

GEN 3.5 LENTOSÄÄPALVELU**GEN 3.5 METEOROLOGICAL SERVICES****1. VASTAAVA PALVELUN TARJOAJA****1. RESPONSIBLE SERVICE****1.1 Lentosääpalvelun viranomainen on:**

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom
PL 320
00059 TRAFICOM

TEL: 029 534 5000
E-mail: kirjaamo@traficom.fi

1.2 Lentosääpalvelun järjestämisestä vastaa:

Ilmatieteen laitos, FMI
Erik Palménin Aukio 1
PL 503
00101 Helsinki

TEL: 029 539 1000 (vaihe)
E-mail: kirjaamo@fmi.fi

1.3 Sovellettavat ICAO:n julkaisut

Annex 3	Meteorological Service for International Air Navigation
Doc 7030	Regional Supplementary Procedures
Doc 7754	Air Navigation Plan EUR Region
Doc 8896	Manual of Aeronautical Meteorological Practice
Doc 9837	Manual on Automatic Meteorological Observing Systems at Aerodromes

Eroavuudet on annettu osassa GEN 1.7.

1.1 The responsible authority of the aeronautical meteorological service is:

The Finnish Transport and Communications Agency Traficom
PL 320
FI-00059 TRAFICOM

TEL: +358 29 534 5000
E-mail: kirjaamo@traficom.fi

1.2 The aeronautical meteorological service is organized by:

The Finnish Meteorological Institute, FMI
Erik Palménin Aukio 1
PL 503
FI-00101 Helsinki, Finland

TEL: +358 29 539 1000 (switchboard)
E-mail: kirjaamo@fmi.fi

1.3 Applicable ICAO Documents

Differences to these provisions are given in section GEN 1.7.

2. VASTUUALUE**2. AREA OF RESPONSIBILITY**

Sääpalvelua annetaan Suomen lentotiedotusalueella (HELSINKI FIR).

Meteorological service is provided within the Finnish flight information region (HELSINKI FIR).

3. LENTOSÄÄHAVAINNOT JA -SANOMAT LENTOASEMILLA**3. METEOROLOGICAL OBSERVATIONS AND REPORTS AT THE AERODROMES**

Tiedot lentosäähavainnoista ja -sanomista sekä lentopaikkaennusteista on annettu kääntöpuolen taulukossa sekä osassa AD 2. Tiedot mahdollisten RVR-laitteiden sijainnista sekä tarjottavasta lentosääpalvelusta on annettu osassa AD 2 (ks. ao. lentoaseman kohdalta taulukko AD 2.11 ja AD-kartta).

The information concerning meteorological observations, reports and aerodrome forecasts are given in the table overleaf and in section AD 2. The sites of possible RVR systems and MET information provided are shown in section AD 2 (see the appropriate table AD 2.11 and AD chart).

Niillä lentopaikoilla, missä on käytössä automaattinen säähavaintojärjestelmä, voidaan lentosäähavaintoja tehdä myös ilman ihmisen valvontaa. Kun lentopaikalta viestitetään näitä havaintoja AFS:ään, lisätään sääsanomaan tyyppi-indikaattori AUTO.

At those aerodromes, where an automatic aerodrome weather observation system is used, the observations can be provided also without human intervention. When automatic weather observations are transmitted via AFS, those messages contain the type indicator AUTO.

Huom. 1: Automaattinen säähavaintojärjestelmä ei kykene havaitsemaan säätyyppiä, pilvisyyttä ja näkyvyyttä yhtä edustavasti kuin säähavainnoitsija johtuen mittauslaitteiden sijainnista ja ominaisuuksista. Lentäjiä kehoitetaan ottamaan tämä huomioon kyseisen sää tiedon käytössä.

Note 1: Due to technical limitations and sites of the measurement facilities the automatic aerodrome weather observation system is not able to observe conditions concerning present weather, cloud amount, height and type and visibility as accurately as a human observer. This should be noted by the pilots when using automatic weather information.

Huom. 2: Em. rajoitteiden takia käyttäjien pitäisi aina tarkistaa havaintosanomasta, sisältääkö se koodin AUTO.

Note 2: Due to limitations mentioned above users should always check whether observation report contains code AUTO.

Sekä lentoasemien havaintoasemilla että ATS-yksiköillä on käytettävissään tosiaikaiset näyttölaitteet säämittauslaitteilta.

Aerodrome MET and ATS units have real time displays from the weather measurement sensors.

AD	OBS (METAR. MET REPORT / SPECIAL) (1/2 tunnin välein / half hourly)			FCST		
	MANUAL 24/7	MANUAL / AUTO 1)	AUTO	TAF 24 HR 2)	TAF MAX 9 HR 3)	TREND
1	2	3	4	5	6	7
EFET		X			X	
EFHA		X			X	
EFHK	X			X		X
EFIV		X			X	
EFJO		X			X	
EFJY		X		X		
EFKE		X			X	
EFKI		X			X	
EFKK		X			X	
EFKS		X			X	
EFKT		X			X	
EFKU		X		X		
EFLP		X			X	
EFMA		X			X	
EFMI		X			X	
EFOU			X	X		
EFPO			X		X	
EFRO		X		X		
EFSA		X			X	
EFSI		X			X	
EFTP		X		X		
EFTU			X	X		
EFUT		X			X	
EFVA			X	X		

Huom.: AUTO SPECIAL -havainnot ei tuoteta seuraavilla kentillä: EFET, EFJO, EFLP, EFMI, EFSA ja EFSI.

Note: AUTO SPECIAL observations not available at EFET, EFJO, EFLP, EFMI, EFSA and EFSI.

- 1) EFJY, EFKU, EFTP ja EFRO manuaalihavainnot pääosin virka-aikaan kesätaukoa lukuun ottamatta, muilla kentillä operointiaikana.
At aerodromes EFJY, EFKU, EFTP and EFRO manual observations mainly during office hours with the exception of a summer break. Elsewhere based on HO.
- 2) Myös 24 HR TAF julkaistaan 3 tunnin välein.
Also 24 HR TAF is issued every 3 hours.
- 3) TAF-ennusteen julkaisuaika ja kesto perustuvat lennonjohdon tarpeisiin.
Issuance time and duration of TAF based on ATC requirements.

3.1 Pintatuuli

Pintatuulta mitataan lentoasemilla kiitoteiden lähelle sijoitetuilla tuuliantureilla, joita on kahden tyyppisiä: kuppianemometrit sekä ultraäänimittarit.

Jos varatuulianturia ei ole käytettävissä, on varamenetelmä tuulen arvioimiseen tuulipussi. Käyttäjän tulee huomioida, että vikatilanteissa ilmoitustarkkuus ei vastaa tuulianturin mittaustarkkuutta (suunta ja nopeus).

3.2 Näkyvyys

Manuaalihavainnoissa ilmoitettava näkyvyys perustuu silmämääräiseen arvioon, ja tarvittaessa ilmoitetaan vallitsevan näkyvyyden lisäksi myös huonoin havaittu näkyvyys.

Automaattihavainnoissa näkyvyys määritetään yhden tai useamman sirontamittarin avulla (scattermeter). Näkyvyyden vaihtelua eri ilmansuuntiin ei ilmoiteta AUTOMETAR-sanomissa.

3.3 Kiitotiennäkyvyys (RVR)

Kiitotiennäkyvyshavainnot suoritetaan tarvittaessa kaikilla mittarilentopaikoilla. Niillä lentopaikoilla, joilla ei ole automaattisia kiitotiennäkyvyyden mittalaitteita (transmissometri tai sirontamittari), kiitotiennäkyvyshavainnot suoritetaan silmämääräisesti.

Kiitotiennäkyvyys ilmoitetaan AUTOMETAR-sanomissa seuraavilla lentoasemilla: Halli (EFHA), Ivalo (EFIV), Jyväskylä (EFJY), Kajaani (EFKI), Kemi-Tornio (EFKE), Kittilä (EFKT), Kokkola-Pietarsaari (EFKK), Kuopio (EFKU), Kuusamo (EFKS), Lappeenranta (EFLP), Mariehamn (EFMA), Oulu (EFOU), Pori (EFPO), Rovaniemi (EFRO), Tampere-Pirkkala (EFTP), Turku (EFTU), Utti (EFUT) ja Vaasa (EFVA).

3.4 Vallitseva sää

Manuaalisessa lentosäähavainnossa vallitsevan sään määrittää havainnontekijä.

Automaattihavainnossa vallitsevan sään määrittäminen tapahtuu laitteessa olevan sironta-, lämpötila- ja sateentunnistusanturin avulla. Muutamilla lentokentillä käytetään lisäantureita jäätämisen arviointiin ja ukkosen havainnointiin.

Teknisistä rajoituksista johtuen automaattinen havaintojärjestelmä ei kuitenkaan kykene luotettavasti havaitsemaan esim. kaikkia jäätäviä sääoloja eikä ukkosta. Käytettäessä AUTOMETAR-sanomia lennonsuunnittelussa tulee varautua mahdollisiin jäätävien olojen ja ukkosen esiintymisiin, vaikkei niitä sääsanomissa ilmoitettaisikaan.

3.5 Pilven määrä, korkeus ja tyyppi

Pilvikerrosten korkeutta ja kattavuutta määrittävät ceilometrit on yleensä sijoitettu päälähestymissuunnan kynnyksen tai molempien kynnyksen lähelle.

3.1 Surface wind

Surface wind is measured at the aerodromes by wind sensors (either cup anemometers or ultrasonic sensors) placed near the runways.

If no reserve wind sensor is available wind direction indicator (WDI) will be used to estimate surface wind. Users should take into account that in case of a sensor failure the accuracy of wind information diverts from a wind sensor's measurement accuracy (direction and speed).

3.2 Visibility

In manual observations reported visibility is based on a visual estimate. Besides prevailing visibility also lowest observed visibility is reported on demand.

In automated observations visibility is defined by using one or several scattermeters. Directional variation of visibility is not included in AUTOMETAR.

3.3 Runway visual range (RVR)

Runway visual range is observed, when required, at all instrument aerodromes. At those aerodromes where automatic runway visual range measurement equipment (transmissometer or scattermeter) is not available, the observations are made by human observer.

Runway visual range is included in AUTOMETARs at following aerodromes: Halli (EFHA), Ivalo (EFIV), Jyväskylä (EFJY), Kajaani (EFKI), Kemi-Tornio (EFKE), Kittilä (EFKT), Kokkola-Pietarsaari (EFKK), Kuopio (EFKU), Kuusamo (EFKS), Lappeenranta (EFLP), Mariehamn (EFMA), Oulu (EFOU), Pori (EFPO), Rovaniemi (EFRO), Tampere-Pirkkala (EFTP), Turku (EFTU), Utti (EFUT) and Vaasa (EFVA).

3.4 Present weather

In manual observations present weather is defined by a human observer.

In automated observation, present weather is defined by a combination of scattermeter, precipitation and temperature sensors included in the same equipment. At some aerodromes additional sensors are used to estimate freezing and thundery conditions.

However, due to technical limitations the automatic observation system is not able to observe reliably e.g. all freezing conditions or thunder, which shall be taken into account when using AUTOMETAR in the pre-flight information phase. Freezing conditions or thunder may exist even if not included in AUTOMETAR.

3.5 Cloud amount, height and type

Ceilometers measuring the height and coverage of cloud layers are normally placed either close to the main approach threshold or close to both thresholds.

AUTOMETAR-sanomissa pilven määrä on päätelty laskennallisesti pilvenkorkeusmittarin mittauksiin perustuen. Automaattinen säähavaintojärjestelmä ilmoittaa CB-pilvistä ainoastaan Ivalon (EFIV), Jyväskylän (EFJY), Kajaanin (EFKI), Kemi-Tornion (EFKE), Kittilän (EFKT), Kokkola-Pietarsaaren (EFKK), Kuopion (EFKU), Kuusamon (EFKS), Mariehamnin (EFMA), Rovaniemen (EFRO), Tampere-Pirkkalan (EFTP) ja Utin (EFUT) lentoasemilla johtuen teknisistä rajoituksista.

3.6 Ilman lämpötila, -kosteus ja -paine

Ilman lämpötila, -kosteus ja -paine mitataan lentopaikoilla kiihtotien lähellä.

3.7 Tuuliväanne (Wind shear)

Ilma-alusten antamat ilmoitukset lentoonlähden ja / tai laskeutumisen aikana kohdatusta tuuliväanteestä liitetään ao. lentopaikan METAR-sanoman loppuun. AUTOMETAR ei sisällä tuuliväanne-tietoja.

Tuuliväanteestä ilmoitetaan lentoasemalla ATIS-lähetyksessä tai lennonjohdon toimesta.

3.8 Täydentävät havainnot

Havainnot voimakkaasta inversiosta saadaan lentokoneilmoituksista ja eräistä säämastoista. Voimakkaasta inversiosta ilmoitetaan lennonjohdon tai ATIS-lähetyksen kautta.

Voimakkaista inversioista ilmoitetaan vain, jos niistä on saatu riittävästi tietoa. Tämä palvelu ei ole ICAOn vaatimus ja lentäjiä kehoitetaan huomioimaan voimakkaan inversion mahdollisuus, vaikka siitä ei olisi ilmoitettukaan.

Tarkemmat tiedot säämittauksesta on annettu ao. lentopaikan kohdassa AD 2.11.

4. PALVELUTAVAT

4.1 Palvelut lentoasemalla

Tiedot lentoasemilla annettavasta sääneuvonnasta, saatavilla olevasta dokumentaatiosta sekä lentosääsanomien (METAR), laskeutumisennusteiden (TREND) ja lentopaikkaennusteiden (TAF) laadinnasta on esitetty edellä olevassa taulukossa ja osassa AD 2.

4.2 Lentosääennustepalvelu ja lentosäävalvontakeskus

Ilmatieteen laitos laatii lentosääennusteita ICAO EUR RAN sopimuksen mukaan ja siten kuin se on käyttäjien kanssa sopinut kansallisesti.

Ilmatieteen laitos vastaa sääasiakirjojen laatimisesta. ANS Finlandin Lennonneuvonta-yksikkö (FPC) välittää edelleen sääasiakirjat.

In AUTOMETAR the cloud amount is determined by algorithm from ceilometer measurements. The automatic observation system can observe CB clouds only at Ivalo (EFIV), Jyväskylä (EFJY), Kajaani (EFKI), Kemi-Tornio (EFKE), Kittilä (EFKT), Kokkola-Pietarsaari (EFKK), Kuopio (EFKU), Kuusamo (EFKS), Mariehamn (EFMA), Rovaniemi (EFRO), Tampere-Pirkkala (EFTP) and Utti (EFUT) aerodromes due to technical limitations.

3.6 Air temperature, humidity and pressure

Air temperature, humidity and pressure at the aerodromes are measured near the runway.

3.7 Wind shear

Aircraft reports concerning wind shear during the take-off or landing will be added to the end of METAR report of the appropriate aerodrome. No wind shear information is included in AUTOMETAR.

Wind shear information is reported through the ATIS broadcast or by ATC.

3.8 Supplementary observations

Inversion information is received from the pilot reports as well as from some weather masts. Inversion warnings are reported through the ATIS broadcast or by ATC.

Inversion warnings are given only, if the information received is sufficient. This service is not ICAO requirement and pilots are advised to note the possibility of inversion exists even not reported.

For more detailed information, see para AD 2.11 of aerodrome concerned.

4. TYPES OF SERVICES PROVIDED

4.1 Services at the aerodrome

Information concerning MET briefing and flight documentation provided at the aerodromes as well as the aerodrome meteorological reports (METAR), landing forecasts (TREND) and terminal aerodrome forecasts (TAF) prepared is given in the table above and in section AD 2.

4.2 Forecasting services for aviation

The FMI provides aviation weather forecasts according to the ICAO EUR RAN agreement and as the FMI has nationally agreed with users.

The FMI is responsible for supply of the meteorological flight documentation. ANS Finland's Flight Planning Centre (FPC) continues transmitting MET flight documentation.

Sääasiakirjoja koskevat jakelupyynnöt:

ANS Finland
E-mail: fpc@ops-ansfinland.fi

Lentosäävalvontakeskuksena toimii seuraava Ilmatieteen laitoksen aluepalvelu:

Lento- ja sotilassääpalvelu, Helsinki
TEL: 0600 9 3808^{*)} meteorologi

^{*)} Maksullinen palvelu, toimii kotimaisessa puhelinliikenteessä.

Lisäksi rajoitettua palvelua antavat seuraavat Ilmatieteen laitoksen aluepalvelut:

Lento- ja sotilassääpalvelu, Kuopio

Lento- ja sotilassääpalvelu, Rovaniemi

Huom.: Lentopaikkaennusteiden laadinta, ks. AD 2. Lentosäävalvontakeskuksesta sekä aluepalveluista käytetään AD 2 -osassa seuraavia nimiä: HELSINKI, ROVANIEMI ja KUOPIO.

Lentäjien käytössä on verkkopalvelu, jossa esitetään havainnot, ennusteita, varoituksia ja muita säätuotteita. Palvelun osoite on www.ilmailusaa.fi.

Reittisää

Reittisää tiedot annetaan merkitsevän sään karttoina (SWC), yläkarttaennusteina ja tarvittaessa tropopausikarttoina. Em. ennustekartat laatii WAFIC London.

Suomeen ja lähimain suuntautuvia lentoja varten Lento- ja sotilassääpalvelu Helsinki laatii yhteistyössä Ruotsin ilmatieteenlaitoksen (SMHI) kanssa Skandinavian SWC ja tuuli / lämpötilakarttoja. Kartat laaditaan neljä kertaa vuorokaudessa (0000 UTC, 0600 UTC, 1200 UTC ja 1800 UTC).

VFR-lentoja varten tuotettavat LLF-alue-ennusteet (low-level forecast) koostuvat graafisesta karttatuotteesta sekä tekstimuotoisesta ennusteesta. LLF-alue-ennusteita laativat Lento- ja sotilassääpalvelut Helsinki, Kuopio ja Rovaniemi. Alueet on esitetty METEOROLOGICAL SERVICES -kartalla, ks. ENR 6.5 - 1.

Alue-ennusteet laaditaan päivittäin 0455 UTC (0355 UTC), 0855 UTC (0755 UTC) ja 1255 UTC (1155 UTC). Ennusteiden voimassaoloaika on 8 tuntia. Kesäajan vallitessa tehdään lisäksi ennuste 0155 UTC. Tämä ennuste on voimassa 6 tuntia. LLF-alue-ennusteet julkaistaan ilmailusaa.fi- ja northavimet.com -portaaleissa.

Kaikki karttoja koskeva palaute Suomessa osoitetaan Ilmatieteen laitokselle.

Requests concerning the distribution of the meteorological flight documentation:

ANS Finland
E-mail: fpc@ops-ansfinland.fi

The FMI Meteorological Watch Office is:

Aviation and Military Weather Service, Helsinki
TEL: 0600 9 3808^{*)} forecaster

^{*)} Charged service in domestic telephony.

Limited service is also provided by the following FMI regional meteorological offices:

Aviation and Military Weather Service, Kuopio

Aviation and Military Weather Service, Rovaniemi

Note: TAF preparation, see AD 2. The following names are used in part AD 2 to describe the Meteorological Watch Office and regional meteorological offices mentioned above: HELSINKI, ROVANIEMI and KUOPIO.

A web service for pilots, where observations, forecasts, warnings and other weather products are shown, is available at www.ilmailusaa.fi.

En-route weather

En-route meteorological information is given as significant weather charts (SWC), prognostic upper air charts and, when necessary, as tropopause charts. Charts are produced by WAFIC London.

Aviation and Military Weather Service Helsinki prepares, in cooperation with the Swedish meteorological institute (SMHI), SWC and wind / temperature charts for flights within Finland and neighbouring areas. Charts are prepared four times per day (0000 UTC, 0600 UTC, 1200 UTC and 1800 UTC).

For VFR flights LLF (low-level forecast) area forecasts including both graphical and text parts are prepared by the Aviation and Military Weather Service Helsinki, Kuopio and Rovaniemi. The areas are shown on the METEOROLOGICAL SERVICES chart, see ENR 6.5 - 1.

Area forecasts are prepared daily 0455 UTC (0355 UTC), 0855 UTC (0755 UTC) and 1255 UTC (1155 UTC). The length of forecasts is 8 hours. During summertime an additional forecast is issued at 0155 UTC. This forecast is valid for 6 hours. LLF area forecasts are issued at ilmailusaa.fi and northavimet.com portals.

All feedback in Finland related to the charts should be addressed to FMI.

Ulkomaille suuntautuvat lennot

ANS Finlandin Lennonneuvonta vastaa Suomessa sääasiakirjojen jakelusta kansainväliselle ilmailukenteelle. Käytössä on SADIS-järjestelmä (Satellite Distribution, REF Annex 3). Johon sääasiakirjojen jakelu tukeutuu.

Avaruussää

Suomi vastaa globaalin avaruussääpalvelun (SWX) tuottamisesta PECASUS-konsortiossa, joka on yksi kolmesta globaalista avaruussääkeskuksesta (SWXC). Avaruussääsanomat (Space Weather Advisory) laaditaan ja viestitetään ilmailun viestiverkkoon tilanteissa, joissa aurinko aiheuttaa kohtalaisia tai vakavia häiriöitä HF- tai satelliittiyhteyksille, satelliittipaikannukseen tai säteilyn lisääntymistä reittilentokorkeuksilla.

Flights outside Finland

The ANS Finland's Flight Planning Centre is responsible for distribution of the meteorological flight documentation for international air traffic in Finland. The SADIS system (Satellite Distribution, REF Annex 3) is utilized when supplying the documentation.

Space weather

Finland is responsible for the provision of global space weather service (SWX) in PECASUS consortium, which is one of the three global space weather centers (SWXC). An essential element of the service are the space weather advisories which will be disseminated through the aeronautical fixed network in cases of moderate or severe impacts of space weather phenomena of solar origin, notably with respect to HF and SAT communications, GNSS-based navigation and surveillance, and enhanced radiation levels at flight altitudes.

5. LIIKENNÖITSIJÖILTÄ VAADITTAVAT ILMOITUKSET

Ei-aikataulunmukaisista lennoista on ilmoitettava sääasiakirjojen valmistelua varten ANS Finlandin Lennonneuvontayksikölle seuraavasti:

- Eurooppaan suuntautuvat lennot: viimeistään 2 tuntia ennen haluttua sääneuvonta-aikaa;
- Euroopan ulkopuolelle suuntautuvat lennot: viimeistään 3 tuntia ennen haluttua sääneuvonta-aikaa.

Yhteystiedot:

E-mail: fpc@ops-ansfinland.fi

6. LENTOKONEHAVAINNOT

Ohjaajalta odotetaan sääilmoituksia (AIREP tai SPECIAL AIREP) kansainvälisen käytännön mukaisesti, erityisesti silloin, kun lennolla kohdataan sellaisia sääilmiöitä, joita ei ole ennustettu tai joista ei ole varoitettu.

Ohjaajien odotetaan välittävän ilmoitukset lähimmälle ATS-elimelle, joka välittää saadun ilmoituksen Ilmatieteen laitoksen lentosäätökeskukseen (MWO) tai aluepalveluun (MO), jossa saadun ilmoituksen perusteella laaditaan joko SIGMET-, SPECIAL AIREP- tai WXREP-sanoma.

WXREP on Suomessa käytettävä kansallinen sanoma, ja sen voi ohjaaja tehdä aina, kun katsoo sääolojen poikkeavan ennustetusta tai vaarantavan lennon turvallisuutta.

5. NOTIFICATIONS REQUIRED FROM OPERATORS

In order to ensure the availability of MET flight documentation notifications concerning non-scheduled flights shall be given to the ANS Finland's Flight Planning Centre, as follows:

- Flights within Europe: not later than 2 hours before the time when briefing and / or flight documents are required;
- Flights outside Europe: not later than 3 hours before the time when briefing and/or flight documents are required.

Contact information:

E-mail: fpc@ops-ansfinland.fi

6. AIRCRAFT REPORTS

Pilots are expected to give meteorological reports (AIREP or SPECIAL AIREP) according to international practise, particularly when conditions are met of which no forecast or no warning is issued.

Pilots are expected to report such information to the closest ATS unit, who transmits the information to the FMI Meteorological Watch Office (MWO) or regional meteorological office (MO) where information is coded to SIGMET, SPECIAL AIREP or WXREP message.

WXREP is a national Finnish practice for pilots to report weather conditions. It can be given whenever the pilot decides that weather conditions may affect the flight safety.

7. VOLMET-LÄHETYS

7. VOLMET SERVICE

Nimi / Name	ID	FREQ (MHZ)	HR	Asemat / Stations	Sisältö / Contents
1	2	3	4	5	6
HELSINKI-VANTAA	Helsinki-Vantaa VOLMET	128.400	H24	Helsinki Tampere-Pirkkala Turku Stockholm / Arlanda Sankt-Peterburg / Pulkovo Tallinn Kuopio Oulu Vaasa	MET REPORT & TREND MET REPORT MET REPORT MET REPORT & TREND MET REPORT & TREND MET REPORT & TREND MET REPORT MET REPORT MET REPORT
RMK	NIL				

8. SIGMET-PALVELU

8. SIGMET SERVICE

8.1 Säävalvonta

Säävalvontaa suoritetaan Suomen lentotiedotusalueella.

HELSINKI FIR:n SIGMET-varoitussanomia tekevänä lentosäävalvontakeskuksena (MWO) toimii Ilmatieteen laitoksen aluepalvelu:

Lento- ja sotilassääpalvelu, Helsinki
TEL: 0600 9 3808 *) meteorologi

*) Maksullinen palvelu, toimii kotimaisessa puhelinliikenteessä.

8.2 Lentosäävaroitukset

Suomessa laaditaan kansainvälisten määräysten mukaisia SIGMET ja SPECIAL AIREP -varoitussanomia.

8.1 Area meteorological watch service

Meteorological watch is maintained within the Finnish flight information region.

The following FMI regional meteorological office serves as Meteorological Watch Office (MWO) issuing SIGMET messages within HELSINKI FIR:

Aviation and Military Weather Service, Helsinki
TEL: 600 9 3808 *) meteorologist

*) Charged service in domestic telephony.

8.2 Warning service

SIGMET and SPECIAL AIREP warnings are prepared in Finland according to international regulations.

9. MUUT AUTOMAATTISET LENTOSÄÄPALVELUT

9. OTHER AUTOMATED METEOROLOGICAL SERVICES

NIL

NIL

THIS PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK