

AD 1 LENTOPAIKAT / HELIKOPTERILENTO-PAIKAT - JOHDANTO**AD 1.1 LENTOPAIKAN KÄYTTÖ****1. YLEISTÄ****1.1 Lentopaikat / helikopterilentopaikat AIP:n osassa AD****1.1.1 MITTARILENTOPAIKAT**

Mittarilentopaikkoja koskevat tiedot on esitetty osassa AD 2. Mittarilentopaikkoja koskeva tarkempi jako ensisijaisiin ja toissijaisiin kansainvälisiin lentoasemiin on esitetty osassa AD 1.4.

1.1.2 HELIKOPTERILENTOPAIKAT

Perustiedot yleisessä käytössä olevista helikopterilentopaikoista ja sairaaloiden helikopterilentopaikoista on esitetty osassa AD 3.

Huom.: Tietoja ei toistaiseksi ole esitetty ICAO:n Annex 15:n edellyttämässä laajuudessa. Täydentäviä tietoja voidaan pyytää lentopaikan pitäjältä.

1.2 Henkilöiden ja ajoneuvojen liikkuminen lentoasema-alueella

Lentoasema-alue on jaettu kahteen eri vyöhykkeeseen seuraavasti.

- a) yleinen alue, joka on auki yleisölle, ja
- b) rajoitettu alue, jolla liikkuminen edellyttää erillistä lupaa

1.3 Palveluita koskevat toiminta-ajat

1.3.1 Lennonvarmistuselinten toiminta-ajat on julkaistu AIP:n osassa AD 2, kohdassa 2.3. Niiden lentoasemien osalta, joilla palvelua ei anneta H24, lennonvarmistuselinten toiminta-ajat julkaistaan ainoastaan NOTAMilla. NOTAMit pyritään julkaisemaan viimeistään 7 vuorokautta ennen voimaantuloa. Toiminta-ajoista pyritään julkaisemaan mahdollisimman pitkäkestoiset NOTAMit.

1.3.2 AIS-, COM- ja MET-palveluiden toiminta-ajat lentoasemilla on järjestetty operatiivisen tarpeen mukaan.

1.3.3 Finavia huolehtii lentoasemillaan palo- ja pelastusvalmiudesta etupäässä aikataulunmukaisen reittiliikenteen tarpeiden mukaisesti (ks. myös osa AD 1.2, kohta 1.)

1.3.4 Pyyntö lentopaikalla ATS-, COM- ja MET-palvelusta sekä kyseisen ilma-aluksen vaatimasta palo- ja pelastusvalmiudesta NOTAMilla annettujen toiminta-aikojen ulkopuolella tulee osoittaa asianomaiselle lentoasemalle ennen virka-ajan päättymistä. Kiireellisissä tapauksissa pyyntö voidaan esittää myös lentosuunnitelman kohdassa 18 RMK. Pyyntöön on molemmissa tapauksissa kuitenkin saatava lentopaikalla hyväksyntä.

AD 1 AERODROMES / HELIPOINTS - INTRODUCTION**AD 1.1 AERODROME / HELIPOINT AVAILABILITY****1. GENERAL****1.1 The aerodromes / heliports in section AIP AD****1.1.1 INSTRUMENT AERODROMES**

The characteristics of instrument aerodromes are given in section AD 2. The division of instrument aerodromes into primary and secondary international aerodromes is described in section AD 1.4.

1.1.2 HELIPOINTS

The basic information concerning heliports available for general use and hospital heliports is given in section AD 3.

Note: The information does not presently fulfil all publishing requirements of ICAO Annex 15. For additional information, contact the heliport operator.

1.2 Traffic of persons and vehicles on aerodromes

The aerodrome area is divided into two zones as follows:

- a) a public zone which is open to the public, and
- b) a restricted zone, which requires a specific permission

1.3 The operational hours of services

1.3.1 The operational hours of ATS units are published in AIP, section AD 2, para 2.3. The operational hours of aerodromes not serving H24 are published only by NOTAM. NOTAM of the operational hours will be issued at least 7 days before the effective date and as long-term as possible.

1.3.2 The operational hours of aerodrome AIS, COM and MET services are provided to meet operational requirements.

1.3.3 Finavia quarantees the appropriate rescue and fire fighting services primarily during the hours of scheduled services (see also AD 1.2, para 1.)

1.3.4 Requests concerning ATS, COM and MET services as well as the rescue and fire fighting services required for aircraft outside the operational hours promulgated by NOTAM should be directed to the aerodrome concerned during the office hours. In urgent cases the request can be inserted in item 18 RMK of the flight plan form. In both cases the request must be approved by the aerodrome.

2. SOVELLETTAVAT ICAO:N JULKAISUT

Rekisteröidyt eroavuudet Annex 14:ään on lueteltu osassa GEN 1.7.

3. SOTILASLENTOPAIKAN KÄYTTÖ SIVIILILENTOTOIMINTAAN

3.1 Ulkomaisten siviili-ilma-alusten lennot sotilaslentopaikoille

Sotilaslentopaikoille Halli (EFHA) ja Utti (EFUT) aiottua ei-ai-kataulunmukaista lentoa varten on sen lisäksi, mitä ulkomaisten siviili-ilma-alusten lennoista on osassa GEN 1.2 mainittu, haettava erillinen lupa.

Siviili-ilma-alus katsotaan ulkomaiseksi, kun se on rekisteröity vieraassa valtiossa.

Siviili-ilma-alus, joka on rekisteröity vieraassa valtiossa, mutta jota operoi suomalainen ansiolentoyritys tai Suomessa rekisteröity ilma-alus, jossa on mukana ulkomaisia matkustajia, katsotaan ulkomaiseksi. Sellaisen osalta käytetään kuitenkin yksinkertaistettua lupamenettelyä.

3.1.1 Luvan hakeminen vieraassa valtiossa rekisteröidylle ilma-alukselle

Lupaa on anottava kyseisen lentoaseman ATS-elimeltä sen toiminta-aikana viimeistään 24 tuntia ennen aiotulle lennolle lähtöä. Lomakkeita on saatavissa ATS-yksiköiltä.

Lupa voidaan anoa AFS:llä, telefaxilla tai puhelimitse seuraavasti:

Hallin lentoasema:

AFS: EFHAZTZX
FAX: +358 299 260 679
TEL: +358 3 532 0071

Utin lentoasema:

AFS: EFUTZTZX
FAX: +358 20 708 8339
TEL: +358 5 340 8320

Anomuksessa on esitettävä seuraavat tiedot:

1. Nimi ja yhtiö
2. Osoite ja maa
3. Lentokoneen tyyppi ja tunnus
4. Matkustajat (kansallisuus ja lukumäärä)
5. Lähtö- ja määräaikat
6. Päivämäärä
7. Lennon tarkoitus
8. Lisätiedot

Lentoa sotilaslentopaikalle ei saa aloittaa ennen luvan myöntämistä.

2. APPLICABLE ICAO DOCUMENTS

For the differences to ICAO Annex 14, see section GEN 1.7.

3. CIVIL USE OF MILITARY AIR BASES

3.1 Flights of foreign aircraft to military aerodromes

For non-scheduled flights to Halli (EFHA) and Utti (EFUT) a special permission is required in addition to what is stipulated in section GEN 1.2 about flights of foreign civil aircraft.

Civil aircraft registered in a foreign state are considered foreign aircraft.

Foreign registered aircraft operated by Finnish commercial operators as well as Finnish registered aircraft transporting foreign citizens are treated as foreign aircraft. In these cases, however, a simplified permit procedure is applied.

3.1.1 Application for permission to aircraft registered in a foreign state

Permission for flights shall be applied from the appropriate aerodrome ATS unit during its operational hours not later than 24 hours before the intended flight. The application forms can be requested from the ATS units.

Application may be made either by AFS, telefax or by phone as follows:

Halli aerodrome:

AFS: EFHAZTZX
FAX: +358 299 260 679
TEL: +358 3 532 0071

Utti aerodrome:

AFS: EFUTZTZX
FAX: +358 20 708 8339
TEL: +358 5 340 8320

The application shall include the following information:

1. Name and company
2. Address and country
3. Type and registration mark of aircraft
4. Number of passengers and their citizenship
5. Aerodrome of departure and destination
6. Date of flight
7. The purpose of flight
8. Additional information

Flight destined to a military aerodrome shall not be commenced before permission has been obtained.

3.1.2 Luvan hakeminen vieraassa valtiossa rekisteröidylle ilma-alukselle, jota operoi suomalainen ansiolentoyritys tai suomalaiselle ilma-alukselle, jossa on ulkomaisia matkustajia

Hakemus esitetään merkitsemällä lentosuunnitelman kohtaan huomautuksia ulkomaalaisten matkustajien lukumäärä ja kansallisuus esim. "RMK / 3 ruotsalaista matkustajaa".

Lentosuunnitelma tulee esittää ennen lennolle lähtöä siten, että lentosuunnitelma on käytettävissä kyseisen lentopaikan lennonjohdolla sen toiminta-aikana.

Lupa katsotaan myönnettyksi, ellei ATS-yksikkö toisin ilmoita.

3.2 Sotilaslentopaikan käyttäminen siviili-ilma-alusten kotikenttänä

Sotilaslentopaikkojen Halli (EFHA) ja Utti (EFUT) käyttämiseen siviili-ilma-alusten kotikenttänä tarvitaan erillinen lupa. Lisätietoja on saatavissa ao. lentoasemilta.

3.1.2 Application for permission to a foreign registered aircraft operated by a Finnish commercial operator or to a Finnish aircraft with foreign passenger

Application shall be submitted by denoting in item "RMK" of the flight plan the number of foreign passengers and their citizenship, e.g. "RMK / 3 Swedish passengers".

The flight plan shall be submitted before the departure of the flight so as to reach the appropriate aerodrome ATS unit during its operational hours.

Permission is considered given unless otherwise informed by the appropriate ATS unit.

To use the military aerodromes Halli (EFHA) and Utti (EFUT) as a civil aircraft home base requires a separate license. More information is available on the relevant airports.

4. KATEGORIA II/III LÄHESTYMISET

Ennen kuin kiitotie voidaan hyväksyä kategoria II/III lähestymisiä varten, on kyseisellä kiitotieellä oltava ao. lähestymiskategorian edellyttämä varustus ja huonon näkyvyyden toimintamenetelmät.

4.1 Huonon näkyvyyden toimintamenetelmät

Huonon näkyvyyden vallitessa sovellettavat toimintamenetelmät suojaavat näissä sääolosuhteissa toimivia ilma-aluksia sekä takaavat lähestymisissä vaadittavan ILS-signaalin laadun.

Huonon näkyvyyden toimintamenetelmien ollessa voimassa lennonjohto soveltaa suurempaa porrastusta ilma-alusten välillä.

Lentotoiminta huonoissa näkyvyysolosuhteissa, ks. ao. lentoaseman kohta AIP, AD 2.20 Paikalliset määräykset.

Yksityiskohtaiset tiedot huonon näkyvyyden vallitessa noudatettavista toimintamenetelmistä, ks. ao. lentoaseman kohta AIP, AD 2.22 Lentomenetelmät.

Tilanteessa, jossa ei voida taata ilma-alusten liikehännän turvallisuutta liikennealueella tai ILS-signaalin häiriöttömyyttä, ei kategoria II/III lähestymisiä voida suorittaa. Tällöin tilanteesta ilmoitetaan NOTAMilla, ATIS-lähetyksessä tai lennonjohdon toimesta.

4.2 Kategoria II/III vaatimuksiin kuuluvien laitteiden toimintahäiriöt ja toimintatilan muutokset

4.2.1 Kategoria II/III vaatimuksiin kuuluvien laitteiden toimintahäiriöistä ja toimintatilan muutoksista ilmoitetaan NOTAMilla, ATIS-lähetyksessä tai lennonjohdon toimesta.

4.2.2 Lähestymisselvitys perustuu ainoastaan liikennetilanteeseen, ja ilma-aluksen päällikkö päättää, voidaanko lähestyminen suorittaa.

4. CATEGORY II/III OPERATIONS

Promulgation of a runway as available for Category II/III operations means that it is equipped as required and Low Visibility Procedures have been approved.

4.1 Low Visibility Procedures

The Low Visibility Procedures are applied for the protection of aircraft operating in such weather conditions and to ensure the required quality of ILS signals.

When Low Visibility Procedures are in force increased separation will be used by ATC.

Operations for low visibility conditions, see para AIP, AD 2.20 Local aerodrome regulations at the appropriate aerodrome.

For details of Low Visibility Procedures, see the appropriate aerodrome (AIP, AD 2.22) Flight procedures.

In cases when the safety of aircraft operating in manoeuvring area can not be ensured or when disturbances to ILS signals can not be avoided, the Category II/III approaches can not be carried out and this will be notified by NOTAM, ATIS or ATC.

4.2 Failures and changes in the state of operations of Category II/III facilities

4.2.1 Any failure or change in the state of operation of any of the facilities relevant for Category II/III operations will be notified by NOTAM, ATIS or ATC.

4.2.2 Consequently, the approach clearance is based on traffic situation only and it is the decision of the pilot in command whether or not the approach can be carried out.

4.2.3 Silloin, kun ILS-laitteisto ei täytä kategoria II/III vaatimuksia, toiminta lopetetaan ja ILS:n toiminnallinen status ilmoitetaan kuten kohdassa 4.2.1.

Kategoria II/III harjoituslähestymiset

Ilma-alusten ohjaajien tulee huomioida, että kategoria II/III harjoituslähestymisien aikana ei huonon näkyvyyden toimintamenetelmien noudattamista voida kaikilta osin taata. Tästä syystä ohjaajien tulee varautua ILS-signaalin laadussa oleviin häiriöihin.

Autoland-toiminta, kun huonon näkyvyyden toimintamenetelmät eivät ole käytössä

Ilma-alusten ohjaajien tulee huomioida, että kategoria II/III mukainen ILS-signaalin laatu taataan ainoastaan huonon näkyvyyden toimintamenetelmien voimassaoloaikana.

Mikäli autoland-toimintaa halutaan muuna aikana suorittaa, tulee ohjaajien varautua ILS-signaalin laadussa oleviin häiriöihin.

5. LENTOTOIMINTA HUONOISSA NÄKYVYYSOLOSUHTEISSA

5.1 Huonon näkyvyyden toimintamenetelmät lentoonlähtöjä varten

Lentoasemat, jotka eivät ole kategoria II tai III hyväksytyjä, noudattavat erityisiä huonon näkyvyyden toimintamenetelmiä lentoonlähtöjä varten. Yksityiskohtaiset tiedot toimintamenetelmistä on annettu ao. lentoaseman kohdalla, ks. lentoasemaa koskevat paikalliset määräykset (AIP, AD 2.22).

Lentoonlähdöt alle RVR 400 M olosuhteissa ovat sallittuja vain niillä lentoasemilla, joilla on viranomaisen hyväksymät huonon näkyvyyden toimintamenetelmät (LVP) ja menetelmät on saatettu voimaan lentoonlähdön ajaksi.

Toimintamenetelmät otetaan käyttöön, jotta voidaan taata ilma-alusten turvallinen toiminta ja liikehdintä liikennealueella huonoissa näkyvyysolosuhteissa.

Menetelmällä pyritään varmistamaan, että liikennealueella on tällöin vain yksi ilma-alus kerrallaan ja ajoneuvoliikenne on siellä minimoitu välttämättömimpään.

5.2 Lentoonlähdöt kiitotienäkyvyyden (RVR) ollessa alle 550 M - 400 M

Lentoasemilla, joilla ei ole hyväksytyjä huonon näkyvyyden toimintamenetelmiä, voidaan lentoonlähtöjä suorittaa olosuhteissa RVR alle 550 M - 400 M edellyttäen, että vähintään RVR 400 M näkyvyys saavutetaan kaikkien kiitotiekolmannesten osalta, poislukien osapituuslentoalähdöissä ilma-aluksen lähtöpaikan taakse jäävät kiitotien osat.

4.2.3 Operations will be suspended if the ILS equipment does not meet Category II/III requirements. In that case the changed operational status of ILS will be notified as mentioned in para 4.2.1.

Practice Category II/III approaches

For practice Category II/III approaches there is no guarantee that the full safeguarding procedures will be applied and the pilots should anticipate the possibility of ILS signal disturbances.

Autoland-operations when low visibility procedures are not in use

The pilots should notice that the Category II/III quality for the ILS signal will only be guaranteed when Low Visibility Procedures (LVP) are in operation.

When performing autoland-operation outside the LVP the pilots should anticipate the possibility of ILS signal disturbances.

5. OPERATIONS IN LOW VISIBILITY CONDITIONS

5.1 Low Visibility Procedures for Take-off

Aerodromes that do not have Category II or III facilities, apply Low Visibility Procedures in order to enable take-offs in limited visibility conditions. For the details of Low Visibility Procedures for Take-off at aerodromes, see local aerodrome regulations at the appropriate aerodrome (AIP, AD 2.22).

Take-offs when RVR is below 400 M are permitted only at aerodromes, which have Low Visibility Procedures approved by authority and procedures are in use during the take-off.

Low Visibility Procedures for Take-off will be taken into operation for the safety of aircraft operating on the manoeuvring area in poor visibility conditions.

The main principle is to ensure that there is only one aircraft at a time on the manoeuvring area and the vehicle traffic there is minimized.

5.2 Take-offs when the Runway Visual Range (RVR) is less than 550 M - 400 M

At the aerodromes, which do not have approved Low Visibility Procedures, take-offs are allowed when RVR is below 550 M - 400 M requiring at least visibility RVR 400 M is fulfilled on every third of the runway, excluding intersection take-offs and part of the runway that is behind aircraft take-off position.

Lentoasemat, joilla ei ole teknisten tai toiminnallisten rajoitusten takia mahdollista suorittaa lentoonlähtöä alle RVR 550 M olosuhteissa, ilmoittavat rajoituksesta ilmailutiedotuspalvelun kautta. Lentoonlähtöä voidaan suorittaa edellyttäen, että RVR-arvo on kaikkien kiitotiekolmannesten osalta vähintään 550 M, poislukien osapituuslentoalähdöissä ilma-aluksen lähtöpaikan taakse jäävät kiitotien osat.

Varavoiman vaihtoajasta johtuen lentoonlähdöt siviili-ilma-aluksilla kiitotienäkyvyyden ollessa alle 550 M eivät ole sallittuja joillakin lentokentillä. Rajoitus on annettu ao. lentoasemien kohdalla, ks. lentoasemaa koskevat paikalliset määräykset (AIP, AD 2.20).

6. KITKAKERTOIMEN MITTALAITTEET JA MINIMIKITKATASO

6.1 Kitkakertoimen mittauslaitteiden osalta, ks. AD 1.2, kohta 2.3.

6.2 Kiitotien katsotaan olevan märkänä liukas silloin, kun sen kitkakerroin märkänä on pienempi kuin 0.50.

7. MUUT TIEDOT

7.1 Lennonjohtoselvitys

Suomessa lähilennonjohto ei anna lähtö- tai laskuselvitystä vastuualueensa (liikennealue) ulkopuolelta suoritettavalle lennolle, vaan tällaisen lennon osalta noudatetaan seuraavanlaista menettelyä: Lennonjohto ilmoittaa vallitsevan tuulen, varoittaa vaikuttavasta liikenteestä ja pyytää ilma-alusta ilmoittamaan, kun lentoonlähtö / laskeutuminen on tapahtunut.

7.2 Rullaaminen asematasolla

Lennonjohtoselvityksiä rullaaville ilma-aluksille annetaan ainoastaan lennonjohdon vastuualueen (ATC Service Boundary) sisäpuolella (liikennealueella).

Huom.: Lennonjohdon vastuualueen raja on esitetty lentoaippakartoilla (ADC).

Asematasolla rullaamista varten ei anneta lennonjohtoselvityksiä, vaan rullausohjeita. Ohjeilla säädellään ilma-alusten liikkumista asematasolla ja pidetään niiden kulussa järjestystä. Yhteentörmäysten välttäminen asematasolla on ilma-aluksen ohjaajan vastuulla. Tämä koskee myös asematasolla sijaitsevia ilma-aluksen seisontapaikan rullauskaistoja.

7.3 Ilma-alusten pysäköinti ja liikehdintä asematason, rullaustien tai kiitotien ulkopuolella

Finavia voi ylläpitämillään lentoasemilla poikkeustapauksissa ja ilma-aluksen päällikön erikseen sitä pyytäessä myöntää ilma-alukselle luvan pysäköidä tai liikehtiä asematason, rullaustien tai kiitotien ulkopuolella.

Ilma-aluksen paikoituksesta ja liikehdinnästä asematason, rullaustien tai kiitotien ulkopuolella vastaa ilma-aluksen päällikkö.

Aerodromes, where take-offs are not allowed when RVR is below 550 M due to technical or operational reasons, notify the restrictions thru AIS. Take-offs are allowed when RVR is 550 M on every third of the runway, excluding intersection take-offs and part of the runway that is behind aircraft take-off position.

Due to secondary power switch-over time, take-offs when Runway Visual Range (RVR) is below 550 M are not allowed at some of the aerodromes. For the restriction, see local aerodrome regulations at the appropriate aerodrome (AIP, AD 2.20).

6. FRICTION MEASURING DEVICE USED AND THE MINIMUM FRICTION LEVEL

6.1 For the friction measuring devices, see AD 1.2, para 2.3.

6.2 A runway is determined as being slippery when wet when the runway is wet and the friction coefficient is less than 0.50.

7. OTHER INFORMATION

7.1 Air Traffic Control clearance

In Finland the ATC (TWR) will not give a clearance for take-off or landing when it takes place outside the ATC service boundary (outside the manoeuvring area) but the following procedure will be applied: The ATC reports wind, essential traffic and requests the aircraft to report airborne/landing.

7.2 Taxiing on the apron

The ATC issues clearances for taxiing only within the ATC Service Boundary (within the manoeuvring area).

Note: The ATC Service Boundary is presented on the aerodrome charts (ADC).

For taxiing on the apron taxi instructions are given by the appropriate unit. The purpose of these instructions is to maintain an orderly flow of air traffic on the apron. The prevention of collision is under the responsibility of a pilot-in-command. For taxiing on the aircraft stand taxilanes the same rules apply.

7.3 Parking or moving an aircraft outside the apron, taxiway or runway

In exceptional cases and on the request of the pilot-in command Finavia may at its airports grant a special permit for parking or moving an aircraft outside the apron, taxiway or runway.

All responsibility for parking and moving an aircraft outside apron, taxiway or runway lies with the pilot-in-command.

Finavia ei vastaa mistään vahingosta, joka aiheutuu ilma-alukselle tai siinä olevalle omaisuudelle, henkilöille, muulle omaisuudelle tai muille henkilöille, jos ilma-alus pysäköidään tai sillä liikehditään asematason, rullaustien tai kiitotien ulkopuolisilla alueilla.

7.4 Lintukeskittymät lentoasemilla tai niiden läheisyydessä

Pysyvistä lintukeskittymistä ilmoitetaan ao. lentoasemien kohdalla, ks. käyttökelpoisuus eri vuodenaikoina (AIP, AD 2.7).

Tilapäisistä lintuesiintymistä julkaistaan varoitus NOTAMilla.

Pysyvät tiedot lintujen muutosta on annettu osassa ENR 5.6.

7.5 Muut eläinten aiheuttamat vaaratekijät

Joillakin lentoasemilla saattaa ATC- tai AFIS-elimen toiminta-ajan ulkopuolella esiintyä hirviä tai poroja, joista ohjaajia ei voida varoittaa.

Ohjaajia varoitetaan myös valvomattomilla lentopaikoilla ajoittain esiintyvistä hirvistä tai porolaumoista.

7.6 Pysäytysverkkojen ja -vaijerien käyttö lentoasemilla

7.6.1 Tiedot pysäytysverkoista on esitetty ao. lentoaseman kohdassa AIP, AD 2.12.

Pysäytysverkot sijaitsevat kiitotien molemmissa päissä, korkeus ylösnostettuna MAX 7.5 M GND.

Siviili-ilmailua koskeva pysäytysverkkojen käyttö ATS-elimen toiminta-aikoina:

- Ennen laskeutumiskiitotien kynnystä sijaitseva pysäytysverkko pidetään kaikille ilma-aluksille alhaalla.
- Kiitotien jatkeella/loppupäässä sijaitseva pysäytysverkko pidetään siviili-ilma-aluksille lentoonlähdessä ja laskussa alhaalla.

Lentopaikan ATS-elimen toiminta-ajan ulkopuolella kiitotien molempien päiden pysäytysverkot pidetään alhaalla.

7.6.2 Pysäytysvaijerit

7.6.3 Tiedot pysäytysvaijereista on esitetty ao. lentoaseman kohdassa AIP, AD 2.12.

Pysäytysvaijeri pidetään alhaalla kaikelle muulle liikenteelle paitsi Hornet-hävittäjille.

7.7 Osastolentoonlähdeviivat

Tieto osastolentoonlähdeviivoista on esitetty ao. lentoaseman kohdassa AIP, AD 2.9. Vain sotilaskäyttöön tarkoitetut osastolentoonlähdeviivat sijaitsevat molemmin puolin kiitotien keskilinjaa ja niiden etäisyys keskilinjasta on 8.5 M. Osastolentoonlähdeviiva on yhtenäinen, 150 mm leveä ja väriltään oranssi.

Finavia is not liable for any damage caused to an aircraft or its property, persons, other property or other persons if the aircraft is parked or moved outside the area of apron, taxiway or runway.

7.4 Bird concentrations at / or in the vicinity of aerodromes

Information concerning permanent bird concentrations as for the aerodromes, see seasonal availability at the appropriate aerodrome (AIP, AD 2.7).

Warnings concerning temporary bird concentrations are published by NOTAM.

Permanent information on bird migration is published in part ENR 5.6.

7.5 Hazards caused by other wild animals

Outside the operational hours of ATC and AFIS units at some aerodromes there may occur deers or reindeers of which the pilots cannot be warned.

Caution is also advised for deers and reindeer flocks at non-controlled aerodromes.

7.6 The use of net barriers and runway arresting gears at aerodromes

7.6.1 Information of net barriers at the appropriate aerodrome is published in part AIP, AD 2.12.

The net barriers are located at both ends of the runway, MAX HGT 7.5 M.

Civil aviation operations of net barriers during the operational hours of the aerodrome ATS unit:

- Net barrier located prior to the landing threshold of the runway will always be let down.
- Net barrier located at the opposite end of the runway will be let down when civil aircraft is using the runway for take-off or landing.

Outside the operational hours of the aerodrome ATS unit the net barriers will be let down at both ends of the runway.

7.6.2 Arresting cables

7.6.3 Information of arresting cables at the appropriate aerodrome is published in part AIP, AD 2.12.

The arresting cable will be let down except in case of Hornet military aircraft.

7.7 Formation departure lines

Information of formation departure lines at the appropriate aerodrome is published in part AIP, AD 2.9. Formation departure lines meant for military operations only are located at both sides of the runway centreline. The distance between formation departure line and the runway centreline is 8.5 M. The formation departure line is continuous, 150 mm wide and orange in colour.

7.8 Ilma-alusten seisontapaikkojen ja matkustajasiltojen väliset turvaetäisyydet

Finavian ylläpitämällä lentoasemilla käytössä olevien visuaalisen telakoitumisen opastinlaitteilla varustettujen matkustajasiltojen seisontapaikkojen turvaetäisyydet poikkeavat ICAO Annex 14, kohdan 3.12.6 suosituksista.

Poikkeukset ja rajoitukset, ks. lentoasemaa koskevat paikalliset määräykset (AD 2.20).

Ilma-alus voi halutessaan pyytää hinausta matkustajasiltaan telakoitumista varten.

7.9 Kiitotiepoikkeama

REF: AIP, GEN 2.3

Kiitotiepoikkeama: ilma-aluksen, muun kulkuneuvon tai henkilön aiheeton läsnäolo laskeutumiseen ja lentoonlähtöön tarkoitetulla suojatulla alueella.

Hot spot: lentoaseman liikennealueella oleva paikka, jossa on tapahtunut onnettomuus/vaurio tai on riski tapahtua kiitotiepoikkeama ja jossa ilma-alusten ja muun liikenteen tulee noudattaa erityistä tarkkaavaisuutta.

Hot spotit selityksineen on esitetty lentokenttäkartoilla (AD 2.4).

7.8 Clearance distances between aircraft stands and passenger bridges

At aerodromes operated by Finavia the minimum clearance between aircraft stands equipped with a visual docking guidance system and passenger bridges differs from the Recommendation 3.12.6 of ICAO Annex 14.

For differences and restrictions, see local aerodrome regulations at the appropriate aerodrome (AD 2.20).

Aircraft may request towing for docking if necessary.

7.9 Runway incursion

REF: AIP, GEN 2.3

A runway incursion: any occurrence at an aerodrome involving the incorrect presence of an aircraft, vehicle or person on the protected area of a surface designated for the landing and take off of aircraft.

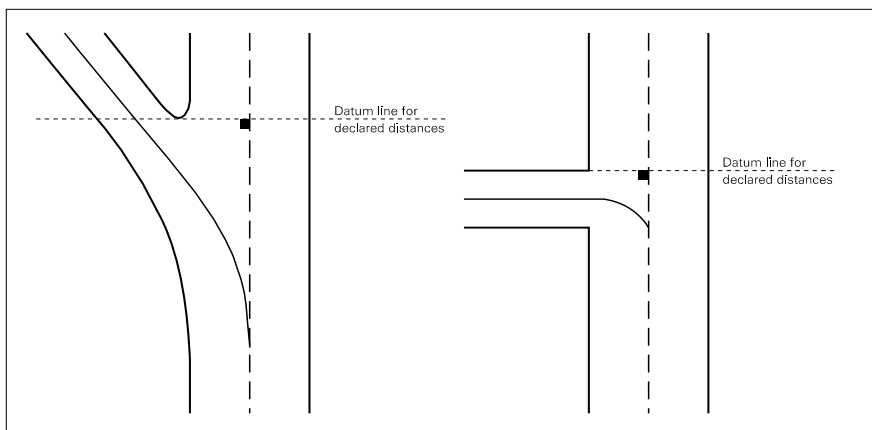
Hot spot: a location on an aerodrome movement area where there has been a collision or a runway incursion and where pilots and vehicle drivers must pay special attention.

For a depiction of hot spots with additional information properly annotated, see aerodrome charts (AD 2.4).

7.10 Risteyslento-ohjelmien pituuksien määrittäminen

Risteyskohdista lento-ohjelmien käytössä olevat kiitotietien lyhennetyt laskennalliset pituudet (TORA, TODA, ASDA) määritetään alla esitetyn mukaisesti.

Huom.: Lyhennetyt laskennalliset pituudet on esitetty lento-ohjelman tekstiosan taulukossa AD 2.13.



7.10 Determination of datum line for intersection take-off

The calculation of reduced declared distances (TORA, TODA, ASDA) for intersection take-off is based on datum line as shown below.

Note: Reduced declared distances are presented in para AD 2.13 of each aerodrome concerned.

7.11 Pienennetyt kiitotieporrastusminimit

Mikäli lentoasemalla on hyväksytty käyttöön ICAO Doc 4444 Procedures for Air Navigation Services - Air Traffic Management mukaiset pienennetyt kiitotieporrastusminimit samalla kiitotietä käyttävien ilma-alusten välillä, on tästä kerrottu AIP:ssä kunkin lentoaseman kohdassa AD 2.20. Lennonjohto voi käyttää menetelmiä alla kuvatulla tavalla.

7.11.1 Pienennettyjä kiitotieporrastuksia voidaan käyttää vain päiväsaikaan 30 minuuttia auringon noususta 30 minuuttiin ennen auringon laskua.

7.11.2 Ilma-alukset luokitellaan pienennettyjä kiitotieporrastuksia varten seuraavasti:

Luokka 1: yksimoottoriset potkurikoneet joiden maksimi lento-ohjelmassa on 2000 KG tai vähemmän.

Luokka 2: yksimoottoriset potkurikoneet joiden maksimi lento-ohjelmassa on enemmän kuin 2000 KG, mutta vähemmän kuin 7000 KG ja kaksimoottoriset potkurikoneet, joiden maksimi lento-ohjelmassa on vähemmän kuin 7000 KG.

Luokka 3: kaikki muut ilma-alukset.

7.11.3 Pienennettyjä kiitotieporrastuksia ei saa soveltaa lento-ohjelmien ja edellä laskeneen ilma-aluksen välillä.

7.11.4 Seuraavat seikat tulee huomioida pienennettyjä kiitotieporrastuksia käytettäessä:

- pyörrevarjoportteja on sovellettava;
- näkyvyyden tulee olla vähintään 5 KM ja pilvikorkeus ei saa olla alempi kuin 300 M (1000 FT);

7.11 Reduced runway separation minima between aircraft using the same runway

Reduced runway separation minima between aircraft using the same runway according to ICAO Doc 4444 Procedures for Air Navigation Services - Air Traffic Management have been approved for some aerodromes. The use of procedures, see para AD 2.20 of the appropriate aerodrome. ATC may use the procedures as described below.

7.11.1 Reduced runway separation minima shall only be applied during the hours of daylight from 30 minutes after local sunrise to 30 minutes before local sunset.

7.11.2 For the purpose of reduced runway separation, aircraft shall be classified as follows:

Category 1 aircraft: single-engine propeller aircraft with a maximum certificated take-off mass of 2 000 KG or less;

Category 2 aircraft: single-engine propeller aircraft with a maximum certificated take-off mass of more than 2 000 KG but less than 7 000 KG; and twin-engine propeller aircraft with a maximum certificated take-off mass of less than 7 000 KG;

Category 3 aircraft: all other aircraft.

7.11.3 Reduced runway separation minima shall not apply between a departing aircraft and a preceding landing aircraft.

7.11.4 Reduced runway separation minima shall be subject to the following conditions:

- wake turbulence separation minima shall be applied;
- visibility shall be at least 5 KM and ceiling shall not be lower than 300 M (1 000 FT);

- c) myötätuulikomponentti ei saa olla suurempi kuin 5 KT;
- d) on oltava keinoja, kuten sopivia maamerkkejä, joita lennonjohtaja voi käyttää apunaan määrittäessään kahden ilma-aluksen välistä etäisyyttä. Mikäli etäisyyden määrittämiseen käytetään ilma-aluksen paikkatiedon sisältävää maassa tapahtuvan liikenteen valvontajärjestelmää (esim. maaliikennetutka), tulee ko. järjestelmä olla operatiiviseen käyttöön hyväksytty sisältäen asianmukaisen turvallisuustarkastelun, jolla taataan, että kaikki operatiiviset ja suorituskykyyn liittyvät vaatimukset täytetään;
- e) minimiporrastuksen tulee säilyä kahden lähtevän ilma-aluksen välillä välittömästi jälkimmäisen ilma-aluksen lentoonlähdön jälkeen;
- f) liikenneilmoitus vaikuttavasta liikenteestä tulee antaa jäljessä lentävän ilma-aluksen miehistölle; ja
- g) jarrutusteho ei saa olla heikentynyt kiitotie-esiintymien kuten jään, sohjon, lumen, veden tms. takia.

7.11.5 Pienennetty kiitotieporrastusminimi tulee määritellä lentopaikan jokaiselle yksittäiselle kiitotielle. Seuraavia minimejä pienempiä porrastuksia ei saa missään tapauksessa käyttää:

a) laskeutuva ilma-alus:

1. jäljessä lentävä laskeutuva luokkaan 1 kuuluva ilma-alus voi ylittää kiitotien kynnyksen, kun edellinen ilma-alus kuuluu luokkaan 1 tai 2 ja:

i) on laskeutunut ja ohittanut kiitotien kynnykseltä vähintään 600 metrin päässä olevan kohdan, on liikkeessä ja vapauttaa kiitotien ilman takaisin rullausta; tai

ii) on ilmassa lentoonlähdön jälkeen ja ohittanut kiitotien kynnykseltä vähintään 600 metrin päässä olevan kohdan

2. jäljessä lentävä laskeutuva luokkaan 2 kuuluva ilma-alus voi ylittää kiitotien kynnyksen, kun edellinen ilma-alus kuuluu luokkaan 1 tai 2 ja:

i) on laskeutunut ja ohittanut kiitotien kynnykseltä vähintään 1500 metrin päässä olevan kohdan, on liikkeessä ja vapauttaa kiitotien ilman takaisin rullausta; tai

ii) on ilmassa lentoonlähdön jälkeen ja ohittanut kiitotien kynnykseltä vähintään 1500 metrin päässä olevan kohdan

3. jäljessä lentävä laskeutuva ilma-alus voi ylittää kiitotien kynnyksen, kun edellinen luokkaan 3 kuuluva ilma-alus:

i) on laskeutunut ja ohittanut kiitotien kynnykseltä 2400 metrin päässä olevan kohdan, on liikkeessä ja vapauttaa kiitotien ilman takaisin rullausta; tai

ii) on ilmassa lentoonlähdön jälkeen ja ohittanut kiitotien kynnykseltä vähintään 2400 metrin päässä olevan kohdan

c) tail wind component shall not exceed 5 KT;

d) there shall be available means, such as suitable landmarks, to assist the controller in assessing the distances between aircraft. A surface surveillance system that provides the air traffic controller with position information on aircraft may be utilized, provided that approval for operational use of such equipment includes a safety assessment to ensure that all requisite operational and performance requirements are met;

e) minimum separation continues to exist between two departing aircraft immediately after take-off of the second aircraft;

f) traffic information shall be provided to the flight crew of the succeeding aircraft concerned; and

g) the braking action shall not be adversely affected by runway contaminants such as ice, slush, snow, water, etc.

7.11.5 Reduced runway separation minima which may be applied at an aerodrome shall be determined for each separate runway. The separation to be applied shall in no case be less than the following minima:

a) landing aircraft:

1. a succeeding landing Category 1 aircraft may cross the runway threshold when the preceding aircraft is a Category 1 or 2 aircraft which either:

i) has landed and passed a point at least 600 M from the threshold of the runway, is in motion and will vacate the runway without backtracking; or

ii) is airborne and has passed a point at least 600 M from the threshold of the runway;

2. a succeeding landing Category 2 aircraft may cross the runway threshold when the preceding aircraft is a Category 1 or 2 aircraft which either:

i) has landed and has passed a point at least 1 500 M from the threshold of the runway, is in motion and will vacate the runway without backtracking; or

ii) is airborne and has passed a point at least 1 500 M from the threshold of the runway;

3. a succeeding landing aircraft may cross the runway threshold when a preceding Category 3 aircraft:

i) has landed and has passed a point at least 2 400 M from the threshold of the runway, is in motion and will vacate the runway without backtracking; or

ii) is airborne and has passed a point at least 2 400 M from the threshold of the runway;

b) lähtevä ilma-alus:

1. luokkaan 1 kuuluvalla ilma-aluksella voidaan antaa lentoonlähtöselvitys, kun edellinen luokkaan 1 tai 2 kuuluva ilma-alus on ilmassa lentoonlähdön jälkeen ja ohittanut kohdan, joka on vähintään 600 metrin päässä jäljessä lähtevästä ilma-aluksesta;
2. luokkaan 2 kuuluvalla ilma-aluksella voidaan antaa lentoonlähtöselvitys, kun edellinen luokkaan 1 tai 2 kuuluva ilma-alus on ilmassa lentoonlähdön jälkeen ja ohittanut kohdan, joka on vähintään 1500 metrin päässä jäljessä lähtevästä ilma-aluksesta;
3. ilma-aluksella voidaan antaa lentoonlähtöselvitys kun edellinen luokkaan 3 kuuluva ilma-alus on ilmassa lentoonlähdön jälkeen ja ohittanut kohdan, joka on vähintään 2400 metrin päässä jäljessä lähtevästä ilma-aluksesta.

7.11.6 Tarvittaessa on porrastuksia suurennettava suuren suorituskyvyn omaavan yksimoottorisen ja edellisen luokkaan 1 tai 2 kuuluvan ilma-aluksen välillä.

b) departing aircraft:

1. a Category 1 aircraft may be cleared for take-off when the preceding departing aircraft is a Category 1 or 2 aircraft which is airborne and has passed a point at least 600 M from the position of the succeeding aircraft;
2. a Category 2 aircraft may be cleared for take-off when the preceding departing aircraft is a Category 1 or 2 aircraft which is airborne and has passed a point at least 1 500 M from the position of the succeeding aircraft; and
3. an aircraft may be cleared for take-off when a preceding departing Category 3 aircraft is airborne and has passed a point at least 2 400 M from the position of the succeeding aircraft.

7.11.6 Consideration should be given to increased separation between high performance single-engine aircraft and preceding Category 1 or 2 aircraft.