

# **УСЛОВИЯ ПРЕДОСТАВЛЕНИЯ И ИСПОЛЬЗОВАНИЯ МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ АВИАЦИИ ОБЩЕГО НАЗНАЧЕНИЯ**

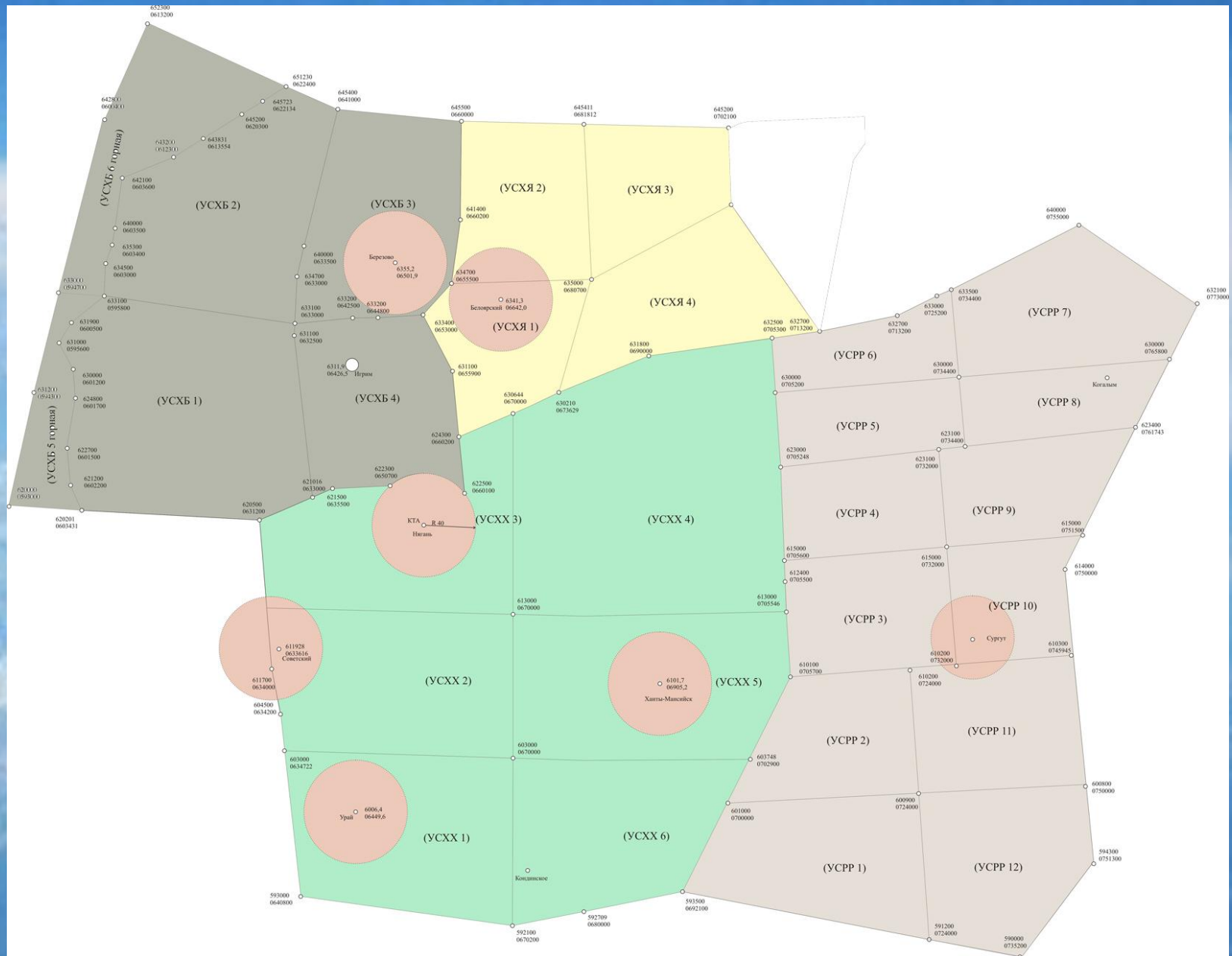
**Кондрашкин В.А. – Главный специалист  
Филиала Севера Сибири  
ФГБУ «Авиаметтелеком Росгидромета»**

**г. Омск**

**26 января 2016 года**

<b>Оперативные органы филиала «Аэронавигация Севера Сибири» ФГУП «Госкорпорация по ОрВД»</b>	<b>Авиационные метеорологические органы Филиала Севера Сибири ФГБУ «Авиаметтелеком Росгидромета»</b>
Югорский центр ОВД	АМЦ Ханты-Мансийск
Югорский центр ОВД	АМСГ 4 разряда Кондинское
Белоярское отделение Югорского центра ОВД	АМСГ 2 разряда Белоярский
Березовское отделение Югорского центра ОВД	АМСГ 2 разряда Березово
Березовское отделение Югорского центра ОВД	АМСГ 4 разряда Игрим
Березовское отделение Югорского центра ОВД	ОГ Приполярный
Няганьское отделение Югорского центра ОВД	АМСГ 2 разряда Нягань
Сургутский центр ОВД	АМСГ 1 разряда Сургут
Когалымское отделение Сургутского центра ОВД	АМСГ 4 разряда Когалым
Советское отделение Тюменского центра ОВД	АМСГ 2 разряда Советский
Урайское отделение Тюменского центра ОВД	АМСГ 4 разряда Урай

# Схема районов полетной информации Филиала Севера Сибири ФГБУ «Авиаметтелеком Росгидромета»





МИНИСТЕРСТВО ПРИРОДНЫХ РЕСУРСОВ И ЭКОЛОГИИ  
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ФЕДЕРАЛЬНАЯ СЛУЖБА  
ПО ГИДРОМЕТЕОРОЛОГИИ И МОНИТОРИНГУ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ  
(РОСГИДРОМЕТ)

ПРИКАЗ

Москва

№ 212

08.04.2015

**О предоставлении метеорологической информации для обеспечения полетов воздушных судов**

В целях выполнения требований Федеральных авиационных правил «Предоставление метеорологической информации для обеспечения полетов воздушных судов» (далее ФАП), утвержденных приказом Минтранса России от 03 марта 2014 г. № 60 (зарегистрирован Минюстом России 18 сентября 2014 г., регистрационный № 34093),

п р и к а з ы в а ю:

1. ФГБУ «Авиаметтелеком Росгидромета» (Петрова М.В.):

1.1. До 16 апреля 2015 г. организовать доработку специального (базового) программного обеспечения в виде программных файлов для аэродромной метеорологической информационно-измерительной системы (АМИС-РФ), комплексной радиотехнической аэродромной метеорологической станции (КРАМС-4) и автоматизированной метеорологической информационно-измерительной системы (АМИИС-ЯМАЛ) в соответствии с ФАП и Инструктивным материалом по кодам METAR, SPECI, TAF утвержденным приказом Росгидромета от 05.03.2015 г. № 115.

1.2. До 17 апреля 2015 г. во взаимодействии с производителями АМИС-РФ, КРАМС-4 и АМИИС-ЯМАЛ организовать рассылку на сеть АМЦ/АМСИ Росгидромета программных файлов для установки в базовое программное обеспечение эксплуатируемых аэродромных информационно-измерительных систем.

2. ФГБУ «ГАМЦ Росгидромета» (Мищенко Л.В.), ФГБУ «УГМС Республики Татарстан» (Захаров С.Д.), ФГБУ «Обь-Иртышское УГМС» (Иванов С.С.), ФГБУ «Забайкальское УГМС» (Андрюк А.А.), ФГБУ «Сахалинское УГМС» (Лепехов В.А.), ФГБУ «Якутское УГМС» (Кузьмич В.И.), ФГБУ «Колымское УГМС» (Величко Н.Г.), ФГБУ «Северное УГМС» (Пуканов С.И.), ФГБУ «Авиаметтелеком Росгидромета» (Петрова М.В.), ФГБУ «Крымское УГМС» (Рошак А.С.):

2.1. До 23 апреля во взаимодействии с производителями АМИС-РФ и КРАМС-4 обеспечить установку программных файлов в системы АМИС-РФ КРАМС-4 и АМИИС-ЯМАЛ в подведомственных АМЦ/АМСГ и организо

ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ  
БЮДЖЕТНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ  
«ГЛАВНЫЙ ЦЕНТР ИНФОРМАЦИОННЫХ ТЕХНОЛОГИЙ  
И МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ АВИАЦИИ  
ФЕДЕРАЛЬНОЙ СЛУЖБЫ ПО ГИДРОМЕТЕОРОЛОГИИ И  
МОНИТОРИНГУ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ»  
(ФГБУ «Авиаметтелеком Росгидромета»)

ФИЛИАЛ СЕВЕРА СИБИРИ  
ФГБУ «Авиаметтелеком Росгидромета»

ПРИКАЗ

13.03.2015 № 32-ах

г. Ханты-Мансийск

О внедрении в работу Инструктивных материалов

В целях выполнения приказов Росгидромета от 20.02.2015 № 95 «Об утверждении и введении в действие Инструктивного материала по SIGMET и AIRMET», от 05.03.2015 № 115 «Об утверждении и введении в действие Инструктивного материала по кодам METAR, SPECI, TAF» и от 06.03.2015 № 116 «Об утверждении и введении в действие Инструктивного материала по прогнозам погоды в формате GAMET»

п р и к а з ы в а ю:

1. Начальникам АМЦ и АМСГ:

- организовать изучение с личным составом и принятие до 10 апреля 2015 года зачетов по допуску к работе по внедряемым в производство Инструктивным материалам;
- принять участие дежурных смен АМЦ, АМСГ в проведении тестовых приемов-передач бюллетеней AIRMET и GAMET в соответствии с установленной в Филиале схемой передачи прогнозов по маршрутам и районам полетов на русском языке;
- согласовать до 15 апреля 2015 года с органами ОВД и при необходимости с эксплуатантами внесение в инструкции по метеорологическому обеспечению полетов на аэродроме (посадочной площадке) изменений, связанных с введением Инструктивных материалов;
- представить до 16 апреля 2015 года органам ГА на местах предложения для внесения изменений в инструкции по производству полетов, в части касающейся метеобеспечения;
- осуществлять постоянное ведение контрольных экземпляров Инструктивных материалов и контроль за наличием копий документов на рабочих местах специалистов;
- в срок до 20 марта 2015 года сообщить в технический отдел Филиала о проблемах технического характера при соблюдении технологии работы согласно Инструктивным материалам;
- обеспечить с 27 апреля 2015 года работу специалистов АМЦ, АМСГ по метеобеспечению полетов авиации согласно Инструктивным материалам.

## Посадочная площадка «Боровая»



## 18.01.2015 года в 25 км от аэродрома Сургут катастрофа с ВС «Cessna-150», эксплуатант - частное лицо.

Метеоминимум КВС 300х4000х12, общий налет на воздушном судне 80 часов. Маршрут полета: район полетов посадочной площадки «Боровая»,

Фактическая погода на аэродроме Сургут в момент катастрофы: ветер 170° 05м/с, вид 1100 м ливневой снег, облачность 4 октанта разорвано-дождевой на высоте 380 м и кучево-дождевая на высоте 500. Прогноз для посадки: временами 1000м ливневой снег, облачность значительная 90м.

Прогнозы по аэродрому и площадям, составленные синоптиками АМСГ Сургут, соответствовали фактическая погода соответствовали друг другу. Прогнозы оправдались.

По предварительной информации, самолет при возвращении на посадочную площадку «Боровая, на высоте 250м (высота определена по докладу диспетчера УВД) попал в зону сильных ливневых осадков в виде снега. По заключению окончательного отчета по результатам расследования АП МАК определено, что наиболее вероятной причиной катастрофы самолета С-150 явилась потеря пилотом контроля за высотой полета при попадании в условия ливневого снега, исключающие возможность пилотирования. В условиях белизны, вызванной снегопадом, и белой подстилающей поверхностью заснеженного озера пилот не смог правильно оценить высоту полета, что привело к столкновению самолета в управляемом полете с поверхностью замерзшего водоема, разрушению самолета и травмированию находящихся в нем людей.

Способствующим фактором катастрофы явился неудовлетворительный анализ метеобстановки и переоценка пилотом своих возможностей по выполнению полетов по ПВП в прогнозируемых и фактических условиях, хуже определенных пилотом-инструктором при проведении последней квалификационной проверки.

Комиссией МАК рекомендовано авиационным властям России рассмотреть вопрос о разработке методических рекомендаций по выполнению полетов по ПВП, обратив особое внимание на порядок анализа метеоусловий перед вылетом с учетом прогнозируемых временных изменений, а также на установку «личных, добровольных» метеоминимумов (в зависимости от уровня и подготовки пилота) с учетом рекомендаций пилотов-инструкторов при проведении квалификационных проверок.

Владельцам посадочных площадок «Боровая» и «Заячий» рекомендовано рассмотреть вопрос введения в Боровом должности консультанта по метеорологической обстановке.