



ANS Finland

Viite: ANS Finland / Kari Kerke kysely 20.3.2019

## Lausunto miehittämättömän ilmailun integroinnista Suomen ilmatilaan

Suomen Ilmailuliitto toteaa, että kysely on ajankohtainen ja tarpeellinen erityisesti lennokkien lennätystoiminnan määräyksen OPS M-21 tulkinnan aiheuttaman tyytymättömyyden vuoksi. ANS Finlandin 7.12.2019 antamat sovellusohjeet rajoittavat ja haittaavat huomattavasti toimintaa Jyväskylän ja Utin lentoasemien lähialueilla lentoasemien ollessa suljettuja. Ohjeet ovat tarkoituspäältä ristiriidassa ja heikensivät aikaisemmin hyvin sujunutta lennätystoimintaa. Ilmailuliiton lajitoimikunnilta kerätty koko kommentointimatriisi on liitteenä. Ilmailuliitto kaikkia ilmailun lajeja edustaessaan keskittyy nimenomaan lentoturvallisuutta ylläpitäviin ja sitä parantaviin toimintamalleihin ja näkemyksiin.

Otsikko 1 / kysymykset 1a- 1e:

Ilmailuliitto katsoo, että lennätystoiminta lentoasemien ATS-palvelujen auki ollessa ja siitä annetut ohjeet paikallisesta sopimisesta ovat toimiva ratkaisu.

Lennätystoiminnasta valvotussa ilmatilassa tulee aina ilmoittaa yksilöidysti. Miehitetyle ilmailulle annettavaan liikenneilmoitukseen ja porrastustapaan vaikuttaa lennätettävien ilma-alusten koko ja lennätyspaikan sijainti lentoasemalla sekä miehitetyn ilmailun lentosäännöt. VFR-sääntöjen mukaisessa liikenteessä voidaan toimia turvallisesti liikenneilmoituksin yksittäiseen lennokkiin tai lennätyspaikkaan nähden siten, että lennokka väistää aina. IFR-liikenne porrastetaan lennökkialueeseen.

Sähköisten tunnistusmenetelmien kehityksessä ei pidä kehitellä kansallisia omia ratkaisuja vaan niissä on seurattava ja osallistuttava kansainväliseen kehitykseen ja siitä seuraavaan sääntelyn kehittämiseen. Olennaista on luoda ja ottaa pikaisesti käyttöön reaaliaikainen kaikki käyttäjäryhmät tavoittava esitysjärjestelmä (internet-sovellus). Järjestelmässä on voitava esittää eri käyttäjäryhmien ilmatilavaraukset, aktivoidut lennätyspaikat ja AMC-yksiköltä saatu hyväksyntä toiminnalle. Varaukset ja miehittämättömän ilmailun "lentosuunnitelmat" tulee olla nähtävissä järjestelmässä.



Lennätystoiminta näköyhteyden ulkopuolella (BVLOS) tulee nykyisillä järjestelmillä tapahtua toistaiseksi varatussa ilmatilassa.

Otsikko 2 / kysymykset 2a-2c; Miehitämätön ilmailu lentoaseman läheisyydessä ATS-elimen ollessa suljettu (ilmatilaluokka G):

Lennätystoiminta lähialueilla olevilla pysyvillä lennätyspaikoilla julkaistuun ylärajaan saakka tulee olla sallittu ja mahdollista ilman erillistä ilmoitusta. Myös Jyväskylän ja Utin lähialueilla paikallisesti sovittavan etäisyyden ulkopuolella ja maksimikorkeuden alapuolella lennätystoiminta tulee olla sallittua ja mahdollista ilman erillistä ilmoitusta. Poikettaessa nk. perustoiminnasta tulee siitä laatia erillinen ilmoitus, joka olisi nähtävillä ym. ilmatilannekuvan esitysjärjestelmässä. Siitä laaditaan myös NOTAM. Lennätyspaikalla olisi suositeltavaa olla toiminta-aikana kaksipuolinen radioyhteys ao. lentoaseman taajuudella.

Pysyvät lennätyspaikat tulee merkitä ilmailukarttaan (ANC). Lennätyspaikkojen koosta on käyty hiljakkoin pysyvien lennätyspaikkojen luettelon (AIC A9/2018) päivitystä valmisteleva keskustelu viranomaisen kanssa. Asia tulee erikseen lausunnolle. Keskustelun yhteydessä on esitetty näkemys, jonka mukaan kiitoteiden jatkeelle tulisi määritellä pidempi lentopaikan suoja-alue (OPS M1-32). Sillä on tarkoitus suojata kiitotietä käyttävää miehitettyä ilmailua lentopaikan ulkopuolelta tulevalta miehitämättömältä ilmailulta.

Otsikko 3; Rajoitukset Jyväskylän ja Utin lentoasemien RMZ-alueilla:

Normaali toiminta on sovittavissa paikallisesti ja pysyvästi aikaisempien vuosien tapaan, kuten kohdassa 2 vastataan. Utin ja Jyväskylän vilkkaan laskuvarjohyppytoiminnan vuoksi rajoitusten (ATC:n ollessa suljettuna) purkaminen tulee tapahtua harkiten lentoasemalla sekä sen välittömässä läheisyydessä.

Otsikko 4; Miehitämätön ilmailu muualla valvomattomassa ilmatilassa kuin lentoasemien läheisyydessä:

Kysymyksessä viitatu reitit ja menetelmät edellyttävät myös miehitämättömän ilmailun toimintailmoituksia. Tulevaisuuden matalalentomenetelmät sekä valvomattomien lentopaikkojen IFR-lähestymismenetelmät edellyttävät ilmatilannekuvan esittämisjärjestelmää. Sen avulla eri käyttäjäryhmän saavat tiedon toiminnasta ja liikenteestä.



LAUSUNTO  
7.5.2019

Tiedonsiirtoverkot ja käytettävät formaatit on vahvistettava ennen menetelmien ja reittien käyttöönottoa. Ilmailuliitto on lausunut asiasta NAVSUR-strategian päivityksen yhteydessä 2018.

Suomen Ilmailuliitto – Finlands Flygförbund ry

Timo Latikka  
toiminnanjohtaja

LIITTEET     SIL-kooste\_ANSFkysely\_2