LAUSUNTO
29.10.2026

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom
Kirjaamo
PL 320, 00059 TRAFICOM
Opastinsilta 12 A, 00520 Helsinki
kirjaamo@traficom.fi

Viite: TRAFICOM/599714/05.00.12.04/2026, lausuntopyyntö 16.10.2026

Lausunto Millog Oy:n esityksestä tilapäisen sallivan UAS-ilmatilavyöhykkeen RIX MOY UAS perustamisesta 23.11.2026–14.4.2027

Suomen Ilmailuliitto kiittää mahdollisuudesta lausua asiasta. Ilmailuliitto vastustaa sallivan UAS-ilmatilavyöhykkeen perustamista esitetyssä muodossa. Ensisijainen peruste on miehitetyn ilmailun lentoturvallisuuden varmistaminen Hyvinkään lentopaikan (EFHV) välittömässä läheisyydessä.

Yleistä

Ilmailuliitto suhtautuu myönteisesti miehittämättömän ilmailun kehittämiseen ja testaustoimintaan Suomessa. Testaustoiminta tulee kuitenkin sijoittaa niin, ettei se vaaranna miehitetyn ilmailun turvallisuutta eikä heikennä vakiintuneen harrasteilmailun toimintaedellytyksiä.

Vyöhykkeeseen liittyy samanaikaisesti lausunnolla oleva tilapäinen vaara-alue EFD578 RIX MOY UAS. Ilmailuliitto antaa vaara-alueesta erillisen, sisällöltään vastaavan lausunnon (TRAFICOM/573716/05.00.12.00/2026).

Keskeiset huomiot

Sijainti vilkkaan harrastelentopaikan lähiympäristössä

Esitetty vyöhyke sijaitsee noin 6–10 km (3,4–5,2 NM) Hyvinkään lentopaikasta luoteeseen. Vyöhykkeen pinta-ala on noin 7 km² ja pystyulottuvuus SFC–1500 ft AMSL. Vyöhyke on päällekkäin Hyvinkään vaara-alueiden EFD119A ja EFD119B kanssa, joita käytetään säännöllisesti purjelento- ja liidintoimintaan.

Hyvinkään lentopaikka on yksi Suomen vilkkaimmista harrastelentopaikoista. Kentällä harjoitetaan aktiivista moottori- ja purjelentoa, purjekoneiden hinaustoimintaa sekä lentokoulutusta. Kiitotien 12/30 suunta osoittaa suoraan kohti esitettyä vyöhykettä, joten kiitotien 30 lähdöt ja kiitotien 12 lähestymiset suuntautuvat vyöhykkeen kautta tai sen välittömään

läheisyyteen. Lisäksi Hyvinkäältä länteen ja Nummelan vaara-alueelle EFD128C suuntaavat purjelentokoneet kulkevat reitillä, jolla esitetty vyöhyke sijaitsee. Purjekoneet palaavat kentälle usein matalalla loppuliidossa, eikä moottorittomalla ilma-aluksella ole samoja väistömahdollisuuksia kuin moottorikoneella.

Haetut vapautukset ja testaustoiminnan erityiset riskit

Salliva UAS-ilmatilavyöhyke on voimassa jatkuvasti koko voimassaoloaikansa. Vyöhykkeellä haetaan vapautusta laitekohtaisista vaatimuksista itserakennettujen laitteiden käyttämiseksi, enimmäispainoksi 150 kg (VLOS/EVLOS) ja 25 kg (BVLOS) sekä vapautusta ilma-aluskohtaisista olosuhderajoituksista. Näköyhteydessä tapahtuvaa toimintaa jopa 150 kg:n laitteilla voitaisiin siten harjoittaa 120 metrin korkeuteen asti myös ilman vaara-alueen aktivointia.

Kyse ei ole vakiintuneesta lentämisestä tunnetuilla laitteilla, vaan testaustoiminnasta. Testattavien laitteiden toimintavarmuutta ei ole todennettu, eikä ole takeita siitä, että ne käyttäytyvät luotettavasti kaikissa olosuhteissa. Vikatilanteessa, kuten linkkikatkossa, ohjausjärjestelmän vikaantuessa tai GNSS-häiriössä, laite voi poistua vyöhykkeeltä tai sen korkeusrajojen ulkopuolelle.

Laitteet toimivat GNSS-korkeudella, miehitetyt ilma-alukset barometrisella QNH-korkeudella. Korkeusjärjestelmien välinen ero ja mahdolliset GNSS-häiriöt pienentävät käytännön porrastusta entisestään. Esitetyn enimmäispainon mukaisen, mutta myös huomattavasti kevyemmän laitteen törmäys miehitetyn ilma-aluksen kanssa olisi seurauksiltaan katastrofaalinen.

Päällekkäisyys Hyvinkään vaara-alueiden kanssa ja vastuun siirtyminen ilmailijalle

Traficomin linjauksen mukaan vaara-alueilla ei ole etuoikeutta toisiinsa nähden, ja ne voidaan aktivoida päällekkäin. Ilmailumääräyksen OPS M1-28 mukaan vastuu toimintojen yhteensovittamisesta jää tällöin käytännössä ilma-aluksen päällikölle. Hakijan esittämän menettelyn mukaan BVLOS-toimintaa harjoittavalla miehittämättömällä ilmailulla ei aktivoidulla vaara-alueella ole havainnointi- tai väistövelvoitetta. Kaikissa harrasteilmailun ilma-aluksissa ei ole transponderia, eikä drone-operaattorin ADS-B In -vastaanotin havaitse kaikkea liikennettä.

Ilmailuliiton näkemyksen mukaan testaustoiminnan riskejä ei voi siirtää yksittäisen harrasteilmailijan kannettavaksi. Termiikissä kaartava tai loppuliidossa oleva purjelentäjä ei voi käytännössä väistää vyöhykettä tai koordinoida toimintaansa reaaliaikaisesti. Traficom on vastaavassa West Avia UAS -tapauksessa (Kauhava–Seinäjoki) itse hakenut ratkaisuksi rakenteellista pystyporrastusta miehitetyn ja miehittämättömän ilmailun välille. Samaa periaatetta tulee soveltaa myös Hyvinkäällä.

Riskienhallinnan kuvaus puuttuu

Ilmailuliitto pyysi Millog Oy:n edustajalta Hyvinkään lentopaikalla 21.10.2026 pidetyssä tapaamisessa seikkaperäistä kirjallista kuvausta riskienhallinnasta toimintakäsikirjan mukaisesti. Pyynnöstä huolimatta kuvausta ei ole toimitettu. Ilman sitä lausunnonantajat eivät voi arvioida, miten ilmariski, laitteiden vikatilanteet ja yhteensovittaminen Hyvinkään lentotoiminnan kanssa on tarkoitus hallita.

Toiminta-aika

Lausuntopyyntö koskee ajanjaksoa 23.11.2026–14.4.2027, kun taas hakijan ilmatilan varaushakemuksessa toiminta-ajaksi on ilmoitettu 1.8.2026–1.8.2027. Ilmailuliitto edellyttää, että mahdollinen jatko tai laajennus harrasteilmailun prioriteettikaudelle käsitellään uutena asiana ja uudella lausuntokierroksella.

Esitykset

Ensisijaisesti Ilmailuliitto esittää, että sallivaa UAS-ilmatilavyöhykettä ei perusteta esitetyssä muodossa. Testaustoiminnalle tulee etsiä sijainti, joka ei ole päällekkäin vakiintuneiden harrasteilmailun vaara-alueiden kanssa eikä vilkkaan lentopaikan lähiympäristössä.

Mikäli vyöhyke tästä huolimatta perustetaan, Ilmailuliitto edellyttää, että vyöhykkeen ehtoihin kirjataan vähintään seuraavat:

1. Korkeusraja. Vyöhykkeen yläraja ja kaiken toiminnan, myös BVLOS-toiminnan, enimmäiskorkeus rajataan 250 metriin maanpinnasta (AGL). Vyöhykkeen maastokorkeus huomioiden tämä vastaa noin 1 200 ft AMSL. Rajan on oltava ehdoton myös vikatilanteissa, ja sen määrittelyssä on huomioitava GNSS- ja barometrisen korkeuden välinen ero.
2. Painorajat. Painorajoitusta koskevaa vapautusta supistetaan ja laitteiden enimmäispainoja pienennetään merkittävästi esitetystä (150 kg VLOS/EVLOS, 25 kg BVLOS).
3. Hyvinkään vaara-alueiden etusija. Olemassa oleville vaara-alueille EFD119A ja EFD119B annetaan etusija. Vyöhykkeellä ei harjoiteta BVLOS-

toimintaa tai yli 120 metrin toimintaa eikä vaara-aluetta EFD578 aktivoida, kun EFD119A tai EFD119B on aktiivinen. Koska vaara-alueiden välillä ei ole etuoikeusjärjestelyä, ehto tulee kirjata vyöhykkeen lupaehtoihin ja hakijan toimintakäsikirjaan.

4. Kirjallinen riskienhallinnan kuvaus. Hakija toimittaa ennen päätöstä Ilmailuliitolle ja Hyvinkään lentopaikan pitäjälle seikkaperäisen kirjallisen kuvauksen riskienhallinnasta toimintakäsikirjan mukaisesti. Kuvauksen tulee kattaa ainakin ilmariskin arviointi, laitteiden vikatilanteiden hallinta (esim. geoaitaus ja lennonkatkaisu), korkeuden hallinta sekä yhteensovittaminen Hyvinkään lentotoiminnan kanssa.

Ilmailuliitto pitää tärkeänä, että miehitetty ja miehittämätön ilmailu voivat kehittyä rinnakkain. Lentoturvallisuuden ja ilmatilan yhdenvertaisen käytön tulee kuitenkin olla ratkaisujen lähtökohta, eikä yksittäisen toimijan testaustarve voi heikentää vakiintuneen harrasteilmailun turvallisuutta ja toimintaedellytyksiä.

Lausunnon valmistelu

Ilmailuliiton edunvalvontapäällikkö Petri Kantola (0400 910 203, petri.kantola@ilmailuliitto.fi)

Suomen Ilmailuliitto – Finlands Flygförbund ry

Timo Latikka
toiminnanjohtaja