

Laskuvarjotoimikunnan tiedote 12.1.2018

LVM:n päätös englannin kielen käytöstä lentopinnan 95 yläpuolella ja sen vaikutukset hyppykerhoihin

Hyvä kerhoaktiivi!

Suomen lentotiedotusalueella astui 1. tammikuuta 2018 voimaan LVM:n päätöksellä¹ kaikkea siviililentotoimintaa koskeva vaatimus käyttää englannin kieltä lentopinnan 95 yläpuolella toimittaessa aluelennonjohdon radiotaajuuksilla. Tällä on vaikutuksia lähes kaikkiin laskuvarjokerhoihin Suomessa.

Mitä tarkoittaa englannin kielen käyttäminen?

Englannin kieltä ilmailun radiopuhelinliikenteessä saa käyttää käyttä ainoastaan henkilö, jolla on lentolupakirjassaan ns. kielitaitomerkinä (taso 4 tai korkeampi). Kyseisen kielitaitomerkinän saadakseen henkilön (lentäjän) on osoitettava riittävä kielitaitonsa viranomaisen hyväksymälle kielitaitotarkastajalle ns. kielitaitokokeessa ja sen jälkeen haettava viranomaiselta kielitaitomerkinän lisäämistä lentolupakirjaansa. Kielitaitotarkastaja veloittaa yleensä n. 70-150 euroa kokeen vastaanottamisesta ja viranomaisen 180 euroa uuden kielitaitomerkinän lisäämisestä lentolupakirjaan.

Kielitaitomerkinä on arvioidun kielitaidon tasosta riippuen voimassa joko 4 vuotta (taso 4), 6 vuotta (taso 5) tai toistaiseksi (taso 6).

Mitä tarkoittaa lentopinta 95?

Lentopinta tarkoittaa painekorkeutta, jossa viitetasona on merenpinnan ilmanpaine (1013 mbar) standardi-ilmakehässä². Lentopinta 95 on siis 9500 jalkaa eli keskimäärin n. 2900 metriä merenpinnan ilmanpainetasosta. Hyppykorkeudet mitataan kuitenkin maanpinnasta, jolloin esim. Jyväskylän lentoasemalla (korkeus merenpinnasta 140 metriä) lentopinta 95 onkin enää keskimäärin n. 2760 metriä maanpinnasta. Lisäksi todelliseen hyppykorkeuteen vaikuttaa jonkin verran sekä ilmanpaine että lämpötila: Jyväskylässä kylmällä ilmalla (+5 C maassa) ja matalapaineella (983 mbar) hypättäessä lentopinta 95 onkin enää n. 2500 metriä maanpinnasta. Sama toimii myös toiseen suuntaan: rannikon kentillä hypättäessä kesän korkeapaineilla lentopinta 95 onkin helposti 3100-3200 metriä maanpinnasta.

Mitä tarkoittaa aluelennonjohdon radiotaajuus?

Suomessa lennonjohtopalvelua antaa lentopinnan 95 yläpuolella Suomen aluelennonjohto. Kaikki aluelennonjohdon ilmatilassa lentävät ilma-alukset ovat lennonjohtopalvelun alaisia ja niiltä edellytetään jatkuvaa radioyhteyttä aluelennonjohtoon. Aluelennonjohdon radiotaajuuksilla puhutaan lähes sataprosenttisesti englantia, mutta hyppykoneet ovat olleet poikkeus tästä säännöstä. Jatkossa nekin joutuvat aluelennonjohdon radiotaajuuksilla käyttämään englannin kieltä.

¹ <https://www.lvm.fi/lvm-site62-mahti-portlet/download?did=256096>

² https://fi.wikipedia.org/wiki/Kansainv%C3%A4linen_standardi-ilmakeh%C3%A4

On eräitä poikkeuksia lentopinnan 95 yläpuolisessa ilmatilassa aluelennonjohdon radiotaajuuksilla toimimiseen:

- 1) Lennot lähi-/lähestymislennonjohdon tekemässä ilmatilavarauksessa
- 2) Lennot yleisilmailun käyttöön varatulla vaara-alueella (D-alueella)
- 3) Lennot Helsinki-Vantaan lähestymisalueella.

Listan kaksi ensimmäistä kohtaa on käsitelty alla. Kolmas kohta koskee tällä hetkellä vain Helsinki-Malmin lentopaikalta toimivia (kaupallisia) hyppytoimijoita.

Lennot lähi-/lähestymislennonjohdon tekemässä ilmatilavarauksessa

Hyppytoiminta lennonjohtokentällä tapahtuu siten, että lentoaseman paikallinen lennonjohto varaa aluelennonjohdolta lentokentän yläpuolista ilmatilaa (ns. lähialueen muotoisen alueen). Ilmatilavarauksen alaraja on silloin lentopinta 95 ja yläraja yleensä lentopinta 135 (noin 4 kilometriä). Tällöin paikallinen lennonjohto vastaa lennonjohtopalvelun antamisesta oman ilmatilansa lisäksi myös ko. ilmatilavarauksen sisällä ja hyppykone on koko lennon ajan yhteydessä vain kyseiseen paikalliseen lennonjohtoon. Näitä lentoja LVM:n päätös englannin kielen käyttämisestä ei koske, koska hyppykone ei missään vaiheessa toimi aluelennonjohdon radiotaajuuksilla.

Lennot yleisilmailun käyttöön varatulla vaara-alueella (D-alueella)

Eräiden valvomattomien lentopaikkojen yläpuolelle on määritelty vaara-alueita (eli D-alueita) yleisilmailun käyttöön. Niillä voidaan harjoittaa muulle ilmailulle potentiaalisesti vaarallista toimintaa kuten laskuvarjohyppyjä. D-alueet voivat olla joko pysyviä tai tilapäisiä. Alue aktivoidaan erikseen aina toiminnan alkaessa puhelimitse aluelennonjohdon Ilmatilan hallintayksiköltä ja toiminnan päättyessä aktivointi puretaan. D-alueella ei sovelleta ilmatilaluokituksen mukaisia laitevaatimuksia, joten siellä voi lentää esim. ilman transponderia tai radiota. Näin ollen myöskään LVM:n päätös englannin kielen käyttämisestä ei koske D-alueen sisällä tapahtuvaa toimintaa.

Miten LVM:n päätös vaikuttaa omaan hyppykerhooni?

Jos lentopinta 95 riittää hyppyyksiksi, ei LVM:n päätöksellä ole käytännön vaikutuksia toimintaan. Samoin jos toiminta tapahtuu aina lennonjohtokentällä lennonjohdon auki ollessa – tai erikseen varattavalla D-alueella, ei vaikutuksia ole. Näissäkin tapauksissa on kuitenkin aiheellista miettiä, että aiotaanko hyppytoimintaa viedä leirien ja tapahtumien vuoksi toistuvasti muille lentopaikoille, joissa ilmatila vaatiikin englannin kielen käyttöä ja riittääkö näille hyppypäiville lentäjiä, joilta kielitaitomerkintä löytyy. Lisäksi on hyvä huomioida eräiden lennonjohtojen lyhennetyt aukioajat esim. kesäviikonloppuisin.

Jos todetaan, että hyppytoimintaa suoritetaan jatkossa aluelennonjohdon radiotaajuuksilla, tulee kielitaitomerkinnät saattaa kuntoon jotta hyppylentotoiminta voidaan suorittaa englannin kielellä. Kielitaitomerkintöjen määrässä lienee vaihtelua hyppykerhojen välillä, mutta arviolta noin joka toisella tai joka kolmannella hyppylentäjällä ei tällä hetkellä ole tarvittavaa kielitaitomerkintää.

Asia on siis tärkeä – pahimmassa tapauksessa merkittävä osa hyppykerhon lentäjistä saattaa olla kelpaamattomia lentämään hyppylentoja lentopinnan 95 yläpuolelle! Asialla on myös jokseenkin kiire, sillä päätös astui voimaan jo 1. tammikuuta.

Mitä vaihtoehtoja hyppykerhoilla tilanteessa on?

Ainoa muuttuja, johon hyppykerho ei käytännössä voi vaikuttaa ovat lennonjohdon aukioajat.

Jos hyppykerho toteaa, että olosuhteet edellyttävät englannin kielen käyttämistä hyppylennoilla, on kolme asiaa mihin voidaan pyrkiä vaikuttamaan:

- 1) Järjestetään hyppytoiminta korkeintaan lentopinnalta 95
- 2) Kielitaitomerkintöjen järjestäminen hyppylentäjille
- 3) Uusien D-alueiden perustaminen hyppytoimintaa varten

Järjestetään hyppytoiminta korkeintaan lentopinnalta 95

Helpoin ja huonoin vaihtoehto on järjestää hyppytoiminta toistaiseksi korkeintaan lentopinnalta 95 sellaisina päivinä kun lentovuorossa olevalla hyppylentäjällä ei ole tarvittavaa kielitaitomerkintää. Jos hyppytoiminta normaalistikin suoritetaan kolmesta kilometristä eli lentopinnalta 100, hyppykorkeudesta menetetään vain noin 150 metriä.

Kielitaitomerkintöjen järjestäminen hyppylentäjille

Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi on antanut ohjeet kielitaitotarkastuksista verkkosivuillaan³ ja samalta sivulta löytyy listaus hyväksytyistä kielitaitotarkastajista⁴.

Kielitaitomerkinnän saaminen edellyttää kohtuullista englannin kielen taitoa. Kannattaa varautua siihen, että osa lentäjistä saattaa tarvita paljonkin kielen itseopiskelua tai koulutusta, eivätkä kaikki välttämättä sittenkään saa kielitaitoa riittävälle tasolle kokeen läpäisemiseksi.

Uusien D-alueiden perustaminen hyppytoimintaa varten

Ilmatilarakenteet eivät ole muuttumattomia, vaan ilmatilan käyttäjät pystyvät esittämään niihin muutoksia. On mahdollista perustaa uusia D-alueita lentopaikkojen (myös valvottujen lentopaikkojen eli lennonjohtokenttien) yläpuolelle tietyin reunaehdoin. Näiden D-alueiden sisällä lentotoiminta voi tapahtua jatkossakin suomen kielellä. Laskuvarjotoimikunta on selvittänyt asiaa alustavasti aluelennonjohdon Ilmatilan hallintayksiköltä, ja D-alueen perustaminen voisi tulla kysymykseen ainakin Jyväskylän, Porin, Vaasan ja Kemien – mahdollisesti muidenkin valvottujen lentopaikkojen – yläpuolelle.

D-alue on mahdollista perustaa joko pysyvänä tai tilapäisenä tekemällä hakemus D-alueen perustamisesta Liikenteen turvallisuusvirasto Trafille.

³ <https://www.trafi.fi/ilmailu/henkiloluvat/lentajat/kielitaitomerkinta>

⁴ https://www.trafi.fi/filebank/a/1488874234/d8b67dfdde14de31638cbbceea48a4da/24424-LPA_LISTA_070317.pdf

Pysyvä vaara-alue voi olla toimiva pitkän aikavälin ratkaisu tilanteeseen, mutta kovin nopeaa helpotusta siitä ei ole saatavilla, koska seuraavalla lausuntokierroksella tänä keväänä esitettävät muutokset astuvat voimaan arviolta huhtikuussa 2019.

Nopeampaa helpotusta tilanteeseen tarjoaa D-alueen perustaminen tilapäisenä⁵. Tällä menettelyllä D-alue saadaan voimaan 8 viikon kuluttua hakemuksen tekemisestä. Liikenteen turvallisuusvirasto perii tilapäisen D-alueen perustamisesta 320 euron maksun⁶. Tilapäinen vaara-alue voidaan perustaa siten, että se on voimassa yhden kauden/vuoden kerrallaan.

Olkaa yhteydessä Laskuvarjotoimikuntaan, mikäli kerhonne suunnittelee hakevansa D-alueen (joko pysyvänä tai tilapäisenä) perustamista valvotun lentopaikan yläpuolelle! Hakemisessa tulee huomioida eräitä reunaehtoja, joita ei tämän tiedotteen puitteissa ole mahdollista käsitellä.

Lisätietoja antaa:

Simo Aro, LT hyppylentovastaava
simo.aro@laskuvarjotoimikunta.fi
040 175 4545

⁵ https://www.trafi.fi/ilmailu/lennonvarmistus_ja_ilmatila/ilmatila

⁶ <https://www.finlex.fi/data/sdliite/liite/6780.pdf>