



МІНІСТЕРСТВО ОБОРОНИ УКРАЇНИ

НАКАЗ

04.07.2018

м. КИЇВ

№ 311

Зареєстровано в Міністерстві юстиції України 16.07.2018 № 821/32273

Про затвердження Змін до Правил
метеорологічного забезпечення
польотів державної авіації України

Відповідно до статті 7, частини другої статті 45 Повітряного кодексу України, з метою вдосконалення організації та здійснення метеорологічного забезпечення польотів державної авіації України

НАКАЗУЮ:

1. Затвердити Зміни до Правил метеорологічного забезпечення польотів державної авіації України, затверджених наказом Міністерства оборони України від 29 вересня 2015 року № 516, зареєстрованих у Міністерстві юстиції України 16 жовтня 2015 року за № 1264/27709, що додаються.

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

Міністр оборони України
генерал армії України

С. Т. ПОЛТОРАК

ЗАТВЕРДЖЕНО

Наказ Міністерства оборони України

04 липня 2018 року № 311

Зареєстровано в Міністерстві юстиції України 16.07.2018 № 821/32273

ЗМІНИ

до Правил метеорологічного забезпечення польотів
державної авіації України

1. У розділі I:

1) абзац другий пункту 1 викласти в такій редакції:

“Ці Правила розроблені відповідно до статті 7, частини другої статті 45 Повітряного кодексу України, Правил виконання польотів державної авіації України, затверджених наказом Міністерства оборони України від 05 січня 2015 року № 2, зареєстрованих у Міністерстві юстиції України 26 січня 2015 року за № 82/26527, з урахуванням стандартів і рекомендованої практики Міжнародної організації цивільної авіації (далі – ІКАО), Європейської організації з безпеки аеронавігації (далі – Євроконтроль) та Технічного регламенту Всесвітньої метеорологічної організації (далі – ВМО).”;

2) у пункті 2:

абзац третій викласти в такій редакції:

“авіаційний метеорологічний персонал – особи наземного складу авіації, які мають відповідну фахову підготовку та здійснюють діяльність із метеорологічного забезпечення ДА (за своїми посадовими обов’язками виконують функції інженера-метеоролога (синоптика) або техника-метеоролога (метеоспостерігача));”;

доповнити пункт після абзацу третього новим абзацом четвертим такого змісту:

“аеродромне метеорологічне обладнання – технічні засоби (датчики, вимірювачі, системи, у тому числі на рухомих засобах), програмно-апаратні комплекси, а також спеціальні технічні засоби візуалізації метеорологічної інформації, які використовуються для вимірювання метеорологічних величин та метеорологічного забезпечення польотів повітряних суден на аеродромах, вертодромах та злітно-посадкових майданчиках;”.

У зв’язку з цим абзаци четвертий – шістдесят другий вважати відповідно абзацами п’ятим – шістдесят третім;

після абзацу тринадцятого доповнити пункт новим абзацом чотирнадцятим такого змісту:

“видимість польотна похила – максимальна відстань, з якої командиром екіпажу з кабіни повітряного судна з висоти польоту виявляються та розпізнаються помітні об’єкти (неосвітлені вдень або освітлені вночі) під різними кутами на навколишньому тлі;”.

У зв’язку з цим абзаци чотирнадцятий – шістдесят третій вважати відповідно абзацами п’ятнадцятим – шістдесят четвертим;

абзаци п’ятдесят сьомий, п’ятдесят восьмий виключити.

У зв’язку з цим абзаци п’ятдесят дев’ятий – шістдесят четвертий вважати відповідно абзацами п’ятдесят сьомим – шістдесят другим;

абзац шістдесят другий після слів “Повітряному кодексі України” доповнити словами “, Правилах виконання польотів державної авіації України”.

2. У розділі II:

1) у главі 1:

пункт 4 доповнити новим абзацом такого змісту:

“Для забезпечення зльотів (посадок) ПС на постійних злітно-посадкових майданчиках (далі – ПЗПМ), де відсутній штатний авіаційний метеорологічний персонал, органом управління авіації (далі – ОУА) ЦОВВ, виду ЗСУ, у підпорядкуванні якого знаходиться ПЗПМ, визначаються та організовуються порядок отримання певної метеорологічної інформації та послідовність забезпечення екіпажів ПС відомостями про погоду через відповідного авіаційного начальника (керівника польотів) на ПЗПМ, який має підготовку з авіаційної метеорології. Необхідні дані включаються в інструкцію з виконання польотів на ПЗПМ.”;

абзац третій пункту 6 викласти в такій редакції:

“До безпосереднього забезпечення польотів ПС на аеродромі при установленому мінімумі погоди призначається начальник відповідного аеродромного метеорологічного органу (підрозділу) або за рішенням командира (начальника) авіаційної частини найбільш підготовлені, досвідчені інженери-метеорологи (синоптики) цього метеорологічного органу (із кваліфікацією не нижче II класу або II категорії).”;

доповнити главу після пункту 7 новими пунктами 8–10 такого змісту:

“8. До самостійного метеорологічного забезпечення польотів виходячи з його особливостей для конкретної авіаційної частини новоприбулі інженери-метеорологи (синоптики) допускаються після успішного проходження ними не менше 3 практичних стажувань (одне з яких – контрольне) у період польотів (із занесенням до Планової таблиці польотів) під безпосереднім контролем начальника метеорологічної служби цієї авіаційної частини (інженера-метеоролога (синоптика) з кваліфікацією не нижче II класу або II категорії).

9. Підготовка та підвищення кваліфікації авіаційного метеорологічного персоналу з питань метеорологічного забезпечення авіації здійснюються в установленому порядку з урахуванням вимог ВМО.

10. Авіаційний метеорологічний персонал категорії інженерів-метеорологів (синоптиків) повинен мати з урахуванням вимог ВМО достатній рівень володіння англійською мовою (не нижче рівня, еквівалентного CEFR level A2, діючого в Європейському Союзі), необхідний для виконання своїх функцій під час отримання, обробки та розповсюдження метеорологічної інформації (англійська термінологія для метеорологічної інформації).”.

У зв’язку з цим пункти 8–12 вважати відповідно пунктами 11–15;

2) у главі 2:

пункт 2 доповнити новим абзацом такого змісту:

“У польових умовах для вимірювання значень метеорологічних елементів дозволяється використовувати спеціальні мобільні (переносні) метеорологічні станції (комплекси) або портативні (ручні) метеорологічні станції.”;

доповнити главу новими пунктами такого змісту:

“13. Оцінка метеорологічних умов разом з начальником (інженером-метеорологом (синоптиком)) відповідного аеродромного метеорологічного органу (підрозділу) здійснюється командиром (начальником) авіаційної частини (старшим авіаційним начальником аеродрому) та керівником польотів на підставі вивчення даних спостережень за метеорологічними величинами та атмосферними явищами, аналізу даних карт погоди, радіолокаційної і повітряної розвідок погоди (спостережень з борту ПС), знімків МШСЗ, а також прогностичних даних. Вона включає:

1) з'ясування спрямованості розвитку синоптичної ситуації, яка визначає метеорологічні умови в районі основного і запасних аеродромів та на маршрутах (у зонах) майбутніх польотів ПС;

2) визначення метеорологічних умов та їх можливі зміни в період польотів;

3) виявлення та прогнозування зон з небезпечними метеорологічними явищами для авіації, визначення напрямку і швидкості їх переміщення;

4) оцінку відповідності очікуваних на період польотів (перельотів) метеорологічних умов фактичним експлуатаційним мінімумам аеродрому за відповідними типами ПС, мінімумам командирів екіпажів ПС та завданням на польоти;

5) оцінку впливу фактичних та очікуваних метеорологічних умов на виконання запланованих польотів (перельотів).

Після доповіді начальника (інженера-метеоролога (синоптика)) аеродромного метеорологічного органу (підрозділу) про розвиток синоптичної ситуації, фактичні та очікувані метеорологічні умови та після надання його рекомендацій командир авіаційної частини (старший авіаційний начальник аеродрому) робить свій висновок. Рішення про початок, продовження, обмеження або припинення польотів (перельотів) відповідно до метеорологічних умов, що склалися, приймає командир (начальник) авіаційної частини (старший авіаційний начальник аеродрому).

14. Доповідь начальника (інженера-метеоролога (синоптика)) метеорологічного органу (підрозділу) керівному та льотному складу під час

метеорологічного забезпечення польотів (перельотів) ПС має бути чіткою, стислою та надаватися у такому порядку:

- 1) синоптична ситуація;
- 2) дані про фактичні метеорологічні умови біля землі та на висотах у районі (на маршрутах, у зонах) польотів, на своєму та запасних аеродромах, у тому числі дані повітряної та радіолокаційної розвідок погоди, дані про горизонтальну видимість і виміри висоти нижньої межі хмар на БПРМ, а також за потреби на ДПРМ та інших місцях аеродрому, де встановлені ТЗМ;
- 3) очікувані умови на аеродромах вильоту, посадки та запасних аеродромах, а також на маршрутах (у зонах) польотів;
- 4) при нестійкому характері умов погоди, крім того, найбільш імовірні відхилення умов погоди від передбачених прогнозом погоди;
- 5) райони (напрямки), звідки може відбутися погіршення умов погоди;
- 6) відомості про запуск зондів усіх типів, можливі висоти та маршрути їх польоту через район аеродрому та на маршрутах;
- 7) пропозиції стосовно заходів безпеки польотів у метеорологічному та орнітологічному відношеннях.

Крім цього, додатково зазначаються дані про фактичну та очікувану орнітологічну обстановку, особливо при її ускладненні.

15. У доповіді начальника (інженера-метеоролога (синоптика)) метеорологічного органу (підрозділу) мають бути визначені:

1) кількість та форма хмар, висота їх нижньої та верхньої меж, розшарованість;

2) атмосферні явища (особлива увага звертається на небезпечні для авіації явища погоди);

3) горизонтальна видимість біля землі;

4) польотна видимість (за даними екіпажів ПС, які виконували повітряну розвідку (дорозвідку) погоди);

5) напрямок та швидкість вітру біля землі та на висотах;

6) атмосферний тиск на рівні ЗПС та барична тенденція;

7) температура та відносна вологість повітря біля поверхні землі, а при польотах над морем – дані про температуру води та хвилювання моря;

8) у відповідних випадках – очікувана висота рівня з температурою 0° С.

16. Під час польотів у гірській місцевості у доповіді начальника (інженера-метеоролога (синоптика)) метеорологічного органу (підрозділу) додатково до інформації, наведеної в пункті 15 цієї глави, зазначаються:

1) ступінь закриття гір, сопок, перевалів та полонин хмарністю, туманом, опадами та іншими явищами;

2) висота хмар середнього ярусу, якщо її кількість перевищує 3 бали;

3) очікувана орографічна бовтанка (гірські хвилі) (із зазначенням прогнозованої висоти та потужності прошарку);

4) очікуване виникнення гірсько-долинних вітрів.

17. Під час польотів ПС з ґрунтових аеродромів у доповіді начальника (інженера-метеоролога (синоптика)) метеорологічного органу (підрозділу) додатково до інформації, наведеної в пункті 15 цієї глави, зазначаються очікувана інтенсивність та вид опадів на період польотів, а взимку за потреби – також висота снігового покриву на основному та запасних аеродромах.

18. Під час забезпечення польотів на малих та гранично малих висотах у доповіді начальника (інженера-метеоролога (синоптика)) метеорологічного органу (підрозділу) додатково до інформації, наведеної в пункті 15 цієї глави, зазначаються:

1) часова та просторова мінливість нижньої межі хмар нижнього ярусу;

2) польотна видимість у підхмарному прошарку (за даними екіпажів ПС, які виконували повітряну розвідку (дорозвідку) погоди);

3) очікувані зони обмерзання та бовтанки ПС (із зазначенням висоти та потужності прошарку);

4) мінімальний атмосферний тиск, приведений до рівня моря та характеристики баричної тенденції;

5) мінімальні та максимальні значення температури повітря біля поверхні землі (уздовж маршрутів польотів);

6) ступінь закриття вершин гір, сопок і перевалів, а також штучних перешкод (щогл, труб, телевізійних веж тощо) хмарами, туманами та опадами.

Додатково звертається увага на очікувані райони зі складною орнітологічною обстановкою.

19. Під час забезпечення польотів на великих висотах та в стратосфері у доповіді начальника (інженера-метеоролога (синоптика)) метеорологічного органу (підрозділу) додатково до інформації, наведеної в пункті 15 цієї глави, зазначаються:

1) висота та температура тропопаузи;

2) позитивне відхилення температури від стандартних значень на висотах польотів;

3) висота, напрямок струминної течії та швидкість вітру на її осі;

4) найбільш імовірні зони турбулентності, що викликають бовтанку ПС.

20. Залежно від виконуваних завдань метеорологічна інформація, зазначена в пунктах 15–19 цієї глави, за потреби включається до відповідної польотної метеорологічної документації (бюлетеня погоди).”;

3) у главі 3:

пункт 1 викласти у такій редакції:

“1. Метеорологічне забезпечення польотів ПС ДА на аеродромах спільного використання здійснюється відповідно до вимог законодавства України щодо порядку використання аеродромів України, організації, виконання і забезпечення польотів ПС на аеродромах спільного використання, Правил виконання польотів державної авіації України та цих Правил з урахуванням вимог Положення з гідрометеорологічного забезпечення Збройних Сил України у мирний час, затвердженого наказом Міністерства оборони України, Міністерства внутрішніх справ України від 19 січня 2017 року № 28/39, зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 14 лютого 2017 року за № 206/30074.”;

пункт 5 викласти у такій редакції:

“5. Безпосереднє метеорологічне забезпечення польотів (перельотів) ПС на аеродромах спільного використання здійснюється метеорологічними органами (підрозділами) відповідно до належності ПС. За наявності на аеродромі метеорологічного органу лише одного відомства надання метеорологічної інформації здійснюється цим органом у встановленому порядку на підставі документів, які регламентують його діяльність.”.

3. У розділі IV:

1) у главі 1:

пункт 1 доповнити новим абзацом такого змісту:

“З місця візуальних спостережень за видимістю і атмосферними явищами (метеорологічний майданчик, службове приміщення аеродромного метеорологічного органу (підрозділу)) забезпечується достатній огляд ЗПС.”;

пункт 2 викласти в такій редакції:

“2. Метеорологічний майданчик розташовується на відкритому місці в

безпосередній близькості від службового приміщення аеродромного метеорологічного органу (підрозділу) (не далі 150 метрів). Метеорологічний майданчик розташовується і обладнується таким чином, щоб забезпечувати репрезентативність метеорологічних спостережень на аеродромі.”;

пункт 5 викласти в такій редакції:

“5. Метеорологічні спостереження на аеродромі виконуються візуально та інструментально за допомогою відповідних технічних засобів із складу аеродромного метеорологічного обладнання. Разом із метеорологічними спостереженнями на аеродромі проводяться візуальні орнітологічні спостереження.”;

у пункті 6 слова “ДПРМ та інших точках аеродрому” замінити словами “а також за потреби на ДПРМ та інших місцях аеродрому”;

пункт 8 викласти в такій редакції:

“8. У разі відсутності засобів дистанційного управління ТЗМ інструментальні спостереження на БПРМ (за потреби і на ДПРМ) за висотою нижньої межі хмар (далі – ВНМХ) і візуальні – за горизонтальною видимістю (атмосферними явищами, які її погіршують) проводять обслуги БПРМ і ДПРМ. Підготовку обслуги БПРМ і ДПРМ до проведення спостережень і справність вимірювачів забезпечує начальник аеродромного метеорологічного органу (підрозділу). Допуск обслуги БПРМ і ДПРМ до проведення спостережень за погодою оформлюється наказом старшого авіаційного начальника аеродрому.”;

пункт 11 доповнити новими абзацами такого змісту:

“Технічні засоби для інструментального вимірювання метеорологічних величин дозволяється використовувати як аеродромне метеорологічне обладнання за умови наявності визначення у технічній або експлуатаційній документації підприємства-виробника засобу про його призначення для забезпечення авіації та (або) використання на аеродромах.

Значення похибок вимірювання ТЗМ метеорологічних величин не

мають перевищувати значень допустимих похибок, визначених у Правилах визначення придатності до експлуатації аеродромів та злітно-посадкових майданчиків державної авіації України.”;

доповнити главу після пункту 12 новим пунктом 13 такого змісту:

“13. Не рідше ніж 1 раз на півріччя внутрішньою комісією авіаційної частини, до складу якої включаються представники від служби безпеки польотів, групи керівництва польотами та аеродромного метеорологічного органу (підрозділу), перевіряється технічний стан (працездатність) відповідного аеродромного метеорологічного обладнання. За результатами перевірки оформлюється акт оцінки технічного стану, який затверджується командиром авіаційної частини (старшим авіаційним начальником аеродрому).”.

У зв'язку з цим пункти 13–17 вважати відповідно пунктами 14–18;

2) у главі 2:

абзац третій пункту 1 після слова “близькі” доповнити словами “(не перевищують за ВНМХ значення на 50 метрів та (або) за горизонтальною видимістю – на 500 метрів)”;

3) у главі 4:

у пункті 18:

абзац перший після слова “похила” доповнити словом “, посадкова”;

абзац другий після слів “на посадку” доповнити словами “(посадкової видимості)”;

пункт 19 після слів “на посадці” доповнити словами “(посадкової видимості)”;

4) у главі 5:

у пункті 10:

слова “та ДПРМ” замінити словами “(на відстані не більше 1200 метрів від порогу ЗПС зі сторони заходу на посадку) та за потреби – у районі ДПРМ”;

доповнити пункт новим абзацом такого змісту:

“У разі виходу з ладу приладу для інструментального вимірювання ВНМХ за відсутності резервних приладів (виходу з ладу) використання аеродрому обмежується шляхом підвищення відповідних значень експлуатаційних мінімумів аеродрому. Якщо інструментальні вимірювання ВНМХ на аеродромі неможливі внаслідок відсутності робочих приладів, значення експлуатаційних мінімумів аеродрому підвищуються до умов правил візуальних польотів (простих метеорологічних умов) до часу відновлення роботи приладу, про що сповіщаються користувачі аеродрому.”;

пункт 13 викласти в такій редакції:

“13. На аеродромах, ЗПС яких обладнана системою точного або неточного заходу на посадку, ВНМХ при значеннях нижче 200 метрів вимірюється інструментально за допомогою приладів, установлених у районі БПРМ (на відстані не більше 1200 метрів від порогу ЗПС зі сторони заходу на посадку). Якщо ВНМХ мають значення 200 метрів та вище, інструментальні вимірювання за допомогою приладів, установлених на метеомайданчику (КДП (СКП)), беруться як пріоритетні.

За потреби під час польотів (перельотів) для вимірювання ВНМХ дозволяється використовувати рухомі метеорологічні станції або мобільні метеорологічні комплекси, у складі яких є прилади для інструментального вимірювання ВНМХ.”;

у пункті 14 слова “на БПРМ” замінити словами “у районі БПРМ (на відстані не більше 1200 метрів від порогу ЗПС зі сторони заходу на посадку)”;

5) пункт 2 глави 6 викласти в такій редакції:

“2. Спостереження за приземним вітром проводяться інструментально

за допомогою спеціальних приладів, датчики яких встановлюються на висоті 10 ± 1 метрів над рівнем землі, а також додатково: візуально з використанням спеціальних флюгерів, вітрових конусів і інструментально з використанням ручних анемометрів та портативних (ручних) метеорологічних станцій.”;

б) у главі 8:

пункт 2 доповнити новим абзацом такого змісту:

“Крім того, розраховуються величина та характеристика баричної тенденції (різниця між поточним та попереднім (три години тому) значеннями атмосферного тиску).”;

у пункті 5 слова “При використанні зональних прогнозів GAMET для низьких рівнів мінімальний тиск QNH min надається в них по району польотної інформації (далі – РПІ)” замінити словами “За потреби використовується мінімальний атмосферний тиск QNH min по району польотної інформації (далі – РПІ), що надається органом ОНР, який здійснює польотно-інформаційне обслуговування у визначеному РПІ. При використанні зональних прогнозів GAMET для низьких рівнів мінімальний тиск QNH min надається в них по РПІ”.

4. У розділі V:

1) пункт 2 викласти в такій редакції:

“2. Радіолокаційні спостереження за метеорологічною та орнітологічною обстановками здійснюються за допомогою РТЗ аеродрому (радіолокаційних станцій (далі – РЛС)) та МРЛ, а також РЛС частин (підрозділів) радіотехнічних військ (у разі покладання на них завдань з радіолокаційного забезпечення польотів). Порядок та строки проведення РРП під час польотів виконуються згідно з Правилами виконання польотів державної авіації України. У разі відсутності на аеродромі польотів РРП

виконується за пропозицією чергового інженера-метеоролога (синоптика) з дозволу командира (начальника) авіаційної частини (старшого авіаційного начальника аеродрому).

Радіолокаційні спостереження з використанням РЛС проводяться з урахуванням їх технічних можливостей до максимальної відстані (радіусу) огляду локаторів.”;

2) доповнити розділ новим пунктом такого змісту:

“4. Як допоміжна інформація про зливові, грозові або градові осередки купчасто-дощових хмар використовується інформація від МРЛ, що знаходяться поза межами району аеродрому, та комплексні (композитні) метеорологічні радіолокаційні карти, які отримуються в установленому порядку.”.

5. У розділі VI:

у пункті 1:

після слів “у період польотів” доповнити словами “(особливо над районами (зонами, маршрутами), де така інформація відсутня (недостатня))”;

доповнити пункт новим абзацом такого змісту:

“Під час ПРП та (або) повітряної дорозвідки погоди отримується інформація про наявність бовтанки (турбулентності), зсуву вітру, обмерзання та інших явищ, що мають несприятливий вплив на безпеку польотів.”.

6. У главі 2 розділу VII:

у пункті 5:

у підпункті 5 аббревіатуру “БПЛА” замінити аббревіатурою “БпЛА”;

у підпункті 6 слова “авіаційних пошуково-рятувальних робіт” замінити

словами “авіаційних робіт з пошуку і рятування”;

пункт 9 викласти в такій редакції:

“9. Середньострокові прогнози (із завчасністю від 3 до 10 діб) розробляються метеорологічними центрами як орієнтовні прогнози погоди загального користування. Для надання середньострокових прогнозів заінтересованим метеорологічним органам (підрозділам) вони запитуються в метеорологічних центрах не пізніше ніж за добу до початку строку дії. Прогнози погоди із завчасністю більше 10 діб запитуються в Українському гідрометеорологічному центрі через Гідрометеорологічний центр Збройних Сил України.”;

у пункті 28:

абзац перший викласти в такій редакції:

“28. Авіаційні прогнози погоди із завчасністю більше 3 діб розробляються з дотриманням порядку, структури і термінології, прийнятих для прогнозів погоди загального користування, або за потреби авіаційних прогнозів погоди із завчасністю до 3 діб. При цьому вживаються такі терміни та (або) градації: ”;

підпункт 1 викласти в такій редакції:

“1) для кількості хмарності: хмарно (7-10 балів), мінлива хмарність (4-7 балів або 6-9 балів), хмарно з проясненнями (очікується зміна кількості хмарності від 8-10 балів до 0-3 балів), малохмарно (0-3 балів), переважно малохмарно (тривалий час очікується 0-3 балів);”;

пункт 32 викласти в такій редакції:

“32. Текстуально прогнози погоди записуються (друкуються):

1) авіаційні прогнози погоди на добу та уточнення до них – на синоптичних картах і в щоденники погоди;

2) оперативні авіаційні прогнози погоди на 6 годин – у журналах оперативних прогнозів погоди або в робочому журналі чергового інженера-метеоролога (синоптика);

3) авіаційні прогнози погоди на період польотів на аеродромі (полігоні), по маршрутах повітряних розвідок погоди – у бюлетені погоди та стартовому журналі інженера-метеоролога (синоптика);

4) авіаційні прогнози погоди для чергових сил авіації, перельотів по маршруту (позааеродромного польоту) – у бюлетені погоди та робочому журналі чергового інженера-метеоролога (синоптика);

5) авіаційні прогнози погоди на період 36 годин і більше – у спеціальному або робочому журналі.

Графічні авіаційні прогнози погоди у вигляді вертикальних розрізів очікуваного стану атмосфери оформлюються в бюлетенях і надаються керівникам польотів, командирам екіпажів-розвідників погоди, командирам екіпажів ПС або старшим групи екіпажів ПС, які виконують переліт, старшим чергових екіпажів. Графічна частина авіаційного прогнозу погоди в бюлетені має відповідати змісту текстуальної частини в бюлетені погоди.

Бюлетень погоди друкується у двох примірниках (дозволяється рукописний варіант з використанням копіювального паперу): перший примірник надається відповідній посадовій особі (керівнику польотів на аеродромі, командирі екіпажу ПС тощо), другий – залишається в метеорологічному органі (підрозділі). Час надання, прізвища та підписи тих, хто надав і одержав бюлетень погоди, мають бути чіткими і розбірливими.”.

7. У розділі VIII:

1) пункт 1 викласти в такій редакції:

“1.3 метою забезпечення безпеки польотів (перельотів) ПС та своєчасного вжиття заходів щодо збереження авіаційної техніки, обладнання,

об'єктів аеродромів, інших технічних засобів, озброєння та наземних споруд авіаційних (військових) частин (підрозділів) та окремих служб, задіяних у забезпеченні польотів, а також безпеки авіаційного персоналу від впливу НЯП та (або) СЯ в метеорологічних органах (підрозділах) організовується розробка штормових попереджень і штормових оповіщень.”;

2) підпункт 1 пункту 6 викласти в такій редакції:

“1) в аеродромних метеорологічних органах (підрозділах) по аеродрому, району аеродрому, районах (зонах) польотів, маршрутах польотів (перельотів) ПС – під час польотів (перельотів). За відсутності польотів при очікуванні НЯП на аеродромі (в районі аеродрому), у тому числі таких, що здійснюють небезпечний вплив на ПС на землі, місця стоянки ПС, аеродромне обладнання, споруди, засоби та служби, розробляються штормові попередження по аеродрому (району аеродрому), які своєчасно повідомляються відповідним підрозділам (службам) та посадовим особам;”;

3) у пункті 13 слова “під копірку” замінити словами “з використанням копіювального паперу”;

4) доповнити розділ новим пунктом такого змісту:

“40. У кожному аеродромному метеорологічному органі (підрозділі) з метою оперативності та зручності доведення інформації про штормові оповіщення та штормові попередження до визначених посадових осіб, підрозділів (служб) та на адреси відповідних метеорологічних органів розробляються схема штормового оповіщення та схема штормового попередження. Схеми вносяться в інструкцію зі штормового оповіщення та штормового попередження черговій зміні аеродромного метеорологічного органу (підрозділу) як додатки та включаються в інструкцію з виконання польотів на аеродромі.”.

8. У розділі X:

1) підпункт 7 пункту 2 глави 2 після аббревіатури “МРЛ” доповнити словами “, комплексні (композитні) метеорологічні радіолокаційні карти”;

2) главу 3 доповнити новим пунктом такого змісту:

“17. Для аеродромних метеорологічних органів (підрозділів) визначених авіаційних частин, оснащених відповідним аеродромним метеорологічним обладнанням, у тому числі програмно-апаратними комплексами, каналами зв’язку для обміну метеоінформацією, які мають можливість надавати (друкувати) польотну метеорологічну документацію у вигляді даних по аеродрому (METAR, SPECI, TAF), по районах визначених РПІ (GAMET, SEGMET, AIRMET), приземних та аерологічних (висотних) карт погоди, карт особливих явищ погоди SIGWX тощо, які відповідають вимогам ІКАО, Євроконтролю та ВМО, ОУА ЦОВВ, виду ЗСУ організовується та визначається обсяг заходів щодо забезпечення такою польотною метеорологічною документацією командирів (членів льотних екіпажів) ПС, які виконують перельоти, повітряні перевезення, перегонку та позааеродромні польоти за маршрутом.

У таких випадках бюлетень погоди за маршрутом, що дублює надану метеорологічну інформацію відповідно до пункту 1 цієї глави, дозволяється не надавати, якщо його не вимагає командир екіпажу ПС.”.

9. У розділі XI:

1) у пункті 1 глави 2 слова “За потреби” замінити словами “До складу групи забезпечення польотів на полігоні (чергового розрахунку полігона)”;

2) у главі 4:

у заголовку глави слова “авіаційних пошуково-рятувальних робіт”

замінити словами “авіаційних робіт з пошуку і рятування”;

пункт 1 викласти в такій редакції:

“1. Аеродромні метеорологічні органи (підрозділи) та метеорологічні органи вищого рівня надають за запитом відповідним органам управління системи авіаційного пошуку і рятування в найкоротші строки метеорологічну інформацію, що включає відомості про метеорологічні умови, які мали місце тоді, коли було відоме останнє місцезнаходження зниклого безвісти ПС, а також повні та детальні дані про фактичні та очікувані метеорологічні умови в районі пошуку і рятування, у тому числі за маршрутом польоту до нього та в зворотному напрямку із зазначенням:

1) НЯП (СЯ) за маршрутом польоту;

2) кількості хмарності та виду хмар (зокрема, купчасто-дощових та потужно-купчастих) і висоти нижньої та верхньої меж хмар;

3) горизонтальної видимості та явищ, що викликають погіршення видимості;

4) приземного вітру та вітру за висотами;

5) стану земної поверхні (наявності снігового покриву, льоду або води);

6) температури поверхні води моря (водосховища), хвилювання поверхні моря (водосховища), наявності льодового покриву, переважної течії (у разі необхідності для зазначеного району пошуку);

7) мінімального атмосферного тиску, приведеного до середнього рівня моря (за потреби – QNH min по РП);

8) характеристики баричної тенденції;

9) мінімальних та максимальних значень температури повітря біля поверхні землі уздовж маршруту польоту;

10) ступеня закриття вершин гір, пагорбів, сопок і перевалів, а також штучних перешкод (щогл, труб, телевізійних веж, опор ліній електропередач тощо) хмарами, туманами та опадами.

Додатково звертається увага на очікувані райони зі складною орнітологічною обстановкою.

Якщо метеорологічний орган (підрозділ) не має достатнього обсягу метеорологічної інформації, яка надається за запитом, він у встановленому порядку звертається за допомогою до інших метеорологічних органів (підрозділів).”;

пункт 2 викласти в такій редакції:

“2. За запитом органу управління системи авіаційного пошуку і рятування відповідні метеорологічні органи (підрозділи) вживають заходів для отримання докладних відомостей про польотну метеорологічну документацію, яка була надана командирі екіпажу (члену льотного екіпажу) зниклого безвісти ПС, у тому числі про уточнення метеорологічної інформації у випадках її передання на борт ПС, яке перебувало в повітрі та зазнало лиха.”;

3) у главі 5:

пункт 3 викласти в такій редакції:

“3. Для забезпечення польотів з метою виконання спеціальних завдань поза районом аеродрому метеорологічна документація, яка містить необхідну інформацію для польотів, надається під підпис командирі екіпажу (члену

льотного екіпажу) ПС, який виконує спеціальні завдання, а у разі неможливості її надання внаслідок обмеженого часу або з інших причин – підпис керівнику польотів, який здійснює керівництво польотами з виконання спеціальних завдань. У разі неможливості надання документації метеорологічна інформація керівнику польотів передається за встановленими наявними засобами зв'язку.

На борт ПС, що перебуває у польоті під час виконання спеціального завдання, метеорологічна інформація передається екіпажу ПС у встановленому порядку керівником польотів, який здійснює керівництво польотами з виконання спеціальних завдань, та (або) через інші органи УПР (ОПР), під керівництвом яких перебуває ПС.”;

пункт 4 після слів “про метеорологічні умови” та “прогнозів погоди” доповнити відповідно словами “у цих районах” та “та метеорологічне забезпечення”;

доповнити главу новим пунктом такого змісту:

“6. За потреби посадки ПС (вертольота) у районі(ах) виконання спеціальних завдань, де відсутня будь-яка метеорологічна інформація про фактичну погоду, метеорологічна інформація надається (у тому числі заноситься в польотну метеорологічну документацію (бюлетень погоди)) про фактичну погоду з найближчих до місця посадки пунктів (аеродромів) (розташованих не далі 50 км). Інформація надається за останній строк спостереження.

За відсутності будь-якої офіційної інформації прогноз погоди по пункту (району) посадки складається інженером-метеорологом (синоптиком) як орієнтовний, про що інженер-метеоролог (синоптик) доповідає командирі екіпажу ПС та керівнику польотів, який здійснює керівництво польотами з виконання спеціальних завдань, у встановленому порядку.”;

4) доповнити розділ новою главою такого змісту:

“8. Особливості метеорологічного забезпечення польотів безпілотних

повітряних суден (безпілотних літальних апаратів)

1. Обсяг заходів з організації та здійснення метеорологічного забезпечення польотів безпілотних ПС (БпЛА) визначається з урахуванням класів, типів БпЛА, безпілотних авіаційних комплексів (далі – БпАК), організаційно-штатних структур, специфіки діяльності та особливостей виконання завдань відповідними органами управління (далі – ОУ) ЦОВВ, видів ЗСУ та інших військових формувань, утворених відповідно до законів України (далі – ІВФ), у складі яких є підрозділи з використання БпАК, відповідно до вимог Правил виконання польотів безпілотними авіаційними комплексами державної авіації України, затверджених наказом Міністерства оборони України від 08 грудня 2016 року № 661, зареєстрованих у Міністерстві юстиції України 12 січня 2017 року за № 31/29899, інших нормативних документів у галузі державної авіації, які регулюють питання організації, проведення та забезпечення польотів БпЛА, та цих Правил.

2. ОУ ЦОВВ, видів ЗСУ та ІВФ, у складі яких є підрозділи з використання БпАК, визначають критичні значення метеорологічних елементів та умов, за яких польоти за класами, типами БпЛА, БпАК обмежуються або припиняються, з урахуванням обмежень та тактико-технічних характеристик, визначених у відповідних керівництвах з льотної експлуатації БпЛА, БпАК.

3. Метеорологічне забезпечення польотів БпЛА III класу, а також у випадках виконання польотів БпЛА I та (або) II класів на аеродромах ДА здійснюється через відповідні аеродромні метеорологічні органи (підрозділи) відповідно до інструкції з виконання польотів на аеродромі.

4. Командирам (начальникам) авіаційних частин (військових частин (установ)), у складі яких є підрозділи БпАК, для передпольотного

планування і прийняття рішень на виконання польотів та зовнішнім пілотам (операторам) БпАК під час самостійної підготовки до польотів відповідна метеорологічна інформація надається в установленому порядку.

5. Дозвіл на політ БпЛА щодо метеорологічних умов надає командир (начальник) авіаційної частини (військової частини (установи)), у складі якої є підрозділ(и) БпАК, на підставі оцінки метеорологічних умов для виконання польотного завдання. Рішення під час польоту (його продовження) БпЛА приймається зовнішнім пілотом (оператором) цього БпЛА з урахуванням фактичних та очікуваних на період польоту метеорологічних умов.

Особлива увага звертається на наявність та (або) очікування метеорологічних умов (значень метеорологічних елементів), які є критичними для експлуатаційних вимог та умов використання БпАК, БпЛА, та дотримання вимог БЗП з урахуванням особливостей конкретних метеорологічних умов у районі та на маршруті польоту.

6. Під час виконання польотів БпЛА особлива увага звертається на таку метеорологічну інформацію, яка впливає на виконання польотів та БЗП:

1) на малих та гранично малих висотах:

фактичні та (або) очікувані зони з НЯП для авіації (зокрема зони обмерзання, бовтанки, грозової діяльності тощо);

наявність та очікування потужно-купчастої та купчасто-дощової хмарності;

просторова та часова мінливість кількості та нижньої межі хмар нижнього ярусу (особливо низької хмарності шаруватих форм);

атмосферні явища, які погіршують польотну видимість (похилу, горизонтальну, вертикальну, за потреби – посадкову) у підхмарному прошарку;

просторово-часовий розподіл профілю приземного вітру та на висотах польоту за маршрутом (зокрема зони з різкими змінами напрямку та швидкості вітру);

мінімальний атмосферний тиск, приведений до рівня моря, та характеристика баричної тенденції за маршрутом польоту;

ступінь закриття вершин гір, пагорбів, сопок і перевалів, а також штучних перешкод (щогл, труб, телевізійних веж, опор ліній електропередач тощо) хмарами, туманами та опадами;

температура повітря біля поверхні землі та на висотах уздовж маршруту польоту (зокрема зони з від'ємними значеннями температури повітря, які впливають на роботу акумуляторних батарей БпЛА (у випадках їх використання));

2) на великих висотах та в стратосфері:

висота та температура тропопаузи;

позитивне відхилення температури від стандартних значень на висотах польотів;

висота, напрямок струминної течії та швидкість вітру на її осі;

найбільш імовірні зони турбулентності, що викликають бовтанку.

Додатково звертається увага на очікувані райони зі складною орнітологічною обстановкою.

7. Під час польоту БпЛА поза межами прямої видимості оперативна метеорологічна інформація зовнішньому пілоту (оператору) БпАК надається через орган УПР (ОПР), під управлінням якого перебуває БпАК.”.

10. У додатку 1:

1) таблиці 1, 2 підпункту 1 пункту 1 викласти в такій редакції:

“Таблиця 1

Тип повітряного судна	Курс посадки 90°			
	день		ніч	
	висота нижньої межі хмар (м)	горизонтальна видимість (км)	висота нижньої межі хмар (м)	горизонтальна видимість (км)
Польоти обмежити				
МіГ-29, МіГ-29уб	100–130	1,0–1,5	100–130	1,0–1,5
Ан-24, Ан-26, Ан-30	60–90	0,8–1,3	60–90	0,8–1,3
...	...	...	...	...
Мі-2, Мі-8, Мі-9	60–90	0,6–1,1	60–90	0,6–1,1
Мі-24	70–100	1,0–1,5	70–100	1,0–1,5
Польоти припинити				
МіГ-29, МіГ-29уб	<100	<1,0	<100	<1,0
Ан-24, Ан-26, Ан-30	<60	<0,8	<60	<0,8
...	...	...	...	...
Мі-2, Мі-8, Мі-9	<60	<0,6	<60	<0,6
Мі-24	<70	<1,0	<70	<1,0

Таблиця 2

Тип повітряного судна	Курс посадки 270°			
	день		ніч	
	висота нижньої межі хмар (м)	горизонтальна видимість (км)	висота нижньої межі хмар (м)	горизонтальна видимість (км)
Польоти обмежити				
МиГ-29, МиГ-29уб	130–160	1,5–2,0	130–160	1,5–2,0
Ан-24, Ан-26, Ан-30	90–120	1,3–1,8	90–120	1,3–1,8
...	...	...	...	...
Ми-2, Ми-8, Ми-9	90–120	1,1–1,6	90–120	1,1–1,6
Ми-24	100–130	1,1–1,6	100–130	1,1–1,6
Польоти припинити				
МиГ-29, МиГ-29уб	<130	<1,5	<130	<1,5
Ан-24, Ан-26, Ан-30	<90	<1,3	<90	<1,3
...	...	...	...	...
Ми-2, Ми-8, Ми-9	<90	<1,1	<90	<1,1
Ми-24	<100	<1,1	<100	<1,1

”.

2) примітки додатка доповнити новим пунктом 1 такого змісту:

“1. У кожному конкретному випадку польоти ПС на аеродромі обмежуються (припиняються) з урахуванням відповідних значень фактичного експлуатаційного мінімуму аеродрому для визначеного напрямку посадки ЗПС та мінімуму командира(ів) екіпажу(ів) ПС, який(і) виконує(ють) польоти (посадку) на аеродромі.”.

У зв’язку з цим пункти 1–5 приміток вважати відповідно пунктами 2–6.

11. У абзаці другому пункту 3 додатка 15 слова “пошуково-рятувальних робіт” замінити словами “авіаційних робіт з пошуку і рятування”.

12. У тексті Правил слова “інструкція з виконання польотів (використання повітряного простору) в районі аеродрому” у всіх відмінках

замінити словами “інструкція з виконання польотів на аеродромі”
у відповідних відмінках.

Начальник Управління регулювання
діяльності державної авіації України



М. Б. КУШНІРУК