

Kommentti	Lausunnon antaja	Traficom vastaus
<p>Jetflite Oy katsoo, että kyseiset muutokset ovat hyvin perusteltuja ja selkeästi dokumentoituja, eikä niillä ole negatiivista vaikutusta yhtiömme toimintaan tai ilmailun toimivuuteen tai turvallisuuteen.</p>	<p>Jetflite Oy</p>	<p>Traficom kiittää kommentista.</p>
<p>Esitetyillä muutoksilla nähdään olevan ilmailun turvallisuutta edistäviä vaikutuksia. Sotilasilmailun viranomaisyksiköllä ei ole huomautettavaa esitettyihin muutoksiin.</p>	<p>Ilmavoimien esikunta, Sotilasilmailun viranomaisyksikkö</p>	<p>Traficom kiittää kommentista.</p>
<p>Ilmavoimien esikunnan operatiivinen osasto on toiminut Puolustusvoimien edustajana koostamassa viitteissä 1 (ilmatilamuutokset AIRAC-päivämäärälle 17.4.2025) ja 2 (ilmailumääräykset OPS M1-17, OPS M1-28 ja OPS M1-31) esitettyjä ilmatilarakenteen muutosesityksiä yhteistyössä Maavoimien esikunnan, Merivoimien esikunnan, 2. Logistiikkarykmentin sekä Ilmavoimien alajohtoportaiden kanssa.</p> <p>Viitteiden 1 ja 2 esitykset noudattavat valmistelutyössä laadittua kokonaisuutta. Ilmavoimat lausuu Puolustusvoimien edustajana hyväksyvänsä viitteissä 1 ja 2 esitettävät ilmatilarakenteen muutosesitykset AIRAC-päivämäärälle 17.4.2025.</p>	<p>Ilmavoimien esikunta, Operatiivinen osasto</p>	<p>Traficom kiittää kommentista ja yhteistyöstä.</p>
<p>Traficom:n nykyisessä määräyksessä OPS M1-17 (TRAFICOM/550659/03.04.00.00/2023) on nimetty radiovyöhyke ”Nummela RMZ”. Kyseisestä määräyksestä tai lentosäännöistä ei selviä, mikä on kohdassa SE-RA.6005 a) 1) tarkoitettu asianmukainen yhteydenpitokanava, jolla on kuunneltava ilma-alusten ja maa-aseman välistä puheviestintää.</p> <p>Määräyksessä OPS M1-17 on määriteltävä käytettävät taajuudet tai niihin liittyvät ATS-elinten taajuudet siltä osin, kun ei ole olemassa sellaista maa-asemaa, joka olisi yksikäsitteisesti tulkittavissa oikein. Ongelma koskee paitsi korpikenttien ympärille perustettuja RMZ-alueita, joilla ei ole mitään maa-aseman taajuutta edes määriteltä, mutta myös lentopaikkojen RMZ-alueita, sillä näiden osalta on täysin epäselvää, mitä taajuutta lähestymis- tai lennonjohtoalueilla (TMA, CTA) lentäessä tulisi käyttää (näiden ollessa G-luokan ilmatilaa).</p> <p>Lausujan käsityksen mukaan ei ole toimiva käytäntö, että RMZ:n voimassaollessa TMA:lla tai CTA:lla käytetään eri taajuutta kuin CTR:llä, vaikka normaalisti nämä taajuudet onkin ”koplattu yhteen” lennonjohdon ollessa kiinni, sillä esimerkiksi sähkökatko tai laitehäiriö aiheuttaa</p>	<p>Koiranen Aerospace & Defence</p>	<p>Tulevassa AIP-päivityksessä on tarkoitus määrittää, mikä on asianmukainen yhteydenpitokanava kullakin RMZ-vyöhykkeellä.</p> <p>Lausunnonantaja on oikeassa siinä, ettei lentopaikan pitäjällä ole oikeutta asettaa lisävaatimuksia RMZ-vyöhykkeelle. Määräyksen mukaan poikkeuksia määräyksestä myöntää Traficom, ja muut poikkeukset radiovaatimuksista ilmenevät AIP:stä.</p> <p>Traficom määrittää pakolliset ilmoittautumispaikat osana ilmatilan jäsentelyä hakemusten perusteella, ja ne koordinoidaan ICAOn tasolla.</p>

<p>helposti tilanteen, jossa puheviestintä ei kuljekaakaan taajuudelta toiselle. Tilanne voi jatkua näin viikkoja, sillä ATS-yksiköt ovat välillä suljettuna pitkiäkin aikoja Suomessa.</p> <p>Tällä hetkellä osa toimijoista käyttää nimenomaan tutkan taajuutta TMA:lla lentäessä, sillä se on tunnistettu asianmukaiseksi yhteydenpitokanavaksi AIP ENR 2.1 taulukon perusteella (esim. EFPO TMA EAST, PORIN TUTKA, 128.650 PRIMARY).</p> <p>Tämän vuoksi esitetään, että määräyksessä OPS M1-17 säädettäisiin, että valvottujen lentoasemien yhteydessä olevilla CTR, TMA ja CTA-alueiden mukaisilla RMZ-alueilla SERA.6005 a) 1) tarkoitama asianmukainen yhteydenpitokanava olisi RMZ:lla aina lähilennonjohdon (tornin) taajuus. Vastaava määrittely ei AFIS-lentopaikkojen kohdalla ole tällä hetkellä tarpeen (ellei sitä selvyiden vuoksi haluta mainita), sillä niillä on käytössä vain yksi ensisijainen taajuus.</p> <p>Silloin, kun RMZ on perustettu muualle kuin valvotun lentoaseman yhteyteen ja siten, että RMZ:aan ei selkeästi liity jokin tietty maa-asema johon SERA:ssa viitataan (esim. Nummela RMZ, Kiikala RMZ), tulisi määräyksessä määritellä asianmukainen yhteydenpitokanava kullekin tällaiselle RMZ:lle erikseen.</p> <p>Epäselvyyttä tilanteessa lisää tällä hetkellä se, että AIP ENR 2.2 kohdassa 2 RMZ ALUEET taulukon kohdassa FREQ lukee jokaisen kohdalla "NIL".</p> <p>Lisäksi viranomaisen tulisi olla aktiivinen kommunikoimaan RMZ-alueita pyytäneiden toimijoiden suuntaan siitä, että nämä ymmärtäisivät oman oikeudellisen asemansa suhteessa ko. RMZ-alueisiin (ts. vaikka lentopaikkaa X pitävä toimija pyytää RMZ-aluetta ja sellainen määräyksellä julkaistaan, ei tämä kyseinen RMZ ole sitä pyytäneen tahon "omaisuutta"). Esimerkiksi Nummelassa on valloilla kuvitelma, että Nummelan lentopaikan pitäjällä olisi oikeus säädellä RMZ:n alueen liikennettä (joka ei liity lentopaikan käyttöön) ja julkaista vaatimuksia, jotka rajoittavat liikennettä RMZ:lla. Lausujan käsityksen mukaan lentopaikan pitäjällä ei ole minkäänlaista oikeutta määritellä mitään yleisiä lisävaatimuksia RMZ:lle itsenäisesti, sillä lainsäädännössä tai määräyksessä OPS M1-17 ei ole asiasta säädetty.</p> <p>Lisäksi lausuja kannustaa viranomaista ja Fintrafficia myötävaikutta-</p>		
---	--	--

<p>maan virallisten, julkaistujen pakollisten ilmoittautumispaikkojen määrittelyyn viikkaille moottorilentopaikoille, erityisesti RMZ-alueiden yhteyteen sen sijaan, että jokainen yksittäinen lentopaikka rakentaa omia kotikutoisia menetelmiä.</p>		
<p>Hiidenvedellä ja Lohjanjärvellä on runsasta vesilentotoimintaa sisältäen merkittävän määrän koulutusta. Nykyinen Nummelan RMZ mahdollistaa operoinnin pääsääntöisesti RMZ:n ulkopuolella. Ehdotettu laajenus voi aiheuttaa tarpeen ilmoittaa RMZ-alueelle saapumisen ja jättämisen jopa kymmeniä kertoja yhden koululennon aikana. Ilmoitusvelvollisuus voisi tapahtua myös lennon kriittisissä vaiheissa, kuten alkunousussa ja loppulähestymisessä.</p> <p>EFNU RMZ-aluetta voisi laajentaa edelleen kattamaan Hiidenveden ja suuren osan Lohjanjärveä. Tällöin vesilentoliikenne ja Nummelan liikenne olisi luontaisesti samalla radiojaksolla. Tämä voi tosin lisätä vesilentokoneiden koordinoitutarvetta Nummelan jaksolla, koska moottorilentojaksoa ei voitane RMZ-alueella käyttää. Toinen vaihtoehto on rajata Hiidenvesi ja Lohjanjärvi siten, että RMZ-alue alkaa näillä alueilla esim. 700 ft:n korkeudesta, jolloin vesilentotoiminta voisi toimia moottorilentojaksolla siirtymiä lukuunottamatta.</p>	<p>Lentokoulu Aviaattori Oy</p>	<p>Nummelan RMZ-vyöhykkeen laajennusta koskevaa ehdotusta on saatujen palautteiden pohjalta tarkistettu ja rajattu. Tavoitteena ei ole vaatia ilmoituksia koneista, jotka lentävät esimerkiksi Lohjan yllä, mutta sen sijaan Hiidenvedellä toimivien vesilentokoneiden on suotavaa ilmoittaa aikeistaan.</p> <p>Tarkennettu malli mahdollistaa selkeät VFR-raportointipisteet, jotka ovat helposti tunnistettavissa maastosta.</p> <ul style="list-style-type: none"> * Läntinen piste: Hiidenveden sillat * Eteläinen piste: Microsoftin datakeskus * Luoteinen piste: Turun moottoritien risteys <p>Kaikki kolme raportointipistettä sijaitsevat teiden läheisyydessä, mikä mahdollistaa tulevaisuudessa tuloreittien ja lähtöreittien suunnittelun maanteitä hyödyntäen.</p> <p>Tarkennetun alueen tavoitteena on vastata kaikkien osapuolten tarpeisiin ja ottaa huomioon esitetyt palautteet.</p>
<p>Lentokoulu Aviaattori Oy on tänään (30.10.2024) laittanut lausunnon ja lisäpyynnön perusteluineen muotoilla vielä hieman lisää Nummelan RMZ-vyöhykettä.</p> <p>Toivon, että aiemman (Nummelan lentokenttäyhdistyksen) esityksen lisäksi voitte huomioida myös tämän Lentokoulu Aviaattori Oy:n esityksen pohiessanne Nummelan RMZ-vyöhykkeen muotoa.</p>	<p>Suomen Ilmailuliitto ry (SIL)</p>	<p>Nummelan RMZ-vyöhykkeen laajennusta on tarkistettu edellä kuvatulla tavalla.</p>
<p>Nummelan RMZ-alue on erittäin hyvä turvallisuuden kannalta, mutta yksinkertaisuudessaan alue on todella iso etenkin Lohjan/Virkkalan suuntaan ja näin ollen pitäisi etsiä ratkaisuja, joilla saataisiin IFR reittejä supistettua lähemmäksi kenttää. Alueen muotoa tulisi muokata niin, että se mukailisi EFHK TMA LOWER ilmatilaa kolmen kulman osalta, näin ollen kartasta saadaan paljon yksinkertaisempi ja helppolukuisempi.</p> <p>Viranomaisen tulisi pohtia RMZ-alueen käytäntöjä</p> <p>- järjestämällä esimerkkifraasit sekä englanniksi että suomeksi</p>	<p>Yksityishenkilö A</p>	<p>Nummelan RMZ-vyöhykkeen laajennusta on tarkistettu edellä kuvatulla tavalla..</p> <p>Ilmailun radiofraseologia määritellään SERA-asetuksessa 923/2012 koko EU:n tasolla, ja suomenkielisenä sen pohjalta ilmailuohjeessa GEN T1-10. SERA määrittää yleiseksi vaatimukseksi avauskutsun, joka on annettava ennen vyöhykkeelle lentämistä. Avauskutsu sisältää maa-aseman kutsutunnuksen, ilma-aluksen tunnuksen, ilma-alustyyppin, ilma-aluksen paikan ja korkeuden sekä aikomukset lennon suhteen.</p> <p>Lennonvarmistuspalvelun tarjoaja voi määritellä myös muita ilmoitettavia asioita, ja ne kuvataan AIP:n osassa ENR 1.8. Traficom ei voi vaatia lisäilmoituksia SERA:n</p>

<p>- kiitoalueelle kaikille liikkujille RMZ-velvoite, oli se sitten traktori tai lentokone</p> <p>- ilmoituksissa korkeusilmoitusten yhdenmukaistaminen jalkaa merenpinnasta (FT AMSL) -tyyliseksi, kun kaikki ilmatilat kuitenkin koostuvat FT AMSL -arvoista. On todella kuormittavaa kanssailmailijoille, kun ilmoituksessa kuuluu parhaimmillaan "650 metriä Räyskälän QFE:llä".</p>		<p>vaatimusten lisäksi.</p> <p>Maa-ajoneuvojen radiovaatimukset voidaan määrittää lentopaikan paikallisissa ohjeissa.</p> <p>SERAn mukaan ilmailun radiopuhelinliikenteessä on sallittua käyttää myös QFE-arvoja, joten sitä ei voida kansallisesti kieltää. Kaikissa ilma-aluksissa ei ole painekorkeuden ilmaisevaa korkeusmittaria.</p>
<p>Nummelan Lentokenttäyhdistys ry:n OPS M1-17 2025 kuvaliitteessä ehdottama alue Nummelan RMZ-vyöhykkeeksi on tarpeettoman laaja.</p> <p>Peruste alueen koon kasvattamiseen, jotta Nummelaan IFR-lähestymistä suorittava ilma-alus pysyy koko lähestymisen ja mahdollisen keskeytetyn lähestymisen aikana RMZ-vyöhykkeellä, on kestävä. Nykyinenkään RMZ-vyöhyke ei ole valvottua ilmatilaa. Valvottu ilmatila on tarkoitettu IFR-liikenteen suojaksi, ei RMZ-vyöhyke valvomattomassa ilmatilassa. Lennonjohtopalvelullisesti valvomattomassa ilmatilassa suoritettu IFR-lento on kuin mikä tahansa muu lento valvomattomassa ilmatilassa, eli se ei saa lennonjohtopalvelua eikä muita etuoikeuksia.</p> <p>Nummelan Lentokenttäyhdistys ry:n ehdottama RMZ-vyöhyke vaikuttaisi tarpeettomasti kaukana Nummelasta valvomattomassa ilmatilassa lentäviin, jotka matkalennoillaan haluavat nauttia lentämisen vapaudesta ilman pakollisia radioilmoituksia ja jotka eivät olisi lähelläkään Nummelan lentokenttää eikä vaikuttaisi millään tavoin sen liikenteeseen. Näin Nummelan Lentokenttäyhdistys ry:n nyt ehdottamalla rajoilla olevalle radiovyöhykkeelle ilman radioyhteyttä tapahtuvat lennot todennäköisesti lisääntyisivät.</p> <p>Trafin julkaisema Aviation Safety Bulletin 30.11.2014 selvittää RMZ-vyöhykkeiden perustamisen taustoja ja alueita joita se koskee. RMZ-vyöhykkeitä perustettiin G ilmatilaluokkaan ilmaliikennepalveluelinten ympärille lähi- ja lähestymisalueille sekä AFIS-vyöhykkeille kun G+ ilmatila poistettiin ilmatilojen luokittelusta. EFNU ei täytä näitä kriteerejä.</p> <p>Siirtämällä Nummelan RMZ-vyöhykkeen pohjoisrajaa luoteeseen 5 km (kuva alla) mahdollistettaisiin purjelentokoneiden harjoituslennot, peruslentokoulutus ja lentokonehinaustoiminta pysyen RMZ-vyöhykkeen</p>	<p>Yksityishenkilö B</p>	<p>Nummelan RMZ-vyöhykkeen laajennusta on tarkistettu edellä kuvatulla tavalla, samansuuntaisesti kuin tässä lausunnossa ehdotetaan.</p>

sivurajojen sisällä nykyistä paremmin. Ilmoitusvelvollisuus radio-
vyöhykkeelle saapumisesta/poistumisesta vyöhykkeen ylärajan kautta
pysyy ennallaan myös purjelentokoneilla lentävillä.

Samoin ehdotettu pohjoisrajan 5 km:n siirto luoteeseen tekisi Hiiden-
veden sillan ympäristöstä luontaisen ilmoittautumispaikan runsaalle
ympärivuotiselle liikenteelle Kiikalaan ja Kiikalasta. Lentoker-
hot/lentokoulut käyttävät Kiikalaa harjoitus- ja koulutuskenttäänään
Nummelan läpilaskurajoituksen sekä kesäaikaisen vilkkaan toiminnan
vuoksi.

Vesi- ja suksikoneliikenne Hiidenvedellä olisi RMZ-vyöhykkeellä nyt eh-
dotetuilla rajoilla, lisäten ohjaajien tietoisuutta kentän läheisyydessä
tapahtuvasta liikenteestä.

Samalla toivottavasti poistuisi epäviralliset ja vaaratilanteita aiheutta-
vat ilmoittautumispaikat kiitotie 04 loppulähestymislinjalta, joilla kana-
voidaan saapuvaa VFR-liikennettä kiitotie 04:n loppuosalle, josta sa-
manaikaisesti voi saapua myös IFR-liikennettä.

Ehdotus EFNU RMZ-vyöhyke 2025

