в тех случаях, когда это необходимо для заполнения рабочего плана полета, в полетную документацию включаются прогнозы по одному или нескольким запасным аэродромам, которые выбираются из содержащегося в соответствующем региональном плане перечня запасных аэродромов по соглашению между полномочным метеорологическим органом и эксплуатантами. Прогнозы по аэродрому, полученные от других метеорологических органов, включаются в полетную документацию без каких-либо смысловых изменений.

9.7.2 РЕКОМЕНДАЦИЯ. По соглашению между полномочным метеорологическим органом и эксплуатантом в полетную документацию следует включать прогнозы по нескольким запасным аэродромам на маршруте и по аэродромам, где планируется совершить промежуточные остановки. В таких случаях следует пользоваться имеющимися прогнозами по основным аэродромам.

9.7.3 РЕКОМЕНДАЦИЯ. В тех случаях, когда прогноз по аэродрому вовремя не получен, метеорологический орган аэродрома вылета должен принять все необходимые меры для его получения; если это сделать не удастся, метеорологический орган должен, по возможности составить ориентировочный прогноз. Метеорологический орган должен информировать членов летного экипажа о том, что прогноз является ориентировочным и указать это в полетной документации.

9.7.4 РЕКОМЕНДАЦИЯ. Прогнозы по аэродрому следует представлять в кодовой форме TAF; они могут также представляться в виде таблиц или сплошного открытого текста. В тех случаях, когда используется кодовая форма TAF, в полетной документации следует пояснить использование индексов местоположения и сокращений. Если в полетной документации имеется несколько прогнозов по аэродрому, составленных в кодовой форме TAF, их следует представлять таким образом, чтобы можно было легко различить начало и конец каждого прогноза.

Примечание. Образцы форм представления прогнозов по аэродрому приводятся в разделе 4 Добавления I.

ДОБАВЛЕНИЕ I (продолж.)

9.8 Полетная документация. Дополнительные карты и другие варианты представления метеорологической информации

9.8.1 РЕКОМЕНДАЦИЯ. В тех случаях, когда информация об очертании тропопаузы предоставляется в виде карт, эти карты должны представлять собой либо карты тропопаузы и вертикального сдвига ветра, либо карты тропопаузы и максимального ветра, либо, для тропических зон, карты изобар или линий тока, на которые нанесены сведения о тропопаузе. На таких картах следует указывать данные о высоте тропопаузы и средней температуре в ней. Если приводится информация о вертикальном сдвиге ветра, ее следует указывать в виде арифметического среднего абсолютных величин сдвига в атмосферном слое, расположенном от 2400 м (8000 фут.) ниже тропопаузы до 1200 м (4000 фут.) над ней. Если приводится информация о максимальном ветре, она должна включать сведения о высоте и очертании струйных течений.

Примечание. Образцы форм представления карт тропопаузы и вертикального сдвига ветра, а также тропопаузы и максимального ветра, приводятся в разделе 5 Добавления I.

9.8.2 В тех случаях, когда полетная документация представляется в виде вертикального разреза, она включает сведения по маршруту полета, касающиеся:

- а) фронтов и зон конвергенции;
- б) особых явлений погоды по маршруту полета;
- в) облачности, связанной с основными явлениями погоды по маршруту полета;
- г) ветра и температуры воздуха на высотах.

9.8.3 РЕКОМЕНДАЦИЯ. По соглашению между полномочным метеорологическим органом и эксплуатантом на вертикальном разрезе следует указывать дополнительную информацию, в том числе сведения о высоте изотермы 0° Цельсия и тропопаузы, а также о минимальном среднем давлении на уровне моря.

9.8.4 РЕКОМЕНДАЦИИ. В тех случаях, когда информация для набора высоты сверхзвуковыми транспортными самолетами на около- и сверхзвуковых скоростях предоставляется в виде вертикального разреза, она должна включать сведения о температуре и ветре на высотах, о расположении и вертикальной протяженности кучево-дождевых облаков, умеренной и сильной турбулентности и осадков.

9.8.5 РЕКОМЕНДАЦИЯ. В тех случаях, когда полетная документация об особых явлениях погоды по маршруту полета представляется не в виде карт или вертикальных разрезов, ее следует представлять в виде таблиц и/или сплошного открытого текста.

Примечание. Образцы форм представления прогнозов условий погоды по маршруту полета в виде вертикальных разрезов и таблиц приводятся в разделе 6 Добавления I.

ДОБАВЛЕНИЕ I (продолж.)

9.8.6 РЕКОМЕНДАЦИЯ. Полетная документация в виде сплошного открытого текста должна охватывать маршрут, по которому будет производиться полет.

9.8.7 РЕКОМЕНДАЦИЯ. В полетную документацию для полетов на малых высотах, в том числе полетов по правилам визуального полета, следует включать следующую информацию, располагаемую, в случае прогнозов в виде сплошного открытого текста, в указанном порядке:

- a) центры давления, фронты и зоны конвергенции и их ожидаемое перемещение;
- b) особые явления погоды, указанные в 9.6.4 b);
- c) количество, тип и высота нижней и верхней границ облаков;
- d) видимость у поверхности земли, если она ниже 10 км;
- e) данные о давлении у поверхности земли для установки высотомера (в случае необходимости);
- f) сведения о высоте изотермы 0° Цельсия, если она расположена ниже потолка воздушного пространства, на которое рассчитан прогноз;
- g) ветер и температура воздуха на высотах для точек, удаленных друг от друга не более чем на 300 морских миль (500 км) и для диапазонов высот, не превышающих 1500 м (5000 фут.) вплоть до уровня полета 100; при наличии следует указывать сведения о ветре и температуре воздуха на высотах для диапазонов высот, не превышающих 900 м (3000 фут.);
- h) если необходимо, краткое замечание общего характера (перспективы), об изменениях, которые ожидаются по окончании прогнозируемого периода.

9.9. Информация для воздушных судов, находящихся в полете

9.9.1 Метеорологическая информация для воздушных судов, находящихся в полете, предоставляется метеорологическим органом соответствующему органу обслуживания воздушного движения, а также передается в радиопередачах VOLMET. Метеорологическая информация для планирования, осуществляемого эксплуатантом для воздушных судов, находящихся в полете, предоставляется по запросу в соответствии с соглашением между полномочным метеорологическим органом или органами и соответствующим эксплуатантом.

ДОБАВЛЕНИЕ I (продолж.)

9.9.2 Метеорологическая информация, предназначенная для использования воздушными судами, находящимися в полете, предоставляется органам обслуживания воздушного движения в соответствии с требованиями, изложенными в главе 10.

9.9.3 РЕКОМЕНДАЦИЯ. В радиопередачах VOLMET метеорологическую информацию следует передавать в соответствии с региональным аэронавигационным соглашением.

9.9.4 РЕКОМЕНДАЦИЯ. Если в исключительных обстоятельствах воздушное судно, находящееся в полете, просит предоставить ему метеорологическую информацию, метеорологический орган, получивший запрос, должен принять меры для предоставления такого рода информации с помощью, если это необходимо, другого метеорологического органа.

9.9.5 РЕКОМЕНДАЦИЯ. Метеорологический орган, обслуживающий аэродром намеченной посадки, должен по запросу эксплуатанта представлять находящимся в полете сверхзвуковым транспортным самолетам прогноз, охватывающий этапы торможения от сверхзвуковой до дозвуковой скорости и снижения, и направлять данный прогноз районному диспетчерскому центру или соответствующему центру полетной информации за два часа до прибытия. Эксплуатант должен заблаговременно извещать метеорологический орган о расположении траектории снижения и об ожидаемом времени начала снижения.

9.9.6 РЕКОМЕНДАЦИЯ. Метеорологическая информация для планирования, осуществляемого эксплуатантом во время нахождения воздушного судна в полете, должна предоставляться во время полета и, как правило, включать любой или все нижеследующие элементы:

- а) регулярные и специальные сводки, прогнозы по аэродрому и прогнозы для посадки;
- б) информация SIGMET и специальные донесения с борта воздушных судов, относящиеся к полету, при условии, что они не были отражены в сообщении SIGMET;
- в) информация о ветре и температуре воздуха на высотах.

ДОБАВЛЕНИЕ 2

ДОБАВЛЕНИЕ 1. ПОЛЕТНАЯ ДОКУМЕНТАЦИЯ - ОБРАЗЦЫ КАРТ И ФОРМ

Раздел 1. Карты ветра и температуры воздуха на высотах

- Образец 1S - Карта стандартной изобарической поверхности с использованием изогипс (контуров)
- Образец 1T - Карта стандартной изобарической поверхности с использованием линий тока
- Образец 31S - Карта стандартной изобарической поверхности для сверхзвуковых транспортных самолетов

Раздел 2. Табличные прогнозы ветра и температуры воздуха на высотах

- Образец TR - Табличный прогноз ветра и температуры воздуха на высотах для отрезков маршрута
- Образец TS - Табличный прогноз ветра и температуры воздуха на высотах для отдельных точек

Раздел 3. Карты особых явлений погоды

- Образец SW - Карта особых явлений погоды

Раздел 4. Прогнозы по аэродрому

- Образец AT - Прогнозы по аэродрому в кодовой форме TAF
- Образец A - Табличные прогнозы по аэродрому

Раздел 5. Карты тропопаузы

- Образец TV - Карта тропопаузы и вертикального сдвига ветра
- Образец TM - Карта тропопаузы и максимального ветра

Раздел 6. Прогнозы в виде вертикальных разрезов и таблиц

- Образец CR - Прогноз условий погоды по маршруту в виде вертикального разреза
- Образец CS - Прогноз условий погоды для набора высоты на около - и сверхзвуковых скоростях в виде вертикального разреза
- Образец TB - Табличный прогноз условий погоды по маршруту.

Пояснительное примечание. В целях экономии места образцы карт и форм в Приложении не приводятся. Содержащиеся в PANS-MET /Техническом регламенте [12.2] образцы карт и форм будут включены без смысловых изменений. Расположение образцов приведено в соответствии с главой 9; названия образцов (например, TV) несколько упрощены и в некоторых случаях приведены в соответствии с новым текстом главы 9.

- - - - -

ДОБАВЛЕНИЕ 3

ГЛАВА 6. ПРОГНОЗЫ

6.1 Интерпретация и использование прогнозов

6.1.1 В связи с неустойчивостью метеорологических элементов в пространстве и во времени, а также ввиду несовершенства методики прогнозирования и определения некоторых элементов, получатель прогноза рассматривает конкретное значение любого указанного в прогнозе элемента как наиболее вероятную величину, которую данный элемент может иметь в течение периода действия прогноза. Точно также, когда в прогнозе указывается время какого-либо явления или изменения элемента, оно рассматривается как наиболее вероятное время.

6.1.2 Выпуск нового прогноза, например, регулярного прогноза по аэродрому, означает, что все выпущенные ранее однотипные прогнозы для того же места и на то же время автоматически аннулируются.

6.2 Прогнозы по аэродрому

6.2.1 Прогноз по аэродрому составляется метеорологическим органом, назначенным соответствующим полномочным метеорологическим органом.

6.2.2 Прогноз по аэродрому представляет собой краткое сообщение об ожидаемых метеорологических условиях в районе аэродрома в течение определенного периода времени; он содержит сведения о приземном ветре, видимости, погоде и облачности.

6.2.3 РЕКОМЕНДАЦИЯ. Прогнозы температуры воздуха и каких-либо других элементов следует включать в предназначенные для локального распространения прогнозы по аэродрому по соглашению между компетентным метеорологическим органом и соответствующими эксплуатантами.

6.2.4 РЕКОМЕНДАЦИЯ. Критерии, относящиеся к использованию групп изменения или внесению коррективов в прогнозы по аэродрому, должны соответствовать критериям для составления выборочных специальных сводок.

6.2.5 Метеорологические органы, составляющие прогнозы по аэродрому, постоянно следят за изменением условий погоды и, по мере необходимости, быстро вносят соответствующие коррективы в прогнозы. Длина текста прогнозов и количество указанных в прогнозе изменений сводятся к минимуму.

6.2.6 РЕКОМЕНДАЦИЯ. Период действия регулярных прогнозов по аэродрому должен составлять не менее 9 и не более 24 часов в соответствии с региональным аэронавигационным соглашением. Регулярные прогнозы по аэродрому с периодом действия менее 12 часов следует выпускать каждые 3 часа, а с периодом действия 12-24 часов - каждые 6 часов.

ДОБАВЛЕНИЕ 3 (продолж.)

6.2.7 РЕКОМЕНДАЦИЯ. Распространяемые локально прогнозы по аэродрому и коррективы к ним следует составлять в форме, предусмотренной для обмена такого рода информацией между метеорологическими органами, или в какой-либо другой форме в соответствии с локальным соглашением.

6.2.8 Прогнозы по аэродрому (и коррективы к ним), которыми обмениваются метеорологические органы, передаются:

- a) в кодовой форме TAF предусмотренной Всемирной метеорологической организацией;
- b) открытым текстом с сокращениями; или
- c) телеграфной азбукой и символами, значение которых согласовано между соответствующими полномочными метеорологическими органами.

Примечание. Кодовая форма TAF приводится в Дополнении D.

6.2.9 РЕКОМЕНДАЦИЯ. Прогнозы по аэродрому следует передавать в кодовой форме TAF, если региональное авронавигационное соглашение или соглашение между соответствующими полномочными метеорологическими органами не предусматривает иного способа передачи.

6.2.10 РЕКОМЕНДАЦИЯ. Прогнозы по аэродрому, передаваемые в кодовой форме TAF должны содержать всю информацию, предусмотренную для передачи данным кодом, за исключением групп, не подлежащих обязательному включению; они включаются в сводки в соответствии с региональным авронавигационным соглашением или по соглашению между соответствующими полномочными метеорологическими органами. Изменения и вероятность следует указывать с помощью соответствующих сокращений, например, "GRADU 1316" (т.е. "постепенно между 13.00 и 16.00 GTB"); цифровой код для индекса изменения использовать не следует.

6.2.11 РЕКОМЕНДАЦИЯ. Прогноз по аэродрому, передаваемый открытым текстом с сокращениями, следует обозначать символом "FCST", а коррективы к нему - "AMD FCST". Период действия прогноза следует указывать в группе времени, причем начало и окончание периода действия указываются двумя цифрами, разделенными знаком "/"; например, период действия с 12.00 до 21.00 GTB обозначается "12/21".

6.2.12 РЕКОМЕНДАЦИЯ. Порядок следования элементов, терминология, единицы измерения и шкалы, используемые в прогнозах по аэродрому, составленных открытым текстом с сокращениями, должны быть аналогичны соответствующим компонентам регулярных и специальных сводок по данному аэродрому. Изменения и вероятность в таких прогнозах следует указывать с помощью тех же сокращений, которые используются в прогнозах по данному аэродрому, составленных в кодовой форме TAF.

ДОБАВЛЕНИЕ 3 (продолж.)

Образцы прогнозов по аэродромуа) ТАГ для YUDO (Донлон/международный)*:

ТАГ YUDO 0918 13010 9000 650020 GRADU 1316 3000 50DZ RST006

б) Открытый текст с сокращениями (те же местоположение и условия погоды):

FCST 09/18 YUDO 130/10 VIS 9 KM 6/8 2000FT GRADU 13/16 VIS 3000M DZ 8/8 600FT

в) Содержание обоих прогнозов:

Прогноз по аэропорту Донлон/международный* действителен с 09.00 до 18.00 СГВ; направление приземного ветра 130°; скорость ветра 10 узлов; видимость 9 км; 6 окт слоисто-кучевых облаков на высоте 2000 фут. (в прогнозах, передаваемых открытым текстом, тип облаков не указывается); постепенное изменение между 13.00 и 16.00 СГВ с уменьшением видимости до 3 км, морось, 8 окт слоистых облаков на высоте 600 фут.

* Вымышленный аэропорт

6.3 Прогнозы для посадки

6.3.1 Прогноз для посадки составляется метеорологическим органом, назначенным соответствующим полномочным метеорологическим органом; такие прогнозы предназначены для удовлетворения требований со стороны местных потребителей, а также воздушных судов, находящихся в пределах 1 часа полетного времени от аэродрома.

6.3.2 РЕКОМЕНДАЦИЯ. Прогнозы для посадки следует составлять либо в виде самостоятельного прогноза, либо прогноза типа "тренд" - в соответствии с региональным аэронавигационным соглашением.

6.3.3 Самостоятельный прогноз представляет собой краткое изложение ожидаемых метеорологических условий в районе соответствующего аэродрома и содержит сведения о всех или некоторых из следующих элементов: приземном ветре, видимости, особых явлениях погоды и облачности. Прочная важная информация включается в прогноз по соглашению между полномочным метеорологическим органом и соответствующим эксплуатантом. Период действия самостоятельного прогноза для посадки не превышает 2 часа с момента его выпуска.

ДОБАВЛЕНИЕ 3 (продолж.)

6.3.4 Прогноз для посадки типа "тренд" состоит из регулярной, специальной или выборочной специальной сводки по аэродрому, к которой прилагается краткое изложение ожидаемых метеорологических условий в районе аэродрома. Период действия прогноза для посадки составляет 2 часа с момента передачи сводки, являющейся частью прогноза для посадки. В прогнозе для посадки указываются изменения одного или нескольких элементов, а именно приземного ветра, видимости, погоды и облачности. Включаются только те элементы, в отношении которых ожидаются изменения. В том случае, если не ожидается никаких изменений, об этом указывается с помощью термина "NOSIG", как в кодовой форме METAR, так и при передаче прогноза открытым текстом с сокращениями.

6.3.5 РЕКОМЕНДАЦИЯ. Прочие элементы, помимо приземного ветра, видимости, погоды и облачности, должны включаться в прогноз для посадки типа "тренд" по соглашению между полномочным метеорологическим органом и соответствующим эксплуатантом.

6.3.6 В тех случаях, когда ожидается изменение элементов, трендовая часть сообщения, содержащего прогноз типа "тренд", начинается с указателей изменения "GRADU", "RAPID", "TEMPO", "INTER" и "TEND". Группа времени указывается лишь при необходимости и в этом случае следует за индексом изменения. В зависимости от индекса изменения данная группа указывает либо время изменения, либо начало периода, в течение которого должно произойти изменение. Например, ожидается, что в 17.30 (CIB) начнется постепенное изменение; оно обозначается либо как "GRADU 1730HR" (в кодовой форме METAR), либо как "GRADU 1730" (в открытом тексте с сокращениями). Индексы изменения используются следующим образом:

- а) "GRADU" используется в тех случаях, когда ожидается, что интервал между отдельными изменениями будет приблизительно одинаковым в течение всего периода действия прогноза или в течение определенной части этого периода;
- б) "RAPID" используется вместо "GRADU" в тех случаях, когда ожидается, что изменения будут иметь место в течение периода продолжительностью менее получаса;
- в) "TEMPO" используется в тех случаях, когда ожидается, что изменения будут иметь место в течение периода продолжительностью менее одного часа, причем изменения будут иметь место не столь часто, чтобы отразиться на указанных в сводке преобладающих условиях;
- г) "INTER" используется в тех случаях, когда ожидаются частые изменения в течение короткого времени, причем, происходит почти непрерывное чередование между условиями, указанными в сводке или в предыдущей части прогноза, и между условиями, указанными в самом прогнозе;

ДОБАВЛЕНИЕ 3 (продолж.)

- е) "TEND" используется в тех случаях, когда термины "GRADU", "RAPID", "TEMPO" и "INTER" не применимы. Если в предыдущей части прогноза уже имеется какой-либо указатель, данный термин не используется.

6.3.7 РЕКОМЕНДАЦИЯ. Указатель "РЮВ" в прогнозах для посадки типа "тренд" применять не следует.

6.3.8 В трендовой части прогноза типа "тренд" указываются изменения приземного ветра, сопровождающиеся:

- изменением среднего направления ветра на 30 и более градусов при средней скорости ветра и/или после изменения в 20 и более узлов;
- изменением средней скорости ветра на 10 и более узлов при средней скорости ветра до и/или после изменения в 30 и более узлов.

Например, ожидаемый с направления 250 градусов переменный приземный ветер со скоростью 35 узлов и с максимальной скоростью (порывы) до 50 узлов указывается либо как "INTER 25035/50" (в кодовой форме METAR) либо "INTER 250/35 MAX50" (в открытом тексте с сокращениями).

6.3.9 РЕКОМЕНДАЦИЯ. В тех случаях, когда видимость менее *5 или 8* км или когда ожидается, что она понизится до этой отметки, в трендовой части прогноза типа "тренд" следует указывать изменения, величина которых достигает или превышает значения 200, 400, 600, 800, 1500, 3000 и либо *5000; либо *8000 метров в соответствии с минимальными критериями, принятыми в данном государстве для выполнения полетов по правилам визуального полета. Например, временное понижение видимости до 750 м в тумане следует округлить до 700 метров и указать либо как "TEMPO 0700" (в кодовой форме METAR), либо "TEMPO/VIS 700M" (в открытом тексте с сокращениями).

6.3.10 Когда ожидается начало или прекращение грозы или выпадение переохлажденных осадков, в трендовой части прогноза типа "тренд" указываются такого рода изменения. Например, переменный переохлажденный дождь указывается как "INTER 66 FZRA" (по кодовой форме METAR) или "INTER FZRA" (в открытом тексте с сокращениями). Ожидаемое прекращение такого рода явлений обозначается символом "WX NIL". Так, ожидаемое в 16.30 (СГВ) быстрое прекращение особого явления погода, - например грозы, - указывается как "RAPID 1630HR WX NIL" (по кодовой форме METAR) или "RAPID 1630 WX NIL" (в открытом тексте с сокращениями).

* В соответствии с принятыми в данном государстве минимальными критериями для выполнения полетов по ПВП и когда значительное число полетов по ПВП в данном районе выполняется в визуальных метеорологических условиях.

ДОБАВЛЕНИЕ 3 (продолж.)

6.3.II РЕКОМЕНДАЦИЯ. В тех случаях, когда высота нижней границы облаков количеством 4 окт расположена ниже 450 метров (1500 фут.) или когда ожидается, что она опустится до этой отметки, в трендовой части прогноза типа "тренд" следует указывать изменения, величина которых достигает или выходит за пределы 30, 60, 90, 150, 300 и 450 метров (100, 200, 300, 500, 1000 и 1500 фут.). В тех случаях, когда высота нижней границы облаков ниже 450 метров (1500 фут.) или когда ожидается, что она опустится до этой отметки, в трендовой части прогноза типа "тренд" следует указывать изменения количества облаков от 4-х и менее до 4-х и более окт, а также изменение количества облаков от 4-х и более до 4-х и менее окт. Например, тенденцию к увеличению количества облаков от 4-х окт и менее до 8-ми окт слоистых облаков на высоте 300 метров (1000 фут.) следует указать как "TEND 8STO10" (по кодовой форме METAR) или "TEND 8/8 300M" (в открытом тексте с сокращениями).

6.3.I2 Порядок следования элементов, терминология, единицы измерения и шкалы, используемые в трендовой части прогнозов типа "тренд", являются аналогичными соответствующим компонентам сводок, к которым они прилагаются.

6.4 Прогнозы для взлета

6.4.I Прогноз для взлета составляется метеорологическим органом, назначенным соответствующим полномочным метеорологическим органом.

6.4.2 РЕКОМЕНДАЦИЯ. Прогноз для взлета должен относиться к определенному времени и содержать сведения об ожидаемых метеорологических условиях в зоне комплекса ВПП, а именно, о направлении и скорости приземного ветра и любых изменениях этих элементов, температуре, давлении (QNH) и любых других элементах, в отношении которых достигнуто локальное соглашение.

6.4.3 РЕКОМЕНДАЦИЯ. Прогноз для взлета должен предоставляться эксплуатантам и членам летного экипажа по запросу в течение 3 часов до ожидаемого времени вылета.

6.4.4 РЕКОМЕНДАЦИЯ. Форму прогноза следует определять по соглашению между полномочным метеорологическим органом и соответствующим эксплуатантом. Порядок следования элементов, терминология, единицы измерения и шкалы, используемые в прогнозах для взлета, должны быть аналогичными соответствующим компонентам сводок по тому же аэродрому.

6.5 Зональные прогнозы, прогнозы на полет и прогнозы по маршруту

Примечание. Положения данного раздела не относятся к прогнозам, составляемым центрами зональных прогнозов.

6.5.I В зональных прогнозах, прогнозах на полет и прогнозах по маршруту содержатся сведения о ветре и температуре воздуха на высотах, особых явлениях погоды по маршруту полета и облачности. В случае необходимости в данные прогнозы могут включаться дополнительные элементы. Эта информация отражает требования к производству полетов, для обеспечения которых предназначены данные прогнозы, с учетом времени, высоты и географической протяженности полета.

ДОБАВЛЕНИЕ 3 (продолж.)

6.5.2 РЕКОМЕНДАЦИЯ. В тех случаях, когда интенсивность движения, осуществляемого ниже эшелона полета 100, вызывает необходимость регулярного составления и распространения зональных прогнозов для такого рода полетов, частота выпуска и фиксированное время или период действия этих прогнозов должны определяться полномочным метеорологическим органом на основе консультаций с потребителями.

6.5.3 Метеорологические органы, составляющие зональные прогнозы, прогнозы на полет и прогнозы по маршруту, осуществляют постоянную проверку прогнозов и, по мере необходимости, вносят в них коррективы.

6.5.4 Перечень критериев для внесения поправок в зональные прогнозы, в прогнозы на полет и прогнозы по маршруту составляется полномочным метеорологическим органом на основе консультаций с эксплуатантами и прочими заинтересованными потребителями.

6.5.5 РЕКОМЕНДАЦИЯ. В перечень критериев для внесения поправок в зональные прогнозы, прогнозы на полет и прогнозы по маршруту следует включать, по крайней мере, следующие критерии:

Ветер на высотах

Изменение направления на 30 и более градусов при условии, что до или после изменения скорость ветра равна 30 и более узлам; изменение скорости на 20 и более узлов.

Температура воздуха на высотах

Изменение более чем на 5° Цельсия

Обледенение воздушного судна и турбулентность

Ожидаются новые проявления; интенсивность увеличивается; интенсивность уменьшается от сильной до слабой или от средней до нулевой.

Прочие особые явления погоды по маршруту полета

Ожидаются новые проявления; новых проявлений не ожидается.

6.5.6 Зональные прогнозы, прогнозы на полет и прогнозы по маршруту (с коррективами к ним), распространяемые локально, составляются в форме, предусмотренной для обмена такой информацией между метеорологическими органами или в какой-либо другой форме в соответствии с локальным соглашением.

6.5.7 В тех случаях, когда метеорологические органы обмениваются зональными прогнозами, прогнозами на полет и прогнозами по маршруту (с коррективами к ним), составленными в кодовой форме, предусмотренной Всемирной метеорологической организацией, они передаются по кодовой форме ARFOR, ARMET или ROFOR.

Примечание. Кодовые формы ARFOR, ARMET и ROFOR приводятся в Дополнении II.

ДОБАВЛЕНИЕ 3 (продолж.)

6.5.8. РЕКОМЕНДАЦИЯ. Порядок следования элементов в зональных прогнозах, прогнозах на полет и прогнозах по маршруту (с коррективами к ним), составленных открытым текстом с сокращениями, должен, как правило, совпадать с порядком следования соответствующих элементов в прогнозах, составленных в кодовой форме. Используемая терминология, единицы измерения и шкалы должны быть аналогичными соответствующим компонентам сводок и прогнозов по данному аэродрому. В качестве опознавательных индексов прогнозов следует, соответственно, использовать обозначения "AREA FCST", "FLT FCST" и "ROUTE FCST"; в случае внесения коррективов перед ними следует ставить символ "AMD". Применяемую при составлении прогнозов по аэродрому процедуру CAVOK в зональных прогнозах, прогнозах на полет и прогнозах по маршруту применять не следует.

ДОБАВЛЕНИЕ 4

ДОПОЛНЕНИЕ В ТОЧНОСТЬ ПРОГНОЗОВ, ЖЕЛАТЕЛЬНАЯ С ТОЧКИ ЗРЕНИЯ ЭКСПЛУАТАЦИИ

Прогнозируемый элемент	Точность прогнозов, желательная с точки зрения эксплуатации	Минимальный процент случаев в диапазоне
------------------------	---	---

РАЗДЕЛ А - ПРОГНОЗЫ ПО АЭРОДРОМУ

Направление ветра	$\pm 30^\circ$	80% случаев;
Скорость ветра	+ 5 узлов при скорости до 25 узлов + 20% при скорости свыше 25 узлов	80% случаев;
Видимость	± 200 м при видимости до 700 м + 30% при видимости от 700 м до 10 км	80% случаев;
Осадки	Наличие или отсутствие	80% случаев;
Количество облаков	± 2 окта	70% случаев;
Высота облаков	± 30 м (100 фут.) при высоте до 120 м (400 фут.) + 30% в интервале 120 м (400 фут.) - 3000 м (10000 фут.)	70% случаев;
Температура	$\pm 1^\circ \text{C}$	70% случаев;

РАЗДЕЛ В - ПРОГНОЗЫ ДЛЯ ПОСАДКИ

Направление ветра	± 30 градусов	90% случаев;
Скорость ветра	+ 5 узлов при скорости до 25 узлов + 20% при скорости свыше 25 узлов	90% случаев;
Видимость	± 200 м при видимости до 700 м + 30% при видимости от 700 м до 10 км	90% случаев;
Осадки	Наличие или отсутствие	90% случаев;
Количество облаков	± 2 окта	90% случаев;
Высота облаков	± 30 м (100 фут.) при высоте до 120 м (400 фут.) + 30% в интервале 120 м (400 фут.) - 3000 м (10000 фут.)	90% случаев;

ДОБАВЛЕНИЕ 4 (продолж.)

Прогнозируемый элемент	Точность прогнозов, желательная с точки зрения эксплуатации	Минимальный процент случаев в диапазоне
------------------------	---	---

РАЗДЕЛ С - ПРОГНОЗЫ ДЛЯ ВЗЛЕТА

Направление ветра	± 30 градусов	90% случаев
Скорость ветра	$+ 5$ узлов при скорости 25 узлов $+ 20\%$ при скорости свыше 25 узлов	90% случаев
Температура	$\pm 1^{\circ}\text{C}$	90% случаев
Давление (QNH)	± 1 миллибар	90% случаев

РАЗДЕЛ D - ЗОНАЛЬНЫЕ ПРОГНОЗЫ, ПРОГНОЗЫ
НА ПОЛЕТ И ПРОГНОЗЫ ПО МАРШРУТУ

Температура воздуха на высотах	$+ 3^{\circ}\text{C}$ (средняя для 900 км/ 500 морских миль)	90% случаев
Ветер на высотах	± 15 узлов для эшелонов до ЭП 250 ± 20 узлов для эшелонов выше ЭП 250 (модуль векторной разности для 900 км/500 морских миль)	90% случаев
Особые явления по маршруту полета и	Наличие или отсутствие Местоположение: ± 100 км/ 500 морских миль Вертикальная протяженность: ± 600 м (2000 фут.)	80% случаев 70% случаев 70% случаев.

ДОБАВЛЕНИЕ 5

ДОПОЛНЕНИЕ D, АВИАЦИОННЫЕ МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКИЕ КОДОВЫЕ ФОРМЫ И ЗАМЕЧАНИЯ
ОТНОСИТЕЛЬНО ИХ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ

(Содержащиеся в данном Дополнении кодовые формы и замечания относительно их использования разработаны и распространены Всемирной метеорологической организацией; считается, что они отвечают требованиям международной воздушной навигации в том виде, как они определены Советом).

- METAR - Регулярная авиационная сводка погоды
- SPECI - Авиационная выборочная специальная сводка погоды
- TAF - Прогноз по аэродрому
- ARFOR - Зональный авиационный прогноз
- ARMET - Авиационный прогноз ветра и температуры воздуха на высотах в определенных точках
- ROFOR - Авиационный прогноз по маршруту полета
- GRID - Обработанные данные в виде значений по точкам сетки

Пояснительное примечание. В целях экономии места детали вышеуказанных кодовых форм в Дополнении не приводятся.

- - - - -

ДОБАВЛЕНИЕ 6

ГЛАВА 7. ИНФОРМАЦИЯ SIGMET И ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ ПО АЭРОДРОМУ

7. Информация SIGMET . Общие положения

7.1.1 Информация SIGMET подготавливается органом метеорологического слежения и представляет собой краткое описание определенных явлений погоды, которые могут повлиять на безопасность полета воздушных судов, а также предполагаемого развития данных явлений во времени и в пространстве. Данная информация отражает фактическое или ожидаемое возникновение одного или нескольких нижеследующих явлений:

а) на дозвуковых крейсерских эшелонах:

- зоны активной грозовой деятельности
- тропического циклона
- сильного фронтального шквала
- сильного града
- сильной турбулентности
- сильного обледенения
- сильно выраженных горных волн
- широкой полосы песчаной / пыльной бури

б) на околозвуковых и сверхзвуковых крейсерских эшелонах:

- умеренной или сильной турбулентности
- кучево-дождевых облаков
- града.

7.1.2 РЕКОМЕНДАЦИЯ. В информации SIGMET не следует включать излишний описательный материал. Например, в сообщениях о зоне активной грозовой деятельности, тропическом циклоне или сильном фронтальном шквале нет необходимости упоминать о том, что в результате этого ожидается турбулентность, обледенение или град; такого рода явления упоминаются лишь в том случае, если считается нужным обратить на них особое внимание. В тропических районах во время периодов частой грозовой деятельности информацию SIGMET в отношении данного явления следует представлять лишь в случаях сильной грозы или грозы, охватывающей обширное пространство.

7.1.3 Информация SIGMET аннулируется тогда, когда явления более не наблюдаются или когда не ожидается, что они возникнут в данном районе.

7.2 Форма сообщений SIGMET и обмен ими

7.2.1 По необходимости, сообщения SIGMET содержат следующую информацию, расположенную в указанном порядке:

- а) условное обозначение органа метеорологического слежения выпустившего сообщение;

ДОБАВЛЕНИЕ 6 (продолж.)

- b) условное обозначение сообщения и порядковый номер, например, SIGMET 5;
- c) период действия, например, действительно с 12.15 до 16.00 СГВ;
- d) явление, обусловившее составление сообщения, например, сильная турбулентность;
- e) описание явления, например, турбулентность при ясном небе;
- f) указание о том, является ли информация наблюдаемой или прогнозируемой и соответствующее время, например, наблюдается в 12.10 СГВ;
- g) местоположение и эшелон, например, над ДОНЛОНОМ, на эшелоне полета 250;
- h) перемещение или ожидаемое перемещение, например, движется в восточном направлении со скоростью 20 узлов;
- i) изменение интенсивности, указываемое с помощью терминов "усиливающийся", "уменьшающийся" или "без изменений".

7.2.2 Сообщения SIGMET составляются открытым текстом с сокращениями; при этом используются принятые в ИКАО сокращения и численные величины, значения которых являются самоочевидными; если соответствующих принятых сокращений не имеется, используются слова национального языка в обычном для авиации значении.

7.2.3 Сообщения, содержащие информацию SIGMET для дозвуковых воздушных судов, обозначаются "SIGMET", а сообщения для сверхзвуковых транспортных самолетов, находящихся в полете на околосonic или сверхзвуковых скоростях - "SIGMET SST".

7.2.4 Порядковый номер, о котором говорится в 7.2.1 b), отражает количество сообщений SIGMET, выпущенных с 00.01 СГВ соответствующего дня по району полетной информации.

7.2.5 РЕКОМЕНДАЦИЯ. Период действия сообщений SIGMET должен составлять от 3 до 4, но не более 6 часов с момента выпуска сообщения. Сообщение должно начинаться термином "VALID" (действительно), после чего четырьмя цифрами указываются начало и конец периода действия, разделенные знаком "/"; например, период действия с 12.15 до 16.00 СГВ указывается "VALID 1215/1600". При этом следует иметь в виду, что под периодом действия прогноза понимается период, в течение которого информация считается пригодной для передачи на борт воздушных судов, находящихся в полете.

7.2.6 РЕКОМЕНДАЦИЯ. Сообщение SIGMET, касающееся ожидаемого возникновения какого-либо явления погоды, следует выпускать до ожидаемого времени возникновения этого явления, причем упреждение не должно превышать период действия сообщения.

ДОБАВЛЕНИЕ 6 (продолж.)

7.2.7 РЕКОМЕНДАЦИЯ. Сообщения SIGMET, подготовленные органом метеорологического слежения, следует направлять другим органам метеорологического слежения и метеорологическим органам в соответствии с региональным авронавигационным соглашением.

Образец сообщения SIGMET

* YUDO SIGMET 5 VALID I2I5/I600 - SEV CAT OBS AT I2IO YUDO FL250 - MOV E 20KT WKN

Содержание: пятое по счету сообщение SIGMET, выпущенное органом метеорологического слежения аэропорта Донлон/международный* с 00,01 СГВ; действительно с I2.I5 до I6.00 СГВ; в I2.I0 СГВ наблюдалась сильная турбулентность при чистом небе над Донлоном/международным* на эшелоне 250; ожидается, что турбулентность будет перемещаться в восточном направлении со скоростью 20 узлов и интенсивность ее будет уменьшаться.

* Вымышленный аэропорт

7.3 Предупреждения по аэродрому

7.3.1 В предупреждениях по аэродрому излагается открытым текстом краткая информация о метеорологических условиях, которые могут оказать неблагоприятное воздействие на воздушные суда на земле, в том числе на воздушные суда на местах стоянки и на аэродромное оборудование и средства. Предупреждения выпускаются метеорологическим органом, ответственным за предоставление обслуживания на данном аэродроме, и направляются эксплуатантам, аэродромным службам и другим заинтересованным органам в соответствии с локальной договоренностью.

7.3.2 РЕКОМЕНДАЦИЯ. Предупреждения по аэродрому следует выпускать в связи с фактическим или ожидаемым возникновением одного или нескольких следующих явлений:

- тропического циклона
- грозы
- града
- снега
- переохлажденных осадков
- инея или изморози
- песчаной бури
- пыльной бури
- поднимающегося песка или бури
- сильного приземного ветра и порывов
- шквала
- мороза

ДОБАВЛЕНИЕ 6 (продолж.)

7.3.3 РЕКОМЕНДАЦИЯ. В тех случаях, когда для выпуска предупреждений по аэро-прому необходимы количественные критерии, например, в отношении ожидаемой максимальной скорости ветра или ожидаемой общей высоты снежного покрова, такие критерии следует устанавливать по соглашению между метеорологическим органом и теми, кто пользуется предупреждениями.

ДОБАВЛЕНИЕ 7

ГЛАВА 3. ЦЕНТРЫ ЗОНАЛЬНЫХ ПРОГНОЗОВ, АЭРОПРОМЫШЛЕННЫЕ МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКИЕ ОРГАНЫ И ОРГАНЫ МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКОГО СЛЕЖЕНИЯ**3.1 Центры зональных прогнозов**

3.1.1 Договаривающееся государство, взявшее на себя по региональному аэронавигационному соглашению ответственность за обеспечение зональными прогнозами в рамках системы зональных прогнозов:

- а) создает один или несколько центров зональных прогнозов; и
- б) предоставляет средства или обеспечивает центрам доступ к средствам в целях распространения составляемых ими прогнозов.

3.1.2 Центры зональных прогнозов выпускают и распространяют прогнозы по зонам или маршрутам, за которые они несут ответственность.

3.1.3 РЕКОМЕНДАЦИЯ. В прогнозы, выпускаемые центром зональных прогнозов, следует включать сведения об особых явлениях погоды по маршруту полета, ветре и температуре воздуха на высотах.

3.1.4 РЕКОМЕНДАЦИЯ. Если региональное аэронавигационное соглашение не предусматривает иного, прогнозы следует выпускать четыре раза в день, соответственно на 00.00, 06.00, 12.00 и 18.00 СГВ, причем их следует выпускать примерно за 12 часов до начала времени действия.

3.1.5 РЕКОМЕНДАЦИЯ. Прогнозы, выпускаемые центром зональных прогнозов, должны охватывать следующие слои:

- а) слой между эшелонами полета 300 и 400;
- б) слой между эшелонами полета 500 и 600 для полетов сверхзвуковых транспортных самолетов - в соответствии с региональным аэронавигационным соглашением;
- в) слой до эшелона полета 100 для полетов на малых высотах, в том числе для полетов по правилам визуального полета - в соответствии с региональным аэронавигационным соглашением;
- г) прочие слои - в соответствии с региональным аэронавигационным соглашением.

3.1.6 РЕКОМЕНДАЦИЯ. Количество слоев, по которым центр зональных прогнозов должен выпускать прогнозы в соответствии с региональным аэронавигационным соглашением, следует сводить к минимуму.

ДОБАВЛЕНИЕ 7 (продолж.)

3.1.7 РЕКОМЕНДАЦИЯ. Прогнозы, выпускаемые центром зональных прогнозов, следует представлять в виде карт или, в соответствии с региональным аэронавигационным соглашением, в виде данных по точкам сетки в численной или какой-либо другой неиллюстративной форме.

3.1.8 РЕКОМЕНДАЦИЯ. Прогнозы, выпускаемые центром зональных прогнозов в виде карт, следует представлять в виде прогностических карт на фиксированное время и распространять по факсимильной связи.

3.1.9 РЕКОМЕНДАЦИЯ. Прогнозы, выпускаемые центром зональных прогнозов в виде численных данных по точкам сетки, следует представлять в кодовой форме ARMET или в соответствии с региональным аэронавигационным соглашением, в форме какого-либо другого приемлемого кода, и распространять по телетайпу.

3.1.10 РЕКОМЕНДАЦИЯ. Центры зональных прогнозов должны обеспечивать внесение коррективов в прогнозы.

3.1.11 РЕКОМЕНДАЦИЯ. Обслуживание, которое должно предоставляться центрами зональных прогнозов, следует определять в соответствии с региональным аэронавигационным соглашением. В соглашении следует указывать:

- а) сферы ответственности за составление прогнозов;
- б) типы прогнозов;
- с) масштабы распространения прогнозов в зависимости от эксплуатационных потребностей.

ПУНКТ 6 - МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКИЕ СЛУЖБЫ НА
АЭРОДРОМАХ

(Этот пункт был рассмотрен во время той части сессии, которая проходила совместно с Восьмой конференцией ИКАО по аэронавигации - пункт 14 повестки дня; нумерация страниц соответствует формату ИКАО для легкого нахождения ссылок в отчетах ВМО и ИКАО)

Пункт I4 повестки дня: Аэродромные метеорологические органы

I4.1 Классификация метеорологических органов

I4.1.1 Совещание отметило, что деление авиационных метеорологических органов на I, II и III классы, разработанное VI Аэронавигационной конференцией/КАМ внеоч. (1969) с учетом все возрастающей степени их автоматизации и централизации, сопряжено с трудностями при применении данной классификации на региональных аэронавигационных совещаниях. Трудности проистекают из того, что такая классификация объединяет требования к обслуживанию с методами удовлетворения этих требований на практике; кроме того, ввиду возросшей централизации службы прогнозов стало трудно решать, требует ли предоставляемое обслуживание использования местных возможностей при составлении прогнозов, а также определять, какого класса метеорологический орган необходимо иметь: I или II. Например, было установлено, что определенный метеорологический орган можно рассматривать как центр I класса при обеспечении им определенной категории полетов (например, полетов некоммерческой авиации и полетов на малые расстояния), как центр II класса при обеспечении полетов средней протяженности и даже как центр III класса при обеспечении полетов очень большой протяженности, поскольку в последнем случае этот орган не располагает основной информацией по самому удаленному участку полета и лишь передает полетную документацию, полученную из центра зональных прогнозов.

I4.1.2 Совещание пришло к выводу, что поскольку классификация органов предназначается для использования при планировании, то прежде всего нужно указать, какое обслуживание требуется обеспечивать, а не метод предоставления такого обслуживания; методы удовлетворения этих требований должны определяться самими государствами с учетом располагаемых ресурсов и соответствующих соображений технического и административного характера. В этом духе проходили все последние региональные аэронавигационные совещания, которые пытались преодолеть трудности применения классификации метеорологических органов, введя обозначение "I/II", для того, чтобы показать, что любой из этих типов может отвечать авиационным требованиям, оставляя на усмотрение государств указание в их сборниках аэронавигационной информации фактического класса метеорологического органа, а именно, I или II класса.

I4.1.3 Кроме того, было отмечено, что в соответствии с рекомендацией II.1/3 VI Аэронавигационной конференции/КАМ внеоч. (1969), на которой было разработано деление на I, II и III классы, подробная информация о метеорологическом обслуживании, осуществляемом на аэродромах, может соответствующим образом отражаться в издаваемых государствами сборниках аэронавигационной информации, и поэтому нет необходимости использовать для этой цели сборники региональных аэронавигационных планов.

I4.1.4 С учетом этого было достигнуто общее мнение, что нет необходимости вводить классификацию метеорологических органов, но что региональным аэронавигационным совещаниям следует составить перечень видов метеорологического обслуживания, которое должно обеспечиваться авиационными метеорологическими органами на международных аэродромах. Кроме того, был сделан вывод, что положения текущего издания Приложения 3/Технического регламента (том II), касающиеся обозначения центров зональных прогнозов и органов метеорологического слежения, не вызывают затруднений и не нуждаются в изменении.

14.1.5 С учетом этого было рекомендовано не включать в главу 3 проекта нового Приложения 3/Технического регламента С.3.17 ссылки на I, II и III классы метеорологических органов, но предусмотреть, чтобы в региональном аэронавигационном соглашении подробно освещалось обслуживание, обеспечиваемое аэродромными метеорологическими органами.

РСПП

РЕКОМЕНДАЦИЯ 14/1 - ВКЛЮЧЕНИЕ В ГЛАВУ 3 НОВОГО ПРИЛОЖЕНИЯ 3/ТЕХНИЧЕСКОГО РЕГЛАМЕНТА С.3.17 ПЕРЕСМОТРЕННЫХ ТРЕБОВАНИЙ К АЭРОДРОМНЫМ МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКИМ ОРГАНАМ

Следует включить в главу 3 нового Приложения 3/Технического регламента С.3.17 положения, содержащиеся в Добавлении к докладу по пункту 14 повестки дня

14.1.6 Совещание пришло к выводу о том, что существует необходимость разработки определения аэродромного метеорологического органа и соответственно вынесло следующую рекомендацию:

РСПП

РЕКОМЕНДАЦИЯ 14/2 - ВКЛЮЧЕНИЕ ОПРЕДЕЛЕНИЯ АЭРОДРОМНОГО МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКОГО ОРГАНА В ГЛАВУ 1 НОВОГО ПРИЛОЖЕНИЯ 3/ТЕХНИЧЕСКОГО РЕГЛАМЕНТА С.3.17

ИКАО и ВМО следует включить в главу 1 Приложения 3/Технического регламента С.3.17 следующее определение аэродромного метеорологического органа:

"Аэродромный метеорологический орган. Расположенный на аэродроме орган, который предназначен для метеорологического обеспечения международной воздушной навигации".

14.2 Наличие синоптиков при аэродромных метеорологических органах

14.2.1 По мнению участников совещания, отсутствие необходимости в классификации метеорологических органов ни в коем случае не означает отсутствие необходимости наличия синоптиков при аэродромных метеорологических органах. Было также отмечено, что возрастающая важность точных прогнозов погоды по аэродрому и прогнозов для посадки, в частности, при обслуживании полетов в неблагоприятных метеорологических условиях, подчеркивает в некоторых случаях необходимость наличия средств прогнозирования местных метеорологических условий. Участники совещания согласились с тем, что государства должны сами определять, в каких случаях необходимо наличие синоптиков при аэродромных метеорологических органах, исходя при этом из обслуживания, которое они должны обеспечивать на аэродроме, а также из располагаемых технических средств. Ожидается, что при определении необходимости, государства будут учитывать все соответствующие аспекты, в том числе наличие средств связи, позволяющих осуществлять быстрый и непрерывный прием на аэродроме всей требуемой информации из внешних источников.

РЕКОМЕНДАЦИЯ 14/3 - НАЛИЧИЕ СИНОПТИКОВ ПРИ АЭРОДРОМНЫХ
МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКИХ ОРГАНАХ

ИКАО и ВМО следует предложить Договаривающимся государствам/членам ВМО при определении необходимости наличия синоптиков при аэродромных метеорологических органах принимать во внимание, помимо всего прочего местные условия погоды, частоту возникновения неблагоприятных метеорологических условий, объем и разнообразие полетов, а также наличие соответствующих средств связи для обеспечения быстрого и непрерывного приема на аэродроме всей необходимой информации.

ДОБАВЛЕНИЕ

ГЛАВА 3 - ЦЕНТРЫ ЗОНАЛЬНЫХ ПРОГНОЗОВ, АЭРОДРОМНЫЕ МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКИЕ ОРГАНЫ И ОРГАНЫ МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКОГО СЛЕЖЕНИЯ

3.1 Центры зональных прогнозов

(См. Доклад по пункту 13 повестки дня)

3.2 Аэродромные метеорологические органы

3.2.1 Каждое Договаривающееся государство создает один или несколько аэродромных метеорологических органов, отвечающих соответствующим требованиям к предоставлению метеорологического обслуживания для удовлетворения эксплуатационных нужд.

3.2.2 Аэродромный метеорологический орган выполняет, по мере необходимости, все или некоторые из следующих функций для удовлетворения потребностей, связанных с производством полетов в районе аэродрома:

- а) составляет и/или получает прогнозы и прочую соответствующую информацию для полетов, которые он обеспечивает; степень ответственности такого органа за составление прогнозов зависит от наличия и использования в данном районе прогностического материала по маршрутам и аэродромам, полученного из других источников;
- б) составляет и/или получает прогнозы местных метеорологических условий;
- в) осуществляет постоянное наблюдение за метеорологическими условиями на аэродромах, для которых он должен составлять прогнозы;
- г) в соответствии с указанными в Приложении 3/Техническом регламенте С.3.1 правилами по мере необходимости:
 - 1) предоставляет авиационному персоналу и авиационным потребителям:
 - метеорологическую информацию и полетную документацию;
 - инструктаж;
 - консультацию;

ДОБАВЛЕНИЕ (продолж.)

- 2) производит показ метеорологической информации;
- 3) обменивается метеорологической информацией с другими метеорологическими органами.

3.2.3 РЕКОМЕНДАЦИЯ. Аэродромные метеорологические органы, где предусмотрено проведение инструктажа, консультации и/или предоставление полетной документации, а также район, который должен охватываться документацией и инструктажем, следует определять в соответствии с региональным аэронавигационным соглашением и, по необходимости, по дополнительному соглашению между полномочным метеорологическим органом и соответствующим эксплуатантом.

3.2.4 РЕКОМЕНДАЦИЯ. Аэродромы, где необходимо предоставлять прогнозы для посадки, следует определять в соответствии с региональным аэронавигационным соглашением.

3.2.5 Степень использования аэродромным метеорологическим органом помощи со стороны центров зональных прогнозов и других органов, а также прогностические возможности в масштабе аэродрома определяются соответствующим полномочным метеорологическим органом.

3.2.6 Для аэродромов, не имеющих метеорологических органов:

- а) соответствующий полномочный метеорологический орган назначает один или несколько метеорологических органов, которые, по мере необходимости, предоставляют метеорологическую информацию;
- б) компетентные органы определяют способы предоставления такой информации соответствующим аэродромам.

3.3

Органы метеорологического слежения

(Подлежит рассмотрению на Специализированном совещании по метеорологии (1974) и на Внеочередной сессии КАМ (1974)).

ПУНКТ 7 - РАССМОТРЕНИЕ ПЕРЕСМОТРА ТЕХ ЧАСТЕЙ
ТЕХНИЧЕСКОГО РЕГЛАМЕНТА ВМО,
ГЛАВ 12.1 и 12.2/ПРИЛОЖЕНИЕ 3 ИКАО И
PANS -МЕТ, КОТОРЫЕ НЕ ВОШЛИ В ПОВЕСТКУ
ДНЯ ВНЕОЧ. СЕССИИ КАМ (1974)/ВОСЬМОЙ
КОНФЕРЕНЦИИ ПО АЭРОНАВИГАЦИИ
(Единственный пункт повестки дня
совещания отдела МЕТ ИКАО)

(Это пункт был рассмотрен во время той части
сессии, которая проходила совместно с совеща-
нием отдела метеорологии ИКАО; нумерация в це-
лом соответствует нумерации отчета ИКАО со
ссылкой на главы проекта Технического регла-
мента. /С.З. 17 Приложение 3)

Часть 1. Новое Приложение 3/Технический регламент С.3.17.
Глава 1. Определения (Терминология)

1.1 Общие положения

1.1.1 Совещание рассмотрело, содержащийся в проекте нового Приложения 3/Технического регламента С.3.17 (глава 1) перечень определений, который был подготовлен Секретариатами ИКАО и ВМО (документ AN Conf/8-WP/3:CAeM Ext.(74)/Doc 4).

1.2 Новые определения

1.2.1 Совещание решило, что в связи с изменениями, внесенными восьмой Аэронавигационной конференцией/КАМ внеоч. (1974) и настоящим совещанием в проект нового документа, следует включить новые определения следующих терминов:

- аэродромный метеорологический орган;
- авиационная станция электросвязи;
- член летного экипажа;
- данные по точкам сетки в цифровой форме;
- данные по точкам сетки в численной форме;
- метеорологическое сообщение;
- высота (абсолютная) перехода
- визуальные метеорологические условия.

1.2.2 Помимо этого, определение дальности видимости на ВПП, пересмотренное восьмой Аэронавигационной конференцией/КАМ внеоч.(74), было в предварительном порядке включено в этот перечень при условии последующего утверждения ИКАО и ВМО. С учетом вышесказанного совещание вынесло следующую рекомендацию:

РСПП

РЕКОМЕНДАЦИЯ 1/1 - ВКЛЮЧЕНИЕ ГЛАВЫ 1 (ОПРЕДЕЛЕНИЯ)
В НОВОЕ ПРИЛОЖЕНИЕ 3/ТЕХНИЧЕСКИЙ
РЕГЛАМЕНТ С.3.17

Следует включить следующий материал в новое Приложение 3/Технический регламент С.3.17:

Главу 1 (Определения) в соответствии с текстом
Добавления к части 1 доклада по повестке дня.

1.2.3 Совещание отметило, что в докладе восьмой Аэронавигационной конференции/КАМ внеоч.(74) по пункту 13 повестки дня были рекомендованы определенные положения, касающиеся предоставления метеорологической информации эксплуатантам и членам летного экипажа в виде данных по точкам сетки в цифровой форме (Добавление 1 к докладу по пункту 13 повестки дня, пункт 9.1.9 b)). Однако при выработке определений совещание решило включить новые определения для данных по точкам сетки в численной форме" и "данных по точкам сетки в цифровой форме" с тем, чтобы провести четкое различие между информацией, предназначенной главным образом для использования при обработке данных вручную, и информацией, предназначенной почти исключительно для обмена данными между ЭВМ. Принимая во внимание тот факт, что пункт 9.1.9 b) касается обмена

данными между ЭВМ и что пункты 3.1.7 и 3.1.9 (Добавление 7 к докладу по пункту 13 повестки дня восьмой Аэронавигационной конференции) касаются обмена данными вручную, было решено, что эти пункты необходимо привести в соответствие с новыми определениями.

1.2.4 С учетом вышесказанного совещание вынесло следующие рекомендации:

РСНП

РЕКОМЕНДАЦИЯ 1/2 - ИЗМЕНЕНИЕ ГЛАВЫ 9 (ОБСЛУЖИВАНИЕ ЭКСПЛУАТАНТОВ И ЧЛЕНОВ ЛЕТНОГО ЭКИПАЖА) НОВОГО ПРИЛОЖЕНИЯ 3/ТЕХНИЧЕСКОГО РЕГЛАМЕНТА С.3.17

Пункт 9.1.9 б) Приложения 3/Технического регламента С.3.17, содержащийся в Добавлении 1 к докладу по пункту 13 повестки дня восьмой Аэронавигационной конференции/КАМ внеоч. (74), следует изменить следующим образом:

"б) данные по точкам сетки в цифровой форме"

РСНП

РЕКОМЕНДАЦИЯ 1/3 - ИЗМЕНЕНИЕ ГЛАВЫ 3 (ЦЕНТРЫ ЗОНАЛЬНЫХ ПРОГНОЗОВ, АЭРОДРОМНЫЕ МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКИЕ ОРГАНЫ И ОРГАНЫ МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКОГО СЛЕЖЕНИЯ) НОВОГО ПРИЛОЖЕНИЯ 3/ТЕХНИЧЕСКОГО РЕГЛАМЕНТА С.3.17

Пункты 3.1.7 и 3.1.9 Приложения 3/Технического регламента С.3.17, изложенные в Добавлении 7 к докладу по пункту 13 повестки дня восьмой Аэронавигационной конференции/КАМ внеоч. (74), следует изменить следующим образом:

"3.1.7 Рекомендация. Прогнозы, выпускаемые центром зональных прогнозов, следует представлять в виде карт или, в соответствии с региональным аэронавигационным соглашением, в виде данных по точкам сетки в численной или какой-либо другой иллюстративной форме".

"3.1.9 Рекомендация. Прогнозы, выпускаемые центром зональных прогнозов в виде данных по точкам сетки в численной форме, следует представлять в кодовой форме ARMET, или, в соответствии с региональным аэронавигационным соглашением, в какой-либо другой приемлемой форме, и распространять по телетайпу".

1.2.5 Совещание констатировало, что ВМО не разработала определения нефанализа. Наличие такого определения считается необходимым, поэтому совещание согласилось включить временное определение в Приложение 3, пока ВМО не разработает соответствующее определение, и вынесло следующую рекомендацию:

РЕКОМЕНДАЦИЯ 1/4 - ОПРЕДЕЛЕНИЕ НЕФАНАЛИЗА

1. ВМО следует разработать определение нефанализа, принимая во внимание временное определение, включенное в Добавление к части 1 доклада по повестке дня.
2. По завершении вышеупомянутого пересмотра в Приложение 3/Технический регламент С.3.17 следует внести необходимые изменения.

1.2.6 Совещание рассмотрело вопрос о необходимости изменения определения консультации с тем, чтобы указать, что такой вид обслуживания осуществляется метеорологом. Однако было решено, что вопрос квалификации персонала является делом самих государств. Кроме того, при рассмотрении определения местного представителя эксплуатанта, было указано, что в некоторых случаях агент эксплуатанта не рассматривается как лицо, способное пользоваться всеми преимуществами предоставляемого метеорологического обслуживания. Возник вопрос, должно ли поэтому определение включать термин "квалифицированный агент", но было решено, что ответственность за квалификацию агента лежит на соответствующей организации или предприятии.

1.2.7 В нескольких главах нового Приложения 3/Технического регламента С.3.17 употребляется термин "на обширном пространстве" в связи с особыми явлениями погоды. Ввиду того, что охватываемые такими явлениями зоны являются различными, в зависимости от климатологических и прочих факторов, было признано нецелесообразным разрабатывать полное определение термина "на обширном пространстве".

ДОБАВЛЕНИЕ К ЧАСТИ 1

ГЛАВА 1 - ОПРЕДЕЛЕНИЯ (ТЕРМИНОЛОГИЯ)

I.I Определения

I.I.I В тех случаях, когда указанные ниже термины употребляются в Стандартах и рекомендациях по метеорологическому обеспечению международной воздушной навигации, они имеют следующие значения:

Авиационная метеорологическая станция. Станция, предназначенная для проведения наблюдений и составления метеорологических сводок, подлежащих использованию в международной воздушной навигации.

Авиационная подвижная служба связи. Служба радиосвязи между бортовыми и авиационными или между бортовыми радиостанциями воздушных судов.

Авиационная станция электросвязи. Станция в системе авиационной службы электросвязи.

Авиационная фиксированная сеть электросвязи (AFTN). Всемирная комплексная система авиационных фиксированных линий, входящая в авиационную фиксированную службу связи и предназначенная для обмена сообщениями между авиационными фиксированными станциями в пределах данной сети.

Примечание. Под термином "комплексная" следует понимать режим работы, необходимый для обеспечения передачи сообщений от одной авиационной фиксированной станции к другой в пределах данной сети.

Авиационная фиксированная служба связи (AFS). Служба электросвязи между определенными фиксированными пунктами, предназначенная, главным образом, для обеспечения безопасности, а также регулярности, эффективности и экономичности воздушных сообщений.

Аэродром. Определенный участок земной или водной поверхности (включая здания, сооружения и оборудование), предназначенный, полностью или частично, для прибытия, отправления и передвижения воздушных судов.

Аэродромная климатологическая сводка. Подборка статических данных о результатах наблюдений за определенными метеорологическими условиями или величинами на аэродроме.

Аэродромный командно-диспетчерский пункт. Орган, предназначенный для обеспечения диспетчерского обслуживания аэродромного движения.

ДОБАВЛЕНИЕ К ЧАСТИ 1 (Продолж.)

***Аэродромный метеорологический орган.** Расположенный на аэродроме орган, который предназначен для метеорологического обеспечения международной воздушной навигации.

Взлетно-посадочная полоса. Обозначенная прямоугольная зона на сухопутном аэродроме, подготовленная для пролета воздушных судов вдоль ее длины при посадке и разбега при взлете.

Визуальные метеорологические условия. Метеорологические условия, при которых значения видимости, расстояний до облаков и высоты нижней границы облаков**соответствуют установленным минимумам или превышают их.

Примечание. Установленные минимумы приводятся в Приложении 2.

Воздушное судно. Любой аппарат, поддерживаемый в атмосфере за счет реакции воздуха, кроме реакции воздуха, отраженного от земной поверхности.

Высота, абсолютная. Расстояние по вертикали от среднего уровня моря до уровня, точки или объекта, принятого за точку.

Высота (абсолютная) перехода. Высота в зоне аэродрома, на (или ниже) которой положение воздушного судна в вертикальной плоскости определяется по абсолютной высоте.

Высота, относительная. (1) Расстояние по вертикали от какого-либо установленного уровня на земной поверхности до уровня, точки или объекта, принятого за точку.

Примечание. Уровень, от которого производятся измерения, может указываться в тексте соответствующего документа или в пояснении к нему.

(2) Вертикальный размер объекта.

Примечание. Термин "высота" может также употребляться в переносном смысле для обозначения размера, отличного от вертикального, например, высоты буквы или цифры на взлетно-посадочной полосе.

Высотная карта. Карта погоды, на которой воспроизводятся метеорологические условия или элементы, относящиеся к определенной поверхности верхних слоев атмосферы или к определенному слою атмосферы.

* Согласно рекомендации 14/2 (восьмая Аэронавигационная конференция: внеочередная сессия КАМ (1974)).

**Согласно положениям главы I Приложения 2.

ДОБАВЛЕНИЕ К ЧАСТИ 1 (Продолж.)

*Дальность видимости на ВПП. Расстояние, в пределах которого пилот воздушного судна, находящегося на осевой линии ВПП, может видеть маркировку ее покрытия или огни, которые ограничивают ВПП или обозначают ее осевую линию.

Примечание 1. За высоту глаз пилота воздушного судна, находящегося на осевой линии, берется высота приблизительно 5 м (16 фут.)

Примечание 2. Практически дальность видимости на ВПП из точки, указанной в определении, замерить невозможно, поэтому полученная цифра является лишь оценкой того, что мог бы видеть пилот из этого положения.

Данные по точкам сетки в цифровой форме. Обработанные на ЭВМ метеорологические данные о значениях в точках сетки, которые представляются в соответствующей кодовой форме для автоматического использования метеорологической службой или авиационными потребителями и которые обычно передаются по средне- или высокоскоростным каналам электросвязи от одной метеорологической ЭВМ к другой.

Данные по точкам сетки в численной форме. Обработанные метеорологические данные о значениях в точках сетки в численной кодовой форме, которые предназначены для использования вручную метеорологической службой или авиационными потребителями и которые передаются по низкоскоростным каналам электросвязи.

Диспетчерский пункт подхода. Орган, предназначенный для диспетчерского обслуживания контролируемых полетов воздушных судов, прибывающих на один или несколько аэродромов или убывающих с них.

Диспетчерский район. Контролируемое воздушное пространство, простирающееся вверх от установленной границы над земной поверхностью.

Донесение с борта (воздушных судов). Донесение, составленное во время полета членом летного экипажа в соответствии с правилами предоставления информации о местоположении, ходе выполнения полета и метеорологических условиях по форме AIREP.

Запасный аэродром. Указанный в плане полета аэродром, на который может направиться воздушное судно, если посадка на первоначально намеченный аэродром окажется невозможной.

Примечание. Запасный аэродром может быть аэродромом вылета.

Информация SIGMET. Выпускаемая органом метеорологического слежения информация о фактическом или ожидаемом возникновении определенных явлений погоды по маршруту, которые могут повлиять на безопасность полета воздушных судов.

*Согласно рекомендации 12/3 (VIII Аэронавигационной конференции: Внеочередная сессия КАМ (1974).

ДОБАВЛЕНИЕ К ЧАСТИ 1 (Продолж.)

Инструктаж, предполетный метеорологический. Устная консультация по фактическим и/или ожидаемым метеорологическим условиям.

Командир воздушного судна. Пилот, ответственный за управление воздушным судном во время полета и его безопасность.

Консультация, метеорологическая. Обсуждение с квалифицированным специалистом фактических и/или ожидаемых метеорологических условий, в которых предстоит выполнять полеты; обсуждение включает ответы на вопросы.

Контрольный пункт (ориентир). Определенный географический ориентир, по отношению к которому может быть сообщено местонахождение воздушного судна.

Координационный поисково-спасательный центр. Центр, создаваемый в заданном районе поиска и спасения для того, чтобы способствовать эффективной организации поиска и спасения.

Крейсерский эшелон. Эшелон, выдерживаемый в течение значительной части полета.

Местный представитель эксплуатанта. Агент эксплуатанта, местонахождение которого дает возможность своевременно сообщать оперативную информацию местному метеорологическому органу и получать метеорологическую информацию в эксплуатационных целях.

Метеорологическая информация. Метеорологические сводки, анализы, прогнозы и любые другие документы, касающиеся фактических или ожидаемых метеорологических условий.

Метеорологическое наблюдение (наблюдение). Оценка одного или нескольких метеорологических элементов.

Метеорологический орган (авиационный). Орган, предназначенный для метеорологического обеспечения международной воздушной навигации.

Метеорологическая сводка. Сообщение о результатах наблюдения метеорологических условий, относящихся к определенному времени и месту.

ДОБАВЛЕНИЕ К ЧАСТИ 1 (Продолж.)

Метеорологическое сообщение. Отдельная метеорологическая сводка, анализ или прогноз.

Метеорологический спутник. Искусственный спутник земли, проводящий метеорологические наблюдения и передающий результаты наблюдений на землю.

Наблюдение с борта (воздушных судов). Оценка одного или нескольких метеорологических элементов, произведенная на борту воздушного судна, находящегося в полете.

* Нефаксиз. Графическое изображение данных об облачности, полученных, главным образом, с помощью метеорологических спутников.

Орган обслуживания воздушного движения. Общий термин, в соответствующих случаях означающий орган диспетчерского обслуживания, центр полетной информации или пункт сбора донесений органов обслуживания воздушного движения.

Основной аэродром. Аэродром, который может быть указан в плане полета в качестве аэродрома намеченной посадки.

Планирование полетов (оперативное планирование). Планирование полетов эксплуатантом.

Полетная документация. Написанные от руки или напечатанные документы (в том числе карты или формы), содержащие метеорологическую информацию для полета.

Полномочный метеорологический орган. Полномочный орган, осуществляющий метеорологическое обеспечение международной воздушной навигации (или организующий его осуществление) от имени Договаривающегося государства.

Порог ВПП. Начало участка ВПП, пригодного для посадки.

Превышение. Измеренное по вертикали расстояние от среднего уровня моря до точки или уровня, находящихся на земной поверхности или связанных с ней.

* Считается временным определением (до тех пор, пока не будет принято решение ВМО по рекомендации 1/4)

ДОБАВЛЕНИЕ К ЧАСТИ 1 (Продолж.)

Превышение аэродрома. Превышение самой высокой точки летного поля над уровнем моря.

Прогноз. Описание метеорологических условий, ожидаемых в определенное время или период времени в определенной зоне или части воздушного пространства.

Прогностическая карта. Графическое изображение на карте прогноза определенного метеорологического элемента (элементов), составленное на определенный момент или период времени и относящееся к определенной поверхности или части воздушного пространства.

Рабочий план полета. План, составленный эксплуатантом для безопасного выполнения полета с учетом летных характеристик самолета, эксплуатационных ограничений и ожидаемых явлений погоды по маршруту полета и на аэродромах.

Радиопередача VOI MET. Регулярная передача метеорологической информации для воздушных судов, находящихся в полете.

Районный диспетчерский центр. Орган, предназначенный для диспетчерского обслуживания контролируемых полетов в диспетчерских районах, находящихся под его контролем.

Район полетной информации. Воздушное пространство определенных размеров, в пределах которого производится полетно-информационное обслуживание и аварийное оповещение.

Региональное аэронавигационное соглашение. Соглашение, одобренное Советом ИКАО, как правило, по рекомендации регионального аэронавигационного совещания.

Региональный центр сбора данных. Центр сбора данных, предназначенный для сбора донесений с борта воздушных судов на региональной основе.

Система зональных прогнозов. Координированная система, обеспечивающая предоставление стандартизованного авиационного метеорологического обслуживания центрами зональных прогнозов.

ДОБАВЛЕНИЕ К ЧАСТИ 1 (Продолж.)

Соответствующий полномочный орган ОВД. Назначенный государством соответствующий полномочный орган, который несет ответственность за обслуживание воздушного движения в соответствующем воздушном пространстве.

Стандартная изобарическая поверхность. Изобарическая поверхность, используемая в мировом масштабе для воспроизведения и анализа атмосферных условий.

Центр зональных прогнозов. Метеорологический центр, предназначенный, в соответствии с региональным аэронавигационным соглашением, для обеспечения авиационными прогнозами одной или нескольких зон.

Центр полетной информации. Орган, предназначенный для полетно-информационного обслуживания и аварийного оповещения.

Центр сбора донесений. Метеорологический орган, предназначенный для сбора донесений с борта воздушных судов.

Член летного экипажа. Имеющий удостоверение член летного экипажа, на которого возложены обязанности, связанные с управлением воздушным судном во время полета.

Электронная вычислительная машина (ЭВМ). Устройство, выполняющее без вмешательства человека серии арифметических и логических операций с данными.

Примечание. В данном документе ЭВМ может означать комплекс электронных вычислительных устройств, включающий одну или несколько ЭВМ, и периферийное оборудование.

ДОБАВЛЕНИЕ К ЧАСТИ 1 (Продолж.)

Эксплуатант. Лицо, организация или предприятие, занимающееся эксплуатацией воздушных судов или предлагающее свои услуги в этой области.

Эшелон перехода. Самый нижний эшелон, который может быть использован для полета выше абсолютной высоты перехода.

Эшелоны полета. Поверхности постоянного атмосферного давления, отнесенные к установленной величине давления 1013,2 мб (29,92 дюйма) и отстоящие друг от друга на величину установленных интервалов давления.

Примечание 1. Если баровысотомер отградуирован в соответствии со стандартной атмосферой, то:

(а) при установке шкалы баровысотомера по QNH его показания будут соответствовать абсолютной высоте;

(б) при установке шкалы баровысотомера по QFE его показания будут соответствовать высоте относительно точки установки высотомера по QFE;

(с) при установке шкалы баровысотомера по давлению 1013,2 мб (29,92 дюйма) он может быть использован как указатель эшелонов полета.

Примечание 2. Термины "относительная" и "абсолютная высота", используемые в Примечании 1, означают приборные, а не геометрические абсолютные и относительные высоты.

ДОБАВЛЕНИЕ К ЧАСТИ 1 (Продолж.)

I.2 Термины, имеющие ограниченное значение.

I.2.I Для целей настоящего Приложения следующие термины используются в указанном ниже ограниченном значении:

- (a) для того, чтобы избежать двусмысленности в употреблении термина "service" и чтобы провести различие между метеорологической службой как административным органом, с одной стороны, и предоставляемым обслуживанием, с другой, для отражения первого значения употребляется термин "полномочный метеорологический орган", а второго - "обслуживание";
- (b) термин "обеспечивать (наличие)" употребляется исключительно в связи с обеспечением обслуживания;
- (c) термин "выпускать" употребляется исключительно в тех случаях, когда особо оговорено обязательство в отношении рассылки информации потребителям;
- (d) "предоставлять" используется исключительно в тех случаях, когда обязательство ограничивается предоставлением возможности доступа потребителя к информации;
- (e) "снабжать" используется исключительно в тех случаях, когда информация либо выпускается, либо предоставляется потребителю.

- - - - -

Часть 2. Новое Приложение 3/Технический регламент С.3.17.
Глава 2. Общие положения

2.1 Совещание рассмотрело общие положения, как они изложены в главе 2 проекта нового Приложения 3/Технического регламента С.3.17

2.2 В текст были внесены незначительные изменения для того, чтобы отразить рекомендации, выработанные восьмой Аэронавигационной конференцией/КАМ внеочередной сессией (1974), а также редакционные поправки с тем, чтобы сделать этот материал более ясным.

2.3 При выработке формулировки пункта 2.2.2 имел место ряд трудностей; в частности, это касается стандарта, согласно которому метеорологическая информация предоставляется "в такой форме, которая требует минимальных усилий со стороны потребителей для ее интерпретации". Совещание отметило, что в то время, как по-прежнему предпринимаются усилия по повышению степени наглядности и ясности кодовых форм METAR/TAF и в то время, как поощряется применение авиационным персоналом этих кодов, в целом вопрос формы, в которой предоставляется метеорологическая информация потребителям, будет, по-видимому, рассматриваться девятой Аэронавигационной конференцией в рамках вопроса о координации работы метеорологической службы и органов ОВД.

2.4 Рекомендация о размещении аэродромных метеорологических органов таким образом, чтобы облегчить личный контакт с потребителями метеорологической информации, была исключена, так как она является излишней и/или лишена практического смысла применительно ко многим современным аэродромам и, в частности, аэродромам с несколькими аэровокзалами.

2.5 С учетом вышесказанного совещание вынесло следующую рекомендацию:

РСПП

РЕКОМЕНДАЦИЯ 2/1 - ВКЛЮЧЕНИЕ ГЛАВЫ 2 (ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ) В НОВОЕ ПРИЛОЖЕНИЕ 3/ТЕХНИЧЕСКИЙ РЕГЛАМЕНТ С.3.17

Следует включить следующий материал в новое Приложение 3/Технический регламент С.3.17:

Главу 2 (Общие положения) в соответствии с текстом Добавления к части 2 доклада по повестке дня.

- - - - -

ДОВАВЛЕНИЕ К ЧАСТИ 2

ГЛАВА 2. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Вступительное примечание. Считается, что положения настоящего Приложения, касающиеся метеорологической информации, подразумевают, что обязанность за предоставление метеорологической информации, в соответствии со статьей 28 Конвенции, возлагается на Договаривающееся государство, а ответственность за ее использование — на потребителя.

2.1 Цель, определение объема и предоставление метеорологического обслуживания.

2.1.1 Целью метеорологического обеспечения международной воздушной навигации является содействие безопасному, регулярному, эффективному и экономичному осуществлению международной воздушной навигации.

2.1.2 Эта цель достигается путем предоставления эксплуатантам, членам летного экипажа, органам обслуживания воздушного движения, поисково-спасательным органам, управлениям аэропортов и другим органам, связанным с осуществлением или развитием международной воздушной навигации, метеорологической информации, необходимой для выполнения их функций.

2.1.3 Каждое Договаривающееся государство определяет метеорологическое обслуживание, которое оно намерено предоставлять для удовлетворения требований, предъявляемых международной воздушной навигацией. Такое определение производится в соответствии с положениями настоящего Приложения и с должным учетом региональных авронавигационных соглашений и включает определение метеорологического обслуживания, подлежащего предоставлению в интересах международной воздушной навигации над международными водами и другими районами, находящимися за пределами территории соответствующего государства.

2.1.4 Каждое Договаривающееся государство назначает соответствующий полномочный орган, в дальнейшем именуемый "полномочным метеорологическим органом", для обеспечения (или организации обеспечения) от его имени метеорологического обслуживания международной воздушной навигации.

2.2 Предоставление и использование метеорологической информации.

2.2.1 Между сторонами, предоставляющими и использующими метеорологическую информацию, поддерживается тесная связь по вопросам, имеющим значение для предоставления метеорологического обслуживания.

2.2.2 Предоставляемая авиационному персоналу информация является своевременной; форма ее представления требует от потребителей, как это указано в последующих главах, минимальных усилий для ее интерпретации.

ДОБАВЛЕНИЕ К ЧАСТИ 2 (Продолж.)

2.3 Уведомления, требуемые от эксплуатантов

2.3.1 Эксплуатанты, заинтересованные в получении метеорологического обслуживания или в изменении его характера, заблаговременно уведомляют об этом компетентные метеорологические органы или соответствующие метеорологические органы в соответствии с положениями раздела 2.3. Минимальный период времени, предшествующий такому уведомлению, устанавливается по соглашению между компетентными метеорологическими органами или соответствующими метеорологическими органами и эксплуатантом.

2.3.2 Полномочные метеорологические органы уведомляются заинтересованными в получении обслуживания эксплуатантами в тех случаях, когда:

- a) планируется открытие новых маршрутов или выполнение новых видов полетов;
- b) в график регулярных рейсов вносятся изменения длительного характера;
- c) планируется открытие новых контор местных представителей эксплуатантов;
- d) планируются другие изменения, имеющие значение для предоставления метеорологического обслуживания.

Такая информация содержит все сведения, необходимые для планирования полномочными метеорологическими органами соответствующих изменений.

2.3.3 Аэродромный метеорологический орган или соответствующий метеорологический орган уведомляются эксплуатантом или членом летного экипажа:

- a) о расписании полетов;
- b) в тех случаях, когда планируется выполнение нерегулярных рейсов;
- c) в тех случаях, когда рейсы задерживаются, выполняются раньше назначенного времени или отменяются.

2.3.4 РЕКОМЕНДАЦИЯ. Уведомление, посылаемое аэродромному метеорологическому органу или соответствующему метеорологическому органу, должно содержать следующую информацию (в случае регулярных рейсов часть или все эти сведения могут не указываться при наличии соглашения на этот счет между метеорологическим органом и эксплуатантом):

- a) аэропорт вылета и расчетное время вылета;
- b) пункт назначения и расчетное время прибытия;

ДОБАВЛЕНИЕ К ЧАСТИ 2 (Продолж.)

- с) маршрут полета и расчетное время прибытия на промежуточный аэродром (аэродромы) и вылета с него;
 - d) необходимые для указания в рабочем плане полета запасные аэродромы, взятые из соответствующего перечня, содержащегося в региональных планах;
 - e) крейсерский эшелон;
 - f) для полетов сверхзвуковых транспортных самолетов указывается дозвуковой крейсерский эшелон, районы околозвукового ускорения и замедления, а также траектория набора высоты и снижения;
 - g) тип полета (по правилам визуального полета или полета по приборам);
 - h) тип метеорологической информации для предоставления члену летного экипажа (полетная документация и/или инструктаж или консультация);
 - i) время проведения инструктажа, консультации и/или предоставления полетной документации.
- - - - -

Часть 3. Новое Приложение 3/Технический регламент С.3.17. Глава 3. Центры зональных прогнозов, аэродромные метеорологические органы и органы метеорологического слежения

3.1 Совещание рассмотрело содержащиеся в главе 3 проекта нового Приложения 3/Технического регламента С.3.17 положения, которые относятся к органам метеорологического слежения.

3.2 Совещание высказало мнение о том, что необходимо усовершенствовать положение, касающееся организации органов метеорологического слежения. В итоге было решено сделать данное положение более полным.

3.3. Совещание отметило, что относящиеся к функциям аэродромных метеорологических органов положения, по которым восьмая Аэронавигационная конференция/внеочередная сессия КАМ (1974) приняли решение об их включении в Приложение 3/Технический регламент С.3.17, являются стандартами. В связи с этим было решено, что положения, относящиеся к функциям органов метеорологического слежения также следует сделать стандартами.

3.4 С учетом обсуждения данного вопроса совещание вынесло следующую рекомендацию:

РСНП

РЕКОМЕНДАЦИЯ 3/1 - ВКЛЮЧЕНИЕ В ГЛАВУ 3 (ЦЕНТРЫ ЗОНАЛЬНЫХ ПРОГНОЗОВ, АЭРОДРОМНЫЕ МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКИЕ ОРГАНЫ И ОРГАНЫ МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКОГО СЛЕЖЕНИЯ НОВОГО ПРИЛОЖЕНИЯ 3/ТЕХНИЧЕСКОГО РЕГЛАМЕНТА С.3.17 ПЕРЕСМОТРЕННЫХ ТРЕБОВАНИЙ К ОРГАНАМ МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКОГО СЛЕЖЕНИЯ

Следует включить в главу 3 (Центры зональных прогнозов, аэродромные метеорологические органы и органы метеорологического слежения) нового Приложения 3/Технического регламента С.3.17 материал, содержащийся в Добавлении к части 3 доклада по повестке дня.

- - - - -

ДОБАВЛЕНИЕ К ЧАСТИ 3

ГЛАВА 3. ЦЕНТРЫ ЗОНАЛЬНЫХ ПРОГНОЗОВ, АЭРОДРОМНЫЕ МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКИЕ ОРГАНЫ И ОРГАНЫ МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКОГО СЛЕЖЕНИЯ

3.1 (Содержится в Добавлении 7 к докладу по пункту 13 повестки дня 8-й Аэронавигационной конференции: Внеочередной сессии КАМ (1974)).

3.2 (Содержится в Добавлении к докладу по пункту 14 повестки дня 8-й Аэронавигационной конференции: Внеочередной сессии КАМ (1974)).

3.3 Органы метеорологического слежения

3.3.1 Договаривающееся государство, взявшее на себя ответственность за обслуживание района полетной информации или диспетчерского района, создает один или несколько органов метеорологического слежения (или принимает меры к тому, чтобы это сделало какое-либо другое Договаривающееся государство) в соответствии с требованиями, установленными региональным аэронавигационным соглашением.

3.3.2 Орган метеорологического слежения:

- a) следит за метеорологическими условиями, имеющими значение для выполнения полетов в пределах района, за который он несет ответственность;
- b) подготавливает информацию SIGMET по району, за который он несет ответственность;
- c) предоставляет информацию SIGMET и, по мере необходимости, прочую метеорологическую информацию соответствующим органам обслуживания воздушного движения;
- d) распространяет информацию SIGMET.

Примечание. Сведения о содержании, подготовке и распространении информации SIGMET содержатся в других главах данного документа.

3.3.3 РЕКОМЕНДАЦИЯ. Границы района, в пределах которого органу метеорологического слежения надлежит вести слежение, должны, насколько это практически возможно, совпадать с границами района полетной информации или диспетчерского района или с границами районов полетной информации и/или диспетчерских районов.

3.3.4 РЕКОМЕНДАЦИЯ. Метеорологическое слежение следует вести непрерывно; в районах с низкой плотностью движения слежение может быть ограничено периодом ожидаемого времени выполнения полетов.

- - - - -

Часть 4. Новое Приложение 3/Технический регламент С.3.17.
Глава 5. Наблюдения и донесения с борта воздушных судов

4.1 Совещание рассмотрело относящиеся к наблюдениям и донесениям с борта воздушных судов положения, которые изложены в главе 5 проекта нового Приложения 3/Технического регламента С.3.17.

4.2 В текст были внесены незначительные изменения для того, чтобы отразить рекомендации, выработанные на восьмой Аэронавигационной конференции/КАМ внеоч. (1974), а также редакционные поправки с тем, чтобы сделать этот материал более ясным.

4.3 С учетом вышесказанного совещание вынесло следующую рекомендацию:

РСШ	РЕКОМЕНДАЦИЯ 4/1 - ВКЛЮЧЕНИЕ ГЛАВЫ 5 (НАБЛЮДЕНИЯ И ДОНЕСЕНИЯ С БОРТА ВОЗДУШНЫХ СУДОВ В НОВОЕ ПРИЛОЖЕНИЕ 3/ТЕХНИЧЕСКИЙ РЕГЛАМЕНТ <u>С.3.17</u>
-----	--

Следует включить следующий материал в новое Приложение 3/Технический регламент С.3.17:

Главу 5 (Наблюдения и донесения с борта воздушных судов), в соответствии с текстом Добавления к части 4 доклада по повестке дня.

- - - - -

ДОБАВЛЕНИЕ К ЧАСТИ 4

ГЛАВА 5. НАБЛЮДЕНИЯ И ДОНЕСЕНИЯ С БОРТА ВОЗДУШНЫХ СУДОВ

5.1 Обязательства государств

5.1.1 Каждое Договаривающееся государство обеспечивает, в соответствии с положениями данной главы, проведение наблюдений с борта воздушных судов, зарегистрированных в данном государстве и выполняющих полеты на международных воздушных линиях, а также регистрацию и передачу результатов этих наблюдений с должным учетом региональных авронавигационных соглашений.

5.2 Наблюдения с борта воздушных судов

5.2.1 Проводятся следующие наблюдения с борта воздушных судов:

- а) регулярные наблюдения с борта;
- б) специальные наблюдения с борта;
- в) наблюдения с борта воздушных судов во время набора высоты и захода на посадку; и
- г) прочие наблюдения с борта воздушных судов по запросу.

5.3 Регулярные наблюдения с борта воздушных судов

5.3.1 Регулярные наблюдения с борта воздушных судов проводятся для тех пунктов донесения, линий или интервалов служб воздушного движения:

- а) где, согласно соответствующим правилам обслуживания воздушного движения, необходимо посылать регулярное донесение о местонахождении воздушного судна, и
- б) которые находятся друг от друга на расстояниях, наиболее близко соответствующих интервалам в I час полетного времени.

5.3.2 Экипаж воздушного судна может быть освобожден от проведения регулярных наблюдений в тех случаях, когда:

- а) продолжительность полета составляет 2 часа и менее; или
- б) воздушное судно находится на расстоянии менее одного часа полетного времени от следующего намеченного пункта посадки; или
- в) полет проходит на высоте ниже 1500 м (5000 фут.).

ДОБАВЛЕНИЕ К ЧАСТИ 4 (Продолж.)

5.3.3 РЕКОМЕНДАЦИЯ. Региональным аэронавигационным соглашением могут быть предусмотрены дополнительные исключения для полетов по маршрутам в районах с высокой плотностью воздушного движения и/или в районах, располагающих соответствующей синоптической сетью. Эти дополнительные исключения следует оформлять в виде особых или специальных правил, которые, тем не менее, должны:

- а) отвечать минимальным требованиям, предъявляемым всеми соответствующими метеорологическими органами к наблюдениям с борта воздушных судов;
- б) учитывать необходимость получения данных для планирования полетов в будущем на более высоких эшелонах;
- в) быть легко применимыми и, желательно, иметь характер регулярных наблюдений без необходимости рассмотрения каждого отдельного случая;
- г) ставить в известность, насколько это практически возможно, все соответствующие органы о том, от каких воздушных судов будут поступать данные наблюдений.

5.4 Специальные наблюдения с борта воздушных судов

5.4.1 Специальные наблюдения проводятся всеми воздушными судами, выполняющими полеты по международным авиалиниям, в тех случаях, когда имеют место:

- а) сильная турбулентность или сильное обледенение; или
- б) умеренная турбулентность, град или кучево-дождевые облака во время полета на дозвуковых или сверхзвуковых скоростях; или
- в) прочие метеорологические условия, например, прочие явления погоды по маршруту полета, которые указываются в сообщениях SIGMET и которые, по мнению командира воздушного судна, могут отразиться на безопасности полета или заметно повлиять на эффективность выполнения полетов другими воздушными судами.

5.5 Наблюдения с борта воздушных судов во время набора высоты и захода на посадку

5.5.1 Такие наблюдения проводятся всеми воздушными судами за метеорологическими условиями, имеющими место во время набора высоты или захода на посадку, о которых командир воздушного судна не был информирован и которые, по его мнению, могут повлиять на безопасность полетов других воздушных судов.

ДОБАВЛЕНИЕ К ЧАСТИ 4 (Продолж.)

5.6 Прочие наблюдения с борта воздушных судов

5.6.1 Наблюдения с борта воздушных судов также проводятся:

- а) в тех случаях, когда метеорологический орган, обеспечивающий метеорологическое обслуживание полета, или орган метеорологического слежения запрашивает определенные данные; или
- б) по соглашению между полномочным метеорологическим органом и эксплуатантом.

5.7 Регистрация данных наблюдений с борта воздушных судов

5.7.1 Регулярные и специальные наблюдения с борта воздушных судов регистрируются по форме AIREP. Если такая форма не представляется эксплуатантом, один экземпляр формы включается в полетную документацию.

Примечание. Форма AIREP и подробные инструкции о регистрации и передаче результатов наблюдений с борта воздушных судов, а также о содержании и форме сообщений AIREP, содержатся в Добавлении I к PANS-RAC.

5.7.2 РЕКОМЕНДАЦИЯ. Наблюдения с борта воздушных судов, запрашиваемые метеорологическим органом или выполняемые по соглашению между полномочным метеорологическим органом и эксплуатантом, следует регистрировать только на основе специального соглашения; в этом случае они регистрируются по форме AIREP.

5.8 Передача данных наблюдений с борта воздушных судов во время полета

5.8.1 Данные регулярных наблюдений с борта воздушных судов передаются во время полета в виде регулярных донесений с борта при передаче информации о местонахождении воздушного судна. Данные специальных наблюдений с борта воздушных судов передаются во время полета в виде специальных донесений с борта, по возможности сразу после выполнения таких наблюдений.

5.8.2 Данные наблюдений с борта воздушных судов, выполненных во время набора высоты и захода на посадку, передаются по возможности сразу после их проведения.

5.8.3 РЕКОМЕНДАЦИЯ. Во время полета следует передавать данные наблюдений с борта воздушных судов, которые проводятся по запросу метеорологического органа или по соглашению между полномочным метеорологическим органом и эксплуатантом, если не существует договоренности о том, что подобная передача данных не является необходимой. При передаче данных их следует адресовать таким образом, чтобы они дошли до соответствующего органа или полномочного органа, которые запросили такого рода наблюдения.

ДОВАВЛЕНИЕ К ЧАСТИ 4 (Продолж.)

5.8.4 Содержащиеся в донесениях с борта элементы указываются в следующем порядке:

	Указатель типа сообщения
Раздел I (Информация о местонахождении)	Опознавательные знаки воздушного судна Местонахождение Время Эшелон полета или высота Последующее местонахождение и время полета
Раздел 2 (Эксплуатационная информация)	Расчетное время прибытия Максимальная продолжительность полета
Раздел 3 (Метеорологическая информация)	Температура воздуха Ветер Турбулентность Обледенение воздушного судна Дополнительная информация

Примечание. В PANS-RAC говорится, что указателем регулярных донесений с борта является символ "ARP", а специальных донесений - "ABS".

5.8.5 Полномочный метеорологический орган обеспечивает необходимую договоренность с соответствующим органом ОВД о том, чтобы данные метеорологических наблюдений, сообщаемые с борта воздушных судов органам обслуживания воздушного движения, незамедлительно направлялись в соответствующий метеорологический орган.

5.9 Послеполетное сообщение

5.9.1 По прибытии воздушного судна на аэродром заполненная форма AIREP незамедлительно передается эксплуатантом или членом летного экипажа в метеорологический орган на аэродроме. Если на аэродроме нет метеорологического органа или у прибывших экипажей воздушных судов возникают трудности при установлении контакта с этим органом, с заполненной формой поступают согласно локальному соглашению между полномочным метеорологическим органом и эксплуатантом.

5.9.2 РЕКОМЕНДАЦИЯ. В качестве дополнения к информации, содержащейся в форме AIREP, один из членов летного экипажа должен сделать устное сообщение о метеорологических условиях, наблюдавшихся во время полета.

ДОБАВЛЕНИЕ К ЧАСТИ 4 (Продолж.)

5.10 Обмен донесениями с борта воздушных судов между метеорологическими органами

5.10.1 По получении метеорологическим органом донесений с борта воздушных судов он направляет их в метеорологический орган, являющийся, в соответствии с региональным аэронавигационным соглашением, центром сбора информации, за исключением случаев, когда существует уверенность в том, что центр сбора уже располагает этими донесениями.

5.10.2 РЕКОМЕНДАЦИЯ. Метеорологическим органам, получившим метеорологическую информацию с помощью заполненных форм AIRREP и устных сообщений одного из членов экипажа, следует направлять ее в центры сбора информации, если это уже не было сделано.

5.10.3 Центры сбора информации собирают полученные с борта воздушных судов регулярные донесения и направляют их другим метеорологическим органам в соответствии с региональным аэронавигационным соглашением. Обмен собранными донесениями через каждый час может быть желательным в случае большого количества донесений.

5.10.4 Полученные метеорологическим органом специальные донесения с борта воздушных судов направляются сразу после их получения другим метеорологическим органам в соответствии с региональным аэронавигационным соглашением.

5.10.5 Центры сбора информации направляют полученные с борта воздушных судов донесения в назначенный Всемирной метеорологической организацией региональный центр сбора информации, который использует донесения для дальнейшего распространения в качестве исходных метеорологических данных.

5.10.6 РЕКОМЕНДАЦИЯ. В тех случаях, когда для удовлетворения особых аэронавигационных или метеорологических требований необходимо дополнительное распространение донесений с борта воздушных судов, порядок их распространения должен быть согласован между соответствующими полномочными метеорологическими органами.

5.10.7 РЕКОМЕНДАЦИЯ. Донесения с борта, полученные центрами сбора информации по истечении более 8 часов с момента наблюдения, должны распространяться лишь в том случае, если не имеются более поздних донесений из данного района.

5.10.8 Метеорологические органы обмениваются донесениями с борта воздушных судов в той форме, в какой они получены, за исключением случаев, когда:

- a) Раздел 1, пункт 5. Последующее местонахождение и время пролета, и раздел 2. Эксплуатационная информация - могут быть опущены; и
- b) местонахождение указывается путем ссылки на пункт донесения и метеорологический орган может перевести эти данные в соответствующую широту и долготу.

- - - - -

Часть 5. Новое Приложение 3/Технический регламент С.3.17.
Глава 8. Авиационная климатологическая информация

5.1 Общие положения

5.1.1 Соправание рассматривало относящиеся к авиационной климатологии положения, которые содержатся в главе 8 проекта нового Приложения 3/Технического регламента С.3.17, и вынесло следующую рекомендацию:

РСРП	РЕКОМЕНДАЦИЯ 5/1 - ВКЛЮЧЕНИЕ ГЛАВЫ 8 (АВИАЦИОННАЯ КЛИМАТОЛОГИЧЕСКАЯ ИНФОРМАЦИЯ) В НОВОЕ ПРИЛОЖЕНИЕ 3/ТЕХНИЧЕСКИЙ РЕГЛАМЕНТ <u>С.3.17</u> Следует включить следующий материал в новое Приложение 3/Технический регламент <u>С.3.17</u>: Главу 8 (Авиационная климатологическая информация) в соответствии с текстом Добавления к части 5 доклада по пункту повестки дня.
------	--

5.2 Основной перечень элементов

5.2.1 Соправание отметило потребность в различной авиационной климатологической информации для того, чтобы удовлетворить потребности планирования, во-первых, международных полетов, выполняемых некоммерческой авиацией и, во-вторых, полетов сверхзвуковых транспортных самолетов. Поскольку аэродромы увеличиваются в размерах и все чаще эксплуатируются в неблагоприятных метеорологических условиях, планирование также усложняется. В связи с тем, что при этом требуется самая разнообразная информация, для многих государств становится затруднительным публиковать всю необходимую климатологическую информацию. Кроме того, публикация всей климатологической информации, предусмотримой в главе 12.4 Технического регламента ВМО, привела к появлению объемистых документов, многими из которых очень редко пользуются.

5.2.2 В связи с этим значительное внимание было уделено вопросу уточнения тех элементов, по которым должна, как правило, иметься авиационная климатологическая информация. Соправание составило следующий минимальный перечень элементов, которые считаются совершенно необходимыми для этой цели:

Приземный ветер
Видимость/дальность видимости на ВПП
Высота и количество облаков
Температура
Давление.

5.2.3 При составлении данного перечня было отмечено, что подготовка статистических данных о дальности видимости на ВПП (RVR) связана с рядом практических трудностей и, в частности, с использованием стандартной световой арматуры для оценки RVR. Тем не менее, принимая во внимание эксплуатационную важность этого элемента, было решено, что следует предпринимать усилия для разрешения этих трудностей, например, предоставляя данные о RVR, основанные на стандартной интенсивности огня, а там, где это невозможно, предоставляя данные, основанные на наиболее часто применяемой интенсивности. Совещание отметило, что ИКАО по просьбе ВМО занимается разработкой эксплуатационных требований к климатологической информации, основываясь при этом на мнениях, высказанных государствами, ИАТА и ИФАЛПА, а также на различных региональных совещаниях; эти требования направлены, помимо всего прочего, на стандартизацию данных о RVR.

5.2.1 Ввиду того, что полномочия совещания не дадут возможности коренным образом изменить существующие положения, было решено, что разработанный основной перечень, о котором говорится в пункте 5.2.2, должен быть рассмотрен ИКАО и ВМО с целью его включения в новое Приложение 3/Технический регламент С.3.17; если необходимо, это можно сделать после дальнейшего изучения и доработки в свете авиационных требований к климатологической информации, выработанных ИКАО. Соответственно, ВМО следует предпринять пересмотр существующих климатологических моделей и, по мере необходимости, разработать новые модели для того, чтобы отразить новые положения и требования.

5.2.5 С учетом вышесказанного совещание вынесло следующую рекомендацию:

РЕКОМЕНДАЦИЯ 5/2 - АВИАЦИОННАЯ КЛИМАТОЛОГИЧЕСКАЯ ИНФОРМАЦИЯ

1. ИКАО и ВМО следует рассмотреть вопрос о включении в новое Приложение 3/Технический регламент С.3.17 следующего основного перечня элементов, по которым должна, как правило, иметься авиационная климатологическая информация:

Приземный ветер
Видимость/дальность видимости на ВПП
Высота и количество облаков
Температура
Давление.

2. ВМО следует, с учетом эксплуатационных требований, высказанных в этом отношении:

- a) разработать новые или усовершенствовать существующие модели представления необходимой климатологической информации в сжатой форме с целью их включения в Технический регламент ВМО С.3.37; и
 - b) пересмотреть руководящие принципы разработки авиационных климатологических описаний.
- - - - -

ДОБАВЛЕНИЕ К ЧАСТИ 5

ГЛАВА 8. АВИАЦИОННАЯ КЛИМАТОЛОГИЧЕСКАЯ ИНФОРМАЦИЯ

8.1 Общие положения

8.1.1 Авиационная климатологическая информация подготавливается в виде аэродромных климатологических сводок, аэродромных климатологических таблиц и авиационных климатологических описаний. Такая информация предоставляется авиационным потребителям по соглашению между ними и компетентным метеорологическим органом.

8.1.2 РЕКОМЕНДАЦИЯ. Аэродромные климатологические сводки, аэродромные климатологические таблицы и авиационные климатологические описания следует составлять по формам и/или правилам, установленным Всемирной метеорологической организацией.

8.1.3 РЕКОМЕНДАЦИЯ. Полномочные метеорологические органы должны обмениваться по запросу аэродромными климатологическими сводками, аэродромными климатологическими таблицами и авиационными климатологическими описаниями. Эксплуатантам и прочим авиационным потребителям, заинтересованным в получении такого рода информации, следует обращаться с этой целью к полномочному метеорологическому органу государства, в котором зарегистрированы воздушные суда данного эксплуатанта.

8.2 Аэродромные климатологические сводки

8.2.1 РЕКОМЕНДАЦИЯ. Каждому Договаривающемуся государству следует подготавливать и публиковать (или предоставлять каким-либо другим образом) аэродромные климатологические сводки для всех основных и запасных международных аэродромов, расположенных на территории данного государства.

8.2.2 РЕКОМЕНДАЦИЯ. В сводки следует включать информацию, основанную на многолетнем наблюдении элементов, необходимых для аэронавигационного планирования или исследования. Сводки должны представлять собой статистические выкладки с данными о ряде случаев, когда были зарегистрированы конкретные значения одного или двух и более элементов.

8.3 Аэродромные климатологические таблицы

8.3.1 РЕКОМЕНДАЦИЯ. Каждое Договаривающееся государство должно располагать данными и возможностями для подготовки и предоставления аэродромных климатологических таблиц в течение периода времени, определенного по соглашению между полномочным метеорологическим органом и авиационным потребителем.

8.4 Авиационные климатологические описания

8.4.1 РЕКОМЕНДАЦИЯ. Каждому Договаривающемуся государству следует подготавливать и публиковать (или предоставлять каким-либо другим образом) авиационные климатологические описания для отдельных районов или отрезков маршрутов и, по необходимости, для авиационных метеорологических станций. Эти описания должны подготавливаться государствами либо индивидуально, либо совместно по соглашению между заинтересованными метеорологическими органами.

ДОБАВЛЕНИЕ К ЧАСТИ 5 (Продолж.)

8.4.2 РЕКОМЕНДАЦИЯ. Аналогичные описания следует подготавливать и публиковать (или предоставлять каким-либо другим образом) для отдельных районов или отрезков маршрутов над международными водами; эти описания должны выпускаться либо отдельным Договаривающимся государством, ответственным за данный район полетной информации, либо совместно по соглашению между заинтересованными Договаривающимися государствами.

8.5 Копии данных метеорологических наблюдений

8.5.1 РЕКОМЕНДАЦИЯ. По запросу каждый полномочный метеорологический орган должен предоставлять, по возможности, любому другому полномочному метеорологическому органу, эксплуатантам и всем прочим лицам, связанным с использованием метеорологии в интересах международной воздушной навигации, копии первоначальных данных метеорологических наблюдений, необходимые для исследований, технических расследований или эксплуатационного анализа.

- - - - -

Часть 6. Новое Приложение 3/Технический регламент С.3.17.
Глава 10. Обслуживание органов управления воздушным движением и поисково-спасательных органов

6.1 Совещание рассмотрело положения, относящиеся к обслуживанию органов управления воздушным движением и поисково-спасательных органов, которые содержатся в главе 10 проекта нового Приложения 3/Технического регламента С.3.17.

6.2 В текст были внесены незначительные изменения, чтобы отразить рекомендации, выработанные на восьмой Аэронавигационной конференции/КАМ внеоч. (1974), а также редакционные поправки с тем, чтобы сделать материал более ясным.

6.3 С учетом вышесказанного совещания вынесло следующую рекомендацию:

РСПП	РЕКОМЕНДАЦИЯ 6/1 - ВКЛЮЧЕНИЕ ГЛАВЫ 10 (ОБСЛУЖИВАНИЕ ОРГАНОВ УПРАВЛЕНИЯ ВОЗДУШНЫМ ДВИЖЕНИЕМ И ПОИСКОВО-СПАСАТЕЛЬНЫХ ОРГАНОВ)
------	---

РСПП	Включить следующий материал в новое Приложение 3/Технический регламент <u>С.3.17</u> :
------	--

РСПП	Главу 10 (Обслуживание органов управления воздушным движением и поисково-спасательных органов) в соответствии с текстом Добавления к части 6 доклада по повестке дня.
------	---

- - - - -

ДОБАВЛЕНИЕ К ЧАСТИ 6

ГЛАВА 10. ОБСЛУЖИВАНИЕ ОРГАНОВ УПРАВЛЕНИЯ ВОЗДУШНЫМ ДВИЖЕНИЕМ И ПОИСКОВО-СПАСАТЕЛЬНЫХ ОРГАНОВ

10.1 Информация для органов обслуживания воздушного движения

10.1.1 Назначенные полномочным метеорологическим органом метеорологические органы обеспечивают органы обслуживания воздушного движения последними метеорологическими сводками, прогнозами, информацией SIGMET и специальными доносениями с борта воздушного судна, которые необходимы для выполнения данными органами соответствующих функций.

10.1.2 РЕКОМЕНДАЦИЯ. Соответствующий метеорологический орган, обслуживающий аэродромный командно-диспетчерский пункт или диспетчерский пункт подхода, должен представлять собой аэродромный метеорологический орган.

10.1.3 Соответствующий метеорологический орган, обслуживающий центр полетной информации или районный диспетчерский центр, представляет собой орган метеорологического слежения.

10.1.4 РЕКОМЕНДАЦИЯ. В тех случаях, когда в связи с местными условиями целесообразно возложить обязанности соответствующего метеорологического органа на два или более метеорологических органа, разделение сферы ответственности должно производиться полномочным метеорологическим органом на основе консультаций с соответствующим полномочным органом обслуживания воздушного движения.

10.1.5 По мере необходимости, соответствующий аэродромный метеорологический орган предоставляет аэродромному командно-диспетчерскому пункту следующую метеорологическую информацию:

- а) регулярные и специальные метеорологические сводки, в том числе текущие данные о давлении, прогнозы по аэродрому и прогнозы для посадки по соответствующему аэродрому (с коррективами к ним);
- б) информацию SIGMET и предупреждения по аэродрому;

ДОБАВЛЕНИЕ К ЧАСТИ 6 (Продолж.)

- с) любую дополнительную метеорологическую информацию, в отношении которой существует локальное соглашение, например, сводки для взлета или прогнозы приземного ветра для определения возможного изменения условий на ВПП.

10.1.6

По мере необходимости соответствующий аэродромный метеорологический орган предоставляет диспетчерскому пункту подхода следующую метеорологическую информацию:

- а) регулярные и специальные метеорологические сводки, в том числе текущие данные о давлении, прогнозы по аэродрому и прогнозы для посадки (с коррективами к ним) для аэродрома (аэродромов), обслуживаемого диспетчерским пунктом подхода;
- б) информацию SIGMET, специальные донесения с борта, относящиеся к воздушному пространству, обслуживаемому данным диспетчерским пунктом подхода, и предупреждения по аэродрому;
- с) любую дополнительную метеорологическую информацию, в отношении которой существует локальное соглашение, например, сводки для посадки.

10.1.7

По мере необходимости соответствующий орган метеорологического слежения предоставляет центру полетной информации или районному диспетчерскому центру следующую метеорологическую информацию:

- а) регулярные и выборочные специальные сводки, в том числе текущие данные о давлении по аэродромам и другим точкам, прогнозы по аэродрому и прогнозы для посадки (с коррективами к ним), охватывающие район полетной информации или диспетчерский район и, по запросу центра полетной информации или районного диспетчерского центра и в соответствии с региональным аэронавигационным соглашением, охватывающие аэродромы в соседних районах полетной информации;
- б) прогнозы ветра и температуры воздуха на высотах, особых явлений погоды по маршруту полета (с коррективами к ним), информацию SIGMET и специальные донесения с борта по району полетной информации или диспетчерскому району и, в соответствии с региональным аэронавигационным соглашением и по запросу центра полетной информации или районного диспетчерского центра, по соседним районам полетной информации;

ДОБАВЛЕНИЕ К ЧАСТИ 6 (Продолж.)

- с) прочую метеорологическую информацию, запрошенную центром полетной информации или районным диспетчерским центром для удовлетворения требований со стороны воздушных судов, находящихся в полете; если соответствующий орган метеорологического слежения запрошенной информацией не располагает, он обращается за помощью к другому метеорологическому органу.

10.1.8 Метеорологическая информация, запрошенная органом обслуживания воздушного движения в связи с аварийной ситуацией, предоставляется немедленно. Она включает необходимые метеорологические сведения, выбранные из приведенного в пункте 10.2.2 перечня элементов, подлежащих сообщению в координационные поисково-спасательные центры.

10.1.9 РЕКОМЕНДАЦИЯ. Информация, предоставляемая центрам полетной информации и районным диспетчерским центрам для обеспечения полетов сверхзвуковых транспортных самолетов, должна содержать данные по эшелонам полетов, используемым для полетов на околозвуковых и сверхзвуковых скоростях, и включать прогнозы траекторий снижения на аэродромы, расположенные в пределах района полетной информации.

10.1.10 Когда это необходимо в целях полетной информации, текущие метеорологические сводки и прогнозы направляются в назначенные авиационные станции электросвязи. В случае необходимости копия такой информации направляется в центр полетной информации или районный диспетчерский центр.

10.1.11 РЕКОМЕНДАЦИЯ. Регулярные, специальные и выборочные специальные сводки, аэродромные прогнозы и прогнозы для посадки, информация SIGMET, прогнозы ветра и температуры воздуха на высотах (с коррективами к ним) должны предоставляться органам обслуживания воздушного движения в той форме, в какой они составляются и направляются другим метеорологическим органам или получаются от них за исключением тех случаев, когда существует локальное соглашение о других родах условий.

10.1.12 РЕКОМЕНДАЦИЯ. В тех случаях, когда отработанные на ЭВМ данные о верхних слоях атмосферы по точкам сетки предоставляются органам обслуживания воздушного движения в цифровой форме для непосредственного использования в системе ЭВМ управления воздушным движением, содержание, форма и правила передачи данных должны определяться по соглашению между полномочным метеорологическим органом и соответствующим полномочным органом ОВД.

10.2 Информация для поисково-спасательной службы

10.2.1 Метеорологические органы, назначенные полномочным метеорологическим органом в соответствии с региональным аэронавигационным соглашением, предоставляют координационным поисково-спасательным центрам метеорологическую информацию в форме, установленной на основе взаимного соглашения. С этой целью назначенный метеорологический орган поддерживает связь с координационным поисково-спасательным центром в течение всей операции по поиску и спасению.

ДОБАВЛЕНИЕ К ЧАСТИ 6 (Продолж.)

10.2.2 Информация, подлежащая предоставлению координационным поисково-спасательным центрам, включает сведения о метеорологических условиях, имевших место тогда, когда было известно последнее местонахождение пропавшего воздушного судна, а также сведения о метеорологических условиях по намеченному маршруту данного воздушного судна с указанием конкретных сведений, касающихся:

- а) опасных условиях полета, например, обледенения воздушного судна или турбулентности;
- б) количества и типа облаков (в частности, кучево-дождевых облаков) и высоты нижней и верхней границ облаков;
- с) видимости и явлений, вызывающих ухудшение видимости;
- д) приземного ветра и ветра на высотах;
- е) состояния поверхности, в частности, снежного покрова или затопления;
- ф) состояния моря и зыби при указании района поиска;
- г) давления на уровне моря.

10.2.3 РЕКОМЕНДАЦИЯ. По запросу координационного поисково-спасательного центра назначенный метеорологический орган должен принять меры для получения подробных сведений о полетной документации, предоставленной члену летного экипажа пропавшего воздушного судна, в том числе о всех коррективах к прогнозу, переданных на борт воздушного судна, находившегося в полете.

10.2.4 РЕКОМЕНДАЦИЯ. Для того, чтобы способствовать проведению поисково-спасательных операций, назначенный метеорологический орган должен по запросу предоставлять:

- а) полную и подробную информацию о текущих и прогнозируемых метеорологических условиях в районе поиска;
- б) сведения о текущих и прогнозируемых метеорологических условиях по маршруту полета, в том числе по маршрутам полетов, выполняемых поисковыми воздушными судами при удалении от аэродрома, с которого ведется поиск, и при возвращении на него.

10.2.5 РЕКОМЕНДАЦИЯ. По запросу координационного поисково-спасательного центра назначенный метеорологический орган должен предоставлять (или принимать меры для предоставления) метеорологическую информацию, необходимую для судов, выполняющих поисково-спасательные операции.

- - - - -

Часть 7. Новое Приложение 3/Технический регламент С.3.17.
Глава 11. Требования к связи и ее использование

7.1 Общие положения

7.1.1 В рамках главы 11 совещание рассмотрело требования, предъявляемые авиационными метеорологическими органами к средствам связи, необходимым для получения и распространения оперативной метеорологической информации, и к использованию этими органами соответствующих средств электросвязи.

7.1.2 С этой целью было решено свести в главу 11 соответствующие требования, содержащиеся в различных документах ИКАО и ВМО. Помимо обычных регламентирующих документов, в качестве источников использовались документы ИКАО: Приложение 10 ("Авиационная электросвязь"), Приложение 11 ("Обслуживание воздушного движения"), а также публикация №9 ВМО (ТР.4, Том С) - Сообщение данных о погоде. Связь-и материал, широко используемый в изданиях региональных аэронавигационных планов ИКАО. Следовательно, весь этот исходный материал предварительно рассматривался, согласовывался и широко использовался государствами; новым здесь является выборка материала и сведение его в новую главу 11 Приложения 3/Технического регламента С.3.17.

7.2 Раздел 11.1 Требования к связи

7.2.1 В данный раздел совещание включило требования к наличию необходимых средств связи между метеорологическими органами или станциями и соответствующими органами ОВД, координационными поисково-спасательными центрами и станциями авиационной электросвязи. Эта часть главы 11 в основном построена на существующих нормах главы 6 Приложения 11 (пункты 6.2.1.1, 6.2.1.1.2, 6.2.1.2 и 6.2.1.2.1), которые определяют требования, предъявляемые органами ОВД к связи с метеорологическими органами; эта часть также учитывает нормы, содержащиеся в главе 3 Приложения 12 (пункты 3.2.2 и 3.2.3), которые отражают требования координационных поисково-спасательных центров.

7.2.2 В данной связи было высказано мнение о том, что нормы Приложения 11 являются в определенной степени устаревшими, особенно с точки зрения прямой разговорной связи, так как они не учитывают разнообразия современных средств связи, например, передач по закрытому каналу телевидения и автоматических систем коммутации телефонов. С учетом вышесказанного совещание вынесло следующую рекомендацию:

РЕКОМЕНДАЦИЯ 7/1 - ПЕРЕСМОТР ТРЕБОВАНИЙ К СВЯЗИ
МЕЖДУ ОРГАНАМИ ОВД И СООТВЕТСТВУЮЩИМИ МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКИМИ ОРГАНАМИ
И СТАНЦИЯМИ

1. ИКАО следует рассмотреть и, по необходимости, обновить положения главы 6 Приложения 11, касающиеся требований к связи между органами ОВД и метеорологическими органами и станциями, с учетом того, что метеорологическая информация передается органам ОВД с помощью различных средств.

2. По завершении вышеупомянутого рассмотрения следует внести в соответствующие части Приложения 3/Технического регламента С.3.17 необходимые изменения для приведения в соответствие с поправками к главе 6 Приложения 11.

7.2.3 Раздел 11.1 также включает требование, предусматривающее связь авиационных метеорологических органов с другими метеорологическими органами, которым они должны направлять и/или от которых они должны получать оперативную метеорологическую информацию.

7.3 Раздел 11.2 Использование авиационной фиксированной службы связи

7.3.1 В этот раздел были включены требования к составлению авиационными метеорологическими органами метеорологических сообщений, передаваемых по авиационной фиксированной линии связи, а также времени передачи таких сообщений.

7.3.2 В целях обеспечения единообразия в мировом масштабе и координации правил электросвязи, применяемых ИКАО и ВМО, были включены требования, предусматривающие использование принятых в ВМО сокращенных заголовков для всех передаваемых с помощью средств авиационной фиксированной службы связи метеорологических сообщений, следующих за любым необходимым заголовком/адресом AFS/AFTN. Этот материал был взят из публикации №9 ВМО (ТР.4, Том С).

7.3.3 В связи с правилами ВМО в отношении группы "дата-время", используемой в заголовках прогнозов по аэродрому, прогнозов по маршруту и зональных прогнозов, совещание рассмотрело предложения, представленные государствами и Группой регионального планирования для метеорологической оперативной сети электросвязи в Европе (MOTNE); цель этих предложений заключается в изменении существующих правил ВМО путем замены стандартного времени наблюдения по СГВ, на котором основан прогноз, полным часом по СГВ, предшествующим времени передачи. Аналогичное правило уже было введено с 1 марта 1974 года на экспериментальной основе в системе MOTNE. Было констатировано, что такое правило, вероятно, имеет преимущества при обработке и отображении регулярных сообщений как с помощью, так и без помощи ЭВМ. Однако большинство делегаций не смогло оценить последствия такого изменения (в том числе применения данного правила для нерегулярных сообщений), поскольку многие из них не имели достаточно времени перед совещанием, чтобы изучить эти последствия. В связи с этим было решено включить существующее правило в главу 11 и вынести следующую рекомендацию:

**РЕКОМЕНДАЦИЯ 7/2 - ГРУППА "ДАТА-ВРЕМЯ" В СОКРАЩЕННЫХ
ЗАГЛОВКАХ ВМО ДЛЯ ПРОГНОЗОВ**

1. ВМО в качестве неотложной задачи следует рассмотреть правила, касающиеся группы "дата-время" в сокращенных заголовках для прогнозов по аэродрому, прогнозов по маршруту и зональных

прогнозов, с тем чтобы указывать в них полный час по СГВ, предшествующий времени передачи сообщения, вместо стандартного времени наблюдения по СГВ, на котором основан прогноз. Это рассмотрение должно учитывать применимость нового правила с точки зрения внесения коррективов сообщений по запросу и других нерегулярных прогностических сообщений.

2. По завершении вышеупомянутого рассмотрения внести в главу 11 Приложения 3/Технического регламента С.3.17 необходимые изменения.

7.3.4 В ходе совещания государства представили также предложения о введении для использования в заголовках оперативных метеорологических сообщений, передаваемых с помощью средств авиационной фиксированной службы связи, состоящего из двух цифр индекса для того, чтобы различить два и более бланкетных, составленных в том же географическом районе, а также о введении трехбуквенных индексов RTD, CJR и AMD. Эти предложения были в принципе поддержаны, а содержание предложений было включено в пункты 11.2.3, 11.2.4 и 11.2.6 главы 11; однако ввиду того, что большинство делегаций не имело достаточно времени перед совещанием, чтобы изучить эти правила и оценить последствия их применения в оперативных метеорологических сообщениях, этим пунктам был придан статус рекомендаций, а не стандартов. С учетом вышесказанного была вынесена следующая рекомендация:

РЕКОМЕНДАЦИЯ 7/3 - СТАТУС ПУНКТОВ 11.2.3, 11.2.4 и
11.2.6 ГЛАВЫ 11

При рассылке нового Приложения 3/Технического регламента С.3.17 Договаривающимся государствам/членам ВМО для получения замечаний и одобрения, ИКАО и ВМО следует предложить государствам представить конкретные замечания о целесообразности повышения статуса пунктов 11.2.3, 11.2.4 и 11.2.6 главы 11 с рекомендации до стандарта. В этой связи до сведения Договаривающихся государств/членов ВМО следует довести указанные в пункте 7.3.4 причины, по которым совещание было вынуждено придать данным требованиям более низкий статус по сравнению с тем, которого они заслуживают с учетом их характера.

7.4 Раздел 11.3 - Распространение зональных прогнозов

7.4.1 Было решено свести воедино в данном разделе широко используемые правила, которые разработаны на основе всех региональных авионавигационных планов и касаются мероприятий, связанных с распространением по факсимильной связи карт, выпущенных центрами зональных прогнозов. Совещание решило, что такое сведение является желательным с точки зрения единообразия в мировом масштабе.

7.5
связи**Раздел 11.4 Использование средств авиационной подвижной службы**

7.5.1 В данный раздел включены краткие требования к использованию средств авиационной подвижной службы связи для передачи метеорологических сводок, прогнозов и информации SIGMET на борт воздушных судов и для передачи донесений с борта воздушных судов. Большая часть материала взята из существующих требований, содержащихся в Приложении 3/PANS-MET/Техническом регламенте [12.1] и [12.2].

7.6**Раздел 11.5 Использование службы авиационного радиовещания-
Содержание радиопередач VOLMET**

7.6.1 Для того, чтобы повynсить единообразие содержания радиопередач VOLMET, передаваемых по УКВ и высокочастотным каналам, совещание решило расширить сферу применения используемых в мировом масштабе правил, которые отражены в пункте 2.5.3.3 PANS-MET/Технического регламента путем включения широко используемых и в значительной степени сходных правил, взятых из региональных аэронавигационных планов.

7.6.2 Сводный материал включен в раздел 11.5; основные требования оформлены в виде стандартов, а остальные - в виде рекомендаций.

7.7

С учетом вышесказанного совещание вынесло следующую рекомендацию:

РСПП

РЕКОМЕНДАЦИЯ 7/4 - ВКЛЮЧЕНИЕ ГЛАВЫ 11 (ТРЕБОВАНИЯ К СВЯЗИ И ЕЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ) В НОВОЕ ПРИЛОЖЕНИЕ 3/ТЕХНИЧЕСКИЙ РЕГЛАМЕНТ [С.3.1]

Включить в новое Приложение 3/Технический регламент [С.3.1] следующий материал:

Главу 11 (Требования к связи и ее использование) в соответствии с текстом Добавления к части 7 доклада по повестке дня.

- - - - -

ГЛАВА II. ТРЕБОВАНИЯ К СВЯЗИ И ЕЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ

Примечание. Предполагается, что каждое Договаривающееся государство само решает вопрос о внутренней организации и ответственности за наличие средств связи, о которых идет речь в данной главе.

II.I Требования к связи

II.I.1 Обеспечивается наличие соответствующих средств электросвязи с тем, чтобы аэродромные метеорологические органы и, в случае необходимости, авиационные метеорологические станции имели возможность предоставлять необходимую метеорологическую информацию органам обслуживания воздушного движения на аэродромах, за которые данные метеорологические органы несут ответственность, и, в частности, аэродромным командно-диспетчерским пунктам, диспетчерским пунктам подхода и станциям авиационной электросвязи, обслуживающим данный аэродром.

II.I.2 Обеспечивается наличие соответствующих средств электросвязи с тем, чтобы органы метеорологического слежения имели возможность предоставлять необходимую метеорологическую информацию органам обслуживания воздушного движения и поисково-спасательным органам в пределах районов полетной информации, диспетчерских районов и районов поиска и спасения, за которые данные метеорологические органы несут ответственность и, в частности, центрам полетной информации, районным диспетчерским центрам, координационным поисково-спасательным центрам и соответствующим станциям авиационной электросвязи.

II.I.3 Средства электросвязи между метеорологическими органами или, в случае необходимости, между авиационными метеорологическими станциями и аэродромными командно-диспетчерскими пунктами или диспетчерскими пунктами подхода обеспечивают возможность осуществления связи по прямому речевому каналу, причем скорость установления связи должна быть таковой, чтобы связь с нужными точками можно было установить в пределах 15 секунд.

II.I.4 РЕКОМЕНДАЦИЯ. Средства электросвязи между метеорологическими органами и центрами полетной информации, районными диспетчерскими центрами, координационными центрами поиска и спасения и станциями авиационной электросвязи должны обеспечивать:

- а) осуществление связи по прямому речевому каналу, причем скорость установления связи должна быть таковой, чтобы связь с нужными точками можно было установить в пределах 15 секунд;
- б) осуществление буквопечатающей связи в тех случаях, когда получатели информации требуют записи данных; время передачи сообщения не должно превышать 5 минут.

ДОБАВЛЕНИЕ К ЧАСТИ 7 (Продолж.)

Примечание. Время, необходимое для установления связи, указывается в качестве руководства для службы связи и, в частности, для определения типов каналов связи; например, "15 секунд" касаются операций на коммутаторе, а "5 минут" - методов, связанных с ретрансляцией.

II.1.5 РЕКОМЕНДАЦИЯ. Средства электросвязи, указанные в пунктах II.1.3 и II.1.4, следует дополнять, по мере необходимости, другими видами зрительной и звуковой связи, например, телепередачей по закрытому каналу.

II.1.6 РЕКОМЕНДАЦИЯ. По соглашению между полномочным метеорологическим органом и эксплуатантами следует принимать меры к тому, чтобы эксплуатанты имели возможность устанавливать соответствующие средства электросвязи для получения метеорологической информации от аэродромных метеорологических органов или из других источников.

II.1.7 Обеспечивается наличие соответствующих средств электросвязи с тем, чтобы дать возможность метеорологическим органам обмениваться оперативной метеорологической информацией с другими метеорологическими органами.

II.1.8 РЕКОМЕНДАЦИЯ. Средства электросвязи для обмена оперативной метеорологической информацией между метеорологическими органами и соответствующие требования ко времени передачи должны определяться в соответствии с региональным аэронавигационным соглашением.

II.2 Использование средств авиационной фиксированной службы связи

II.2.1 Метеорологические сообщения, содержащие метеорологическую информацию и подлежащие передаче с помощью средств авиационной фиксированной службы связи, составляются соответствующим метеорологическим органом или авиационной метеорологической станцией.

Примечание. Метеорологические сообщения, содержащие метеорологическую информацию, санкционированную для передачи с помощью средств авиационной фиксированной службы связи, а также соответствующие указания об очередности и индексы очередности приводятся в главе 4 Приложения IO (том II).

II.2.2 РЕКОМЕНДАЦИЯ. Метеорологические сообщения, необходимые для проведения регулярных передач, следует представлять в указанное время согласно графика. Сводки по аэродрому следует представлять для передачи не позднее чем через 5 минут после фактического окончания наблюдения. Прогнозы по аэродрому следует представлять для передачи по крайней мере за час до начала периода их действия, если не имеется регионального аэронавигационного соглашения относительно других условий.

ДОБАВЛЕНИЕ К ЧАСТИ 7 (Продолж.)

II.2.3 РЕКОМЕНДАЦИЯ. Метеорологические сообщения, содержащие оперативную метеорологическую информацию и подлежащие передаче с помощью средств авиационной фиксированной службы связи, должны иметь метеорологический заголовок, состоящий из:

- а) условного обозначения из четырех букв и, в случае необходимости, одной или двух цифр;
- б) применяемого в ИКАО четырехбуквенного индекса местоположения, соответствующего географическому положению метеорологического органа, выпустившего или составившего сообщение;
- с) группы "дата - время";
- д) трехбуквенного индекса (в случае необходимости).

Примечание 1. Подробные сведения о форме и содержании заголовка приводятся в публикации ВМО № 9 (глава I, том C).

Примечание 2. Применяемые в ИКАО индексы местоположения приводятся в документе ИКАО Doc 7910. Индексы местоположения.

II.2.4 РЕКОМЕНДАЦИЯ. Условное обозначение должно состоять из четырех букв и, в случае необходимости, двух цифр, причем:

- а) первая и вторая буквы представляют собой индекс данных;
- б) третья и четвертая буквы представляют собой географический индекс;
- с) две цифры используются для того, чтобы различить два или более сообщения, которые составлены одним и тем же кодом, в одной и той же географической зоне и одним тем же центром.

Примечание. Индексы данных и географические индексы для оперативных метеорологических сообщений, передаваемых с помощью средств авиационной фиксированной службы связи, приводятся в Добавлении 2.

II.2.5 РЕКОМЕНДАЦИЯ. Группа "дата-время" должна состоять из шести цифр, причем, первые две цифры указывают день месяца, а последующие четыре:

- а) для регулярных и выборочных специальных сводок - время наблюдения по СГВ;

ДОБАВЛЕНИЕ К ЧАСТИ 7 (Продолж.)

- б) для прогнозов - стандартное время наблюдения по СГВ, на основе которого составлен прогноз;
- с) для прочих сообщений, например, информации SIGMET - время составления текста сообщения по СГВ.

II.2.6 РЕКОМЕНДАЦИЯ. Трехбуквенный индекс должен использоваться для обозначения просроченных, исправленных и измененных сообщений; при этом применяются следующие сокращения:

RTD - просроченные сообщения

COR - исправленные сообщения

AMD - измененные сообщения.

В случае просроченного сообщения остальная часть заголовка должна оставаться неизменной, а в случае измененного или исправленного сообщения она должна заменяться измененным или исправленным текстом.

II.2.7 Метеорологические сообщения, содержащие оперативную метеорологическую информацию и подлежащие передаче с помощью средств авиационной фиксированной сети электросвязи (AFTN), включаются в текстовую часть сообщения AFTN.

II.3 Распространение зональных прогнозов

II.3.1 РЕКОМЕНДАЦИЯ. В тех случаях, когда центр зональных прогнозов выпускает прогнозы в виде карт, используемые для их передачи средства должны обеспечивать возможность приема сообщений во всех государствах в соответствии с региональным аэронавигационным соглашением.

II.3.2 РЕКОМЕНДАЦИЯ. Качество полученных карт должно обеспечивать возможность их воспроизведения в достаточно разборчивом виде для планирования полетов и подготовки документации. 95% изображения карты должно быть ясно различимым.

II.3.3 РЕКОМЕНДАЦИЯ. Перерыв надежного приема не должен превышать 10 минут в течение любого периода работы продолжительностью 6 часов.

II.4 Использование средств авиационной подвижной службы связи

II.4.1 Сводки, прогнозы и информация SIGMET, передаваемые на борт воздушных судов, составляются согласно положениям глав 4, 6 и 7 настоящего Приложения. Пользование радио-телефонными средствами производится в соответствии с положениями главы 5 Приложения IO (том II).

ДОБАВЛЕНИЕ К ЧАСТИ 7 (Продолж.)

II.4.2 РЕКОМЕНДАЦИЯ. Донесения с борта воздушных судов должны составляться согласно положениям главы 5 настоящего Приложения и Добавления I к PANS - RAC.

II.4.3 Содержание метеорологических сообщений, передаваемых с помощью средств авиационной подвижной службы связи, не отличается от содержания первоначального варианта сообщения.

II.5 Использование службы авиационного радиовещания. Содержание радио-передач VOLMET

II.5.1 Во время непрерывных радиопередач VOLMET, которые обычно ведутся по каналам УКВ, производится передача текущих сводок по аэродрому с указанием, где это возможно, ожидаемых условий погоды.

II.5.2 Во время регулярных радиопередач VOLMET, которые обычно ведутся по высокочастотным каналам, производится передача сводок по аэродрому (с указанием, где это возможно, ожидаемых условий погоды) и прогнозов по аэродрому.

II.5.3 РЕКОМЕНДАЦИЯ. Аэродромы, для которых во время радиопередач VOLMET передаются сводки и прогнозы, а также порядок и время их передачи должны определяться в соответствии с региональным аэронавигационным соглашением.

II.5.4 РЕКОМЕНДАЦИЯ. В тех случаях, когда к началу радиопередачи сводка с аэродрома не поступила, следует передать последнюю сводку с указанием времени наблюдения.

II.5.5 РЕКОМЕНДАЦИЯ. Прогнозы по аэродромам, являющиеся частью регулярных радиопередач VOLMET, должны иметь период действия, равный 9 часам; по мере необходимости в них следует вносить коррективы с тем, чтобы каждый переданный по радио прогноз отражал последнее мнение соответствующего метеорологического органа.

II.5.6 РЕКОМЕНДАЦИЯ. Сообщения SIGMET следует включать в регулярные радиопередачи VOLMET в соответствии с региональным аэронавигационным соглашением. В таком случае сообщение SIGMET или указание о его отсутствии - "NIL SIGMET" - должны передаваться в начале радиопередачи или пятиминутного отрезка времени.

II.5.7 РЕКОМЕНДАЦИЯ. Сводки, прогнозы и информация SIGMET, являющиеся частью радиопередач VOLMET, должны составляться согласно положениям глав 4, 6 и 7 настоящего Приложения в части, касающейся сообщений, передаваемых за пределами аэродрома, где они были составлены. Пользование радио-телефонными средствами должно производиться в соответствии с положением главы 7 Приложения 10 (том II).

- - - - -

ДОБАВЛЕНИЕ К ЧАСТИ 7 (Продолж.)

ДОБАВЛЕНИЕ 2. ИНДЕКСЫ ДАННЫХ И ГЕОГРАФИЧЕСКИЕ ИНДЕКСЫ, ИСПОЛЬЗУЕМЫЕ В ОПЕРАТИВНЫХ МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКИХ СООБЩЕНИЯХ, ПЕРЕДАВАЕМЫХ С ПОМОЩЬЮ СРЕДСТВ АВИАЦИОННОЙ ФИКСИРОВАННОЙ СЛУЖБЫ СВЯЗИ

Указанные в настоящем Добавлении индексы взяты из соответствующих перечней, разработанных и опубликованных Всемирной метеорологической организацией.

Часть I. Индексы данных

Регулярные сводки, в том числе трендовая часть и прочая информация (при ее наличии)	SA
Выборочные специальные сводки, в том числе трендовая часть и прочая информация (при ее наличии)	SP
Прогнозы по аэродрому с периодом действия более 12 часов	FT
Прогнозы по аэродрому с периодом действия 12 часов и менее	FC
Информация SIGMET	WS
Донесения с борта воздушных судов	UA
Зональные прогнозы	FA
Прогнозы на полет	FI
Прогнозы по маршруту	FR
Прогнозы по точкам сетки	FG
Предупреждения об урагане	WE
Предупреждения о тропическом циклоне (тайфуне)	WT
Предупреждения (прочие)	WO

Часть 2. Географические индексы

Австралия	AU	Венгрия	HU
Австрия	OS	Венесуэла	VN
Албания	AB	Верхняя Вольта	HV
Алжир	AL	Республика Вьетнам	VM
Аргентина	AG	Габон	GN
Республика Афганистан	AF	Гаити	HA
Бангладеш	BW	Гайана	BG
Барбадос	BR	Гамбия	GB
Бахрейн	(BN)	Гана	GC
Бельгия	BY	Гватемала	GU
Берег Слоновой Кости	IV	Гвинея	GW
Бирма	BM	Германская Демократическая Республика	DD
Болгария	BU	Гондурас	HO
Боливия	BO	Греция	GR
Ботсвана	BS	Дагомея	DH
Бразилия	BZ	Дания	DN
Бурунди	BI	Доминиканская Республика	DR

ДОБАВЛЕНИЕ К ЧАСТИ 7 (Продолж.)

Арабская Республика Египет	UR	Мальта	ML
Республика Заир	RZ	Марокко	FM
Замбия	NR	Мексика	MX
Израиль	IS	Монголия	MO
Индия	IN	Народная Демократическая	
Индонезия	ID	Республика Йемен	AP
Иордания	TJ	Непал	NP
Ирак	IQ	Нигер	FN
Иран	IR	Нигерия	NI
Ирландия	IE	Нидерландское Королевство	NL
Исландия	IL	Никарагуа	NK
Испания	SP	Новая Зеландия	NZ
Италия	IY	Норвегия	NO
Йемен	YE	Объединенные Арабские Эмираты	OM
Камбоджа (Кхмерская Республика)	CD	Оман	OM
Объединенная Республика Камерун	KM	Пакистан	PK
Канада	CN	Панама	PM
Катар	(QT)	Парагвай	PY
Кения	KN	Перу	PR
Кипр	CY	Польша	PL
Китай	CI	Португалия	PO
Колумбия	CO	Руанда	PW
Народная Республика Конго	CF	Румыния	RO
Корейская Республика	KO	Сальвадор	SV
Коста-Рика	CS	Самоа Западное	ZM
Куба	CU	Саудовская Аравия	SD
Кувейт	KW	Свазиленд	WZ
Лаос	LA	Сенегал	SG
Лесото	BD	Сингапур	SR
Либерия	LI	Сирийская Арабская Республика	SY
Ливан	LB	Соединенное Королевство	UK
Ливийская Арабская Республика	LY	Соединенные Штаты Америки	US
Люксембург	BX	Сомали	SI
Маврикий	MA	Совз Советских Социалистических	
Мавритания	MT	Республик	RS
Мадагаскар	MG	Судан	SU
Малави	RN	Сьерра-Леоне	SL
Малайзия	MS	Таиланд	TH
Мали	FS	Объединенная Республика Танзания	TN
Мальдивы	MW	Того	TG

ДОБАВЛЕНИЕ К ЧАСТИ 7 (Продолж.)

Тонга	TO	Чехословацкая Социалистическая	
Тринидад и Тобаго	TD	Республика	CZ
Тунис	TS	Чили	CH
Турция	TU	Швейцария	SW
Уганда	UG	Швеция	SN
Уругвай	UY	Шри Ланка	CL
Федеративная Республика Германии	DL	Эквадор	EQ
Фиджи	FJ	Экваториальная Гвинея	RM
Филиппины	PH	Эфиопия	ET
Финляндия	FI	Югославия	YG
Франция	FR	Южная Африка	UA
Центральноафриканская Республика	CE	Ямайка	JM
Чад	TE	Япония	JP

Временное примечание: В данном перечне предполагается указать все районы/ страны, где составляются оперативные метеорологические сообщения. Индексы, указанные в скобках, являются временным.

- - - - -

Часть 8. Новое Приложение 3/Технический регламент С.3.17

8.1 Завершив рассмотрение глав 1,2,3 (пункт 3.3) 5,8, 10 и 11 нового Приложения 3/Технического регламента С.3.17, совещание решило, что данные главы с соответствующими добавлениями и дополнениями, а также вместе с главами 3 (пункты 3.1 и 3.2), 4,6,7 и 9, рассмотренными на восьмой Аэронавигационной конференции/внеочередной сессии КАМ (1974), должны заменить текущие издания Приложения 3/Технического регламента 12.17 и PANS-MET/Технического регламента 12.27. С учетом вышесказанного совещание вынесло следующую рекомендацию:

РСПП

РЕКОМЕНДАЦИЯ 8/1 - НОВОЕ ПРИЛОЖЕНИЕ 3/ТЕХНИЧЕСКИЙ РЕГЛАМЕНТ С.3.17

Новое Приложение 3/Технический регламент С.3.17 - Метеорологическое обеспечение международной воздушной навигации, - состоящее из 11 глав и соответствующих добавлений и дополнений, рекомендованных восьмой Аэронавигационной конференцией/внеочередной сессией КАМ (1974) (рекомендации 12/11, 13/1, 13/2, 13/3 и 14/1) и Специализированным совещанием по метеорологии (1974)/внеочередной сессией КАМ (1974) (рекомендации 1/1, 1/2, 1/3, 2/1, 3/1, 4/1, 5/1, 6/1 и 7/4) должно заменить текущие издания Приложения 3/Технического регламента 12.17 и PANS-MET/Технического регламента 12.27.

- КОНЕЦ -

