



Liikenteen turvallisuusvirasto
kirjaamo@trafi.fi

Viite: TRAFI/14933/05.00.12.03/2018

Lausunto ilmatilan rakenteiden ja käytön toimivuudesta

Suomen Ilmailuliitto ry pitää kansallisen ilmatilanhallinnan neuvottelukunnan harrasteilmailun asiantuntijajäsenedystä merkittävä edistysaskeleena, jonka eteen on tehty pitkään määrätietoista työtä. Tämä on merkittävä päätös myös kansainvälisesti.

Single European Sky-periaatteen toteuttamisessa (kaikkien käyttäjäryhmien toimintaedellytysten turvaamiseksi) vähintään yhtä merkittävä askel olisi määrittellä harrasteilmailulle pysyvä, Ilmailulakiin kirjattu asema ilmailun, ilmatilan käytön ja siihen liittyvien säädösten valmistelussa.

Ilmatilan käyttö

Ilmavoimien ja kaupallisen liikenteen tarpeet ovat hyvin vahvasti huomioitu. Käytön hallinta on kankeahko ja byrokraattinen, joka ei mahdollista harrasteilmailun satunnaisia poikkeavia tarpeita (erityiset sääolosuhteet ja niiden hyödyntäminen).

Miehittämättömän ilmailun ilmatilan varaukset kasvoivat 2016-2017 lähes räjähdysmäisesti. Yhteisten pelisääntöjen määrittely miehittämättömän ja miehitetyn ilmailun yhteensovittamiseksi on jäänyt jälkeen toiminnan kasvussa.

Ilmatilarakenteet

Ilmavoimien päivittäisen käytön alueet ovat suuria ja muun liikenteen poissulkevia nk. kovaseinäisiä varauksia.

Lentoasemien lähestymisalueet (TMA) ovat hyvin laajoja sekä alarajat matalalla myös kauempana ulkorajoillaan. Tätä on selitetty lennonjohtojärjestelmän rajallisella kapasiteetilla/ suorituskyvyllä. Toimiakseen dynaamisesti lähestymisalueet tulisi muodostaa pienemmistä, alarajoiltaan etäisyyden mukaan portaittaisista lohkoista, joita voidaan tai luovuttaa muun ilmailun käyttöön liikennetilanteen ja sääolosuhteiden mukaan. Kykyaikaisen kaupallisen liikenteen profiilit mahdollistavat TMA-alueiden alarajojen noston niiden reuna-alueilla.



Niiden lähestymisalueiden muoto ja laajuus, joiden liikenne johdetaan laitevalvotussa ympäristössä (tutka/ vastaava), tulisi perustua suoja-alueiltaan myös pienempiin vaakasuoriin etäisyyksiin. Tällöin alueiden kokoa pystyttäisiin pienentämään, joka olisi merkittävää erityisesti Etelä-Suomessa.

Liikennetilanteen ja lentoasemien kiitotie-konfiguraatioiden salliessa tulisi TMA:den reuna-alueille olla muodostettu harrasteilmailun käyttöön aktivoitavista vaara-aluelohkoista (D-alue).

Kun ilmatilarakenteita ja niiden operatiivisia määräyksiä muutetaan siten, että ne vaikuttavat kaikkeen lentotoimintaan, on voimaantulolle annettava pidempi siirtymäaika.

22.12.2017 voimaan tullut englannin kielen vaatimus lentopinnan 95 yläpuolella sekä 8.4.2018 voimaan tulevat ilmatilan muutokset vaikuttavat mm. laskuvarjohyppytoimintaan sellaisilla lentoasemilla, jotka eivät ole avoinna H24.

Mainittu englannin kielen käyttömääräys sinänsä mahdollistaa nykyisen kaltaisen toiminnan, mutta ilmatilarakenne ja menetelmät eivät mahdollista ilmatilan varaamista hyppytoimintaan lennonjohdon ollessa suljettuna. Hyppykoneiden ohjaajia ei ole ehditty vielä kouluttaa ilmailuenglannin kelpoiseksi. Toinen ongelma on, että hyppytoiminta tällaisessa tilanteessa edellyttää pudotusilmoitusten antamista kahdella VHF-taajuudella, joka on turvallisuusriski.

Kapasiteetin hallinta

Järjestelmä sinänsä ei ole ongelma, vaan valvotun ilmatilan muoto ja laajuus. Ruuhkatunteina nykyiset laajat lähestymisalueet tulisi muodostaa pienemmistä lohkoista tai portaittaisista alarajoista. Ks. edellä.

Ilmatilan joustavan käytön periaatteet

Suomessa ilmatilan käytön vuosisuunnittelulla on pitkät perinteet ja se toimii hyvin.

Päivittäisen käytön dynaaminen hallinta on sen sijaan hyvin kankeata, koska käytettävissä ei ole kaikille käyttäjäryhmille ulottuvaa reaaliaikaista ilmatilannekuvaa ja työkaluja.

Tämän vuoksi varauksia käsitellään suurina päivän kokonaisuuksina, jossa harrasteilmailu jää aina häviäväksi osapuoleksi.

Muuta

Liitteenä on Ilmailuliiton Laskuvarjotoimikunnan lausunto samaiseen pyyntöön liittyen.



Suomen Ilmailuliitto – Finlands Flygförbund ry

Timo Latikka
toiminnanjohtaja

TIEDOKSI

Kai Väisänen/Trafi