

LENTOON 2022: Vastauksia/kommentteja kysymyksiin

(webinaarin aikana vastatut kysymykset eivät sisälly tähän)

Viranomaisten dronevaraukset esim Suomenlahden merialueilla ovat melko mittavia. Niissä on syytä päästä paljon tarkempaan aikataulutukseen - D-alue aktiivisena ilman toimintaa laimentaa niiden merkitystä ja uskottavuutta. Hienoa että aluelennonjohto antaa niille nyt lennonneuvontaa.

Fintraffic ANS: Toimintamallin muutokset pitäisi lähteä Traficomin johdolla, AMC toteuttaa sovittuja toimintamalleja. Tällä hetkellä mitkä tahansa alueet voivat olla NOTAMOituina ilman, että niitä käytetään (R, D). Lennonneuvontaa ei anneta, lentotiedotuspalvelua kyllä pyynnöstä.

Tempo-D ilmoituskäytäntöihin olisi kiva saada (omilla tiedoilla) esitetyt webbilomakkeet pdf/word sijaan.

Fintraffic ANS: Kysymyksen osalta jäi epäselväksi, tarkoitettiinko tässä nimenomaan Fintraffic ANS:n (AMC:n) perustamia alueita, vai Traficomin perustamia alueita. Jos tässä käsitellään Drone toiminnan Traficomin perustamia tempo D-alueita, niin jatkossa niihin menee aktiivi pdf. lomakkeet, joita toimija voi käyttää. ANS:n osalta prosessia ollaan myöskin kehittämässä.

Mihin perustuu Kiikalan RMZ ja eritoten sen yläraja FL95? Riittäisikö esim. 2500ft? Erittäin rasittava kesäkaudella vilkkaalle purjelentotoiminnalle Lounais-Suomessa.

Fintraffic ANS: Kiikalan uutta RMZ -aluetta esitti lentopaikka ja lausuntokierroksen jälkeen viranomaisen sen hyväksyi. Fintraffic kannattaa toimintamallia, jossa eri lentopaikkojen ympärille perustetut RMZ -alueet olisivat mahdollisimman yhtäläisiä.

Entä P15 tarve, kun ydinvoimalaa sinne ei nyt rakennetakaan?

Fintraffic ANS: Asia on käsittelyssä viranomaisen johdolla.

Tarjoaahan teidän tulevat digitalisaation palvelut myös rajapinnat 3. osapuolen järjestelmille?

Fintraffic ANS: Tutkimme mahdollisuutta jakaa dataa kolmansien osapuolten käytettäväksi ja tämä myöskin konsernissa tahtotilana. Lennonvarmistuksen osalta datan sensitiivisyys rajoittaa mahdollisuuksia datan jakamiselle.

Onko EFHK:lle ollut mietinnässä kiinteitä suositeltavia aikaslotteja yleisilmailulle (koulutus jne.)?

Fintraffic ANS: Kiinteitä aikoja ei ole mietinnässä koska kysyntä eri aikoina vaihtelee huomattavan paljon liikenteen elpessä. Koulutuslennot on sovittava tapauskohtaisesti vuoro esimiehen kanssa ref AIP (EFHK AD 2.1 2.20.8).

Suomenlahden norjalainen toimija vastaa yleensä puhelimessa, ettei heillä ole lentotoimintaa tänään...kyllähän notamin voisi silloin sulkea väliaikaisesti.

Fintraffic ANS: Kyllä, NOTAM:n peruminen mahdollista, jos toimija ilmoittaa siitä AMC:lle, ilmeisesti eivät ole kaikissa tapauksissa ilmoittaneet.

Onko mittaus pistemäinen myös ajan suhteen, vai onko mahdollisesti useamman mittauksen keskiarvo / mediaani?

Ilmatieteen laitos: Lopputulos on aina useamman mittauksen keskiarvo, joka vaihtelee riippuen sääparametristä. Pisintä määrittäysaikaa käytetään pilvisyyden määrittämisessä (30 min). Vastaavasti esimerkiksi puuskatieto perustuu kolmen sekunnin keskiarvoon.

Onko konenäköä/tekoälyä kokeiltu tukemaan mm. pilvisyys havainnointia?

Ilmatieteen laitos: Näkyvyyden arvioinnissa konenäköä on testattu, mutta matkaa operatiiviseen käyttöön on vielä. Lisäksi lainsäädäntö ei tällä hetkellä mahdollista näitä menetelmiä, vaan lentosäätöasemilla näkyvyys pitää määrittää sirontamittareilla ja pilvitieto ceilometreillä.

Kannattaako sää(automaatti)havaintojen ongelmista, virheistä tai vioista antaa palautetta jonnekin? Jos, niin missä tilanteissa erityisesti? Ilmailun poikkeamaraporttina vai suoraan Ilmatieteen laitokselle?

Ilmatieteen laitos: Sinänsä automaattihavaintojen rajoitteet ovat varsin hyvin tiedossa, ja niistä kerrotaan mm. Lentosäätöpalvelut Suomessa -oppaassa (<https://www.ilmailusaa.fi/info.html>) sekä Traficomien sivuilta löytyvässä sääoppimateriaalissa (<https://www.traficom.fi/fi/yleisilmailun-koulutusmateriaalia-ja-ohjeita>).

Turvallisuuspoikkeamissa tulee tehdä kriteerien täytyessä poikkeamaraportti Traficomille. Säähän liittyvät poikkeamaraportit eivät päädy Ilmatieteen laitokselle, joten halutessaan voi lähettää kohtaamastaan tilanteesta sähköpostia osoitteeseen ilmailu@ilmatieteenlaitos.fi Paluupostissa saa selvityksen säätilanteesta.

Onko mittareiden/mittausverkoston cybersecurity-puolella menossa aktiviteetteja?

Ilmatieteen laitos: Tietoturvaluus (ml. kyber) on tärkeä osa turvallisuudenhallintaa. Esimerkiksi lentosäätöjärjestelmien suunnittelussa on alusta pitäen huomioitu tietoturva. Muuttuvassa maailmassa tietoturvaa pitää käytännössä kehittää koko ajan ja mahdollisiin turvallisuusuhkiin on pystyttävä reagoimaan mm. lennonvarmistustoiminnassa 24/7. Tiedonvaihto keskeisten yhteistyökumppaneiden kanssa on tärkeää.

Kai noissa dronealueissa (esim tuo d470) on normaalisti voimassa dronen väistämistä vastuu?

Fintraffic ANS: Ei ole. ASM-toimintakäsikirjan mukaan (ja on supplementeissa mainittu): Miehittämättömällä ilma-aluksella ei ole sille varatulla vaara-alueella väistövelvoitetta muuhun ilmailukäyttöön (REF ASM TTK 3.10).

Mikä on alin käyttökelpoinen lentokorkeus, jossa Suomen nykyinen ADS-B-maa-asetus näkee ADS-B Out varustetut koneet?

Fintraffic ANS: Ilma-alusten lähettämä ADS-B Out paikkatieto kyetään vastaanottamaan lennonvarmistuksessa WAM-järjestelmän avulla sen peittoalueella.

Osaako joku selittää, miksi näitä laitteita ja lentotoiminnalle perustettuja ilmatilalohkoja tarvitaan yhä enemmän, ja samalla yleis/harrasteilmailua harrastetaan vähemmän kuin koskaan viimeiseen 40 vuoteen? Mitkä ovat tämän kehityksen turvallisuusperusteet, ilma-alusten yhteentörmäykset?

Fintraffic ANS: Epäselväksi jäi kysymyksen asiayhteys. Yleisesti mainittuna, ilmatilalohkot ja siihen liittyvät mahdolliset laitevaatimukset tulee operatiivisista tarpeista ja/tai turvallisuusvaatimuksista. Ei ole kenenkään intresseissä kohdistaa tarpeettomia tai ylimääräisiä vaatimuksia.

Onko ilmailun radioviestinnästä olemassa oikeuden ennakkotapauksia?

Fintraffic ANS: Epäselväksi jäi kysymyksen asiayhteys ja tarkoitus. Vastaajan tai kysymyksen tiimoilta haastatellun asiantuntijan tiedossa ei ole kysymyksessä mainittuja ennakkotapauksia.

Millä Finavian kentällä harrastetaan purjelentotoimintaa?

Finavia Oyj: Purjelentotoiminnan yhteensovittaminen muuhun lentoaseman toimintaan on usein haastavaa, erityisesti vilkkaammilla lentoasemilla. Myös lentoaseman pitäjää sitova regulaatio kasvattaa haastekerrointa. Erityisesti purjelentotoimintaa avustajien henkilöiden liikkumisen mahdollistaminen kenttäalueella on vaikea toteuttaa vaatimustenmukaisesti.

Purjelentotoiminta on kuitenkin pyritty mahdollistamaan seuraavilla lentoasemilla: Halli, Joensuu, Kajaani, Kemi-Tornio ja Savonlinna. Paikalliset toimintamenettelyt on sovittu yhteistyössä purjelentotoimijan, lentoaseman ja lennonjohdon kesken ja niitä tulee ehdottomasti noudattaa. Vaatimuksena on, että mm. lentoaseman turvaohjelmaa sekä kenttäalueella liikkumista koskevia toimintamenettelyjä noudatetaan kaikilta osin.

Muilla kun edellä mainituilla lentoasemilla purjelentotoiminta on pääsääntöisesti kielletty. Osa lentoasemista kuitenkin hyväksyy itse- starttaavat purjelentokoneet. Myös tilapäiset siirtolennot pyritään mahdollistamaan, jos niistä on sovittu etukäteen lentoasema/lennonjohdon kanssa. Mahdollisten lentonäytösten aikana tapahtuva purjelentotoiminta on suunniteltava ja sovittava tapauskohtaisesti lentoaseman kanssa.

Edellä annetut tiedot perustuvat voimassa olevien lentoasemien toimintakäsikirjojen tietoihin.