



Liite 1. Lausuntotaulukko

Lausuja	Muutos (asia, johon lausutte)	Lausunto	Muutosesitys (tarvittaessa)
Suomen Ilmailuliitto ry.	Lausuntopyyntö - Ilmatila 2027 hankkeen aikataulut	Lausuntoaika on erittäin lyhyt ottaen huomioon harrasteilmailun maantieteellisen laajuuden, kerhojen, kenttien ja harrastajien lukumäärän sekä aineiston sisältämän informaation (joka osittain tulkinanvarainen). Edelleen suunnitelluista muutoksista on ollut hyvin rajallisesti saatavilla konkreettista ennakkotietoa ennen lausuntopyyntöä. Ilmailuliiton lajiryhmät, lentopaikat ja kerhot lausuvat osittain erikseen Traficomille esityksen vaikutuksista omaan toimintaansa, mutta lyhyen lausuntoajan vuoksi on epävarmaa, onko kaikkia tahoja pystytty tavoittamaan ja vaikutuksia arvioimaan kattavasti. Myös lausuntopyynnön aineiston epämääräisyys ja tulkinanvaraisuus vaikeuttaa arviointia. Ilmatilaratkaisujen vaikutukset tulee analysoida tarkemmin, ja lisämahdollisuudet vaikutusten tutkimiseen ja suunnitteluratkaisun määrittelyyn ovat välttämättömiä.	Järjestetään riittävä määrä lausuntomahdollisuuksia (vähintään yksi välikierros ja toinen lausuntokierros), jotta suunnitteluratkaisun vaikutukset voidaan arvioida luotettavasti ja harrasteilmailun tarpeet huomioidaan riittävän laajasti. Tarjotaan lisämahdollisuuksia vaikutusten tutkimiseen ja osallistumiseen suunnitteluratkaisun määrittelyyn. Esitämme, että Suomen Ilmailuliitto ry saa jatkossa paremman mahdollisuuden vaikuttamiseen ennen kokonaisvaltaisia uudistuksia jo suunnitteluvaiheessa. Toivomme, että valvomattomien lentopaikkojen ylläpitäjiä ja käyttäjiä kuullaan laajemmin ennen kokonaisvaltaisia uudistuksia jo suunnitteluvaiheessa.
Suomen Ilmailuliitto ry.	CTR/TMA/FIZ-rakenteet	TMA-alueiden kasvattaminen lähtökohtaisesti ongelmallista harrasteilmailulle, joka voimakkaasti riippuvainen valvomattoman ilmatilan käyttömahdollisuudesta. Lausuntopyynnön liitteen mukaiset ilmatilarakenteet voivat merkittävästi haitata tai heikentää harrasteilmailun toimintamahdollisuuksia useissa tapauksissa. Pyydämme	Lausuntopyynnön TMA rakenteiden luonnokset eivät useissa tapauksissa huomioi riittävällä tasolla vaikutusta harrasteilmailuun. Esitämme TMA-ilmatilarakenteiden tarkistamista huomioiden harrasteilmailun tarpeet eri lentopaikoilla ja mahdollisuutta uudelleen lausua tarkennettua esitystä. TMA-alueiden luonnosten



Liite 1. Lausuntotaulukko

huomioimaan mm. seuraavat lausunnot ja niissä esitetyt vaikutukset (toimitettu suoraan Traficomille):

- EFRA, Rautavaaran lentopaikka
- Karhulan Ilmailukerho ry.
- Ilmasotakoulun Lentokerho ry
- Kuopion Ilmailuyhdistys ry.
- Liidinlajit
- Turun Lentokerho ry / EFOP
- Oulun Ilmailukerho ry
- Porin Ilmailukerho ry
- Räyskälä-Säätiö

Esitämme kiinnitettäväksi erityistä huomiota TMA-alueiden suunnitelmiin (EFTU, EFPO, EFTP, EFKK, EFKU ja EFHK), joiden vaikutusalueella on vilkkaita purjelentoalueita. Alueilla toimii erittäin aktiivisia harrastelentopaikkoja (EFPI, EFOP, EFRY, EFKA, EFRA, EFNU, EFKY ja EFPU) sekä niiden välistä matkalentoa. Kaksinkertaisen lausumisen välttämiseksi, viittaamme em. yhdistysten ja lentopaikkojen toimittamiin lausuntoihin. Oheinen kuva havainnollistaa maantieteellisen jakauman purjelentokoneiden lentojen osalta (vuosi 2023).



Lausuntopyynnössä TMA alueiden laajennusta on perusteltu jatkuvan liu'un menetelmän mahdollistamisella kaupalliselle liikenteelle, mutta osassa laajennetuista TMA-alueista kaupallinen liikenne ei suuntaudu laajennuksen suuntaan, kaupallista liikennettä on hyvin vähän tai ei ollenkaan.

yksityiskohtaisissa muutoksissa viittaamme seuraaviin lausuntoihin:

- EFRA, Rautavaaran lentopaikka
- Karhulan Ilmailukerho ry.
- Ilmasotakoulun Lentokerho ry
- Kuopion Ilmailuyhdistys ry.
- Liidinlajit
- Turun Lentokerho ry / EFOP
- Oulun Ilmailukerho ry
- Porin Ilmailukerho ry
- Räyskälä-Säätiö

Pyritään yleisesti välttämään TMA-alueiden kasvattamista ja etsitään ratkaisuja, jotka mahdollistavat sekä kaupallisen että harrasteilmailun turvallisen ja tehokkaan toiminnan.

Esimerkiksi esitämme TMA-alueiden yhteydessä olevien CTA-alueiden alarajaksi lentopinta 75, joka edelleen mahdollistaisi jatkuvan liu'un menetelmän käytön mutta merkittävästi parantaisi harrasteilmailun asemaa alueella.



Liite 1. Lausuntotaulukko

Suomen Ilmailuliitto ry.	Liite 1. Heat-map	Heat-map kartoissa ei anneta tietoja liikenteen todellisista määristä eikä täsmennetä, millaisesta liikenteestä on kyse. Aineisto ei ole yksityisselitteinen ja sen vaikutusten arviointi vaikeaa.	Aineistosta tulisi erotella kaupallisen liikenteen osuus ja sellaisen liikenteen osuus, jotka eivät laajennusta välttämättä edellytä, jos liikennemääriä esitetään perusteeksi TMA-alueiden kasvattamiselle.
Suomen Ilmailuliitto ry.	Ilmavoimien harjoitusalueet - LIITE 2	Ilmailuliitto tunnistaa maanpuolustuksen merkityksen yhteiskunnallemme ja Ilmavoimien tarpeen tehokkaalle harjoittelulle muuttuneessa geopoliittisessa tilanteessa. Samalla kuitenkin toteamme, että Ilmavoimien esittämät ilmatilatarpeet kasvavat merkittävästi nykyisestä ja kattavat jo 2/3 koko maan pinta-alasta. Lausuntopyynnön aineistosta ei ilmene harrasteilmailun toimintamahdollisuudet harjoitusalueilla. Esitämme Ilmavoimien harjoitusalueiden aktivointia keväästä syksyyn prioriteettikaudella (1.4. - 1.10.) ainoastaan alarajalle FL65 saakka, joka on harrasteilmailulle erityisen tärkeä. Vastustamme esitystä AIP-supplement menettelystä luopumisesta, koska se poistaa oikeuden kuulemiseen ja vaikuttamiseen muilta ilmatilan käyttäjiltä. Yllättävät ja yksipuoliset ilmatilavaraukset johtavat pahimmillaan toiminnan rajoituksiin tai keskeytyksiin kesken vilkkainta sesonkia.	Huomioidaan ilmatilauudistuksessa, että Ilmavoimat pystyisi varaamaan ilmatilaa käyttöönsä ajallisesti ja paikallisesti vain todellisten tarpeiden perusteella ja kunnioittamaan samalla harrasteilmailun tarpeita. Ilmavoimien harjoitusalueiden aktivointia keväästä syksyyn prioriteettikaudella (1.4. - 1.10.) ainoastaan alarajalle FL65 saakka. Mahdollisuutta tapauskohtaisesti hyödyntää TSA-alueita aina pinnalle FL75 saakka loma-ajalla 15.6.–15.8., joka on harrasteilmailun vilkkain sesonki. Erityisissä tapauksissa kuten isommat harjoitukset ja lentotoiminnan suuntautuessa alempaan ilmatilaan esitämme tiivistettyä yhteistyötä Ilmavoimien kanssa ennakkosuunnittelussa niin, että se mahdollistaa harrastuslentotoiminnan jatkumisen myös harjoitustoiminnan aikana erityisesti lentopaikkojen lähiympäristössä.



Liite 1. Lausuntotaulukko

Suomen Ilmailuliitto ry.	Harrasteilmailun alailmatilan puhdistus tarpeettomista vaara-alueista valvomattomassa ilmatilassa / niiden optimointi	Ilmailuliitto kannattaa vaara-alueiden tarkastelua ja mahdollista optimointia mutta haluamme korostaa, että harrasteilmailun toimintaedellytykset vaativat edelleen tiettyjen D-alueiden säilyttämistä. Ne mahdollistavat mm. lajikohtaisten erityistarpeiden toteuttamisen kuten pilvilentäminen purjelentokoneella (esim. varaukset lentäminen yli pinta FL95 aina pinnalle FL135 saakka). Jos aluetta ei ole valmiiksi määritelty kartalle niin varauksen tekeminen on vaikeaa. Myös laskuvarjohyppy vaatii toistuvan lentämisen yli lentopinnan 95 ja lajin nykymuotoiseen harrastamiseen liittyvät ominaispiirteet edellyttävät vaara-alueiden säilyttämistä pitkälti ennallaan. Pyydämme huomioimaan mm. seuraavat lausunnot ja niissä esitetyt vaikutukset (toimitettu suoraan Traficomille): - Karhulan Ilmailukerho ry. - Kuopion Ilmailuyhdistys ry. - Liidinlajit - Cumulus ry. - Nummelan lentokenttäyhdistys ry. - Turun Lentokerho ry / EFOP - Oulun Ilmailukerho ry - Porin Ilmailukerho ry - Räyskälä-Säätiö Lisäksi toteamme, että varausalue lisää turvallisuutta yleisesti eli toimii aktiivisen toiminnan ilmoituksena muulle ilmailulle kuten ilmavoimille.	Varmistetaan, että harrasteilmailun toimintaedellytykset vaativat edelleen tiettyjen D-alueiden säilyttämistä valvomattomassa ilmatilassa. Lajikohtaisten erityistarpeiden toteuttaminen huomioidaan D-alueiden tarpeellisuuden arvioinnissa. Lisäksi huomioidaan niiden yleinen vaikutus turvallisuuteen ja joustavaan toimintaan harrasteilmailussa.
--------------------------	---	---	--



Liite 1. Lausuntotaulukko

Suomen Ilmailuliitto ry.	8.33 kHz radiopakon aikaistaminen huhtikuun 2027 AIRAC-päivälle	Ilmailuliitto ei näe suoranaista estettä uusien radioiden käyttöönoton aikaistamiselle ja ymmärrämme muutoksen hyödyt lausuntopyynnön mukaisesti. Lisäksi toteamme sen parantavan turvallisuutta. Osassa lentokalustoa laitteet on jo uusittu mutta myös vanhoja radioita on aktiivisessa käytössä useilla lentopaikoilla. Osa jäsenkerhoista on jopa esittänyt uuden jatkoajan hakemista vanhoille radiolle. Haluamme kuitenkin tuoda esiin muutoksen aiheuttamat haitat eli päivämäärän aikaistaminen vaatii asiasta erillisen ja aktiivisen tiedottamisen, vaatii monelta kerholta ja harrastajalta käytännön toimenpiteitä suunniteltua aikaisemmin sekä aikaistaa monien kerhojen investointeja käytännössä vuodella. Harrasteilmailun kustannukset ovat nousseet voimakkaasti ja toistuva kustannuspaineen lisääminen rajoittaa kansalaisten mahdollisuutta aktiiviseen vapaa-ajan toimintaan ilmailun parissa.	Päivämäärän aikaistaminen vaatii asiasta erillisen ja aktiivisen tiedottamisen. Vastaavien määräysmuutosten valmistelussa tulisi huomioida myös taloudelliset vaikutukset harrastustoimintaa harjoittaviin yhdistyksiin, jotka eivät ole vähäisiä tai kestävän kehityksen periaatteiden mukaisia. Esitämme harkittavaksi radiotaajuuksien lisäämistä myös ilmailutiedotusjärjestelmään, jolloin taajuuksien tarkistamisesta ja käytöstä tulisi sujuvampaa.
Suomen Ilmailuliitto ry.	Helsinki-Vantaan lentoaseman (EFHK) ilmatila - LIITE 3	Ilmailuliitto kannattaa yleisesti EFHK UPPER alarajan nostamista, koska se parantaa harrasteilmailun toimintaedellytyksiä. Pyydämme huomioimaan erityisesti Cumulus ry:n ja Nummelan Lentokenttäyhdistys ry:n lausunnot asiasta (toimitettu suoraan Traficomille). EFNU on yksi Suomen suurimmista harrasteilmailukeskuksista ja siellä toimii satoja lentäjiä. Purjelennon osuus toiminnasta on merkittävä ja purjelennon harrastusmahdollisuudet ovat voimakkaasti riippuvaisia mahdollisuudesta käyttää lentokorkeutta.	Esitämme, että harrasteilmailun edustaja voidaan nimittää seuraamaan ja kommentoimaan lausuntopyynnössä mainittua ilmatilankäytön optimoinnin simulointia siltä osin kuin se liittyy harrasteilmailun toimintaedellytyksiin. Esitämme myös, että lentopaikat ja alueelliset yhdistykset EFHK vaikutusalueella voivat mahdollisuuksien mukaan osallistua suunnitteluratkaisun määrittelyyn ja voivat lausua suunnitteluratkaisusta erikseen, kun määrittely tarkentuu.



Liite 1. Lausuntotaulukko

Suomen Ilmailuliitto ry.	Valvotun ilmatilan vaara-alueiden korvaaminen TRA-alueilla - LIITE 4	Lähtökohtaisesti emme kannata nykyisten D-alueiden korvaamista uusilla TRA-alueilla, kuitenkin tunnistaen tarpeen optimoida ilmatilan käyttö sekä tehdä siitä dynaamisempaa. D-alueet ovat vakiintunut käytäntö harrasteilmailussa tiettyjen lajien (mm. purjelento, liidinlajit ja laskuvarjohyppy) joustavan toiminnan ja ilmailun turvallisuuden takaamiseksi. TRA alueisiin siirtymisessä tunnistamme useita haasteita ja ongelmia, tosin tiedostaen, että lausuntopyynnön esityksen arviointi on haasteellista ilman seikkaperäisiä tietoja uusista toimintamenetelmistä. TRA/Local TRA-toiminnan tunnistettuja haasteita (perustuen nykytilanteeseen): • Ilmatilaluokan mukainen palvelu ei ole kaikilla lentopaikoilla mahdollinen, jos paikallinen torni ei ole auki 24/7. • Tukee huonosti usean harrastajaryhmän yhtäaikaista käyttöä. Näyttäytyy "kovaseinäisenä" muille käyttäjille ja tieto varauksesta/aktivoinnista ei saavuta muita käyttäjiä • Ei näy ilmailukartoissa/esitysjärjestelmissä • Kaikki harrasteilmailun lajit (esim. varjoliito) eivät mahdollista laitevaatimuksia (transponder) ja nostaa aloituskustannuksia lajeissa, joissa ilmailuradiota ei edellytetä. • Tieto varauksen purkamisesta ei välttämättä saavuta kaikkia lennolla olevia luotettavasti ja yllättävät sekä toistuvat varauksen purkamiset haittaavat harrastelentoa. • Pahimmissa tapauksissa hinaaminen, lyhyetkin termiikkisuus ja koulutuslennot aiheuttaisivat jatkuvan lennonjohtoselvittämisen, kun alueelle	Esitämme nykyisen TRA/Local TRA muutoksen sijaan D-alueiden käytön kehittämismahdollisuuksien selvittämistä niin, että nykyisestä toimintamallista tulisi dynaamisempi ja joustavampi myös muille ilmatilan käyttäjille. Esimerkiksi harrasteilmailun D-alueet voisivat olla käytössä/näkyvissä ajallisesti rajoitetummin vuosittain eli tarveperusteisesti (kuten purjelennossa kevästä syksyyn ja valoisa aika). Jos D-alueet halutaan korvata TRA-alueilla niin useiden TRA alueiden tulisi kuitenkin toimia käytännössä kuin D-alueet nykyisin, jotta ne palvelisivat hyvin harrasteilmailun tarpeita. TRA-alueilla tulisi käytännössä luopua ilmatilaluokan mukaisesta palvelusta, laitepakosta, alueelle ei tulisi porrastaa muuta liikennettä, varausta ei tulisi purkaa kuin pakottavista syistä, alue tulisi olla kenen tahansa harrasteilmailijan varattavissa ja alueet tulisi voida olla usean harrastajaryhmän yhtäaikaaisessa käytössä. Muutoksen suunnittelussa harrasteilmailulla tulisi olla mahdollisuus osallistua suunnitteluratkaisun määrittelyyn.
--------------------------	--	---	---



Liite 1. Lausuntotaulukko

		lennetään sisään ja ulos toistuvasti. Tämä kuormittaa lennonjohtoa sekä lentäjää ja heikentää turvallisuutta. Näkemyksemme mukaan D-alueiden säilyttämiselle on hyvät perusteet: • Vakiintunut, olemassa oleva ja hyväksi havaittu käytäntö, joka ei vaadi uutta koulutusta tai ohjeistusta. • Havaittu turvalliseksi ja mahdollistaa hyvin harrasteilmailutoiminnan alueella • Mahdollistaa joustavan usean harrastajaryhmän käytön	
Laskuvarjotoimikunta Suomen Ilmailuliitto ry.	Harrasteilmailun alailmatilan puhdistus tarpeettomista vaara- alueista ja Valvotun ilmatilan vaara- alueiden korvaaminen TRA-alueilla	Laskuvarjohyppytoiminnan erityisluonteiseen ja yleiseen turvallisuuteen liittyvät perusteet puoltavat voimakkaasti nykyisen vaara-alue käytännön jatkamista eli esitämme laskuvarjohyppytoimintaa varten perustettujen vaara-alueiden (D-alue) säilyttämistä ennallaan. Perusteluina haluamme tuoda esille: • laskuvarjon ohjattavuus on verrattain rajoitettua ja mahdollisessa varavarjon käyttötapauksessa ilmatilassa voi olla esteeksi luokiteltava, täysin ohjaamattomissa oleva irrotettu pääkupu • lentäjän huomattua yhden hyppääjän, hän ei välttämättä pysty tai osaa huomioida, että ilmassa voi olla useita muitakin hyppääjiä • maahenkilön radiossa on hyvin rajallinen kantavuus, laskuvarjohyppääjillä ei ole hypyllä mukanaan ilmailuradioita • matkalennolla oleva lentäjä saa aktivoitua vaara-alueesta hyvin kuuluvan ilmoituksen ja nykyään lentäjät toimivat pääsääntöisesti sähköisissä järjestelmissä, jolloin tieto laskuvarjohyppytoiminnasta kulkee hyvin ja siihen pystytään asianmukaisesti varautumaan.	Huomioidaan, että laskuvarjohyppytoiminnan toimintaedellytykset ja yleinen turvallisuus edellyttävät nykyisten D-alueiden säilyttämistä. Jos vaara-alueisiin harkitaan muutoksia niin niiden tulisi huomioida lajiin liittyvät ominaispiirteet ja niiden vaikutus turvallisuuteen. Muutokset eivät myöskään saa heikentää laskuvarjourheilun asemaa harrasteilmailun lajina.



Liite 1. Lausuntotaulukko

Laskuvarjotoimikunta Suomen Ilmailuliitto ry.	Harrasteilmailun alailmatilan puhdistus tarpeettomista vaara- alueista ja Valvotun ilmatilan vaara- alueiden korvaaminen TRA-alueilla	Vaara-alue käytännöt vaikuttavat voimakkaasti hyppylentotoimintaan ja nykyisten D-alueiden säilyttämistä voidaan perustella niiden turvallisuutta lisäävällä käytännöllisyydellä mutta myös vaihtoehtoisten toimintamenetelmien asettamalla rajoituksilla. Lentosuunnitelmalla toimittaessa, ilman asianmukaisesti aktivoitua D-aluetta, hyppykoneen lentäjän on käytettävä lennolla turvallisuuden kannalta tärkeisiin ilmoituksiin kahta eri taajuutta ja samanaikaisesti noustava taloudellisesti ja turvallisesti hyppylinjalle: 1. lentopaikan/lähialueen taajuutta lentopaikan liikenneilmoituksiin ml. laskuvarjopudotukset. 2. aluelennonjohdon taajuutta valvotun ilmatilan selvityksen ja pudotusluvan hankkimiseen sekä ilmoitukseen valvotusta ilmatilasta poistumiseen. Taajuuksien kanssa ”pelaaminen” saattaa viedä huomion turvallisen lentämisen kustannuksella. Valvotussa ilmatilassa lennettäessä lentäjältä edellytetään englannin kielen kielitaitovaatimuksen täyttymistä mutta hyppylentäjistä n. 1/3 ei täytä tätä vaatimusta eli koe on suorittamatta. Englanninkielisen radiopuhelinkelpuutuksen vaatiminen poistaisi nämä, usein hyvin kokeneet ja turvalliset hyppylentäjät tai vaatisi heiltä lisäkoulutusta, jota osa ei välttämättä haluaisi tai pystyisi kielitaidon vuoksi tekemään. Ilman lupakirjaan merkittyä kielitaitovaatimuksen täyttymistä ei ole mahdollista saada nousulupaa ja lentää valvottuun ilmatilaan lentopinnan 95 yläpuolelle, ellei hyppypaikalla ole D-aluetta, joka voidaan varata hyppytoimintaan tarvittavalle lentopinnalle asti. Tämä koskee myös TRA-alueita, mikäli näillä aiotaan liikennettä valvoa aluelennonjohdon toimenpitein.	Huomioidaan, että laskuvarjohyppyyyn liittyvä lentotoiminta on voimakkaasti riippuvainen nykyisestä D-alueisiin liittyvistä ominaisuuksista ja toimintamenetelmistä. Jos vaara-alueisiin harkitaan muutoksia niin niiden tulisi huomioida vaikutukset hyppylentäjiin ja sitä kautta lajin harrastusmahdollisuuksiin. Muutoksien ei tulisi heikentää hyppylentäjien asemaa tai laskuhyppytoiminnan edellytyksiä.
--	--	---	---



Liite 1. Lausuntotaulukko

Laskuvarjotoimikunta Suomen Ilmailuliitto ry.	Harrasteilmailun alailmatilan puhdistus tarpeettomista vaara- alueista ja Valvotun ilmatilan vaara- alueiden korvaaminen TRA-alueilla	Vaara-alue käytäntöjen muuttaminen vaikuttaisi eri ilmatilan käyttäjien välisiin suhteisiin ja D-alueiden säilyttämistä puoltaa laskuvarjohypyssä niiden rooli muiden ilmatilan käyttäjien tiedottamisessa alueella tapahtuvasta erityistoiminnasta. Esimerkiksi Oulussa on FinnHEMS erikseen pyytänyt, että paikallinen hyppykerho varaa hyppytoimintaa varten D-alueen, koska se helpottaa myös heidän toimintaansa, kun kuulevat hyppykoneen korkeat hyppääjien pudotukset samalla radiotaajuudella. Suomen vilkkaimmalla hyppykentällä FinnHEMSin toiminta on alkamassa lähiaikoina.	Esitetään nykyisten D-alueiden säilyttämistä, koska ne toimivat hyvin harrasteilmailuun liittyvän erityistoiminnan tiedottamisessa muille ilmatilan käyttäjille.
Laskuvarjotoimikunta Suomen Ilmailuliitto ry.	Harrasteilmailun alailmatilan puhdistus tarpeettomista vaara- alueista ja Valvotun ilmatilan vaara- alueiden korvaaminen TRA-alueilla	Vaara-alueiden muutoksia, kuten pienentämistä tai optimointia, arvioitaessa tulee huomioida, että niillä voi olla vaikutuksia moneen eri asiaan. Esimerkiksi. iso D-alue purjelento ja laskuvarjohyppytoimintaa varten Immolassa mahdollistaa erinomaisesti laskuvarjohyppylentojen suuntaamisen meluntorjuntasuunnitelman mukaisesti laajalle alueelle. Muutokset D-alueilla, kuten pienentäminen hyppypaikan ympärillä vaatisi valppautta alueen rajojen sisällä pysymisessä ja voisi suunnata hyppylennot toistuvasti samalle reitille. Kokemuksen mukaan säännöllisesti toistuva lentokoneen ääni aiheuttaa ison määrän nykyistä enemmän lentomeluvalituksia verrattuna hyvään meluntorjuntasuunnitelmaan perustuvaan, laajemmalla alueella tapahtuvaan toimintaa.	Esitetään nykyisten D-alueiden säilyttämistä (EFD919, EFD920, EFD921, EFD922, EFD923, EFD924, EFD925, EFD926, EFD927 ja EFD928) harrasteilmailun osalta, johtuen niiden laaja-alaisista vaikutuksista. Jos vaara-alueisiin harkitaan muutoksia niin niiden vaikutukset tulee arvioida erittäin huolellisesti. Muutoksien ei tulisi heikentää muita toiminnan edellytyksiä, kuten meluntorjuntaa.



Liite 1. Lausuntotaulukko

Miehittämättömän ilmailun toimikunta Suomen Ilmailuliitto ry.	Lausuntopyyntö, kohta UAS ilmatilavyöhykkeiden käsittely osana Ilmatila 2027 hanketta	Sallivien UAS ilmatilavyöhykkeiden perustaminen osana EU-asetuksen mukaisia muutoksia miehittämättömään harrasteilmailuun on ollut merkittävä uudistus ja käytännössä toimivaksi havaittu käytäntö. Esitämme sallivien UAS ilmatilavyöhykkeiden näkyvyyden lisäämistä esitysjärjestelmissä/ilmailukartoissa, joka parantaisi lentoturvallisuutta arviomme mukaan. Havaintomme mukaan läheskään kaikki lentäjät eivät ole tietoisia sallivien UAS ilmatilavyöhykkeiden sijainnista, koska yksinkertaisesti eivät löydä niitä esitysjärjestelmistä (esim. vaatii dronekartan käyttöä niin sky.fintraffic.fi ja flyk verkkopalveluissa) ja monissa ilmailusovelluksissa niitä ei ole ollenkaan. Esitämme myös osana Ilmatila 2027 hanketta nykyisten Ilmailuliiton sallivien UAS vyöhykkeiden käyttötatoksen tarkistamista jäsenyhdistyksiltä, jonka jälkeen mahdollisesti tarpeettomat vyöhykkeet voidaan poistaa.	Esitämme Ilmailuliiton sallivien UAS ilmatilavyöhykkeiden osalta nykyisen toimintamallin (rekisteröinti, poikkeukset avoimen toimintakategorian rajoituksista) jatkamista ilman oleellisia muutoksia. Esitämme sallivien UAS ilmatilavyöhykkeiden näkyvyyden lisäämistä esitysjärjestelmissä turvallisuuden parantamiseksi. Esitämme Ilmailuliiton sallivien UAS ilmatilavyöhykkeiden määrämuotoista tarkastusta ja tarvittaessa tarpeettomien poistoa.
--	--	---	--