

# AIC - SUOMI / FINLAND

Aeronautical Information Service

www.ais.fi

Fintraffic ANS, PL 157, FI-01531 VANTAA, ais@fintraffic.fi

AIC NR

**A 009 / 2023**

Publication date

**09 NOV 2023**

## MITTARILENTOTOIMINTA LENTOASEMILLA ILMAN LENNONJOHTO- TAI AFIS-PALVELUA

Korvaa AIC A 002/2023. Muutosmerkinnät on esitetty pysty-suoralla viivalla.

### 1. Yleistä

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom on julkaissut ilmailumääräyksen OPS M1-6 (TRAFI/468278/03.04.00.00/2016), joka astui voimaan 23.4.2020. Ilmailumääräys mahdollistaa IFR-lentosäännöillä suoritettavat lentoonlähdöt, lähestymiset ja laskeutumiset ilman ATS-yksikön aukioloa lentoasemilla, valvomattomilla lentopaikoilla ja muilla alueilla ilmailumääräyksessä kuvatuin reunaehdoin.

Tässä tiedotteessa kuvataan tarkemmat menettelyt IFR-lentotoiminnasta lentoasemilla, joiden ATS-yksikkö on suljettu sekä toiminnasta aluelennonjohdon kanssa.

### 2. Toiminta Finavian, Lappeenrannan, Mikkelin ja Seinäjoen lentoasemilla

Lentotoiminnan harjoittajan tulee operoinnissaan ottaa huomioon lentoaseman pitäjien alla määrittämät toimintaohjeet:

Lentotoiminnan harjoittajan tulee arvioida operoinnin riskit ja ottaa ne operoinnissaan huomioon.

Lentoonlähdön tai laskeutumisen turvallinen suorittaminen edellyttää sellaisia olosuhteita, että ilma-aluksen päällikkö pystyy visuaalisesti (tai teknisiä apulaitteita käyttäen) varmistumaan siitä, että kiitotie on esteetön (REF OPS M1-6 3 d.). Kiitotiellä voi vuorokaudenajasta riippumatta olla esimerkiksi kunnossapitokalustoa tai muita ajoneuvoja. Kiitotiellä, kiitoalueella ja navigaatiolaitteiden kriittisillä alueilla operoivat ajoneuvot kuuntelevat asianomaista julkaistua ATS-taajuutta, mutta eivät tyypillisesti pysty ilmoittamaan sijaintiaan tai muita tietoja ilma-aluksille.

Lentotoiminnan harjoittajan tulee ottaa huomioon radiohäiriön sekä ajoneuvon rikkoutumisen mahdollisuus. On esimerkiksi mahdollista, että kiitotiellä on ajoneuvo, jonka kuljettaja ei ole tietoinen saapuvasta ilma-aluksesta tai ei pysty siirtämään ajoneuvoa sen rikkoutumisen vuoksi. Lentoaseman kunnossapitohenkilöstöllä ei tällaisessa tilanteessa ole keinoa varoittaa ilma-alusta. Maaliikennehenkilöstöltä ei myöskään edellytetä englannin kielen osaamista.

## INSTRUMENT FLIGHT OPERATIONS AT AIRPORTS WITHOUT AIR TRAFFIC CONTROL OR AFIS

Replaces AIC A 002/2023. Changes are indicated by a change bar.

### 1. General

The Finnish Transport and Communications Agency Traficom has issued Aviation Regulation OPS M1-6 (TRAFI/468278/03.04.00.00/2016), which entered into force on 23 APR 2020. The Aviation Regulation allows take-offs, approaches and landings under IFR flight rules at aerodromes with closed ATS unit, uncontrolled aerodromes and other areas under the conditions described in the Aviation Regulation.

This bulletin describes the detailed procedures for IFR flight operations at aerodromes with closed ATS units and with area control center.

### 2. Flight Operations at aerodromes owned by Finavia and at Lappeenranta, Mikkelin and Seinäjoki aerodromes

The Aircraft operator must take into account the following procedures, as determined by the aerodrome managing body, during flight operations:

The operator must assess the operational risks and take them into account during their operations.

A safe take-off or landing requires such conditions that the pilot in command is able to visually (or using assistive technical equipment) make sure that the runway is unobstructed (REF OPS M1-6 3 d.). There may be maintenance equipment or other vehicles etc. on the runway at any given time. Personnel operating vehicles on the runway, runway strip or critical areas of the navigation aids are monitoring the frequency normally used by the concerned ATS unit but they are unable to transmit their position or any other information to the aircraft.

The aircraft operator must also take into account the possibility of radio failure and vehicle breakdown. It is for example possible that there is a vehicle on the runway and the driver is not aware of the incoming aircraft or is unable to move the vehicle from the runway due to technical failure. In such a situation the aerodrome personnel do not have any means to warn the aircraft. In addition, English language proficiency is not a requirement for ground personnel.

Kiitotien talvikunnossapito lentoasemilla on järjestetty niin, että kiitotie pyritään pitämään operoivassa kunnossa lentoaseman ATS-yksikön aukioloaikoina. Lentoaseman ATS-yksikön aukioloaikojen ulkopuolella talvikunnossapitoa ei ole, eikä kiitotieolosuhteita valvota tai tietoa olosuhteista julkaista. Talvikunnossapitotyöt voivat olla keskeneräisiä kiitotien lisäksi myös rullausteiden ja asematasojen sekä navigaatiolaitteiden etumaastojen osalta, tai niitä ei ole ollut tarvetta tehdä lainkaan. Lentotoiminnan harjoittajan vastuulla on varmistua, että kiitotie ja muut liikehtimiseen tarpeelliset alueet ovat operoivassa kunnossa.

Kiitotietarkastuksia ei suoriteta lentoaseman ATS-yksikön aukioloaikojen ulkopuolella, joten on mahdollista, että kiitotielä on vierasesineitä, lintuja, eläimiä tai harrastustoimintaan liittyvää materiaalia, kuten hinausköysiä ja vajereita.

Muiden lentäjien sekä lentoasemahenkilöstön tilannetietoisuuden parantamiseksi ohjaajia muistutetaan RMZ-vyöhykettä koskevista radioilmoitusvaatimuksista (REF AIP, ENR 1.8, kohta 3) sisältäen seuraavaa:

- saapuminen ja poistuminen RMZ-vyöhykkeeltä
- suunniteltu toiminta ja lentoreitti
- liittyminen laskukierroksen osalle
- ilmoitus lentoalähtö- tai laskuaikeesta ml. kiitotien tunnus
- ilmoitus rullausreitistä
- siirtyminen kiitotielle.

*Huom.: ATS-elimen ollessa suljettu, suosituksena on kiertää kenttä ennen laskua ja varmistaa kiitotien käytettävyyttä.*

Lentoaseman pitäjä suosittelee lentoaseman avauksen tilaamista ATS-palveluineen kaikille IFR-lennoille.

### 3. Lentoaseman säätiedot

Lentoaseman säätietoja käytettäessä tulee huomioida, että ATS-yksikön aukioloaikojen ulkopuolella operointia varten ei ole saatavissa reaaliaikaisia säätietoja. Havaintosanomista saatuja säätietoja tulee käyttää ainoastaan tukitietona päätöksenteossa ja lentäjä vastaa itse säätilanteen arvioinnista ja varmistaa, että sääolosuhteet sallivat turvallisen IFR-ope-roinnin.

Huomioitavaa on, että esimerkiksi tuulen, kiitotienäkyvyyden ja QNH:n muutoksista ei tehdä automaattisia SPECIAL-havaintoja, lisäksi ATIS-tiedote ei välttämättä aina päivity. (AUTO) METAR -sanomat on tarkoitettu lennonsuunniteluun ja niitä julkaistaan vain puolen tunnin välein (XX:20 ja XX:50), SPECI-sanomia ei julkaista. (AUTO) METAR -sanomissa käytetään esim. erilaisia keskiarvoja kuin paikallissanomissa ja ATS-säänäytöillä: Esim. tuulikeskiarvo on METAR-sanomassa tyypillisesti 10 minuuttia ja suunta ilmoitetaan tosisuuntana, kun taas operoinnissa kuuluisi käyttää magneettista tuulen suuntaa ja 2 minuutin keskiarvoa.

METARin ja paikallissanomien eroavaisuudet kuvataan tarkemmin asetuksen (EU) 2017/373 liitteessä Part-MET.

Winter maintenance at aerodromes is performed to keep the runway in operable condition during the published opening hours of ATS units. There is no winter maintenance outside the opening hours and runway conditions are not monitored or published. In addition to the runway, maintenance work may be incomplete or not done at all on the taxiways, aprons or in the critical areas of the navigation equipment. The aircraft operator must ensure that the necessary areas for the safe conduct of the flight are in operable condition.

Runway inspections are not conducted outside the published opening hours of ATS unit, so it is possible that the runway may contain foreign objects, birds, animals or other materials such as towing ropes or cables.

In order to improve situational awareness of other pilots and airport personnel, pilots are reminded of the radio notification requirements for the RMZ zone (REF AIP, ENR 1.8, paragraph 3), including:

- entering and leaving the Radio Mandatory Zone (RMZ)
- intended actions and planned route
- joining any part of the traffic circuit
- intentions to conduct a take-off or landing including the runway designator
- intended taxi route
- lining up on the runway

*Note: Outside of ATS operating hours it is recommended to circle the aerodrome and ensure the vacancy and usability of the runway.*

The aerodrome operator recommends to request the opening of an aerodrome along with ATS for all IFR flights.

### 3. Aerodrome weather information

When using aerodrome weather information, please note that real-time weather data is not available for operations outside ATS unit opening hours. The weather information included in observation messages should be used only as a support information for decision making and the pilot is responsible for estimating the weather situation and ensuring that weather conditions permit safe IFR operation.

To be noted that changes in e.g. wind, runway visibility and QNH are not local special reports' issuing criteria and information on these changes is not available in SPECIAL. Furthermore, the ATIS bulletin may not always be updated. (AUTO) METAR messages are intended for flight planning purposes and they are issued only every half-hour (XX:20 and XX:50), SPECI messages are not issued. (AUTO) METAR reports contain e.g. different averaging periods than those used for local reports and ATS weather displays: e.g. the wind averaging period in METAR is typically 10 minutes and the wind direction used is true, whereas for operations magnetic wind directions and 2 minutes' averaging time should be used.

The differences between METAR and local routine and special reports are described in more detail in Appendix Part-MET to Regulation (EU) 2017/373.

#### 4. Lentos asemien laitejärjestelmien käyttö

Aluelennonjohdolla (ACC) ei ole tietoa lentos asemalla sijaitsevien laitejärjestelmien tilasta tai käytettävyydestä tai vallitsevista olosuhteista (sää tai kiitotieolosuhteet) lentos asemien ja ATS-elinten palveluaikojen ulkopuolella.

Navigointilaitteiden signaaleita ei valvota lentos aseman ATS-yksikön ollessa suljettuna ja niiden oikeellisuutta ei voida taata. Maalaitteiden signaalien käyttö on ilma-aluksen päällikön omalla vastuulla.

Lähestymisalueen automaattisen tiedotuspalvelun (ATIS) sisältöä ei valvota lentos aseman ATS-yksikön palveluaikojen ulkopuolella, joten se voi sisältää väärää tai vanhentunutta tietoa.

#### 5. Yhteistoiminta aluelennonjohdon (ACC) kanssa

##### 5.1 Yleistä

Aluelennonjohto (ACC) ei välitä lentos asemille toimintaan liittyviä pyyntöjä esim. valoasetuksista. Ilma-aluksen päällikön tulee tarvittaessa koordinoida tällaiset pyynnöt lentopaikan pitäjän kanssa.

Valvomattoman ilmatilan ilmailuun ei välttämättä ole aluelennonjohdon tiedossa. Valvontajärjestelmään (tutka) perustuvaa lentotiedotuspalvelua ei voida kaikkialla antaa AMA-korkeuksille asti tutkajärjestelmäpeiton katveista joutuessa.

Ilma-alukset vastaavat kaikissa tilanteissa ilmatilan tarkkailusta ja väistämissääntöjen noudattamisesta sekä lentos asemien RMZ-alueilla ko. taajuuden monitoroinnista ja ilmoitusten antamisesta.

Aluelennonjohto ei lähtökohtaisesti vastaanota IFR-lentosuunnitelmia jaksolla (vain poikkeustilanteissa esim. ilma-aluksen ajautuessa suunnittelemattomasti IMC-olosuhteisiin).

Aluelennonjohdon radiotaajuuden tarpeetonta kuormittamista erityisesti ruuhka-aikoina esim. läpilaskujen/lähestymisten ilmoittamista IFR-paikallisennoilla tulee välttää.

##### 5.2 Lentoonlähdöt

Mikäli lento suuntautuu valvottuun ilmatilaan, tulee ennen lentoonlähtöä esittää kirjallinen lentosuunnitelma.

IFR-lentosuunnitelman aktivointia ei tule pyytää 15 minuuttia ennen ATS-yksikön NOTAM:lla julkaistua aukeamista, tai mikäli ilma-aluksen liikehdintä liikennealueella aloitetaan ko. ATS-yksikön aukeamisen jälkeen. Rajoitus ei koske sotilas-, rajavartiolaitos-, poliisi-, tulli-, merenkulku- ja ilmailuviranomaisia eikä pelastustointia, ensihoitopalvelua tai potilaskuljetuksia hoitavia viranomaisia tai heidän määräämiään lentoja. Rajoitus ei myöskään koske kiireellistä lääkintälentotoimintaa helikoptereilla, eikä lentoja, jotka perustuvat Suomea sitovaan kansainväliseen velvoitteeseen.

Kun lento suuntautuu valvottuun ilmatilaan, lentosuunnitelma aktivoidaan ennen lennon aloittamista puhelimitse soittamalla aluelennonjohtoon, numeroon 03 386 5172, joka välittää puhelun ao. ACC sektorille.

#### 4. Use of technical devices at aerodromes

Area control center (ACC) has no information on the status or availability of equipment and technical systems or the prevailing conditions (weather or runway conditions) outside the aerodromes and ATS service hours.

Navigation signals are not monitored when the aerodrome ATS unit is closed and cannot be guaranteed to be accurate. The use of ground signals is the responsibility of the Pilot in command.

The content of the Automated Terminal Information Service (ATIS) is not monitored outside the aerodrome ATS units service hours, so it may contain incorrect or outdated information.

#### 5. Interaction with Area Control Center (ACC)

##### 5.1 General

Area control center (ACC) does not forward operational requests to aerodromes, for example concerning aerodrome runway light settings. The Pilot in command shall coordinate such requests with the aerodrome operator as appropriate.

Air traffic in uncontrolled airspace may not be known to ATC. Flight information service based on the surveillance system (radar) cannot be provided everywhere up to AMA heights due to lack of radar coverage.

In all situations, the pilots of aircraft are responsible for monitoring the airspace and compliance of evasion rules set in regulation and for monitoring and reporting on the aerodrome frequency in the RMZ areas.

Area control center (ACC) does not, in principle, accept IFR flight plans filed with RTF (only in exceptional circumstances, e.g. when the aircraft is unintentionally entering IMC).

Unnecessary pilot reports on area control centers (ACC) frequencies, especially during peak hours (e.g. reporting of touch and go/approaches) on local IFR flights should be avoided.

##### 5.2 Take-off

If the flight is planned to enter a controlled airspace, a written flight plan must be submitted prior to departure.

Activation of the IFR flight plan should not be requested 15 minutes prior to published opening (by a NOTAM) of the ATS unit or if the aircraft's movement in the movement area will be started after opening the ATS unit. Restriction do not concern military, border guard, police, customs, maritime, aviation or rescue and firefighting, emergency medical service or ambulance flight authorities or flights assigned by them. Restriction do not concern urgent medical flights by helicopters and flights based on an international obligation of Finland.

When planning to enter controlled airspace, the flight plan shall be activated prior to commencement of the flight by calling area control center (ACC) +358 3 386 5172, wherefrom the call is diverted to appropriate ACC sector.

Ilma-alukselle annetaan puhelimella lentosuunnitelmaan perustuva reittiselvitys tai reittitiedotus, sekä mahdolliset rajoitukset ja tiedossa olevat säätelysähkeet.

- Annettu selvitys on voimassa 10 minuuttia ilmoitetusta lento-olotilasta mahdollinen säätelysähke huomioon otettuna.
- Seuraava selvitys samalta lentopaikalta annetaan 5 minuuttia edeltävän selvityksen päättymisen jälkeen.

Lentäjä vastaa säätelysähkeiden noudattamisesta.

Lennon suuntautuessa valvottuun ilmatilaan vaaditaan kaksipuolisen radioyhteyden muodostaminen ao. ATC-yksikön kanssa sekä ACC:n osalta myös valvontajärjestelmään perustuva tunnistus ennen valvottuun ilmatilaan saapumista.

SAR palvelun varmistamiseksi tulee lentäjän tehdyn lentosuunnitelman lisäksi ilmoittaa ennen lento-olotilasta seuraavat asiat soittamalla aluelennonjohtoon, numeroon 03 386 5172:

- Arvioitu saapumisaika, mikäli hän suorittaa lennon I tai Y/Z lentosuunnitelmalla ja lasku tehdään ATS-yksikön aukiolojen ulkopuolella tai määränpää on valvomaton lentopaikka.

### 5.3 Lähestymiset ja laskeutumisot

IFR-lentosuunnitelma tulee päättää valvomattoman lentopaikan osalta, tai ATS-yksikön aukioloaikojen ulkopuolella mahdollisimman pian laskun jälkeen aluelennonjohtoon, 03 386 5172.

On suositeltavaa aina olosuhteiden salliessa laatia lentosuunnitelma päättymään VFR-osuudella (Y-lentosuunnitelma).

The aircraft will be provided with ATC clearance, or route information, as well as any known regulatory ATFM messages.

- The issued clearance expires in 10 minutes from the reported departure time taking into account possible ATFM measures.
- Next clearance from same aerodrome will be issued 5 minutes after previous clearance expires.

The pilot in command is responsible for complying with regulatory ATFM messages.

When planning to enter controlled airspace, two-way radio communication is required to be established with appropriate ATC unit and in case the aircraft is entering ACC airspace, surveillance identification is also required prior to entering controlled airspace.

To ensure SAR services pilot in command shall prior the take-off, in addition of filed flight plan, inform by calling area control center (ACC) +358 3 386 5172 the following information:

- Estimated time of arrival in case of flight is operated with I, Y/Z flight plan and is planned to land outside of ATS unit operational hours or in case of destination is an uncontrolled aerodrome.

### 5.3 Approaches and landings

Closing of IFR flight plan must be reported to area control center (ACC), +358 3 386 5172 as soon as possible after landing for an uncontrolled aerodrome or outside the opening hours of the ATS unit.

It is recommended that, whenever circumstances permit to land under VFR part of FPL (Y-flight plan).