

14.11.2017

PL 30, 41161 TIKKAKOSKI, puh. 0299 800, faksi 0299 291 929

SOTILASILMAILUN ILMALIIKENNEPALVELUMÄÄRÄYS

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

Määräyksen antamisen peruste:

Ilmailulaki (864/2014) 5 §, 6 § ja 7 §

Voimassaoloaika:

27.11.2017 lukien toistaiseksi

Kumoaa:

SIM-To-Lv-012, Sotilasilmailun ilmaliikennepalvelumääräys, HK877, 12.11.2014

Siirtymäsäännökset:

katso luku 28

SISÄLLYSLUETTELO:

LYHENTEET JA MÄÄRITELMÄT	4
1 SOVELTAMISALA.....	6
2 PUOLUSTUSVOIMIEN ILMA-ALUKSET.....	8
3 YLEINEN ILMALIIKENNE JA OPERATIIVINEN ILMALIIKENNE.....	9
4 KÄYTETTÄVÄ KIITOTIE	9
5 KORKEUSMITTARIASETUS	9
6 LENNONJOHTOSELVITYKSEN SISÄLTÖ JA VOIMASSAOLO	10
7 SELVITYSRAJA.....	10
8 LENNOT AKTIIVISELLA TSA:LLA, KANSAINVÄLISELLÄ MERIALUEELLE ULOTTUVALLA TRAJILLA TAI D-, P- JA M-ALUEILLA	11
9 KOODIN KÄYTTÖ.....	12
10 VERKKOPYSÄYTYSJÄRJESTELMÄ	13
11 VAJERIPYSÄYTYSJÄRJESTELMÄ	13
12 KIITOTIELLE SIIRTYMINEN.....	14
13 LENTOONLÄHTÖSELVITYKSEN HÄLYTYKSET	14
14 LASKUSELVITYKSEN HÄLYTYKSET.....	15
15 MATALALÄHTÖSELVITYKSET KÄYTTÖN OLLESSA VARATTUNA	17
16 PORRASTAMISEN JA PORRASTUKSISTA LUOPUMINEN.....	17
17 PÖRRERIVANAPORRASTUKSET	18
18 YHTÄISEN OTTO-OHJEET.....	18
19 VAKIOTEOREITIT (STAR).....	19
20 VAKIOLÄHTÖREITIT (SID).....	19
21 LÄHTÖREITIT (SID).....	19
22 OSASTOON LIITTYMINEN.....	19
23 HUUTUS.....	20
24 OPERATIIVINEN HÄLYTYSLENTO	20
25 OSASTOJONO	21
26 MINIMIVEKTOROINTIKORKEUDET	22
27 SIVIILI-ILMA-ALUKSEN LENTÄMINEN SOTILASILMAILULLE VARATUN TRAJIN LÄPI	22

28	SIIRTYMÄSÄÄNNÖKSET	23
29	POIKKEUKSET	23

KUMOTTU

LYHENTEET JA MÄÄRITELMÄT

Tässä määräyksessä esiintyvillä lyhenteillä ja määritelmillä tarkoitetaan seuraavaa:

EMCON tarkoittaa radiomagneettista säteilyä lähettävien laitteiden lähetysaikaa. Tällaisia lähetteitä tuottavat esimerkiksi radio, toisiotutkavastain ja radiolokitusmitta.

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

Harjoitusalue tarkoittaa lentotoiminnan harjoittelua varten määritettyä, valvotussa ilmatilassa sijaitsevaa aluetta tai ilmatilan osaa.

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

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.

Lento-osasto tarkoittaa osastoa tai parvea, jonka johtaja vastaa lento-osaston tehtävien suorittamisesta. Lento-osastoa käsitellään kuten yhtä ilma-alusta. Ilma-alusten päälliköt vastaavat yhteentörmäysten välttämisestä.

Lentoparvekon johtajalla tarkoitetaan henkilöä, joka suunnittelee ja käskää lentopalveluksen reaaliaikaisen toteutuksen. Lentopalveluksen johtaja käskää muun muassa lentotehtävään osallistuvan miehistön, tehtävässä käytettävän kaluston ja lentotehtävän sekä lentotehtävän antajan, ellei hän itse anna lentotehtävää. Hän vastaa myös yhteistoiminnasta 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 alueilleen koskevan onnettomuuden valvonnan ja turvaamisen välittömästi edellyttämää valvontaan, tunnistus-, torjunta-, kuljetus- tai tiedustelulentoa, valmiuden tehostamiseen liittyvää lentoa, maanoperaatioita tai kiireellisen virka-avun antoon liittyvää lentoa. Myös Pelastusvoimien 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 sitä täytyä jonkin etuoikeutetun selviytyksen ehtoa (esim. QRA, MEDEVAC, DEAD...).

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

Polttoaineminimi (minimum fuel) tarkoittaa tilannetta, jossa ilma-aluksen polttoaineen määrä on laskenut tasolle, jossa ilma-aluksen on laskeuduttava tietylle lentopaikalle eikä lisäviiveitä voida hyväksyä. Huom. Ohjaajan erikseen pyytäessä ilma-alukselle on annettava etuoikeusasema muuhun liikenteeseen nähden.

Polttoainepula (emergency fuel) tarkoittaa tilannetta, jossa ilma-aluksen polttoaine on lopu massassa. 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, jota käytetään ilmaisemaan ilma-aluksen korkeutta lentopintajärjestelmässä.

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

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) valvon ilmatilan osalta tai sotilasilmailun käyttöön varattua tilapäistä tai pysyvää ohjotus- tai vaaraluetta.

Sotilasilmailuviranomainen tarkoittaa Sotilasilmailun viranomaisyksikköä (SVY).

Sotilaslennonjohtopalvelu tarkoittaa sotilaslentopaikoilta, johtokeskuksista tai ilmaoperaatiokeskuksesta annettavaa lennonjohtopalvelua.

Sotilaslentopaikka tarkoittaa maa-aluetta, joka on järjestetty tilapäisesti käytettäväksi sotilasilmailun lentoonlähtöjä ja laskeutumista varten. Sotilaslentopaikka voi olla Puolustusvoimien tilapäisesti miehittämä lentoasema, lentopaikka, varalaskupaikka tai nousutie.

Sotilastoimielimellä tarkoitetaan lentosuunnitusta ja sotilaslennonjohtoa.

Sotilasviranomaisen tarkoitetaan Ilmavoimien esikuntaa, Ilmavoimien esikuntaa, Maavoimien esikuntaa, Merivoimien esikuntaa ja Puolustusvoimien logistiikkalaitosta.

Tiivis osasto (standard military formation) tarkoittaa lento-osastoa, jossa ilma-alukset pysyvät enintään 0,5 mailin sivuttaisetäisyydellä ja 100 jalan korkeusetäisyydellä osaston ilma-aluksen johtajaa, joka käyttää SSR-toisiotutkavastaimessa moodia 3 A/C (osaston johtajaa).

TIS (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 sääolosuhteita.

Väljä osasto (non-standard formation) tarkoittaa lento-osastoa, jossa valvotussa ilmatilassa lennettäessä vaakasuora etäisyys lentokone-aluksen välillä saa olla enintään 3 merimailia ja korkeusetäisyys enintään 1000 jalkaa, ellei asiasta ole muuta sovittu asianomaisen ATS-elimen kanssa. Lentolähtö voi vaatia poikkeamista edellä mainitusta korkeusalueääräyksestä. Osaston jokaisen ilma-aluksen on käytettävä toisiotutkavälineiden moodia 3 A/C, ellei asianomaisen ATS-elimen kanssa ole toisin sovittu. Valvomattomassa ilmatilassa tai yksinomaan siviililentotoimintaan varatussa valvotussa ilmatilassa voidaan noudattaa seuraavien esikönnön hyväksymissä lentokoulutusohjelmissä määritettyjä osaston ilma-alusten välisiä suurimpia sallittuja etäisyyksiä ja korkeuksia.

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

Yöpäivitys alkaa 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

Tuotettaessa ilmaliikennepalvelua sotilasilmailulle 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 ilmailua tai ilmailua sotilasilma-aluksella. Sotilasilmailun käsitteeseen kuuluu esimerkiksi ilmailu miehittämättömällä sotilasilma-aluksella ja sotilaslentolaitteella, sotilaallisessa tarkoituksessa harjoitettava ilmailu siviili-ilma-aluksella, sotilaallisessa tarkoituksessa harjoitettava ilmailu lentolaitteella, sotilaallisessa tarkoituksessa harjoitettava laskuvarjo-toiminta tai ulkomaisen sotilasilma-aluksen toiminta Suomen alueella lentokentöksissä ja kansainvälisissä harjoituksissa. Edellä mainittuja harjoituksia voidaan suorittaa sotilasilmailuviranomaisen luvalla tai sotilasilmailuviranomaisen antamien määräysten mukaisesti.

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

Tämän määräyksen lukuja 5, 6, 8, 9 ja 18 voidaan soveltaa myös sotilaallisessa tarkoituksessa harjoitettuun ilmailuun siviili-ilma-aluksella. Tämä edellyttää, että lennolla on Sotilasilmailun viranomaisyksikön myöntämä lentotyöluupa.

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

2 PUOLUSTUSVOIMIEN ILMA-ALUKSET

Puolustusvoimien mienitettyjä ilma-aluksia ovat:

a) potkurimoottorilla varustetut ilma-alukset:

- | | |
|--------------|---------------------------------|
| - VN (L70) | Valmet L-70 Vinka |
| - GO (G115E) | Grob Aircraft AG G115E & G115EA |
| - PI (PC12) | Pilatus PC-12 Next Generation |
| - CC (C295) | Airbus Military C295M |

b) suihkumoottorilla varustetut ilma-alukset:

- LJ (LJ35) Learjet 35A/S
- HW (HAWK) BAE Systems Hawk Mk 51 & 51A & 51B
- HN (F18H) Boeing F/A-18 C & D Hornet

c) helikopterit:

- HH (H500) MD Helicopters MH-500D & E Huey
- NH (NH90) NH Industries NH90 Transport

Puolustusvoimien miehittämättömiä ilma-aluksia ovat:

- RL (RL) FDF Range FAV.

3 YLEINEN ILMALIIKENNE JA OPERATIIVINEN ILMALIIKENNE

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

4 KÄYTETTÄVÄ KIITOTIE

Operatiivinen lento- ja viivitys (OAV) 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 mit-
tustilanteissa, laskuvarjohyppy-, esitys- tai koelentoilla, joille voidaan erikseen pyytää QFE-
asetusta 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 tarjoajan 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, kun sotilasilma-alus on siirtynyt sotilastoimielimelle luovutettuun ilmatilavaraukseen.

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

Sotilasviranomaisen ja lennonjohtoselvityspalvelujen tarjoajan välisiä toimintamenettelyjä on noudatettava ilma-aluksen läsnäollessa 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 SELVITYSTARJOAJA

Sotilasilma-aluksille voidaan antaa selvityksiksi sotilastoimielimelle luovutettu ilmatilavaraus.

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

Sotilasilma-alus saa lentää aktiiviselle TSA:lle tai kansainväliselle merialueelle ulottuvalla TRA:lle. Asianomaisella lennonjohtoelimellä on oltava kirjallinen tai puhelimitse välitetty tieto kyseisen ilma-aluksen luvasta lentää yksilöidylle alueelle. Tämä tieto voi olla TSA-lentosuunnitelmaan merkitty ilma-aluksen kutsumerkki tai asianmukainen maininta lentosuunnitelman kohdassa 18, esimerkiksi RMK/EFTSA M17 OK. Kyseisen merkinnän lentosuunnitelmassa on perustuttava koordinoitiin ilmatilaa hallinnoiva sotilastoimielimen ja ilma-aluksen päällikön välillä. Lennonjohtoselvitys on voimassa, kunnes sotilasilma-alus siirtyy sotilastoimielimelle luovutettuun ilmatilavaraukseen tai valvomattomaan ilmatilaan. Radioyhteyden siirron on tapahduttava viimeistään kyseisen sotilastoimielimelle luovutetun ilmatilavarauksen rajalta.

Sotilasilma-alus saa lentää aktiiviselle P- tai R-alueelle silloin, kun tehtävän suorittaminen vaatii lentämistä näille alueille. Asianomaisella lennonjohtoelimellä on oltava kirjallinen tieto kyseisen ilma-aluksen luvasta lentää alueelle, esimerkiksi maininta RMK/EFR111A OK lentosuunnitelman kohdassa 18. Kyseisen merkinnän lentosuunnitelmassa on perustuttava koordinoitiin ilmatilaa hallinnoivan sotilastoimielimen tai varauksen haltijan ja ilma-aluksen päällikön välillä. Lennonjohtoselvitys on voimassa, kunnes sotilasilma-alus siirtyy kyseiseen ilmatilavaraukseen tai valvomattomaan ilmatilaan. Radioyhteyden siirron on tapahduttava viimeistään kyseisen ilmatilavarauksen rajalta.

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

Yleensä 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 varaus-

alueen 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 koordinoitusti lennonjohtaja ja radiopuhelinyhteyden siirron tapahduttua muuttaa ilma-aluksen korkeutta alaspäin ja suuntaa enintään 45 astetta myös sotilastoimielimelle varatun ilmatilan sisällä ilmatilaluokasta riippumatta. Sotilastoimielin vastaa riittävän turvaetäisyyden säilyttämisestä sekä muihin ilma-aluksiin sotilasilmailulle varatussa ilmatilassa että muihin ilmailutaivonmitettuihin alueisiin, kunnes ilma-alus siirtyy sotilasilmailulle varatun ilmatilan ulkopuolelle.

9 KOODIN KÄYTTÖ

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

Lennettäessä sotilasilmailulle varatussa ilmatilassa lennoalveluksen johtajalla ja varattua ilmatilaa hallinnoivalla sotilastoimielimellä on oikeus poistaa toisiotutkavastaimen koodin ja moodin käyttämättömyydestä seuraavat ehdot:

1. Sotilasilmailulle varatussa ilmatilassa toimivat ilma-alukset eivät lennä 5 merimailaa lähemmäksi varausalueen rajaa sivusuunnassa eivätkä 2 000 jalkaa lähemmäksi korkeussuunnassa.
2. Lennettäessä varausalueen rajoihin saakka on toisiotutkavastaimessa käytettävä moodia 3 A.
3. Ilma-alukset saavat kuitenkin käyttää sotilasilmailulle varattua ilmatilaa varausalueen rajoihin saakka ilman toisiotutkavastaimen käyttöä, jos kaikki seuraavat ehdot toteutuvat:

1. Ilma-alukset ovat sotilastoimielimen valvonnassa.
2. Sotilastoimielimellä on hyvä ja luotettava ilmatilannekuva.
3. Sotilastoimielimellä on käytössään kaksisuuntainen kommunikatioyhteys ilma-aluksiin.

4. Ilma-aluksilla on tiedossaan harjoitusalueen rajat ja käytös-
sään ajantasainen paikkatieto.

Toisiotutkavastaimen koodin käytöstä operatiivisessa hälytyslentotoiminnassa (Q) on määrätty luvussa 24.

10 VERKKOPYSÄYTYSJÄRJESTELMÄ

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

1. Ennen laskukiitotien kynnystä oleva verkko pidetään aina ohjalla.
2. Kiitotien jatkeella oleva verkko pidetään ylhäällä aina kun kiitotietä käytetään HW tai HN. Kiitotien jatkeella oleva verkko saa olla ylhäällä kun kiitotietä käytetään VN tai GO. Tämän määräyksen voidaan poiketa ilma-aluksen ohjaajan pyynnöstä tai sotilasaranomaisen tarpeesta johtuen.
3. Ulkomaalaisten sotilasilma-alusten kanssa on verkkojen käytöstä sovittava aina erikseen lentoturvallisuuden johtajan on sovittava etukäteen asianomaisen lentoyhtiön, telimen tai muun vastaavien verkkojen käyttötavasta sellaisissa harjoituksissa, lentohälytyksissä ja muissa ennalta sovituissa tapahtumissa, joihin osallistuu ulkomaalaisia sotilasilma-aluksia.

11 VAIJERIPYSÄYTYSJÄRJESTELMÄ

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

Sotilasilma-alukset voidaan selvittää lentoonlähtöön tai laskuun kiinteään pysäytysvaijerin avulla vain tarvittaessa. Tällaisesta tilanteesta on aina ilmoitettava ilma-aluksen päällikölle, joka päättää vaijerin asennosta.

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

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.

13 LENTOONLÄHTÖSELVITYKSEN EDELLYTYKSET

Sotilasilma-alus voidaan selvittää lentoonlähtöön, vaikka edellä lähtevä tai edellä lähtenyt sotilasilma-alus ei ole ylittänyt vastakkaisen kiitotien päätä tai airtannut kaarta. Sotilasilma-alus voidaan selvittää lentoonlähtöön, vaikka edellä lähtevä sotilasilma-alus ei ole vielä lähtenyt. Tällöin jäljempänä oleville sotilasilma-aluksille on annettava järjestysnumero.

Lentoonlähtöselvitys voidaan antaa, kun lähilennonjohto on varmistunut siitä, että

1. Kiitotien puolella.

- Sotilasilma-alus voidaan selvittää lentoonlähtöön, kun näkyvyys maassa on 2000 metriä tai suurempi, vaikka toisia sotilasilma-aluksia on vielä lähtökiidossa, käytettävän kiitotien alku- tai loppupäässä tai kiitotien reunassa. Muuta kuin saman osaston vaikuttavista ilma-aluksista on lennonjohtajalle annettava liikenneilmoitus.

Sotilasilma-alus voidaan selvittää lentoonlähtöön, kun ajoneuvoja, työkohteita 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 osalta virtauksen vaara-alue on selvitettävä etukäteen tapauskohtaisesti tai niitä on käsiteltävä laajarunkoisina.

- Sotilasilma-alus voidaan selvittää lentoonlähtöön, vaikka se on S-mittaaaja (Puolustusvoimien henkilöstöä) on TILS:n läheisyydessä, lähenemänä kuin kiitotieodotuspaikkaa vastaavalla etäisyydellä kiitotiestä.
2. Pysäytysverkot ja pysäytysvaijeri ovat asennuksissa ja toiminnassa.
 - Katso luvut 10 ja 11.
 3. Kiitotiellä on tarvittava valaistus.
 - Sotilasilma-aluksen ohjaajan pyynnöstä rullaustie-, kiitotie-, lähestymislinja- ja liukukulmavalot voidaan vähentää tai ne voidaan sammuttaa lentoonlähtöä varten. Sammuttaminen ei saa aiheuttaa vaaraa ilmassa tai liikennealueella. Ilma-aluksille ja liikennealueella oleville ajoneuvoille, työkoneille ja henkilöstölle. Kiitotie- ja rullaustievalojen sammuttamisen ilmoitettava liikennekalustolle ja niille ilma-aluksille, joihin sammuttamisella voi vaikuttaa.
 4. Tarvittavat signaaliseläimet ja muut laitteet ovat toiminnassa.
 - Operatiivisen ilmaliikenne saa suorittaa lentoonlähtöjä kiitotienäkyvyyden (RVR) ollessa alle 550 metriä, vaikka huonon näkyvyyden lentoonlähtöjen ohjeistuksen menetelmät (LVPTO) eivät ole voimassa lentopaikalla. Ilmaliikennepalveluelimen on ilmoitettava ilma-aluksen ohjaajalle syy, miksi LVPTO ei ole voimassa. Ilma-aluksen päällikkö päättää saamansa tiedon perusteella lentoonlähdön 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 laskuun ja edellä lentävän ilma-aluksen paikka.
 - Sotilasilma-alus voidaan selvittää läpilaskuun, kun näkyvyys maassa on 2 000 metriä tai suurempi, vaikka edellinen sotilasilma-alus on vielä ilmassa, laskukiidossa tai lähtökii-
dossa. Tämä edellyttää kohtuullista varmuutta siitä, että kiitotiepor-
rastus täyttyy, kun jäljessä lentävä ylittää kiitotien kynnys-
kynnyksen.
- Sotilasilma-alus voidaan selvittää laskuun, vaikka edellä lähtenyt sotilas-
ilma-alus ei ole ylittänyt vastakkaisen kiitotien päätä tai aloittanut kaarta.
- Sotilasilma-alus voidaan selvittää laskuun, kun näkyvyys maassa on 2
000 metriä tai suurempi, vaikka toisia sotilasilma-aluksia tai lento-
osastoon kuuluttomia sotilasilma-aluksia on vielä laskukiidossa tai kii-
totien reunassa tai loppupäässä. Muuta kuin saman osaston vaikuttavista
ilma-aluksista lennonjohdon on aina annettava liikenneilmoitus.
 - Osastojen osassa lähestyvän lento-osaston ilma-alukset voivat
tehdä laskun alle 2 000 metrin maanäkyvyyden vallitessa,
vaikka toisia samaan osastoon kuuluvia sotilasilma-aluksia
on vielä laskukiidossa tai kiitotien reunassa tai loppupäässä.
- Sotilasilma-alus voidaan selvittää laskuun, vaikka TILS-mittaajia (Puolus-
tusvoimien henkilöstöä) on TILS:n läheisyydessä, lähempänä kuin kiito-
tieodotuspaikkaa vastaavalla etäisyydellä käytettävästä kiitotiestä.
- Kiitotien käyttöpituutta voidaan tilapäisesti rajoittaa NH-, HH-, PI-, CC-,
VN- ja GO-ilma-alusten ja Puolustusvoimien ajoneuvojen, työkoneiden ja
henkilöstön välillä. Tämä edellyttää, että molemmat osapuolet ovat suos-
tuneet kiitotien tilapäiseen lyhentämiseen loppupäästä, käyttöön jäävä kii-
totien pituus on vähintään 1 000 metriä eikä maaliikenne missään vai-
heessa ole 250 metriä lähempänä lyhennetyn kiitotien loppupäätä.

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 laskua varten. Sammuttaminen ei saa aiheuttaa vaaraa ilmassa liikennealueella oleville ilma-aluksille tai liikennealueella oleville ajoneuvoille, työkoneille tai henkilöstölle. Kiitotie- ja rullaustievalojen sammuttamisesta on ilmoitettava maaliikennekalustolle ja niille ilma-aluksille, joiden sammuttaminen voi vaikuttaa.

15 MATALALÄHESTYMISET KIITOTIETÖLLE VARATTUNA

Sotilasilma-alukset voidaan selvittää matalalähestymiseen minimilentokorkeusrajoituksella 200 jalkaa (60 m) mitattuna kiitotien vertailutasosta (AD ELEV), kun kiitotietä varaa ajoneuvo ja/tai toinen sotilasilma-alus. Kiitotietä olevalle kalustolle on aina 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 jotka valvoo sotilastoimielin, ei porrasteta keskenään. Varauksen myöntävän Ilmatilan hallintayksikön (IMC) 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 lentolentoa lento- paikan päällä ja IFR-sotilasilma-alus suorittaa lentoonlähtöä tai laskua.

Lennonjohtoelin voi luopua porrastamasta sotilasilma-alusten ilmailua rajoittavaan ilmatilan osaan. Tällöin lennonjohtajan on tiedotettava ohjaajaa ilmatilua rajoittavasta ilmatilan osasta ja pyydettävä säilyttämään oma porrastus erilliseen kieltoon tai rajoitusalueeseen. Ilma-aluksen päällikkö vastaa siitä, että sotilasilma-alus kykenee järjestelmiensä (GPS-karttanäyttö) puolesta ja sen ohjaaja tulitukseensa puolesta säilyttämään oman porrastuksen alueeseen.

17 PYÖRREVANAPORRASTUKSET

Lähilennonjohtopalvelualueennetissä ei sovelleta pyörrevanaporrastuksia sotilasilma-alusten välillä. Pyörrevanaporrastus 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 nimintunnus.

Osa lennoilla 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 lennonjohtotaajuudelle "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 mililiikenteen julkaisu- ja vakiolähtöreittejä.

21 LASKUYMPYRÄ

Sotilasilma-alukset voidaan selvittää erikseen laskuympyrän joko osastona tai yksinään. Osasto käyttää laskuympyrää osaston hajottamiseen laskuvaran. Laskuympyrä voidaan tehdä oikean- tai vasemmanpuoleisena. Lennonjohtajan on ilmoitettava hyvissä ajoin osastolle laskuympyrän puoli, jotta osaston johtaja ei käskyttää osastolle oikean lentomuodon. Ilma-alusten päälliköt vastaavat osastonsotilasilma-alusten yhteentörmäysten välttämisestä.

22 OSASTOON LIITTYMINEN

Kun lento-osaston tai yksittäisten ilma-alusten kokoontuminen tapahtuu ennalta suunnitellusti lennonjohtajan valvonnassa, lennonjohtajan on noudatettava yleisiä porrastuskriteerejä osastoon liittymistä aikojen 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 osastonsotilasilma-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 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") lennonjohtajalta ja ilmoitettava tarpeen mukaan, hajotetaanko osasto useammaksi lento-osastoksi vai yksittäisiksi ilma-aluksiksi. Osaston johtajan on tarpeen mukaan ilmoitettava lennonjohtajalle osaston suunniteltu hajotusjärjestys sekä tulevien lento-osastojen tai yksittäisten ilma-alusten kutsumerkit ja sijainnit suhteessa osaston johtajaan.

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

Yksittäiset ilma-alukset saavat lennonjohtajalta erilliset selvitykset ja toisiotutkavastainkoodit. Yksittäinen ilma-alus, pari tai kolme lakkaa olemasta osa aikaisempaa lento-osastoa sillä hetkellä, kun lennonjohtajan on antanut sille uuden selvityksen. Lennonjohto kuitenkin ottaa vastuun osastosta erottavien yksittäisten ilma-alusten, parien tai parvien välisestä porrastuksesta vastaavien jälkeen, kun määritetyt porrastuskriteerit ovat täyttyneet. Siihen saakka ilma-alusten parit tai osastojen johtajat vastaavat turvaetäisyyden säilyttämisestä. Lennonjohto vahvistaa yleisten porrastuskriteerien täyttymisen ilmoittamalla "TUTKAINTEHTY" ("RADAR CONTACT") tai "TUNNISTETTU" ("IDENTIFIED"), minkä jälkeen lennonjohtajan on porrastusvastuu kyseisestä osastosta tai yksittäisestä ilma-aluksesta.

24 OPERATIIVINEN HÄLYTYSLENTO

Operatiivinen hälytyslento on mahdollista suorittaa joko taistelunjohtajan johtamana lentona tai lennonjohtajalta riippuvasti johdettuna lentona lennonjohtajan 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 toisiotukavastaimen käyttöä edellytetä.
- Taistelunjohtajan on koordinoitava asianomaisen ilmaliikennepalveluelimen kanssa operatiiviseen hälytyslentoon vaihtuvan lentoliikenteen suunnan, liikesuunta, korkeuden muutokset ja mahdolliset tarkennukset) sekä sovitava tarvittaessa muun lentoliikenteen ohittamisesta.

Operatiivisessa hälytyslentotoiminnassa (QRA) toisiotukavastainkoodin 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 alle voidaan antaa selvitys lentää osastojonossa (trail formation) kaikissa lennon vaiheissa (lento-olento, reittilentäminen, lähestyminen ja laskeutuminen) asianomaisen lennonjohtajien sallimin ehdoin.

Osastojonossa lentävien ilma-alusten päälliköt vastaavat itse keskinäisistä porrastuksista ja pyrkivät pitämään keskinäisen etäisyytensä noin 2 merimailissa. Osaston kaikkien ilma-alusten on pidettävä toisiotukavastaimen moodi 3 A/C ja koodi päällä, ellei lennonjohtaja muuta kaske. Osastojonossa lennetään nousua ja laskua lukuun ottamatta samalla korkeudella tai ilma-aluksen ohjaajan pyynnöstä erikseen määritetyillä korkeusalueilla (block). Keskeytettyä lähestymistä varten asianomaisen lennonjohtajien on varattava osastolle vapaata korkeusaluetta ylösvetosuunnassa vähintään 1 000 jalkaa kukin 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 lentäville 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). Pienennetty estevaran korkeus saadaan vähentämällä 500 jalkaa kyseisestä minimivalvonta-aluekorkeudesta.

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

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

Sotilastoimielin voi hyödyntää siviili-ilma-aluksen lentämisen sotilastoimielimen käyttöön luovutetun TRA:n (sis. Local TRA:n) läpi. Tässä tapauksessa sotilastoimielin vastaa riittävän turvallisuuden syyttämisestä siviili-ilma-aluksen ja sotilasilma-aluksen välillä. Pienin sallittu turvallisuus sotasotilasilma-aluksen ja siviili-ilma-aluksen välillä on joko 10 merkkiä vaakasuunnassa tai 2 000 jalkaa korkeussuunnassa. Siviili-ilma-aluksen on syyttävä toisutkavastainta moodissa 3 A/C tai S. Siviili-ilma-aluksen radioyhteyttä ei siirrä 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 sotilasilmaluvun viranomaisen, sotilasviranomaisen ja lennonvarmistuspalvelun tarjoajan välillä on sovittu menettelyn täysimääräisestä käyttöönotosta. Käyttöönoton laajentuessa koko ilmatilaan tullaan tähän määräykseen tekemään tekninen muutos, jolla tämän luvun rajoitus poistetaan.

29 POIKKEUKSET

Sotilasilmaluvun viranomaisyksikkö voi perustellusta hakemuksesta myöntää ilmatilan erityispiirteiden vuoksi poikkeuksia tästä määräyksestä.

Yksikön päällikkö
Insinöörieversti

Kimmo Nortaja

Lentotoimiston päällikkö
Eeva-Maija Luukkainen

Markku Suomela