

## PURJELENTO- JA RIIPPULIITOVARAUKSET SEKÄ TOIMINTAILMOITUKSET

Purjelento- tai riippuliitovarauksia tehtäessä vaikuttavat annettuun varaukseen tai vastaanotettuun toimintailmoitukseen ilmatilaluokka, sen VMC –minimit sekä lennonjohdon porrastusvelvollisuudet eri ilmatilaluokissa.

### Valvomaton ilmatila

Purje- ja riippuliitolentotoiminta tapahtuu Suomessa pääsääntöisesti valvomattomassa ilmatilassa. **Valvomattomassa ilmatilassa lentämiseen ei VFR -lentosääntöjen puitteissa tarvita lupaa keneltäkään tai miltään.** Erityistapauksina täytyy erottaa ne ilmatilan osat, joissa ilmatilaluokitus muuttuu kellonajoista riippuen. Näitä ovat sotilaslennonjohtoalueet (MIL CTA tai MCTA) sekä ne lähialueiden (CTR) ja lähestymisalueiden (TMA) osat alle lentopinnan 2000 metriä, joiden D (C) -luokan ilmatila on muuttunut G -luokan ilmatilaksi lennonjohdon sulkeuduttua.

### VMC-lentotoiminta

VMC -lentotoiminta valvomattomassa ilmatilassa ei vaadi ilmatilavarausta, eikä myöskään toimintailmoitusta. Ainoastaan niissä tapauksissa, kun toiminta on erittäin vilkasta, kuten kilpailujen yhteydessä, on syytä tehdä toimintailmoitus. Tällöin ilmoitus palvelee lähinnä muiden ilmailijoiden, ei niinkään lennonjohtojen tarpeita.

*Huom 1. MILCTA:n vaikutus lentotoimintaan on selvitettävä ennen lentotoiminnan aloittamista. MIL CTA:t ovat voimassa AIP:ssa ilmoitettuina aikoina eli virka-aikana 0800-1600 SA arkisin. On huomattava, että MIL CTA:lla voi olla myös pidennetty tai ylimääräinen voimassaoloaika. Kätevimmin tämän saa selvitettyä puhelimitse vastaavasta aluelennonjohdosta tai kyseistä MIL CTA:ta valvovasta lähestymislennonjohdosta.*

*Esimerkiksi Räyskälässä selvitetään varaustarve G42C ja G42D –alueilla soittamalla Tampereen aluelennonjohtoon (03-286 5173) tai Pirkkalan lähestymiseen (03 – 283 5510).*

*Huom 2. Milloin lennetään ilmatilassa, joka on lennonjohdon tai lennontiedotuselimen (AFIS) sulkeuduttua muuttunut G -luokan ilmatilaksi on tehtävä lentotoiminnasta toimintailmoitus. Mikäli käy niin, että lennonjohto- tai AFIS -elin joudutaan avaamaan, on aluelennonjohdolla olemassa tieto lähi- ja lähestymisalueella tai lentotiedotusvyöhykkeellä tapahtuvasta lentotoiminnasta ja tämä tieto välitetään avattavalle yksikölle.*

*Esimerkiksi Teiskossa tehdään toimintailmoitus VMC alle lentopinta 2000 M aluelennonjohdolle. Tällöin Teiskon liikenne käyttää yli korkeuden 293 M AGL (QFE), OPS M1-17 m1 vastaisesti Teiskon omaa alueellista taajuutta 123.15 vaaditun 128.9 (Hallin Tomi) sijasta. Edellytyksenä on kuitenkin se, että tällöin kaikki alueella lentävät ilma-alukset on varustettu toimintakykyisellä ilmailuradioilla ja että ne kuuntelevat taajuutta 123.15 jatkuvasti. Tällöin Hallin torni saa ilma-alukset pyydystettyä omalle jaksolleen*

*lennonjohtopalvelun antamista varten. Menettelylle ei ole ilmailuviranomaisen hyväksyntää, vaikka ongelma on tiedostettu.*

### IMC-lentotoiminta

Vastoin ilmailulaitoksen virallista mielipidettä, on pilvipurjelentotoiminta IFR -lentotoimintaa. Valvotussa ilmatilassa IMC –purjelennosta on tehtävä ilmoitus, samoin kuin kaikelta siellä lentävältä IFR –liikenteeltä vaaditaan lentosuunnitelma ja yli 900 M AMSL jatkuva kaksipuolinen radioyhteys lentotiedotuksesta vastaavaan elimeen, eli aluelennonjohtoon.

IMC -lentotoiminta alkaa kun VMC -minimit on alitettu. Varsinkaan G –luokan ilmatilassa, alle 900 M AMSL tai 300 M AGL, kumpi ylempi, ei tämä ole ongelma, koska tällöin ei yleensä ole säättäkään lentotoimintaa varten. Samoin IFR –lentäjät voivat tietoisesti välttää tämän alle meneviä korkeuksia, varsinkaan kun siellä ei saa edes lentotiedotuspalvelua.

**Yleisesti kuitenkin rikotaan rajan yläpuolella olevissa korkeuksissa VMC –minimit lentämällä lähempänä kuin 300 M pilvipohjista, ja tässä piilee erityisesti vaara IFR –liikenteeseen nähden.** Tästä syystä olisi hyvä miettiä toimintailmoituksen tekemistä aina IMC –lentotoimintaa purjekoneilla tai liitimillä varten, ei pelkästään pilvipurjelentotoimintaa varten.

### Valvottu ilmatila

Valvotussa ilmatilassa ei saa koskaan lentää ilman lupaa. Lupa saadaan joko selvityksen muodossa konekohtaisesti tai tekemällä ilmatilavaraus. Ilmatilavarauksessa ilmatilaluokka pysyy edelleen samana, mutta sen sisällä luovutaan ilmatilaluokan palveluista ja määräyksistä, kuten lennonjohtopalvelusta ja toisiotukavastaajan käyttöpakosta. Lentosääntöjä täytyy kuitenkin noudattaa. Ilmatilavarauksessa saa käyttää koko varattua aluetta rajoihinsa asti.

Varaus tehdään kyseisen aluelennonjohdon kautta, joka myöntää varauksen koordinoituaan tarvittaessa ao. lennonjohtoelimen kanssa. Näin esimerkiksi Porin lennonjohdon kanssa sovittaessa Piikajärven varauksesta G 40A.

Jos varaus tehdään valvotulta lentopaikalta, paikallisen lennonjohdon ollessa suljettuna, voidaan varaus myöntää ainoastaan lennonjohdon avautumiseen saakka. Tämä tarkoittaa tietenkin yli lentopinnan 2000 M ulottuvia varauksia.

### VMC -lentotoiminta

VMC –lentotoimintavaraus tehdään D-luokan ilmatilaan ulottuessaan VFR –lentopinnoille (55, 65 jne). Sen sijaan C –luokkaan ulottuessaan varaus tehdään IFR –lentopinnalle (50, 60 jne).

**ILMATILALUOKAT F, G+ ja G:****Lentonäkyvyys:**

Lentopinnalla 3050 metriä (FL 100) ja sen yläpuolella: 8 km

Lentopinnan 3050 metriä (FL 100) alapuolella silloin, kun korkeus on suurempi kuin ylempi seuraavista korkeuksista: 900 m (3000 jalkaa) keskimääräisestä merenpinnasta tai 300 m (1000 jalkaa) maastosta: 5 km

Lentokorkeuden ollessa enintään ylempi seuraavista korkeuksista: 900 m (3000 jalkaa) keskimääräisestä merenpinnasta tai 300 m (1000 jalkaa) maastosta:

5 km; tai

1,5 km, kun mittarinopeus on enintään 260 km/t (140 solmua)\*.

**Etäisyys pilvestä:**

Lentokorkeuden ollessa suurempi kuin ylempi seuraavista: 900 m (3000 jalkaa) keskimääräisestä merenpinnasta tai 300 m (1000 jalkaa) maastosta:

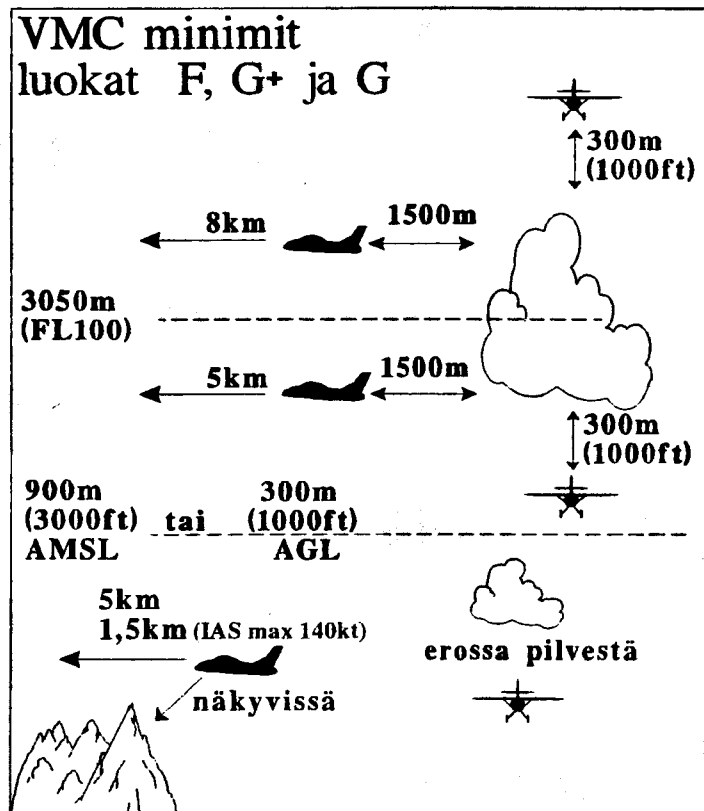
Vaakasuoraan: 1500 m

Pystysuoraan: 300 m (1000 jalkaa)

Lentokorkeuden ollessa enintään ylempi seuraavista korkeuksista: 900 m (3000 jalkaa) keskimääräisestä merenpinnasta tai 300 m (1000 jalkaa) maastosta:

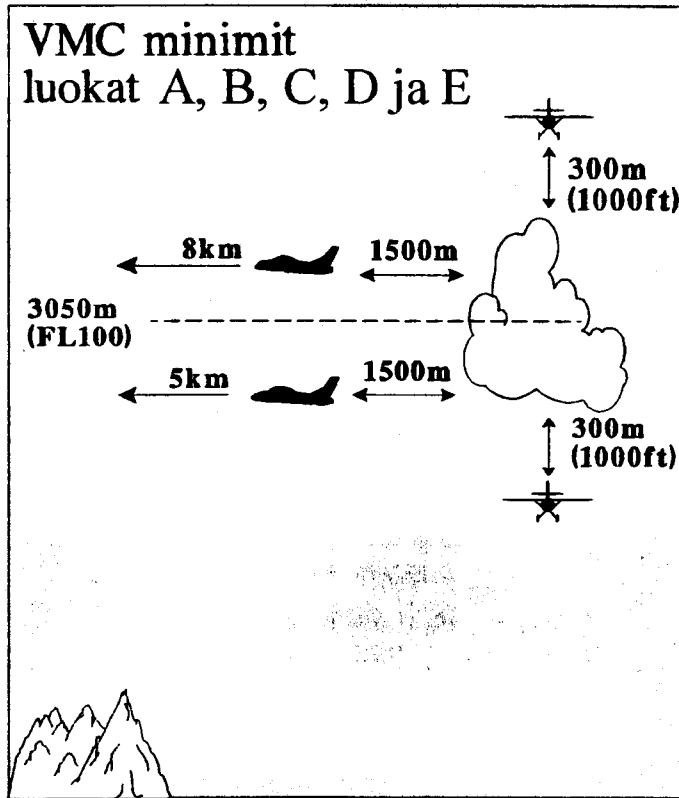
Selvästi erossa pilvestä ja maan tai veden pinta näkyvissä.

\* Helikopterilennot ovat sallittuja mittarinopeuden ollessa 260 km/t (140 solmua) tai pienempi, kun lentonäkyvyys on alle 1500 m päivällä ja vähintään 3000 m yöllä. Tällöin on lennot suoritettava sellaisella nopeudella, että ohjaajalla on tarpeeksi aikaa havaita muu liikenne tai esteet pystyäkseen väistämään ne.



**ILMATILALUOKAT A, B, C, D ja E:**

- Lentonäkyvyys:** Lentopinnalla 3050 metriä (FL 100) ja sen yläpuolella: 8 km  
 Lentopinnan 3050 metriä (FL 100) alapuolella: 5 km
- Etäisyys pilvestä:** Vaakasuoraan: 1500 m  
 Pystysuoraan: 300 m (1000 jalkaa)



## IMC –lentotoiminta

IMC –varaus tehdään aina IFR –lentopinnalle.

### Varausten yhteiset piirteet

Ilmailukäsikirjan (AIP ENR 5.5-2) mukaisesti varaus myönnetään vain kun yksilöllisen lennonjohtopalvelun antaminen ei ole enää mielekästä, yleensä syynä on suuri ilma-alusten määrä tai jokin muu hyvä syy.

Varaukset koordinoidaan aina vastaavan aluelennonjohdon kautta. Lisääntynyt liikenne on pakottanut siihen, että varauspyyntöjä voidaan ottaa vastaan vain puhelimitse. Varaudu n. 5-10 minuutin pituiseen viiveeseen.

Erittäin suositeltava tapa on muistaa soittaa ja ilmoittaa varaustarpeen päättymisestä, heti kun lentotoiminta on lopetettu. Varsinkin isohkojen kenttien lähetyvillä on lennonjohdoilla suuri tarve käyttää ilmatilaa, kun se vapautuu.

Mikäli varausta, syystä tai toisesta myönnetä, on ilma-aluksen aina mahdollisuus pyytää erillistä selvitystä omaa lentotoimintaansa varten. Edellytyksenä on, että lentosuunnitelma ja selvityspyyntö voidaan esittää radiopuhelimella vähintään 10 minuuttia ennen saapumista valvottuun ilmatilaan. Valvotussa ilmatilassa tulee ylläpitää jatkuvaa kuuntelua ko. lennonjohtoon ja ilmoitettava kun ilma-alus lakkaa olemasta selvityksen alainen eli poistuttaessa valvomattomaan ilmatilaan (lentosäännöt 3.6.4).

Lentotiedotusvyöhykkeillä (AFIS –vyöhyke) on samaten lentosuunnitelman esittäminen pakollista kuten kaksipuoleisen radioyhteyden säilyttäminen. Lentosuunnitelman jättämisen jälkeen voidaan lentotoiminta kuitenkin aloittaa välittömästi.

Liitteet: OPS M1-17 m1  
VMC –minimit (lentosäännöt)

21.081999  
Jouni Laukkanen  
ATCO EFES ACC / RSR  
FI (GP / MGP)  
PPL(A), TOW  
jouni.laukkanen@dlc.fi

## ILMAILULAITOS

CIVIL AVIATION ADMINISTRATION  
PL 50  
SF - 01531 VANTAA, FINLAND  
Puhelin/Telephone 09-82 771  
International + 358 9 82 771  
Telex 12 1247 AVIA SF  
Telefax 09 - 8277 2499

## LENTOTURVALLISUUSHALLINTO

FLIGHT SAFETY AUTHORITY

## ILMAILUMÄÄRÄYS

AVIATION REGULATION



## OPS M1-17

Muutos 1  
17.10.1996

# LENTOPAIKAN ATS-ELIMEN TOIMINTA-AJAN ULKOPUOLELLA VAADITTAVA ILMA-ALUKSEN RADIOPUHELIMEN KÄYTTÖ

Tämä määräys on annettu ilmailulain (281/95) 2 §:n 1 momentin nojalla. Tämä määräys tulee voimaan 15.11.1996.

## 1. Yleistä

Tämän ilmailumääräyksen tarkoituksena on yhdessä lentosääntöjen kanssa lisätä lennon turvallisuutta aikana, jolloin lentopaikan liikenteestä vastaava ATS-elin (lennonjohto- tai AFIS-elin) ei lennon valmistelussa saatavissa olleiden tietojen mukaan ole toiminnassa.

Tässä ilmailumääräyksessä määrätään siitä, milloin ilma-aluksen on edellä tarkoitettuna aikana kuunneltava lentopaikan ATS-elimien radiotaajuudella mahdollisesti tapahtuvaa radiopuhelinliikennettä ja mitä sen on tällöin ilmoitettava.

Huom. ATS-elin ilmoittaa toimintansa aloittamisesta tavanomaisen toiminta-ajan ulkopuolella tai toimintansa jatkamisesta tämän ajan jälkeen ensisijaisella radiotaajuudellaan yleiskutsua käyttäen ja lisäksi mahdollisesti NOTAM-tiedotteella.

Koska tiedon saaminen lennolla olevalle ilma-alukselle ATS-elimien toiminnan alkamisesta ja vastavasta ilmatilaluokan muuttumisesta edellyttää radioyhteyttä, ei lentäminen kyseiseen ilmatilaan eikä toiminta asianomaisen lentopaikan liikennealueella ole ilman asianmukaista radiopuhelinta ATS-elimien toiminta-ajan ulkopuolella sallittua.

## 2. Radiopuhelimen käyttö

### 2.1 Radiopuhelinliikenteen kuuntelu

Ilma-aluksen on kuunneltava lentopaikan lähiliikenteestä vastaavan ATS-elimien ensisijaista radiotaajuutta kohtien 2.1.1. ja 2.1.2. määräysten mukaisesti.

**2.1.1** Lennolla olevan ilma-aluksen on jatkuvasti kuunneltava edellä tarkoitettua radiotaajuutta lentäessään ilmatilassa, jonka ilmatilaluokka muuttuu silloin, kun lentopaikan liikenteestä vastaava ATS-elin aloittaa toimintansa. Kuuntelu on aloitettava ennen saapumista kyseiseen ilmatilaan.

Huom. Tällaista ilmatilaa ovat lentopinnan 65 alapuolella oleva lähestymisalueen osa, lähialue ja lentotiedotusvyöhyke.

**2.1.2** Maassa lentopaikan liikennealueella liikkuvan ilma-aluksen on jatkuvasti kuunneltava edellä tarkoitettua radiotaajuutta. Kuuntelu on aloitettava ennen liikennealueelle tuloa.

### 2.2 Radiopuhelimella annettavat ilmoitukset

**2.2.1** Lennolla olevan ilma-aluksen on ilmoitettava saapumisestaan kohdassa 2.1.1 tarkoitettuun ilmatilaan lentopaikan lähiliikenteestä vastaavan ATS-elimien ensisijaisella radiotaajuudella ilmatilan rajalla.

**2.2.2** Maassa liikkuvan ilma-aluksen on lentopaikan liikennealueelle tullessaan ilmoitettava edellä tarkoitettua radiotaajuudella toiminnastaan liikennealueella.