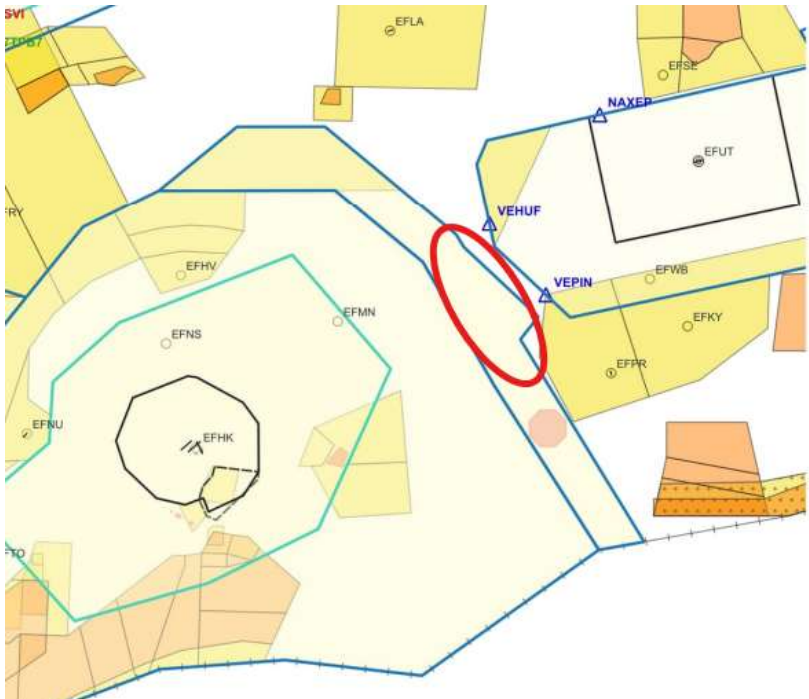


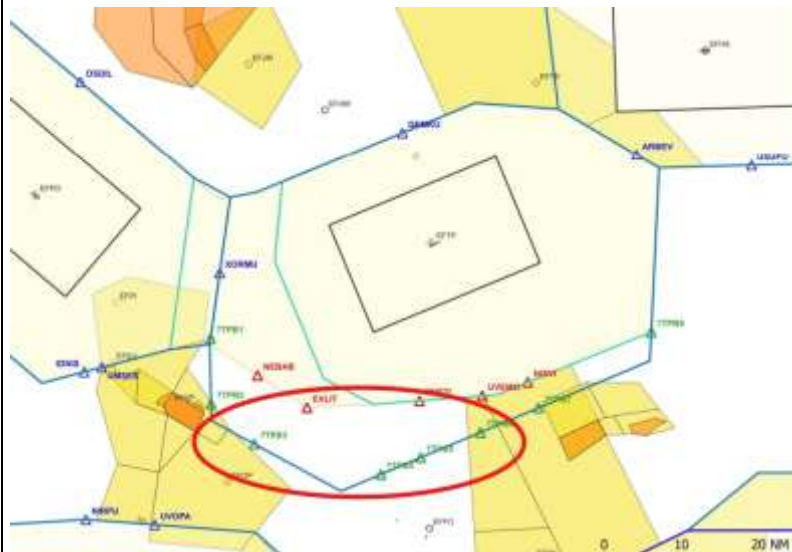
Lausuja	Muutos (asia, johon lausutte)	Lausunto	Muutosesitys (tarvittaessa)
Suomen Ilmailuliitto ry	EFHK CTA EAST -rakenteen muuttaminen TMA UPPER -alueeksi itään suuntautuvalla sektorilla	Esitetty EFHK CTA EAST -alueen muuttaminen TMA UPPER -rakenteeksi myös itään suuntautuvalla sektorilla ei vastaa alueen todellista liikennetarvetta. Käytävissä olevien liikenneanalyysien perusteella idästä Helsinkiin suuntautuvaa IFR-liikennettä on ollut viime vuosina olemattomasti tai hyvin vähän, eikä alueella lennetä CDO-profiileja siinä määrin, että laaja ennalta varattu valvottu ilmatila olisi perusteltu. Nykyinen rakenne kaventaa harrasteilmailulle tärkeää valvomattoman ilmatilan väylää idän ja etelän suuntaan ilman selkeää vastinetta kaupallisen liikenteen turvallisuus- tai tehokkuushyötyinä. 	Poistetaan tai merkittävästi supistetaan EFHK TMA UPPERin itään suuntautuva osa niiltä alueilta, joilla ei ole käytännön IFR-liikennettä, ja palautetaan kyseinen sektori linjaukseen, joka vastaa olennaisin osin Ilmatila 2022 -tilannetta ennen itälaajennusta. Mahdollinen uusi laajennus toteutetaan vasta siinä vaiheessa, kun idästä Helsinkiin syntyy konkreettinen, analysoitu liikennetarve, joka edellyttää CDO-profiileja kyseiseltä suunnalta.

Suomen Ilmailuliitto ry

EFTP TMA UPPER -
rakenne, erityisesti
eteläsuunnassa

EFTP TMA UPPER on harrasteilmailun kannalta suhteettoman laaja suhteessa Tampereen lentoaseman todelliseen liikennemäärään ja CDO-tarpeeseen. Tampereelle suuntautuvia säännöllisiä reittilentoja on vain muutamia päivässä, kun taas esitetty TMA UPPER ulottuu etelässä syvälle valtakunnallisesti tärkeälle purjelentoalueelle ja sisältää poikkeuksellisen suuren määrän entry/exit-pisteitä.

Tämä heikentää merkittävästi Suomen vilkkaimpia harrasteilmailualueita ilman selvää perustetta tai tarvetta. Se kaventaa olennaisesti purjelennon ja muun harrasteilmailun käytettävissä olevaa valvomattoman ilmatilan korkeutta, pakottaa toimimaan lähempänä maastoa ja pienentää varalasku- ja liitosädemarginaaleja.



Palautetaan EFTP TMA rakenteen valmistelu takaisin suunnitteluun ja tarkennetaan suunnittelukriteerejä.

Supistetaan EFTP TMA UPPERin etelärajaa siten, että keskeinen purjelentoalue jää pääosin valvomattomaksi ilmatilaksi, ja rajataan TMA UPPER tiiviimmin nykyistä vastaavaksi.

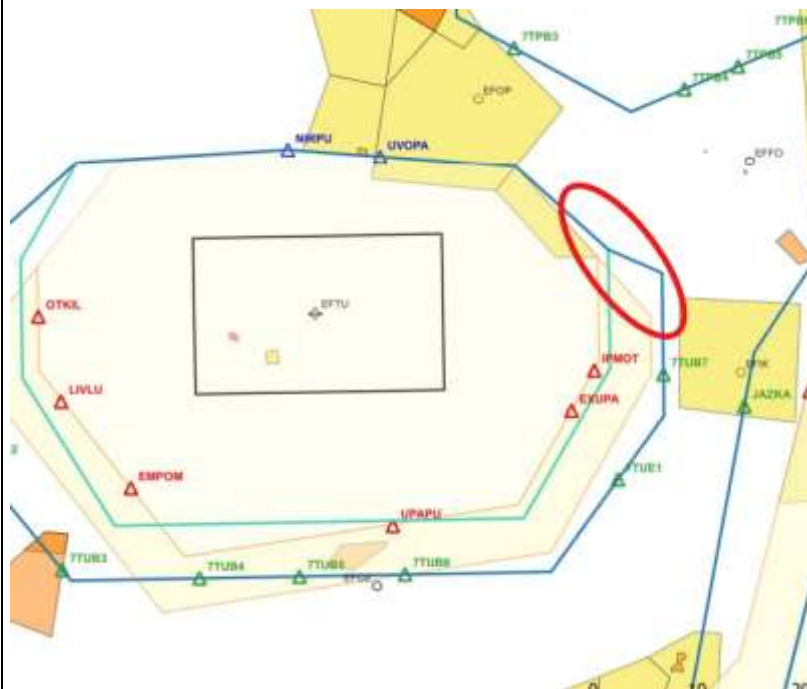
Jos EFTP TMA selvästi kasvaa nykyisestä niin selvitetään mahdollisuus porrastaa TMA:n alarajaa (esim. FL75) niin, että CDO-lähestymiset voidaan toteuttaa ylemmillä korkeuksilla, mutta purjelento ja muu harrasteilmailu voivat jatkaa toimintaa alempana valvomattomassa ilmatilassa ilman tarvetta jatkuvaan TMA-selvitykseen.

Suomen Ilmailuliitto ry

EFTU TMA UPPER
itään/koillisnurkkaan
esitetty laajennus

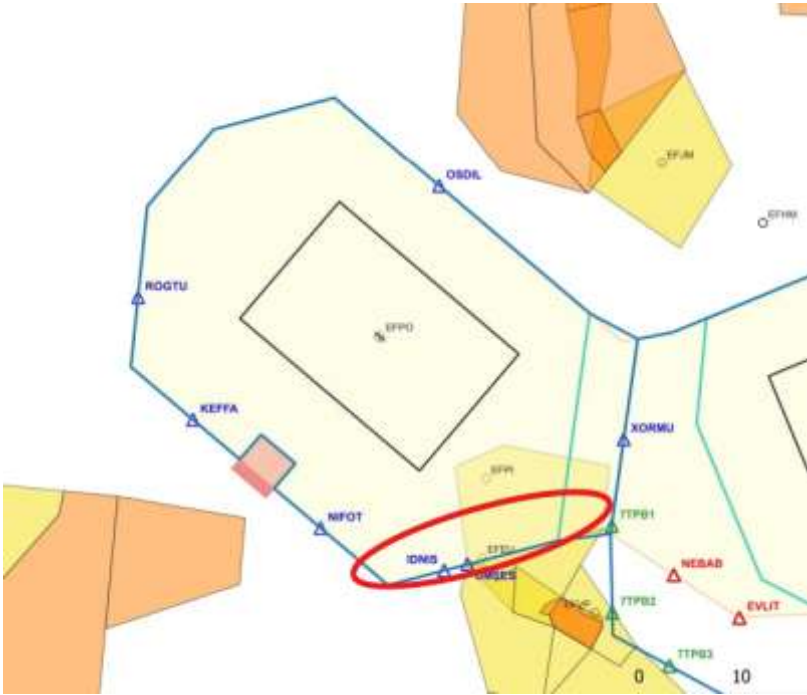
Turun TMA-rakenteet ovat kokonaisuutena tarkastellen pääosin hyväksyttävissä, koska CDO-profiileja vaativa reittiliikenne suuntautuu käytännössä etelään ja länteen.

TMA:n koillispuolinen ilmatila on kuitenkin paikallisesti tärkeää purjelentoaluetta, jossa maaston ja sääolosuhteiden vuoksi paras nostokeli muodostuu juuri nykyisen TMA-ajan tuntumaan. Koillisnurkkaan esitetty laajennus siirtäisi tämän alueen valvottuun ilmatilaan ja pakottaisi purjelennon joko huomattavasti matalammalle tai jatkuvan TMA-lupamenettelyn piiriin tilanteissa, joissa koillisessa ei ole Turun IFR-liikennettä.



Ei laajenneta EFTU TMA:ta koillisnurkassa esitetyllä tavalla, vaan ensisijaisesti säilytetään nykyinen raja tai siirretään sitä vähintään noin 0,5 NM ulospäin siten, että itäinen purjelentoalue jää jatkossakin valvomattomaksi ilmatilaksi.

Näin turvataan paikallisen purjelennon toiminta ilman vaikutusta niihin reitteihin, joilla Turun kaupallisen liikenteen CDO-tarve tosiasiallisesti ilmenee (etelä ja länsi).

Suomen Ilmailuliitto ry	EFPO TMA:n rakenne etelä-kaakkoissuunnassa	Viittaamme asiassa Porin Ilmailukerhon lausuntoon TMA UPPER alueen lisäämisestä kaakkoiskulmaan. 	Viittaamme asiassa Porin Ilmailukerhon lausunnossa esittämään muutokseen.
Suomen Ilmailuliitto ry	TMA-rakenteiden porrastetut alarajat (paikallisesti porrastettu TMA UPPER)	Ilmailuliitto on esittänyt ratkaisuksi TMA UPPER - rakenteiden porrastamista siten, että valvotun ilmatilan alaraja on paikallisesti korkeammalla (esim. FL75) ja sen alapuolelle jää valvomatonta ilmatilaa harrasteilmailun käyttöön. Valmistelussa porrastusta on vastustettu vaihtelevin perustein (käyttäjien oletettu sekaannus, järjestelmätekniset rajoitteet, lennonjohdon työmäärä, Puolustusvoimien tarpeet), vaikka vastaavia rakenteita käytetään laajasti kansainvälisesti myös vilkkaassa ilmatilassa.	Selvitetään uudelleen paikallisesti porrastettujen TMA-alarajojen käyttömahdollisuudet niillä lentoasemilla ja sektoreilla, joissa TMA UPPER - laajennus leikkaa merkittävästi vilkkaita harrasteilmailualueita ja TMA UPPER ratkaisua ei jatkosuunnittelussa voida pienentää (esim. EFHK länsi). Määritellään näille alueille porrastettu TMA UPPER, jonka alaraja on riittävän korkealla (esim. FL75), jotta CDO-lähestymiset ja muun IFR-liikenteen tarpeet täyttyvät, mutta jonka alapuolella säilyy yhtenäinen, kartalta helposti

			osoitettavissa, ja samalla supistetaan tai poistetaan valvottua ilmatilaa alueilta, joilla tarvetta ei ole.
Suomen Ilmailuliitto ry	EFHK TMA LOWER koillisrajan vähäinen siirto EFMN kohdalla	Osana jatkosuunnittelua tulisi selvittää EFHK mahdollisuus siirtää EFHK TMA LOWER koillisrajaa niin, että Mäntsälän lentopaikka (EFMN) jäisi TMA UPPER ilmatilan alle. Rajan siirtotarve 1,3-1,5 NM lounaaseen. Tämä mahdollistaisi lentopaikan harrasteilmailutoiminnan merkittävän kehittämisen mm. varjoliitokoulutuksen ja -toiminnan muodossa kun kentällä voitaisiin suorittaa varjoliidon maahinausta n. 500m (AGL) ja lentää termiikkiä koillisen suuntaan TMA UPPER alueella. 	Osana jatkovalmistelua selvitetään mahdollisuus siirtää EFHK TMA LOWER koillisrajaa EFMN harrasteilmailutoiminnan kehittämiseksi.

Ilmapallotoimikunta Suomen Ilmailuliitto ry	EFHK CTR	Ehdotettu EFHK CTR:n laajennus ja siihen sisältyvä nykyisen EFHK CTR Southin poistaminen estäisi kuumailmapallolennot Helsingissä lähes kokonaan. Jollei lennonjohtokäytäntöjä samalla muuteta, kuumailmapallolennot Helsingissä olisivat ehdotuksen toteutuessa mahdollisia lähinnä itätuulella. Vain silloin olisivat olosuhteet sellaiset, että pallolla voisi lentää kapeassa käytävässä eteläisen Helsingin puistoista kohti Espoota ilman mahdollista ajautumista lähialueelle. Pallolla ei myöskään voi lentää kohti keskustaa laskeutumispaikkojen rajallisuuden vuoksi. Pidämme näiden asioiden valossa ehdotettua muutosta kuumailmapallolentämistä kohtuuttomasti rajoittavana. Jos ehdotettu EFHK CTR:n laajennus nyt toteutuu kuten piirretty, kiitotien 15 ylösvetomenetelmät tulisi suunnitella ja toteuttaa siten, että lennonjohtoselvityksiä kuumailmapallo- ja muulle VFR-lentotoiminnalle olisi tosiasiallisesti mahdollista saada ehdotetun EFHK CTR:n kaakkoisosaan. Lisäksi kiitoteiden 04L/04R ja 22L/22R rinnakkaislähestymismenetelmät tulisi suunnitella ja toteuttaa siten, että lennonjohtoselvityksiä kuumailmapallo- ja muille VFR-lennoille CTR:n kaakkois- ja luoteisosissa olisi tosiasiallisesti mahdollista saada rinnakkaislähestymisten aikana. Selvyyden vuoksi toteamme, että emme näe estettä sille, että EFHK CTR:lle lennonjohtoselvityksen saavalta kuumailmapallolta edellytettäisiin transponderia.	Selvitetään osana hankkeen jatkovalmistelua kuumailmapallotoiminnan edellytyksiä EFHK CTR alueella.
--	-----------------	---	--