

Приказом Министерства транспорта РФ от 03.03.2014 г. № 60 утверждены Федеральные авиационные правила "Предоставление метеорологической информации для обеспечения полетов воздушных судов" (далее – Правила).

Содержание данного документа вызывает множество вопросов.

В угоду так называемых «стандартов» ИКАО, являющихся, до легализации страной - применителем, по сути, рекомендациями, мы отказываемся от сложившейся десятилетиями практики метеорологического обеспечения полетов, применения привычных терминов и понятий, от использования привычного русского языка, понятного большинству населения и, как правило – всем специалистам – авиаторам, метеорологам, в качестве правоприменителей.

Ниже изложены вопросы, предложены изменения, и приведены пункты Правил, требующие толкования, разъяснения.

1. Не понятен отказ от привычного всем, известного целым поколениям, термина «Метеорологическое обеспечение полетов». Примененный **термин "Предоставление метеорологической информации для обеспечения полетов воздушных судов" не отражает в полной мере сути процедур, описываемых документом.**

Если, в качестве аргумента, сослаться на термин "предоставление метеорологической информации для обеспечения полетов воздушных судов", как примененный в пункте 1 статьи 69 Воздушного кодекса, то это выражение относится к аэронавигационному обслуживанию полетов и означает именно только предоставление информации экипажам ВС, находящихся в полете.

В пунктах 6, 14 Правил читаем именно про «метеорологическое обеспечение полетов».

Раздел соответствующего названия имеется в Федеральных авиационных правилах "Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации" (далее ФАП-128).

То есть этот термин и понятие остается и признается актуальным.

2. Согласно пункту 3 Правил, не только провайдером метеорологической информации, но и непосредственно метеорологическим органом может быть **физическое лицо**. Хотелось бы получить комментарии относительно условий аккредитации физического лица в качестве метеорологического органа.

3. **«Наблюдения за метеорологическими параметрами»** всегда были наблюдениями за погодой, наблюдениями за условиями погоды, наблюдениями за погодными, атмосферными, метеорологическими условиями. Облачность, грозу, осадки, бурю, обледенение, турбулентность трудно назвать параметрами. В следующем пункте (4) читаем именно про «наблюдаемые метеорологические условия», а в пункте 9 о «наблюдениях за состоянием погоды», в пункте 11 о «наблюдении за фактической погодой».

Это всё разные понятия, имеющие разное содержание и суть или просто недоработка документа, не обеспечение единообразия и стандарта, элементы свободного литературного стиля?

Предложение: в пункте 3 слова «наблюдения за метеорологическими параметрами, их обработку, ...» заменить на слова «наблюдения за погодой, метеорологическими параметрами, обработку данных наблюдений, ...»

4. Пункт 4. ... и выполнение полетов гражданских воздушных судов в воздушном пространстве Российской Федерации...

А если полет международный? Правила не применяются?

Предлагаемая редакция пункта 4:

«Метеорологическая информация, в виде сообщений о фактических или ожидаемых метеорологических условиях, предоставляется физическим лицам, юридическим лицам, осуществляющим организацию, обеспечение и выполнение полетов гражданских воздушных судов (далее – пользователям метеорологической информации)».

5. «6. Инструктивный материал по правилам и процедурам метеорологического обеспечения полетов, кодовым форматам, символам и сокращениям для использования метеорологическими органами и пользователями метеорологической информации **разрабатывается полномочным метеорологическим органом** в соответствии со стандартами Приложения 3 к Конвенции о международной гражданской авиации (Чикаго, 7 декабря 1944 г.)»

Представляется, что настоящие Правила и есть «инструктивный материал по правилам и процедурам метеорологического обеспечения полетов, **разработанный НЕ метеорологическим органом**, а законодательным органом ГА.

Инструктивный материал по кодовым форматам, символам и сокращениям для использования метеорологическими органами и пользователями метеорологической информации разрабатывается полномочным метеорологическим органом...

Наверное, он уже разработан, почему бы его не указать, этот материал? А если он еще только будет разрабатываться, почему бы этот полномочный орган не обозначить?

Если подразумевается, что действующие сборники метеорологических кодов остаются действующими, почему не указать их в Правилах, и не изобретать какие-то непонятные выписки, выжимки, невнятные, полные противоречий разъяснения.

6. «7. Метеорологическая информация для обеспечения полетов воздушных судов предоставляется в соответствии с организованной системой качества, которая включает правила, процессы и ресурсы, необходимые для **осуществления руководства качеством метеорологической информации**, предоставляемой пользователям метеорологической информации.»

Непонятна формулировка.

Новые правила и процессы еще не работают, ресурсы не выделены, а организованная система качества уже есть.

Возможно, ...для осуществления «Руководства качеством метеорологической информации». Или «...правила, процессы и ресурсы, необходимые для обеспечения качества метеорологической информации»?

Или «...для управления качеством...», если проводить аналогию с системой управления безопасностью полетов (СУБП) и соглашаться со спорным мнением, что все «поставщики услуг» должны иметь СУБ.

7. «8. Сведения о метеорологических органах и предоставляемой ими метеорологической информации для обеспечения полетов воздушных судов уполномоченный орган в области гражданской авиации включает в Сборник

аэронавигационной информации Российской Федерации (далее - АИП России), издаваемый в соответствии с [Порядком](#) ведения Сборника аэронавигационной информации Российской Федерации, утвержденным приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 24 декабря 2012 г. N 444 (зарегистрирован Минюстом России 25 марта 2013 г., регистрационный N 27855).»

1) Ссылка на регистрацию Минюстом в не основном тексте, не главной версии документа, на который дана ссылка, не уместна. 2) Кто именно включает информацию в Сборник, должно быть прописано именно в указанном «Порядке ведения Сборника аэронавигационной информации Российской Федерации».

Предложение:

Измененный пункт 8. «Сведения о метеорологических органах и предоставляемой ими метеорологической информации содержатся в Сборнике аэронавигационной информации Российской Федерации (далее - АИП России), издаваемом в соответствии с «Порядком ведения Сборника аэронавигационной информации Российской Федерации», утвержденным приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 24 декабря 2012 г. N 444.»

8. «9. Метеорологический орган, осуществляющий наблюдения за метеорологическими параметрами на аэродроме, вертодроме или посадочной площадке (далее - аэродромный метеорологический орган), обеспечивает проведение регулярных, специальных и других наблюдений за состоянием погоды на аэродроме.»

Наблюдения за метеорологическими параметрами – все время было «наблюдения за погодой, за погодными условиями», «за фактическими метеосостояниями».

Предложение:

Измененный пункт 9. «Метеорологический орган, расположенный на аэродроме, вертодроме или посадочной площадке (далее - аэродромный метеорологический орган), обеспечивает проведение регулярных, специальных и других наблюдений за состоянием погоды.»

Не совсем понятно, как наблюдатель догадывается, что необходимо провести специальное наблюдение. И что такое «другие наблюдения», кроме регулярных и специальных. Может быть, наблюдатель ведет постоянное наблюдение за погодой?

Тогда вариант пункта 9: ««Метеорологический орган, расположенный на аэродроме, вертодроме или посадочной площадке (далее - аэродромный метеорологический орган), обеспечивает проведение постоянных наблюдений за состоянием погоды и выдачу (передачу? выпуск?) регулярных и специальных сообщений о результатах наблюдений.»

9. Пункт 11. «...влияющих на посадку и взлет (приземного ветра, видимости, дальности видимости на взлетно-посадочной полосе (далее – ВПП)...» «... и диспетчерских пунктах органов обслуживания воздушного движения (далее - орган ОВД).»

Предложение по изменению: «...влияющих на посадку и взлет (приземного ветра, видимости, дальности видимости на взлетно-посадочной полосе (далее – RVR)...» «... и диспетчерских пунктах органов обслуживания воздушного движения (далее - ОВД).»

10. В пунктах 12 и 13 привязку необходимо делать не ко времени выполнения полетов, а ко **времени работы по регламенту**, причем не аэродрома, а **метеорологического органа**. Метеорологический орган может не входить (как правило, не входит) в структуру аэродромных служб и иметь свой регламент работы.

Согласование порядка работы метеорологического органа с органом ОВД в этом случае не требуется. Да и часто орган ОВД может знать, что кто-то где-то рассматривает аэродром в качестве запасного.

11. Пункт 14.1) «...Инструкция по метеорологическому обеспечению полетов должна содержать следующие сведения:

1) раздел "Общие сведения":

метеорологический орган **Международной организации гражданской авиации (далее - ИКАО)**, ответственный за метеорологическое обеспечение полетов на аэродроме»

????? Орган ИКАО? Или опечатка или глубина мысли не понятна.

12. Пункт 14.1) «...перечень аэродромов, включая **приписные аэродромы**, для которых обеспечивается выпуск прогнозов погоды, сроки выпуска и периоды действия прогнозов;»

Что такое приписные аэродромы? Те, кто имеет опыт работы в объединенных авиаотрядах, знает, что такое приписные аэропорты, но для остальных не понятно. Приписные, приписанные, прикрепленные к чему или к кому? К метеорологическому органу? Или к аэродрому или к главному оператору аэродрома?

Но ведь инструкция по метеорологическому обеспечению полетов аэродрома только.

По логике, «приписные аэродромы», как и все другие, должны иметь свою инструкцию по метеорологическому обеспечению полетов.

13. Пункт 14.2) «...порядок проведения метеорологических радиолокационных наблюдений (при наличии метеорологического радиолокатора (далее - МРЛ), доплеровского метеорологического радиолокатора (далее - ДМРЛ), распространения данных наблюдений;»

Предложение: дополнить словами «...или (и) порядок использования данных МРЛ и ДМРЛ региона.»

14. Пункт 14.3). Что такое орган метеорологического слежения, каковы его функции, является ли он метеорологическим органом .

15. Пункт 14.4) «...метеорологическая информация, включаемая в полетную документацию для обеспечения полетов по правилам полетов по приборам (далее - ППП) и полетов по правилам визуальных полетов (далее - ПВП);»

Полетная документация – это понятие, которое регламентирует не настоящий ФАП (Правила) и даже не ФАП-128, а РПП эксплуатанта.

Предложение: «...метеорологическая документация для обеспечения полетов по правилам полетов по приборам (далее - ППП) и по правилам визуальных полетов (далее - ПВП) , предоставляемая по запросу экипажа;»

16. Пункт 14.6). Не соответствует наименование раздела и содержание пунктов дефис 1 и дефис 2. В наименовании раздела говорится о наблюдениях и передаче информации с борта ВС (бортовая погода вообще), а содержание пунктов дефис 1 и дефис 2 касается информации только об опасных явлениях погоды.

17. Пункт 14.6) Опасные явления погоды. Что это?? ФАП-128 дает очень специфичное понятие, привязанное к типу ВС (ограничениям, содержащимся в РЛЭ ВС).

ФАП-128, пункт 3.118, абзац 3:

«К опасным для полета метеорологическим явлениям и условиям относятся указанные в РЛЭ метеорологические явления и условия, полеты в которых запрещаются.»

Если для целей применения в настоящих Правилах предлагается перечень опасных явлений погоды, содержащийся в другом документе, необходимо дать на него ссылку или ввести этот перечень в текст Правил.

18. Пункт 14.6) «...отклонения от времени начала наблюдений;»

?? Есть подозрение, что не всем понятно, что эта фраза означает. Необходимо разъяснение.

19. Пункт 14.7) «...перечень смежных АМЦ (АМСГ, ОМС),...»

Получается, согласно формулировке, что АМСГ и ОМС являются видами АМЦ.

Предложение: «... перечень смежных метеорологических органов, ОМС,...»

Или, если подразумевается, что ОМС является метеорологическим органом (нет определения),

Предложение, вариант «... перечень смежных метеорологических органов...»

20. Пункт 14.7) «Приложения являются неотъемлемой частью инструкции по метеорологическому обеспечению полетов на аэродроме.»

Что значит «неотъемлемая часть инструкции»? Нельзя схемы и перечни использовать в виде отдельного плаката, выписки, отдельной схемы, а можно только в составе книги в жесткой обложке с золотым тиснением «ИНСТРУКЦИЯ» ?

21. «СВОДКИ».

По всему тексту Правил (так же, как и в НМО ГА, и, как следствие, в других отраслевых документах) употребляется термин «сводка, сводки, текущие сводки?». Это понятие широко в ГА в процессе выполнения полетов не применяется, как неоднозначный, имеющий различные варианты толкования.

Для подавляющего большинства пользователей документов и носителей русского языка, в соответствии с обычным значением слова «сводка», словосочетание «сводка погоды» означает сочетание, отображение, подборку нескольких данных о погоде, о фактической погоде (возможно, и о прогнозируемых условиях) за определенное время или (и) для определенной территории, например «сводка погоды аэродрома Пулково с 06.00.до 12.30», «сводка погоды по пунктам наблюдения за погодой Ленинградской области за 11.30», «сводка прогнозируемой и фактической погоды в районе и на время, близкое ко времени происшествия», «сводка прогнозов по смежным РПИ, действующие с

03.00».

В том же значении слово «сводка» употребляется в пункте 4 Правил.

Но, в отличие от обычного, широко употребляемого значения, в настоящих Правилах слово «сводка» применяется в значении «сводка метеорологических параметров и явлений погоды», более привычном как «погода», «фактическая погода».

Навряд ли кто-то скажет «Прошу, (или сообщите) сводку погоды Пулково (или сводку для Пулково)», «Запишите сводку погоды (или сводку метеорологических параметров) Пулково». Скажут «Сообщите (запишите) фактическую погоду (прошу погоду) Пулково».

Разночтение, неоднозначность терминов является показателем качества документов, системы права. Кроме того, любая неоднозначность является фактором опасности, требующим выработки корректирующих мероприятий.

Поэтому предлагается в следующей редакции Правил, как пример и основание для совершенствования других ФАПов, не употреблять слово «сводка» в значении погода, фактическая погода. Считать официальным, для обозначения результатов наблюдения, выраженных в формализованном виде (пункт 16 Правил), термины **«фактическая погода, погода, сообщение о погоде, сообщение о фактической погоде»**. Результаты наблюдения, не оформленные в виде формализованного (в том числе сокращенного) сообщения, в том числе, сообщаемые в голосовой форме, обозначать термином **«текущая погода»**.

22. Словосочетание **«текущая погода»**, как пункт перечня метеорологических параметров, по всему тексту заменить на словосочетание «явления погоды». К примеру, в пунктах 11, 17, 18, 20.

23. «15. Перечень критериев для проведения специальных наблюдений, проводимых в интервале между регулярными наблюдениями, составляется метеорологическим органом на основе консультаций с органом ОВД и отражается в инструкции по метеорологическому обеспечению полетов на аэродроме.»

Наверное, имея в виду, что наблюдения проводятся между сроками непрерывно...

Предложение «Перечень критериев для выпуска специальных сообщений о погоде в интервале между регулярными наблюдениями, составляется метеорологическим органом на основе консультаций с органом ОВД и отражается в инструкции по метеорологическому обеспечению полетов на аэродроме.»

24. Пункт 16.1) местных регулярных и специальных сводок, распространяемых только на аэродроме составления сводки, предназначенных для прибывающих и вылетающих воздушных судов, а также для службы автоматической передачи информации в районе аэродрома (далее - ATIS);

Не факт, что для передачи информации по АТИС создается отдельная служба.

Предложение: 1) местных регулярных и специальных сообщений о фактической погоде, распространяемых только на аэродроме составления, для сообщения экипажам воздушных судов, в том числе посредством системы автоматического радиовещания (далее - ATIS);

25. Вообще, на первый взгляд, совершенно не понятна разница в погоде формата METAR и SPECI и местных данных о фактической погоде. То, что местные не включаются в базу данных? Почему? Местные только для прибывающих и вылетающих?

Почему не для транзитных, почему не для вылетающих с другого аэродрома, почему не для ВС, работающего в районе и очень интересующегося погодой. Почему в местные не включается информация о QBB и закрытии гор, препятствий? В местные сводки включается раздел «дополнительная информация», а в METAR и SPECI - раздел RМК, почему и там и там его нельзя называть RМК.

В комментариях ответственных товарищей хотелось бы получить комментарии и причинах разделения на так называемые местные и «неместные» данные о погоде.

Может, имелось в виду что-то подобное:

Результаты наблюдения за погодой на аэродроме (местные регулярные и специальные данные о фактической погоде), в виде сводок значений контролируемых параметров, в виде значений отдельных параметров, сообщений экипажей, собираются аэродромным метеорологическим органом, и передаются в орган ОВД аэродрома, в заинтересованные службы. Обработанные данные о фактической погоде в формате METAR и SPECI передаются в общую компьютерную базу данных.

Или

Результаты наблюдений за погодой (или за отдельными параметрами наблюдений) по запросу заинтересованных лиц, оформленные в кодированной или произвольной форме, не выходящие за пределы изменений, соответствующих критерию оформления специальных сообщений, являются местными наблюдениями и не передаются в базу данных о погоде, используемой потребителями вне аэродрома.

Но тогда не понятно (см. пункт 30), откуда берется информация о близости к аэродрому явлений погоды в формате METAR, если в местных данных эта информация не указывается. И зачем вообще эта избирательность – здесь указывается, а здесь не указывается.

Не понятно, (пункт 31.2)) почему высота облачности в местных сообщениях указывается с дискретностью 30 метров (при значении более 90 метров), почему не значение с округлением до ближайшего десятка метров. Если прибор дает 170, наблюдатель передаст «местную погоду» в метеорологический орган как 180 метров и экипажу сообщат 180?????. Абсолютно нелогично, весь смысл местных наблюдений – отражение незначительных колебаний параметров наблюдения.

26. Пункт 16. 2) абзац 2 исключить. Дублирование информации п.16.1).

27. Пункт 17. 1) ...«указатель автоматической (далее - AUTO) или отсутствующей сводки (далее - сводки NIL) в случае необходимости;»

...«указатель автоматической (далее - AUTO) или отсутствующей сводки (далее - NIL) в случае необходимости;»

28. Пункт 17.10) ...прогноз для посадки (далее - TREND);

Почему для посадки, а не прогноз (или тенденция) изменений элементов наблюдения на ближайшие 2 часа? Эту информацию о тенденции может использовать и вылетающий экипаж для анализа метеорологической ситуации.

29. Пункт 17 11) примечание к метeosводке, которое включает в себя особенности базирования аэродрома, особенности воздушного движения (далее - RМК);

...особенности расположения аэродрома...

30. 12) инструментальные данные высоты облаков (вертикальной видимости) при ее значении ниже минимума аэродрома (далее - QBB);

Где-то в действующих документах уже проходит эта ошибка. Часто наблюдается в данных о погоде высота облачности, к примеру, 006, QBB 180. Какой смысл этого уточнения, зачем указывать QBB, если значение высоты облачности совпадает с кодовым значением. 180=30X6. Всегда ранее было, что QBB указывается, только если высот облачности не совпадает с кодовым значением. Например, высота облачности 170. Тогда в METAR указываем 006, QBB=170.

Предложение: ...12) инструментальные данные высоты облаков (вертикальной видимости) при ее значении, не совпадающем с дискретным (с шагом 30 метров) кодовым значением (далее - QBB);

(можно добавить- при высоте облачности 200 метров и менее).

31. «18. По результатам наблюдений на аэродроме в сводки включается дополнительная информация об особых метеорологических условиях в зонах захода на посадку и набора высоты.»

Видимо, «...по информации экипажей воздушных судов в данные о погоде на аэродроме включается ...»

32. Пункт 18. Что такое «**особые метеорологические условия**»? видимо, «неблагоприятные атмосферные условия» (п. 3.118 ФАП-128).

Или ФАП-128 планируется приводить в соответствие с Правилами?

Тогда нужен список в Правилах.

33. Пункт 18. «...В сводки METAR и SPECI в качестве дополнительной информации включаются сведения о текущей погоде, наблюдаемой в период с момента выпуска последней регулярной сводки или последнего часа, но не в момент наблюдения. В данном случае в сводки включается информация о следующих явлениях погоды:

замерзающие осадки;

умеренные или сильные осадки, включая ливни;

низовая метель;

пыльная буря или песчаная буря;

гроза;

шквал;

воронкообразное облако (торнадо или водяной смерч);

вулканический пепел.»

Почему только замерзающие осадки?

Как отличить умеренные осадки от слабых?

Строку «пыльная буря или песчаная буря» логичнее представить как «пыльная или песчаная буря».

34. «19. В качестве дополнительной информации в сводки METAR и SPECI также включаются:

информация о сдвиге ветра;

для обеспечения полетов вертолетов на сооружения, установленные в открытом море, сведения о температуре поверхности моря и состоянии моря;
явления предшествующей погоды;

сдвиг ветра;

информация о состоянии взлетно-посадочной полосы в виде закодированной десятизначной группы, включаемой в сводку METAR/SPECI в том виде, в каком эти данные получены от аэродромной службы через органы ОВД;

сведения о состоянии ВПП, предоставляемые уполномоченной аэродромной службой, в кодовом формате ИКАО.»

Предложение: ...для обеспечения полетов вертолетов в открытом море, сведения о температуре поверхности моря и состоянии моря;

явления предшествующей погоды;

информация о сдвиге ветра;

сведения о состоянии ВПП, предоставляемые уполномоченной аэродромной службой, в кодовом формате ИКАО.» (через органы ОВД???)

Если здесь указывать «...явления предшествующей погоды;», то часть пункта 18, после слов «...В данном случае...» можно исключить.

«...в виде закодированной десятизначной группы,...» и «... в кодовом формате ИКАО» это не одно и то же? И вообще «информация о состоянии взлетно-посадочной полосы ...» и «сведения о состоянии ВПП ...» это разные понятия?.

Исключить и отредактировать или «информация о...» или «сведения о...»

35. «20. ...указатель AUTO, по запросу экипажа воздушных судов или эксплуатанта;

2) приземный ветер;

3) видимость;

4) дальность видимости на взлетно-посадочной полосе, по запросу экипажа воздушных судов или эксплуатанта;

5) текущая погода;

6) облачность (или вертикальная видимость);

7) температура воздуха и температура точки росы;

8) давление QNH и по запросу командира воздушного судна QFE;

9) дополнительная информация:

особые явления или условия погоды;

местоположение особых явлений или условий погоды;

10) прогноз для посадки TREND;

11) дополнительная информация, согласованная органом ОВД с аэродромным метеорологическим органом»

«по запросу экипажа воздушного судна или эксплуатанта» ,

то есть, в данных о погоде будет указано: «погода Пулково по запросу а/к Россия»? Хотелось бы получить комментарии, в чем смысл.

«4) дальность видимости на взлетно-посадочной полосе, по запросу экипажа воздушных судов или эксплуатанта;»

Разве RVR определяется и включается в погоду только по запросу?

«8) давление QNH и по запросу командира воздушного судна QFE;»

Нонсенс. С 2015 года ГА переходит на QNH.

Что такое «особые явления или условия погоды»?

10) прогноз для посадки TREND; (см. п.28.)

«11) дополнительная информация, согласованная органом ОВД с аэродромным метеорологическим органом»

Предложение: «11) дополнительная информация, по согласованию с органом ОВД»

Но это означает, что вся дополнительная информация включается только по согласованию с органом ОВД. Верно ли это?

Первоначальная версия означает, что орган ОВД является инициатором включения дополнительной информации, а не метеорологический орган.

36. «22. 1) ... до и (или) после изменения составляет 5 м/с или более;

Слово «составляет» исключить.

4) изменение направления ветра потребует смены рабочего направления ВПП или сила скорости ветра превышает эксплуатационные характеристики воздушных судов, выполняющих полеты на данном аэродроме;

Разве смена рабочего направления ВПП и контроль соответствия скорости ветра эксплуатационным характеристикам воздушных судов является сферой интересов или ответственности метеорологического органа?

5) повышение температуры воздуха на 2 °С или более по сравнению с указанной в последнем сообщении

или альтернативное пороговое значение, согласованное с полномочным метеорологическим органом, органом ОВД, заинтересованными эксплуатантами;

Предложение: «5) повышение температуры воздуха на 2 °С или более по сравнению с указанной в последнем сообщении или достижение порогового значения, согласованного заинтересованными эксплуатантами;»

6) видимость улучшается и достигает или становится больше или ухудшается и становится меньше одного или нескольких из следующих значений:

800 м, 1500 м или 3000 м;

5000 м в случае выполнения значительного числа полетов по ПВП;

Почему нет наших, ФАПовских 1000, 2000, 4000 метров???

8) начинается, прекращается или изменяется интенсивность любого из следующих явлений погоды или их сочетаний:

замерзающие осадки;

умеренные или сильные осадки (в том числе ливневого типа);
гроза (с осадками);
пыльная буря;
песчаная буря;
воронкообразное облако (торнадо или водяной смерч);

А если начинаются просто «осадки», не замерзающие, начинается гроза, но сухая, это не повод составления специальной информации о погоде?

9) начинается или прекращается любое из следующих явлений погоды или их сочетаний:

замерзающий туман;
пыльный, песчаный или снежный поземок;
пыльная, песчаная или снежная низовая метель;
гроза (без осадков);
шквал;

Какой смысл разделения списка на пункты 8 и 9? Почему туман только замерзающий?

10) высота нижней границы нижнего слоя значительной (BKN) или сплошной (OVC) облачности достигается одного или нескольких из следующих значений:

30 м, 60 м, 150 м или 300 м;
450 м в случае выполнения значительного числа полетов по ПВП;

Явно заложен ИКАО минимум ПВП 450X5000. Разве с января 2015 года ГА переходит на новые правила полетов?? Или это элементарное несогласование ФАПов?

13) «в случаях, согласованных между аэродромным метеорологическим органом, осуществляющим наблюдения за метеорологическими параметрами на аэродроме, вертодроме или посадочной площадке, и органом ОВД.»

Предложение: «в случаях, согласованных между аэродромным метеорологическим органом и органом ОВД.»

37. 23. Параметры приземного ветра измеряются на высоте 10 +/- 1 м над поверхностью земли в зонах приземления и сообщаются в градусах и метрах в секунду.

В сводках METAR и SPECI направление ветра указывается от истинного меридиана.

На аэродромах, где магнитное склонение составляет пять градусов и более, в отчет направления ветра для включения в местные сводки вводится поправка.

Можно ли измерить параметры ветра в зоне приземления?

Зачем опять эта путаница с истинным направлением?? Кто-то может объяснить, в чем смысл?

Предложение: Во всех сообщениях о ветре направление указывается от магнитного меридиана.

38. 24. В случае, когда местные регулярные и специальные сводки используются для вылетающих воздушных судов, сообщаемые летным экипажам значения видимости должны быть репрезентативными вдоль всей ВПП, а для прибывающих воздушных судов - для зоны приземления.

В сводках METAR и SPECI данные наблюдений за видимостью являются репрезентативными для аэродрома.

Предложение, попытка перевода на русский язык: «Для экипажей вылетающих ВС сообщаются все имеющиеся значения измеренной видимости вдоль ВПП, для прибывающих - видимость в начале полосы.

В сводках METAR и SPECI указывается одно значение видимости (минимальное из значений в зоне приземления и в середине ВПП).»

Опять же не понятно, неужели информативность хуже будет, если и в сводках METAR и SPECI будут указаны все имеющиеся значения видимости?????

39. 26. «...если наблюдения за видимостью ведутся с нескольких мест вдоль ВПП, следует вначале указывать значения видимости и RVR (при видимости 2000 м и менее), репрезентативные для зоны приземления, а затем значения, репрезентативные для средней точки (при длине ВПП более 2000 м) и дальнего конца ВПП с указанием мест, для которых эти значения являются репрезентативными;»

Предложение: «...если наблюдения за видимостью ведутся с нескольких мест вдоль ВПП, вначале указывается значение метеорологической видимости, затем, при видимости 2000 м и менее - значения RVR зоны приземления, средней точки (при длине ВПП более 2000 м) и дальнего конца ВПП;»

40. Пункт 27 не понятен. В чем особенность обеспечения полетов вертолетов. По чьему запросу?, с какой целью?

Может быть, имеется ввиду ... По запросу экипажей вертолетов предоставляется значение RVR в определенной части ВПП при наличии установленных там приборов.

Пункт не имеет смысла при действующих правилах полетов. Наши вертолеты не летают поперек полосы по RVR, а при заходе на посадку по установленной для всех типов ВС экипаж вертолета руководствуется значением RVR зоны приземления.

41. 29. Информация о текущей погоде для местных регулярных и специальных сводок должна быть репрезентативной для условий на аэродроме (в радиусе 8 км от контрольной точки аэродрома (далее - КТА).

"...в радиусе 8 км от контрольной точки аэродрома (далее - КТА)". Если точка наблюдения не совпадает с КТА, будем пересчитывать удаления??? Как будто можно точно определить расстояние до грозы.

Предложение (без непонятной «репрезентативности»): «В местные сообщения о фактической погоде включаются сведения о явлениях погоды, наблюдаемых в радиусе 8 км.»

Опять же, почему только в местные?

42. «32. На аэродромах с оборудованной ВПП используются местные регулярные и специальные сводки, в которые включаются данные наблюдений за облачностью, репрезентативные для зоны захода на посадку на расстоянии 850 - 1200 м от порога ВПП. При невозможности размещения измерителя высоты нижней границы облаков на расстоянии 850 - 1200 м он размещается ближе к порогу ВПП.

На аэродромах с необорудованной ВПП используются местные регулярные и специальные сводки, в которые включаются данные наблюдений за облачностью, репрезентативные для аэродрома.

В сводках METAR и SPECI данные наблюдений за облачностью репрезентативны для аэродрома.»

Что такое «оборудованная ВПП». Это понятие времен НПП, наверное, устарело. Или имеется в виду что-то особенное, чем оборудование системой ОСП?

Вместо "аэродрома" возможно и "вертодром" и "посадочная площадка"

Предложение, варианты, зависящие от того, какой первоначальный смысл авторы вкладывали в понятие «оборудованная ВПП». :

При использовании на аэродроме схемы (оборудования?) точного захода на посадку (и оборудования, схемы захода на посадку с вертикальным наведением)...(и при высоте облачности менее 200 метров) ?

При использовании на аэродроме радиотехнической посадочной системы....
...(и при высоте облачности менее 200 метров) ?

Если ОСА (высота принятия решения? – это понятие перешло под юрисдикцию эксплуатанта?) схемы захода на посадку по приборам менее 200 метров, наблюдения за высотой облачности (вертикальной видимостью) производятся в зоне захода на посадку на расстоянии 850 - 1200 м до порога ВПП, или ближе к ВПП, если невозможно размещение измерителя на регламентированном расстоянии.

Если схема посадки по приборам отсутствует, или, если ОСА схемы приборного захода на посадку 200 метров и более, наблюдение за высотой облачности (вертикальной видимостью) производится в любой точке зоны аэродрома, как можно ближе к КТА.

(плюс, возможно, привязка к хорошей погоде, когда наблюдения в зоне захода на посадку не обязательны)

43. 33. Наблюдения за температурой воздуха и температурой точки росы должны быть репрезентативными для всего комплекса ВПП.

В местных регулярных и специальных сводках и сводках METAR и SPECI сообщаются данные о температуре воздуха и температуре точки росы с округлением до целого числа градусов Цельсия.

Опять, что такое репрезентативность и как ее обеспечить для....

Что такое «комплекс ВПП»?

Предложение: «Наблюдения за температурой воздуха и температурой точки росы производятся как можно ближе к КТА.

Значения температуры воздуха и температуры точки росы включаются в данные о фактической погоде с округлением до целого числа градусов Цельсия.»

44. 34. При наличии на аэродроме нескольких ВПП в местных регулярных и специальных сводках значения QFE вычисляются и передаются для каждого порога **рабочей** ВПП.

Для вертодромов и посадочных площадок QFE вычисляется и передается для зоны приземления.

С 2015 года переходим на QNH!!???

45. 35. В период, когда контролируемый аэродром не работает, для выпуска сводок METAR и SPECI используются данные, получаемые от автоматических систем наблюдения.

Метеорологический орган разве входит в структуру аэродрома? Почему он не может работать независимо от времени работы контролируемого аэродрома, как это бывает сейчас. И какая разница, контролируемый аэродром или неконтролируемый?

Может быть, «В период, когда метеорологический орган не работает...»??

46. 38. Обработанная радиолокационная информация в электронном виде передается на рабочие места органа ОВД. Если информация МРЛ передается органам ОВД в устной форме, то местоположение зон облачности и грозных очагов указывается относительно КТА.

Почему только если в устной форме, то относительно КТА. В электронном виде какие проблемы? Пусть сами диспетчеры пересчитывают...

Может не «органам ОВД», а «органами ОВД», то есть экипажам?

47. 40. Регулярные наблюдения, передаваемые с борта воздушного судна посредством речевой связи, проводятся на этапе полета по маршруту в установленных пунктах **через каждый час полета** или по запросу органом ОВД.

Наверное, при передаче бортовой погоды, (сведений о бортовой погоде) посредством речевой связи, наблюдения проводятся....

...через каждый час полета??? Просто нет слов.... Очень интересная новация. Кому это нужно.

48. 41. Специальные наблюдения проводятся с борта всех воздушных судов в тех случаях, когда наблюдаются:

умеренная или сильная турбулентность;

умеренное или сильное обледенение;

сильная горная волна;

грозы без града, скрытые, маскированные, частые или по линии шквала;

грозы с градом, скрытые, маскированные, частые или по линии шквалов;

сильная пыльная буря или сильная песчаная буря;

облако вулканического пепла или вулканическая деятельность;

слабое обледенение и слабая турбулентность;

слабый, умеренный, сильный, очень сильный сдвиг ветра, данные о ветре на высоте 100 м и на высоте полета на промежуточном этапе захода на посадку (высоте входа в глиссаду).

Не «Специальные наблюдения проводятся с борта...» а бортовая погода передается в случаях, когда наблюдаются ...

Как определяется сила или интенсивность турбулентности, обледенения?

Сильная или умеренная горная волна?

Почему не «гроза», а

«грозы без града, скрытые, маскированные, частые или по линии шквала»;

грозы с градом, скрытые, маскированные, частые или по линии шквалов;»

Чем отличается сильная пыльная буря или сильная песчаная буря от умеренной;

слабое обледенение и слабая турбулентность;

умеренная или сильная турбулентность;

умеренное или сильное обледенение;

«турбулентность».

Чем это просто не «обледенение»,

«слабый, умеренный, сильный, очень сильный сдвиг ветра,» - чем это не просто «сдвиг ветра»?

Когда наблюдаются ...данные о ветре на высоте 100 м **И** на высоте полета на промежуточном этапе захода на посадку (высоте входа в глиссаду),

На каждом взлете и посадке доклад должен быть??? А при заходе на посадку два раза - на высоте 100 метров да еще и на высоте полета на промежуточном этапе захода на посадку. Где это? Что за рубеж непонятный? да еще на высоте входа в глиссаду?????????

49. 43.8) особые явления погоды;

Почему «особые», а не просто «явления погоды»?

50. 43. ...Если в период действия первоначально выпущенного прогноза ожидаются изменения, то составляется и выпускается корректив к прогнозу (далее - TAF AMD), распространяющийся на весь оставшийся период.

Наверное, не в период действия первоначально выпущенного прогноза (например, 9 часов), а в период до времени выпуска очередного прогноза?

51. 43.11) ...Прогнозы TAF, которые не могут своевременно обновляться в связи с некруглосуточной работой аэропорта, аннулируются.

Что это значит? Если аэропорт работает до 18.00, а прогноз составлен на 9 часов в 17 часов, то прогноз действует 2 часа, до 20.00 только, до времени выпуска очередного прогноза? Зачем его тогда составлять на 9 часов?

И при чем здесь время работы аэропорта, опять же, метеорологический орган входит в состав аэропорта что ли? Выше он привязывался к аэродрому и времени его работы.

52. 44. Прогнозы, в период действия которых произошли связанные с метеорологическими условиями нарушения регулярности и безопасности полетов (отмены, задержки рейсов, возвраты, посадки воздушных судов не на аэродромах назначения), оцениваются совместно с представителем эксплуатанта, органа ОВД и другими заинтересованными пользователями метеорологической информации.

Пункт вообще ни о чем. Отмена, задержка рейса, возвраты, уход на запасной это абсолютно нормально, никто не проводил при этом внеплановой оценки прогнозов и не будет проводить.

53. 46. Прогноз для взлета составляется аэродромным метеорологическим органом по запросу эксплуатанта.

Прогноз для взлета должен относиться к определенному периоду и предоставляться по запросу эксплуатанта или членов летного экипажа в течение трех часов до ожидаемого времени вылета.

Слова «членов летного» предлагается исключить, есть устойчивое выражение «по запросу экипажа»

Чем прогноз для взлета отличается от TAF??? Какие нюансы он описывает, чего нет в ТАФе?

54. 45. Прогноз для посадки.

Почему не прогноз изменений погоды на ближайшие два часа? Почему его нельзя использовать для анализа метеобстановки при вылете?

55. 49. 7) приземный ветер со скоростью 15 м/с и более;
18) ветер и температура воздуха для абсолютных высот:
600 м, 1500 м, 3000 м и 4500 м и по запросу командира воздушного судна;

Значит, ветер у земли не прогнозируется, если он менее 15 м/с ??? Каждый раз по запросу?

56. 62. Аэродромный метеорологический орган предоставляет метеорологическую информацию по заявке эксплуатанта или командира воздушного судна, содержащую:

время вылета по расписанию;

аэродром назначения;

запасные аэродромы;

эшелон полета;

указание на правила полетов - правила визуальных полетов (далее - ПВП) или правила полетов по приборам (далее - ППП).

Этот пункт позволяет бюрократизировать отношения, позволяет требовать чуть ли не оформления заявки на фирменном бланке с гербовой печатью. Хотя достаточно и устного запроса.

Предложение

...по **запросу** эксплуатанта или **экипажа** воздушного судна, содержащему...

время вылета;

правила полетов;

аэродром назначения;

запасные аэродромы;

эшелон полета;

необходимая документация.

57. 51. Зональные прогнозы используются в качестве прогнозов по вертодромам и посадочным площадкам.

Почему не, в том числе, по аэродромам, где нет метеорологического органа, и по которому прогноз не составляется.

58. 64.2) METAR, SPECI (включая прогнозы TREND) для аэродромов вылета и намеченной посадки, для запасных аэродромов вылета, на маршруте и назначения;

Предложение « ... для пунктов вылета, промежуточных посадок, назначения и запасных;»

59. Федеральные авиационные правила, как НПА высшего уровня, и документы, вводящие их в действие, являются примером не только содержания, но и оформления нормативной документации. В этом смысле необходимо отметить, что:

1) Ссылка на первичную публикацию Воздушного кодекса и всех поправок к нему, тем более ссылки на все первичные публикации, вместо последней, на регистрацию в Минюсте Федеральных авиационных правил «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации РФ» и всех (!) поправок к ним, излишни. Эти данные приводятся в основном тексте документа, в источнике.

2) И стандарты и рекомендуемая практика ИКАО всего лишь «рекомендации». Не являются, по сути, стандартами, иначе они должны быть приняты к исполнению и внедрению безусловно, все 19 «Приложений».

Представляется, что текст приказа должен быть кратким и емким:

В соответствии со статьей 69 «Воздушного кодекса РФ» и рекомендациями Международной организации гражданской авиации...

3. Внести в Федеральные авиационные правила «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации», утвержденные приказом Минтранса России от 31 июля 2009 г. № 128, изменения....

60. Непонятно, почему отсутствует информация об отмене Наставления по метеорологическому обеспечению. (НМО ГА). Или ФАП и НМО ГА будут действовать параллельно?

61. Почему все же переходим на GAMET, в чем практическая целесообразность. Кто инициирует переход, кого не устраивает действующее положение с площадным прогнозированием, с его периодичностью и содержанием.

Даже само название системы прогнозирования GAMET. Зачем? Почему не «площадной прогноз», не «прогноз по РПИ». GAMET означает General Aviation, то есть прогноз для авиации общего назначения. При этом не учитывается, что понятие «авиация общего назначения» различное «у них» и у нас, в нашем авиационном законодательстве оно имеет значение – частная авиация только (пункт 3 статьи 21 Воздушного кодекса), в то время как «у них» – это гораздо более широкое понятие.

Получается, наша малая авиация будет летать по «прогнозам для частной авиации»? Или Правила уже учитывают грядущие изменения Воздушного кодекса? Маловероятно.

62. Возникает логичный вопрос. Что такое регистрация в Минюсте. Неужели только именно регистрация, присвоение регистрационного номера, без экспертной оценки, как минимум, на соответствие другим НПА?

Автор вопросов – участник Pilot62 с сайта <http://www.forumavia.ru/>