



DZIENNIK URZĘDOWY URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

Warszawa, dnia 16 kwietnia 2014 r.

Poz. 27

OBWIESZCZENIE Nr 4 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 16 kwietnia 2014 r.

**w sprawie ogłoszenia tekstu Załącznika 3 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym,
sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r.**

Na podstawie art. 23 ust. 2 pkt 1 oraz art. 3 ust. 2 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2013 r. poz. 1393) ogłasza się jako załącznik do obwieszczenia Załącznik 3 – „Służba meteorologiczna dla międzynarodowej żeglugi powietrznej” (wyd. osiemnaste), obejmujący poprawki od 1 do 76 – do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz. U. z 1959 r. Nr 35, poz. 212 i 214, z późn. zm.¹⁾), przyjęte przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego

Piotr Ołowski

¹⁾ Zmiany wymienionej umowy zostały ogłoszone w Dz. U. z 1963 r. Nr 24, poz. 137 i 138, z 1969 r. Nr 27, poz. 210 i 211, z 1976 r. Nr 21, poz. 130 i 131, Nr 32, poz. 188 i 189 i Nr 39, poz. 227 i 228, z 1984 r. Nr 39, poz. 199 i 200, z 2000 r. Nr 39, poz. 446 i 447, z 2002 r. Nr 58, poz. 527 i 528, z 2003 r. Nr 78, poz. 700 i 701 oraz z 2012 r. poz. 368, 369, 370 i 371.

Załącznik do obwieszczenia Nr 4
Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego
z dnia 16 kwietnia 2014 r.

Międzynarodowe Normy
i Zalecane Metody Postępowania



Załącznik 3
do Konwencji o międzynarodowym
lotnictwie cywilnym

Służba meteorologiczna dla międzynarodowej żeglugi powietrznej

Część pierwsza
Część główna NIZMP

Część druga
Dodatki i załączniki

Wydanie niniejsze zawiera wszystkie poprawki
przyjęte przez Radę przed 28 lutego 2013 r.
i zastępuje, od 14 listopada 2013 r., wszystkie
poprzednie wydania Załącznika 3.

Informacje dotyczące zastosowania Norm i
Zalecanych Metod Postępowania,
patrz Wstęp.

Wydanie osiemnaste
Lipiec 2013 r.

Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO)

Międzynarodowe Normy
i Zalecane Metody Postępowania



Załącznik 3
do Konwencji o międzynarodowym
lotnictwie cywilnym

Służba meteorologiczna dla międzynarodowej żeglugi powietrznej

Część pierwsza
Część główna NIZMP

Część druga
Dodatki i Załączniki

Wydanie niniejsze zawiera wszystkie poprawki
przyjęte przez Radę przed 28 lutego 2013 r.
i zastępuje, od 14 listopada 2013 r., wszystkie
poprzednie wydania Załącznika 3.

Informacje dotyczące zastosowania Norm i
Zalecanych Metod Postępowania,
patrz Wstęp.

Wydanie osiemnaste
Lipiec 2013 r.

Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO)

Opublikowano w oddzielnych wydaniach: angielskim, arabskim, chińskim, rosyjskim, francuskim i hiszpańskim przez
MIĘDZYNARODOWĄ ORGANIZACJĘ LOTNICTWA CYWILNEGO
999 University Street, Montreal, Quebec, Kanada H3C 5H7

Informacji o zamówieniu i kompletnej liście dystrybutorów i sprzedawców należy szukać na stronie ICAO www.icao.int

Pierwsze wydanie 1948
Siedemnaste (17) wydanie 2010
Osiemnaste (18) wydanie 2013

***Załącznik 3 - Służba meteorologiczna dla międzynarodowej
żeglugi powietrznej***

Numer zamówienia: AN 3
ISBN 978-92-9249-233-5

© ICAO 2013

Wszystkie prawa zastrzeżone. Żadna część tej publikacji nie może być kopiowana, przechowywana w systemach wyszukiwania lub przesyłana w jakiegokolwiek formie bez wcześniejszej pisemnej zgody Międzynarodowej Organizacji Lotnictwa Cywilnego.

SPIS TREŚCI

	Strona
WSTĘP	(ix)
 CZĘŚĆ PIERWSZA — CZĘŚĆ GŁÓWNA NIZMP	
ROZDZIAŁ 1. Definicje	1–1
1.1 Definicje	1–1
1.2 Określenia używane w ograniczonym znaczeniu	1–7
ROZDZIAŁ 2. Postanowienia ogólne	2–1
2.1 Cel, ustalenia i postanowienia dotyczące służby meteorologicznej	2–1
2.2 Dostarczanie, jakość i wykorzystanie informacji meteorologicznej	2–2
2.3 Zgłoszenia wymagane od operatorów statków powietrznych	2–3
ROZDZIAŁ 3. Światowy system prognoz obszarowych i biura meteorologiczne	3–1
3.1 Cel światowego systemu prognoz obszarowych	3–1
3.2 Ośrodki światowego systemu prognoz obszarowych	3–1
3.3 Lotniskowe biura meteorologiczne	3–2
3.4 Meteorologiczne biura nadzoru	3–2
3.5 Centra doradcze do spraw pyłu wulkanicznego	3–3
3.6 Krajowe stacje obserwacji wulkanów	3–4
3.7 Centra doradcze do spraw cyklonów tropikalnych	3–5
ROZDZIAŁ 4. Obserwacje i komunikaty meteorologiczne	4–1
4.1 Lotnicze stacje meteorologiczne i obserwacje	4–1
4.2 Porozumienie między władzami służb ruchu lotniczego i meteorologicznymi	4–2
4.3 Regularne obserwacje i komunikaty	4–2
4.4 Obserwacje i komunikaty specjalne	4–3
4.5 Treść komunikatów	4–3
4.6 Obserwacje i komunikaty o parametrach meteorologicznych	4–4
4.7 Komunikaty meteorologiczne z automatycznych systemów pomiarowych	4–6
4.8 Obserwacje i komunikaty o aktywności wulkanicznej	4–6
ROZDZIAŁ 5. Obserwacje ze statku powietrznego i meldunki z powietrza	5–1
5.1 Zobowiązania Umawiających się Państw	5–1
5.2 Rodzaje obserwacji ze statku powietrznego	5–1
5.3 Regularne obserwacje ze statku powietrznego — określenie	5–1

Załącznik 3 – Służba meteorologiczna dla międzynarodowej żeglugi powietrznej**Spis treści**

	Strona
5.4 Regularne obserwacje ze statku powietrznego — wyłączenia	5–1
5.5 Specjalne obserwacje ze statku powietrznego	5–1
5.6 Inne nieregularne obserwacje ze statku powietrznego	5–2
5.7 Przekazywanie komunikatów o obserwacjach ze statku powietrznego podczas lotu	5–2
5.8 Przekazywanie komunikatów otrzymywanych z powietrza przez jednostki ATS	5–2
5.9 Rejestracja lotniczych obserwacji aktywności wulkanicznej i informowanie po wykonaniu lotu	5–2
ROZDZIAŁ 6. Prognozy	6–1
6.1 Interpretacja i wykorzystanie prognoz	6–1
6.2 Prognozy dla lotniska	6–1
6.3 Prognozy do lądowania	6–2
6.4 Prognozy do startu	6–2
6.5 Prognozy obszarowe dla lotów na małych wysokościach	6–3
ROZDZIAŁ 7. Informacje SIGMET i AIRMET, ostrzeżenia lotniskowe, ostrzeżenia i alarmy o uskoku wiatru	7–1
7.1 Informacje SIGMET	7–1
7.2 Informacje AIRMET	7–1
7.3 Ostrzeżenia lotniskowe	7–1
7.4 Ostrzeżenia i alarmy o uskoku wiatru	7–2
ROZDZIAŁ 8. Lotnicza informacja klimatologiczna	8–1
8.1 Postanowienia ogólne	8–1
8.2 Lotniskowe tabele klimatologiczne	8–1
8.3 Lotniskowe zestawienia klimatologiczne	8–1
8.4 Udostępnianie meteorologicznych danych obserwacyjnych	8–2
ROZDZIAŁ 9. Usługi zapewniane operatorom i członkom załóg lotniczych	9–1
9.1 Postanowienia ogólne	9–1
9.2 Odprawa meteorologiczna, konsultacja i prezentacja materiałów	9–3
9.3 Dokumentacja lotniczo-meteorologiczna	9–3
9.4 Zautomatyzowane systemy informacji przed lotem zapewniające informacje do odpraw, konsultacji, planowania lotu oraz dokumentację lotniczo-meteorologiczną	9–4
9.5 Informacje dla statku powietrznego w locie	9–4
ROZDZIAŁ 10. Informacje dla organów służb ruchu lotniczego, służby poszukiwania i ratownictwa oraz dla służb informacji lotniczej	10–1
10.1 Informacje dla organów jednostek służb ruchu lotniczego	10–1
10.2 Informacje dla organów jednostek służby poszukiwania i ratownictwa	10–1
10.3 Informacje dla organów jednostek służb informacji lotniczej	10–2
ROZDZIAŁ 11. Wymagania w zakresie telekomunikacji i jej wykorzystanie	11–1
11.1 Wymagania w zakresie środków łączności	11–1
11.2 Wykorzystanie środków łączności stałej służby lotniczej i Internetu — biuletyny meteorologiczne	11–2

Załącznik 3 – Służba meteorologiczna dla międzynarodowej żeglugi powietrznej**Spis treści***Strona*

11.3	Wykorzystanie środków łączności stałej służby lotniczej — produkty światowego systemu prognoz obszarowych	11–2
11.4	Wykorzystanie środków łączności ruchomej służby lotniczej	11–2
11.5	Wykorzystanie lotniczych środków transmisji danych — treść transmisji D-VOLMET	11–2
11.6	Wykorzystanie lotniczej służby transmisji radiowej — treść audycji VOLMET	11–3

CZĘŚĆ DRUGA — DODATKI i ZAŁĄCZNIKI**DODATKI**

DODATEK 1. Dokumentacja lotniczo-meteorologiczna — wzory map i formularzy.....	APP 1–1
DODATEK 2. Specyfikacje techniczne dotyczące światowego systemu prognoz obszarowych i biur meteorologicznych	APP 2–1
1. Światowy system prognoz obszarowych	APP 2–1
2. Lotniskowe biura meteorologiczne	APP 2–4
3. Centra doradcze do spraw pyłu wulkanicznego (VAAC)	APP 2–4
4. Krajowe obserwatoria wulkanów	APP 2–5
5. Centra doradcze do spraw cyklonów tropikalnych (TCAC)	APP 2–5
DODATEK 3. Specyfikacje techniczne dotyczące obserwacji i komunikatów meteorologicznych	APP 3–1
1. Ogólne ustalenia dotyczące obserwacji meteorologicznych	APP 3–1
2. Ogólne wymagania dotyczące komunikatów meteorologicznych	APP 3–1
3. Rozpowszechnianie komunikatów meteorologicznych	APP 3–4
4. Obserwacje i informowanie o parametrach meteorologicznych	APP 3–5
DODATEK 4. Specyfikacje techniczne dotyczące obserwacji i komunikatów ze statków powietrznych	APP 4–1
1. Zawartość komunikatów z powietrza	APP 4–1
2. Kryteria dotyczące informowania	APP 4–3
3. Wymiana komunikatów z powietrza	APP 4–5
4. Szczególne zalecenia dotyczące komunikatów o uskoku wiatru i pyle wulkanicznym	APP 4–5
DODATEK 5. Specyfikacje techniczne dotyczące prognoz	APP 5–1
1. Kryteria dotyczące TAF	APP 5–1
2. Kryteria dotyczące prognoz TREND	APP 5–5
3. Kryteria dotyczące prognoz na start	APP 5–8
4. Kryteria dotyczące prognoz obszarowych dla lotów na małych wysokościach	APP 5–8
DODATEK 6. Specyfikacje techniczne dotyczące informacji SIGMET, AIRMET, ostrzeżeń lotniskowych oraz ostrzeżeń o uskoku wiatru.....	APP 6–1
1. Specyfikacje dotyczące informacji SIGMET	APP 6–1
2. Specyfikacje dotyczące informacji AIRMET	APP 6–3
3. Specyfikacje dotyczące specjalnych komunikatów z powietrza	APP 6–4

<u>Załącznik 3 – Służba meteorologiczna dla międzynarodowej żeglugi powietrznej</u>	<u>Spis treści</u>
4. Szczegółowe kryteria dotyczące informacji SIGMET i AIRMET oraz specjalnych komunikatów z powietrza (<i>łącznie w górę</i>)	<i>Strona</i>
5. Specyfikacje dotyczące ostrzeżeń lotniskowych	APP 6–6
6. Specyfikacje dotyczące ostrzeżeń o uskoku wiatru	APP 6–7
DODATEK 7. Specyfikacje techniczne dotyczące lotniczej informacji klimatologicznej	APP 7–1
1. Przetwarzanie lotniczej informacji klimatologicznej	APP 7–1
2. Wymiana lotniczej informacji klimatologicznej	APP 7–1
3. Zawartość lotniczej informacji klimatologicznej	APP 7–1
DODATEK 8. Specyfikacje techniczne dotyczące obsługi operatorów i członków załóg powietrznych	APP 8–1
1. Środki dostarczania i format informacji meteorologicznych	APP 8–1
2. Specyfikacje dotyczące informacji dla wstępnego planowania lotów i zmiany planu w trakcie lotu ...	APP 8–1
3. Specyfikacje dotyczące odpraw meteorologicznych i konsultacji	APP 8–2
4. Specyfikacje dotyczące dokumentacji lotniczo-meteorologicznej	APP 8–2
5. Specyfikacje dotyczące automatycznych systemów informacji przed lotem dla informowania, konsultacji, planowania lotów oraz dokumentacji lotniczo-meteorologicznej	APP 8–5
6. Specyfikacje dotyczące informacji dla statku powietrznego w locie	APP 8–5
DODATEK 9. Specyfikacje techniczne dotyczące informowania służb ruchu lotniczego, służb poszukiwania i ratownictwa oraz służb informacji lotniczej	APP 9–1
1. Informacja dostarczana organom służb ruchu lotniczego	APP 9–1
2. Informacja dostarczana organom służby poszukiwania i ratownictwa	APP 9–3
3. Informacja dostarczana organom służby informacji lotniczej	APP 9–3
DODATEK 10. Specyfikacje techniczne dotyczące wymagań i wykorzystania łączności	APP 10–1
1. Specyficzne wymagania dla łączności	APP 10–1
2. Wykorzystanie stałej służby lotniczej i Internetu	APP 10–1
3. Wykorzystanie ruchomej służby lotniczej	APP 10–3
4. Wykorzystanie lotniczych łączy danych — D-VOLMET	APP 10–3
5. Wykorzystanie lotniczej służby transmisji radiowej — audycja VOLMET	APP 10–3
ZAŁĄCZNIKI	
ZAŁĄCZNIK A. Operacyjnie pożądana dokładność pomiarów i obserwacji	ATT A–1
ZAŁĄCZNIK B. Operacyjnie pożądana dokładność prognoz	ATT B–1
ZAŁĄCZNIK C. Wybrane kryteria wymagania dla komunikatów lotniskowych	ATT C–1
ZAŁĄCZNIK D. Konwersja wskazań przyrządów pomiarowych na zasięg widzialności wzdłuż drogi startowej i widzialność.....	ATT D–1

WSTĘP

Tło historyczne

Po raz pierwszy, zgodnie z zaleceniami Artykułu 37 Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym (Chicago 1944 r.), Międzynarodowe Normy i Zalecane Metody Postępowania w odniesieniu do meteorologii zostały przyjęte przez Radę 16 kwietnia 1948 r. Nazwano je Załącznikiem 3 do Konwencji „*Normy i zalecane metody postępowania — klucze meteorologiczne*” („*Standards and Recommended Practice — Meteorological Codes*”) i opierały się na zaleceniach Sesji nadzwyczajnej Sekcji meteorologicznej, która odbyła się we wrześniu 1947 r.

W tabeli A są przedstawione źródła kolejnych zmian, wraz z głównymi zagadnieniami i datami ich przyjęcia lub zaaprobowania przez Radę, oraz daty, od kiedy obowiązywały i były stosowane.

Działania podejmowane przez Umawiające się Państwa

Zawiadomienia o różnicach. Zwraca się uwagę Umawiających się Państw na obowiązek nałożony Artykułem 38 Konwencji, w myśl którego Umawiające się Państwa są zobowiązane powiadamiać Organizację o wszystkich różnicach pomiędzy ich krajowymi ustaleniami i praktykami a Normami i Zalecanymi Metodami Postępowania, zawartymi w niniejszym Załączniku, i poprawkach do niego. Umawiającym się Państwom zaleca się powiadomienie o wszystkich różnicach postępowania w stosunku do Zalecanych Metod Postępowania, zawartych w niniejszym Załączniku, i we wszelkich zmianach do niego, jeśli powiadomienie takie jest ważne dla bezpieczeństwa ruchu powietrznego. Dodatkowo, Umawiającym się Państwom zaleca się regularne informowanie Organizacji o wszelkich różnicach, które mogą się pojawić w przyszłości lub o ustąpieniu różnic, o których wcześniej powiadomiono. Każdorazowo, po przyjęciu zmian do niniejszego Załącznika, Umawiające się Państwa otrzymają specjalny formularz powiadamiający o przyjętych różnicach.

Zwraca się również uwagę Państw na postanowienia Załącznika 15, odnoszące się do publikowania różnic pomiędzy krajowymi ustaleniami i praktykami a odpowiednimi Normami i Zalecanymi Metodami Postępowania ICAO, za pośrednictwem służb informacji lotniczej, niezależnie od obowiązków Państw opisanych w Artykule 38 Konwencji.

Ogłaszanie informacji. Ustanowienie lub wycofanie dowolnych zmian dotyczących urządzeń, służb i procedur wpływających na działanie lotnictwa, prowadzonych zgodnie z Normami i Zalecanymi Metodami Postępowania wymienionymi w niniejszym Załączniku, powinno być publikowane i wprowadzone w życie zgodnie z ustaleniami Załącznika 15.

Wykorzystanie tekstu Załącznika 3 w ustaleniach krajowych. 13 kwietnia 1948 r. Rada przyjęła rezolucję zwracającą uwagę Umawiających się Państw na pożądane wykorzystanie we własnych przepisach krajowych, tak dalece, jak to jest możliwe, dokładnych określeń Norm ICAO o charakterze ustaleń, a także na oznaczenia odstępstw od Norm, włączając w to wszelkie dodatkowe przepisy krajowe, które są ważne dla bezpieczeństwa lub regularności żeglugi powietrznej. Gdziekolwiek było to możliwe, ustalenia niniejszego Załącznika były pisane w sposób umożliwiający ich włączenie do narodowego prawodawstwa, bez dokonywania większych zmian tekstu.

Znaczenie części składowych Załącznika 3

Załącznik 3 składa się z wymienionych niżej części składowych, z których nie wszystkie wchodzą w skład innych Załączników. Znaczenie ich jest następujące:

Załącznik 3 – Służba meteorologiczna dla międzynarodowej żeglugi powietrznej**Wstęp****1 — Materiał składający się na Załącznik właściwy:**

- a) *Normy i Zalecane Metody Postępowania* przyjęte przez Radę na podstawie postanowień Konwencji. Zdefiniowane są one następująco:

Norma: Każde określenie charakterystyk fizycznych i technicznych, konfiguracji, materiału, personelu lub procedur, których jednakowe stosowanie jest uznawane za niezbędne dla bezpieczeństwa lub regularności międzynarodowej żeglugi powietrznej i do których Umawiające się Państwa będą się stosować zgodnie z Konwencją. W przypadku niemożności stosowania poszczególnych Norm zgodnie z Artykułem 38 obowiązkowe jest informowanie Rady.

Zalecane metody postępowania: Każde określenie charakterystyk fizycznych i technicznych, konfiguracji, materiału, personelu lub procedur, których jednakowe stosowanie jest pożądane w interesie bezpieczeństwa, regularności lub efektywności międzynarodowej żeglugi powietrznej, do których Umawiające się Państwa będą starały się stosować zgodnie z Konwencją.

- b) *Dodatki* zawierają materiał wydzielony dla wygody, lecz będący częścią Norm i Zalecanych Metod Postępowania przyjętych przez Radę.
- c) *Definicje* terminów używanych w Normach i Zalecanych Metod Postępowania, które nie mają oczywistych znaczeń, czyli nie mają jednoznacznie przyjętych znaczeń słownikowych. Definicja nie ma samodzielnego znaczenia, lecz jest istotną częścią każdej Normy i Zalecanej Metody Postępowania, w której dany termin jest stosowany, ponieważ zmiana znaczenia spowoduje zmianę rozumienia jego sensu.
- d) *Tabele i rysunki* dodane lub ilustrujące Normy i Zalecane Metody Postępowania są ich częścią i mają ten sam status.

2 — Materiał zatwierdzony przez Radę do publikacji w związku z Normami i Zalecanymi Metodami Postępowania:

- a) *Wstęp* zawiera materiał historyczny i objaśniający, dotyczący działania Rady i zawierający objaśnienie obowiązków Państw w odniesieniu do Norm i Zalecanych Metod Postępowania wynikających z Konwencji i rezolucji o przyjęciu;
- b) *Wprowadzenie* zawiera wyjaśnienia dotyczące materiału zawartego w początkowych fragmentach, rozdziałach lub częściach Załącznika, ułatwiające zrozumienie zastosowania tekstu;
- c) *Uwagi* włączone do tekstu, w wymagających tego miejscach, zawierają informacje lub odnośniki do Norm lub Zalecanych Metod Postępowania, o których mowa. Nie stanowią części Norm lub Zalecanych Metod Postępowania;
- d) *Uzupełnienia* zawierają materiał uzupełniający do Norm i Zalecanych Metod Postępowania lub są włączone do ich zastosowań jako Przewodnik.

Wybór języka

Niniejszy Załącznik został przyjęty w pięciu językach: angielskim, arabskim, francuskim, rosyjskim i hiszpańskim. Każde z Umawiających się Państw powinno wybrać jeden ze wskazanych języków, w celu stosowania go w kraju poprzez bezpośrednie wykorzystanie lub poprzez przetłumaczenie na język własny, i powiadomić o tym Organizację.

Wstęp**Załącznik 3 – Służba meteorologiczna dla międzynarodowej żeglugi powietrznej****Uwagi wydawnicze**

Dla wyróżnienia statusu poszczególnych pozycji przyjęto następujący sposób: *Normy* zostały wydrukowane zwykłą antykwą; *Zalecane Metody Postępowania* zostały wydrukowane zwykłą kursywą, ze statusem wyróżnionym słowem **Zalecenie**; *Uwagi* zostały wydrukowane zwykłą kursywą, ze statusem wyróżnionym słowem *Uwaga*.

W treści przyjęto następującą praktykę: w Normach jest używany czasownik „musi” (*shall*), w Zalecanych Metodach Postępowania czasownik „powinien” (*should*).

Każde odniesienie do jakiegokolwiek rozdziału tego dokumentu, określone numerem, odnosi się do wszystkich jego podrozdziałów.

Zastosowanie

Normy i Zalecane Metody Postępowania zawarte w niniejszym dokumencie określają zastosowanie Dodatkowych Procedur Regionalnych opisanych w części 3 Doc 7030 — „Meteorologia”, w której można znaleźć ustalenia regionalne dopuszczane przez niniejszy Załącznik.

Odpowiedzialność

Zgodnie z ustaleniem określonym w przedmowie do Załącznika 6, część II, odpowiedzialność, w przypadku lotnictwa cywilnego przeznaczenia ogólnego, którą ponosi operator, zgodnie z postanowieniami Załącznika 3, spada na dowódcę statku powietrznego.

Związek z odpowiednimi publikacjami WMO

Materiał normatywny zawarty w Załączniku 3, z wyjątkiem kilku nieistotnych różnic wydawniczych, jest identyczny z występującym w wydawnictwie „*Przepisy techniczne*” („*Technical Regulations*”), Rozdziałem C 3.1, Światowej Organizacji Meteorologicznej (WMO).

Meteorologiczne klucze lotnicze, o których mowa w Załączniku 3 są opracowane przez Światową Organizację Meteorologiczną na podstawie wymagań określonych przez niniejszy Załącznik lub przedstawianych przez Radę. Lotnicze klucze meteorologiczne opublikowane zostały przez WMO, w Publikacji Nr 306 „*Podręcznik kluczy*”, tom I („*Manual on Codes*” vol. I).

Tabela A. Zmiany do Załącznika 3

Poprawka	Źródło(a)	Temat(y)	Przyjęta dnia Ważna od Stosowana od
Wydanie 1	Druga Sesja Sekcji meteorologii	Klucze meteorologiczne do przekazywania informacji meteorologicznych dla potrzeb lotnictwa.	16.04.1948 r. 15.09.1948 r. 01.01.1949 r.
1 do 21 (Wydanie 2)	Nadzwyczajna Sesja Sekcji meteorologii	Uaktualnienie i unowocześnienie kluczy meteorologicznych.	17.09.1948 r. 23.12.1948 r. 01.01.1949 r.

Załącznik 3 – Służba meteorologiczna dla międzynarodowej żeglugi powietrznej**Wstęp**

Poprawka	Źródło(a)	Temat(y)	Przyjęta dnia Ważna od Stosowana od
22 do 37 (Wydanie 3)	Trzecia Sesja Sekcji meteorologii	Używanie tekstu otwartego jako uproszczonego klucza dla przekazywania informacji o warunkach lotu, w informacjach z powietrza.	28.05.1951 r. 01.10.1951 r. 01.01.1952 r.
38 (Wydanie 3)	Pierwsza Konferencja żeglugi powietrznej	Wprowadzenie radiotelefonicznej lub radiotelegraficznej postaci informacji AIREP.	15.12.1953 r. 01.08.1954 r. 01.09.1954 r.
39	Pierwsza Konferencja żeglugi powietrznej.	Zmieniona postać informacji POMAR dla informacji z powietrza.	18.05.1954 r. 20.08.1954 r. 01.09.1954 r.
40	Światowa Organizacja Meteorologiczna	Nowa postać meteorologicznych kluczy lotniczych opisana w dodatku, zastępujących opublikowane w SARP (za wyjątkiem POMAR).	28.09.1954 r. 01.01.1955 r. 01.01.1955 r.
41	Czwarta Sesja Sekcji meteorologii	Wprowadzenie „Norm i Zalecanych Praktyk” ustalających obowiązki Umawiających się Państw, odnoszących się do organizacji meteorologicznych w każdym z Państw, wymagane dla spełnienia Artykułów 28 i 37 Konwencji. Zmiana tytułu Załącznika 3 na „Międzynarodowe Normy i Zalecane Praktyki — Meteorologia”	01.04.1955 r. 01.08.1955 r. 01.01.1956 r.
42 (Wydanie 4)	Druga Konferencja żeglugi powietrznej	Uproszczenie szczegółowej specyfikacji dla metody określenia położenia w informacjach AIREP i POMAR.	08.05.1956 r. 01.09.1956 r. 01.12.1956 r.
43	Trzecia Konferencja żeglugi powietrznej	Wprowadzenie terminu „informacja SIGMET” dla zastąpienia określenia „informacja ostrzegawcza”. Poprawka w tablicy „stan morza” klucza POMAR.	13.06.1957 r. 01.10.1957 r. 01.12.1959 r.
44	Przepisy ruchu lotniczego i służb ruchu powietrznego /Sekcja poszukiwania i ratownictwa	Zmiana w wykazie elementów sekcji 1. Meldunek o pozycji klucza AIREP. Usunięcie elementu „warunki lotu” i poprawka ostatniego elementu w sekcji na „następna pozycja i koniec czasu”.	18.02.1960 r. 01.05.1960 r. 01.08.1960 r.
45	Przepisy ruchu lotniczego i służb ruchu powietrznego /Sekcja poszukiwania i ratownictwa	Poprawki do modeli informacji AIREP i POMAR, konsekwencja poprawki 44.	18.02.1960 r. - 01.08.1960 r.
46	Światowa Organizacja Meteorologiczna	Uaktualnienie lotniczych kluczy meteorologicznych wprowadzonych przez WMO od 1 stycznia 1960 r.	08.06.1960 r. - 08.06.1960 r.
47 (Wydanie 5)	Piąta Sesja Sekcji meteorologii	Poprawki do procedur dotyczących obserwacji i meldunków meteorologicznych z powietrza. Modyfikujące i wprowadzające wymagania na dodatkowe obserwacje. Usunięcie POMAR z informacji przekazywanych z powietrza. Wyeliminowanie ciągłych obserwacji meteorologicznych w czasie lotu. Wprowadzenie służby prognoz trasowych w celu uzupełnienia obszarowych obserwacji meteorologicznych. Poprawki do ustaleń dotyczących warunków meteorologicznych wzdłuż trasy do lotniska zapasowego.	02.12.1960 r. 01.04.1961 r. 01.07.1961 r.
48	Piąta Sesja Sekcji meteorologii	Poprawka wzoru informacji AIREP z powietrza, uwzględniająca zmiany w procedurach meldunków i lotniczych obserwacjach meteorologicznych, jako konsekwencja poprawek do PANS-RAC.	02.12.1960 r. - 01.07.1961 r.
49	Piąta Sesja Sekcji meteorologii	Wprowadzenie definicji „D-VALUE”.	08.04.1963 r. 01.08.1963 r. 01.11.1963 r.

Załącznik 3 – Służba meteorologiczna dla międzynarodowej żeglugi powietrznej**Wstęp**

Poprawka	Źródło(a)	Temat(y)	Przyjęta dnia Ważna od Stosowana od
50	Światowa Organizacja Meteorologiczna	Uaktualnienie lotniczych kluczy meteorologicznych wprowadzonych przez WMO od 1 stycznia 1964 r.	18.03.1964 r. -
51 (Wydanie 6)	Spotkanie Sekcji operacyjnej i meteorologii	Wprowadzenie wymagań dotyczących obserwacji wykonywanych w punktach reprezentatywnych dla pewnego obszaru. Rozszerzenie kryteriów specjalnych informacji z powietrza w celu uchwycenia zjawisk mogących wpływać na efektywność i bezpieczeństwo żeglugi powietrznej. Usunięcie wymagań dotyczących „dodatkowych obserwacji lotniczych”, zgodnie z kryteriami regionalnymi. Usunięcie z informacji AIREP, dotyczącej D-VALUE, zjawisk pogody i chmur jako składników standardowych. Zmiany w ustaleniach odnoszących się do postaci informacji meteorologicznych zapewniających wymianę informacji w postaci graficznej. Wprowadzenie definicji „tekst otwarty”.	18.03.1964 r. 31.05.1965 r. 01.10.1965 r. 10.03.1966 r.
52	Światowa Organizacja Meteorologiczna	Uaktualnienie lotniczych kluczy meteorologicznych wprowadzonych przez WMO od 10 marca 1966 r.	12.12.1966 r. -
53	Spotkanie Sekcji operacyjnej i meteorologii	Zezwolenie w regionalnych porozumieniach dotyczących żeglugi powietrznej na wykorzystanie graficznej postaci informacji dla rozpowszechniania prognoz, zastąpienie terminu „symboliczna forma informacji” bardziej szczegółowym opisem postaci informacji, do której odnosi się to wyrażenie.	12.12.1966 r. 12.12.1966 r. 12.04.1967 r. 24.08.1967 r.
54	Światowa Organizacja Meteorologiczna	Uaktualnienie lotniczych kluczy meteorologicznych wprowadzonych przez WMO od 1 stycznia 1968 r.	13.06.1967 r. -
55	Francja	Zezwolenie na zmiany meldunków z powietrza - przed ich naziemnym rozpowszechnianiem.	01.01.1968 r.
56 (Wydanie 7)	Szósta Konferencja żeglugi powietrznej	Wprowadzenie określenia centra prognoz obszarowych i uproszczonych określeń biur meteorologicznych dla odzwierciedlenia wzrastającej centralizacji. Rozszerzenie zawartości informacji z powietrza poprzez włączenie niesprzyjających warunków meteorologicznych, spotkanych podczas wznoszenia i podejścia do lądowania. Zmiana zasad przekazywania przez samoloty wartości wiatrów na chwilowe - zamiast średnich. Udoskonalenie kryteriów dotyczących informowania o intensywności turbulencji w trakcie lotu. Wprowadzenie nowej definicji „biura informacyjnego służb ruchu lotniczego” i zmiany w definicji „jednostki służb ruchu lotniczego”. Uaktualnienie lotniczych kluczy meteorologicznych wprowadzonych przez WMO od 18 września 1969 r.	16.12.1968 r. 16.04.1969 r. 18.09.1969 r. 15.05.1970 r. 15.09.1970 r. 04.02.1971 r.
57	Drugie Spotkanie Podkomisji technicznej na temat transportu naddźwiękowego	Poprawka do definicji „obserwacje SIGMET” w celu uwzględnienia wymagań samolotów naddźwiękowych. Wprowadzenie ustaleń dotyczących wykonywania i rejestracji specjalnych obserwacji pogodowych przy występowaniu umiarkowanej turbulencji, gradu lub chmur Cumulonimbus, w trakcie lotów pod lub ponad dźwiękowych.	19.03.1971 r. 06.09.1971 r. 06.01.1972 r.
58	Światowa Organizacja Meteorologiczna	Uaktualnienie postaci lotniczych kluczy meteorologicznych wprowadzonych przez WMO od 1 stycznia 1972 r.	19.03.1971 r. -
59	Szósta Konferencja żeglugi powietrznej	Zezwolenie na pominięcie informacji „następna pozycja i koniec czasu” w sekcji 1 meldunków z powietrza, wymienianych pomiędzy biurami meteorologicznymi. Wprowadzenie zmian do formatów i konwencji danych we wzorach meldunków z powietrza, dla umożliwienia bezpośredniego wprowadzania ich do maszyn cyfrowych.	06.01.1972 r. 12.03.1972 r. 24.07.1972 r. 07.12.1972 r.

(xiii)

14/11/13

Wstęp***Załącznik 3 – Służba meteorologiczna dla międzynarodowej żeglugi powietrznej***

Poprawka	Źródło(a)	Temat(y)	Przyjęta dnia Ważna od Stosowana od
60 (Wydanie 8)	Szósta Konferencja żeglugi powietrznej. Ósma Konferencja żeglugi powietrznej Spotkanie Sekcji meteorologii (1974 r.)	Całkowita zmiana Załącznika 3. Włączenie PANS-MET, określenia którego włączenie do Załącznika 3 jako Standardu i Zalecanej Praktyki zostało uznane za istotne. Przegląd uwzględniający zaaprobowane ostatnio wymagania operacyjne i uaktualnione metody ich spełnienia. Wprowadzenie nowych Standardów i Zalecanych Praktyk odnoszących się do działalności służb operatorskich i do załóg statków powietrznych, do informacji meteorologicznych dla potrzeb służb ruchu lotniczego oraz ratunkowo-poszukiwawczych, łącznie z wymaganiami dotyczącymi środków łączności i ich wykorzystania. Zgodnie z powyższym tytuł Załącznika 3 został zmieniony na „Służba meteorologiczna dla międzynarodowej żeglugi powietrznej”.	26.11.1975 r. 26.03.1976 r. 12.08.1976 r.
61	Dziewiąta Konferencja żeglugi powietrznej. Spotkanie Sekcji meteorologii (1974 r.)	Nowe ustalenia i przegląd obowiązujących ustaleń w celu polepszenia współpracy między biurami/stacjami meteorologicznymi a służbami ruchu lotniczego i dostarczania informacji meteorologicznych służbom ruchu lotniczego. Nowe sprecyzowanie obserwacji i meldunków do zabezpieczenia startów i lądowań. Wprowadzenie uwagi odnoszącej się do specyfikacji Załącznika 14, dotyczącej lokalizacji, konstrukcji sprzętu i instalacji na części operacyjnej lotnisk, dla zmniejszenia do minimum niebezpieczeństw dla samolotów. Zastąpienie wyrażenia „naddźwiękowy samolot transportowy” wyrażeniem „samolot naddźwiękowy”. Uaktualnienie części dodatku 2. Zmiana definicji „nefanaliza” i usunięcie „29.92 in.” z definicji „poziom lotu”. Usunięcie uzupełnienia D — „Lotnicze klucze meteorologiczne”.	14.12.1977 r. 14.04.1978 r. 10.08.1978 r.
62	Ósma Konferencja żeglugi powietrznej i Rada ICAO	Włączenie do dodatku 1 map wzorcowych i formularzy, opracowanych przez WMO na podstawie wymagań operacyjnych zawartych w Załączniku 3. Przeniesienie wskaźników danych i geograficznych z dodatku 2 do Załącznika 3 do „Podręcznika meteorologii lotniczej” (Doc. 8896 - AN/893/2).	26.06.1978 r. 26.10.1978 r. 29.11.1079 r.
63	Spotkanie Sekcji meteorologii (1974 r.). Sekretariat ICAO. Podkomisja operacyjnej służby informacji lotniczej. Dziesiąta Konferencja żeglugi powietrznej. Doc 9328 AN/908	Definicja „biuletynu meteorologicznego”. Poprawa niedociągnięć w naziemnym rozpowszechnianiu informacji z powietrza. Ograniczenie informacji SIGMET dotyczącej „aktywnego obszaru burzowego”. Usunięcie odniesienia do „linie meldowania”. Wzmianka dotycząca nowego „Podręcznika wykonywania obserwacji RVR i przekazywania danych”.	23.03.1981 r. 23.07.1981 r. 26.11.1981 r.
64	Sekretariat ICAO	Nowe ustalenia i zmiana istniejących ustaleń, w celu spełnienia operacyjnych wymagań na wykrywanie i przekazywanie danych o uskoku wiatru na małych wysokościach, wprowadzenie ostrzeżenia o nim dla fazy startu i podejścia do lądowania.	06.12.1982 r. 06.04.1983 r. 24.11.1983 r.
65 (Wydanie 9)	Spotkanie Sekcji łączności i meteorologii (1982 r.). Trzecie Spotkanie Podkomisji ADAPT	Nowe ustalenia i zmiana już istniejących związanych z wprowadzeniem nowego światowego systemu prognoz obszarowych. Metody wymiany operacyjnych danych meteorologicznych. Podniesienie dokładności szacowania RVR oraz ich przekazywania.	10.06.1983 r. 10.10.1983 r. 22.11.1984 r.

Załącznik 3 – Służba meteorologiczna dla międzynarodowej żeglugi powietrznej**Wstęp**

Poprawka	Źródło(a)	Temat(y)	Przyjęta dnia Ważna od Stosowana od
66 (Wydanie 10)	Spotkanie Sekcji meteorologii i łączności (1982 r.). Drugie Spotkanie żeglugi powietrznej rejonu Azja - Pacyfik. Dwudzieste drugie i dwudzieste trzecie Spotkanie europejskiej grupy planowania żeglugi powietrznej. Światowa Organizacja Meteorologiczna. Zalecenia ANC dotyczące sposobów podawania daty i czasu oraz jednostek miar. Sekretariat ICAO	Poprawka do ustaleń dotyczących przekazywania danych o uskoku wiatru poza lotnisko. Kryteria na wydawanie wybranych meldunków specjalnych. Włączenie informacji o zachmurzeniu do prognoz dla lotnisk. Dokumentacja lotu dla przelotów na krótkich trasach. Postać informacji SIGMET i nagłówków biuletynów meteorologicznych. Wprowadzenie definicji „informacja SIGMET”. Ujednolicenie jednostek miar i sposobów określenia czasu w Załączniku 3, w porównaniu z Załącznikiem 5.	24.03.1986 r. 27.07.1986 r. 20.11.1986 r.
67	Spotkanie Sekcji meteorologii i łączności (1982 r.). Dwudzieste drugie i dwudzieste piąte spotkanie europejskiej grupy planowania żeglugi powietrznej. Sekretariat ICAO. Światowa Organizacja Meteorologiczna	Poprawka do ustaleń dotyczących ustawiania intensywności światła dla określenia RVR. Identyfikacja wybranych lotnisk i skreślenie wymagań dotyczących podawania temperatury (w kółkach) na mapach WAFS, czasu transmisji prognoz z regionalnych centrów prognoz obszarowych do użytkowników. Wprowadzenie ustaleń dotyczących zbierania i rozpowszechniania ostrzeżeń o pyłe wulkanicznym. Włączenie jednostek prędkości wiatru do przykładów lotniczych kluczy meteorologicznych. Ujednolicenie Załącznika 3 z PANS-RAC, odnośnie elementów informacji z powietrza. Edycyjne poprawki przykładu informacji SIGMET.	27.03.1987 r. 27.06.1987 r. 19.11.1987 r.
68	Spotkanie Sekcji meteorologii i łączności (1982 r.). Sekretariat ICAO. Światowa Organizacja Meteorologiczna	Zmiany do ustaleń dotyczących: oznaczenia miejsc przekazywania informacji o RVR, kryterium opracowania wyselekcjonowanych meldunków specjalnych przy zmianie RVR, umieszczenia w informacjach, podawanych poza granicami lotniska, wartości RVR w strefie przyziemi dla wszystkich wykorzystujących pas startowy do lądowania; wzorów map i dokumentacji lotniczej, opracowania i uaktualnienia informacji SIGMET o chmurach pyłu wulkanicznego, opracowania dokładnie sformułowanych ustaleń dotyczących konieczności przekazywania informacji meteorologicznych do organów służb informacji lotniczej, ujednolicenia określeń „sieć stałej telekomunikacyjnej służby lotniczej” i „ruchoma służba lotnicza” — zgodnie z Załącznikiem 10, ujednolicenia terminologii zgodnie z pkt 6.3.1, część III tom II PANS-OPS, poprawek redakcyjnych do pkt 3.3.7 w celu skreślenia równoważnych poziomów ciśnienia, przykładu informacji SPECI, odsyłacza w pkt 1.4 b) części 3 Załącznika B i przepisu pod tekstem w Załączniku C dotyczącym widzialności i RVR.	21.03.1989 r. 23.07.1989 r. 16.11.1989 r.
69 (Wydanie 11)	Specjalistyczna narada dotycząca łączności (meteorologii) wykonywania lotów (COM/MET/OPS) (1990 r.). Sekretariat ICAO	Zmiana przepisów w części dotyczącej przejścia do końcowego etapu realizacji WAFS lotniczych kluczy meteorologicznych i wskazówek instruktażowych, dotyczących poszczególnych kryteriów stosowanych w komunikatach lotniskowych, lotniczych informacji klimatologicznych, informacji SIGMET i odpowiednich wskazówek instruktażowych odnośnie opracowania depeszy SIGMET, automatycznych stacji obserwacji pogody, osłony meteorologicznej lotów śmigłowców i wprowadzenia określenia „lotnisko zapasowe”, zgodnie z określeniem w Załączniku 6 (część I i II).	23.03.1992 r. 27.07.1992 r. 12.11.1992 r. 01.07.1993 r.

Załącznik 3 – Służba meteorologiczna dla międzynarodowej żeglugi powietrznej**Wstęp**

Poprawka	Źródło(a)	Temat(y)	Przyjęta dnia Ważna od Stosowana od
70 (Wydanie 12)	Specjalistyczna narada dotycząca łączności (meteorologii) wykonywania lotów (COM/MET/OPS) (1990 r.). Spotkanie żeglugi powietrznej ograniczone do rejonu Północnego Atlantyku (1992 r.). Trzecie spotkanie żeglugi powietrznej rejonu Azja/Pacyfik (1993 r.)	Definicje — informacji AIRMET, wydłużonego zasięgu operacji, GAMET prognoza obszarowa, kontroli operacyjnej i cyklonu tropikalnego. Poprawki do ustaleń w sprawie: rozkładu horyzontalnego oraz postaci klucza, w jakim węzłach siatki regularnej /grid/, przez światowe centra prognoz obszarowych, wydawania komunikatów specjalnych dotyczących zmian temperatury na lotniskach, warunków związanych z opracowywaniem informacji meteorologicznych oraz prognoz dla lotnisk, na których są oparte nowe lotnicze klucze meteorologiczne, w rezultacie poprawki do Wzorów A1, A2, TA1, TA2 i SN, uwzględniające uaktualnione lotnicze klucze meteorologiczne, zautomatyzowanego przekazywania meldunków z powietrza, przedstawienia informacji dotyczących zjawisk pogody, niebezpiecznych dla lotów na małych wysokościach, wprowadzenia minimalnej wartości progowej maksymalnej prędkości wiatru przyziemnego, przy której powinna być opracowana informacja SIGMET dla cyklonu tropikalnego, obserwacji i przekazywania danych o usoku wiatru uwzględniając wprowadzenie nowoczesnych technologii, odnoszących się do naziemnych urządzeń pomiarowych usoku wiatru, wymiany międzynarodowej komunikatów METAR i SPECI, w celu zapewnienia osłony meteorologicznej w ramach wydłużonego zasięgu operacji oraz lotów długodystansowych prowadzonych przez scentralizowaną kontrolę operacyjną, wydania poprawki redakcyjnej, w celu zastąpienia terminu „szkwałowa linia” przez „linia szkwałów”, wydania poprawek do Wzorów SWL i SN w celu zapewnienia jednolitego przedstawiania poziomu izotermi 0°C oraz wprowadzenia poprawek do Wzoru A2, wprowadzenia do Wzoru SN symboli dotyczących erupcji wulkanicznej, stanu morza i temperatury powierzchni morza, aktualizacji informacji dotyczącej operacyjnie pożądanym dokładności pomiarów i obserwacji oraz aktualnie osiąganych dokładności pomiarów i obserwacji, wprowadzenia kryteriów dotyczących włączenia do informacji SIGMET danych o silnych falach górskich.	17.03.1995 r. 24.07.1995 r. 01.01.1996 r.
71 (Wydanie 13)	Spotkanie żeglugi powietrznej ograniczone do rejonu Północnego Atlantyku (1992 r.) (COM/MET/RAC). Spotkanie żeglugi powietrznej rejonu Azji/Pacyfik (1993 r.). Trzydzieste ósme spotkanie europejskiej grupy żeglugi powietrznej (EANPG/38). Stany Zjednoczone. Sekretariat ICAO	Definicje — automatyczne zależne dozоровanie, aspekty czynników ludzkich, służba nadzoru aktywności wulkanicznej międzynarodowych dróg lotniczych, centrum doradcze ds. cyklonów tropikalnych (TCAC), poziom, centrum doradcze ds. pyłu wulkanicznego (VAAC) oraz linia przekazywania danych VOLMET. Poprawki do ustaleń w sprawie: wskazania wyznaczonej władzy meteorologicznej w krajowym AIP, przedstawienia informacji dotyczącej roli aspektów czynników ludzkich, wprowadzenia 6-godzinnej i 36-godzinnej ważności prognozy wiatrów górnych/temperatury WAFS, wprowadzenia wymagań i nowego modelu informacji doradczej dotyczącej chmury popiołu wulkanicznego, w formie graficznej, wymagań dotyczących częstotliwości uaktualniania informacji doradczej dotyczącej chmury popiołu wulkanicznego oraz funkcji jakie spełniają VAAC i TCAC, poprawki redakcyjnej w celu zapewnienia odpowiedniego stosowania porządku skrótów „RVR” i „RWY”. Poprawki do wykorzystywanych skrótów w celu oznaczenia pogody bieżącej, wprowadzenia wymagań dotyczących wykorzystania linii przekazywania danych VOLMET, meldunków z powietrza, włączenia prognoz temperatury do opracowywanych prognoz dla lotniska, wprowadzenia wymagań dotyczących ujednolicenia prognoz obszarowych oraz dokumentacji lotniczej dla lotów na małych wysokościach, w rezultacie poprawki do Załącznika – Wzory map i formularzy; skreślenia zapisu umożliwiającego wykorzystanie języka narodowego przy sporządzaniu informacji SIGMET, wprowadzenia wymagań dotyczących dostarczania informacji meteorologicznej do wykorzystywanych zautomatyzowanych systemów informacji przed lotem, zapewnienia dostarczania informacji meteorologicznej dla scentralizowanego planowania lotu w przypadku wydłużonego zasięgu operacji, ilościowego określania chmur CB i burz wykorzystywanego na mapach WAFS SIGWX, w rezultacie poprawki do materiału informacyjnego przedstawionego w Załącznikach.	11.03.1998 r. 20.07.1998 r. 05.11.1998 r.

Wstęp***Załącznik 3 – Służba meteorologiczna dla międzynarodowej żeglugi powietrznej***

Poprawka	Źródło(a)	Temat(y)	Przyjęta dnia Ważna od Stosowana od
72 (Wydanie 14)	Spotkanie żeglugi powietrznej ograniczone do rejonu Bliskiego Wschodu (1996 r.) (COM/MET/RAC). Dziewiąte spotkanie ASIA/PAC. Trzydzieste szóste, trzydzieste dziewięte i czterdzieste spotkanie europejskiej grupy żeglugi powietrznej. Sekretariat ICAO	Zmiany definicji członka załogi lotu, danych węzła sieci w postaci numerycznej, dowódcy załogi, centrum prognoz regionalnych. Wprowadzenie definicji dla wysokości sektora minimalnego, zapewnienia jakości, kontroli jakości, zarządzania jakością, systemu jakości i widzialności. Wprowadzenie wymagań dotyczących globalnej wymiany informacji OPMET. Aktualizacja formatu informacji doradczych ds. popiołów wulkanicznych i cyklonów tropikalnych. Wstępne wymagania dotyczące transmisji informacji o przypadkowych emisjach materiałów radioaktywnych. Wprowadzenie symbolu radiacji na mapach WAFX SIGWX. Aktualizacja operacyjnych wymagań dla danych światowego systemu prognoz obszarowych (WAFS), dotyczących zwiększenia częstości wydawania WAFS o wietrze górnym i temperaturze - do czterech razy na dobę. Wprowadzenie FL140 i wilgotności do globalnych danych GRIB. Wprowadzenie kodu BUFR. Wprowadzenie symboli dla „silnych wiatrów przyziemnych” i „przesłaniania przez góry”, na mapy SIGWX niskich poziomów. Określenie wymagań operacyjnych dla lotniczych kluczy MET, dotyczących wprowadzenia standardowej frazeologii VOLMET. Zunifikowane stosowanie grup daty/czasu w kluczach METAR i TAF. Wprowadzenie dodatkowego poziomu odniesienia dla wysokości chmur i poziomu zamarzania w informacjach GAMET. Rozróżnienie pomiędzy poprawą i pogorszeniem widzialności i widzialności pionowej, obniżeniem i podwyższeniem wysokości podstawy chmur w komunikatach lotniczych i prognozach. Wprowadzenie szablonów dla lokalnych komunikatów meteorologicznych METAR/SPECI, TAF i SIGMET, algorytmu meldowania turbulencji i podawania indeksu turbulencji. Zapewnienie elementów MET dla automatycznych systemów informowania przed lotami i połączonego AIS/MET instruowania przed lotami. Wprowadzenie klauzul dotyczących zapewnienia i kontroli jakości informacji MET. Wprowadzenie informacji SIGMET w postaci graficznej i ilościowe kryteria dla informacji SIGMET. Włączenie mierników rozpraszania w przód do zapewnienia danych RVR. Poprawki redakcyjne.	07.03.2001 r. 16.06.2001 r. 01.11.2001 r.
73 (Wydanie 15)	Spotkanie sekcji (MET) meteorologii (2002). Sekretariat ICAO	Podział Załącznika na dwie części, nowe i uzupełnione definicje, uzupełnienie części głównej NiZP, eliminacja potrzeby wydawania produktów WAFS w postaci map T4, wstępne zalecenia utrzymania integralności prognoz WAFS, powiadamianie ACC, MWO i VAAC o aktywności wulkanicznej przez wybrane krajowe obserwatoria wulkaniczne, wstępne postanowienia dotyczące wydawania informacji SIGMET o pyłe wulkanicznym i cyklonach tropikalnych w postaci graficznej przy wykorzystaniu klucza WMO BUFR, wprowadzenie wzorów dla specjalnego komunikatu z powietrza (<i>downlink</i>), informacji doradczych o pyłe wulkanicznym i cyklonie tropikalnym, ostrzeżeń lotniskowych i o uskoku wiatru; wprowadzenie wymagań do wydawania METAR i SPECI poprzedzających wznowienie operacji lotniskowych; wprowadzenie wymagań dopuszczających stosowanie w pełni zautomatyzowanych systemów obserwacyjnych podczas godzin nieoperacyjnych; wprowadzenie przeważającej widzialności; wprowadzenie wymagań do odwołania prognoz lotniskowych, które nie mogą być utrzymane w ciągłym przeglądzie; wprowadzenie wartości średniej dla pomiaru widzialności i zmian w średniej prędkości wiatru; wprowadzenie do użycia maksymalnej intensywności światła do szacowania RVR dla METAR i SPECI; likwidacja przykładu 1 we Wzorze TB, wprowadzenie nowego przykładu 2 i 4 we Wzorze SWH, usunięcie załącznika A i wprowadzenie nowego załącznika C opisującego procedury awaryjne WAFC. Wydanie poprawek.	25.02.2004 r. 12.07.2004 r. 25.11.2004 r.

Załącznik 3 – Służba meteorologiczna dla międzynarodowej żeglugi powietrznej**Wstęp**

Poprawka	Źródło(a)	Temat(y)	Przyjęta dnia Ważna od Stosowana od
74 (Wydanie 16)	Spotkanie grupy operacyjnej światowego systemu prognoz obszarowych (WAFSOPSG). Międzynarodowa operacyjna grupa powietrznych obserwacji wulkanów (IAVWOPSG). Międzynarodowy związek transportu powietrznego (IATA). Sekretariat ICAO	Uzupełnienie definicji „chmury o znaczeniu operacyjnym” oraz „dominującej widzialności” i usunięcie definicji „obszaru serwisu (światowy system prognoz obszarowych)”; usunięcie wszystkich wymagań STT; wprowadzenie wymagań dla procedur zabezpieczeń centrum doradczego do spraw pyłu wulkanicznego (VAAC); eliminacja potrzeby uzupełniania prognoz znaczących zjawisk atmosferycznych; wprowadzenie prognoz wysokości standardowych poziomów lotu WAFS; eliminacja potrzeby wydawania specjalnych lotniskowych raportów meteorologicznych (SPECI), gdy wydawane są co pół godziny rutynowe lotniskowe raporty meteorologiczne (METAR); uzupełnienie raportowania porywów wiatru w lokalnej pracy bieżącej i specjalnych raportów, gdy zastosowane są procedury zmniejszania hałasu; uzgodnienie kryteriów użycia grupy zmian w TAF z tymi do wydania SPECI; wprowadzenie stosowania warunków do użycia uniwersalnej postaci dwójkowej do przedstawienia danych meteorologicznych (BUFR) postaci kodu do rozpowszechniania METAR / SPECI i TAF na bazie dwustronnej; wprowadzenie radaru nadzorującego (SSR) w trybie S połączenia danych w automatycznych depeszach meteorologicznych; wyeliminowanie prognozy odnoszących się do popiołu wulkanicznego i cyklonów tropikalnych z SIGMET; wprowadzenie wymagania dostarczania map w standardzie WAFS dla określonych obszarów; wprowadzenie zabezpieczenia zapobiegającego modyfikacjom treści meteorologicznej prognoz WAFS; podniesienie na wyższy poziom zabezpieczeń dla sprzyjania użyciu prognoz WAFS; wyeliminowanie frontów przyziemnych, stref konwergencji i chmur innych niż Cb z prognoz wysokiego i średniego poziomu SIGWX; doskonalenie czasu publikacji prognoz SIGWX, zestrojenie formatu porad dotyczących pyłu wulkanicznego z formatem porad dotyczących cyklonów tropikalnych; wprowadzenie kryterium odnoszącego się do publikacji porad co do cyklonów tropikalnych; uzupełnienie porad dotyczących cyklonów tropikalnych o sześciogodzinne prognozy; zmiana definicji sąsiedztwa; rozszerzenie automatycznego powiadamiania o turbulencji; wprowadzenie nowego wzorca depesz GAMET; rozszerzenie okresu ważności depesz TAF dla zaspokojenia wymagań długich lotów transportowych; wprowadzenie zabezpieczeń dla graficznego SIGMET dla wszystkich zjawisk; aktualizacja wzorca SIGMET dla ujęcia chmur radioaktywnych; wprowadzenie „tsunami” do ostrzeżeń lotniskowych; uzgodnienie zabezpieczeń Załącznika 3 i 11 dotyczących informacji meteorologicznych dostarczanych do jednostek ruchu lotniczego; uzupełnienie kryteriów włączania SIGMET i TAF do VOLMET i D-VOLMET; usunięcie osiągalnej dokładności obserwacji i pomiarów z Dodatku A; aktualizacja pożądanej dokładności w Dodatku B oraz uzupełnienia wydawnicze.	21.02.2007 r. 16.07.2007 r. 7.11.2007 r. 5.11.2008 r.

Wstęp***Załącznik 3 – Służba meteorologiczna dla międzynarodowej żeglugi powietrznej***

Poprawka	Źródło(a)	Temat(y)	Przyjęta dnia Ważna od Stosowana od
75 (Wydanie 17)	Grupa studyjna ds. ostrzeżeń meteorologicznych (METWSG). Spotkanie grupy operacyjnej światowego systemu prognoz obszarowych (WAFSOPSG). Grupa studyjna ds. łączy meteorologicznych Międzynarodowa operacyjna grupa powietrznych obserwacji wulkanów (IAVWOPSG). Grupa studyjna ds. obserwacji i prognoz lotniskowych (AMOFSG). Grupa studyjna ds. wykorzystania Internetu dla potrzeb lotnictwa (AUOPISG). Grupa studyjna ds. specjalnych warunków operacyjnych wymaganej charakterystyki operacyjnej (RNPSORSG).	Poprawka wprowadza postanowienia związane z informacją SIGMET, ostrzeżeniami o uskoku wiatru, systemami zarządzania jakością; usprawnienie poziomych, pionowych i czasowych rozdzielczości dla prognoz WAFS i wprowadzenie klauzuli upoważniającej do wdrożenia usprawnionych prognoz WAFS chmur cumulonimbus, oblodzenia i turbulencji; eliminacja standardowych komunikatów głosowych dotyczących pogody i umożliwienie dostarczania do kabiny statku powietrznego graficznej informacji meteorologicznej; usprawnienie dostarczania informacji dotyczącej pyłu wulkanicznego i toksycznych środków chemicznych; obserwacje i prognozy dla lotniska umożliwiające użycie w pełni automatycznego systemu obserwacji w celu dostarczania lokalnych komunikatów i zastąpienie km/h przez m/s w celu określania prędkości wiatru w jednostkach SI. Wprowadza także znaczące poprawki związane z terminologią dotyczącą nawigacji opartej o charakterystyki (PBN) i operacyjnym wykorzystaniem sieci Internet.	21.02.2010 r. 12.07.2010 r. 18.11.2010 r. 15.11.2012 r.
76 (Wydanie 18)	Grupa zadaniowa ds. działań specjalnych (SOTF). Grupa studyjna ds. obserwacji i prognoz lotniskowych (AMOFSG). Grupa studyjna ds. ostrzeżeń meteorologicznych (METWSG). Międzynarodowa operacyjna grupa powietrznych obserwacji wulkanów (IAVWOPSG). Spotkanie grupy operacyjnej światowego systemu prognoz obszarowych (WAFSOPSG).	Poprawka do definicji „lotnisko zapasowe”; wyjaśnienie terminologii użytej do określenia biur meteorologicznych; poprawka do postanowień dotyczących automatycznych systemów obserwacji meteorologicznych; wyjaśnienie wymaganej domeny (obszaru) do informowania o zachmurzeniu w lokalnych regularnych i szczególnych komunikatach meteorologicznych; standaryzacja czasu realizacji dla wydania prognoz dla lotnisk (TAF); włączenie wymagania prognoz do startu na wszystkich lotniskach; poprawka do wymagań dotyczących wymiany informacji OPMET (METAR, SPECI, TAF i SIGMET) w zakresie wykorzystania rozszerzonego języka znakowego (XML)/znakowego języka geograficznego (GML); uproszczenie informowania o zasięgu widzialności na drodze startowej zawierające porównywalne wymagania SPECI z kryteriami operacyjnymi używanymi w Załączniku 6 do Konwencji; usunięcie wymagania informowania o kryształkach lodu; poprawka do wymagania dotyczącego informowania o parametrach meteorologicznych w komunikatach METAR/SPECI i komunikatach lokalnych w przypadku awarii automatycznych czujników (brak danych); usunięcie wymagania dla informowania o pogodzie ubiegłej w przypadku, gdy komunikaty SPECI są wydawane według decyzji Państw; poprawka do wymagania dotyczącego informowania o stanie morza umożliwiającą przekazywanie alternatywnej informacji o wysokości fali; dostosowanie wymagań grup zmian w prognozie TAF do tych, które są stosowane do wydania komunikatu SPECI; poprawka do informacji SIGMET o obserwowanej i prognozowanej intensywności burzy piaskowej/pyłowej; wyjaśnienie dotyczące lokalizacji niebezpiecznych zjawisk w dokumentacji informacji SIGMET;	27.02.2013 15.07.2013 14.11.2013 13.11.2014 (do pkt. 2.3.1 e) i 4.1.5.2 c) l) Załącznika 3)

Załącznik 3 – Służba meteorologiczna dla międzynarodowej żeglugi powietrznej**Wstęp**

Poprawka	Źródło(a)	Temat(y)	Przyjęta dnia Ważna od Stosowana od
		eliminacja odwoływania się do natury uwolnienia materiałów radioaktywnych do atmosfery; usunięcie adresów stron internetowych w odpowiednich ustaleniach; wprowadzenie wymagania monitorowania potencjalnej aktywności wulkanicznej przez zainteresowane Państwa; polepszenie wyjaśnienia symboli dla wybuchu wulkanicznego i materiałów radioaktywnych (o znaczącej pogodzie używane w dokumentacji lotniczo-meteorologicznej); włączenie powołania się na wiadomości dla lotnictwa z obserwatorium wulkanicznego (VONA); włączenie wymagania dotyczącego powiadamiania o ustaniu, wstrzymaniu aktywności wulkanicznej przez obserwatorium wulkaniczne Państwa; wprowadzenie w tabeli A2-1 koncepcji oszacowania pyłu wulkanicznego; wprowadzenie w Tabeli A6-1 koncepcji całkowitego FIR-u lub całkowitego CTA pokrytego, zasłoniętego przez chmurę pyłu wulkanicznego i innych nowych wymagań oraz odpowiednich przykładów; włącznie ustalenia umożliwiającego załączenie prognoz temperatura/wiatr na specyficzne trasy; dodanie danych o wietrze i temperaturze na poziomie lotu (FL)410 (175 hPa) i danych o wysokości geopotencjalnej na poziomie FL270 (300 hPa) i FL410 (175 hPa) w prognozach siatkowych (prognozy numeryczne) przygotowywanych przez centra światowego systemu prognoz obszarowych (WAFCS); usunięcie uwagi dotyczącej testowego charakteru prognoz siatkowych pochodzących z światowego systemu prognoz obszarowych (WAFS) dla prognoz oblodzenia, turbulencji i chmur Cumulonimbus; i przegląd współrzędnych długości i szerokości geograficznej rogów (punktów granicznych) map tworzonych z cyfrowych prognoz dostarczanych przez WAFS dla ustalonych obszarów pokrycia, zasięgu.	

MIĘDZYNARODOWE NORMY I ZALECANE METODY POSTĘPOWANIA

CZEŚĆ PIERWSZA

CZEŚĆ GŁÓWNA NIZMP

ROZDZIAŁ 1. DEFINICJE

Uwaga. — Oznaczenie (RR) w niniejszych definicjach wskazuje, że definicja została zaczerpnięta z przepisów Międzynarodowego Związku Telekomunikacyjnego (Radio Regulation of the International Telecommunication Union) (patrz „Podręcznik dot. wymagań dla widma częstotliwości radiowych dla lotnictwa cywilnego” wraz z oświadczeniem zatwierdzonej polityki ICAO, Doc 9718) („Handbook on Radio Frequency Spectrum Requirements for Civil Aviation” including statement of approved ICAO policies, Doc 9718).

1.1 Definicje

Jeśli w Normach i Zalecanych Metodach Postępowania dla Służby meteorologicznej dla międzynarodowej żeglugi powietrznej są używane poniższe terminy, mają one następujące znaczenie:

Aspekty czynnika ludzkiego/Human Factors principles. Zasady stosowane w lotniczych procesach projektowania, certyfikacji, szkolenia, operacji i działalności eksploatacyjnej, zmierzające do bezpiecznego współdziałania między człowiekiem i innymi składowymi systemu, poprzez odpowiednie uwzględnienie możliwości człowieka.

Automatyczne zależne dozorowanie (ADS)/Automatic dependent surveillance (ADS). Technika dozorowania, w której statki powietrzne automatycznie przekazują, wykorzystując łącza przesyłania danych, informacje uzyskiwane z pokładowych systemów nawigacyjnych i określania pozycji, łącznie ze znakiem rozpoznawczym statku powietrznego, danych o pozycji w czterech wymiarach i odpowiednio dane dodatkowe.

Biuletyn meteorologiczny/Meteorological bulletin. Tekst zawierający informacje meteorologiczne, poprzedzony odpowiednim nagłówkiem.

Biuro meteorologiczne/Meteorological office. Biuro przeznaczone do zapewnienia osłony meteorologicznej dla międzynarodowej żeglugi powietrznej.

Centrum doradcze ds. cyklonów tropikalnych (TCAC)/Tropical cyclone advisory centre (TCAC). Centrum meteorologiczne wyznaczone w regionalnym porozumieniu żeglugi powietrznej w celu dostarczania informacji konsultacyjnej do meteorologicznych biur nadzoru, światowych centrów prognoz obszarowych oraz międzynarodowych banków danych OPMET dotyczącej położenia, prognozy kierunku i prędkości przemieszczania się oraz maksymalnego wiatru przyziemnego i ciśnienia w centrum cyklonu.

Centrum doradcze ds. chmury pyłu wulkanicznego (VAAC)/Volcanic ash advisory centre (VAAC). Centrum meteorologiczne wyznaczone w regionalnym porozumieniu żeglugi powietrznej w celu dostarczania informacji konsultacyjnej do meteorologicznych biur nadzoru, centrów kontroli obszaru, centrów informacji powietrznej, światowych centrów prognoz obszarowych oraz międzynarodowych banków danych OPMET, dotyczących horyzontalnej i pionowej rozciągłości oraz prognozy prędkości i kierunku przemieszczania się chmury pyłu wulkanicznego, występującego w atmosferze w następstwie wybuchu wulkanu.

Chmury o znaczeniu operacyjnym/Cloud of operational significance. Chmury o podstawie poniżej 1500 m (5000 ft) lub poniżej najwyższej minimalnej wysokości sektorowej, którakolwiek z nich jest większa, lub chmura cumulonimbus lub cumulus wieżowy, występujące na dowolnej wysokości.

Cyklon tropikalny/Tropical cyclone. Ogólny termin dotyczący cyklonu niefrontowego, w skali synoptycznej, powstającego nad oceanami w strefie zwrotnikowej lub podzwrotnikowej, z uporządkowaną konwekcją i rozwiniętą cyrkulacją cykloniczną wiatru przyziemnego.

Członek załogi statku powietrznego/Flight crew member. Członek załogi posiadający licencję, któremu powierzono pełnienie obowiązków istotnych dla prowadzenia statku powietrznego w czasie trwania lotu.

Dane w węzłach siatki w postaci cyfrowej/Grid point data in digital form. Komputerowo przetworzone dane meteorologiczne dla zbioru punktów regularnie rozmieszczonych na mapie przygotowane do transmisji z komputera meteorologicznego do innego komputera w formie kodu odpowiedniego do zautomatyzowanego wykorzystania.

Uwaga. — W większości przypadków tego typu dane są transmitowane kanałami telekomunikacyjnymi o średniej lub dużej prędkości przesyłania.

Załącznik 3 – Służba meteorologiczna dla międzynarodowej żeglugi powietrznej**Rozdział 1**

Dokumentacja lotniczo-meteorologiczna/Flight documentation. Drukowany lub pisany zestaw dokumentów, w tym mapy lub formularze zawierające informacje meteorologiczne dla lotu.

Dowódca załogi/Pilot in-command. Pilot wyznaczony przez operatora lub właściciela statku powietrznego, w przypadku lotnictwa ogólnego przeznaczenia, do pełnienia obowiązków dowódcy i ponoszenia odpowiedzialności za bezpieczne wykonanie lotu.

Droga startowa/Runway. Ściśle określona prostokątna powierzchnia na lotnisku lądowym przygotowana do startu i lądowania statków powietrznych.

Informacja AIRMET/AIRMET information. Informacja wydawana przez meteorologiczne biuro nadzoru, dotycząca określonych zjawisk meteorologicznych występujących lub mogących wystąpić na określonej trasie, które mogą mieć wpływ na bezpieczeństwo lotów na małych wysokościach, a które nie zostały włączone do wydanej prognozy dla lotów na małych wysokościach w danym rejonie informacji powietrznej lub w jego części.

Informacja meteorologiczna/Meteorological information. Komunikat meteorologiczny, analiza, prognoza pogody lub inny raport dotyczący występujących lub prognozowanych warunków meteorologicznych.

Informacja SIGMET/SIGMET information. Informacja wydana przez biuro meteorologicznego nadzoru, dotycząca faktycznego lub przewidywanego występowania określonych zjawisk meteorologicznych na trasie lotu, które mogą wpłynąć na bezpieczeństwo statków powietrznych.

Komunikat meteorologiczny/Meteorological report. Zestawienie obserwowanych warunków meteorologicznych odnoszących się do określonego miejsca i czasu.

Komunikat z powietrza/Air-report. Komunikat ze statku powietrznego w locie, przygotowany zgodnie z wymaganiami dotyczącymi podawania danych pozycyjnych, operacyjnych i/lub meteorologicznych.

Uwaga. — Szczegóły dotyczące postaci AIREP są podane w PANS-ATM (Doc 4444).

Konsultacja/Consultation. Uzyskanie informacji od meteorologa lub osoby posiadającej odpowiednie kwalifikacje o występujących i/lub przewidywanych warunkach meteorologicznych dotyczących operacji lotniczych; dyskusja zawierająca odpowiedzi na pytania.

Kontrola jakości/Quality control. Część zarządzania jakością ukierunkowana na spełnienie wymagań jakości (ISO 9000*).

Lotnicza stacja telekomunikacyjna/Aeronautical telecommunication station. Stacja wykorzystywana w lotniczej służbie telekomunikacyjnej.

Lotnisko/Aerodrome. Powierzchnia na ziemi lub wodzie (włącznie z budynkami, urządzeniami i innym wyposażeniem) przeznaczona w całości lub w części do wykorzystania dla potrzeb przylotów, odlotów i naziemnego ruchu statków powietrznych.

Lotnisko zapasowe/Alternate aerodrome. Lotnisko, na które statek powietrzny może lecieć, jeżeli nie jest możliwe lub celowe wykonywanie lotu do lotniska zamierzonego lądowania lub wykonanie na nim lądowania, na którym są dostępne niezbędne służby i wyposażenie oraz mogą być spełnione wymagania operacji lotniczych i które funkcjonuje operacyjnie w przewidywanym czasie wykorzystania. Lotniska zapasowe dzielą się na:

Zapasowe po starcie (Take-off-alternate). Lotnisko zapasowe, na którym statek powietrzny mógłby lądować, jeżeli byłoby to konieczne, wkrótce po starcie, a nie jest możliwe wykorzystanie lotniska startu;

Zapasowe na trasie (En-route alternate). Lotnisko, na którym statek powietrzny mógłby lądować, jeżeli byłoby to konieczne, w sytuacji zmian na trasie;

Zapasowe docelowe (Destination alternate). Lotnisko zapasowe, na które statek powietrzny może lecieć, jeżeli lądowanie na lotnisku zamierzonego lądowania stanie się niemożliwe lub niecelowe.

Uwaga. — Lotnisko, z którego nastąpi odlot, może być również lotniskiem zapasowym na trasie lub zapasowym docelowym w danym locie.

* ISO Standard 9000 – Quality Management Systems – Fundamentals and Vocabulary.

Rozdział 1**Załącznik 3 – Służba meteorologiczna dla międzynarodowej żeglugi powietrznej**

Lotnicza stacja meteorologiczna/Aeronautical meteorological station. Stacja przeznaczona do wykonywania obserwacji i komunikatów meteorologicznych do użycia w międzynarodowej żegludze powietrznej.

Lotniskowa tabela klimatologiczna/Aerodrome climatological table. Tabela zawierająca dane statystyczne na temat obserwowanej częstotliwości występowania jednego lub większej liczby elementów meteorologicznych na lotnisku.

Lotniskowe biuro meteorologiczne/Aerodrome meteorological office. Biuro przeznaczone do zapewnienia osłony meteorologicznej dla lotnisk obsługujących międzynarodową żeglugę powietrzną.

Lotniskowe zestawienia klimatologiczne/Aerodrome climatological summary. Zwarty opis określonych elementów meteorologicznych na lotnisku wykonany w oparciu o dane statystyczne.

Mapa górnych poziomów atmosfery/Upper-air chart. Mapa meteorologiczna odnosząca się do określonej górnej powierzchni lub warstwy w atmosferze.

Mapa progностyczna/Prognostic chart. Przedstawiona graficznie na mapie prognoza określonego elementu(ów) meteorologicznego(ych), na określony czas lub okres dla określonej powierzchni lub fragmentu przestrzeni powietrznej.

Minimalna wysokość sektorowa/Minimum sektor altitude. Najniższa dopuszczalna wysokość bezwzględna, która zapewni minimalne przewyższenie wynoszące 300 m (1000 ft) nad wszystkimi obiektami, znajdującymi się w obszarze sektora okręgu o promieniu 46 km (25 NM) i o środku wyznaczonym pomocą radionawigacyjną.

Nadzór operacyjny/Operational control. Sprawowanie władzy nad rozpoczęciem, kontynuacją, zmianą kursu oraz zakończeniem lotu w interesie bezpieczeństwa statku powietrznego oraz regularności i wydajności operacji lotniczej.

Nawigacja obszarowa (RNAV)/Area navigation (RNAV). Metoda nawigacji, która pozwala na loty statków powietrznych po dowolnie określonym torze lotu w zasięgu naziemnych lub umieszczonych w przestrzeni urządzeń nawigacyjnych, lub w granicach możliwości urządzeń autonomicznych, lub przy stosowaniu kombinacji tych urządzeń.

Uwaga. — Nawigacja obszarowa obejmuje nawigację opartą o charakterystyki systemu, jak również inne operacje, które nie mieszczą się w definicji nawigacji opartej o charakterystyki systemu.

Nawigacja oparta na charakterystykach (PBN)/Performance-based navigation (PBN). Nawigacja obszarowa oparta o wymagania charakterystyk systemu dla statku powietrznego wykonującego lot po trasie ATS, przy procedurze podejścia według wskazań przyrządów lub w określonej przestrzeni powietrznej.

Uwaga. — Wymagania charakterystyk systemu są wyrażone w specyfikacjach nawigacyjnych (specyfikacja RNP, specyfikacja RNAV) w kategoriach dokładności, spójności, ciągłości, dostępności i funkcjonalności, koniecznych dla wykonania zamierzonej operacji w konkretnej przestrzeni powietrznej.

Obserwacja (meteorologiczna)/Observation (meteorological). Oszacowanie wartości jednego lub więcej elementów meteorologicznych.

Obserwacja ze statku powietrznego/Aircraft observation. Ocena jednego lub kilku elementów meteorologicznych, dokonana ze statku powietrznego podczas lotu.

Obszar kontrolowany/Control area. Przestrzeń powietrzna kontrolowana, rozciągająca się w górę od określonej granicy nad ziemią.

Odprawa (meteorologiczna)/Briefing. Ustny opis występujących i/lub prognozowanych warunków meteorologicznych.

Operacyjny plan lotu/Operational flight plan. Plan bezpiecznego przeprowadzenia operacji lotniczej przygotowany przez operatora przy wzięciu pod uwagę czynników takich jak osiągi samolotu inne niż ograniczenia operacyjne oraz spodziewane warunki na trasie przelotu oraz lotniskach, które mają zostać wykorzystane.

Załącznik 3 – Służba meteorologiczna dla międzynarodowej żeglugi powietrznej**Rozdział 1**

Operator/Operator. Osoba, organizacja lub przedsiębiorstwo zajmujące się lub zamierzające zajmować się wykonywaniem operacji lotniczych.

Ośrodek informacji powietrznej/Flight information centre. Organ ustanowiony w celu zapewnienia służby informacji powietrznej i służby alarmowej.

Organ/wieża kontroli lotniska/Areodrome control tower. Organ ustanowiony do zapewnienia służby kontroli ruchu lotniczego dla ruchu lotniskowego.

Ośrodek kontroli obszaru/Area control centre. Organ ustanowiony do zapewnienia służby kontroli ruchu lotniczego — w odniesieniu do lotów kontrolowanych w podległych mu obszarach kontrolowanych.

Organ kontroli zbliżania/Approach control unit. Organ ustanowiony do zapewnienia służby kontroli ruchu lotniczego w odniesieniu do kontrolowanych lotów statków powietrznych, przylatujących lub odlatujących z jednego lub więcej lotnisk.

Organ służb poszukiwania i ratownictwa/Serach and rescue services unit. Ogólny termin, mogący, w zależności od okoliczności, oznaczać centrum koordynacji poszukiwania i ratownictwa, centrum poszukiwania i ratownictwa niższego szczebla lub posterunek alarmowy.

Organ służb ruchu lotniczego/Air traffic services unit. Wyrażenie ogólne, oznaczające zarówno organ kontroli ruchu lotniczego, organ informacji powietrznej jak i biuro odpraw załóg.

Ośrodek koordynacji poszukiwania i ratownictwa/Rescue coordination centre. Organ odpowiedzialny za sprawne organizowanie służb wykonujących poszukiwanie i ratownictwo oraz koordynowanie działań poszukiwawczo-ratowniczych w rejonie poszukiwania i ratownictwa.

Planowanie operacyjne/Operational planning. Planowanie operacji lotniczych przez operatora.

Poziom/Level. Wyrażenie ogólne, odnoszące się do pozycji statku powietrznego w locie w płaszczyźnie pionowej i oznaczające zarówno wysokość względną, wysokość bezwzględną, jak i poziom lotu.

Poziom lotu/Flight level. Powierzchnia o stałym ciśnieniu atmosferycznym, odniesiona do powierzchni o ciśnieniu równym 1013,2 hektopaskala (hPa) i oddzielona od innych takich powierzchni określonymi przedziałami ciśnienia.

Uwaga 1. — Wysokościomierz barometryczny skalowany według atmosfery wzorcowej (Standard Atmosphere):

- a) przy nastawieniu na QNH — będzie wskazywać wysokość bezwzględną,
- b) przy nastawieniu na QFE — będzie wskazywać wysokość względną nad poziomem odniesienia QFE,
- c) przy nastawieniu na ciśnienie 1013,2 hPa — może być wykorzystany do określenia poziomów lotu.

Uwaga 2. — Terminy „wysokość względna” i „wysokość bezwzględna”, użyte w Uwadze 1, oznaczają wysokości uzyskane z pomiaru ciśnienia, a nie wysokości geometryczne względne i bezwzględne.

Poziom przelotu/Cruising level. Poziom utrzymywany podczas znacznej części lotu.

Prognoza/Forecast. Zestawienie przewidywanych warunków meteorologicznych na określony czas lub przedział czasu, w określonym obszarze lub części przestrzeni powietrznej.

Prognoza obszarowa GAMET/GAMET area forecast. Prognoza obszarowa w postaci tekstu otwartego, przedstawiona z wykorzystaniem obowiązujących skrótów, przeznaczona dla lotów na małych wysokościach i dotycząca odpowiedniego rejonu informacji powietrznej lub jego części, opracowywana przez biuro meteorologiczne wyznaczone przez zainteresowaną władzę meteorologiczną. Jest przekazywana do biur meteorologicznych sąsiednich rejonów informacji powietrznej, zgodnie z uzgodnieniami pomiędzy zainteresowanymi władzami meteorologicznymi.

Rozdział 1**Załącznik 3 – Służba meteorologiczna dla międzynarodowej żeglugi powietrznej**

Próg drogi startowej/Threshold. Początek tej części drogi startowej, która jest wykorzystywana do lądowania.

Przeważająca widzialność/Prevailing visibility. Wartość widzialności określona zgodnie z jej definicją, jaka występuje na obszarze minimum połowy kręgu horyzontu lub co najmniej na połowie obszaru lotniska. Obszar ten może obejmować ciągle i nieciągłe sektory.

Uwaga. — Wartość ta może być oszacowana na podstawie obserwacji wzrokowych i/lub przyrządowych. Jeżeli są zainstalowane przyrządy wówczas są stosowane do otrzymania najlepszego oszacowania przeważającej widzialności.

Punkt meldowania/Reporting point. Określone miejsce geograficzne, w odniesieniu do którego jest podawana pozycja statku powietrznego.

Punkt odniesienia lotniska/Aerodrome reference point. Punkt określający geograficzną lokalizację lotniska.

Regionalne porozumienie żeglugi powietrznej/Regional air navigation agreement. Porozumienie zaakceptowane przez Radę ICAO, zwykle za radą regionalnego posiedzenia w sprawie żeglugi powietrznej.

Rejon informacji powietrznej/Flight information region. Przestrzeń powietrzna o określonych rozmiarach, w której jest zapewniona służba informacji powietrznej i służba alarmowa.

Ruchoma służba lotnicza (RR S1.32)/Aeronautical mobile service (RR S1.32). Służba ruchoma między stacjami lotniczymi a stacjami pokładowymi lub między stacjami pokładowymi, w której mogą uczestniczyć stacje statków ratowniczych. W służbie tej mogą być wykorzystywane radiolatarnie wskazujące miejsce zagrożenia, pracujące na częstotliwościach używanych w niebezpieczeństwie i sytuacjach zagrożenia.

Satelita meteorologiczny/Meteorological satellite. Sztuczny satelita Ziemi wykonujący obserwacje meteorologiczne i przekazujący je na Ziemię.

Specyfikacja nawigacyjna/Navigation specification. Zestaw wymagań dla statku powietrznego i dla załogi, niezbędnych dla wspierania operacji bazujących na nawigacji opartej na charakterystykach, w określonej przestrzeni powietrznej. Istnieją dwa rodzaje specyfikacji nawigacji:

Specyfikacja wymaganej charakterystyki nawigacyjnej (RNP)/Required navigation performance (RNP) specification. Specyfikacja nawigacji, bazująca na nawigacji obszarowej, która zawiera wymaganie na monitorowanie charakterystyk i ostrzeganie, oznaczona przez przedrostek RNP, np. RNP 4, RNP APCH.

Specyfikacja nawigacji obszarowej (RNAV)/Area navigation (RNAV) specification. Specyfikacja nawigacji bazująca na nawigacji obszarowej, która nie zawiera wymagania na monitorowanie charakterystyk i ostrzeganie, oznaczona przez przedrostek RNAV, np. RNAV 5, RNAV 1.

Uwaga 1. — Performance based navigation (PBN) Manual (Doc 9613), Volume II, zawiera szczegółowe wytyczne w sprawie specyfikacji nawigacji.

Stała służba lotnicza (AFS)/Aeronautical Fixed Service (AFS). Służba telekomunikacyjna między określonymi punktami stałymi, przeznaczona głównie do zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi powietrznej oraz regularnego, sprawnego i ekonomicznego działania służb lotniczych.

Stała telekomunikacyjna sieć lotnicza (AFTN)/Aeronautical fixe telecommunication network (AFTN). Ogólnosiatkowy system stałych łącz lotniczych, stanowiący część stałej telekomunikacyjnej służby lotniczej, przeznaczony do wymiany depech i/lub danych cyfrowych pomiędzy stałymi telekomunikacyjnymi stacjami lotniczymi, posiadającymi identyczne lub zgodne charakterystyki.

Standardowa powierzchnia izobaryczna/Standard isobaric surface. Powierzchnia izobaryczna używana jednolicie na całym świecie do przedstawienia i analizy warunków atmosferycznych.

Statek powietrzny/Aircraft. Każde urządzenie, które może uzyskiwać nośność w atmosferze z oddziaływań powietrza, innych niż pochodzące z oddziaływań powietrza na powierzchnię ziemi.

Załącznik 3 – Służba meteorologiczna dla międzynarodowej żeglugi powietrznej**Rozdział 1**

Strefa przyziemienia/Touchdown zone. Część drogi startowej położona za progiem, przeznaczona do pierwszego zetknięcia się lądujących samolotów z nawierzchnią drogi startowej.

Światowe Centrum Prognoz Obszarowych (WAFC)/World area forecast centre (WAFC). Centrum meteorologiczne, którego zadaniem jest przygotowywanie i dostarczanie prognoz istotnych zjawisk pogody, prognoz górnych dla obszaru kuli ziemskiej, w postaci cyfrowej i/lub graficznej, regionalnym centrom prognoz obszarowych i bezpośrednio Państwom, za pośrednictwem właściwych środków stałej służby lotniczej.

Światowy System Prognoz Obszarowych (WAFS)/World area forecast system (WAFS). System światowy, w ramach którego światowe i regionalne centra prognoz obszarowych dostarczają w jednakowych, standardowych postaciach lotnicze meteorologiczne prognozy na trasy.

VOLMET/VOLMET. Informacja meteorologiczna dla statków powietrznych w locie.

Łącze danych VOLMET (D-VOLMET)/Data link-VOLMET (D-VOLMET). Dostarczanie aktualnych regularnych komunikatów meteorologicznych (METAR), komunikatów specjalnych dla lotniska (SPECI), prognoz dla lotniska (TAF), informacji SIGMET, informacji specjalnych z powietrza nie uwzględnionych w SIGMET oraz, jeśli są dostępne, informacje AIRMET, poprzez łącze danych.

Audycja VOLMET/ VOLMET broadcast. Dostarczanie aktualnych komunikatów METAR, SPECI, TAF oraz SIGMET, poprzez ciągłe i powtarzalne nadawanie transmisji fonicznej.

Widzialność/Visibility. Widzialność dla celów lotniczych jest większa od:

- a) największej odległości, z jakiej czarny obiekt o określonych rozmiarach, umieszczony przy powierzchni Ziemi jest widoczny i rozpoznawalny, gdy jest obserwowany na jasnym tle;
- b) największej odległość, z jakiej światła o intensywności świecenia 1 000 kandeli są widoczne i rozpoznawalne na nieoświetlonym tle.

Władze meteorologiczne/Meteorological authority. Władze, w imieniu Umawiającego się Państwa, zapewniające lub działające na rzecz zapewnienia służby meteorologicznej dla międzynarodowej żeglugi powietrznej.

Właściwa władza ATS/Appropriate ATS authority. Odpowiednia władza wyznaczona przez Państwo, odpowiedzialna za zapewnienie służb ruchu lotniczego w danej przestrzeni powietrznej.

Wzniesienie lotniska/Aerodrome elevation. Wzniesienie najwyższego punktu pola wzlotów mierzona od średniego poziomu morza.

Wzniesienie/Elevation. Pionowa odległość punktu lub poziomu na powierzchni ziemi albo punktu lub poziomu z nią związanego, mierzona od średniego poziomu morza.

Wydłużony zasięg operacji/Extender range operation. Dowolny lot wykonywany samolotem z dwoma turbinowymi jednostkami napędu, w którym czas lotu z prędkością przy jednej niepracującej jednostce napędu (w warunkach atmosfery standardowej/ISA i przy pogodzie bezwietrznej), z punktu na trasie do odpowiadającego wymaganiom lotniska zapasowego, jest większy niż próg czasu określony przez narodowego operatora.

Wysokość bezwzględna/Altitude. Odległość pionowa poziomu, punktu lub przedmiotu rozpatrywanego jako punkt, mierzona od średniego poziomu morza (MSL).

Wysokość względna/Height. Odległość pionowa poziomu, punktu lub przedmiotu rozpatrywanego jako punkt, mierzona od określonego poziomu odniesienia.

Zasięg widzialności wzdłuż drogi startowej (RVR)/Runway visual range (RVR). Zakres odległości, w którym pilot samolotu, znajdującego się w osi drogi startowej, może zobaczyć oznakowanie tej drogi lub światła ją obrysowujące, lub zidentyfikować jej oś.

Rozdział 1**Załącznik 3 – Służba meteorologiczna dla międzynarodowej żeglugi powietrznej**

Zapewnienie jakości/Quality assurance. Część zarządzania jakością ukierunkowana na dostarczenie potwierdzenia, że wymagania jakości zostaną spełnione (ISO 9000*).

Zarządzanie jakością/Quality management. Skoordynowane działania do kierowania organizacją i jej nadzorowania w odniesieniu do jakości (ISO 9000*).

1.2 Określenia używane w ograniczonym znaczeniu

W niniejszym Załączniku następujące określenia są wykorzystywane w podanym niżej ograniczonym znaczeniu:

- a) dla uniknięcia nieporozumień w odniesieniu do określenia „służba” — pomiędzy służbą meteorologiczną jako jednostką administracyjną oraz świadczonymi usługami, w pierwszym znaczeniu używane jest określenie „władze meteorologiczne”, a w drugim „osłona”;
- b) „zapewnić” — jest używane jedynie w związku z zapewnieniem służby;
- c) „wydanie” — jest używane jedynie w przypadku, kiedy nakaz rozciąga się na przesyłanie informacji użytkownikom;
- d) „uczynić dostępnym” — jest używane jedynie w przypadkach, kiedy nakaz kończy się w momencie umożliwienia użytkownikowi dostępu do informacji;
- e) „dostarczyć” — jest używane jedynie w przypadkach, gdy stosuje się pkt c) lub d).

* ISO Standard 9000 – Quality Management Systems – Fundamentals and Vocabulary.

ROZDZIAŁ 2. POSTANOWIENIA OGÓLNE

Uwaga wstępna 1. — Ustala się, że postanowienia niniejszego Załącznika odnośnie informacji meteorologicznych są podstawą założenia, że obowiązkiem Umawiających się Państw jest dostarczenie, zgodnie z Artykułem 28 Konwencji, informacji meteorologicznych, a odpowiedzialność za wykorzystanie takich informacji spada na użytkownika.

Uwaga wstępna 2. — Konwencja o międzynarodowym lotnictwie cywilnym przypisuje Państwu rejestracji prawo lub obowiązek realizacji określonych funkcji. W Rezolucji A23-13 Zgromadzenie uznaje, że Państwo rejestracji może nie być zdolne do właściwego wypełnienia tych obowiązków, w przypadku gdy statek powietrzny jest wypożyczony, czarterowany lub wymieniony — w szczególności bez załogi — przez użytkownika statku powietrznego innego Państwa. W takich przypadkach Konwencja może nie w pełni określać prawa i obowiązki użytkownika danego Państwa, aż do wejścia w życie Artykułu 83 bis. Rada zaleca, aby jeśli w opisanych wyżej okolicznościach, Państwo rejestracji znajduje się w sytuacji, w której właściwe wypełnienie funkcji przypisanych im przez Konwencję jest niemożliwe, to przekazuje ono Państwu użytkownika, po uzyskaniu jego akceptacji, te funkcje Państwa rejestracji, które mogą być właściwie wypełnione przez Państwo użytkownika. Zrozumiałym było, że do czasu wejścia w życie Artykułu 83 bis Konwencji, powyższe działanie będzie tylko sprawą wygody i nie wpłynie na postanowienia Konwencji Chicagowskiej, określającej obowiązki Państwa rejestracji, ani na obowiązki żadnego innego Państwa. Ponieważ Artykuł 83 bis Konwencji wszedł w życie 20 czerwca 1997 r., to powyższe porozumienia dotyczące przekazywania funkcji będą obowiązywać w odniesieniu do Umawiających się Państw, które ratyfikowały odpowiedni Protokół (Doc 9318) jako wykonanie warunków określonych w Artykule 83 bis.

Uwaga wstępna 3. — W przypadku przewozów międzynarodowych wykonywanych wspólnie statkami powietrznymi, z których nie wszystkie są zarejestrowane w jednym Państwie, niniejszy Załącznik nie przeszkadza zainteresowanym Państwom zawierać porozumienia dotyczącego wspólnego wykonywania funkcji, nałożonych na Państwo rejestracji postanowieniami niniejszego Załącznika.

2.1 Cel, znaczenie i postanowienia ogólne dotyczące służby meteorologicznej

2.1.1 Celem służby meteorologicznej dla międzynarodowej żeglugi powietrznej jest udział w zapewnieniu bezpieczeństwa, regularności i efektywności międzynarodowej żeglugi powietrznej.

2.1.2 Cel jest osiągany przez dostarczenie, następującym użytkownikom: operatorzy, załogi lotnicze, organy służb ruchu lotniczego, organy służb poszukiwania i ratownictwa, zarządzający lotniskami oraz inni zainteresowani działalnością lub rozwojem międzynarodowej żeglugi powietrznej, informacji meteorologicznych potrzebnych do wykonywania ich funkcji.

2.1.3 Każde Umawiające się Państwo ustala służbę meteorologiczną, która zapewni zaspokojenie potrzeb międzynarodowej żeglugi powietrznej. Wykonywane jest to zgodnie z postanowieniami niniejszego Załącznika i z regionalnymi porozumieniami żeglugi powietrznej. Ustalenia określają służbę meteorologiczną, która będzie świadczona międzynarodowej żegludze powietrznej nad wodami międzynarodowymi i nad innymi obszarami leżącymi poza terytorium Umawiających się Państw.

2.1.4 Każde Umawiające się Państwo wyznacza władzę, zwaną dalej Władzą Meteorologiczną, zapewniającą lub organizującą w jego imieniu zapewnienie służby meteorologicznej dla międzynarodowej żeglugi powietrznej. Szczegóły dotyczące wyznaczonej Władzy Meteorologicznej są zawarte w krajowym AIP, zgodnie z Załącznikiem 15 ICAO, dodatek 1, GEN 1.1.

Załącznik 3 – Służba meteorologiczna dla międzynarodowej żeglugi powietrznej**Rozdział 2**

2.1.5 Każde Umawiające się Państwo zapewnia że, władze meteorologiczne przestrzegają wymagań Światowej Organizacji Meteorologicznej (WMO — World Meteorological Organization), w zakresie wykształcenia oraz wyszkolenia personelu meteorologicznego świadczącego usługi dla międzynarodowej żeglugi powietrznej.

Uwaga. — Wymagania dotyczące wykształcenia i wyszkolenia personelu meteorologicznego w zakresie meteorologii lotniczej zawarte są w publikacji WMO Nr 49 „Przepisy techniczne”, tom I — „Meteorologia ogólna, normy i zalecane praktyki”, rozdział B.4 — „Kwalifikacje i szkolenie” („Technical Regulation”, volume I — „General Meteorological Standards and Recommended Practices, Chapter B.4 — Education and Training”).

2.2 Dostarczanie, wykorzystanie i zarządzanie jakością informacji meteorologicznych

2.2.1 W sprawach wpływających na zapewnienie służby meteorologicznej dla międzynarodowej żeglugi powietrznej są utrzymane ściśle kontakty między dostarczającymi informację meteorologiczną i jej użytkownikami.

2.2.2 Każde Umawiające się Państwo zapewni, że wyznaczona Władza Meteorologiczna wymieniona w pkt. 2.1.4, ustanowi i zapewni funkcjonowanie właściwie zorganizowanego systemu jakości, składającego się z procedur, procesów i zasobów niezbędnych dla zapewnienia wysokiej jakości informacji meteorologicznych użytkownikom wymienionym w pkt. 2.1.2.

2.2.3 Zalecenie. — Ustanowiony system jakości, o którym mowa w pkt. 2.2.2, powinien spełniać standardy Międzynarodowej Organizacji Standaryzacyjnej (ISO) 9000 i być zatwierdzony przez upoważnioną organizację.

Uwaga. — Standardy jakościowe Międzynarodowej Organizacji Standaryzacyjnej (ISO) 9000 podają podstawowe ramy dla rozwoju programu zapewnienia jakości. W celu osiągnięcia skuteczności szczegóły programu zapewnienia jakości powinny zostać określone przez każde Państwo. Przeważnie są one specyficzne dla każdego Państwa. Wskazówki dotyczące wykonania i wprowadzenia programu zapewnienia jakości zawarte są w Manual on the Quality Management System for Provision of Meteorological Service to International Air Navigation (Doc 9873).

2.2.4 Zalecenie. — System jakości powinien zapewnić użytkownikom zgodność dostarczonej informacji meteorologicznej z wymaganiami państwowymi pod względem odniesienia geograficznego i przestrzennego, postaci/formatu, zawartości, czasu i częstotliwości rozpowszechniania, okresu ważności, a także dokładności pomiarów, obserwacji i prognoz. Gdy system jakości wskazuje, że informacje meteorologiczne dostarczane użytkownikom nie spełniają określonych wymagań i procedury automatycznej korekcji błędów nie mają zastosowania, takie informacje nie powinny być przekazane użytkownikom, dopóki nie zostaną zatwierdzone przez ich wytwórcę.

Uwaga. — Wymagania dotyczące geograficznego i przestrzennego określenia formatu i zawartości, czasu i częstotliwości rozpowszechniania, okresu ważności informacji meteorologicznej dostarczonej użytkownikom lotniczym są podane w rozdziałach 3, 4, 6, 7, 8 i 9 niniejszego Załącznika i w odpowiednich regionalnych planach żeglugi powietrznej. Informacje dotyczące dokładności pomiarów, obserwacji i prognoz, zostały podane odpowiednio w załącznikach A i B.

2.2.5 Zalecenie. — W zakresie wymiany informacji meteorologicznej do celów operacyjnych, system jakości powinien zawierać procedury weryfikacji i walidacji oraz środki do monitorowania dotrzymywania ustanowionych harmonogramów transmisji dla pojedynczych informacji i/lub biuletynów wymaganych do wymiany i czasów ich zgłoszenia do transmisji. System jakości powinien mieć możliwość wykrycia przekroczenia czasu przekazania informacji i biuletynów, które mają być odebrane.

Uwaga. — Wymagania dotyczące wymiany informacji meteorologicznej dla celów operacyjnych, są zawarte w rozdziale 11 oraz dodatku 10 niniejszego Załącznika.

Rozdział 2**Załącznik 3 – Służba meteorologiczna dla międzynarodowej żeglugi powietrznej**

2.2.6 Zalecenie. — Dowody zgodności systemu jakości powinny być wykazywane na podstawie audytu. Jeżeli zostanie zidentyfikowana niezgodność systemu należy podjąć działania aby określić i usunąć przyczynę. Wszystkie obserwacje kontrolne powinny być ewidencjonowane i właściwie dokumentowane.

2.2.7 Informacje meteorologiczne, dostarczane użytkownikom wymienionym w pkt. 2.1.2, muszą uwzględniać aspekty czynnika ludzkiego oraz muszą być w postaci wymagającej minimalnej interpretacji przez użytkowników, tak jak to jest określone w następnych rozdziałach.

Uwaga. — Materiał informacyjny dotyczący aspektów czynnika ludzkiego można znaleźć w podręczniku Doc 9683 „Człowiek — kryteria szkolenia” („Human Factor Training Manual”).

2.3 Powiadomienia wymagane od operatorów

2.3.1 Operator potrzebujący osłony meteorologicznej lub zmian w aktualnej osłonie meteorologicznej, zawiadamia o tym, z odpowiednim wyprzedzeniem, odpowiednie władze meteorologiczne lub lotniskowe biuro meteorologiczne. Minimalna długość okresu wymaganego wyprzedzenia powiadamiania zostaje ustalona pomiędzy władzami meteorologicznymi lub lotniskowym biurem meteorologicznym i operatorem.

2.3.2 Operator powiadamia władzę meteorologiczną o potrzebach w zakresie osłony meteorologicznej w sytuacji, gdy:

- a) planuje się nowe trasy lub nowe rodzaje działań lotnictwa;
- b) muszą być wykonane zmiany o długotrwałym charakterze w operacjach rozkładowych;
- c) są planowane inne zmiany, wpływające na zapewnianie osłony meteorologicznej.

Taka informacja powinna zawierać wszystkie szczegóły niezbędne do zaplanowania właściwych rozwiązań przez władzę meteorologiczną.

2.3.3 Operator lub członek załogi lotniczej musi zapewnić, że tam, gdzie jest to wymagane przez władzę meteorologiczną w konsultacji z użytkownikami, właściwe lotniskowe biuro meteorologiczne jest powiadamiane o:

- a) rozkładzie lotów;
- b) lotach wykonywanych poza rozkładem;
- c) lotach opóźnionych, przyspieszonych lub odwołanych.

2.3.4 Zalecenie. — Powiadomienie lotniskowego biura meteorologicznego o każdym locie powinno zawierać niżej wymienione informacje, nie dotyczy to lotów planowych, dla których można zrezygnować z całości lub części informacji na podstawie uzgodnienia pomiędzy lotniskowym biurem meteorologicznym i operatorem:

- a) lotnisku startu i przewidywanym czasie startu;
- b) lotnisku docelowym i przewidywanym czasie lądowania;
- c) trasie przelotu i przewidywanych czasach lądowań i startów z lotniska/lotnisk pośrednich;
- d) lotniskach zapasowych niezbędnych do wykonania operacyjnego planu lotu, wymienionych w stosownym wykazie zawartym w regionalnym planie żeglugi powietrznej;

Załącznik 3 – Służba meteorologiczna dla międzynarodowej żeglugi powietrznej***Rozdział 2***

- e) *poziomie przelotu;*
 - f) *rodzaju lotu, czy zgodnie z przepisami dla lotów z widocznością czy z przepisami dla lotów według wskazań przyrządów;*
 - g) *rodzaju informacji meteorologicznych wymaganych przez załogę statku powietrznego: dokumentacja lotniczo-meteorologiczna i/lub odprawa meteorologiczna czy konsultacja;*
 - h) *czasie odprawy meteorologicznej, konsultacji i/lub wymaganej dokumentacji lotniczo-meteorologicznej.*
-

ROZDZIAŁ 3. ŚWIATOWY SYSTEM PROGNOZ OBSZAROWYCH I BIURA METEOROLOGICZNE

Uwaga. — Specyfikacje techniczne oraz szczegółowe kryteria związane z niniejszym rozdziałem są zawarte w Dodatku 2.

3.1 Cel światowego systemu prognoz obszarowych

Celem światowego systemu prognoz obszarowych jest dostarczanie władzom meteorologicznym oraz innym użytkownikom globalnych trasowych prognoz lotniczych w postaci cyfrowej. Cel powyższy powinien być osiągnięty przez zintegrowany, światowy i jednolity system tak dalece, jak jest to praktyczne, działający na podstawie zasady koszt–efekt, przy uwzględnieniu wszystkich korzyści z zaawansowanych technologii.

3.2 Światowe ośrodki prognoz obszarowych

3.2.1 Umawiające się Państwo, które przyjęło odpowiedzialność za zapewnienie WAFC w ramach światowego systemu prognoz obszarowych, powinno zorganizować dla tego centrum:

- a) przygotowywanie globalnych siatkowych prognoz numerycznych:
 - 1) wiatru na poziomach górnych;
 - 2) temperatury i wilgotności na górnych poziomach atmosfery;
 - 3) wysokości geopotencjalnej poziomów lotu;
 - 4) temperatury i wysokości tropopauzy wyrażonej w poziomach lotu;
 - 5) kierunku, prędkości i wysokości, w poziomach lotu, wiatru maksymalnego;
 - 6) chmur cumulonimbus;
 - 7) oblodzenia; oraz
 - 8) turbulencji;
- b) przygotowywać globalne prognozy istotnych zjawisk pogody (SIGWX);
- c) opracowywać prognozy wymienione w pkt. a) i b), w formie cyfrowej dla służb meteorologicznych oraz innych użytkowników w obszarze odpowiedzialności, na podstawie zaleceń władzy meteorologicznej zatwierdzonych przez Umawiające się Państwo;
- d) przyjmować informacje, dotyczące uwolnienia materiałów radioaktywnych do atmosfery, od współpracującego w ramach WMO wyspecjalizowanego meteorologicznego regionalnego centrum (RSMC), w celu numerycznego wyliczenia przemieszczania skażeń na potrzeby reagowania ratownictwa radiologicznego środowiska, w celu ujęcia powyższych danych w prognozie istotnych zjawisk pogody SIGWX;

Załącznik 3 – Służba meteorologiczna dla międzynarodowej żeglugi powietrznej**Rozdział 3**

- e) ustanowić i utrzymywać współpracę z VAAC odnośnie wymiany danych o aktywności wulkanicznej, w celu koordynacji informacji o wybuchach wulkanów w prognozie istotnych zjawiskach pogody SIGWX.

3.2.2 W przypadku przerwy w działaniu danego WAFC, jego funkcje powinny być realizowane przez inne WAFC.

Uwaga. — Procedury awaryjne podejmowane w przypadku przerw w działaniu danego WAFC są aktualizowane przez WAFSOPSG (Word Area Forecast System Operations Group), a aktualna wersja jest dostępna na stronie internetowej WAFSOPSG.

3.3 Lotniskowe biura meteorologiczne

3.3.1 Każde Umawiające się Państwo ustanawia jedno lub więcej lotniskowych i/lub innych biur meteorologicznych, właściwych dla zapewnienia osłony meteorologicznej wymaganej dla zaspokojenia potrzeb międzynarodowej żeglugi powietrznej.

3.3.2 Lotniskowe biuro meteorologiczne wypełnia wszystkie lub część z wymienionych niżej funkcji, koniecznych do zaspokojenia potrzeb związanych z prowadzeniem działań lotniczych w rejonie lotniska:

- a) opracowuje i/lub otrzymuje prognozy i inne istotne informacje dla lotów, które go dotyczą. Zasięg odpowiedzialności w zakresie opracowania prognoz jest odniesiony do lokalnej dostępności i możliwości wykorzystania prognoz trasowych i lotniskowych otrzymywanych z innych biur;
- b) opracowuje i/lub otrzymuje prognozy lokalnych warunków meteorologicznych;
- c) prowadzi ciągłą obserwację warunków meteorologicznych na lotnisku, dla którego ma przygotowywać prognozy;
- d) zapewnia załogom lotniczym i/lub innemu personelowi obsługującemu loty odprawę meteorologiczną, konsultację i dokumentację lotniczo-meteorologiczną;
- e) dostarcza użytkownikom lotniczym inne informacje meteorologiczne;
- f) przedstawia dostępne informacje meteorologiczne;
- g) wymienia informacje meteorologiczne z innymi lotniskowymi biurami meteorologicznymi;
- h) dostarcza otrzymane informacje dotyczące przederupcyjnej aktywności wulkanu, erupcji wulkanu lub chmury pyłu wulkanicznego, do związanych z nim organów służb ruchu lotniczego, organów służb informacji lotniczej i meteorologicznego biura nadzoru, jak ustalono pomiędzy odpowiednimi władzami meteorologicznymi, organem służby informacji lotniczej i władzą ATS.

3.3.3 Lotniska, dla których są wymagane prognozy na lądowanie, powinny być określone przez regionalne porozumienie żeglugi powietrznej.

3.3.4 Dla lotnisk, na których nie są zlokalizowane lotniskowe biura meteorologiczne:

- a) właściwe władze meteorologiczne wyznaczają jedno lub więcej lotniskowych biur meteorologicznych, w celu dostarczenia wymaganych informacji meteorologicznych;
- b) kompetentne władze zapewnią środki, przy pomocy których informacje te mogą być dostarczane na lotniska.

Rozdział 3**Załącznik 3 – Służba meteorologiczna dla międzynarodowej żeglugi powietrznej****3.4 Meteorologiczne biura nadzoru**

3.4.1 Umawiające się Państwo, przyjmując odpowiedzialność za zapewnienie służb kontroli ruchu lotniczego w ramach rejonu informacji powietrznej lub obszaru kontrolowanego, powinno powołać na podstawie regionalnego porozumienia żeglugi powietrznej jedno lub więcej meteorologicznych biur nadzoru lub uzgodnić z innym Państwem wykonywanie tego zadania.

3.4.2 Meteorologiczne biura nadzoru:

- a) utrzymuje stały monitoring/nadzór warunków meteorologicznych mających wpływ na działanie lotnictwa w obszarze odpowiedzialności;
- b) opracowuje informacje SIGMET oraz inne dane odpowiednio do obszaru odpowiedzialności;
- c) dostarcza informacje SIGMET, i jeśli jest to wymagane, inne informacje meteorologiczne, do związanych z nim organów służby ruchu lotniczego;
- d) rozpowszechnia informacje SIGMET;
- e) w tych przypadkach, kiedy jest to wymagane przez regionalne porozumienie żeglugi powietrznej, zgodnie z pkt. 7.2.1:
 - 1) przygotowuje informacje AIRMET dla obszaru odpowiedzialności,
 - 2) dostarcza informacje AIRMET do odpowiednich organów służby ruchu lotniczego,
 - 3) rozpowszechnia informacje AIRMET,
- f) dostarcza otrzymane informacje dotyczące przederupcyjnej aktywności wulkanu, erupcji wulkanu i chmury pyłu wulkanicznego, dla których nie wydano jeszcze informacji SIGMET, do związanego z nim ACC/FIC, tak jak ustalono pomiędzy odpowiednimi władzami meteorologicznymi i ATS oraz do właściwego VAAC, zgodnie z regionalnym porozumieniem żeglugi powietrznej;
- g) dostarcza otrzymane informacje dotyczące uwolnienia do atmosfery materiałów radioaktywnych (w rejonie nadzoru i sąsiadującym) do współpracującego ACC/FIC, zgodnie z porozumieniem pomiędzy władzą meteorologiczną i ATS, a także do organów żeglugi powietrznej, zgodnie z porozumieniem pomiędzy władzami meteorologicznymi i lotnictwa cywilnego. Informacja zawiera dane o miejscu i czasie uwolnienia, a także prognozowaną trajektorię przemieszczania skażeń.

Uwaga. — Informacja dostarczana jest przez wyspecjalizowane centra meteorologiczne (RSMC) WMO, dla potrzeb modelu przemieszczenia dla ratownictwa środowiskowego, na prośbę przedstawiciela władz państwa, w którym doszło do emisji substancji radioaktywnej do atmosfery, lub Międzynarodowej Agencji Energii Atomowej (IAEA). Informacja jest rozsyłana przez RSMC do jednego punktu kontaktowego narodowej służby meteorologicznej dla każdego kraju. Punkt ten jest odpowiedzialny za redystrybucję informacji wewnątrz danego kraju. Co więcej, informacja jest dostarczana przez IAEA do RSMC współpołożone z VAAC London (wyznaczonym na punkt centralny), które z kolei powiadamia ACC zainteresowane emisją.

3.4.3 Zalecenie. — *Granice obszaru obserwacji warunków meteorologicznych przez meteorologiczne biuro nadzoru, powinny tak dalece, jak jest to możliwe, pokrywać się z granicami rejonu informacji powietrznej, lub z obszarem kontrolowanym lub z kombinacją rejonów informacji i/lub obszarów kontrolowanych.*

Załącznik 3 – Służba meteorologiczna dla międzynarodowej żeglugi powietrznej**Rozdział 3****3.5 Centra doradcze ds. pyłu wulkanicznego**

3.5.1 Umawiające się Państwo przyjmując, zgodnie z regionalnym porozumieniem żeglugi powietrznej, odpowiedzialność za prowadzenie centrum doradczego ds. pyłu wulkanicznego (VAAC) w ramach służby obserwacji aktywności wulkanicznej w obszarze międzynarodowych dróg lotniczych, zapewnia, aby dane centrum po otrzymaniu informacji, że nastąpił wybuch wulkanu lub jest spodziewana erupcja lub chmura pyłu wulkanicznego znalazła się w obszarze odpowiedzialności:

- a) monitorowało dane z satelitów geostacjonarnych i okołobiegunowych, w celu określenia obecności i zasięgu chmury pyłu wulkanicznego w atmosferze w obszarze odpowiedzialności;
- b) uruchomiło numeryczny model wyznaczania trajektorii przemieszczania się/dyspersji chmury pyłu wulkanicznego, celem prognozowania kierunku przemieszczania się chmury pyłu wulkanicznego, która została zidentyfikowana, lub w stosunku do której otrzymano informacje;

Uwaga. — Wykorzystywany model numeryczny może być własnością danego VAAC lub, w drodze porozumienia, własnością innego VAAC.

- c) rozpowszechniało informacje doradcze odnośnie zasięgu i prognozy przemieszczania się chmury pyłu wulkanicznego do:
 - 1) meteorologicznych biur nadzoru, centrów kontroli obszaru i centrów informacji powietrznej, obsługujących rejony informacji powietrznej w rejonie odpowiedzialności, który może być narażony na działanie zjawiska,
 - 2) innych VAAC, których obszary odpowiedzialności mogą być narażone na działanie zjawiska,
 - 3) światowych centrów prognoz obszarowych, międzynarodowych banków danych OPMET, międzynarodowych biur NOTAM oraz ośrodków wyznaczonych na mocy regionalnych porozumień żeglugi powietrznej dla satelitarnego systemu dystrybucji,
 - 4) linii lotniczych pozyskujących informacje doradczą poprzez sieć AFTN za pomocą określonego systemu zapytań;

Uwaga. — Adresy AFTN używane przez VAAC są podane w „Podręczniku wulkanicznego nadzorowania międzynarodowych tras lotniczych” — „Procedury operacyjne i lista kontaktowa” („Handbook on the International Airways Volcano Watch”, IAVW, Doc 9766) oraz na stronie internetowej ICAO IAVWOPSG.

- d) rozpowszechniało uaktualnioną informację doradczą do meteorologicznych biur nadzoru, centrów kontroli obszaru, centrów informacji powietrznej i VAAC określonych w pkt c), gdy jest to konieczne, ale przynajmniej co 6 godzin, aż do czasu, dopóki z danych satelitarnych nie będzie możliwości wyróżnienia chmury pyłu wulkanicznego i dłużej nie będą otrzymywane z danego obszaru komunikaty o obecności chmury pyłu wulkanicznego oraz o dalszych erupcjach wulkanu.

3.5.2 Centra doradcze ds. pyłu wulkanicznego pracują w systemie 24-godzinny.

3.5.3 W przypadku przerwy w działaniu danego VAAC, jego funkcje powinny być realizowane przez inne VAAC albo inne centrum meteorologiczne, jak to określono przez państwo utrzymujące dane VAAC.

Uwaga. — Procedury awaryjne podejmowane w przypadku przerw w działaniu danego VAAC są przedstawione w „Podręczniku Międzynarodowej Obserwacji Wulkanów”, (IAVW) (Doc 9766).

3.6 Krajowe stacje obserwacji wulkanów

Umawiające się Państwa, na terytorium których znajdują się aktywne lub potencjalnie aktywne wulkany, zapewniają, że wybrane krajowe stacje obserwacji wulkanów wyznaczone w regionalnym porozumieniu żeglugi powietrznej monitorują te wulkany i gdy obserwują:

- a) znaczną przederupcyjną aktywność wulkanów lub jej zaprzestanie;

Rozdział 3**Załącznik 3 – Służba meteorologiczna dla międzynarodowej żeglugi powietrznej**

- b) erupcję wulkanów albo jej ustanie;
- c) pył wulkaniczny w atmosferze

i przesyłają tę informację, tak szybko jak to praktycznie możliwe, do odpowiednich dla nich ACC, MWO i VAAC.

Uwaga 1. — Przederypcyjna aktywność wulkaniczna w tym kontekście oznacza niezwykłą i/lub narastającą aktywność wulkanu, która może być zapowiedzią wulkanicznej erupcji.

Uwaga 2. — Doc 9766 zawiera materiały pomocnicze dotyczące aktywności lub potencjalnej aktywności wulkanów.

3.7 Centra doradcze do spraw cyklonu tropikalnego

Umawiające się Państwo przyjmując, zgodnie z regionalnym porozumieniem żeglugi powietrznej, odpowiedzialność za prowadzenie centrum doradczego ds. cyklonu tropikalnego TCAC, zapewnia, aby dane centrum:

- a) w obszarze odpowiedzialności monitorowało rozwój cyklonów tropikalnych przy wykorzystaniu danych z satelitów geostacjonarnych i okołobiegunowych, danych radarowych i innych informacji meteorologicznych;
- b) rozpowszechniało informacje doradcze dotyczące położenia centrum cyklonu, jego kierunku i prędkości przemieszczania, ciśnienia w centrum i maksymalnej prędkości wiatru przyziemnego w pobliżu centrów, w postaci tekstu otwartego z wykorzystaniem obowiązujących skrótów do:
 - 1) meteorologicznych biur nadzoru w obszarze odpowiedzialności,
 - 2) innych TCAC, których obszary odpowiedzialności mogą być narażone na działanie danego cyklonu,
 - 3) światowych centrów prognoz obszarowych, międzynarodowych banków danych OPMET oraz centrów wyznaczonych na mocy regionalnych porozumień żeglugi powietrznej do satelitarnej dystrybucji danych;
- c) jeśli jest to konieczne, dostarczyło do meteorologicznych biur nadzoru uaktualnione informacje doradcze, dotyczące każdego cyklonu tropikalnego, przynajmniej co 6 godzin.

ROZDZIAŁ 4. OBSERWACJE I KOMUNIKATY METEOROLOGICZNE

Uwaga. — *Specyfikacje techniczne oraz szczegółowe kryteria związane z niniejszym rozdziałem są zawarte w Dodatku 3.*

4.1 Lotnicze stacje meteorologiczne i obserwacje

4.1.1 Każde Umawiające się Państwo zakłada, na lotniskach na swoim terytorium, takie lotnicze stacje meteorologiczne, które są dla niego konieczne. Lotnicza stacja meteorologiczna może być stacją samodzielną lub może być połączona ze stacją synoptyczną.

Uwaga. — *Lotnicze stacje meteorologiczne mogą zawierać czujniki zainstalowane poza lotniskiem, gdy jest to uznane za zasadne przez władze meteorologiczne w celu zapewnienia zgodności służby meteorologicznej dla międzynarodowej żeglugi powietrznej z postanowieniami tego Załącznika.*

4.1.2 **Zalecenie.** — *Każde Umawiające się Państwo, jeżeli regionalne porozumienie żeglugi powietrznej to przewiduje, powinno założyć lub przewidzieć założenie lotniczych stacji meteorologicznych na instalacjach na otwartym morzu lub w innych punktach, mających znaczenie w osłonie lotów śmigłowców do instalacji na otwartym morzu.*

4.1.3 Lotnicze stacje meteorologiczne wykonują regularne obserwacje w ustalonych odstępach czasowych. Na lotniskach regularne obserwacje są uzupełniane o obserwacje specjalne, jeśli wystąpią istotne zmiany parametrów wiatru przy powierzchni ziemi, widzialności, zasięgu widzialności na drodze startowej, pogody bieżącej, zachmurzenia i/lub temperatury.

4.1.4 Każde Umawiające się Państwo, w wystarczająco częstych odstępach czasowych, prowadzi inspekcje lotniczych stacji meteorologicznych, by zapewnić wysoki poziom obserwacji, sprawdzić właściwe funkcjonowanie przyrządów i wskaźników oraz by sprawdzić czy rozmieszczenie przyrządów nie zostało znacząco zmienione.

Uwaga. — *Wskazówki dotyczące przeprowadzania inspekcji lotniczych stacji meteorologicznych, jak również częstotliwości inspekcji zawarte są w „Podręcznik automatycznych meteorologicznych systemów pomiarowych na lotniskach” (Manual on Automatic Meteorological Observing Systems at Aerodromes) (Doc 9837).*

4.1.5 Na lotniskach z drogami startowymi używanymi w operacjach przyrządowych podejść i lądowań dla kategorii II i III należy zainstalować odpowiedni automatyczny sprzęt do pomiarów, monitorowania i zdalnego wskazywania parametrów wiatru przy powierzchni ziemi, widzialności, zasięgu widzialności wzdłuż drogi startowej, wysokości podstawy chmur, temperatury powietrza i temperatury punktu rosy oraz ciśnienia atmosferycznego dla celów zabezpieczenia operacji podejścia do lądowania i lądowania oraz startu. Urządzenia należy zintegrować w automatyczny system pozyskiwania, przetwarzania, rozpowszechniania i zobrazowania, w czasie rzeczywistym, parametrów meteorologicznych mających wpływ na starty i lądowania. Przy projektowaniu powyższych systemów należy uwzględnić aspekty czynnika ludzkiego oraz procedury awaryjne.

Uwaga 1. — *Kategorie precyzyjnych podejść i lądowań są opisane w Załączniku 6, Część I.*

Uwaga 2. — *Materiał informacyjny dotyczący aspektów czynnika ludzkiego można znaleźć w publikacji „Człowiek — kryteria szkolenia” Doc 9683 („Human Factors Training Manual” Doc 9683).*

4.1.6 **Zalecenie.** — *Na lotniskach z drogami startowymi używanymi w operacjach przyrządowych podejść i lądowań dla kategorii I powinien być zainstalowany, stosownie do potrzeb, odpowiedni automatyczny sprzęt do pomiarów lub oszacowania parametrów, monitorowania i zdalnego wskazywania wiatru przy powierzchni ziemi,*

Załącznik 3 – Służba meteorologiczna dla międzynarodowej żeglugi powietrznej**Rozdział 4**

widzialności, zasięgu widzialności wzdłuż drogi startowej, wysokości podstawy chmur, temperatury powietrza i temperatury punktu rosy oraz ciśnienia atmosferycznego dla celów zabezpieczenia operacji podejścia do lądowania i lądowania oraz startu. Urządzenia powinny być zintegrowane w automatyczny system pozyskiwania, przetwarzania, rozpowszechniania i zobrazowania, w czasie rzeczywistym, parametrów meteorologicznych mających wpływ na starty i lądowania. Przy projektowaniu powyższych systemów należy uwzględnić aspekty czynnika ludzkiego oraz procedury awaryjne.

4.1.7 Zalecenie. — Zintegrowane automatyczne systemy używane do rozpowszechniania/zobrazowania danych meteorologicznych powinny mieć możliwość ręcznego wprowadzania danych, obejmujących te elementy meteorologiczne, których obserwacje nie mogą być dokonywane z wykorzystaniem urządzeń automatycznych.

4.1.8 Obserwacje powinny stanowić podstawę do przygotowania rozsyłanych komunikatów na lotnisku ich powstania oraz komunikatów rozsyłanych poza lotnisko ich powstania.

4.1.9 Ze względu na zmienność elementów meteorologicznych w czasie i przestrzeni, a także na niedoskonałości metod obserwacyjnych i ograniczenia spowodowane zdefiniowaniem niektórych z tych elementów, ustalone wartości elementów, podane w komunikacie, powinny być rozumiane przez odbiorcę jako maksymalnie przybliżone do aktualnych warunków w czasie obserwacji.

Uwaga. — Informacje na temat operacyjnie pożądanых i aktualnie osiągalnych dokładności pomiarów i obserwacji podane są w Załączniku A.

4.2 Porozumienie między władzami ruchu lotniczego i meteorologicznymi

Zalecenie. — W celu uregulowania niżej wymienionych zagadnień powinno być zawarte porozumienie między władzami meteorologicznymi a właściwymi władzami ATS dotyczące:

- a) zaopatrzenia organów służb ruchu lotniczego we wskaźniki powiązane ze zintegrowanymi automatycznymi systemami;
- b) kalibracji i utrzymania wskaźników/przyrządów;
- c) wykorzystania tych wskaźników/przyrządów przez personel służb ruchu lotniczego;
- d) wykonywania uzupełniających obserwacji wzrokowych (np. zjawisk meteorologicznych mających znaczenie w strefach wznoszenia po starcie i podejścia do lądowania), tam gdzie jest to niezbędne, jeśli są one wykonywane przez personel służb ruchu lotniczego w celu uaktualnienia lub uzupełnienia informacji dostarczanych przez stacje meteorologiczne;
- e) przekazywanie informacji meteorologicznych uzyskiwanych od lądujących lub startujących statków powietrznych (np. dotyczące uskoku wiatru);
- f) przekazywanie informacji uzyskiwanych z naziemnych radarów meteorologicznych, jeżeli są dostępne.

Uwaga. — Zalecenia dotyczące koordynacji pomiędzy ATS i lotniczymi służbami meteorologicznymi są podane w „Podręczniku w sprawie koordynacji pomiędzy służbami ruchu lotniczego, służbami informacji lotniczej i lotniczymi służbami meteorologicznymi”, Doc 9377 („Manual on Coordination between Air Traffic Services Aeronautical Information Services and Aeronautical Meteorological Services”, Doc 9377).

4.3 Regularne obserwacje i komunikaty

4.3.1 Na lotniskach regularne obserwacje są wykonywane przez 24 godziny każdego dnia (codziennie), jeśli nie ustalono inaczej pomiędzy władzą meteorologiczną, właściwymi władzami ATS i operatorami. Te obserwacje są wykonywane w odstępie 1 godziny lub co 30 minut, jeśli tak ustalono w regionalnym porozumieniu żeglugi powietrznej. Na innych lotniczych stacjach meteorologicznych te obserwacje są wykonywane zgodnie z ustaleniami dokonanymi przez władze meteorologiczne, przy uwzględnieniu wymagań organów służb ruchu lotniczego i operacji lotniczych.

Rozdział 4***Załącznik 3 – Służba meteorologiczna dla międzynarodowej żeglugi powietrznej***

4.3.2 Komunikaty z obserwacji regularnych są wydawane jako:

- a) lokalne komunikaty regularne przeznaczone do rozpowszechniania na lotnisku macierzystym (z przeznaczeniem dla przylatujących i odlatujących statków powietrznych); oraz
- b) komunikaty METAR do rozpowszechniania poza lotnisko macierzyste (przeznaczone głównie dla planowania lotów, transmisji VOLMET oraz D-VOLMET).

Uwaga. — Informacje meteorologiczne wykorzystywane w systemie ATIS (voice-ATIS i D-ATIS) są pozyskiwane z lokalnych komunikatów regularnych, zgodnie z Załącznikiem 11, pkt 4.3.6.1 g).

4.3.3 Na lotniskach, które nie działają operacyjnie przez 24 godziny, zgodnie z pkt. 4.3.1, komunikat METAR jest wydawany przed wznowieniem operacyjnej działalności lotniska zgodnie z regionalnym porozumieniem żeglugi powietrznej.

4.4 Obserwacje i komunikaty specjalne

4.4.1 Wykaz kryteriów dotyczących obserwacji specjalnych jest ustalany przez władze meteorologiczne w porozumieniu z właściwymi władzami ATS, operatorami i innymi zainteresowanymi.

4.4.2 Komunikaty z obserwacji specjalnych są wydawane jako:

- a) lokalne komunikaty specjalne tylko do rozpowszechniania na lotnisku macierzystym (z przeznaczeniem dla lądujących i startujących statków powietrznych);
- b) komunikaty SPECI do rozpowszechniania poza lotnisko macierzyste (z przeznaczeniem głównie dla planowania lotów, transmisji VOLMET i D-VOLMET), jeżeli komunikaty METAR nie są wydawane w odstępach półgodzinnych.

Uwaga. — Informacje meteorologiczne wykorzystywane w systemie ATIS (voice-ATIS i D-ATIS) są pozyskiwane z lokalnych komunikatów specjalnych, zgodnie z Załącznikiem 11 ICAO, pkt 4.3.6.1 g).

4.4.3 Na lotniskach, które nie działają operacyjnie przez 24 godziny, zgodnie z pkt. 4.3.1, następuje wznowienie wydawanych komunikatów METAR i SPECI, gdy to jest konieczne.

4.5.1 Lokalne komunikaty regularne i specjalne oraz komunikaty METAR i SPECI zawierają następujące elementy w podanej kolejności:

- a) identyfikację rodzaju komunikatu;
- b) wskaźnik położenia;
- c) czas obserwacji;
- d) identyfikacja komunikatu (automatyczny, zagubiony), jeżeli jest to dostępne;
- e) kierunek i prędkość wiatru przyziemnego;
- f) widzialność;

Załącznik 3 – Służba meteorologiczna dla międzynarodowej żeglugi powietrznej**Rozdział 4**

- g) zasięg widzialności na drodze startowej, gdy ma to zastosowanie;
- h) pogoda bieżąca;
- i) wielkości zachmurzenia, rodzaj (tylko dla chmur Cumulonimbus i chmur cumulus congestus) i wysokość podstawy chmur lub kiedy jest mierzona widzialność pionowa;
- j) temperatura powietrza i temperatura punktu rosy;
- k) QNH, i gdy stosuje się QFE (QFE stosuje się tylko w lokalnych komunikatach regularnych i specjalnych).

Uwaga. — Wskaźniki położenia, o których mowa w b) i ich znaczenia, są opublikowane w wydawnictwie ICAO Doc 7910 – „Wskaźniki położenia” („Location Indicators” Doc 7910).

4.5.2 Zalecenie. — *Dodatkowo do elementów wymienionych w pkt. 4.5.1 a) do k) lokalne komunikaty regularne i specjalne powinny zawierać uzupełniające informacje umieszczone po elemencie k).*

4.5.3 Opcjonalne elementy umieszczone w informacji uzupełniającej są włączane do komunikatów METAR i SPECI zgodnie z regionalnym porozumieniem żeglugi powietrznej.

4.6 Obserwacje i komunikaty o parametrach meteorologicznych

4.6.1 Wiatr przyziemny

4.6.1.1 Wykonywane są pomiary średniego kierunku i średniej prędkości wiatru przyziemnego oraz znacznych zmian jego kierunku i prędkości oraz podawane w stopniach i metrach na sekundę (lub węzłach), odpowiednio.

4.6.1.2 Zalecenie. — *Jeżeli lokalne regularne i specjalne komunikaty są wydawane dla odlatujących statków powietrznych, obserwacje wiatru przyziemnego dla tych komunikatów powinny być reprezentatywne dla warunków wzdłuż drogi startowej; jeżeli lokalne regularne i specjalne komunikaty są wydawane dla przylatujących statków powietrznych, obserwacje wiatru przyziemnego dla tych komunikatów powinny być reprezentatywne dla strefy przyziemienia.*

4.6.1.3 Zalecenie. — *Dla komunikatów METAR i SPECI obserwacje wiatru przyziemnego powinny być reprezentatywne dla warunków wzdłuż całej drogi startowej, jeżeli jest tylko jedna droga, lub kompleksu dróg startowych, jeżeli jest więcej niż jedna.*

4.6.2 Widzialność

4.6.2.1 Widzialność zgodnie z definicją podaną w Rozdziale 1 jest mierzona lub obserwowana oraz podawana w metrach lub kilometrach.

Uwaga. — Wskazówki dotyczące konwersji wskazań przyrządów pomiarowych w widzialność są przedstawione w Załączniku D.

4.6.2.2 Zalecenie. — *Jeżeli lokalne regularne i specjalne komunikaty są wydawane dla odlatujących statków powietrznych, obserwacje widzialności dla tych komunikatów powinny być reprezentatywne dla warunków wzdłuż drogi startowej. Jeżeli lokalne regularne i specjalne komunikaty są wydawane dla przylatujących statków powietrznych, obserwacje widzialności dla tych komunikatów powinny być reprezentatywne dla warunków w strefie przyziemienia.*

4.6.2.3 Zalecenie. — *Dla komunikatów METAR i SPECI obserwacje widzialności powinny być reprezentatywne dla lotniska.*

Rozdział 4**Załącznik 3 – Służba meteorologiczna dla międzynarodowej żeglugi powietrznej****4.6.3 Zasięg widzialności wzdłuż drogi startowej**

Uwaga. — Wskazówki dotyczące zasięgu widzialności wzdłuż drogi startowej są zawarte w publikacji „Manual of Runway Visual Range Observing and Reporting Practices”, Doc 9328.

4.6.3.1 Zasięg widzialności wzdłuż drogi startowej zgodnie z definicją podaną w Rozdziale 1 jest określany dla wszystkich dróg startowych używanych w operacjach przyrządowych podejść i lądowań dla kategorii II i III.

4.6.3.2 **Zalecenie.** — Obserwacje zasięgu widzialności wzdłuż drogi startowej zgodnie z definicją podaną w Rozdziale 1 są określane na wszystkich drogach startowych przeznaczonych do wykorzystania w okresach ograniczonej widzialności, a w szczególności na:

- a) drogach startowych precyzyjnego podejścia, używanych w operacjach przyrządowych podejść i lądowań dla kategorii I dla I kategorii;
- b) drogach startowych wykorzystywanych do startów i posiadających światła krawędziowe dużej intensywności i/lub światła osi centralnej drogi startowej.

Uwaga. — Drogi startowe precyzyjnego podejścia są zdefiniowane w Załączniku 14, Tom I, Rozdział 1 „Instrument runway”.

4.6.3.3 Zasięg widzialności wzdłuż drogi startowej określony zgodnie z 4.6.3.1 oraz 4.6.3.2 jest podawany w metrach przez cały czas, kiedy widzialność lub zasięg widzialności wzdłuż drogi startowej są mniejsze niż 1500 m.

4.6.3.4 Oszacowanie zasięgu widzialności wzdłuż drogi startowej jest reprezentatywne dla:

- a) strefy przyziemienia dla drogi startowej nieprecyzyjnego podejścia lub I kategorii przyrządowych podejść i lądowań;
- b) strefy przyziemienia i środkowego punktu dla drogi startowej II kategorii przyrządowych podejść i lądowań;
- c) strefy przyziemienia, środkowego i końcowego punktu dla drogi startowej III kategorii przyrządowych podejść i lądowań;

4.6.3.5 Organy służb kontroli ruchu lotniczego oraz służby informacji lotniczej na lotnisku są niezwłocznie informowane o zmianach w funkcjonowaniu automatycznego sprzętu używanego do oszacowania zasięgu widzialności wzdłuż drogi startowej.

4.6.4 Pogoda bieżąca

4.6.4.1 Na lotnisku są wykonywane obserwacje bieżącej pogody, a wyniki są przekazywane zgodnie z potrzebami w komunikatach. Następujące zjawiska pogody bieżącej są identyfikowane jako minimum: deszcz, mżawka, śnieg i opady marznące (włącznie z intensywnością), dymy, zamglenia, mgła, mgła marznąca oraz burza (włącznie z burzą w okolicy lotniska).

4.6.4.2 **Zalecenie.** — Dla lokalnych regularnych i specjalnych komunikatów informacja o pogodzie bieżącej powinna być reprezentatywna dla warunków na lotnisku.

4.6.4.3 **Zalecenie.** — Dla komunikatów METAR i SPECI informacja o pogodzie bieżącej powinna być reprezentatywna dla warunków na lotnisku oraz dla pewnych szczególnych zjawisk pogody dla jego okolic.

Załącznik 3 – Służba meteorologiczna dla międzynarodowej żeglugi powietrznej**Rozdział 4****4.6.5 Zachmurzenie**

4.6.5.1 Wielkość zachmurzenia, rodzaj chmur oraz wysokość ich podstawy są obserwowane i gdy jest to niezbędne przekazywane w celu opisanego zachmurzenia o znaczeniu operacyjnym. Jeżeli niebo jest niewidoczne, jest obserwowana widzialność pionowa, i gdy niezbędne przekazywana w komunikatach zamiast wielkości zachmurzenia, rodzaju chmur i wysokości ich podstawy. Wysokość podstawy chmur i widzialność pionowa jest podawana w metrach (lub stopach).

4.6.5.2 **Zalecenie.** — *Dla lokalnych regularnych i specjalnych komunikatów obserwacje zachmurzenia, powinny być reprezentatywne dla prognozy(ów) drogi(óg) startowej(ych) w użyciu.*

4.6.5.3 **Zalecenie.** — *Dla komunikatów METAR i SPECI obserwacje zachmurzenia powinny być reprezentatywne dla warunków na lotnisku i jego okolicy.*

4.6.6 Temperatura i temperatura punktu rosy

4.6.6.1 Temperatura i temperatura punktu rosy są mierzone i podawane w stopniach Celsjusza.

4.6.6.2 **Zalecenie.** — *Dla lokalnych regularnych i specjalnych komunikatów oraz dla komunikatów METAR i SPECI obserwacje temperatury i temperatury punktu rosy powinny być reprezentatywne dla wszystkich dróg startowych.*

4.6.7 Ciśnienie atmosferyczne

Mierzone jest ciśnienie atmosferyczne a wartości QNH i QFE są przeliczane i podawane w hektopaskalach.

4.6.8 Informacje dodatkowe

Zalecenie. — *Obserwacje wykonywane na lotniskach powinny zawierać dostępne dodatkowe informacje, dotyczące istotnych warunków meteorologicznych, szczególnie w strefach wznoszenia i podejścia do lądowania. Jeżeli to możliwe, informacja powinna określać lokalizację warunków meteorologicznych.*

4.7 Komunikaty meteorologiczne z automatycznych systemów pomiarowych

4.7.1 **Zalecenie.** — *Komunikaty METAR i SPECI z automatycznych systemów obserwacji meteorologicznych powinny być wykorzystywane przez Państwa, które są w stanie to zrobić, poza operacyjnymi godzinami funkcjonowania lotniska. W czasie operacyjnych godzin funkcjonowania lotniska, wykorzystuje się te komunikaty, gdy zostało to ustalone przez władzę meteorologiczną w trybie konsultacji z użytkownikami na podstawie dostępności i efektywności wykorzystania personelu.*

Uwaga. — *Wskazówki użycia systemów automatycznych obserwacji meteorologicznych są podane w „Podręcznik automatycznych meteorologicznych systemów pomiarowych na lotniskach” („Manual on Automatic Meteorological Observing Systems at Aerodromes, Doc 9837).*

4.7.2 **Zalecenie.** — *Lokalne regularne i specjalne komunikaty z automatycznych systemów obserwacji meteorologicznych powinny być wykorzystywane przez Państwa, które są w stanie to zrobić, w czasie operacyjnych godzin funkcjonowania lotniska, gdy zostało to ustalone przez władzę meteorologiczną w trybie konsultacji z użytkownikami, na podstawie dostępności i efektywności wykorzystania personelu.*

4.7.3 Lokalne regularne i specjalne komunikaty i komunikaty METAR i SPECI z automatycznych systemów obserwacji meteorologicznych powinny być oznaczane słowem „AUTO”.

Rozdział 4**Załącznik 3 – Służba meteorologiczna dla międzynarodowej żeglugi powietrznej****4.8 Obserwacje i komunikaty o aktywności wulkanicznej**

Zalecenie. — *O wystąpieniu przederupcyjnej aktywności wulkanu, erupcji wulkanu i chmury pyłu wulkanicznego należy bezzwłocznie informować odpowiednie organy służb ruchu lotniczego, organy służb informacji powietrznej i meteorologiczne biura nadzoru. Raport powinien być sporządzony w postaci formularza aktywności wulkanicznej i zawierać informacje w kolejności wymienionej poniżej:*

- a) typ raportu, VOLCANIC ACTIVITY REPORT;
- b) identyfikator stacji, identyfikator położenia lub nazwa stacji;
- c) data/godzina raportu;
- d) położenie wulkanu i nazwa, jeśli jest znana;
- e) zwięzły opis wydarzenia zawierający, jeśli jest to możliwe, poziom intensywności aktywności wulkanu, miejsce erupcji, datę, godzinę, a także informację o ewentualnej obecności chmury pyłu wulkanicznego, łącznie z kierunkiem przemieszczania się i wysokością występowania.

Uwaga. — *W tym kontekście aktywność wulkanu poprzedzająca erupcję oznacza niezwykłą i/lub nasilającą się aktywność, która może zapowiadać erupcję wulkaniczną.*

ROZDZIAŁ 5. OBSERWACJE ZE STATKU POWIETRZNEGO I MELDUNKI Z POWIETRZA

Uwaga. — Specyfikacje techniczne oraz szczegółowe kryteria związane z niniejszym rozdziałem są zawarte w Dodatku 4.

5.1 Zobowiązania Państw

Każde Umawiające się Państwo organizuje zgodnie z ustaleniami niniejszego rozdziału — wykonywanie obserwacji przez swoje zarejestrowane statki powietrzne, odbywające loty na międzynarodowych trasach lotniczych, oraz by te obserwacje były zapisywane/nagrywane i zgłaszane.

5.2 Rodzaje obserwacji ze statku powietrznego

Ze statku powietrznego wykonywane są następujące obserwacje:

- a) regularne obserwacje podczas lotu po trasie oraz podczas wznoszenia po starcie;
- b) specjalne i inne nieregularne obserwacje podczas każdej fazy lotu.

5.3 Regularne obserwacje ze statku powietrznego — opis

5.3.1 Zalecenie. — *Jeśli jest wykorzystywane łącze przesyłania danych „powietrze–ziemia” oraz zastosowany jest system automatycznego zależnego dozoru (ADS) lub radar wtórny (SSR) z Mod S, zautomatyzowane regularne obserwacje powinny być wykonywane co 15 minut w czasie fazy lotu po trasie i co 30 s w czasie fazy wznoszenia dla pierwszych 10 minut lotu.*

5.3.2 Zalecenie. — *W operacjach śmigłowców na/z lądowiska znajdujące się na instalacjach na otwartym morzu, wykonywane są regularne obserwacje z helikopterów w punktach i w czasie, tak jak uzgodniono pomiędzy władzami meteorologicznymi a zainteresowanymi operatorami helikopterów.*

5.3.3 W przypadku dróg lotniczych o dużej intensywności ruchu lotniczego (np. zorganizowane przewozy), spośród statków powietrznych na każdym poziomie lotu, wyznacza się statek powietrzny wykonujący w przybliżeniu w godzinnych odstępach, regularne obserwacje zgodnie z pkt. 5.3.1. Procedury wyznaczenia podlegają regionalnemu porozumieniu żeglugi powietrznej.

5.3.4 W przypadku, kiedy jest wymagane zgłaszanie podczas fazy wznoszenia, na każdym lotnisku wyznaczony statek powietrzny wykonuje w godzinnych odstępach regularne obserwacje zgodnie z pkt. 5.3.1.

5.4 Regularne obserwacje ze statku powietrznego — zwolnienia

Statek powietrzny nieposiadający łącza transmisji danych ziemia-powietrze powinien być zwolniony z wykonania regularnych obserwacji.

5.5 Specjalne obserwacje ze statku powietrznego

Obserwacje specjalne są wykonywane przez wszystkie statki powietrzne, gdy tylko poniższe warunki zostaną napotkane lub zaobserwowane:

- a) umiarkowana lub silna turbulencja; lub
- b) umiarkowane lub silne oblodzenie; lub
- c) silne fale górskie; lub
- d) burze bez gradu, które są wbudowane, zamaskowane, o znacznych rozmiarach przestrzennych lub występują w liniach szkwałów; lub
- e) burze z gradem, które są wbudowane, zamaskowane, o znacznych rozmiarach przestrzennych lub występują w liniach szkwałów; lub
- f) silna burza pyłowa lub paskowa; lub
- g) chmura pyłu wulkanicznego; lub
- h) przederupcyjna aktywność wulkanu lub wybuch wulkanu.

Uwaga. — W tym kontekście, przederupcyjna aktywność wulkanu oznacza niezwykle i/lub wzrastającą aktywność wulkaniczną, która może sygnalizować wystąpienie erupcji wulkanicznej.

5.6 Inne obserwacje ze statku powietrznego

Jeśli występują inne warunki meteorologiczne niż przedstawione w pkt. 5.5, które w opinii pilota dowódcy mogą wpłynąć na bezpieczeństwo lub mogą mieć znaczny wpływ na efektywność lotów innych statków powietrznych, wówczas pilot dowódca powiadamia właściwe organy służb ruchu lotniczego, tak szybko jak to praktycznie możliwe.

Uwaga. — Oblodzenie, turbulencja i w dużym stopniu uskok wiatru są zjawiskami, których obserwacja w czasie ich występowania z ziemi jest niemożliwa lub znacznie utrudniona. W większości przypadków obserwacje ze statków powietrznych są jedynym dostępnym dowodem występowania wymienionych zjawisk.

5.7 Przekazywanie komunikatów o obserwacjach ze statku powietrznego podczas lotu

5.7.1 Obserwacje ze statku powietrznego przekazywane są przez łącza danych ziemia–powietrze. Jeżeli łącza danych ziemia–powietrze nie są dostępne, specjalne i inne nieregularne obserwacje ze statku powietrznego są przekazywane przy wykorzystaniu łączności fonicznej.

5.7.2 Obserwacje ze statku powietrznego podczas lotu są zgłaszane w czasie wykonywania obserwacji lub tak szybko, jak jest to praktycznie możliwe.

5.7.3 Obserwacje ze statku powietrznego są zgłaszane jako komunikaty z powietrza.

5.8 Przekazywanie komunikatów z powietrza przez jednostki ATS

Zainteresowana władza meteorologiczna zawiera porozumienie z odpowiednimi władzami ATS dla zapewnienia, że jednostki ATS po odebraniu:

Rozdział 5**Załącznik 3 – Służba meteorologiczna dla międzynarodowej żeglugi powietrznej**

- a) specjalnych komunikatów z powietrza przy pomocy łączności fonicznej będą je przekazywały, bez opóźnienia, do powiązanego z nimi meteorologicznego biura nadzoru; oraz
- b) regularnych i specjalnych komunikatów z powietrza przy pomocy łączności danych przekażą je bez opóźnienia do powiązanego z nimi meteorologicznego biura nadzoru i WAFC.

5.9 Rejestracja lotniczych obserwacji aktywności wulkanicznej i informowanie po wykonaniu lotu

Specjalne komunikaty z powietrza zawierające obserwacje dotyczące przederupcyjnej aktywności wulkanu, erupcji wulkanu lub chmury pyłu wulkanicznego, powinny być sporządzane na formularzach specjalnych komunikatów z powietrza o aktywności wulkanicznej. Kopia formularza powinna być włączana do dokumentacji lotniczo-meteorologicznej, dostarczanej statkom powietrznym wykonującym loty po trasach, które — w opinii właściwych władz meteorologicznych — mogą być narażone na oddziaływanie chmury pyłu wulkanicznego.

ROZDZIAŁ 6. PROGNOZY

Uwaga. — Specyfikacje techniczne oraz szczegółowe kryteria związane z niniejszym rozdziałem są zawarte w Dodatku 5.

6.1 Interpretacja i wykorzystanie prognoz

6.1.1 Z powodu czasowej i przestrzennej zmienności elementów meteorologicznych, ograniczeń związanych z metodami prognozowania i ograniczeń powodowanych definicjami niektórych elementów, określona wartość danego elementu, podana w prognozie, musi być rozumiana przez odbiorcę jako najbardziej prawdopodobna wartość, której należy się spodziewać, że dany element przyjmie w okresie ważności prognozy. Podobnie, jeśli w prognozie jest podany czas wystąpienia lub zmiany elementu, powinien on być rozumiany jako czas najbardziej prawdopodobny.

Uwaga. — Informacja dotycząca operacyjnie pożądanej dokładności prognoz jest zawarta w Załączniku B.

6.1.2 Wydanie przez lotniskowe biuro meteorologiczne nowej prognozy, takiej jak regularna prognoza dla lotniska, rozumiane jest jako automatyczne unieważnienie każdej prognozy tego samego typu wcześniej wydanej dla tego samego miejsca i na ten sam okres ważności lub jego części.

6.2 Prognozy dla lotniska

6.2.1 Prognoza dla lotniska jest opracowywana, na podstawie regionalnego porozumienia żeglugi powietrznej, przez lotniskowe biuro meteorologiczne wyznaczone przez właściwą władzę meteorologiczną.

Uwaga. — Lotniska, dla których prognozy są opracowywane oraz okres ważności tych prognoz są wymienione w odpowiedniej części dokumentów FASID.

6.2.2 Prognoza dla lotniska jest wydawana o określonym czasie nie wcześniej niż jedną godzinę przed początkiem jej okresu ważności i składa się ze zwięzłego przedstawienia prognozowanych warunków meteorologicznych na lotnisku, na określony okres.

6.2.3 Prognoza dla lotniska oraz jej zmiana jest wydawana jako komunikat TAF i zawiera następujące informacje, w poniższej kolejności:

- a) identyfikacja rodzaju prognozy;
- b) grupa lokalizacji;
- c) czas wydania prognozy;
- d) identyfikacja brakującej prognozy, jeśli ma to zastosowanie;
- e) data i okres ważności prognozy;
- f) identyfikacja unieważnionej prognozy, jeśli ma to zastosowanie;

Załącznik 3 – Służba meteorologiczna dla międzynarodowej żeglugi powietrznej***Rozdział 6***

- g) wiatr przy powierzchni ziemi;
- h) widzialność;
- i) zjawisko pogody;
- j) zachmurzenie; oraz
- k) prognozowane istotne zmiany jednego lub więcej tych elementów, w okresie ważności.

Dodatkowe dane powinny być załączone w TAF zgodnie z regionalnymi porozumieniami żeglugi powietrznej.

Uwaga. — Widzialność w TAF dotyczy prognozy widzialności przeważającej.

6.2.4 Lotniskowe biura meteorologiczne, opracowujące TAF, powinny je stale sprawdzać i, jeśli jest to konieczne, niezwłocznie wydawać zmiany do nich. Długość komunikatów prognostycznych i liczba zmian podanych w prognozie powinna być ograniczona do minimum.

Uwaga. — Przewodnik po metodach utrzymania depeesz TAF pod stałym nadzorem jest przedstawiony w Rozdziale 3 „Podręcznika praktycznej meteorologii lotniczej”, „Manual of Aeronautical Meteorological Practice” Doc 8896).

6.2.5 TAF, który nie może być w sposób ciągły sprawdzany, musi być unieważniony.

6.2.6 **Zalecenie.** — *Okres ważności regularnego komunikatu TAF nie powinien być krótszy niż 6 godzin i nie dłuższy niż 30 godzin. Okres ważności powinien być określony w regionalnym porozumieniu żeglugi powietrznej. Regularny komunikat TAF ważny dla okresu krótszego niż 12 godzin powinien być wydawany co każde 3 godziny, natomiast ważny od 12 do 30 godzin powinien być wydawany co każde 6 godzin.*

6.2.7 Wydając komunikat TAF, lotniskowe biura meteorologiczne zapewniają, że nie więcej niż jeden TAF jest ważny dla lotniska w danym czasie.

6.3 Prognozy do lądowania

6.3.1 Prognoza do lądowania jest opracowywana przez lotniskowe biuro meteorologiczne, wyznaczone przez właściwe władze meteorologiczne zgodnie z ustaleniami regionalnego planu żeglugi powietrznej. Te prognozy spełniają wymagania lokalnych użytkowników i statków powietrznych znajdujących się w zasięgu 1 godziny lotu od lotniska.

6.3.2 Prognozy do lądowania są opracowywane w postaci prognoz TREND.

6.3.3 Prognoza TREND składa się ze zwięzłego opisu prognozowanych istotnych zmian warunków meteorologicznych na lotnisku i jest dołączona do lokalnych regularnych lub specjalnych komunikatów, lub komunikatów METAR lub SPECI. Okres ważności prognozy TREND wynosi 2 godziny od czasu wydania komunikatu, którego część stanowi prognoza do lądowania.

6.4 Prognozy do startu

6.4.1 Prognoza do startu jest opracowywana przez lotniskowe biuro meteorologiczne wyznaczone przez właściwe władze meteorologiczne, jeżeli jest to wymagane przez porozumienie pomiędzy władzą meteorologiczną i operatorami.

Rozdział 6***Załącznik 3 – Służba meteorologiczna dla międzynarodowej żeglugi powietrznej***

6.4.2 Zalecenie. — Prognoza do startu powinna odnosić się do określonego przedziału czasu i zawierać informacje o prognozowanych warunkach ponad kompleksem dróg startowych, dotyczące kierunku i prędkości wiatru przyziemnego i jego zmian, temperatury, ciśnienia (QNH) oraz innych, lokalnie uzgodnionych elementów.

6.4.3 Zalecenie. — Prognoza do startu powinna być dostarczona użytkownikom i członkom załóg lotniczych na żądanie, na 3 godziny przed planowanym czasem startu.

6.4.4 Zalecenie. — Lotniskowe biura meteorologiczne opracowujące prognozy do startu powinny w sposób ciągły sprawdzać opracowane prognozy i — jeśli jest to konieczne — niezwłocznie wydawać zmiany do nich.

6.5 Prognozy obszarowe dla lotów na małych wysokościach

6.5.1 W przypadku gdy intensywność działań lotniczych poniżej poziomu lotu FL100 (albo do poziomu lotu FL150 w obszarach górzystych lub wyżej, gdzie jest to konieczne) uzasadnia regularne wydawanie i rozpowszechnianie prognoz obszarowych dla tych działań, częstotliwość, postać i czas obowiązywania lub okres ważności prognoz i kryteria poprawek do nich powinny być określone przez władzę meteorologiczną w porozumieniu z użytkownikami.

6.5.2 W przypadku gdy intensywność działań lotniczych poniżej poziomu lotu FL100 uzasadnia wydanie informacji AIRMET, zgodnie z pkt. 7.2.1, prognozy obszarowe dla tych działań są przygotowywane w formacie uzgodnionym przez władze meteorologiczne. Jeżeli są używane obowiązujące skróty tekstu otwartego, prognoza jest przygotowywana jako prognoza obszarowa GAMET przy wykorzystaniu skrótów i wartości zaaprobowanych przez ICAO. Jeżeli używa się prognoz w postaci map, prognoza powinna być przygotowana jako kombinacja prognoz wiatrów górnych i temperatur na wysokościach oraz zjawisk SIGWX. Prognoza obszarowa powinna pokrywać obszar od poziomu ziemi do FL100 (lub FL150 w obszarach górskich, lub wyżej w razie konieczności) i zawierać informacje o niebezpiecznych zjawiskach pogody stwarzających zagrożenia dla lotów na małych wysokościach. Prognoza obszarowa jest uzupełniona przez informacje AIRMET oraz dodatkowe informacje wymagane dla lotów na małych wysokościach.

6.5.3 Prognozy obszarowe dla lotów na małych wysokościach przygotowywane jako uzupełniające dla informacji AIRMET, powinny być sporządzane co 6 godzin dla 6-godzinnych okresów ważności i przekazywane do meteorologicznych biur nadzoru i/lub do zainteresowanych lotniskowych biur meteorologicznych nie później niż 1 godzinę przed rozpoczęciem ich okresów ważności.

ROZDZIAŁ 7. INFORMACJE SIGMET I AIRMET, OSTRZEŻENIA LOTNISKOWE, OSTRZEŻENIA I ALARMY O USKOKU WIATRU

Uwaga. — Specyfikacje techniczne oraz szczegółowe kryteria związane z niniejszym rozdziałem są zawarte w Dodatku 6.

7.1 Informacje SIGMET

7.1.1 Informacje SIGMET są wydawane przez meteorologiczne biuro nadzoru i podają tekstem otwartym, z użyciem obowiązujących skrótów, zwięzły opis określonych, występujących i/lub prognozowanych, istotnych zjawisk meteorologicznych na trasie lotu, które mogą wpływać na bezpieczeństwo statków powietrznych, a także obraz rozwoju tych zjawisk w czasie i w przestrzeni.

7.1.2 Informacje SIGMET są anulowane, gdy w danym obszarze istotne zjawisko zanikło lub już nie oczekuje się jego wystąpienia.

7.1.3 Okres ważności informacji SIGMET nie przekracza 4 godzin. W szczególnym przypadku raportów SIGMET dla chmur pyłu wulkanicznego i cyklonów tropikalnych okres ważności powinien być rozszerzony do 6 godzin.

7.1.4 **Zalecenie.** — *Informacja SIGMET dotycząca chmury pyłu wulkanicznego i cyklonów tropikalnych powinna być opracowana na podstawie informacji doradczej dostarczonej przez odpowiednie VAAC i TCAC wyznaczone w regionalnym porozumieniu żeglugi powietrznej.*

7.1.5 Pomiedzy meteorologicznym biurem nadzoru a właściwym centrum kontroli obszaru/ośrodkiem informacji powietrznej jest utrzymywana ścisła współpraca celem zapewnienia jednolitości informacji dotyczącej chmury pyłu wulkanicznego, zawartej w informacjach SIGMET oraz NOTAM.

7.1.6 Raporty SIGMET powinny być wydawane nie więcej niż 4 godziny przed rozpoczęciem okresu ważności. W szczególnym przypadku raportów SIGMET dla chmur pyłu wulkanicznego i cyklonów tropikalnych wiadomość ta powinna być wydana tak szybko, jak to praktycznie możliwe, ale nie wcześniej niż 12 godzin przed rozpoczęciem okresu ważności wiadomości. Raporty SIGMET dla pyłu wulkanicznego i cyklonów tropikalnych powinny być aktualizowane przynajmniej co 6 godzin.

7.2 Informacja AIRMET

7.2.1 Informacja AIRMET jest wydawana przez meteorologiczne biuro nadzoru, zgodnie z regionalnym porozumieniem żeglugi powietrznej, uwzględniając intensywność ruchu lotniczego poniżej FL100. Informacja AIRMET podaje zwięzły opis tekstem otwartym z użyciem obowiązujących skrótów, zaobserwowanego i/lub przewidywanego wystąpienia określonych, istotnych zjawisk meteorologicznych na trasie lotu, które nie były włączone w Sekcję I prognozy obszarowej dla lotów na małych wysokościach, sporządzonej zgodnie z ustaleniami zawartymi w Rozdziale 6, Sekcja 6.5, a które mogą mieć wpływ na bezpieczeństwo lotów na małych wysokościach. Informacja uwzględnia również ewolucję zjawisk w czasie i w przestrzeni.

7.2.2 Informacja AIRMET jest unieważniana, kiedy zjawisko już nie występuje lub nie jest dłużej prognozowane na danym obszarze.

7.2.3 Okres ważności informacji AIRMET nie powinien być dłuższy niż 4 godziny.

7.3 Ostrzeżenia lotniskowe

7.3.1 Ostrzeżenia lotniskowe są opracowywane i wydawane przez lotniskowe biura meteorologiczne wyznaczone przez odpowiednią władzę meteorologiczną i zawierają zwięzłą informację o warunkach meteorologicznych, które mogą niekorzystnie wpływać na statki powietrzne na ziemi włącznie z ich postojem oraz na urządzenia i służby lotniskowe.

7.3.2 **Zalecenie.** — *Ostrzeżenia lotniskowe powinny być unieważniane, kiedy warunki, jakich dotyczą, dłużej już nie występują lub nie prognozuje się już ich wystąpienia na lotnisku.*

7.4 Ostrzeżenia o uskoku wiatru

Uwaga. — *Wskazówki dotyczące tego tematu są zawarte w „Podręczniku o uskoku wiatru na małych wysokościach”, „Manual on Low-Level Wind-Shear”, Doc 9817. Alarmy dotyczące uskoku wiatru mają uzupełnić ostrzeżenia o uskoku wiatru i razem powinny rozszerzyć świadomość występowania uskoku wiatru.*

7.4.1 Ostrzeżenia o uskoku wiatru są przygotowywane dla danego lotniska przez lotniskowe biuro meteorologiczne wyznaczone przez władzę meteorologiczną dla danego lotniska, gdzie uskok wiatru uznano za istotny czynnik, zgodnie z lokalnym porozumieniem z organami służb ruchu lotniczego i użytkownikami. Ostrzeżenia o uskoku wiatru powinny zawierać zwięzłą informację o obserwowanym lub prognozowanym uskoku wiatru, który może niekorzystnie wpływać na statek powietrzny na ścieżkach wznoszenia i podejścia do lądowania lub w czasie wykonywania kręgu między poziomem drogi startowej a 500 m (1600 ft) i na statek powietrzny na drodze startowej podczas dobiegu lub rozbiegu. Tam, gdzie lokalne warunki topograficzne sprzyjają powstawaniu znacznych uskoków wiatru na wysokościach powyżej 500 m (1600 ft) nad poziomem drogi startowej, wysokość 500 m (1600 ft) nie powinna być traktowana restrykcyjnie.

7.4.2 **Zalecenie.** — *Ostrzeżenia o uskoku wiatru dla startujących i/lub lądujących statków powietrznych powinny zostać unieważnione, gdy meldunki ze statków powietrznych wskazują, że uskok już nie występuje lub po upływie określonego czasu. Kryteria dotyczące unieważnienia, ostrzeżenia o uskoku wiatru powinny być zdefiniowane lokalnie dla każdego lotniska, zgodnie z ustaleniami pomiędzy władzami meteorologicznymi, właściwymi władzami ATS i z zainteresowanymi użytkownikami.*

7.4.3 Na lotniskach, gdzie uskok wiatru jest wykrywany przez zautomatyzowany, naziemny sprzęt albo wyposażenie do jego wykrywania, alarmy dotyczące uskoku wiatru powinny być generowane przez te systemy. Alarmy o uskoku wiatru powinny dawać zwięzłe, aktualne informacje odnoszące się do obserwowanej obecności uskoku wiatru włącznie ze zmianami wiatru czołowego i tylnego o wartość 7,5 m/s (15 kt) lub większych, które mogą niekorzystnie wpływać na statek powietrzny podczas lądowania lub startu albo dobiegu ewentualnie rozbiegu.

7.4.4 **Zalecenie.** — *Alarmy dotyczące uskoku wiatru powinny być aktualizowane przynajmniej co minutę. Alarm dotyczący uskoku wiatru powinien być odwoływany, gdy tylko zmiana wiatru od dzioba i ogona zmniejsza się poniżej 7,5 m/s (15 kt).*

ROZDZIAŁ 8. LOTNICZA INFORMACJA KLIMATOLOGICZNA

Uwaga. — *Specyfikacje techniczne oraz szczegółowe kryteria związane z niniejszym rozdziałem są zawarte w Dodatku 7.*

8.1 Postanowienia ogólne

Uwaga. — *W przypadkach, kiedy nie można sprostać wymogom lotniczej informacji klimatologicznej, opierając się na bazie krajowej — zbiór, opracowanie i przechowanie danych z obserwacji można wykonywać za pomocą systemów komputerowych, dostępnych do wykorzystania międzynarodowego. Odpowiedzialność za przygotowanie niezbędnej lotniczej informacji klimatologicznej może zostać określona zgodnie z porozumieniem między zainteresowanymi władzami meteorologicznymi.*

8.1.1 Lotnicze informacje klimatologiczne, potrzebne do planowania operacji lotniczych, są przygotowywane w postaci lotniskowych tabel klimatologicznych i lotniskowych zestawień klimatologicznych. Informacje są dostarczane użytkownikom lotniczym zgodnie z uzgodnieniami pomiędzy władzą meteorologiczną a użytkownikami.

Uwaga. — *Dane klimatologiczne potrzebne dla celów planowania na lotnisku, przedstawione są w Załączniku 14, Tom I, pkt 3.1.4 i Załączniku A.*

8.1.2 **Zalecenie.** — *Lotnicze informacje klimatologiczne powinny normalnie bazować na obserwacjach prowadzonych przez co najmniej 5 lat, a długość okresu obserwacyjnego, powinna być zaznaczona na dostarczonych informacjach.*

8.1.3 **Zalecenie.** — *Dane klimatologiczne, dotyczące nowych lotnisk i dodatkowych dróg startowych na lotniskach już istniejących, należy gromadzić, rozpoczynając od możliwie najwcześniejszej daty w stosunku do wprowadzenia lotnisk lub dróg startowych do eksploatacji.*

8.2 Lotniskowe tabele klimatologiczne

Zalecenie. — *Każde Umawiające się Państwo powinno ustalić warunki dotyczące zbierania i przechowywania niezbędnych danych obserwacyjnych, umożliwiające:*

- a) *opracowanie lotniskowych tabel klimatologicznych dla każdego stałego i zapasowego lotniska międzynarodowego na jego terytorium;*
- b) *udostępnianie tabel klimatologicznych użytkownikowi lotniczemu, w czasie uzgodnionym między władzami meteorologicznymi i użytkownikiem.*

8.3 Lotniskowe zestawienia klimatologiczne

Zalecenie. — Lotniskowe zestawienia klimatologiczne powinny odpowiadać procedurom ustalonym przez Światową Organizację Meteorologiczną. W przypadkach, kiedy istnieją urządzenia informatyczne do przechowania, opracowania i otrzymania informacji, ww. zestawienia powinny być publikowane lub przedstawiane w innej postaci, według zapotrzebowania użytkowników lotniczych. W przypadkach, kiedy brak jest urządzeń informatycznych, zestawienia należy przygotowywać wykorzystując model ustalony przez Światową Organizację Meteorologiczną, publikować i — w miarę możliwości — uaktualniać.

8.4 Udostępnianie meteorologicznych danych obserwacyjnych

Każda władza meteorologiczna, na żądanie i w miarę możliwości, udostępnia dane meteorologiczne z obserwacji niezbędne do dochodzeń, badań lub analiz operacyjnych każdej innej władzy meteorologicznej, operatorom i innym zainteresowanym, którzy wykorzystują meteorologię w ramach międzynarodowej żeglugi powietrznej.

ROZDZIAŁ 9. OSŁONA ZAPEWNIANA UŻYTKOWNIKOM I CZŁONKOM ZAŁÓG LOTNICZYCH

Uwaga. — Specyfikacje techniczne oraz szczegółowe kryteria związane z niniejszym rozdziałem są zawarte w Dodatku 8.

9.1 Postanowienia ogólne

9.1.1 Informacje meteorologiczne powinny być dostarczone operatorom i załogom lotniczym, w celu:

- a) wstępnego planowania lotów przez operatorów;
- b) zmiany planu w trakcie lotu, dokonanej przez operatora, z wykorzystaniem scentralizowanej kontroli operacyjnej dla operacji lotniczych;
- c) wykorzystania przez członków załóg lotniczych przed startem;
- d) użycia przez statki powietrzne w locie.

9.1.2 Informacje meteorologiczne dostarczone operatorom i członkom załóg lotniczych odnoszą się do trasy lotu pod względem czasu, wysokości i obszaru geograficznego. Zgodnie z tym, informacje powinny odnosić się do właściwych ustalonych czasów lub przedziałów czasu i rozciągają się aż do lotniska planowanego lądowania, obejmując również warunki meteorologiczne prognozowane pomiędzy lotniskiem spodziewanego lądowania i wybranym lotniskiem zapasowym, określonym przez operatora.

9.1.3 Informacje meteorologiczne dostarczane operatorom i członkom załóg lotniczych powinny być aktualne i zawierać następujące dane, ustalone przez władze meteorologiczne w porozumieniu z operatorem:

- a) prognozy:
 - 1) wiatru i temperatury powietrza na poziomach górnych,
 - 2) wilgotności na poziomach górnych,
 - 3) wysokości geopotencjalnej poziomów lotu,
 - 4) poziomu lotu i temperatury tropopauzy,
 - 5) kierunku, prędkości i poziomu lotu wiatru maksymalnego,
 - 6) zjawisk SIGWX;

Uwaga. — Prognozy wilgotności warstw na poziomach górnych, i wysokości geopotencjalnej poziomów lotu są używane jedynie w automatycznym planowaniu lotów i nie muszą być prezentowane.

- b) Komunikaty METAR albo SPECI (wraz z prognozami TREND zgodnie z lokalnym porozumieniem żeglugi powietrznej) dla lotnisk wylotu i wybranych do lądowania oraz startu, lotnisk na trasie i zapasowych;

Załącznik 3 – Służba meteorologiczna dla międzynarodowej żeglugi powietrznej**Rozdział 9**

- c) TAF i zmiany do TAF, dla lotnisk startu i planowanego lądowania oraz dla lotnisk zapasowych po starcie, na trasie i docelowych;
- d) prognozy na start;
- e) informacje SIGMET i właściwe specjalne meldunki z powietrza odnoszące się do całej trasy;

Uwaga. — Odpowiednie specjalne meldunki z powietrza to te, które nie były użyte do przygotowania SIGMET.

- f) informacje dotyczące pyłu wulkanicznego i cyklonów tropikalnych na całej trasie przelotu;
- g) zgodnie z regionalnym porozumieniem żeglugi powietrznej prognozy obszarowe GAMET i/albo prognozy obszarowe dla lotów na niskich wysokościach w postaci mapy przygotowanej jako uzupełnienie informacji AIRMET, a także informacja AIRMET dla lotów na niskich wysokościach stosowna dla całej trasy;
- h) ostrzeżenia lotniskowe dla lokalnego lotniska;
- i) satelitarne zdjęcia meteorologiczne;
- j) informacja z naziemnych radarów meteorologicznych.

9.1.4 Prognozy wymienione w punkcie 9.1.3 a) powstają na podstawie cyfrowych prognoz dostarczanych przez WAFC za każdym razem, gdy prognozy te obejmują planowaną trasę lotu z uwzględnieniem czasu, szerokości i warunków geograficznych, z wyjątkiem sytuacji gdy zostało zawarte inne porozumienie między władzami meteorologicznymi i operatorem.

9.1.5 Gdy prognozy są oznaczone jako wydane przez WAFC, to nie wprowadza się do nich żadnych modyfikacji.

9.1.6 Mapy pochodzące z prognoz komputerowych dostarczane przez WAFC powinny być dostępne na życzenie odbiorców, dla ustalonego obszaru odpowiedzialności, jak to pokazano w Dodatku 8, rysunek A8-1, A8-2 i A8-3.

9.1.7 Jeżeli prognozy dotyczące wiatru i temperatury powietrza na poziomach górnych wymienione w punkcie 9.1.3 a) 1) są dostarczane w postaci map, to są to mapy prognostyczne na ustalony okres dla standardowych poziomów lotu jak to określono w Dodatku 2, 1.2.2. a). Gdy prognozy zjawisk SIGWX wymienionych w punkcie 9.1.3 a) 6) są dostarczane w postaci map, to powinny być to mapy prognostyczne na ustalone okresy dla warstwy atmosfery ograniczonej przez poziomy lotu, jak to określono w Dodatku 2, pkt 1.3.2 i Dodatku 5, pkt 4.3.2.

9.1.8 Prognozy dotyczące wiatru i temperatury powietrza na poziomach górnych oraz zjawisk SIGWX ponad poziomem lotu FL100 żądane przez operatora dla planowania lotu oraz przeplanowania trwającego lotu powinny być dostarczone, gdy tylko są dostępne, ale nie później niż 3 godziny przed wylotem. Inne meteorologiczne informacje żądane do planowania lotu i zmian planów podczas lotu powinny być dostarczone tak szybko, jak jest to możliwe.

9.1.9 Tam, gdzie jest to konieczne, władze meteorologiczne Państwa zapewniającego osłonę meteorologiczną operatorom i członkom załóg lotniczych, inicjują współpracę z władzami meteorologicznymi innych Państw dla uzyskania wymaganych komunikatów i/lub prognoz.

9.1.10 Informacje meteorologiczne są dostarczane operatorom i członkom załóg lotniczych w miejscu określonym przez władzę meteorologiczną po konsultacjach z operatorami oraz w czasie uzgodnionym pomiędzy lotniskowym biurem meteorologicznym a operatorami. Osłona meteorologiczna powinna zwykle ograniczać się do lotów rozpoczynających się na terenie zainteresowanego Państwa. Dla lotniska, na którym nie jest zlokalizowane lotniskowe biuro meteorologiczne, pomiędzy władzami meteorologicznymi a właściwym operatorem uzgadniane są ustalenia dotyczące dostarczania informacji meteorologicznych.

Rozdział 9**Załącznik 3 – Służba meteorologiczna dla międzynarodowej żeglugi powietrznej****9.2 Odprawa meteorologiczna, konsultacja i prezentacja materiałów**

Uwaga. — Wymagania dotyczące wykorzystania zautomatyzowanego systemu informacji przed lotem, dotyczące zapewnienia odpraw, konsultacji i prezentacji, są przedstawione w pkt. 9.4.

9.2.1 Załogom lotniczym i/lub innemu personelowi lotniczemu zapewnia się, na żądanie, odprawę meteorologiczną i/lub konsultację. Celem tych działań jest dostarczenie najświeższych informacji o występujących i prognozowanych warunkach meteorologicznych na trasie planowanego lotu, lotnisku planowanego lądowania, lotniskach zapasowych oraz innych, gdy ma to znaczenie albo dla wyjaśnienia i podkreślenia informacji zawartych w dokumentacji lotniczo-meteorologicznej, lub jeśli tak ustalono pomiędzy władzami meteorologicznymi a operatorem, zamiast dokumentacji lotniczo-meteorologicznej.

9.2.2 Informacje wykorzystywane do odprawy meteorologicznej i konsultacji, zgodnie z wymaganiami, zawierają wybrane lub wszystkie elementy wymienione w pkt. 9.1.3.

9.2.3 Jeśli lotniskowe biuro meteorologiczne uważa, że rozwój warunków meteorologicznych na danym lotnisku będzie się znacznie różnił od prognozy dla tego lotniska włączonej do dokumentacji lotniczo-meteorologicznej, to załozde statku powietrznego należy zwrócić uwagę na tę różnicę. Fragment odprawy meteorologicznej dotyczącej różnicy jest odnotowany w czasie odprawy, a zapis powyższego faktu jest dostępny dla operatora.

9.2.4 Wymagana odprawa meteorologiczna, konsultacja, prezentacja materiałów i/lub dokumentacja lotniczo-meteorologiczna, jest zapewniana przez lotniskowe biuro meteorologiczne związane z lotniskiem startu. Na lotniskach, na których takie usługi są niedostępne, na podstawie uzgodnienia pomiędzy władzami meteorologicznymi a zainteresowanym operatorem, należy podjąć przedsięwzięcia dla zaspokojenia wymagań załóg lotniczych. W wyjątkowych okolicznościach, np. nadmierne opóźnienie, lotniskowe biuro meteorologiczne związane z lotniskiem powinno, w miarę potrzeb, zapewnić, a gdy jest to niemożliwe, zorganizować nową odprawę meteorologiczną, konsultację i/lub dokumentację lotniczo-meteorologiczną.

9.2.5 **Zalecenie.** — *Załoga lotnicza lub inny personel lotniczy, dla którego była wymagana odprawa meteorologiczna, konsultacja lub/i dokumentacja lotniczo-meteorologiczna, powinna, w czasie ustalonym pomiędzy lotniskowym biurem meteorologicznym i zainteresowanym operatorem udać się do lotniskowego biura meteorologicznego. Tam, gdzie warunki lokalne na lotnisku czynią osobistą konsultację lub odprawę meteorologiczną niemożliwą, lotniskowe biuro meteorologiczne powinno prowadzić obsługę przez telefon lub inne odpowiednie środki łączności.*

9.3 Dokumentacja lotniczo-meteorologiczna

Uwaga. — Wymagania dotyczące wykorzystania zautomatyzowanego systemu informacji przed lotem i zapewnienia dokumentacji lotniczo-meteorologicznej są przedstawione w pkt 9.4.

9.3.1 **Zalecenie.** — *Dokumentacja lotniczo-meteorologiczna powinna pokrywać całą trasę lotu oraz zawierać informacje wymienione w pkt. 9.1.3 a) 1) i 6, b) c) e) f) i, jeśli to odpowiednie, g). Tym nie mniej jednak, zgodnie z regionalnym porozumieniem żeglugi powietrznej lub jeżeli tak przewiduje porozumienie między władzą meteorologiczną a operatorem, dokumentacja lotniczo-meteorologiczna dla lotów trwających poniżej dwóch godzin, po krótkim postoju lub zawróceniu może być ograniczona do operacyjnie niezbędnej. Ale we wszystkich przypadkach dokumentacja lotniczo-meteorologiczna powinna zawierać informacje wymienione w pkt. 9.1.3 b), c), e), f) oraz, jeśli stosowne, g).*

9.3.2 Kiedy tylko okaże się, że informacja meteorologiczna włączana do dokumentacji lotniczo-meteorologicznej będzie się w poważnym stopniu różnić od dostępnej dla planowania przed lotem i dla zmiany planu w locie, to użytkownik jest natychmiast o tym informowany i, jeśli jest to możliwe, do realizacji jest dostarczana nowa poprawiona informacja zgodnie z porozumieniem między operatorem a odpowiednim lotniskowym biurem meteorologicznym.

Załącznik 3 – Służba meteorologiczna dla międzynarodowej żeglugi powietrznej**Rozdział 9**

9.3.3 Zalecenie. — *W przypadkach powstania konieczności uaktualnienia dokumentacji lotniczo-meteorologicznej po jej dostarczeniu oraz przed startem statku powietrznego, lotniskowe biuro meteorologiczne powinno, zgodnie z lokalnymi umowami, wydać konieczny dodatek lub uaktualnienie dla operatora albo lokalnej jednostki ruchu lotniczego w celu przekazania do statku powietrznego.*

9.3.4. Władza meteorologiczna zapewnia, że informacja dostarczana załogom statków powietrznych zarówno w postaci wydruków, jak i wersji elektronicznej jest archiwizowana przez okres co najmniej 30 dni od jej wydania. Informacja ta musi być dostępna, na żądanie, dla prowadzących śledztwo lub dochodzenie i w tym przypadku musi być przechowywana do czasu ich ukończenia.

9.4 Zautomatyzowane systemy informacji przed lotem zapewniające informacje do odprawy, konsultacji, planowania lotu oraz dokumentację lotniczo-meteorologiczną

9.4.1 W przypadku, gdy władza meteorologiczna wykorzystuje zautomatyzowane systemy informacji przed lotem, do dostarczania i prezentacji informacji meteorologicznej operatorom i członkom załóg lotniczych, w celu samodzielnej odprawy, planowania lotu i zestawienia dokumentacji lotniczo-meteorologicznej, dostarczana i prezentowana informacja musi spełniać warunki zawarte w pkt. 9.1 do pkt. 9.3.

9.4.2 Zalecenie. — *Zautomatyzowane systemy informacji przed lotem, których celem jest dostarczenie spójnego, powszechnie dostępnego serwisu informacji meteorologicznej oraz informacji służby informacji lotniczej dla operatorów, członków załóg i innego odpowiedniego personelu lotniczego, powinny być założone na podstawie porozumienia między władzą meteorologiczną i właściwą władzą lotnictwa cywilnego lub agencją, której przekazano uprawnienie do dostarczania usług, zgodnie z Załącznikiem 15, pkt 3.1.1 c).*

Uwaga. — *Odpowiedni serwis informacji meteorologicznej i lotniczej jest określony szczegółowo w pkt. 9.1 do 9.3 oraz Dodatku 8 i w Załączniku 15, odpowiednio pkt 8.1 i 8.2.*

9.4.3 Tam, gdzie zautomatyzowane systemy informacji przed lotem jest używany w celu dostarczenia spójnego, powszechnie dostępnego serwisu informacji meteorologicznej oraz informacji służby informacji lotniczej dla operatorów, członków załóg i innego odpowiedniego personelu lotniczego, właściwa władza meteorologiczna jest odpowiedzialna za kontrolę jakości i zarządzanie jakością dostarczanej informacji meteorologicznej, dostarczanej środkami takiego systemu, zgodnie z pkt. 2.2.2 Rozdziału 2.

Uwaga. — *Informacje dotyczące odpowiedzialności za zapewnienie służby informacji lotniczej oraz kontroli jakości informacji, są zawarte w Załączniku 15, Rozdział 1, 2 i 3.*

9.5 Informacje dla statku powietrznego w locie

9.5.1 Informacje meteorologiczne do wykorzystania przez statki powietrzne w locie są dostarczane przez lotniskowe biuro meteorologiczne lub przez meteorologiczne biuro nadzoru do związanego z nim organu służb ruchu lotniczego i rozsyłane dalej poprzez transmisje D-VOLMET lub VOLMET, zgodnie z ustaleniami regionalnego porozumienia żeglugi powietrznej. Informacje meteorologiczne na potrzeby planowania przez operatorów w trakcie lotu statku powietrznego, powinny być dostarczane na żądanie, jak uzgodniono między władzami meteorologicznymi lub władzami a odpowiednimi operatorami.

9.5.2 Informacje meteorologiczne do wykorzystania przez statek powietrzny w locie są dostarczane organom służb ruchu lotniczego, zgodnie z ustaleniami Rozdziału 10.

9.5.3 Informacje meteorologiczne są przekazywane za pośrednictwem transmisji D-VOLMET lub VOLMET, zgodnie z ustaleniami Rozdziału 11.

ROZDZIAŁ 10. INFORMACJE DLA SŁUŻB RUCHU LOTNICZEGO, SŁUŻBY POSZUKIWANIA I RATOWNICTWA ORAZ DLA SŁUŻB INFORMACJI LOTNICZEJ

Uwaga. — Specyfikacje techniczne oraz szczegółowe kryteria związane z niniejszym rozdziałem są zawarte w Dodatku 9.

10.1 Informacje dla organów służb ruchu lotniczego

10.1.1 Władze meteorologiczne wyznaczają lotniskowe biura meteorologiczne lub meteorologiczne biuro nadzoru, które będą obsługiwać każdy z organów służby ruchu lotniczego. Lotniskowe biuro meteorologiczne lub meteorologiczne biuro nadzoru wyznaczone do obsługi, po uzgodnieniu zasad współpracy, dostarcza lub organizuje dostarczanie organowi służb ruchu lotniczego, aktualnych danych meteorologicznych, niezbędnych do realizacji jego funkcji.

10.1.2 **Zalecenie.** — *Biurem meteorologicznym obsługującym wieżę kontroli lotniska lub organ kontroli zbliżania powinno być lotniskowe biuro meteorologiczne.*

10.1.3 Biurem meteorologicznym obsługującym ośrodek informacji powietrznej lub centrum kontroli obszaru jest meteorologiczne biuro nadzoru.

10.1.4 **Zalecenie.** — *Tam, gdzie ze względu na lokalne uwarunkowania, wygodniej jest, aby obowiązki wyznaczonego lotniskowego biura meteorologicznego lub meteorologicznego biura nadzoru pełniły dwa lub więcej lotniskowe biura meteorologiczne lub meteorologiczne biura nadzoru, podział odpowiedzialności powinien być określony przez władze meteorologiczne w konsultacji z właściwymi władzami ATS.*

10.1.5 Dowolne informacje meteorologiczne, wymagane przez organy służb ruchu lotniczego w związku z zagrożeniem bezpieczeństwa statku powietrznego, są dostarczane tak szybko, jak jest to możliwe.

10.2 Informacje dla organów służby poszukiwania i ratownictwa

Lotniskowe biura meteorologiczne lub meteorologiczne biuro nadzoru wyznaczone przez władze meteorologiczne, zgodnie z regionalnym porozumieniem żeglugi powietrznej, dostarczają organom służb poszukiwania i ratownictwa informacji meteorologicznych, których potrzebują, w postaci ustalonej na podstawie wzajemnych uzgodnień. W tym celu, w czasie akcji poszukiwania i ratownictwa, wyznaczone lotniskowe biuro meteorologiczne lub meteorologiczne biuro nadzoru utrzymuje łączność z organami służb poszukiwania i ratownictwa.

10.3 Informacje dla organów służb informacji lotniczej

Władza meteorologiczna, w koordynacji z odpowiednimi władzami lotnictwa cywilnego, organizuje przesyłanie aktualnej informacji meteorologicznej do organów służby informacji lotniczej, niezbędnej do wykonywania przez nią swoich funkcji.

ROZDZIAŁ 11. WYMAGANIA W ZAKRESIE TELEKOMUNIKACJI I JEJ WYKORZYSTANIE

Uwaga 1. — Specyfikacje techniczne oraz szczegółowe kryteria odnoszące się do niniejszego rozdziału zawarte są w Dodatku 10.

Uwaga 2. — Uznaje się, że każde Umawiające się Państwo decyduje we własnym zakresie o organizacji wewnętrznej oraz o odpowiedzialności w dziedzinie wprowadzenia urządzeń łączności, o których mowa w niniejszym rozdziale.

11.1 Wymagania w zakresie środków łączności

11.1.1 Lotniskowym biurom meteorologicznym oraz, gdy jest to konieczne, lotniczym stacjom meteorologicznym udostępnia się odpowiednie środki łączności umożliwiające dostarczanie wymaganej informacji meteorologicznej do organów służb ruchu lotniczego. Wymienione biura i stacje dostarczają informacje meteorologiczne, w szczególności do: wież kontroli lotnisk, organów kontroli zbliżania i lotniczych stacji telekomunikacyjnych obsługujących lotniska.

11.1.2 Meteorologicznym biurom nadzoru udostępnia się odpowiednie środki łączności umożliwiające dostarczanie wymaganych informacji meteorologicznych, w szczególności: do ośrodków informacji powietrznej, centrów kontroli obszaru i ośrodków koordynacji poszukiwania i ratownictwa oraz związanych z nimi lotniczych stacji telekomunikacyjnych. Dostarczane informacje meteorologiczne dotyczą rejonów informacji powietrznej, obszarów kontrolowanych i rejonów poszukiwania i ratownictwa, w zakresie kompetencji wymienionych służb.

11.1.3 W celu umożliwienia światowym centrom prognoz obszarowych przekazywania produktów światowego systemu prognoz obszarowych do lotniskowych biur meteorologicznych, władz meteorologicznych oraz innych użytkowników, zapewnia się odpowiednie środki łączności.

11.1.4 Środki łączności pomiędzy lotniskowymi biurami meteorologicznymi oraz, jeśli jest to konieczne, lotniczymi stacjami meteorologicznymi i wieżami kontroli lotniska lub organami kontroli zbliżania, umożliwiają bezpośrednią transmisję foniczną. Czas zestawienia połączenia powinien umożliwiać uzyskanie połączenia w czasie do 15 sekund.

11.1.5 **Zalecenie.** — *Środki łączności pomiędzy lotniskowymi biurami meteorologicznymi lub meteorologicznymi biurami nadzoru i ośrodkami informacji powietrznej, centrami kontroli obszaru, ośrodkami koordynacji poszukiwania i ratownictwa oraz lotniczymi stacjami telekomunikacyjnymi powinny umożliwiać:*

- a) *transmisję foniczną przy czasie zestawienia połączenia umożliwiającym uzyskanie łączności między wybranymi punktami w czasie do 15 sekund;*
- b) *przekazywanie materiałów drukowanych, gdy odbiorca wymaga rejestracji; czas przesłania depeszy nie może przekraczać 5 minut.*

Uwaga. — Przedstawiony w pkt. 11.1.4 i 11.1.5 termin „do 15 sekund” odnosi się do łączności telefonicznej za pośrednictwem centrali telefonicznej, natomiast termin „5 minut” — do przekazywania materiałów drukowanych wymagających retransmisji.

Załącznik 3 – Służba meteorologiczna dla międzynarodowej żeglugi powietrznej**Rozdział 11**

11.1.6 Zalecenie. — *Tam, gdzie jest to konieczne, środki łączności, wymienione w pkt. 11.1.4 i 11.1.5, powinny być uzupełnione innym rodzajem łączności wizualnej lub fonicznej, np. telewizją przemysłową lub wydzielonymi systemami przetwarzania informacji.*

11.1.7 Zalecenie. — *Zgodnie z umowami pomiędzy władzami meteorologicznymi a użytkownikami, należy dokonać ustaleń umożliwiających użytkownikom zestawienie odpowiednich środków łączności w celu uzyskania informacji meteorologicznych z lotniskowych biur meteorologicznych lub z innych właściwych źródeł.*

11.1.8 Do wymiany informacji meteorologicznych między biurami meteorologicznymi udostępnia się biurom odpowiednie środki łączności.

11.1.9 Zalecenie. — *W charakterze środka łączności, do wymiany operacyjnej informacji meteorologicznej, powinna być stosowana stała służba lotnicza lub, do wymiany niepriorytetowych informacji operacyjnych, publiczny Internet, w zależności od dostępności, zadowalającego działania i dwu/wielostronnych i/lub regionalnych porozumień dotyczących żeglugi powietrznej.*

Uwaga 1. — *Trzy satelitarne systemy dystrybucyjne stałej służby lotniczej zapewniające pokrycie kuli ziemskiej, wykorzystywane są do zapewnienia globalnej wymiany operacyjnych danych meteorologicznych. Wymagania związane z satelitarnymi systemami dystrybucji są przedstawione w Załączniku 10, tom III, część 1, pkt 10.1 i 10.2.*

Uwaga 2. — *Wskazówki na temat niepriorytetowych informacji operacyjnych i pokrewnych aspektów publicznego Internetu zawarte są w Guidelines on the Use of the Public Internet for Aeronautical Applications (Doc 9855).*

11.2 Wykorzystanie środków łączności stałej służby lotniczej i Internetu — biuletyny meteorologiczne

Biuletyny meteorologiczne, zawierające operacyjne informacje meteorologiczne przekazywane z wykorzystaniem środków stałej służby lotniczej lub Internetu, muszą pochodzić z właściwego biura meteorologicznego lub z lotniczej stacji meteorologicznej.

Uwaga. — *Biuletyny meteorologiczne, zawierające operacyjne informacje meteorologiczne dopuszczone do przekazywania z wykorzystaniem środków stałej służby lotniczej, są wymienione w Załączniku 10, Tom II, Rozdział 4, łącznie z odpowiednimi priorytetami i wskaźnikami priorytetów.*

11.3 Wykorzystanie środków łączności stałej służby lotniczej — produkty światowego systemu prognoz obszarowych

Zalecenie. — *Produkty światowego systemu prognoz obszarowych w postaci cyfrowej powinny być przekazywane za pomocą środków przekazu w postaci binarnej. Metodę i kanały transmisji, wykorzystywane do rozpowszechniania danych, powinno określić regionalne porozumienie żeglugi powietrznej.*

11.4 Wykorzystanie środków łączności ruchomej służby lotniczej

Treść i forma informacji meteorologicznych przekazywanych do i ze statków powietrznych musi być zgodna z ustaleniami niniejszego Załącznika.

Rozdział 11**Załącznik 3 – Służba meteorologiczna dla międzynarodowej żeglugi powietrznej****11.5. Wykorzystywanie lotniczych łącz transmisji danych — treść komunikatu D-VOLMET**

Informacje D-VOLMET zawierają aktualne komunikaty METAR i SPECI, wraz z prognozą typu TREND, tam gdzie jest to dostępne, informacje TAF i SIGMET, specjalne meldunki z powietrza nie objęte informacją SIGMET, oraz tam, gdzie jest to możliwe, informacje AIRMET.

Uwaga. — Wymagania dotyczące dostarczania komunikatów METAR i SPECI można spełnić, wykorzystując łącze transmisji danych (D-FIS) służby informacji powietrznej, aplikacja o nazwie „Data link-aerodrome routine meteorological report (D-METAR) service”; Wymagania dotyczące dostarczania prognoz dla lotniska TAF można spełnić, wykorzystując D-FIS, aplikacja o nazwie „Data link. Aerodrome forecast (TAF) service”. Wymagania dotyczące dostarczania informacji SIGMET można spełnić, wykorzystując D-FIS, aplikacja o nazwie „Data link. SIGMET (D-SIGMET) service”. Szczegóły dotyczące powyższych usług z wykorzystaniem łącz transmisji danych są przedstawione w wydawnictwie „Podręcznik transmisji danych ATS” („Manual of Air Traffic Services Data Link Applications”, Doc 9694).

**11.6 Wykorzystanie lotniczej służby transmisji radiowej —
treść komunikatu VOLMET**

11.6.1 Ciągłe transmisje VOLMET, zwykle w paśmie VHF, zawierają aktualne informacje METAR i SPECI razem z prognozą TREND, gdy jest dostępna.

11.6.2 Regularne transmisje VOLMET, zwykle w paśmie HF, zawierają aktualne informacje METAR i SPECI razem z prognozą TREND, gdy jest dostępna oraz w tych przypadkach, kiedy jest to określone w regionalnym porozumieniu żeglugi powietrznej, powinny zawierać informacje TAF i SIGMET.

MIĘDZYNARODOWE NORMY I ZALECANE METODY POSTĘPOWANIA

CZĘŚĆ DRUGA

DODATKI I ZAŁĄCZNIKI

DODATEK 1. DOKUMENTACJA LOTNICZO-METEOROLOGICZNA — WZORY MAP I FORMULARZY

(patrz Rozdział 9 niniejszego Załącznika)

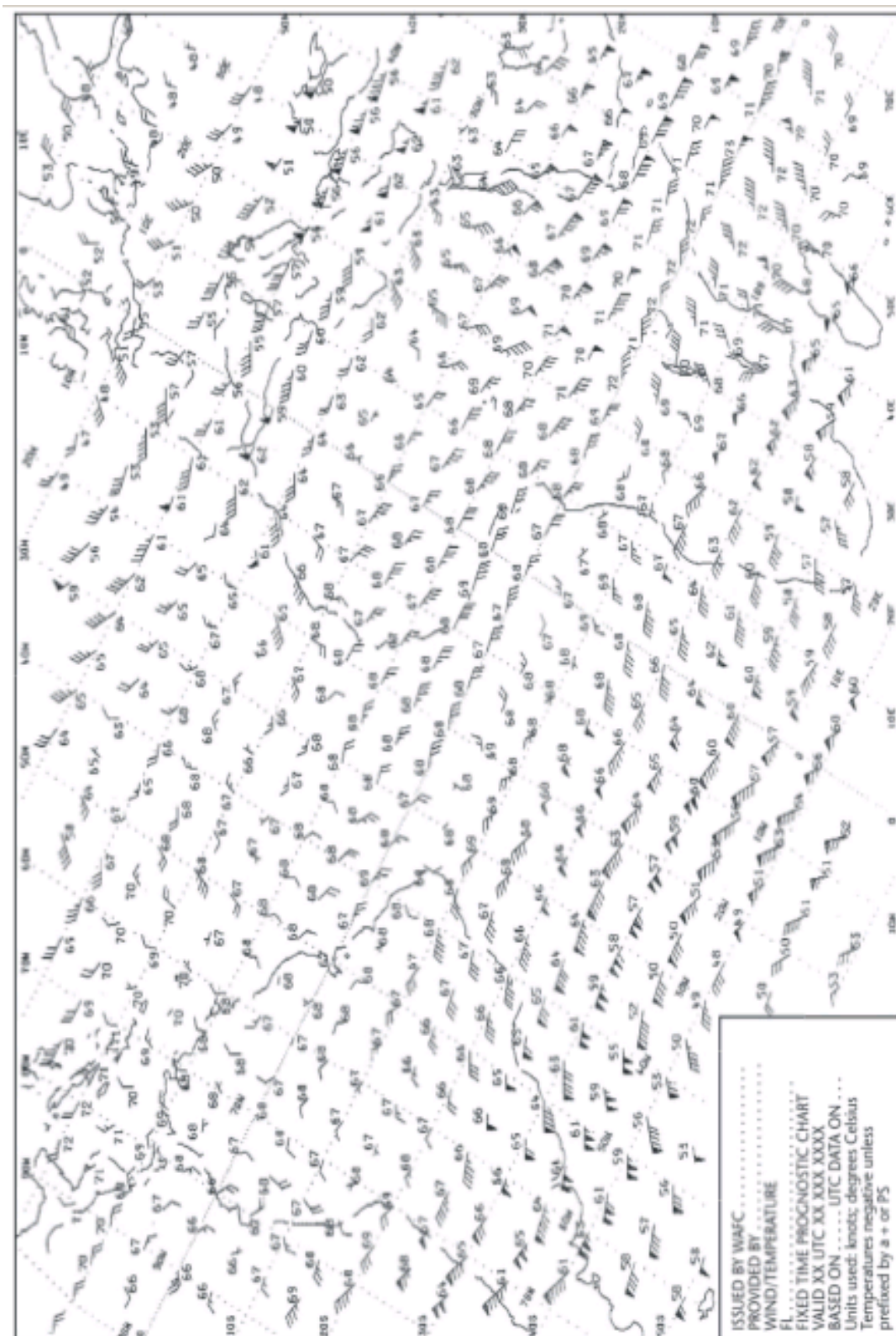
WZÓR A	Informacje OPMET
WZÓR IS	Mapa wiatru i temperatury na górnych poziomach atmosfery dla standardowej powierzchni izobarycznej Przykład 1 Kierunek i prędkość wiatru oznaczony symbolami synoptycznymi (odwzorowanie Mercatora) Przykład 2 Kierunek i prędkość wiatru oznaczony symbolami synoptycznymi (odwzorowanie biegunowe stereograficzne)
WZÓR SWH	Mapa istotnych zjawisk pogody (poziom wysoki) Przykład. Odwzorowanie biegunowe stereograficzne (pokazana rozciągłość pionowa prądu strumieniowego)
WZÓR SWM	Mapa istotnych zjawisk pogody (poziom średni)
WZÓR SWL	Mapa istotnych zjawisk pogody (poziom niski) Przykład 1 Przykład 2
WZÓR TCG	Informacja doradcza dotycząca cyklonu tropikalnego, w postaci graficznej
WZÓR VAG	Informacja doradcza dotycząca pyłu wulkanicznego, w postaci graficznej
WZÓR SVA	Informacja SIGMET dla pyłu wulkanicznego, w postaci graficznej
WZÓR SGE	Informacja SIGMET dla zjawisk innych niż cyklon tropikalny i pył wulkaniczny, w postaci graficznej
WZÓR SN	Arkusz symboli stosowanych w dokumentacji lotniczo-meteorologicznej

Załącznik 3 – Służba meteorologiczna dla międzynarodowej żeglugi powietrznej**Dodatek 1****INFORMACJE OPMET****WZÓR A**

ISSUED BY METEOROLOGICAL OFFICE (DATE, TIME UTC)																								
INTENSITY " – " (light); no indicator (moderate); " + " (heavy, or a tornado/waterspout in the case of funnel cloud(s)) are used to indicate the intensity of certain phenomena																								
DESCRIPTORS <table border="0"> <tr> <td>MI – shallow</td> <td>PR – partial</td> <td>BL – blowing</td> <td>TS – thunderstorm</td> </tr> <tr> <td>BC – patches</td> <td>DR – low drifting</td> <td>SH – shower(s)</td> <td>FZ – freezing (supercooled)</td> </tr> </table>				MI – shallow	PR – partial	BL – blowing	TS – thunderstorm	BC – patches	DR – low drifting	SH – shower(s)	FZ – freezing (supercooled)													
MI – shallow	PR – partial	BL – blowing	TS – thunderstorm																					
BC – patches	DR – low drifting	SH – shower(s)	FZ – freezing (supercooled)																					
PRESENT WEATHER ABBREVIATIONS <table border="0"> <tr> <td>DZ – drizzle</td> <td>GS – small hail and/or snow pellets</td> <td>SA – sand</td> </tr> <tr> <td>RA – rain</td> <td>BR – mist</td> <td>HZ – haze</td> </tr> <tr> <td>SN – snow</td> <td>FG – fog</td> <td>PO – dust/sand whirls (dust devils)</td> </tr> <tr> <td>SG – snow grains</td> <td>FU – smoke</td> <td>SQ – squall</td> </tr> <tr> <td>IC – ice crystals (diamond dust)</td> <td>VA – volcanic ash</td> <td>FC – funnel cloud(s) (tornado or waterspout)</td> </tr> <tr> <td>PL – ice pellets</td> <td>DU – widespread dust</td> <td>SS – sandstorm</td> </tr> <tr> <td>GR – hail</td> <td></td> <td>DS – duststorm</td> </tr> </table>				DZ – drizzle	GS – small hail and/or snow pellets	SA – sand	RA – rain	BR – mist	HZ – haze	SN – snow	FG – fog	PO – dust/sand whirls (dust devils)	SG – snow grains	FU – smoke	SQ – squall	IC – ice crystals (diamond dust)	VA – volcanic ash	FC – funnel cloud(s) (tornado or waterspout)	PL – ice pellets	DU – widespread dust	SS – sandstorm	GR – hail		DS – duststorm
DZ – drizzle	GS – small hail and/or snow pellets	SA – sand																						
RA – rain	BR – mist	HZ – haze																						
SN – snow	FG – fog	PO – dust/sand whirls (dust devils)																						
SG – snow grains	FU – smoke	SQ – squall																						
IC – ice crystals (diamond dust)	VA – volcanic ash	FC – funnel cloud(s) (tornado or waterspout)																						
PL – ice pellets	DU – widespread dust	SS – sandstorm																						
GR – hail		DS – duststorm																						
EXAMPLES <table border="0"> <tr> <td>+SHRA – heavy shower of rain</td> <td>TSSN – thunderstorm with moderate snow</td> </tr> <tr> <td>FZDZ – moderate freezing drizzle</td> <td>SNRA – moderate snow and rain</td> </tr> <tr> <td>+TSSNGR – thunderstorm with heavy snow and hail</td> <td></td> </tr> </table>				+SHRA – heavy shower of rain	TSSN – thunderstorm with moderate snow	FZDZ – moderate freezing drizzle	SNRA – moderate snow and rain	+TSSNGR – thunderstorm with heavy snow and hail																
+SHRA – heavy shower of rain	TSSN – thunderstorm with moderate snow																							
FZDZ – moderate freezing drizzle	SNRA – moderate snow and rain																							
+TSSNGR – thunderstorm with heavy snow and hail																								
SELECTED ICAO LOCATION INDICATORS <table border="0"> <tr> <td>CYUL Montreal Pierre Elliot Trudeau Intl</td> <td>HECA Cairo Intl</td> <td>OBBI Bahrain Intl</td> </tr> <tr> <td>EDDF Frankfurt/Main</td> <td>HKJK Nairobi/Jomo Kenyatta</td> <td>RJTT Tokyo Intl</td> </tr> <tr> <td>EGLL London/Heathrow</td> <td>KJFK New York/John F. Kennedy Intl</td> <td>SBGL Rio de Janeiro/Galeão Intl</td> </tr> <tr> <td>GMMC Casablanca/Anfa</td> <td>LFPG Paris/Charles de Gaulle</td> <td>YSSY Sydney/Kingsford Smith Intl</td> </tr> <tr> <td></td> <td>NZAA Auckland Intl</td> <td>ZBAA Beijing/Capital</td> </tr> </table>				CYUL Montreal Pierre Elliot Trudeau Intl	HECA Cairo Intl	OBBI Bahrain Intl	EDDF Frankfurt/Main	HKJK Nairobi/Jomo Kenyatta	RJTT Tokyo Intl	EGLL London/Heathrow	KJFK New York/John F. Kennedy Intl	SBGL Rio de Janeiro/Galeão Intl	GMMC Casablanca/Anfa	LFPG Paris/Charles de Gaulle	YSSY Sydney/Kingsford Smith Intl		NZAA Auckland Intl	ZBAA Beijing/Capital						
CYUL Montreal Pierre Elliot Trudeau Intl	HECA Cairo Intl	OBBI Bahrain Intl																						
EDDF Frankfurt/Main	HKJK Nairobi/Jomo Kenyatta	RJTT Tokyo Intl																						
EGLL London/Heathrow	KJFK New York/John F. Kennedy Intl	SBGL Rio de Janeiro/Galeão Intl																						
GMMC Casablanca/Anfa	LFPG Paris/Charles de Gaulle	YSSY Sydney/Kingsford Smith Intl																						
	NZAA Auckland Intl	ZBAA Beijing/Capital																						
METAR CYUL 240700Z 27018G30KT 5000 SN FEW020 BKN045 M02/M07 Q0995= METAR EDDF 240950Z 05015KT 9999 FEW025 04/M05 Q1018 NOSIG= METAR LFPG 241000Z 07010KT 5000 SCT010 BKN040 02/M01 Q1014 NOSIG= SPECI GMMC 220530Z 24006KT 5000 –TSGR BKN016TCU FEW020CB SCT026 08/07 Q1013= TAF AMD NZAA 240855Z 2409/2506 24010KT 9999 FEW030 BECMG 2411/2413 VRB02KT 2000 HZ FM 242200 24010KT CAVOK= TAF ZBAA 240440Z 2406/2506 13004MP5 6000 NSC BECMG 2415/2416 2000 SN OVC040 TEMPO 2418/24211000 SN BECMG 2500/2501 32004MP5 3500 BR NSC BECMG 2503/2504 32010G20MP5 CAVOK= TAF YSSY 240443Z 2406/2506 05015KT 3000 BR SCT030 BECMG 2414/2416 33008KT FM 2422 04020KT CAVOK= HECC SIGMET 2 VALID 240900/241200 HECA- HECC CAIRO FIR SEV TURB OBS N OF N27 FL 390/440 MOV E 25KMH NC.																								

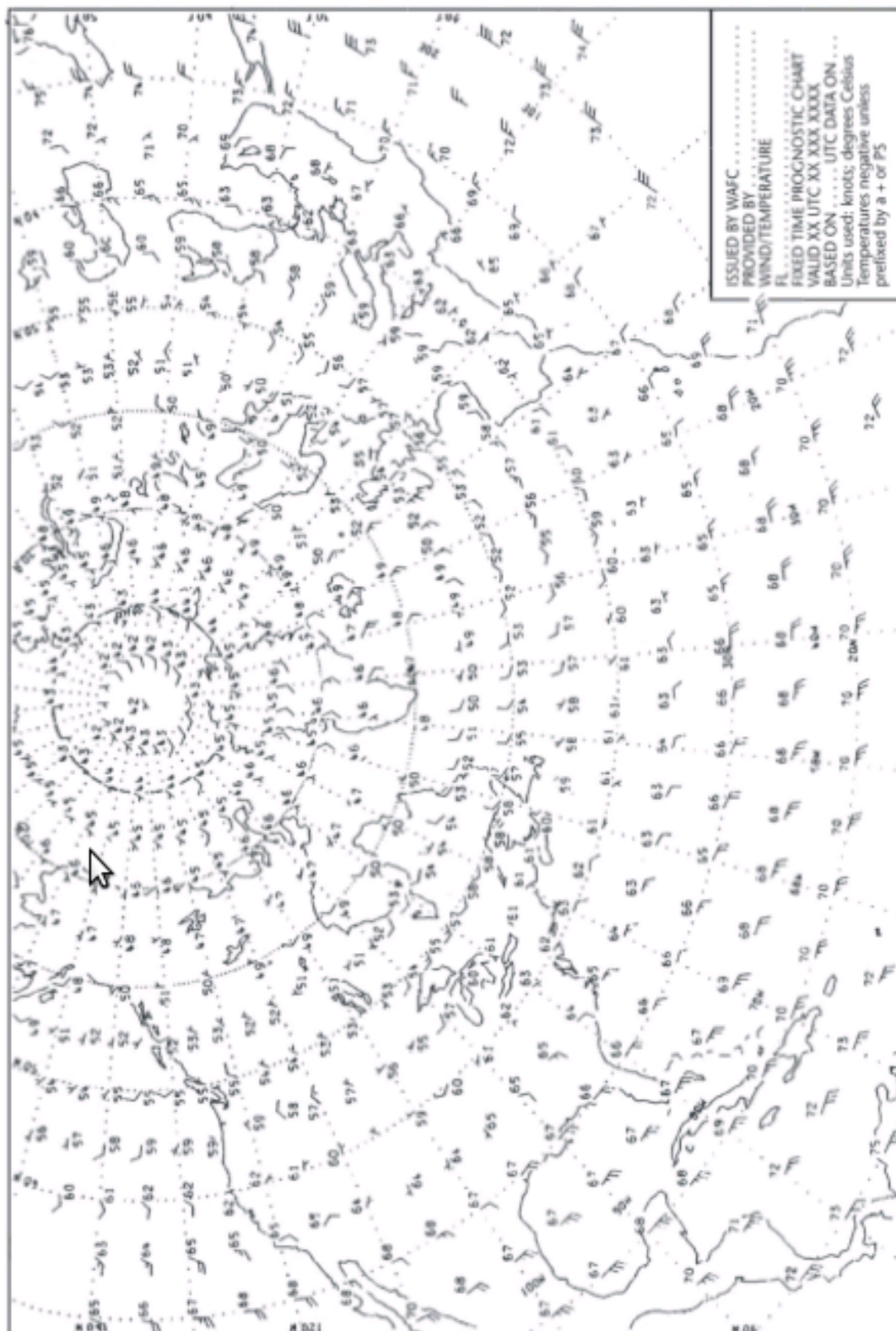
Dodatek 1**Załącznik 3 – Służba meteorologiczna dla międzynarodowej żeglugi powietrznej****MAPA WIATRU I TEMPERATURY NA GÓRNYCH POZIOMACH ATMOSFERY DLA
STANDARDOWEJ POWIERZCHNI IZOBARYCZNEJ****WZÓR IS**

Przykład 1 Kierunek i prędkość wiatru oznaczony symbolami synoptycznymi (odzworowanie Mercatora)



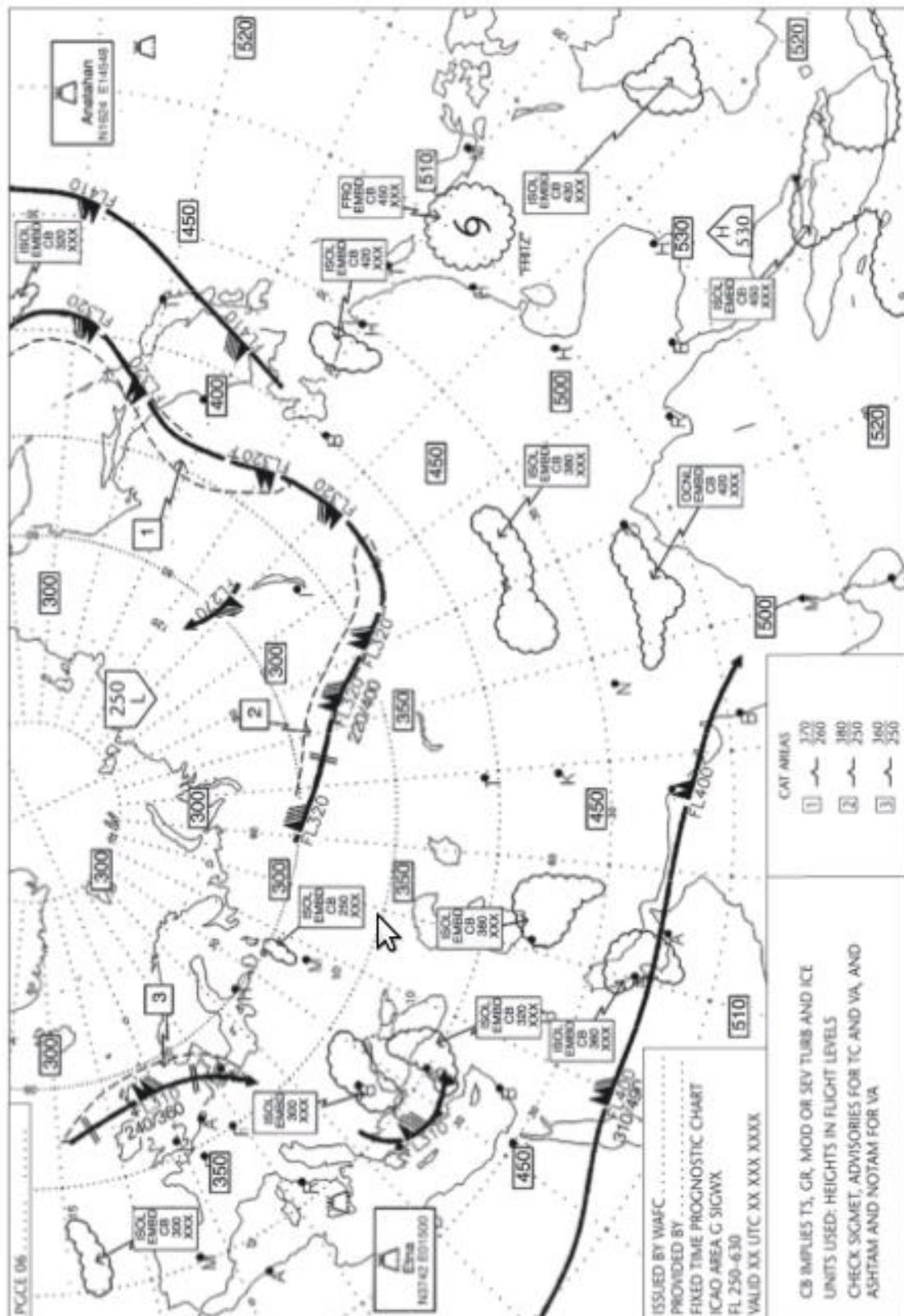
Załącznik 3 – Służba meteorologiczna dla międzynarodowej żeglugi powietrznej**Dodatek 1****MAPA WIATRU I TEMPERATURY NA GÓRNYCH POZIOMACH ATMOSFERY DLA STANDARDOWEJ POWIERZCHNI IZOBARYCZNEJ****WZÓR IS**

Przykład 2 Kierunek i prędkość wiatru oznaczony symbolami synoptycznymi (odzworowanie biegunowe stereograficzne)



Dodatek 1**Załącznik 3 – Służba meteorologiczna dla międzynarodowej żeglugi powietrznej****MAPA ISTOTNYCH ZJAWISK POGODY (POZIOM WYSOKI)****WZÓR SWH**

Przykład. Odwzorowanie biegunowe stereograficzne (pokazana rozciągłość pionowa prądu strumieniowego)



Załącznik 3 – Służba meteorologiczna dla międzynarodowej żeglugi powietrznejDodatek 1

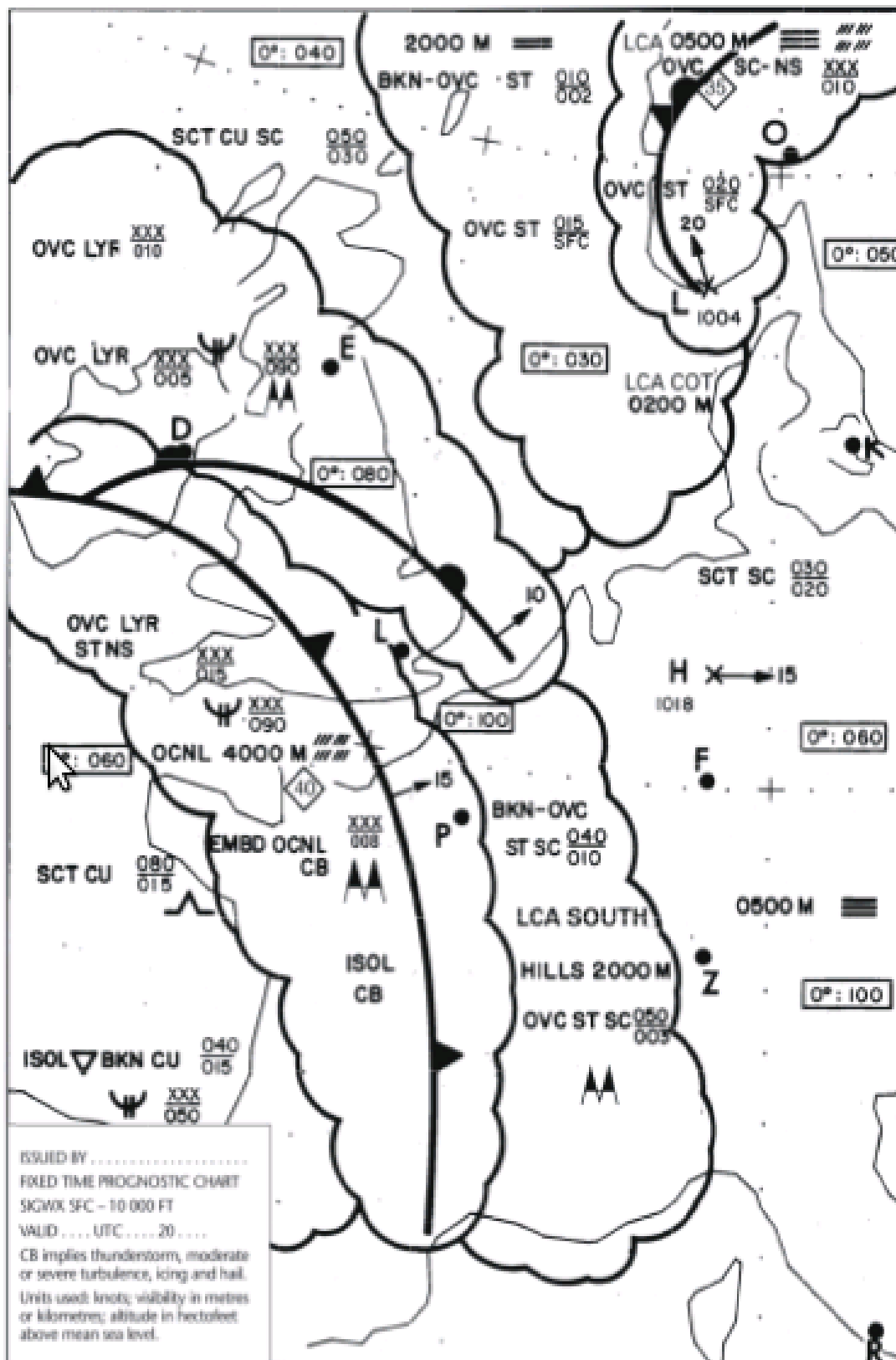
MAPA ISTOTNYCH ZJAWISK POGODY (POZIOM ŚREDNI)

WZÓR SWM



Dodatek 1**Załącznik 3 – Służba meteorologiczna dla międzynarodowej żeglugi powietrznej****MAPA ISTOTNYCH ZJAWISK POGODY (POZIOM NISKI)****WZÓR SWL**

Przykład 1



Załącznik 3 – Służba meteorologiczna dla międzynarodowej żeglugi powietrznej

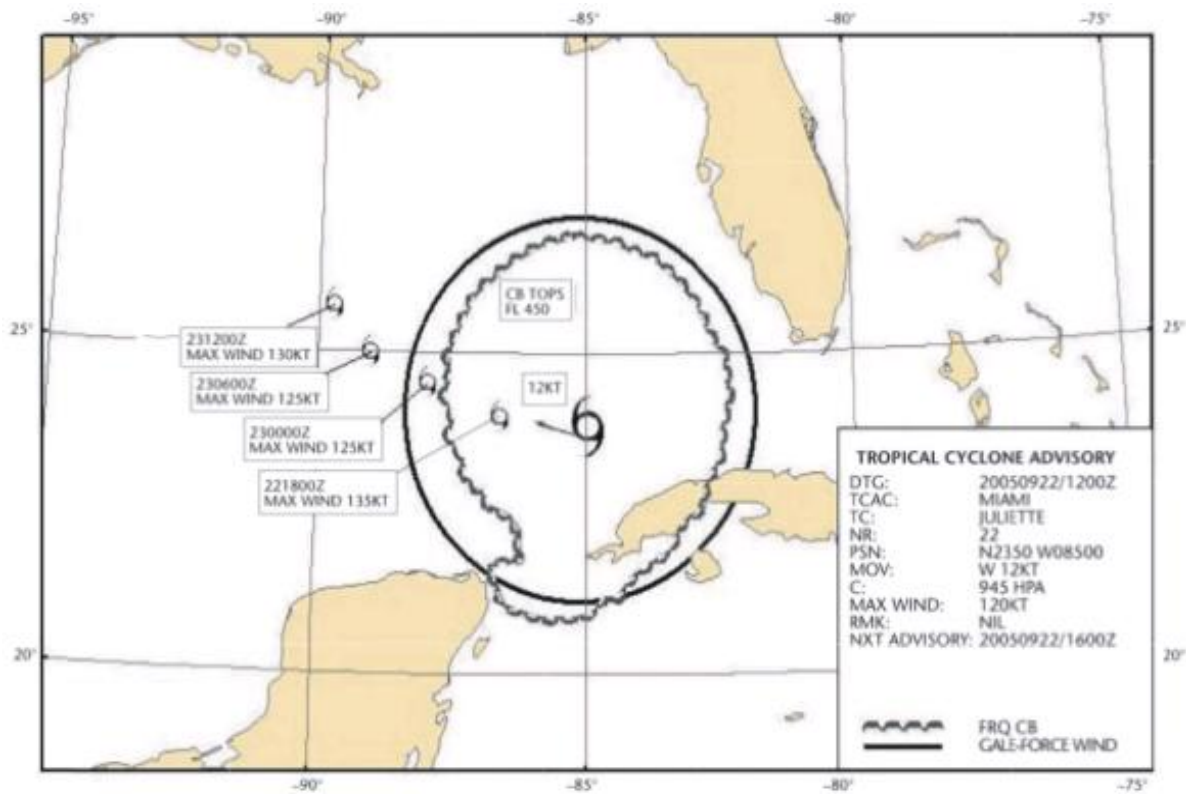
Dodatek 1

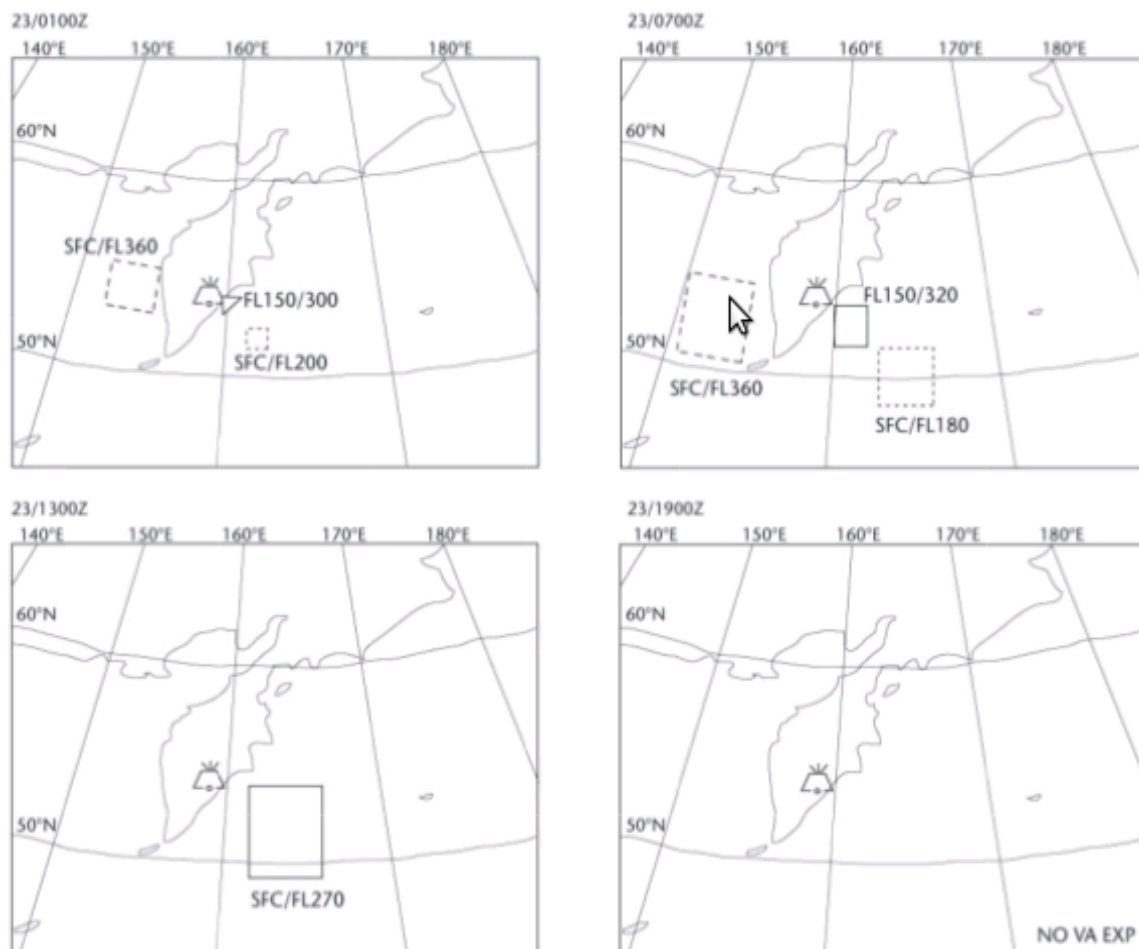
MAPA ISTOTNYCH ZJAWISK POGODY (POZIOM NISKI)

WZÓR SWL

Przykład 2

FIXED TIME PROGNOSTIC CHART		VALID	UTC	20	BASED ON	UTC DATA ON			
		VARIANT	VIS	SIGNIFICANT WEATHER	CLOUD, TURBULENCE, ICING		0°C		
		AREA A			SCT CU 025/080		50		
		ISOL			BKN CU 015/XXX 050/XXX				
		AREA B			OVC LVR ST NS 015/XXX 050/XXX		50		
		OCNL	4000	HEAVY RAIN	EMBD CB 008/XXX AA				
		ISOL	1000	THUNDERSTORM					
		AREA C			BKN to OVC ST SC 010/040		100		
		LCA SOUTH COT HILLS	2000	DRIZZLE	OVC ST SC 003/050 AA				
		AREA D			OVC LVR SC NS 010/XXX		90		
		LCA NORTH	4500	RAIN	OVC LVR ST NS 005/XXX 090/XXX AA				
		AREA E			SCT SC 020/030		40		
		LCA LAND	0500	FOG					
		AREA F	2000	MIST	BKN to OVC ST 002/010		30		
		LCA COT HILLS	0200	FOG	OVC ST SFC/015				
		AREA G	4500	RAIN	OVC CU SC NS 010/XXX 030/XXX		30		
		LCA NORTH	0500	FOG	OVC ST SFC/010				
		AREA J			SCT CU SC 030/050		40		
		LCA HILLS NORTH			BLW 070				
SIGWX SFC – 10 000 FT ISSUED BY AT UTC		REMARKS: EAST TO NE GALES SHETLAND TO HEBRIDES - SEVERE MOUNTAIN WAVES NW SCOTLAND – FOG PATCHES EAST ANGLIA – WDSR FOG OVER NORTH FRANCE, BELGIUM AND THE NETHERLANDS							

Dodatek 1***Załącznik 3 – Służba meteorologiczna dla międzynarodowej żeglugi powietrznej*****INFORMACJA DORADCZA DOTYCZĄCA CYKLONU TROPIKALNEGO, W POSTACI GRAFICZNEJ****WZÓR TCG**

Załącznik 3 – Służba meteorologiczna dla międzynarodowej żeglugi powietrznej**Dodatek 1****INFORMACJA DORADCZA DOTYCZĄCA PYŁU WULKANICZNEGO, W POSTACI GRAFICZNEJ****WZÓR VAG****VOLCANIC ASH ADVISORY**

DTG: 20080923/0130Z

VAAC: TOKYO

VOLCANO: KARYMSKY 1000-13

AREA: RUSSIAN FEDERATION

SUMMIT ELEV: 1536M

ADVISORY NR: 2008/4

INFO SOURCE: MTSAT-1R, KVERT KEMSD

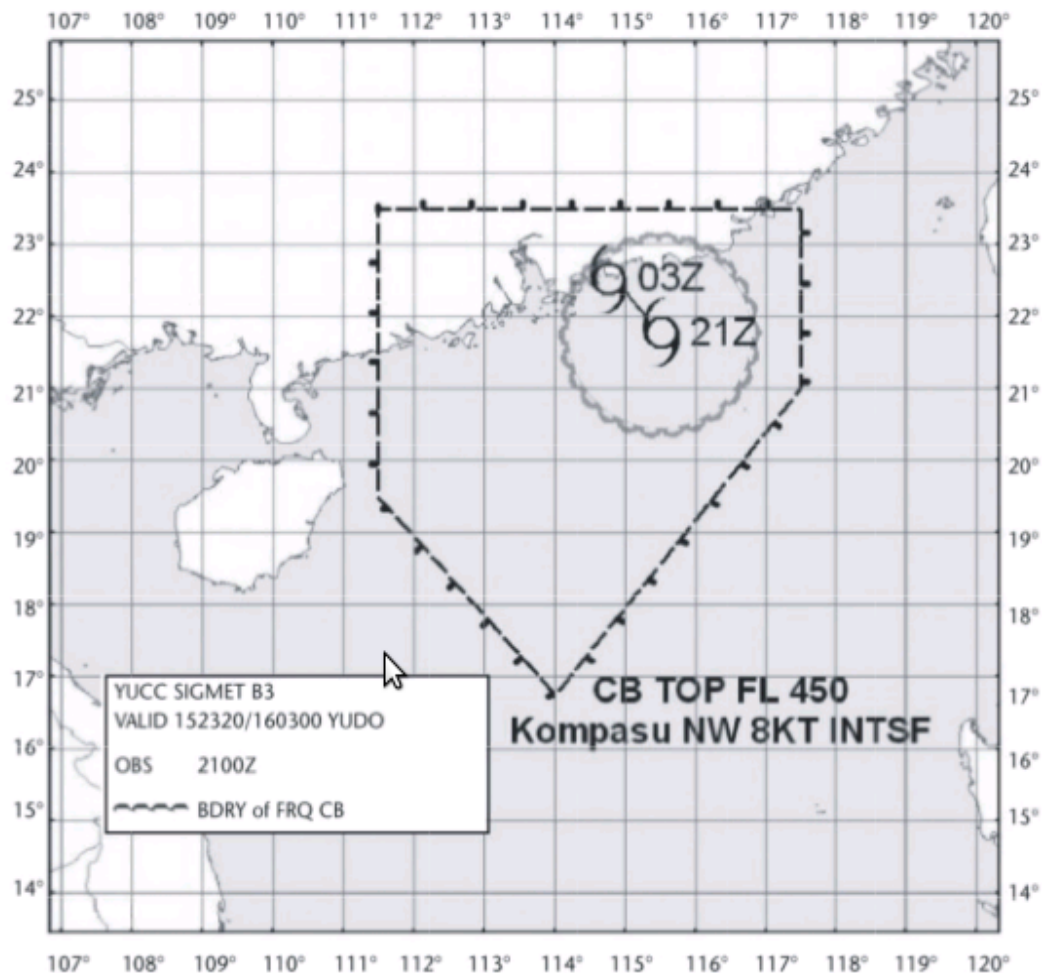
AVIATION COLOUR CODE: RED

ERUPTION DETAILS: ERUPTED AT 20080923/0000Z FL300 REPORTED

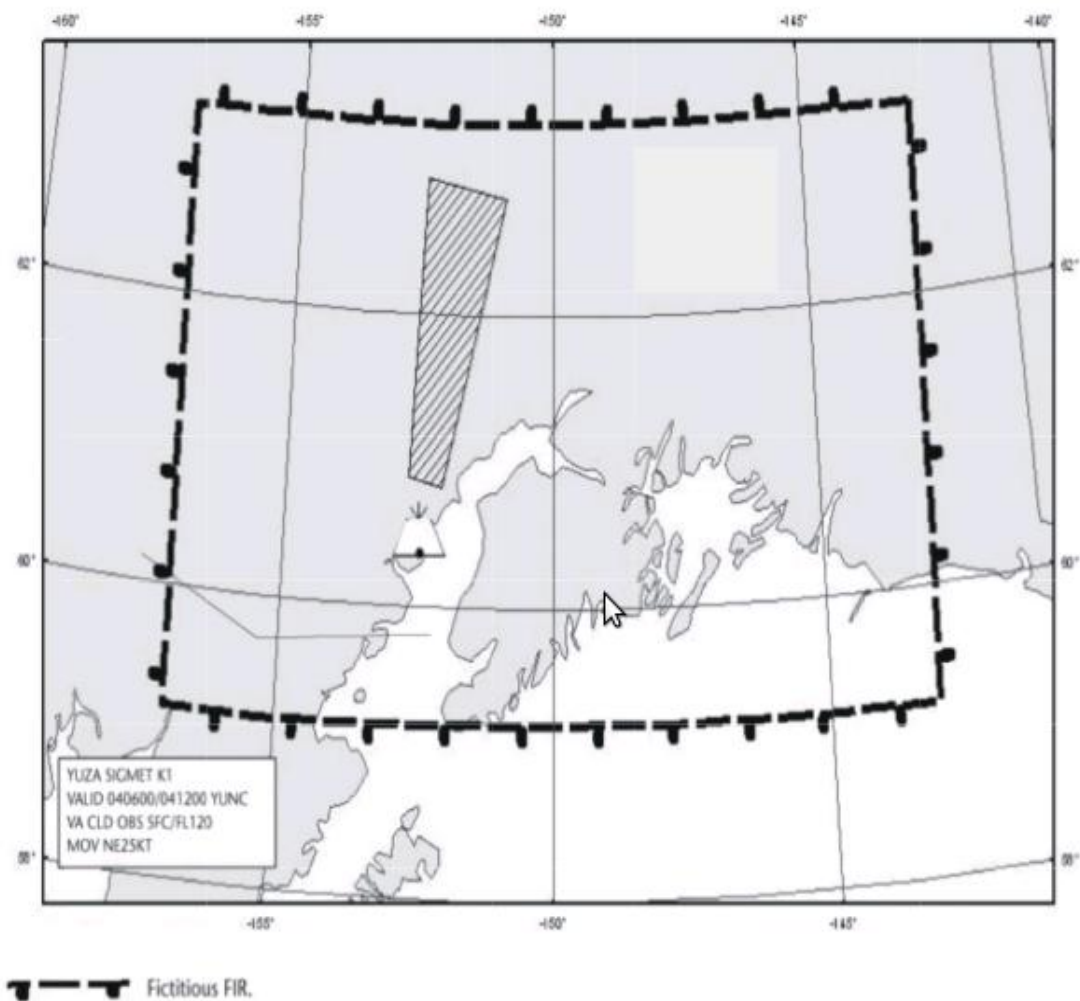
RMK: LATEST REP FM KVERT (0120Z) INDICATES ERUPTION HAS CEASED

TWO DISPERSING VA CLD ARE EVIDENT ON SATELLITE IMAGERY

NXT ADVISORY: 20080923/0730Z

Dodatek 1***Załącznik 3 – Służba meteorologiczna dla międzynarodowej żeglugi powietrznej*****INFORMACJA SIGMET DLA CYKLONU TROPIKALNEGO, W POSTACI GRAFICZNEJ****WZÓR STC**

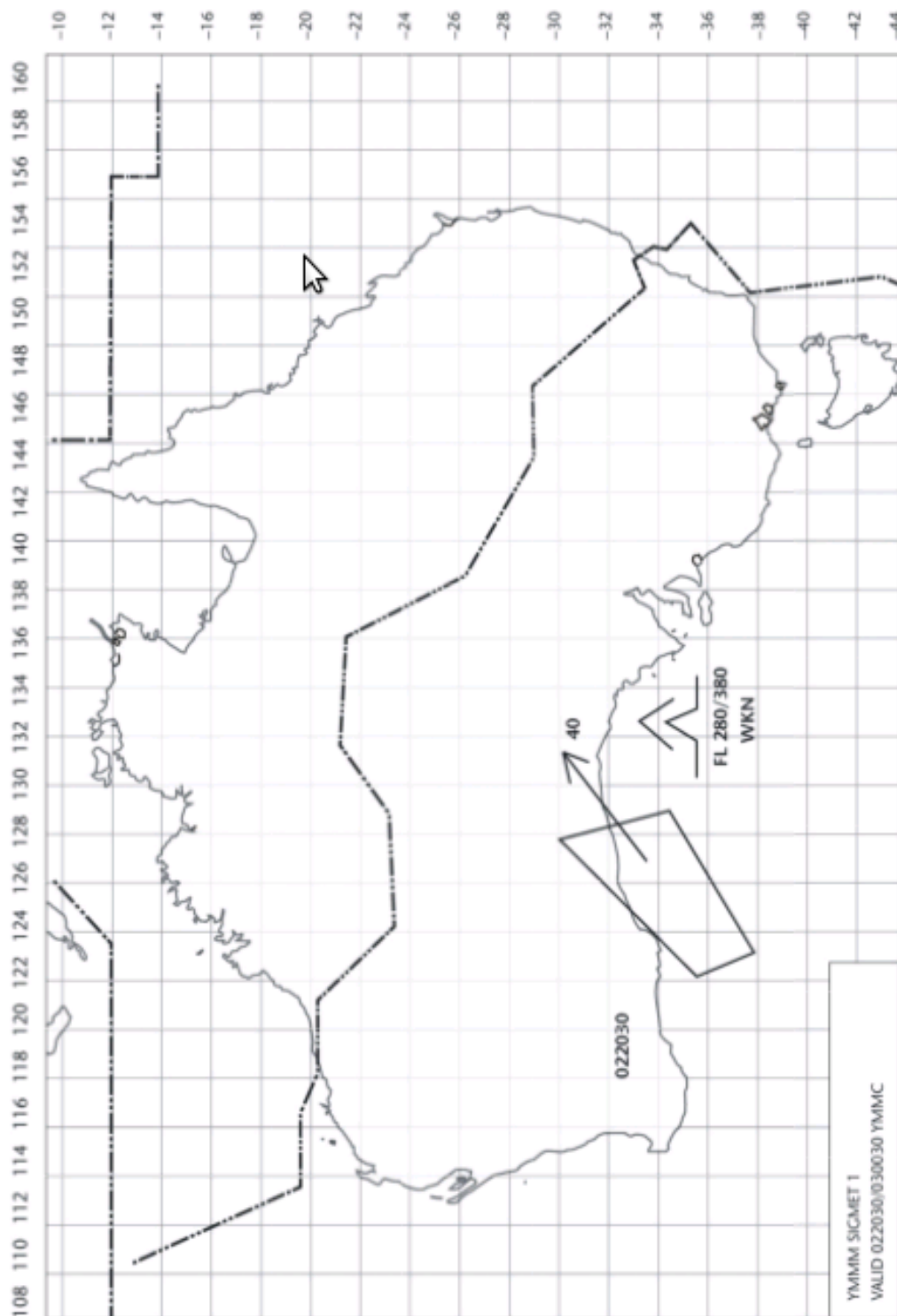
Note: Fictitious FIR.

Załącznik 3 – Służba meteorologiczna dla międzynarodowej żeglugi powietrznej**Dodatek 1****INFORMACJA SIGMET DLA PYŁU WULKANICZNEGO, W POSTACI GRAFICZNEJ****WZÓR SVA**

Dodatek 1**Załącznik 3 – Służba meteorologiczna dla międzynarodowej żeglugi powietrznej**

INFORMACJA SIGMET DLA ZJAWISK INNYCH NIŻ CYKLON TROPIKALNY I PYŁ
WULKANICZNY, W POSTACI GRAFICZNEJ

WZÓR SGE



Załącznik 3 – Służba meteorologiczna dla międzynarodowej żeglugi powietrznej**Dodatek 1****ARKUSZ SYMBOLI STOSOWANYCH W DOKUMENTACJI LOTNICZO-METEOROLOGICZNEJ****WZÓR SN****1. Symbols for significant weather**

	Tropical cyclone		Drizzle
	Severe squall line**		Rain
	Moderate turbulence		Snow
	Severe turbulence		Shower
	Mountain waves		Hail
	Moderate aircraft icing		Widespread blowing snow
	Severe aircraft icing		Severe sand or dust haze
	Widespread fog		Widespread sandstorm or duststorm
	Radioactive materials in the atmosphere***		Widespread haze
	Volcanic eruption***		Widespread mist
	Mountain obscuration		Widespread smoke
			Freezing precipitation****

* In-flight documentation for flights operating up to FL 100. This symbol refers to "squal line".

** The following information should be included in a separate text box on the chart: radioactive materials in the atmosphere symbol; latitude/longitude of release site; and (if known) the name of the site of the radioactive source. In addition, the legend of SIGWX charts on which a release of radiation is indicated should contain "CHECK SIGMET AND NOTAM FOR RADIOACT CLD". The centre of the radioactive material in the atmosphere symbol should be placed on significant weather charts at the latitude/longitude site of the radioactive source.

*** The following information should be included in a separate text box on the chart: volcanic eruption symbol; the name of the volcano (if known); and the latitude/longitude of the eruption.

In addition, the legend of SIGWX charts should indicate "CHECK SIGMET, ADVISORIES FOR TC AND VA, AND ASHTAM AND NOTAM FOR VA". The dot on the base of the volcanic eruption symbol should be placed on significant weather charts at the latitude/longitude site of the volcanic event.

**** This symbol does not refer to icing due to precipitation coming into contact with an aircraft which is at a very low temperature.

Note: Height indications between which phenomena are expected, top above base as per chart legend.

2. Fronts and convergence zones and other symbols used

	Cold front at the surface		Position, speed and level of maximum wind
	Warm front at the surface		Convergence line
	Occluded front at the surface		Freezing level
	Quasi-stationary front at the surface		Inter-tropical convergence zone
	Tropopause high		State of the sea
	Tropopause low		Sea surface temperature
	Tropopause level		Widespread strong surface wind*

Wind arrows indicate the maximum wind in jet and the flight level at which it occurs. If the maximum wind speed is 60 m/s (120 kt) or more, the flight levels between which winds are greater than 40 m/s (80 kt) is placed below the maximum wind level. In the example, winds are greater than 40 m/s (80 kt) between FL 120 and FL 400.

The heavy line delineating the jet axis begins/ends at the points where a wind speed of 40 m/s (80 kt) is forecast.

Symbol used whenever the height of the jet axis changes by +/-3000 ft or the speed changes by +/-20 kt.

* This symbol refers to widespread surface wind speeds exceeding 15 m/s (30 kt).

3. Abbreviations used to describe clouds**3.1 Type**

CI = Cirrus	AS = Altostratus	ST = Stratus
CC = Cirrocumulus	NS = Nimbostratus	CU = Cumulus
CS = Cirrostratus	SC = Stratocumulus	CB = Cumulonimbus
AC = Albo-cumulus		

3.2 Amount

Clouds except CB

FEW = few (1/8 to 2/8)	BKN = broken (5/8 to 7/8)
SCT = scattered (3/8 to 4/8)	OVC = overcast (8/8)

CB only

ISOL = individual CBs (isolated)
OCCNL = well-separated CBs (occasional)
FRC = CBs with little or no separation (frequent)
EMBD = CBs embedded in layers of other clouds or concealed by haze (embedded)

3.3 Heights

Heights are indicated on SWH and SWM charts in flight levels (FL), top over base. When 000 is used, tops or bases are outside the layer of the atmosphere to which the chart applies.

In SWM charts:

- (a) Heights are indicated as altitudes above mean sea level;
- (b) The abbreviation GFC is used to indicate ground level.

4. Depicting of lines and systems on specific charts**4.1 Models SWH and SWM – Significant weather charts (high and medium)**

Scalloped line	= delineation of area of significant weather
Heavy broken line	= delineation of area of CAT
Heavy solid line interrupted by wind arrow and flight level	= position of jet stream axis with indication of wind direction, speed in kt or m/s and height in flight levels. The vertical extent of the jet stream is indicated (in flight levels), e.g. FL 270 accompanied by 240/270 indicates that the jet extends from FL 240 to FL 270.
Flight levels inside small rectangles	= height in flight levels of tropopause at spot locations, e.g. 300. Low and high points of the tropopause topography are indicated by the letters L or H, respectively, inside a pentagon with the height in flight levels. Display explicit FL for jet depths and tropopause height, even if outside forecast bounds.

4.2 Model SWL – Significant weather chart (low level)

X	= position of pressure centres given in hectopascals
L	= centre of low pressure
H	= centre of high pressure
Scalloped lines	= delineation of area of significant weather
Dashed lines	= altitude of 0°C isotherm in feet (hectopascals) or metres. Note: 0°C level may also be indicated by 0/100, i.e. 0°C level is at an altitude of 6000 ft.
Figures on arrows	= speed in kt or km/h of movement of frontal systems, depressions or anticyclones
Figure inside the state of the sea symbol	= total wave height in feet or metres
Figure inside the sea-surface temperature symbol	= sea-surface temperature in °C
Figure inside the strong surface wind symbol	= wind in kt or m/s

4.3 Arrows, feathers and pennants

Arrows indicate direction. Number of pennants and/or feathers correspond to speed.

Example:	270°/110 kt (equivalent to 67.5 m/s)
	Pennant correspond to 10 kt or 20 m/s
	Feather correspond to 10 kt or 5 m/s
	Half-feather correspond to 5 kt or 2.5 m/s

* A conversion factor of 1 to 2 is used.

DODATEK 2. SPECYFIKACJE TECHNICZNE DOTYCZĄCE ŚWIATOWEGO SYSTEMU PROGNOZ OBSZAROWYCH I BIUR METEOROLOGICZNYCH

(patrz Rozdział 3 niniejszego Załącznika)

1. ŚWIATOWY SYSTEM PROGNOZ OBSZAROWYCH

1.1 Wzory i kody

WAFC stosują jednakowe formaty i kody dla dostarczanych prognoz.

1.2 Prognozy dla górnych warstw atmosfery w węzłach regularnej siatki

1.2.1 Prognozy wiatru, temperatur na górnych poziomach atmosfery, wilgotności, kierunku i prędkości wiatrów maksymalnych, wysokości i temperatury tropopauzy, obszarów chmur cumulonimbus, oblodzenia, turbulencji nieba bezchmurnego i w chmurach są opracowywane cztery razy na dzień przez WAFC z ważnością na 6, 9, 12, 15, 18, 21, 24, 27, 30, 33 i 36 godzin od terminu ważności (0000, 0600, 1200 i 1800 UTC) danych synoptycznych, na podstawie których zostały opracowane. Powyższe prognozy są dostępne do transmisji tak szybko, jak jest to technicznie możliwe, ale nie później niż 6 godzin po czasie standardowych obserwacji.

1.2.2 Prognozy pogody opracowane w węzłach regularnej siatki przez WAFC powinny zawierać:

- a) dane dotyczące wiatru i temperatury dla poziomów lotu 50 (850 hPa), 100 (700 hPa), 140 (600 hPa), 180 (500 hPa), 240 (400 hPa), 270 (350 hPa), 300 (300 hPa), 320 (275 hPa), 340 (250 hPa), 360 (225 hPa), 390 (200 hPa), 410 (175 hPa), 450 (150 hPa) i 530 (100 hPa);
- b) poziom lotu i temperaturę dla tropopauzy;
- c) kierunek, prędkość i wysokość wiatru maksymalnego;
- d) dane o wilgotności dla poziomów lotu 50 (850 hPa), 100 (700 hPa), 140 (600 hPa), 180 (500 hPa);
- e) długość horyzontalną i poziom lotu podstawy i wierzchołki cumulonimbusów;
- f) oblodzenie dla warstw skupionych na poziomach lotu 60 (800 hPa), 100 (700 hPa), 140 (600 hPa), 180 (500 hPa), 240 (400 hPa) i 300 (hPa);
- g) turbulencji nieba bezchmurnego dla warstw skupionych na poziomach lotu 240 (400 hPa), 270 (350 hPa), 300 (300 hPa), 340 (250 hPa), 390 (200 hPa) i 450 (150 hPa);

Załącznik 3 – Służba meteorologiczna dla międzynarodowej żeglugi powietrznej**Dodatek 2**

- h) turbulencje w chmurach dla warstw skupionych na poziomach lotu 100 (700 hPa), 140 (600 hPa), 180 (500 hPa), 240 (400 hPa), i 300 (300 hPa);

Uwaga 1. — Warstwy skupione na poziomach lotu opisanych w punktach od f) do h) mają głębokość 100hPa

Uwaga 2. — Warstwy skupione na poziomach lotu opisanych w punkcie g) mają głębokość 50 hPa.

- i) dane dotyczące wysokości geopotencjalnej dla poziomów lotu 50 (850 hPa), 100 (700 hPa), 140 (600 hPa), 180 (500 hPa), 270 (350 hPa), 240 (400 hPa), 300 (300 hPa), 320 (275 hPa), 340 (250 hPa), 360 (225 hPa), 390 (200 hPa), 410 (175 hPa), 450 (150 hPa) i 530 (100 hPa).

1.2.3 Powyższe prognozy w węzłach regularnej siatki są wydawane przez WAFC w postaci binarnej, przy wykorzystaniu klucza GRIB zalecanego przez WMO.

Uwaga 1. — Postać klucza GRIB jest opisana w publikacji WMO nr 306 „Podręcznik Kluczy”, tom I.2, Część B — „Klucze Binarne”.

1.2.4 Powyższe prognozy w węzłach regularnej siatki są przygotowywane przez WAFC dla węzłów siatki o kroku 1.25° szerokości i długości geograficznej.

1.3 Prognozy istotnych zjawisk pogody (SIGWX)

1.3.1 Postanowienia ogólne

1.3.1.1 Prognozy istotnych zjawisk pogody, opracowane przez światowy ośrodek prognoz obszarowych, powinny być rozpowszechniane przez WAFC cztery razy w ciągu doby o stałych terminach (0000, 0600, 1200 i 1800 UTC) danych synoptycznych, na których są oparte i powinny być ważne przez 24 godziny. Przekazywanie każdej prognozy powinno być zakończone tak szybko, jak jest to technicznie możliwe, ale nie później niż na 9 godzin po standardowym czasie obserwacji.

1.3.1.2 Prognozy istotnych zjawisk pogody są wydawane w postaci kodu binarnego z wykorzystaniem klucza BUFR w postaci zalecaniej przez WMO.

Uwaga. — Postać klucza BUFR jest opisana w publikacji WMO nr 306 „Podręcznik Kluczy”, tom I.2, Część B — „Klucze Binarne”.

1.3.2 Typy prognoz SIGWX

Prognozy SIGWX powinny być wydawane jako prognozy SIGWX dla wysokich poziomów pomiędzy 250 i 630.

Uwaga. — Prognozy SIGWX dla średnich poziomów — dotyczy poziomów lotu pomiędzy 100 i 250 dla ograniczonych obszarów geograficznych, będą wydawane do czasu, aż dokumentacja lotu tworzona z prognoz dotyczących cumulonimbusów, oblodzeń i turbulencji w węzłach regularnej siatki nie będzie w pełni spełniać wymogów użycia.

1.3.3 Elementy ujęte w prognozach SIGWX

Prognozy SIGWX powinny zawierać następujące elementy:

- a) cyklony tropikalne — pod warunkiem prognozy, że 10-minutowy średni wiatr przyziemny osiągnie lub przewyższy 17 m/s (34kt);

Dodatek 2**Załącznik 3 – Służba meteorologiczna dla międzynarodowej żeglugi powietrznej**

- b) linie silnego szkwału;
- c) umiarkowaną albo silną turbulencję (w chmurach albo w warunkach bezchmurnych);
- d) umiarkowane lub intensywne oblodzenie;
- e) burze piaskowe / pyłowe o dużym zasięgu;
- f) chmury Cumulonimbus połączone z burzami z wyładowaniami i ze zjawiskami od a) do e).

Uwaga. — Obszary chmur niekonwekcyjnych połączone z wewnątrzchmurową średnią i intensywną turbulencją oraz umiarkowanym albo intensywnym oblodzeniem należy umieszczać w prognozach SIGWX.

- g) wysokość tropopauzy podana jako poziom lotu;
- h) prądy strumieniowe;
- i) informacje o miejscu erupcji wulkanicznych, które tworzą chmury pyłu mające znaczenie dla operacji lotniczych, zawierające: symbol erupcji wulkanicznej w położeniu wulkanu oraz w oddzielnym oknie tekstowym na mapie, symbol erupcji wulkanicznej, nazwę wulkanu (jeśli znana) i długość/szerokość geograficzną erupcji. Dodatkowo legenda mapy SIGWX powinna zawierać informację "SPRAWDŹ SIGMET, PORADY DLA TC I VA, ORAZ ASTAM I NOTAM DLA VA".
- j) informacje o miejscu uwolnienia do atmosfery materiałów radioaktywnych mających znaczenie dla operacji powietrznych, obejmujące: symbol materiałów radioaktywnych w atmosferze w miejscu uwolnienia oraz w oddzielnym oknie na mapie symbol materiałów radioaktywnych w atmosferze, długość/szerokość geograficzną miejsca uwolnienia i (jeśli znana) nazwa źródła radioaktywności. Dodatkowo legenda mapy SIGWX powinna zawierać informację "SPRAWDŹ SIGMET I NOTAM DLA RDOACT CLD".

Uwaga 1. — Prognozy SIGWX dla średnich poziomów zawierają wszystkie powyższe elementy.

Uwaga 2. — Elementy jakie mają być ujęte w prognozach SIGWX dla niskich poziomów (to jest poziomów lotu poniżej 100), zostały zawarte w Dodatku 5.

1.3.4 Kryteria włączania elementów do prognoz SIGWX

Następujące kryteria powinny być zastosowane dla prognoz SIGWX:

- a) elementy od a) do f) w 1.3.3 powinny być włączane tylko wtedy, gdy ich wystąpienie jest oczekiwane pomiędzy niższym i wyższym poziomem prognozy SIGWX;
- b) skrót „CB” powinien być umieszczany, gdy odnosi się do występujących lub oczekiwanego wystąpienia chmur Cumulonimbus:
 - 1) gdy dotyczy to pokrycia przestrzennego rzędu 50% lub więcej danego obszaru;
 - 2) wzdłuż linii z małymi lub bez przerw pomiędzy poszczególnymi chmurami;
 - 3) gdy są ukryte w warstwach chmur albo we mgle;
- c) włączenie „CB” powinno być traktowane jako włączenie wszystkich zjawisk pogody normalnie łączących się z chmurami Cumulonimbus, czyli burze, umiarkowane lub intensywne oblodzenie, umiarkowana lub intensywna turbulencja oraz grad;

Załącznik 3 – Służba meteorologiczna dla międzynarodowej żeglugi powietrznej**Dodatek 2**

- d) tam, gdzie wybuch wulkanu albo wypuszczenie do atmosfery materiałów radioaktywnych powoduje umieszczenie symbolu wybuchu wulkanu albo symbolu radioaktywności w prognozach SIGWX, symbole te powinny być umieszczane na prognozach bez względu na to, do jakiej wysokości kolumna pyłu lub chmura radioaktywna jest spodziewana lub raportowana;
- e) w przypadku zbieżności lub częściowego nakładania się elementów a), i) i j) w pkt 1.3.3 najwyższy priorytet powinien być przyznany elementowi i), następnie elementom j) i a). Element o najwyższym priorytecie powinien być umieszczony w miejscu zdarzenia, a strzałka powinna być wykorzystana do połączenia lokalizacji innych elementów z odpowiednimi symbolami albo tekstowym objaśnieniem.

2. LOTNISKOWE BIURA METEOROLOGICZNE**2.1 Użycie produktów WAFS**

2.1.1 Lotniskowe biura meteorologiczne stosują do przygotowania dokumentacji lotniczo-meteorologicznej produkty światowego systemu prognoz obszarowych, zawsze gdy te prognozy pokrywają wykorzystywane drogi lotnicze z przestrzeganiem zakresu czasu, obszaru geograficznego oraz z uwzględnieniem ustaleń zawartych w regionalnym porozumieniu żeglugi powietrznej.

2.1.2 W celu wprowadzenia jednolitości i standaryzacji w odniesieniu do dokumentacji lotniczo-meteorologicznej odbierane dane WAFS GRIB i BUFR są dekodowane do postaci standardowych map WAFS zgodnie z odpowiednimi zaleceniami niniejszego Załącznika. Zawartość i identyfikator oryginalnej prognozy WAFS nie mogą być zmieniane.

2.2 Powiadomienie WAFC dotyczące znacznych rozbieżności

Lotniskowe biura meteorologiczne używające danych WAFS BUFR powinny powiadomić natychmiast odpowiednie WAFC, gdy w prognozach WAFS SIGWX zostaną wykryte lub zraportowane znaczne rozbieżności dotyczące:

- a) oblodzenia, turbulencji, chmur cumulonimbus, które są często niewidoczne, ukryte lub występują na linii szkwałów i burze piaskowo-pyłowe; oraz
- b) wybuchów wulkanów albo wypuszczenia do atmosfery materiałów radioaktywnych, mających znaczenie dla operacji powietrznych.

WAFC otrzymujące taką wiadomość potwierdzają jej otrzymanie wysyłającemu, wraz z krótkim komentarzem co do meldunku i podjętych działań, używając tych samych środków komunikacji co nadawca wiadomości.

Uwaga. — Sposób postępowania przy meldunkach o rozbieżnościach został opisany w „Podręczniku Meteorologii Praktycznej” („Manual of Aeronautical Meteorological Practice” Doc 8896).

3. CENTRA DORADCZE DO SPRAW PYŁU WULKANICZNEGO (VAAC)**3.1 Informacja doradcza o pyłe wulkanicznym**

3.1.1 Informacja doradcza o pyłe wulkanicznym wydawana w postaci tekstu otwartego z wykorzystaniem obowiązujących skrótów ICAO oraz wartości liczbowych powinna być zgodna ze wzorem przedstawionym w Tabeli A2-1. W przypadku braku obowiązujących skrótów ICAO należy stosować skróty do minimum opis w języku angielskim.

Dodatek 2**Załącznik 3 – Służba meteorologiczna dla międzynarodowej żeglugi powietrznej**

3.1.2 W przypadku przygotowania informacji doradczej o pyle wulkanicznym opisanej w Tabeli A2-1, w postaci graficznej należy stosować specyfikację zgodną z Dodatkiem 1 i wydać, używając:

- a) formatu PNG; lub
- b) klucza BUFR, w przypadku zmiany na postać binarną.

Uwaga. — *Postać klucza BUFR jest opisana w publikacji WMO nr 306 „Podręcznik Kluczy”, tom I.2, Część B — „Klucze Binarne”.*

4. KRAJOWE OBSERWATORIA WULKANÓW

4.1 Informacja z krajowych obserwatoriów wulkanicznych

Zalecenie. — *Informacja wysyłana przez krajowe obserwatoria wulkanów do odpowiednich ACC, MWO i VAAC powinna zawierać:*

- a) *informacje o znacznej aktywności przederupcyjnej: data/czas (UTC) wydania komunikatu, nazwa i jeśli jest znany, numer wulkanu, lokalizacja (długość/szerokość), opis aktywności wulkanu;*
- b) *informacje o erupcji wulkanu: data/czas (UTC) wydania komunikatu, czas erupcji, jeśli jest różny od czasu wydania komunikatu, nazwa i, jeśli jest znany, numer wulkanu, lokalizacja (długość/szerokość), opis erupcji włącznie z tym, czy doszło do emisji pyłu, jaki jest zasięg chmury pyłu w czasie i po wybuchu; oraz*
- c) *Informacje o zakończeniu erupcji: data/czas (UTC) wydania komunikatu i czas zakończenia erupcji (UTC), nazwa i, jeśli jest znany, numer wulkanu; i lokalizacja (długość/szerokość).*

Uwaga 1. — *Aktywność przederupcyjna w tym kontekście oznacza niezwykłą i/lub wzrastającą aktywność wulkanu, która może poprzedzać wybuch wulkanu.*

Uwaga 2. — *Krajowe obserwatoria wulkanów mogą stosować format Volcano Observatory Notice for Aviation (VONA) do przesyłania informacji do związanego z nim ACCs, MWO i VAAC. Format VONA jest opisany w Handbook on the International Airways Volcano Watch (IAVW) (Doc 9766), który jest dostępny na stronie internetowej ICAO IAVWOPSG.*

5. CENTRA DORADCZE DO SPRAW CYKLONÓW TROPIKALNYCH (TCAC)

5.1 Informacja doradcza o cyklonie tropikalnym

5.1.1 Informacja doradcza o cyklonie tropikalnym powinna być wydana dla cyklonów tropikalnych, gdy maksimum prędkości 10-minutowego średniego wiatru przyziemnego przekracza lub jest spodziewane, że przekroczy 17 m/s (34 kt) podczas okresu obejmowanego przez poradę.

5.1.2 Informacja doradcza o cyklonie tropikalnym powinna mieć postać zgodną z przykładem przedstawionym w Tabeli A2-2.

5.1.3 **Zalecenie.** — *W przypadku przygotowania informacji doradczej o cyklonie tropikalnym opisanej w Tabeli A2-2, w postaci graficznej należy stosować specyfikację zgodną z Dodatkiem 1 i wydać, używając:*

- a) formatu PNG; lub

Dodatek 2**Załącznik 3 – Służba meteorologiczna dla międzynarodowej żeglugi powietrznej**

b) klucza BUFR, w przypadku zmiany na postać binarną.

Uwaga 1. — Postać klucza BUFR jest opisana w publikacji WMO nr 306 „Podręcznik Kluczy”, tom I.2, Część B — „Klucze Binarne”.

Tabela A2-1. Szablon dla informacji doradczej o pyłe wulkanicznym

Klucz: M = włączone obowiązkowo, część każdej informacji;
 C = włączone warunkowo, kiedy ma zastosowanie;
 = = podwójna linia oznacza, że tekst występujący za nią, powinien być umieszczony w następnej linii.

Uwaga 1. — Zakres i rozdzielczość numerycznych produktów zawartych w informacji doradczej o pyłe wulkanicznym są pokazane w dodatku 6, tabela A6-4.

Uwaga 2. — Objasnienia skrótów są zawarte w dokumencie „Kody i skróty stosowane w międzynarodowym lotnictwie cywilnym”, (Procedures for Air Navigation Services Abbreviations and Codes, PANS-ABC, Doc 8400).

Uwaga 3. — Umieszczenie dwukropka po każdym nagłówku jest obowiązkowe.

Uwaga 4. — Numeracja od 1 do 18 jest włączona tylko dla objaśnienia i nie jest częścią informacji doradczej tak jak pokazano w przykładzie.

	Element	Szczegółowa zawartość	Szablon(y)		Przykłady	
1	Identyfikator typu informacji (M)	Typ informacji	VA ADVISORY		VA ADVISORY	
2	Czas wydania (M)	Rok, miesiąc, dzień, czas w UTC	DTG:	nnnnnnnn/nnnnZ	DTG:	20080923/0130Z
3	Nazwa VAAC (M)	Nazwa VAAC	VACC:	nnnnnnnnnnnnnn	VACC:	TOKYO
4	Nazwa wulkanu (M)	Nazwa i numer IAVCEI ² wulkanu	VOLCANO:	nnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnn [nnnnnn]	VOLCANO:	KARYMSKY 1000-13
				lub UNKNOWN lub UNNAMED	VOLCANO:	UNNAMED
5	Kraj lub region (M)	Kraj lub region jeśli raport o pyłe nie lokalizuje go nad żadnym Państwem	PSN:	Nnnnn lub Snnnn Wnnnnn lub Ennnnn	PSN:	N5403 E15927
				lub UNKNOWN	PSN:	UNKNOWN
6	Numer informacji (M)	Numer informacji: rok i numer informacji (oddzielna sekwencja dla każdego wulkanu)	AREA:	nnnnnnnnnnnnnnnnnnnn	AREA:	RUSSIA
7	Identyfikator typu informacji (M)	Typ informacji	SUMMIT ELEV:	nnnnM (lub nnnnnFT)	SUMMIT ELEV:	1536M
8	Czas wydania (M)	Rok, miesiąc, dzień, czas w UTC	ADVISORY NR:	nnnn/nnnn	ADVISORY NR:	2008/4
9	Źródło informacji (M)	Źródło informacji stosujące tekst otwarty	INFO SOURCE:	Free text up to 32 characters	INFO SOURCE:	MTSAT-1R KVERT KEMSD
10	Kod kolorów (O)	Lotniczy kod kolorów	AVIATION COLOUR CODE:	RED lub ORANGE lub YELLOW lub GREEN lub UNKNOWN lub NOT GIVEN lub NIL	AVIATION COLOUR CODE:	RED

Dodatek 2**Załącznik 3 – Służba meteorologiczna dla międzynarodowej żeglugi powietrznej**

Element		Szczegółowa zawartość	Szablon(y)		Przykłady	
11	Szczegóły erupcji (M)	Szczegóły erupcji (łącznie z datą/czasem erupcji)	ERUPTION DETAILS:	Free text up to 64 characters lub UNKNOWN	ERUPTION DETAILS:	ERUPTION AT 20080923/0000Z FL300 REPORTED
12	Czas obserwacji (lub oszacowania) pyłu (M)	Dzień i czas (w UTC) obserwacji (lub oszacowania) pyłu wulkanicznego	OBS (lub EST) VA DTG:	nn/nnnnZ	OBS (lub EST) VA DTG:	23/0100Z
13	Obserwowana chmura pyłu (M)	Horyzontalna (w stopniach i minutach) oraz pionowa rozciągłość obserwowanej chmury pyłu lub jeśli podstawa nie jest znana górna granica obserwowanej chmury pyłu; Ruch obserwowanej chmury	OBS VA CLD lub EST VA CLD:	TOP FLnnn lub SFC/FLnnn lub FLnnn/nnn [nnKM WID LINE2 BTN (nnNM WID LINE BTN)] Nnn[nn] lub Snn[nn] Wnnn[nn] lub Ennn[nn] – Nnn[nn] lub Snn[nn] Wnnn[nn] lub Ennn[nn][– Nnn[nn] lub Snn[nn] Wnnn[nn] lub Ennn[nn] – Nnn[nn] lub Snn[nn] Wnnn[nn] lub Ennn[nn] – Nnn[nn] lub Snn[nn] Wnnn[nn] lub Ennn[nn] – Nnn[nn] lub Snn[nn] Wnnn[nn] lub Ennn[nn]] MOV N nnKMH (lub KT) lub MOV NE nnKMH (lub KT) lub MOV E nnKMH (lub KT) lub MOV SE nnKMH (lub KT) lub MOV S nnKMH (lub KT) lub MOV SW nnKMH (lub KT) lub MOV W nnKMH (lub KT) lub MOV NW nnKMH (lub KT)3 lub VA NOT IDENTIFIABLE FM SATELLITE DATA WIND FLnnn/nnn nnn/nn[n]MPS (lub KT)4 lub WIND FLnnn/nnn VRBnnMPS (lub KT) lub WIND SFC/FLnnn nnn/nn[n]MPS (lub KT) lub WIND SFC/FLnnn VRBnnMPS (lub KT)	OBS VA CLD lub EST VA CLD:	FL250/300 N5400 E15930 – N5400 E16100 – N5300 E15945 MOV SE 20KT SFC/FL200 N5130 E16130 – N5130 E16230 – N5230 E16230 – N5230 E16130 MOV SE 15KT TOP FL240 MOV W 40KMH VA NOT IDENTIFIABLE FM SATELLITE DATA WIND FL050/070 180/12MPS
14	Prognoza wysokości i położenia chmury pyłu (+ 6 HR) (M)	Dzień i czas (w UTC) (6 godzin od „czasu obserwacji (lub oszacowania) pyłu” wg punktu 12); Prognoza wysokości i położenia (w stopniach i minutach) dla każdej chmury dla określonego przedziału czasu.	FCST VA CLD +6 HR:	nn/nnnnZ SFC lub FLnnn/[FL]nnn [nnKM WID LINE2 BTN (nnNM WID LINE BTN)] Nnn[nn] lub Snn[nn] Wnnn[nn] lub Ennn[nn] – Nnn[nn] lub Snn[nn] Wnnn[nn] lub Ennn[nn][– Nnn[nn] lub Snn[nn] Wnnn[nn] lub Ennn[nn] – Nnn[nn] lub Snn[nn] Wnnn[nn] lub Ennn[nn] – Nnn[nn] lub Snn[nn] Wnnn[nn] lub Ennn[nn] – Nnn[nn] lub Snn[nn] Wnnn[nn] lub Ennn[nn]]3 lub NO VA EXP lub NOT AVBL lub NOT PROVIDED	FCST VA CLD +6 HR:	23/0700Z FL250/350 N5130 E16030 – N5130 E16230 – N5330 E16230 – N5330 E16030 SFC/FL180 N4830 E16330 – N4830 E16630 – N5130 E16630 – N5130 E16330 NO VA EXP NOT AVBL NOT PROVIDED

Załącznik 3 – Służba meteorologiczna dla międzynarodowej żeglugi powietrznej**Dodatek 2**

<i>Element</i>		<i>Szczegółowa zawartość</i>	<i>Szablon(y)</i>		<i>Przykłady</i>	
15	Prognoza wysokości i położenia chmury pyłu (+ 12 HR)(M)	Dzień i czas (w UTC) (12 godzin od „czasu obserwacji (lub oszacowania) pyłu” wg punktu 12); Prognoza wysokości i położenia (w stopniach i minutach) dla każdej chmury dla określonego przedziału czasu.	FCST VA CLD +12 HR:	nn/nnnnZ SFC lub FLnnn/[FL]nnn [nnKM WID LINE2 BTN (nnNM WID LINE BTN)] Nnn[nn] lub Snn[nn] Wnnn[nn] lub Ennn[nn] – Nnn[nn] lub Snn[nn] Wnnn[nn] lub Ennn[nn] – Nnn[nn] lub Snn[nn] Wnnn[nn] lub Ennn[nn] – Nnn[nn] lub Snn[nn] Wnnn[nn] lub Ennn[nn] – Nnn[nn] lub Snn[nn] Wnnn[nn] lub Ennn[nn]3 lub NO VA EXP lub NOT AVBL lub NOT PROVIDED	FCST VA CLD +12 HR:	3/1300Z SFC/FL270 N4830 E16130 – N4830 E16600 – N5300 E16600 – N5300 E16130 NO VA EXP NOT AVBL NOT PROVIDED
	Prognoza wysokości i położenia chmury pyłu (+ 18 HR)(M)	Dzień i czas (w UTC) (18 godzin od „czasu obserwacji (lub oszacowania) pyłu” wg punktu 12); Prognoza wysokości i położenia (w stopniach i minutach) dla każdej chmury dla określonego przedziału czasu.	FCST VA CLD +18 HR:	nn/nnnnZ SFC lub FLnnn/[FL]nnn [nnKM WID LINE2 BTN (nnNM WID LINE BTN)] Nnn[nn] lub Snn[nn] Wnnn[nn] lub Ennn[nn] – Nnn[nn] lub Snn[nn] Wnnn[nn] lub Ennn[nn] – Nnn[nn] lub Snn[nn] Wnnn[nn] lub Ennn[nn] – Nnn[nn] lub Snn[nn] Wnnn[nn] lub Ennn[nn] – Nnn[nn] lub Snn[nn] Wnnn[nn] lub Ennn[nn]3 lub NO VA EXP lub NOT AVBL lub NOT PROVIDED	FCST VA CLD +18 HR:	23/1900Z NO VA EXP NOT AVBL NOT PROVIDED
	Komentarz (M)	Komentarz jeżeli jest niezbędny.	RMK:	Free text up to 256 characters lub NIL	RMK:	LATEST REP FM KVERT (0120Z) INDICATES ERUPTION HAS CEASED. TWO DISPERSING VA CLD ARE EVIDENT ON SATELLITE IMAGERY NIL
18	Następna Informacja (M)	Rok, miesiąc, dzień i czas w UTC	NXT ADVISORY:	nnnnnnnn/nnnnZ or NO LATER THAN nnnnnnnn/nnnnZ or NO FURTHER ADVISORIES or WILL BE ISSUED BY nnnnnnnn/nnnnZ	NXT ADVISORY:	20080923/0730Z NO LATER THAN nnnnnnnn/nnnnZ NO FURTHER ADVISORIES WILL BE ISSUED BY nnnnnnnn/nnnnZ

Dodatek 2**Załącznik 3 – Służba meteorologiczna dla międzynarodowej żeglugi powietrznej****Uwagi. —**

1. International Association of Volcanology and Chemistry of the Earth's Interior (IAVCEI).
2. Linia prosta między dwoma punktami, narysowana na mapie w odwzorowaniu Mercatora, albo linia prosta pomiędzy dwoma punktami, która przecina południki pod stałym kątem.
3. Do 4 warstw.
4. Jeśli informacja o pyle jest podawana (np. AIREP), ale chmura nie jest identyfikowana na zdjęciach satelitarnych.

Przykład A2-1. Informacja doradcza o pyle wulkanicznym

FVFE01 RJTD 230130	
VA ADVISORY	
DTG:	20080923/0130Z
VAAC:	TOKYO
VOLCANO:	KARYMSKY 1000-13
PSN:	N5403 E15927
AREA:	RUSSIA
SUMMIT ELEV:	1536M
ADVISORY NR:	2008/4
INFO SOURCE:	MTSAT-1R KVERT KEMSD
AVIATION COLOUR CODE:	RED
ERUPTION DETAILS:	ERUPTION AT 20080923/0000Z FL300 REPORTED
OBS VA DTG:	23/0100Z
OBS VA CLD:	FL250/300 N5400 E15930 – N5400 E16100 – N5300 E15945 MOV SE 20KT SFC/FL200 N5130 E16130 – N5130 E16230 – N5230 E16230 – N5230 E16130 MOV SE 15KT
FCST VA CLD +06 HR:	23/0700Z FL250/350 N5130 E16030 – N5130 E16230 – N5330 E16230 – N5330 E16030 SFC/FL180 N4830 E16330 – N4830 E16630 – N5130 E16630 – N5130 E16330
FCST VA CLD +12 HR:	23/1300Z SFC/FL270 N4830 E16130 – N4830 E16600 – N5300 E16600 – N5300 E16130
FCST VA CLD +18 HR:	23/1900Z NO VA EXP
RMK:	LATEST REP FM KVERT (0120Z) INDICATES ERUPTION HAS CEASED. TWO DISPERSING VA CLD ARE EVIDENT ON SATELLITE IMAGERY
NXT ADVISORY:	20080923/0730Z

Załącznik 3 – Służba meteorologiczna dla międzynarodowej żeglugi powietrznej**Dodatek 2****Tabela A2-2. Szablon dla informacji doradczej o cyklonie tropikalnym**

Klucz: = = podwójna linia oznacza, że tekst występujący za nią powinien być umieszczany w następnej linii.

Uwaga 1. — Zakres i rozdzielczość numerycznych produktów zawartych w informacji doradczej o cyklonie tropikalnym są pokazane w dodatku 6, tabela A6-4.

Uwaga 2. — Objaśnienia skrótów są zawarte w dokumencie „Kody i skróty stosowane w międzynarodowym lotnictwie cywilnym” (Procedures for Air Navigation Services Abbreviations and Codes, PANS-ABC, Doc 8400).

Uwaga 3. — Wszystkie elementy są obowiązkowe.

Uwaga 4. — Umieszczenie dwukropka po każdym nagłówku jest obowiązkowe.

Uwaga 5. — Numeracja od 1 do 19 jest włączona tylko dla objaśnienia i nie jest częścią informacji doradczej, tak jak pokazano w przykładzie.

	<i>Element</i>	<i>Szczegółowa zawartość</i>	<i>Szablon(y)</i>		<i>Przykłady</i>	
1	Identyfikator typu informacji	Typ informacji	TC ADVISORY		TC ADVISORY	
2	Czas wydania	Rok, miesiąc, dzień, czas wydania w UTC	DTG:	nnnnnnnn/nnnnZ	DTG:	20040925/1600Z
3	Nazwa TCAC	Nazwa TCAC (wskaźnik położenia lub pełna nazwa)	TCAC:	nnnn or nnnnnnnnnn	TCAC:	YUFO1
					TCAC:	MIAMI
4	Nazwa cyklonu tropikalnego	Nazwa cyklonu tropikalnego lub „NN” dla bezimiennego cyklonu tropikalnego	TC:	nnnnnnnnnnn or NN	TC:	GLORIA
5	Numer informacji	Numer informacji (zaczynając od „01” dla każdego cyklonu)	NR:	nn	NR:	01
6	Położenie centrum cyklonu tropikalnego	Położenie centrum cyklonu tropikalnego (w stopniach i minutach)	PSN:	Nnn[nn] or Snn[nn] Wnnn[nn] lub Ennn[nn]	PSN:	N2706 W07306
7	Kierunek i prędkość ruchu	Kierunek i prędkość ruchu podana dla szesnastu punktów kompasu w km/h (lub kt), albo poruszający się powoli (<6 km/h (3kt)) albo stacjonarny (< 2km/h (1kt))	MOV:	N nnKMH (lub KT) lub NNE nnKMH (lub KT) lub NE nnKMH (lub KT) lub ENE nnKMH (lub KT) lub E nnKMH (lub KT) lub ESE nnKMH (lub KT) lub SE nnKMH (lub KT) lub SSE nnKMH (lub KT) lub S nnKMH (lub KT) lub SSW nnKMH (lub KT) lub SW nnKMH (lub KT) lub WSW nnKMH (lub KT) lub W nnKMH (lub KT) lub WNW nnKMH (lub KT) lub NW nnKMH (lub KT) lub NNW nnKMH (lub KT) lub SLW lub STNR	MOV:	NW 20KMH

Dodatek 2**Załącznik 3 – Służba meteorologiczna dla międzynarodowej żeglugi powietrznej**

<i>Element</i>		<i>Szczegółowa zawartość</i>	<i>Szablon(y)</i>		<i>Przykłady</i>	
8	Ciśnienie w centrum	Ciśnienie w centrum cyklonu (w hPa)	C:	nnnHPA	C:	965HPA
9	Maksymalny wiatr przy powierzchni ziemi	Maksymalny wiatr przy ziemi w pobliżu centrum (średnia za 10 minut, w m/s (lub kt))	MAX WIND	nn[n]MPS (lub nn[n]KT)	MAX WIND	22MPS
10	Prognoza położenia centrum (+6 HR)	Dzień i czas (w UTC) (6 godzin od „DTG” podanego w p.2); Prognoza położenia (w stopniach i minutach) centrum cyklonu tropik.	FCST PSN +6 HR:	nn/nnnnZ Nnn[nn] lub Snn[nn] Wnnn[nn] lub Ennn[nn]	FCST PSN +6 HR:	25/2200Z N2748 W07350
11	Prognoza maksymalnego wiatru przy powierzchni ziemi (+6 HR)	Prognoza maksymalnego wiatru przy powierzchni ziemi (6 godzin od „DTG” podanego w p.2)	FCST MAX WIND +6 HR:	nn[n]MPS (lub nn[n]KT)	FCST MAX WIND +6 HR:	22MPS
12	Prognoza położenia centrum (+12 HR)	Dzień i czas (w UTC) (12 godzin od „DTG” podanego w p.2); Prognoza położenia (w stopniach i minutach) centrum cyklonu tropik.	FCST PSN +12 HR:	nn/nnnnZ Nnn[nn] lub Snn[nn] Wnnn[nn] lub Ennn[nn]	FCST PSN +12 HR:	26/0400Z N2830 W07430
13	Prognoza maksymalnego wiatru przy powierzchni ziemi (+12 HR)	Prognoza maksymalnego wiatru przy powierzchni ziemi (12 godzin od „DTG” podanego w p.2)	FCST MAX WIND +12 HR:	nn[n]MPS (lub nn[n]KT)	FCST MAX WIND +12 HR:	22MPS
14	Prognoza położenia centrum (+18 HR)	Dzień i czas (w UTC) (18 godzin od „DTG” podanego w p.2); Prognoza położenia (w stopniach i minutach) centrum cyklonu tropik.	FCST PSN +18 HR:	nn/nnnnZ Nnn[nn] lub Snn[nn] Wnnn[nn] lub Ennn[nn]	FCST PSN +18 HR:	26/1000Z N2852 W07500
15	Prognoza maksymalnego wiatru przy powierzchni ziemi (+18 HR)	Prognoza maksymalnego wiatru przy powierzchni ziemi (18 godzin od „DTG” podanego w p.2)	FCST MAX WIND +18 HR:	nn[n]MPS (lub nn[n]KT)	FCST MAX WIND +18 HR:	21MPS
16	Prognoza położenia centrum (+24 HR)	Dzień i czas (w UTC) (24 godziny od „DTG” podanego w p.2); Prognoza położenia (w stopniach i minutach) centrum cyklonu tropik.	FCST PSN +24 HR:	nn/nnnnZ Nnn[nn] lub Snn[nn] Wnnn[nn] lub Ennn[nn]	FCST PSN +24 HR:	26/1600Z N2912 W07530
17	Prognoza maksymalnego wiatru przy powierzchni ziemi (+24 HR)	Prognoza maksymalnego wiatru przy powierzchni ziemi (24 godziny od „DTG” podanego w p.2)	FCST MAX WIND +24 HR:	nn[n]MPS (lub nn[n]KT)	FCST MAX WIND +24 HR:	20MPS

Załącznik 3 – Służba meteorologiczna dla międzynarodowej żeglugi powietrznej**Dodatek 2**

<i>Element</i>		<i>Szczegółowa zawartość</i>	<i>Szablon(y)</i>		<i>Przykłady</i>	
18			RMK:	Free text up to 256 characters lub NIL	RMK:	NIL
19			NXT MSG:	[BFR] nnnnnnnn/nnnnZ lub NO MSG EXP	NXT MSG:	20040925/2000Z

Uwagi. —

1. Lokalizacja fikcyjna.

Przykład A2-1. Informacja doradcza o pyle wulkanicznym

TC ADVISORY	
DTG:	20040925/1600Z
TCAC:	YUFO
TC:	GLORIA
NR:	01
PSN:	N2706 W07306
MOV:	NW 20KMH
C:	965HPA
MAX WIND:	22MPS
FCST PSN +6 HR:	25/2200Z N2748 W07350
FCST MAX WIND +6 HR:	22MPS
FCST PSN +12 HR:	26/0400Z N2830 W07430
FCST MAX WIND +12 HR:	22MPS
FCST PSN +18 HR:	26/1000Z N2852 W07500
FCST MAX WIND +18 HR:	21MPS
FCST PSN +24 HR:	26/1600Z N2912 W07530
FCST MAX WIND +24 HR:	20MPS
RMK:	NIL
NXT MSG:	20040925/2000Z

DODATEK 3. SPECYFIKACJE TECHNICZNE DOTYCZĄCE OBSERWACJI I KOMUNIKATÓW METEOROLOGICZNYCH

(patrz Rozdział 4 niniejszego Załącznika)

1. OGÓLNE USTALENIA DOTYCZĄCE OBSERWACJI METEOROLOGICZNYCH

1.1 Zalecenie. — *Przyrządy meteorologiczne używane na lotnisku powinny być rozmieszczone w taki sposób, by dane z nich były reprezentatywne dla obszaru, dla którego są wykonywane pomiary.*

Uwaga. — *Wymagania związane z lokalizacją i konstrukcją wyposażenia i instalacji na płaszczyznach operacyjnych lotnisk, dotyczące zmniejszenia do minimum zagrożenia stwarzanego statkom powietrznym, zawiera Załącznik 14 ICAO, Tom I, Rozdział 9.*

1.2 Zalecenie. — *Przyrządy meteorologiczne na lotniczych stacjach meteorologicznych powinny być rozmieszczone, wykorzystywane i obsługiwane, zgodnie z praktykami, procedurami i wymaganiami Światowej Organizacji Meteorologicznej (WMO).*

1.3 Zalecenie. — *Obserwatorzy na lotniskach powinni znajdować się, o ile jest to możliwe, w takim miejscu, by dane obserwacyjne były reprezentatywne dla obszaru, dla którego są wykonywane.*

1.4 Zalecenie. — *W przypadkach, kiedy automatyczne urządzenia pomiarowe wchodzi w skład zintegrowanego półautomatycznego systemu, dane przekazywane miejscowym organom służby ruchu lotniczego powinny być częścią składową danych zbieranych w miejscowym organie służby meteorologicznej. Zobrazowanie wszystkich danych powinno odbywać się jednocześnie. Każdy zobrazowany element meteorologiczny powinien być zaopatrzony w odpowiednie oznaczenie punktów, dla których jest reprezentatywny.*

2. OGÓLNE WYMAGANIA DOTYCZĄCE KOMUNIKATÓW METEOROLOGICZNYCH

2.1 Format komunikatów meteorologicznych

2.1.1 Lokalne komunikaty regularne i specjalne, są wydawane tekstem otwartym z użyciem obowiązujących skrótów zgodnie z szablonem przedstawionym w tabeli A3-1.

2.1.2 METAR i SPECI są wydawane zgodnie z szablonem przedstawionym w tabeli A3-2 i rozpowszechniane w postaci kluczy METAR i SPECI opisanych przez Światową Organizację Meteorologiczną.

Uwaga. — *Postać kluczy METAR i SPECI opisana jest w Publikacji nr 306 WMO „Podręcznik kluczy”, tom I, Część A — „Klucze alfanumeryczne”.*

2.1.3 Zalecenie. — *Komunikaty METAR i SPECI powinny być rozpowszechniane na podstawie dwustronnych umów pomiędzy państwami mającymi możliwości ich rozpowszechniania w formie cyfrowej, dodatkowo rozpowszechnianie METAR i SPECI powinno być zgodne z pkt. 2.1.2.*

2.1.4 Jeżeli komunikaty METAR i SPECI są rozpowszechniane w formie cyfrowej są formatowane zgodnie z globalnie interoperacyjnym modelem wymiany informacji i stosuje się języki „extensible markup language (XML)/geography markup language (GML)”.

Załącznik 3 – Służba meteorologiczna dla międzynarodowej żeglugi powietrznej**Dodatek 3**

2.1.5 METAR i SPECI jeżeli są rozpowszechniane w formie cyfrowej powinny być połączone z odpowiednimi metadanymi.

Uwaga. — Wskazówki dotyczące modelu wymiany informacji XML/GML i charakterystyka metadanych są zawarte w Manual on the Digital Exchange of Aeronautical Meteorological Information (Doc 10003).

2.2 Użycie CAVOK

Kiedy następujące warunki występują równocześnie w czasie obserwacji:

- a) widzialność 10 km lub więcej, i najniższa widzialność nie jest odnotowana;

Uwaga 1. — W lokalnych regularnych i specjalnych komunikatach widzialność odnosi się do wartości podawanej zgodnie z pkt. 4.2.4.2 i 4.2.4.3; w METAR i SPECI widzialność odnosi się do wartości podawanej zgodnie z pkt. 4.2.4.4.

Uwaga 2. — Najmniejsza widzialność jest zgłaszana zgodnie z pkt. 4.2.4.4 a).

- b) brak chmur o znaczeniu operacyjnym;
- c) brak zjawisk istotnych dla lotnictwa, zgodnie z pkt. 4.4.2.3, 4.4.2.5 oraz 4.4.2.6

informacja o widzialności, zasięgu widzialności na drodze startowej, pogodzie bieżącej, wielkości zachmurzenia, rodzaju chmur oraz wysokości podstawy chmur jest zastępowana we wszystkich komunikatach meteorologicznych terminem „CAVOK”.

2.3 Kryteria dla wydania lokalnego komunikatu specjalnego oraz SPECI

2.3.1 Wykaz kryteriów do wydania lokalnego specjalnego komunikatu obejmuje następujące elementy:

- a) wielkości, które są najbliższe minimom operacyjnym dotyczące użytkowników danego lotniska;
- b) wielkości, które spełniają inne, lokalne wymagania organów służb ruchu lotniczego i operatorów;
- c) wzrost temperatury powietrza o 2°C lub więcej, w porównaniu z wartością określoną w ostatnim komunikacie, lub o inny alternatywny, próg wartości, jaki został określony w porozumieniu pomiędzy władzą meteorologiczną, właściwą władzą ATS i zainteresowanymi użytkownikami;
- d) informację dodatkową, dotyczącą powstania w strefach podejścia do lądowania i wznoszenia po starcie istotnych warunków meteorologicznych opisanych w tabeli A3-1;
- e) od 13 listopada 2014 r., gdy są stosowane procedury o ograniczeniu hałasu zgodnie z pkt. 7.2.7 PANS-ATM (Doc 4444) i odchylenie od średniej prędkości wiatru przyziemnego (porywy) wyniosło 2.5 m/s (5 kt) lub więcej od wartości przekazanej w ostatnim komunikacie, średnia prędkość przed i/lub po zmianie wynosiła 7.5 m/s (15 kt) lub więcej; oraz
- f) te wartości, które stanowią kryteria dla opracowania SPECI.

2.3.2 Tam gdzie jest to wymagane zgodnie z pkt. 4.4.2 b) Rozdziału 4, SPECI powinien być wydawany w przypadku spełnienia następujących kryteriów:

- a) średni kierunek wiatru przyziemnego zmienił się o 60° lub więcej od podanego w ostatnim komunikacie, a średnia prędkość wiatru przed i/lub po zmianie kierunku wynosiła 5 m/s (10 kt) lub więcej;
- b) średnia prędkość wiatru przyziemnego zmieniła się o 5 m/s (10 kt) lub więcej od podanej w ostatnim komunikacie;

Dodatek 3**Załącznik 3 – Służba meteorologiczna dla międzynarodowej żeglugi powietrznej**

- c) kiedy średnia prędkość wiatru zostanie przekroczona o 5 m/s (10 kt) lub więcej (porywy) w stosunku do wartości podanej w ostatnim komunikacie, a średnia prędkość przed i/lub po zmianie była równa lub większa 7.5 m/s (15 kt) lub więcej;
- d) pojawiło się, zakończyło lub zmieniło intensywność jedno z następujących zjawisk:
 - opady marznące,
 - umiarkowane lub intensywne opady (łącznie z opadami przelotnymi),
 - burze (z opadami);
- e) pojawiło się lub zakończyło jedno z następujących zjawisk:
 - mgła marznąca,
 - burza (bez opadów);
- f) wielkość zachmurzenia w warstwie o podstawie poniżej 450 m (1 500 ft) zmieniła się:
 - 1) od SCT lub mniej do BKN lub OVC; lub
 - 2) od BKN lub OVC do SCT lub mniej.

2.3.3 Zalecenie. — *Tam gdzie jest to wymagane zgodnie z pkt. 4.4.2 b) Rozdziału 4, SPECI powinien być wydawany w przypadku spełnienia następujących kryteriów:*

- a) *zmiany parametrów wiatru przekroczyły wartości w stosunku do istotnych operacyjnie. Wartości progowe ustala władza meteorologiczna w konsultacji z właściwą władzą ATS i z zainteresowanymi operatorami, biorąc pod uwagę zmiany, które:*
 - 1) *wymagają zmiany wykorzystywanej drogi startowej;*
 - 2) *świadczą o tym, że składowe tylnego i bocznego wiatru na drodze startowej przekroczyły wartości stanowiące ograniczenia operacyjne dla typowych statków powietrznych wykonujących loty na danym lotnisku;*
- b) *widzialność poprawia się i zmiany osiągają/przekraczają jedną lub więcej z niżej wymienionych wartości, lub kiedy widzialność pogarsza się i zmiany osiągają/przekraczają jedną lub więcej z następujących wartości*
 - 1) 800 m, 1 500 m lub 3 000 m; oraz
 - 2) 5 000 m w przypadkach gdy znaczna część lotów wykonywana jest według przepisów dla lotów z widzialnością;

Uwaga 1. — *W lokalnych i specjalnych komunikatach widzialność odnosi się do wartości podawanej zgodnie z pkt. 4.2.4.2 i 4.2.4.3; w SPECI widzialność odnosi się do wartości podawanej zgodnie z pkt. 4.2.4.4.*

Uwaga 2. — *Widzialność odnosi się do „przeważającej widzialności” z wyjątkiem sytuacji gdy jedynie najmniejsza widzialność jest zgłaszana zgodnie z pkt. 4.2.4.4 b).*

- c) *zasięg widzialności na drodze startowej polepsza/pogarsza się, a zmiany osiągają lub przekraczają jedną lub więcej z następujących wartości albo gdy zasięg widzialności na drodze startowej pogarsza się i osiąga lub schodzi poniżej jednej lub więcej z następujących wartości: 50m, 175 m, 300 m, 550 m lub 800 m;*
- d) *pojawiło się, zakończyło lub zmieniło intensywność jedno z następujących zjawisk:*
 - *burza pyłowa,*
 - *burza piaskowa,*
 - *chmury lejcowate (tornado lub trąba wodna);*

Załącznik 3 – Służba meteorologiczna dla międzynarodowej żeglugi powietrznej**Dodatek 3**

- e) *pojawiło się lub zakończyło jedno z następujących zjawisk lub ich kombinacja:*
- *niska zamieć pyłowa, piaskowa lub śnieżna,*
 - *zamieć pyłowa, piaskowa lub śnieżna,*
 - *szkwał;*
- f) *wysokość podstawy najniższej warstwy chmur, przy wielkości zachmurzenia BKN lub OVC, rośnie lub maleje, a jej wartości osiągnęły lub przekroczyły wartości, lub gdy wysokość podstawy najniższej warstwy chmur przy wielkości zachmurzenia BKN lub OVC obniża się i osiąga lub przekracza wartości:*
- 1) *30 m, 60 m, 150 m lub 300 m (100 ft, 200 ft, 500 ft lub 1 000 ft); oraz*
 - 2) *450 m (1 500 ft), w przypadkach gdy znaczna ilość lotów wykonywana jest według przepisów dla lotów z widzialnością;*
- g) *niebo jest niewidoczne i widzialność pionowa rośnie lub maleje, a jej wartości osiągnęły lub przekroczyły jedną lub kilka z wartości: 30 m, 60 m, 150 m lub 300 m (100 ft, 200 ft, 500 ft lub 1 000 ft); oraz*
- h) *dowolne inne kryteria oparte na lokalnych minimach operacyjnych według ustaleń pomiędzy władzami meteorologicznymi i użytkownikami.*

Uwaga. — Inne kryteria oparte na lokalnych minimach operacyjnych należy rozważyć równocześnie z podobnymi kryteriami dla objęcia grup zmian oraz dla nowelizacji TAF zgodnie z Dodatkiem 5 pkt 1.3.2 j).

2.3.4 Kiedy pogorszeniu jednego elementu pogody towarzyszy polepszenie innego, jest wydawany pojedynczy komunikat SPECI, który powinien być traktowany jako komunikat o pogorszeniu warunków.

3. ROZPOWSZECHNIANIE KOMUNIKATÓW METEOROLOGICZNYCH

3.1 METAR i SPECI

3.1.1 METAR i SPECI są przysyłane do międzynarodowych banków danych OPMET i centrów wyznaczonych przez regionalne porozumienia żeglugi powietrznej w zakresie działalności operacyjnej satelitarnych systemów dystrybucyjnych stałej służby lotniczej, zgodnie z regionalnym porozumieniem żeglugi powietrznej.

3.1.2 METAR i SPECI są rozpowszechniane na inne lotniska zgodnie z regionalnym porozumieniem żeglugi powietrznej.

3.1.3 SPECI dotyczące pogorszenia warunków powinno być rozpowszechniane natychmiast po obserwacji. SPECI dotyczące pogorszenia jednego elementu pogody i polepszenia innego powinno być rozpowszechniane natychmiast po obserwacji.

3.1.4 **Zalecenie.** – *SPECI dotyczące polepszenia warunków powinno być rozpowszechniane tylko po okresie polepszenia warunków utrzymującym się przez 10 minut, poprawki powinny być wprowadzone przed rozpowszechnianiem, jeśli jest to konieczne, powinny być wskazane warunki przeważające pod koniec 10-minutowego okresu.*

Dodatek 3**Załącznik 3 – Służba meteorologiczna dla międzynarodowej żeglugi powietrznej****3.2 Lokalne komunikaty regularne i specjalne**

3.2.1 Lokalne komunikaty regularne są przekazywane do lokalnych organów służb ruchu lotniczego i udostępniane operatorom oraz innym użytkownikom na lotnisku.

3.2.2 Lokalne komunikaty specjalne są przesyłane do lokalnych organów służb ruchu lotniczego, gdy tylko wystąpią określone warunki. Jednakże, zgodnie z porozumieniem między władzami meteorologiczną i właściwymi władzami ATS, nie muszą być wydawane, jeśli:

- a) w lokalnej jednostce służby ruchu lotniczego istnieje wskaźnik parametru meteorologicznego odpowiadający wskaźnikowi na stacji meteorologicznej i kiedy są zawarte umowy dotyczące wykorzystywania tego wskaźnika do aktualizacji informacji zawartych w lokalnych komunikatach regularnych i specjalnych; oraz
- b) wszystkie zmiany zasięgu widzialności wzdłuż drogi startowej, o co najmniej jeden przedział w stosowanej skali, są przekazywane przez obserwatora na lotnisku lokalnemu organowi służby ruchu lotniczego.

Lokalne komunikaty specjalne są dostępne dla operatorów i dla innych użytkowników na lotnisku.

4. OBSERWACJE I INFORMOWANIE O ELEMENTACH METEOROLOGICZNYCH

Uwaga wstępna. — Wybrane kryteria mające zastosowanie do informacji meteorologicznych, o których mowa w pkt. 4.1 do 4.8 w celu włączenia do komunikatów dla lotnisk są podane w formie tabelarycznej w dodatku C.

4.1 Wiatr przyziemny**4.1.1 Lokalizacja**

4.1.1.1 Zalecenie. — *Wiatr przyziemny powinien być obserwowany na wysokości 10 ± 1 (30 ± 3 ft) nad ziemią.*

4.1.1.2 Zalecenie. — *Reprezentatywne obserwacje wiatru przyziemnego powinny być uzyskane przez zastosowanie właściwie zlokalizowanych czujników. Czujniki do obserwacji wiatru na potrzeby lokalnych regularnych i specjalnych komunikatów, powinny być rozmieszczone tak, by dawać praktycznie najlepsze informacje o warunkach wzdłuż drogi startowej i strefy przyziemienia. Na lotniskach, na których topografia lub przeważające warunki meteorologiczne powodują istotne zmiany wiatru przyziemnego w różnych częściach drogi startowej, powinny być rozmieszczone dodatkowe czujniki.*

Uwaga. — Ponieważ, w praktyce, pomiar wiatru nie może być wykonywany bezpośrednio na drodze startowej, oczekuje się, że obserwacje wiatru przyziemnego do startów i lądowań, będą możliwie najlepszymi wskazaniem wiatru, które samolot będzie napotykał podczas startu i lądowania.

4.1.2 Zobrazowanie

4.1.2.1 Wskaźniki wiatru przyziemnego dotyczące każdego czujnika są umieszczone na stacji meteorologicznej, a odpowiadające im wskaźniki we właściwych organach służb ruchu lotniczego. Wskaźniki umieszczone na stacji meteorologicznej i w pomieszczeniach organów służb ruchu lotniczego są podłączone do tych samych czujników, a tam gdzie są wymagane oddzielne czujniki, jak precyzuje pkt 4.1.1.2, wskaźniki są wyraźnie oznaczone dla identyfikacji drogi startowej i części drogi startowej monitorowanej przez każdy czujnik.

4.1.2.2 Zalecenie. — *Średnie wartości i istotne zmiany w kierunku i prędkości wiatru przyziemnego dla każdego czujnika powinny być uzyskiwane i zobrazowane przez zautomatyzowane urządzenia.*

Załącznik 3 – Służba meteorologiczna dla międzynarodowej żeglugi powietrznej**Dodatek 3****4.1.3 Uśrednianie****4.1.3.1 Okres uśredniania obserwacji wiatru przyziemnego wynosi:**

- a) 2 minuty dla lokalnych komunikatów regularnych i specjalnych oraz dla zobrazowania na wskaźnikach wiatru, wykorzystywanych przez organy służb ruchu lotniczego;
- b) 10 minut dla komunikatów METAR/SPECI, z wyjątkiem sytuacji gdy w ciągu 10 minut występuje wyraźna nieciągłość kierunku i/lub prędkości wiatru, do określenia średnich wartości należy wykorzystać tylko dane, które występowały po okresie nieciągłości. W takim przypadku należy odpowiednio skrócić przedział czasu uśredniania.

Uwaga. — Wyraźna nieciągłość występuje jeśli nastąpi nagle i utrzymująca się zmiana kierunku wiatru o 30° albo więcej, przy prędkości wiatru 5 m/s (10 kt) przed lub po zmianie, albo zmiana prędkości wiatru o 5 m/s (10 kt) lub więcej, trwająca przynajmniej 2 minuty.

4.1.3.2 Zalecenie. — *Okres uśredniania dla pomiarów odchylen od średniej prędkości wiatru (porywów), podawanych zgodnie z pkt. 4.1.5.2 c) powinien wynosić 3 s dla lokalnych regularnych i specjalnych komunikatów oraz dla METAR i SPECI oraz dla wskaźników wiatru używanych do zobrazowania odchylen od średniej prędkości wiatru (porywów) w organach służb ruchu lotniczego.*

4.1.4 Dokładność pomiarów

Zalecenie. — *Podawany średni kierunek i prędkość wiatru przyziemnego, jak również odchylenia od średnich wartości wiatru przyziemnego powinny uwzględniać praktycznie pożądaną dokładność pomiarów, jak to podano w Dodatku A.*

4.1.5 Informowanie

4.1.5.1 W lokalnych regularnych i specjalnych komunikatach oraz w METAR i SPECI kierunek i prędkość wiatru przyziemnego jest podawana z krokiem co 10 stopni i co 1 metr na sekundę (lub 1 kt) odpowiednio. Każda obserwowana wartość jest zaokrąglana do najbliższej pełnej wartości skali.

4.1.5.2 W lokalnych regularnych i specjalnych komunikatach oraz METAR i SPECI:

- a) wskazane są użyte jednostki prędkości wiatru;
- b) podawane są odchylenia od średniego kierunku wiatru w ciągu ostatnich 10 minut w następujący sposób, jeśli całkowite odchylenie jest 60° lub więcej:
 - 1) kiedy całkowite odchylenie jest 60° lub więcej i mniej niż 180° oraz prędkość wiatru wynosi 1,5 m/s (3 kt) lub więcej, są wówczas podawane odchylenia kierunku jako dwa skrajne kierunki, pomiędzy którymi zmienia się kierunek wiatru;
 - 2) kiedy całkowite odchylenie jest 60° lub więcej i mniej niż 180° oraz prędkość wiatru jest mniejsza niż 1,5 m/s (3 kt), kierunek wiatru jest podawany jako zmienny bez podawania średniej wartości kierunku;
 - 3) kiedy całkowite odchylenie wynosi 180° lub więcej, kierunek wiatru jest podawany jako zmienny bez podawania średniej wartości kierunku
- c) podawane są odchylenia od średniej prędkości wiatru (porywy) w ciągu ostatnich 10 minut kiedy maksymalna prędkość wiatru przekracza/przewyższa średnią prędkość:
 - 1) od 13 listopada 2014 r., o 2,5 m/s (5 kt) lub więcej w lokalnych rutynowych i specjalnych komunikatach, gdy stosowane są procedury ograniczenia hałasu zgodnie z pkt. 7.2.7 PANS-ATM (Doc. 4444); lub

Dodatek 3**Załącznik 3 – Służba meteorologiczna dla międzynarodowej żeglugi powietrznej**

- 2) 5 m/s (10 kt) lub więcej
- d) podawana jest cisza, kiedy prędkość wiatru jest mniejsza niż 0,5 m/s (1 kt);
- e) kiedy prędkość wiatru wynosi 50 m/s (100 kt) lub więcej, jest wówczas podawana jako więcej niż 49 m/s (99 kt);
- f) jeżeli w ciągu 10-minutowego okresu wystąpi znacząca nieciągłość w kierunku i/lub prędkości wiatru, w komunikatach są podawane tylko odchylenia od średniego kierunku i średniej prędkości wiatru, które wystąpiły po nieciągłości.

Uwaga. — Patrz uwaga w pkt. 4.1.3.1.

4.1.5.3 W lokalnych regularnych i specjalnych komunikatach:

- a) jeżeli wiatr przyziemny jest obserwowany w więcej niż jednej lokalizacji wzdłuż drogi startowej, lokalizacje, dla których te wartości są reprezentatywne muszą być oznaczone;
- b) jeżeli w użyciu znajduje się więcej niż jedna droga startowa i dla każdej wykonuje się obserwacje wiatru przyziemnego, to należy podawać dostępne wartości wiatru dla każdej z dróg, wskazując drogi startowe, do których odnoszą się podawane wartości;
- c) jeżeli są podawane odchylenia od średniej wartości kierunku wiatru zgodnie z pkt. 4.1.5.2 b) 2), należy podawać dwa skrajne kierunki, między którymi zmienia się kierunek wiatru przyziemnego; oraz
- d) jeżeli są podawane odchylenia od średniej wartości prędkości wiatru (porywy) zgodnie z pkt. 4.1.5.2 c), należy podawać osiągniętą minimalną i maksymalną wartość prędkości wiatru.

4.1.5.4 W komunikatach METAR i SPECI, kiedy są podawane odchylenia od średniej wartości prędkości wiatru (porywy), zgodnie z pkt 4.1.4.2 c), należy podawać osiągniętą maksymalną wartość prędkości wiatru.

4.2 Widzialność

4.2.1 Lokalizacja

Zalecenie. — Jeżeli do pomiaru widzialności są użyte systemy pomiarowe, to widzialność powinna być mierzona na wysokości około 2,5 m (7.5 ft) nad drogą startową.

Zalecenie. — Jeżeli do pomiaru widzialności są użyte systemy pomiarowe, reprezentatywne obserwacje widzialności, powinny być uzyskane z odpowiednio zlokalizowanych czujników. Czujniki do obserwacji widzialności dla potrzeb lokalnych regularnych i specjalnych komunikatów powinny być tak zlokalizowane, by dawać praktycznie najlepsze informacje o widzialności wzdłuż drogi startowej i w strefie przyziemia.

4.2.2 Zobrazowanie

Zalecenie. — Jeżeli do pomiaru widzialności są użyte systemy pomiarowe, wskaźniki widzialności dotyczące każdego czujnika powinny być umieszczone na stacji meteorologicznej, a odpowiadające im wskaźniki we właściwych organach służb ruchu lotniczego. Wskaźniki umieszczone na stacji meteorologicznej i w pomieszczeniach organów służb ruchu lotniczego powinny być podłączone do tych samych czujników, a tam gdzie są wymagane oddzielne czujniki, jak precyzuje pkt 4.2.1, wskaźniki powinny być wyraźnie oznaczone w celu identyfikacji obszaru, tj. drogi startowej i części drogi startowej monitorowanej przez każdy czujnik.

Załącznik 3 – Służba meteorologiczna dla międzynarodowej żeglugi powietrznej**Dodatek 3****4.2.3 Uśrednianie**

Zalecenie. — *Jeżeli do pomiaru widzialności są wykorzystane systemy przyrządowe, wyniki pomiarów powinny być aktualizowane minimum co 60 sekund w celu umożliwienia dostarczania aktualnych reprezentatywnych wartości. Okres uśredniania powinien wynosić:*

- a) *1 minutę dla lokalnych regularnych i specjalnych komunikatów i dla zobrazowania widzialności w organach służb ruchu lotniczego;*
- b) *10 minut dla METAR i SPECI, oprócz sytuacji kiedy 10-minutowy okres bezpośrednio poprzedza obserwacje zawiera znaczące zmiany w widzialności, wówczas tylko wartości występujące po zmianach powinny być wykorzystane do określenia średnich wartości.*

Uwaga. — *Znaczące zmiany występują, kiedy nagle i trwała zmiana w widzialności, trwająca co najmniej 2 minuty, osiąga lub przekracza kryteria dla wydania komunikatu SPECI, podane w pkt. 2.3.*

4.2.4 Informowanie

4.2.4.1 W lokalnych regularnych i specjalnych komunikatach oraz METAR i SPECI widzialność jest podawana z krokiem 50 m dla widzialności mniejszej niż 800 m; z krokiem co 100 m — dla widzialności równej i większej niż 800 m, ale mniejszej niż 5 km, z krokiem co 1 km — dla widzialności równej i większej niż 5 km, ale mniejszej niż 10 km. W przypadku widzialności wynoszącej 10 km i więcej jest podawana jako 10 km oprócz warunków umożliwiających stosowanie skrótu CAVOK. Każda obserwowana wartość jest zaokrąglana w dół do najbliższej pełnej wartości.

Uwaga. — *Specyfikacja dotycząca użycia CAVOK jest podana w pkt. 2.2.*

4.2.4.2 W lokalnych regularnych i specjalnych komunikatach widzialność reprezentatywnej dla drogi startowej lub dróg startowych jest podawana razem z jednostkami użytymi do określenia widzialności.

4.2.4.3 **Zalecenie.** — *W lokalnych regularnych i specjalnych komunikatach, kiedy do pomiaru widzialności są wykorzystywane systemy przyrządowe:*

- a) *jeżeli obserwacja widzialności jest wykonywana z więcej niż jednej lokalizacji wzdłuż drogi startowej, tak jak określono w rozdziale 4, pkt 4.6.2.2, wartości reprezentatywne dla strefy przyziemienia są podawane jako pierwsze, a następnie wartości reprezentatywne dla punktów środkowego i końcowego drogi startowej, lokalizacje, dla których są wykonywane obserwacje powinny być wskazane w komunikacie;*
- b) *jeżeli w użyciu jest więcej niż jedna droga startowa i widzialność jest obserwowana względem tych dróg, widzialność dostępna dla każdej z dróg powinna być podawana wraz ze wskazaniem drogi startowej.*

4.2.4.4 **Zalecenie.** — *W komunikatach METAR i SPECI widzialność powinna być podawana jako przeważająca widzialność, tak jak jest to zdefiniowane w Rozdziale 1. Jeżeli widzialność nie jest jednakowa we wszystkich kierunkach, i:*

- a) *kiedy najniższa widzialność jest różna od przeważającej widzialności i 1) jest mniejsza niż 1500 m lub 2) jest mniejsza o mniej niż 50 procent przeważającej widzialności i jest mniejsza od 5000 m wówczas najniższa obserwowana widzialność powinna być również podawana, w miarę możliwości wraz z kierunkiem względem punktu referencyjnego lotniska, oznaczonym zgodnie z ośmioma kierunkami różny wiatrów. Jeżeli najniższa widzialność jest obserwowana w więcej niż jednym kierunku, wówczas podaje się najważniejszy operacyjnie kierunek; oraz*
- b) *kiedy widzialność zmienia się gwałtownie i nie można określić przeważającej widzialności, powinno się podawać jedynie najniższą widzialność bez wskazywania kierunku.*

Dodatek 3**Załącznik 3 – Służba meteorologiczna dla międzynarodowej żeglugi powietrznej****4.3 Zasięg widzialności wzdłuż drogi startowej****4.3.1 Lokalizacja**

4.3.1.1 Zalecenie. — Zasięg widzialności wzdłuż drogi startowej powinien być szacowany na wysokości około 2.5 m (7,5 ft) nad drogą startową dla systemów przyrządowych lub powinien być szacowany na wysokości około 5 m (15 ft) nad drogą startową przez obserwatora.

4.3.1.2 Zalecenie. — Zasięg widzialności wzdłuż drogi startowej powinien być szacowany z boku drogi startowej w odległości od jej linii środkowej nie większej niż 120 m. Miejsce dla obserwacji powinno być reprezentatywne dla strefy przyziemienia i powinno być położone w odległości około 300 m od progu drogi startowej. Miejsce reprezentatywne dla środkowego oraz końcowego punktu drogi startowej powinno być zlokalizowane w odległości od 1000 do 1500 m wzdłuż drogi startowej od jej progu i w odległości około 300 m od drugiego końca drogi startowej. Dokładne położenie tych miejsc oraz, jeśli to niezbędne, dodatkowych miejsc powinno być określone po uwzględnieniu czynników lotniczych, meteorologicznych oraz klimatologicznych, takich jak: długość drogi startowej, tereny podmokłe, i tereny generujące powstawanie mgieł.

4.3.2 Systemy przyrządowe

Uwaga. — Ponieważ dokładność pomiaru może się zmieniać zależnie od konstrukcji przyrządów, dlatego przed dokonaniem wyboru przyrządu do oceny zasięgu widzialności wzdłuż drogi startowej, należy sprawdzić charakterystyki pracy tego urządzenia. Kalibracja miernika rozpraszania do przodu (forward-scatter meter) musi być identyfikowalna i sprawdzalna zgodnie ze standardem miernika ekstynkcji atmosferycznej (transmisjometru), którego dokładność została poddana weryfikacji w całym przewidywanym zakresie operacyjnego działania. Wskazówki dotyczące stosowania transmisjometrów i mierników rozpraszania w przyrządowych systemach oceny zasięgu widzialności wzdłuż drogi startowej, są podane w „Podręczniku wykonywania obserwacji i meldowania widzialności wzdłuż drogi startowej” („Manual of Runway Visual Range Observing and reporting Practices”, Doc 9328).

4.3.2.1 Systemy wykorzystujące transmisjometrię lub mierniki rozpraszania są wykorzystywane do szacowania zasięgu widzialności wzdłuż drogi startowej na wszystkich drogach startowych używanych w operacjach przyrządowych podejść i lądowań dla kategorii II i III.

4.3.2.2 Zalecenie. — Systemy przyrządowe, oparte na transmisjometrach lub miernikach rozpraszania, powinny być stosowane do oceny zasięgu widzialności wzdłuż drogi startowej, na drogach startowych używanych w operacjach przyrządowych podejść i lądowań dla kategorii I.

4.3.3 Zobrazowanie

4.3.3.1 Jeśli zasięg widzialności wzdłuż drogi startowej jest określany za pomocą przyrządów, to wskaźnik lub, jeśli jest to konieczne, wskaźniki, umieszcza się na stacji meteorologicznej, a odpowiadające im wskaźniki w pomieszczeniach organów służb ruchu lotniczego. Wskaźniki muszą być podłączone do tych samych przyrządów pomiarowych. Jeżeli są wykorzystywane oddzielne czujniki, tak jak wymieniono w pkt 4.3.1.2, wskaźniki muszą być wyraźnie oznaczone w celu identyfikacji drogi startowej oraz części drogi startowej monitorowanej przez dany czujnik.

4.3.3.2 Zalecenie. — Tam gdzie zasięg widzialności wzdłuż drogi startowej jest określany przez obserwatora to zasięg widzialności wzdłuż drogi startowej powinien być przekazywany do stosownej jednostki ATS, gdy nastąpi zmiana do wartości przekazywanych zgodnie ze skalą powiadamiania (oprócz zastrzeżeń opisanych w pkt. 3.2.2 a) lub b)). Przekazywanie tych komunikatów powinno być skompletowane w ciągu 15 s po zakończeniu obserwacji.

4.3.4 Uśrednianie

Tam, gdzie do oceny widzialności wzdłuż drogi startowej, są stosowane systemy przyrządowe, aktualizacja wyników pomiarów powinna następować przynajmniej co każde 60 s, by umożliwić dostarczanie bieżących, reprezentatywnych wartości. Okres uśredniania dla zasięgu widzialności wzdłuż drogi startowej wynosi:

Załącznik 3 – Służba meteorologiczna dla międzynarodowej żeglugi powietrznej**Dodatek 3**

- a) 1 minutę dla komunikatów lokalnych rutynowych i specjalnych oraz dla wskaźników zasięgu widzialności wzdłuż drogi startowej, w organach służb ruchu lotniczego;
- b) 10 minut dla komunikatów METAR i SPECI, z wyjątkiem okresów 10-minutowych bezpośrednio przed obserwacją, w których nastąpiła znaczna nieciągłość wartości widzialności wzdłuż drogi startowej. W takiej sytuacji, do obliczenia wartości średniej należy wykorzystać tylko te wartości, które zostały zmierzone po wystąpieniu nieciągłości.

Uwaga. — Znaczna nieciągłość występuje, gdy występuje gwałtowna i utrzymująca się zmiana wartości widzialności wzdłuż drogi startowej, trwająca co najmniej 2 minuty, która osiąga lub przekracza wartości: 800m, 550 m, 300 m i 175 m.

4.3.5 Intensywność światła na drodze startowej

Zalecenie. — *Jeśli do oceny widzialności wzdłuż drogi startowej są stosowane systemy przyrządowe, to obliczenia są wykonywane osobno dla każdej drogi startowej. Zasięg widzialności wzdłuż drogi startowej nie powinien być obliczany dla intensywności oświetlenia wynoszącej 3% lub mniej, maksymalnej dostępnej wartości intensywności oświetlenia drogi startowej. Dla lokalnych i regularnych komunikatów intensywność oświetlenia wykorzystywana do obliczeń powinna być:*

- a) *dla drogi startowej z włączonym oświetleniem — intensywnością oświetlenia aktualnie wykorzystywanego na tej drodze;*
- b) *dla drogi startowej z wyłączonym oświetleniem (lub z najniższym ustawieniem podczas wznowienia działania) — optymalną intensywnością oświetlenia, która byłaby odpowiednia dla operacyjnego wykorzystania w przeważających warunkach.*

W komunikatach METAR i SPECI zasięg widzialność wzdłuż drogi startowej jest obliczany na podstawie maksymalnej intensywności światła dostępnego na drodze startowej.

Uwaga. — Zalecenia dotyczące konwersji wskazań przyrządów na zasięg widzialności wzdłuż drogi startowej są podane w załączniku D.

4.3.6 Informowanie

4.3.6.1 W lokalnych regularnych i specjalnych komunikatach oraz komunikatach METAR i SPECI zasięg widzialności wzdłuż drogi startowej jest podawany z krokiem 25 m dla zasięgu widzialności wzdłuż drogi startowej do 400 m; z krokiem 50 m dla zasięgu widzialności wzdłuż drogi startowej od 400 m do 800 m; i z krokiem 100 m dla zasięgu widzialności wzdłuż drogi startowej powyżej 800 m. Każda zaobserwowana wartość, nie pasująca do skali powiadamiania, jest zaokrąglana w dół do najbliższej pełnej wartości skali.

4.3.6.2 Zalecenie. — *50 m jest uważane za dolną granicę, a 2000 m za górną granicę dla zasięgu widzialności wzdłuż drogi startowej. Poza tym zakresem w lokalnych regularnych i specjalnych komunikatach oraz METAR i SPECI powinno być jedynie wskazane, że zasięg widzialności wzdłuż drogi startowej jest mniejszy niż 50 lub większy niż 2000 m.*

4.3.6.3 W lokalnych regularnych i specjalnych komunikatach oraz w METAR i SPECI:

- a) *kiedy widzialność wzdłuż drogi startowej jest powyżej maksymalnej wartości która może być określona przez użytkowany system jest wówczas podawana wraz ze skrótem „ABV” w lokalnych regularnych i specjalnych komunikatach i ze skrótem „P” w METAR i SPECI poprzedzanym przez maksymalną wartość, która może być określona przez system;*
- b) *kiedy widzialność wzdłuż drogi startowej jest poniżej minimalnej wartości która może być określona przez użytkowany system jest wówczas podawana wraz ze skrótem „BLW” w lokalnych regularnych i specjalnych komunikatach i ze skrótem „M” w komunikatach METAR i SPECI poprzedzanym przez minimalną wartość, która może być określona przez system;*

Dodatek 3***Załącznik 3 – Służba meteorologiczna dla międzynarodowej żeglugi powietrznej*****4.3.6.4** W lokalnych regularnych i specjalnych komunikatach:

- a) są dołączane używane jednostki pomiarów;
- b) jeżeli pomiar zasięgu widzialności wzdłuż drogi startowej jest wykonywany tylko w jednej lokalizacji wzdłuż drogi startowej tj. w strefie przyziemia, wówczas nie dołącza się identyfikatora lokalizacji;
- c) jeżeli pomiar zasięgu widzialności wzdłuż drogi startowej jest wykonywany w więcej niż jednej lokalizacji wzdłuż drogi startowej, wówczas wartość reprezentatywną dla strefy przyziemia podaje się jako pierwszą, następnie wartość dla punktu środkowego oraz końcowego drogi startowej; oraz
- d) jeżeli w użyciu są więcej niż jedna droga startowa, wówczas podaje się dostępną wielkość zasięgu widzialności wzdłuż drogi startowej dla każdej drogi startowej wraz z identyfikatorem tej drogi.

4.3.6.5 Zalecenie. — *W METAR i SPECI:*

- a) *powinny być podawane jedynie wartości zasięgu widzialności wzdłuż drogi startowej dla strefy przyziemia bez wskazania lokalizacji na drodze startowej;*
- b) *tam, gdzie do lądowania są używane więcej niż jedna droga startowa, powinna być dołączana wartość zasięgu widzialności wzdłuż drogi startowej w strefie przyziemia dla każdej drogi startowej, dla maksymalnie czterech dróg, które powinny być identyfikowane.*

4.3.6.6 Zalecenie. — *W komunikatach METAR i SPECI, jeżeli do oceny zasięgu widzialności wzdłuż drogi startowej są stosowane systemy przyrządowe, należy wykazywać zmiany zasięgu widzialności wzdłuż drogi startowej z okresu 10 minut bezpośrednio poprzedzających obserwację, gdy w okresie 10 minut obserwowano wyraźną tendencję zmiany zasięgu widzialności wzdłuż drogi startowej w ten sposób, że średnia wartość w ciągu pierwszych 5 minut różniła się o 100 m lub więcej od średniej wartości w ciągu następnych 5 minut. W przypadku, kiedy obserwuje się tendencję zmiany zasięgu widzialności wzdłuż drogi startowej w stronę zwiększenia lub zmniejszenia, to dla oznaczenia zmiany wykorzystuje się odpowiednio skrót „U” lub „D”. Kiedy w ciągu 10 minut wahania nie świadczą o istnieniu wyraźnie zaznaczonej tendencji, to w komunikatach należy stosować skrót „N”. Gdy wskazania tendencji nie są dostępne to nie należy wykorzystywać w komunikatach ww. skrótów.*

4.4 Pogoda bieżąca**4.4.1 Lokalizacja**

Zalecenie. — *Jeżeli do obserwacji zjawisk pogody bieżącej wymienionych w pkt. 4.4.2.3, 4.4.2.5 i 4.4.2.6 są wykorzystywane systemy przyrządowe, reprezentatywna informacja powinna pochodzić z prawidłowo umieszczonych czujników.*

4.4.2 Informowanie

4.4.2.1 W lokalnych regularnych i specjalnych komunikatach należy wykazywać rodzaj i charakterystykę zjawisk pogody bieżącej oraz odpowiednio ocenić intensywność zjawiska.

4.4.2.2 W METAR i SPECI należy wykazywać rodzaj i charakterystykę zjawisk pogody bieżącej oraz odpowiednio ocenić intensywność zjawiska lub jego odległość w stosunku do lotniska.

4.4.2.3 Zalecenie. — *Niżej wymienione rodzaje zjawisk pogody bieżącej należy podawać w komunikatach lokalnych regularnych i specjalnych oraz w METAR i SPECI, używając skrótowych oznaczeń tych zjawisk oraz odpowiednich kryteriów powiadomienia o zjawiskach istotnych dla lotnictwa:*

Załącznik 3 – Służba meteorologiczna dla międzynarodowej żeglugi powietrznej**Dodatek 3****a) Opady**

<i>Mżawka</i>	DZ
<i>Deszcz</i>	RA
<i>Śnieg</i>	SN
<i>Śnieg ziarnisty</i>	SG
<i>Deszcz lodowy</i>	PL
<i>Grad</i>	GR
— Powiadamia się w przypadku, gdy średnica najgrubszych bryłek lodu wynosi 5 mm lub więcej.	
<i>Mały grad i/lub krupa śnieżna</i>	GS
— Powiadamia się w przypadku, kiedy średnica najgrubszych bryłek wynosi mniej niż 5 mm.	

b) Ograniczenie widzialności przez hydrometeory

<i>Mgła</i>	FG
— Powiadamia się przy widzialności mniejszej niż 1 000 m z wyjątkiem przypadków, kiedy stosuje się skróty „MI”, „BC”, „PR” lub „VC” (patrz pkt 4.4.2.6 i 4.4.2.7).	
<i>Zamglenie:</i>	BR
— Powiadamia się przy widzialności minimum 1 000 m, ale nie więcej niż 5 000 m	

c) Ograniczenie widzialności przez litometeory:

— Wymienione skróty należy wykorzystać tylko w tym przypadku, gdy widzialność ograniczona przez litometeory wynosi 5 000 m lub mniej, z wyjątkiem „SA”, kiedy stosuje się skrót „DR” (patrz pkt 4.4.2.6) i pyłu wulkanicznego.

<i>Piasek</i>	SA
<i>Pył (rozległy)</i>	DU
<i>Zmętnienie</i>	HZ
<i>Dym</i>	FU
<i>Pył wulkaniczny</i>	VA

d) Inne zjawiska:

<i>Wir pyłowy/piaskowy (wichury pyłowe)</i>	PO
<i>Szkwał</i>	SQ
<i>Trąba powietrzna (tornado lub trąba wodna)</i>	FC
<i>Burza pyłowa</i>	DS
<i>Burza piaskowa</i>	SS

4.4.2.4 Zalecenie. — W automatycznych regularnych i specjalnych komunikatach, oraz METAR i SPECI oprócz typów opadów wypisanych w punkcie 4.4.2.3 a) skrót UP powinien być używany do opisu niesklasyfikowanych opadów, gdy typ opadu nie może być zidentyfikowany przez automatyczny system obserwacyjny.

Dodatek 3**Załącznik 3 – Służba meteorologiczna dla międzynarodowej żeglugi powietrznej**

4.4.2.5 Niżej wymienione rodzaje zjawisk pogody bieżącej, należy podawać w lokalnych regularnych i specjalnych komunikatach oraz w METAR i SPECI, używając skrótowych oznaczeń tych zjawisk oraz odpowiednich kryteriów:

Burza: TS

- Wykorzystuje się w celu powiadomienia o burzy z opadami zgodnie ze wzorcem pokazanym w tabelach A3-1 i A3-2. Gdy słyszy się grzmot albo wykrywa błyskawicę na obszarze lotniska w ciągu 10 minut, poprzedzających termin obserwacji, natomiast nie obserwuje się opadów na lotnisku, należy wykorzystać skrót „TS” bez oznaczeń dodatkowych.

Opady marznące: FZ

- Przechłodzone krople wody lub opady; wykorzystuje się z typami bieżących zjawisk atmosferycznych zgodnie ze wzorami pokazanymi w tabelach A3-1 i A3-2.

Uwaga. — Na lotniskach z obserwatorami, system wykrywania błyskawic może zawierać ludzkie obserwacje. Dla lotnisk z automatycznym systemem obserwacyjnym, wskazówki odnośnie użycia systemu wykrywania błyskawic w celu informowania o burzach, zawarte są w *Manual on Automatic Meteorological Observing Systems at Aerodromem* (Doc 9837).

4.4.2.6 **Zalecenie.** — Niżej wymienione rodzaje zjawisk pogody bieżącej, należy podawać w komunikatach lokalnych regularnych i specjalnych oraz w METAR i SPECI, używając skrótowych oznaczeń tych zjawisk oraz odpowiednich kryteriów:

Opady przelotne SH

- Wykorzystuje się w celu powiadomienia o przelotnym deszczu zgodnie ze wzorcem pokazanym w tabelach A3-1 i A3-2. W celu powiadomienia o przelotnym opadzie, obserwowanym w okolicach lotniska (patrz pkt 4.4.2.7), należy wykorzystać skrót „VCSH” bez zaznaczenia rodzaju lub intensywności opadów.

Zamieć wysoka BL

- Wykorzystuje się zgodnie ze wzorem pokazanym w tabelach A3-1 i A3-2 z typami aktualnych zjawisk pogodowych podnoszonych przez wiatr na wysokość 2 m (6 ft) lub wyżej nad poziomem ziemi.

Zamieć niska DR

- Wykorzystuje się zgodnie ze wzorem pokazanym w tabelach A3-1 i A3-2 z typami aktualnych zjawisk pogodowych podnoszonych przez wiatr do wysokości 2 m (6 ft) nad poziomem ziemi.

Niska MI

- niżej niż 2 m (6 ft) nad poziomem ziemi.

Platy BC

- platy mgły losowo pokrywające lotnisko.

Częściowo PR

- na znacznej części lotniska występuje mgła, pozostały obszar jest od niej wolny.

4.4.2.7 **Zalecenie.** — W lokalnych regularnych i specjalnych komunikatach oraz METAR i SPECI odpowiednia intensywność oraz (jeśli stosowane) odległość do lotniska obserwowanych zjawisk bieżącej pogody są podawane jako:

Załącznik 3 – Służba meteorologiczna dla międzynarodowej żeglugi powietrznej**Dodatek 3**

	(lokalne regularne i specjalne komunikaty)	(METAR i SPECI)
Słaby	FBL	—
Umiarkowany	MOD	(bez wskaźnika)
Silny	HVY	+

Wykorzystuje się zgodnie ze wzorem pokazanym w tabelach A3-1 i A3-2 z typami aktualnych zjawisk pogodowych. Słaba intensywność powinna być wskazana tylko dla opadów.

Okolice VC

— *Pomiędzy 8 i 16 km od lotniskowego punktu odniesienia tylko w METAR i SPECI z bieżącą pogodą zgodnie ze wzorcem pokazanym w tabeli A3-2, o ile nie wskazane w pkt. 4.4.2.5 i pkt. 4.4.2.6.*

4.4.2.8 W lokalnych regularnych i specjalnych komunikatach oraz w METAR i SPECI:

- jeden lub więcej — maksymalnie trzy skróty oznaczeń zjawisk pogody bieżącej, znajdujących się w pkt 4.4.2.3, 4.4.2.5 i 4.4.2.6 ze wskazaniem, gdy jest to niezbędne, charakterystyk i intensywności lub bliskości zjawisk w stosunku do lotniska, tak aby dać pełen obraz zjawisk istotnych dla działań lotniczych;
- stosowne wskazanie intensywności lub bliskości powinno być podane najpierw, a następnie charakterystyka i rodzaj zjawiska pogody;
- w przypadku, gdy obserwuje się dwa różne zjawiska pogody, należy je podawać w dwóch oddzielnych grupach, w których wskaźnik intensywności lub odległości do lotniska dotyczą zjawiska pogody, które podaje się po danym indeksie. Różne rodzaje opadów, które występują podczas obserwacji, należy podawać w jednej grupie, przy czym najpierw podaje się przeważający rodzaj opadów, poprzedzony tylko jednym wskaźnikiem intensywności, oznaczającym sumaryczną intensywność opadów.

4.4.2.9 W lokalnych regularnych i specjalnych komunikatach i komunikatach METAR i SPECI zjawiska pogody bieżącej są zastępowane przez „/” gdy te zjawiska nie mogą być obserwowane przez automatyczne systemy obserwacji z powodu czasowego uszkodzenia systemu/czujnika.

4.5 Chmury

4.5.1 Lokalizacja

Zalecenie. — *Jeżeli do pomiaru wielkości zachmurzenia oraz wysokości podstawy chmur są wykorzystywane systemy przyrządowe, reprezentatywne obserwacje powinny być wykonywane przy pomocy czujników odpowiednio zlokalizowanych. Dla lokalnych regularnych i specjalnych komunikatów, w przypadku lotnisk z drogami precyzyjnego podejścia, czujniki do pomiaru wielkości zachmurzenia i wysokości podstawy chmur powinny być tak zlokalizowane, aby było możliwe uzyskanie praktycznie najlepszych wskazań wysokości podstawy chmur i wielkości zachmurzenia w obszarze środkowego markera systemu lądowania przyrządowego lub na lotniskach, gdzie nie jest używany sygnał środkowego markera w odległości 900 do 1200 m (3000 do 4000 ft) od progu drogi startowej, od strony podejścia.*

Uwaga. — *Specyfikacja dotycząca lokalizacji środkowego markera dla przyrządowego systemu lądowania jest podana w Załączniku 10, Tom I, Rozdział 3 i w Dodatku C, Tabela C-5.*

Dodatek 3**Załącznik 3 – Służba meteorologiczna dla międzynarodowej żeglugi powietrznej****4.5.2 Zobrazowanie**

Zalecenie. — Jeżeli do pomiaru wielkości zachmurzenia oraz wysokości podstawy chmur są wykorzystywane systemy przyrządowe, wskaźniki wysokości podstawy chmur powinny być zlokalizowane na stacji meteorologicznej, a odpowiadające im wskaźniki w odpowiednich organach służb ruchu lotniczego. Wskaźniki na stacji meteorologicznej i w organach służb ruchu lotniczego powinny być podłączone do tych samych czujników, a tam gdzie są wymagane oddzielne czujniki zgodnie ze specyfikacją w pkt. 4.5.1 wskaźniki powinny być wyraźnie oznaczone w celu identyfikacji obszaru monitorowanego przez każdy czujnik.

4.5.3 Poziom odniesienia

Wysokość podstawy chmur powinna być odniesiona do poziomu lotniska. Jeśli jest wykorzystywana droga startowa precyzyjnego podejścia, której próg znajduje się o 15 m (50 ft) lub więcej, poniżej poziomu lotniska, powinny zostać dokonane ustalenia lokalne, aby wysokość podstawy chmur, przekazywana przybywającemu statkowi powietrznemu, odnosiła się do poziomu progu drogi startowej. Przekazując komunikat z instalacji znajdujących się na otwartym morzu, należy podawać wysokość podstawy chmur w stosunku do średniego poziomu morza.

4.5.4 Informowanie

4.5.4.1 W lokalnych regularnych i specjalnych komunikatach oraz w METAR i SPECI wysokość podstawy chmur powinna być podawana co 30 m (100 ft) do 3000 m (10000 ft). Każda zaobserwowana wartość, która nie pasuje do wskazanej skali powinna być zaokrąglona w dół do najbliższej wartości skali.

4.5.4.2 **Zalecenie.** — Na lotniskach na których są ustanowione procedury dla podejścia i lądowania w warunkach ograniczonej widzialności, jak uzgodniono między władzami meteorologicznymi i odpowiednimi władzami ATS, w lokalnych regularnych i specjalnych komunikatach wysokość podstawy chmur powinna być podawana z krokiem 15 m (50 ft) do wartości 90 m (300 ft) i z krokiem 30 m (100 ft) pomiędzy 90 m (300 ft) i 3000 m (10 000 ft) i widzialność pionowa z krokiem 15 m (50 ft) do wartości 90 m (300 ft) i z krokiem 30 m (100 ft) pomiędzy 90 m (300 ft) i 600 m (2000 ft). Każda obserwowana wartość która nie odpowiada skali przekazywania powinna być zaokrąglona w dół do najbliższego progu skali.

4.5.4.3 **Zalecenie.** — W lokalnych regularnych i specjalnych komunikatach oraz w METAR i SPECI:

- a) wielkość zachmurzenia powinna być podawana z wykorzystaniem skrótu „FEW” (1-2 oktanów), „SCT” (3-4 oktanów), „BKN” (5-7 oktanów) lub „OVC” (8 oktanów);
- b) chmury Cumulonimbus i wypiętrzony Cumulus powinny być podawane odpowiednio jako „CB” i „TCU”;
- c) widzialność pionowa powinna być podawana z krokiem co 30 m (100 ft) do wysokości 600 m (2000 ft);
- d) jeśli nie występują chmury istotnych operacyjnie i nie ma ograniczeń widzialności pionowej, a skrót „CAVOK” nie może być użyty, to stosuje się skrót „NSC”;
- e) jeśli występuje kilka warstw lub rozległych masywów chmur o znaczeniu operacyjnym, ich ilość i wysokość podstawy, powinna być przekazywana porządku rosnącym w odniesieniu do wysokości podstawy chmur zgodnie z następującymi kryteriami:
 - 1) najniższa warstwa lub masyw — niezależnie od wielkości zachmurzenia — podaje się jako FEW, SCT, BKN lub OVC,
 - 2) następna warstwa lub masyw pokrywający więcej niż 2/8 nieba — podaje się jako SCT, BKN lub OVC,
 - 3) następna wyższa warstwa lub masyw, pokrywający więcej niż 4/8 nieba — podaje się jako BKN lub OVC,
 - 4) chmury Cumulonimbus i/lub Cumulus wieżowy, jeśli wystąpiły i nie podano informacji w 1) - 3) powyżej;

Załącznik 3 – Służba meteorologiczna dla międzynarodowej żeglugi powietrznej**Dodatek 3**

- f) *jeżeli podstawa chmur jest rozmyta lub nierówna lub zmienia się gwałtownie, powinna być podawana minimalna wysokość podstawy chmur lub fragmentów chmur;*
- g) *jeżeli osobna warstwa (masa) chmur składa się z chmur Cumulonimbus i Cumulus wieżowy o wspólnej podstawie, jako typ chmury powinien być podawany tylko Cumulonimbus.*

Uwaga. — Cumulus wieżowy oznacza chmurę Cumulus congestus o dużej rozciągłości pionowej.

4.5.4.4 W lokalnych regularnych i specjalnych komunikatach:

- a) *należy podawać jednostki miary użyte dla określenia wysokości podstawy chmur i widzialności pionowej;*
- b) *jeżeli w użyciu jest więcej niż jedna droga startowa i obserwacje wysokości podstaw chmur są wykonywane z pomocą przyrządów, należy podawać wysokość podstawy chmur dla każdej drogi startowej wraz z identyfikatorem drogi.*

4.5.4.5 Zalecenie. — W automatycznych lokalnych regularnych i specjalnych komunikatów oraz METAR i SPECI

- a) *gdy rodzaj chmury nie może być obserwowany przez automatyczny system obserwacji, to rodzaj chmur w każdej grupie chmurowej powinien być zastąpiony przez „///”;*
- b) *gdy automatyczny system obserwacji nie wykrył chmur, to powinno być to wskazane poprzez użycie skrótu „NCD”;*
- c) *gdy chmury Cumulonimbus i Cumulus wieżowy zostały wykryte przez automatyczny system obserwacyjny i ich wielkość zachmurzenia i/lub wysokość podstawy chmur nie może być obserwowana, wtedy wielkość zachmurzenia i/lub wysokość podstawy chmur jest zastąpiona przez „///”; oraz*
- d) *widzialność pionowa jest zastępowana przez „///” gdy niebo jest całkowicie przesłonięte i wartość widzialności pionowej nie może być określona przez automatyczny system obserwacyjny z powodu uszkodzenia systemu/czujnika.*

4.6 Temperatura powietrza i punktu rosy**4.6.1 Zobrazowanie**

Zalecenie. — *Jeżeli do pomiaru temperatury i temperatury punktu rosy są wykorzystywane automatyczne systemy pomiarowe, wskaźniki temperatury i temperatury punktu rosy powinny być zlokalizowane na stacji meteorologicznej, a odpowiadające im wskaźniki w odpowiednich organach służb ruchu lotniczego. Wskaźniki na stacji meteorologicznej i w organach służb ruchu lotniczego powinny być podłączone do tych samych czujników.*

4.6.2 Informowanie

4.6.2.1 W lokalnych regularnych i specjalnych komunikatach oraz w METAR i SPECI temperatura powietrza i temperatura punktu rosy są podawane z krokiem co jeden stopień Celsjusza. Każda obserwowana wartość temperatury, która nie pasuje do skali jest zaokrąglana w górę do najbliższej pełnej wartości, łącznie z wartością 0,5°.

4.6.2.2 W lokalnych regularnych i specjalnych komunikatach oraz w METAR i SPECI temperatura poniżej 0°C jest oznaczona.

Dodatek 3**Załącznik 3 – Służba meteorologiczna dla międzynarodowej żeglugi powietrznej****4.7 Ciśnienie atmosferyczne****4.7.1 Zobrazowanie**

Jeżeli do pomiaru ciśnienia atmosferycznego, QNH oraz jeśli jest to wymagane, zgodnie z pkt. 4.7.3.2. b), QFE są wykorzystywane automatyczne systemy pomiarowe, wskaźniki ciśnienia są zlokalizowane na stacji meteorologicznej, a odpowiadające im wskaźniki w odpowiednich organach służb ruchu lotniczego. Jeżeli wartości QFE są zobrazowane dla więcej niż jednej drogi startowej, zgodnie ze specyfikacją w pkt. 4.7.3.2 d), wówczas wskaźniki powinny być wyraźnie oznaczone w celu identyfikacji drogi startowej, której odpowiada wyświetlana wartość QFE.

4.7.2 Poziom odniesienia

Zalecenie. — *Poziomem odniesienia dla wyliczeń QFE powinno być wzniesienie lotniska. Dla dróg startowych nieprecyzyjnego podejścia, których progi znajdują się na wysokości 2 m (7 ft) lub więcej, poniżej wzniesienia lotniska i dla dróg precyzyjnego podejścia — wartość QFE, jeśli jest wymagana, powinna odnosić się do wzniesienia odpowiedniego progu.*

4.7.3 Informowanie

4.7.3.1 Dla lokalnych regularnych i specjalnych komunikatów oraz dla METAR i SPECI, QNH i QFE jest obliczane w dziesiątych częściach hektopaskali i podawane w zaokrągleniu do pełnych wartości w postaci czterocyfrowej. Wartości QNH i QFE są zaokrąglane w dół do najbliższej pełnej wartości.

4.7.3.2 W lokalnych regularnych i specjalnych komunikatach:

- a) dołącza się QNH;
- b) QFE jest dołączane zgodnie z wymaganiami użytkownika lub jeżeli tak przewiduje lokalne porozumienie pomiędzy kierownictwem służb meteorologicznej oraz ruchu lotniczego i operatorami;
- c) opisuje się jednostki miary użyte dla QNH i QFE;
- d) jeżeli QFE jest wymagane dla więcej niż jednej drogi startowej, odpowiednie wartości QFE dla każdej drogi startowej są podawane wraz z identyfikatorem każdej drogi startowej.

4.7.3.3 W METAR i SPECI podaje się tylko wartość QNH.

4.8 Informacje dodatkowe**4.8.1 Informowanie**

4.8.1.1 **Zalecenie.** — *W lokalnych regularnych i specjalnych komunikatach oraz w METAR i SPECI następujące zjawiska pogody ubiegłej, to znaczy zjawiska pogody ubiegłej obserwowane na lotnisku w okresie od wydania ostatniego regularnego komunikatu lub w ciągu ostatniej godziny, w zależności od tego, który okres jest krótszy, ale niewystępujące w czasie obserwacji, są podawane w ilości maksymalnie do trzech grup, zgodnie z szablonami przedstawionymi w tabelach A3-1 i A3-2 w postaci informacji uzupełniającej:*

- opady marznące
- umiarkowane lub intensywne opady (włączając w to opady przelotne)
- wysoka zamieć śnieżna
- burze pyłowe i piaskowe
- burze
- trąby powietrzne (tornado lub trąba wodna)
- pył wulkaniczny

Załącznik 3 – Służba meteorologiczna dla międzynarodowej żeglugi powietrznej**Dodatek 3**

Uwaga. — Władze meteorologiczne, w konsultacji z użytkownikami, mogą uzgodnić nie przekazywanie informacji o pogodzie ubiegłej gdy wydawane są komunikaty SPECI.

4.8.1.2 **Zalecenie.** — W lokalnych regularnych i specjalnych komunikatach jako informacje uzupełniające powinny być umieszczane następujące istotne warunki meteorologiczne lub ich kombinacje:

— chmury cumulonimbus	CB
— burza	TS
— umiarkowana lub silna turbulencja	MOD TURB, SEV TURB
— uskok wiatru	WS
— grad	GR
— linia silnych szkwałów	SEV SQL
— umiarkowane i silne oblodzenie	MOD ICE, SEV ICE
— opad marznący	FZDZ, FZRA
— silne fale górskie	SEV MTW
— burza pyłowa lub piaskowa	DS, SS
— wysoka zamieć śnieżna	BLSN
— burza, trąba powietrzna (tornado lub trąba wodna)	FC

Lokalizacja warunków powinna być wskazana. Tam, gdzie to niezbędne, dodatkowa informacja powinna być dołączona w postaci tekstu otwartego z użyciem obowiązujących skrótów.

4.8.1.3 **Zalecenie.** — W automatycznych lokalnych regularnych i specjalnych komunikatach oraz METAR i SPECI, dodatkowo do zjawisk pogody ubiegłej wymienionych w punkcie 4.8.1.1, nierozpoznane opady pogody ubiegłej powinny zostać zakodowane zgodnie ze wzorem zaprezentowanym w tabeli A3-2, gdy typ opadów nie może zostać rozpoznany przez automatyczny system obserwacyjny.

Uwaga. — Władze meteorologiczne, w konsultacji z użytkownikami, mogą uzgodnić nieprzekazywanie informacji dodatkowych gdy wydawane są komunikaty SPECI.

4.8.1.4 **Zalecenie.** — W komunikatach METAR i SPECI, gdy warunki lokalne sprzyjają powstawaniu, powinna być dodawana informacja o uskoku wiatru.

Uwaga. — Lokalne warunki, odnoszące się do pkt. 4.8.1.4, dotyczą, ale nie wyłącznie, uskoku wiatru o niekrótko trwałej naturze, taki, który może być związany z dolną inwersją temperatury lub lokalną topografią.

4.8.1.5 **Zalecenie.** — W METAR i SPECI następujące informacje powinny być dołączone do informacji dodatkowych zgodnie z regionalnym porozumieniem żeglugi powietrznej:

- a) informacja o temperaturze powierzchni morza i stanie morza oraz wysokości istotnego zafalowania z lotniczych stacji meteorologicznych na instalacjach przybrzeżnych, przeznaczonych do osłony operacji śmigłowców; oraz
- b) informacja o stanie drogi startowej dostarczana przez odpowiednie władze lotniskowe.

Dodatek 3**Załącznik 3 – Służba meteorologiczna dla międzynarodowej żeglugi powietrznej**

**Tabela A 3–1. Szablon dla lokalnych regularnych komunikatów (MET REPORT)
i lokalnych komunikatów specjalnych (SPECIAL)**

Klucz: M = włączone obowiązkowo, część każdej informacji
 C = włączone warunkowo, w zależności od warunków meteorologicznych
 O = włączone opcjonalnie

Uwaga 1. — Zakres i rozdzielczość dla elementów liczbowych zawartych w lokalnych regularnych i specjalnych komunikatach, przedstawione są w tabeli A 3-4 niniejszego dodatku.

Uwaga 2. — Objasnienia do użytych skrótów zawarte są w dokumencie „Kody i skróty stosowane w międzynarodowym lotnictwie cywilnym”(Procedures for Air Navigation Services – ICAO Abbreviations and Codes, PANS-ABC, Doc 8400).

Element określony w Rozdziale 4	Szczegółowa zawartość	Szablon(y)			Przykłady
Identyfikacja typu komunikatu (M)	Typ komunikatu	MET REPORT or SPECIAL			MET REPORT SPECIAL
Wskaźnik lokalizacji (M)	Wskaźnik lokalizacji ICAO (M)	nnnn			YUDO ¹
Czas obserwacji (M)	Data i czas obserwacji (UTC)	nnnnnnZ			221630Z
Identyfikacja automatycznego komunikatu (C)	Identyfikator automatycznego komunikatu (C)	AUTO			AUTO
Wiatr przy powierzchni ziemi (M)	Nazwa elementu (M)	WIND			WIND 240/4MPS (WIND 240/8KT)
	Droga startowa (O) ²	RWY nn[L] lub RWY nn[C] lub RWY nn[R]			WIND RWY 18 TDZ 190/6MPS
	Część drogi startowej (O) ³	TDZ			(WIND RWY 18 TDZ 190/12KT)
	Kierunek wiatru (M)	nnn/	VRB BTN nnn/ AND nnn/ lub VRB	C A L M	WIND VRB1MPS WIND CALM (WIND VRB2KT) WIND VRB BTN 350/ AND 050/1MPS (WIND VRB BTN 350/ AND 050/2KT) WIND CALM
	Prędkość wiatru (M)	[ABV]n[n][n]MPS (lub [ABV]n[n]KT)			WIND VRB1MPS (WIND VRB2KT) WIND VRB BTN 350/ AND 050/1MPS WIND 270/ABV49MPS (WIND 270/ABV99KT)
	Znaczące zmiany prędkości (C) ⁴	MAX[ABV]nn[n] MNMn[n]			WIND 120/3MPS MAX9 MNM2 (WIND 120/6KT MAX18 MNM4)
	Znaczące zmiany kierunku (C) ⁵	VRB BTN nnn/ AND nnn/	—		WIND 020/5MPS VRB BTN 350/ AND 070/ (WIND 020/10KT VRB BTN 350/ AND 070/) WIND RWY 14R MID 140/6MPS (WIND RWY 14R MID 140/12KT)
	Część drogi startowej (O) ³	MID			
	Kierunek wiatru (M)	nnn/	VRB BTN nnn/ AND nnn/ lub VRB	C A L M	WIND 020/5MPS VRB BTN 350/ AND 070/ (WIND 020/10KT VRB BTN 350/ AND 070/) WIND RWY 14R MID 140/6MPS (WIND RWY 14R MID 140/12KT)
	Prędkość wiatru (M)	[ABV]n[n][n]MPS (lub [ABV]n[n]KT)			
	Znaczące zmiany prędkości (C)	MAX[ABV]nn[n] MNMn[n]			
	Znaczące zmiany kierunku (C) ⁵	VRB BTN nnn/ AND nnn/	—		
	Część drogi startowej (O) ³	END			
	Kierunek wiatru (O) ³	nnn/	VRB BTN nnn/ AND nnn/ lub VRB	C A L M	
	Prędkość wiatru (O) ³	[ABV]n[n][n]MPS (lub [ABV]n[n]KT)			

Załącznik 3 – Służba meteorologiczna dla międzynarodowej żeglugi powietrznej**Dodatek 3**

Element określony w Rozdziale 4	Szczegółowa zawartość	Szablon(y)		Przykłady
	Znaczące zmiany prędkości (C) ⁴	MAX[ABV]nn[n] MNMn[n]		
	Znaczące zmiany kierunku (C) ⁵	VRB BTN nnn/ AND nnn/	—	
Widzialność (M)	Nazwa elementu (M)	VIS		C A V O K VIS 350M VIS 7KM VIS 10KM CAVOK VIS RWY 09 TDZ 800M END 1200M
	Droga startowa (O) ²	RWY nn[L] lub RWY nn[C] lub RWY nn[R]		
	Część drogi startowej (O) ³	TDZ		
	Widzialność (M)	n[n][n][n]M lub n[n]KM		
	Część drogi startowej (O) ³	MID		
	Widzialność (M)	n[n][n][n]M lub n[n]KM		
	Część drogi startowej (O) ³	END		
	Widzialność (O) ³	n[n][n][n]M lub n[n]KM		VIS RWY 18C TDZ 6KM RWY 27 TDZ 4000M
Zasięg widzialności na drodze startowej (C) ⁵	Nazwa elementu (M)	RVR		RVR RWY 32 400M RVR RWY 20 1600M
	Droga startowa (C) ⁷	RWY nn[L] lub RWY nn[C] lub RWY nn[R]		
	Widzialność (M)	TDZ		
	Zasięg widzialności na drodze startowej (M)	[ABV lub BLW] nn[n][n]M		RVR RWY 10L BLW 50M RVR RWY 14 ABV 2000M RVR RWY 10 BLW 150M RVR RWY 12 ABV 1200M
	Część drogi startowej (C) ⁸	MID		RVR RWY 12 TDZ 1100M MID ABV 1400M
	Zasięg widzialności na drodze startowej (C) ⁸	[ABV lub BLW] nn[n][n]M		
	Część drogi startowej (C) ⁸	END		RVR RWY 16 TDZ 600M MID 500M END 400M
	Zasięg widzialności na drodze startowej (C) ⁸	[ABV lub BLW] nn[n][n]M		RVR RWY 26 500M RWY 20 800M
Pogoda bieżąca (C) ^{9,10}	Intensywność pogody bieżącej (C) ⁹	FBL lub MOD lub HVY	—	
	Charakter i typ pogody bieżącej (C) ^{9,10}	DZ lub RA lub SN lub SG lub PL lub DS lub SS lub FZDZ lub FZUP ¹² lub FC13 lub FZRA lub SHGR lub SHGS lub SHRA lub SHSN lub SHUP ¹² lub TSGR lub TSGS lub TSRA lub TSSN lub TSUP ¹² lub UP ¹²	FG lub BR lub SA lub DU lub HZ lub FU lub VA lub SQ lub PO lub FC lub TS lub BCFG lub BLDU lub BLSA lub BLSN lub DRDU lub DRSA lub DRSN lub FZFG lub MIFG lub PRFG lub // ¹²	MOD RA HVY TSRA HVY DZ FBL SN HZ FG VA MIFG HVY TSRSN FBL SNRA FBL DZ FG HVY SHSN BLSN HVY TSUP //

Załącznik 3 – Służba meteorologiczna dla międzynarodowej żeglugi powietrznej**Dodatek 3**

Element określony w rozdziale 4	Szczegółowa zawartość	Szablon(y)				Przykłady
Chmury (M) ¹⁴	Nazwa elementu (M)	CLD				CLD NSC
	Droga startowa (O) ²	RWY nn[L] lub RWY nn[C] lub RWY nn[R]				
	Wielkość zachmurzenia (M) lub widzialność pionowa (O) ⁹	FEW lub SCT lub BKN lub OVC lub /// ¹²	OBSC	NSC lub NCD 12		CLD SCT 300M OVC 600M (CLD SCT 1000FT OVC 2000FT) CLD OBSC VER VIS 150M (CLD OBSC VER VIS 500FT)
	Rodzaj chmur (C) ⁹	CB lub TCU lub /// ¹²	—			CLD BKN TCU 270M (CLD BKN TCU 900FT)
	Wysokość podstawy lub wartość widzialności pionowej (C) ⁹	n[n][n][n] M (lub n[n][n][n] FT) lub /// ¹² (lub /// ¹² FT) ¹²	[VER VIS n[n][n]M (lub VER VIS n[n][n][n]F T)] lub VER VIS /// ¹² (lub VER VIS /// ¹² FT) ¹²			CLD RWY 08R BKN 60M RWY 26 BKN 90M (CLD RWY 08R BKN 200FT RWY 26 BKN 300FT) CLD /// ¹² CB /// ¹² M (CLD /// ¹² CB /// ¹² FT) CLD /// ¹² CB 400M (CLD /// ¹² CB 1200FT) CLD NCD
	Nazwa elementu (M)	T				T17
	Temperatura powietrza (M)	[MS]nn				TMS08
	Nazwa elementu (M)	DP				DP15
	Temperatura punktu rosy (M)	[MS]nn				DPMS18
	Nazwa elementu (M)	QNH				QNH 0995HPA
	QNH (M)	nnnnHPA				QNH 1009HPA
	Nazwa elementu (O)	QFE				QNH 1022HPA QFE 1001HPA
	QFE (O)	[RWY nn[L] lub RWY nn[C] lub RWY nn[R]] nnnnHPA [RWY nn[L] lub RWY nn[C] lub RWY nn[R]] nnnnHPA]				QNH 0987HPA QFE RWY 18 0956HPA RWY 24 0955HPA
Informacja dodatkowa (C) ⁹	Znaczące zjawiska meteorologiczne (C) ⁹	CB lub TS lub MOD TURB lub SEV TURB lub WS lub GR lub SEV SQL lub MOD ICE lub SEV ICE lub FZDZ lub FZRA lub SEV MTW lub SS lub DS lub BLSN lub FC15				FC IN APCH WS IN APCH 60M-WIND 360/13MPS WS RWY 12
	Lokalizacja zjawiska (C) ⁹	IN APCH [n[n][n][n]M-WIND nnn/n[n]MPS] lub IN CLIMB-OUT [n[n][n][n]M-WIND nnn/n[n]MPS] (IN APCH [n[n][n][n]FT-WIND nnn/n[n]KT] lub IN CLIMB-OUT [n[n][n][n]FT-WIND nnn/n[n]KT]) lub RWY nn[L] lub RWY nn[C] lub RWY nn[R]				
	Pogoda bieżąca (C) ^{9, 10}	REFZDZ lub REFZRA lub REDZ lub RE[SH]RA lub RERASN lub RE[SH]SN lub RESG lub RESHGR lub RESHGS lub REBLSN lub RESS lub REDS lub RETSRA lub RETSSN lub RETSGR lub RETSGS lub REFC lub REPL lub REUP ¹² lub REFZUP ¹² lub RETSUP ¹² lub RESHUP ¹² lub REVA lub RETS				REFZRA CB IN CLIMB-OUT RETSRA
Prognoza Trend (O) ¹⁴	Nazwa elementu (M)	TREND				
	Wskaźnik zmian (M) ¹⁷	NOSIG	BECMG lub TEMPO			TREND NOSIG TREND BECMG FEW 600M (TREND BECMG FEW 2000FT)
	Okres zmian (C) ⁹		FMnnnn and/lub TLnnnn lub ATnnnn			
	Wiatr (C) ⁹		nnn/[ABV]n[n][n]MPS [MAX[ABV]nn[n]] (lub nnn/[ABV]n[n]KT [MAX[ABV]nn])			TREND TEMPO 250/18 MPS MAX25 (TREND TEMPO 250/36KT MAX50)

Załącznik 3 – Służba meteorologiczna dla międzynarodowej żeglugi powietrznej**Dodatek 3**

Element określony w rozdziale 4	Szczegółowa zawartość	Szablon(y)			Przykłady
	Widzialność (C) ⁹	VIS n[n][n][n]M lub VIS n[n]KM			TREND BECMG AT1800 VIS 10KM NSW TREND BECMG TL1700 VIS 800M FG TREND BECMG FM1030 TL1130 CAVOK
	Intensywność zjawisk pogody (C) ⁹	FBL lub MOD lub HVY	—	NSW	TREND TEMPO TL1200 VIS 600M BECMG AT1230 VIS 8KM NSW CLD NSC
	Charakterystyka i typ zjawiska pogody (C) ^{9,10,11}	DZ lub RA lub SN lub SG lub PL lub DS lub SS lub FZDZ lub FZRA lub SHGR lub SHGS lub SHRA lub SHSN lub TSGR lub TSGS lub TSRA lub TSSN	FG lub BR lub SA lub DU lub HZ lub FU lub VA lub SQ lub PO lub FC lub TS lub BCFG lub BLDU lub BLSA lub BLSN lub DRDU lub DRSA lub DRSN lub FZFG lub MIFG lub PRFG		TREND TEMPO FM0300 TL0430 MOD FZRA TREND BECMG FM1900 VIS 500M HVY SNRA TREND BECMG FM1100 MOD SN TEMPO FM1130 BLSN
	Nazwa elementu (C) ⁹	CLD			
	Wielkość zachmurzenia i widzialność pionowa (C) ⁹	FEW lub SCT lub BKN lub OVC	OBS	NSC	TREND BECMG AT1130 CLD OVC 300M (TREND BECMG AT1130 CLD OVC 1000FT)
	Rodzaj chmur (C) ⁹	CB lub TCU	—		TREND TEMPO TL1530 HVY SHRA CLD BKN CB 360M
	Wysokość podstawy lub widzialność pionowa (C) ⁹	n[n][n][n]M (lub n[n][n][n]F T)	[VER VIS n[n][n]M (lub VER VIS n[n][n][n]FT)]		(TREND TEMPO TL1530 HVY SHRA CLD BKN CB 1200FT)

Uwagi. —

1. Lokalizacja fikcyjna.
2. Wartości opcjonalne dla jednej lub więcej dróg startowych.
3. Wartości opcjonalne dla jednej lub więcej części drogi startowej.
4. Będzie dołączone zgodnie z pkt 4.1.5.2 c).
5. Będzie dołączone zgodnie z pkt 4.1.5.2 b) 1).
6. Będzie dołączane, jeśli widzialność lub zasięg widzialności na drodze startowej < 1 500 m.
7. Będzie dołączane zgodnie z pkt 4.3.6.4 d).
8. Będzie dołączane zgodnie z pkt 4.3.6.4 c).
9. Będzie dołączane, kiedy tylko da się zastosować.
10. Jedna lub więcej, maksymalnie trzy grupy zgodnie z pkt 4.4.2.7, 4.8.1.1. i Dodatkiem 5 pkt 2.2.4.3.
11. Opady typu wymienionego w pkt 4.4.2.3 a) odpowiednio łączone zgodnie z pkt. 4.4.2.7 i Dodatkiem 5 pkt 2.2.4.1. Tylko umiarkowane lub silne opady są zaznaczane w prognozie TREND zgodnie z pkt. 2.2.4.1 w Dodatku 5.
12. Tylko dla automatycznych komunikatów.
13. Trudne zastosowanie do wskazywania tornad lub trąb wodnych, umiarkowane do wskazywania chmur lejowych nie stykających się z ziemią.
14. Do czterech warstw chmur zgodnie z pkt. 4.5.4.2 e).
15. Objaśnienie tekstem otwartym będzie użyte zgodnie z pkt. 4.8.1.2.
16. Będzie dołączane zgodnie z pkt. 6.3.2 Rozdział 6.
17. Liczba wskaźników zmian będzie ograniczana do minimum zgodnie z pkt. 2.2.1 Dodatek 5, zwykle nie przekraczając trzech grup.

Dodatek 3**Załącznik 3 – Służba meteorologiczna dla międzynarodowej żeglugi powietrznej****Tabela A 3–2. Szablon METAR i SPECI**

Klucz: M = włączone obowiązkowo, część każdej informacji
 C = włączone warunkowo, w zależności od warunków meteorologicznych
 O = włączone opcjonalnie

Uwaga 1. — Zakres i rozdzielczość dla elementów liczbowych zawartych w lokalnych regularnych i specjalnych komunikatach, przedstawione są w tabeli A3-5 niniejszego dodatku.

Uwaga 2. — Objasnienia do użytych skrótów zawarte są w dokumencie „Kody i skróty stosowane w międzynarodowym lotnictwie cywilnym” („Procedures for Air Navigation Services – ICAO Abbreviations and Codes”, PANS-ABC, Doc 8400).

Element określony w Rozdziale 4	Szczegółowa zawartość	Szablon(y)		Przykłady	
Identyfikacja komunikatu (M)	Typ komunikatu (M)	METAR, METAR COR, SPECI or SPECI COR		METAR METAR COR SPECI	
Wskaźnik lokalizacji (M)	Wskaźnik lokalizacji ICAO (M)	nnnn		YUDO ¹	
Czas obserwacji (M)	Data i czas obserwacji (UTC) (M)	nnnnnnZ		221630Z	
Identyfikacja automatycznego lub utraconego komunikatu (C) ²	Identyfikator automatycznego lub utraconego komunikatu (C)	AUTO or NIL		AUTO NIL	
KONIEC METAR, JEŚLI KOMUNIKAT ZOSTAŁ UTRACONY					
Wiatr przy ziemi (M)	Kierunek wiatru (M)	nnn	VRB	24004MPS (24008KT)	VRB01MPS (VRB02KT)
	Prędkość wiatru (M)	[P]nn[n]		00000MPS 19006MPS 140P149MPS	(00000KT) (19012KT) (140P99KT)
	Znaczące zmiany predkości (C) ³	G[P]nn[n]		12003G09MPS	
	Jednostki miary (M)	MPS (or KT)		(12006G18KT) 24008G14MPS (24016G28KT)	
	Istotne zmiany kierunku (C) ⁴	nnnVnnn	—	02005MPS 350V070 (02010KT 350V070)	
Widzialność (M)	Widzialność przeważająca lub minimalna (M) ⁵	nnnn		0350 7000 0800	CAVOK 9999
Zasięg widzialności na drodze startowej (C) ⁷	Widzialność minimalna i kierunek widzialności minimalnej (C) ⁶	nnnn[N] or nnnn[NE] or nnnn[E] or nnnn[SE] or nnnn[S] or nnnn[SW] or nnnn[W] or nnnn[NW]		C A V O K	2000 1200NW 6000 2800E 6000 2800
	Nazwa elementu (M)	R			R32/0400 R12R/1700 R10/M0050 R14L/P2000
	Droga startowa (M)	nn[L]/or nn[C]/or nn[R]/			

Załącznik 3 – Służba meteorologiczna dla międzynarodowej żeglugi powietrznej**Dodatek 3**

Element określony w rozdziale 4	Szczegółowa zawartość	Szablon(y)			Przykłady		
	Zasięg widzialności na drodze startowej (C) ⁸	[P lub M]nnnn			R16L/0650 R16C/0500 R16R/0450 R17L/0450		
	Ostania tendencja zasięgu widzialności na drodze startowej (C) ⁸	U, D lub N			R12/1100U R26/0550N R20/0800D R12/0700		
Pogoda bieżąca (C) ^{2,10}	Intensywność lub bliskość pogody bieżącej (C) ¹¹	- lub +	—	VC			
	Charakterystyki i typ pogody bieżącej (M) ¹²	DZ lub RA lub SN lub SG lub PL lub DS lub SS lub FZDZ lub FZRA lub FZUP ¹² lub FC ¹³ lub SHGR lub SHGS lub SHRA lub SHSN lub SHUP ¹² lub TSGR lub TSGS lub TSRA lub TSSN lub TSUP ¹² lub UP ¹²	FG lub BR lub SA lub DU lub HZ lub FU lub VA lub SQ lub PO lub TS lub BCFG lub BLDU lub BLSA lub BLSN lub DRDU lub DRSA lub DRSN lub FZFG lub MIFG lub PRFG lub // ¹²	FG lub PO lub FC lub DS lub SS lub TS lub SH lub BLSN lub BLSA lub BLDU lub VA	RA +TSRA +DZ -SN +TSRASN -SNRA DZ FG +SHSN BLSN UP FZUP TSUP FZUP //	HZ FG VA MIFG A	VCFG VCSH VCTS VCBLS
Chmury (M) ¹⁴	Wielkość zachmurzenia i wysokość podstawy lub widzialność pionowa (M)	FEWnnn lub SCTnnn lub BKNnnn lub OVCnnn lub FEW/// ¹² lub SCT/// ¹² lub BKN/// ¹² lub OVC/// ¹² lub ///nnn ¹² lub ////// ¹²	VVnnn lub VV///12	NSC lub NCD ¹²	FEW015 VV005 OVC030 VV/// SCT010 OVC020 BKN/// ///015	NSC	
	Rodzaj chmur (C) ²	CB lub TCU lub //12	—		BKN009TCU SCT008 BKN025CB ///CB	NCD BKN025///	
Temperatura i temperatura punktu rosy (M)	Temperatura i temperatura punktu rosy (M)	[M]nn/[M]nn			17/10 02/M08 M01/M10		
Ciśnienie (M)	Nazwa elementu (M)	Q			Q0995		
	QNH (M)	nnnn			Q1009 Q1022 Q0987		
Informacja dodatkowa (C)	Pogoda ubiegła (C) ^{2,10}	REFZDZ lub REFZRA lub REDZ lub RE[SH]RA lub RERASN lub RE[SH]SN lub RESG lub RESHGR lub RESHGS lub REBLSN lub RESS lub REDS lub RETSRA lub RETSSN lub RETSGR lub RETSGS lub RETS lub REFC lub REVA lub REPL lub REUP ¹² lub REFZUP ¹² lub RETSUP ¹² lub RESHUP ¹²			REFZRA RETSRA		
	Uskok wiatru (C) ²	WS Rnn[L] lub WS Rnn[C] lub WS Rnn[R] lub WS ALL RWY			WS R03 WS ALL RWY WS R18C		

Dodatek 3**Załącznik 3 – Służba meteorologiczna dla międzynarodowej żeglugi powietrznej**

Element określony w rozdziale 4	Szczegółowa zawartość		Szablon(y)				Przykłady	
	Temperatura powierzchni morza i stan morza (C) ¹⁵		W[M]nn/Sn lub W[M]nn/Hn[n][n]				W15/S2 W12/H75	
	Stan drogi startowej (C) ¹⁶	Oznaczenie drogi startowej (M)	R nn[L]/ lub Rnn[C]/ lub Rnn[R]/		R/SNOCLO	R99/421594 R/SNOCLO R14L/CLRD//		
		Osad na drodze startowej (M)	n lub /	CLRD//				
		Wielkość zanieczyszczeń drogi startowej (M)	n lub /					
		Grubość osadu (M)	nn lub //					
		Współczynnik tarcia lub warunki hamowania (M)	nn lub //					
Prognoza trend (O) ¹⁷	Wskaźnik zmian (M) ¹⁸		NOSIG	BECMG lub TEMPO			NOSIG	BECMG FEW020
	Okres zmian (C) ²		FMnnnn and/lub TLnnnn lub ATnnnn					
	Wiatr (C) ²		nnn[P]nn[n][G[P]nn[n]]MPS (lub nnn[P]nn[G[P]nn]KT) \ \\			TEMPO 25018G25MPS (TEMPO 25036G50KT)		
	Widzialność przeważająca (C) ²		nnnn			C A V O K	BECMG FM1030 TL1130 CAVOK	
							BECMG TL1700 0800 FG	
							BECMG AT1800 9000 NSW	
							BECMG FM1900 0500 +SNRA	
							BECMG FM1100 SN TEMPO FM1130 BLSN	
							TEMPO FM0330 TL0430 FZRA	
	Intensywność zjawisk pogody (C) ¹¹		- lub +	—				
	Charakterystyka i typ zjawiska pogody (C) ^{2,10,12}		DZ lub RA lub SN lub SG lub PL lub DS lub SS lub FZDZ lub FZRA lub SHGR lub SHGS lub SHRA lub SHSN lub TSGR lub TSGS lub TSRA lub TSSN	G lub BR lub SA lub DU lub HZ lub FU lub VA lub SQ lub PO lub FC lub TS lub BCFG lub BLDU lub BLSA lub BLSN lub DRDU lub DRSA lub DRSN lub FZFG lub MIFG lub PRFG	N S W			
	Wielkość zachmurzenia i wysokość podstawy lub widzialność pionowa (C) ²		FEWnnn lub SCTnnn lub BKNnnn lub OVCnnn	VVnnn lub VV///	N S C		TEMPO TL1200 0600 BECMG AT1200 8000 NSW NSC BECMG AT1130 OVC010	
Rodzaj chmur (C) ²		CB lub TCU	—			TEMPO TL1530 +SHRA BKN012CB		

Załącznik 3 – Służba meteorologiczna dla międzynarodowej żeglugi powietrznej**Dodatek 3**

Uwagi. —

1. Lokalizacja fikcyjna.
2. Będzie dołączone, kiedy da się zastosować.
3. Będzie dołączone, zgodnie z pkt. 4.1.5.2 c).
4. Będzie dołączone, zgodnie z pkt. 4.1.5.2 b) 1).
5. Będzie dołączone, zgodnie z pkt. 4.2.4.4 b).
6. Będzie dołączane, zgodnie z pkt. 4.2.4.4 a).
7. Będzie dołączane, jeśli widzialność lub RVR < 1500 m, dla maksymalnie czterech dróg startowych zgodnie z pkt. 4.3.6.5 b).
8. Będzie dołączane, zgodnie z pkt. 4.3.6.6.
9. Jedna lub więcej, maksymalnie do trzech grup, zgodnie z pkt. 4.4.2.8 a, 4.8.1.1 i p. 2.2.4.1 w Dodatku 5.
10. Będzie dołączane, kiedy da się zastosować, nie kwalifikowane dla intensywności umiarkowanej zgodnie z pkt. 4.4.2.7.
11. Opady typu wymienionego w pkt. 4.4.2.3 a) mogą być łączone zgodnie z pkt. 4.4.2.8 c i pkt. 2.2.4.1 w Dodatku 5. Tylko umiarkowane lub silne opady będą opisywane w prognozie trend, zgodnie z pkt. 2.2.4.1 w Dodatku 5.
12. Tylko dla komunikatów z zautomatyzowanych systemów obserwacyjnych.
13. Trudne zastosowanie do wskazywania tornad lub trąb wodnych, umiarkowane (niekwalifikowane) do wskazywania chmur lejowych nie stykających się z ziemią.
14. Do czterech warstw chmur, zgodnie z pkt. 4.5.4.3 e).
15. Będzie dołączane, zgodnie z pkt. 4.8.1.5 a).
16. Będzie dołączane, zgodnie z pkt. 4.8.1.5 b).
17. Będzie dołączane, zgodnie z pkt. 6.3.2 w Rozdziale 6.
18. Liczba wskaźników zmian powinna być minimalna, zgodnie z pkt. 2.2.1 w Dodatku 5, zwykle nie przekracza trzech grup.

Tabela A3–3. Użycie wskaźników zmian w prognozie trend

Wskaźnik zmian	Wskaźnik czasu i okres	Znaczenie	
NOSIG	—	nie są prognozowane żadne znaczące zmiany	
BECMG	FM $n_1n_1n_1n_1$ TL $n_2n_2n_2n_2$	zmiana jest prognozowana	zaczyna się o $n_1n_1n_1n_1$ UTC i jest zakończona o $n_2n_2n_2n_2$ UTC
	TLnnnn		zaczyna się na początku okresu prognozy trend i jest zakończona o nnnn UTC
	FMnnnn		zaczyna się o nnnn UTC i jest zakończona wraz z końcem okresu prognozy trend
	ATnnnn		wystąpi o nnnn UTC (określony czas)
	—		a) zaczyna się na początku okresu prognozy trend i jest zakończona wraz z końcem okresu prognozy trend, <i>lub</i> b) czas jest niepewny
TEMPO	FM $n_1n_1n_1n_1$ TL $n_2n_2n_2n_2$	prognozowane są chwilowe wahania	zaczyna się o $n_1n_1n_1n_1$ UTC i ustaje o $n_2n_2n_2n_2$ UTC
	TLnnnn		zaczyna się na początku okresu prognozy trend i ustaje o nnnn UTC
	FMnnnn		zaczyna się o nnnn UTC i ustaje wraz z końcem okresu prognozy trend
	—		zaczyna się na początku okresu prognozy trend i ustaje wraz z końcem okresu prognozy trend

Dodatek 3***Załącznik 3 – Służba meteorologiczna dla międzynarodowej żeglugi powietrznej*****Tabela A 3–4. Przedziały i rozdzielczość dla liczbowych wartości elementów zawartych w lokalnych komunikatach meteorologicznych**

<i>Element określony w rozdziale 4</i>		<i>Przedział</i>	<i>Rozdzielczość</i>
Droga startowa:	Bez jednostek	01–36	1
Kierunek wiatru:	⁰ true	000–360	10
Prędkość wiatru:	MPS	1–99*	1
	KT	1–199*	1
Widzialność:	M	0–750	50
	M	800–4900	100
	KM	5–9	1
	KM	10–	0 (stała wartość: 10 KM)
Zasięg widzialności na drodze startowej	M	0–375	25
	M	400–750	50
	M	800–2 000	100
Widzialność pionowa:	M	0–75**	15
	M	90–600	30
	FT	0–250**	50
	FT	300–2 000	100
Chmury: wysokość podstawy:	M	0 – 75**	15
	M	90–3000	30
	FT	0–250**	50
	FT	300–10000	100
Temperatura; Temperatura punktu rosy:	⁰ C	–80 – +60	1
QNH; QFE:	hPa	0500–1 100	1
* Brak jest wymagań lotniczych dla komunikatu o wietrze przyziemnym o prędkości 50 m/s (100 kt) lub większej. W razie potrzeby, zapis może być wykorzystywany dla komunikatów o wietrze do 99 m/s (199 kt) dla celów nielotniczych. ** W warunkach podanych w pkt. 4.5.4.3; w innym przypadku rozdzielczość 30 m (100 ft).			

Załącznik 3 – Służba meteorologiczna dla międzynarodowej żeglugi powietrznej**Dodatek 3****Tabela A3–5. Przedziały i rozdzielczość dla liczbowych wartości elementów zawartych w komunikatach METAR i SPECI**

<i>Element określony w rozdziale 4</i>		Przedział	Rozdzielczość
Droga startowa:	(bez jednostek)	01–36	1
Kierunek wiatru:	⁰ true	000–360	10
Prędkość wiatru:	MPS	1–99*	1
	KT	1–199*	1
Widzialność:	M	0000 – 0750	50
	M	0800 – 4900	100
	M	5000 – 9000	1 000
	M	10000 -	0 (stała wartość: 9999)
Zasięg widzialności na drodze startowej:	M	0000 – 0375	25
	M	0400 – 0750	50
	M	0800 – 2000	100
Widzialność pionowa:	30 m (100 FT)	000 - 020	1
Chmury: wysokość podstawy:	30 m (100 FT)	000 - 100	1
Temperatura, temperatura punktu rosy:	⁰ C	-80 - +60	1
QNH:	hPa	0850 - 1100	1
Temperatura powierzchni morza:	⁰ C	-10 - +40	1
Stan morza:	(bez jednostek)	0 - 9	1
Wysokość istotnego zafalowania	M	0 - 999	0.1
Stan drogi startowej	Oznaczenie drogi startowej:	(bez jednostek)	01 – 36; 88; 99
	Osad na drodze startowej:	(bez jednostek)	0 - 9
	Wielkość zanieczyszczeń drogi startowej:	(bez jednostek)	1; 2; 5; 9
	Grubość osadu	(bez jednostek)	00 – 90; 92 - 99
	Współczynnik tarcia / warunki hamowania:	(bez jednostek)	00 – 95; 99
* Brak jest wymagań lotniczych dla komunikatu o wietrze przyziemnym o prędkości 50 m/s (100 kt) lub większej. W razie potrzeby, zapis może być wykorzystywany dla komunikatów o wietrze do 99 m/s (199 kt) dla celów nielotniczych.			

Dodatek 3**Załącznik 3 – Służba meteorologiczna dla międzynarodowej żeglugi powietrznej****Przykład A3–1. Komunikat regularny**

- a) *Lokalny komunikat regularny (ta sama lokalizacja i warunki meteorologiczne jak dla METAR):*

MET REPORT YUDO 221630Z WIND 240/4MPS VIS 600M RVR RWY 12 TDZ 1000M MOD DZ FG CLD SCT 300M OVC 600M T17 DP16 QNH 1018HPA TREND BECMG TL1700 VIS 800M FG BECMG AT1800 VIS 10KM NSW

- b) *METAR dla YUDO (Donlon/International)*:*

METAR YUDO 221630Z 24004MPS 0600 R12/1000U DZ FG SCT010 OVC020 17/16 Q1018 BECMG TL1700
0800 FG BECMG AT1800 9999 NSW

Znaczenie obu komunikatów:

Komunikat regularny dla Donlon/International*, wydany 22 bm., o godzinie 1630 UTC, kierunek wiatru przy ziemi 240 stopni, prędkość wiatru 4 metry na sekundę, widzialność 600 metrów, (widzialność wzdłuż drogi startowej w lokalnym raporcie; przeważająca widzialność w METAR); widzialność dla strefy przyziemienia drogi startowej nr 12 wynosi 1 000 metrów i wykazuje tendencję wzrostową w ciągu ostatnich 10 minut (tendencja zasięgu widzialności na drodze startowej włączana jest tylko do depesz METAR), mgła i umiarkowana mżawka, zachmurzenie 3/8 do 4/8 o podstawie 300 metrów, 8/8 o podstawie 600 metrów, temperatura 17 stopni Celsjusza, temperatura punktu rosy 16 stopni Celsjusza, QNH 1 018 hektopaskali, prognoza trend w ciągu dwóch następnych godzin; widzialność będzie 800 metrów we mgle do 1700 UTC (wzdłuż pasa w raporcie lokalnym; przeważająca widzialność w depeszy METAR); od 1800 UTC widzialność wzrośnie do 10 kilometrów i więcej (wzdłuż pasa w raporcie lokalnym; przeważająca widzialność w depeszy METAR); nie wystąpią żadne istotne zjawiska pogody.

** Lokalizacja fikcyjna*

Uwaga. — W niniejszym przykładzie jednostkami są „metry na sekundę” i „metry”, które są użyte odpowiednio dla prędkości wiatru i wysokości podstawy chmur. Zamiast nich, zgodnie z Załącznikiem 5, mogą być użyte odpowiednie alternatywne jednostki spoza układu SI: „węzły” i „stopy”.

Przykład A3–2. Komunikat specjalny

- a) *Lokalny komunikat specjalny (ta sama lokalizacja i warunki pogodowe jak w SPECI):*

SPECIAL YUDO 151115Z WIND 050/25KT MAX37 MNM10 VIS 1200M RVR RWY 05 ABV 1800M HVY TSRA CLD BKN CB 500FT T25 DP22 QNH 1008HPA TREND TEMPO TL1200 VIS 600M BECMG AT1200 VIS 8KM NSW NSC

- b) *SPECI dla YUDO (Donlon/International)**

SPECI YUDO 151115Z 05025G37KT 3000 1200NE+TSRA BKN005CB 25/22 Q1008 TEMPO TL1200 0600 BECMG AT1200 8000 NSW NSC

Znaczenie obu komunikatów:

Wybrany specjalny komunikat dla Donlon/International* wydany w dniu 15 bm. o godzinie 1115 UTC, kierunek wiatru przyziemnego 050 stopni, prędkość wiatru 25 węzłów, porywy między 10 i 37 węzłów (minimalny wiatr nie jest włączany do SPECI), widzialność 1 200 metrów (wzdłuż pasa w lokalnym raporcie specjalnym),

Załącznik 3 – Służba meteorologiczna dla międzynarodowej żeglugi powietrznej**Dodatek 3**

przeważająca widzialność 3 000 metrów (w SPECI) z minimalną widzialnością 1200 metrów w kierunku północno-wschodnim (zmiany widzialności dla różnych kierunków podajemy tylko w SPECI), zasięg widzialności na drodze startowej ponad 1 800 metrów na pasie 05 (zasięg widzialności na drodze startowej nie jest wymagany w SPECI z przeważającą widzialnością 3 000 metrów); burza z silnym deszczem, zachmurzenie 5/8–7/8 Cumulonimbus o podstawie 500 stóp, temperatura 25 stopni Celsjusza, temperatura punktu rosy 22 stopnie Celsjusza, QNH 1 008 hektopaskali, prognoza trend w ciągu następnych dwóch godzin, widzialność chwilowo 600 metrów (wzdłuż pasa w lokalnym raporcie specjalnym; przeważająca widzialność w SPECI) od 1115 do 1200 UTC, od 1200 UTC widzialność 8 km (wzdłuż pasa w lokalnym raporcie specjalnym; przeważająca widzialność w SPECI), burza zaniknie i nie przewiduje się istotnych zjawisk pogody i znaczących chmur.

* *Lokalizacja fikcyjna:*

Uwaga. — W niniejszym przykładzie jednostkami są „metry na sekundę” i „metry”, które użyte są odpowiednio dla prędkości wiatru i wysokości podstawy chmur. Zamiast nich, zgodnie z Załącznikiem 5, mogą być użyte odpowiednie alternatywne jednostki spoza układu SI: „węzły” i „stopy”.

Przykład A3–3. Komunikat o aktywności wulkanicznej

VOLCANIC ACTIVITY REPORT YUSB* 231500 MT TROJEEN* VOLCANO N5605 W12652 ERUPTED
231445 LARGE ASH CLOUD EXTENDING TO APPROX 30000 FEET MOVING SW

Znaczenie:

Komunikat o aktywności wulkanicznej, wydany przez stację meteorologiczną Siby/Bistock, o godzinie 1500 UTC w dniu 23 bm. Erupeja wulkanu Mt. Trojeen położonego 56 stopni 5 minut szerokości geograficznej północnej i 126 stopni 52 minuty długości geograficznej zachodniej, o godzinie 1445 UTC dnia 23; zaobserwowano dużą chmurę pyłu rozbudowaną do wysokości około 30 000 stóp, przemieszczającą się w kierunku południowo-zachodnim.

* *Lokalizacja fikcyjna.*

DODATEK 4. SPECYFIKACJE TECHNICZNE DOTYCZĄCE OBSERWACJI I KOMUNIKATÓW ZE STATKÓW POWIETRZNYCH

(patrz Rozdział 5 niniejszego Załącznika)

1. ZAWARTOŚĆ KOMUNKATÓW Z POWIETRZA

1.1 Regularne komunikaty z powietrza przesyłane łączem „powietrze–ziemia”

1.1.1 Jeśli jest wykorzystywane łącze przesyłania danych „powietrze–ziemia” oraz zastosowanie ma ADS lub SSR w trybie Modu S, to elementami składowymi regularnych komunikatów z powietrza są:

Oznacznik rodzaju depeszy

Znak rozpoznawczy statku powietrznego

Blok danych 1

Szerokość geograficzna

Długość geograficzna

Poziom

Czas

Blok danych 2

Kierunek wiatru

Prędkość wiatru

Wskaźnik dokładności pomiaru wiatru

Temperatura powietrza

Turbulencja (jeśli dane są dostępne)

Wilgotność (jeśli dane są dostępne)

Uwaga. — Jeśli jest stosowane ADS lub SSR w trybie Modu S, to wówczas wymagania dotyczące regularnych komunikatów z powietrza mogą być spełnione przez połączenie zasadniczego bloku danych ADS/SSR w Modzie S (blok danych 1) i bloku danych z informacjami meteorologicznymi (blok danych 2), dostępnych w meldunkach ADS lub SSR w Modzie S. Format komunikatów ADS jest określony w pkt. 4.11.4 i Rozdział 13 PANS — ATM (Doc 4444), a format wiadomości SSR w Modzie S jest określony w Załączniku 10 ICAO, Tom III, Część I „Cyfrowe systemy transmisji danych” („Digital Data Communication Systems”) Rozdział 5.

1.1.2 Jeśli jest wykorzystywane łącze przesyłania danych „powietrze–ziemia” a ADS i SSR w Modzie S nie mają zastosowania, to elementy składowe regularnych komunikatów z powietrza powinny być:

Oznacznik rodzaju depeszy

Sekcja 1 (informacje o pozycji)

Znak rozpoznawczy statku powietrznego

Pozycja lub szerokość i długość geograficzna

Czas

Poziom lotu lub wysokość bezwzględna

Następna pozycja i przewidywany czas

Powiązane punkty nawigacyjne

Załącznik 3 - Służba meteorologiczna dla międzynarodowej żeglugi powietrznej**Dodatek 4**

Sekcja 2 (informacje operacyjne)

Przybliżony czas przylotu

Pozostały możliwy czas lotu

Sekcja 3 (informacje meteorologiczne)

Temperatura powietrza

Kierunek wiatru

Prędkość wiatru

Oblodzenie samolotu

Wilgotność (jeśli dane są dostępne)

Uwaga. — Jeśli wykorzystywane jest łącze przesyłania danych „powietrze–ziemia”, a ADS i SSR w Modzie S nie mają zastosowania, to wymagania dotyczące regularnych komunikatów z powietrza mogą być spełnione przy wykorzystaniu kanału łączności „kontroler–pilot”, poprzez łącze przesyłania danych CPDLC (aplikacja „Position report” (meldunek o położeniu)). Szczegóły dotyczące wykorzystania łączy przesyłania danych określone są w „Podręczniku transmisji danych ATS” („Manual of Air Traffic Services Data Link Applications”, Doc 9694) i w Załączniku 10 ICAO, Tom III, Część I.

1.2 Specjalne komunikaty z powietrza przesyłane łączem „powietrze–ziemia”

Jeśli jest wykorzystywane łącze przesyłania danych „powietrze–ziemia”, elementami składowymi specjalnych komunikatów z powietrza są:

Oznacznik rodzaju depezy

Znak rozpoznawczy statku powietrznego

Blok danych 1

Szerokość geograficzna

Długość geograficzna

Poziom

Czas

Blok danych 2

Kierunek wiatru

Prędkość wiatru

Wskaźnik dokładności pomiaru wiatru

Temperatura powietrza

Turbulencja (jeśli dane są dane)

Wilgotność (jeśli dane są dostępne)

Blok danych 3

Wybrany z listy przedstawionej w tabeli A4-1 jeden z warunków uprawniający do wydania specjalnego meldunku z powietrza.

Uwaga 1. — Wymagania dotyczące specjalnego komunikatu z powietrza, mogą być spełnione z wykorzystaniem łączy przesyłania danych (D-FIS) (aplikacja specjalny meldunek z powietrza „Special air-report service”). Szczegóły dotyczące wykorzystania łączy przesyłania danych określone są w Doc 9694.

Uwaga 2. — W przypadku przekazywania specjalnego komunikatu z powietrza dotyczącego przederupcyjnej aktywności wulkanu, erupcji wulkanu lub chmury pyłu wulkanicznego, dodatkowe wymagania są przedstawione w pkt. 4.2.

Dodatek 4**Załącznik 3 - Służba meteorologiczna dla międzynarodowej żeglugi powietrznej****1.3 Specjalne komunikaty z powietrza przesyłane drogą foniczną**

Jeśli jest wykorzystywana łączność foniczna, elementami składowymi w specjalnych komunikatach z powietrza są:

Oznacznik rodzaju depeszy

Sekcja 1 (Informacja pozycyjna)

Znak rozpoznawczy statku powietrznego

Pozycja lub długość i szerokość geograficzna

Czas

Poziom lotu lub zakres poziomów

Sekcja 3 (Informacja meteorologiczna)

Wybrany z listy przedstawionej w tabeli A4-1, jeden z warunków uprawniający do wydania specjalnego meldunku z powietrza.

Uwaga 1. — Komunikaty z powietrza uważane są za regularne. Oznacznik rodzaju depeszy dla specjalnego komunikatu z powietrza określony jest w PANS – ATM (Doc 4444), Załącznik 1.

Uwaga 2. — W przypadku przekazywania specjalnego komunikatu z powietrza, dotyczącego przederupcyjnej aktywności wulkanu, erupcji wulkanu lub chmury pyłu wulkanicznego, dodatkowe wymagania przedstawia pkt 4.2.

2. KRYTERIA DOTYCZĄCE INFORMOWANIA**2.1 Wstęp**

Jeżeli łączy przesyłania danych „powietrze–ziemia” jest wykorzystywane do przekazywania komunikatów z powietrza, wówczas będą one zawierać dane odnośnie kierunku wiatru, prędkości wiatru, wskaźnik dokładności wiatru, temperatury, turbulencji i wilgotności, według poniższych kryteriów.

2.2 Kierunek wiatru

Kierunek wiatru powinien być podawany stopniach, a wartości powinny zostać zaokrąglone do pełnych wartości.

2.3 Prędkość wiatru

Prędkość wiatru powinna być podawana w metrach na sekundę (m/s) lub węzłach (kt), zaokrąglonych do 1 m/s (1 kt). Jednostki pomiarowe użyte do pomiaru prędkości wiatru powinny być opisane.

2.4 Wskaźnik dokładności pomiaru wiatru

Wartość wskaźnika dokładności pomiaru wiatru należy podawać jako 0, gdy kąt skrętu wynosi mniej niż 5° i jako 1, gdy kąt skrętu wynosi 5° lub więcej.

2.5 Temperatura

Temperatura powinna być opisywana z dokładnością do dziesiątych części stopnia Celsjusza (°C).

2.6 Turbulencja

Turbulencja powinna być opisywana w jednostkach szybkości rozproszenia wiru (EDR).

2.6.1 Regularne komunikaty z powietrza

O turbulencji należy informować w komunikatach podczas lotu po trasie. Komunikaty dotyczyć mają 15-minutowego okresu bezpośrednio poprzedzającego obserwację. Należy podać zarówno średnią, jak i maksymalną wartość turbulencji, łącznie z czasem wystąpienia wartości maksymalnej zaokrąglonej do najbliższej minuty. Wartość średnią i maksymalną należy podawać w kategoriach indeksu turbulencji EDR. Czas wystąpienia wartości szczytowej należy podawać zgodnie z tabelą A4-1. O turbulencji należy informować podczas fazy wznoszenia dla pierwszych 10 minut lotu i meldunki powinny odnosić się do 30-sekundowego okresu przed obserwacją. Należy obserwować maksymalne natężenie turbulencji.

2.6.2 Interpretacja komunikatu o turbulencji

Turbulencję należy uważać za:

- a) silną, gdy wartość maksymalna indeksu turbulencji EDR przekracza 0,7;
- b) umiarkowaną, gdy wartość maksymalna indeksu turbulencji EDR jest większa od 0,4 i mniejsza bądź równa 0,7;
- c) słabą, gdy wartość maksymalna indeksu turbulencji EDR jest większa od 0,1 i mniejsza bądź równa 0,4; oraz
- d) nil (brak turbulencji), gdy wartość maksymalna indeksu turbulencji EDR mniejsza lub równa 0,1.

Uwaga. — EDR jest miarą turbulencji niezależną od statku powietrznego. Zależność pomiędzy indeksem EDR i odczuwaniem turbulencji jest funkcją typu statku powietrznego, jego masy, kształtu, konfiguracji i prędkości względem powietrza. Wartości EDR podane powyżej opisują poziom intensywności dla średniej wielkości transportowego statku powietrznego przy typowych warunkach trasy (to jest: wysokości, prędkości względem powietrza i masy).

2.6.3 Specjalne komunikaty z powietrza

Specjalne komunikaty z powietrza dotyczące turbulencji należy przekazywać podczas każdej fazy lotu, gdy wartość maksymalna EDR przekroczy 0,4. Specjalne komunikaty z powietrza dotyczące turbulencji mają odnosić się do 1-minutowego okresu bezpośrednio poprzedzającego obserwację. Należy podać zarówno średnią, jak i maksymalną wartość turbulencji. Wartość średnią i maksymalną należy podawać w kategoriach indeksu turbulencji EDR. Specjalne komunikaty z powietrza należy przekazywać co 1 minutę do chwili, gdy maksymalna wartość EDR zmniejszy się poniżej 0,4.

2.7 Wilgotność

Wilgotność powinna być podawana jako wilgotność względna, zaokrąglona do całkowitych wartości.

Uwaga. — Zakresy i rozdzielczość dla elementów meteorologicznych zawartych w komunikatach z powietrza są przedstawione w tabeli A4-3.

Dodatek 4**Załącznik 3 - Służba meteorologiczna dla międzynarodowej żeglugi powietrznej****3. WYMIANA KOMUNIKATÓW Z POWIETRZA****3.1 Odpowiedzialność meteorologicznych biur nadzoru**

3.1.1 Meteorologiczne biuro nadzoru przekazuje bez opóźnienia specjalne komunikaty z powietrza otrzymane przy wykorzystaniu środków łączności fonicznej, do WAFC.

3.1.2 Meteorologiczne biuro nadzoru przekazuje bez opóźnienia otrzymywane specjalne komunikaty z powietrza dotyczące przederupcyjnej aktywności wulkanu, erupcji wulkanu lub chmury pyłu wulkanicznego, do właściwych VAAC.

3.1.3 Jeśli w meteorologicznym biurze nadzoru został przyjęty specjalny komunikat z powietrza, ale według synoptyka zjawisko, które było przyczyną wydania komunikatu nie będzie dalej występowało i nie ma potrzeby wydania informacji SIGMET, mimo to należy rozpowszechnić powyższy specjalny komunikat z powietrza, zgodnie z zasadami wysyłania informacji SIGMET, ustalonymi w pkt. 1.2.1 w Dodatku 6, tzn. do meteorologicznych biur nadzoru, WAFC i innych biur meteorologicznych, zgodnie z regionalnym porozumieniem żeglugi powietrznej.

Uwaga. — *Wzór używany do specjalnych komunikatów z powietrza mających połączenie z lotniskiem znajduje się w Dodatku 6, Tabela A6-1.*

3.2 Odpowiedzialność światowych centrów prognoz obszarowych

Komunikaty z powietrza otrzymane przez WAFC są dalej rozpowszechniane jako podstawowe dane meteorologiczne.

Uwaga. — *Rozpowszechnianie podstawowych danych meteorologicznych jest zwykle realizowane z wykorzystaniem globalnego systemu telekomunikacyjnego WMO.*

3.3 Dodatkowe rozsyłanie komunikatów z powietrza

Zalecenie. — *W przypadku, gdy dla zaspokojenia specjalnych potrzeb lotniczych lub meteorologicznych, jest wymagane dodatkowe rozpowszechnianie komunikatów z powietrza, powinno być to ustalone pomiędzy zainteresowanymi władzami meteorologicznymi.*

3.4 Postać komunikatów z powietrza

Komunikaty z powietrza są rozpowszechniane w takiej postaci, w jakiej zostały odebrane.

**4. SZCZEGÓLNE ZALECENIA DOTYCZĄCE KOMUNIKOWANIA
O USKOKU WIATRU I PYLE WULKANICZNYM****4.1 Informowanie o uskoku wiatru**

4.1.1 **Zalecenie.** — *Jeśli przekazuje się obserwację ze statku powietrznego, dotyczącą obserwowanego uskoku wiatru w czasie fazy wznoszenia lub podejścia do lądowania, należy podać w niej typ statku powietrznego.*

4.1.2 **Zalecenie.** — *W przypadku, kiedy w komunikatach i w prognozach podaje się informacje o uskoku wiatru dla fazy wznoszenia lub podejścia do lądowania, ale faktycznie uskok wiatru nie występuje, dowódca załogi powinien powiadomić o tym właściwy organ służb ruchu lotniczego, tak szybko, jak jest to możliwe, chyba że dowódca załogi jest wiadome, że właściwy organ służb ruchu lotniczego został już o tym powiadomiony przez poprzedni statek powietrzny.*

Załącznik 3 - Służba meteorologiczna dla międzynarodowej żeglugi powietrznej**Dodatek 4****4.2 Informowanie o aktywności wulkanicznej po wykonaniu lotu**

Uwaga. — Szczegółowe instrukcje dotyczące sporządzania i przekazywania rezultatów obserwacji dotyczących aktywności wulkanicznej są podane w PANS – ATM, (Doc 4444), Załącznik 1.

4.2.1 Po przybyciu statku powietrznego na lotnisko, użytkownik statku powietrznego lub członek załogi lotniczej bezzwłocznie dostarcza do lotniskowego biura meteorologicznego wypełniony formularz komunikatu o aktywności wulkanicznej. Jeżeli na lotnisku dostęp do lotniskowego biura meteorologicznego jest utrudniony, wypełniony formularz powinien być przekazany zgodnie z miejscowymi ustaleniami, dokonanymi pomiędzy władzą meteorologiczną i użytkownikami.

4.2.2 Otrzymany przez lotniskowe biuro meteorologiczne wypełniony formularz komunikatu o aktywności wulkanicznej, jest bezzwłocznie przekazywany do meteorologicznego biura nadzoru, odpowiedzialnego za prowadzenie meteorologicznego nadzoru w rejonie informacji powietrznej, w której aktywność wulkanu została zaobserwowana.

Tabela A4–1. Szablon dla specjalnego komunikatu z powietrza (downlink)

Klucz: M = włączone obowiązkowo, część każdej informacji

C = włączone warunkowo, kiedy ma zastosowanie

Uwaga. — Informacja jest przekazywana przez dowódcę załogi. Aktualnie tylko informacja o warunkach „SEV TURB” jest generowana automatycznie (patrz pkt 2.6.3).

<i>Element określony w rozdziale 5</i>	<i>Szczegółowa zawartość</i>	<i>Szablon(y)</i>	<i>Przykłady</i>
Identyfikacja typu komunikatu (M)	Typ komunikat z powietrza (M)	ARS	ARS
Identyfikacja statku powietrznego (M)	Znak wywoławczy statku powietrznego (M)	nnnnnn	VA812
BLOK DANYCH 1			
Szerokość geograficzna (M)	Szerokość geograficzna w stopniach i minutach (M)	Nnnnn lub Snnnn	S4506
Długość geograficzna (M)	Długość geograficzna w stopniach i minutach (M)	Wnnnnn lub Ennnn	E01056
Poziom (M)	Poziom lotu (M)	FLnnn lub FLnnn to FLnnn	FL330 FL280 to FL310
Czas (M)	Czas wystąpienia w godzinach i minutach (M)	OBS AT nnnnZ	OBS AT 1216Z
BLOK DANYCH 2			
Kierunek wiatru (M)	Kierunek wiatru w stopniach (M)	nnn/	262/
Prędkość wiatru (M)	Prędkość wiatru w kilometrach na godzinę (lub węzłach) (M)	nnnMPS (lub nnnKT)	40MPS (080KT)
Wskaźnik dokładności pomiaru wiatru (M)	Wskaźnik dokładności pomiaru wiatru (M)	n	1
Temperatura (M)	Temperatura powietrza w dziesiątkach stopni C (M)	T[M]nnn	T127 TM455
Turbulencja (C)	Wskaźnik turbulencji w setkach $m^{3/4} s^{-1}$ i czas wystąpienia maksymalnej wartości (C) ¹	EDRnn/nn	EDR064/08
Wilgotność (C)	Względna wilgotność w % (C)	RHnnn	RH054
BLOK DANYCH 3			

Dodatek 4**Załącznik 3 - Służba meteorologiczna dla międzynarodowej żeglugi powietrznej**

Warunki powodujące wydanie specjalnego komunikatu z powietrza (M)		SEV TURB [EDRnn] ² lub SEV ICE lub SEV MTW lub TS GR ³ lub TS ³ lub HVY SS ⁴ lub VA CLD [FL nnn/nnn] lub VA ⁵ [MT nnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnn] lub MOD TURB [EDRnnn] ² lub MOD ICE	SEV TURB EDR076 VA CLD FL050/100
---	--	---	-------------------------------------

Uwaga:

1. Czas wystąpienia podawać zgodnie z tabelą A4-2.
2. Turbulencja podawana zgodnie z pkt. 2.6.3.
3. Zakryte, wbudowane i rozległe burze lub burze na linii szkwałów.
4. Burza pyłowa lub piaskowa.
5. Aktywność przederupcyjna lub wybuch wulkanu.

Tabela A4-2. Opisywany czas wystąpienia wartości szczytowej turbulencji

Wartość szczytowa turbulencji występująca w ciągu 1-minutowego okresu ... minut przed obserwacją	Podawana wartość
0 - 1	0
1 - 2	1
2 - 3	2
....	
13 - 14	13
14 - 15	14
Informacja niedostępna	15

Tabela A4-3. Zakresy i rozdzielczość dla elementów meteorologicznych zawartych w komunikatach z powietrza

Elementy określone w Rozdziale 5		Zakres	Rozdzielczość
Kierunek wiatru	° true	000 - 360	1
Prędkość wiatru	MPS KT	00 - 125 00 - 250	1 1
Wskaźnik dokładności pomiaru wiatru:	(indeks)*	0 - 1	1
Temperatura	° C	-80 - + 60	0.1
Turbulencja: regularny komunikat z powietrza:	m ^{2/3} s ⁻¹ (czas wystąpienia)*	0 - 2 0 - 15	0.01 1
Turbulencja: specjalny komunikat z powietrza:	m ^{2/3} s ⁻¹	0 - 2	0.01
Wilgotność	%	0 - 100	1
* Bez jednostek			

DODATEK 5. SPECYFIKACJE TECHNICZNE DOTYCZĄCE PROGNOZ

(patrz Rozdział 6 niniejszego Załącznika)

1. KRYTERIA DOTYCZĄCE TAF

1.1 Struktura TAF

1.1.1 TAF jest wydawany zgodnie z szablonem przedstawionym w tabeli A5-1 i rozsyłany w postaci kodu TAF określonego przez Światową Organizację Meteorologiczną.

Uwaga. — Postać kodu TAF jest przedstawiona w publikacji WMO Nr 306, „Podręcznik kluczy”, tom I.1, część — A, „Klucze alfanumeryczne” (Nr 306 „Manual on Codes” Tom I.1, part A „Alphanumeric Codes”).

1.1.2. **Zalecenie.** — TAF w kodzie WMO BUFR powinien być rozsyłany na podstawie dwustronnych umów pomiędzy zainteresowanymi państwami, dodatkowo do rozsyłania komunikatów TAF zgodnie z 1.1.1.

1.1.3 Jeżeli TAF jest rozpowszechniany w formie cyfrowej jest formatowany zgodnie z globalnie interoperacyjnym modelem wymiany informacji i stosuje się języki „extensible markup language (XML)/geography markup language (GML)”.

1.1.4 Jeżeli TAF jest rozpowszechniany w formie cyfrowej, jest połączony z odpowiednimi metadanymi.

Uwaga. — Wskazówki dotyczące modelu wymiany informacji, XML/GML i profili metadanych są zawarte w Manual on the Digital Exchange of Aeronautical Meteorological Information (Doc 10003).

1.2 Elementy meteorologiczne zawarte w TAF

Uwaga. — Informacje o operacyjnie pożądanej dokładności prognoz zawiera załącznik B.

1.2.1 Wiatr przyziemny

W prognozach wiatru przyziemnego powinien być podawany przeważający kierunek wiatru. Kiedy nie jest możliwym podanie w prognozie przeważającego kierunku wiatru ze względu na prognozowanie zmienności wiatru, np. podczas warunków słabego wiatru (mniej niż 1,5 m/s (3 kt)) lub burzy, prognoza kierunku wiatru powinna być oznaczona jako wiatr zmienny używając skrótu „VRB”. Jeżeli jest prognozowany wiatr o prędkości mniejszej niż 0,5 m/s (1 kt), prognozowana prędkość wiatru powinna być oznaczona jako cisza. Jeżeli prognoza wiatru maksymalnego (porywy) przekracza prognozowane wartości średniej prędkości wiatru o 5 m/s (10 kt) lub więcej to podawana jest prognoza maksymalnej prędkości wiatru. Jeżeli prognozowana prędkość wiatru wynosi 50 m/s (100 kt) lub więcej, powinna być podana jako więcej niż 49 m/s (99 kt).

1.2.2 Widzialność

Zalecenie. — Jeżeli prognozowana widzialność jest mniejsza niż 800 m powinna być podawana z krokiem co 50 m, kiedy prognoza wynosi 800 m i więcej, ale mniej niż 5 km, powinna być podawana z krokiem co 100 m, dla więcej niż 5 km, ale mniej niż 10 km z krokiem co 1 km, oraz 10 km i więcej wówczas jest podawana jako 10 km, oprócz warunków umożliwiających stosowanie CAVOK.

Załącznik 3 – Służba meteorologiczna dla międzynarodowej żeglugi powietrznej**Dodatek 5**

Prognozowana powinna być przeważająca widzialność. Jeżeli prognozowana jest widzialność zmienna w różnych kierunkach, a przeważająca widzialność nie może być prognozowana, podaje się najniższą prognozowaną widzialność.

1.2.3 Zjawiska pogody

Jedno lub więcej, maksymalnie do trzech niżej wymienionych zjawisk pogody lub ich kombinacji, razem z ich charakterystykami i — jeżeli możliwe — intensywnością, powinny być prognozowane, jeśli jest oczekiwane ich wystąpienie na lotnisku:

- marznące opady,
- marznąca mgła,
- umiarkowany lub silny opad (łącznie z opadem przelotnym),
- niska zamieć pyłowa, piaskowa lub śnieżna,
- wysoka zamieć pyłowa, piaskowa lub śnieżna burza pyłowa,
- burza piaskowa,
- burza (z/bez opadu),
- szkwał,
- trąba powietrzna (tornado lub trąba wodna),
- inne zjawiska meteorologiczne zawarte w Dodatku 3, pkt 4.4.2.3, zgodnie z ustaleniami władz meteorologicznych z władzami ATS i zaangażowanymi operatorami.

Prognozowane zakończenie występowania tych zjawisk jest oznaczone skrótem „NSW”.

1.2.4 Chmury

Zalecenie. — *Wielkość zachmurzenia powinna być prognozowana z wykorzystaniem skrótów „FEW”, „SCT”, „BKN” lub „OVC”, stosownie do warunków. Jeżeli prognozowane jest całkowite pokrycie nieba i zachmurzenie nie może być zaprognozowane, a informacja o pionowej widzialności jest dostępna na lotnisku, powinna być prognozowana widzialność pionowa, której wartość zapisywana jest po skrócie „VV”. Jeżeli jest prognozowane wystąpienie kilku warstw lub mas chmur, ich wielkość zachmurzenia i wysokość podstawy powinny być włączone w następującym porządku:*

- a) *najniższa warstwa lub masa niezależnie od wielkości zachmurzenia jest prognozowana jako FEW, SCT, BKN lub OVC odpowiednio;*
- b) *następna warstwa lub masa pokrywająca więcej niż 2/8 jest prognozowana jako SCT, BKN lub OVC odpowiednio;*
- c) *następna wyższa warstwa lub masa pokrywająca więcej niż 4/8 jest prognozowana jako BKN lub OVC odpowiednio;*
- d) *chmury cumulonimbus i/lub wypiętrzone chmury konwekcyjne zawsze gdy są prognozowane i nie uwzględnione w a) do c).*

Informacja o zachmurzeniu powinna być ograniczona do chmur o znaczeniu operacyjnym; gdy nie prognozuje się chmur o znaczeniu operacyjnym, a „CAVOK” nie ma zastosowania, to należy użyć skrótu „NSC”.

1.2.5 Temperatura

Zalecenie — *W przypadku, kiedy zgodnie z regionalnym porozumieniem żeglugi powietrznej, jest włączona prognoza temperatury, należy określić prognozowaną temperaturę maksymalną i minimalną, w czasie okresu ważności prognozy TAF, wraz z określeniem czasu ich wystąpienia.*

Dodatek 5**Załącznik 3 – Służba meteorologiczna dla międzynarodowej żeglugi powietrznej****1.3 Użycie grup zmian**

Uwaga. — Zasady użycia wskaźników zmian i czasu w komunikacie TAF są podane w tabeli A5-2.

1.3.1 Stosowane kryterium do włączenia grup zmian do prognozy TAF lub zmiany prognozy TAF oparte jest na jednym z następujących zjawisk lub ich kombinacji, dla których prognozowane jest rozpoczęcie, zakończenie lub zmiana w intensywności:

- marznąca mgła;
- marznące opady,
- umiarkowany lub silny opad (łącznie z opadami przelotnymi),
- burza,
- burza pyłowa,
- burza piaskowa.

1.3.2 **Zalecenie** — Stosowane kryteria do włączenia grup zmian do prognozy TAF lub zmiany prognozy TAF powinny być oparte na następujących zasadach:

- a) *gdy jest prognozowana zmiana średniego kierunku wiatru przyziemnego o 60° lub więcej, średnia prędkość wiatru przed i po zmianie wynosząca 5 m/s (10kt) albo więcej;*
- b) *gdy jest prognozowana zmiana średniej prędkości wiatru przyziemnego o 5 m/s (10 kt) lub większa;*
- c) *gdy prognozowane są zmiany od średniej prędkości wiatru przyziemnego (porywy) o 5 m/s (10 kt) lub więcej, średnia prędkość wiatru przed i po zmianie wynosząca 7,5 m/s (15 kt) lub więcej;*
- d) *gdy prognozowana zmiana wiatru przyziemnego przekroczy wartości istotne operacyjnie. Progowe wartości powinny być ustalone przez władzę meteorologiczną, w konsultacji z odpowiednią władzą ATS i zainteresowanymi operatorami, biorąc pod uwagę zmiany wiatru, które:*
 - 1) *wymagają zmiany wykorzystywanej(ch) drogi(óg) startowej(ych),*
 - 2) *zasygnalizują, że składowa tylna i boczna wiatru na drodze startowej, będzie zmieniać się przez wartości stanowiące główne ograniczenia operacyjne dla typowych statków powietrznych wykonujących loty na danym lotnisku;*
- e) *gdy prognozowana widzialność poprawi się i zmieni, osiągając lub przekraczając jedną lub więcej następujących wartości, lub gdy prognozowana widzialność pogorszy się i zmieni, osiągając lub przekraczając jedną lub więcej następujących wartości:*
 - 1) *150 m, 350 m, 600 m, 800 m, 1 500 m lub 3 000 m, lub*
 - 2) *5 000 m, w przypadku gdy jest wykonywana znaczna liczba lotów zgodnie z przepisami dla wykonywania lotów z widocznością (VFR);*
- f) *gdy jest prognozowane rozpoczęcie lub zakończenie wystąpienia któregośkolwiek z następujących zjawisk pogody lub ich kombinacji:*
 - *niska zamieć pyłowa, piaskowa lub śnieżna,*
 - *zawieja pyłowa, piaskowa lub śnieżna,*
 - *szkwał,*
 - *trąba powietrzna (tornado lub trąba wodna).*
- g) *gdy prognozowana wysokość podstawy najniższej warstwy lub masy chmur o wielkości zachmurzenia BKN lub OVC, podwyższy się i zmieni, osiągając lub przekraczając jedną lub więcej następujących wartości, lub gdy wysokość najniższej warstwy lub masy chmur o zachmurzeniu BKN lub OVC obniży się i zmieni, osiągając lub przekraczając jedną lub więcej następujących wartości,:*
 - 1) *30 m, 60 m, 150 m lub 300 m (100 ft, 200 ft, 500 ft lub 1 000 ft), lub*
 - 2) *450 m (1 500 ft.) w przypadku gdy jest wykonywana znaczna liczba lotów zgodnie z przepisami dla wykonywania lotów z widocznością (VFR);*

Załącznik 3 – Służba meteorologiczna dla międzynarodowej żeglugi powietrznej**Dodatek 5**

- h) *gdy prognozowana jest zmiana wielkości zachmurzenia warstwy lub masy chmur poniżej 450 m (1500 ft):*
- od NSC, FEW lub SCT do BKN lub OVC, lub*
- od BKN lub OVC do NSC, FEW lub SCT;*
- i) *gdy prognozowana pionowa widzialność ma osiągnąć lub przekroczyć albo pogorszyć się, przechodząc przez jedną z podanych wartości: gdy prognozowana widzialność pionowa poprawi się i zmieni, osiągając lub przekraczając jedną lub więcej następujących wartości, lub gdy prognozowana widzialność pionowa pogorszy się i zmieni osiągając lub przekraczając jedną lub więcej następujących wartości: 30 m, 60 m, 150 m lub 300 m (100 ft, 200 ft, 500 ft lub 1 000 ft); oraz*
- j) *dowolne inne kryteria oparte na minimach operacyjnych lotniska, zgodnie z porozumieniami pomiędzy władzami meteorologicznymi i operatorami.*

Uwaga. — Inne kryteria oparte na minimach operacyjnych lotniska należy uwzględnić równolegle z podobnymi kryteriami wydania komunikatu SPECI, określonymi w pkt 2.3.3 h) Dodatku 3.

1.3.3 Zalecenie. — *W przypadkach, gdy jest konieczne wykazanie zmiany jednego z elementów, wymienionych w pkt 6.2.3 rozdziału 6, zgodnie z kryteriami podanymi w pkt 1.3.1, należy zastosować wskaźniki zmian „BECMG” lub „TEMPO”, po których określa się przedział czasu, w którym prognozuje się wystąpienie zmiany. Należy podać początek i koniec okresu w pełnych godzinach UTC. Po wskaźniku zmiany należy podać tylko te elementy, dla których prognozowane są istotne zmiany. Jednakże, w przypadku istotnych zmian dotyczących zachmurzenia, należy wykazać wszystkie grupy chmur, w tym warstwy i masy chmur, których zmian nie przewiduje się.*

1.3.4 Zalecenie. — *Wskaźnik zmiany „BECMG” i związaną z nim grupę czasową należy zastosować do opisanego zmian, gdy jest prognozowane, że warunki meteorologiczne osiągną lub przekroczą ustalone wartości progowe w sposób regularny lub nieregularny w nieokreślonym momencie czasu w okresie zmiany. Okres zmiany zwykle nie powinien przekraczać 2 godzin, a w żadnym wypadku nie powinien przekroczyć 4 godzin.*

1.3.5 Zalecenie. — *Wskaźnik zmiany „TEMPO” i związaną z nim grupę czasową należy zastosować do opisanego prognozowanych częstych lub rzadkich, tymczasowych zmian warunków meteorologicznych, które osiągną lub przekroczą ustalone wartości progowe i trwające przez okres krótszy niż jedna godzina w każdym przypadku a łącznie, obejmą mniej niż połowę okresu prognozowanego, w którym prognozowane jest wystąpienie zmian. Jeżeli prognozuje się, że tymczasowa zmiana ma trwać jedną godzinę lub dłużej, należy zastosować wskaźnik zmiany „BECMG”, zgodnie z pkt 1.3.4 lub okres ważności powinien być podzielony zgodnie z pkt 1.3.6.*

1.3.6 Zalecenie. — *W przypadkach, gdy prognozuje się istotną zmianę jednego zespołu przeważających warunków meteorologicznych na bardziej lub mniej zupełnie inny zespół warunków, okres ważności powinien być podzielony na mniejsze samodzielne okresy, stosując skrót „FM”, bezpośrednio po którym umieszcza się sześciocyfrową grupę czasową składającą się z dni, godzin i minut UTC, określającą czas wystąpienia prognozowanej zmiany. Wydzielony okres następujący po skrócie „FM”, powinien być samodzielną prognozą, i wszystkie prognozowane warunki podane przed skrótem powinny być zastąpione przez te które następują po skrócie.*

1.4 Użycie grup prawdopodobieństwa

Zalecenie. — *Prawdopodobieństwo wystąpienia alternatywnych wartości prognozowanego elementu lub elementów powinno być wskazywane, gdy jest to konieczne, za pomocą skrótu „PROB” i następującego po nim prawdopodobieństwa w dziesiątkach procentów oraz okres, w którym prognozowana(e) alternatywna(e) wartość(ci) zostanie(a) zastosowana(e). Informację o prawdopodobieństwie należy podawać po prognozowanym elemencie lub elementach, a następnie alternatywną wartość elementu lub elementów. Prawdopodobieństwo prognozowanych tymczasowych zmian warunków meteorologicznych powinno być wskazywane, gdy jest to konieczne, za pomocą skrótu „PROB” i następującego po nim prawdopodobieństwa w dziesiątkach procentów, umieszczone przed wskaźnikiem zmiany „TEMPO” i powiązaną grupą czasową.*

Dodatek 5**Załącznik 3 – Służba meteorologiczna dla międzynarodowej żeglugi powietrznej**

Prawdopodobieństwo alternatywnej wartości lub zmiany mniejszej niż 30% nie powinno być uważane za wystarczająco istotne aby było wskazywane. Prawdopodobieństwo alternatywnej wartości lub zmiany o 50% lub więcej, dla celów lotniczych, nie powinno być uważane za prawdopodobieństwo, jednakże zamiast niego powinno być wskazane, gdy jest konieczne, przez użycie wskaźnika zmiany „BECMG” lub „TEMPO” lub przez podzielenie okresu ważności używając skrótu „FM”. Grupa prawdopodobieństwa nie powinna być używana ze wskaźnikiem zmiany „BECMG” ani wskaźnikiem czasu „FM”.

1.5 Liczba grup zmian i prawdopodobieństwa

Zalecenie. — *Liczba grup zmian i grup prawdopodobieństwa powinna być sprowadzana do minimum i nie powinna zwykle przekraczać pięciu grup.*

1.6 Rozpowszechnianie TAF

Prognozy TAF i ich zmiany są przesyłane do międzynarodowych banków danych OPMET oraz centrów wyznaczonych przez regionalne porozumienie żeglugi powietrznej w zakresie działalności operacyjnej satelitarnych systemów dystrybucyjnych stałej służby lotniczej, zgodnie z regionalnym porozumieniem żeglugi powietrznej.

2. KRYTERIA DOTYCZĄCE PROGNOZ TREND**2.1 Format prognoz trend**

Prognozy trend są wydawane zgodnie z szablonem podanym w Dodatku 3, Tabele A3-1 i A3-2. Jednostki i skale użyte w prognozach trend są takie same jak w komunikatach, do których są dołączane.

Uwaga. — *Przykład prognozy trend został podany w Dodatku 3.*

2.2 Elementy meteorologiczne zawarte w prognozie trend**2.2.1 Ogólne wymagania**

Prognoza trend wskazuje istotne zmiany jednego lub więcej elementów, takich jak wiatr przyziemny, widzialność, pogoda aktualna i zachmurzenie. Uwzględnione są tylko te elementy prognozy, dla których prognozowane są istotne zmiany. Jednakże, w przypadku istotnych zmian dotyczących zachmurzenia, wykazuje się wszystkie grupy zachmurzenia, włączając warstwy i masy, dla których nie prognozowano zmiany. W przypadku istotnej zmiany widzialności należy także wskazać zjawisko, które wywołało ograniczenie widzialności. Jeśli nie prognozuje się wystąpienia zmian, musi to być wskazane przez użycie terminu „NOSIG”.

2.2.2 Wiatr przyziemny

Prognoza trend wskazuje zmiany wiatru przyziemnego, które dotyczą:

- a) zmiany średniego kierunku wiatru o 60° lub więcej, średniej prędkości przed i/lub po zmianie wynoszącej 5 m/s (10 kt) lub więcej;
- b) zmian średniej prędkości wiatru o 5 m/s (10 kt) lub więcej; oraz

Załącznik 3 – Służba meteorologiczna dla międzynarodowej żeglugi powietrznej**Dodatek 5**

- c) zmian wiatru o wartości o znaczeniu operacyjnym. Próg zmian jest określany przez władzę meteorologiczną w uzgodnieniu z władzami ATS oraz operatorami biorąc pod uwagę zmiany, które wymagają:
- 1) zmian używanej drogi startowej,
 - 2) wskazania, że składowe tylnego i bocznego wiatru na drodze startowej będą przekraczały wartości odpowiadające głównym ograniczeniom operacyjnym dla typowych statków powietrznych wykonujących loty na danym lotnisku.

2.2.3 Widzialność

Gdy prognozuje się, że widzialność poprawi się i zmieni na lub przekroczy jedną lub więcej następujących wartości lub gdy prognozuje się, że widzialność pogorszy się i zmieni na lub przekroczy jedną lub więcej następujących wartości: 150 m, 350 m, 600 m, 800 m, 1 500 m lub 3 000 m to w prognozie trend wskazywane są te zmiany. Jeśli jest prowadzona znaczna ilość lotów zgodnie z przepisami wykonywania lotów z widzialnością, prognoza dodatkowo uwzględnia zmianę na lub przekroczenie widzialności 5 000 m.

Uwaga. — W prognozie trend dołączonej do lokalnych regularnych i specjalnych komunikatów, widzialność dotyczy prognozowanej widzialności reprezentatywnej wzdłuż drogi(-óg) startowej(-ych); w prognozie trend dołączanej do komunikatów METAR i SPEC widzialność dotyczy prognozy przeważającej widzialności.

2.2.4 Zjawiska pogody

2.2.4.1 Prognoza trend wskazuje prognozowane rozpoczęcie lub zakończenie występowania lub zmianę intensywności jednego lub więcej, maksymalnie do trzech następujących zjawisk pogody lub ich kombinacji:

- opady marznące,
- umiarkowane lub intensywne opady (łącznie z opadami przelotnymi),
- burza (z opadem)
- burza pyłowa,
- burza piaskowa,
- inne zjawiska pogody zgodnie z dodatkiem 3, pkt 4.4.2.3, zgodnie z ustaleniami władz meteorologicznych z władzami ATS i zaangażowanymi operatorami.

2.2.4.2 Prognoza trend wskazuje prognozowane rozpoczęcie lub zakończenie występowania jednego lub więcej, maksymalnie do trzech następujących zjawisk pogody lub ich kombinacji:

- mgła marznąca,
- zamieć pyłowa, piaskowa lub śnieżna,
- burza (bez opadu),
- szkwał,
- trąba powietrzna (tornado lub trąba wodna).

2.2.4.3 Całkowita liczba zjawisk podawanych w pkt. 2.2.4.1 oraz w pkt. 2.2.4.2 nie przekracza 3.

2.2.4.4 Prognozowane zakończenie zjawisk wykazuje się za pomocą skrótu „NSW”.

2.2.5 Zachmurzenie

Prognoza trend wykazuje zmiany, gdy prognozowana wysokość podstawy warstwy chmur o wielkości zachmurzenia

Dodatek 5**Załącznik 3 – Służba meteorologiczna dla międzynarodowej żeglugi powietrznej**

BKN i OVC podwyższy się i zmieni na lub przekroczy jedną lub więcej następujących wartości, lub gdy wysokość warstwy chmur o wielkości zachmurzenia BKN lub OVC obniży się i zmieni na lub przekroczy jedną lub więcej następujących wartości: 30 m, 60 m, 150 m, 300 m i 450 m (100 ft, 200 ft, 500 ft, 1 000 ft i 1 500 ft). Gdy wysokość podstawy warstwy chmur jest poniżej lub prognozowany jest spadek lub podstawa podniesie się powyżej 450 m (1 500 ft), to prognoza trend, wskazuje zmiany w wielkości zachmurzenia od FEW lub SCT wzrastające do BKN lub OVC albo zmiany od BKN lub OVC zmniejszające się do FEW lub SCT. Jeżeli nie występują chmury o znaczeniu operacyjnym i nie można zastosować skrótu „CAVOK” to stosowany jest skrót „NSC”.

2.2.6 Widzialność pionowa

Prognoza trend wykazuje zmiany, gdy prognozowane jest wystąpienie lub utrzymywanie się całkowitego pokrycia nieba, a informacja o pionowej widzialności jest dostępna na lotnisku, i prognozowane jest polepszenie się widzialności pionowej i zmiana na lub przekroczenie jednej lub więcej następujących wartości: 30 m, 60 m, 150 m lub 300 m (100 ft, 200 ft, 500 ft lub 1 000 ft) lub gdy prognozowane jest pogorszenie się widzialności pionowej i przekroczenie jednej lub więcej następujących wartości: 30 m, 60 m, 150 m lub 300 m (100 ft, 200 ft, 500 ft lub 1 000 ft).

2.2.7 Kryteria dodatkowe

Kryteria wykazywania zmian oparte na minimach operacyjnych lotniska, dodatkowo do tych wyspecyfikowanych w pkt. 2.2.2 do 2.2.6, stosuje się po uzgodnieniu między władzą meteorologiczną i zainteresowanymi operatorami.

2.3 Użycie wskaźników zmian

Uwaga. — Wskazówki dotyczące użycia wskaźników zmian w prognozach trend zawarte są w Dodatku 3, Tabela A3-3.

2.3.1 Jeśli jest prognozowane wystąpienie zmian, prognoza trend rozpoczyna się od jednego ze wskaźników zmiany: „BECMG” lub „TEMPO”.

2.3.2 Wskaźnik zmiany „BECMG” stosuje się do opisanego prognozowanych zmian, gdy prognozowane jest, że warunki meteorologiczne osiągną lub przekroczą ustalone wartości progowe w sposób regularny lub nieregularny. Okres w którym, lub czas o którym, jest prognozowane wystąpienie zmian jest wskazywany stosując skróty „FM”, „TL” lub „AT”, odpowiednio, po każdym ze wskaźników następuje grupa czasowa zawierająca godziny i minuty. Gdy prognozuje się, że zmiany rozpoczną się i zupełnie zakończą w okresie prognozy, początek i koniec wykazywany jest przez użycie skrótów odpowiednio „FM” i „TL”, łącznie z ich dołączonymi grupami czasowymi. Gdy prognozowana zmiana rozpocznie się na początku okresu prognozy trend ale zakończy się całkowicie przed końcem tego okresu prognozy, skrót „FM” łącznie z dołączoną grupą czasową jest pomijany i stosuje się tylko skrót „TL” z dołączoną do niego grupą czasową. Gdy prognozowana zmiana występuje w okresie prognozy trend ale zakończy się całkowicie w końcu okresu prognozy, skrót „TL” łącznie z jego grupą czasową jest pomijany i stosuje się tylko skrót „FM” z dołączoną do niego grupą czasową. Gdy prognozuje się wystąpienie zmiany o określonym czasie w okresie prognozy trend stosowany jest skrót „AT” z dołączoną do niego grupą czasową. Gdy prognozowana zmiana rozpocznie się na początku okresu prognozy trend i całkowicie zakończy się w końcu okresu prognozy lub gdy prognozowana zmiana wystąpi wewnątrz okresu prognozy trend w nieokreślonym czasie skróty „FM”, „TL” lub „AT” z dołączonymi do nich grupami czasowymi są pomijane i stosuje się sam wskaźnik zmiany „BECMG”.

2.3.3 Wskaźnik zmiany „TEMPO” jest stosowany do opisanego prognozowanych zmian warunków meteorologicznych o charakterze tymczasowym, które osiągną lub przekroczą ustalone wartości i trwają przez okres krótszy niż jedna godzina w każdym przypadku, a łącznie obejmą mniej niż połowę okresu, w którym prognozowane jest wystąpienie zmian. Okres, w trakcie którego prognozuje się występowanie zmian o charakterze tymczasowym, wskazywany jest skrótami „FM” i/lub „TL”, odpowiednio, po każdym z nich występuje grupa czasowa zawierająca godziny i minuty. Gdy prognozuje się, że tymczasowe zmiany warunków meteorologicznych rozpoczną się i zupełnie zakończą w okresie prognozy, początek i koniec tymczasowych zmian wykazywany jest przez użycie skrótów odpowiednio „FM” i „TL”, łącznie z ich dołączonymi grupami czasowymi.

Załącznik 3 – Służba meteorologiczna dla międzynarodowej żeglugi powietrznej**Dodatek 5**

Gdy prognozuje się, że tymczasowe zmiany rozpoczną się na początku okresu prognozy trend ale zakończą się całkowicie przed końcem tego okresu prognozy, skrót „FM” łącznie z dołączoną grupą czasową jest pomijany i stosuje się tylko skrót „TL” z dołączoną do niego grupą czasową. Gdy prognozowana zmiana występuje w okresie prognozy trend ale zakończy się całkowicie w końcu okresu prognozy, skrót „TL” łącznie z jego grupą czasową jest pomijany i stosuje się tylko skrót „FM” z dołączoną do niego grupą czasową. Gdy prognozuje się, że tymczasowe zmiany rozpoczną się na początku okresu prognozy trend i całkowicie zakończą się na końcu okresu prognozy oba skróty „FM” i „TL” z dołączonymi do nich grupami czasowymi są pomijane i stosuje się sam wskaźnik zmiany „TEMPO”.

2.4 Użycie wskaźników prawdopodobieństwa

Wskaźnik „PROB” nie jest używany w prognozach trend.

3. KRYTERIA DOTYCZĄCE PROGNOZ NA START**3.1 Format prognoz do startu**

Zalecenie. — *Postać prognozy do startu powinna być uzgodniona pomiędzy władzami meteorologicznymi i zainteresowanym operatorami. Kolejność elementów w prognozie oraz używana terminologia, jednostki i przedziały wartości, powinny być takie same jak te używane w komunikatach dla danego lotniska.*

3.2 Zmiany do prognoz do startu

Zalecenie. — *Kryteria do opracowania zmian prognoz do startu dla kierunku i prędkości wiatru przyziemnego, temperatury i ciśnienia oraz każdego innych elementów uzgodnionych lokalnie, powinny być uzgodnione pomiędzy władzą meteorologiczną a zainteresowanymi operatorami. Kryteria powinny być zgodne z odpowiadającymi im kryteriami dla komunikatów specjalnych opracowywanych dla lotniska zgodnie z pkt 2.3.1 w Dodatku 3.*

**4. KRYTERIA DOTYCZĄCE PROGNOZ OBSZAROWYCH
DLA LOTÓW NA MAŁYCH WYSOKOŚCIACH****4.1 Format i treść prognoz obszarowych GAMET**

Prognozy obszarowe w formacie GAMET powinny mieć dwie sekcje: Sekcja I — odnoszącą się do informacji o niebezpiecznych zjawiskach pogodowych na trasie lotu na niskich wysokościach, przygotowaną na podstawie wydanych informacji AIRMET, oraz Sekcję II — odnoszącą się do dodatkowych informacji wymaganych podczas lotów na niskich wysokościach. Kolejność i treść elementów w prognozie obszarowej GAMET, gdy zostanie ona przygotowana, powinna być zgodna ze wzorcem pokazanym w tabeli A5-4. Dodatkowe elementy w Sekcji II powinny być zawarte zgodnie z regionalnym porozumieniem żeglugi powietrznej. Elementy ujęte już w depeszy SIGMET nie powinny być ujmowane w prognozach obszarowych GAMET.

4.2 Zmiany do prognoz obszarowych GAMET

Gdy zjawisko pogodowe niebezpieczne dla lotów na małych wysokościach zostało zawarte w prognozie obszarowej GAMET i gdy zjawisko to się nie pojawia lub nie jest już dłużej prognozowane, to należy wydać prognozę GAMET AMD, zmieniając tylko odpowiednie elementy pogodowe.

Uwaga. — *Szczegóły dotyczące wydania informacji AIRMET zmieniającej się prognozy obszarowej w odniesieniu do zjawisk niebezpiecznych dla lotów na małych wysokościach są podane w Dodatku 6.*

Dodatek 5***Załącznik 3 – Służba meteorologiczna dla międzynarodowej żeglugi powietrznej*****4.3 Zawartość prognozy obszarowej w postaci mapy dla lotów na małych wysokościach**

4.3.1 Gdy prognozy dla lotów na małych wysokościach są przedstawiane w postaci mapy, to prognoza wiatru i temperatury górnych warstw atmosfery powinna być przygotowana dla punktów odległych od siebie o nie więcej niż 500 km (300 NM) i dla co najmniej następujących wysokości: 600, 1500 i 3000 m (2000, 5000 i 10 000 ft), oraz 4500 m (15 000 ft) dla obszarów górskich.

4.3.2 Gdy prognozy dla lotów na małych wysokościach są przedstawiane w postaci mapy, to prognoza istotnych zjawisk SIGWX jest wydawana jako prognoza SIGWX dla niskich poziomów lotu do FL100 (albo do poziomu FL150 dla obszarów górskich, lub wyższego gdy jest to konieczne). Prognozy istotnych zjawisk atmosferycznych SIGWX dla niskich poziomów powinny zawierać następujące elementy:

- a) zjawisko będące powodem wydania informacji SIGMET jak to określono w Dodatku 6 i które jak się oczekuje wpłynie na loty na niskich wysokościach; oraz
- b) elementy w prognozie obszarowej dla lotów na niskich wysokościach jakie podano w tabeli A5-4 oprócz elementów dotyczących:
 - 1) wiatru i temperatur na górnych poziomach atmosfery, oraz
 - 2) prognozy QNH.

Uwaga. — Wskazówki użycia terminów „ISOL”, „OCNL” i „FRQ” odnoszących się do chmur cumulonimbus i wypiętrzających się chmur cumulus oraz burz podano w Dodatku 6.

4.4 Wymiana prognoz obszarowych dla lotów na małych wysokościach

Prognozy obszarowe dla lotów na małych wysokościach przygotowane w oparciu o wydane informacje AIRMET są wymieniane pomiędzy lotniskowymi biurami meteorologicznymi i/lub meteorologicznymi biurami nadzoru odpowiedzialnymi za wydanie dokumentacji dla lotów na niskich wysokościach w odpowiednich obszarach informacji powietrznej.

Załącznik 3 – Służba meteorologiczna dla międzynarodowej żeglugi powietrznej**Dodatek 5****Tabela A 5–1. Szablon dla TAF**

Klucz: M = włączone obowiązkowo, część każdej informacji
 C = włączone warunkowo, w zależności od warunków meteorologicznych lub od metod obserwacyjnych
 O = włączone opcjonalnie

Uwaga 1. — Zakresy i rozdzielczość dla liczbowych wartości elementów zawartych w TAF przedstawia tabela A5-4 niniejszego dodatku.

Uwaga 2. — Objasnienia użytych skrótów są zawarte w dokumencie „Kody i skróty stosowane w międzynarodowym lotnictwie cywilnym” („Procedures for Air Navigation Services — ICAO Abbreviations and Codes”, (PANS-ABC, Doc 8400).

Element określony w rozdziale 6	Szczegółowa zawartość	Szablon(y)	Przykłady
Identyfikacja typu prognozy (M)	Typ prognozy (M)	TAF lub TAF AMD lub TAF COR	TAF TAF AMD
Wskaźnik lokalizacji (M)	Wskaźnik lokalizacji ICAO (M)	nnnn	YUDO
Czas powstania prognozy (M)	Dzień i czas powstania prognozy w UTC (M)	nnnnnnZ	160000Z
Identyfikacja brakującej prognozy (C)	Identyfikator brakującej prognozy (C)	NIL	NIL
KONIEC TAF JEŚLI PROGNOZA ZAGINĘŁA			
Dzień i okres ważności prognozy (M)	Dzień i okres ważności prognozy w UTC (M)	nnnn/nnnn	1606/1624 0812/0918
Identyfikacja odwołanej prognozy (C)	Identyfikator odwołanej prognozy (C)	CNL	CNL
KONIEC TAF JEŚLI PROGNOZA ODWOŁANA			
Wiatr przyziemny (M)	Kierunek wiatru (M)	nnn lub VRB2	24004MPS; VRB01MPS (24008KT); (VRB02KT) 19005MPS (19010KT)
	Prędkość wiatru (M)	[P]nn[n]	00000MPS (00000KT) 140P49MPS (140P99KT)
	Znaczące zmiany prędkości (C) ³	G[P]nn[n]	12003G09MPS (12006G18KT)
	Jednostki miary (M)	MPS (lub KT)	24008G14MPS (24016G28KT)
Widzialność (M)	Przeważająca widzialność (M)	nnnn	C A V O K 0350 7000 9000 9999 CAVOK
Pogoda (C) ^{4,5}	Intensywność zjawisk pogody (C) ⁶ - lub +	--	
	Charakterystyka i typ zjawiska pogody (C) ⁷	DZ lub RA lub SN lub SG lub PL lub DS lub SS lub FZDZ lub FZRA lub SHGR lub FG lub BR lub SA lub DU lub HZ lub FU lub VA lub SQ lub PO lub FC lub TS lub BCFC lub	RA +TSRA -FZDZ PRFG HZ FG

Dodatek 5**Załącznik 3 – Służba meteorologiczna dla międzynarodowej żeglugi powietrznej**

<i>Element określony w Rozdziale 6</i>	<i>Szczegółowa zawartość</i>	<i>Szablon(y)</i>			<i>Przykłady</i>
		SHGS lub SHRA lub SHSN lub TSGR lub TSGS lub TSRA lub TSSN	BLDU lub BLSA lub BLSN lub DRDU lub DRSA lub DRSN lub FZFG lub MIFG lub PRFG		
Chmury (M) ⁸	Wielkość zachmurzenia i wysokość podstawy chmur lub widzialność pionowa (M)	FEWnnn lub SCTnnn lub BKNnnn lub OVCnnn	VVnnn lub VV///	NSC	FEW010 VV005 OVC020 VV/// NSC SCT005 BKN012
	Rodzaj chmur (C) ⁴	CB lub TCU	--		SCT008 BKN025CB
Temperatura (O) ⁹	Nazwa elementu (M)	TX			TX25/1013Z TN09/1005Z
	Temperatura maksymalna (M)	M]nn/			TX05/2112Z TNM02/2103Z
	Czas wystąpienia temperatury maksymalnej (M)	nnnnZ			
	Nazwa elementu (M)	TN			
	Temperatura minimalna (M)	[M]nn/			
	Czas wystąpienia temperatury minimalnej (M)	nnnnZ			
Oczekiwane znaczące zmiany jednego lub więcej ww. elementów w okresie ważności prognozy (C) ^{4, 10}	Wskaźnik zmiany lub prawdopodobieństwa (M)	PROB30 [TEMPO] lub PROB40 [TEMPO] lub BECMG lub TEMPO lub FM			
	Okres występowania lub zmiany (M)	nnnn/nnnn lub nnnnnn11			
	Wiatr (C) ⁴	nnn[P]nn[n][G[P]nn[n]]MPS lub VRBnnMPS (lub nnn[P]nn[G[P]nn]KT lub VRBnnKT)			TEMPO 0815/0818 25017G25MPS (TEMPO 0815/0818 25034G50KT) TEMPO 2212/2214 17006G13MPS 1000 TSRA SCT010CB BKN020 (TEMPO 2212/2214 17012G26KT 1000 TSRA SCT010CB BKN020)
	Przeważająca widzialność (C) ⁴	nnnn			C A V O K BECMG 3010/3011 00000MPS 2400 OVC010 (BECMG 3010/3011 00000KT 2400 OVC010)
	Intensywność zjawisk pogody (C) ⁶	- lub +	--	NSW	PROB30 1412/1414 0800 FG
	Typ i charakterystyka zjawiska pogody (C) ^{4, 7}	DZ lub RA lub SN lub SG lub PL lub DS lub SS lub FZDZ lub FZRA lub SHGR lub SHGS lub	FG lub BR lub SA lub DU lub HZ lub FU lub VA lub SQ lub PO lub FC lub TS lub BCFG lub BLDU lub		BECMG 1412/1414 RA TEMPO 2503/2504 FZRA TEMPO 0612/0615 BLSN PROB40 TEMPO 2923/3001 0500 FG

Załącznik 3 – Służba meteorologiczna dla międzynarodowej żeglugi powietrznej**Dodatek 5**

Element określony w Rozdziale 6	Szczegółowa zawartość	Szablon(y)				Przykłady
		SHRA lub SHSN lub TSGR lub TSGS lub TSRA lub TSSN	BLSA lub BLSN lub DRDU lub DRSA lub DRSN lub FZFG lub MIFG lub PRFG			
	Wielkość zachmurzenia i wysokość podstawy chmur lub widzialność pionowa (C) ⁴	FEWnnn lub SCTnnn lub BKNnnn lub OVCnnn	VVnnn lub VV///	NSC		FM051230 15015KMH 9999 BKN020 (FM051230 15008KT 9999 BKN020) BECMG 1618/1620 8000 NSW NSC BECMG 2306/2308 SCT015CB BKN020
	Rodzaj chmur (C) ⁴	CB lub TCU	--			

Uwagi:

1. Lokalizacja fikcyjna.
2. Będzie dołączane zgodnie z pkt. 1.2.1.
3. Będzie dołączana, zgodnie z pkt. 1.2.1.
4. Będzie dołączane, kiedy tylko da się zastosować.
5. Jedna lub więcej, maksymalnie trzy grupy zgodnie z pkt. 1.2.3.
6. Będzie dołączane, kiedy tylko da się zastosować zgodnie z pkt. 1.2.3. Brak określenia dla umiarkowanej intensywności.
7. Zjawiska pogody będą dołączane zgodnie z pkt. 1.2.3.
8. Do czterech warstw zgodnie z pkt. 1.2.4.
9. Będzie dołączane zgodnie z pkt. 1.2.5, zawierać będzie maksymalnie cztery temperatury (dwie maksymalne i dwie minimalne).
10. Będzie dołączane zgodnie z pkt. 1.3, 1.4 oraz pkt. 1.5.
11. Stosowany tylko ze wskaźnikiem FM.

Tabela A5–2. Użycie wskaźników zmian i czasu w TAF

Wskaźnik czasu lub zmian		Okres czasu	Znaczenie	
FM		n dn dn hn hn m n m	Używane do wskazania znaczących zmian w większości elementów pogody, występujących dnia $n_d n_d$ o godzinie $n_h n_h$ minut $n_m n_m$ czasu UTC; wszystkie elementy podane przed grupą „FM” są zastąpione przez elementy wskazane po tej grupie.	
BECMG		nd1nd1nh1nh1/nd2nd2nh2nh2	Prognozowane zmiany zaczynają się dnia $n_{d1} n_{d1}$ o godzinie $n_{h1} n_{h1}$, (UTC) i są zakończone dnia $n_{d2} n_{d2}$ o godzinie $n_{h2} n_{h2}$ (UTC). Okres zmian nie powinien przekraczać 2 godzin, a w żadnym przypadku nie może przekraczać 4 godzin.	
TEMPO		nd1nd1nh1nh1/nd2nd2nh2nh2	Tymczasowe zmiany zaczynające się dnia $n_{d1} n_{d1}$ o godzinie $n_{h1} n_{h1}$ (UTC) i ustających dnia $n_{d2} n_{d2}$ o godzinie $n_{h2} n_{h2}$ (UTC); tylko te elementy dla których zmiana jest prognozowana należy podawać po „TEMPO”; Tymczasowe zmiany powinny być zawsze krótsze od 1 godziny, ich łączny czas trwania musi być krótszy od połowy okresu $n_{d1} n_{d1} n_{h1} n_{h1} / n_{d2} n_{d2} n_{h2} n_{h2}$	
PROBnn	--	nd1nd1nh1nh1/nd2nd2nh2nh2	Prawdopodobieństwo wystąpienia prognozowanego elementu w % ; nn = 30% lub nn = 40% tylko; umieszczane po opisywanym elemencie.	--
	TEMPO	nd1nd1nh1nh1/nd2nd2nh2nh2		Prawdopodobieństwo wystąpienia chwilowych zmian.

Załącznik 3 – Służba meteorologiczna dla międzynarodowej żeglugi powietrznej**Dodatek 5****Tabela A 5–3. Szablon depeszy GAMET**

Klucz:

M = włączone obowiązkowo, część każdej informacji

C = włączone warunkowo, w zależności od warunków meteorologicznych lub od metod obserwacyjnych

O = włączone opcjonalnie

= = podwójna linia wskazuje, że tekst powinien być umieszczony w następnej linii

<i>Element</i>	<i>Dokładna zawartość</i>	<i>Szablon</i>	<i>Przykłady</i>
Wskaźnik położenia FIR/CTA (M)	Wskaźnik ICAO komórki ATS obsługującej FIR albo CTA do których odnosi się GAMET (M)	Nnnn	YUCC ¹
Identyfikacja (M)	Identyfikacja depeszy (M)	GAMET	GAMET
Okres ważności (M)	Grupa dzień-czas identyfikująca okres ważności w UTC (M)	VALID nnnnnn/nnnnnn	VALID 220600/221200
Identyfikator położenia lotniskowego biura meteorologicznego lub meteorologicznego biura nadzoru (M)	Wskaźnik położenia lotniskowego biura meteorologicznego lub meteorologicznego biura nadzoru wydającego depeszę z oddzielającym łącznikiem (M)	nnnn-	YUDO ⁻¹
Nazwa FIR/CTA lub jego części (M)		nnnn nnnnnnnnnn FIR[/n] [BLW FLnnn] lub nnnn nnnnnnnnnn CTA[/n] [BLW FLnnn]	YUCC AMSWELL FIR/2 BLW FL120 YUCC AMSWELL FIR

<i>Element</i>	<i>Dokładna zawartość</i>	<i>Szablon(y)</i>			<i>Przykłady</i>
		<i>Identyfikator i czas</i>	<i>Zawartość</i>	<i>Położenie</i>	
Wskaźnik początku Sekcji I (M)	Wskaźnik identyfikacji początku Sekcji I (M)	SECN I			SECN I
Wiatr przy powierzchni ziemi (C)	Rozległy przyziemny wiatr przewyższający 15 m/s (30 kt)	SFC WSPD: [nn/nn]	[n]nn MPS (lub [n]nn KT)	[N of Nnn lub Snn] lub [S of Nnn lub Snn] lub [W of Wnnn lub Ennn] lub [E of Wnnn lub Ennn] lub [nnnnnnnnnn]2	SFC WSPD: 10/12 16 MPS SFC WSPD: 40 KT E OF W110
Widzialność przy powierzchni ziemi (C)	Widzialność na rozległym obszarze przy powierzchni ziemi poniżej 5000 m włączając w to zjawiska atmosferyczne powodujące ograniczenie widzialności	SFC VIS: [nn/nn]	nnnn M FG lub BR lub SA lub DU lub HZ lub FU lub VA lub PO lub DS lub SS lub DZ lub RA lub SN lub SG lub IC lub FC lub GR lub GS lub PL lub SQ		SFC VIS: 06/08 3000 M BR N of N51

Załącznik 3 – Służba meteorologiczna dla międzynarodowej żeglugi powietrznej**Dodatek 5**

<i>Element</i>	<i>Dokładna zawartość</i>	<i>Wzór(y)</i>			<i>Przykłady</i>
		<i>Identyfikator i czas</i>	<i>Zawartość</i>	<i>Położenie</i>	
Wskaźnik początku Sekcji I (M)	Wskaźnik identyfikacji początku Sekcji I (M)	SECN I			SECN I
Istotne warunki pogodowe	Istotne warunki atmosferyczne obejmujące burze z piorunami i intensywne burze piaskowe oraz pyłowe	SIGWX: [nn/nn]	ISOL TS lub OCNL TS lub FRQ TS lub OBSC TS lub EMBD TS lub HVY DS lub HVY SS lub SQL TS lub ISOL TSGR lub OCNL TSGR lub FRQ TSGR lub OBSC TSGR lub EMBD TSGR lub SQL TSGR lub VA		SIGWX: 11/12 ISOL TS SIGWX: 12/14 SS S OF N35
Przesłonięcie gór (C)	Przesłonięcie gór	MT OBSC: [nn/nn]	nnnnnnnnn2		MT OBSC: MT PASSES S OF N48
Zachmurzenie (C)	Rozległy obszar przerywanego zachmurzenia lub pełnego z wysokością podstawy mniejszą od 300 m (1000 ft) ponad poziomem ziemi (AGL) lub ponad średnim poziomem morza (AMSL) i/lub pojawienie się chmur cumulonimbus (CB)	SIG CLD: [nn/nn]	BKN lub OVC nnn[n]/nnn[n] M (lub nnn[n]/nnn[n] FT) AGL lub AMSL ISOL lub OCNL lub FRQ lub OBSC lub EMBD CB3 lub TCU3 nnn[n]/nnn[n] M (lub nnn[n]/nnn[n] FT) AGL lub AMSL		SIG CLD: 06/09 OVC 800/1100 FT AGL N OF N51 10/12 ISOL TCU 1200/8000 FT AGL
Oblodzenie (C)	Oblodzenie (poza tym, które pojawia się w chmurach konwekcyjnych i intensywnym oblodzeniem dla którego została już wysłana depesza SIGMET)	ICE: [nn/nn]	MOD FLnnn/nnn lub MOD ABV FLnnn lub SEV FLnnn/nnn lub SEV ABV FLnnn		ICE: MOD FL050/080
Turbulencja (C)	Turbulencja (poza ta, która pojawia się w chmurach konwekcyjnych i intensywną turbulencją dla której została już wysłana depesza SIGMET)	TURB: [nn/nn]	MOD FLnnn/nnn lub MOD ABV FLnnn lub SEV FLnnn/nnn lub SEV ABV FLnnn		TURB: MOD ABV FL090
Fala górską (C)	Fala górską (poza intensywną falą górską dla której została już wydana depesza SIGMET)	MTW: [nn/nn]	MOD FLnnn/nnn lub MOD ABV FLnnn lub SEV FLnnn/nnn lub SEV ABV FLnnn		MTW: MOD ABV FL080 N OF N63

Załącznik 3 – Służba meteorologiczna dla międzynarodowej żeglugi powietrznej**Dodatek 5**

<i>Element</i>	<i>Dokładna zawartość</i>	<i>Wzór(y)</i>			<i>Przykłady</i>
		<i>Identyfikator i czas</i>	<i>Zawartość</i>	<i>Położenie</i>	
SIGMET (C)	Depesze SIGMET stosowalne dla FIR/CTA lub podobszaru tegoż, dla którego prognoza obszarowa jest ważna	SIGMET APPLICABLE:	n [n] [n]		SIGMET APPLICABLE: 3,5
lub HAZARDOUS WX NIL (C)4		HAZARDOUS WX NIL			HAZARDOUS WX NIL
Wskaźnik początku Sekcji II	Wskaźnik identyfikujący początek Sekcji II	SECN II			SECN II
Ośrodki układów barycznych i fronty (M)	Ośrodki układów barycznych i fronty oraz ich spodziewane przemieszczenie i rozwój	PSYS: [nn]	L [n]nnn HPA lub H [n]nnn HPA lub FRONT lub NIL	Nnnnn lub Snnnn Wnnnnn lub Ennnnn lub Nnnnn lub Snnnn Wnnnnn lub Ennnnn TO Nnnnn lub Snnnn Wnnnnn lub Ennnnn	PSYS: 06 L 1004 HPA N5130 E01000 MOV NE 25KT WKN
			MOV N lub NE lub E lub SE lub S lub SW lub W lub NW nnKMH (nnKT) WKN lub NC lub INTSF	—	
Wiatr i temperatura na górnych poziomach atmosfery (M)	Wiatr i temperatura na górnych dla przynajmniej następujących wysokości: 600, 1 500 i 3 000 m (2 000, 5 000 i 10 000 ft)	WIND/T:	[n]nnn M (lub [n]nnn lub FT) nnn/[n]nn MPS (lubr nnn/[n]nn KT) PSnn lub MSnn	Nnnnn lub Snnnn Wnnnnn lub Ennnnn lub [N of Nnn lub Snn] lub [S of Nnn lub Snn] lub [W of Wnnn lub Ennn] lub [E of Wnnn lub Ennn] lub [nnnnnnnnnn]2	WIND/T: 2000 FT 270/18 MPS PS03 5000 FT 250/20 MPS MS02 10000 FT 240/22 MPS MS11
Zachmurzenie (M)	Informacja o zachmurzeniu nie zawarta w sekcji I, a zawierająca rodzaj, wysokość podstawy dolnej i górnej chmur nad poziomem ziemi (AGL) albo nad średnim poziomem morza (AMSL)	CLD: [nn/nn]	[ABV] nnnn FT AGL lub AMSL		CLD: BKN SC 2500/8000 FT AGL
Wysokość izotermy zero (M)	Wskazanie wysokości poziomu (lub poziomów) izotermy 0°C nad poziomem ziemi albo średnim poziomem morza (AMSL), jeśli poziom izotermy 0°C jest poniżej górnego poziomu danej prognozy	FZLVL:	[n]nnn HPA		FZLVL: 3000 FT AGL
Prognoza QNH (M)	Prognoza najniższego QNH podczas okresu ważności	MNM QNH:	Tnn HGT [n]n M		MNM QNH: 1004 HPA
Temperatura powierzchni morza i stan morza (O)	Temperatura powierzchni morza i stan morza jeśli SA wymagane przez regionalną umowę żeglugi powietrznej	SEA:	Tnn HGT [n]n M		SEA: T15 HGT 5 M
Erupcje wulkaniczne (M)	Nazwa wulkanu	VA:	nnnnnnnnnn lub NIL		VA: ETNA

Załącznik 3 – Służba meteorologiczna dla międzynarodowej żeglugi powietrznej**Dodatek 5****Uwagi:**

1. Lokalizacja fikcyjna.
2. Dowolny tekst opisujący dobrze znaną geograficzną lokalizację powinien być ograniczony do minimum.
3. Położenie CB lub/i TCU powinno być określone dodatkowo do dużych obszarów zachmurzenia pełnego lub przerywanego, jak to pokazano w przykładzie.
4. Gdy nie było elementów ujętych w sekcji I.

Tabela A5–4. Zakresy i rozdzielczość dla liczbowych wartości elementów zawartych w TAF

<i>Element określony w Rozdziale 6</i>		<i>Zakres</i>	<i>Rozdzielczość</i>
Kierunek wiatru	° true	000 – 360	10
Prędkość wiatru:	MPS	00 – 49 *	1
	KT	00 – 199*	1
Widzialność:	M M M M	0000 – 0750	50
		0800 – 4900	100
		5000 – 9000	1000
		10000 -	0 (ustalona wartość: 9999)
Widzialność pionowa:	30 M (100 FT)	000 – 020	1
Zachmurzenie: wysokość podstawy	30 M (100 FT)	000 – 100	1
Temperatura powietrza (maksymalna i minimalna)	° C	- 80 - + 60	1

** Brak jest wymagań lotniczych dla komunikatu o wietrze przyziemnym o prędkości 50 m/s (100 kt) lub większej. W razie potrzeby, zapis może być wykorzystywany dla komunikatów o wietrze do 99 m/s (199 kt) dla celów nielotniczych.

PRZYKŁAD A5–1 TAF

TAF dla YUDO (Donlon/International):*

TAF YUDO 160000Z 1606/1624 13005MPS 9000 BKN020 BECMG 1606/1608 SCT015CB BKN020 TEMPO 1608/1612 17006G12MPS 1000 TSRA SCT010CB BKN020 FM161230 15004MPS 9999 BKN020

Znaczenie prognozy:

Prognoza lotniskowa dla Donlon/International*, wydana w dniu 16 bm. o godzinie 0000 UTC, ważna od 0600 UTC do 2400 UTC dnia 16 bm., kierunek wiatru przy ziemi 130 stopni, prędkość wiatru 5 metrów na sekundę, widzialność 9 kilometrów, zachmurzenie 5/8 do 7/8 o podstawie 600 metrów; między godzinami 0600 UTC i 0800 UTC, zachmurzenie zmieni się i prognozowane jest 3/8 do 4/8 Cumulonimbus o podstawie 450 m i 5/8 do 7/8 o podstawie 600 m, chwilowe zmiany między godzinami 0800 UTC i 1200 UTC, kierunek wiatru przy ziemi 170 stopni, prędkość wiatru 6 metrów na sekundę, porywy do 12 metrów na sekundę, widzialność 1 000 metrów z powodu burzy z umiarkowanym opadem deszczu, 3/8 do 4/8 Cumulonimbus o podstawie 300 metrów i 5/8 do 7/8 o podstawie 600 metrów, od godziny 1230 UTC kierunek wiatru przyziemnego 150 stopni, prędkość wiatru 4 metry na sekundę, widzialność 10 km lub więcej, zachmurzenie 5/8 do 7/8 o podstawie 600 metrów.

* Lokalizacja fikcyjna

Uwaga. — W niniejszym przykładzie jednostkami są „metry na sekundę” i „metry”, które zostały użyte odpowiednio dla prędkości wiatru i wysokości podstawy chmur. Zamiast nich, zgodnie z Załącznikiem 5 ICAO, mogą być użyte odpowiednie alternatywne jednostki spoza układu SI: „węzły” i „stopy”.

Dodatek 5**Załącznik 3 – Służba meteorologiczna dla międzynarodowej żeglugi powietrznej****Przykład A5–2 Kasowanie TAF**

Kasowanie TAF dla YUDO (Donlon/International):*

TAF AMD YUDO 161500Z 1606/1624 CNL

Znaczenie prognozy:

Zmieniony TAF dla Donlon/International* wydany 16 bm. o godzinie 1500 UTC anulujący poprzednio wydanej prognozy TAF ważnej od 0600 UTC do 2400 UTC dnia 16 bm.

* Lokalizacja fikcyjna

Przykład A5–3 Prognoza obszarowa GAMET

YUCC GAMET VALID 220600/221200 YUDO –
YUCC AMSWELL FIR/2 BLW FL120

SECN I

SFC WSPD: 10/12 16 MPS

SFC VIS: 06/08 3000 M BR N OF N51

SIGWX: 11/12 ISOL TS

SIG CLD: 06/09 OVC 800/1100 FT AGL N OF N51 10/12 ISOL TCU 1200/8000 FT AGL

ICE: MOD FL050/080

TURB: MOD ABV FL090

SIGMETS APPLICABLE: 3, 5

SECN II

PSYS: 06 L 1004 HPA N5130 E01000 MOV NE 25 KT WKN

WIND/T 2000 FT 270/18 MPS PS03 5000 FT 250/20 MPS MS02 10000 FT 240/22 MPS MS11

CLD: BKN SC 2500/8000 FT AGL

FZLVL: 3000 FT AGL

MNM QNH: 1004 HPA

SEA: T15 HGT 5M

VA: NIL

Znaczenie: Prognoza obszarowa dla lotów na małych wysokościach (GAMET) wydana dla podobszaru 2 Amswell (identyfikowana jako YUCC Amswell centrum kontroli obszaru) poniżej FL120 przez Donlon/International* lotniskowe biuro meteorologiczne (YUDO); informacja jest ważna od 0600 UTC do 1200 UTC dnia 22 bm.

Sekcja I

prędkość wiatru przy ziemi: między 1000 UTC a 12000 UTC 16 m/s

widzialność przy ziemi: między 0600 UTC a 0800 UTC 3000 metrów na północ od 51 N (z powodu zamglenia)

istotne zjawiska pogody: między 1100 UTC a 1200 UTC pojedyncze burze bez gradu

istotne chmury: między 0600 UTC a 0900 UTC 8/8 o podstawie 800, górna granica 1100 stóp nad poziomem ziemi na północ od 51 N; między 1000 UTC a 1200 UTC pojedyncze wypiętrzone cumulusy o podstawie 1200 stóp, górna granica 8000 stóp nad poziomem ziemi

Załącznik 3 – Służba meteorologiczna dla międzynarodowej żeglugi powietrznej**Dodatek 5**

oblodzenie:	umiarkowane między poziomem lotu FL050 a FL080
turbulencja:	umiarkowana powyżej poziomu lotu FL090 (przynajmniej do poziomu lotu FL120)
informacje SIGMET:	3 i 5 dostępne w terminie ważności dla danego podobszaru

Sekcja II

układ ciśnienia:	O 0600 UTC układ niskiego ciśnienia 1004 hPa z centrum na 51.5 stopniu szerokości geograficznej północnej i 10.0 stopniu długości geograficznej wschodniej, oczekiwany ruch w kierunku północno-wschodnim z prędkością 25 węzłów, słabnący;
wiatr i temperatura	na 2000 stóp powyżej poziomu gruntu kierunek wiatru 270 stopni, prędkość 18 m/s, temperatura plus 3 stopnie Celsjusza, na 5000 stóp nad poziomem gruntu, kierunek wiatru 250 stopni, prędkość 20 m/s, temperatura minus 2 stopnie Celsjusza, 10000 stóp nad poziomem gruntu kierunek wiatru 240 stopni, prędkość wiatru 22 m/s, temperatura minus 11 stopni Celsjusza
zachmurzenie:	5-7/8 stratocumulus, podstawa 2500 stóp, górna granica 8000 stóp powyżej poziomu ziemi;
wysokość izotermy zero	3000 stóp nad poziomem gruntu
minimalne QNH	1004hPa
morze:	temperatura powierzchni 15 stopni Celsjusza, stan morza 5 metrów;
pył wulkaniczny:	Nil.
*..Lokalizacja fikcyjna.	

DODATEK 6. SPECYFIKACJE TECHNICZNE DOTYCZĄCE INFORMACJI SIGMET, AIRMET, OSTRZEŻEŃ LOTNISKOWYCH ORAZ OSTRZEŻEŃ O USKOKU WIATRU

(patrz Rozdział 7 niniejszego Załącznika)

Uwaga. — Sposób formowania nagłówków dla informacji SIGMET, AIRMET oraz informacji doradczej dotyczącej cyklonów tropikalnych i chmur pyłu wulkanicznego przedstawia publikacja WMO Nr 386, „Podręcznik światowego systemu telekomunikacyjnego GTS” („Manual on the Global Telecommunication System”).

1. SPECYFIKACJE DOTYCZĄCE INFORMACJI SIGMET

1.1 Format informacji SIGMET

1.1.1 Zawartość i kolejność elementów w informacji SIGMET jest zgodna z szablonem przedstawionym w tabeli A6-1.

1.1.2 Komunikaty zawierające informacje SIGMET są oznaczane jako: „SIGMET”.

1.1.3 Kolejny numer opracowanej informacji SIGMET, o którym mowa w tabeli A6-1, odpowiada liczbie informacji SIGMET wydanych dla rejonu informacji powietrznej od godziny 0001 UTC danego dnia. Meteorologiczne biura nadzoru dla obszarów, które samodzielnie obejmują więcej niż jeden FIR i/lub CTA wydają osobne informacje SIGMET dla każdego FIR i/lub CTA wewnątrz swojego obszaru odpowiedzialności.

1.1.4 Zgodnie z szablonem przedstawionym w tabeli A6-1 tylko jedno z wymienionych zjawisk może być zawarte w informacji SIGMET z wykorzystaniem jednego z niższej wymienionych skrótów:

burza:

— ukryta (zamaskowana)	OBSC TS
— wbudowana	EMBD TS
— częsta	FRQ TS
— linia szkwałów	SQL TS
— ukryta (zamaskowana) z gradem	OBSC TSGR
— wbudowana z gradem	EMBD TSGR
— częsta z gradem	FRQ TSGR
— linia szkwałów z gradem	SQL TSGR

cyklon tropikalny:

— cyklon tropikalny ze średnią prędkością (z okresu 10 minut) wiatru przyziemnego 17 m/s (34 kt) lub więcej,

Załącznik 3 – Służba meteorologiczna dla międzynarodowej żeglugi powietrznej**Dodatek 6**

turbulencja:	
— silna turbulencja,	SEV TURB
oblodzenie:	
— silne oblodzenie,	SEV ICE
— silne oblodzenie z powodu marznącego deszczu,	SEV ICE (FZRA)
fale górskie:	
— silne fale górskie,	SEV MTW
burza pyłowa:	
— silna burza pyłowa,	HVY DS
burza piaskowa:	
— silna burza piaskowa,	HVY SS
pył wulkaniczny:	
— pył wulkaniczny,	VA (+ nazwa wulkanu, jeśli jest znana)
chmura radioaktywna	RDOACT CLD

1.1.5 Informacja SIGMET nie zawiera zbędnych materiałów opisowych. Do opisu zjawisk pogody, dla których informacja SIGMET jest wydana, nie włącza się żadnego dodatkowego materiału opisowego, oprócz wykazanego w pkt 1.1.4. W informacji SIGMET, dotyczącej burz lub cyklonu tropikalnego, nie umieszcza się odniesień do turbulencji i oblodzenia, związanych z tym zjawiskiem.

1.1.6 **Zalecenie.** — *Meteorologiczne biuro nadzoru, które jest w stanie, powinno wydawać informacje SIGMET w formie cyfrowej dodatkowo do wydawania tych informacji SIGMET w postaci tekstu otwartego zgodnie z pkt 1.1.1.*

1.1.7 Rozpowszechniany SIGMET w formie cyfrowej jest formatowany zgodnie z globalnym modelem wymiany informacji i stosowaniu języka znaczników „extensible markup language (XML)/geography markup language (GML)”.

1.1.8 Rozpowszechniany SIGMET w formie cyfrowej powinien być połączony z odpowiednimi metadanymi.

Uwaga. — *Wskazówki dotyczące modelu wymiany informacji, XML/GML i profili metadanych są zawarte w Manual on the Digital Exchange of Aeronautical Meteorological Information (Doc 10003).*

1.1.9 **Zalecenie.** — *Wydawany SIGMET w formie graficznej powinien być zgodny ze specyfikacją Dodatku 1.*

1.2 Rozpowszechnianie informacji SIGMET

1.2.1 Informacje SIGMET są rozpowszechniane do meteorologicznych biur nadzoru WAFC oraz do innych biur meteorologicznych, zgodnie z regionalnym porozumieniem żeglugi powietrznej. Informacje SIGMET dotyczące chmury pyłu wulkanicznego są także kierowane do odpowiednich VAAC.

1.2.2 Informacja SIGMET jest przesyłana do międzynarodowych banków danych meteorologicznych OPMET oraz do ośrodków wyznaczonych na podstawie regionalnych porozumień żeglugi powietrznej dotyczące operacyjnych satelitarnych systemów dystrybucyjnych stałej służby lotniczej, zgodnie z regionalnym porozumieniem żeglugi powietrznej.

Dodatek 6**Załącznik 3 – Służba meteorologiczna dla międzynarodowej żeglugi powietrznej****2. SPECYFIKACJE DOTYCZĄCE INFORMACJI AIRMET****2.1 Format informacji AIRMET**

2.1.1 Zawartość i kolejność elementów w informacji AIRMET jest zgodna z szablonem przedstawionym w tabeli A6-1.

2.1.2 Kolejny numer opracowanej informacji AIRMET, o którym mowa w tabeli A6-1, odpowiada liczbie informacji AIRMET wydanych dla rejonu informacji powietrznej od godziny 0001 UTC danego dnia. Meteorologiczne biura nadzoru dla obszarów, które samodzielnie obejmują więcej niż jeden FIR i/lub CTA wydają osobne informacje AIRMET dla każdego FIR i/lub CTA wewnątrz swojego obszaru odpowiedzialności.

2.1.3 Obszar informacji powietrznej w razie konieczności jest dzielony na podobszary.

2.1.4 Zgodnie z szablonem przedstawionym w tabeli A6-1 tylko jedno z wymienionych zjawisk może być zawarte w informacji AIRMET, z wykorzystaniem jednego z niższej wymienionych skrótów:

Na poziomach przelotowych poniżej FL100 (lub poniżej FL150 w obszarach górzystych lub wyższego, gdzie jest to konieczne):

— prędkość wiatru przyziemnego:

— średnia prędkość wiatru przyziemnego, na znacznym obszarze, powyżej 15 m/s (30 kt) SFC WSPD
(+ prędkość wiatru oraz użyta jednostka).

— widzialność przyziemna:

— widzialność na znacznym obszarze poniżej 5000 m, włączając zjawisko meteorologiczne powodujące ograniczenie widzialności SFC VIS
(+ widzialność)
(+ jedno ze zjawisk meteorologicznych lub ich kombinacja: BR, DS., DU, DZ, FC, FG, FU, GR, GS, HZ, IC, PL, PO, RA, SA, SG, SN, SQ, SS lub VA)

— burze:

— pojedyncze, izolowane burze bez gradu ISOL TS
— przypadkowe burze bez gradu OCNL TS
— pojedyncze, izolowane burze z gradem ISOL TSGR
— przypadkowe burze z gradem OCNL TSGR

— całkowicie zasłonięte góry lub szczyty gór:

— góry lub szczyty niewidoczne MT OBSC

— zachmurzenie:

— zachmurzenie całkowite lub poprzerywane na znacznym obszarze o podstawie poniżej 300 m (1000 ft) nad poziomem ziemi:

— poprzerywane BKN CLD (+ wysokość podstawy, górna granica i jednostka)
— całkowite OVC CLD (+ wysokość podstawy, górna granica i jednostka)

Załącznik 3 – Służba meteorologiczna dla międzynarodowej żeglugi powietrznej**Dodatek 6**

- chmury Cumulonimbus występujące jako:
 - pojedyncze, izolowane ISOL CB
 - przypadkowe OCNL CB
 - częste FRQ CB
- chmury Cumulus wypiętrzone, występujące jako:
 - pojedyncze, izolowane ISOL TCU
 - przypadkowe OCNL TCU
 - częste FRQ TCU
- oblodzenie:
 - umiarkowane oblodzenie (pomijając oblodzenie w chmurach konwekcyjnych) MOD ICE
- turbulencja:
 - umiarkowana turbulencja (pomijając turbulencję w chmurach konwekcyjnych) MOD TURB
- fale górskie
 - umiarkowane fale górskie MOD MTW

2.1.5 Informacja AIRMET nie może zawierać zbędnych materiałów opisowych. Do opisu zjawisk pogody będących przedmiotem informacji AIRMET, nie włącza się żadnego dodatkowego materiału opisowego, z wyjątkiem przedstawionego w pkt 2.1.4. W informacji AIRMET, dotyczącej burz lub chmur Cumulonimbus, nie uwzględnia się turbulencji i oblodzenia, związanych z tym zjawiskiem.

Uwaga. — Wymagania odnośnie informacji SIGMET, które mają zastosowanie dla lotów na małych wysokościach są przedstawione w pkt. 1.1.4.

2.2 Rozpowszechnianie informacji AIRMET

2.2.1 **Zalecenie.** — Informacje AIRMET powinny być rozpowszechniane do meteorologicznych biur nadzoru w sąsiadujących rejonach informacji powietrznej oraz do innych meteorologicznych biur nadzoru lub lotniskowych biur meteorologicznych, zgodnie z uzgodnieniami między zainteresowanymi władzami meteorologicznymi.

2.2.2 **Zalecenie.** — Informacje AIRMET powinny być przesyłane do międzynarodowych banków danych meteorologicznych oraz do ośrodków wyznaczonych przez regionalne porozumienie żeglugi powietrznej dotyczące operacyjnych satelitarnych systemów dystrybucyjnych stałej służby/usług lotniczej, zgodnie z regionalnym porozumieniem żeglugi powietrznej.

3. SPECYFIKACJE DOTYCZĄCE SPECJALNYCH KOMUNIKATÓW Z POWIETRZA

Uwaga. — Dodatek ten jest związany z przekazywaniem specjalnych komunikatów z powietrza. Ogólne zalecenia dotyczące specjalnych komunikatów z powietrza są zawarte w Dodatku 4.

3.1 **Zalecenie.** — Specjalne komunikaty z powietrza powinny być przekazywane do 60 minut po ich wydaniu.

3.2 **Zalecenie.** — Informacja o wietrze i temperaturze, zawarta w automatycznych specjalnych komunikatach z powietrza, nie powinna być przekazywana do innych statków powietrznych w locie.

Dodatek 6**Załącznik 3 – Służba meteorologiczna dla międzynarodowej żeglugi powietrznej****4. SZCZEGÓŁOWE KRYTERIA DOTYCZĄCE INFORMACJI SIGMET, AIRMET ORAZ SPECJALNYCH KOMUNIKATÓW Z POWIETRZA (łącznie w górę)****4.1 Identyfikacja rejonu informacji powietrznej**

Zalecenie. — W przypadku kiedy przestrzeń powietrzna jest podzielona na rejon informacji powietrznej FIR i górny rejon informacji powietrznej (UIR), informacje SIGMET powinny być identyfikowane przez wskaźnik lokalizacji jednostki służby ruchu lotniczego obsługującej dany FIR.

Uwaga. — Informacja SIGMET dotyczy całej przestrzeni wewnątrz bocznych granic FIR, to znaczy FIR oraz UIR. Szczególne obszary i/lub poziomy lotu objęte oddziaływaniem zjawisk meteorologicznych, będących przyczyną wydania informacji SIGMET, są określane w tekście informacji.

4.2 Kryteria dotyczące zjawisk włączanych do informacji SIGMET, AIRMET oraz specjalnych komunikatów z powietrza (łącznie w górę)

4.2.1 Zalecenie. — Obszar burz oraz chmur Cumulonimbus powinien być rozumiany jako:

- a) zasłonięte (OBSC), jeśli jest zasłonięta przez zmętnienie, dymy lub nie są wyraźnie widoczne z powodu ciemności;
- b) wbudowane (EMBD), jeśli jest wbudowane w warstwę chmur i są trudne do rozpoznania;
- c) izolowane (ISOL), jeżeli składa się z oddzielnych obiektów, które oddziałują lub ich oddziaływanie jest prognozowane na obszarze o maksymalnym przestrzennym zasięgu do 50 % obszaru zainteresowania (na określony czas lub w określonym terminie ważności);
- d) przypadkowe (OCNL), jeśli składają się z wyraźnie odseparowanych elementów, które oddziałują lub ich oddziaływanie jest prognozowane na obszarze o pokryciu przestrzennym między 50% a 75% obszaru zainteresowania (na określony czas lub w określonym terminie ważności).

4.2.2 Zalecenie. — Obszar burz jest rozumiany jako częsty (FRQ) jeżeli burze są położone bardzo blisko lub bez separacji między sąsiednimi burzami z maksymalnym pokryciem przestrzennym więcej niż 75% rozpatrywanej powierzchni, na którą oddziałują lub ich oddziaływanie jest prognozowane (w określonym terminie ważności).

4.2.3 Zalecenie. — Linia szkwałów (SQL) powinna wskazywać na burze wzdłuż linii z małymi odstępami lub bez pomiędzy poszczególnymi chmurami.

4.2.4 Zalecenie. — Grad (GR) powinien być używany jako dalszy opis burz w razie konieczności.

4.2.5 Zalecenie. — Silna i umiarkowana turbulencja (TURB) powinna odnosić się tylko do: turbulencji na niskich poziomach związanej z silnymi wiatrami przy powierzchni ziemi; przepływem wirowym lub turbulencją w chmurach lub poza nimi (CAT). Oznaczenie turbulencji nie powinno być wykorzystywane w połączeniu z chmurami konwekcyjnymi.

4.2.6 Turbulencja jest rozumiana jako:

- a) silna, zawsze gdy wartość wskaźnika turbulencji EDR przekracza 0,7; oraz
- b) umiarkowana, zawsze gdy wskaźnik turbulencji EDR jest większy niż 0,4, ale mniejszy lub równy niż 0,7.

4.2.7 Zalecenie. — Silne oraz umiarkowane oblodzenie (ICE) powinno odnosić się do oblodzenia w chmurach innych niż chmury konwekcyjne. Deszcz marznący (FZRA) powinien być powiązany z warunkami silnego oblodzenia spowodowanych deszczem marzącym.

Załącznik 3 – Służba meteorologiczna dla międzynarodowej żeglugi powietrznej**Dodatek 6**

4.2.8 **Zalecenie.** — *Fale górskie (MTW) powinny być rozumiane jako:*

- a) *silne, zawsze gdy towarzyszy im prąd zstępujący 3.0 m/s (600 ft/min) lub więcej i/lub jest obserwowana lub prognozowana silna turbulencja; oraz*
- b) *umiarkowane, zawsze gdy towarzyszy im prąd zstępujący 1.75-3.0 m/s (350-600 ft/min) i/lub jest obserwowana lub prognozowana umiarkowana turbulencja.*

4.2.9 **Zalecenie.** — *Burza piaskowa/pyłowa jest rozumiana jako:*

- a) *silna, zawsze gdy widzialność jest poniżej 200 m i niebo jest niewidoczne; oraz*
- b) *umiarkowana zawsze gdy widzialność jest:*
 - 1) *poniżej 200 m i niebo jest widoczne; oraz*
 - 2) *pomiędzy 200 m i 600 m.*

5. SPECYFIKACJE DOTYCZĄCE OSTRZEŻEŃ LOTNISKOWYCH

5.1 Format i rozpowszechnianie ostrzeżeń lotniskowych

5.1.1 Ostrzeżenia lotniskowe są wydawane zgodnie z szablonem przedstawionym w tabeli A6-2 oraz zgodnie z wymaganiami operatorów lub służb lotniskowych oraz są rozpowszechniane zgodnie z lokalnymi porozumieniami.

5.1.2 Numer kolejny według wzoru z tabeli A6-2 powinien odpowiadać numerowi ostrzeżenia lotniskowego wydanego dla danego lotniska od 0001 UTC danego dnia.

5.1.3 **Zalecenie.** — *Zgodnie z szablonem w tabeli A6-2 ostrzeżenia lotniskowe powinny odnosić się do wystąpienia lub prognozowanego wystąpienia, jednego lub więcej z wymienionych zjawisk:*

- *cyklon tropikalny (jest włączany, jeśli prognozowana średnia 10-minutowa prędkość wiatru przyziemnego na lotnisku przekroczy 17 m/s (34 kt) lub więcej),*
- *burza,*
- *grad,*
- *śnieg (łącznie z prognozowanym lub obserwowanym nagromadzeniem śniegu),*
- *opad marznący,*
- *szron lub szadź,*
- *burza piaskowa,*
- *burza pyłowa,*
- *uniesiony piasek lub pył,*
- *silny wiatr przyziemny i porywy wiatru,*
- *szkwał,*
- *mróz,*
- *pył wulkaniczny,*
- *tsunami,*
- *osadzanie się pyłu wulkanicznego,*
- *toksyczne substancje chemiczne,*
- *inne zjawiska zgodnie z lokalnym porozumieniem.*

Dodatek 6**Załącznik 3 – Służba meteorologiczna dla międzynarodowej żeglugi powietrznej**

5.1.4 **Zalecenie.** — Wykorzystanie dodatkowego tekstu do skrótów wymienionych w szablonie przedstawionym w tabeli A6-2 powinno być ograniczone do minimum. Dodatkowy tekst powinien być przygotowany w postaci tekstu otwartego z wykorzystaniem obowiązujących skrótów ICAO oraz wartości liczbowych. Jeżeli brak jest skrótu ICAO, należy stosować opis w języku angielskim.

5.2 Kryteria ilościowe dla ostrzeżeń lotniskowych

Zalecenie. — Jeżeli ilościowe kryteria są niezbędne do wydania ostrzeżeń lotniskowych, dotyczących np. oczekiwanej maksymalnej prędkości wiatru lub prognozowanej wysokości/sumy opadu śniegu, powinny być one określone w porozumieniu pomiędzy lotniskowym biurem meteorologicznym a użytkownikami ostrzeżeń.

6. SPECYFIKACJE DOTYCZĄCE OSTRZEŻEŃ O USKOKU WIATRU**6.1 Wykrywanie uskoku wiatru**

Zalecenie. — Informacje dotyczące wystąpienia uskoku wiatru powinny pochodzić z:

- a) naziemnych urządzeń do teledetekcyjnej identyfikacji uskoku wiatru, np. radaru dopplerowskiego;
- b) naziemnych urządzeń do wykrywania uskoku wiatru, np. systemu czujników pomiaru wiatru przyziemnego i/lub ciśnienia, rozmieszczonych w sposób umożliwiający monitorowanie określonej(ych) drogi(óg) startowej(ych) oraz powiązanej z nimi ścieżki startu i lądowania;
- c) obserwacji ze statku powietrznego podczas fazy podejścia do lądowania i wznoszenia po starcie, wykonywanych zgodnie z ustaleniami rozdziału 5; oraz
- d) innych informacji meteorologicznych, np. z odpowiednio rozmieszczonych czujników na istniejących wieżach i masztach w pobliżu lotniska lub na pobliskich wzniesieniach terenu.

Uwaga. — Uskok wiatru jest zwykle związany z jednym lub więcej wymienionych zjawisk:

- burzami, „microbursts” (silny prąd zstępujący), trąbami powietrzną (tornado lub trąba wodna) oraz szkwałami przed linią frontu,
- powierzchnie frontów,
- silne wiatry przyziemne związane z lokalnym ukształtowaniem terenu,
- fronty bryzowe nad morzem,
- fale górskie (włączając rotory na małych wysokościach w rejonie lotniska),
- inwersja temperatury na niskich wysokościach.

6.2 Format i rozpowszechnianie ostrzeżeń o uskoku wiatru

Uwaga. — Informacje o uskoku wiatru są również włączane jako uzupełniająca informacja do lokalnych regularnych i specjalnych komunikatów oraz do METAR i SPECI, zgodnie z szablonem przedstawionym w tabelach A3-1 oraz A3-2.

6.2.1 Ostrzeżenia o uskoku wiatru są przygotowywane zgodnie z szablonem przedstawionym w tabeli A6-3 i rozpowszechniane zgodnie z lokalnym porozumieniem.

6.2.2 Numer kolejny według wzoru z tabeli A6-3 powinien odpowiadać numerowi ostrzeżenia o uskoku wiatru wydanego dla danego lotniska od 0001 UTC danego dnia.

Załącznik 3 – Służba meteorologiczna dla międzynarodowej żeglugi powietrznej**Dodatek 6**

6.2.3 Zalecenie. — Użycie tekstu dodatkowego, poza skrótami wymienionymi we wzorcowej tabeli A6-3, powinno być ograniczone do minimum. Dodatkowy tekst powinien być przygotowany tekstem otwartym przy użyciu zaakceptowanych przez ICAO skrótów i wartości numerycznych. Jeśli nie są dostępne skróty zaaprobowane przez ICAO, to należy użyć tekstu otwartego w języku angielskim.

6.2.4 Zalecenie. — Jeśli do sporządzenia lub potwierdzenia poprzednio wydanego ostrzeżenia o uskoku wiatru korzysta się z informacji z powietrza, do ostrzeżenia powinien być włączony w postaci niezmienionej komunikat ze statku powietrznego, wraz z typem statku powietrznego zgodnie z lokalnymi porozumieniami.

Uwaga 1. — Jednocześnie mogą występować dwa różne ostrzeżenia o uskoku wiatru, jedno dla lądujących, drugie dla startujących statków powietrznych, zgłoszone przez lądujące i startujące statki.

Uwaga 2. — Ustalenia dotyczące przekazywania meldunku o intensywności uskoku wiatru są w trakcie rozwoju. Jednakże uznaje się, że piloci informujący o uskoku wiatru, mogą używać określeń jakościowych „umiarkowany”, „silny”, „bardzo silny”, opartych na ich subiektywnych oszacowaniach napotkanego uskoku wiatru.

6.2.5 Alarmy o wystąpieniu uskoku wiatru powinny być rozsyłane z naziemnych zautomatyzowanych systemów detekcji uskoku wiatru, zgodnie z lokalnymi porozumieniami dotyczącymi tego zjawiska.

6.2.6 Zalecenie. — Tam, gdzie obserwuje się zjawiska microbursts, na podstawie meldunków pilotów lub wykrywane przez umieszczone na ziemi urządzenia do rozpoznawania uskoków wiatru, ostrzeżenia o uskoku wiatru i alarmy dotyczące wystąpienia uskoku wiatru powinny zawierać szczegółowe odniesienia do zjawiska microburst.

6.2.7 Tam, gdzie informacja z naziemnych zautomatyzowanych systemów detekcji uskoku wiatru jest używana do przygotowania alarmów dotyczących wystąpienia uskoku wiatru, to — o ile jest to wykonalne — alarm taki powinien odnosić się do określonych części drogi startowej i wzdłuż ścieżki podejścia i wznoszenia, według ustaleń pomiędzy władzami meteorologicznymi, odpowiednimi władzami ATS a operatorami.

Dodatek 6**Załącznik 3 – Służba meteorologiczna dla międzynarodowej żeglugi powietrznej****Tabela A6–1. Szablon dla informacji SIGMET i AIRMET oraz specjalnego komunikatu z powietrza (uplink)**

Klucz: M = włączone obowiązkowo, część każdej informacji
 C = włączone warunkowo, kiedy ma zastosowanie
 = = podwójna linia oznacza, że tekst występujący za nią, powinien być umieszczony w następnej linii

Uwaga. — Zakres i rozdzielczość dla elementów liczbowych zawartych w informacjach SIGMET/AIRMET oraz specjalnych komunikatach z powietrza są przedstawione w tabeli A 6-4 niniejszego Dodatku.

Element określony w rozdziale 5 i dodatku 6	Szczegółowa zawartość	Szablon(y)			Przykłady
		SIGMET	AIRMET	SPECIAL AIR-REPORT	
Wskaźnik lokalizacji FIR/CTA (M) ²	Wskaźnik ICAO jednostki ATS obsługującej FIR lub CTA, którym odpowiada informacja SIGMET/AIRMET (M)	nnnn		—	YUCC3 YUDD3
Identyfikacja (M)	Identyfikacja informacji i kolejny numer ⁴ (M)	SIGMET [nn]n	AIRMET [nn]n	ARS	SIGMET 5 SIGMET A3 AIRMET 2 ARS
Okres ważności (M)	Grupa data-czasu wskazująca na okres ważności w UTC (M)	VALID nnnnnn/nnnnnn			— 5 VALID 221215/221600 VALID 101520/101800 VALID 251600/252200
Wskaźnik lokalizacji MWO (M)	Wskaźnik lokalizacji MWO pochodzenia informacji z separującym łącznikiem (M)	nnnn-			YUDO-3 YUSO-3
Nazwa FIR/CTA lub identyfikacja statku powietrznego (M)	Nazwa FIR/CTA ⁶ dla którego jest wydana informacja SIGMET/AIRMET lub indeks wywoławczy statku powietrznego (M)	nnnn nnnnnnnnnn FIR/[UIR] lub nnnn nnnnnnnnnn CTA	nnnn nnnnnnnnnn FIR/[n]	nnnnnn	YUCC AMSWELL FIR3 YUDD SHANLON FIR/UIR3 YUCC AMSWELL FIR/23 YUDD SHANLON FIR3 VA812
JEŻELI INFORMACJA SIGMET JEST KASOWANA, PATRZ NA SZCZEGÓŁY ZNAJDUJĄCE SIĘ NA KOŃCU SZABLONU					
Zjawisko (M) ⁷	Opis zjawiska powodującego wydanie informacji SIGMET/AIRMET (C)	OBSC ⁸ TS[GR] ⁹ EMBD ¹⁰ TS[GR] FRQ ¹¹ TS[GR] SQL ¹² TS[GR] TC nnnnnnnnnn lub NN ¹³ SEV TURB ¹⁴ SEV ICE ¹⁵ SEV ICE (FZRA) ¹⁵ SEV MTW ¹⁶ HVY DS HVY SS [VA ERUPTION] [MT] [nnnnnnnnnn] [PSN Nnn[nn] lub Snn[nn]	SFC WSPD nn[n]MPS (lub SFC WSPD nn[n]KT) SFC VIS nnnnM (nn) ¹⁷ ISOL ¹⁸ TS[GR]9 OCNL ¹⁹ TS[GR] MT OBSC BKN CLD nnn/[ABV]nnnnM (lub BKN CLD nnn/[ABV]nnnnFT) OVC CLD nnn/[ABV]nnnnM (lub OVC CLD nnn/[ABV]nnnnFT)	TS TSGR SEV TURB SEV ICE SEV MTW HVY SS VA CLD [FL nnn/nnn] VA [MT nnnnnnnnnn] MOD TURB MOD ICE	SEV TURB FRQ TS OBSC TSGR EMBD TSGR TC GLORIA TC NN VA ERUPTION MT ASHVAL PSN S15 E073 VA CLD MOD TURB MOD MTW ISOL CB BKN CLD 120/900M (BKN CLD 400/3000FT)

Załącznik 3 – Służba meteorologiczna dla międzynarodowej żeglugi powietrznej**Dodatek 6**

Element określony w rozdziale 5 i dodatku 6	Szczegółowa zawartość	Szablon(y)			Przykłady
		SIGMET	AIRMET	SPECIAL AIR-REPORT	
		Ennn[nn] lub Wnnn[nn] VA CLD RDOACT CLD	ISOL ¹⁸ CB ²⁰ OCNL ¹⁹ CB FRQ ¹¹ CB ISOL ¹⁸ TCU20 OCNL ¹⁹ TCU20 FRQ ¹¹ TCU MOD TURB ¹⁴ MOD ICE ¹⁵ MOD MTW ¹⁶		OVC CLD 270/ABV3000M (OVC CLD 900/ABV10000FT) SEV ICE RDOACT CLD
Obserwowane lub prognozowane zjawisko (M)	Wskaźnik czy informacja dotyczy obserwacji i oczekiwanej kontynuacji lub prognozy (M)	OBS [AT nnnnZ] FCST [AT nnnnZ]		OBS AT nnnnZ	OBS AT 1210Z OBS FCST AT 1815Z
Lokalizacja (C) ²⁶	Lokalizacja (w odniesieniu do długości i szerokości geograficznej, w stopniach i minutach)	Nnn[nn] Wnnn[nn] lub Nnn[nn] Ennn[nn] lub Snn[nn] Wnnn[nn] lub Snn[nn] Ennn[nn] lub N OF Nnn[nn] lub S OF Nnn[nn] lub N OF Snn[nn] lub S OF Snn[nn] lub [AND] W OF Wnnn[nn] lub E OF Wnnn[nn] lub W OF Ennn[nn] lub E OF Ennn[nn] lub [N OF, NE OF, E OF, SE OF, S OF, SW OF, W OF, NW OF] [LINE] Nnn[nn] lub Snn[nn] Wnnn[nn] lub Ennn[nn] – Nnn[nn] lub Snn[nn] Wnnn[nn] lub Ennn[nn] lub W127 Nnn[nn] lub Snn[nn] Wnnn[nn] lub Ennn[nn] – Nnn[nn] lub Snn[nn] Wnnn[nn] lub Ennn[nn] – Nnn[nn] lub Snn[nn] Wnnn[nn] lub Ennn[nn] – [Nnn[nn] lub Snn[nn] Wnnn[nn] lub Ennn[nn] – Nnn[nn] lub Snn[nn] Wnnn[nn] lub Ennn[nn]] lub ENTIRE FIR ²⁴ lub ENTIRE CTA ²⁴		NnnnnWnnnnn lub NnnnnEnnnnn lub SnnnnWnnnnn lub SnnnnEnnnnn	S OF N54 N OF N50 N2020 W07005 N2706 W07306 N48 E010 N OF N1515 AND W OF E13530 W OF E1554 N OF LINE S2520 W11510 – S2520 W12010 WI N6030 E02550 – N6055 E02500 – N6050 E02630 ENTIRE FIR ENTIRE CTA
Poziom (C) ²⁶	Poziom lotu lub wysokość bezwzględna i zasięg lotu ²⁰ (C)	[SFC/]FLnnn lub [SFC/]nnnnM (lub [SFC/]nnnnFT) lub FLnnn/nnn lub TOP FLnnn lub [TOP] ABV FLnnn lub ²³ CB TOP [ABV] FLnnn WI nnnKM OF CENTRE (lub CB TOP [ABV] FLnnn WI nnnNM OF CENTRE) lub CB TOP [BLW] FLnnn WI nnnKM OF CENTRE (lub CB TOP [BLW] FLnnn WI nnnNM OF CENTRE) lub ²⁴ FLnnn/nnn [APRX nnnKM BY nnnKM] [nnKM WID LINE ²⁵ BTN (nnNM WID LINE BTN)] [Nnn[nn] lub Snn[nn] Wnnn[nn] lub Ennn[nn] – Nnn[nn] lub Snn[nn] Wnnn[nn] lub Ennn[nn] [– Nnn[nn] lub Snn[nn] Wnnn[nn] lub Ennn[nn]] [– Nnn[nn] lub Snn[nn] Wnnn[nn] lub Ennn[nn]]]		FLnnn lub nnnnM (lub nnnnFT)	FL180 FL050/080 TOP FL390 SFC/FL070 TOP ABV FL100 FL310/450 CB TOP FL500 WI 270KM OF CENTRE (CB TOP FL500 WI 150NM OF CENTRE) FL310/350 APRX 220KM BY 35KM

Dodatek 6**Załącznik 3 – Służba meteorologiczna dla międzynarodowej żeglugi powietrznej**

Element określony w rozdziale 5 i dodatku 6	Szczegółowa zawartość	Szablon(y)			Przykłady
		SIGMET	AIRMET	SPECIAL AIR-REPORT	
		(lub FLnnn/nnn [APRX nnnNM BY nnnNM] [Nnn[nn] lub Snn[nn] Wnnn[nn] lub Ennn[nn] – Nnn[nn] lub Snn[nn] Wnnn[nn] lub Ennn[nn] [– Nnn[nn] lub Snn[nn] Wnnn[nn] lub Ennn[nn]] [– Nnn[nn] lub Snn[nn] Wnnn[nn] lub Ennn[nn]])			FL390
Przemieszczanie lub prognozowane przemieszczanie (C) ²⁶	Przemieszczanie lub prognoza przemieszczania w kierunku określanym przy pomocy 16 kierunków busoli lub zjawisko stacjonarne (C)	MOV N [nnKMH] lub MOV NNE [nnKMH] lub MOV NE [nnKMH] lub MOV ENE [nnKMH] lub MOV E [nnKMH] lub MOV ESE [nnKMH] lub MOV SE [nnKMH] lub MOV SSE [nnKMH] lub MOV S [nnKMH] lub MOV SSW [nnKMH] lub MOV SW [nnKMH] lub MOV WSW [nnKMH] lub MOV W [nnKMH] lub MOV WNW [nnKMH] lub MOV NW [nnKMH] lub MOV NNW [nnKMH] (lub MOV N [nnKT] lub MOV NNE [nnKT] lub MOV NE [nnKT] lub MOV ENE [nnKT] lub MOV E [nnKT] lub MOV ESE [nnKT] lub MOV SE [nnKT] lub MOV SSE [nnKT] lub MOV S [nnKT] lub MOV SSW [nnKT] lub MOV SW [nnKT] lub MOV WSW [nnKT] lub MOV W [nnKT] lub MOV WNW [nnKT] lub MOV NW [nnKT] lub MOV NNW [nnKT]) lub STNR			MOV E 40KMH (MOV E 20KT) MOV SE STNR
Zmiana intensywności (C) ²⁶	Oczekiwane zmiany intensywności (C)	INTSF lub WKN lub NC			WKN
Prognoza położenia (C) ^{20, 26, 31}	Prognoza położenia chmury poiołu wulkanicznego lub centrum TC lub innego niebezpiecznego zjawiska ²⁹ na koniec ważności informacji SIGMET (C)	FCST nnnnZ TC CENTRE Nnn[nn] lub Snn[nn] Wnnn[nn] lub Ennn[nn] lub FCST nnnnZ VA CLD APRX [nnKM WID LINE25 BTN (nnNM WID LINE BTN)] Nnn[nn] lub Snn[nn] Wnnn[nn] lub Ennn[nn] – Nnn[nn] lub Snn[nn] Wnnn[nn] lub Ennn[nn] [– Nnn[nn] lub Snn[nn] Wnnn[nn] lub Ennn[nn]] [– Nnn[nn] lub Snn[nn] Wnnn[nn] lub Ennn[nn]] [AND] ²⁶ lub FCST nnnnZ ENTIRE FIR24 lub FCST nnnnZ ENTIRE CTA24 lub FCST nnnnZ NO VA EXP lub ²⁹ [FCST nnnnZ Nnn[nn] Wnnn[nn] lub Nnn[nn] Ennn[nn] lub Snn[nn] Wnnn[nn] lub Snn[nn] Ennn[nn] lub N OF Nnn[nn] lub S OF Nnn[nn] lub N OF Snn[nn] lub	—	—	FCST 2200Z TC CENTRE N2740 W07345 FCST 1700Z VA CLD APRX S15 E075 – S15 E081 – S17 E083 – S18 E079 – S15 E075 FCST 0500Z ENTIRE FIR FCST 0500Z ENTIRE CTA FCST 0500Z NO VA EXP

Załącznik 3 – Służba meteorologiczna dla międzynarodowej żeglugi powietrznej**Dodatek 6**

Element określony w rozdziale 5 i dodatku 6	Szczegółowa zawartość	Szablon(y)			Przykłady
		SIGMET	AIRMET	SPECIAL AIR-REPORT	
		S OF Snn[nn] [AND] W OF Wnnn[nn] lub E OF Wnnn[nn] lub W OF Ennn[nn] lub E OF Ennn[nn] lub [N OF, NE OF, E OF, SE OF, S OF, SW OF, W OF, NW OF] [LINE] Nnn[nn] lub Snn[nn] Wnnn[nn] lub Ennn[nn] – N[nn] lub Snn[nn] Wnnn[nn] lub Ennn[nn] lub W127 Nnn[nn] lub Snn[nn] Wnnn[nn] lub Ennn[nn] – Nnn[nn] lub Snn[nn] Wnnn[nn] lub Ennn[nn] – Nnn[nn] lub Snn[nn] Wnnn[nn] lub Ennn[nn] – Nnn[nn] lub Snn[nn] Wnnn[nn] lub Ennn[nn]]			
LUB					
Anulowanie SIGMET/ AIRMET ³⁰ (C)	Anulowanie depeszy SIGMET / AIRMET w odniesieniu do jej identyfikacji	CNL SIGMET [nn]n nnnnnn/nnnnnn lub CNL SIGMET [nn]n nnnnnn/nnnnnn [VA MOV TO nnnn FIR] ²⁴	CNL AIRMET [nn]n nnnnnn/nnnnnn	—	CNL SIGMET 2 101200/10160030 CNL SIGMET 3 251030/251430 VA MOV TO YUDO FIR30 CNL AIRMET 151520/15180030

Uwagi.—

1. Bez wiatru i temperatury przekazywanych do innego statku powietrznego w locie zgodnie z pkt. 3.2.
2. Patrz pkt 4.1.
3. Lokalizacja fikcyjna.
4. Zgodnie z pkt. 1.1.3 i pkt. 2.1.2.
5. Patrz pkt 3.1.
6. Patrz pkt 2.1.3.
7. Zgodnie z pkt. 1.1.4 oraz pkt. 2.1.4.
8. Zgodnie z pkt. 4.2.1 a).
9. Zgodnie z pkt. 4.2.4.
10. Zgodnie z pkt. 4.2.1 b).
11. Zgodnie z pkt. 4.2.2.
12. Zgodnie z pkt. 4.2.3.
13. Stosowane dla nienazwanego cyklonu tropikalnego.
14. Zgodnie z pkt. 4.2.5 i pkt. 4.2.6.
15. Zgodnie z pkt. 4.2.7.
16. Zgodnie z pkt. 4.2.8.
17. Zgodnie z pkt. 2.1.4.
18. Zgodnie z pkt. 4.2.1 c).
19. Zgodnie z pkt. 4.2.1 d).
20. Użycie cumulonimbus CB i wypiętrzony cumulus TCU jest ograniczone do AIRMET zgodnie z pkt. 2.1.4.

Dodatek 6**Załącznik 3 – Służba meteorologiczna dla międzynarodowej żeglugi powietrznej**

21. W przypadku, gdy to samo zjawisko pokrywa więcej niż jeden obszar wewnątrz FIR, elementy mogą zostać powtórzone jeśli zachodzi taka potrzeba.
22. Tylko dla informacji SIGMET o pyle wulkanicznym i cyklonach tropikalnych.
23. Tylko dla informacji SIGMET o cyklonach tropikalnych.
25. Tylko dla informacji SIGMET o pyle wulkanicznym.
26. Stosowane w przypadku dwóch chmur pyłu wulkanicznego lub dwóch centrów cyklonów tropikalnych jednocześnie oddziałujących na FIR.
27. Liczba współrzędnych powinna być ograniczona do niezbędnego minimum i zazwyczaj nie więcej niż siedem.
28. Opcjonalnie stosowane dodatkowo do Przemieszczania się lub prognozowanego Przemieszczania się.
29. Stosowane do zjawisk groźnych innych niż chmura pyłu wulkanicznego lub cyklon tropikalny.
30. Koniec informacji (kiedy SIGMET/AIRMET są kasowane).
31. Poziom zjawisk pozostaje stały w okresie prognozy.

Uwaga. — Zgodnie z pkt. 1.1.5 oraz 2.1.5 silne lub umiarkowane oblodzenie oraz silna lub umiarkowana turbulencja (SEV ICE, MOD ICE, SEV TURB, MOD TURB), związane z burzami, chmurami Cumulonimbus lub cyklonami tropikalnymi, nie są dołączane.

Załącznik 3 – Służba meteorologiczna dla międzynarodowej żeglugi powietrznej**Dodatek 6****Tabela A6–2. Szablon dla ostrzeżeń lotniskowych**

Klucz: M = włączone obowiązkowo, część każdej informacji
C = włączone warunkowo, gdy ma zastosowanie

Uwaga 1. — Zakres i rozdzielczość dla elementów liczbowych zawartych w ostrzeżeniach lotniskowych są przedstawione w tabeli A 6-4 niniejszego Dodatku.

Uwaga 2. — Objasnienia użytych skrótów zawarte są w dokumencie „Kody i skróty stosowane w międzynarodowym lotnictwie cywilnym” (Procedures for Air Navigation Services – ICAO Abbreviations and Codes (PANS-ABC, Doc 8400)).

Element	Szczegółowy skład	Szablony	Przykłady
Wskaźnik lokalizacji lotniska (M)	Wskaźnik lokalizacji lotniska	nnnn	YUCC ¹
Identyfikacja typu informacji (M)	Typ informacji i kolejny numer	AD WRNG [n]n	AD WRNG 2
Czas ważności (M)	Dzień i czas okresu ważności w UTC	VALID nnnnnn/nnnnnn	VALID 211230/211530
JEŚLI OSTRZEŻENIE LOTNISKOWE JEST ODWOŁANE, SZCZEGÓŁY PRZEDSTAWIONE SĄ NA KOŃCU SZABLONU			
Zjawisko (M) ²	Opis zjawiska powodującego wydanie ostrzeżenia lotniskowego	TC3 nnnnnnnnnn lub [HVY] TS lub GR lub [HVY] SN [nnCM]3 lub [HVY] FZRA lub [HVY] FZDZ lub RIME4 lub [HVY] SS lub [HVY] DS lub SA lub DU lub SFC WSPD nn[n]MPS MAX nn[n] (SFC WSPD nn[n]KT MAX nn[n]) lub SFC WIND nnn/nn[n]MPS MAX nn[n] (SFC WIND nnn/nn[n]KT MAX nn[n]) lub SQ lub FROST lub TSUNAMI lub VA[DEPO] lub TOX CHEM lub Free text up to 32 characters ⁵	TC ANDREW HVY SN 25CM SFC WSPD 20MPS MAX 30 VA TSUNAMI
Obserwowane lub prognozowane zjawiska (M)	Identyfikacja czy zjawisko jest obserwowane, i spodziewamy się jego trwania lub prognozowane	OBS [AT nnnnZ] lub FCST	OBS AT 1200Z OBS
Zmiany w intensywności (C)	Oczekiwane zmiany intensywności	INTSF lub WKN lub NC	WKN
LUB			
Odwołanie ostrzeżenia lotniskowego ⁶	Odwołanie ostrzeżenia lotniskowego zgodnie z identyfikacją.	CNL AD WRNG [n]n nnnnnn/nnnnnn	CNL AD WRNG 2 211230/2115306

Uwagi. —

1. Lokalizacja fikcyjna.
2. Jedno zjawisko lub ich kombinacja zgodnie z pkt. 5.1.3.
3. Zgodnie z pkt. 5.1.3.
4. Szron lub szadź, zgodnie z pkt. 5.1.3.
5. Zgodnie z pkt. 5.1.4.
6. Koniec informacji (kiedy ostrzeżenie lotniskowe jest odwołane).

Dodatek 6**Załącznik 3 – Służba meteorologiczna dla międzynarodowej żeglugi powietrznej****Tabela A6–3. Szablon dla ostrzeżeń o uskoku wiatru**

Klucz: M = włączone obowiązkowo, część każdej informacji;
 C = włączone warunkowo, gdy ma zastosowanie.

Uwaga 1. — Zakres i rozdzielczość dla elementów liczbowych zawartych w ostrzeżeniach o uskoku wiatru są przedstawione w tabeli A 6-4 niniejszego Dodatku.

Uwaga 2. — Objaśnienia użytych skrótów są zawarte w dokumencie „Kody i skróty stosowane w międzynarodowym lotnictwie cywilnym” „Procedures for Air Navigation Services — ICAO Abbreviations and Codes”, PANS-ABC, Doc 8400).

Element	Szczegółowy skład	Szablony	Przykłady
Wskaźnik lokalizacji lotniska (M)	Wskaźnik lokalizacji lotniska	nnnn	YUCC1
Identyfikacja typu informacji (M)	Typ informacji i kolejny numer	WS WRNG [n]n	WS WRNG 1
Czas wydania depeszy i okres ważności (M)	Dzień i czas wydania depeszy, oraz gdy ma to zastosowanie, okres ważności w UTC	nnnnnn [VALID TL nnnnnn] lub [VALID nnnnnn/nnnnnn]	211230 VALID TL 211330 221200 VALID 221215/221315
JEŚLI OSTRZEŻENIE O USKOKU WIATRU JEST ODWOŁANE, SZCZEGÓŁY PRZEDSTAWIONE SĄ NA KOŃCU SZABLONU			
Zjawisko (M)	Identyfikacja zjawiska i jego lokalizacja	[MOD] lub [SEV] WS IN APCH lub [MOD] lub [SEV] WS [APCH] RWYnnn lub [MOD] lub [SEV] WS IN CLIMB-OUT lub [MOD] lub [SEV] WS CLIMB- OUT RWYnnn lub MBST IN APCH lub MBST [APCH] RWYnnn lub MBST IN CLIMB-OUT lub MBST CLIMB-OUT RWYnnn	WS APCH RWY12 MOD WS RWY34 WS IN CLIMB-OUT MBST APCH RWY26 MBST IN CLIMB-OUT
Obserwowane, komunikowane lub prognozowane zjawiska (M)	Identyfikacja czy zjawisko jest obserwowane, lub komunikowane i oczekiwane jego trwanie lub prognozowane	REP AT nnnn nnnnnnnn lub OBS [AT nnnn] lub FCST	REP AT 1510 B747 OBS AT 1205 FCST
Szczegóły dotyczące zjawiska (C) ²	Opis zjawiska powodującego wydanie ostrzeżenia o uskoku wiatru	SFC WIND: nnn/nnMPS (lub nnn/nnKT) nnnM (nnnFT)-WIND: nnn/nnMPS (lub nnn/nnKT) lub nnKMH (lub nnKT) LOSS nnKM (lub nnNM) FNA RWYnn lub nnKMH (lub nnKT) GAIN nnKM (lub nnNM) FNA RWYnn	SFC WIND: 320/5MPS 60M-WIND: 360/13MPS (SFC WIND: 320/10KT 200FT-WIND: 360/26KT) 60KMH LOSS 4KM FNA RWY13 (30KT LOSS 2NM FNA RWY13)
LUB			
Odwołanie ostrzeżenia o uskoku wiatru ³	Odwołanie ostrzeżenia o uskoku wiatru zgodnie z identyfikacją.	CNL WS WRNG [n]n nnnnnn/nnnnnn	CNL WS WRNG 1 211230/2113303

Uwagi. —

1. Lokalizacja fikcyjna.
2. Dodatkowe wymagania w pkt. 6.2.3.
3. Koniec informacji (kiedy ostrzeżenie o uskoku wiatru jest anulowane).

Załącznik 3 – Służba meteorologiczna dla międzynarodowej żeglugi powietrznej**Dodatek 6**

Tabela A6–4. Zakresy i rozdzielczość dla wartości liczbowych elementów zawartych w informacjach doradczych o pyle wulkanicznym i cyklonach tropikalnych, komunikatach SIGMET/AIRMET oraz ostrzeżeniach lotniskowych i ostrzeżeniach o uskoku wiatru

<i>Element określony w Dodatku 2 i 6</i>		<i>Zakres</i>	<i>Rozdzielczość</i>
Wysokość szczytu	M	000 – 8 100	1
	FT	000 – 27 000	1
Numer informacji doradczej	dla VA (indeks)*	000 – 2 000	1
	dla TC (indeks)*	00 – 99	1
Maksymalny wiatr przyziemnego	MPS	00 – 99	1
	KT	00 – 199	1
Ciśnienie	hPa	850 – 1 050	1
Prędkość wiatru przyziemnego:	MPS	15 – 49	1
	KT	30 – 99	1
Widzialność przy ziemi	M	0000 – 0750	50
	M	0800 – 5 000	100
Chmury — wysokość podstawy:	M	000 – 300	30
	FT	000 – 1 000	100
Chmury — wysokość wierzchołków:	M	000 – 2 970	30
	M	3 000 – 20 000	300
	FT	000 – 9 900	100
	FT	10 000 – 60 000	1 000
Szerokość	°(stopnie)	00 – 90	1
	′(minuty)	00 – 60	1
Długość	°(stopnie)	000 – 180	1
	′(minuty)	00 – 60	1
Poziom lotu		000 – 650	10
Ruch	KMH	0 – 300	10
	KT	0 – 150	5
* bez jednostki			

Przykład A6–1. Komunikaty SIGMET i AIRMET i odpowiednie anulowania

SIGMET	Anulowanie SIGMET
YUDD SIGMET 2 VALID 101200/101600 YUSO – YUDD SHANLON FIR/UIR OBSC TS FCST S OF N54 AND E OF W012 TOP FL390 MOV E WKN FCST 1600Z S OF N54 AND E OF W010	YUDD SIGMET 3 VALID 101345/101600 YUSO – YUDD SHANLON FIR/UIR CNL SIGMET 2 101200/101600
AIRMET	Anulowanie AIRMET
YUDD AIRMET 1 VALID 151520/151800 YUSO – YUDD SHANLON FIR ISOL TS OBS N OF S50 TOP ABV FL100 STNR WKN	YUDD AIRMET 2 VALID 151650/151800 YUSO – YUDD SHANLON FIR CNL AIRMET 1 151520/151800

Dodatek 6**Załącznik 3 – Służba meteorologiczna dla międzynarodowej żeglugi powietrznej****Przykład A6–2 Informacja SIGMET dla cyklonu tropikalnego**

YUCC SIGMET 3 VALID 251600/252200 YUDO –
YUCC AMSWELL FIR TC GLORIA OBS AT 1600Z N2706 W07306 CB TOP FL500 WI 150NM OF
CENTRE
MOV NW 10KT NC FCST 2200Z TC CENTRE N2740 W07345

Znaczenie:

Trzecia informacja SIGMET wydana dla FIR AMSWELL* (YUCC) przez meteorologiczne biuro nadzoru Donlon/International* (YUDO), od godziny 0001 UTC, informacja jest ważna od godziny 1600 UTC do 2200 UTC dnia 25 bm., cyklon tropikalny Gloria był obserwowany o godz. 1600 UTC w lokalizacji 27 stopni 6 minut szerokości geograficznej północnej i 73 stopni 6 minut długości geograficznej zachodniej z górna granicą chmur cumulonimbus na poziomie FL500 w promieniu 150 mil morskich, oczekiwany ruch cyklonu w kierunku północno zachodnim z prędkością 10 węzłów, nie oczekuje się zmian intensywności, prognoza pozycji centrum cyklonu tropikalnego na 2200 UTC to 27 stopni 40 minut północ i 73 stopni 45 minut zachód.

* Lokalizacja fikcyjna.

Przykład A6–3 Informacja SIGMET dla pyłu wulkanicznego

YUDD SIGMET 2 VALID 211100/211700 YUSO –
YUDD SHANLON FIR/UIR VA ERUPTION MT ASHVAL PSN S1500 E07348 VA CLD OBS AT 1100Z
APRX 220KM BY 35KM S1500 E07348 – S1530 E07642 FL310/450 MOV SE 65KMH FCST 1700Z VA CLD
APRX S1506 E07500 – S1518 E08112 – S1712 E08330 – S1824 E07836

Znaczenie:

Druga informacja SIGMET wydana dla FIR SHANLON* (YUDD) przez Shanlon/International* meteorologiczne biuro nadzoru (YUSO) od 0001 UTC, informacja jest ważna od 1100 UTC do 1700 UTC w dniu 21 bm.; erupcja pyłu wulkanicznego wulkanu Mount Ashval* położonego na 15 stopniu południe i 73 stopniu 48 minucie wschód; chmura pyłu wulkanicznego była obserwowana o 1100 UTC między poziomami FL 310 oraz FL450 w przybliżeniu na obszarze 220 km na 35 km między 15 stopniem południe i 73 stopniem 48 minut wschód oraz 15 stopniem 30 minut południe i 76 stopni 42 minut wschód; pomiędzy poziomami FL310 i FL450, oczekiwany ruch chmur pyłu wulkanicznego w kierunku południowy-wschód z prędkością 65 km/h; prognozuje się na 1700 UTC lokalizację chmury w przybliżeniu na obszarze ograniczonym następującymi punktami: 15 stopni 6 minut południe i 75 stopni wschód, 15 stopni 18 minut południe i 81 stopni 12 minut południe, 17 stopni 12 minut południe i 83 stopnie 30 minut wschód, i 18 stopni 24 minuty południe i 78 stopni 36 minut wschód.

* Lokalizacja fikcyjna.

Załącznik 3 – Służba meteorologiczna dla międzynarodowej żeglugi powietrznej**Dodatek 6****Przykład A6–4 Informacja SIGMET dla chmury radioaktywnej**

YUCC SIGMET 2 VALID 201200/201600 YUDO –
YUCC AMSWELL FIR RDOACT CLD OBS AT 1155Z WI S5000 W14000 – S5000 W13800 – S5200
W13800 – S5200 W14000 – S5000 W14000 SFC/FL100 STNR WKN

Znaczenie:

Druga informacja SIGMET, wydana dla FIR AMSWELL* (YUCC) przez meteorologiczne biuro nadzoru Donlon/International* (YUDO), od godziny 0001 UTC, informacja jest ważna od godziny 1200 UTC do 1600 UTC dnia 20 bm., chmura radioaktywna była obserwowana o godzinie 1155 UTC między poziomem ziemi a FL100 wewnątrz obszaru określonego następującymi punktami: od 50 stopni 0 minut południe i 140 stopni 0 minut zachód do 50 stopni 0 minut południe i 138 stopni 0 minut zachód, 52 stopni 0 minut południe i 138 stopni 0 minut zachód do 52 stopni 0 minut południe i 140 stopni 0 minut zachód. Prognozowane jest stacjonarne położenie chmury ze słabnącą intensywnością.

* Lokalizacja fikcyjna.

Przykład A6–5 Informacja SIGMET dla silnej turbulencji

YUCC SIGMET 5 VALID 221215/221600 YUDO –
YUCC AMSWELL FIR SEV TURB OBS AT 1210Z N2020 W07005 FL250 MOV E 40KMH WKN FCST
1600Z S OF N2020 E OF W06950

Znaczenie:

Piąta informacja SIGMET, wydana dla FIR AMSWELL* (YUCC) przez meteorologiczne biuro nadzoru Donlon/International* (YUDO), od godziny 0001 UTC, informacja jest ważna od godziny 1215 UTC do 1600 UTC dnia 22 bm., silna turbulencja była obserwowana o godzinie 1210 UTC, położenie 20 stopni 20 minut północ i 70 stopni 5 minut zachód na poziomie FL250; oczekiwane jest przemieszczanie turbulencji w kierunku wschodnim z prędkością 40 km/h i osłabienie jej intensywności; prognozowane położenie o 1600 UTC na południe od 20 stopnia 20 min północ i na wschód od 69 stopnia 50 minut zachód.

* Lokalizacja fikcyjna.

Dodatek 6**Załącznik 3 – Służba meteorologiczna dla międzynarodowej żeglugi powietrznej****Przykład A6–6 Informacja AIRMET dla umiarkowanych fal górskich**

YUCC AIRMET 2 VALID 221215/221600 YUDO –
YUCC AMSWELL FIR MOD MTW OBS AT 1205Z N48 E010 FL080 STNR NC

Znaczenie:

Druga informacja AIRMET, wydana dla AMSWELL* FIR (YUCC) przez meteorologiczne biuro nadzoru Donlon/Intemational* (YUDO), od godziny 0001 UTC; informacja jest ważna od godziny 1215 UTC do 1600 UTC dnia 22 bieżącego miesiąca; umiarkowana fala górską została zaobserwowana o godzinie 1205 UTC, 48 stopni szerokości geograficznej północnej i 10 stopni długości geograficznej wschodniej, na poziomie lotu 080; oczekuje się że fala pozostanie stacjonarna i nie nastąpią żadne zmiany intensywności.

* Lokalizacja fikcyjna.

DODATEK 7. SPECYFIKACJE TECHNICZNE DOTYCZĄCE LOTNICZEJ INFORMACJI KLIMATOLOGICZNEJ

(patrz Rozdział 8 niniejszego Załącznika)

1. PRZETWARZANIE LOTNICZEJ INFORMACJI KLIMATOLOGICZNEJ

Zalecenie.— *Dane z obserwacji meteorologicznych, dotyczące lotnisk regularnych i zapasowych, należy gromadzić, opracowywać i przechowywać w takiej postaci, która pozwoli przygotować lotniskową informację klimatologiczną.*

2. WYMIANA LOTNICZEJ INFORMACJI KLIMATOLOGICZNEJ

Zalecenie.— *Lotnicze informacje klimatologiczne powinny być, na żądanie, wymieniane między władzami meteorologicznymi. Operatorzy oraz inni użytkownicy lotniczy, potrzebujący takich informacji, powinni zwracać się w tej sprawie do właściwej władzy meteorologicznej, odpowiedzialnej za ich przygotowanie.*

3. ZAWARTOŚĆ LOTNICZEJ INFORMACJI KLIMATOLOGICZNEJ

3.1 Lotniskowe tablice klimatologiczne

3.1.1 Zalecenie. — *Lotniskowe tabele klimatologiczne powinny zawierać:*

- a) *wartości średnie elementów meteorologicznych i ich odchylenia, włączając wartości maksymalne i minimalne parametrów meteorologicznych (np. temperatury powietrza); oraz/lub*
- b) *częstość występowania zjawisk pogody bieżącej, mającej wpływ na operacje lotnicze na lotnisku (np. burz piaskowych); oraz/lub*
- c) *częstość występowania określonych wartości jednego lub kombinacji dwóch, lub więcej parametrów (np. kombinacji słabej widzialności i niskiej podstawy chmur).*

3.1.2 Zalecenie. — *Lotniskowe tabele klimatologiczne powinny zawierać informacje niezbędne do przygotowania lotniskowych zestawień klimatologicznych, zgodnie z pkt. 3.2.*

3.2 Lotniskowe zestawienia klimatologiczne

Zalecenie. — *Lotniskowe zestawienia klimatologiczne powinny zawierać:*

- a) *częstotliwość występowania zasięgu widzialności na drodze startowej/widzialności i/lub wysokości podstawy najniższej warstwy chmur o wielkości zachmurzenia BKN lub OVC o zasięgu poniżej ustalonych wartości w ustalonym czasie;*

Załącznik 3 – Służba meteorologiczna dla międzynarodowej żeglugi powietrznej***Dodatek 7***

- b) *częstotliwość występowania widzialności poniżej ustalonych wartości w ustalonym czasie;*
- c) *częstotliwość występowania wysokości podstawy najniższej warstwy chmur o wielkości zachmurzenia BKN lub OVC, o zasięgu poniżej ustalonych wartości w ustalonym czasie;*
- d) *częstotliwość występowania zbieżnych kierunków i prędkości wiatru wewnątrz ustalonych zakresów;*
- e) *częstotliwość występowania temperatury powietrza przy powierzchni ziemi, w ustalonych 5-stopniowych (5°C) zakresach, w określonym czasie; oraz*
- f) *średnie wartości i ich odchylenia, włączając maksymalne i minimalne wartości parametrów meteorologicznych, niezbędne do celów planowania operacyjnego, uwzględniając obliczenia charakterystyk startowych.*

Uwaga. — Modele zestawień klimatologicznych, wymienionych w a) do e) są opisane w pkt. C.3.2, Tom II, „Przepisów Technicznych WMO”, dokument nr 49, publikacja „Technical Regulations”, Volume II, C. 3.2.

DODATEK 8. SPECYFIKACJE TECHNICZNE DOTYCZĄCE OBSŁUGI OPERATORÓW I CZŁONKÓW ZAŁÓG POWIETRZNYCH

(patrz Rozdział 9 niniejszego Załącznika)

Uwaga. — Specyfikacje związane z dokumentacją lotniczo-meteorologiczną (łącznie ze wzorami map i szablonami) są podane w Dodatku 1.

1. ŚRODKI DOSTARCZANIA I FORMAT INFORMACJI METEOROLOGICZNYCH

1.1 Informacje meteorologiczne są dostarczane operatorom i członkom załóg lotniczych, zgodnie z ustaleniami pomiędzy władzami meteorologicznymi a właściwym operatorem, na jeden lub na więcej z przedstawionych sposobów i poniżej przedstawionej kolejności, która nie oznacza priorytetów ich ważności:

- a) materiał pisany lub drukowany, włączając określone mapy i formularze;
- b) dane w postaci cyfrowej;
- c) odprawa meteorologiczna przed lotem;
- d) konsultacja;
- e) prezentacja materiałów; oraz
- f) uwzględniając pkt a) do e), za pomocą zautomatyzowanego systemu informacji przed lotem, umożliwiającego samodzielne uzyskanie niezbędnej dokumentacji lotniczo-meteorologicznej, zapewniając jednocześnie dostęp operatorom i członkom załóg lotniczych, do możliwości konsultacji, jeśli jest ona konieczna, w lotniskowym biurze meteorologicznym, zgodnie z pkt. 5.1.

1.2 Władze meteorologiczne w konsultacji z operatorem ustalają:

- a) rodzaj i postać dostarczanych informacji meteorologicznych; oraz
- b) metody i środki dostarczania informacji.

1.3 Zalecenie. — *Na życzenie operatora, informacje meteorologiczne dostarczane dla potrzeb planowania lotów powinny zawierać dane do ustalenia najniższego, nadającego się do użytku poziomu lotu.*

2. SPECYFIKACJE DOTYCZĄCE INFORMACJI DLA WSTĘPNEGO PLANOWANIA LOTÓW I ZMIANY PLANU W TRAKCIE LOTU

2.1 Format informacji dotyczącej górnych warstw atmosfery w węzłach regularnej siatki

Informacje w węzłach regularnej siatki dotyczące górnych warstw atmosfery są dostarczane przez WAFC do celów wstępnego planowania lotów lub zmiany planu lotu w trakcie lotu w formie kodu GRIB.

Załącznik 3 – Służba meteorologiczna dla międzynarodowej żeglugi powietrznej**Dodatek 8**

Uwaga. — Kod GRIB jest opisany w publikacji WMO Nr 306 „Podręcznik kluczy”, Tom I.2, Część B — „Kody binarne” („Manual on Codes”, tom I.2, part B — „Binary Codes”).

2.2 Format informacji o istotnych zjawiskach pogody

Informacje o istotnych zjawiskach pogody dostarczane przez WAFS do wstępnego planowania lotów oraz dla zmiany planu lotu w trakcie lotu są przedstawiane w postaci kodu BUFR.

Uwaga. — Kod BUFR jest opisany w publikacji WMO Nr 306 „Podręcznik kluczy”, tom I.2, część B — „Kody binarne” („Manual on Codes”, tom I.2, part B — „Binary Codes”).

2.3 Specyficzne wymagania dotyczące operacji śmigłowców

Zalecenie. — *Do informacji meteorologicznej zebranej w celu wykonywania wstępnego planowania i zmiany planu lotu w trakcie lotu przez operatorów śmigłowców wykonujących loty na instalacje na otwartym morzu, należy włączyć dane obejmujące warstwy od poziomu morza do poziomu lotu FL100. W szczególności, należy wykazać prognozowaną widzialność przy powierzchni, wielkość, typ (w przypadkach, kiedy dane są dostępne), podstawę i wierzchołki chmur poniżej FL100, stan morza, temperaturę powierzchni morza, średnie ciśnienie na poziomie morza, występujące i prognozowane wystąpienie turbulencji i oblodzenia, zgodnie z regionalnym porozumieniem żeglugi powietrznej.*

3. SPECYFIKACJE DOTYCZĄCE ODPRAW METEOROLOGICZNYCH I KONSULTACJI**3.1 Wymagania dotyczące zobrazowania informacji**

Zalecenie. — *Prezentowany materiał powinien być łatwo dostępny dla członków załóg lotniczych i dla innego właściwego personelu lotniczego.*

4. SPECYFIKACJE DOTYCZĄCE DOKUMENTACJI LOTNICZO-METEOROLOGICZNEJ**4.1 Prezentacja dokumentacji lotniczo-meteorologicznej**

4.1.1 Dokumentacja lotniczo-meteorologiczna, odnosząca się do prognozy wiatru i temperatury powietrza na górnych poziomach atmosfery oraz zjawisk SIGWX, powinna być prezentowana w postaci map. Dla lotów na małych wysokościach są używane alternatywne prognozy obszarowe GAMET.

Uwaga. — Wzory map i formy przygotowania dokumentacji lotniczo-meteorologicznej są podane w Dodatku 1. Wzory map i sposoby ich wykonania są opisane przez Światową Organizację Meteorologiczną (WMO) na podstawie odpowiednich wymagań operacyjnych podanych przez Międzynarodową Organizację Lotnictwa Cywilnego (ICAO).

4.1.2 **Zalecenie.** — *Dokumentacja lotniczo-meteorologiczna dotycząca prognoz wiatru i temperatury na górnych poziomach atmosfery dla połączonych szczególnych tras lotu jest dostarczana gdy to uzgodniono pomiędzy władzą meteorologiczną a operatorem.*

Uwaga. — Wskazówki w zakresie projektowania, tworzenia i stosowania połączonych map są podane w podręczniku Manual of Aeronautical Meteorological Practice (Doc 8896).

4.1.3 Komunikaty METAR i SPECI (włącznie z prognozami trend wydawanymi zgodnie z regionalnymi

Dodatek 8**Załącznik 3 – Służba meteorologiczna dla międzynarodowej żeglugi powietrznej**

porozumieniami żeglugi powietrznej), TAF, GAMET, SIGMET, AIRMET i informacje doradcze na temat pyłu wulkanicznego i cyklonów tropikalnych powinny być prezentowane zgodnie ze wzorami w Dodatkach odpowiednio 1, 2, 3, 5 i 6. Informacje te otrzymane od innych biur meteorologicznych powinny być włączone do dokumentacji lotniczo-meteorologicznej bez dokonywania w nich zmian.

Uwaga. — Przykłady postaci prezentacji METAR /SPECI i TAF są podane w Dodatku 1.

4.1.4 Zalecenie. — Wskaźniki położenia i skróty użyte powinny być wyjaśnione w dokumentacji lotniczo-meteorologicznej.

4.1.5 Zalecenie. — Wzory i legenda map włączonych do dokumentacji lotniczo-meteorologicznej powinny być wydrukowane w języku angielskim francuskim, rosyjskim lub hiszpańskim. Tam, gdzie jest to odpowiednie, należy użyć zatwierdzonych skrótów. Należy wskazać jednostki użyte dla każdego elementu; powinny one być zgodne z Załącznikiem 5 ICAO.

4.2 Mapy w dokumentacji lotniczo-meteorologicznej

4.2.1 Charakterystyka map

4.2.1.1 Zalecenie. — Mapy włączone do dokumentacji lotniczo-meteorologicznej powinny być wyraźne i czytelne oraz posiadać odpowiednie charakterystyki fizyczne:

- a) dla wygody — największe wymiary map powinny mieć rozmiar około 42x30 cm (standard A3), a najmniejsze około 21x30 cm (standard A4). Wybór rozmiaru mapy powinien zależeć od długości trasy i od ilości szczegółów, które na podstawie ustaleń pomiędzy władzami meteorologicznym a użytkownikami, powinna zawierać mapa;
- b) główne elementy geograficzne, takie jak linie brzegowe, główne rzeki i jeziora, powinny być przedstawione tak, by łatwo można je było rozpoznać;
- c) na mapach przygotowanych przez komputer, dane meteorologiczne powinny mieć pierwszeństwo nad danymi tła mapy, likwidując te ostatnie, w przypadku pokrywania się ich na mapie;
- d) główne lotniska powinny być zaznaczone kropką i oznaczone pierwszą literą nazwy miasta, które jest obsługiwane przez to lotnisko, tak jak określa tablica AOP odpowiedniego regionalnego planu żeglugi powietrznej;
- e) siatka geograficzna powinna być zaznaczona, z równoleżnikami i południkami, w postaci linii kropkowanych co 10° szerokości i długości. Kropki powinny znajdować się w odstępach jednego stopnia geograficznego;
- f) wartości szerokości i długości geograficznych powinny być wpisane w różnych miejscach (tj. nie tylko przy krawędziach mapy);
- g) legenda mapy powinna być jasna i czytelna, powinna przedstawiać nazwę światowego ośrodka prognoz obszarowych, lub dla produktów nie WAFS centrum powstania dokumentu, rodzaj mapy, datę i czas ważności, oraz jeśli jest to konieczne, w jednoznaczny sposób użyte rodzaje jednostek.

4.2.1.2 Informacje meteorologiczne, włączone do dokumentacji lotniczo-meteorologicznej, powinny być przedstawione w sposób następujący:

- a) wiatr na mapach powinien być przedstawiony na wystarczająco gęstej siatce punktów, przy pomocy strzałek z piórkami i zamalowanymi chorągiewkami;

Załącznik 3 – Służba meteorologiczna dla międzynarodowej żeglugi powietrznej**Dodatek 8**

- b) temperatura powinna być przedstawiona w postaci liczb na wystarczająco gęstej siatce współrzędnych geograficznych;
- c) dane dotyczące wiatru i temperatury, wybrane z serii danych otrzymywanych ze światowego centrum prognoz obszarowych, powinny być przedstawione na dostatecznie gęstej siatce współrzędnych geograficznych;
- d) symbole wiatru powinny mieć pierwszeństwo przed temperaturami, a obydwa elementy, przed znakami tła.

4.2.1.3 Zalecenie. — *Mapy opracowane dla krótkich przelotów powinny pokrywać ograniczone obszary, tak jak ustalono w regionalnym porozumieniu żeglugi powietrznej i posiadać skalę $1:15 \times 10^6$.*

4.2.2 Zestawy dostarczanych map

4.2.2.1 Minimalny zestaw map dla lotów na poziomach FL250 — FL630, powinien zawierać mapy istotnych zjawisk pogody w górnych warstwach atmosfery SIGWX (dla FL250 – FL630) oraz mapy prognostyczne wiatru i temperatury dla poziomu 250 hPa. Zestawy aktualnych map, dla planowania lotu przed lotem i planowania w trakcie lotu oraz dla dokumentacji lotniczo-meteorologicznej, powinny być ustalone porozumieniem między władzami meteorologicznymi i właściwymi operatorami.

4.2.2.2 Mapy, które są dostarczane, muszą być tworzone na podstawie prognoz cyfrowych dostarczanych z WAFC-ów, zawsze gdy prognoza ta pokrywa przewidywaną trasę lotu w odpowiednim czasie, wysokości i obszarze geograficznym, dopóki nie zostanie to zmienione porozumieniem pomiędzy władzą meteorologiczną a zainteresowanymi operatorami.

4.2.3 Wskaźniki wysokości

W dokumentacji lotniczo-meteorologicznej wskazania wysokości powinny być podawane w sposób następujący:

- a) wszystkie informacje dotyczące warunków meteorologicznych na trasie lotu, takie jak: wysokości wiatrów górnych, turbulencji albo wysokości dolnej i górnej granicy chmur, powinny być w zasadzie wyrażone w poziomach lotu, mogą również być wyrażone przez ciśnienie, wysokość bezwzględna, lub dla lotów na małych wysokościach przez wysokość nad poziomem gruntu/ziemi;
- b) wszystkie odniesienia do warunków meteorologicznych na lotnisku (np. wysokość podstawy chmur), powinny być wyrażone przez wysokość względem poziomu lotniska.

4.3 Specyfikacje dotyczące lotów na małych wysokościach

4.3.1 W postaci map

Zalecenie. — *W przypadku, gdy prognozy są dostarczane w postaci map, dokumentacja lotniczo-meteorologiczna dla lotów na małych wysokościach, włączając w to loty odbywające się zgodnie z zasadami lotów z widocznością na wysokościach do poziomu lotu FL 100 (do poziomu lotu FL 150 — w obszarach górzystych lub wyżej), gdzie jest to konieczne powinna zawierać poniższe informacje, stosownie do lotu:*

- a) dane z informacji SIGMET i AIRMET;
- b) mapy wiatru i temperatur powietrza na górnych poziomach atmosfery, jak przedstawiono w Dodatku 5, pkt 4.3.1;
- c) mapy istotnych zjawisk pogody, jak przedstawiono w dodatku 5, pkt 4.3.2.

Dodatek 8**Załącznik 3 – Służba meteorologiczna dla międzynarodowej żeglugi powietrznej****4.3.2 W postaci tekstu otwartego z użyciem obowiązujących skrótów**

Zalecenie. — W przypadku, gdy prognozy nie dostarczane w postaci map, dokumentacja lotniczo-meteorologiczna dla lotów na małych wysokościach, włączając w to loty odbywające się zgodnie z przepisami dla lotów z widocznością na wysokościach do FL100 (do FL150 — w obszarach górzystych lub wyższego, gdzie jest to konieczne), powinna zawierać poniższe informacje, stosownie do lotu:

- a) informacje SIGMET i AIRMET; oraz
- b) prognozy obszarowe GAMET.

Uwaga. — Przykład postaci prognozy obszarowej GAMET zaprezentowano w Dodatku 5.

**5. SPECYFIKACJE DOTYCZĄCE AUTOMATYCZNYCH SYSTEMÓW
INFORMACJI PRZED LOTEM DLA INFORMOWANIA,
KONSULTACJI, PLANOWANIA LOTÓW
ORAZ DOKUMENTACJI LOTNICZO-METEOROLOGICZNEJ**

5.1 Dostęp do systemu

Zautomatyzowane systemy informacji przed lotem, zapewniające środki do uzyskania samodzielnej odprawy, muszą również zapewniać operatorom lub członkom załóg lotniczych, dostęp do konsultacji (jeśli są one konieczne) z lotniskowym biurem meteorologicznym, przy wykorzystaniu telefonu lub innych odpowiednich środków łączności.

5.2 Szczegółowa specyfikacja systemów

Zalecenie. — Zautomatyzowane systemy informacji przed lotem wykorzystywane do dostarczenia informacji meteorologicznej dla samodzielnej odprawy, planowania wstępnego i dokumentacji lotniczo-meteorologicznej, powinny:

- a) prowadzić ciągłą i terminową aktualizację bazy danych i monitoring ważności i integralności zgromadzonych informacji meteorologicznych;
- b) umożliwiać dostęp do systemu operatorom i członkom załóg lotniczych i innym użytkownikom lotniczym przez odpowiednie środki łączności;
- c) stosować procedury dostępu i zapytań oparte na zastosowaniu tekstu otwartego z użyciem obowiązujących skrótów - lokalizacyjne oznaczenia ICAO i wskaźnik typu danych lotniczych kluczy meteorologicznych, wprowadzonych przez WMO lub w oparciu interfejs użytkownika menu-driven albo w oparciu o inne odpowiednie mechanizmy, zgodnie z uzgodnieniami pomiędzy władzą meteorologiczną a zainteresowanymi operatorami;
- d) zapewnić użytkownikowi uzyskanie szybkiej odpowiedzi na zapytanie o informacje.

Uwaga. — Skróty i kody oraz lokalizacyjne oznaczenia ICAO, są przedstawione w dokumencie „Kody i skróty stosowane w międzynarodowym lotnictwie cywilnym” (Procedures for Air Navigation Services ICAO Abbreviations and Codes PANS-ABC, Doc. 8400) i „Wskaźnikach położenia”, (Location Indicators Doc 7910). Wskaźniki typu kodowanych lotniczych danych meteorologicznych, są zawarte w publikacji WMO Nr 386, „Podręcznik światowego systemu telekomunikacyjnego” („Manual on the Global Telecommunication System”).

6. SPECYFIKACJE DOTYCZĄCE INFORMACJI DLA STATKU POWIETRZNEGO W LOCIE

6.1 Dostarczanie informacji na żądanie statku powietrznego w locie

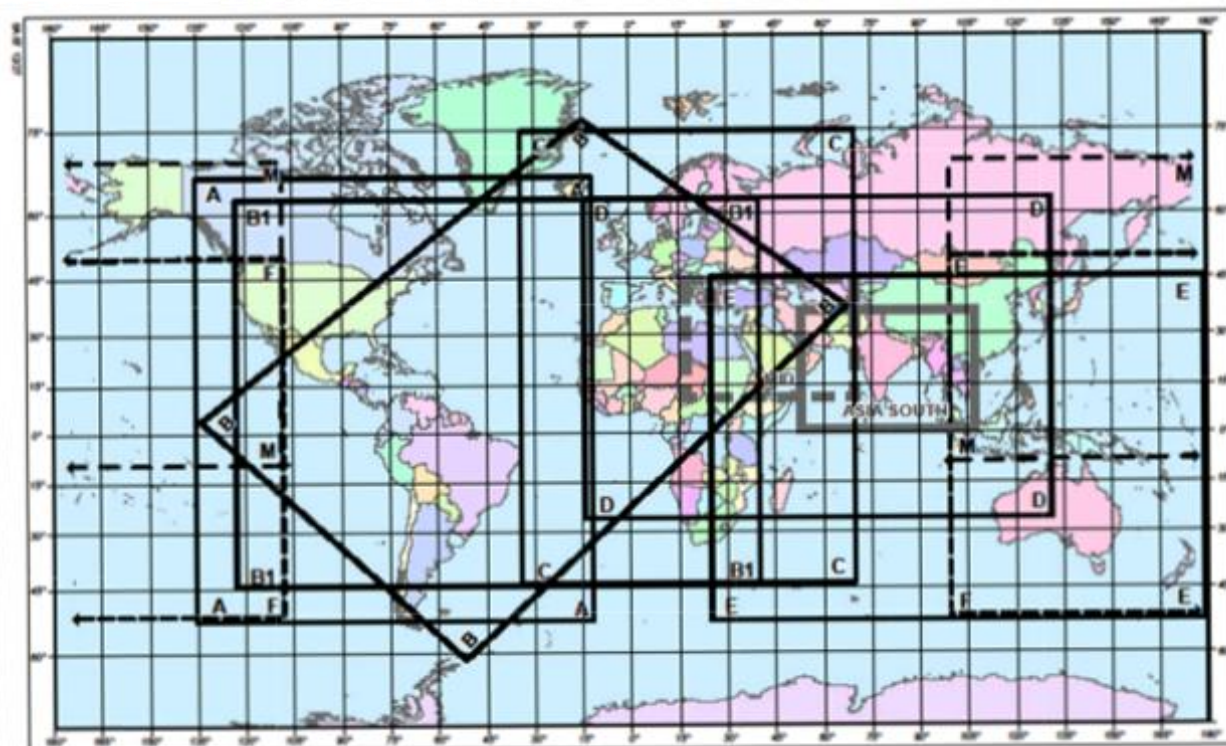
Zalecenie. — *Jeśli statek powietrzny podczas lotu, potrzebuje informacji meteorologicznych, to lotniskowe biuro meteorologiczne lub meteorologiczne biuro nadzoru, które odebrało prośbę, powinno zorganizować dostarczenie informacji, jeśli jest to konieczne, z pomocą innego lotniskowego biura meteorologicznego lub meteorologicznego biura nadzoru.*

6.2 Informacja dla planowania w locie przez operatora

Zalecenie. — *Informacje meteorologiczne potrzebne operatorowi dla celów planowania w trakcie lotu statku powietrznego, powinny być dostarczane w czasie trwania lotu oraz powinny zawierać niektóre lub wszystkie wymienione dane:*

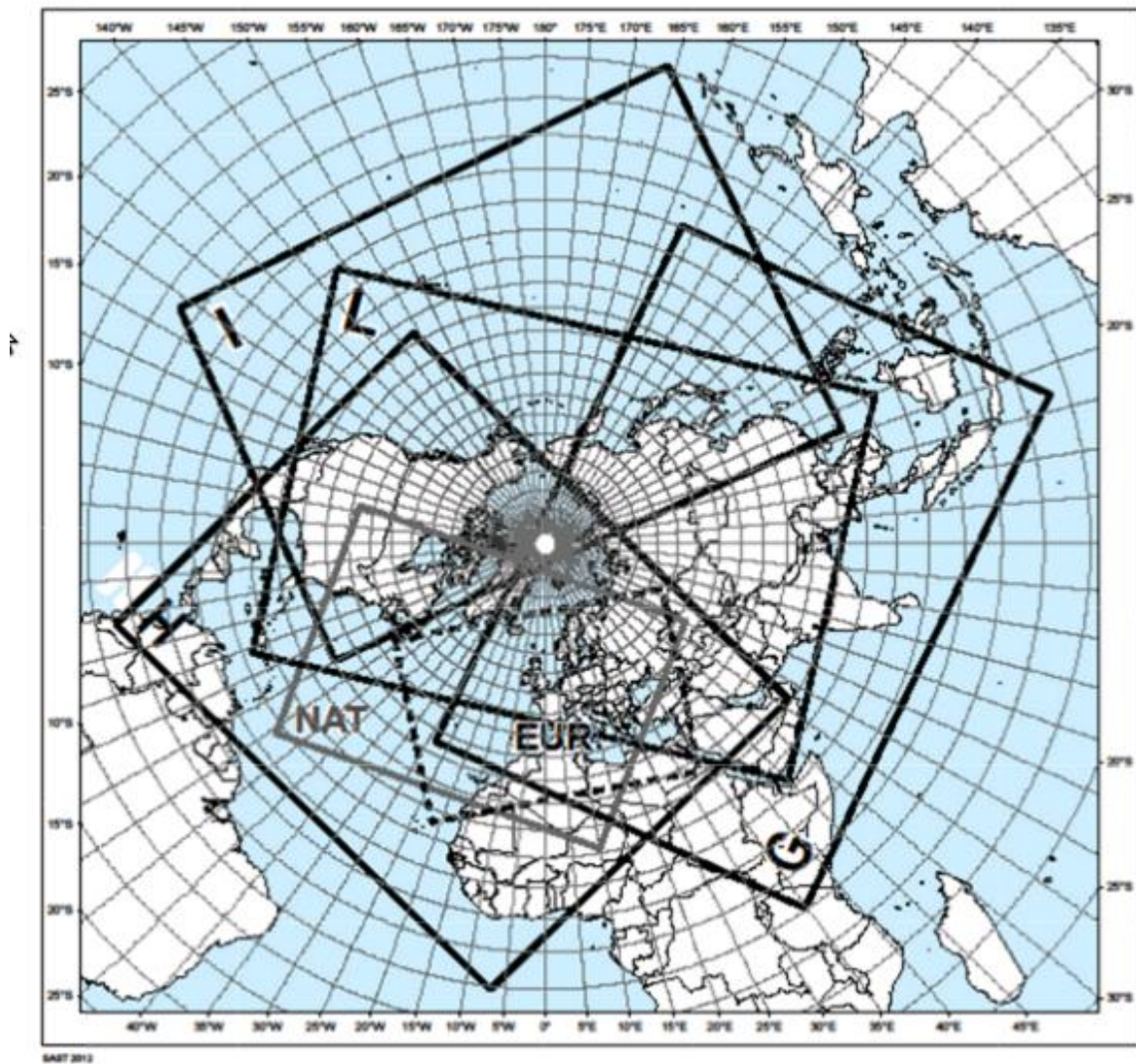
- a) *METAR i SPECI (włączając w to prognozy trend zgodnie z regionalnym porozumieniem żeglugi powietrznej);*
- b) *TAF i zmiany TAF;*
- c) *informacje SIGMET i AIRMET oraz specjalne raporty z powietrza odnoszące się do lotu, o ile nie ujęto ich w depeszy SIGMET;*
- d) *informacje o wietrze i temperaturze powietrza na górnych poziomach atmosfery;*
- e) *informacje doradcze na temat pyłu wulkanicznego i cyklonów tropikalnych odnoszące się do lotu; oraz*
- f) *inne informacje meteorologiczne w postaci alfanumerycznej lub graficznej zgodnie z ustaleniami pomiędzy władzami meteorologicznymi a operatorem.*

Uwaga. — *Wskazówki dotyczące graficznego przedstawiania informacji w kokpicie zawarte są w Manual of Aeronautical Meteorological Practice (Doc 8896).*

Dodatek 8**Załącznik 3 – Służba meteorologiczna dla międzynarodowej żeglugi powietrznej**

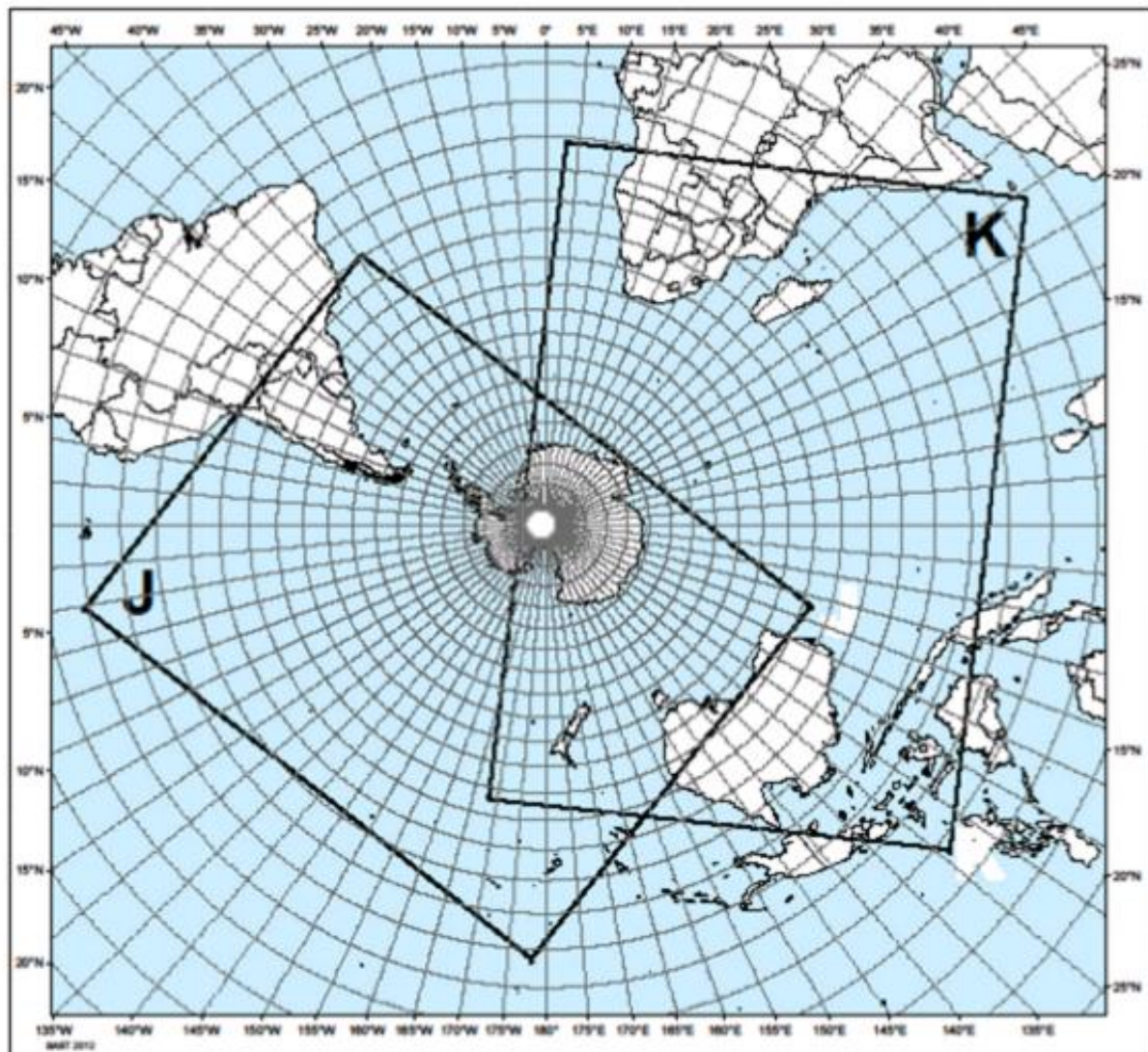
Mapa	Szerokość	Długość	Mapa	Szerokość	Długość
A	N6700	W13724	D	N6300	W01500
A	N6700	W01236	D	N6300	E13200
A	S5400	W01236	D	S2700	E13200
A	S5400	W13724	D	S2700	W01500
Azja	N3600	E05300	E	N4455	E02446
Azja	N3600	E10800	E	N4455	E18000
Azja	0000	E10800	E	S5355	E18000
Azja	0000	E05300	E	S5355	E02446
B	N0304	W13557	F	N5000	E10000
B	N7644	W01545	F	N5000	W11000
B	N3707	E06732	F	S5242	W11000
B	S6217	W05240	F	S5242	E10000
B1	N6242	W12500	M	N7000	E10000
B1	N6242	E04000	M	N7000	W11000
B1	S4530	E04000	M	S1000	W11000
B1	S4530	W12500	M	S1000	E10000
C	N7500	W03500	MID	N4400	E01700
C	N7500	E07000	MID	N4400	E07000
C	S4500	E07000	MID	N1000	E07000
C	S4500	W03500	MID	N1000	E01700

Rys. A8-1. Ustalone obszary pokrycia prognozami WAFS w postaci map – odwzorowanie Mercatora

Załącznik 3 – Służba meteorologiczna dla międzynarodowej żeglugi powietrznej**Dodatek 8**

Mapa	Szerokość	Długość	Mapa	Szerokość	Długość
EUR	N4633	W05634	I	N1912	E11130
EUR	N5842	E06824	I	N3330	W06012
EUR	N2621	E03325	I	N0126	W12327
EUR	N2123	W02136	I	S0647	E16601
G	N3552	W02822	L	N1205	E11449
G	N1341	E15711	L	N1518	E04500
G	S0916	E10651	L	N2020	W06900
G	S0048	E03447	L	N1413	W14338
H	N3127	W14836	NAT	N4439	W10143
H	N2411	E05645	NAT	N5042	E06017
H	S0127	W00651	NAT	N1938	E00957
H	N0133	W07902	NAT	N1711	W05406

Rysunek A8-2 Ustalone obszary pokrycia prognozami WAFS w postaci map — odwzorowanie biegunowe stereograficzne (półkula północna)

Dodatek 8**Załącznik 3 – Służba meteorologiczna dla międzynarodowej żeglugi powietrznej**

Mapa	Szerokość	Długość
J	S0318	W17812
J	N0037	W10032
J	S2000	W03400
J	S2806	E10717
K	N1255	E05549
K	N0642	E12905
K	S2744	W16841
K	S1105	E00317

Rysunek A8-3 Ustalane obszary pokrycia prognozami WAFS w postaci map — odwzorowanie biegunowe stereograficzne (półkula południowa)

DODATEK 9. SPECYFIKACJE TECHNICZNE DOTYCZĄCE INFORMOWANIA SŁUŻB RUCHU LOTNICZEGO, SŁUŻB POSZUKIWANIA I RATOWNICTWA ORAZ SŁUŻB INFORMACJI LOTNICZEJ

(patrz Rozdział 10 niniejszego Załącznika)

1. INFORMACJA DOSTARCZANA ORGANOM SŁUŻB RUCHU LOTNICZEGO

1.1 Wykaz informacji dla wieży kontroli lotniska

Lotniskowe biuro meteorologiczne dostarcza wieży kontroli lotniska, w miarę potrzeb, następujące informacje meteorologiczne:

- a) lokalne komunikaty regularne i specjalne, komunikaty METAR i SPECI, TAF oraz prognozy trend włączając w to zmiany do nich, dotyczące danego lotniska;
- b) informacje SIGMET i AIRMET, ostrzeżenia i alarmy o uskoku wiatru i ostrzeżenia lotniskowe;
- c) inne lokalnie uzgodnione informacje uzupełniające, takie jak prognozy wiatru przyziemnego, celem określenia możliwości zmiany drogi startowej;
- d) otrzymane informacje dotyczące chmur pyłu wulkanicznego, dla których nie wydano jeszcze informacji SIGMET, zgodnie z uzgodnieniami między zainteresowanymi władzami meteorologicznymi i władzami ATS;
- e) otrzymane informacje o przederupcyjnej aktywności wulkanicznej i/lub erupcji wulkanicznej według umowy pomiędzy odpowiednimi władzami meteorologicznymi i władzami ATS.

1.2 Wykaz informacji dla organów kontroli zbliżania

Lotniskowe biuro meteorologiczne dostarcza organom kontroli zbliżania, w miarę potrzeb, następujące informacje meteorologiczne:

- a) lokalne komunikaty regularne i specjalne, komunikaty METAR i SPECI, TAF i prognozy trend oraz zmiany do nich, dotyczące lotniska (lotnisk), które obsługuje dany organ kontroli zbliżania;
- b) informacje SIGMET i AIRMET, ostrzeżenia o uskoku wiatru i odpowiednie specjalne meldunki z powietrza, dla przestrzeni powietrznej obsługiwanej przez organ kontroli zbliżania oraz ostrzeżenia lotniskowe;
- c) inne uzupełniające informacje meteorologiczne, zgodnie z uzgodnieniami lokalnymi;
- d) otrzymane informacje dotyczące chmur pyłu wulkanicznego, dla których nie wydano jeszcze informacji SIGMET, zgodnie z ustaleniami między zainteresowanymi władzami meteorologicznymi i władzami ATS;

Załącznik 3 – Służba meteorologiczna dla międzynarodowej żeglugi powietrznej**Dodatek 9**

- e) otrzymane informacje o przederupcyjnej aktywności wulkanicznej i/lub erupcji wulkanicznej według umowy pomiędzy odpowiednimi władzami meteorologicznymi i władzami ATS.

1.3 Wykaz informacji dla centrum kontroli obszaru i ośrodków informacji powietrznej

Następujące informacje meteorologiczne powinny być dostarczane, w miarę potrzeb, centrum kontroli obszaru lub ośrodkom informacji powietrznej przez powiązane z nimi meteorologiczne biuro nadzoru:

- a) METAR i SPECI, włączając w to aktualne dane o ciśnieniu dla lotnisk i dla innych lokalizacji, TAF i prognozy trend oraz zmiany do nich, obejmujące rejon informacji powietrznej lub obszar kontrolowany, oraz, jeśli jest to wymagane, przez ośrodek informacji powietrznej lub centrum kontroli obszaru, dla lotnisk sąsiednich rejonów informacji powietrznej, jako określono w regionalnym porozumieniu żeglugi powietrznej;
- b) prognozy wiatru i temperatury powietrza na górnych poziomach atmosfery oraz istotnych zjawisk pogody na trasie lotu i zmiany do nich, w szczególności obejmujące takie zjawiska, podczas których lot zgodnie z przepisami dla wykonywania lotów z widzialnością może okazać się niemożliwy do wykonania, informacje SIGMET i AIRMET, oraz odpowiednie specjalne meldunki z powietrza dotyczące rejonu informacji powietrznej lub kontrolowanego obszaru, a także sąsiednich rejonów informacji powietrznej, jeśli tak ustala regionalne porozumienie żeglugi powietrznej i tego wymaga ośrodek informacji powietrznej lub centrum kontroli obszaru, dla sąsiednich regionów informacji powietrznej;
- c) każdą inną informację meteorologiczną wymaganą przez ośrodek informacji powietrznej lub centrum kontroli obszaru, w celu spełnienia wymagań statków powietrznych w locie. Jeśli wymagana informacja nie jest dostępna w odpowiednim meteorologicznym biurze nadzoru, powinno się ono zwrócić o pomoc do innego biura, w celu jej dostarczenia;
- d) otrzymane informacje dotyczące chmur pyłu wulkanicznego, dla których nie wydano jeszcze informacji SIGMET, zgodnie z uzgodnieniami pomiędzy zainteresowanymi władzami meteorologicznymi i władzami ATS;
- e) otrzymane informacje, dotyczące przypadkowego uwolnienia do atmosfery materiałów radioaktywnych, zgodnie z porozumieniem pomiędzy władzą meteorologiczną i władzą ATS;
- f) informacje doradcze dotyczące cyklonu tropikalnego wydane przez TCAC w jego obszarze odpowiedzialności;
- g) informacje doradcze dotyczące pyłu wulkanicznego wydane przez VAAC w jego obszarze odpowiedzialności;
- h) informacje otrzymane o przederupcyjnej aktywności wulkanicznej i/lub erupcji wulkanicznej, jak to uzgodniono pomiędzy odpowiednimi władzami meteorologicznymi i ATS.

1.4 Dostarczanie informacji do lotniczych stacji telekomunikacyjnych

Tam, gdzie to niezbędne do celów informacji powietrznej, dostarcza się do wyznaczonych lotniczych stacji telekomunikacyjnych bieżące informacje meteorologiczne oraz prognozy. Kopia tych informacji jest przesyłana, jeśli są takie wymagania, do centrów informacji powietrznej oraz centrów kontroli obszaru.

1.5 Format informacji

1.5.1 Zalecenie. — *Lokalne regularne i specjalne komunikaty, METAR i SPECI, TAF i prognozy trend, informacje SIGMET i AIRMET, prognozy wiatru i temperatury na górnych poziomach atmosfery oraz zmiany do nich powinny być dostarczane do organów ruchu lotniczego w postaci, w jakich zostały przygotowane, rozpowszechniane do innych lotniskowych biur meteorologicznych lub meteorologicznych biur nadzoru, odbierane z innych lotniskowych biur meteorologicznych lub meteorologicznych biur nadzoru, chyba że lokalnie zostało inaczej ustalone.*

Dodatek 9**Załącznik 3 – Służba meteorologiczna dla międzynarodowej żeglugi powietrznej**

1.5.2 Zalecenie. — *Jeśli służby ruchu lotniczego mają dostęp do przetworzonych komputerowo danych dotyczących górnych warstw atmosfery dla węzłów regularnej siatki w postaci cyfrowej, ich skład, format i ustalenia odnośnie transmisji, powinny być uzgodnione przez władze meteorologiczne i właściwe władze ATS. Dane powinny być dostarczone tak szybko, jak jest to możliwe, po zakończeniu przetwarzania prognozy.*

**2. INFORMACJA DOSTARCZANA ORGANOM
SŁUŻBY POSZUKIWANIA I RATOWNICTWA****2.1 Wykaz informacji**

Informacje meteorologiczne dostarczane do ośrodków koordynacji poszukiwania i ratownictwa zawierają opis warunków meteorologicznych, które panowały podczas ostatniej znanej pozycji zaginionego statku powietrznego i wzdłuż planowanej trasy lotu statku, ze szczególnym odniesieniem do:

- a) istotnych zjawisk pogody na trasie;
- b) wielkości zachmurzenia i rodzaju chmur (szczególnie Cumulonimbus), wysokości podstaw i wierzchołków chmur;
- c) widzialności i istotnych zjawisk pogody ograniczających widzialność;
- d) wiatru przyziemnego i na poziomach górnych;
- e) stanu gruntu, w szczególności występowanie pokrywy śnieżnej lub wody;
- f) temperatury powierzchni morza, stanu morza, pokrywy lodowej (w przypadku gdy występuje) i prądów oceanicznych (gdy odnoszą się do obszaru poszukiwań);
- g) ciśnienia na poziomie morza.

2.2 Informacje dostarczane na żądanie

2.2.1 Zalecenie. — *Na żądanie ośrodka koordynacji poszukiwania i ratownictwa, wyznaczone lotniskowe biuro meteorologiczne lub meteorologiczne biuro nadzoru powinno zapewnić uzyskanie szczegółów z dokumentacji na lot, która była dostarczona zaginionemu statkowi powietrznemu, łącznie ze wszelkimi zmianami do prognoz przekazanych statkowi powietrznemu w trakcie trwania lotu.*

2.2.2 Zalecenie. — *Dla ułatwienia akcji poszukiwania i ratownictwa, wyznaczone lotniskowe biuro meteorologiczne lub meteorologicznych biur nadzoru powinno dostarczyć na żądanie:*

- a) *pełną i szczegółową informację o aktualnych i prognozowanych warunkach meteorologicznych w rejonie poszukiwań; oraz*
- b) *informacje o aktualnych i prognozowanych warunkach meteorologicznych na trasie lotu statków powietrznych poszukiwawczych, wylatujących i powracających na lotnisko, z którego jest prowadzona akcja poszukiwania.*

2.2.3 Zalecenie. — *Na żądanie ośrodka koordynacji poszukiwania i ratownictwa, wyznaczone lotniskowe biuro meteorologiczne lub meteorologicznych biur nadzoru powinno dostarczyć lub zapewnić dostarczenie informacji meteorologicznych wymaganych przez statki morskie podejmujące akcje poszukiwania i ratownictwa.*

3. INFORMACJA DOSTARCZANA DLA ORGANÓW SŁUŻBY INFORMACJI LOTNICZEJ

3.1 Wykaz informacji

Organ służby informacji lotniczej, w miarę potrzeb, otrzymuje następujące informacje:

- a) dotyczące służby meteorologicznej dla międzynarodowej żeglugi powietrznej, w celu umieszczenia ich w Zbiorze Informacji Lotniczej (AIP);

Uwaga. — Szczegóły znajdują się w Załączniku 15, Część 1, GEN 3.5 i Część 3, AD 2.2, 2.11, 3.2 i 3.11.

- b) niezbędne dla przygotowania NOTAM lub ASHTAM, uwzględniając w szczególności informacje o:

- 1) wprowadzeniu, anulowaniu i znacznych zmianach w procesie osłony meteorologicznej lotnictwa. Wskazane jest, aby informacja była przesyłana do organu służb informacji lotniczej, dostatecznie wcześniej przed datą wprowadzenia w życie, aby możliwe było wysłanie NOTAM zgodnie z Załącznikiem 15 ICAO, pkt. 5.1.1 i 5.1.1.1;

- 2) o przypadku aktywności wulkanu;

Uwaga. — Treść wymaganej informacji jest opisana w Rozdziale 3, pkt 3.3.2 i Rozdziale 4, pkt 4.8.

- 3) uwolnieniu radioaktywnych materiałów do atmosfery, na mocy porozumienia pomiędzy właściwymi władzami meteorologiczną i lotnictwa cywilnego;

Uwaga. — Niezbędne informacje są zawarte w Rozdziale 3, pkt 3.4.2 g).

- c) niezbędne do przygotowania okólników informacji lotniczej, uwzględniając szczególnie informację o:

- 1) przewidywanych ważnych zmianach w procedurach osłony meteorologicznej lotnictwa, w zakresie dostarczanych usług/służby i obiektów/wyposażenia,
- 2) wpływie istotnych zjawisk meteorologicznych na wykonywanie lotów.

DODATEK 10. SPECYFIKACJE TECHNICZNE DOTYCZĄCE WYMAGAŃ I WYKORZYSTANIA ŁĄCZNOŚCI

(patrz Rozdział 11 niniejszego Załącznika)

1. SPECYFICZNE WYMAGANIA DLA ŁĄCZNOŚCI

1.2 Wymagany czas przesyłania informacji meteorologicznych

Zalecenie. — O ile regionalne porozumienie żeglugi powietrznej nie ustaliło inaczej, czas przesyłania komunikatów i biuletynów zawierających operacyjne dane meteorologiczne w sieci AFTN nie powinien przekraczać:

Informacje SIGMET i AIRMET, informacje doradcze dotyczące chmury popiołu wulkanicznego i cyklonu tropikalnego oraz specjalne meldunki z powietrza.....	5 minut	
Przekazywane tekstem otwartym z użyciem obowiązujących skrótów zmiany do prognoz istotnych zjawisk pogody i prognoz górnych poziomów.....	5 minut	
Zmiany TAF i korekty do TAF.....	5 minut	
Komunikaty METAR.	} 0–900 km (500 NM).....	5 minut
Prognozy trend		
TAF	} ponad 900 km (500 NM).....	10 minut
SPECI		

1.2 Dane w węzłach regularnej siatki dla ATS i operatorów

1.2.1 Zalecenie. — Jeśli organy służb ruchu lotniczego mają możliwość wykorzystania danych dotyczących górnych warstw atmosfery w węzłach regularnej siatki w postaci cyfrowej, to zasady dotyczące ich transmisji muszą być określone między władzami meteorologicznymi i odpowiednimi władzami ATS.

1.2.2 Zalecenie. — W przypadku, kiedy do planowania przez operatorów lotów z wykorzystaniem komputera, są dostarczane dane dotyczące górnych warstw atmosfery w węzłach regularnej siatki w postaci cyfrowej, zasady transmisji powinny być określone między zainteresowanym światowym lub centrum prognoz obszarowych a władzami meteorologicznymi i użytkownikami.

2. WYKORZYSTANIE STAŁEJ SŁUŻBY TELEKOMUNIKACJI LOTNICZEJ I INTERNETU

2.1 Biuletyny meteorologiczne w postaci alfanumerycznej

2.1.1 Składanie biuletynów

Zalecenie. — *Kiedy jest to możliwe, operacyjne informacje meteorologiczne powinny być wymieniane w postaci zwartych biuletynów złożonych z informacji tego samego rodzaju.*

2.1.2 Czasy składania biuletynów

Zalecenie. — *Biuletyny meteorologiczne, przeznaczone do regularnej wymiany, powinny być przekazywane do transmisji regularnie, w określonych rozkładem terminach. Komunikaty METAR powinny być złożone do transmisji nie później niż 5 minut po ustalonym czasie obserwacji. Prognozy TAF powinny być złożone do transmisji nie wcześniej niż jedną godzinę przed rozpoczęciem ich czasu ważności.*

2.1.3 Nagłówki biuletynów

Biuletyny meteorologiczne zawierające operacyjne informacje meteorologiczne, transmitowane z wykorzystaniem stałej służby lotniczej lub Internetu, muszą posiadać nagłówek składający się z:

- a) identyfikatora składającego się z czterech liter i dwóch cyfr,
- b) czteroliterowego wskaźnika lokalizacji stosowanego w ICAO, odpowiadającego geograficznemu położeniu biura meteorologicznego, z którego biuletyn pochodzi, lub które go skompletowało,
- c) grupy daty i czasu, oraz
- d) jeśli jest to konieczne, trzyliterowego wskaźnika.

Uwaga 1. — Szczegółowy opis formatu i zawartości nagłówków jest podany w wydawnictwie WMO Publikacja nr 386 — „Podręcznik światowego systemu telekomunikacyjnego” („Manual on the Global Telecommunications System”) Tom I oraz w wydawnictwie ICAO — „Podręcznik meteorologii lotniczej” („Manual of Aeronautical Meteorological Practice”, Doc 8896).

Uwaga 2. — Wskaźniki lokalizacji stosowane w ICAO, są podane w wydawnictwie ICAO, Doc 7910 „Wskaźniki położenia” („Location Indicators”).

2.1.4 Struktura biuletynów

Biuletyny meteorologiczne zawierające operacyjne informacje meteorologiczne, przeznaczone do przesyłania z wykorzystaniem stałej telekomunikacyjnej sieci lotniczej AFTN, są włączane do tekstowej części informacji AFTN.

Dodatek 10**Załącznik 3 – Służba meteorologiczna dla międzynarodowej żeglugi powietrznej****2.2 Produkty światowego systemu prognoz obszarowych****2.2.1 Telekomunikacyjne środki do przesyłania produktów WAFS**

Zalecenie. — *Środkiem telekomunikacyjnym do przesyłania produktów światowego systemu prognoz obszarowych powinny być środki łączności stałej służby lotniczej lub Internetu.*

2.2.2 Wymagania dotyczące jakości map

Zalecenie. — *W przypadkach, kiedy produkty światowego systemu prognoz obszarowych rozpowszechnia się w formie map, jakość odbieranych map powinna być taka, by umożliwić ich powielenie w postaci wystarczająco czytelnej, dla planowania lotów i dokumentacji na lot. Odbierane mapy powinny być czytelne w ponad 95% ich powierzchni.*

2.2.3 Wymagania dotyczące jakości transmisji

Zalecenie. — *Transmisja powinna być zorganizowana w taki sposób, aby przerwy nie przekraczały 10 minut w każdym okresie 6 godzin.*

2.2.4 Nagłówki biuletynów zawierających produkty WAFS

Biuletyny meteorologiczne, zawierające produkty światowego systemu prognoz obszarowych WAFS w formie cyfrowej i przekazywane z wykorzystaniem środków stałej służby lotniczej lub Internetu, posiadają nagłówek przedstawiony w pkt. 2.1.3.

3. WYKORZYSTANIE RUCHOMEJ SŁUŻBY LOTNICZEJ**3.1 Zawartość i format informacji meteorologicznych**

3.1.1 Treść i forma komunikatów, prognoz oraz informacji SIGMET przekazywanych statkom powietrznym, musi być zgodna z ustaleniami rozdziałów 4, 6 i 7 niniejszego Załącznika.

3.1.2 Treść i forma meldunków z powietrza przekazywanych przez statki powietrzne jest zgodna z ustaleniami Rozdziału 5 niniejszego Załącznika i „Procedurami dla służb żeglugi powietrznej” („Procedures for Air Navigation Services — Air Traffic Management” wydawnictwa PANS-ATM, Doc 4444, Załącznik 1).

3.2 Zawartość i format biuletynów meteorologicznych

Treść biuletynu meteorologicznego, przekazywana z wykorzystaniem ruchomej służby lotniczej, powinna pozostać niezmienną w stosunku do treści zawartej w biuletynie oryginalnym.

4. WYKORZYSTANIE LOTNICZYCH ŁĄCZY DANYCH – D-VOLMET

4.1 Szczegółowa zawartość meteorologicznej informacji dostępnej w D-VOLMET

4.1.1 Regionalne porozumienie żeglugi powietrznej powinno ustalić lotniska, z których należy udostępnić METAR, SPECI i TAF poprzez kanał łączności do statku powietrznego w locie.

4.1.2 Regionalne porozumienie żeglugi powietrznej powinno ustalić rejony informacji powietrznej, z których informacje SIGMET i AIRMET należy udostępnić, poprzez kanał łączności, do statku powietrznego w locie.

4.2 Kryteria związane z informacją dostępną w D-VOLMET

4.2.1 **Zalecenie.** — *Ostatnie dostępne informacje METAR i SPECI, TAF, SIGMET i AIRMET powinny być przekazywane środkami łączności do statku powietrznego w locie.*

4.2.2 **Zalecenie.** — *TAF włączone do informacji D-VOLMET powinny być korygowane, jeśli jest to konieczne, aby zagwarantować, że prognoza, która jest udostępniona do statku powietrznego w locie, odzwierciedla ostatnią opinię właściwego lotniskowego biura meteorologicznego.*

4.2.3 **Zalecenie.** — *Jeśli brak jest ważnej informacji SIGMET dla rejonu informacji powietrznej, wskaźnik „NIL SIGMET” powinien być włączony do informacji D-VOLMET.*

4.3 Format informacji dostępnej dla D-VOLMET

Treść i postać komunikatów, prognoz i informacji SIGMET i AIRMET, włączonych do informacji D-VOLMET, jest zgodna z ustaleniami Rozdziałów 4, 6 oraz 7 niniejszego Załącznika.

5. WYKORZYSTANIE LOTNICZEJ SŁUŻBY ROZGLĄSZANIA — AUDYCJA VOLMET

5.1 Szczegółowa zawartość meteorologicznej informacji zawartej w audycji VOLMET

5.1.1 Regionalne porozumienie żeglugi powietrznej powinno ustalić lotniska, z których informacje METAR, SPECI i TAF powinny być włączone do transmisji VOLMET, wraz z kolejnością i z czasem transmisji.

5.1.2 Informacje SIGMET powinny być włączane do regularnych transmisji VOLMET, jeżeli tak ustaliło regionalne porozumienie żeglugi powietrznej. Gdy jest to realizowane, informacje SIGMET powinny być przekazywane na początku transmisji lub na początku 5-minutowego bloku nadawania.

5.2 Kryteria związane z informacjami zawartymi w audycji VOLMET

5.2.1 **Zalecenie.** — *Jeśli komunikat o pogodzie z lotniska nie dotarł na czas, to do transmisji VOLMET należy włączyć ostatni dostępny komunikat z tego lotniska, wraz z podanym czasem obserwacji.*

Dodatek 10**Załącznik 3 – Służba meteorologiczna dla międzynarodowej żeglugi powietrznej**

5.2.2 **Zalecenie.** — *TAF włączane do regularnych transmisji VOLMET powinny być zmieniane gdy jest to konieczne w celu zapewnienia, że prognoza w chwili przekazania odzwierciedla ostatnie oceny zainteresowanego lotniskowego biura meteorologicznego.*

5.2.3 **Zalecenie.** — *Tam, gdzie informacje SIGMET są włączane w rozkładowe audycje VOLMET należy wysyłać identyfikator „NIL SIGMET”, jeśli nie ma ważnych informacji SIGMET dla zainteresowanego rejonu informacji powietrznej.*

5.3 Format informacji zawartych w audycji VOLMET

5.3.1 Treść i postać komunikatów, prognoz i informacji SIGMET włączanych do transmisji VOLMET, jest zgodna z ustaleniami Rozdziałów 4, 6 i 7 niniejszego Załącznika.

5.3.2 **Zalecenie.** — *Transmisja VOLMET powinna być realizowana przy pomocy standardowej frazeologii radiowej.*

Uwaga. — *Wskazówki dotyczące standardowej frazeologii radiowej stosowanej w transmisji VOLMET są przedstawione w „Podręczniku w sprawie koordynacji pomiędzy służbami ruchu lotniczego, służbami informacji lotniczej i lotniczymi służbami meteorologicznymi” („Manual on Coordination between Air Traffic Services Aeronautical Information Services and Aeronautical Meteorological Services”), Doc 9377, Załącznik 1.*

ZAŁĄCZNIK A. OPERACYJNIE POŻĄDANA DOKŁADNOŚĆ POMIARÓW I OBSERWACJI

*Uwaga. — Wskazówki zawarte w tej tabeli odnoszą się do Rozdziału 4 —
Obserwacje i komunikaty meteorologiczne, w szczególności do pkt. 4.1.9.*

<i>Obserwowany element</i>	<i>Operacyjnie pożądana dokładność pomiarów lub obserwacji *</i>
Średni wiatr przy powierzchni ziemi	Kierunek: $\pm 10^\circ$ Prędkość: $\pm 0,5$ m/s (1 kt) do 5 m/s (10 kt) $\pm 10\%$ powyżej 5 m/s (10 kt)
Odchylenia od średniego wiatru przy powierzchni ziemi	± 1 m/s (2 kt) w stosunku do podłużnych i bocznych składowych
Widzialność	± 50 m do 600 m $\pm 10\%$ pomiędzy 600 m do 1 500 m $\pm 20\%$ powyżej 1 500 m
Zakres widzialności wzdłuż drogi startowej	± 10 m do 400 m ± 25 m pomiędzy 400 m do 800 m $\pm 10\%$ powyżej 800 m
Wielkość zachmurzenia	± 1 okta
Wysokość podstawy chmur	± 10 m (33 ft) do 100 m (330 ft) $\pm 10\%$ powyżej 100 m (330 ft)
Temperatura powietrza i temperatura punktu rosy	$\pm 1^\circ\text{C}$
Wartość ciśnienia (QNH, QFE)	$\pm 0,5$ hPa
* Operacyjnie pożądana dokładność nie jest rozumiana jako wymóg operacyjny, jest ona rozumiana jako cel, który został wyrażony przez operatorów.	

Uwaga. — Wskazówki co do dokładności pomiarów i obserwacji można znaleźć w publikacji WMO nr 8 „Przewodnik po meteorologicznych instrumentach i metodach obserwacji” („Guide to Meteorological Instruments and Methods of Observation”).

ZAŁĄCZNIK B. OPERACYJNIE POŻĄDANA DOKŁADNOŚĆ PROGNOZ

Uwaga 1. — Wskazówki zawarte w tej tabeli odnoszą się do Rozdziału 6 — Prognozy, w szczególności do pkt. 6.1.1.

Uwaga 2. — Jeżeli dokładność prognoz mieści się w operacyjnie pożądanym zakresie określonym w drugiej kolumnie, dla procentowo podanych przypadków w trzeciej kolumnie, skutek błędów w prognozach nie jest uznawany za poważny w porównaniu ze skutkami błędów nawigacyjnych oraz innymi czynnikami operacyjnymi.

<i>Prognozowany element</i>	<i>Operacyjnie pożądana dokładność prognoz</i>	<i>Minimalny procent przypadków wewnątrz zakresu</i>
TAF		
Kierunek wiatru	$\pm 20^0$	80% przypadków
Prędkość wiatru	$\pm 2,5$ m/s (5 kt)	80% przypadków
Widzialność	± 200 m do 800 m $\pm 30\%$ pomiędzy 800 m do 10 km	80% przypadków
Opad	Wystąpienie lub brak	80% przypadków
Wielkość zachmurzenia	Jedna kategoria poniżej 450 m (1500 ft) Wystąpienie lub brak BKN lub OVC pomiędzy 450 m (1500 ft) do 3 000 (10 000ft)	70% przypadków
Wysokość podstawy chmur	± 30 m (100 ft) do 300 m (1 000 ft) $\pm 30\%$ pomiędzy 300 m (1 000 ft) do 3 000 m (10 000 ft)	70% przypadków
Temperatura powietrza	$\pm 1^{\circ}\text{C}$	70% przypadków
PROGNOZA TREND		
Kierunek wiatru	$\pm 20^0$	90% przypadków
Prędkość wiatru	$\pm 2,5$ m/s (5 kt)	90% przypadków
Widzialność	± 200 m do 800 m $\pm 30\%$ pomiędzy 800 m do 10 km	90% przypadków
Opad	Wystąpienie lub brak	90% przypadków

Załącznik 3 – Służba meteorologiczna dla międzynarodowej żeglugi powietrznej***Załącznik B***

<i>Prognozowany element</i>	<i>Operacyjnie pożądana dokładność prognoz</i>	<i>Minimalny procent przypadków wewnątrz zakresu</i>
Wielkość zachmurzenia	Jedna kategoria poniżej 450 m (1 500 ft) Wystąpienie lub brak BKN lub OVC pomiędzy 450 m (1 500 ft) i 3 000 (10 000ft)	90% przypadków
Wysokość podstawy chmur	± 30 m (100 ft) do 300 m (1 000 ft) ± 30% pomiędzy 300 m (1 000 ft) do 3 000 m (10 000 ft)	90% przypadków

PROGNOZY DO STARTU

Kierunek wiatru	± 20°	90% przypadków
Prędkość wiatru	± 2,5 m/s (5 kt) do 12.5 m/s (25 kt)	90% przypadków
Temperatura powietrza	±1 °C	90% przypadków
Ciśnienie (QNH)	±1 hPa	90% przypadków

PROGNOZY OBSZAROWE, NA PRZELOT I TRASOWE

Temperatura na wysokościach	±2 (średnio na 900 km/500 NM)	90% przypadków
Wilgotność względna	±20 %	90% przypadków
Wiatr na poziomach górnych	± 5 m/s (10 kt) (Różnicy wektorowa dla 900 km (500 NM))	90% przypadków
Trasowe istotne zjawiska pogody i chmury	Wystąpienie lub brak	80% przypadków
	Lokalizacja: ± 100 km (60 NM)	70% przypadków
	Rozciągłość pionowa: ± 300 m (1 000 ft)	70% przypadków
	Tropopauza w FL: ± 300 m (1 000 ft)	80% przypadków
	Poziom wiatru maksymalnego: ± 300 m (1 000 ft)	80% przypadków

ZAŁĄCZNIK C. WYBRANE KRYTERIA
DLA KOMUNIKATÓW LOTNISKOWYCH

ATTACHMENT C. SELECTED CRITERIA APPLICABLE TO AERODROME REPORTS

(The guidance in this table relates to Chapter 4 and Appendix 3.)

Specifications	Surface wind		Visibility (VIS)	Runway visual range ¹			Present weather	Cloud			Temperature	Pressure (QNH, QFE)	Supplementary information	
	Directional variations ²	Speed variations ⁴		A	B	C		Amount	Type ²					
	Mean speed	Mean speed		–10	–5	(QNS, TME)								
Directional variations ² ≥ 60° and < 180°	Mean speed ≥ 1.5 m/s (3 kt)	≥ 180°	Exceeding the mean speed by ≥ 5 m/s (10 kt)	Past tendency ⁵			No general criteria applicable to all the WX phenomena (for specific criteria, see Appendix 3, 4.4.2.)	Layers reported if coverage			No criteria	Parameters reported	Updated if changes > agreed magnitude	
				Special cases				Lowest layer >	Next higher layer >	CB ⁶ or TCU				
				Minimum VIS ≠ prevailing VIS	Minimum VIS fluctuating and < 1 500 m or < 0.5 × prevailing VIS cannot be determined	$ R_{\text{prev}} - R_{\text{curr}} $								
< 1.5 m/s (3 kt)				General rule	1 min	NA	NA	Always	2/8	4/8	CB TCU			
Local routine and special report	2/10 min	10 min	Minimum and maximum speed ⁸	1 min	NA	NA	None ⁹	Always	2/8	4/8	CB TCU		All ¹¹	
	10 min	10 min	10 min	10 min	Prevailing VIS and minimum VIS + direction	Minimum VIS	No tendency observed (N ¹⁰) or downward (D ⁷)	Always	2/8	4/8	CB TCU		Recent WX of operational significance and wind shear ⁹	
METAR/ SPECI	VRB (no extreme directions)	mean + 2 VRB (no extreme directions)	Maximum speed ⁸	Prevailing VIS and minimum VIS + direction			Not tendency available, the tendency is to be omitted			Always	2/8	4/8	CB TCU	
Relevant reporting scales for all messages	Direction in three figures rounded off to the nearest 10 degrees (do not 1–4 down, degrees 5–9 up)	Speed in three figures or 1/4	Speed < 0.5 m/s (1 kt) indicated as indicated as CALM	N ¹⁰	Stop applicable	Stop applicable	N ¹⁰	Stop applicable	Stop applicable	Stop applicable	Rounded off to whole degrees up for decimal 5	In whole hPa ¹² rounding down for decimal 1–9	N/A	
				VIS < 800 m : 50 m 800 m ≤ VIS < 5 000 m : 100 m 5 000 m ≤ VIS < 10 km : 1 km VIS ≥ 10 km : None given as 10 km covered under CALM	Stop applicable	Stop applicable	Stop applicable	Stop applicable	Stop applicable	Stop applicable	Base ≤ 3 000 m (10 000 ft) : 30 m (100 ft) (Reference level: Aerodrome elevation ¹⁴ or mean sea level for offshore structures)			

Notes: —

1. Considered for the past 10 minutes (exception: if the 10-minute period includes a marked discontinuity (i.e. runway visual range changes or passes 175, 300, 550 or 800 m, lasting ≥ 2 minutes), only data after the discontinuity to be used). A simple diagrammatic convention is used to illustrate these parts of the 10-minute period prior to the observation relevant to runway visual range criteria, i.e. AB, BC and AC.

2. Layer composed of CB and TCU with a common base should be reported as "CB".

3. Considered for the past 10 minutes (exception: if the 10-minute period includes a marked discontinuity (i.e. the direction changes ≥ 30° with a speed ≥ 5 m/s or the speed changes ≥ 5 m/s lasting ≥ 2 minutes), only data after the discontinuity to be used).

4. If several directions, the most operationally significant direction used.

5. Left R_{prev} = 5-minute mean runway visual range value during period AB and R_{curr} = 5-minute mean runway visual range value during period BC.

6. CB (cumulonimbus) and TCU (towering cumulus = cumulus congestus of great vertical extent) if not already indicated as one of the other layers.

7. Time averaging, for mean values and, if applicable, relevant period for extreme values, indicated in the upper left-hand corner.

8. According to the WMO Manual on Codes (WMO-No. 306), Volume I.1, Part A — Alphanumeric Codes, paragraph 15.5.5, "It is recommended that the wind measuring systems should be such that peak gusts should represent a three-second average".

9. N/A = not applicable.

10. QFE is to be included (if required). Reference elevation for QFE should be aerodrome elevation except for precision approach runways, and non-precision approach runways with threshold ≥ 2 m (7 ft) below or above aerodrome elevation, where the reference level should be the relevant threshold elevation.

11. As listed in Appendix 3, 4.8.

12. Also sea-surface temperature, and state of the sea or the significant wave height from offshore structures in accordance with regional air navigation agreement.

13. Report if RVR and/or VIS < 1 500 m, limits for assessments 50 and 2 000 m.

14. For landing at aerodromes with precision approach runways and with the threshold elevation ≥ 15 m below the aerodrome elevation, the threshold elevation to be used as a reference.

15. Measured in 0.1 hPa.

14/11/13

ATT C-1

ANNEX 3

ZAŁĄCZNIK D. KONWERSJA WSKAZAŃ PRZYRZĄDÓW NA ZASIĘG WIDZIALNOŚCI WZDŁUŻ DROGI STARTOWEJ I WIDZIALNOŚĆ

(patrz Dodatek 3, pkt 4.3.5 niniejszego Załącznika)

1. Konwersja wskazań przyrządów pomiarowych na zasięg widzialności wzdłuż drogi startowej i widzialność, jest oparta na wzorze Koschmiedera lub wzorze Allarda, zależnie od tego, czy pilot może oczekiwać wskazówek w zakresie widzialności których podstawą jest oznakowanie drogi startowej lub system oświetlenia drogi startowej. W celu standaryzacji oceny zasięgu widzialności wzdłuż drogi startowej, w tym Załączniku podano wskazówki dotyczące użycia i zastosowania głównych współczynników konwersji stosowanych w tych obliczeniach.

2. We wzorze Koschmiedera jednym z współczynników, który należy wziąć pod uwagę, jest próg kontrastu pilota. Ustalony jest do zastosowania stały współczynnik 0.05 (bezwymiarowy).

3. We wzorze Allarda odpowiadającym parametrem jest natężenie oświetlenia. Nie jest to stała, ale funkcja ciągła zależna od luminancji tła. Przyjęta zależność do stosowania w systemach przyrządowych z ciągłą regulacją natężenia oświetlenia przy pomocy czujnika luminancji tła przedstawia krzywa na rys. D-1. Preferowane jest użycie funkcji ciągłej, która aproksymuje funkcję schodkową/krokową co jest przedstawione na rys. D-1, z powodu większej dokładności w stosunku do funkcji schodkowej opisanej w paragrafie 4.

4. W systemach przyrządowych bez ciągłej regulacji natężenia oświetlenia, użycie czterech równo odległych wartości progowych natężenia oświetlenia z przyjętymi odpowiednimi zakresami luminancji tła, jest wygodne ale zredukuje dokładność. Cztery wartości są przedstawione na rys. D-1 w postaci funkcji schodkowej; są one stabelaryzowane w tabeli D-1 dla większej przejrzystości.

Uwaga 1. — Informacje i wskazówki dotyczące świateł używanych dla określenia zasięgu widzialności wzdłuż drogi startowej są podane w „The Manual of Runway Visual Range Observing and Reporting Practices”, Doc 9328.

Uwaga 2. — Zgodnie z definicją widzialności określonej dla celów lotniczych, intensywność świecenia lamp używanych do określenia widzialności w najbliższej okolicy powinna wynosić w przybliżeniu 1 000 cd (kandeli).

Tabela D-1. Wartości progowe natężenia oświetlenia

Warunki	Próg natężenia oświetlenia (lx)	Luminancja tła (cd/m ²)
Noc	8×10^{-7}	≤ 50
Zmierzch/świt	10^{-5}	51 – 999
Pochmurny dzień	10^{-4}	1 000 – 12 000
Słoneczny dzień	10^{-3}	> 12 000

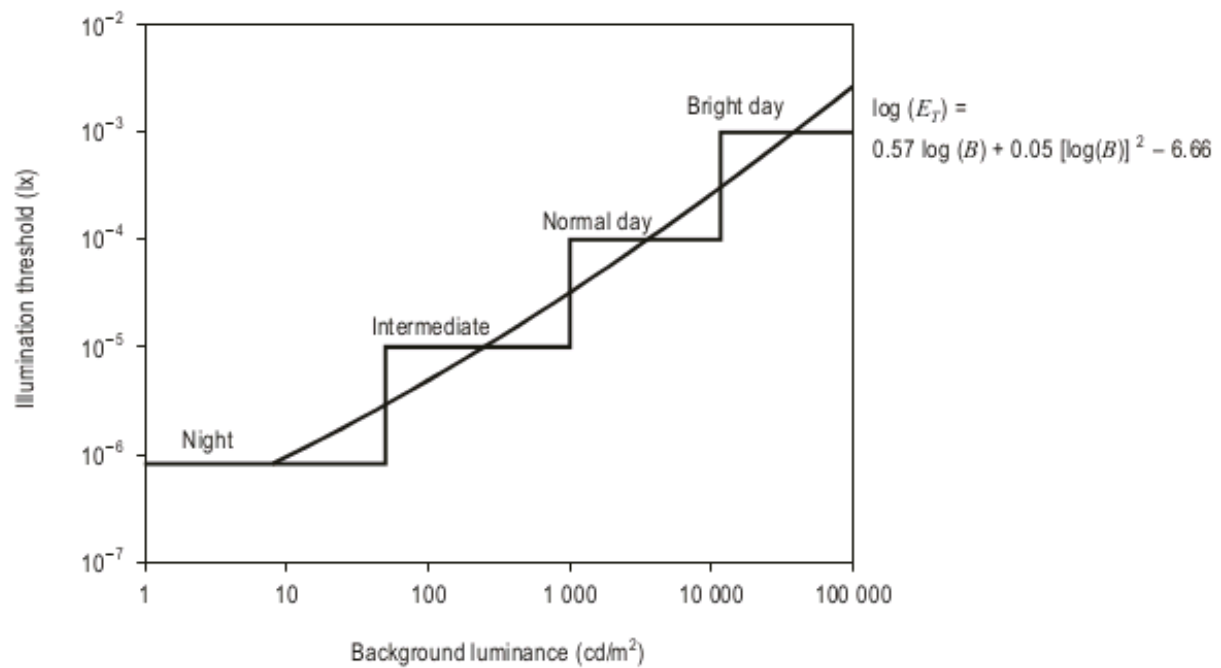


Figure D-1. Relationship between the illumination threshold E_T (lx) and background luminance B (cd/m²)

-----KONIEC-----