

Kohta	Kommentti	Lausunnon antaja	Traficom vastaus
Yleinen kommentti	Pyydettyä lausuntonaan Väylävirasto toteaa ehdotettujen muutosten olevan kannatettavia.	Väylävirasto	Traficom kiittää kommentista ja ottaa sen huomioon määräykseen ehdotettuja muutoksia puoltavana. Muut Väyläviraston lausunnossa esitetyt kannanotot liittyivät ilmailun rajoitusalueisiin (valtioneuvoston asetus ilmailulta rajoitetuista alueista, liikenne- ja viestintäministeriöllä valmistelussa) ja vaara-alueisiin (määräys OPS M1-28). Ne otetaan huomioon näiden säädösten ja määräysten valmistelun yhteydessä.
Yleinen kommentti	Suomen Lentäjäliitto pitää ehdotusta lentoturvallisuutta lisäävänä ja eikä näe ehdotuksessa huomautettavaa.	Suomen Lentäjäliitto ry	Traficom kiittää kommentista ja ottaa sen huomioon määräykseen ehdotettuja muutoksia puoltavana.
Kiikala RMZ	Koen määräysluonnoksen olevan onnistunut, ja toteutessaan edistävän Kiikalan lentopaikalla lentotoiminnan turvallisuutta ja ilmatilan käyttäjien yhteistyötä. Kiikalan lentopaikalla liikenne on vilkastunut tämän vuoden aikana. Esimerkiksi Malmin Ilmailukerho ry:n lentokalusto on siirtymässä Kiikalan lentopaikalle, ja lentopaikkaa käyttävät ahkerasti myös lähilentopaikkojen ilma-alukset läpilaskutoimintaan. Malmin Ilmailukerho ry:n ilmailijana ja hallituksen jäsenenä koen, että RMZ-alueen perustaminen tukee lentopaikan läheisyydessä liikennöivien lukuisten eri ilmailulajien yhteistyötä. Myös se, että määräysluonnoksessa RMZ-vyöhykkeen ylärajaksi on merkitty FL95, on mielestäni vallitsevissa olosuhteissa perusteltua. Tämän vuoden aikana laskuvarjohyppytoiminta on aktivoitunut Kiikalan lentopaikalla, jossa toimin laskuvarjohyppääjiä pudottavan lentokoneen lentäjänä. Laskuvarjohyppääjien pudotukset tapahtuvat pääsääntöisesti lentopinnalta 94. Määräysluonnoksessa esitetty RMZ-vyöhyke tarjoaisikin laskuvarjohyppytoimintaan paremmat edellytykset arvioida muuta liikennetilannetta lentopaikan läheisyydessä ja edistäisi laskuvarjohyppääjien turvallisuutta. Esitetty yläkorkeusraja on aiheellinen myös siksi,	Yksityishenkilö	Traficom kiittää kommentista ja ottaa sen huomioon määräykseen ehdotettua muutosta puoltavana Kiikalan lentopaikan osalta.

	että lentopaikan sijainnin vuoksi alueella on vilkasta lentopaikan ohittavaa liikennettä.		
Pyhtää RMZ ja yleinen kommentti	Esitämme, että EFPR RMZ:n yläraja rajataan 2300 FT MSL. Esitämme lisäksi, että liikenneilmoitusten antaminen ja kaksipuolinen radioyhteysvaatimus ulotetaan koskemaan myös miehittämätöntä ilmailua. Redstone Aero Oy esittää RMZ-vyöhykkeen perustamista Pyhtään lentokentän (EFPR) alueelle perustellen tarvetta sillä, että lentokentän toiminta ja kehittyminen edellyttävät vuorovaikutusta ilmatilan käytön järjestelyissä. Esittäjän mukaan lentopaikalla harjoitettavien eri toimintamuotojen turvallinen yhteensovittaminen edellyttää kaksipuolista radioyhteyttä. RMZ-vyöhykkeen perustaminen on perusteltua. Edellytys on, että se rajataan ilmatilan käyttäjäryhmien kannalta tarkoituksenmukaisella tavalla, ja että kaikki käyttäjäryhmät liitetään velvoitteen piiriin. Redstone Aeron omassa esityksessä RMZ on korkeussuunnassa rajattu SFC - 2300 FT MSL, kun se viranomaisen määräysluonnoksessa on määritelty SFC-4000 FT MSL. Sodankylän vastaavassa RMZ-esityksessä ylärajaksi on määritelty 3000 FT MSL, joka vastaa noin 2400 FT Sodankylän kentän pinnasta. Käsitksemme mukaan 2300 FT MSL on riittävä korkeus laskukierroslentämisen ja muun kentän välittömässä läheisyydessä tapahtuvan toiminnan (ml. kaavaillut mittarilähestymiset) keskinäiseen koordinointiin. EFPR on oman viestintänsä mukaan kehittämässä puitteita muodostuakseen miehittämättömien ilmalusten merkittäväksi testauskeskukseksi. Miehittämätön ilmailu operoi tyypillisimmin kaikkein pienimmällä ja huonoimmin havaittavalla kalustolla. Erityisesti näissä olosuhteissa on toiminnan aikainen tiedonkulku ja -saanti merkittävä lentoturvallisuuskysymys.	Karhulan Ilmailukerho ry	Radiovyöhykkeiden ylärajat ovat määräyksessä sen mukaiset kuin kukin vyöhykettä hakenut toimija on esittänyt. Redstone Aero Oy:n alkuperäisessä esityksessä yläraja oli 2300 ft, mutta myöhemmin se korjasi hakemustaan sekä alueen sivuettä korkeusrajojen osalta. Jatkossa radiovyöhykkeiden ylärajojen määrittämiseen voivat vaikuttaa myös Traficom riskiarviot, jotka liittyvät IFR-menettelmien mahdolliseen käyttöönottoon valvomattomilla lentopaikoilla. Radioyhteysvaatimus on mahdollista ulottaa koskemaan myös miehittämätöntä ilmailua, mutta siihen parhaiten soveltuva väline ovat määräyksellä OPS M1-29 perustettavat UAS-ilmatilavyöhykkeet. Sen liitteeseen 2, Rajoittavat UAS-ilmatilavyöhykkeet, on tarkoitus lisätä maininta, jonka mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voi tarvittaessa asettaa UAS-toiminnalle lisäehtoja IFR-lentotoiminnan suojaamiseksi. Tämä maininta tulisi niiden valvomattomien lentopaikkojen rajoittavien UAS-ilmatilavyöhykkeiden kohdalle, joilla on suunniteltu otettavan käyttöön IFR-lähestymismenetelmiä. Vuoden 2022 alusta voimaan tulevien määräysten OPS M1-32 ja OPS M1-35 mukaan lennokin ja miehittämättömän ilma-aluksen ohjaaja on velvollinen väistämään muita ilma-aluksia ja laskuvarjohyppääjiä, paitsi jos toimintaa harjoitetaan näköyhteyden ulkopuolella sitä varten erikseen varatulla alueella. RMZ-vyöhykkeiden ei ole katsottu soveltuvan miehittämättömään ilmailuun ensinnäkin siksi, että vyöhykkeiden nimeämistä koskevassa SERA-asetuksen (923/2012) kohdassa SERA.6005 viitataan nimenomaan VFR- ja IFR-lentoihin. Toiseksi SERA-asetusta ei lainkaan sovelleta harrastekäyttöisiin lennokkeihin, ja lisäksi EU:n droneasetuksen (2019/947) 7 artikla sulkee SERAn soveltamisalan ulkopuolelle avoimen kategorian miehittämättömän ilmailun.