

Transportstyrelsen
Luftfartsavdelningen
601 73 NORRKÖPING

Datum: 2012-05-14
Vår referens: 2012/492/10.1
Er referens: TSL 2012-1122

Yttrande över Remiss om förändring av ICAO Annex 3 om aeronautisk meteorologi (flygväder)

SMHI har tagit del av remissen och har följande kommentarer.

Sid A-6

4.6.5 Observing and reporting meteorological elements

Den föreslagna förändringen kommer att förenkla rapporteringen av moln som då blir detsamma som METAR. Detta görs eftersom det saknas en bra definition av ”approach area”. SMHI anser att detta förslag leder till en avsevärd försämring.

Förslaget innebär att olika Metreport inte kommer att visa någon skillnad i molnighet på en flygplats. Alla banor kommer att förefalla ha samma molnighet fast det i verkligheten kan vara stora signifikanta skillnader. Piloter kommer inte att få den information om molnighet de behöver för den bana som ska användas. Detta kan få stora konsekvenser då olika flygplatser har olika minima för landning på olika banor.

De moln som rapporteras kommer vara från en enda molnhöjdmätare och övriga mätare på flygplatsen mister helt sin relevans.

Exempel

Om en bana har 600ft och en annan bana 200ft kommer båda dessa omfattas av molnrapporten. (t.ex. sct002 bkn006). Landande pilot kommer inte att veta vilken molnbas som kan väntas på den bana som används.

Det kan exempelvis vara dimma på en bana och klart på en annan. Molnigheten rapporteras som hög, men på den bana som används för landning ligger en dimbank. Med det nya förslaget kommer det i Metreport rapporteras dålig sikt utefter banan och dimma i vädergruppen, men det ges ingen information om vertikalsikten i dimman.

SMHI – Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut

601 76 Norrköping Besök Folkborgsvägen 1 Tel 011-495 80 00 Fax 011-495 80 01

SMHI
Box 40
190 45 Stockholm/Arlanda

SMHI
Sven Källfelts Gata 15
426 71 Västra Frölunda

SMHI
Hans Michelsensgatan 9
211 20 Malmö

SMHI
Universitetsallén 32
851 71 Sundsvall

SMHI föreslår att man istället definierar ”Approach area”.
Exempel: Approach area – 1000 m ut från tröskel samt sättningszonen.

6.2 Aerodrome forecast

6.6.2

Den föreslagna förändringen innebär att man inte får utfärda TAF tidigare än en timme innan giltighetstiden. Detta är rimligt när det gäller förnyelse av gällande TAF, vilket också förklaras i dokumentet. När det gäller den första TAFen för dagen, d.v.s. efter ett längre uppehåll, finns det dock behov av att kunna utfärda TAFen tidigare. Idag görs de upp till 2 timmar innan giltighetstid, främst för att möta de krav på planeringsunderlag för de relativt korta flygningar som är vanliga inom Sverige, men också för att rationalisera TAF- produktionen.

Annex 3 är alltså utformat så att det går att avsluta TAFen när flygplatsen stänger. SMHI anser att det bör finnas utrymme för att utfärda nya TAFar upp till 3 timmar innan giltighetstiden.

SMHI föreslår att man har två olika standarder. En för uppdatering av gällande TAF och en för utfärdande av första TAF.

Alternativt ska TAFen utfärdas och vara giltig några timmar innan öppethållning och följas upp mot autoMETAR tills flygplatsen öppnar. Det är dock i nuläget alltför många flygplatser i Sverige som inte har tillräckligt bra instrumentering för att detta ska fungera tillfredsställande.

Avdelningschef Bodil Aarhus Andrae har beslutat i detta ärende som beretts av Maria Lundblad. Medverkande har varit Christer Wahlgren, Mikael Andersson och Per-Ove Ganerlov.

För SMHI

Bodil Aarhus Andrae
Chef Avdelning Basverksamhet