

第80页评刊

来信截至 2015年10月10日

梁升

2015年第4期的“贵州省交通气象服务分析评估”一文，通过对专业人员和社会公众的问卷调查，分析评估了贵州省气象部门对于公路交通服务的满意度等问题，对了解气象对交通服务的情况有很大的帮助，对进行航空气象服务分析和评估有很大启发。但是在交通运输方式上，通常包含铁路、公路、水运、航空和管道等，一般把上述几种交通运输方式的综合称为交通，本文从题目到内容的叙述上都采用“交通”一词，而主要的研究内容是公路的气象服务分析和评估，不够严谨，会给读者误导，通读全文才发现主要是针对公路交通运输的气象服务。

回复 (from作者)

目前开发的交通气象服务平台网站，主要用在公路、铁路部门，读者提到的，特别是城市管道的专业气象服务，是将拓宽的服务领域，感谢读者提出了文章中不足之处。

@笑点滴哭点滴

2015年第4期的“广东省小流域地区降水诱发的滑坡灾害预警体系探讨”一文，介绍了该预警系统的框架和方法，并提出临界降雨量是滑坡预警的关键指标。在各地的滑坡预警系统中，都十分重视临界降雨量的确定，那么针对小流域的滑坡中，临界降雨量如何确定？与一般滑坡预警中的临界降雨量确定有什么不同吗？谢谢！

回复 (from作者)

在华南地区，小流域地区的滑坡以降雨型小型滑坡为主，其形成机理和主控因素与其他滑坡有本质性的区别，且近年来我们发现，小流域的滑坡虽然个体规模小，但却呈现空间上集聚和群发性的特征，这种群发性和集聚性的特征使得滑坡预警与一般的单体滑坡预警有区别，群发性特征使得滑坡与滑坡之间产生了连锁效应。

关于小流域集群式滑坡临界降雨量的确定方法与一般滑坡相似，常用的方法大体上相似，可利用统计方法、经验观测方法及物理模型等方法，但因集群式滑坡又具有一般滑坡的连带作用和累积效应，因此利用一般的临界降雨量确定的方法会造成偏差，在一般的滑坡预警的基础上应叠加累积效应来确定临界降雨量的大小。

(上接79页)

“干旱风险管理研究中心的成立，加强了NOAA和联邦-州的联系，有助于国家面对干旱更具有弹性。该中心将在最适用的研究、数据和信息与州及社区需求之间充当重要的联系人，帮助后者规划和应对这一流行灾害的影响。”

——由NOAA国家综合干旱信息系统 (NIDIS) 资助的干旱风险管理研究中心日前在University of Nebraska-Lincoln成立，该中心将和国家干旱减灾中心 (National Drought Mitigation Center) 合署办公。在谈到该中心的作用时，NIDIS主任Roger Pulwarty发表了上述看法。

“NOAA welcomes this new role from the aerospace sector. In fact, NOAA spends at least \$20 million in appropriated dollars annually to purchase commercially-provided satellite, lightning, airborne, and in situ data. NOAA anticipates purchasing more data over the coming

years as the aerospace industry matures and develops new and additional data streams, and as NOAA has a chance to evaluate how these commercial sources of data can meet its operational requirements.”

“NOAA欢迎航空业的新角色。实际上，NOAA每年至少支出2000万美元购买商业卫星、闪电、空基和实测数据。NOAA预期未来几年购买更多数据，这是因为航空业在成熟和开发出更多新的数据集，还因为NOAA有机会评估这些商业数据源如何满足我们的业务需求。”

——2015年7月14日，美国国会举行了第二次“推进商业天气数据应用：合作改进预报”听证会。听证会上，国会议员指出NOAA的卫星系统的脆弱性和需要把目光转向航空市场，寻求更为健康的卫星数据保障。针对议员和各界要求气象部门更多关注、购买和使用美国商业航空地球观测数据，NOAA副局长Manson Brown在证词中做出如上表述。