

27.10.2020

PL 30, 41161 TIKKAKOSKI, puh. 0299 800, faksi 0299 291 929, s-posti fimaa@mil.fi

SOTILASILMAILUN ILMALIIKENNEPALVELU

Sotilasilmailulle annettavassa ilmaliikennepalvelussa Suomen alueella on noudatettava Lennonjohtajan käsikirjaa (LJKK) ja tätä määräystä siltä osin kuin tämä määräys eroaa LJKK:sta.

Määräyksen antamisen peruste:

Ilmailulaki (864/2014) 6 § ja 7.1 §

Voimassaoloaika:

5.11.2020 lukien toistaiseksi

Kumoo:

SIM-To-Lv-012, Sotilasilmailun ilmaliikennepalvelumääräys, HN831, 14.11.2017

ILMAVE SVY Lupa, Sotilashelikoptereiden taktinen harjoittelu toisiotutkavastain pois päältä, CL10695, 5.11.2015

Siirtymäsäännökset:

katso luku 28

 SISÄLLYSLUETTELO:

LYHENTEET JA MÄÄRITELMÄT	4
1 SOVELTAMISALA.....	9
2 PUOLUSTUSVOIMIEN ILMA-ALUKSET.....	9
3 YLEINEN ILMALIIKENNE JA OPERATIIVINEN ILMALIIKENNE	10
4 KÄYTETTÄVÄ KIITOTIE	10
5 KORKEUSMITTARIASETUS	10
6 LENNONJOHTOSELVITYKSEN SISÄLTÖ JA VOIMASSAOLO	11
7 SELVITYSRAJA	11
8 LENNOT AKTIIVISELLA TSA:LLA, KANSAINVÄLISELLE MERIALUEELLE ULOTTUVALLA TRA:LLA TAI D-, P- TAI R-ALUEELLA	12
9 KOODIN KÄYTTÖ.....	13
10 VERKKOPYSÄYTYSJÄRJESTELMÄ	13
11 VAJERIPYSÄYTYSJÄRJESTELMÄ.....	14
12 KIITOTIELLE SIIRTYMINEN	15
13 LENTOONLÄHTÖSELVITYKSEN EDELLYTYKSET	15
14 LASKUSELVITYKSEN EDELLYTYKSET.....	17
15 MATALALÄHESTYMISET KIITOTIEN OLLESSA VARATTUNA	19
16 PORRASTAMINEN JA PORRASTUKSISTA LUOPUMINEN.....	20
16.1 Miehitetyn sotilasilma-aluksen porrastaminen sotilaslentolaitteeseen tai Puo- lustusvoimien tyyppihyväksyttömään lentolaitteeseen ja porrastuksista luopuminen.....	21
17 PYÖRREVANAPORRASTUKSET	21
18 YHTEYDENOTTO-OHJEET.....	21
19 VAKIOTULOREITIT (STAR).....	22
20 VAKIOLÄHTÖREITIT (SID).....	22
21 LASKUYMPYRÄ	22
22 OSASTOON LIITTYMINEN.....	22
23 HAJOTUS.....	23
24 OPERATIIVINEN HÄLYTYSLENTO	23
25 OSASTOJONO	24

26	MINIMIVEKTOROINTIKORKEUDET	25
27	SIVIILI-ILMA-ALUKSEN LENTÄMINEN SOTILASILMAILULLE VARATUN TRA:N LÄPI	25
28	SIIRTYMÄSÄÄNNÖKSET	26
29	POIKKEUKSET	26

LYHENTEET JA MÄÄRITELMÄT

Tässä määräyksessä esiintyvillä lyhenteillä ja määritelmillä tarkoitetaan seuraavaa:

D-alue (Danger area) tarkoittaa vaara-aluetta.

EMCON tarkoittaa radiomagneettista säteilyä lähettävien laitteiden lähetyksärajoitusta. Tällaisia lähetteitä tuottavat esimerkiksi radio, toisiotutkavastain ja radiokorkeusmittari.

Erityis-VFR (special Visual Flight Rules) -lento tarkoittaa VFR-lentoa, jonka lennonjohto on selvittänyt suoritettavaksi lähialueella näkösääolosuhteita huonommissa sääolosuhteissa.

Estetason alapuolella tarkoittaa, lennätettäessä sotilaslentolaitetta tai Puolustusvoimien tyyppihyväksymätöntä lentolaitetta, korkeutta kiinteän esteen (puuston, rakennelman tai rakennuksen) läheisyydessä enintään samalla korkeudella esteen kanssa, enintään 100 metrin säteellä kyseisestä esteestä sekä vähintään 200 metrin etäisyydellä kiitotien reunasta.

Harjoitusalue tarkoittaa lento- ja lennätystoimintaa varten nimettyä valvotussa ilmatilassa sijaitsevaa aluetta tai ilmatilan osaa.

Ilmaliikennepalveluelin (ATS unit, Air Traffic Services unit) on yleisnimitys, joka tarkoittaa lennonjohtoelintä, lentotiedotuskeskusta tai ilmaliikennepalvelutoimistoa.

Kiitotien reunassa tarkoittaa tilannetta, kun mikään osa ilma-aluksesta ei ole lähempänä kuin 15 metriä kiitotien keskilinjasta.

Lennonjohtoelin (ATC unit, Air Traffic Control unit) on alue-, lähestymis- tai lähilennonjohtoa tarkoittava yleisnimitys.

Lennonvarmistuspalvelujen tarjoajalla tarkoitetaan julkista tai yksityistä organisaatiota, joka on saanut siviili-ilmailuviranomaiselta toimiluvan lennonvarmistuspalvelujen tuottamiseen.

Lentoasema-alue tarkoittaa lentoasemaa kiertävää lähimpänä kiitotietä olevan aitauksen sisäpuolista aluetta.

Lento-osasto tarkoittaa kahden tai usemman ilma-aluksen muodostamaa kokonaisuutta, jonka johtaja vastaa lento-osaston tehtävän suorittamisesta. Lento-osastoa käsitellään kuitenkin yhtä ilma-alusta. Ilma-alusten päälliköt vastaavat riittävästä turvaetäisyyksistä lento-osaston sisällä.

Lentopalveluksen johtajalla tarkoitetaan henkilöä, joka suunnittelee ja käskää lentopalveluksen reaaliaikaisen toteutuksen. Lentopalveluksen johtaja käskää muun muassa lento-tehtävään osallistuvan miehistön, tehtävässä käytettävän kaluston ja lentotehtävän sekä lentotehtävän antajan, ellei hän itse anna lentotehtävää. Hän vastaa myös yhteistoinnista lennonvarmistuselinten, sotilastoimielinten ja muiden lentoyksiköiden välillä.

Liikennealue tarkoittaa ilma-alusten lentoonlähtöön, laskuun ja rullaukseen tarkoitettua lentopaikan osaa lukuun ottamatta asematasoja.

LVPTO (Low Visibility Procedures for Take-Off) tarkoittaa huonon näkyvyyden lentoonlähtöjen toimintamenetelmiä.

Lähialue tarkoittaa valvottua ilmatilaa, joka ulottuu maanpinnalta tiettyyn ylärajaan asti.

Operatiivinen hälytyslento (QRA, Quick Reaction Alert) tarkoittaa alueellisen koskemattomuuden valvonnan ja turvaamisen välittömästi edellyttämää valvonta-, tunnistus-, torjunta-, kuljetus- tai tiedustelulentoa, valmiuden tehostamiseen liittyvää lentoa, ilmaoperaatioita tai kiireellisen virka-avun antoon liittyvää lentoa. Myös Puolustusvoimien lentokalustolla toteutettavat etsintä- ja pelastustoimintaan liittyvät lennot ovat operatiivisia hälytyslentoja. Operatiivinen hälytyslento on etuoikeusluokiteltua ilmaliikennettä.

Operatiivinen ilmaliikenne (OAT, Operational Air Traffic) tarkoittaa kaikkia lentoja ja kaikkea ilmaliikennettä, joka ei noudata yleisen ilmaliikenteen sääntöjä ja jota varten kansalliset ilmailuviranomaiset ovat laatineet säännöt ja menetelmät. Operatiivinen ilmaliikenne ei ole etuoikeusluokiteltua ilmaliikennettä, ellei se täytä jonkin etuoikeutetun selvityksen ehtoa (esim. QRA, MEDEVAC, HEAD...).

Osastojono (trail formation) tarkoittaa väljää lento-osastoa, jossa ilma-alukset lentävät jonossa, esimerkiksi tutkajono.

P-alue (Prohibited area) tarkoittaa kieltoaluetta.

Polttoaineminimi (minimum fuel) tarkoittaa ilma-aluksen sellaista polttoainemäärän tasoa, mikä edellyttää ilma-aluksen laskeutumista tietylle lentopaikalle ilman lisäviivettä. Huom. Ohjaajan erikseen pyytäessä ilma-alukselle on annettava etuoikeusasema muuhun liikenteeseen nähden.

Polttoainepula (emergency fuel) tarkoittaa tilannetta, jossa ilma-aluksen polttoaine on loppumassa. Kyseessä on hälytystilanne/lento-onnettomuusvaara. Huom. Ilma-alukselle on annettava etuoikeusasema muuhun liikenteeseen nähden. Radiopuhelinliikenteessä polttoainepulasta käytetään sanontaa "MAYDAY, MAYDAY, MAYDAY FUEL".

QFE tarkoittaa ilmanpainetta lentopaikan korkeustasossa tai kiitotien kynnyksellä.

QNE tarkoittaa vakiopaineasetusta 1013,2 hPa (29,92 inHg), jota käytetään ilmaisemaan ilma-aluksen korkeutta lentopintajärjestelmässä.

QNH tarkoittaa korkeusmittarin asetusta, jolla saadaan maassa oltaessa korkeustaso keskimääräisestä merenpinnasta.

R-alue (Restricted area) tarkoittaa rajoitusaluetta.

RNAV (area navigation) tarkoittaa aluesuunnistusta.

Sotilasilmailu tarkoittaa sotilaallisessa tarkoituksessa harjoitettavaa ilmailua tai ilmailua sotilasilma-aluksella sekä sotilaslentolaitteella.

Sotilasilmailulle varattu ilmatila tarkoittaa sotilasilmailun käyttöön varattua tilapäistä erillisvarausaluetta (TSA), tilapäistä ilmatilavarausaluetta (TRA) valvotun ilmatilan osalta tai sotilasilmailun käyttöön varattua tilapäistä tai pysyvää rajoitus- tai vaara-aluetta.

Sotilasilmailuviranomainen tarkoittaa Sotilasilmailun viranomaisyksikköä (SVY).

Sotilastoimielimellä tarkoitetaan taistelunjohtoa ja sotilaslennonjohtoa.

Sotilasviranomainen tarkoittaa Pääesikuntaa, Ilmavoimien esikuntaa, Maavoimien esikuntaa, Merivoimien esikuntaa ja Puolustusvoimien logistiikkalaitosta.

Tiivis osasto (standard military formation) tarkoittaa lento-osastoa, jossa ilma-alukset pysyvät enintään 0,5 merimailin sivuttaisetäisyydellä ja 100 jalan korkeusetäisyydellä

osaston ilma-aluksesta, joka käyttää SSR-toisiotutkavastaimessa moodia 3 A/C (osaston johtaja).

TILS (Tactical Instrument Landing System) tarkoittaa taktista mittarilaskeutumisjärjestelmää.

TRA (Temporary Reserved Area) tarkoittaa tilapäistä ilmatilavarausaluetta.

TSA (Temporary Segregated Area) tarkoittaa tilapäistä erillisvarausaluetta.

Vaijeripysäytysjärjestelmä tarkoittaa kiitotiellä olevaa siirrettävää tai kiinteää pysäytysjärjestelmää, joka on tarkoitettu koukulla varustetun lentokoneen pysäyttämiseen. Huom. Radiopuhelinliikenteessä vaijeripysäytysjärjestelmästä käytetään sanontaa "VAIJERI" ("CABLE").

Verkkopysäytysjärjestelmä tarkoittaa kiitotien jatkeella olevaa pysäytysjärjestelmää, jota voidaan käyttää lentokoneen pysäyttämiseen. Huom. Radiopuhelinliikenteessä verkkopysäytysjärjestelmästä käytetään sanontaa "VERKKO" ("BARRIER").

VFR (Visual Flight Rules) tarkoittaa näkölentosääntöjä.

VMC (Visual Meteorological Conditions) tarkoittaa näkösäolosuhteita.

Väljä osasto (non-standard formation) tarkoittaa lento-osastoa, jossa valvotussa ilmatilassa lennettäessä vaakasuora etäisyys kahden ilma-aluksen välillä saa olla enintään 3 merimailia ja korkeusetäisyys enintään 1 000 jalkaa, ellei asiasta ole muuta sovittu asianomaisen ATS-elimen kanssa. Lentoonlähtö voi vaatia poikkeamista edellä mainitusta korkeusalueääräyksestä. Osaston jokaisen ilma-aluksen on käytettävä toisiotutkavastaimen moodia 3 A/C, ellei asianomaisen ATS-elimen kanssa ole toisin sovittu. Valvomattomassa ilmatilassa tai yksinomaan sotilaslentotoimintaan varatussa valvotussa ilmatilassa voidaan noudattaa Ilmavoimien esikunnan hyväksymissä lentokoulutusohjelmissä määritetyt osaston ilma-alusten välisiä suurimpia sallittuja etäisyyksiä ja korkeuksia.

Yleinen ilmaliikenne (GAT, General Air Traffic) tarkoittaa siviili-ilma-alusten ja valtion ilma-alusten, kuten sotilas-, tullin-, rajavartiolaitos- ja poliisikäytössä olevien ilma-alusten,

toimintaa Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön (ICAO, International Civil Aviation Organization) ja kansallisten määräysten ja menettelyjen mukaisesti.

Yö tarkoittaa aikaa iltahämärän päättymisestä aamuhämärän alkamiseen. Hämärä päättyy illalla, kun auringon keskipiste on 6 astetta horisontin alapuolella ja alkaa aamulla, kun auringon keskipiste on 6 astetta horisontin alapuolella.

1 SOVELTAMISALA

Sotilasilmailun ilmaliikennepalvelussa Suomen alueella on noudatettava Lennonjohtajan käsikirjaa (LJKK) ja tätä määräystä siltä osin kuin tämä määräys eroaa LJKK:sta. Ilmailulain mukaan sotilasilmailulla tarkoitetaan sotilaallisessa tarkoituksessa harjoitettavaa ilma-ilmailua tai ilma-ilmailua sotilasilma-aluksella. Sotilasilmailuun kuuluu esimerkiksi ilma-ilmailu miehittämättömällä sotilasilma-aluksella ja sotilaslentolaitteella, sotilaallisessa tarkoituksessa harjoitettava ilma-ilmailu siviili-ilma-aluksella, sotilaallisessa tarkoituksessa harjoitettava ilma-ilmailu lentolaitteella, sotilaallisessa tarkoituksessa harjoitettava laskuvarjotoiminta tai ulkomaisen sotilasilma-aluksen toiminta Suomen alueella lentonäytöksissä ja kansainvälisissä harjoituksissa. Edellä mainittuja harjoitetaan sotilasilmailuviranomaisen luvalla tai sotilasilmailuviranomaisen antamien määräysten perusteella.

Tätä määräystä ei sovelleta vieraan valtion siirtolentoihin. Näiden ilma-alusten osalta on noudatettava siviili-ilmailusta annettuja kansainvälisiä ja kansallisia määräyksiä ja ohjeita.

Tämän määräyksen lukuja 5, 6, 7, 8, 9, 16.1 ja 18 voidaan soveltaa myös sotilaallisessa tarkoituksessa harjoitettuun ilma-ilmailuun siviili-ilma-aluksella tai miehittämättömällä siviili-ilma-aluksella (tai vast.). Tämä edellyttää, että Puolustusvoimien tilauksesta siviili-ilma-aluksella tai miehittämättömällä siviili-ilma-aluksella (tai vast.) suoritettavalla lentotyöllä on Sotilasilmailun viranomaisyksikön myöntämä lentotyölupa.

Tästä määräyksestä voidaan poiketa tapauskohtaisesti alueellisen koskemattomuuden valvonnan ja turvaamisen toiminnassa sekä puolustusvalmiuden säätelyä edellyttävissä tilanteissa.

2 PUOLUSTUSVOIMIEN ILMA-ALUKSET

Puolustusvoimien miehitettyjä ilma-alkuksia ovat:

- potkurimoottorilla varustetut ilma-alkukset:
 - VN (L70) Valmet L-70 Vinka
 - GO (G115) Grob Aircraft AG G115E & G115EA
 - PI (PC12) Pilatus PC-12 Next Generation

-
- CC (C295) Airbus Military C295M
 - suihkumoottorilla varustetut ilma-alukset:
 - LJ (LJ35) Learjet 35A/S
 - HW (HAWK) BAE Systems Hawk Mk 51 & 51A & 66
 - HN (F18H) Boeing F/A-18 C & D Hornet
 - helikopterit:
 - HH (H500) MD Helicopters MD 500D & E Hughes
 - NH (NH90) NH Industries NH90 TFIA.

3 YLEINEN ILMALIIKENNE JA OPERATIIVINEN ILMALIIKENNE

Sotilasilma-alukset lentävät joko yleisen ilmaliikenteen (GAT) tai operatiivisen ilmaliikenteen (OAT) sääntöjen mukaisesti.

4 KÄYTETTÄVÄ KIITOTIE

Operatiivinen hälytyslentotoiminta (QRA) voi vaatia muun kuin käytössä olevan kiitotien käyttöä.

5 KORKEUSMITTARIASETUS

Lennettäessä siirtokorkeudella tai sen alapuolella tai alimman käyttökelpoisen lentopinnan alapuolella sotilasilma-alukset käyttävät korkeusmittarissa QNH-asetusta paitsi mitaus-, laskuvarjohyppy-, esitys- tai koelennoilla, joille voidaan erikseen pyytää QFE-asetus tai QNE-asetus.

Lennettäessä siirtokorkeuden yläpuolella tai alimmalla käyttökelpoisella lentopinnalla tai tämän yläpuolella sotilasilma-alukset käyttävät pääsääntöisesti QNE-asetusta. Toiminnan edellyttäessä voidaan käyttää myös muita korkeusmittarin asetusmenetelmiä (QFE- tai QNH-asetusta).

Puolustusvoimien miehitetyt ilma-alukset paitsi VN lentävät ensisijaisesti imperial-arvoihin (jalkoihin) pohjautuvalla korkeusmittarilla.

6 LENNONJOHTOSELVITYKSEN SISÄLTÖ JA VOIMASSAOLO

Sotilasilma-aluksille voidaan toiminnan luonteesta johtuen joutua antamaan selvitys, joka ei täytä LJKK:n ohjeita esimerkiksi porrastusten osalta toisiin sotilasilma-aluksiin nähden. Poikkeamat LJKK:sta annetaan tällä määräyksellä.

Harjoitusalueelle lennonjohtoselvityksen saaneen sotilasilma-aluksen ohjaajan ei tarvitse ilmoittaa asianomaiselle lennonjohtoelimelle tilapäisestä poistumisestaan harjoitusalueelta valvotun ilmatilan alapuolelle eikä pyytää uutta selvitystä takaisin valvottuun ilmatilaan, vaan lennonjohtoselvitys valvottuun ilmatilaan pysyy voimassa.

Lennonjohtoselvitys on voimassa, kunnes sotilasilma-alus on siirtynyt sotilastoimielimelle tai muulle varauksen haltijalle luovutettuun ilmatilavaraukseen.

Sotilasilmailulle voidaan antaa selvitys määrätyle korkeusalueelle (block). Lennonjohtaja antaa selvityksen käytettäviin block-korkeuksiin. Block-korkeus kahden ilma-aluksen välillä on vähintään 1 000 jalkaa.

Sotilasviranomaisen ja lennonvarmistuspalvelujen tarjoajan välisiä toimintamenettelyjä on noudatettava ilma-aluksen toimiessa radiohiljaisuudessa, ilman toisiotutkavastainkoodia tai EMCON:ssa. Radiohiljaisuus on rikottava heti lentoturvallisuuden niin vaatiessa.

Sotilastoimielin voi välittää ilma-aluksen päällikön ja ATS-yksikön välisiä ilmoituksia ja selvityksiä.

7 SELVITYSRAJA

Sotilasilma-aluksille voidaan antaa selvitysrajaksi sotilastoimielimelle tai muulle varauksen haltijalle luovutettu ilmatilavaraus.

8 LENNOT AKTIIVISELLA TSA:LLA, KANSAINVÄLISELLE MERIALUEELLE ULOTTUVALLA TRA:LLA TAI D-, P- TAI R-ALUEELLA

Sotilasilma-alus saa lentää aktiiviseksi ilmoitetulle TSA:lle tai kansainväliselle merialueelle ulottuvalle TRA:lle, P- tai R-alueelle, jossa ilmailulle vaarallinen toiminta on käynnissä silloin, kun tehtävän suorittaminen vaatii lentämistä näille alueille. Asianomaisella lennonjohtoelimellä on oltava puhelimitse välitetty tai kirjallinen tieto kyseisen ilma-aluksen luvasta lentää yksilöidylle alueelle, esimerkiksi maininta RMK/EFR111A OK lentosuunnitelman kohdassa 18. Puhelimitse välitetyn ilmoituksen tai merkinnän lentosuunnitelmassa on perustuttava koordinointiin ilmatilaa hallinnoivan sotilastoimielimen tai varauksen haltijan ja ilma-aluksen päällikön välillä. Lennonjohtoselvitys on voimassa, kunnes sotilasilma-alus siirtyy kyseiseen ilmatilavaraukseen tai valvomattomaan ilmatilaan. Radioyhteyden siirrostä tai lennonjohtovastuun (esim. tutkapalvelu) päättymisestä on ilmoitettava viimeistään kyseisen ilmatilavarauksen rajalta.

Sotilasilma-alus saa lentää aktiiviseksi ilmoitetulle R-alueelle, jossa ilmailulle vaarallinen toiminta on keskeytynyt, kun lento on koordinoitu varauksen haltijan kanssa tai kun lento on sotilastoimielimen johtama, sotilastoimielimellä on sotilasilma-alukseen kaksipuolinen radioyhteys ja sotilastoimielin pystyy varmistumaan toiminnan uudelleen alkamisesta AMC-yksikön tai LARA-järjestelmän välityksellä.

Sotilasilma-alus saa lentää aktiiviseksi ilmoitetulle D-alueelle. Lennettäessä aktiiviselle D-alueelle on ilma-aluksen päällikön huomioitava varauksen haltijan toiminnan vaikutukset omaan toimintaan. Mikäli D-alue on varattu Puolustusvoimien MUAS-kaluston lennättämistä varten, toiminta tulisi koordinoida ensisijaisesti puhelimitse ennen alueelle saapumista.

Edellä kuvatuista toimintamalleista poiketen sotilasilma-alus saa lentää aktiiviselle P- tai R-alueelle silloin, kun ilmailulta rajoitetuista alueista annetun valtioneuvoston asetuksen mukaisesti viranomaisille säädettyjen tehtävien suorittaminen vaatii lentämistä näille alueille.

Sotilastoimielin voi luovuttaa sotilasilma-aluksen lennonjohtoelimelle ilma-aluksen vielä ollessa sotilasilmailulle varatussa ilmatilassa. Elleivät sotilastoimielin ja lennonjohtolin muuta sovi, lennonjohtaja saa muuttaa vasta sotilastoimielimelle varatun ilmailun varausalueen

rajalta ilma-aluksen korkeutta vapaasti ja suuntaa enintään 45 astetta. Tällöin on huomioitava, että etäisyys kyseiseen ilmatilavaraukseen ei saa pienentyä, kunnes ilma-aluksella on porrastus ilmatilavaraukseen. Ennalta koordinoidusti lennonjohtaja saa radiopuhelinyhteyden siirron tapahduttua muuttaa ilma-aluksen korkeutta alaspäin ja lentosuuntaa enintään 45 astetta myös sotilastoimielimelle varatun ilmatilan sisällä ilmatilaluokasta riippumatta. Sotilastoimielin vastaa riittävän turvaetäisyyden säilymisestä sekä muihin ilma-aluksiin sotilasilmailulle varatussa ilmatilassa että muihin ilmailulta rajoitettuihin alueisiin, kunnes ilma-alus siirtyy sotilasilmailulle varatun ilmatilan ulkopuolelle.

Sotilastoimielimen on luovutettava mittarilentosääntöjen mukaan lentävä sotilasilma-alus lennonjohdon vastuulle sellaisella lentosuunnalla, joka takaa ilma-alukselle vähintään nimellisen korkeusporrastuksen (huom. RVSM-ilmatilassa sovelletaan 2 000 jalan korkeusporrastusta D-, P- ja R-alueilla) tai sivuttaissuunnassa vähintään porrastusminimin mukaisen etäisyyden toisiin vaikuttaviin ilmailulta rajoitettuihin alueisiin. Sivuttaissuuntainen porrastusminimi lähestymisaluetutkalennonjohtopalvelussa on 3 merimailia ja aluetutkalennonjohtopalvelussa 5 merimailia, ellei vastaanottava lennonjohtoelin ole muuta ilmoittanut.

9 KOODIN KÄYTTÖ

Suomen lentotiedotusalueella lennettäessä on sotilasilma-aluksen, jolle lennonjohtoelin ei ole antanut ohjeita toisiotutkavastaimen käytöstä, valittava moodi A/C koodi 2600, kunnes lennonjohtoelin toisin määrää.

Sotilasilmailussa voidaan luopua toisiotutkavastaimen käytöstä sotilasilmailulle varatussa ilmatilassa ja operatiivisessa hälytyslentotoiminnassa (QRA). Lennonjohdon valvonnassa olevalla TRA:lla ei voida luopua toisiotutkavastaimen käytöstä ilman asianomaisen ilmailukennepalveluelimen lupaa. Toisiotutkavastaimen koodin käytöstä operatiivisessa hälytyslentotoiminnassa on määrätty luvussa 24.

10 VERKKOPYSÄYTYSJÄRJESTELMÄ

Jos käytössä olevalla kiitotiellä on pysäytysverkot, niitä on käytettävä seuraavasti:

1. Ennen laskukiitotien kynnystä oleva verkko pidetään aina alhaalla.

2. Kiitotien jatkeella oleva verkko pidetään ylhäällä aina kun kiitotietä käyttää HW tai HN. Kiitotien jatkeella oleva verkko saa olla ylhäällä, kun kiitotietä käyttää VN tai GO. Tästä määräyksestä voidaan poiketa ilma-aluksen ohjaajan pyynnöstä tai sotilasviranomaisen tarpeen perusteella.
3. Ulkomaalaisten sotilasilma-alusten kanssa verkkojen käytöstä on sovittava aina erikseen. Lentopalveluksen johtajan (tai vast.) on sovittava etukäteen asianomaisen lennonjohtoelimen kanssa verkkojen käyttötavasta sellaisissa harjoituksissa, lentonäytöksissä ja muissa ennalta sovituisissa tapahtumissa, joihin osallistuu ulkomaalaisia sotilasilma-aluksia.

11 VAIJERIPYSÄYTYSJÄRJESTELMÄ

Pysäytysvaijeri viritetään vain ilma-aluksen päällikön pyynnöstä tai huoltotoiminnan vaatimuksesta.

Sotilasilma-alukset voidaan selvittää lentoonlähtöön tai laskuun kiinteän pysäytysvaijerin ollessa viritettynä. Tällaisesta tilanteesta on aina ilmoitettava ilma-aluksen päällikölle, joka päättää vaijerin asennosta.

Muita sotilasilma-aluksia kuin HN:a ei saa selvittää lentoonlähtöön tai laskuun siirrettävän pysäytysvaijerin yli ilmeisen tarttumisvaaran takia. Tilanteen niin vaatiessa sotilasilma-alukset voivat rullata sekä kiinteän että siirrettävän vaijerin yli.

Sotilasilma-alukset voidaan selvittää lentoonlähtöön tai laskuun siirrettävän pysäytysvaijerin ollessa kiitotien sivussa (ei viritettynä). Ilma-aluksen päälliköllä on oltava tieto vaijerin sijainnista.

Ulkomaalaisten sotilasilma-alusten kanssa pysäytysvaijerin käytöstä on aina sovittava erikseen. Lentopalveluksen johtajan (tai vast.) on sovittava etukäteen asianomaisen lennonjohtoelimen kanssa pysäytysvaijerin käyttötavasta sellaisissa harjoituksissa, lentonäytöksissä ja muissa ennalta sovituisissa tapahtumissa, joihin osallistuu ulkomaalaisia sotilasilma-aluksia.

12 KIITOTIELLE SIIRTYMINEN

Sotilasilma-alus voidaan selvittää siirtymään kiitotielle, vaikka yksi tai useampi sotilasilma-alus on jo selvitetty siirtymään kiitotielle samaa odotuspaikkaa käyttäen. Tällöin ilma-alukselle on annettava järjestysnumero. Useamman sotilasilma-aluksen selvittäminen siirtymään kiitotielle edellyttää, että näkyvyys mahdollistaa lennonjohtajan jatkuvan näköyhteyden vaikuttaviin ilma-aluksiin liikennealueella.

13 LENTOONLÄHTÖSELVITYKSEN EDELLYTYKSET

Lento-onlähtöselvitys voidaan antaa, kun lähilennonjohto on varmistunut siitä, että

1. kiitotie on vapaa.
 - Sotilasilma-alus voidaan selvittää lento-onlähtöön, vaikka toisia sotilasilma-aluksia on kiitotiellä
 - lähtevän sotilasilma-aluksen tasalla tai takana
 - laskukiidossa käytössä olevan kiitotien viimeisellä neljänneksellä liikkuen poispäin tarkoituksena vapauttaa kiitotie
 - kiitotien reunassa (huom. ei voida soveltaa tilanteessa, jossa lento-onlähtevän ilma-aluksen siipien kärkiväli on suurempi kuin 26 metriä, tai tiiviin lento-osaston lento-onlähdöissä)
 - kiitotien ulkopuolella lähempänä kuin 50 metriä kiitotiestä.

Tämä edellyttää, että näkyvyys mahdollistaa lennonjohtajan jatkuvan näköyhteyden asianosaisiin ilma-aluksiin. Vaikuttavista ilma-aluksista on lennonjohdon annettava liikenneilmoitus.

- Sotilasilma-alus voidaan selvittää lento-onlähtöön, vaikka edellä lähtevä sotilasilma-alus ei ole vielä lähtenyt tai on vasta lähtökiidossa. Tällöin jäljempänä olevalle sotilasilma-alukselle on annettava järjestysnumero.
- Sotilasilma-alus voidaan selvittää lento-onlähtöön, vaikka edellä ilmaan lähtenyt sotilasilma-alus ei ole ylittänyt vastakkaisen kiitotien päätä tai aloitta-

nut kaartoa. Muista kuin saman osaston vaikuttavista ilma-aluksista on lennonjohdon annettava liikenneilmoitus.

- Sotilasilma-alus voidaan selvittää lentoonlähtöön, kun Puolustusvoimien ajoneuvoja, työkoneita tai henkilöstöä ei ole seuraavia turvaetäisyyksiä lähempänä virtauksen vaara-alueen suunnassa:
 - Suihkuvirtauksen vaara-alue on 300 metriä (HN).
 - Suihkuvirtauksen vaara-alue on 250 metriä (HW, LJ).
 - Potkurivirtauksen vaara-alue on 100 metriä (CC, PI, VN, GO).
 - Roottorivirtauksen vaara-alueen säde on 50 metriä (HH, NH).
 - Ulkomaisten sotilasilma-alusten virtauksen vaara-alueet on selvitettävä etukäteen tapauskohtaisesti tai niitä on käsiteltävä laajarunkoisina.
 - Sotilasilma-alus voidaan selvittää lentoonlähtöön, vaikka sotilaslentolaitetta tai Puolustusvoimien tyyppihyväksymätöntä lentolaitetta lennätetään lentoasema-alueella estetason alapuolella tai Sotilasilmailun viranomaisyksikön erikseen hyväksymällä harjoitusalueella. Sotilasilma-alusta on tiedotettava vaikuttavasta sotilaslentolaitteesta tai Puolustusvoimien tyyppihyväksymättömästä lentolaitteesta tai lennätyksestä harjoitusalueella.
 - Sotilasilma-alus voidaan selvittää lentoonlähtöön, vaikka TILS-laitejärjestelmän huolto- ja mittaustoimintaan liittyvää Puolustusvoimien henkilöstöä on TILS:n läheisyydessä lähempänä kuin kiitotieodotuspaikkaa vastaavalla etäisyydellä käytettävästä kiitotiestä.
2. pysäytysverkot ja pysäytysvaijeri ovat asianmukaisessa asennossa.
- Katso luvut 10 ja 11.
3. kiitotiellä on tarvittava valaistus.

-
- Sotilasilma-aluksen ohjaajan pyynnöstä rullaustie-, kiitotie-, lähestymislinja- ja liukukulmavalaja voidaan vähentää tai ne voidaan sammuttaa lentoonlähtöä varten. Sammuttaminen ei saa aiheuttaa vaaraa ilmassa tai liikennealueella oleville ilma-aluksille tai liikennealueella oleville ajoneuvoille, työkoneille tai henkilöstölle. Kiitotie- ja rullaustievalojen sammuttamisesta on ilmoitettava maaliikennekalustolle ja niille ilma-aluksille, joihin sammuttaminen voi vaikuttaa.
4. tarvittavat suunnistuslaitteet ja muut laitteet ovat toiminnassa.
- Operatiivinen ilmaliikenne saa suorittaa lentoonlähtöjä kiitotienäkyvyyden (RVR) ollessa alle 550 metriä, vaikka huonon näkyvyyden lentoonlähtöjen toimintamenetelmät (LVPTO) eivät ole voimassa lentopaikalla. Ilmaliikennepalveluelimen on ilmoitettava ilma-aluksen ohjaajalle syy, miksi LVPTO ei ole voimassa. Ilma-aluksen päällikkö päättää saamansa tiedon perusteella lentoonlähden mahdollisesta suorittamisesta.

14 LASKUSELVITYKSEN EDELLYTYKSET

Laskuselvitys voidaan antaa, kun lähilennonjohto on varmistunut siitä, että

1. kiitotie on vapaa.
 - Sotilasilma-alus voidaan selvittää laskuun, vaikka edellinen sotilasilma-alus on vielä ilmassa. Tällöin lennonjohdon on ilmoitettava laskuvuoro ja edellä lentävän ilma-aluksen paikka.
 - Sotilasilma-alus voidaan selvittää laskuun, vaikka toisia sotilasilma-aluksia tai lento-osastoon kuulumattomia sotilasilma-aluksia on
 - laskukiidossa
 - laskukiitotien viimeisellä neljänneksellä
 - kiitotien reunassa (huom. ei voida soveltaa tilanteessa, jossa laskevan ilma-aluksen siipien kärkiväli on suurempi kuin 26 metriä, tai tiiviin osaston laskuissa) paikallaan odottamassa

- kiitotien ulkopuolella lähempänä kuin 50 metriä kiitotiestä.

Tämä edellyttää, että näkyvyys mahdollistaa lennonjohtajan jatkuvan näköyhteyden maassa oleviin ilma-aluksiin. Vaikuttavista ilma-aluksista on lennonjohdon annettava liikenneilmoitus.

- Sotilasilma-alus voidaan selvittää laskuun, vaikka edellä lähtenyt sotilasilma-alus ei ole ylittänyt vastakkaisen kiitotien päätä tai aloittanut kaarta, kun voidaan kohtuullisella varmuudella olettaa edellä lähteneen sotilasilma-aluksen olevan ilmassa tai ilma-alusten välisen etäisyyden olevan kasvava jäljessä lentävän ylittäessä käytettävän kiitotien kynnyksen.
- Sotilasilma-alus voidaan selvittää läpilaskuun, vaikka edellinen sotilasilma-alus on vielä ilmassa, laskukiidossa tai lähtökiidossa. Tällöin lennonjohdon on ilmoitettava laskuvuoro ja edellä lentävän ilma-aluksen paikka. Muista kuin saman osaston vaikuttavista ilma-aluksista lennonjohdon on annettava liikenneilmoitus.
- Sotilasilma-alus voidaan selvittää laskuun, vaikka sotilaslentolaitetta tai Puolustusvoimien tyyppihyväksymätöntä lentolaitetta lennätetään lentoasema-alueella estetason alapuolella tai Sotilasilmailun viranomaisyksikön erikseen hyväksymällä harjoitusalueella. Sotilasilma-alusta on tiedotettava vaikuttavasta sotilaslentolaitteesta tai Puolustusvoimien tyyppihyväksymättömästä lentolaitteesta tai lennätyksestä harjoitusalueella.
- Sotilasilma-alus voidaan selvittää laskuun, vaikka TILS-laitejärjestelmän huolto- ja mittaustoimintaan liittyvää Puolustusvoimien henkilöstöä on TILS:n läheisyydessä lähempänä kuin kiitotieodotuspaikkaa vastaavalla etäisyydellä käytettävästä kiitotiestä.

2. pysäytysverkot ja pysäytysvaijeri ovat asianmukaisessa asennossa.

- Katso luvut 10 ja 11.

3. kiitotiellä, lähestymislinjalla ja liukukulmavalloissa on tarvittava valaistus.

-
- Sotilasilma-aluksen ohjaajan pyynnöstä rullaustie-, kiitotie-, lähestymislinja- ja liukukulmavalaja voidaan vähentää tai ne voidaan sammuttaa laskea varten. Sammuttaminen ei saa aiheuttaa vaaraa ilmassa tai liikennealueella oleville ilma-aluksille tai liikennealueella oleville ajoneuvoille, työkoneille tai henkilöstölle. Kiitotie- ja rullaustievalojen sammuttamisesta on ilmoitettava maaliikennekalustolle ja niille ilma-aluksille, joihin sammuttaminen voi vaikuttaa.
4. käytössä oleva kiitotie on pituudeltaan riittävä.
- Kiitotien käyttöpituutta voidaan tilapäisesti rajoittaa NH-, HH-, PI-, CC-, VN- ja GO-ilma-alusten ja Puolustusvoimien ajoneuvojen, työkonien ja henkilöstön välillä. Tämä edellyttää, että molemmat osapuolet ovat suostuneet kiitotien tilapäiseen lyhentämiseen loppupäästä: käyttöön jäävä kiitotien pituus on vähintään 1 000 metriä eikä maaliikenne missään vaiheessa ole 250 metriä lähempänä lyhennetyn kiitotien loppupäätä.

15 MATALALÄHESTYMISET KIITOTIEN OLLESSA VARATTUNA

Sotilasilma-alus voidaan selvittää matalalähestymiseen minimilentokorkeusrajoituksella 200 jalkaa (60 m) mitattuna kiitotien vertailutasosta (AD ELEV), kun kiitotietä varaa ajoneuvo ja/tai toinen sotilasilma-alus. Kiitotiellä olevalle kalustolle on aina annettava liikenneilmoitus. Matalalähestyvälle sotilasilma-alukselle on ilmoitettava rajoituksen syy.

Sotilasilma-alus voidaan selvittää matalalähestymiseen minimilentokorkeusrajoituksella, kun sotilaslentolaitetta tai Puolustusvoimien tyyppihyväksymätöntä lentolaitetta lennättään lentoasema-alueella estetason yläpuolella tai lähempänä kuin 200 metrin etäisyydellä kiitotien reunasta tai Sotilasilmailun viranomaisyksikön erikseen hyväksymän harjoitusalueen ulkopuolella. Sotilasilma-alukselle selvitetty minimilentokorkeus on 200 jalkaa (60 m) lentolaitteen selvityskorkeuden yläpuolella. Lennättäjälle on annettava liikenneilmoitus. Matalalähestymistä suorittavalle sotilasilma-alukselle on ilmoitettava rajoituksen syy.

16 PORRASTAMINEN JA PORRASTUKSISTA LUOPUMINEN

Sotilasilmailulle varattuja ilmatilan osia, jotka sivuavat toisiaan sivu- ja/tai korkeussuunnassa ja joita valvoo sotilastoimielin, ei porrasteta keskenään. Varauksen myöntävän Ilmatilan hallintayksikön (AMC) on ilmoitettava sotilastoimielimille vierekkäisistä ja/tai päällekkäisistä ilmatilavarauksista pois lukien lennonjohtoyksikön käytössä olevat ilmatilan osat.

Harjoitusalueelle selvityksen saaneen sotilasilma-aluksen osalta voidaan luopua porrastuksesta vierekkäisellä harjoitusalueella olevaan sotilasilma-alukseen sekä sotilastoimielimelle varattuun vierekkäiseen ilmatilan osaan. Lennonjohtoyksikön vastuulla olevasta sotilasilmaliikenteestä, joka sivuaa sotilastoimielimelle varattua ilmatilan osaa, ei tarvitse ilmoittaa sotilastoimielimelle.

Lennonjohtoelin voi luopua porrastamasta erityis-VFR-lentoja keskenään, kun näkyvyys maassa on vähintään 3 kilometriä

- kaikkien sotilasilma-alusten välillä päivällä
- sotilashelikoptereiden välillä sekä päivällä että yöllä.

Lennonjohtoelin voi luopua porrastamasta sotilasilma-aluksia keskenään ilmatilaluokassa C päiväaikaan VMC-olosuhteissa, kun VFR-sotilasilma-alus suorittaa taitolentoa lentopaikan päällä ja IFR-sotilasilma-alus suorittaa lentoonlähtöä tai laskua.

Lennonjohtoelin voi luopua porrastamasta sotilasilma-alusta ilmailua rajoittavaan ilmatilan osaan. Tällöin lennonjohtajan on tiedotettava ohjaajaa tai sotilastoimielintä ilmailua rajoittavasta ilmatilan osasta. Ohjaajaa on pyydetty säilyttämään oma porrastus aktiiviseen P- tai R-alueeseen. Ilma-aluksen päällikkö vastaa omasta porrastuksesta kyseiseen alueeseen.

16.1 Miehitetyn sotilasilma-aluksen porrastaminen sotilaslentolaitteeseen tai Puolustusvoimien tyyppihyväksymättömään lentolaitteeseen ja porrastuksista luopuminen

Sotilaslentolaitetta tai Puolustusvoimien tyyppihyväksymätöntä lentolaitetta ei saa lennättää lentoasema-alueella ilman ilmaliikennepalveluelimen lupaa. Lennättäjältä edellytetään kaksipuolinen ilmailuradiopuhelinyhteys asianomaisen ilmaliikennepalveluelimen kanssa, kun lennätys tapahtuu lentoasema-alueella, ellei ilmaliikennepalveluelimen kanssa ole muuta sovittu. Lennättämisessä sekä lentoasema-alueella että sen ulkopuolella on lisäksi noudatettava muita lennättämisestä säädettyjä määräyksiä ja ohjeita.

Sotilasilma-alus on pidettävä selvästi erossa sotilaslentolaitteesta tai Puolustusvoimien tyyppihyväksymättömästä lentolaitteesta esimerkiksi maantieteellistä porrastusta käyttäen. Lennonjohtoelein voi luopua selvästi erossa pitämisveloitteesta, kun lennätys tapahtuu estetason alapuolella tai Sotilasilmailun viranomaisyksikön erikseen hyväksymällä harjoitusalueella. Sotilasilma-alusta on tiedotettava vaikuttavasta sotilaslentolaitteesta tai Puolustusvoimien tyyppihyväksymättömästä lentolaitteesta tai lennätyksestä harjoitusalueella. Miehitettävissä sotilaslentolaitteita ja Puolustusvoimien tyyppihyväksymättömiä lentolaitteita ei porrasteta keskenään. Miehitetyillä ilmaliikenteellä on ilmatilankäyttöön etuoikeus miehitettävään ilmaliikenteeseen nähden.

17 PYÖRREVANAPORRASTUKSET

Lähilennonjohtopalvelua annettaessa ei sovelleta pyörrevanaporrastuksia sotilasilma-alusten välillä. Pyörrevanasta on kuitenkin tarvittaessa varoitettava sekä peräkkäin lähteviä että peräkkäin lähestyviä sotilasilma-aluksia LJKK:n mukaisesti.

18 YHTEYDENOTTO-OHJEET

Sotilasilma-alukselle voidaan radiotaajuuden sijasta antaa esimerkiksi kanavan numero tai toimintajakso.

Osastolennoilla ilma-aluksen ohjaajan ja kyseessä olevan ilmaliikennepalveluelimen välisen ensimmäisen radiopuhelinsanomien yhteydessä ohjaajan on ilmoitettava myös osaston lentomuoto (tiivis osasto tai väljä osasto). Jos lähilennonjohtaja siirtää lentoonlähtöä

tekevän lento-osaston radioyhteyden toiselle lennonjohtajaajuudelle "KUN ILMASSA" ("WHEN AIRBORNE") -sanonnalla, yhteydenoton on tapahduttava, kun osaston viimeinen ilma-alus on ilmassa.

19 VAKIOTULOREITIT (STAR)

Sotilasilma-alusten kelpoisuus lentää RNAV-perusteisia vakiotuloreittejä ilmoitetaan lentosuunnitelmassa.

20 VAKIOLÄHTÖREITIT (SID)

Sotilasilma-alukset paitsi LJ, CC ja PI eivät pääsääntöisesti lennä siviili liikenteelle julkaistuja vakiolähtöreittejä.

21 LASKUYMPYRÄ

Sotilasilma-alukset voidaan selvittää erikseen laskuympyrään joko osastona tai yksinään. Osasto käyttää laskuympyrää osaston hajottamiseen laskua varten. Laskuympyrä voidaan tehdä oikean- tai vasemmanpuoleisena. Lennonjohdon on ilmoitettava hyvissä ajoin osastolle laskuympyrän puoli, jotta osaston johtaja ehtii käskyttää osastolle oikean lentomuodon. Ilma-alusten päälliköt vastaavat osastonsa ilma-alusten yhteentörmäysten välttämistä.

22 OSASTOON LIITTYMINEN

Kun lento-osaston tai yksittäisten ilma-alusten kokoontuminen tapahtuu lennonjohtajan valvonnassa, lennonjohtajan on noudatettava yleisiä porrastuskriteerejä osastoon liittymistä aikovien yksittäisten ilma-alusten välillä, kunnes osaston johtaja tai ilma-aluksen päällikkö ottaa itselleen vastuun siitä, että kyseisten ilma-alusten välillä säilyy riittävä turvaetäisyys.

Kun osaston johtaja tai ilma-aluksen päällikkö kykenee vastaamaan siitä, että hänen oman ilma-aluksensa, osaston muiden ilma-alusten ja osastoon liittyvien ilma-alusten välillä säilyy riittävä turvaetäisyys, hän vahvistaa tämän ilmoittamalla "MARSA" (Military Authority

Assumes Responsibility for Separation of Aircraft). Tämän jälkeen lennonjohtajan on siirrettävä osastoon liittyvien ilma-alusten porrastusvastuu osaston johtajalle tai ilma-aluksen päällikölle. Lennonjohtaja ilmoittaa "MARSA MYÖNNETTY" ("MARSA APPROVED") osastoon liittyvän ilma-aluksen ohjaajalle tai osastoon liittyvän parin tai parven johtajalle.

23 HAJOTUS

Lento-osaston hajotus voi tapahtua lennonjohtajan selvittämänä valvotussa ilmatilassa. Ennen suunniteltua hajotusta osaston johtajan on pyydettävä "PYYDÄN HAJOTUSTA" ("REQUEST SPLIT") lennonjohdolta ja ilmoitettava tarpeen mukaan, hajotetaanko osasto useammaksi lento-osastoksi vai yksittäisiksi ilma-aluksiksi. Osaston johtajan on tarpeen mukaan ilmoitettava lennonjohdolle osaston suunniteltu hajotusjärjestys sekä tulevien lento-osastojen tai yksittäisten ilma-alusten kutsumerkit ja sijainnit suhteessa osaston johtajaan.

Osastolle on ilmoitettava vektoroinnin aikana, missä tai milloin hajotus tulee tapahtumaan. Osasto hajotetaan korkeus- ja/tai sivusuunnassa.

Yksittäiset ilma-alukset saavat lennonjohdolta erilliset selvitykset. Yksittäinen ilma-alus tai lento-osasto lakkaa olemasta osa aikaisempaa lento-osastoa sillä hetkellä, kun lennonjohto on antanut sille uuden selvityksen. Lennonjohto kuitenkin ottaa vastuun osastosta eroavien yksittäisten ilma-alusten tai lento-osastojen välisestä porrastuksesta vasta sen jälkeen, kun määrätyt porrastuskriteerit ovat täyttyneet. Siihen saakka ilma-alusten päälliköt tai osastojen johtajat vastaavat turvaetäisyyden säilyttämisestä. Lennonjohto vahvistaa yleisten porrastuskriteerien täyttymisen ilmoittamalla "TUTKAYHTEYS" ("RADAR CONTACT") tai "TUNNISTETTU" ("IDENTIFIED"), jonka jälkeen lennonjohdolla on porrastusvastuu kyseisestä osastosta tai yksittäisestä ilma-aluksesta.

24 OPERATIIVINEN HÄLYTYSLENTO

Operatiivinen hälytyslento on mahdollista suorittaa joko taistelunjohtajan johtamana lentona tai lennonjohdollisesti johdettuna lentona lennonjohdon radiotaajuudella. Taistelunjohtajan on sovittava ilmatilan käytöstä asianomaisen lennonjohtoelimen kanssa, mikäli operatiivinen hälytyslento on taistelunjohtajan johtama.

Sotilasilmailulle varatun ilmatilan ulkopuolella taistelunjohtajan on pidettävä johtamansa operatiivinen hälytyslento erossa muusta ilmaliikenteestä seuraavin ehdoin:

- Sotilasilma-alus ei saa olla lähempänä kuin joko 10 merimailia vaakasuunnassa tai 2 000 jalkaa korkeussuunnassa ilmaliikennepalveluelimen vastuulla olevaa liikennettä. (Tätä ehtoa ei sovelleta tunnistettavaan ilma-alukseen eikä muihin taistelunjohtajan johdossa oleviin ilma-aluksiin.)
- Operatiivisella hälytyslennolla olevalla ilma-aluksella ei tarvitse olla radioyhteyttä asianomaiseen ilmaliikennepalveluelimeen eikä toisiotutkavastaimen käyttöä edellytetä.
- Taistelunjohtajan on koordinoitava asianomaisen ilmaliikennepalveluelimen kanssa operatiiviseen hälytyslentoon vaikuttava lentoliikenne (sen liikesuunta, korkeuden muutokset ja mahdolliset tarkennukset) sekä sovittava tarvittaessa muun lentoliikenteen rajoittamisesta.

Operatiivisessa hälytyslentotoiminnassa (QRA) toisiotutkavastainkoodin käytöstä päättää tehtäväkohtaisesti sotilasilma-aluksesta vastuussa oleva sotilastoimielin kaikissa ilmatilan osissa ottaen huomioon lentoturvallisuuden säilyttämisen.

Sotilastoimielin ja operatiivista hälytyslentoa (QRA) suorittavan ilma-aluksen päällikkö vastaavat osaltaan siitä, että tehtävää suorittavan ilma-aluksen ja muiden ilma-alusten välillä säilyy riittävä turvaetäisyys.

25 OSASTOJONO

Lento-osaston pyynnöstä sille voidaan antaa selvitys lentää osastojonossa (trail formation) kaikissa lennon vaiheissa (lentoonlähtö, reittilentäminen, lähestyminen ja laskeutuminen) asianomaisen lennonjohtajain sallimin ehdoin.

Osastojonossa lentävien ilma-alusten päälliköt vastaavat itse keskinäisistä porrastuksistaan ja pyrkivät pitämään keskinäisen etäisyytensä noin 2 merimailissa. Osaston kaikkien ilma-alusten on pidettävä toisiotutkavastaimen moodi 3 A/C ja koodi päällä, ellei lennonjohtaja muuta käskä. Osastojonossa lennetään nousua ja laskua lukuun ottamatta samalla

lentokorkeudella tai erikseen määritetyillä korkeusalueilla (block). Keskeytettyä lähestymistä varten asianomaisen lennonjohtoelimen on varattava osastolle vapaata korkeusalueita ylösvetosuunnassa vähintään 1 000 jalkaa kutakin ilma-alusta varten.

Lentoasemalla, jossa ei tarjota ATS-valvontapalvelua, osastojonossa lentäville ilma-aluksille on annettava selvityskorkeudet korkeusalueena (block). Block-korkeus on vähintään 1 000 jalkaa kutakin ilma-alusta kohti.

26 MINIMIVEKTOROINTIKORKEUDET

Lennonjohtaja voi antaa lähialueella tai lähialueen yläpuolella lentävälle sotilasilma-alukselle lentokorkeuden, jossa sovelletaan pienennettyä 150 metrin estevaraa. Ilma-alukselle on tällöin ilmoitettava, että sitä vektoroidaan pienennetyllä estevaralla. Selvityksen antaminen edellyttää, että lentopaikasta on voimassa oleva valvontaminimikorkeuskartta (ATC SMAC, ATC Surveillance Minimum Altitude Chart). Pienennetyn estevaran korkeus saadaan vähentämällä 500 jalkaa kyseisestä minimivalvonta-aluekorkeudesta.

Jos sotilasilma-alus vektoroidaan mittarilähestymismenetelmään, lennonjohtajan antaman lentokorkeuden on taattava ilma-alukselle liittyminen mittarilähestymismenetelmään vähintään välilähestymiskorkeudelta. Ilma-aluksen on pysyttävä valvotussa ilmatilassa tutkavektoroinnin aikana, mutta sivuttaisetäisyysvaatimusta valvomattomaan ilmatilaan ei ole.

27 SIVIILI-ILMA-ALUKSEN LENTÄMINEN SOTILASILMAILULLE VARATUN TRA:N LÄPI

Sotilastoimielin voi hyväksyä siviili-ilma-aluksen lentämisen sotilastoimielimen käyttöön luovutetun TRA:n (sis. Local TRA) läpi. Tässä tapauksessa sotilastoimielin vastaa riittävän turvaetäisyyden säilyttämisestä siviili-ilma-aluksen ja sotilasilma-aluksen välillä. Pienin sallittu turvaetäisyys sotilasilma-aluksen ja siviili-ilma-aluksen välillä on joko 10 merimailia vaakasuunnassa tai 2 000 jalkaa korkeussuunnassa. Siviili-ilma-aluksen on käytettävä toisiotutkavastainta moodissa 3 A/C tai S. Siviili-ilma-aluksen radioyhteyttä ei siirretä sotilastoimielimelle. Ilmaliikennepalveluelin välittää siviili-ilma-alukselle sotilastoimielimen mahdolliset läpilentämisen rajoitteet (esim. aika- tai korkeusrajoitteet).

Ilmaliikennepalveluelin saa muuttaa sotilastoimielimen kanssa koordinoitua selvitystä vain pakottavasta syystä. Ilma-aluksen reitin tai korkeuden muuttumisesta on ilmoitettava välittömästi sotilastoimielimelle.

28 SIIRTYMÄSÄÄNNÖKSET

Tämän määräyksen lukua 27 voidaan soveltaa ainoastaan lentopinnan 95 alapuolella, kunnes sotilasilmailuviranomaisen, sotilasviranomaisen ja lennonvarmistuspalvelujen tarjoajan välillä on sovittu menettelyn täysimääräisestä käyttöönotosta. Käyttöönoton laajentuessa koko ilmatilaan tullaan tähän määräykseen tekemään tekninen päivitys, jolla tämän luvun rajoitus poistetaan.

29 POIKKEUKSET

Sotilasilmailulle varatussa ilmatilassa voidaan se näköyhteysvaatimus, jota luvuissa 12, 13 ja 14 edellytetään lennonjohtajalta, korvata ratavalvojan vastaavalla näköyhteysvaatimuksella, ellei lennonjohtajalla ole näköyhteyttä tai luotettavaa kuvayhteyttä koko käytettävissä olevaan kiitotiehen (tai vast.).

Sotilasilmailun viranomaisyksikkö voi perustellusta hakemuksesta myöntää toiminnan erityispiirteiden vuoksi poikkeuksia tästä määräyksestä. Poikkeuksen haku on ohjeistettu sotilasilmailun viranomaisohjeessa SIO-Pe-YI-008 ”Poikkeuksen hakeminen sotilasilmailuviranomaisen päätökseen tai voimassaolevaan sotilasilmailumääräykseen”.

Yksikön päällikkö

Insinöörieversti

Kim Juhala

Lentotoimintapäällikkö

Majuri

Marko Lehtinen