

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 tätä määräystä siitä osin kuin tämä määräys eroaa LJKK:sta.

KUMOTTU

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.....	8
2 PUOLUSTUSVOIMIEN ILMA-ALUKSET.....	8
3 YLEINEN ILMALIIKENNE JA OPERATIIVINEN ILMALIIKENNE	9
4 KÄYTETTÄVÄ KIITOTIE	9
5 KORKEUSMITTARIASETUS	9
6 LENNONJOHTOSELVITYKSEN SISÄLTÖ JA VOIMASSAOLU	10
7 SELVITYSRAJA.....	10
8 LENNOT AKTIIVISELLA TSA:LLA, KANSAINVÄLISELLE MERIALUEELLE ULOTTUVALLA TRA:LLA TAI D-, P- TAI R-ALUEELLA	11
9 KOODIN KÄYTTÖ.....	12
10 VERKKOPYSÄYTYSJÄRJESTELMÄ.....	13
11 VAJERIPYSÄYTYSJÄRJESTELMÄ.....	13
12 KIITOTIELLE SIIRTYMINEN	14
13 LENTOONLÄHTÖSELVITYKSEN EDELLYTYKSET	14
14 LASKUSELVITYKSEN EDELLYTYKSET.....	15
15 MATALALÄHESTYMISEN KIITOTIEN OLLESSA VARATTUNA	17
16 PORRASTAMINEN JA PORRASTUKSISTA LUOPUMINEN.....	17
17 PYÖRREVANAPORRASTUKSET	18
18 YHTEYDENOTTO-OHJEET.....	18
19 VAKIOTULOREITIT (STAR).....	19
20 VAKIOLÄHTÖREITIT (SID).....	19
21 LASKUYMPYRÄ	19
22 OSASTOON LIITTYMINEN.....	19
23 HAJOTUS.....	20
24 OPERATIIVINEN HÄLYTYSLENTO	20
25 OSASTOJONO	21
26 MINIMIVEKTOROINTIKORKEUDET	22
27 SIVIILI-ILMA-ALUKSEN LENTÄMINEN SOTILASILMAILULLE VARATUN TRA:N 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 lähetyskieltoa. 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.

Harjoitusalue tarkoittaa lentotoiminnan harjoittelua varten nimettyä, 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 paria tai parvea, jonka johtaja vastaa lento-osaston tehtävän suorittamisesta. Lento-osastoa käsitellään kuten yhtä ilma-alusta. Ilma-alusten päälliköt vastaavat yhteentörmäysten välttämisestä.

Lentopalveluksen 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 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 ilmailukennettä.

Operatiivinen ilmailiikenne (OAT, Operational Air Traffic) tarkoittaa kaikkia lentoja ja kaikkea ilmailukennettä, joka ei noudata yleisen ilmailukentteen sääntöjä ja jota varten kansalliset ilmailuviranomaiset ovat laatineet säännöt ja menetelmät. Operatiivinen ilmailiikenne ei ole etuoikeusluokiteltua ilmailukennettä, ellei se täytä jonkin etuoikeutetun selviytyksen ehtoa (esim. QRA, MEDEVAC, HeliD...).

Osastojono (trail formation) tarkoittaa valtiää lento-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 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, 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) valvotun ilmatilan osalta tai sotilasilmailun käyttöön varattua tilapäistä tai pysyvää rajoitus- tai vaara-aluetta.

Sotilasilmailuviranomainen tarkoittaa Sotilasilmailun viranomaisyyksikköä (SVY).

Sotilaslennonjohtopalvelu tarkoittaa sotilaslentopaikoilta, johtokeskuksista tai ilmaoperaatiokeskuksesta annettavaa lennonjohtopalvelua.

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

Sotilastoimielimellä tarkoitetaan taistelunjohtoa ja sotilaslennonjohtoa.

Sotilasviranomainen tarkoittaa Puäesikuntaa, 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 näköolosuhteita.

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-elimien kanssa. Lentoonlähtö voi vaatia poikkeamista edellä mainitusta korkeusalueääräyksestä. Osaston jatkaisen ilma-aluksen on käytettävä toisiotutkavälineen moodia 3 A/C, ellei asianomaisen ATS-elimien kanssa ole toisin sovittu. Valvomattomassa ilmatilassa tai yksinomaan sotilaslentotoimintaan varatussa valvotussa ilmatilassa voidaan noudattaa ilmavoimien esikunnan 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 sotilas-, tulli-, 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

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. Sotilasilmailuun kuuluu esimerkiksi ilmailu miehittämättömällä sotilasilma-aluksella ja sotilaslentolaitteella, sotilaallisessa tarkoituksessa harjoitettava ilmailu siviili-ilma-aluksella, sotilaallisessa tarkoituksessa harjoitettava ilmailu lentolaitteella, sotilaallisessa tarkoituksessa harjoitettava laskuvarjotoiminta tai ulkomaisen sotilasilma-aluksen toiminta Suomen alueella lentonäytöksissä ja kansainvälisissä harjoituksissa. Edellä mainittuja harjoituksia harjoitetaan sotilasilmailuviranomaisen luvalla tai sotilasilmailuviranomaisen antamien määräysten nojalla.

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 ja 10 voidaan soveltaa myös sotilaallisessa tarkoituksessa harjoitettuun ilmailuun siviili-ilma-aluksella. Tämä edellyttää, että lennolla 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-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 & 66 |
| - HN (F18H) | Boeing F/A-18 C & D Hornet |

c) helikopterit:

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

Puolustusvoimien miehittämättömiä ilma-aluksia ovat:

- | | |
|-----------|-----------------|
| - RL (RL) | FDE Ranger UAV. |
|-----------|-----------------|

3 YLEINEN ILMALIIKENNE JA OPERATIIVINEN ILMALIIKENNE

Sotilasilma-alukset lentävät joko yleisen ilmailiikkeen (GAT) tai operatiivisen ilmailiikkeen (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 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 tällaisiin valvottuun ilmatilaan, vaan lennonjohtoselvitys valvottuun ilmatilaan pysyy voimassa.

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

Sotilasilmailulle voidaan antaa selvitys määrätylle 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 toimessa 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 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 ulottuvalle 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 koordinointiin ilmatilaa hallinnoivan sotilastoimielimen ja ilma-aluksen päällikön välillä. Lennonjohtoselvitys on voimassa, kunnes sotilasilma-alus siirtyy sotilastoimielimelle luovutettuun ilmatilavaraukseen tai valvomattomaan ilmatilaan. Radioyhteyden siirron on tapahduttava viimeistään 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 alueella, esimerkiksi maininta RMK/EFR111A OK lentosuunnitelman kohdassa 18. Kyseisen 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 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 D-alue on varattu Puolustusvoimien MUAS-kaluston lennättämistä varten, tulisi toiminta koordinoida ensisijaisesti puhelimella 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 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 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.

9 KOODIN KÄYTTÖ

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

Lennettäessä sotilasilmailulle varatussa ilmatilassa lentopalveluksen johtajalla ja varattua ilmatilaa hallinnoivalla sotilastoimielimellä on oikeus päättää toisiotutkavastaimen koodin ja moodin käyttämättömyydestä seuraavien ehtojen mukaan:

1. Sotilasilmailulle varatussa ilmatilassa toimivat ilma-alukset eivät lennä 5 merimailia 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 käytöseen ajantasainen paikkatieto.

Toisiotutkavastaimen koodin käytöstä operatiivisessa hälytyslentotoiminnassa (QRA) 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 tarpeesta johtuen.
3. Ulkomaalaisten sotilasilma-alusten kanssa on verkkojen käytöstä sovittava aina erikseen. Lentopalveluksen johtajan on sovittava etukäteen asianomaisen lennojohtoelimen kanssa verkkojen käyttötavasta sellaisissa harjoituksissa, lentokäytöksissä 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 kiinteän pysäytysvaijerin ollessa viritettynä. 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 kiinteän että siirrettävän vaijerin yli.

Sotilasilma-alukset voidaan selvittää lentoonlähtöön tai laskuun siirrettävän pysäytysvaijerin ollessa kiitotien sivussa (ei viritettynä). Ilma-aluksen päälläköllä 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 aloittanut kaarta. Sotilasilma-alus voidaan selvittää lentoonlähtöön, vaikka edellä lähtevä sotilasilma-alus ei ole vielä lähtenyt. Tällöin jäljempänä olevalle sotilasilma-alukselle on annettava järjestysnumero.

Lentoonlähtöselvitys voidaan antaa, kun lennonjohto on varmistunut siitä, että

1. Kiitotie on vapaa.
 - 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. Muista kuin saman osaston vaikuttavista ilma-aluksista on lennonjohton aina annettava liikenneilmoitus.
 - Sotilasilma-alus voidaan selvittää lentoonlähtöön, kun ajoneuvoja, työkoineita 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 TILS-mittaajia (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. Tarvitut suunnistuslaitteet ja muut laitteet ovat toiminnassa.
- Operatiivisen 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 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 laskuvuoro 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 lähtökiidossa. Tämä edellyttää kohtuullista varmuutta siitä, että kiitotieporastus täyttyy, kun jäljessä lentävä ylittää kiitotien kynnyksen.
- Sotilasilma-alus voidaan selvittää laskuun, vaikka edellä lähtenyt sotilasilma-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 kuulumattomia sotilasilma-aluksia on vielä laskukiidossa tai kiitotien reunassa tai loppupäässä. Muista kuin saman osaston vaikuttavista ilma-aluksista lennonjohdon on aina annettava liikenneilmoitus.
 - Osastojonossa 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-mittajia (Puolustusvoimien henkilöstöä) on TILS:n läheisyydessä, lähempänä kuin kiitotieodotuspaikkaa 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 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.

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 liukukulmavalloja 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. Kiitotie- ja rullaustievallojen sammuttamisesta on ilmoitettava maaliikennekalustolle ja niille ilma-aluksille, joihin sammuttaminen voi vaikuttaa.

15 MATALALÄHESTYMISET KIITOTIEN OLLESTA VARATTUNA

Sotilasilma-alukset voidaan selvittää matalalähestymiseen minimilentokorkeusrajoituksella 200 jalkaa (60 m) mitattuna kiitotien virtailutasosta (AD ELEV), kun kiitotietä varaa ajoneuvo ja/tai toinen sotilasilma-alus. Kiitotiellä 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 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.

Lennonjohtoelein 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.

Lennonjohtoelein voi luopua porrastamasta sotilasilma-aluksia keskenään ilmatilaluokassa C päiväaikaan VMC-olosuhteissa, kun VFR-sotilasilma-alus suorittaa taitolentoa lento- paikan päällä ja IFR-sotilasilma-alus suorittaa lentoonlähtöä tai laskeutusta.

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

17 PYÖRREVANAPORRASTUKSET

Lähilennonjohtopalvelussa annettavassa ei sovelleta pyörrevanaporrastuksia sotilasilma-alusten välillä. Pyörrevanasta on kuitenkin tarvittaessa varoitettava sekä peräkkäin lähteviä että peräkkäin lähesävyä 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 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 siviililiikenteelle julkaistuja vakiolähtöreittejä.

21 LASKUYPYRÄ

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

22 OSASTOON LIITTYMINEN

Kun lento-osaston tai yksittäisten ilma-alusten kokoontuminen tapahtuu ennalta suunnitellusti lennonjohtajan ohjauksessa, 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 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 "PYDÄN 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 ja toisiotutkavastainkoodit. Yksittäinen ilma-alus, pari tai 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, parien tai parvien välisestä porrastuksesta vasta sen jälkeen, kun määrätyt porrastuskriteerit ovat täyttyneet. Siihen saakka ilma-alusten säälliköt tai osastojen johtajat vastaavat turvaetäisyyden säilyttämisestä. Lennonjohto vahvistaa yleisten porrastuskriteerien täyttymisen ilmoittamalla "TUTKAYHTIYS" ("RADAR CONTACT") tai "TUNNISTETTU" ("IDENTIFIED"), minkä jälkeen lennonjohtajalla 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 sovitava tarvittaessa muun lentoliikenteen rajoittamisesta.

Operatiivisessa hälytyslentotoiminnassa (QRA) toisiotutkavastaimen 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 (lento-olento, reittilentäminen, lähestyminen ja laskeutuminen) asianomaisen lennonjohtoelimen 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 käske. Osastojonossa lennetään nousua ja laskua lukuun ottamatta samalla lentokorkeudella tai ilma-aluksen ohjaajan pyynnöstä erikseen määritetyillä korkeusalueilla (block). Keskeytettyä lähestymistä varten asianomaisen lennonjohtoelimen on varattava osastolle vapaata korkeusaluetta 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 minimivalvontaa-aluekorkeudesta.

Jos sotilasilma-alus vektoroidaan mittarilähestymismenetelmään, lennonjohtajan antaman lentokorkeuden on taattava ilma-alukselle liittymisen 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:n) 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 sotilasilmaluviranomaisen, 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

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

Yksikön päällikkö

Insinöörieversti

Ilmimo Nortaja

Lentotoimintapäällikkö

Everstiluutnantti

Markku Suomela