



LAUSUNTO  
15.11.2018

Liikenteen turvallisuusvirasto  
kirjaamo@trafi.fi

Viite: TRAFI/184920/05.00.12.03/2018

### **Lausunto ilmatilamuutoksista AIRAC päivämäärälle 25.4.2019**

Suomen Ilmailuliitto toteaa, että esitetyt muutokset ilmatilarakenteessa ovat pääosin hyväksyttävissä ja perustuvat toiminnallisiin tarpeisiin. Muutosten loppuvaiheessa Ilmailuliitto osallistui kutsuttuna valmistelutyöhön, jossa yhteistyö osoittautui jälleen oikeaksi tavaksi suunnitella ilmatilan rakenteita. Näin mm. hyppylentotoiminnan osalta, jotka ilmatilamuutoksina toteutetaan kuitenkin omana pakettinaan alkuvuodesta 2019.

Esitykset OPS M1-31 laajentamisesta (TMZ-vyöhyke) koskemaan Oulun ja Turun TMA- ja CTA-alueita eivät ole hyväksyttävissä. Ne eivät ole alkuperäisen käyttötarkoituksen mukaisesti perusteltuja ja vaikeuttavat harrasteilmailua merkittävästi. Ne lisäävät kustannuksia uusien laitevaatimusten vuoksi. Tampereen TMA:lta saamiemme kokemusten pohjalta olemme havainneet, että TMZ-vaatimusta käytetään välineenä säännönmukaisesti estämään mm. liidin- ja purjelentotoimintaa ao. ilmatilan osissa. Tarkemmin kommentit perusteluineen liitetaulukossa.

Suomen lentotiedotusalueen nimi Finland FIR tulisi säilyttää ennallaan kuvaamassa koko valtakunnan kattavaa lentotiedotuspalvelua.

Ilmailuliitto katsoo, että esittämillämme muutoksilla harrasteilmailun toimintaedellytykset säilyvät ennallaan.

Suomen Ilmailuliitto – Finlands Flygförbund ry

Timo Latikka  
toiminnanjohtaja

TIEDOKSI Mika Saalasti/Trafi  
SIL/Ilmatilatyöryhmä

**SUOMEN ILMAILULIITTO**

Helsinki-Malmin lentoasema, 00700 Helsinki  
(09) 3509 340 | sil@ilmailuliitto.fi | www.ilmailuliitto.fi



Dokumentin kohta	Kommentti
<b>Yleinen kommentti</b>	<p>Yleisellä tasolla esitetyt ilmatilamuutokset parantavat sen käyttöä ja toiminnallisuuksia.</p> <p>Eri käyttäjäryhmien kesken tehty suunnittelun yhteistyö vähentää lausuntovaiheen työtä merkittävästi.</p>
<b>ANS Finlandin esitys, kohta 20</b>	<p>Turun TMA:n ja CTA:n määrittelemiselle TMZ-alueeksi ei ole esitetty riittäviä perusteita, minkä vuoksi muutosta ei tule toteuttaa.</p> <p>Lausuttavassa materiaalissa muutoksen ainoaksi perusteluksi esitetään "ilmatilannekuvan parantaminen". Kyseiset ilmatilan lohkot ovat kuitenkin ilmatilaluokkaa D, jossa lennonjohtajalla ei ole porrastusvastuuta IFR-VFR tai VFR-VFR -liikenteen välillä. Esitetty toimenpide on siten ylimitoitettu, koska liikenneilmoitukset voidaan antaa ilman tutkapalveluakin.</p> <p>Esitetty muutos ei ole myöskään linjassa aiempien TMZ-määrittelyjen kanssa, sillä Helsinki-Vantaan lisäksi transponderivyöhykkeitä on määritelty vain yhteistoimintalentosasemille. Edellisen uuden transponderivyöhykkeen (Tampere-Pirkkalan lähestymisalueet) määrittelyn yhteydessä vuonna 2018 muutosta perusteltiin C-ilmatilan toimintaedellytyksillä (Perustelumuuisto 19.2.2018). Turku ei ole yhteistoimintalentosasema eikä ilmatilaluokitus ole C.</p>
<b>ANS Finlandin esitys, kohta 21</b>	<p>Oulun TMA:n ja CTA:n määrittelemiselle TMZ-alueeksi ei ole esitetty riittäviä perusteita, minkä vuoksi muutosta ei tule toteuttaa.</p> <p>Lausuttavassa materiaalissa muutoksen ainoaksi perusteluksi esitetään "ilmatilannekuvan parantaminen". Kyseiset ilmatilan lohkot ovat kuitenkin ilmatilaluokkaa D, jossa lennonjohtajalla ei ole porrastusvastuuta IFR-VFR tai VFR-VFR -liikenteen välillä. Esitetty toimenpide on siten ylimitoitettu, koska liikenneilmoitukset voidaan antaa ilman tutkapalveluakin.</p> <p>Esitetty muutos ei ole myöskään linjassa aiempien TMZ-määrittelyjen kanssa, sillä Helsinki-Vantaan lisäksi transponderivyöhykkeitä on määritelty vain yhteistoimintalentosasemille. Edellisen uuden transponderivyöhykkeen (Tampere-Pirkkalan lähestymisalueet) määrittelyn yhteydessä vuonna 2018 muutosta perusteltiin C-ilmatilan toimintaedellytyksillä (Perustelumuuisto 19.2.2018). Turku ei ole yhteistoimintalentosasema eikä ilmatilaluokitus ole C.</p>