



**ДЕРЖАВНА АВІАЦІЙНА СЛУЖБА УКРАЇНИ
НАКАЗ**

09.03.2017 № 166

Зареєстровано в Міністерстві юстиції України 05 вересня 2017 р. за № 1092/30960

**Про затвердження Авіаційних правил України
"Метеорологічне обслуговування цивільної авіації"**

{Із змінами, внесеними згідно з Наказом Державної авіаційної служби
[№ 732 від 12.06.2019,](#)

[зареєстрованим в Міністерстві юстиції України](#)

[19.08.2019 за № 950/33921}](#)

Відповідно до вимог [статті 35](#) розділу IV Повітряного кодексу України та з метою встановлення загальних правил і процедур стосовно організації та надання метеорологічного обслуговування цивільної авіації в Україні **НАКАЗУЮ:**

1. Затвердити [Авіаційні правила України "Метеорологічне обслуговування цивільної авіації"](#), що додаються.

2. Департаменту аеронавігації (Задорожня А.О.) в установленому законодавством порядку забезпечити:

подання цього наказу на державну реєстрацію до Міністерства юстиції України;

оприлюднення цього наказу на офіційному сайті.

3. Цей наказ набирає чинності з дня його офіційного опублікування.

4. Контроль за виконанням цього наказу залишаю за собою.

Голова Державіаслужби

О.В. Більчук

Авіаційні правила України **«Метеорологічне обслуговування цивільної авіації»**

I. Загальні положення

1. Ці Авіаційні правила встановлюють вимоги щодо організації та надання метеорологічного обслуговування цивільної авіації в Україні.

2. Вимоги цих Авіаційних правил поширюються на фізичних та юридичних осіб незалежно від форми власності, діяльність яких пов'язана із наданням або отриманням метеорологічного обслуговування у галузі цивільної авіації в Україні, крім суб'єктів державної авіації.

3. Ці Авіаційні правила розроблені відповідно до стандартів і рекомендованої практики Міжнародної організації цивільної авіації, нормативних актів Міжнародної асоціації повітряного транспорту, Європейської організації з безпеки аеронавігації (Євроконтролю), інших міжнародних авіаційних організацій та з урахуванням законодавства Європейського Союзу у галузі цивільної авіації.

4. У цих Авіаційних правилах терміни вживаються в таких значеннях:

абсолютна висота – відстань за вертикаллю від середнього рівня моря до рівня, точки або об'єкта, прийнятого за точку;

аеронавігаційне обслуговування (aeronavigation service) – обслуговування, яке здійснюється провайдерами аеронавігаційного обслуговування на всіх етапах польоту повітряних суден, що включає організацію повітряного руху, зв'язок, навігацію, спостереження (радіотехнічне забезпечення), пошук і рятування, метеорологічне обслуговування та надання аеронавігаційної інформації;

аеродром – поверхня земної або водної ділянки, на якій розміщені будівлі, споруди та обладнання, яка призначена повністю або частково для вильоту, прибуття та руху по цій поверхні повітряних суден;

аеродромне кліматологічне зведення – стисле викладення результатів спостережень за визначеними метеорологічними елементами та атмосферними явищами на аеродромі, що базується на статистичних даних;

аеродромна кліматологічна таблиця – таблиця, що містить статистичні дані про результати спостережень за одним або кількома метеорологічними елементами на аеродромі;

аеродромний метеорологічний орган – орган, що здійснює метеорологічне обслуговування аеронавігації на аеродромі;

аспекти людського фактора – принципи, які враховуються у процесі проектування, сертифікації, підготовки кадрів, експлуатаційної діяльності та технічного обслуговування в авіації й направлені на забезпечення безпечної взаємодії між людиною та іншими компонентами системи шляхом відповідного врахування людських можливостей;

брифінг-офіс – загальна назва пунктів передпольотного інформаційного обслуговування користувачів повітряного простору, отримання і розповсюдження повідомлень щодо обслуговування повітряного руху, забезпечення аеронавігаційною та метеорологічною інформацією;

відповідний повноважний орган обслуговування повітряного руху – призначений державою відповідний повноважний орган, який є відповідальним за забезпечення обслуговування повітряного руху в межах даного повітряного простору;

видимість з авіаційною метою – одна з таких величин:

найбільша відстань, на якій можна відрізнити й розпізнати чорний об'єкт прийнятних розмірів, розташований поблизу землі, при його спостереженні на світлому фоні;

найбільша відстань, на якій можна відрізнити й розпізнати вогні силою світла приблизно 1000 кандел на неосвітленому фоні.

Ці дві відстані мають різні значення в повітрі із заданим коефіцієнтом поглинання, причому:

характеризується метеорологічною оптичною дальністю видимості (MOR);

залежить від освітленості фону.

Метеорологічна оптична дальність видимості – довжина шляху світлового потоку в атмосфері, необхідна для зменшення цього потоку в паралельному пучку променів від лампи розжарювання з колірною температурою 2700К до 0,05 його початкового значення (MOR – meteorological optical range);

видимість вертикальна – максимальна відстань від поверхні землі до рівня, з якого вертикально униз видно об'єкти на земній поверхні;

висота відносна – відстань по вертикалі від зазначеного вихідного рівня до рівня, точки або об'єкта, прийнятого за точку;

висота нижньої межі хмар – відстань по вертикалі між поверхнею суші або води та нижньою межею хмари або найнижчим шаром хмар;

висотна карта – метеорологічна карта для визначеної висотної поверхні або шару атмосфери;

всесвітня система зональних прогнозів (далі – ВСЗП) – всесвітня система, що забезпечує надання всесвітніми центрами зональних прогнозів в однаковій стандартизованій формі авіаційних метеорологічних прогнозів за маршрутами польотів;

всесвітній центр зональних прогнозів (далі – ВЦЗП) – метеорологічний центр, призначений для підготовки та розсилки безпосередньо державам прогнозів особливих явищ погоди та висотних прогнозів у цифровій формі у світовому масштабі, з використанням служб, які засновані на використанні Інтернету в рамках авіаційної фіксованої служби;

дальність видимості на злітно-посадковій смузі (далі – RVR) – відстань, у межах якої пілот повітряного судна, що знаходиться на осьовій лінії ЗПС, може бачити маркування покриття ЗПС або вогні, що обмежують ЗПС або позначають її осьову лінію;

дані у вузлах регулярної сітки у цифровій формі – оброблені на ЕОМ метеорологічні дані для групи рівномірно розташованих на карті точок, що призначені для передачі від однієї метеорологічної ЕОМ до другої у кодовій формі, придатної для використання в автоматизованих системах;

донесення з борту повітряного судна – донесення з борту повітряного судна, що знаходиться в польоті, складене згідно з вимогами щодо повідомлення даних про місцезнаходження, стан виконання польоту та/або метеорологічні умови;

ешелон польоту (далі – FL) – поверхня постійного атмосферного тиску, віднесена до встановленої величини тиску 760 міліметрів ртутного стовпчика (1013,2 гектопаскалей (гПа)) і віддалена від інших таких поверхонь на величину встановлених інтервалів тиску.

Барометричний висотомір, градуйований відповідно до стандартної атмосфери:

при встановленні за QNH показуватиме абсолютну висоту;

при встановленні за QFE показуватиме відносну висоту над опорною точкою QFE;

при встановленні тиску 1013,2 (гПа) може бути використаний для індикації ешелонів польоту;

експлуатант – особа, організація або підприємство, що здійснює експлуатацію повітряних суден або пропонує свої послуги в цій сфері;

забезпечення якості – всі види діяльності, що плануються та систематично виконуються в рамках системи якості, а також підтвердження, потрібні для створення достатньої впевненості у тому, що об'єкт буде виконувати вимоги щодо якості;

загальне керівництво якістю – аспекти загальної функції управління, які визначають політику в галузі якості, цілі та відповідальність і здійснюють їх за допомогою таких засобів, як планування якості, управління якістю, забезпечення якості та покращення якості, в рамках системи якості (ISO 9000);

злітно-посадкова смуга (далі – ЗПС) – визначена прямокутна ділянка сухопутного аеродрому, підготовлена для посадки та зльоту повітряних суден;

зона приземлення – ділянка ЗПС за її порогом, призначена для першого торкання ЗПС повітряними суднами, які здійснюють посадку;

інструктаж – усна консультація про фактичні та/або очікувані метеорологічні умови;

керівництво польотами – здійснення повноважень стосовно початку, продовження або закінчення польоту, а також зміни маршруту в інтересах безпеки повітряного судна, регулярності та ефективності польоту;

консультація (метеорологічна) – обговорення з метеорологом фактичних та/або очікуваних метеорологічних умов, пов'язаних із виконанням польоту, яке включає відповіді на питання;

контрольна точка аеродрому (далі – КТА) – точка, яка визначає географічне місцезоположення аеродрому;

координаційний центр пошуку та рятування – орган, який відповідає за координацію проведення пошуково-рятувальних операцій у межах району пошуку та рятування, а також за сприяння ефективній організації роботи пошуково-рятувальної служби;

метеорологічна інформація – метеорологічне зведення, аналіз, прогноз і будь-яке інше повідомлення, що стосується фактичних або очікуваних метеорологічних умов;

метеорологічне зведення (зведення погоди) – повідомлення про результати спостережень за метеорологічними умовами, які характеризують стан погоди у визначеному місці та у фіксований час;

метеорологічне обслуговування – обслуговування, що включає послуги із забезпечення метеорологічними прогнозами, консультаціями і спостереженнями, а також іншу метеорологічну інформацію та послуги, що надаються суб'єктам авіаційної діяльності;

метеорологічні умови – стан атмосфери, який характеризується сукупністю значень метеорологічних елементів та явищ погоди у визначений момент часу за визначений термін або на визначеній території;

метеорологічний орган – орган, що здійснює метеорологічне обслуговування аеронавігації;

метеорологічне спостереження – оцінка одного або декількох метеорологічних елементів та/або явищ погоди;

метеорологічний бюлетень – текст, який містить метеорологічну інформацію під відповідним заголовком;

метеорологічний супутник – штучний супутник Землі, що здійснює метеорологічні спостереження та передає результати цих спостережень на Землю;

мінімальна абсолютна висота у секторі – найменша абсолютна висота, яка може бути використана і яка буде забезпечувати мінімальний запас висоти 300 метрів над усіма об'єктами, що розміщуються у секторі кола радіусом 46 кілометрів, у центрі якого знаходиться радіонавігаційний засіб;

нижня межа хмар – найнижчий рівень хмари або шару хмарності;

обслуговування повітряного руху (далі – ОПР) – комплекс заходів, що забезпечують польотно-інформаційне обслуговування, аварійне обслуговування, диспетчерське обслуговування повітряного руху (районне диспетчерське обслуговування, диспетчерське обслуговування підходу або аеродромне диспетчерське обслуговування);

орган обслуговування повітряного руху – загальний термін, у відповідних випадках – орган диспетчерського обслуговування повітряного руху, центр польотної інформації або пункт збору повідомлень, що стосуються обслуговування повітряного руху;

орган метеорологічного стеження (далі – ОМС) – орган, який готує та надає інформацію про фактичне або очікуване виникнення визначених явищ погоди за маршрутом польоту та інших явищ в атмосфері, які можуть вплинути на безпеку польотів ПС у його районі відповідальності;

орган пошуково-рятувальної служби – термін, що означає за різних обставин координаційний центр пошуку та рятування, допоміжний центр пошуку та рятування або пост аварійного сповіщення;

переважаюча видимість – найбільше значення видимості, що відповідає визначенню «видимість», яке спостерігається в межах принаймні половини лінії горизонту або в межах принаймні половини поверхні аеродрому. Ці зони можуть включати суміжні або несуміжні сектори. Значення переважаючої видимості визначається за допомогою інструментальних систем;

перевищення аеродрому – перевищення найвищої точки посадкової площі над рівнем моря;

передпольотне інформаційне обслуговування – комплекс заходів, спрямованих на забезпечення користувачів повітряного простору аеронавігаційною і метеорологічною інформацією, необхідною для підготовки та виконання польоту;

повідомлення NOTAM – повідомлення, що розсилається засобами електрозв'язку і містить інформацію про введення у дію, стан або зміну будь-якого аеронавігаційного обладнання, обслуговування і правил або інформацію про небезпеку, своєчасне попередження про які має важливе значення для персоналу, пов'язаного з виконанням польотів;

польотна документація (метеорологічна) – рукописні або надруковані документи, у тому числі карти або бланки, що містять метеорологічну інформацію для польоту;

польотно-інформаційне обслуговування (далі – ПІО) – обслуговування, метою якого є надання консультацій та інформації для забезпечення безпечного та ефективного виконання польотів;

поріг ЗПС – початок ділянки ЗПС аеродрому, що збігається з її торцем і може використовуватися для посадки повітряних суден;

провайдер – юридична особа, яка надає послуги з аеронавігаційного обслуговування;

прогноз погоди – опис метеорологічних умов, що очікуються у визначений момент або період часу у визначеній зоні або частині повітряного простору;

прогностична карта – графічне зображення на карті прогнозу визначеного метеорологічного елемента (елементів) на визначений момент або період часу для визначеної поверхні або частини повітряного простору;

пункт передачі донесень – визначений географічний орієнтир, відносно якого може бути повідомлено місцеположення повітряного судна;

район польотної інформації – повітряний простір визначених розмірів, у межах якого забезпечуються польотно-інформаційне обслуговування та аварійне обслуговування (FIR – flight information region);

рівень – загальний термін, який стосується положення у вертикальній площині повітряного судна, що знаходиться в польоті, та який визначає у відповідних випадках відносну висоту, абсолютну висоту або ешелон польоту;

робоча ЗПС – одна або кілька ЗПС, які на цей час розглядаються аеродромною диспетчерською вежею як найбільш придатні для використання ПС тих типів, які, як передбачається, здійснюватимуть посадку або зліт на цьому аеродромі (одну або кілька ЗПС може бути призначено як робочу ЗПС для ПС, які прибувають або вилітають);

самостійний інструктаж (self-briefing) – надання користувачам повітряного простору аеронавігаційної та метеорологічної інформації на етапі передпольотного планування за допомогою автоматизованих систем передпольотної інформації;

служба стеження за вулканічною діяльністю на міжнародних авіатрасах (IAVW) – міжнародні угоди щодо контролю та надання попереджень повітряним суднам про вулканічний попіл в атмосфері;

спостереження з борту (повітряного судна) – оцінка одного або декількох метеорологічних елементів, зроблена з борту повітряного судна, що перебуває в польоті;

суб'єкт авіаційної діяльності – фізичні та юридичні особи незалежно від форми власності, відомчої підпорядкованості, які провадять діяльність у галузі цивільної авіації;

член льотного екіпажу – член екіпажу, який має свідоцтво і на якого покладено обов'язки з управління повітряним судном протягом службового польотного часу;

центр польотної інформації – орган, що забезпечує польотно-інформаційне обслуговування та аварійне обслуговування;

управління якістю – методи та види діяльності оперативного характеру, які використовуються для виконання вимог до якості (ІСО 9000);

хмарність, значима для польотів, – хмарність із висотою нижньої межі нижче ніж 1500 метрів або нижче найвищої величини (найвищого значення) мінімальної абсолютної висоти в секторі залежно від того, що більше, купчасто-дощова хмарність або баштоподібна купчаста хмарність значної вертикальної протяжності на будь-якій висоті;

явище погоди – фізичний процес в атмосфері, що супроводжується значними якісними змінами її стану.

5. У цих Авіаційних правилах використовуються такі скорочення:

АДВ – аеродромна диспетчерська вишка – орган, призначений для забезпечення диспетчерського обслуговування аеродромного руху;

АМС – автоматична метеорологічна станція;

АСМС – автоматизована система метеорологічних спостережень;

ВМО – Всесвітня метеорологічна організація;

ВНМХ – висота нижньої межі хмарності;

ДВЧ – дуже високі частоти (метрові хвилі);

(Д)МРЛ – (доплерівський) метеорологічний радіолокатор;

ДОП – диспетчерський орган підходу;

ПВП – правила візуальних польотів;

ПД – погодні дисплей автоматизованих (автоматичних) систем метеорологічних спостережень;

ППП – правила польотів за приладами;

ПС – повітряне судно;

РДЦ – районний диспетчерський центр;

САІ – служба аеронавігаційної інформації;

ЦА – цивільна авіація;

ЦПІ – центр польотної інформації;

УПР – управління повітряним рухом;

АІР України – збірник аеронавігаційної інформації;

AIRMET – інформація, що випускається органом метеорологічного стеження, про фактичне або очікуване виникнення визначених явищ погоди за маршрутом польоту, які можуть вплинути на безпеку польотів повітряних суден на низьких рівнях і які не були включені в прогноз, складений для польотів на низьких рівнях у відповідному районі польотної інформації або його підрайоні;

ASHTAM – NOTAM спеціальної серії про зміни вулканічної діяльності;

AFIS – польотно-інформаційне обслуговування на аеродромі (від англ. Aerodrome Flight Information Service);

AFTN – мережа авіаційного фіксованого електров'язку (від англ. Aeronautical Fixed Telecommunication Network);

ATIS – автоматичне термінальне інформаційне обслуговування (від англ. Automatic Terminal Information Service);

BUFR – бінарна універсальна форма ВМО для представлення метеорологічних даних (від англ. Binary Universal Form for the Representation of meteorological data);

СТА – диспетчерський район (від англ. Control Area);

D-ATIS – лінія передачі даних ATIS;

EDR – характеристика турбулентності в одиницях швидкості затухання вихору;

FIR – район польотної інформації (від англ. Flight Information Region);

ICAO – міжнародна організація цивільної авіації (від англ. International Civil Aviation Organization);

GAMET – зональний прогноз відкритим текстом із скороченнями для польотів на низьких рівнях для району польотної інформації або його частини, що складається органом метеорологічного стеження та передається метеорологічним органам суміжних районів польотної інформації;

GRIB – бінарний код ВМО для передачі даних у вузлах регулярної сітки (оброблені дані зі значеннями у вузлах регулярної сітки, виражені в бінарній формі);

METAR – регулярне авіаційне метеорологічне зведення про погоду на аеродромі в кодовій формі ВМО (з прогнозом TREND або без нього);

OPMET – оперативна метеорологічна інформація (від англ. Operational meteorological);

QFE – кодове позначення тиску на рівні аеродрому або порога ЗПС (від англ. Question Field Elevation – Field Elevation Pressure (Q-code));

QNH – кодове позначення тиску, приведенного до середнього рівня моря (від англ. Question Normal Height – Sea Level Pressure (Q-code)) за стандартною атмосферою;

SIGMET – інформація, що випускається органом метеорологічного стеження, про фактичне або очікуване виникнення визначених явищ погоди за маршрутом польоту та інших явищ в атмосфері, які можуть вплинути на безпеку польотів ПС;

SIGWX – особливі явища погоди (від англ. Significant Weather);

SPECI – спеціальне авіаційне метеорологічне зведення про погоду на аеродромі в кодовій формі ВМО (з прогнозом TREND або без нього);

TAF – прогноз погоди по аеродрому в кодовій формі ВМО;

TC – тропічний циклон (від англ. Tropical Cyclone);

TCAC – консультативний центр із тропічних циклонів (від англ. Tropical Cyclone Advisory Centre);

TMA – термінальний диспетчерський район (від англ. Terminal Area);

UIR – верхній район польотної інформації (від англ. Upper Flight Information Region);

UTC – всесвітній скоординований час (від англ. Universal Time Coordinated);

VAAC – консультативний центр із вулканічного попелу (від англ. Volcanic Ash Advisory Centre);

VOLMET – метеорологічна інформація для повітряних суден, що знаходяться в польоті.

Радіомовна передача VOLMET – надання у відповідних випадках поточних зведень METAR, SPECI, прогнозів TAF та інформації SIGMET шляхом неперервної та повторювальної мовної радіопередачі.

II. Організація метеорологічного обслуговування

1. Мета та напрями діяльності провайдерів метеорологічного обслуговування

1. Метою метеорологічного обслуговування ЦА є сприяння безпечній, регулярній та ефективній аеронавігації.

Ця мета досягається шляхом постачання метеорологічної інформації, яка потрібна для виконання своїх функцій: експлуатантам, членам льотних екіпажів, органам обслуговування повітряного руху, органам пошуково-рятувальної служби, адміністраціям аеропортів та іншим організаціям, діяльність яких пов'язана зі здійсненням або розвитком аеронавігації.

2. Метеорологічне обслуговування експлуатантів, членів льотних екіпажів, органів ОПР, адміністрацій аеропортів та інших суб'єктів авіаційної галузі, діяльність яких пов'язана з плануванням, забезпеченням та виконанням польотів ПС, організують та здійснюють провайдери метеорологічного обслуговування відповідно до вимог цих Авіаційних правил та інших нормативно-правових актів в частині метеорологічного обслуговування ЦА з

урахуванням вимог документів міжнародних авіаційних організацій та документів ВМО.

Виконання польотів ПС ЦА або обслуговування повітряного руху ПС ЦА без метеорологічного обслуговування забороняється.

3. Метеорологічне обслуговування (забезпечення) польотів повітряних суден на аеродромах спільного використання здійснюється згідно з нормативними документами, що регламентують використання аеродромів України, діяльність державної та цивільної авіації України.

4. Провайдери метеорологічного обслуговування здійснюють метеорологічне обслуговування ЦА через аеродромні метеорологічні органи та органи метеорологічного стеження на договірних умовах.

5. Напрями діяльності провайдерів з метеорологічного обслуговування ЦА:

1) метеорологічні спостереження на аеродромі та надання метеорологічної інформації про стан погодних умов на аеродромі відповідним користувачам: органам обслуговування повітряного руху, експлуатантам та аеродромним службам;

2) метеорологічне обслуговування польотів ПС в районі аеродрому, зльотів та посадок ПС на аеродромі;

3) збір, обробка, узагальнення та надання метеорологічної інформації експлуатантам або членам льотних екіпажів;

4) прогностичне обслуговування – розробка, складання та постачання авіаційних прогнозів погоди органам ОПР та експлуатантам;

5) передпольотне інформаційне обслуговування – комплекс заходів, спрямованих на забезпечення користувачів повітряного простору метеорологічною інформацією, необхідною для підготовки та виконання польоту;

6) стеження за погодними умовами та метеорологічне обслуговування польотів ПС у визначеній частині повітряного простору;

7) підготовка та надання кліматичної інформації.

Провайдери метеорологічного обслуговування можуть здійснювати діяльність за одним, кількома або всіма зазначеними напрямками.

6. Провайдери метеорологічного обслуговування ЦА забезпечують розробку та впровадження системи управління якістю, яка включає правила, процеси та ресурси, необхідні для здійснення загального керівництва якістю метеорологічної інформації, що надається користувачам, зазначеним у пункті 1 цієї глави.

Система управління якістю має відповідати стандартам забезпечення якості серії 9000 Міжнародної організації зі стандартизації (ISO).

7. Демонстрація дотримання системи управління якістю, що застосовується, здійснюється шляхом перевірки.

Якщо виявляються невідповідності системи якості, вживаються заходи щодо виявлення та усунення причин невідповідності. Усі результати перевірок супроводжуються підтвердними даними та ретельно документуються.

8. Метеорологічна інформація постачається користувачам, зазначеним у пункті 1 цієї глави, з урахуванням аспектів людського фактора. Форма подання інформації відповідно до розділів IV – X цих Авіаційних правил потребує від користувачів мінімальних зусиль для її розуміння.

9. Система якості має гарантувати користувачам метеорологічного обслуговування, що метеорологічна інформація, яка випускається провайдером, відповідає встановленим вимогам щодо географічної та просторової зони її дії, формату та змісту, часу та частоти випуску і терміну дії інформації, а також точності вимірів, спостережень і прогнозів. У разі якщо система якості визначає, що метеорологічна інформація не відповідає встановленим вимогам та відсутні відповідні автоматичні процедури корекції помилок, така інформація не повинна надаватись користувачам, якщо надання такої інформації не санкціоновано відправником.

10. Підготовка та підвищення кваліфікації персоналу з питань метеорологічного обслуговування ЦА здійснюються відповідно до стандартів ІСАО та документів ВМО.

2. Повідомлення, які потрібно отримати від суб'єктів авіаційної діяльності

1. Суб'єкт авіаційної діяльності, який потребує метеорологічного обслуговування або зміни характеру метеорологічного обслуговування, завчасно інформує про це провайдера метеорологічного обслуговування. Мінімальний термін завчасного повідомлення встановлюється на підставі договору між провайдером метеорологічного обслуговування та відповідним експлуатантом.

2. Суб'єкт авіаційної діяльності повідомляє провайдера метеорологічного обслуговування про потребу в метеорологічному обслуговуванні у випадках, якщо:

1) планується відкриття нових маршрутів та виконання нових видів польотів;

2) до розкладу регулярних рейсів уносяться зміни тривалого характеру;

3) плануються інші зміни, що впливають на характер метеорологічного обслуговування.

3. Суб'єкт авіаційної діяльності інформує провайдера метеорологічного обслуговування про розклад рейсів та планування виконання нерегулярних рейсів.

Інформація про затримки, виконання раніше запланованого часу або відміни рейсів надається на підставі договору.

4. До заявки на виконання окремого рейсу, що подається провайдеру метеорологічного обслуговування або до брифінг-офіса, включаються такі дані:

1) номер рейсу;

2) аеродром вильоту та запланований час вильоту;

3) пункт призначення та розрахунковий час прибуття;

4) заданий маршрут польоту та розрахунковий час прибуття на проміжний(і) аеродром(и) та вильоту з нього (них);

5) запасні аеродроми;

6) крейсерський ешелон або висота польоту;

7) тип польоту (за ППП або ПВП);

8) види метеорологічної інформації для надання члену льотного екіпажу (польотна документація та/або інструктаж чи консультація);

9) час проведення інструктажу, консультації та/або надання польотної документації.

На підставі консультацій провайдера метеорологічного обслуговування та відповідного суб'єкта авіаційної діяльності при виконанні регулярних рейсів уся вищезазначена інформація або її частина може не надаватися.

III. Метеорологічні органи та їх функції

1. До метеорологічних органів належать:

1) аеродромні метеорологічні органи: авіаційні метеорологічні центри, авіаційні метеорологічні станції цивільні із синоптичним розділом робіт, авіаційні метеорологічні станції цивільні без синоптичного розділу робіт, авіаційні метеорологічні органи підприємств, організацій та установ;

2) органи метеорологічного стеження.

2. Аеродромний метеорологічний орган із синоптичним розділом робіт виконує такі функції:

1) проводить регулярні спостереження через фіксовані проміжки часу за метеорологічними елементами та постійне стеження за умовами погоди на аеродромі і забезпечує складання та передачу метеорологічних зведень авіаційним споживачам;

2) складає прогнози погоди по аеродрому, прогнози для посадки TREND, попередження по аеродрому та попередження про зсув вітру;

3) отримує прогнози та іншу відповідну метеорологічну інформацію для обслуговування польотів повітряних суден;

4) проводить інструктаж, надає метеорологічну консультацію, готує та надає польотну метеорологічну документацію членам льотного екіпажу та/або іншому авіаційному персоналу, пов'язаному з виконанням польотів;

5) проводить показ наявної метеорологічної інформації;

6) розповсюджує зведення погоди, прогнози та іншу метеорологічну інформацію на аеродромі та за його межами;

7) здійснює обмін метеорологічною інформацією з іншими метеорологічними органами;

8) проводить інструктаж чергової зміни органу ОПР на своєму аеродромі та аеродромах, які обслуговує;

9) постачає органам ОПР, органам служби аеронавігаційної інформації та органу метеорологічного стеження (на узгоджених умовах між провайдером метеорологічного обслуговування, органами ОПР та САІ) отриману інформацію про хмари вулканічного попелу;

10) надає авіаційному координаційному центру пошуково-рятувальних робіт необхідну інформацію та консультації.

Аеродромні метеорологічні органи із синоптичним розділом робіт, що здійснюють обслуговування аеронавігації, можуть бути розташовані як на аеродромах, так і за їх межами.

3. Аеродромний метеорологічний орган, який не має синоптичного розділу робіт, виконує такі функції:

1) проводить регулярні спостереження через фіксовані проміжки часу за метеорологічними елементами та здійснює постійне стеження за погодними умовами на аеродромі і забезпечує складання та передачу метеорологічних зведень авіаційним користувачам;

2) отримує прогнози погоди по аеродрому та прогнози TREND, попередження по аеродрому, попередження про очікуваний зсув вітру для свого аеродрому від метеорологічного органу, що здійснює прогностичне обслуговування цього аеродрому;

3) надає експлуатантам на аеродромі зведення погоди, прогнози та попередження по аеродрому, а також метеорологічну інформацію, отриману від інших метеорологічних органів;

4) здійснює обмін метеорологічною інформацією з іншими метеорологічними органами.

4. Метеорологічне обслуговування ЦА на маршрутах польотів, РДЦ, центрів (секторів) польотної інформації здійснюють органи метеорологічного стеження.

5. Орган метеорологічного стеження виконує такі функції:

1) здійснює постійне стеження за метеорологічними умовами, що впливають на виконання польотів в межах району, за метеорологічне обслуговування якого є відповідальним;

2) складає інформацію SIGMET (у відповідному випадку – спеціальне повідомлення з борту ПС) та іншу метеорологічну інформацію для району, за

метеорологічне обслуговування якого є відповідальним, і забезпечує ними відповідні органи ОНР;

3) складає інформацію AIRMET, зональні прогнози GAMET та корективи до них для району, за метеорологічне обслуговування якого є відповідальним, і забезпечує ними відповідні органи ОНР;

4) постачає відповідним органам ОНР іншу метеорологічну інформацію (прогнози вітру/температури повітря на висотах, прогнози особливих явищ погоди в межах району польотної інформації, зведення та прогнози погоди по відповідних аеродромах тощо);

5) розповсюджує складену інформацію SIGMET, AIRMET, спеціальні повідомлення з борту ПС та зональні прогнози GAMET;

6) надає РДЦ, а також VAAC Тулуза або VAAC Лондон, отриману інформацію про хмару вулканічного попелу, щодо якої ще не було випущено повідомлення SIGMET в межах району, за метеорологічне обслуговування якого є відповідальним;

7) надає РДЦ та САІ отриману в установленому порядку інформацію про викиди радіоактивних речовин в атмосферу в межах району, за метеорологічне обслуговування якого є відповідальним, або в межах суміжних районів (FIR, UIR тощо). Ця інформація має містити дані про місцезнаходження, дату та час викиду, а також прогноз траєкторії переміщення радіоактивних речовин;

8) проводить інструктаж чергової зміни РДЦ та інших органів ОНР, що функціонують в межах FIR;

9) надає авіаційному координаційному центру пошуково-рятувальних робіт необхідну метеорологічну інформацію та консультації;

10) аналізує відповідність прогнозів особливих явищ погоди ВСЗП фактичним умовам погоди в районі, за метеорологічне обслуговування якого є відповідальним, та інформує ВЦЗП Лондон про виявлені істотні невідповідності, якщо вони стосуються обледеніння, турбулентності, купчасто-дошових хмар, які є прихованими, частими, замаскованими, або якщо вони утворюють лінію шквалу, піщаних/пилових бур, а також вулканічних вивержень, радіоактивних викидів, що мають значення для польотів ПС.

6. Межі району, де ОМС здійснює стеження, мають збігатися з межами FIR або диспетчерського району чи комбінації FIR та/або диспетчерських районів.

7. Взаємодія метеорологічних органів цивільної авіації та державної авіації здійснюється на підставі інструкції з метеорологічного обслуговування/забезпечення польотів повітряних суден на аеродромі спільного використання.

8. За умови початку, припинення функціонування провайдера метеорологічного обслуговування, значних змін режиму його роботи або погіршення послуг, які він надає, готується інформація з описом змін у метеорологічному обслуговуванні та надається органу/посадовій особі, який є відповідальним за випуск NOTAM.

IV. Метеорологічні спостереження та зведення

1. Організація авіаційних метеорологічних спостережень

1. Аеродромні метеорологічні органи здійснюють регулярні спостереження за погодою на аеродромі через фіксовані проміжки часу за всесвітнім координованим часом (UTC). У випадках, коли мають місце визначені зміни приземного вітру, видимості, дальності видимості на ЗПС, поточної погоди, хмарності та температури повітря, регулярні спостереження на аеродромах доповнюються спеціальними спостереженнями.

2. Спостереження проводяться в місцях, які розташовані та обладнані так, щоб забезпечувати надання даних, репрезентативних для ЗПС або комплексу ЗПС, якщо використовується кілька ЗПС.

З місця візуальних спостережень забезпечується огляд льотного поля.

Результати вимірювань метеорологічних елементів метеорологічними датчиками, встановленими на різних ділянках аеродрому, доводяться до пункту спостережень (робочого приміщення фахівця, що проводить метеорологічні спостереження).

3. На аеродромах із ЗПС, призначених для виконання заходження на посадку й посадок за приладами за категоріями I, II та III ІКАО, встановлюються автоматизовані системи метеорологічних спостережень для забезпечення автоматичного отримання, обробки, поширення каналами зв'язку й відображення в реальному часі результатів вимірювань напрямку та швидкості приземного вітру, видимості, дальності видимості на ЗПС, ВМХ (вертикальної видимості), температури повітря, точки роси та атмосферного тиску.

Вимоги щодо метеорологічного обладнання ЗПС і точності вимірювання або спостереження метеорологічних величин наведено у додатку 1 до цих Авіаційних правил.

При розробці або модернізації автоматизованих систем метеорологічних спостережень враховуються аспекти людського фактора, забезпечуються процедури резервування.

В АСМС забезпечується технічна функція ручного введення даних

спостережень за метеорологічними елементами, які неможливо спостерігати за допомогою автоматичних засобів або за відсутності окремих автоматичних засобів проведення спостережень.

4. АМС, що забезпечують автоматичне отримання, обробку, поширення каналами зв'язку й відображення в реальному часі результатів метеорологічних спостережень та зведень погоди, можуть встановлюватися на аеродромах з обмеженим періодом роботи за погодженням з аеродромним метеорологічним органом, що здійснює прогностичне обслуговування відповідного аеродрому. Зведення погоди, які отримуються від АМС, позначаються словом AUTO.

5. При передачі метеорологічної інформації від АСМС на погодні дисплеї, встановлені на робочих місцях органів ОПР, при її відображенні кожна метеорологічна величина супроводжується відповідним позначенням місця проведення спостереження. Ці дані мають бути ідентичними даним, що відображаються на погодних дисплеях фахівців, які здійснюють спостереження за погодою, і відображаються паралельно з ними.

При використанні в органах ОПР дисплеїв автономних метеорологічних приладів вони приєднуються до одних і тих самих датчиків, що і дисплеї, встановлені на пункті спостережень. Якщо для вимірювання використовується більше ніж один датчик, відповідні дисплеї маркуються для позначення ЗПС та її частини, що контролюється кожним датчиком.

6. Аеродромний метеорологічний орган терміново інформує керівника польотів АДВ або орган AFIS, відповідальну особу аеродрому/аеропорту про вихід з ладу АСМС або їх складових: датчиків для вимірювання напрямку та швидкості вітру, ВНМХ, видимості або відповідних автономних метеорологічних приладів. Якщо вихід з ладу метеорологічного аеродромного обладнання призводить до значних змін режиму роботи провайдера метеорологічного обслуговування, вживаються заходи із своєчасного

попередження про зміни у метеорологічному обслуговуванні польотів ПС на аеродромі та надаються пропозиції щодо інформування персоналу, пов'язаного з виконанням польотів.

7. Результати метеорологічних спостережень є основою для складання зведень погоди, які підлягають поширенню на аеродромі та поза його межами.

8. У зв'язку з мінливістю метеорологічних елементів у просторі й часі, а також через недосконалість методики спостереження й визначення деяких елементів конкретне значення будь-якого зазначеного елемента у зведенні погоди слід розглядати тільки як максимально наближене до дійсних умов, що мали місце в момент спостережень.

9. Експлуатація аеродромного метеорологічного обладнання та приладів здійснюється відповідно до вимог нормативних документів та експлуатаційної документації.

Власник аеродромного метеорологічного обладнання та приладів, що розміщені на аеродромі, організовує їх повірку, калібрування, здійснює технічне обслуговування, ремонт і встановлення на аеродромі відповідно до нормативних документів.

10. Провайдером метеорологічного обслуговування здійснюються інспекції з метою оцінки технічного стану, відповідності складу та розміщення метеорологічного аеродромного обладнання нормативним документам, а також перевірки організації його експлуатації та виконання технічного обслуговування.

11. Види та обсяг метеорологічної інформації, форми і засоби її доведення користувачам на аеродромі та поза його межами відповідно до вимог цих Авіаційних правил відображаються в інструкції з метеорологічного

обслуговування польотів ПС на аеродромі. Інструкція розробляється провайдером метеорологічного обслуговування польотів ПС на аеродромі, погоджується з провайдером ОПП та затверджується керівником експлуатанта аеродрому/аеропорту. Вимоги щодо змісту інструкції з метеорологічного обслуговування польотів ПС на аеродромі наведено у додатку 2 до цих Авіаційних правил.

2. Регулярні метеорологічні спостереження та регулярні зведення погоди

1. На аеродромах, які використовуються для виконання регулярних рейсів або як запасні аеродроми при виконанні регулярних рейсів, регулярні метеорологічні спостереження проводяться через кожні 30 хвилин. Зведення про погоду випускаються в 00.00 і через 30 хвилин щогодини щодня цілодобово або в інший період, узгоджений з органами ОПП аеродрому.

За відсутності польотів на аеродромах регулярні спостереження проводяться через кожну годину, а у період виконання польотів – через кожні 30 хвилин.

2. Повідомлення про результати регулярних метеорологічних спостережень випускаються у форматі таких зведень погоди:

1) регулярні зведення METAR для поширення за межі аеродрому складання зведень, призначені переважно для планування польотів та передач VOLMET;

2) місцеві регулярні зведення для поширення лише на аеродромі складання зведень, призначені для ПС, що вилітають і прибувають, а також для використання в ДВЧ-радіомовних передачах ATIS та передачах D-ATIS.

Випуск зведень METAR та місцевих регулярних зведень здійснюється після закінчення спостережень за умовами погоди на аеродромі.

3. Під час проведення метеорологічних спостережень з використанням АСМС (АМС) місцеві регулярні зведення випускаються у форматі MET REPORT і надаються органам ОПП на аеродромі з використанням ПД АСМС (АМС).

На аеродромах, де АСМС (АМС) відсутні, місцеві регулярні зведення складаються відкритим текстом.

4. На аеродромах з обмеженим періодом роботи випуск зведень METAR розпочинається щонайменше за 2 години до початку роботи аеродрому або за узгодженням між аеродромним метеорологічним органом – заінтересованими експлуатантами та органами ОПП із більшим або меншим періодом завчасності.

5. Зразок зведень у кодовій формі METAR та місцевого регулярного зведення MET REPORT, діапазони та дискретність передачі цифрових елементів, що включаються до зведень про погоду на аеродромі, наведено в додатку 3 до цих Авіаційних правил.

6. Місцеві регулярні зведення передаються органам ОПП, надаються експлуатантам та іншим користувачам на аеродромі.

3. Спеціальні метеорологічні спостереження та спеціальні зведення погоди

1. Перелік критеріїв для проведення спеціальних спостережень складає провайдер метеорологічного обслуговування на підставі консультацій з відповідним органом ОПП, експлуатантами та іншими зацікавленими сторонами.

2. Зведення про результати спеціальних спостережень випускаються у вигляді:

1) місцевих спеціальних зведень, які розповсюджуються тільки на аеродромі складання зведення (призначені для повітряних суден, які прибувають або відлітають),

та

2) зведень SPECI, які розповсюджуються за межі аеродрому складання зведення (в основному призначені для планування польотів, радіомовних передач VOLMET та повідомлень D-VOLMET), за винятком випадків, коли зведення METAR випускаються з інтервалом 30 хвилин.

Метеорологічна інформація, яка використовується у ATIS (мовна ATIS та D-ATIS), береться з місцевих метеорологічних зведень.

3. Під час проведення метеорологічних спостережень з використанням АСМС (АМС) місцеві спеціальні зведення випускаються у форматі SPECIAL.

На аеродромах, де АСМС (АМС) немає, місцеві спеціальні зведення складаються відкритим текстом.

4. На аеродромах, які працюють у нецілодобовому режимі, зведення SPECI випускаються після поновлення випуску зведень METAR.

5. Перелік критеріїв для випуску місцевих спеціальних зведень погоди включає:

1) величини, які найбільш близько відповідають експлуатаційним мінімумам експлуатантів, які використовують певний аеродром;

2) величини, які відповідають іншим місцевим вимогам органів ОПП та експлуатантів;

3) підвищення температури повітря на 2 °C або більше порівняно зі значенням, вказаним в останньому зведенні погоди, починаючи з +30 °C, або альтернативні граничні значення, узгоджені з органом ОПП та експлуатантами, які використовують цей аеродром;

4) наявну додаткову інформацію щодо особливих метеорологічних явищ/умов погоди, які виникають у зонах заходження на посадку та набору висоти;

5) величини, які є критеріями для складання зведень SPECI.

6. У випадках, передбачених підпунктом 2 пункту 2 цієї глави, зведення SPECI випускаються за умови змін метеорологічних умов, які відповідають таким критеріям:

1) середній напрямок приземного вітру змінився на 60° або більше порівняно з напрямком, зазначеним в останньому зведенні, причому середня швидкість до та/або після зміни становить 5 м/с або більше;

2) середня швидкість приземного вітру змінилася на 5 м/с або більше порівняно зі швидкістю, зазначеною в останньому зведенні;

3) величина відхилення від середньої швидкості приземного вітру (пориви) змінилась на 5 м/с або більше порівняно з величиною, зазначеною в останньому зведенні, при цьому середня швидкість вітру до та/або після зміни становить 7,5 м/с і більше. Якщо у попередньому зведенні немає даних про величину відхилення (порив) спеціальне зведення складається у разі досягнення відхилення (пориву) від середньої швидкості приземного вітру 5 м/с та більше;

4) у разі початку, припинення або зміни інтенсивності будь-якого з таких явищ погоди:

опади, що замерзають;

помірні або сильні опади (у тому числі зливогого типу);

гроза (з опадами);

5) у разі початку або припинення будь-якого з таких явищ погоди:

туман, що замерзає;

гроза без опадів;

б) кількість хмар у шарі нижче ніж 450 м змінюється:

від SCT чи менше до BKN чи OVC або

від BKN чи OVC до SCT чи менше;

7) зміни напрямку та швидкості вітру перевищують важливі експлуатаційні величини, граничні величини напрямку та швидкості вітру, встановлені провайдером метеорологічного обслуговування на підставі консультації з відповідним органом ОПП, експлуатантом аеродрому та зацікавленими експлуатантами з урахуванням змін вітру, які:

потребують зміни ЗПС, яка використовується;

свідчать, що зміни попутної та бічної складових перевищують значення, які є основними експлуатаційними межами для типових ПС, що виконують польоти на певному аеродромі;

8) видимість поліпшується і досягає або перевищує одне чи кілька з таких значень або видимість погіршується й стає меншою одного чи декількох із таких значень:

800, 1500 або 3000 метрів;

5000 метрів – у разі виконання значної кількості польотів за ПВП.

У місцевих регулярних та спеціальних зведеннях видимість відповідає значенню/значенням, які повідомляються відповідно до пункту 1 та підпункту 1 пункту 7 глави 8 цього розділу. У зведеннях SPECI видимість відповідає значенню/значенням, які сповіщаються згідно з пунктом 6 глави 8 цього розділу.

Під видимістю розуміється переважаюча видимість, за винятком випадків, коли, відповідно до підпункту 1 пункту 6 глави 8 цього розділу сповіщається тільки мінімальна видимість;

9) дальність видимості на ЗПС поліпшується та досягає або перевищує одне чи кілька з таких значень або дальність видимості на ЗПС погіршується й стає меншою одного чи декількох із таких значень:

50, 175, 300, 550 чи 800 метрів;

на аеродромах із ЗПС, не обладнаних системами точного заходження на посадку й посадок за приладами, значення 50, 175 та 300 метрів можуть не використовуватись;

10) у разі початку, припинення або зміни інтенсивності будь-якого з таких явищ погоди:

пилова буря;

піщана буря;

воронкоподібна хмара (торнадо чи водяний смерч);

11) у разі початку або припинення будь-якого з таких явищ погоди:

пиловий, піщаний чи сніговий поземок;

пилова, піщана чи снігова низова хуртовина;

шквал;

12) висота нижньої межі нижнього шару хмар кількістю BKN чи OVC збільшується й досягає або перевищує одне чи кілька з таких значень або висота нижньої межі нижнього шару хмар кількістю BKN чи OVC зменшується й стає меншою одного чи декількох із таких значень:

30, 60, 150 чи 300 метрів;

450 метрів – у разі виконання значної кількості польотів за ПВП;

13) кількість хмар у шарі нижче ніж 450 метрів зміниться:

від SCT чи менше до BKN чи OVC; або

від BKN чи OVC до SCT чи менше;

14) небо закрито і вертикальна видимість поліпшується і досягає або перевищує одне чи кілька з таких значень або вертикальна видимість погіршується й стає меншою за одне чи кілька з таких значень:

30, 60, 150 чи 300 метрів;

15) будь-які інші критерії, що базуються на експлуатаційних мінімумах конкретного аеродрому та погоджені аеродромним метеорологічним органом та заінтересованими експлуатантами.

7. У випадку, коли одночасно з погіршенням одного елемента погоди спостерігається поліпшення іншого, випускається єдине спеціальне зведення погоди, що вважається зведенням про погіршення погоди.

4. Метеорологічні спостереження та метеорологічна інформація для зльоту й посадки повітряних суден

1. Для забезпечення зльоту та посадки ПС органам ОПР надаються поточні дані метеорологічних спостережень, що представлені на ПД АСМС (АМС) або на дисплеях автономних метеорологічних приладів.

2. За відсутності в органах ОПР ПД АСМС або дисплеїв автономних метеорологічних приладів остання метеорологічна інформація, що необхідна для забезпечення зльоту та посадки ПС, надається відповідному органу ОПР

якнайшвидше, але не пізніше ніж за 2 хв. після запиту, фахівцем, що проводить спостереження, з обов'язковою реєстрацією змісту метеорологічної інформації у відповідному журналі.

5. Формат метеорологічних зведень

1. Місцеві регулярні та спеціальні зведення випускаються відкритим текстом зі скороченнями відповідно до таблиці 3 додатка 3 до цих Авіаційних правил.

2. Зведення про погоду на аеродромі випускаються та розсилаються у кодових формах METAR та SPECI відповідно до таблиці 4 додатка 3 до цих Авіаційних правил.

3. Зведення METAR і SPECI, прогнози TAF, інформація SIGMET та AIRMET, інформація про вулканічний попіл розповсюджуються з використанням наступних форматів:

METAR та SPECI до 04 листопада 2020 року згідно з таблицею 4 додатка 3 до цих Авіаційних правил, після 05 листопада 2020 року також у форматі IWXXM GML;

TAF до 04 листопада 2020 року згідно з таблицею 2 додатка 5 до цих Авіаційних правил, після 05 листопада 2020 року також у форматі IWXXM GML;

SIGMET та AIRMET до 04 листопада 2020 року згідно з таблицею 1 додатка 7 до цих Авіаційних правил, після 05 листопада 2020 року також у форматі IWXXM GML;

Інформація про вулканічний попіл після 05 листопада 2020 року має передаватись також у форматі IWXXM GML.

6. Взаємодія між провайдерами метеорологічного обслуговування та органами обслуговування повітряного руху

1. Між провайдером метеорологічного обслуговування та відповідним органом ОПР узгоджуються:

1) забезпечення наявності в органах ОПР дисплеїв для відображення інформації АСМС (АМС);

2) перевірка, калібрування та технічне обслуговування ПД, дисплеїв або показників значень метеорологічних величин автономних метеорологічних приладів;

3) використання ПД, дисплеїв або показників автономних метеорологічних приладів персоналом органів ОПР;

4) надання метеорологічної інформації, яка надходить з борту ПС, що виконує зліт або посадку (наприклад, про зсув вітру);

5) надання (за наявності) метеорологічної інформації, яка надходить від метеорологічного радіолокатора.

2. Інформація щодо метеорологічного обслуговування органів ОПР на аеродромі, місцеві особливості метеорологічного обслуговування узгоджуються на локальному рівні та вносяться до інструкції з метеорологічного обслуговування польотів ПС на аеродромі.

7. Метеорологічні спостереження за приземним вітром і повідомлення даних у зведеннях

1. При проведенні спостережень вимірюються середній напрямок приземного вітру відносно географічного меридіана (дійсний вітер) та його середня швидкість, а також значні зміни напрямку й швидкості вітру.

2. Спостереження за вітром проводяться на висоті 10 метрів \pm 1 метр над рівнем землі.

Репрезентативність спостережень за приземним вітром забезпечується шляхом використання датчиків, що розташовані на аеродромі, відповідно до нормативних документів.

Для отримання найбільш достовірних даних про вітер уздовж ЗПС та в зонах приземлення датчики для проведення спостережень за приземним вітром, дані яких включаються до місцевих зведень погоди, встановлюються поблизу зон приземлення ЗПС.

На аеродромах, де через місцеві топографічні особливості або переважаючі погодні умови спостерігаються значні розбіжності в значеннях приземного вітру на різних ділянках ЗПС, встановлюються додаткові датчики вітру.

3. За відсутності на аеродромі АСМС дисплеї для відображення параметрів приземного вітру або покажчики, пов'язані з кожним автономним датчиком, встановлюються на робочому місці органу ОНР.

При цьому усереднені значення та значні зміни напрямку і швидкості вітру для кожного датчика вітру визначаються та відображаються автоматично.

4. Результати спостережень за вітром повідомляються у зведеннях погоди так:

1) у зведеннях METAR, SPECI зазначаються дані, репрезентативні для зони приземлення (робочої ЗПС). За наявності кількох ЗПС або інших місцевих особливостей зазначаються дані датчика – найбільш важливі в експлуатаційному відношенні значення;

2) у зведеннях MET REPORT, SPECIAL після назви елемента (WIND) зазначаються дані, виміряні вздовж ЗПС (зона приземлення та кінець ЗПС);

3) у повідомленнях про приземний вітер за запитом диспетчера УПР зазначаються дані, виміряні вздовж ЗПС, якщо вони призначені для ПС, що вилітають, а для ПС, що прибувають, – репрезентативні для зони приземлення (робочої ЗПС).

5. У місцевих зведеннях погоди та у повідомленнях про приземний вітер, що надаються за запитом диспетчера УПР відповідно до підпункту 3 пункту 4 цієї глави, вказується магнітний вітер шляхом внесення до виміряного значення дійсного напрямку приземного вітру поправки на магнітне схилення аеродрому, якщо вона становить 5 градусів та більше.

При додатному магнітному схиленні аеродрому його значення віднімається від усереднених за 2 хвилини неокруглених значень напрямку приземного вітру, а при від'ємному – додається.

6. Для місцевих регулярних зведень, місцевих спеціальних зведень і зведень METAR та SPECI, а також для дисплеїв вітру, що використовуються у місцях розташування органів ОПР для відображення відхилень від середньої швидкості вітру (пориви), період осереднення при вимірюванні відхилень від середньої швидкості вітру (пориви), дані про які сповіщаються у зведеннях, згідно з підпунктом 3 пункту 9 цієї глави має бути 3 секунди.

7. Період усереднення для спостережень за вітром становить:

1) 10 хвилин для зведень METAR, SPECI, проте якщо в цей 10-хвилинний період має місце помітна нестабільність напрямку та/або швидкості вітру, при визначенні середніх значень потрібно використовувати тільки дані, отримані після такого періоду нестабільності, і в цьому випадку зазначений часовий інтервал буде відповідно скорочуватися. Помітна нестабільність має місце, якщо

протягом принаймні 2 хвилин спостерігається різка й стійка зміна напрямку вітру на 30° та більше при швидкості вітру 5 м/с та більше до зміни чи після неї або зміна швидкості вітру на 5 м/с та більше;

2) 2 хвилини для місцевих регулярних і спеціальних зведень та для даних, що виводяться на ПД або дисплеї від автономних метеорологічних приладів, які встановлено на робочих місцях органів ОПР, а також на запит диспетчера УПР або диспетчера польотної інформації.

8. У зведеннях погоди напрямок приземного вітру надається у значеннях, кратних 10 магнітним градусам (у місцевих зведеннях) або 10 істинним градусам (у зведеннях METAR, SPECI), а швидкість – у значеннях, кратних 1 м/с.

9. У зведеннях погоди в групі приземного вітру зазначаються:

1) одиниці виміру (метри за секунду);

2) відхилення від середнього напрямку вітру за останні 10 хвилин, якщо загальна зміна становить 60° або більше:

у випадках, коли повний діапазон змін становить 60° або більше, але менше 180° , а швидкість вітру становить 1,5 м/с або більше, такі зміни напрямку зазначаються у вигляді двох екстремальних значень, в межах яких спостерігались зміни напрямку вітру;

у випадках, коли повний діапазон змін становить 60° або більше, але менше 180° , а швидкість вітру становить менше 1,5 м/с, напрямок вітру повідомляється як змінний без зазначення середнього напрямку вітру;

у випадках, коли повний діапазон змін становить 180° і більше (наприклад, при проходженні купчасто-дощової хмарності над аеродромом), напрямок вітру повідомляється як змінний без зазначення середнього напрямку вітру;

3) відхилення від середньої швидкості вітру (пориви) за останні 10 хвилин зазначаються у випадках, коли максимальна швидкість вітру більша за середню швидкість:

на 2,5 м/с або більше – для включення лише до місцевих регулярних та спеціальних зведень на аеродромах, де застосовуються процедури зменшення шуму;

на 5 м/с або більше – в інших випадках;

4) у випадках, коли швидкість вітру становить менше 0,5 м/с, вона зазначається як штиль;

5) у випадках, коли спостерігається швидкість вітру 50 м/с або більше, вона вноситься як значення більше ніж 49 м/с;

6) у випадках, коли в цей 10-хвилинний період має місце помітна нестабільність напрямку та/або швидкості вітру, зазначаються лише ті відхилення від середнього напрямку та/або швидкості вітру, які спостерігалися після такого періоду нестабільності.

10. У місцевих регулярних і спеціальних зведеннях у групі приземного вітру:

1) якщо спостереження за вітром ведуться з декількох місць уздовж ЗПС, також зазначаються місця проведення спостережень, для яких ці значення є репрезентативними;

2) якщо використовуються кілька ЗПС і спостереження за вітром ведуться стосовно цих ЗПС, вказуються наявні значення вітру для кожної ЗПС і зазначаються смуги, до яких належать ці значення;

3) якщо у зведенні зазначається відхилення від середнього напрямку вітру згідно з абзацом третім підпункту 2 пункту 9 цієї глави, вказуються два екстремальні значення, в межах яких спостерігались зміни вітру;

4) якщо у зведенні вказуються відхилення від середньої швидкості вітру (пориви) згідно з підпунктом 3 пункту 9 цієї глави, вони вказуються як максимальне та мінімальне значення швидкості вітру.

11. Якщо в зведеннях METAR, SPECI вказується відхилення від середньої швидкості вітру згідно з підпунктом 3 пункту 9 цієї глави, крім середньої швидкості, вноситься значення максимальної вимірної швидкості. Мінімальна швидкість вітру при цьому не вноситься.

8. Метеорологічні спостереження за видимістю та повідомлення даних у зведеннях

1. Видимість вимірюється або спостерігається, а дані про неї повідомляються в метрах або кілометрах.

2. При використанні інструментальних систем видимість вимірюється на висоті приблизно 2,5 метра від рівня відповідного порога ЗПС.

Репрезентативність спостережень за видимістю забезпечується розташуванням датчиків для вимірювання видимості вздовж ЗПС на відстані не більше ніж 120 метрів від осьової лінії ЗПС. Уздовж ЗПС датчики видимості встановлюються на відстанях близько 300 метрів від порогів та усередині ЗПС. За умови довжини ЗПС 4 км та більше відстань між датчиками вимірювання видимості має складати близько 1000 метрів.

Датчики для спостережень за видимістю, дані вимірювань яких використовуються для складання місцевих зведень погоди, розташовуються так, щоб отримати найбільш достовірну інформацію про видимість уздовж ЗПС та в зоні приземлення.

При визначенні місць спостережень на конкретному аеродромі враховуються довжина ЗПС та місцеві особливості, пов'язані з можливим локальним погіршенням видимості.

В інструментальних системах для вимірювання видимості використовуються трансмісометри та/або вимірювачі прямого розсіювання.

Інструментальні спостереження за видимістю проводяться до максимальних значень, які визначаються технічними характеристиками датчиків.

3. Візуальні спостереження за видимістю на аеродромі проводяться за встановленими або підібраними денними та нічними орієнтирами видимості, до яких відома відстань від місця спостереження. Нічними (світловими) орієнтирами видимості вважаються одиночні вогні помірної інтенсивності, крім вогнів червоного кольору.

4. Перехід від інструментальних до візуальних спостережень за видимістю здійснює фахівець, який проводить метеорологічні спостереження, у разі відмови (виходу з ладу) вимірювача(ів) видимості, системи метеорологічних спостережень, а також за умови нестійкої роботи приладів.

Записи про перехід від інструментальних спостережень до візуальних і навпаки здійснюються у відповідному журналі.

5. Для складання зведень METAR, SPECI спостереження за видимістю мають бути репрезентативними для аеродрому.

6. У зведеннях METAR, SPECI результати метеорологічних спостережень за видимістю надаються так:

1) при використанні даних АСМС або АМС вноситься значення переважаючої видимості.

У випадку, якщо видимість в різних напрямках є неоднаковою, а мінімальна видимість відрізняється від переважаючої видимості і її значення становить менше 1500 метрів або менше 50 % від значення переважаючої видимості та менше 5000 метрів, у зведення, крім переважаючої видимості, вносяться також мінімальне значення видимості та її основний напрямок відносно КТА із зазначенням одного з восьми румбів за компасом.

Якщо мінімальна видимість спостерігається в кількох напрямках, вноситься найбільш важливий з точки зору експлуатації напрямок.

У випадку, коли видимість змінюється швидко і визначити переважаючу видимість неможливо, вноситься тільки мінімальне значення видимості без зазначення напрямку;

2) при використанні даних автономних приладів або візуальних спостережень переважаюча видимість не оцінюється. Вноситься мінімальне значення видимості, виміряне вздовж ЗПС за приладами, або значення, визначене за орієнтирами видимості без указівки про напрямок спостереження.

При візуальних спостереженнях за видимістю у сутінках до зведень заноситься більше з визначених за денними і за світловими орієнтирами значень видимості у момент спостереження.

7. У місцевих регулярних та спеціальних зведеннях результати спостережень за видимістю надаються так:

1) при використанні АСМС або АМС після назви елемента (VIS) зазначаються значення видимості, репрезентативні для зони приземлення та додатково за необхідності (за узгодженням з органами ОПР аеродрому з урахуванням правил виконання польотів) репрезентативні значення для середини та кінця ЗПС. При цьому вказуються одиниці вимірювання та місця проведення спостережень.

У випадку, якщо використовуються кілька ЗПС, визначені значення видимості включаються із зазначенням тих смуг, до яких ці значення видимості належать;

2) при використанні автономних метеорологічних приладів або при візуальних спостереженнях включається одне мінімальне значення видимості.

8. У зведеннях погоди зазначають: при видимості менше 800 метрів – у значеннях, кратних 50 метрам; при видимості від 800 метрів до 5 кілометрів – у значеннях, кратних 100 метрам; при видимості від 5 до 10 кілометрів – у значеннях, кратних 1 кілометру; при видимості 10 кілометрів і більше її зазначають як 10 кілометрів, за винятком тих випадків, коли умови погоди дозволяють використовувати термін «CAVOK».

Будь-яке значення видимості, що не вкладається точно в шкалу даних повідомлень про видимість, округлюється в менший бік до найближчої поділки зазначеної шкали.

9. При використанні АСМС або АМС вихідні дані оновлюються на ПД як мінімум кожні 60 секунд.

Період усереднення значень видимості становить:

1) 10 хвилин для зведень METAR, SPECI, проте якщо протягом 10-хвилинного періоду, що безпосередньо передує спостереженню, має місце помітна нестабільність значень видимості, при визначенні середніх значень використовуються тільки дані, отримані після такого періоду нестабільності.

Помітна нестабільність має місце, коли протягом принаймні 2 хвилин спостерігаються різкі й стійкі зміни видимості, що досягають або перевищують критерії для складання спеціальних зведень, передбачених у підпункті 5 пункту 4 глави 3 цього розділу;

2) 1 хвилина для зведень MET REPORT, SPECIAL, поточних даних, що надаються на ПД, встановлені в органах ОПП, а також на запит диспетчера УПР або диспетчера польотної інформації;

3) за відсутності АСМС або АМС до зведень погоди заноситься значення видимості на час спостереження без усереднення.

9. Визначення дальності видимості на ЗПС і повідомлення даних у зведеннях

1. Визначення дальності видимості на ЗПС здійснюється на всіх ЗПС, призначених для використання протягом періодів пониженої видимості, зокрема на:

1) ЗПС, обладнаних для точного заходження на посадку і призначених для виконання заходження на посадку і посадок за приладами за категорією I ICAO;

2) ЗПС, обладнаних для точного заходження на посадку і призначених для виконання заходження на посадку і посадок за приладами за категоріями II, III ICAO;

3) ЗПС, що використовуються для зльоту та обладнані боковими вогнями та/або осьовими вогнями високої інтенсивності.

2. Результати визначення дальності видимості на ЗПС повідомляються в метрах протягом періодів, коли хоча б одне з вимірних значень видимості або значення дальності видимості на ЗПС становить менше ніж 1500 метрів.

3. Визначені значення дальності видимості на ЗПС є репрезентативними для таких частин ЗПС:

1) зони приземлення ЗПС, не обладнаних засобами точного заходження на посадку та посадки або обладнані для заходжень на посадку і посадок за приладами за категорією I ICAO;

2) зони приземлення, середина ЗПС, призначені для виконання заходження на посадку і посадок за приладами за категорією II ICAO;

3) зони приземлення, середня точка і дальній кінець ЗПС, призначені для виконання заходжень на посадку і посадок за приладами за категорією III ICAO.

4. Для визначення дальності видимості на ЗПС використовуються інструментальні системи, що базуються на трансмісометрах та вимірювачах прямого розсіювання.

5. Про відмову автоматизованого обладнання, що використовується для визначення дальності видимості на ЗПС, терміново повідомляють керівника польотів АДВ, орган AFIS, відповідальну особу аеродрому/аеропорту.

6. При використанні АСМС або АМС вихідні дані щодо дальності видимості на ЗПС оновлюються на ПД як мінімум кожні 60 секунд для забезпечення отримання поточних репрезентативних значень, період усереднення яких становить:

1) 1 хвилину для місцевих регулярних і спеціальних зведень, поточних даних, що надаються на ПД в органи ОНР, а також на запит диспетчера УНР або диспетчера польотної інформації;

2) 10 хвилин для зведень METAR, SPECI, проте якщо протягом 10-хвилинного періоду, що безпосередньо передує спостереженню, має місце помітна нестабільність значень дальності видимості на ЗПС, при визначенні

середніх значень використовуються тільки дані, отримані після такого періоду нестабільності.

Помітна нестабільність має місце у випадку, коли протягом принаймні 2 хвилин спостерігаються різкі й стійкі зміни дальності видимості на ЗПС, що досягає або перевищує граничні значення 800, 550, 300 та 175 метрів.

7. Розрахунки дальності видимості на ЗПС проводяться окремо для кожної наявної ЗПС. Для розрахунків, що використовуються у зведеннях MET REPORT, SPECIAL, використовується така сила вогнів:

1) для ЗПС із увімкнутими вогнями та при силі світла, яка перевищує 3 % від максимальної сили світла, – сила світла вогнів, що фактично використовуються на ЗПС;

2) для ЗПС із увімкнутими вогнями та при силі світла вогнів, яка становить 3 % або менше від максимальної сили світла вогнів, – оптимальна сила світла вогнів, що використовуються при експлуатації у переважаючих умовах;

3) для ЗПС із вимкнутими вогнями (або з найменшим регулюванням світла в очікуванні відновлення польотів) – оптимальна сила світла вогнів, що використовуються при експлуатації у переважаючих умовах.

У зведеннях METAR, SPECI наводяться значення дальності видимості на ЗПС, які розраховано за максимальними значеннями сили світла вогнів, що використовуються на ЗПС.

8. У місцевих регулярних та спеціальних зведеннях, у зведеннях METAR і SPECI дані про дальність видимості на ЗПС при їх значеннях менше 400 метрів повідомляються у значеннях, кратних 25 метрам, при значеннях від 400 до 800 метрів – кратних 50 метрам і при значеннях більше ніж 800 метрів – кратних 100 метрам. Будь-яке значення дальності видимості на ЗПС, що спостерігається,

котре точно не вкладається в шкалу відліку, що використовується, округляється в менший бік до наступного нижчого значення шкали.

9. Нижньою межею оцінки дальності видимості на ЗПС вважається значення 50 метрів, а верхньою – 2000 метрів.

У випадках, коли значення дальності видимості на ЗПС є вищими за верхню межу вимірювання 2000 метрів, вони вказуються у зведеннях MET REPORT, SPECIAL зі скороченням «ABV» (ABV 2000M), а у зведеннях METAR, SPECI – зі скороченням «P» (P2000).

У випадках, коли значення дальності видимості на ЗПС є нижчими за нижню межу системи вимірювання, вони вказуються у зведеннях MET REPORT, SPECIAL зі скороченням «BLW», а у зведеннях METAR, SPECI – зі скороченням «M», за яким вказується мінімальне значення, яке може визначатися даною системою.

На аеродромах, ЗПС яких не обладнані світлосигнальними системами вогнів високої інтенсивності, а також на аеродромах, ЗПС яких обладнані вогнями високої інтенсивності, в періоди, коли світлосигнальні системи не працюють з технічних причин, дальність видимості на ЗПС не розраховується, не вноситься до зведень погоди та не відображається на ПД.

10. До зведень METAR, SPECI вноситься значення дальності видимості на ЗПС, репрезентативне для зони приземлення (робочої ЗПС), без зазначення місця спостережень, а за наявності кількох ЗПС – значення дальності видимості на ЗПС для кожної з них, та зазначаються смуги, до яких належать ці значення.

11. При використанні АСМС до зведень METAR, SPECI включається інформація про зміни дальності видимості на ЗПС протягом 10-хвилинного періоду, що передує спостереженню.

При цьому, якщо протягом перших 5 хвилин середнє значення відрізнялося на 100 метрів і більше від середнього значення за другі 5 хвилин,

використовуються скорочення «U» – коли спостерігається виражена тенденція до збільшення; «D» – коли спостерігається тенденція до зменшення; «N» – коли протягом 10 хвилин фактичні коливання не свідчать про наявність виразної тенденції зміни. За відсутності інформації про наявність тенденції зміни дальності видимості на ЗПС ніякі із вищезгаданих скорочень до зведення не вносяться.

12. До зведень MET REPORT, SPECIAL після назви елемента (RVR) вносяться значення дальності видимості на ЗПС, репрезентативні для зони приземлення, середини (за наявності) й кінця ЗПС, одиниці виміру та місця спостережень, що позначаються такими скороченнями: «TDZ» – зона приземлення, «MID» – середина («MID1» та «MID2» – для довгих ЗПС), «END» – кінець ЗПС.

У випадку використання декількох ЗПС вносяться значення дальності видимості для кожної ЗПС і зазначаються смуги, до яких належать ці значення.

На запит диспетчера УПР або диспетчера польотної інформації надається інформація про значення дальності видимості на ЗПС для кожного місця її визначення.

10. Метеорологічні спостереження за поточною погодою і повідомлення даних у зведеннях

1. На аеродромі здійснюються спостереження за поточною погодою та за потреби передаються дані таких спостережень. Зазначаються принаймні такі явища поточної погоди: дощ, мряка, сніг, опади, що замерзають (включаючи їх інтенсивність), імла, серпанок, туман, туман, що замерзає, та грози (включаючи грози на околицях аеродрому).

2. Інформація про поточну погоду для місцевих регулярних та спеціальних зведень має бути репрезентативною для умов на аеродромі.

3. Інформація про поточну погоду, що включається до зведень METAR і SPECI, має бути репрезентативною для умов на аеродромі, а щодо окремих явищ погоди – для його околиць.

4. У разі використання інструментальних систем спостережень за явищами поточної погоди репрезентативність спостережень досягається відповідним розміщенням датчиків поточної погоди на аеродромі.

5. У місцевих регулярних та спеціальних зведеннях зазначаються тип і характеристики явищ погоди, що спостерігаються, та надається оцінка щодо їх інтенсивності.

6. У зведеннях METAR і SPECI зазначаються тип і характеристики явищ погоди, що спостерігаються, та надається оцінка щодо їх інтенсивності або близькості до аеродрому.

Скорочення, які використовуються для явищ поточної погоди та критерії їх внесення до зведень погоди наведено у пунктах 6 – 8 додатка 3 до цих Авіаційних правил.

11. Метеорологічні спостереження за хмарністю та повідомлення даних у зведеннях

1. Проводяться спостереження і повідомляються дані про кількість, форму та ВНМХ, необхідні для опису значимої для польотів хмарності. При тумані, сильних опадах або інших явищах, коли стан неба визначити неможливо, повідомляються дані про вертикальну видимість.

Дані про ВНМХ та вертикальну видимість передаються в метрах.

2. ВНМХ або вертикальна видимість визначається за допомогою приладів.

За умови, коли в шарі хмарності є значні розриви, внаслідок чого висота хмарності не може бути визначена за допомогою приладів, ВНМХ визначається

за даними екіпажів ПС.

3. Спостереження за хмарністю, результати яких призначені для використання в місцевих регулярних та спеціальних зведеннях погоди, мають бути репрезентативними для порога(ів) робочої(их) ЗПС, а у зведеннях METAR, SPECI – для аеродрому та його околиць.

4. Репрезентативність інструментальних спостережень за ВНМХ забезпечується датчиками або приладами, розміщеними на аеродромі відповідно до нормативних документів.

На аеродромах, ЗПС яких обладнано системами точного заходження на посадку, ВНМХ, призначена для використання в місцевих регулярних та спеціальних зведеннях погоди, вимірюється за допомогою датчиків, що встановлюються на відстані менше ніж 1200 метрів від посадкового порога ЗПС зі сторони зони заходження на посадку. У випадках, пов'язаних з особливими місцевими умовами, датчики можуть встановлюватися в місцях встановлення датчиків для вимірювання видимості без порушення внутрішньої перехідної поверхні ЗПС.

На аеродромах із ЗПС, обладнаних для неточного заходження на посадку, і на аеродромах з необладнаними ЗПС для вимірювання ВНМХ можуть використовуватися прилади, розміщені в місцях, репрезентативних для аеродрому.

5. ВНМХ надається відносно перевищення аеродрому. При використанні ЗПС, обладнаної для точного заходження на посадку, перевищення порога якої на 15 або більше метрів є нижчим за перевищення аеродрому, ВНМХ надається відносно перевищення порога ЗПС.

6. У місцевих регулярних зведеннях, місцевих спеціальних зведеннях та зведеннях METAR і SPECI ВНМХ повідомляється у значеннях, кратних 30 метрам, до висоти 3000 метрів.

7. На аеродромах, де застосовуються схеми заходження на посадку та посадки в умовах низької видимості, за узгодженням між провайдером метеорологічного обслуговування та органом ОПР, у місцевих регулярних та спеціальних зведеннях інформація про ВНМХ повідомляється у величинах, кратних, 15 метрам до висоти 90 метрів включно та у величинах, кратних 30 метрам в діапазоні 90 – 3000 метрів, про вертикальну видимість – у величинах, кратних 15 метрам, до висоти 90 метрів включно та у величинах, кратних 30 метрам, в діапазоні від 90 метрів до 600 метрів.

8. У зведеннях погоди кількість хмар вказується за допомогою скорочень: «FEW» – декілька, незначна хмарність (1 – 2 октанти), «SCT» – розсіяна хмарність (3 – 4 октанти), «BKN» – розірвана, значна хмарність (5 – 7 октантів), «OVC» – суцільна хмарність (8 октантів).

У випадку, коли значима для польотів хмарність відсутня, вертикальна видимість необмежена, а термін «CAVOK» для опису умов погоди не підходить, використовується скорочення «NSC» (значима для польотів хмарність відсутня).

9. У випадку, коли спостерігаються кілька шарів хмар або окремі масиви значимих для польотів хмар, кількість та ВНМХ указуються в такій послідовності:

1) найнижчий шар або масив незалежно від кількості – FEW, SCT, BKN або OVC;

2) наступний шар або масив, що покриває понад 2/8 небосхилу, – SCT, BKN або OVC;

3) наступний більш високий шар або масив, що покриває понад 4/8 небосхилу, – BKN або OVC;

4) купчасто-дощові (CB) та/або потужні купчасті хмари значної вертикальної протяжності (TCU), коли вони спостерігаються, але їх не включено до опису шарів хмарності, зазначених у підпунктах 1 – 3 цього пункту.

Форма хмар вказується тільки для CB і TCU. У випадку, коли окремий прошарок (масив) хмар складається із хмар CB і TCU із загальною нижньою межею, форма хмар вказується тільки як CB.

У випадку, коли нижня межа хмар розмита, розірвана або швидко змінюється, у зведенні погоди вказується мінімальне значення ВНМХ.

10. У зведеннях MET REPORT, SPECIAL після назви елемента (CLD):

1) разом з даними про ВНМХ або вертикальну видимість вказуються одиниці виміру (метри);

2) на аеродромах, де використовуються кілька ЗПС і для яких проводяться інструментальні спостереження, вказуються значення ВНМХ для кожної ЗПС із зазначенням смуги, до якої вони належать.

11. У зведеннях погоди AUTO, які отримуються від АМС:

1) у випадку, коли форму хмар неможливо визначити, інформація про неї в кожній групі замінюється знаком «///»;

2) у випадку, коли автоматичними засобами не виявлено хмарність, у зведенні використовується скорочення «NCD»;

3) у випадку, коли СВ або TCU хмарність виявлено, а кількість хмар та/або ВНМХ визначити неможливо, дані про кількість та/або ВНМХ замінюються знаком «///»;

4) у випадку, коли небо закрито і немає можливості визначити вертикальну видимість автоматичними засобами внаслідок відмови датчика або системи спостережень, дані про вертикальну видимість замінюються знаком «///».

12. Метеорологічні спостереження за температурою повітря, визначення температури точки роси і повідомлення даних у зведеннях

1. Температура повітря та температура точки роси вимірюються і повідомляються в градусах Цельсія (°C). Спостереження за температурою повітря та температурою точки роси мають бути репрезентативними для усього комплексу ЗПС.

2. У зведеннях погоди дані про температуру повітря та температуру точки роси повідомляються у значеннях, кратних цілим градусам Цельсія. Будь-яке значення, яке спостерігається і точно не вкладається в систему відліку, що використовується, округляється до найближчого цілого градуса Цельсія, при цьому, якщо значення містить 0,5 °C, воно округляється в бік більш високого значення температури до найближчого цілого градуса Цельсія (наприклад, + 2,5 °C округляється до + 3 °C, а – 2,5 °C округляється до – 2 °C).

3. Дані про температуру повітря й точку роси, що включаються до зведень погоди, зазначаються двома цифрами, при цьому значенням менше 10 °C має передувати цифра «0».

У зведеннях METAR, SPECI перед від'ємним значенням ставиться літера «M», а у зведеннях MET REPORT, SPECIAL – скорочення «MS».

У зведеннях MET REPORT, SPECIAL температура повітря позначається літерою «Т», а температура точки роси – скороченням «DP».

13. Метеорологічні спостереження за значеннями атмосферного тиску і повідомлення даних у зведеннях

1. Атмосферний тиск вимірюється, а значення QNH та QFE обчислюються з урахуванням усіх поправок та повідомляються в гектопаскалях або міліметрах ртутного стовпчика.

2. За рівень відліку тиску QFE приймається перевищення аеродрому.

Якщо ЗПС не обладнано для точного заходження на посадку, а різниця висот порогів та перевищення аеродрому складає 2 метри та більше, а також якщо ЗПС обладнано для точного заходження на посадку, значення QFE розраховуються відносно відповідного перевищення порога ЗПС.

3. Дані про тиск QNH та QFE, що включаються до зведень погоди, розраховуються до десятої долі гектопаскаля або десятої долі міліметра ртутного стовпчика і включаються до зведень погоди у значеннях, кратних цілим гектопаскалям, – із використанням чотирьох цифр або цілим міліметрам ртутного стовпчика із використанням трьох цифр.

Будь-яке значення, яке не вкладається у зазначену шкалу відліку, округляється у менший бік до найближчого цілого значення.

4. До місцевих регулярних та спеціальних зведень включаються такі дані про тиск:

1) значення тиску QNH;

2) значення тиску QFE на регулярній основі включається на підставі консультацій між аеродромним метеорологічним органом, органом ОПП та відповідними експлуатантами;

3) інформація про одиниці виміру значень QNH, QFE;

4) коли дані про тиск QFE необхідні для кількох ЗПС, включаються значення QFE, що стосуються кожної ЗПС, та вказуються ЗПС, до яких ці значення належать.

5) у випадках використання автоматичного обладнання для вимірювання атмосферного тиску дисплеї QNH, для реалізації підпункту 2 цього пункту, пов'язані з барометром, встановлюються на метеорологічній станції та у відповідних органах ОПП. У випадках відображення значень QFE, які належать до кількох ЗПС, відповідно до підпункту 4 цього пункту, дисплеї маркуються із зазначенням ЗПС, до якої належать значення QFE.

5. До зведень METAR і SPECI включаються тільки значення QNH.

14. Додаткова інформація

1. До зведень погоди за результатами спостережень на аеродромі включається додаткова метеорологічна інформація про особливі метеорологічні умови (за їх наявності), в зонах заходження на посадку та набору висоти. Ця інформація включає відомості про місцезнаходження цих метеорологічних умов.

2. До місцевих регулярних зведень, місцевих спеціальних зведень, а також зведень METAR та SPECI включається інформація про зазначені нижче нещодавні явища погоди, тобто про явища погоди, які спостерігались на аеродромі у період після останнього випущеного регулярного зведення або

протягом останньої години, залежно від того, який з цих періодів коротший, але не в момент спостережень. Про них повідомляється у додатковій інформації з використанням максимум трьох груп відповідно до зразків, наведених у таблицях 3, 4 додатка 3 до цих Авіаційних правил:

- 1) опади, що замерзають;
- 2) помірні чи сильні опади (включаючи зливи);
- 3) низова хуртовина;
- 4) пильна буря, піщана буря;
- 5) гроза;
- 6) воронкоподібна хмара (торнадо чи водяний смерч);
- 7) вулканічний попіл.

За умови випуску зведень SPECI на підставі консультацій з користувачами інформація про нещодавні явища погоди може не надаватись.

3. До місцевих регулярних та спеціальних зведень включають як додаткову інформацію відомості про зазначені нижче особливі метеорологічні умови або їх поєднання:

- | | |
|-------------------------------------|----------------------|
| 1) купчасто-дощові хмари | – CB; |
| 2) гроза | – TS; |
| 3) помірна чи сильна турбулентність | – MOD TURB, SEV TURB |
| 4) зсув вітру | – WS; |
| 5) град | – GR; |
| 6) лінія сильного шквалу | – SEV SQL' |
| 7) помірне чи сильне обледеніння | – MOD ICE, SEV ICE; |
| 8) опади, що замерзають | – FZDZ, FZRA; |
| 9) сильні гірські хвилі | – SEV MTW; |
| 10) пилова буря або піщана буря | – DS, SS; |
| 11) низова хуртовина | – BLSN; |

12) воронкоподібна хмара (торнадо або – FC.
водяний смерч)

Додатково зазначається місцезнаходження метеорологічних умов. За потреби включається додаткова інформація з використанням відкритого тексту зі скороченнями.

4. У автоматизованих місцевих регулярних зведеннях, місцевих спеціальних зведеннях та зведеннях METAR і SPECI на доповнення до відомостей про нещодавні явища погоди, які зазначені у пункті 2 цієї глави, повідомляється про нещодавні неідентифіковані опади, відповідно до зразка, наведеного у таблиці 4 додатка 3 до цих Авіаційних правил, у разі, якщо автоматична система метеорологічних спостережень не може визначити тип опадів.

За умови випуску зведень SPECI на підставі консультацій з користувачами інформація про нещодавні явища погоди може не надаватись.

5. До зведень METAR і SPECI за умови відповідного впливу місцевих особливостей включається інформація про зсув вітру (за наявності).

До місцевих особливостей відносять (але не обов'язково обмежуються цим) зсув вітру постійного характеру, який, наприклад, може бути пов'язаний з температурними інверсіями на малих висотах або топографією місцевості. Приклади кодування інформації про зсув вітру наведено у таблиці 4 додатка 3 до цих Авіаційних правил.

6. До 04 листопада 2020 року до зведень METAR і SPECI як додаткову інформацію включають таку:

1) інформацію про температуру поверхні моря та стан моря або значну висоту хвиль з авіаційних метеорологічних станцій, встановлених на спорудах у відкритому морі з метою забезпечення польотів гелікоптерів;

2) відомості про стан ЗПС, що надає відповідний повноважний орган аеропорту в кодованому вигляді.

15. Зміст зведень погоди

1. Регулярні і спеціальні зведення погоди містять такі елементи:

1) показчик типу зведення (у зведеннях відкритим текстом – назва зведення, наприклад «погода»);

2) літерний показчик місцезнаходження аеродрому в кодованих зведеннях та зведеннях MET REPORT, SPECIAL або назва аеродрому в зведенні, що передається відкритим текстом;

3) дата та строк спостереження;

4) показчик автоматичного або відсутнього зведення;

5) напрямок (в місцевих зведеннях з урахуванням магнітного схилення) та швидкість приземного вітру;

6) видимість;

7) дальність видимості на ЗПС (за наявності розрахунків);

8) поточна погода;

9) кількість, форма (CB або TCU) і ВНМХ або вертикальна видимість;

10) температура повітря і температура точки роси;

11) атмосферний тиск QNH (в місцевих зведеннях та зведеннях, що передаються відкритим текстом, може зазначатись додатково тиск QFE);

12) додаткова інформація;

13) прогноз для посадки TREND (за наявності);

14) допоміжна інформація (в зведеннях MET REPORT, SPECIAL на ПД АСМС).

2. Інформація про видимість, дальність видимості на ЗПС, поточну погоду, кількість, форму хмар та ВНМХ замінюється в усіх зведеннях погоди терміном «CAVOK» (гарні погодні умови), якщо одночасно спостерігаються:

видимість 10 кілометрів і більше, мінімальна видимість не повідомляється;

відсутність значимої для польотів хмарності;

відсутність явищ поточної погоди, які необхідно зазначати відповідно до глави 10 цього розділу.

3. Зведення MET REPORT та SPECIAL після роздільної групи RМК можуть доповнюватись деякою допоміжною інформацією або ця інформація відображається в окремих вікнах ПД органів ОПР, що здійснюють диспетчерське обслуговування аеродромного руху та підходу або органу AFIS.

V. Спостереження та донесення з борту повітряних суден

1. Обов'язки експлуатантів

1. Експлуатанти під час виконання польотів повітряних суден у повітряному просторі України організують проведення метеорологічних спостережень з борту повітряних суден, реєстрацію та передачу результатів спостережень.

2. З борту ПС проводяться такі спостереження:

регулярні спостереження з борту на етапах набору висоти та польоту за маршрутом;

спеціальні та інші нерегулярні спостереження з борту на будь-якому етапі польоту.

3. Дані спостережень з борту ПС передаються у формі донесень з борту.

2. Регулярні спостереження з борту ПС

1. За умови використання лінії передачі даних «повітря – земля» та застосування контрактного автоматичного залежного спостереження (далі – ADS-C) або режиму S вторинного оглядового радіолокатора (далі – ВОРЛ) автоматизовані регулярні спостереження проводяться кожні 15 хвилин на етапі польоту за маршрутом та кожні 30 секунд на етапі набору висоти протягом перших 10 хвилин польоту.

2. На маршрутах з високою щільністю повітряного руху одне повітряне судно з числа ПС, що знаходяться на кожному ешелоні польоту, призначається для проведення приблизно з годинним інтервалом регулярних спостережень відповідно до пункту 1 цієї глави.

3. У разі якщо є потреба передавати донесення на етапі набору висоти, на кожному аеродромі призначається повітряне судно для проведення приблизно з годинним інтервалом регулярних спостережень відповідно до пункту 1 цієї глави.

4. Екіпажі ПС, не обладнаних засобами передачі даних «повітря – земля», звільняються від проведення регулярних спостережень з борту ПС.

5. За умови використання лінії передачі даних «повітря – земля» та ADS-C або режиму S ВОРЛ регулярні донесення з борту ПС містять такі елементи:

показчик типу повідомлення;

розпізнавальний індекс ПС;

блок даних 1:

широта;

довгота;

рівень польоту (ешелон);

час;

блок даних 2:

напрямок вітру;

швидкість вітру;

ознака якості даних про вітер;

температура повітря;

турбулентність (за наявності);

вологість повітря (за наявності).

За умови використання ADS-C або режиму S BOPЛ вимог щодо регулярних донесень з борту ПС дотримуються шляхом поєднання блока даних основного повідомлення ADS-C/режиму S BOPЛ (блок даних 1) та блока даних метеорологічної інформації (блок даних 2) у повідомленнях ADS-C чи режиму S BOPЛ.

6. За умови використання лінії передачі даних «повітря – земля» без застосування ADS-C та режиму S BOPЛ регулярні донесення з борту ПС містять такі елементи:

показчик типу повідомлення;

розділ 1 (Інформація про місцезнаходження):

розпізнавальний індекс ПС;

місцезнаходження або широта і довгота;

час;

ешелон або абсолютна висота польоту;

наступне місцезнаходження та час прольоту;

наступний основний пункт;

розділ 2 (Оперативна інформація):

розрахунковий час прибуття;
максимальна тривалість польоту;
розділ 3:
температура повітря;
напрямок вітру;
швидкість вітру;
турбулентність;
обледеніння ПС;
вологість повітря (за наявності).

7. За умови використання лінії передачі даних «повітря – земля» без застосування ADS-C та режиму S BOPЛ вимог щодо регулярних донесень з борту ПС дотримуються шляхом використання зв'язку «диспетчер – пілот» лінією передачі даних (CPDLC) (донесення про місцезнаходження).

3. Спеціальні спостереження з борту ПС

1. За умови використання лінії передачі даних «повітря – земля» спеціальні спостереження проводяться з борту всіх ПС у випадках, якщо мають місце або спостерігаються такі метеорологічні явища/умови:

- 1) помірна або сильна турбулентність; або
- 2) помірне або сильне обледеніння; або
- 3) сильна гірська хвиля; або
- 4) грози без граду, приховані, замасковані, облогові або по лінії шквалу; або
- 5) грози з градом, приховані, замасковані, облогові або по лінії шквалів; або
- 6) сильна пилова або сильна піщана буря; або
- 7) хмара вулканічного попелу; або
- 8) вулканічна діяльність, що передуює виверженню, або вулканічне виверження; або

9) до 05 листопада 2020 року фактична ефективність гальмування на ЗПС, якщо вона гірша за повідомлену раніше.

2. Спеціальні донесення з борту ПС, які передаються лінією передачі даних «повітря – земля».

За умови застосування лінії передачі даних «повітря – земля» спеціальні донесення з борту ПС містять такі елементи:

показчик типу повідомлення;

розпізнавальний індекс ПС;

блок даних 1:

широта;

довгота;

рівень польоту (ешелон);

час;

блок даних 2:

напрямок вітру;

швидкість вітру;

ознака якості даних про вітер;

температура повітря;

турбулентність (за наявності);

вологість повітря (за наявності);

блок даних 3.

Умови, які вимагають передачі спеціального донесення з борту ПС обираються з переліку умов, на підставі яких передається спеціальне донесення з борту ПС. Обирається одна умова з переліку, наведеного у таблиці 1 додатка 4 до цих Авіаційних правил.

3. Вимог щодо спеціальних донесень з борту ПС можуть дотримуватись з використанням польотно-інформаційного обслуговування по лінії передачі даних (D-FIS) (спеціальне донесення з борту ПС). Детальна інформація про

такий вид застосування лінії передачі даних наведено у Керівництві щодо застосування ліній передачі даних з метою ОНР Doc 9694 ICAO.

4. Додаткові вимоги щодо спеціального донесення з борту ПС про вулканічну діяльність, що передуює виверженню, про вулканічне виверження або про хмару вулканічного попелу наведено у главі 6 цього розділу.

5. Спеціальні донесення з борту ПС, які передаються засобами мовного зв'язку.

За умови використання мовного зв'язку спеціальні донесення з борту ПС містять такі елементи:

показчик типу повідомлення;

розділ 1 (Інформація про місцезнаходження):

розпізнавальний індекс ПС;

місцезнаходження або широта і довгота;

час;

ешелон або діапазон ешелонів;

розділ 3 (Метеорологічна інформація).

Умови, які вимагають передачі спеціального донесення з борту ПС обираються з переліку умов, на підставі яких передається спеціальне донесення борту ПС. Обирається одна умова з переліку, наведеного у пункті 1 цієї глави.

Донесення з борту ПС вважаються регулярними, якщо не обумовлено іншого. Інформацію про показчик типу повідомлення для спеціальних донесень з борту ПС наведено у доповненні 1 до PANS ATM (Doc 4444).

У пункті 6 глави 6 цього розділу надано додаткові вимоги щодо спеціальних донесень з борту про вулканічну діяльність, яка передуює виверженню, про вулканічне виверження або хмару вулканічного попелу.

4. Інші нерегулярні спостереження з борту ПС

1. У випадках, коли мають місце інші метеорологічні умови, не зазначені у пункті 1 глави 3 цього розділу (наприклад, зсув вітру), які, з точки зору командира ПС, можуть вплинути на безпеку польотів або на ефективність польотів інших ПС, командир ПС повідомляє про це відповідний орган ОПР у найкоротший строк.

2. Такі явища, як обледеніння, турбулентність та, значною мірою, зсув вітру, не можуть достатньо добре спостерігатись із землі та єдиним доказом їх наявності є дані спостережень з борту ПС.

5. Передача даних спостережень з борту ПС під час польоту

1. Дані спостережень з борту ПС передаються лінією передачі даних «повітря – земля». У випадках, коли лінія передачі даних «повітря – земля» не забезпечується або її застосування є недоцільним, дані спеціальних спостережень та інших нерегулярних спостережень з борту ПС протягом польоту передаються за допомогою засобів мовного зв'язку.

2. Дані спостережень з борту ПС передаються під час польоту в момент проведення спостереження або (за можливістю) відразу після їх проведення.

6. Обмін донесеннями з борту ПС

1. Органи ОПР після отримання з борту ПС:

1) спеціальних донесень з використанням мовного зв'язку без затримки направляють їх до ОМС, що здійснює метеорологічне обслуговування цього органу;

2) регулярних та спеціальних донесень з борту ПС з використанням зв'язку лінією передачі даних без затримки направляють їх до ОМС, що здійснює

метеорологічне обслуговування цього органу, до ВЦЗП та центрів, що здійснюють експлуатацію служб, робота яких базується на використанні інтернету в межах авіаційної фіксованої служби.

2. ОМС без затримки спрямовує спеціальні донесення з борту ПС, які отримано з використанням засобів мовного зв'язку, до ВЦЗП та центрів, призначених відповідно до Європейського аеронавігаційного плану для експлуатації служб, що базуються на використанні Інтернету, в межах авіаційної фіксованої служби.

ОМС без затримки передає отримані донесення з борту ПС про вулканічну діяльність, що передувє виверженню, про вулканічні виверження або про хмару вулканічного попелу відповідним консультаційним центрам з вулканічного попелу.

3. Якщо особливі аеронавігаційні або метеорологічні потреби вимагають додаткового розповсюдження донесень з борту ПС, порядок їх розповсюдження встановлюється шляхом взаємодії відповідних метеорологічних органів/провайдерів метеорологічного обслуговування.

4. Обмін донесеннями з борту ПС здійснюється у тому форматі, у якому вони були отримані.

5. Передача донесень про зсув вітру:

1) у донесеннях з борту ПС про зсув вітру, що спостерігався на етапі набору висоти або заходу на посадку, зазначається тип ПС;

2) у випадках, коли у зведеннях або прогнозах повідомляється про умови зсуву вітру на етапі набору висоти або заходження на посадку, але фактично вони не мають місця, командир ПС належить повідомляти відповідний орган ОНР (за можливістю) у найкоротший строк, за винятком випадків, коли командир ПС впевнений, що відповідний орган ОНР повідомлений одним з ПС про це раніше.

6. Донесення з борту ПС, отримані ВЦЗП розповсюджуються у подальшому як вихідні метеорологічні дані, які передаються глобальною системою телезв'язку ВМО.

7. У разі якщо ОМС приймає спеціальне донесення з борту ПС, однак, на думку синоптика, явище, що було підставою для його передачі, не буде стійким та тому не потребує випуску інформації SIGMET, таке спеціальне донесення з борту ПС розсилається відповідно до правил розсилки інформації SIGMET до ОМС суміжних FIR, ВЦЗП та іншим метеорологічним органам відповідно до регіональної аеронавігаційної угоди.

VI. Авіаційні прогнози погоди

1. Інтерпретація й використання прогнозів

1. У зв'язку з мінливістю метеорологічних елементів у просторі й у часі, а також через недосконалість методик прогнозування й визначення деяких елементів користувач, який отримує прогноз погоди, розглядає конкретне значення будь-якого зазначеного в прогнозі елемента лише як найбільш ймовірне значення, яке цей елемент може мати протягом періоду дії прогнозу. Вказаний в прогнозі час виникнення прогнозованого явища або зміни будь-якого елемента розглядається як найбільш ймовірний час.

Вимоги щодо складання прогнозів по аеродрому у кодовій формі TAF наведено в додатку 5 до цих Авіаційних правил, а вимоги щодо складання зональних прогнозів GAMET – в додатку 6 до цих Авіаційних правил.

2. Випуск метеорологічним органом нового прогнозу (прогнозу погоди по аеродрому TAF, зонального прогнозу GAMET) означає, що будь-який раніше випущений однотипний прогноз для того самого місця й на той самий період дії (або частина його) автоматично анулюється.

2. Прогнози погоди по аеродрому

1. Прогнози погоди по аеродрому складаються аеродромними метеорологічними органами із синоптичним розділом робіт. Вимоги щодо складання прогнозів по аеродрому у кодовій формі TAF наведено в таблиці 2 додатка 5 до цих Авіаційних правил.

2. Прогнози погоди по аеродрому в кодовій формі ВМО TAF (прогнози TAF) випускаються в установленій строк (не раніше ніж за 1 годину до початку періоду дії) і складаються із короткого повідомлення про очікувані метеорологічні умови на аеродромі протягом визначеного періоду часу.

3. Період дії регулярних прогнозів TAF по аеродромах складає 6, 9, 24 або 30 годин.

Період дії 6- та 9-годинних регулярних прогнозів TAF починається о 00.00, 03.00, 06.00, 09.00, 12.00, 15.00, 18.00 та 21.00 UTC, а 24- та 30-годинних – о 00.00, 06.00, 12.00 та 18.00 UTC або о 03.00, 09.00, 15.00 та 21.00 UTC.

4. Прогнози TAF містять такі елементи:

- 1) показчик типу прогнозу;
- 2) літерний показчик місцезнаходження аеродрому;
- 3) дата й час випуску прогнозу;
- 4) показчик відсутнього прогнозу (у відповідному випадку);
- 5) дата та період дії прогнозу;

6) показчик анульованого прогнозу (у відповідному випадку);

7) приземний вітер;

8) видимість;

9) явища погоди;

10) хмарність;

11) температура повітря (у відповідному випадку);

12) очікувані значні зміни одного або більше елементів протягом періоду дії.

При цьому інформація про хмарність обмежується даними про значиму для польотів хмарність. У тих випадках, коли значима для польотів хмарність не прогнозується і коли термін «CAVOK» не підходить, у прогнозі використовується скорочення «NSC».

Видимість менше 800 метрів вказується у значеннях, кратних 50 метрам; видимість 800 метрів або більше, але менше 5 кілометрів – у значеннях, кратних 100 метрам; видимість 5 кілометрів або більше, але менше 10 кілометрів – у значеннях, кратних 1 кілометру; видимість 10 кілометрів або більше зазначається як 10 кілометрів, за винятком випадків, коли прогноуються умови для внесення терміна «CAVOK». Термін «CAVOK» не застосовується на гірських аеродромах.

У випадку, коли на аеродромі впроваджено процедури визначення переважаючої видимості, в прогнозах TAF зазначається переважаюча видимість.

У випадку, коли на аеродромі не впроваджено процедури визначення переважаючої видимості або коли спрогнозувати переважаючу видимість неможливо (очікуються зміни видимості за напрямками), в прогнозах TAF зазначається мінімальна видимість.

Зразок прогнозу TAF наведено в таблиці 2 додатка 5 до цих Авіаційних правил, діапазони та дискретність передачі числових елементів, що містяться в прогнозах TAF, - у таблиці 4 додатка 5 до цих Авіаційних правил.

5. Аеродромний метеорологічний орган забезпечує наявність у будь-який час лише одного діючого прогнозу TAF по відповідному аеродрому.

Аеродромний метеорологічний орган, що складає прогнози TAF, здійснює постійний контроль за прогнозами і за потреби швидко вносить до них відповідні корективи. Обсяг тексту прогнозу та кількість зазначених у ньому груп змін зводяться до мінімуму.

6. Внесення корективів або груп змін до прогнозу TAF визначається такими критеріями:

1) відповідно до прогнозу середній напрямок вітру біля поверхні землі зміниться на 60° або більше порівняно із зазначеним раніше, при цьому середня швидкість до та/або після зміни складе 5 м/с або більше;

2) відповідно до прогнозу середня швидкість вітру зміниться на 5 м/с або більше;

3) відповідно до прогнозу відхилення від середньої швидкості приземного вітру (пориви) зміниться на 5 м/с або більше при середній швидкості до/або після зміни 7 м/с або більше;

4) відповідно до прогнозу значення приземного вітру зазнають змін відносно важливих з точки зору експлуатації ЗПС значень. Граничні значення встановлюються аеродромним метеорологічним органом на підставі консультацій з органами ОПР аеродрому та заінтересованими експлуатантами з врахуванням змін вітру, які потребують зміни ЗПС, що використовується, а

також свідчать про те, що зміни попутного та бокового компонентів вітру на ЗПС перевищать значення, які є основними експлуатаційними граничними значеннями для типових ПС, що виконують польоти на цьому аеродромі;

5) відповідно до прогнозу видимість поліпшиться і досягне або перевищить одне або кілька з таких значень чи погіршиться й стане меншою за одне або кілька з таких значень:

150, 350, 600, 800, 1500 або 3000 метрів; на аеродромах із ЗПС, не обладнаними системами точного заходження на посадку й посадок за приладами, значення 150 та 350 метрів можуть не використовуватись;

5000 метрів – у разі виконання польотів за ПВП;

б) прогнозується початок, або припинення, або зміна інтенсивності будь-якого з таких явищ погоди або їх сполучень:

опади, що замерзають (переохолоджені);

помірні (при видимості 1 – 2 кілометри) або сильні (при видимості менше 1000 метрів) опади (включаючи зливи);

гроза (з опадами);

пилова буря;

піщана буря.

Прогнозується початок або припинення будь-якого з таких явищ погоди чи їх сполучень:

туман, що замерзає (переохолоджений – може призвести до утворення ожеледі);

пиловий, піщаний або сніговий поземок;

низова пилова, піщана або снігова хуртовина;

гроза (без опадів)

шквал;

смерч;

7) відповідно до прогнозу висота нижньої межі нижнього шару або масиву хмар кількістю BKN або OVC збільшиться і досягне чи перевищить одне або кілька з таких значень чи зменшиться й стане менше одного чи кількох із таких значень:

30, 60, 150 або 300 метрів; на аеродромах із ЗПС, не обладнаними системами точного заходження на посадку й посадок за приладами, значення 30 метрів можуть не використовуватись;

450 метрів – у разі виконання польотів за ПВП;

8) відповідно до прогнозу кількість хмар шару або масиву хмар нижче 450 метрів зміниться:

від NSC, FEW або SCT до BKN або OVC;

від BKN або OVC до NSC, FEW або SCT;

9) відповідно до прогнозу вертикальна видимість збільшиться і досягне або перевищить одне чи кілька з таких значень або зменшиться й стане меншою одного чи кількох із таких значень:

30, 60, 150 або 300 метрів; на аеродромах із ЗПС, не обладнаними системами точного заходження на посадку й посадок за приладами, значення 30 метрів можуть не використовуватись;

10) будь-які інші критерії, що базуються на експлуатаційних мінімумах конкретного аеродрому та встановлюються на підставі консультацій аеродромного метеорологічного органу та заінтересованих експлуатантів. Такі критерії мають відповідати аналогічним критеріям складання зведень SPECI, які наведено в пункті 4 глави 3 розділу IV цих Авіаційних правил.

У разі значної зміни видимості також указується явище, що викликає обмеження видимості.

У разі значних змін хмарності зазначаються всі групи хмарності, включаючи шари або масиви хмар, зміна яких не очікується. Кількість груп не повинна перевищувати трьох, за винятком випадку, коли прогнозується купчасто-дощова хмарність (CB) або баштоподібна купчаста хмарність значної вертикальної протяжності (TCU).

У випадку, коли прогнозується хмарність CB або TCU, вона автоматично передбачає наявність у цих хмарах турбулентності та обледеніння будь-якої інтенсивності.

Правила використання показників зміни та часу в прогнозі TAF наведено у таблиці 3 додатка 5 до цих Авіаційних правил.

7. Прогнози TAF по аеродрому, де відсутній аеродромний метеорологічний орган із синоптичним розділом робіт, складаються аеродромним метеорологічним органом, що здійснює прогностичне обслуговування цього аеродрому, за умови надходження до нього зведень про фактичну погоду на цьому аеродромі за 1 годину до часу складання прогнозу.

8. Скорегований прогноз по аеродрому позначається як TAF AMD.

Період дії прогнозу TAF AMD починається з цілої години, що передує початку прогнозованих змін погоди, і закінчується стандартним часом, передбаченим прогнозом TAF, що корегується. При цьому, коли випускається один або кілька корективів до чинного прогнозу TAF, група дата-час у скороченому заголовку ВМО метеорологічного бюлетеня зберігається без змін.

9. Прогнози TAF, які не можуть постійно оновлюватися та корегуватися внаслідок відсутності, наприклад з технічних причин, даних про фактичну погоду на аеродромі, мають анулюватися згідно з форматом, наведеним у таблиці 2 додатка 5 до цих Авіаційних правил.

10. На аеродромах із нецілодобовим режимом роботи початок періоду дії першого за добу прогнозу TAF може відхилитися від стандартного. Період дії першого прогнозу починається щонайменше за 1 годину до часу відновлення роботи аеродрому для задоволення вимог передпольотного планування та перепланування в польоті для рейсів, які прибувають на аеродром щойно він почав працювати.

3. Прогнози погоди для посадки

1. Прогноз для посадки складає відповідно до регіональної аеронавігаційної угоди аеродромний метеорологічний орган. Прогнози для посадки призначені для задоволення потреб авіаційних користувачів, а також для екіпажів ПС, що знаходяться в межах 1 години польотного часу від аеродрому призначення.

2. Прогнози для посадки складаються у вигляді прогнозу TREND.

3. Прогноз TREND складається з короткого викладення очікуваних значних змін метеорологічних умов на певному аеродромі, яке додається до місцевого регулярного зведення, місцевого спеціального зведення, METAR або SPECI. Період дії прогнозу для посадки TREND 2 години від часу випуску зведення, що є частиною прогнозу для посадки.

4. Прогнози TREND випускаються відповідно до зразків, наведених у таблицях 3, 4 додатка 3 до цих Авіаційних правил. У прогнозах TREND

використовуються ті самі одиниці та шкали, що і у зведеннях, до яких прогноз додається.

5. До прогнозу TREND включається інформація щодо значних змін одного або кількох елементів: приземного вітру, видимості, явищ погоди та хмарності, згідно з критеріями, зазначеними в пункті 7 глави 2 цього розділу. Однак у разі значних змін хмарності зазначаються всі групи хмарності, включаючи шари або масиви, зміни яких не очікуються. У разі значної зміни видимості також зазначається явище, яке викликає обмеження видимості. Якщо зміни не очікуються, використовується термін «NOSIG» (без суттєвих змін).

6. У прогнозі для посадки TREND зазначаються очікувані зміни приземного вітру, якщо вони супроводжуються:

1) зміною середнього напрямку вітру на 60° або більше за середньої швидкості вітру до та/або після зміни складає 5 м/с або більше;

2) зміною середньої швидкості вітру на 5 м/с або більше;

3) змінами вітру, що перевищують важливі в експлуатаційному відношенні значення. Граничні значення встановлює провайдер метеорологічного обслуговування на підставі консультацій з органом ОПР та заінтересованими експлуатантами з урахуванням змін вітру, які:

потребують зміни ЗПС, що використовується, та/або

свідчать про те, що зміни попутного та бокового компонентів вітру на ЗПС перевищать значення, які є основними експлуатаційними граничними обмеженнями для типів ПС, що виконують польоти на цьому аеродромі.

7. У випадках, коли очікується, що видимість буде поліпшуватись та досягне одного чи кількох, або коли очікується, що видимість буде погіршуватись і стане менше одного чи кількох з таких значень: 150, 350, 600,

800, 1500 або 3000 метрів, у прогнозі TREND зазначається про такі зміни. У разі виконання на аеродромі значної кількості польотів за правилами візуальних польотів у прогнозі TREND додатково зазначаються зміни видимості при досягненні або перевищенні 5000 метрів.

У прогнозах TREND, що додаються до місцевих регулярних та спеціальних зведень, видимість відповідає прогнозованій видимості вздовж ЗПС. У прогнозах TREND, що додаються до зведень METAR і SPECI, видимість відповідає прогнозованій переважаючій видимості.

8. У прогнозі TREND зазначається очікуваний початок або припинення одного чи кількох із таких явищ погоди або їх поєднань:

опади, що замерзають;

помірні чи сильні опади (у тому числі зливові);

гроза (з опадами);

пилова буря;

піщана буря;

інші явища погоди, зазначені у пункті 6 додатка 3 до цих Авіаційних правил.

9. У прогнозі TREND зазначається очікуваний початок, припинення одного або кількох із таких явищ погоди або їх поєднань:

туман, що замерзає;

пиловий, піщаний чи сніговий низовий поземок;

пилова низова хуртовина, піщана низова хуртовина чи снігова низова хуртовина;

гроза (без опадів);

шквал;

воронкоподібна хмара (торнадо чи водяний смерч).

10. Загальна кількість явищ, що включаються до прогнозу TREND згідно з пунктами 4, 5 цієї глави, не перевищує трьох.

11. Очікуване припинення явищ зазначається за допомогою скорочення «NSW».

12. У випадках, коли очікується, що висота нижньої межі шару хмар кількістю BKN чи OVC буде збільшуватись та досягне або перевищить одне чи кілька значень, або коли очікується, що висота нижньої межі шару хмар кількістю BKN чи OVC буде зменшуватись та стане меншою одного або кількох із таких значень: 30, 60, 150, 300 та 450 метрів, у прогнозі TREND зазначається про такі зміни.

У випадках, коли висота нижньої межі шару хмар становить менше ніж 450 м, а також коли очікується, що вона зменшиться нижче або стане вище ніж 450 м, у прогнозі TREND вказуються зміни кількості хмар у бік збільшення від FEW чи SCT до BKN чи OVC або зміни кількості хмар у бік зменшення від BKN чи OVC до FEW чи SCT. Якщо прогнозується відсутність хмарності та скорочення «CAVOK» для опису умов погоди не підходить, використовується скорочення «NSC».

13. У випадках, коли очікується, що небо буде залишатись затемненим або стане затемненим, а також є дані спостережень за вертикальною видимістю на аеродромі, а також коли відповідно до прогнозу очікується, що вертикальна видимість буде збільшуватись та досягне або перевищить одне чи кілька з таких значень, або коли відповідно до прогнозу очікується, що вертикальна видимість буде зменшуватись та стане менше одного чи кількох з таких значень: 300, 150, 60 та 30 метрів, у прогнозі TREND зазначається про такі зміни.

14. Критерії внесення змін до прогнозу TREND з урахуванням місцевих експлуатаційних мінімумів аеродрому, крім зазначених у пунктах 2, 3, 4, 5, 8, 9 цієї глави, встановлюються на підставі консультацій провайдера метеорологічного обслуговування з відповідними експлуатантами.

15. У випадках, коли очікуються зміни елементів, прогноз TREND починається з одного з індексів змін – «ВЕСМГ» або «ТЕМРО».

16. Індекс змін «ВЕСМГ» використовується для опису змін, коли прогнозується, що метеорологічні умови досягнуть або перевищать встановлені значення з постійною чи перемінною швидкістю. Період, протягом якого або час, у який очікується зміна, зазначається за допомогою скорочень «FM», «TL» чи «AT», після кожного з яких зазначається група часу в годинах і хвилинах. У разі якщо зміна, що прогнозується, розпочнеться та повністю закінчиться протягом дії прогнозу TREND, початок та закінчення зміни зазначається за допомогою скорочень «FM» та «TL» відповідно з групами часу до кожного скорочення. У випадках, коли прогнозується, що зміна почнеться на початку періоду прогнозу TREND, але закінчиться до кінця дії прогнозу TREND, скорочення «FM» з відповідною групою часу не вноситься, а використовується тільки скорочення «TL» з відповідною групою часу. У разі якщо прогнозується початок зміни протягом дії прогнозу TREND і закінчення змін очікується наприкінці часу дії прогнозу TREND, скорочення «TL» з відповідною групою часу не вноситься, а використовується тільки скорочення «FM» з відповідною групою часу. Якщо прогнозується, що зміна відбудеться у визначений час протягом дії прогнозу TREND, використовується скорочення «AT» з відповідною групою часу. У разі якщо прогнозується, що зміна почнеться на початку дії прогнозу TREND та закінчиться наприкінці дії прогнозу TREND, або якщо прогнозується зміна протягом дії прогнозу TREND, але час зміни невідомий, скорочення «FM», «TL» чи «AT» з відповідними групами часу не зазначаються, а використовується тільки індекс зміни «ВЕСМГ».

17. Індекс зміни «ТЕМРО» використовується для опису прогнозованих тимчасових змін метеорологічних умов, які досягли або перевищили встановлені значення і у кожному окремому випадку зберігаються протягом часу тривалістю менше ніж 1 година, а у цілому – менше половини періоду, протягом якого

прогнозуються зміни. Період, протягом якого прогнозуються тимчасові зміни, зазначається за допомогою скорочень «FM» та/або «TL», після кожного з яких зазначається група часу в годинах і хвиликах. У випадках, коли прогнозується, що початок та закінчення тимчасових змін метеорологічних умов відбудуться протягом дії прогнозу TREND, зазначається початок та кінець періоду тимчасових змін за допомогою скорочень «FM» та «TL» з відповідними групами часу. У випадках, коли прогнозується, що період тимчасових змін почнеться на початку дії прогнозу TREND, але закінчиться протягом дії прогнозу TREND, скорочення «FM» з відповідною групою часу не застосовується, а використовується тільки скорочення «TL» з відповідною групою часу. У випадках, коли прогнозується, що період тимчасових змін почнеться протягом дії прогнозу TREND та закінчиться наприкінці його дії, скорочення «TL» з відповідною групою часу не застосовується, а використовується тільки скорочення «FM» з відповідною групою часу. Якщо прогнозується, що період тимчасових змін почнеться на початку періоду дії прогнозу TREND та закінчиться до кінця його дії, обидва скорочення «FM» та «TL» з відповідними групами часу не застосовуються, а використовується тільки індекс зміни «ТЕМРО».

Порядок використання індексів змін у прогнозах TREND наведено у таблиці 5 додатка 3 до цих Авіаційних правил.

18. Показчик «PROB» у прогнозах TREND не використовується.

4. Прогнози для зльоту

1. Прогноз для зльоту ПС складається аеродромним метеорологічним органом на узгоджених умовах між провайдером метеорологічного обслуговування та відповідним експлуатантом.

2. Прогноз для зльоту ПС відноситься до визначеного періоду часу та містить інформацію про очікувані метеорологічні умови в районі комплексу ЗПС, а саме: про напрямок та швидкість приземного вітру та будь-які очікувані зміни напрямку та швидкості вітру протягом періоду дії, про температуру повітря, атмосферний тиск (QNH), а також про інші метеорологічні елементи, у відношенні яких існує домовленість провайдера метеорологічного обслуговування та відповідним експлуатантом.

3. Прогноз для зльоту ПС надається аеродромним метеорологічним органом експлуатантам та членам льотного екіпажу на запит протягом трьох годин до очікуваного часу вильоту.

4. Формат прогнозу для зльоту ПС визначається на підставі договору між провайдером метеорологічного обслуговування та відповідним експлуатантом. Порядок включення елементів, термінологія, одиниці вимірювання та шкали, які використовуються у прогнозах для зльоту ПС, є аналогічними відповідним компонентам зведень, що складаються по аеродрому вильоту.

5. Аеродромний метеорологічний орган, що складає прогнози для зльоту ПС, здійснює постійний контроль за прогнозами та, за потреби, своєчасно вносить до них відповідні корективи.

6. Критерії випуску корективів до прогнозів для зльоту ПС у відношенні напрямку та швидкості приземного вітру, температури повітря та атмосферного тиску, а також будь-яких елементів, визначаються в договорі між провайдером метеорологічного обслуговування та відповідним експлуатантом. Критерії складання корективів для прогнозів для зльоту ПС не відрізняються від критеріїв складання спеціальних зведень, які наведені у пункті 5 глави 3 розділу IV цих Авіаційних правил.

5. Прогнози ВСЗП за маршрутами польотів

1. Прогнози за маршрутами польотів у цифровій формі, що забезпечують глобальне покриття навколо земної кулі, випускаються в рамках Всесвітньої системи зональних прогнозів двома центрами – Лондон та Вашингтон.

2. Прогнози по висотах у вузлах регулярної сітки ВСЗП містять дані про вітер, температуру та вологість повітря на визначених висотах, напрямок, швидкість та висоту максимального вітру в одиницях ешелону польоту, висоту тропопаузи в одиницях ешелону польоту та температуру тропопаузи, райони із купчасто-дошовою хмарністю, обледенінням й турбулентністю в ясному небі та у хмарах, геопотенційну абсолютну висоту визначених ешелонів польоту.

Зазначені прогнози складаються в кодї GRIB чотири рази на добу і є дійсними на фіксовані строки через: 6, 9, 12, 15, 18, 21, 24, 27, 30, 33 та 36 годин після збору синоптичних даних (в 00.00, 06.00, 12.00, 18.00 UTC), на основі яких складаються ці прогнози.

Розповсюдження цих прогнозів здійснюється відповідно до черговості фіксованих строків дії і завершується не пізніше ніж через 6 годин після стандартного строку спостережень.

3. Прогнози ВСЗП особливих явищ погоди за маршрутом складаються у вигляді прогнозів SIGWX чотири рази на добу і є дійсними на фіксовані строки дії, що становлять 24 години після збору синоптичних даних (в 00.00, 06.00, 12.00, 18.00 UTC), на основі яких складаються ці прогнози.

Розповсюдження кожного прогнозу завершується, як тільки це стає технічно можливим, але не пізніше ніж через 9 годин після стандартного строку проведення синоптичних спостережень.

Випускаються два типи прогнозів SIGWX з використанням кодової форми BUFR: для високих рівнів (ешелони польоту 250 - 630), для середніх рівнів (ешелони польоту 100 - 250), для кількох обмежених географічних районів.

6. Зональні прогнози погоди для польотів на низьких рівнях

1. Зональні прогнози погоди для метеорологічного обслуговування польотів ПС нижче ешелону FL100 випускаються ОМС. Періодичність випуску зональних прогнозів, формат, фіксований час або період дії таких прогнозів, а також критерії випуску корективів до них визначаються на підставі консультацій провайдера метеорологічного обслуговування з відповідними експлуатантами.

2. У випадках, коли випускається інформація AIRMET відповідно до положень глави 4 розділу VII цих Авіаційних правил, зональні прогнози складаються у формі GAMET з використанням відкритого тексту зі скороченнями та числовими величинами, прийнятими ІКАО. За умови використання формату карти прогноз складається у вигляді комбінацій прогнозів вітру на висотах, температури повітря на висотах та прогнозу явищ погоди SIGWX. Зональні прогнози погоди випускаються для шару атмосфери від поверхні землі до ешелону польоту FL100 та містять дані про явища погоди на маршруті, які створюють небезпеку для польотів нижче ніж FL100.

3. Зональні прогнози погоди GAMET для польотів нижче ніж FL100, які готуються для випуску інформації AIRMET, складаються кожні 6 годин (при цьому період їх дії складає 6 годин) і передаються відповідним ОМС та/або аеродромним метеорологічним органам не пізніше ніж за 1 годину до початку періоду їх дії.

4. Зональні прогнози у форматі GAMET складаються з двох розділів: розділ I містить дані про явища погоди на маршруті, які являють собою небезпеку для польотів нижче ніж FL100 та які використовуються для випуску інформації AIRMET. Перелік таких явищ погоди наведено в пункті 4 глави 5 розділу VII цих Авіаційних правил;

розділ II містить додаткову інформацію, яка потрібна для виконання польотів нижче ніж FL100. Зміст і порядок елементів у зональному прогнозі у форматі GAMET відповідає таблиці 1 додатка 6 до цих Авіаційних правил. Додаткові елементи у розділі II включаються до зонального прогнозу GAMET згідно з томом II Європейського аеронавігаційного плану DOC 7754. Елементи, які увійшли до повідомлення SIGMET, до зональних прогнозів GAMET не включаються.

Зразок для складання прогнозів у форматі GAMET наведено у додатку 6 до цих Авіаційних правил.

5. У випадках, коли явище погоди, яке створює небезпеку для польотів нижче ніж FL100, включено до зонального прогнозу GAMET, а прогнозоване явище погоди не виникло або більше не прогнозується, випускається коректив GAMET AMD, який змінює тільки відповідний метеорологічний елемент.

Вимоги до випуску інформації AIRMET про зміни зонального прогнозу щодо явищ погоди, небезпечних для польотів ПС нижче ніж FL100, наведено у додатку 7 до цих Авіаційних правил.

6. Під час підготовки зональних прогнозів для польотів нижче ніж FL100 у вигляді карти прогноз вітру та температури повітря на висотах випускається для пунктів, відстань між якими має бути не більше ніж 500 кілометрів, та принаймні для таких абсолютних висот: 600, 1500 та 3000 метрів.

7. Під час підготовки зональних прогнозів для польотів нижче ніж FL100 у вигляді карти прогноз явищ погоди SIGWX випускається у вигляді прогнозу SIGWX для ешелонів польотів до ешелону FL100. Прогнози SIGWX для польотів нижче ніж FL100 охоплюють такі пункти:

1) явища погоди, які потребують випуску інформації SIGWX згідно з розділом VII цих Авіаційних правил і додатка 7 до цих Авіаційних правил та які, як очікується, будуть впливати на польоти нижче ніж FL100;

2) елементи зональних прогнозів для польотів нижче ніж FL100, зазначені у додатку 6 до цих Авіаційних правил, за винятком елементів, які стосуються: вітру та температури повітря на висотах; прогнозованого значення QNH.

Інформація щодо використання термінів «ISOL», «OCNL» та «FRQ» щодо купчасто-дощових, баштоподібних купчастих хмар та гроз наведено у главі 10 розділу VII цих Авіаційних правил.

8. Обмін зональними прогнозами для польотів ПС нижче ніж FL100, що готуються для випуску інформації AIRMET, здійснюється між провайдерами метеорологічного обслуговування, які здійснюють випуск польотної документації для польотів нижче ніж FL100 у відповідних районах польотної інформації.

VII. Інформація SIGMET та AIRMET, попередження по аеродрому та попередження про зсув вітру

1. Інформація SIGMET

1. Інформацію SIGMET складає ОМС відповідно до підпункту 2 пункту 5 розділу III цих Авіаційних правил.

2. Інформація SIGMET є стислим описом відкритим текстом англійською мовою зі скороченнями фактичних або очікуваних визначених явищ погоди за маршрутами польотів та інших явищ в атмосфері, які можуть вплинути на безпеку польотів ПС, а також очікувану їх еволюцію у часі та просторі.

3. Інформація SIGMET скасовується, якщо явища погоди більше не спостерігаються або якщо не очікується, що вони виникнуть у районі відповідальності ОМС.

4. Період дії інформації SIGMET не перевищує 4 години. Період дії інформації SIGMET, що випускається в особливих випадках щодо хмари вулканічного попелу, збільшується до 6 годин.

Інформація SIGMET щодо хмари вулканічного попелу має базуватись на консультативній інформації, яка надається VAAC, що діють у Європейському регіоні.

5. Між ОМС та відповідним РДЦ/ЦПІ здійснюється координація з метою забезпечення органів ОПП інформацією про вулканічний попіл, яка включається до інформації SIGMET та повідомлень NOTAM.

6. Повідомлення SIGMET випускається не раніше ніж за 4 години до початку періоду дії. Спеціальне повідомлення SIGMET щодо хмари вулканічного попелу випускається як тільки це стане практично можливим, але не раніше ніж за 12 годин до початку періоду дії і уточнюється принаймні кожні 6 годин.

7. У разі якщо повітряний простір розділено на FIR та UIR, повідомлення SIGMET має бути ідентифіковане за покажчиком місцеположення органу ОПП, що надає обслуговування в певному FIR.

Повідомлення SIGMET стосується всього повітряного простору в межах певного FIR та UIR. У тексті повідомлення зазначаються конкретні райони та/або ешелони польоту повітряних суден, на які впливають метеорологічні явища, що є причиною випуску повідомлення SIGMET.

2. Формат повідомлень SIGMET

1. Зміст і порядок елементів повідомлень SIGMET наведено у таблиці 1 додатка 7 до цих Авіаційних правил.

2. Повідомлення, що містять інформацію SIGMET, ідентифікуються скороченням «SIGMET».

3. Порядковий номер, зазначений у таблиці 1 додатка 7 до цих Авіаційних правил, відображає кількість повідомлень SIGMET, випущених з 00:01 UTC поточної доби по FIR. ОМС, зона відповідальності яких охоплює кілька FIR та/або диспетчерських районів (СТА), випускають окремі повідомлення SIGMET для кожного FIR та/або диспетчерського району в їх зоні відповідальності.

4. Відповідно до зразка, наведеного у таблиці 1 додатка 7 до цих Авіаційних правил, до повідомлення SIGMET включається тільки одне із зазначених нижче явищ погоди з використанням таких скорочень:

на крейсерських ешелонах польоту:

гроза:

прихована	–	OBSC TS;
замаскована	–	EMBD TS;
часті грози	–	FRQ TS;
по лінії шквалу	–	SQL TS;
прихована з градом	–	OBSC TSGR;
замаскована з градом	–	EMBD TSGR;
часті грози з градом	–	FRQ TSGR;
по лінії шквалу з градом	–	SQL TSGR;

турбулентність:

сильна турбулентність	–	SEV TURB;
-----------------------	---	-----------

обледеніння:

сильне обледеніння	–	SEV ICE;
--------------------	---	----------

сильне обледеніння внаслідок переохолодженого дощу	–	SEV ICE (FZRA);
--	---	-----------------

гірська хвиля:

сильна гірська хвиля	–	SEV MTW;
пилова буря:		
сильна пилова буря	–	HVY DS;
піщана буря:		
сильна піщана буря	–	HVY SS;
вулканічний попіл (незалежно від висоти)	–	VA (+ назва вулкана, якщо є інформація);
радіоактивна хмара	–	RDOACT CLD.

5. Інформація SIGMET не містить зайвого описового матеріалу. До опису явищ погоди, щодо яких складається інформація SIGMET, не включається додатковий описовий матеріал, крім зазначеного в пункті 4 цієї глави. В інформації SIGMET щодо гроз не зазначаються пов'язані з ними турбулентність і обледеніння.

6. Інформація SIGMET, що випускається у графічному форматі, має відповідати зразкам, зазначеним у доповненні 1 додатка 3 ICAO.

3. Розповсюдження повідомлень SIGMET

1. Повідомлення SIGMET надсилають до ОМС, ВЦЗП та іншим метеорологічним органам відповідно до DOC 7754 ICAO. Повідомлення SIGMET про вулканічний попіл надсилаються також до консультативних центрів з вулканічного попелу.

2. Повідомлення SIGMET розсилаються до міжнародних банків ОРМЕТ даних та центрів, призначених на підставі DOC 7754 ICAO для експлуатації служб, що базуються на використанні Інтернету, в межах фіксованої служби відповідно до Європейського аеронавігаційного плану.

4. Інформація AIRMET

1. Інформація AIRMET випускається ОМС відповідно до підпункту 3 пункту 5 розділу III цих Авіаційних правил.

2. Інформація AIRMET є стислим описом відкритим текстом англійською мовою зі скороченнями фактичних та/або очікуваних визначених явищ погоди за маршрутом польоту, які не було включено до зональних прогнозів для польотів на низьких рівнях відповідно до глави 5 розділу VI цих Авіаційних правил та які можуть вплинути на безпеку польотів на низьких рівнях. Інформація AIRMET складається з урахуванням еволюції визначених явищ погоди у часі та просторі.

3. Інформація AIRMET скасовується, якщо явища погоди більше не спостерігаються або коли не очікується, що вони виникнуть у певному районі.

4. Період дії AIRMET не перевищує 4 годин.

5. Формат повідомлень AIRMET

1. Зміст і порядок елементів повідомлення AIRMET наведено у таблиці 1 додатка 7 до цих Авіаційних правил.

2. Порядковий номер, зазначений у таблиці 1 додатка 7 до цих Авіаційних правил, відображає кількість повідомлень AIRMET, випущених з 00:01 UTC поточної доби по FIR. ОМС, зона відповідальності яких охоплює кілька FIR та/або диспетчерських районів, випускають окремі повідомлення AIRMET для кожного FIR та/або диспетчерського району у своїй зоні відповідальності.

3. За потреби FIR поділяють на підрайони.

4. Відповідно до зразка, наведеного у таблиці 1 додатка 7 до цих Авіаційних правил, до повідомлень AIRMET включається тільки одне із зазначених нижче явищ погоди з використанням таких скорочень:

на крейсерських ешелонах нижче ешелону польоту 100:

швидкість приземного вітру:

середня швидкість приземного вітру на – SFC WIND

значному просторі понад 15 м/с

видимість біля поверхні землі:

видимість на великому просторі менше – SFC VIS (+видимість)
ніж 5000 м, включаючи явище погоди, що (+ одне з явищ: BR, DS, DU,
погіршує видимість DZ, FC, FG, FU, GR, GS, HZ,
PL, PO, RA, SA, SG, SN, SS,
SQ або VA)

грози:

ізолювані грози без граду

– ISOL TS

випадкові грози без граду

– OCNL TS

ізолювані грози з градом

– ISOL TSGR

випадкові грози з градом

– OCNL TSGR

закриття гір:

гори закриті

– MT OBSC

хмарність:

розірвана або суцільна хмарність на великому просторі з BHMХ менше ніж 300 метрів над рівнем

землі:

розірвана

– BKN CLD (+BHMХ, висота верхньої межі хмар та одиниці вимірювання)

суцільна	– OVC CLD (+ВНМХ, висота верхньої межі хмар та одиниці вимірювання)
купчасто-дощові хмари:	
ізольовані	– ISOL CB
випадкові	– OCNL CB
часті	– FRQ CB
баштоподібні купчасті хмари:	
ізольовані	– ISOL TCU
випадкові	– OCNL TCU
часті	– FRQ TCU
обледеніння:	
помірне обледеніння (за винятком обледеніння, що виникає у конвективних хмарах)	– MOD ICE
турбулентність:	
помірна (за винятком турбулентності, що виникає у конвективних хмарах)	– MOD TURB
гірська хвиля:	
помірна гірська хвиля	– MOD MTW

5. Інформація AIRMET не містить зайвого описового матеріалу. До опису явищ погоди, щодо яких випускається повідомлення AIRMET, не включається будь-який додатковий описовий матеріал, крім зазначеного у пункті 4 цієї глави. До інформації AIRMET щодо гроз або купчасто-дощових хмар не включаються пов'язані з ними турбулентність та обледеніння.

Вимоги до інформації SIGMET, яка також стосується польотів на низьких рівнях, наведено у пункті 4 глави 2 цієї глави.

6. ОМС випускають інформацію AIRMET у цифровій формі на доповнення до випуску інформації AIRMET відкритим текстом зі скороченнями відповідно до пункту 1 цієї глави.

6. Розповсюдження повідомлень AIRMET

1. Повідомлення AIRMET слід надсилати до ОМС сусідніх FIR та інших ОМС або аеродромних метеорологічних органів на підставі наявних узгоджених процедур обміну метеорологічною інформацією.

2. Повідомлення AIRMET розсилаються до міжнародних банків ОРМЕТ даних та центрів, призначених на підставі Європейського аеронавігаційного плану DOC 7754 ICAO для експлуатації служб, що базуються на використанні Інтернету, в межах авіаційної фіксованої служби.

7. Попередження по аеродрому

1. Попередження по аеродрому випускає аеродромний метеорологічний орган, який здійснює прогностичне обслуговування певного аеродрому. Вони містять стислу інформацію про метеорологічні умови, які можуть несприятливо вплинути на ПС, що знаходяться на поверхні землі, у тому числі на ПС, що знаходяться на місцях стоянки, на аеродромне обладнання, засоби та служби.

2. Попередження по аеродрому підлягає скасуванню тоді, коли метеорологічні умови, на які було випущено попередження, більше не спостерігаються та/або якщо не очікується, що вони виникнуть на аеродромі.

3. Попередження по аеродрому випускаються на вимогу експлуатантів або аеродромних служб аеродромним метеорологічним органом, який здійснює обслуговування на цьому аеродромі, відповідно до зразка, наведеного у таблиці

З додатка 7 до цих Авіаційних правил, та розсилаються зацікавленим структурам на підставі договору.

4. Порядковий номер, зазначений у таблиці 3 додатка 7 до цих Авіаційних правил, відображає кількість попереджень по аеродрому, випущених з 00:01 UTC поточної доби по певному аеродрому.

5. Відповідно до таблиці 3 додатка 7 до цих Авіаційних правил попередження по аеродрому випускають у зв'язку з фактичним або прогнозованим виникненням одного або кількох зазначених нижче явищ:

грози;

граду;

снігу (коли очікується або спостерігається накопичення снігу);

опадів, що замерзають;

інію чи паморозі;

піщаної бурі;

пилової бурі;

піднятого піску або пилу;

сильного приземного вітру та поривів;

шквалу;

зниження температури повітря нижче ніж 0° C (мороз – FROST);

вулканічного попелу;

відкладення вулканічного попелу;

викиду токсичних хімічних речовин;

інших явищ погоди, перелік яких узгоджено на локальному рівні.

6. Використання тексту, крім скорочень, наведених у таблиці 3 додатка 7 до цих Авіаційних правил, зменшується до мінімуму. Додаткова інформація готується відкритим текстом зі скороченнями та числовими значеннями, які

затверджені ІСАО. Якщо немає затверджених ІСАО скорочень, використовується відкритий текст англійською мовою.

7. За потреби використання кількісних критеріїв під час випуску попереджень по аеродрому (наприклад, щодо максимальної швидкості вітру, що очікується, або загальної висоти снігового покриву) критерії, які будуть використовуватись, узгоджуються з відповідними користувачами.

8. Попередження та оповіщення про зсув вітру

1. Попередження по аеродрому про зсув вітру готує аеродромний метеорологічний орган для аеродромів, на яких зсув вітру визначений як проблема, відповідно до умов, узгоджених на локальному рівні з відповідним органом ОПР та зацікавленими експлуатантами. Попередження про зсув вітру містять стислу інформацію про зсув вітру, що спостерігається або очікується та який може несприятливо вплинути на ПС на траєкторії заходження на посадку або зльоту або під час заходження на посадку по колу в межах між рівнем ЗПС та висотою 500 метрів над ЗПС, або на ПС на ЗПС під час пробігу його після посадки, або розбігу під час зльоту. У випадках, коли відомо, що місцеві топографічні умови викликають значний зсув вітру на висотах понад 500 метрів над рівнем ЗПС, висота 500 метрів не вважається граничною.

2. Попередження про зсув вітру для ПС, що прибувають, та/або для ПС, що вилітають, належить анулювати у випадках, коли у повідомленнях з борту ПС зазначається відсутність зсуву вітру, або після закінчення узгодженого періоду часу. Критерії щодо анулювання попередження про зсув вітру належить встановлювати для кожного аеродрому окремо на локальному рівні за узгодженням між провайдером метеорологічного обслуговування, відповідним органом ОПР та зацікавленими експлуатантами.

3. На аеродромах, на яких для виявлення зсуву вітру використовується автоматизоване наземне обладнання для дистанційного зондування або виявлення зсуву вітру, випускаються оповіщення про зсув вітру, які генеруються такими системами. Оповіщення про зсув вітру містять стислу інформацію про зсув вітру, що спостерігається. Оповіщення мають містити розрахункові дані про посилення/послаблення зустрічного вітру. Такі зсуви вітру розраховуються для 4-кілометрової ділянки траєкторії заходження на посадку або зльоту у разі посилення/послаблення зустрічного вітру більш ніж на 7,5 м/с, які можуть несприятливо вплинути на ПС на кінцевому етапі траєкторії заходження на посадку чи на початковому етапі траєкторії зльоту або на ПС на ЗПС під час пробігу після посадки ПС чи розбігу під час зльоту.

4. Оповіщення про зсув вітру, що генеруються автоматизованими системами, мають оновлюватись не рідше одного разу на хвилину. Оповіщення про зсув вітру належить скасувати після того, як величина зміни зустрічного/супутнього вітру на 4-кілометровій ділянці становить менше ніж 7,5 м/с.

5. Інформацію про наявність на аеродромі зсуву вітру належить отримувати за допомогою:

1) наземного обладнання дистанційного вимірювання зсуву вітру (наприклад, доплерівського радіолокатора);

2) наземного обладнання виявлення зсуву вітру (наприклад, системи датчиків приземного вітру та/або датчиків атмосферного тиску, розміщених так, щоб контролювати конкретну ЗПС та відповідні траєкторії заходження на посадку та вильоту);

3) спостережень з борту ПС на етапі набору висоти або заходження на посадку, що виконуються відповідно до положень розділу V цих Авіаційних правил;

4) з іншої метеорологічної інформації (наприклад, що отримується за допомогою відповідних датчиків, встановлених на щоглах або вежах, якщо такі є поблизу аеродрому).

6. Умови зсуву вітру, як правило, пов'язані з такими явищами погоди:
грози, мікропориви, воронкоподібні хмари, фронтальні пориви;
фронтальні поверхні;
сильний приземний вітер, посилений місцевими топографічними умовами;
морський бриз;
гірські хвилі (включаючи шкваловий вихор на малих висотах у районі аеродрому);
температурні інверсії на малих висотах.

9. Формат та розповсюдження попереджень і оповіщень про зсув вітру

1. Інформацію про зсув вітру включають як додаткову інформацію до місцевих регулярних зведень, місцевих спеціальних зведень та зведень METAR і SPECI відповідно до зразків, наведених у таблиці 4 додатка 3 до цих Авіаційних правил.

2. Попередження про зсув вітру випускаються відповідно до зразка, наведеного у таблиці 2 додатка 7 до цих Авіаційних правил, та розсилаються зацікавленим експлуатантам та органам ОПР.

3. Порядковий номер, що включається до попередження, відображає кількість попереджень про зсув вітру, випущених з 00:01 UTC поточної доби по певному аеродрому.

4. Використання тексту, крім скорочень, наведених у таблиці 2 додатка 7 до цих Авіаційних правил, зменшується до мінімуму. Додаткова інформація готується відкритим текстом зі скороченнями та числовими значеннями, затвердженими ІСАО. Якщо немає затверджених ІСАО скорочень, використовується відкритий текст англійською мовою.

5. У разі, якщо донесення з борту ПС використовується для підготовки попередження про зсув вітру або для підтвердження раніше випущеного попередження, відповідне донесення з борту ПС, включаючи тип цього ПС, розсилається без змін зацікавленим експлуатантам та органам ОПР згідно з договором.

6. Після отримання донесень про наявність зсуву вітру з борту ПС, що прибуває або відлітає, можуть бути випущені два різних попередження про зсув вітру – одне для ПС, які прибувають, друге попередження для ПС, що відлітають.

7. Під час передачі донесень з борту ПС можуть використовуватись терміни для класифікації зсуву вітру: «помірний», «сильний» або «дуже сильний», які значною мірою ґрунтуються на суб'єктивній оцінці інтенсивності зсуву вітру, що спостерігається.

8. Оповіщення про зсув вітру розповсюджуються автоматизованим наземним обладнанням дистанційного вимірювання або виявлення зсуву вітру зацікавленим експлуатантам відповідно до договору.

9. У випадках, коли мікропориви спостерігаються пілотами або наземним обладнанням виявлення та дистанційного вимірювання зсуву вітру, до попередження і оповіщення про зсув вітру включається конкретне посилення на мікропорив.

10. У випадках, коли інформація наземного обладнання виявлення або дистанційного вимірювання зсуву вітру використовується для підготовки оповіщення про зсув вітру, оповіщення визначає (якщо це практично можливо) конкретну ділянку ЗПС та відстань уздовж траєкторії заходження на посадку або траєкторії зльоту відповідно до договору між провайдером метеорологічного обслуговування, відповідним органом ОПП та зацікавленими експлуатантами.

10. Критерії, що стосуються повідомлень SIGMET, AIRMET та спеціальних донесень з борту ПС (лінія зв'язку «вгору»)

1. Грози та купчасто-дощові хмари слід вважати:

1) прихованими (OBSC), якщо вони приховані імлою або димом або їх спостереження ускладнено темрявою;

2) замаскованими (EMBD), якщо вони знаходяться між шарами хмарності та не можуть бути легко розпізнані;

3) ізольованими (ISOL), якщо вони складаються з окремих елементів з максимальним покриттям менше ніж 50 % площі району, який знаходиться під впливом явищ погоди, або прогнозованого району впливу явищ погоди (у фіксований час або протягом періоду дії прогнозу);

4) випадковими (OCNL), якщо вони складаються з достатньо розділених елементів з максимальним покриттям 50 – 75 % площі району, що знаходиться

під впливом або прогнозованого впливу явищ погоди (у фіксований час або протягом періоду дії прогнозу).

2. Гроза діяльність у районі вважається частою (FRQ), якщо в межах цього району малі або відсутні проміжки між сусідніми грозами з максимальним покриттям понад 75 % площі району, що знаходиться під впливом такого явища або прогнозованого району впливу такого явища (у фіксований час або протягом періоду дії прогнозу).

3. Лінія шквалу (SQL) – грозова діяльність уздовж деякого фронту з малими проміжками між окремими хмарами або за відсутності таких проміжків.

4. Град (GR) використовується для додаткового опису грозової діяльності.

5. Сильна або помірна турбулентність (TURB) належить тільки до турбулентності на малих висотах, що пов'язана з сильним приземним вітром, вихровою течією, або турбулентності у хмарності чи поза межами хмарності (CAT). Не зазначається турбулентність, пов'язана з конвективними хмарами.

6. Турбулентність вважається:

1) сильною, якщо максимальне значення EDR перевищує 0,7;

2) помірною, якщо максимальне значення EDR перевищує 0,4 але нижче або дорівнює 0,7.

7. Сильне та помірне обледеніння (ICE) зазначається, якщо воно віднесене до обледеніння поза межами конвективних хмар. Дощ, що замерзає (FZRA), належить до умов сильного обледеніння, що пов'язане з переохолодженим дощем.

8. Гірська хвиля вважається:

1) сильною, якщо супроводжується низхідним потоком зі швидкістю 3,0 м/с чи більше та/або спостерігається або прогнозується сильна турбулентність;

2) помірною, якщо супроводжується низхідним потоком зі швидкістю 1,75 – 3,0 м/с та/або спостерігається або прогнозується помірна турбулентність.

9. Піщана/пилова буря вважається:

1) сильною, якщо видимість менше ніж 200 метрів та визначення стану неба ускладнене;

2) помірною, якщо видимість:

складає менше ніж 200 метрів та можна визначити стан неба; або

знаходиться у діапазоні 200 – 600 метрів.

VIII. Авіаційна кліматологічна інформація

1. Загальні положення

1. Авіаційна кліматологічна інформація по аеродрому, потрібна для планування польотів, готується у формі аеродромних кліматологічних таблиць та аеродромних кліматологічних зведень. Авіаційним користувачам постачається така інформація на підставі угоди з провайдером метеорологічного обслуговування.

2. Провайдери метеорологічного обслуговування надають на запит дані метеорологічних спостережень, які потрібні для досліджень, технічних

розслідувань або експлуатаційного аналізу, будь-яким організаціям, діяльність яких пов'язана з використанням метеорології в інтересах цивільної авіації.

3. Кліматологічні дані, що стосуються нових аеродромів ЦА і додаткових ЗПС на уже діючих аеродромах, збираються та обробляються до вводу в експлуатацію цих аеродромів або ЗПС.

2. Аеродромні кліматологічні зведення

1. Аеродромні кліматологічні зведення по аеродрому готуються відповідно до процедур, установлених ВМО.

2. Аеродромні кліматологічні зведення містять:

1) повторюваність значень дальності видимості на ЗПС/видимості та/або висоти нижньої межі найнижчого шару хмар кількістю VKN або OVC нижче встановлених значень у певні строки спостережень;

2) повторюваність значень видимості нижче встановлених значень у певні строки спостережень;

3) повторюваність значень висоти нижньої межі найнижчого шару хмарності кількістю VKN або OVC нижче встановлених значень у певні строки спостережень;

4) повторюваність напрямків та швидкості вітру, що збігаються у межах встановлених діапазонів;

5) повторюваність значень температури біля поверхні землі у встановлених діапазонах 5 °C у певні строки спостережень;

б) середні значення та відхилення від них, у тому числі максимальні та мінімальні значення метеорологічних елементів, що потрібні з метою експлуатаційного планування, включаючи розрахунки характеристик зльоту ПС.

3. Аеродромні кліматологічні таблиці

1. До аеродромної кліматологічної таблиці вносяться такі дані:

1) середні значення та відхилення, у тому числі максимальні та мінімальні значення метеорологічних елементів;

2) частота виникнення явищ погоди, що впливають на виконання польотів в районі аеродрому, наприклад гроза, град, переохолоджені опади тощо;

3) частота виникнення визначених значень одного метеорологічного елемента або сполучень двох і більше елементів у визначених діапазонах (наприклад, сполучення обмеженої видимості і низької хмарності).

2. До аеродромних кліматологічних таблиць включається інформація, потрібна для складання аеродромних кліматологічних зведень, згідно з пунктом 2 глави 2 цього розділу.

ІХ. Метеорологічне обслуговування експлуатантів та членів льотного екіпажу

1. Вимоги до метеорологічної інформації

1. Експлуатантам і членам льотного екіпажу постачається метеорологічна інформація для:

1) здійснення експлуатантами передпольотного планування;

2) здійснення експлуатантами перепланування в польоті з використанням системи централізованого керівництва виконанням польотів;

3) використання членами льотного екіпажу перед вильотом;

4) ПС, що знаходяться в польоті;

5) виконання зльотів та посадок на аеродромах України.

2. Метеорологічна інформація, яка надається експлуатантам та членам льотного екіпажу, відповідає польотним вимогам щодо часу, висоти польоту та географічної протяжності маршруту. Ця інформація стосується визначеного моменту або періоду часу і є достатньою для забезпечення польоту до аеродрому наміченої посадки. Інформація також містить дані про очікувані метеорологічні умови на відрізку маршруту між аеродромом наміченої посадки і запасними аеродромами, призначеними експлуатантом.

3. Метеорологічна інформації, якою постачаються експлуатанти та члени льотного екіпажу, має містити останні дані та включати відомості, види та обсяги яких визначаються на підставі консультацій між експлуатантами та провайдерами метеорологічного обслуговування:

1) прогнози:

вітру/температури повітря на висотах;

вологості повітря на висотах;

геопотенційної абсолютної висоти ешелонів польоту;

висоти тропопаузи в одиницях ешелону польоту та температури тропопаузи;

напрямку, швидкості максимального вітру та його висоти в одиницях ешелону польоту;

явищ SIGWX;

купчасто-дощових хмар, обледеніння та турбулентності.

Прогнози вологості повітря на висотах та геопотенційної абсолютної висоти ешелонів польоту використовуються тільки під час планування польотів за допомогою автоматичних систем та не використовуються для показу.

Прогнози купчасто-дощових хмар, обледеніння та турбулентності призначені для обробки і (за потреби), для візуалізації згідно з конкретними пороговими значеннями, які належать до операцій користувачів.

2) зведення METAR або SPECI (включно прогнози TREND) по аеродромах вильоту та запланованої посадки, а також по запасних аеродромах вильоту, на маршруті польоту та аеродрому призначення;

3) прогнози TAF або скореговані прогнози TAF по аеродромах вильоту та запланованої посадки, а також для запасних аеродромів вильоту, на маршруті польоту та призначення;

4) прогнози для зльоту;

5) інформацію SIGMET та відповідні спеціальні донесення з борту ПС щодо всього маршруту.

До відповідних спеціальних донесень з борту ПС належать донесення, які не було використано для підготовки інформації SIGMET;

6) консультативну інформацію про вулканічний попіл та тропічні циклони для всього маршруту польоту;

7) зональні прогнози GAMET та/або зональні прогнози для польотів на низьких рівнях у вигляді карти, підготовленої на доповнення до інформації

AIRMET, а також інформацію AIRMET для польотів на низьких рівнях, які належать до всього маршруту польоту;

- 8) попередження по аеродрому вильоту;
- 9) зображення, отримані з метеорологічних супутників;
- 10) дані наземних метеорологічних радіолокаторів.

4. Прогнози, зазначені в підпункті 1 пункту 3 цієї глави, формуються з цифрових прогнозів, що надаються ВЦЗП, за умови, якщо прогнози охоплюють заплановану траєкторію польоту за часом, абсолютною висотою та географічним районом. До прогнозів ВЦЗП зміни не вносяться.

5. Прогнози вітру/температури повітря на висотах та явищ погоди SIGWX вище FL100, які потрібні для здійснення експлуатантом передпольотного планування та перепланування в польоті, надаються експлуатантам відразу після їх отримання і не пізніше ніж за 3 години до вильоту. Інша метеорологічна інформація, необхідна експлуатантам для передпольотного планування та перепланування в польоті, надається якомога раніше.

6. Місце та час надання експлуатантам та членам льотного екіпажу метеорологічної інформації визначаються на підставі консультацій провайдера метеорологічного обслуговування та відповідних експлуатантів.

7. Зразки прогностичних карт та фіксовані зони охоплення прогнозами ВЦЗП у картографічній формі зазначені у Інструкції із підготовки польотної документації, що наведена у додатку 8 до цих Авіаційних правил.

Зразки консультативних повідомлень про вулканічний попіл та тропічні циклони, які випускаються VAAC та TCAS в текстовому форматі, наведено у таблицях A2-1, A2-2 Доповнення 2 Додатка 3 до Конвенції про міжнародну

цивільну авіацію «Метеорологічне забезпечення міжнародної авіації» (видання 19, 2016 рік).

Зразки консультативної інформації про наявність вулканічного попелу у графічному форматі (VAG) та консультативної інформації про тропічні циклони у графічному форматі (TCG), які випускаються VAAC та TCAS, наведено у Доповненні 1 Додатка 3 до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію «Метеорологічне забезпечення міжнародної авіації» (видання 19, 2016 рік).

2. Інструктаж, консультація, показ метеорологічної інформації та оформлення польотної документації

1. Інструктаж та/або консультація надаються на запит членам льотного екіпажу та/або іншому персоналу, який пов'язаний з організацією та виконанням польотів. Метою інструктажу/консультації є надання останньої наявної інформації про фактичні та очікувані метеорологічні умови за маршрутом майбутнього польоту, на аеродромі запланованої посадки, запасних аеродромах та інших відповідних аеродромах для роз'яснення та доповнення інформації, яку включено до польотної документації, або замість польотної документації, якщо це узгоджено між провайдером метеорологічного обслуговування та експлуатантом.

2. Експлуатантам та членам льотних екіпажів метеорологічна інформація надається одним із таких способів:

1) рукописний або друкований матеріал, у тому числі карти і форми встановлених зразків;

2) інструктаж;

3) консультація;

4) показ;

5) автоматизована система передпольотної інформації, що забезпечує можливість для самостійного інструктажу та комплектування польотної документації, замість способів, наведених у підпунктах 1 – 4 цього пункту.

3. Необхідні експлуатанту інструктаж, консультація, показ та/або оформлення польотної документації забезпечуються аеродромним метеорологічним органом, що здійснює обслуговування аеродрому вильоту, або іншими провайдерами метеорологічного обслуговування відповідного напрямку на договірних умовах. У випадках, коли на аеродромі таке обслуговування не надається, на підставі консультацій провайдера метеорологічного обслуговування та відповідного експлуатанта вживаються заходи щодо задоволення потреб льотного екіпажу. В окремих випадках, наприклад у разі тривалої затримки вильоту, провайдер метеорологічного забезпечення, що здійснює обслуговування, проводить або організовує для експлуатанта повторний інструктаж, консультацію та/або оформлення польотної документації.

4. Якщо провайдер метеорологічного обслуговування, що здійснює обслуговування експлуатанта, на підставі аналізу розвитку та еволюції метеорологічних умов в районі аеродрому робить висновок щодо майбутнього стану погодних умов, які суттєво відрізняються від прогнозу, включеного до польотної документації, звертається увага членів льотного екіпажу на зазначені розбіжності. Запис частини інструктажу, що стосується розбіжностей, надається експлуатанту.

5. Метеорологічна інформація, призначена для показу, має бути легкодоступною для членів льотного екіпажу та іншого персоналу, пов'язаного з підготовкою та виконанням польотів.

Для відображення метеорологічної інформації використовуються спеціальні дисплеї, стенди, вітрини або автоматизовані системи передпольотної інформації.

6. Метеорологічна інформація, що використовується для проведення інструктажу, консультації та показу, включає будь-які або всі дані, вказані в пункті 3 глави 1 цього розділу.

7. Під час проведення інструктажу або консультації членів льотного екіпажу та/або льотно-експлуатаційного персоналу звертається увага на фактичне та очікуване виникнення, місцезнаходження та еволюцію особливих явищ/умов погоди за маршрутом польоту, які можуть вплинути на польоти ПС, зокрема на польоти, що виконуються за ПВП.

При виконанні польотів в гірській місцевості особлива увага приділяється наявності та можливості утворення гроз, орографічної турбулентності, гірських хвиль, закриття хмарами гір і перевалів, утворення туманів і низької хмарності, виникнення місцевих вітрів.

8. На підставі консультацій з експлуатантом провайдер метеорологічного обслуговування визначає:

- 1) обсяг та формат інформації, що підлягає постачанню членам льотного екіпажу;
- 2) способи та засоби постачання відповідної інформації.

9. При використанні експлуатантом автоматизованих систем передпольотної інформації, які дають змогу здійснювати самостійний інструктаж, передбачається доступ експлуатантів та членів екіпажів для консультацій до аеродромного метеорологічного органу за телефоном або з використанням інших засобів зв'язку.

10. Після отримання від провайдера метеорологічного обслуговування польотної документації або інструктажу/консультації член льотного екіпажу або представник льотно-експлуатаційного персоналу, пов'язаного з підготовкою та виконанням польотів, ставить свій підпис у журналі (відомості) реєстрації про отримання метеорологічної інформації.

У журналі (відомості) реєстрації про отримання метеорологічної інформації зазначаються номер рейсу, час проведення інструктажу або консультації або отримання польотної документації, час вильоту, номер(и) польотної документації (метеорологічної), яка була отримана або використана під час передпольотної підготовки.

3. Польотна документація

1. Польотна документація, яка надається, містить:

1) прогностичні карти вітру/температури повітря по висотах;

2) прогностичні карти особливих явищ погоди;

3) зведення METAR або SPECI (включно з прогнозами TREND) по аеродромах вильоту та запланованої посадки, а також запасних аеродромах вильоту, на маршруті польоту та по аеродрому призначення;

4) прогнози TAF або скореговані прогнози TAF AMD по аеродромах вильоту та запланованої посадки, а також запасних аеродромах вильоту, на маршруті польоту та по аеродрому призначення;

5) інформацію SIGMET та спеціальні повідомлення з борту ПС (які не використано при складанні SIGMET) для всього маршруту польоту;

6) консультативні повідомлення про вулканічний попіл та тропічні циклони для всього маршруту польоту;

7) зональні прогнози GAMET при польотах на низьких рівнях для всього маршруту польоту;

8) інформацію AIRMET при польотах на низьких рівнях для всього маршруту польоту.

2. На підставі консультацій провайдера метеорологічного обслуговування з відповідним експлуатантом встановлюється обсяг польотної документації для польотів тривалістю 2 години і менше у випадку короткочасної проміжної посадки або розвороту, а також умови надання оперативної метеорологічної інформації. У таких випадках до польотної документації вноситься інформація, зазначена в підпунктах 3 – 6 пункту 1 цієї глави, а для польотів на низьких рівнях – в підпунктах 7 – 8 пункту 1 цієї глави.

3. Прогностичні карти будуються за даними цифрових прогнозів ВЦЗП для фіксованих зон охоплення прогнозами ВСЗП.

У мінімальний комплект прогностичних карт, що включаються в польотну документацію для польотів у діапазоні ешелонів польотів FL250 - FL630, вносяться карта особливих явищ погоди для високого рівня або комбінована карта для європейського регіону і карта вітру/температури повітря для відповідного ешелону польоту.

У випадку, коли карта не охоплює увесь маршрут польоту, то додатково надається карта для суміжного регіону.

4. У випадку, коли прогноз GAMET не охоплює увесь маршрут польоту (наприклад, при виконанні частини польоту за межами України), до польотної документації можуть додатково включатися (за наявності) прогностичні карти особливих явищ погоди, вітру/температури повітря для низьких рівнів, що випускаються метеорологічними органами суміжних країн.

5. У разі якщо безпосередньо перед зльотом ПС виникає необхідність внесення корективів до врученої польотної документації, провайдер метеорологічного обслуговування направляє необхідний коректив (оновлену метеорологічну інформацію) уповноваженому представнику експлуатанта або диспетчеру УПР АДВ, органу AFIS або керівнику польотів аеродрому для передачі цих уточнених ОРМЕТ-даних на борт ПС.

6. Екземпляри польотної метеорологічної документації та іншої метеорологічної інформації, що були надані експлуатантам або членам льотних екіпажів перед вильотом, зберігаються в друкованому вигляді або у вигляді комп'ютерних файлів принаймні протягом 30 днів з моменту її видання. Ця інформація надається за запитом для розслідування авіаційних подій, інцидентів і зберігається до завершення розслідування.

Зразки прогностичних карт та форм, що використовуються при підготовці польотної документації, та пояснення до них надаються в додатку 8 до цих Авіаційних правил.

4. Використання автоматизованих систем передпольотної інформації для інструктажу, консультацій, планування польотів та складання польотної документації

1. У випадках використання аеродромним метеорологічним органом автоматизованої системи передпольотної інформації для надання та показу

метеорологічної інформації експлуатантам та членам льотного екіпажу з метою самостійного інструктажу, планування польотів та складання польотної документації інформація, яка надається та показується за допомогою автоматизованої системи передпольотної інформації, відповідає вимогам глав 1 – 3 цього розділу.

2. Автоматизовані системи передпольотної інформації, які надають експлуатантам, членам льотного екіпажу та іншому зацікавленому авіаційному персоналу, уніфікований загальний термінал доступу до метеорологічної інформації і даних САІ встановлюються за погодженням з уповноваженим органом з питань ЦА.

3. У разі якщо автоматизовані системи передпольотної інформації використовуються для надання експлуатантам, членам льотного екіпажу та іншому зацікавленому авіаційному персоналу уніфікованого терміналу доступу до метеорологічної інформації та даних САІ, відповідний провайдер метеорологічного обслуговування відповідає за якість метеорологічної інформації, що надається за допомогою таких систем відповідно до пункту 4 глави 1 розділу II цих Авіаційних правил.

4. В автоматизованих системах передпольотної інформації, за допомогою яких надаються засоби для самостійного інструктажу, передбачається доступ експлуатантів та членів екіпажу для консультацій до аеродромного метеорологічного органу за телефоном або з використанням інших прийнятних засобів зв'язку.

5. Автоматизовані системи передпольотної інформації для надання метеорологічних даних з метою самостійного інструктажу, передпольотного планування та складання польотної документації повинні:

1) забезпечувати на постійній основі своєчасне оновлення бази даних системи та контроль за достовірністю і цілісністю метеорологічної інформації, яка зберігається у базі даних;

2) надавати експлуатантам та членам льотного екіпажу, а також іншим зацікавленим авіаційним експлуатантам доступ до системи з використанням засобів зв'язку, що узгоджені між провайдером метеорологічного обслуговування та експлуатантом;

3) використовувати процедури доступу та запиту, які базуються на використанні відкритого тексту із скороченнями та у відповідних випадках показників місцезнаходження ІСАО, а також показників типу даних ВМО або які ґрунтуються на інтерфейсі користувача метеорологічного обслуговування на базі меню, або інші відповідні засоби, які узгоджені між провайдером метеорологічного обслуговування та експлуатантами;

4) швидко надавати відповідь користувачу на запит щодо метеорологічної інформації.

5. Інформація для ПС, що знаходяться в польоті

1. Аеродромний метеорологічний орган або орган метеорологічного стеження постачає метеорологічну інформацію, яка призначена для ПС, що знаходяться у польоті, відповідному органу обслуговування повітряного руху. Також метеоінформація надається у ДВЧ-радіомовних передачах VOLMET та передачах D-VOLMET.

2. Органам ОПР постачається метеорологічна інформація, яка призначена для ПС, що знаходяться у польоті, відповідно до вимог розділу X цих Авіаційних правил.

3. Якщо екіпаж ПС, що знаходиться у польоті, запитує метеорологічну інформацію, аеродромний метеорологічний орган або орган метеорологічного стеження, який отримав запит, вживає заходів щодо постачання екіпажу даного ПС потрібної метеорологічної інформації самостійно або за допомогою іншого аеродромного метеорологічного органу або органу метеорологічного стеження.

4. Метеорологічна інформація для експлуатанта щодо планування подальшого польоту ПС, який вже знаходиться у польоті, повинна надаватись протягом польоту та включати будь-які або всі нижченаведені елементи:

- 1) зведення METAR/SPECI (прогнози TREND включно);
- 2) прогнози TAF та скореговані прогнози по аеродромах TAF AMD;
- 3) інформацію SIGMET та AIRMET, а також спеціальні повідомлення з борту ПС стосовно польоту за умови, що вони не були включені до інформації SIGMET;
- 4) інформацію про вітер/температуру повітря по висотах;
- 5) консультативну інформацію про вулканічний попіл, яка стосується польоту;
- 6) іншу метеорологічну інформацію у літерно-цифровому або графічному вигляді, обсяг та зміст якої узгоджений на підставі консультацій між провайдером метеорологічного обслуговування та відповідним експлуатантом.

6. Метеорологічне обслуговування польотів на низьких рівнях

1. Екіпажі ПС, що здійснюють польоти на низьких рівнях у межах FIR України на абсолютній висоті переходу (3050 метрів) та нижче, у тому числі при виконанні авіаційних робіт, забезпечуються зональними прогнозами GAMET, корективами до них, інформацією SIGMET, AIRMET та іншою інформацією, підготовленою згідно з вимогами цих Авіаційних правил.

2. При підготовці до вильоту екіпажі ПС забезпечуються метеорологічною інформацією, необхідною для виконання польоту, відповідно до положень, викладених у главах 1 – 4 цього розділу, у частині, що стосується потреб експлуатантів.

3. При вильоті з аеродрому, де метеорологічний орган відсутній, відповідний експлуатант вживає перед вильотом необхідних заходів із забезпечення членів екіпажу ПС метеорологічною інформацією, потрібною для виконання польоту.

4. У польоті потрібна членам льотних екіпажів ПС метеорологічна інформація надається диспетчером польотної інформації або диспетчером УПР відповідного органу ОНР згідно з процедурами польотно-інформаційного обслуговування.

5. У випадку, коли під час польоту трапляються метеорологічні умови або явища погоди, які з точки зору командира ПС можуть вплинути на безпеку польотів, командир ПС сповіщає про це відповідний орган ОНР у найкоротший термін.

Х. Метеорологічна інформація для органів обслуговування повітряного руху, пошуково-рятувальної служби та служби аеронавігаційної інформації

1. Інформація для органів ОНР

1. Провайдери метеорологічного обслуговування на підставі консультацій з органами ОПП здійснюють постачання відповідним органам ОПП метеорологічної інформації, яка потрібна для виконання ними своїх функцій.

2. Органам ОПП постачаються зведення METAR та SPECI, прогнози TAF і прогнози TREND у кодових формах ВМО, зведення MET REPORT і SPECIAL, спеціальні повідомлення з борту ПС, консультативні повідомлення про вулканічний попіл, інформація SIGMET та AIRMET, прогнози GAMET та корективи до них, попередження про зсув вітру у форматах ICAO.

Інша метеорологічна інформація постачається згідно зі зразками та формами, передбаченими цими Авіаційними правилами.

3. Метеорологічне обслуговування органу диспетчерського обслуговування аеродромного руху або органу AFIS на аеродромі AFIS здійснюється відповідним провайдером шляхом надання такої метеорологічної інформації до АДВ або органу AFIS:

1) місцевих регулярних зведень, місцевих спеціальних зведень, зведень METAR і SPECI, прогнозів TAF і TREND по відповідному аеродрому з корективами до них;

2) інформації SIGMET та AIRMET, попередження та оповіщення про зсув вітру, а також попередження по аеродрому;

3) будь-якої іншої додаткової метеорологічної інформації, види та обсяги якої узгоджено на підставі консультацій провайдера метеорологічного обслуговування з відповідним органом ОПП/експлуатантом (наприклад прогнозами приземного вітру для визначення можливих змін робочої ЗПС);

4) отриманої інформації про хмару вулканічного попелу, щодо якої повідомлення SIGMET ще не випущено (умови надання інформації узгоджуються між провайдером метеорологічного обслуговування та органом ОПП).

4. Метеорологічне обслуговування диспетчерського органу підходу здійснюється відповідним провайдером(ами) шляхом надання такої метеорологічної інформації до ДОП:

1) місцевих регулярних зведень, місцевих спеціальних зведень, зведень METAR і SPECI, прогнозів TAF і TREND з корективами до них для аеродрому(ів), які обслуговуються ДОП;

2) інформації SIGMET та AIRMET, попереджень та оповіщень про зсув вітру, відповідних повідомлень з борту ПС, які стосуються повітряного простору, що обслуговується відповідним ДОП, а також попереджень по аеродрому;

3) будь-якої іншої метеорологічної інформації, види та обсяги якої узгоджені на підставі консультацій провайдера метеорологічного обслуговування з відповідним органом ОПР.

4) отриманої інформації про хмару вулканічного попелу, щодо якої повідомлення SIGMET ще не випущено (умови надання інформації узгоджуються між провайдером метеорологічного обслуговування та органом ОПР).

5. Метеорологічне обслуговування районного диспетчерського центру та центру польотної інформації здійснює відповідний орган метеорологічного стеження шляхом надання такої метеорологічної інформації:

1) зведень METAR і SPECI, у тому числі поточними даними про атмосферний тиск по аеродромах та інших пунктах, прогнозів TAF і TREND з корективами до них по аеродромах, які входять до FIR або СТА, та на запит ЦПП або РДЦ по суміжних FIR;

2) прогнозів вітру та температури повітря на висотах, прогнозами особливих явищ погоди по маршрутах польотів та корективів до них, зокрема таких явищ, які можуть перешкоджати виконанню польотів ПС за ПВП,

інформації SIGMET та AIRMET, спеціальних донесень з борту ПС по FIR або СТА, та на запит ЦПІ або РДЦ по суміжних FIR;

3) іншої метеорологічної інформації, яку запитує ЦПІ або РДЦ для задоволення потреб екіпажів ПС, що знаходяться в польоті. Якщо у відповідного ОМС немає потрібної інформації, фахівці ОМС з метою отримання метеорологічної інформації мають звернутись до інших метеорологічних органів;

4) отриманої інформації про хмару вулканічного попелу, щодо якої повідомлення SIGMET ще не випущено (умови надання інформації узгоджуються між провайдером метеорологічного обслуговування та органом ОПР);

5) отриманої інформації про викид радіоактивних матеріалів в атмосферу;

6) консультативної інформації про вулканічний попіл, яку випускає консультативний центр з вулканічного попелу (VAAC) у його зоні відповідальності.

6. Відповідні метеорологічні органи доводять інформацію до органів ОПР за допомогою технічних засобів, що дають змогу здійснювати її відображення, зчитування та/або друкування. Додатково метеорологічна інформація може надаватись за запитом диспетчера органу ОПР з використанням мовного зв'язку.

7. Умови проведення інструктажу чергової зміни встановлюються відповідним провайдером метеорологічного обслуговування на підставі консультацій аеродромного метеорологічного органу та/або органу метеорологічного стеження із відповідним органом ОПР. Під час інструктажу чергової зміни органу ОПР повідомляється така інформація:

1) загальна характеристика синоптичної ситуації (синоптична карта приземного аналізу) в районі відповідальності органу ОПП;

2) фактичні та очікувані умови погоди (зведення METAR, SPECI, прогнози TAF) на своєму аеродромі, запасних аеродромах (у тому числі запасних аеродромах на маршрутах ОПП) та аеродромах, розташованих в межах району відповідальності органу ОПП;

3) фактичні або очікувані особливі явища/умови погоди (інформація SIGMET, AIRMET, зональні прогнози GAMET, прогностична карта SIGWX EUR, дані WAREP, ДМРЛ (МРЛ) та метеорологічних супутників) в межах району відповідальності органу ОПП та в суміжних районах протягом роботи чергової зміни органу ОПП;

4) прогнозований напрямок переміщення радіозондів через район відповідальності органу ОПП;

5) фактичні значення атмосферного тиску QNH на аеродромі(ах) (зведення METAR, SPECI) та тенденція його зміни для органів ОПП, що здійснюють диспетчерське обслуговування аеродромного руху та підходу, або органу AFIS;

6) прогнозований мінімальний тиск QNH (прогноз GAMET) в межах FIR або його частини (для РДЦ та секторів ППО);

7) технічний стан метеорологічного обладнання, засобів зв'язку, готовність чергової зміни аеродромного метеорологічного органу або органу метеорологічного стеження до роботи.

Синоптик, що проводить інструктаж, одержує від керівника польотів інформацію про особливості роботи відповідних органів ОПП та аеродромних служб протягом чергування.

2. Інформація для органів пошуково-рятувальної служби

1. До метеорологічного обслуговування органів пошуково-рятувальної служби залучаються відповідні аеродромні метеорологічні органи та органи метеорологічного стеження.

2. Для сприяння проведенню пошуково-рятувальних робіт надається:

1) повна та докладна інформація про поточні та прогнозовані метеорологічні умови в зоні пошуку;

2) інформація про фактичні та прогностичні метеорологічні умови за маршрутами польотів пошукових ПС, у тому числі за маршрутами від аеродрому до району пошуку та маршрутами повернення на аеродром, з якого виконуються пошукові роботи.

3. Метеорологічна інформація та метеорологічне обслуговування, які потрібні для виконання пошуково-рятувальних робіт, визначаються координативним центром пошуку та рятування. Також надаються зведення про метеорологічні умови, що мали місце тоді, коли було відомо останнє місцезнаходження зниклого ПС, а також зведення про метеорологічні умови за наміченим маршрутом ПС із зазначенням:

1) особливих явищ погоди за маршрутом польоту;

2) кількості й форми хмар (зокрема купчасто-дощових), висоти нижньої та верхньої меж хмар;

3) видимості та явищ, що погіршують видимість;

- 4) приземного вітру й вітру на висотах;
- 5) стану поверхні землі, зокрема наявність снігового покриву або води;
- 6) температури поверхні моря, стану моря та за наявності льодового покриву;
- 7) атмосферного тиску, приведеного до середнього рівня моря за стандартною атмосферою.

3. Інформація для служби аеронавігаційної інформації

Провайдери метеорологічного обслуговування надають відповідному органу САІ таку інформацію:

щодо метеорологічного обслуговування ЦА, призначену для публікації в розділах GEN 3.5 та AD Збірника аеронавігаційної інформації (AIP) України;

про введення, припинення чи значні зміни у наданні метеорологічного обслуговування ЦА на аеродромах та маршрутах польотів. Зазначена інформація подається завчасно до дати набрання чинності змінами для своєчасного випуску NOTAM або ASHTAM;

про хмари вулканічного попелу;

про викид радіоактивних речовин в атмосферу.

XI. Використання зв'язку для розповсюдження та обміну метеорологічною інформацією

1. Вимоги до зв'язку

1. Провайдери метеорологічного обслуговування використовують аеродромні лінії та канали зв'язку для:

здійснення метеорологічних спостережень на аеродромі за допомогою автономних датчиків вимірювання метеорологічних величин, АСМС та АМС;

доведення метеорологічної інформації до авіаційних користувачів: аеродромним службам, експлуатантам, органам ОНР, органам пошуково-рятувальної служби;

обміну оперативною метеорологічною інформацією між провайдерами метеорологічного обслуговування, між аеродромними метеорологічними органами та органами метеорологічного стеження.

2. Провайдери метеорологічного обслуговування забезпечують наявність каналів зв'язку та засобів зв'язку для отримання даних ВСЗП.

3. Засоби зв'язку між аеродромними метеорологічними органами або органами метеорологічного стеження та органами ОНР, центрами польотної інформації, РДЦ, координаційними центрами пошуку та рятування для обміну та передачі метеорологічної інформації повинні:

забезпечувати встановлення зв'язку з потрібним абонентом прямим мовним каналом протягом приблизно 15 секунд;

забезпечувати встановлення літеродрукувального зв'язку з часом передачі повідомлень не більше 5 хвилин у випадку потреби запису інформації одержувачем метеорологічних даних;

забезпечувати час передачі повідомлень AFTN та бюлетенів, які містять ОРМЕТ-інформацію, не більше 5 хвилин;

4. Засоби електрозв'язку, наявність яких передбачено у пунктах 1, 3 цієї глави, можуть доповнюватись іншими видами візуального або звукового зв'язку, наприклад системами обробки інформації або телевізійною передачею.

5. Метеорологічна інформація, що передається відповідними каналами повітряного та наземного електрозв'язку, підлягає автоматичному запису наземними засобами об'єктивного контролю відповідно до встановлених вимог.

2. Використання засобів зв'язку авіаційної фіксованої служби та публічного Інтернету

1. Для обміну оперативною метеорологічною інформацією використовується авіаційна фіксована служба або публічна мережа Інтернет для обміну некритичною за часом передачі оперативною метеорологічною інформацією та прогнозами ВСЗП за умови їх наявності та задовільного функціонування.

2. Для забезпечення глобального обміну ОРМЕТ-інформацією в рамках авіаційної фіксованої служби застосовуються служби відповідних ВЦЗП, які базуються на використанні Інтернету з глобальною зоною дії. Інструктивний матеріал щодо передачі некритичної до часу передачі оперативної метеорологічної інформації та відповідних аспектах публічного Інтернету наведено у документі ІКАО ДОС 9855 «Рекомендації з використання публічного Інтернету в авіаційних цілях».

3. Формати обміну ОРМЕТ-даними та розповсюдження даних

1. ОРМЕТ-дані, що підлягають обміну в межах країни та міжнародному розповсюдженню, оформлюються відповідними аеродромними метеорологічними органами та органами метеорологічного стеження в літерно-цифрові метеорологічні бюлетені згідно з міжнародними форматами ВМО та ІКАО як це зазначено у додатку 9 до цих Авіаційних правил «Формати повідомлень ОРМЕТ-даних».

2. Оформлені в метеорологічні бюлетені ОРМЕТ-дані передаються аеродромними метеорологічними органами та ОМС визначеними каналами зв'язку на відповідні адреси для подальшого розповсюдження в межах країни та на міжнародний обмін.

При цьому регулярні ОРМЕТ-дані (METAR, TAF) аеродромів, які підлягають обміну, додатково комплектуються у зведені метеорологічні бюлетені за одним типом метеорологічної інформації.

Детальні вимоги щодо формату та змісту заголовка метеорологічного бюлетеня наведені у документі ВМО № 386 «Настанова з глобальної системи телезв'язку», а також у документі ІКАО 8896 «Керівництво з авіаційної метеорології».

3. Метеорологічні бюлетені, що містять регулярні ОРМЕТ-дані, передаються за таким розкладом:

зведення METAR не пізніше ніж через 5 хв. після строку метеорологічного спостереження;

прогнози GAMET не пізніше ніж за 1 год. до початку періоду їхньої дії;

прогнози TAF не раніше ніж за 1 год. до початку періоду їхньої дії.

Спланований міжнародний обмін прогнозами TAF в Європейському регіоні ІКАО відбувається в період 30 - 60 хв. до початку періоду дії відповідних прогнозів.

Метеорологічні бюлетені, що містять нерегулярні ОРМЕТ-дані, передаються на обмін негайно після їх складання.

При використанні каналів AFTN для передачі повідомлень AIRMET, SIGMET та корективів до прогнозів TAF застосовується категорія терміновості передачі "FF", для інших типів ОРМЕТ-даних – "GG". Час передачі ОРМЕТ-даних мережею AFTN складає менше 5 хв., але його може бути зменшено відповідно до процедур, встановлених ІКАО для Європейського регіону.

4. За відсутності необхідних ОРМЕТ-даних в базах даних метеорологічних органів вони запитуються в Європейських банках ОРМЕТ-даних або безпосередньо в аеродромного метеорологічного органу відповідного аеродрому каналами AFTN згідно зі встановленим форматом запиту. Формат запиту ОРМЕТ-даних наведено у додатку 9 до цих Авіаційних правил.

4. Дані всесвітньої системи зональних прогнозів (ВСЗП)

1. Для отримання даних ВСЗП має використовуватись авіаційна фіксована служба або публічний Інтернет.

2. У випадках розповсюдження даних ВСЗП у вигляді карт якість таких карт має забезпечувати якісне відтворення зображення, достатнє для планування польотів та підготовки документації. 95 % зображення отриманих карт мають бути добре видимими.

5. Використання авіаційної лінії передачі даних D-VOLMET

1. Повідомлення D-VOLMET містять поточні зведення METAR та SPECI, а також за наявності прогнози TREND, прогнози TAF, інформацію SIGMET, спеціальні зведення з борту ПС, які не були включені до SIGMET, та за наявності інформацію AIRMET.

2. В рамках польотно-інформаційного обслуговування з використання системи лінії передачі авіаційних даних можуть організовуватися цифрові передачі для окремих видів метеорологічної інформації.

6. Використання служби авіаційного радіомовлення – радіомовних передач

VOLMET

1. Безперервні радіомовні ДВЧ-передачі VOLMET, що призначені для трансляції зведень METAR (включно із прогнозами TREND) та чинних повідомлень SIGMET, забезпечуються цілодобово.

Програма мовлення кожного пункту VOLMET узгоджується з уповноваженим органом з питань цивільної авіації.

Загальна кількість аеродромів, зведення METAR яких передбачені для мовлення в кожній передачі VOLMET, не повинна перевищувати п'яти.

Радіомовні передачі VOLMET ведуться англійською мовою з використанням стандартної фразеології радіообміну в повітряному просторі України.

2. При виході з ладу обладнання або у разі технічного призупинення ДВЧ-радіомовних передач на відповідному пункті мовлення метеорологічна інформація доводиться екіпажам ПС відповідними органами ОПР.

3. Зміст та формат метеорологічних зведень, прогнозів і інформації SIGMET, які є частиною радіомовних передач VOLMET, відповідає положенням розділів IV, VI та VII цих Авіаційних правил.