

Säkerhetsinformation Luftfart
30.10.2014

Reform av luftrummet och sameuropeiska trafikregler för luftfart

I Finlands luftrum sker den 13.11.2014 en av historiens största förändringar, då man samtidigt inför en ny luftrumsstruktur och tar i bruk de standardiserade europeiska trafikreglerna för luftfart (SERA, EU-förordningen 923/2012). Reformen syftar till en effektivare användning av luftrummet och implementerar de standardiserade europeiska trafikreglerna för luftfart. Den stöder även omstruktureringen inom försvarsmakten.

Förändringarna i luftrummet och i luftfartsbestämmelserna understryker ytterligare vikten av god färdplanering, aktuella flygkartor samt navigeringsnoggrannhet. Varje person verksam inom luftfart från professionell till fritidspilot bör bekanta sig noga med förändrade regler, begrepp och luftrumets struktur och reda ut vad förändringarna innebär för ens egen verksamhet.

Ändringar till luftfartsföreskrifter

Ändringarna i trafikreglerna för luftfarten innebär att man i Finland i fortsättningen både inom den civila och militära luftfarten tillämpar standardiserade europeiska trafikregler.

Den förnyade OPS M1-1 (Trafikreglerna för luftfarten som tillämpas i Finland) specificerar de sameuropeiska reglerna inom sådana områden som kan regleras på nationell nivå samt fastställer avvikelser som berör militärluftfart.

SERA-reglerna och OPS M1-1 bör läsas som en helhet!

SERA-reglerna baserar sig långt på den Internationella civila luftfartsorganisationens (ICAO) standarder, på vilka även den gamla OPS M1-1 var baserad. Förändringarna har dock blivit många som kräver att du bekantar dig noga med dem. Därför bör var och en studera SERA-reglerna i sin helhet, OPS M1-1 samt de förnyade föreskrifterna som gäller restriktionsområden, farliga områden, luftrum med krav på dubbelriktad radioförbindelse samt luftrum med transponderkrav (radio- och transponderzoner)

före sin första flygning 13.11.2014 eller efter.

Ur den praktiska synvinkeln gäller de största förändringarna just luftrummet: gränserna till kontrollzoner och terminalområden ändras, det blir ändringar i inflygningsprocedurer och VFR-rapporteringspunkter, NDB- och VOR-anläggningar läggs ner, det blir förbjudet att flyga in i TSA-områden även i okontrollerat luftrum, osv.

Bekanta dig noga med de nya flygkartorna innan den första flygningen!

För att underlätta studierna har Trafi sammanställt i korthet de viktigaste ändringarna till luftfartsföreskrifterna samt övriga saker att beaktas. Ytterligare sammanfattar vi Meteorologiska institutets information gällande väderfrågor samt ger källor för tilläggsuppgifter.

Finavia har sammanställt information om luftrumsreformen på adressen <https://ais.fi/ais/ilmatila2014/> (på finska). På Finlex <http://www.finlex.fi/sv/viranomaiset/normi/498001/> hittar du länkar till luftfartsföreskrifter, och Trafis webbplats innehåller frågor och svar gällande reformen <http://www.trafi.fi/sv/luftfart/luftrumsreform>.

Trevlig läsning!

Trafikregler för luftfart - viktigaste förändringar

G+ luftrummet försvinner (SERA.6001)

G+ luftrummet omkring AFIS-flygplatser förändras till G-luftrum. Flyginformationszonen blir dock kvar vid dessa flygplatser. De fastställs som luftrum med krav på dubbelriktad radioförbindelse (radiozon) och användning av färdplan kommer även i fortsättningen att vara obligatorisk då man flyger i dessa områden.

I princip sker verksamheten på AFIS-flygplatserna som förut.

Radio- och transponderzoner (SERA.6005, OPS M1-17 och OPS M1-31)

Både radio- och transponderzoner har tidigare funnits i Finland i en eller annan form. Mer information om zonerna finns på sidan tre.

VFR-flygning under mörker och speciell VFR-flygning (SERA.5005 & SERA.5010 och OPS M1-1 2.8 & 2.9)

VFR och speciell VFR-flygning under mörker är fortfarande tillåtet i Finland.

Väderminima för VFR-flygning under mörker: molnbasen på 2000 ft förändras till en molntäckeshöjd på 1500 ft och minimiflygsikten från 8 kilometer till 5 kilometer. Avvikelserna i trafikvarvet på okontrollerade flygplatser (3 kilometer och fritt från moln) försvinner.

Väderminima för speciell VFR: kraven på molntäckeshöjd 600 ft och flygsikt 1,5 km för flygplan både dag och natt.

Under VFR-flygning under mörker ska man upprätthålla dubbelriktad radiokontakt med flygledningen eller en AFIS-enhet på en lämplig frekvens, om en sådan finns tillgänglig.

Minimiflyghöjden för VFR-flygning under mörker är 1000 ft över högsta hinder inom en radie på 8 kilometer från luftfartygets position, om inte en lägre höjd är nödvändig för start och landning.

Väderminima för VFR-flygning under mörker blir nu strängare i trafikvarvet på okontrollerade flygplatser. Att molnbasen ändras till molntäckeshöjd betyder däremot att man i princip kunde utföra en natt-VFR-flygning utanför kontrollzonen under mörker t.ex. i en vädersituation där molnen finns på 400 ft:s höjd och täcker hälften av himlen.

Pilotens korrekta beslutsfattning och riskbedömning är dock viktigt i dessa situationer: under mörker kan även små mängder av låga moln lätt förändras till en kritisk situation – ta inga onödiga risker med minimiväder, även om bestämmelserna tillåter det!

Bekanta dig med väderinformationen och förstå vad väderobservationerna och prognoserna grundar sig på.

Definitionen på mörker (SERA, artikel 2)

Med natt avses timmarna mellan kvällsskymningens slut och morgongryningens

början (den borgerliga skymningen). Kvällsskymningen börjar vid solnedgången och slutar när solens medelpunkt ligger 6° under horisonten. Morgongryningen börjar när solens medelpunkt igen ligger 6° under horisonten. Enligt den tidigare föreskriften OPS M1-1 definierades mörker med hänvisning till tiden mellan solnedgång och soluppgång och möjligheten att urskilja ett framträdande obelyst föremål på avstånd över 8 km.

Den nya definitionen avlägsnar tvetydigheten om när mörker anses råda.

Observera dock att t.ex. molnigt väder och mörk mark kan i praktiken göra att man flyger i mörkerförhållanden, trots att mörker inte råder enligt definitionen.

Exakta mörkertider för kontrollerade flygplatser finns på Finavias AIS.fi-webbplats och för okontrollerade flygplatser på lentopaikat.fi.

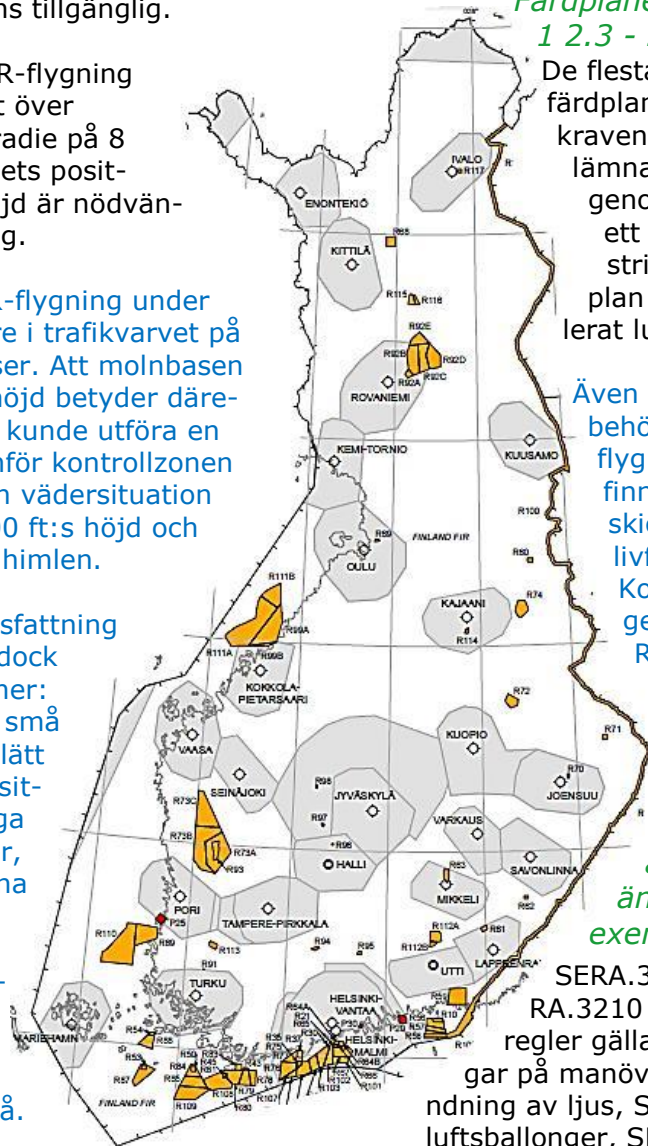
Färdplaner (SERA avsnitt 4, OPS M1-1 2.3 - 2.6)

De flesta av de nuvarande kraven på färdplan blir kvar. Utöver de tidigare kraven ska en färdplan dessutom lämnas in då en flygning planeras genom en identifieringszon (ADIZ), ett förbjudet område eller ett restriktionsområde. Kravet på färdplan för IFR-flygningar i okontrollerat luftrum avlägsnas.

Även om en färdplan inte längre behöver lämnas in över IFR-flygningar i okontrollerat luftrum finns det inget som hindrar att skicka en. Färdplan är en livförsäkring för nödsituationer. Kom också ihåg att färdplan inte ger tillstånd att flyga in i P- eller R-områden, det måste ansökas separat!

Obs! Ovanstående lista omfattar bara de mest betydliga förändringarna. Det har även tillkommit ett stort antal mindre och större förändringar i trafikreglerna, till exempel:

SERA.3135 formationsflygning, SERA.3210 ändringar och förtydliganden i regler gällande väjningsplikt och handlingar på manöverområdet, SERA.3215 användning av ljus, SERA.3225 undantag för varmluftsballonger, SERA.3401 tidsangivelser av ATS-enheter, SERA.5001 flygsikt för helikoptrar och mycket mer ...



Farliga och förbjudna områden samt restriktionsområden

Farliga områden (D-område)

Den största förändringen i farliga områden gäller själva begreppet. D-områdena i det nya luftrummet har "mjuka väggar", som tillåter flygning i området med befälhavarens omdöme även när det är aktivt.

Det sker inte mera skjutningar inom farliga områden utan de utförs inom förbjudna områden, förutom på internationellt vatten. I farliga områden kan ske bl.a. segelflygning, fallskärmshoppning eller flygning av obemannade luftfartyg. Farliga områden kan också upprättas i situationer där det finns t.ex. strålning eller aska i luften.

Aktiva farliga områden publiceras via NOTAM.

Restriktionsområden (R-område)

Försvarsmaktens nuvarande skjutningsområden förändras i och med luftrumsreformen från farliga områden till restriktionsområden. Områden som når internationellt vatten förblir dock farliga områden.

Restriktionsområden kommer också i fortsättningen att aktiveras bara enligt behov. De gamla restriktionsområdena förblir i stort sett oförändrade. Aktiva restriktionsområden publiceras via NOTAM.

Det är inte tillåtet att flyga in i restriktionsområden utan tillstånd. Tillståndsansökningarna behandlas av försvarsmakten.

Förbjudna områden (P-område)

Principerna för verksamhet i förbjudna områden förblir desamma. Skyddsområdet för Sköldviks industriområde förändras till ett förbjudet område (P30).

I förbjudna områden är det inte tillåtet att flyga utan tillstånd. Tillståndsansökningarna behandlas av Trafi.

Bekanta dig med: Luftfartsföreskriften OPS M1-28 (farliga områden) och statsrådets förordning om områden där luftfart är inskränkt (restriktionsområden och förbjudna områden).

Om du vill ha mer information om principerna för flexibel användning av luftrummet, se ASM-handboken genom länken i slutet av detta meddelande.

Radio- och transponderzoner

OPS M1-17, Luftrum med krav på dubbelriktad radioförbindelse (RMZ) och SERA.6005 a)

Målsättningen med RMZ-zoner har varit att bibehålla samma situation som hittills, alltså att luftfartygen avlyssnar flygledningens eller AFIS-enhetens frekvens även utanför operativa tider för att dessa kan få kontakt med luftfartygen när enheten blir operativ.

Samtidigt som G+ luftrummet och kraven på radiokontakt försvinner har det varit nödvändigt att fastställa flygplatsernas flyginformationszoner som RMZ-zoner. Zonen sträcker sig från ytan upp till flygnivå 95. Det finns inget behov att fastställa RMZ-zoner i kontrollerat luftrum, eftersom radiokontakt i varje fall krävs i kontrollerat luftrum.

Radiozoner fr.o.m. 13.11.2014:

- kontrollzon och terminalområde, då de är en del av luftrumsklass G
- flyginformationszon.

Anropning bör göras innan ankomst till RMZ-zon och uppgifterna enligt SERA.6005 2) meddelas. Då man flyger i RMZ-zonen bör man ständigt avlyssna kommunikationen och vid behov kontakta flygledningen eller AFIS-enheten.

Utgångspunkten är att zonerna är giltiga i 24 timmar i dygnet, om inte leverantören av flygtrafik tjänst bestämmer annorlunda. Undantagen publiceras i AIP.

Bekanta dig med: Luftfartsföreskriften OPS M1-17 och SERA.6005 a).

OPS M1-31, Luftrum med transponderkrav (TMZ) och SERA.6005 b)

Vid fastställandet av TMZ-zoner har man använt som basis de nuvarande områden där transpondern har varit obligatorisk. En ny TMZ-zon upprättas till Jyväskylä terminalområde (TMA) och kontrollområde (CTA) på grund av den ökade trafiken som beror på omstruktureringen av försvarsmakten.

Transponderzoner fr.o.m. 13.11.2014:

- Finlands flyginformationsregion (FIR) FL 95 och uppåt
- Helsingfors-Vanda terminalområde (TMA) och det okontrollerade luftrummet under terminalområdet, EFHK TMA LOWER
- Helsingfors-Vanda kontrollzonens (CTR) delar EFHK CTR SOUTH och EFHK CTR NORTH
- Helsingfors-Vanda kontrollområden (CTA) EFHK CTA EAST och EFHK CTA WEST

- Helsingfors-Malm kontrollzon (CTR)
- Jyväskylä terminalområde (TMA)
- Jyväskylä kontrollområde (CTA).

Utgångspunkten är att zonerna är giltiga i 24 timmar i dygnet, om inte leverantören av flygt-rafiktjänst bestämmer annorlunda. Vid flygning i området ska luftfartyg vara utrustade med höjdrapporterande transponder, som bör vara på. Undantagen publiceras i AIP.

Bekanta dig med: Luftfartsföreskriften OPS M1-31 och SERA 6005 b).

Väderfrågor

När hösten kommer försämras flygvädret kraftigt i det finländska klimatet. Morgondimma blir allt vanligare och skingras senare. Redan i september och oktober skingras det eventuellt inte längre alls. Dessutom blir låg molntäckeshöjd vanligare och flygsikten försämras bland annat av duggregn och senare snöregn. Därför måste piloterna utöver METAR-observationerna fästa särskild uppmärksamhet vid TAF-, GAFOR - och SWC-prognoserna och även ta hänsyn till deras begränsningar. Prognoserna begränsas av både svår förutsägbarhet av väderparametrar (molnbas, sikt) samt ICAO-bestämmelserna som bör följas.

Exempel på svårt förutsägbara väderparametrar är höstens dimmoln, eftersom molnen kan bildas och skingras mycket snabbt utan större förändringar i det aktuella vädret. CAVOK-prognosen innebär inte heller att vädret under hela prognosperioden skulle möta kriterierna för CAVOK. Innan prognosen enligt ICAO-bestämmelserna kan förändras ska vädret försämrats antingen så att sikten blir mindre än 8 km eller molntäckeshöjden sjunker under 1500 fot eller CB-moln förekommer.

CAVOK-prognosen kan därför enligt bestämmelserna vara rätt även om det förekommer SCT002-moln eller dimmoln på flygplatsen. Detta bör beaktas då en flygning planeras.

Även om trafikreglerna som träder i kraft 13.11.2014 gör det möjligt att flyga under sämre förhållanden än förr, innebär det också att det blir lättare att följa vädret via TAF-prognoser och METAR-observationer för VFR-flygning under mörker, eftersom väderminima för VFR-flygning under mörker ändras så att de stämmer överens med de viktigaste ändringsgränserna enligt ICAO-bestämmelser. De tidigare väderminima för VFR-flygning under mörker (8 km flygsikt och 2000 ft molnbas) hade inte beaktats i ICAO-bestämmelserna.

Således har till exempel en ökning av moln under 2000 fot inte nödvändigtvis orsakat en ändring i TAF-prognosen eller lett till publicering av ett SPECIAL-meddelande. TAF och flygväderobservationer har hittills uppdaterats när molnbasen eller molntäcket ändrar från BKN / OVC 1500ft eller flygsikten från 5000 meter åt ett eller annat håll. Nu kommer dessa gränser att vara enliga med väderminima för VFR-flygning under mörker.

Gränser, begränsningar och funktioner för flygväderobservationer och -prognoser som publiceras i Finland samt allmän information om flygväder finns i guiden "Lentosääpalvelut Suomessa", som är tillgänglig för flygare på webbplatsen [Ilmailusaa.fi](http://ilmailusaa.fi) (Info) på finska och engelska.

Läs mer

Länkar, frågor och svar om luftrumsreformen samt t.ex. annonser om informationsmöten som ordnas på olika orter i Finland: www.trafi.fi/ilmailu (mest på finska).

EU-förordningen 923/2012 (SERA): <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2012:281:0001:0066:SV:PDF>

Luftfartsföreskrifterna OPS M1-1 "Trafikreglerna för luftfarten som tillämpas i Finland", OPS M1-17 "Luftrum med krav på dubbelriktad radioförbindelse, "OPS M1-28 "Farliga områden" och OPS M1-31 "Luftrum med transponderkrav": <http://www.finlex.fi/sv/viranomaiset/normi/498001/>

Statsrådets förordning om områden där luftfart är inskränkt: http://www.trafi.fi/sv/luftfart/forfattningar_och_foreskrifter/nationell_lagstiftning

Finavias utbildningspaket om reformen av luftrummet: <https://ais.fi/ais/ilmatila2014/> (på finska)

AIP Finland: <https://ais.fi/ais/eaip/fi/index.htm> (på finska och engelska)

Meteorologiska institutets flygväder: <http://ilmailusaa.fi> (på finska och engelska)

Lentopaikat.fi-webbplatsen som upprätthålls av Finlands Flygförbund: <http://lentopaikat.fi> (på finska)