

Suomen ilmatila

Suomessa ilmatilassa voidaan luoda kieltoalueita, jossa kaikki ilmailu on kiellettyä. Tällä hetkellä sellaisia on kahdeksan kappaletta. Joista lentokoneita koskee oikeastaan vain neljä.

Näitä on perustettu ydinvoimaloiden (3), öljynjalostamon (1) välittömässä läheisyydessä.

Lisäksi tasavallan presidentin (ja pääministerin) asunnot on rauhoitettu drooni lentokiellolla niiden läheisyydessä (lentokielto on vain 150 m korkeuteen asti). Korkeuden takia nämä eivät koske lentokoneita, joiden minimilentokorkeus ko alueella on 300 m muutenkin.

Muualla ilmatila on joko vapaata tai valvottua. Valvottu ilmatila on sellainen, jota lennonjohto ohjaa. Valvottua ilmatilaa on kaikkien suurempien lentoasemien läheisyydessä. Se ei tarkoita että siellä ei saa lentää, ainoastaan että lentäminen pitää olla lennonjohdon hyväksymää.

Mäntsälässä alempi ilmatila (maanpinnasta 1300 jalan (n 400m) korkeuteen merenpinnasta) on vapaata. Maanpinnasta tämä alue ulottuu noin 300 m korkeuteen. Sen yläpuolella ilmatila on valvottua ja Helsingin lähestymisen valvonnassa. Toiminnan ohjeistus on oltava sellainen, että lentäjät eivät vahingossa riko tätä valvottua ilmatilaa.

Vapaassa ilmatilassa lentokoneet voivat ilman rajoituksia lentää. Näin myös Mäntsälän yli. Tähän ei ole esteitä, ja ilmatilan sulkeminen joltain alueelta on varsin hankalaa. Ilmatilan "omistaa" Suomen valtio ja sitä hallinnoi Trafi ja kuntien omien lentokieltojen toteuttamisesta on ennakkopäätöksiä (Korkein hallinto-oikeus), joilla paikalliset päätökset on kumottu (Porvoo 2015).

Mäntsälän yli voidaan siis lentää (matkalentoja) matalalla. Esimerkiksi jos FinnHEMS 10 saa hälytystehtävän Järvelään, sen lentoreitti tulee menemään täsmälleen Takametsän yli. Heidän käyttämästä Airbus Helicopters EC135 helikopterista tulee selkeästi tunnistettava sirkkelimäinen lentoääni.

Mäntsälä AERO ilmatila

Takametsän lentopaikka tulee olevaan valvomaton, eli siellä ei ole lennonjohtoa. Lentäjien ohjeistus tulee olemaan lennon suunnittelutietojen hankintakanavissa, joihin oheinen laskukartta (VAC) kuuluu.

Siinä voidaan esittää paikallisia asioita, joita on mm suositellut lähestymismenetelmät. Suositellut reitit ja vältettävät alueet.

Suosittelut reitit eivät ole tarkkaan määriteltyjä, vaan suuntaa antavia ohjeistuksia.

Lähestymismenetelmä (ja laskeutumismenetelmä) alkaa matkalento-osuuden päättymisestä kosketukseen kiitoradalle. Ja vastaavasti lentoönlähtö kiitoradalta matkalentokorkeuteen.

Alueella lentämiseen vaikuttaa Helsingin TMA LOWER alue, joka alkaa mainitusta 1300 jalan korkeudesta merenpinnasta.

Käytännössä yksikään kentältä toimiva ei tule pyytämään selvitystä TMA ilmatilaan, eli lento saapuu/jatkuu sen alapuolella.

Matkalentokorkeuden (n 1000 jalkaa / 300 m kentästä) yleisesti käytetyt lentokoneet saavuttavat n 2 km päässä lähtökiidon aloittamista. Siis ennenkuin kartassa merkityt VÄLTÄ alueet on saavutettu.

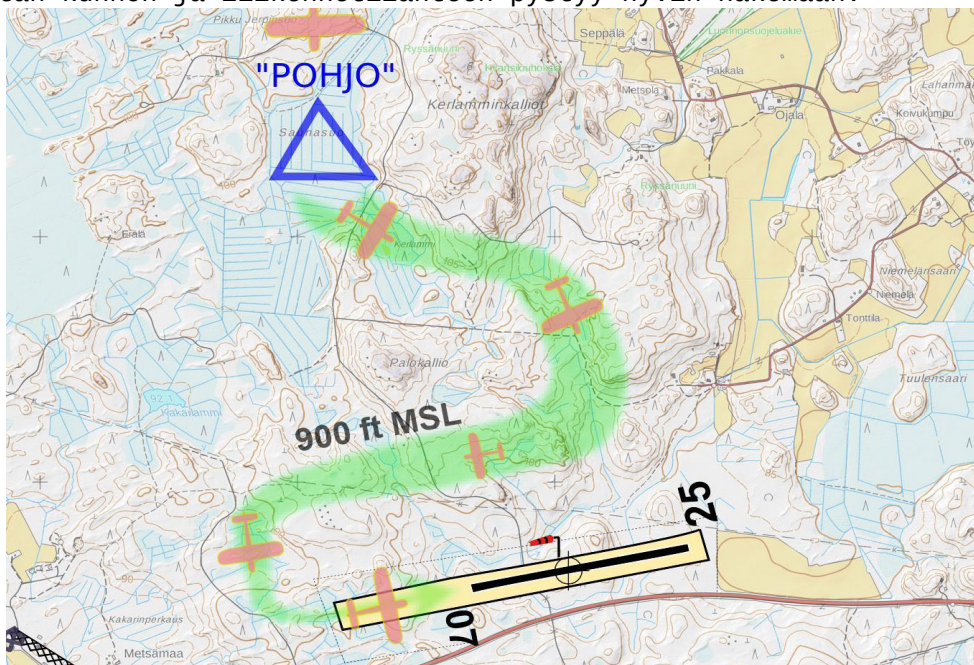
Saapuessa matkalentokorkeus voidaan jättää paljon lähempänä kuin em 2 km.

Ohjeistuksen tarkoitus

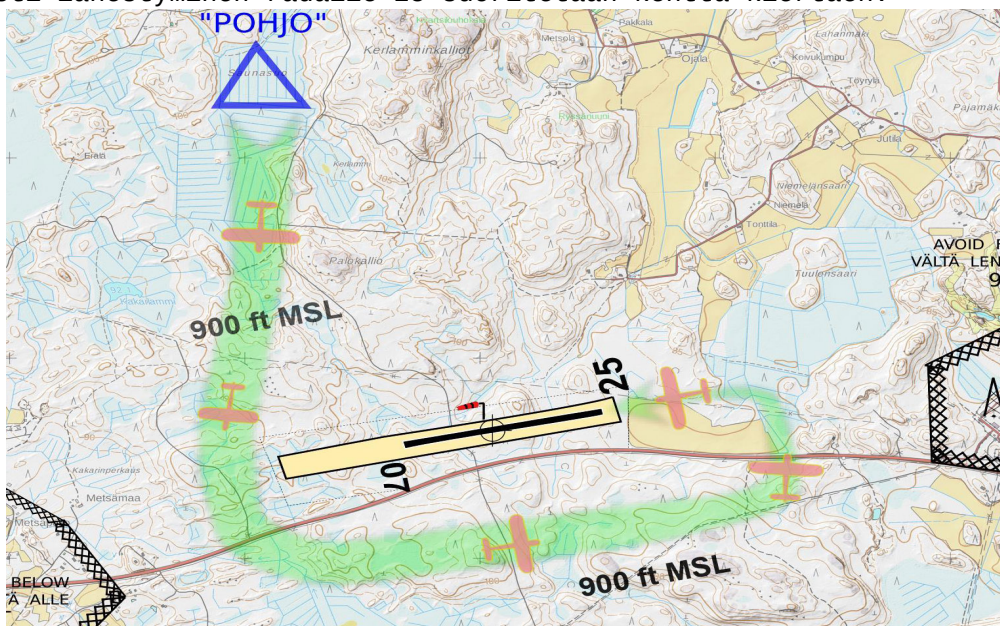
Ohjeistukseen on luotu ilmoittautumispaikat (ne kolmiot etelä ja pohjoispuolella). Lentäjien peruskoulutuksen takia, pelkästään näiden oleminen kartalla ohjaa lentäjät lentämään niiden kautta. Samoin ne toimivat luonnollisena paikkana antaa kentää lähestyessä tarpeellinen liikenneilmoitus muille lentokoneille.

Ilman tarkempiakin ohjeita, luonnollinen tapa suorittaa laskukuvio näistä sisääntulopisteistä on oheisten kuvien mukainen. Samalla lentäjä pystyy havainnoimaan lentokentän kuntoa, muita koneita ilmassa ja maassa, ennen varsinaista laskeutumista. Se on hyvää ilmailutapaa.

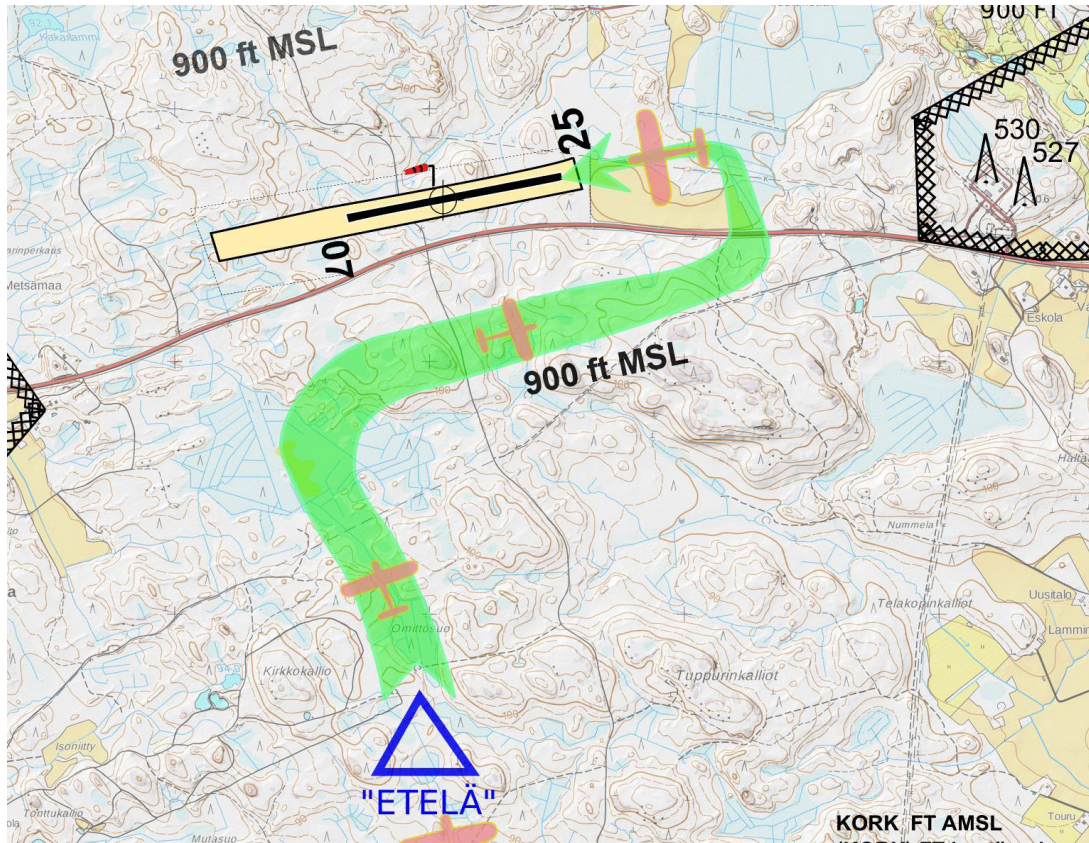
Pohjoisesta lähestyminen kiitille 07 suoritetaan liittymällä myötätuuleen, josta kentän kunnon ja liikennetilanteen pystyy hyvin näkemään.



Vastaavasti lähestyminen radalle 25 suoritetaan kenttä kiertäen.



Etelästä kiitotielle 25 lasku suoritetaan liittyen myötätuuleen



ja vastaavasti kiitotielle 07 kenttä kiertäen.

