

28.11.2012

PL 30, 41161 TIKKAKOSKI, FINLAND, Tel. +358 299 800, Fax +358 299 291 929

SOTILASILMAILUN ILMALIIKENNEPALVELUMÄÄRÄYS

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

KUMOTTU

Määräyksen antamisen peruste:

Ilmailulaki (1194/2009) 4 § ja 187 §

Valtioneuvoston asetus sotilasilmailusta (557/2011) 3 §

Voimassaoloaika:

1.5.2013 lukien toistaiseksi

Kumoo:

SIM-To-Lv-012, 24.2.2011, HH260

Sotilasilmailun viranomaisyksikön ilmoitus, 28.3.2012, CI4855

SISÄLLYSLUETTELO:

LYHENTEET JA MÄÄRITELMÄT	3
1 SOVELTAMISALA.....	7
2 PUOLUSTUSVOIMIEN MIEHITETYT ILMA-ALUKSET	7
3 YLEINEN ILMALIIKENNE / OPERATIIVINEN ILMALIIKENNE	8
4 KÄYTETTÄVÄ KIITOTIE	8
5 KORKEUSMITTARIASETUS	8
6 LENNONJOHTOSELVITYKSEN SISÄLTÖ JA VOIMASSAOLO	9
7 SELVITYSRAJA	9
8 LENNOT AKTIIVISELLA TSA:LLA, TRA:LLA TAI D-, P- TAI R-ALUEELLA	9
9 KOODIN KÄYTTÖ.....	10
10 PYSÄYTYSVERKKO.....	11
11 PYSÄYTYSVAIJERI.....	12
12 LÄHTÖPORRASTUKSET	13
13 LENTOONLÄHTÖSELVITYKSEN EDELLYTYKSET	13
14 LASKUSELVITYKSEN EDELLYTYKSET.....	15
15 MATALALÄHESTYMISET KIITOTIEN OLLESSA VARATTUNA	17
16 PORRASTAMINEN.....	17
17 PORRASTUKSISTA LUOPUMINEN.....	17
18 PYÖRREVANAPORRASTUKSET	18
19 YHTEYDENOTTO-OHJEET.....	18
20 VAKIOTULOREITIT (STAR).....	18
21 VAKIOLÄHTÖREITIT (SID).....	18
22 LASKUYMPYRÄ	19
23 OSASTOON LIITTYMINEN.....	19
24 TUTKAHAJOTUS.....	19
25 OPERATIIVINEN HÄLYTYSLENTO.....	20
26 SOTILASILMA-ALUSTEN LENTAMINEN TUTKAJONOSSA	21
27 MINIMIVEKTORINTIKORKEUDET.....	21
28 POIKKEUKSET	22

KUMOTTU

LYHENTEET JA MÄÄRITELMÄT

Tässä määräyksessä esiintyvillä lyhenteillä ja määritelmillä tarkoitetaan seuraavaa:

Aava meri tarkoittaa kaikkia niitä meren osia, jotka eivät kuulu minkään valtion aluemeeseen tai sisäisiin aluevesiin.

AKT tarkoittaa alueellisen koskemattomuuden turvaamista.

AKV tarkoittaa alueellisen koskemattomuuden valvontaa.

DME (Distance Measuring Equipment) tarkoittaa etäisyydenmittauslaitetta.

Erityis-VFR (Special Visual Flight Rules) -lento tarkoittaa VFR-lentoa, jonka lennonjohto on selvittänyt suoritettavaksi lähialueella näissä sääolosuhteita huonommissa sääolosuhteissa (näkyvyys maassa alle 5 km tai pilvikorkeus alle 1500 jalkaa).

IFR (Instrument Flight Rules) tarkoittaa mittailentosääntöjä.

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

IMC (Instrument Meteorological Conditions) tarkoittaa mittarisääolosuhteita.

Lennonjohtoelin (ATC, 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.

Lento-osasto tarkoittaa paria tai parvea, jonka johtaja vastaa lento-osaston tehtävän suorittamisesta.

Lentopaikan lentotiedotuselin (AFIS, Aerodrome Flight Information Service unit) on elin, joka on perustettu antamaan valvomattomalla lentopaikalla lentopaikan lentotiedotus- ja hälytyspalvelua.

Lentopalveluksen johtajalla tarkoitetaan henkilöä, joka suunnittelee ja käskää lentopalveluksen reaaliaikaisen toteutuksen. Lentopalveluksen johtaja käskää muun muassa miehistön, kaluston ja lentotehtävän sekä lentotehtävän antajan, ellei hän itse anna lentotehtävää. Lentopalveluksen johtaja vastaa myös yhteistoiminnasta lentonvarmistuselin, taistelunjohtajan ja muiden lentoyksiköiden välillä.

Lentotoiminnan harjoittajalla tarkoitetaan Ilmavoimien, Maavoimien ja Merivoimien esikuntaa tai ulkomaisia sotilasilmailun harjoittajia.

Liikennealue tarkoittaa ilma-alusten lentoonläh- töön, laskuun ja rullaukseen tarkoitettua lentopaikan osaa lukuun ottamatta asematasoa.

LVPTO (Low Visibility Procedures for Take-Off) tarkoittaa huonon näkyvyyden lento- onläh- töjen toimintamenetelmiä.

Operatiivinen hälytyslento (QRA, Quick Reaction Alert) tarkoittaa alueellisen koskemattomuuden valvonnan ja turvaamisen välittömästi edellyttämää kuljetus-, tiedustelu-, valvonta-, tunnistus- tai torjuntalentoa. 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.

QFE tarkoittaa ilmanpainetta lentopaikan korkeustasossa (tai kiitotien kynnyksellä).

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

RNAV (Area Navigation) tarkoittaa aluesuunnistusta.

Siirtopinnalla (Transition level) tarkoitetaan alinta käytettävissä olevaa lentopintaa siirtokorkeudella tai siirtokorkeuden yläpuolella.

Sotilasilmailu tarkoittaa sotilaallisessa tarkoituksessa harjoitettua ilmailua ja ilmailua sotilasilma-alueilla.

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

Sotilaslentopaikka tarkoittaa maa-alueita, jotka on järjestetty tilapäisesti käytettäväksi sotilasilmailun lentoonlähtöjä ja/tai laskeutumista varten. Sotilaslentopaikka voi olla puolustusvoimien tilapäisesti miehittämä lentopaikka, varalaskupaikka ja/tai nousutie.

Sotilastoimielimellä tarkoitetaan taistelunjohtoelintä.

TRA (Temporary Reserved Area) tarkoittaa tilapäistä ilmatilavarausaluetta.

TSA (Temporary Segregated Area) tarkoittaa tilapäistä erillisvarausaluetta.

VFR (Visual Flight Rules) tarkoittaa näkölentosääntöjä.

VMC (Visual Meteorological Conditions) tarkoittaa näköolosuhteita.

VOR (Very High Frequency Omnidirectional Radio Range) tarkoittaa VHF-monisuuntamajakkaa.

Yleinen ilmaliikenne (GAT, General Air Traffic) tarkoittaa siviili-ilma-alusten ja valtion ilma-alusten (kuten sotilas-, tull-, rajavartiolaitos- ja poliisikäytössä olevien ilma-alusten) toimintaa Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön (ICAO) ja kansallisten määräysten ja menettelyjen mukaisesti.

Yö tarkoittaa auringon laskun ja nousun välistä aikaa silloin, kun valaisematonta kohdetta (savupiippua, mastoa tai muuta sellaista) ei selvästi voida erottaa 8 kilometrin etäisyydeltä. Epävarmoissa tilanteissa katsotaan yön vallitsevan.

KUMOTTU

1 SOVELTAMISALA

Tuotettaessa ilmaliikennepalvelua sotilasilmailulle Suomen alueella on noudatettava Lentonjohtajan käsikirjaa (LJKK) ja tätä määräystä siltä osin, kuin tämä määräys eroaa LJKK:sta. Ilmailulain mukaan sotilasilmailulla tarkoitetaan sotilaallisessa tarkoituksessa harjoitettua ilmailua ja ilmailua sotilasilma-aluksella. Sotilasilmailuun kuuluu esimerkiksi sotilaallisessa tarkoituksessa harjoitettu ilmailu siviili-ilma-aluksella, sotilaallisessa tarkoituksessa harjoitettu ilmailu lentolaitteella, sotilaallisessa tarkoituksessa harjoitettu laskuvarjotoiminta tai ulkomaisen sotilasilma-aluksen toiminta Suomen alueella lentonäytöksissä ja kansainvälisissä harjoituksissa. Edellä mainittuja harjoitetaan sotilasilmailuviranomaisen luvalla tai sotilasilmailuviranomaisen antamien määräysten nojalla.

Tätä määräystä ei kuitenkaan sovelleta sotilasilma-aluksiin, jotka lentävät statuksella HEAD tai STATE, eikä vieraan valtion siirtolentoihin. Niiden osalta on noudatettava siviili-ilmailusta annettuja kansainvälisiä ja kansallisia määräyksiä ja ohjeita.

Tämän määräyksen lukuja 6, 7, 8 ja 19 voidaan joutua soveltamaan myös sotilaallisessa tarkoituksessa harjoitettuun ilmailuun. Tämä edellyttää, että lennolla on Sotilasilmailun viranomaisyksikön myöntämä sotilasilmailulupa.

2 PUOLUSTUSVOIMIEN MIEHITETYT ILMA-ALUKSET

Puolustusvoimien miehitettyjä ilma-aluksia ovat:

- a) Potkurikoneet:
 - VN (L70) Valmet L-70 Vinka
 - RG (L90) Valmet L-90-TP Redigo
 - PI (PC12) Pilatus PC-12 Next Generation
 - FF (F27) Fokker F27-100 Friendship & F27-400 M Troopship
 - CC (C295) EADS Casa C-295M

b) Suihkukoneet:

- LJ (LJ35) Learjet 35 A/S
- HW (HAWK) BAE Systems Hawk 51 & 51A & 66
- HN (F18) Boeing F-18 C & D Hornet

c) Helikopterit:

- HH (H500) MD Helicopters MD-500 D & E Hughes
- NH (NH90) NH Industries NH90 TFIA.

3 YLEINEN ILMALIIKENNE / 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 koelentoilla, joille voidaan erikseen pyytää QFE-asetus.

Puolustusvoimien miehitetyt ilma-alukset, paitsi VN ja RG, lentävät ensisijaisesti jalka-arvoihin (feet) pohjautuvalla korkeusmittarilla.

6 LENNONJOHTOSELVITYKSEN SISÄLTÖ JA VOIMASSAOLO

Sotilasilma-aluksille voidaan joutua toiminnan luonteesta johtuen antamaan selvitys, joka ei täytä LJKK:n ohjeita esimerkiksi porrastusten osalta toisiin sotilasilma-aluksiin nähden. Poikkeamat LJKK:hon 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. Toiminta edellyttää, että ilma-aluksen ohjaaja on ilmoittanut asianomaiselle lennonjohtoelimelle käyttävänsä harjoitusalueen lisäksi myös valvotun ilmatilan alapuolista ilmatilaa lentotehtävässään.

Lennonjohtoselvitys on voimassa, kunnes sotilasilma-alus on siirtynyt sotilastoimielimelle luovutettuun ilmatilavaraukseen.

Jos sotilasilma-alukset pyytävät lentotoiminnan luonteen vuoksi radiohiljaisuutta, menettelytavoista on sovittava aina erikseen asianomaisen lennonjohtoelimen kanssa. Lentoturvallisuuden vaatiessa on radiohiljaisuus rikottava välittömästi.

7 SELVITYSRAJA

Sotilasilma-aluksille voidaan antaa selvitysrajaksi sotilastoimielimelle luovutettu ilmatilavaraus.

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

Sotilasilma-alus saa lentää aktiiviselle TSA:lle tai TRA:lle. Asianomaisella lennonjohtoelimellä on oltava kirjallinen tieto ilma-aluksen luvasta lentää alueelle, joka voi olla TSA-lentosuunnitelmaan merkitty ilma-aluksen kutsumerkki tai asianmukainen maininta lento-

suunnitelmassa, esimerkiksi RMK/TSA319 OK. Lisäksi lennon on oltava koordinoitu lentotoiminnan harjoittajan ohjeistuksen mukaisesti sotilastoimielimen ja ilma-aluksen päällikön välillä. Lennonjohtoselvitys on voimassa, kunnes sotilasilma-alus siirtyy sotilastoimielimelle luovutettuun ilmatilavaraukseen tai siirtyy valvomattomaan ilmatilaan. Radioyhteyden siirto tapahtuu viimeistään sotilastoimielimelle luovutetun ilmatilavarauksen rajalta.

Sotilasilma-alus saa lentää aktiiviselle D-, P- tai R-alueelle silloin, kun ilmailulta rajoitetuista alueista annetun valtioneuvoston asetuksen (1374/2009) mukaisesti viranomaisille säädettyjen tehtävien suorittaminen vaatii lentämistä näille alueille. Asianomaisella lennonjohtoelimellä on oltava kirjallinen tieto kyseisen ilma-aluksen luvasta lentää alueelle, esimerkiksi maininta lentosuunnitelmassa - RMK/D70 OK. Lisäksi lennon on oltava koordinoitu lentotoiminnan harjoittajan ohjeistuksen mukaisesti. Lennonjohtoselvitys on voimassa, kunnes sotilasilma-alus siirtyy kyseiseen ilmatilavaraukseen tai siirtyy valvomattomaan ilmatilaan. Radioyhteyden siirto tapahtuu viimeistään kyseisen ilmatilavarauksen rajalta.

Elleivät sotilastoimielin ja lennonjohtolin mitään siviili, lennonjohtaja saa muuttaa sotilastoimielimelle varatun ilmailun varausalueen rajalta ilma-aluksen korkeutta vapaasti ja suuntaa enintään 45 astetta, kuitenkin siten että etäisyys kyseiseen ilmatilavaraukseen ei pienene, kunnes ilma-aluksella on porrastus ilmatilavaraukseen.

9 KOODIN KÄYTTÖ

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

Lennettäessä sotilasilmailulle varatussa ilmatilassa lentopalveluksen johtajalla on oikeus päättää toisiotutkavastaimen koodin ja moodin käyttämättömyydestä seuraavin ehdoin:

1. Sotilasilmailulle varatussa ilmatilassa toimivat ilma-alukset eivät lennä 5 merimailia (NM) lähemmäksi varausalueen rajaa sivusuunnassa eivätkä 2000 jalkaa lähemmäksi korkeussuunnassa.
2. Lennettäessä rajoihin saakka on toisiotutkavastaimessa käytettävä moodia 3A.
3. Ilma-alukset saavat kuitenkin käyttää sotilasilmailulle varattua ilmatilaa rajoihin saakka ilman toisiotutkavastaimen käyttöä, jos kaikki seuraavat ehdot toteutuvat:
 1. Ilma-alukset ovat sotilastoimielimen valvonnassa.
 2. Taistelunjohtajalla on hyvä, luotettava ilmatilannekuva.
 3. Taistelunjohtajalla on käytössään kaksisuuntainen kommunikaatioyhteys ilma-aluksiin.
 4. Ilma-aluksilla on tiedossaan harjoitusalueen rajat ja käytössään ajantasainen paikkatieto.

Operatiivisessa hälytyslentotoiminnassa (QRA) SSP-koodin käytöstä päättää tehtäväkohtaisesti sotilasilma-aluksesta vastuussa oleva sotilastoimielin ottaen huomioon lentoturvallisuuden säilyttämisen. Sotilastoimielin ja operatiivista hälytyslentoa (QRA) suorittavan ilma-aluksen päällikkö vastaavat osaltaan siitä, että tehtävää suorittavan ja muiden ilma-alusten välillä säilyy riittävä turvaetäisyys. Lentotoiminnan harjoittajan ja lennonvarmistuspalvelujen tarjoajan on yhteisvösopimuksella sovittava menettelyistä sen varmistamiseksi, että lentoturvallisuus ei vaaratu kyseisissä tilanteissa.

10 PYSÄYTYSVERKKO

Jos lentopaikalla on käytössä olevalle kiitotielle pysäytysverkot, on niitä käytettävä seuraavasti:

1. Ennen laskukiitotien kynnystä oleva verkko pidetään aina alhaalla.

2. Kiitotien jatkeella oleva verkko pidetään ylhäällä vain kun kiitotietä käyttää HW tai HN. Ohjaajan pyynnöstä tai lentotoiminnan harjoittajan tarpeesta johtuen tästä määräyksestä voidaan poiketa.
3. Ulkomaalaisten sotilasilma-alusten kanssa on verkkojen käytöstä sovittava aina erikseen. Lentotoiminnan harjoittajan on sovittava etukäteen asianomaisen lennonjohtoelimen kanssa verkkojen käyttötavasta yhteistointiharjoituksissa, lentonäytöksissä ja muissa ennalta sovituissa tapahtumissa, joihin osallistuu ulkomaalaisia sotilasilma-aluksia.

11 PYSÄYTYSVAIJERI

Pysäytysvaijeri viritetään tai nostetaan ylös vain ilma-aluksen päällikön pyynnöstä tai huoltotoiminnan niin vaatiessa.

Sotilasilma-alukset voidaan selvittää lentoonlähtöön tai laskuun kiinteän pysäytysvaijerin ollessa ylös nostettuna ja viritettynä. Tällaisesta tilasta on aina ilmoitettava ilma-aluksen päällikölle, joka tekee päätöksen vaijerin ase-asetuksen.

Sotilasilma-aluksia, pois lukien HN, ei saa selvittää lentoonlähtöön tai laskuun siirrettävän pysäytysvaijerin yli ilmeisen tarttumisvaaran takia. Siirrettävän vaijerin on oltava viritettynä (kireänä) HN:n lentoonlähtöön tai laskuun aikana. Tilanteen niin vaatiessa sotilasilma-alukset voivat rullata sekä ylös että siirrettävän vaijerin yli.

Sotilasilma-alukset voidaan selvittää lentoonlähtöön tai laskuun siirrettävän pysäytysvaijerin ollessa kiitotien sivussa (ei viritettynä). Tällaisesta tilasta on aina ilmoitettava ilma-aluksen päällikölle, joka tekee päätöksen siitä, onko siirrettävän vaijerin etäisyys kiitotiehen riittävä.

12 LÄHTÖPORRASTUKSET

Sotilasilma-alus voidaan selvittää lentoonlähtöön, vaikka edellä lähtenyt sotilasilma-alus ei ole ylittänyt vastakkaisen kiitotien päätä tai aloittanut kaarta.

13 LENTOONLÄHTÖSELVITYKSEN EDELLYTYKSET

Lentoonlähtöselvitys voidaan antaa, kun lähilennonjohto on varmistunut siitä, että

1. kiitotie on vapaa

- Sotilasilma-alus tai lento-osasto voidaan selvittää lentoonlähtöön, kun näkyvyys maassa on 2000 m tai suurempi, vaikka toisia sotilasilma-aluksia tai lento-osastoon kuulumattomia sotilasilma-aluksia on vielä lähtökiidossa, käytettävän kiitotien alku- tai loppupäässä tai kiitotien reunassa. Muista kuin saman lento-osaston vaikuttavista ilma-aluksista on lennonjohdon aina annettava liikenneilmoitus.
- Sotilasilma-alus voidaan selvittää lentoonlähtöön, kun puolustusvoimien ajoneuvoja, työkoneita tai henkilöstöä ei ole turvaetäisyyttä lähempänä virtauksen vaara-alueen suunnassa:
 - Suihkurivirtauksen vaara-alue on 300 metriä (HN, HW, LJ).
 - Potkurivirtauksen vaara-alue on 100 metriä (CC, FF, PI, RG, VN).
 - Roottorivirtauksen vaara-alueen säde on 50 metriä (HH, NH).

Siviiliajoneuvojen, -työkoneiden ja -henkilöiden osalta noudatetaan siviili-ilmailua varten määritellyjä turvaetäisyyksiä.

- Erityisesti HN:llä toimittaessa on kiitotien ja rullausteiden puhtaudesta varmistuttava.

- Sotilasilma-alus voidaan selvittää lentoonlähtöön, vaikka TILS-mittaajia (puolustusvoimien henkilöstöä) on TILS:in välittömässä läheisyydessä, toisin sanoen 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 rullaus-, kiitotie- lähestymislinja- ja liukukulmavalvoja 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. Toisille ilma-aluksille ja maaliikennekalustolle on ilmoitettava sammuttamisesta.
4. tarvittavat suunnistuslaitteet ja muut laitteet ovat toiminnassa
- Operatiivinen ilmaliikenne voi joutua suorittamaan lentoonlähtöjä kiitotienäkyvyyden (RVR) ollessa alle 550 m, vaikka huonon näkyvyyden lentoonlähtöjen toimintamenetelmät (LVPTO) eivät ole voimassa lentopaikalla.¹ Ilmaliikennepalveluelimen on ilmoitettava ilma-aluksen ohjaajalle, miksi LVPTO ei ole voimassa. Ilma-aluksen päällikkö päättää lentoonlähdön mahdollisesta suorittamisesta saamansa tiedon perusteella.

Lento-osasto voi suorittaa lentoonlähdöt yksitellen, parilla tai parvella. Lento-osastoa käsitellään kuten yhtä ilma-alusta. Ilma-alusten päälliköt vastaavat yhteentörmäysten välttämisestä.

¹ Lentoonlähdöt sotilaslentopaikoilta eivät ole mahdollisia kiitotienäkyvyyden (RVR) ollessa alle 550 m.

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. Muista kuin saman osaston ilma-aluksista lennonjohdon on aina annettava liikenneilmoitus.
 - Sotilasilma-alus tai lento-osasto voidaan selvittää laskuun, kun näkyvyys maassa on 2000 m tai suurempi, vaikka toisia sotilasilma-aluksia tai lento-osastoon kuulumattomia sotilasilma-aluksia on vielä laskukiidossa tai odottamassa kiitoalueen reunassa tai loppupäässä. Muista kuin saman osaston ilma-aluksista lennonjohdon on aina annettava liikenneilmoitus.
 - Tutkajonossa lähestyvän lento-osaston ilma-alukset voivat suorittaa laskun aina 2000 m maanäkyvyyden vallitessa, vaikka toisia saman lento-osastoon kuuluvia sotilasilma-aluksia on vielä laskukiidossa tai odottamassa kiitotien reunassa tai loppupäässä.
 - Sotilasilma-alus voidaan selvittää laskuun, vaikka edellä lähtenyt sotilasilma-alus ei ole ylittänyt vastakkaisen kiitotien päätä tai aloittanut kaarta.
 - Erityisesti HN:llä toimittaessa on kiitotien ja rullausteiden puhtaudesta varmistuttava.
 - Sotilasilma-alus voidaan selvittää laskuun, vaikka TILS-mittaajia (puolustusvoimien henkilöstöä) on TILS:in välittömässä läheisyydessä, toisin sanoen 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

- Jos kiitotiellä on tilapäinen kynnys, on varmistuttava siitä, että se on ohjaajan näkyvässä.
- Jos kiitotien käyttöleveyttä on rajoitettu, on varmistuttava siitä, että käytössä oleva osa on ohjaajan näkyvässä. Käytettävän kiitotien käytössä oleva puoli ilmoitetaan ohjaajalle sanoilla ”oikea” ja ”vasen”.
- Lento-osasto voi suorittaa laskut yksitellen, parilla tai parvella. Lento-osastoa käsitellään kuten yhtä ilma-alusta. Ilma-alusten päälliköt vastaavat yhteentörmäysten välttämisestä.
- Tilapäisesti voidaan kiitotien käyttöpituutta rajoittaa NH-, HH-, VN-, RG- ja PI -ilma-alusten ja puolustusvoimien ajoneuvojen, työkoneiden ja henkilöstön välillä, kun molempien osapuolten suostumus kiitotien tilapäiseen lyhentämiseen loppupäästä on saatu ja käyttöön jäävä kiitotien pituus on vähintään 1000 m ja maaliikenne ei missään vaiheessa ole 250 m lähempänä lyhennettyä kiitotien loppupäätä.
- Sotilasilma-aluksen ohjaajan pyynnöstä rullaustie-, kiitotie-, lähestymislinja- ja liukukulmavalvoja voidaan vähentää tai ne voidaan sammuttaa laskua varten. Sammuttaminen ei saa aiheuttaa vaaraa ilmassa tai liikennealueella oleville ilma-aluksille tai liikennealueella oleville ajoneuvoille, työkoneille tai henkilöstölle. Toisille ilma-aluksille ja maaliikennekalustolle on ilmoitettava sammuttamisesta.

15 MATALALÄHESTYMISET KIITOTIEN OLLESSA VARATTUNA

Sotilasilma-alukset voidaan selvittää matalalähestymiseen minimilentokorkeusrajoituksella 200 jalkaa (60 m) QFE, kun kiitotietä varaa maa-ajoneuvo ja/tai toinen sotilasilma-alus. Kiitotiellä olevalle kalustolle on annettava aina liikenneilmoitus. Matalalähestymistä suoritavalle sotilasilma-alukselle on ilmoitettava rajoituksen syy.

16 PORRASTAMINEN

Sotilasilmailulle varattuja ilmatilan osia, jotka sivuavat toisiaan sivu- tai korkeussuunnassa ja joita valvoo sotilastoimielin, ei porrasteta keskenään. Varauksen myöntävän lennonjohtoelimen on ilmoitettava sotilastoimielimille vierekkäisistä varauksista.

17 PORRASTUKSISTA LUOPUMINEN

Lennonjohtoelin voi luopua porrastamasta erityis-VFR-lentoja keskenään päiväaikaan sotilasilma-alusten välillä, kun näkyvyys maassa on vähintään 3 km.

Lennonjohtoelin voi luopua porrastamasta erityis-VFR-lentoja keskenään sekä päiväettä yöaikaan sotilashelikopterien välillä, kun näkyvyys maassa on vähintään 3 km.

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

Lennonjohtoelin voi ohjaajan pyynnöstä luopua porrastamasta harjoitusalueelle lennonjohtoselvityksen saanutta sotilasilma-alusta harjoitusalueeseen vaikuttavaan aktiiviseen vaara-alueeseen. Tässä tapauksessa lennonjohtajan on ilmoitettava ohjaajalle aktiivisesta vaara-alueesta ja pyydyttävä säilyttämään oma porrastus. Ilma-aluksen päällikkö vastaa siitä, että sotilasilma-alus on järjestelmiensä (GPS-karttanäyttö) ja sen ohjaaja koulu-

tuksensa puolesta kykenevä säilyttämään oman porrastuksen aktiiviseen vaara-alueeseen.

18 PYÖRREVANAPORRASTUKSET

Lähilennonjohtopalvelua annettaessa ei sovelleta pyörrevanaporrastuksia sotilasilma-alusten välillä. Pyörrevanasta on kuitenkin varoitettava tarvittaessa sekä peräkkäin lähteviä että peräkkäin lähestyviä sotilasilma-aluksia LJKK:n mukaisesti. Pyörrevanasta on varoitettava lisäksi aina, kun sotilasilma-alukselle on annettu selvitys säilyttää oma porrastus ilma-alukseen, joka aiheuttaa vaikuttavan pyörrevanan.

19 YHTEYDENOTTO-OHJEET

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

20 VAKIOTULOREITIT (STAR)

VOR/DME-perusteisia vakiotuloreittejä ja alkulähestymisreittejä voivat lentää kaikki sotilasilma-alukset. RNAV-kelpoisuus ilmoitetaan lentosuunnitelmassa.

21 VAKIOLÄHTÖREITIT (SID)

Sotilasilma-alukset eivät pääsääntöisesti lennä siviililiikenteelle julkaistuja vakiolähtöreittejä pois lukien LJ35, F27, C295 ja PC12.

22 LASKUYMPYRÄ

Sotilasilma-alukset voidaan selvittää erikseen laskuympyrään (break, overhead pattern) joko osastona tai yksinään. Lento-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 välttämisestä.

23 OSASTOON LIITTYMINEN

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

Kun lento-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 porrastusvastuu osastoon liittyvien ilma-alusten osalta lento-osaston johtajalle tai ilma-aluksen päällikölle. Lennonjohtaja ilmoittaa "MARSA MYÖNNETTY" ("MARSA APPROVED") osastoon liittyvän ilma-aluksen ohjaajalle tai osastoon liittyvän parin/parven johtajalle.

24 TUTKAHAJOTUS

Osaston hajottaminen valvotussa ilmatilassa tapahtuu vain lennonjohdon selvittämänä, ennalta suunnitellun menettelyn mukaisesti ja koordinoitusti pois lukien hätätilanteet.

Ennen suunniteltua osaston hajotusta osaston johtajan on pyydettävä "PYYDÄN TUTKAHAJOTUSTA" ("REQUEST RADAR SPLIT") lennonjohtolta sekä ilmoitettava tarpeen mukaan, hajotetaanko osasto useammaksi lento-osastoksi vai yksittäisiksi ilma-aluksiksi. Osaston johtajan on tarpeen mukaan ilmoitettava lennonjohdolle järjestys, jossa lento-osasto suunnitellaan hajotettavaksi, sekä tulevien lento-osastojen tai yksittäisten ilma-alusten kutsumerkit ja sijainnit suhteessa osaston johtajaan.

Vektoroinnin alkaessa osastolle on ilmoitettava, missä hajotus tulee tapahtumaan. Sotilaslento-osasto hajotetaan korkeus- ja/tai sivusuunnassa.

Yksittäiset ilma-alukset vastaanottavat erilliset selvitykset ja toisiotutkavastainkoodit lennonjohtolta. Yksittäinen ilma-alus tai pari/parvi 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 parien/parvien välisestä porrastuksesta vasta sen jälkeen, kun määrätty porrastuskriteerit ovat täyttyneet. Siihen saakka ilma-alusten päälliköt tai lento-osastojen johtajat vastaavat turvaetäisyyden säilyttämisestä. Lennonjohto vahvistaa yleisten porrastuskriteerien täyttymisestä ilmoittamalla "TUTKAYHTEYS" ("RADAR CONTACT") tai "TUNNISTETTU" ("IDENTIFIED"), minkä jälkeen lennonjohdolla on porrastusvastuu kyseisestä lento-osastosta tai yksittäisestä ilma-aluksesta.

25 OPERATIIVINEN HÄLYTYSLENTO

Aluevalvontalain mukaisessa tehtävässä taistelunjohtajan on koordinoitava ilmatilan käytöstä asianomaisen lennonjohtoelimen kanssa. Sotilastoimielin ja operatiivista hälytyslentoa (QRA) suorittavan ilma-aluksen päällikkö vastaavat osaltaan siitä, että tehtävää suorittavan ja muiden ilma-alusten välillä säilyy riittävä turvaetäisyys. Lentotoiminnan harjoittajan ja lennonvarmistuspalvelujen tarjoajan on sovittava menettelytavoista, että lentoturvallisuus ei vaarannu alueellisen koskemattomuuden turvaamisen ja valvonnan vaatimissa tehtävissä.

26 SOTILASILMA-ALUSTEN LENTÄMINEN TUTKAJONOSSA

Lento-osaston pyynnöstä voidaan sille antaa selvitys lentää tutkajonossa (radar trail) kaikissa lennon vaiheissa (lento-olähtö, reittilentäminen, lähestyminen ja laskeutuminen) asianomaisen lennonjohtoelimen sallimin ehdoin.

Tutkajonon ilma-alusten päälliköt vastaavat itse keskinäisistä porrastuksistaan ja pyrkivät pitämään keskinäisen etäisyytensä 2,0 merimailissa (NM). Tutkajonossa lennetään samalla lentokorkeudella (pois lukien nousut ja laskut) tai ilma-aluksen ohjaajan pyynnöstä erikseen määritetyillä korkeusalueilla (block). Osaston kaikkien ilma-alusten on pidettävä toisiotutkavastaimen moodi 3 A/C ja koodi päällä, ellei lennonjohtaja muuta käske. Laskeutumisessa käytetään mahdollisuuksien mukaan laskukiitoon ja rullaukseen koko kiitotie. Keskeytettyä lähestymistä varten asianomaisen lennonjohtoelimen on varattava osastolle vapaata korkeusaluetta ylösvetosuunnassa 1000 jalkaa (300 m) kutakin ilma-alusta varten.

27 MINIMIVEKTOROINTIKORKEUDET

Lennonjohtajan antamien lentokorkeuksien on taattava sotilasilma-alukselle reitillä tai lähestymislennon tulo- tai alkulähestymisvaiheessa vähintään 1000 jalan (300 m) pystysuora etäisyys enintään laitekohtaisen tutkaporrastusminimin mukaisella etäisyydellä ilma-aluksen tutkareitistä oleviin esteisiin.

Sotilasilma-aluksen ohjaajan pyynnöstä lennonjohtaja voi antaa ilma-alukselle lentokorkeuden, joka takaa reitillä tai lähestymislennon tulo- tai alkulähestymisvaiheessa vähintään 500 jalan (150 m) pystysuoran etäisyyden enintään laitekohtaisen tutkaporrastusminimin mukaisella etäisyydellä ilma-aluksen tutkareitistä oleviin esteisiin. Selvityksen antaminen edellyttää, että lentopaikasta on voimassa oleva valvontaminimikorkeuskartta (ATC SMAC, ATC Surveillance Minimum Altitude Chart). Jos sotilasilma-alus vektoroidaan mittarilähestymismenetelmään, lennonjohtajan antaman lentokorkeuden on taattava

ilma-alukselle liittyminen mittarilähestymismenetelmään vähintään välilähestymiskorkeudelta. Tutkavektorointia ei saa suorittaa valvomattomassa ilmatilassa.

28 POIKKEUKSET

Sotilasilmailun viranomaisyksikkö voi perustellusta hakemuksesta myöntää toiminnan erityispiirteiden vuoksi poikkeuksia tästä määräyksestä.

Yksikön päällikkö

Insinöörieverstiluutnantti

Kimmo Nortaj

Lentotoimintapäällikkö

Majuri

Markku Suomela

KUMOTTU