

14.01.2013

PL 30, 41161 TIKKAKOSKI, FINLAND, Tel. +358 299 800, Fax +358 299 291 929

SOTILASILMAILUN RADIOPUHELINLIIKENNEOHJE

Sotilasilmailun radiopuhelinliikenteessä on noudatettava Liikenteen turvallisuusviraston ilmailumääräystä GEN M1-8. Tämä sotilasilmailun viranomaisohje täydentää Liikenteen turvallisuusviraston ilmailuohjetta GEN T1-10.

Ohjeen antamisen peruste:

Ilmailulaki (1194/2009) 4 §

Valtioneuvoston asetus sotilasilmailusta (557/2011) 3 §

Voimassaoloaika:

1.5.2013 lukien toistaiseksi

SISÄLLYSLUETTELO:

1	SOVELTAMISALA.....	3
2	SOTILASILMA-ALUSTEN KUTSUMERKIT.....	3
2.1	Sotilasilmailun taktiset radiopuhelinliikenteen kutsumerkit.....	4
3	KÄSITTEET.....	5
4	RADIOPUHELINLIIKENTEEN SANONNAT.....	8
4.1	Osastolennot.....	8
4.1.1	Osaston koko.....	8
4.1.2	Osaston tyyppi.....	9
4.1.3	Osaston tyypin muutos.....	9
4.1.4	Lasku ympyrä.....	10
4.2	Lentoonlähtö.....	12
4.3	Sotilastoimielin.....	12
4.4	Lasku.....	13
4.4.1	Telineilmoitus.....	13
4.5	Harjoituspakkolaskut.....	14
4.5.1	Harjoituspakkolasku takaisin vastakkaiselle kiitotielle.....	14
4.5.2	Harjoituspakkolasku etusektoriin.....	14
4.6	Maaliinlaskut.....	15
4.7	Kiitotien hidas puoli.....	16
4.8	Pysäytysjärjestelmät.....	16
4.8.1	Pysäytysverkko – ei välitön hätätilanne.....	16
4.8.2	Pysäytysverkko – välitön hätätilanne.....	16
4.8.3	Pysäytysvaijeri – ei välitön hätätilanne.....	17
4.8.4	Pysäytysvaijeri – välitön hätätilanne.....	17
4.9	Minimivektorointikorkeus.....	17
4.10	Osastoon liittyminen.....	18
4.11	Tutkahajotus.....	18
4.12	Helikopteritoiminnan erityispiirteitä.....	19
4.12.1	Laskeutuminen liikennealueen ulkopuolelle.....	19
4.12.2	Lentoonlähtö liikennealueen ulkopuolelta.....	20
4.12.3	Kiitotien ylittäminen.....	20
4.12.4	Autorotaatioharjoitukset.....	21

1 SOVELTAMISALA

Sotilasilmailun radiopuhelinliikenteessä on noudatettava Liikenteen turvallisuusviraston ilmailumääräystä GEN M1-8, *Ilmailun radiopuhelinliikenne* (TRA-FI/3761/03.04.00.00/2011). Tämä sotilasilmailun viranomaisohje täydentää Liikenteen turvallisuusviraston ilmailuohjetta GEN T1-10, *Radiopuhelinliikenteen sanonnat* (TRA-FI/3761/03.04.00.00/2011).

Tätä ohjetta sovelletaan radiopuhelinliikenteessä ATS-elimien (ilmaliikennepalveluelimien) ja sotilasilma-alusten välisessä yhteydenpidossa. Ohjeen sanonnat eivät ole kaikkien kattavia ja tilanteen vaatiessa saatetaan joutua käyttämään yleiskielisiä ilmaisuja.

2 SOTILASILMA-ALUSTEN KUTSUMERKIT

Sotilasilma-aluksen kutsumerkin on oltava jokin seuraavista:

- a) Yksi kirjain, jota seuraa kaksi numeroa S41
- b) Lyhenne FNF (= FINNFORCE), jota seuraa 1-3 numeroa FNF391
- c) Taktinen kutsumerkki, jota seuraa 0-2 numeroa BLADE13

Kutsumerkki saa sisältää yhteensä enintään 7 merkkiä.

Kohdan c) -mukaiset kutsumerkit ovat englanninkielisiä sanoja tai nimiä ja ne tulisi lausua englanniksi ääntäen.

Kutsumerkkiä ei voida lyhentää.

2.1 Taktiset kutsumerkit

- | | |
|--|-------------|
| 1. ACE | 28. MIDNITE |
| 2. BIRD | 29. MOOSE |
| 3. BISON | 30. NEO |
| 4. BLACK | 31. ORANGE |
| 5. BLADE | 32. PIKE |
| 6. BUCK | 33. PLAYER |
| 7. BULL | 34. PYTHON |
| 8. CAT | 35. RED |
| 9. DART | 36. ROOKIE |
| 10. DOG | 37. RULER |
| 11. EDGE | 38. SAFIR |
| 12. FOCUS | 39. SEAL |
| 13. GRAY | 40. SHARK |
| 14. GREEN | 41. SNAKE |
| 15. HAWK (vain HW-ilma-
alusten käytössä) | 42. SKUNK |
| 16. HEART | 43. SPADE |
| 17. HELIX | 44. SPIDER |
| 18. HOMER | 45. STEEL |
| 19. IKAROS | 46. THRUSH |
| 20. JEDI | 47. TINKER |
| 21. KNIGHT | 48. TURTLE |
| 22. KOJAK | 49. TRYOUT |
| 23. LION | 50. YELLOW |
| 24. LYNX | 51. WHIP |
| 25. MASTER | 52. WHITE |
| 26. MATRIX | 53. WILLOW |
| 27. METAL | 54. WISENT |
| | 55. WOLF |

Lentotoiminnan harjoittajan on hallinnoitava joukko-osastojen kutsumerkkien käyttöä.

3 KÄSITTEET

Tässä luvussa luetellaan sotilasilmailun erityispiirteisiin liittyviä käsitteitä. Luettelo sisältää yleisimpiä sanoja ja termejä ja se ei ole kaikenkattava.

Luettelo sisältää lento-osaston sisäistä taktista fraseologiaa yleisillä lennonjohtotaajuuksilla käytettäviltä osin. Taktista fraseologiaa ei käytetä radiopuhelinliikenteessä lennonjohdon kanssa. Taktinen fraseologia on aina englanninkielistä.

RADIOPUHELIN- LIIKENNE (SUOMI)	RADIOPUHELIN- LIIKENNE (ENGLANTI)	SELITYS
HEITTOISTUINHYPY	EJECTION	Hävittäjissä ja harjoitushävittäjissä olevan pelastautumisjärjestelmän käyttäminen.
LASKUYMPYRÄ	BREAK	Kuvio, jonka kautta tiiviissä muodossa lentävä osasto voi tulla laskuun saavuttaakseen pidemmät laskuvälit. <i>Huom. Kuvion nimi on englanniksi "overhead pattern", mutta radiopuhelinliikenteessä kuviosta käytetään ilmaisun yksinkertaistamiseksi termiä "BREAK".</i>
MAALI	TARGET	Ilma-alukseen asennettava, ilma-ammuntaan tarkoitettu hinattava maalijärjestelmä.

MARSA	MARSA		Sotilasilma-aluksen päällikkö tai lento-osaston johtaja ottaa vastuun turvaetäisyyden säilymisestä sen ja toisen ilma-aluksen tai toisen osaston välillä.
TAAKKA	SLING LOAD		Kuorma, jota helikopteri kuljettaa ilma-aluksen ulkopuolella vaijerilla.
TAISTELUNJOHTO	FIGHTER CONTROL		Sotilastoimielin
TIIVIS OSASTO	STANDARD FORMATION		Tiivis lento-osasto, jota käsitellään lennonjohdollisesti kuten yhtä ilma-alusta.
TUTKAHAJOTUS	RADAR SPLIT		Lento-osaston eriyttäminen yksittäisiksi ilma-aluksiksi ja/tai erillisiksi parviksi.
TUTKAJONO	RADAR TRAIL		Väljä lento-osasto, jossa ilma-alukset lentävät jonossa ja säilyttävät etäisyytensä osaston sisällä käyttämällä ilma-aluksen omaa tutkaa.
VAIJERI	CABLE		Kiitotiellä oleva kiinteä tai siirrettävä pysäytysjärjestelmä.

VERKKO	BARRIER	Kiitotien jatkeella oleva pysäytysjärjestelmä.
VÄLJÄ OSASTO	NON-STANDARD FORMATION	Väljä lento-osasto, jota käsitellään lennonjohdollisesti kuten yhtä ilma-alusta.
(Taktinen fraseologia)	<u>HOLDING HANDS</u>	Ohjaaja näkee saman lento-osaston toisen ilma-aluksen ja seuraa sitä
(Taktinen fraseologia)	<u>PUSH</u>	Käsky vaihtaa esivalittua jaksoa.
(Taktinen fraseologia)	<u>SWITCH</u>	Käsky vaihtaa jaksoa.
(Taktinen fraseologia)	<u>TIED</u>	Ohjaajalla on tutkayhteys saman lento-osaston toiseen ilma-alukseen ja seuraa sitä.
(Taktinen fraseologia)	<u>VISUAL</u>	Ohjaaja näkee saman lento-osaston toisen ilma-aluksen.
(Taktinen fraseologia)	<u>BLIND</u>	Ohjaaja ei näe saman lento-osaston toista ilma-alusta.

4 RADIOPUHELINLIIKENTEEEN SANONNAT

Tässä luvussa on esimerkkejä yleisillä lennonjohtajaajuuksilla käytettävistä sotilasilmailun radiopuhelinliikenteen sanonnoista.

Esimerkkejä on täydennetty tilanteen mukaan kutsumerkeillä ja muilla sanonnoilla.

Ohjaajan sanonnat on merkitty tähdellä (*) ja kirjoitettu *KURSIIVILLA*.

4.1 Osastolennot

4.1.1 Osaston koko

Sotilasilma-alukset ilmoittavat lento-osaston koon avauskutsun yhteydessä ja aloittaessaan yhteydenpidon uuden ATS-elimien kanssa.

Seuraavissa kohdissa on esimerkkejä sanonnoista, joilla osaston johtaja ilmoittaa osaston ilma-alusten lukumäärän.

**N43 KAHDELLA PYYDÄN KÄYNNISTÄÄ.
TIEDOTUS C, QNH 1020.*

**N43 TWO-SHIP REQUEST START-
UP. INFORMATION C, QNH 1020.*

**DOG21 NELJÄLLÄ LOPPUOSA KIITOTIE
33.*

**DOG21 FOUR-SHIP FINAL RUNWAY
33.*

4.1.2 Osaston tyyppi

Sotilasilma-alusosastot jaetaan ilmaliikennepalvelun kannalta kahteen tyyppiin: tiiviiseen osastoon (standard formation) ja väljään osastoon (non-standard formation). Jako tapahtuu sen mukaan, mikä on osaston ilma-alusten välinen enimmäisetäisyys ATS-elimien vastuualueella.

Seuraavissa kohdissa on esimerkkejä sanonnoista, joilla osaston johtaja ilmoittaa osaston tyyppin.

**FOCUS11 NELJÄLLÄ PYYDÄN
RULLATA, LÄHTÖ TIIVIISSÄ
OSASTOSSA. TIEDOTUS A, QNH 1013.*

**FOCUS11 FOUR-SHIP REQUEST
TAXI, DEPARTURE IN STANDARD
FORMATION. INFORMATION A, QNH
1013.*

**KNIGHT1 NELJÄLLÄ PYYDÄN
RULLATA, LÄHTÖ VÄLJÄSSÄ
OSASTOSSA. TIEDOTUS B, QNH 995.*

**KNIGHT1 FOUR-SHIP REQUEST
TAXI, DEPARTURE IN NON-
STANDARD FORMATION.
INFORMATION B, QNH 995.*

4.1.3 Osaston tyyppin muutos

Jos lento-osasto haluaa muuttaa kohdassa 4.1.2 tarkoitettua osaston tyyppiä valvotussa ilmatilassa, sen tulee saada asianomaiselta ATS-elimeltä siihen lupa.

Seuraavassa kohdassa on esimerkki radiopuhelinliikenteestä, jossa osaston johtaja pyytää ATS-elimeltä lupaa muuttaa osaston tyyppiä.

**SHARK31 PYYDÄN VAIHTAA VÄLJÄÄN
OSASTOON.*

**SHARK31 REQUEST CHANGE TO
NON-STANDARD FORMATION.*

SHARK31 HYVÄKSYTTY.

SHARK31 APPROVED.

4.1.4 Laskuympyrä

Tiiviissä osastossa (standard formation) lentävä lento-osasto voi tulla laskuun laskuympyrän kautta. Laskuympyrän tarkoitus on saada osaston ilma-alusten välille pidemmät välit laskua varten. Laskuympyrästä käytetään radiopuhelinliikenteessä termiä "LASKUYMPYRÄ" ("BREAK").

Kun osasto selvitetään laskuympyrään, se saa muuttaa kohdassa 4.1.2 mainittua osaston tyyppiä ilman eri lupaa ja jatkaa lentoaan laskukiitotien kynnykselle saakka. Laskulupa on saatava erikseen.

Seuraavassa kohdassa on esimerkki pelkistetystä radiopuhelinliikenteestä, jossa osaston johtaja pyytää laskuympyrää näkölentosääntöjen (VFR) mukaisesti, ja tilanteeseen liittyvistä lennonjohdon sanonnoista.

**BIRD11 KAHDELLA ALUEELTA KD
LASKUA VARTEN, PYYDÄN
LASKUYMPYRÄÄ.*

**BIRD11 TWO-SHIP AREA KD FOR
LANDING, REQUEST BREAK.*

BIRD11 LIITY PERUSOSALLE KIITOTIE
17. ODOTA VASENTA (tai OIKEAA)
LASKUYMPYRÄÄ.

BIRD11 JOIN BASE LEG RUNWAY 17.
EXPECT LEFT (or RIGHT) BREAK.

BIRD11 SELVÄ VASEMPAAN (tai
OIKEAAN) LASKUYMPYRÄÄN
KIITOTIE 17.

BIRD11 CLEARED FOR LEFT (or RIGHT)
BREAK RUNWAY 17.

Seuraavassa kohdassa on esimerkki pelkistetyistä radiopuhelinliikenteestä, jossa osaston johtaja pyytää laskuympyrää mittarilentosääntöjen (IFR) mukaisesti, ja tilanteeseen liittyvistä lennonjohdon sanonnoista.

**FOCUS1 KAHDELLA ALUEELTA KD.
PYYDÄN VEKTOROINTIA
NÄKÖLÄHESTYMISEEN JONKA
JÄLKEEN LASKUYMPYRÄ.*

**FOCUS1 TWO-SHIP AREA KD.
REQUEST VECTORING FOR VISUAL
APPROACH FOLLOWED BY BREAK.*

FOCUS1 LENNÄ OHJAUSSUUNTAAN
280, LASKEUDU 3000 JALKAAN.
VEKTOROINTI NÄKÖLÄHESTYMISEEN
KIITOTIE 17 JONKA JÄLKEEN
LASKUYMPYRÄ.

FOCUS1 FLY HEADING 280 DESCEND
TO 3000 FEET. VECTORING FOR
VISUAL APPROACH RUNWAY 17
FOLLOWED BY BREAK.

FOCUS1 SELVÄ
NÄKÖLÄHESTYMISEEN KIITOTIE 17.
ODOTA VASENTA (tai OIKEAA)
LASKUYMPYRÄÄ.

FOCUS1 CLEARED FOR VISUAL
APPROACH RUNWAY 17. EXPECT
LEFT (or RIGHT) BREAK.

FOCUS1 SELVÄ VASEMPAAN (tai
OIKEAAN) LASKUYMPYRÄÄN
KIITOTIE 17.

FOCUS1 CLEARED FOR LEFT (or
RIGHT) BREAK RUNWAY 17.

4.2 Lentoönlähtö

Sotilasilma-alus tai lento-osasto voidaan selvittää lentoönlähtöön, vaikka toisia sotilasilma-aluksia tai osastoon kuulumattomia sotilasilma-aluksia on vielä lähtökiidossa, käytettävän kiitotien alku- tai loppupäässä tai kiitotien reunassa. Pyörrevanasta on varoitettava tarvittaessa. Seuraavassa kohdassa on esimerkki sanonnasta, jolla lennonjohtaja selvittää sotilasilma-aluksen lentoönlähtöön vuorolla kaksi.

W01 TUULI 150 ASTETTA 10 SOLMUA
KIITOTIE 12 SELVÄ LENTOONLÄHTÖÖN
VUOROLLA KAKSI (VARO JÄTTÖPYÖR-
RETTÄ).

W01 WIND 150 DEGREES 10 KNOTS
RUNWAY 12 CLEARED FOR TAKE-
OFF AS NUMBER TWO (CAUTION
WAKE TURBULENCE).

4.3 Sotilastoimielin

ATS-elin käyttää termiä "TAISTELUNJOHTO" ("FIGHTER CONTROL") kun se siirtää sotilasilma-aluksen radioyhteyden sotilastoimielimelle. Taajuutta ei ilmoiteta.

Seuraavassa kohdassa on esimerkki sanonnasta, jolla ATS-elin siirtää sotilasilma-aluksen radioyhteyden sotilastoimielimelle.

STEEL2 OTA YHTEYS
TAISTELUNJOHTOON.

STEEL2 CONTACT FIGHTER
CONTROL.

4.4 Lasku

Sotilasilma-alus voidaan selvittää laskuun, vaikka edellinen sotilasilma-alus on vielä ilmassa. Tällöin lennonjohdon on ilmoitettava laskuvuoro, edellä lentävän ilma-aluksen paikka ja tarvittaessa ilma-aluksen tyyppi. Pyörrevanasta on varoitettava tarvittaessa.

Seuraavassa kohdassa on esimerkki sanonnasta, jolla lennonjohtaja selvittää sotilasilma-aluksen laskuun, vaikka edellä lentävä ilma-alus ei ole vielä laskeutunut.

W01 TUULI 150 ASTETTA 10 SOLMUA
KIITOTIE 12 SELVÄ LASKUUN
VUOROLLA KAKSI, VUORO YKSI
LEARJET PERUSOSALLA KIITOTIE 12,
VARO JÄTTÖPYÖRRETTÄ.

W01 WIND 150 DEGREES 10 KNOTS
RUNWAY 12 CLEARED TO LAND AS
NUMBER TWO, NUMBER ONE
LEARJET ON BASE LEG RUNWAY 12,
CAUTION WAKE TURBULENCE.

4.4.1 Telineilmoitus

Lennonjohtajan on pyrittävä saamaan sisäänvedettävällä laskutelineellä varustetulta sotilasilma-alukselta telineilmoitus ennen laskuluvan antamista. Ilmoitus annetaan sanalla "TELIN" ("GEAR DOWN").

Seuraavassa kohdassa on esimerkki sanonnasta, jolla sotilasilma-alus antaa telineilmoituksen.

**Y25 LOPPUOSA KIITOTIE 24, TELIN.*

**Y25 FINAL RUNWAY 24, GEAR
DOWN.*

4.5 Harjoituspakkolaskut

4.5.1 Harjoituspakkolasku takaisin vastakkaiselle kiitotielle

Seuraavassa kohdassa on esimerkki radiopuhelinliikenteestä tilanteessa, jossa sotilasilma-alus tekee lentoonlähdön jälkeen harjoituspakkolaskun takaisin lähtökiitotietä vastakkaiselle kiitotielle. Ilma-alus ilmoittaa aikeistaan rullatessa.

**S21 HARJOITUSPAKKOLASKU
TAKAISIN KIITOTIELLE.*

**S21 PRACTICE FORCED LANDING
BACK TO RUNWAY.*

S21.

S21.

S21 TUULI 300 ASTETTA 5 SOLMUA
KIITOTIE 30 SELVÄ LENTOONLÄHTÖÖN
JONKA JÄLKEEN LÄPILASKUUN
KIITOTIE 12. (Huom.)

S21 WIND 300 DEGREES 5 KNOTS
RUNWAY 30 CLEARED FOR TAKE-
OFF FOLLOWED BY TOUCH-AND-GO
RUNWAY 12. (Huom.)

Huom. Tätä ei voida soveltaa, jos läpilasku- tai laskuluvan edellytykset eivät täyty.

4.5.2 Harjoituspakkolasku etusektoriin

Seuraavassa kohdassa on esimerkki radiopuhelinliikenteestä tilanteessa, jossa sotilasilma-alus tekee lentoonlähdön jälkeen harjoituspakkolaskun etusektoriin. Ilma-alus ilmoittaa aikeistaan rullatessa.

**S17 HARJOITUSPAKKOLASKU
ETUSEKTORIIN.*

**S17 PRACTICE FORCED LANDING
TO FRONT SECTOR.*

S17.

S17.

4.6 Maaliinlaskut

Jos sotilasilma-alus selvitetään maaliinlaskuja varten laskukierrokseen normaalia laskukierroskorkeutta korkeammalle toistaiseksi, sen tulee ilmoittaa ennen lentoonlähtöä ja ennen jokaista maaliinlaskua seuraavan maaliinlaskun aloituskorkeus. Maaliinlaskun aloituskorkeus ei saa olla selvityskorkeutta korkeampi.

Seuraavassa kohdassa on esimerkki radiopuhelinliikenteestä tilanteessa, jossa sotilasilma-alus tekee maaliinlaskuja.

S15 TUULI 310 ASTETTA 3 SOLMUA
KIITOTIE 30 SELVÄ LENTOONLÄHTÖÖN
LASKUKIERROKSEEN 650 METRIÄ TAI
ALLE.

S15 WIND 310 DEGREES 3 KNOTS
RUNWAY 30 CLEARED FOR TAKE-
OFF TO TRAFFIC CIRCUIT 650
METERS OR BELOW.

**KIITOTIE 30 SELVÄ
LENTOONLÄHTÖÖN
LASKUKIERROKSEEN 650 METRIÄ TAI
ALLE, NOUSEN 450 METRIIN S15.*

**RUNWAY 30 CLEARED FOR TAKE-
OFF TO TRAFFIC CIRCUIT 650
METERS OR BELOW, CLIMBING TO
450 METERS S15.*

**S15 MYÖTÄTUULI KIITOTIE
30 MAALIINLASKU 650 METRIIN.*

**S15 DOWNWIND RUNWAY 30 SPOT
LANDING TO 650 METERS.*

(S15 ALOITA MAALIINLASKU.)

(S15 COMMENCE SPOT LANDING.)

S15 TUULI 310 ASTETTA 3 SOLMUA KII-
TOTIE 30 SELVÄ LÄPILASKUUN.

S15 WIND 310 DEGREES 3 KNOTS
RUNWAY 30 CLEARED TOUCH-AND-
GO.

4.7 Kiitotien hidas puoli

Seuraavassa kohdassa on esimerkki sanonnasta, jolla tarvittaessa ilmoitetaan kiitotien puoli, jolle sotilasilma-alus siirtyy nopeuden pienennettyä rullausnopeuteen.

**HIDAS PUOLI VASEN (tai OIKEA).*

**SLOW SIDE LEFT (or RIGHT).*

4.8 Pysäytysjärjestelmät

4.8.1 Pysäytysverkko – ei välitön hätätilanne

Seuraavassa kohdassa on esimerkki sanonnasta, jolla sotilasilma-alus pyytää lennonjohtoa nostamaan pysäytysverkon muulloin kuin välittömässä hätätilanteessa.

**V68 PYYDÄN VERKKOA [SYYY].*

**V68 REQUEST BARRIER [REASON].*

4.8.2 Pysäytysverkko – välitön hätätilanne

Seuraavassa kohdassa on esimerkki sanonnasta, jolla sotilasilma-alus pyytää lennonjohtoa nostamaan pysäytysverkon välittömässä hätätilanteessa.

**VERKKO VERKKO VERKKO.*

**BARRIER BARRIER BARRIER.*

4.8.3 Pysäytysvaijeri – ei välitön hätätilanne

Seuraavassa kohdassa on esimerkki sanonnasta, jolla sotilasilma-alus pyytää lennonjohtoa nostamaan pysäytysvaijerin muulloin kuin välittömässä hätätilanteessa.

**MATRIX2 PYYDÄN VAIJERIA [SYYY].*

**MATRIX2 REQUEST CABLE
[REASON].*

4.8.4 Pysäytysvaijeri – välitön hätätilanne

Seuraavassa kohdassa on esimerkki sanonnasta, jolla sotilasilma-alus pyytää lennonjohtoa nostamaan pysäytysvaijerin välittömässä hätätilanteessa.

**VAIJERI VAIJERI VAIJERI.*

**CABLE CABLE CABLE.*

4.9 Minimivektorointikorkeus

Seuraavassa kohdassa on esimerkki sanonnasta, jolla sotilasilma-alus pyytää valvotussa ilmatilassa tutkavektorointia 500 jalan estevaralla.

**JEDI31 PYYDÄN VEKTOROINTIA 500
JALAN ESTEVARALLA.*

**JEDI31 REQUEST VECTORING ON
500 FEET OBSTACLE CLEARANCE.*

4.10 Osastoon liittyminen

Porrastusvastuun siirrosta lennonjohdolta ilma-aluksen päällikölle tai lento-osaston johtajalle käytetään sekä suomen- että englanninkielisessä radiopuhelinliikenteessä sanaa "MARSA" ("Military Authority Assumes Responsibility for Separation of Aircraft").

Ilmoituksen tekee liittyvän ilma-aluksen päällikkö tai liittyvän osaston johtaja. Tarvittaessa ilmoitusta täsmennetään ilma-aluksen tyypillä, kutsumerkillä ja/tai kellotaulun mukaisena suuntana.

Seuraavassa kohdassa on esimerkki radiopuhelinliikenteestä tilanteessa, jossa sotilasilma-aluksen päällikkö ilmoittaa kykenevänsä vastaamaan riittävän turvaetäisyyden säilyttämisestä toiseen ilma-alukseen nähden.

**SKUNK11 MARSA.*

**SKUNK11 MARSA.*

SKUNK11 MARSA MYÖNNETTY.

SKUNK11 MARSA APPROVED.

4.11 Tutkahajotus

Seuraavassa kohdassa on esimerkki kolmen ilma-aluksen osaston tutkahajotuksessa käytettävästä radiopuhelinliikenteestä. Ilma-alusten kuittaukset on jätetty esimerkistä pois luettavuuden parantamiseksi.

**BISON11 PYYDÄN TUTKAHAJOTUSTA.*

**BISON11 REQUEST RADAR SPLIT.*

(BISON11 ODOTA TUTKAHAJOTUSTA
MYÖTÄTUULESSA KIITOTIE 21.)

(BISON11 EXPECT RADAR SPLIT ON
DOWNWIND RUNWAY 21.)

BISON11 TUTKAHAJOTUS NYT.

BISON11 RADAR SPLIT NOW.

BISON11 JA BISON12 JATKA
NYKYISELLÄ OHJAUSSUUNNALLA JA
SÄILYTÄ NYKYINEN KORKEUS.
BISON13 LENNÄ OHJAUSSUUNTAAN
030, LASKEUDU 2200 JALKAAN.

BISON11 AND BISON12 CONTINUE
PRESENT HEADING AND MAINTAIN
PRESENT LEVEL. BISON13 FLY
HEADING 030, DESCEND TO 2200
FEET.

BISON13, TUTKAYHTEYS.

BISON13, RADAR CONTACT.

BISON11 JATKA NYKYISELLÄ
OHJAUSSUUNNALLA JA SÄILYTÄ
NYKYINEN KORKEUS. BISON12
LASKEUDU 3200 JALKAAN.

BISON11 CONTINUE PRESENT
HEADING AND MAINTAIN PRESENT
LEVEL. BISON12 DESCEND TO 3200
FEET.

BISON12 TUTKAYHTEYS.

BISON12 RADAR CONTACT.

4.12 Helikopteritoiminnan erityispiirteitä

4.12.1 Laskeutuminen liikennealueen ulkopuolelle

Seuraavassa kohdassa on esimerkki sanonnasta, jota lennonjohtaja voi käyttää, kun sotilashelikopteri tulee laskuun asematasolle.

HOMER31 TUULI 150 ASTETTA 5
SOLMUA TEE LÄHESTYMINEN
ASEMATASOLLE, ILMOITA LASKU.

HOMER31 WIND 150 DEGREES 5
KNOTS MAKE APPROACH TO
APRON, REPORT LANDING.

4.12.2 Lentoonlähtö liikennealueen ulkopuolelta

Seuraavassa kohdassa on esimerkki radiopuhelinliikenteestä tilanteessa, jossa sotilashelikopteri suorittaa lentoonlähdön liikennealueen ulkopuolelta.

TURTLE3 JÄTÄ LÄHIALUE MYLLYN
KAUTTA.

TURTLE3 LEAVE CONTROL ZONE
VIA MYLLY.

**JÄTÄN LÄHIALUEEN MYLLYN KAUTTA
TURTLE3.*

**LEAVE CONTROL ZONE VIA MYLLY
TURTLE3.*

TURTLE3 TUULI 140 ASTETTA 6 SOL-
MUA ILMOITA ILMASSA.

TURTLE3 WIND 140 DEGREES 6
KNOTS REPORT AIRBORNE.

**TURTLE3 ILMASSA.*

**TURTLE3 AIRBORNE.*

4.12.3 Kiitotien ylittäminen

Lennonjohtaja voi tarvittaessa rajoittaa sotilashelikopterin lupaa liikehtiä esimerkiksi kiitotien yläpuolella.

Seuraavassa kohdassa on esimerkki sanonnasta, jolla lennonjohtaja antaa helikopterille reittiselvityksen, mutta estää helikopteria ylittämästä kiitotietä toistaiseksi.

HELIX1 JÄTÄ LÄHIALUE TUOHIN
KAUTTA, ODOTA SELVÄSTI EROSSA
KIITOTIESTÄ.

HELIX1 LEAVE CONTROL ZONE VIA
TUOHI, HOLD SHORT OF RUNWAY.

4.12.4 Autorotaatioharjoitukset

Kohdan 4.5 ohjeita voidaan soveltaa helikopterien autorotaatioharjoituksiin. Termi "HARJOITUSPAKKOLASKU" ("PRACTICE FORCED LANDING") korvataan tällöin termillä "HARJOITUSAUTOROTAATIO" ("PRACTICE AUTOROTATION").

Yksikön päällikkö

Insinöörieverstiluutnantti

Kimmo Nortaja

Lentotoimintapäällikkö

Majuri

Markku Suomela